

當代港澳研究

STUDIES ON
HONG KONG AND MACAO

陈广汉 黎熙元 / 主编

主办

港澳与内地合作发展协同创新中心
中山大学港澳珠江三角洲研究中心

资助

教育部人文社会科学重点研究基地
广东省「理论粤军」项目

2015 年第 3 辑

(总第 48 辑)



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

當代港澳研究

STUDIES ON
HONG KONG AND MACAO

陈广汉 黎熙元 / 主编

主办

港澳与内地合作发展协同创新中心
中山大学港澳珠江三角洲研究中心

资助

教育部人文社会科学重点研究基地
广东省『理论粤军』项目

2015年第3辑

(总第48辑)



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

图书在版编目(CIP)数据

当代港澳研究. 2015 年. 第 3 辑 / 陈广汉, 黎熙元主
编. -- 北京: 社会科学文献出版社, 2016. 7
ISBN 978 - 7 - 5097 - 9134 - 9

I. ①当… II. ①陈… ②黎… III. ①区域经济发展
- 香港 - 文集②区域经济发展 - 澳门 - 文集 IV.
①F127. 658 - 53②F127. 659 - 53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 102351 号

当代港澳研究 (2015 年第 3 辑)

主 编 / 陈广汉 黎熙元

出 版 人 / 谢寿光

项目统筹 / 任文武 张丽丽

责任编辑 / 张丽丽 王 颀

出 版 / 社会科学文献出版社·皮书出版分社 (010) 59367127

地址: 北京市北三环中路甲 29 号院华龙大厦 邮编: 100029

网址: www.ssap.com.cn

发 行 / 市场营销中心 (010) 59367081 59367018

印 装 / 三河市东方印刷有限公司

规 格 / 开 本: 787mm × 1092mm 1/16

印 张: 12 字 数: 139 千字

版 次 / 2016 年 7 月第 1 版 2016 年 7 月第 1 次印刷

书 号 / ISBN 978 - 7 - 5097 - 9134 - 9

定 价 / 48.00 元

本书如有印装质量问题, 请与读者服务中心 (010 - 59367028) 联系

 版权所有 翻印必究

目 录 CONTENTS

港澳台经济

澳门在“丝路”中的桥梁作用

——建设澳门航空中转港 陈文璇 郑天祥 陈丽君 / 3

文化还是博彩：广东居民对澳门旅游资源的

认知初析 郑婉卿 黎熙元 / 26

台湾家族企业海外创业进入模式的分析：

基于顶新集团的个案研究 林纯逸 江 峰 石凤波 / 47

港澳法律

论澳门土地批给公开招标的修改与完善

..... 谢 琳 汤 澈 / 75

港澳社会

2014 年澳门社会研究回顾 刘祖云 刘梦阳 陈民洋 / 95

论香港人的社会认同及影响因素 岳珍珠 李 多 / 113

优秀硕士论文

转型经济下社会资本对中国劳动力收入影响的实证研究

——基于 JSNET2009 广州和西安地区数据 罗 唯 / 135

香港本地出生与非本地出生居民收入差异及其

影响因素分析 赵海清 / 153

港澳台经济

澳门在“丝路”中的桥梁作用

——建设澳门航空中转港

陈文璇 郑天祥 陈丽君*

摘 要：澳门在历史上作为中国连接亚、欧、美、非四大洲的海上国际中转桥梁，多年来积累了建设中转港口的重要经验，至今仍然与拉美国家保持着密切的交流和联系。随着“一带一路”战略的展开，中国与世界的联系将更加紧密，伴随着人流、物流的增长，经济文化将进一步融合。此时，中国亟须澳门重新发挥其国际中转桥梁的作用，同时澳门也需要借助建设“一带一路”的机遇来发展多元化产业。本文首先介绍了明朝以来澳门在海上丝绸之路中发挥的重要节点作用，及其对当今澳门的影响；其次谈了澳门在“一带一路”战略背景下发展航空中转港的必要性和机遇；再次以旅游业为例具体分析了澳门航空中转港建设的前景；最后针对澳门航空中转港建设提出了几点建议。

