

港棄內向心態 始受惠一帶一路

作者：張志剛 一國兩制研究中心總裁

文章刊載於《經濟日報》2016年5月12日

特首梁振英接受《經濟日報》專訪，以「一帶一路」為主要討論方向，特首認為，一帶一路的機遇，比改革開放更大；過去一年，中央有不少負責研究和推行一帶一路的官員和學者來港進行介紹時，都不約而同地用上「百年大業」來形容這項大計。

由中國推行改革開放到 2020 年全面進入小康社會，亦不過 40 年左右時間，若按現時每年經濟增長推算，大概到 5 至 10 年後，中國就會超越美國成為第一大經濟體，也是用上不到 50 年時間。倘用世界銀行購買力平價計算，那就更早在改革開放 35 周年之際經濟總量就已超越美國。而一帶一路稱得上百年大業，那特首的論述，認為一帶一路所帶來的機遇，比改革開放更大亦是合情合理。

相比 1979 年 中國實力更強

中國推行改革開放，香港過去 30 年受惠至深，這些發展亮點已不必再在此一一細述，而一帶一路的發展，是以一個世界第二大經濟實體為基礎。換句話說，中國在 1979 年啟動改革開放，其基礎是一個人口龐大、發展程度仍停留在第三世界的農業社會。但放在 2016 年的今天，中國倡議的一帶一路，國家已是每年生產值達 10 多萬億美元的第二大經濟實體，以這個經濟基礎，連結一帶一路中的 60 多個國家，其經濟規模當然不是 1979 年那時中國經濟規模可同日而語。

對於一帶一路的正式定名，幾經考慮才敲定為倡議 (initiative)，中心思想的那個「五通」，也就是政策溝通、設施聯通、貿易暢通、資金融通、民心相通，就是要令到這一帶一路成為一個共同體，而這個共同體也是一個開放包容的共同體，這個共同體比傳統共同市場的層次更高、包含更廣。

港如效台日 內向徒失機遇

而特首所列出香港可以有的機遇，包括今日或將來要打入印度市場，要比在 30 年前進入中國市場來得容易。而在設施聯通的大方向推動下，香港在「海陸空」三大範疇都有一定優勢。當一帶一路沿綫國家逐漸形成一個流動性高、限制障礙低的龐大市場後，香港在航空、海運、陸路交通運輸的優勢就更能彰顯。而香港一直沿用的「鐵路+物業」發展模式，都是證明在世界上最成功的推行模式。香港在機場港口上管理的成就，也是素負盛名。在這樣龐大的共同體下，其商機潛力之大，可以想見。

上周本欄引述瑞士洛桑國際管理發展學院雷曼教授針對日本經濟困局的撰文，也特別引伸到台灣和香港，不但日本年輕一代由外向轉為內向，台灣和香港的年輕一代也有同感。過去香港的主流是講國際化，講開放競爭，但現在就多講本土，目光由放眼全世界變成盯着 1,000 平方公里的香港本土。

這也可以某程度上說明，一個落後的中國市場，在 1979 年對外開放時，吸引大量香港企業和專業人士北上發展，結果成就無數成功創業故事。但當一個已即將踏入全面小康社會，已成為第二大經濟體的中國倡議一個更具抱負、更大規模的一帶一路大計時，香港的反應反而有點冷眼旁觀。

內向，始終是對香港發展的最大挑戰。

（文章僅代表個人立場）