

# 基于 PCA 的云南边境地市州旅游竞争力的空间格局研究\*<sup>1</sup>

吴建丽<sup>1</sup>明庆忠<sup>2</sup>蔡瀚赓<sup>1</sup>郭向阳<sup>1</sup>杨亚萍<sup>1</sup>

(1. 云南师范大学旅游与地理科学学院, 云南昆明 650500;

2. 云南财经大学旅游文化产业研究院, 云南昆明 650221)

**【摘要】:**伴随着全域旅游新理念的提出,我国旅游业的发展已经从景点竞争、线路竞争向跨界竞合新阶段迈进,了解各个区域的旅游竞争力在发展区域一体化过程中已成为必然。在数据可获性的前提条件下,选取合适的指标构建客观科学的指标体系。基于主成分分析方法(PCA),采用 SPSS22.0 软件对云南八个边境地市州旅游指标相关数据进行计算并对结果进行评价。结果显示:西双版纳州和红河州旅游竞争力最强,德宏州其次,文山州、普洱市、保山市、德宏州、临沧市和怒江州为较弱的空间格局形势。根据结果,提出针对性建议,以提升云南边境区域整体旅游竞争力。

**【摘要】:**区域一体化; 指标体系; 主成分分析法; 边境; 竞争力; 空间格局

**【中图分类号】:**F592.3 **【文献标志码】:**A **【文章编号】:**1005-8141(2017)09-1104-05

## 1 前言

通过文献梳理,国外对旅游竞争力的研究始于 20 世纪 60 年代对旅游竞争力相关理论的研究,后期的研究视角主要集中在对旅游竞争力指标体系构建、评价模型和评价方法,方法上以方差分析、因子分析、聚类分析等定量方法研究为主<sup>[1]</sup>。在定性研究方面,韩国学者构建了一个智能旅游目的地竞争力的概念模型<sup>[2]</sup>; Enright、Newton 认为,旅游竞争力是指能吸引旅游者前往进行旅游活动的多种因素的总和<sup>[7]</sup>; Ritchie 在结合其他学者研究的基础上,以波特钻石模型理论为依据,提出了旅游目的地竞争力评价模型,即 TDC<sup>[3]</sup>。在定量研究方面,Cucculelli 在扩展 Crouch 模型的目的地竞争力基础上,采用主成分分析和回归分析的实证检验模型,引入一组可持续性指标来测试能解释旅游目的地竞争力的影响因子<sup>[4]</sup>; Bucher 采用因子分析法,通过指标体系构建,以影响旅游目的地竞争力的 13 个评价因子为衡量依据,试图比较斯洛伐克和捷克共和国的旅游竞争力<sup>[5]</sup>。

与国外相比,国内大量研究方法以定性研究较多。在定量研究中,大部分以层次分析法、熵权法等为主。最早对旅游竞争力进行定量研究的是万绪才,他提出“区域旅游业国际竞争力评价指标层次结构模型”;李玉婷采用因子分析法对重庆的 38 个县级行政区划的旅游竞争力进行了研究<sup>[6]</sup>;陈灿平在扶贫视角下采用熵权法对四川甘孜州县域旅游竞争力进行了评价研究<sup>[7]</sup>;

<sup>1</sup> 收稿日期:2017-07-27; 修订日期:2017-08-14

**基金项目:**国家自然科学基金项目“西南陆疆边境跨境旅游发展空间格局、机制及模式研究”(编号:41671147);“边疆山区交通与旅游空间结构耦合及关联机制研究”(编号:41361037);云南省旅游产业研究基地重点项目(编号:JD2014ZD10)。

**第一作者及通讯作者简介:**吴建丽(1993-),女,云南省弥勒人,硕士研究生,研究方向为区域旅游开发与管理。

葛全胜、钟林生等在《中国边境旅游发展报告》中采用层次分析法对中国陆地边境 136 个县域旅游竞争力进行测算分析<sup>[8]</sup>。在理论研究方面，王莎莎、李付娥基于生态位理论对城市旅游竞争力进行了动态分析<sup>[9-11]</sup>；郭舒分析了城市旅游竞争力研究的理论依据和影响竞争力的决定性因素，据此建立了城市旅游竞争力评价模型并进行了实证研究<sup>[12]</sup>；王科基于产业整合理论对河南省旅游竞争力进行分析<sup>[13]</sup>。

