

粵港澳大灣區旅遊產業集聚與發展研究

— 基於灣區中心城市的視角

余渭恆

澳門科技大學 可持續發展研究所城市與區域經濟博士生

摘要：旅遊產業已成為中國國民經濟的重要組成部分，作為中國經濟發展重點規劃的粵港澳大灣區，明確提出共建人文灣區、構築休閒灣區，為廣東文化和旅遊產業發展提供了新的機遇。隨著建設粵港澳大灣區成為世界級旅遊灣區的條件已日漸成熟，行業機遇已來臨。在此背景下粵港澳大灣區旅遊產業研究勢將成為未來區域產業研究熱點之一。本研究是基於大灣區四個中心城市（香港、澳門、廣州、深圳）的視角，探討旅遊產業集聚與發展，以粵港澳大灣區旅遊產業集聚的測度去分析旅遊產業發展水準及聯動關係，從而為粵港澳大灣區旅遊產業規劃、佈局提供結構性思路，促進粵港澳大灣區旅遊產業提升整體競爭優勢。

關鍵詞：旅遊產業；產業集聚；粵港澳大灣區；區域發展

Abstract: Tourism industry is an essential part of China's economy. The launch of Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area strategy provides new opportunity for the development of Guangdong's cultural and tourism industries by co-building a civilized and leisure bay area. This opportunity comes while the world-class tourism bay area construction of Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area is gradually mature. The development of Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area's tourism industry will become an important issue in the future research of the regional industry. This study analyzes the agglomeration and development of the tourism industry from the perspective of four central cities in the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area (Hong Kong, Macau, Guangzhou, and Shenzhen) using Location Quotient (LQ), providing ideas to enhance the competitive advantage of the tourism industry in the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area.

Keyword: Tourism industry; industrial agglomeration; Guangdong-Hong Kong-

一、引言

作為國民經濟的其中一個重要的產業部門，旅遊產業具有巨大的經濟產值。中國經過 40 多年的社會經濟快速發展，國民收入和生活水平得到了極大提高，人們的生活觀念也發生了變化，旅遊已成為現代社會人們最普遍的生活方式之一，並且成為促進社會進步和引領經濟發展的新動力。在此背景下，旅遊產業憑藉持續快速發展和產業間強關聯的特點，促進區域產業結構優化升級。2016 年 12 月國務院印發的《十三五旅遊業發展規劃》指出競爭國際化是旅遊產業未來五大趨勢之一，珠三角旅遊城市群是要做強的五大跨區域旅遊城市群之一。處於全國社會經濟發展前沿的廣東省，在 2017 年政府工作報告中明確提出大力發展粵港澳大灣區，報告中提到的重要內容是要建設粵港澳優質生活圈，意味著休閒旅遊產業將是廣東省未來發展的重要著力點。2019 年，廣東省政府出台的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》提出共建人文灣區、構築休閒灣區，為廣東文化和旅遊產業發展提供了新的機遇。《規劃綱要》明確以香港、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。在此背景下粵港澳大灣區旅遊產業研究勢將成為未來區域產業研究熱點之一。隨著建設粵港澳大灣區成為世界級旅遊灣區的條件已日漸成熟，行業機遇已來臨。本研究試從旅遊產業集聚與發展作研究，以灣區四個中心城市的旅遊產業發展水準及聯動關係，為粵港澳大灣區旅遊產業規劃、佈局提供結構性思路，促進粵港澳大灣區旅遊產業提升整體競爭優勢。

二、理論基礎與文獻綜述

（一）產業集聚理論基礎

本研究的主要理論基礎構建在產業集聚理論，以下對相關產業集聚理論進行簡單扼要的回顧簡評。

1、產業區位論

最早留意到產業集聚現象是著名新古典經濟學家馬歇爾（Alfred Marshall），

他早在 19 世紀末就提出了產業區位理論。馬歇爾(1890)在《經濟學原理》中把“組織”列為了第四種生產要素，與“土地”、“勞動”、“資本”並列的四種生產要素。他在論述“組織”時提到了產業集聚現象，並稱之為“產業區”，馬歇爾對產業集聚的概念主要是從生產聯繫的角度來看，他認為企業集聚最根本的目的是了獲取外部規模經濟。馬歇爾是首位正式將產業集聚問題引進到經濟研究中，他論述了集中生產的優勢，解釋了產業集聚背後的原因，但馬歇爾忽略了區位和運輸成本等因素，對外部性來源的解釋也不夠充分。

