

# 經濟



# 澳門：中國大西南的開放之門

汪海\*

七十年代末，中國實行對外開放，有着靈活經濟機制的香港進行了相應的調整，迅速適應了這一重大變化，發展成中國、尤其是東南沿海地帶的開放門戶，並進而成爲繁榮的國際航運、貿易、金融中心。

澳門是香港的唇齒之鄰，實行與香港類似的經濟制度，同樣是有悠久歷史的國際商埠和自由港，香港成功的發展經驗值得澳門借鑒。九十年代，有利澳門發展的機遇正在出現，這就是中國大西南的開發與開放。澳門如能及時把握和利用這一機遇，就有可能走上與香港相似的繁榮之路。

## 一、開發大西南的新思路

中國西南的四川、雲南、貴州、廣西諸省區，面積137.8萬平方公里，人口2.2億人，土地、氣候、生物、水能、礦產、旅遊等自然資源極爲豐富。其中，可開發的水電資源佔全國一半以上，比居世界第2位的國家還多；煤炭資源相當於除中國外亞洲各國之和，按西南和華南目前消費量計算，可供開採200年以上。已探明的礦物有100多種，鈾、鈦、錫等居世界首位，鐵、錳、鋁、鋅、鉛、銅、汞、磷、硫等居全國前列。大西南緊鄰能源、資源貧乏的華南，“兩源皆富”的區位優勢極爲突出。

---

\* 南京經濟研究中心研究員

為解決中國經濟產業和地區不平衡發展的現實矛盾，打破“瓶頸”部門的制約，九十年代要加強建設能源、原料等基礎產業，加快開發大西南，已提上中國經濟發展的重要日程。

大西南在九十年代新的開發浪潮中，應積極借鑒東部沿海地帶的成功經驗，來取“以開放促開發”的發展模式，通過擴大開放，參與國際經濟分工與合作，利用國內和國外兩種資源，開拓國內和國際兩個市場，把自然資源優勢轉化為商品優勢，走出一條工業化和現代化發展的新路。

西南四川、雲南、貴州、廣西諸省區擁有800多公里海岸線和5000多公里國境綫，擴大對外聯系有較好的條件。目前正制定包括西南和華南部分省區的區域發展規劃，利用廣西、廣東的北海、防城、湛江等港口作為出海口，並開放了憑祥、河口等邊境城市，已取得一定成效。但這些出海口和出境口，城市規模有限、服務功能欠缺、國際聯系薄弱、開放程度較低，只能在運輸意義上，為大西南提供與外部世界的中轉服務，而不是在經濟意義上，真正能夠全面溝通西南與國際市場的開放門戶和對外交流樞紐，不能高強度、大縱深地啟動西南的外向型經濟。

過去十多年，在中國的對外開放中，香港一直起着舉足輕重的作用。據統計，中國內地吸收外商投資的三分之二，對外貿易的三分之一，接待海外遊客的十分之九，對外承包工程和勞務合作的四分之一，均來自香港。香港是中國對外開放最重要的門戶，是溝通中國和外部世界最重要的橋樑。

香港之所以能在中國對外開放中，發揮如此之大的作用，因為：（1）香港不僅是一個出海港口，而且是地處國際航綫交匯處的世界航運中心，對外聯系十分方便；（2）香港是一個自由港，各國人員、商品、資金可以自由進出，有着極高的經濟開放度；（3）香港是世界著名的金融、貿易、交通、旅遊、服務、信息中心，是世界市場體系的重要樞紐，國際聯系十分廣泛；（4）香港有着便利中外交流的多元化語言文化環境，97%的居民為華人，又通用最重要的國際語言英語，能夠促進具有不同文化背景的國家擴大經濟交流；（5）香港有深圳經濟特區作為溝通內地的經濟接軌點。