## 2 研究区概况

云南是我国西南陆疆大省，长达 4060km 的边境沿线分布着 8 个地州(市)、25 个边境县(市)，并有 16 个国家一类口岸和 7 个二类口岸，与越南、老挝、缅甸三国相毗邻。云南边境线上分布着 8 个地州市，自东向西分别是文山壮族苗族自治州、红河哈尼族彝族自治州、普洱市、西双版纳傣族自治州、临沧市、保山市、德宏傣族景颇族自治州、怒江傈僳族自治州。改革开放以来，伴随着 1992 年大湄公河次区域合作项目的开展、2010 年中国—东盟自由贸易区启动、2011 年云南省桥头堡战略实施等政策利好，云南边境(跨境)旅游迎来了一个新的发展机遇。2006—2015 年，由云南口岸接待入境一日游旅游人次和旅游外汇收入数据见图 1。从图 1 可见，云南近 10 年来边境旅游发展除 2014 年受客源国政局动荡与经济缓慢发展等影响有所下降外，总体呈现持续上升的趋势。



图 1 云南省 2006—2015 年边境旅游发展情况

## 3 指标体系构建

边境旅游竞争力受多种因素的影响，多因素共同发力产生边境旅游竞争力，考虑到影响因素的复杂性和数据的可获性和测算结果的客观科学性，在选取指标的过程中注意筛选对边境旅游竞争力最具影响力的那些因素作为指标。基于以上原则，本文选取旅游基础条件竞争力(旅游资源、旅游交通、经济水平、旅游基础设施和政策力度等)、旅游现状竞争力(旅游市场和经济影响度)、旅游未来发展潜力竞争力(经济发展潜力、旅游资源潜力和旅游发展速度)三大指标体系、9 个分支指标、40 个单项指标作为衡量云南边境地州市旅游竞争力的指标依据(表 1)。

表1 云南边境旅游竞争力评价指标体系

目标层(A)	准则层(B)	细分层(C)	指标层(D)
边境旅游竞争力(A)	基础竞争力(B <sub>1</sub> )	旅游资源(C <sub>1</sub> )	旅游资源的数量(D <sub>1</sub> )、密集程度(D <sub>2</sub> )、A等级(D <sub>3</sub> ),等
		旅游交通(C <sub>2</sub> )	旅游交通通达度(D <sub>4</sub> )、舒适度(D <sub>5</sub> )、安全性(D <sub>6</sub> )、里程数(D <sub>7</sub> )、等级(D <sub>8</sub> ),等
		经济水平(C <sub>3</sub> )	地州(市)GDP(D <sub>9</sub> )、人均GDP(D <sub>10</sub> )、第三产业占GDP总值比例(D <sub>11</sub> )、城镇人均可支配收入(D <sub>12</sub> ),等
		旅游服务设施(C <sub>4</sub> )	旅行社数量(D <sub>13</sub> )、星级饭店数量(D <sub>14</sub> )、景区旅游厕所数量(D <sub>15</sub> )、旅游设施资金投入额(D <sub>16</sub> ),等
		政策力度(C <sub>5</sub> )	政府对旅游投资额度(D <sub>17</sub> )、比重(D <sub>18</sub> )、增长度(D <sub>19</sub> )、旅游政策数量(D <sub>20</sub> ),等
	现状竞争力(B <sub>2</sub> )	旅游市场竞争力(C <sub>6</sub> )	国外旅游人次(D <sub>21</sub> )、国内旅游人次(D <sub>22</sub> )、旅游外汇收入(D <sub>23</sub> )、旅游各接待设施的营业收入(D <sub>24</sub> )、旅游消费比重(D <sub>25</sub> ),等
		旅游经济影响度(C <sub>7</sub> )	旅游就业人数(D <sub>26</sub> )、旅游从业人数占当地总就业人数的比重(D <sub>27</sub> )、旅游相关行业创收额度(D <sub>28</sub> ),等
	发展潜力竞争力(B <sub>3</sub> )	经济发展潜力(C <sub>8</sub> )	人均GDP增长率(D <sub>29</sub> )、人均消费支出增长率(D <sub>30</sub> )、经济增长水平(D <sub>31</sub> )、政策优惠指数(D <sub>32</sub> )、产业结构合理度(D <sub>33</sub> )、人口增长率(D <sub>34</sub> )、物质供给水平(D <sub>35</sub> ),等
		旅游资源发展潜力(C <sub>9</sub> )	旅游资源丰富度(D <sub>36</sub> )、旅游景区环境承载量(D <sub>37</sub> )、待开发的旅游资源数量(D <sub>38</sub> )、旅游设施增加数额(D <sub>39</sub> )、旅游资源之间距离长短(D <sub>40</sub> ),等