关键词：航空中转港 “一带一路” 世界旅游休闲中心
国际经贸平台 产业多元化

* 陈文璇、郑天祥、陈丽君，中山大学港澳珠江三角洲研究中心。

一 澳门作为海上丝绸之路桥梁的历史经验与优势

历史上,澳门曾作为中国海上丝绸之路的重要节点,在中国与亚洲、欧洲,甚至拉丁美洲和非洲的贸易往来和人文交流中充当桥梁。这一过程中,澳门吸收了大量的东西方文化,与大洋彼岸的国家建立了广泛的商贸网络和密切的人文联系,累积了建设国际中转港的重要经验。随着“一带一路”战略的展开,中国与世界各国的关系进一步拉近,中国与世界各国更深一步的合作亟待展开,这使得澳门作为海上丝绸之路桥梁的历史经验尤为重要。

(一) 十四世纪下半叶明王朝实行海禁,澳门成为中国对外贸易交流的唯一通道

十四世纪下半叶,明王朝为防沿海军阀余党、海盗滋扰和倭寇作乱,撤销负责海外贸易的福建泉州、浙江明州、广东广州三市舶司,又下令禁止民间对外贸易,实行严厉的海禁政策。该政策一直持续到1567年的“隆庆开关”。虽然彼时民间私下的海外贸易逐渐获得了合法的地位,但仍然面临诸多限制。

海禁期间,澳门作为中国对外贸易交流的唯一通道,迅速繁荣起来。葡萄牙分别于1511年和1512年占领了印度果阿和马来西亚马六甲,又于1553年进入澳门,随后通过拓展澳门通往世界各地的海上航线,充分发挥了澳门的中转港优势。丰富的商机立即吸引大量商人、工匠进入澳门。在1561~1580年短短的二十年的时间内,澳门人口就从500人增加至20000人。再加上当时的

海禁政策，澳门在很大程度上垄断了中国的对外进出口，并以此为契机进一步健全了国际贸易网络，从而一度成为中国国际贸易的主要市场。

（二）澳门在货运和客运方面充当中外国际贸易的枢纽

澳门的海上航线连接中国与亚、欧、美、非四大洲，保留了明王朝参与世界经济的最后一角。“澳—欧线”从澳门经由中南半岛的暹罗或马六甲等港口进入印度洋，到达印度果阿、古里等港口后，经非洲好望角到达葡萄牙里斯本。中国的丝绸从澳门出发，经由该线运送到沿线国家；葡萄牙等国家的水晶、红酒、钟表、毛织品等则从里斯本出发，到印度、菲律宾、泰国等地被换为宝石和香料，葡萄牙等国家再将这些宝石和香料运回到中国进行贸易。

“澳—日线”由澳门出发到日本，事实上是“澳—欧线”向东的延伸。由于当时明王朝与日本关系恶劣，中日直航全部被禁，澳门成为中国通往日本的唯一口岸。中国将丝绸、药材和金属经该线运送到日本，再从日本运回白银、漆器和木材等。

“澳—亚线”连接中国与东南亚的国家和岛屿，包括爪哇、马都拉、苏门答腊、苏拉威西、加里曼丹、帝坟、马鲁古、巴利等。中国与东南亚国家素来交好，一直都有传统的朝贡和贸易关系，海禁以后，澳门便承载了其与中国大量的贸易关系。

“澳—美线”由澳门经过菲律宾马尼拉，到达墨西哥阿卡普尔科，最后到达秘鲁等地。其沿线国家受到了中国贸易的深刻影响。如十八世纪末，马尼拉每年对中国货物征收的进口税占该港进口税总额比重高达80%；墨西哥进口商品中，中国丝绸占60%以上。

