

粵澳合作新機遇： 澳門與廣東大廣海灣經濟區合作



澳門經濟學會

Associação Económica de Macau
Macau Economic Association

出版

粵澳合作新機遇：

澳門與廣東大廣海灣經濟區合作

澳門經濟學會出版

2016年2月

粵澳合作新機遇： 澳門與廣東大廣海灣經濟區合作

研究及統籌單位

澳門經濟學會

支持及資助機構

澳門基金會

課題主持人

柳智毅 博士

聯合課題組成員

澳門經濟學會課題組：

組長：柳智毅（澳門經濟學會理事長）

成員：曾澤瑤、蘇振輝、王耀、劉熹明

廣東江門市委政策研究室課題組：

組長：鄭文江（江門市委政策研究室主任）

成員：李瀾、陳暢、李曦、常紅軍

目 錄

摘 要	1
第一章 廣東大廣海灣經濟區基本情況.....	6
1.1 地理區位.....	6
1.2 區域定位.....	7
1.3 交通現狀.....	10
1.4 資源評估.....	12
1.5 產業發展.....	16
1.6 生態環境.....	19
1.7 體制機制.....	19
1.8 規劃簡介.....	20
第二章 澳門與廣東大廣海灣經濟區合作的背景與意義.....	24
2.1 澳門與廣東大廣海灣經濟區合作的背景.....	24
2.2 澳門與廣東大廣海灣經濟區合作的意義.....	30
2.3 小結.....	36
第三章 澳門與廣東大廣海灣經濟區合作潛力分析.....	37
3.1 歷史淵源深厚，合作基礎紮實。.....	37
3.2 經濟互補性強，合作前提充分。.....	40
3.3 成本優勢明顯，合作潛力巨大。.....	45

3.4 承載國家戰略，合作前景廣闊。	49
3.5 小結	52
第四章 可行模式、重點合作領域與項目分析	53
4.1 可行模式分析	53
4.2 重點合作領域探討	55
4.3 重點合作項目及初步構想	65
4.4 小結	75
第五章 澳門飛地模式的構想和思考	76
5.1 國外的實踐經驗	76
5.2 內地的實踐經驗	78
5.3 國外與內地實踐經驗的幾點啟示	79
5.4 澳門飛地合作構想	82
5.5 合作障礙	83
5.6 小結	86
第六章 澳門與廣東大廣海灣經濟區合作政策定位與保障措施	88
6.1 政策定位	88
6.2 合作進度路線	90
6.3 加強政府和民間合作機制對接	91
6.4 加強交通基礎設施對接	93
6.5 提高制度契合與完善兩地相關法律及政策	95
6.6 加強相關配套政策對接	96
主要參考文獻	107

摘 要

澳門回歸以來，在中央政府的大力支持下，粵澳兩地發揮“一國兩制”的制度優勢，合作發展取得了長足的進步和巨大的成就。澳門先後與廣東珠海橫琴、廣州南沙、中山翠亨共建粵澳合作園區，為自身發展開拓了空間，也將粵澳合作推向更深層次。2015年，粵澳合作聯席會議在廣東江門召開，澳門與江門兩地政府簽署了《澳門特別行政區政府與江門市人民政府推進雙方合作意向書》，為粵澳合作提供了新的機遇。雙方明確提出探索實施“共同規劃、合作開發、共同管理、共用利益”的粵澳合作新模式，依託廣東大廣海灣經濟區，打造珠江西岸粵澳合作重要平台。進一步擴大兩地合作空間、深化兩地合作內容，為經濟社會發展和民生福祉提高注入新的活力和動力，成為兩地的共同願景。

願景的實現需要突破目前粵澳合作中面臨的困難和挑戰。廣東大廣海灣經濟區憑藉優越的交通區位、良好的港口條件、豐富的濱海資源、廣闊的發展空間、強大的政策創新潛力和廣泛的華僑人緣聯繫優勢，在粵澳合作中具有不可多得的戰略地位。隨着港珠澳大橋建成通車，廣東大廣海灣經濟區與澳門之間的通車時間將縮短至1.5小時以內，也為其依託自身比較優勢參與區域分工，推動粵澳更緊密合作打下了良好的基礎。但是面對“一國兩制”帶來的眾多的制度、政策制約，如何突破粵澳合作現有框架，探索既符合雙方利益，又能夠得到雙方認同的合作新模式，是粵澳兩地共同關注和急需研究解決的問題。

基於這樣的背景，本研究在充分考慮粵澳兩地發展需求的前提下，探討了廣東大廣海灣經濟區粵澳合作的可行性、重點合作領域和項目，並進一步提出探索以澳門飛地的模式開展深度合作的設想、雙方合作的政策定

位、時間進度路線圖和相關保障措施。

本報告共分為六章。第一章從地理區位、區域定位、交通現狀、資源評估、產業發展、生態環境等方面系統介紹了廣東大廣海灣經濟區的基本情況。廣東大廣海灣經濟區位於珠江西岸、江門市東南部、是珠三角與粵西及泛珠三角的連接點，東距澳門47海里，總規劃面積約3,240平方公里，是廣東省最大的經濟區。區域內土地、水、電力資源豐富，交通便捷，已逐步形成“江通湖、湖通海、港口通高速、鐵路通港口”的大交通格局。經過多年的培育和發展，聚集了軌道交通、清潔能源等一批特色優勢產業，紙業基地、電鍍基地、能源基地等國家重大示範工程初具規模，未來將重點打造臨海先進製造、物流、濱海旅遊等產業。2013年12月31日，廣東省政府批准實施《廣東江門大廣海灣經濟區發展總體規劃（2013-2030年）》，將大廣海灣經濟區上升為廣東省級新區，並定位為珠江西岸粵港澳合作重大平台。

第二章主要闡述廣東大廣海經濟區粵澳合作的背景和重要意義。隨着CEPA和《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》的實施以及國家“一帶一路”等戰略的提出，粵澳區域合作進入一個全新的歷史時期，同時也為粵澳之間開展合作創造了良好機遇。從合作發展的內在需求看，澳門致力於培育新經濟增長點，構建優質生活圈，推動經濟適度多元可持續發展；廣東大廣海灣經濟區則謀劃加快經濟發展，推動產業轉型升級。因此，雙方基於優勢互補、互惠共贏的基礎，依託廣東大廣海灣經濟區優越的區位條件和自然資源稟賦開展深層次合作，對粵澳兩地經濟發展注入新動力，加快區域經濟協同發展，促進產業升級和結構轉型具有重大意義。

第三章重點分析了廣東大廣海灣經濟區粵澳合作的基礎和前景。澳門江門地緣相近，人緣相親，兩地合作交流源遠流長。20世紀80年代以來，兩地在經貿、文化、旅遊等領域取得了豐碩的合作成果，為進一步合作奠定了良好的基礎。澳門產業優勢集中在服務業，江門則以製造業立市，各自的長處正好是對方的短處，兩地經濟互補性強，合作發展條件充分。尤

其是在土地資源方面，廣東大廣海灣經濟區面積幾乎等於珠海、中山面積的總和，核心區面積超過520平方公里，擁有多處萬畝以上可連片開發的土地，同時土地開發強度、土地開發成本遠低於珠三角核心區域，也低於珠海橫琴、廣州南沙、中山翠亨等粵澳合作園區，既能為兩地合作提供充足的土地資源，也可以在一定程度上解決粵澳合作中遇到的合作空間有限、合作範圍過窄以及澳門難以深度參與等問題，為粵澳合作探索新的模式。同時，從長遠的戰略角度考慮，粵澳合作前景廣闊，可以依託廣東大廣海灣經濟區，深度參與21世紀海上絲綢之路、粵港澳大灣區、珠江—西江經濟帶建設以及南海戰略大開發，攜手打造承接國家戰略的重要平台。

第四章着重對廣東大廣海灣經濟區粵澳合作的重點領域與項目進行分析。澳門與廣東大廣海灣經濟區結合各自的發展特點和條件，從務實可行的角度出發，可選取旅遊休閒業、商貿物流、金融業、先進製造業、生活服務業等領域，作為合作的切入點和突破口，形成與周邊其他區域錯位發展的格局。旅遊業方面，兩地已經在“一程多站”旅遊、信息互換、聯合宣傳促銷等方面開展了一系列合作，建立起較好的合作基礎。應充分發揮深厚的文化底蘊和歷史淵源，推動文化振興及旅遊業持續發展，共同打造優質的區域文化和旅遊產品，突出“世遺”、“濱海”等特色。重點可在川山群島建設澳江國際濱海旅遊度假合作區，進一步拓展澳門旅遊空間，延伸澳門旅遊產業鏈，形成澳門旅遊業服務後勤基地，打造與澳門“世界旅遊休閒中心”相配套的國際知名濱海休閒旅遊目的地。物流業方面，兩地可考慮從“內外”兩個方向發展。“對外”應充分發揮澳門與葡語系國家密切往來的優勢，共同開拓葡語系國家市場、吸引葡語系國家進入中國市場。“對內”要積極抓住珠江——西江經濟帶建設以及泛珠三角合作機遇，打造珠三角輻射粵西乃至大西南的物流樞紐，共同打開大西南及東盟市場。養老養生方面，回家鄉養老或暫時休養，並享受跟澳門地區一樣的福利和生活是很多澳門老年人的需求。廣東大廣海灣經濟區環境優美，山水資源豐富，養老條件優越。隨着港珠澳大橋開通，兩地之間交通已相當

便捷。可借助澳門的資金、護理技術、人才等優勢，借鑒和移植澳門先進的養老護理技術、人才培育模式及經驗，全面引進澳門教育、醫療、養老等優質服務資源，建設與澳門標準對接的生活社區和養老基地。先進裝備製造業方面，廣東省提出建設珠江西岸先進裝備製造產業帶，澳門可借此機會，吸引澳門本地以及拉丁語系國家的企業和資金投資廣東大廣海灣經濟區，參與廣東大廣海灣經濟區具有競爭優勢的海洋裝備製造業、軌道交通裝備製造業等產業，使製造業在澳門經濟中保持適度的地位。金融業方面，兩地應以簽署《江門市金融工作局和澳門金融管理局金融合作備忘錄》為契機，拓展金融領域合作。此外，在商貿會展、基礎設施等方面，兩地也可進一步深化合作。

第五章主要論述了澳門飛地模式的構想和思考。飛地模式是區域經濟合作不斷深化而出現的一種合作模式，瑞士巴塞爾機場合作、新加坡蘇州工業園都屬於較為典型的飛地合作模式。它們形成的諸如共同規劃、共同開發、市場化運作、建立高效管理機制、利益分享機制等重要經驗，對於在廣東大廣海灣經濟區建設澳門飛地具有較強的啟發作用。澳門在過往與內地合作過程中，常常會遇到一些難解的問題：內地開發區已經為澳門設定了很好的條件、制定了優惠的政策，但是合作效果往往不盡如人意，澳門的企業仍難以落戶。背後的原因在於內地開發區所提供的與澳門企業的實際需要相脫節，這是由內地政府面向港澳招商引資單向合作方式的重要弊端。為轉變這種合作方式，推動粵澳兩地充分發揮各自自身優勢，形成強強聯合，實現更深度的合作，採取飛地模式在廣東大廣海灣經濟區建設“澳門家園”是一條重要途徑。據此，進一步提出了建設“澳門家園”構想的合作內容、合作方式、合作機制等詳細內容，即在廣東大廣海灣經濟區內劃定一定面積的一個或多個選點的土地，由澳門方面作為主導，與江門方面共同管理飛地發展。當然，要實現這種模式還取決於一些重大政策的突破，存在較多不確定因素，需要分步實施，先易後難，這裏更多的是提供一種可行的解決類似問題的思路和途徑，以及今後爭取國家政策支持

的重要努力方向。

第六章主要論述了雙方合作的政策定位、時間進度路線圖與相關保障措施。澳門參與廣東大廣海灣經濟區開發建設，以有利於粵澳兩地經濟民生發展為共同願景，努力將大廣海灣經濟區建設成為實現國家戰略的重要節點、新型商事管理及片區治理開發區、服務業示範基地和推動粵澳合作的引擎。根據這一政策定位，以及廣東大廣海灣經濟區發展總體規劃，雙方合作時間進度路線圖，分啟動階段、中期階段、成熟階段逐步推進。在合作推進過程中，要加強政府和民間合作機制建設，促進雙方各個層面的有效對接，不斷提升交通等基礎設施建設水準，加快構建能夠承擔對接國家重大發展戰略的一體化交通網絡。更重要的是要加強相關配套政策對接，為合作提供相應的政策保障。一方面，兩地要根據合作目標和路線圖規劃，在各自許可權範圍內積極推出切實可行的鼓勵、引導、扶持政策，並認真落實好國家出台的優惠政策，解決“大門開了，小門緊閉”的問題；另一方面，雙方要共同爭取國家的重視和支持，發揮澳門方面獨特優勢，積極協助廣東爭取將廣東大廣海灣經濟區上升到國家戰略層面。

第一章 廣東大廣海灣經濟區基本情況

1.1 地理區位

廣東大廣海灣經濟區是廣東省最大的經濟區，總規劃面積約 3,240 平方公里。2013 年 12 月 31 日，廣東省政府批准實施《廣東江門大廣海灣經濟區發展總體規劃（2013-2030 年）》，將廣東大廣海灣經濟區上升為廣東省級新區，並定位為珠江西岸粵港澳合作重大平台，粵澳兩地對共同開發廣東大廣海灣經濟區均表現出濃厚的興趣。以此為契機，進一步擴大兩地合作空間、深化兩地合作內容，為經濟社會發展和民生福祉提高注入新的活力和動力，成為兩地的共同願景。

江門大廣海灣經濟區區位圖

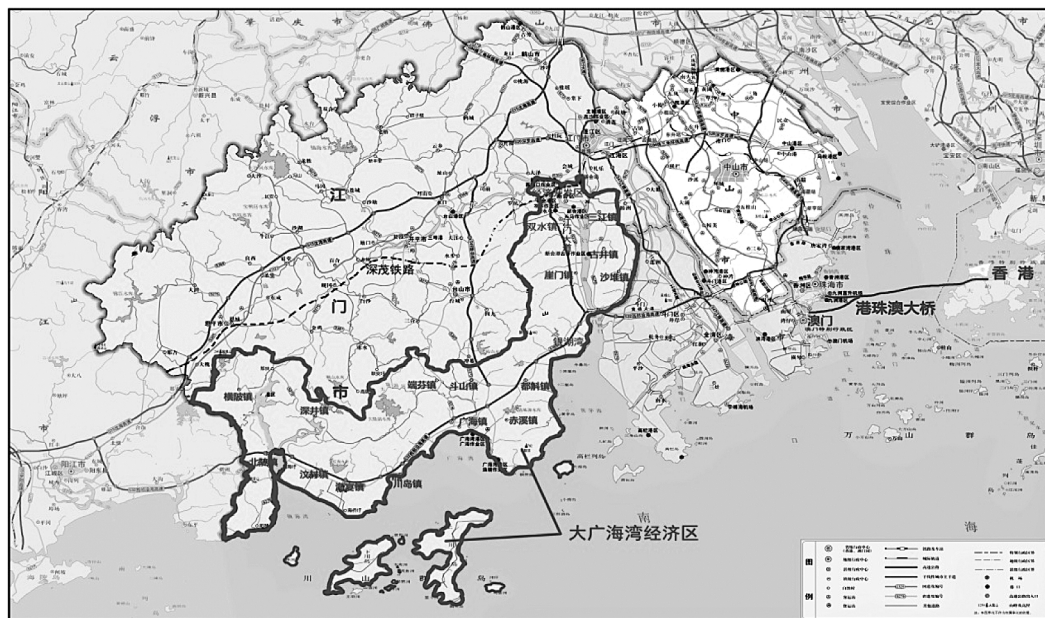


圖 1-1 廣東大廣海灣經濟區區點陣圖

廣東大廣海灣經濟區位於珠江西岸、江門市東南部、珠三角與粵西及泛珠三角的連接點，包括銀湖灣、廣海灣、鎮海灣三個灣區，東鄰中山、珠海，西連陽江，東接在建的港珠澳大橋，西接粵西沿海城市，南面南海，北接廣闊的內陸腹地，鄰近港澳，距離澳門 47 海里，與香港、澳門及珠三角核心城市廣州、深圳、珠海的陸路距離均在 200 公里以內，海運距離不到 100 海里，在一到兩個小時之內，可直通大珠三角 5 個國際機場，交通區位條件優越，發展空間廣闊，擁有優良的深水海港資源以及豐富的華僑資源，是廣東省海洋經濟發展規劃“六灣區一半島”的組成部份，是珠江口西岸新一輪開發建設的重點地區。

廣東大廣海灣經濟區地域範圍包括江門市新會區的經濟開發區、雙水鎮、三江鎮、古井鎮、沙堆鎮、崖門鎮、銀湖灣，台山市的都斛鎮、斗山鎮、端芬鎮、赤溪鎮、廣海鎮、廣海灣工業園區、川島鎮、海宴鎮、海宴華僑農場、汶村鎮、深井鎮、北陡鎮和恩平市的橫陂鎮。核心區主要位於銀湖灣和廣海灣，面積約 520 平方公里，包含功能錯位、聯動發展的兩個新城—銀湖灣新城和廣海灣新城。其中，銀湖灣新城主要發展居住、旅遊和服務功能；廣海灣新城以發展臨港先進製造業和生產性服務配套為主，適度建設生活配套服務集中區，兩個新城通過優化和改造交通連接通道，形成產城融合的格局。起步區主要位於銀湖灣圍墾區、廣海灣填海區和下川島，面積約 27.5 平方公里。

1.2 區域定位

《廣東江門大廣海灣經濟區發展總體規劃（2013-2030 年）》明確提出要將廣東大廣海灣經濟區建設成為廣東省海洋經濟發展的新引擎、珠三角實現大跨越發展的新增長極、珠三角輻射粵西及大西南的樞紐型節點、珠江西岸粵港澳合作重大平台和傳承華僑文化的生態宜居灣區。



圖 1-2 廣東大廣海灣經濟區規劃範圍圖

1.2.1 廣東省海洋經濟發展的新引擎

按照廣東大廣海灣經濟區在廣東省沿海產業帶產業分工中的定位以及推動產業升級的需要，依託良好的港口條件和豐富的海洋資源，重點發展臨港型先進製造業、海洋戰略性新興產業、濱海旅遊業等海洋產業，形成

以南海油氣勘探開發保障基地和遠洋漁業綜合補給基地為主要功能特色的規模經濟顯著、專業化分工明顯、競爭優勢突出、國際化程度高的現代海洋產業集群，加大海洋產業研發力度，不斷延伸藍色產業鏈，爭取成為廣東省首個國家科技興海產業示範基地。

1.2.2 珠三角實現大跨越發展的新增長極

培育促進珠三角大跨越發展的戰略性新興產業和創新高地，推動珠三角經濟轉型升級。主動承接廣佛都市區的產業轉移，發展以交通裝備、能源裝備、船舶製造為主導的先進製造業和新能源、新材料、電子信息等戰略性新興產業；促進與珠海、中山在海洋工程裝備製造、精細化工、迴圈經濟等方面的產業合作，建立珠中江（珠海、中山、江門）一體化發展的臨港產業合作區；着力打造江門市乃至珠江西岸傳統服務業轉型升級、現代服務業集聚發展的新平台。

1.2.3 珠三角輻射粵西及大西南的樞紐型節點

把握珠三角核心區擴容和港珠澳大橋建設帶來的區位格局變化機遇，主動參與珠三角核心區的產業分工體系並為珠三角產業外擴提供空間，雙向服務於珠三角和粵西產業發展。利用便捷享有港澳及珠三角核心區的研發及行銷服務的優勢，強化金融商務、現代物流、信息服務等功能，為粵西及大西南地區企業對外招商引資和產業升級提供服務。積極推動西部沿海大通道建設，打造珠三角與粵西及大西南地區人流、物流和資金流高效運轉的節點，開闢面向粵西及大西南地區的原材料和產品進出口的新通道。

1.2.4 珠江西岸粵港澳合作重大平台

探索“港澳自主開發”的合作新模式，採用“共同規劃、合作開發、共同管理、共用利益”的方式共建合作示範區，引進港澳規劃建設、社會服務、經濟管理等方面的技術和服務經驗，延展港澳金融、航運、物流、休閒旅遊、康體養老、文化創意等產業優勢，在為港澳發展提供空間腹地支撐的同時，提升廣東大廣海灣經濟區產業發展的層次和水平。

1.2.5 傳承華僑文化的生態宜居灣區

挖掘多元薈萃的華僑文化資源，傳承和展示五邑地區的人文特色，建設面向華僑華人的文化交流基地。推進文化保護和城市開發的融合發展，促進濱海生態環境修復、綠色交通建設、產城融合發展，建設僑鄉文化特色彰顯、生產空間集約高效、生活空間宜居適度、生態空間山清水秀的綠色低碳灣區。

1.3 交通現狀

近年來，廣東大廣海灣經濟區綜合交通有了較快的發展，公路、鐵路、水運全面發展，綜合交通體系初具規模，已逐步形成“江通湖、湖通海、港口通高速、鐵路通港口”的大交通格局，為推動廣東大廣海灣經濟區建設提供了便利的交通基礎設施條件。建設中的港珠澳大橋珠海落橋點到銀洲湖崖門出口僅 62 公里車程，經西部沿海高速到台山廣海灣約 95 公里車程。規劃中的深中通道建成後江門至深圳只需一個半小時。加之江門市全力打通貫穿江門地區的江門大道，強化了與珠三角發達地區和港澳的對接，廣東大廣海灣經濟區的區位從過去的“風頭水尾”變成了“龍頭鳳尾”。

1.3.1 公路橋樑

經過多年建設，廣東大廣海灣經濟區公路網已初步形成了以高速公路、省道幹線公路為骨架，支幹相連的公路網體系。目前，廣東大廣海灣經濟區境內共有三條高速公路，分別為貫穿東西的西部沿海高速及連接南北的江珠高速、新台高速，經濟區範圍內高速公路里程 131 公里，高速公路密度 4.3 公里 / 百平方公里。公路方面，主要有“六縱一橫” 7 條省道幹線網路，總長 342 公里，省道公路密度 10 公里 / 百平方公里，基本形成了與珠海、中山等城市的多條聯繫通道。2015 年 6 月連接江門順德兩地的江順大橋開通，貫穿江門市南北的產城主軸江門大道取得重大進展，把佛山快速路網與廣東大廣海灣經濟區重點區域連接起來，大大拉近大廣東廣海灣經濟區與廣佛經濟圈的交流。目前，江門市投資超 1,000 億元人民幣，全力構建交通快進快出一體化網路。隨着深中通道及港珠澳大橋的建設，未來江門連接深圳、珠海及港澳地區將更加便捷。隨着江羅高速的建設，使得江門市與粵西乃至大西南地區聯繫更加緊密。另外，江門市在轄區內道路內網的疏通方面加大力度，聯通台開恩快速路網，推動江門市同城共融，廣東大廣海灣經濟區的交通路網日臻完善。

1.3.2 軌道交通

1、鐵路方面。目前廣東大廣海灣經濟區境內已建成廣珠鐵路，主要為貨運鐵路，境內設古井鎮站，線路長 33 公里，為銀洲湖港口群的疏港鐵路。在建深茂鐵路江門至茂名段，正線全長 265 公里，工程總投資約 290 億元人民幣，其中江門段 110 公里，總投資約 120 億元人民幣，經過江門市新會、台山、開平、恩平共 14 個鎮（街），預計 2018 年建成通車。在現有鐵路的基礎上，未來廣東大廣海灣經濟區還將規劃建設總長 100 公里的新興至廣海鐵路，在雲浮新興境內與廣茂鐵路接軌，在三埠與深茂鐵路接軌，一直連通到東南亞鐵路，與東盟取得便捷聯繫。隨着廣東大廣海灣經濟區

鐵路交通網絡的不斷完善，將大力推動珠三角西部地區人員物資等生產要素的交流，實現優勢資源和產業互補，對加強承接廣佛經濟圈的產業轉移，促進廣東大廣海灣經濟區產業轉型升級起到非常大的帶動作用。

2、城際軌道方面。目前已建成廣珠城軌支線廣州南至江門新會段，在江門設有江門站和新會站兩個網站。規劃建設的廣佛江珠城際軌道項目起於廣州芳村站，途經廣州、佛山、江門、珠海4個城市，覆蓋廣州主城區、佛山、鶴山、江門濱江新區及新會，終點接入珠海市區至珠海機場，線路全長156.3公里，擬設車站13座，其中江門市設車站5座，設計時速160公里/小時。該線建成後，江門市區到廣州市區通行時間僅需30分鐘，且可與廣州地鐵及穗莞深線實現直接換乘，對沿線的經濟發展促進作用巨大。而隨着廣東大廣海灣經濟區的建設與發展，江門市還將爭取規劃新增廣佛江珠城際銀洲湖支線，將廣東大廣海灣經濟區接入珠三角及澳門城際軌道網。

1.3.3 港口航運

廣東大廣海灣經濟區現有新會、廣海灣、恩平三大港區，其中新會港區的銀洲湖是西江黃金水道的出海口，已初步建立起沿江港口群；廣東廣海灣經濟區的魚塘港已建成1個5萬噸級和1個5千噸級泊位，吞吐能力75萬噸。出海航道方面，廣東大廣海灣經濟區內有崖門、虎跳門、廣海灣三條出海航道。虎跳門水道是西江航運幹線的重要組成部份，航道尺度為100×6.0×650米，通航保證率為98%。崖門水道長25公里，水域寬闊，可全潮通航5千噸級、乘潮通航1萬噸海輪，基本滿足目前船舶的通航要求。

1.4 資源評估

1.4.1 土地資源儲備充裕

廣東大廣海灣經濟區的地域空間，是廣東省已批准的省級新區中最廣

闊的，擁有珠三角獨一無二大面積可連片開發的土地，其中銀湖灣可連片開發的土地近 50 平方公里，廣海灣適宜連片圍填海面積達 170 多平方公里。通過實施香港惰性拆建物料處置工程，堆填陸域面積超過 1 萬畝，完成整個處置工程後，將形成面積超過 3 萬多畝且權屬政府的連片土地。廣東大廣海灣經濟區不僅土地廣闊，而且開發強度最低，土地開發強度僅為 5%，遠低於環珠江口灣區 45% 和環大亞灣灣區 29%。目前粵港澳自由貿易試驗區的南沙、前海、橫琴可提供的發展空間十分有限，合作區的特殊政策覆蓋範圍太小。與上述三個園區相比，廣東大廣海灣經濟區在可以開發土地面積方面擁有絕對優勢，充裕的土地儲備為廣東大廣海灣經濟區未來的發展提供了穩固的支撐。但隨着對海洋經濟的不斷發展，廣東大廣海灣經濟區產業發展與土地約束、海洋開發與保護的矛盾逐漸突出。根據《大廣海灣經濟區總體發展規劃》，廣東大廣海灣經濟區絕大部份地區以生態安排為主，力求將產業的排他性降到最低。廣東大廣海灣經濟區未來產業發展將面臨項目環評、節能減排、土地指標等方面的政策限制。對生態環境硬約束不利於處於起步階段的廣東大廣海灣經濟區產業規模的快速壯大。

1.4.2 水資源總量豐富

目前廣東大廣海灣經濟區內水源以水庫為主，西江為輔。濱海核心區主要供水水源是豬𪗇潭、響水潭與大隆洞等水庫。經水量平衡計算，大隆洞水庫年均約 6,600 萬立方米水量盈餘，可轉供為工業和生活用水。銀洲湖片區主要供水水源是鵝坑水庫與西江。鎮海灣片區主要供水水源為深井、桂南與丹竹等水庫。川島片區供水水源以島上小型水庫為主。經濟區內水庫水質基本達標。廣東大廣海灣經濟區現狀用水量總計約 9.5 億立方米，其中工業和生活用水量約 1.3 億立方米（不含火電冷卻用水），目前水資源供需基本平衡。但由於區內大部份河流為獨立入海的中小河流，河流短小，尤其颱風暴雨形成的洪水暴漲暴落，而水利工程調蓄能力有限，有相

