

# 「十一五」下泛珠三角與 香港研究系列

## III. 澳門與香港

楊汝萬 沈建法 紀緯紋

香港亞太研究所



---

**HONG KONG INSTITUTE OF ASIA-PACIFIC STUDIES**

THE CHINESE UNIVERSITY OF HONG KONG

SHATIN, NEW TERRITORIES

HONG KONG

# 「十一五」下泛珠三角與香港研究系列

## III. 澳門與香港

楊汝萬

沈建法

紀緯紋

香港中文大學  
香港亞太研究所

## 作者簡介

楊汝萬為香港中文大學滬港發展聯合研究所所長及香港亞太研究所研究講座教授。

沈建法為香港中文大學地理與資源管理學系教授。

紀緯紋為香港中文大學香港亞太研究所研究助理。

© 楊汝萬、沈建法、紀緯紋 2008

ISBN 978-962-441-193-5

版權所有 不准翻印

# 「十一五」下泛珠三角與香港研究系列

## III. 澳門與香港

### 前言

總結1999年澳門回歸祖國八年以來的發展，既有回歸之初的不景與迷茫，也有前所未有的欣欣向榮。特別是過去三年發展所帶來的巨大經濟成就，讓不少人，包括香港人讚嘆和羨慕。香港回歸祖國正好十年，社會經濟各方面也取得不少成就；加上澳門近年的飛躍和地位的提升，回首澳港兩地多年來互動和在區域上的發展，展望「十一·五」（2006-2010）乃至更長遠的共同未來，是十分適時和有意義的。

澳門的發展可被劃分為能預見和不能預見兩類情況。澳門的身分從昔日殖民地到特別行政區（簡稱特區）過渡、新特區政府需要解決殖民地年代遺留下來各種問題、採取以博彩業為核心穩步發展其微型城市經濟、建立穩定的政權、和平社會及致力「澳人治澳」的落實等，都是能預見及依既定的發展目標走向，在一定程度上也是成功落實。然而，回歸八年來更觸目的是不能預見的發展。與香港情況相似，因著外圍的亞洲金融危機和內在一連串經濟與社會問題，澳門回歸後最初幾年的經濟延續了回歸前的不景氣，而且似乎找不到出路。更未能預見的是特區政府在2002年開放博彩專營權、引入國際資金後，博彩旅遊業成功帶動澳門的經濟高速發展，本地生產總值（GDP）數年來保持雙位數字的強勁增長，最高峰更達到年增長30.5%（統計暨普查局，2007f:423）。2006年澳門人均GDP更

首次超越香港，經濟發展勢頭一時無兩。澳門自始踏進了世界經濟大舞台，既影響世界，也受到世界發展趨勢左右。

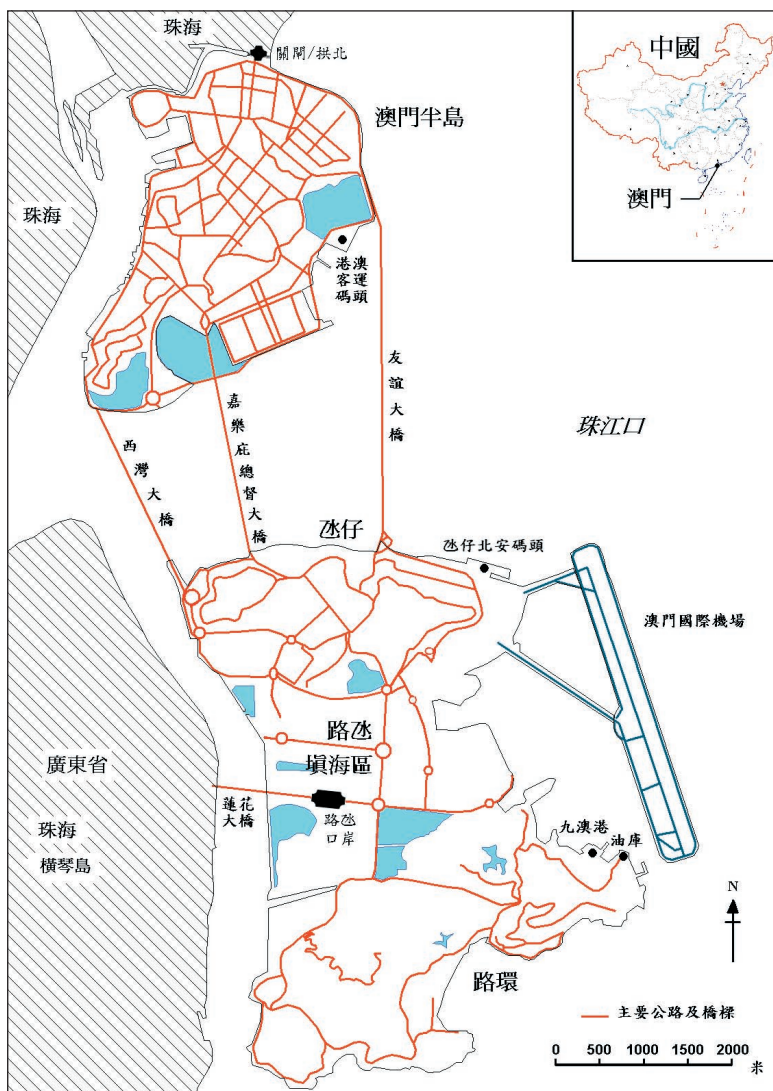
在這些不能預見，甚至未敢想像的發展出現的同時，澳門內部也出現了不少新的民生、城市和經濟等急需解決的問題，當中最明顯不過的，便是城市發展步伐和市民生活素質未能跟上經濟的高速發展；加上大珠三角區域的發展形勢不斷轉變，澳門如何將本身的微型經濟融入區域發展，以及建立澳港新關係，實在需要新的發展思維和規劃。

## 澳門的地理特徵、經濟和社會現況

作為中國的兩個特區之一，澳門位處國家的東南沿岸，毗鄰廣東省珠海市，與香港特區隔江對望。在全國34個省級行政區中，澳門的土地面積最小，經過近百年多次填海造地，至2006年全澳面積仍僅有28.6平方公里（統計暨普查局, 2007f: 15），約是香港特區土地面積的三十八分之一。澳門特區行政區範圍包括澳門半島、氹仔和路環。氹仔與路環之間的海域經過多次大規模填海後，形成了面積達5.2平方公里的路氹填海區，實際上，氹仔和路環兩島已經連成一體。半島與氹仔之間則由三條行車大橋連接（圖一）。

澳門人口增長數量顯著，特別是過去數年澳門經濟持續高速增長，為澳門帶來了更多的人口。澳門人口從1990年代初的36.4萬人增加至1999年回歸當年的43萬人，但回歸前後數年人口年增長率下降至約1%。渡過了幾年經濟不景，在博彩業開放和旅遊業日益蓬勃之下，近三年的人口增長再次加快，回歸八年以來共增加超過八萬人，在2006年年底共有51.3萬人；單在2006年一年內便急增接近三萬人（表一）。眾多增加人口當中，自然增長人口只佔少數，過去數年每年約淨增加2,000人；相反，來自中國內地的合法移民、非本地勞工和獲准在澳居留人士，佔了增長人口的絕大多數，每年均有過萬人的增長（統計暨普查局, 2007b）。

圖一：澳門特別行政區及其地理位置



4 「十一五」下泛珠三角與香港：III. 澳門與香港

表一：澳門主要年分的年末人口估計

|      | 總數    |               | 男性    |               | 女性    |               |
|------|-------|---------------|-------|---------------|-------|---------------|
|      | 萬人    | 同期<br>變動率 (%) | 萬人    | 同期<br>變動率 (%) | 萬人    | 同期<br>變動率 (%) |
| 1991 | 36.38 | 7.15          | 17.60 | 6.28          | 18.78 | 7.98          |
| 1995 | 41.50 | 2.84          | 19.94 | 2.38          | 21.56 | 3.26          |
| 1999 | 42.96 | 1.04          | 20.62 | 0.85          | 22.34 | 1.22          |
| 2002 | 44.05 | 0.97          | 21.11 | 0.89          | 22.94 | 1.04          |
| 2005 | 48.43 | 4.68          | 23.35 | 5.36          | 25.07 | 4.05          |
| 2006 | 51.34 | 6.02          | 25.25 | 8.11          | 26.10 | 4.07          |

資料來源：統計暨普查局（2007b）。

表二：澳門2006年中期人口統計各堂區人口數目及人口密度

|            | 人口數目<br>(人) | 人口密度<br>(人/平方公里) |
|------------|-------------|------------------|
| 全澳門        | 502113      | 17556            |
| 澳門半島       | 433730      | 46638            |
| 聖安多尼堂      | 112877      | 102615           |
| 望德堂        | 30924       | 51540            |
| 風順堂        | 48292       | 48292            |
| 大堂         | 40609       | 11944            |
| 花地瑪堂       | 201028      | 62821            |
| 氹仔 (嘉模堂)   | 63293       | 9737             |
| 路環 (聖方濟各堂) | 3292        | 433              |
| 水域         | 1798        | n.a.             |

