

北部湾城市群区域旅游协同发展研究

章家华, 周武生

(广西大学 工商管理学院, 广西 南宁 530004)

摘要: 本文立足国家区域协调发展的战略部署, 以北部湾城市群为研究对象, 系统探究其区域旅游协同发展问题。文章先明确了研究核心概念与理论基础, 论证了旅游协同发展在承接国家战略、推动区域经济提质、提升产业竞争力等方面的核心价值。随后梳理了城市群旅游发展的资源、交通、政策产业基础, 以及近年协同发展的实践成效, 同时深入剖析了其在协同治理、产品供给、市场推广等维度的现实困境。最终提出适配的发展路径, 以期为北部湾打造面向东盟的世界级旅游目的地提供理论支撑, 也为我国同类沿海城市群旅游协同发展提供参考。

关键词: 北部湾; 城市群; 区域旅游; 协同发展

DOI: doi.org/10.70693/rwsk.v2i5.480

1 绪论

1.1 研究背景

国家层面, 党的十八大以来, 我国高度重视区域协调发展, 相关的制度、理论和实践创新均取得重大进展^[1]。党的二十大报告提出, 要促进区域协调发展, 近年来以超大特大城市或者辐射带动功能强的大城市为中心, 加快现代都市圈建设、推动区域协调发展已经在积极探索^[2]。“十五五”规划建议提出, “发挥区域协调发展战略”“增强区域发展协调性”“促进区域联动发展”^[3]。

区域层面, 北部湾城市群的总体定位是: 发挥地缘优势, 挖掘区域特质, 建设面向东盟、服务“三南”、宜居宜业的蓝色海湾城市群^[4]。2017年, 国务院批复《北部湾城市群发展规划》, 规划拟定了近期目标、中期目标和远期展望^[5]。2022年, 国务院批复同意《北部湾城市群建设“十四五”实施方案》, 推动建立北部湾城市群多层次、常态化协商协调机制^[6]。

研究层面, 高明和刘俊杰(2008)在他们的研究中揭示了环北部湾旅游圈协同发展的动力机制^[7]。杨德进和徐虹(2017)在他们的研究中提出建立景区供应链战略联盟, 引导景区供应商和中间商跨境联合, 强化政府对旅游供应链的监督管理等建议来促进京津冀区域旅游合作^[8]。孙九霞与肖洪根(2023)在他们的研究中提出从文化融合视角出发, 通过区域旅游协同发展, 将粤港澳大湾区打造成兼容并蓄、多元共荣的国际文化交融中心^[9]。可见国内区域旅游协同的研究呈现从浅层合作向深度一体化转型的行业趋势。

1.2 核心概念

1.2.1 北部湾城市群

北部湾城市群(Beibu Gulf Urban Agglomeration)是国务院于2017年批复设立的国家级城市群, 地跨广西、广东、海南三省区, 涵盖15个市县, 陆域面积11.66万平方公里。其核心城市为南宁, 中心城市包括海口、湛江, 总体定位为面向东盟、服务“三南”、宜居宜业的蓝色海湾城市群。

1.2.2 区域旅游协同发展

作者简介: 章家华(1998—), 广西大学工商管理学院硕士研究生, 研究方向为旅游企业数智化经营与管理;

周武生(1972—), 广西大学工商管理学院, 副教授, 硕士生导师, 研究方向为区域旅游开发、旅游企业管理、旅游经济。

区域旅游协同发展 (Coordinated Development of Regional Tourism) 是以协同学理论、区域经济一体化理论为核心根基, 指在特定地理空间范围内, 旅游发展相关的多元主体, 通过打破行政壁垒与市场分割, 推动旅游全要素的有序流动、深度耦合与优化配置, 在差异化定位、互补式发展的前提下实现竞争与协作的平衡, 最终达成区域旅游系统整体功能跃升、综合效益最大化, 以及各子区域旅游高质量均衡发展的过程。

1.3 理论基础

1.3.1 协同治理理论

协同治理理论 (Collaborative Governance Theory) 是一种在多方利益相关者之间建立共识和合作并共同制定和执行管理决策的过程的理论。核心理念在于强调治理过程中各方的协同合作。主要目的是通过多元主体协同, 寻求有效的治理结构, 达到“1+1>2”的效果, 实现公共事务治理效果的最大化和最优化。

1.3.2 区域经济一体化理论

区域经济一体化理论 (Theory of Regional Economic Integration) 是国际经济学与区域经济学的核心理论体系, 聚焦地理邻近的两个及以上经济体, 通过制度性合作削减贸易与要素流动壁垒、实现区域内资源优化配置与经济协同发展的内在规律、模式与福利效应, 是全球区域经贸合作实践的核心理论支撑。