大西南現有的各出海口與出境口，上述條件多不具備，遠不能與香港相比。事實上，在黎湛、南防等出海鐵路未開通前，西南大量外貿商品，是按照商品經濟的自然流向，經西江水道運往港澳的。如今，湛江、北海諸港的大部分進出口貿易，也以港澳為主要對象，它們僅起一定中轉運輸作用。至於西南邊境口岸，在具有大陸橋性質並通達國際經濟樞紐的大運量通道開通前，其宏觀開放效用相當有限。因此這些出海口和出境口，儘管自身的開放具有一定意義，但對整個大西南外向型經濟發展而言，其作用相當有限。大西南需要有一個像香港那樣的國際交流樞紐作為對外開放門戶。

當然，也可以直接利用香港。但香港側重於為中國東南沿海的對外開放服務。隨着沿海開放的擴大，香港的城市壓力也相應增加。香港已有600萬居民，

是世界人口密度最高的大城市，空間發展餘地又極其有限。目前，香港人口、土地、用水、交通、環境等方面的矛盾日趨突出，城市規模和功能的進一步擴張，必然導致比較成本增高，制約因素加大。如新機場工程是完善香港服務功能的關鍵設施，需移山填海建設，投資預算高達1700億港元，已超過三峽工程的造價。再如用水，主要水源東江，到2000年將入不敷出。香港已是東南沿海4億人的開放樞紐，再為大西南2億多人服務，各方面壓力將急劇增大，代價高昂，既影響香港自身的發展，也不利東南沿海的開放。

世界發達國家的城市化，皆經歷了由小到大、由單個到羣體的歷程，出現了以一個或幾個大城市為中心的城市化地帶，各城市間互相分工，各有側重。

以香港為核心的珠江三角洲，已開始了這樣的進程。早在七十年代，香港就把部分製造業轉向鄰近的澳門；八十年代，又把大部分佔地大、用工多的製造業轉到珠江三角洲，集中發展為東南沿海開放服務的第三產業；九十年代，部分中心城市功能又開始外移，深圳已提出要成為“內地香港”，而與香港唇齒相依、命運相似的澳門，則更有機緣參與香港的區域性城市職能分工。

中國大西南擴大開放的新思路，是設置一個像香港般的開放門戶。這個大西南的“香港”，應是珠江三角洲的另一個際性城市澳門，它有西江與大西南一脈相連，並和香港一樣，有完善的自由港制度和廣泛的對外聯系，是中國傳統的對外交流門戶。

## 二、大西南的開放之門

澳門是一個有400年歷史的著名國際商埠，相對於大西南的交通閉塞、經濟封閉，澳門最大特點是它的開放性，有着多種優越條件，能夠成為大西南的開放門戶。

——澳門是大西南的傳統對外交流樞紐。澳門和大西南有西江一水相連，西江是珠江水系主幹，全長2129公里，發源於雲南昆明附近，自雲貴高原奔騰而下，流經滇、黔、桂、粵諸省區，在澳門附近磨刀門入海。西江水系航運價值很高，通航里程近1萬公里，是一條黃金水道。在以水路運輸為主的時代，西江是雲南、貴州、四川、廣西、湖南和廣東西部入海的傳統通道。地處西江口的國際商埠澳門，則是西江流域對外貿易的傳統門戶。大西南的茶葉、絲綢、蔗糖、銅、錫、鉛、水銀、朱砂、麝香、茯苓、香料等眾多物產，多由西江水道經澳門運往日本、菲律賓、印度、葡萄牙、歐洲、美洲。十九世紀末，西江被辟為對外通商水道，內外貿易繁盛一時，進出西江的中外和港澳輪船達數千艘，運輸貨值達數千萬兩白銀，僅廣西一地，80%的出口商品是通過西江運往港澳市場的。雲貴物資由西江出海運往港澳，比通過長江水運出海運輸距離縮短一半。在鐵路開通後，西南貨物經廣西貴縣港轉水運到港澳，仍比在湛江、廣州中轉節省時間，運價低10%到2%，運距縮短200多公里。西江是僅次於長江的又一條橫貫東西、伸入內地的黃金水道，也是大西南通向港澳和國際市場的天然捷徑。目

