

自貿區下粵澳共建新型國際自由港探究

謝四德*

進入 21 世紀，全球地緣政治格局繼續深度調整，必然影響着國與國之間的經濟競爭，而海洋經濟必然是未來的競爭焦點。中國在《“十二五”規劃》明確提到要推進海洋經濟發展和加快發展貿易自由區戰略。2013 年 9 月 27 日，國務院發佈《中國(上海)實施自由貿易試驗區總體方案》。2014 年 9 月 3 日，國務院發佈《關於促進海運業健康發展的若干意見》，當中明確指出要優化港口和航線佈局，提升海運業競爭力。2014 年 9 月 29 日，國務院再發佈《國務院決定在中國(上海)自由貿易試驗區內暫時調整實施有關行政法規和經國務院批准的部門規章規定的准入特別管理措施目錄》，目錄中具體提及了允許外商以合資、合作形式從事公共國際船舶代理業務，外方持股比例放寬至 51%。從國家規劃到國務院具體政策的連續出台可見，在應對全球化競爭格局方面，中國政府似乎有意通過自貿區打造海洋產業。從地緣角度看，中國頻臨太平洋西岸，擁有 18,000 公里的大陸海岸綫、14,000 公里的海島岸綫和超過 6,500 個島嶼，僅一個上海自貿區必然不能滿足國家海洋產業發展戰略需要。從中國經濟圈分佈看，除上海所屬的長江經濟圈之外，珠江經濟圈和環渤海經濟圈毫無疑問都應該納入海洋產業戰略範圍。因此，在自貿區下進一步探究發展國際自由港碼頭，儘管國家現行政策雖未提及自由港制度，但在學術上可以作出試探，政策之上可以結合澳門特區的自由港制度先行先試。2008 年 12 月，國務院批准、國家發改委發佈《珠江三角洲地區改革規劃綱要(2008-2020 年)》，當中提及優先發展現代服務業，其中就包括港口物流；2011 年 7 月，國務院批准實施《廣東海洋經濟綜合試驗區發展規劃(2011-2020)》；同年，粵澳兩地政府在北京簽署《粵澳合作框架協議》，儘管協議中沒有使用共同開發國際自由港，但有明確提及物流和中轉貿易服務。

縱觀三個文件都有一個共通點——“先行先試”，這是否預味着為未來自貿區留有創新發展空間。因此，在自貿區下探究粵澳共建國際自由港，不但有助“先行先試”作準備，而且為追趕發展提出新思路。

一、自貿區下國際自由港的發展歷史與綜述

自由貿易區(Free Trade Area, 簡稱FTA)、自由貿易區(Free Trade Zone, 簡稱FTZ)、自由港(Free Port, 簡稱FP), 它們有一個共通點——國際自由貿易發展下的產物。從歷史的發展路徑看, 1228 年, 法國南部港口馬賽港的港區內劃出了一塊特定區域, 開闢為自由貿易區(FTZ), 規定外國貨物可以在不徵收任何稅收的情況下, 自由進出該區域。1547 年位於意大利西北部熱那亞灣的裏窩那被認為是世界上第一個正式命名的自由港(FP)。¹ 17-18 世紀, 在歐洲工業革命推動下, 一批國際自由港相繼出現, 如葡萄牙波爾多港、法國敦克爾克港、丹麥哥本哈根港以及德意志地區的漢堡港、不來梅港等。19 世紀中後期到 20 世紀上半期, 受到西方殖民勢力擴張, 形成不平等的自由貿易區(FTA), 當時直布羅陀、坦吉爾、亞丁、吉布地、果阿、新加坡、檳城以及香港和澳門都是殖民地上的自貿區成員。² 20 世紀中後期, 隨着二戰與冷戰相繼結束, 反殖民獨立運動遍地開花, 以美國為首開展新國際貿易秩序, 透過經濟全球化和區域構建新型的自由貿易區(FTA), 如北美自由貿易協定等。20 世紀後期, 受到技術溢出與產業轉移, 國際貿易由北美板塊向東亞板塊轉移, 香港、新加坡等成為新興國際航運中心。踏入 21 世紀, 世界格局繼續發生深度調整, 亞洲成為全球經濟重心, 中國經過改革開放 35 年, 成為世界工廠和全球第二大經濟體, 國際貿易競

