

Journal of Macau Economy

Revista da Associação de Económia de Macau

澳門經濟學會學報

【第四十七期 12/2019】

澳門經濟



• 編者的話 •

2019年，是中華人民共和國成立70週年和澳門特別行政區成立20週年。在這個大慶之年，澳門經濟學會主辦或共同舉辦了三場學術論壇，本期學報選載各個論壇部份發言稿和學者賜稿，其中包括對長三角等區域發展灣區經濟的經驗總結與研究，可作他山之石。謹供讀者參考。



澳門經濟學會 出版

Associação Económia de Macau
Macau Economic Association

目錄

區域經濟學的幾個基本理論與粵港澳大灣區發展	劉本立	1
區域協同視角下粵澳的合作研究	趙蓓蕾、鍾韻	6
粵港澳大灣區建設與深化“一國兩制”港澳實踐	王鵬	14
推動琴澳合作共建世界旅遊休閒中心	呂開顏	20
粵港澳大灣區的經濟學內涵		
——基於制度經濟學的交易成本視角	陳林、陳美蓮	26
粵港澳大灣區背景下廣州建設科技教育文化中心研究	覃劍	48
綠色金融合作促進澳門融入大灣區發展	任國征、王遙	66
世界旅遊休閒中心視野下的澳門低碳旅遊發展研究	余渭恆	78
嶺南—北部灣地區區域旅遊合作機制研究	陽國亮、凌連新	87
基於國內三大灣區核心城市比較分析		
——寧波市海洋經濟發展的路徑與對策研究	敖麗紅、韓瑾	104
灣區中心城市空間差異與協調度分析		
——以杭州灣灣區中心城市為例	徐建軍、陳翔	116
澳門經濟學會2019年下半年會務活動		133
澳門經濟大事回顧		143
澳門主要經濟數據		146

徵 稿

《澳門經濟》乃澳門經濟學會出版的學術性期刊，由有關領域的專業人士及學者負責審稿及編輯。編審宗旨以促進學術民主、不同學術觀點的交流為導向，理論與實證分析並重。本刊歡迎澳門及澳門以外地區人士投稿，編輯委員會將以澳門經濟或大中華經濟區（包括中國內地、台灣、香港特別行政區）為研究重點的論文為首選，同時亦接受其他經濟類學科的研究成果。文稿一經刊登，即致薄酬。

來稿可以中文或英文書寫，一式兩份郵寄：

澳門東方斜巷14號東方中心12樓A座

或電郵致：acem@macau.ctm.net

澳門經濟學會《澳門經濟》編輯委員會收

《澳門經濟》學報編輯委員會（按姓氏筆劃排序）：

呂開顏、李振國、侯桂林、柳智毅、唐繼宗、
張清峰、黃遠輝、楊日科、曾澤瑤、劉健豪、
劉熹明、關 鋒、蘇振輝

主 編：柳智毅

執行編輯：蘇振輝

區域經濟學的幾個基本理論與 粵港澳大灣區發展

劉本立博士

澳門經濟學會會長

今年是新中國成立70週年，也是澳門回歸祖國20週年。澳門特區成立20年來取得了巨大的發展成就，經濟高速發展，民生持續改善，各項事業全面進步，社會和諧穩定。2019年9月11日國家主席習近平在會見候任的第五任行政長官賀一誠時，再次對具有澳門特色的“一國兩制”成功實踐給予高度評價，他說：“事實證明，‘一國兩制’是完全行得通、辦得到、得人心的！”

“雄關漫道真如鐵，而今邁步從頭越”。今天，我們偉大祖國中國特色社會主義進入新時代，國家改革開放和“一國兩制”事業也進入了新征程。今年2月中央發佈的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》為澳門在新時代、新征程中繼續發揮新作用指明了方向，為澳門進一步融入國家發展大局提供了新的機遇和平台。本文結合區域經濟學的幾個基本理論，談一下對粵港澳大灣區發展的認識。

一、“增長極理論”與粵港澳大灣區城市“四中心”

“增長極理論”¹，將物理學的“磁極”理論應用於區域經濟學，認為受力場的經濟空間中存在著若干個中心或極，對周邊產生一定的向心力和輻射力。區域發展中，應通過國家政策傾斜和集中投資，優先將少數區位條件好的地區和少數條件好的產業培育成經濟增長極，通過增長極的極化和擴散效應，帶動周邊地區或其他產業發展。如果說，在區域發展的初級階段，主要體現為極化

¹ “增長極理論”最早由法國經濟學家弗朗索瓦·佩魯（François Perroux）於1955年提出。

效應，資金、技術、人才等生產要素向極點聚集；當增長極發展到一定程度後，隨著極點實力和影響力不斷增強，其擴散效應將逐步顯現。

《粵港澳大灣區發展規劃綱要》提出“以香港、澳門、廣州、深圳四大中心城市作為區域發展的核心引擎，繼續發揮比較優勢做優做強，增強對周邊區域發展的輻射帶動作用”，實際上就是將上述四個城市作為區域發展的“增長極”。既發揮其極化效應，推動這些城市匯集各種要素繼續實現高質量發展；同時發揮其擴散效應，帶動周邊地區共同發展。澳門屬微小經濟體，國家賦予澳門在粵港澳大灣區發展中的“中心城市”地位，這既是對澳門的肯定，更是對澳門的期望和鞭策。

權利與義務具有對等性。正如德國著名法學家拉德布魯赫所言：“我們的權利是以義務之履行為基礎的權利，是要盡我們的義務之權利，因此，與此相反，義務就是要保證我們權利的實現。”² 過往我們在處理跟國家、跟內地關係時，往往只強調特別行政區的特殊地位和權利，享受中央和內地給的政策紅利，一切都好像理所當然，卻往往忽視了我們作為國家組成部分應盡的義務。十九大報告指出：“讓香港、澳門同胞同祖國人民共擔民族復興的歷史責任、共享祖國繁榮富強的偉大榮光”。澳門應不負期望，以自己的積極作為，不斷提升在國家經濟發展和對外開放中的地位和功能；在區域發展中，澳門要積極發揮好“中心城市”的作用，帶動灣區共同發展，這是澳門融入國家發展大局應有的責任和擔當。

二、“點軸開發理論”與粵港澳大灣區“三極點”、“一走廊”

“點軸開發理論”³，是對“增長極理論”的發展和突破，它除了強調點的作用外，同時強調由點連成線進而形成的軸的作用。這些軸往往依託於交通幹線，隨著交通的不斷便利和要素的順暢流動，生產和運輸成本不斷降低，營造出有利於營商的區域整體投資環境，從而形成人口和產業集聚發展的軸帶。

² [德]古斯塔夫·拉德布魯赫著：《法律智慧警句集》，舒國滢譯，中國法制出版社2001年版，第469頁。

³ “點軸開發理論”，最早由波蘭經濟學家薩倫巴（Piotr Zaremba）和馬利士（B. Malisz）提出。

“點軸開發理論”更重視相鄰城市的共同發展，發揮“1+1>2”的規模效應，而不局限於一個“增長極”城市單槍匹馬式的孤軍作戰。

《粵港澳大灣區發展規劃綱要》除了提出四個“中心城市”的概念外，還要求“構建極點帶動、軸帶支撐網絡化空間佈局”，提出“發揮香港—深圳、廣州—佛山、澳門—珠海強強聯合的引領帶動作用，深化港深、澳珠合作，加快廣佛同城化建設，提升整體實力和全球影響力”，並提出推進“廣州—深圳—香港—澳門”科技創新走廊建設，這些都是“點軸開發理論”應用的重要體現。

澳門特區參與粵港澳大灣區建設，就是要在發展好自身的同時，發揮好與周邊城市的聯動效應，特別是利用地緣優勢深化與珠海的合作，形成粵港澳大灣區發展的重要一極。澳門與珠海開展合作的主要平台是橫琴新區，目前已經形成了粵澳合作產業園、粵澳合作中醫藥科技產業園、橫琴澳門青年創業谷等合作載體。2019年5月27日舉行的粵澳合作聯席會議簽署了《關於促進橫琴支持澳門經濟適度多元發展 加快建設大灣區澳珠極點的合作備忘錄》，提出以澳門為主導共同推進建設“粵澳特別合作區”，實現體制機制的創新。目前，橫琴特區正在加緊建設“國際休閒旅遊島”，而澳門也在建設“世界旅遊休閒中心”，兩地可以強強聯合，發揮“共生效應”，將兩地打造成為以旅遊休閒為特色的軸帶地區。

在大灣區科技創新走廊建設方面，澳門首先要繼續加大力度推進包括四個國家級重點實驗室在內的科技創新。近年，澳門科技大學月球與行星科學國家重點實驗室與國內外多家機構聯合開展了“澳門首顆科學衛星”的研製及相關科學研究工作，預計將於2019年末完成衛星樣機的製造並開展測試，2020年擇機發射。澳門首顆衛星是世界第一顆低緯度衛星，將有利促進澳門成為未來人類生存環境研究的國際中心，對大灣區科技創新走廊的建設比較起到積極推動作用。除了加強自身科技建設外，澳門特區亦要高度重視與珠海特別是橫琴新區的合作。澳門大學今年3月15日與橫琴新區簽署協議，在橫琴新區建立產學研示範基地。澳門科技大學亦與珠海市政府於5月27日簽署框架合作協定，打造澳珠優質教育和創新科技中心。這些都是產學研結合推進大灣區科技創新走廊建設的重要嘗試。

另外，金融科技創新也是科創工作的重要內容。澳門正在積極打造中國—葡語國家金融服務平台，根據《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，澳門亦正與珠海建設跨境金融合作示範區。2019年10月21日，“粵澳跨境金融合作（珠海）示範區”正式揭牌。示範區設於橫琴總部大廈，計劃引進包括融資租賃、財富管理、金融科技等金融類企業及相關行業協會等機構，為澳門發展特色金融提供人才、場地及技術的支持。澳資大西洋銀行橫琴分行和首家澳資QFLP試點企業（2019年5月，首家澳資QFLP試點企業已成功獲批）將入駐。跨境金融合作示範區的建設，將對金融科技的運用、跨境金融基礎設施互聯互通、跨境金融規則的對接、跨境資金的便利流動及加強跨境監管等，均會起到積極的促進作用。

以上這些都是澳門基於“點軸開發理論”在旅遊、科技、金融等方面與周邊地區形成發展軸帶的重要嘗試，或可稱之為“軟軸”。同時，澳門作為大灣區珠江西岸唯一中心城市，應在澳門—珠海極點基礎上，以與中山共建“粵澳全面合作示範區”、與江門共建大廣海灣經濟區為主要平台，將自身的資金優勢與珠海、中山、江門、佛山的製造業優勢相結合，推動建設以珠海、佛山為龍頭的珠江西岸先進裝備製造產業帶，或可稱之為“硬軸”。澳門應通過“一軟一硬”兩軸驅動，帶動整個珠江西岸的發展。

三、“網絡開發理論”與粵港澳大灣區的對外輻射作用

“網絡開發理論”⁴，是“點軸開發理論”的擴展和延伸。根據該理論，當以中心城市為核心的極點和與周邊城市形成的城際軸帶發展到一定程度後，必然要求在更大的區域範圍內形成商品、資金、技術、信息、勞動力等生產要素的便捷流動和優化配置，促進地區經濟一體化和城鄉一體化；同時通過網絡的外延，形成輻射效應，帶動周圍地區的共同發展。網絡開發理論，為我國“一部分地區、一部分人可以先富起來，帶動和幫助其他地區、其他的人，逐步達到共同富裕”的政策方針提供了重要理論基礎，對於我國逐步縮小地區之間和城鄉之間發展差距，促進區域和城鄉協調發展具有重要意義。

⁴ “網絡開發理論”，是由中國社會科學院農村發展研究所所長、研究員魏後凱先生於1995年提出。詳見魏後凱著：《區域經濟發展的新格局》，雲南人民出版社1995年版。

《粵港澳大灣區發展規劃綱要》提出要推動珠三角九市城鄉一體化發展，同時要“發揮粵港澳大灣區輻射引領作用，統籌珠三角九市與粵東西北地區生產力佈局，帶動周邊地區加快發展。構建以粵港澳大灣區為龍頭，以珠江—西江經濟帶為腹地，帶動中南、西南地區發展，輻射東南亞、南亞的重要經濟支撐帶。完善大灣區至泛珠三角區域其他省區的交通網絡，深化區域合作，有序發展‘飛地經濟’，促進泛珠三角區域要素流動和產業轉移，形成梯度發展、分工合理、優勢互補的產業協作體系。”這實際上就是“網絡開發理論”的重要體現。

澳門要發揮自身制度和區位優勢，積極發揮“世界旅遊休閒中心”和“中國與葡語國家商貿合作服務平台”作用，除了促進粵港澳大灣區發展外，還要積極推動泛珠區域的發展。近幾年，澳門特區努力攜手泛珠各兄弟省區共同推動旅遊合作，通過“國際基礎設施投資與建設高峰論壇”（IIICF）、“澳門國際環保合作發展論壇及展覽”（MIECF）、“澳門國際貿易投資展覽會”（MIF）、世界旅遊經濟論壇（GTEF）等搭建溝通平台，組織泛珠省區政府代表前往歐盟及葡語系國家考察，積極促進泛珠省區與歐盟及葡語系國家之間的深度交流和精準對接，發揮了其“精準聯繫人”的作用。

除此之外，澳門還積極參與和助力國家“一帶一路”建設，參與“京津冀協同發展”、“長江經濟帶”戰略，亦參與了國家“精準脫貧”攻堅戰，這些也都是澳門特區實踐“網絡開發理論”的重要形式和內容。

習近平主席在澳門回歸15周年時曾指出，只要路子對、政策好、身段靈、人心齊，桌子上也可以唱大戲。2018年11月12日習近平主席在會見港澳各界慶祝國家改革開放40周年訪問團的講話中更加強調，在新時代國家改革開放進程中，澳門仍然具有特殊地位和獨特優勢，仍然可以發揮不可替代的作用。澳門特區一定要按照習近平主席2019年9月提出的“胸懷大局、站高望遠”的要求，發揮自身獨特優勢和作用，堅守“一國”之本，善用“兩制”之利，以“澳門所長，國家所需”為原則，以參與粵港澳大灣區建設等國家戰略為契機，加快融入國家發展大局，乘勢而上，奮發進取，在服務國家發展的同時實現自身更好發展，澳門也必將在實現中華民族偉大復興進程中作出新的貢獻！

區域協同視角下粵澳的合作研究

趙蓓蕾 鍾 韻

暨南大學特區港澳經濟研究所

摘要：在區域化和全球化這一大背景下，實現粵澳區域協同合作發展具有重大現實意義。本文基於區域層面，在地方尺度下深度總結粵澳兩地重大合作發展模式，著重探索粵澳合作的新領域、新方式、新途徑，並對促進粵澳更深層次合作提出以下建議：①創新合作機制，明確合作重點；②創新區域合作模式，深化平台合作；③搭建新興產業合作平台；④澳門應借鑒其它微型經濟體發展模式。

關鍵字：區域協同；粵澳；合作；地方尺度；橫琴新區

一、引言

區域化和全球化是塑造當今世界經濟格局的兩種重要力量。隨著世界經濟的快速發展，不僅區域合作組織的數目在不斷增加，其內涵也在不斷加深（侯若石，1996）。全球化力量正在改變原有地理空間結構及組織形式，使得幾乎所有的地理尺度都被網路的關係所滲透。區域不再僅僅是地域等級結構中的組成部分，也成了不同空間尺度相交網路的產物（王珏等，2013）。

目前，國際國內區域合作不斷加深，相鄰地區間的合作和發展態勢越來越成為區域協同發展的重要組成部分。在這一背景下，粵澳兩地同樣順應了區域協同的發展趨勢。兩地區域合作的過程伴隨著改革開放四十周年的發展歷程，主要可以分為生產要素一體化和制度整合兩個階段（張虹鷗等，2018）。全球化將區域合作置於更廣闊的背景之中，粵澳經濟協同合作地區可視為全球—國家—地區多層次的全球網路中的節點區域，借鑒尺度理論的分析思路，可以在全球、國家和區域的不同視角下對粵澳合作進行分析。

全球尺度：粵港澳大灣區概念的提出，是對粵港澳合作的進一步深化。粵港澳大灣區是“一帶一路”倡議下國家對粵港澳區域合作提出的新戰略，是國家建設世界級城市群和參與全球競爭的重要載體，是全球尺度下粵澳合作的平台。

國家尺度：Brenner（2004）認為，國家空間項目的目標是加強“戰略上的、全球聯繫的城市區域特定地方的的社會經濟資產”。Jones（2001）將這稱為空間選擇性：國家戰略性地選擇具有有利發展條件的某些地區。內地和澳門特區政府在2003年協商簽訂了CEPA以加強雙方貿易和投資方面的合作。換句話說，CEPA成為“促進服務貿易自由化、加強金融領域合作、促進貿易和投資便利化、互相認證專業資格”的國家空間項目（Zhong et al,2018）。

地方尺度：在粵澳區域尺度，《粵澳合作框架協定》（協定）的簽署和港珠澳大橋的建成為兩地發展帶來了新的機遇。協定明確規定澳門和珠海合作開發、共同參與橫琴新區的建設。以《粵澳合作框架協定》的簽署為契機，兩地先後建立了珠海橫琴新區、廣州南沙新區、中山翠亨新區和江門大廣海灣幾個合作平台。

粵澳日益緊密的行政聯繫和合作關係引起了學者們的關注，不少學者認為，粵港澳地區應該進一步合作，建立有競爭力的全球城市區域（Smart et al, 2004；Zhang et al, 2016）。學者們研究了粵澳兩地可合作的重點領域，主要集中在工業、中醫藥產業、海洋經濟和特色金融等方面（向曉梅等，2018；李安勇等；2018）。

總體來講，粵澳合作研究主要集中在政策制度和生產要素兩方面（羅小龍等，2010），而很少有學者對兩地的合作發展模式進行探討。鑒於此，本文基於區域層面，在地方尺度下總結兩地過去重大合作發展模式，並結合全球化和區域化這一大背景，著重探究以下問題：粵澳兩地在合作過程中都取得了哪些成效？如何選擇合作的新領域、新方式、新途徑？如何推進粵澳合作向更深層次發展？

二、粵澳合作模式

澳門是世界上最具活力的微型經濟體之一，但它的資源有限，通過與周邊地區的區域合作來拓展自身發展空間，是澳門發展的必由之路。在粵澳貿易自由化和自由貿易試驗區制度框架下，澳門已與珠海橫琴新區、廣州南沙新區、中山翠亨新區和江門大廣海灣建立了合作平台，形成了粵澳合作新格局。

1、產業園區模式

粵澳合作產業園於2014年啟動，佔地約5平方公里。澳琴雙方密切溝通並建立了機制，由澳門特區政府向橫琴方推薦入園項目。2014年4月，澳門特區政府向橫琴推薦了33個投資項目進駐粵澳合作產業園，2016年又推薦了50個項目，涉及行業包括旅遊休閒、物流商貿、科教研發、文化創意、高新技術及醫藥衛生等（楊允中等，2018）。在合作模式上，粵澳合作產業園區採取的是粵澳“共同開發”，按“澳門特區政府牽頭，橫琴新區全力配合，琴澳雙方共同參與”的方式。橫琴粵澳合作產業園區中的項目由澳門推薦，澳門方實行招商引資，具體能否落實、如何落實由橫琴方面決定。

從某種程度上來講，粵澳合作產業園區的模式與新加坡裕廊模式存在著相似之處。新加坡政府成立裕廊鎮管理局，將本國工業園區開發和運營工作全盤授權給裕廊集團，而自己則負責工業區的招商引資。新加坡經濟發展局打造了一支精英隊伍，在全國各地設置招商分支機構，為工業區的發展選擇適宜的客戶（衛平等，2017）。同時，新加坡還將裕廊模式輸出到全球，在中國（蘇州工業園區）、印度、越南等多個國家開展了項目並取得了巨大成功。

2、投資基金模式

粵澳合作中醫藥科技產業園位於橫琴新區高新技術片區，佔地面積50萬平方米。2011年11月，澳門特別行政區政府成立“澳門投資發展股份有限公司”，與橫琴新區“珠海大橫琴投資有限公司”攜手出資組建了“粵澳中醫藥科技產業園開發有限公司”，共同負責園區的建設、經營、運作及管理。粵澳合作中醫藥科技產業園開啟了特區和珠海兩地政府牽頭成立園區開發公司這種嶄新的運營模式。

這種模式在一定程度上沿用了新加坡淡馬錫主權基金的思想，“淡馬錫基金”的核心思想是通過政府全資持股的控股公司為平台，以財政財力向企業投資，通過控股公司在各企業董事會中的影響力，完成政府對市場中經濟體的間接控制。政府不直接介入企業的公司化運營，而是通過價格機制，使企業在市場中獲得盈利（梁維特等，2011）。

3、土地合作模式

今年一月，江門市政府表示，澳門與江門跨境合作實驗區已達成初步共識，將進入積極推進階段，這一合作實驗區擬選址江門市新會區銀湖灣，規劃面積50平方公里。江門市政協委員、澳門江門同鄉會建議，跨境合作實驗區首期開發30平方公里，其中有10平方公里區域可實施由澳門完全自主管理的跨境合作“飛地”模式。飛地模式的核心在於通過建立合作機制，打破行政邊界限制，進行跨區域的合作建設和開發（柳智毅等，2016）。在西方國家，這一模式早已得到運用。其中歐洲的瑞士巴塞爾機場就屬於較為典型的飛地合作模式。瑞士巴塞爾作為內陸國家的小城市，發展空間狹小，由於原機場因客流量增多和引入新機型等原因已無法滿足需求，瑞士便與法國協商共建新機場。根據兩國合作協定，最終確定由法國提供土地，瑞士提供建設資金共同建設巴塞爾機場。

三、經驗總結及建議

雖然粵澳合作已有制度基礎，行之經年，成績顯著，但同時也存在客觀的問題，從具體上看仍然有改善空間。只有重視和總結過去的經驗，正視存在的問題，才有利於未來更多、更深、更緊密的合作。下面本文針對粵澳合作中出現的問題提出幾點建議：

（一）創新合作機制，明確合作重點

1、政府應探求區域合作制度創新

國家層面的頂層設計是社會發展的根本性支撐和權威性保障。由於粵港澳

大灣區跨越了行政邊界，其要素流動受阻，多中心、多重行政構成的特性在某種程度上造成了區域內部競爭，增加了區域協調的難度，為區域的合作發展增添了阻礙。因此，大灣區的頂層制度框架應明確（楊允中等，2018）。澳門特區政府應積極參與合作創新的頂層設計機制中，為澳門與大灣區內多個城市的整合發展創造良好的政治環境。

2、積極推進合作項目落實

澳門作為粵港澳大灣區中的重要一極，需充分發揮自身重點平台優勢，積極推進自身與橫琴自貿區、中山翠亨新區、江門大廣海灣新區等重點平台簽署合作協定。只有將粵澳兩地合作以文件等方式固定下來，雙方才能建立長效的區域合作機制。此外，粵澳雙方應成立規劃合作協調小組，協調落實雙方合作內容和工作計劃，並針對合作事項制定明確的方案。

（二）創新區域合作模式，深化平台合作

目前，珠海橫琴新區、中山翠亨新區、江門大廣海灣新區是澳門在珠江西岸聯繫最緊密的三個合作平台。雖然澳門與這三個平台的合作取得了一定的進展，但合作領域仍比較單一，需進一步開發其潛力。

1、深化與珠海橫琴的合作

首先應充分深化已有合作：深入推進澳門與橫琴新區合作機制，強化法律、口岸通關、金融創新等方面的建設工作，並嚴格設立監督機制，推進合作事項落實。其次，擴展珠澳海洋經濟、科技創新等領域的合作。

2、推進與中山翠亨新區共建“粵澳合作示範區”

建議通過設立特區政府投資發展基金，仿效新加坡淡馬錫基金做法，參照蘇州工業園模式，通過政府間簽訂協定的形式明確共同開發的區域及開發的推進模式，開展與中山翠亨新區的深度合作。

3、跳出珠江西岸

由於地理位置因素，澳門與珠江西岸的幾個城市聯繫最為密切。近年來，隨著廣州南沙自貿區的建設，澳門與廣州的聯繫也逐漸增多。粵港澳大灣區是

一個整體，區域協同發展強調整個經濟體內要素的自由流動，因此，澳門不僅要與珠江西岸城市合作，更應跳出珠江西岸，尋求與大灣區內其它城市的合作。

（三）搭建新興產業合作平台

澳門未來除了積極推動旅遊休閒產業發展，還需要大力培育新的經濟增長點，特色金融業、科技創新產業、中醫藥產業是適合重點培育的新興產業。在特色金融業發展方面，澳門要與鄰近成熟的金融中心優勢互補、錯位發展，尤其是借助港珠澳大橋開通以後澳門與香港交通聯繫更為便捷的優勢，尋求與香港的合作空間（戴華浩等，2018）；澳門的科技創新產業，要樹立以中醫藥科技產業為龍頭的發展方向。中山翠亨新區在中醫藥產業方面取得了較大的進展，建議以中山翠亨新區的國家健康科技產業基地為試點，與中山開展中醫藥產品國際註冊和合作研究，全面構建國際交流平台。

（四）借鑒其它微型經濟體發展模式

盧森堡是世界上典型的微型經濟體，它的國土面積僅為2586平方公里，人口只有60萬（截止2018年1月），卻是全球人均收入和生活水平最高的國家。作為市場相對狹小、資源相對匱乏的歐洲大陸國家，盧森堡實現自身的國民經濟穩定增長主要基於以下原因：

1、大力發展金融服務業

上個世紀70年代發生了全球性的鋼鐵危機，盧森堡意識到了單一產業結構的弊端，政府開始出台措施大力發展金融、物流等服務業。私人銀行業和投資基金管理是盧森堡金融業的兩大組成部分，目前盧森堡已是歐元區內最重要的私人銀行中心和歐洲最大的基金管理中心。

2、實施開放型政策

盧森堡政府歷來實行開放政策，通過與鄰國合作來獲取更大的發展空間。

1843年，盧森堡與德國建立“關稅同盟”，使盧森堡得到2500萬人口的市場，接下來又與比利時和荷蘭結成經濟聯盟。盧森堡開放的經濟發展思路為其發展創造了良好的機遇。

3、重視科研教育

盧森堡歷來重視科研教育和人才培養，其科研經費投入比例居歐盟首位，並逐年增加。據統計，盧森堡從事科研人數佔人口百分比位居世界前10位。

澳門與盧森堡同為微型經濟體（曾忠祿等，2012），也面臨著發展空間狹小、產業單一的問題，澳門的博彩業基本呈“一業獨大”的態勢。產業的單一化使澳門的產業政策與外部經濟密切相關，嚴重制約了澳門的發展。為此，澳門可效仿盧森堡的發展模式，尋求產業的多元化發展，並借助其毗鄰粵港的地理優勢，大力發展金融服務業並尋求與珠三角各地更深層次的合作來拓寬自身發展空間。與此同時，澳門方面也應更加重視科研教育，不斷發揮科研創新的引領帶動作用。

參考文獻：

- [1] 侯若石：從地區經濟一體化走向經濟全球化[J]，世界經濟，1996(08):5-7+17。
- [2] 王珏、陳雯：全球化視角的區域主義與區域一體化理論闡釋[J]，地理科學進展，2013,32(07):1082-1091。
- [3] 張虹鷗、王洋、葉玉瑤、金利霞、黃耿志：粵港澳區域聯動發展的關鍵科學問題與重點議題[J]，地理科學進展，2018,37(12):1587-1596。
- [4] 向曉梅、陳小紅：珠澳海洋經濟合作的重點產業分析[J]，新經濟，2018(10):14-19。
- [5] 李安勇、張鳳超：澳門發展特色金融產業的設想[J]，改革與開放，2018(15):34-38。
- [6] 羅小龍、沈建法，2010，從“前店後廠”到港深都會：三十年港深關係之演變[J]，經濟地理，(5):711- 715。
- [7] 楊允中、柳智毅、張作文等，粵港澳大灣區發展研究：如何提升澳門在珠江西岸區域的地位和功能[M]，澳門經濟學會，2018。
- [8] 衛平、周鳳軍：新加坡工業園裕廊模式及其對中國的啟示[J]，亞太經濟，2017(01):97-102+176。
- [9] 梁維特，蕭志偉，何仲傳等，澳門與區域合作研究系列二[M]，澳門發展策略研究中心，2011。

- [10] 柳智毅、曾澤瑤、蘇振輝等，粵澳合作新機遇：澳門與廣東大廣海灣經濟合作[M]，澳門經濟學會，2016。
- [11] 戴華浩、呂開顏、唐繼宗等，澳門特色金融的發展重點及可行性研究[M]，澳門發展策略研究中心，2018。
- [12] 曾忠祿、張冬梅，產業多元化：微型經濟體國際比較[J]，經濟地理，2012,32(09):15-20。
- [13] Brenner N. New state spaces: urban governance and the rescaling of statehood[M]. Oxford University Press, 2004.
- [14] Jones M. The rise of the regional state in economic governance: 'partnerships for prosperity' or new scales of state power?[J]. Environment and planning A, 2001, 33(7): 1185-1211.
- [15] Smart A, Lin G. 2004. Border management and growth coalitions in the Hong Kong transborder region[J]. Identities, 11(11): 377-396.
- [16] Zhang X, Kloosterman R C. 2016. Connecting the 'workshop of the world': Intra-and extra-service networks of the Pearl River Delta city-region[J]. Regional Studies, 50(6): 1069-1081.

粵港澳大灣區建設與 深化“一國兩制”港澳實踐

王 鵬

暨南大學特區港澳經濟研究所副所長、教授

摘要：建設粵港澳大灣區是習近平總書記親自謀劃、親自部署、親自推動的國家戰略，是新時代推動形成全面開放新格局的新舉措，是推動“一國兩制”事業發展的新實踐。在“一國兩制”背景下，建設粵港澳大灣區具有重要的現實意義。其中，歷時15年建成的港珠澳大橋，是在一國兩制三種法律制度下建設完成的，是粵港澳三地在“各美其美，美美與共”的前提下，既跨越制度和規則差異，又充分利用三地優勢，智慧性地把事情辦成，堪稱實踐“一國兩制”的一個絕佳範本。因此，以港澳珠大橋建設為“一國兩制”實踐範本，對繼續深化“一國兩制”港澳實踐具有一定的重要啟示。

建設粵港澳大灣區是習近平總書記親自謀劃、親自部署、親自推動的國家戰略，是新時代推動形成全面開放新格局的新舉措，是推動“一國兩制”事業發展的新實踐。2019年2月18日，中共中央、國務院印發了《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，對粵港澳大灣區的戰略定位、發展目標、空間佈局等方面作了全面規劃，是粵港澳大灣區當前和今後一個時期合作發展的行動指南^[1]。建設好粵港澳大灣區，不僅有助於全面推進粵港澳地區新時代改革開放，協助港澳發展新方向、開拓新空間、增添新動力，更能為繼續深化“一國兩制”港澳實踐提供現實版的經驗借鑒。

一、“一國兩制”背景下建設粵港澳大灣區的現實意義

“一國兩制”是中國政府和中國共產黨為解決歷史遺留問題、實現國家和

平統一的偉大創舉，其首先在香港和澳門得到具體實踐，開創了國家統一的和平方式與國家治理的嶄新模式^[2]。在“一國兩制”背景下，建設粵港澳大灣區具有重要的現實意義，主要體現在：

一是豐富“一國兩制”的實踐內涵。“一國兩制”在港澳的二十年實踐證明，鄧小平同志提出的“一國兩制”構想，有利於中國在學習和借鑒中，逐步走向富強、文明、民主、法治，實現國家治理體系和治理能力的現代化^[3]。粵港澳大灣區建設是“一國兩制”實踐的新篇章和其具體內涵的進一步深化，也是全面深化改革開放的又一重大探索。

二是發揮“一國兩制”的獨特優勢。粵港澳大灣區建設是“一國兩制、三個關稅區域和三種法律體系”獨特制度環境下的跨區域合作。因此，建設走在世界前列的灣區，要堅持“一國兩制”的基本原則，按照“全面深化改革、全面擴大開放”的新要求，推動粵港澳大灣區協調發展，加強營商規則對接和合作機制創新，推動灣區形成國際一流的營商環境和協調發展新格局。

三是釋放“一國兩制”的最大紅利。“一國兩制”是保持港澳穩定繁榮、促進珠三角經濟崛起的重要制度紅利。珠三角許多地區的迅速崛起，不僅是分享了中國市場化改革的體制紅利、加入WTO（世界貿易組織）與世界接軌的開放紅利，以及成為全球第二大經濟體的發展紅利的結果，更是因為佔據了毗鄰港澳的地緣優勢，分享了“一國兩制”港澳繁榮穩定的制度紅利，並且這種紅利還將隨著粵港澳大灣區的不斷建設而持續釋放。

二、粵港澳大灣區建設中實踐“一國兩制”的成功經驗

歷時15年建成的港珠澳大橋，是在一國兩制三種法律制度下建設完成的，是粵港澳三地在“各美其美，美美與共”的前提下，既跨越制度和規則差異，又充分利用三地優勢，智慧性地把事情辦成，堪稱實踐“一國兩制”的一個絕佳範本^[4]。總結其成功經驗主要表現在：

（一）項目協調管理制度

早在港珠澳大橋建設初期，就涉及到粵港澳三地協調問題。為此，2003年8月4日國務院批准成立“港珠澳大橋前期工作協調小組”，粵港澳三地各出3名高級別官員。接著粵港澳三方也簽訂了港珠澳大橋合作協定，根據協定成立了港珠澳大橋三地聯合工作委員會（簡稱三地委）作為新的三方協調機構，最後組建了港珠澳大橋管理局（簡稱管理局），最終形成了項目協調管理制度上的“三級架構、兩級協調”。每當出現三地委和管理局之間的爭議時，大家一起拿出三地協議和管理局章程來看，是誰的許可權就以誰的意見為準，誰也不能越權干涉對方，這樣就在組織機制上保障了港珠澳大橋專案的穩步推進。

（二）建設運營管理模式

港珠澳大橋最開始設想的是作為一個項目整體建設，從大橋設計藍圖到項目融資方案，從工程技術標準到口岸邊檢的分佈模式，上述每一個環節都有多個備選方案。但這涉及到在香港和澳門境內的工程建設和管理用什麼法律規定的問題。為了讓法律障礙最小，最後只能採取分段建設，相當於“誰家孩子誰家抱”。工程管理人員和為工程提供法律服務的律師們，從中挑出了一個既能滿足三地法律要求、又能兼顧可行性和實施效率的最優解，最後呈現在世界面前的港珠澳大橋也完美地體現了粵港澳三地的“各美其美、美美與共”：工程技術標準來自香港、集中力量辦大事的施工效率來自廣東、工程資金來自三地政府。

（三）投資回報管理方式

港珠澳大橋最早由香港商人胡應湘提出構想。在最初的構想裡，整個大橋將全部採用社會私人資本。在2008年之前的工程前期籌備階段，分別考慮了幾種不同的模式，包括BOT（即私人資本建設後運營一段時期再移交給政府）、

PPP（即公私合作投資）等。但無論是BOT還是PPP還是中外合作，核心問題還是考慮是否私人投資參與。只要有私人資本，就要考慮回報率，經過大量的多方論證，港珠澳大橋建設最終沒有選擇BOT和PPP，而選擇了單一的政府投資模式。這是綜合決策選擇的結果，原因之一是政府籌資和撥付管道單一，主要依靠財政撥款，並且涉及法律問題最簡單，對及時推進項目開工建設具有重要意義，對如期完成建設目標至關重要。

三、粵港澳大灣區建設對繼續深化“一國兩制”港澳實踐的經驗啟示

粵港澳大灣區是豐富“一國兩制”實踐的重要載體和平台，必將促進香港、澳門更好地融入國家發展大局，保持香港、澳門長期繁榮穩定，增強“一國兩制”的創造力和生命力^[5]。今年1月2日，習近平總書記在《告台灣同胞書》發表40周年紀念會上的重要講話指出，“和平統一、一國兩制”是實現國家統一的最佳方式，體現了海納百川、有容乃大的中華智慧，既充分考慮台灣現實情況，又有利於統一後台灣長治久安^[6]。因此，以港澳珠大橋建設為“一國兩制”實踐範本，對繼續深化“一國兩制”港澳實踐具有一定的重要啟示：

第一，平等協商，聚同化異。粵港澳大灣區建設需要充分發揮“一國兩制”的制度優勢、港澳國際化的獨特優勢和廣東改革開放的先行先試優勢，妥善化解“兩制”差異下可能產生的發展障礙。尤其是在跨境跨城跨區基礎設施建設中，促進跨境人員、貨物、資金自由流動的重要體制改革和重大政策調整以及不同城市之間社會政策的銜接和融合等方面，更需要成立跨區域跨級別的協調管理機構及其相應制度。2018年8月15日，由中共中央政治局常委、國務院副總理韓正任組長的粵港澳大灣區建設領導小組成立，香港特首林鄭月娥及澳門特首崔世安均擔任小組成員，這是首次有港澳特首被納入中央決策組織，顯示了中央對港澳在大灣區建設和港澳融入國家方面，給予充分的重視和信任。因此，在繼續深化“一國兩制”港澳實踐過程中，首先應建立起跨區域跨級別的“方案籌劃組”，明確界定籌劃各方的責權利。

第二，堅持原則，貴在行動。港珠澳大橋的建設是強化“一國”、善用“兩制”，處理好“一國”與“兩制”關係的典範。所謂強化“一國”，就是堅持“一國”的政治底線，發揮“一國”對粵港澳大灣區建設帶來的巨大紅利；“兩制”當中，對內地、香港、澳門來講，最重要的是政治制度，兩種政治制度在相當長的時期內，是大灣區建設中的政治底線。因此，在繼續深化“一國兩制”港澳實踐過程中，應意識到相較於港珠澳大橋建設中的工程難題更難解決的是人為設定的制度、法律、管理規則等障礙。在未來相互交流和合作領域中，以多元、包容、融合的實際行動，避免泛政治化、泛意識形態化、泛“兩制”化。