前，沿江已形成與長江、黃河並列的中國第三大橫向經濟帶。在西江入海口的澳門，發揮傳統的國際貿易優勢，設置對外開放門戶，必能帶動西江流域以至整個大西南的對外開放。

——澳門有着完善的便利國際交流的自由港制度。澳門長期實行自由港和自由經濟政策，以及免稅和低稅政策，商品、貨物、資金、外匯、黃金自由進出，自由交易，僅對烟酒等少數商品徵收關稅。企業自由經營，不受干預，資金、利潤可隨時調出，所得稅率比香港還低。人員自由往來，手續簡便，同內地、香港和20多個國家、地區豁免簽證。十分有利於促進國際經濟和文化交流。

——澳門有傳統和廣泛的國際聯系。澳門在16世紀就已是著名國際商埠，是澳門——果阿——里斯本，澳門——長崎，澳門——馬尼拉——墨西哥環球航綫的東西方貿易中心，並曾是溝通中國與西方文明的唯一樞紐。目前仍同100多個國家保持貿易聯系，居住着來自50多個國家的外籍居民。在澳門，中文和葡文同為正式語文，這直接有利於中國同葡萄牙、巴西、安哥拉、莫桑比克等10多個葡語國家開展交流。葡語和法語、西語、意語等均由古拉丁語演變而成，易於相互溝通。世界上以拉丁系語言為第一語言的國家，有法國、意大利、葡萄牙、西班牙、巴西、墨西哥等30餘個，它們在語言、文化、民族、歷史、宗教、法律等許多方面，都有鮮明的共性，相互聯系密切。此外，還有50多個國家通用拉丁系語言，兩者合計，共有80多個國家和地區，佔世界總數三分之一強。澳門有着多元化的語言文化環境，與拉丁國家容易溝通，十分有利於同這些國家發展經濟、科技、文化交流。事實上，澳門無論傳統還是現實的對外聯系，均以拉丁國家居多。澳門的這一優勢，在中國和東亞都是獨一無二的，甚至連香港也不具備，以至香港《快報》載文提議，要把千里之外具有美拉雙語文化背景的美國南方城市邁阿密，作為“進軍拉美市場的跳板”<sup>①</sup>。澳門同東南亞和海外華人的聯系也十分密切，至今仍居住着數萬歸僑。澳門能夠成為中國、東亞聯系拉丁國家的“香港”，全方位擴大中國的對外開放。

——澳門鄰近國際航運、貿易、金融中心香港，同香港聯系方便、交流密切。澳門與香港僅珠江口一水相隔，乘船往返只需1個多小時。每年澳港之間人員來往達1000多萬人次，電訊聯系數百萬次。香港是澳門最大的貿易對象，也是澳門最大的資金、技術、遊客來源地，相互交流頻繁，澳門和香港在經濟上實際上已一體化。澳門可以很方便地利用香港這個國際交流樞紐的港口、機場、通訊等基礎設施，和各種國際性金融、貿易、航運、科技、信息服務。所以，利用澳門也就是利用香港。

——澳門有珠海特區和高欄深水港溝通內地。珠海經濟特區實行特殊開放政策，是溝通澳門和內地的橋樑，有利內地在經濟體制及運行機制上同澳門和國際市場全面接軌。目前，珠海正在西江口建設高欄深水大港。高欄港僅距澳門13海

<sup>①</sup> “進軍拉丁美洲市場之道”，香港《快報》，1992年6月13日。



里，鄰近繁忙的國際航綫，是個天然深水港，港池80平方公里，深水岸綫長20多公里，比香港維多利亞港還大1倍，能停泊大噸位遠洋輪船，與西江實行江海聯運，吞吐量可達1億噸。澳門的自由港優勢加上高欄深水港的規模優勢，完全有可能成爲西江流域的門戶港和大西南的“香港”。