2、工業區位論

區域經濟學家韋伯（Alfred Weber）在馬歇爾外部經濟理論研究的基礎上，提出了“集聚經濟”的概念。韋伯(1929)在《工業區位論》提到產業集聚產生的因素、評價方法、發展階段，並指出了集聚規模的概念，是第一位相當有系統的解釋工業活動空間分佈的理論體系，在整個區位論發展史上具有重要性的意義。韋伯還提出了原料指數、區位權重、等運費線、臨界等運費線等計算和評價產業空間集聚的概念和工具。

3、產業集聚最佳規模理論

區域經濟學家胡佛（Edgar M Hoover）在《區域經濟學導論》(1966)一書中提出了最佳集聚規模理論，他的觀點是產業集聚是產業空間區位結構的一種表現，產業區位結構還有可能出現分散的情況，產業區位結構的形成是許多決策單元共同作用的結果。他認為集聚經濟源於三個方面：規模經濟、當地語系化經濟和城市化經濟。

4、創新產業集聚論

熊彼特（Joseph Alois Schumpeter）在《經濟發展理論》(1912)用“創新”理論來解釋資本主義的基本特徵及其發展趨勢，並創造性的將創新引入到產業集聚的研究中。熊彼特在解釋經濟週期和經濟波動時，技術創新和產業集聚的非同期性是經濟波動的主要原因。他認為產業集聚會增加勞動者之間的溝通，加強了交流的機會，實現技術和知識的外溢，促進創新的生成，因此，產業集聚為創新提供了條件，創新活動並不是偶然隨機出現的，而往往集中於產業集聚度高的地方，

產業集聚有助於創新，創新依賴於產業集聚。

5、競爭優勢理論

波特（Michael E. Porter）在《國家競爭優勢》(1998)一書中首次提出了產業集群的概念。他通過研究不同國家和地區之間集群競爭特點對國家競爭優勢作了具體分析。他認為國家競爭優勢關鍵在於產業的競爭，而產業的發展往往依靠在國內幾個區域內形成有競爭力的產業集群。他通過系統的分析方法，提出了國家競爭優勢的“鑽石模型”（圖 1）。“鑽石模型”包含四個基本要素（生產要素、需求條件、相關性與支援性產業、企業戰略）和兩個附加要素（機遇和政府）構成。波特強調“鑽石模型”是一個動態系統，只有在每一個要素都積極參與的情況下，才能創造出企業發展的環境，進而促進企業投資和創新。

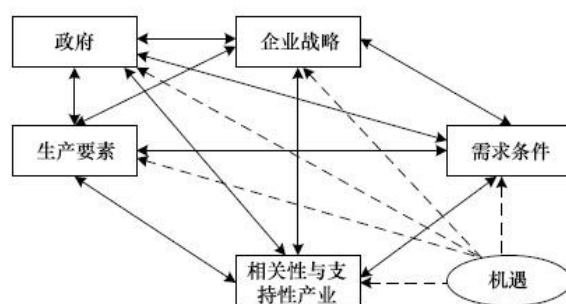


圖 1: 波特“鑽石模型”

6、新經濟地理學理論

克魯格曼（Paul R. Krugman）在 1991 年出版的《地理與貿易》提出了新經濟地理學（New Economic Geography），他將空間因素引入主流經濟學的研究範疇，他提倡新經濟地理學是基於不完全競爭經濟學、增加收益、路徑依賴和累積因果關係的理論。通過運用空間經濟學研究方法，論證了在同質空間中不完全競爭下企業選址的經濟機制，著重解釋了後天因素對企業選址的作用機理。克魯格曼認為產業集聚的原因主要來自市場需求、外部經濟效應和產業地方化，並將壟斷競爭和規模報酬遞增有機聯繫起來，結合區位論理論中的運輸成本，在新古典經濟學的框架下，構建了“中心—週邊”模型（Core-Periphery Model，以下簡稱 CP 模型）。CP 模型指出，國家之所以內生地演化出工業中心—農業週邊的格局，是由

於製造業企業在權衡實現規模經濟和最小化運輸成本的過程中獲得了本地市場效應和價格指數效應，因此傾向於將企業定位在市場較大的地方，並且市場規模取決於製造業自身的地區分佈，如此便構成了循環累積因果的集聚效應。克魯格曼還強調了基本要素、中間投入品和技術的使用有助產業集聚的形成。