第三，顧全大局，效率優先。多年以來，國家層面基於粵港澳大灣區建設發展的“一國兩制”獨特屬性，較多強調整體區域規劃而忽略了個體城市差異。今後，粵港澳地區要想形成真正的大灣區城市群，必須讓灣區內的各城市進行精準定位、明確職能、合理分工、優勢互補，在行政力量的大力推動下，因城施策、順“市”而為。試想一下，港珠澳大橋建設如果過於強調依靠社會私人資本，在不建深中通道的條件下要滿足交通量需求，根據投資回報測算則要做成雙向十二車道才行，但相應地工程的投入要比現有的六車道增加80%，造成的後果將是工程建設會被無限期拖延。而在確定選擇融資管道單一的政府投資方式後，最大的好處是可以先把工程幹起來，通行政策可以在後面慢慢協調研究。因此，在繼續深化“一國兩制”港澳實踐過程中，應從整體大局出發，在確保國家主權、安全、發展利益的前提下，以效率優先為原則大力推動內地與港澳地區達成制度性安排，做出“一國兩制”港澳實踐應有的歷史性貢獻。

參考資料：

- [1] 《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，人民出版社，2019年2月版。
- [2] 福建省中國特色社會主義理論體系研究中心：《豐富“一國兩制”實踐 推進祖國統一——學習領會習近平總書記關於祖國統一的重要論述》，《光明日報》，2017年12月6日第5版。
- [3] 張思平：《“一國兩制”下的粵港澳大灣區二十年》，深圳創新發展研究院研究報告，2017年12月。
- [4] 魏凱：《港珠澳大橋深中通道為何沒“合體”》，《南方都市報》，2019年4月11日第AA01版。
- [5] 梁振英：《讓粵港澳大灣區發揮“一國兩制”的創造力和生命力》，http://www.pprd.org.cn/yc/201811/t20181128_508881.htm。
- [6] 習近平：《為實現民族偉大復興 推進祖國和平統一而共同奮鬥——在〈告台灣同胞書〉發表40周年紀念會上的講話》，http://www.xinhuanet.com/politics/leaders/2019-01/02/c_1123937757.htm。

推動琴澳合作共建世界旅遊休閒中心

呂開顏

澳門經濟學會 理事

摘要：隨著粵港澳大灣區規劃綱要的頒佈，港澳與內地的融合將進一步加強。澳門多年博彩業收入全球排名第一，2018年人均GDP高居世界第三，但是與大灣區其他城市相比，經濟規模依然較小，經濟結構過分單一，從長遠來看更加缺乏可持續發展的內生增長動力。恰逢國家將粵港澳大灣區作為國家發展戰略，澳門可以通過這個機會融入大灣區建設，從而鞏固和推動經濟多元發展，實現與大灣區城市共贏的結果。本文將回顧以往粵澳合作的歷程，在承認存在制度差異的前提下，分析如何打破行政體制對要素流動的限制。尤其，考慮到澳門與珠海兩地之間有深厚的人文歷史淵源，澳門應加強和珠海市的優勢互補，務實合作的態度共同探討在橫琴共建世界旅遊休閒中心的可行性。

關鍵詞：粵港澳大灣區，區域合作，頂層設計

一、粵澳合作的發展現狀

粵澳兩地於2001年建立“粵澳高層會晤制度”，並設立粵澳合作聯絡小組作為常設機構，及後於2003年建立“粵澳合作聯席會議制度”的合作機制，取代過去的“粵澳高層會晤制度”。為推進兩地合作，粵澳兩地政府於2011年在北京簽署《粵澳合作框架協議》，到2019年國務院又頒佈《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，中央政府始終都高度關注澳門與廣東省的區域合作。因為中央的高度重視，澳門也抓住橫琴開發與港珠澳大橋建設帶來的發展機遇，務實推進區域合作，取得一定的成績。

回顧歷史，粵澳兩地合作，從最初的頂層設計考慮，可以形成優勢互補，促進澳門經濟多元發展，維護澳門社會的長期繁榮穩定，從而豐富和完善“一

國兩制”在澳門的實踐。但是，在肯定取得成績的同時，我們必須直視區域合作的過程中所暴露的問題。2015年兩會期間就有澳區全國政協委員指出，橫琴的發展模式偏離原來中央為珠澳合作訂定的政策目標，未能配合澳門經濟適度多元發展的需要。澳門需要充分吸取橫琴開發的教訓，例如在規劃過程中，澳門特區政府缺少參與，五平方公里粵澳合作產業園沒有劃定界限，澳門項目零碎分佈在各片區，以致在規劃上無法銜接。同時，在招商引資方面，澳門政府只有推薦權，而沒有決定權和管理權。所以，橫琴的產業規劃不但未能真正做到與澳門優勢互補，錯位發展，反而形成了正面競爭的關係。

珠三角經濟帶是我國市場化程度和規模最高的地區，但是，地方市場分割和地方保護主義依然阻礙生產要素的自由流動和跨地區的經濟合作，將嚴重制約澳門與內地合作，參與粵港澳大灣區建設。從過去的合作歷史來看，目前的合作機制尚有很多亟待改善的地方。首先，缺乏常設機構推動區域合作。當前合作架構看上去似乎很完善，但在合作項目的落實工作中，部門之間的對接協調存在困難，專責工作小組的作用不大，很多項目沒有人主動牽頭。一些合作項目往往在一個小細節上出現有關部門意見不一後就只好停頓。政府各有關部門都有正常的分內工作，合作事項不落實往往在很大程度上不影響其工作績效，因此合作項目有時被晾在一邊，得不到重視。其次，合作資金問題協調困難。在合作中，很多項目涉及到資金問題，往往因為缺乏協調機制，造成經費分攤比重意見不一而無法正常推進。當中，也有部分原因是尤其涉及資金的跨境流動，受制於國家宏觀金融政策一時間內難以得到解決。最後，問責及評估機制有待建立。目前合作中，對專責部門並沒有訂立問責制度，這樣有可能導致未來合作項目效果大打折扣。同時，合作項目的推進也沒有評估機制，這需要特別關注。

二、澳門參與大灣區建設中面對的挑戰

澳門作為一個開放型的微型經濟體，整體經濟實力相對較弱、資源稟賦和比較優勢相對單一，所以在粵港澳大灣區城市群建設中，將面對不少挑戰和問

題，值得引起重視：

（1）傳統澳門社會趨於保守。

回歸以來，隨着博彩業經營權開放和內地居民赴港澳“自由行”的推進，澳門經濟取得了矚目的發展。但由於傳統澳門社會的保守心態，一般民眾對中央積極推動的區域合作熱情和參與度不高；部份企業缺乏創新動力，因循守舊。這種狀況，與內地特別是廣東珠三角地區近年大力推進的經濟轉型和創新驅動，形成鮮明對比。這種心態不改變，將直接影響到澳門社會和企業對粵港澳大灣區城市群參與度，影響澳門在灣區建設中的角色和功能定位。因此，需要大力推動社會民眾特別是青年人增強競爭意識、競爭能力和國際視野。

（2）澳門經濟規模較小，在區域合作中相對處於較不利位置。

作為微型經濟體，澳門受到土地和人力資源等生產要素匱乏的明顯制約。在經濟快速增長的背景下，土地短缺將進一步推高澳門的地價和房價，進一步拉高企業的經營成本，成為嚴重制約澳門經濟發展“瓶頸”。與此同時，人力資源短缺的問題也日益凸顯，各個行業均面臨著人資短缺的情形。此外，澳門勞動人口素質相對偏低，嚴重制約著澳門經濟的升級轉型和新興產業的發展。正因為如此，在區域合作與競爭中，澳門與鄰近的珠三角西部地區的協調發展與錯位發展遲遲難以取得突破，容易在粵港澳大灣區城市群建設中被邊緣化。

（3）澳門企業規模偏小，競爭優勢在大灣區無法凸顯

從企業規模來看，除博彩企業和個別金融機構以外，澳門企業總體規模偏小、競爭力偏弱。根據澳門中小企協進會發表的《澳門中小微企白皮書（2013年度）》，澳門57188家企業中，大型企業（僱員在200人以上的企業）有134家，佔企業總數的0.23%；中型企業（僱員在100人以上200人以下的企業）

有194家，佔0.34%；小微型企業（僱員在100人以下的企業）有56860家，佔99.43%。其中，大型企業多為外資企業，主要是港資、美資和中資企業，中小微企業主要是本地澳門企業。這些中小微企業受到本地市場環境的擠壓，經營成本上升，融資困難，僱工不易，競爭力偏弱，因而難以參與區域合作開拓發展空間。

（4）澳門城市建設和城市基礎設施發展相對滯後，對澳門“一中心、一平台”建設構成“瓶頸”。

從總體來看，目前澳門經濟的蓬勃發展已對城市的交通網絡、商業服務、環境建設等都提出了新的要求，澳門的城市建設和城市基礎設施的發展已明顯滯後，突出表現在城市空間日趨擁擠，交通運輸嚴重堵塞，新舊城區發展明顯不協調，居民生活環境日漸惡化。其中，最嚴重的就是交通運輸系統的嚴重滯後及不堪重負。目前，澳門的城市軌道系統正在建設中，期間澳門將繼續忍受交通嚴重堵塞的困難。特別值得重視的是，澳門作為國際旅遊城市和區域性商貿合作服務平台，在對外交通聯繫方面受到明顯的制約。澳門國際機場的規模較小，缺乏深水港，對海外空兩路聯繫都要依靠香港或者內地。而澳門的電信基礎設施落後和互聯網服務不到位都令到澳門未來的發展面對相當的挑戰。

三、加強橫琴與澳門共建國際旅遊休閒中心的建議

在實施《粵澳合作框架協議工作》2019年重點工作的第一點中，“加快推動橫琴國際休閒旅遊島相關政策落地實施，推動旅遊資源雙向流動，支持澳門世界旅遊休閒中心建設”。根據珠海和澳門的產業結構來看，具有非常良好的合作基礎。

首先，旅遊業是當前國家重點發展的產業，無論是廣東省十三五旅遊業規劃，澳門的《旅遊業發展整體規劃》，還是最新公佈《粵港澳大灣區規劃綱要》中旅遊一詞頻頻出現，都足以反映出兩地政府對旅遊業規劃的重視程度。

2018年廣東全年接待入境過夜遊客3748.06萬人次（+2.8%），國際旅遊外匯收入205.12億美元（+4.4%），國內過夜遊客4.53億人次（+11.1%）國內旅遊收入12254.99億元（+14.9%）。

珠海2018年接待遊客4311.31萬人次，入境旅遊人數513.73萬人次（+2.9%），其中，入境遊客中過夜旅客325.97萬人次（2.4%）。國際旅遊外匯收入14.68億美元（21.3%）。國內遊客3797.58萬人次（9.1%），國內過夜遊客2126.65萬人次（+7.9%），國內旅遊收入368.89億元（+29%）。在澳門，2018年旅客人次3580.36萬人次（9.8%），留宿旅客1849.29萬人次（+7.2%），平均留宿時間為2.2日。澳門現有116間酒店及公寓，客房數目38809間（+5.8%），入住率為91.1%，全年旅客總消費696.6億元（+13.6%）。數據顯示，珠海和澳門在遊客客源上有較強互補性，澳門可以增加珠海到訪的國際旅客人數。

其次，珠海和澳門可以公共吸引旅遊投資。澳門在回歸20年來，吸引了眾多國際級的旅遊和酒店集團。但是，澳門土地資源緊張，難以提供更多元的旅遊產品。而橫琴擁有豐富的土地資源，70%以上的土地被劃為禁建區和限建區，生態用地比例超過50%。目前在橫琴有一批國家級濱海濕地公園、大橫琴山森林公園等生態建設專案相繼完工，琴澳兩地可以探討共同開發，吸引國際旅遊集團進入，公共打造世界級的旅遊休閒中心。

最後，珠海與澳門建設旅遊教育合作中心，共同提升服務品質。澳門的旅遊培校的研究和培訓在國際上都屬於一流水平，但是受限於澳門勞動力不足，無法進一步凸顯專業培訓上的優勢。兩地合作有助充分發揮各自優勢，建立符合國際旅遊教育標準的高端國際酒店學生培訓基地，提升旅遊品牌影響力，進而輻射至大灣區和內地城市。

四、結語

回歸以來澳門經濟取得矚目的發展，但礙於澳門社會的保守心態，普通民眾對中央積極推動的區域合作熱情和參與度不高，中小企業缺乏創新動力，因循守舊。這種狀況，與內地特別是廣東珠三角地區近年大力推進的經濟轉型和

創新驅動，形成鮮明對比。如果這種保守的心態不打破，單單依靠澳門的市場規模和本土中小企業不僅難以為澳門經濟多元發展注入新的動力，而且也難以回應國家號召積極融入大灣區的建設。因此，大灣區建設不僅僅是為澳門融入到內地，同時也應該創造條件鼓勵內地的民營企業進入澳門，配合澳門經濟適度多元發展，培養出具有競爭力的民營企業。

在此謹提出思考的方向，希望通過**鼓勵國內民營企業赴澳投資，打破生產要素流動的制度障礙，充分激發和調動民間活力**，更好推動澳門參與粵港澳大灣區城市群的建設，同時也幫助澳門實現經濟適度多元的長期目標。在此思路下，澳門必須優化營商環境，大力引進外來投資項目。國家可以批准國內有影響力和競爭力的民營企業在澳門設立地區總部，發展旅遊休閒和文化創意等新興產業。希望珠海和澳門能通過旅遊業，成為大灣區區域合作的突破口，理順有關法律問題，達到有效支持和促進粵港澳大灣區建設的預期。

粵港澳大灣區的經濟學內涵 ——基於制度經濟學的交易成本視角

陳 林

暨南大學產業經濟研究院教授
廣州區域低碳經濟研究基地副主任

陳美蓮

暨南大學產業經濟研究院
博士研究生

一、引言

對於香港、澳門與珠三角九市，《粵港澳大灣區發展規劃綱要》（簡稱《綱要》）是現階段經濟與社會發展的最高綱領之一。從2017年粵港澳大灣區首次寫入中央政府報告，到2018年《綱要》編制完成，再到2019年2月由國務院向全國印發，這一嚴謹的工作推進流程表明了：由於《綱要》本身承載的重要意義，理解好這一“頂層設計”的內涵與外延，或許是下一階段達成具體任務事半功倍的關鍵。

然而，從理論角度看，學習與理解好《綱要》卻不是一件容易的事。即便世界上的大灣區林立於各大洲，三藩市灣區孕育出美國矽谷，是世界科技創新中心之一；紐約灣區培育出華爾街，是世界金融商業中心之一；而東京灣區貢獻了日本經濟總量的三分之一，是世界知名的製造中心；但這更多是地理上的“灣區概念”，美日兩個國家並沒有學者及其理論講這個具體與經驗的地理概念，上升為抽象與規律的“灣區經濟帶”的學術討論。

較早對“大灣區”、“灣區經濟帶”進行理論探討的反而在國內，如（2017）認為灣區經濟的形成機理是“擁海抱灣，合群通陸”；¹鍾韻等申勇（2017）探討了當前構建粵港澳大灣區的四大基礎特徵，並且結合區域制度與經濟增長理論、經濟整合理論、城市體系結構理論等三大理論發現網路型城市

¹ 申勇：灣區經濟的形成機理與粵港澳大灣區定位探究[J]，特區實踐與理論，2017(05)：42-46。

體系的建立對於打破等級化的城市發展觀念、營造更密切的區域合作氛圍具有重要意義。²同時，趙曉斌等（2018）從區域制度與增長極理論等角度分析認為可以通過加強粵港澳三方合作，打造內生型經濟及產業本土增長模式為主要方向。³而毛豔華（2019）結合區域經濟一體化理論、空間分工及生產理論、城市體系結構理論和大都市區治理理論，整理了粵港澳大灣區創新發展模式的理論依據，認為制度整合有利於區域功能性整合，制度創新是實現灣區高效治理的重要途徑。⁴魯志國等（2015）從土地指標、地區生產總值產業結構以及其他指標出發，評價全球灣區的競爭格局，比較我國灣區與世界灣區的優劣勢，並構建評價灣區發展的維度評價體系，運用主成分分析法發現我國灣區目前仍與以東京灣區、紐約灣區以及三藩市灣區為代表的世界級灣區有較大差距，提出要重視灣區內的創新發展。⁵張昱（2018）通過構建灣區共性與差異的灣區多維度評價體系，對灣區的發展模式進行探究，認為灣區經濟在世界經濟發展中起著重要的引領作用。⁶

無論是形成機理、基本特徵，還是增長模式，抑或評價指標，這些是粵港澳大灣區的外延。縱觀相關政策與文獻，《綱要》並沒有對粵港澳大灣區的內涵進行學術上的界定，學術界因而對此也有所忽略，相關的討論一直沒有開展。一旦沒有界定好粵港澳大灣區這種“灣區經濟帶”的內涵，自然會影響實務界與學術界對《綱要》的理解，進而影響具體任務的推進成效。

為此，本文將試圖從經濟學的維度，給出粵港澳大灣區的內涵。具體而言，從交易成本的角度來分析粵港澳大灣區的一般經濟內涵及存在意義，在交易成本與治理規模的權衡中界定灣區的合意規模邊界。同時通過比較泛珠三角區域合作與粵港澳大灣區，進一步分析規模與交易成本的關係，借鑒其他灣區的發展經驗，準確理解粵港澳大灣區的發展過程中的交易成本內涵，提出建議

² 鍾韻、胡曉華：粵港澳大灣區的構建與制度創新：理論基礎與實施機制[J]，經濟學家，2017(12)：50-57。

³ 趙曉斌、強衛、黃偉豪，線實：粵港澳大灣區發展的理論框架與發展戰略探究[J]，地理科學進展，2018,37(12)：1597-1608。

⁴ 毛豔華、楊思維：粵港澳大灣區建設的理論基礎與制度創新[J]，中山大學學報（社會科學版），2019,9(02)：5168-177。

⁵ 魯志國、潘鳳、閻振坤：全球灣區經濟比較與綜合評價研究[J]，科技進步與對策，2015,32(11)：112-116。

⁶ 張昱、睦文娟、譚俊坤：世界典型灣區的經濟表徵與發展模式研究[J]，國際經貿探索，2018,34(10)：45-57。

以降低灣區交易成本，為我國加快灣區經濟建設貢獻力量，更好更快地建設世界一流灣區，服務國家“一帶一路”戰略，提升國家綜合實力。

二、從村落到城市，從城邦到國家：一個經濟學解釋

（一）從經濟史分析說起

在一個原始聚落，古猿首領思考的首要問題是：接納幾個家庭，是聚落的最優選擇？雖然家庭數量的增長會帶來生產力的提升（可以進行分工，可以捕獵大型動物），但不同家庭結合在一起之後，繁殖權、食物分配卻會帶來較大的交易成本（Transaction Cost）。⁷

在一個石器村落，村長思考的首要問題是：應該接納多少村民，村莊的邊界在哪裡？雖然村落人數增長會提升生產力，但內部管理的壓力會隨之提升，夯土城牆的規模與管理成本也會因村落佔地面積擴張而成幾何級數增長，而且自己家族的勢力不一定能繼續在擴張的村落中佔有主導地位。

在一個青銅時代的城市，市長除了面臨著與村長一般的問題“城市的邊界在哪”外，他還面臨戰爭和和平的決策——城市之間的矛盾，往往只有兩種解決辦法。第一，聯盟，結成城邦；第二，戰爭，以屠殺或奴役告終。這其實也是一個城市邊界的問題，兩個市長的治理範圍是否需要升級為兩個城市以上的城邦系統。這正是我國夏朝統治者、古希臘貴族階層等早期人類社會所面臨的權衡（Trade off，即法學所謂的“對價”），甚至是國家形成的根本動力。

這些問題的思考推動著人類漫長的進化過程，也推動著人類經濟史的發展。由猩猩到智人再到現代人，生活方式也由單一家庭生活發展成群居，隨後演變成氏族部落，最終形成為民族和國家。從經濟學的角度看待這漫長歷史演進過程，它既可說是規模經濟需要，也可以說是交易成本內部化的要求，是人們不斷地趨利避害的過程的產物。

⁷ 交易成本是制度經濟學的核心工具，指的是圍繞交易契約，甚至是人類所有社交活動所產生的各種有新貨無形的成本。

在初期的兩百萬年裡，人們是以遊群或村落形式生活的。⁸但人類最初以採集和狩獵謀生，並且當時以單獨的家庭為單位，此時以群的聯合力量和集體行動來彌補個體自衛能力的不足。⁹隨後智人學會合作，此時兩個家庭經過內部化，降低交易成本，並且生產力得到提升，開始分清“我們”“他們”，重視組織利益。而部落的誕生在於第三個、第四個以及其他家庭的選擇，其他家庭權衡自己的交易成本，經過比較會選擇加入或者再一次組織自己的部落。隨著部落的擴大與數量的增加，外部交易成本不斷上升，部落間通過非正式制度比如契約等聯繫在一起，從而演化成了村落。此時兩個在內部群體中實行原始共產主義勞動和公平分配制度的村落之間，也會發生利益衝突，一般為互相掠奪人口和財富，進而壯大村落的實力，並且盡可能多分配有限的資源。人們不斷地在提高武裝實力、修建城牆及城池、發動戰爭以武力征服對方等等之間進行選擇。而人們博弈的結果，大多為選擇一種損失最小的制度來保護財產。此時村落發展成為城市，城市的出現是為了保護財產，同時也是內部化降低交易成本的過程。城市成為人們分工和協作的地理集聚區，同時大大降低了人們分工與協作的成本。在交通通訊發展嚴重不足的古代，人們分工與協作的成本沉重，集聚是降低交易成本方法之一。

隨後國家逐漸崛起。古典經濟學家的國家起源論基於契約論與暴力論，他們認為在國家出現之前所有的社會形態都屬於“一切人反對一切人”的存在，而國家的出現擺脫了這一自然原始狀態。人們通過簽訂契約，將權利賦予一部分人以保護自己的財產盡可能地不受侵犯。契約規定了人與人之間的關係，但是不管是簽訂或實施契約都需成本，並且機會主義導致了一定的道德風險。此時國家作為一個強制性組織，去組織這一契約，它可以節約簽訂契約的成本，同時也可以運用自身權威性更好地實施契約，並且可以保護契約。因此，古典經濟學家認為國家的誕生是必然的。新制度學派在基本承認古典經濟學家的契約論與暴力論的基礎上，認為國家本質上是追求利益最大化的經濟人，國家的

⁸ 羅伯特·L·卡內羅、陳虹、陳洪波：國家起源的理論[J]，南方文物，2007(01)：98-104+96。

⁹ 恩格斯著，中共中央馬克思恩格斯列寧史達林著作編譯局編，家庭、私有制和國家的起源[M]，北京：人民出版社，1999。

職能對內是界定保護產權和節約交易成本，人帶著與生俱來的私利性質，因此人與人之間無法明確地界定產權，本質上這就是人的有限理性導致的產權界定失敗，有限理性限制了交易的發展，同時不確定性增加了交易的難度，導致交易萎縮，此時國家作為一個強制性組織界定產權。但是國家界定產權的成本不是無限低的，隨著國家規模的擴大，國家界定產權的成本可能最後會高於市場界定產權的成本。

歷史不是從白板中來，而是從更早的歷史中衍生出來。人類大致經歷了從個體家庭、部落、村落、城市最後到國家這一進程。在這一進程中，伴隨著契約的產生，交易成本隨之出現，人的有限理性不斷催化著這一進程的發展，最後國家誕生，擁有著最強的強制性來解決有限理性導致的問題，降低簽訂契約、實施契約以及保護契約的成本。

在交易過程中，由於內部交易成本並非無限低，相反是屬於一個U型的狀態，達到合意規模後，隨著治理規模的擴大，交易成本不斷上升。因此，治理規模與交易成本二者是有明顯的權衡效應——提高決策者的治理範圍，提高社會分工的精細程度，提高從其他部落、城市成功奪取稀缺性資源的可能性，進而提升地區經濟與軍事實力，但這必定伴隨著交易成本的增大，政體選擇、階級劃分、生產管理、分配管理、社會治理等議題都隨之產生。從制度經濟學意義上來看，治理規模與交易成本，是串聯人類文明發展的一條理論主線。

（二）交易成本對治理規模的作用機制

人類社會的所有集體行為都會產生交易成本，這類成本可概括為“談判和簽訂契約的費用”，即交易成本（Coase，1937）。¹⁰ 科斯提出交易成本包括為了完成市場交易而花費在搜集資訊、談判、簽訂契約，並且實施為保證契約得到遵守所必要的檢查工作。威廉姆森（Williamson，1985）提出交易成本是物理學中的摩擦力在經濟學中的等價物，他認為不確定性、交易頻率以及資產

¹⁰ R. H. Coase. The Nature of the Firm[J]. *Economica*, 1937,4(16):386-405.

專用性這三個交易維度決定了企業邊界和組織規模，並且都與交易成本變化有關，比較市場交易成本和企業內部組織成本就可以確定企業的規模。¹¹ 同時張五常（1993）認為在廣義上交易成本包括一切不直接產生在生產過程的成本，其包括搜尋資訊成本、協商談判成本、擬定及實施契約成本、界定和控制產權成本、監督管理成本及制度變化成本。¹² 弗魯博頓和瑞切特（2012）將交易成本主要分為資訊及談判成本、討價還價與決策成本、監督執行成本。¹³

針對交易成本與治理規模，科斯提出市場運行會產生成本，於是構建一個組織，並且允許某個權威支配資源，就可節約市場的運行成本，但是隨著企業規模擴大，市場交易成本的減少與企業內部交易成本的增加相互抵消，從而就限制了企業規模擴大。所以企業傾向於擴張到企業內部組織一筆額外交易成本，與在市場上組織同一筆交易的成本或是另一個企業組織相同交易成本相等為止。這表明了在一切商業活動中交易成本普遍存在，交易方式及人自身因素都對交易成本有一定的影響，也說明了交易成本的大小會影響規模擴張。

而以威廉姆森為代表的交易成本學派認為人類有著有限理性和機會主義傾向，增加了交易的不確定性，給交易帶來了很大難度，為了減少這一不確定性和保證交易能順利實現，人們不得不簽訂一系列契約。而契約的簽訂、實施和保證都需要大量的成本，當市場交易成本大於人們將供需放於同一組織——公司時，公司也就產生了。威廉姆森進一步分析認為資訊的不對稱會導致契約的不完全，當賣方進行了大量專項投資後，買方受機會主義傾向影響可能會危害賣方的利益，因此賣方會減少其投資，而投資的減少完全取決於不確定性帶來的交易成本，此時將賣方和買方放置在一個公司會大大降低這一成本，因此兼併、收購等活動就會發生，公司的規模隨之不斷擴張。格羅斯曼和哈特（Grossman and Hart，1986）在威廉姆森的基礎上發展了交易成本理論，指出了交易成本的存在，同時也認為企業合併的成本不可忽視，合併時期的交易成本體現在合併後被控制方的權利減少，因此企業合併或分離取決於兩種成本的

¹¹ Williamson, O. *The Economic Institutions of Capitalism: Firms, Markets, Relational Contracting*. New York: Free press, 1985.

¹² 張五常：交易費用的範式[J]，社會科學戰線，1999(01)：1-9。

¹³ 埃里克·弗魯博頓等，新制度經濟學：一個交易費用分析範式[M]，格致出版社，2012。

大小。¹⁴ 並且公司的擴張會停滯於公司內部交易管理成本高昂，甚至高於市場交易成本時。當公司的某項經濟活動的內部管理成本高於通過市場進行交易的成本時，公司規模會縮小。由此，降低交易成本與管理成本是公司規模變動的根本原因，市場結構取決於公司規模，而公司規模又取決於交易成本。

格羅斯曼和哈特的這一合併與分離的權衡正是經濟發展過程中古猿首領、村長與市長面臨問題的總結。不論氏族、村落還是上升到國家層面，面臨擴張問題時，無疑都會權衡利弊，最後合併或分離取決於兩種選擇帶來的交易成本。因此，交易成本與治理規模息息相關。兩個任何形式的組織，如村落、城市、抑或是企業，交易摩擦不斷產生時，合併是一個不容忽視的選項，是節約交易成本的存在。合併這一行為使得部分古猿首領失去原有的繁殖權、部分村長和市長失去原有的勢力，並且隨著規模的不斷擴大，內部組織費用邊際增加明顯，當內部的組織費用以及權力讓渡成本與外部交易成本相等時，治理規模邊界也就產生了。因此，交易成本是資訊不對稱以及人感性傾向的產物，而不斷產生的新規模組織是克服這一摩擦的舉措之一。通過內部整合及分配資源來降低外部交易成本需要付出組織成本。當組織通過技術進步與制度創新而使得資源整合分配能力不斷提高時，規模會進一步擴大，組織傾向於將外部的生產及交易環節進一步內部化，從而規模邊界外延。反之，如果無法通過內部發展降低交易成本，大企業會分化成幾個小企業，對於經濟發展史中的村落、城邦也是相同的道理。

矛盾存在於萬事萬物之間，交易成本與治理規模之間亦是對立統一的關係。由於外部交易成本的存在，治理組織不斷通過將外部環節內部化，使得治理規模不斷擴大，從而節約交易成本。但是隨著治理規模的擴大，內部交易成本也會不斷提高，此時主要矛盾從考慮外部交易成本，演化為內部組織及權力讓渡成本。當內部交易成本與外部交易成本相等時，規模擴張不再發生，甚至產生分離行為，此時治理規模的邊界也就產生了。

¹⁴ Grossman Sanford J, & Oliver Hart. The Costs and Benefits of Ownership: A Theory of Vertical and Lateral Integration. *Journal of Politics*, 1986.

（三）灣區經濟帶：城市與國家之間的“中觀”治理環節

在人類發展過程中，人類所有的偉大文化都是由城市產生的，¹⁵ 城市是人類文明的產物，是國家的政治、經濟、文化、交通、交易以及金融中心，是人類社會前進的動力。¹⁶ 它是機械的集合體，其基礎是物品的交易和個人利益，¹⁷ 伴隨城市化產生的單位空間人口快速增長問題加快勞動分工的細化，及生產功能的專業化加強異質性成員間合作與依賴性，並且不斷團結，¹⁸ 但是城市貨幣經濟和分工又導致人和人或城市之間冷漠甚至相互算計。¹⁹ 在我國，城市作為微觀治理單位，在現有的政府管理體制下相互競爭，而這並不必然帶來經濟的增長，反而可能導致競爭的惡化，從而阻礙社會的發展，²⁰ 城市政府可能過分追求經濟增長，而忽視了民生。²¹ 在現有政府競爭激勵制度影響下，城市間地方保護域市場分割形成（Young，2000），保障勞動者權益、以及社會公平等問題都可能被忽視，²² 因此城市之間的貿易摩擦不可避免，生產要素在各個城市流通過程中必然受到地方政府一定程度的阻礙。高昂的交易成本使得加強區域合作、成立區域合作組織的呼聲日益高漲。

而國家作為宏觀治理單位，過大的治理規模使得內部交易成本幾乎等於甚至高於市場交易成本。在交易成本的作用下，國家內的企業、城市必然分化成各個小型區域協作組織，其原因在於（1）儘管國家憲法等法律法規約束著每個地區，但由於整個國家面積過大，涉及城市過多，歷史文化以及資源條件不同，各地的經濟發展制度有很大的差異，有部分還帶著明顯的地方保護主義色彩。比如同一產品的監測方式在每個地區有很大差異，監測標準也各有千秋，因此在國家層面的區域合作交易成本較高；（2）國家作為一個宏觀治理單位，由多個微觀治理單位組成。國家層面的合作中，行政區劃分割阻礙區域合作發

¹⁵ (德)奧斯維德·斯賓格勒著，張蘭平譯，西方的沒落[M]，萬卷出版公司，2015。

¹⁶ 隗瀛濤主編：重慶城市研究[M]，成都：四川大學出版社，1989。

¹⁷ (德) 斐迪南·滕尼斯著等，共同體與社會：純粹社會學的基本概念[M]，北京大學出版社，2010。

¹⁸ Durkheim E. The division of labor[J]. New York, 1933.

¹⁹ Simmel G. The metropolis and mental life[M]. The urban sociology reader. Routledge, 2012: 37-45.

²¹ 周業安：地方政府競爭與經濟增長[J]，中國人民大學學報，2003(01)：97-103。

²¹ 陳釗：中國城鄉發展的政治經濟學[J]，南方經濟，2011(08)：3-17。

²² 陸銘、陳釗：論中國區域經濟發展的兩大因素和兩種力量[J]，雲南大學學報（社會科學版），2005(04)：27-38+69-95。

展，每個省市在行政區劃內實現自身的利益最大化，導致產業結構、發展戰略等趨同，使得區域合作不能實現最有效的要素使用；（3）我國作為一個國土面積高達960平方公里的宏觀治理單位，內部交通運輸成本高昂，且擁有56個民族，文化豐富多樣，區域合作難度增加，遠距離運輸以及文化交流難度使得國家層面合作難以維持，成員最終會選擇次區域合作。

在協調人類經濟和社會活動方面，人類有著四種可選擇的形式：市場機制、等級制（政府）、無人統治以及自組織治理。²³而灣區經濟帶作為一個新興的區域自組織治理，最先體現的就是空間屬性，其次是經濟屬性，都離不開規模概念。灣區是由城市構成的城市群，在國家戰略中佔據重要地位，是一個介於城市與國家的概念，城市不再是單一個體，城市群生產要素流動成本降低，同時灣區經濟帶依靠優良海灣形成，在規模方面受地域限制，屬於中觀治理規模。其超越了傳統城市的行政區劃限制，一般具有開放的經濟結構、高效的資源配置能力、強大的引領創新、更低的交易成本，往往是技術變革，乃至產業升級的“先行者”。但灣區的發展同樣也受到交易成本的影響，一個新興灣區想成為世界級灣區需要不斷進行規模擴張，通過灣區內城市的規劃合作與分工降低其交易成本，與市場交易成本相比明顯具有優勢，但隨著灣區規模擴大，灣區內部追加交易的成本可能會增加，最終正如企業的規模邊界擴張停滯與組織變大導致的邊際交易成本等於上下游企業交易的額外生產成本時，灣區的最佳規模也取決於灣區內邊際交易成本與市場交易成本的比較。

由此可以看出，灣區是介於城市與國家之間的治理環節，但區域劃分也並非憑空隨意，灣區的規模需要考慮到灣區內的交易成本，規模過大的灣區經濟帶受到交易成本過大的限制也無法彌補國家層面治理環節的不足。只有當交易成本小於或等於市場交易成本時，灣區的資源才能成功地價值最大化，即達到生產要素的最佳使用。度是量與質的統一，當量超過物質所能承載的最大限度，事物的質就會發生變化，凡事都要講究適度原則。因此，灣區交易必須使資源浪費帶來的虧損等於在公開市場中進行交易的成本（科斯，1937）。對於

²³ Bob Jessop. 治理的興起及其失敗的風險：以經濟發展為例的論述[J]，國際社會科學，1999(2)：31；78。

經濟帶裡面的城市群、產業集聚的社會合意規模邊界應處於區內經濟與省會活動交易成本與集聚一起帶來的生產效益提升階段，並不是城市群越多越好，不是產業集聚越強越好。

因此，灣區經濟帶的出現彌補了城市與國家之間的發展環節，有著自己獨特的優勢，其規模比國家小，但又有國家作為後盾，通過相關契約賦予了經濟帶部分自主權利。同時經濟帶是國家規劃和自然地理位置的雙重作用結果，集國家智慧與大自然資源與一體。灣區經濟帶是典型的海灣經濟帶，有著天然的海灣交通優勢，以及豐富的自然資源，國家通過一系列的政策給予灣區經濟帶發展及交易優勢。合意規模內的灣區經濟帶作為一個中觀存在，彌補了城市與國家的治理環節，降低了城市間的交易成本，促進了經濟社會的發展。

三、從泛珠三角到粵港澳大灣區的演進：治理規模與交易成本之間的權衡

在粵港澳大灣區“9+2”模式出現之前，一個同樣為“9+2”模式區域合作項目——泛珠三角區域合作也曾引起熱議。泛珠三角區域合作源于珠江流域，是指沿珠江流域的廣東、江西、福建、廣西、湖南、海南、雲南、貴州及四川內地九省，再加香港及澳門兩個特別行政區在內的11個地區，區域面積約為200萬平方千米，佔據著全國約五分之一的面積，人口接近5億，擁有著全國約三分之一的人口。2006年6月3日，《泛珠三角區域合作框架協定》在廣州簽訂，這一協定的簽訂意味著中國規模最大、範圍最廣的區域經濟合作正式開始。

泛珠三角區域合作經過數十年的發展，在合作初期帶來了巨大的經濟效益，但是在近幾年弊端開始顯現。2016年《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》明確提出“支持港澳在泛珠三角區域合作中發揮重要作用，推動粵港澳大灣區和跨省區重大合作平臺建設”；同月，國務院印發《關於深化泛珠三角區域合作的指導意見》中明確要求廣州、深圳攜手港澳，共同打造粵港澳大灣區，建設世界級城市群。在泛珠三角區域合作基礎上粵港澳大灣區屢次被提出，近幾年隨著粵港澳大灣區熱度逐漸上升，泛珠三角區域

合作被提及的頻率不斷降低，據統計2018年泛珠三角區域合作研究論文發表在北大核心期刊上僅兩篇，2019年上半年相關文獻數量為零。泛珠三角區域目前的合作項目逐漸減少，自2004年首屆泛珠三角區域經貿合作洽談會舉辦，原定每年舉行一次，目前開始弱化，並且在第十二屆合作洽談會上粵港澳大灣區成為會議主要內容。目前泛珠三角區域合作逐漸成為粵港澳大灣區發展的助推力，全力打造粵港澳大灣區，建設這一世界級的城市群。而由於泛珠三角區域自成立以來在頂層設計與統一協調上的問題，這一局面的出現並不是沒有道理的。

（一）地域規模與交易成本

泛珠三角區域合作涉及九省兩區，龐大的治理規模使得組織成本與權力讓渡成本增加，部分合作甚至超過市場交易的成本。同時泛珠三角區域合作奉行開放主義，這使得合作內形成成員向區域外組織或次區域組織轉移的引力，這可能使得泛珠三角區域合作趨於鬆散開放的區域合作狀態。²⁴ 並且區域合作要有效，就必須有強有力的監督機制，合作中若出現機會主義行為，契約就會逐漸土崩瓦解。而泛珠三角區域主張開放自主，面積規模大，且人口眾多，規模過大（包括集體行動的範圍和成員的數量）使得合作區域的機會主義行為得不到監督，因此監督成本較高。所以，面對大集體高監督成本機制，集體行動和制度容易失去效率，這反映在現實當中就是提高制度化水平的積極性不高，易形成制度機制建設的惰性。²⁵ 同時泛珠三角區域以十一省區合作為特徵，開放主義政策意味著區域合作不僅要對區域內開放，同時也不能對區域外採取封鎖政策。在監督機制弱和開放主義的雙效影響下，“搭便車”行為不可避免。非合作內省區很容易從區域合作中獲利，即帶來嚴重的正外部經濟效應，這就很容易使得區域內付出建設成本的各方心理失衡，積極性受損，區域合作停滯。並且由於涉及地域範圍廣，在行政區劃的限制下，每個省區有著自己的行