澳門有廣泛的對外聯系和便利國際交流的自由港制度，這些服務功能均相似於香港，而多項管理費用則低於香港，中國內地的各開放城市更難與之相比。近年來，隨着澳門自身實力的提高，作爲大西南開放門戶的比較優勢正日趨明顯，並開始受到重視。據《澳門日報》報道：“台商在加強與香港聯系的同時，日益重視澳門所處的地位，無疑是在香港之外增加了一條與大陸發生經濟聯系的通道和跳板。據知，台灣的汽車業、原材料業、合板業、水泥業等已陸續經澳門轉入大陸的雲、貴、川、桂地區”<sup>②</sup>。

澳門是中國大西南的傳統對外交流樞紐，在今後中國和大西南的開放與開發中，它有可能擔當重要的角色，成爲大西南的開放門戶，成爲香港式的國際交流樞紐。

### 三、構造澳門國際交流樞紐

澳門確有可能成爲第二個香港，但這僅是一種可能性，從目前澳門的實際狀況來看，與香港的各方面差距都很大，尤其是基礎設施落後、經濟實力薄弱、土地面積狹小、各類人材缺乏，嚴重束縛澳門的發展，限制澳門成爲國際交流樞紐。必須積極採取措施，解除這些“瓶頸”約束，才能實現澳門的發展目標。

1. 強化建設基礎設施尤其是對外交通設施。盡快建成澳門對外聯系的核心工程國際機場和九澳深水港，開辟通向拉丁國家和大西南的空中與水上航綫。積極建設澳門、珠海至廣州的高速公路和鐵路，溝通與珠江三角洲、西江流域和大西南的陸上交通。及早考慮建造跨越珠江口的港澳大橋，以加強與香港的聯系。

2. 以第三產業爲主體，推進經濟多元化、高級化和現代化，逐步形成國際經濟、文化、科技交流樞紐。澳門要增強中心城市的吸引、輻射、服務等功能，必須大力發展金融、貿易、航運、保險、旅遊、科技、文化、房地產、信息等第三產業。目前，在澳門的各項第三產業中，最爲發達的是旅遊業，已同香港、廣州構成相互促進的旅遊大三角。從世界範圍來看，旅遊業也是成長最爲迅速、規模已居首位的朝陽產業。從澳門的現實出發，今後一段時期內應以旅遊業爲帶動經濟發展的主導產業，在澳門內國際機場建成後，旅遊業也具備了加速擴展的良好條件。爲減少對博彩業的單一依賴，必須重點扶持高層次高消費、高增值的文

---

<sup>②</sup> 《澳門日報》1991年12月2日。

化旅遊業。澳門作為有400多年歷史的東西方文化交匯之地，可供開發的旅遊資源十分豐富。可建設一批具有澳門特色的文化旅遊工程，推動旅遊業發展。旅遊業的繁榮，有利於推動人員交往，而人員交流又是一切交流的基礎。從旅遊業起步，以人員交流促進商品、資金、信息、技術、文化交流，能夠漸次帶動貿易、金融、科技、文化、資訊等各項第三產業，逐步增強經濟實力，成長為現代化的國際交流樞紐。

