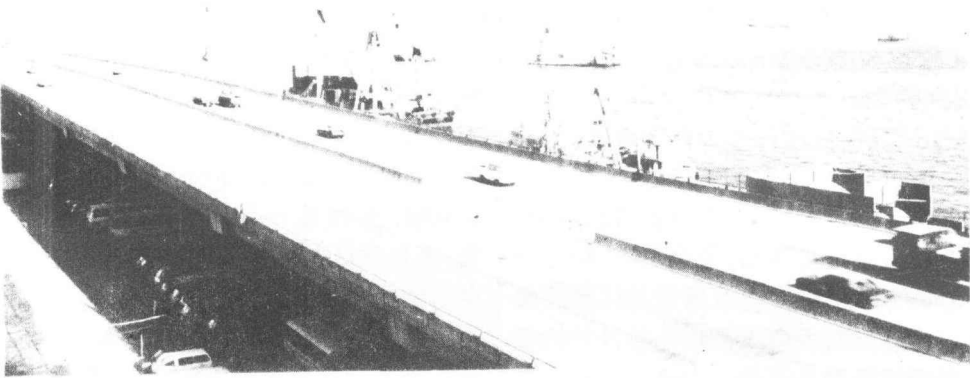


1997 年后香港经济展望(之三)



——国际航运中心的地位和前景

· 书 方

随着 1997 年 7 月 1 日的临近,香港回归祖国已是历史的必然,港人、国人、世人,人心所向,这是什么力量也改变不了的。可以说,香港回归祖国昭示着中华民族这一页耻辱历史的结束,也是对 100 多年来为争取民族独立、国家统一而斗争的革命英烈和仁人志士的告慰。在此同时,香港作为世界上最成功、最繁华、开放度最高的自由港之一,随着香港主权的收回,她将面临着一场重大的历史变局,改变原来的殖民地性质,成为中华人民共和国香港特别行政区的自由港。那么,香港回归后,在“一国两制”的特殊环境下,如何保持香港经济现有的发展势头,如何维持香港自由港的性质,也就是如何巩固香港作为国际航运中心的地位,与其政治情势的发展一样受到港人、国人和世人的关注。众所周知,支撑香港经济的不外乎是金融、对外贸易、制造业和航运业,俗称“四大支柱”。由于历史上的原因,以及所处的地理位置,香港早年已从“小渔村”高速发展成为港口设施先进、港口功能齐备、自由港条件优越的现代国际航运中心,加上航运业对香港金融、对外贸易、制造业所起的带动作用,从而形成了以港口航运业为龙头、带动经济快速增长的主导产业。并由此确立了

金融、对外贸易、制造业与航运业相互依存、互相促进、一兴俱兴、一衰俱衰的“裙带”关系。香港通向世界各地的一条条航线紧紧连系着香港经济这艘“大船”,成为在很大程度上决定香港未来经济的生命线。所以,当我们展望 1997 年后的香港经济发展大势时,其航运业自然成为关注的焦点。

(一)

在香港 100 多年的历史变迁中,殖民地经济模式十分突出,经济此起彼伏,产业转轨频繁。50 年代之后,因受国际政治形势和内地经济形势的影响,刚刚兴起的对外贸易受到制约,对内地的转口贸易额急剧下降,且这受制期持续时间长,一直持续至 70 年代末。幸好香港企业界及时调整产业结构,对内地的转口贸易降为次要地位,转向以轻纺为主的制造业,走外向型的工业发展道路,全力拓展本地产品的出口贸易。六七十年代,香港对外贸易借助于其制造业的兴盛而再度勃发,成为推动香港经济增长的主要动力。进入 80 年代,香港发展成为现代化的国际金融中心,金融、旅游业异军突起,香港经济因此而进入“发展高峰”期。由此可见,香港产业频繁转轨既是形

势所迫，又是经济发展所需，而唯独香港的航运业始终作为重点发展项目，经久未改。这是因为给香港经济带来繁荣的航运业，对制造业、外贸和金融都起到内外承启的桥梁作用，根基牢固，一旦航运业转轨，桥梁根基动移，可能会引起牵一发而动全身的“震动感”，以致对香港经济的发展格局产生影响。正是出于这种原因，香港的航运业才得到稳定快速发展，并在与纽约、伦敦齐名成为世界三大金融中心之一的同时，香港港以其吞吐量大、港口功能齐备、集装箱港世界最大而相继超越美国纽约港、荷兰鹿特丹港成为世界航运中心。