注：氹仔及路環人口密度未包括路氹城。

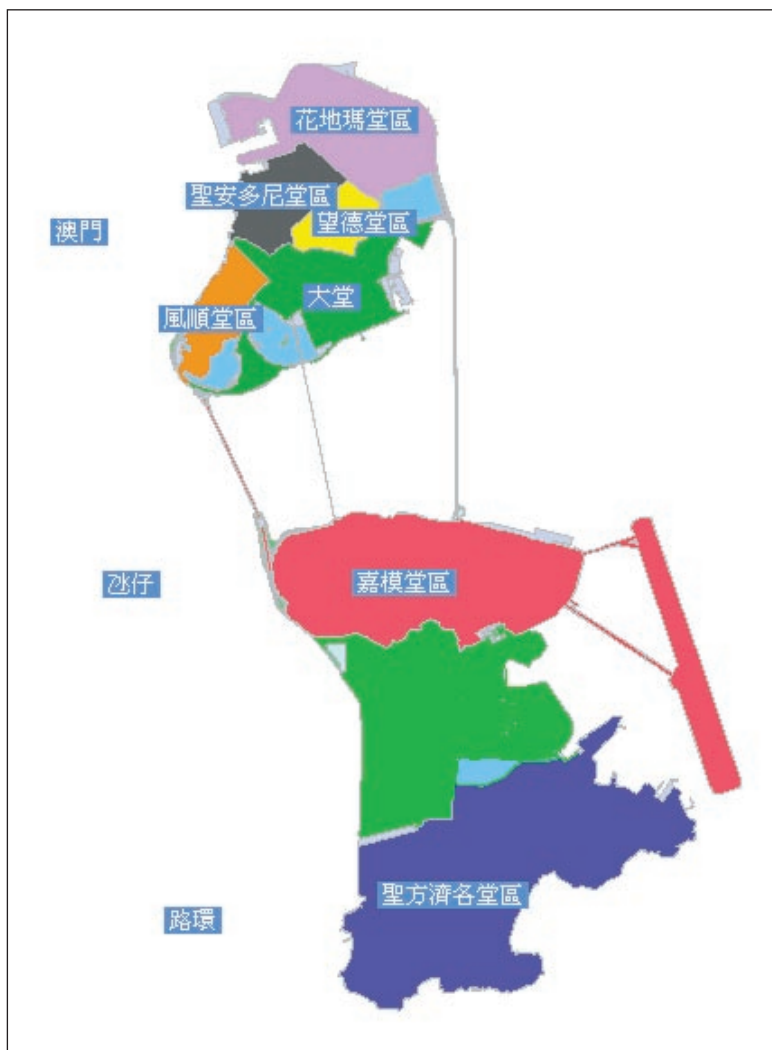
資料來源：統計暨普查局（2007a:24-25）。

澳門人口分布不平衡現象同樣顯著，澳門半島居住了86.38%澳門人口、氹仔佔12.61%，路環及水上居民各少於1%。按堂區劃分，花地瑪堂區擁有超過20萬人口，緊接的聖安多尼堂區擁有超過11萬人口，氹仔（嘉模堂區）則有63,000多人口，排名第三（統計暨普查局，2007a）（表二、圖二）。比較人口密度變化，2006年數字對比十年前有所下降，但對比2001年則輕微上升。相關分析指出十年間澳門人口增長率及不上新造土地（填海）的增長率，但2001至2006年的情況則剛好相反（統計暨普查局，2007a:25）。2006年全澳人口密度為每平方公里17,556人，當中以聖安多尼堂區人口密度最高，達每平方公里102,615人，是平均數的五倍多；人口最多的花地瑪堂區的人口密度則是每平方公里62,821人，排在聖安多尼堂區之後。這兩個堂區連同望德堂區的人口密度增幅都較全澳平均數為高，反映出一定比例的新增人口選擇聚居於澳門北面。澳門近年集中開發氹仔，該區的人口密度亦倍增，從1996年每平方公里3,058人升至2006年的9,737人（統計暨普查局，2007a:25）。觀察氹仔新建住宅的檔次和定價後可以看到，氹仔房地產的發展除了滿足一批投機者外，相信也吸引了不少經濟能力較高的家庭搬遷到氹仔居住。

除了常住人口不斷增加外，澳門的流動人口亦有大幅增長，當中以來澳旅客的增長最為顯著。經歷回歸前兩年的旅客人次下降後，來澳旅客人次持續大幅度上升（除了2003年「非典」事件使旅客增長只得3.1%外），2004年旅客人次更強力反彈40.2%（表三）。2006年的旅客人次首度超越2,000萬，達到2,199.81萬人次，只較香港的2,525.11萬旅客人次少325.3萬人次。以澳門的土地面積計算，它所吸引的旅客人數實際大大超越香港。<sup>1</sup>在將近2,200萬的旅客中，超過一半來自中國內地（1,198.56萬人次，或54.48%），當中955.43萬人次經陸路入境（旅遊局，2007）。表三反映出三種入境方式中以陸路入境的增長率最高，單在2004年經陸路來澳旅客便激增56.9%至950.62萬人次。這種大幅度增長的情況，除了是「非典」後的復甦外，也與中央政府及時推出「個人遊」政策，提升了內地

6 「十一五」下泛珠三角與香港：III. 澳門與香港

圖二：澳門各堂區的位置



資料來源：澳門地圖通2006 (<http://www.gis.gov.mo/GeoGuide/index.html>)。

表三：按入境渠道統計之來澳旅客人次，1997-2006

|      | 總數      |              | 海路     |              | 陸路      |              | 空路     |              |
|------|---------|--------------|--------|--------------|---------|--------------|--------|--------------|
|      | 萬人次     | 同期<br>變動率(%) | 萬人次    | 同期<br>變動率(%) | 萬人次     | 同期<br>變動率(%) | 萬人次    | 同期<br>變動率(%) |
| 1997 | 700.04  | -14.1        | 483.86 | -19.9        | 162.46  | -4.5         | 53.72  | 31.3         |
| 1998 | 694.85  | -0.7         | 468.71 | -3.1         | 174.93  | 7.7          | 51.22  | -4.7         |
| 1999 | 744.39  | 7.1          | 443.63 | -5.4         | 233.47  | 33.5         | 67.29  | 31.4         |
| 2000 | 916.22  | 23.1         | 519.05 | 17.0         | 313.75  | 34.4         | 83.42  | 24.0         |
| 2001 | 1027.89 | 12.2         | 526.77 | 1.5          | 414.94  | 32.3         | 86.18  | 3.3          |
| 2002 | 1153.08 | 12.2         | 570.07 | 8.2          | 492.47  | 18.7         | 90.54  | 5.1          |
| 2003 | 1188.79 | 3.1          | 517.46 | -9.2         | 605.87  | 23.0         | 65.46  | -27.7        |
| 2004 | 1667.26 | 40.2         | 630.46 | 21.8         | 950.62  | 56.9         | 86.18  | 31.6         |
| 2005 | 1871.12 | 12.2         | 671.99 | 6.6          | 1095.12 | 15.2         | 104.01 | 20.7         |
| 2006 | 2199.81 | 17.6         | 765.59 | 13.9         | 1310.61 | 19.7         | 123.62 | 18.9         |

資料來源：統計暨普查局 (2007d)。

居民到澳門旅遊的興趣，刺激澳門的經濟和旅遊業發展不無關係。<sup>2</sup>但這一發展形勢絕對在特區政府的預算之外，以致在基建和政策上未能適當配合，例如連接珠海拱北的關閘口岸在擴容後不久，又再次面對人流量飽和的情況。

緊隨中國內地之後，香港是澳門另一個重要的旅客來源地。2006年來自香港的旅客達694萬人次，當中440萬（63.41%）經由海路入境（旅遊局，2007）。毋庸置疑，中國內地和香港旅客支撐了澳門博彩旅遊業和經濟的發展，鞏固了澳門與國家和香港的緊密經濟活動網絡。訪澳旅客數目持續大幅增長，與博彩經營權開放，不斷有新賭場開業吸引澳門周邊國家和地區的旅客有莫大關係；而澳門傳統的中西文化融合、華洋歷史建築風韻，加上2005年成功把澳門歷史城區列入世界文化遺產，也是吸引旅客的重要因素。

澳門是一個微型城市經濟體系，由於缺乏土地和天然資源，加上工業成本不及內地低廉，因而形成以第三產業為主、第二產業為輔的經濟結構（表四），近年經濟發展的急速變化亦影響著產業結構的演變。首先是GDP和人均GDP的大幅提升。澳門GDP從1991年的277.34億澳門元上升至2006年的1,143.64億元，<sup>3</sup>增幅逾三倍，即短短15年內翻了兩番；2006年單年升幅更高達23%，是周邊城市中經濟表現最強勁的城市之一。至於人均GDP也在15年間上升接近兩倍，從1991年的7.89萬元上升至2006年的22.75萬元。將2006年的人均GDP以1.03:1換算為港元約為22.09萬港元，較同年香港的人均GDP 21.50萬港元高出約6,000港元，是澳門的人均GDP首次超越香港。然而，這個數字是否真實反映了澳門普羅市民的經濟能力和收入水平，則受到澳港兩地學者專家的質疑。2006年及2007年5月1日兩次澳門民眾的大型示威遊行和警民衝突，也反映了澳門基層民眾對澳門社會經濟發展和所得分配的不滿。此外，澳門近年經濟能有如此巨大的改善，主要是由外資新建的賭場和酒店等基建和服務項目所帶動，外商所得利潤有多少會再投資在澳門或全數抽離澳門，將對澳門實際的經濟發展狀況構成重大影響。

