

“港珠澳大橋通車——澳門的受益及優勢拓展” 學術座談會紀要

澳門學者同盟秘書處

主辦：澳門學者同盟

時間：2018年10月26日(星期五)下午4時至6時30分

地點：澳門富豪酒家

主持人：楊允中(澳門學者同盟創會會長、教授)

與會者：駱偉建(澳門學者同盟會長、教授)、楊秀玲(澳門學者同盟會員會大會副主席、教授)、冷鐵勛(澳門學者同盟常務副會長、副教授)、麥瑞權(澳門學者同盟副會長)、李嘉曾(澳門學者同盟副會長、教授)、葉桂平(澳門城市大學協理副校長)、顧新華(澳門大學工商管理學院教授)、邱庭彪(澳門大學法學院助理院長)、鄺益奮(澳門理工學院社會經濟與公共政策研究所所長)、李燕萍(澳門理工學院一國兩制研究中心副教授)、姬朝遠(澳門理工學院一國兩制研究中心副教授)、周平(澳門城市大學法學院副教授)、趙琳琳(澳門科技大學法學院副教授)、朱世海(澳門科技大學法學院副教授)、李洪江(澳門城市大學法學院助理教授)、柳智毅(澳門經濟學會理事長)、張作文(澳門學者同盟常務理事)、唐繼宗(澳門學者同盟常務理事)、耿曉征(澳門學者同盟監事)

編者按：港珠澳大橋正式通車，令大灣區內互聯互通越來越便捷。粵港澳大灣區業已是一個初具國際競爭力的城市群，各城市的分工相對清晰，澳門應該怎樣發揮其優勢，在大灣區城市群中與其他城市形成合力、共用資源？港珠澳大橋通車後，澳門的受益又會有多少？這都關係到澳門特區未來的可持續發展及長治久安。為了深入瞭解港珠澳大橋通車對澳門的影響，澳門學者同盟舉辦“港珠澳大橋通車——澳門的受益及優勢拓展”學術座談會，邀請長期關注、有較深見解人士就相關議題進行討論，集思廣益。現將會議紀要整理發表，謹供讀者參考。(有關言論純屬爭鳴之見，不代表本刊立場)

港珠澳大橋的創新與意義

楊允中：隨着港珠澳大橋的通車，粵港澳三地的區域合作和粵港澳大灣區建設都進入一個新的發展階段。正如國家主席習近平所言，港珠澳大橋是個圓夢橋、同心橋、自信橋、復興橋，這句話其實

已經高度概括這座世界最長的跨海大橋的價值與意義。也像國務院副總理韓正所說，港珠澳大橋是個里程碑，也是個加速器，甚至可以說是個基因庫。總的而言，港珠澳大橋為粵港澳三地加速現代化進程提供了一個強有力的物質基礎。澳門學者同盟以“港珠澳大橋通車——澳門的受益及優勢拓展”這個主題來安排今天的座談會，請各位暢所欲言，發表各自的高見。

麥瑞權：港珠澳大橋的建設本身是一項創舉，當中的技術就十分創新，尤其是那條 180 米的沉管隧道，對接就是最難的技術。當初曾是希望引入荷蘭技術，但最後是中國人自主研發，成功做到了，也包括人工島的鋼鐵基座，這些都是中國的創新技術。最終更使荷蘭人反過來請我們過去交流取經。而其他技術指標也是過硬的，大橋上可以同時讓 5,000 人上網看影片也絕無問題。港珠澳大橋是民族志氣的標誌，過去說跨海大橋，大家必然說美國舊金山的金門大橋，現在全世界講到橋都會講港珠澳大橋。當然，澳門作為其中的一方，知名度也隨之而得到提升，而作為澳門的居民，也自然有一種自豪感，同時也加強了對國家的認同感。大橋的通車，澳門實實在在地融入了粵港澳大灣區，改變了實質的區域結構，交通也便捷了。這個改變所帶來的經濟合作效益，遠遠超過千億的大橋建設費。澳門應該如何抓住機遇？當中法律創新很重要，尤其是人力資源流動方面，相關的法律創新就更重要。

澳門是個微型經濟體，大部分的企業都是微小企業，人才本來就不多，那麼如何到大灣區去發展？如果人才到大灣區發展之後本地的公司無法兼顧，要關門大吉，又該如何是好？同樣，對於澳門年輕人來說也是，要走進大灣區，在政策上或制度上究竟有沒有支援？因為區域融合就是需要促進人流、物流、資金流的無障礙流通，而無論是“走出去”或是“引進來”的本地或外地企業的人才，工作上都會遇到三地不同的法律法規困擾，例如在歐盟，人力資源方面國與國之間流動並不存在簽證問題，就以職業司機為例子，澳門作為世界旅遊休閒中心，但職業司機就長期短缺，問題應該如何解決？是否可以簡化企業人員辦來澳申請工作證的手續？三地政府應該在法律上有創新，考慮如人力資源互通、物流交貿互通、病歷互通等問題，才能更有效地促進粵港澳大灣區的建設。

邱庭彪：大家很關注粵港澳大灣區的發展，我本人也很榮幸可以參加港珠澳大橋的開幕禮並上橋參觀。無可否認，港珠澳大橋通車後可以實現一小時生活圈。雖然有人認為港珠澳大橋不一定能代替港澳兩地的水路交通，這其實要看去香港甚麼地方，如果去港島當然水路方便，但若要去新界，就走陸路經港珠澳大橋方便。早幾天，有一位朋友抽到港澳兩地牌，他向我諮詢，若提供香港一天遊包車服務應該收取多少費用，我幫他估算了一下，我認為一輛七人車去香港一天，收取 4,000 元是一個合理的價錢，因為若不走陸路走水路，六、七人渡輪的船票錢以及當地的交通費也差不多了，包車在香港吃喝玩樂及購物，會很方便。這是一個例子，說明港珠澳大橋對澳門是有實用價值。

第二，港珠澳大橋能促進三地文化的交流和融合。雖然大家都是中國人，香港的中國人、澳門的中國人和廣東的中國人，在文化上仍然存在一定差異。港珠澳大橋通車後能促進大家的交流，溝通多了，相互之間便能更加瞭解。澳門可以通過交流把實踐“一國兩制”中的一些成功經驗向香港宣傳，不過與此同時是需要防範香港一些不正確思想的滲透。另外，三地居民交流多了，通婚就更多，共同生活中文化自然互相影響。此外，作為大學老師，也可以更多地參加香港一些大學舉辦的交流活動，跟香港或內地的學者進行溝通，促進三地文化的交流。

