

論澳門與珠海的經濟合作

雷強*

在香港、澳門與珠江三角洲的經濟合作關係中，有一個常為人們所關注和提出的問題：能否和如何進一步密切澳門與珠海的經濟合作關係，發揮兩地的合作優勢，來促進澳門、珠海及珠江三角洲整體經濟的發展。特別是當前內地實行宏觀調控，珠海企業資金短缺，經營困難；而澳門地產業近一年來市道低迷，市面上一片淡風。在這種形勢下，自然又想起了這兩個毗鄰城市能否通過互惠互利的經濟合作關係來紓緩出現的困難，共同發展她們的經濟。

一、澳門珠海在珠江三角洲區域經濟中的定位

澳門與珠海同屬於珠江三角洲地理區域，是珠江口西岸兩個連體城市（東口岸有香港、深圳兩個城市），陸路相連，水路相望相通，最近只百餘米遠。雖然她們的具體功能不同，一為自由港，一為沿海經濟特區城市，但由於她們是連在一起的大港口城市（澳門在恢復與重建，珠海在建），港口城市的目標功能——對外開放，進行國際商貿活動是相同的。她們共同構築“珠三角”（內地珠江三角洲簡稱，下同）西部的國際通道，發展成為大珠江三角洲（港澳與珠江三角洲）、南中國、中國大陸進入世界的另一座橋樑。

澳門是“珠三角”西部主要的通往葡語、葡屬、拉丁語系、歐盟國家（地區）的國際通道。在世紀之交，澳門要藉國內外有利形勢，真正發揮國際自由港的作用，在經濟上重造輝煌。珠海港是珠江三角洲西部物資、特別是重化工業產品集散港口。珠海西區是珠江三角洲唯一有優良深水港的重化工業基地。珠海的目標是建成現代化的

*中山大學港澳研究所教授

國際性海濱城市，在珠江三角洲經濟區規劃中力爭建成為“珠三角”西部城市群的中心城市。澳門與珠海之間，“雙城”、“雙港”之勢已形成，洽談中會有合作與競爭的關係，如果處理不好，甚至會產生某種對抗的關係。這就要看雙方的主觀努力了。

二、改革開放以來澳門與珠海經濟合作的成就與問題

1980年以來，珠江三角洲西部，澳門與珠海在經濟上有了突飛猛進的發展，這與她們之間拓展貿易，相互投資分不開的。在此期間，澳門資金相當大規模地向珠江三角洲，特別是珠海投入。至1994年底，珠海市共批准利用外資合同4800多項，合共投資107.37億美元，合同外資金額75.03億美元，實際利用外資28.05億美元。其中，投資金額超過1000萬美元的項目100多個。前來投資的外商除了港澳台地區之外還有近30個國家的外商參加。至1993年底，珠海市共批准成立“三資”企業3524家，其中來自澳門投資的有1254家，佔珠海“三資”企業總數的35.6%。可見，澳門的投資在珠海引進外資方面起着十分重要的作用。

與此同時，內地也通過珠海向澳門投資。至目前，內地在澳門開設的中資企業已達200多家，投資總額超過400億澳門元。這些投資主要集中於製造業、貿易業、金融業、旅遊業、建築業、交通運輸和保險業等行業。特別是在金融業方面佔了澳門金融業的50%，貿易方面佔了25%，建築業佔了40%，而旅遊業則佔了45%，對澳門整體經濟起着很大的作用。珠海十分重視到境外進行投資。至1993年底，珠海已在海外創辦企業61家，投資總額達4.24億美元以上，其中在澳門的境外企業數量最多，達25家，佔總數的42%。珠海的境外企業雖屬初創階段，但為珠海直接走向國際市場，參與國際分工，進一步完善外向型經濟創造了條件。

雖然取得了不少成績，但是澳門與珠海這兩個緊鄰城市的經濟使用却不盡人意，大大落後於兩地經濟發展的需要。這主要表現在：

（一）澳門與珠海合作的項目層次比較低、規模較小，很少從促進雙方整體經濟發展層面來考慮問題，因而未能滿足兩地經濟發展的迫切需要。澳門在珠海投資項目多屬勞動密集型產業和傳統加工業。珠海1993年批准的幾百家“三資”企業中，屬先進技術的只有17家。投資項目比較小，珠海目前批准成立的1000萬美元以上的外資企業，只有191個，佔全部“三資”企業的5.4%，其中5000萬美元以上的，只有9個；珠海已批准的所有“三資”企業，平均每個項目實際利用外資只有31萬美元；而珠海對澳門的投資在企業規模上也很小，平均只有39萬美元，在項目的種類上多投向房地產、建築、商貿、旅遊等，而少投向社會經濟發展迫切需要的項目，因而對澳門整體經濟發展和轉型未能起應有的影響。總的來說，由於投資的規模小，合作層次、發展潛力和發展後勁均受到很大的限制。