(二)文獻綜述

1、旅遊產業集聚

產業集聚是指同一產業在某個特定區域內高度集中，產業資本要素在空間範圍內不斷積累的過程。根據旅遊產業發展的特點和階段特徵，不少內地學者對旅遊產業集聚的概念進行了多元的討論。張夢(2006)認為產業集群是區域旅遊業提升競爭力的有效模式。儘管近年來中國許多地方的旅遊業呈現出產業集群化的發展勢頭，但要真正實現由產業集聚到產業集群的演變，尚有許多問題有待解決。鄧宏兵、劉芬和莊軍(2007)強調了旅遊資源在產業集聚中有著重要作用，旅遊產業集聚是構建於旅遊資源區域性分佈的旅遊企業的地理集中現象，也是旅遊經濟空間發展的必然過程。劉春濟、高靜(2008)提到沒有較高的資源承載力作支撐，大部分旅遊產業部門是不適合高度地方性集聚，而旅遊產業部門應該突破局部空間的制約，把更有闊度的空間概念納入到旅遊產業集聚經濟之中。馮衛紅(2009)指出旅遊產業集聚的成因主要由三者共同推動，包括旅遊產業的特性要求、外部經濟效應和政府規劃的促動。劉佳、趙金金(2013)認為旅遊產業結構調整與旅遊產業集聚提升都是複雜的過程，兩者均各自表現出一定的空間相關性和空間異質性，同時亦存在顯著的空間聯繫和作用。旅遊產業結構調整在空間上帶動旅遊產業集聚的發展，而旅遊產業集聚的溢出效應則促進旅遊產業結構的優化提升。馬曉龍、盧春花(2014)強調旅遊價值鏈的重要性，因為旅遊產業集聚是以旅遊價值鏈為紐帶，圍繞旅遊核心吸引物，在旅遊產業要素不斷完善的基礎上，以旅遊產業的市場平臺為載體，旅遊要素不斷發展壯大，並在地理空間上不斷集聚。李姝姝、邢夫敏和章玲玲(2017)的研究發現旅遊產業集聚對提高旅遊技術效率和提高旅遊規模效率具有重要的積極影響，促進旅遊產業規模效益發展的效果明顯好於旅遊技術效率，而旅遊產業效率的提高主要是通過促進旅遊產業規模效率值的提高來實現的。謝露露、王雨佳(2018)的實證研究發現，鄰近城市之間地理距離的

減小促進了集聚密度正效應的外溢和集聚規模負效應的外溢，經濟距離的減小意味著旅遊規模具相似性，在促進集聚密度正效應外溢的同時抵消了集聚規模負效應的外溢。

綜合以上觀點，本研究認為旅遊產業集群以旅遊資源要素為核心，旅遊價值鏈為紐帶，與相關產業和互補產業有著緊密的經濟聯繫。旅遊產業集聚具有兩大特點：一是產業關聯性強，以旅遊產業為核心，“飲食，住房，交通，旅遊，購物，娛樂”等旅遊活動以及與旅遊有關的上下游產業和周邊產業及配套部門共同支持和參與旅遊業的發展。二是空間規模有限，與其他產業集聚相比，旅遊產業集聚規模不僅受到交通的制約，而且還受到遊客偏好的影響，集聚規模是以核心吸引物為中心，以與核心吸引物的一定距離為半徑，近似圓形的有限空間規模，而地理時空距離的減小能促進集聚效率的提升。

2、旅遊要素

對旅遊產業來說，在經濟發展的不同階段，會面臨不同的要素稟賦。當經濟發展水平較低時，要素稟賦結構會相對集中於自然資源和勞動力，表現出資源密集型和勞動密集型產業的特徵。隨著當地居民收入水平的提高，資本的累積和技術的擴散，旅遊產業將在經濟發展較好的階段轉變為技術密集型和資本密集型產業。關於旅遊要素的內涵，學者做了大量的基礎性研究。旅遊六要素是“吃、住、行、遊、購、娛”六要素形成的過程，翟輔東(2006)認為建立旅遊六要素理論的目標就是要創新理性思維去促使六要素產出的綜合效益達到最大化。亢雄、馬耀峰(2009)對旅遊“六要素”進行了再思考，在原有“六要素”的基礎上增加旅遊前的“買”和旅遊後的“估”，形成對於旅遊要素的再認識。王昆欣(2005)提出了旅遊活動“新六要素”：資源、環境、文化、科技、餘暇、金錢，試圖解釋旅遊活動的要素應當隨著旅遊業的發展而變化。

