香港振翅

亞洲企業史叢書

此系列是展示在區域和全球趨勢影響下亞洲不同地區商業發展史的前沿學術研究。至於所出版的書籍，主要是以跨學科角度及靈活的研究方法，探討在亞洲社會和文化歷史背景下的經濟增長與商業擴張，並從不同歷史時期作比較分析，以及使用相關理論闡述全球商業歷史和商業研究。叢書編輯期待與不同崗位的學者合作，為專業學者和普羅大眾，出版學術嚴謹的英文和中文書籍。

叢書主編

王迪安（香港大學）　孟嘉升（Ghassan Moazzin）（香港大學）

編輯委員會

Robert Bickers (University of Bristol), Felix Böcking (University of Edinburgh), Parks Coble (University of Nebraska, Lincoln), Pierre-Yves Donzé (Osaka University), David Faure (Chinese University of Hong Kong), Karl Gerth (University of California, San Diego), Elisabeth Köll (University of Notre Dame), Joseph McDermott (University of Cambridge), Mircea Raianu (University of Maryland), Michael Schiltz (Hokkaido University), Brett Sheehan (University of Southern California), Tomoko Shiroyama (University of Tokyo), Elizabeth Sinn (University of Hong Kong), Chinmay Tumbe (Indian Institute of Management Ahmedabad), Hans van de Ven (University of Cambridge)

香港振翅

民航業與全球樞紐的發展，1933–1998

王迪安　著

HKU PRESS
香港大學出版社

香港大學出版社
香港薄扶林道香港大學
https://hkupress.hku.hk

© 2023 香港大學出版社

本書的英文版原著 *Hong Kong Takes Flight: Commercial Aviation and the Making of a Global Hub, 1930s–1998*，由哈佛大學亞洲中心於 2022 年出版。

The original English edition of this book, *Hong Kong Takes Flight: Commercial Aviation and the Making of a Global Hub, 1930s–1998*, was published by Harvard University Asia Centre in 2022.

ISBN 978-988-8805-68-6（平裝）

版權所有。未經香港大學出版社書面許可，不得以任何（電子或機械）方式，包括影印、錄製或通過信息存儲或檢索系統，複製或轉載本書任何部分。

10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

陽光（彩美）印刷有限公司承印

目錄

圖片與表格 viii

致謝 x

序 1

第一章　劃入版圖：讓香港立足於多變的空域 16

第二章　重新定位：因應二戰後的地緣政治調整規模 46

第三章　打造品牌：國泰的太平洋 79

第四章　升格香港：邊陲地起飛 110

第五章　蓄勢待發：經濟自由化和地緣政治轉型 144

第六章　重塑香港：「香港」自家航空公司的形成 176

結論：香港何去何從？ 214

文獻書目 231

圖片與表格

圖片

I.1：人潮圍觀啟德機場最後航班 (見彩色插頁)

I.2：1947 至 1998 年香港航空交通增長 4

1.1：1939 至 1944 年英帝國的「馬蹄形」航線 22

2.1：標有「九龍綜合地圖」的示意圖 56

2.2：1950 年國泰於東南亞地區格局中的地位示意圖 72

2.3：1947 至 1965 年啟德的飛機升降架次及乘客人數 73

2.4：啟德機場的乘客人數和國泰航空的份額 74

3.1：不同世代的泛美航空標誌 (見彩色插頁)

3.2 a 及 b：國泰航空的第一批飛機——*Betsy* 和 *Niki* (見彩色插頁)

3.3：1950 年代國泰杯墊 (見彩色插頁)

3.4：1960 年國泰航空手冊 (見彩色插頁)

3.5：1958 至 1969 年按國籍劃分的香港入境旅客 86

3.6 a 及 b：漫畫吹噓國際化的女性機組人員及噴射式飛機的速度 91

3.7 a 及 b：1940 年代至 1962 年國泰航空女空中服務員的各種造型 (見彩色插頁)

3.8 a、b 及 c：1962 年國泰航空男女空中服務員的制服 (見彩色插頁)

3.9：身著民族服飾的國泰航空多民族機組人員 (見彩色插頁)

3.10 a 及 b：1969 年國泰航空重新設計的制服 （見彩色插頁）
3.11 a 及 b：1974 年國泰航空制服 （見彩色插頁）
3.12：「乘搭國泰航空　探索東方不同面貌」 （見彩色插頁）
4.1：1962 至 1976 年啟德機場客運量 111
4.2：1962 至 1977 年香港處理的空運貨物噸位 112
4.3：啟德機場航站樓 （見彩色插頁）
5.1：國泰航空在區域網絡之外的擴張示意圖 149
5.2 a 及 b：「國泰新線直飛雪梨」 （見彩色插頁）
5.3 a 及 b：「即日起往溫哥華　國泰直航最快捷」 （見彩色插頁）
5.4 a 及 b：「承蒙久候　國泰今日首航倫敦」 （見彩色插頁）
6.1：在滙豐總行，「人們爭相搶購國泰股票」 （見彩色插頁）
C.1：1947 至 1998 年香港出口和飛機升降 217
C.2：香港報章頭版報導中美兩國領導人於赤鱲角新機場啟用日的連串訪問 （見彩色插頁）
C.3 a 及 b：1947 至 2020 年香港國際機場的航空交通統計 223