除了在货运方面充当中外国际贸易的枢纽外，澳门在客运方面

也发挥了巨大的作用。海禁政策,使得东西方人士要来到中国都必须先经过澳门,进而导致大量外国人士在澳门留居和游览。这不仅使得澳门成为中国与亚、欧、非、美四洲之间的商贸桥梁和贸易中心,也让澳门成为东西方文化的交融之地。事实上,澳门也是中国最先出现西洋房、教堂、造船、制作钟表等西方特色文化和产业的地方。十六到十八世纪欧洲科技革命的新潮大都通过澳门传入中国;同时中国的影响也通过澳门传播到世界各地。

(三) 澳门联系中国和拉丁语系国家的优势

鸦片战争后,由于香港的崛起和沿海沿江的广州、上海、天津、武汉等多个通商口岸的开放,澳门不再是中外贸易的重要口岸。但作为海上丝绸之路门户之一,澳门与沿线各国各地渊源深厚,对沿线各国人文生活、商业经贸都有很深入的了解。四百多年来,在葡萄牙管制期间,不少居住在澳门的葡萄牙人与澳门的华籍居民通婚,形成了具有印、欧、亚裔血统的土生葡人族群,他们在语言、价值观、生活习惯和饮食等方面既表现出当地特色,也表现出原籍特色,最后逐渐发展成中西合璧、兼容并蓄、传统与现代融为一体的独特文化。澳门与拉丁语系国家相同或相近的语言环境,广泛的文化、宗教、法律交流使澳门成为联系中国和拉丁语系国家的不二之选。

拉丁语系国家广泛分布在世界五大洲的80多个国家和地区,占世界人口的1/6,目前大部分仍属发展中国家。除南欧之外,拉丁语系国家中面积最大、人口最多的是拉丁美洲,共有5.7亿人口,横跨北半球和南半球33国,自然资源非常丰富,蕴含着巨大的发展潜力。进入21世纪后,中国与拉美的合作前景更加广阔,澳门将在中拉交流中扮演更活跃的角色。一方面,全球经济放缓,

中国和拉美同为发展中国家和地区，均力求新的合作机遇，尤其是基础设施建设方面的合作，以推动经济增长。2014 年底，中国已累计在拉美和加勒比地区新签工程承包合同金额超过 1000 亿美元，完成营业额 676 亿美元，涉及天然气管道、电站、公路、港口疏浚、住房、通信设施、铁路等多个基础设施建设领域。另一方面，随着基础设施建设层面的合作日益成熟，中拉双方必然会进一步在服务、文化、社会等方面进行深入交流与融合。

此时，澳门凭借独特的历史经验和现实优势将发挥出自身无可替代的桥梁作用。机构方面，澳门于 1996 年成立澳门中华拉丁基金会的非官方机构，以加强中拉学术交流；于 2005 年成立澳门亚太拉美交流促进会（MAPEAL），以加强学术、出版、信息、经贸、旅游、培训六个方面的交流；此外还有各种民间私下交流。人文方面，澳门有 1 万多土生葡萄牙人，且保留了多种葡语文化设施与传统，在葡语人才的培养和与葡语系国家文化、商贸、服务互通上更有便利性。外交方面，中央政府 2003 年委派商务部在澳门设立中国与葡语国家加强经贸交流的常设秘书处，并每隔两年或三年在澳门召开部长级峰会。

澳门已有与拉丁语系国家进行交流的丰富经验，再加上国家政策的支持，其与拉丁语系国家的合作必将更广泛、深入。

二 澳门建设航空中转港的必要性和机遇

（一）澳门建设航空中转港的必要性

目前，澳门面临多方面的发展挑战。一方面，澳门机场小，产业单一，在自由行指标收紧之后，博彩、酒店、旅游业等收入都呈

现不同程度的下滑；另一方面，根据内地的发展趋势，未来几年远程航线将成倍增加，周边东南亚地区旅游业的竞争力也在不断增强，且不少地区也已经开设赌场，澳门面临的竞争将越来越激烈。积极建设国际航线、融入“一带一路”战略，是澳门面临的一大发展机遇。

