

香港

一九八八年



香港一九八八年

一九八七年的回顧



香港一九八八年

中文本編輯：中文公事管理局趙守璋

英文本編輯：政府新聞處意士美

設計：政府新聞處許敬雅

攝影：政府新聞處區漢平、朱經綽暨攝影組人員

特約撰稿：鍾 信(英文本第一章)

統計資料：政府統計處

本年報荷蒙政府各部門與其他機構供給資料，謹此致謝。



版權屬政府所有

書號：F300188C (ISBN 962-02-0059-4)

售價：港幣 38 元 美鈔 9 元 6.50 英鎊

封面：中秋佳節，皇后像廣場有傳統舞獅表演助慶。背景建築物是最高法院舊址，今為立法局會議廳。

卷首插圖：三月春光明媚，總督府花園杜鵑花盛放，市民在開放日前往觀賞。

目 錄

一	香港——為未來而建設	1
二	政制和行政	16
三	法律制度	30
四	中英聯合聲明的實施	37
五	經濟	42
六	工商業	60
七	就業	76
八	漁農業和鑛產	85
九	教育	91
十	衛生	116
十一	社會福利	130
十二	房屋	139
十三	土地、公共工程和公用事業	150
十四	運輸	168
十五	公共秩序	185
十六	旅行和旅遊	205
十七	三軍和皇家香港軍團	208
十八	通訊和大眾傳播事業	212
十九	宗教和風俗	225
二十	康樂和藝術	229
廿一	環境	249
廿二	人口和入境事務	265
廿三	歷史	271
附錄		279
索引		340

附 錄

一	計量單位	282
二至五	政制和行政	286
六	外地駐港代表及香港駐海外辦事處	291
七至十四	經濟	296
十五至十六	工商業	307
十七至二十	就業	311
廿一至廿三	漁農業和鑛產	316
廿四至廿七	教育	318
廿八至卅一	衛生	321
卅二	社會福利	324
卅三	房屋	327
卅四至卅五	土地、公共工程和公用事業	328
卅六至卅七	運輸	330
卅八至四十一	公共秩序	332
四十二	通訊和大眾傳播事業	337
四十三	康樂和藝術	338
四十四	環境	339



香港—爲未來而建設

香港這個城市，在很多方面都呈現新的面貌，令人嘖嘖稱奇。本港市民所依賴的設施，現已習以爲常，成爲生活的一部分。但僅在數年前，本港根本還未有這些設施。

現時每天載客量近 200 萬人次的地下鐵路，九年前尚未出現；事實上，港島綫通車至今還不到三年。本港六年前並沒有電氣化火車，目前每天乘搭電氣化火車往返新界的市民幾達 35 萬人次。十年前，尖沙咀東部只是一塊跡近荒蕪的空地，現在卻是興旺繁忙的商業和購物中心。

目前蓬勃發展的新市鎮，十五年前還是一些郊野村落。現時連接港島與新界各偏遠地區的主要道路網，那時還只是一紙設計藍圖。海底隧道亦在當時剛開始啟用，未有海底隧道之前，從港島往九龍的唯一途徑是乘搭渡海小輪。葵涌貨櫃港以貨物吞吐量計，現時位居世界第二，還很有可能躍居首位，但在二十年前，該處只是一片汪洋。還有一項也許是同樣重要的，目前林立在海港兩岸的數百幢高樓大廈，三十年前根本並不存在。

三十年來的建築熱潮，經已把本港的面貌徹底改變，不論是中環商業區，抑或是新界一些偏遠地區，戰前景物差不多已蕩然無存。

上述種種改變，顯示本港在過去三十多年來，幾乎一直不斷爲未來而建設。自五十年代末期開始，建設過程從未停頓；有幾年的建設活動最爲蓬勃，但即使在較爲沉寂的期間，本港的建設活動與大部分其他地方比較，仍然顯得相當頻密。在經濟繁榮期間，特別是七十年代末期和八十年代初期，本港部分地區簡直長期是建築地盤。

不斷進行的建設工程，不但使本港的面貌煥然一新，而且整體經濟規模和市民生活水準都大有改善。五十年代中期，香港只是一個貧困破落的城市，既須從第二次世界大戰所造成的破壞中掙扎求存，又要適應轉口貿易遭受重創後的環境。當時的 250 萬人口中，佔大部分都是剛從中國抵港的移民。他們聚居在山邊或屋頂上的僑建物內，能夠找到一份僅堪餬口的工作，已屬萬幸。今天，香港不只變成一個繁榮的現代化都會，同時亦是世界上主要貿易、通訊和金融中心之一。本港人口目前約爲 560 萬，除有充分的就業機會外，居住環境亦比前大爲改善；市民的生活水準，在一個世代的時間內，提升至原來的四、五倍。

時至今日，本港仍然以快速的步伐，繼續向前發展。多項新的大型建築工程正在進行，或行將展開。除此之外，有關方面又正制訂一系列規模更爲龐大的發展計劃，以待上述工程完成後推行。當這些計劃相繼在廿一世紀完成後，香港的面貌有

可能再次轉變，同時亦會踏入另一個嶄新的階段。這些計劃有部分規模非常龐大，而公營部門，以及本港和海外私營機構對實行有關計劃所表現的決心，都反映出各界人士對未來十年過渡期——甚至在本港根據中英聯合聲明的條款成為特別行政區後——的經濟前景和社會安定，投以強而有力的信任票。

