



主管單位：
國際（澳門）學術研究院



主辦單位：
國際（澳門）學術研究院經濟管理研究所



主辦單位：
國際（澳門）學術研究院公共政策研究所



協辦單位：
上海應用技術大學馬克思主義學院
上海應用技術大學—國際（澳門）學術研究院
共建中華優秀傳統文化研究院

經濟管理學刊

ACADEMIC JOURNAL OF ECONOMIC AND MANAGEMENT

第4期

2025年6月



學研出版社
Academic Research Press

《經濟管理學刊》簡介

《經濟管理學刊》為國際(澳門)學術研究院主管、國際(澳門)學術研究院經濟管理研究所與國際(澳門)學術研究院公共政策研究所共同主辦的學術期刊，創刊於2023年3月，是國際性經濟管理專業刊物，國際標準期刊號（ISSN）：2957-675X（紙質版）、2957-6768（電子版），每半年出版一期。

《經濟管理學刊》是中國核心期刊（遴選）數據庫、中國國家哲學社會科學文獻中心、Airiti Library 華藝線上圖書館、港澳中文期刊論文索引的來源期刊，為澳門特區第一批被收錄的經濟管理類期刊。未來，為進一步加強學術影響力，將繼續申請加入其他國際期刊資料庫。

《經濟管理學刊》的評審和編委專家由經過全球招聘與嚴格遴選的國際知名學者所組成，本刊以“理論、實踐、前沿”為辦刊方針，旨在促進經濟管理領域的繁榮和發展。期刊實行稿件三審制和雙向匿名審稿制，自籌備、創立至今，期刊內容反映經濟管理研究領域共同關心的各種問題與解決方案，長期積極主辦、協辦各種相關學術活動，並成為全國大學生管理挑戰賽的獨家合作期刊，日後，期望能進一步把本刊建設為國際上有知名度的經濟管理領域學術期刊。

主管單位：國際(澳門)學術研究院

主辦單位：國際(澳門)學術研究院經濟管理研究所

國際(澳門)學術研究院公共政策研究所

協辦單位：上海應用技術大學馬克思主義學院

上海應用技術大學—國際(澳門)學術研究院共建中華優秀傳統文化研究院

經濟管理學刊

ACADEMIC JOURNAL OF ECONOMIC AND MANAGEMENT

第4期

2025年6月

學研出版社

Academic Research Press

目錄

《經濟管理學刊》簡介.....	封面二
目錄.....	I
統籌規劃，以人口高質量發展促進“一國兩制”行穩致遠	
吳在權.....	1
以高品質的公共消費助力經濟高品質發展	
劉志剛、其格樂、楊麗、李杼耘、董林.....	8
數字經濟與新型城鎮化融合發展的組態路徑研究—基於動態 QCA 範式分析	
郭子璿、張鈺淇、慶東瑞.....	31
澳門陸路交通歷史、現況與可持續發展建議—基於粵港澳大灣區城市比較的視角	
高勝文.....	58
《經濟管理學刊》投稿須知.....	89
《經濟管理學刊》體例要求.....	90
國際(澳門)學術研究院簡介.....	封面三

統籌規劃，以人口高質量發展促進“一國兩制”行穩致遠*

吳在權**

一、前言—人口問題具全局與戰略性

《國家人口發展規劃（2016—2030年）》開篇就指出：“人口問題始終是人類社會共同面對的基礎性、全域性和戰略性問題。”規劃還指出國家當前人口問題的相關挑戰，包括實現適度生育水平壓力較大，以及老齡化加速的不利影響加大等等。

事實上，澳門同樣面對類似的問題。誠如社會文化司司長柯嵐近期在社會文化範疇施政方針辯論答問時指出：現時本澳65歲以上老齡人口比率為14.6%，到2029年將升至21.4%，超過超老齡社會標準的21%；到2041年將升至24.8%。同時，依據統計暨普查局資料，澳門本地人口總和出生率自2014年以來呈現持續下降趨勢，2024年的本地人口總和出生率僅有0.79，可見澳門當前在疊加老齡化及少子化問題的情況下，未來的人口問題尤值得高度關注，因為人口數量是否合理，是否具合理勞動力，對整個特區可持續發展及經濟適度多元有著其重要性，且具有相當的緊迫性。

一、人口問題的目標導向

當我們看人口問題時，憂慮的是什麼？或者說，我們解決人口問題所指向的目標應是什麼？《國家人口發展規劃（2016—2030年）》提出了相關目標，包括總和生育率逐步提升並穩定在適度水準；勞動力資源保持有效供給，人口紅利持續釋放；勞動年齡人口平均受教育年限進一步增加，人才隊伍不斷壯大；民生保障體系更加健全等等。

* 本文根據2025年5月7日《市民日報》第1版之《統籌規劃以人口高質量發展促進“一國兩制”行穩致遠》一文改編而成。

** 吳在權，現任澳門特別行政區政府財政局不動產估價委員會委員、澳門房地產聯合商會會長、澳門智慧人文勵政會會長，曾任澳門立法會議員。

澳門同樣可參照適用有關目標的設定。即是說，澳門解決人口問題的目標導向包括既能提高總和生育率，亦能持續增加年輕人才隊伍，緩解老齡化情況，以及為經濟適度多元發展提供更多高質量人才及勞動力，同時持續提升民生素質（包括長者服務），從而促進社會長遠可持續發展。

從目標導向而言，本人樂見新一屆特區政府增設育兒津貼，向澳門永久性居民中3歲以下嬰幼兒每月發放1,500澳門元，每年合共18,000澳門元津貼，相信有助分擔育有新生嬰兒家庭的壓力。雖然有關措施相對於一些國家和地區的鼓勵生育措施仍顯得力度不足，但整體而言是積極的，相信對提高生育率有正面效果和意義。

二、“以人口高品質發展支撐中國式現代化”精神值得學習

國家主席習近平2023年5月5日在二十屆中央財經委員會第一次會議上講話指出：“做好新時代人口工作……完善新時代人口發展戰略，認識、適應、引領人口發展新常態，著力提高人口整體素質，努力保持適度生育水平和人口規模，加快塑造素質優良、總量充裕、結構優化、分佈合理的現代化人力資源，以人口高質量發展支撐中國式現代化。”同時，他提出四項應把握的原則：“一是堅持以人口高質量發展促進經濟社會高質量發展。二是堅持以系統觀念統籌謀劃人口問題。三是堅持以改革創新推動人口高質量發展。四是堅持促進人的全面發展和全體人民共同富裕”。

特區政府在應對人口問題上，習主席的講話精神值得認真學習及從中汲取充分的養分，包括堅持人口高質量發展以及統籌謀劃等等，並結合澳門實際情況因地制宜、因時制宜。

三、立足當下，客觀認識存在的人口問題與挑戰

當然，我們不能就人口問題談人口問題，而是要建基於澳門特區社會長遠發展，尤其是經濟發展及民生進步這一目標導向。那麼，澳門存在怎樣的人口問題與挑戰呢？

首先，澳門人口基數小。統計暨普查局資料顯示，截至2024年第四季，澳門人口為68.83萬人。人口基數小，既限制了多元產業的發展規模，亦導致內需無力，中小企業生存艱難，也限制了澳門城市發展規模。遠的不說，僅就博彩業而言，據統計暨普查局資料，2024年六大博企本地員工約52,971人（約佔74%），外勞員工約27,140人（約佔26%），已佔據大量的人力資源，若沒有相當的人口規模，實難以支撐“1+4”多元產業發展。

其次，人口老齡化。統計暨普查局資料顯示（見圖1），2024年，15歲以下人口佔比12.5%（若與2022年底“2年內”數據14.1%相比下降1.6%），15-24歲佔比10.6%，25-34歲佔比15.7%，35-44歲佔比19.2%，45-54歲佔比14.2%，55-64歲佔比13.4%，65歲及以上佔比14.6%（若與2022年底“2年內”數據13.3%相比，上升1.3%）。以最年長及最年幼的兩組數據看，顯示澳門生育率下降的同時，已經高速步入老齡化社會。

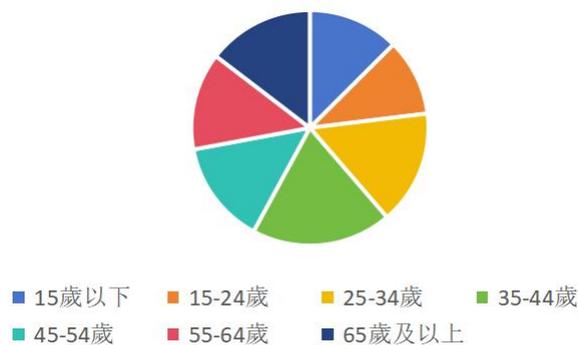


圖1 澳門人口結構圖

資料來源：澳門統計暨普查局

再者，出生率低。統計暨普查局資料顯示（見圖2），本地人口總和生育率自2014年約1.75%持續跌至2024年約0.79%，反映出問題的嚴重性。事實上，保持世代更替水平，理想的指標達至2.4%，如果要做到持平，起碼需要達2.1%。

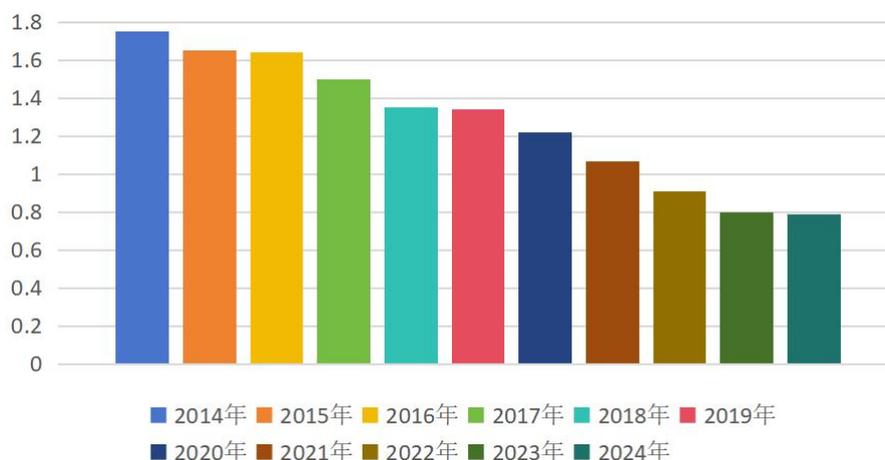


圖2 本地人口總和生育率

資料來源：澳門統計暨普查局

最後，勞動力不足。根據統計暨普查局資料，2024年人口按年增加4,600人，主要是居澳外地僱員增加所致，顯示伴隨澳門經濟復甦勢頭的人資增長需求，且2024年第四季總體失業率1.7%，較第一季的2.1%下降0.4%，總體勞動力參與率由第一季的67.6%上升至67.7%，總體就業不足率維持1.5%，說明就業機會增多，企業需要更多勞動力，當市場上勞動力充分善用後，雖然特區政府不斷給本澳勞動力創造再培訓，但步入了老齡化社會，勞動力技能與體力需要兼行，而非單培訓便能滿足社會所需，故此勞動力供應便面臨緊張趨勢。

歸納而言，澳門面臨人口基數小、人口老齡化、出生率低以及人才及勞動力不足等主要人口問題，而該等問題或將影響經濟適度多元化的成效。事實上，澳門正積極推動“1+4”多元產業發展，若人口，尤其是人才及勞動力規模未能予以配合及支撐，或將使得多元產業的發展效果難以更快及更高質量彰顯。

因此，若要實現經濟適度多元化發展的願景，在可預見的未來，人口規模相對於當前應有較大幅度的增長才能支撐經濟適度多元。然而，必須實事求是的說，以當前特區政府鼓勵生育的政策措施，或難以達致相關的目標。或者說，僅靠自然生育是很難達致這一目標。因此，這值得進一步深入思考，如何以人口發展政策為切入點，強化對經濟適度多元及民生進步的支撐。

四、以促進經濟適度多元發展及改善民生為導向，長遠規劃人口發展

戰略

立足客觀，放眼長遠，在充分學習借鑒國家相關政策規劃及國家主席習近平講話精神基礎上，並結合澳門經濟適度多元發展及改善民生之目標，本人有以下關於人口發展戰略的思考及建議：

（一），建議以更積極及全面的配套促進生育率提升。當前特區政府增設的育兒津貼是一個良好的開端，值得肯定，建議未來還可研究優化產假等乃至稅務減免等多渠道多層面的鼓勵生育的政策措施。同時，由於時代發展及年輕人觀念轉變，我們更應該貼近年輕人的實際心聲，從軟硬件配套等多管齊下施策，才能更好取得促生育的效果。既應參考借鑒其他地區成功經驗，同時也應多做調研，集思廣益，積極思考創新，以目標為導向創新舉措，既要有短期/臨時性的激勵措施，也要有長期性的全面配套機制。雖然短期內實效或許未能彰顯，但必須持之以恆的做，才能真正扭轉生育率持續下降的趨勢，為長遠發展打下更好基礎。

（二），建議以人口高質量發展精神推動更積極的人才引進政策措施，包括高校人才留澳發展政策。事實上，在內地乃至其他地區，為爭取更多更優質的人資及人才，都出台各類政策措施吸引高等院校畢業生到該地或留在當地發展。就澳門而言，具有相當不錯的高教資源條件，包括澳門大學、澳門科技大學、澳門城市大學、澳門理工大學、澳門旅遊大學、澳門聖若瑟大學等等高等院校，每年培養了不少本澳及外地畢業生人才，例如 2023/2024 學年本澳高等院校學生總數就達 5.5 萬人。若能善用此一政策，5.5 萬人是一不容忽視之能量。

高等院校畢業生更是青年人中的拔尖人才，在澳門優質高等院校培養下，練就一身專門領域的知識與技能，而且有朝氣，見識廣，自信及有朝氣，是創新、發展的有生力量，是值得培養的一群人。因此，如果能夠將澳門高等院校的外地畢業生吸納留澳為經濟社會發展服務，實為促進人口高質量發展的關鍵舉措。相信除了可持續補充高質人才，優化人口結構。更能稀釋本澳人口老化問題，以利

澳門長遠發展。

(三)、以傳統引領創新機制發展“銀髮保健療養產業”，進一步強化應對人口老齡化問題。尊老是中國的傳統美德，也是維護社會和諧穩定的“必修課”。二十大報告專門指出：“實施積極應對人口老齡化國家戰略，發展養老事業和養老產業”。《國家人口發展規劃（2016—2030年）》亦提出：“構建多層次養老服務體系”。在澳門，特區政府始終關心長者生活，與社會各界共同構建“老有所養、老有所屬、老有所為”的共融社會。綜觀不少國家地區，針對老齡化人口的服務產業更被視為大有可為的“銀髮產業”，是與大健康相關的可予把握的產業發展方向。

因此，建議特區政府宜加強大健康產業之“銀髮保健療養產業”相關方面的研究、規劃及引導，尤其前瞻性的規劃大健康產業領域的專才創業就業投資居留及發展大健康產業事宜。例如國家認可之“針灸師、正骨師、推拿師”等等專才，若在澳門自置店鋪、辦公室或工業單位等，且用於實際性的研發、經營與生產活動，如大健康產業相關之健康推拿、理療針灸、正骨診治等服務，在符合法律規定的情況下則可賦予有關多元產業人才申請居留之條件。透過有關激勵措施，強化引導人才，以人才支撐大健康等多元產業發展，更有助於應對老齡化社會的需求。

(四)、另一方面，配合大健康產業發展之新時代及發展創新醫療服務理念，推動如“幹細胞療法”及生物醫藥制劑應用之法律制度的建設及完善。此舉不但在本澳確立創新醫療發展的法律基礎，而且更能吸引大健康產業的人才引入和留澳。事實上，現今大健康醫藥產業中的“幹細胞療法”在國內得到急促發展，在國家的管控下成效彰顯。隨著澳門老齡人口的持續增加，逐漸步入超老齡化社會，有必要前瞻性研究，配合創新科技發展。引入“幹細胞療法”發展的相關經驗，強化對長者的各種醫療需求與康復的治療手段，尤其是在保健預防“治未病”階段。多種手段、方法及機制助力提升長者體質，從而舒緩特區人口老齡化所帶來的醫療復健，社會服務及照護等多方面的壓力。

(五)、建議以更高的戰略視角統籌特區自身發展、橫琴粵澳深度合作區及融入粵港澳大灣區建設的協調共進。國家主席習近平指出：“科技是第一生產力、人才是第一資源、創新是第一動力”，可見人才是重要的戰略資源。毋庸置疑，融入國家發展大局，尤其是橫琴合作區建設及融入大灣區建設對於本澳而言是大勢所趨，勢在必行，但需要充分認識到，諸如補助澳門青年往大灣區就業在18個月內每月津助五千元的政策值得讚許。但要做到“送出去引進來”，本澳需要更高的戰略視角來統籌規劃，尤其是制定科學的人口發展戰略補充本澳人口，使得本澳人才及勞動力不至於捉襟見肘。因此，建議特區政府高瞻遠矚，統籌自身建設及融入國家發展大局，規劃科學的人口發展戰略。

五、結語

毋庸置疑，新一屆特區政府正積極展現其銳意進取之決心，包括推動經濟適度多元發展及持續改善民生。基於經濟適度多元發展的目標及當前存在的人口問題，並結合《國家人口發展規劃（2016—2030年）》等政策規劃及習主席的講話精神，希望特區政府站高望遠，以全局及長遠眼光研究制定人口發展戰略。核心要點在於提高生育率、擴大城市人口規模，創新機制完善人才引進及相關專才創業就業投資居留制度，尤其是吸納澳門高等院校的外地畢業生支援留澳發展，以及吸引更多大健康產業等多元產業相關的人才投資本澳大健康等多元產業及落地營業促進內需及就業，從而支撐澳門經濟適度多元發展，更能帶動更大內需更多消費促進經濟增長，從而以人口高質量發展促進“一國兩制”事業行穩致遠！

以高品質的公共消費助力經濟高品質發展

劉志剛、其格樂、楊麗、李杼耘、董林*

摘要：公共消費是社會消費的重要組成部分，是構建以國內大循環為主體、國內國際雙迴圈相互促進新發展格局的重要支撐，是經濟高品質發展的重要力量。本文採取理論分析與實踐分析、歷史分析與現實分析相結合的方法，研究了公共消費的內涵及特徵，闡釋了公共消費促進經濟高品質發展的機理、影響因素，梳理了當前我國公共消費存在的問題，提出了提高公共消費品質、助力經濟高品質發展的政策建議和高度重視政府及公共部門自身消費、深化機構改革、加快建立政府預算激勵機制等創新性政策主張。

關鍵詞：公共消費；高品質發展；國內大循環；財政政策

一、引言

黨的二十屆三中全會提出，要“完善擴大消費長效機制，減少限制性措施，合理增加公共消費¹，這是針對我國經濟發展現實情況、着眼於以中國式現代化推進中華民族偉大復興而提出的進一步全面深化改革、推動經濟高品質發展的戰略舉措。全面認識公共消費、充分發揮公共消費在經濟高品質發展中的重要作用已經成為當前學界、業界研究探討的熱點。黨的十八大以來，我國堅持以

* 劉志剛，內蒙古財經大學，副教授，研究方向為財政理論與政策；其格樂，內蒙古財經大學，講師，研究方向為政府預算管理；楊麗，北京京北職業技術學院，副教授，經濟管理；李杼耘，中國財政科學研究院，財政學碩士研究生；董林，東北財經大學，金融學碩士研究生。電話 13718851007，郵箱：hopestar69@126.com

¹ 《中共中央關於進一步全面深化改革推進中國式現代化的決定》[EB/OL]. 新華社, [2024-07-21] https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm.

人民為中心的發展理念，將擴大內需、逐步提高消費在經濟發展中基礎性作用作為解決我國經濟社會發展不平衡、不充分與人民日益增長的美好生活需要之間矛盾的重要措施，着力改變長期以來以投資拉動和出口導向為重點的經濟發展模式，積極發揮消費對經濟發展的拉動作用和提高人民生活水準的促進作用，在構建以國內大循環為主體、國內國際雙迴圈相互促進的新發展格局方面取得了顯著成效。在當今世界經濟形勢複雜多變和國內經濟下行壓力巨大的情況下，合理增加公共消費是擴大社會消費總量、激發居民消費潛力、促進全社會消費轉型升級和經濟高品質發展的重要選擇。本文將提升公共消費品質作為推動經濟發展的重要助力作為研究主題，主要目的就在於貫徹落實黨的二十屆三中全會精神，全面科學地認識公共消費，適當擴大公共消費，發揮公共消費的引導作用，為優化社會消費環境和構建公共消費與私人消費相互促進消費新格局、推動經濟高品質發展做出貢獻。

二、文獻綜述

國外關於消費的研究非常豐富，但卻鮮見直接以公共消費為主題的研究，大部分關於公共消費的研究主要以公共支出（政府支出）與私人消費關係研究為主題。在消費研究方面，亞當·斯密（1776）提出“消費是一切生產的唯一目的，生產者的利益，只有在能促進消費者利益時，才應加以注意”²，這就奠定了關於消費研究的古典經濟學理論基礎。經過半個多世紀的發展，凱恩斯在亞當·斯密的古典經濟學消費理論基礎上創立了現代經濟學消費理論，他在1936年出版的《就業、利息和貨幣通論》一書中指出，“一般來說，當人們收

2 亞當·斯密著.《國民財富的性質和原因的研究》(下)[M]. 郭大力、王亞南譯, 商務印書館, 1974年6月, 第227頁.

入增長的時候，他們就有增加消費的傾向，但消費增加不會像收入增加那麼多”³，並將邊際分析引入了消費分析領域，並構建了消費函數。在公共消費及其與私人消費關係研究領域，Aschauer David Alan⁴以美國資料為樣本，基於長期收入決定模型研究了政府支出對居民消費的影響，發現政府支出對居民消費具有顯著的擠出效應。Amano R. A.、Wirjanto T. S.⁵對美國政府支出與居民消費之間的跨期替代彈性進行了估計，發現居民消費支出對政府支出的彈性為-0.9，也就是說，政府每增加1美元的支出，那麼居民消費則會減少0.9元的支出，說明政府支出對居民消費會產生跨期的擠出效應。Devereux M. B.等⁶研究了政府支出對經濟增長的影響，發現政府支出明顯地促進了經濟增長，經濟增長又促進了勞動者報酬的增加，而勞動者報酬增加又會在一定程度上增加消費，從而得出政府支出具有增加私人消費作用的結論。Riccardo Fiorito、Tryphon Kollintzas⁷將公共消費品分為一般公共品、優質公共品兩個類別，並對歐洲12個國家公共消費與私人消費情況進行了考察，發現公共消費與私人消費不是簡單的替代關係，而是替代關係和互補關係的總和，且總體上表現為互補關係，即公共消費對私人消費具有擠入效應。

國內關於公共消費與私人消費、經濟發展的研究資料比較豐富。自1998年2月我國首次提出擴大內需發展戰略後，關於擴大公共消費促進經濟發展的研

3 凱恩斯.《就業、利息和貨幣通論》(英文)[M].世界圖書出版公司,2010年5月,第178頁.

4 Aschauer David Alan. Fiscal Policy and Aggregate Demand[J]. American Economic Review. 1985:117-127.

5 Amano R. A., Wirjanto T. S., Intratemporal Substitution and Government Spending[J]. Review of economics & statistics. 1997, 79(4). 605-609.

6 Devereux M. B. et. Monopolistic Competition, Increasing Return, and Government Spending[J]. Journal of Money: Credit and Banking, 1996, (28):233-254.

7 Riccardo Fiorito, Tryphon Kollintzas. Public goods, merit goods and the relation between private and government consumption[J]. European Economic Review. 2004, (48):1367-1398.

