

澳門格蘭披治大賽車之影響與對策

——一項德爾非法研究

唐 娟 李威朗*

摘要：澳門格蘭披治大賽車是澳門旅遊業發展的重要節事活動，至今已經成功舉辦了 57 屆。隨着賽車活動的定期舉辦，賽車對舉辦地的負面影響日益凸顯。本文通過文獻綜述，在活動舉辦地社區影響和態度評價研究的基礎上深入拓展：一方面借鑒前人研究成果；另一方面拓展了若干個社區參與的研究主體，進行德爾非法專家訪談，訪談對象主要包括澳門本地科研機構、民間組織、政府機構、社會團體等。通過總結歸納訪談結果，提出澳門格蘭披治大賽車發展對策，以供學界和業界參考。

關鍵詞：負面影響 澳門格蘭披治大賽車 對策

一、前言

澳門是城市形象鮮明、都市旅遊業發達的城市，旅遊業更是澳門的支柱產業之一。澳門政府推動旅遊業時，除大力推廣世界文化遺產外，亦着重舉辦各類大型節事活動吸引遊客來澳。澳門將自己定位於“世界旅遊休閒中心”，希望未來可以持續發展多元化休閒旅遊，因此政府和業界都大力發展澳門的會展業，並通過舉辦大型節事活動來提升城市知名度，以及增加旅遊吸引物。在澳門眾多的節事活動中，比較知名的大型會展和事件有澳門格蘭披治大賽車、澳門美食嘉年華、澳門國際煙花節等。其中，格蘭披治大賽車屬於享有最高國際聲譽的一項體育賽事。其始於 1954 年，迄今已經成功舉辦了 57 屆，賽道貫穿市區，包括：高速直路、迂回急彎、陡坡、山路等各種路況，沿途經過澳門許多標誌性建築和景觀。作為澳門旅遊業發展中的重要節事，格蘭披治大賽車對宣傳澳門城市形象具有至關重要的意義。大型節事活動的舉辦，給澳門帶來了顯著的經濟和社會效益，吸引了來自世界各地的遊客，也深刻地影響着澳門本區域的面貌。

然而，在大力發展大賽車節事活動的同時，賽車活動對本地社區存在某些負面影響的呼聲也逐漸產生，並被納入研究視野，對社區的基層主體——居民的負面感知進行了研究。大賽車活動從一定程度上刻畫着本地居民生活體驗，塑造着他們對賽車活

* 唐娟，博士，澳門科技大學國際旅遊學院助理教授。

李威朗，澳門科技大學國際旅遊學院會展專業碩士。

動乃至區域形象的感知。研究如何消除或者減少某些負面影響的有效措施，能從相當意義上促進賽車活動的成功程度與可持續發展，是一個頗具現實意義的課題。

本文在前人研究的基礎上，結合二手資料、專家訪談，以相關研究基礎縱深研究，通過德爾菲法（Delphi）進行專家訪談，組織專家組探討如何應對這些負面感知、最大程度地降低賽車活動對社區生活可能存在的負面影響，建立社區主人翁意識和尋找共同的利益和興趣，達成社區共識，共同為澳門格蘭披治大賽車未來發展出謀獻策。

二、文獻綜述

（一）重大事件與事件旅遊

1. 重大事件與事件旅遊的內涵理解

Getz（1997）提出事件（Event）是短時間內發生的一系列活動專案的綜合；同時，事件也是其發生時間內環境、設施、管理和人員的獨特組合。他將重大事件（Mega-event）定義為：從規模和重要性來看，重大事件是指能夠使事件主辦社區和目的地產生較高的旅遊和媒體覆蓋率、贏得良好名聲或產生經濟影響的事件。Allen（2002）指出重大事件亦可以稱之為“大型活動”。旅遊學研究者 Ritchie（1984）對大型活動的定義是：“偶爾特別舉辦，或經常性舉辦但持續時間有限的活動，其目的主要在於促進各地對於舉辦地的認識，創造當地旅遊業的短期及長期商機。這種活動的成功秘訣在於其內容及性質必須獨特，有良好的名聲，借助時機的精確掌握來創造大眾對該活動的注意和興趣。”在此基礎上，Getz（2000）提出了事件旅遊（Event Tourism）的定義，他認為事件旅遊有兩個方面的含義：一方面，事件旅遊是對事件進行系統規劃、開發和行銷的過程，其出發點是使事件成為旅遊吸引物、促進旅遊業發展、塑造旅遊形象，使得事件成為提升旅遊目的地地位的催化劑，事件旅遊發展戰略要對新聞媒介和不良事件的管理作規劃；另一方面，事件旅遊要對事件市場進行細分，包括分析和確定什麼人將進行事件旅遊、哪些人可能會被吸引前來參與事件。