展望未來

(1) 基本設施

部分較為重要的新發展項目，都和進一步擴展本港的內部和對外基本交通設施有關。這些設施對本港經濟和社會的不斷發展，起着舉足輕重的作用。東區海底隧道便是一個突出的例子。該隧道現正由本港和海外私人公司組成的財團進行興建，建築費用估計達34億元之鉅。當隧道於一九八九年年底竣工後，本港便多了一條海底道路和鐵路，可以緩和海底隧道和地下鐵路過海綫現時的擠迫情況。投資興建這條隧道的回收期，將會伸延至下一個世紀。根據有關計劃，日後東區海底隧道會經由一條繞經觀塘工業區的支路，與穿過九龍山脈的大老山隧道連接，直達沙田新市鎮和馬鞍山。大老山隧道亦會由私人企業負責興建，而多個財團曾對這項計劃深感興趣。該隧道預計會在一九九二年建成，屆時不但可為前往新界東部的市民提供另一條路綫，更可緩和獅子山隧道目前的嚴重擠塞情況。

道路交通亦正予以改善，不僅是新界區與都會區之間的交通，而且通往葵涌貨櫃港以及跨越中港邊境的道路亦在不斷發展中。當局現正動工興建一條新道路（五號幹綫），以連接沙田與鄰近葵涌貨櫃港的荃灣工業市鎮。這條道路大部分路段都鋪設在隧道內；到了一九九零年，將可為來自中國和新界東部的貨物提供另一條通往貨櫃港的路綫。此外，還有一條主要通道在落馬洲興建，通道建成後，過境設施亦會隨之而顯著改善。這條通道會接駁連貫所有新市鎮的新界環迴公路，到一九八九年開放時，現有過境通道的容量便可增至原來的四倍以上，車輛總流量每天約達5萬架次之多。

由邊境至九龍段的九廣鐵路進行現代化和電氣化後，新界區的交通情況有了新突破。電氣化鐵路自一九八二年啓用以來，乘客量約增至原來的六倍，現時每天差不多達35萬人次，而這數字仍在不斷上升。此外，鐵路載貨量亦由一九八一年的107萬公噸，增加至一九八七年的227萬公噸。當紅磡火車總站的填海工程完竣後，貨運站的面積便會顯著擴大，而火車應付貨運的容量亦會隨之大增。

港口設施亦在擴展中。葵涌貨櫃港除現有五個貨櫃碼頭外，另有兩個由私營企業公司在興建中。該貨櫃港的停泊處，屆時將由六個增至九個。由於該處的後備用地亦一併擴大，預計到了九十年代初期，貨物裝卸量應比現時水平增加50%左右。此外，當局亦正增建傳統式裝卸貨物的碼頭，並提供更多港口繫泊浮筒，以供遠洋輪船在港口停泊。一個可供前往中國的客輪停泊的九龍新碼頭，亦會在一九八八年夏天啓用。

最後，啓德機場亦增加設施，以期應付客貨運兩方面的需求。機場客運大廈最近進行擴建工程，工程完成後，客運大廈每年可應付出入境旅客達1800萬人次，而一九八七年的實際旅客人次，不過是1270萬左右。由私人公司營辦的貨運大廈，亦可處理68萬公噸貨物，而在一九八七年實際裝卸的貨物，則僅為611700公

噸。然而，啓德機場最終能夠處理的客貨量，始終由於只得一條跑道而受到限制。到了九十年代，該跑道的使用量很可能達到飽和。

(2) 其他主要發展

基本設施雖然重要，但只佔本港建設工程的一部分而已。公營部門和私營機構正在進行的其他建設更多，而且部分工程非常龐大。不少惹人注目的工程，都是在中環商業區或該區附近進行，以及在隔着海港的九龍尖沙咀進行。這一帶是全港的商業中心，不但所有大型銀行和金融機構都在區內設立總部，而且各大酒店和購物中心亦多在區內營業。政府的行政中心，也是設在這裡。很多遠近聞名的龐大發展計劃，正在陸續進行。現成的例子有正於金鐘道維多利亞兵房舊址施工的發展計劃，該處日後會有酒店、辦公室和購物商場。此外，還有渣打銀行新廈，以及座落花園道口、樓高74層的中國銀行新廈。在灣仔新填地興建的展覽中心，亦會有酒店、辦公室及住宅單位。

公營部門方面，本港目前已有九間大型醫院，另有兩間醫院分別在屯門新市鎮和港島東區興建中，規模會屬世界最大型醫院之列。今後十年內，醫院病床數目將會增加起碼一半。現時香港人的平均壽命，男性是74歲，女性是79歲，是世界上市民最長壽的地區之一。這足以顯示本港的健康護理服務，包括預防性健康護理服務在內，具有頗高的水準。

在高等教育方面，本港已經有兩間大學、兩間理工學院和另一間專上學院，全部都設有學位課程。第三間大學——香港科技大學——現正在新界東南部興建，預期在一九九一年招收第一批學生。未來十年內，這些院校所提供的學位名額，可望增加一倍。

當局繼續每年動用共30億元左右，從事新市鎮的建設，其中包括馬鞍山、將軍澳及天水圍等新一代的新市鎮。當局正在興建一條隧道，以通往將軍澳新市鎮；該隧道可望於一九九零年全面通車。稍後當局並可能興建地下鐵路支綫，以連接該新市鎮。

