

DOI:10.13718/j.cnki.xsxb.2021.06.015

广西北部湾旅游经济空间差异及影响因素研究^①

潘冬南^{1,2}

1. 广西民族师范学院 历史文化与旅游学院, 广西 崇左 532200;

2. 中南财经政法大学 工商管理学院, 武汉 430073

摘要: 以广西北部湾经济区 6 城市 2010—2018 年旅游总收入为基础数据, 采用标准差、首位度、变异系数、基尼系数、赫芬达尔指数分析旅游经济规模差异, 探讨其影响因素, 提出优化建议。研究发现: 北部湾经济区旅游经济规模绝对差异不断扩大, 相对差异总体下降; 旅游经济发展水平比较高的城市数量少, 区域旅游经济发展水平较低; 资源禀赋、交通条件、社会经济发展水平、政策因素是旅游经济不均衡发展的主要影响因素。为缩小差距、提高区域发展水平, 应从整体合理布局与规划, 完善基础设施, 联手打造旅游品牌, 以核心城市为支撑、促进协同发展, 并提供要素保障。

关键词: 旅游经济; 空间差异; 影响因素; 广西北部湾

中图分类号: F29

文献标志码: A

文章编号: 1000-5471(2021)06-0090-08

作为一种客观的社会经济现象, 旅游经济差异一直是学术界研究的热点之一^[1]。目前, 国内关于旅游经济差异的研究成果丰富, 学者们^[2-11]从国家尺度、区域尺度、省域尺度 3 种不同的空间尺度对旅游经济时空差异性、影响因素、优化策略等进行研究; 研究方法多样化, 学者们^[12-14]主要通过标准差、变异系数、首位度、赫芬达尔指数、基尼系数、泰尔指数等常见的测度指标研究旅游经济时空分异特征, 近年来社会网络分析法也受到了学者们的重视, 对不同尺度的旅游经济空间差异以及空间网络结构等进行研究。前期研究成果对厘清区域旅游经济的发展机理、科学制定发展规划、促进区域旅游经济协调发展具有重要的理论与实践意义^[7]。

广西北部湾经济区主要由南宁、北海、钦州、防城港 4 市和玉林、崇左 2 个市物流中心“4+2”所辖行政区域组成^[15], 是我国西部大开发地区唯一的沿海区域, 具有明显的沿边优势; 该区与东盟国家山水相连, 是中国—东盟开放合作的重要基地, 同时也是“一带一路”建设的重要门户。旅游业是低碳、环保的绿色产业, 在广西北部湾经济区开放开发中具有重要战略意义。但由于区域内发展环境不同, 各城市旅游业发展呈现出明显的差异, 区域旅游经济发展不平衡日益明显。因此, 分析广西北部湾旅游经济差异以及主要影响因素、优化旅游空间格局对促进区域旅游经济协调发展、实现以旅游经济带动区域经济社会全面发展具有重要意义。在借鉴前期相关研究成果的基础上, 本文以广西北部湾经济区 6 个城市为研究对象, 综合采用地理空间分析方法, 客观分析广西北部湾旅游经济的空间差异特征以及影响因素, 以为各城市旅游产业发展的战略调整以及区域旅游经济协调发展提供参考。

① 收稿日期: 2020-03-29

基金项目: 广西高校中青年骨干教师基础能力提升项目(2017KY0827); 广西教育厅旅游管理硕士点建设经费资助重点项目(32500102/LY-SD2019003)。

作者简介: 潘冬南, 副教授, 主要从事旅游与区域发展、民族文化与乡村旅游的研究。

1 数据来源与研究方法

1.1 数据来源

相对于其他数据,旅游总收入更能全面反映旅游经济发展总体水平.考虑到数据的可得性与全面性,本文以广西北部湾经济区6个城市为研究对象,以6个城市2010—2018年旅游总收入为基础数据(表1).