當一部份水量以洪水形式白白流回大海，水資源利用率較低。

1.4.3 電力能源充足

廣東大廣海灣經濟區擁有火電、水電、核電、風電等多種電力資源，2007年，廣海灣區域被中國能源協會授予“中國電能源產業基地”稱號，台山火電廠，是亞洲目前規劃建設最大的火力發電廠；台山核電廠為廣東省“十一五”規劃重點工程，並且列入了國家核電建設規劃，規劃機組為世界最先進的ERP三代核電機組。正在建設或籌建的還有新會電廠、華電LNG項目等大型電廠，此外，廣東大廣海灣經濟區潮汐能、太陽能豐富，也成為新能源和可再生能源的發展準備了優越的自然條件。2013年，廣東大廣海灣經濟區區域電源裝機容量559.5萬千伏安，各級變電站總變電容量約520萬千伏安（其中500千伏變電容量200萬千伏安，220千伏變電容量174萬千伏安，110千伏變電容量146萬千伏安），該區域目前最高供電負荷約50萬千瓦，220千伏、110千伏容載比分別達到3.5、2.9，供電能力相當充裕，可滿足區域近期供電要求。但由於區內地域廣闊，電力負荷密度低（特別是台山和恩平的變電站普遍存在輕載的問題），變電站佈點密度相對不高，以致部份區域供電距離較長，且存在單線單變供電情況，導致供電可靠性不高，網路結構有待進一步完善。

1.4.4 海洋資源優勢明顯

廣東大廣海灣經濟區瀕臨南海，海域面積2,878平方公里，陸域面積2,932平方公里，擁有豐富的深水岸線、土地、淡水資源以及良好的生態環境。海岸線長近420公里，佔全省的1/10，海島岸線長400公里，佔全省的1/7，海島561個，海洋專屬經濟區域面積近3萬平方公里，擁有廣東省除虎門外唯一能通航萬噸級海輪的黃金水道，緊鄰南海國際主航道，並具

備建設 20-30 萬噸級大型深水港的條件，是珠三角地區發展海洋經濟的理想區域。但近年來廣東大廣海灣經濟區近岸海域自然生態系統破碎化比較嚴重，紅樹林生態系、海草床生態系、珊瑚礁生態系等重要功能水域面積銳減，水生瀕危動物種類增多，海域生態環境受到一定干擾。

1.4.5 僑鄉文化底蘊深厚

江門市歷史上就是海上絲綢之路的重要節點，至今在廣東大廣海灣經濟區仍保留着台山僑墟、大洲灣遺址、廣海衛等許多文化遺跡。廣東大廣海灣經濟區地處“中國第一僑鄉”，以世界文化遺產、世界記憶遺產以及僑鄉建築、歷史名人等為代表的“僑”文化，是江門市獨具特色、最有影響力的城市名片。祖籍江門市的華僑、華人和港澳台同胞 410 萬人，分佈在世界 107 個國家和地區，其中港澳台同胞約 170 萬人，基本上是海內外兩個江門。改革開放以來，境外鄉親累計捐資贈物 44,247 項，折合約 71 億港元，全市共有僑資企業近 4,000 家，引進資金超過 196 億美元。因此，廣東大廣海灣經濟區具有與海外獨特的人緣、地緣、親緣優勢，中西文化在江門市的不斷交融，形成了厚重多彩的僑鄉文化特質。“僑”元素是廣東大廣海灣經濟區與港澳、東南亞開展深度合作和對接 21 世紀海上絲綢之路戰略的特殊紐帶，廣東大廣海灣經濟區可抓住國家“一帶一路”戰略機遇，利用海外僑胞擁有國際市場資源和商務網路的優勢，建設面向全球華人華僑的全面合作平台，成為引領廣東省新一輪對外開放和國際合作的新高地。在爭取獲得國家領導的重視，推動廣東大廣海灣經濟區提升戰略層面上，江門籍港澳同胞、海外僑領也有很大的國際影響力。但當前，廣東大廣海灣經濟區在吸引國際及港澳要素集聚發展方面仍存在很多的制度性障礙，充分發揮僑鄉獨特優勢的空間還很大。

1.5 產業發展

經過多年的培育和發展，廣東大廣海灣經濟區集聚了一批特色優勢產業，以廣東軌道交通車輛修造基地、台山清潔能源裝備產業基地為基礎的臨港裝備製造業發展迅速，以台山核電、國華台電為主體的臨海電力業不斷壯大，紙業基地、電鍍基地、能源基地等國家重大示範工程初具規模，上下川島已建成一批國內知名的濱海旅遊區，基本形成了以臨海先進製造業、海洋船舶工業、臨海電力產業、濱海旅遊業、海洋漁業等為主導的海洋產業體系，一批臨海工業園區、產業基地及重大項目正在加快建設。



圖 1-3 廣東大廣海灣經濟區產業現狀分佈圖

1.5.1 軌道交通裝備製造業

軌道交通裝備製造業是江門市製造業中的優勢產業。廣東南車是中國中車在廣東省內投資規模最大、產品系列最多、開發基礎最好、條件最成熟的整車生產基地，也是目前華南地區唯一的動車組生產企業。在廣東南車軌道交通車輛有限公司、富華重工等龍頭企業引領下，以產業鏈為紐帶的配套和合作機制不斷成熟，帶動了格蘭達精密數控裝備、中車軌道交通空調、廣東南奧交通設備、廣潤機車配件、恆之源機車照明設備等一大批軌道交通配套企業落戶配套基地。銀洲湖高新技術產業園內的廣東軌道交通產業園已成為廣東省省級產業園區、廣東省產業轉型升級的典型代表、廣東省首批戰略新興產業基地。2015年9月29日，廣東南車自主生產的CRH6A型電力動車組獲得國家鐵路局頒發製造許可證，成為中國中車旗下獲得CRH6A型城際動車組製造許可的最年輕企業，也是廣東省內唯一獲得城際動車組製造許可的企業，標誌着廣東南車製造的CRH6A型城際動車組完全符合國家、行業標準，也標誌着廣東南車正式跨入“和諧號”動車組系列製造領域。目前，江門市正在爭取中國中車廣東總部落戶廣東大廣海灣經濟區先導區，打造千億軌道交通產業基地。

1.5.2 中小型船舶及配套產業

隨着廣州市船舶工業的外遷，江門市成為廣東省船舶製造核心基地。銀洲湖高新技術產業發展區內現有各類船舶企業39家，其中造船企業19家、修船企業7家、船舶配套企業6家、船舶拆解企業9家，已形成較為完善的產業鏈條。船舶品種齊全，從3.25萬噸散貨船、油船、工程船、客輪、遊艇、公務艇到水泥船、鐵殼船等均可生產，並擁有南洋船舶、銀星船舶、中交四航局、雙水拆船鋼鐵、中新拆船等一批國內外知名的船舶修造企業。

1.5.3 高端新型電子信息產業

廣東省是全國信息產業規模最大的省份，珠江三角洲已成為全球信息技術產品製造和產業配套的重要基地之一。廣東大廣海灣經濟區緊鄰珠三角廣佛核心區，電子信息製造業已具備一定的發展基礎，是江門市的支柱產業之一，主要優勢領域涵蓋了家用電器、電子信息機電產品、電子元件、半導體光電器件（LED）、電子信息材料和電腦外部設備製造領域。近年來以半導體照明（LED）為代表的綠色光源產業發展迅速，初步形成了由上游外延、中游晶片製造到下游封裝應用的 LED 產業鏈。2010 年 4 月江門市成為廣東省首個省市共建戰略性新興產業（江門綠色光源）基地，逐漸成為廣東省綠色（LED）光源的重要生產基地。

1.5.4 迴圈經濟產業

近年來，資源環境因素在工業化發展中的作用日益顯著，“綠色壁壘”成為轉變經濟增長方式、實現產業轉型升級中最難突破的問題。位於廣東大廣海灣經濟區雙水鎮的銀洲湖紙業基地是廣東省規劃建設的三大紙業基地之一。基地以雙水電廠為公共工程島，實行集中供熱、供電、供冷、供水、治污等“七個集中”，是廣東省首批迴圈經濟試點和國家第一批工業迴圈經濟重大示範工程。位於崖門登高石工業區的崖門環保電鍍基地，是廣東省省市共建迴圈經濟產業基地，廣東省綠色升級示範工業園區、中國電鍍示範園區、粵港澳合作電鍍產業升級示範區。

1.5.5 旅遊產業

廣東大廣海灣經濟區環境優美，風光旖旎，擁有梁啟超故居、南宋炮台、“小鳥天堂”、“東方夏威夷”上下川島等諸多著名的人文自然景觀，

是廣東省八大濱海旅遊組團之一。其中，川山群島是廣東省最大的海島，由上川島、下川島、烏豬洲、滌洲、琵琶洲、王府洲、坪洲、圍家島、觀魚洲等組成，總面積達 268 平方公里。川島濱海旅遊起步於上世紀八十年代，經過二十多年的發展，川山群島旅遊已初具規模，到 21 世紀初，隨着旅遊酒店設施改善、旅遊環境的大幅度提升，川島海濱旅遊開發得到了突飛猛進的發展，並逐漸成為廣東省的濱海旅遊熱點。2009 年，被國家旅遊局評定為國家 4A 級旅遊景區，2010 年被列為廣東省濱海旅遊示範區，2014 年又被評為廣東省十大美麗海島。

1.6 生態環境

廣東大廣海灣經濟區生態資源豐富，是廣東省森林、海洋、濕地三大生態系統資源最豐富也最完備的區域之一。區域內有兩個省級森林自然保護區（古兜山省級自然保護區和上川島獼猴省級自然保護區）及一個縣級森林自然保護區（台山赤峰曹峰山自然保護區），自然保護區面積佔經濟區面積的 7.18%，超過國家環境保護模範城市要求的 5% 的建設標準。大陸海岸線長約 420 公里，在廣東省六大“灣區”中居第二。海洋生態資源豐富多樣，擁有三個海洋保護區（江門大襟島中華白海豚省級自然保護區、台山烏豬島海洋特別保護區、大礮石海洋保護區）。濕地資源豐富，鎮海灣沿海區域紅樹林面積達 5,000 畝，平均高度超過 3 米，最高達近 8 米，生態狀況和連片面積位居全省前列，珠三角之冠。

1.7 體制機制

為進一步加強推進廣東大廣海灣經濟區建設工作的組織領導，加快廣東大廣海灣經濟區建設，今年 7 月，江門市政府成立了廣東大廣海灣經濟區管理委員會，納入江門市級議事協調機構管理，由江門市長親自掛帥，

管委會負責落實江門市委、市政府對廣東大廣海灣經濟區發展的總體思路和工作部署，承擔廣東大廣海灣經濟區開發建設管理組織協調工作，下設綜合規劃、江港澳協調兩個專責工作組。

新會區和台山市分別成立新會銀洲湖管委會、台山廣海灣管委會，分別負責新會銀洲湖、台山廣海灣建設發展管理工作。其中，新會銀洲湖管委會下設交通樞紐、規劃運營、產業基地、旅遊發展四個專責小組，按照廣東大廣海灣經濟區先導區定位，制定新會銀洲湖發展重大規劃和政策措施，推動江門綜合交通樞紐、重大基礎設施建設，加快重大產業項目引進和落地，整合提升圭峰山、小鳥天堂景區及周邊旅遊資源，加強廣東大廣海灣經濟區先導區宣傳推介工作。

為優化配置資源，推進廣東大廣海灣經濟區開發建設提供有力的體制機制保障，江門市在廣東大廣海灣經濟區調整部份鎮街管理體制，新會區實現會城街道與圭峰區合署辦公、崖門鎮與銀湖灣合併。

1.8 規劃簡介

2013年，江門市委、市政府抓住港珠澳大橋、深中通道通車後將大大提升廣東大廣海灣區位優勢的機遇，在廣泛徵求國家、廣東省、江門市有關部門，國內和港澳專家學者以及企業代表、基層民眾代表等各界人士意見的基礎上，作出了高規格、高標準規劃建設廣東大廣海灣經濟區的戰略性決定。由廣東省發展改革委與江門市政府聯合廣東省城鄉規劃設計研究院編制《大廣海灣經濟區發展總體規劃（2013-2020年）》，並於同年12月獲得廣東省政府常務會議審議通過，廣東大廣海灣經濟區被正式納入了廣東省發展戰略，成為廣東省建設“21世紀海上絲綢之路”和海洋經濟強省的重要陣地。在出台《總體規劃》的基礎上，江門市相繼制訂了《廣東大廣海灣經濟區產業發展規劃（2014-2030年）》、《廣東大廣海灣經濟區基礎設施專項規劃（2014-2030年）》以及《廣東大廣海灣經濟區低碳生態專

項規劃（2014-2030年）》。

規劃近期（2014-2017年），起步區基礎框架初步形成。起步區內重大交通、市政等基礎設施建設全面鋪開；銀洲湖、廣海灣港口集疏運系統啟動；銀洲湖高新技術產業發展區、銀洲湖迴圈經濟產業區、銀湖灣新城中央休閒服務組團以及廣海灣新城臨港產業區等建設初具規模。人口規模達到100萬人左右，地區生產總值達到730億元人民幣，實現地區生產總值比2012年翻一番的目標，人均地區生產總值達到7萬元人民幣。

規劃中期（2018-2020年），經濟區產業主體功能基本形成。起步區建設初具規模，以軌道交通、高快速路和水上交通為主骨架的綜合交通網絡基本建成，主要基礎設施和公共服務設施比較完善；銀洲湖高新技術產業發展區、銀洲湖迴圈經濟產業區、銀湖灣新城、廣海灣新城等城市和產業園區內部各組團主體功能基本建成；鎮海灣海洋產業發展區初具規模；上下川島建成一批濱海旅遊區。人口規模達到110萬人左右，地區生產總值達到1,200億元人民幣，人均地區生產總值達到11萬元人民幣。

規劃遠期（2021-2030年），基本建成核心區功能齊備、產業競爭力強、濱海特色鮮明的經濟區。綜合交通網絡更趨完善，珠三角輻射粵西及大西南的樞紐型節點地位基本確立；由先進製造業、現代服務業、戰略性新興產業等組成的產業體系形成較強競爭力；上下川島達到國際濱海旅遊區的水平；城市和風情小鎮基本建成。人口規模達到150萬人左右，地區生產總值達到5,000億元人民幣，人均地區生產總值達到30萬元人民幣。

總體佈局：廣東大廣海灣經濟區以新會銀洲湖為先導區、台山廣海灣為發展區、鎮海灣為生態區，按照強化城鎮、產業的軸線拓展態勢，新老城區互動發展以及產城融合的理念，依託匯聚濱海發展資源的東西向黃金海岸帶和三條聯動主城區的南北向江海拓展軸，以線（發展軸帶）聚點（濱海特色發展組團），形成緊湊發展的“一帶三軸、一核三片”生態型組團式空間格局，重點培育一批僑鄉特色小鎮，打造區域共建、陸海聯動、產城融合、人文薈聚的“濱海魅力長廊”。

一帶：一條黃金海岸帶。依託沿海高快速路、景觀大道和城際軌道，整合港口和岸線資源，形成貫穿廣東大廣海灣經濟區東西向的濱海城鎮和產業功能集聚軸，串聯一批現代產業組團和濱海風情小鎮，形成“東承環珠江口灣區、西聯粵西和大西南地區”的沿海黃金發展帶。

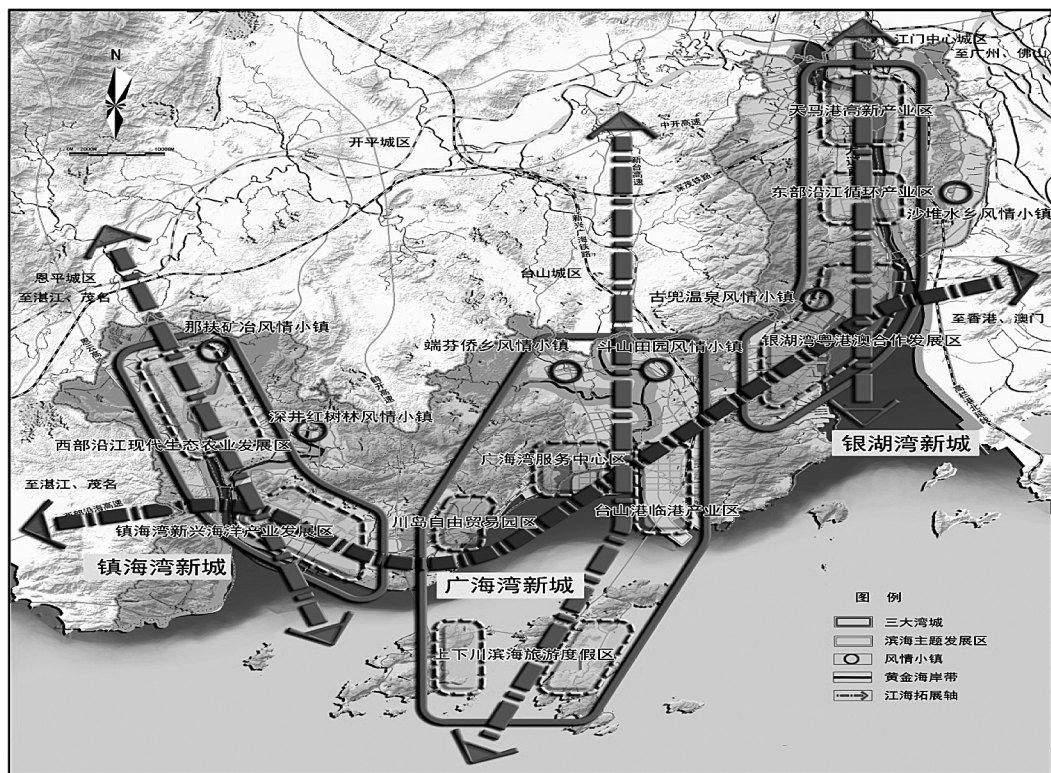


圖 1-4 廣東大廣海灣經濟區空間結構佈局圖

三軸：三大產城拓展軸。東部為江門主城區—銀湖灣拓展軸。重點建設銀洲湖兩岸先進製造業產業區和銀湖灣休閒商務區，承擔先進製造、商貿物流、休閒商務等主要功能。中部為台山主城區—廣海灣拓展軸。重點建設廣海灣臨港產業區、廣海灣服務中心區、上下川國際旅遊片等，承擔先進製造、商貿物流和旅遊服務等功能。西部為恩平主城區—鎮海灣拓展軸。重點建設恩平港區、鎮海灣兩岸紅樹林觀光區和生態農業區，引導商

貿物流、生態旅遊、現代農業等功能集聚。向北拓展與廣州、佛山、肇慶以及粵西北、大西南等地區聯繫。

一核：銀湖灣—廣海灣濱海核心區。廣東大廣海灣經濟區的核心區包括銀湖灣圍墾區、廣海灣圍填海區以及都斛鎮、赤溪鎮、廣海鎮的部份地區。依託圍填海區的土地資源、深水港以及豐富的華僑資源，吸引海外華僑回歸創業，打造粵港澳經貿合作區及面向世界華僑華人的引資引智創新創業基地和文化交流基地。

三片：銀洲湖沿江產業片、上下川國際旅遊片、鎮海灣海洋生態發展片。同時依託老鎮的歷史文化資源和配套設施，打造體現傳統僑鄉風貌的小巧、精緻、文化氣息濃厚的九個僑鄉特色小鎮。

第二章 澳門與廣東大廣海灣經濟區合作的背景與意義

2.1 澳門與廣東大廣海灣經濟區合作的背景

2.1.1 中央政府一系列戰略部署，為澳門與廣東大廣海灣經濟區合作創造良好機遇。

中央政府高度重視港澳問題。1997年和1999年，隨着香港和澳門陸續回歸祖國懷抱，中央政府採取一系列措施，加強港澳與內地的經貿合作與交流，促進香港、澳門與內地經濟的共同繁榮。2003年6月和10月，中央政府分別與香港和澳門簽署並於次年1月1日正式實施《內地與香港（澳門）關於建立更緊密的經貿關係安排》（簡稱CEPA），這是在中國加入WTO、與東盟達成建立自由貿易框架協定的背景下簽署、實施的，開創了港澳與內地，特別是港澳與珠三角區域經濟一體化的新型關係。自2004年到2014年間，中國內地與澳門先後又簽訂了10個補充協定及《CEPA關於內地在廣東與澳門基本實現服務貿易自由化的協定》，逐步實現商品貿易零關稅，服務貿易降低門檻，貿易投資便利化，享受零關稅待遇的澳門產品由2004年的273個擴大至2014年的1313個，幾乎涵蓋所有澳門原產產品種類^①，促進了澳門與內地之間貿易額快速增加，多領域合作更加緊密，擴大了內地對澳門的開放，加深了兩地的融合力度。2015年11月28日，雙方又簽訂了《〈內地與澳門關於建立更緊密經貿關係的安排〉服

^① 《2015年6月內地與港澳CEPA數據》，商務部台港澳司<http://tga.mofcom.gov.cn>。

務貿易協定》，自明年6月1日起，內地將對澳門開放153個服務貿易部門，佔世貿組織服務貿易分類標準的95.6%，標誌着內地全境與澳門基本實現服務貿易自由化。

2008年12月18日，國務院頒佈《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020年）》，內容涵蓋“試驗區”、“先行區”、“重要國際門戶”、“基地”和“經濟中心”五大功能定位，將粵港澳緊密合作的相關內容納入規劃，明確提出推進重大基礎設施建設，加強產業合作，共建優質生活圈，“推進珠三角地區與港澳緊密合作、融合發展，共同打造亞太地區最具活力和國際競爭力的城市群”，“支援粵港澳合作發展服務業，鞏固香港作為國際金融、貿易、航運、物流、高增值服務中心和澳門作為世界旅遊休閒中心的地位”，“到2020年，形成粵港澳三地分工合作、優勢互補、全球最具核心競爭力的大都市圈之一”。《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020年）》的實施，實際上是在CEPA實施的基礎上，為整個珠江三角洲地區新時期的建設發展提供了規劃圖，對加速粵港澳經濟一體化的進程，提升大珠三角整體競爭力具有重要的指導意義和積極的推動作用。

近年來，我國大力推動“一帶一路”建設。國家主席習近平、國務院總理李克強在出訪東盟等國時先後提出共同建設21世紀海上絲綢之路，打造“中國—東盟自貿區”升級版的戰略構想。作為內地對外開放的視窗和外向型經濟大省，廣東省積極對接重啟海上絲綢之路，以建設21世紀海上絲綢之路橋頭堡為突破口，重點推動東南亞區段的經貿合作，打造以環南海經濟合作圈為核心的升級版中國—東盟自貿區，把廣東省的開放型經濟體系建設提升到一個新階段。澳門和廣東江門作為聯繫珠三角與粵西及東南亞地區的重要城市，海上絲綢之路的重啟對推動澳門與廣東大廣海灣經濟區合作提供難得的契機。2014年7月，國務院頒佈了《珠江—西江經濟帶發展規劃》，粵桂兩省簽署了《兩廣推進珠江—西江經濟帶發展規劃實施共同行動計劃》。今年，隨着廣東、天津、福建三個自貿區的獲批，我

國自貿區增至 4 個，對外開放進入快車道，為深化粵澳交流合作拓展了新的廣闊空間。

2.1.2 粵澳合作不斷深化，為澳門與廣東大廣海灣經濟區合作提供了有利條件。

澳門回歸祖國 16 年來，在中央政府的大力支持下，粵澳兩地發揮“一國兩制”的制度優勢，不斷激發兩地合作的積極性、主動性、創造性，完善合作機制，紮實推進各領域合作，粵澳合作取得了長足的進步和巨大的成就。

1、合作機制日益完善。經國務院批准，2001 年，廣東省政府和澳門特區政府建立政府間合作機制。2003 年建立了粵澳合作聯席會議制度。2011 年 3 月粵澳簽署《粵澳合作框架協議》，明確了新形勢下粵澳合作的發展定位、基本原則、主要目標。粵澳合作迅速擴及經貿、交通、旅遊、醫療、環保、教育、文化等領域，形成了寬領域、多層次、優勢互補的合作格局。持續增加的合作途徑和平台，進一步拓展了合作的深度和廣度，各類合作示範區在合作領域、模式、機制、政策等方面做出了新的探索和創新。

2、經貿合作不斷深化。經貿合作是粵澳最為緊密的經濟紐帶。16 年來，廣東省持續推動粵澳投資貿易便利化，澳資在廣東省的投資領域向製造業與服務業相結合推進。粵澳聯手開拓葡語國家市場，共同開展海外招商推介，協同支援在粵的澳資企業轉型升級。製造業方面，在廣東省中山市翠亨新區、廣州市南沙新區等地有序推進，積極開展澳門出資金、廣東省出土地，雙方以股份制方式共建粵澳合作園區的探索。服務業方面，借助“先行先試”的特殊政策，廣東省採取了一系列措施，着力推動粵澳在旅遊、會展、商業等領域展開深化合作，幫助一批澳門企業特別是服務行業企業借助 CEPA 框架帶來的商機“登陸”珠三角市場。依託深入落實

CEPA 和 68 項服務業對澳門開放先行先試措施，穩步推動金融、醫療、專業服務等領域向澳門拓展開放深度。^②2004 年至 2013 年，澳門企業在內地共計投資 5045 個項目，合同金額達 163.5 億美元，實際使用金額達 61.6 億美元。其中，主要投資地區是廣東省，投資項目佔總數的 67%。2014 年澳門對廣東省投資合同金額增長 61.1%，廣東省對澳投資增長 70%。^③

3、民生合作不斷改善。自 CEPA 全面實施以來，粵澳合作由經濟合作走向全面合作。文化、教育、旅遊、環保等一批涉及社會民生領域的合作協定簽署，使得跨境生活日益緊密。共同研究制定了《粵港澳地區空間發展戰略規劃》、《共建優質生活圈專項規劃》等多個規劃，強化了合作共識。廣東省全面深化社會民生領域與澳門的合作，加強重大疫病防治，嚴把供澳食品農產品品質安全關，促進供澳的鮮活食品充足安全，不斷擴大對澳供水的工程設施及儲備供應，持續拓展兩地空氣監測及污染防治的合作，及時相互通報公共衛生事件及設立傳染病防治機制，有力地保障了澳門的社會民生。

4、基礎設施穩步推進。基礎設施互聯互通是粵澳合作邁向高水平的重要標誌。近幾年來，粵澳加快構建交通基建網路對接，加強兩地城市規劃的銜接，一批重要基礎工程建設取得實質性進展。港珠澳大橋預計 2017 年建成通車，拱北口岸改擴建工程完成，澳門輕軌橫琴延伸線項目的準備工作也已啟動。粵澳新通道項目 2014 年 11 月獲國務院批覆同意興建，並將實施新的通關模式。粵澳雙方還積極推進珠澳機場合作、口岸改擴建工程，創新“一地兩檢”合作查驗通關模式，提升兩地互聯互通水平。從 2014 年 12 月 18 日零時起，珠海橫琴口岸實行 24 小時通關。這不僅意味着粵澳之間的來往自由進入新階段，也標誌着粵澳兩地融合發展邁入了新時期。隨着港珠澳大橋以及港澳新通道的建成開通，重大跨境基建項目加快推進，

② 郭楚：《中國夢開啓粵澳合作新紀元》，《廣東經濟》，2015 年第 4 期。

③ 鍾維健：《2014 年粵澳合作取得六大系列新成果》，http://news.southcn.com/g/2015-06/26/content_127086833.htm

未來將大幅縮短澳門到珠三角各城市的時間，粵澳兩地人員往來將更加便捷。

可以說，不斷深化的粵澳合作，不僅為澳門與廣東大廣海灣經濟區深度合作提供了基礎，更為兩地合作提供了有益的，甚至是可以複製的經驗，降低了合作風險和成本。

2.1.3 澳門與江門互動日趨頻繁，為澳門與廣東大廣海灣經濟區合作奠定了堅實的基礎。

改革開放以來，澳江兩地合作日益密切，合作方式也由民間合作轉向更深層次的政府間合作。2009年，江門市人民政府已與澳門貿易投資促進局簽訂《加強全面戰略合作備忘錄》，在政府層面成立了澳江合作專門工作小組。近年來兩地又陸續簽訂了物流、環保、旅遊、反走私等多個合作協定，積極完善合作機制。隨着廣東大廣海灣經濟區上升為廣東省戰略層面，江門與澳門專門就推進廣東大廣海灣經濟區的開發建設不斷進行接洽，2014年7月，“研究推進廣東大廣海灣經濟區合作”被列入2014年粵澳合作聯席會議議題，標誌着澳門與廣東大廣海灣經濟區合作納入粵澳官方高層共同推進的範圍。2014年9月以來，兩地開展了一系列的互訪對接活動。全國政協副主席何厚鏞、前任澳門經濟財政司司長譚伯源分別率領考察團到廣東大廣海灣經濟區進行考察調研，就加強澳門與廣東大廣海灣經濟區合作進行實質性的探討。

