

澳門經濟優勢及其開發^{*}

黃漢強^{**}

引 言

我們研討會的主題，是討論本澳經濟如何把握廣東建設珠江三角洲經濟區的機遇，充分開發自己有的優勢，突破困局，繼續發展。

當前，本澳面對日益嚴峻的經濟形勢和困難，社會憂慮不少，意見很多。持樂觀態度者，認為澳門有自己獨特的發展經濟的優勢，目前遇到的困難是暫時的，可解決的，前景樂觀，發展可期。但是提出發揮優勢解決問題的辦法不僅成效不彰，相反工業方面的“內憂外患”形勢日趨加重，外資鮮有投入，本地資本卻大量流出，其他行業的發展也顯得呆滯，問題還在於目前似還未找出突破的辦法，還未看到困難的盡頭。因此另一種意見日見上升，他們認為，澳門發展經濟的優勢不見得就是優勢，投資環境雖然做了一些改善，但同周邊地區比較很容易被人家比下去，這是外資不來，本地資本難留的主要原因，前景實在可慮。

這兩種意見和態度，都有其正確的一面，亦有其不足之處，反映了對本澳優勢的認識和理解欠全面，對利用優勢、開發優勢缺少深入而具體的研究，因此我們今天的研討會是有理論意義和現實意義的。

利用優勢，開發優勢，首先要對優勢有正確的認識，做深入的研究，然後才談得上開發和利用。

* 澳門大學澳門研究中心一九九五年八月主辦《發揮澳門優勢，促進經濟發展》研討會論文。

** 澳門大學澳門研究中心副主任、研究員

所謂經濟優勢，就是自己擁有發展經濟的有利因素。這是相對的，同人家比較出來的。各種有利因素中，人無我有，這是優勢；人少我多，也是優勢。因此優勢存在是有條件的，是會轉化的，隨着主客觀條件的變化而變化，不會是一經擁有就永遠擁有；也不會是一經擁有就會自發起作用。不是的，優勢的保持和發揮，都需要人的主觀努力。

經濟優勢，也有硬體和軟體兩種，前者是物質，後者主要是制度和政策，兩者互相配合，才能發揮最大效應，否則，就會互相克制、削弱、甚至抵銷。因此，對優勢的研究、利用和開發，應該用綜合的方法。

任何國家、任何地區、都有自己發展經濟優勢，也有自己的劣勢。因此，國家之間，地區之間，優勢可以互補，都有取長補短的需要，問題是程度不同而已。

所以，利用優勢，開發優勢，就是在對優勢全面認識的基礎上，多方創造條件，軟體優勢與硬體優勢配合，使優勢的作用得到最大限度的發揮並保持下去，絕不能等待優勢的恩賜。所以，澳門即使擁有發展經濟的各種優勢，但是，如果光喊優勢，缺乏對優勢的研究和創造條件以發揮優勢作用的努力，我們就難以取得成功。

基於以上的認識，本人認為澳門發展經濟主要有四大優勢：一、自由港優勢；二、地緣優勢；三、經貿網絡優勢；四、歷史優勢。這些優勢正等待我們進一步的認識、開發和利用。

自由港優勢

迄今為止，在珠江三角洲當中甚至在兩岸四地這個高速發展的經濟區域中，除香港外，自由港制度是澳門單獨擁有的，因此可以說，這是澳門擁有的經濟優勢中最大的優勢。解決當前面對經濟發展的困難，能否充分發揮自由港的作用，是帶關鍵性的。

然而在自由港優勢方面，本澳只有自由港的軟件系統，即自由港制度，但缺乏完善的自由港硬件系統，主要是缺乏萬噸以上的深水港，至於屬於硬件系統的航空港，也是剛剛竣工還未正式運作，而連接內地特別珠江三角洲腹地的鐵路及高速公路的現代陸路運輸系統也只是在計劃當中。即使是自由港的軟件系統，也是不完善的，還未跟上在新形勢下發展經濟的需要，更遑論有甚麼前瞻性的更加開放的政策措施了。

澳門自由港制度是開始於1845年11月，是面對香港作為自由港崛起的威脅而實施的。但是，一百多年來，正是缺少停泊萬噸遠洋巨輪的水深港闊的港口，加上缺乏配套的內陸運輸系統，自由港優勢始終受到根本性的局限，當時既未能拯救澳門經濟的沉落，現在也未能卓有成效地提升澳門的經濟地位，儘管澳門政府在改善本澳投資環境方面做了許多努力。

因此，在不斷完善自由港制度的同時，設法解決一個能停泊萬噸巨輪的深水港是發揮澳門獨特的自由港優勢的關鍵所在。不過，在這個問題上，社會上似乎還未取得應有的共識。一方面有人認為，澳門受自然條件限制，澳門難有深水港；另一方面亦有人認為，即使澳門有深水港，也難取得經濟效益。