究就更加廣泛深入地開展起來，研究角度也多種多樣。劉尚希、王宇龍⁸從財政政策轉型視角，針對經濟領域投資增長過快、信貸投放過多、順差過大、流動性過剩和消費對經濟增長貢獻率偏低的現實情況，研究了公共消費的作用，主張將穩健財政政策的着力點轉到擴大公共消費上來，提出以擴大公共消費為重心，優化調整財政支出結構、加快由公共投資向公共消費轉換以提高全社會消費率、促進經濟平穩增長的政策建議。張恩碧⁹從擴大內需、實現公平的視角對公共消費進行了研究，指出消費領域存在城鄉、地區和群體三方面差別的重要原因是公共消費領域的差異，論證了大力發展公共消費是擴大消費需求、實現消費公平、消除消費差別的必然性，提出了加大公共消費投入、提高社會消費比重、鼓勵公共產品和服務供給主體多元化和加強基本公共服務供給的政策建議。貝新春¹⁰從貧富差距視角對城鄉消費差距的原因進行了研究，指出公共消費方面的差距是造成城鄉消費差距的重要因素，提出加大對農村地區公共投入、健全農村消費基礎設施、增加農民收入的政策建議。江波¹¹從破解城市化進程中粗放發展、城鄉二元結構、居民消費不公平等問題出發，研究了公共消費在推進城鎮化、促進居民消費的作用和機理，梳理了公共消費面臨的現實問題，提出了公共消費在推進城鎮化進程中應當在加大社會福利與社會保障、公共教育與公共醫療服務、公共交通、公共資訊與文化體育、公共住房保障等領域投入的政策建議。朱爾茜¹²基於實證分析對公共消費結構影響因素進行了研究，發現無論是公益性固定資產投資，還是公益性的財政支出，都具有公共消費的“擠

8 劉尚希、王宇龍.《財政政策：從公共投資到公共消費》[J]. 湖湘論壇，2008年第3期.

9 張恩碧.《公共消費、消費公平與內需拉動型經濟增長》[J]. 廣東商學院學報，2011年第3期.

10 貝新春.《城鄉貧富差距中的公共消費差距》[J]. 法制博覽，2012年第5期.

11 江波.《論中國城鎮化進程中的聚集效應、利益矛盾與公共消費的合約法則》[J]. 改革與戰略，2013年第9期.

12 朱爾茜.《公共消費的結構性影響因素分析——基於2005—2014年省際面板資料的實證研究》[J]. 經濟研究參考，2016年第20期.

入效應”和“擠出效應”，且無論是“擠入效應”和“擠出效應”均具有區域差異，提出了深化投融資體制改革，充分發揮開發性、政策性金融作用，引導金融機構加大對重點行業、特定領域和社會事業的支持力度和有效壓縮“三公”經費等行政性開支，加大教育、醫療衛生、社會保障、文化體育等社會消費投入，優化財政支出結構等提振公共消費的政策建議。許進傑¹³從破解資源環境緊約束、促進綠色低碳發展視角對公共消費進行了研究，對綠色公共消費概念進行解析，對影響綠色公共消費的主要因素進行了剖析，提出了通過加強綠色公共消費宣傳、加大綠色公共產品供給力度、完善綠色公共消費制度、優化綠色公共消費政策等措施促進綠色公共消費提質增效的政策建議。丁元竹¹⁴針對“新冠”疫情所造成的消費不足、需求不振問題對公共消費進行了研究，對公共消費範圍和各國公共消費制度、公共服務與就業的關係進行了分析，提出了合理增加公共消費、厘清政府與市場邊界、健全公共消費體制、創新公共投入方式等政策建議。邵明波、胡志平¹⁵從構建國內大循環、促進居民消費升級角度出發，分析了公共消費對居民消費的乘數效應、消費擠入效應、人力資本投資效應和再分配效應，指出了制約居民消費的主要因素，提出了通過健全公共消費機制、明確政府公共消費責任、優化公共消費結構等措施促進居民消費、帶動經濟高品質發展的政策建議。胡靖¹⁶從推動公共消費量與質“雙提升”角度，分析了公共消費對推動經濟高品質發展的重要作用，闡釋了適當增加公共消費的科學內涵，並面向後“新冠”疫情時代加快我國經濟復蘇發展、滿足人民群眾對美好生活需要，提出了合理調整生產性投資與消費性投資的比例關係，在公共消費

13 許進傑.《綠色公共消費及其公共政策選擇》[J],四川行政學院學報,2018年第2期.

14 丁元竹.《合理增加公共消費加快釋放國內市場需求》[J].中國經濟報告,2020年第3期.

15 邵明波、胡志平.《居民消費高品質增長機制：優化公共消費》[J].社會科學研究,2021年第1期.

16 胡靖.《推動公共消費既要增量又要重質》[J].社會科學報,2021年2月25日第4版.

中逐步減少政府自身消費，加大衛生健康、環境保護與科教培訓、加強農村學校幼稚園設施、醫療衛生網點、鄉村兩級圖書館建設投入，增加對低收入群體、困難收入群眾的生活補貼等政策建議。馬海濤、文雨辰¹⁷立足城鎮化發展與居民消費的關係，發現“城鎮化有利於提升居民消費水準，但過快的城鎮化反而會形成一種反作用，直至進入城鎮化高級階段這種影響效應才會再次轉正”，並提出要加快新型城鎮化步伐，加大對農村地區教育、醫療、社保、就業、住房等在內的基本公共服務投入，降低農村家庭消費成本、激發農村消費活力的政策建議。張飛¹⁸立足於我國城鎮化正在由規模城鎮化向人口城鎮化轉型的實際，研究了城鄉結構變化對消費結構升級、進而對公共消費需求所產生的影響，梳理了當前我國公共消費存在的問題，提出了優化教育供給結構、增加公共醫療衛生消費、增加公共養老消費、增加公共住房保障消費、推動城鄉基本公共服務制度統一、確立以公共消費為重點的中央與地方關係等適當增加公共消費的政策建議。

國內外學者關於消費、公共消費與居民消費、經濟發展的研究廣泛，成果豐碩，但是對公共消費的本質特徵、促進經濟發展的機理、提高公共消費品質的路徑等方面的研究還比較缺乏。尤其是現有研究普遍得出需要大力壓縮政府部門自身的消費、擴大對民生領域的公共消費規模才有利於激發居民消費活力、推動經濟發展的結論，缺少對公共消費全面理解，對如何提高公共消費品質認識也不足。本文將聚焦公共消費與經濟高品質發展，在梳理和繼承前人優秀研究成果的基礎上，對公共消費的特徵、公共消費促進經濟高品質發展的機理、

17 馬海濤、文雨辰.《城鎮化進程能促進居民消費嗎？基於城鎮化與基本公共服務發展水準耦合協調度模型的研究》[J]. 學習與實踐，2023年第7期.

18 張飛.《我國城鎮化進程中的公共消費問題研究》[J]. 諮詢與決策，2023年6月第37卷第2期.

影響因素進行深入研究，從而探索提出提高公共消費品質、助力經濟高品質發展的現實路徑。本文的創新之處在於厘清公共消費促進經濟高品質發展的機理，提出要高度重視政府自身消費、政府自身消費也是拉動經濟增長的重要力量以及要深化政府機構改革、加快建立政府部門預算管理激勵機制的政策主張，對促進全社會消費轉型升級、構建科學的促進消費政策體系和高品質發展的新格局具有重要的理論價值和實踐意義。

三、公共消費與經濟高品質發展

（一）公共消費內涵及特徵

從現有資料來看，對於公共消費還沒有形成統一的認識。丁元竹認為，公共消費是指由政府為居民服務的事業單位、社會組織承擔費用，對社會成員提供消費性物品和消費性服務的消費活動¹⁹。邵明波、胡志平認為，公共消費一般而言是以政府為主體的消費支出，為最終消費需求的重要組成部分²⁰，主要包括政府自身的消費、社會性消費和公共消費性投資等，其中公共消費性投資是指不以追求投資收益為目的而是為公眾消費創造良好的消費條件而產生的支出，如環境治理、公共交通、公共事業、防災抗災等項目建設等。胡靖認為，公共消費是指由政府、非營利性機構承擔費用，向全社會提供的用於非物質生產領域的公共服務和產品，包括政府自身消費（行政開支）和社會性消費，如科研、文化教育、衛生保健、環境保護、社會救濟、勞動保險城市公用事業和各種生活服務等²¹。張飛則認為，公共消費包含一般財政預算支出中的教育支出、文化

19 丁元竹.《合理增加公共消費加快釋放國內市場需求》[J].中國經濟報告,2020年第3期.

20 邵明波、胡志平.《居民消費高品質增長機制:優化公共消費》[J].社會科學研究,2021年第1期.

21 胡靖.《推動公共消費既要增量又要重質》[J].社會科學報,2021年2月25日第4版.

體育與娛樂支出、醫療衛生和計劃生育支出、社會保障和就業支出、城鄉社區事務支出、保障住房支出、公共安全支出²²。由此可見，儘管對於公共消費認識多種多樣，但是這些認識卻都繞不開政府消費或者由財政提供資金來源的公共部門的消費。因此，結合經濟理論所提出的消費由公共消費和私人消費所組成以及公共財政支出是為了滿足社會公共需求而用於公共產品和公共服務供給方面的支出的理論界定，本文認為：公共消費是以政府公共支出為主體的社會消費的一種方式，主要包括政府部門自身消費支出、事業單位消費支出以及公共消費性投資支出。

與私人消費相比，公共消費具有三個方面的典型特徵：

一是公共消費目的在於滿足社會公共需求。有別於私人消費主要是為了滿足自身需求，公共消費主要是為了滿足社會公共需求而發生的，公共消費能滿足全體公民某一方面的共同需求，且能轉化為公共產品或服務²³，公共消費本身也是一種公共產品或公共服務。公共消費與私人消費在社會消費過程中，既有相互替代的關係，也有相互補充、相互促進的關係，二者相輔相成、相互依存，共同支撐起以國內大循環為主體、國內國際雙迴圈相互促進的經濟發展新格局。

二是公共消費具有社會收入再分配的功效。社會總收入是由投資、消費和淨出口所組成，而消費由公共消費與私人消費所構成。在一定時期、一定消費總量和一定的經濟社會條件下，公共消費增多，就可能造成私人消費減少。相反，公共消費減少，相應地就可能帶來私人消費的增加。因此，公共消費可以作為社會消費的“調節閥”，通過調節公共消費規模、結構，在一定程度上就會直接和間接地調節社會收入再分配。比如，2012年政府社會保障支出使全社

22 張飛.《我國城鎮化進程中的公共消費問題研究》[J]. 諮詢與決策, 2023年第2期.

23 趙麗.《基於財政支持的公共消費促進國內大循環構建》[J]. 財會通訊, 2022年第6期.

會收入基尼係數下降了6.4%²⁴，促進了居民收入的均等化，在一定程度上提升了社會消費水準。也正因為公共消費具有再分配的功效，在不減少個人消費投入、不降低個人消費品質和不減少企業就業前提下，適當擴大公共消費規模是推動社會健康發展的重要制度安排²⁵。

三是公共消費的擠入效應和擠出效應並存。對於公共消費的效應，有人認為只有擠入效應，即公共消費可以導致私人消費的增加，這也是公共消費乘數作用發揮效力的基礎。有人認為公共消費只有擠出效應，即公共消費多了，私人消費就會少，產生對私人消費的擠出。還有一種觀點當然就是公共消費沒有效應了。實際上，公共消費是否具有擠入效應，擠出效應還是無效應，不僅取決於公共消費的總量，還與公共消費的結構、消費的方式以及時機的把握等多種因素有關。正因為如此，公共消費的擠入效應與擠出效應是並存的，其所產生的“外部效應”則取決於擠入效應與擠出效應的“力量對比”：擠入效應強，則表現出擠入效應；擠出效應強，則表現為擠出效應；擠入與擠出效應勢均力敵，則公共消費表現為無效應。

（二）公共消費促進經濟高品質發展的機理

宏觀經濟理論將市場經濟主體抽象為三類，即家庭、企業和政府，正是這三類市場主體按照市場規則和價值規律的有效運轉才使整個社會經濟得到有效運行，同時這些市場主體的消費品質也無疑會影響整個社會經濟品質。從消費視角看，在三類市場主體中，只有政府消費才是公共消費，而家庭和企業消費只能是私人消費。當然這裡的政府是廣義上的政府，是指一切由公共財政進行

24 王延中等.《中國社會保障收入再分配效應研究——以社會保險為例》[J].經濟研究, 2016年第2期.

25 丁元竹.《合理增加公共消費加快釋放國內市場需求》[J].中國經濟報告, 2020年第3期.

資金保障的公共部門（主要是指政府及其事業單位），而這裡的企業是指完全剝離了政府和社會職能、按照“自主經營、自負盈虧、自擔風險、自我發展”的市場規則運行的企業。鑒於公共消費由政府自身消費、事業單位消費以及公共消費性投資支出等構成，因此，公共消費促進經濟高品質發展的機理也應從三個方面來理解：

一是政府自身消費促進經濟高品質的機理。政府自身消費性支出主要包括工資福利支出、商品服務支出、對個人和家庭的補助、債務利息及費用支出、基本建設支出、資本性支出、對企業補助²⁶等支出，這些支出主要是通過購買性支出和轉移性支出促進家庭和企業的收入增加和提高消費能力來推動消費轉型升級，從而推動供需匹配、平衡，提高經濟發展品質。見圖1。

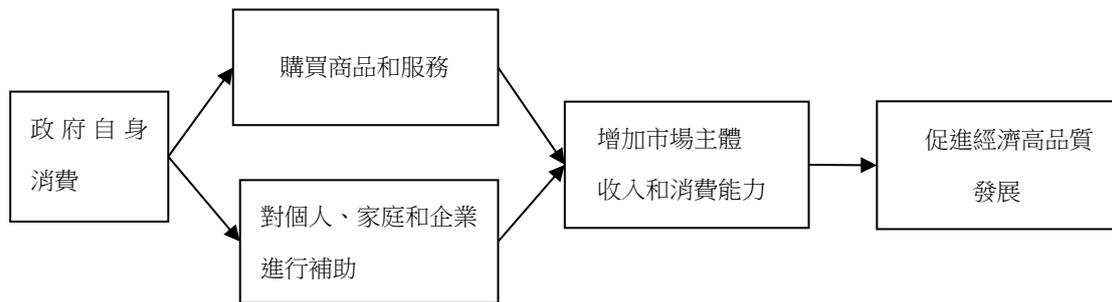


圖1 政府自身消費促進經濟高品質發展機理

二是事業單位消費促進經濟高品質發展的機理。事業單位主要包括履行公益事業發展職能單位，主要包括教育、科技、文化、衛生、科研、環境保護、社會救濟、城市管理等部門。事業單位消費主要是通過降低家庭和企業消費成本、發揮公共消費的擠入效應來增加市場主體消費能力和減少市場主體風險應對壓力從而促進市場主體消費升級，帶動經濟高品質發展，見圖2。研究顯示，科技類公共消費每投入1單位，會帶動區域經濟效率提升0.07個單位，醫療

26 中華人民共和國財政部.《2023年政府收支分類科目》[M].立信會計出版社出版，2022年12月.

衛生公共消費每投入1單位，會帶動區域經濟效率提升0.03個單位，環保類公共消費每投入1單位，會帶動區域經濟效率提升0.03個單位²⁷。

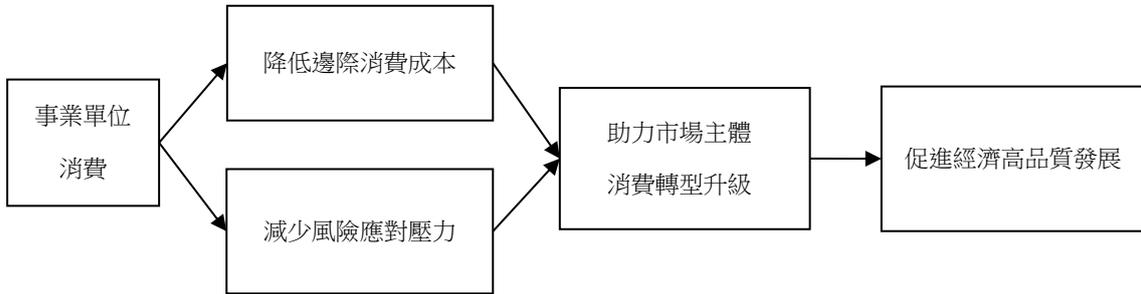


圖2 事業單位消費促進經濟高品質發展機理

三是公共消費投資性支出促進經濟高品質發展的機理。公共消費性投資支出主要是用於加強和改善社會消費環境，提高社會消費便利度、滿意度而由政府及其事業單位為投資主體所開展的環境保護、道路交通建設、法制建設及消費文化教育設施建設等各種消費支出。公共消費性投資支出主要是通過降低邊際消費成本、營造良好消費環境的方式來增強市場主體消費動力，從而活躍經濟，促進經濟高品質發展，見圖3。

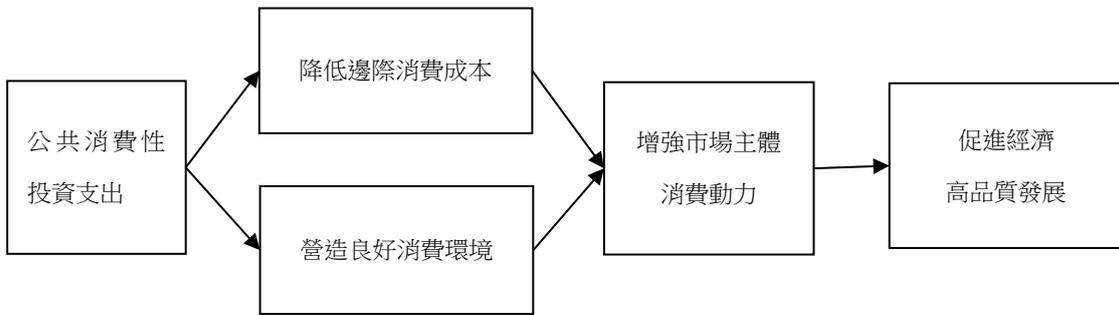


圖3 公共消費投資性支出促進經濟高品質發展機理

（三）公共消費促進經濟高品質發展的影響因素

公共消費促進經濟高品質發展的影響因素主要有五個：一是政府及其事業單位的收入水準。消費是以有可供消費的收入做保障的，無論是家庭、企業、政府及其事業單位都是如此。因此，提高公共消費水準必須以提高政府及其事

27 趙麗.《基於財政支持的公共消費促進國內大循環構建》[J].《財會通訊》，2022年第6期.

業單位自身的收入水準為前提，相應地提高公共消費品質也必須以增強政府及其事業單位的收入品質為條件。只有政府及其事業單位自身具有了較多高品質的可支配收入，才能夠在需要進行公共消費時做到有錢可花、有資源可調度，實現公共消費的功效和發揮公共消費乘數效應、杠桿作用，撬動經濟高品質發展。二是政府及其事業單位的社會信譽。公共消費能否實施以及實施效果如何，不僅取決於政府及其事業單位自身的主觀願望，還與市場主體對政府及其事業單位的認可度、信任度密切相關，也就是說政府及其事業單位的社會信譽對公共消費具有重要影響。比如，有的政府及其事業單位得不到市場主體的信任，社會信譽缺失，那麼在其進行公共消費時就可能遭到社會各方面的抵觸甚至反對，不僅難以取得公共消費的實效，而且還可能引起社會問題。三是政府及其事業單位的治理效率。公共消費該不該實施，怎樣實施，怎樣確保公共消費取得預期成效，還需要政府及其事業單位具有過硬的治理能力，否則，就會產生盲目消費、亂消費等問題，降低公共消費品質。四是整個社會的法制與文化環境狀況。市場經濟是法制經濟，也是信用經濟。良好的法制環境是市場經濟健康運轉的保障，也是確保依法依規進行公共消費的基礎。同時，良好的法制環境也需要良好的社會文化相支援。只有有了良好的文化環境，才能營造出像尊重和善待私人消費那樣尊重和善待公共消費的良好氛圍，而不至於產生只重視私人消費、對公共消費只有懷疑和排斥的不良社會情緒。五是經濟社會運行及治理現實狀況。公共消費不是機械的、僵化的、一成不變的，其計畫、實施、調整需要“因時而動，順勢而為”，以相機抉擇方式進行公共消費，以不斷適應新情況，解決新問題，獲取新成效。比如，在經濟運行良好的時期，就可以適當減少公共消費，以增強市場經濟自我運行的能力。在經濟運行遇到困難，

如在2020年遭遇突如其來的新冠疫情對經濟運行帶來巨大衝擊的情況下，就要及時加大公共消費力度，為經濟發展增添動力，促進經濟平穩運行。正是從這個意義上講，經濟社會運行及治理現實狀況也必然是公共消費促進經濟高品質發展的重要影響因素。

四、公共消費面臨的現實問題

黨的十八大以來，我國改革開放和社會主義建設事業不斷克服內外部環境壓力，不斷取得新的勝利，消費對國民經濟發展的拉動能力逐步增強。2023年，最終消費支出拉動中國經濟增長4.3個百分點，比上年提高3.1個百分點，對經濟增長的貢獻率是82.5%，提高43.1個百分點，消費的基礎性作用更加顯著²⁸。然而，在看到消費對經濟發展拉動作用逐步增強的同時，也應看到，在公共消費領域還存在一些亟須解決的問題。

（一）公共消費總量相對不足

從1978年到2022年，我國最終消費支出佔GDP的比重總體呈現下降趨勢，從61%下降為52%，而公共消費支出佔GDP的比重卻呈現總體上升趨勢²⁹。公共消費支出佔GDP的比重“1970—1979年平均為12.2%；1980—1989年平均為13.6%；1990—1999年平均為14.1%；2000—2009年平均為14.5%。2010—2018年平均為13.8%，比上一個十年期平均值下降了0.7個百分點³⁰”。儘管我國公共消費總體呈現逐年上升態勢，但是與發達國家相比，我國公共消費水準還顯著不足，2010—2018年高收入發達國家和上中等收入國家的公共消費比率平均

28 王思博.《2023年最終消費支出對中國經濟增長貢獻率超八成》[EB/OL].新華網,[2024-04-17]<https://www.chinanews.com.cn/cj/2024/01-17/10147768.shtml>.

29 根據《中國統計年鑒(2023)》《中國財政年鑒(2023)》《中華人民共和國2022年國民經濟和社會發展統計公報》等資料資料整理計算得出。

30 郭慶旺.《論適當增加公共消費》[J].經濟研究,2021年第1期.

值分別為 20.1%和 15.1%，比我國同期公共消費比率平均值分別高出 6.3 個百分點和 1.3 個百分點³¹。這說明，我國公共消費還有較大增長空間。

（二）公共消費結構尚待優化

由於公共消費支出主要是公共財政支出，因此公共財政支出的結構可以大體反映公共消費支出的結構。從國際視角來看，根據國際貨幣基金組織《政府財政統計》手冊分類，公共財政支出分為十大類，分別為一般公共服務支出、國防支出、公共秩序與安全支出、經濟事務支出、環境保護支出、住房和社區設施支出、衛生健康支出、娛樂文化支出、教育支出、社會保護支出。總體上看，2016—2017 年我國公共財政支出中除了經濟事務支出、住房和社區設施支出顯著高於高收入國家和上中等收入國家外，其他各項支出大部分都低於甚至嚴重低於高收入國家和上中等收入國家。這就充分說明：當前我國公共消費支出中還主要以經濟建設和包括房地產在內的基礎設施建設為主，經濟的投資拉動特徵還比較明顯，迫切需要優化調整公共消費支出結構，提高公共消費品質，以高品質的公共消費助力經濟高品質發展，見表 1。

表 1 2016—2017 年公共財政支出的國際比較 單位：%

支出類別	各類支出佔 GDP 的比重		
	高收入國家	上中等收入國家	中國
一般公共服務支出	5.7	5.4	2.9
國防支出	1.5	1.6	1.3
公共秩序與安全支出	1.7	2.1	1.5
經濟事務支出	4.3	5.2	7.4
環境保護支出	0.7	0.3	0.7
住房和社區設施支出	0.5	1.4	2.7
衛生健康支出	6.8	3.6	3.0
娛樂文化支出	1.2	0.9	0.4
教育支出	5.1	3.9	3.8
社會保護支出	16.8	9.1	7.2

資料來源：郭慶旺.《論適當增加公共消費》[J].經濟研究，2021 年第 1 期.