* 澳門理工學院一國兩制研究中心講師級研究員

爭白熱化，自由貿易區(FTA)更以板塊以及重疊形式擴展，如跨太平洋夥伴關係協定(TPP)、跨大西洋貿易與投資協定(TTIP)、中國－東盟自由貿易區(ACFTA)等。為應對國際貿易格局變化，中國成立首個上海自貿區(FTZ)³，2014年自貿區內的洋山港輸送量超越香港、新加坡成為全球第一大港。但嚴格來看，洋山港還不是國際標準的自由港。綜上可見，自由貿易區(FTA)、自由貿易區(FTZ)、自由港(FP)是國際貿易發展的不可或缺支配因素，這預味着未來中國在現行12個自貿區(FTA)框架下，有需要再加大改革步伐擴展自貿區(FTZ)和建立自由港(FP)，以提升國際貿易競爭。

自由貿易區(FTA)、自由貿易區(FTZ)、自由港(FP)，具有共通點，彼此都是服務於國際貿易的鏈條，但分工性質不同。經濟學家賈亞瓦德納則認為：“自由貿易區(FTZ)是投資促進區(Investment Promote Zone)、出口促進區(Export Promote Zone)、對外貿易區(Foreign Trade Zone)的同義詞，它既不同於自由貿易區(FTA)(如歐洲自由貿易區、北美自由貿易區)，又不同於一般的自由港，它是一個岸上飛地，一律享有治外法權地位，擁有真正的豁免權，不受國內民法和政府的制約。”⁴ 國內學界指出，自由貿易區(FTA)，是指兩個或兩個以上的國家(包括單獨關稅地區)根據WTO(即世界貿易組織)相關規則，為實現相互之間的貿易自由化所進行的區域性貿易安排的締約方所形成的區域。⁵ 上海自由貿易區是一個狹義的自貿區概念，和國內各類保稅區不同的是，自由貿易區的最大特色是“境內關外”的特殊海關監管制度，即“一綫(自貿區與國境綫)放開，二綫(自貿區與非自貿區)管住”。⁶ 它不同於新加坡自由港。⁷ 而學界大多認為上海自貿區易推動國際航運和國際金融發展。⁸ 然而，要參與國際貿易競爭，自貿區始終較被動，要化被動為主動，自由港是必然的選擇，因為它是國際貿易接軌的共通點。

綜上所述，從國際貿易的發展演變看，中國要在21世紀新國際貿易秩序中獲取更多份額，在自貿區(FTZ)建立自由港是可預見的安排，模式類似“一國兩制”下香港、澳門的自由港制度。

二、粵澳共建國際自由港的需求分析

(一) 打造21世紀海上絲綢之路

2013年10月習近平總書記訪問東盟國家時提出

建設21世紀海上絲綢之路，李克強總理在2014年3月5日所作的政府工作報告提出，抓緊規劃建設“絲綢之路經濟帶”和“21世紀海上絲綢之路”。2014年10月29日，習近平又在博鰲亞洲論壇提出建設絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的倡議，目的是共同打造沿綫區域經濟一體化新格局。中國最高領導人一而再、再而三地強調要打造海上絲綢之路，顯示21世紀海洋發展戰略成為中國夢的重要組成部分。自古以來，澳門就成為廣東省的一個外港。16-17世紀中葉，澳門以廣州為中心、中國為腹地，成為遠東貿易中心，經營四條國際航綫：①澳門－果阿－歐洲貿易航綫；②澳門－日本貿易航綫；③澳門－馬尼拉－美洲貿易航綫；④澳門－東南亞貿易航綫。而當時的香港還沒開埠。⁹ 歷史上澳門曾經是明代海上絲綢之路的重要港口，今天中國提出打造21世紀海上絲綢之路，正好是復興昔日遠東貿易中心之機，打造現代版海上絲綢之路。