表格

2.1：1959 年國泰航空與香港航空合併後的持股比例 71
4.1：1968 年現有和預計跑道長度的比較 119
6.1：1978 年國泰航空持股比例 182
6.2：1986 年 4 月 22 日，國泰航空首次公開招股前後的股份所有權百分比 187

序

1998年7月5日晚上11時38分，港龍航空 KA841的航班從重慶起飛，降落香港啟德機場。香港人滿懷期待，皆因這座歷經風霜的機場，終於迎來了最後一班航機。然而，不到最後一刻，飛機內的機組人員和乘客還沒料到自己有幸身處最後一班降落啟德的航班。當飛機以超近距離飛越九龍城上空，近得足以讓乘客窺視下方的住宅時，機艙內的歡呼聲此起彼落、震耳欲聾。[1]

1998年7月6日，凌晨零時零二分，國泰航空的 CX251航班起飛前往倫敦。倫敦「是啟德最早提供服務的城市之一，也是最後一個」。最後一班航班從啟德起飛，當天晚上，就在31號和32號登機口關閉一刻，啟德這座服務香港73年的機場正式關閉，劃上了句號。[2]凌晨1時16分，民航處處長施高理（Richard Siegel）告別啟德——這座屬於香港的代表性標誌。

啟德的故事乃香港的故事。[3]作為商業航空樞紐，香港的發展一如在啟德機場上演的一次次起飛與降落般，令人嘆為觀止，但偶爾也有驚險場面。[4]啟德的經歷，體現了香港商業航空的發展，雖然它的故事恰如其分地象徵了航

---

1. Swire HK Archive, *Dragonnews* 72 (July 1998).
2. 《南華早報》，1998年7月6日，1；《文匯報》，1998年7月6日，A1、A3；《明報》，1998年7月6日，A1。
3. 許多人寫過關於啟德自身的著作（例如，參見 Pigott, *Kai Tak*），也有一些行內人追憶它（例如：Eather, *Airport of the Nine Dragons*）。過去幾十年，啟德在香港內外均引起了廣泛關注（例如，參見 Chung, Kanazawa, and Wong, *Good Bye Kai Tak*；吳詹仕、何耀生，《從啟德出發》；吳邦謀，《再看啓德》；関根寛，《啓德懷想》）。
4. 在報導啟德最後一天營運的新聞文章中，有一篇深刻地談到「降落啟德時的驚險刺激聞名於世」，操作難度更被視為「無法由自動駕駛系統控制」（《南華早報》，1998年7月5日，64）。

空業的考驗與磨難，但本書所要講述的歷史，遠遠超出啟德機場日益擴大的足跡。香港的商業航空歷史也是一個圍繞著更大區域、且由全球力量所驅動的故事。

＊ ＊ ＊

施高理表示，啟德機場由最初的一片草地發展至今，成為全球第三大最繁忙的機場，「為我們的經濟作出了重大貢獻，也是數百萬乘客通往希望和夢想之路。」[5] 啟德的歷史「反映了香港的蓬勃發展」。舊機場將會在人們心中佔有特殊的位置，「不僅是在香港，而且……是在世界各地。」隨著最後一批乘客抵達機場，以及最後一班航班起飛後，施高理關掉了航空交通管制塔台的燈，然後說：「再見啟德，多謝！」「啟德確實是世界上最棒的機場之一，但今晚我們必須告別我們的老朋友。」政務司司長陳方安生和財政司司長曾蔭權一同看著曾經幫助香港向世界起飛的跑道逐漸變暗。[6] 一座新機場即將照亮香港通往未來的道路。

除了上述及其他政要，數千人湧到機場附近向啟德告別（圖 I.1）。啟德機場曾為市民帶來嚴重的噪音污染，這次搬遷將會為他們的生活帶來改變。九龍城毗鄰社區的學童及其他居民，再也不會聽到如雷鳴般的起飛及降落聲響；航空愛好者乃至小市民，再也不會從擁擠的低層建築中，看到飛機的底部於頭頂上盤旋。

啟德已經完成使命。一夜之間，接力棒傳到了位於大嶼山、新近填海而成的赤鱲角機場，這座新機場遠離在啟德時代已發展成為人口稠密的香港市中心。

雖然本地居民理應珍惜這份得來不易的寧靜，但似乎又感覺缺少了一些什麼。於九龍城區生活了數十年的陳女士感嘆，隨著啟德的關閉，社區將會熱鬧不再。儘管她已經「非常想念它」，但她也準備好接受現實，並打算馬上去新機場參觀一番。[7]

