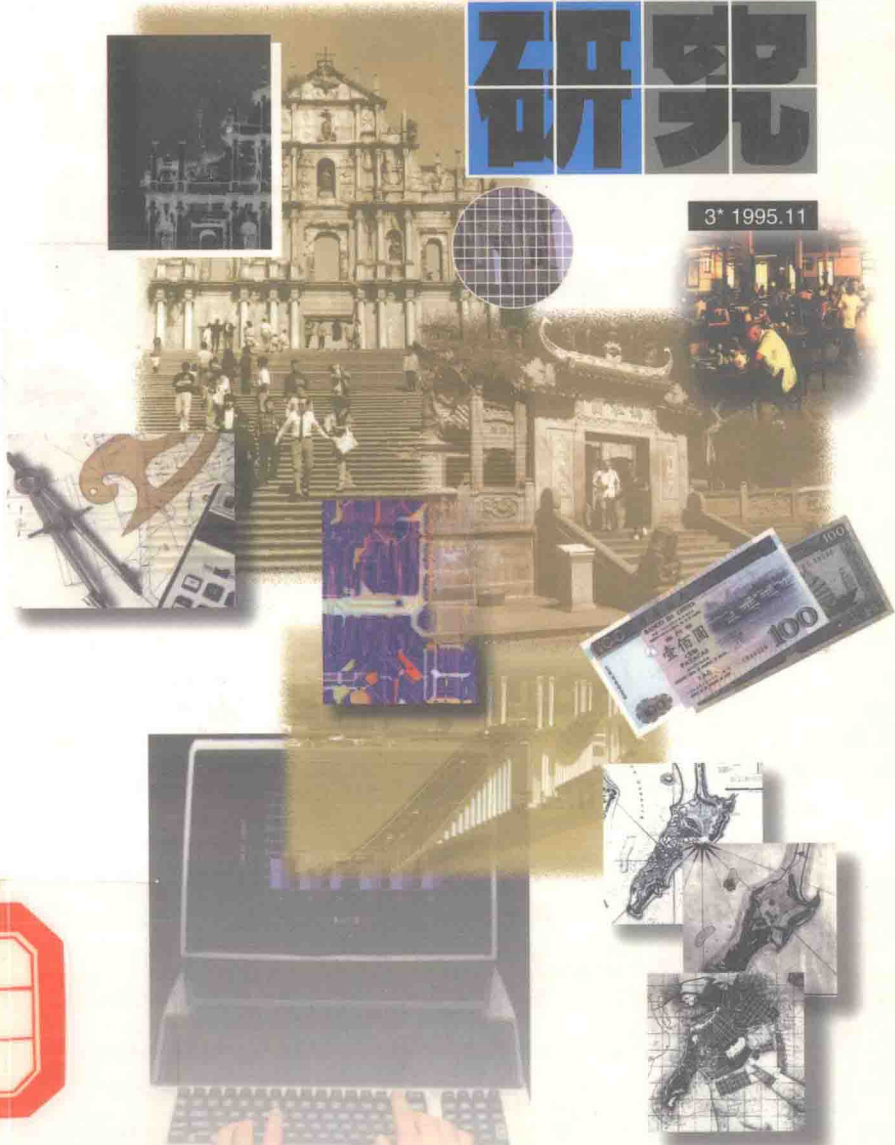


澳門研究

3* 1995.11



Fundação Macau
澳門基金會
Macau Foundation



Universidade de Macau
澳門大學
University of Macau

《澳門研究》第三期 《JOURNAL OF MACAU STUDIES》3*

出 版:	澳門基金會	Publisher:	Macau Foundation
編 輯:	澳門大學澳門研究中心	Editorial Board:	Centre for Macau Studies, University of Macau
主 編:	黃漢強 馮少榮	Editor:	Wong Hon Keong Fung Sio Weng
編 輯:	張國祥	Editor:	K. C. Cheung
助理編輯:	溫瑞雯 姚翠玲	Assistant:	Celia Van Delina Io
封面設計:	李耀斌	Cover Designer:	Ben I. P. Lei
植字排版:	新藝電腦植字排版公司	Typesetting:	San Ngai Tipografia Computadorizada Co.
印 刷:	澳門華輝印刷有限公司	Printer:	Tipografia Welfare Printing Co., Macau,
印 數:	800 本	Volume:	800 copies
出版日期:	1995 年 11 月	First Published:	November, 1995
定 價:	每本澳門幣 40 元	Price:	@ PTC \$ 40.00
ISSN—0872—8526			