### 3.1 第一指标体系

主要是:①旅游资源。旅游资源在旅游业的发展过程中占据主要地位,首先它是旅游者选取旅游目的地时考虑的最主要因素,它能决定旅游者在旅游活动过程中收获何种感官与视觉体验。基于此,本文将它作为测算旅游竞争力的主要因素之一,可从旅游资源数量、聚集程度、资源丰度、A等级等资源单项指标着手。②旅游交通。旅游交通是旅游发展中必不可少的硬件条件,根据“哑铃杠杆”模型,它是链接旅游客源地与目的地的唯一要素。随着旅游供给侧改革的到来,旅游者的消费需求在发生改变,因此本文选取旅游交通作为指标主要考虑旅游交通通达性、舒适度、安全性、里程数、等级等作为单项指标。③经济水平。旅游发展竞争力与当地经济发展水平有着不可分割的关系,经济发展为提升旅游基础设施水平等提供财力支撑,是旅游发展中重要的资金保障。本文以地州市GDP、人均GDP、第三产业占GDP总值比重、城镇人均可支配收入等指标作为衡量当地经济发展水平的单项指标。④旅游设施服务水平。在旅游活动中,“吃住行游购娱”六要素必不可少,旅游设施是支撑这六要素的重要保障,旅游设施服务水平是旅游者对旅游目的地满意程度的重要考虑因素,对旅游竞争力的衡量举足轻重。本文选取旅行社数量、旅行社等级数量、星级饭店数量、景区旅游厕所数量、旅游设施资金投入额等作为评价当地旅游设施服务水平的单项指标。⑤政策力度。政策支持为边境旅游发展营造有利的大环境,无论是资金、技术等都能获得政府帮助,减少旅游发展道路上的阻碍。本文选取政府对旅游投资额度、比重、增长度、旅游政策数量等作为衡量政策力度的单项指标。

### 3.2 第二大指标体系

主要是:①旅游市场竞争力。从供需角度来讲,旅游市场是旅游供给市场和需求市场的总和,但在本文中旅游市场视为客源市场,旅游客源市场是指前往旅游目的地旅游的旅游者来源地的分部概况,旅游客源市场竞争力是衡量一个区域旅游业发展稳定性与成熟性的重要指标之一。本文选取国外旅游人次、国内旅游人次、旅游外汇收入、旅游各接待设施的营业收入、旅游消费比重等作为衡量旅游市场竞争力的单项指标。②旅游经济影响度。旅游是一个综合性产业,涉及多个行业,边境旅游的发展能带动饭店业、住宿业、交通业等行业的发展,加之旅游业隶属服务业,属典型劳动密集型产业,有助于吸引劳动力,增加就业岗位,因此有利于促进当地经济的总体发展。本文选取旅游从业人数、旅游从业人数占当地总就业人数比重、旅游相关行业创收额度等作为评价旅游经济影响度的单项指标。

### 3. 3 第三大指标体系

在衡量旅游竞争力时,不仅要知过去、现在,还要预测未来发展潜力,旅游竞争力不是暂时的,而是长效存在的,也正是如此才能凸显它的长效影响力。本文从经济发展潜力、旅游资源潜力两个方面着手对边境旅游发展潜力竞争力进行评价,并选取人均 GDP 增长率、人均消费支出增长率、经济增长率、政策优惠指数、产业结构合理度、人口增长率、物质供给水平等作为衡量经济发展潜力的重要单项指标,选取旅游资源丰富度、旅游景区环境承载量、待开发的旅游资源数量,旅游设施增加数额、旅游资源之间距离长短等作为衡量旅游资源潜力的重要单项指标。