從旅遊經濟增長的角度，王煜琴(2009)使用專家評分法來確定區域旅遊發展模式形成的四個主要要素：交通網絡、中心城市、著名旅遊景點和位置。吳玉鳴(2010)通過空間計量分析探討了2001年至2007年中國省域層次的旅遊產業彈性，得出的結論是“資本投入和勞動力投入是中國當前旅遊業增長的主要驅動力”。

從產業集聚的角度，周江(2011)認為影響旅遊產業集群發展的要素包括旅遊資源稟賦、旅遊客源市場規模，旅遊產業鏈的完整性，旅遊目的地的經濟發展水準，選址條件和政府政策。王兆峰(2010)根據波特的鑽石理論，提出影響旅遊產業集群的要素主要包括旅遊資源、旅遊需求、旅遊目的地接待設施、企業互動及政府、交通網絡、文化和資金。張廣海、汪立新(2016)在研究中國旅遊產業集聚與全要素生產率關係時，將資本和勞動力作為投入要素，分別用旅遊企業固定資產原值和年末旅遊從業人數兩個指標表示。

從旅遊要素效率的角度，趙磊(2013)以旅遊業固定資產投資和旅遊業從業人員數作為投入要素，分別代表資本和勞動力，對中國旅遊全要素生產率差異與收斂進行實證研究。馬曉龍 (2014)在評估中國 2000-2011 年主要旅遊城市全要素生產率時，使用第三產業就業人數、城市固定資產投資、城市實際利用外資作為城市旅遊生產的全部生產要素具體指標。劉建國、劉宇(2015)選擇固定資產投資和第三產業從業人員作為生產要素，研究了杭州市 2006 年至 2013 年旅遊業的全要素生產率模式及其影響因素。發現產業結構、基礎設施、對外開放程度、經濟發展水平和服務業發展規模對旅遊經濟效益具有顯著的積極影響。

基於以上觀點，本研究中旅遊要素的涵義是從經濟投入和產出的角度，以確保旅遊業發展必須投資的生產要素，包括資源、資本和勞動力。其中，資源是旅遊活動的核心，即各種旅遊資源。資本是指投入於旅遊業的有形資本；勞動力是指投入於旅遊產業的人力資本。

三、旅遊產業集聚的測度

旅遊產業的發展是圍繞核心旅遊資源，通過各種旅遊要素的積累，形成旅遊產業集群，促進旅遊經濟增長。考量產業集聚的程度，主要有兩個方面：首先是產業集聚在地理位置上的集中度，即特定區域內產業的專業化程度。二是產業集聚中相關產業之間的關係，即產業間的關聯度。關於產業集聚測度方法主要有行業集中度、區位熵指數、空間基尼係數、赫芬達爾指數。

(一) 行業集中度

行業集中度 (Concentration Ratio) 反映產業內規模最大的前 n 個區域所佔份

額，計算公式如下：

$$CR_n = \sum_i^n q_i / \sum_i^N q_i$$

(1)

其中， CR_n 為行業集中度， q_i 為第 i 個地區產業的規模， n 表示排序， N 表示地區數量。通常 n 值取 4 或 8，計算 CR_4 或 CR_8 的值來表示該產業中規模排名前 4 或 8 的企業規模之和佔該產業總規模的比重。 CR_n 的取值在 0-1 之間，值越接近 1 表明行業的集中度越高，反之則表示越低。行業集中度指數的計算方法相對簡單，能夠直觀反映產業市場集中水平，但行業集中度指數存在兩點不足：首先是行業集中度易受 n 值的影響，存在因 n 值不同而帶來的產業集聚水平有所不同的問題，影響了資料的對比分析；二是該指標僅能反映出幾家企業的集聚程度，不能反映出整個行業的企業總數與行業總規模之間的差異。

(二) 區位熵指數

區位熵指數 (Location Quotient, 簡稱 LQ) 反映區域某一產業專業化程度和產業集中程度，其計算公式如下：

$$LQ_{ij} = \frac{L_{ij}/L_i}{L_j/L}$$

(2)

其中， LQ_{ij} 為區位熵指數， L_{ij} 表示 i 地區 j 產業的就業人數(或產值、銷售收入、固定資產等)， L_i 表示 i 地區總就業人數， L_j 表示 j 產業在全國範圍內的就業人數， L 表示全國總的就業人數。 LQ_{ij} 越大，則表明產業的集聚程度越高，當 $LQ_{ij} > 1$ 則表示 i 地區 j 產業的集聚水平高於全國平均水平，具有一定的優勢；反之，則表示 i 地區 j 產業的集聚水平低於全國平均水平，處於劣勢。區位熵法可以在一定程度上反映區域工業集聚水平，但不能反映區域經濟發展水平的差異，產業區位熵最大的區域不一定是產業集聚度最大的區域。

