

高质量发展背景下湾区旅游产业竞争力评价研究

——基于环杭州湾和粤港澳两大湾区对比研究^①

徐春红¹, 舒卫英²

1. 宁波职业技术学院 环杭州湾地区产业经济研究中心, 浙江 宁波 315800;

2. 宁波城市职业技术学院 旅游学院, 浙江 宁波 315100

摘要: 高质量发展背景下客观科学地重构旅游产业竞争力评价体系十分必要。基于产业经济高质量发展目标和要求, 构建旅游产业高质量发展竞争力评价体系, 采用信息熵权法及 PROMETHEE II 测算法对环杭州湾和粤港澳大湾区及其所辖 18 个城市的旅游产业竞争力进行测评分析。结果表明: ①2018 年环杭州湾大湾区旅游产业高质量发展竞争力优于粤港澳大湾区; ②粤港澳大湾区城市群旅游产业竞争力水平两级分化明显, 湾区城市群旅游产业尚未形成明显的共享互赢湾区优势; 环杭州湾大湾区城市群旅游产业竞争力差距较小, 一体化发展轨迹明显, 但缺乏强势有力的吸引及带动优势, 需要进一步加强产业结构转型升级, 共建具有竞争力的旅游产业高地; ③两大湾区城市群全要素生产率测算结果表明, 城市旅游产业竞争力应摒弃只注重规模效应、投资驱动的产业成效评价模式, 只有积极寻求产业结构调整、新业态培育、技术创新以及科技赋能等转型升级渠道, 才能真正达到高质量发展的目标。

关键词: 高质量发展; 旅游产业竞争力; 环杭州湾大湾区; 粤港澳大湾区; 评价研究

中图分类号: F590

文献标志码: A

文章编号: 1000-5471(2021)03-0057-07

党的十九大提出“高质量发展”概念, 预示着我国经济由高速增长阶段向高质量发展阶段转化。高质量发展目标对产业经济的要求是提高产业效率, 优化产业结构, 培育产业新形态及动力, 旅游产业亦是如此。目前, 以“旅游高质量发展”为主题的学术研究并不多。国外专家学者在此领域的研究主要以旅游业发展质量为主; 国内专家学者针对旅游产业发展质量方面的研究也较缺乏, 尚未对“旅游产业发展质量”给予明确定义, 大多数学者将“旅游产业发展状况”和“旅游产业发展效率”等同于“旅游产业发展质量”, 如陈秀琼等^[1]从产品质量、环境质量、要素质量、产业增长方式和产业经营质量 5 个方面构建旅游产业评价指标体系; 王细芳等^[2]采用基于实际贸易指标的投入产出法对比中国与美国、澳大利亚对外旅游贸易竞争力, 并强调中国旅游业发展质量并不乐观; 李仲广^[3]提出要构建我国旅游业发展质量理论支撑, 应加强理论探索。国内专家学者针对党的十九大后旅游产业高质量发展的研究逐渐增多, 主要包括以下方面: ①发展路径: 如银元^[4]提出要依靠市场机制、科技创新等优势路径, 推动旅游业高质量发展; 宋瑞^[5]提出要通过提升旅游全要素生产率、增强旅游国际竞争力、改善旅游贸易平衡度、均衡区域旅游发展差异性、提高游客满意度、增强旅游市场活力、优化旅游产业效益、提升游客人均消费、提高旅游综合共享度等渠道达到旅游产业与经济、社会 and 生态的综合最优; 戴斌^[6]指出坚持发展旅游与提升本地居民休闲生活相结合、抓住“新基建”机遇培育新型旅游市场主体、坚持文化与旅游融合发展、坚持完善旅游治理体系是主要路径; ②影响因素: 刘英基等^[7]指出要素结构变动、制度环境分别是旅游经济发展质量提升的行动资源和保障机