## 4 研究方法

本文在选取研究方法时,考虑到指标项繁杂且存在细分指标项重复的情况,因此采用主成分分析法(PCA)解决指标繁杂的困扰,避免重复,确保研究结果客观科学。关于主成分分析法,假设研究问题中共涉及  $U$  个指标,  $U$  个指标即  $U$  个随机变量,即  $X_1, X_2, \dots, X_u$ 。该方法的实质就是要研究  $U$  个指标之间的线性组合的问题,然后把原先具有联系的繁杂指标通过线性组合实现重组,组合成新的没有关联的综合性指标替换原来的指标。这些新的组合指标为  $H_1, H_2, \dots, H_v$ , 其中  $v < u$ , 通过筛选保留主要信息反映原先指标信息,同时这些新的指标之间相互独立以实现降维,将复杂问题简化。

其数学公式为:

$$\begin{aligned} H_1 &= a_{11}X_1 + a_{12}X_2 + \dots + a_{1u}X_u = a_1'X \\ H_2 &= a_{21}X_1 + a_{22}X_2 + \dots + a_{2u}X_u = a_2'X \dots\dots\dots (1) \\ &\dots\dots \\ H_v &= a_{v1}X_1 + a_{v2}X_2 + \dots + a_{vu}X_u = a_v'X \end{aligned}$$

式中,  $a_{11}, a_{21}, \dots, a_{vi}$  为  $X$  协方差矩阵特征值对应的特征向量;  $X_1, X_2, \dots, X_u$  原随机变量是经过标准化处理过的值。但该公式必须符合三项条件:一是新组合下的  $v$  个主成分的系数平方和为 1, 即  $a_i' a_i = 1$ ; 二是  $v$  个主成分之间是一种相互独立的关系, 表示没有重复信息, 即  $Cov(H_i, H_j) = 0, i, j = 1, 2, \dots, v$ ; 三是各主成分的方差依次递减, 表示重要程度依次下降, 即  $Var(H_1) \geq Var(H_2) \geq \dots \geq Var(H_v)$  [15]。

## 5 数据测算

通过 SPSS22.0 软件的 FACTOR 模板, 计算出主成分特征值、提取前后方差贡献率和累计方差贡献率。特征值大小代表主成分影响程度大小, 因此选取特征值大于 1 且累计方差贡献率超过 85% 的指标项作为主成分(表 2)。由表 2 可见, 有 4 项的特征值

均大于1，累计方差贡献率达到94.877%，因此符合主成分标准的有4项，可选作主成分因子。

表2 主成分提取

主成分	特征值	提取前方差贡献率(%)	提取后方差贡献率(%)	累计方差贡献率(%)
1	6.334	40.361	40.361	40.361
2	5.406	31.164	31.164	71.525
3	3.012	17.005	17.005	88.530
4	1.001	6.347	6.347	94.877
5	0.745	4.061		98.938
6	0.364	1.062		100.000
7	$7.314 \times 10^{-16}$	$4.869 \times 10^{-15}$		100.000
8	$9.166 \times 10^{-17}$	$7.356 \times 10^{-17}$		100.000
9	$-2.133 \times 10^{-16}$	$-1.069 \times 10^{-15}$		100.000

通过表3中因子载荷矩阵表可看出，旅游交通(C<sub>2</sub>)、旅游服务设施(C<sub>4</sub>)和政策力度(C<sub>5</sub>)三个变量在第一主成分因子中有较高的载荷，可知这三个指标能通过第一主成分反映出来，且这三个指标内容明显反映各地州的服务水平，可记为旅游服务水平因子(Y<sub>1</sub>)；旅游资源(C<sub>1</sub>)和旅游资源发展潜力(C<sub>9</sub>)在第二主成分因子上载荷量较高，这两个指标可通过第二主成分因子表示，且两个指标反映的是各地州(市)旅游资源禀赋，因此记为旅游资源禀赋因子(Y<sub>2</sub>)；经济水平(C<sub>3</sub>)、旅游经济影响度(C<sub>7</sub>)和经济发展潜力(C<sub>8</sub>)在第三主成分因子上载荷量较高，这三个指标可通过第三主成分因子表示，且三个指标反映的是经济发展程度，可记作经济能力因子(Y<sub>3</sub>)；旅游市场竞争力(C<sub>6</sub>)在第四主成分因子上占有较高载荷量，此指标所在的因子可记为旅游市场因子(Y<sub>4</sub>)。