2. 事件的類型劃分

事件的種類繁多，分類標準也可以從不同角度和目的來確定。Getz（2000）認為，對於旅遊發展來說，事先經過策劃的事件是研究的重點。他把事先經過策劃的事件分為八大類：文化慶典（包括：節日、狂歡節、宗教事件、大型展演、歷史紀念活動）、文藝娛樂事件（音樂會、其他表演、文藝展覽、授獎儀式）、商貿及會展（展覽會/展銷會、博覽會、會議、廣告促銷、募捐/籌資活動）、體育賽事（職業比賽、業餘競賽）、教育科學事件（研討班、專題學術會議、學術討論會、學術大會、教科發佈會）、休閒事件（遊戲和趣味體育、娛樂事件）、政治/政府事件（就職典禮、授職/授勳儀式、貴賓VIP觀禮、群眾集會）、私人事件（個人慶典——周年紀念、家庭假日、宗教禮拜，社交事件——舞會、節事、同學/親友聯歡會）。

3. 重大事件與事件旅遊的影響研究

Getz (2000) 認為大型活動的影響，包括：經濟影響、環境影響和社會文化影響。其中，社會文化影響包括對當地居民的態度、文化遺產、傳統文化、舒適性、公眾行為、美感等多因素的改變。

(二) 旅遊目的地居民感知及態度研究回顧

1. 居民對影響感知的內容

外國學者對居民感知和態度研究始於上世紀 70 年代，很多研究涉及居民對旅遊經濟影響的感知，經濟利益是最明顯和重要的方面，存在積極和消極的影響。Getz (2000) 認為社區之所以願意舉辦活動事件，其主要原因在於經濟效益，諸如稅收、就業的機會和額外的收入等。在居民對旅遊文化和社會影響感知方面，Bwsculides (2002) 研究發現，大多數居民認為旅遊能提供多樣的社會和文化利益，Brunt 和 Courtney (1999) 則提出旅遊業發展帶來的負面問題。居民對旅遊發展帶來的社會和文化影響感知在不同的社區是不一樣的，Liu (1987) 的研究發現，旅遊發展帶來積極影響的同時，也帶來了對環境的消極影響。

2. 影響居民感知的因素分析

外國學者的研究發現，旅遊感知影響因素有：旅遊中心至家庭遠近、居民社會人口統計學特徵、社區歸屬感或居住時間、社區經濟和個人經濟的旅遊依賴度，以及旅遊地所處的生命週期階段等。Brunt 和 Courtney (1999) 的研究發現，居住地越鄰近旅遊區，居民對旅遊發展的態度越消極。內地學者在研究經濟對旅遊的依賴度時也發現，在旅遊部門就業的居民更支持旅遊的發展，居民對旅遊業的支持態度與經濟對旅遊業的依賴度呈正相關 (張欣然，2009)。

3. 基於居民感知差異的居民聚類分析

外國學者對旅遊地居民的分類研究，始於 20 世紀 80 年代末。Davis (1988) 在美國佛羅里達州對 415 位居民的聚類劃分是最早的相關研究。他們根據聚類分析結果，將旅遊地居民分為熱愛者、憎恨者、謹慎的支持者、中立者和理性愛好者五種類型。