① 收稿日期: 2020-10-21

基金项目: 浙江省教育厅科研项目(Y201840171); 宁波市哲社项目(G20-ZX17); 浙江省哲社规划项目(18NDJC305YBM)。

作者简介: 徐春红, 硕士, 副教授, 主要从事旅游产业经济研究。

制;③竞争力测度:魏敏等^[8]从资源禀赋条件、服务配套设施、发展环境支撑、企业经营绩效、产业结构优化和综合功能发挥 6 大维度着手,对我国 30 个省份(除西藏、台湾、香港、澳门外)2017 年旅游竞争力进行量化测度。

本文从“五大发展理念”的内涵和目标出发,构建涵盖 7 大维度、32 个指标的旅游产业高质量发展竞争力评价体系,采用信息熵客观赋权的 PROMETHEE II 法对两大湾区及其下辖 18 个城市进行比较研究,从而为湾区旅游产业协同创新发展提供参考数据。

1 数据来源及研究方法

1.1 数据来源

本文数据主要来源于《中国城市统计年鉴(2019)》、18 个城市 2018 年度统计年鉴,部分数据参考 2018 年度各城市《国民经济和社会发展统计公报》以及各城市文化广电旅游局、环保局、林业局等官方网站统计报告。

1.2 指标选择

构建旅游产业高质量发展竞争力评价模型,其评价指标不能仅强调旅游产业发展的规模竞争力,还应重视旅游业发展的质量竞争力,即兼顾旅游产业发展的数量规模与质量水平。保留传统评价体系中体现旅游产业建设的“基础模块”,即资源禀赋和产业业绩两大维度,采用单位面积内的资源数量作为计量方式,打破传统“规模性”“总量性”指标概念,采用“密度性”指标,进一步体现“高质量”评价内涵。增加反映创新、协调、绿色、开放、共享“5 大发展理念”内涵的“发展模块”指标体系,从而形成包含 2 大模块、7 大维度、32 个指标的“旅游产业高质量发展竞争力评价体系”,具体如表 1 所示。

考虑到统计数据的可获取性及可行性,将评价体系中的“旅游全要素生产率”指标以旅游业从业人员数和旅游业固定资产投资额为投入要素,以旅游业总收入作为产出要素进行测算^[9];“旅游城镇化响应程度”指标采用城镇人口数在总人口数的占比与旅游业收入在产业总值中的占比的比值来反映旅游产业发展对城市城镇化的影响^[10]。

1.3 测度方法

PROMETHEE 法是一种级别高于关系的多属性决策方法^[11],其中的 PROMETHEE I 法和 PROMETHEE II 法对处理排序及择优问题均是较为适合的方法。由于 PROMETHEE II 法可获得前者所不能得到的完全序,所以本文采用 PROMETHEE II 法进行测度研究,并引入偏好函数,用来描述备选方案在属性上的优先程度。本文采用常用偏好函数,其公式表达为

$$P(d) = \begin{cases} 0 & d \leq 0 \\ 1 & d > 0 \end{cases}$$

常用偏好函数适用于直接判断方案 X_i 和方案 X_k 在属性 C_j 上是否有差异,即 $d_j(X_i, X_k) > 0$,则认为方案 X_i 严格优于方案 X_k ;若 $d_j(X_i, X_k) \leq 0$,认为方案 X_i 和方案 X_k 无差异。

设 X_i 和 X_k 均为评价方案集 X 中的具体评价方案($\forall X_i, X_k \in X$), j 为各评价方案中的具体评价指标($j = 1, 2, \dots, n$),PROMETHEE II 的具体操作步骤为

基于成对比较计算评价方案指标值的差 $D_j(X_i, X_k)$,具体公式为

$$D_j(X_i, X_k) = D_j(X_i) - D_j(X_k) \quad (1)$$

基于评价方案指标值的差,计算相应的偏好度 $P_j(X_i, X_k)$,具体公式为

$$P_j(X_i, X_k) = Q_j[D_j(X_i, X_k)] \quad (2)$$

通过最常用偏好函数的计算,可将 $P_j(X_i, X_k)$ 的取值范围转化为 $0 \sim 1$ 之间的数值,即 $0 \leq P_j(X_i, X_k) \leq 1$ 。