3. 積極培養和引進各類人材，擴展國際經濟、科技、文化聯系。為發展澳門的對外交流，尤其是同拉丁國家的經濟、科技、文化交流，應擴大澳門的中拉雙語文化環境，培養和引進中拉雙語人材和各類專業人材。為此，要鼓勵澳門華人學習葡、法、西等國際通用的拉丁系語言，鼓勵澳門葡裔居民學習中文，把澳門大學建成中國的拉丁系語言教學中心和拉丁文化研究中心。還可考慮引進中國內地、香港及拉丁國家的雙語人材和專業人材。在拉丁國家，有數百萬華僑和數萬留學生，澳門對他們很有吸引力，引進這類人材更可一舉兩得，同時發揮他們語言和專業之長。擴展澳門同拉丁國家的聯系，可從葡語國家如葡萄牙、巴西等入手，逐步發展，同拉丁國家的著名城市建立友好城市關係，舉辦拉丁文化藝術節、拉丁國家商品交易會、拉丁科技文化博覽會等，能夠全面推動澳門同拉丁國家的經濟、文化、科技交流。吸引拉丁國家的著名跨國公司、跨國銀行、科研機構、文化團體、高等學校在澳門設置分支機構，使澳門成為拉丁國家同中國和東亞交流的跳板。分佈在五大洲80多個拉丁語系國家的數百萬華僑、華人，是澳門聯系拉丁國家的重要紐帶，應與之加強聯系，成為拉丁世界華人經濟網的中心。進而帶動中國的企業、銀行、公司等以澳門為基地走向拉丁國家，建立遍及拉丁國家的中拉經濟貿易交流網。

4. 全面加強澳珠合作，聯合開發橫琴島和高欄港，共同建設澳門——珠海國際大都會和西南出海門戶港。澳門和鄰近的珠海各有長短，而且相互間的互補性很強，這兩個城市如加強合作、取長補短，必能相得益彰、共同繁榮。澳門和珠海要成為大西南的開放門戶，應重點開發橫琴島和高欄港。澳門空間狹小，是束縛發展的主要因素，而鄰近的橫琴島，土地面積數倍於澳門，開發後足以容納數十萬人，開發橫琴島是未來澳門空間發展的唯一出路。廣東和珠海現已提出要重點開放、開發橫琴島，為促進橫琴島開發，可考慮成立橫琴特區，實施澳門的特殊政策，與澳門實現人員、商品、資金的自由進出和一體化發展，催育澳門早日成長為國際交流樞紐，並以此作為珠海、西江流域、大西南同澳門、同國際市場的經濟接軌點。在澳門離島和橫琴島充分開發後，足以容納100萬以上人口，將克服澳門空間狹小的先天不足，發展成具有一定規模的大城市。珠海正在西江入海口建設高欄深水港，這對西江流域和大西南的開放、開發，對澳門——珠海國際交流樞紐的發展有重要意義，澳門應與珠海加強合作，積極開發高欄深水港。可考慮將部分岸綫、水域和陸地劃出，實行澳門自由港的政策，以促進港口的開發。澳門自由港的政策優勢和高欄深水港的規模優勢，將在澳珠合作中得到充分發揮，推動澳門和珠海這對姐妹城市早日成長為大西南的開放門戶和國際交流樞紐。



## 四、建設溝通澳門和大西南的經濟開放走廊

大西南之所以經濟封閉，失落古代“揚一益二”的領先地位，交通閉塞是重要原因，必須從暢通交通入手，強化建設大西南通向開放門戶澳門的傳統通道西江，把西江走廊建成發達的綜合運輸走廊，建成高度開放的產業密集帶，建成帶動大西南開放開發的經濟發展軸。

1. 開發西江航運，暢通黃金水道。西江上游資源富集，下游工業發達。僅南北盤江、紅水河流域探明可就近水運的煤炭儲量已達100億噸，數量大、品種多、質量優。雲南磷礦儲量11億噸，還有大量鉛、錫、硫、鐵等金屬礦和建材、木材資源，皆可利用水運。據統計，廣東2000年僅煤炭一項，就需7000萬噸。西江流向與西南資源外運路綫基本一致，黔煤經西江至廣東運距為1200公里，而晉煤經秦皇島到廣東長達3200公里。雲南磷礦從西江至廣洲，比通過長江運至上海，運費低50%以上。西江作為溝通西南和華南的黃金水道，是開發資源和開拓外向型經濟的主通道，應積極開發。西江水道開發的重點，一是西江入海口，開辟磨刀門、崖門、橫門三大深水航道，肇慶以下通航5000噸級江海輪船；二是整治西江幹流，梧州以下通航3000噸級寬綫型江海直達輪；三是建成右江百色以下，紅水河來賓以下，柳江柳州以下，通向雲貴的三大千噸級航道。

