

“一国两制”的实施促使汕港 经济合作向深层次发展

孔淑红

投资对产业结构的形成和调整具有重要的影响作用。合理的投资产业结构必须根据产业结构的演化规律来安排,既要推动产业结构的不断升级,又要扶持一定阶段新兴产业、主导产业的进一步发展和成熟。对投资的产业结构的调整不仅包括内资,也应该包括外资。本文以汕港经济合作为例就引进外资的产业结构优化问题进行探讨。

一、引进外资应向优化产业结构转化

我国在改革开放以来,引进外资始终是对外开放的重要一环。1979-1996年外资直接投资以年均40%的速度增长,至1996年我国的外资直接投资累计达1755亿美元。其中香港在内地的投资占到近60%。外资直接投资的主要产业是制造业,特别是加工工业,占到投资的80%以上。房地产在外资直接投资中所占比重曾一度上升,但近年有所下降。而其他经济部门的外资投资相对较少,特别是基础设施、基础产业和高科技产业(见表1)。

表1 1994年我国外商投资按行业分类表

行业	外商投资项目数(个)	占总数的比重(%)	协议金额(亿美元)	占外商投资金额总数的比重(%)
农林牧渔业	1 062	22	972	12
工业	33 241	69.9	439.52	53.2
建筑业	1 531	3.2	239.4	29
交通运输业	474	1.0	203.0	25
商业服务业	3 117	6.6	392.2	47
房地产业	5 180	10.9	238.62	28.9
卫生体育事业	193	0.4	197.9	24
教育文化艺术	284	0.6	608	0.7
科研和技术服务	468	0.98	274	0.3
金融业	29	0.1	463	0.5
其他行业	1 969	4.1	225.1	27
合计	47 549	1 000	826.80	100.0

资料来源:国家统计局编:《中国经济年鉴》(1995),北京,中国经济出版社,1995。

此外外资投资还具有三个特点:第一,投资过于集中于劳动密集型产业部门;第二,投资过于集中在加工工业部门,而基础设施和基础产业以及农业部门的投资较少;第三,投资于第三产业的外资规模都较小。这种投资结构不符合我国的产业政策。

从汕头的外资投资情况来看,也是类似的情况。汕头1993-1997年实际利用外资43.5亿美元,其中香港投资占到80%。1993年实际利用外资8.86亿美元,第一产业占1.4%,第二产业占78%,第三产业占20.6%。第二产业中又以劳动密集型的加工工业为主。

根据外资投资的产业布局,结合我国的产业政策和产业结构调整方向,我国在1995年公布了《指导外商投资方向暂行规定》和《外商投资产业指导目录》。对鼓励、限制、禁止外资投入的产业部门进行了明确的规定,以公开透明的方式对外资的投向进行原则性的指导。这对于我国引导外资的合理流向具有积极重要的作用。汕头在“八五”期间就开始引导外资投向基础设施、基础产业和高技术产业,并利用侨乡优势把汕港经济合作的重点放在基础设施、基础产业和高技术产业。到1996年,汕头市实际利用外资9.87亿美元,第一产业占12.1%,第二产业占44.3%,第三产业占43.6%。由于大量港资投向交通、能源部门,并建成投产,初见成效,使汕港经济合作中的投资结构与1993年相比有了明显的优化。说明“九七”香港回归,“一国两制”的实施,推动了汕港经济合作向深层次发展。

二、汕港经济合作的新领域——交通、能源

随着汕头经济的迅速发展,基础设施和基础产业发展滞后日益成为经济进一步发展的约束条件。过去汕头电力长期供应不足,工厂经常轮流停电,无法正常生产,居民生活用电无法保障,城市公共设施缺电造成晚上漆黑一团,缺电成为经济发展的瓶颈。交通不发达,使汕头与外界的经营往来极为不便,外地客商只能靠等级不高的广汕公路到汕头,途中要

坐十几个小时的长途汽车,倍受旅途之苦。港商来汕考察投资,也为汕头的交通陡生畏惧,交通也成为汕头经济进一步发展急待解决的大问题。汕头市委市政府对此两项事关汕头投资环境的瓶颈产业狠抓特抓,多方筹集资金。乘着“一国两制”香港回归祖国的东风,利用汕头的侨乡优势争取到潮汕赤子李嘉诚先生的香港长江实业集团来汕投资。长江实业集团先后投资40亿元人民币,参加建设深汕高速公路、海湾大桥、国际集装箱码头等。下面简单介绍交通、能源两大产业的汕港投资合作概况。