(二) 上海自貿區產生的競爭需求

從競爭格局看，以上海為首的長三角經濟圈很大可能因自貿區的優先試行而提早實現規模經濟或產業升級，它必然對環渤海經濟圈、珠三角經濟圈構成競爭壓力。廣東省已向中央提出自貿區申請，目前仍等待中央批覆。即便2015年內獲得批覆，珠三角經濟圈也可能因為時滯問題落後於長三角發展。如果珠三角要追趕長三角，它惟一可以趕超的是在自貿區下通過粵澳共建國際自由港，利用澳門現行的自由港制度趕超還不具自由港性質的上海自貿區，從而縮窄時滯而產生的發展落差。有人可能會質疑，粵港共建國際自由港肯定較粵澳合作更具績效。不過，2013年10月30日香港《商報》刊登美國麥肯錫公司提交的港碼頭業宜走高增值路研究報告，其中指出香港碼頭最大的劣勢在陸運，並得出結論香港不宜再建新碼頭。¹⁰ 事實上，香港碼頭業被壟斷是眾所周知。當然，通過政治層面對話解決經濟合作是可行的，但基於“一國兩制”的存在與香港社會資本壟斷化，導致香港回歸17年粵港之間也沒有重大的區域合作發生。如果選擇粵港共建，可行性是存在的，但不確定性風險因素也高。如果選擇粵澳共建，在互補性強的前提下只需本着互利共贏原則便何以，不確定風險因素相對較低。從競爭需求看，上海自貿區優先推行將倒逼粵澳共建國際自由港碼頭的追趕行為，一旦粵港共建自由港事成，必定對香港港口構成競爭，從而倒逼香港港口改革，珠江三角洲經濟圈會因為港口改革而超

越長江經濟圈，它又會倒逼上海自貿易港口改革，最終形成區域合作、良性競爭的發展迴圈。

(三) 廣東、泛珠三角的出口需求龐大

由圖 1 可見，廣東省進出口總額由 2004 年的 35,71.3 億美元到 2013 年的 10,915.9 億美元，年均增長率達 13.2%。如果將泛珠三角地區的進出口加總，以 2013 年計算，高達 14,692.9 億美元。未來預期這種出口態勢會繼續上升，面對如此龐大的出口需求，粵澳有需要供給一個國際自由港碼頭。儘管廣東省內建成了不少國際級港口，如深圳鹽田、珠海高欄港、廣州南沙港等，但這些港口要與國際上的自由港接軌，仍存在制度上的束縛，至少在報關和船舶作業上存在不少掣肘，“過水濕腳”行政費用過高。目前，香港是中國大陸惟一奉行自由港制度且與國際高度接軌的港口，但已形成壟斷經營，交易費用居高不下。如果粵澳共建的國際自由港碼頭營運達至國際水平、通過制度創新，既降低行政費用又打破壟斷定價，一則可以增加進出口競爭力，二則可以倒逼香港港口改革。

(四) 廣東省的產業升級需求

自 20 世紀 90 年中後期，受到租金、工資上升、勞工荒等因素影響，廣東面臨由資本密集型發展轉向技術密集型發展的壓力。2013 年 1 月 17 日，中共中央政治局委員、廣東省委書記胡春華表示，廣東作為“排頭兵、先行地、試驗區”的地位不會一勞永逸，廣東既要抓“騰籠換鳥”，又要推動“鳳凰涅槃”。2014 年 3 月 17 日，胡春華在傳達貫徹全國“兩會”精神大會上提出推進深改促產業升級；同年 10 月 15 日上午，胡春華在廣州召開全省加快先進裝備製造業發展暨工業技術改造投資工作會議提出強調要認真貫徹落實中央要求，牢牢抓住經濟結構戰略性調整的機遇，咬定結構調整和轉型升級不放鬆，把珠江西岸先進裝備製造業帶打造成全省經濟結構調整的新亮點，把技術改造作為推動產業轉型升級的主要抓手，下大力氣抓好各項舉措的落實，推動廣東省經濟結構戰略性調整和產業轉型實現新突破。廣東省市場經濟促進會廣東省社會科學院海洋經濟研究中心課題組發表一篇名為《廣東海洋經濟發展總體佈局戰略研究》論述了“大力發展海洋經濟是探索新時期廣東經濟科學發展模式的必然選擇，同時也是將珠三角建設成為世界先進裝備製造業和現代服務業基地、進一步發揮對全國的輻射帶動作用和先行示範作用的必