²⁴ 賴文鳳：泛珠江三角洲區域合作制度變遷存在的問題及對策[J]，特區經濟，2005(03)：62-63。

²⁵ 賴文鳳：泛珠江三角洲合作：動力、問題與前景[J]，國際經貿探索，2007，23(2)：14-18。

政管理辦法，也必然受到業績考核等限制，形成一個利己主義思想，地方保護主義不斷發展。開放主義在這種利己主義的影響下，最後可能演變成封鎖自身區域市場，對自身市場企業以及產品實行保護主義，但又要求合作夥伴對自己開放。因此，泛珠三角區域合作規模過大使得區域內契約執行以及監督成本高昂，區域交易成本過大。

這也是泛珠三角向灣區經濟演進的主要原因，粵港澳大灣區由廣州、深圳、中山、肇慶、江門、東莞、惠州、佛山及珠海九市和香港、澳門兩個特別行政區組成，僅涉及廣東省以及兩區。在泛珠三角區域合作的發展基礎上，大大縮小了合作區域規模。粵港澳大灣區同樣由政府組織，信息搜尋成本較低，與泛珠三角區域相比，粵港澳大灣區成員選擇方面沒有自主自願原則，2018年3月《政府工作報告》出台實施粵港澳大灣區發展規劃，這一規劃說明粵港澳大灣區已成功接力珠三角規劃。同時，粵港澳大灣區涉及的省區級政府數量少，協商成本小，區域內每個城市定位明確、協同發展，機會主義行為大大減少，且行政區劃形成的一級政府其管轄範圍內的資源有著較強的共性，降低了信息不對稱可能性，²⁶ 實施成本較低。粵港澳大灣區以其規模小、涉及區域小人口少的特點，降低了交易成本，區域內協調便利、契約實施成本低，發展目標趨於一致。因此，規模與交易成本成正相關關係，合適的區域規模能有效地降低交易成本，從而促進區域發展。

（二）語言種類與交易成本

語言是人與人溝通的重要方式，對經濟和社會有不可忽視的影響。語言相通使得交流順暢，溝通成本隨著減少。語言貫穿交易過程，作為一個多區域合作的組織，不可避免地涉及到語言問題。泛珠三角區域合作涉及九省兩區，其中廣東省和兩區以粵語為主，福建省以閩南語為主，剩餘省份也都有自己專屬的語言，可見在泛珠三角區域語言種類多樣。而區域合作信息整個過程需要在

²⁶ 曹滿雲、戚興宇：地方政府間跨區域合作治理中信息不對稱問題初探[J]，樂山師範學院學報，2006(01)：100-103。

當地進行調研、投資建廠等，不可避免地需要與合作夥伴溝通。尤其合作區域內以粵語為主的香港、澳門兩個特別行政區是國際金融中心、物流中心，在泛珠三角區域合作中舉足輕重，因此語言的轉換成本在整個生產成本中產生並且佔據一定分量。而在粵港澳大灣區，灣區內九市兩區以粵語為主，由於語言相近相似，粵港澳經濟互動性很強。灣區可以完全使用粵語進行調研、協商、談判，無需另外轉換語言。

因此，與泛珠三角區域相比，粵港澳大灣區由於規模小、涉及區域小、歷史文化影響，區域內語言相通，給合作帶來了很大的便利。一個區域語言種類的多少是文化多樣性的表現，但在經濟合作過程中就是一種負面的要素，區域內語言種類越多，溝通交流成本越大，交易成本也會隨之增加。

（三）文化差異與交易成本

在管理心理學中，文化認同感是指組織內的每個成員面對外部突發的重大事件及原則問題，一般能有一致的認識及評價。能形成這一認同感主要在於各成員有著共同目標，以及彼此之間有一致利害關係。而泛珠三角區域合作涉及的九省兩區中有眾多不同文化，嶺南、巴蜀、滇黔、贛、閩、桂以及湘文化的差異性大。並且儒家思想影響深遠，各成員的“根思想”根深蒂固，地域觀念極強，因此在泛珠三角區域合作中成員文化認同感薄弱。

與文化認同感息息相關的是組織內的共有理念，這是指合作成員所認同的符號或者觀念，它能使合作成員不局限於當前收益和成本對比顯現出的不利，通過預期收益來增強組織內參與者凝聚力，進而加快制度化進程（賴文鳳，2007）。所以當文化認同感薄弱時，共有理念很難形成，而若不能形成自律、互信及集體認同，合作就很難順利有效進行。²⁷ 泛珠三角區域由於規模過大，涉及的文化多樣，內部文化認同感薄弱，共有理念的建立困難，成員目標各異，如廣東參與泛珠三角區域合作主要目標是尋找供應腹地，成為世界上最大

²⁷ 韓彩珍：“共有理念”之於東北亞合作制度化進程的意義[J]，教學與研究，2005(6)：52-58。

的製造業發展基地；而香港和澳門作為經濟高地，泛珠三角區域對兩區而言只是給他們提供投資機會及發展機遇；江西、湖南等旨在承接廣東產業轉移，並為其提供高素質人才及勞動力、農副產品等。在缺乏共有理念的基礎上，協商成本與監督成本也隨之上升。

而粵港澳大灣區以嶺南文化為主，有著嶺南文化的基因，即文化同源性較強。文化的力量在於潤物細無聲，用經濟學理論來解釋，就是降低內部交易成本，文化基因的同源性會給粵港澳大灣區一體化建設減少很多阻力和摩擦，容易形成一致性意見，²⁸ 內部的協商成本及監督成本都會隨之降低。因此文化的多樣性在區域合作中給合作增加了一定的不確定性，交易成本也隨之提高。

（四）交通便利性與交易成本

區域合作必然伴隨著生產要素的流動，區域合作的發展推動整體區域經濟的發展，這要求區域之間以及地區內部的交通運輸能力供給需求平衡。交通便利性是區域合作的重要衡量標準，便利的交通使得區域內的生產要素快速流通。相反，當雙方的交通發展受阻，雙方契約的執行進程也會隨之放緩，合作專案簽訂後，雙方的生產要素流通不便，從而執行成本高昂，並且由於交通不便，後續的監督難以實施。

2012年《泛珠三角區域綜合交通運輸體系合作專項規劃綱要》中針對泛珠三角區域未形成統一規劃、整體建設和集中管理的交通運輸協調發展局面，提出了一系列指導思想以及發展規劃，並且於2016年國務院發佈《關於深化泛珠三角區域合作的指導意見》中提出要建設現代化綜合交通運輸體系。然而在發展過程中，各自發展、自成體系問題突出，區域運輸幹線不完善。儘管泛珠三角區域在交通方面投入了巨大的人力物力，但由於區域地域規模大，在交通方面形成子群集是必然趨勢。目前交通領域形成了三個主要的凝聚子群，其中福建、江西及湖南是一個以江西為中心的子群集；雲南、貴州及廣西為一個以

²⁸ 楊海波、高興民：粵港澳大灣區發展一體化的路徑演進[J]，區域經濟評論，2019(02)：110-116。

貴州為中心的子群集；廣東、香港以及澳門為一個子群集，泛珠三角區域的交通領域合作極大地受到空間地域的影響，同時在交通建設與管理合作方面存在著壁壘（塗易梅，2018），其交通網絡行政區劃效應明顯，區域交通發展不均衡、不充分，短板明顯。

而作為城市群發展的粵港澳大灣區雖然目前在交通協同發展機制方面也仍存在較大問題，但是區域的交通子群集現象受規模限制明顯不如泛珠三角區域顯著。形成有效的交通協同發展制度設計，打破行政隔閡，在城市群空間範圍內構建高效便捷的交通基礎設施網路，是支撐各城市間的產業協作分工、生產要素自由流通（吳志強，2010）、形成強有力的區域競爭合作的先決條件。交通的便利性決定了生產要素的流通速度，從而影響了交易成本，合作區域規模越大，內部城市行政隔閡越明顯，交通協同發展機制的順利實施越難。

四、從內涵到外延：國外灣區經濟帶的理論與經驗

世界三大灣區——紐約灣區、三藩市灣區以及東京灣區在發展過程中亦遇到了很多問題，例如行政區劃各自為政、區域協調與治理機構不足、產業佈局不合理以及市場機制與行政機制邊界不清晰等問題。儘管三大灣區的重點產業不一樣，但是在發展過程中，都採取了一系列措施解決發展難題，不斷降低交易成本，逐漸找到灣區的合意規模邊界，使灣區形成一個合適的規模，規模經濟得到最大化。

（一）打破區域內各自為政的行政規劃現象

行政區劃的存在使得灣區內各方存在著競爭關係，受城市績效影響，均從自身利益最大化出發，並且有著極強的機會主義行為傾向，增強了區域合作不確定性，對大灣區經濟融合造成限制與阻礙，提高了交易成本，不利於灣區制度化建設，阻礙了灣區的發展。因此突破行政邊界有利於提升灣區經濟作為一個整體區域的發展水平。三大世界灣區也由城市群組成，但通過頂層設計和統

一規劃，打破了區域內行政區劃隔閡現象，在基礎設施建設和經濟一體化領域有著重大進展，為要素市場和產品市場的快速發展提供了條件和機會。²⁹

與自然形成的紐約灣區和三藩市灣區相比，東京灣區發展過程中的超前頂層設計和統一規劃的痕跡更為明顯。東京灣區的統一規劃開始於1956年日本國會制定的《首都圈整備法》，該法律使得東京灣區的開發建設有了保障。後續於1958年、1959年、1966年以及1986年相繼出台了《首都圈市街地開發區域整備法》《首都圈建成區限制工業等的相關法律》《首都圈近郊綠地保護法》以及《多極分散型國土形成促進法》等。同時，日本還分別出台了一系列專項灣區規劃，如1960年的《東京規劃1960——東京結構改革的方案》、2006年的《10年後的東京——東京將改變》、2011年的《2020年的東京——跨越大震災，引導日本的再生》以及2014年的《創造未來——東京都長期願景》，通過這一延續和可調整的統一規劃深度整合經濟，從而有效減少了灣區內的機會主義行為，明顯降低了交易成本，一都三縣實現了協調共同發展。

（二）完善區域協調與治理機構

灣區經濟帶由城市群構成，除了容易受行政規劃導致的利己主義，還易導致內部混亂無序、分工不明確、蜂擁而上和無人問津問題同時存在，內部資源不合理利用，阻礙灣區發展。很多學者對三大灣區區域協調與治理機構進行了研究，制定和實施一個科學合理的灣區規劃是協調及引導區域發展的一個重要途徑（智瑞芝，2005）。三大灣區的發展經過不斷地探索，協調各地方政府形成合作聯盟，已經形成完善的跨區域協調整合機制（魯孜村，2018）。

設立政府或者非政府協調治理機構是三大灣區應對區域協調治理問題的主要方式。紐約灣區採取的是設置非政府組織機構，主要包括為紐約都市圈管理和規劃方案的起草機構——紐約都市圈委員會及紐約區域規劃協會（RPA），以及負責改善及修建基礎設施、協調港口競爭的跨州合作機構紐約港務局，及

²⁹ 申明浩、楊永聰：國際灣區實踐對粵港澳大灣區建設的啟示[J]，發展改革理論與實踐：發展改革理論與實踐，2017，0(7)：9-13。

紐約住房與區域規劃委員會等，這些非盈利組織與政府管理並不衝突，但是對區域的治理起到了重要作用。三藩市灣區則採取的是半官方地方政府聯合機構，是由政府自主設立，並獲得了各州的支援，以解決區域內出現的協調治理問題。主要設立負責編制區域協調規劃的三藩市灣區政府協會、交通協調的大都市區交通委員會以及負責土地資源合理利用和協調規劃的聯合政策委員會。在東京灣區的發展過程中，面對灣區內出現的區域協調治理混亂問題，政府積極採取措施應對，設立的機構主要為政府主導協調機構，有針對東京都地區的首都建設委員會、負責區域發展各項事務的都市整備局，以及負責區域發展規劃的東京都政策計劃局和負責臨海區域港口建設、維護及運輸等事務的港灣局。三大灣區在這些機構的管理與規劃下不斷解決內部協調問題，通過完善區域協調與治理機構不斷降低交易成本，推動灣區經濟的發展。

（三）構建合理的產業分工佈局體系

除了打破行政規劃限制，推進區域協調發展，立足於核心與周邊的比較優勢，構建合理的產業分工佈局體系也是三大灣區的重要實踐經驗。三大灣區成功建立了雁陣產業分工佈局體系（申明浩，2017），核心區域作為經濟增長點及引擎，高度集中高端元素和產業區域，在工業價值體系中具有高附加值。而周邊區域則承接核心區域產業轉移，分佈著與核心區域高度相關、位於價值鏈中間的工業部門。核心區域高端產業和周邊地區配套產業共同發展，構建了合理的產業分工佈局體系，使每一區域明確自身的產業定位，協同發展，有效降低交易成本。

雁陣理論由日本學者赤松要提出，而日本在產業分工佈局方面不僅是提出理論的先行者，同樣也是雁陣理論的有效示範。日本於20世紀60年代起，將東京規劃為金融服務、科技及對外貿易中心，將一般製造業轉移到川崎及橫濱等周邊區域，形成了合理的產業分工佈局體系。三藩市灣區的核心區域則位於矽谷，蘋果、谷歌等世界高科技企業代表都位於矽谷，周邊區域為聖約瑟市與奧克蘭市，其中聖約瑟市以風險投資和高等教育產業為主，進而為矽谷的創新

創業供應資金和人才，奧克蘭主要從事製造和運輸，為矽谷的高科技產業提供各種原材料，中間產品和產品出口服務。紐約灣區作為著名的金融中心，其核心區域是以聞名全球的華爾街為主的紐約，在長度為1.54公里、面積不足一平方千米的華爾街金融區內，彙集了三千多家銀行、保險公司及交易所。而作為周邊區域的康涅狄格州及新澤西州以製造業為主，其中康涅狄格州以軍工業為主，新澤西州則以製藥業聞名。三大灣區在區域上形成了雁陣產業佈局體系，同時在產業結構上經過不斷地探索與發展，形成了第三產業絕對優勢的格局，產業集群效應明顯，合理利用區域產業優勢資源，形成合理的產業規模，使得交易成本不斷降低。

（四）利用市場、政府與社會三重機制

灣區經濟帶的發展不僅要依靠市場的資源配置機制，也需要政府的指導規劃機制以及社會的監督促進機制。因此，分清市場機制、政府機制邊界以及合理規劃社會公眾的參與的重要性不言而喻。市場、政府及社會機制邊界若不能明確，公地悲劇、政府干預過度及市場機制失效等問題隨之而產生，這使得灣區內交易成本可能高於市場交易成本，從而失去灣區經濟帶的集聚優勢。三大灣區都以市場機制為主、政府機制和社會機制為輔，市場機制使得灣區內資源得到合理配置，政府對灣區發展過程中出現的基礎設施建設及法律保障問題進行有效干預，同時社會對灣區內所有事務進行監督。在市場、政府與社會三重機制的作用下，三大灣區的交易成本降低，逐漸找到適合灣區發展的最佳規模。

五、簡要結論與政策含義

交易成本與治理規模的U型關係界定了粵港澳大灣區的合意規模邊界內涵。三大灣區實踐經驗顯示，在科學完善的頂層設計框架之下，解決好區域協調問題，同時有效利用市場、政府與社會三重機制，從降低交易成本入手，找

到灣區合適規模，只有在灣區交易使資源浪費帶來的虧損等於在公開市場中進行交易的成本時，灣區才能得到有效長遠的發展。而泛珠三角區域合作以及三大灣區的經驗證明了對於經濟帶裡面的城市群、產業集聚的社會合意規模邊界應處於區內經濟與省會活動交易成本與集聚一起帶來的生產效益提升階段，並不是城市群越多越好，不是產業集聚越強越好，只有達到合意規模，灣區經濟才有更廣闊的發展空間，才能彌補城市與國家之間治理環節的不足。

交易成本理論及國內外經驗為粵港澳大灣區的頂層設計、整體規劃、產業分工以及城市建設等提供重要的經驗總結。粵港澳大灣區在現有城市規模中，面臨著許多問題，首要問題就是“一國、兩制、三區”，粵港澳大灣區與其他灣區相比不僅要超越地理空間邊界，還面臨著經濟、政治及文化制度邊界，三個地區流通著不同的貨幣，並且屬於不同的關稅區，出入境管理條例複雜，這大大增加了三地之間貿易往來的交易費用和制度成本，降低灣區的發展速度。同時粵港澳大灣區儘管是我國經濟最發達地區之一，香港、廣州與深圳經濟實力都具備著建設世界一流灣區的條件，但內部並未形成一個明確的主力定位，即灣區內沒有清晰的主導與跟隨模式。因此，粵港澳大灣區要著力解決內部的協調治理問題，包括跨邊界、多主體等問題，借鑒三大灣區的實踐經驗，建設世界一流灣區，打造高品質發展的中國樣板。

（一）設立有效的協調機構，構建香港、廣州及深圳核心增長極

粵港澳大灣區可設立“一地、雙層、三級”協調機構，成立粵港澳區域協調中心，同時設立中央、省區及地市三級管理組織，加強地方政府及相關利益之間的橫向聯繫，節約額外交易成本。³⁰尤其是要做好頂層設計，在新區域主義視野下，合理開展灣區協調治理的頂層設計，在中央建立高級別的綜合協調機構，同時為解決行政區劃“各自為政”局面，應推動簽訂地方政府的行政協定，在必要時可以制定有利於灣區城市群發展的行政區劃調整方案。針對多主

³⁰ 劉雲剛、侯璐璐、許志樺：粵港澳大灣區跨境區域協調：現狀、問題與展望[J]，城市觀察，2018(01)：7-25。

體問題，明確協同構建香港、廣州及深圳的主力城市增長極，同時努力提升澳門的核心城市能力。³¹

（二）推動一體化融合發展，促進粵港澳深度合作

粵港澳大灣區一體化除了需要政治制度上不斷磨合，還表現在經濟一體化與文化一體化上，提高對內區際開放度有利於提高我國製造業全要素生產率。³²不斷加快產業結構一體化建設進程，解決粵港澳大灣區發展中產業結構同化和過度競爭的問題，需形成重心各異、協同發展的灣區生產體系。最大化利用港澳在金融、商業、資訊等領域的專業化服務及發揮其高附加值領域的核心優勢，深化現代化服務業合作，拓寬粵港澳大灣區服務領域，打造一個國際化的經濟集聚地以及高端化商務服務地。在文化一體化上借助粵文化的凝聚力，增強內部文化認同感，形成灣區文化合力。並且要努力找到粵港澳利益共同點，建立一種新型語言體系，從而形成深度交流的智庫。³³通過多個領域的一體化建設，推動粵港澳大灣區經濟深度融合，減少灣區內的貿易摩擦，使得契約實施過程阻力減小。

（三）綜合利用市場、政府及社會三重機制，發揮港澳帶頭作用

灣區經濟發展需有效發揮市場機制資源配置的作用，同時也要依靠政府機制的規劃決策作用和社會機制的監管促進作用，三者缺一不可。市場配置資源節約市場交易成本，但光靠市場的自動調節功能是不夠的，政府應及時出台相關政策以協助市場機制。同時完善粵港澳大灣區社會組織的管理模式，建立灣區社會評估體系，完善其監督體系，使之有效發揮對灣區政治建設、經濟和文化發展的監督作用，有效減少灣區監督成本，從而降低灣區交易成本，推動灣

³¹ 劉成昆：融入城市群，打造灣區經濟——粵港澳大灣區城市群發展分析[J]，港澳研究，2017(04)：55-60+93。

³² 黃永明、李姿：對外貿易開放、對內區際開放與製造業全要素生產率提升[J]，產經評論，2019，10(01)：110-126。

³³ 楊廣生：要找到粵港澳利益的共同點[J]，新經濟，2017(01)：17。

區的發展。在這一過程中，擁有著成熟市場機制、國際化的營商環境以及公開透明競爭機制的港澳地區應發揮帶頭作用，推動粵港澳大灣區的國際化、市場化以及規範化發展。

參考文獻：

- [1] 申勇：灣區經濟的形成機理與粵港澳大灣區定位探究[J]，特區實踐與理論，2017(05)：42-46。
- [2] 鍾韻、胡曉華：粵港澳大灣區的構建與制度創新：理論基礎與實施機制[J]，經濟學家，2017(12)：50-57。
- [3] 趙曉斌、強衛、黃偉豪、線實：粵港澳大灣區發展的理論框架與發展戰略探究[J]，地理科學進展，2018，37(12)：1597-1608。
- [4] 毛豔華、楊思維：粵港澳大灣區建設的理論基礎與制度創新[J]，中山大學學報（社會科學版），2019，59(02)：168-177。
- [5] 魯志國、潘鳳、閻振坤：全球灣區經濟比較與綜合評價研究[J]，科技進步與對策，2015，32(11)：112-116。
- [6] 張昱、睦文娟、諶俊坤：世界典型灣區的經濟表徵與發展模式研究[J]，國際經貿探索，2018，34(10)：45-57。
- [7] 羅伯特·L·卡內羅、陳虹、陳洪波：國家起源的理論[J]，南方文物，2007(01)：98-104+96。
- [8] 恩格斯著：中共中央馬克思恩格斯列寧史達林著作編譯局編，家庭、私有制和國家的起源[M]，北京：人民出版社，1999。
- [9] R. H. Coase. The Nature of the Firm[J]. *Economica*, 1937, 4(16): 386-405.
- [10] Williamson, O. *The Economic Institutions of Capitalism: Firms, Markets, Relational Contracting*. New York: Free press, 1985.
- [11] 張五常：交易費用的範式[J]，社會科學戰線，1999(01)：1-9。
- [12] 埃里克·弗魯博頓，等.新制度經濟學：一個交易費用分析範式[M]，格致出版社，2012。
- [13] Grossman Sanford J, & Oliver Hart. The Costs and Benefits of Ownership: A Theory of Vertical and Lateral Integration. *Journal of Politics*, 1986.
- [14] (德)奧斯維德·斯賓格勒著，張蘭平譯：西方的沒落[M]，萬卷出版公司，2015。
- [15] 隗瀛濤主編：重慶城市研究[M]，成都：四川大學出版社，1989。
- [16] (德)斐迪南·滕尼斯著等：共同體與社會：純粹社會學的基本概念[M]，北京大學出版社，2010。

- [17] Durkheim E. The division of labor[J]. New York, 1933.
- [18] Simmel G. The metropolis and mental life[M]. The urban sociology reader. Routledge, 2012: 37-45.
- [19] 周業安：地方政府競爭與經濟增長[J]，中國人民大學學報，2003(01)：97-103。
- [20] 陳釗：中國城鄉發展的政治經濟學[J]，南方經濟，2011(08)：3-17。
- [21] 陸銘、陳釗：論中國區域經濟發展的兩大因素和兩種力量[J]，雲南大學學報（社會科學版），2005(04)：27-38+69-95。
- [22] Bob Jessop：治理的興起及其失敗的風險：以經濟發展為例的論述[J]，國際社會科學，1999(2)：31；78。
- [23] 賴文鳳：泛珠江三角洲區域合作制度變遷存在的問題及對策[J]，特區經濟，2005(03)：62-63。
- [24] 賴文鳳：泛珠江三角洲合作：動力、問題與前景[J]，國際經貿探索，2007，23(2)：14-18.
- [25] 曹滿雲、戚興宇：地方政府間跨區域合作治理中資訊不對稱問題初探[J]，樂山師範學院學報，2006(01)：100-103。
- [26] 韓彩珍：“共有理念”之於東北亞合作制度化進程的意義[J]，教學與研究，2005(6)：52-58。
- [27] 楊海波、高興民：粵港澳大灣區發展一體化的路徑演進[J]，區域經濟評論，2019(02)：110-116。
- [28] 申明浩、楊永聰：國際灣區實踐對粵港澳大灣區建設的啟示[J]，發展改革理論與實踐：發展改革理論與實踐，2017，0(7)：9-13。
- [29] 劉雲剛、侯璐璐、許志樺：粵港澳大灣區跨境區域協調：現狀、問題與展望[J]，城市觀察，2018(01)：7-25。
- [30] 劉成昆：融入城市群，打造灣區經濟——粵港澳大灣區城市群發展分析[J]，港澳研究，2017(04)：55-60+93。
- [31] 黃永明、李娉：對外貿易開放、對內區際開放與製造業全要素生產率提升[J]，產經評論，2019，10(01)：110-126。
- [32] 楊廣生：要找到粵港澳利益的共同點[J]，新經濟，2017(01)：17。

粵港澳大灣區背景下廣州建設科技教育文化中心研究

覃 劍

廣州市社會科學院區域經濟研究所負責人

廣州粵港澳大灣區研究院常務副院長

縱觀紐約、倫敦、東京等全球頂級城市，在經歷大規模基礎設施建設和投資驅動發展階段之後，城市綜合競爭力越來越體現為科技創新、金融資本、文化軟實力、現代教育、國際交往等功能及其這些功能形成輻射能級和影響力。在國內，科技、教育和文化資源也呈現向中心城市集聚的趨勢。2019年2月18日，《粵港澳大灣區發展規劃綱要》正式對外發佈，提出廣州進一步培育提升科技教育文化中心功能的新要求。事實上，在粵港澳大灣區主要城市當中，廣州在科技創新、教育科研和文化事業都有較好的基礎，且發展相對均衡，具備將“科技+教育+文化”融合起來打造科技教育文化中心的先發優勢。因此，抓住粵港澳大灣區發展大機遇，發揮國家中心城市輻射帶動作用，進一步集聚優質科技、教育、文化資源，對廣州培育發展新動能、促進綜合城市功能出新出彩、實現老城市新活力都具有十分重要意義。

一、廣州建設科技教育文化中心的基礎條件

（一）綜合經濟實力不斷增強

改革開放以來，廣州經濟總體上呈現穩定較快的增長軌跡。2018年，廣州GDP同步增長6.2%，GDP總量從1978年的43.09億元（人民幣，下同）增長到22,859.35億元，三次產業結構從1978年的11.67：58.59：29.74演變為0.98：27.27：71.75。常住人口城鎮化率達到86.4%，人均地區生產總值達到155,491

元，城市常住居民家庭人均消費支出42,180.96元，其中教育文化娛樂支出所佔比重達到13.4%。從所處的經濟發展水平和發展階段來看，廣州發展正逐步顯現“創新+文化”雙輪驅動發展的新特徵，為建設科技教育文化中心提供了堅實基礎。

表1 2018年我國部分城市的主要經濟指標

城市	常住人口總量 (萬人)	地區生產總值 (億元)	地區人均GDP (萬元)	GDP增速 (%)	一般公共 預算收入 (億元)	常住人口 城鎮化率 (%)
北京	2154.20	30320.00	14.00	6.6	5785.90	86.5
上海	2423.78	32679.87	13.50	6.6	7108.15	88.1
天津	1559.60	18809.64	12.10	3.6	2106.19	83.2
重慶	3101.79	20363.19	6.59	6.0	2265.50	65.5
廣州	1490.44	22859.35	15.55	6.2	1632.30	86.4
武漢	1108.10	14847.29	13.51	8.0	1528.70	80.3
成都	1633.00	15342.77	9.50	8.0	1424.20	73.1
鄭州	1013.60	10143.30	10.13	8.1	1152.10	73.4
西安	1000.37	8349.86	8.51	8.2	684.71	74.0

資料來源：各市2018年國民經濟和社會發展統計公報

(二) 科技創新實力不斷增強

根據國家和省的創新驅動發展戰略部署要求，圍繞建設國家創新中心城市的目標，廣州加快推動廣州科學城、南沙科學城、中新知識城、科技創新小鎮、價值創新園區等一系列創新功能區和創新載體的建設，積極參與粵港澳大灣區綜合新國家科學中心建設，不斷加大創新投入力度，努力提升基礎創新能力、完善國際創新合作網路、搶佔創新產業發展前沿，著力打造國際科技創新樞紐，綜合創新實力實現大幅度躍升。根據2017年12月上海市信息中心發佈“2017全球科技創新中心評估報告”，廣州位列全球城市排行榜第41位。根據中創星2018年11月發佈的《2018年度全球主要城市硬科技創新指數》，廣州躋身全球第9位。根據2018年11月英國《自然》增刊《2018自然指數—科研城市》，廣州排在全球城市第25位。

表2 廣州在部份創新城市排行榜中的排名

發佈時間	發佈機構	指數報告	評價體系	廣州排名
2018	英國《自然》增刊	《2018自然指數——科研城市》	根據國際高品質自然科學期刊所發表的科研論文，分析主要城市的研究機構、企業等高品質科研的產出績效，進而得出科研實力排名。	25
2018	國務院發展研究中心	《2018年度全球主要城市硬科技創新指數》	“硬科技”是指在信息技術、人工智慧、生物技術、新材料、航空航太、智慧製造、新能源、晶片等領域的高精尖原創技術。硬科技創新指數從創新投入、創新產出兩大方面進行分析評價。創新投入指標細分為組織投入、人才投入和資金投入，創新產出指標細分為知識產出和商業轉化。	9
2017	上海市信息中心	《2017全球科技創新中心評估報告》	包括基礎研究、創新環境、創新經濟、產業技術4個一級指標和25個二級指標，主要對全球知名度較高、經濟較發達、創新力較強的165個城市和都市圈進行評估。	41
2018	首都科技發展戰略研究院	《構建創新之城——中國創新城市TOP10的啟示》	從創新資源、創新環境、創新服務和創新績效四個維度選取26項具體指標構建“中國城市科技創新發展指標體系”。	4
2018	福建師範大學等	《中國城市創新競爭力發展報告（2018）》	從創新基礎競爭力、創新環境競爭力、創新投入競爭力、創新產出競爭力、創新可持續發展競爭力五大維度建立評價指標體系，對我國274個城市的創新競爭力開展綜合評價。	5

創新型企業樞紐地位基本形成。企業是市場創新的主體，近年來廣州企業綜合創新能力不斷提升，研發型企業數量不斷增加，企業內部設立的各類研發平台數量快速增加，創新型企業加速成長。2018年，廣州新增加的高新技術企業達3,104家，高新技術企業總數已經達到11,794家。在生物醫藥、人工智慧、信息技術、雲計算、新材料、新能源、大數據等戰略性新興產業領域，湧現出億航智慧、小馬智行、小鵬汽車、雲從科技、橙行智動、極飛科技、燃石醫學等一批極具發展潛力的高成長、充滿活力的創新性企業。根據2018年11月20日德勤對外發佈的《2018高科技高成長中國50強報告》，廣州入選企業達8家，

僅次於北京（12家），其中廣州慧正智聯科技有限公司更是位居該榜單的第二位。

創新型活動樞紐地位初步形成。2018年，廣州專利申請量達到173,124件，發明專利申請量達到50,169件，分別增長46.3%和35.8%，增長速度在全國19個副省級及以上城市中位居第一。PCT國際專利申請量僅次於北京和深圳居全國主要城市第三位，企業發明專利申請量佔總量的比重達到63.4%的新高水平。另外，廣州擁有廣東省絕大多數的高等院校和科研機構，2018年擁有國家重點實驗室20家、國家工程技術研究中心18家、國家級企業技術中心27家以及國家級、省級大學科技園8個，科技創新的知識儲備和積澱基礎雄厚。各類科技孵化平台和眾創空間發展迅速，眾創空間總數達196家，其中國家級眾創空間53家，國家級孵化器26家，孵化面積1,050萬平方米。集聚了一批高層次創新型人才，擁有中國科學院院士和中國工程院院士98人，國家級高層次人才490人。

表3 廣州專利創造情況

指標（件）	2017年	2018年	同比增長（%）
專利申請量	118332	173124	46.30%
發明專利申請量	36941	50169	35.80%
專利授權量	60201	89826	49.20%
發明專利授權量	9345	10797	15.50%
企業申請發明專利量佔申請量的比重	56.30%	63.40%	7.10%

資料來源：《2017年廣州市國民經濟和社會發展統計公報》；《2018年廣州市國民經濟和社會發展統計公報》。

國際創新網路不斷完善。近年來，廣州開放式國際創新合作網路不斷完善，吸引國際高端創新資源要素能力持續增強。面向歐美發達國家，成功引進斯坦福國際研究院、美國冷泉港實驗室、廣州萬達匹茲堡大學國際醫院、廣州巴賽隆納國際醫院，與英國伯明罕大學等建立政府間框架合作夥伴交流合作關係，與德國海德堡中德科教園簽訂合作協定；成立駐美國矽谷、波士頓和以色列特拉維夫辦事處，積極推動專案合作與人才引進。面向“一帶一路”沿線國

家和地區，廣州市各企事業單位開與沿線國家和地區科研機構開展雙邊科研合作項目150餘項。中國創新大會、《財富》國際科技頭腦風暴大會創交會、海交會、小蠻腰科技大會、中國風險投資論壇等國際創新盛會成功推動廣州與世界創新資源交流對接，促進廣州融入全球創新網路。

（三）高等教育資源密集豐富

作為我國高等教育最發達的城市之一，2018年廣州擁有80餘所大專以上高等院校，中山大學、華南理工大學入選我國世界一流大學建設高校，暨南大學、華南師範大學入選我國世界一流學科建設高校。全市在校本專科學生的總人數達到108.64萬人，數量位居全國第一。2003年1月，總面積達34.4平方公里的廣州大學城正式啟動規劃建設，經過多年開發建設其環境不斷優化，已經集聚了中山大學、華南理工大學、暨南大學、華南師範大學等十餘所國際國內知名高校，集中一批國家重點實驗室、工程實驗室等研發創新平台，研發的部分技術達到國際國內領先水平。集聚20多萬高端創新人才、中青年創新人才、創新團隊和高校師生，形成了促進科技創新的人才優勢、技術優勢和平台優勢。依託中山大學及其周邊地區科研優勢，廣州正在對標世界一流水平高起點規劃建設中大國際創新谷，聚焦智慧製造、信息技術、新能源、生物醫藥、創意設計等重點產業領域，建設集技術創新、技術轉移、成果孵化、創業中心、人才創新基地於一體的新型科技創新園，可望為廣州探索產學研融合發展新模式提供新路徑、新模式。

在粵港澳大灣區建設推進實施的背景下，廣州高等教育的國際和區域合作發展迎來了新的契機。香港中文大學與廣州醫科大學宣佈合作建設高標準醫學院、專科校區、專科醫院和國際實驗室。香港浸會大學與清華珠三角研究院、澳門大學與香雪製藥深入開展產學研合作。2018年1月，廣州市政府與中國科學院大學簽署框架協定，雙方宣佈將在廣州共建中國科學院大學廣州學院。2018年12月，廣州市政府、廣州大學、香港科技大學共同宣佈在南沙合作建設香港科技大學（廣州）。同月，中國教育科學研究院與廣州市人民政府簽訂共建

教育綜合改革實驗區框架協議，雙方將共建粵港澳大灣區教育研究中心，在南沙共建中國教育科學研究院。在加強引進國內外優質高等教育資源的同時，廣州對本土高校的培育和發展也成效顯著，廣州大學圍繞一流大學和一流學科建設目標發展迅速。華南理工大學廣州國際校區加快建設，並將圍繞高端裝備製造、人工智慧、量子通信、腦科學等新興學科和交叉學科領域，開展頂尖創新人才培養、國際前沿科學研究、高水平科技成果轉化等，攜手劍橋大學、哈佛大學、南洋理工大學等著名高校合作打造國內頂尖、國際一流的國際化示範校區。2019年1月，廣州市政府正式批覆建設廣州交通大學，學校總用地規模達66.7公頃，將於2020年開始招生。2019年5月，國家批准首批本科職業教育試點名單中的15所職業學院中，廣州科技職業技術學院更名為廣州科技職業技術大學，廣州職業教育發展優勢得到進一步認可。

（四）歷史文化底蘊深厚

廣州是我國首批公佈的全國24個歷史文化名城之一，已建成相對完備的公共文化設施體系，擁有最有特色、最具有競爭力的嶺南文化中心地、古代海上絲路發源地、近現代民主革命策源地、改革開放前沿地“四地”資源優勢。依託豐富的嶺南文化資源和歷史底蘊，廣州在推動文商旅融合發展也動作頻頻。北京路文化旅遊區躋身為國家4A級旅遊景區並獲批國家級文化產業示範園區，被賦予在探索歷史文化資源傳承“活化”的新模式、探索品牌文化活動戰略合作的新模式、探索“文化+”跨界融合發展新業態等十大方面開展探索創新的使命，為全國探索經驗、提供示範。成立廣州市文化金融服務中心有限公司，並聯合全國各地約20家文化金融中心、文化投資機構發起成立全國文化金融中心聯盟，聯動全國構建文化產業投融資體系，促進創新、金融和文化的跨界融合以及和文化市場的繁榮發展。

近年來，廣州文化產業發展迅速，文化影響力進一步提升，培育出網易、微信、酷狗、UC、YY語音、奧飛動漫、漫友文化、勵豐文化等初具世界影響力的公司或品牌。喜羊羊與灰太狼、快樂酷寶、豬豬俠、巴啦啦小魔仙入選中

國動漫十大品牌。南方日報在我國省級黨報品牌價值中排名第一位，廣州日報在我國城市報業品牌價值中排名第一位。根據2018年6月20日世界品牌實驗室發佈的2018年《中國500最具價值品牌》報告，《南方日報》、《南方都市報》、《南方週末》的品牌總價值達到933.71億元，南方報業傳媒集團排在全國媒體機構第三位元，僅次於中央廣播電視總台和人民日報社，《南方日報》與《人民日報》、《參考消息》佔據全國平面媒體品牌價值三甲位置。中國（廣州）國際紀錄片節、中國國際兒童電影節、中國音樂金鐘獎、中國國際演藝交易會、廣州文化產業交易會、廣州國際藝術博覽會等品牌活動的國際影響力不斷增強。為進一步提升文化產業發展水平，增強城市文化軟實力，2018年，廣州制定了《廣州市關於加快文化產業創新發展的實施意見》，提出到2035年，推動文化產業成為全市重要的戰略性支柱產業，穩步提升文化產業增加值在GDP中的比重，基本建成國際性文化產業樞紐城市。圍繞實現這一目標，廣州將培育20家數位內容領軍企業，建設10個在國內外有較大影響力的市級以上數位內容產業園區，着力打造動漫遊戲產業之都、全國藝術產業中心、全球文化創意設計之城、全球文化裝備製造中心、全球文化會展中心、全國文化產業風投創投中心等。