2015年6月25日，崔世安行政長官、經濟財政司梁維特司長、行政長官辦公室柯嵐主任及多位特區政府官員，藉着出席在江門市舉辦“2015年粵澳合作聯席會議”期間，對江門進行了考察調研，並就加強澳門與廣東大廣海灣經濟區合作進行實質性探討。澳門特區政府將推動橫琴、南沙、翠亨、大廣海灣成為澳門經濟適度多元發展重要平台，列為實施《粵澳合作框架協議》的2015年重點工作。充分說明澳門特區政府對這方面的合作

相當重視。

江門市政府負責人多次帶隊赴澳門拜訪澳門行政長官辦公室、經濟財政司、運輸工務司、政策研究室、旅遊局以及中華總商會等相關機構商洽廣東大廣海灣經濟區合作事宜。同時江門市主動邀請澳門專家參加廣東大廣海灣經濟區規劃發展研討會，出席“港珠澳大橋通行推動澳門和珠江西岸城市合作研討會”，宣傳推介廣東大廣海灣經濟區的規劃設計理念，收集了澳門專家委員和業界的意見，使規劃融入了與澳門合作的元素。通過向澳門江門同鄉會等澳門民間團體發放宣傳冊子，在《澳門日報》等新聞媒體對廣東大廣海灣經濟區進行了大篇幅宣傳報導等方式，使澳門各界對廣東大廣海灣經濟區有了初步的認識，為下一步合作奠定了基礎。2014年11月時任江門市委書記劉海會見了澳門行政長官辦公室顧問高展鴻先生一行，雙方在合作思路方面取得了初步共識。2015年初，澳門行政長官崔世安向中央領導提出了與江門市合作推動廣東大廣海灣經濟區發展的設想，將兩地的訴求反映到國家層面。江門市委書記毛榮楷、市長鄧偉根分別與全國政協副主席何厚鏵和澳門行政長官崔世安會面，提出以2015年粵澳聯席會議的召開為契機，加快推動廣東大廣海灣經濟區開發建設。2015年3月，澳門企業家蕭德雄以全國政協委員身份在全國“兩會”期間書面發言，呼籲推動江門和澳門兩地的合作，打造粵澳合作新平台。

2015年6月，粵澳合作聯席會議在江門市舉行，澳門與江門兩地政府簽署了《澳門特別行政區政府與江門市人民政府推進雙方合作意向書》和《江門市金融工作局和澳門金融管理局金融合作備忘錄》，明確提出雙方探索實施“共同規劃、合作開發、共同管理、共用利益”的粵澳深度合作新模式，依託廣東省政府確定的廣東大廣海灣經濟區，打造珠江西岸粵澳合作重要平台，以多元化產業項目為支撐，促進澳門經濟適度多元化發展，以及江門產業的轉型升級，推動粵澳更緊密合作。這些富有成效的互訪對接活動，為兩地在廣東大廣海灣經濟區開展實質性合作打下了良好的基礎。

2.2 澳門與廣東大廣海灣經濟區合作的意義

2.2.1 加強澳門與廣東大廣海灣經濟區合作是推進大珠三角區域協調發展的需要。

改革開放 30 多年來，廣東省一直存在着區域發展不均衡。這不僅表現在粵東西北等地與繁榮的珠三角存在巨大差距，即使是同樣位於珠江三角洲的城市群，也存在着東強西弱的問題。珠江三角洲西岸經濟落後於東岸，究其原因，一是西岸在區位上相對劣勢。改革開放以來，香港一直是廣東省的經濟增長極和輻射源，珠三角的工業產品主要通過香港出口，珠三角的投資、技術、資訊等也主要經香港引進，雖然珠三角同時接受香港經濟輻射，但西岸地區的地緣優勢遠遠不如東岸地區，西岸地區因受珠江阻隔，與香港陸路交通繞道費時，未能充分受益於香港的輻射，無論經濟發展水平還是改革創新活力，都與東岸地區有明顯差距。近年來，隨着國家開放步伐的加快和廣州、深圳的崛起，在香港、廣州和深圳的帶動下，東岸地區經濟發展不斷加快，西岸地區與東岸地區的差距不僅沒有縮小，而且繼續拉大。2005 年珠江口東岸深圳、東莞、惠州三市地區生產總值總量是 7,938 億元人民幣，珠江口西岸珠海、江門、中山三市地區生產總值總量為 2,323 億元人民幣，東西兩岸地區生產總值絕對值相差 5,615 億元人民幣，東岸的地區生產總值為西岸的 3.41 倍。到 2014 年，東岸三市的地區生產總值總量已達到 24,883.86 億元人民幣，而西岸三市的地區生產總值總量僅為 6,763 億元人民幣，兩岸地區生產總值絕對值相差 18,121 億元人民幣，東岸地區生產總值為西岸的 3.68 倍。二是珠江西岸地區沒有龍頭，缺乏協調與融合，珠海、中山、江門的經濟總量不相上下，2014 年地區生產總值分別為 1,857 億元人民幣、2,823 億元人民幣和 2,083 億元人民幣，誰也帶動不了誰。以旅遊娛樂業為主體的澳門對珠江西岸地區實體經濟的帶動力也有限。珠三角重構區域發展格局需要新增長極。如果加快區域經濟合作，

促進珠三角地區協調發展這一問題沒有認真解决好，勢必影響珠三角乃至全省整體發展的後勁。而港珠澳大橋的建成通車、深中通道的即將興建，把整個珠三角連成一體，從根本上改變珠三角西岸地區的區位劣勢，使得發達地區物流、資金、服務更方便進入目前發展相對較慢的西岸地區，為珠三角西岸地區經濟發展，以及大珠三角整體發展創造了良好的條件。作為珠三角西岸的重要城市，澳門和江門無疑都是直接受益者，先天優越的廣東大廣海灣經濟區是承載希望的最佳載體，最有條件打造未來廣東省的新增長極，這為澳門與廣東大廣海灣經濟區合作創造有利條件。

表 1-1 珠江口東西兩岸 2005 年與 2014 年主要經濟指標對比表

	2005 年			2014 年		
	GDP (億元 人民幣)	常住人口 (萬人)	人均 GD (元人民幣)	GDP (億元 人民幣)	常住人口 (萬人)	人 GDP (元人民幣)
珠江口東岸 (深莞惠)	7,938.03	1,854.51	42,803	24,883.86	2,384.86	104,341
珠江口西岸 (珠中江)	2,322.87	795.32	29,206	6,762.76	931.83	72,575

資料來源：《廣東省統計年鑒 2015》及廣東省各市 2014 年國民經濟和社會發展統計公報

2.2.2 加強澳門與廣東大廣海灣經濟區合作是區域協同發展的需要

區域經濟協同發展是大勢所趨，特別是近年來，隨着全球經濟形勢的發展，世界經濟全球化和區域經濟協同發展的趨勢進一步加強，廣泛的交流合作成為許多國家和地區的共同要求，互惠互利、互補不足。粵港澳地區正努力打造亞太地區最具活力和國際競爭力的城市群，成為對內對外開放的重要門戶，區域間生產要素的聚散性和流動性日趨加強。儘管近年來廣東省在全國區域經濟格局中的速度和品質優勢減弱，但依然是我國經濟發展至關重要的增長極。2014 年廣東省仍保持着地區生產總值第一，外

貿進出口總值佔全國的四分之一，其中 85% 以上來自珠三角。目前，為強化珠三角和泛珠三角發展腹地之間的協作關係，廣東省正着力構建珠三角—粵東西北—泛珠三角地區聯動發展的整體格局，廣東大廣海灣經濟區地處泛珠三角、大西南經濟圈、中南經濟圈的交匯點和重疊核心地帶，廣東大廣海灣經濟區可依託西部沿海大通道、新興—廣海鐵路，建立珠三角與粵西和大西南地區的便捷聯繫，通過新興—廣海鐵路接入南廣鐵路，並一直連通到東南亞鐵路，與東盟取得便捷聯繫，為大西南提供新的出海通道，拓展珠三角的內陸腹地和市場空間，吸引北部灣、大西南及泛珠地區的新增資源集聚，輻射帶動整個泛珠地區發展。在區域經濟協同、融合發展的大背景下，充分認識加強粵港澳經濟合作的重要性，增強區域整體發展意識，並發揮各自的比較優勢，對於優化廣東省城市化發展佈局，促進港澳及珠三角資源向粵東西北地方轉移和優化配置，對於粵澳兩地參與國際分工，提高國際競爭力，加快經濟發展意義重大。

2.2.3 加強澳門與廣東大廣海灣經濟區合作是澳門實現可持續發展的內在要求

1、有利於澳門拓展經濟發展腹地。澳門是全球人口密度最高的地區，土地資源、自然資源和人力資源高度緊張，而當前在所有市場要素中，澳門最重要也是最缺乏的便是土地，土地缺乏嚴重限制了澳門進一步發展的空間。隨着資源要素的高度集聚，使澳門區域內生產、行銷以及居民生活逐步走向擁擠，資源及商品、服務的價格被推高。以澳門工資中位數和住房成交價格為例，2006 年分別為 7,000 澳門元 / 月和 13,881 澳門元 / 平方公尺，到 2014 年分別為 13,300 澳門元 / 月和 99,795 澳門元 / 平方公尺，呈逐年上升之勢。^④ 要保持澳門經濟長期持續穩定增長，必須為澳門尋找

^④ 蘇振輝、柳智毅：《深化新時期下區域經濟協作發展研究》，澳門經濟學會出版，2013 年，第 39 頁。

經濟發展腹地，以便於資源要素流動擴散。正因為如此，澳門一直在尋求通過拓寬對外合作來破解發展瓶頸，並把加強與珠三角地區的區域合作作為克服土地資源短缺的重要戰略。在特區政府成立之初，時任行政長官何厚鏞先生就明確要將澳門與珠江三角洲西岸交流與合作作為澳門特區政府主要工作方向。近年來，中央政府賦予澳門打造成“一中心一平台”的戰略定位。因此，鄰近澳門、面積相當於 100 個澳門陸地面積的廣東大廣海灣經濟區，無疑是澳門拓展空間的理想之地。推動澳門與廣東大廣海灣經濟區合作，既可以作為澳門未來非常重要的戰略發展方向，也可以成為澳門經濟發展空間的延伸和補充，實現澳門產業升級和經濟的發展。

2、有利於推動澳門經濟適度多元發展。回歸以後，澳門特區政府確定了“以旅遊博彩業為龍頭、以服務業為主體，帶動其他行業協調發展”的經濟發展方向。為進一步提高澳門娛樂業經營管理水平，特區政府開始實施賭權開放政策。美資和港資的進入打破了持續多年的博彩業壟斷局面，引進了先進的管理方式，賭場、酒店、會展中心和購物場所數量迅速增加，博彩收入逐年上漲，博彩業作為澳門經濟增長的主要動力、財政收入的主要來源和勞動就業的主要途徑，逐步呈現“一業獨大”局面。由於澳門博彩業具有外向型和非自主性的產業特徵，因此外部經濟形勢的變動會對其產業利潤的增長及發展造成巨大挑戰。加上周邊國家和地區紛紛開設賭場，分流了部份客源，澳門博彩業面臨越來越激烈的競爭。很明顯，澳門經濟在深度調整時期，消除博彩業一業獨大所產生的各種負面影響，應走適度多元化發展道路，增加經濟發展的新動力。廣東大廣海灣經濟區除了具有與澳門相對較近的區位優勢、廣闊的發展空間之外，在產業發展方向上，是以製造業為主，將與澳門的產業格局形成錯位發展。澳門可以利用廣東大廣海灣經濟區生產成本較澳門低，使其成為澳門製造業在內地的一個重要的生產基地、投資場所和補給基地，也可以利用廣東大廣海灣經濟區豐富的旅遊資源，延伸澳門建設世界旅遊休閒中心的發展空間，推動澳門經濟適度多元發展。同時，粵澳雙方在廣東大廣海灣經濟區深度合作，打造

澳門面向粵西和大西南的經濟走廊和戰略通道，對推動泛珠聯動也具有重大的意義。

3、有利於彌補澳門深水港資源不足的客觀制約。澳門是自由港，實行自由經濟政策，有一個自由競爭的環境，長期實行免稅、低稅政策，對外國客商理應有相當吸引力，但由於過去受地理環境限制，沒有深水港，使澳門虛有自由港的優惠政策，卻沒有實施自由港政策的港口條件，大大限制了澳門自由港作為溝通內地與世界的橋樑作用的發揮。廣東大廣海灣經濟區建港條件優良，川島具備建設 30 萬噸級以上大型深水港的條件，被定位廣東省沿海的地區性重要港口，可開發潛力及腹地面積遠大於珠江口西岸的其他港口（如廣州港南沙港區、珠海港高欄港區）。因此，加強澳門與廣東大廣海灣經濟區合作，能夠彌補澳門缺乏大型深水港支撐的不足，從而促進澳門航運業及物流業的發展。

4、有利於延展澳門優質生活圈。廣東大廣海灣經濟區生態環境良好，開發建設強調生態優先、綠色發展，未來實際開發建設面積控制在規劃總面積的 10% 以內，實施環境保護和生態建設的各類生態區、保護區、綠地、公園等區域面積佔規劃總面積的 80% 以上，非常適合對接澳門發展教育、保健醫療、養生養老等服務業，通過推動生活福利對接，提升澳門市民的生活空間和生活品質，而且隨着澳江合作開發建設廣東大廣海灣經濟區的不斷推進，廣東大廣海灣經濟區必然帶來更多的投資機會，需要更多的各方面人才，這可以為澳門居民尤其是年輕人提供更多、更便利的就業創業機會，從而推進澳門社會民生領域的長效建設。

2.2.4 加強澳門與廣東大廣海灣經濟區合作是江門加快發展，全面提升城市綜合競爭力的內在要求。

1、有利於促進江門產業轉型升級。規劃建設大廣海灣綜合發展經濟區，是貫徹落實《珠三角改革發展規劃綱要》等省委、省政府決策部署的

重要舉措，對江門市構建新的戰略平台，加快海洋經濟發展，推動經濟轉型升級具有重大意義。目前，江門市正在打造新一輪改革發展的“開放之門”、粵西進入珠三角的“方便之門”、珠三角通向粵西、廣西乃至大西南的“輻射之門”，建設珠西新的經濟中心、城市中心、創新中心。廣東大廣海灣經濟區是廣東省打造珠江西岸先進裝備製造產業帶的主戰場。加強澳門與廣東大廣海灣經濟區合作，以澳門作為利用外資、引進先進技術設備和科學管理經驗、發展對外經濟關係的視窗和橋樑，將為江門市對接國家“一帶一路”及廣東自貿區、珠西發展戰略等做好產業載體準備，為江門市新一輪大發展帶來新機遇新空間，促進江門市產業結構轉型升級。

此外，加強澳門與廣東大廣海灣經濟區合作，推進大廣海灣綜合發展經濟區建設，探索粵港澳合作新模式和新體制，有利於實現粵港澳資源要素的自由流動和融合發展，共同將東南亞、歐美以及世界更廣大範圍的人才、資金、技術和管理經驗“引進來”，並為粵港澳乃至泛珠三角地區企業、項目“走出去”提供戰略平台，成為更開放的國際合作平台。

2、有利於促進江門社會服務水平的提高。澳門是一個公共服務較為發達的地區，科技教育文化和管理水平較高。在教育方面，澳門的教育方式方法豐富多樣、個性突出，多元化的文化底蘊給學生提供了開闊的國際視野和自由的學術氛圍。在醫療方面，澳門具有健全的初級衛生保健網路，醫療衛生水平與大多數先進國家和地區相若。在社會福利方面，澳門的社會福利制度較為健全，形成了政府部門和民間機構密切合作的夥伴關係，適應了社會需求。因此，推動澳門與廣東大廣海灣經濟區合作，引入澳門的優質教育、醫療和社會服務，加強兩地公共服務方面的交流合作，可進一步提高江門的公共服務水平。

3、有利於江門共用對接全球的便捷營商環境。澳門被賦予了主體國家之下的單獨關稅區和自由港地位，可以享受較為優惠的關稅待遇，能夠避免遭受各國的反傾銷措施。美國傳統基金會發佈 2014 年全球經濟自由度指數，澳門居亞太地區第 7 位、全球第 29 位。人流、物流和資金流自由流通，

國際交流便捷。推動澳門與廣東大廣海灣經濟區合作，加強兩地在口岸通關、設施對接和產業合作等方面開展更加全面、更加深入的合作和探索，為兩地建立自由貿易合作提供條件，有利於江門市企業進一步開拓國際市場，特別是拉丁語系市場。

2.3 小結

澳門由於地域狹小的限制，本地的自然景觀以及大型娛樂設施缺乏，同時受到本地發達的博彩行業的擠出效應，難以全面發揮旅遊的功能和達致效益。大廣海灣坐擁江門豐富的生態資源，澳門與大廣海灣協作，用港澳對高端遊客的吸引力，可以發展“一程多站”的旅遊線路，協同江門合理開發海島和濱海旅遊資源，開發多元化濱海特色旅遊產品，構建上下川國際海島休閒旅遊目的地、濱海生態風光旅遊展示帶、銀湖灣高端商務休閒旅遊區、廣海灣文化休閒旅遊區、鎮海灣生態休閒旅遊區等島岸聯動的濱海旅遊主題區。大力發展粵澳旅遊休閒業，並可共同打造“世界旅遊休閒中心”。吸引海內外高端人才創業、工作和生活。

長期以來，澳門與歐洲國家及葡語國家有着緊密的商貿、文化等方面的聯繫，又有一批懂葡語的專業人才，這是亞洲其他城市所不具備的優勢。但從近年來的發展看來，澳門要真正成為“中葡商貿合作服務平台”還需廣東地區的配合，而江門大廣海灣則進一步提供了合作的平台。澳門可以以大廣海灣開發為契機，粵澳錯位發展，共同打造“中葡商貿合作服務平台”。

第三章 澳門與廣東大廣海灣經濟區合作 潛力分析

3.1 歷史淵源深厚，合作基礎紮實。

3.1.1 同根同源

澳門江門地緣相近，人緣相親，兩地合作交流源遠流長。歷史上，澳門曾是廣東省南海縣、東莞縣和香山縣所管轄的一個地區，與新會縣管轄的江門市，同屬珠江三角洲地區。澳門與江門在生活習俗、人文歷史、語言條件等方面十分相似，有着特殊的地緣、人緣關係和文化淵源，在 60 多萬澳門居民人口中，江門籍鄉親就有 20 萬人之多。澳門開埠 400 多年來，與江門市始終保持着千絲萬縷的聯繫，兩地合作交流從未間斷。隨着改革開放和澳門回歸，兩地充分發揮地緣、人緣、業緣及親情、鄉情、友情“三緣三情”優勢，合作往來更加頻繁，合作領域不斷深化，逐步形成了互利互補、互助互惠、同生共長的共同發展態勢，為合作開發廣東大廣海灣經濟區奠定了良好基礎。

3.1.2 經貿交流活躍

20 世紀 80 年代以來，隨着改革開放進程的不斷深入，澳門廠商紛紛將勞動密集型企業遷至與其緊鄰的珠江三角洲地區，尤其是珠江西岸的珠海、江門、中山、佛山等地，形成“前店後廠”的合作模式，即澳門利用海外貿易窗口優勢，承接海外訂單，從事製造和開發新產品、新工藝，供

應原材料、原器件，控制產品品質，進行市場推廣和對外銷售，扮演“店”的角色；珠江三角洲地區則利用土地、自然資源和勞動力優勢，進行產品的加工、製造和裝配，扮演“廠”的角色。據統計，改革開放以來，澳門在江門市累計投資企業 879 家，實際投資 8.52 億美元。其中投資主要集中在製造業，投資企業數量 589 家，佔投資企業總量的 67%；累計實際投資金額 4.21 億美元，佔 49.4%。

隨着澳門製造業內移和江門市加大對外開放力度，兩地商貿活動頻繁。近年來，澳門貿易投資促進局和有關商會多次組織澳門企業到江門市考察訪問，參加“江門市摩托車工業博覽會”和“珠中江進出口名優商品展銷會”等展銷活動。江門市每年均參加由澳門特區政府舉辦的“澳門國際貿易投資展覽會”，參加在澳門舉辦的“澳門粵西名優產品展銷會”、“葡萄牙—澳門經貿合作論壇”、“粵澳名優商品展銷會”等經貿展銷活動。頻繁的貿易往來，帶動兩地貿易額同步大幅增長，2014 年江門市對澳門進出口總值達 10,633.27 萬美元，與上年同期相比增長 109.54%；其中，出口 6,990.91 萬美元，增長 69.91%；進口 3,642.36 萬美元，增長 279.36%。

3.1.3 旅遊合作成果豐碩

澳門江門旅遊合作淵源已久。2009 年底，澳門中旅與江門市交通局、市旅遊局、開平碉樓景區合作開通了開平—澳門世界文化遺產旅遊專線車，成為內地首條跨境旅遊專線車。2011 年，江門中旅聯合澳門組團社舉辦“澳門萬人遊江門”的活動，5 年來吸引了大批澳門遊客來江門市遊玩。2012 年，《澳門江門旅遊合作備忘錄》正式簽署，雙方達成了以下協議：促進兩地旅遊推介及行業管理方面的互訪交流，加強兩地在宣傳推廣、行業管理政策法規、行業發展動態等方面的信息溝通；雙方在轄下旅遊諮詢服務中心擺放、派發對方的旅遊宣傳資料，定期交換旅遊資料，共同開發澳江一程多站聯線旅遊產品並編印相關宣傳品；雙方聯合赴國內外開展旅遊推

廣活動，並為對方到己方所在地舉辦促銷、宣傳活動提供協助、便利；互相宣傳兩地在旅遊行業管理和市場規範方面的政策法規，積極開展“優質誠信澳門遊”活動，互相通報及時協助處理涉及兩地的旅遊違規經營行為和旅遊品質投訴、重點整治零負團費、購物欺詐等現象；鼓勵兩地旅遊行業協會互訪、交流與合作，促進兩地旅遊業協同發展。兩地以此為契機，進一步深化合作，打造了以世界文化遺產大三巴牌坊和開平碉樓與村落為龍頭的“世遺遊”精品旅遊體系，吸引國內外遊客前來觀光遊覽。同時雙方聯合到國際上開展旅遊推廣活動，帶動兩地旅遊業共同發展，初步實現了優勢互補、客源互濟。

3.1.4 文化交流日益頻繁

澳門回歸後，澳江兩地的文化交流日益頻繁，交流層次不斷提高，呈現出緊密、豐富、健康的發展態勢。澳門江門同鄉會目前擁有會員達 3.4 萬人，是澳門最大的鄉親社團組織。同鄉會等社團經常組織澳門青年前往江門市，與江門市青年共同舉辦和參與生涯規劃交流、社區服務研習、社會事務論壇、尋根問祖華夏行、結對助學等形式多樣的活動，增進交流，增強歸屬感。2008 年以來，廣東省人民政府僑務辦公室、廣東省歸國華僑聯合會、廣東省旅遊局、廣東省青年聯合會、江門市人民政府聯合主辦世界江門青年大會，為包括澳門青年在內的有理想、有志氣、有創新精神五邑籍年青人，構建交流與合作的平台。大會每兩年舉辦一次，已成功舉辦四屆，其中第二屆世青會以“歡聚濠江·共謀發展”為主題，來自三十多個國家和地區的海內外江門籍青年才俊聚首澳門，廣泛交流與溝通，共謀發展良機，澳門特區政府立法會議員麥瑞權認為，江門和澳門之間新形勢下的聯繫與合作，已經從原來兩地人民樸素情感因素的大地恩情，進一步邁向世界並軌至國家規劃策略的層面之上了。

3.2 經濟互補性強，合作前提充分。

3.2.1 資源互補

1、地理區位互補。澳門地處珠江口西岸，面向太平洋，北與華南最大的中心城市廣州相距百餘公里，向東與香港距離只有 60 公里，近靠珠江三角洲繁榮中心區，遠接東盟、亞太以及歐盟和葡語世界，地理條件十分優越。一直以來澳門都是珠江西岸地區對外的主要窗口，但澳門要避免在珠江東西兩岸加速融合過程中被邊緣化的風險，需要與珠江西岸、廣東省西部地區更緊密的結合，而廣東大廣海灣經濟區則是澳門向西發展的必經之地，因此在未來很長一段時期內廣東大廣海灣經濟區都是澳門非常重要的戰略發展方向。同時，江門市要發展外向型經濟，要提高對外開放水平，要更好的走向世界，澳門也是一個難得的平台。

2、土地資源互補。澳門陸地面積僅 30.3 平方公里，人口約 63.6 萬人，人口密度超過 2 萬人 / 平方公里，是香港人口密度的 3 倍，居世界之冠。每年還有約 3,000 萬人次的旅客出入境，使得澳門成為世界上最擁擠的城市。由於缺乏土地，直接制約了澳門世界旅遊休閒中心計劃的順利開展，限制了經濟適度多元化的空間，也使得澳門交通、居住等民生問題難以解決。而距離澳門不足 100 公里的江門市，面積 9,504 平方公里，人口密度僅 470 人 / 平方公里，不足澳門的 1/25。待開發的廣東大廣海灣經濟區人口密度更低，核心區銀湖灣和廣海灣面積約 520 平方公里，有較多的可連片開發的土地，能夠為兩地合作提供充足的土地資源。

3、人力資源互補。隨着澳門經濟規模日益壯大，人力資源供給不足成為限制澳門發展的重要因素。作為一個微型經濟體，受低人口總量，低出生率和高老齡化的影響，澳門本地人力資源供給相當有限。尤其在過去 16 年飛速發展的過程中，澳門整體失業率較長期維持在 2% 以下，早已實現全民就業水平，因此需要輸入外地人才和外地僱員予以補充。截至 2015 年

9月底澳門輸入外地僱員超過18萬人，約佔總就業人口的41.5%，其中約65%來自內地。^⑤江門市作為珠三角重要城市和華僑之鄉，人力資源豐富，常住人口約450萬人，海外華僑近400萬，素有“海內外兩個江門”之稱，能夠為廣東大廣海灣經濟區的開發建設提供充足的人力資源。近年來內地的勞動力成本有所上升，但與澳門相比，江門市仍然具有較大優勢。江門市職業技術教育體系完整，現有高職學校2所，中職學校23所，在校學生超過7萬人。江門市職業教育緊貼經濟發展需要，先後與200多家企業開展了“中職2+1”、“訂單式”、“校企合辦教學工廠”模式等多種形式的合作辦學，培養了大批與現代產業相匹配的實用型技能人才，高素質勞力有保障。然而，值得注意的是，由於兩地高等教育的水平有限，高端人才的數量難以滿足發展的需要。

4、資金互補。開埠以來，澳門一直實行自由港制度，貨物、資金、人員進出自由。澳門作為獨立的關稅區，除法律另有規定外，對進口商品基本不徵收關稅，至今已與世界120多個國家和地區建立了經貿關係，享有歐美國家的貿易優惠，是開放度極高的外向型經濟體。隨着回歸後“一國兩制”、“澳人治澳”和高度自治等方針政策的成功實施，進一步夯實了澳門相對內地的政策優勢。憑藉獨特的區位優勢、政策優勢和旅遊博彩業的集聚優勢，澳門積累巨大的財富，截至2014年累計財政儲備已超過4,300億澳門元。這些財政儲備除小部份用於減免各項稅收和向居民派現金外——如2014年澳門政府決定明年少收各項稅收21.35億澳門元，並派現114.19億澳門元，並沒有合適的投資管道令其保值增值。而廣東大廣海灣經濟區開發建設需要大量的資金投入，尤其是高速公路、鐵路、港口等基礎設施投資巨大。2014年江門市財政收入僅177億元人民幣，扣除各項剛性支出後，只能拿出為數不多的資金用於廣東大廣海灣經濟區開發建設。若澳門