然選擇。”¹¹ 所謂先進裝備製造業就包含航空航太、高速鐵路、海洋工程和船舶製造。而學界不少研究指出，廣東需要借助自貿區，發展港口經濟，拉動產業升級。¹²

圖 1 廣東省進出口總額(2004-2013)

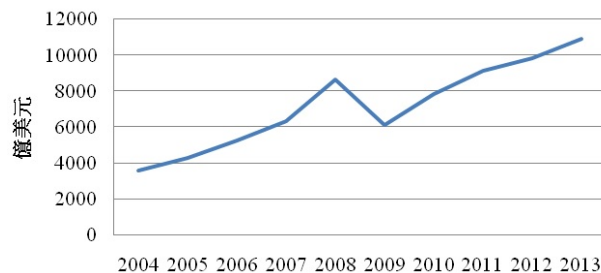


圖 2 泛珠三角地區份佈



(五) 澳門經濟適度多元發展需求

自 2002 年賭權改革，博彩業獨大出現產業蠶食效應¹³，直接擠佔或排斥其他行業以至其他服務產業發展空間¹⁴；博彩業過度依賴內地客源，不但使國人憂心¹⁵，而且演變為另一層風險¹⁶，以至不斷增加澳門經濟的風險和波動性¹⁷。澳門產業結構失衡問題不僅引起社會高度關注，更引起特區政府與中央政府的高度重視。前任行政長官何厚鏞、現任行政長官崔世安分別在其發表的施政報告中或立法會答問大會上多次提及要重視經濟適度多元化發展；溫家寶在第十屆全國人大五次會議作《政府工作報告》中明確地將推進橫琴新區建設列入港澳事務範疇，並將之與支持澳門建設世界旅遊休閒中心及促進經濟適度多元化發展緊緊地靠掛起來。被喻為中國最重要的《“十二五”規劃》，首次正式將港澳納入規劃，並明確支持澳門推動經濟適度多元化。

綜上所述，無論從當前國家提出的海洋絲綢之路發展戰略、抑或區域競爭、地區發展需要、粵澳自身發展逼切性來看，粵澳之間已構成共建國際自由港碼頭的發展需求。

三、粵澳共建國際自由港的路徑設計

突破澳門作為傳統國際自由港卻沒有像樣的深水碼頭的現狀，一直是澳門及內地專家學者思考的一項課題。澳門學者楊允中十多年前便以不同形式提出過相關思考，早在2011年3月更委託多位現任全國人大代表向十一屆全國人大四次會議提交一份名為《參照洋山港模式，興建澳門深水國際大港的建議》的建議書，建議粵澳兩地合作開發珠海萬山群島為國際深水大港，並提出三種開發模式：①共建式。珠海出土地、澳門出資金，按比例分享合作成果。②租賃式。由澳門承擔，定期或按收益比例支付租金。③代管式。新港開發、管理全面由澳門負責，但在規劃建設和未來營運過程中珠海的受益應列為一個基本環節。¹⁸ 國內有學者認為，萬山群島除桂山島外其他的海島發展極為有限，建議港澳珠三地政府聯手將珠海桂山島建成國際航運自由港，認為當前聯合開發的條件作業已成熟。¹⁹