港珠澳大橋是為了打通三地的人流物流資金流。現階段，妨礙流通的最大的障礙是關口，一條橋

三個關口。珠海和澳門在這方面已做到背靠背，一卡通行的模式，這是一種創新的模式，我期望將來港澳兩地之間也能做到。另外，除了人的通行，還包括物的通行，後者比前者更重要。港珠澳大橋的興建目的就是為了把珠江西岸的貨物便捷地運到香港出口，以帶動香港的港口發展。於本人而言，最理想的狀態當然是不設關卡，其實歐洲《申根公約》的締約國之間已不設關卡了，反而我們一個國家三個區域卻仍然有關卡，我期待不久將來可以看到三地能通過制度創新而進一步融合發展。

朱世海：港珠澳大橋開通，大家都談到人流物流資金流，我在此提出一個很實際的問題，究竟有多車輛可以使用這一條大橋在三地來回跑？到現在為止，擁有港澳兩地牌的車、粵港兩地牌的車、粵澳兩地牌的車有多少輛？甚至是擁有粵港澳三地牌的車又有多少輛？這些擁有兩地牌或三地牌車輛的數目直接影響到港珠澳大橋的使用率，也直接關係到人流物流的流通程度。要融入粵港澳大灣區的發展，有時候光靠澳門自身的努力是不夠的，還需要廣東省政府和中央政府給予大力支持。要充分發揮這座大橋的作用，思想需要解放一些，要通過制度創新去打破壁壘。就以車的問題來說，我認為可以大膽考慮讓港澳的單牌車直接進入廣東省的九個城市，先行先試。

第二個有關粵港澳大灣區的融合問題是房子。現在內地買房是限購的，港澳居民現在要在珠海買房很困難。可是，提出粵港澳大灣區的想法本來就是要讓港澳居民，尤其是年青一代，能有更大的發展空間和腹地。香港的房價太高，年青一代幾乎是沒有希望了，若發展大灣區時不調整一下相關的購房政策，港澳年青人不可在內地安居，又如何讓他們樂業？這似乎不太符合當初中央的設計初衷。

最後，我想到一個值得去研究的法律問題。澳門的博彩業是合法的，得到了《澳門基本法》的保障，因賭博而產生的債務也同樣受法律保護。但在內地，賭博是非法的，賭債進入內地會因為公共秩序保留為由而不受司法機關承認和保護，因此無法追討。可是，《澳門基本法》不僅在澳門生效，作為一部全國性法律，在全國範圍內都是有效的，內地司機關在判斷在澳門博彩時產生的債務問題時，是不是應該與其他國家的賭債有所區分？

李洪江：港珠澳大橋在粵港澳大灣區建設中可以說是一個重要的里程碑，這不僅僅在於這座大橋把澳門、香港和珠海溝通起來，因為澳門和珠海本來就已經連在一起了，澳門到香港機場的話也可坐船，而是在粵港澳大灣區的背景下，大橋將會極大地密切香港、澳門和廣東的聯繫，里程碑的意義應該在此。最近，我發現在珠海已經辦起了粵港澳圍棋比賽，亦舉辦粵港澳大學生圍棋聯賽，澳門、香港與內地如珠海、深圳等地都有參與。不僅是經濟方面，還有文化體育方面，方方面面，粵港澳之間的交流越來越密切、越來越深入，這是澳門的受益。澳門在整個粵港澳大灣區中最小，澳門比不了香港、廣東，這兩地經濟總量很大，例如深圳等地方已經非常發達，澳門有很多地方需要借鑒這些地方。如果澳門沒有深入接觸的話，只能慢慢發展；接觸多了，正如下棋要找高手，水平會越來越高，而這正是建設灣區的目的，把各個地方的優勢能夠相互整合起來。當然澳門面對的挑戰頗多，最近的新聞報導講到東方明珠一帶堵車很厲害，尤其是上下班的時候對澳門交通設施造成很大的挑戰。

關於法律方面。澳門在 1999 年回歸以來，隨着“一國兩制”的實施，學者在研究澳門與內地法律比較，包括刑法的比較、民法的比較、刑訴的比較，但令人遺憾的是，沒有進一步再推動。能否借粵港澳大灣區發展的機會，再深入推動內地與澳門法制比較的研究，沒有深入比較，談不到後面的深化發展。我上周參加了由澳門特區政府主辦的粵港澳青年論壇，有學者提到，去年制定國歌法的時候，

全國人民代表大會立法有個要求，不只看本國本地的法律，還要搜集數個其他國家法律，他們搜集了幾十個國家的法律文本，最後才注意到了澳門，發現澳門在1999年就制定了有關國旗、國歌、國歌的法律，實際上國歌法有借鑒澳門的制度。內地很多人對澳門不太瞭解，對澳門的法律制度也不瞭解。所以將來法律制度方面的比較值得深入研究，這是澳門學者應該關注思考的問題。

朱世海副教授提到了賭債問題，關於這個問題，我在比較法的課程裏與學生作過探討，是比較澳門與內地、內地與新加坡，之前剛好有一宗關於孔令輝賭債的案件在香港提起訴訟，後來很快被處理了。澳門與新加坡不一樣，兩地沒有相互承認判決的基礎，但澳門與內地有“一國兩制”的制度基礎，而《澳門基本法》就是法律依據。基本法是全國性法律，不少內地法院很少引用基本法規定，主要原因是內地法官不是很瞭解基本法，將來可以進一步推動內地法律工作者深化對基本法的認識。

姬朝遠：我說幾點體會。第一，當時討論這座港珠澳大橋的興建，比較着重經濟學方面的思考，例如拉動內需。第二，港珠澳大橋開通只是一個開端，接下來還有許多問題要考慮。港珠澳大橋開通前好多問題還沒有真正地提出來，比如說環保問題，如果滿橋都是那些燒汽油或柴油的車輛，空氣污染和海洋污染怎麼處理？當初興建大橋時為甚麼不搞電氣化？第三，我認同剛才各位專家學者講的港珠澳大橋對澳門本身的影響，還有停車的問題需要引起重視，歐美國家政府架構設有一個引人矚目的交通和停車委員會，可看停車問題在發達國家已引起了政府的關注。我設想，澳門是不是可以跟珠海合作，把關閘停車場擴大，不要影響到關口面貌，這個要趕緊改善，否則遊客看到澳門東北角這樣雜亂的樣子將對澳門有不好的印象，港珠澳大橋開通應該促進澳門基礎設施的換代升級。第四，關於港珠澳三地一體化的難題，從我本身法學專業來說，澳門有迫切需要處理法律現代化的問題，當然香港和珠海也面對這個問題，可不可以利用這個機會成立個粵港澳三地法制統一委員會，或者法律改革委員會，各個專業的學者要加強信息的交流和對話，解決三地在發揮大橋過程中的軟實力方面存在問題。港珠澳大橋的建成攻克了很多技術難關，但是軟實力的問題，尤其在港珠澳三地的社會管理層面的軟實力還需要提升。