(一) 汕港在交通领域的成功合作

1. 深汕高速公路东段工程。深汕高速公路全长286公里,全线按一级汽车专用公路标准设计和建设。路基宽度为24.5米,双向四车道,全封闭,全立交,设计时速为100公里。东段从陆丰潭西至达濠葛洲长达140.17公里,由汕头市参与承建。建设资金25亿元人民币,由四家股东参加:一是李嘉诚先生的长江实业下属的“中国基建总公司”(投资30%),二是深圳新峰(香港)银行(投资30%),三是广东省高速公路公司投资(30%),四是汕头市和揭阳市政府(共投资10%)。深汕高速公路东段工程于1993年11月开工,到1996年11月18日建成通车。

2. 汕头海湾大桥工程。汕头海湾大桥位于汕头经济特区汕头港东部入海口妈屿岛海域处,南接深汕高速公路,北连汕汾高速公路(汕头至厦门高速公路的一部分)。它是深汕高速公路东端的一座跨海大桥,也是我国第一座大跨度悬索桥。全长2500米,主跨452米,通航净高46米,可通过5万吨级船舶。大桥南北两岸配套有引道,通过互通立交桥与地方道路相接。设计资金7.5亿元人民币,实际投资大概要10亿元人民币。投资由四家股东组成:一是李嘉诚长江实业集团公司(投资30%),二是广东省高速公路公司(投资30%),三是新峰(香港)企业有限公司(投资30%),四是汕头高速公路公司(投资10%)。汕头海湾大桥于1992年开工,到1995年12月28日建成通车。它的配套工程于1997年11月18日完成。

3. 汕头国际集装箱码头工程。汕头国际集装箱码头位于汕头港珠池深水港区西端,龙湖沟东面。面积(填海造地)42.5729万平方米,设计码头长度460米,前沿水深11.7米,可靠泊二艘2.5万吨集装箱船。港区堆场,道路面积达35万平方米,生产、生活配套辅助设施约2万平方米,主要装卸设备有41吨集装箱吊3台,41吨轮胎式龙门吊9台,及其它设备70多台(套),年吞吐能力40万标准箱,发展可达50万标准箱。汕头国际集装箱码头总投资9000万美元。由两个股东组成:一是李嘉诚先生旗下香港和记黄埔所属国际货柜码头汕头有限公司(出资70%),二是汕头港务局(出资30%)。本项目于1993年11月立项,1994年4月开工建设,到1997年11月18日建成投产,其配套设施将在1998年底

完成。

(二) 汕港在能源电力领域的成功合作

1. 长浦、长海、长潮电厂工程。这三个电厂总投资1.6亿美元,由两家股东组成:一是香港长江实业集团有限公司(投资60%),二是汕头市电力开发公司(投资40%)。双方合股建立柴油机组发电厂。此项目于1993年开工,到1994年全部建成投产。发电能力为11.43亿千瓦时。

2. 汕头特区燃机电厂工程。这个电厂总投资7.2亿人民币,由两家公司合资:一是香港润汕贸易有限公司(出资1.3亿元人民币),二是汕头燃机电厂有限公司(出资5.9亿元人民币)。本项目于1991年9月开始兴建,到1994年8月建成投产,发电能力为5亿千瓦时。

3. 松山火力发电有限公司。这个电厂总投资2.7亿元人民币,由香港悦富集团有限公司独资在汕头投资建立。本项目于1993年开始兴建,到1994年1月建成投产,发电能力为2.5亿千瓦时。

以上项目的建成投产从根本上改变了汕头的投资环境。深汕高速公路的建成通车,不仅解决了汕头市区南北两岸的交通问题,而且成为连接珠海、深圳、汕头、厦门四个经济特区的纽带和我国沿海高速公路上一个重要通道。汕头五个电厂的建成投产,不仅解决了汕头的供电问题,而且还有剩余输往其它周边地区。

三、汕港在能源交通领域经济合作的效益分析

(一) 目前经济效益分析

1. 深汕高速公路开通一年多,已经有投资收益,这些收益继续投入配套设施的建设。深汕高速公路的设计每天通过能力为5万辆,现在实际每天通过量为1万辆左右。远没有达到设计通过能力的水平。主要原因是:(1)配套设施尚未建立起来,影响了车辆的通过量。(2)深汕高速公路偏离324国道,加之我们对深汕高速公路的宣传力度不够,大部分车辆还习惯于行驶324国道;(3)汕头至厦门的高速公路还未建成通车,影响了深汕高速公路向厦门延伸的车辆通过量。到目前为止,深汕高速公路的经济效益还处于产品生命周期的初级阶段。