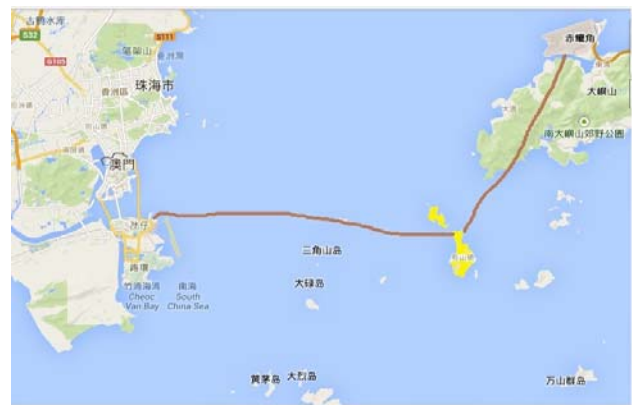
(一) 桂山島國際自由港的設想

從地理上看，桂山島位於珠江口外，澳門、香港以及珠三角的交匯點。面積10平方公里，大小與澳門半島相約，距香港大嶼山僅3海哩、距澳門約20海哩(圖3)。桂山港水深約15-20米，葵青貨櫃碼頭水深亦介乎14-15.5米。根據深水港定義，水位15米以下，可泊第六代集裝箱船及萬箱位船。從客觀條件看，桂山島具備發展國際自由港碼頭的條件。

如果將來自貿區涵蓋桂山島，採用粵澳共建模式是最優選擇。這模式較珠澳共建和港澳珠共建模式更具優勢。第一，與省級單位合作，力度更大；第二，珠海只是地級市，桂山鎮雖屬珠海市管轄，但要改變桂山島將其變為國際自由港，無論從權限、技術等都不足以支撐這種性質改變；第三，撇掉香港，主要避免香港資本進一步滲透珠江口轉口港口服務。第四，粵澳共建，可以站得更高，看得更遠來打造一個符合國家海上絲綢路戰略的國際自由港，無論從制度、產業鏈都可以從一個高起點來設計。本文認為，粵澳共建模式不是廣東省出地，澳門出資的簡單劃分，而是

透過兩地政府設立基金共建(股份制)、交由市場管理的發展模式。桂山島不再有桂山鎮，不再屬於珠海管轄，而是作為比特區還要特區的性質打造。桂山島打造為國際自由港，實行澳門有關自由港制度的法律，類似澳門大學租用橫琴1.0926平方公里用作高等教育辦學的做法。而關鍵在於，首先，全國人大授權桂山島可以實行澳門特區自由港法律制度；其次以租賃方式取得開發權。桂山島可以仿效橫琴校區的做法，但定位、功能可以更加具彈性，最佳模式設計是由粵澳主導，實行澳門自由港制度，不受《澳門基本法》約束，也不設人流管制，意思是比“一國兩制”下的澳門自由港更加自由。

圖3 桂山島的區位



(二) 桂山島國際自由港路徑設計

桂山島現時已建成桂山港，具備海關、邊防口岸設施齊備，可供海外輪船靠泊，且海岸綫有4,000米，可以打造葵青貨櫃碼般規模的國際碼頭。需要從以下方面探討有關路徑設計。

1. 共建原則

從區域合作看，粵澳共建大原則應體現為“互利共贏、平等協商、優勢互補”。但從發展原則看，未來桂山島國際自由港應奉行“境內關外、區內自由、奉行現代自由港制度”原則。它較上海自貿區優勝的是上海自貿區只奉行區內自由，沒有奉行自由港制度。桂山島不但要奉行自由港制度，而且要奉行現代自由港制度。所謂現代自由港制度，它不但允許人流、資訊流、資金流、商品流在區內自由流動，而且免稅進出(國家禁止商品除外)、市場高度開放，並且配備航運金融、保險、匯率(人民幣國際化)等功能於一身。這個原則十分重要，將決定桂山島國際自由港能否與香港並駕齊驅、與國際航運接軌。