目 錄

廣珠澳鐵路興建與澳門發展路向的研究	黃就順 徐君亮	1
(A Research into the Construction of the Quandong-Zhuhai-Macau Railway System and an Analysis of its Contributions to Macau's Development)		
抓住機遇 再創輝煌	盧咏梅	8
——展望世紀末澳門經濟		
(Seizing Opportunities for a Glorious Future: A Projection of Macau's Economy at the Turn of the Forthcoming Century)		(Lu Yong Mei)
澳門節電問題的研討	周禮杲	22
(A Study on Electrical Energy Saving in Macau)		(Zhou Li Gao)
澳門發展的人口條件與人口政策	黃漢強	27
(Population Growth Conditions and Policies for Macau Development)		(Wong Hon Keong)
Piracy: A Selective Historical Account	B. J. Lofland	36
(海盜: 一個選擇性歷史研究)		
Humanistic Science Education for the Inculcation of Societal Values and Environmental Consciousness in Adolescents of Macau	K. C. Cheung	58
(培養澳門青少年之社會價值及環境意識的人本教育)		
The Effects of Spurning and Stress	Cheuk Wai Hing, Wong Kwok Sai	68
Preparation on Teacher Burnout		
(教師被拒與壓力準備對教學熱情的影響)		
Family, School and Attitudes toward Delinquency as Correlates of School Juvenile Delinquency in Macau	Cheong Choi, Siu-pang Li, Siu-man Wong	78
(家庭、學校對不良行為的態度與澳門學校青少年問題之相關性)		

澳門的體育文化與青年人參與	黃樹誠	99
(Sports Culture and Youth Participation in Macau)	(Paul, Shu-Sing Wong)	
再談澳門公民教育的迫切性	劉伯龍	109
(Urgent Need for Civic Education in Macau)	(Liu Bolong)	
論學習困難的生物性因素	鐘祐廣	112
(An Examination of Biological Factors in the Explanation of Learning Disorders)	(Chong Iao Kong)	
機器翻譯及澳門的研究	李怡平	118
(Machine Translation and Current Research in Macau)	(Li Yi Ping)	
Computer Simulation of Heat Treatment	C. C. Szilvassy, M. Gergely and T. Reti	126
Transformation Processes (熱能處理轉變過程的電腦模擬)		
澳門資訊技術發展的前景	陳偉基, 郭寶生	152
(Perspectives for the Development of Information Technology in Macau)	(Chen Wei Ji, Guo Zhen Sheng)	
中國特色社會主義憲法的自我完善	楊允中	162
(Self-Perfection of the Socialist-type Constitution with Chinese Characteristics)	(Yeong Wan Chong)	
鄭觀應學道始年考	鄧景濱	176
(Zheng Guan Ying's Taoist Monastic Names and His Beginning year of Learning the Content of Taoist Religion)	(Tang Keng Pan)	
慧眼織真詩	洪雲	181
——《鄭觀應詩選》評介		
(A Collection of Zheng Guan Ying's Poems-An Appraisal)	(Hong Yun)	
Três Críticas Literárias	Moisés Silva Fernandes	184
(書評三篇)		
澳門基金會出版訊息		192
(Publication of Macau Foundation)		
《澳門研究》稿約		196
(Notice to Contributors)		

廣珠澳鐵路興建與澳門發展路向研究

黃就順

(澳門培正中學)

徐君亮

(廣州地理研究所)

A Research into the Construction of the Quandong-Zhuhai-Macau Railway System and an Analysis of its Contributions to Macau's Development

WONG CHAU SON

(PUI CHING MIDDLE SCHOOL, MACAU)

XU JUNLIANG

(GUANG ZHOU INSTITUTE OF GEOGRAPHY)

This article argues the need and necessity for the proposed Quandong-Zhuhai-Macau railway system to be extended to Macau. It points out the feasibility of the project and analyses the benefits arisen not only for Macau but also the whole Pearl-River Delta Economic Zone. Furthermore, Macau will be in a better position than before to make use of its strengths and unigueness by linking the western part of the Pearl-River Delta Area to the other parts of the world so as to become another Hong Kong.