二、廣州建設科技教育文化中心的目標內涵

立足於廣州的基礎優勢，借鑒國際先進城市發展經驗，廣州建設科技教育文化中心的目標是：以現代化的創新教育培養適應科技創新發展需要的高端人才、夯實科技創新的基礎能力，以科技創新促進新技術新產業的發展，進而加速新舊產業更迭、新舊動能轉換，以文化增強城市的感召力、創造力、影響力和認同度，加快構建良性循環的科技教育文化生態圈，促進科技、教育、文化融通貫通並形成整體性效應，率先探索建設我國科技教育文化融合發展示範城市。具體來看，廣州建設科技教育文化中心的目標內涵主要包括四個方面：

（一）建設科技教育文化中心的基礎在於現代教育

教育決定著人類的今天，也決定著人類的未來，是一個城市發展水平和發展潛力的重要標誌。依託一流大學和一流學科，建設重大科研基礎設施和大型科研儀器，實施國家重大科技項目乃至參與全球科研項目，可以有效增強城市的基礎創新能力。發達的職業教育可為企業源源不斷地提供各類應用型人才和人力資源，進而促進產業的發展。德國正是依靠其發達的職業教育為“德國製造”和“德國品質”提供了一批優秀的產業工人和技術人才^[1]。事實上，國際化、品質化的基礎教育不僅有利於提升城市市民的文化素養和持久競爭力，也是城市吸引國際人才安家落戶的重要法寶。

（二）建設科技教育文化中心的重點在於科技創新

2019年4月，習近平總書記在出席第二屆“一帶一路”國際合作高峰論壇開幕式並發表主旨演講指出“創新就是生產力，企業賴之以強，國家賴之以盛”。對城市而言，科技創新與制度創新、管理創新、業態創新、文化創新和商業模式創新相互結合，可以推動城市從依靠勞動、資本投入為主導階段邁向依靠知識和技術進步為主導階段，促進城市經濟向更加高級、高端、高質的階段演進。面向未來，順應數字化、網路化、智能化的發展大趨勢，以智能、綠色、泛在為特徵的群體性技術革命將引發國際產業分工重大調整，前沿性顛覆性技術不斷湧現，引致全球創新版圖加速重構。在此背景下，能否把握新一輪科技革命發展趨勢強化科技創新驅動力，將直接決定城市競爭力的強弱及其在全球城市網路體系中的地位。因此，培育提升科技教育文化中心功能的重中之重在於強化科技創新功能，增強科技創新驅動力。

（三）建設科技教育文化中心的根本在於城市文化

城市文化是一個城市獨樹一幟的精神品格，是一座城市在長期發展中歷史

傳統、文化底蘊、時代風貌和價值追求的綜合體現^[2]。依託城市文化形成的文化軟實力是城市邁向高級發展階段的重要動力，最終將決定城市的歷史地位。根據2019年3月11日上海交通大學與美國南加州大學聯合發佈的國際文化大都市評價報告，紐約、倫敦、巴黎、東京、三藩市、柏林、北京、洛杉磯、上海、羅馬等城市位居前十位。而對比2018年11月GaWC發佈2018年全球城市分級排名榜單的前十位城市倫敦、紐約、香港、北京、新加坡、上海、悉尼、巴黎、迪拜、東京。可以發現，兩個榜單具有較多的重合之處，這說明城市文化與城市綜合競爭力息息相關。事實上，舉世聞名的城市，往往都有撲面而來的精神氣質。顯然，要培育提升具有辨識度和鮮明氣質的科技教育文化中心功能，必須依託豐厚的歷史文化資源，提高市民精神文化素質，培育現代城市人文精神，以不斷增強的文化軟實力為城市的科技創新、經濟發展和社會進步提供支撐和動力。

（四）建設科技教育文化中心的關鍵在於融通融合

科技、教育和文化之間具有千絲萬縷的聯繫。教育既是科技轉化為生產力的基礎，其本身也是一種文化形態，教育發展可以推動科技創新能力提升以及社會文化的傳承、保存、交流和創新。科技進步有助於教育現代化、文化推陳出新以及文化新業態發展，使教育和文化的影響力和傳播力大大提升。深厚的歷史文化底蘊和先進的文化理念是科技創新和現代化國際化教育發展的源頭活水。因此，培育提升科技教育文化中心功能雖然包涵了科技中心功能、教育中心功能和文化中心功能，但顯然不是三者的簡單加總和集合，更重要是體現在科技、教育和文化功能的深度融合而形成的綜合競爭力上，既要求城市要有深厚的歷史底蘊，又要有充滿活力的現代創新文化和創新精神。科技創新和文化軟實力成為驅動城市發展的雙輪動力。

三、粵港澳大灣區背景下廣州建設科技教育文化中心的機遇

(一) 粵港澳大灣區的中心城市效應

回顧我國城市發展經驗，交通基礎設施、公共服務基礎設施、重大產業發展平台等往往首先圍繞中心城市進行佈局，進而使中心城市能夠獲取更多要素資源而率先發展，成為區域科技、教育、文化、經濟、服務中心。在中心城市中，省會城市、經濟特區、直轄市等特殊城市又會在行政資源、政策資源上更有優勢，當前我國綜合競爭力排名靠前的城市幾乎都是這些類型的城市。

為進一步做大做強中心城市，新一輪的強省會城市戰略正在開啟，濟南、成都、西安等城市通過行政區劃調整和行政管理調整等方式努力增強省會城市輻射帶動能力。城市群、都市圈、同城化發展也正掀起新一輪高潮，城市間專業化分工協作越來越緊密，中心城市正迎來集聚創新要素、提升經濟密度、增強高端服務功能的新機遇。可以預見，在當前及未來一段時期，中心城市仍然在我國區域經濟版圖中充當領航者角色。

改革開放以來，廣州先後被賦予廣東省省會城市、全國首批沿海開放城市、國家計劃單列市、華南地區中心城市、國家中心城市等定位，已經基本確立了中心城市的地位。此次《綱要》又明確廣州作為粵港澳大灣區四大中心城市之一，擔當區域發展核心引擎的責任與使命。因此，培育提升科技教育文化中心功能，廣州要善於運用中心城市和門戶樞紐的優勢地位，在向外拓展空間、輻射帶動區域發展中增強集聚科技創新、教育科研、文化資源的能力，從交通樞紐型城市邁向科技教育文化樞紐型城市。

(二) 粵港澳大灣區的協同發展效應

近年來，粵港澳三地協作對接發展雖然取得了顯著成效，但市場互聯互通水平有待進一步提升，生產要素高效便捷流動的良好局面尚未形成，部分地區和領域還存在同質化競爭和資源錯配現象。隨著《綱要》及其配套政策、行動

方案的出台，粵港澳將逐步實現制度規則聯通、貫通、融通，推動市場一體化水平提升，使人流物流資金流信息流便捷高效流通，推動區域科技、教育和文化資源優化配置，為廣州培育提升科技教育文化中心功能帶來新機會。

圍繞建設具有全球影響力的國際科技創新中心的目標定位，粵港澳大灣區將通過一系列的制度探索、創新與對接，促進粵港澳三地科技創新載體、平台、主體、成果共建共用與融通貫通，推動形成高度協同的區域創新市場。如香港與深圳在深港科技創新特別合作區共建深港協同創新中心、香港生產力促進局創新及技術中心，香港科技大學進駐建設重點實驗室、工學院微電子分支機構、藍海灣孵化器等。可以預見，隨著粵港澳大灣區的建設，廣州將有更多機會分享到香港乃至國際先進地區的創新模式和創新文化，進一步完善國際創新合作網路。

堅持以人民為中心的發展思想，圍繞打造公共服務優質、宜居宜業宜遊的優質生活圈，粵港澳大灣區將積極拓展教育、文化等領域的合作，推動高校合作辦學、創建國際教育示範區、特色職業教育園區建設，共同塑造灣區人文精神、推動灣區文化繁榮發展，為廣州發揮教育、文化優勢提供了更大的可為空間。灣區的創新文化與廣州的商業文化深度交融也將會促進廣州文化創意產業發展、啟動城市創新意識和精神。事實上，香港科技大學（南沙校區）、中央廣播電視總台粵港澳大灣區總部在廣州設立就是直接得益於粵港澳大灣區建設的推進。

（三）粵港澳大灣區的產業聯動效應

圍繞建設充滿活力的世界城市群戰略定位，粵港澳大灣區將促進產業優勢互補、緊密協作、聯動發展，攜手構建具有國際競爭力的現代化產業體系。在此背景下，依託既有創新研發能力強、科研資源優勢，在粵港澳大灣區產業對接中，廣州將有更多機會承接區域產業鏈中兩端研發設計與品牌行銷等高附加值環節，將科研成果在更廣闊的區域空間進行轉化，尤其是與佛山、東莞以及珠江西岸城市可望形成“科研+成果轉化”的互動模式，進而強化自身的科技教

育強市地位。

隨著產業鏈分工的細化，廣州、深圳、香港、澳門將有機會在人工智慧、航空航太、生物技術、光電晶片、信息技術、新材料、新能源、智慧製造等領域共建一批重大產業項目和工程，並形成各有特色、合作互補的新格局，深圳、香港和澳門的科技創新溢出效應也會推動廣州科技創新能力的提升。廣州各類高校和科研院所培養的人力資源將源源不斷輸入粵港澳大灣區當中，可為推動本區域形成實體經濟、科技創新、現代金融和人力資源協同發展的現代化經濟體系做出更大貢獻。

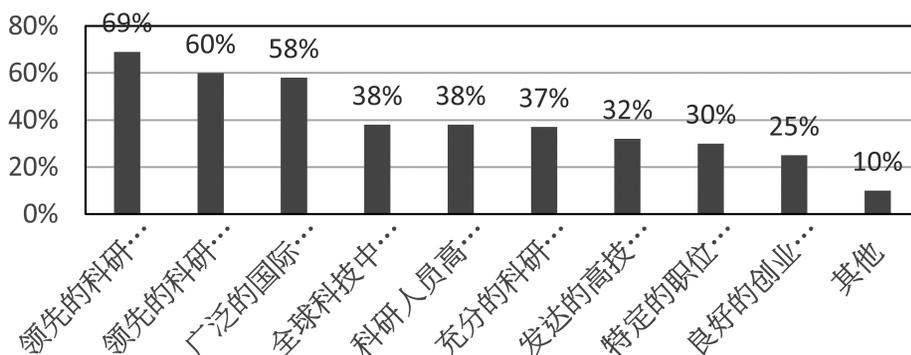
在推動製造業結構調整和轉型升級的過程中，粵港澳大灣區將努力推動製造業從加工製造環節向產業鏈兩端的研發設計、品牌行銷等環節延伸。可以預見，工業設計的市場需求將越來越大。而在工業設計領域當中，文化創意產業將大有可為。與此同時，在數字經濟發展的背景下，粵港澳大灣區尤其是香港、深圳與廣州各有優勢，三地未來可望在數字文化裝備、數字藝術展示等數字創意產業領域的合作邁上更高水平。

四、廣州建設科技教育文化中心功能的路徑與策略

（一）對標對表科學家的理想之城，打造粵港澳大灣區科技教育文化中心城市

建設國際科技創新中心，粵港澳大灣區必須有一批優秀的科學家作為支撐。2018年10月，上海市科學學研究所與施普林格·自然集團（Springer Nature）共同發佈《2018全球科學家“理想之城”調查報告》，通過對全球主要國家和地區654名一線科學家的問卷調查顯示，科學家在選擇工作城市時，主要考慮的因素是該城市是否擁有全球領先的科研機構、全球領先的科研基礎設施、豐富的科研基金支持以及廣泛的全球科技創新交流合作機會、全球科技中心聲譽、充分的科研工作機會和工作收入等。

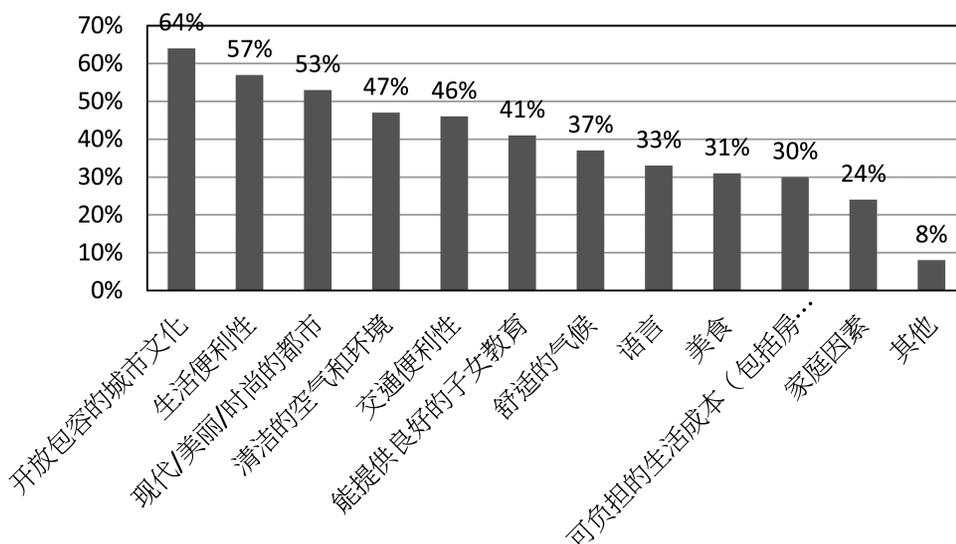
圖1：影響科學家選擇理想工作城市的主要因素調查結果



資料來源：上海市科學學研究所，2018全球科學家“理想之城”調查報告[R]，2018年10月29日發佈

科學家在选择生活城市時，主要考慮的因素是城市是否擁有開放包容的城市創新文化、生活的便利性、現代美麗時尚的都市風貌、清潔的空氣和環境、交通的便利性、良好的子女教育環境和舒適的氣候環境等。

圖2：影響科學家選擇理想工作城市的主要因素調查結果



資料來源：上海市科學學研究所，2018全球科學家“理想之城”調查報告[R]，2018年10月29日發佈

綜合來看，廣州集聚了廣東省約70%的高校科研院所和國家、省部級重點實驗室資源，是我國高等教育最發達的城市之一，同時又擁有開放包容的城市文化、便利的生活條件等，最有條件成為粵港澳大灣區科學家的理想之城。因此，廣州培育提升科技教育文化中心功能，應將建設粵港澳大灣區科學家的理想之城作為重要目標，對照全球科學家選擇工作城市和生活城市的主要影響因素，抓重點、補短板、強弱項：一是繼續推動廣州高等教育綜合競爭力的提升。利用省會城市以及教育資源優勢，啟動實施“四個一批”工程，即推動一批優質中等專科學校升格為高等專科學校，推動一批優質高等專科學校升格為本科學院，推動一批優質本科學院升格為大學，推動一批優質大學和優質學科建設成為世界一流大學和一流學科。二是著力搭建世界一流的科研平台，努力營造優越的科研基礎設施條件和相容並蓄的創新體制環境、開放包容的城市文化環境，繼續保持相對合理的房價水平，建立健全便利人才工作和生活的服務體系，面向全球吸引有創新創造活力科學家，成為國際人才和創新高地。三是將小蠻腰科技大會打造成為全球科技界一年一度的盛會，成為全球科技、產業和資本的高層次對話平台，成為全球新科技、新技術、新產品以及各類創新指數、創新標準、創新報告的發佈會，提升廣州在全球科技創新中心城市體系中的美譽度和顯示度。四是發揮中新廣州知識城、廣州科學城等區域全面創新改革和智慧財產權保護示範作用，率先探索有利科技創新的制度環境、政策環境和營商環境，培育專業化、國際化、品牌化的科技服務機構和組織，建立具有影響力的科技創新和科研知識轉化市場，發揮其推動創新轉化為現實價值的紐帶作用。五是以全球視野加強國際科技創新合作，建立健全城市的國家科技創新合作網路。通過“走出去”和“引進來”共建新型科研機構、共同開展科技項目攻關、共同組織科技創新活動等形式，使世界級大腦和高水平專家的目光和時光更多聚焦在廣州。

（二）對標對表世界級大學科技園區，打通科技創新與教育科的經絡

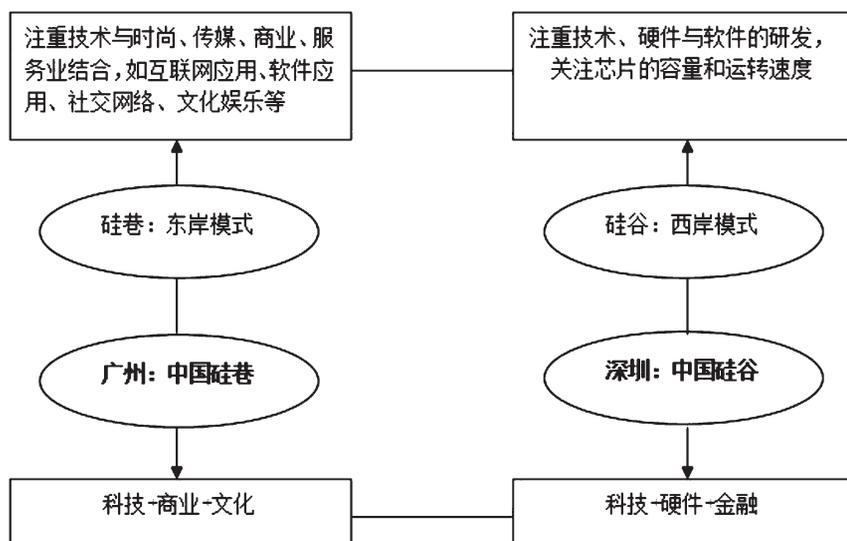
廣州雖然擁有豐富的教育科研資源，但這種優勢並沒有轉化成為科技創新優勢。未來如果能打通兩者之間聯通的管道、促進科技成果轉移轉化，廣州在全球科技創新中心的地位勢必會大大提升。為實現這一目標，未來可探索借鑒世界先進城市經驗，抓住粵港澳大灣區構建開放型區域協同創新共同體的機遇，通過全球公開招標的形式，引入戰略合作者共同建設1—2個專門面向高校科研院所的國際一流科技創新園，創新科研經費使用方式和科技成果轉化支援扶持形式，面向全球吸引哈佛大學、牛津大學、斯坦福大學等共建創業學院、孵化器、眾創空間等，面向粵港澳大灣區吸引香港和澳門頂尖大學、科研機構的科研創新創業團隊到園區進行技術成果轉化，打造成為粵港澳大灣區科技成果轉移轉化試驗區和粵港澳大灣區構建開放型區域協同創新共同體的示範區。另外，積極探索吸引世界頂級理工院校來廣州共建大學或科研院所，在培養優秀的應用科學人才、增強廣州在應用科學領域優勢的同時形成“鯨魚效應”，為本土高校推動科研成果轉化提供經驗和示範。

（三）對標對表紐約硅巷發展模式，探索科技創新與商業文化的融合之路

廣州歷史文化底蘊深厚，但是文化產業尤其是文化創意產業發展卻相對滯後，商業文化並未能很好啟動整座城市的創新文化和創新基因。然而，面向未來隨著新一輪科技革命引致新技術、新產業、新業態、新模式發展，為廣州創新發展方式推動科技創新與商業文化融合、啟動商業文化發展提供了新的機遇。事實上，回顧近年來中國孕育的獨角獸企業榜單，廣州上榜的獨角獸企業大多來自電子商務、軟體應用、文化娛樂等領域，代表了“科技+商業+文化”的獨特發展模式。而同處在粵港澳大灣區的深圳其上榜的獨角獸企業則大多來自于硬體、金融等領域，則代表了“科技+硬體+金融”的另一種新發展模式。

事實上，廣州和深圳的兩種發展模式，分別與以美國矽巷為代表的“東岸模式”和以矽谷為代表的“西岸模式”有許多相似之處。

圖3：對標矽巷廣州科技創新與商業文化融合發展模式



未來，在粵港澳大灣區中，立足各自優勢所長，深圳將對標矽谷的發展模式，而廣州則有極大機會對標矽巷發展模式，即更加注重新技術的應用，重點是將互聯網新技術與時尚、傳媒、商業、文化、服務業相結合，大力發展互聯網應用、軟體應用、社交網路、文化娛樂、電子商務等行業，實現科技創新與商業文化的深度融合發展，開創出具有廣州特色的新經濟發展模式。為更好地實現這一種新的發展模式，利用粵港澳大灣區建設契機與香港、深圳開展合作至關重要。廣州具有濃厚的商業文化、香港具有獨特的時尚創意文化、深圳具有極具活力的創新文化。因此，廣州可通過吸引香港和深圳的文化產業龍頭企業一起打造若干高水平的文化和科技深度融合示範園區，促進三地不同類型文化的疊加融合，在廣州商業文化當中注入創新因數。

把握“互聯網+”發展大趨勢，探索在廣州創建“中國互聯網技術大學”，以互聯網技術開發與應用為重點，為推動互聯網、大數據、人工智慧和實體經濟深度融合提供支撐，為廣州打造“中國矽巷”培養人才、培育產業、促進成

果轉化。在互聯網應用、軟體應用、社交網路、文化娛樂、電子商務等領域精心挖掘並培養出一批領袖企業和獨角獸企業，通過積累形成優勢。借鑒國際先進經驗，積極探索“沙箱”監管模式，為科技創新與商業文化融合發展形成的新經濟、新業態、新模式創造更加明確寬鬆自由的環境，打造粵港澳大灣區科技、商業和文化融合創新的試驗場和示範區。

（四）對標對表世界知名創新街區，讓科技教育文化回歸中心城區發展

2014年，美國布魯金斯學會發佈一份名為《創新區的崛起》的研究報告，首次提出了“創新街區(Innovation District)”概念，並認為在中心城區高密度區域，依託便利的交通設施和互聯網環境，整合創新企業、教育機構、金融機構、多元文化、消費性服務業等經濟活動要素而建設的創新型街區可成為推動中心城區走向復興的重要可行方案。創新街區的概念提出之後，在國外許多城市走向了實踐，如倫敦的硅環、劍橋的肯德爾廣場、波士頓的海港廣場、西雅圖的南湖等創新街區的建設都已經取得了成功^[3]。

廣州推動老城市煥發新活力，重點任務之一是要加快推動老城區更新改造，為其注入發展新活力。借鑒國際先進經驗，結合創建粵港澳大灣區科學家理想之城的目標，發揮中心城區工作生活便利優勢，廣州可通過高水平、高標準打造一批具有鮮明功能特徵的創新街區、創意街區、創業街區、文化街區、歷史街區等新型載體，佈局有鮮明個性的實驗室、中小企業孵化器、研究設施、設計室、工作室等，將科技創新與歷史文化有機融合起來，推動空間更新改造拓展新經濟空間，讓創新回歸中心城區，推動老城區空間轉換和功能提升。

借鑒國際創新街區的經驗，廣州探索建設創新街區可從微小處著手：一是推動中心城區尤其是老城區道路、管線、公園等基礎設施更新，在公共空間實現5G信號全覆蓋，免費提供高速的免費無線網路。二是設計建設一批開放式和開敞式的辦公地和創新活動場，將室內進行的科技創新體現在城市的公共空間

上，打造個性鮮明的科技界面，使科技對所有人顯而易見，帶動城市創新氛圍的形成。三是挖掘並改造低效率或者正在衰退的城市空間，保留歷史風情和文化底蘊，融入時尚氣息，建設一批設計室、創意書店、咖啡館、小酒吧等，使之成為創意工作者溝通交流、激發靈感的活力場所。四是針對廣州立交橋眾多的現實，借鑒布魯克林橋下藝術新區等城市橋下空間對中心城區橋下空間進行微改造和功能開發，使之成為城市文化與科技潮流展示視窗和彙聚地^[4]。

參考文獻：

1. 原波、何顯運：《德國雙元制職業教育經驗研究與借鑒》，《教育教學論壇》2019年第1期。
2. 范銳平：《加快建設獨具人文魅力的世界文化名城》，《光明日報》2019年1月14日。
3. 鄧智團：《創新街區研究：概念內涵、內生動力與建設路徑》，《城市發展研究》2017年第8期。
4. 覃劍：《城市橋下空間功能開發與治理研究》，《建築經濟》2019年第5期。

綠色金融合作促進澳門融入大灣區發展

任國征

中央財經大學

綠色金融國際研究院研究員

大灣區綠色金融實驗室

(籌備)主任

王遙

中央財經大學

綠色金融國際研究院院長

中國金融學會綠色金融專委會

副秘書長

摘要：認真探討大灣區融合視野下的綠色金融發展合作，對於進一步推動深圳學術文化創新發展和深圳可持續發展具有現實意義和學理價值。《粵港澳大灣區發展規劃綱要》是指導粵港澳大灣區當前和今後一個時期合作發展的綱領性文件。大灣區綠色產業的繁榮發展、綠色金融的合作交流、粵港澳區域合作的現狀，迫切需要開展綠色金融合作，建立綠色金融合作平台。大灣區開展綠色金融合作順應了時代要求，潛力巨大，但也存在很多不利因素。大灣區綠色金融合作平台設計以“產業發展分工協作”為核心理念，以香港、澳門、深圳、廣州四個城市為主軸。

關鍵字：粵港澳大灣區；綠色金融合作；區域經濟

2019年2月18日，中共中央、國務院印發的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》（中發【2019】7號，以下簡稱《綱要》）是指導粵港澳大灣區當前和今後一個時期合作發展的綱領性文件。《綱要》對於綠色金融發展非常重視，有許多嶄新的提法和部署。在第三節“加快發展現代服務業”中，具體提到要打造大灣區綠色金融中心，建設綠色金融改革創新試驗區，研究設立以碳排放為首個品種的創新型期貨交易所。《綱要》要求設立粵港澳大灣區建設領導小組，穩步落實《深化粵港澳合作推進大灣區建設框架協議》與《綱要》確定的目標和任務。鼓勵大灣區城市間開展多種形式的合作交流，共同推進大灣區建設。這為深化粵港澳大灣區綠色金融合作平台建設提供了難得的探索發展機遇。為此，

認真探討大灣區融合視野下的綠色金融發展合作，對於進一步推動深圳學術文化創新發展和深圳可持續發展具有現實意義和學理價值。

一、大灣區綠色金融合作的現狀分析

大灣區區位優勢明顯，位於中國改革開放的最前沿，具有發達的經濟基礎和良好的自然生態環境，經濟與環境協調發展優勢突出，大灣區開展綠色金融合作順應了時代要求，潛力巨大，但也存在很多不利因素。

（一）大灣區綠色金融合作的有利因素

中國是全球首個由政府部門推動並建立較為完善的綠色金融政策體系的國家。2016年8月31日，經中央全面深化改革領導小組審議通過和國務院批准，中國人民銀行等七部委聯合發佈《關於構建綠色金融體系的指導意見》，成為中國綠色金融發展的綱領性文件。近年來，粵港澳三地金融合作機制不斷完善，合作內容和方式不斷豐富，特別是在跨境融資、人民幣跨境結算、大灣區居民跨境金融服務先行先試等領域取得顯著成效，有利因素明顯。

1. 我國完善的綠色金融政策體系，為綠色金融合作創造了良好的宏觀環境。近一年來，隨著國家綠色發展戰略的不斷強化，從中央到地方，涉及生態環境保護、綠色金融發展相關領域的政策措施不斷出台（見表1）。政策體系涵蓋的內容和領域更加豐富，既包括對綠色低碳發展和應對氣候變化領域的金融服務，也包括對傳統非綠產業綠色化改造升級、污染防治和提高能源使用效率等方面的金融支持，強調將經濟活動的外部性內部化，把重視環境風險和環境效益，內生化到金融部門的決策過程中，明確了構建中國綠色金融體系的核心任務和重要內涵。

2. 大灣區金融市場互聯互通持續推進，為綠色金融合作提供了前提條件。近年來，國家陸續推出的“滬港通”、“深港通”、“債券通”等金融市場互聯互通措施和機制，既促進了內地資本市場對外開放，也進一步提升了香港國

際金融中心的地位和功能。“新股通”、“基金通”、“衍生品通”等創新性安排的穩步推進，對於擴大大灣區資本市場規模、提升整體投融資能力都將發揮積極作用。此外，內地和港澳在推動出台有關綠色金融創新的若干政策，已開展大灣區與“一帶一路”沿線綠色金融與綠色投資的戰略合作，探索設立跨境綠色金融資產交易平台。

表1 相關綠色金融領域部分政策一覽

政策名稱	發佈機構	發佈時間
《銀行業存款類金融機構綠色信貸業績評價方案(試行)》	中國人民銀行	2018年7月
《綠色投資指引(試行)》徵求意見稿	中國證券投資基金業協會	2018年7月
《堅決打好工業和通信業污染防治攻堅戰三年行動計劃》	工業和資訊化部	2018年7月
《綠色投資指引(試行)》徵求意見稿	中國證券投資基金業協會	2018年7月
《關於創新和完善促進綠色發展價格機制的意見》	國家發展改革委	2018年7月
《中國人民銀行決定適當擴大中期借貸便利(MLF)擔保品範圍》	中國人民銀行	2018年6月
《打贏藍天保衛戰三年行動計劃》	國務院	2018年6月
《中共中央國務院關於打贏脫貧攻堅戰三年行動的指導意見》	中共中央國務院	2018年6月
《交通運輸部關於全面加強生態環境保護堅決打好污染防治攻堅戰的實施意見》	交通運輸部	2018年6月
《環境污染強制責任保險管理辦法(草案)》	生態環境部	2018年5月
《上海證券交易所服務綠色發展 推進綠色金融願景與行動計劃(2018-2020年)》	上海證券交易所	2018年4月
《政府工作報告》	國務院	2018年3月
《中國人民銀行關於加強綠色金融債券存續期監督管理有關事宜的通知》	中國人民銀行	2018年3月
《中國人民銀行關於加強綠色金融債券存續期間讀管理有關事宜的通知》	中國人民銀行	2018年2月
《中國人民銀行關於建立綠色貸款專項統計制度的通知》	中國人民銀行	2018年1月
中國證券監督管理委員會公告〔2017〕17號、18號文	證監會	2017年12月
《全國碳排放權交易市場建設方案(發電行業)》	國家發展改革委	2017年12月
《農業部中國農業銀行關於推進金融支援農業綠色發展工作的通知》	農業部 中國農業銀行	2017年11月

(續上表)

政策名稱	發佈機構	發佈時間
《決勝全面建成小康社會 奪取新時代中國特色社會主義偉大勝利》（十九大報告）	中國共產黨中央委員會	2017年11月
《綠色債券評估認證行為指引（暫行）》	中國人民銀行 證監會	2017年10月
《關於創新體制機制推進農業綠色發展的意見》	中共中央辦公廳國務院辦公廳	2017年9月

3. 三地綠色金融的創新實踐，為大灣區綠色金融合作提供了經驗支持。香港在推動綠色金融發展領域已實現兩大關鍵性進展，即由特區政府和公營機構管控的發行人發行基準綠色債券以及為綠色金融項目和證券設立認證計劃；澳門在搭建各類綠色發展平台、成立環保節能基金、支持綠色產業發展等方面進行了積極探索；深圳在大力推動影響力投資、綠色市政債工作；其他城市也陸續推出了綠色金融的相關政策和實踐。三地結合自身資源稟賦和當地優勢在推動綠色金融創新發展領域進行的一系列改革與創新，為今後大灣區綠色金融合作提供了必要基礎並積累了有益經驗。

（二）大灣區綠色金融合作的不利因素

大灣區綠色金融合作依然面臨多重困難和制約因素，問題突出表現在區域協同性不強，現有的合作機制在政府職能銜接、具體事項決策效率、財政分擔機制、社會參與積極性等方面仍顯不足，制約了區域國際競爭力的提高，區域內部對於產業、項目和資金的地區競爭問題突出，合作發展受到體制差異、市場分割和為我服務單向發展的意識影響嚴重。但是，從綠色金融領域的合作看，目前三地合作尚處於起步階段，仍存在以下不利因素：

1. 綠色金融合作法律體系差異較大。粵港澳三地法律體系、財稅體系等領域都存在顯著差異。大灣區在加強綠色金融合作的進程中，有效協調三地不同的金融法制體系和財稅管理體系也是面臨的突出難題。三地在涉及地方綠色項目投資決策機制和財政資金使用決策機制等方面也存在顯著差異，例如地方政府領導班子換屆後，會存在前一任政府名義簽訂的協定效力減弱或失效的情

況，導致在大灣區合作時會產生相應的風險和不信任感，對大灣區的綠色金融合作項目造成衝擊。此外，三地在財政資金支出決策機制和財政分擔機制上的差異，不僅影響了資金的使用效率，也增加了綠色合作項目落地和後續可持續發展的不確定性。

2. 綠色金融合作發展標準缺乏統一。粵港澳在綠色金融合作中缺乏統一的標準。首先，內地在綠色金融領域尚未制定出統一的行業標準和國家標準，現行部委之間在綠色信貸、綠色債券等產品和業務的認定上存在明顯差異。儘管2018年中國人民銀行總行已牽頭相關部委和業界機構成立了綠色金融標準工作組，但尚未制定出台統一成熟的綠色金融行業標準。港澳與珠三角9市的綠色金融標準也明顯不一致。香港、澳門政府沒有明確頒佈綠色金融的強制性執行標準和規範，僅有參考性的指南類文件，而且內容與內地現行的行業規範也存在諸多不一致，涉及到具體業務上往往會存在認定和對接的衝突。

3. 綠色金融合作產業發展差別較大。大灣區的綠色產業發展差別較大，市場也各自獨立。在各城市中，目前廣州是全國碳排放權交易試點之一，但市場流動性有限，市場機制仍未有效發揮；不少城市也展開了排污權交易，但交易量都十分有限。顯然，環境權益尚無法形成可量化、可定價、可流通、可抵押的資產，從而實現在地區、行業和企業之間自由流轉和高效配置、盤活企業環境資產、拓寬企業融資管道。此外，大灣區市場化的生態補償機制尚未建立，大灣區一些城市，如肇慶等地，其生態資源豐富但價值尚未體現出來，一定程度也制約了三地綠色金融合作的空間。

二、大灣區綠色金融合作中的澳門平台建設

中國人民銀行副行長陳雨露在2019年8月5日舉行的國務院政策例行吹風會上介紹，人民銀行積極推動金融支援國家重大區域發展戰略，包括金融支援京津冀協同發展和雄安新區建設，上海國際金融中心建設和金融支援長三角區域高品質一體化發展，金融支援粵港澳大灣區建設等等。大灣區融合發展離不開綠色金融，綠色金融發展貴在合作共贏。大灣區內部產業體系完備，既有強大

的製造業發展優勢，也有以深圳為核心的高新技術產業集群，同時具備香港、澳門兩大先進的服務業中心，優勢互補協同發展，利於培育具有世界級競爭力的創新中心，為中國引領新一輪創新發展和新型全球化提供重要的空間載體。大灣區應當建立綠色金融合作平台，具體設計如下：

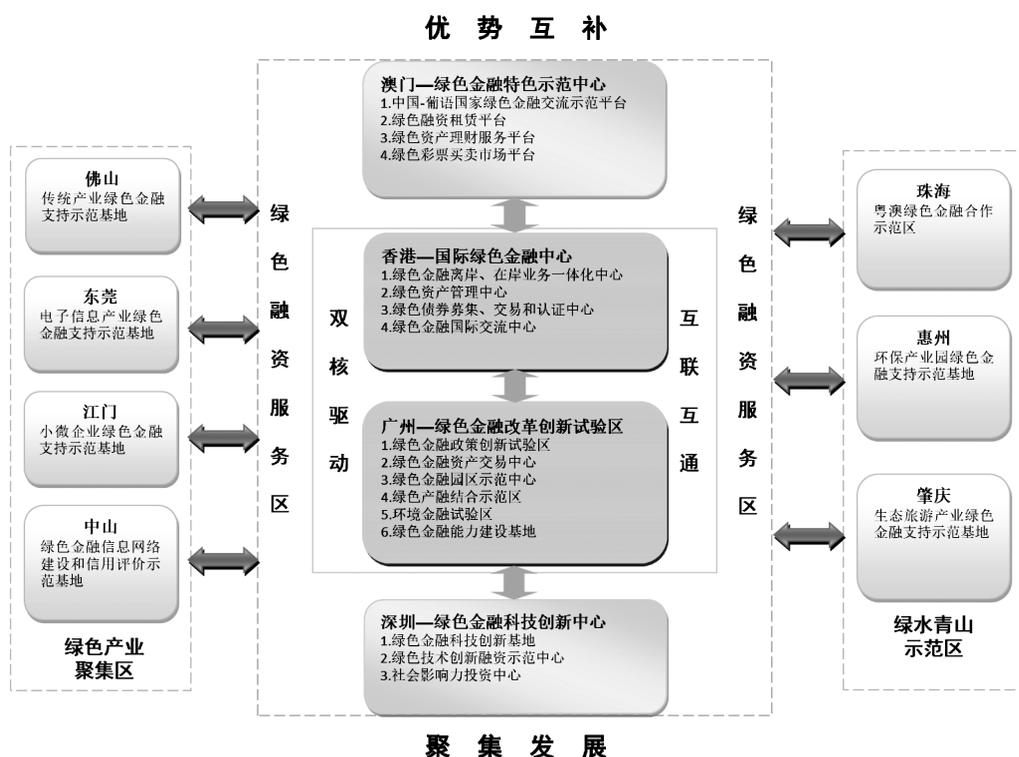


圖1 大灣區各城市合作的空間佈局與功能定位

資料來源：根據相關內容中財綠金院設計

依據圖1，大灣區綠色金融合作平台設計以“產業發展分工協作”為核心理念，根據灣區內各地區的產業資源稟賦與區位特徵，以香港、澳門、深圳、廣州四個城市為主軸，將大灣區的綠色金融總體合作模式定位為“雙核驅動，互聯互通，優勢互補，集聚發展”，即：以香港的國際綠色金融中心和廣州的國家級綠色金融改革創新試驗區為雙核心，培育整個大灣區的綠色金融合作平台；各城市分工協作、錯位發展，以香港、澳門、深圳、廣州為主的資本雄厚