(三) 澳門格蘭披治大賽車的影響研究現狀

1. 賽車影響居民感知的研究

周勇 (2010) 在一項由澳門基金會資助的研究中得出，有大約 77.9% 的居民表示“支持”或“非常支持”澳門舉辦大賽車活動；76% 市民認為大賽車帶來的正面利益多於負面影響。其中，這項研究還重點監測了澳門居民對大賽車所帶來影響的看法和感受，將影響因素歸為社會—心理影響、社會生活成本、社會成本、社會利益、物質利益五類，研究指出格蘭披治大賽車對居民的負面影響主要集中在以下方面，按照影

響的嚴重程度依次為：賽車期間造成的交通問題、地方活動設施使用的擁擠、噪音對居民生活的影響、破壞自然環境、打破了居民生活的和平和安寧、造成物價高企、城市犯罪率上升。以上影響因素，為本文的專家訪談提綱問題，提供了參考和借鑒。

2. 訪澳遊客及澳門居民對澳門格蘭披治大賽車的意見調查研究

李力東、盧振邦（2008）指出，61%的旅客有觀賞 2007 年的大賽車，而澳門居民則有 47%有觀看此盛事；一般而言，旅客較多與親友一起觀看，而他們也多樂於購買門票，親身到達賽車場的看臺觀看賽車（81%）；反之而言，澳門居民則主要透過電視廣播觀看（88%）。

該調查測量大賽車對澳門居民和遊客的影響，將影響因素歸為有關大賽車各功能及特徵的認同程度，以及大賽車為澳門社會帶來的負面影響兩大方面，指出格蘭披治大賽車對居民的負面影響主要集中在以下方面：製造垃圾、噪音，令公眾地方擠擁及造成交通擠塞。這項研究結果在一定程度上與周勇的研究結論相近，共同構建了本文的研究基礎。

旅遊學院的研究中，亦調查了居民認為往後的大賽車活動應有何改善之處，結果顯示：71%的澳門居民均認為交通是需要改善的問題；22%的居民希望減少環境污染；13%的居民認為應該加強活動宣傳；12%的居民認為應該提供門票的折扣及紀念品的售賣。

調查亦着力研究有何因素導致被訪者不觀看澳門大賽車，最主要的原因是比賽時間不配合，其次的原因是旅客認為票價昂貴，以及被訪居民對賽車運動缺乏興趣等（遊澳門網，2011）。

三、研究方法

本文主要採取了德爾菲法探討負面影響的解決對策。這是一種在處理意見和價值判斷領域內有效的方法，突破了傳統數量分析的限制。既能有效避免訪談對象之間的資訊互相干擾，同時也能集思廣益，較大限度地群策群力。所謂德爾菲法，指的是通過組織評價專家小組，通過匿名方式對專家們進行幾輪徵詢意見，對每一輪的專家意見進行匯總整理，並將整理過的材料再寄給每位專家，供專家們分析判斷，專家在整理後材料的基礎上提出新的論證意見。如此多次反復，意見逐步趨於一致，得到一個比較一致且可靠性較大的結論或方案。德爾菲法是系統分析方法在意見和價值判斷領域內的一種有效方法。它突破了傳統的數量分析限制，為更合理地制訂政策開闊思路（維基百科，2011）。

(一) 專家的選擇

本研究的專家選取主要通過兩種途徑。首先，從澳門的研究機構中選取專家、學者，作為本研究專家建議小組成員，選取標準主要考慮該專家的研究領域與本研究主體是否密切相關，例如：節事旅遊、節事管理、活動策略研究、環境保護研究或曾直接對澳門格蘭披治大賽車進行過研究等。

其次，從澳門政府部門、賽車主辦機構、民間社團、旅遊企業等各機構、組織中選取受訪對象，組成本研究專家建議小組成員。基於訪談對象的回應度，以及研究時間、成本等因素限制，雖無法涉及與本研究主題密切相關的所有領域專家，但盡可能地覆蓋與澳門格蘭披治大賽車有關之學界和業界機構、組織中的負責人。採取計劃抽樣的方式，最終選取 11 位專家組成專家小組。這些專家都至少符合下列條件之一：

1. 擔任高校旅遊專業和重大事件活動（Event Management）的授課或研究工作達五年以上；
2. 在澳門本土民間社團擔任中層以上職務達五年以上；
3. 任職於大賽車活動相關部門或機構，擔任中層以上職務達五年以上。

