

西南沿边省区边境旅游竞合发展研究¹

王娟¹，明庆忠²，娄思元¹

(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 旅游文化研究院，云南 昆明 650221)

【摘要】：文章通过对广西和云南两省区旅游资源、交通状况、经济水平、区位条件及“两区”建设等的对比，指出两省区边境旅游发展客观上具有一定的竞争性。因此，须发挥两省区各自的比较优势，变竞争为合作，寻求两省区合作发展的机制和策略，共同发展西南地区边境旅游，增进国家、地方、企业等不同层面上的合作，扩大区域合作的领域和内容，以统一的目的地形象和旅游产品对外进行营销，使我国西南地区的边境旅游实现快速共同发展。

【关键词】：边境旅游；比较分析；旅游竞合；发展策略；西南沿边省区

【中图分类号】：F590.0 **【文献标识码】**：A **【文章编号】**：1006-723X(2018)01-0057-06

边境旅游是指经批准的旅行社组织和接待我国及毗邻国家的公民或集体从指定的边境口岸出入境，在双方政府商定的区域和期限内进行的旅游活动^[1]（包括一部分跨境旅游），具有发展经济、增进区域相互了解、稳定边疆、发掘和保护民族文化资源等重要作用。近年来，随着国家对沿边地区开放力度的加大，东北、西北、西南等地区的边境旅游迅速升温。本文主要对滇、桂两省区的情况进行对比，针对西南边境旅游竞合研究较少，边境旅游产品单一、竞争凸显、合作项目缺乏等问题，提出如何在相近旅游资源、旅游市场、旅游发展条件和发展政策下，采取相应的对策，促进边境旅游的竞合发展，是目前西南沿边省份边境旅游发展需要解决的问题之一。

一、西南沿边省区边境旅游成为发展的一大趋势

随着和东南亚、南亚国家在经济、社会、文化和政治等领域的交流进一步深入，西南沿边地区的旅游业快速发展起来。2015年国务院颁发的《关于支持沿边重点地区开发开放若干政策措施的意见》（以下简称《意见》），就“改革边境旅游管理制度，在有条件的地区研究设立跨境旅游合作区，研究设立边境旅游试验区，加强旅游支撑能力建设，提升旅游开放水平”等做出系统、具体的部署，并明确了相关部门的责任分工。《意见》中提到重点开发开放试验区5个，西南地区有广西东兴、云南勐腊（磨憨）、瑞丽等3个；边境城市28个，西南地区有广西东兴市、凭祥市和云南景洪市、芒市、瑞丽市等5个；边境经济合作区17个，西南地区有广西东兴、凭祥和云南河口、临沧、畹町、瑞丽等6个。2016年国家旅游局印发《关于申报设立边境旅游试验区的通知》，并会同外交部、发展改革委、公安部、财政部、交通运输部、海关总署、质检总局印发了《关于加快推动跨

¹【基金项目】：国家自然科学基金项目（41361037；41671147）；云南哲社基地重点项目（JD2014ZD10）

【作者简介】：王娟（1981-），女，新疆哈密人，云南师范大学旅游与地理科学学院博士研究生，广西教育学院教育科学学院讲师，主要从事区域旅游发展与管理研究；

【通信作者】：明庆忠（1963-），男，湖北黄石人，云南财经大学旅游文化研究院二级教授，博士生导师，主要从事地理学与区域开发研究；娄思元（1981-），女，河南新乡人，云南师范大学旅游与地理科学学院研究生，主要从事旅游研究与管理研究。

境旅游合作区工作的通知》和《跨境旅游合作区建设指南》，按照“一区一方案”的原则，协助各地地理顺思路，明确任务，形成“两区”系统建设方案。边境旅游发展呈现欣欣向荣的趋势。

二、西南沿边省区概况

云南自古就是中国连接东南亚各国的陆路通道，有出境公路 20 多条。与邻国的边界线总长为 4060 公里，其中，中缅段 1997 公里，中老段 710 公里，中越段 1353 公里。在全省 16 个州市中有怒江、保山、德宏、临沧、普洱、西双版纳、红河、文山等 8 个州市的 25 个县、市与越南、老挝、缅甸相邻。广西西南部和越南海陆相连，陆地边境线长 1020 千米，有百色、崇左、防城港 3 个市的 8 个县（市、区）与越南接壤。