趙琳琳：這些天陸陸續續看到了有關港珠澳大橋的新聞，也聽到了這樣那樣的實際問題，但我個人對此是比較樂觀的。大橋在10月24日才正式開通，到今天還不足一個禮拜，就算出現問題也是正常的。我相信通過一段時間的磨合，問題是可以逐步解決的。其實，在通行後出現問題的過程當中不斷去解決問題是比較現實的做法，也是比較經濟的做法，畢竟有很多事情是無法預測的，只能邊走邊看，遇到問題便解決問題。

港珠澳大橋本身是一項超級工程，它不僅是國家造橋技術上的創新，還有其他更深層次的意義。港珠澳大橋跟國家發展戰略密切相關，比如，跟粵港澳大灣區的建設、“一帶一路”倡議等有很大關係。對粵港澳大灣區而言，港珠澳大橋是一個非常重要的基礎設施，在交通層面，把三地連在一起了，“9+2”大灣區城市群建設中，大橋也是一個重點組成部分。將來人流、物流、資金流的運轉，都和粵港澳大灣區建設息息相關，也需要進一步去探討研究。

澳門旅遊業機遇與挑戰並行

葉桂平：港珠澳大橋開通了，對於澳門來說是值得欣喜的。大橋的開通對澳門的旅遊業、博彩業和會展業的意義應該是很大的。過去澳門沒有直通葡萄牙的航綫，最多也要經過了北京轉飛，港珠澳大橋開通後，澳門與香港國際機場的距離縮短了很多，經香港國際機場到澳門非常便捷，葡語國家的遊客和企業家來到澳門就容易很多。因此，無論是對澳門的博彩旅遊業還是對澳門作為“一個平台”促進中葡交往，港珠澳大橋的開通也是一個很大的助力。不過，港珠澳大橋開通後，三地的人流交往更加緊密，這可能會對澳門的一些中小企業產生一定的影響。舉個例子，香港許多食肆的食物比澳門便宜，而且服務和食物的水平都比澳門高，現在我想去餐廳用餐，從港珠澳大橋坐車 45 分鐘便能到達香港，很多人可能就選擇過去香港消費，這樣便可能對澳門飲食業造成一些影響。這些影響會有多大？又或者會不會反過來，澳門“美食之都”的贊譽吸引到很多香港或珠海的客人過來？如果是，我們的承載力有多高？其實我僅僅是以飲食業來做例子，其他行業也亦然。

另外，港珠澳三地以及將來的粵港澳大灣區，在這個區域內的居民群體應該講是屬於比較富裕的群體。澳門在發展旅遊觀光業時，實在也應該考慮到富裕的群體的需求，否則澳門只有博彩業的話，便很難吸引遊客回頭。我認為澳門有空間去發展奢侈品市場，或者進一步講，澳門作為中葡平台，葡語國家中有生產鑽石的，澳門以考慮拓展如金伯利這種鑽石的品類，嘗試做鑽石評鑒和培訓相關的評鑒員，亦可以在澳門頒發相關的評鑒證書，又或者甚至可以直接在澳門進行大的鑽石交易等。澳門已經確定要做特色金融，澳門是否可以考慮把自身打造成一個鑽石交易市場或鑽石產權交易所？

總的來說，港珠澳大橋通車對澳門有利也有弊。本人一直致力研究中葡平台，我相信，大橋能讓葡語國家的居民和內地居民來澳更便捷，旅遊成本上也相對降低。所以，我認為港珠澳大橋給澳門帶來更多的機遇比挑戰多，它能有助澳門更好地發揮中葡平台的功能，進一步加強中國與葡語國家的經貿合作。

柳智毅：正如剛才楊允中會長所言，港珠澳大橋確實是一條圓夢的橋，它實現了中國人多年以來期盼的一個夢，尤其是對粵港澳來說，這像是一個等待多年的夢，現在終於開通了，圓夢橋很是貼切。另外，這條橋也讓粵港澳三地居民更加親近，它是造就了三地民心相通的一條同心橋，這個形容也很是形象。

澳門如何受益於這座大橋和利用這座大橋拓展優勢？我以四個字概括：路通財通。港珠澳大橋大大縮短了粵港澳三地交流的空間距離和時間，便捷性會帶動更多的人流物流資金流，從而必然帶動需求。所以，港珠澳大橋的開通對於澳門的各行各業，包括旅遊業、餐飲業、零售業等等，都必然會有正面和積極的拉動作用，這樣也有利澳門經濟適度多元發展。另外，國家賦予澳門其中一個重要定位是世界旅遊休閒中心，港珠澳大橋讓澳門直通大嶼山的香港國際機場，從澳門口岸到香港國際機場只需半個多小時，跟在香港的中環到機場的時間差不多，這等於是澳門增加了一個世界級的國際機場，對於澳門吸引國際旅遊將會有很大的幫助，這同時也會增加澳門的吸引力和競爭力，整個粵港澳三地更能在國際旅遊市場上形成一個共同的市場，對於整個區域的競爭力和對國際旅遊的吸引力都會大大提升。澳門作為世界旅遊休閒中心的地位也將因此而進一步鞏固。

對於澳門未來該如何利用好港珠澳大橋來促進自身發展，我有兩點意見。第一，澳門加強基礎設

施來配合港珠澳大橋的開通，尤其是跟粵港兩邊基礎設施的互聯互通規劃方面，現階段 A 區連接港珠澳大橋的基建設仍有待改善。要更好地建設世界旅遊休閒中心，促進經濟適度多元發展，在基礎建設上的配套與規劃必須要做好。第二，在粵港澳大灣區裏澳門的定位是世界旅遊休閒中心，2017 年年底 2018 年初時，粵港澳三地九個城市加兩個特別行政區成立了旅遊發展方面的委員會。若這個委員會能發揮好協調溝通的功用，對澳門世界旅遊休閒中心的發揮會更加有利。我們可以善用港珠澳大橋，合力共同開發一些一程多站的旅遊路線，這條橋本身就是一個國際品牌，是國際旅遊市場上閃閃發光的新星，對於粵港澳旅遊發展能有很大幫助，不要浪費了這個功能和資源。正如習近平所說，要用好管好這條橋，來幫助澳門世界旅遊休閒中心的進一步發展和提升。