表 1 是本研究德爾菲法訪談對象的基本情況(出於隱私保護原因,略去具體人名)。

(二) 研究過程

本研究使用了德爾菲法，分別在 2010 年 7 月到 8 月間，以及 2010 年 9 月到 10 月間，進行了兩輪專家訪談。

首先，發出訪談邀請。有 11 位專家回覆願意持續參加接下來的兩輪訪談。其中，有部分專家因為時間關係表示願意用網上回覆。接下來，將包含預測項目的預測表和相關背景材料發送給這些專家，盡可能地採用面對面訪談的方式，請各專家以匿名方式獨自對問題做出判斷或預測，專家之間不存在對此問題進行任何形式的交流。部分專家則以電子郵件方式寄送給本文作者。

接下來，在對第一輪專家意見匯總後，將各專家意見進行統計分析，綜合成新的訪談提綱，並把它分別再通過當面訪談或電子郵件的方式發送給各位專家，由專家們對新訪談提綱做出第二輪判斷或打分。

(三) 訪談提綱的設計

研究的訪談前後共為兩輪，分別設計了兩份相互關聯的訪談提綱。

第一輪專家訪談採取半結構式的深度訪談來進行資料收集，提綱的設計主要為三部分（以開放性題目為主）：首先，請專家提出是否認同大賽車對社區的負面影響，其中這些影響較為反感的資訊均採錄於前人的相關居民感知研究成果，是通過實證研究總結出來的典型性負面影響結論（如交通擠塞、環境污染、噪音擾民、公眾地方擁擠）；然後，再以開放式的題目向專家徵集他們所認同的負面影響的解決對策；最後，為了深化對策的執行空間，進一步訪談關於格蘭披治大賽車的未來發展中，不同利益群體

——政府、主辦機構、民間社會團體應該承擔何種角色。

第一輪專家訪談擬實現兩個目的：其一，擬檢驗專家關於負面影響的認同態度是否與前人研究結論一致；其二，徵詢專家在負面影響方面的建設性對策。

第二輪訪談內容是建立在對第一輪統計匯總的基礎上，將專家們的改進對策進行了總結和歸納，然後請專家對第一輪得到之所有對策進行評分，此評分採用李克特量表五分法，1分=非常不同意，2分=不同意，3分=中立，4分=同意，5分=非常同意，目的是通過評分進行甄選，在集思廣益的基礎上得到專家們支持程度普遍較高的對策。

表 1 德爾菲法專家小組名單

編號	現職	與本研究的相關性
1	澳門某大學國際旅遊學院副教授	會展活動研究專家，曾主持澳門格蘭披治大賽車行銷策略課題研究。
2	澳門某大學國際旅遊學院助理教授	旅遊學院資深教授，會展發展策略研究專家。
3	澳門某大學國際旅遊學院助理教授	會展活動研究專家，曾主持關於大賽車居民感知方面的課題研究“Resident's perceptions towards the impacts of the Macao Grand Prix”。
4	澳門某大學國際旅遊學院助理教授	會展活動研究專家，多年從事節事活動質量研究。
5	澳門品質管理協會會長 北京師範大學 MBA 客座教授	策略研究專家，為澳門眾多大型活動提供意見諮詢及可行性發展策略。
6	澳門街坊會聯合總會副主任	任職機構與賽車主辦單位合作舉辦賽車嘉年華活動，亦受理居民對於澳門大型節事活動的各種意見及投訴。
7	澳門街坊會聯合總會副理事長 澳門舊區重整諮詢委員會委員 旅遊發展輔助委員會委員 澳門特別行政區政府 社區服務諮詢委員會中區召集人	任職機構與賽車主辦單位合作舉辦賽車嘉年華活動，亦受理居民對於澳門大型節事活動的各種意見及投訴；並作為大賽車活動籌辦負責人之一。
8	民間機構（家庭及青少年服務範疇） 副主任	負責居民事務的處理與協調
9	民間機構（學校範疇）行政主任	負責居民事務的處理與協調
10	民間機構（青年範疇）資深社工	負責居民事務的處理與協調
11	復康機構主任	反映特殊群體的聲音