表1 2010—2018年北部湾各城市旅游总收入

/亿元

城市	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年
南宁	238.57	312.40	403.89	478.15	608.79	742.53	918.67	1127.35	1387.54
北海	68.64	87.74	112.34	139.94	176.03	222.86	288.04	368.62	504.43
钦州	27.60	40.76	51.86	61.92	76.75	102.31	173.64	254.55	372.26
防城港	29.07	40.48	52.62	64.51	79.75	100.64	129.23	169.10	240.19
玉林	50.54	68.08	89.67	117.86	150.12	199.32	281.54	419.62	581.42
崇左	37.62	52.18	66.81	80.06	100.95	132.45	182.79	244.79	354.74

注:表中数据来源于《广西统计年鉴》(2011—2019年).

1.2 研究方法

为更直观反映广西北部湾旅游经济空间差异,本文借鉴詹军^[16]、乔花芳等^[17]、吴开军^[18]的做法,以6个城市旅游总收入为基础数据,利用标准差、首位度分析旅游经济规模的绝对差异;利用变异系数、基尼系数、赫芬达尔指数分析旅游经济规模的相对差异.

1.2.1 绝对差异

1) 标准差.标准差反映一组数据相对于均值的偏离程度,因而能反映区域旅游经济绝对均衡程度.其值越大,区域旅游经济发展越不均衡,反之则越均衡^[16-17].其计算公式为:

$$VOC = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}{n}} \quad (1)$$

以广西北部湾旅游经济规模的标准差计算为例,式中:VOC为标准差, x_i 为特定时期广西北部湾经济区第*i*个城市的旅游总收入; \bar{x} 为广西北部湾经济区6个城市旅游收入的平均值;*n*指城市的数量.

2) 首位度.首位度常常用以测算区域内城市规模分布的集中程度^[17],本文以此衡量广西北部湾旅游经济规模的集中程度^[8,16].其计算公式为:

$$F = T_1/T_2 \quad (2)$$

以广西北部湾旅游经济规模的首位度计算为例,式中:*F*为首位度; T_1 为特定时期广西北部湾旅游经济规模最大的城市的旅游总收入; T_2 为同期广西北部湾旅游经济规模第二大的城市的旅游总收入^[17].

1.2.2 相对差异

1) 变异系数.变异系数是标准差与平均数的比值,可以比较不同量纲或均值的多个总体之间的离散程度,可衡量地区的相对均衡程度^[6,17].变异系数大说明相对于均值的变动程度大,反之变动程度小^[16].其计算公式为:

$$CV = VOC/\bar{X} \quad (3)$$

以广西北部湾旅游经济规模的变异系数计算为例,式中:*CV*为变异系数;VOC为标准差; \bar{X} 为广西北部湾经济区6个城市旅游总收入的平均值.

2) 基尼系数.基尼系数反映的是收入分配的公平程度,地理学常用来反映地理要素的差异特征,旅游经济研究中主要用以反映旅游经济差异的总体水平.本文用以反映广西北部湾旅游经济规模的相对均衡程度^[7,17].基尼系数的值居于0~1之间,其值越小,说明区域旅游经济差异越小、越趋于平衡,反之则差异越大、越趋于非平衡状态.其计算公式为:

$$G = 1 + \frac{1}{n} - \frac{1}{n^2 \bar{Y}} (y_1 + 2y_2 + 3y_3 + \dots + ny_n) \quad (4)$$

以广西北部湾旅游经济规模的基尼系数计算为例,式中: G 为基尼系数; n 指城市的数量; \bar{Y} 为特定时期广西北部湾经济区各城市旅游总收入的均值; $y_i(i=1,2,3,\dots,n)$ 为同期广西北部湾经济区第*i*个城市的旅游总收入。

3) 赫芬达尔指数. 赫芬达尔指数是一种测量产业集中度的综合指数,可用于测量区域旅游经济规模的集聚程度. 其值越接近 0,表明区域旅游经济集中度越低,反之越接近 1,集中度越高^[17-18]. 其计算公式为:

$$H = \sum_{i=1}^n t_i^2 \quad (5)$$

以广西北部湾旅游经济规模的赫芬达尔指数计算为例,式中: H 为赫芬达尔指数; n 指城市的数量; $t_i(i=1,2,3,\dots,n)$ 为广西北部湾经济区旅游总收入第*i*位的城市占整个区域旅游总收入的百分比。