在尖沙咀火車站的舊址，當局正在興建美輪美奐的香港文化中心。該中心將於一九九零年啟用，裡面有各式各樣的設施，其中包括設有2 200個座位的音樂廳，以及有1 800個座位的劇院。當局在都會區及大型新市鎮，早已設有不少會堂和運動場館；文化中心啟用後，這類設施便會更形充實。剛成立不久的香港演藝學院，內有訓練專業音樂家、演員和舞蹈員的最佳設施，其中有些設施是世上僅見的。

(3) 房屋

為不斷增長的人口提供房屋，尤其是為低收入階層人士提供公共房屋，多年來一直是本港特別關注的問題。這也是政府在一九七二年推行新市鎮計劃的主要原因。過去數年間建成的樓宇，數目穩步增加，而質素亦逐漸提高。一九八七年內，公營部門及私營機構共建成了8萬個住宅單位，其中約有45 000個出售給市民，而35 000個則是出租的公屋單位。一九八八年，住宅單位總數很可能接近9萬個。到目前為止，差不多有一半的市民是住在公共房屋內，而香港房屋委員會可說是全世界最大的業主。即使這樣，當局仍須繼續努力，才可以使全港市民都有適當的居

所。此外，由於生活水平普遍提高，市民對房屋的要求亦有所改變。越來越多人希望擁有自置的房屋，或尋找質素更佳的居所。

市民對房屋需求方面的改變，可從香港政府於一九八七年四月公布的長遠房屋策略反映出來。該策略的長遠目標，是公營部門與私營機構到了下一個世紀初期，合共可再為100萬個家庭提供居所。同時亦準備興建更多樓宇供出售之用，提高出租單位的標準，並全面重建較舊型公共屋邨。房屋委員會以往只負責興建和管理公共房屋，但根據長遠房屋策略，該會還須負責監察與私人建築商合作的整體房屋計劃。

為貫徹施行上述計劃，當局不但要在九十年代完成新市鎮計劃，而且須在海港兩岸的市中心區大事進行發展、重建和填海工程。這些建設工程，正好配合目下研究中的主要計劃。一旦實施這些主要計劃，本港的面貌又會再起重大變化，作出相應的調整，以便迎接廿一世紀的新挑戰。

朝着新領域發展

總括來說，為實施這些計劃，首先便要在海港兩岸多處地區進行大規模填海工程，以便全面重建都會區的較舊部分。這些填海工程，亦有助於增建運輸走廊，包括道路和鐵路。其次，港口設施必須大事擴展，也許還須興建新機場，以取代啟德機場。第三，應利用在填海區新闢的運輸走廊，並增闢至少一條運輸幹綫，貫通新界直達中國邊境，以便將港口及機場新設施與都會區連接起來。

這一切的工程，涉及數以千億元計的巨額開支，所需時間很可能會超過十年。由於開支龐大，因此在實施這些計劃的整段期間內，政府與私營機構必須緊密合作，而且差不多可以肯定說，必須有海外資本加入。關於政府與私營機構合作方面，似乎有了好徵兆。目前政府及其顧問所研究各個方案的重點，與上一年由本港多間大公司組成的集團所提出有關港口、機場及其他發展的建議書，內容頗為相似。因此，假如實施這些計劃，則雙方達致共識的機會似乎很大。另一方面，進行這些綜合發展計劃需要頗長的籌備時間，正好協助本港在一九九七年主權更易時，順利過渡成為特別行政區。

然而，我們仍須解決一個問題，就是能否取得必需的資源，而不使經濟備受壓力，換句話說，是否負擔得起所需要的建設。要研究這個問題，也許可先行探討本港過去三十年與經濟增長有關的發展，然後再分析本世紀末本港所面對的經濟和建設方面的挑戰，以及當局在策劃過程中如何應付這些挑戰。

早期的發展

第二次世界大戰結束後初期，香港經濟拮据，無力負擔龐大的發展計劃。其後韓戰爆發，聯合國對中國實施禁運，令本港所一向依賴的轉口貿易，受到嚴重打擊。整個五十年代，本港經濟都在努力適應這個新情況。那時期的首要任務，是發展工業。本港的資金，大部分都投資在建設新工業區上，而觀塘便是其中的一個新工業區。另一方面，當局亦着手興建設備簡陋的公共房屋，以便安置一九五三年聖誕節石硤尾寮屋區火災的災民。其後，本港工業製成品外銷持續增長，經濟開始復甦，政府才有能力在提供基本設施之餘，推行進一步的建設計劃。

一九五九年，政府修訂建築物規例，容許遠較以前為大的發展密度，因而可以興建較高的大廈。這項修訂令到本港的建築業，第一次在戰後正式蓬勃起來。到了這個時候，本港才真正開始為未來而建設。當時的經濟情況，經已是自給自足，製成品外銷持續增長，提供足夠資源以進行更多資本投資，而這些投資亦促使經濟有能力進一步增長。另一方面，由於越來越多人投身工業，一般工資和生活水準亦隨而提高，逐步擺脫早期市民僅夠餬口的苦況。