(三) 空間基尼係數

空間基尼係數 (Spatial Gini Coefficient) 是由克魯格曼提出，用來衡量一個地

區產業空間分佈的均衡性，其計算公式如下：

$$G_{ij} = \frac{\sum_{i=1}^n (S_{ij} - X_i)^2}{n} \quad (3)$$

其中， G_{ij} 為空間基尼係數， S_{ij} 為*i*地區*j*產業就業（或產值、銷售收入、固定資產等）佔全國*j*產業就業的比重， X_i 表示*i*地區所有就業佔全國的就業比重， n 為地區數量。 G_{ij} 的值在 0-1 之間，如果值越接近於 0，則表示該地區的產業分佈越均衡；如果接近 1，則產業集聚程度越強。空間基尼係數測度了產業的市場空間集聚和地理空間集聚兩種類型，市場空間集聚是由於內部規模經濟或資源優勢而導致由少數幾個大企業集中生產，而地理空間集聚則是由於外部經濟所造成的大量中小企業在某一區域的地理集聚。

（四）赫芬達爾指數

赫芬達爾指數（Hirschman-Herfindalh Index）最早用於衡量市場競爭與壟斷的關係，其計算公式如下：

$$H_{ij} = \sum_{i=1}^n S_{ij}^2 \quad (4)$$

其中， H_{ij} 為赫芬達爾指數， S_{ij} 為*i*地區*j*產業就業（或產值、銷售收入、固定資產等）佔*i*地區就業的比重， n 為地區數量。 H_{ij} 的取值在 $1/n - 1$ 之間，取值越大表明產業地理集聚程度越高。當 $H_{ij} = 1$ 時，表明該產業集中在一個地區；當 $H_{ij} = 1/n$ 時，表明該產業均勻分佈在*n*個地區。赫芬達爾指數是與行業集中度指數相同，最初是用來衡量行業或市場集中度，它具有與行業集中度相同的缺點。但是，赫芬達爾指數具有數學上絕對法和相對法的優點，能夠在不考慮地區規模的條件下，反映經濟活動的地理分佈的絕對集中度。

四、粵港澳大灣區旅遊產業集聚的測度與分析

（一）測度方法的選取

本文研究了旅遊產業在粵港澳大灣區中心城市的旅遊產業集聚水平。通過比較上述研究方法和相關資料的可用性，本研究選取區位熵指數（LQ）來衡量旅遊

產業集聚水平。區位熵指數(LQ)不僅可以充分反映區域產業要素的空間分佈情況和區域產業的發展強度，又能直觀反映區域產業發展水平空間格局的時空演變特徵以及產業集聚程度對於高層次平均水平的差異，同時亦能反映不同區域相關業態的集聚水平與不同產業的專業化水平，因此很多學者採用區位熵指數(LQ)衡量旅遊產業的集聚水平。本研究利用區位熵測度粵港澳大灣區中心城市的旅遊產業集聚程度，計算公式為：

$$LQ_{it} = \frac{T_{it}/GDP_i}{T/GDP}$$

(5)

其中， LQ_{it} 是第*i*市*t*時期的區位熵指數，它表示*i*市*t*時期旅遊收入佔全市 GDP 的比重與廣東省加上港澳地區旅遊收入佔廣東省加上港澳地區 GDP 比重的比值，衡量了大灣區四個中心城市旅遊產業所佔的份額，如果該指數大於 1 表示該市旅遊產業集聚趨勢明顯，值越大集聚水平越高。

(二) 樣本選擇與資料來源

為了全面分析粵港澳大灣區旅遊產業的集聚程度，考慮資料的連續性和可獲得性，本研究以大灣區四個中心城市為研究對象。關於旅遊產業集聚區位熵指數的測算，本研究選取旅遊總收入為指標，進行測算。其中，旅遊總收入及 GDP 取樣範圍從 2014 至 2018 年，資料來自廣東省統計局、中國統計年鑑、深圳統計局、廣州統計局、香港統計局及澳門統計暨普查局等，並根據每年平均匯率換算成美元，進行旅遊產業集聚區位熵指數的測定。