2 广西北部湾旅游经济空间差异分析

根据上述公式(1)–(5),本文计算出广西北部湾经济区旅游经济的标准差、首位度、变异系数、基尼系数与赫芬达尔指数(表 2),用以揭示该区域旅游经济的差异及其变化。

表 2 2010—2018 年北部湾旅游经济标准差、首位度、变异系数、基尼系数、赫芬达尔指数

年份	VOC	F	CV	G	H
2010	74.326 7	3.475 7	0.986 6	0.778 3	0.328 9
2011	96.281 9	3.560 5	0.960 2	0.771 7	0.320 3
2012	124.525 3	3.595 2	0.961 4	0.771 3	0.320 7
2013	146.329 9	3.416 8	0.931 6	0.765 0	0.311 3
2014	186.915 2	3.458 4	0.940 5	0.766 0	0.314 1
2015	225.029 5	3.331 8	0.900 0	0.756 8	0.301 7
2016	269.896 0	3.189 4	0.820 4	0.741 4	0.278 8
2017	322.315 5	2.686 6	0.748 4	0.723 5	0.260 0
2018	380.119 2	2.386 5	0.662 9	0.706 0	0.239 9

2.1 广西北部湾旅游经济绝对差异不断扩大

2.1.1 标准差大幅增长

2010 年至 2018 年,广西北部湾经济区 6 个城市旅游总收入的标准差由 2010 年的 74.326 7 增加到 2018 年的 380.119 2,增幅达 411.42%,均值为 202.859 9,年均增长率为 20.20%。2010 年旅游总收入最高的南宁市为 238.57 亿元,最低的钦州市仅为 27.6 亿元,两者差距为 210.97 亿元;2018 年旅游总收入最高的南宁市为 1 387.54 亿元,最低的防城港市仅为 240.19 亿元,两者差距为 1 032.8 亿元。由此可见,广西北部湾经济区旅游经济标准差保持持续增长,绝对差异越来越大。

2.1.2 首位度稍有波动

广西北部湾经济区旅游经济首位度稍有波动,但绝对值并不高. 2010 年至 2018 年,广西北部湾经济区旅游经济首位度由 2010 年的 3.475 7 降至 2018 年的 2.386 5,降幅为 31.34%,均值为 3.2334,年均增长率为-4.40%。首位度的最高值为 3.595 2(2012 年),最低值为 2.386 5(2018 年);除了 2011 年、2014 年首位度的增长率为正之外,其余年份首位度的增长率均为负,且 2015 年至 2018 年连续 4 年增长率为负. 值得一提的是,2010 年至 2016 年,广西北部湾旅游总收入排名前两位的一直是南宁市、北海市,而 2017 年、2018 年玉林市旅游总收入迅速增长,超过北海市,与南宁位居前两位. 由此可见,广西北部湾经济区旅游经济规模首位城市与第二位城市的差距不大且不断缩小,旅游经济格局有一定的变动。

综上,广西北部湾经济区旅游经济规模的绝对差异不断扩大,南宁市作为广西的首府,北部湾经济区的核心城市,其旅游经济发展水平一直居于领先地位,远高于其他城市。

2.2 广西北部湾旅游经济相对差异不断缩小

2.2.1 变异系数

2010 年至 2018 年,广西北部湾经济区旅游经济的变异系数由 2010 年的 0.986 6(最高值)下降至 2018

年的0.6629(最低值),降幅32.81%,均值为0.8794,年均增长率为-4.23%。除2012年、2014年的变异系数有增加之外,其余年份均为下降状态。可见,广西北部湾旅游经济的离散程度越来越低。

2.2.2 基尼系数

2010年至2018年,广西北部湾旅游经济的基尼系数由2010年的0.7783(最大值)降至2018年的0.7060(最小值),降幅为9.29%,均值为0.7533,总体在最大值与最小值之间波动,年均增长率-1.07%。国际上基尼系数确定是否均衡的标准阈值是小于0.4^[16],2010年至2018年广西北部湾旅游经济的基尼系数均大于0.4,说明处于不均衡发展状态;但除2014年有增加之外,整体上呈现出下降趋势,说明区域旅游经济的协调性有所增加。