六十年代中期以後，蓬勃一時的建築業逐漸衰退。建築業的迅速發展，除了使本港的外貌有變化外，亦使銀行信貸過分擴展，導致一九六四至六五年間發生銀行擠提風潮。隨着在一九六六年，發生與「天星小輪」有關的暴動事件；一九六七年，中國文化大革命又掀起了騷亂。

這一連串的打擊，雖然使本港的固定投資在六十年代後期急劇下降，但投資活動並沒有完全停頓下來。各項發展計劃繼續進行，只是開支較前放緩。另一方面，出口反而繼續迅速增長，而工業界亦不斷大量投資在廠房、機器和設備上。在這種情況下，基本建設開支雖然不斷下降，但本港經濟仍能繼續增長；固定投資不久便再度活躍起來。此外，另一項問題亦很快出現：為使本港的經濟和社會制度得以繼續順利發展，必須增加基本設施方面的開支，例如運輸系統、食水供應、衛生設施、社區康樂設備等方面的支出。由於這方面的投資大部分都不會直接帶來收入，故此便須由公營部門負起主要責任。進行大規模公共工程的年代，已經到臨。

基本設施不可或缺

即使在只求得過且過的五十年代，仍然有不少急務必須辦妥。首先最迫切要解決的，就是食水供應問題。戰前已在港島及九龍建成的水塘，顯然不足以應付迅速增長的人口和工業的需求；因此，當局亟須發展新的供水來源。事實上，食水供應一直不足，即使政府向中國購買食水以作補充，每逢乾旱的歲月，仍然要嚴厲執行制水措施；直至船灣淡水湖在一九六八年啟用後，情況才有所改善。而規模更大的萬宜水庫，亦於一九七八年啟用。這兩項工程的投資額相當龐大，單以萬宜水庫來說，成本已大約需要15億元。此後，本港對供水的需求有增無已，而政府則向中國增購食水以應付所需；到了今天，本港的食水超過一半是由中國供應的。即使如此，政府仍須在食水分配設施，如水管、抽水站和濾水廠等方面，進一步作出大量投資。

隨着經濟的增長，運輸方面的建設亦日趨迫切。在五十年代，建築新道路或其他設施的需求並不殷切，政府亦未能在這方面大量投資；因此，市民對交通方面的需求，大都只能利用現成的道路系統來加以應付。到了六十年代，由於車輛和車程逐漸增加，原有的道路系統實在不敷應用。政府因此策劃興建新的道路與運輸系統，並改善原有的設施。在該段期間內，最引人注目的發展要算是海底隧道；這條隧道於一九六九年動工，一九七二年通車。海底隧道將港島與九龍的道路系統連接起來，使兩個本來分隔兩岸並單靠渡海小輪提供聯繫的地區，大大加強了兩者間的交通往來。其中一項顯著的發展，就是使用海底隧道的巴士服務大量擴充，帶來嶄新的交通模式。若從其對經濟和社會所帶來的利益來看，興建海底隧道可說是香港有史以來最佳的其中一項投資。本港經濟在七十年代步入新的階段，並且加速增

長，毫無疑問，海底隧道在這方面亦起了一定的作用。不過，在當時，很多人認為興建海底隧道，是一項風險很大的投資，而當局亦經過一番審慎的考慮，才決定着手興建。

一項規模更為龐大的發展計劃，是興建地下鐵路。地下鐵路所經過的地點，有部分位於市區最繁忙的地帶。興建地下鐵路工程，需時差不多十一年始告完成，由一九七五年開始動工，至一九八六年才告完竣，總建築成本超逾200億元。這項計劃的構思，始於六十年代，又是經過多番思慮和部分人士的質疑後，才在一九七三年決定興建。在同一時期，原已在路面行車的九廣鐵路，亦加以現代化和電氣化，且全程鋪設雙軌，為市民提供一條連接九龍與中國邊境的捷徑。地下鐵路與九廣鐵路在九龍塘設有交匯站，這個交匯站非常繁忙，有效地將兩條不同的鐵路連接成爲一個系統。

過去多年來，道路系統的容量亦大幅增加，其中包括興建隧道、高架道路和行車天橋。目前的主要道路網，大部分是以雙程分隔車道組成，這些道路遍佈全港，而且不斷增建。如果沒有這些道路，又沒有鐵路網分擔部分的客貨運輸量，本港的交通早已失去控制，而本港的經濟亦會因而窒息。

與外界聯繫

另一項重要的工作，是發展港口、機場和電訊設施；這些都是本港與外界維繫及擴大聯絡所必需的設施，對貿易和其他經濟關係都非常重要。本港自開埠以來，所有商業活動都集中在海港一帶，今天情況也是一樣。不過，最近數十年間，港口主要活動卻有逐漸西移之勢；一九六八年，葵涌新貨櫃港的興建工程展開，加快了西移的發展。以吞吐量計算，葵涌貨櫃港現已成為全球第二個最繁忙的貨櫃港。正如上文所述，貨櫃港現時已有五個裝卸碼頭，當局正策劃多建兩個碼頭。

此外，機場的設施亦要經常擴展，才能應付在客貨運方面日增的需求。這包括加長跑道、不斷發展客貨運大廈設施，以及採用先進的儀器設備。本港內部及對外的電訊服務，一向快捷妥善，這是本港能夠發展為主要工商業和金融中心的另一項重要因素。在這方面，私人公司在政府監管下，亦不斷發展電訊設施，包括陸上及海底電纜和無線電傳輸線路，以及由香港的地面衛星站透過印度洋和太平洋的衛星而進行的衛星聯繫。