2 区域旅游协同发展的必要性

2.1 落实国家区域重大战略

区域旅游协同是承接国家多重战略、推动政策落地的关键支撑, 《北部湾城市群发展规划》明确提出打造面向东盟的世界级旅游目的地。协同发展可打破三省区行政壁垒, 推动 15 个县市形成发展合力, 助力西部陆海新通道建设, 完善我国区域旅游发展布局。

2.2 推动区域经济高质量发展

旅游产业关联性强、带动性广, 协同发展可打破城市产业壁垒, 释放乘数效应。广西沿海三市, 广东湛江、茂名, 海南儋州等城市形成的特色滨海文旅集群, 均为区域经济重要支撑。北部湾城市群内部旅游发展差距明显, 北海、海口为核心, 玉林、崇左、阳江等相对滞后, 协同发展可通过资源共享、客源互送, 推动资源向边缘城市辐射, 缩小发展差距。

2.3 提升区域旅游核心竞争力

协同发展可进一步优化线路、完善配套, 提升产品附加值, 通过整合营销资源, 打造三级品牌体系, 联合举办文旅活动, 提升“浪漫北部湾”品牌影响力, 推动资源优势向竞争力优势转变。

2.4 深化中国-东盟跨境文旅合作

北部湾与越南接壤, 广西东兴、凭祥为陆路口岸, 广东湛江、海南海口为海上门户, 是跨境文旅合作前沿, 协同发展可推动三省区城市联动, 完善跨境合作机制, 实现“边境联动、陆海互通”。

2.5 实现陆海统筹与生态绿色发展

北部湾是我国南方重要生态屏障, 广西涠洲岛布氏鲸、广东湛江红树林、海南海口滨海湿地等资源极具保护价值。当前部分区域旅游无序开发破坏生态, 协同发展可建立全域生态保护体系, 完善跨区域监测网络, 管控开发影响。

3 北部湾城市群区域旅游发展现状

3.1 资源禀赋

北部湾城市群旅游资源类型丰富、分布广泛,涵盖滨海、边境、人文、生态四大类,桂粤琼三省区资源互补性强,为区域协同整合提供了良好前提。广西聚焦滨海与边境资源,形成了以“滨海休闲+边境风情”为核心的资源特色;广东侧重滨海休闲与人文资源的融合,形成“滨海度假+民俗体验”的发展特色;海南依托自贸港政策优势,凸显“滨海度假+文化研学”特色。

3.2 区位与交通条件

北部湾城市群坐拥陆海联动、面向东盟的核心区位优势,是我国西南沿海通往东盟的门户枢纽,桂粤琼三省区交通网络逐步完善,为区域旅游协同提供了便捷支撑。陆路交通方面,兰海高速、沈海高速贯穿城市群主要城市;海南环岛高铁串联海口、儋州,通过琼州海峡跨海轮渡与广西、广东沿海城市实现陆路衔接。航空交通方面,南宁吴圩国际机场、海口美兰国际机场、湛江吴川国际机场作为区域核心机场,开通了国内主要城市及东盟国家的航线。水路交通方面,北部湾港与湛江港、海口港、儋州洋浦港形成港口联动;同时各港口逐步拓展邮轮旅游业务,北海开通至越南的跨境邮轮航线,推动陆海旅游交通协同发展。此外,跨境交通方面,广西东兴、凭祥等边境口岸通关便利化水平不断提升,为跨境旅游协同奠定了交通基础。

3.3 政策与产业基础

桂粤琼三省区均出台相关政策,为城市群旅游发展提供有力支撑,同时旅游产业规模稳步扩大,配套设施逐步完善,形成了一定的产业基础。广西提出创新“边贸+文化旅游”模式,加快跨境旅游合作区建设,同时推进“一键游广西”平台优化提升。广东聚焦滨海旅游高质量发展,打造了“鲜美湛江”文旅品牌,推进华侨城欢乐海湾等文旅项目建设,培育特色文旅产业集群。海南依托《海南自由贸易港旅游条例》^[10],推动全域旅游发展,深化与北部湾城市群文旅合作,加大文旅项目投入,儋州海花岛作为海南省“十四五”规划重点旅游度假区,带动了海南西部旅游的发展。