表四：澳門主要年分的GDP、產業結構及人均GDP

|      | GDP<br>(百萬元) | 名義<br>增長率<br>(%) | 產業結構 (%) |          |                        | 人均GDP<br>(萬元) |
|------|--------------|------------------|----------|----------|------------------------|---------------|
|      |              |                  | 第二<br>產業 | 第三<br>產業 | 減間接計算<br>的金融中介<br>服務調整 |               |
| 1991 | 27734        | 15.6             | 21.81    | 81.32    | -3.13                  | 7.89          |
| 2000 | 48972        | 3.6              | 15.68    | 90.33    | -6.00                  | 11.37         |
| 2004 | 82966        | 30.5             | 11.63    | 91.51    | -3.14                  | 18.16         |
| 2005 | 92951        | 12.0             | 14.83    | 88.68    | -3.52                  | 19.52         |
| 2006 | 114364       | 23.0             | 18.74    | 85.10    | -3.84                  | 22.75         |

注：GDP以當年價格計。

資料來源：統計暨普查局（2007c, 2007e）。

澳門近年產業結構的變動，同樣值得關注。表四顯示了2006年第二產業佔GDP的18.74%，而第三產業則佔85.10%。第二產業的比例自1999年開始便持續下降，2004年更跌至多年來最低的11.63%，但2006年卻有超過7個百分點的反彈。相關研究指出主要原因是來自建築業的比重大幅上升逾兩倍至13.26%（統計暨普查局, 2007e:4）。「澳門蛋」（東亞運動會體育館）、金沙、永利、威尼斯人、喜來登、香格里拉等都是近年興建或行將落成的建築項目，甚至可簡單概括，整個路氹填海區就是個巨大的建築工地（圖三）。新建築項目的湧現和舊區重整/重建的展開，為澳門建築業的未來展現理想的發展前景，並預期可持續增加對澳門經濟的貢獻。相反，2006年第三產業的比例跌至1993年以來的最低位，亦是自2000年後連續兩年回落至90%以下的水平。當中除了「金融保險、不動產、租賃及商業服務」分項的比例進一步上升外，包括博彩業在內的其餘三個分項的比例都有不同幅度的下降。按統計暨普查局（2006b, 2007e）的分析，上述變化的主要原因是澳門理想的經濟前景推動了金融中介業務的發展；而博彩業等多個行業的中間消耗的升幅較其生產總額升幅為高，因此其增加值總額的升幅不及整體經濟的增幅，故在比重上有所下降。

圖三：路氹填海區內計劃發展的主要住宅及酒店項目



資料來源：高力國際（2006）。

博彩業對澳門經濟的貢獻比重上雖然稍有下降，但多年來它對澳門經濟發展的重要性可謂有目共睹，而未來一段時間內博彩業依然是澳門的經濟核心。縱然來自其他國家（如南韓、新加坡）的挑戰愈來愈大，但澳門作為全中國唯一可合法經營賭場的城市，加上引入外國資金和經營模式所帶來的新衝擊，以及近年的強勁表現作支持，如2006年澳門博彩業毛收入為549.98億元（68.74億美元），已經超過美國拉斯維加斯大道區域的收入（66.88億美元）（State of Nevada, 2007），只要沒有重大的政策改變，本地及外來經營者繼續加大投資，澳門博

彩業的發展前景還是予人極大信心。當然，正如前段所述，外資如何處置在澳門所得利潤，將對澳門經濟影響深遠；另外，對於目前產業結構的比重配置，不少學者專家均表示以博彩業作為澳門經濟的單一支柱並不健康、不利澳門未來的發展。因此，如何發展一個健康的產業結構、吸引新資金和現有資金在澳門再投資，並且改變澳門博彩業舊有純賭博、賭客「博殺」的形象，都是澳門未來發展所要關心的議題。

澳門與香港同樣擁有外向型經濟和自由港的優勢，加上區域經濟在大珠三角區域愈見重要，因此，澳門如要改變目前以博彩業為主的產業結構，亦有廣闊的出路。在鼓勵外來投資方面，澳門政府實施了一系列鼓勵投資的政策，包括在稅務和財務上的優惠政策，也有促進出口多元化上的津貼可供申請（新聞局，2006:175-77）。在2005年，澳門便成功吸納了102億元外來直接投資，累計總額達到413.7億元（統計暨普查局，2006a），雖然當中大部分資金都流入「文娛博彩及其他服務業」，但金融業等行業吸納的資金也是持續增加的。

此外，《內地與澳門關於建立更緊密經貿關係的安排》（CEPA）的落實既有概念性，也有實質的意義。國家藉CEPA（包括「個人遊」）活化澳門內部經濟，並鼓勵澳門不同的貿易和服務行業投資於內地，間接鼓勵外資藉著投資澳門，開拓內地市場。而讓澳門在國際上的名聲變得更響的，則是澳門歷史城區於2005年被列入世界文化遺產。此榮譽不單大大提升了澳門的形象和國際認知，更帶動了旅遊業；尤其是歷史文化旅遊的發展，更進一步促進澳門的經濟增長。旅客來源和增長幅度可反映世界文化遺產的吸引力，例如2006年來自日本的旅客量達到22萬人次，位列中國內地、香港、台灣之後，增幅高達三成；來自東南亞各國的旅客更有五成到一倍不等的增幅（旅遊局，2007）；而廉價航空的推動作用也不可忽視。

澳門近年的經濟與社會發展，可說讓澳門和不少澳門人名利雙收，生活得到改善。可是，不少老問題依然未得到解決，新問題又隨之出現。就歷史城區和旅遊業發展來說，歷史城區的建立意味著對城區及周邊地區發展的限制；而大量旅客到

訪，不單有破壞歷史城區的危機，更產生了對城市各項配套的龐大需求，例如交通、餐飲和住宿。澳門只是彈丸之地，大量旅客人流已經影響澳門各社區和居民的日常生活；歷史城區的發展限制也必定引發保育、土地開發使用與城市景觀的衝突，澳門目前的城市發展模式與規劃實難以完全解決凡此種種問題。此外，經濟發展蓬勃，表面上，澳門市民個人經濟環境得到大幅改善，但貧富懸殊情況日漸明顯，普羅大眾實際得益有限。一般市民收入就算有所增加，也難敵百物價格騰飛（最誇張的莫如樓市的漲幅），生活水平實際能否提升成疑。特區政府在享受經濟欣欣向榮的發展成果的同時，絕對不能忽略內部經濟和民生問題。

除了內部問題，特區政府亦要關注外部環境的不斷演變。澳門正向著國際城市發展，因此各項政策與決定亦必須考慮到外在因素的影響，而如何將澳門的微型城市經濟體系融入大珠三角乃至泛珠三角的區域發展，積極參與不同區域事務，特區政府尤需深思熟慮。當中，促進澳門及香港兩個特區的融合，並發揮特區在大珠三角區域發展中的獨特性，更是核心議題。

澳門與香港的關係悠久而深遠，除了有相似的殖民地過去、相近的文化和語言，更重要的是多年來兩地的緊密交往。例如不少澳門人在香港居住和工作，不少香港人也曾到澳門工作和旅遊，當然更多的是到澳門賭博（社會上俗稱「過大海」），或者參與一年一度的賽車活動。過去十多年來，香港一直是澳門旅遊業的穩定及最大客源，歷年訪澳人次介乎420萬至694萬人次，直至2003年中國內地對澳門實施「個人遊」政策，中國內地才超越香港成為澳門的最大客源。而2006年有694萬人次香港旅客訪澳更創了16年來的新高，佔澳門總入境旅客的31.55%；統計進一步顯示2007年1至9月已有610萬人次香港旅客訪澳，較2006年同期上升22.06%（統計暨普查局，2007d）。同樣地，除了2003年「非典」的影響，澳門人訪港人數也是持續攀升，由2000年約45萬人次上升至2006年的57.8萬人次；2007年1至4月訪港人數較2006年同期上升12.15%（香港特別行政區政府統計處，2003:116; 2004:118; 2007a:126）。。

除了人流和人際網絡，澳港在商貿、投資活動上也有密切往來。例如何鴻燊便是澳門的首富和香港的主要商人，其業務範圍包括了兩地的地產、航運、旅遊等等；而博彩經營權開放後，香港商人呂志和也到澳門開設賭場和酒店。隨著澳門經濟起飛，樓市亦隨而興旺，不少香港企業也到澳門的地產市場分一杯羹，大量港資樓盤預計在未來三數年內陸續落成。從香港商人對澳門地產業、博彩旅遊業，以至其他製造和服務業大量投入的情況看來，說香港成為澳門外來直接投資的最大資金來源地絕對不會有人異議。直至2005年，香港累計投資澳門達254.36億元，單在2005年一年內已流入資金54.11億元，較第二位的美國多出10.26億元。香港資金主要投資在非金融業的業務上，累計投資高達226.9億元（統計暨普查局，2006a:7）。

