

「探索世界大城市興衰，為香港前途把脈」

研討會內容撮要 2009.8.22

香港作為國際金融和貿易中心，商機處處，繁榮的日子大家都有目共睹。多年來，生於斯長於斯的港人為生活為發展打拼，在社會作出了種種的貢獻。然而，時移勢易，隨著全球一體化和回歸祖國後的整合，以及面對地區性的競爭，不少港人擔憂香港將漸漸喪失過去的優勢，甚至國際金融中心的美譽等。

這些年來，各界紛紛反思香港在世界經濟舞台所扮演的角色，亦借鑑大城市興衰的教訓，為香港尋找前途和發展的契機。

香港集思會遂於 8 月 22 日，就「探索世界大城市興衰，為香港前途把脈」假灣仔會展舉辦了研討會，與會講者包括太古（中國）主席陳南祿先生，他從航空物流的角度為大家剖析香港的優勢。另外亦邀請了前亞太研究所所長楊汝萬教授、前特區政府經濟顧問的著名經濟學家郭國全先生，以及民間智庫 Roundtable Network 創會主席兼電台主持沈旭暉博士三位嘉賓參與討論。

集思會主席馮紹波先生致歡迎詞時表示：「我曾跟本港各界過百名高、中、低層人仕接觸，他們慨嘆這幾年在發展時都遇上不少的阻滯，感到缺乏政府的支持。另外，業界不夠團結，有種單打獨鬥的感覺，部份人對香港的經濟前景更相當悲觀。儘管如此，我們在研究過程中發現香港仍然有很多優點，但究竟會繼續興盛還是逐漸衰落，都有待大家正視和不斷探討。」

陳南祿：「若不好好利用香港作為交通中心的優勢，則有點暴殄天物」

擔任研討會主講嘉賓的陳南祿先生，曾出掌國泰航空行政總裁。他從航運業的角度，剖析大城市成功的要素，並分享他為國泰定位所建立的一套大城市理論。該理論強調，強化交通樞紐的角色，將會令香港更加繁榮。

現任國泰航空有限公司副主席的陳南祿指出，威尼斯、長安、羅馬這些歷史上數一數二的大城市，都曾是主要的交通樞紐。作為它們的經濟支柱，交通的重要性不言而喻。時至今日，航運擔當了這樣的角色，國際上其他地區如法蘭克福、巴黎、新加坡和香港都是航空運輸的交匯點。他說：「這些地方同時有一家強而有力的航空公司在背後支持。」

以香港為例，國泰透過賺取外匯，投資本地設施帶動就業，在香港已聘用多達 2 萬 6000 人。國泰去年 850 億多港元的營業額中，約佔 70% 都是外匯，陳說：「這是航空公司最主要的功能，就是將一張空的機位飛往外地，賺取旅客的外匯回來。」

陳續指，交通對新加坡更加舉足輕重。新加坡於 1965 年在萬不得已的情況下獨立，當時國家資源不足，人民大都一窮二白，李光耀遂決定興建世界一級的機場，不久後並宣布爲了新加坡的利益，要建立一個強大的航空公司，甚至發行的紙幣也印上了新加坡航空的標籤，幫助宣傳。

香港這彈丸之地是一個得天獨厚的交通中心，若不好好利用，則有點暴殄天物。陳南祿解釋：「試把香港作中心，畫一個五小時飛行距離的圓圈。這圓圈北面可達北京、北海道，東至菲律賓，西至印度，南達澳洲北部。在這短短五個小時的航距內，已包括所有亞洲的大城市，以及世界一半的人口。」

作爲航運中心的大城市，發展其他配套服務相當要緊，但歸根究底，交通還是主導。

埃及的金字塔、秘魯的馬丘比丘、約旦的佩特拉、印度的泰姬陵 和柬埔寨的吳哥窟都被列爲「五個一生人必去的旅遊勝地」；然而，陳指出，把前往這些地方的旅客相加，也不及去法蘭克福的人。「個人認爲法蘭克福真是悶得很的城市，但偏偏前往這個地方的人多得很。還記得有一回跟一德國領事說起這番話時，給他臭罵了一頓。」他笑說。

陳南祿指出，若能強化現有香港的航空交通優勢，然後在這個基礎上精利益求精，自能保持香港的繁榮。另外，他說各地政府對他們的航空公司或撥款，或減機場降落費等方法作出種種的支援，香港當局亦必須因應世界的形勢，作出相應的對策，鞏固香港的利益。

楊汝萬教授：「要創新，就不能吃老本」

楊汝萬教授亦同意交通對一個大城市的重要性，若單以航運業角度分析香港優劣，稍爲狹窄。他從交通、政治環境和創新經濟多方面探討過去大城市盛衰。

在交通方面，楊指出珠江三角洲的江門、佛山、肇慶等珠江以西的城市，由於水路發達，在過去遠比珠江以東的地區繁榮，到明朝晚年，發展更臻至巔峰。然而，當交通的模式經由水路轉陸路，陸路轉空運得變化，直接影響城市的經濟。曾經

一時無兩的長沙和南昌由盛至衰就是典型的例子。

只要交通發達，就算在地理環境上邊一隅也能興旺，紐約就是成功的例子。1825年，伊利運河甫開通，紐約近水樓台，漸漸成爲東岸的航運樞紐，壓倒其他城市。楊肯定了香港貨運中心的地位，並相信未來配合珠三角的發展，也能作爲一個對外樞紐的角色。