城市側重建設綠色融資服務區，以佛山、東莞、江門、中山為主的製造業主導城市側重建設綠色產業集聚區，珠海、惠州、肇慶等生態環保和自然資源豐富的城市同時建設綠水青山示範區，從而發揮集聚優勢，擴大珠三角的綠色產業與港澳金融市場要素雙向開放與聯通，推動大灣區建設成為世界級綠色金融發展示範區。澳門近年來大力發展特色金融，主要內容是財富管理、中國—葡語國家人民幣清算中心及融資租賃。其中，財富管理與中國—葡語國家人民幣清算中心可與債券市場緊密結合，以滿足龐大的發行人及投資人群體不同階段的財務需求；融資租賃市場則可充分發揮資源匯集的優勢，為融資租賃資產及產品交易提供流動性支援。因此，建議把澳門打造成大灣區的綠色金融特色示範中心，功能設計如下：

1. 中國與葡語國家綠色金融交流平台。澳門與葡萄牙有著4百年的歷史淵源，因此與葡語系國家有著天然的特殊感情與緊密聯繫，在澳門打造面向葡語國家的綠色金融示範平台具有深厚的基礎。可在此交流示範平台基礎上，探索建立中國—葡語國家碳排放權交易所、中國—葡語國家綠色信貸交易中心、中國—葡語國家綠色金融信息交流中心，定期召開中國—葡語國家綠色金融論壇，推動中國的綠色產業走出去到葡語國家，也吸引葡語國家的綠色資源引進來。以此平台為基礎，加強與葡語國家的綠色金融合作，與其簽訂相關的綠色金融互惠政策，不但能夠加強中國和葡語國家在綠色金融方面的聯繫，同時也加強了國家友誼，也是回應一帶一路倡議的有益實踐。

2. 綠色融資租賃平台。我國將盡快出台《融資租賃法》，從國內趨勢和國際經驗來看，融資租賃行業仍處於高速發展期，融資租賃業務在國民經濟特別是固定資產投資中所佔的比重越來越大。金融租賃是產融結合的有效紐帶，是與實體經濟結合最為緊密的業態，集融物與融資於一體的特性，使其在推動產業創新升級、拓寬企業融資管道、促進社會投資和調整經濟結構等方面具有重要作用，對金融“脫虛向實”意義重大。據央行測算，“十三五”期間（2015-2020年），中國每年在綠色領域的投資將達到2.9萬億元，其中需要綠色金融提供租賃支援的約為2萬億，這為綠色租賃市場帶來了巨大動力，以清潔能源、節能環保、循環經濟為代表的綠色產業的轉型升級、裝備製造及產品應用等均高

度契合金融租賃的行業屬性，近水樓台的綠色租賃市場發展前景廣闊。融資租賃公司發力綠色領域，不僅是實現業務創新的著力點，也可切實支援我國綠色金融事業，為提高能源結構轉型提供有力支援。

3. 綠色資產服務平台。綠色金融整體上畢竟尚處於起步階段，市場上缺少直接投資綠色經濟的理財產品，而綠色資產理財產品的推出，正是這一寓意於利商業模式的具體落地，它不僅為投資者提供了一種理財投資的管道，更深遠的意義在於通過綠色理財產品能夠吸引更多投資者關注和參與綠色產業發展，共同支持環保和生態文明建設。這方面的案例有：2016年9月，興業銀行面向個人投資者發行的首期“萬利寶—綠色金融”理財產品，期限5年，以3個月為一個投資週期開放申購贖回，初期成立規模為20億元。該理財產品募集資金主要投向綠色環保項目和綠色債券，投資標的均屬於中國人民銀行關於綠色金融債的39號公告及附件和中國銀監會綠色信貸統計制度等監管文件重點支持的綠色環保資產。產品成立至今運作穩健，因環保概念和良好的收益預期日益受到投資者的認可，當前投資週期客戶參考年化淨收益率為4.3%。2016年11月30日，第一次開放申購和贖回，短短六天募集理財資金100多億元，受到投資者的熱捧。因此，澳門也可仿效此模式，設計並發行綠色資產理財產品，讓廣大普通投資者通過投資金融產品實現財富保值增值的同時，參與到支援大灣區綠色產業發展，引導理財資金流向綠色金融領域。而且，澳門有著豐富的華僑資源，華僑群體裡擁有大量的個人財富，而且近年來華人華僑愛國回歸、資產回流、綠色環保的意識不斷加強，打造面向華人華僑的綠色理財產品，也將會有廣闊的市場空間和發展機遇。

4. 綠色彩票買賣平台。澳門的博彩業發達，各大賭場每年吸引了大量的賭客。可以參考福利彩票的模式，發揮澳門的博彩中心地位，建立綠色彩票買賣市場，彩票購買款項用於綠色環保產業、生態保護公益事業。中國福利彩票始於1987年，以“團結各界熱心社會福利事業的人士，發揚社會主義人道主義精神，籌集社會福利資金，興辦殘疾人、老年人、孤兒福利事業和幫助有困難的人”、即“扶老、助殘、救孤、濟困”為宗旨。隨後又設立了中國福利彩票發行中心作為發行機構。目前中國福利彩票的種類有：刮刮樂、雙色球、3D、地

方福彩、七樂彩、35選7、29選7、東方6+1、華東15選5、新3D。澳門也可參照建立綠色彩票發行中心，以籌集生態環保資金，興辦環境保護、生態文明、美麗中國福利事業和說明貧困地區治理污染為宗旨，面向大灣區乃至全國發行綠色彩票，進而拓展到葡語國家市場，再進一步建設有國際影響力的綠色彩票買賣市場。此舉可以大大改善澳門博彩業長久以來的道德負面形象，在發展了綠色金融的同時還為保護環境籌集到了資金，利在當代，功在千秋。

三、大灣區綠色金融合作的政策建議

粵港澳大灣區綠色金融合作平台應不斷完善頂層設計，堅持全球視野並兼顧全國大局，找準大灣區綠色金融合作發展的方向和路徑，把發展需要與現實能力、長遠目標與近期工作統籌起來通盤考慮，統籌考慮鼓勵業務創新與有效防範風險，突出重點與整體推進，立足國情與引領國際，努力構建更具可操作性、高效的綠色金融合作長效機制。加快謀劃大灣區綠色金融合作的頂層設計，需要科學規劃大灣區綠色金融發展，加快完善相關體制機制配套，力爭在組織領導機制、金融改革創新、金融基礎設施建設、金融監管合作等領域不斷加以完善和突破，實現政策、資金、信息、技術、人才、基礎設施等全方位的合作與互聯互通。比如，《綱要》明確提出，有序推進金融市場互聯互通。近兩年，灣區內跨境資金流動日趨活躍，由此產生的金融糾紛也逐漸增多。這不僅影響金融互聯互通水平，還會構成金融風險隱患。為此，提出如下政策建議：

1. 推動粵港澳三地政府協商簽訂《粵港澳綠色金融合作協定書》。建立並不斷完善大灣區綠色金融發展的區域統籌協調機制，從解決當前最突出、最緊迫的問題入手，加快建立粵港澳大灣區金融合作的統籌規劃、協調推進和組織保障機制，強化大灣區在綠色金融創新與服務領域的地位和引領力，更好地服務於大灣區綠色發展和產業轉型升級。在2019年2月簽署的《粵港澳大灣區衛生健康合作共識》和8月簽署的《粵澳地區金融糾紛調解合作框架協議》的基礎上，盡快推動三地政府協商簽訂《粵港澳綠色金融合作協定書》。

2. 給予大灣區綠色金融合作相關配套政策支持。 加快推動大灣區建設與自貿區建設和CEPA的對接協調機制，爭取先行先試策延伸並覆蓋到包括大灣區綠色金融改革、創新與合作在內的更廣泛的領域。不斷完善深港通、基金互認、債券通等跨境資金雙向流通機制及配套政策，為綠色資金跨境流動提供便利。強化大灣區地方政府在培育優勢綠色產業等領域的配套政策，加快出台促進新能源汽車、新材料等綠色重點產業發展的指導意見和財政、稅收、土地等綜合配套政策，培養、發展和壯大一批具有全球競爭力的綠色產業集群，實現灣區各地綠色產業政策與發展規劃的協調配合。

3. 允許大灣區金融機構開展綠色金融創新業務。 鼓勵香港、澳門以及境外其他國家和地區的金融機構與企業在粵設立外商獨資或合資綠色銀行、綠色證券交易所、環境保險公司、環境信託公司等專業化綠色金融機構。積極爭取允許外資參股地方資產管理公司，參與境內外綠色金融不良資產的轉讓交易及相關業務。積極爭取國家融資擔保基金對粵港澳大灣區綠色項目的融資擔保支持，解決綠色項目的外部性、投資週期長等問題，支援金融機構進行綠色產品和服務創新，大灣區城市可結合本地實際探索發行綠色市政債，吸引更多的綠色資金彙集大灣區。

4. 加快推動大灣區在綠色金融相關標準制定的探索。 構建完善的綠色金融標準體系、制定科學合理的綠色金融系列標準，對於營造公平競爭的市場環境、推動綠色金融產品與服務創新、提升金融機構環境風險防範能力和監管部門監管效率、加強綠色金融領域國際交流與合作都具有重要作用。儘管國內在綠色信貸、綠色債券、環境信息披露、碳金融等綠色金融相關標準的制定和應用領域進行了積極探索，但目前仍呈現分散化、零星化、差異化探索階段，標準的不統一和標準缺失，制約了綠色金融跨區域、規範化發展。應當鼓勵大灣區綠色金融進行標準方面的積極探索。

參考文獻：

- [1] 王遙：中國綠色金融[M]，北京：中國金融出版社，2018。
- [2] 翟帥、殷宇飛、錢晨緋：綠色金融發展的生態優勢與模式選擇——以湖州為例[J]，生態經濟，2019(6)。
- [3] 金元浦：創意經濟是5G背景下粵港澳大灣區綜合融會發展的頭部經濟[J]，深圳大學學報(人文社會科學版)，2019,36(3)。
- [4] 彭芳梅：淺析粵港澳大灣區綠色發展路徑[J]，中共南京市委黨校學報，2019(2)。
- [5] 王興帥、王波：綠色金融發展創新：韓國實踐經驗與啟示[J]，生態經濟,2019,35(5)。
- [6] 李虹、袁穎超、王娜：區域綠色金融與生態環境耦合協調發展評價[J]，統計與決策，2019,35(8)。
- [7] Woon-Leong Lin, Jun-Hwa Cheah, Mohamed Azali, Jo Ann Ho, Nick Yip. Does firm size matter? Evidence on the impact of the green innovation strategy on corporate financial performance in the automotive sector[J]. Journal of Cleaner Production, 2019, 229.
- [8] 杜婕、張墨竹：“一帶一路”倡議對綠色金融發展的促進作用研究[J]，吉林大學社會科學學報，2019,59(3)。
- [9] BU Hong-yun, NIU Ting. Balanced development of economic growth and environmental protection based on cooperative games[J]. Ecological Economy, 2018, 14(1).
- [10] 孫久文、蔣治：粵港澳大灣區產業結構與國際競爭力水準研究[J]，特區實踐與理論，2019(2)。
- [11] 許明輝、米澄：深圳市融入粵港澳大灣區建設還需加強基礎研究[J]，特區經濟，2019(5)。
- [12] 吳愛萍：粵港澳大灣區背景下肇慶交通樞紐發展對策研究[J]，特區經濟，2019(5)。
- [13] 錢水土、王文中、石樂陶：綠色金融促進產業結構優化的實證分析——基於衢州、湖州的資料[J]，浙江金融，2019(5)。
- [14] 王小濤：信託公司房地產信託市場風險評估——以粵港澳大灣區為例[J]——經濟研究導刊，2019(13)。
- [15] 賈志偉：關於商業銀行踐行綠色金融 服務高品質發展的思考[J]，國際金融，2019(5)。
- [16] FANG Liang, WEN Qian, SUN Song-yan. Development of innovation-driven green economy in Huangshan City, China[J]. Ecological Economy, 2018, 14(4).
- [17] 尹龍龍：粵港澳大灣區發展前景和路徑分析[J]，黨政論壇，2019(5)。
- [18] 孫焱林、陳青青：綠色金融發展對技術進步、經濟增長的影響——基於PVAR模型的實證研究[J]，金融與經濟，2019(5)。
- [19] Xingqin Fang, Qi Fan, Zhiheng Liao, Jielan Xie, Xinqi Xu, Shaojia Fan. Spatial-temporal

characteristics of the air quality in the Guangdong–Hong Kong–Macau Greater Bay Area of China during 2015–2017[J]. *Atmospheric Environment*, 2019, 210.

[20] 潘靜、譚穎：粵港澳大灣區背景下深化中山與港澳合作研究[J]，*特區經濟*，2019(4)。

[21] 南開大學中國自由貿易試驗區研究中心主任佟家棟：區域經濟一體化與粵港澳大灣區建設的思考[N]，*天津日報*，2019-04-15(9)。

[22] Liu Qian, Wang Yao. The Status Quo and Developing Trend Analysis of Global Carbon Finance[J]. *Chinese Journal of Population Resources and Environment*, 2011,9(4).

世界旅遊休閒中心視野下的澳門低碳旅遊發展研究

余渭恆

澳門經濟學會澳門世界旅遊休閒中心發展研究部副部長

英國曼徹斯特大學工商管理碩士

一、前言

全球旅遊業以驚人高速發展，旅遊業一方面能產生可觀的經濟效益，但另一方面旅遊業亦對環境帶來沉重的影響。旅遊業是消耗性產業，隨著旅遊業發展導致旅遊開發層次和規模的無限上升和擴大，旅遊業發展中的二氧化碳排放量越來越大，例如旅客使用交通工具會產生碳排放，而入住酒店及進行旅遊活動時都會產生能源消耗。缺乏可持續發展管理會對自然環境、旅遊景區造成損害，這些損害不僅會阻礙旅遊業的長遠發展，而且也會帶來相關的負效益。隨著全球對於環境保護意識日漸提高，低碳旅遊已越來越受旅遊業者和旅客所接受，低碳旅遊概念彰顯環保，為可持續發展的旅遊模式。

旅遊業一直是澳門的支柱產業，回歸二十年來，旅遊業取得耀眼的成就，澳門旅遊業發展越高速，其短板也越突出，如旅客結構單一、城市旅遊承載力不足、旅遊產品結構不完整、環境問題等。近年澳門特別行政區政府積極推動澳門成為世界旅遊休閒中心，不斷優化旅遊設施和提高服務水平使旅遊業得以有序永續發展。同時致力改善城市環境，推廣使用綠色能源，鼓勵減廢減塑，朝著“構建低碳澳門，共創綠色生活”的願景邁進。本文試從構建世界旅遊休閒中心的視野下探討澳門如何發展低碳旅遊，從“高碳”走向“低碳”以實現旅遊業可持續發展的具體路徑，打造對環境與經濟有利的發展模式。

二、低碳旅遊的概述

（一）低碳經濟

低碳經濟一詞最早出現於2003年的英國能源白皮書《我們能源的未來：創建低碳經濟》¹，白皮書指出低碳經濟是通過更少的自然資源消耗和環境污染，以獲得更多經濟產出，低碳經濟是創造更高生活標準和質量的途徑，為發展、應用和輸出先進技術創造了機會，同時也創造新的商機和更多就業機會。自低碳經濟概念出現後，學者們分別從不同角度對低碳經濟提出定義和見解。張坤民（2008）認為低碳經濟是以低能耗、低污染、低排放為基礎的經濟模式。實質是高能源利用效率和清潔能源結構問題，核心是能源技術創新、制度創新和人類生存發展觀念的根本性轉變。低碳經濟的發展模式，是一場涉及生產方式、生活方式和價值觀念的全球性革命。靳俊喜等（2010）認為低碳經濟是指在政府領導下，以不影響經濟發展為前提，通過技術創新和制度創新，降低能源和資源消耗，盡可能最大限度地減少溫室氣體和污染物排放，實現經濟和社會的可持續發展。總體而言，低碳經濟就是根據可持續發展理念，通過多種創新技術手段，盡可能去減少高碳能源消耗及溫室氣體排放，達到經濟社會發展與生態環境保護雙贏的一種經濟發展形態。

（二）低碳旅遊

低碳旅遊的出現源自低碳經濟的發展，與低碳經濟所提倡的可持續發展理念相同，以低能耗、低污染、低排放這“三低”為目標，降低旅遊業的二氧化碳排放量。不少學者對低碳旅遊的定義加以補充，謝園方、趙媛（2010）認為低碳旅遊是低碳經濟的延伸，強調在進行旅遊過程中，盡量降低碳排放量，減少碳足跡。其核心是減少二氧化碳的排放量，使旅遊發展與環境相協調，以保

¹ Our energy future - creating a low carbon economy: <https://www.gov.uk/government/publications/our-energy-future-creating-a-low-carbon-economy>

護旅遊地的自然環境，保證旅遊業的健康可持續發展。唐承財等（2011）提出從低碳旅遊產生的背景與低碳經濟的內涵分析來看，低碳旅遊是指以可持續發展與低碳發展理念為指導，採用低碳技術，合理利用資源，實現旅遊業的節能減排與社會、生態、經濟綜合效益最大化的可持續旅遊發展形式。要有效發展低碳旅遊，節能減排需要政府部門、旅遊企業、居民與旅客的共同參與。

（三）低碳世界旅遊休閒中心

顧相偉、莊金鋒（2017）認為澳門面積狹小、旅遊休閒資源開發不足、管理服務水平不高、交通體系仍欠發達、客源分佈不廣等，與世界旅遊休閒中心的定位還有較大差距。澳門世界旅遊休閒中心建設一方面要大力吸引國內外遊客，爭取更大的經濟效益和社會效益，另一方面要搞好內外平衡、協調好矛盾，在發展旅遊休閒和保護文化遺產環境之間不能顧此失彼。澳門如能在生態環境和旅遊休閒資源方面作有系統開發，對整體旅遊休閒形象自然會加分不少。《澳門環境保護概念性規劃構想（2010-2020）》提出“構建低碳澳門、共創綠色生活”的願景，受到澳門社會各界廣泛認同，低碳發展是實現澳門可持續發展的必走之路，成為低碳世界旅遊休閒中心也是澳門必然的選擇。如上所述，低碳發展是指在可持續發展理念的引導下，透過技術、制度的創新、產業轉型及開發新能源等不同手段，盡量減少高碳石化能源的使用，並降低溫室氣體的排放。澳門土地面積小而且缺乏自然資源，人口密度相當高，同時生態環境的污染負荷較大，而大型綜合度假村及酒店林立，會產生大量污染物和廢氣體生成，為達至可持續發展的目標，需秉持低碳發展的理念，從而減少整個社會經濟體系運行對環境的負荷。遵循低碳發展的理念，建設低碳社區和旅遊區的環保策略和行動計劃，並於生產和消費領域，提出建設低碳生產和消費體系的環保策略和行動計劃，配合澳門作為“世界旅遊休閒中心”的區域發展定位，推進低碳城市、低碳區域建設，達至經濟、社會發展與生態環境保護三贏局面。

三、澳門低碳旅遊需求與供給

(一) 需求

低碳旅遊需求可分為潛在需求和實際需求，潛在需求是指某些人或族群已具備低碳旅遊需求的各項必要因素如金錢、時間、環保意識、意願等，只是缺乏行動的誘因或推力，如有適當的推力如廣告、宣傳、優惠推銷、環保政策等就能使潛在低碳旅遊需求者轉化成實際低碳旅遊需求者。實際需求是指實際來旅遊的旅客，實際需求受到旅遊地點的服務、環境、治安、文化、政治、設施和衛生狀況等的影響，這些因素與旅遊需求者參與的意願呈正向關係，這些因素愈好，參與意願就越強。低碳旅遊需求表現為旅客對低碳旅遊活動及產品的購買慾望和購買能力，旅客購買慾望也取決於旅客的實際支付能力和旅遊業提供的旅遊服務。基於全球公民素養的提升，人們對環保概念日益重視，如在不增加太多必要因素成本的情況下，更容易激發旅客的低碳旅遊動機及進行低碳旅遊的行為。不只旅客，澳門居民對於低碳旅遊同樣有需求，居民希望旅客在進行旅遊行為的時候，不影響社區環境品質又可同時達到降低排碳量，讓澳門保持美好及可持續發展的居住環境。

澳門低碳旅遊需求有以下幾個基本特點。1) 高層次的需求：根據馬斯洛的需求層次認為人的需求是有生理、安全、感情、尊重和自我實現五個層次，而低碳旅遊需求屬一種高層次的需求，為人類追求可持續發展的美好生活和精神滿足；2) 多樣性和複雜性的需求：由於旅客的職業、社會地位、消費行為、旅遊偏好等不同，其旅遊需求是多樣和複雜的，有旅客來澳門為了博彩而旅遊，有旅客為公務、業務、經商而旅遊，有旅客為增長見識、享受美食而旅遊等。縱使旅客有著多樣性和複雜性的需求，政府和旅遊業者可嘗試從低碳旅遊的視角下去滿足多樣而複雜的需求；3) 季節性的需求：客源地的假期分佈和人們外出旅遊的傳統習慣有關，旅遊需求的季節性通常表現為旅遊旺季時供不應求（如：農曆新年、五一勞動節及十一國慶假期等），而淡季時則出現供過於求；4) 整體性的需求：將各種各樣低碳旅遊產品和服務綜合進行考量，包括在吃、住、行、遊、購等多方面。

（二）供給

低碳旅遊供給與低碳旅遊需求是互相對應的一組概念，因此低碳旅遊供給的目的是為了滿足低碳旅遊需求。澳門低碳旅遊要真正提供有效的供給，本人認為有三方面考量：1）取決於旅遊業者的生產成本與價格水平的比較，旅遊業者提供低碳旅遊的產品時，往往會考量其生產成本，生產成本過高會減低旅遊業者的意欲。同樣地，價格太低，也會讓旅遊業者不願意去提供低碳旅遊產品或服務。2）取決於旅遊業者現已掌握的生產手段和技術，澳門大型博企的酒店度假村要推動低碳旅遊供給往往會比其他中小企旅遊業者來得容易，原因在於大型博企擁有足夠資金、資源去構建低碳旅遊供給，而澳門中小企旅遊業者由於生產手段和技術的限制，無法提供有效的低碳旅遊供給。3）取決於旅遊業者的決心和意願，這點比前面兩點更為重要，低碳產品或服務的價格、生產成本可以調整達致合適，低碳產品的生產手段和技術可以透過學習、採購去攻克，但旅遊業者想要推動低碳旅遊的決心和意願，才是澳門低碳旅遊能否真正提供有效供給的關鍵。正如新濠博亞娛樂2018年可持續發展及企業社會責任報告²提到，“這並非一種選擇，也不是法律義務，或者新聞發佈。這是一份熱誠，尊重地球、啟發賓客、保護社區。”可喜的是，近年澳門社會、政府、企業對低碳旅遊供給的支持逐步增多。

澳門低碳旅遊供給有以下幾個基本特點。1）多樣性的供給：低碳旅遊需求的多樣性決定了低碳旅遊供給的多樣性。旅遊業者應充分認識到旅客在物質和精神方面的需求，應積極開發針對旅客的低碳旅遊產品，包括低碳交通、低碳旅遊設施、低碳旅遊餐飲、低碳服務等基本要素。2）固定性的供給：儘管現在物流業十分發達，旅遊產品始終會有地域固定性，相當部份的旅遊產品在空間上是不可移動，旅客只能到旅遊供給地點進行消費。3）關聯性的供給：低碳旅遊需求是一種綜合需求，包括吃、住、行、遊、購等多方面的需求，單靠一個旅遊業者的供給是無法滿足全部的需求，必須由各行各業各界協同完成。4）持

² 新濠博亞娛樂：https://www.melco-resorts.com/sustainability/home_zh.html

續性的供給：低碳旅遊強調可持續性、可回收、可再利用，因此低碳旅遊供給即使被旅客使用過，也能在較長一段時間內持續供給，或回收重用，甚至可永續使用。

四、澳門低碳旅遊發展策略

要有效實現澳門低碳旅遊發展，政府部門、企業、居民與旅客這三大因素發揮著重要的作用，以下段落將會詳細探討可實行的發展策略。

（一）政府部門

澳門環境保護局早在2010年提出《澳門環境保護概念性規劃構想》，透過前瞻性的規劃手段，有系統地開展澳門環境保護的工作，不僅能更具針對性地制訂未來相關的環境政策，解決澳門存在或潛在的環境污染問題，確保澳門的可持續發展，邁向“世界旅遊休閒中心”的區域定位。環境保護局自2007年開始舉辦“澳門環保酒店獎”，一直受到社會和業界支持和認同，得獎酒店數目首屆為8間，而2018年已大幅增加至55間，佔全澳門酒店總數接近一半，可見澳門政府透過舉辦獎勵活動，成功帶動澳門酒店進行低碳環保發展。環境保護局將繼續配合“世界旅遊休閒中心”的區域發展定位及《澳門環境保護規劃（2010-2020）》中的“推進節約循環社會”規劃主線，透過“澳門環保酒店獎”這個大平台，積極推動更多澳門酒店加入環保行列，共同實現“構建低碳澳門、共創綠色生活”的願景。酒店積極參與成為環保酒店，一方面可以減省營運成本，另一方面可提升環保形象，並為政府未來制訂之相關環保法律法規作好準備，以回應社會對環境保護方面的訴求。長遠而言，環保酒店能帶動社會其他企業、團體和學校等朝著高質素低碳環保方向發展，讓澳門成為宜居、宜遊的綠色世界旅遊休閒中心。

每日穿梭澳門各個口岸與酒店之間的接駁巴士，曾幾何時是澳門交通的嚴重問題，後來經過有序規劃、優化班次，問題有得到適當改善。2016年，澳門

政府為了積極推動澳門綠色交通的發展，對於新購置的新能源車輛購置稅費予以豁免，期望3至5年內，將酒店接駁車輛全部更換為新能源車輛。2017年9月澳門旅遊局發佈《澳門旅遊業發展總體規劃—摘要》中亦提及旅遊車輛的環保標準不斷審查和提高，以提升澳門的空氣品質和減少碳排放。要推動低碳旅遊整體發展，政府需要提供具吸引力的激勵措施去讓旅遊業者去主動更換新能源車輛。

在世界旅遊休閒中心的視野下，澳門的建築物、硬件設施、服務應是綠色環保低碳，無論是旅遊、購物、會展、飲食等都要求對環境友好，因此需要發展綠色金融作支援。澳門發展綠色金融單靠社會環保意識和自由市場，恐怕難以取得實質性發展，政府需擔當主要角色去作適當推力，例如提供相關配套政策和財政稅收上作支持，激發社會需求和積極參與，加速建設綠色澳門。

（二）旅遊業者

1、大型博彩企業

近年澳門六大博企對低碳環保的意識日漸增強，不少博企提出以可持續發展訂下了執行目標。以新濠博亞娛樂為例，他們提出四大目標在2030年徹底落實，（1）啟發顧客、向他們展示可持續發展的美好未來；（2）成為最佳社區合作夥伴及工作場所；（3）實踐一系列排放源設定減排目標以成為碳中和度假村；（4）致力減廢、引領廢物管理計劃，在亞洲及全球度假村建立循環經濟。據了解這些目標並不是流於口號形式，而是有序展開實踐和執行，為可再生能源、物料使用、廢物產生、用水及可持續採購而實踐目標進取的計劃，務求在2030年前減少其轄下度假村對氣候環境的影響，而新濠更是全球首間及唯一一家酒店集團和綜合度假村營運商加入全球新塑膠經濟承諾，淘汰所有一次性使用膠樽、膠吸管及塑膠。永利澳門2018年可持續發展報告³亦提出四大核心環境管理目標：（1）減少排放：從度假村的照明以至接駁巴士，永利澳門實施解決方案以減少用電及燃油消耗的排放。（2）提高能源效益：高效經營降低能源

³ 永利澳門：<http://en.wynnmacaulimited.com/sustainability-reports>

強度，從而減少碳排放。配備節能實務及技術使能源利用實現自動化並得到優化，追蹤和報告以促進改善節能表電。（3）節約用水：節能裝置及優化耗水量較大的環節有助減少耗水量。（4）減少廢物：遵循“避免浪費、物盡其用及循環再用”的原則，優化資源利用，減少對環境影響。除新濠和永利外，其他博企也有類似的環保節能措施去推動低碳可持續發展，而且低碳旅遊供給涵蓋了吃、住、行等多方面。“吃”的部份包括減少廚餘、減少一次性塑料、提倡低碳煮食等；“住”的部份包括節約用水、環保酒店、安裝節能LED照明、利用太陽能及可再生能源發電等；“行”的部份包括改用零排放電動接駁巴士去接載旅客。隨著大型博企積極正面去推動低碳、綠色和節能，可預期為澳門低碳旅遊發展帶來正面的機遇。

2) 中小企業

澳門多數中小企業在環保方面的投資有限，導致企業污染治理和資源循環利用的效果不彰，相對於大型博企擁有較完整的資源和技術，中小企業可能需要更多支援和激勵去發展低碳友好的模式。發展低碳旅遊不僅僅是大企業需要做的事，中小企業同樣需要關注，澳門中小企數量眾多，能夠聯合起來推動低碳發展，所產生的經濟效益、環境效益和社會效益將會是巨大的。中小企業應把握發展綠色建設，多利用一些綠色平台去配對發展業務，例如每年舉辦的澳門國際環保合作發展論壇及展覽（MIECF）⁴正是發揮全球性的環保產業、技術轉移及推動可持續發展的國際性平台作用，當中更有“澳門中小企參展資助計劃”，為符合資格的澳門相關中小企業提供參展資助。推動澳門中小企業積極參展，促進澳門環保產業與粵港澳大灣區及國際市場之間的技術交流與合作，拓展更廣闊的商機。

（三）居民與旅客

低碳旅遊要貫徹執行，有賴於居民及旅客的理念和行為，要通過低碳旅遊活動宣傳，強化人們環境倫理意識，自覺保護旅遊資源和環境，引導和鼓勵人

⁴ 澳門國際環保合作發展論壇及展覽：<http://www.macaomiecf.com/>

們形成低碳旅遊和消費方式。加強低碳環保推廣活動，政府和企業應鼓勵居民和員工提高低碳環保的意識，讓居民和員工在日常生活和工作中進行更多低碳友好的行為。旅客正日益意識到在旅遊時對環境所產生的影響，並且採取積極措施作出改善，商務和休閒旅客非常歡迎環保酒店和廢棄物回收利用等計劃，但以博彩的主要旅遊目的可能相對不太在乎“低不低碳”的環保概念。因此博企應向旅客增加低碳供給，讓旅客享受服務體驗的同時，亦了解可持續發展的重要性。

五、結論

有別於傳統旅遊發展模式，低碳旅遊是控制溫室氣體排放的協同旅遊發展方式，更加關注行業可持續發展及對環境的影響。當前，澳門低碳旅遊發展會涉及一些增量成本，但長遠來看，運行有序將會降低成本，也是旅遊業必然發展趨勢。澳門低碳旅遊的發展是多樣化的，不是環保概念炒作，是需要政府、企業、居民和旅客積極推動，有效運用對環境友好的技術和方式，在構建世界旅遊休閒中心的同時，為澳門旅遊行業實現可持續性發展。

參考文獻：

1. 澳門特別行政區政府旅遊局：《澳門旅遊業發展總體規劃》，2017年9月。
2. 澳門特別行政區政府環境保護局：《澳門環境保護規劃（2010-2020）》，2012年9月。
3. 唐承財，鐘林生，成升魁：〈我國低碳旅遊的內涵及可持續發展策略研究〉，《經濟地理》，第31卷第5期（2011年），頁862-867。
4. 張坤民：〈低碳世界中的中國：地位、挑戰與戰略〉，《中國人口·資源與環境》，第18卷第3期（2008年），頁1-7。
5. 靳俊喜，雷攀，韓瑋，袁桂林：〈低碳經濟理論與實踐研究綜述〉，《西部論壇》，2010年第4期，頁97-103。
6. 謝園方，趙媛：〈國內外低碳旅遊研究進展及啟示〉，《人文地理》，總第115期，頁27-31。
7. 顧相偉，莊金鋒：〈澳門世界旅遊休閒中心建設與博彩業轉型發展〉，《“一國兩制”研究》，總第31期（2017年），頁152-158。

嶺南—北部灣地區區域旅遊合作機制研究

陽國亮

廣西大學商學院教授

廣西大學區域發展研究院院長

凌連新

廣西大學商學院博士研究生

摘要：在越來越激烈的市場競爭中，要提高旅遊業競爭力必然要求區域旅遊合作，粵桂瓊閩黔區域旅遊合作正是順應社會發展趨勢。嶺南—北部灣區域旅遊一體化是粵桂瓊閩黔區域合作戰略的基本途徑，在分析區域旅遊合作的可能性和必要性的基礎上，構建區域旅遊合作機制，提出保障體系，促進嶺南—北部灣區域旅遊業健康、持續發展，有利於區域競爭力的提高。

關鍵字：區域旅遊合作；合作機制；保障體系；嶺南—北部灣

區域旅遊合作是現代旅遊業發展的新趨勢。粵桂瓊閩黔旅遊發展應考慮區域旅遊合作的道路。粵桂瓊閩黔同屬嶺南—北部灣區域，隨著中國—東盟自由貿易區的發展，北部灣沿岸國家合作進一步加強，嶺南—北部灣區域逐漸呈現一體化趨勢。粵桂瓊閩黔區域旅遊合作戰略應順應這一趨勢努力構建嶺南—北部灣區域旅遊合作機制。對此，應深入思考，付諸行動，加強區域旅遊合作，促進區域旅遊業的可持續發展。

一、粵桂瓊閩黔區域旅遊合作的必要性和可能性

（一）粵桂瓊閩黔區域旅遊合作的必要性

1. 社會經濟基礎良好

粵桂瓊閩黔區域社會經濟基礎良好，為區域旅遊合作提供了發展後勁。從我國歷史發展中得知，粵桂瓊閩黔區域內交往源遠流長，區域合作不斷加強，

在粵桂瓊閩黔區域五個省份中，廣東改革開放頗有成效，一直以來都是領跑於區域內其他各省。粵桂瓊閩黔區域的面積、總人口、地區GDP和第三產業增加值情況如表1所示，粵桂瓊閩黔區域面積雖然不大，只佔全國總面積的7.71%，但人口數量、經濟總量、第三產業增加值在全國都有著重要的作用，區域總人口佔全國總人口的17.60%，經濟總量佔全國的19.41%，第三產業增加值佔全國18.34%。其中，粵桂瓊閩黔區域中面積最大的是廣西，其面積是區域總面積的31.08%，其次是廣東，佔區域總面積的24.32%，廣東與廣西兩者面積佔區域總面積的65.40%；常住總人口最多的是廣東，差不多佔了區域常住總人口的半壁江山，比重為45.65%；地區GDP中，廣東起了很重要的作用，佔了區域GDP總量的55.97%，福建排在第二位；第三產業增加值中，廣東的發展速度也很驚人，佔了區域第三產業增加值總量的60.62%，福建比廣西高了7.52個百分點。

表1 2017年粵桂瓊閩黔區域經濟社會發展指標一覽表

省份		廣東	廣西	海南	福建	貴州	合計
土地面積/ 萬平方公里	數值	18	23	3.4	12	17.61	74.01
	比重	24.32%	31.08%	4.59%	16.21%	23.79%	100%
常住總人口/ 萬人	數值	11169	4885	921.44	3911	3580	24466.44
	比重	45.65%	19.97%	3.77%	15.99%	14.63%	100%
地區GDP/ 億元	數值	89879.23	20396.25	4462.54	32298.28	13540.83	160577.13
	比重	55.97%	12.70%	2.78%	20.11%	8.43%	100%
第三產業 增加值/億元	數值	47488.28	8191.54	2486.07	14085.52	6080.42	78331.83
	比重	60.62%	10.46%	3.17%	17.98%	7.76%	100%

資料來源：2017年廣東、廣西、海南、福建、貴州國民經濟和社會發展統計公報。

2. 旅遊業發展目標一致

粵桂瓊閩黔區域四個省份都十分重視旅遊業的發展，都把旅遊產業放在比較重要的位置，一致定位為地方國民經濟的戰略性支柱產業，各省的戰略目標略有不同，廣東旅遊業戰略目標是建成世界級休閒旅遊目的地，廣西是打造旅遊強區，海南是建設世界一流的海島休閒度假旅遊目的地，福建是我國重要的自然和文化旅遊中心和國際知名的旅遊目的地，貴州打造世界知名的山地旅遊目的地，但都是為了建成現代化和高品質的旅遊業，具體情況如表2所示。

表2 粵桂瓊閩黔區域旅遊業“十三五”發展目標

省份	旅遊產業定位	戰略目標
廣東（粵）	國民經濟的戰略性 支柱產業	基本建成世界級休閒旅遊目的地； 旅遊服務和管理水準與國際接軌。
廣西（桂）	國民經濟的戰略性 支柱產業	實施“334”旅遊發展規劃，打造旅遊強區； 區市戰略重點佈局上做出定位。
海南（瓊）	國民經濟支柱產業和龍頭 產業，是最具特色與潛力的 外向型產業。	推動旅遊業向更高層次發展，努力建設旅遊業改革 創新的試驗區； 建設世界一流的海島休閒度假旅遊目的地。
福建（閩）	國民經濟的戰略性 支柱產業	我國重要的自然和文化旅遊中心和國際知名的旅遊 目的地； 實現產業規模、產業結構、產品體系和品牌形象的 全面升級。
貴州（黔）	國民經濟重要支柱產業	提升“山地公園省·多彩貴州風”品牌影響力，全 力打造世界知名的山地旅遊目的地。

資料來源：粵、桂、瓊、閩、黔旅遊“十三五”發展規劃。

3. 旅遊業發展速度較快

粵桂瓊閩黔區域旅遊總收入和遊客接待總量都呈現良好的發展態勢。第一，旅遊總收入方面，從2015年廣東旅遊總收入首次突破萬億元大關以來，每年都有喜人的增長，2017年廣東旅遊總收入達到11,993萬億元，增長率為