香港位于我国东南海岸线，珠江口东侧，它包括香港岛、九龙半岛、新界三部分及其附近岛屿，总面积1 061.8 平方千米，香港岛以北与大陆相向有一条宽 1.2－9.6 千米的海峡，这就是世界著名的维多利亚港的港区。从自然条件来看，香港港口不冻不淤，屏蔽良好，港域开阔，总面积近 5 000 平方千米，属难得的深水良港，水深普遍在 10 米以上，几乎无需作任何疏浚，即可维持良好的航道和港池，可同时停泊 150 多艘万吨级船舶，吃水 12 米的远洋货轮可全天候自由进出。此外，港内还有油麻地和奇力滩两个锚地，面积分别为 9.5 万平方千米和 12 万平方千米，船舶可以由东西两个方向进港，并有效地实施强制性分道通航。从港口设施上看，香港的港口特点传统上可视为浮筒式作业港，港区内设有 75 个系泊浮筒，分为 AB 两级，A 级 48 个适于系泊 137—184 米长的船舶；B 级 27 个适于系泊 137 米以下的船舶。此外，还有 59 个防台风的特殊浮筒。在港岛和九龙半岛沿岸共设有 13 个公共装卸区，岸线长约为 8 500 米，主要用于停靠驳船和进行驳船装卸作用。香港港现有两座相当现代化的客运码头，即位于岛中环的“港澳轮渡码头”和位于九龙尖沙嘴的“中国客运码头”。值得一提的是，葵涌集装箱码头作为香港码头设施最重要的组成部分，它的建成使香港集装箱年处理量以 130 万标准箱增长到现在的 1 200 多万标准箱，仅葵涌集装箱码头年处理量达 800 万标准箱。除葵涌集装箱码头外，招商局集团和华润集团所拥有的两座栈桥式码头，以及在尖沙嘴靠泊大型远洋轮的海运码头，也具有一定的规模。当然作为

港口设施不可或缺的就是助航设施，多年来香港在助航设施上做了大量的工作，建有灯塔、浮标、灯光信标、无线电信标、雷达标和雾笛装置等 300 多处。加上其发达的通信业，既可以为港口和航运提供最快捷的世界性通信联络服务，也可以随时获得全世界航运和港口发展的各种商业信息 and 市场信息。由于港口码头设施的不断发展，逐渐把香港港口带入一个现代化的高效率国际港口时代。从自由港政策来看，香港港长期采取自由港政策，是目前世界上最开放的自由港，实行自由通航、自由贸易、自由企业、自由外汇、简单税制和低税率等全方位自由开放制度。尤其在航运方面实行船舶自由登记、自由进出港、航运企业自由经营，以及除烟、酒、甲醇、若干碳氢油和高级化妆品外，大部分货物免征关税，这些自由度很大的政策，对促使香港成为国际性商港和远东航运中心起到相当重要的作用。

目前，香港船东拥有远洋轮船 1 万多艘，总载重量约 5 000 万吨，占世界船 队总吨数的 1/10 以上。由于香港地理位置得天独厚，既处于太平洋与印度洋之间的航道要冲，又处在洲际洋间国际主航线中途交汇点上，航线稠密、班轮众多，从香港到世界各地有 19 条主要航线，许多国际航线也选择香港作为船舶中途挂靠港。香港已与世界上 100 多个国家和地区的 460 多个港口建立了航运往来关系。香港不仅有中国南方各省、市作为其经济腹地，而且拥有几乎遍布全世界的辽阔的海洋腹地，其转口运输范围还广及附近的印度支那半岛、东盟诸国、菲律宾、日本、朝鲜半岛和我国台湾省。据统计，1988 年由外国抵港的远洋货轮共 16 411 艘次，登记吨位达 9 804 万吨，运载进口货物 5 354 万吨，离港远洋货轮为 16 365 艘次，登记吨位 9 783 万吨，运载出口货物 2 772 万吨。1992 年，香港港口年吞吐量已达 1.5 亿吨，集装箱年处理量也接近 1 000 万标准箱的水平，较 1988 年有大幅度的增长。至 1993 年，香港集装箱处理能力已达 1 100 多万标准箱，并连续三年荣登世界最大集装箱港的宝座。此外，随着香港旅游业的蓬勃发展，港口客运量逐年增加，1990 年对外水路客运量共达 1 716 万人次，1995 年已突破 2 000 万人次的水平，这在世界各大港口中也是名列前茅