四、研究發現

針對第一輪及第二輪德爾菲法專家訪談結果，進行綜合性整理和分析，以得出專家小組對澳門格蘭披治大賽車未來發展方向的意見和策略。

根據兩輪的專家問卷資料統計來看，可以發現賽車活動造成交通擠塞，是澳門格蘭披治大賽車最嚴重的負面影響，得到全數專家的認同；其次是噪音擾民及令公眾地方擠擁，這兩項均得到半數以上專家的認同。而在兩輪問卷中，認同程度最低的是平均值僅為 2.7 分的環境污染一項，專家們一致認為其屬於澳門格蘭披治大賽車的負面影響較輕的因素。在對專家的深度訪談中，瞭解到主要原因可能是：環境污染是賽車活動無法避免的，該活動本身就是一種不綠色、不環保的活動，但是可以考慮增加環保動力的賽車項目，以減輕對環境的污染。此項的研究發現，與前人在此方面的研究結論大致相同。表 2 匯總了本研究所發現的若干解決對策。

表 2 解決對策匯總

負面影響類型	對策
城市交通擠塞	<ol style="list-style-type: none"> 1. 交通路線變動及時，多渠道通報； 2. 財政補貼實行公交免費，減少私家車使用； 3. 建設城市立體化交通體系，改善擁堵情況。
城市環境污染	<ol style="list-style-type: none"> 1. 考慮增加電力動力的賽車項目； 2. 研究賽車前後環境質量的差異，加強公眾知情權； 3. 加強賽事活動管理，使用環保車胎。
公眾地方擁擠和過度使用本地基礎設施	<ol style="list-style-type: none"> 1. 政府和主辦機構合理資助公交，實行受影響的區域內公交線路免費，並且增加區域內公交線路的運作時間； 2. 加強一部分新興基礎設施的興建，既為賽車活動解決基礎設施緊張問題，同時也為澳門的其他旅遊活動提供更多的空間； 3. 將活動場地與居民場所分開。
噪音擾民	<ol style="list-style-type: none"> 1. 技術創新，加強對於隔音、吸音功能的新型材料的認識和利用； 2. 加強隔音帶建設，種植更多樹木； 3. 補償措施，對於受噪音影響較為嚴重的片區的居民、社團組織，採取一定的補償慰問措施。
打破居民安寧生活環境	<ol style="list-style-type: none"> 1. 將活動與公益活動相結合，改善居民對賽事的看法； 2. 宣傳大賽車活動對於澳門的積極影響，培養澳門居民的自豪感，提升他們的國際視野，拓展心理耐受水平，側面抵減居民負面情緒，讓大賽車活動能夠對社區居民的生活發揮看得見的正面推進作用。例如：成立賽車知識推進委員會，向居民、小朋友進行趣味知識宣傳、培訓、有獎問答，為有相關領域興趣的居民提供免費知識培訓，乃至親身試駕等體驗性活動，讓其能從活動中有所斬獲。

為在更深層面上明確以上措施的執行主體責任，本研究也從政府、民間社團、活動主辦方三方面分別進行了探討。

（一）政府

政府在賽車活動中的主導作用，應該體現在：

1. 交通部門增派警力、取消休假，加強執法力度；
2. 對主辦機構進行監管；
3. 總體規劃，協調旅遊業相關單位。

（二）民間社團

民間社會團體在賽車活動中的橋樑作用應該體現在上傳下達，促成居民和政府之間的溝通。

1. 組織澳門居民參與到大賽車來，並對賽車進行推廣；
2. 為解決賽車期間的交通問題出謀獻策，向政府相關部門反映意見。

從專家訪談中得出，發揮民間社會團體的社會公益作用，加強其與政府和社區市民之間紐帶的功能，有利於降低賽事活動給居民帶來的某些負面影響，緩和居民的負面情緒。

（三）活動主辦方

活動主辦機構在賽車活動中的角色，應定位於做好各方的協調、配合工作。主要體現在：

1. 組織安全部門進行安全檢查，預先準備緊急事件應對措施；
2. 配合政府的工作，提供資訊，例如：賽車舉辦時間或遊客數量等；
3. 與傳媒合作，對大賽車進行宣傳。