3.4 北部湾城市群区域旅游协同发展实践成效

近年来,桂粤琼三省区逐步意识到区域旅游协同发展的重要性,围绕协同治理、资源整合、品牌推广、基础设施互联互通等方面开展了一系列实践探索,打破了以往“各自为战”的发展格局,取得了阶段性成效,逐步构建起“政府引导、企业参与、市场驱动”的协同发展基础。从现有实践与成效看,一是协同治理机制初步搭建,合作共识逐步形成。2023年12月,北部湾城市群签署《北部湾成员城市旅游框架合作协议》,明确提出联合打造环北部湾国际度假旅游目的地。二是资源整合与产品联动初见成效,跨区域线路逐步成型。2023年首届北部湾滨海欢乐周期间,桂粤琼三省区联合推出浪漫北部湾之旅、跨国尝鲜之旅等特色精品线路,串联北海银滩、湛江特呈岛、海口假日海滩、儋州东坡书院等核心景点,编印统一导览图,提升跨区域产品的市场竞争力。三是品牌共建与市场推广协同推进,整体影响力逐步提升。桂粤琼三省区联合举办北部湾国际旅游博览会、滨海欢乐周等活动,全景展示北部湾文旅魅力,推动“浪漫北部湾”整体品牌传播。四是基础设施与公共服务互联互通持续完善,便捷度不断提升。桂粤琼三省区聚焦交通、智慧旅游、公共服务等领域,推进互联互通建设,提升跨区域旅游便捷度;各城市逐步推进旅游集散中心、导览标识体系的互联互通,联合完善跨区域游客投诉处理机制,部分城市实现旅游资质互认试点,为跨区域旅游提供便捷服务保障。五是跨境文旅合作持续深化,对外开放水平逐步提升。北部湾城市群依托沿海沿边区位优势,以广西边境城市为核心,联动广东、海南城市,深化与东盟国家的跨境文旅合作,取得显著成效。中越德天跨国瀑布、湛江至老挝的国际航线、海口至越南的跨境邮轮等项目,丰富了跨境旅游体验。

4 北部湾城市群区域旅游协同发展困境

4.1 协同治理体系不完善

三省行政边界壁垒根深蒂固，缺乏跨省高位统筹机构与刚性协调机制，现有联席会议多流于形式。广西、广东、海南文旅规划各自独立，利益分配、成本分摊、跨区域监管制度空白，地方本位思维显著；海口、儋州依托自贸港政策虹吸资源，粤西三市侧重本地滨海开发，广西沿边城市聚焦跨境旅游，全域统筹规划缺失，合作内生动力严重不足。

4.2 产品供给体系失衡

全域产品同质化问题突出，桂粤琼沿海城市普遍以沙滩观光、滨海民宿为主，文化挖掘浅、高端度假业态稀缺。广西边境资源、粤西民俗海丝文化、海南东坡文旅 IP 未能跨界融合，城市间错位分工模糊，低水平重复开发明显；跨区域精品线路少，链条短、附加值低，难以适配多元化文旅消费需求。

4.3 基础设施与公共服务一体化滞后

区域交通通而不畅，琼州海峡轮渡受天气制约频繁停运，桂粤、桂琼城际旅游专线匮乏，景区接驳短板显著。三省智慧旅游平台互不联通，服务标准、应急保障、投诉处置体系独立割裂；人才、资质跨区域互认未落地，公共服务一体化建设进展缓慢。

4.4 市场推广协同性不足

三省区文旅营销各自为战，“北部湾”整体品牌辨识度薄弱，客源市场高度重叠且互送机制缺失。广西主打边境滨海、广东推广滨海美食、海南聚焦海岛度假，宣传资源分散，联合推介、全域新媒体矩阵建设滞后，整体市场竞争力偏弱。

4.5 绿色发展矛盾突出

城市群陆海生态保护缺乏跨省协同机制，广西红树林、粤西滨海湿地、海南海岛生态开发管控碎片化。沿线旅游无序开发挤压生态空间，跨区域生态补偿机制空白，开发收益与生态保护成本分配失衡，滨海生态修复、低碳旅游全域推广难度较大，旅游开发与生态守护矛盾凸显

5 北部湾城市群区域旅游协同发展路径

健全高位统筹的协同治理体系。搭建跨省区常态化统筹协调机制，打破行政壁垒与地方本位发展思维，建立三省文旅联席会议平台，统筹全域旅游发展总体规划。完善跨区域利益共享、成本分摊与合作约束机制，衔接广西边境文旅、粤西滨海开发、海南自贸港旅游开放政策，统筹海口、儋州、湛江、北海等重点城市发展定位，理顺各地权责分工，夯实区域旅游协同的制度基础。

推进资源整合与产品升级。立足三省资源差异实施错位开发，整合广西边境跨境风情、粤西海丝民俗文化、海南海岛康养度假特色资源，打破同质化开发格局。串联全域景点打造复合型跨区域旅游线路，丰富度假康养、研学体验、邮轮休闲等高附加值业态，推动文旅深度融合，形成优势互补、业态多元的全域旅游产品供给体系。

