新機場問題 香港將成南中

新港督政治智慧的一次考驗

港督彭定康到任後曾宣布五項施政綱領，其中最重要的一項是盡力消除中英兩國之間的誤會，建立相互信任關係；對於如何保持後過渡期香港經濟繁榮，港督表示要發展基本建設，落實新機場，港口計劃，並維持低稅率，控制公共開支和打擊通脹。

有關新機場財務安排，近幾個月來，中英之間再次激烈爭吵；新港督是否能夠運用倫敦式的政治智慧，比前任衞奕信處理得更爲妥貼，實在是一次重大考驗。新機場財務安排，去年9月英相馬卓安親赴北京，簽署了「新機場諒解備忘錄」；香港人士預料新機場10項核心工程，即將全速動工；沒想到，港府今年4月，重新提出新的成本預算，總成本增加13.8%，機場鐵路成本從125億港元急升至221億港元，升幅達85.28%。中方爲此要求港府控制成本，作出「上限封頂」承諾，以免「新機場工程成爲吞食港人財富的老虎口」。

▲9月4日，港澳辦一司司長陳佐洱抵港，聽取機場問題意見。

這場爭論，已從港澳辦一司司長陳佐洱同布政司霍德、庫務司楊啟彥之間的「咪克風」外交戰升級，中共總書記江澤民也站出來用上海俚語指責港府「不應節外生枝；中國不應被視爲可以欺凌」。彭定康不示弱，立刻回敬，說「並不覺得英國是恃强凌弱」，奉勸中方「避免在這個大家都希望盡快解決的問題上製造無休止的爭論」。

新機場財務安排導致衞奕信離職

新機場財務安排爭論的焦點，是英資財團的短期利益與長期利益如何權衡輕重，以及英國從香港「光榮撤退」與英國在遠東和中國長遠戰略利益的協調問題。港英財團曾抨擊衞奕信屬於「中國通」背景的外交家，對中國的態度過於軟弱，不時向北京「叩頭」，不敢使用港府手上控制的統治權力，以維護港英財團利益；倫敦方面也不滿意新機場的安排，竟然讓中國佔了主動，首相馬卓安不得不屈就簽署了《備忘錄》。

香港人心裏明白，這正是衞奕信「翻車」離職的重要原因。不過，衞奕信仍然堅持自己那一套同中國打交道的外交哲學，離職前對記者說：現在時代不同，大英帝國已今非昔比了；即使是「鐵娘子」戴卓爾夫人

新突破 新核心

□司徒蕙芬

赴京談判，不也一樣在人民大會堂台階上摔了跤，不得不遷就中國！

這次重新掀起的財務安排爭論，中國方面硬是頂住，在港府未表示「上限封頂」之前，不同意照單全收港府的新機場財務安排方案。中國的態度，也等於代表未來特區政府表示：新機場工程的一切債務，特區政府概不承擔。在這種情況下，新機場工程如何展開？中國手上有幾張「王牌」：㈠不急於97年6月30日前完成機場的核心工程；㈡中國在港的建築工程公司，估計不會取得大量工程合約；㈢堅持「成本低、效益高」原則，會得到港人同情。港澳辦陳佐洱已聲明：港府的「最後通碟」絲毫也動搖不了中國政府的決心，工程延誤的責任不在中國。

彭定康要爭取什麼？

新機場財務安排風波鬧大，由新港督彭定康接手處理，是一件十分棘手的事情。他蒞任前夕，曾經公開講，「97離開香港時，我是從赤鱲角機場登機，而不是使用九龍啟德機場」；這已表明，擔任末代港督需要向倫敦交待的一項重要任務，是97「光榮撤退」時，完成新機場建設工程，並要爲英國財團爭取到建築新機場的最大利益。