關於第一個問題，本澳地區沿岸水深，都不超過負5米，就是現在路環九澳新港，是全澳最深水的港區，也只是有負5米，因此只能停泊5,000級海輪，而要停

泊萬噸以上的巨輪，港區水深大約要在負5米以上。不過，也不是沒有辦法，根據地理專家的意見，一種辦法是挖掘本身港口的潛力，另一種辦法是“借雞生蛋”。

例如，中國科學院廣州分院地理研究所徐君亮教授在前年就提出，在路環島東岸修築海堤開發港口的建議。廣州中山大學港澳研究所副所長鄭天祥教授去年在佛山舉行的粵澳關係研討會上也提出了借用珠海市東澳島建立澳門外港的意見。本澳專家也有類似的設想。

澳門港口管理公司一位專家最近向筆者展示兩個設想，一是向珠海租用九澳港東面12公里處的一個海島建設外港；二是在九澳港東面偏南8公里的海區深水槽處建鑽台式碼頭。

這些意見，富有新意以及開拓性和建設性，值得認真研究。

至於第二個問題，澳門開發和建設深水港的經濟效益問題，也是可以論證的。

以世界第一大貨櫃港——香港而言，去年香港貨櫃碼頭處理貨櫃1，100萬個標準櫃，其中有300萬個是香港無法負荷而要中流作業，就算9、10及11號貨櫃碼頭其中一個能即時啟用，也只能額外負擔100萬個，仍有200萬個需中流作業，而且貨櫃處理每年以100萬至200萬個的速度增長。因此，港府規劃環境地政司梁寶榮認為，即使大陸港口發展蓬勃，南部新貨櫃港如蛇口及鹽田等相繼出現，香港作為南中國主要進出口港的地位將不會動搖，香港還有需要進一步發展更多貨櫃碼頭，以配合中國來港日益增加的貨物流量。

從本澳九澳貨櫃碼頭的經營來看，儘管受到水淺港窄的局限，只能進出5000噸以下的船隻，但通過經營者的努力，近年開通了連接內地的澳台航線，處理貨櫃量迅速增加，今年以來每月處理來自台灣的貨櫃有1 000個，其中六成是轉往大陸的，並且呈增長勢頭。中山市航運機構認為，開通中山——澳門——台灣集裝箱運輸線路，給在中山市乃至周邊地市的台商帶來福音。目前，該市每周有兩趟貨櫃船到澳門接載從台灣運來的貨櫃，單船載量可達200至250個標準櫃，運輸成本比陸路轉口減少三成以上。

以上情況反映了內地經濟特別是珠江三角洲經濟的高漲，存在對港澳轉口運輸的需求，此種需求在今後一段頗長時間內，不會由於內地港口的發展而減弱。正如港府規劃環境地政司指出的，貨櫃碼頭港不是只要有一個碼頭就能夠良好運作，還需要其他設施配套，如過關，清關及邊防檢查，以至裝箱設備等均十分重要。因此本澳貨櫃碼頭只要有先進而完善配套設施，發揮自由港軟件的優勢，相信會富吸引力而大有作為，對海港是這樣，對空港也是這樣，因此，當務之急是澳門自由港的硬件和軟件的完善和配套。

地緣優勢

澳門的地緣優勢是它處於世界上經濟發展最迅速地區的中心，緊靠中國經濟增長最快的珠江三角洲，它同香港一起，成為這個增長三角的橋樑和門戶。因此，按照近水樓台先得月的規律，它既易於接受周邊地區經濟發展幅射之便，又得以珠三角為腹地之利，完全可以利用這個得天獨厚的優勢，特別是利用同珠江三角洲尤其同珠海毗

連的地緣優勢，突破自身土地面積和資源的局限，使經濟繼續發展，問題在於要有長遠眼光和新的意念來規劃我們的行動。香港就是一個成功的例子，本澳賀田工業也是一個很成功的樣版。

香港的經歷是很值得我們重視的，香港同澳門一樣，在過去的十多年時間，作為香港經濟主要支柱的工業受到周圍地區愈來愈大的競爭壓力，勞動力短缺、高工資、高地價和高通脹的威脅，香港企業家擴大自己的視野，利用地理之便，不僅在思想上而且在行動上把珠江三角洲以及整個華南地區作為腹地，同時亦將大陸及東南亞地區視為香港的本銷市場，將勞動密集的產品生產大量向內地轉移，形成“前店後廠”的格局，產品在內地加工，香港提供經銷、採購、設計、科技開發、保險、融資、運銷、倉儲、信息等服務。據估計，現在香港八成多生產線，包括玩具九成、服裝、塑膠、皮革、電子各八成左右已遷入內地。其中香港廠商在珠江三角洲地區就設有23,000多家全資企業和80,000家來料加工工廠，僱用了300萬內地工人，由於內地工人工資僅及香港工人工資的十分之一，每年節省工資開支就達到2000億港元，大大增加了香港產品的競爭能力，有利於香港產品在內地和東南亞開拓市場，逐步實現了香港經濟結構由工業經濟形態向服務業經濟形態的轉變，由製造業中心變成服務業中心。