(三) 粵港澳大灣區旅遊產業集聚水準的分析

本研究先把粵港澳大灣區四個中心城市及廣東省加上港澳地區的旅遊總收入及 GDP 作整理，見表 1。運用公式 4.1 對 2014 至 2018 年大灣區四個中心城市的旅遊產業集聚水平進行測算，結果見表 2。從旅遊產業集聚區位熵指數 0.982，旅遊產業集聚區位優勢和劣勢沒有太大的關係。從表 3 各個中心城市旅遊產業集聚情況來看，澳門區位熵指數高達 4.73，說明澳門旅遊產業集聚發展的趨勢明顯，畢竟澳門是個依靠旅遊博彩業為主要產業的城市，而區位熵指數跟隨排名依次為

廣州、香港和深圳，廣州略優於香港，而且旅遊產業集聚有上升的趨勢，香港近 5 年皆呈現下滑趨勢，說明香港旅遊產業受到一定程度衝擊和影響。深圳的區位熵指數小於 0.5，是四個中心城市最低，因深圳是以創新科技產業為主，其旅遊產業的集聚水準尚有待提高。

表 1：2014-2018 年大灣區四個中心城市及廣東省的旅遊總收入及 GDP

年份	澳門		香港		廣州		深圳		廣東省	
	旅遊收入	GDP	旅遊收入	GDP	旅遊收入	GDP	旅遊收入	GDP	旅遊收入	GDP
2014	433.0	553.5	463.5	2,914.4	410.6	2,750.8	177.7	2,678.0	1,502.2	11,098.6
2015	315.0	453.6	424.9	3,093.6	461.2	2,941.0	199.9	2,892.9	1,664.5	12,001.3
2016	310.3	453.9	378.4	3,208.8	484.5	2,979.2	206.1	3,024.0	1,740.9	12,373.8
2017	364.7	507.5	379.9	3,417.2	535.1	3,183.5	219.9	3,329.7	1,775.6	13,568.6
2018	403.6	550.8	420.3	3,627.2	606.2	3,457.2	243.3	3,663.3	2,056.9	15,115.7

表 2：2014-2018 年粵港澳大灣區旅遊產業集聚水平統計表

年份	旅遊產業集聚水平
2014	1.013
2015	0.966
2016	0.942
2017	0.997
2018	0.992
平均	0.982

表 3：2014-2018 年大灣區四個中心城市旅遊產業集聚水平統計表

年份	旅遊產業集聚水平			
	澳門	香港	廣州	深圳
2014	4.751	0.966	0.906	0.403
2015	4.491	0.888	1.014	0.447
2016	4.512	0.778	1.073	0.450
2017	4.988	0.772	1.167	0.458
2018	4.907	0.776	1.174	0.445
平均	4.730	0.836	1.067	0.441

為有效清晰反映粵港澳大灣區旅遊產業集聚的現狀和變化，本研究以 2014-

2018 五年時間為研究區間，從區域層次進行了定量分析。通過對產業集聚測度方法的對比分析，結合旅遊產業特點，借鑒已有研究的經驗，確定選用區位熵指數表徵旅遊產業集聚的程度。經對比分析，有以下四點發現：

1、澳門能帶動大灣區旅遊產業發展，分析發現澳門的旅遊產業集聚水平為四個中心城市之首，而且其區位熵指數對整個大灣區有顯著正向作用。縱使澳門是四個中心城市裡面土地面積最小及人口最少的城市，但澳門是唯一以旅遊產業作為最主要產業定位的城市，澳門正積極打造“世界旅遊休閒中心”，加上獲得聯合國教科文組織評為“創意城市美食之都”。澳門是中國唯一合法經營賭場的城市，並且已經是全球最大的博彩市場。近年來，它積極開發與休閒相關的非博彩元素，吸引了許多國內外遊客。澳門作為中心城市之一，應著眼於增長極的輻射擴散效應，促進大灣區特別是珠江西岸的城市發展旅遊產業。

2、香港是大灣區旅遊產業集聚的關鍵因素。長期以來，香港素有“東方之珠”、“美食都會”和“購物天堂”等稱譽，香港是世界享負盛名的旅遊目的地，它不僅融合了東西方文化，而且交通便利，作為國際商務中心的地位曾經吸引著來自世界各地的遊客進行公務和商務活動。旅遊業作為香港四大支柱產業之一，對香港經濟有著毋庸置疑的重要性。然而受到近年政經社會環境、旅遊模式、旅客消費趨勢急劇轉變，根據香港智經研究中心(2020)報告指出，其旅遊產業的生命週期經歷了數個關鍵階段，包括崛起（2000-2009 年）、成長（2010-2014 年）、回落（2015-2016 年）、重整（2017-2018 年）及樽頸（2019-2020 年）。本研究選取的研究區間為 2014 至 2018 年，從香港旅遊產業集聚水平的區位熵指數數值由 2014 年開始下滑，剛好也印證了香港旅遊產業由成長期進入回落期，甚至進入重整期。作為大灣區內國際化程度最高的城市，香港未來旅遊產業的興衰也是對整個大灣區旅遊產業集聚發展的關鍵因素。