顧新華：我是研究經濟金融的，就從這方面談談澳門與港珠澳大橋的關係。聽了大家的意見後，我就在想，大橋對澳門好處何處？第一，內地、香港和澳門對港珠澳大橋都有投資，澳門投資最少，但是澳門有可能是這座橋的最大受益者。澳門沒有甚麼物流出去，基本上只有物流和人流進來。又一股錢流，隨人流通過大橋進來。第二，國外華人網站上的新聞說，港珠澳大橋的未來收益，遠期可達萬億。本人很懷疑這種長期估計，其他學經濟金融的人恐也難認同。很難想像，港珠澳大橋能有這麼高的利用率，因為通關不太方便，它基本上是一個觀光橋。第三，我們說澳門要融入粵港澳大灣區。但澳門小，除了博彩業，我們所說的幾大產業多元化基本上都發展不起來。沒有規模，很難有規模經濟。大家看到，澳門無論是在人才、技術、管理方面，與內地甚至與香港都沒法比，地方小，人太少，能作甚麼貢獻？澳門只能是受益者，融入大灣區可能讓遊客更容易到澳門來。第四，澳門特區政府的財政盈餘積累現在是澳門幣 5,000 多億元，澳門 70% 的錢存在香港的銀行。比如名義利率 1%，通脹 3%，澳門每年都在大幅實際虧損。所以我認為，相對於這種巨虧，澳門花點小錢在港珠澳大橋值得。第五，澳門經濟的最大問題不是多元化，而是博彩業的本土化。2013 年峰值的時候，澳門的博彩收入是 452 億美元，這個錢可造 4 艘航空母艦。這麼多的錢，其中有四成作為特區政府的稅收，其餘六成怎麼分配？美國公司越搞越大，但沒人談這個問題。華資公司相對萎縮怎麼辦？也沒有人討論。美國那麼經濟民族主義，但不論是內地，還是澳門、香港，這方面的概念一點兒也沒有。怎麼沒有人關注一下那麼多錢都被美國公司賺走了？港珠澳大橋將會讓更多的遊客更容易地到澳門來進行博彩消費。現在有必要，談論調整博彩稅率的問題。更何況跟博彩公司簽定的合同馬上要到期，博彩稅也要更新。外資博彩公司一直在說澳門稅很高，但是有沒有想過，永利、金沙在澳門的稅後淨利潤率是它們在拉斯維加斯生意的好幾倍。澳門為甚麼沒有人談論這個問題？美國人賭場規模是不是在澳門快佔 2/3 了？是時候要作出調整，原先的偏低稅率不能一成不變。港珠澳大橋是中央給澳門送更多遊客，政府有權提高稅收。如果在美國，哪個外國企業賺那麼多錢，美國政府早就有行動打壓了。澳門博彩業的本土化也必須提上議事日程，華資為何不能進來？另外，合同期不能一訂就是 20 年，要 5 年一次，稅率也要上調。外商不高興，他可以走人。

楊秀玲：我現在退休了，但仍在澳門大學教授一門課程，一方面我接觸到青年人，另一方面我也接觸到長者，港珠澳大橋對青年和長者都有益處。長者會成群結隊的利用這個機會出外旅遊，肯定受益。接着顧新華教授的發言，我認為澳門還應該徵收稅項專門建立長者基金，澳門現在的長者很多，但澳門沒有長遠計劃。青年方面，年輕人肯定受益，澳門作為世界旅遊休閒中心的定位將會給青年帶

來很多發展機會融入大灣區，但是澳門的青年吃不了苦。舉個例子，有個學生原來在旅遊學院學習，成績不錯，但是她實習的時候，就要去客房做收拾服務，還有餐飲的服務，覺得辛苦，所以就報考我們教育學院，而且是有很大一批學生轉到我們這兒，因為教書，清高一些，就不用伺候人。就從這個角度可以看出澳門的青年跟不上，安逸慣了，不吃苦、不奮鬥，何談成功。要使青年人明白，“撻起袖子加油幹，幸福靠奮鬥”的道理，要抓緊對青年的教育和激勵。

耿曉征：首先，我想談談旅遊方面的想法。其一，根據一些來自業界的調查結果看，對將來的遊客預期量還是很樂觀，但是如何分流是問題所在。一方面，大量的遊客分佈在商業鬧市區、酒店密集區，形成交通壓力；另一方面，澳門除商業旺區外的具本地豐富旅遊資源的地區、景點，卻相對冷清。其二，業界普遍認為對於澳門文化旅遊的潛力挖掘很不夠。我以前也在類似場合探討過這個問題，澳門有這麼多的世界遺產，當然政府投入了很多資源進行宣傳推廣，但是究竟怎樣能夠讓周邊的遊客知道，澳門除了那些富麗奢華的酒店以外，還有很多的景點，會讓人對這個城市感到一種情感上的依戀，或者一種文化上的興趣，其實還是有很多可以挖掘的東西，澳門可以向其他國家借鑒文化旅遊策略。比如通過電影、演藝作品、延伸文創產品等，攪動公眾對澳門的感知和興趣。其三，關於澳門吸引客源的問題，來自業界的調查結果指出，澳門的導遊隊伍未來將會形成憂慮：現在的旅遊行業導遊，尤其是中高級以上的管理人員很多並不是本地人，可能會引致的問題是，將來隨着他們的流動不確定性和本身固有的業務視野，很容易把遊客資源分流到其他地方去，形成一種客源反向的作用，目前業界反映已經在出現這樣的問題。所以導遊界現在已經着急地開展提升本地導遊的培訓。

其次，養老已成為了大灣區融合的熱門話題。雖然說珠海和廣東一些城市在地緣上有優勢，但是如何在大灣區範圍內，與港澳形成較好的政策對接，比如政府方面是不是應該有所擔當？仍缺乏明確的政策規劃：社會保險的構成是否考慮到在內地養老的問題，遇到醫療事故的處理程序等問題仍然是一個挑戰，需要粵港澳各城市共同面對和共同解決。