基于指标权重与偏好度计算总体偏好指数 $\Pi(X_i, X_k)$ 和 $\Pi(X_k, X_i)$,具体公式为

$$\Pi(X_i, X_k) = \sum_{j=1}^n W_j P_j(X_i, X_k) \quad (3)$$

$$\Pi(X_k, X_i) = \sum_{j=1}^n W_j P_j(X_k, X_i)$$

(4)

其中, W_j 为评价指标权重, 本文采用信息熵权法获得各个评价指标的权重.
计算正流量 $\varphi^+(X_i)$ 和负流量 $\varphi^-(X_i)$, 具体公式为

$$\varphi^+(X_i) = \frac{1}{n-1} \sum_{k \in X} \Pi(X_i, X_k)$$

(5)

$$\varphi^-(X_i) = \frac{1}{n-1} \sum_{k \in X} \Pi(X_k, X_i)$$

(6)

基于正流量和负流量计算净流量 $\varphi(X_i)$, 具体公式为

$$\varphi(X_i) = \varphi^+(X_i) - \varphi^-(X_i)$$

(7)

其中, $\varphi(X_i)$ 的数值越高, 代表其评价方案 X_i 在完全序位中的位次越高.

表 1 旅游产业高质量发展竞争力评价体系

模块	维度	指 标	指标表征意义
基础模块	资源禀赋	C1 单位面积 4A、5A 级旅游景区数	高品质景区资源
		C2 单位面积国家级风景名胜区分数	高品质风景名胜区分数
		C3 单位面积世界(国家)自然和文化、非物质文化遗产数	高品质遗产类资源
		C4 单位面积国家级全域旅游示范区数	高品质全域旅游示范区数
		C5 单位面积国家级旅游度假区数	高品质度假类资源
	产业业绩	C6 单位面积旅行社数量	组织接待能力
		C7 单位面积高星级酒店数(4 星+5 星)	住宿接待能力
		C8 旅游固定资产投资额/全社会固定资产投资额	旅游投资激励绩效
		C9 景区门票收入/景区营业收入	景区收入结构
		C10 游客高弹性旅游消费支出比例	游客消费结构
	创新发展	C11 旅游全要素生产率	旅游产业技术结构
		C12 线上交易额/旅游总消费	旅游科技创新程度
		C13 文化类景区密度	文旅融合程度
		C14 单位面积国家(省级)特色小镇数	创新业态特色小镇情况
发展模块	协调发展	C15 单位面积等级公路里程数	交通便捷程度
		C16 每万人拥有公共厕所数	卫生基础设施建设
		C17 每万人拥有医院床位数	医疗保障设施情况
		C18 人均文化事业费	文化事业发展潜力
		C19 R&D 经费投入度	科研投入环境
	绿色发展	C20 建成区绿化覆盖率	目的地绿化程度
		C21 二氧化硫排放量/GDP	目的地污染程度
		C22 城市生活垃圾处理率	目的地环保程度
		C23 游客数/常住居民数	目的地承载能力
		C24 入境旅游收入/旅游总收入	国际旅游收入创造
	开放发展	C25 入境游客数量/游客总数量	国际旅游市场开放情况
		C26 入境游客平均停留天数	国际游客青睐度
		C27 外资星级酒店密度	外商投资情况
		C28 旅游业总收入/GDP	旅游创收效应
	共享发展	C29 旅游业总收入/第三产业增加值	产业关联效应
		C30 旅游城镇化响应程度	旅游城镇化功能
		C31 旅游从业人数/全社会从业人数	旅游就业功能
		C32 高校旅游相关专业学生数/高等院校学生总数	旅游教育功能

注：除“景区门票收入/景区营业收入”“二氧化硫排放量/GDP”为负向指标，其余均为正向指标。

2 结果分析

2.1 两大湾区旅游产业高质量发展竞争力测度

根据环杭州湾和粤港澳两大湾区分别所辖的城市群相关 2018 年统计数据,采用 PROMETHEE II 法以及信息熵权法进行旅游产业竞争力测度,具体结果如表 2 所示.