---

5. 除特別注明外，所有引用的內容均源於每段末尾的註釋。
6. 《南華早報》，1998 年 7 月 6 日，1；Hong Kong Civil Aviation Department, "Speech Delivered by Director of Civil Aviation"。
7. 李笑冰，〈再見！啟德機場〉，《文匯報》，1998 年 7 月 6 日。

機場由啟德遷往赤鱲角，遠非天衣無縫。[8] 只不過，二十年後，新機場的誕生陣痛已成為記憶，摩天大樓又已於九龍城區密集低層建築間竄出。數十年來，本地居民經歷了不同的飛機，伴隨著震耳欲聾的聲音，穿梭於他們的頭頂上。起碼這般危險的交通並沒有造成任何重大災難，他們大概可以鬆一口氣。然而，許多港人依然繼續懷念啟德所見證的洶湧歲月。

在機場關閉二十年後，一位受訪者憶述：「早些年，啟德並不是那麼繁忙，但到了1980年代後期，從清晨到午夜，每隔幾分鐘就有一架飛機降落或起飛。」他在描述航空交通對香港日常生活的影響時補充：「當飛機在頭頂上方時，我們在家裡不得不停止交談，甚至暫停電話通話大約30秒，但你會慢慢習慣。…… 奇怪的是，啟德關閉一刻，我就非常想念它了。」[9]

實際上，香港人可以通過計算啟德飛機升降造成的中斷，從而推斷這個都市的成長。香港商業航空的發展確實是驚人的。在截至1948年3月的那一年中，航空業屬於香港的一個新興行業，一共有3,662架飛機降落和3,647架飛機起飛，相當於每天各10架。[10] 半世紀後，於啟德的最後一年，這座繁華城市處理的飛機升降各超過82,000架次，即平均每天約有450架次升降，往來乘客人數各超過1,300萬，是這個城市人口的兩倍多（見圖 I.2）。[11]

雖然啟德終究成為世界上最繁忙的機場之一，但它以往並不總是被視為一個合適的地點。二戰結束後，重返香港的英國政權認真計劃在香港開通商業航空。1947年的一項政府調查報告，稱啟德「除了很小的發展之外，什麼都做不了。啟德機場位於高山組成的馬蹄形間 …… 只有在能見度良好的條件下才能讓中型和輕型飛機安全運行」。[12] 雖然啟德因地形缺陷，以及無法適應現代航空所需的大規模擴張而屢受譴責，但它還是在往後的四十多年夙夜不懈地服務了這座繁榮的城市。1940年代後期，英國重返香港及美國在遠東的擴張，使香港成為航空交通匯合的首選地點。1940年代末香港機場搬遷之談，因中國地緣政治格局的轉變，阻撓了計劃，使啟德免被人遺忘。即使困難重重，啟德在往後數十年間不斷擴張，以適應因重構全球經濟網絡而恢復

8. 為了緩解隨後數月的混亂局面，啟德二號貨站曾暫時重新啟用（Hong Kong Memory, "Kai Tak"）。
9. Peters, "Remembering Kai Tak."
10. *HKDCA*, 1955–1956, 35.
11. *HKDCA*, 1997–1998, 66.
12. TNA, T 225/597.

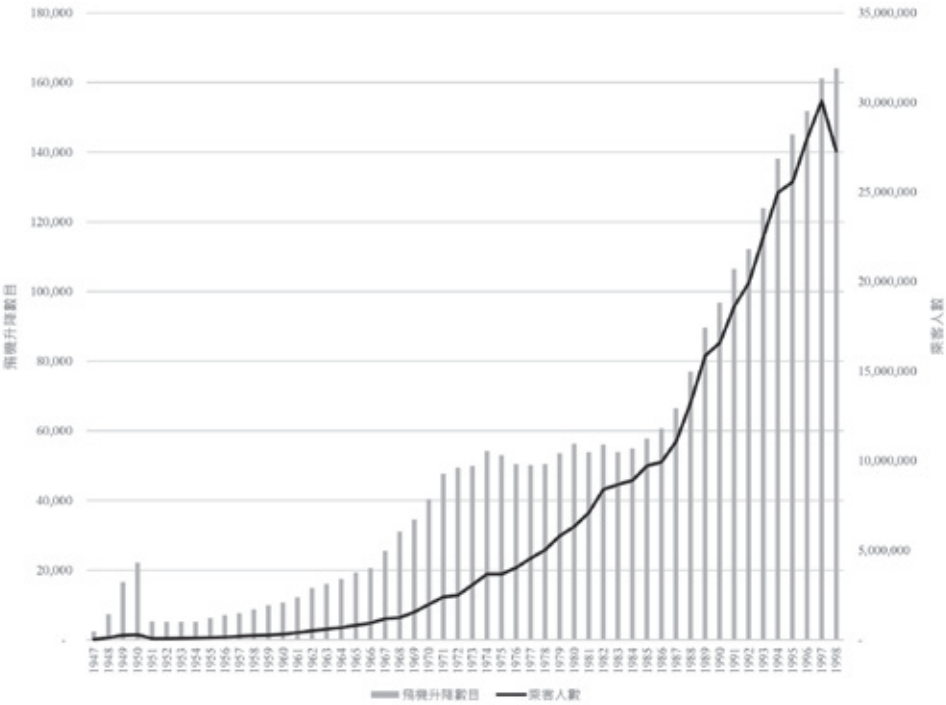

圖 I.2：1947至1998年香港航空交通增長。資料來源：*Hong Kong Civil Aviation Department Annual Reports*, 1947–1998。