從國內視角來看，我國公共消費結構也存在不合理的問題。以 2023 年我國

31 郭慶旺.《論適當增加公共消費》[J].經濟研究，2021 年第 1 期.

一般公共預算支出結構為例。2023年，全國一般公共預算支出274574億元。其中，支出最多的兩項是教育支出和社會保障支出，兩者均佔一般公共預算支出的15%；其次是農林水支出、城鄉社區支出和衛生健康支出，佔一般公共預算支出的比例分別為9%、8%、8%。在幾個與增進人民福祉密切相關的支出中，除教育支出與發達國家持平外，衛生健康支出、社會保障支出、文化旅遊支出等都顯著低於發達國家。這就要求公共消費內部結構也需要優化，以提高公共消費的品質，見圖4。

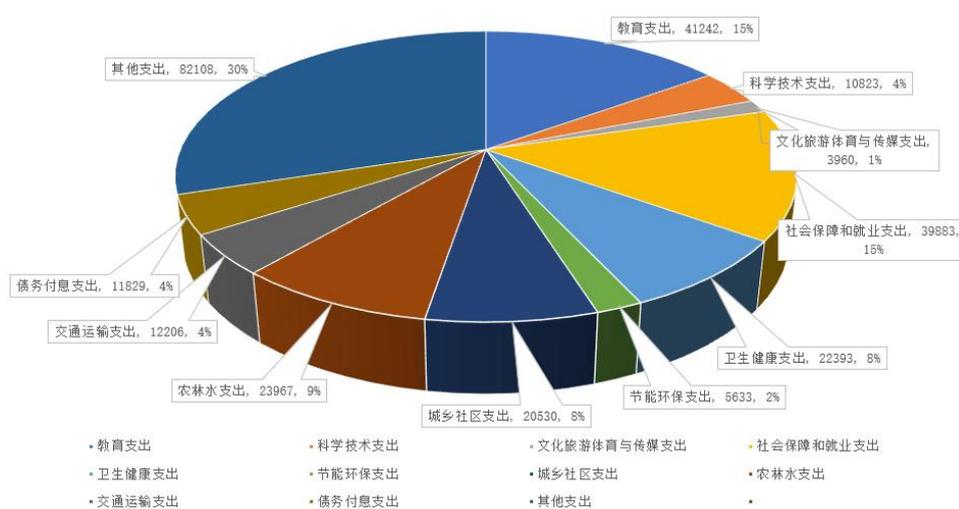


圖4 公共消費內部結構—以2023年一般公共預算支出為例(單位:億元)

資料來源:財政部

(三) 公共消費方式有待優化

當前，我國公共消費支出主要以直接補助、政府採購、稅收優惠和轉移支付為主，缺少以政府投融資等市場化工具參與社會消費的公共消費工具。自2010年以來，我國也積極探討政府購買服務、PPP、建立優先採購節能降耗和自主創新產品的政府採購清單制等創新型公共消費方式，但是這些公共消費方式的“槓桿作用”和集約作用卻沒有得到很好的發揮。當前，各地為了克服經濟下行壓力巨大、社會消費力量釋放不足等現實問題，積極推出針對促進社會

消費的創新舉措，比如發放商品消費券、支持新能源汽車消費以舊換新、實施教育培訓補貼等多種新的公共消費方式，但是成效仍然不大，直接補貼所佔份額依然較大，沒有體現出公共消費的非排他性和非競爭性，有的甚至引起不必要的矛盾，近期歐盟針對中國光伏產業發起的碳關稅政策措施就是一個很好的例子。公共消費作為一種特殊的社會消費，雖然性質特殊，但是公共消費主體作為市場主體的有機組成部分，在進行公共消費時也必須以平等的市場主體資格參與市場消費，而不應該在公共消費具體行為上再貼上“特殊”的標籤。這就需要公共部門明確自身職責，明晰公共消費的邊界，積極採取政府投融資尤其是政府債務投融資工具、政府性投資基金、PPP等方式開展公共消費，切實減少直接補貼和稅收優惠，優化政府採購和轉移支付規程，減少公共消費的擠出效應，發揮公共消費擠入效應，不斷提高公共消費的針對性、精準性和導向性，將有限的公共消費資金用到彌補市場失靈、維護市場秩序以及提供有利於市場健康平穩運轉、人民福祉不斷提高的公共產品和服務的生產上來，為全社會營造優質的消費環境，打造經濟高品質發展助推器。

（四）對公共消費的認識不深入

當前公共消費領域所面臨的問題既有操作層面的問題，又有思想認識層面的問題。思想層面的問題就是對公共消費的認識還不深入，存在僵化、狹隘的認識。比如，有人以財政支出理論中的“瓦格納法則”為由，強調隨着我國經濟社會的發展，財政支出將不斷增加，從而在實踐上不講時間、地點、條件，主張政府要積極“花錢”，即使借債也要花錢，否則就難以發揮政府宏觀調控作用。再比如，有人認為社會消費不足主要原因是政府“花錢”太多了，擠出了私人消費，因而強調壓縮政府支出，減少公共消費，“2011年，中央本級

“三公”經費決算為93億元，到2020年，已不足2011年的三分之一³²”就是一個例子。然而，政府部門作為公共產品和服務的供給單位也需要有正常的消費，衡量公共消費的標準不是越少越好，而是要“小錢小氣，大錢大氣”和務實、科學、高效。只有正確認識公共消費，以科學、務實態度對待政府部門及公共部門自身消費，才能真正發揮公共消費的作用，為經濟高品質發展“保駕護航”。

五、提高公共消費品質助力經濟高品質發展的政策建議

（一）轉變思想，加強認識，確立公共消費的重要地位

一要樹立公共消費與私人消費同等重要、不可偏廢的思想。消費是經濟的目的，也是人類幸福的重要依託。公共消費與私人消費雖然性質不同，但卻是相互依存、相互促進、共同構成社會消費的“兩隻翅膀”，在拉動經濟增長、促進高品質發展進程中起着不可替代的重要作用。因此，要切實以人民群眾的現實需求為統領，高度重視公共消費，將公共消費與私人消費有機統一起來，決不能因“公”廢“私”，也不能以“私”挾“公”，明確公共消費與私人消費的邊界，充分發揮市場在資源配置中的決定性作用，將公共消費支出用在“刀刃上”、花在急需處，與私人消費共同構建起以國內大循環為主體、國內國際雙迴圈相互促進的新發展格局。

二要明確公共消費在促進經濟高品質發展中的重要地位。公共消費不僅僅是公共部門的消費，其直接表現為公共部門的消費，但是其最終歸宿則都會轉

32 段相宇、張馳、左翰嫡.《深度關注|政府過緊日子百姓過好日子》[EB/OL].中央紀委國家監委,[2021-06-10]<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1702146445094791564&wfr=spider&for=pc>.

變為私人消費或者轉變為有助於私人消費的消費環境或條件。公共消費的擠入效應決定了公共消費在促進經濟高品質發展中的重要地位，沒有高品質的公共消費，則私人消費就不是難以獨立支撐經濟高品質發展的大廈，就是缺少促進經濟高品質發展的有利條件。只有高度重視公共消費在經濟高品質發展中的重要地位，摒除對公共消費各種機械的、主觀的片面認識，才能科學理性地激發公共消費活力，增強經濟高品質發展的動力。

三要防範公共消費造成的公共風險。公共消費是國民經濟運行的一個重要環節，也是公共收支運行的重要方面。提高公共消費品質首先就是要提高公共消費的預算管理，將預算管理貫穿公共消費全過程，切實做到“花錢必有預算，無預算不花錢”，既要防止花錢大手大腳、收不抵支的公共債務風險，又要防範亂花錢、亂消費所造成的資金浪費、公共利益損失從而帶來的家庭、企業等市場主體利益損失的風險。

（二）增加總量，優化結構，充分發揮公共消費的作用

一要持續增加公共消費在國民經濟中的比重。積極參考借鑒發達國家公共消費實踐經驗，結合我國自身經濟發展實際，不斷優化調整國民經濟中投資、消費和淨出口在國民收入分配中的比例，切實將長期以來的以投資和出口為導向的我國經濟發展模式調整為以消費為主要支撐、以構建以國內大循環為主體、國內國際雙迴圈相互促進新發展格局為重點和以不斷滿足人民對美好生活需求為目標的內需驅動的新發展模式，不斷提高我國經濟發展品質。需要強調的是，借鑒發達國家公共消費實踐經驗必須堅持實事求是，不能盲目攀比，要堅持走自己的路，堅持更深層次、更寬領域的對外開放，充分利用國際國內兩個市場、國際國內兩種資源支援以中國式現代化推動中華民族偉大復興和人類命運共同

體建設。

二是不斷調整優化公共消費支出結構。要科學控制公共部門自身消費，厲行節約，反對和制止鋪張浪費，在確保政府、事業單位等公共部門正常消費水準基礎上，按照政府與市場各自的職能邊界，將更多公共消費投向公共消費需求迫切、涉及公眾利益保障等重要的如教育科技、社會保障、衛生健康、文化等領域。在優化公共消費結構過程中，要特別注意科學理性看待政府部門、事業單位等公共部門的公共支出，決不能無限制地壓縮公共行政經費。要給予公務活動可靠的經費保障，科學精準地做好“三公”經費管理，這既是提高公共消費品質的現實舉措，也是帶動經濟發展、增進經濟活力的重要措施。在增加對民生性公共消費總量的同時，也要注重民生類公共消費內部結構的優化調整，將更多的公共消費轉移到支持人才培養、提高公共服務品質以及個人和家庭福利補助等方面上來，激發公共消費的內在動力。

三是處理好公共投資與公共消費的關係。投資、消費、淨出口是拉動經濟的“三駕馬車”，在一定時期、社會經濟總量一定的情況下，要增加消費，必須要減少投資和淨出口的數額，這也是投資、消費、淨出口三者相互依存、此消彼長關係的體現。因此，在提高公共消費總量和優化公共消費結構過程中，一定要處理好公共投資與公共消費的關係，尤其是在當前我國經濟下行壓力巨大、經濟社會基礎設施建設已經達到一定水準的情況下，要滿足人民日益增長的美好生活需求，需要科學有序壓縮公共投資水準，適度增加公共消費水準，以實現公共投資與公共消費資金的動態平衡，實現增加公共消費與降低公共風險的“兩促進”。

(三) 深化改革，創新方法，不斷增進公共消費的效益

一要繼續深化機構改革。經過多年的改革，特別是黨的十九屆三中全會做出《關於深化黨和國家機構改革的決定》以來，我國以大部制改革為重點的機構改革扎實推進，取得了顯著成效，但是我國政府機構依然比較龐大、財政供養人員開支壓力巨大的問題依然突出，這就在一定程度上造成了政府及其事業單位用於公共消費支出的資金十分有限。因此，無論是從增加公共消費總量角度，還是提高公共消費品質角度，都需要進一步深化政府機構改革，裁撤或兼併不適應發展的政府機構、公共部門，優化減少公共財政開支人員，將更多的公共消費用於增進人民福祉的公益事業上來，以機構改革和精兵簡政為公共消費品質提升提供有力保障。

二要推進公共部門經費管理改革。進一步加強部門預算編制的科學性準確性考核，深化部門預算編制、執行、結算、決算等全過程績效考核，建立激勵與約束並重的公共部門經費管理機制，打破當前公共部門經費根據績效考核結果只減不增的單純的約束制度和負向激勵機制，加快構建以“部門預算編制科學準確、預算執行積極穩妥、預算結果務實高效”為績效考核重點的獎優罰劣激勵約束機制：對部門預算管理優秀的單位給予部門公共開支結餘按比例留用和對部門預算管理不合格的單位給予壓縮公共經費開支的處理，形成依法依規、爭做先進的公共部門經費管理氛圍，以最大限度地節約使用公共資金，提高公共消費的能力和水準。

三要創新公共消費方式。將政策投入與資金投入有機結合，研究建立提高公共消費規模和品質的財政稅收金融等政策體系。在財政手段的使用上，應當避免直接補貼，要通過間接的方式，如購買公共消費服務，對符合公共消費形

式的項目給予財政補貼³³，儘量減少稅收優惠，防止過多稅收優惠對公平競爭、規範市場秩序所帶來的負面影響。同時加強財政政策與金融政策的協調配合，將公共消費資源更多地向綠色消費、低碳消費領域傾斜，助力社會消費轉型升級。在進一步加強運用政府投融資、發放消費券等方式的基礎上，着力健全公共消費多元化體制，打破當前公共消費由政府及其事業單位為主體的單一消費模式，採取積極引入非政府市場主體參與公共消費供給，通過引入非政府組織、個人、企業等多樣化供給主體，可以從數量上彌補公共消費的不足，從品質上改善公共消費結構和整個社會的資源配置結構³⁴。

（四）加強監督，規範管理，切實提高公共消費的品質

一要健全公共消費管理制度。“沒有規矩，不成方圓”，制度建設對於公共消費來講同樣不可或缺。要進一步建立健全公共財政管理制度，豐富和完善現有的公共財政法律體系，依法開展公共財政收支管理，為公共消費提供可靠的資金來源和規範使用的法律依據。要適應數位經濟發展的實際需要，超前研究設計數位化時代公共消費的法律法規，加強電子商務、數位消費領域的法律法規制度建設，加快填補數字消費領域公共消費管理的空白。針對當前備受推崇的資料資產管理問題，需要本着“認真分析，獨立自主，不人云亦云”的態度，加強公共消費資料保護法律制度建設，樹立整體國家安全觀，將公共消費資料安全管理與國家安全、市場主體商業秘密、家庭和個人隱私保護有機結合，切實提高公共消費的安全性。

二要加強公共消費績效管理。公共消費的效果如何？公共消費的品質怎

33 趙麗.《基於財政支持的公共消費促進國內大循環構建》[J].財會通訊,2022年第6期.

34 邵明波、胡志平.《居民消費高品質增長機制:優化公共消費》[J].社會科學研究,2021年第1期.

樣？必須通過從實踐中來、到實踐中去的科學的績效管理才能獲得正確的結論。要圍繞公共消費的規劃、執行、結果等全過程建立績效管理體制，採取自我評價、協力廠商評價、社會公眾評價、專家評價等多元主體評價的方式對公共消費成效和品質進行評價，並根據評價結果對公共消費進行改進，做到揚長避短，不斷提高公共消費品質。將法律監督、財政監督、審計監督和紀律監督相結合，深化公共消費資訊公開，將公共消費管理權力關進“制度的籠子裡”，確保公共消費成為“陽光消費”“民心消費”的“領頭雁”。

三要強化公共消費文化宣傳。將弘揚中華民族勤儉節約的優秀文化傳統與樹立科學的消費觀念相結合，加強公共消費宣傳培訓，引導全社會科學理性看待公共消費，積極有效地運用公共消費增進人民福祉，從而推動全社會的發展進步。要採取現場宣傳、融媒體宣傳、APP 小程序宣傳等多種方式開展公共消費宣傳，推動公共消費宣傳培訓“進機關、進學校、進企業、進社區、進家庭”，在全社會營造綠色消費、低碳消費、理性消費、科學消費的濃厚氛圍。要採取寓教於樂的方式加強公共消費政策宣傳，不斷提高公共消費及相關政策的知曉度，擴大公共消費的“輻射面”和“帶動力”，開創投資與消費、淨出口相互協調、相互促進，共同推動高品質發展的新局面。

Supporting High-quality Economic Development With High-quality Public Consumption

Liu Zhigang , Qi Gele, Yangli, Li zhuyun, Donglin

Abstract : Public consumption is an important component of social consumption and a kind of important force for high-quality economic development. This article study the connotation and characteristics of public consumption, and explain the mechanism and influencing factors of public consumption in the course of promoting high-quality economic development, sort out the current problems in China's public consumption, propose policy suggestions to improve the quality of public consumption to promote high-quality economic development and innovative policy proposals such as attaching great importance to government and public sector self-consumption, deepening institutional reform and accelerate the establishment of government budget incentive mechanisms.

Key words: Public Consumption; High-quality Economic Development; Domestic Circulation; Fiscal policy

數字經濟與新型城鎮化融合發展的組態路徑研究

—基於動態 QCA 範式分析*

郭子璿、張鈺淇、慶東瑞**

摘要：數字經濟是新型城鎮化高質量發展的重要動力引擎，新型城鎮化為數字經濟提供關鍵空間載體支撐。本文在闡釋數字經濟與新型城鎮化融合發展的理論機理基礎上，構建技術經濟範式框架，並進一步運用動態 QCA 方法從時空維度探究我國 30 個省級行政區域數字經濟與新型城鎮化的融合發展路徑。研究表明：數字經濟與新型城鎮化的高融合發展尚未有必要條件，但其二者的高融合發展組態存在着三條驅動路徑，即市場-金融雙核驅動型、科技-金融雙核驅動型、基建-科技-市場三重驅動型；從時間維度來看，高融合發展水平的四條差異路徑解釋力度在不斷增強，從空間維度來看，四條差異路徑所能解釋的案例分佈並未呈現顯著的地區差異。據此，要強化構建數字經濟與新型城鎮化兩系統互動協同的長效機制，同時完善新型數字基礎設施建設，推動創新驅動發展戰略，充分發揮有效市場作用及金融“活水”優勢。

關鍵詞： 數字經濟；新型城鎮化；組態分析；動態 QCA

* 基金項目：西安財經大學陝西省政協理論與實踐研究基地 2025 年度重點項目支持。西安財經大學陝西省統一戰線理論與實踐研究基地 2025 年度一般項目支持。

** 郭子璿，男，陝西西安人，西安財經大學馬克思主義學院馬克思主義中國化方向碩士研究生，研究方向：行為政治經濟學；張鈺淇，陝西西安人，西安財經大學公共管理學院碩士，研究方向：公共政策；慶東瑞，中國人民大學經濟學博士，西安財經大學馬克思主義學院講師，碩士研究生導師，國際（澳門）學術研究院經濟管理研究所副研究員，陝西省人民政協理論與實踐研究基地副主任（西安財經大學），研究方向：行為政治經濟學與公共政策。

一、前言

隨着互聯網、大數據、雲計算、人工智慧等新一代資訊技術在經濟社會領域的全面嵌入，數字經濟為新型城鎮化的高質量發展帶來新動能。2022年我國數字經濟規模首次突破50萬億元，達到50.2萬億元，佔GDP比重為41.5%

¹。與此同時，黨的二十大報告指出“要加快發展數字經濟，堅持城鄉融合發展，深入實施新型城鎮化戰略²。”在2023年的中央一號檔中，進一步強調加快數位化發展、推進城鎮化建設是當下縣域城鄉融合發展的重要任務³。毋庸諱言，在數字時代背景下數據資源要素所釋放出的集聚效應、倍增效益及擴散效應能夠助力突破新型城鎮化的傳統路徑桎梏，而反之新型城鎮化亦能夠為數字經濟由當下的導入期向全面拓展期轉換提供充分的空間載體及應用場景支撐，二者之間深度融合以及互動協同的空間與潛力巨大，探究其潛在的協同發展路徑對於當前把握新一輪產業變革新機遇，加速推動數字中國戰略實施及加快建设社會主義現代化強國具有重要意義。

近年來學術界圍繞數字經濟與新型城鎮化的發展路徑展開了深入探討。關於數字經濟的發展路徑，劉洋等人（2020）認為數字基礎設施建設能夠為數字經濟創新發展提供強有力的支撐，通過對產品和企業的快速迭代擴張發揮其使能作用，推動大數據賦能數字產業化與產業數位化發展⁴；而劉淑春（2019）聚焦數位化生產力、數字產業輻射力、數字產業化和產業數位化四個突破口，提

¹ 中國資訊通信研究院. 中國數字經濟發展研究報告：2023年. 北京：中國資訊通信研究院，2023.

² 《高舉中國特色社會主義偉大旗幟為全面建設社會主義現代化國家而團結奮鬥——在中國共產黨第二十次全國代表大會上的報告》，《人民日報》2022年10月26日。

³ 中共中央國務院關於做好2023年全面推進鄉村振興重點工作的意見，中華人民共和國中央人民政府. https://www.gov.cn/zhengce/2023-02/13/content_5741370.htm?dzb=true

⁴ 劉洋，董久鈺，魏江. 數字創新管理：理論框架與未來研究[J]. 管理世界，2020，36(07)：198-217+219.

出應加強核心技術創新及應用，建設高質量數字平臺，應用新興數字技術，實現對產業運行邏輯的數位化改造和賦能⁵；此外也有學者針對數字經濟健康發展提供對策建議，提出需要強化數字經濟頂層戰略設計、完善數字經濟監管體系、鼓勵共用經濟深度擴展和拓展數字經濟市場需求等⁶。關於新型城鎮化的實現路徑，張士傑等人（2016）在以人為本的發展理念下，提出解決農民、居民、城裏農民“三類人”的發展問題是新型城鎮化的發展路徑⁷；另外方創琳（2019）提出新型城鎮化高質量發展需要遵循城鎮化發展的階段性和漸進式規律，實現新型城鎮化戰略轉型，協同推進高效、低碳、生態、環保、節約、創新、智慧、平安的城鎮化路徑⁸；而吳江（2009）指出新型城鎮化的健康有序發展，地方政府行為的作用也不容忽視⁹。關於二者融合發展的研究則較為鮮見，王常軍（2021）僅從理論層面探索性地提出數字經濟與新型城鎮化融合發展的內在機理，並進一步提煉出實現要點¹⁰；而楊瑞（2022）等人則是從定量的角度分析數字經濟對新型城鎮化的影響及作用機制¹¹。通過梳理當前文獻可知，一方面，少有研究從整體視角俯瞰數字經濟與新型城鎮化的互動機理及融合發展路徑，且已有研究大多從單一或少數要素探究其各自系統可能的發展路徑，未從當下經濟社會發展的複雜性考慮進而開展全面系統性探究；另一方面，目前尚未有學

⁵ 劉淑春. 中國數字經濟高質量發展的靶向路徑與政策供給[J]. 經濟學家, 2019(06): 52-61.

⁶ 吳靜, 張鳳. 智庫視角下國外數字經濟發展趨勢及對策研究[J]. 科研管理, 2022, 43(08): 32-39.

⁷ 張士傑, 李勇剛. 城鎮化品質、動力因數與新型城鎮化的路徑選擇——基於中部六省的實證研究[J]. 華東經濟管理, 2016, 30(12): 86-91.

⁸ 方創琳. 中國新型城鎮化高質量發展的規律性與重點方向[J]. 地理研究, 2019, 38(01): 13-22.

⁹ 吳江, 王斌, 申麗娟. 中國新型城鎮化進程中的地方政府行為研究[J]. 中國行政管理, 2009, No. 285(03): 88-91.

¹⁰ 王常軍. 數字經濟與新型城鎮化融合發展的內在機理與實現要點[J]. 北京聯合大學學報(人文社會科學版), 2021, 19(03): 116-124.

¹¹ 楊瑞, 張然, 許航. 數字經濟能否促進新型城鎮化的發展?——來自 284 個城市的經驗證據[J]. 城市發展研究, 2022, 29(06): 102-109+124.