持續增加的投資和人流，不單讓澳門丁財兩旺，更為澳門帶來了香港和美國的業務經營模式、消費模式和高樓大廈的城市景觀，加強了澳門的整體實力、競爭力和澳門在大珠三角/泛珠三角區域發展上的重要性和戰略地位。為此，澳門需要了解如何善用其「特區」地位和功能，促進與香港和廣東的合作、協調和融合。也需要探討澳門經濟起飛，需要拓展更多產業（如MICE）下，<sup>4</sup>如何促使這些產業成功發展，又不會與周邊城市產生惡性競爭？

## 「十一·五」時期澳門的發展

作為中國的特區，與香港一樣，澳門在多個行政範疇上享有中央授予的高度自治權。在特區的發展規劃上，澳門不必跟隨國家及各省市的「五年規劃」發展模式；國家五年規劃也沒有指導澳門應該如何發展。但正如「十一·五」規劃內，國家首次表明支持香港支柱產業的發展一樣，國家同樣對澳門堅持「一國兩制」、「澳人治澳」等高度自治的方針；繼續促進多個領域的交流和合作、繼續落實CEPA各項安排和政策等；並「支持澳門發展旅遊等服務業，促進澳門經濟適度多元化發展」（中華人民共和國中央人民政府，2006:第四十八章）。

得到國家的大力支持，加上澳門本身良好的發展勢頭，澳門政府和投資者必會把握此等良機，大力推動澳門社會和經濟發展，以及促進大珠三角和泛珠三角的區域發展和融合。因此，2006至2010年絕對是澳門發展的關鍵五年。澳門未來數年經濟和社會的發展前景，從過去三年（2006-2008財政年度）的施政報告可見端倪。

面對趨向單一的經濟結構，<sup>5</sup>澳門政府正積極推動更健康和多元化的經濟產業結構發展。在2006年度的施政報告中，特區政府提出澳門要「推進遠交近融，彰顯平台特色」（何厚鏵, 2005:13）。其要旨在乘世界和中國區域經濟發展之勢，利用與國家和葡語系國家之間的網絡關係和優惠政策（如CEPA），配合本身的地理區位和金融商貿產業，打造商貿服務平台的功能；擔當大珠三角區域其中一條重要橋樑，促進內地和葡語系國家在澳門的互動（何厚鏵, 2005:13-14）。要吸引這些對象，打造會展業成為澳門未來的經濟支柱是重要一步；這也是2008年度施政報告中指出要促進會展業成為澳門另一經濟增長點（何厚鏵, 2007:23）。首先，澳門成功以「澳門國際貿易投資展覽會」擔當會展業的品牌（何厚鏵, 2005:13）。其次，會展場地不斷增加，展館面積也愈來愈大——例如較香港灣仔會展中心更大，會展場地面積達到10萬平方米的威尼斯人會展中心已經啟用，使澳門會展設施總面積以倍數增加。除了會展設施面積大幅增加外，最重要是能成功吸引會展活動來澳門舉行。據報道，在未來兩年威尼斯人會展中心已成功吸引逾40項活動（《明報》，2007），相信這將發揮連鎖效應，吸引更多活動到澳門舉行，業界亦預計這將為澳門會展業的生態帶來巨變。

當然，長期作為澳門經濟支柱的旅遊業，也需要作出必要的調整來配合澳門經濟和社會的可持續發展。在2007年度施政報告內，行政長官何厚鏵便指出旅遊業要從單純的傳統模式，「加快演變為由文化、會展、博彩、零售、體育、消閒渡假、特色飲食、大型盛事等多種元素所組成的綜合旅遊模式，由此帶動的服務業將進一步成為發展的主軸」（何厚鏵, 2006:6）。2008年度施政報告進一步闡明特區政府將聯同業界，充分發揮

並優化整合澳門的旅遊資源，更新市場推廣策略和倡導區域旅遊合作等措施（何厚鏵, 2007:22）。在不少新興服務行業有如雨後春筍冒起之際，各公司為爭奪優秀人才，不斷以高薪和優厚福利等作招徠，促使勞動力在行業間的流動加快。合資格的人力資源目前是求過於供，特別是中小企難以與大企業爭奪人才，使澳門面對著人力資源短缺和有待優化的問題（何厚鏵, 2006:14）。因此，特區政府銳意加強人才培訓和儲備，提升培訓質量；完善勞動市場相關法規，鼓勵更多民眾投入參與非全職工作，以及保障本地僱員和外勞的利益（何厚鏵, 2006:14-15）。中小企不單面對人力資源問題，經營和市場上其他問題亦為他們帶來了許多挑戰。中小企作為澳門經濟發展的不可取代部分之一（何厚鏵, 2006:16），特區政府將加強對中小企服務和協調的統籌，包括在融資貸款和開拓市場上，特區政府將積極予以協助；在企業稅務、經營成本、管理和技術創新上也作出協調（何厚鏵, 2007:25）。

除了協助中小企發展外，在貧富差距日漸擴大下受到影響的一群基層市民也是特區政府必須協助的對象。特區政府指出，近年澳門經濟發展順利，庫房收入較為理想，所以特區政府有責任強化社會福利和社會保障的建設，並檢討現行社會保障基金制度的運作（何厚鏵, 2006:9, 20）。而對於大部分澳門民眾來說，目前澳門經濟讓人產生了「全民受惠」的錯覺。市民收入雖有增加，但物價的增幅有過之而無不及，不論是日用品或一般的消費開支都持續上漲，而住房價格近三數年的增幅更是驚人，讓一般民眾無法負擔。就此，社會各界已發出了許多要求政府關注住房問題的聲音，特區政府也連續三年在施政報告內作出回應，表示會協助弱勢群體解決居住困難，以及促進房地產市場的健康發展（何厚鏵, 2005:15, 24）。具體措施包括政府兌現承諾，主動覓地自行興建更多社會房屋，<sup>6</sup>目標是2012年底前興建19,000個公屋單位（何厚鏵, 2007:26）。據作者實地考察所見，青洲區新近落成一批社會房屋（圖四），鄰近地盤亦正進行開發。興建經濟房屋的力度也會加強（何厚鏵, 2006:20），以滿足普羅大眾對購房的需求。

圖四：新近落成的青洲平民新村



資料來源：作者於2007年5月2日拍攝。

強化其他基礎設施，也是澳門的重點發展計劃。例如旅遊業界非常看好澳門旅遊業的發展前景，預計將有更多旅客訪澳，投資者因而選擇興建更多酒店。旅遊局的統計便顯示了在未來五年，將有52間新酒店（包括公寓）落成，預計新增接近三萬個房間（旅遊局，2007），單是威尼斯人酒店便提供3,000房間。但必須考慮到更多的旅客勢必讓目前道路交通狀況變得更緊張，使交通問題更趨嚴重。因此，特區政府計劃綜合整治市內交通，包括在工程上整治樞紐路網、擴寬環島幹道，在管理上增加泊車位和停車場數量、提升公共交通系統的服務質素（何厚鏵，2005:15；2006:18），以及推行「公共交通優先發展」戰略和構建以架空輕軌系統為主幹的綜合城市公共交通系統（何厚鏵，2007:27）。特區政府於2007年7月公布了輕軌優化方案，整個鐵路系統全長20公里，合共23個車站，預算造價42億元，最快可於2011年底通車（建設發展辦公室，2007）。另外，特區政府針對駕駛者不安全駕駛情況、態度和一系列保障駕駛者和行人安全的問題，也公布了《道路交通法》，<sup>7</sup>並於2007年10月實施。

對外交通基建方面，因應目前各口岸已普遍處於高使用量的情況，新增口岸或擴建口岸設施，提升總體處理能力是最可行的方法。在陸路口岸建設方面，縱然位處路氹填海區的路氹口岸重新開放，但由於位置偏遠和交通接駁不及關閘口岸便利，暫時還是難以改善關閘/拱北口岸人流量接近飽和的情況。因此，縱使自2004年起關閘已提升至每日處理30萬旅客的能力，特區政府也決定進一步擴建關檢大樓，增加大樓的處理能力至每日50萬人次（《澳門日報》，2007）。當然，增加關員數量、建立自動過關系統（如香港的E通道）、與珠海一方協商簡化關檢手續、協商延長通關時間，以及在珠海提供更佳的公路連接至路氹口岸，也是必須的配套。

至於海上交通建設方面，眾所周知，目前港澳客運碼頭的處理能力已接近飽和，因此澳門現正興建新的客運碼頭——北安碼頭，並已逐步提供臨時泊位供往來氹仔與香港的航線使用。該碼頭位處氹仔東北角，鄰近澳門國際機場，預計可於2009年