五、結論與後續研究方向

（一）研究結論

1. 專家對負面影響的評估與前人研究相對一致

城市舉辦大型的賽事活動吸引遊客，在獲得旅遊經濟效益的同時，還會帶來城市的犯罪率上升、居民生活成本增加、交通不便等多重負面影響，導致活動的可持續發展受到限制。某些研究者過去針對居民進行了調查研究，從居民感知的角度研究了這些負面影響；而在本研究中，嘗試採用不同的主體——高校研究者、賽車活動組織方，以及民間社團，對負面意見進行評估，發現與前人研究結論相對一致（表3）。

表3 專家對大賽車活動負面影響的評估

排序	項目	第一輪問卷		第二輪問卷
		認同	不認同	平均值
1	1.1 造成交通擠塞	100%	0%	4.30
2	1.3 噪音擾民	67%	33%	3.90
3	1.4 令公眾地方擁擠	56%	44%	3.30
4	1.2 環境污染	33%	67%	2.70

2. 發揮不同社區主體的力量，積極應對負面影響

面對這樣的情況，應該採取以下措施，發揮不同社區主體的力量，積極應對。

(1) 多方努力，正面回應負面影響

在負面影響逐步產生之時，刻意迴避只會使事態更趨嚴重。負面影響的解決對策，必須“疏”、“導”結合。

“疏”指的是疏通，在已有的負面影響的現狀中，通過上述研究發現中的具體措施予以解決。如在舉辦大型賽事活動時，應加強警力、招募足夠數量、培訓志願者、盡量消除不便利狀況，以及積極治理交通、污染、噪音等問題。

“導”指的是正確的引導，側重於活動之前的規劃、宣傳，以及活動之後的積極引導。例如：提前開展遊客容量的研究和管理工作，切實研究澳門舉辦相應節事活動的“心理容量”和“環境容量”，做好遊客數量的監控。宣傳和倡導“負責任旅遊”，不能僅僅因為經濟效益，大肆進行營銷宣傳。應該採用現身說法的策略，並將活動帶來的積極成績多向市民進行透明反饋，以獲得社區的理解和支持，也能激發社區的自豪感和榮譽感，加強居民對大賽車的理解和支持，提高居民的參與熱情。此外，也可以通過經濟刺激手段對負面影響的接受程度予以改善，例如：派給居民一定的門票減免、優惠券、活動抽獎券、給受影響的居民一定的經濟補償、將活動與公益活動相結合，把賽車活動提升至社會性的大眾綜合嘉年華活動，讓居民踴躍參與，豐富社區生活。

(2) 構建賽事活動的社區參與模式和參與機制

大賽車活動應該以旅遊可持續發展為目標，注重社區參與及建立社區居民的主人翁意識和公平、公正的管理機制，在相互尊重、平等磋商及經驗分享的基礎上，尋找共同的利益和興趣，達成社區共識。應構建由引導機制、決策諮詢機制、利益保障機制、監控機制、評估機制組成的機制框架，以確保澳門社區全面參與模式的順利實施。社區的全民參與模式是社區參與的最高層次，是較為理想化的參與狀態。社區居民的利益倍受重視，社區居民的意願和建議（包括：旅遊經濟決策和實踐、旅遊規劃和實施、環境保護、社會文化進步等全方位的內容）被納入旅遊發展規劃和政府決策中，

並上升為制度和法律。旅遊開發及規劃決策充分考慮社區的整體利益。居民不僅以就業為途徑、以謀取經濟收入為目標參與旅遊發展，居民的積極參與意識越強烈，活動的舉辦就越能獲取保障。要想推動澳門節事活動中社區全面參與，必須加強對社區居民的宣傳和引導，提升居民參與層次，對社區內機構組織提供積極的外部支援、有效激勵，以及制度保障，在旅遊利益分配上，樹立社區居民利益第一的思想。

（二）研究局限與後續研究方向

本文在前人對澳門格蘭披治大賽車居民感知研究的基礎上，縱深了該領域研究空間，進一步拓展了如何應對和解決這些負面效應的對策，期待為澳門格蘭披治大賽車的發展提供一定的對策依據。但是，本研究也存在着若干局限：