11.8%，繼續處於全國領跑地位；貴州旅遊總收入僅在廣東之後，但出現41.6%的驚人增長率；廣西和福建旅遊總收入不相上下，海南雖然旅遊總收入絕對數不高，但增長速度保持了兩位數的高速增長。第二，國內旅遊收入方面，在絕對數上，廣東繼續在頭把交椅上，在增長速度上，廣西和福建都出現了30%的增長速度，明顯高於廣東的增長速度。第三，旅遊外匯收入方面，廣東依然處在第一的位置上，海南出現94%的異常驚人的增長速度。第四，遊客接待總量方面，五個省份在增長率方面都是兩位數的驚人速度，尤其貴州的增長速度達到40.0%。第五，入境過夜遊客人數方面，廣東繼續引領區域的發展，海南以49%的增長速度助推區域發展。第六，國內遊客人數方面，都呈現出高速的增長速度，特別是廣西呈現“雙高”的良好態勢，增長率和總量都是區域內最高，增長率為28.2%，總量為5.18億人次。具體情況如表3所示。

表3 2017年粵桂瓊閩黔區域旅遊業整體情況比較表

地區		廣東	廣西	海南	福建	貴州
國內旅遊收入/億元	絕對數	10667.02	5418.61	766.77	4570.7	-
	增長率	15.9%	33.9%	25%	30.8%	-
旅遊外匯收入/ 億美元	絕對數	196.50	23.96	6.81	75.88	-
	增長率	5.8%	10.7%	94%	14.5%	-
旅遊總收入/億元	絕對數	11993	5580.36	811.99	5083.10	7116.81
	增長率	11.8%	33.1%	20.8%	29.2%	41.6%
入境過夜遊客人數/ 萬人次	絕對數	3647.56	512.44	111.94	691.74	-
	增長率	3.7%	6.2%	49%	13.1%	-
國內遊客人數/ 億人次	絕對數	4.07	5.18	0.66	3.75	-
	增長率	12.5%	28.2%	11%	21.6%	-
遊客接待總量/ 萬人次	絕對數	44347.55	52312.44	6745.01	38225.8	74417.43
	增長率	11.65%	27%	12%	21.45%	40.0%

資料來源：中國統計信息網，-為缺失資料。

粵桂瓊閩黔區域有著共同的文化基礎，同屬嶺南文化，交往歷史源遠流長，都位於我國南部沿海地區，區位優勢十分明顯，非常有利於進一步加大對外開放與交流，交通便利，毗鄰港澳發達地區，是“一帶一路”的重要區域，改革開放後社會經濟快速發展，尤其是廣東是改革開放的先行區，發展速度最快，為區域旅遊合作奠定了良好的基礎。

粵桂瓊閩黔區域良好的社會經濟基礎，是區域旅遊合作內在動力，促進區域旅遊合作邁向更高階段的基石。當地政府都非常重視旅遊業的發展，都把旅遊業定位為當地國民經濟的戰略性支柱產業，旅遊業發展迅猛，旅遊產業不斷轉型升級，但只有形成統一市場，實現區域一體化，才能達到整體效益最大化，建成旅遊強區，成為區域經濟社會發展的引擎。

（二）粵桂瓊閩黔區域旅遊合作的可能性

自從進入新世紀以來，新技術的蓬勃發展，社會經濟的進步，人們思想水平的提高，促使全球化和一體化的腳步在不斷加快，市場競爭也越來越激烈。如何提高國際競爭力，區域合作是必不可少的途徑，只有各個國家或地區不斷加強合作水平，擴大合作範圍，加大合作力度，夯實合作基礎，促進生產要素在區域內自由流動和生產效率的提高，有利於國家或地區國際競爭力的提升。旅遊業同樣需要區域合作，只有高效的區域旅遊合作，我們的旅遊強國夢才能實現。

1. 旅遊需求旺盛

旅遊需求旺盛，給區域旅遊合作提供了廣闊的市場。隨著經濟水平的提高、產業的快速發展、基礎設施的完善、公民休假制度的改革，城鎮居民可自由支配收入及農村人均純收入在逐年提升，居民旅遊消費能力也在逐年攀升。首先，如圖1所示，2010年—2017年國內旅遊總人數一直保持兩位數的增長速度，旅遊人數在不斷創新高，呈現逐年增長的良好態勢，我國國內並在2015年突破40億人次的大關，2017年又突破50億人次的大關，同比增長率為12.6%。

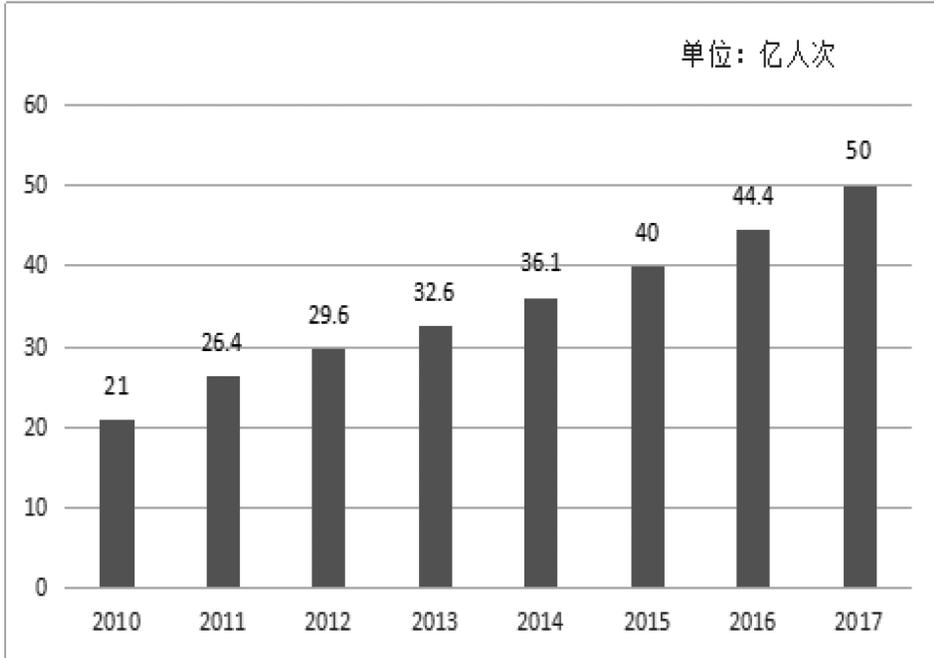


圖1 2010年-2017年我國國內旅遊人數

其次，表4顯示了我國2010年—2017年國內旅遊總人數、國內總旅遊收入、入境遊客人數、國際旅遊收入的情況，國內總旅遊收入同樣保持高速的增長，2010-2017年期間每年同比增長率都比國內旅遊總人數增長率高，尤其是2010年高出了12.9個百分比；入境遊客人數情況比較複雜，由於受國際經濟的影響，2012年-2014年三年期間出現負增長，2014年結束了三年的負增長時期並出現了4.1%的增長率；國際旅遊收入方面，雖然入境遊客人數出現負增長率，但是國際旅遊收入一直是持續增長，情況比較樂觀，特別是在2014年，入境遊客人數增長率為-0.5%，但是國際旅遊收入卻出現了10.2%的驚人增長率，2015-2017年都有不同程度的增長。

表4 2010—2017年我國旅遊業發展情況一覽表

指標		國內旅遊總人數/ 億人次	國內旅遊收入/ 億元	入境遊客人數/ 萬人次	國際旅遊收入/ 億美元
2010	絕對量	21.0	12580	13376	458
	增長率	10.6%	23.5%	5.8%	15.5%
2011	絕對量	26.4	19306	13542	485
	增長率	13.2%	23.6%	1.2%	5.8%
2012	絕對量	29.6	22706	13241	500
	增長率	12.1%	17.6%	-2.2%	3.1%
2013	絕對量	32.6	26276	12908	517
	增長率	10.3%	15.7%	-2.5%	3.3%
2014	絕對量	36.1	30312	12849	569
	增長率	10.7%	15.4%	-0.5%	10.2%
2015	絕對量	40	34195	13382	1137
	增長率	10.5%	13.1%	4.1%	7.8%
2016	絕對量	44.4	39390	5926	1200
	增長率	11%	15.2%	4.2%	5.6%
2017	絕對量	50	45660	6074	1234
	增長率	12.6%	15.9%	2.5%	2.9%

資料來源：中經網資料庫。

2. 國家5A級旅遊景區分佈不均衡

首先，整體上來說，國家5A級旅遊景區在粵桂瓊閩黔區域內分佈非常不均衡。數量最多的是廣東，有11個，但土地面積最大的廣西只有4個國家5A級旅遊景區，土地面積只佔區域總面積6.03%的海南卻有6個5A級旅遊景區，具體如圖2所示。

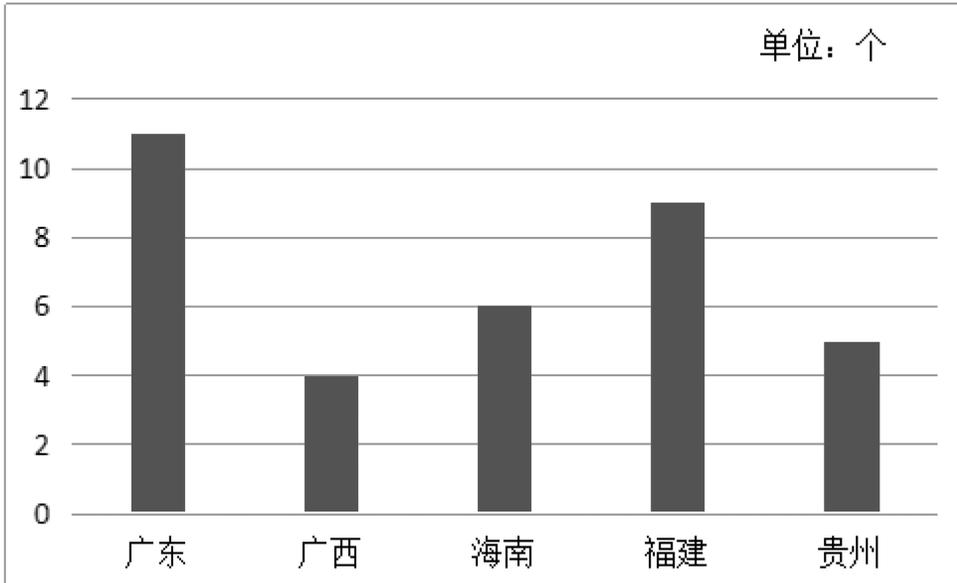


圖2 粵桂瓊閩黔區域國家5A級旅遊景區數量

其次，國家5A級旅遊景區在粵桂瓊閩黔每個地方分佈也不均衡，在廣東、福建分佈比較分散，在廣西、海南非常集中，在貴州有一定的集中性。在廣東分佈比較分散，11個國家5A級旅遊景區分佈在8個地級市；在福建分佈也是比較分散，每個國家5A級旅遊景區都分佈在不同的地級市裏；在廣西國家5A級旅遊景區分佈非常集中，75%都集中在旅遊龍頭城市桂林，作為首府的南寧卻只有1個；在海南也比較集中，83%都分佈在三亞市和保亭縣，只有1個位於陵水黎族自治縣；在貴州有一定的集中性，40%分佈在安順市，另外3個分別位於貴陽市、黔南州和畢節市。具體情況如表5所示，

表5 粵桂瓊閩黔區域國家5A級旅遊景區一覽表

省份	數量	具體名稱
廣東	11個	陽江市海陵島大角灣海上絲路旅遊區、惠州市羅浮山景區、佛山市長鹿旅遊休博園、佛山市西樵山景區、韶關市丹霞山景區、廣州長隆旅遊度假區、廣州白雲山風景區、深圳市華僑城旅遊度假區、梅州市雁南飛茶田景區、深圳市觀瀾湖休閒旅遊區、清遠市連州地下河旅遊景區
廣西	4個	南寧市青秀山風景區、桂林市灕江景區、桂林市樂滿地休閒世界、桂林市獨秀峰-王城景區
海南	6個	三亞蜈支洲島度假中心、海南（保亭縣）檳榔谷黎苗文化旅遊區、（陵水黎族自治縣）分界洲島旅遊區、海南（保亭縣）呀諾達雨林文化旅遊區、三亞市南山大小洞天旅遊區、三亞市南山文化旅遊區
福建	9個	廈門市鼓浪嶼風景名勝區、南平市武夷山風景名勝區、福建土樓（永定南靖）旅遊景區、三明市泰甯旅遊區、龍岩市古田旅遊區、福州市三坊七巷景區、寧德市福鼎太姥山旅遊區、泉州市清源山景區、寧德市白水洋-鴛鴦溪旅遊區
貴州	5個	貴陽市花溪青岩古鎮景區、黔南州荔波樟江景區、畢節市百里杜鵑景區、安順市龍宮景區、安順黃果樹大瀑布景區

資料來源：根據中華人民共和國文化和旅遊部官網相關資料整理而得。

3. 區域交通需進一步無縫銜接

粵桂瓊閩黔區域交通在加強區域聯繫、強化區域旅遊合作起著至關重要的作用，區域交通情況分析包括水陸空方面，分別是鐵路、公路、水路和民航，如表4所示。第一，鐵路方面，廣東旅客周轉量874.66億人公里，數量最大，福建旅客週轉量373.61億人公里，位居第二；在增長率上，海南增長速度最快，達到18.8%，貴州和福建也保持了10%以上的增長速度。第二，公路方面，福建和廣西出現了負增長，廣東和貴州的增長速度持平，海南次之，但與鐵路相比，公路增長速度明顯落後。第三，水運方面，廣東、廣西、海南、福建、貴州都出現了不同程度的增長，尤其是廣西以23.14%的驚人速度排在第一位，貴州也出現了16.8%的增長。第四，民航方面，在增長速度上，福建最快，增長率為22.3%，其他省份也有不同程度的增長；旅客週轉量上，廣東位居榜首，而且比排在第二位的海南多198.37%，如表6所示。粵桂瓊閩黔區域在不同交通運輸方式上各具優勢，旅客週轉量因區域而已，增長速度也不同。

表6 2017年粵桂瓊閩黔區域旅客週轉量及增長速度

運輸方式	指標	廣東	廣西	海南	福建	貴州
鐵路	絕對數/億人公里	874.66	-	54.21	373.61	233.66
	增長率/%	9.7	-	18.8	10.3	13.9
公路	絕對數/億人公里	1130.92	370.38	77.51	227.83	463.93
	增長率/%	4.7	-5.04	2.8	-9.6	4.7
水運	絕對數/億人公里	10.50	3.32	3.80	2.78	6.72
	增長率/%	1.5	23.14	9.9	2.4	16.8
民航	絕對數/億人公里	2127.75	-	713.12	481.99	-
	增長率/%	8.6	-	15.1	22.3	-

資料來源：2017年廣東、廣西、海南、福建、貴州國民經濟和社會發展統計公報，-表示資料缺失。

由此可見，國內外旺盛的旅遊需求，尤其是國內旅遊市場快速發展，給粵桂瓊閩黔區域旅遊合作提供了外部動力和廣闊市場空間；旅遊資源空間分佈的不均衡，尤其是國家5A級旅遊景區呈現的高度集中性和分散性，為區域旅遊合作提供了可能性，合作能夠加強資源互補性和共用性；旅遊交通對區域發展也起著舉足輕重的作用，區域合作可以充分發揮粵桂瓊閩黔各自優勢，促進立體交通網的完善，形成區域內部良好的互聯互通。

二、嶺南—北部灣區域旅遊一體化是粵桂瓊閩黔區域合作戰略的基本途徑

（一）建立無障礙旅遊區

區域旅遊障礙主要體現在市場對接、信息交流、管理協調性等方面，嶺南—北部灣區域旅遊一體化必須建立無障礙旅遊區，聯合打造區域旅遊統一形象，打破區域合作的行政壁壘，構建合作平台，促使旅遊要素有效流動，加強

旅遊企業的合作和跨地區連鎖經營，促進旅遊資源的有序開發，建立統一的遊客服務平台和評價系統，加強旅遊信息的分享和有效利用，建立旅遊主管部門的溝通和合作機制，只有這樣才能建立統一、公開、有序競爭的市場。

（二）提高協同創新能力

嶺南—北部灣區域旅遊一體化促進先進管理理念、科學作業系統、高層次旅遊人才、遊客流、資金流等在區域內自由流動，促進旅遊主管部門、旅遊企業、旅遊人才、旅遊市場管理、對外合作等方面的創新發展。旅遊主管部門能夠根據市場變化共同制定有效政策來促進旅遊業的進一步發展，聯合各部門和各行業力量制定科學的旅遊發展規劃；旅遊企業可以自主抱團和集約化發展，分享運營經驗，聯合探索現代化管理模式，嘗試旅遊產業鏈建設和旅遊產業融合方式；旅遊人才在區域的自由流動有利於服務品質的提高和旅遊精英的培養；旅遊市場管理通過信息聯動平台等途徑實現信息即時共用，促進高效、有序的市場的建立；提高對外合作的聯合力度，進一步簡化出入境手續，促進區域競爭力的增強。

（三）增強區域競爭力

我國旅遊業雖然已經走在世界的前列，但是離旅遊強國的戰略目標還有非常大的距離，這必然要求我國區域旅遊業不斷提高競爭力，為旅遊強國的宏大目標作出自己的邊際貢獻。嶺南—北部灣區域在我國旅遊業發展中處於比較重要的位置，應從三個方面增強區域競爭力，首先，加強人力、資本、信息、技術等方面的合作，建立統一旅遊品牌，加強整合行銷和對外宣傳力度，進一步提高對外開放和合作的水平，提高區域在國際旅遊市場的知名度；其次，促進旅遊資源的合理開發，構建立體旅遊產品體系，聯合打造世界級旅遊精品線路，充分運用現代科學技術來深度掌握客源市場的需求；最後，建立合理的旅遊市場秩序，持續打擊不法商家的破壞市場行為，聯合維護遊客的合法權益，切實提高區域旅遊業的競爭力。

三、嶺南—北部灣區域旅遊合作機制的構建

(一) 區域旅遊合作機制構建的原則

1. 優勢互補

著名經濟學家大衛·李嘉圖在比較優勢理論中提出“兩優取重，兩劣取輕”，即在生產活動的機會成本基礎上，每個國家都集中生產並出口“比較優勢”產品，以獲得最大效益。這個道理同樣適用於旅遊業，嶺南—北部灣區域內每個省份的旅遊優勢都不一樣，旅遊資源空間分佈差異形成主導旅遊資源的不同，應充分發揮各自的比較優勢，廣東發揮引領作用，廣西在加強與東南亞國家合作中是橋頭堡的作用，海南進一步發揮改革創新的效應，福建充分發揮東部和沿海優勢，促使區域整體效益最大化。

2. 區域利益共用

區域利益包括了旅遊經濟、社會、生態、環境等方面，區域旅遊合作應促進旅遊業生產要素的有效配置和高效流動，促進客源市場共用，有利於旅遊人才流動，增加旅遊外匯收入，提高整合行銷水平，增進文化交流，加強旅遊信息共用，促進地方就業，提高旅遊經濟發展水平，最終促進區域國民經濟社會發展，共用區域旅遊合作的成果。

3. 可持續發展

以前我國旅遊業容易受到行政壁壘的影響，市場化意識不夠強，區域旅遊合作深度不夠，合作主體的利益協調機制不夠完善，這些行為會影響我國旅遊業的國際競爭力，尤其是在全球化與一體化發展的新世紀裡。因為，嶺南—北部灣區域旅遊合作能夠促進地區旅遊業分工與合作，擴大生產要素流動範圍，促進區域旅遊業協同發展，建立可持續發展評價指標體系，促進區域旅遊業可持續、健康的發展。

(二) 參與主體是構建區域旅遊合作機制的客觀基礎

區域旅遊合作是跨區域合作，涉及到參與主體方方面面的利益，包括地方政府、旅遊企業、旅遊從業者、行業協會組織、遊客以及當地居民，不同主體的利益訴求存在差異性，引起其行動方式也不同，具體情況如表7所示，只有深入瞭解其利益訴求和精準把握其行動方式，在此客觀基礎上，才有可能構建科學和長效的區域旅遊合作機制。

表7 參與主體利益訴求及行動方式

參與主體	利益訴求	行動方式
地方政府	當地國民經濟社會發展水準提高；當地旅遊業可持續發展；區域共同利益最大化；	制定區域旅遊合作規劃；維護市場秩序；提供公共服務；樹立區域旅遊形象；
旅遊企業	比較注重經濟效益；獲得規模效益；	主動組成聯盟；創新旅遊產品；與當地政府保持良性互動；
旅遊從業者	工作成就感；獲得收入；基本權益得到保障；	提供旅遊服務；爭取休假、社保等權益；
行業協會組織	旅遊企業聯合體；聯繫當地政府與旅遊企業的橋樑和紐帶；	利益糾紛的協調與仲裁機構；為旅遊企業提供服務；
遊客	高效優質旅遊服務；旅遊安全保障；個性化需求的滿足；	購買旅遊產品及服務；旅遊評價及投訴；
當地居民	旅遊業的發展能夠促進當地生活品質的提高；當地文化風俗得到保護；當地生態環境不受到破壞。	爭取當地政府的支持；在旅遊業中謀求工作崗位；通過對遊客態度的好壞來影響當地旅遊業發展。

(三) 推進區域旅遊合作機制的三大發展階段

嶺南—北部灣區域旅遊合作機制包括三大發展階段，分別是初始合作、完善利益協調體系和區域旅遊一體化，其中區域旅遊一體化是區域旅遊合作的最高階段。首先，初始合作階段，跨行政區域參與主體有合作意願，但存在合作零散、凝聚力不足的情況，因為區域旅遊跨越行政區域，參與主體利益訴求點不同，離心力大於向心力，必須有一個處於主導地位的參與主體把不同參與主體緊密聯合在一起，形成利益共同體。所以地方政府要起著主導作用，主動消除行政壁壘，打破行政壟斷，清除客觀或主觀障礙，建立區域統一旅遊市場，全方位參與到區域合作中去，引導旅遊企業、行業協會組織、當地居民、遊客、旅遊從業者參與到合作中。促進旅遊業生產要素在區域內自由流動，把扶持政策、利益協調、人才交流、合作協定、運作機制、打造合作平台等方面形成規範性的檔或制度，保證合作的持續性和有效性，推動旅遊業發展進入良性的軌道。

其次，完善利益協調體系階段。在區域旅遊合作的過程中，由於參與主體存在著主觀或客觀方面的差異，在整體效益的協調、產品開發、資源分享、客源市場合作、規範市場競爭秩序、合作中問題的處理等方面都可能存在衝突，各參與主體應本著平等、公平、共贏的原則，協商制定利益協調體系，化解矛盾，形成合力，促進區域旅遊業持續、健康的發展。

最後，區域旅遊一體化階段。這是區域旅遊合作的最高階段，能夠把區域內各個部門組合成為一個有機整體，整體效益最大化。經過前期的發展，市場化程度很高，政府不再參與到合作的具體事務中去，只是以協調者的身份來參與，減少對市場的行政干擾，旅遊企業發揮主體作用，已經成為區域統一市場中最活躍的要素，充分發揮企業的創新性和活力，旅遊業成為當地國民經濟的支柱產業，區域旅遊業國際競爭力水平不斷提高。

但是每個階段之間的轉化並不是自然而然發生的，也不是一帆風順的，需要很長時間的積累，需要各個參與主體的共同努力，只有形成合力，才能往更高階段發展，否則有可能倒退或者導致區域旅遊合作終止。

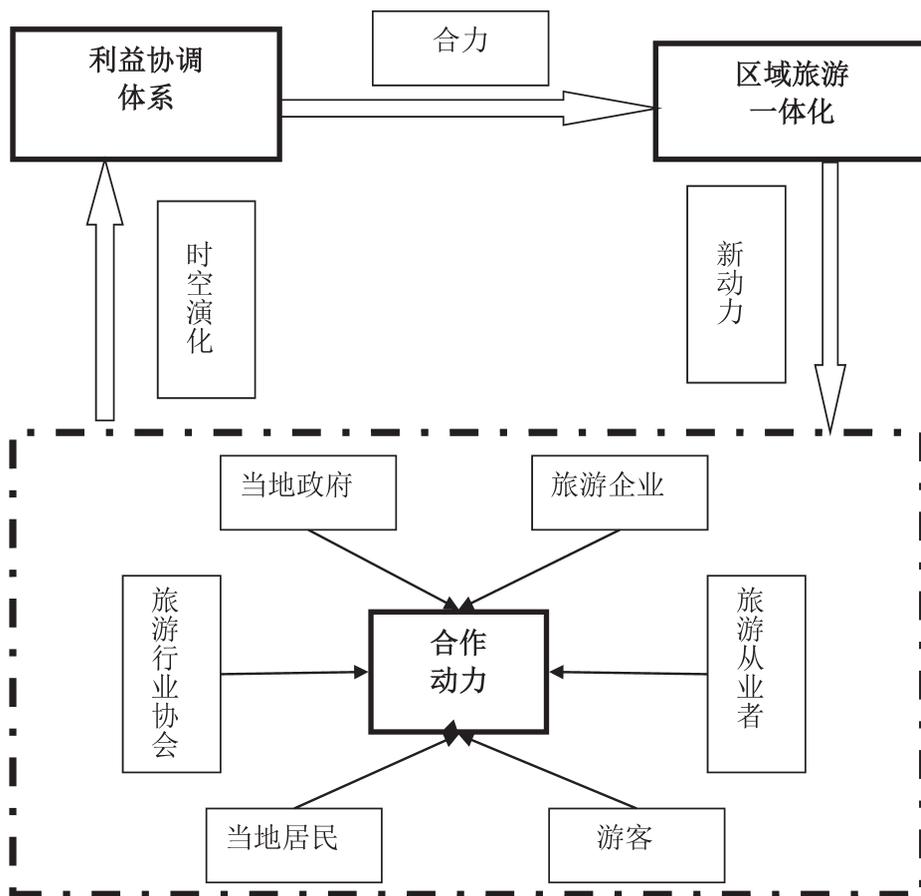


圖3 嶺南—北部灣區域旅遊合作機製圖

四、嶺南—北部灣區域旅遊合作的保障體系分析

(一) 科學的合作制度

區域旅遊合作各方在簽訂合作協定或者宣言後，標誌著合作關係的正式開始，但區域旅遊合作涉及面非常廣，單靠某個協定是無法全面且系統的解決合作問題，因此需要建立全面且科學的制度，特別是法律制度來保障彼此間的權益，用白紙黑字的形式來規定參與主體的權利與責任，協調彼此之間的利益矛盾，保障合作目標的實現，實現各區域、各參與主體共贏發展，提高區域競爭力。

（二）合理的利益協調機制

合作方在地理區位、旅遊資源分佈、經濟發展水平、旅遊企業集聚程度、高層次人才數量、旅遊形象的傳播度等方面會存在差異，再加上區域旅遊合作涉及的內容非常廣泛，加大了合作的難度，合作方利益有可能會存在衝突的時候，特別是在合作磨合期，矛盾表現會特別突出，只有建立了合理的利益協調機制，才能促進合作發展到更高階段。

（三）良好的溝通體系

區域旅遊合作缺乏了良好溝通體系，合作就無法進行，區域一體化就無法實現，因此合作前，要消除彼此認識誤區，摒棄計劃經濟造成的封閉性思維，確立互惠共贏的共識，擬定區域共同發展目標。合作後，共同搭建溝通平台，實現旅遊信息共用機制，評估擬定發展目標，建立監督控制體系來及時發現突發情況，不斷完善溝通體系。

結語

經濟全球化與區域經濟一體化是不可逆轉的歷史發展趨勢，區域一體化已經在世界各個地區尤其是經濟發達地區越來越明顯，加強區域合作成為提高區域競爭力的有效途徑，有利於我國邁向強國的目標，通過合作和分工來促進資源優化配置。我國旅遊業在國民經濟社會中發揮著越來越重要的作用，區域旅遊合作是旅遊業發展的必然選擇，因此應加快嶺南—北部灣區域旅遊合作的進程，消除區域壁壘，避免惡性競爭，發揮比較優勢，確立共同發展目標，提高區域競爭力。

參考文獻：

- [1] 陽國亮：試論嶺南—北部灣經濟一體化——粵桂瓊合作戰略的思考[J]，改革與戰略，2015（09）：36-41。
- [2] 幸嶺：區域旅遊發展創新模式：跨境旅遊合作區[J]，學術探索，2015（09）：70-75。
- [3] 林瑤雲、李山：旅遊圈空間演化的嵌套模型與效用分析[J]，旅遊學刊，2015（06）：17-29。
- [4] 朱紅兵、馮翔：長三角區域旅遊合作發展模式分類及評價研究[J]，地理與地理資訊科學，2014（03）：108-113。
- [5] 馮翔、高峻：從全新視角看國外區域旅遊合作研究[J]，旅遊學刊，2013（04）：167-173。
- [6] 殷柏慧、吳必虎：長三角與環渤海區域旅遊合作條件對比研究——兼論環渤海次區域旅遊合作道路選擇[J]，旅遊學刊，2004（06）：33-37。

基於國內三大灣區核心城市比較分析 ——寧波市海洋經濟發展的路徑與對策研究

敖麗紅

韓瑾

寧波大學寧波灣區經濟研究院教授 寧波大學寧波灣區經濟研究院副教授

中共十九大提出了“堅持陸海統籌，加快建設海洋強國；以‘一帶一路’建設為重點，推動形成全面開放新格局”等重大決策，早在2011年浙江海洋經濟建設示範區規劃就上升為國家戰略，寧波作為國家海洋經濟發展示範區、“一帶一路”重要支點城市、長三角南翼經濟中心、浙江海洋經濟建設核心區、沿海開放城市和海洋經濟大市，有條件、有潛力、更有責任起到發展海洋經濟的示範帶動作用。在世界範圍內，已形成以紐約、東京、三藩市為典型代表的世界級灣區經濟集群，成為全球最為重要的金融中心、創新中心、航運中心。在我國也已形成以環渤海地區、長江三角洲、粵港澳大灣區為代表的三大灣區，早在2013年，三大灣區的海洋生產總值就已分別達到19734億元、16485億元和11284億元，佔沿海地區生產總值的15.5%，海洋經濟逐漸成為三大灣區主要經濟增長點。為此，本研究以寧波市海洋經濟發展為起點，選擇三大灣區與寧波市聯繫緊密或借鑒價值大的五大核心城市--大連、青島、舟山、深圳及廈門（以下連同寧波簡稱“六市”）進行比較，分析“一帶一路”戰略背景下寧波海洋經濟發展的路徑與對策建議。

一、灣區六大核心城市海洋經濟發展基礎比較

（一）六市發展海洋經濟的政策資源支撐比較

總的來說，大連市發展海洋經濟的戰略佈局是強調作為“海上遼寧”建設的先導作用，寧波海洋經濟則力圖構建“一核兩帶十區十島”功能佈局，舟

山群島新區構建“一城諸島”總體戰略佈局，深圳構建“兩區、三灣、四帶”發展格局，廈門構建“一核引領、兩翼拓展、環灣統籌、南北依託”的戰略佈局，青島以“一谷兩區”為海洋經濟主要發展引擎。**縱向分析**，六市政策的相同之處為：各地區政策制定思路相對趨同，基本都可歸納為海洋產業扶持政策、海洋科技人才培育政策、海洋經濟投融資政策等，多從陸域經濟管理中心借鑒，但也有針對優勢企業做較強的針對性政策傾斜。而不同之處在於：不同城市的政策強度值差異較大，政策強度值是作用於某一市的國家、省及市級政策按不同權重的總和，其中青島和舟山分別憑藉山東半島藍色經濟區與舟山群島新區建設機遇，從國家戰略層面、省級規劃層面和地方區劃層面將海洋經濟發展凝練全市經濟發展的中心，政策強度值提升迅速。

（二）六市發展海洋經濟的資源環境比較

總體而言，寧波海洋經濟基礎資源環境稟賦在單項上與兄弟城市各有優劣，在整體綜合程度而言具備極強的競爭優勢和長線潛力。**一方面**，寧波的海岸線資源總體處於中上水平：寧波海域面積在六市中居於第三，海洋灘塗面積居於第二，為建設沿海農牧業、加工業和服務業保障了較為充足的空間和土地資源；寧波的海島面積和海島岸線都居於第三，寧波濕地資源總面積位於6個城市之首，為開展沿海旅遊業和休閒健康產業提供巨大的經濟腹地。**另一方面**，相比於其他港灣，寧波一舟山港的基礎性港灣航道資源並不佔顯著優勢，但寧波一舟山港的優勢在於港口航道深水岸線資源及港航配套服務條件，寧波港口岸線總長1562Km，佔全省的30%以上，其中可用岸線872 Km，深水岸線170 Km，寧波北侖港可直接開發港口岸線有121Km，可進出30萬噸級船舶，港口岸線資源既是寧波經濟社會發展的戰略性、龍頭型資源，也是寧波推進海洋經濟發展最具優勢的平台性資源。

（三）六市發展海洋經濟的科教文化資源比較

六市的**相同特點**：均建有相對系統的涉海科研教學及人才培養體系，但六

市海洋研究機構的總量不足、專研深度不夠，導致人才總量不足、與企業的對接不夠，尤其體現在人才結構不合理、高端人才、新興海洋產業人才匱乏，涉海人才發展交流平台不足，科學研究、產業化、風險投融資、仲介服務之間的聯繫不緊密。**主要區別：**一是研究機構的梯隊體系上差距明顯，青島、大連、廈門海洋科教機構以“國家隊”為核心支撐，深圳、舟山兩市也同樣加大共建和引進的力度，寧波仍以省市級科研單位為主，科教支撐力量明顯薄弱。二是科教研究方向及深度差距明顯，青島、大連依靠雄厚的研究力量，開展以所在海域為主的自然科學、工程技術科學和經濟社會科學的全方位研究。寧波在學術基礎研究方面落後於大連、廈門等市，各類創新要素普遍短缺，授權發明專利佔全部專利比例等不足；在海洋科技成果轉化和人才培養方面落後於深圳、青島，在集聚海洋科教機構與創新人才方面缺乏高效務實的措施。

（四）六市海洋經濟規模結構比較

與青島、深圳等城市相比，寧波市海洋經濟主要依賴臨港工業（化工、能源）、港口物流、海洋旅遊等傳統產業，海洋裝備、海洋醫藥等海洋戰略性新興產業總體規模不夠大，對全市經濟發展的帶動作用不強。“十二五”期間，寧波海洋經濟年均增速為8.1%，海洋新興產業年均增速達到12%，相比較而言，寧波海洋經濟發展增速排名靠後。從海洋經濟結構看，各市重點各有不同，但同時，海洋新興產業都具備良好的發展勢頭。例如，青島形成以濱海旅遊業、海洋交通運輸業、海洋設備製造業和涉海產品及材料製造業四個支柱產業為主導，以海洋生物醫藥、海洋新材料、海水利用、海洋科研教育和海洋金融服務業等為新興的產業結構，新興海洋產業同比增長11.7%。同其他五市比較，寧波海洋經濟結構呈現“三二一”格局，第三產業佔比高於青島市、低於廈門市，第一產業佔比高於青島與廈門，近年來，扎實推進國家海洋經濟創新發展區域示範工作，海洋生物高效健康養殖、海洋生物醫藥與製品及海洋工程裝備、海洋新材料等海洋戰略性新興產業發展勢頭迅猛。

二、寧波海洋經濟發展的綜合優勢分析

（一）寧波大力發展海洋經濟的政策資源優勢分析

一是圍繞海洋經濟發展、承接國家戰略規劃，展開一系列宏觀政策佈局工作。建立聯席會議制度、成立領導小組、每年召開全市海洋經濟工作會議，編制了系列政策文件；開展海域直通車、海域海島基準價格發佈、海洋產權交易中心建設、無居民海島使用權銀行抵押等方面試點工作；推進海洋要素資源配置市場化、海域使用權法制化。二是以創新發展海洋新興產業為導向，出台一系列扶持政策。資金政策：成立了總規模為20億元的海洋產業發展基金，出台了海洋經濟工作推進經費專項經費管理暫行辦法，探索開發性金融支援海洋經濟建設試點工作。產業政策：出台海洋經濟創新發展區域示範項目管理、補助資金管理暫行辦法，重點利用《寧波市推進“中國製造2025”試點示範城市建設的若干意見》等政策優勢，鼓勵海洋新興產業積極申報。人才政策：制定“3315計劃”，將海洋高科技人才列入全市“泛3315計劃”，吸引國內外海洋高科技人才來寧波創業發展。

（二）寧波發展海洋經濟的自然及產業基礎優勢分析

一是海洋港口資源優勢明顯，港口岸線總長1562公里，海洋空間資源優勢較明顯。在海洋空間資源中灘塗面積規模遠遠高於其他城市，海岸線長度與島嶼總數僅次於舟山，海域總面積次於舟山與青島，遠高於廈門和深圳；此外，港口區位優勢明顯，寧波一舟山港為天然深水大港，已連續9年成為世界第一大港，貨物輸送量世界排名第一。二是海洋生物資源豐厚，分佈有浮游植物59屬197種，浮游動物17個類群167種，底棲動物258種，具有一定規模的海洋魚類資源有182種，漁場恢復能力強。三是油氣儲量豐富，蘊含春曉、平湖、殘雪、斷橋和天外天等油氣田，僅春曉油氣田天然氣儲量就達700多億立方公尺，是目前中國最大的海上油氣田。四是海洋旅遊資源豐富，有“中國開遊節”、“中國

開漁節”、“中國象山國家海釣節”等國字型大小重要海洋節慶活動。2016年寧波濱海旅遊業增加值為141.4億元，僅低於青島（477億元）、深圳（600多億元）。

（三）寧波發展海洋經濟的科教文化優勢分析

在海洋科方面：（1）堅持以開放匯聚周邊海洋科技創新資源，通過與國家海洋局第二研究所等多家海洋科研機構進行合作，共同搭建海洋科技創新服務平台。（2）堅持加強寧波本地海洋科技創新機構建設，重點扶持寧波海洋研究院等7家海洋相關科研機構及寧波大學海洋學院多家等高等院校發展，提高海洋科技成果產業轉化及基礎創新能力。（3）依託全市9家海洋重點實驗室等海洋科研機構，形成以科研院所、高等院校涉海專業、重點實驗室和企業研發中心等為主體的海洋科研與技術支撐體系。**在海洋文化方面：**（1）寧波是記載古絲綢之路歷史的“活化石”，自唐宋以來，一直是我國連接世界的重要商埠，經歷了全國的三大市舶司、四大海關和“五口通商”口岸之一的輝煌。（2）注重新型商幫文化發揚，從編制《寧波參與“一帶一路”建設行動綱要》，到連續舉辦中東歐博覽會、“中國航海日”永久落戶、中東歐國家《寧波宣言》等，寧波都很好的弘揚了商幫文化。