表 2 两大湾区旅游产业高质量发展竞争力测度

城市群	正流量		负流量		净流量	
	流量值	排名	流量值	排名	流量值	排名
粤港澳大湾区	0.375 0	2	0.625 0	1	-0.250 0	2
环杭州湾大湾区	0.625 0	1	0.375 0	2	0.250 0	1

表 2 中,正流量表示该区域的优势得分,负流量表示该区域的劣势得分,净流量表示该区域的综合得分.从净流量值可以看出,2018 年环杭州湾大湾区旅游产业高质量发展竞争力测度值优于粤港澳大湾区.

2.2 两大湾区 18 个城市旅游产业高质量发展竞争力测度

为了进一步了解两大湾区城市群各城市在旅游产业竞争力中的表现情况,采用 PROMETHEE II 法及信息熵权法对 18 个城市进行竞争力测度并排序,具体结果如表 3 所示.

表 3 两大湾区 18 个城市旅游产业高质量发展竞争力测度排名

城市	正流量		负流量		净流量	
	流量值	排名	流量值	排名	流量值	排名
澳门	0.597 5	1	0.303 3	18	0.294 2	1
深圳	0.589 8	2	0.353 1	16	0.236 7	2
香港	0.547 8	5	0.349 3	17	0.198 6	3
上海	0.551 4	4	0.376 9	15	0.174 5	4
宁波	0.553 2	3	0.408 1	12	0.145 1	5
杭州	0.534 9	6	0.408 1	12	0.126 8	6
佛山	0.520 3	8	0.395 2	14	0.125 1	7
广州	0.533 0	7	0.430 3	11	0.102 7	8
珠海	0.470 5	9	0.433 9	10	0.036 6	9
舟山	0.434 0	11	0.455 7	9	-0.021 7	10
东莞	0.433 9	12	0.465 1	8	-0.031 2	11
湖州	0.442 9	10	0.507 3	5	-0.064 3	12
嘉兴	0.406 5	13	0.496 2	7	-0.089 7	13
中山	0.397 0	15	0.505 6	6	-0.108 6	14
绍兴	0.401 0	14	0.520 1	4	-0.119 1	15
江门	0.329 0	16	0.590 1	3	-0.261 1	16
惠州	0.286 8	17	0.628 7	2	-0.341 9	17
肇庆	0.257 4	18	0.660 0	1	-0.402 6	18

从表 3 可以清晰地了解这 18 个城市的排名情况,其中排名前 5 位的城市是澳门、深圳、香港、上海、宁波;排名后 5 位的城市是肇庆、惠州、江门、绍兴和中山.

2.3 两大湾区 18 个城市旅游产业竞争力 7 大维度比较

从竞争力评价体系的 7 大维度出发进一步探讨两大湾区 18 个城市的竞争力情况.在 7 大维度中,18 个城市间测评值(净流量)最大差距值从大到小分别为产业业绩、开放发展、协调发展、资源禀赋、共享发展、绿色发展、创新发展.尤其是创新发展指标,除了惠州市的净流量(-2.001)相对较低外,其他 17 个城市的净流量均在-2.0~2.2 之间,城市间整体差距不大;而差距最大的产业业绩维度中,香港的净流量为 4.117 8,惠州净流量为-3.411 8,两个城市间差距较大.其他维度的差异情况:资源禀赋测评值最高和最低城市分别为深圳(2.706)和肇庆(-2.470 6);协调发展测评值最高和最低城市分别为上海(3.001)和肇庆(-3.588 3);绿色发展测评值最高和最低城市分别是澳门(1.411 8)和肇庆(-2.823 6);开放发展测评值最高和最低城市分别是澳门(3.529 4)和嘉兴(-3.176 5);共享发展测评值最高和最低城市分别是澳门(2.353 0)和佛山(-2.058 9).

