

莫將「前店後廠」通通拱手讓人

香港經濟日報 | 2009-08-26

A20 | 國是港事 | By 余繼泉 新論壇理事

內地改革開放之初，「前店後廠」是珠江三角洲地區與港澳地區經濟合作中，地域分工與合作的獨特模式。其中「前店」指港澳地區，「後廠」指珠江三角洲地區。30年前，香港的製造業無論是資金還是技術，具有絕對的優勢，事實證明，港商成功地將珠三角地區打造成「後廠」，否則也不會有後來的所謂「世界工廠」和「全球製造業基地」。

有道是：30年河東，30年河西。改革開放30年後，港粵兩地在加工製造業的「前店後廠」模式已漸漸成為過去式。隨着珠三角製造業群雄並起，內地政府也有意「騰籠換鳥」，港商在珠三角「後廠」角色更是舉步維艱，以至連所謂的「前店」也日益萎縮。珠三角與本港的競爭是超乎想像的，他們正致力於打造屬於自己的「前店」，從而大大減少對香港的依賴性。最近，廣東省上至省委書記汪洋、省長黃華華，下至深圳市委書記劉玉浦、市長王榮都在齊心協力推銷前海新區。日後深圳前海將在金融、物流、創意文化等現代服務業方面，實現與香港全方面合作。以內地那套「先有政策、後有資金」的發展模式，深圳前海的高起點、高定位，勢必又是另一上海浦東、天津濱海。

深圳中環可取代香港中環

深圳前海被明確定位成「前店」，香港並非沒有角色可以扮演，當然唯一的出路就是參與協同合作發展，俯首甘為「後廠」。問題是「前店」屬支配地位，「後廠」屬後勤支援，公司總部名義上仍設於香港，但表演的大舞台卻搬到深圳。從狹隘的大香港主義視之，不是認為「臥榻之側，豈容他人鼾睡」，就是對「妹子大過主人婆」深深不忿。

形勢比人強，或許特首曾蔭權還認為挑戰「在那遙遠的地方」。然而，「深圳中環」取代「香港中環」並非天方夜譚，只要看看港珠澳大橋仍未通車，深中隧道即將捷足先登，危機已經迫在眉睫。輿論認為，香港參與發展前海新區是「沒有選擇的選擇」，不參與的話，深圳也有條件靠自身力量搞起來，只是遲早的事；參與的話，加速深圳城市「第二中心」的發展，提早分一杯羹。可見，香港對深圳雄心勃勃的發展計劃抱樂觀其成的態度，明顯有利於袖手旁觀，這也是過去粵港合作所謂「一頭冷、一頭熱」帶給我們的深刻教訓。

在內地，無論政界，還是學術界，他們對香港角色定位都有較大幅度的調整，從以前對香港馬首是瞻，慢慢將天平滑向「以內地為主，香港為輔」的一方。日

前，「國務院智囊」的國務院發展研究中心金融研究所所長夏斌在接受媒體採訪時不諱言，當中國資本市場完全開放，中國經濟總量逼近美國，上海的金融市場規模必然超越香港。他認為香港應在過渡期間，擔當好國家金融戰略配角和馬前卒，並抓緊研究香港升級轉型的問題。

「龜速」運輸基建 恐邊緣化

這是思維模式的轉變，即香港漸漸在內地各省市的眼中已淪為配角，起到的是輔助性而非主導性的作用，無論香港願不願意，這個發展的洪流都不為香港的贊成與否而有所改變，內地的大齒輪帶動香港的小齒輪轉動，只是大勢所趨。

真正令人擔心的是，本港內部仍有很多人未能感受到內地發展一日千里的步伐，抑或甘願做井底之蛙，等到真的「狼來了」才會如夢初醒。遠的不說，就以與深圳前海發展密切相關的廣深港高速鐵路為例，一個小小元朗石崗菜園村的拆遷問題都會被政客從旁煽風點火，無限上綱上綫將其政治化，「阻住地球轉」。可想而知以這種「龜速」的跨境運輸基建的進度，香港被邊緣化絕非危言聳聽。

擺在港人前方的路有兩條，一是繼續載沉載浮，二是視挑戰為機遇。作為一個負責任的政府，有必要深入研究探討香港未來在參與區域協同發展所應扮演的角色、新任務，從而避免重蹈覆轍，將「前店後廠」通通拱手讓人。