香港背靠中國，面向世界；作爲一國兩制的模範，政治局勢穩定，也是一個優勢。楊說：「香港和澳門都是未來中國統一台灣的模範，所以不能亂。」政治動盪，城市可即時由盛轉衰。上海在 1920 年時盛極一時，甚至當時的東京也遠遠不及，可惜 1949 年政局一轉，一落千丈，直至 1990 年因浦東發展才重拾光輝。

創新的經濟技術，也是催生大城市的重要因素。1780 年工業革命，紡織技術令曼切斯特成爲最大的工業城市；1910 年內燃機的發明，令底特律成爲汽車業的城市；1960 年的矽谷，聚集了科技人才，令三藩市成爲資訊科技業的先驅。這些城市在國際上都有獨到之處，各具特色，值得香港學習。

總括來說，楊教授對香港未來的評價大致樂觀，然而告誡香港，要著眼創新發展，不要再「吃老本」，例如爭取舉辦亞運、世運、世博等等的盛事，來提高國際知名度，著力營造一個有國際特色的地方，建設香港成爲一個獨一無二的城市。

郭國全先生：「香港人老是埋怨香港不好，沒想到國內的朋友有多羨慕我們」

香港要持續繁榮進步，發掘新的點子無容置疑，但曾任香港特區經濟顧問的郭國全先生，呼籲大家首先不要鑽牛角尖而自亂陣腳，並切實思考如何爲香港定位。

「何謂大城市？大未必一定好。」郭質問道。「很多大的城市都有貧民窟。墨西哥城，里約熱內盧等夠大了吧，很好嗎？」

郭國全現爲香港大學經濟金融學院名譽高級研究員，他認爲「小」不一定差，反而要看是根據甚麼方法去衡量。「例如，哈佛大學和麻省理工學院都不是在很大的城市，但由於在學術及知識方面有重大的建樹，卻有很大影響力。」郭說。

他指，這幾年不少港人憂慮，經常嗟嘆香港優勢盡失，舉家北上發展的更比比皆是。然而，他在國內任何一個城市，遇到的內地人都跟他說香港有多好，要多多

跟香港人學習。郭指香港北上者大多有多年工作經驗，正正是切合內地發展階段的企業，因此北上發展相當正常。郭笑說：「探討香港的前途，不能總是以三十、四十、五十歲的角度去思考，也要從年輕人的角度想一想。」相反，香港回歸多年，內地人才和民營企業來港都有限制，郭認為香港必須解決人才流動和短缺的問題，建設新網絡，注入新動力，這個問題很重要。

此外，現代社會的生產模式不斷革新，舊的思維已不能解釋急劇變化的社會。從古時的農業社會發展至今日的網絡經濟，資訊科技已有很大的突破，要如何解釋科技進步的由來，郭國全表示古典經濟學家亦束手無策。

最近，郭國全埋首鑽研經濟學家 Paul Romer 的學說有所啓發。「Romer 認為，經濟發展不是簡單依靠量的投入，長遠來說源頭來自創見 (ideas)，它和事物(things)的分別是，創見是沒有邊際報酬遞減 (diminishing return)這回事。」郭續指，創見不是憑空創造，它的出現有一個「內在的機制」。至於這個機制牽涉到政產教研各個層面如何配合，推動香港未來的發展，則有待更深層次的討論和研究。

沈旭暉博士：「香港打造亞洲國際都會的品牌十年，只是自說自話。」

香港應如何走下去，如何定位，是當前急務。過去十年，學者指出政府只一廂情願宣傳香港「亞洲國際都會」的形象，不切實際，亦沒有民意的基礎。

沈旭暉博士為香港教育學院社會科學學系副教授和民間智庫 Roundtable Network 創會主席，他說：「世界城市是不能以人爲的方式去建構的。香港政府想宣傳的，跟民意有一定的落差，亦沒有學術的根據。」

他指在楊汝萬教授的專著中，都會從多方面，例如人口素質等等不同指標，去評估世界城市，但偏偏香港政府就以偏概全，只宣傳金融經濟，而忽略了其他的世界城市的客觀元素。

「香港政府委托了一家顧問公司負責 Brand Hong Kong 的十年計劃，宣傳自己為 Asia's World City。可是他們的宣傳都有幾個錯誤的假設。」沈博士說。

除了單方面宣傳香港的世界城市的品牌外，政府的宣傳亦忽略了內地官員矛盾的信息。沈指香港經常把「紐、倫、港」掛在口邊，以為香港跟紐約、倫敦並列，但內地官員未必這麼想。「大家還記得朱鎔基來港時，曾把上海比作中國的紐約，而香港是中國多倫多。政府一廂情願，以為宣傳會作出內部協調。」沈說。

最後，宣傳中亦有「反一邊倒」的假設，顯示香港回歸後依然很國際化，並不只是向中國靠攏的訊息。然而，沈博士批評這也與事實不符。他指香港回歸後，有數字顯示香港的國際地位下降，外國的駐港官員都被冷落了。「某領事跟我說，回歸後在香港悶得慌，打算早點回老家。他還說被派往斐濟群島或許會有更大的發揮，總比呆在香港強。」

沈總結時說，香港政府對香港國際事務無長遠的規劃，所以只能依靠民間團體自救，為港人分憂。

當天，參與研討會者眾，座無虛席。擔任主持人的陳志輝教授打趣道：「經過了今次討論，我至少學會了一件事，就是書是不能不讀的。」陳教授為資深商界顧問，兼為本會策略委員會委員。他在研討會上為每位講者作總結時妙語如珠，搏得不少的掌聲。