的航空交通增長，並讓香港在這過程中發揮作用。不同持分者之間的緊張關係，也曾阻礙了啟德的發展，但屢佔上風的本地利益將啟德打造成一個能夠處理大型噴射機升降頻率與日俱增的機場。正當香港及其機場於世界上確立了自己的地位時，又要面臨另一次地緣政治轉變的重大威脅。1997年在即，中英之間的微妙談判，為香港帶來一個平穩的過渡，啟德其後交棒給為邁向新紀元而特別興建的赤鱲角。赤鱲角機場是大型填海計劃的一部分，旨在推動香港繼續成為區域及全球樞紐。

啟德服務的航線網絡不斷擴大，只是實際地反映了香港不斷擴大的區域與全球聯繫。香港擴展成全球樞紐的過程並非一帆風順，更並非簡單地捲入全球化的漩渦。反之，要塑造成航空樞紐，香港首先要將自己劃入一個不斷發展的航空網絡，然後憑藉雖不穩定、卻是不斷加劇的交通流量，將這座城市的覆蓋範圍擴展到區域內的目的地，以及遙遠的連接點，從而在航空網絡

中佔據一席之地。香港的歷史發展為這座城市邁向商業航空樞紐之路，營造了有利環境。然而，全靠一群足智多謀之士不懈努力，香港才不至於在新科技和地緣政治事件重新配置的網絡下，淪為全球地圖上一個邊緣位置。香港演變為航空樞紐的過程，與這座城市本身的發展相似，兩者均充滿挑戰，唯有通過地緣政治偶然性和努力進取的結合，才能克服困難。降落啟德的驚險顛簸，以及從啟德的勝利起飛，正是香港發展為大都市這充滿連續性和間斷性過程的寫照。

＊　＊　＊

本研究探討全球化進程，焦點側重於商業航空在香港這個新興國際大都會發展中的角色。隨著香港發展成為強大的經濟體，商業航空逐漸成型。我在審視商業航空與香港歷史軌跡之間，怎樣影響彼此的發展進程時，試圖了解這種基礎設施建設如何將香港與全球經濟聯繫起來，以及香港發展成為航空樞紐，如何反映它在不斷擴大的全球網絡中的地位。航空交通並非香港進入全球流動時代的必然結果，而香港發展成區域及全球樞紐也不是一條既定的路線。本研究探討香港如何轉變成樞紐，旨在敘述源於亞洲間及區域結構的全球化，以及全球網絡成形的過程。在第二波的全球化浪潮中，香港平安地渡過了冷戰時期的地緣政治轉變、中國內地空中航線的關閉與其後的重新開放，以及主要國家的經濟自由化，擴大了香港商業航空網絡的覆蓋範圍。本書以航空業的角度審視香港的全球化，並探討香港政策制定者與商界人士如何跟國際合作夥伴和競爭對手，在各自維護自身利益的前提下，努力尋找機會，以期獲得社會經濟效益，而且就著香港的經濟成功，協商他們之間的利益，並清楚地表達了他們對現代性的看法。

香港商業航空的歷史，可以解釋一項新的交通技術如何促進香港發展成為大都市，並將這座城市重新納入現代世界的版圖當中。本書從1930年代航空業戰戰兢兢地進軍香港開始，到1998年機場從啟德遷往赤鱲角，探討了商業航空如何在地緣政治變化的背景下，因應香港經濟發展的迫切需要，塑造區域和全球聯繫。最初航空交通的發展將大多數香港居民排除在外，促使這地方的人更渴望融入一個能夠擁抱香港的全球網絡。隨後香港的經濟增長，為這座城市中有抱負的旅客提供便捷的空中服務。西方市場的私有化和放鬆管制為香港開闢了國際航線。當時正值1997年主權移交迫在眉睫，促使香港

營運商改變商業策略，以適應即將入主的中華人民共和國政權。與此同時，銳變中的航線，讓一些焦急的香港人設想到境外謀生的可能，也助長了這座城市的跨境流動，有效表達跨國主義。本書還探討了香港的政治及經濟發展，如何影響商業航空業的結構、組織和機構，以及在全球網絡重構的背景下，這個行業又如何影響和促進香港發展成為樞紐。