一、前言——問題的提出

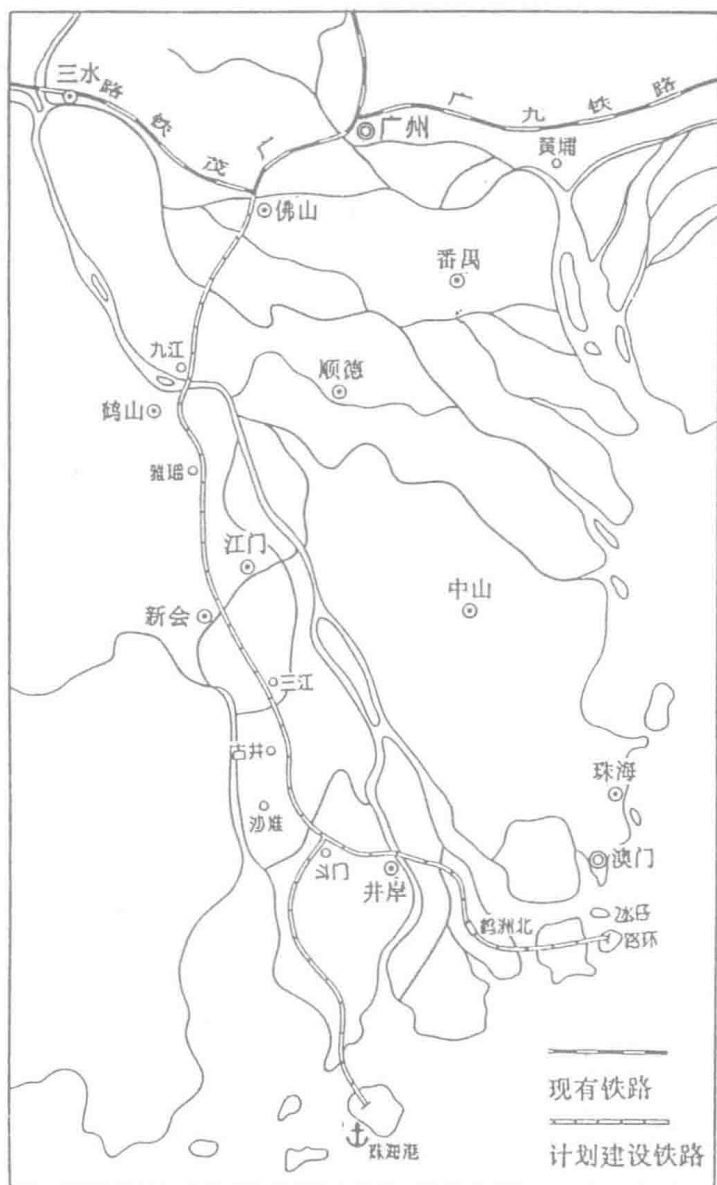
澳門位於珠江口伶仃洋西岸，它曾是東西文化交流的重要樞紐。早在十六、七世紀，澳門便有通往亞歐美三大洲的航線，成為當時國際貿易的中繼港和互埠市，在國際貿易史上有重要地位。十九世紀中葉，葡萄牙政府宣布澳門為自由港，企圖維持其國際貿易港埠的地位。可是由於近代香港的崛起，澳門的國際貿易中心的地位為香港所取代，究其原因：一是鴉片戰爭後，英國佔領香港，以及廣州、上海、天津、漢口等卅多個沿海

沿江通商口岸的開放，澳門港口水淺，不能適應近代輪船噸位日益增大航深不斷增加的要求，對外貿易一蹶不振；另一是沒有與中國大陸廣大腹地聯網的鐵路，外貿口岸與自由港的優勢未能發揮，經濟的發展受到制約。興建廣(州)澳鐵路的動議已久，早在清光緒年間，清政府同葡萄牙便簽訂了“中葡廣澳鐵路合同”，後因英國搶先修建廣(州)九(龍)鐵路而中止。近年由於珠海特區經濟的快速發展，修建廣珠鐵路並延伸到澳門又提上議事日程。經過幾年來的勘測選線和經濟技術論證，該線鐵路興建已通過了可行性評審。1993年中國國務院批准廣珠段鐵路立項，1994年廣東省政府將廣珠路列入該省重點建設計劃，目前正籌備施工。澳門政府亦計劃將廣珠鐵路延伸到澳門。

自本世紀六十年代中期起，澳門的現代產業有長足發展，逐步形成了以出口加工業、旅游博彩業、房地產建築業和金融業為四大支柱的構架。但多為經濟規模細小的勞工密集型企業，原材料依靠外地供給，基礎設施滯後，技術檔次也較低，目前正處於經濟調整和轉型階段。按照中葡聯合聲明，世紀之末澳門便回歸中國。在這世紀之交和主權回歸之際，澳門經濟進入一個新的發展階段，今後的發展方向，已成為中澳兩地學者討論之熱點。考察澳門的發展歷史、現狀和問題，筆者認為，今後澳門的發展與港口和鐵路建設密切相關。這裡先就廣珠澳鐵路與澳門路向問題進行研討。