2.4 两大湾区 18 个城市旅游产业竞争力优势、劣势指标

通过信息熵权法计算获得权重,并经过 PROMETHEE II 法进行测算,可获得两大湾区 18 个城市的旅游产业竞争力优势、劣势指标,具体如表 4 所示。

表 4 两大湾区城市群旅游产业高质量发展竞争力优势、劣势指标

城市	优势指标	劣势指标
澳门	C1, C3, C6, C7, C10, C13, C15, C25, C27, C23, C28, C31	C11, C12, C17, C19, C14, C30
深圳	C5, C16, C21, C30, C2, C6, C19, C7, C12, C13, C25	C15, C9, C28, C23, C29
香港	C31, C8, C1, C7, C10, C15, C25, C26, C27, C3, C9	C12, C14, C29, C19
上海	C4, C19, C26, C3, C1, C6, C16	C9, C31, C10, C20
宁波	C18, C8, C14, C21, C5, C17	/
杭州	C9, C12, C32, C17, C19	C25
佛山	C12, C11, C16, C24, C2, C9, C30	C29, C32
广州	C10, C21, C31	C22
珠海	C20, C18	C32, C15, C16
舟山	C2, C23, C28, C29, C13, C18	C10, C30, C14, C19, C24, C25, C27
东莞	C20, C30, C15	C28, C11, C32
湖州	C4, C5, C29, C20, C23, C28, C32	C21, C27, C26, C30, C8, C2
嘉兴	C11, C17	C26, C20, C27, C24, C31
中山	C14	C11, C23, C28
绍兴	C14, C8	C24, C25, C31, C10, C18, C6, C13, C21, C26
江门	/	C7, C16, C18, C1, C3
惠州	/	C16, C1, C3, C6, C8, C9, C13, C7, C12, C17
肇庆	C24, C11, C27	C1, C3, C6, C7, C8, C13, C18, C20, C23, C17, C21, C15

注:具体指标按照正流量和负流量的绝对值数值高低进行排序,且正、负流量绝对值大于 0.75 的指标。

为了更加深入地分析两大湾区城市群在 32 个竞争力指标上的差异比较,以粤港澳和环杭州湾大湾区城市群龙头城市澳门和上海为例进行比较分析。澳门旅游产业竞争力的优势指标为 C1,C3,C6,C7,C10,C13,C15,C25,C27,C23,C28,C31 等指标,其劣势指标为 C11,C12,C17,C19,C14,C30 等指标。

上海作为华东城市群重要核心城市及排头兵,在华东长三角区域、长江经济带、环杭州湾城市群乃至全国范围均有一定的影响力,其在旅游产业高质量发展竞争力中的优势指标有 C4,C19,C26,C3,C1,C6,C16 等指标,劣势指标为 C9,C31,C10,C20 等指标。

2.5 两大湾区 18 个城市旅游全要素生产率指标排序

本文采用 DEA-Malmquist 法对两大湾区城市群 2017—2018 年间的旅游全要素生产率进行测算,以旅游业从业人员数量和旅游业固定资产投资额作为投入要素,以旅游业总收入作为产出要素进行测算。最终获得 18 个城市的旅游全要素生产率排名为:嘉兴、肇庆、佛山、舟山、湖州、绍兴、惠州、珠海、江门、宁波、上海、香港、杭州、广州、深圳、东莞、中山、澳门。

3 结论与建议

3.1 结 论

本文采用信息熵权法和 PROMETHEE II 法对环杭州湾和粤港澳两大湾区及其所辖 18 个城市的旅游产业高质量发展竞争力进行测评分析,获得如下结论:

1) 2018 年环杭州湾大湾区旅游产业高质量发展竞争力优于粤港澳大湾区,在协调发展、创新发展、共享发展、资源禀赋以及绿色发展 5 大维度的竞争力均超过粤港澳大湾区,而粤港澳大湾区则在开放发展和产业业绩维度上优于环杭州湾大湾区。

2) 粤港澳大湾区城市群竞争力水平两级分化明显,城市群旅游产业之间的融合、协同、联动以及共同提升仍需要一定时间积极谋划、政策制定、改革推进;而环杭州湾大湾区城市群的旅游产业竞争力差距较小,产业一体化发展轨迹明显,但作为长江经济带以及“一带一路”重要的核心城市群,其旅游产业整体竞争力仍未达到强势吸引及引领带动作用,仍未构建起高品牌度、高品质度、高效能值的旅游产业高地。

3) 两大湾区旅游产业高质量发展竞争力排名前 5 位城市是澳门、深圳、香港、上海、宁波,末 5 位排名城市是肇庆、惠州、江门、绍兴、中山。两大湾区 18 个城市间 7 大维度测评值最大差距是产业业绩维度,其次为开放发展维度,最小差距是创新发展维度;说明两大湾区城市群在旅游产业高水平产业绩效及国际化文旅休闲产业带建设上具有一定的差距,但均通过积极有效地进行产业新型业态创新和转型达到了较好的创新发展水平。

4) 两大湾区城市群旅游全要素生产率测算排名前 5 位城市是嘉兴、肇庆、佛山、舟山、湖州,末 5 位城市是澳门、中山、东莞、深圳、广州。环杭州湾大湾区城市群旅游全要素生产率整体水平优于粤港澳大湾区,尤其是在纯技术效率方面,2017—2018 年间通过提高产业管理水平以及科技投入等方式,使得产业效率水平有了明显提升,但需要注意在规模效率方面的资源优化配置问题。

3.2 建 议

1) 粤港澳大湾区中澳门、深圳、香港 3 个城市本身具备良好的旅游产业基础,并且互动紧密,而大湾区内陆城市与沿海城市之间的共享共建程度还有待进一步加强,城市群应充分利用湾区经济整合协同效应,加强城市间互动交流、协同创新合作,提升整体湾区旅游产业竞争力水平。粤港澳大湾区国家政策的出台大大缩短了珠江三角洲沿海与内陆城市之间的时空距离,通过港珠澳大桥、南沙大桥、深珠通道以及珠三角干线机场、惠州机场等交通战略格局的规划,势必会对湾区整体旅游产业经济带来显著的影响。澳门、深圳、香港 3 大城市需要继续保持在高水平国际化、现代化和人文化方面的优势,并且更好地发挥湾区中心枢纽及核心扩散城市功能,吸引更多的境外游客及外资。湾区内陆城市应积极加强自身在资源禀赋、城市接待设施、产业创新能力以及新业态培育和产业效能等方面的质量转型与提升,同时积极主动地对接湾区龙头城市,做好客源的引流及接待工作。

2) 环杭州湾大湾区城市群由于多年来地缘相近、政策制度相似以及以上海为中心的辐射链接式发展模式,使得城市群的一体化发展趋势显著。湾区内各城市在互动交流、共享互惠方面均有多年的默契和尝试,近年来所开展实施的杭绍同城化、甬舟同城化等城市联动措施以及杭绍城际铁路、杭州湾跨海大桥、沪甬跨海大桥、舟山跨海大桥、沪嘉城际铁路、沪平城际铁路等交通基建的实施,使得环杭州湾大湾区的产业协同变得更加畅通无阻。湾区城市群旅游产业需要在积极推动内部产业结构转型、产业绩效提升以及科技赋能的同时,找出各自在湾区旅游产业中的特色及功能定位,做好共享互惠,协同创新,融合提升,从而共谱新一轮产业提质、增速、升级的锦绣华章。