2. 建設西江沿江鐵路，形成溝通港澳和大西南陸路運輸捷徑。現代客貨運輸十分複雜，對各種運輸方式都有特定需要。如煤炭、礦石等大宗低值貨物，可盡量利用廉價水運，但水運的時效性、通達性、穩定性、連續性均不如鐵路，首先就不適宜旅客運輸。從西江要港梧州到香港澳門，乘船要一天一夜，而火車走同等距離只需幾小時。人是經濟活動主體，人員交流受阻，必然影響經濟發展。廣西距港澳僅幾百公里，正因交通不便，對外開放落後於廣東。在貨運方面，水運也不適宜運輸機器設備、輕紡和精加工產品、鮮活農產品等。今後相當長時期，鐵路仍是中國最主要的運輸方式，發展水運，尤需沿江鐵路的配合。西江作為大西南入海的主通道和客貨運輸密集帶，必須建設包括沿江水路、鐵路、公路、航空等在內多方式、多通道的綜合運輸走廊。在西江水道暢通後，應考慮建設沿江鐵路，其方案是：從西江下游港口，連接京廣、京九、廣珠澳諸綫的三茂鐵路要站肇慶起，沿江而上到廣西水運門戶梧州，沿潯江經藤縣、平南到黔江與郁江交匯的桂平，在桂平分為兩路，一路沿黔江、柳江北上，到廣西鐵路樞紐柳州，與黔桂、焦柳、湘桂諸綫相接，肇慶至柳州新綫全長約400公里，溝通四川，貴州、湖南；另一路自桂平沿郁江向西到水陸交通樞紐貴縣，接黎湛綫、桂越綫及在建的南昆綫，桂平至貴縣段新綫長約50公里，溝通雲南、廣西南部並不經桂越綫到越南。這樣，只需建設450公里新綫，就可得到一條西南到華南、港澳的運輸捷徑和交通大動脈，從成都、重慶、貴陽到廣州和港澳，走西江鐵路比經京廣綫、三茂綫繞行，分別縮短運距達500公里和400公里之多。廣州到西南、西北約有10對客車可走此捷徑，西南和華南由大量經商、旅遊、民工客

流，皆可由此綫疏導。西江鐵路也將成爲西南能源、原料、外貿物資運往華南的重要通道，比走湛江諸港中轉大大節省時間和運費。從港澳經沿江鐵路和焦柳、黔桂、南昆鐵路，到肇慶、桂林、張家界、三峽、黃果樹、峨嵋山、石林等，可形成多條國家級黃金旅遊綫，把大批港澳和海外客商引入待開發的大西南。西江水道整治開發，加上建成沿江鐵路、公路等，西江綜合運輸走廊就可大體形成。大西南到華南、港澳的運輸主通道就可基本打通。

3. 建立深入大西南腹地的西江資源開發帶。西江流域的能源、資源富集，上通大西南，下連港澳和珠江三角洲，沿江實行大縱深開發條件優越。在沿江綜合交通走廊形成後，投資環境將得到極大改善。應及早規劃，把西江流域確立爲南部中國生產力佈局由東向西推進、深入開發大西南的主軸綫。根據西江流域和大西南資源分佈特點及開發條件，可確定如紅水河水電基地、烏江水電基地、六盤水煤炭基地、桂西北有色金屬基地、黔中鉛磷基地、攀西鐵鈾鈦基地等一批國家重點資源開發區。在西江沿江地帶，利用豐富的淡水、水運、能源、礦產、農產品資源，重點發展煤化工、磷化工、冶金、建材、造船、有色金屬加工、木材加工、食品加工等產業，形成沿江工業走廊和經濟密集帶，作爲深入開發大西南的基地和經濟發展軸。