全面啟用。新舊碼頭同時運作，將大幅提升澳門處理對外海上交通的能力。而隨著氹仔和路氹填海區將發展成為澳門的另一個核心，新碼頭將可發揮分流作用，減省不必要的陸上交通流量和分擔三條大橋（尤其是友誼大橋）的負荷。貨櫃碼頭方面，營運商也於2006年投資了2,200萬元增建泊位和購置大型起重機等設備，用以提升九澳貨櫃碼頭整體處理能力，應付澳門未來的發展需要（《華僑報》，2006）。

在航空交通建設方面，同樣得益於澳門近年經濟高速增長，澳門國際機場擺脫了多年來的經營困局，在客、貨運吞吐量上均有顯著的增長，例如2005和2006年機場旅客吞吐量分別上升了14.44%和17.06%。貨物吞吐量自2004年經歷大幅增長後，三年來均保持在22萬噸的水平（澳門國際機場，2007a, 2007b）。面對機場設施不敷應用的飽和情況，澳門國際機場營運單位為機場規劃了未來的發展方向，並在2006年中首先開展一系列擴容工程，包括增建五個新停機坪、擴建貨運站和研究延長跑道兩端。2007年2月再公布40億元的五年擴建計劃，針對跑道及滑行道系統、客運大樓和海空連接等多項設施，進行新建或擴建工程（《澳門日報》，2006；《市民日報》，2007）。

在交通基建以外，另一個關係澳門未來五年甚至更長時間的發展重點是舊區重整。澳門作為一個擁有四百多年歷史的城鎮，加上近百多年來持續開發（特別是二次大戰後的高速發展），部分新填海區發展成為新城市中心，而舊的城市中心或經濟活動集中地，則失去了原有功能並逐漸步向衰落（如內港區）。進入二十一世紀後，澳門經濟急速發展，土地用途不斷轉變，對酒店、賭場、大型商場和會展等商業用地需求增加，部分適合發展的舊區土地的價值也隨大環境好轉而上升，紛紛被收購開發。加上澳門人口壓力不斷加大，重新發展舊區，安置更多人口實在有其必要。

為了「優化舊區生活和營商硬環境，促進新舊城區的協調發展」（何厚鏞，2005:15），以及更合理地運用澳門稀有的土地資源，完善各項活動用地的空間布局，特別是考慮澳門保護

其世界文化遺產這項重要元素，配合澳門整體城市規劃去制訂完善的舊城重整計劃是十分必要的。

有別於單純對舊區進行徹底的重建，澳門更著重對舊區進行更全面的重整，包括了重建發展、整建修復、保存維護和街道美化四大項；特區政府更在2005年底成立澳門舊區重整諮詢委員會，協助推進實質工作和提供意見及建議（澳門舊區重整諮詢委員會, 2007）。在2006年初，特區政府公布了《內港區整治方案初步構思》和《新橋區整治方案初步構思》作公開諮詢。<sup>8</sup>兩個方案的內容都可見政府力圖透過對舊區進行交通規劃和街道美化的整治，解決區內眾多交通擠擁、公共設施不足和居住環境欠佳等問題，以及盤活舊區既有的社區特色（如內港區的漁港風情和騎樓建築群）；並藉此鼓勵區內私人業主自發改善物業素質，達至重整的長期目標（土地工務運輸局, 2006）。特區政府將在2008年對數個試點展開全面的重整工作（何厚鏞, 2007:28）。這些整治方案除了可讓舊區重現生機外，更將舊區未來的發展變得更有方向和規劃。另外，也配合了全澳門的交通和道路發展，一方面完善道路等級和功能，另一方面優化公共巴士網的容量和服務（土地工務運輸局, 2006）。而為了平衡城市、環境和經濟發展，彰顯澳門城市個性，尤其爭取發展與保育雙贏局面，特區政府將展開澳門城市規劃和有關法律法規的深化研究工作（何厚鏞, 2007:28）。

在區域發展的議題上，行政長官在2008年度的施政報告花了一定篇幅，強調「深化區域合作，形成多贏局面」的必要性（何厚鏞, 2007:24）。其實自CEPA的實施和泛珠三角區域合作框架建立以來，澳門已不斷強化與國家，特別是廣東和香港的合作。自2006年「十一·五」時期開始也做了不少實質工作，如在經濟方面，特區政府便於2007年7月2日與國家商務部簽署了CEPA補充協議四，進一步對17個服務領域內容作深化開放（經濟局, 2007）。在對外接駁上，輕軌發展的長遠目標也表明要促進澳門與珠三角地區的融合（建設發展辦公室, 2007），相信他日乘客可輕易轉乘廣州—珠海城際快速軌道往來澳門與珠三角各城市。此外，商討多年的港珠澳大橋也有一定的進展。

大橋前期研究絕大部分分項研究已經完成，當中大橋在澳門的落腳點已敲定在東方明珠對出海岸。為此，整個黑沙灣和新口岸的未來發展，尤其是道路網絡已開始進行新的研究。面對如此眾多的合作範疇和項目，行政長官在2008年度施政報告內總結多年來的區域合作經驗，說明必須繼續加強合作以增加成效。行政長官深信積極參與區域合作，是打造澳門成為區域性服務平台及促進產業多元化的重要策略（何厚鏵, 2007:24）。

## 澳門與香港的未來和機遇

澳門作為一個微型經濟體系，在參與未來的國際經貿時，必然要面對全球化、區域化和知識型經濟的發展趨勢所帶來的動盪和影響，它必須找到一條適合的出路，才可以繼續參與競爭，進而在激烈競爭中取勝。當中，我們認為促進澳門與香港的全面融合，締造合適的發展方向是最佳出路。事實上，多項推動兩個城市融合的因素已經擺在眼前，因此，了解澳港需要融合的原因，選取優先合作範圍及項目，並探討如何融合可發揮最大效益，便成為澳港未來發展的機遇所在。

融合原因一「局限的發展空間」：澳門長久以來面對土地資源不足問題，特別是近年經濟活動高速發展、居留人口持續增加，對商業和住宅用地尤其渴求，使土地資源缺乏問題變得非常突出，牢牢地牽制著澳門未來各項經濟活動的發展和人流。為此，澳門必須將可用空間擴大。其一是填海，但可行性日低，既因保護海港的意識日濃，另一方面也必須考慮航道安全和取得中央政府的同意。<sup>9</sup> 其二是租用珠海市橫琴島，但目前可行性不高，而且實際操作時需要投入大量資源，並非短期內解決空間不足的最理想方案。其三，與香港和珠海融合。澳門需要土地發展商貿、金融、旅遊等業務和提供多元化社區設施，這正可推動與香港和珠海融合，在較大的土地範圍上互享資源，和作必要的設施及產業轉移配置。香港作為大珠三角區內服務業發展最完善的城市，相關設施妥善配備並可隨時應

付更大需求和使用量；澳港在服務業上的合作，將可產生更大的規模效益和建立更良好的形象；而珠海則擁有大量未開發土地，推動部分在澳的工商產業向珠海轉移，亦可騰出貴重的土地資源另作他用，同時減省投資者的經營成本，珠海亦能按規劃向多元產業經濟發展。澳港珠三方應互相善用對方土地和產業資源，以最短時間和最有效方法來促進自身和區域的整體發展和利益。

融合原因二「經濟活動單一」：正如本文稍前提及，澳門的經濟結構趨向單一，澳門經濟命脈繫於博彩旅遊業的發展。縱使澳門現正積極發展其他產業，但博彩旅遊業的主導性仍會維持一段長時間。澳門未來需要進行經濟產業多元化發展，排除單一產業所帶來的高風險和脆弱性，才可促進澳門的健康和可持續發展。展望區域形勢，澳門需要發展多元化的第三產業，如配合現有的博彩旅遊業發展出相關的金融業務、商貿平台、會展、物流等。在區域合作的大前提下，澳門可借鑒及利用香港在第三產業的豐富經驗、人才和網絡，促進自身在這些產業的開發；而香港也可藉聯合澳門，既打破在區域合作的困局，亦緩解區內外的嚴峻挑戰。

融合原因三「產業競爭和合作」：珠三角經濟現正從單純第二產業的生產活動轉向第三產業的服務行業。不論是高新科技、金融商貿或是會展物流，都正在廣州、深圳、東莞等珠三角城市高速發展，並對以第三產業為主的澳港兩地構成一定的威脅和競爭。此外，澳門與香港的部分產業也存在可能的競爭性和合作性，特別是與旅遊有關的服務業，如酒店、餐飲和會展等。在此發展趨勢下，澳港兩地宜在產業拓展上盡快深入地合作與協調，增強雙方的競爭力。而澳港兩地具優勢的地理位置、獨特的行政制度及強勁的經濟實力，是非常重要的資產和優勢。

融合原因四「國際橋樑形象」：中國的經濟和社會發展日益受到世界各國的關注。澳港過去以殖民地身分與世界各國

（主要是歐美國家和葡語系國家）建立了較緊密的經濟和社會文化交流網絡，例如澳門近年先後主辦了葡語系奧林匹克運動會，和推動中國與葡萄牙/葡語系國家經貿合作的交流會和論壇。因此，澳港兩地應更好地發揮其國際橋樑的形象和實質作用，讓世界各國更便利和自由地了解中國，以及更穩妥和具優勢地進入中國市場（如CEPA下國家對「澳門」和「香港」企業的優惠政策）。作為大珠三角及泛珠三角區域內最重要和最獨特的城市，若澳港在國際橋樑的功能上加強合作，共同打造合一的形象和開拓國際市場，不單可促進兩地內部經濟和部分行業的發展，帶領大珠三角和泛珠三角區域經濟進一步成熟，更可正面和積極地回應從上海、北京和天津等崛起並走向國際舞台的城市之挑戰。