誠然，本澳企業家中的有識之士，也同香港企業家一樣，甚至更為先知先覺，中國改革開放以來，內地第一家中外合資的工業企業和第一家中外合資的酒店，都是本澳商人在珠海創辦的。根據內地統計，近十年來澳門在內地設立的各種“三資”企業約4,117個，在投入大陸的外資中，僅排在港、台、美、日之後的第五位，總投資額超過43億美元。而本澳與珠江三角洲的經貿往來更為頻繁，發展更為密切，1987－1994年6月，澳商設在廣東的“三資”企業達2,688家，協議總額為35.4億美元，實際利用金額為967億美元。問題在於我們沒有將內地市場和東南亞市場當作本銷市場而致力開拓，更沒有像香港一樣在工業生產工序遷往內地時致力於本澳社會經濟結構的轉型。

關於這個問題，當然同本澳的先天不足的地理條件有關，相信亦同人的主觀認識有聯繫。十多年來，對於經濟的持續發展，社會的注意力多集中在如何維護工業的發展方面，其中又特別專注於工業的轉型和多元化問題上，維持一個以加工業為中心的小而全的經濟體系。這種理念雖然可以理解的，但是由於過於理想化而脫離實際，殊不知在周邊地區都致力於改革開放吸引投資和拓展市場的環境下，澳門工業及其發展已明顯處於劣勢，原有勞動密集的工業如果沒有出口配額的保護而難以生存，技術密集的工業因受經濟規模及融資的限制而一時難以實現，即使是提升原有工業的技術亦因受微型經濟條件的局限而進展有限。顯然易見，在周圍地區經濟的發展都引入市場機制從而通過國際市場擴大聯繫的今天，工業是否需要和能否保持在澳門經濟體系中的核心地位和多元化的模式，還是利用本身的地緣優勢另闢蹊徑走具有自己特定的專業化道路？

在亞當·斯密的經典著作中，一個著名的原理是勞動分工是一個社會繁榮發達的唯一源泉。然而，地區之間的分工，又是受當地的自然條件和社會條件制約的，按“優勢互補”的原則形成的。

顯而易見，本澳經濟的發展路向，應該着重發展面向中國大陸特別是珠江三角洲經濟區和海外資本的服務經濟，而此種服務經濟又應打上澳門特定的印記，發揮自己的所長，既是香港服務經濟的補充，又有澳門的個性。例如作為服務行業的金融、貿

易、運輸、信息的服務取向方面以珠江三角洲西部地區、歐共市、拉丁語區以及台灣等地區為主。至於面向全中國及世界的旅遊業的發展，則要突顯本澳旅遊業的歷史傳統和中葡文化交匯的特色。為西方企業及跨國公司進入中國或在中國經營提供後勤服務，為國際組織提供會議服務等，也是澳門服務業的重要業務。

工業的出路，也只能是利用地緣優勢發展，一方面強化有較好的基礎的服裝工業和玩具製造業，提升技術和管理水平，引導其向專業化發展，生產澳門的“國際名牌”服裝和玩具等，例如賀田工業的努力就是如此；另一方面加強同珠海合作，擴大工業的發展空間，例如合作開發珠海市橫琴島，將橫琴島變成澳門工業生產腹地。這個建議早在八十年代末九十年初在澳門社會科學學會同廣東省社會科學聯合會組辦的粵澳關係研討會上提出來，並且得到廣東省有關方面的重視，最近又提出了珠澳合作建立“橫琴——路環經濟區”的構想，體現了利用地緣優勢的精神。

如果深入研究澳門的地緣優勢，相信還可以提出更多的有益有建設性的建議。

網絡優勢

本澳今天同世界一百多個國家和地區有經貿往來，形成了廣闊的網絡系統，通過這個系統進行產品交換，贏取外匯，同時引進資金和技術，實現生產和擴大再生產。這個網絡系統，對於澳門海島式微型經濟體系來說，無疑是生命之源，是生命網絡。它不僅覆蓋面廣，而且歷史久遠，因此富有韌性和彈性，相對地享有歐美國家較多的貿易優惠。此種網絡優勢是中國大陸尤其是珠江三角洲目前一時難以完全擁有的，甚至比香港還有優勢之處，如果能夠好好利用和開發，必然大有可為，特別是有針對性地對香港和台灣作更大的開放。