澳门在国家丝绸之路战略中具有一定战略地位，主要是因为其具有连接中国与拉丁语系国家和地区的桥梁作用。然而澳门由于港湾浅窄轮船不易靠泊，没有海运的先天优势；陆路也只与内地连接，因此发展航空运输是澳门实现国际化的唯一途径。如果缺乏航空中转的支持，澳门便会失去其国际化自由港的优势，难以实现其定位——国际旅游休闲中心和国际经贸平台。21世纪，国际交流与合作进入航空时代，澳门作为国际化都市，在国家“一带一路”的战略背景下，要发挥其桥梁作用并为自身经济发展提供新机遇，关键是建设航空港。

20世纪90年代，两岸“三通”处于间接、单向、局部的状态，飞机不能直接往来。恰好澳门民航业于1995年起步，实现了两岸的间接直航。两岸邮件、人员旅行和货物贸易往来均经香港、澳门等地中转。在这种形势下，澳门扮演着两岸中转站的重要角色，有着丰富的客源和货源。然而2008年以来，随着两岸包机直航的实现、燃油价格飙升以及国际金融危机的爆发，澳门航空的客货运总量大幅下降。2009年航空客运量和货运量分别下降17%和70%，其中客运量2008~2011年连续4年下降，2012年开始回升，到2014年客运量达到548.1万人次；货运量2006~2013年连续8年下降，到2014年航空货运量仅2.9万吨（见图1）。