發揮獨特優勢，助力大灣區發展

李嘉曾：這兩天大家都在熱烈討論港珠澳大橋，覺得這是一件驚天動地的大事，這種看法我是同意的。我總結了港珠澳大橋通車會給澳門帶來以下四方面的優勢：

一是理論優勢，包括政治上、經濟上、文化上的優勢。因為港珠澳大橋是當今世界上第一座超越了社會制度、行政區劃、意識形態的一座大橋，它溝通的不僅是地理概念，還包括了不同的社會制度，包括意識形態，所以它的政治意義遠遠大於其他的任何意義。大橋把澳門和香港兩個特別行政區同內地緊密地、有形地聯繫在一起了，這個政治意義是前所未有的。有人說以後就要考慮建造台灣海峽過海隧道了，既然能把港珠澳連在一起，為甚麼不能把祖國大陸同台灣連在一起呢？這是一種有創意也有價值的想法。政治優勢的存在，使澳門特別行政區在空間上理直氣壯地與廣東省、與香港平起平坐了。理論優勢還包括經濟優勢，交通便利了，一通百通，陸路聯通以後更有利於物資運輸，肯定會促進經濟發展的。澳門的旅遊業、博彩業、會展業都可能因為客源的增長而進一步發展，房地產業也會隨之興旺。從文化的角度來看，港珠澳大橋通車後更加方便澳門同香港、廣東之間的文化藝術交流，

因此同樣會造成文化上的優勢。

二是後發優勢。這種優勢近期可能難以體現出來，但是我們看到若干年之後，優勢肯定會日益顯現。港珠澳大橋通車後，大巴的票價是相當便宜的。以這麼便宜的票價來組織通運，而且多方面都提供優惠，都有便利，不可能期望在短期內就能把那麼龐大的投資收回。但是我們有信心因港珠澳大橋通行帶來的效益會隨着時間的推移而逐漸顯現出來，而且越來越明顯。

三是“有限優勢”。優勢是一種相對的概念，總要通過相互比較才能有所體現。必須承認，澳門與香港、珠海比較，優勢是不足的。港珠澳大橋開通的報道中有幾個數據讓我大吃一驚：從大橋早上開通到下午4時期間，香港口岸進出人數達到了30,000人，車輛2,000輛；澳門一整天下來進出人數只有12,000人，車輛288輛。人工島當天有50,000人進出，其中30,000人是遊客。香港為港珠澳大橋開通的公交車、專營車、接駁車一共有23種，珠海開通的各種公交車、接駁車、長途車則有29種，但澳門開通的只有2種，而且還不是專門直接到橋口的。車流量是根據乘客數來安排的，有需要就多發車，可見澳門沒有太大的需要，所以車輛就很少。另一方面，港珠澳大橋毫無疑問會給粵港澳地區的旅遊業帶來便利，但似乎珠海、香港受惠更多。我注意到香港和珠海一些旅行社已經合作起來宣傳旅遊：白天在珠海吃美食，晚上到香港看夜景，但好像沒有澳門的份兒。

四是“負面優勢”。大橋巴士的便宜票價和較短的交通時間將給澳門的航空業、海運業帶來影響，如果將澳門、香港和珠海各地的旅遊業作為港珠澳大橋旅遊業的組成部分來考慮，澳門旅遊業應該說是會從中受益的，但如果因為珠海和香港旅遊業的深度合作，客觀上造成澳門旅遊業從港珠澳大橋旅遊中被邊緣化，則極有可能造成澳門旅遊業受到衝擊。所以說，港珠澳大橋不是必然給澳門帶來益處的。另一方面，港珠澳大橋對澳門居民也會帶來一定的負面影響。例如交通問題，大橋開通後，澳門東方明珠一帶的塞車現象變得十分嚴重，給市民出行帶來不少麻煩。可見澳門這個彈丸之地來不及適應大橋開通後的各種新情況，基礎設施跟不上，需要採取必要措施，加緊調整應對。

總的來說，澳門要融入國家發展大局，必須想好相應對策，優化各項法律制度，調整經濟發展格局，做好政策配套的多種措施。有人說港珠澳大橋建成後一通百通，但現實卻很難做到。例如通關，港珠澳大橋關口已經做到了一關兩檢，一次放行，但通關檢查還有很多不一致的地方，如60歲或以上人士在珠海可享受長者待遇便捷過關，但澳門則要65歲以上才能享有。在宏觀經濟方面同樣需要調整，預期港珠澳大橋可使物流成本大幅下降，澳門是否可考慮發展物流業、電子商務？也需要把港珠澳大橋旅遊觀光納入澳門旅遊業發展的總體規劃，深化同香港、廣東旅遊業的合作，在融入國家發展大局的過程中，依託港珠澳大橋這一有利載體，謀求更好的發展前景。

唐繼宗：港珠澳大橋的影響應該從幾個層面去看。首先從中央層面、從全國層面來看，就像開幕式時國家領導人的講話中提到，港珠澳大橋提升了整個國家造橋的技術，也建立了相關的國際標準，從國家出口工程服務上是一個很好的口碑和廣告。特別現在正在發生的中美貿易磨擦，在國際貿易環境當中，貨物貿易可能面對的壁壘比較大，中國可以從服務出口來增加我們的競爭力。中國正在向“一帶一路”沿綫國家和地區出口工程服務，港珠澳大橋的技術提升有助我們把工程服務出口變成具國際市場競爭力的項目。

從粵港澳大灣區的層面看，港珠澳大橋可以提升整個大灣區的競爭力。眾所周知，粵港澳大灣區的東岸發展比西岸發達，原因是甚麼？在東岸的香港與國際聯繫頻繁，香港帶動了深圳、東莞一帶的

發展，西岸和外界接觸相對較少，經濟發展也因此而相對比較落後於東岸。港珠澳大橋可以充分發揮其作用，把珠江口東岸的發展輻射到西岸。自從香港機管局管理珠海機場以後，珠海機場整體發展較前快速。港珠澳大橋可以把東岸的市場，包括整套管理和技術都輻射到西岸去，直接提升大灣區整體競爭力。放眼國際貿易目前環境，兩個特別行政區要發揮所長，帶動其他九個城市發展，提升大灣區特別是整體服務貿易競爭力，並藉此帶動經濟發展。提升粵港澳大灣區的服務貿易的競爭力，目前來說對於整個國家以及國際形勢發展，也具有重要意義。要知道近年中美貨物貿易是順差，但是中國對美國的服務貿易是逆差的，所以從粵港澳大灣區的整體發展看，港珠澳大橋可以提升整個區域的服務業競爭力，助力國家服務貿易出口發展。