彭定康不同衞奕信，他不是職業外交家，而是擔任過英國保守黨主席的政治家；他會採取甚麼外交哲學同中國打交道？又會不會重蹈衞奕信「翻車」的覆轍呢？彭定康在就職演辭中聲明，「我定會禮貌但堅定地挺身維護香港」。可以相信，他爲了維護香港和英國利益，採取既禮貌而又堅定的兩手策略，是理所當然的；問題在於如何審時度勢，甚麼時候該同中國禮貌妥協，甚麼時候挺身硬頂呢？香港人士頗爲擔心的，是新港督不了解中國，而又要爲自己在97之後留在英國政壇鋪路，會不會過分堅持同中國交惡！果眞如此，那就不是港人之福。

從最近種種跡象分析，彭定康有可能對中國既有「禮貌」，而實際上是推行「鷹派」的強硬路線。霍德未得中國同意，曾宣布建設新機場工程不必任何人批准，港府自己有權自資興建青馬大橋。但是，牽涉到新機場財務安排的總成本方案，牽涉到超過《備忘錄》規定50億元負債的「或有負債」，即牽涉到未來特區政府承擔的一切債務，在未得中方同意之前，港府是不能單獨行事的。

彭定康手上的「王牌」

8月4日，彭定康在總商會午餐會上宣布，「未聽聞新的低成本方案」，表示他還未同意後退；也不急於上京會見中國高層官員，港澳辦主任魯平托人傳話示意亦不爲所動。他手上的「王牌」是：㈠1997年之前由英國管治香港，有權提出新機場財務安排方案和選擇承建商。英國的高吉達士木絲程公司投得青馬大橋工程合約後，作爲「機場平台建築集團」的重要成員，再次奪得標價爲90.4億元的新機場地盤合約。這類事務，中方不便干預；㈡到任後運用英式政治經驗，四出訪問，得到不少「親民印象」分，有主動出來同中方角力之勢；㈢力爭97前建成新機場，「光榮撤退」。但亦「背水一戰」，先咬定機場成本方案不修改；如僵持不下，再相機作小小讓步。

9月7日，陳佐洱在港與機諮會成員會面，聽取對機場財務安排意見。臨時機場管理局8月末表示會修改機場設計，機場大樓和一條跑道西移，將節省1.5億元。這是港府表示有所鬆動的姿態。

稍後，港督彭定康將赴北京訪問，商談新機場財務，香港政制，九七銜接，雙方共同關心的多項問題。在大形勢下，看來雙方終會達成妥協辦法。

保持經濟繁榮任重道遠

新機場建設，是保持香港作爲亞洲金融、貿易中心的基礎之一，是香港後過渡期一項重要的經濟任務，會「使中國尤其是華南地區受惠」。這一點無論英方、中方以及港人都有共同認識，也是中、英雙方有可能取得政治妥協，最終解決新機場財務安排方案的

共識。

保持香港後過渡期經濟繁榮，除了落實新機場、港口計劃外，還有其他方面的重要任務。衞奕信在任期間，曾多次肯定，香港經濟與珠江三角洲經濟走向一體化，將成爲亞洲的第五小龍；他離任前還專門到珠江三角洲地區訪問，寄予無限希望和一片依依不捨之情。近十多年來形成的「大香港」經濟區域，對香港過渡期經濟繁榮和未來的發展，是一個極其重要因素；新港督彭定康是否已經體察到，發展同珠江三角洲地的經濟聯繫，也是港督「挺身維護香港」的重要內容？

香港從大都會經濟走向區域經濟領袖

香港同珠江三角洲之間，發揮各自優勢，互補合作，香港經濟結構和布局，已經發生了新的變化，形成了新的格局。「香港因素」加上「中國因素」之後，香港經濟格局已經不祇是一個現代化國際大都會，而且是一個有經濟發達的珠江三角洲地區作爲腹地支持的「新領袖」，香港經濟格局已演變爲區域經濟實體中的核心城市，組成了「大香港」經濟區域。打個比方，香港已成爲中國南方的「紐約」。香港瑞士商務協會委托顧問公司做了一項研究報告，認爲「華南與香港連成一體，是一個穩操勝算的組合」；並且預測「『大香港』的面積和人口相當於一個德國，極可能在90年代就領導亞洲區」。類似的評價，已爲本港及世界許多經濟學者所公認。