表3 因子载荷矩阵对比

指标(C)	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	M <sub>4</sub>
旅游资源(C <sub>1</sub> )	0.129	0.347	0.031	0.339
旅游交通(C <sub>2</sub> )	0.936	0.017	0.270	0.267
经济水平(C <sub>3</sub> )	0.326	-0.041	0.358	0.439
旅游服务设施(C <sub>4</sub> )	0.873	-0.306	-0.015	0.102
政策力度(C <sub>5</sub> )	0.632	-0.238	0.247	-0.258
旅游市场竞争力(C <sub>6</sub> )	-0.079	-0.025	0.330	0.790
旅游经济影响度(C <sub>7</sub> )	0.221	-0.138	0.498	-0.105
经济发展潜力(C <sub>8</sub> )	0.137	-0.106	0.546	-0.356
旅游资源发展潜力(C <sub>9</sub> )	0.694	0.584	0.104	0.167

表4中关系权重是由特征向量计算而来，因特征向量可用以表示9个指标与4个主成分因子之间的关系权重，而特征向量是由因子载荷量除以各主成分对应特征值的平方根得到。

表4 各指标关系权重

指标(C)	R <sub>1</sub>	R <sub>2</sub>	R <sub>3</sub>	R <sub>4</sub>
旅游资源(C <sub>1</sub> )	0.051	0.149	0.018	0.339
旅游交通(C <sub>2</sub> )	0.372	0.007	0.156	0.267
经济水平(C <sub>3</sub> )	0.130	-0.018	0.206	0.439
旅游服务设施(C <sub>4</sub> )	0.347	-0.132	-0.009	0.102
政策力度(C <sub>5</sub> )	0.251	-0.102	0.142	-0.258
旅游市场竞争力(C <sub>6</sub> )	-0.031	-0.011	0.190	0.790
旅游经济影响度(C <sub>7</sub> )	0.088	-0.059	0.287	-0.105
经济发展潜力(C <sub>8</sub> )	0.054	-0.046	0.315	-0.356
旅游资源发展潜力(C <sub>9</sub> )	0.276	0.251	0.060	0.167

通过关系权重表可得到4个主成分因子的数学计算式:

$$\begin{aligned}
 Y_1 &= 0.051X_1 + 0.372X_2 + \dots + 0.276X_9 \\
 Y_2 &= 0.149X_1 + 0.007X_2 + \dots + 0.251X_9 \\
 Y_3 &= 0.018X_1 + 0.156X_2 + \dots + 0.060X_9 \\
 Y_4 &= 0.339X_1 + 0.267X_2 + \dots + 0.167X_9
 \end{aligned} \quad \dots\dots\dots (2)$$

将主成分特征值所占比例作为系数，把4个主成分因子进行加权求和，得到综合测评值

$$W = \frac{\sum_{i=1}^n \lambda_i}{\sum_{i=1}^n \lambda_i} Y_i \quad (n = 1, 2, \dots, p)$$

, 其中 p 为提取主成分个数)。

在本文中，n=4，可计算得到综合测评值 W 的数值： $W = (6.334Y_1 + 5.406Y_2 + 3.012Y_3 + 1.001Y_4) / 15.753$ 。由此可计算得出云南八个边境地州(市)综合旅游竞争力排名(表5)。

## 6 结果分析与评价

根据表5绘制折线图(图2)，结合表5排名情况和图2可发现云南省八个边境地州市旅游竞争力之间的差距悬殊。根据竞争力值将八个地州分为三个等级:第一等级1.6—2.5(强)、第二等级0.6—1.5(中)、第三等级-1.5—0.5(弱)。由此得出红河州与西双版纳州处在第一等级，德宏州处在第二等级，文山州、普洱市、保山市、临沧市和怒江州处在第三等级(图3)。