近年来，滇、桂旅游人次和旅游收入快速增加（如表 1），但发展不平衡，基础设施和品牌建设等亟待改善。^[4]

表 1 2011~2015 年滇桂旅游人次和旅游收入

	云南				广西			
	旅游人次（万）		旅游收入（亿）		旅游人次（万）		旅游收入（亿）	
	入境	国内	国际 （美元）	国内 （人民币）	入境	国内	国际 （美元）	国内 （人民币）
2011 年	750.13	16331	16.09	1195.7	302.79	17257	10.52	1209.5
2012 年	888.13	19630	19.47	1579.4	350.27	20778	12.79	1578.9
2013 年	1056.25	23972	24.19	1961.5	391.54	24264	15.47	1961.3
2014 年	1032.96	28116	24.21	2516.8	421.18	28565	17.28	2495.0
2015 年	1075.32	32343	28.76	3104.3	450.06	33661	19.17	3136.4

三、西南沿边省区边境旅游发展影响因素和竞合分析

旅游资源丰度、区位条件、经贸发展水平、开放度、可进入性等是影响边境旅游规模和类型的主要因素。^[5]

（一）发展区位具有相似性

云南和广西是西南地区发展边境旅游优势明显的省区，都是面向东南亚的重要交通要道，发展边境旅游具有相似的区位优势。

云南是中国唯一可以同时从陆上沟通东南亚、南亚的省，具有良好的区位优势 and 面向东南亚、南亚的辐射功能。并可以通过中东连接欧洲、非洲，开拓西向贸易，由此形成广泛的旅游通道。^[6]其次，云南与多国邻近，有益于构筑陆上大通道，为边境旅游的多样化开展、多方位推进和区域合作奠定了较好的基础。广西位于我国西南经济圈、华南经济圈、东盟经济圈的结合部，是发达地区的经济腹地，周边旅游消费能力强。通过西江水系和北部湾海域连接珠江三角洲及港澳地区、海南省及至其他华南地区，营销条件优越。此外，广西是西南乃至西部地区最便捷的出海通道，是海上丝绸之路的重要通道，具有沿江、沿海、沿边的区位优势。通过中南半岛进入南太平洋和印度洋，是我国通往东南亚各国的重要桥梁，被认为是中国进入中南半岛的“桥头堡”。^[7]

（二）旅游资源各有特色

云南和广西边境地区具有类似的地理条件，形成了一部分具有同质化的自然景观和基于相同自然基础的相似民族文化。但滇桂两省区的旅游各有特色，形成了各自的旅游品牌。2000 年以来，资源禀赋竞争力整体上都呈上升趋势。^[8]

云南主要少数民族有 25 个，其中 15 个为云南特有。而广西是以壮族为主的少数民族自治区，有 12 个世居民族。此外，两省区还有大量的跨境民族，仅云南就有 16 个民族跨境而居。这些跨境而居的民族有的甚至延伸至泰国、柬埔寨、印度等国。少数民族文化是边境旅游的重要资源之一，跨境民族为跨境旅游发展的沟通、交往和合作铺好了文化交流道路。

就 A 级景点数量和尚品位景区来讲，广西整体高于云南（如表 2）。但云南 5A 级的景区数目为广西的两倍，针对国外及省外旅游市场品牌竞争力方面更具有竞争优势。整体上来说，滇桂两省区边境州、市（区）高等级旅游景区分布并不突出（如表 3），在一定程度上影响到边境旅游者的逗留时间。

表 2 滇、桂 A 级景区数目（2017 年）

	云南（个）	广西（个）
5A	8	4
4A	63	132
3A	51	150
2A	82	22
1A	10	0
合计	214	308

表 3 滇桂高品位旅游景点分布（2017 年）

等级	云南	广西
5A	8（昆明 2，西双版纳 1，大理 2，丽江 1，迪庆 1，保山 1）	4（桂林 3，南宁 1）
4A	63（昆明 9，昭通 1，曲靖 5，玉溪 4，保山 1，楚雄 5，红河 7，文山 1，西双版纳 9，大理 7，德宏 3，丽江 6，迪庆 5）	132（桂林 30，柳州 20，南宁 19，河池 9，来宾 6，百色 11，玉林 5，钦州 4，北海 8，贺州 4，崇左 5，防城港 6，