本港經濟不斷發展，人口日益增加，對電力的需求也急劇上升。由於資源較前豐富，自六十年代起，政府在提供學校、醫院和診療所等社會和教育設施方面的支出，佔基本工程預算的比重亦越來越大。這點實在不足為奇。

新市鎮計劃

直至七十年代初期為止，本港的大型發展計劃主要限於海港周圍的市區，不超越九龍山麓的範圍。唯一例外是沿着西岸發展至葵涌（當時正在興建貨櫃港），繼續向西直抵發展中的荃灣工業中心和鄰近的青衣島。儘管從多方面來看，這一區只是市區的擴展部分——日後更由地下鐵路連接起來——當局一直把這一區當作新界的一部分管理。荃灣以西和葵涌以東的新界其餘地區，大部分仍屬鄉村地區，包括村落和一些小型墟鎮，例如沙田、大埔、粉嶺、元朗和青山等。

在七十和八十年代，這些鄉鎮和荃灣成為新市鎮龐大發展計劃的中心點。新市鎮計劃於一九七二年展開，在十數年間使新界的面貌改變過來。推動這項計劃的力量，來自當局要進行的另一項更龐大的房屋計劃。房屋計劃旨在為全港市民提供適當的房屋，而這些房屋的售價或租金，是他們所負擔得起的。

根據當時的估計，當局須要為180萬人興建新居所，但其後由於人口日增、各項水準逐漸提高，以及有需要重建不合標準的樓宇，上述數字經證實是估計過低。現在相隔房屋計劃公布十五年，當局已達到為180萬人提供居所的目標，但要以現行的標準為全港市民提供適當居所，則仍須繼續努力。

自七十年代中期起，政府有一半以上的基本建設開支，是用於新市鎮計劃上。建設新市鎮所涉及的問題，比較興建公共房屋繁複得多。首先，當局需要開拓土地，主要是利用開山劈石所得的沙泥物料進行填海闢地；開山工程往往順帶建設地台，可供額外發展之用。開拓土地大量進行，是由於本港的土地大多是凹凸不平的山坡或高地，不適宜作發展用途，或須留作集水區之用。離岸島嶼也是峭峻多山，交通不便。因此，市區發展大都在近海平地上進行，或是潮汐灣口處進行；順帶在毗連的海床進行填海工程，更可多帶來一些土地。

土地開拓後，當局還須要提供各項必需的設施，例如新市鎮內的道路、排水渠及污水渠、食水供應設備等。在那個階段，除了興建房屋之外，還須按照規劃標準提供市鎮所必備的一切設施，其中包括工廠、寫字樓、商店和其他商業發展，以及提供社會設施，例如學校、醫院和診療所、警署和消防局、公眾建築物、公園和其他遊憩用地、康樂體育設施，以及社區會堂。為了提供上述各項設施，政府固然須花費大筆公帑，私營機構亦須動用龐大資金，在區內興建住宅、商業樓宇和工業大廈。

過去十五年間，當局為推行新市鎮計劃而提供大量土地，以興建約20萬個公共房屋單位及超過13萬個私人住宅單位。到一九八七年，新市鎮的總人口已達200萬，佔全港估計總人口560萬的三分之一以上。自一九七二年推行新市鎮計劃以來，整個新界區的人口亦已增至原來的三倍。

七十年代——發展加速

公共及私人發展開支，在六十年代後期一度放緩，到七十年代初期漸告復甦。除海底隧道開放通車外，首幢真正高聳入雲的建築物康樂大廈亦動工興建。一些更龐大的建設計劃，例如公共房屋與新市鎮計劃，以及地下鐵路建設計劃，都是在這個時期具體化的。一九七二年亦是股票市場初次真正興旺的一年，但旋即於一九七三年全面崩潰。

一九七四及七五年，經濟復甦遭逢重大打擊。當時適值石油價格首次暴升，引致全球的經濟嚴重衰退，初期更出現物價飛漲的情形。一九七四年年底至一九七五年年初的一段短時間內，由於主要海外市場經濟不景，本港的出口總額急劇下降，以致失業率高達勞動人口的10%以上。不過，到了一九七六年，出口總額已大幅回升，一九七七年的基本建設開支亦隨而躍升。香港經濟擺脫了不景氣後，便持續發展，直至一九八二至八三年間，第二次油價暴升帶來另一次經濟衰退，而香港亦遭波及，捲入不景氣潮流中，同時還要面對政治前景不明朗的陰霾。

一九七七至一九八一年的五年內，本港生產總值大幅上升，以實質計算，平均每年增長超過10%；而投資額方面，亦持續擴大。這兩方面的增幅，可說是本港開埠以來任何五年期內最大者。事實上，在八十年代初期，本港的固定資本投資總額相等於本港生產總值的三分之一以上，而本港生產總值本身遠較以往為高。換言之，投資總額已比往年大有增加。