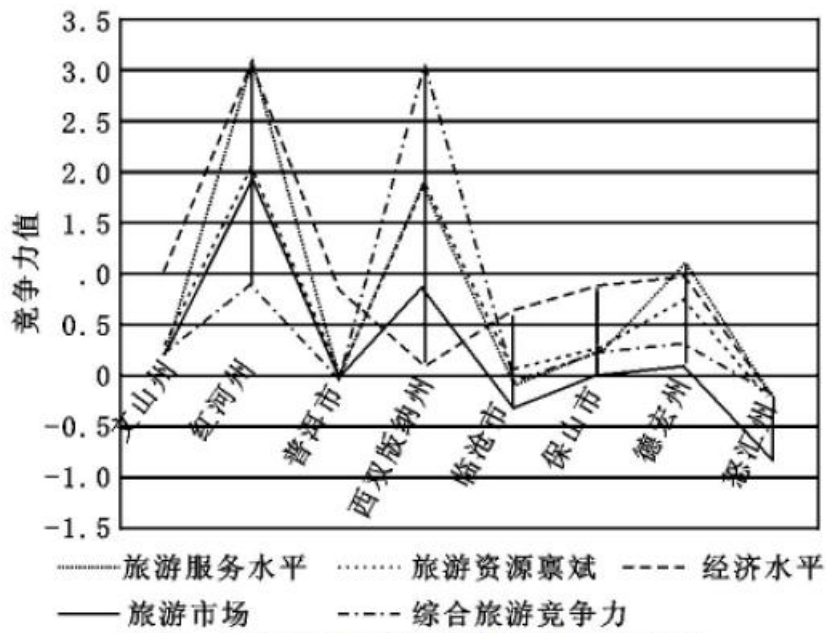


图2 云南八个边境地州市旅游竞争力比对

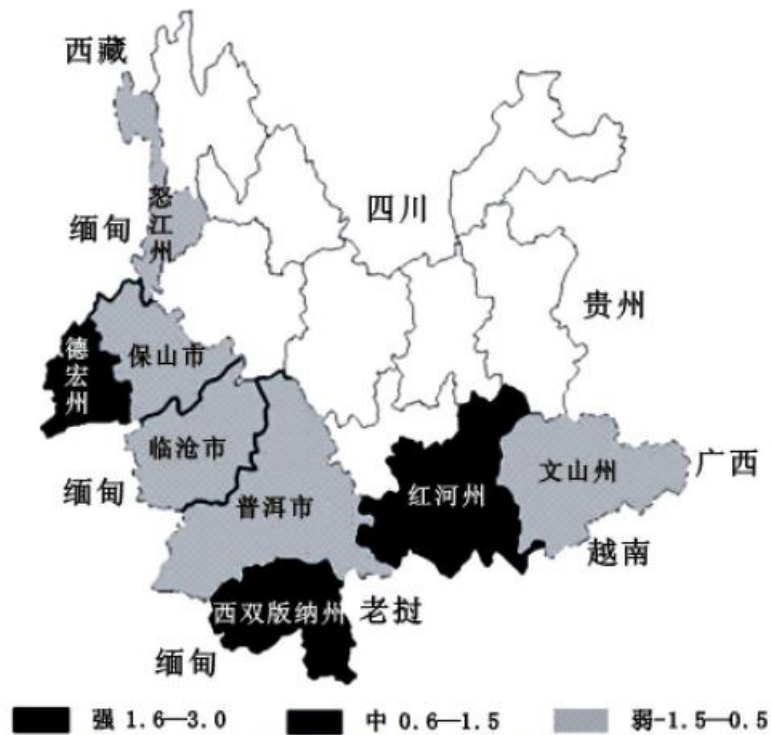


图3 云南边境八个地州市旅游竞争力空间格局

#### 6.1 第一等级:1.6—2.5(强)

从图3中可知,红河州与西双版纳州旅游竞争力同处第一等级,其中红河州最强,西双版纳州其次,且两个边境地州在边境旅游发展中为佼佼者,以红河河口口岸、西双版纳磨憨口岸最为突出,成为云南省乃至全国边境口岸中的典范。通过数据分

析可知，红河州在旅游服务设施、经济发展水平和旅游市场方面占绝对优势，缘于红河州地处云南东南方位，北部弥勒市与昆明相接，区内有昆河高速公路、昆河铁路等通过，在云南这样一个以公路、航空为主、铁路为辅的省份，红河州交通条件优越，加之河口作为云南一大贸易口岸，经济要素流通快，靠近省会昆明，因此旅游服务设施、经济水平和旅游市场竞争力强。相对来说红河州旅游资源禀赋不足，目前仅有4A级以上旅游景区7家，且在空间分布状态上呈现分散；西双版纳州在旅游资源赋存和旅游服务设施上具有较强竞争力，据查阅云南旅游政务网发现，西双版纳州拥有9家4A级以上旅游景区，旅游资源丰富且在空间分布状态上呈现聚集。目前全州有旅行社60家，其中分社13家，年检合格导游1034名；旅游星级饭店20家，其中四星级4家、三星及以下星级16家，并拥有“洲际”、“世纪金源”等高端品牌酒店10家，可见旅游服务水平较高。西双版纳州地处偏远的西南部，交通欠发达，加之属少数民族聚集地，经济发展水平较低。据近5年统计资料显示，西双版纳州经济GDP在全省16个地州市中排名第十二位，属云南省经济发展水平较落后的地州市。