二、興建廣珠澳鐵路的意義和作用

廣珠澳鐵路自廣茂線佛山三眼橋站起，經南海(南莊)、順德(龍江)、鶴山(沙坪、雅瑤)、江門、新會(古井、沙堆)、斗門(赤坎、白蕉)至珠海鶴洲，北為廣珠段，長142公里；珠澳段自鶴洲北向東南跨磨刀門經橫琴島北部至澳門路環填海區，長約21公里；全線共長163公里。另自斗門赤坎出岔，引一支線經五山、平沙至珠海(高欄)港區，長35公里。它北連華南經濟中心廣州，並與我國南北交通大動脈京廣深線相通，南接與西歐共市有特殊貿易關係的自由港澳門，1995年底廣梅汕鐵路通車後，又可與華南東西鐵路幹線汕頭——廣州——茂名——南寧聯網。它的建成，不但可完善珠海市的立體交通系統，為外引內聯發展外向型經濟創造良好的投資環境，而且對密切澳門與珠江三角洲西翼和祖國內地的聯系，充分



广珠澳铁路示意图

發揮澳門的自由港優勢和外貿口岸作用有重要意義。

廣珠澳鐵路在珠江三角洲西翼縱貫“八市一縣”直接腹地 26,000 平方公里，人口約 880 萬。我國改革十五年來，珠江三角洲西翼地區經濟飛速發展，工農業總產值每年以 20-30% 以上速度增長，1993 年工農業總產值 1,644 億元（人民幣，下同），其中佛山市區、南海、順德、中山、珠海五市均超過 200 億元，澳門 1993 年生產總值約為 360 億澳門元。但是這一地區的公路幹線 105 國道（北京——廣州——珠海）遠遠不能滿足經濟發展的需要，正在施工的廣珠東線和西線高速公路，雖將會緩解經過地區的客貨運輸，但難以解決珠江三角洲西翼與大區間的客貨交流。深圳、香港與珠海、澳門分別座落於珠江口伶仃洋兩岸，是祖國的南大門和通往世界的橋頭堡，但珠海和澳門沒有與國內廣大腹地聯網的鐵路，客不能暢其游，貨不能暢其流，財不能暢其用，外向型經濟發展受到很大的制約。修建廣珠澳鐵路，正是為了改善投資環境，加速珠江三角洲西翼經濟的騰飛和澳門的繁榮穩定。

三、廣珠澳鐵路建設的自然條件和經濟效益

鐵路沿線為珠江三角洲西部平原和邊緣丘陵台地區，工程以隧道少、軟土多為特點。北段三眼橋至九江，穿行於珠江三角洲平原西北部，河涌魚塘密布，地層為第四紀沉積層，屬陸相沉積顯著的海陸混合沉積物組成，層厚 20 至 30 米，上部為 10 至 15 米軟土層，綿延約 30 公里，為全線的地質不良地段。在九江跨越西江後至新會市三江為中段，沿線多為丘陵起伏的低丘和台地，高程一般少於一百米，地層以侏羅紀凝灰質砂岩、頁岩和石英礫岩為主；棠下以南的江門、新會路段，則以寒武紀石英砂岩和泥質頁岩居多，工程地質條件較好。南段新會三江以南至斗門井岸（北），沿珠江三角洲西部邊緣，靠近或穿越丘陵、低山區，地層多為燕山期花崗岩組成，風化層較厚，路基也較好，隧道穿鑿較易；自井岸對面白蕉折向東南，經鶴洲壑區跨越磨刀門經橫琴島至澳門路環終點站，沿線多為新成三角洲平原，地層由較厚的海相沉積物組成，土質更加鬆軟。總之，廣珠鐵路全線地貌輪廓清晰，地質構造和岩層簡單，但三角洲平原的軟土地區長約一百公里，佔主支線長度 51%，工程地質條件較差，勘設和施工有一定難度。全線特大和大、中橋樑 70 多座，一般河床寬度 300——1,000