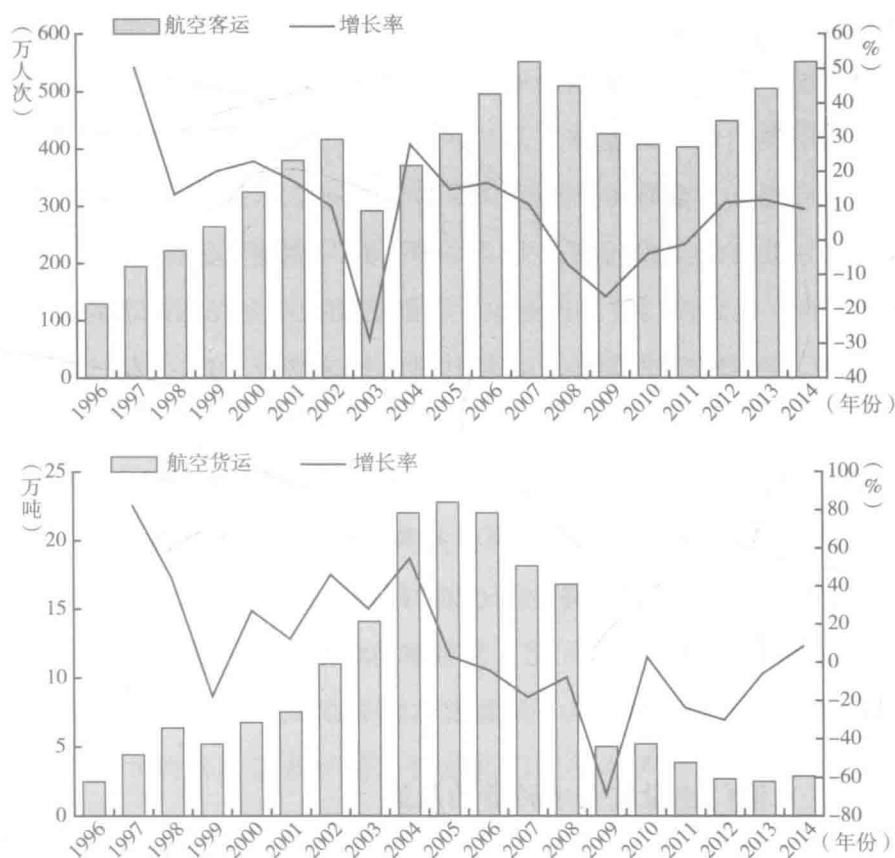


图 1 澳门 1996 ~ 2014 年航空客货运总量和增长率

资料来源：澳门统计暨普查局。

此外，澳门博彩业一支独大的境况堪忧。新加坡、马来西亚、越南、柬埔寨、菲律宾、韩国、朝鲜、缅甸、俄罗斯等地相继开设了赌场，蒙古国、中国台湾澎湖亦正在筹建赌场，博彩业争夺客源的竞争将越来越激烈。目前，澳门博彩业已出现下滑趋势，到 2015 年 9 月澳门博彩收入已连续 15 个月下滑，按年跌幅高达 38%。博彩业的萎缩势必还会使得相关产业，如旅游、酒店、餐饮等发展进一步停滞，最终严重妨碍整个经济体的健康发展。因此，

澳门必须寻求产业多元化的新道路。拉斯维加斯和蒙地卡罗均是著名的赌城，但近年来都成功地大幅降低了对博彩业的依赖，其中有不少值得澳门学习的地方。

新形势下，重拾澳门国际中转中心的地位不仅能深化中央“一带一路”战略的实质内涵，为“一带一路”创造更好的运输环境和交流平台，也是澳门跳出产业单一、经济动力不足泥沼的重要机遇。

澳门建成航空中转港，成为中国内地连接亚、欧、美、非的桥梁，首先在旅游方面能成为拉美国家探访中国的门户，促进文化旅游与博彩娱乐旅游业互补并进；其次在商贸方面能成为国际项目合作的节点，发展商务旅游、会展业务等。与此同时，与旅游相关的酒店、餐饮、零售及其他服务业务也能得到进一步发展，从真正意义上实现澳门旅游业结构的多元化。若再借助旅游业的多元化和繁荣发展契机，澳门将更能发展成为国际旅游休闲中心和国际商贸的重要平台。

（二）澳门建设航空中转港的机遇

2013年9月，习近平提出建设“新丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的战略构想，希望依靠既有双多边机制、区域合作平台，主动发展与沿线60多个国家的经济合作伙伴关系。一方面，“一带一路”战略增加供给和就业，通过“基建互通、金融互通、产业对接、资源引入”拉动经济实体的发展，这一进程中交通运输必然成为优先发展领域。我国与沿线国家的互联互通水平直接关系到经济合作项目建设的效率和深度。另一方面，远期来看“一带一路”战略通过经济合作和贸易往来创造“商贸文化互通、区域经济一体化和共同繁荣”的局面，使人文交流融入商业贸易之中，进而通过经济深度合作进一步为中国和中国的贸易伙伴

创造更多的交流机会。

“一带一路”战略重视交通，已明确指出北部陆运（古代丝绸之路）和南部海运（古代海上丝绸之路）的初步布局，但却没有涉及航空运输。事实上，航空运输速度快、效率高、增值快，且技术不断更新，是新时代国际远距离运输的主要方式。另外拉美大部分国家为发展中国家，是我国的重要合作伙伴，也是澳门在对外贸易方面有优势的国家。然而拉美与中国的交通联系并不理想，目前国内还没有直达南美的航线，游客想要去往巴西等地还需要在美国或加拿大等地转机，全程达30小时，这显然已经成为阻碍中拉合作的一个重要方面。此时，澳门和拉美，尤其是南美地区更应该通力合作抓住新丝绸之路建设的契机，改善两地交通，并借此发展自身经济。

在这一趋势之下，澳门积极参与“一带一路”、发展航空中转港，既高度契合政府政策指向，是为“一带一路”打通中国与亚、欧、美、非线路的重要举措；也是澳门改变经济格局、重新定位经济地位所面临的前所未有的重大机遇。