面對上述區域發展形勢，澳港兩地強化雙方的交流合作可說刻不容緩。在「十一·五」時期，乃至「十二·五」（2011-2015）較長的一段時間裏，澳港兩地的合作重點可放在下述三點。

合作重點一「強化區域功能和角色」：關於區域功能和角色的討論，將直接涉及兩個城市的定位和發展目標的問題。香港已經定位為「亞洲國際都會」，澳門則未有清晰的定位。按目前的發展情況，澳門是亞太區內著名的博彩和旅遊城市已是不爭的事實。此外，正如在「融合原因」部分所述，澳門和香港於殖民地時期與歐美及葡語國家所建立的關係網絡，兩個城市完善的基礎設施系統和自由的資訊流通，加上擁有高速發展的祖國作為強大的腹地和後盾，澳港兩地在區域上的優勢絕對是獨一無二的。此等有利的背景，加上有利澳港內部發展和提升區域功能的CEPA及泛珠三角區域合作框架先後在「十·五」

（2001-2005）期內建立，以及落實在2010年啟動的中國—東盟自由貿易區等難能可貴的機遇，澳港兩個特區政府必須盡快擺脫過去殖民地年代下狹隘的自我中心和自我保護思維，審視應有的定位和落實澳港兩地可在大珠三角區域乃至更大範圍發揮的最合適功能。其中，金融和商貿平台是澳港重要的功能之

一，不單可以發揮投資跳板的作用，協助外資走進內地及中資走向世界；更要發揮澳港自身在經濟、政治、自由、廉潔及便利營商等優勢，吸引資金留下，建立地區總部，並善用澳港所能提供的一切資源、信息和服務。因此，具體上兩個特區政府對外必須加強推廣工作，創新和爭取更多優惠和具競爭力的政策條款；內在持續提升既有優勢，如基建、信息流通能力，甚至文娛活動設施和自然環境，提供一個更優越的營商和生活環境。

合作重點二「落實跨境項目」：無論是將大珠三角區域作為一個整體來看，還是謀求促進澳港兩地的經貿活動發展和融合，兩個特區政府都必須重點推動跨境項目，特別是基建的發展。其中，港珠澳大橋肯定是澳港兩地策略性的交通基建。<sup>10</sup> 經過20多年政府和民間的討論，終於在2008年初達成突破性的融資協調，並有望在「十一·五」內開始興建。不少研究均指出該大橋能發揮區域效應，也能為大珠三角區域帶來利益（邵善波、楊春，2002a；段樵、伍鳳儀，2003；楊汝萬、紀緯紋，2007）。相信在中國多個地區逐漸形成「區域經濟」的形勢下，大橋若可盡早啟用，將有助鞏固大珠三角區域在中國的重要性及澳門、香港、珠海以至深圳的城市地位；同時在合理的收費和過境等政策措施配套下，也能推動澳港珠及其他城市的人流和貨流增長，以及旅遊和物流等行業的發展。除大橋外，整合和加強澳門、香港、珠海（以及廣州和深圳）機場的合作同樣是重要的工作，如珠三角五大機場研討會（PRD A5 Group）便應重新啟動、強化交流、並推動實質的合作和協調。

另外，不論是澳港（粵）民間、業界或是政府，均深明當前不少城市問題無法單靠一個城市自行處理和解決，其中以一系列區域性環境問題最為顯著，必須由三地聯手方可解決。例如香港一部分的空氣污染排放物證實來自珠三角一帶（香港特別行政區政府環境保護署，2007）；而澳門經常出現鹹潮（鹹食水）現象也需要廣東省有關當局協助解決。面對大珠三

角可持續發展最重要議題的環境問題，澳港粵三方實在需要加強聯手，推行更多可操作的政策和機制，以解決這一系列迫切的跨境問題。在過去的日子裏，部分政策已經實施，如「珠江三角洲火力發電廠排污交易試驗計劃」，但可操作性和執行誘因仍有待提高。除了環境問題，理順澳港兩地的跨境勞工（如數量、輸入條件和限制、對本地勞工的保障等）、跨境投資、跨境旅遊及海關合作等社會和經濟議題，也需要兩地特區政府積極合作處理。

合作重點三「經貿服務活動」：經貿和服務業發展是澳港兩地經濟最重要的一環，當中有不少產業活動可以也必須加強合作，才能發揮更大效益。目前最受兩地關注的必定是旅遊業和會展業。2006年，訪澳旅客人數已接近2,200萬人次，只較訪港旅客少約325萬人次，其中來自東亞和東南亞的旅客的增幅不少。香港也有類似的趨勢，來自澳門、南亞和東南亞的旅客增幅最為強勁（香港特別行政區政府統計處，2007b:214）；此外，廣東省也逐漸成為一個吸引世界各地旅客的地方。過去多年來，澳港粵有不少協調三地旅遊的工作，但成效仍未彰顯。因此，在未來一段時間，澳港粵三地應深化協調旅遊的工作，既從旅遊供應者的角度加強旅遊景點、交通運輸和出入境手續等方面的聯繫及統一；也從旅遊使用者的角度創新大珠三角的行程路線設計及與其他社經活動配合，使不同需求及不同目標的旅客均能在大珠三角區域內享受無障礙「自由行」。

會展業是另一個可以合作的項目。雖然近年來珠三角城市會展業的發展及澳門威尼斯人會展場地的開幕，似對香港構成一定的威脅，<sup>11</sup>然而在仔細分析之下，澳港粵三地的會議和展覽業務，基於發展歷史、規模和不少條件限制，實際上各有定位和取向，不單沒有很直接的競爭，甚至可以做到一定的互補。面對當前社會上種種「威脅論」，澳港粵三地應就各城市的會展業發展作出適當的協商，在保持應有的競爭下作出可能的配套（如展期、交通接駁等），以避免產生惡性競爭和雙輸的局面。澳門地小、會展業人才缺乏，可集中發展能展現澳門

特色和文化的展覽，及進一步招攬更多區域性和世界性中小型會議項目；另外可聯合香港，合作培訓更多會展業人才、向外招攬項目，以及共同設計會展業與酒店、餐飲、旅遊和物流運輸等行業配套發展。

要更理想地促進上述的合作發展，以至為澳港兩地及大珠三角區域帶來更大的利益和競爭力，改善澳港雙方（及澳港粵三方）的合作模式是十分重要的一步。目前，除了在泛珠三角框架下的官式合作外，澳港兩地欠缺其他正式的合作渠道；商界及民間的合作主導著兩地多年來的互動發展。然而，政府間的合作和協調發展策略，絕對是推動區域發展必不可少的元素。

在中國未來的發展道路上，區域經濟和區域合作扮演著舉足輕重的角色，當中長三角區域從過去較細規劃和缺乏完善機制，逐步走向擴容和構建多層次的區域協調機制，<sup>12</sup> 整合全區域的實力，加強對國家的貢獻及影響力便是最佳例子。相對來說，大珠三角區域多年來的整合工作舉步維艱，城市之間的競爭愈趨激烈。<sup>13</sup> 在當前新形勢下，基於互惠互利、平等合作的原則，澳門和香港應利用兩地貴為特區這獨特身分所擁有的優勢，作為區域合作的突破點，從制度建設、發展目標、發展策略和措施上作出針對性的改善和創新，藉澳港強勢合作帶動大珠三角區域進入新發展階段。在制度建設方面，宜設立專責單位處理和推動兩個特區的合作和協調事宜。例如香港多年來被批評未能有效處理有關內地的事務後，便在新一屆政府運作時將原有的政制事務局正名為政制及內地事務局，以反映香港特區政府對處理內地事務的重視。在這個基礎上，香港特區政府可進一步把澳門事務加入該局，發揮類似功能；澳門一方也可在行政法務司，甚至行政長官之下設立專責香港（以及內地）事務的單位。有了這兩個對口單位，澳港兩地特區政府應更方便和具效率地推行一系列區域合作事務。參考泛珠三角和長三角合作的機構設置，以兩個特區行政長官定期會面的機制為主，配合上述常設的政府政策部門，以及已有或新設立的專家/

項目小組作智囊，再推動下層各個執行部門落實各項區域合作政策和措施，有助提升兩個特區的合作層次，改善兩地關係。同樣，在條件成熟時，這機制還可進一步融合現有的粵澳和粵港合作制度，統一和完善整個大珠三角區域的合作和管治。

有了上述機制，雙方政府便可創造更有利的環境和條件，鼓勵各個層面（如商界、民間以及政府本身）的互動和合作，其中產業政策相信是最重要的議題。金融服務、專業服務、MICE、高新科技，以至總部經濟等不同發展目標和策略，不單是澳港，也是大珠三角各城市面對的競爭問題。澳港雙方若可在新機制下，按自身的優勢和限制，理智及適度協調各自的產經策略，增加雙方的互補合作和良性競爭，相信有助澳門博彩旅遊業的可持續發展和產業多元化戰略；而香港的金融和會展業也有望與澳門一同做大做強。