者運用 fsQCA 的研究方法探討數字經濟與新型城鎮化的融合發展路徑，更遑論基於動態視角從時空維度出發來探索數字經濟與新型城鎮化融合發展的多因素聯動效應。

基於此，本文在厘清數字經濟與新型城鎮化互動機理的基礎上，構建技術經濟範式框架，並進一步運用動態 QCA 方法探究我國 30 個省（市、自治區）的數字經濟與新型城鎮化融合發展路徑，從時空維度探索多重因素協同聯動影響其融合發展的複雜因果機制。其可能的邊際貢獻如下：一方面，基於技術經濟範式理論，提出數字經濟與新型城鎮化融合發展的整合性分析框架，有助於全面認識兩系統融合發展各影響要素之間的協同效應，為相關理論研究提供知識增量。另一方面，從動態視角出發探究時空維度下的數字經濟與新型城鎮化融合發展路徑，能夠為當下不同區域的二者融合發展提供現實可行的政策建議。

二、理論基礎與模型構建

（一）數字經濟與新型城鎮化的融合發展關係

數字經濟可以從基礎設施數位化、公共服務數位化、市民生活數位化等方面促進新型城鎮化發展。其一，數字經濟能夠推動新型城鎮化中基礎設施的數位化改造。通過數字前沿技術的廣泛應用，推動基礎設施建設的數位化、智能化轉型，從整體上實現城鎮基礎設施的數位化運營，為突破新基建技術門檻，以更好促進新型城鎮化目標實現提供支撐¹²。其二，數字經濟能夠推動新型城鎮化中公共服務的數位化。以數字技術優化公共服務模式，打造集約式公共服務平臺，推動政務服務集約化，為推進新型城鎮化進程中公共服務效率、公平、

¹² 高喆，顧朝林，顧江，“新型城鎮化”與“鄉村振興”場景下新基建對產業轉型的啟示[J]. 經濟地理，2021，41(04)：8-14.

成本和能力的提升提供有力手段，提升市民服務體驗，減少不公平問題¹³。其三，數字經濟能夠推動新型城鎮化中市民生活的數位化嵌入。“以人為核心”是新型城鎮化的根本價值追求，數字經濟對市民生活的全面滲透，使人們生活的全過程都能夠得到數據資訊支持，更有利於降低市民在新環境的融入成本，極大地促進了市民生活的便利，有效提升市民的城市融入性¹⁴。其四，數字經濟能夠推動“以人為核心”的新型城鎮化戰略體系構建。數據要素有助於發揮人力資本潛力，借助人工智慧、區塊鏈等數字技術，持續積累並釋放人力資本紅利，促進人力資本從“量”向“質”的轉變，從而扎實推進“以人為核心”的新型城鎮化戰略體系構建¹⁵。

新型城鎮化可以通過從供給側和需求側兩端發力，賦能數字經濟高質量發展。從供給側來看，一方面，新型城鎮化建設可以帶來人口集聚，在此過程中通過知識溢出效應和要素互補方式，發揮人力資本效應的專用性，實現勞動者快速就業，同時促進其他生產要素的空間流動，實現要素資源高效配置，通過人力資本積累與高效匹配，提高社會整體勞動生產率，從而促進數字經濟高質量發展¹⁶。另一方面，新型城鎮化通過加大對人工智慧、5G 基站、大數據中心、工業互聯網等新型基礎設施建設力度，有效擴展數字金融服務生態系統，為數字經濟快速發展提供數字基礎設施保障¹⁷。從需求側來看，一是城鎮化過程中帶來的勞動、資本等要素的集聚，促使人們對消費與金融服務等需求增加，從而

¹³ 辜勝阻，王敏. 智慧城市建設的理論思考與戰略選擇[J]. 中國人口·資源與環境，2012，22(05)：74-80.

¹⁴ 李文釗. 雙層嵌套治理介面建構：城市治理數位化轉型的方向與路徑[J]. 電子政務，2020，No. 211(07)：32-42.

¹⁵ 吳宸梓，白永秀. 數字技術賦能城鄉融合發展的作用機理研究——基於馬克思社會再生產理論視角[J/OL]. 當代經濟科學：1-11[2023-07-07].

¹⁶ 張毅祥，劉贇源，宋博偉等. 可再生能源消費對新型城鎮化發展的影響：基於動態面板門限模型的研究[J]. 中國軟科學，2023，No. 390(06)：215-224.

¹⁷ 楊佩卿. 高質量發展視閥下城市更新的內涵邏輯與實踐取向[J]. 當代經濟科學，2023，45(03)：59-73.

創造資金需求，直接或間接的促進數字金融高質量發展，啟動數字經濟增長潛能¹⁸。二是新型城鎮化是產城融合的城鎮化，而產業升級的本質在於生產力和競爭力的提升，數字經濟能夠通過數位化轉型賦能產業結構升級，推動產業高質量發展，並在此過程中不斷促進數據要素積累，挖掘數據要素價值，推進數字產業化和產業數位化進程，從而助力數字經濟發展¹⁹。三是新型城鎮化提倡實施創新驅動發展戰略，對制度、機制體制、業態、產業結構轉型等方面皆提出了創新能力要求，直接促進市場主體數位化轉型和研發創新，從而激發數字經濟創新活力²⁰。

總體來看，數字經濟能夠以技術驅動新型城鎮化發展，創造有別於傳統城鎮化的突破路徑，新型城鎮化能夠從供給側和需求側雙向發力，提高數據要素配置，為數字經濟發展提供載體和應用場景支撐，兩系統相互作用、相互制約、共同發展。

（二）數字經濟與新型城鎮化融合發展驅動機制模型

技術經濟範式是在一定社會發展階段，由主導技術推動宏觀和微觀經濟結構和運行模式發展變革的過程，並由此決定經濟生產的範圍、規模和水平，反映了社會、制度、技術多重因素對經濟的協同作用。Perez 等人²¹從技術經濟範式的內涵着手展開分析，並梳理了經濟增長波動與技術變革之間的關係，認為制度擴散的過程會伴隨通用技術的加強，二者相互促進共同促進經濟發展。楊

¹⁸ 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，No. 315(03)：140-151.

¹⁹ 肖旭，戚聿東. 產業數位化轉型的價值維度與理論邏輯[J]. 改革，2019，No. 306(08)：61-70.

²⁰ 李蘭冰，高雪蓮，黃玖立. “十四五”時期中國新型城鎮化發展重大問題展望[J]. 管理世界，2020，36(11)：7-22.

²¹ Perez C .Technological Revolutions and Financial Capital[J]. Books， 2002：38-66.

青峰等人²²基於技術經濟範式理論，重新定義了數字經濟內涵，從範式轉換角度揭示了數字經濟發展的內在邏輯，為本文構建技術經濟範式框架，進而探究數字經濟與新型城鎮化融合發展的制約因素提供了理論支撐。黃卓然等人²³對新型城鎮化策略的解析中提到，實現新型城鎮化，必須以現代技術為依託，積極推進城鎮綠色建築改造，並在此過程中努力嘗試制度改革和體制創新。由此可見，新型城鎮化與技術經濟範式在主導邏輯層面存在一致性。分層來看，資本層面，指人力與金融資本；技術層面，指數字技術研發能力與城鎮化過程中的研發投入力度；設施層面，指能夠提供物質生產以及為人民生活服務的基礎設施；政府層面，指政府的政策支持力度及相關的制度安排；市場層面，指各地區產業或行業的市場規模。

1. 人力資本

人力資源是經濟發展及戰略目標實現的基礎。一方面，數字經濟進入高質量發展階段，數字技術與各行業的融合發展亟需大批高素質勞動力，以數字技術為核心驅動力的數字經濟發展離不開複合型數字經濟人才支撐，人力資本水平的不斷提高逐步成為區域數字經濟發展新優勢，為推動數字經濟高質量發展積蓄人才動能²⁴。另一方面，新型城鎮化建設的重點任務圍繞基礎設施建設、公共服務設施建設、城鎮規模擴張展開，以上重點任務的推進需要充足的高素質勞動力，理論上，人力資本水平越高，新型城鎮化發展水平也越高²⁵。可見，人力資本要素是數字經濟與新型城鎮化發展中的重要驅動因素。

²² 楊青峰，李曉華. 數字經濟的技術經濟範式結構、制約因素及發展策略[J]. 湖北大學學報(哲學社會科學版)，2021，48(01)：126-136.

²³ 單卓然，黃亞平. “新型城鎮化”概念內涵、目標內容、規劃策略及認知誤區解析[J]. 城市規劃學刊，2013，No. 207(02)：16-22.

²⁴ 周健，鄧晶晶. 數字經濟發展的人口紅利效應——來自中國的經驗證據[J]. 人口與經濟：1-21

²⁵ 孫大鵬，於濱銅，侯雲瀟. 非農就業縮小城鄉教育差距了嗎？——基於人力資本投資視角[J]. 經濟問題，2023，No. 522(02)：102-109.

2. 研發能力

數字技術滲透性大，迭代速度快，能夠為數字經濟發展注入源源不斷的動力，研發能力是蓄積數字技術動力的關鍵要素，良好的研發能力能夠大力推進新技術嫁接，助力傳統產業智能化技術改造，推動傳統產業向高端化、智能化轉型，構築數字經濟產業生態圈²⁶。也能夠推進高技術產業集聚式發展，為不同素質水平的勞動力提供相匹配的就業崗位，加快農村人口向城鎮的轉移，推進以“以人為本”的新型城鎮化進程²⁷。由此可見，研發能力對數字經濟和新型城鎮化的發展均具有正向促進作用。

3. 基礎設施

基礎設施是既為物質生產又為人民生活提供一般條件的公共設施，是城市賴以生存和發展的基礎。一方面，良好的基礎設施建設能有效降低社會運營成本，推動高質量供給，為經濟發展提供軟硬體保障，並為消費升級創造條件，是數字經濟發展的強大支撐²⁸。另一方面，城鄉基礎設施仍存在地區差異明顯、不平衡問題，加快補齊農村基礎設施短板，提高鄉村基礎設施完備度，有利於促進農業提質增效、農民增收，對推進新型城鎮化具有積極作用²⁹。

4. 金融資本

企業在金融市場中通過吸收直接投資、發行股票和債券等方式募集資金，以增強公司競爭實力和抵禦風險的能力，為數字經濟與新型城鎮化融合發展提

²⁶ ROMIJN H, ALBALADEJO M. Determinants of innovation capability in small electronics and software firms in southeast England [J]. Research Policy, 2002, 31(7): 1053-1067.

²⁷ 戴一鑫，盧泓宇. 高技術產業集聚對長江經濟帶新型城鎮化的影響——基於空間溢出效應視角[J]. 軟科學，2023，37(06)：71-80.

²⁸ 王定祥，胡建，李伶俐等. 數字經濟發展：邏輯解構與機制構建[J]. 中國軟科學，2023，No. 388(04)：43-53.

²⁹ 高喆，顧朝林，顧江. “新型城鎮化”與“鄉村振興”場景下新基建對產業轉型的啟示[J]. 經濟地理，2021，41(04)：8-14.

供資本驅動。一方面，良好的金融資本可以提高金融服務效率，不斷促進數據要素積累，提升企業的創新投入與產出，賦能數字經濟高質量發展³⁰。另一方面，良好的金融資本投入能夠為助力新興產業蓬勃提供金融服務和金融支撐，緩解資金缺口壓力，通過金融手段支持新興產業發展，以“產城融合”推動新型城鎮化建設³¹。

5. 政府規模

政府規模與數字經濟和新型城鎮化的融合發展關係具有兩面性。支持者認為，政府可以推動產品市場和生產要素市場的有效運作，並產生正向溢出效應，且政府財政支出有助於改善基本公共服務，增進民生福祉，助推數字經濟與新型城鎮化的融合發展³²。反對者則認為，過度的政府監管不利於企業綠色創新能力的超額增長，同時造成企業生產經營成本的增加，從而抑制數字經濟與新型城鎮化的融合發展³³。

6. 市場規模

發揮數字經濟的規模經濟效應，關鍵是把規模和市場經濟相結合，通過建立良好的市場生態，讓數字經濟的規模經濟效應發揮出來³⁴。良好的市場規模能夠為數字經濟發展提供廣闊的空間，以人力、資本等要素的集聚促進數字經濟

³⁰ 錢海章，陶雲清，曹松威等. 中國數字金融發展與經濟增長的理論與實證[J]. 數量經濟技術經濟研究，2020，37(06)：26-46.

³¹ 張佔斌. 新型城鎮化的戰略意義和改革難題[J]. 國家行政學院學報，2013，No. 82(01)：48-54.

³² 李汝資，黃曉玲，劉耀彬. 2010—2020年中國城鎮化的時空分異及影響因素[J]. 地理學報，2023，78(04)：777-791.

³³ THORNTON J. THORNTON J. Government size and the stability of output: Evidence from emerging market economies [J]. Applied Economics Letters, 2010, 17(8): 733-736.

³⁴ LUCAS R. On the mechanics of economic development [J]. Journal of Monetary Economics, 1988, 22(1): 03-42.

的發展³⁵。同時，良好的市場規模有利於強化新型城鎮化發展進程中產業集聚區的載體作用，推動產業發展、就業支撐、城鎮建設的良性迴圈，提升城鎮居民生活品質。

綜上而言，單一條件對數字經濟與新型城鎮化融合發展的影響研究為本文在技術經濟範式理論框架內探索二者融合發展的組態路徑奠定了理論基礎，但影響二者融合發展水平的並非單一條件，而是多重條件的聯動效應。基於此，本文在借鑒相關文獻基礎上，在技術經濟範式的理論基礎上，採用動態 QCA 方法，結合中國區域數字經濟與新型城鎮化融合發展的實踐經驗，構建影響二者融合發展的分析框架（如圖 1 所示），以期厘清區域數字經濟與新型城鎮化融合發展的影響路徑。

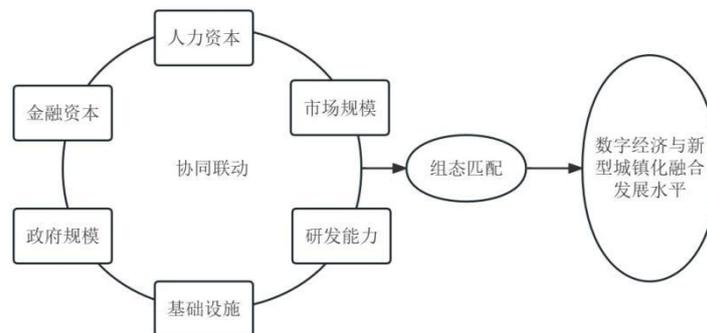


圖 1 數字經濟與新型城鎮化融合發展驅動機制模型

三、研究方法與數據構建

（一）研究方法

1. TOPSIS 熵權法。TOPSIS 熵權法是一種基於資訊熵的多屬性決策分析方法，該方法能充分反映各方案之間的差距，具有較強的客觀性，且對樣本含量沒有

³⁵ Li Y F, Li Y, Zhou Y, Shi Y L, Zhu X D. Investigation of a coupling model of coordination between urbanization and the environment. *Journal of Environmental Management*, 2012, 98: 127-133.

嚴格限制。因此，本文選用 TOPSIS 熵權法對數字經濟與新型城鎮化的發展水平進行綜合評價。首先對兩系統的各项指標採用熵權法進行賦權，其次利用 TOPSIS 法計算每個方案各自與最優解和最劣解的距離，最終得出各省（市、自治區）數字經濟與新型城鎮化的綜合得分。

2. 耦合協調度分析。耦合是指兩個（或兩個以上）系統或運動方式通過各種相互作用而彼此影響以致協同的現象，耦合度正是對這種協同作用的度量。通過借鑒相關文獻研究³⁶，對耦合度的測算選用如下公式，其中，C 為耦合度值， U_1 為數字經濟發展水平， U_2 為新型城鎮化發展水平：

$$C = \sqrt{\frac{U_1 \times U_2}{(U_1 + U_2)^2}} \quad (1)$$

耦合協調度函數能夠有效反映數字經濟與新型城鎮化兩系統之間的融合發展水平。參考相關研究^[37]，採用耦合協調度計算公式如下：

$$D = \sqrt{C \times T} \quad (2)$$

D 為耦合協調度，T 代表數字經濟與新型城鎮化的綜合指數($T = \alpha U_1 + \beta U_2$)， α 和 β 為待定係數，在區域發展中數字經濟系統與新型城鎮化系統重要性旗鼓相當，因此令 $\alpha = \beta = 0.5$ 。

3. 動態 QCA。為進一步深入探究數字經濟與新型城鎮化融合發展的實現路徑，厘清基於技術經濟範式視角下各要素對兩系統融合發展的複雜影響，本文選用動態 QCA 的方法進行定性分析。美國社會學家 Ragin 在 20 世紀的 80 年代率先提出定性比較分析³⁷，作為一種“案例導向”方法，其優點在於能夠更好地

³⁶ Li Y F, Li Y, Zhou Y, Shi Y L, Zhu X D. Investigation of a coupling model of coordination between urbanization and the environment. *Journal of Environmental Management*, 2012, 98: 127-133.

³⁷ Rihoux B, Ragin C C. *Configurational comparative methods: Qualitative comparative analysis (QCA) and related techniques*[M]. Thousand Oaks: SAGE Publications, 2009.

結合定量與定性研究，並從源頭避免內生性問題³⁸。其一，本文的擬解決核心問題即“數字經濟與新型城鎮化融合發展的實現路徑”，該方法能夠處理多重影響因素間的複雜因果關係，適用於組態問題研究。其二，傳統定量研究囿於樣本量和統計意義約束，一般情況下需要大樣本量才能實現結論的無偏，然而QCA則能夠突破樣本數量的桎梏，少量樣本亦能保證檢驗結果的內部效度。其三，動態QCA能夠打破傳統QCA研究的靜態時間限制，從動態角度出發探索時間縱軸的組態效應。因此，本文採用動態QCA研究方法，分別從組間、組內、匯總三個維度進行測量，並將一致性調整距離作為時空維度一致性變化程度的判斷標準，為探究影響數字經濟與新型城鎮化融合發展水平的組態效應提供指導方法。

（二）變數設計與數據來源

研究選取2011-2020年為研究樣本區間，以中國內地30個省級行政區為案例樣本（港澳臺及西藏自治區統計數據缺失嚴重，未納入數據樣本），將6個驅動因素設定條件變數，數字經濟與新型城鎮化融合發展水平設定為結果變數。樣本中部分年份指標缺失的數據，利用插值法補齊。

1. 結果變數與數據來源。

關於數字經濟的指標測度，本文借鑒王軍(2021)等人³⁹的數字經濟評價指標體系，兼顧指標選取的全面性、層次性和可獲得性原則，從數字基礎設施、數字產業化、產業數位化和數字經濟發展環境4個維度構造數字經濟評價指標體系，共涉及17個具體指標變數（見表1）。研究數據主要來源於2011-2020年

³⁸ 張明，杜運周. 組織與管理研究中QCA方法的應用：定位、策略和方向[J]. 管理學報，2019，16(09)：1312-1323.

³⁹ 王軍，朱傑，羅茜. 中國數字經濟發展水平及演變測度[J]. 數量經濟技術經濟研究，2021，38(07)：26-42.

中國數字經濟發展報告、《中國統計年鑒》《中國資訊年鑒》《中國資訊產業年鑒》及各省（市、區）統計年鑒、國家統計局網站和中國資訊通信研究院公佈數據。

關於新型城鎮化的指標測度，本文借鑒趙磊等人⁴⁰對新型城鎮化的測度方法，依據指標選取的科學性、可獲得性及多層次性，從人口城鎮化、經濟城鎮化、空間城鎮化、社會包容性、環境治理力、城鄉統籌度和消費差距 7 個維度對新型城鎮化指標體系進行構建，共涉及 23 個具體指標變數（見表 1）。研究數據主要來源於 2011-2020 年《中國科技統計年鑒》《中國統計年鑒》《中國城市統計年鑒》及各省（市、區）統計年鑒、中國與社會發展統計資料庫。

據此構建數字經濟與新型城鎮化評價指標體系如表 1 所示，並結合 TOPSIS 熵權法，計算得到 30 個省份區域數字經濟與新型城鎮化的綜合得分，進而採用耦合協調度分析模型對兩系統的融合發展水平進行測度，得到結果變數。

表 1 數字經濟與新型城鎮化評價指標體系

系統層	要素層	指標層	單位	屬性
數字經濟系統	數字基礎設施	互聯網寬頻接入端口數	萬個	+
		互聯網寬頻接入用戶	萬戶	+
		互聯網功能變數名稱數	萬個	+
		網站數	個	+
		移動電話基站數	萬個	+
		IPv4 地址數	萬個	+
	數字產業化	電信業務量	億元	+
		軟體業務收入	億元	+
		電子資訊產業製造業企業數量	個	+
		電子資訊服務業產值	億元	+
	產業數位化	工業企業每百人使用電腦數	臺	+
		有電子商務交易活動企業比重	%	+
		電子商務交易額	億元	+
		數字普惠金融指數	/	+
數字經濟發展環境	省級政府工作報告數字經濟詞頻	個	+	

⁴⁰ 趙磊，方成. 中國省際新型城鎮化發展水平地區差異及驅動機制[J]. 數量經濟技術經濟研究，2019，36(05)：44-64.

新型城鎮化系統		資訊傳輸、軟體和資訊技術服務業城鎮單位就業人數	萬人	+	
		R&D 經費支出	萬元	+	
	人口城鎮化		城鎮人口比重	%	+
			城鎮人口密度	萬人/平方公里	+
			城鎮居民人均可支配收入	元	+
			固定資產投資	元	+
	經濟城鎮化		實際利用外商直接投資額/GDP	%	+
			人均 GDP	元	+
			第三產業佔 GDP 比重	%	+
	空間城鎮化		人均建成區面積	平方米/人	+
			人均公園綠地面積	平方米/人	+
			建成區綠化覆蓋率	%	+
	社會包容性		人均受教育年限	年	+
			城市家庭消費支出	元	+
			城鎮居民家庭恩格爾係數	%	-
			公共圖書館藏書量	冊	+
			每萬人醫療機構床位數	張/萬人	+
	環境治理力		城市污水日處理能力	萬立方米	+
			生活垃圾無害化處理率	%	+
			一般工業固體廢物綜合利用量	萬噸	+
		工業二氧化硫排放總量	萬噸	-	
城鄉統籌度		城鄉可支配收入對比（農村=1）	/	-	
		城鄉消費水平對比（農村=1）	/	-	
消費差距		森林覆蓋率	%	+	
		單位 GDP 能耗	噸標準煤/萬元	-	

2. 條件變數與數據來源

人力資本。城市受高等教育人口的數量能夠在一定程度上反映城市整體數字勞動力素質水平。本文採用通用做法⁴¹，以高校在校生人數衡量人力資本水平。數據來源於 2011-2020 年《中國城市統計年鑒》。

金融資本。參考現有研究⁴²，金融資本使用人均金融機構存款餘額進行測量，本文具體採用城市金融機構存款餘額與該城市常住人口數量的比值來衡量金融

⁴¹ STUETZE R M, AUD R ETSC D B, OBSCHONKA M, et al. Entrepreneurship culture, knowledge spillovers, and the growth of regions [J]. Regional Studies, 2018, 52(5): 603-618.

⁴² 謝智敏, 王霞, 杜運周, 謝玲敏. 創業生態系統如何促進城市創業品質——基於模糊集定性比較分析[J]. 科學學與科學技術管理, 2020, 41(11): 68-82.