2. 汕头海湾大桥开通一年多来,也已经纯收入1000万元人民币,¹⁰各股东已按股分红。但这个收益水平也是较低的。原因是:(1)受深汕高速公路的影响,收益处于生命周期的初始阶段。(2)汕头市南北两岸的过往车辆,由于走汕头海湾大桥要绕行10公里左右,大部分车辆还是从渡口过海以图省时,这也减少了市区车辆对大桥的通过量。

3. 国际集装箱码头因1997年11月18日才投入运营,经济效益还无法准确统计。1998年的吞吐量约36万标准箱,比设计的50万标准箱少,但从长期发展来看完全可以达到50万标准箱的水平。

4. 汕港合作的五个发电厂目前正处于电力供

过于求, 电厂严重开工不足的状况, 使电厂经济效益远未达到设计水平。其原因是: (1) 汕头工业发展速度还没有上来, 工业用电量较少; (2) 由于过去汕头长期缺电, 有很多单位和农村用小柴油机发电, 以至现代化的发电厂建成后, 他们还习惯性地使用小柴油机发电, 不仅浪费能源, 还致使汕头的电力需求不足; (3) 在电力供求中还没有引入市场机制, 供求双方的竞争意识都不强, 供给一方不能竞价上网, 成本高电价也高, 需求一方又因电价太高增加成本而无法接受。这种状况使得电厂的发电能力平均只能发挥 50% 左右。长浦、长海、长潮电厂的发电能力为 11.43 亿千瓦时, 实际利用为 7.2 亿千瓦时, 只占发电能力的 69.3%。1997 年净利润为 710 万美元。¹¹ 松山电厂的发电能力为 2.5 亿千瓦时, 实际利用 1.75 亿千瓦时, 只占发电能力的 70%。汕特燃机电厂的发电能力为 5 亿千瓦时, 实际利用 1 亿千瓦时, 只占发电能力的 20%, 基本上是亏本经营, 每年大约亏损 5000 万元人民币。¹² 其原因是为确保其它四个汕港合资和港资独资的发电厂的销售量, 即为了信守合同, 只好停掉主要股东为中方的汕特燃机电厂。

(二) 未来经济效益分析

1. 深汕高速公路包括港湾大桥未来的经济效益是乐观的。原因如下: (1) 深汕高速公路处于我国两纵两横高速公路主干道上。两纵中的其中一纵从黑龙江的同江市到海南的三亚市, 被称为国道同三线, 深汕高速公路就是其中的南海岸线的一段。另一纵是从北京到珠海高速公路叫国道京珠线。随着我国两纵两横的国道高速公路的建成通车, 深汕高速公路的车流量将会大幅增加。(2) 随着汕头经济的进一步发展, 市区与达濠、广澳的经济联系越来越紧密, 而海湾大桥就成为一市两区之间的重要连接通道。另外随着潮阳、普宁等市县经济的迅速发展, 都需要由汕头为出海口, 必然与汕头的经济联系更密切, 大量的车辆将从深汕高速公路东段入汕。(3) 随着汕头港口的建成投产, 以及汕头到厦门的高速公路建成通车, 将使其形成深、汕、厦三个经济特区的交通大动脉, 并成为我国东南沿海高等级公路主骨架的重要组成部分, 对促进深、汕、厦三个经济特区以及沿海开放城市和沿海各市县的经济建设和发展将具有极为重要的经济价值。大量的货运、客运将通过深、汕、厦高速公路或往深圳, 或往汕头, 或往厦门寻找出海口。从这三个方面的分析可以看出, 深汕高速公路的经济效益会随着国家特别是东南沿海经济发展而大幅度上升。

2. 国际集装箱码头的未来经济效益也是很乐观的。其原因如下: (1) 汕头国际集装箱码头是粤东地区规模最大、技术最先进、管理最科学、生产效率最高的集装箱专业码头, 又处于两岸三地的重要地理位置, 可发挥其国际优势, 向国际集装箱运输中转港发展。而且汕头背靠着粤东、闽西、赣南地区, 它又可成为这一地区经济发展的出海口; (2) 京九铁路和