2.2.3 赫芬达尔指数

2010年至2018年,广西北部湾旅游经济的赫芬达尔指数由2010年的0.3289(最大值)降至2018年的0.2399(最小值),降幅27.06%,均值为0.2973,在最大值与最小值之间波动,年均增长率为-3.39%。除2012年、2014年小幅度增长之外,其余呈现逐年下降趋势。

综上,广西北部湾经济区各城市旅游经济相对差异不大,并且呈逐年下降趋势。广西北部湾经济区是广西与东盟陆海相邻独特区位的核心区域,是面向东盟开放合作的前沿和西部地区最便捷的出海通道,在我国对外开放格局以及“一带一路”建设中具有重要地位。难得的政策机遇、不断优化的经济社会发展环境为该区域旅游经济的协调与均衡发展奠定了良好的基础。

2.3 广西北部湾旅游经济发展整体水平较低

借鉴詹军^[16]、程进等^[19]的做法,对比2010年至2018年广西北部湾经济区各城市旅游总收入与全省平均值的比率(表3),分析2010年至2018年区域旅游经济差异的空间变化特征。由表3可知,2010年至2016年,只有南宁市旅游总收入与全省平均值的比率大于1,即高于全省平均水平;2017年至2018年,北海市落后于玉林市,南宁市、玉林市旅游经济发展水平高于全省平均水平,并且南宁市旅游经济发展水平一直处于全省平均水平的2~3倍。其余城市的发展水平均低于全省水平,钦州市、防城港市、崇左市的旅游经济较为落后。可见,就全区平均水平而言,整个片区旅游经济发展水平比较高的城市数量偏少,仅占33.33%,区域旅游经济发展水平较低。由于北部湾各城市旅游经济发展水平高低不一,且空间差异具有持续性,加上旅游经济绝对对差异不断扩大,因此,即使区域内旅游经济相对差异不断缩小,总体上短期内无法从根本上改变旅游经济发展水平存在较大差异的基本格局。

表3 北部湾各城市旅游经济发展水平差异

城市	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年
南宁	3.50	3.42	3.41	3.25	3.28	3.19	3.07	2.83	2.55
北海	1.01	0.96	0.95	0.95	0.95	0.96	0.96	0.92	0.93
钦州	0.41	0.45	0.44	0.42	0.41	0.44	0.58	0.64	0.68
防城港	0.43	0.44	0.44	0.44	0.43	0.43	0.43	0.42	0.44
玉林	0.74	0.75	0.76	0.80	0.81	0.86	0.94	1.05	1.07
崇左	0.55	0.57	0.56	0.54	0.54	0.57	0.61	0.61	0.65

3 广西北部湾旅游经济空间差异影响因素分析

影响旅游经济发展不平衡的因素是多样的,学者们^[20-23]主要归纳为旅游资源禀赋、交通条件、服务设施状况、社会经济发展水平、政策因素、对外开放程度、环境因素等影响因素。本文借鉴已有研究成果,结合广西北部湾经济区的实际,重点从资源禀赋、交通条件、社会经济发展水平、政策因素4个方面分析其旅游经济空间差异影响因素。

3.1 资源禀赋

旅游资源越丰富,其对游客的吸引力就越大。旅游资源禀赋程度的大小关系到旅游业发展水平的高

低,直接影响区域旅游业的发展规模.本文以北部湾 6 个城市 A 级旅游景区的数量为基础,借鉴孙根年等^[24]的做法,采用旅游资源丰度计算公式,计算各城市旅游资源丰度值,以了解各城市的旅游资源禀赋程度.

$$R = 5.0X_1 + 2.5X_2 + 1.75X_3 + 0.5X_4 \quad (6)$$

式中: R 表示旅游资源丰度值; X_1, X_2, X_3, X_4 分别为 5A, 4A, 3A, 2A 景区的数量; 5.0, 2.5, 1.75, 0.5 分别为 5A, 4A, 3A, 2A 景区的权数. 以 2018 年广西北部湾各城市的 A 级景区数量为基础数据, 根据公式(6)计算出各城市的旅游资源丰度(表 4).