（四）寧波發展海洋經濟的產業基礎及結構優勢分析

相比其他五市，寧波優勢如下：**一是**港口航運優勢明顯，寧波舟山港是國家確定的“四大國際深水港”之一和上海國際航運中心的重要組成部分，與其他五市等涉海商貿城市相比在航線規模、通達性方面有較強的比較優勢。**二是**經貿合作優勢顯著，寧波已在海上絲綢之路沿線40個國家設立境外企業和機構564個，成為全國第八個“外貿千億美元俱樂部”成員。**三是**海洋經濟開放平台基礎良好，已形成以國際貿易展覽、金融服務和航運服務三大中心為代表的功能性平台，以浙洽會、海洽會、中東歐展、消博會“兩會兩展”為龍頭的載體

性平台，以APEC港口網路為依託的港口合作平台等。**四是**涉外金融創新領先，作為跨境貿易人民幣結算試點城市、國家金融體制改革試點城市、金融電子化試點城市、金融對外開放城市和私募股權投資試點城市，金融機構、金融人才聚集，金融規模、金融市場發育程度和金融基礎設施建設水平等均居6市前列。

三、寧波下階段海洋經濟發展的路徑分析

（一）明確建設思路與定位

在繼承寧波古絲路“活化石”歷史文化遺產的基礎上，使寧波成為“一帶一路”（海洋經濟）國際供應鏈創新示範區，研究提出三大定位：**一是**“一帶一路”（海洋經濟）樞紐節點城市。寧波處在兩大戰略的交匯點，具備優越的區位條件和得天獨厚的港口優勢，向外直接面向東亞、東盟及整個環太平洋地區，對內溝通長江、京杭大運河，覆蓋整個華東地區及長江流域，海鐵聯運連通中西部地區。**二是**“一帶一路”中東歐開放合作新視窗。寧波產業與東盟、中東歐具有很強的互補性，是寧波“一帶一路”的對接重點區域，可立足民營經濟創新活力，重點推進基礎設施互聯互通、貿易投資暢通和社會文化國際交流。**三是**“一帶一路”國際供應鏈創新示範區。推動“一帶一路”國家戰略率先建立符合區域一體化要求的合作模式，進一步開展產業、貿易等方面創新試點示範，為率先建立符合區域一體化的供應鏈合作模式提供有益探索。

（二）“一帶一路”（海洋經濟）綜合試驗區建設方案設想

為堅持把海洋經濟建設融入到服務“一帶一路”的各領域各方面，探索與“一帶一路”沿線國家和地區的全新合作模式，推進“一帶一路”與長江經濟帶區域實現聯動發展，積極爭取上海自貿區創新政策，建設“一帶一路”（海洋經濟）綜合試驗區，特提出初步設想如下：以北侖、梅山、杭州灣新區等地為基礎，完善“一核引領、兩帶拓展、三灣聯動、多點支撐”的寧波海洋經濟

空間發展格局，加強灣區聯動能力，聯合打造“一帶一路”國際供應鏈創新示範區。北侖區域主要依託港口優勢，打造國際一流樞紐港，建立國際供應鏈物流服務體系。梅山區域主要集聚港航物流服務，建立國際供應鏈金融服務體系。杭州灣新區主要依託先進製造，建立國家供應鏈高端製造服務體系。

（三）“一帶一路”（海洋經濟）綜合試驗區建設內容

找準切入點、把握結合點、扭住著力點，全面建設好“一帶一路”（海洋經濟）綜合試驗區。一是探索國際供應鏈全新合作方式。圍繞建設現代海洋產業體系，規劃“一核兩帶十區十島”產業空間佈局，加強與“一帶一路”沿線國家供應鏈融合發展。二是優化國際供應鏈產業功能佈局。充分發揮寧波在義甬舟開放大通道建設的核心作用，協同推進舟山江海聯運服務中心建設，加快推進重大交通基礎設施建設，培育集聚一批高端航運服務、金融保險、國際貿易機構，構築高層次、全方位、大容量的經濟交流網路。三是謀劃國際供應鏈創新重大平台。深化投資貿易便利化改革，完善同“一帶一路”沿線國家和地區的雙向投資機制，特別是要高水平辦好中國—中東歐國家投資貿易博覽會，爭創中國與中東歐國家投資貿易綜合試驗區，形成寧波服務“一帶一路”的鮮明特色。四是營造國際供應鏈發展商業環境。打造便捷高效的政務環境和接軌國際的市場規則體系，積極爭取國家“一帶一路”建設中的先行先試政策。建設綜合實力較強、核心競爭力突出、空間配置合理、生態環境良好、體制機制靈活的“一帶一路”海洋經濟發展示範區。

四、寧波下一階段海洋經濟發展的具體對策建議

（一）強化開放平台的引領性，全力推進梅山國家級新區建設，打造“一帶一路”（海洋經濟）綜合試驗區的核心載體

主要問題：新一輪開放戰略中，寧波作為“一帶一路”戰略支點城市，缺

乏國家開放平台支撐。中央已批覆建立19個國家級新區和11個自貿區，大多數城市獲批國家級新區或者自貿區等國家級平台，唯獨寧波沒有國家級平台，舉全市之力建設梅山國家級海洋經濟新區勢在必行。**針對性舉措：**高起點、高水平建設梅山國家新區，打造“一帶一路”海洋經濟綜合試驗區的核心區。要以梅山海洋科教園為主體，整合有關科研單位資源，搭建海洋科技創新公共服務平台，重點建設大型儀器設備共用實驗室、海洋大資料共用實驗室，積極推動產教學研一體化進程。充分利用科技興海平台，引導科研機構聯合開展技術攻關，加強對海洋資源的高值化開發技術研究，突破一些先導性、關鍵性海洋開發利用技術瓶頸，推動海洋產業發展核心技術的自主創新，儘快形成強有力的海洋技術儲備。

（二）強化港口發展的帶動性，推動國際大港向國際強港轉變，打造“一帶一路”（海洋經濟）綜合試驗區的橋頭堡

主要問題：寧波舟山港貨物輸送量全球第一，但是“大港小航”局面沒有改觀。與新加坡、香港、上海等國際港航物流中心相比，寧波高端港航服務業發展嚴重滯後，物流輻射能力明顯不足。依託寧波港口優勢，貨物雖在寧波匯聚，但缺乏高附加值的增值環節，難以吸引國際金融機構入駐，寧波外資銀行僅有5家，與北上廣城市相比差距明顯，與國際金融中心城市差距更大。**針對性舉措：**推進國際大港向國際強港轉變，打造“一帶一路”海洋經濟綜合試驗區的橋頭堡。把握港口經濟圈戰略機遇，協同推進舟山江海聯運服務中心建設，全力支援寧波舟山港做大做強，培育集聚一批高端航運服務、金融保險、國際貿易機構，構築高層次、全方位、大容量的經濟交流網路。在樞紐港口建設方面，推進國際一流樞紐港建設；在港口集疏運方式方面，大力發展國際中轉，發展水陸聯運、海鐵聯運等多式聯運，打造我國最大的大宗散貨戰略儲備基地、重要港口物流基地和大宗商品交易基地；在港航服務發展方面，構建港航物流服務平台，完善航運交易、金融、資訊等航運產業體系。

（三）強化區域發展的協調性，合力推進義甬舟開放大通道建設，打造“一帶一路”（海洋經濟）綜合試驗區的經濟走廊

主要問題：義甬舟開放大通道沿線地區是我省開放平台能級最高、空間最為集中的區域，是貫通浙東沿海與中西部內陸腹地的大動脈，是連接“一帶一路”和長江經濟帶的黃金通道。寧波作為義甬舟開放大通道核心，輻射帶動作用有待加強。**針對性舉措：**合力推進義甬舟開放大通道建設，促進“一帶一路”和長江經濟帶無縫對接，加強國際資本、國際人才、國際貿易相互聯動，打造開放創新、高端高質、合作共用的區域經濟走廊。在產業佈局方面，共同打造新一代信息技術、高端裝備、新能源汽車、新材料、綠色石化、智慧裝備製造等萬億級產業集群。在平台共建方面，創建一批中外產業合作園、浙商跨國併購回歸項目示範園，形成大通道沿線高密度開放平台網路集群，共同打造國際合作平台。在對外貿易方面，優化市場佈局和貿易結構，大力發展跨境電子商務、市場採購等新型貿易方式，加快培育以技術、品牌、品質、服務為核心的外貿競爭新優勢，積極推進外貿發展方式創新。

（四）強化基礎設施的支撐性，高水平建設國家綜合交通樞紐城市，打造“一帶一路”（海洋經濟）綜合試驗區的樞紐網路

主要問題：與“一帶一路”國家戰略支點定位相比，寧波基本建成國家級綜合交通樞紐，但能級不高、通道能力有限。寧波對外通道主要集中在西向與杭州之間，南北沿海通道和西南方向通道能力依然存在較大空間。**針對性舉措：**高水平建設國家綜合交通樞紐城市，打造“一帶一路”海洋經濟綜合試驗區的樞紐網路。強化以高鐵、航空、航運為主體的綜合交通樞紐建設，打造亞太區域的國際綜合交通樞紐城市，為建設“一帶一路”海洋經濟綜合試驗區發揮支撐帶動作用。深度融入國家“一帶一路”和長江經濟帶戰略，啟動新一輪對外高鐵通道建設，擴大對外通道交通容量。依託黃金水道，優化集裝箱內支線泊位佈局，加快形成以寧波舟山港為中轉樞紐，至歐、美、澳、非、亞五大

洲的國際航運服務網路。打造與城市發展戰略相契合的主運營基地航空公司，謀劃發展空港新區，增強空港增值服務能力，打造國家級綜合空港樞紐。

（五）強化改革創新的引領性，積極爭取自貿區創新成果，發揮“一帶一路”（海洋經濟）綜合試驗區的示範引領作用

主要問題：寧波開放發展的基礎較好，但在國際化發展戰略中缺乏自貿區平台突破口。**針對性舉措：**新一輪對外開放戰略中，自貿區作為貿易便利化、投資自由化、金融國際化等領域新高地，是推動新一輪改革浪潮的突破口。積極爭取類似上海自貿區政策待遇，努力使寧波成為“一帶一路”海洋經濟綜合試驗區的政策先行區。推動寧波舟山港在開放體制上的協同發展，積極爭取舟山自由貿易港區政策在寧波先行先試。爭取開展貿易自由化創新試點，推進寧波出口加工區、保稅港區等海關特殊監管區轉型升級；積極開拓“一帶一路”市場，完善同“一帶一路”沿線國家和地區的雙向投資機制；支援金融領域開放創新，開展國際貿易結算外匯專用帳戶及離岸帳戶試點，建設離岸貿易、金融、再保險、租賃等服務貿易業務集聚區，複製上海自貿區的沿海捎帶試點政策。

（六）強化人文交流的先導性，建設東亞文化之都，打造“一帶一路”（海洋經濟）綜合試驗區的文化視窗

主要問題：寧波距離“一都（東亞文化之都）三城（書香之城、音樂之城、影視之城）”的目標還有一定差距，在東亞文化國際影響力還不夠，與“一帶一路”沿線國家和地區文化融合方面有待提升。**針對性舉措：**（1）積極培育“認知海洋、融入海洋、發展海洋”的海洋經濟發展社會氛圍，充分利用電視、廣播等公眾媒體，廣泛開展多層次、多形式的海洋經濟發展改革的輿論宣傳和人文普及宣傳，為寧波海洋經濟人才開發供給側改革營造良好的氛圍和環境。（2）依託絲綢之路歷史文化淵源，積極與“一帶一路”國家建立友好城

市關係，深化城市間文化交流與合作；挖掘“海上絲綢之路”文化底蘊，以海絲之路等歷史文化遺產為重點，整合沿線文化資源，籌辦好浙洽會、中國-中東歐國家投資貿易博覽會等國際化活動，打造一批具有國際影響力的文化會展品牌。（3）擴大旅遊市場開放，串聯周邊地區特色文化旅遊景點，定期舉辦海上絲綢之路博覽會等主題活動，辦好中國海洋博覽會、中國國際海產品博覽會等展會，辦好中國海洋投資洽談會、中國海洋論壇等論壇峰會，吸引集聚國內外海洋經濟高層次人才。

（七）引導“國家海洋經濟創新發展示範城市”與“中國制造2025試點示範城市”深度融合，打造具有區域特色、產業依託的海洋經濟重鎮

主要問題：寧波具有扎實的製造業基礎，但在海洋經濟方面的引領示範及帶動作用不強，亟需多角度、全方位施策。**針對性舉措：**（1）注重產業依託，把握海洋經濟發展及先進製造業試點示範兩大契機，打造海洋戰略性新興產業的兩大重點（海洋生物醫藥與高端裝備），四大鏈條（海洋長效環保防腐專用材料產業鏈、海工油氣成套裝備產業鏈、海洋生物醫藥產業鏈、海洋生物食品產業鏈），兩大基地（梅山海洋高端裝備產業孵化基地、寧波生物科技產業孵化基地）。（2）注重創新及人才服務，推進與國家海洋局的戰略合作，推動企事業單位與科研院所聯合共建海洋科技孵化器、共性技術研發平台等，為涉海企業提供科研創新和成果轉化服務。建設海洋經濟人才政務服務中心，創新高素質應用型人才培養模式，爭取在涉海類博士後流動站等方面實現突破。（3）成立海洋經濟產業引導基金，引導銀行業金融機構採取項目貸款多種模式，優先滿足海洋新興產業資金需求。支持國內外金融機構在寧波設立海洋金融，加快建設海洋經濟金融中心。搭建海洋經濟銀企對接合作平台，加大海洋產業稅收政策支援力度。

參考文獻：

1. 敖麗紅、袁紅清著：灣區經濟發展理論與實踐[M]，長春：吉林大學出版社，2017。
2. 王志文：促進浙江海洋經濟提質發展[J]，浙江經濟，2017(24)。
3. 大連海洋經濟研究基地課題組：大連參與“一帶一路”建設拓展海洋經濟新空間的對策建議[J]，大陸橋視野，2018(05)。
4. 劉經參：沿海各地奮力角逐千萬億海洋經濟[J]，寧波經濟(財經視點)，2017(07)
5. 李帥帥、范郢、沈體雁：我國海洋經濟增長的動力機制研究——基於省際面板資料的空間杜賓模型[J]，地域研究與開發，2018(06)。
6. 褚新東、李晨：高品質發展海洋經濟[J]，浙江經濟，2018(09)。
7. 彭青林、高之國：抓“一帶一路”機遇 提升海洋經濟競爭力[J]，海南人大，2017(04)。
8. 馬仁鋒：浙江海洋經濟示範區建設經驗及“一帶一路”新機遇[J]，港口經濟，2017(06)。

灣區中心城市空間差異與協調度分析 ——以杭州灣灣區中心城市爲例

徐建軍

寧波灣區經濟研究院副教授

陳翔

寧波灣區經濟研究院講師

一、引言

中共十九大報告提出，以粵港澳大灣區建設、粵港澳合作、泛珠三角區域合作等爲重點，全面推進內地同香港、澳門互利合作。2017年11月在北京舉行的中國區域經濟50人論壇第五次研討會上，中國國家發展和改革委員會副秘書長范恆山表示，“實現區域協調發展離不開支撐平台和載體，培育新平台有兩點特別重要——灣區建設和城市群，粵港澳大灣區已形成規劃初稿，杭州灣區、上海灣區可能也要逐漸提到議事日程上來”。

環杭州灣大灣區是“一帶一路”與長江經濟帶的重要交匯地帶，在中國國家現代化建設大局和全方位開放格局中具有舉足輕重的戰略地位^[1]。是中國參與國際競爭的重要平台、經濟社會發展的重要引擎，是長江經濟帶的引領發展區，是中國城鎮化基礎最好的地區之一^[2]。環杭州灣大灣區經濟腹地廣闊，擁有現代化江海港口群和機場群，高速公路網比較健全，公鐵交通幹線密度全國領先，立體綜合交通網絡基本形成^[3]。環杭州灣大灣區要建設面向全球、輻射亞太、引領全國的世界級灣區。建成最具經濟活力的資源配置中心、具有全球影響力的科技創新高地、全球重要的現代服務業和先進製造業中心、亞太地區重要國際門戶、全國新一輪改革開放排頭兵、美麗中國建設示範區，必須協調灣區內主要城市，優化各城市間的生產和經濟佈局，使灣區各城市平衡發展，創新灣區經濟大發展。

二、環杭州灣大灣區內六城市經濟社會發展的空間差異

(一) 環杭州灣大灣區經濟發展差異演化分析

1. 環杭州灣大灣區經濟總體水平的空間差異。區域經濟發展水平的差異一般分為絕對差異和相對差異，衡量地區經濟發展水平的絕對差異指標有極差、離差、標準差等，衡量地區經濟發展水平的相對差異的指標有變異係數等。下面，我們選取2010-2015年的人均地區生產總值為研究物件，採用極差、標準差和變異係數來測定環杭州灣大灣區六個城市經濟發展的絕對差異和相對差異。

$$\text{極差 } R = Y_{\max} - Y_{\min} \quad (1)$$

$$\text{標準差 } \sigma = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (Y_i - \bar{Y})^2}{n-1}} \quad (2)$$

$$\text{變異係數 } CV = \frac{\sigma}{\bar{Y}} \times 100\% \quad (3)$$

其中， Y_i 為人均地區生產總值， n 為地區個數， \bar{Y} 為人均地區生產總值，變異係數越大，區域間發展的差異越大；反之亦然。

圖1是基於公式(1)、公式(2)和公式(3)得到環杭州灣大灣區六個城市在“十二五”期間的極差、標準差以及變異係數的變化趨勢。由圖1可知，人均生產總值的極差呈現逐年上升的趨勢。2010-2015年，人均生產總值的極差由2010年的23931元上升為2015年的73451元，後者是前者的3倍，其中，2010-2012年的都在增長，2013年達到峰值，2014年有所回落，但之後繼續增大。標準差與人均生產總值的趨勢大致相同，也呈增大趨勢，有2010年的8053.53上升至2015年的28455.59。綜上所述，2010-2015年環杭州灣大灣區6個城市人均生產總值的絕對差異整體上逐年遞增。由環杭州灣大灣區六個城市不同年份得到的變異係數可知，2010年、2011年和2012年的變異係數比較接近，而2013年、2014年和2015年的變異係數值比較接近，而且也相對大於前三年的變異係數，這表明環杭州灣大灣區六個城市在後三年的發展差距要大於前三年的發展差距。

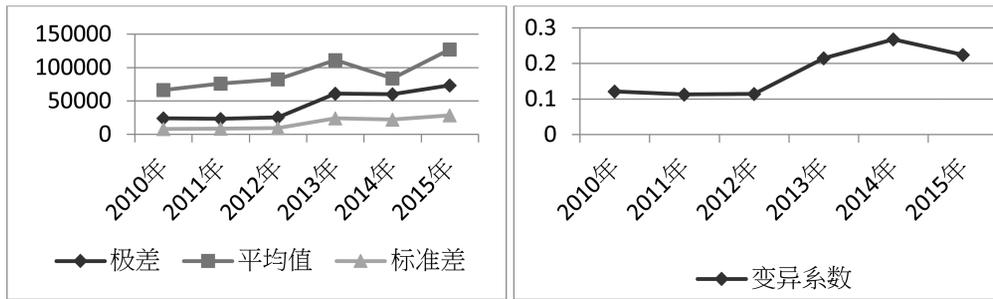


圖1 環杭州灣大灣區中心城市經濟發展水平絕對差和相對差異

2. 環杭州灣大灣區經濟密度的空間差異。區域國民生產總值與區域面積之比體現了地區經濟密度，該指標表徵了城市單位面積上經濟活動的效率和土地利用的密集程度。具體的計算公式如下：

$$\text{經濟密度} = \text{國內生產總值} / \text{面積} \quad (4)$$

表1是依據經濟密度公式計算的2010-2015年間長三角6個城市的經濟密度統計結果，縱向比較可知，環杭州灣大灣區內部六個城市經濟密度都增強了，進一步橫向比較同一年份不同城市的經濟密度，會發現環杭州灣大灣區內部六個城市經濟密度也存在很大的差異。2010年，經濟密度最高的城市為上海，經濟密度達到27071.408萬元/平方千米，經濟密度最低的紹興為3376.2567萬元/平方千米，兩者相差將近8.02倍；2011年，經濟密度最高的城市為上海，經濟密度達到30272.339萬元/平方千米，經濟密度最低的紹興為4024.636萬元/平方千米，兩者相差將近7.52倍；2012年，經濟密度最高的城市為上海，經濟密度達到31827.346萬元/平方千米，經濟密度最低的紹興為4413.615萬元/平方千米，兩者相差將近7.21倍；2013年，經濟密度最高的城市為上海，經濟密度達到34067.371萬元/平方千米，經濟密度最低的紹興為4791.990萬元/平方千米，兩者相差將近7.11倍；2014年，經濟密度最高的城市為上海，經濟密度達到37167.166萬元/平方千米，經濟密度最低的紹興為5152.656萬元/平方千米，兩者相差將近7.21倍；2015年，經濟密度最高的城市為上海，經濟密度達到39620.643萬元/平方千米，經濟密度最低的紹興為5394.329萬元/平方千米，兩者相差將近7.34倍。

表1 環杭州灣大灣區中心城市經濟密度（萬元/平方千米）

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
上海	27071	30272	31827	34067	37167	39621
杭州	3585	4229	4701	5027	5547	6056
寧波	5260	6173	6706	7262	7753	8154
嘉興	5875	6838	7383	8040	8563	8985
紹興	3376	4025	4414	4792	5153	5394
舟山	27071	30272	31827	34067	37167	39621

註：資料來源《中國城市統計年鑒》(2011-2016)相關年份

3. 經濟發展速度的空間差異。為客觀反映邊環杭州灣大灣區經濟發展速度的空間差異，採用相對發展率(NICH)來衡量相對增長量。相對發展率，是指長三角區域6個城市經濟在某一時期內的人均生產總值的變化與同期整個長三角人均生產總值變化的關係。其中，NICH的運算式為：

$$NICH = \frac{Y_{2i} - Y_{1i}}{Y_2 - Y_1} \quad (5)$$

其中， Y_{1i} 和 Y_{2i} 分別表示i地區在時間節點1和節點2的人均生產總值， Y_1 和 Y_2 分別表示某地區在時間節點1和2的人均生產總值。NICH越大，說明該地區經濟發展速度越快；反之，表明該地區發展速度越慢。

表2是依據公式（5）計算得到2010-2015年環杭州灣大灣區6個相對發展率。由表2中可以看出，2010-2011年相對發展率NICH > 1的有杭州、寧波、紹興、舟山共計4個城市；2012-2013年，相對發展率NICH > 1的有上海、杭州、寧波滬共3個城市；2014-2015年，相對發展率NICH > 1的有上海、舟山共2個城市，這意味著2014-2015年，各城市人均生產總值的相對發展率差異較大，在這三個階段中人均生產總值增量均大於總體人均生產總值增量的有上海、舟山2個城市。總之，我們可以看出近年來的上海和舟山的經濟發展水平較快，且發展速度一直高於長三角區域城市之間的平均水平，而嘉興、紹興則一直低於長三角區域城市之間的平均發展速度。

表2 環杭州灣大灣區中心城市相對發展率

	2010-2011年	2012-2013年	2014-2015年
上海	65.25%	226.63%	176.91%
杭州	107.15%	100.55%	80.89%
寧波	102.17%	126.97%	87.80%
嘉興	71.56%	94.38%	62.70%
紹興	121.23%	23.51%	33.77%
舟山	132.64%	27.97%	157.93%

資料來源：同表1

4. 經濟發展集聚水平的空間差異。為了更加客觀直觀的反映環杭州灣大灣區六大城市經濟集聚發展水平的空間差異，我們採用區位熵值的差異來體現區域經濟集聚發展水平的差異。其中，區位熵的計算公式如下：

$$Q_i = \frac{s_i / s}{p_i / p} \quad (6)$$

其中， s_i 和 s 分別表示 i 地區和所有地區總體的地區生產總值； p_i 和 p 分別表示 i 地區和所有地區總體的人口數量； Q_i 越大，表明該地區的經濟集聚水平越高，反之，表明該地區的經濟集聚水平越低。通常意義上，當 $Q_i > 1$ 時，表明該城市為經濟發達城市，當 $1 > Q_i > 0.8$ 時，該城市為經濟相對發達城市，當 $Q_i < 0.8$ 時，該城市為經濟相對落後城市。

根據公式（6）計算得到環杭州灣大灣區6個城市的區位熵如表所3所示。由表3可知，6個城市中，經濟集聚水平最高的是上海，其區位熵大於1，這表明該地區是經濟發達的城市；杭州和寧波的區位熵超過0.8但低於1，這表明杭州和寧波屬於經濟相對發達城市；嘉興、紹興、舟山的區位熵低於0.8，這表明這三個城市屬於經濟相對落後城市。

表3 環杭州灣大灣區中心城市經濟集聚水平

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	平均值
上海	1.2694	1.2367	1.2089	1.2047	1.2121	1.2139	1.2243
杭州	0.9016	0.9226	0.952	0.9432	0.9516	0.9684	0.9399
寧波	0.9393	0.9613	0.9739	0.9814	0.9645	0.9513	0.962
嘉興	0.7033	0.7135	0.7172	0.7269	0.7126	0.7018	0.7125
紹興	0.6651	0.6925	0.7085	0.7174	0.7125	0.7027	0.6998
舟山	0.6954	0.7285	0.759	0.7642	0.7705	0.7826	0.75

資料來源：同表1

5. 對外開放水平的空間差異。為客觀反映邊環杭州灣大灣區對外開放水平的空間差異，採用外貿依存度衡量對外開放水平。其中，

$$\text{外貿依存度的公式為：進出口總額/GDP} \quad (7)$$

表4是根據公式（7）計算得到長三角6個城市的外貿依存度。根據表4，在環杭州灣大灣區的6個城市中，外貿依存度和外資依存度最高的是上海，這表明該地區對外開放水平較高；外貿依存度和外資依存度最低的是舟山，這表明該地區的對外開放水平較低。

表4 環杭州灣大灣區中心城市外貿依存度

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
上海	148.000	147.200	136.600	126.600	121.600	111.700
杭州	60.612	58.871	49.903	48.321	45.363	41.149
寧波	74.340	104.671	92.609	87.198	84.498	77.980
嘉興	68.341	68.728	62.767	62.522	61.798	54.903
紹興	66.568	68.830	55.447	52.115	49.935	41.592
舟山	114.731	110.873	112.292	84.346	74.589	66.509

資料來源：同表1

(二) 環杭州灣大灣區社會發展空間差異

經濟發展與社會發展水平緊密相連。下面我們僅從人口結構、居民消費能力、社會創新能力、科學教育水平、信息化水平共五個方面來描述環杭州灣大灣區6個城市社會發展的空間差異。

1. 環杭州灣大灣區人口結構的空間差異。表5是2010-2015年環杭州灣大灣區6個城市人口密度，人口密度採用的總人口數除以面積計算得到。根據表5可知，上海的人口密度最大，且在“十二五”間平均的平均每平方公里的人口達到3755人；杭州每平方公里的人口為425人，寧波每平方公里的人口為591人，嘉興每平方公里人口為883人；紹興每平方公里的人口為533；舟山每平方公里的人口為670人。橫向比較可知，環杭州灣大灣區6個城市人口密度最大的是上海，最小是的杭州。縱向來看，這六個城市的人口密度變化幅度較小，反映出不同城市的人口密度基本穩定。

表5 環杭州灣大灣區中心城市人口密度（人/平方公里）

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	平均值
上海	3631	3702	3756	3809	3825	3809	3755
杭州	415	419	423	426	431	436	425
寧波	585	587	589	591	595	598	591
嘉興	873	876	880	884	889	893	883
紹興	530	533	534	533	535	535	533
舟山	672	674	668	669	670	669	670

資料來源：《上海統計年鑒》、《杭州統計年鑒》、《寧波統計年鑒》、《嘉興統計年鑒》、《紹興統計年鑒》、《舟山統計年鑒》(2011-2016)相關年份。

2. 環杭州灣大灣區居民消費能力的空間差異。居民生活品質反映了一個地區的人民生活滿意度、幸福度，是一個正極指標，居民生活品質受到多方面的因素影響，是一個感性指標，為了客觀反映居民經濟能力及衣食住行等方面的居民生活品質，在本文將其量化，將從人均消費支出方面進行分析。表6是

2010-2015年環杭州灣大灣區6個城市城鎮居民人均消費支出。從表6可以看出，“十二五”期間，人均消費支出最高的城市為上海，達到28363元，最低的城市是嘉興，達到21249元。杭州、寧波和紹興和舟山的人均消費支出水平分別位列第2、3、4和5位。不同城市縱向考察可知，6個城市的人均消費水平都在逐年增長。

表6 環杭州灣大灣區中心城市城鎮居民人均消費支出

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	平均值
上海	23200	25102	26253	28155	30520	36946	28363
杭州	20219	22642	22800	30659	32165	33818	27051
寧波	19420	21779	23288	24685	27893	29645	24452
嘉興	16559	19535	21720	21105	23032	25544	21249
紹興	18267	20353	22204	24221	26231	28156	23239
舟山	16717	19183	20958	23461	27807	30128	23042

資料來源：同表5

3. 環杭州灣大灣區創新能力的空間差異。社會創新能力可以通過專利創新能力指標得到反映。表7是2010-2015年環杭州灣大灣區6個城市專利申請數。其中，橫向比較可知，上海的專利最多，嘉興的專利最少。縱向分析可知，這六個城市的專利資料都是逐年增加的。

表7 環杭州灣大灣區中心城市專利申請數

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
上海	71196	80215	82682	86450	81664	100006
杭州	29732	40890	53785	58280	48569	60839
寧波	26399	47582	73647	83334	58530	58779
嘉興	554	768	730	1042	1256	1430
紹興	12294	15670	22023	28173	36616	45059
舟山	579	1504	2200	2483	3418	3799

資料來源：同表5

4. 環杭州灣大灣區科學教育水平的空間差異。科學教育水平的高低也是一個城市發展的重要體現。教育投入多寡與教育水平成正相關關係。下面主要從城市教育投入總經費和人均教育投入經費兩個方面進行分析和比較。表8是2010-2015年環杭州灣大灣區6個城市人均教育財政投入。由表8可知，上海市的教育投入總經費規模要遠遠大於其他城市的投入規模，並且人均教育投入經費也穩居第一位。杭州教育投入總經費位居第二位，寧波教育投入總經費位居第三位，但就人均教育經費，寧波的人均教育經費要率高於杭州市的人均教育經費。總的教育投入經費最少的是舟山地區，人均教育經費最低的是紹興，約為1548.4420元/人。

表8 環杭州灣大灣區中心城市人均教育財政投入

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	平均值
上海	1813	2340	2726	2814	3150	3177	2670
杭州	1536	1898	2097	2299	2552	3088	2245
寧波	1555	2041	2453	2559	2734	3251	2432
嘉興	1257	1621	1885	2047	2173	2541	1921
紹興	1027	1276	1525	1598	1755	2111	1548
舟山	1500	1582	1688	1775	1728	1525	1633

資料來源：同表5

5. 環杭州灣大灣區信息化水平的空間差異。信息化水平是一個城市現代化發展的重要表現，我們以郵電業務水平來衡量單個城市的信息化發展水平。表9是2010-2015年環杭州灣大灣區6個城市人均郵電業務水平（元/人）。需要特別指出的是，由於寧波統計年鑒只有郵政業務總額，而沒有公佈有關電訊營業額匯總方面的資料，表9中寧波人均電訊業務水平參照杭州人均電訊業務水平的資料，並與寧波人均郵政業務資料相加得到。由表9可知，上海的郵電業務毫無疑問在長三角6個灣區城市位居第一位，舟山的郵電業務在長三角6個灣區城市位居最後一位。從表9可知，上海的郵電業務費為12483.3149元，最低的是紹興，人均郵電業務費用為1285.0852元。

表9 環杭州灣大灣區中心城市人均郵電業務水平（元/人）

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	平均值
上海	8595	9594	10894	13603	15365	16849	12483
杭州	2145	3020	3041	3474	4020	4607	3385
寧波	2278	2350	2412	2632	2518	2540	2455
嘉興	2066	2260	2396	2525	2454	2358	2343
紹興	1113	1219	1318	1399	1372	1289	1285
舟山	1977	2325	2481	2737	3135	3406	2677

資料來源：同表5

三、環杭州灣大灣區經濟社會發展的協調度評價方法

（一）環杭州灣大灣區經濟社會系統協調度評價模型

1. 環杭州灣大灣區經濟系統和社會系統評價指標權重的確定方法。假設 S_1 、 S_2 分別為環杭州灣大灣區經濟系統和社會系統發展的綜合評價結果。環杭州灣大灣區經濟系統和社會系統內的單個評價指標的權重均採用熵值法來確定。熵值法是一種根據各指標傳輸給決策者信息量的大小來確定指標權重的方法，它能夠克服其他方法人為確定權重的主觀性以及多指標變數間信息的重疊性。為克服傳統熵值法測度結果存在偏差不足，我們先對各個指標進行標平化變換，然後再用熵值法計算各個指標值對應的權重，各個系統的綜合評價的具體步驟如下：

第一步，對基礎資料採用極差法進行標準化處理，計算公式為：

$$Z_{ij} = (x_{ij} - x_{\min}) / (x_{\max} - x_{\min}) \quad (8)$$

式中： Z_{ij} 為 j 年第 i 個指標的標準化值； x_{ij} 為 j 年第 i 個指標的原始數值； x_{\min} 和 x_{\max} 分別為指標 i 的最小值和最大值。

第二步，計算第 j 年的某一具體指標的比重 f_{ij} ，

$$f_{ij} = Z_{ij} / \sum_{j=1}^n Z_{ij} \quad (9)$$

第三步，計算各項指標的熵值作為權重，

$$e_i = -k \sum_{j=1}^n f_{ij} \ln f_{ij} \quad (10)$$

其中， $k=1/1nn$ ， n 為待評方案個數。

第四步，計算每一項指標的信息效應值 d 。 d 越大，說明該指標越重要。

$$d_i = 1 - e_i \quad (11)$$

第五步，計算單個指標的權重 w_i ，

$$w_i = d / \sum_{i=1}^m d_i \quad (12)$$

第六步，計算各項指標的綜合發展水平值 S ，

$$U = f_i \times w_i \quad (13)$$

2. 杭州灣灣區經濟系統和社會系統耦合度模型。耦合度主要反映系統無序及其有序狀態間的轉變過程，體現系統內部參量間的相互作用；本文參考國內外相關的研究文獻^[4-6]，構造環杭州灣大灣區經濟系統和社會系統耦合評價模型為：

$$C = 2 \times \sqrt{\frac{S_1 \times S_2}{(S_1 + S_2)^2}} \quad (14)$$

式中 C 為經濟系統和社會系統的耦合度， S_1 、 S_2 為兩個系統的綜合評價指數，表示兩個系統的綜合發展水平。 $C \in [0, 1]$ ，當 $C=1$ 時，說明環杭州灣大灣區經濟系統和社會系統位於最佳的良性共振耦合，系統將趨向新的有序結構；當 $C=0$ 時，說明經環杭州灣大灣區經濟系統和社會系統基本不耦合，系統之間或系統向無序狀態發展； $0 < C \leq 0.3$ ，說明環杭州灣大灣區經濟系統和社會系統處於低度水平耦合； $0.3 < C \leq 0.5$ ，環杭州灣大灣區經濟系統和社會系統處於拮抗耦合階段； $0.5 < C \leq 0.8$ ，環杭州灣大灣區經濟系統和社會系統處於磨合耦合階段； $0.8 < C < 1$ ，環杭州灣大灣區經濟系統和社會系統處於高度耦合階段^[7]。

3. 灣區經濟社會協調度模型。由於耦合度主要度量系統間或系統組成要素間在發展過程中平衡狀態及其和諧程度，側重系統之間的良性互動關係^[8]。而協調度是指系統間交互耦合的協調程度，用來揭示新型城鎮化發展和生態環境系

統間的不同步性、有序性，同時也反映系統間動態、平衡發展狀態，能更好地評判新型城鎮化發展和生態環境系統交互作用的整體和諧程度，可以避免單純依靠耦合度判別產生的誤導。也就是說根據耦合度模型可以判斷兩個系統發展和諧與否的強度，但是很難精確對比一個區域內的各個子系統的城鎮化與生態環境耦合協調發展程度^[9]，因此引入耦合協調度模型

$$D = \sqrt{C \times T} \quad (15)$$

$$T = \alpha U_1 + \beta U_2 \quad (16)$$

其中D為耦合協調度，T為兩系統的綜合協調指數，反映環杭州灣大灣區經濟系統與社會系統的綜合發展水平對協調度的貢獻， α 和 β 為待定係數（考慮兩者的貢獻，設 α 和 β 均為0.5）。本章借鑒劉耀彬等人在城鎮化與生態環境耦合度的研究成果^[10]，對耦合協調度（D）的類型進行劃分： $D \in [0, 1]$ ，將系統耦合協調度劃分4種基本類型，當 $0 < D \leq 0.3$ ，為低度協調的耦合；當 $0.3 < D \leq 0.5$ ，為中度協調的耦合； $0.5 < D \leq 0.8$ ，為高度協調的耦合； $0.8 < D < 1$ ，為極度協調的耦合。

（二）指標體系的構建方法與變數說明

結合環杭州灣灣區經濟社會發展特點的基礎上，借鑒相關研究，選取國民生產總值等28項指標作為社會活動的測度指標，詳見表10所示。其中原始資料來源於2011-2016年的《中國城市統計年鑒》、《上海統計年鑒》、《杭州統計年鑒》、《寧波統計年鑒》、《嘉興統計年鑒》、《紹興統計年鑒》、《舟山統計年鑒》。