此外，要推動澳港兩地在產業以至社會和人流等全方位的融合，需要落實相關的基建（及服務）和人口流動政策。正如稍前所提及，各方政府必須盡快落實港珠澳大橋的建造；澳港也應該就增強兩地的交通接駁作出安排，包括船運（營運公司、航線和班次）、直升機和將來行走港珠澳大橋的汽車交通；而與之配合的人口流動政策則可深遠影響上述產經活動和跨境交通發展的成效。因澳港經濟和社會發展水平相差不遠，我們建議兩地的人、車和貨等一切可絕對自由流動及免除關檢，以促進澳港全方位融合。在一份研究香港在國家「十一·五」規劃的機遇的報告裏，楊汝萬、沈建法和張力（2006）建議建立「港珠（澳）自由經濟區」，善用香港和珠海各自的資源和優勢，促進雙方經濟互動和人貨流動、減省經營成本，全面提升香港的競爭力。若此自由經濟區概念得以落實及港珠澳大橋建成之後，大珠三角區域時空距離將大幅收窄，澳門可完全投入該自由經濟區的建設，力推澳港珠三地內的自由流動。除了人口自由流動，人口的自由定居、工作、投資，共同招攬人才和培養人才（如大學教育）等政策，也應該在融合了的兩個特區出台。

## 結論

今天的澳門已轉變成為一個趕上高速經濟發展列車的國際城市，昔日寧靜、小城鎮般的澳門再不復存在。在這個巨大的轉變中，澳門需要調校心態和手段來作出適應，力求可持續發展。至於香港，雖不至即時面對被邊緣化的危機，但從當年譏諷內地人為「阿燦」，到現在要自嘲為「港燦」，廣東的GDP亦已拋離香港；也從當年對澳門的不屑一顧，到現在不論是從事建築、會展酒店，以至從事學術研究的都紛紛跑到澳門發展，香港在大珠三角區域發展的重要性及影響力已相對大幅下降。在此區域發展形勢的微妙變化下，各式各樣的衝擊與挑戰滾滾而來，澳港兩個特區都需要尋求新出路，回應挑戰，轉危為機。但這也正好是一良機，讓兩地人民消除只有「澳門人」和「香港人」的自我觀念，重新培養出區域發展的視野，推動澳門和香港真正參與區域發展。

「十一·五」是重要的時期，是未來發展新階段的開始，澳港兩個特區必須把握這個良好的發展機遇，這不單是因為「十一·五」規劃文本內提及支持澳港兩地的發展，更由於大珠三角區域發展形勢使然。澳港雙方（乃至澳港粵三方）在經濟、社會、建設、環境等範疇上有許多進行區域合作和融合的必要和機會。經過了數年區域磨合不成後（主要體現在香港與深圳和廣東省的區域合作發展和雙方在融合的態度上），不論是澳門、香港或廣東也逐步意識到真正的、平等的和全面區域合作的必要和好處。然而，「知道」區域合作的必要性並不代表一定會「實踐」；「實踐」的成效如何也受多種因素影響，要達致一個成功的區域融合，對大珠三角的城市來說，並非易事。

無論如何，澳門與香港的未來是應該融為一體、共同發展的。雙方必須大力推動全方位合作，小心參詳每一個合作細節。澳港兩地若能按新區域發展形勢，為自己確立特區的城市發展定位和功能，提升內在競爭力和對人才、外資的吸引力，協調制訂發展策略，以及共同向外推銷特區和大珠三角區

域，兩個特區才能免除被邊緣化和產生惡性競爭等風險，鞏固既有優勢，並力求創出新的城市和區域優勢。

## 注釋

1. 雖然訪澳旅客數量持續大幅增加，但必須了解到訪澳旅客性質與訪港性質的明顯差異。不少訪澳旅客來澳的主要目的是賭博，並往往選擇即日來回，或前赴其他城市/國家，並沒有在澳門留宿（2005至2007年首季不過夜旅客均在51%以上；香港的數字則不足四成）（香港旅業網, 2007, 旅遊局, 2007）。然而，不少旅客是選擇澳港兩地同遊，對兩地旅遊業起到正面的幫助。
2. 自2003年7月推出「個人遊」措施以來，以此形式訪澳的內地旅客人數持續上升。數字從2003年（7月28日至12月31日）的60.83萬（佔內地旅客入境總數的20.16%）大幅增加至2006年的590.55萬（49.27%）（旅遊局, 2007）。這既推動澳門旅遊業的發展，也為澳門關檢、旅遊設施和服務帶來巨大壓力。
3. 除特別標示外，本文所用貨幣單位為澳門元，固定匯率為1.03澳門元兌1港元。
4. MICE即Meetings, Incentives, Conventions and Exhibition（聚會、獎勵旅遊、大型會議及展覽），是近年新興的產業發展模式；澳門、香港等世界許多大城市都開拓這個產業的市場，在會議展覽場地、配套的旅遊設施上大興土木。澳門路氹填海區的金光大道大型發展項目便是朝這個方向發展。
5. 澳門的博彩旅遊業可說是澳門最龐大的行業，對澳門的經濟舉足輕重。按澳門旅遊局推算，2005年旅遊業佔本地總就業人口40.2%（直接）或95%（直接及間接）；佔

GDP也有32.8%（直接）或90.8%（直接及間接）（旅遊局，2007）。

6. 「社會房屋」是由政府直接推廣的房屋計劃，該等房屋會以低廉租金租予低收入或有特殊困難的家庭，所謂低收入是指家庭總收入不超過有關法例所規定的上限。「經濟房屋」提供給收入較少，無法承擔私人樓宇價格而又想自置居所的人士（資料來自澳門特別行政區房屋局網頁，[http://www.ihm.gov.mo/chi/hint/faq\\_sh.php](http://www.ihm.gov.mo/chi/hint/faq_sh.php)）。社會房屋類似香港的公共房屋，而經濟房屋類似居者有其屋計劃，但兩地要求和執行細節不盡相同。
7. 有關《道路交通安全法》法律文本，可參考澳門法律網（<http://www.macaolaw.gov.mo/env/lei-3-2007.pdf>）。
8. 《內港區整治方案初步構思》和《新橋區整治方案初步構思》內容可見澳門舊區重整諮詢委員會網頁（<http://www.ccrbam.gov.mo/big5/index.html>）；或土地工務運輸局網頁（<http://www.dssopt.gov.mo/tc/plano/index.php>）。
9. 這裏指特區政府有意在氹仔北岸大幅填海造地三幅的計劃，這不單有機會影響通往珠三角西岸各城市的航道暢通，更可能對澳門和珠海造成水文及泥沙淤積的深遠影響。而最重要的是澳門特區沒有領海範圍，填海造地要得到中央政府的審批同意。
10. 港珠澳大橋在1980年代初首次提出，連接被珠江所分隔的香港、珠海與澳門。多年來經歷各地政府和民間多次討論和研究。有關大橋的發展背景，可參考楊汝萬、紀緯紋（2007:53-60）和邵善波、楊春（2002a, 2002b）。
11. 可參考香港《文匯報》，2007年9月18日版A16，「澳會展業已接逾400項目」的報道。
12. 可參考香港《文匯報》，2007年12月2日版A6，「溫總推

動滬江浙峰會 上海龍頭地位確立長三角擴容：16市變一市兩省」的報道。

13. 關於大珠三角城市間的競爭，不少學者專家均以區內五大機場和貨櫃碼頭的發展為例；城市間對部分產業或商貿所制訂的保護主義也是一例。

## 參考書目

中華人民共和國中央人民政府。2006。《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十一個五年規劃綱要》（[http://www.gov.cn/ztlz/2006-03/16/content\\_228841.htm](http://www.gov.cn/ztlz/2006-03/16/content_228841.htm)，2006年3月17日登入）。

《市民日報》。2007。「國際機場擬耗40億擴建」，2月1日，版P3。

何厚鏞。2005。《二零零六年財政年度施政報告》（[http://202.175.81.61/policy2007/download/cn2006\\_policy.pdf](http://202.175.81.61/policy2007/download/cn2006_policy.pdf)，2007年6月12日登入）。

——。2006。《二零零七年財政年度施政報告》（[http://202.175.81.61/policy2007/download/cn2007\\_policy.pdf](http://202.175.81.61/policy2007/download/cn2007_policy.pdf)，2007年6月12日登入）。