表 4 北部湾各城市旅游资源丰度情况

城市	丰度值	丰度位序	5A/个	4A/个	3A/个	2A/个
南宁	136.25	1	1	28	35	0
北海	53	5	0	10	16	0
钦州	58.5	4	0	9	20	2
防城港	24.25	6	0	6	5	1
玉林	73.5	3	0	11	26	1
崇左	93.5	2	1	20	22	0

由表 4 可知,广西北部湾各城市旅游资源禀赋不同,因而直接影响到其旅游经济发展水平.南宁市旅游资源丰度最高,高等级旅游资源多,明显优于其他城市;崇左市旅游资源丰度排在第二,高等级旅游资源也比较多;玉林市旅游资源丰度排在第三,防城港市旅游资源丰度最低.而从表 1 可知,2018 年南宁市、玉林市旅游总收入分别位列该区域的第一、二名,并且高于全省的平均水平;南宁市除了旅游资源丰度最高之外,作为广西的首府,其交通条件、区位优势,区域旅游发展中南宁市“一城独大”的趋势很明显.崇左市旅游资源丰度虽高,但崇左市是广西较为年轻的地级市,2003 年撤地设市,交通基础设施、社会经济发展水平等方面远落后于其他城市,因而旅游总收入并未能名列前茅.

3.2 交通条件

交通便利程度对游客决策行为产生重要影响.广西北部湾经济区各城市旅游交通条件存在较大差异,总体上来看,南宁市、北海市的交通条件明显优于其他城市,而崇左市最为落后.近年来,南宁市推进强首府战略,海陆空齐头并进,加大交通基础设施建设力度,从而进一步拉动旅游业快速发展.北海市是我国西部省区唯一同时拥有机场、海港、铁路和高速公路等硬件的立体交通网络体系的沿海开放城市,旅游交通非常便利.防城港市的高速公路、高速铁路已与全国路网联接,并与越南开通了“海上胡志明小道”高速客轮旅游航线.同时,南宁市、北海市、钦州市、防城港市实现了交通“同城化”目标,形成了便捷的“1 小时经济圈”;南宁市开通多趟动车直达北海市、钦州市、防城港市沿海 3 市,而北海市与防城港市 2 城间也开通了动车,北海市、钦州市、防城港市 3 市真正连为一线,4 个核心城市全部实现了高速铁路化,城际间往返十分便捷^[15].目前,南宁市开通了直达玉林市的动车,南深港高铁南宁至玉林段(即南宁至玉林城际铁路)正在建设中,建成后玉林市将成为广西连接粤港澳大湾区和北部湾经济区的综合性交通枢纽、直通海南自贸区的重要节点和最便捷通道,旅游业发展迎来空前发展机遇.崇左市是北部湾经济区唯一一个没有通动车/城际铁路的城市,总体上来看旅游交通不够便利,游客需要花费更多的交通成本和经济成本才能到达景区景点.不同交通条件对经济发展产生不同影响,北部湾各城市旅游发展呈现出均衡状态.

3.3 社会经济发展水平

社会经济发展水平越高,基础设施越完善,就越能够满足游客的多样化需求.地区生产总值能够反映一个地区的社会经济发展水平.从图 1 可以看出,2010 年至 2018 年南宁市生产总值遥遥领先于其他城市,玉林市次之;钦州市生产总值略高于北海市,但北海市旅游业发展起步较早,加之有北海银滩等国内外知名的旅游资源,因而旅游业发展水平总体上比钦州市高.同时,从图 2 可以看出,旅游总收入占地区生产总值的比例除了北海市在 2016 年下降之外,其他城市都呈现出上升趋势,说明旅游业在各城市国民经济中

的地位不断提升. 总体上来看, 除 2016 年之外, 北海市旅游总收入占地区生产总值的比例一直领先于其他城市; 南宁市也具有较为明显的优势, 2018 年防城港市的比例赶上了南宁市的比例并与其持平, 而玉林市、崇左市的比例已超过南宁市的比例, 说明防城港市、玉林市、崇左市旅游经济有较好的发展势头与潜力. 但北海市、钦州市、防城港市、玉林市、崇左市在交通条件、区位条件、政策因素等方面与南宁市还存在较大差距, 南宁市经济社会发展处于快速发展期, 经济发展水平领先于全区各城市, 城市基础设施优越于其他城市的现象将持续存在.