#### 6.2 第二等级:0.6—1.5(中)

据图3显示，德宏州旅游竞争力处于第二等级。由表5数据可知，德宏州旅游服务水平和经济发展水平相对较强，这是因为德宏州瑞丽市珠宝享誉国内外，瑞丽口岸作为云南三大口岸(河口、磨憨、瑞丽)之一，多年的贸易往来促进了德宏经济的发展。在旅游服务水平上，根据德宏州旅游局提供的资料显示，截至2017年3月20日，德宏州共有星级酒店68家，其中五星级2家、四星级2家、三星级45家、二星级19家；旅行社41家，其中分社14家、服务网点7家、旅游购物场所12家、旅游从业人员约13800人，如此庞大的数据足以显示德宏州旅游服务水平较高。但旅游资源、旅游市场竞争力相对较弱，目前德宏拥有4A级以上旅游景区仅3家，旅游资源空间分布呈现分散态势，地处偏远的滇西，交通条件薄弱，不利于吸引客源，旅游市场竞争力弱。

#### 6.3 第三等级:-1.5—0.5(弱)

文山州、保山市、普洱市、临沧市、怒江州旅游竞争力同处第三等级。数据显示，首先，五个边境地州(市)整体旅游竞争力较弱，其影响因子旅游服务水平、旅游资源禀赋、经济发展水平、旅游市场都处弱势。究其原因，集中表现在区位地处偏远、旅游交通落后、市场可进入性弱、高等级旅游资源稀缺分散等。其次，文山州、保山市旅游竞争力相比其他三个地州市较高。从旅游资源禀赋上看，文山州有1个4A级以上旅游景区，保山市有2个4A级以上旅游景区，普洱市有2个4A级以上旅游景区，而其他两个地州(市)没有高等级旅游资源。从经济发展水平上看，据有关统计年鉴资料数据统计显示，文山州、保山市经济GDP一直高于其他三个地州市，总体而言，5个边境地州(市)在发展上处在弱势。

#### 6.4 对策建议

内联外拓，协同发展:云南边境旅游发展最为突出的特点表现为区域发展不平衡，要缩小差距就需构建完善的旅游合作机制。首先，八个边境地州(市)之间加强合作，各市州旅游部门之间信息共享、决策共商，共同打造云南边境旅游整体形象，进行跨区域旅游线路规划，开发整体性而又各具特色的旅游产品，合力发展边境旅游；其次，加强与周边省内昆明、迪庆、丽江、大理、楚雄、玉溪、曲靖等市州的合作，依托省内一些大型集聚中心(昆明、丽江、大理)的辐射带动，提升边境区域旅游竞争力；第三，加强与广西、贵州、四川等周边省份的跨区域联动，在旅游产品开发、旅游线路组织和旅游宣传促销等方面的互补合作，达到资源共享，客源互流，促销互助，产品互补的目的；第四，注重与周边国家之间的合作，以“旅游年”为纽带，在旅游设施建设、旅游线路产品开发、旅游要素主体培育、旅游市场联合营销、旅游市场服务监管、旅游人才交流培养等方面开展更广泛深入的交流与合作，加强交流。由优势区辐射带动薄弱区，协同发展，缩小云南边境区域旅游发展的差距，整体提升云南边境地区旅游竞争力。

优化投资环境，拓宽融资渠道:根据分析可见，处于第三等级的地州市在旅游交通方面都较薄弱，因此旅游交通对旅游竞争力具有十分重要的影响。云南的边境(跨境)旅游开发，应尽可能集中多方力量对硬环境建设进行投资，保障道路交通、通信等



基础设施建设和完善并实施相应的管理措施,创造良好的社会环境和法治环境,由此吸引更多外来资金的投资建设;拓宽投融资渠道,包括国家政策性投资、云南地方政府投资、民间社会资本投资、招商引资等方式,多种融资渠道为云南边境(跨境)旅游发展提供充足资金保障;完善交通路网体系,内联外通,解决旅游者进入性受阻问题,吸引世界各地客源,促进旅游发展。

