

禍兮福之所倚，福兮禍之所伏

日常生活中所說的「禍福倚伏」或「禍福相依」，是出自《老子》五十八章的「禍兮福之所倚；福兮禍之所伏」。意思是說禍福互為因果，可互相轉化，成語「塞翁失馬，焉知非福」背後的故事，是其中一個具有代表性的例子。

今天我們思考問題，「禍福倚伏」的辯證思想仍然有指導意義，比如說「一帶一路」，它絕對是目前，以至將來一段長時間的熱門話題。新任行政長官林鄭月娥八月初首次出訪北京時，從各大媒體的報道可知，「一帶一路」是其出訪的重要議題之一。無論從《施政報告》，還是政府的各項活動都不難看出，

「一帶一路」是港府一項重點工作。筆者查看相關官方消息，基本是關於香港要如何抓住這歷史機遇，以更好地發展，但對於「一帶一路」會帶來的反面影響卻甚少提及，這是否缺乏「禍福倚伏」的意識呢？

泛亞鐵路威脅港物流業

「一帶一路」帶來的機遇，社會大眾已有充分討論，筆者想說一些較少談論到的方面。以新任特首的出訪為例子，她外訪第一站選擇的兩個國家（新加坡和泰國）就處於「一帶一路」的重要區域——東盟。「一帶一路」倡議的泛亞鐵路，將貫通與中國陸路相通的東盟國家，按照規劃，鐵路的中心綫始自昆明出發，經過老撾、泰國、馬來西亞，終點是新加坡的高鐵站，全程約十小時。若以泛亞鐵路進行貨物運輸，只花十小時；加上鐵路運輸的巨大成本優勢，在內地製造業大規模內遷的大環境下，必對香港機場到這些國家的空運和船運造成威脅。

以去年香港機場貨運的運力分布來看，以上三個國家（不計老撾）已佔香港空運總運力的一成；海運方面，此三個國家也約佔香港進出口貨物的一成。可見這四國對香港貨運量有着舉足輕重的影響。

毫無疑問，「一帶一路」將為參與國家帶來更好發展，但是一些現有商業運作也將被改變。筆者預測，「一帶一路」規劃興建的新交通基建，將促進國與國

之間的直接貿易和運輸，將對香港的中轉貿易造成衝擊。再者，不少港人對於沿綫很多國家也不太熟悉，要開闢新市場也須下一番苦工。

以上只是簡單例子，希望拋磚引玉，鼓勵更多行業專家、政商人士、學者加入分析，充分準備把握和面對「一帶一路」帶來的機遇和挑戰。註：小題為本報所加

恒生管理學院供應鏈及資訊管理學系助理教授張敬賢博士