米以上，河床部分均有較厚砂層沉積，故橋樑多要有較深的基礎工程。全線按複線准高速標準，預留三線設計，工程投資是較大的。

廣珠澳鐵路雖然投資較大，但沿線均為珠江三角洲經濟區，客貨流量大，經濟效益仍是顯著的。在可行性論證中^①根據大交通各自優勢和分工，在充分利用水運（如電廠用煤全部或大部計入水運承擔），珠江三角洲內部的短途貨運由公路承擔的前提下，鐵路祇分流各縣有明顯優勢的長距離大宗貨物運輸為原則，並考慮本線的貨物構成和流向，以下行車為重車方向，且向南遞遠遞減的特征，預測近期（2000年）的貨運量為900萬噸，中期（2005年）為1200萬噸，遠期（2010年）為2000萬噸。這個預測值尚未計入澳門和珠海的深水港建成後帶來的貨運量。客運量方面前景樂觀、據內地沿線各市縣交通系統統計（不含個體戶經營）資料，1988年社會客運量為8,217萬人次，比1980年的1,502萬人次增加了4.47倍，年平均遞增率為23.7%；澳門1994年出入境人數為7,833,754人次，其中陸路經珠海進出總人數達1,757,396人次，佔22.4%。珠江三角洲西翼是我國著名僑鄉，與港台和國外有密切聯繫，境內名山、名園、勝跡和現代遊樂設施衆多，山海風光秀麗，回鄉觀光、經商的國際遊客逐年增多。在中央“深化改革，擴大開放”方針，和澳門實行“一國兩制”五十年不變政策指引下，通過建立大進大出的外向型經濟，外引內聯，建設地方特色濃郁的大型景區和旅遊度假區，將促使本地區與國內外經濟交往人員頻繁交流和吸引更多的國內外遊客。據此分析，廣珠澳鐵路建成後，可能出現類似廣九線客運量佔相當大比重的特點。預測結果（以列車對數計），近、中、遠期客車開行分別為十四對，十七對和廿二對。按照上述客貨運量預測進行經濟評估，得出經濟內部收益率大於社會基準折現率，國民經濟效益好；財務內部收益率高於基準收益率，財務效益較好，利潤預測以建設期三年，計算期卅年計，結果也很好，全部投資十八年可收回。建設廣珠澳鐵路，自然條件可行，經濟效益顯著。

四、澳門經濟發展的戰略方向。

中葡聯合聲明指出：我國政府對澳門恢復行使主權後，澳門繼續作為自由港和單獨關稅地區進行經濟活動，實行“一個兩制”以及原有的資本主義制度和生活方式五十年不變政策^②。《基本法》對諸如自由港，沒有

外匯管制、貨幣可以自由兌換、與歐共市的特殊貿易關係等優勢都給予保障和維持；還可以用“中國澳門”名義參加《關貿總協定》等國際貿易組織，享有國內其他地區沒有的出口配額、關稅優惠和其他類似安排^③。這些無疑有利於澳門在國際貿易活動中得到更大的發展空間。但是澳門地域狹窄，沒有深水港和鐵路，人口密度過大，資源匱乏，經濟規模小，科技人才不足。這些劣勢限制或削弱着上述優勢的發揮，導致澳門在區域合作和競爭中缺乏後勁，與未來作為一個省級特別行政區也不相應。有鑒於此，關於澳門的發展戰略方向，近年來提出很多種意見。有的主張充分發揮自由港和單獨關稅區的優勢，加強與華南地區（含香港）以及有關方面的合作，將澳門建設成為華南通向世界、特別是歐共體以及葡語的拉丁美洲國家市場的窗口和橋樑——珠江口西岸的“另一個香港”^④，有的主張在現有產業基礎上，爭取建立一個從澳門實際出發結構更合理、效益更突出、基礎更持久的微型現代產業體系，並稱之為第二代產業結構^⑤，即向高新科技轉型，逐步建立起“現代高新科技的微型產業體系”。有的主張抓住經濟轉型的契機——由勞工密集工業轉向高科技工業，發展成為珠江三角洲西部的金融中心和發展龍頭^⑥。這些見解，都有某些方面的積極意義，都是應該認真探討逐步實施的，問題是當前的路向是甚麼？我們認為，當前澳門工業基礎薄弱，技術檔次較低，高素質的科技人才奇缺，當前向高新科技轉型，建立高新科技的微型產業體系的客觀條件尚未具備。從澳門的歷史發展和當前的實際出發，澳門在世紀之交，首先應利用《基本法》賦予的自由港和單獨關稅地區等優勢，狠抓港口、鐵路等基礎設施建設，加強與華南地區和內陸省（區）的合作，歡迎內陸省市企業澳門投資設廠，發展外貿業、高新科技工業和金融業。在發展與華南、西南地區經濟合作的同時，逐步向質量型的增長轉換，向高新科技產業轉型，並成為上述地區外貿口岸——通往世界的第二個香港。

澳門與香港是當前中國僅有的兩個自由港，都有悠久的歷史，同樣實行“一國兩制”，受到各自的《基本法》保護。澳門與香港分別位於珠江口兩側，互為犄角，成為珠江三角洲前緣的兩顆明珠。強化澳門作為南中國地區對外經濟貿易窗口建設，既有自身優勢，又對珠江三角洲西翼，華南和西南地區起着舉足輕重的作用，借鑒香港，發展轉口貿易和加工製造業，並逐步用高新科技整合現有產業，與華南地區優勢互補，是澳門自保和發展之道。