创新旅游产品与营销体系:旅游资源为旅游发展提供先决条件,但据统计,除西双版纳州与红河州外,其他各地市州高质量旅游景区稀缺,因此若要吸引客源,需加强旅游资源的开发与保护,整合旅游资源,盘活存量,做精增量,推进“景点旅游”向“全域旅游”转变,实现“旅游+”业态融合发展,针对不同层次和不同消费需求的游客,做到旅游产品“定制化、个性化”,突出地缘优势,重点开发民俗风情游、康养游、探密游、购物游、边关风情游等地域色彩浓重的旅游产品,在此基础上拓展新业态,如针对自驾游市场、家庭亲子市场、女性购物市场、银发养老市场等开发设计新型旅游产品,形成“购物游、观光游、度假游、体验游、跨境游”交互措次的丰富旅游产品体系;借助线上线下营销渠道的有效整合,全面建立线上销售和线下体验相结合的旅游 O2O 模式,实现与旅游者的良性互动,提高用户粘性和购买转化率,并通过“内联外拓”战略,多层次、宽领域、全方位扩大宣传营销域面,拓展旅游市场。

## 7 结语

云南作为西南边疆大省,边境旅游成为发展热点,了解云南八个边境地市州旅游竞争力可更加清晰地了解其中的优势与劣势,进而采取针对性建议,有效提升云南边境整体旅游竞争力。本文采用 PCA(主成分分析法),结合 SPSS22.0 软件对云南边境旅游竞争力相关数据进行了处理分析,得出红河州和西双版纳州旅游竞争力较强,德宏州旅游竞争力较弱,文山市、普洱市、保山市、临沧市和怒江州旅游竞争力差的结论。从数据显示,旅游交通、旅游产品等是制约这些竞争力差区域发展的重要因素。因此,采取内联外拓、协同发展,优化投资环境,拓宽融资渠道,创新旅游产品和营销体系等举措整体提升云南边境旅游竞争力。

### 参考文献:

- [1] 史春云,张捷,沈亚平,等.旅游目的地竞争力定量评价综述[J].人文地理,2006,(3):72-77.
- [2] Cucculelli M, Goffi G. Does Sustainability Enhance Tourism Destination Competitiveness? Evidence from Italian Destinations of Excellence [J]. Journal of Cleaner Production, 2016, 111(1): 370-382.
- [3] Brent Ritchie J R, Geoffrey I Crouch. Competitiveness and Societal Prosperity [J]. Journal of Business Research, 1999, 44(3): 137-152.
- [4] Bucher SS livkova, Pasternak ST. Travel&Tourism Competitiveness Index in Slovakia and Czech Republic [C]. Central Europe Area View of Current Geography, 2016: 246-252.
- [5] , Shin Seunghun. Conceptualization of Smart Tourism Destination Competitiveness [J]. Asia Pacific Journal of Information Systems, 2016, 4(26): 561-576.
- [6] 李玉婷,朱胜慧.基于因子分析的重庆市区县域旅游竞争力比较研究[J].绿色科技,2017,(3):174-177.
- [7] 陈灿平,姜豪.扶贫视阈下甘孜州县域旅游产业竞争力研究[J].民族学刊,2016,(5):71-75,120-122.
- [8] 葛全胜,钟林生.中国边境旅游发展报告[M].北京:科学出版社,2014.

---

[9] 王莎莎. 基于生态位理论城市旅游竞争力研究——以武汉、长沙、郑州为例 [D]. 武汉:华中师范大学硕士学位论文, 2013.

[10] 李付娥. 基于生态位理论的中原城市群旅游竞争力动态分析 [D]. 郑州:河南大学硕士学位论文, 2009.

[11] 李小明. 基于生态位理论的城市旅游竞争力发展研究——以南通、盐城、连云港为例 [D]. 南京:南京大学硕士学位论文, 2011.

[12] 郭舒, 曹宁. 城市旅游竞争力提升的理论依据与现实途径——以辽宁省为例 [J]. 产业与科技论坛, 2006, (1): 41-43.

[13] 王科. 基于产业整合理论的区域旅游产业竞争力提升研究——以河南省为例 [D]. 武汉:华中师范大学硕士学位论文, 2008.

[14] 骆高远. 南非入境客源市场研究 [M]. 杭州:浙江工商大学出版社, 2012.