2. 制度安排

桂山島國際自由港實行比特區還特區的制度。第一，不受“一國兩制”下《澳門基本法》的直接約束；第二，法律來自澳門自由港制度的延伸，本質上奉行資本主義制度；第三，分別由實行資本主義制度的澳門與實行社會主義制度的廣東共同建設有關制度。由於制度安排創新，必然要有一個桂山自由港治理委員會推動制度建設和履行制度安排，自由港治理委員會初期可由 5 人組成，粵澳各委派 2 人，中央委派 1 人。由於相關法律源自澳門特區，目前相關法律只適用於傳統自由港，要使相關法律適用於現代自由港，就必須進行法律改革。所以，粵澳需要設立一個具效率的立法機制以滿足有關制度安排。至於稅收、仲裁、司法制度等，也可以因應發展需要在現行澳門特區法律上進行修改。此外，制度安排中應明確粵澳共建之間的權責利分配，這可以借鑒公司管理制度，以避免不必要的行政干預。委員會主席可以採取定期輪換方式以達致均衡參與、共同治理。

3. 定位、功能、服務範圍

(1) 定位

桂山島要想從一般性港口變成國際自由港，定位必須是多層面的。從國家層面看，必須服務於國家戰略的連續推進，如“十二五”規劃、“21 世紀海上絲綢之路”、國家產業結構調和升級等。從地域層面看，必須服務於西部大開發，如撬動廣西、昆明發展等。從區域層面看，必須服務於泛珠三角的發展需要。從地緣層面看，必須服務於粵澳兩地的產業升級。

(2) 功能

作為一個國際自由港，泊位、各式聯運、集散中轉、航運金融、國際市場是基本功能的體現。然而，從桂山島的區位與未來定位看，功能的優先選擇次序應為：商品流、資金流、信息流、人流。從商品流看，根據航運專家吳明華 2014 年提供的數據，現時中國香港、新加坡、韓國釜山等港口，國際中轉集併業務的佔比都超過了 50%，新加坡甚至超過 80%，上海港目前的比例還不到 10%。²⁰ 這顯示中國中轉國際箱業務處於落後位置，所以，如果桂山作為一個自由港，首要通過後發優勢搶攻國際中轉箱市場份額，以提升中國在 21 世紀新型國際貿易秩序下的競爭力。從資金流看，桂山自由港首要通過商品流帶動人民幣國際化。從信息流看，21 世紀是一個信息大爆炸時代，信息的採集、處理、分析、應用對維持現代自由港十分重要，桂山自由港必須要保持信息掌控的優勢，以便迅速作出政策應對商品流與資金流的變化。

從人流看，桂山島具備發展超級郵輪觀光遊的服務。

(3) 服務範圍

這裏的服務範圍有兩重涵意，一是服務覆蓋範圍；二是服務提供範圍。從服務覆蓋範圍看，目前，國際上有超過 130 個自由港，這是對口的服務範圍；此外，服務的延伸取決中國簽署自由貿易區(FTA)的組織數量與國與國之間雙邊關係協定；然而，關鍵還是靠自身的軟硬體配合。從服務提供範圍看，船舶登記(方便旗)、聯運(中轉)、集散(倉儲、包裝、拼箱、分發)、國際市場(期貨結算、保險)、維修、郵輪遊等。服務提供範圍的增減與國際貿易市場的供求關係有關，並很大程度上取決於自身的專業分工與專業化水平，這都需要一個激勵制度安排。此外，世界 70% 屬於海洋，海洋產業之大不可估量，作為一個國際自由港，未來的服務供給不是一個仲介角色，更多是開發角色。