從澳門本地的層面看，港澳珠大橋的開通對澳門本地，無論是全域或澳門的 GDP 總量來講都是好事。澳門的發展主要依賴服務貿易出口，但是瓶頸就是對外的聯繫的一些交通運輸服務比較薄弱，港珠澳大橋正好可以解決這個問題。可惜的是，港珠澳大橋香港段直接進入香港國際機場禁區的引橋仍未開通，希望爭取這引橋盡快開通後，盡可能地發揮連接澳門與國際旅遊目的地市場的功能，透過大橋來引進更多元國際客源，這樣亦有助推進澳門適度經濟多元發展。與此同時，交通的便捷也可以吸引更多的外資來到澳門。不過，有利也可能有弊。在整個粵港澳大灣區，包括在澳門地區，港珠澳大橋帶來的是進一步競合，三地之間的競爭是存在的，特別是一些具替代性的行業。當中不僅是剛才有學者提到的餐飲行業，還包括如教育行業，比如粵西地區同學往返香港的大學接受教育變得更為方便，也可能會為本澳同業帶來一些替代性的競爭。

總括而言，怎麼去充分利用港珠澳大橋的優勢，然後去化解它帶來的衝擊，這是需要持續關注的。過去我們曾研究過，英法海底隧道對當地整個區域的發展是分階段性的，我相信港珠澳大橋的情況也會類同，目前是一個剛開始的階段，我們應該去密切關注它帶來的衝擊與好處，然後去化解一些可能帶來的風險。

邱庭彪：我以仲裁中心為例子，說一下港珠澳大橋通車後，澳門可以有的受益或在三地融合發展中的競爭優勢。我日前到中國國際經濟貿易仲裁委員會香港仲裁中心(CIETAC)交流，該中心把中國國內的仲裁方法在香港使用，又結合香港的仲裁法，吸引了很多的商貿糾紛選擇在 CIETAC 解決，不僅是因為有中國仲裁特色，還因為可以申請保全措施，香港結案可以在國內執行，這一點只有 CIETAC 可以做到。而香港的另外一個仲裁地方香港國際仲裁中心(HKIIAC)則是得到香港特區政府的支持，其在中環商廈的整層辦公室只需付港幣一元的租金，在費用上會比 CIETAC 有優勢。我認為，澳門大可以吸引中國國際經濟貿易仲裁委員會在澳門開設一個澳門仲裁中心，在澳門進行的仲裁案件也同樣可以申請保存措施，判決可以在內地執行，而澳門的優勢是商務辦公室的租金比香港便宜，成本比低於香港，香港甲級寫字樓的管理費比澳門寫字樓的租金還要高，這是一個優勢。此外，澳門有語言人才，澳門本地居民要達到兩文三語並不困難，近年來澳門積極培養葡語人才，現在每一年都有幾十位能操三文四語的學生畢業，而且這些畢業生大部分都是從事法律工作，這個語言優勢有助澳門拓展葡語國家的市場，讓和葡語國家有關的商貿糾紛選擇在澳門進行仲裁，仲裁過程中，一些合同文件甚至不必翻譯，這是澳門的一大優勢。而且，現在澳門的律師是飽和的，那些會三文四語的法律人若能從事相關的仲裁工作，便能為澳門的人才找到一條很好的出路，而且仲裁中心一旦成立也能吸引其他地方的人才過來從事相關工作，有競爭才能有進步，從長遠看，還可以促進澳門本地人才的成長。我在和香

港的仲裁中心交流時曾刻意問到有關工作簽證的問題，香港已經解決了；除此之外，香港還會用視像會議去進行仲裁，以解決簽證和差旅費的問題，這樣可以減低成本，也可以縮短時間。澳門應該好好考慮這個方向，利用自身和香港相比較為低廉的租金優勢，以及和國內城市相比較為有利的語言優勢，去尋求新的發展路徑，更好地把握港珠澳大橋開通後，粵港澳大灣區區域融合所帶來的機遇。

趙琳琳：對澳門來說，港珠澳大橋的開通必然惠及澳門。從地理位置來看，澳門在中國屬比較偏遠的地方，澳門機場開通的航班多了以後，和周邊的交流也方便了一些。現在大橋通車，從交通層面上，澳門肯定是非常受益的。與此同時，澳門也可能因為區域的融合發展而面臨巨大的競爭和挑戰，在整個“9+2”城市群當中，澳門的經濟總量是偏中上的位置，但產業比較單一，很難和周邊城市競爭。上星期習近平來為大橋開幕時也去了橫琴的中藥科技園，科技園其實是粵澳合作的一個成果，這種合作其實也是澳門的一個優勢。但在太高端的科技方面，澳門目前仍然缺乏基礎和人才，和深圳等城市相比也不存在優勢。

粵港澳大灣區建設中，人才的流動也很關鍵。這既包括澳門人走出去，也包括外面的人走進來。人走出去會面臨很多挑戰，首先澳門本地居民對其他地方的法律制度和社會制度，包括一些地方政策、生活習慣等都不太熟悉，走出去的時候，無論是去外地辦企業、就業或學習，也可能需要一個適應過程。對當地制度的不瞭解可能也會帶來一些障礙，或者直接造成人們心理上的不適應。因此，我覺得三地之間的溝通和交流也非常重要，以便熟悉對方的社會制度、法律制度等。經常有聽到港澳居民到內地覺得不適應，或者內地居民到港澳來不適應，這都是因為對彼此的制度還不是很瞭解。所以，不管是港珠澳大橋的開通還是粵港澳大灣區的建設，實際上是為三地居民的交流提供了很多的機遇。

為了適應區域的融合發展，澳門應該找準自身的優勢，剛才已有學者提出中葡平台這個澳門的傳統優勢。中葡平台這個優勢不僅是從中國人角度出發的，對於一些葡語國家的人來說，這個平台的功能及其可以起到的溝通作用都是他們很感興趣的。剛才邱庭彪副教授已談到法律服務方面，我也認同這是可以嘗試拓展的，畢竟在粵港澳大灣區或者港珠澳大橋相關的各種工作當中，肯定都涉及到很多法律問題。粵港澳三地所涉及的是三個法域，加強法律服務和溝通是很重要的，因為不管是人流物流還是其他方面的交往，都可能帶來爭議，提供法律服務是一個澳門可以去挖掘的發展方向。另外，相關的學術研究也是需要加強的。粵港澳三地是三種法域，交往頻繁之後，不管是民商事還是刑事方面，都可能出現全新的問題。這一點跟世界上其他三大灣區不太一樣，粵港澳大灣區是在“一國兩制”管理下的灣區，區域裏既有社會主義制度也有資本主義制度，法律也都不一樣，我們面臨的問題都是嶄新的、前所未有的。所以，我們要加强關於區際間法律制度，包括區際的民商事爭議、跨境犯罪等的比較研究。