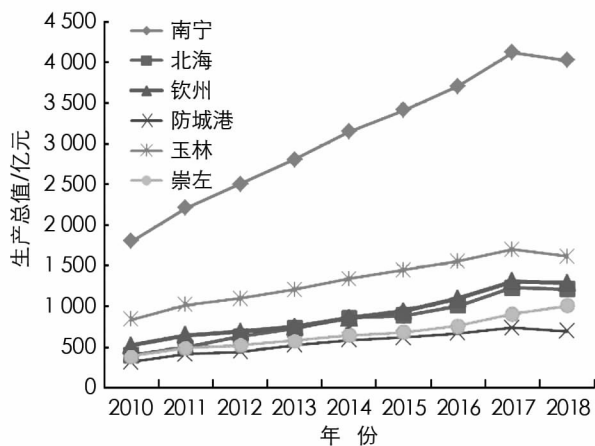


图1 北部湾各城市 2010—2018 年地区生产总值(亿元)

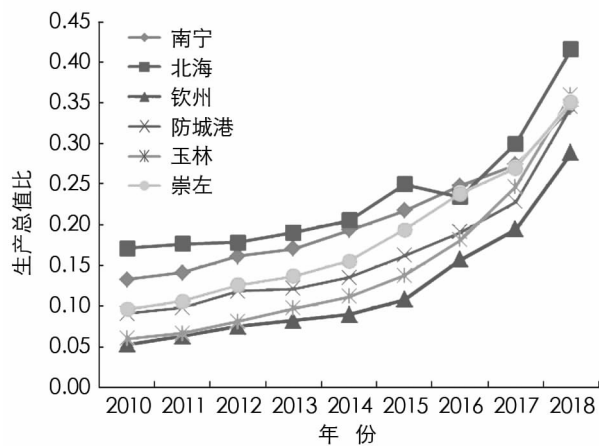


图2 北部湾各城市 2010—2018 年旅游总收入占地区生产总值的比例

3.4 政策因素

2006年3月广西北部湾经济区成立, 2008年1月广西北部湾开放开发正式上升为国家发展战略, 2017年1月国家批准实施《北部湾城市群发展规划》, 经济区迎来了重大发展机遇. 南宁市、北海市、钦州市、防城港市作为经济区的四大核心城市, 其经济发展的政策优势比崇左市、玉林市更明显. 南宁市作为广西首府, 旅游业发展的政策红利叠加效应明显, 为其高速发展提供了良好的保障; 《南宁市旅游业发展“十三五”规划》中提出要重点建设邕江休闲旅游带、东盟商务休闲旅游集聚区、环大明山旅游集聚区、上林养生休闲旅游集聚区等十大旅游产业集聚区, 这些产业集聚区不仅全方位整合了南宁市的旅游资源, 同时也进一步提升南宁市的旅游公共服务体系. 北海市是我国14个沿海开放城市之一, 早些年西部大开发和沿海城市的开放战略, 以及近年的北部湾区域发展规划以及“一带一路”倡议极大地促进了北海市旅游业的持续发展. 依托独特的沿海优势, 钦州市、防城港市近年来也享受到广西和国家关于沿海开放开发的一系列政策红利, 尤其是2018年1月国务院同意设立广西防城港边境旅游试验区. 边境旅游试验区是国家层面确定的唯一以改革为指向的旅游业发展重点区域, 试验区的建设为防城港市旅游业的深化改革与飞跃发展提供了极佳的机遇. 不同的政策环境, 对北部湾各城市旅游业发展产生不同的影响, 旅游经济发展差异持续存在.

4 结论与建议

4.1 结论

1) 广西北部湾经济区旅游经济规模的绝对差异不断扩大, 南宁市作为广西的首府、北部湾经济区的核心城市, 其旅游经济发展水平一直居于领先地位, 远高于其他城市.