广梅汕铁路的建成通车, 使京九线从龙川分别向九龙和汕头延伸, 使汕头成为京九铁路大动脉在华南又一重要的出海口。为发挥铁、海大通道的联系功能, 提高港口吞吐能力, 汕头市与广梅汕铁路总公司合作修建汕头火车站到深水港 6.2 公里的铁路专用线, 货物可在火车货站与码头之间直接转运。汕头客、货两站都是广梅汕铁路线上最大的客、货运站, 1996 年客运站完成旅客吞吐量为 89 万人次, 货运站完成货物吞吐量 141 万吨¹³。随着经济的发展, 汕头客、货两站的运量还会大幅度增长。这必然增加汕头港口的运量。(3) 汕头外砂机场从 1996 年 10 月开始进行改建扩建, 现已投入使用, 年吞吐能力为 300 万人次。目前已开始开通国内、国际和地区航线 42 条, 通航城市 44 个。有一大部分旅客和货物也要在汕头转入海运, 这也为汕头港口增加了运量。(4) 深、汕、厦高速公路可将粤东、闽西、赣南乃至更远的内地货物运往汕头出海。随着国家经济特别是东部经济、京九沿线经济的发展, 这一地区运量将会大幅度增加, 从而增加汕头港口的运量。从以上四方面可以看出, 未来汕头国际集装箱码头的设计年吞吐量 50 万标箱的水平是很快就可望达到的, 所以我们有理由说汕头国际集装箱码头未来的经济效益是很可观的。

3. 五个电厂未来的经济效益也不足为虑。虽然目前汕头的电力供过于求, 但这与我们的管理不善, 电价非市场化有关。“九五”期间汕头市能源办开始加快电力工业的两个根本性转变, 重点解决电力供求不平衡问题, 提出以市场为导向优化资产结构, 优化电网结构, 努力扩大市场的改革。首先狠抓“禁柴”工作, 严格禁止小柴油机自行发电, 浪费能源的现象; 其次提出竞价上岗, 实现同网、同质、同价; 三是千方百计拓展市场, 解决电力的供求矛盾; 四是加速“优化资本结构”, 对效益差、设备落后的小型机组实现兼并重组, 实现低成本扩张, 以降低发电成本; 五是对用电大户实行优惠价格, 鼓励用电; 六是大力开拓外地电力市场。如果这些工作都抓好了, 电力的供求将趋于平衡, 电厂预期经济效益可望实现。

四、深化汕港经济合作的前景广阔

(一) “一国两制”下的香港与内地的经济联系更加紧密

在“九七”香港回归前后, “中国因素”越来越成为香港国际金融中心的重要力量。第一, 香港成为内地吸收境外资金更大的来源和融资基地。最近 10 多年来, 香港对内地的实际投资已达 800 多亿美元, 占内地吸引外资总额的近 60%。第二, 香港经济成就在很大程度上得益于中国内地的经济增长, 因为内地是香港最大的贸易伙伴, 也是香港最大的投资者之一。1979-1995 年底, 大陆对香港的投资累计达 250 亿美元¹⁴。超过了日本和美国在香港的累计投资额。除英国外中国已经成为香港最大的外来投资者。第三, 内地经济的发展成为香港经济繁荣与稳定的

坚强后盾。中国内地经济经过三年多的宏观调控,已成功地实现了“软着陆”,经济发展进入了一个平稳增长的阶段。1996年的国内生产总值增长率达9.7%,通胀率下降到7%,整体经济状况良好。中共十五大明确指出内地将致力于金融及经济改革,特别是政府机构改革和国有企业改革,将经济增长率保持在8%的水平。中国经济保持着很好的增长势头。第四,中资金融机构在香港已形成一定规模,中银集团已成为香港第二大银行集团。第五,在香港上市的内地企业已成为香港股票市场上交投量最为活跃的成分。目前在香港上市的H股公司共30家,集资超过50亿美元,还有50多家有中资背景的红筹股公司,这些股票的总市值超过5000亿港元,占香港股市总市值的13%以上。第六,香港国际金融中心的形成与发展以内地高速发展的经济为依托,内地作为香港背靠着的广阔腹地,政治稳定,经济保持高速发展,这些成为香港经济繁荣、金融稳定的保障。