實現這個戰略方向目標，無疑是一個長期艱苦奮鬥的過程。但祇要加強粵港澳和其他有關方面合作，將澳門建設成意“第二個香港”的前景是可以實現的。當務之急首推基礎設施建設，一是要不惜代價仍建設能靠泊當前世界通用的第三代集裝箱船舶(3.5萬噸級)的港口。澳門路環島大擔角岸段，岸外不遠處有15米深的淺槽，通過在槽外淺灘構築島狀防波堤，堤內浚深港池和航道，可以建設一個小型深水港。另一是在最近幾年廣東建設廣珠准高速鐵路的同時，將廣珠鐵路延伸至澳門路環填海區，使港口有鐵路與中國大陸聯網，像香港一樣將經濟腹地擴大到中國大陸廣大地區。完成這兩項基楚工程，“第二個香港”才會變為現實。前一項工程甚為艱巨，需要較長時間論證，勘察設計和建設；後者時機已經成熟，珠海施工在即，澳門與之接軌，工程量和投資量都不大，抓緊實施，應是“瓜熟蒂落”的多。

註釋

①珠海市交委，珠海鐵路發展規劃，1993

②中葡聯合聲明

③《中華人民共和國澳門特別行政區基本法》

④美國麥建士顧問公司，《澳門未來十年發展前景》，1990年。國內施漢榮，隨廣軍等也有類似觀光(見澳門社會科學學報，總第十二期)。

⑤楊允中，《建立第二代產業結構的必要性和迫切性》，澳門日報1994.1.24。

⑥余振，《澳門基本法在區域合作中的意義》，澳門社會科學學報總第十二期1993.12

抓住機遇 再創輝煌

——展望世紀末的澳門經濟

蘆咏梅

(中國社會科學院工業經濟研究所)

Seizing Opportunities for a Glorious Future: A Projection of
Macau's Economy at the Turn of the Forthcoming Century

LÚ YǒNG MÈI

(INSTITUTE OF INDUSTRIAL ECONOMICS, FEDERATION
OF THE SOCIETIES OF SOCIAL SCIENCES, CHINA)

This paper seeks to analyze and project Macau's economy during the post-transitional period from four premises and aspects. First, Macau's future economy is dependent upon the successful transformation of its economic base and industrial structure. Second, the goals and logistics of this planned transformation need to be spelled out correctly. Third, a suitable model rooted in the Macau local context for effecting this economic transformation and upgrading is needed. Fourth, the author asserts that (1) the improvement of the quality of the investing environment, (2) the consolidation of basic ingredients needed for increased productivity, and (3) the establishment of a viable and modern micro-economic structure, are all essential for upgrading and transforming Macau's economy and industry during the forthcoming decade.

澳門經濟從 60 年代末期開始敏銳地抓住時機，借助於本身與外部的種種有利因素而獲得了高速增長；與此對應，澳門在國際上的知名度和影

響力也得到了顯著加強，澳門成為亞洲繼“四小龍”之後又一引人注目的經濟活躍地區。但是進入 90 年代以後，澳門經濟增長乏力，增長速度明顯減緩，其工業甚至在 1991 年出現了負增長。事實上，澳門經濟增長趨於停滯，曾經是經濟第一支柱的工業出現萎縮，這一切緣於多種內外部有利條件發生了變化，這一切也預示出澳門經濟進入了轉型時期。一切成功的經濟都是成長在內外部因素的最佳結合點上，都是能夠根據內外部因素的不斷轉化而適時地做出調整的。古人云，“窮則變，變則通”。在周邊地區一日千里的發展下，如果澳門不能及時適當地進行經濟轉型，則落後甚至掉隊都不是不可能的，換一句話說，歷史的變遷，世界的發展，給澳門提出了挑戰，如果澳門能恰當地調整自己，迎接挑戰，那麼挑戰又變成爲機遇，成爲澳門再創輝煌的機遇。

一、歷史告訴未來：經濟轉型是出路

（一）歷史上一次成功的經濟轉型誕生了今天的澳門

回顧澳門的發展史，開埠之初是葡萄牙遠洋航線的重要轉運點，是貿易主導型經濟。但自世界經濟一步活躍和航運發展提高了對航道和港口的要求之後，自香港興起之後，澳門就長久地作爲一個默默無聞小鎮存在。實質上在本世紀六十年代之前澳門的經濟一直處於萌芽期，是幼稚和不成熟的，主要的經濟活動除第一產業的漁農業之外是神香、炮竹、火柴等手工業和三十年代以後才逐漸出現的手工式簡單織造業以及膠鞋、搪瓷制品、手套、雕刻、小五金等生產。應該說澳門現代經濟的形成和發展是香港經濟結構轉型的外延發展。當香港的傳統勞動密集型出口加工業受到國際市場的限制後，其資金、技術設備、管理人員等要素便選擇了澳門這一最臨近的、有着天然衆多聯系的自由港，澳門由此開始其經濟的結構巨變和快速發展。出口加工業的發展給澳門增加了就業機會，帶來了巨大外匯，也提高了經營管理能力，打開了國際市場，全面啓動了其經濟的發展。以此爲契機，澳門企業界和政府對社會經濟的生產、娛樂、服務等各方面給予了必要的關注和支持，政策一步步靈活適宜，資金也逐漸充足活躍，最終形成了今日的出口加工業、旅游博彩業、建築地產業和金