⑤ 柳智毅：《澳門回歸十五年的經濟回顧與前瞻》，《“澳門回歸十五周年經濟發展回顧與展望”學術研討會論文集》，第19頁。

政府參與廣東大廣海灣經濟區基礎設施建設，既可以讓財政盈餘取得穩定回報，又能減少江門市開發廣東大廣海灣經濟區的財政壓力。

3.2.2 產業互補

澳門總體經濟實力較強，2014 年地區生產總值達到 4,433 億澳門元，“自由港”政策優勢明顯，澳門又是典型的以服務業作為主導產業的地區，生產性服務業和消費性服務業高度發達，實體經濟與虛擬經濟協調程度不高，其中博彩業佔地區生產總值的比重達到 45% 以上。澳門目前有 36 家賭場，其收入佔澳門整體稅收的 80% 以上。受益於博彩經營權開放和“自由行”政策，博彩業的規模與效益不斷攀升，毛收入由 2002 年的 235 億澳門元增長到 2014 年的 3,527 億澳門元，一業獨大形成的擠出效應和馬太效應不僅使其他產業的發展從土地供給、人力分配等方面都受到了制約，也加劇了澳門經濟波動的風險。

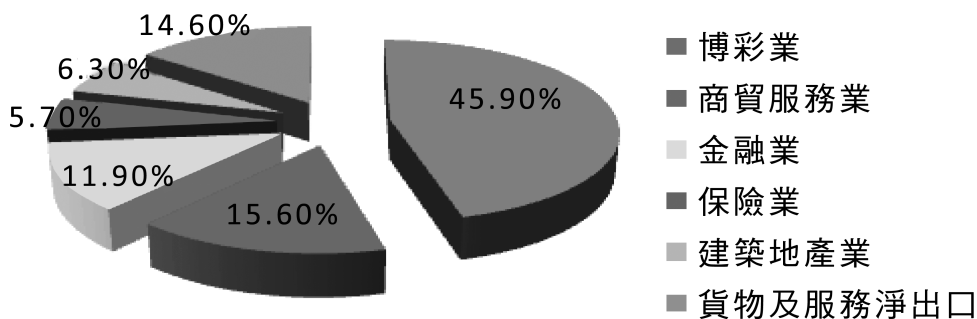


圖 3-1 澳門產業結構圖

在全球經濟不明朗以及減速的背景下，經濟產業發展單一的澳門經濟下行壓力增加。根據澳門博彩監察協調局最新一期的博彩毛收入數據顯示，

2015年12月份博彩毛收入183.4億澳門元，按年跌21.2%，已連跌第19個月，累計2015年全年，博彩毛收入2,308.4億澳門元，按年跌34.3%。受博彩業下跌影響，澳門經濟進入深度調整期，是次調整為特區成立以來規模最大、時間最長的本地生產總值（GDP）負增長期。面對這種困境，澳門產業必須要走多元化發展的道路已成為國家和澳門經濟發展的共識。習近平主席在慶祝澳門回歸祖國15週年大會暨澳門特別行政區第四屆政府就職典禮上發表重要講話，“希望澳門繼續統籌謀劃，積極推動澳門走經濟適度多元可持續發展道路。”另一方面，澳門集聚了大量的高端服務業，但由於人力成本和用地空間的限制，為高端服務提供支撐的人員需求大、佔地空間多的大量低端服務環節需要向外拓展。2014年簽署的《CEPA關於內地在廣東與澳門基本實現服務貿易自由化的協定》，在CEPA及其補充協定原來開放內容的基礎上，加深廣東省服務業對澳門的開放程度，使兩地基本實現服務貿易自由化。該協定實行國民待遇的服務領域有58個，包括廣告服務、攝影服務、會議服務、飯店和餐飲服務、導遊服務、運輸服務等。該協定實施後，廣東省對澳門開放的服務門類拓寬至153個，服務貿易對澳門的開放水平將由原來93%增加到95.6%，按照世界貿易組織服務貿易分類標準要求，已達到了服務貿易自由化的目標。^⑥為澳門發揮自身服務業優勢，進軍廣東省、進軍廣東大廣海灣經濟區創造了有利條件。

表 3-1 2009-2015 年澳門博彩業發展的主要指標表

項目 / 年份	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
博彩毛收益（億澳門元）	1214	1906	2701	3065	3618	3515	2308
本地生產總值（億澳門元）	2195	2798	3394	3705	4100	4085	~
博彩稅總收入（億澳門元）	457	688	997	1134	1344	1367	~ 854
政府財政總收入（億澳門元）	699	885	1230	1450	1760	1619	~
博彩稅佔財政總收入的比重（%）	65.4	77.7	81.1	78.2	76.4	84.5	~

資料來源：澳門統計暨普查局

⑥ 《更緊密經貿關係安排（CEPA）摘要》，澳門經濟局網<https://www.economia.gov.mo>

江門市作為珠三角傳統工業城市，產業基礎較好，“十二五”以來，工業經濟增速總體平穩，明顯高於全國平均水平。2014年，江門市實現規模以上工業總產值3,629億元人民幣，同比增長13.8%；實現規模以上工業增加值850億元人民幣，年均增長11%。機電、紡織服裝、電子信息、食品、建材、造紙及約製品六大傳統產業不斷發展壯大。2014年六大傳統產業工業總產值達到2,611億元人民幣，佔全市71.94%；實現工業增加值610億元人民幣，佔全市71.8%。綠色（半導體）光源產業、新能源產業、軌道交通、海洋經濟等戰略新興產業綜合競爭能力不斷增強。目前，全市擁有1個產值超1,000億元人民幣產業集群，3個產值超300億元人民幣產業集群，3個產值超200億元人民幣產業集群，已建成3家國家認定的企業技術中心、30家省級認定的企業技術中心。2014年廣東省提出“珠西戰略”，打造珠江西岸先進裝備製造業產業帶以來，江門市大力實施珠西行動工作綱要及五大行動計劃。2014年，先進裝備製造業實現規模以上工業總產值1,309億元人民幣，工業增加值284億元人民幣，佔工業增加值的33.38%。江門市力爭在2017年前，規模以上先進（裝備）製造業產值年均增長16.8%，到2020年超過3,300億元人民幣，佔珠江西岸六市比重由2013年的12%上升到15%。

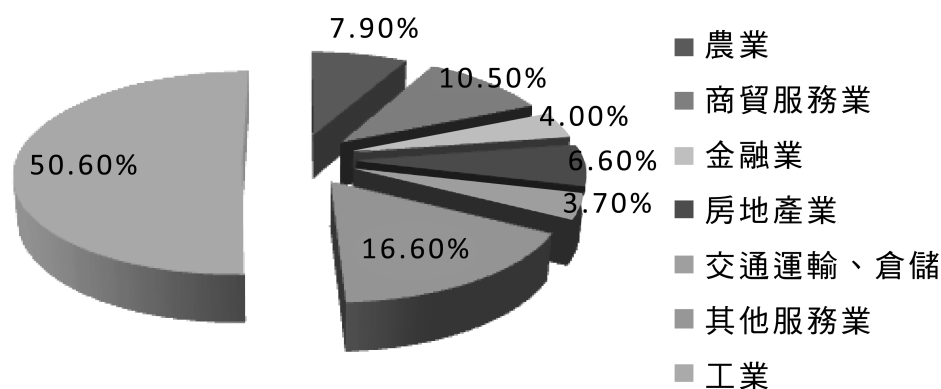


圖 3-2 2013 年江門產業結構圖

顯然，澳門與廣東大廣海灣經濟區經濟具有互補性，各自的長處正好是對方的短處，兩地產業互補大於產業競爭，發揮各自優勢，可使兩地在互惠互利的基礎上共同發展。在綜合旅遊業發展方面，廣東大廣海灣經濟區還有許多待開發的灣區、海島資源，管理體制、管理手段、經營行銷理念、產品包裝和市場定位等方面也比較落後，日益趨緊的接待能力同樣要求開發新的旅遊區域，可以引入澳門旅遊業國際化的發展理念，提升品牌檔次，進一步豐富廣東大廣海灣經濟區旅遊產業發展的內容和提升其旅遊產業發展的水平，以解決澳門基本屬於本島型的旅遊產業外拓的需求。在服務業發展方面，廣東大廣海灣經濟區還存在空白或偏軟之處，也正是澳門相關產業向外拓展的良好空間，可引進澳門企業設立會展、物流、影視文化等產業環節，為澳門的中小企業發展提供創業平台。在海洋新興產業發展方面，引入澳門在填海造地、合理開發利用海洋資源、保護海洋生態環境、海域使用管理等方面的豐富經驗，利用廣東大廣海灣經濟區的海洋資源優勢以及澳門的科技、資金優勢，共建海洋產業基地。在港口建設方面，廣東大廣海灣經濟區整個區域 5 萬噸級的港口可建 40 個以上，可彌補澳門作為“自由港”而港口輻射能力不足的客觀制約，等等。粵澳合作開發廣東大廣海灣經濟區，如果澳門能夠有效整合內部的產業資源，借助廣東大廣海灣經濟區的資源優勢，可以拉長和拓寬自身的產業鏈和產業發展空間，從而走出獨具特色的澳門經濟適度多元化的路徑。廣東大廣海灣經濟區也可以通過對接澳門先進的營商環境、引進優秀的管理經驗，實現產業轉型升級。

3.3 成本優勢明顯，合作潛力巨大。

隨着粵澳合作的不斷深入，廣東省越來越多的地市與澳門建立合作關係，雙方合作範圍不斷擴大，合作平台不斷增加。2009 年，國務院正式批覆《橫琴總體發展規劃》，對澳合作成為橫琴發展的“重頭戲”。2011 年，

《廣州南沙新區發展規劃》獲批，其定位之一是打造粵港澳全面合作示範區。2014年澳門與中山簽訂了《關於合作建設中山翠亨新區的框架協議》，翠亨新區成為粵澳合作的又一重要平台。2015年粵澳聯席會議期間，澳門與江門簽署了《推進雙方合作的意向書》，提出依託廣東省政府確定的廣東大廣海灣經濟區，打造珠江西岸粵澳合作新平台。

從現階段的合作情況來看，澳門與橫琴合作時間最長、進展最大，先後已有 400 多家澳門企業在橫琴註冊登記，計劃投資總額超過 2,000 億元人民幣。澳門特區政府向橫琴推薦的 33 個粵澳合作產業園項目，已有 17 個項目簽訂合作協定，12 個項目取得用地。但橫琴新區本身面積較小，可供開發的土地僅有 28 平方公里，6 年來隨着大量旅遊項目和房地產項目的進駐開發，可用土地日益減少，開發成本日益高企，對澳合作空間有限。澳門與南沙合作起步較早，但進展較為緩慢，未能取得重大突破。這是因為一方面澳門雖然是南沙重要的合作對象，但事實上南沙將目光更多的瞄向香港甚至對準世界；另一方面南沙背靠廣州，腹地本身的集聚和輻射能力已經很強，依託澳門崛起的動力較低。澳門與中山翠亨的合作目前尚處於起步階段，但從雙方已劃定的合作區範圍來看，5 平方公里似乎難以支撐“粵澳全面合作示範區”的定位。與上述三個合作平台相比，澳門與江門合作的平台—廣東大廣海灣經濟區潛力巨大，突出表現在以下幾個方面：

3.3.1 可連片開發的土地面積大

廣東大廣海灣經濟區 3,240 平方公里，幾乎等於珠海、中山面積的總和。廣東省委書記胡春華在江門市調研時曾指出，廣東省可連片開發面積超過 100 平方公里的土地，全省只有兩塊，一塊位於河源，但地靠東江水源保護區，難以開發利用；另一塊則位於廣東大廣海灣經濟區。實際上，在廣東大廣海灣經濟區三大灣區中，銀湖灣未來可連片開發的土地近 50 平方公里，廣海灣適宜連片圍填海面積達 170 多平方公里。與南沙（南沙龍

穴島 20 多平方公里，南沙全部可以開發的土地面積也不足 100 平方公里）、橫琴（28 平方公里）、翠亨新區（5 平方公里）三個平台相比，廣東大廣海灣經濟區在可開發土地面積方面擁有絕對優勢。

3.3.2 土地開發強度低

根據《珠三角土地節約集約利用和開發強度控制》研究成果顯示，改革開放初期珠三角城鄉建設用地約 1,570 平方公里，2013 年已達到約 8,534 平方公里，增加了近 5 倍。2013 年，珠三角國土開發強度已達 16.49%，且 2012 年末珠三角人均未利用土地面積僅為 0.03 畝，^⑦ 可開發土地與用地需求的矛盾十分尖銳。珠三角發達地區的發展空間已經越來越小，中山的國土開發強度已超過 30% 的國際警戒線，珠海、廣州也已逼近該強度，目前深圳建設用地更是達到了約 930 平方公里，佔到全市土地面積 1,953 平方公里的 47.62%。相反，廣東大廣海灣經濟區發展空間則非常大，目前土地開發強度僅為 5%，大部份區域仍處於低強度的初級開發階段，遠遠低於珠三角核心區域，未來發展空間極其廣闊。

3.3.3 土地開發成本低

珠三角大發展帶來土地開發成本快速上升。2015 年第一季度，珠三角綜合地價水平分別為 5,628 元人民幣 / 平方米，高於長三角 5,077 元人民幣 / 平方米和環渤海地區 3,728 元人民幣 / 平方米。^⑧ 就珠三角內部而言，2014 年廣州、珠海、中山三市工業用地均價分別為 715 元人民幣 / 平方米、599 元人民幣 / 平方米和 663 元人民幣 / 平方米；商業用地均價分別為

^⑦ 深圳市規劃國土節約發展研究中心：《珠江三角洲全域規劃專題研究》。

^⑧ 《2015 年第一季度全國主要城市地價監測報告》，《中國國土資源報》2015 年 4 月 17 日。

29,957 元人民幣 / 平方米、9,955 元人民幣 / 平方米和 6,260 元人民幣 / 平方米。^⑨而同期廣東大廣海灣經濟區工業平均地價僅為 310 元人民幣 / 平方米，是廣州、珠海、中山的一半左右；商業平均地價僅為 1474 元人民幣 / 平方米，不足廣州的 1/20，珠海的 1/6，中山的 1/4。

3.3.4 人力成本較低

人力成本是影響一個地區發展的重要因素。從世界發展的經驗來看，較低的人力成本在地區崛起的過程中都起到過至關重要的作用，珠三角的發展也印證了這一點。從廣州、珠海、中山、江門四市的人力成本看，2014 年從業人員年平均工資分別為 73,131 元人民幣、62,450 元人民幣、53,185 元人民幣和 47,645 元人民幣；在崗職工年平均工資分別為 74,245 元人民幣、62,729 元人民幣、53,123 元人民幣和 48,168 元人民幣（《廣東統計年鑒 2015》）。同期廣東大廣海灣經濟區在崗職工年平均工資約為 42,000 元人民幣，遠低於廣州、珠海、中山三市水平，也低於江門市平均水平。較低的人力成本將有效降低澳門江門合作的成本，助力廣東大廣海灣經濟區崛起。

依託廣東大廣海灣經濟區的土地優勢和人力優勢，可以在一定程度上解決粵澳合作中遇到的合作空間有限、合作範圍過窄以及澳門難以深度參與等問題，為雙方合作提供了多種選擇。一是可探索多個合作選址，即兩地的合作不需要局限於特定的範圍、特定的面積，只要是條件合適的區域，均可探索劃為合作區，這將有效提高澳門參與合作的積極性。二是可探索多元合作產業，即在不同的區域因地制宜開展不同類型的產業合作，更好的支撐澳門產業多元化發展，如在港口區域探索物流合作，在溫泉區域探索養老養生合作，在海島區域探索旅遊合作等等。三是可探索多樣合作模

⑨ 廣東省國土資源廳：《2014年廣東省8個國家級地價監測城市監測地價情況表》。

式，即根據不同的產業、不同的項目，靈活的採用不同合作模式，提高合作的成功率。如既可採用傳統招商引資式的合作模式，也可採用以澳門為主導的飛地模式等等。

3.4 承載國家戰略，合作前景廣闊。

3.4.1 有效對接南海大開發戰略

南海是我國最大的外海，是我國聯繫東南亞、南亞、西亞、非洲及歐洲的必經之地，蘊藏着極為豐富油氣和礦產資源。重要的戰略位置和巨大的經濟利益，使得世界各國特別是東南亞諸國對南海長時間虎視眈眈，甚至蠶食和侵佔，尤其是 2012 年以來南海爭端越演越烈。隨着三沙市的建立和南海填海造地工程的不斷深入，我國南海大開發戰略呼之欲出。而要實現這一重大戰略，國家需要一個綜合條件優越，支撐強有力的海岸平台。從目前南方各省的情況看，海南省和北部灣地區缺少足夠的經濟實力，海西地區距離較遠，珠三角地區毗鄰南海，經濟實力強，綜合條件最好。廣東大廣海灣經濟區作為珠三角唯一的可連片開發區域，由於在區位、資源方面的獨特優勢以及與港澳良好的合作基礎，承擔起珠三角南海大開發戰略基地的任務更具優勢。

3.4.2 有效對接海洋強國戰略

近年來，國務院先後批覆了山東半島、浙江省和廣東省海洋經濟區域規劃，形成環渤海、長三角、珠三角“面朝大海”的戰略框架。海洋經濟已成為引領中國進一步拓展新的開放領域和發展空間的重要力量，與珠三角內的灣區相比，廣東大廣海灣經濟區土地資源最豐富，開發潛力最大，而且紅樹林、近岸濕地等生態資源居珠三角之冠。與珠三角外的灣區相比，

廣東大廣海灣經濟區緊鄰港澳、珠三角核心區以及國際航道，且位於一個市域轄區範圍內，便於統籌管理，形成合力。因此，在海洋經濟時代，廣東大廣海灣經濟區必然被賦予新的使命和任務。

3.4.3 有效對接海絲戰略和珠江—西江經濟帶

“21世紀海上絲綢之路”和“珠江—西江經濟帶”在廣東交匯，兩大國家級戰略如何銜接形成合力，將是未來廣東省發展的關鍵因素。目前，廣東省將建立“廣東海上絲路經濟走廊”對接海絲戰略，即以廣東省沿海港口群為依託，建立一條南北雙向輻射的經濟走廊，呈一軸兩扇面的空間格局，廣東大廣海灣經濟區正恰好處在經濟走廊中部偏西，是“21世紀海上絲綢之路”的重要節點。溯西江而上，江海輪可達肇慶、梧州，內河船舶可達廣西貴港、柳州等港口，以及上溯至貴州、雲南等地。同時，珠西戰略與海洋的接觸面較少，僅有廣州的南沙港一個出海口，勢必造成與海洋直接聯繫困難和不便，不利於經濟帶的運作和效益的發揮。若進一步提升廣東大廣海灣經濟區的戰略層面，通過強化江門港、西江航道、廣珠鐵路等與西江流域腹地的戰略聯繫，實現便捷的江海聯運、水鐵聯運，重塑西江流域重要出海口地位，可以和廣州一起作為兩大核心區，串聯海上絲綢之路經濟走廊和珠江—西江經濟帶，通過東引西帶，雙核驅動，雙帶融合、海陸統籌的發展策略，銜接兩大戰略，實現帶動粵西、輻射廣西、聯動西南，提升泛珠經濟的總體目標。



圖 3-3 廣東大廣海灣經濟區與珠江—西江經濟帶戰略關係圖

澳門是重要的國際商貿和旅遊中心和 16 世紀國際貿易航線中點站，同時江門也曾是海上絲綢之路的重要節點，歷史上江門上川島是葡萄牙對華貿易最早的據點之一，兩地都具有巨大的區位優勢。此外，江門是中國第一僑鄉。首屆《他鄉五邑人與 21 世紀海上絲綢之路經貿文化論壇》將東盟列為關係緊密的夥伴，江門與沿線國家和地區人文紐帶源遠流長。東盟是中國境外海上絲綢之路的第一站，也是海上絲綢之路戰略的首要發展目標。中國已連續 4 年成為東盟第一大交易夥伴，東盟連續 3 年成為中國第三大交易夥伴。2010 年全面啟動的中國—東盟自由貿易區是僅次於歐盟、北美自由貿易區的第三大區域經濟合作組織。東盟國家與江澳兩地具有悠久的合作歷史、緊密相連的地緣人緣、產業差異性和資源互補性強、經貿基礎堅實。因此，21 世紀海上絲綢之路將為澳門與廣東大廣海灣經濟合作帶來新的增長空間。

3.5 小結

綜上所述，從長遠的戰略角度考慮，澳門要進一步深化與廣東省的區域融合，其融合發展的路線必然是朝向珠西、粵西地區延伸。現階段，國家大力推動 21 世紀海上絲綢之路建設，粵港澳共建大灣區大勢所趨，CEPA 協議不斷完善進一步推動粵澳合作走向更深層次，國內跨境合作的成功實踐，廣東自貿區的批准和建設，以及未來形成的可複製經驗更有助於澳門與廣東大廣海灣經濟區開展合作，此謂天時。港珠澳大橋通車在即，澳門西拓勢在必行，和珠江西岸、廣東省西部地區結合，甚至打造面向粵西和大西南的經濟走廊和戰略通道都必須經過廣東大廣海灣經濟區，而廣東大廣海灣經濟區已上升為省級發展平台，區位優勢和資源優勢日益凸顯，可以彌補澳門作為“自由港”而港口輻射能力不足的客觀制約，延伸澳門的會展、金融、物流、休閒旅遊、管理諮詢等產業優勢。兩地合作既能為澳門產業和生活服務的發展提供充足的發展腹地，也將給廣東大廣海灣經濟區產業升級和加快發展提供強大的助力，此謂地利。近年來，澳門江門兩地政府互訪對接活動更加頻繁且富有成效，包括現任澳門特區行政長官崔世安先生在內，每三個澳門人中就有一個祖籍江門市，兩地民間交流廣泛，對兩地進一步拓展合作的深度和廣度期盼已久，此謂人和。應當說，粵澳深化合作天時、地利、人和一應俱全，共同開發廣東大廣海灣經濟區定能夠取得互惠共贏的成果。

第四章 可行模式、重點合作領域與項目分析

4.1 可行模式分析

根據澳門與大廣海灣的經濟發展水平、稟賦資源，借鑒它山之石，發揮“一國兩制”的政策優勢，粵澳合作的模式主要包括如下：

4.1.1 工業園區模式

這是一種類似於新加坡蘇州工業園區或中新天津生態城的合作模式。將大廣海灣預留一部土地並劃歸工業園區。合作雙方建立管理機構，前期管理可以澳門為主，後期管理可逐漸移交給江門。澳門具體負責園區規劃、主導產業的選擇和招商引資等相關工作。該模式的優點是可以充分發揮澳門的主動性，對澳門的產業轉移、產業結構升級和產業結構多元化等，有較強的推動力。該模式的缺點可能是，澳門是招商引資的主體，但招商引資的政策要符合中央與廣東的相關規定，存在一度程度的責權利不一致問題。

4.1.2 飛地經濟模式

這是一種類似於深圳—汕尾合作區的合作模式。大廣海灣提供土地並由澳門承租。合作區的規劃、產業選擇等，主要由澳門特區政府決定。管理機構由澳門與大廣海灣雙方共同組成。基本的利益分配方案可以是：稅收和土地轉讓金等歸大廣海灣，利潤歸澳門，GDP 由雙方平均佔用。這種

模式的優勢是可以最大程度發揮澳門的比較優勢，最大程度調動澳門的主觀積極性。缺點是澳門相對有限的經濟實力、高科技資源稀缺、產業結構單一、跨國企業缺乏等，可能在一定程度上限制合作區的發展前景。

4.1.3 經濟開發區模式

這是一種經濟、社會一體化的綜合園區。園區一方面的主體產業是先進製造業或現代服務業，但同時也適度發展休閒、娛樂、醫療、教育、科技、文化、酒店、餐飲房地產等相關的配套產業。其優點是可以優化澳門的城市功能，促進澳門的社會發展和科技進步，提高澳門的人力資本，適度分散澳門的人流與物流，降低澳門的交通擁擠、生活娛樂空間狹小等問題。這種模式的主要缺點是，園區管理難度大、“一國兩制”下要素流動的高交易成本、澳門本土居民的心理調適等問題。

4.1.4 保稅區模式

這種保稅區主要是澳門面向大廣海灣的。借助於大陸發達的製造業和全球第一的進出口貿易，通過大廣海灣保稅區，澳門可以依靠江門的深水港和豐富的岸線資源，發展轉口貿易，或者豐富澳門的物資供應，降低澳門居民尤其是中低收入階層的生活成本。通過保稅區的發展，也可以促進澳門製造業的發展並帶動諮詢、金融等生產線服務的發展。保稅區模式的優點是管理方便，操作程式比較簡單。它的主要缺點在於利益分享機制的建立和完善、粵澳兩地便利的通關程式等。

4.2 重點合作領域探討

4.2.1 旅遊休閒產業

在澳門經濟中，旅遊業佔有較顯著的地位。澳門博彩業獨具特色，素有“東方蒙地卡羅”之稱，大三巴牌坊、東望洋燈塔、大炮台等景點各具風情，更有國際煙花匯演、國際音樂節和每年一度格蘭披治大賽車等國際盛事，吸引世界各地遊客紛至沓來。近三十年來，澳門入境遊客呈爆發式增長，1982年遊客數首次突破400萬人次大關，1996年突破800萬人次，到2009年已突破2,000萬人次，2014年達到3,152.5萬人次。澳門旅遊業的結構也從過去單一的旅遊娛樂業逐步向綜合旅遊業過渡，人文旅遊、家庭旅遊、品牌旅遊等多元形式的旅遊行為元素正逐步增大，但總體上依舊無法擺脫結構較單調、旅遊景點細小、旅客逗留時間短等固有問題。尤其是國際遊客佔入境遊客總量偏低，國際化水平有待進一步提升。加強與內地旅遊業的合作，可以進一步提高澳門對國際遊客的吸引力。

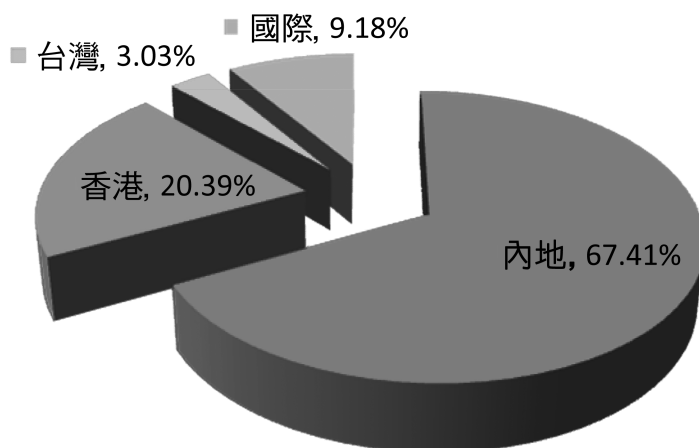


圖 4-1 2014 年澳門遊客結構圖

資料來源：《澳門統計年鑒 2014》

2011年國家“十二五”規劃提出，“支持澳門建設世界旅遊休閒中心”，《粵澳合作框架協定》進一步明確提出，“以澳門世界旅遊休閒中心為龍頭、珠海國際商務休閒度假區為節點、廣東省旅遊資源為依託，發揮兩地豐富歷史文化旅遊資源優勢，豐富澳門旅遊業內涵，發展主題多樣、特色多元的綜合性服務”，共同“建設世界著名旅遊休閒目的地”。江門市旅遊資源類型豐富、品級較高、互補性強，資源稟賦評分位居廣東省第二位，僅次於廣州。擁有極具僑鄉特色的全國唯一一個華僑文化類別的世界文化遺產—開平碉樓與村落。經過多年發展，旅遊已形成“碉樓、溫泉、海島、生態”四大旅遊品牌，成為廣東省乃至全國旅遊的新熱點。2014年，江門全市旅遊總收入達279億元人民幣，同比增長24.96%；全市接待遊客3,790.48萬人次，同比增長13.42%，旅遊產業正逐漸成為江門市的核心理業之一。