2) 广西北部湾经济区旅游经济的变异系数、基尼系数、赫芬达尔指数总体呈现逐年下降趋势, 区域旅游经济相对差异总体下降, 区域协调性有所增加.

3) 就全区平均水平而言, 广西北部湾经济区旅游经济发展水平比较高的城市数量偏少, 区域旅游经济发展水平低. 由于北部湾各城市旅游经济发展水平高低不一, 空间差异具有持续性, 绝对差异不断扩大, 即使相对差异不断缩小, 总体上短期内无法从根本上改变旅游经济发展水平存在较大差异的基本格局.

4) 旅游资源禀赋、交通条件、社会经济发展水平、政策因素是广西北部湾经济区旅游经济不均衡发展的主要影响因素。

4.2 建 议

①合理布局与规划。广西北部湾经济区政府相关部门应结合当前旅游业发展的总体趋势,坚持“一张蓝图绘到底”,从整体上对区域旅游发展进行合理布局,编制并实施旅游发展新规划,充分发挥规划的战略引领作用。②进一步完善基础设施。政府要集聚人力、财力、物力,加快建设与完善区域内的基础设施,早日实现北部湾经济区 6 个城市的高速铁路化,从而进一步增强区域旅游的吸引力与影响力。③共同塑造旅游形象,联手打造旅游品牌。深入挖掘区域优势与特色,以“魅力北部湾”为主题重新塑造区域旅游形象,6 城市联手打造北部湾休闲度假游、中越边关探秘游、少数民族风情游等三大旅游品牌。④以核心城市为支撑,促进重要节点城市协同发展。发挥首府南宁作为核心城市的引领与带动作用^[25],强化北海市、钦州市、防城港市、玉林市、崇左市 5 个重要节点城市旅游发展的分工与合作,即南宁市重点发展大都市休闲游,北海市、钦州市、防城港市发挥沿海优势打造北部湾滨海休闲旅游带,防城港市与崇左市挖掘沿边特色打造边关风情旅游发展带,玉林市重点围绕桂东岭南风光及文化资源打造健康休闲旅游目的地。⑤提供要素保障。广西区人民政府应在政策制定、项目安排、体制机制创新等方面给予北部湾旅游经济的协调发展提供倾斜支持,对重大旅游基础设施和产业项目优先保障资金、土地、人才等要素需求。

参考文献:

- [1] 吕陈玲. 国内旅游经济差异研究述论 [J]. 南阳师范学院学报, 2018, 17(1): 68-74.
- [2] 姜海宁, 陆玉麒, 吕国庆. 江苏省入境旅游经济的区域差异研究 [J]. 旅游学刊, 2009, 24(1): 23-28.
- [3] 汪德根, 陈 田. 中国旅游经济区域差异的空间分析 [J]. 地理科学, 2011, 31(5): 528-536.
- [4] 齐邦锋, 江 冲, 刘兆德. 山东省旅游经济差异及旅游空间结构构建 [J]. 地理与地理信息科学, 2010, 26(5): 98-102.
- [5] 方法林. 长江经济带旅游经济差异时空格局演化及其成因分析 [J]. 南京师大学报(自然科学版), 2016, 39(1): 124-131.
- [6] 张晓梅, 程绍文, 李照红. 长江经济带入境旅游经济的时空差异分析 [J]. 华中师范大学学报(自然科学版), 2016, 50(5): 783-790.
- [7] 卢 雯, 于 洁, 程绍文, 等. 长江经济带湖北段旅游经济差异的时空特征及影响因素分析 [J]. 华中师范大学学报(自然科学版), 2018, 52(5): 730-741.
- [8] 陈勤昌, 夏莉惠, 王 凯. 长江经济带入境旅游经济发展水平省际差异研究 [J]. 世界地理研究, 2019, 28(2): 191-200.
- [9] 王洪桥, 袁家冬, 孟祥君. 东北三省旅游经济差异的时空特征分析 [J]. 地理科学, 2014, 34(2): 163-169.
- [10] 胡文海, 孙建平, 余菲菲. 安徽省区域旅游经济发展的时空格局演变 [J]. 地理研究, 2015, 34(9): 1795-1806.
- [11] 黎 霞, 雷 丽. 西部地区入境旅游流流量与流质的时空差异分析 [J]. 西南大学学报(自然科学版), 2014, 36(12): 107-114.
- [12] 方叶林, 黄震方, 涂 玮. 社会网络视角下长三角城市旅游经济空间差异 [J]. 热带地理, 2013, 33(2): 212-218.
- [13] 王 俊, 夏杰长. 中国省域旅游经济空间网络结构及其影响因素研究——基于 QAP 方法的考察 [J]. 旅游学刊, 2018, 33(9): 13-25.
- [14] 马丽君, 龙 云. 基于社会网络分析法的中国省际入境旅游经济增长空间关联性 [J]. 地理科学, 2017, 37(11): 1705-1711.
- [15] 潘冬南. 共生理论视角下民族地区区域旅游竞合模式探讨——以广西北部湾为例 [J]. 广西民族研究, 2016(4): 168-173.
- [16] 詹 军. 长江三角洲城市群旅游经济差异及影响因素研究 [J]. 世界地理研究, 2018, 27(3): 120-130.
- [17] 乔花芳, 高茜茜, 谢双玉, 等. 长江经济带旅游经济的时空分异及影响因素研究 [J]. 华中师范大学学报(自然科学版), 2019, 53(5): 735-744, 754.
- [18] 吴开军. 粤港澳大湾区入境旅游规模差异及其位序规模分布体系研究 [J]. 贵州社会科学, 2019(7): 133-141.
- [19] 程 进, 陆 林. 安徽省区域旅游经济差异研究 [J]. 安徽师范大学学报(自然科学版), 2010, 33(1): 81-85.