另外，香港机场饱和及内地机场服务质量低下为澳门航空中转港提供了发展空间。据 IATA Consulting 预测，到2030年，往来内地的航空客运量将接近21亿人次，货运量将达4400万公吨。目前，香港机场双跑道的飞机升降量上限是每小时68架次，现在机场实际每小时最高升降量已有66架次，机场客运量已趋于饱和。然而香港第三跑道还未通过环评，就算现在通过环评至少还需10年才能建成。新增长的国际往来客源只有寻求其他运输途径，内地机场虽然有足够容量，但其误点率高、规模小、航线局限性较强、服务质量差，必然不能满足国际游客日益提高的需求。此时澳门若建成航空中转港，发展优质全面的航空服务，拓展航线，实现澳门

到拉美、非洲和欧洲等地的直航,无疑会成为最有竞争力的国际中转站之一。

发展国际中转港必然需要足够的客源支撑。上文已从澳门历史经验和澳门目前所处宏观环境预测出其发展航空中转港的乐观前景。一方面,澳门长久以来作为海上丝绸之路海港中转中心所积累的经验为澳门创造了中西文化交融的开放环境,尤其是澳门与葡语系国家的历史渊源更为中国与拉丁美洲的合作提供了完美的交流平台;另一方面,随着经济的发展,“一带一路”战略的展开和深入,国际中转的需求将大大增加,香港机场的饱和、内地有限的国际航空服务为澳门航空中转港的发展提供了空间和机遇。

下面本文将从澳门旅游业入手,具体分析澳门参与“一带一路”、建设航空中转港的空间,并针对中转港的建设提出几点建议。旅游博彩业是澳门的经济支柱。以旅游业为突破口,并使旅游业与航空中转相辅相成、并肩发展,不断提高澳门国际化程度并将合作扩展至其他产业与其他地区,是澳门建成国际旅游中心和国际经贸平台及实现产业多元化的一条重要途径。

三 澳门建设航空中转港的前景 ——以旅游业为例

(一) 澳门目的地旅游定位的局限性

澳门从事旅游相关行业的工作人员占到劳动人口的1/3,对经济的带动能力显著。一方面,旅游业能推动城市基础设施和市政建设,促进交通运输体系的完善和发展,为其他产业的发展提供便

利；另一方面其作为服务业可促进酒店、零售、旅游配套及其他商业服务业等相关产业的发展。近年来，澳门旅游业借助澳门优越的地理位置、博彩业的带动及各方面的有利条件取得了快速发展，大大提高了澳门作为旅游目的地城市的地位和吸引力。首先游客数量不断增加，2001年已超过1000万人次，2014年超过3000万人次；其次旅游业占生产总值的比重也不断上升，2015年第一季度，澳门接待入境旅客741万人次，仅旅客总消费就占澳门本地生产总值的14.5%；最后旅游业的结构也在以博彩业为主的基础上向多元化发展，形成了以博彩业、游览业、饮食业及旅游培训业为主，以酒店业、手信业、珠宝业、旅运业及舞厅、夜总会、电子游戏等为辅的系统旅游业体系。

但从长期来看，目的地导向的旅游业并不能使澳门在产业多元化方面有真正的突破。

一方面，澳门作为旅游目的地，客源的发展有上限，且面临日益激烈的竞争。澳门面积仅为32.8平方公里，人口56.9万人，既不像珠三角那样有天然旅游资源，又不像香港那样有多元化的旅游模式。澳门的旅游优势主要体现在有博彩业带动和澳门作为自由港实行低税率等方面；劣势在于旅游业的结构较单调，且与周边城市和地区存在竞争，来澳门的游客逗留时间短、短途旅客居多，且有较高的对外依赖性。如较大程度地依赖中国香港、东南亚及西方国家经济的兴衰，对此1997年亚洲经济危机和2008年美国债务危机对澳门的旅游业造成的重大打击就是典型证明。另外，随着经济的发展，游客将对旅游业提出更高、更多元化的要求，这些都使得澳门改变旅游业现状的要求尤为迫切。

另一方面，澳门入境游客通过航空入境的比重较低，在综合运