注：黑体字标注为边境州市 A 级景区

（三）交通条件各有优势

云南与南亚相隔不远，目前正通过第三亚欧大陆桥建设构建南北方向国际大通道。澜沧江-湄公河横贯云南南北，一江连六国，干流全长 4800 多公里。作为“黄金旅游河道”，经老挝、缅甸至泰国北部清盛，顺水航程仅需七八个小时。云南机场运输规模大，航线密集，昆明机场是我国第 4 个航班单日起降突破 1000 架次的机场。2016~2020 年，云南将建成以昆明、曲靖、大理、蒙自四大枢纽为核心的公路、铁道、航空、水运对内（国内）对外（越、老、缅、印）运输网络体系。届时，云南旅游交通将更加便利。

广西属于西江水系流域，内河航运相对便利；作为中国西部 12 省区中唯一沿海的省份，广西已沿北部湾建成了北海、防城港、钦州三大港口；航空方面，建成了桂林、南宁、北海三大国际航空港；南宁至河内的航线飞行距离仅半个小时，南宁至曼谷航线也是国内通往泰国最便捷的航线。

在交通方面，海运是广西发展边境旅游的一大优势。云南的相对优势在于澜湄河运，使云南与中南半岛国家“同饮一江水”，促进相互的文化通融。云南公路密度相对广西较低，国内、国际航线数目却都远大于广西（如表 4）。现阶段滇桂两省区已经完成或正在修建中的公路、铁路（包括高铁）连接周边各个省份，多条国际公路的修建或连接实现了中国与中南半岛、南亚次大陆的有机沟通，无形中便利了边境、跨境游客的通行。

表 4 滇、桂陆运和空运现状（2015 年）

	云南	广西
公路里程数	236007km	117993km
公路密度	0.498km/km ²	0.605km/km ²
国际航线	50 条	35 条
国内航线	317 条	105 条

（四）经济及旅游相关产业发展驱动略有不同

旅游业是一个关联性较强的产业，经济基础的发展对旅游业有较大的正影响力。滇桂两省区经济发展水平相当，与发达省份具有较大的差距，基础设施建设资金相对匮乏，不利于旅游的发展。两省区的进出口贸易额差异较大，广西明显高于云南，特别是对越南的进出口贸易额非常突出（如表 5）。目前边境旅游受贸易驱动影响较大，因此，对缅贸易对云南边境旅游的发展影响较大，对越贸易对广西的边境旅游作用占统治地位。

表 5 滇桂两省区进出口总额前五位的国家或地区（2015 年）

云南	进出口总额 (亿美元)	广西	进出口总额 (亿美元)
缅甸	58.4	越南	246.4
越南	23.3	泰国	15.9
中国香港	18.8	新加坡	8.2
泰国	16.8	马来西亚	6.7
马来西亚	15.4	菲律宾	5.8
总计	132.7	总计	283

注：根据《云南统计年鉴 2016》《广西统计年鉴 2016》数据整理结果

此外，旅行社数目云南明显较多，饭店总数广西遥遥领先。但五星级饭店数目云南是广西的近 3 倍，接待高端游客的能力较强。需要指出的是，云南旅游在国内负面新闻较多，无论是在对外宣传营销方面还是在整体形象的塑造方面，都不利于吸引更多的国内外游客，但目前全省正在努力改善。

表 6 滇桂旅游企业数目（2015 年）

	云南	广西
旅行社（个）	901	638
国际旅行社（个）	64	65（2006 年）
星级饭店（个）	291	466
五星（个）	32	11
四星（个）	85	80
三星（个）	126	271
二星（个）	48	103

注：根据《云南统计年鉴 2016》《广西统计年鉴 2016》和广西旅游发展委员会网页数据整理结果

（五）边境口岸和两区建设正在加速

滇桂两省区口岸建设相当，但广西具有突出的海港优势。目前两省区正在积极筹划和有序推进“两区”建设（如表 7），这正响应了国家加快建设“两区”的政策。云南拟建设 4 个跨境旅游合作区和 8 个边境旅游试验区。广西“两区”建设先行一步，大新县的中越德天·板约跨境旅游合作区及相关设施建设已完成一部分，其他 3 个合作区已和越方达成共识，并完成了规划。