2012年實施《江門與澳門旅遊合作備忘錄》以來，兩地在“一程多站”旅遊、信息互換、聯合宣傳促銷、行業質素提升、優質誠信活動、處理違規經營和品質投訴等方面開展了一系列合作，建立了較好的合作基礎。旅遊休閒產業成為兩地最具合作潛力的產業。兩地應充分發揮深厚的文化底蘊和歷史淵源，推動文化振興及旅遊業持續發展，共同打造優質的區域文化和旅遊產品，突出“世遺”、“濱海”等特色。一是優勢互補、客源互濟。雙方聯合開發推廣“一程多站”旅遊精品線路，形成不同主體、特色、檔次多元的旅遊產品體系，共同開拓國內外客源市場，打造發揮兩地資源優勢的旅遊品牌。進一步共建世遺文化旅遊專線，整合開平赤坎古鎮、自力村碉樓等近現代建築文化資源，加強對世界歷史文化遺產的聯動保護和開發，提高“澳門歷史城區—開平碉樓”世遺旅遊專線的吸引力，增強世遺文化的外衣和輻射作用。共同開發休閒生態遊線，發揮江門市銀湖灣、古兜溫泉、崖門古炮台等旅遊資源，打造新會歷史休閒沿海旅遊線路。依託鎮海灣紅樹林品牌，突出浪琴灣的浪漫氛圍，提升海僑東南亞風情園休閒體驗品質，整合神灶溫泉資源，發展濱海觀光、休閒漁業、鄉（漁）村

旅遊等特色旅遊產品，打造台山僑鄉風情休閒旅遊線路。開發嶺南“西學東漸”遊線。充分挖掘聖方濟各·沙勿略在澳門和上下川島、利瑪竇在澳門以及肇慶等西岸城市的文化遺產和淵源，尋覓西學東漸行跡；整合上下川島聖方濟各墓園、肇慶“仙花寺”遺址，打造西學東漸旅遊路線，進一步開發澳門自古以來作為中西方文化交流中樞的歷史作用。共同推動遊艇自由行。二是以互為目的地的形式宣傳對方的旅遊資源，合作開發雙方的旅遊客源。三是逐步消除旅遊壁壘，推進兩地無障礙旅遊合作。支援對方旅遊企業依法在本地開展旅遊經營活動，並提供必要幫助，在法規允許範圍內享受本地旅遊企業同等待遇，共同維護旅遊企業和遊客的合法權益。組織、引導本地旅遊企業與對方企業在市場開發和利益分配方面通過協商，形成合理、協調規範的區域合作機制，鼓勵企業間形成互惠互利、形式多樣的合作，為對方企業的經營活動創造條件。四是雙方積極加強旅遊信息建設，早日實現旅遊信息共用。五是建立兩地旅遊協作機制。雙方加強旅遊交通、旅遊安全和重大旅遊投訴等方面合作，共同處理應急事件。雙方在旅遊發展規劃、市場開發計劃、旅遊政策等旅遊業發展重大決策方面形成互動的合作機制。

4.2.2 物流業

物流業是澳門近年來發展較快的新興行業，也是澳門把握 CEPA 最積極的行業。為進一步加快物流業的發展，促進澳門經濟多元化，澳門特區政府決定設立物流業發展委員會，由運輸工務司司長出任主席，成員包括交通事務局、經濟局、海關、郵政局及民政總署等政府 12 個部門代表，以及在物流業及相關領域被公認具卓越成就、聲望和能力的社會知名人士。委員會將就物流業發展的政策、基建規劃及相關的法規草案發表意見，協助澳門物流業提升競爭力。但澳門本身是一個終端的消費型城市，運輸過來的都是提供給在澳的 60 多萬人口、3,000 多萬遊客的消費品，而非生產

必需品。而且澳門不像香港、新加坡擁有天然良好的港口條件，澳門只有一個空港，且加上產業結構向旅遊業傾斜，因此側重於旅客運輸為主，也無意發展成為全球商品的中轉埠。

近年來，江門市物流業規模不斷擴大。2014年，全市水陸完成貨運量13,949萬噸，比上年增長23.5%；完成貨物周轉量168.32億噸公里，增長21.7%；完成港口貨物輸送量7,354萬噸，增長9.2%，完成郵政業務總量3.28億元人民幣，增長13.9%。交通運輸、倉儲及郵政業增加值從2008年的50億元人民幣增加到2014年的83.21億元人民幣。物流業與製造業“兩業”加快融合互動，物流業務外包的趨勢正逐漸加強，一批專業協力廠商物流企業迅速興起。據調查，江門市近50%製造企業在不同的環節不同層次實行了物流業務外包，其中運輸環節實施物流業務外包的企業達70%以上，在倉儲環節實行物流業務外包也佔到了四成左右。物流和製造業“兩業”聯動逐步延伸到採購、生產、銷售等環節。但江門市物流企業普遍規模較小，物流管理水平相對落後，物流新業態比重低。有實力、信譽好的物流企業在江門市設立總部的企業不多，大部份只是把江門市作為貨物中轉站；現有物流企業能夠提供全國性物流服務網路的企業不多，能提供全球性物流服務網路的企業幾乎沒有。

大力發展現代物流業對優化兩地產業結構、增強企業發展後勁、提高經濟運行品質均能起到巨大的促進作用。兩地應在2010年江港澳簽訂《促進物流業發展合作協定》基礎上，共謀推進物流業合作發展。具體可推動物流業向“內外”兩個方向發展。“對外”應充分發揮澳門政府派駐海外的經貿機構、民間商會以及與葡語系國家密切往來的優勢，利用澳門空港，落實航空貨運及客運銷售網路、貨物收貨地點和信息互動機制建設，協調江門海關與珠海海關貨物通關及檢驗。推動澳門機場在江門市設立虛擬機場，辦理登機手續和貨物通關等，為江門市企業的進出口提供一條快速通道。同時，以江門市港口經濟區江海聯運優勢彌補澳門“自由港”輻射能力的劣勢，加強港口物流、國際中轉貿易等方面的合作，共同開拓葡語系

國家市場、吸引葡語系國家進入中國市場。“對內”要積極抓住珠江—西江經濟帶建設以及泛珠珠三角合作機遇，利用江門市地處珠三角西部大物流中轉區的區位優勢和銜接珠三角—大珠三角—泛珠三角—東盟自由貿易區戰略通道的優勢，依託港珠澳大橋、廣珠鐵路、深茂鐵路、南沙港疏港鐵路等，開展鐵路物流合作，打造珠三角輻射粵西乃至大西南的物流樞紐，共同打開大西南及東盟市場。此外，雙方要進一步完善澳江物流業發展協調機制，開展物流業合作研究與交流，加強高校、科研機構及大型企業間技術合作。

4.2.3 商貿會展業

商貿會展業是第三產業中最具發展潛力的行業，作為新興業態，會展業具有產業鏈寬，影響面廣，拉動效益明顯等特徵。近年來，得益於政府的大力支持，澳門會展業正迎來發展的黃金時期，並成為澳門經濟發展新的增長點。僅 2008 年，澳門會展場地面積就較 2007 年增加 69%，在國際展覽業協會（UFI）《2008 年亞洲展覽產業報告》中位列亞洲展覽產業成長最快速的三大地區之首。2012 年會展業創造價值達 35.32 億澳門元，佔國民生產總值的 1.01%。2013 年，共有 1,030 項會議展覽在澳門舉行。目前，澳門會展場地面積已超過 16 萬平方米，有 30 多家酒店可以提供設施完備的會展場地，有影響力的會展品牌正在逐步形成，“澳門國際貿易投資展覽會”、“澳門國際環保合作發展論壇及展覽”等也已躋身國際知名展會行列。但澳門會展業的業內人士也指出，澳門的會展業目前還存在許多先天不足：城市規模較小、產業結構欠缺多元化、人力資源缺乏、專業人才不足、行業經驗不足、會展業起步較遲、品牌展覽較少、近鄰競爭激烈等等。因此，澳門要做大做強會展業必須要與臨近區域加強合作。

江門市會展業呈現持續快速發展勢頭，整體辦展水平和品質有了較大提高，各類大型展會的總體規模、參展人數、交易額等均逐步擴大，經濟

社會效益逐步顯現。目前，江門市會展企業達 10 多家，專業隊伍初具規模，建成了五邑華僑廣場會展中心、開平市水口展貿中心等一批代表性展館，形成了政府職能部門、行業協會、會展企業、新聞媒體等多主體辦展的市場格局。隨着會展設施及企業服務水平的不斷改善，江門市辦展能力有所提升，展會品牌初步形成。如摩博會、世青會等會展品牌價值漸現。但江門市會展業市場化程度不高，各類大型展會及節慶活動仍由政府發起及主辦，財政投入比例偏重；會展與地方產業基礎結合度不高，絕大多數展會都是以消費性用品為主；會展配套服務發展不完善，會展組織者專業性不足等各種問題，需要引進會展經驗。

澳門與廣東大廣海灣經濟區合作打造多層次、多領域的會展合作平台潛力巨大。一是充分發揮澳門與葡語國家的經貿優勢，以常規展銷經貿合作和貿易交易會等形式進行，共同舉辦大型中國與葡語國家產品服務交易會或高端論壇，促進江門市成為澳門及葡語系國家產品進入中國的首選驛站和集散地。二是兩地互相參與對方舉辦或共同舉辦的專業展會和綜合展會，聯合辦展和差異化辦展，互換或共同編制會展業信息。通過兩地展覽業協會的聯手推介，促進兩地專業人員的交流和培訓。三是兩地企業應積極參與由兩地政府在澳門、內地或海外主辦的各種貿易推廣活動，如推介會、研討會、經貿洽談會、論壇、國際貿易投資展覽會、名優產品展銷會等；在江門或澳門舉辦買家見面會或貿易配對活動；在重點海外市場共同參與或舉辦各類型商品展覽會和貿易推廣活動。四是澳門主動輸出先進的會展配套設施及經營管理模式，進一步提升江門摩博會、僑鄉動漫節，僑鄉旅遊節、世界江門青年大會、僑鄉工藝美術文化博覽會等品牌影響力。

4.2.4 金融業

金融業是澳門重要產業之一。據統計，澳門的銀行數量已從回歸前的 23 家增加到 29 家，2014 年 7 月末，全澳存款相比回歸前增長 7 倍達

到 7,944 億澳門元；貸款增長 11 倍達到 6,542 億澳門元；利潤增長 95 倍，達到了 65 億澳門元；總資產規模已經超過萬億澳門元，是上世紀 80 年代的 10 倍。澳門銀行業在回歸以來，經歷了質的飛躍。澳門銀行業在產品多樣化、業務國際化、經營多元化、操作電子化等方面的努力取得了很大的進展。特別是澳門銀行業高度國際化，業務廣泛分佈在亞洲及歐洲地區，使銀行業突破了澳門市場容量有限的瓶頸。截至 2015 年 6 月底，澳門共有 23 家銀行開辦人民幣業務，人民幣存款總額 931 億元人民幣，^⑩但受香港全球金融中心的影響，澳門金融業發展空間有限，一直難以成為區域金融中心。要打破這一局面，澳門必須加強與內地的合作。

江門市金融業發展迅速。截至 2014 年底，全市金融機構本外幣存款餘額 3,522 億元人民幣，位列廣東省第七位，比年初增加 245 億元人民幣，增長 7.46%；本外幣貸款餘額突破 2,000 億元人民幣大關，達到 2,025 億元人民幣，比年初增加 309 億元人民幣，增長 18.01%，增幅位居珠三角第二位。小額貸款公司已發展到 15 家，小額貸款公司已覆蓋全部縣域。小額貸款公司註冊資本共 22.7 億元人民幣，貸款餘額 26.86 億元人民幣，比年初增長 49.95%，本年累計投放貸款 36.57 億元人民幣。2014 年 2 月，江門市被人民銀行總行列入廣東省唯一的國家級小微企業信用體系建設試驗區。

近年來，兩地逐步建立了合作機制，奠定了合作基礎，今年初，在澳門銀行同業公會的支援下，江門市的澳資企業從澳門金融機構融資 2 億元人民幣。在 2015 年 6 月粵澳聯席會議會上，又簽署了《江門市金融工作局和澳門金融管理局金融合作備忘錄》。兩地應以此為契機，進一步拓展金融領域合作。一是發揮兩地金融各自優勢，共同推動和支持兩地金融機構對澳江現有及未來合作重點項目的建設開發，提供項目融資、債券發行、工程保險等金融服務。二是鼓勵澳門金融機構對在江門市註冊的澳資企業（非金融類），或者在澳門設有分公司（非金融類）的江門市企業，在提

^⑩ 《2015年6月內地與港澳CEPA數據》，商務部台港澳司：<http://tga.mofcom.gov.cn>

供金融服務時使用經人民銀行資質認可的信用評級機構評級。三是密切金融信息交流，加強金融培訓及管理協作，促進兩地金融業的持續合作與健康發展。四是推動“互聯網+”金融，發展新型金融機構。五是支持兩地金融機構開展跨境業務往來與合作。充分利用澳門作為平台開展交流合作，進行跨境和境外的資金管理，促進兩地資金流動的靈活性，拓寬廣東大廣海灣經濟區的建設資金管道，並為澳門企業拓展發展空間提供堅實保障。

4.2.5 養老養生產業

澳門對老年人的物質援助包括一般援助金、偶發性援助金、特別援助金和敬老金等，平均每月約 4,000 – 5,000 澳門元（約 3,000 – 4,000 元人民幣）左右。養老金佔澳門社會保障基金福利開支的比例超過 50%。至 2013 年，澳門居民中老年人比例超過 12%，人口老化速度很快。根據專家預測，至 2025 年比例將為 22.7%，2050 年將為 29.6%，澳門政府的財政負擔也隨之加重。雖然政府積極採取了應對措施，大力發展養老服務，但受限於土地資源不足、醫護人員缺乏等問題，澳門養老床位的缺口達到 50%，不足以應付日益老齡化的社會。

澳門擁有眾多江門五邑籍居民，不少長者表示希望可以回家鄉養老或暫時休養，並享受跟澳門地區一樣的福利和生活，這是周邊珠海、中山、深圳等城市不可比擬的優勢，為廣東大廣海灣經濟區發展養老產業提供了難得機遇。廣東大廣海灣經濟區環境優美，山水資源豐富，養老條件優越。隨着廣東大廣海灣經濟區建設及港珠澳大橋開通，兩地之間交通已相當便捷，且對比澳門，內地物價較為低廉。同時，CEPA 協定中關於“允許港澳服務提供者以獨資形式在廣東省舉辦營利性養老機構和殘疾人服務機構”和“允許港澳服務提供者以獨資民辦非企業單位形式在廣東省設立居家養老服務機構，開展居家養老服務”的規定，進一步減少了澳門產業資本在廣東大廣海灣經濟區發展養老養生產業政策性障礙。

兩地可借助澳門的資金、護理技術、人才等優勢，借鑒和移植澳門先進的養老護理技術、人才培育模式及經驗，全面引進澳門教育、醫療、養老等優質服務資源，建設與澳門標準對接的生活社區和養老基地。開發針對澳門人士的保障性安居社區，依託上下川島長壽村的養生文化以及良好的自然生態環境，積極引入澳資建設養老養生基地，發展養老養生產業。在交通與生活便利、自然環境優美的銀湖灣新城和鎮海灣海宴鎮一帶建設養老養生項目，培育和開發養老服務、養老醫療、休閒保健、養老產業、老年產品等多種市場，以銀髮產業為載體，居住服務養老為目的，探索共建養老基地。同時開闢養老服務培訓基地，重點培養老年醫學、護理、康復、營養、心理和社會工作等方面的專業人才，推行養老護理員職業資格考試認證制度，爭取建立兩地職業資格互認制度。值得注意的是目前澳門地區與廣東省的醫療保障體系尚未接軌，到內地服務機構托養的長者和殘疾人，不能完全銜接享受澳門的醫療福利。例如，醫療券必須在澳門指定醫療單位使用。也不能納入內地醫療保障體系，在內地托養期間的看病醫療費用需自己完全負擔，從而導致澳門長者和殘疾人入住內地服務機構的積極性偏低，對養老養生產業的發展產生了一定影響。

4.2.6 先進裝備製造業

廣東省提出建設珠江西岸先進裝備製造產業帶，打造中國裝備製造業高地的戰略部署，賦予江門市珠江西岸先進裝備製造業發展重大平台的定位，並提出在廣東大廣海灣經濟區重點打造軌道交通裝備產業基地、清潔能源（核電）裝備產業園和建設一大批重點項目。2014年江門市先進（裝備）製造業實現規模以上工業總產值1,309億元人民幣，工業增加值284億元人民幣，同比增長16.5%，超過全市工業增幅5.5個百分點，並超珠江西岸“六市一區”（佛山、珠海、中山、江門、肇慶、陽江、順德）平均水平2.2個百分點。廣東中車、富華重工、大長江集團、海信集團和中

集集團五大龍頭企業及相關產業集群在建項目 24 個，計劃總投資達 144.58 億元人民幣，未來先進裝備製造業將成為江門市的主導產業。

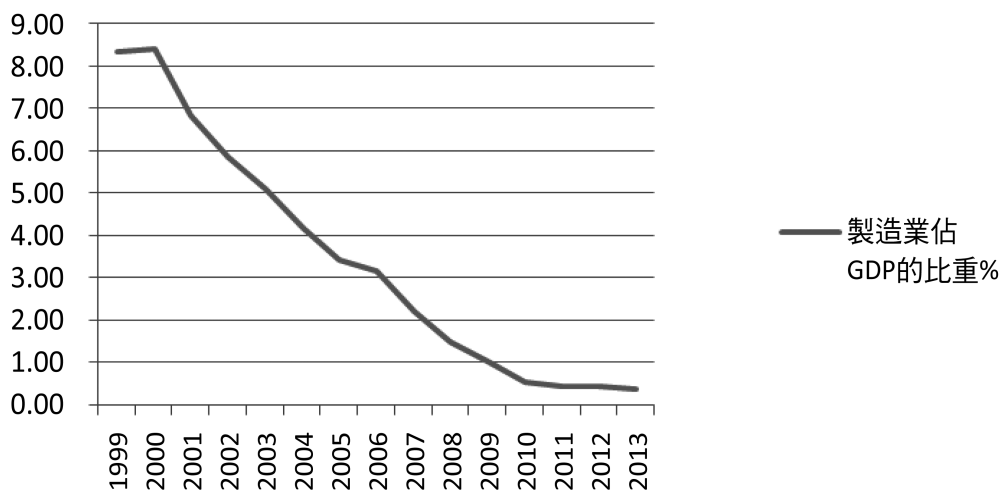


圖 4-2 澳門製造業發展趨勢圖

資料來源：根據歷年澳門統計年鑒計算

自 20 世紀 80 年代中期，澳門製造業衰退見圖 4-2。澳門經濟發展一直缺少實體經濟的支撐，一旦發生世界性或區域性的金融危機，澳門將面臨巨大的風險。澳門與歐盟國家之間一直保持着良好經濟合作與互動關係，同時與拉丁語系國家尤其是葡語國家具有天然緊密的聯繫及語言優勢，澳門可借助江門市大力發展先進裝備製造業的機會，吸引澳門本地以及拉丁語系國家的企業和資金投資江門市，參與江門市具有競爭優勢的海洋裝備製造業、軌道交通裝備製造業等技術密集型和知識密集型產業，使製造業在澳門經濟中保持適度的地位。

4.2.7 基礎設施建設

基礎設施建設的特點是週期長、投資金額大，對大規模低成本長期限

資金有大量需求，同時回報相對穩定。澳門財政盈餘豐厚，但一直缺少相對保值增值的管道，去年澳門行政長官崔世安主動向廣東省政府提出，希望運用澳門財政儲備參與廣東省基礎設施建設，且澳門特區政府也積極着手設立澳門投資基金，為擴大對外投資做好準備。目前廣東大廣海灣經濟區基礎設施相對薄弱，未來擁有巨大的改善空間，澳門可積極參與廣東大廣海灣經濟區的基礎設施建設。一是參與鐵路、公路、港口等重大交通基礎設施的建設。如江門大道 PPP 改造項目，將有效串聯廣東大廣海灣經濟區和江門主城區，強化主城區對輻射作用。又如新興—廣海鐵路建設，將充分發揮廣東大廣海灣經濟區優良的深水港條件，打通粵西及大西南重要的物資運輸命脈，解決港區距離貨源較遠，運輸成本較高的問題。二是參與機場建設。廣東大廣海灣經濟區擬規劃建設 2-3 個通用機場，通過低空業務的拓展，可拉動大廣海經濟區的建設。三是參與水、電、燃氣等供應設施的建設。如共同爭取促成錦江水庫供水項目，充分利用江門市豐富的水資源，實現與澳門互惠互利。

4.3 重點合作項目及初步構想

4.3.1 澳江國際濱海旅遊度假合作區

1、項目定位

充分利用廣東大廣海灣經濟區豐富的濱海旅遊資源和宗教文化資源，發揮澳門發展旅遊休閒產業的先進經驗，合作建設澳江國際濱海旅遊度假合作區，拓展澳門旅遊空間，延伸澳門旅遊產業鏈，建設澳門旅遊業服務後勤基地，打造與澳門“世界旅遊休閒中心”相配套的國際知名濱海休閒旅遊目的地。

2、項目選址和現有條件

選址一：上下川島特定區域。川山群島總面積 268 平方公里，是廣東

省具有規模開發潛力的群島，其中上川島和下川島面積分別為 137.42 平方公里和 82.63 面積平方公里，發展濱海旅遊空間充足。川島地理區位優越，距珠海西區 12 海里，距香港、澳門分別 87 海里和 58 海里，距國際航道 12 海里，緊靠中國和東南亞各國海上通道。川島旅遊資源集山、水、森林等各種自然美景以及天主教堂、南宋遺跡等歷史文化景觀於一體，既有寧靜的港灣，也有驚濤拍岸的海蝕懸崖峭壁，濱海沙灘資源優質，素有“南海第一灘”的美稱，還有眾多的文物古跡和獨特的風情習俗。近年來，川島旅遊環境日益改善，基礎設施逐步成熟，王府洲、飛沙灘旅遊區綠化率均超過 85%。融合生態、環保、旅遊、運動、休閒和科普等多種功能，全長約 42 公里“潮人徑”陸續建設完成，成為川島一條亮麗的風景線。2015 年 1-6 月份，川島旅遊人數達到 42 萬人次，同比增長 3.65%；旅遊收入達到 2.4 億元人民幣，同比增長 4%，為拓展海島旅遊奠定了良好的基礎。

選址二：黃麋洲、神灶島等無人島。這些島嶼均首批進入國家“開發利用無居民海島名錄”，其中，黃麋洲為可開發利用無居民海島，位於上川島西側、下川島東北側，面積 11.36 平方公里，岸線長度 6,299 米。島嶼由變質沙葉岩構成，南高北低，表層為黃沙土，植被以灌草叢為主，有窪谷可蓄水。島岸曲折陡峻，除下東風灣有磊石灘外，其餘為岩石灘，是發展海島旅遊的理想區域。此外，大襟島等有少量人口居住、面積適中的島嶼也可以作為備選物件。

3、合作思路

澳江國際濱海旅遊度假合作區可採用兩種合作思路，一是在現有的規劃條件下雙方共同投資開發建設，二是由澳門主導開發建設專屬旅遊區域，實行封關運作。合作區重點發展海洋文化旅遊、一程多站旅遊、遊艇自由行、郵輪、世界品牌連鎖酒店、旅遊購物等高端濱海旅遊項目。探索澳門人員往來便利化新措施，探索澳門遊艇註冊登記、拍照互認及出入境管理新模式，探索國際遊輪公司掛靠港口的便利通關措施，實行澳門入境免簽，國際遊客通過澳門來江門免簽證時間延長，旅遊零關稅，吸引澳門或通過

澳門的高端休閒型遊客在島上消費娛樂、休閒度假、觀光旅遊特別是遊艇、郵輪旅遊，以旅遊為突破口推進服務貿易自由化。制定扶持政策，促使澳門旅遊產品及酒店用品生產線逐步轉移至廣東大廣海灣經濟區。盡快開通澳門直達上下川島並與海南及東南亞地區聯動的郵輪航線和海上絲路旅遊線路，吸引更多的澳門遊客赴上下川島旅遊，帶動專屬旅遊區的開發，為澳門的世界旅遊休閒中心建設拓展新的空間。

此外，依託江門上、下川島豐富的濱海和海島旅遊資源、以及豐富的海洋、宗教等文化，可在川島選址策劃建設旅遊休閒合作區。重點與江門合作發展海洋文化旅遊，郵輪、遊艇、世界品牌連鎖酒店等高端濱海旅遊，以及面向珠三角及港澳的休閒度假。同時，加強與上級對口部門的溝通，爭取該合作區上升為“粵澳合作國家級旅遊產業示範園區”。

4.3.2 澳江健康服務合作區

1、項目定位

充分利用江門市在環境、交通、物價等方面的優勢，發揮澳門成熟的醫療養老經驗，建設以健康體檢和養老服務為特色的澳江健康服務合作區，開發多樣化的康復預防、健康管理和養生養老等健康服務產品，服務兩地居民。

2、項目選址和現有條件

選址一：廣東銀葵醫院所在區域。合作區位於江門市濱江新區，距廣州白雲國際機場 60 分鐘車程，距香港 115 公里，距澳門 65 公里。區內在建的廣東銀葵醫院是廣東省首家由澳資投入建設的大型醫療機構項目，也是江門市在 CEPA 框架下，深化與港澳交流合作的重要項目。該院由澳門江門同鄉會投資建設，佔地 207 畝，醫療最優服務面積達 70 平方公里，惠澤 800 萬以上人口，總投資超過 40 億元人民幣，首期工程預計 4 年後落成。首階段提供 500 個床位，隨後 6 年內增加 1,000 個床位，10 年內總共提供

1,500 個床位。該院總體規劃為“二院二中心”，即醫院和養老院、科教研中心和綜合服務配套中心，建成後將成為一座具有國際化醫療視野和現代化服務標準，集品質醫療、健康管理、康復護理、養老養生為一體的大型綜合性、國際化醫療機構。

選址二：台山市福利綜合服務中心所在區域。台山市福利綜合服務中心由澳門資金投資建設，總投資約 15 億元人民幣，佔地面積約 220 畝，計劃建設一個綜合性養老服務園區，項目分三期完成，首期工程 4 年內完成，二期工程 8 年內完成，三期工程 10 年內完成。目前台山市政府與意向投資方就投資方式、建設週期、經營模式等投資前期的事項取得共識，項目合作框架協定擇日簽訂，園區首期工程將於今年底前動工建設。

3、合作思路

雙方應積極推動項目成為粵澳醫療養老合作試點，爭取先試先行政策，探索在職業資格、醫療保障體系銜接、社會福利攜帶等方面率先取得突破。同時，雙方可圍繞澳門中醫藥產業優勢，在現有基礎上，探索建立中醫藥保健中心。

4.3.3 澳江環保產業合作區

1、項目定位

依託江門市良好的產業基礎，發揮澳門在規劃建設、社會管理、經濟管理等方面的技術和服務經驗，以推動澳門產業適度多元和江門市裝備製造業發展為目的，打造創新型、環保型的珠江西岸粵澳產業合作區。

2、項目選址和現有條件

項目選址在崖門鎮沿銀洲湖一帶，以新財富環保電鍍基地、新會電廠為依託，規劃總面積 6,000 畝。項目鄰近深茂鐵路、港珠澳大橋，貫穿西部沿海高速及江門大道南線，半小時通達珠海、澳門兩大國內國際機場，海、陸、空交通優勢兼具。境內銀洲湖航道是珠江水系的八大出海口之一，

是江海聯運的黃金水道。70 公里的銀洲湖岸線崖門擁有 26 公里，佔比四成、水深灣闊，可通航萬噸巨輪，適合運輸量大、輸送量大的臨港項目。應該講，水路通江海，陸路接高速。區內有連綿蒼翠的古兜山脈，廣闊浩瀚的黃茅大海，清淨如鏡的高山平湖，65% 覆蓋的生態森林，獨具特色的鹹淡溫泉，淡水資源、土地資源充足。項目周邊崖門的新財富環保電鍍基地是廣東省實施《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020 年）》重大項目，總投資 30 億元人民幣，已建成 34 萬平方米廠房，投產（試產）的電鍍企業達到 73 家，2014 年實現產值超 7.2 億元人民幣，是省定點環保電鍍工業基地，也是目前廣東省建設標準最高、規模最大的電鍍基地，榮獲“中國電鍍環保示範園區”和“粵港澳合作電鍍產業升級示範區”稱號。