由於地理上和歷史上的原因，這個生命網絡中，澳門同香港的關係，今天已成了“港澳一體化”的格局。對澳門來說，香港已成為澳門貨品的主要市場，資金和技術的重要來源，旅遊業最大的客源地，以及遠洋運輸的中轉港。例如1994年在澳門入口產品中，港產商品達51.4億元（澳門幣，下同）佔30%，居第一位；在澳門產品出口中，有11.2%銷往香港，佔第四位；在從外港碼頭入境的近600萬人次的旅遊客中港客有457萬人次，佔76.7%；在入住酒店的224萬人次中，港客達144萬人次，佔64.3%，均居首位；遠洋運輸，無論海運和空運，差不多全賴香港，至於建築地產及金融業務也跟香港有密切聯繫，此外，在澳門的外地資金中，估計除中國資金外就是香港資金，居第二位，生產技術和產品訂單，很多也來自香港。因此在一定意義上可以說，沒有香港的繁榮就難有澳門的發展，今天如何強化和擴大與香港的聯繫，就更具意義，因此提兩點建議：

第一、向香港全方位開放，包括市場、投資、銀行信貸以及人員的往來與居留，盡量撤銷對港人港資的限制而盡量提供方便，吸引港人港資以及在香港的外資來澳。如此，須檢討和修正目前在這些方面所執行的政策措施，例如對港人在澳居留的政策就須檢討和修正，又如本澳地產界人士提出的修建連接香港的澳門至大嶼山大橋之類的緊密兩地交通的建議，也值得重視和研究。

第二、對台灣的開放也應實施有吸引力的政策和方便往來的特別措施。有跡象顯示，台灣對澳門有較濃厚的興趣，而台灣亦將成為有潛質的經濟伙伴，特別是在本澳貨櫃碼頭及國際機場分別開通澳門——台灣航線以後，兩地的經貿關係的發展更會樂觀。事實上，在過去幾年間，澳門經濟中的台灣因素已有很大的發展。從1990年到1994年，在澳門產品出口貨值的比重中，對台灣出口的比重由0.23%上升到1.16%，金額由0.31億元增加到1.72億，三年增加了4.55倍。台灣來澳遊客亦由78,854人次增加到164,771人次，增加逾一倍，在從外港碼頭入境旅客中的比重由1.33%上升到2.77%，同時，其中入住酒店的台灣旅客亦由40,755人次增加到67,149人次，增加了64.68%。還值得注意的是，台灣客人每人在澳門的消費，在所有旅客中（不包括中國旅客）佔第二位，僅在東南亞旅客之後，比香港旅客還高，且遠遠超過平均水平。例如1990年旅客平均每人消費為626元，台灣客則為1087.44元；1994年前者是909.1元，後者是1404.2元。

澳門有必要主動對台灣實施開放的政策，像對香港開放一樣在人員入境及居留、投資、兩地交通電訊的聯繫等方面給予帶鼓勵性的寬鬆和方便。成功的因素在於能否排除政治干擾。

此外，本澳的經貿網絡爭取更大的活動空間，要改變過去那種忽視中國大陸及東南亞市場的意識和做法，在這兩個區域國際公認為當今世界經濟發展最迅速和最有潛力的地區力求進取，香港已經把兩大地區視作港貨的本銷市場而努力開發，澳門也應如此，不能落後。

歷史優勢

澳門的歷史優勢，主要是指它“開埠”以來曾經是中西方貿易的樞紐和東西文化交匯中心，是海上絲綢之路的一座重要港市，因而在國際經貿和文化交流領域中有源遠流長的廣泛的聯繫，而且亦形成自己的特色和優勢。例如澳門城市具有獨特而濃厚的東西方文化結合的色彩，是一座東西文化交匯的歷史博物館；澳門同西歐共市及葡萄牙語區有特殊的親密關係，今天是歐共市的一個特殊的“伙伴”，簽有貿易及合作協議；也是溝通中國同拉丁美洲的一座特殊的通道和橋樑。經濟學家已經預言，在亞洲經濟高速發展之後，下一個經濟高速發展的地區就是拉丁美洲，因此，澳門此種歷史優勢是十分獨特而頗具潛力的。開發之道是設法保留和增強澳門此種國際形象的特色，近年有人提出澳門設立拉丁／葡萄牙文化亞洲研究中心之類的機構，專注拉丁地區的發展，也是一項有建設性的建議。

結 論

綜上所述，澳門發展經濟是擁有自己獨特的優勢的，問題是如何認識利用和開發這些優勢，關鍵在於人的主觀努力，其中起決定性作用是政府的施政意識，行政效率以及利用和開發優勢的政策措施。如果沒有政府因勢利導卓有成效的努力，儘管擁有優勢，也於事無補，這是問題之所在。