(二) 东南亚金融危机中港元受到冲击,而“内地因素”为香港渡过危机起了极为重要的作用

首先,中国实行“一国两制”的坚定承诺,是香港保持国际金融中心地位和信心的重要因素。信心是这次港汇风暴中最大的保证,而中国政府落实“一国两制”、“港人治港”、“高度自治”等一系列政策,香港顺利实现平稳过渡。政局稳定,增强了港人对香港的信心,也增强了外国投资者对香港的信心。第二,回归后的香港与内地经济联系越来越紧密,大大增强了香港抗击国际投机者的能力。随着内地经济的稳定增长,保证了香港在内地投资的安全性,使香港经济实力得到增强,香港作为中国离岸金融中心的地位和作用也越来越重要。所以,国际投机者打击香港就是打击中国,中国人民银行和香港金融管理局都责无旁贷、同力协作,击退国际投机者。第三,中国内地经济的稳定增长是香港金融稳定的重要因素。当东南亚金融危机爆发,金融市场表明全球通货紧缩即将发生时,最安全的投资方法是与全球最廉价的劳工联系起来。显然内地为香港提供了获得全球最廉价劳动力的机会。中国经济的繁荣为香港金融稳定提供了坚强的后盾。所以东南亚金融危机更促使香港与内地的经济趋于一体化。第四,中央政府在港元联系汇率捍卫中起了重要作用。中央政府十分重视香港经济,十分重视港元的稳定。中国人民银行与香港金融管理局签定了美国国库券的回购协议。这就使受汇市投机者冲击的一方可以及时向对方拆借大量的美元现金,反击投机活动。中国拥有近1200亿美元的外汇储备,作为“政治稳定资本”将随时向香港金融管理局提供美元支持,以稳定港元联系汇率,保证香港金融的稳定。内地和香港拥有的2000

多亿美元的外汇储备在这次港汇风暴中起了稳定投资者信心的重要作用。中国政府还及时采取调低人民币利率的措施,以抵消港币加息所带来的成本上升。同时中央政府承诺人民币不贬值,这些稳健的金融举措对香港金融市场的稳定予以有力的支持,也充分表现了中国作为香港经济稳定的保护屏障的重要作用。

(三) 汕头的投资环境已经得到根本性改变

第一,汕头经济的高速发展为汕港经济合作奠定了基础。汕头从1981年创办特区以来,经过16年的努力,取得了令人瞩目的成就。1994年汕头特区成为全国55个人均国内生产总值比1980年翻一番的地区。¹⁵汕头外向型经济也取得了突破性进展。1979-1996年全市出口总值累计达170亿美元,批准成立外商投资企业4657家,实际利用外资累计达43.9亿美元。目前汕头与世界上123个国家和地区建立了经贸关系¹⁶。第二,为改善投资硬环境,到1997年11月18日第九届潮团联谊年会前,汕头完成了40多项“献礼工程”。主要有:汕头科技馆、海滨路东沿工程、海滨华侨公园、疏港铁路、汕头国际集装箱码头、泰山路、火车客运站综合大楼及站前广场、外砂机场改造工程、外砂立交桥、东区高速公路工程、南滨路工程、汕头卫校、汕头博物馆、汕头图书馆、汕头潮剧艺术中心、汕头妇女儿童活动中心、汕头青少年活动中心、林百欣国际会展中心、正大万客隆购物中心等¹⁷。第三,汕头市政府还正在积极改善投资的软环境。汕头作为国际港口城市已初具雏型。这些都使汕头以崭新的姿态迎接来自世界各地特别是香港的外资来汕投资。

基于以上三点,我们可以肯定地说,汕港今后的经济深层次合作的前景是极为广阔的。

注释:

张方方、苏小方:《我国利用外国直接投资:部门结构及对策思考》,载《国际经济合作》1998(1)。

汕头经济特区年鉴编撰委员会《汕头经济特区统计年鉴》(1994-1997年)。

¹⁰ 数据由汕头市交通委员会提供。

¹¹ ¹² 数据由汕头市能源办公室提供。

¹³ 汕头市交通委员会编:《面向新世纪,构筑大格局——汕头市交通通信概况及发展规划》,1996。

¹⁴ 王晋德:《香港国际金融中心与“中国因素”》,载《社会科学战线》,1993(3)。

¹⁵ ¹⁶ 《汕头经济信息》,1997(32)。

¹⁷ 《汕头经济信息》,1997(31)。

(作者单位:对外经贸大学经贸学院
国际经济合作系)
(责任编辑:杨宗传)