3、廣州具備一定旅遊競爭力。廣州與香港的情況相反，由 2014 年開始區位熵指數按年呈穩定微升的趨勢。作為廣東省的政治，文化和經濟中心，廣州歷史悠久，文化底蘊深厚，是很多外省遊客到達廣東省的第一站，然而，由於長期重視經貿往來，旅遊資源的開發相對緩慢。近年，廣州旅遊產業積極豐富旅遊產品體系，優化旅遊資源結構，改善旅遊公共服務，大力促進旅遊高品質發展，旅遊

產業增長趨勢持續。廣州市旅遊部門與旅遊業界攜手合作，打造鄉村旅遊新品牌，促進城鄉一體化融合發展，進一步實施鄉村振興戰略的全面部署，大力實施鄉村振興戰略。因此，廣州已經具有足夠的旅遊競爭力，再加上廣州發達的交通網絡，可以帶動灣區其他城市的旅遊產業協調發展。

4、深圳旅遊產業尚有很大開發空間。有別於其他三個中心城市，深圳的先天旅遊資源並不算豐富，既沒有廣州的嶺南歷史文化，也沒有港澳的中西文化結合的元素。但深圳是廣東省乃至全國的科技創新中心，是全國先行先試的改革試點城市，經濟發達，城市配套設施相對完善，城市管理科學嚴謹，海岸線旅遊資源豐富，吸引了大量的遊客度假。深圳作為一座有著自由創新精神的大城市，旅遊產業可以結合其在高科技產業的優勢來實施更智慧的旅遊模式，還可以開發年輕族群喜愛的時尚文化、藝術、夜生活、音樂劇，以及多樣化的餐飲和購物。

五、結論

粵港澳大灣區地理位置緊密，人脈相通，語言和文化相同，旅遊合作歷史悠久。在政府引導和市場邏輯的作用下，灣區內的人流、物流、資訊和資金流越來越快捷。但本研究發現粵港澳大灣區內各城市的旅遊經濟發展水準參差不齊，廣東內部的區域旅遊經濟發展不平衡，主要體現在旅遊業發展的基礎條件和公共服務體系等方面。然而整個廣東的旅遊經濟與港澳地區也存在著一定的差距，主要體現在旅遊公共服務水準、旅遊服務設施以及旅遊發展階段、國際化水準及開放程度等方面，這些因素都是灣區區域旅遊協調合作中存在的難度。針對當前制約灣區旅遊發展存在的短板和困境，本研究認為粵港澳大灣區四個中心城市深化旅遊產業分工合作，實現旅遊經濟協同和旅遊產業協同。整合不同城市資源稟賦與產業優勢，構建多層次、多元化的城市分工協作體制，打造產業有效銜接、有序推動區域旅遊產業聯動發展。在旅遊經濟協同和旅遊產業協同的背景下，澳門要充分發揮其“世界旅遊休閒中心”的優勢，促進自身經濟適度多元發展並增強澳門旅遊產業的輻射能力。而粵港澳大灣區旅遊產業的協同發展必須打破現行的行政體制和區劃限制，並有效整合旅遊產品和市場開發、旅遊交通和旅遊資訊的共建、旅遊政策和管理協作、旅遊人才和資本流動等方面資源。加強四大中心城市聯動，全面推進旅遊產業建設和旅遊經濟發展，營造聯合建設，治理共用的旅遊

環境。在全域旅遊背景下，加強粵港澳大灣區旅遊目的地形象宣傳，創新宣傳管道，擴大行銷範圍，聚合精準受眾，提升大灣區文化旅遊品牌的輻射力。儘管粵港澳三地在社會制度、法律體系、核心能力呈現了多方面的差異，這些差異正好是大灣區發展的關鍵，要實現大灣區內要素的自由流動，克服城市本位主義，各城市需要形成優勢互補、資源分享、合作互利的格局。