航空科技促進人口、貨物及資本的流動。航空業的發展促使香港融入一個共同的國際平台，而這個平台又能容納不同地方的差異。商業航空不僅加強人與人之間的聯繫及經濟流動，還塑造了與它相連的人、空間和機構。本研究會集中分析香港與倫敦的政策制定者、英國航空公司（及其前身）和泛美航空公司（Pan Am）等行業巨頭，以及國泰航空和其他本地航空公司，目的是將航空業的商業歷史與它對香港經濟和政治轉型的研究結合起來。

本書接下來要講述的，並不是航空技術進步的歷史，而是關於香港的故事。最初香港致力在空中航道建立立足點，到後來儘管啟德有著先天的地形劣勢，但仍能籌措資金，足以與技術領先的地方匹敵。本書亦非對全球連通性（global connectedness）的文化分析。航空業的快速發展，涉及一個多層次和互動的過程，在香港經濟蓬勃發展的背景下，本地與外地連接點各方面的差異被一再定義，意義也需要一再協商。我把這些概念置於歷史證據之上，研究航空公司網絡的演變過程，旨不在參與全球流動性的概念討論，而是要了解此網絡如何將香港納入商業航空世界的版圖。本研究側重的歷史關口有三：一為各持分者將香港連接到國際網絡的關鍵歷史時刻；二為地緣政治動盪將香港打造成航空樞紐；三為各方將香港融合於跨國基礎設施，並在過程中提升了自身的利益。本書還探討了冷戰政治如何重構航線與重新規劃香港、航空交通基礎設施如何塑造這城市的發展，以及香港經濟高速增長如何激發本地人融入世界的渴求。

本書更揭示了各方致力推動香港成為全球商業航空流動樞紐並從中獲利，整個過程充滿挑戰。1930年代，足智多謀的英國企業與美國同行，共同將香港納入了世界空中航圖。然而，其後香港與倫敦各持優先考慮的事項，雙方的競爭導致衝突，曾阻礙香港航空交通的進展。事實證明，香港靠近中國大陸市場，並保持緊密聯繫，有助於它成為航空樞紐。在接下來的十幾年裡，中共接管大陸並與資本主義陣營的商業航空分離，威脅了香港作為樞紐的生存空間。1970年代後期，中華人民共和國開放市場，重新激發了透過香

港航線與大陸恢復聯繫的願望，但與此同時，也為由英國企業主導的行業引入了政治風險。

商業航空分階段擴展了香港的覆蓋範圍。二戰後，香港自身的努力與地緣政治所帶來的優勢相結合，使它納入了航空版圖；不過，國際格局的巨變卻阻礙了持續發展。冷戰爆發後，全球環境轉變，為香港提供了嶄新的機會，儘管起初的規模比原來預期的小。隨著時間的推移，遊客流量日益增大、航空貨運量也不斷倍增，推動了香港商業航空的進程。有賴本地各方人士的堅持，香港才能於這個不斷擴張的行業中佔一席位，並持續發展了啟德的基礎設施。雖然地緣政治動盪，偶有阻力威脅著香港於行業中的發展，然而，無論對企業還是個體來說，務實態度使商業航空能夠屢創佳績，並在20世紀末期攀上更高峰。事實證明商業航空，無論是在物質上抑或概念上，塑造了身處於經濟急速發展時代的香港個體和機構。本研究的其中一個重要主題，乃各方對於維持香港商業航空發展所持有的務實態度。緊隨世界舞台的宏觀發展，商業航空業在每個階段都盡量利用了可用的資源。直至1970年代，商業航空業在香港創造了一個地區性的紐帶，歐洲和美國的巨頭們將這區域樞紐連接到更遙遠的地方。在往後的時期，香港這區域前哨站逐漸發展成自身的基地，並演變成一個全球樞紐，得以指揮飛往遠近目的地的航線。此研究成果到了今天仍然具有啟發性。不斷變化的地緣政治重新配置了香港作為樞紐的中心地位，香港人亦重新反思他們在世界重劃交通路線中的定位。

區域及全球歷史下的香港商業航空

迄今為止，學術研究已將商業航空的擴張視為一種全球現象。現有的學術研究表明，航空在20世紀增加了全球的流動性，以及西方對航空的控制。對航空業在亞洲發展的研究，亦印證了這個行業在商業上的成功。通過對香港、英國、美國、澳洲、台灣及新加坡的檔案調查，本研究反對將商業航空於香港的發展僅僅視為全球化的結果。相反，本研究把此發展重新定義為一個動態而相互關聯的過程，參與者處於全球化加劇，以及香港經濟擴張的時代，他們利用區域和全球動態來塑造本地發展。

從本地焦點去了解全球流程。分析航空起源的學術研究經常強調航空起源於軍事用途。[13] 相比之下，本研究僅關注商業航空。以往，研究商業航空擴張作為一種全球現象的工作，主要集中論述西方列強通過航路主導權來確立在全球的影響力。[14] 儘管如此，即使西方列強佔據主導地位，地方和區域參與者也努力建立立足點。香港與其他亞洲城市顯著的經濟增長，為這些地區提供了愈來愈多航空交通的控制權，並將本地航空公司發展成為強大的競爭對手。本項目側重於香港航空樞紐的建造，以及香港經濟騰飛期間商業航空的發展，尤其在國際勢力的背景下，商業航空如何重新把香港跟區域及世界聯繫起來。[15]