推进公共服务一体化。完善陆海联通交通网络，优化琼州海峡轮渡运力，加密跨省城际旅游交通专线，补齐景区接驳短板。统一三省旅游服务规范，打通各地智慧文旅数据端口，实现票务预约、应急救援、游客投诉联动处置。推进旅游从业人员资质互认，补齐公共服务互通短板，构建全域便捷化旅游服务体系。

构建协同营销体系。统一塑造北部湾整体文旅品牌，整合三省宣传资源，建立联合推介营销机制。依托各地特色子品牌形成层级传播矩阵，打通国内客源渠道、深耕东盟境外市场，健全城市间客源互送机制，改变分散宣传、各自营销的现状，提升区域旅游整体知名度与市场吸引力。

实现绿色可持续发展。建立跨省陆海生态联防联控机制，统筹红树林、滨海湿地、海岛生态保护与旅游开发。完善跨区域生态补偿制度，严控无序开发行为，联合开展滨海生态修复工程。全域推行低碳旅游发展模式，平衡旅游产业开发与生态环境保护，实现区域旅游绿色长效发展。

6 结语

本文聚焦北部湾城市群区域旅游协同发展,系统分析其发展必要性、现状与困境,提出针对性优化路径。研究表明,区域旅游协同是落实国家战略、激活区域动能、实现绿色发展的必由之路。

当前,北部湾城市群旅游协同已具备一定基础,但仍面临治理不完善、产品失衡、服务滞后等短板,制约全域一体化发展。破解这些困境,需立足三省资源差异,强化统筹联动,补齐发展短板。

未来,需持续健全协同机制、整合优质资源、完善服务体系,推动区域旅游从浅层联动向深度融合转型,助力打造面向东盟的世界级旅游目的地,为我国边境沿海城市群旅游协同发展提供参考。

参考文献:

- [1] 蔡之兵.以区域协调发展优化区域经济布局[N].光明日报,2025-11-20(06).
- [2] 李丽梅,楼嘉军.上海大都市圈文化和旅游产业协同发展的思考与建议[N].中国旅游报,2023-03-31(003).
- [3] 韩鑫,王云杉.坚持全国“一盘棋”[N].人民日报,2025-12-22(001).
- [4] 百度百科.北部湾城市群 [EB/OL]. (2025-11-10). <https://baike.baidu.com/item/北部湾城市群 / 149748>, 2026-04-19.
- [5] 国家发展改革委,住房和城乡建设部.北部湾城市群发展规划 [R/OL]. 2017-02-10 [2026-04-19].
- [6] 国家发展改革委.北部湾城市群建设“十四五”实施方案 [R/OL]. (2022-03-25).
- [7] 高明,刘俊杰.环北部湾旅游圈协同发展动力机制探讨[J].桂林旅游高等专科学校学报,2008,(01):69-72+80.
- [8] 杨德进,徐虹.京津冀协同发展背景下景区供应链合作共赢模式研究[J].河北学刊,2017,37(03):145-150.
- [9] 孙九霞,肖洪根.粤港澳区域旅游协同发展:文化融合视角[J].旅游学刊,2023,38(05):3-5.
- [10] 海南省人民代表大会常务委员会.海南自由贸易港旅游条例 [Z]. 2025-09-30.

Research on the Collaborative Development of Regional Tourism in the Beibu Gulf Urban Agglomeration

Zhang Jiahua, Zhou Wusheng

(School of Business Administration, Guangxi University, Nanning, Guangxi 530004)

Abstract: Based on the national strategic arrangement of regional coordinated development, this paper takes the Beibu Gulf Urban Agglomeration as the research object to systematically explore its regional tourism coordinated development. Firstly, this study clarifies the core concepts and theoretical basis of the research, and demonstrates the vital value of tourism coordinated development in undertaking national strategies, promoting regional economic quality improvement and enhancing industrial competitiveness. Afterwards, it sorts out the foundation of resources, transportation, policies and industries for tourism development of the urban agglomeration, as well as the practical achievements of coordinated development in recent years. Meanwhile, it deeply analyzes the practical dilemmas in dimensions including collaborative governance, tourism product supply and market promotion. Finally, corresponding development paths are proposed. The research is expected to provide theoretical support for the Beibu Gulf to build a world-class tourist destination facing ASEAN, and offer references for tourism coordinated development of similar coastal urban agglomerations in China.

Keywords: Beibu Gulf; urban agglomeration; regional tourism; coordinated development