（二）澳門和珠海合作雙方主動性和積極性做得不夠，政府方面也缺乏協商與調控。

綜上所述，珠澳經濟合作層次較低、規模小，未能從區域經濟合作整體考慮問題，反映出雙方對合作缺乏足夠的主動性和積極性。地方政府從自身利益及眼前利益出發來發展合作關係，從兩地產業結構出現有雷同現象及重大基礎建設重覆建設，產

生矛盾和浪費資源可以看出。地方政府對這些問題缺乏協商，也反映出中葡兩國政府在這個問題缺乏必要的協調與調控。

三、優勢互補，優勢共建，合力發展澳珠經濟

關於澳門與珠海經濟合作，有認識上問題，也有實際工作問題。

1. 從認識上來說，要正確認識與處理兩地的優勢與缺點。有人說珠澳兩地經貿合作關係不夠密切，不夠理想是因為彼此之間缺乏需要之處。其實，對於珠海來說，她的優勢在於地域比較廣闊，全市陸地面積1 630平方公里，沿海灘塗十分豐富，伸展快速，年均高達120~130米，造陸潛力及土地資源開發潛力為全國罕見。土地資源足可以供兩地經濟發展所需。珠海的優勢還在於勞動力資源充裕，除有戶籍人口50餘萬，還有幾十萬外來勞動力，擁有相當數量的高中級科技人才。珠海市的大型基礎設施日益完善，正在建設珠海深水港和重化工業基地；旅遊資源十分豐富，特別是有眾多優美的海灘和海島，空氣清新，是個海濱花園式城市。但是因建市時間較短，在國際上知名度不高，向外拓展能力和經濟管理能力都比較差，由於建設攤子過大，資金緊缺。

對於澳門來說，最大的優勢在於自由港經濟政策（包括低稅及稅制），特殊區位優勢，作為聯繫中國與拉丁語系國家、歐盟市場的紐帶和橋樑。最具特色的旅遊博彩業，經濟發展比較快等等；她的不足之處是地方細小，全澳只23平方公里，天然資源極為貧乏，勞動力資源不足，只有41萬人口，勞動人口只20萬，素質不高，特別欠缺技術人士、專業人士。

有人可能為澳門與珠海的產業結構有趨同之處，因此互補性不強。其實，澳門的產業結構為：旅遊（博彩）業、出口加工業、房地產業、金融保險業、漁農業等，1994年第一、二、三產業比例為0.5：25：74.5¹。珠海的產業結構是：工業、商業、旅遊業、金融業、農漁業。1994年全市第一、二、三產業的比例為3.2：55.9：40.9²。可以看出，她們的產業結構有同也有不同。同的是大的部門如一般講的工業、商貿、房地產、金融、旅遊等相同，現階段都是以勞動密集型生產綫進行生產這一點也相同；但是這些大部門的具體範圍和檔次就不相同：澳門勞動密集型生產綫不少也遷到珠江三角洲來了。珠海工業在西部三灶建成“國家級高新技術產業開發區”和在珠海港區建設臨港重工業區，她的工業結構將從輕型走向輕重結合型，工業的實力和發展後勁將會進一步得到增強。也可以在技術和物質上支援澳門的工業及其轉型。就是完全相同的部門，如中低檔製衣等，會存在不同的比較利益，也是可以合作生產、經營的。何況還有一些部門如農業，在澳門已是微不足道，但在珠海還是佔相當比重，仍要重點發展，支援澳門。

2. 要從發揮區域經濟優勢的大角度來看珠海與澳門的經濟合作。本來珠澳兩個連體城市在經濟上注定是要合作的。改革開放之初，為何要辦珠海經濟特區，就是因為

1. 《澳門總覽》，澳門基金會，第78頁。

2. 珠海市對外經貿委編：《珠海市投資環境》（1995年）第4頁。

緊鄰有一個澳門存在。“跳出珠海看珠海”，其中一個重要方面是從珠澳經濟合作關係來看珠海。如果我們不充分利用澳門的優勢，我們會犯延誤戰機的錯誤；在澳門，她的最大缺點是規模太小，微型經濟，時至今日，要繼續承擔與擴展這個國際自由港的任務，不設法擴展其活動空間是不行的。而唯一的途徑是與她的直接腹地——珠海、珠江三角洲合作。何況我們要建設珠江三角洲經濟區、加快珠海、珠江三角洲和澳門的發展，就要從大珠江三角洲（珠江三角洲與港澳）區域經濟來發揮這幾個地方的綜合優勢。