——。2007。《二零零八年財政年度施政報告》。澳門：澳門特別行政區政府印務局。

《明報》。2007。「場地大會展兩倍 澳拓會展業與港爭長短」，8月28日，版A12。

邵善波、楊春。2002a。《「粵港澳大橋」成本及收益評估》。香港：一國兩制研究中心。

——。2002b。《對「粵港澳大橋」的共識與分歧》。香港：一國兩制研究中心。

段樵、伍鳳儀。2003。《成就一個圓：自都會聚集經濟角度探

討香港珠三角地區持續發展》。香港：香港中文大學工商管理學院決策科學與企業經濟學系珠三角研究小組。

香港特別行政區政府統計處。2003。《香港統計月刊：二零零三年十二月》。香港：政府物流服務署。

——。2004。《香港統計月刊：二零零四年十二月》。香港：政府物流服務署。

——。2007a。《香港統計月刊：二零零七年六月》。香港：政府物流服務署。

——。2007b。《香港統計年刊：二零零七年版》。香港：政府物流服務署。

香港特別行政區政府環境保護署。2007。《香港環境保護2007》。香港：香港特別行政區政府環境保護署 ([http://www.epd.gov.hk/epd/misc/ehk07/tc\\_chi/other/contents.htm](http://www.epd.gov.hk/epd/misc/ehk07/tc_chi/other/contents.htm)，2007年11月27日登入)。

香港旅業網。2007。「訪港旅客統計」(<http://partnernet.hktb.com/b5/index.html>，2007年7月30日登入)。

高力國際。2006。《澳門物業報告》(<http://www.colliers.com/Markets/Macau/MarketReports/>，2007年11月27日登入)。

《華僑報》。2006。「九澳貨櫃碼頭加建船用泊位」，2月25日，版13。

楊汝萬、沈建法、張力。2006。《中國的十一五規劃：香港的機遇和挑戰》。智經研究中心委託研究項目 ([http://www.bauhinia.org/tchi\\_publications.htm#C115](http://www.bauhinia.org/tchi_publications.htm#C115))。

楊汝萬、紀緯紋。2007。《網絡縱橫：泛珠三角區域基礎設施的發展》。香港：香港中文大學香港亞太研究所。

《澳門日報》。2006。「機場年底延長跑道日封八小時」，8月10日，版C2。

——。2007。「不增佔地面積十月截標 關閘邊檢大樓擴建」，8月30日，版A3。

澳門特別行政區政府土地工務運輸局（簡稱土地工務運輸局）。2006。「城區研究及計劃」（<http://www.dssopt.gov.mo/tc/plano/index.php>，2007年7月30日登入）。

澳門特別行政區政府建設發展辦公室（簡稱建設發展辦公室）。2007。《澳門輕軌系統優化方案2007》（<http://www.gdi.gov.mo/tc/nproject2.htm>，2007年7月17日登入）。

澳門特別行政區政府旅遊局（簡稱旅遊局）。2007。「各項統計數字」，資料由旅遊局於2007年5月中訪問時向作者提供。

澳門特別行政區政府統計暨普查局（簡稱統計暨普查局）。2006a。《直接投資統計2005》。澳門：統計暨普查局。

——。2006b。《按生產法估算的本地生產總值：2005年》。澳門：統計暨普查局。

——。2007a。《2006中期人口統計總體結果》。澳門：統計暨普查局。

——。2007b。「人口」（[http://www.dsec.gov.mo/index.asp?src=/chinese/indicator/c\\_dem\\_indicator.html](http://www.dsec.gov.mo/index.asp?src=/chinese/indicator/c_dem_indicator.html)，2007年7月4日登入）。

——。2007c。「本地生產總值及人均本地生產總值」（[http://www.dsec.gov.mo/index.asp?src=/chinese/indicator/c\\_pib\\_indicator.html](http://www.dsec.gov.mo/index.asp?src=/chinese/indicator/c_pib_indicator.html)，2007年7月4日登入）。

——。2007d。「按入境渠道統計之來澳旅客人次」（[http://www.dsec.gov.mo/index.asp?src=/chinese/indicator/c\\_tur\\_indicator.html](http://www.dsec.gov.mo/index.asp?src=/chinese/indicator/c_tur_indicator.html)，2007年7月4日登入）。

——。2007e。《按生產法估算的本地生產總值：2006年》。澳門：統計暨普查局。

——。2007f。《統計年鑑2006》。澳門：統計暨普查局。

澳門特別行政區政府新聞局（簡稱新聞局）。2006。《2006澳門年鑑》。澳門：新聞局。

澳門特別行政區政府經濟局（簡稱經濟局）。2007。「《內地與澳門關於建立更緊密經貿關係的安排》補充協議四簽署」（[http://www.economia.gov.mo/servlet/ShowContent/cms/NC\\_WN/2007-07-02?locale=zh\\_MO](http://www.economia.gov.mo/servlet/ShowContent/cms/NC_WN/2007-07-02?locale=zh_MO)，2007年8月1日登入）。

澳門國際機場。2007a。「旅客吞吐量統計」（[http://www.macau-airport.com/cn/h02/04\\_traffic\\_stat.php](http://www.macau-airport.com/cn/h02/04_traffic_stat.php)，2007年7月30日登入）。

——。2007b。「貨運吞吐量統計」（[http://www.macau-airport.com/cn/h03/09\\_traffic\\_stat.php](http://www.macau-airport.com/cn/h03/09_traffic_stat.php)，2007年7月30日登入）。

澳門舊區重整諮詢委員會。2007。「委員會簡介」（<http://www.ccrbam.gov.mo/big5/index.html>，2007年7月31日登入）。

State of Nevada. 2007. *Gaming Revenue Report: December 31, 2006* ([http://gaming.nv.gov/documents/pdf/1g\\_06dec.pdf](http://gaming.nv.gov/documents/pdf/1g_06dec.pdf), accessed 30 July 2007).

## 「十一·五」下泛珠三角與香港研究系列

### III. 澳門與香港

#### 摘要

作為中國的兩個特別行政區，澳門及香港在經歷一段短時間的不景氣後，經濟和社會再次高速發展，特別是澳門的發展勢頭更是氣勢如虹，一時無兩。然而，環球及國家經濟發展形勢不斷轉變，澳門和香港正面臨不少的衝擊與挑戰，需要盡快找尋出路和調整發展定位與方向。機遇往往伴隨挑戰而來，自「十·五」時期開始，CEPA及個人遊等國家與澳門及香港的互利政策陸續出台，為澳門和香港兩地的發展帶來了生機，成效顯著。

「十一·五」時期正是這些機遇的延續，甚至有更多新的機遇湧現。澳門和香港需要更好地把握一切來之不易的機遇，利用特別行政區獨特的身分地位，深入了解區域形勢，認清內部問題所在和澳港合作的必要、障礙和效益，以制訂和創新區域發展戰略，並大膽地施行新區域發展措施，促進兩個特別行政區的融合，進而尋求大珠三角乃至泛珠三角區域更具體的區域建構；同時利用1+1>2的融合效益，更好地解決發展時所面對的內部問題和局限性，以及更有力地回應外來挑戰，力求推動兩個特別行政區的持續發展，及在區域和世界上的獨特地位和重要性。

## **The Pan-Pearl River Delta Region and Hong Kong under the 11th Five-year Plan Research Series**

### **III. Macao and Hong Kong**

**Yeung Yue-man    Shen Jianfa    Kee Wai-man**

#### **Abstract**

Macao and Hong Kong are the only two Special Administrative Regions (SARs) in China. After the severe blow the two SARs sustained during the Asian financial crisis, their economic and social development has been exceptionally rapid, especially that of Macao. However, what the future holds for the economic development of both China and the world is uncertain. Economies are in flux, and there will be numerous attendant challenges for the two SARs. They will have to seek new goals of development as well as new ways of achieving development. At the same time, amid uneasy economic and social transitions, opportunities beckon for the two SARs. CEPA and the Individual Visit Scheme are the two most influential policies that have been implemented by the central government and two SAR governments during the Tenth Five-year Plan period. The contribution of these policies is significant.

These policies will continue in the Eleventh Five-year Plan period and more policies that are beneficial to the SARs have already been implemented or will soon be introduced. Macao and Hong Kong should ensure that they are in a position to seize all valuable opportunities arising from their SAR status, by identifying the challenges and opportunities of cooperation and integration between Macao and Hong Kong. They should then formulate and implement new regional development strategies, so that the two SARs will be able to enhance their integration within the framework of the Greater Pearl River Delta and Pan-Pearl River Delta. In addition, integration should help them to resolve their critical internal economic and social problems and free them from the constraints on their future

development. Ultimately, the two SARs should strive to establish the unique roles that their status will allow them to play in the country as well as in the world and, at the same time, pursue sustainable development in a regional context.

## **HONG KONG INSTITUTE OF ASIA-PACIFIC STUDIES**

The Hong Kong Institute of Asia-Pacific Studies was established in September 1990 to promote multidisciplinary social science research on social, political and economic development. Research emphasis is placed on the role of Hong Kong in the Asia-Pacific region and the reciprocal effects of the development of Hong Kong and the Asia-Pacific region.

Director: Lee, Paul Siu-nam, PhD (Michigan),  
Professor, School of Journalism and Communication

Associate Directors:

Chiu, Stephen Wing-kai, PhD (Princeton),  
Professor, Department of Sociology

Sung, Yun-wing, PhD (Minnesota),  
Professor, Department of Economics

Tang, Kwong-leung, PhD (UC Berkeley),  
Professor of Social Work

Wong, Timothy Ka-ying, PhD (Manitoba),  
Research Associate Professor, HKIAPS

HK\$20.00

ISBN 978-962-441-193-5



9 789624 411935