香港經濟與珠江三角洲地區經濟有强烈互補需求，從進出口貿易、轉口貿易合作，到製造業垂直分工合作；再進一步發展，香港將與珠江三角洲連結成爲亞洲强大的製造業中心。港府7月28日發表的《工業自動化研究報告書》也指出，香港由於同珠江三角洲經濟逐漸走向經濟一體化，「到今天，有了足夠的人力和土地、南中國富庶的本地市場，以及本港商業和製造技術，如果本區（香港及南中國）近期之內仍然沒有世界級製造公司出現，才屬令人奇怪的事情」。新港督到任後深入民間，更應重視體察香港通渡期新的經濟動向，在關心新機場建設的同時，着力「大香港」經濟區域建設，才不會坐失時機，眞正有利於香港的未來。

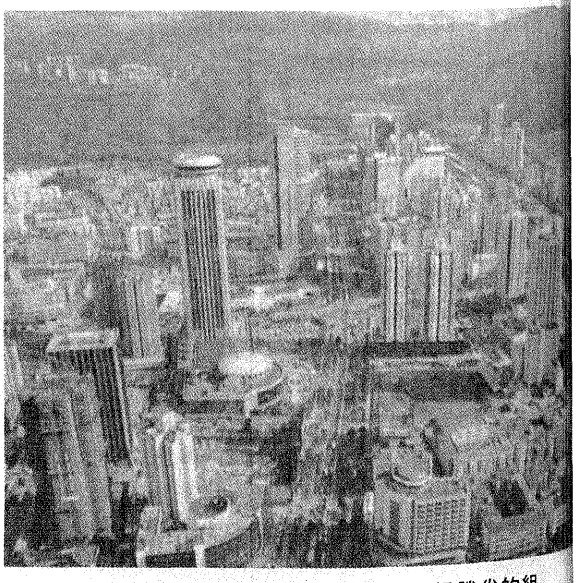
「大香港經濟一體化」的條件

廣東，特別是珠江三角洲的經濟，自鄧小平南巡後，更加高速增長；現在評估它的潛力，應注意下列幾方面：

㈠珠江三角洲與廣東地區，近10多年來，已大量引進工業技術、設備。以佛山市爲例，從1979年到1986年，引進了適用技術設備18.5萬台（套），各種生產線330條，已擁有一批現代化技術設備，把50年代的老式輕工業改造成爲具有擴展國內市場和外向出口能力的現代化新式輕工業，「廣貨」在中國內地大行其道，經濟發展速度成爲全國的「龍頭」。廣東通過發展工業積累資金後，又投資改善交通、電力等基礎設施，爲進一步吸引外資和改造工業結構打下良好基礎。

資本主義與社會主義市場相對接

㈡更爲重要的一點，是珠江三角洲地區市場經濟的運作機制，愈來愈成熟。大量「三來一補」和3600家頗具規模的「三資」企業，擁有獨立股權，自主經營，不受政府計劃經濟框框干預；還有許多新興起的鄉鎮集體所有制和個體所有制企業，也擁有較大自主經營權，從而促進廣東地區「政企分離」，企業經營活動納入市場經濟軌道。其他方面的生產要素市場，包括勞動力市場，生產資料市場、金融證券市場以及物價調整與開放，也都加快改革步伐。大陸名爲「社會主義市場經濟」體系，在廣東地區發展得很快，這就有利於同香港的資本主義市場經濟相對接，形成更高層次



▲「華南地區與香港連成一體，是一個穩操勝券的組合。」

的經濟一體化。

私有財產制與混合所有制相對接

㈢珠江三角洲地區迅速擴展的「三資」企業，與大量興起的集體所有制，個體所有制企業，已逐漸成爲市場經濟的主體，衝破了中國全盤公有制的僵化模式，增强了經濟活力。大陸經濟學者紛紛到珠江三角洲地區總結經驗，認爲順德縣大量發展集體所有制企業模式，是經濟高速增長的重要因素；這種所有制模式，有利於同香港私有財產制相對接。