- [20] 陆林,余凤龙. 中国旅游经济差异的空间特征分析 [J]. 经济地理, 2005, 25(3): 406-410.
- [21] 姜海宁,陆玉麒,吕国庆. 江苏省入境旅游经济的区域差异研究 [J]. 旅游学刊, 2009, 24(1): 23-28.
- [22] 王淑新,王学定,徐建卫. 西部地区旅游经济空间变化趋势及影响因素研究 [J]. 旅游科学, 2012, 26(6): 55-67.
- [23] 刘法建,张捷,章锦河,等. 中国入境旅游流网络省级旅游地角色研究 [J]. 地理研究, 2010, 29(6): 1141-1152.
- [24] 孙根年,冯茂娥. 西部入境旅游市场竞争态与资源区位的关系 [J]. 西北大学学报(自然科学版), 2003, 33(4): 459-464.
- [25] 韦福巍,黄荣娟,时朋飞. 基于生态位理论的广西区域旅游协调发展研究 [J]. 西南师范大学学报(自然科学版), 2018, 43(10): 35-42.

Spatial Difference and Influencing Factors of Tourism Economy in Beibu Gulf of Guangxi

PAN Dong-nan^{1,2}

1. School of History Culture and Tourism, Guangxi Normal University for Nationalities, Chongzuo Guangxi 532200, China;

2. School of Business Administration, Zhongnan University of Economics and Law, Wuhan Hubei 430073, China

Abstract: Based on the total tourism revenue of six cities in Guangxi Beibu Gulf Economic Zone from 2010 to 2018, this paper analyzes the differences in tourism economic scale through standard deviation, primacy index, coefficient of variation, Gini coefficient and Huffindar index, discusses the influencing factors and puts forward optimization suggestions. The results show that the absolute difference of tourism economic scale in Beibu Gulf Economic Zone is constantly expanding, the relative difference is generally decreasing; the number of cities with relatively high tourism economic development level in Beibu Gulf is relatively small, and the level of regional tourism economic development is relatively low; tourism resource endowment, traffic conditions, social and economic development level, and policy factors are the main influencing factors of the unbalanced development of tourism economy in Beibu Gulf. In order to narrow the gap and improve the level of regional development, it is necessary to make an overall and reasonable layout and planning, improve infrastructure, jointly build tourism brands, take core cities as the support, promote collaborative development, and provide factor guarantee.

Key words: tourism economy; spatial differences; influencing factors; Beibu Gulf of Guangxi

责任编辑 胡 杨