這幾年間，不但政府大量投資在建造鐵路、發展新市鎮和建築道路上，私人建築方面亦發展蓬勃，各類住宅、商業和工業樓宇紛紛落成。儘管政府推出售賣的土地，是以往的兩倍有多，信貸的放寬刺激樓宇炒賣之風，以致把土地價格推向前所未見的高峯。結果一幢幢新建樓宇，在海港兩旁及新市鎮陸續出現。舊船塢已不復見，代之而興建的是大型住宅區，太古城便是其中一例；尖沙咀海旁的舊貨倉也被淘汰，原址發展為海洋中心和海港城；地下鐵路金鐘站地面上的「大洞」，已被多幢雄偉的商業及辦公大廈所覆蓋；尖沙咀東部一片跡近荒蕪的空地，建築了多條熙攘的街道，辦公室、購物中心和酒店林立其間；灣仔與中區再無畛域之分，而荒置多年的灣仔填海區，開始有新建建築物落成。這段期間，本港的外貌正進行有史以來最巨大的蛻變。

水電供應的重要作用

經濟和人口增長，自然對基本服務，尤其是對水電的需求日益殷切。這種需求一直都有增無已。食水供應由政府負責；電力則由兩個私營公司集團提供，也同樣是工商業及一般住戶所賴以生存的。像香港這樣一個高樓大廈林立的地方，升降機及空氣調節設施是不可或缺的，而工業、鐵路和電車亦非常倚賴電力供應，一旦在電力需求到達頂點時刻，若不勝負荷而至停電，便會造成嚴重的損害。因此，電力公司經常策劃增加發電量，以應付預期的需求。

上述兩個公司集團，分別是中華電力有限公司（中電）和香港電燈有限公司（港燈）。中電的供電範圍包括九龍、新界和若干離島，而港燈的供電範圍則為港島、鴨脷洲和南丫島。在七十年代末期，兩個集團開始興建新型發電廠，廠內裝有可燃煤或燃油的發電機組。中電集團在踏石角興建的青山「甲」廠，在八十年代中期落成，內有四個350兆瓦的發電機組。至於毗鄰的青山「乙」廠，建設工程仍在進行，可望於一九九零年竣工，屆時共有四個677兆瓦的發電機組，其中兩個機組現已投產。待「乙」廠落成後，青山「甲」廠和「乙」廠的總發電量會超過4000兆瓦，成為東南亞最大的發電廠，亦是世界上最大的發電廠之一。青山發電廠的電力，是利用功率達400千伏特的架空主線輸電系統負責輸送；這條環繞新界的架空主線長達90公里，與多個電力支站連接。

港燈於差不多同一時間在南丫島開始建設發電廠。第一期涉及750兆瓦發電量工程，已於一九八五年完成；第二期工程仍在進行，預算增添兩個350兆瓦的發電機組。差不多所有輸電系統都設於地底，或設於海底，由海底電纜輸送電力。中電與港燈的輸電系統，由橫跨海港的電纜連接，因此電力可以互相交流。

這些由私營公司興建的電力系統，投資額相當龐大，是本港最大型投資項目之一，規模與地下鐵路投資不相上下。用以興建電力系統的部分借款，其償還期更長達本世紀末以後。

八十年代初期——發展放緩

一九七六至一九八一年間，香港經濟迅速增長。本港生產總值在這六年內，差不多倍增。其後由一九八二年至一九八五年間，本港經濟發展明顯放緩下來。不過，肯定未至於停滯不前，一九八五年本港生產總值以實質計算，仍比一九八一年高出20%有多。經濟業績在一九八二年和一九八五年確屬差勁，該兩年的本港產品出口以實質計算均告下跌。一九八二年出口下跌，主要是由於石油危機後出現的世界性經濟衰退，那時候到了頂點。而一九八五年出口下跌，主要原因是港元匯率與美元聯繫，美元高企導致港元匯值上升。雖然如此，一九八三及八四年的本港生產總值仍有可觀的增長，分別為6.5%及9.5%。

當然，那時還有其他影響經濟的因素。地產投機熱潮的崩潰，不單導致地價大幅下瀉，亦使政府賣地的收入劇減，政府的收支預算因而大受打擊，並出現赤字。當時關於香港政治前途的談判尚在進行，觸發起信心危機，使經濟情況更加惡劣。

不過，實際的情況顯示，本港的投資總額在一九八二年達到500多億元的高峯（按一九八零年的價格計算），在繼後的數年以實質計算跌幅不算很大。一九八五年的數字剛逾460億元，可算是到了低點；但每年的投資總額以實質計算，仍維持在一九八零年的水平之上。舉另一個例子來說，雖然一九八五年的投資總額處於低點，但該數字卻是一九七六年的兩倍。換句話說，在那些艱苦的歲月中，公營部門及私營機構仍在不斷進行大量的資本投資。

我們只要看看地面上的建設，便可以證明這一點。舉例來說，中區的高樓大廈鱗次櫛比，其中香港上海滙豐銀行新廈和交易廣場，便是在這段期間興建的。新市鎮及公共房屋計劃仍在發展，而且步伐比以前更快。公眾建築物方面，新的最高法院和金鐘道政府合署也相繼施工。地下鐵路港島綫工程，亦已大部分完成；而正如上文所述，新發電廠的建造工程繼續加緊進行。

此外，道路建築計劃如常進行，開放通車的新路舉例來說，港島有通至筲箕灣的東區走廊，新界有連接沙田與大埔的沿海公路。在這段期間，各方面都不斷為未來而投資，假如沒有這些投資，本港的經濟便不可能在一九八六和一九八七年重新出現兩位數字的增長。