表 7 滇桂口岸和建设“两区”数目

	云南	广西
一类口岸	17：铁路口岸 1 个，公路口岸 12 个，空港口岸 2 个，河运口岸 2 个	17：铁路陆路口岸 1 个，空港口岸 3 个，内河口岸 3 个，公路陆路口岸 4 个，海港口岸 6 个
二类口岸	7	8：内河港口岸 1 个，公路陆路口岸 7 个
跨境旅游合作区	4（拟建）	4
边境旅游试验区	8（拟建）	2

（六）西南沿边省区边境旅游发展各有比较优势

综上所述，西南地区滇桂两省区邻接东南亚，发展边境旅游的优势明显。在发展边境旅游的条件方面各自有比较优势，存在一定的差异性（如表 8）。同时，也可以发现，两省区的共同优势在针对国内外旅游市场方面产生了一定的竞争性。云南和广西边境旅游的竞争主要来源于旅游资源、区位条件、相邻国家等。两省区都位于中国西南地区，少数民族风情浓郁，自然风光宜人，同属中国知名的旅游目的地，对国内旅游市场具有大致相同的吸引力，具有吸引东盟入境游客方面的天然优势，旅游竞争力水平不相上下。^[8]面对东南亚旅游市场，云南与缅甸、老挝、越南三国接壤，边境线更长，少数民族类型更为多样和多元，而广西仅与越南相邻，壮族风情也较为单一。但随着东盟自由贸易圈的进一步完全开放，使广西边境旅游不仅仅停留在越南一国，和其他东南亚国家的联系也成为现实，与云南针对东南亚国际旅游市场的竞争也会增加。

表 8 滇桂边境旅游发展条件对比优势表

	云南	广西
区位	靠近南亚市场，亚欧大陆桥通道，与缅甸、老挝相邻，边境线长	位于华南经济圈、西南经济圈和东盟经济圈结合部，临近经济发达地区
旅游资源	5A 旅游资源多，形成了昆明、大理、丽江、西双版纳等品牌	4A 以上旅游资源多，形成了桂林、巴马、北海等知名旅游地
交通条件	澜湄黄金河道，航空便利	海运，道路密度相对大
旅游企业	5A 饭店多，精品化程度高，与缅甸的边贸旅游发展的潜力大	星级饭店总数多，接待大众市场潜力大，与越南的边贸旅游发展潜力大
两区建设	拟建设项目多	先行建设

注：两省区共同的优势已在前文分析，不在此表列出

四、西南沿边省区边境旅游合作机制与策略

区域旅游共生和共辄是两省区边境旅游不可回避的问题。但总体上，东南亚与我国互为客源，除了广西和云南，也关乎香港、广东、海南等省份和地区，因此，两省区不存在明显的竞争关系。

（一）合作机制

西南地区滇桂边境旅游的合作可以提高两者整体的竞争力，在全国或区域范围内形成一定的知名度，吸引海内外游客前来旅游。面对双方共同的利益诉求，合作机制直接决定了其可行性。西南地区边境旅游合作的基础是旅游资源整合；合作的前提是交通联通；合作的核心是联合开发产品；合作的内生动力是各方利益最大化满足；合作的保障是相关政策。

西南省区应建立政府层面上的边境旅游合作机制，在各自边境旅游发展相应机构成立的基础上，成立合作的机构和平台，如成立西南边疆边境旅游合作发展委员会等；共同建设西南疆边境旅游带，定期召开会议，以加强双方之间的沟通，解决合作中的问题，促进双方学习交流经验，探讨边境旅游发展的措施；制定相应的边境旅游合作协议和规划方案，建设必要的项目，共同向国家相关部门申请项目，探索“两区”建设策略；确立利益分配机制，使两省区的边境旅游合作项目共建共享。