除了商業航空的歷史，本書所講述的故事，亦涉及香港在更廣泛的全球轉型中的發展。與二戰後非殖民化的主流趨勢相反，香港重新以英國殖民管治姿態出現。中共統治大陸，香港便成為中國南方尖端「自由世界」的落腳點。隨著時間的推移，香港與其他亞洲經濟體一起成長，並從英國政府手中尋求更多自由度。然而，正當香港發展地方認同感之際，卻得知自己最終將回歸中國主權。香港商業航空的發展，不單反映了地區和全球力量，而且突出了自身的獨特表現。

商業航空發展成為一個全球性產業，乃始於商業歷史學家所指1950年代的第二波全球化浪潮時期，而它也在其中發揮了重要作用。[16] 正如輪船和鐵路在第一波浪潮中（大約1880年代至1920年代）縮短了地方之間距離，航空的興起是一項技術突破，將區域和全球系統聯網。[17] 與第一波全球化相比，第二波遵循了一種斷裂的模式：冷戰將世界劃分為兩個相互競爭的陣營，根據個別地方對其中一個陣營的依附來重新調整地區之間的政治距離。由於香港的航線一直局限於資本主義集團，它的商業航空發展亦遵循了這條政治路線，直到1970年代後期緊張局勢有所緩解，並隨著地緣政治的轉變而產生了

13. Edgerton, *England and the Aeroplane*; Melzer, *Wings for the Rising Sun*.
14. Van Vleck, *Empire of the Air*.
15. 航空業資深人士陳南祿強調航空對香港成為「世界上最偉大的城市之一」的重要性。見 Chen, *Greatest Cities of the World*。
16. Jones, "Globalization"。本書並無對比不同時期全球化的資本流動（例如，參見 Schularick, "A Tale of Two 'Globalizations'"），而是強調商業航空為香港提供實體網絡，並著眼於它所產生的其他類型連接。
17. 有關蒸汽動力帶來的全球化，參見 Darwin, *Unlocking the World*。

新的機遇和挑戰。從區域開始的商業航空連接，很快擴展到偏遠地區，提供了促進第二波全球化的實體網絡。

接線全球化。本書循著區域和全球框架，研究全球資源流動所帶來的聯繫，同時注意當地因素在這個過程中的角色。[18] 以有關亞洲間流動的文獻為基礎，[19] 本書研究各方共同將香港打造為航空樞紐的具體行動。航空創造了一個既分割又連接的臨界空間。正如海港與海上航線的關係一樣，機場的存在構成了一道邊界，這道邊界無論在實體上或心理上，皆由航線所超越。由於香港當時正在經歷經濟轉型，對於本地居民來說，這個邊界令人產生焦慮，但穿越這界線（或者至少是對此的希望）卻又激發了民眾的渴求。就香港而言，商業航空提供的聯繫既是經濟發展的促進者，也是經濟發展的象徵。然而，這些聯繫並不是注定的，也不是嶄新的。劇烈的地緣政治變化和技術進步，對流動網絡中的中心地位構成威脅。本書探討了香港內外的參與者是如何一而再地將香港連接成區域和全球樞紐。[20]

將香港納入空域版圖的過程，與這座城市早期作為海上航運中心的角色相吻合。這一點也不奇怪，皆因許多本地公司，包括太古公司和怡和公司，[21] 都是著名的海運企業。雖然科技進步會逐漸擴大從香港起飛的航班範圍，但在最初的幾十年裡，從中國南端的這個樞紐伸延出來的商業航空航線，其範圍主要是區域性的，把香港跟東亞和東南亞連繫起來，但又明顯將中國大陸排除在外。本研究並非單關注英國與其殖民地的動態，[22] 更考慮到香港在非殖民化和冷戰緊張局勢升溫的區域背景下，所產生的亞洲間流動，不僅孕育了

18. Tagliacozzo, Siu, and Perdue, *Asia Inside Out: Changing Times*; Tagliacozzo, Siu, and Perdue, *Asia Inside Out: Connected Places*.
19. Hamashita, "Tribute and Treaties"; Sugihara, *Japan, China, and the Growth*.
20. 這項研究與王賡武關於香港在20世紀地緣政治變化中角色變化的觀察相類似（Wang, "Hong Kong's Twentieth Century"）。
21. John Swire & Sons（及其附屬公司 Butterfield and Swire，以下簡稱太古）和 Jardine Matheson & Co.（以下簡稱怡和）為兩家在二戰後於香港營運的著名英國企業集團。
22. 香港在1997年前應否被稱作「殖民地」，近日存在爭議。1970年代，中國政府在聯合國宣稱香港及澳門不應列於《反殖宣言》中殖民地地區的名單之中。1972年11月，聯合國大會通過決議，將香港和澳門從殖民地名單中剔除。香港教育局表明英國管治香港長達一百五十多年，不應被認作合法的行為（見香港教育局2022年8月2日發表的〈從歷史及法理角度看香港是否「殖民地」的爭議〉）。本書在引用史料和談及英國官方架構與地緣政治時，沿用「殖民地」一詞，但無意在此爭議上作任何取態。