資本。為統一數據量級，數據單位為萬元/人。數據來源於 2011-2020 年《中國城市統計年鑒》及各省（市、區）統計年鑒。

研發能力。技術水平和生產效率是研發能力的成果表現，其中 R&D 經費是其重要表現形式，在一定程度上可衡量一個地區的技術研發水平，本文參考現有研究⁴³，採用地區 R&D 經費支出佔 GDP 的比重來衡量研發能力。數據來源於 2011-2020 年《中國科技統計年鑒》及各省（市、區）統計年鑒。

基礎設施。基礎設施為數字經濟與新型城鎮化融合發展發揮支撐保障作用。本文參考侯冠宇等人的做法⁴⁴，採用城鎮居民人均擁有的道路面積衡量城市基礎設施水平。數據來源於 2011-2020 年《中國城市統計年鑒》。

政府規模。本文參考 Chen S T 的做法⁴⁵，使用各個城市政府公共預算支出佔地區 GDP 的比值進行測量，為統一數據量級，數據單位為億元。數據來源於 2011-2020 年《中國城市統計年鑒》。

市場規模。本文借鑒謝智敏等人的做法⁴⁶，使用地方 GDP 來衡量本地市場規模大小。數據來源於 2011-2020 年各省（市、區）統計年鑒。

⁴³ 韓劍，王燦. 自由貿易協定與全球價值鏈嵌入：對 FTA 深度作用的考察[J]. 國際貿易問題，2019，No. 434(02)：54-67.

⁴⁴ 侯冠宇，熊金武. 數字經濟對共同富裕的影響與提升路徑研究——基於我國 30 個省份的計量與 QCA 分析[J]. 雲南民族大學學報(哲學社會科學版)，2023，40(03)：89-99.

⁴⁵ Chen S T, Lee C C. 2005. Government size and economic growth in Taiwan: A threshold regression approach[J]. Journal of Policy Modeling, 27(9), 1051-1066.

⁴⁶ 謝智敏，王霞，杜運周，謝玲敏. 創業生態系統如何促進城市創業品質——基於模糊集定性比較分析[J]. 科學學與科學技術管理，2020，41(11)：68-82.

對結果變數與條件變數的單位確定及描述性統計分析情況如表 2 所示。

表 2 變數的描述性統計分析

變數	單位	平均值	標準差	最小值	最大值
數字經濟與新型 城鎮化融合發展 水平	/	0.506	0.009	0.113	0.988
人力資本	萬	896778.483	30612.675	45721	2492185
金融資本	萬	11.356	0.687	2.485	85.921
研發能力	%	0.061	0.002	0.004	0.064
基礎設施	平方米/人	15.896	0.277	4.04	26.78
政府規模	%	0.251	0.006	0.11	0.64
市場規模	億元	25558.37	1183.213	1670.44	110760.94

3. 變數校準

fsQCA 需要對原始變數進行數據校準，令其轉化為某一集合的隸屬關係，借鑒 FISS 的相關研究⁴⁷，令完全隸屬、模糊點以及完全不隸屬的錨點分別為 95%、50%和 5%的分位數值，同時，為避免集合計算時可能出現的理論困難，將校準後的數據 0.5 調整為 0.501⁴⁸，具體的校準資訊如表 3 所示。

表 3 變數校準

變數名稱	校準			
	完全隸屬	交叉點	完全不隸屬	
結果變數	數字經濟與新型城鎮 化融合發展水平	0.806	0.486	0.279
條件變數	人力資本	1893265	763817	117042
	金融資本	37.245	8.079	3.879
	研發能力	0.037	0.014	0.005
	基礎設施	24.722	15.475	7.559
	政府規模	0.44	0.23	0.13
	市場規模	70163.938	19412.16	2963.241

⁴⁷ FISS P C. Building better casual theories: a fuzzy set approach to typologies in organizational research [J]. Academy of Management Journal, 2011, 54 (2) : 393-420.

⁴⁸ THOMAS GRECKHAMER. CEO compensation in relation to worker compensation across countries: the configurational impact of country-level institutions[J]. Strategic Management Journal, 2016(37): 793-815.

四、數據分析與實證結果

(一) 單個條件的必要性分析

在進行條件組態分析前，需要先對各條件變數的“必要性 (Necessity)”進行逐一單獨檢驗。當一致性大於 0.9，且覆蓋度較高時，即表明該條件變數構成結果變數的必要條件⁴⁹。在 QCA 面板數據分析中，調整距離小於 0.1，可判定匯總一致性精確度較高，大於 0.1 時則需進一步探究條件變數的必要性⁵⁰。從表 4 中可以看出，人力資本、研發能力、基礎設施、政府規模和市場規模 5 個條件變數的一致性均小於 0.9，且調整距離均小於 0.1，表明這些條件變數不構成結果變數的必要條件；但在金融資本中，存在強金融資本與低水平耦合的組合情況調整距離大於 0.1，通過進一步分析此種組合的組間一致性與組間覆蓋度（如表 5 所示）發現，在 2020 年其一致性大於 0.9，但覆蓋度低於 0.5，解釋力度較差，不構成必要條件。

表 4 必要條件分析

條件變數	高水平融合				低水平融合			
	匯總一致性	匯總覆蓋度	組間一致性調整距離	組內一致性調整距離	匯總一致性	匯總覆蓋度	組間一致性調整距離	組內一致性調整距離
強人力資本	0.830	0.794	0.007	0.056	0.554	0.56	0.032	0.088
弱人力資本	0.540	0.534	0.043	0.091	0.796	0.832	0.035	0.060

⁴⁹ Ragin, C. C. and Fiss, P. C. 2008, “Net Effects Analysis Versus Configurational Analysis: An Empirical Demonstration” *Redesigning Social Inquiry: Fuzzy Sets and Beyond*, Vol. 240, pp. 190-212.

⁵⁰ THOMAS GRECKHAMER. CEO compensation in relation to worker compensation across countries: the configurational impact of country-level institutions[J]. *Strategic Management Journal*, 2016(37): 793-815.

強金融資本	0.741	0.851	0.021	0.052	0.477	0.578	0.146	0.084
弱金融資本	0.633	0.534	0.033	0.066	0.877	0.781	0.017	0.042
強研發能力	0.824	0.886	0.017	0.040	0.492	0.498	0.047	0.093
弱研發能力	0.476	0.470	0.040	0.097	0.888	0.925	0.024	0.033
強基礎設施	0.715	0.682	0.014	0.062	0.666	0.670	0.081	0.063
弱基礎設施	0.654	0.650	0.053	0.071	0.684	0.717	0.023	0.067
強政府規模	0.508	0.525	0.036	0.095	0.762	0.830	0.066	0.063
弱政府規模	0.836	0.769	0.038	0.053	0.564	0.548	0.014	0.087
強市場規模	0.873	0.899	0.014	0.042	0.488	0.530	0.054	0.093
弱市場規模	0.544	0.502	0.043	0.083	0.807	0.883	0.022	0.032

表 5 調整距離大於 0.1 的組間數據

因果組合情況	年份										
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
強金融資本與 低水平耦合	組間一致性	0.17	0.23	0.30	0.37	0.51	0.64	0.72	0.78	0.85	0.91
	組間覆蓋度	6	2	7	6	3	1	3	8	8	6
		0.67	0.66	0.66	0.64	0.64	0.63	0.60	0.54	0.48	0.44
		4	7	6	8	5	4	2	6		2

(二) 數字經濟與新型城鎮化高水平耦合的充分性分析

與必要性分析不同，條件組態的充分性分析能夠揭示出多重複雜因素下數字經濟與新型城鎮化高水平融合發展的可能實現路徑，Schneider 和 Wagemann 提出充分性的一致性水平不得低於 0.75⁵¹。本文參考 FISS 等人的相關研究，將組態分析的一致性閾值設定為 0.8，將 PRI 一致性閾值設定為 0.7，頻數閾值設定為 1，共覆蓋 300 個案例，同時考慮到非對稱性因果關係，採用動態 QCA 方法對產生高融合發展水平的組態進行分析。

通過觀測條件組態分佈結果，可以發現，金融資本、市場規模、研發能力、基礎設施在 4 條組態中分別發揮主導作用，是數字經濟與新型城鎮化融合發展水平提升的核心條件。因此，本文圍繞這 4 個核心條件，將數字經濟與新型城鎮化高融合發展水平提升的 4 種路徑歸納為 3 種模式，即市場-金融雙核驅動型、科技-金融雙核驅動型、基建-科技-市場三重驅動型。這 4 條組態的總體解與單

⁵¹ Ragin, C.C. and Fiss, P.C. 2008, "Net Effects Analysis Versus Configurational Analysis: An Empirical Demonstration" *Redesigning Social Inquiry: Fuzzy Sets and Beyond*, Vol. 240, pp. 190-212.

個解的一致性水平平均高於 0.75，其中，總體解的一致性為 0.933，表明 4 個條件組態可以解釋 93.3% 的高水平耦合區域案例；總體解的覆蓋度是 0.798，說明有 79.8% 的案例屬於高融合發展水平區域。綜上，可以認為表 6 中的 4 條組態是數字經濟與新型城鎮化高水平融合發展的充分條件組合。

表 6 組態分析結果

條件變數	高融合水平				低融合水平				
	組態 1	組態 2	組態 3	組態 4	組態 1	組態 2	組態 3	組態 4	組態 5
人力資本	●			●	⊗	●			●
金融資本	●	●	●			⊗	⊗		⊗
研發能力	●	●	●	●	⊗	⊗	⊗	⊗	
基礎設施			⊗	●			⊗	⊗	⊗
政府規模		⊗	⊗	⊗			⊗	●	⊗
市場規模	●	●		●	⊗			⊗	⊗
一致性	0.987	0.987	0.972	0.929	0.963	0.956	0.983	0.983	0.968
PRI	0.97	0.971	0.923	0.837	0.93	0.822	0.934	0.958	0.844
覆蓋度	0.576	0.599	0.463	0.592	0.772	0.48	0.429	0.542	0.39
唯一覆蓋度	0.01	0.009	0.002	0.123	0.185	0.025	0.004	0.005	0.012
組間一致性調整距離	0.008	0.008	0.012	0.039	0.015	0.017	0.005	0.009	0.012
組內一致性調整距離	0.009	0.012	0.014	0.016	0.008	0.009	0.006	0.006	0.01
總體 PRI		0.868				0.885			
總體一致性		0.933				0.939			
總體覆蓋度		0.798				0.868			

1. 市場-金融雙核驅動型

該路徑是以市場規模與金融資本為核心驅動條件，輔以人力資本、研發能力條件支持的市場-金融雙核驅動型。該路徑包括 2 條組態，其中組態 1 是以人力資本、研發能力為輔助條件，該組態表明，以市場規模與金融資本為核心條件，以人力資本、研發能力為輔助條件的組合可以實現區域內數字經濟與新型城鎮化耦合協調水平的提升。組態 2 是以研發能力為輔助條件，該組態表明，在區域內政府規模較小的情況下，只要以金融資本與市場規模為核心條件，輔之一定規模的研發能力，就能提升該區域內的數字經濟與新型城鎮化耦合協調水平。

市場與金融作為現代經濟發展的核心，是新型城鎮化與數字經濟同步發展的重要驅動。良好的市場規模是構成經濟集聚力的重要來源，而經濟集聚與數字經濟發展之間呈現高度的一致性⁵²，且數字經濟具有較強的資本密集型和技術密集型特徵，這要求其發展必須依託於規模化的市場交易體系⁵³；同時，良好的市場規模能夠推動產業集聚化發展，從而有效推動新型城鎮化發展品質的提升。金融資本憑藉其資金優勢能夠為具有發展潛力的企業提供有效金融服務，有效緩解城市基礎設施建設資金缺口壓力，從而進一步推進基礎設施城鎮化發展；同時，在資金方面保障數字技術創新持續深化應用，為戰略性新興產業發展提供豐富的金融產品和融資管道，加強數字技術創新對數字經濟的創新引領作用。

屬於該路徑的典型區域為廣東省和上海市。以廣東省為例，廣東省是我國改革開放的先行地、排頭兵，其在對外開放、經濟發展、科技創新等方面的優勢，為其金融存款的快速增長與市場規模的擴張提供了強有力的支撐。僅2020年金融機構存款就高達267638.26億元，GDP總量與研究與試驗發展R&D經費投入位居全國第一位，教育發展總量位居全國前列，優秀的金融資本規模與市場規模推進了新產業、新業態、新商業模式發展，啟動數字經濟增長活力，為新型城鎮化提供了必要的要素保障，進而提高數字經濟與新型城鎮化協調性。2020年，廣東省數字經濟規模佔GDP比重46.8%，同比增長6.6%，數字經濟增加值規模約5.2萬億元，居全國第一；全省常住人口城鎮化率達74.15%，戶籍人口城鎮化率為80.49%，城鎮化發展已進入成熟期。由此可見，以金融資本與

⁵² Forman C, Goldfarb A, Greenstein S M. How Did Location Affect Adoption of the Commercial Internet? Global Village vs. Urban Leadership[J]. Social Science Electronic Publishing.

⁵³ Goldfarb A, Tucker C. Digital Economics[J]. Nber Working Papers, 2017.

市場規模為核心條件，輔以人力資本、研發能力支持的組合路徑可以促進區域數字經濟與新型城鎮化耦合協調水平的高質量發展。

2. 科技-金融雙核驅動型

該路徑是以研發能力和金融資本為核心驅動條件的科技-金融雙核驅動型路徑（組態3）。區域高數字研發能力為推動產業集群提質增效，同時強化核心技術攻關，開拓新型產業領域，以產業集聚人才，充分發掘人力資本對經濟增長的重要作用，促進數字經濟的形成和發展，提高區域新型城鎮化發展水平^[56]。該組態表明，以金融資本和研發能力為核心驅動條件的組合路徑可以助力區域數字經濟與新型城鎮化耦合協調水平的提升。

屬於該路徑的典型區域為北京市。2020年北京市研究與試驗發展 R&D 經費 2326.6 億元，佔當年 GDP 比重高達 6.44%，是全國平均研發投入的 3 倍，連續多年位居全國第一；近年來，北京市持續擴大金融業改革開放，加強國家金融管理中心的功能建設，2020 年金融機構存款為 188446.17 億元，在全國排名位居前列，同比增長 9.9%，遠高於 GDP 增長。高強度的研發投入，持續的金融改革，不僅為數字經濟與新型城鎮化的同步發展注入創新動能，也為二者的同步發展提供金融支撐體系。2020 年北京數字經濟規模佔 GDP 比重達到 40%，增加值規模為 1.44 萬億元，是中國數字經濟發展的領軍城市。“十三五”時期，北京市在六個國家新型城鎮化綜合試點地區圍繞試點任務，結合創新發展、公共服務、社會治理等方面發展要求，積極開展試點探索，為全國提供了可複製推廣的經驗成果。由此可見，以研發能力和金融資本為核心條件的組合路徑，可以促進區域數字經濟與新型城鎮化耦合協調水平的高質量發展。

3. 基建-科技-市場三重驅動型

該路徑是以研發能力、基礎設施和市場規模為核心驅動條件，輔以人力資本支持的金融-基建-市場驅動型路徑（組態 4）。區域高數字研發能力能夠通過高技術產業集聚實現人才集聚，發揮人力資本優勢，進而助推數字經濟與新型城鎮化的同步發展。良好的市場規模有利於形成經濟的集聚力和向心力，為數字經濟發展提供勞動力、資本、技術等要素支撐；同時，市場規模越大越有利於推動產業集聚發展，而產業集聚區是提升新型城鎮化的重要保障。基礎設施建設水平的提高不僅可以為數字經濟發展營造良好的社會環境，還可以推動城鄉基礎設施互聯互通，以城鄉互聯設施發展，提高城鎮吸引力和城鄉流動性，推動新型城鎮化建設。

屬於該路徑的典型區域為江蘇省、山東省和浙江省。以江蘇省為例，近年來，江蘇省在經濟實力、城鄉區域發展、民生保障和創新發展等方面取得了重大進展。2020 年江蘇省 GDP 達 102719.0 億元，同比增長 3.7%，研究與試驗發展 R&D 經費 3005.9 億元，位居全國第二位，佔全國的比重達 12.3%，人均城市道路面積為 25.6 平方米，在全國排名均位居前列。高強度的研發投入為科技型企業提供了研發資金保障，良好的基礎設施與市場規模支撐了江蘇省的生產性投資和經濟增長，為數字經濟與新型城鎮化的同步發展奠定了堅實基礎。2020 年江蘇數字經濟規模超 4 萬億元，佔 GDP 的比重達到 40%，居全國第二位。高等教育普通本專科在校生數量達 201.47 萬人，位居全國第四，常住人口城鎮化率為 73.44%，戶籍人口城鎮化率為 67.3%，是兩者差距最小的省份之一，城鎮化發展水平持續走在全國前列。因此，當研發能力、基礎設施和市場規模作為核心條件存在，並輔以人力資本條件支持時，即使政府支持缺席，依然能夠實現地區的數字經濟與新型城鎮化高水平耦合協調。

（三）數字經濟與新型城鎮化低水平耦合的充分性分析

為檢驗因果非對稱性，本文對數字經濟與新型城鎮化低水平融合發展的組態情況也進行了分析，發現存在五種組態導致了低水平的融合發展（如表 6 所示）。組態 1 表明，在以人力資本和研發能力為核心條件缺失，市場規模為邊緣缺失，其他條件可有可無時，低水平融合發展就會發生；組態 2 顯示，在以金融資本和研發能力為核心條件缺失，其他條件可有可無，即使人力資本能夠提供邊緣條件，低水平耦合協調仍然無法避免；組態 3 表明，在以金融資本、研發能力和基礎設施為核心條件缺席，政府規模為邊緣缺失時，其他條件可有可無，依然會產生低水平融合發展；組態 4 顯示，在以研發能力和基礎設施為核心條件缺失，市場規模為邊緣缺失，就算政府規模能提供邊緣條件，低水平融合發展依然會產生；組態 5 說明，在金融資本、基礎設施和市場規模為核心條件缺失，政府規模為邊緣缺失，即使具備良好的人力資本條件，低水平融合依然會發生。

（四）組間與組內結果

實現數字經濟與新型城鎮化高水平融合發展 4 個組態的組間一致性調整距離均小於 0.1，表示不存在明顯時間效應。但通過繪製組間一致性變化圖，發現 4 個組態的一致性水平均呈現增長趨勢，並最終均達到 1（如圖 2 所示），表明這 3 條實現路徑的解釋力度在不斷增強，且具有較強的穩定性。該組間分析結果，一方面彌補了過往截面組態在時間縱軸的不足，另一方面表明本次研究結果對於常態下數字經濟與新型城鎮化高水平融合發展具有較強適用性。

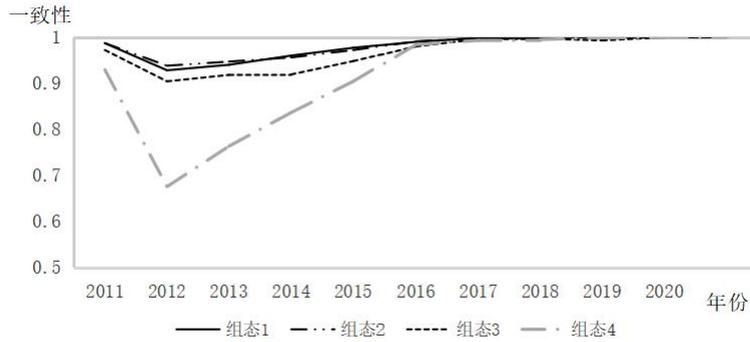


圖 2 組間一致性變化

組內一致性調整距離也均小於 0.1，說明 4 個組態在各省份間的解釋力度差異不大。在解釋力度無較大差異情況下，通過對組內覆蓋度差異進行考察，可以探究不同組態所能解釋案例的地區分佈情況。鑒於 QCA 還未開發專門針對該情況的測算指標，此部分採用單因素方差分析探討各組態在各省區的覆蓋度分佈是否有顯著差異。經檢驗，各組態均滿足正態性檢驗與方差齊性檢驗，可採用單因素方差分析。具體結果如表 7 所示，不同的組態在覆蓋度上不存在顯著差異，表明 4 個組態所能解釋的案例分佈並未呈現顯著的地區差異。

表 7 因素方差分析結果

	樣本量	平均值	標準差	F	P
組態 1	30	0.569	0.178	2.019	0.115
組態 2	30	0.554	0.196		
組態 3	30	0.569	0.267		
組態 4	30	0.45	0.233		

注：*** $p < 0.01$ ，** $p < 0.05$ ，* $p < 0.1$

五、結論與啟示

(一) 研究結論

本文基於技術經濟範式理論，採用動態 QCA 方法，以 30 個省（市、自治區）的數字經濟與新型城鎮化融合發展水平為樣本案例，探究人力資本、金融資本、研發能力、基礎設施、政府規模和市場規模 6 個影響因素對兩系統融合發展水

平的協同影響機制，揭示了 2011-2020 年間影響我國數字經濟與新型城鎮化融合發展水平的核心影響因素及其彼此間的互動關係。主要研究結論如下：第一，不存在驅動區域數字經濟與新型城鎮化融合發展的必要條件；第二，區域數字經濟與新型城鎮化高水平融合發展的驅動路徑有 3 條：以市場規模與金融資本為核心驅動條件，輔以人力資本、研發能力條件支持的市場-金融雙核驅動型，以研發能力和金融資本為核心驅動條件的科技-金融雙核驅動型路徑，以研發能力、基礎設施和市場規模為核心驅動條件，輔以人力資本支持的金融-基建-市場驅動型路徑。第三，區域數字經濟與新型城鎮化低水平融合發展的驅動路徑有 5 條，其核心缺失條件分別為：人力資本和研發能力；金融資本和研發能力；金融資本、研發能力和基礎設施；研發能力和基礎設施；金融資本、基礎設施和市場規模。第四，從組間結果來看，4 個組態的一致性水平均呈上升趨勢並最終達到 1，表明這 3 條實現路徑的解釋力度在不斷增強；從組內結果來看，4 個組態的解釋力度在各省份間並未存在明顯差異，且通過單因素方差分析，發現 4 個組態所能解釋的案例分佈並未呈現顯著的地區差異。

（二）管理啟示

1. 重視組態效應，打出融合發展的“組合拳”

多條數字經濟與新型城鎮化高水平融合發展組態路徑的存在，表示兩系統融合發展能力的提升需要多重條件組合的協同作用，因此區域發展需要打好數字經濟與新型城鎮化融合發展的“組合拳”，發揮金融資本、研發能力、基礎設施、市場規模等驅動要素對地區數字經濟與新型城鎮化融合發展的支撐作用。一旦某種驅動不足或者缺失，極易引發兩系統融合發展的“短板效應”。因此，

區域發展應結合資源稟賦及環境承载力等實際情況，實行差別化政策，因地制宜地推進本區域數字經濟與新型城鎮化融合發展。

2. 發揮主要優勢，育強二者融合發展新動力

在數字經濟與新型城鎮化高水平融合發展的4種條件組態中，3種組態都具備金融資本和市場規模這兩個核心條件，因此，應注重金融資本和市場規模等多重因素的共同改善，從金融體系、融資能力、資本管理和市場活力等方面綜合施策，以更好地發揮主要條件優勢，為區域數字經濟與新型城鎮化融合發展激發新活力。

3. 理論紮根實踐，探索契合區情的發展道路

地方政府應根據自身境況，選擇適合本區域的發展之路。如，擁有良好金融資本與市場規模的地區，可以通過提高本地區的人力資本與研發能力的組合效應提高本地區的數字經濟與新型城鎮化融合發展水平（組態1）；而政府規模不佳但金融資本與市場規模較好的地區，又可以僅憑藉研發能力的提升助力兩系統的融合發展（組態2）；對於基礎設施和政府規模不佳的地區，可以通過發揮本地區金融資本與研發能力的聯動效應來促進區域高水平融合發展（組態3）；人力資本良好但政府規模欠佳的地區，可以通過研發能力、基礎設施和市場規模的組合效應助力本地區數字經濟與新型城鎮化融合發展水平的提高（組態4）。

Study on the grouping path of the integration and development of digital economy and new urbanization

—Based On The Dynamic QCA analysis

Zixuan Guo, Yuqi Zhang, Dongrui Qing

Abstract : The digital economy is an important power engine for the high-quality development of new urbanization, and new urbanization provides key spatial carrier support for the digital economy. Based on the theoretical mechanism of the integration of the digital economy and new urbanization, this paper constructs a techno-economic paradigm framework and further explores the integration development path of the digital economy and new urbanization in 30 provincial administrative regions of China from the spatial and temporal dimensions using the dynamic QCA method. The study shows that the necessary conditions for high integration development of digital economy and new urbanisation are not yet available, but there are three driving paths for their high integration development grouping, namely market-finance dual-core driving type, technology-finance dual-core driving type, and infrastructure-technology-market triple driving type; from the temporal dimension, the four difference paths of high integration development level are increasing in explanatory strength, and from the spatial dimension, the four From the spatial dimension, the distribution of cases explained by the four difference paths does not show significant regional differences. Accordingly, it is necessary to strengthen the construction of a long-term mechanism for interaction and synergy between the digital economy and the new urbanisation system, while improving the construction of new digital infrastructure, promoting the innovation-driven development strategy, and giving full play to the role of the effective market and the advantage of financial “living water” .