同时，两省区应争取国家公安、交通、商务、边防、海关、检验检疫等相关部门支持，在人员、车辆通关便利化方面出台相应的政策，简化出入关手续，使游客可以自由通行；并对边境旅游建设项目给予一定的优惠和政策指引，减轻项目建设上的资金储备不足、投资无序、手续烦琐等问题。

（二）合作策略和途径

1. 加强多层面旅游合作

企业及地方层面的边境旅游合作项目是双方合作的实体内容。两省（不仅包括边境州市）各旅游景区建立联合机制以实现资源与信息（景区信息、门票信息、导游信息、天气信息、城市信息和餐饮信息等）共享及业务协作，从而提高竞争力。并通过双方旅游企业的客源互荐互送，增加第三国客源市场的人数。并共同参与“两廊一圈”建设、GMS、CAFTA 等合作，努力寻找双方合作的契机。

2. 打造共同目的地形象，并共同对外营销

区域联合可以产生形象叠加作用。^[9]滇桂两省区可以根据现有的资源，塑造民族文化游、山水风光游和东南亚边境游整体形象，将两省区的“共性”做大。对国内和国外重点市场进行调研，采取不同的营销策略，有重点地推广不同的旅游产品。要突出边境特征，根据细分市场（“出国梦”、边贸、度假观光、购物等等），通过精品（桂林、北海、昆明、大理、丽江、西双版纳等）吸引国内外游客，并借机大力宣传边境旅游地，创造边境旅游精品和品牌，形成边境旅游集散地。

为解决进少出多的问题，应内联外拓，突出自然风光和边贸特色向国外联合宣传，积极吸引国外游客来华旅游。按照国别推进模式，有层次的向外推销（如图1）。同时，在国内按照地区推进模式，有重点地进行宣传（如图2）。



图1 滇桂边境旅游国别推进营销模式

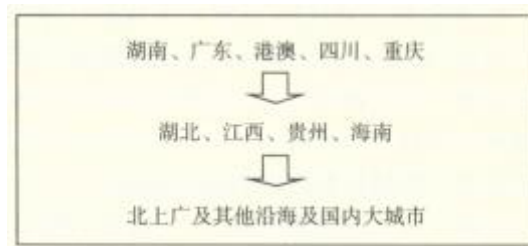


图2 滇桂边境旅游地区推进营销模式

3. 共同设计旅游线路，实现大联通在设计相关线路时，需结合景点的通达条件、空间位置、资源的品位及其功能指向、旅游者的行为规律与需求偏好等来综合考虑。

(1) 建设边境旅游走廊。目前，广西和云南已各自打造边关风情走廊。可将两省区的走廊贯通，以沿边公路为通道，从北到南，由西向东，塑造西南边疆边境风情走廊。从贡山-福贡-泸水-腾冲-盈江-陇川-瑞丽-芒市-镇康-耿马-沧源-西盟-孟连-勐海-景洪-勐腊-江城-河口-马关-麻栗坡-富宁，到那坡-靖西-大新-龙州-凭祥-宁明-防城-东兴，并延伸至钦州和北海，在两省区边界距离内地 100km 左右的范围内，建设一批旅游景点，完善道路及相关设施的建设，并积极推进全域旅游，同时推广两省区边境旅游的整体形象，打造“中国西南-东南亚边关风情走廊”。

(2) 设计不同旅游环线。从云南不同的口岸出（入）境-从广西不同的口岸入（出）境、从陆地出（入）境-从航空或水运入（出）境等灵活的进出关方式，可形成旅游环线，降低游客的旅游成本，不走“回头路”，丰富边境旅游游客的体验。

(3) 建设精品旅游线路。以目前的“两区”建设为龙头，在瑞丽、西双版纳、河口、临沧、东兴、防城港等地建设一批边境精品旅游景区。重点是要和非边境地区联合，优先开发商贸购物、休闲度假、民族文化、自驾车探险、休闲养生等五大旅游主题。也可开发一些综合旅游产品，根据两省区现有的旅游产品，组合线路，并力争在此基础上培育具有发展潜力的精品线。