的。

目前,香港正实施以海港为中心的“全港发展战略”,绘就了未来 20 年港口发展蓝图,拟投资 500 亿港元,从 1991 年开始用 15 年时间开辟新港区,扩充港口规模,以满足 21 世纪港口吞吐量预测增长 5—6 倍(4.5 亿吨)的需要。扩港主要工程为:①在昂船洲西部和青衣岛东南部填海兴建 8 号、9 号集装箱码头,这项工程相继于 1993 年 1994 年部分建成投产。②填筑大屿山北部,形成一个向东南方向延伸的半岛,兴建新的集装箱码头和后方支援区域的新港口。③在屯门西部填海造地 56 平方千米,兴建内河货物装卸区;同时修建一条东西长 64 千米的巨型防波堤,供更多的远洋货轮在西部港区锚泊避风。④疏浚滩南丫岛以西海床,开辟新的进出港航道,并在发达的工业区附近兴建多用途码头。由此可见,香港航运业的现状可观,前景宏远,潜力巨大。我们相信,“九七”香港回归,这个历史性的转变将会给香港经济发展带来新的契机。特别是 10 多年来,中国内地实行改革开放政策,形成了发展经济的良好环境,为香港再度发展转口贸易提供广大的市场。只要香港不失时机地大力拓展与内地的经济联系,通过维多利亚湾海底隧道与刚刚开通的“京九大动脉”沟通,届时拥有丰富资源、巨大市场和锐意发展经济的中国大陆必将成为其广阔的陆域腹地,成为其经济稳定发展的坚强后盾,这就是香港航运业发展的新态势。

(二)

世纪之交,众多经济学家预测,21 世纪是“海洋世纪”,同时也是“太平洋世纪”。为此,在沿海区域发展以海洋经济为中心的各种活动非常活跃,太平洋地区、亚太地区的经济发展成了专门论坛的热点话题。由此看来,这对处于亚太地区中心位置的香港,及其以海洋为依托的航运业将是天赐良机,获得巨大发展是不庸置疑的。可是,适逢香港回归在即,体制交接,以及各种不可预测的因素,对香港航运业发展的预测持“低调”者不少,并有“走势低迷”之说。对此,我们并不感到奇怪,因为任何一种因素都会或可能构成对香港航运业发展的冲击,因为香港航运业不仅连系着其陆向的

国内腹地,而且连系着海向的世界各地,其对外界的依赖性太强,受制条件颇多,这是其自由港性质所决定的。但不管国内外政治、经济如何变化,有一点是肯定的,香港需要稳定、繁荣和发展,这就决定着香港需要发达的航运业和港口。

目前,众多的观点认为,影响香港航运业发展的因素主要有内在因素和外在因素,突出表现在以下几个方面。

其一,由于香港航运业与其对外贸易和制造业是相互连系着的,制造业的成败取决于对外贸易,而对外贸易又直接影响航运业,这是明摆着的。就对外贸易来说,至 1994 年其进出口总额分别为 1.17 万亿港元,16.6 万亿港元,总量处于上升阶段,是世界上对外贸易发展最快的地区之一。但值得注意的是,1993 年和 1994 年本地产品出口贸易连续两年下降,这从某一方面反映出香港制造产品的市场需求不旺。至于香港制造的产品市场需求不旺是多种原因促成的,除了因为香港产品失去成本优势和技术质量不高之外,一方面是受到西方经济衰退的影响和各国保护主义的影响,另一方面是受我国实行经济紧缩政策的影响。由于来自这两方面的影响,使得香港本地产品出口增长率下跃,从而不能不在一定程度上影响香港的航运业。

其二,香港曾在 80 年代创下转口贸易的非凡业绩,以致传统上称香港港为“转口商港”。至 1990 年香港的转口贸易增长率明显减缓,其主要原因在于一贯以香港港为“中转站”的桥梁作用正在发生变化,这对过分依赖内地转口贸易的香港航运业不能不说是巨大的冲击。至于香港转口贸易受阻的原因,有人归咎于西方经济回升缓慢和我国银根政策长期紧缩,形成世界范围内的消费需求不旺的大环境,这是可以理解的。但主要还是因为:随着我国改革开放和经济建设的深入发展,已形成了较为完善的对外贸易体系,人员素质提高,经营能力增强,产品包装及有关外贸配套服务逐渐完善,相对减少对香港转运出口的依靠。此外,我国沿海设立了五大经济特区、几十个对外开放港口城市和为数众多的保税区,政策上尽可能与国际接轨,向“自由港”方面转变,形成了较好的对外开放态势。加上我国沿