一九八六和一九八七年，本港經濟顯著復甦，這兩年的本港生產總值，合計增加了差不多25%。經濟增長的主要推動力，是出口業務非常興旺，再加上美元疲弱，港元因與美元聯繫而隨之貶值所致。此外，香港與中國的貿易活動包括轉口貿易在內，也大幅增加；而廠房設備和機器方面的投資，也有可觀的增長。七十年代末期和八十年代初期的經濟好景，是因為內部需求增加所致，相比之下，這次的增長卻是出口帶動的。無論導致增長的原因何在，產量的增長轉而刺激資本投資的增加，因而開始對建築業造成壓力，從而提高了成本和合約價格。

衡量過去表現

香港作為一個經濟體系，極受世界市場供求力量所影響；差不多所有經濟活動，都被這種力量支配。廣義來說，貿易是本港的經濟命脈，本港所生產的貨品或提供的服務，在世界市場出售後，便可取回最佳利潤。同樣地，本港亦從外地盡量以最低價格購買所需的物品。

但本港必須加緊生產本身的貨物和加強服務，並提高產品和服務質素，才可以發展經濟，同時提高購買力和生活水準。要達到這個目的，就必須在各方面進行資本投資，包括興建工廠、寫字樓、商店、酒店和房屋，購買廠房和設備，以及投資於道路、鐵路、港口和機場、食水供應、發電廠、電訊和所有其他基本設施。此外，並須透過學校和其他訓練設施，以提高勞動人口的技能；以及須設立足夠的醫院和診療所，讓市民的健康得到保障。

所有這些投資，最後都是來自集體收入的儲蓄；不過，在實物和人力方面的投資，可反過來增加經濟的生產潛力，從而提高將來再作儲蓄和投資的能力。過往三、四十年來，香港就是經歷這樣的情況。開始時由於民生困厄和市民入息低微，發展步伐必然相當緩慢；但隨着時間的過去，本港的經濟成就日益驕人。

當然，投資周期會交替出現盛衰情況，但以歷年的表現來看，投資情況堪稱穩定。資本投資跌幅最嚴重的是六十年代末期，比起六十年代初期相去甚遠。自此之後，除一九七四至七五年世界經濟衰退所引致的低潮外，固定投資穩定增加；到了一九七七至八二年蓬勃期時，擴展更為急劇。

在這個投資周期的後期，建築成本以及土地價格開始大幅上揚，而生產能量備受壓力的情況亦告出現。當時，整體經濟亦面對高度通貨膨脹。自該時起至最近為止，建築方面的需求已告放緩，使建築成本和合約價格穩定下來；在某些情況下，甚至令價格下降。這亦有助於緩和因工程數量下降所造成的衝擊。然而，過去一、兩年來，有跡象顯示本港對建築需求再度增加；如果這個情況持續下去的話，可能再次引起生產能量備受壓力和價格上揚的情況。

下開數字顯示，從一九六六至一九八五年的二十年間，以每五年作為一個周期計算，實質資本投資相對本港生產總值的百分比非常穩定：

本港固定資本投資總額與本港生產總值的對比

(按一九八零年的固定價格計算)

每五年平均計算的百分比

1966-70	1971-75	1976-80	1981-85
27.85	27.75	30.0	29.0

在這二十年間，最低的百分比是一九六九年的23.8，最高則為一九八零年的33.2。雖然單憑這些數字很難下定論，但亦可以看出，當資本投資額高過本港生產總值等值的30%時，便會開始出現生產能量備受壓力的情況，而通貨膨脹的壓力亦會增加。不過，假如數字下降至遠較25%為低的時候，當時的投資額也許不足以長期維持一個滿意的經濟增長率。

策劃未來

回顧過去三十年來的發展，可以看出隨着經濟的擴展，本港必須克服一連串的障礙，才能使經濟持續順利增長。這些障礙可以分為建設規劃和基本設施兩方面，例如當局鑑於人口不斷增長，以致房屋需求日增，便決定發展新市鎮；而興建地下

鐵路的決定，則屬另一個例子。私營機構亦遇到類似的問題，同樣地必須加以解決，才能繼續擴展業務。要解決這些問題，通常都須要作出更多的投資，所涉及的款項有時非常鉅大。進行策劃的目的，是研究會在那一個環節出現障礙，然後籌集所需投資金額，克服困難。

香港政府的建設規劃工作，集中在土地開拓和運用，以及運輸系統方面。由於本港寸金尺土，而運輸設施又不足以應付龐大的需求，故此這兩方面的發展計劃，往往需要鉅額的投資和充裕的籌備時間。開拓土地和增建運輸設施的策劃工作，便成為政府發展策略的重心。

正如上文所述，本港為地形所規限，以致可用土地奇缺。適宜作發展用途的平地極少，而且很多平地都是用移山填海的方法得來的。因此，土地發展在本港往往稱為「土地開發」。這亦解釋了為何會出現這樣的怪現象：雖然本港極度缺乏「土地」（指適宜作發展用途的土地），但仍把多至40%的地方闢作郊野公園。