事實已愈來愈清楚，香港與珠江三角洲走向更高形式的經濟一體化，就更有利於香港擴大在亞洲地區的金融中心，貿易中心地位；同時，也創造條件，使香港成爲亞洲地區强大的製造業中心。

香港製造業面臨的挑戰

香港製造業過去同珠江三角洲地區垂直分工，創造了「前店後廠」模式，使香港產品維持價廉物美、款式新穎的優勢，在世界市場上仍然具有很强的競爭力；但面對南韓、台灣新技術產品與馬來西亞、泰國新興勞動密集產品的雙重壓力，港產品亟需向技術密集方向轉移。這已是工商界人士多年的共識。

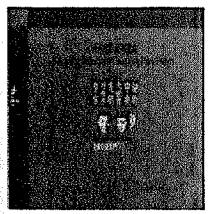
南韓從92年起的第七個五年計劃期間，決定投資380億美元發展高科技工業，其中60億美元以低息貸款形式協助工業界裝備工廠，對於中小企業也有特殊的幫助。南韓從91年起，已撥出佔國民生產總值3%的資金，支持新產品的研究與開發；可是港府直至今天仍然借口「積極不干預政策」，不肯撥款支持工業向技術密集方向轉移。工商界人士希望新港督適應亞洲經濟發展新潮流，改弦易轍，與企業界共同努力，致力於足以提高現有工業生產力，及對新技術品進行研究與開發的科技基礎建設。

新機場問題突破後，「軟體」經濟要快上。

彭定康蒞任後一再表示，要爲香港「未來的建設」努力，工商界人士翹首以待，盼望港督在加强新機場、港口等「實體」經濟基礎建設時，不要忽視科技等「軟體」經濟基礎建設，爲後過渡期香港經濟的繁榮穩定，爲香港的未來，爲香港聯接南中國作出更多的貢獻。

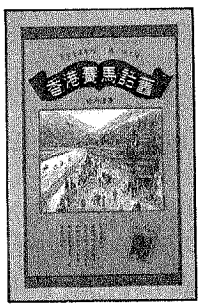
三聯

三聯書店(香港)有限公司
香港中環域多利皇后街九號
電話：讀者服務中心 5230105 荃灣文化廣場 4123696



《圖說香港系列》
香港電影海報選錄
盧子英編 香港三聯 HK $198.00

- 選錄了五十年代至九十年代的香港電影海報146款。
- 全書彩圖191幅，插圖42幅，文字中英對照。
- 內容豐富，印製精美，極富觀賞性和紀念價值。

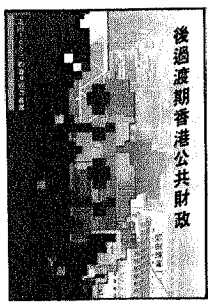


《古今香港系列》
香港賽馬話舊
簡而清著 香港三聯 HK $34.00

- 本書分三部分共五十一題介紹了1884年至1971年香港賽馬史事和軼聞。
- 內容趣味，並具知識性，是了解昔日香港社會生活的珍貴資料。

《走向1997的香港經濟叢書》
香港：伴隨政治過渡的經濟過渡
周八駿等著 香港三聯 $58.00

- 本書全面而系統地分析了本世紀最後十年香港經濟狀況，指出其存在的機會和挑戰，以及應採取的對策等。
- 表述的觀點和建議頗具創意。



《走向1997的香港經濟叢書》
後過渡期香港公共財政
鄒樹雄著 香港三聯 HK $68.00

- 本書全面深刻地剖析了香港公共財政政策的歷史演變及其特點，重大事件的發生背景及其因果曲直，回答了許多香港人當前迫切關心的問題。
- 資料詳盡，觀點獨到。