融業為四大支柱的經濟體系，使今日的澳門真正成為中國南疆的一顆明珠。

(二)今日澳門的進一步繁榮有待於新的經濟轉型

近幾年，一度生機勃勃的澳門經濟增長勢頭趨緩，出口加工業的衰退削弱了以旅游博彩業為龍頭的第三產業給經濟帶來的增長。可以說澳門微型經濟體系的固有缺憾與世界經濟型勢的變動一起內外夾攻，形成了對今日澳門經濟的挑戰。

1. 澳門工業用地非常有限，可用地少，面積細少；而且區內水電資源不能自給，費用相對較高。這一切一方面不利於其工業的規模經營和採用新技術新設備的現代化進程，另一方面還提高了傳統產業的生產成本，削弱其產品在國際市場的競爭力。

2. 澳門本地勞動力素質低，技術人才缺乏，工資成本卻不斷上升，而有限的生存和發展空間又限制了其大量從大陸輸入廉價勞動力。

3. 澳門微型經濟體系中自身投資能力不夠充足，並且區內規模較大的企業大部分是由港商獨資或港商參與投資經營，這些企業的經濟行為往往會忽視澳門的主體利益或忽視長遠發展。

4. 西方經濟經過高速增長期而進入低速增長期後，澳門工業產品的主要市場歐美國家由於種種原因市場容量有限，產品需求不穩定。

5. 高科技的推廣和應用以及西方工業國家產業結構的進一步高級化有力地世界範圍內推動了對科技的崇尚，勞動密集型生產和傳統工業日益受到排斥和輕視，其對資金和企業家的吸引力的日漸降低。

6. 世界貿易保護主義逐漸抬頭，澳門產品所主要仰仗的特惠稅和配額制正在減少和趨於消失，出口產品賦稅增加，競爭力減弱。

7. 周邊地區，如大陸、泰國、馬來西亞、越南，都看好勞動密集型加工業，它們以更低廉而充足的勞動力和便宜的廠房、水電等優勢進入市場，衝擊澳門出口加工業。

面對這一系列難題的澳門經濟必須吐故納新，毅然進行新一次經濟轉型，認真分析自身及外界條件，建立和發揮新的優勢，逐步建立新一代的支柱產業，以保持澳門的繁榮。

事實上，澳門政府和經濟界早已認識到澳門經濟轉型的必要性和迫

切性，也採取一些政策措施以推動這次經濟轉型，但問題的關鍵是對轉型的可行性認識不夠，對轉型的目標、模式和策略、途徑缺乏明朗的認識，所以表現在經濟和社會中便是企業家信心不足、舉棋不定，政府的政策扶持不配套、不得力。這中間缺乏的正是理論界的探討和導引，這也正是本課題的研究意義之一。

二、經濟轉型的目標及現實性

（一）經濟轉型的含義

經濟轉型也稱產業升級換代，是經濟發展的一種過程和一個質的飛躍。它往往以主導產業（支柱產業）或主要產品的變換標示出產業結構的變動，它的衡量可以是一、二、三產業或農、輕、重等部門、行業的比例變化，也可以是產品的勞動、資金、技術的投入密度和比例。通常不同的經濟發展階段和經濟水平對應於不同的產業結構，產業結構的轉換也就成為經濟發展水平和階段的標示。產業結構由低一級轉入高一級便構成產業的升級換代，也即經濟轉型。及時的、合理的經濟轉型能促進經濟的穩步高速發展；而落後的、不合時宜的經濟結構如果不能適當轉型，將制約經濟發展，延誤發展的時機，而且那樣的經濟結構是遲早會被否定的，這是經濟規律。因為生產力的發展是永恆的，所以產業結構的升級換代也是必然的，問題在於我們如何能夠把握時機，有效地促進經濟轉型，促進經濟發展。

縱觀世界成功的經濟發展，都是伴隨一次次成功的經濟轉型的，西方國家是這樣，“亞洲四小龍”也是這樣，在它們的發展史上都可以以產業構成作為衡量標準劃分出明顯的發展階段。澳門本世紀中葉的興起不是得益於香港經濟轉型時勞動密集型產業的外移嗎？可以說一次恰到好處的經濟轉型定會伴隨一段經濟的興盛時光，這就彷彿蠶寶寶生命中的脫皮，每一次艱難之後便是一次成長和成熟。今日的澳門正面臨這樣的陣痛，我們的任務正是為其指明方向和目標。