4. 開辟溝通大西南腹地的西江經濟開放帶。歷史上，西江多次成爲貿易興盛的對外通商水道，在當今有利的經濟環境下，進一步開放西江水道以推動大西南開發，條件已經成熟。西江開放，一是水道、港口的開放，允許外籍和港澳船舶上溯至西江各港口；二是城市的開放，肇慶、梧州、柳州、南寧等沿江城市實施沿海開放城市的優惠政策，此外，沿西南幹綫鐵路的大中城市，也可實行同等政策；三是產業的開放，根據大西南資源開發特點，實行產業傾斜型的開放政策，對西江航運，西南鐵路與公路、紅水河、烏江、瀾泡江水電基地，西南各大礦產基地，肇慶、桂林、張家界、黃果樹、滇池、石林等旅遊區，實行特殊開放政策，辟爲促進能源、交通、原材料等產業開發的經濟開放區。

西江綜合交通走廊、沿江經濟密集帶和對外開放通道的建設，把澳門和大西南緊密切聯接起來，在擴大開放和深化開發中互相促進，迎接更加繁榮的未來。

## 五、未來的澳門和大西南

世界上許多幅員遼闊的國家，在其邊遠地區開發中，無一不是基礎設施先行，超前建設港口、鐵路等交通設施。而開辟內地通向沿海的出海通道，設置聯系國際市場的門戶海港，則具有極爲突出的重要意義。

美國開發西部地區，首先建設了橫貫北美大陸的太平洋鐵路，開辟了舊金山、洛杉磯等門戶海港，溝通了內地和沿海、國內和國外的經濟交流，推動了中西部的發展。

俄國開發西伯利亞，則修築了西伯利亞大鐵路，开辟了通向太平洋的海參威門戶港。

中國開發大西南，應重點建設通向國際市場的捷徑和主通道——西江綜合運輸走廊，它是由水路、鐵路、公路、航空綫等組成的多方式、立體化大動脈，將擁有約1億噸的貨物通過能力和2千萬人次的旅客運輸能力，為大西南的對外交流，提供了高密度、高頻率的大運量主通道，它同黎湛、南防、桂越諸鐵路等，構成西南發達的對外交通網，完全能夠滿足未來大西南對外交流的需要。

大西南的最佳開放門戶，是澳門——珠海國際大都市，它將擁有上百萬人口，擁有發達的國際聯系，完善的自由港制度和優良的對外交通設施，它的深水海港可達到1億噸的貨物吞吐量，國際航空港亦能到2千萬人次的旅客通過能力。澳門—珠海開放主門戶和湛江、北海、防城諸港口一起，完全能夠擔當起大西南對外交流樞紐的重任。

澳門與大西南以西江通道為紐帶的結合，是沿海開放與內地開發，沿海人材、科技、信息資源與西部自然資源，沿海和工業與內地能源，原材料工業的最優組合。未來的大西南和澳門，必將出現象東南沿海和香港，長江流域和上海那樣相輔相成的經濟格局，在擴大開放和加速開發中，互相促進，共同發展。

古代，大西南曾開闢了中國最早的對外商路——“西南絲綢之路”，在發展對外交往中實現了經濟繁榮。今天，通過西江開放通道和澳門開放門戶，大西南從這裏走向世界，世界也從這裏走向大西南。在對外開放中，大西南將得到充分開發，邁向更加繁榮的新時代。

依托大西南腹地的開發，澳門的最寶貴資源——國際聯系的優勢，將得到恢復和發揚，從一個中等城市變為國際大都會，從“東方蒙地卡羅”變為“第二香港”。澳門的對內聯系以大西南為主，對外聯系側重於拉丁國家；而香港的對內聯系以東南沿海為主，對外聯系側重於英語國家。澳門和香港，相互分工又相互合作，成為中國對外開放的兩扇大門，成為中國和世界交流的兩座橋樑。