相對於人口數目和經濟活動而言，本港可發展用地顯然不足，這亦解釋了運輸系統為何須要優先發展。本港共有550多萬日益富裕的人口，其中350萬聚居在海港兩旁，另外200萬則分布於新界區的六個新市鎮，區內交通以及區與區之間的交通，自然極為頻繁。政府撥出鉅額款項，興建高速公路和鐵路系統，以便應付市民對交通方面的需求。本港大部分的高速公路，都由架空道路、穿越山洞或海底的隧道組成。因此，難怪運輸策劃工作在過去二十多年來，一直佔着非常重要的位置。另一方面，港口和機場的發展工作、興建道路通往港口和機場，以及提供土地以便興建支援區和客貨處理設施，亦所費不貲。

一九七六年，政府完成第一次整體運輸研究，使土地發展計劃和運輸策劃的關係更形密切。該項研究顯示，土地運用模式和運輸需求的關係，就正如手掌與手背般密切。一九八四年，政府初步完成全港發展策略的制訂工作，對土地運用和運輸需求的關係，極為重視。政府在制訂上述策略時，利用精密的土地及運輸最佳配合研究程序，就有關部門在研究本港五個次區域的情況後，所得出的發展方案，進行詳細評估，以便找出一套適用於全港的解決辦法。關於下一個階段的發展，該策略極力建議在海港周圍進行填海工程，而新界區則仍着重個別發展。

當局現正對該策略作出修正，以便兼顧都會區內較古舊、擠迫和破落部分，研究是否有需要進行市區重建。市區重建必須與進一步擴展港口設施的計劃緊密配合，如果可能的話，亦應與興建第二個機場的計劃配合。此外，當局還須考慮提供所需的運輸系統，例如道路、鐵路、隧道和橋樑，以配合新發展設施，並把這些設施連接本港的其他地區，甚至連接中國。

當局又正在進行第二次整體運輸研究，參考最新的資料，以切合下一世紀的需要。這項研究的結果，亦須配合其他研究，以便為九十年代和下一世紀制訂一個經修訂和更全面的全港發展策略。

中港關係日趨密切

目前出現的新局面，一方面是本港經濟大幅擴展，導致需求日增。更重要的是過去近十年來，本港與中國的經濟關係蓬勃發展，以及由於雙方經濟關係所循的發展方向，因而特別對基本設施造成更多需求。

假如八十年代的香港繼續按六、七十年代的模式發展下去，即是主要依賴本身產品和服務的出口來維生，而且與中國只維持有限度的經濟關係，那麼上文所述關於本港經歷的重大發展，加上不時有漸進遞增的發展，大概足可應付未來一段日子的經濟需求。然而，今天的情況顯然不是這樣。從七十年代末期起，中國的向外開放經濟政策，以及採取更多以市場主導的政策，大大提高了生產和收入，加強了與世界各地的貿易。這種發展的過程，對本港產生有利的重大影響。

首先，由於香港提供了現代化港口設施和國際航運聯繫，因此途經本港的中國貿易額大幅增加。第二，本港的轉口貿易，亦同樣有凌厲的增長。過去十年來，轉口貿易額最少增至原來的六倍，其中80%是與中國有關。第三，中港之間的直接貿易額亦迅速增長。這主要是由於中國承接了大批香港廠家的分包合約，因而使加工業務蓬勃發展；事實上，這些加工工廠大多由香港廠家設立。以不同方式參與這類工作的中國工人，多達100萬名；而製造過程所涉及的物料，則須經由運輸系統從本港運往中國，然後再運回本港。

此外，來往中港之間的旅客人次亦有大幅增長。現時香港人前往中國旅遊，每年達1200萬人次。另有差不多75萬名海外旅客，每年途經本港前往中國旅遊。旅客的增加，連同大幅增長的貨運，加重了過境運輸設施，如鐵路、道路、航運和空運設施所承受的壓力。

本港對港口和機場設施需求日益殷切的情況，可從下列數字來說明。港口所處理貨櫃數目，三年內增加了50%。由一九八四年的184萬個20呎標準貨櫃單位，增加至一九八六年的277萬個；一九八七年再增至340萬個，增幅更達到22.7%。啟德機場所應付的旅客數目，亦由一九八二年的860萬人次，增至一九八七年的1270萬人次，即是在五年內共增加了47.6%。同期的航空貨運亦由306000公噸增至611700公噸，共上升了100%。

最後，香港公司在中國投資或中資公司在香港投資，都同樣有可觀的增長。香港擔當了橋樑的角色，方便其他國家與中國進行貿易、投資、旅遊和生意洽談等事務。難怪現時中國已成為香港的最大貿易夥伴，而香港則是中國的最大出口市場。

這兩個經濟體系之間的相互關係日趨密切，無疑對本港過去數年間的經濟增長大有幫助。另一方面，貿易總額及其他活動的增加，對本港的基本經濟設施所引致的需求也越來越大，尤以運輸設施為甚。且有充分跡象顯示，這方面的需求今後續有增加，於是便出現新的障礙——主要是運輸及其他基本經濟設施方面的——我們須要克服這個障礙，不但是為了確保本港的經濟繼續增長，更要確保本港對中國繼續有用。目前進行的多項策畧規劃研究，都在考慮這個問題。

策畧規劃研究

目前有多項這類的研究在進行中，較重要的有三項；其他各項研究的結果，部分亦會納入該三項研究內。該三項研究分別是：

- (a) 對港口／機場發展及有關事項的綜合研究。這項研究剛剛開始，預算在一九八九年夏季完成；
- (b) 第二次整體運輸研究；及
- (c) 對都會區重新發展與建設的總綱計劃。