張作文：大橋的開通對澳門經濟發展肯定是有利的。港珠澳大橋絕對是一個好東西，但好東西擺在家門口，能不能用得上、用得好，就要看我們自己的安排是否得當了，是否準備好了。大橋的澳門口岸那邊的交通仍然配合不上，這僅僅是其中一個方面。更重要的是相關的管理、法律、政策是不是能配合得到。硬件我們有了，軟件如何跟上？我以物流的檢驗檢疫做例子。大橋開通固然對促進物流是有用的，但現在貨物的過關檢驗檢疫比較繁瑣，耗費時間，食品進入內地要求很嚴格。港珠澳三地口岸如果都實行進口食品檢驗前置制度或預檢制度，就可以大大加快和便利貨物通關。人流、物流等

都有這個問題，大橋只是硬件，管理制度、政策和法律等則是軟件，光有硬件，沒有軟件配套，就達不到應有的效果。港珠澳大橋的通車也好，粵港澳大灣區的建設也好，硬件搞好了，還要考慮軟件的配套。大家一直強調大灣區一小時生活圈，如果軟件跟不上，時間都浪費在各種通關手續上，一小時生活圈也只是一句空話。大灣區建設重要的是要解決好三地之間的法律、管理制度和政策對接問題，不然，大灣區建設就很難達到預期的效果。有了好的硬件，相應也要有好的軟件配套，才能讓硬件發揮其最大的效用。

鄺益奮：最近看到一個資料，發現澳門特區政府的基礎設施突然間加快了進度，這使我覺得，港珠澳大橋的開通倒逼澳門自身內部的基礎設施的建設。比如說，第四條跨海大橋在《五年發展規劃》中提出了兩三年，但一直都沒有看到有關其進度的相關資料，然後突然這幾個月便開始招標了。所以說，或者對外交通聯繫的更新促進和倒逼了內部的優化。由此，我想到港珠澳大橋對澳門的一個好處，就是能促使澳門更開放更國際化。澳門雖然是一個國際性城市，但澳門人的意識仍較封閉，港珠澳大橋的開通讓空間更加開放，這樣能有助提升年輕人的競爭意識和創新意識。這是港珠澳大橋在未來可能對澳門產生的更加深層的影響。港珠澳大橋是一個硬件，澳門若要更加深入地、更有深度地融入粵港澳大灣區，軟件必須要跟上，特別是制度方面的變革，否則便很難在深度融入，一切可能還是原地踏步。在粵港澳大灣區融合發展中，若不能打破兩制的差異，必然會為粵港澳大灣區的融合帶來的一些障礙。我想，這種深度融合的前景仍然任重道遠。

說到深度融入粵港澳大灣區，澳門一直強調其“一中心、一平台、一基地”這三個支撐點，但我最近看到一些資料，發現澳門的科研也可以是一項優勢。比如澳門大學有一個國家重點實驗室，實驗室製作的芯片已經屬世界的前沿，雖然說不太清楚其產業轉化情況，但報導中說連韓國三星都來買這個新的技術。科研這一塊可以是澳門未來在大灣區的一個亮點和重點，科技創新可以發展成產業，澳門可以發揮其與國際市場聯繫緊密的優勢，成為這些新科技的交流和推廣平台，如通過會展等方式，利用大灣區的科技會展中心或類似的硬件，讓這些科技走上國際市場，澳門才能發掘出了除了傳統的旅遊、博彩、文化和中葡平台的優勢之外，在科技發展方面也可以是一項新興的產業，更能有助澳門促進經濟多化。

周平：港珠澳大橋建成通車，澳門有獲益，也有機遇。澳門從港珠澳大橋受益主要體現在以下方面。首先，港珠澳大橋結束了澳門作為陸路交通盲腸的被動局面。一直以來澳門是廣州南下的陸路終端，都說澳門是陸上絲綢之路和海上絲綢之路的節點，但由於沒有深水港，交通運輸不溫不火，猶如人體盲腸，發揮不出功能。現在大橋把澳門的陸路向東一直延伸到香港，將結束澳門交通運輸“到此為止”的尷尬的局面，為澳門今後發展會帶來很大的機遇。第二，港珠澳大橋為港澳聯手建設大灣區，以龍頭地位帶動大灣區建設成為可能。繼大橋接通澳門和香港之後，香港還醞釀在大嶼山填海並把這個填海區與港珠澳大橋相連，如果這能夠成為現實，將進一步拉近港澳間的區位距離。使港澳在粵港澳大灣區建設中，強強聯手，以一個整體發揮龍頭作用。第三，有助於澳門珠寶行業的進一步發展。港澳都是國際珠寶行業佼佼者，其設計款式獲得認可，銷售業績驕人，深圳作為一個新興的珠寶製作、銷售集散地，在國際國內迅速崛起。目前澳門又在打造珠寶鑒定中心，進一步拓寬業務，將來三地形成優勢互補、互惠互利的新一態勢，形成一個珠寶經濟板塊。

港珠澳大橋還有進一步拓展優勢的可能。第一，開啟大橋觀光模式，讓大橋成為一個經濟體。可以考慮開啟港珠澳大橋觀光模式，提高大橋的使用率。借鑒港鐵通關模式和港珠澳大橋珠澳兩地一檢通關模式，大膽研究港珠澳大橋通關模式創新，讓港珠澳大橋政管理與旅遊經濟作用相結合，把邊檢退到三地大橋終端，開放三地車輛自由上橋觀光，真正發揮大橋的旅遊功能，發揮大橋的經濟效益，讓到大橋看白海豚成為現實。第二，拓展大橋口岸經濟功能。港澳均屬自由港，兩地的免稅店是口岸經濟的重要組成部分，對內地和國際遊客均有一定吸引力。在澳門人工島側應盡可能利用免稅店，口岸旅遊服務，景觀設施發揮澳門口岸經濟作用。第三，利用填海 A 區與港珠澳大橋對接的機遇，探索粵港澳大灣區智慧城市建設的規格與標準。目前，大灣區都在探索智慧城市建設，但目前缺少深入設計嘗試。如果利用 A 區進行智慧城市的設計，通過智慧施工、智慧管理和智慧生產的實踐，探索出一個智慧城市的設計、施工、生產和管理標準，再將此標準引入到大灣區，使澳門標準成為粵港澳大灣區智慧城市建設的標準。第四，建設中葡、中東盟商務法律高級人才培訓中心，讓大橋更好地為澳門“一平台”服務，讓澳門更好地為大灣區發揮作用。港珠澳大橋事實上讓澳門新增了一個香港國際機場，與葡語國家、東盟聯繫更為便利。結合澳門中葡平台的功能定位，澳門建立中葡法律人才培訓中心，讓葡語系國家、東盟地區進入內地經商從政的人才，先到澳門來學習和熟悉內地的商貿法律，以免因“水土不服”導致失敗；同樣，也讓中國內地需要“走出去”的政商界人士到澳門來接受葡語國家和東盟語言和法律培訓，更好地實現“本土化”過渡。澳門以此方式提供精準服務和精準信息，為雙方搭建“走出去、引進來”的平台，雙方可以對對方的法律政策有更深入的瞭解；澳門也真正成為中國與葡語國家之間精準聯繫的平台。此外，中葡法律人才培訓中心的壯大還可以形成一個適合澳門發展的產業鏈，帶動國際商務法律諮詢服務、國際商務法律公證和國際商事法律仲裁等相關產業服務，促進澳門經濟多元化發展。