参考文献:

- [1] 陈秀琼,黄福才.中国旅游业发展质量的定量评价研究[J].旅游学刊,2006,21(9):59-63.
- [2] 王细芳,陶婷芳.中国旅游业发展质量的实证研究——旅游业外贸竞争力之贸易实得指数的理论分析及测算[J].财经研究,2011,37(9):91-100.
- [3] 李仲广.提升我国旅游业发展质量的理论支撑[C]//中国旅游评论 2011.北京:中国旅游研究院,2011.
- [4] 银元.把握推动旅游业高质量发展的着力点[N].中国旅游报,2019-12-23(3).
- [5] 宋瑞.“十四五”时期我国旅游业的发展环境与核心命题[J].旅游学刊,2020,35(6):1-3.
- [6] 戴斌.高质量发展是旅游业振兴的主基调[J].人民论坛,2020(22):66-69.
- [7] 刘英基,韩元军.要素结构变动、制度环境与旅游经济高质量发展[J].旅游学刊,2020,35(3):28-38.
- [8] 魏敏,李书昊,徐杰.高质量发展背景下中国省际旅游竞争力再测度——基于 PROMETHEE 方法[J].商业研究,2020(2):91-100.
- [9] SUN J R, ZHANG J, ZHANG J H, et al. Total Factor Productivity Assessment of Tourism Industry: Evidence from China[J]. Asia Pacific Journal of Tourism Research, 2015, 20(3): 280-294.
- [10] 王新越,刘二恋,候娟娟.山东省旅游城镇化响应的时空分异特征与类型研究[J].地理科学,2017,37(7):

1087-1094.

[11] BRANS J P. The Engineering of Decision: Elaboration Instruments of Decision Support Method PROMETHEE[D]. Quebec: Laval University, 1982.

Research on the Competitiveness Evaluation of Tourism Industry
in the Bay Area under the Background of High Quality Development
——A Comparative Study of the Bay Area of Hangzhou Bay and the
Guangdong-Hong kong-Macao Greater Bay Area

XU Chun-hong¹, SHU Wei-ying²

1. Research Center of Industrial Economy Around Hangzhou Bay, Ningbo Polytechnic College, Ningbo Zhejiang 315800, China;
2. Tourism College, Ningbo City College of Vocational Technology, Ningbo Zhejiang 315100, China

Abstract: Under the background of high quality development, it is necessary to reconstruct the evaluation system of tourism industry competitiveness objectively and scientifically. Based on the high-quality development goals and requirements of industrial economy, this paper constructs a high-quality tourism industry competitiveness evaluation system, and uses the information entropy weight method and PROMETHEE II method to evaluate the competitiveness of tourism industry in these two bay areas and their 18 cities. The results show that: ① In 2018, the competitiveness of high-quality tourism industry of the bay area of Hangzhou is better than that of GBA; ② The competitiveness of tourism industry in GBA is obviously divided into two levels, the tourism industry of bay area urban agglomeration has not formed obvious advantages of sharing and mutual win; There is a small gap in the competitiveness of tourism industry in the bay area of Hangzhou bay, and the integrated development path is obvious, however, due to the lack of strong attraction and driving advantages, it is necessary to further strengthen the transformation and upgrading of industrial structure and build a competitive tourism industry highland; ③ The results of total factor productivity (TFP) calculation of urban agglomeration in these two bay areas shows that the traditional evaluation model of tourism industry competitiveness, which only focuses on scale effect and investment driven, should be abandoned. Only by actively seeking transformation and upgrading channels such as industrial structure adjustment, cultivation of new formats, technological innovation and technological empowerment, can the goal of high-quality development be truly achieved.

Key words: high quality development; tourism industry competitiveness; the Bay Area of Hangzhou Bay; the Guangdong-Hong kong-Macao Greater Bay Area; evaluation research

责任编辑 夏娟