參考文獻：

1. Hoover, E. M. (1966). *The location of economic activity*. New York u.a.: McGraw-Hill.
2. Krugman, P. R. (1997). *Geography and trade*. Leuven; Cambridge, Mass.; London: Leuven University Press ; The MIT Press.
3. Marshall, A. (1890). *The Principles of Economics*: McMaster University Archive for the History of Economic Thought.
4. Porter, M. E. (1998). *Competitive advantage : creating and sustaining superior performance*. New York [etc.]: The Free Press.
5. Schumpeter, J. (1912). *Theory of economic development*. Cambridge, Mass., Harvard University Press.
6. Weber, A., & Friedrich, C. J. (1929). *Alfred Weber's theory of the location of industries*. Chicago, Ill.: The University of Chicago Press.
7. 亢雄, & 馬耀峰: 《對旅遊“六要素”的再思考》, 載於《旅遊論壇》, 2(04), 2009, 475-478。
8. 馮衛紅: 《旅遊產業集聚的動因分析》, 載於《經濟問題》, 07, 2009, 114-116。
9. 劉佳, & 趙金金: 《中國旅遊產業結構與旅遊產業集聚空間關聯與相互作用的實證研究》, 載於《首都經濟貿易大學學報》, 15(03), 2013, 40-49。
10. 劉建國, & 劉宇: 《2006—2013年杭州城市旅遊全要素生產率格局及影響因素》, 載於《經濟地理》, 35(07), 2015, 190-197。
11. 劉成昆, & 陳致遠: 《粵港澳大灣區城市旅遊競爭力的實證研究》, 載於《經濟問題探索》, 02, 2019, 88-94。
12. 劉春濟, & 高靜: 《中國旅遊產業集聚程度變動趨勢實證研究》, 載於《商業經濟與管理》, 11, 2008, 68-75。
13. 吳玉鳴: 《考慮空間效應的中國省域旅遊產業彈性估計》, 載於《旅遊學刊》, 25(08), 2010, 18-25。
14. 周江. 2011. *資源型旅遊地旅遊產業集群發展研究*. 碩士, 蘭州大學。
15. 張廣海, & 汪立新: 《我國旅遊產業集聚與全要素生產率關係研究》, 載於《商業研究》, 11, 2016, 186-192。

16. 張夢:《旅遊產業集群化發展的制約因素分析——以大九寨國際旅遊區為例》,載於《旅遊學刊》,02,2006,36-40。
17. 曾凡臣:《澳門旅遊業及其轉型發展戰略構想》,載於《港澳經濟》,11,1996,12-17。
18. 李國兵:《粵港澳大灣區中心城市酒店業與經濟發展的耦合協調及動態關係》,載於《企業經濟》,39(11),2020,108-115。
19. 李姝姝,邢夫敏,& 章玲玲:《旅遊產業集聚對區域旅遊業效率的影響研究--基於中國省際面板資料的實證分析》,載於《世界地理研究》,26(03),2017,134-146。
20. 王兆峰:《區域旅遊產業集群競爭力提升研究——以湘鄂渝黔邊區為例》,載於《資源開發與市場》,26(04),2010,368-371。
21. 王新越,& 蘆雪靜:《中國旅遊產業集聚空間格局演變及其對旅遊經濟的影響——基於專業化與多樣化集聚視角》,載於《地理科學》,40(07),2020,1160-1170。
22. 王昆欣:《試論旅遊活動“新六要素”》,載於《旅遊科學》,06,2005,7-10。
23. 王煜琴:《區域旅遊發展格局形成要素及演變機制研究——以中部六省為例》,載於《旅遊科學》,23(02),2009,21-24。
24. 羅福群:《粵港合作發展旅遊業具有廣闊前景》,載於《廣東社會科學》,04,1986,115-117+193。
25. 翟輔東:《旅遊六要素的理論屬性探討》,載於《旅遊學刊》,04,2006,18-22。
26. 謝露露,& 王雨佳:《旅遊產業集聚對經濟增長的空間溢出效應——來自長三角地區的經驗研究》,載於《上海經濟》,04,2018,17-32。
27. 趙磊:《中國旅遊全要素生產率差異與收斂實證研究》,載於《旅遊學刊》,28(11),2013,12-23。
28. 鄧宏兵,劉芬,& 莊軍:《中國旅遊業空間集聚與集群化發展研究》,載於《長江流域資源與環境》,03,2007,289-292。
29. 馬曉龍:《2000-2011年中國主要旅遊城市全要素生產率評價》,載於《資源科學》,36(08),2014,1626-1634。
30. 馬曉龍,& 盧春花:《旅遊產業集聚:概念、動力與實踐模式——嵩縣白雲山案例》,載於《人文地理》,29(02),2014,138-143。
31. 香港智經研究中心:《未來之“旅”:回顧香港旅遊業20年的高山低谷》,2020。