高標準上路，補強尚待自覺

駱偉建：我認為舉行這個座談會的目的是怎麼利用好港珠澳大橋。如果利用這座大橋，應該站在兩個不同的角度去分析：第一，對於澳門來說，優勢不是絕對的，但在相對意義上說是有的，無論是政府也好，社會也好，都應該認真思考如何利用好大橋這個問題。我個人認為，這座大橋本身有很多價值，人通物通，這也是這座大橋所發揮的作用，澳門怎麼用好這個人流物流？澳門有一個付貨人協會，主要在就是澳門經碼頭運貨到香港，可能因大橋開通而對這個行業造成影響，但是新生的行業也會誕生，這就說明澳門本身一些從事經濟活動的行業必須轉型。從澳門旅遊行業來講，經港珠澳大橋來澳門的遊客有甚麼愛好？如果我們把這個研究透了，那麼不就能開發一個新的旅遊產品。另外，澳門還要考慮增值服務，不僅要用好大橋，還要用足大橋，剛才邱庭彪副教授就提到了一項增值型服務，大橋開通後人員往來更便捷，假如一個人在某個地方設置公司，他想轉移，那澳門如何幫助他轉移，就是澳門要做的，但在大橋建設時沒想過這個問題，但是因為開通了，人員可以在一小時內就到澳門來了，可能他在新界或者大嶼山跑到香港本島都要一個小時了，那他在這裏設個辦公室，成本低，澳門對外網絡較完善，那麼澳門怎可能把香港一些基地轉移到澳門，這就是增值型的服務。從改革開放的角度來看，只要有市場，一定有人會做的，只是政府如果高瞻遠矚，就能夠主動一點，加大力

度推動，但如果政府後知後覺，而商業市場先知先覺，也會推動政府發展的。第二，澳門應該站在大灣區的角度思考，我剛才聽了大家有些意見，都是從大灣區角度展開的，比如跨境養老，如果允許的話，那麼國內的政策就要調整，如住房政策、澳門在內地設養老機構等等，又如辦好教育，如果在大灣區中，澳門開辦幾所國際學校，交通這麼方便，就很容易吸引學生過來就讀。這些問題都是站在大灣區角度探索如何發揮三地的優勢。

楊允中：各位專家學者都很認真，思想很開放。我補充一下，第一，澳門已經進入了歷史性的發展節點，站在嶄新的階段，2018年是澳門回歸19年，從大的時空講，第一個20年至關重要，我們國家有兩個特別行政區，香港回歸已經超越20年了，澳門和香港在某些地方有很強的可比性，有些方面不具有可比性，總的來說，國家給出的結論是，兩個特別行政區都取得舉世公認的成功實踐。就澳門來說，根據習近平的新時代中國特色社會主義新的設計、新的規劃，澳門在一個新的起點上必須繼續開拓，繼續前進，這是毫無疑問的。第二，關於港珠澳大橋通車的意義和影響，大橋應該說創造了多項世界奇跡，是世界現代建橋史上的突破，確實值得國人驕傲，但是我們也不要走到另外一個極端，只看到橋樑本身的功能和價值。在澳門這種特殊的發展環境，本人從80年代開始就關注的港澳之間的交通問題，當時一再向政府呼籲，也曾經專門設立關注小組進行跟進，現在大橋通車了，我感到非常欣慰。港珠澳大橋這麼一個強大的基礎設施，雖然澳門的受益不能完全像香港那麼大，也不能和珠海相比，但是畢竟也有這麼一個接駁口，這是非常難得的，港珠澳大橋一小時生活圈已經形成了，有助於粵港澳三地的資源進一步優化和整合，也為港澳進一步加速融入國家發展大局作出一個示範。從“一國兩制”和落實基本法這個角度講，為“一國兩制”進入新時代的成功實踐創造更加宏觀的環境，國家作為港澳堅強後盾得到充分的顯示，所以國家主席習近平說港珠澳大橋是圓夢橋、同心橋、自信橋、復興橋，是建橋史上一個里程碑，也是我們國家整個基礎設施的一個加速器，甚至是技術創新的一個基因庫。港珠澳大橋只能在現有的情況下才能夠建成，國家改革開放之初，沒條件建這麼大的橋，儘管過去有南京大橋、武漢長江大橋等等，但在全世界可以數得上名的還不多，但改革開放後已經不同了，有個統計數字，國家公路橋已經超過80萬條，鐵路橋超過20萬條，這絕對是世界第一。預計到2020年之前，具有世界標誌性的橋樑工程，其中有9個是在國內，或者是中國參與新建的，所以已經落成的港珠澳大橋的意義絕對不是僅僅是橋樑本身，它代表國家40年改革開放的新時代，綜合國力空前壯大。應該說，港珠澳大橋建築成本過千億不低，而且很大一部分是貸款來的，還要陸續還債，不過物有所值。最後，我們要高點高標高起點，高標準上路，與此同時，要重視澳門發展的短板短視，短板很容易理解，澳門發展還很不均衡，是典型的二元經濟特徵，澳門發展水平已達發達國家水平是毫無疑問的，但是澳門很多指標仍然與西方發達國家有明顯差距，包括勞動人口中接受高等教育的比例，政府公開數字是34%，就1/3左右，發達國家起碼65%，甚至70%以上。另外一個簡單例子，澳門近幾年平均每年刑事犯罪14,500件，平均每天有40件，澳門如此彈丸之地居然有這麼高的犯罪率，這本身也說明另一個問題，就是居民的綜合素質偏低，還沒達到合格綫，把澳門的形象給拉低了。所以進一步消除短板，包括發展理念和認知，恐怕還處於明顯的缺位。我認為有必要通過學者層面對社會的觀察進一步深化，進一步系統化，給澳門未來的發展路綫提供真知灼見。