電鍍基地的主要鍍種包括鍍銅、鍍鎳、鍍鉻、鍍鋅、鍍貴金屬等，主要產品有汽車及摩托車配件、LED 配件、五金衛浴、電池配件、燈飾配件等，可面向先進裝備製造業，以電鍍工序為旗艦，吸引上下游產業鏈，為澳江合作提供產業交流平台。新會電廠是珠三角規劃建設的重大能源項目，總投資 210 億元人民幣，規劃裝機容量 4,440 兆瓦，計劃 2015 年下半年全面動工，建成後具有充足的熱電聯供作用，可作為合作產業示範區發展的電力能源、動力資源強大後盾。

3、合作思路

澳江環保產業合作區可由雙方合資設立的投資公司進行開發建設。按照“政府搭台、園區支撐、企業運作、項目帶動、利益共用”的原則，由雙方共同規劃、共同開發、共同管理、共同招商，給澳門開發主體一定的開發主導權。引進世界 500 強企業和大型央企進駐，吸引國際高端人才和技術資源集聚，大力推進產業合作創新、科技創新，重點發展環保產業、裝備製造業、汽車零配件和高端電子信息產業。

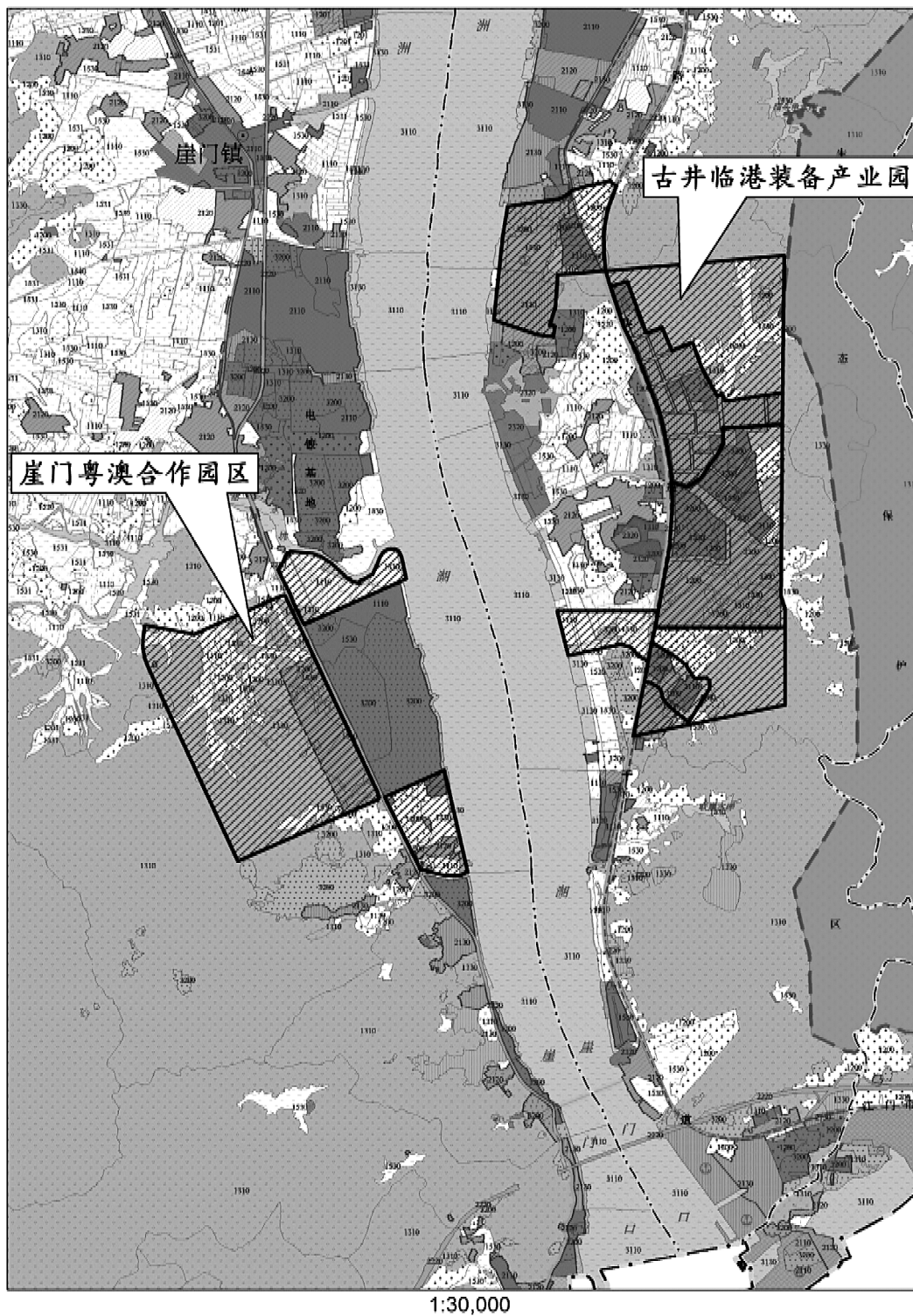


圖 4-3 澳江環保產業合作區圖

4.3.4 澳江物流合作區

1、項目定位

依託廣東大廣海灣經濟區數量眾多的優良港口，發揮澳門“自由港”的政策優勢，共同開拓大西南、東盟諸國及葡語國家市場，打造具有國際影響力的區域物流樞紐。

2、項目選址和現有條件

選址一：新會天馬港區附近。新會天馬港區位於西江支流與潭江下游交匯的銀洲湖北畔。天馬港區第一期陸域面積達 12.8 萬平方米，建有 5 千噸泊位 2 個、5 百噸泊位 1 個，為國家貨運一類口岸，年貨物輸送量超 100 萬噸。天馬港區二期即將投入使用，預計將增加 14.3 萬平方米港區面積，新增萬噸級泊位兩個，可以同時停靠 2 艘 1 萬噸級船舶，或者 1 艘 3 萬噸級船舶，工程設計年貨物輸送量為 91 萬噸。天馬港區出海通道崖門航道已實現 5 千噸級海輪全潮通航、1 萬噸級海輪乘潮通航，為打造物流合作區提供了良好的基礎。

選址二：高新區碼頭附近。高新區公共碼頭首期項目預計 2016 年完成。公共碼頭位於西江江中高速公路橋下游右岸，主要為江門高新技術產業園區和江門城區服務，以承擔內外貿集裝箱、件雜貨的運輸為主，也是主城港區今後重點發展的港口作業區。根據規劃，高新區公共碼頭工程擬建設 11 個 3,000DWT 多用途泊位，岸線總長 1,332 米。根據碼頭功能定位、貨運量預測及臨港產業發展的需求，設計年輸送量為件雜貨 160 萬噸，集裝箱 60 萬標箱。陸域縱深為 600 米，陸域總面積為 63 萬平方米（折合約 945 畝）。港區接鐵路、連高速、近機場，具備水陸空快捷運輸的條件。目前，高新區在緊接碼頭區域，已規劃建設佔地面積 657 畝港口物流園，計劃設立海關檢查區、管理區、堆場區、倉庫區四個功能區，設計年輸送量為 500 萬噸，年倉儲量為 350 萬噸。

3、合作思路

雙方可依託物流園區設立綜合保稅區，建立保稅物流中心，爭取自貿區配套區政策，大力發展保稅物流業。聯合引進國際先進物流企業，鼓勵澳門物流企業進駐，特別是擁有粵港／粵澳雙牌運輸工具或粵港／粵澳運輸資質的物流企業。引進粵港澳地區高端科研機構及大型冷鏈物流企業開展冷鏈技術合作，打造產業物流、冷鏈物流和港口物流為一體的專業化臨港物流集聚區。

此外，還可以重點培育高增價值物流產業，利用江門優勢為澳門提供到內地市場貨物的倉儲、加工、併箱和包裝等保稅和增值服務；同時江門可利用澳門國際化的平台，及其商貿會展產業的發展優勢，發展商貿會展產業；依託江門豐富的農漁業資源和良好的食品產業基礎，建設符合國際通用衛生標準的供澳鮮活農產品集散中心。

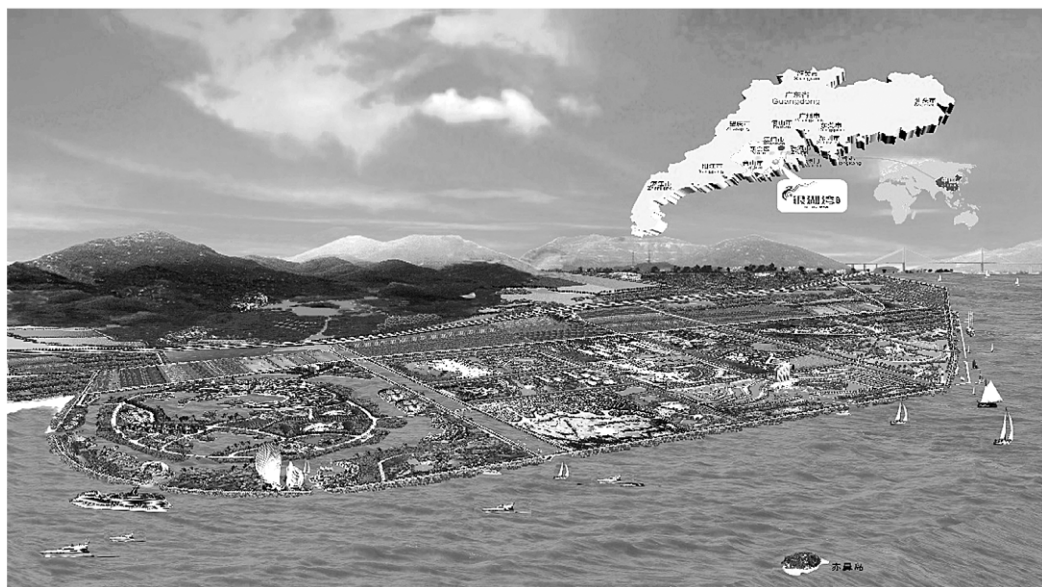


圖 4-4 銀湖灣規劃效果圖

4.3.5 澳江商務合作區

1、項目定位。發揮澳門在通訊資料處理、軟體發展、客戶服務、會議展覽、教育培訓、航運金融服務等領域的優勢，策劃建設澳江商務合作區，打造延伸澳門現代服務業優勢的後方平台。

2、項目選址和現有條件

項目選址在銀湖灣建設用海 C 區，面積約 6 平方公里。銀湖灣周邊自然環境優美，溫泉、田園等資源豐富，土地全部為填海用地，不存在徵收問題。目前，江門市已就該項目的開發與保利集團進行投資洽談，若澳門也參與建設，則可採用江門市出地、澳門出資、保利集團出技術的方式合作，既可緩解保利集團在資金投入上的壓力，也可彌補澳門在具體項目開發經驗上的不足。爭取將項目上升至省級甚至國家級，納入先行先試的政策。

3、合作思路。吸引澳門各類現代服務業機構在園區內設立後台服務機構，大力發展信息技術外包、業務流程外包，逐步推動通訊資料處理服務外包向高附加值的高端業務發展。重點發展航運信息服務，利用互聯網技術、雲計算、4G 技術構建安全、透明的航運信息網路，打造港口物流信息服務平台，扶持物流信息、船舶交易、船舶技術、航運經紀、航運諮詢等航運信息服務業。同時，依託江門市僑鄉文化和澳門中葡多元共融文化基礎，吸引澳門中小型文化企業和人才進駐銀湖灣，發展與影視、動漫遊戲等相關的文化創意產業，並圍繞旅遊、養生等產業，營造與國際對接的商貿環境，發展具有澳門或僑鄉特色的商貿物流產業。

4.3.6 台山深水港

1. 項目定位。充分利用廣海灣可建設 5-30 萬噸深水港的條件和澳門充足的財政盈餘，打造服務粵西和澳門的國際化大型深水港區。

2. 項目選址和現有條件。項目選址在廣海灣烏豬洲和廣海灣漁塘港。深水港是影響廣東大廣海灣經濟區發展的重要基礎設施，江門市謀劃建設台山深水港已久，2006年曾邀請交通部規劃研究院對深水港的選址進行深入研究。研究認為烏豬洲具備建設30萬噸深水港的條件。烏豬洲島西距上川島5.6公里，北距大陸的鵝排咀約26公里；島嶼東西長4.7公里，南北寬2.1公里，面積約為5.4平方公里。島嶼周邊水深良好，20米等深線距岸平均為340米左右，通海航道順暢；島上多為山地，最高點海拔高度為236米，北部沿岸地勢較為平緩；周邊水域基本不受珠江口沖淡水和泥沙影響，無淤積之虞；無不良物理地質現象。烏豬洲的西北側岸線自然水深達22米，對外海波浪的掩護條件較好，航道直通外海，無需開挖，水流平緩，不受泥沙淤積的影響，陸域較為寬闊，是開發大型深水泊位的理想港址。

3、合作思路

建設台山深水港可作為澳江合作遠景項目。雖然該項目投資巨大，但項目建成後將有效彌補兩地缺少大型深水港的不足，為兩地參與“一帶一路”建設提供便利條件，同時項目也將大幅拉動廣東大廣海灣經濟區的發展。兩地可探索以“共同出資，共同受益”的方式共建台山深水港。

4.3.7 葡韻風情小鎮

1、項目定位

依託澳門與葡語國家的緊密聯繫和廣東大廣海灣經濟區良好的居住環境、相對低廉房地產價格，打造吸引澳門及葡語國家人員旅遊、定居，促進深化中外經濟合作和中外文化交流的葡韻風情小鎮。

2、項目選址和現有條件

廣東大廣海灣經濟區特色小鎮眾多，可整體開發打造葡韻風情小鎮。都斛鎮境內有富都溫泉度假區、猛虎峽漂流旅遊區以及廣東省第一田等資

源，適宜圍繞養生主題，進行山、泉、田、海整合開發，打造具有葡國風情的溫泉養生小鎮。深井鎮有 75 公里海岸線，是典型的紅樹林海岸帶，現有灘塗 3 萬多畝，紅樹林 1 萬多畝，鷺鳥、白鶴等鳥類 7,000 多隻，素有“鳥的天堂”的美譽，適宜打造具有葡國風情的紅樹林體驗小鎮。沙堆鎮緊鄰虎跳門水道，水網密集，適宜打造具有葡國風情的水鄉小鎮。

3、合作思路

風情小鎮以房地產項目為主，打造“高檔與經濟適用、商業性與保障性、居住與養老”兼顧房地產項目。規劃建設葡國文化項目區，如建設體現葡國文化風格的建築，建設展示和交流葡國文化中心及廣場，建設展示葡國飲食文化且含購物、休閒養生保健功能的葡國風情街。建設養老養生區，以五邑籍港澳同胞為主要目標消費群。通過建設養生園及養老院區、小型醫院以及其它休閒養生保健服務設施，為有在江門市異地養老需要的港澳居民提供服務。配套建設綜合服務區，如行政服務中心、優質會所等。

4.4 小結

從目前澳江兩地的發展情況與合作情況來看，成功進行多點開發的可能性較小。應當在條件較成熟的區域、產業領域和項目中，再選取 1-2 個雙方興趣最濃、可行性最高的項目，推動兩地開展實質性合作，集中兩地資源共同開發，打造出精品項目，力爭獲得省級甚至是國家層面的認可，提升廣東大廣海灣經濟區在澳江合作中的影響力。

第五章 澳門飛地模式的構想和思考

飛地經濟模式（Enclaves economic model）是指兩個互相獨立、經濟發展存在落差的行政地區打破原有行政區劃限制，通過跨空間的行政管理和經濟開發，實現兩地資源互補、經濟協調發展的一種區域經濟合作模式。^①

廣東大廣海灣經濟區是澳門落實先行先試政策，充分發揮自身獨特優勢和“一個中心、一個平台”作用的理想區域，也是澳門“走出去”謀求更大發展空間的戰略機遇所在。但要把握發展機遇，還需要創新粵澳合作模式，以避免再出現與珠海、與中山等地合作過程中所碰到的難題，或者有較好的機制使得在碰到難題時候能夠及時得到處理、破解。從近年來國內外區域合作的實踐來看，轉變以往由內地政府面向港澳招商引資的單向合作方式，推進以飛地合作模式在廣東大廣海灣經濟區建設澳門自建區，賦予澳門及各種開發主體更大開發主導權，創新與澳門的經濟發展和社會事業合作新模式，打造有別於橫琴、前海、南沙的第二代深化粵澳合作示範區，這一很有創意、也很有氣魄的構想，如果能夠得以實施，可以構建起更加順暢、高效的合作機制，有助於雙方合作取得實質性的成果，對於促進粵澳兩地經濟社會發展具有十分重要的作用。

5.1 國外的實踐經驗

飛地模式是隨着區域經濟合作的不斷深化而出現的。這種模式的核心在於通過建立合作機制，打破行政邊界限制，進行跨區域的合作項目建設

^① MBA智庫百科：<http://wiki.mbalib.com/zh-tw/%E9%A3%9E%E5%9C%B0%E7%BB%8F%E6%B5%8E%E6%A8%A1%E5%BC%8F>

和經濟開發，從而實現產業和相關要素在更大範圍內重新配置，達到合作共贏的目的。由於歐洲區域合作起步較早，國家間經濟合作關係緊密，加上歐盟成立後設立了專門機構和專門基金積極推動，因而歐盟國家間跨境合作發展很快，成效很大。據統計，到 2012 年底，在歐盟區域內有超過 70 個跨境合作區，幾乎覆蓋了歐盟內部各個國家的邊境地區。^⑫ 在歐盟所有邊境合作區中，毗鄰德國、法國和瑞士的上萊茵地區跨境合作被視為歐洲區最成功的案例，其中的合作先導項目瑞士巴塞爾機場就屬於較為典型的飛地合作模式。

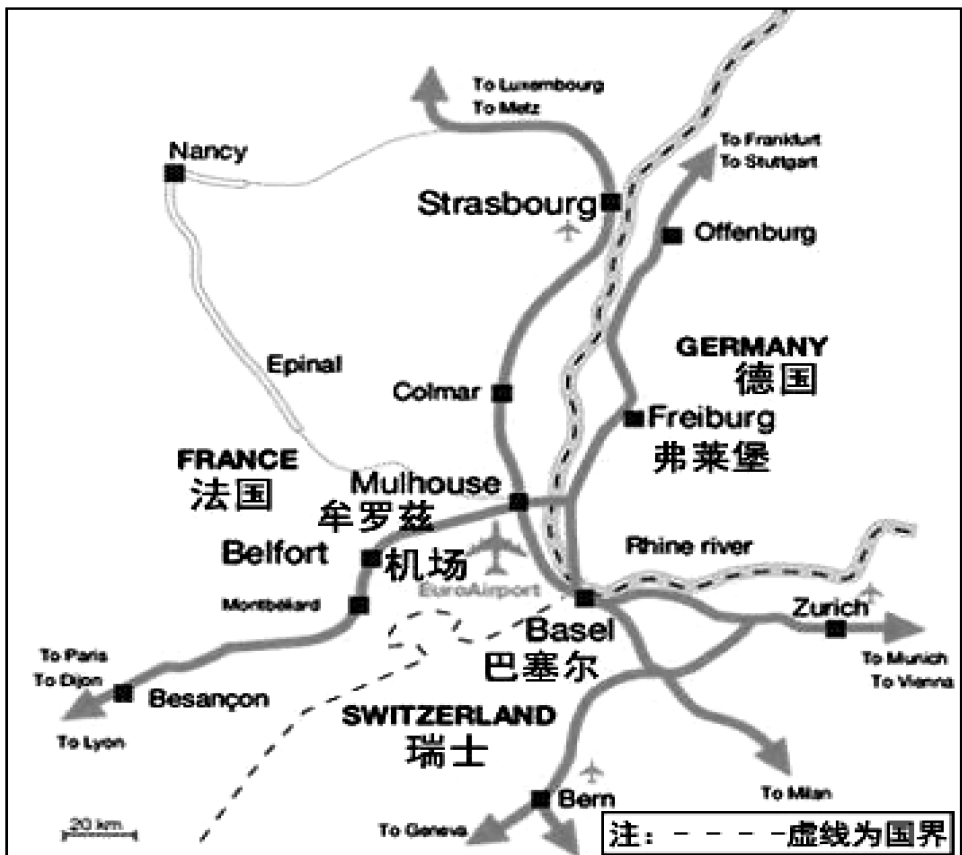


圖 5-1 瑞士巴塞爾機場區點陣圖

^⑫ 楊榮海：《歐洲跨境經濟合作區的實踐分析及啓示》，《對外經貿實務》，2013年，第8期。

瑞士巴塞爾作為內陸國家的小城市，發展空間狹小，由於原機場因客流量增多和引入新機型等原因已無法滿足需求，瑞士便與法國協商共建新機場。根據兩國合作協定，最終確定由法國提供土地，瑞士提供建設資金共同建設巴塞爾機場，巴塞爾機場完全建設在法國境內，靠近瑞士和德國的邊界，距巴塞爾 6 公里。根據法、瑞、德三國簽訂的合作協定，三國公民可在無任何海關或邊境限制的條件下抵達機場。為保障瑞士和德國至機場的人員、貨物和車輛的自由流動，專修了一條免報關的道路從巴塞爾直通機場候機廳。機場內則分為瑞士區和法國區兩個區域，瑞士的邊防、海關等聯檢部門則入駐瑞士區，實施相關管轄，巴塞爾機場（瑞士區）因而成為了瑞士形式上的飛地。巴塞爾機場總部設在法國境內，由法國、瑞士和德國三國共同管理。其董事會由 8 名法國董事、8 名瑞士董事和 2 名德國代表（顧問）組成。董事長和總經理須為法國和瑞士兩國不同國籍。機場運營後期還設立了三國顧問委員會，由三國代表組成，開創了一國境內建設、多國共管的飛地合作模式。機場收益按照協議比例由法國和瑞士兩國分享，真正實現了共同建設、共同管理、共同受益，成為典型的飛地合作模式。

5.2 內地的實踐經驗

在內地有不少共同開發跨境合作項目的成功案例，特別是中國和新加坡兩國政府合作建立的蘇州工業園、天津生態城、廣州知識城等，屬於在我國境內的跨國飛地經濟，其中，中新蘇州工業園是中國和新加坡兩國政府間重要的合作項目，是中國改革開放的重要視窗、國際合作的成功典範，其合作的核心內容就是通過建立合作制度和機制，實現雙方共同規劃、共同建設、共同招商、共同獲益。目前，新加坡“經濟飛地”的規模已經遠超其國土面積，不僅在飛入地建設出一座座新城，對新加坡自身經濟發展也形成有力的推動。

蘇州工業園行政區域 288 平方公里，下轄三個鎮，戶籍人口 32.7 萬，常住人口 72.3 萬。其中中新合作區域 80 平方公里，首期開發面積 8 平方公里。1994 年 2 月中新兩國政府簽署合作協定，當年 5 月正式動工建設。建園以來，地區生產總值從 11 億元人民幣增長到 2014 年 2,000 億元人民幣，增速保持年均 20% 以上，人均地區生產總值達到了約 4 萬美元，2014 年實現公共財政預算收入 230 億元人民幣、實際利用外資 19.6 億美元、進出口總額 803 億美元、固定資產投資 700 億元人民幣；共有 91 家世界 500 強企業投資 150 個項目，投資 1 億美元以上項目 136 個，其中 10 億美元以上項目 7 個。蘇州工業園的經濟發展成果顯著，成為中國改革開放的重要視窗、國際合作的成功範例。新加坡總理李顯龍認為蘇州工業園區“遠遠超過我們原來的計劃和夢想”。李光耀稱讚蘇州工業園區是“規劃最好，管理最有效的工業園區”，“園區的成就讓新加坡與中國都引以為豪”。^③

5.3 國外與內地實踐經驗的幾點啟示

近年來，國內、外飛地合作發展積累的有益經驗，對於在廣東大廣海灣經濟區建設自主程度高的澳門飛地、推動澳門江門深度合作具有較強的啟發作用，值得澳門與廣東大廣海灣經濟區合作借鑒。

5.3.1 共同規劃是成功合作的前提

規劃是先導，合作效果如何首先應看規劃的制定和實施。國內外飛地合作的實踐證明，正是通過共同規劃，保障了合作方向不至於出現偏離，合作關係不至於產生矛盾，合作中遇到的問題能夠逐步落實解決。巴塞爾機場從提議到最終建成，其後經歷幾十年，中間涉及許多問題。但瑞士、

^③ 梁保華：《大道先行》，江蘇人民出版社，2014年版。

法國、德國能夠在上萊茵邊境合作區總體規劃引領下，共同採取措施協調交通、海關、邊檢等具體事項，保障了合作順利開展。蘇州工業園更加注重規劃的引領作用，更加注重中新雙方在規劃制定過程中的合作，園區開發之初，就大量借鑒了新加坡和國際先進城市的規劃建設經驗，編制富有前瞻性的發展總體規劃和 300 多項專業規劃，科學佈局各項城市功能，形成了嚴密完善的規劃體系。在規劃實施上，也制定了嚴格的制度，保證了規劃得到切實的執行。目前園區開發現狀與 20 年前的總體規劃藍圖基本一致，為投資者營造了可預見的、低風險的投資環境。

5.3.2 共同開發是成功合作的核心

無論是瑞士巴塞爾機場，還是中新蘇州工業園，都是合作雙方共同出資。中新蘇州工業園由中新雙方財團共同出資組建開發公司，1994 年設立之初新方擁有 65% 的股份，中方佔 35% 的股份，新方承擔大股東的管理責任，董事長、總經理均由新方人員擔任。受 1997 年亞洲金融危機的影響，從 2001 年 1 月 1 日起，中新蘇州工業園開發有限公司實施股權調整，中方財團股比由 35% 調整為 65%，新方財團股比由 65% 調整為 35%。巴塞爾機場由法國提供土地，瑞士提供建設資金共同建設，並約定機場收益按照協議比例由兩國分享。這種緊密合作、融合發展、風險共擔、利益共用的飛地合作模式，深入整合合作雙方政治、經濟和社會各種資源，實現了合作雙方經濟效益和社會效益的最大化。

5.3.3 良好的溝通協調管理機制是成功合作的保障

構建高效的溝通協調和管理機制，是推動雙邊合作的重要手段，尤其是跨境合作，必須有一個具有協調能力的組織機構，才能夠經常地處理遇到的各種問題。歐盟在機構設置方面做得比較完善，從政府到民間成立許

多組織，並能夠相互配合，共同推進合作事項。如圍繞巴塞爾機場建設，瑞士巴塞爾邊民自發組建了邊境合作協會，成為自覺推動跨境合作的力量，為巴塞爾機場的建設和運營奠定了良好的民眾基礎；德法瑞三國政府成立了德法瑞三國政府委員會，大力推進官方層面的合作；三國之間、各國內部還自行成立了推動合作的各類組織等等。幾十年來，在民眾和機構的推動下，該區域開展的許多實質性的合作項目，一些跨境交通、教育培訓等項目則讓巴塞爾機場直接受益。又如中國和新加坡在蘇州工業園建立了自上而下、職能清晰三個層面的協調指導和操作實施機構——中新兩國政府聯合協調理事會、中新雙邊工作委員會、借鑒機構，確保園區建設進展順利，推進合作更加有效。

5.3.4 堅持市場化運作是成功合作的基礎

加強區域合作，促進經濟發展，遵循市場化運作是必然要求。也只有通過市場化運作，才能激發市場潛力，形成合作發展真正的動力和活力。在飛地合作過程中，政府職責主要是“搭台”，提供財政、制度以及政策上的支持，積極完善相關的基礎設施；企業職責主要是“唱戲”，負責合作的具體實施。巴塞爾機場完全按照市場要求，成立公司董事會，公司化運作，因而發展十分健康。蘇州工業園區堅持管理與開發分開，成立中新集團作為合作重要載體和園區開發主體，發揮着不可替代的關鍵作用。為防止區域經濟合作過程中，出現政府過分干預，甚至“大包大攬”問題，必須按照“市場主導、政府推進”的原則，積極實現政企分開，通過創造良好的外部條件來更好地發揮企業、行業協會以及社會組織等主體的作用。

5.3.5 合理的利益分享機制是成功合作的關鍵

要將飛地合作各方有效連接成為一個有機整體，最關鍵的是建立較穩

定的利益劃分機制，重視合作方的利益和要求。目前飛地合作較為成功案例都具有明確的利益分配機制。巴塞爾機場是早期發展起來的飛地，按照“誰投資、誰受益”的原則建立起了飛出地與飛入地之間的利益分享機制。新加坡方面雖然沒有參與對蘇州工業園區的稅收再分配，但是通過中新公司參股，間接地參與了利益分享。澳門江門合作需要建立稅收分享等利益動力機制，以達到合作開發和共同管理的目的。