一種特殊的文化交流，而且衍生了一系列於那個時代的特定商業聯繫。就在中國大陸重新進入這個交通系統之際，不斷變化的政治動態和技術進步，擴大了以香港為中心的航空覆蓋範圍。從香港航空的角度來看，全球的創建是區域的持續延伸和重組。因此，在20世紀下半葉的動態轉變中，來往香港的航線不斷增加，為這座城市不斷擴大的區域和全球網絡，提供了具體的表現。

那個充滿活力的時代，見證了一系列相互依存的亞洲經濟體的發展，這些經濟體由資本、貨物、民眾和思想的流動交織在一起，並最終與中國大陸重新建立聯繫。[23] 樞紐的出現是為了促進亞洲間的流動，並充當北美和歐洲的門戶。為聯繫這些業務而發展起來的航空公司網絡，反映了這些區域和全球網絡漫長而持久的構建及重塑。[24] 本書聚焦香港經濟騰飛期間的商業航空發展，探討在區域和全球動態背景下的香港轉型，並從廣度和深度去分析航空運輸與經濟發展之間的聯繫。

與經濟發展的聯繫。儘管大眾對香港航空有濃厚興趣，但在現行的學術分析，尚未觸及對20世紀下半葉城市轉型背景下航空業發展的研究。相比起從政治和金融角度來研究航空業的學術研究，[25] 本書力求在香港經濟增長的背景下，強調這座城市商業航空發展的地緣政治背景。本書將天空視為「流動的空間」，[26] 探討商業航空如何塑造和反映香港的經濟發展，以及如何在瞬息萬變的全球格局中打造香港的獨特地位。

本書是從一個特別的視角來了解香港的經濟增長。現行的香港歷史研究，提供了對這個城市過往的全面概述，[27] 而本書側重於一個既對香港經濟發展至關重要，並能反映其盛衰的行業，深入探討這個行業所涉及的關鍵企業與個體。[28] 本研究以現有的香港經濟史文獻為基礎，[29] 為這個關鍵行業提供歷史證據，並讓我們了解國家體制在促進全球聯繫和經濟增長方面的作用。

---

23. Urata, Yue, and Kimura, *Multinationals and Economic Growth*.
24. Taylor and Derudder, *World City Network*.
25. 參見 Rimmer, *Asian-Pacific Rim Logistics*。
26. Castells, *Rise of the Network Society*.
27. Carroll, *Concise History of Hong Kong*; Tsang, *Modern History of Hong Kong*.
28. 與 David R. Meyer 強調的社交網絡相比，本研究強調了硬件基礎設施的發展和個體中介的作用。參 Meyer, *Hong Kong*。
29. Schenk, "Negotiating Positive Non-interventionism"; Schenk, "The Empire Strikes Back."

社會與科技。本書將商業航空視為提升流動性的技術突破，回應了科技史學者的呼籲，讓我們關注社會與科技之間的互動以及科技消費。[30] 航空推動了20世紀全球流動性的高漲，[31] 就像上個世紀的輪船和鐵路旅行一樣，航空旅行激發了對現代性的新理解和想像，重塑了地緣政治，並且改變了網絡路線。[32] 隨著空域管理於法律及政治上的演變，[33] 歷史路線決定了航空的發展，但對空間的重新定義仍然是流動的。在這種新的交通方式改變了香港的同時，地緣政治轉變，以及本地的經濟增長軌跡，亦塑造了香港商業航空的發展方式。作為現代性和經濟進步的象徵，航空旅行在性別表達方面也促成了戰後的某些發展。[34] 本書以服務香港的營運商為背景，來探討這些性別問題，並進一步展開航空業本地身份的討論，這個題目在學術界鮮有觸及。[35]

跨國香港。航空公司為不斷增長的中產階級擴大空中服務範圍，這個階級懷著一個充滿抱負的世界觀，從植根於其所屬城市的跨國特性中獲利。[36] 這項研究呈現了香港在這個過程的具體表現。個體與企業互相合作，以期從香港發展成為全球流動樞紐中獲利。與其他亞洲地區一樣，香港參與者從本地、區域和全球的各種勢力中汲取能量，發展出他們獨特的世界主義和跨國主義。[37] 通過考察對這一發展至關重要的一個行業，本研究具體探討產生世界主義態度的過程，並揭示種族、社會階層和性別結構不均勻而有彈性的差異。