Key words : Digital Economy; New Urbanization; Group analysis;

Dynamic QCA

澳門陸路交通歷史、現況與可持續發展建議

—基於粵港澳大灣區城市比較的視角

高勝文*

摘要：近年，澳門社會經濟發展迅速，人口與遊客數量持續上升，對內部交通，尤其陸路交通構成巨大的壓力。對此，本文對澳門陸路交通現況進行分析，通過比較、考察及借鑒粵港澳大灣區城市陸路交通之成功經驗，並結合實際情況，提出一系列可行的建議，以促進澳門陸路交通的可持續發展。

關鍵詞：澳門；陸路；交通；粵港澳大灣區；可持續發展

一、前言

得益於地理位置和交通發展的影響，澳門自十六世紀以來，便成為東西方貿易的重要港口及東西方文化交流的重要平台。可以說，澳門四百多年來的盛衰起落，與交通有着密切的關係。現時，澳門的交通可分為內部交通和對外交通。內部交通主要以陸路交通為主，並主要由巴士、的士及輕軌等公共交通工具承擔客運服務（見表1）。

表1 澳門主要陸路公共交通工具

類別	出現時間
的士	1911年
巴士	1919年
三輪車	1948年
輕軌	2019年

* 高勝文，行政學博士、心理學碩士畢業、管理學學士，跨領域學者、國家外國專家、特聘教授，現任高勝·文化基金會創辦人、國際（澳門）學術研究院院長，研究方向涉及人文社會科學多個領域。

回顧澳門陸路交通史，澳門最早期的交通工具是中式轎、葡式軟或硬轎和馬車，但都是社會上層才能負擔。據有關資料顯示，早於1911年，澳門首輛計程車已問世，由位於風順堂街及羅神甫街處的阿蘭不拉公司（Casa Alambra）經營，¹現有一般的士和電召的士兩大類。

二戰期間，人力車（“黃包車”）和單車的出現成為主要交通工具，1948年三輪車引入澳門，不久即取代了人力車，成為主要的交通工具，²現在，三輪車雖已式微，但仍為澳門富特色的旅遊交通工具之一。

至於公共汽車（巴士）服務則可追溯至1919年。當時澳門出現改裝自大貨車的公共汽車，初名“自由車”，後改稱“街坊車”，主要行駛於內港、新馬路、水坑尾、荷蘭園及關閘一帶。1927年，岐關車路有限公司開業，取代“街坊車”投得澳門的運輸專營權，後來更成為澳門主要的對外客運公司。1948年，新的巴士公司開設，四年後何賢等接辦並創立澳門福利公共汽車有限公司（澳門新福利公共汽車有限公司的前身），離島則由“澳門海島市小輪船有限公司”（澳門公共汽車股份有限公司的前身）經營澳門與離島間的客運往來以及離島居民的巴士服務。1974年，嘉樂庇總督大橋通車連接整個澳門的交通。其後，巴士服務不斷改進，例如引進雙層巴士、冷氣巴士、環保型巴士等，以配合澳門的交通發展。³

2019年12月10日，澳門輕軌正式開通，為居民及旅客提供出行新選擇。氹仔線全長九點三公里，共設11個車站，覆蓋氹仔市中

¹ 施白蒂著、金國平譯. 澳門編年史—二十世紀(1900-1949)[M]. 澳門：澳門基金會，1999：P61.

² 三輪車之旅，引自

<https://www.macaotourism.gov.mo/zh-hant/article/other-tours/pedicab-tour>

³ 交通運輸資料，引自 https://www.Macaomemory.mo/category_55c328f9ed86f568b3751da2

心的主要住宅區、舊城區及旅遊區，並串連澳門海、陸、空三個重要口岸。⁴

至此，澳門以《澳門陸路整體交通運輸政策（2010—2020）》所定的“公交優先”為核心政策，構建以輕軌為主幹、巴士及的士為基礎、步行系統為輔助的綠色交通系統，引進無縫整合、確保公交路權優先來提升整體公交服務品質，並以第3/2007號法律《道路交通法》訂定澳門特區道路交通的一般原則及規則。

近年，澳門社會經濟發展迅速，人口與遊客數量持續上升，對內部交通，尤其陸路交通構成巨大的壓力。對此，本文對澳門陸路交通現況進行分析，通過比較、考察及借鑒粵港澳大灣區城市陸路交通之成功經驗，並結合實際情況，提出一系列可行的建議，以促進澳門陸路交通的可持續發展。

二、澳門陸路交通現況分析

澳門回歸以來，經濟迅速發展，人口增長迅猛。但是，目前澳門陸路交通現況與城市的發展並不協調，存在着不少問題急待解決。下文，將從車輛數量、交通基礎設施建設、公交規模、環境保護、交通法例等方面，對澳門陸路交通現況作分析。

（一）機動車輛總數大增

澳門面積狹小，路窄車多，城市道路總長度約四百公里，卻要應對逾二十四萬輛汽車、六十多萬居民及每年逾三千萬的旅客，道路壓力早已不勝負荷，機動車輛密度更位於世界前列。與其他主要經濟體的情況類似，澳門機動車輛增長，主要是源自經濟及人口增

⁴ 百億氹輕軌週二通車[N]. 澳門日報，2019年12月7日.

長，此外，公交服務未盡如人意，養車成本偏低等原因，也是機動車輛增長的原因。

表 2 2010 年—2021 年 6 月澳門機動車輛總數及年增長率

年份	機動車輛總數(輛)	年增長率
2010 年	196,254	↑ 3.85%
2011 年	206,062	↑ 5.00%
2012 年	217,035	↑ 5.33%
2013 年	227,627	↑ 4.88%
2014 年	239,795	↑ 5.35%
2015 年	249,040	↑ 3.86%
2016 年	250,450	↑ 0.57%
2017 年	241,611	↓ 3.53%
2018 年	240,145	↓ 0.61%
2019 年	240,746	↑ 0.25%
2020 年	244,110	↑ 1.40%
截至 2021 年 6 月	244,946	↑ 2.03%

資料來源：澳門統計暨普查局網頁 <http://www.dsec.gov.mo>

據交通事務局統計資料顯示，據截至 2021 年 6 月 30 日，澳門機動車輛總數為 244,946 輛。其中，輕型汽車 112,126 輛，重型電單車 103,852 輛。⁵如表 2 所示，從 2010 年到 2020 年間，只有 2017 年及 2018 年之機動車輛年增長率有所下降，其他年份之機動車輛年增長率均有所上升。此外，2020 年與 2010 年相比，機動車輛增加了 47,856 輛，升幅接近 25%。機動車輛總數大增，將造成公交分攤率下降、出行時間增長、溫室氣體排放增加等現象。

(二) 交通基礎設施建設有待完善

隨着近年人口及車輛不斷增加，以及多項大型基建相繼落成，道路使用壓力急劇上升。現時，交通基礎設施建設呈現不足、質量欠佳，以及對道路使用者構成安全隱患等情況。⁶

⁵ 除特別說明外，本研究之所有澳門相關數據均引自澳門統計暨普查局網頁 <http://www.dsec.gov.mo>

⁶ 澳促會促完善道路規劃 保出行安全[N]. 市民日報，2021 年 6 月 23 日。



圖1 氹仔東北馬路與北安碼頭馬路之交界處

目前，澳門很多公共道路存在一定的安全隱患，以氹仔東北馬路與北安碼頭馬路之交界處為例（見圖1），該有石基阻隔，行人需繞過綠色圍欄，走出馬路才能到其他地方。該處為多所院校師生及附近居民出入必經之地，途經使用者不少，且常有大量重型車輛高速駛過，特別在雨季及潮濕天氣下，路面濕滑，常出現人車爭路的情況，易生意外（見圖2）。後經澳門地發展促進會成員多次趕赴現場了解、分析問題及向相關政府部門提出建議，相關道路安全隱患於2021年7月得以完善解決。⁷

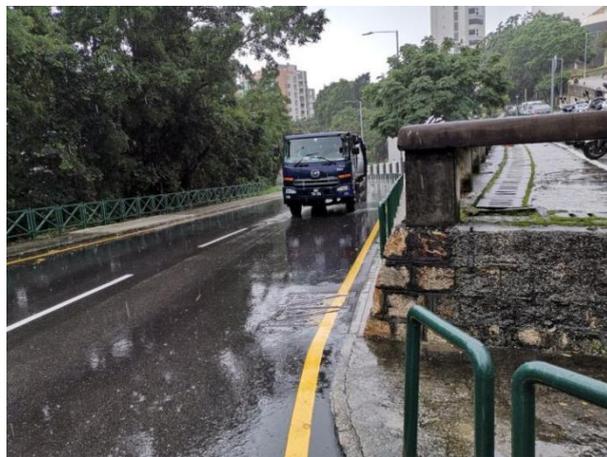


圖2 氹仔東北馬路與北安碼頭馬路之交界處實景圖

此外，由於交通基礎設施建設不足，澳門公共停車場泊車位、公共道路咪錶位、免費泊車位，以及夜間泊車位的數量，只有約機動車數量的四分之一。

⁷ 陳德勝與高勝文完善道路安全建言獲讚賞[N]. 現代澳門日報，2021年8月12日.

綜觀上述數據，由於機動車泊車位嚴重不足、泊車位分佈不均、公共交通及相關配套有待完善等原因，致違泊現象頻生。⁸

（三）公交規模不足

澳門可以承擔客運服務的公共交通工具主要為巴士、的士及輕軌。雖然相關軟硬體不斷優化及提升，但居民滿意度未見明顯上升。

在巴士方面，據街總進行的“2021年度澳門巴士服務滿意度”問卷調查結果顯示，受訪者對其中巴士班次、車費和候車時間評分低於六分的不合格水準，多項巴士服務綜合服務為6.1分；受訪者普遍對巴士新合同的認同度亦不高。受訪者最希望巴士改善的服務包括：增加班次、解決繁忙時段無法搭巴士、增加巴士快線、巴士路線重整、改善車廂設施、加強司機培訓。⁹

在的士方面，澳門的士亂象可謂由來已久，少數“黑的”司機們的各種拒載、揀客、繞路、議價、恐嚇、濫收車資和態度惡劣等行為讓居民和遊客深惡痛絕，近年來更有個別的士司機涉嫌對乘客施以暴力行為、人身恐嚇、禁錮等惡劣事件，導致社會各界對的士服務批評不斷，負責監察工作的治安警察局亦收到大量居民和旅客的投訴。¹⁰自2019年6月3日《輕型出租汽車客運法律制度》（俗稱“新的士法”）正式生效以來，加上警方持續執法下，的士違規現象得到大大改善。¹¹使拒載、濫收車資等行業亂象得到有效遏制，惟相關法規雖加強的士違規罰則和阻嚇力，卻未能完全推動的士行業服務質素的整體提升。根據交通事務局公佈的市民對的士服務的反映個案季度統計顯示，的士司機服務態度不佳、故意兜路、危險駕駛等不同程度的乘車糾紛，並未因為新法的實施而有所改善。相關數據反映

⁸ 團體倡增松山電單車泊位[N]. 澳門日報，2021年8月9日.

⁹ 街總巴士服務滿意度調查多項評分不及格[N]. 正報，2021年4月2日.

¹⁰ 新規擬即時票控 五年四犯將釘牌[N]. 澳門時報，2018年5月15日.

¹¹ 的士會訪澳促會交流業界問題[N]. 澳門日報，2021年4月9日.

出澳門的士整體行業服務質素水準，並未因為“新的士法”的推行而提升，無法滿足乘客的消費期望，以及澳門作為旅遊城市的需求。¹²

在輕軌方面，輕軌系統是澳門市內的主幹公交系統，着眼改善城市區內交通、民生，藉興建過程為沿線的環境、綠化、噪音、社區設施等周邊環境創造了改善空間，將為市民帶來顯著的社會效益。時，亦肩負與區域接駁的重任，是澳門與珠三角軌道網相通的主要軌道交通基建。¹³雖然客量少、運載壓力低，但氹仔線投入服務以來，卻發生多次服務停頓事件。單是向交通局匯報的運營事件、事故已有十五宗，涉及列車動力系統出現問題、控制電路線路異常、列車出現故障引致無法離開月台、列車因故障剎停在兩站之間等問題。更曾有事故導致停運長達四句鐘，影響居民出行。直至2021年10月15日，政府才指出輕軌運營至今曾多次出現故障的原因與列車供電電纜有關，決定停駛半年更換新電纜，加劇社會對輕軌的負面印象。¹⁴

（四）空氣污染嚴重

回歸初期，特區政府已定立“實現澳門人綜合素質全面、持續的提升”，及把澳門建設為健康城市的目標，並在往後的多份施政報告中，提出了提升澳門社會的綜合生活素質的理念。總的來說，衡量優質社會通常包括經濟、居住和生活環境、環境保護、基礎設施、社會和諧度、法治等。¹⁵

但是，稍微檢視澳門現今的交通現況及衍生的環境問題，即可見城市的健康與市民的生活素質都在向下沉淪中。尤其是越來越嚴重的空氣污染問題。更為嚴重的問題是，澳門空氣污染正在經歷性

¹² 群力建言促改善的士服務[N]. 澳門日報，2019年12月29日。

¹³ 建設輕軌系統有利澳門可持續發展，引自 <https://www.gov.mo/zh-hant/news/85484/>

¹⁴ 增維修資訊 釋公眾疑慮[N]. 澳門日報，2021年10月16日。

¹⁵ 楊允中，蔡少君. 引入軌道捷運系統—改善城市交通的可行選擇[M]. 澳門：澳門大學澳門研究中心，2006：P4-12.

質的轉型。十多年前的污染主要是塵埃性污染為主，以製造業及建築業揚起的塵粒污染最為嚴重；至2000年開始，空氣污染主要由石油化工產品燃燒後產生，而澳門路邊空氣質量指數一向較差，在於汽車、電單車尾氣排放的廢氣造成。使用汽油的車輛排放的污染廢氣包括：一旦深入人體肺部，就無法排出的懸浮微粒（PM₁₀）；引起酸雨的硫氧化物（SO_x）和氮氧化物（NO）；吸入量過多會引發人體中毒的一氧化碳（CO）；以及經過光反應後會形成臭氧（O₃）的氮氧化合物（NO）和碳氫化合物（HC）；苯則是一項國際公認的致癌物。這些化學物質經常無色無臭，行人、電單車騎士全身沐浴其中，經常毫無所覺，但是日久暴露在廢氣中，不僅引發咳嗽、氣喘、頭痛及疲倦，對肺部、呼吸道、眼睛及鼻黏膜等更造成永久的傷害及惡性疾病。¹⁶

表3 澳門公共巴士數量（截至2021年6月）

年份	柴油巴士	天然氣巴士	增程式電動巴士	車輛總數	當中新能源/環保巴士數量	該年新增新能源/環保巴士數量
2015年	790	20	0	810	20	0
2016年	822	45	0	867	45	25
2017年	828	69	0	897	69	24
2018年	844	69	2	915	71	2
2019年	839	69	2	910	71	0
2020年	921	69	10	1,000	79	8
截至2021年6月	920	69	34	1,023	103	24

註：新能源/環保巴士是指天然氣及增程式電動巴士。

資料來源：交通事務局網頁 <https://www.dsat.gov.mo>

澳門空氣質素近年每況愈下，罪魁禍首直指現時路面大量行駛的車輛。據交通事務局資料，截至2020年底，路檢車輛尾氣排放中，表現最差的是輕型電單車，合格率僅五成九。¹⁷截至2021年6月底，澳門註冊機動車輛約24.4萬輛之多，但只有電動車1,867輛，當中

¹⁶ 日益嚴重的澳門交通問題，引自

http://Macaotransportation.blogspot.com/2007/03/blog-post_1722.html

¹⁷ 加強配套推廣電動車[N]. 澳門日報，2021年6月30日.

輕型汽車 1,397 輛、重型汽車 226 輛、重型電單車 196 輛，以及輕型電單車 48 輛，僅佔澳門整體車輛不足 0.8%。¹⁸即使澳門交通事務局積極支持和鼓勵新能源汽車在澳門的發展，與巴士公司簽訂的“新巴士合同”規定所有屬首次註冊的營運車輛應為環保車輛，但截至 2001 年 6 月，新能源/環保巴士的數量只佔車輛總數約一成(見表 3)。

長此下去，由交通問題引起的空氣污染，將會嚴重威脅澳門市民的身體健康，以及社會需要負擔龐大的醫療開支，遑論建設健康城市，又從何提高居民綜合生活質素？

(五) 交通法例滯後¹⁹

現行第 3/2007 號法律《道路交通法》自 2007 年 10 月 1 日生效至今已超逾 18 年，隨着澳門社會的發展，澳門整體交通環境發生了明顯變化，部分法律條文已難以或未能配合澳門現時的實際環境或交通狀況。尤其在交通意外方面，其成因往往出於駕駛員漠視交通規則所致，以醉駕、毒駕、酒駕和超速駕駛為例，該等違法行為近年屢見不鮮，威脅道路交通安全，甚至危害道路使用者的生命、身體完整性及財產。對此，社會上已有不同程度的呼聲，要求檢討《道路交通法》，特別提出加強處罰的阻嚇力、嚴懲違規駕駛員等訴求，以保障道路使用者的人身財產安全，以達致安全、通達及和諧有序的交通環境(見圖 3)。

¹⁸ 加快推電動車普及化 綠色出行助澳碳中和[N]. 澳門日報，2021 年 10 月 6 日.

¹⁹ 根據《修訂第 3/2007 號法律〈道路交通法〉及其補充法規》公開諮詢前言整理而成。

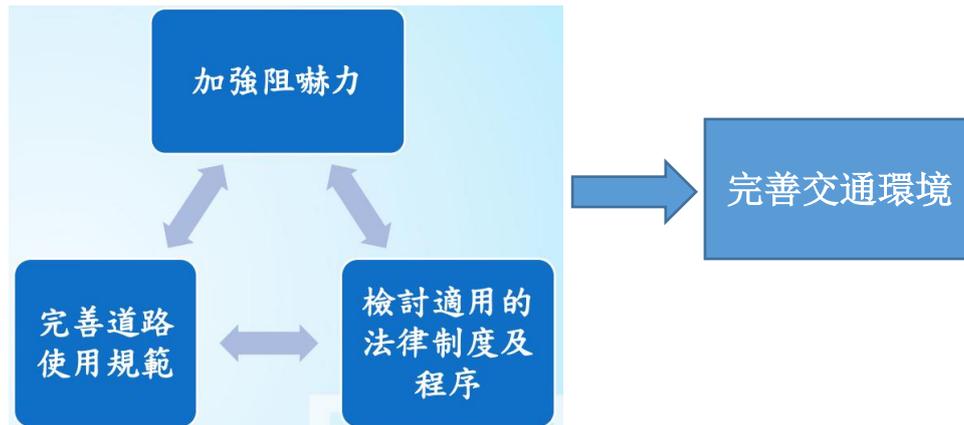


圖3 檢討《道路交通安全法》之方式、程式與目的

最後，為持續落實《澳門陸路整體交通運輸政策（2010-2020）》所定的以“公交優先”為核心的政策，及配合未來準備出台的《澳門陸路整體交通運輸政策（2021—2030）》，亦有需要確保公交路權的優先，對有限的道路資源作出有效利用，故有必要加重對有關違法行為的處罰，從而進一步落實“公交優先”的政策。基於以上所述，現階段有必要對《道路交通安全法》及其補充法規作出全面檢討，方能達到維護道路交通秩序和保障道路使用者安全的目標，回應社會各方的訴求及配合社會實際需要。

三、比較、考察及借鑒粵港澳大灣區城市陸路交通之成功經驗

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》，提出“加強基礎設施建設，暢通對外聯繫通道，提升內部聯通水準，推動形成佈局合理、功能完善、銜接順暢、運作高效的基礎設施網絡，為粵港澳大灣區經濟社會發展提供有力支撐。”以構建現代化的綜合交通運輸體系。因此，本研究比較、考察及借鑒粵港澳大灣區城市陸路交通之成功經驗，作為提出相關建議的依據。

(一) 深圳市對機動車輛進行增量調控管理

2014年12月29日，深圳市實施小汽車增量調控。2015年1月21日，市交通運輸委等13個部門聯合發布《關於印發〈深圳市小汽車增量調控管理實施細則〉的通知》（深交規〔2015〕1號），有效期為3年，於2018年1月21日到期。2018年1月18日，市交通運輸委會同市發改委等部門，重新發布了《深圳市小汽車增量調控管理實施細則》（深交規〔2018〕1號，有效期1年），在2015年版本（深交規〔2015〕1號）基礎上，融入了調控實施以來發布與調控有關且正在實施的政策要求，沒有增加新的要求，沒有改變以前的規定。2018年版的《深圳市小汽車增量調控管理實施細則》（以下簡稱《實施細則》）將於2019年1月有效期滿。為保障政策穩定性與延續性，市交通運輸委牽頭起草了2019年版的《深圳市小汽車增量調控管理實施細則》（以下簡稱《實施細則》）。截至2018年12月底，深圳市小汽車指標調控管理中心累計配置各類指標約142.4萬個，其中增量指標55萬個、更新指標81.1萬個、其他指標6.53萬個。²⁰

增量調控政策實施以來，單位或者個人可以根據本實施細則規定，通過搖號、競價方式或者直接申請取得增量指標。截至2018年底，抑製了約80萬輛本地小汽車，限外政策也有效控製了外地車使用，對延緩交通擁堵惡化起到積極作用，為交通擁堵治理爭取時間。期間，深圳市大力發展公共交通，開展交通擁堵治理和“公交都市”創建系列工作，有效緩解了深圳市交通擁堵狀況。

²⁰ 政策解讀《深圳市小汽車增量調控管理實施細則》，引自深圳市交通運輸局網頁 <http://jtys.sz.gov.cn/zwgk/ztlz/jcjd/szsqczlktglssxz/>

（二）廣州完善交通基礎設施建設

2021年，廣州繼續提升道路交通互聯互通能級，以重點交通項目規劃建設進一步提升廣州國際綜合交通樞紐地位，大力推進戰略性通道建設，不斷完善城市交通內部骨幹路網體系。具體來看，6月前將出台實施廣州市交通運輸“十四五”規劃，力爭年內開工建設會展西路隧道、冼村路隧道、閱江路隧道、魚珠隧道、化龍隧道、沉香大橋、如意大橋、白鵝潭大道等16個項目，加快推進康王路、火爐山、車陂路、如意坊和東沙隧道以及南大幹線、東曉南至南站快速幹線、車陂路北延線、車陂路二期等一批在建道路項目建設，爭取建成華快石門堂山隧道、洛溪大橋拓寬工程、廣汕路至龍洞立交等7個項目。積極推進S118線花都港頭村至大塘段路面改造工程等6個國省道重點建設項目。同時，對廣州瓶頸路等政府投資建設（交通）項目進行全面梳理，分門別類制定解決問題工作方案並組織實施；統籌全市完成120個交通擁堵點、黑點治理，通過治理擁堵點、黑點實施投資少、見效快的微改造措施，以點帶面，挖掘道路通行潛力，緩解擁堵和提升通行效率。²¹