表10 環杭州灣大灣區中心城市經濟社會協調度指標體系

	子系統層	指標層
經濟系統	經濟總量	國民生產總值、人均生產總值、工業總產值、地方財政一般預算內收入（萬元）、財政收入占國民生產總值比、人均財政收入（元/人）、年末存款（萬元）、年末貸款（萬元）、金融發展水平（%）
	經濟品質	城市經濟密度（萬元/平方千米）、城市經濟集聚水平
	經濟結構	第一產業比重、第二產業比重、第三產業比重
	經濟開放度	實際利用外資、實際外資依存度（%）、進出口貿易總額、外資依存度（%）
	經濟效益	企業利稅總額
社會系統	人口狀況	年末總人口（萬人）、人口自然增長率、人口密度（人/平方公里）、非農人口占總人口的比重（%）
	就業狀況	年末單位從業人員數（萬人）、年末城鎮登記失業人員數
	居民生活品質	人均居住面積、人均社會消費品零售總額（萬元）、城鎮居民人均消費支出、職工平均工資
	社會保障	全社會用電量（萬千瓦時）、醫院衛生院床位數（張）
	科教發展	教育經費支出（萬元）、人均教育財政投入（元）、在校中小學生、在校大學生、科學支出（萬元）、專利數（件）
	政府職能	財政收支、財政支出比重
	基礎設施建設	全社會固定資產投資總額（億元）、人均固定資產投資、固定電話使用者、人均郵電業務水平（元/人）
環境保護	人均綠地面積、建成區綠化覆蓋率（%）、汙水處理率（%）	

（三）環杭州灣大灣區經濟社會協調狀況及空間差異

1. 環杭州灣大灣區經濟社會關係狀態及其協調狀況。在獲取到原始資料後，根據公式(8)-公式(16)來進行處理，分別算出來了經濟系統綜合評價指數S1、社會系統綜合評價指數S2、社會經濟發展的協調度C，經濟社會發展水平的綜合評價指數T以及經濟社會協調發展度D，結果如表11所示。從表11可以看出，不同年份的統計計算得到的經濟綜合指數S1、社會綜合指數S2、耦合度C，經濟社會發展水平的綜合評價指數T以及耦合協調度D變化如下：

2010年：經濟綜合指數S1最高的是上海，社會綜合指數U2最高是上海、耦

合度C最高的是杭州，經濟社會發展水平的綜合評價指數T最高的是上海以及耦合協調度D最高的是上海。經濟綜合指數S1最低的是紹興，社會綜合指數S2最低是舟山、耦合度C最低的是嘉興，經濟社會發展水平的綜合評價指數T最低的是舟山以及耦合協調度D最低的是舟山。

2011年：經濟綜合指數S1最高的是上海，社會綜合指數S2最高是上海、耦合度C最高的是上海，經濟社會發展水平的綜合評價指數T最高的是上海以及耦合協調度D最高的是上海。經濟綜合指數S1最低的是紹興，社會綜合指數S2最低是紹興、耦合度C最低的是紹興，經濟社會發展水平的綜合評價指數T最低的是紹興以及耦合協調度D最低的是紹興。

2012年：經濟綜合指數S1最高的是上海，社會綜合指數U2最高是上海、耦合度C最高的是舟山，經濟社會發展水平的綜合評價指數T最高的是上海以及耦合協調度D最高的是上海。經濟綜合指數S1最低的是紹興，社會綜合指數S2最低是舟山、耦合度C最低的是紹興，經濟社會發展水平的綜合評價指數T最低的是舟山以及耦合協調度D最低的是舟山。

2013年：經濟綜合指數S1最高的是上海，社會綜合指數S2最高是上海、耦合度C最高的是上海，經濟社會發展水平的綜合評價指數T最高的是舟山以及耦合協調度D最高的是上海。經濟綜合指數S1最低的是紹興，社會綜合指數S2最低是舟山、耦合度C最低的是紹興，經濟社會發展水平的綜合評價指數T最低的是舟山以及耦合協調度D最低的是舟山。

2014年：經濟綜合指數S1最高的是上海，社會綜合指數S2最高是杭州、耦合度C最高的是舟山，經濟社會發展水平的綜合評價指數T最高的是上海以及耦合協調度D最高的是上海。經濟綜合指數S1最低的是紹興，社會綜合指數S2最低是舟山、耦合度C最低的是紹興，經濟社會發展水平的綜合評價指數T最低的是舟山以及耦合協調度D最低的是舟山。

2015年：經濟綜合指數S1最高的是上海，社會綜合指數S2最高是上海、耦合度C最高的是上海，經濟社會發展水平的綜合評價指數T最高的是上海以及耦合協調度D最高的是上海。經濟綜合指數S1最低的是紹興，社會綜合指數S2最低是舟山、耦合度C最低的是舟山，經濟社會發展水平的綜合評價指數T最低的是舟山以及耦合協調度D最低的是紹興。

表11 環杭州灣大灣區中心城市協調情況

	2010年			2011年			2012年								
	S1	S2	C	T	D	S1	S2	C	T	D	S1	S2	C	T	D
上海	0.43	0.47	1	0.45	0.67	0.42	0.46	1	0.44	0.66	0.46	0.46	1	0.46	0.68
杭州	0.17	0.17	1	0.17	0.41	0.25	0.19	0.99	0.22	0.47	0.18	0.17	1	0.17	0.42
寧波	0.16	0.13	1	0.14	0.38	0.14	0.16	1	0.15	0.39	0.15	0.14	1	0.15	0.38
嘉興	0.05	0.1	0.95	0.08	0.27	0.07	0.1	0.98	0.08	0.28	0.07	0.09	0.99	0.08	0.28
紹興	0.04	0.08	0.96	0.06	0.24	0.06	0.09	0.98	0.07	0.27	0.06	0.09	0.98	0.07	0.27
舟山	0.04	0.05	1	0.05	0.22	0.06	0.09	0.98	0.08	0.28	0.08	0.06	0.99	0.07	0.26
	2013年			2014年			2015年								
	S1	S2	C	T	D	S1	S2	C	T	D	S1	S2	C	T	D
上海	0.46	0.43	1	0.44	0.67	0.46	0.43	1	0.44	0.67	0.42	0.4	1	0.41	0.64
杭州	0.17	0.17	1	0.17	0.41	0.17	0.17	1	0.17	0.41	0.15	0.19	1	0.17	0.41
寧波	0.15	0.14	1	0.15	0.38	0.16	0.13	1	0.14	0.38	0.15	0.15	1	0.15	0.38
嘉興	0.08	0.09	1	0.08	0.29	0.08	0.09	1	0.08	0.29	0.08	0.09	1	0.09	0.3
紹興	0.07	0.1	0.99	0.08	0.28	0.07	0.1	0.98	0.08	0.29	0.06	0.1	0.97	0.08	0.28
舟山	0.07	0.07	1	0.07	0.27	0.07	0.08	1	0.07	0.27	0.13	0.07	0.96	0.1	0.32

2. 環杭州灣大灣區協調發展水平。根據上文耦合協調度（D）的類型進行劃分標準，可以得到2010-2015年環杭州灣大灣區6個城市協調發展水平的分類結果，如表12所示。由表12可知，2010年-2014年間上海處於高度協調的耦合，2010年-2014年間杭州和寧波處於中度協調的耦合，而2010年-2014年間嘉興、紹興和舟山處於低度協調的耦合。2015年上海處於高度協調的耦合，2015年間杭州、寧波和舟山處於中度協調的耦合，而2015年間嘉興和紹興處於低度協調的耦合。

表12 環杭州灣大灣區中心城市協調發展水平的比較

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
上海	高度協調	高度協調	高度協調	高度協調	高度協調	高度協調
杭州	中度協調	中度協調	中度協調	中度協調	中度協調	中度協調
寧波	中度協調	中度協調	中度協調	中度協調	中度協調	中度協調
嘉興	低度協調	低度協調	低度協調	低度協調	低度協調	低度協調
紹興	低度協調	低度協調	低度協調	低度協調	低度協調	低度協調
舟山	低度協調	低度協調	低度協調	低度協調	低度協調	中度協調

四、結論與對策建議

採用不同統計指標就環杭州灣灣區六個城市的經濟系統和社會系統發展的空間差異性進行了分析和比較，在此基礎上，採用耦合協調度模型對 2010-2015 年間六個城市的經濟系統和社會系統的耦合度和協調度進行了綜合評價。結果如下：（1）環杭州灣大灣區是中國灣區的重要組成部分，主要包括上海、嘉興、杭州、紹興、寧波、舟山六個城市；（2）六個城市不僅經濟總體水平、經濟密度、經濟發展速度、經濟集聚水平、金融發展水平以及對外開放水平等方面均存在較大的空間差異；而且這六個城市的人口結構、居民消費能力、社會調控能力、社會創新能力、城市化水平、科學教育水平、信息化水平等方面的發展也存在一定的空間差異；（3）六個城市的耦合度和協調度的分析結果表明，2010-2014年間上海處於高度協調的耦合，2010 -2014年間杭州和寧波處於中度協調的耦合，而2010 -2014年間嘉興、紹興和舟山處於低度協調的耦合。2015年上海處於高度協調的耦合，2015年間杭州、寧波和舟山處於中度協調的耦合，而2015年間嘉興和紹興處於低度協調的耦合。

環杭州灣大灣區發展必須重點推進以下工作：一是打破灣區各城市行政區域限制，擺脫行政區劃的羈絆，推動生產要素的合理流動和跨地區經濟合作，增強區域整體競爭力，為灣區內要素的自由流動和企業順暢的空間轉移，提供有效的政策和服務供給；二是根據灣區內各市資源稟賦和發展優勢，優化產業佈局，優化灣區內產業協同發展的市場機制和政策環境，由分散的點狀開放走向整體的集中開放，實現功能疊加、整合提升、融合發展，發揮上海的核心帶動作用，提升灣區內各市的產業發展層級和配套能力，推動產業轉型升級並有序轉移，形成分工協作、互為支撐的產業空間格局，促進產業從中低端向中高端轉型；三是探索灣區內各主要城市聯動發展、協同發展路徑，縮小區域差距，提升發展層級，使灣區內各市平衡發展，釋放大灣區發展潛力；四是通過灣區內各城市之間融合聯動發展，爭取環杭州灣大灣區擁有更大話語權，在國家發展灣區經濟戰略中爭取更多主動權；五是要處理好環杭州灣大灣區戰略定位與與省內腹地及其他灣區（粵港澳大灣區、京津冀灣區）戰略”這些關係，

按照規劃同圖、建設同步、運輸銜接、管理協同要求，打通一批斷頭路、瓶頸路，解決灣區外聯、內通的問題，盡早形成通達、快捷、經濟、安全的綜合立體交通體系，推動國內三大灣區基礎設施共用發展；六是要培育具有世界級競爭力的創新中心，強化全球資源配置能力，成為新經濟發展策源地，打造國際一流灣區和世界級城市群，帶動長三角區域發展，助力“一帶一路”建設，建立與國際接軌的開放型經濟新體制，努力走出一條具有環杭州灣特色的“灣區”之路。

參考文獻：

1. 敖麗紅、袁紅清著：灣區經濟發展理論與實踐[M]，長春：吉林大學出版社，2017。
2. 敖麗紅、韓遠、賀翔：中國新型城鎮化發展與供給側結構性改革的路徑研究[J]，中國軟科學，2016（11）98-108。
3. 劉銳：黔中城市群空間格局研究[D]，重慶大學碩士學位論文，2017。
4. 唐未兵、唐譚嶺：中部地區新型城鎮化和金融支持的耦合作用研究[J]，中國軟科學，2017(03):140-151。
5. 時朋飛、李星明、熊元斌：區域美麗中國建設與旅遊業發展耦合關聯性測度及前景預測——以長江經濟帶11省市為例[J]，中國軟科學，2018(02):86-102。
6. 李曉鐘、黃蓉：工業4.0背景下我國紡織產業競爭力提升研究——基於紡織產業與電子信息產業融合視角[J]，中國軟科學，2018(02):21-31。
7. 張榮天、焦華富：泛長江三角洲地區經濟發展與生態環境耦合協調關係分析[J]，長江流域資源與環境，2015(05):719-727。
8. 王宜虎：中國社會資本與生態環境耦合協調關係分析[J]，山東財經大學學報，2017，29(05):14-24。
9. 侯培：城鎮化與生態環境的耦合協調發展研究[D]，西南大學碩士學位論文，2014。
10. 劉耀彬、李仁東、宋學鋒：中國城市化與生態環境耦合度分析[J]，自然資源學報，2005，20(1):105-112。

澳門經濟學會2019年下半年會務活動

一、各項學術及交流活動

本會於本年度下半年主辦一系列學術活動，為匯聚專家及學者智慧，搭建連接本澳經濟熱點議題與經濟政策的溝通平台，積極擔當特區政府與民間智庫的橋樑角色。各項主要活動概況如下：

（一）舉辦學術論壇

1. 主辦第二屆粵港澳合作發展論壇

由本會、暨南大學經濟學院、香港浸會大學當代中國研究所連續第二年共同主辦的“第二屆粵港澳合作發展論壇”，於9月21日假澳門大學舉行，是次論壇匯聚粵港澳三地專家學者，來自內地、香港及本澳等地出席嘉賓約90人。本會劉本立會長、暨南大學張宏副校長、香港浸會大學當代中國研究所許志樞署理所長等出席開幕式並致辭。

本屆論壇以“粵港澳大灣區建設的機遇、挑戰及策略”為主題，在主旨演講環節上，國務院港澳辦港澳研究所謝兵副所長介紹了關於粵港澳大灣區規則機制銜接的初步研究；暨南大學經濟學院劉少波院長提出以功能性金融中心為導向，建設大灣區國際金融樞紐；香港中觀研究所劉瀾昌所長建議，深圳河套地區或可改為建為香港公屋，以及吸引香港青年到大灣區就業。本會曾澤瑤副理事長認為，無縫基建對接，以及便利通關措施，將有助澳門更好地融入灣區。

其後，在賓專題發言環節上，就“粵港澳大灣區戰略定位與策略合作”以及“粵港澳大灣區中心城市與科創走廊城市的引領作用”兩大議題，熱議灣區建設，由多名熟知三地社會經濟情況的嘉賓熱烈發表觀點，掀起頭腦風暴。論壇最後由暨南大學特區港澳經濟研究所鍾韻所長總結發言。她在總結中表示，通過本次論壇，進一步促進了粵港澳三地民間智庫及學界的交流與合作，為建設粵港澳大灣區共襄良策，以助力特區更好地融入國家發展大局。

2. 主辦澳門經濟論壇2019

9月22日，由本會主辦的“澳門經濟論壇2019”，於澳門大學崇文樓演講廳舉行。該論壇已連續第三年在澳門舉辦。一如既往，這屆論壇依然以搭建政府與民間智庫的交流平台，以及政策發佈及解讀平台為主旨，為澳門經濟可持續發展共襄良策。澳門金融管理局、澳門特區政府經濟局、中央人民政府駐澳門特別行政區聯絡辦公室經濟部，以及澳門大學澳門研究中心，擔當了這屆論壇的支持單位。澳門特別行政區政府經濟財政司梁維特司長代表、澳門金融管理局行政管理委員會陳守信主席，中聯辦經濟部張建華副部長級助理，以及來自內地、本澳及香港的嘉賓約90人，出席了是次活動。

本會劉本立會長致歡迎辭時指出，本澳經濟已進入調整期，建議政府應做好穩定經濟及穩定就業方面的工作，擴大包括基建設施在內的公共投資，並多關注本澳中小企業的經營困難，進一步做好優化民生的各項工作。

國家商務部國際貿易經濟合作研究院對外貿易研究所梁明所長，陳守信主席，本會柳智毅理事長分別就“國際形勢的視野下看內地與澳門經濟”“澳門經濟形勢前瞻2020”“澳門財政儲備的發展概況及展望”等做了主旨演講。柳智毅理事長在主旨演講中，對澳門經濟發展作了綜合分析，透過澳門經濟景氣研究模型、宏觀經濟預測模型等工具，推算今年至明年本地經濟的可能表現。

在主旨演講結束後，商務部對外貿易研究所梁明所長、粵港澳大灣區研究院劉偉秘書長、暨南大學經濟學院鐘韻院長助理、澳門城市大學澳門“一帶一路”研究中心周平主任、澳門經濟發展委員會及旅遊發展委員會唐繼宗委員等5名專家學者，圍繞澳門與內地經濟合作發展，提出各自的相關看法及建議。

這屆論壇，通過匯聚菁英智慧，切實推動澳門經濟可持續發展，本會就論壇上提出的政策及策略建議經進一步整理後，提供特區政府作為政策制定的參考。

3. 合作舉辦第九屆珠澳合作發展論壇

由珠海市台港澳事務局與本會合作舉辦的“第九屆珠澳合作發展論壇”於10月26日在珠海市舉行。澳門中聯辦經濟部徐俊副部長，廣東省港澳辦鄧永忠巡視員，珠海市政協陳仁福副主席、珠海市台港澳事務局鄒樺局長，本會劉本

立會長、柳智毅理事長等率會員代表出席了是屆論壇。來自廣東省、珠海市以及澳門的專家學者，珠海市相關政府部門及機構負責人，在珠海的澳門企業代表及相關媒體人員共70多人，參加了本次論壇。

本屆論壇主題是“如何加強珠澳合作，加快建設大灣區澳珠極點”。大會邀請了中山大學粵港澳發展研究院首席專家陳廣漢教授、本會曾澤瑤副理事長、廣東省社科院文化產業研究所詹雙暉副所長、本會澳門世界旅遊休閒中心發展研究部呂開顏部長專家學者，就大會主題提出了建設性的建議，引發現場熱烈交流討論。

本會曾澤瑤副理事長在發言中指出，珠澳合作應跳出舊思維的框架，建立全面、務實的合作機制，揚長避短，選定科技合作、旅遊合作、文創合作及共建優質生活圈四大領域為合作的重點領域。其後在討論環節上，圍繞珠澳兩地經濟、民生等話題，各學者繼續發表了相關的看法及建議。

珠海市政協陳仁福副主席在總結發言時指出，兩地的合作發展論壇已經連續舉辦了九屆。自開辦以來，在匯集社會各界智慧，凝聚共識，促進珠澳合作發展方面發揮了重要的平台作用。今年是新中國成立70週年，澳門回歸祖國20週年，也是《粵港澳大灣區發展規劃綱要》正式公佈實施的開局之年。在這發展的關鍵節點上，本屆論壇以共建大灣區澳珠極點為主題，既順應了國家建設粵港澳大灣區的發展戰略，也符合珠澳兩地當前合作發展的客觀需要，對進一步推進珠澳更緊密合作有著重要的實踐指導意義。

（二）續辦“澳門經濟研究實踐暑期班”

本會秉持支持基本法入課堂、為青年搭建向上流動平台的理念，於6月初繼續開辦本年度的“澳門經濟研究實踐暑期班”。是次課程已連續開辦3年，一直深受澳門青年歡迎。

今年課程主題為“澳門的未來—粵港澳大灣區規劃綱要解讀”。導師通過對大灣區融合發展背景做形勢分析，對規劃綱要內容加以解讀，引導學員了解綱要的精神，推動學員積極融入和參與大灣區建設，並實踐青年人追夢圓夢的願景。課程結束後，本會於7月6日舉行結業禮。

結業禮當天，本會同場舉辦了“我和我的祖國”學術座談會。全體學員通過參與這次座談會，不僅領取了結業證書，還積極在大會上發言，並聆聽了學者們對主題的精彩演繹，為學員們提供了一次很好的學習機會。

（三）續辦澳門經濟論文比賽

本會為培養澳門研究人才，今年本會繼續舉辦“2019澳門經濟論文比賽”，今年已是本會連續第八年舉辦這項賽事，澳門經濟論文比賽，已成為澳門學術研究比賽的一個品牌，受到全社會的關注。今年這項比賽公開組、學生組參賽者眾，有關研究凝聚較高的學術水平。經過嚴格認真的評審，本會評出兩組的得獎獎項，並於12月7日舉行了頒獎禮。在頒獎禮上，本會安排部份獲獎者介紹得獎論文的研究成果，並與嘉賓們交流了研究心得。

（四）舉辦學術座談

為慶祝國慶70週年暨澳門回歸祖國20週年，本會於7月6日主辦了“我和我的祖國”學術座談會。澳門特別行政區政府經濟局戴建業局長代表陳子慧副局長、中央人民政府駐澳門特別行政區聯絡辦公室經濟部朱宏副部長、本會楊允中榮譽會長、劉藝良名譽會長、劉本立會長及柳智毅理事長等出席當天的座談。

在會上，楊允中榮譽會長以“偉大祖國建國七十年滄桑砥礪”為題，向與會者分享。他強調社會要和諧穩定，經濟、民生各方面才能健康發展。劉本立會長以“祖國改革開放與澳門發展”為題發表講話指出，國家改革開放，為澳門經濟，尤其產業發展提供空間，提供較為充足和高素質的勞動人口，為澳門年輕人提供發展空間。柳智毅理事長就“澳門回歸二十年的經濟發展成就與經驗”，分享心得，他回顧了澳門回歸前經濟連續四年負增長、高失業率，社會治安不穩的形勢，強調回歸後，特區政府全面準確貫徹“一國兩制”、“澳人治澳”、高度自治方針，社會回復穩定，外資進入澳門，且歷經賭牌開放、自由行政策開放，博彩旅遊服務業迎來急速發展，財政收入和儲備連年上漲等一系列轉化，澳門人均GDP在全球名列前茅；自2012年起連續7年實現全民就業，社會福利保障日益完善；政制改變促使治安改善，從而帶動經濟發展，並提升民生福祉。澳門政治穩定，是經濟社會發展根基，是民生福祉保障。

（五）研究成果發佈會

本會年內兩項研究課題：《粵港澳大灣區背景下澳門經濟適度多元發展策略研究》、《澳門回歸祖國20年：“一國兩制”在澳門的成功實踐與經驗—經濟社會發展的經驗回顧及展望》，已成書並編印出版。

12月15日，本會召開了兩個課題報告的“新書發佈會”。分別由劉本立會長、柳智毅理事長代表兩個課題組介紹兩項研究報告的主要內容和要點，以及結論和建議。本會領導架構成員及部份會員出席了這次發佈會。

二、拜訪及交流活動

（一）本會與港澳辦代表團座談

3月15日，港澳辦政研司王金玉副司長率領代表團來澳，其間與本會進行了調研交流，了解澳門特色金融發展情況，有何制約因素，具備什麼優勢或獨特條件，未來的戰略考量等議題。本會劉本立會長，柳智毅理事長，曾澤瑤、李振國副理事長，諮詢委員會蕭志成委員，王耀理事兼澳門經濟與金融研究部部長，黃遠輝理事兼青年委員會副主任介紹了澳門特色金融發展現況，就相關問題交流了觀點看法。

（二）本會與中山大學粵港澳發展研究院代表團座談

6月20日，中山大學粵港澳發展研究院毛艷華教授率領“一帶一路”與粵港澳大灣區研究團隊來澳，其間與本會進行調研交流，探討澳門回歸20年來經濟社會持續發展和澳門參與大灣區發展等議題。本會劉本立會長，柳智毅理事長，連信森監事參與了會晤並就有關議題交流了觀點看法。

（三）本會與珠海市政協交流

7月31日，珠海市政協港澳台僑與外事委朱權偉副主席率領調研團來澳，其間與本會進行交流，探討在粵港澳大灣區背景下，就珠澳兩地食品安全和食品監管合作等問題。本會劉本立會長，柳智毅理事長等參與了會晤。

又，11月15日，珠海市政協陳仁福副主席率領調研團來澳，與本會進行交流，探討澳門國際化、法治化營商環境的特點和優勢；為推進粵港澳大灣區建設，對珠海市推動與澳門規則對接，打造與港澳趨同營商環境等議題。本會劉本立會長，柳智毅理事長，秦勵常監事長，周平、楊日科理事參與了會晤。

三、培訓及出訪活動

組團赴珠海橫琴考察

為配合《粵澳合作框架協定》在澳門貫徹落實，更好抓住澳門、珠海兩地合作發展的良好機遇，在珠海市台港澳事務局的協助下，本會於10月26日至27日組織會員前往珠海橫琴參觀考察。代表團參觀了橫琴新區展示廳，認真觀看習近平總書記的講話視頻，聽取了橫琴新區發展現況和未來發展規劃的介紹，還參觀了橫琴星藝文創天地部份項目和國家地理探險中心。

四、行政其它會務

（一）召開集思會

7月15日，本會召開內部集思會，收集會員對特別行政區經濟範疇方面的成功實踐經驗，為新一屆特區政府經濟財政範疇工作提出看及建議。有關建議經歸納整理，已向賀一誠候任行政長官提交參考。

（二）召開會員大會

12月15日，本會召開第29次會員大會。會上，由柳智毅理事長代表理事會做《2019年理事會工作報告》；財務部謝君部長做《2019年度財務報告》；秦勵常監事長代表監事會做《監事會2019年度工作報告》。大會審議並通過了上述三個報告文件。

活動相片集：



第二屆“粵港澳合作發展論壇”



澳門經濟論壇2019



第九屆珠澳合作發展論壇

第二屆“粵港澳合作發展論壇”致辭、主旨及專題演講嘉賓



本會劉本立會長



暨南大學張宏副校長



香港浸會大學
當代中國研究所
許志樞署理所長



國務院港澳辦港澳研究
所謝兵副所長



暨南大學經濟學院
劉少波院長



暨南大學特區港澳經濟
研究所鍾韻所長



本會曾澤瑤副理事長



香港中觀研究所
劉瀾昌所長

澳門經濟論壇2019致辭、主旨及專題演講嘉賓



本會劉本立會長



國家商務部國際貿易
經濟合作研究院
對外貿易研究所梁明所長



澳門特別行政區政府經濟財政司
梁維特司長代表、
澳門金融管理局行政管理委員會
陳守信主席



本會柳智毅理事長



澳門經濟發展委員會
及旅遊發展委員會
唐繼宗委員



廣東省社科院粵港澳大灣區
研究院劉偉秘書長



澳門城市大學澳門“一帶一路”研究中心
周平主任



暨南大學經濟學院
鍾韻院長助理

第九屆珠澳合作發展論壇致辭、主旨及專題演講嘉賓



本會柳智毅理事長



珠海市台港澳事務局
鄒樺局長



中山大學粵港澳發展
研究院首席專家
陳廣漢教授



廣東省社科院
文化產業研究所
詹雙暉副所長



本會曾澤瑤副理事長



珠海市政协
陳仁福副主席



本會劉本立會長



本會李振國副理事長



本會澳門世界旅遊休閒
中心發展研究部
呂開顏部長



本會青年委員會
黃遠輝副主任

澳門經濟大事回顧

(2019年6月至11月)

中國城市競爭力 澳跌兩位排14

6月25日，中國社會科學院和經濟日報社共同發佈“2018年中國城市競爭力報告”。深圳、香港、上海三城蟬聯綜合經濟競爭力前三強，澳門列該榜單第14位，較2017年跌2位。

財政部在澳首發國債

6月25日，國家財政部和澳門特別行政區政府宣佈，中央政府將於7月4日在澳門發行20億元人民幣國債，對於引導更多發行體在澳門發行人民幣債券、加快推動澳門債券市場建設具有重要意義。

會議市場報告：澳排亞太17

7月16日，國際會議協會(ICCA)發佈《2018年國際協會會議市場年度報告》，共有39項在澳門舉行的國際協會會議活動獲ICCA認可，儘管在全球城市排名由2017年的第65名跌至71名；亞太區域城市排名跌1位至第17，仍顯示澳門於國際會議市場繼續保持競爭力。

平壤飛澳門直航8月開通

7月25日，民航局公佈已批准高麗航空提供平壤與澳門之間的航班服務，8月2日起首航，每週兩班。1996至2004年間，高麗航空曾提供平壤與澳門的定期和不定期航班服務。今次是時隔15年後，該航空公司再次開通平壤至澳門的往返航線。

2018年經常帳盈餘1,580億元

8月23日，金管局發佈2018年為參考年的澳門國際收支平衡表初步估算，

強勁的旅遊服務出口帶動經常帳持續有大額盈餘，達1,580億元（澳門元，下同）；此外，由於居民及政府部門的外地金融資產大升，作為金融帳中主要項目的非儲備性質的金融資產淨值亦顯著增加1,418億元。

金管局獲QFII資格增投資靈活性

9月15日，國家外匯管理局宣佈取消合格境外機構投資者(QFII)和人民幣合格境外機構投資者(RQFII)投資額限制。澳門金管局表示，該政策放寬為本澳財政儲備投資內地資本市場提供更大靈活性。

央企中葡平台高峰會簽約11份

10月16日，由澳門特別行政區政府、國務院國有資產監督管理委員會主辦，澳門經濟財政司承辦、中聯辦支持的“2019央企支持澳門中葡平台建設高峰會”正式舉行，會上簽署了11份涉及基建、科研及人才培養等多個領域的合作項目。

珠澳簽金融備忘錄

10月22日，澳門金融管理局與珠海市金融工作局簽署《珠澳金融合作備忘錄—人才培訓補充協議》，以深化雙方在金融人才培訓領域的合作，助力澳門發展特色金融業。《協議》訂定了雙方開展合作的總體框架和方向，包括共同培訓所需的金融人才、加強金融課程實踐合作、組織舉辦金融範疇培訓活動，以及協同發展特色金融等。

VISA調查：八成港人為美食來澳

10月24日，Visa發佈最新調查，調查發現80%港人選擇美食為訪澳三大因素之一，其次為觀光(56%)和豪華酒店(50%)。Visa指出，澳門一直備受港人歡迎的旅遊目的地。據了解，八成受訪者表示會考慮在未來十二個月內到澳門短途旅行，其中每三位受訪者中有兩位表示傾向於週末期間前往澳門。當被問到選擇澳門理由，逾半(51%)受訪者是因鄰近香港，四成(41%)則表示被當地的推

廣活動吸引。

安達仕酒店進駐銀河 2021年開幕

11月6日，銀河娛樂集團宣佈旗下銀河綜合度假城將迎來安達仕品牌酒店進駐。澳門安達仕酒店擬於2021年上半年開幕，將成為一家彰顯本地人文藝術及充滿活力的奢華時尚生活酒店。

金管局東帝汶央行深化合作

11月14日消息，澳門金融管理局與東帝汶中央銀行日前簽訂新的《合作協議》，以進一步深化雙方在不同工作領域的合作。新的《合作協議》是雙方在2008年《合作及技術援助協議》基礎上磋商後的成果。澳門金管局相信協議的簽署將有助澳門“中國—葡語國家金融服務平台”的構建，並促進澳門特區與葡語國家的多邊合作，配合澳門“中國與葡語國家商貿合作服務平台”的發展定位。

港澳簽署避免雙重徵稅安排

11月25日，澳門特別行政區與香港特別行政區完成簽署《澳門特別行政區和香港特別行政區關於對所得消除雙重徵稅和防止逃避稅的安排》的相關程序，簽署《安排》之目的，是為避免出現兩地對任何一方居民的同一筆所得雙重徵稅；適用的稅種包括：澳門的所得補充稅、職業稅及市區房屋稅，以及香港的利得稅、薪俸稅及物業稅。雙方亦就多方面的所得訂立稅務上的互惠條款，特別是關於：股息、利息（包括一方政府的股息及利息所得亦獲另一方豁免徵稅）、特許權使用費、財產收益；不動產、相聯企業所得；退休金、政府服務所得；演藝人員和運動員、教師和研究人員所得等。

澳門主要經濟數據

指標	單位	歷史數據			最新數據
		2016	2017	2018	2019年第三季
本地生產總值(當年計價)	億澳門元	3,623.6	4,057.9	4,446.7	1,057.66
實質變動率(本地生產總值)	%	-0.9	9.7	5.4	-4.5
人均本地生產總值(當年價格)	澳門元	560,913	622,803	666,893	~
通脹率	%	2.37	1.23	3.01	2.72
失業率	%	1.9	2.0	1.8	1.8
就業不足率	%	0.5	0.4	0.5	0.4
澳門財政儲備	億澳門元	4,387.0	4,900.0	5,088.0	5,734.8
澳門外匯儲備(*)	億澳門元	1,556.7	1,623.1	1,636.0	1,710.0
生產總值構成(支出法) (以當年價格計算)		2016	2017	2018	2019年第三季
私人消費	億澳門元	957.74	987.25	1,057.46	272.19
政府最終消費	億澳門元	377.69	396.06	420.64	112.98
固定資本形成	億澳門元	784.86	783.21	741.93	145.00
庫存變動	億澳門元	-1.54	-13.54	21.99	5.59
出口總值	億澳門元	2,761.02	3,257.14	3,681.41	878.30
貨物	億澳門元	123.57	139.81	158.86	31.62
服務	億澳門元	2,637.45	3,117.32	3,522.55	846.68
進口總值	億澳門元	1,256.22	1,352.22	1,476.78	356.39
貨物	億澳門元	933.14	983.45	1,071.20	260.15
服務	億澳門元	323.08	368.76	405.59	96.24
公共財政		2016	2017	2018	2019年第三季
公共收入	億澳門元	1,105.0	1,263.7	1,413.1	338.9
博彩稅收	億澳門元	843.8	998.5	1,135.1	NA
公共開支	億澳門元	826.3	813.0	830.3	215.8
部分產業數據		2016	2017	2018	2019年第三季
旅客總量	萬人次	3,095.03	3,261.05	3,580.37	991.82
個人遊	萬人次	957.94	1,061.55	1,226.73	326.97
酒店住客	萬人次	1,183.94	1,297.77	1,374.42	357.88
酒店入住率	%	83.80	87.70	91.60	91.00
旅客平均逗留天數 (按原居地統計之留宿旅客)	天	2.1	2.1	2.2	2.3

(續上表)

新建樓宇：單位	個	498	4,511	4,259	2,024
面積	平方米	192,191	839,517	1,293,667	301,814
房產買賣：單位	宗	14,108	13,985	15,073	3,010
金額	億澳門元	741	852	896	175
銀行存款	億澳門元	9,418.3	10,225.3	11,141.3	11,580.53
銀行貸款	億澳門元	7,843.4	8,959.8	10,121.9	10,923.40
會議展覽項目	個	1,276.0	1,381.0	1,427.0	341.0
會議展覽入場	萬人次	172.2	190.1	211.8	58.3
人口及收入統計		2016	2017		2019年第三季
居民	萬人	64.5	65.3	66.7	67.6
勞動人口	萬人	39.7	38.7	39.3	39.4
就業人口	萬人	39.0	38.0	38.5	38.7
外地僱員人口	萬人	17.8	17.9	18.8	19.3
勞動參與率	%	72.3	70.8	70.9	70.2
每月工資中位數	澳門元	15,000	15,000	16,000	17,000

澳門經濟

第四十七期

出版：澳門經濟學會

主編：柳智毅

執行編輯：蘇振輝

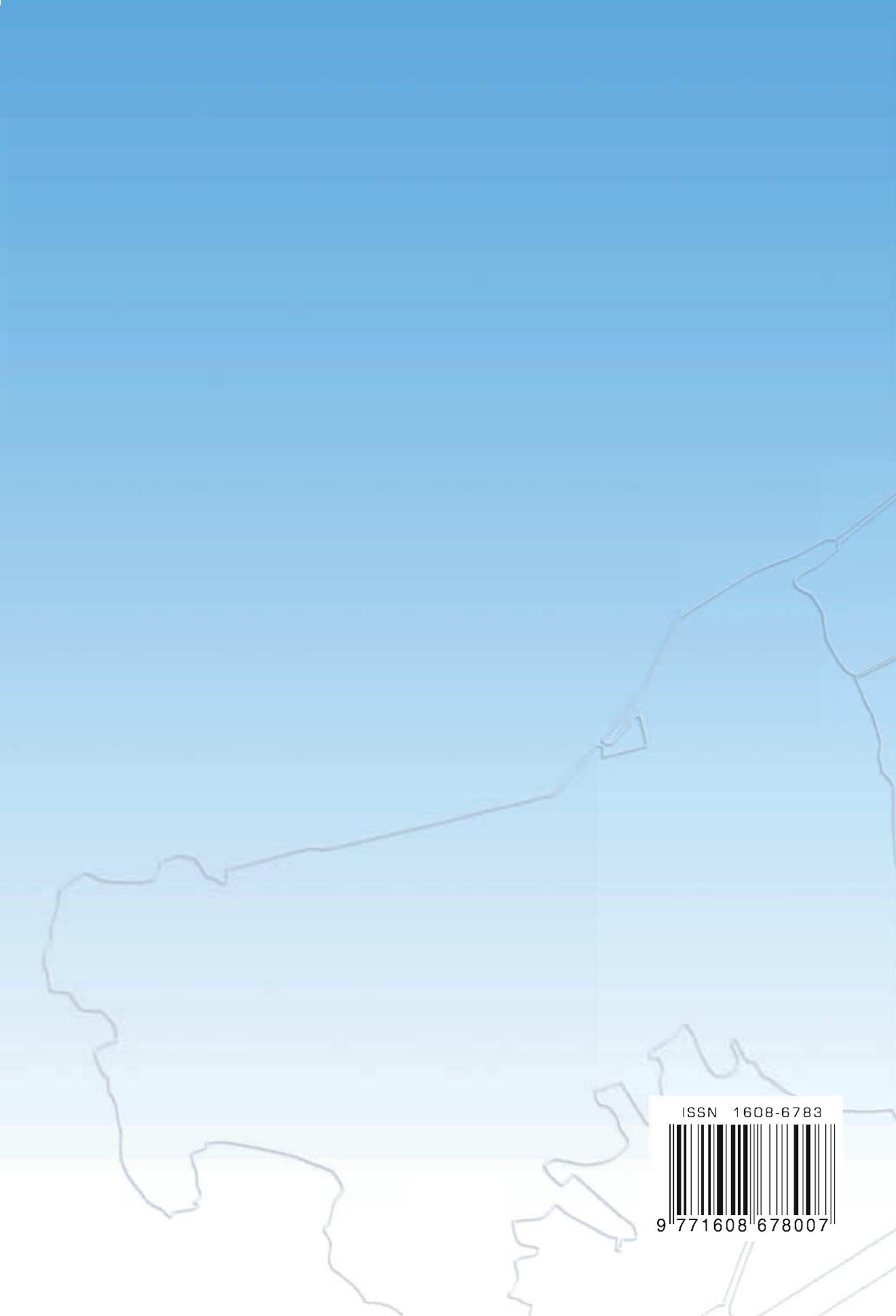
印刷：嘉華印刷公司

印數：500本

出版日期：2019年12月

ISSN 1608-6783

鳴謝：澳門基金會贊助出版經費



ISSN 1608-6783



9 771608 678007