由此，缓解并突破目前两省区边境旅游产品单一、逗留时间段、消费低等问题。重点打造一批入境旅游线路，以利益诉求加强合作的意愿。

(4) 打造优势线路。从广西最南部到云南省最北部，两省区历经北热带、南亚热带、中亚热带、北亚热带、南温带和中温带，并且受高原、海洋、季风、山原等因素的影响，形成了别具一格、地区差异明显的气候类型。夏有避暑和度假胜地，冬有避寒和览胜佳所，四季旅游不受限制。可根据游客冬季避寒、夏季避暑的需求，或根据细分市场结合一些稀有旅游项目（如冬季滇北冰川雪山旅游、冬季滇南和桂南热带亚热带风情旅游、夏季滇北避暑旅游等），打造一些具有气候优势的线路。

4. 将边境旅游延伸，并扩大区域合作的范围

将滇、桂边境旅游延伸，通过边境旅游产品来促发游客进行跨境活动，以跨境旅游的发展和边境地区的良好建设吸引游客在边境地区停留，实现边境-跨境相互促进的动态过程。

在两省区边境旅游的竞合中，应借势探索和寻求在其他领域（如基础设施、经济、文化等领域）的相互合作，努力完善免税购物、休闲娱乐、外贸、物流、商务服务、车辆租赁、餐饮、住宿、创意文化、会议会展、体育、保健养生等产业，对旅游产品进行提升，实现“旅游+”效应，形成功能完善的旅游区。并将赴越、老、緬的边境游作为国内游延伸的亮点，将两省区的入境游客引入其他省份，发挥旅游集散地功能，并和内地省份取得长远合作意愿。

除两省之间的合作外，还应注重与东盟等国家、粤港澳、贵州、湖南、四川等周边省市的跨区域联动，突破行政区域的限制，真正实现资源共享、客源互流、促销互助、产品互补的目标。

5. 发挥各自发展边境旅游的优势，尽量避免双方的竞争

除合作项目之外，滇、桂两省区还要提升旅游企业经营能力、加速交通和基础设施建设、规范景区和服务等，积极发挥自身的比较优势。如云南省应注重对澜沧江-湄公河水道的利用，并寻求和南亚国家旅游合作的机遇，着重对缅甸进行市场推销。而广西应利用优越的海港条件，发展游轮等高端旅游项目，弥补国内市场的不足，并对珠三角市场进行重点宣传促销。

云南的高山峡谷、江河湖泊、雪山冰川、火山地貌、独有民族，广西的滨海风情、桂林山水、养生天堂、骆越文化等，都是各自的独有资源。将这些资源与喀斯特地貌、热带亚热带气候、高原与丘陵地貌和山水风情相整合，避免线路上相似资源重复，实现两省区边境旅游发展的“差异性”互补。

此外，针对不同的相邻省份和国家，云南和广西应有侧重的宣传近程旅游产品，避免激烈的竞争，或造成边际效益递减，难以实现利益最大化。因此，云南主要针对緬甸、老挝和南亚市场，广西主要针对越南市场，分别加强、有侧重点宣传和合作。

[参考文献]:

[1]中国海关. 边境旅游暂行管理办法[Z]. 1998.

[2]葛全胜, 钟林生, 等. 中国边境旅游发展报告[M], 北京: 科学出版社, 2014.

[3]李世泽. 桂滇联合参与大湄公河次区域旅游合作研究[J]. 改革与战略, 2006, (5).

[4]熊远光. 广西边境旅游发展现状及对策研究[J]. 农业经济, 2015, (11).

-
- [5]赵多平, 孙根年, 苏建军. 中国边境入境旅游的客流演化态势及其动因分析——新疆内蒙古云南三省区的比较研究[J]. 人文地理, 2012, (5).
- [6]明庆忠, 白廷斌. 澜沧江——湄公河次区域旅游合作的基本设想[J]. 旅游学刊, 1997, (6).
- [7]姚靖. 论中国——东盟自由贸易区中的两广经济合作——广西的应对策略和新思路[J]. 金融经济月刊, 2005, (6).
- [8]刘亚萍, 李丽, 石宪莉. CAFTA 地缘优势下的广西与云南旅游竞争力比较研究[J]. 商业研究, 2014, (12).
- [9]杨振之, 陈谨. 形象遮蔽”与“形象叠加”的理论及实证研究[J]. 旅游学刊, 2003, (3).