海大量扩建港口码头,吞吐能力增强,远洋运输船队壮大,与世界各地的直销贸易迅速发展,基本形成了与香港港争货源的竞争机制,从而大大减少通过香港的转口环节,最终导致香港航运业的转口业务量下降。

其三,香港生活用地与港口争地的现象日趋严重,导致填海造地之风愈演愈烈,长此下去,必将从量变发展到质变而影响香港航运的环境条件。尽管香港填海造地已有相当长的历史,在满足生活用地和房产物业方面有所贡献。但我们应该看到,香港港的天然优势是自然力长期作用的结果,一旦因填海造地人为改变或破坏岸线的自然动力场,就有可能引起泥沙淤积、天然屏蔽性减弱而缓慢地从根本上改变香港港口条件。这样,最终受影响的还是香港的航运业,应该说是影响其国际航运中心地位的内在因素之一。目前,国内外诸多专家关注香港的填海造地,并已有诸多报道见诸报端,香港港池缩减,作业区容量不足、进出港受“瓶颈”的影响已渐见端倪,这不能不说是填海造地带来的后遗症。当然,填海造地并非都不可行,但忽视长远发展利益,在因港口而繁华起来的“黄金岸带”围海造地,仅以增加造地的商业价值为目的,势必造成港口条件的退化。我们希望,香港能从长远发展计,为保持国际航运中心之地位,填海之风不可长矣。

(三)

近年来,我国南方沿海和珠江口沿岸相继建成了深圳、珠海、惠州、洋浦、北海等新泊位,广州、湛江、海口等港也相继扩建了集装箱泊位,初步形成了以香港枢纽港为中心的南方水上集装箱运输网络。同时,这种港口发展态势随着经济建设重心东移上海浦东而逐步向东部沿海、北部沿海发展,宁波、舟山、上海也相继扩建东部沿海的新泊位,初步形成了以上海港为中心的“东方大港”的雏形。至于青岛、烟台、天津、唐山、大连、营口等北部沿海港口,也致力于扩展港口规模,提高竞争能力。纵观这些港口的发展,无论是港口规模、设施,还是港口货物处理能力和港口城市对外开放程度、经济政策等软环境,在相当的一段时期内,均无法成为与香港港同一量级的竞争对手,也无法取代香港而成为国际集装箱枢纽港。可以预

见,香港的国际航运中心地位决不因内地诸港的扩建而受到削弱,反过来,一个高效的、四通八达的内地沿海港口群,显然是对巩固香港枢纽港地位和国际航运中心的最强有力的支持。我们既要看到香港港口与内地港口群相互竞争的一面,又要看到将会在相互协调、相互补充中得到共同发展的一面。

从我国内地来看,经济的发展必将扩大进口贸易,特别是外商对华投资,大大促进了内陆集装箱和货源生成量的增加,对港口运输能力提出更大的要求,而目前内地的港口建设和航运能力远不能满足这种需求,还需要利用香港的枢纽港地位发展对外贸易。从香港自身经济发展来看,要继续保持香港的繁荣和发展,首先要确保香港的金融、贸易中心地位,继之促进其制造业和服务业发展,而金融、贸易、制造业和服务业的发展,同样依赖于发达的港口和四通八达的海上运输,这当属香港经济发展的一个共同的必要物质条件。对于亚洲整个航运格局来说,尽管香港正面临着的外部竞争日益激烈,诸如新加坡港、高雄港、神户港、横滨港、釜山港均已构成分流货源的竞争,但航运能力均无法与香港匹敌,香港作为洲际航运中心的地位是动摇不了的。

由此我们不难得出结论:香港航运业面临竞争,面临挑战,又面临机遇,发展前景仍然看好。1997年香港回归祖国,这个历史性的转变将赋予香港航运业发展的新起点,这是香港与内地经济发展共生共荣的需要。香港回归后,其港口设施、港口条件、自由港政策和经济实力不会改变,尤其是自由港政策将不会脱离商业可行性而始终与香港的经济政策相适应,今后还将在“一国两制、港人治港”的原则下,随时都可接纳更多更加适合香港利益的政策。只要香港航运业顺应即将面临的政治、经济情势,正视香港地域有限、资源匮乏这一现实,在港口经营上作出快速反应,充分利用1997年回归祖国以后的有利条件,利用华南沿海可供建设和发展集装箱码头的优良岸线,让香港港域向内陆一侧延伸,以充分利用内陆土地和劳动力资源丰富、价格便宜的优势,建设投资低、运费低、效率高的香港延伸港,即可保持香港作为国际集装箱枢纽港的竞争力,最终达到巩固其国际航运中心地位的目的。□