四、粵澳共建國際自由港的供給分析

假設國家批准粵澳共建桂山島國際自由港，當中必須解決制度、資金、技術等生產要素供給問題。粵澳之間可以供給甚麼？

從制度供給看，桂山島是否能由一般性港口變為自由港，最核心是桂山島能否實行自由港制度。本文的論述是假設自貿區下粵澳共建桂山島自由港，中央的批覆有可能出現三種情況，一種情況是不將桂山島納入自貿區，而直接將桂山島變為自由港(先行先試)，那麼，桂山島的制度供給來自國家。第二種情況是，桂山島納入自貿區，那麼，制度供給該由澳門特區供給，情況類似澳大橫琴校區，經全國人大會授權採用澳門自由港有關法律，而土地所有權仍屬於珠海。既然澳大橫琴校區有過這種先例，將它延伸至桂山島，這可行性還是高的。問題在於，澳門保留的是一套傳統的自由港制度，法律大多滯後於當前的發展需要，如果想將這套制度應用於桂山島現代自由港制度建設，必然要大踏步地修法、立法，這時間成本相當難計算，且法律系統性問題會牽一發動全身。粵澳兩地法律專家需要研究自由港制度自何供給既能支撐桂山島自由港，又不會對澳門帶來衝擊？如果能夠解決桂山島自由港制度供給問題，剩下來的資金、技術等就迎刃而解。第三情況是自貿區不覆蓋桂山島也不在桂山島直接推行自由港制度，這與本文主題無關，不加討論。

從資金供給看，如桂山島被納入自貿區和授權實行澳門自由港制度，其發展前景是可以預期的，而籌集資金方面就相對容易。第一，上市集資。香港創業板是最優選擇，但由於香港被擠出有關項目合作，選擇香港上市可能會面對尷尬。那麼，次選可以考慮在美國上市。第二，發行地方政府債券。澳門特區政府財政儲備豐裕，廣東省乃是中國經濟大省，各自都有發行債券的優勢。如果建設桂山島國際自由港投入資金人民幣 1,000 億元，粵澳共建分別各自承擔 50% 債券發行。本文認為，在當前歐洲、日本相繼貨幣量化下，全球流動資金並不會因為美國退出 QE3 而減少，從而引發債息升高，所以發債是一個不錯的選擇。第三，粵澳政府自支。從目前的債息和利率水平，自支會產生高機會成本，因此，在沒有辦法下才去考慮。

從技術供給看，10 平方公里的現代自由港，它必然要求高的硬體技術和軟體技術。從硬體技術看，深圳鹽田港、上海洋山港等說明中國具備建造國際碼頭的硬體技術。關鍵是軟體技術，尤其有關航運金融、國際貿易、物流管理等專業人才的供給。如果先進硬體結合落後的軟體，即使再好的自由港制度和區位優勢也無補於事。因此，要解決技術供給，從短期看，向香港、新加坡、台灣挖角，這些地區經營國際碼頭的經驗成熟、專業化水平，毋庸置疑。從長期看，粵澳各自培養國際航運業人才。廣東本身已有航海學校，澳門一直都沒有這方面的人才培養。澳門特區政府可以要求澳門大學開辦國際航運課程，但要解決專業人才等軟體技術始終要靠廣東，畢竟兩地人口基數相差甚大。

制度、資金、技術只是生產中相對較核心的要素，要將桂山島由一個普通港打造成為一個國際自由港，當中供給遠遠不止這些，但由於文章所限，只能點到即止。

五、結語

自貿區自上海啟動後向其他地區推廣看來是事在必行。在這種形勢下，本文探究自貿區下粵澳共建桂山島國際自由港碼頭具有一定追趕意義。無論從全球經濟競爭、海上絲綢之路構建，抑或本國經濟圈之間的競爭看，又或者自身發展需要(產業結構升級)，粵澳共建國際自由港碼頭是惟一選擇，而桂山島是必然選擇。自貿區在上海先試，只是一個起點，最終也得考慮在自貿區內打造自由港，因為這是應對國際貿易路徑變遷的必然選擇。中國要參與 21 世紀新型國際貿易秩序，自由港是遊戲規則，沒有自由港的窗口，中國就無法與世界商人握手。故此，本文才大膽提出粵澳共建桂山島國際自由港。這是先行先試的構想，但基於有先例可尋(澳大橫琴校區)，同理可證：只要全國人大授權澳門特區可以在桂山島行使自由港制度，那麼，桂山島就可以由一般性港口變為國際自由港。其發展前景是可預期，制度、資金、技術等供給可以透過粵澳協商得以解決。一旦桂山島成為國際自由港，不但可促進自身產業結構優化和升級，還可帶動珠江西岸腹地發展，有助西部大開發和建設海上絲綢之路。