可見，廣州通過改善道路環境、強化公路及城市道路佔道施工監管、統籌重要道路工作、繼續開展城市道路隱患排查整治、積極推進交通基礎設施環境優化美化及做好危機管理等工作，以重點交通項目規劃建設進一步強化廣州國際綜合樞紐地位和功能，不斷完善城市交通內部骨幹路網體系。

（三）香港特區公交通具一定規模

香港特區地域狹小，山多、島多、水多、人多，在不可能大規模改善道路也不可能限制人們出行的情況下，香港特區政府制定了

²¹ 2021年廣州將進一步強化國際綜合樞紐地位和功能，引自
http://www.gz.gov.cn/zfw/zxfw/jtff/content/mpost_7147992.html

正確的交通發展戰略，優先發展城市鐵路等佔地少、載客量大的公共交通，對私人汽車、公務車進行一定程度的限制，使香港交通十分通暢。同時，香港特區公交種類繁多、功能互補，收費合理，市民可視需要選擇城市鐵路、巴士、小巴、電車、計程車、渡輪等交通工具。²²

總括而言，香港特區政府實施宏觀管理，發揮市場調節及自由競爭的作用，放手讓各公交機構按審慎的商業原則自主經營，公交機構、市民及公共財政的利益得以兼顧，通過建立完善的公共交通體系，使香港公交事業得以可持續地健康發展。

（四）珠海市改善空氣污染

珠海市為改善空氣污染問題，於2018年出台《珠海市打贏藍天保衛戰2018年工作方案》（以下簡稱《方案》）。《方案》提出調整優化產業結構、調整優化能源結構、調整優化交通結構、加強工業源治理、加強移動源治理、加強面源治理、提升科技支撐和科學應對水準、提升共建共治共用水準共八大重點任務、38條措施。按照《方案》，珠海將加快解決用地和充電配套設施建設難題，對經停吉大公交總站、斗門汽車客運總站公車優先實現純電動化，2018年年底前，除保留部分應急車輛外，實現公車100%純電動化；同時，鼓勵計程車電動化，年內新增或更新的計程車全部使用新能源汽車，其中純電動化率達到80%以上。《方案》還明確，從2018年起，珠海新增和更新的市政、通勤、物流配送以及港口、機場作業車輛，應全部使用純電動或燃料電池等新能源車，提高新能源車佔比。²³

²² 香港公交的世界級經驗，引自

http://www.tranbbs.com/Advisory/PTransit/Advisory_28954.shtml

²³ 打好藍天保衛戰，珠海放出38項大招，公交方面今年內實現公車100%純電動化，引自
https://mp.weixin.qq.com/s/V_WvSe01S4UCRWd-APr2pA

多年來，隨着污染防治攻堅戰的推進行，珠海環境品質持續改善。2020年上半年珠海空氣品質同比去年有所改善，PM2.5、PM10、CO、NO2和SO2污染物濃度均值同比下降，PM2.5污染物濃度達到17微克/立方米，達到世界衛生組織二級標準。2020年空氣品質優良達標率為97.8%，較2019年同期上升1.1個百分點，有效監測天數共182天，其中：優132天，良46天，輕度污染4天，中度污染0天，重度污染0天；優良天數共計178天。根據生態環境部通報，2020年4、5月，珠海當月空氣品質在全國168個重點城市中分別排名第10位和第1位；上半年空氣品質位居全國168個重點城市第3位，較2019年同期提升4位。²⁴

（五）澳門特區與廣東省交通法例比較

根據治安警察局公佈涉及2008年至2018年的“交通資料數據比較”，當中顯示關於道路交通規則的違法行為數字仍處於高企的情況，儘管這一定程度反映了職能部門持續打擊違法行為的成效，但從另一角度看來，違法行為數字高企的情況不期然令人對現行處罰制度的阻嚇力產生疑問。因此，我們必須從法律層面訂定一套更嚴謹和完善的交通法律制度，才能構建一個通達和高效快速的交通運輸體系。對此，本研究比較及考察澳門特區與廣東省的交通法例，以作借鑒之用。

1. 澳門特區交通法例歷史沿革

1954年5月20日第39672號法令通過並於1954年7月31日《政府公報》公佈之《道路法典》，為澳門最早的交通法律。因有需要將其規範性內容配合過去數十年之發展，被1993年6月1日生效之《道路法典》所取替。該法典生效期間，澳門道路的交通量不

²⁴ 珠海上半年空氣品質排全國第三，PM2.5下降22.7%，引自
https://www.sohu.com/a/407549217_161795

斷增長，此外，亦修築了許多新的道路，當中不乏供車輛以較高速度行駛的道路。2005年，澳門特區政府因道路狀況不斷改變，認為1993年實施的《道路法典》條文已不合時宜，有必要對《道路法典》進行檢討，故提出修訂相關條例。

事實上，過去的罰則未能起到阻嚇作用，究其原因主要有：罰款個案數量龐大，致令追收罰款工作出現困難；由於輕微違反性質，違法者往往不自願繳付，於是，需要將有關卷宗轉送初級法院審理；而根據《刑法典》第一百一十條第一款e項的規定，對輕微違反的追訴時效為兩年。所以，《道路法典》的修訂工作被列入二零零五年財政年度施政報告內。²⁵

2005年4月25日，法律改革諮詢委員會舉行首次會議，並初步決定率先展開三大工作項目，其中一項則為修訂《道路法典》；6月23日法律改革諮詢委員會和法律改革辦公室舉行新聞發佈會，介紹修訂《道路法典》的相關檔和諮詢安排；同年7月舉行了四場諮詢會，以聽取外界對修訂《道路法典》的意見，期間接獲書面意見83份和178篇的傳媒報導和評論，並編成《修訂〈道路法典〉首輪諮詢報告書》。之後在9月進行了第二次諮詢會，共有49個團體參加，收到意見書96份。經採集有關意見和分析其他國家和地區的相關法例，按澳門的實際道路情況和需要，提出了《道路交通法》草案；2006年10月4日法案完成在行政會討論階段；10月19日把法案送到立法會引介，法案內容分為8章，共151條，並建議於2007年7月1日生效；其後立法會在2007年4月26日舉行全體會議，細則性討論和表決《道路交通法》法案；5月7日經立法會細則性

²⁵ 印務局.《道路交通法》註釋[J].澳門法律學刊 特刊.澳門：澳門印務局，2011：前言.

通過法案，法例於2007年10月1日生效並沿用至今。²⁶

2. 廣東省交通法例歷史沿革

1955年國務院批准頒佈了《城市交通規則》，這是我國第一個關於道路通行的法律文件；1988年8月1日正式施行《中華人民共和國道路交通管理條例》（下文簡稱《條例》），同時廢止《城市交通規則》。《條例》共分十章九十三條，具體條款包括：交通信號、交通標誌和交通標線的規定；車輛及其裝載、行駛的管理規定；車輛駕駛員的管理規定；行人和乘車人管理規定；道路管理規定以及交通違章的處理規定等；1991年國務院又發佈89號令，宣佈從1992年1月1日正式實施《道路交通事故處理辦法》（下文簡稱《辦法》）。《辦法》共八章五十條，它規定了道路交通事故的定義、等級以及公安機關處理道路交通事故中的權利與義務等；從1995年下半年起，我國對汽車新產品除要求進行原有的定型試驗外，增加汽車安全、環保和節能方面的標準即強制性標準的檢測。1997年

²⁶ 第3/2007號法律《道路交通法》立法過程，根據以下文獻資料整理而成：

1. 澳門道路交通法，引自
[https://www.wikiwand.com/zh-hk/%E9%81%93%E8%B7%AF%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%B3%95_\(%E6%BE%B3%E9%96%80\)](https://www.wikiwand.com/zh-hk/%E9%81%93%E8%B7%AF%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%B3%95_(%E6%BE%B3%E9%96%80))
2. 《道路交通法》保障道路交通安全，引自
<https://www.gov.mo/zh-hans/news/33039/>
3. 修訂《道路法典》諮詢工作安排，引自
<https://www.gov.mo/zh-hant/news/63982/>
4. 當局多方面措施遏止交通違規行為，引自
<https://www.gov.mo/zh-hant/news/65230/>
5. 陳麗敏：法改辦工作達預期成效，引自
<https://www.gov.mo/zh-hant/news/61736/>
6. 《道路交通法》法案引入多項革新內容，引自
<https://www.gov.mo/zh-hant/news/61333/>
7. 澳門特別行政區立法會會刊 第三屆立法會第二立法會期 第一組第III—38期，引自
<http://www.al.gov.mo/uploads/attachment/diario132/49362585fbc5365db0.pdf>
8. 立法會全體會議，會上細則性討論及表決《道路交通法》法案，引自
<https://www.gcs.gov.mo/archive//showImage.php?PageLang=C&DataUcn=6549?PageLang=C&DataUcn=6549>
9. 《澳門特別行政區公報》第一組第19期2007年5月7日，引自
<https://images.io.gov.mo/bo/i/2007/19/bo-i-19-2007.pdf>

1月1日，強制性標準從12項增至25項；1998年10月1日增至34項；汽車被動安全技術法規CMVDR294《關於正面碰撞乘員保護的設計規劃》於1999年10月28日列入了新的40項強制檢測項目；1996年6月4日，國務院發佈了《城市道路管理條例》，從1996年10月1日起正式實施；2003年10月28日，十屆全國人大常委會第五次會議通過《中華人民共和國道路交通安全法》。這是我國第一部道路交通安全法；2007年12月29日，《全國人民代表大會常務委員會關於修改〈中華人民共和國道路交通安全法〉的決定》由中華人民共和國第十屆全國人民代表大會常務委員會第三十一次會議於2007年12月29日通過，並予公佈。²⁷

多年來，廣東省的道路通車里程、高速公路里程、機動車，以及機動車駕駛員保有量均排在全國前列，交通事故頻發，事故死亡人數高居全國第一位。2004年5月1日《中華人民共和國道路交通安全法》實施後，交通安全法在車輛和駕駛人管理、道路通行條件和通行規定、事故認定和責任賠償、法律責任等方面有了相當大的改變，廣東省必須通過地方立法來配套解決以上出現的新情況、新問題。²⁸《廣東省道路交通安全條例》於2006年1月18日廣東省第十屆人民代表大會常務委員會第二十二次會議通過，2006年5月1日，與《中華人民共和國道路交通安全法》配套的《廣東省道路交通安全條例》頒佈正式施行。2011年3月30日廣東省第十一屆人民代表大會常務委員會第二十五次會議修訂，根據2014年9月25日廣東省第十二屆人民代表大會常務委員會第十一次會議《關於修改〈廣東省商品房預售管理條例〉等二十七項地方性法規的決定》修正。

²⁷ 張曙曦. 歷史回顧：交通法規走過一百四十五年[N]. 北京青年報，2003年11月5日.

²⁸ 《廣東省道路交通安全條例》解讀，引自 <http://gd.xinhuanet.com/zhibo/safe/>

3. 澳門特區與廣東省交通法例之比較分析

經比較兩地交通法例後發現，因澳門沒適時進行修法，導致交通法例較為滯後。如表4所示，在使用安全帶範圍方面，澳門只要求輕型汽車的駕駛員及前座乘客必須使用安全帶，並未對其他車種及乘客作出要求；在輕微交通事故簡易處理方式、行人違反交通規則之法律條文及罰則方面，廣東省已訂立相關法例，但澳門暫無條文規定；此外，澳門在違規處罰幅度及金額方面，阻嚇力顯得不足。故有必要對駕駛者、行人、乘客以及與道路交通活動等作修法立法，並加強相關違法行為的懲處。

表4 澳門特區與廣東省交通法例比較

地區 類別	澳門特區	廣東省
法例名稱	第3/2007號法律《道路交通法》	《廣東省道路交通安全條例》
使用安全帶的範圍	輕型汽車的駕駛員及前座乘客必須使用安全帶。	機動車安全帶應當按照國家標準配備，保持齊備有效，不得拆除。機動車行駛時，駕駛人和乘坐人員應當按照規定使用安全帶。駕駛人應當督促乘坐人員使用安全帶。駕駛人不得在乘坐人員未按照規定使用安全帶的情況下駕駛機動車。
輕微交通事故簡易處理方式	(暫無條文規定)	在高速公路、城市快速路和大中城市中心城區道路上發生交通事故，未造成人身傷亡且當事人之間對交通事故事實及成因無爭議的，應當即行撤離現場。
行人違反交通規則之法律條文及罰則	(暫無條文規定)	有多條條文規定，並列明承擔賠償責任的百分比。
違規處罰幅度及金額	阻嚇力不足	具一定阻嚇力

四、澳門陸路交通可持續發展建議

澳門回歸以來，特區政府不斷完善各種交通問題，惟現時仍存在機動車輛總數大增、交通基礎設施建設有待完善、公交規模不足、空氣污染嚴重、交通法例滯後等問題。對此，本文對澳門陸路交通現況進行分析，通過比較、考察及借鑒粵港澳大灣區城市陸路交通之成功經驗，並結合實際情況，提出以下可行的建議，以促進澳門陸路交通的可持續發展。

（一）控制機動車輛增長

在控制機動車輛增長方面，中國多個城市出台了不同的措施來控制機動車的增長，控制方式主要是通過機動車車牌競價拍賣和車牌搖號兩種方式。以深圳市為例，也通過搖號、競價方式或者直接申請取得增量指標等措施，對機動車輛增長進行嚴格的控制。

不可否認，要改善交通堵塞情況，較有效的方法就是控制機動車輛增長。其中，增加養車成本是最直接和有效遏止機動車輛增長的方法。²⁹本研究也借鑒相關經驗，提出以下建議。一是適度提升擁有和使用機動車輛的各項直接和間接成本，如增加機動車輛的使用牌照稅、行車稅、驗車費、考取車牌費用、交通違例違規處罰幅度及金額、咪錶泊車位收費、停車場收費、燃油稅，以及縮短驗車年期及收緊尾氣排放標準等措施，以增加用車成本，並適時進行檢討，及因應實際情況實行靈活調整價格機制；二是除經濟手段外，也需着力改善公交服務和出行環境，才能推動“公交優先”及鼓勵居民綠色出行，從而通過多元措施控制機動車輛增長。

²⁹ 選定地方控制私家車增長的措施[R]. 香港：立法會秘書處資料研究組，2019：P5.

(二) 完善交通基礎設施建設

2021年9月29日廣東省人民政府辦公廳印發《廣東省綜合交通運輸體系“十四五”發展規劃》，到2025年，廣東綜合立體交通網佈局基本形成。路網規模品質全國領先，部分領域達到世界先進水準，實現高標準鐵路“市市通”、高速公路“縣縣通”、三級以上公路“鎮鎮通”，基本實現雙車道公路“村村通”。世界級機場群和世界一流港口加快形成，國際航空航運樞紐影響力顯著增強，國際運輸網絡連通度進一步提高。綜合而言，作為粵港澳大灣區四大核心城市之一的廣州，通過不斷完善交通基礎設施建設，進一步強化廣州國際綜合樞紐地位和功能。

澳門特區成立21年來，訪澳旅客從1999年的700多萬人次，躍升接近4倍至2018年的3,500多萬人次，澳門已成為全球旅客喜愛的旅遊目的地之一。2000年啟用的蓮花大橋，為澳門搭建另一通往內地的陸上要道；2005年西灣大橋正式通車，成為第三座連接澳門半島和氹仔的大橋；2018年世界最長跨海大橋、全長約55公里的港珠澳大橋正式通車，推動三地經濟持續發展；2019年澳門輕軌正式開通，為居民及旅客提供出行新選擇。可以說，面積細小的澳門能夠容納不斷增加的旅客，與澳門交通基礎設施不斷完善有關，交通基礎設施對澳門旅遊業的發展起着至關重要的作用。

澳門應在上述基礎上，參考廣州的經驗，進一步完善對內及對外交通基礎設施建設。對內方面，開展交通樞紐工程、路網擴容工程、新城填海區交通規劃及建設工程、澳門第四跨海通道工程等四大工程，構建道路交通主幹網絡，以及增設行人天橋、行人隧道、完善步行環境等，達致人車分流，以解決人車爭路的情況，同時，針對澳門實際的道路環境，審視澳門斑馬線的設置，以減少意外發生，並配合立法修法、做好道路工程質量監督及加強交通相關教育

宣傳等多元措施，完善道路規劃及配套；對外方面，完善澳門輕軌與內地城市軌道聯通，以建設便利澳門居民生活就業的新家園。

（三）擴大公交規模

無庸置疑，香港特區政府通過建立完善的公共交通體系，使香港公交事業得以可持續地健康發展。對此，澳門特區也應不斷優化及提升公交規模，使公交規模化營運，達到效用最大化。

在巴士方面，“公交優先”為澳門陸路整體交通運輸政策的核心。為落實“公交優先”政策，政府及巴士公司應持續投放資源和優化巴士服務素質，透過增加巴士的班次量、提升巴士的運載力、縮短乘客的候車時間、提升巴士車廂的舒適度、巴士的運轉效率、加強司機培訓、建立智能巴士管理系統，加強行車稽核、監控、準點性及報站信息發佈等措施，鼓勵和推動更多市民使用公交服務。同時，為配合未來輕軌系統的運作，應有序開展巴士路線網絡的優化工作、實現公交路權優先、持續對巴士服務進行優化，並做好巴士與輕軌的連接工作，以持續向輕軌為主幹、巴士及的士為基礎、步行系統為輔助的“公交優先”目標進發（見圖4）。

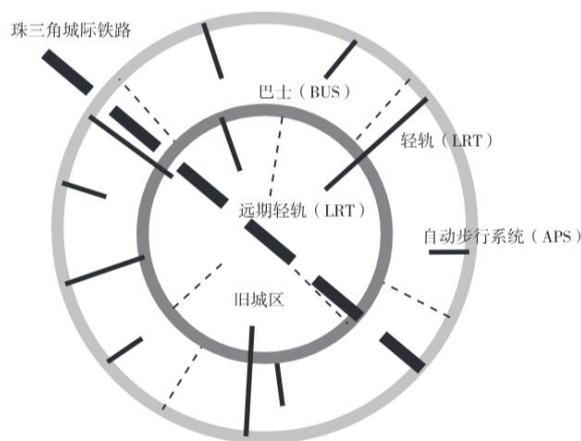


圖4 澳門可持續發展之運輸政策概念圖

資料來源：林瑞海. 澳門的交通及其他基建[M] || 吳志良 郝雨凡. 澳門經濟社會發展報告(2008~2009). 北京：社會科學文獻出版社，2009：108.

在的士方面，根據交通事務局公佈的市民對的士服務的反映個案季度統計顯示，的士司機服務態度不佳、故意兜路、危險駕駛等不同程度的乘車糾紛，並未因為“新的士法”的實施而有所改善。因此，需大力推動的士行業服務質素的整體提升。建議應加快的士監控系統安裝，保障乘客和司機的合法權益；推出定期的士司機培訓課程，促進行業人員自我提升；加強交通旅遊資訊推廣，優化的士服務投訴的途徑，提高投訴後續處理的透明度，適時提供反饋，疏解的士司機與居民之間的矛盾；協調業界制訂行業服務指引，積極承擔起作為公共運輸的管理者及監督者的責任，協助的士業界提高整體服務水平；參考鄰近地區的做法，成立由政府官員及社會人士組成的“的士服務質素委員會”，為的士服務的持續優化策略、方向及推出的措施向政府提供意見等，使的士業界能夠日漸為居民及旅客提供更“人性化”的服務。³⁰

在輕軌方面，應審視現時問題，做好監督和應急機制，並落實《橫琴粵澳深度合作區建設總體方案》提出的推進澳門與深合區以至內地交通基礎設施的互聯互通，繼續完善澳門氹仔線—媽閣線、石排灣線、東線及橫琴線，使澳門輕軌融入內地軌道交通網，與內地城市軌道能便捷對接，加快推動合作區連通周邊區域的通道建設，有序推進廣州至珠海（澳門）高鐵、南沙至珠海（中山）城際鐵路等項目規劃建設，加強合作區與珠海機場、珠海港功能協調和產業聯動，這對促進澳門及大灣區基礎設施互聯互通、粵港澳緊密合作、打造粵港澳經濟合作平台有着重要意義。

（四）鼓勵節能減排

環境保護是全球發展的大趨勢，世界各地近年致力減低汽車廢氣排放量，並推出電動車普及政策。鄰近的珠海市為改善空氣污染

³⁰ 群力建言促改善的士服務[N]. 澳門日報，2019年12月29日.