5.4 澳門飛地合作構想

5.4.1 合作內容

建設澳門飛地，應在借鑒國內外飛地合作模式實踐經驗的基礎上，爭取中央政府的支持，在廣東大廣海灣經濟區特定區域複製一個澳門，可定名為“澳門家園”。除了博彩業之外，澳門其它產業均可移植或延伸至該區域。這一飛地合作模式，既有別於中新在蘇州工業園、天津生態城的飛地合作模式，也有別於粵澳在橫琴、南沙等地的飛地模式，力度更大，開放程度更高。其核心內容，就是在廣東大廣海灣經濟區內劃定一定面積的一個或多個選點的土地，由澳門企業向江門市政府購買或租用，規定土地使用年期，由澳方企業負責管理與營運，內地有關部門配合協助。澳門飛地可結合澳門的優勢產業，重點發展與澳門定位相適應的產業尤其是旅遊產品生產經營及後期服務業，配套發展其它相關產業，同時具有接納澳門分流人口並提供就業機會的功能。澳門飛地可以借鑒、複製甚至移植澳門的經濟運作、市場管理乃至社會管理經驗與方式，建設成澳門產業和澳門人口相對集中、澳門特色鮮明、自主程度較高的澳門自建區。允許澳門企業自主決定開發模式與方向，經過有償轉讓後，將開發內容、經營項目、發展方向的主導權都交給澳門企業，充分發揮澳門企業的積極性和主觀能動性。允許澳門企業自主進行全球招商。允許澳門企業根據自身項目發展

的特點和方向，自主在全球範圍內尋找有合作意向且符合條件的企業入駐，充分發揮澳門企業與世界特別是葡語國家聯繫緊密的優勢。澳江國際濱海旅遊度假合作區、澳江環保產業合作區和葡韻風情小鎮等均可探索採用這種開發模式。

5.4.2 治理方式

堅持“共同規劃、共同開發、共同管理、共同獲益”的合作原則，澳門飛地以粵澳政府雙向合作為前提，以澳門特區政府為主導，共同管理飛地發展，在飛地引入澳門行之有效的城市管治，包括民事、商事制度。有三種治理方式可選擇。一是澳門大學橫琴校區模式，直接劃歸澳門特區政府管理。二是借鑒蘇州工業園經驗，由澳門特區政府和廣東省政府或江門市政府聯合成立澳門家園管理委員會。三是參考橫琴中醫藥園採用公司化運作的模式，由澳門特區政府與江門市分別成立“發展基金”公司，再由兩家政府資本的公司合夥，成立澳門家園管理公司。澳門發揮財政盈餘資金優勢，以資金入股，並佔絕對控股地位；江門市則以土地作價入股。合資公司主要以開展土地一級開發、房地產開發與經營、市政公用事業、招商代理等項主營業務為贏利管道。

5.5 合作障礙

“一國兩制”帶來眾多的制度、政策制約，與內地地區之間合作有別，在廣東大廣海灣經濟區建設澳門自主程度較高的澳門飛地還取決於一些重大政策的突破，不確定因素較多。

5.5.1 建設澳門飛地是涉及“一國兩制”的大事，需要中央政府決策。

建設澳門飛地這一構想的具體內容、涉及的領域已經大大超出《內地與澳門關於建立更緊密經貿關係的安排》（CEPA）、《粵澳合作框架協議》的範圍，超出了地方政府的許可權。若在江門市建設澳門飛地，土地全部在江門市市域內，要得到中央的同意，難度較大。珠海橫琴被確定為“粵港澳更緊密合作示範區”，並劃定5平方公里的粵澳合作產業園。根據《粵澳合作框架協議》，珠海發揮合作開發橫琴的主體作用，澳門採取多種措施，從資金、人才、產業等方面全面參與橫琴開發。但是現在橫琴的開發，還存在不少問題，一是雙方的合作體制機制還不夠完善。澳方作為合作方並沒有能夠直接參與橫琴的規劃和開發管理。橫琴管委會作為珠海市政府派出機構，經珠海市人民政府授權，對橫琴依法行使管理職能，直接負責橫琴的開發建設工作。而橫琴管委會沒有類似於蘇州工業園管委會借鑒辦這樣的辦事機構，以加強合作方之間日常聯繫協調，因而澳門方面僅僅發揮一般性的諮詢作用，難以實質性參與橫琴開發建設的重大決策。二是澳門企業時常還會抱怨進入橫琴門檻高，認為橫琴發展更多的追求是大投入、大規模“高大上”的產業和項目，與澳門企業普遍規模較小、實力一般的實際不相一致，以致認為橫琴開發與中央對橫琴的定位發生偏差，不能夠為澳門企業提供合適的發展空間，對澳門民眾迫切需求的養老扶小的服務型產業，橫琴規劃甚至沒有預留相關的發展空間。三是珠澳雙方在橫琴共同組建粵澳中醫藥科技產業園開發有限公司，並由澳方控股，負責粵澳合作中醫藥科技產業園的園區建設、經營、運作及管理。而且粵澳中醫藥科技產業園也是雙方政府推進橫琴開發的首個合作項目，但是面積小，僅有0.5平方公里。因此，從整體上看，目前珠澳橫琴合作仍然具有單向招商的特點，共同規劃、園區共建沒有能夠得到較好地落實。除了經國家特別批准的澳門大學校區外，珠澳合作開發橫琴仍然沒有達到澳門飛地模式的標準。這使得在江門市設立澳門自主程度高的澳門飛地更具有創新意義，更

能為解決珠澳合作過程中產生的矛盾和問題提供了新的思路和空間。加上有中新蘇州工業園、中新天津生態城、中新廣州知識城等類似飛地的成功實踐在先，經過努力，爭取中央政府在廣東大廣海灣經濟區建設“澳門家園”不是沒有可能的。

5.5.2 建設澳門飛地須得到澳門政府的支援

在目前情況下，如果沒有極為充分的理由，沒有澳門政府的明確態度和迫切要求，由江門市政府單獨向中央提出建設澳門飛地的申請，估計很難得到中央的回應，甚至難以得到廣東省政府的同意。如果由雙方政府共同提出，會比較合適。但當前澳門政府對這一構想是否了解，態度如何，均沒有可供參考的信息。目前，澳門正進入經濟發展的瓶頸，並進入深度調整。經過前期迅速發展，各種深層次矛盾陸續湧現，落實“一中心一平台”戰略任務艱巨，加強對外合作，優化產業結構，保持整體經濟穩定發展的意識非常迫切。在這種情況下，粵澳兩地政府加強溝通和接洽，積極形成合作共識，爭取粵澳兩地政府對在廣東大廣海灣經濟區建設澳門飛地作出積極的回應，並給予實質性的支持。特別是澳門政府更應發揮建設性的作用，大力推動澳門在廣東大廣海灣經濟區建設澳門飛地，並積極向中央和廣東省政府爭取政策支持。

5.5.3 建設澳門飛地的投資來源尚存不確定因素

建設澳門飛地，需要投資額巨大。澳門客商或由澳門吸引過來投資的外國客商，其投資意願如何，不得而知。作為商人，選擇投資地要考慮很多因素。如果在廣東大廣海灣經濟區設立的澳門飛地確實能實行澳門的低稅制度，加上內地的低地價和低勞動力成本，應可吸引投資。但如果沒有低稅和自由貿易港的條件，吸引力將大打折扣。另一方面，澳門特區政府

是否願意大量長期投入，目前還難以確定。建設澳門飛地的構思以解決澳門經濟發展的土地及成本制約瓶頸為基本定位之一，同時也為解決當前澳門面臨的人口及就業、社會福利等壓力，實現可持續發展提供一種模式，從理論上看對澳門政府極為有利。但在幾十年租期的租地上投入大量資金興建公共基礎設施，澳門特區政府肯定要作深入的考慮。

5.5.4 對飛地的人員和貨物進出管理非常複雜，需要中央相關部門的大力支持。

澳門飛地要建成一個相對封閉的社區，具有內地、澳門雙向流通性，它的邊境管理及海關監管工作會比較複雜。如飛地內人員、車輛進出內地及澳門如何管理，商品的進出如何管理，相關資金流和信息流如何管理等，均必須爭取中央有關部門的大力支持，才有可能得到中央政府的批准。

5.6 小結

在澳門回歸十五週年時，澳門中聯辦主任李剛接受新華社記者採訪時表示，“澳門發展經濟必須‘走出去’，通過加強與內地合作打造一個‘澳門之外的澳門’，這對於保持繁榮穩定局面很有幫助”。澳門與廣東大廣海灣經濟區地理相近，文化相通，經濟互補性強，合作基礎紮實，已經具備了建設澳門飛地的條件，在廣東大廣海灣經濟區建設澳門飛地是澳門“走出去”的較好選擇。同時，國內外跨境合作區的建設運營經驗，也為澳門飛地開發推進的戰略構想提供實踐依據。在廣東大廣海灣經濟區合作建設澳門飛地構想要落實，需要分步實施。

第一步：首先，明確澳門江門雙方政府對這一構想的態度，尤其是要根據澳門特區政府的態度再作具體決定。其次，當前比較務實和可行的做法是，如果澳門有實力或有政府背景的大企業有意向在廣東大廣海灣經濟

區投資建設類似蘇州工業園那樣高水準的工業園區，江門市政府可以劃出一定面積經批准使用的土地，設立特殊的經濟區，由澳門合作方負責規劃、投資、開發、建設和招商引資等工作，按屬地原則由所在地政府負責管理區內企業的治安、稅務、工商、環保等公共事務，並設立海關辦事機構。所得利益，雙方按商定比例進行分成。這種模式不但容易得到批准，相對簡便易行，而且成功的把握性較高，對澳門擴展發展空間和帶動江門市經濟發展的作用也很大。

第二步：條件成熟時可大膽探索。建立真正意義上的跨境飛地至今在國內畢竟沒有先例，國家實際掌握的審批尺度尚無法知曉。但隨着國家開放政策的不斷深入、方方面面力量的積極推動，為確保港澳地區長期繁榮穩定，在廣東大廣海灣經濟區建立澳門自主程度高的澳門飛地，條件日臻成熟。目前應着重研究解決以下兩個問題：一是澳門江門兩地政府可考慮成立專責小組着手前期工作。嚴格依照法律法規的精神，對跨境飛地進行深入的調研和論證，提出具體方案並積極爭取省政府、國家有關部門的支持。二是澳門江門兩地政府在合作方式、方法和投入形式等方面要進行充分的磋商。

第六章 澳門與廣東大廣海灣經濟區合作 政策定位與保障措施

6.1 政策定位

6.1.1 合作目的

以《粵澳合作框架協議》為發展指引，全方位、多層次、多領域加強澳門與廣東大廣海灣經濟區的合作，重點打造“澳門家園”創新合作模式，推進雙方在重點領域重點項目深度合作，努力成為實現國家“21世紀海上絲綢之路”重大戰略、以及澳門“一中心一平台”戰略作用的重要節點，建設成為粵澳合作新形態下的示範點。

6.1.2 共同願景

在“一國兩制”、粵澳合作的大前提下，推進澳門與廣東大廣海灣經濟區合作應該以有利於粵、澳、江三地經濟民生的發展為共同願景。具體而言，就是依託廣東大廣海灣經濟區優越的區位條件和自然資源稟賦，創新體制機制，探索新管理模式，打造一個以南海為前庭、泛珠三角為後院、開放程度更高、營商環境國際化、服務貿易要素跨境自由流動的國家級粵澳合作新戰略平台，爭取在珠江西岸再造一個深圳，成為廣東發展新的增長極。推進粵澳產業的深度對接，共同拓展內陸市場和國際市場，提升廣東大廣海灣經濟區的區域地位和經濟發展潛力；同時就跨境交通、社會服務、生態環保等方面開展合作，共同建設優質生活圈。

6.1.3 發展方向

1、建設成為實現國家戰略的重要節點。廣東大廣海灣經濟區與澳門，處於國家“21世紀海上絲綢之路”和“中國與葡語國家商貿合作服務平台”的交叉點，加強廣東大廣海灣經濟區粵澳合作意義重大。廣東大廣海灣經濟區應加強基礎建設，發展例如“新絲路一程多站旅遊中心”、“中葡語系國家文化風俗展覽館”、“中葡語系國家運動會（場館）”、“葡語系國家商務官員學習基地”等重要基礎設施和機構，必將能夠更好地承擔戰略節點的重任。這個節點還可以跟我國與“東盟十國”之間的南寧、昆明兩大節點建立廣泛的聯繫，加強東盟、葡語系、“一帶一路”等國家地區與我國的聯繫，使得澳門、廣東大廣海灣經濟區成為對內引領大西南、對外輻射東南亞、南亞，更遠可以對接中東和歐美，從而推動幾大國家戰略相銜接，更有利於國家整體發展戰略的鞏固與延伸。

2、建設成為新型商事管理及片區治理開發區。設立飛地並依據政策將其建成“澳門家園”，在園內引入澳門商事管理制度，推行澳門城市治理模式，經過消化、改良，為全國開發區提供示範借鑒的樣板。

3、建設成為服務業示範基地。加快服務業發展，是我國經濟發展的重要方向。廣東大廣海灣經濟區以服務業為主要合作產業群，參考國際先進經驗，從商品貿易便利、服務貿易便利、投資服務便利化出發，全面採用“負面清單”制度，從金融、物流、休閒、養生等四個重點服務行業做起，建立一批可支援創新創業戰略、可供其它地區參考複製的示範企業，形成“廣東大廣海灣經濟區服務業示範基地”。

4、建設成為推動粵澳合作的引擎。通過廣東大廣海灣經濟區的合作，將其建造成為一個引擎器，推動粵澳合作策略以及有關的各項事業。設定粵澳、江澳政府定期互訪機制，雙方共同推動建立文化交流、資本互引、創新創業、企業互利等一系列體制，並按階段分期實施、檢查落實、總結成果。

6.2 合作進度路線

6.2.1 基本原則

深化粵澳合作，推進廣東大廣海灣經濟區開發建設，實現合作共同願景，是一項長期、宏大的系統工程，不可能一蹴而就。不同合作發展階段具有不同的基礎條件、不同的制約因素、因此雙方既要堅定合作共贏的信心，也要杜絕“畢其功於一役”的急功近利心態。而是根據不同發展階段，結合澳門與廣東大廣海灣經濟區的區域優勢與分工，合理劃分每一階段重點領域、重點任務，合理安排短、中、長期的行動計劃和目標體系，以科學態度，實事求是，分步推進，重視實效，逐步達標。

6.2.2 合作步驟

澳門與廣東大廣海灣經濟區深度合作，應根據雙方合作的政策定位，並結合《大廣海灣經濟區發展總體規劃（2013-2030）》的“五年打基礎、八年見成效、十八年大發展”發展目標，從2013年廣東大廣海灣經濟區規劃頒佈時開始到2030年，分三個階段實施，雙方合作形式、合作廣度、合作深度逐步遞進。

第一階段：啟動階段（2013年至2017年）。以2013年12月31日廣東省審議通過了《大廣海灣經濟區發展總體規劃（2013-2030）》為標誌，澳門與廣東大廣海灣經濟區深度合作進入實質性階段。在這個階段，以落實2015年粵澳合作聯席會議澳門與江門兩地政府簽署的合作協定為重點，共同推進廣東大廣海灣經濟區合作，完善交流機制，引入澳門優質服務機構和先進管理體制，推進重點領域合作，加快重點項目建設。為此，應建立起暢通的官方及民間的聯絡交流機制，加強溝通，互相配合，達成共識，共同確定合作方向和合作重點，全面促進經濟和社會發展。重點推動產業

合作，選擇旅遊、金融、物流、先進裝備製造以及健康養老等領域開展重點合作，形成與周邊其他區域錯位發展的格局。同時，積極推進重大交通基礎設施建設無縫對接，為廣東大廣海灣經濟區粵澳深度合作奠定良好基礎。

第二階段：中期階段（2017年至2020年）。這是合作的關鍵階段。在這個階段，澳門與廣東大廣海灣經濟區實行全方位的合作，建立起多層次、多領域、多管道、多形式的經濟合作關係，實現了由鬆散性合作向緊密性合作的轉變、由以市場為主的自發式合作向以政府引導、市場主導的自主式合作轉變。在兩地的大力推動下，多個合作平台建立起來，一批合作項目建設上馬，借鑒港澳現代市場經濟發展經驗，引進港澳規劃建設、社會服務、經濟管理等方面的技術和服務，逐步形成與國際慣例相匹配的營商環境，廣東大廣海灣經濟區發展環境不斷優化。根據“共同規劃、共同開發、共同管理、共用利益”的合作機制，雙方積極探索深度合作新模式，推動重點領域的合作取得實質性進展。

第三階段：成熟階段（2020年至2030年）。在這個階段，持續推進重點領域合作，加快重點項目建設，擴大優勢產業、技術資源、人力資源、信息資源以及社會事業等的合作。在合作領域、模式、機制、政策等方面不斷探索和創新，逐漸形成一套較為完整的制度機制，通過制度機制引導合作方向和重點。同時，爭取中央政府的支持，突破政策障礙，加快在廣東大廣海灣經濟區進行“澳門家園”的建設。

6.3 加強政府和民間合作機制對接

粵澳政府要認識到江門與澳門大海灣經濟合作區建立的重要意義並給予高度重視，加強組織結構建設，為經濟合作區的發展提供必要的保障。提升和完善合作機制是澳門與廣東大廣海灣經濟區深化合作的重要保證。粵澳、澳江政府的事務協調、磋商機制需要在原有合作領導小組架構的基

礎上，進一步加強制度建設，促進工作機構常規化，更好地消除壁壘和障礙，盡可能實現雙方在體制機制等方面的有效銜接，形成人流、物流、資金流、信息流等方面的全面貫通，推進合作深入開展。

6.3.1 健全政府間的互動和協調機制

在廣東省級層面，充分發揮粵港、粵澳合作專責小組作用的前提下，爭取成立由省直有關部門、中央駐粵等單位參與的“廣東省推進廣東大廣海灣經濟區粵澳合作工作協調小組”，提升澳門與廣東大廣海灣經濟區合作層次，加強對開發建設的指導和協調，更好地解決合作中可能遇到的有關重大問題，使廣東大廣海灣經濟區能更快進入國家決策的視野。

在澳門特區政府層面，建議可以考慮在目前的行政架構中加設“澳門江門合作領導小組”，加強合作研究、政策制定、組織協調等工作。與江門市一起，在粵澳合作聯席會議制度的框架內和指導下，建立兩地政府相關官員的會晤機制，制定和完善合作制度框架。積極探索由澳門與江門兩地政府成立行政化管理和企業化運作相結合的公共管理機構。盡快設立廣東大廣海灣經濟區澳江合作專責工作組，作為常設的辦事機構，由澳門江門兩地選派人員組成，展開澳門與廣東大廣海灣經濟區的合作規劃研究，統籌推進合作區管理開發建設工作，具體研究解決開發建設中的問題，形成兩地行政首長決策、專責小組策劃統籌、政府部門組織實施的長效合作機制，積極而有序地推動兩地合作。

為了江門和澳門大廣海灣經濟合作區的建立，兩地成立統籌協調專門委員會、合作諮詢委員會、日常執行委員會，構建經濟合作區的發展藍圖，明確經濟區的發展戰略，為經濟區的建立和發展建立公共信息平台，提高解決各種問題與爭端的途徑。江門各級部門也要加強合作，建立合作聯盟，為推動經濟合作區的發展提供資金、人力、物力的支援，共同推動大廣海灣經濟合作區的發展。兩地政府也要不斷尋求有利於大廣海灣經濟區發展

的創新合作方式和方法，鼓勵各基層政府加入到大廣海灣建設的隊伍中，共同推動江門和澳門大廣海灣經濟合作區健康有序地發展。

6.3.2 建立業界和民間交流機制

支持和鼓勵澳門江門兩地行業協會、商會等社會和民間組織開展交流與合作，推動政府與企業及行業協會互動，推進澳門江門更緊密的合作。積極發揮在澳江門籍鄉親眾多的人緣優勢，逐步引導民間機構，積極為合作開發廣東大廣海灣經濟區建言獻策，鼓勵鄉親共同參與澳門江門合作事宜。拓寬社會科學界、理論學術界的合作管道，引導媒體建立對接機制，經常舉辦澳江合作論壇，加深相互之間瞭解，爭取各方達成共識，營造良好社會氛圍。邀請包括澳門在內的高層次的有影響力的研究機構和專家加強頂層設計，做好廣東大廣海灣經濟區戰略定位的研究和中長期發展策略的謀劃，為廣東大廣海灣經濟區專題列入國務院公佈的新區做好準備，同時推動廣東大廣海灣經濟區在泛珠發展中發揮重要作用。

6.4 加強交通基礎設施對接

便利、完善的基礎設施是加強區域合作，改善區域發展環境的重要條件。要主動對接國家重大發展戰略，統籌區域基礎設施建設，加強兩地交通基礎設施的對接，構建一體化交通網絡，充分發揮廣東大廣海灣經濟區既是海絲經濟走廊、泛珠戰略與珠西——西江經濟帶實現三大戰略融合的關鍵節點，也是港珠澳與粵西以及北部灣兩大區域板塊的連接點，更是輻射大粵西及大西南、連接東南亞、甚至對接歐美的樞紐型節點的區位優勢，提升區域地位，為雙方合作發展創造良好條件。

6.4.1 陸路交通

加快重大交通基礎設施建設，特別是南北走向或連接珠海、中山等地的重大交通基礎設施建設，提升交通便捷性。一是規劃建設中開高速、鶴開高速南延線、新會—高欄港高速，與現有西部沿海高速形成環大廣海灣通道。二是推動江門大道南延線和西延線、240國道等“三灣”連接線建設，提高三江、睦州等鎮與江珠高速、江門大道、中開高速等重要道路連接線的等級，完善廣東大廣海灣經濟區內路網。三是建造黃茅海跨海通道將台恩高速直接對接港珠澳大橋，實現廣東大廣海灣經濟區與港澳、甚至大西南地區取得便捷聯繫。四是大力推進新興廣海鐵路、廣佛江珠及斗山珠海城際軌道線的建設，推動澳門與廣東大廣海灣經濟區便捷銜接。五是打造珠西綜合交通樞紐，匯聚多條軌道線路，港珠澳大橋、深茂鐵路、中開高速、西部沿海高速縱橫相連，架起澳門與粵西、大西南乃至東盟地區的“橋樑”。

6.4.2 海空交通

一是加快崖門高等級航道整治，將廣海灣深水港提升為國際港口，以遠洋航運為標準進行規劃建設，並充分利用西江、崖門水道等豐富的內河資源，同時加強與澳門合作，積極利用澳門自由港政策，實現江海聯運、內引外聯，復興海上絲綢之路的地位。將國華台電專用碼頭改為5萬噸級的公共碼頭作為廣海港第一深水作業區改建成為深水泊位，將漁塘港建成廣海港第二深水作業區，推進崖門水道全潮1萬噸乘潮3萬噸的規劃建設。二是加快廣東大廣海灣經濟區通用機場規劃建設，將原規劃選址在斗山的通用機場，重新在廣東大廣海灣經濟區選址，並按照國際機場標準進行規劃建設，提升廣東大廣海灣經濟區的交通地位。研究開設澳門與廣東大廣海灣經濟區往來的直升機航線，加強與澳門國際機場合作，充分利用其政

策及位置優勢。

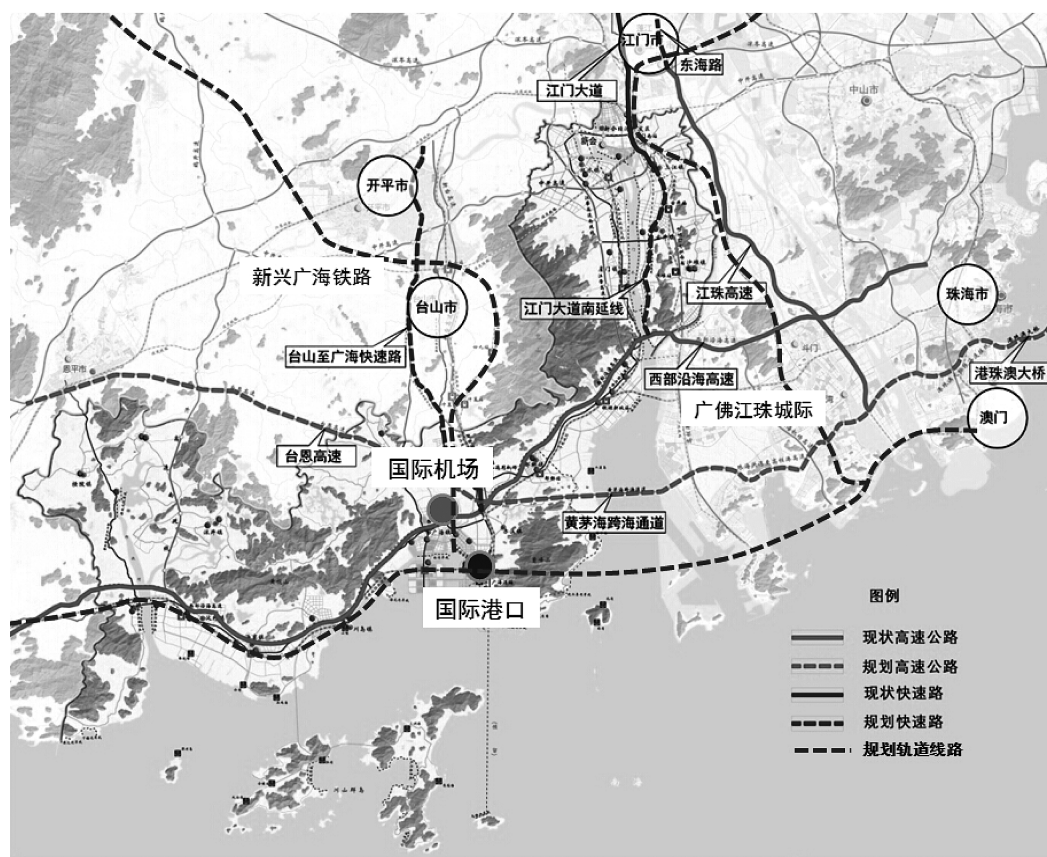


圖 6-1 廣東大廣海灣經濟區綜合交通示意圖

6.5 提高制度契合與完善兩地相關法律及政策

6.5.1 提高制度契合

推動兩地制度改革，以配合粵澳區域協同、融合發展為目標，賦予合作區更多的自主權，推動試點工作。加強兩地通關制度改革，加強兩地合作，創新通關模式，簡化通關程序，推動旅遊、貿易等行業發展。繼續推動稅制改革，推動兩地投資合作。加快江門社會管理的體制改革，完善兩

地重大合作事項的報批和報備制度，推動兩地政府在管理的體制機制及政策上加強銜接。健全社會保障體系，從醫療、住房、文化設施、社會保險、社會福利等方面構建兩地的社會保障體系，縮小兩地間的發展差距，改善民生，創造宜居的港灣城市。

6.5.2 完善法律及政策保障體系

堅持“一國兩制”方針政策前提下，加強粵澳兩地的合作與交流，探索兩地的合作框架制度和合作的法律制度，推動及加強兩地法律的交流與合作，在法律規範、法律尺度上可參照目前橫琴新區的做法。另加強稅制改革，加強監管機制等，為推動兩地更緊密的合作提供堅實的法律保障。

此外，推動粵澳兩地間的政策研究，統一思路，協同發展，讓兩地在政策上相互合作、相互銜接。粵澳兩地政府在大廣海灣的合作以構建粵澳區域協同、融合發展為目標，調整政策取向，賦予粵澳兩地政府在大廣海灣經濟合作區更多的自主權，提供更多的優惠政策，提供更強大的制度機制支持，推動兩地的共同發展。

6.6 加強相關配套政策對接

由於粵澳兩地經濟社會制度不同，推進廣東大廣海灣經濟區粵澳深度合作，必須有相應政策予以保證。為此，一方面，江門市要在地方政府許可權範圍內，制定切實可行的鼓勵扶持政策的同時，加強與澳門的溝通，積極爭取澳門解決福利攜帶等問題，共同推動廣東大廣海灣經濟區的建設；另一方面，需積極爭取國家的重視和支援，在土地和海域使用、市場准入、人員通關、服務貿易等重要方面突破政策障礙，使雙方合作更具政策優勢。