而處理的原則是否可以定為“優勢互補，優勢共建，達到互利的目的”。有兩個例子是很可以從宏觀的角度來說明共建的優勢的。

例1：關於珠海建伶仃洋大橋通香港問題，構思很有遠見。橋由西起珠海市金鼎，向東連接淇澳島、內伶仃島、香港爛嘴角，全長41公里（未計香港登陸後的公路引橋），其中橋樑長度31公里。這個方案最大的困難是香港方面對接地方屯門道路系統現已是個“瓶頸”，目前已無法適應社會經濟發展的需要。若還要接納未來大橋每日13萬車次（至2010年）來往，簡直無法進行。若在香港屯門再建新道路系統來與“大橋”銜接，非要費時十年八年再花幾百億港元不可。為此中山大學鄭天祥教授提出一個“修正方案”來建“大橋”：由珠海九洲附近出發建大橋，經大九洲島至香港的大嶼山大澳，全長約26公里。其中可以利用大九洲島作橋墩，從大九洲島建一分叉引橋至澳門。大橋可由珠海、澳門、香港三方合資建設，共同管理和使用。此大橋可促進珠、澳、港三地的共同繁榮，進一步密切三地關係，將會吸引國際上更多投資者。如果經過論證這樣建橋是可行的話，我們認為這是澳珠經濟合作的好範例和好時機。（參見《當代港澳》1995. 2鄭天祥“關於伶仃洋大橋（隧道）橋位、走向方案的比較研究”）。

例2：關於建立“橫琴——路環經濟協作區”促進澳珠兩地經濟進一步發展問題。最近珠海政研室田忠敏等提出建立“橫琴——路環經濟協作區”的建議，他們的主要設想是將珠海橫琴島和一衣帶水的澳門路環島架橋相連，組成一個封閉式管理的經濟協作區，兩島各自的行政隸屬關係和政治制度不變。該區面積近60平方公里（包括填海區），有數百米寬的水道作天然屏障便於海關監管，打擊大陸與協作區之間的走私。在該區內實行人員的自由流動以及較高程度的物資、金融自由。根據該經濟區的自然條件及澳珠現有的產業優勢情況，區內的主要產業是旅遊度假、出口加工、貿易、金融、科研、信息、房地產等等。該區建設將會吸引大量國際特別是澳門、歐盟成員和國內的投資者前來投資。她是澳門培育經濟發展新增長點的最佳選擇，有助於打破目前澳門經濟呆滯、工業轉型困難重重的沉悶局面。這個方案引起中葡兩國官方以及社會上很大的關注。

微觀方面也有一此例子。

珠海南華國際電力工程有限公司是由葡萄牙電力公司、澳門電力公司、廣東省電力設計院、珠海電力公司四方合資建立，前三家公司各出資24%，珠海電力公司則佔28%，集葡、澳、粵、珠電力工程人才的優勢。公司自1994年起醞釀，至1995年6月便開始營業，注冊資金為600萬港元。總經理是葡國電力公司亞太部總經理。公司優勢在於人才充裕，技術力量雄厚。

主要業務是進行電力設計、安裝、發電一條龍服務。由於出資四方實力強，故公司信譽好，融資能力強，資金充足，到位快，有利於業務順利開展。目前“珠三角”電廠已趨飽和，但要趕上亞洲四小龍仍需努力。而廣大沿海城市仍在大力發展電力。該公司看準中國國內大市場，而葡萄牙本來在東南亞就有業務。澳電信譽好，湛江電廠裝機容量為5.8萬千瓦，本由美方投資約3億人民幣建廠，美方委托澳電去做，澳電接到後轉給南華公司去做。可見，多方面綜合起來的公司不僅可以積極發展自身業務，並且可以承接資方公司的轉手業務。

3. 要將潛在優勢、理論優勢變為現實優勢。我將未明顯顯露出來或曾經有過的優勢稱為潛在優勢。現在有些優勢是不那麼明顯的，需要從事許多努力，才能明顯起來。如澳門與拉丁語系國家、歐共體的經濟關係，珠海、“珠三角”未能與之很好合作，利用這種特殊關係擴展國際經貿關係，與我們這方面工作做得不夠很有關係。當前有兩個比較關鍵問題要做好才能突破與澳門合作開拓拉丁語系國家和歐共體市場：一是珠海能否通過澳門引進歐洲投資、特別是歐洲跨國公司的投資進入珠海和“珠三角”，珠海組織企業集團通過澳門到歐洲及拉丁語系國家進行跨國經營；二是澳門能否通過珠海進入“珠三角”和內地。

4. 珠江三角洲、珠海與澳門的經濟合作問題要提高到中葡兩國政府關注的層面上來解決。他們需要幫助地方認識與協調兩地經濟合作中的重大問題。中國政府從政策和科技人才方面着力支援兩地經濟合作；鼓勵與組織“珠三角”企業集團進入澳門進行跨國經營；聯合開發橫琴島。

5. 組織粵澳人士共同對澳門經濟發展路向及澳門與珠江三角洲經濟區、珠海經濟合作作進一步深入研究。

當前中葡在澳門後過渡期繼續保持友好合作，社會安定，人心穩定，為經濟發展提供了良好的社會環境，特別是澳門國際機場開通，給澳門經濟增添許多商機和活力；珠海繼續完善投資環境，適度超前地建設大型基礎設施，調整產業結構。澳珠兩地經過一段時間的調整，在實施九五規劃的第一年，澳珠的經濟合作將有個好的開端。

總之，珠澳兩地經濟合作，要消除優越感和妄自菲薄、無所作為思想，從區域經濟合作出發，樹立長期、積極主動和緊密合作的觀點；堅持互利互補互惠原則，長遠利益與目前效益相結合，將珠澳合作提高到一個嶄新階段。