問題，也出台節能減排方案，通過提高新能源車佔比，使環境品質持續改善。

澳門自回歸以來，在社會、經濟、文化、民生等方面均取得了矚目的成績，但伴隨而來的污染問題也隨之增加。為有效改善空氣質素，特區政府以“公交優先”為核心，與此同時，積極支持和鼓勵新能源汽車在澳門的發展，推出了豁免電動車的機動車輛稅及車輛使用牌照稅、由澳電安裝及管理的公共電動車充電位暫時維持免費充電服務、逐步增加充電位數量，以及繼續做好進口電動車的安檢和優化行政手續等鼓勵性措施，但至今電動車在澳門機動車輛中的佔比甚低。由此可見，推動電動車在澳門普及化仍有一段漫長的道路。

就鼓勵節能減排與加快電動車在澳門的發展進程方面，本研究提出以下幾點建議。一是增加選用電動車的誘因，包括提供購買補貼、完善電動車的配套設施，以鼓勵市民購買電動車；二是使人才與產業相軌並行，一方面加強電動車相關專業人才培訓，另一方面通過會展推廣、政府採購、政策制定、科研投入等措施，進一步提升電動車所佔的比率；三是提供財政資金保障，優先投放資源在公交節能減排上，以實現交通系統與生態環境的和諧發展。

（五）適時修訂交通法例³¹

毫無疑問，交通法例保障了道路使用者的生命財產安全。因此，本研究通過比較澳門特區及廣東省的交通法例，對較為滯後之條文尤其對駕駛者、行人、乘客以及與道路交通活動等，作修法立法建議。期望藉着檢討現行《道路交通安全法》及其補充法規，從立法、執法及宣傳教育等幾方面提高並灌輸公眾遵守交通規則的意識，並

³¹ 本小節根據《修訂第3/2007號法律〈道路交通安全法〉及其補充法規》諮詢文本及《修訂第3/2007號法律〈道路交通安全法〉及其補充法規》諮詢總結報告之資料整理而成。

從違法行為的嚴重性及危害程度，以及對整體交通造成的負面影響等方面，重點打擊影響或危害道路交通安全、阻礙公共道路通行的違法行為，以及完善駕駛員和其他道路使用者的通行規則，從而更進一步保障道路使用者的人身及財產安全，並減低因交通違法行為而對公共道路的通行受阻或造成的其他負面影響，有關建議尤其包括下列內容。

1. 提高對醉駕、毒駕、酒駕和超速駕駛的刑事處罰幅度

駕駛員醉駕、毒駕、酒駕和超速駕駛是引發交通意外的主因，很多時造成駕駛員或行人傷亡，使得道路交通安全問題為社會大眾所憂慮和關注。為回應社會訴求、使駕駛員能以更負責任的態度駕駛車輛，並達致一般預防和特別預防效果，嚴懲醉駕、毒駕、酒駕和超速駕駛的駕駛員實屬必要的手段。為此，建議提高對初犯者及累犯者因實施“醉酒駕駛或受麻醉品或精神科物質影響下駕駛”、“受酒精影響下駕駛”及“超速”違法行為的處罰幅度（見表5），從而確保公眾的安全。

表5 提高對醉駕、毒駕、酒駕和超速駕駛的刑事處罰幅度建議

犯罪	現行處罰	建議處罰
醉酒駕駛（醉駕）	最高一年徒刑及禁止駕駛三年	最高兩年徒刑或罰金澳門幣 90,000 元及禁止駕駛四年 累犯：最高三年徒刑或罰金澳門幣 150,000 元及禁止駕駛五年
受麻醉品或精神科物質影響下駕駛（毒駕）	最高一年徒刑及禁止駕駛三年	最高兩年徒刑或罰金澳門幣 90,000 元及禁止駕駛四年 累犯：最高三年徒刑或罰金澳門幣 150,000 元及禁止駕駛五年
無合理理由而拒絕接受呼氣酒精測試或醫生檢查	以“違令罪”處罰：最高一年徒刑或一百二十日罰金及禁止駕駛六個月	最高兩年徒刑或罰金澳門幣 90,000 元及禁止駕駛四年 累犯：最高三年徒刑或罰金澳門幣 150,000 元及禁止駕駛五年

輕微違反	現行處罰		建議處罰 *倘維持按輕微違反處罰
受酒精影響下駕駛（酒駕）	最高罰金澳門幣 30,000 元及禁止駕駛六個月 累犯：最高六個月徒刑或罰金澳門幣 60,000 元及禁止駕駛三年		最高罰金澳門幣 60,000 元及禁止駕駛兩年 累犯：最高一年徒刑或最高罰金澳門幣 90,000 元及禁止駕駛四年
超速	一般道路：	最高罰金澳門幣 10,000 元及禁止駕駛一年 累犯：最高罰金澳門幣 20,000 元及禁止駕駛三年	最高罰金澳門幣 30,000 元及禁止駕駛兩年 累犯：最高罰金澳門幣 60,000 元及禁止駕駛四年
	受特別制度規範的橋樑或其引橋：	最高罰金澳門幣 20,000 元及禁止駕駛一年 累犯：最高罰金澳門幣 40,000 元及禁止駕駛三年	

資料來源：《修訂第 3/2007 號法律〈道路交通安全法〉及其補充法規》公開諮詢諮詢內容，引自 <http://www.dsat.gov.mo/LTR/content.aspx>

2. 提高若干輕微違反的處罰幅度

不遵守停車義務及不讓行人先行所造成的後果可以不堪設想，一旦發生意外，不僅會危及駕駛員及乘客的人身安全，亦會對其他道路使用者，特別是行人的生命或身體完整性構成極大的威脅。鑑於該等違規情況在澳門發生的頻率較高，故針對此等輕微違反行為，建議提高其處罰幅度（見表 6），以打造有秩序及安全的交通環境。

表6 提高若干輕微違反的處罰幅度建議

輕微違反	現行處罰	建議處罰 *倘維持按輕微違反處罰
不遵守指揮交通的紅燈或交匯處強制停車信號	最高罰金澳門幣 5,000 元 累犯：最高罰金澳門幣 10,000 元及禁止駕駛六個月	最高罰金澳門幣 10,000 元 累犯：最高罰金澳門幣 30,000 元及禁止駕駛一年
駕駛員不讓行人先行	最高罰金澳門幣 2,500 元 累犯：最高罰金澳門幣 5,000 元及禁止駕駛六個月	最高罰金澳門幣 5,000 元 累犯：最高罰金澳門幣 9,000 元及禁止駕駛一年

資料來源：《修訂第3/2007號法律〈道路交通安全法〉及其補充法規》公開諮詢諮詢內容，引自 <http://www.dsat.gov.mo/LTR/content.aspx>

3. 檢討若干行政違法行為的處罰金額

鑑於澳門路面空間有限，部分駕駛員為求個人方便，隨意停車上落，又或將車輛違規停泊在公共道路上，導致交通受阻之餘亦對其他道路使用者造成危險或阻礙。儘管執法當局已持續採取執法行動，然而違規泊車或停車的行為仍然猖獗，故應加強相應交通管理的力度，對在公共道路上違法泊車、違法進入專道、違法停泊於巴士站範圍、不遵守遇上離站巴士時之停車義務等情況，建議檢討處罰金額，以便緩和澳門的交通擠塞情況。

4. 擴大強制使用安全帶的範圍

安全帶作為發生交通意外時保護汽車駕駛員及乘客的基本防護裝置，並具有緩衝撞擊的作用，能發揮保護駕駛員及乘客的效用。有研究證明，在交通事故中，駕駛員及前排座位乘客如有使用安全帶，傷亡數字或嚴重程度均明顯降低。

表7 各地區機動車輛要求佩帶安全帶之規定

人員/地區	中國內地	香港	台灣地區	新加坡	澳門	建議
輕型汽車駕駛員	X	X	X	X	X	X
重型汽車駕駛員	X	X	X	X		X
輕型汽車前座乘客	X	X	X	X	X	X
重型汽車前座乘客	X	X (僅限小型巴士、 公共小巴及貨車)	X	X		X
輕型汽車後座乘客	X	X	X	X		X
重型汽車後座乘客	X	X (僅限公共小巴)	X (僅限大客車車廂 為部分或全部無車 頂區域之乘客)	X		
提供接載學童服務 的汽車(供學童使用)		X		X		X

X代表必須佩帶安全帶

資料來源：《修訂第3/2007號法律〈道路交通安全法〉及其補充法規》諮詢文本，引自
http://www.dsat.gov.mo/LTR/download/consultation_doc_tc.pdf

現行《道路交通安全法》僅規定輕型汽車的駕駛員及前座乘客必須使用安全帶。為加強保障車輛駕駛員及乘客的安全，建議參考各地區機動車輛要求佩帶安全帶之規定（見表7），擴大強制使用安全帶的範圍，尤其包括強制輕型汽車後座乘客、重型汽車的駕駛員和前座乘客均須使用安全帶，以及強制提供接載學童服務的汽車座位配置安全帶，並強制乘坐的學童使用。

5. 禁止於駕駛重型汽車時利用流動電話的免提功能通話

有研究顯示，在駕駛時利用免提功能通話與直接手持流動電話進行通話對駕駛員注意力的干擾不相上下，使用上述兩種方式進行通話的駕駛員的反應時間比完全沒有使用電話的駕駛員的反應時間要長40%，由於駕駛員的注意力被分散到通話的內容上，故縱使利用免提功能進行通話，仍然會影響其駕駛時的即時反應，尤其是當面對着複雜的交通狀況時。因此，為確保行車安全，建議不論何種車型，均禁止駕駛員於駕駛時使用流動電話，並同時禁止利用免提功能。

6. 引入要求汽車停車熄匙的規定

在停車等候時，汽車會因自身運作的需要、保持車內空調運行等原因而讓引擎空轉。空轉引擎時會使汽車釋出廢氣和熱氣，造成

空氣污染，亦因所排放的污染物不能消散，積聚於公共道路上，對行人造成滋擾。為減低汽車的廢氣和熱氣排放，從而改善空氣質素，有意見認為應立法管制汽車引擎空轉的情況。在澳門，現行《道路交通安全法》未有對汽車引擎空轉的情況作出管制。為着整體公眾利益，有效改善空氣質素及減低汽車引擎空轉對行人所帶來的滋擾，建議參考各地區汽車停車熄匙的規定（見表8），引入要求汽車停車超過3分鐘時強制熄匙的規定，但應列明豁免停車熄匙的例外情況，如：因交通情況而停定、機械故障、因公共營運而正有乘客上車或落車、巴士站的首兩輛小巴、酷熱天氣及暴雨等。

表8 各地區汽車停車熄匙的規定

規定/地區	中國內地	香港	台灣地區	澳門	建議
未有管制				X	
機動車輛停車超過3分鐘以上需熄匙(宣導性)	X				
機動車輛停車超過3分鐘以上強制熄匙			X		X
不得在車輛停定時讓任何屬於車輛一部分的內燃引擎於任何連續的60分鐘時段內合計運作超過3分鐘(但訂定了豁免情況)		X			

資料來源：《修訂第3/2007號法律〈道路交通安全法〉及其補充法規》諮詢文本，引自 http://www.dsat.gov.mo/LTR/download/consultation_doc_tc.pdf

7. 對修訂第3/2007號法律《道路交通安全法》及其補充法規的其他意見及建議

除上述修法立法建議外，本研究也對修訂第3/2007號法律《道路交通安全法》及其補充法規提其他意見及建議。眾所周知，交通事故對交通秩序形成阻礙，據2001年—2020年交通意外宗數資料顯示，雖自2015年後，澳門每年交通意外宗數有所下降，但平均每年交通意外宗數仍超過13,000宗（見表9）。因此，建議引入輕微交通事故簡易處理方式，以盡快恢復交通秩序，並且制定交通事故保險理賠、相關處理程序等法律條文。

表9 2001年—2020年交通意外宗數

年份	交通意外宗數	年份	交通意外宗數
2001年	9,854	2011年	14,102
2002年	10,523	2012年	14,688
2003年	11,764	2013年	15,077
2004年	12,758	2014年	16,029
2005年	13,318	2015年	15,804
2006年	12,963	2016年	15,342
2007年	12,974	2017年	14,717
2008年	12,834	2018年	13,764
2009年	12,643	2019年	13,691
2010年	13,155	2020年	10,194

此外，為解決駕駛員人資不足問題，建議在體格及健康檢測獲通過的情況下，放寬65歲或以上繼續駕駛D1類別車輛；以及建議檢視行人違反交通規則之法律條文及罰則，如對行人亂過馬路、作出影響交通秩序的行為作出懲處；另一方面，對於在澳門是否適宜仿效鄰近地區實施“扣分制”的制度，又或將現行《道路交通法》所定的具刑事性質的輕微違反轉換為不具刑事性質的行政違法行為，仍需就其可行性及適當性進行探討和研究，以便凝聚社會共識。

五、總結

早前，中共中央、國務院印發了《橫琴粵澳深度合作區建設總體方案》，方案要求“推進基礎設施互聯互通”，《澳門特別行政區經濟和社會發展第二個五年規劃（2021-2025年）》也正進行諮詢，諮詢文本列明“完善海陸空交通網絡、優化交通治理”，可見，交通對社會經濟的重要性不言而喻。對此，筆者建議，未來澳門特區政府應通過控制機動車輛增長、完善交通基礎設施建設、擴大公交規模、鼓勵節能減排、適時修訂交通法例等建議，以及從城市規劃、都市更新和智慧城市等宏觀方向解決問題，並通過跨部門的合作，才能徹底將澳門交通問題化解。³²以進一步落實“公交優先”政策，促進澳門陸路交通的可持續發展。

³² 黃承發. 澳門交通的狀況、挑戰與未來發展[J]. 科技導報 第23期. 北京：中國科學技術協會，2019：P25-32.

**The history, current situation and sustainable development
of Macao land transportation**
—Based on the perspective of the comparison of cities in the
Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area

KOU SENG MAN

Abstract : In recent years, Macao's social economy has developed rapidly, and the number of population and tourists has continued to rise. For traffic in the area, especially land transportation poses huge pressure. In this regard, This paper analyzes the current situation of land transportation in Macao, By comparing, investigating and learning from the successful experience of urban land transportation in the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area, it aims to combine the actual situation and propose a series of feasible policies and suggestions, To promote the sustainable development of land transportation in Macao.

Key words : Macao; overland road; traffic; Guangdong-Hong
Kong-Macao Greater Bay Area; sustainable
Development

《經濟管理學刊》 投稿須知

《經濟管理學刊》由國際(澳門)學術研究院主管、國際(澳門)學術研究院經濟管理研究所與國際(澳門)學術研究院公共政策研究所共同主辦的學術期刊，創刊於 2023 年 3 月，是國際性經濟管理專業刊物，每半年出版一期。本刊以“理論、實踐、前沿”為辦刊方針，旨在促進經濟管理領域的繁榮和發展。

本刊歡迎國內外專家學者賜稿，投稿注意事項如下：

1. 來稿必須以繁體中文撰寫，全文字數以 5000-8000 字為宜；
2. 來稿文責自負，必須為原創且未經其他期刊以任何形式發表或出版，稿件一經採用，本刊可以任何形式發表或出版，或經本刊授權其他個人或單位以任何形式發表或出版，惟投稿 3 個月後仍未獲任何回覆，則可另投他處；
3. 本刊有權刪改來稿內容，如不同意，請在來稿中注明；
4. 為了統一規範論文的撰寫、編輯、印刷，以及為了便於論文處理、儲存、檢索、利用、交流、傳播等，投稿之論文格式請參照《體例要求》；
5. 來稿文章須同時以 WORD 檔及 PDF 檔格式電郵至 :imiarajem@hotmail.com

《經濟管理學刊》體例要求

一、頁面設置

1. A4 大小，標準邊界設定，除圖表、註腳、參考文獻、英文資訊行距為 1 外，全文行距為 1.5。

二、標題、課題資助、作者姓名、作者簡介

1. 文章標題為 16 號標楷體、加粗、置中；
2. 如有課題資助，則在文章標題尾以上標標註“*”號，並以插入註腳形式說明，採用 10 號標楷體；
3. 作者姓名為 12 號標楷體、置中，設於文章標題下一行；
4. 作者簡介在作者姓名尾以上標標註“*” / “**”號（如有課題資助），並以插入註腳形式說明，採用 10 號標楷體，順序介紹作者的姓名、學歷、單位、職稱及研究方向等。

三、摘要及關鍵字

1. “摘要”、“關鍵字”為 14 號標楷體、加粗；
2. 摘要字數一般在 300 字內，關鍵詞通常為 3-5 個，關鍵詞之間用分號隔開；
4. 摘要、關鍵字內容為 12 號標楷體。

四、各級標題、正文文字

1. 文章一般設置四級小標題，各級標題按行文所需使用。
2. 一級標題以“一、”“二、”……編號，14 號標楷體、加粗、置中，標題後不加標點符號；
3. 二級標題以“（一）”“（二）”……編號，12 號標楷體，標題後不加標點符號；
4. 三級標題以“1.”“2.”……編號，12 號標楷體，標題後不加標點符號；
5. 四級標題以“（1）”“（2）”……編號，12 號標楷體，標題後不加標點符號；
6. 正文文字為 12 號標楷體。

五、圖、表

1. 若文中含有圖、表，務必保證其中的符號、數字、文字、圖線清晰規範。圖、表需放在正文提及之後，需連續編號，如“圖 1”、“表 1”。

1.1 表

- 1.1.1 表號、表題放在表的上方，表號空一全形空格後加表題，表號、表題採用 10 號標楷體、加粗、置中；

- 1.1.2 表中文字採用 10 號標楷體；

1.1.3 “資料來源”應置於表下方，採用 10 號標楷體、置中。

1.1.4 “註”排在“資料來源”下一行，頂格。

1.1.5 全表行距為 1。

1.2 圖

1.2.1 圖號、圖名放在圖的下方，圖號空一全形空格後加圖名，圖號、圖名採用 10 號標楷體、加粗、置中；

1.2.2 圖中文字採用 10 號標楷體；

1.2.3 “資料來源”應置於圖名下一行，採用 10 號標楷體、置中。

1.2.4 “註”排在“資料來源”下一行，頂格。

1.2.5 全圖行距為 1。

六、英文資訊

1. 標題、作者姓名、摘要、關鍵字四部分全部翻譯成英文，放在正文後，行距為 1；

2. 文章英文標題為 16 號 Times New Roman、加粗、置中；

3. 作者姓名為 12 號 Times New Roman、置中，設於文章標題下一行；

4. “Abstract”、“Key words”為 14 號 Times New Roman、加粗；

5. 摘要字數一般在 300 字內，關鍵詞通常為 3-5 個，關鍵詞之間用半形分號隔開；

6. 摘要、關鍵字內容為 12 號 Times New Roman，使用半形標點符號。

七、參考文獻

1. 參考文獻以插入註腳形式置於頁底，參考文獻採用 10 號標楷體，行距為 1；

2. 標註方法採用 1, 2……作序號且順序編碼，按正文中引出的先後次序列出，序號頂格，序號空一全形空格後加註釋文字，同時在正文中用上標標註序號；

3. 參考文獻詳見《GB/T 7714-2015 資訊與文獻參考文獻著錄規則》，參考文獻主要格式如下。

3.1 專著

專著是以單行本形式或多卷冊形式，在限定的期限內出版的非連續性出版物，包括以各種載體形式出版的普通圖書、古籍、學位論文、技術報告、文集、彙編、多卷書、叢書等。基本著錄項目與著錄格式為：

[序號] 主要責任者. 題名: 其他題名資訊[文獻類型標誌]. 其他責任者. 版本項. 出版地: 出版者, 出版年: 引文頁碼[引用日期]. 獲取和訪問路徑.

示例：

1 高勝文. “一帶一路”倡議及粵港澳大灣區背景下 澳門的發展範式與推進路徑[M]. 澳門: 科教文出版社, 2019: 76-111.

2 昂溫 G, 昂溫 P S. 外國出版史[M]. 陳生錚, 譯. 北京: 中國書籍出版社, 1988.

3.2 連續出版物

連續出版物是載有卷期號或年月順序、計劃無限期地連續出版發行的出版物, 包括以各種載體形式出版的期刊、報紙等。基本著錄項目與著錄格式為:

[序號] 主要責任者. 題名: 其他題名資訊[文獻類型標誌]. 年, 卷(期)-年, 卷(期). 出版地: 出版者, 出版年[引用日期]. 獲取和訪問路徑.

示例:

1 高勝文. 教育發展學刊 第1期[J]. 澳門: 國際(澳門)學術研究院教育發展研究所, 2023.

2 中國圖書館學會. 圖書館學通訊[J]. 1957(1)-1990(4). 北京: 北京圖書館, 1957-1990.

3.3 專著中的析出文獻

專著中的析出文獻是指專著中析出的具有獨立篇名的文獻。基本著錄項目與著錄格式為:

[序號] 析出文獻主要責任者. 析出文獻題名 [文獻類型標誌] 析出文獻其他責任者 || 源文獻主要責任者. 源文獻題名: 其他題名資訊. 版本項. 出版地: 出版者, 出版年: 析出文獻的頁碼[引用日期]. 獲取和訪問路徑.

示例:

1 程根偉. 1998年長江洪水的成因與減災對策[M] || 許厚澤, 趙其國. 長江流域洪澇災害與科技對策. 北京: 科學出版社, 1999.

2 鐘文發. 非線性規劃在可燃毒物配置中的應用[C] || 趙璋. 運籌學的理論與應用: 中國運籌學會第五屆大會論文集. 西安: 西安電子科技大學出版社, 1996.

3.4 連續出版物中的析出文獻

連續出版物中的析出文獻是指連續出版物中析出的具有獨立篇名的文獻。基本著錄項目與著錄格式為:

[序號] 析出文獻主要責任者. 析出文獻題名 [文獻類型標誌]. 連續出版物題名: 其他題名資訊, 年, 卷(期): 頁碼[引用日期]. 獲取和訪問路徑.

示例:

1 高勝文. 澳門現代高等教育的回顧與展望(1981-2021)[J]. 行政 第136期. 澳門: 行政公職局, 2022: 79-102.

2 丁文祥. 數字革命與競爭國際化[N]. 中國青年報, 2000-11-20(15).

3.5 電子文獻

電子文獻是以數字方式將圖、文、聲、像等資訊儲存在磁、光、電介質上，通過電腦、網路或相關設備使用有知識內容的文獻資訊資源，包括電子書刊、資料庫、電子公告等。

凡屬電子圖書、電子圖書中的中析出文獻以及電子報刊中析出的文獻基本著錄項目與著錄格式分別按專著、專著中析出的文獻、連續出版物中析出的文獻中的有關規則處理。除此之外的電子文獻基本著錄項目與著錄格式為：

[序號] 主要責任者. 題名: 其他題名資訊 [文獻類型標誌/文獻載體標誌]. 出版地: 出版者, 出版年(更新或修改日期). 獲取和訪問路徑.

示例：

- 1 江向東. 互聯網環境下的資訊處理與圖書管理系統解決方案[J/OL]. 情報學報, 1999, 18(2): 4[2000-01-18]. <http://www.chinainfo.gov.cn/periodical/qbxb/qbxb99/qbxb990203>.
- 2 蕭鈺. 出版業資訊化邁入快車道[EB/OL]. (2001-12-19)
[2002-04-15] <http://www.creader.com/news/20011219/200112190019.html>.

3.6 文獻類型和標誌代碼

普通圖書M，會議錄C，彙編G，報紙N，期刊J，學位論文D，報告R，標準S，專利P，資料庫DB，電腦程式CP，電子公告EB。

電子文獻載體類型標誌代碼如下：磁帶MT，磁片DK，光碟CD，聯機網路OL。

經濟管理學刊

主管：國際(澳門)學術研究院

主辦：國際(澳門)學術研究院經濟管理研究所

國際(澳門)學術研究院公共政策研究所

協辦：上海應用技術大學馬克思主義學院

上海應用技術大學—國際(澳門)學術研究院共建中華優秀傳統文化研究院

主編：高勝文、張向前

編輯：曹洪彬、鄭傲軒、劉弘燁、陳家豪

出版：學研出版社

印刷：學研出版社

版次：2025年6月第一版

印數：1000本

定價：澳門幣80元

ISSN：2957-675X（紙質版）

ISSN 2957-6768（電子版）

本刊的所有收入將捐贈予中國內地及澳門部分教育機構，作教育經費之用，以促進國家教育的發展。

國際(澳門)學術研究院簡介

國際(澳門)學術研究院為愛國愛澳社團，於2013年9月1日創立，並於2017年6月7日經澳門特別行政區政府正式批准成立的非牟利學術研究權威機構。本院章程於2017年6月14日刊登於澳門特別行政區公報第24期第二組，於澳門身份證明局的法人登記編號為：8149號，於澳門公證署的法人登記編號為第1/2017/ASS檔案組第44號。

本院依據《中華人民共和國澳門特別行政區基本法》以及本院《章程》開展院務工作，以熱愛學術研究，團結世界廣大學術研究愛好者；熱心服務社會，推廣、普及、促進各學術研究領域的繁榮和發展為宗旨。

本院下設16個研究單位、6個工作單位、6個附屬機構及3個直屬企業，涉及研究、文化、教育、慈善、社服、出版、競賽等。現有音樂、體育、教育、心理、文學、歷史、社會、經濟、管理、語言、資訊、藝術、醫學、數理、建築、天文等領域之專家學者會員5680餘名（含下屬單位會員）。

本院自成立以來，一直致力於加強國際學術交流，並先後與國內外多所大學及知名機構建立了國際友好合作關係，一舉成為澳門最有活力、最有影響力的學術研究組織之一。本院憑藉良好的發展勢頭贏得了業界的讚譽，自籌備、創立至今，已向國家捐贈多項教育基金、為國家捐建多座港澳台圖書館、推進中華母親節設立、申報研究項目獲澳門公立基金會（澳門基金會），私立基金會及企業資助、主辦多個國際性與全國性學術及文化藝術比賽、資助出版多部學術專著及多項文體活動，以助力國家教育事業發展，並在各領域為社會建言獻策、貢獻力量，以實際行動踐行愛國愛澳。多年來，已出版和參編多部著作，並在專業期刊發表多個領域之論文，學術研究成果也在多個領域多次獲獎。日後，期望能進一步把本院建設為國際上有知名度的研究機構和重要智庫。

為了使廣大學術研究愛好者及時溝通國內、國際學術研究資訊，本院每年主辦或合辦學術活動、比賽、研討會等，並吸收各地學術研究愛好者為會員，以便更好地促進學術研究活動。在此，本院熱烈歡迎各位學術研究愛好者加入，共同推動澳門學術研究事業向更高層次邁進！

聯繫方式

官方網頁：<https://www.imacauiar.org>

官方電郵：imacauiar@hotmail.com / imacauiar@gmail.com

其他版本：

ISSN 2957-6768 (電子版)



定價：澳門幣 80 元

本刊的所有收入將捐贈予中國內地及澳門部分教育機構，作教育經費之用，以促進國家教育的發展。