6.6.1 澳門方面政策制定的建議

在“一國兩制”的體制下，CEPA及粵澳合作框架協議等優惠政策“大門開了，小門緊閉”。服務貿易政策的出台未能有效解決兩地營商文化和環境的差異，商業、行政壁壘一定程度上阻礙澳資進入廣東市場，多個領域的從業人員資格不能互認，企業和個人稅費優惠相關制度及經營慣例對接不明晰，海關通行政策尚未理順等等，這些政策性障礙阻礙了粵澳兩地商品和生產要素的自由流動。同時，由於社會福利不可攜帶問題，造成兩地在社會保障、公共醫療、教育、養老等領域的合作進展緩慢，大大限制了兩地經濟合作、社會融合，並產生了大規模的廣東省居民跨境消費和在廣東省居住的港澳居民返港澳消費的現象。為解決上述問題，需要澳門善用自身特有優勢，為雙方合作制定和實施更為可行的推進政策及配合措施，積極支持提升廣東大廣海灣經濟區的戰略層面，探索廣東大廣海灣經濟區澳江合作中實行與澳門社會福利制度對接，提升澳門社會福利和社會保障的可攜帶性。

1、支持提升廣東大廣海灣經濟區戰略層面。支持將廣東大廣海灣經濟區納入國家“十三五”規劃、國務院《促進泛珠三角區域合作發展的指導意見》重要文件，建設泛珠三角合作和粵港澳合作的重大發展平台，爭取上升為國家級開放合作平台。目前，國家發展改革委正在修改《促進泛珠三角區域合作發展的指導意見》，對相關部門和地區的修改意見進行梳理吸納，廣東省的意見業經省發展改革委起草，報省政府審批，其中有把廣東大廣海灣經濟區與廣州南沙、深圳前海、珠海橫琴、汕頭華僑經濟文化合作試驗區並列納入《促進泛珠三角區域合作發展的指導意見》的建議，澳門特區政府也向國務院港澳辦提出將廣東大廣海灣經濟區納入《促進泛珠三角區域合作發展的指導意見》的建議。澳門特區政府宜繼續與國務院港澳辦保持溝通，以增強各方支持廣東大廣海灣經濟區列入《促進泛珠三角區域合作發展的指導意見》的力度，同時推動廣東大廣海灣經濟區申報

國家級經濟區，上升為國家戰略，為更好開展粵澳合作奠定良好基礎。

2、以澳門投資發展股份有限公司帶動澳門企業參與廣東大廣海灣經濟區合作。2011年，澳門投資發展股份有限公司設立和運作，成為事實上的“特區發展基金”，是特區政府發展經濟和參與區域合作的重要工具，也是內地合作夥伴十分看重的優勢資源。建議循序漸進，分階段、有計劃地擴大澳門投資發展股份有限公司的資本規模。擴大資本規模一方面可以為特區政府的財政盈餘提供更好的保值增值服務，另一方面可以不斷壯大澳門投資發展股份有限公司的實力。澳門投資發展股份有限公司的起始資本額為4億澳門元，從長遠角度看並不充足。同時，要參考國際主權基金的先進經驗，建立高水平的公司治理機制和管理架構，建立有效的風險管理機制，做大做強，提升公司管理和運作水平，切實成為特區政府參與區域合作的得力工具，提高澳門參與區域協作的水平。澳門與廣東大廣海灣經濟區合作，可由澳門投資發展股份有限公司為主體，在其轄下成立新的營運公司，並在澳門社會募集資金，帶動澳門企業在廣東大廣海灣經濟區合作投資建設項目，參與廣東大廣海灣經濟區開發。更重要的是通過澳門投資發展股份有限公司，可以對一些合作需要及配合廣東大廣海灣經濟區產業發展所需要的重要領域，特別是有利於營造良好投資環境的一些非盈利性的社會公益領域，包括基礎設施領域進行有針對性的投資。待“澳門家園”建設時機成熟時，澳門投資發展股份有限公司可以作為澳門方面的代表，參與組建合資公司，承擔起自建區開發主體的責任。

3、制定產業扶持政策。合作開發建設廣東大廣海灣經濟區，澳門政府應該支持鼓勵澳門企業進行參與投資。由於澳門的企業絕大部份屬於中小企業，在參與廣東大廣海灣經濟區合作上還處於不利地位，缺乏主動性，特區政府應該制定特殊政策，加強引導。比如可先由政府主導，通過政府爭取澳門企業在發展空間，進行規劃，再由企業參與開發。可以設立開發產業投資基金試點，為合作發展提供資金支援，鼓勵兩地符合條件的機構積極參與。針對澳門旅遊產業，政府就可以通過規劃引導，給以資金支援

等各種途徑，促使為澳門旅遊產品、酒店用品的生產經營及後期服務企業轉移至廣東大廣海灣經濟區集中發展。同時要強化和增加部門處理或者協助澳門企業參與合作投資相關事務的職責和職能，包括引資推介、行政手續、稅務、融資等。

4、探索社會福利制度對接。為鼓勵澳門居民到廣東大廣海灣經濟區創業、就業和居住，特區政府對長期在江門市居住的澳門居民，可考慮提供等同居住澳門的待遇，維持應有的一切社會福利和保障津貼。事實上，近年來在澳門特區政府積極推動下，內地針對港澳長者養老服務產業不斷發展起來。但目前仍然存在社會福利不可攜帶的難題，給老人兩地奔波造成很大不便。因此，澳門需要制定有關兩地養老保障體制銜接的細則議程，提升澳門社會福利和社會保障的可攜帶性。在教育方面，在對就讀於中山、珠海的全日制普通高中、中等職業學校、幼稚園澳門學生已制定政策為其提供學費津貼的基礎上，研究對江門市放開該政策，推進普通教育合作，並進一步研究在職業教育培訓、高等教育與科研等方面的合作支持政策，逐步開放兩地教育資源。在醫療和養老方面，優先研究解決兩地居民跨境就醫和跨境支付問題，促進兩地實現醫療資源的互補與共用。

5、支持江門粵澳中小微企業金融服務創新試驗區建設。利用澳門銀行的快捷、安全、便利服務，引導與葡語系國家、歐盟等地區有經貿往來的江門市進出口企業，通過澳門銀行機構結算結匯，降低出口成本和減少匯率風險。支持由澳門法人銀行機構作為主發起人，與江門市法人銀行機構、江門市符合條件的企業，在江門市建立江澳合資銀行機構，為江門市港澳企業、廣東大廣海灣經濟區企業提供存款、結算、貸款以及跨境人民幣業務等金融服務。鼓勵在江門市經營的澳資企業，在江門地區開設小額貸款公司、融資性擔保公司等法人金融機構，為江門市中小微企業提供資金支援。推動境內信用評級機構評級結果與澳門實現互認，推動葡語系國家、海上絲綢之路國家逐步認可國內信用評級，助推兩地信用良好企業加快走出去發展步伐。加強雙方合作探索發展互聯網金融，成立政府引導資金，

引導社會資本投入，建立創業投資基金、產業投資基金及股權投資基金。

6.6.2 江門方面政策制定的建議

江門方面要抓緊落實國家、省制定的各項優惠政策，實施更大程度的先行先試和更高水平的開放政策，積極對接澳門產業發展，並針對廣東大廣海灣經濟區為澳門合作“量身定做”具體政策，充分調動雙方的合作積極性。

1、同等條件下優先支持澳門參與廣東大廣海灣經濟區建設。一是要充分考慮澳門經濟社會發展的實際情況，盡可能滿足其克服狹小空間限制、推動經濟適度多元化及構建優質生活圈等需求。二是在合作領域、合作項目、合作模式的選擇上要充分徵求澳門的意見，並讓澳門提前介入，盡早參與到項目選點、規劃編制等前期研究中來。三是在“平等協商、互利共贏”的前提下，在利益的分配上要稍向澳門傾斜。四是江門與澳門的人緣、地緣優勢，是其他地方無法比擬的，要充分發揮民間力量，引導澳門民眾正確認識和參與澳江合作，大力促進民間合作交流。

2、制定財政扶持政策。雙方合作推進廣東大廣海灣經濟區開發建設，以及隨後產業發展等，都必須依託政府的財政支持。在強調廣東大廣海灣經濟區開發市場化運作的前提下，要建立專項財政支持政策，適當增強財政支持的力度與強度。建議“十三五”期間，對廣東大廣海灣經濟區範圍內新增的地方財政收入、行政事業性收費全額用於當地，並給予一定的財政貼息資金，加快開發建設的步伐。澳門江門兩地可探索聯合設立澳江合作發展基金，將土地一級開發和二級開發聯動、基礎設施建設、產業投資等進行捆綁建設運營，形成穩定充實的資金池，為兩地合作發展提供資金保障和支持。研究江門市“零收費”政策擴大實施範圍，爭取對在廣東大廣海灣經濟區新設立的工業投資項目涉及的行政事業性收費和經營服務性收費納入“零收費”範圍。在實施產業准入目錄及優惠目錄的基礎上，對

發展總部經濟、戰略性新興產業、高新技術等符合條件的企業給予專項資金和財稅政策等方面獎勵和扶持。

3、強化金融政策支持。要建立以政府投入為引導、企業投入為主體，包括風險投資和商業貸款在內的直接融資和間接融資相結合的多層次、社會化、市場化的投入機制，為廣東大廣海灣經濟區發展提供資金活水。加快落實《粵澳合作協定》，推進江門市粵澳中小微企業金融服務創新試驗區建設，開展跨境人民幣結算先行先試，鼓勵境外融資人民幣、內保外貸項下人民幣等回流境內等，吸引澳資企業入園。鼓勵澳門金融機構參股本地地方金融機構，鼓勵銀行、證券等金融機構在江門市設立分支機構；支援本地地方金融機構轉變服務定位，赴澳門開設分支機構。加大政策扶持，鼓勵互聯網金融平台、產品和服務創新，積極引導互聯網金融發展。加快研究與澳門方在 PPP 項目方面的探索，在一些具備一定收益條件的項目，如收費公路、供水、污水等公用事業資產，探索採用 PPP 等多種方式合作，吸引和鼓勵社會資本。加快研究與澳門方資金在進入的管道、合作模式、運營方式、退出機制、合同條款、法律責任、工商稅務、外匯管制等准入退出各環節的對接工作，盡快形成合作方案。

4、加大用地用海政策支持。根據項目推進需求，分期分批完成項目，廣東大廣海灣經濟區先導區用地的調規、用地指標協調、征地收地等事項。推動建立土地儲備制度，集中土地開發使用權。依法圍填海，探索“填建分離”的用地政策。大力推進海域使用直通車試點工作，完善海域使用權招掛拍制度，試行海域使用權證換發土地使用權證制度。探索實行差別化供地政策，對符合澳門江門雙方合作方向、由特區政府推薦的用地項目，在粵澳產業合作園區盡早安排土地供應，並定向澳門工商界掛牌。為鼓勵企業規模化發展，集約化用地，提高土地利用率，對實際投資規模和實際投資密度（固定資產投資 / 佔地面積）達到一定規模的項目，可按不同檔次給予進一步地價優惠；對被認定為高新技術企業或高新技術產品的工業項目，世界 500 強、著名跨國公司等投資項目，以及戰略性新興產業項目，

可給予更大的優惠；對社會公益性和基礎設施建設項目用地，可以按照協定出讓土地方式供地，土地出讓價格以成本價為基準，按容積率和土地位置定價，並根據國家有關規定給予一定的優惠。

5、積極營造良好營商環境。探索廣東大廣海灣經濟區與澳門在經濟環境、法律商務環境、社會管理制度等更全面的對接。支持澳門公益性法定機構在廣東大廣海灣經濟區設立服務平台，在條件成熟的時候開設免稅商品購物區，增強國際商業服務功能。借鑒澳門現代市場經濟的營商規則、管理方法和交易慣例，加強對市場經濟的管理。緊密對接澳門在企業註冊登記、許可證授予、人才引進、投資者保護等方面做法，簡化澳門企業的人駐條件。積極推進商事登記制度改革，減少和規範行政審批，為企業提供一站式便捷服務。推進在法律協助、商事仲裁等方面的合作，借鑒澳門管理經驗，推動機構資質互認和管理制度的對接，允許獲港澳執業資格的專業人士直接為江門市的企業和居民提供專業服務。加強人才管理改革創新，與澳門合作建立人才交流和培訓機制，積極引進和扶持高水平、國際化的人力資源服務機構在廣東大廣海灣經濟區設立機構提供服務。

6、加強社會福利政策銜接。在澳門方面逐步加強社會福利可攜帶性便利的同時，江門方面需要積極配合，加強銜接。建議積極推進醫療、養老機構試行對接澳門醫療養老保險，爭取率先完善粵澳居民轉診、檢查檢驗等醫療制度對接，推動澳門政府醫療券等能在廣東大廣海灣經濟區使用，使澳門居民在江門市可以享受更加便利的轉診等醫療服務。加強教育資源的整合利用，雙方應加強江門與澳門對服務行業在資金、項目、人才等領域的合作，促進廣東大廣海灣經濟區生活性服務業的蓬勃發展。

6.6.3 爭取中央政府和廣東省支持的特殊政策

《CEPA 關於內地在廣東與澳門基本實現服務貿易自由化的協定》已於 2015 年 3 月正式實施，對澳門施行“准入前國民待遇加負面清單”的開

放新模式，但是具體落地措施還不夠明確。雙方應首先爭取把廣東大廣海灣經濟區合作重大項目納入粵澳合作聯席會議議題，提升廣東大廣海灣經濟區在推動粵澳更緊密合作中的地位，根據相關規定有針對性地爭取上級政策支持。同時，根據雙方合作總體目標的需求，加緊成立合作政策研究專題組，積極爭取國家和廣東省政府在用地用海、金融、貿易發展等關鍵方面制定特殊優惠政策，在人員、車輛、貨物出入境等運行管理方面制定便捷措施，推動在廣東大廣海灣經濟區合作過程中先行先試。要做好分步走的準備，逐步將粵澳合作提升到更高層面。

1、爭取自貿區政策。積極與廣州南沙和珠海橫琴對接，爭取廣東大廣海灣經濟區粵澳合作的重大項目能夠落實 CEPA 政策試點和自貿區先行先試政策，在廣東大廣海灣經濟區內申請建設海關特殊監管區，更好地接受自貿區輻射，複製利用自貿區經驗，推動產業加快發展，並為廣東自貿區下一步擴容做好鋪墊，努力爭取將自貿區試點範圍擴大到廣東大廣海灣經濟區，提升為國家級合作平台。同時，爭取國家和廣東省政府支持江門市參照自貿區的特殊政策，在上川島探索設立利於江港澳旅遊合作的國際濱海旅遊試驗區，在區域內實行如港澳台入境免簽、國際遊客通過港澳來江門市免簽證時間延長、開放旅遊產業及相關產業、實行旅遊零關稅、更便利的遊艇郵輪出入境等更加開放的政策。

2、爭取給予廣東大廣海灣經濟區適當的改革創新許可權，推進在深化改革方面先行先試。目前澳門與珠三角其他城市合作過程中仍存在合作項目審批環節多、程式複雜、耗時長等問題。因此，澳門江門合作雙方應積極爭取廣東省將部份審批權下放或委託廣東大廣海灣經濟區行使。可以參照國家和省對廣州南沙、深圳前海、珠海橫琴等新區的支持政策和創新做法，賦予廣東大廣海灣經濟區投資項目審批核准、工程建築施工審批、環評審批等部份省一級的經濟發展管理許可權，切實提高辦事效率，為建設與港澳接軌的國際化營商環境提供條件。爭取國家出台針對性支持澳門經濟適度多元化發展政策，特別是在稅收、中小企業發展、貿易進出口等方

面給予特殊優惠政策。

3、用地政策。積極爭取建設用地指標支援，將廣東大廣海灣經濟區澳江合作區內的重大的項目納入廣東省重點項目，調整土地利用總體規劃，增加建設用地指標，合理確定新增建設用地規模、佈局和時序安排。積極爭取將廣東省城鄉規劃行政主管部門對廣東大廣海灣經濟區建設項目選址意見書核發權等土地規劃管理許可權下放管理。爭取開展土地租賃、作價入股等土地有償使用試點，對產業用地的供地方式、供地年限和地價實行差別化管理。爭取設立土地信託機構、開展多幣種信託基金試點。積極探索給予“澳門家園”範圍內建設用地更大的自主權。

4、用海政策。江門市是海域使用直通車試點城市，市政府為試點工作開展搭建了政策平台，印發了試點工作方案，新會區、台山市政府也分別制定了試點工作實施意見，但由於廣東省層面政策法規支撐不足，省級部門之間還沒有形成統一認識，導致投資者對海域使用直通車產生顧慮，政策執行難度較大。在海域使用權證抵押融資方面，缺乏相應的政策支撐，金融機構不願介入，投資者貸款難，也影響到海域直通車政策落地。因此，應積極爭取廣東省政府做好政策設計，明確海域使用直通車具體操作辦法，做好海域使用管理與土地管理的銜接，明確填海形成的陸域直接用按照建設用地實施管理。協調好發改、國土、住建、規劃、海洋、金融監管等多個職能部門，優化圍填海項目申報程式，做好權證證書抵押融資的銜接，為廣東大廣海灣經濟區用海工作創造良好條件。可先爭取“海域使用直通車”政策從政策搭建階段轉入項目實操階段，並在總結試點經驗的基礎上，積極爭取上級支持將試點範圍擴大到全市涉海領域。另外要積極爭取海島審批制度改革，推進海島開發建設。

5、稅收和社會保障政策。爭取川島參考澳門自由港的稅收優惠政策，在川島延續離島商品免稅。探索對澳門僱員實行個人所得稅減免等政策。在合作區內工作的澳門居民涉及的個人所得稅問題，爭取按內地與港澳個人所得稅負差額給予補貼。實行更為優惠的貨物免稅或保稅、企業所得稅

政策，為企業創造良好的經營環境。爭取廣東省財政將來源於廣東大廣海灣經濟區的省級公共財政預算超基數部份以專項補助形式返還，專項用於經濟區基礎設施建設。完善澳門僱員的社會保險制度。支持合作區內企業與聘用的澳門人員簽訂勞動合同並按照規定繳納社會保險費。推動社會保險經辦機構依法為澳門僱員提供優質、高效、便捷的社會保險管理服務。

6、優化口岸環境及通關模式。澳門與廣東大廣海灣經濟區的深度合作，人員和物品來往頻繁，境內外居民的往來涉及進出關境問題，應建立較為特殊靈活的出入境管理政策。要爭取上級有關部門支持，積極探索與澳門人員往來便利化新措施，提升雙方合作的便利性。

一是適時簡化人員出入境手續，為廣東大廣海灣經濟區居民出入境提供便利通關條件。鼓勵廣東大廣海灣經濟區為入境的外國旅遊團隊辦理口岸團體簽證，所有來廣東大廣海灣經濟區的外國旅遊團，爭取都可在上下川濱海旅遊度假區、銀湖灣粵港澳合作發展區辦理落地簽證。對外籍高層次人才給予居留便利，制定放寬免稅居留期限、往來便利化等優惠政策。

二是優化口岸查驗監管模式。積極推行海關、檢驗檢疫、邊檢等口岸查驗監管部門採取便利的合作模式，不斷優化口岸及通關環境。提升粵港澳口岸合作水平，積極探索廣東大廣海灣經濟區與港澳間口岸查驗結果互認。按照國際先進標準進行農產品生產、核對總和配送，探索先進可行的供港澳食品、農產品檢驗檢疫制度，確保供港澳食品、農產品優質安全。進一步推廣分類通關改革，推進企業差別化管理，擴大屬地管理企業受眾面；進一步規範報關行為，推行歸類、審價、原產地預審核制度，推廣電子支付系統；簡化和規範轉關監管，推廣電子關鎖的應用，提高轉關效能。

三是探索粵港澳遊艇通關新模式。打造世界郵輪遊艇旅遊航線著名節點，在銀湖灣遊艇基地、廣海灣遊艇基地、川島遊艇基地和郵輪停靠港設置口岸，便利郵輪遊艇及其載運人員出入境。在澳門與中山市開展遊艇自由行合作經驗基礎上，爭取在廣東大廣海灣經濟區放寬進口遊艇相關政策，研究澳門遊艇出入境便捷管理措施，條件成熟時，探索粵港澳遊艇通關新

模式，試點“兩地牌一證通”政策。擴大行郵監管優惠政策適用範圍。允許在廣東大廣海灣經濟區辦理港澳地區航運公司所屬船舶及非本地住所的個人所擁有遊艇的船舶登記。

主要參考文獻

1. 《廣東江門大廣海灣經濟區發展總體規劃（2013-2030年）》，《廣東省發展和改革委員會檔》粵發改區域[2014]80號。
2. 《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020年）》。
3. 《粵澳合作框架協議》，2011年。
4. 《內地與澳門關於建立更緊密經貿關係的安排》（CEPA）及其補充協議。
5. 深圳市規劃國土節約發展研究中心：《珠江三角洲全域規劃專題研究》。
6. 廣東省統計局、國家統計局廣東調查隊：《廣東統計年鑒》，中國統計出版社。
7. 江門市統計局、國家統計局江門調查隊：《江門統計年鑒》。
8. 《2015年第一季度全國主要城市地價監測報告》，《中國國土資源報》2015年4月17日。
9. 廣東省國土資源廳：《2014年廣東省8個國家級地價監測城市監測地價情況表》
10. 澳門特區統計暨普查局：《澳門統計年鑒》。
11. 胡軍、劉少波、馮邦彥主編：《CEPA與“泛珠三角”發展戰略》，經濟科學出版社，2005年。
12. 澳門經濟學會課題組：《澳門與珠三角地區經濟一體化策略研究》，2005年1月。
13. 澳門發展策略研究中心：《科學發展、先行先試、互補共贏—澳門與區域合作研究系列》，2010年。
14. 鄭文江：《深化江門澳門合作 加快推進大廣海灣區建設》，《澳門回

- 歸十五週年經濟發展回顧與展望學術研討會論文集》，澳門經濟學會印製，2014年，第183-190頁。
15. 柳智毅：《澳門回歸十五年的經濟回顧與前瞻》，《“澳門回歸十五週年經濟發展回顧與展望”學術研討會論文集》，澳門經濟學會印製，2014年，第4-26頁。
 16. 柳智毅、阮建中：《珠澳合作開發橫琴專題研究—澳門如何參與》，澳門經濟學會出版，2010年。
 17. 柳智毅主持：《澳門與區域經濟協作發展研究》，澳門經濟學會出版，2012年。
 18. 柳智毅主編：《區域經濟發展形勢—澳門及大中華區經濟發展形勢學術研討會論文集》，澳門經濟學會，2010年。
 19. 蘇振輝、柳智毅：《深化新時期下區域經濟協作發展研究》，澳門經濟學會出版，2013年。
 20. 澳門經濟學會：《澳門回歸十五週年經濟發展回顧與展望學術研討會論文集》。
 21. 郭楚：《中國夢開啓粵澳合作新紀元》，《廣東經濟》2015年第4期。
 22. 楊榮海：《歐洲跨境經濟合作區的實踐分析及啓示》，《對外經貿實務》2013年第8期。
 23. 梁保華：《大道先行》，江蘇人民出版社出版，2014年版。
 24. 澳門特區統計暨普查局網站：<http://www.dsec.gov.mo/>。
 25. 江門市統計信息網：<http://tjj.jiangmen.gov.cn/>。
 26. 鍾維健：《2014年粵澳合作取得六大系列新成果》，南方網：
http://news.southcn.com/g/2015-06/26/content_127086833.htm。
 27. 《更緊密經貿關係安排（CEPA）摘要》，澳門經濟局網：
<https://www.economia.gov.mo>。
 28. 《2015年6月內地與港澳CEPA數據》，商務部台港澳司：
<http://tga.mofcom.gov.cn>。

粵澳合作新機遇：澳門與廣東大廣海灣經濟區合作

統籌 / 出版：澳門經濟學會

贊助單位：澳門基金會

書名：粵澳合作新機遇：澳門與廣東大廣海灣經濟區合作

課題主持：柳智毅

印刷：嘉華印刷公司

規格：17.5cm x 25.5cm

版次：2016年2月（2015年12月定稿）

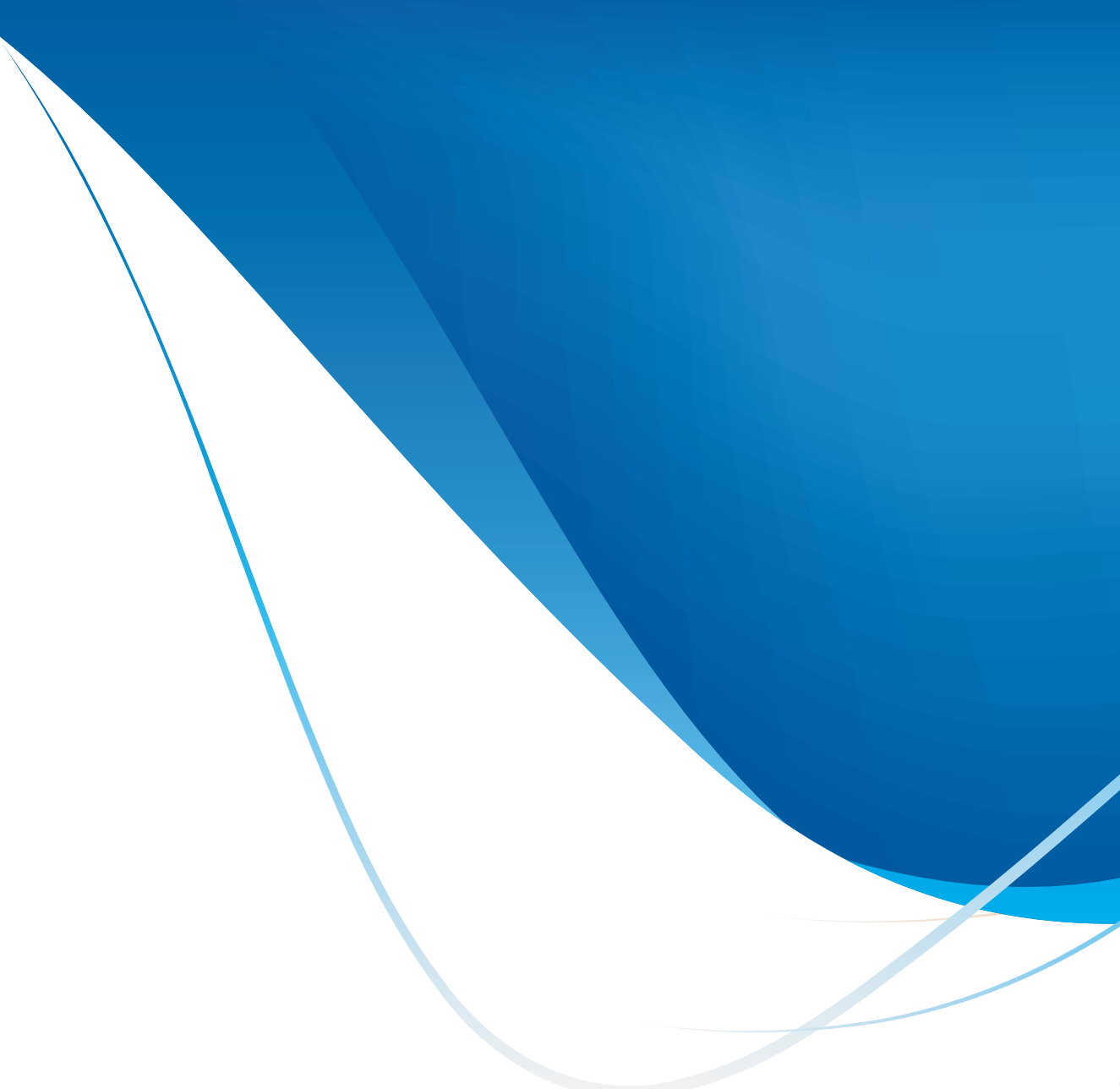
印數：800本

定價：澳門幣 100 元

書號：ISBN 978-99965-891-7-1

版權所有 翻印必究

鳴謝：澳門基金會贊助研究及出版經費



定價：澳門幣100元