1. 德爾菲法的專家團體有待進一步拓展

此項研究在設計之初，曾試圖聯繫旅遊領域、環境領域、會展、重大事件與事件旅遊領域等多學科的專家學者和業界人士參與訪談，但是出於人脈關係、研究時間、研究資金等有限資源的限制，最終同意並堅持完成幾輪訪談的專家未能全面涵蓋以上所有領域，這使得本文提出來的對策有待進一步檢驗和充實，後續研究也可以進一步拓展多學科交叉領域的專家訪談隊伍，以加強研究結論的說服力。

2. 對策在社區中的接受程度有待進一步檢驗

此項研究雖然通過德爾菲法對前人研究中反響較為強烈的若干大賽車活動的負面影響進行了對策研究，但是這些旨在改善社區體驗的對策，在多大程度上能為社區（包括居民、民間社團、生態旅遊者等群體）所支持，本文未及涉獵，有待學者們以這些對策為基礎，通過進一步編制問卷進行檢驗。本文可為此類後續研究，提供構成問卷的若干量表依據。

參考文獻：

- (1) 李力東、盧振邦，〈訪澳遊客及本澳居民對澳門格蘭披治大賽車的意見調查〉。取自澳門特別行政區政府新聞局網站，2008-04-24，<http://www.gcs.gov.mo/showCNNews.php?DataUcn=30224&PageLang=C>。
- (2) 張欣然，〈國內外旅遊影響和居民感知及態度研究綜述〉，《旅遊研究與發展》，2009(11)。
- (3) 〈遊客居民對大賽車意見調查出爐〉。取自遊澳門網站，2011-08-11，<http://www.youaomen.com/zh-tw/view-2813.html>。
- (4) 〈德爾菲法〉，取自維基百科網站，2011-07-28，<http://zh.wikipedia.org/wiki/%E5%BE%B7%E5%B0%94%E8%8F%B2%E6%B3%95>。
- (5) Johnny Allen 著，王增東、楊磊譯，《大型活動專案管理》，北京：機械工業出版社，2002。
- (6) Brunt, P., & Courtney, P. (1999). Host perceptions of sociocultural impacts. *Annals of Tourism Research*, 26(3), 493-515.
- (7) Bwsculides, A., Lee, M., & McCormick, P. (2002). Residents' perceptions of the cultural benefits of tourism. *Annals of Tourism Research*, 29(2), 303-319.

- (8) Davis, D., Allen, J., & Consenza, R. M. (1988). Segmenting local residents by their attitudes, interests, and opinions toward tourism. *Journal of Travel Research*, 27(2), 2-8.
- (9) Getz, D. (1997). *Event management and event tourism*. New York: Cognizant Communication Corporation.
- (10) Getz, D. (2000). Event; Event Management; Event Marketing. In Jafari J. (Eds.), *Encyclopedia of Tourism* (pp. 209-212). New York: Routledge.
- (11) Liu, J. C., Sheldon, P. J., & Var, T. (1987). Residents' perceptions of the environmental impacts of tourism. *Annals of Tourism Research*, 14(1), 17-37.
- (12) Ritchie, J. R. Brent. (1984). Assessing the impact of hallmark events: Conceptual and research issues. *Journal of Travel Research*, 23(1), 2-11.
- (13) Zhou, Y. (2010). Resident's Perceptions towards the impacts of the Macao Grand Prix. *Journal of Convention and Event Tourism*, 11, 138-153.

Impact and Development Strategies of Macao Grand Prix: A Delphi Exploratory Study

Tang Juan Lei Wai Long

Abstract:

As a major annual event of Macao's tourism industry, the Macao Grand Prix has been held for 57 consecutive years. Despite its success, the Grand Prix's negative impact on the local community has become an issue of serious concern. Based on a literature review of the existing research, this study uses the Delphi method to interview a number of experts in Macao's local research institutions, civil society organizations, government agencies, and social groups to reconfirm findings of some previous research and suggests some strategies for the Grand Prix's future development.

Key Words:

Negative impact, Macao Grand Prix, Strategies