註釋：

- ¹ 郭信昌主編：《世界自由港和自由貿易區概論》，北京：北京航空學院出版社，1987年，第11頁。
- ² 同上註，第12頁。
- ³ 在中國改革開放過程中，就出現類似自貿區(FTZ)的安排，如保稅區、貿易加工區、經濟特區等。
- ⁴ 成思危主編：《從保稅區到自由貿易區：中國保稅區的改革與發展》，北京：經濟科學出版社，2003年，第50-51頁。
- ⁵ 厲力、張小蕾：《自由貿易區貨物研究綜述》，載於《市場週刊》，2014年第3期，第100頁。
- ⁶ 余思勤、莊佳芳、袁象：《上海建立自貿區對航運金融業的影響分析》，載於《現代管理科學》，2014年第3期，第27頁。
- ⁷ 自由貿易試驗區不同於新加坡等自由港的模式。新加坡發展的特點是自由港政策和制度，包括貿易自由、融資匯兌自由、航運自由等，通過開放、高效、低稅負形成自由港的國際競爭力。自由港的相關制度比自由貿易試驗區更加開放，自由貿易試驗區借鑒了國際通行做法，但主要目的還是以開放促改革、以改革促發展，為全國的改革開放積累經驗。見簡大年：《上海自貿區不是簡單特殊經濟區域》(2013年9月29日)，載於人民網：<http://politics.people.com.cn/n/2013/0929/>

c1001-23075803.html。

- ⁸ 張文穎：《上海自貿區建設對上海航運業的影響分析》，載於《對外經貿》，2014年第4期，第48-49頁；註6；丁世超、刁雪影：《基於自貿區背景下的我國航運業思考》，載於《交通運輸》，2014年第1期，第97-99頁。
- ⁹ 萬明：《明代澳門貿易》，載於《澳門史新編》，澳門：澳門基金會，2008年，第352-356頁。
- ¹⁰ 這份報告受香港明天會更好基金委託，而該基金會與和黃集團關係密切。
- ¹¹ 廣東省市場經濟促進會、廣東省社會科學院海洋經濟研究中心課題組：《廣東海洋經濟發展總體佈局戰略研究》，載於《新經濟》，2014年，總第300期，第56頁。
- ¹² 同上註；林平凡、劉城：《構建港口優勢加快廣東臨海產業集群發展》，載於《新經濟》，2014年3月，第52-54頁。
- ¹³ 王五一：《澳門博彩業的成就與問題》，載於《澳門研究》，第55期，2009年，第9-11頁。
- ¹⁴ 陳文鴻、鍾文杰：《澳門經濟結構優化及在珠三角洲都會區的定位》，載於《當代港澳研究》，第29期，2009年，第125-140頁。
- ¹⁵ 楊允中：《微型經濟與微型經濟學》，澳門：澳門大學澳門研究中心，2006年，第141-147頁。
- ¹⁶ 同註13。
- ¹⁷ 王五一：《澳門博彩業發展》，載於郝雨凡等主編：《澳門經濟社會發展報告(2008-2009)》，北京：社會文獻出版社，第55頁；馮邦彥：《澳門經濟適度多元化的路向與政策研究》，載於《港澳經濟年鑒》，北京：港澳經濟年鑒社，2010年，第334頁；陳廣漢等：《人力資本、教育與澳門經濟可持續發展》，載於李向玉主編：《“騰飛的澳門——回歸十年的回顧與展望”國際學術研討會論文集》（經濟卷），澳門：澳門理工學院，2009年，第126頁。
- ¹⁸ 楊允中：《我的“一國兩制”觀》，澳門：澳門理工學院一國兩制研究中心，2011年，第200頁。
- ¹⁹ 有關建議由雷渝生提出。資料來源於雷渝生給楊允中的信函。
- ²⁰ 《中國上海自貿區中轉業務成本比新加坡低》，載於中研網：<http://big5.chinairn.com/news/20141017/152314918.shtml>。