(二)澳門經濟轉型的目標

確立轉型目標是經濟行為合理化的重要前提和指導。澳門雖小，其在經濟和政治上的意義卻不容輕視，其轉型順利與否、及時與否，不僅關係到澳門本身的命運，也關係到它能否實現在 1999 年之前的平穩過渡和之後的繼續繁榮，關係到“一個兩制”宏偉戰略的實現。為此，在確立澳門經濟轉型目標時必須考慮如下幾個原則：

·經濟發展的穩定性與連續性

經濟轉型是經濟發展中的一次重大變化，但它並不一定伴隨發展的停滯甚至後退。成功的轉型應該是保證發展的平穩和連續基礎上的轉型，因為這樣才能保證以最少的時間和最小的經濟代價達到經濟的又一個新起點。澳門的經濟轉型中這個問題尤其突出。爲了確保澳門的繼續繁榮和進一步發展，中葡雙方政府以及澳門當局圍繞 1999 年澳門回歸中國的問題都做出了極大的努力和周密的安排，制定和簽定了一系列的規章制度、法律條款，我們斷不能冒天下大不韙而破壞澳門發展的連續性。所以我們的目標制定必須緊密結合現狀，確保經濟從現狀到目標的轉型中的平穩性而不能不切實際地急於求成、急躁冒進。

·建立優勢，發揮優勢

經濟轉型的實質是一個建立優勢和發揮優勢的過程。在經濟轉型中的優勢研究很重要，不僅是研究將建立的新經濟結構的優勢，而且要研究將會繼續發揮作用的舊經濟中的優勢，並體現在轉型目標的確立中。對澳門經濟的優勢分析不僅要有區域的觀點，而且要有動態的觀點，眼光不僅局限在澳門三島，還要考慮珠海市，考慮珠江三角洲以至西江流域；不僅要考慮其與香港現在的關係，還要考慮今後發展中的分工合作。

·培養適當的自我調整能力

生命力強的經濟結構應該能適應一定限度內的各種條件變化，應該是有一定的自我調整能力的。靈活應變性是澳門微型經濟體系一度具備的特點。當今的世界經濟競爭激烈，部門、行業與產品的相關比例與內部結構頻繁變化，並由此誘發國際關係的變化多端。注意培育和保持經濟體系的適當的自我調整和應變能力應作爲澳門經濟轉型目標確立的準則之一。

考慮以上幾個原則，澳門經濟轉型的目標是把澳門建設成爲區域性

旅遊、經濟、金融、信息和貿易中心，成為中西交流的樞紐和中國對外開放的重要窗口，建設成現代化的海島城市和香港的區域性副中心，成為政治上和經濟上“一個兩制”的樣板。其中，第一步的目標是要考慮把澳門建設成以旅遊業、資本和技術含量較高的出口加工業、金融業、建築地產業及信息服務業、商貿業為支柱產業的現代化微型經濟體系，充分發揮其在中國對外開放和中外交流中的橋樑和窗口作用。

（三）實現經濟轉型的現實性

1. 理論上的合理性

•比較成本學說和勞動地域分工理論

在經濟學中區域主體對經濟部門的選擇是那些能使有限的資源產生最高的附加價值的部門，而不是“大而全”或“小而全”的部門體系。這是以對區域狀況完全掌握為基礎的。這種經濟行為的後果往往是在更廣的地域上各區域均選擇自己比較利益最大的部門發展，形成地域分工。勞動地域分工認為區域的經濟行為不僅僅決定於本區的生產成本和收益，而且取決於地域內其它區域的成本與收益。澳門的經濟轉型正是為了找準並培植其新的優勢部門，放棄舊的、失去優勢的勞動密集型出口加工業，使其依勞動地域分工理論發展具有比較優勢的產業。

•“雁行原理”，即產業（產品）的升級換代理論

“雁行原理”認為：處於不同經濟發展階段的周邊國家和地區，通過貿易、技術轉移、資金流通等形式發展經濟，完成產業（產品）轉換，形成類似大雁飛行的追蹤。追蹤的一般次序是從消費資料到生產資料，從輕工產品到重工產品到高科技產品。“雁行原理”說明：第一，發展是永恆的，經濟發展的實質就是通過新產業、產品和技術的不斷開發而實現的經濟結構的升級；第二，處於不同發展階段的地區間是互動的，相對先進地區的發展帶動相對落後地區的發展，並為之展示發展的軌跡，而後者的發展又推動前者的發展。可見澳門面臨的新一次產業轉型是其發展中的必然；而它所處的發展階段又使它在西方國家與大陸的經濟發展中起一個橋樑的作用，它的發展與大陸的發展密切相關，大陸借助於澳門走向世界，世界也可以借助澳門走向大陸，這是澳門歷史上的重要作用，也是經濟轉型之後的澳門必須承擔的職責。