---

30. Wilkins, "Role of Private Business"; Edgerton, "From Innovation to Use"; Oudshoorn and Pinch, *How Users Matter*.
31. Cwerner, Kesselring, and Urry, *Aeromobilities*.
32. Köll, *Railroads and the Transformation*.
33. Banner, *Who Owns the Sky?*; Goedhuis, "Sovereignty and Freedom"; Little, "Control of International Air Transport."
34. McCarthy, Budd, and Ison, "Gender on the Flightdeck"; Hynes and Puckett, "Feminine Leadership"; Yano, *Airborne Dreams*; Barry, *Femininity in Flight*; Mitchell, Kristovics, and Vermeulen, "Gender Issues in Aviation"; Rietsema, "Case Study of Gender."
35. Foss, *Food in the Air*; Hickson, *Mr. SIA*; Levine, *Dragon Takes Flight*；吳邦謀，《香港航空125年》；劉智鵬、黃君健、錢浩賢，《天空下的傳奇》；Dunnaway, *Hong Kong High*; Pirie, *Cultures and Caricatures*; Heracleous, Wirtz, and Pangarkar, *Flying High*。
36. Appiah, "Cosmopolitan Patriots."
37. Ong, *Flexible Citizenship*.

雖然這項研究建基於全球流動、流動性和連通性的理論框架之上，但它的主要貢獻是分析香港在迅速擴張的商業航空世界中的地位，並舉出相關的歷史證據。這個分析強調了香港經濟騰飛的背景、個別持分者在此過程的各個階段中的努力以及本地參與者的生活經驗。

無論在經濟和社會政治方面，基礎設施的發展都對香港無比重要。在這首個有關此基礎設施發展的學術研究中，我試圖剖析航空業、香港驚人的經濟增長以及香港在區域和全球範圍的擴張，三者之間相互結合的過程。本書旨在了解政策制定者、商界人士和公眾於香港轉型為全球流動樞紐的過程中，如何尋求從商業航空中獲益。這個研究將一個行業及其相關基礎設施、商業企業及主要參與者置於首位，以闡明20世紀中後期香港的故事及由它衍生的全球化背景。

本書的結構

本書主要是從1930年代商業航空的簡略起源，到1998年啟德退役，來研究航空公司如何重構香港的網絡，從而探討香港在這段時期，飛機航線所促進的區域及全球聯繫。這些聯繫一方面促進了香港的經濟增長，另一方面也反映了香港在不同發展階段關於政治和經濟的非常狀態。在充滿活力的地緣政治背景下，全球商業航空擴張，香港憑著自身顯著的經濟增長涉足其中，直到20世紀下半葉，成長為一個強大的全球參與者，而在關鍵時刻亦標誌了它在地區及地方的發展進程。

在區域與全球歷史的背景下，香港發展成為航空中心。技術的進步理應可以增強聯繫，但地緣政治的動盪又會切斷了聯結，然後又再次把它重新建立起來。香港成為商業航空樞紐並非命中注定。第一章探討香港如何融入新興航空業的網絡。1930年代，諸如早期美國飛船在海上著陸等技術要求，已將香港海港的運輸功能擴展到空中連接。[38] 英國的傲慢，加上擔心自己淪為二線地位的恐懼，促使政策制定者將香港與美國及中國公司營運的航空交通聯繫起來。香港在國際航空業中的中心地位乃是於關鍵的歷史時刻中建立起

38. 與其他需要跑道的陸地飛機不同，這些被泛美航空稱為「飛剪號」的飛船，可以在任何有避風港的城市運行。

來的。與此同時，隨著地緣政治形勢的發展，這種中心地位是經過周詳計劃和談判的，也是務實調整的結果。

第二章探討地緣政治動態變化如何影響香港商業航空基礎設施發展的步伐和規模。1949年中共接管中國大陸後，英國當局作出權宜之計，決定擱置建造新機場，反而是擴建啟德機場。因為與中國大陸聯繫的機會渺茫，促使英國努力建立商業航空網絡，將香港與英屬馬來亞和新加坡的殖民港口，以及泰國等東南亞國家的其他樞紐連接起來。香港隨後將這些地區連接到一條冷戰走廊，引導航空交通繞過中國大陸，並經菲律賓、台灣、日本和韓國通往美國。這種長途連接還將這些區域航線延伸至歐洲，也通過太平洋中部通道延伸至北美。直至1970年代初期，這格局形成了香港商業航空發展的藍圖。當時業界巨頭主宰長途運輸的一環，而新興的本地航空公司則接手了與香港的區域聯繫。此類長途和支線航空業務的結合，為啟德發展奠定了基礎。啟德逐步擴建至應付實際需要的規模，至於由此而建立的基礎設施，則將香港帶入了噴射式飛機時代，並證明自己有能力通過持續改進，來應對隨後的交通增長和技術進步。

在上述背景下，香港於經濟和政治上獨樹一幟。在企業領域上，國泰航空成為香港的標誌性航空公司。為這家香港航空公司打造品牌形象是一個持久的過程，涉及航空公司的目標客戶及其管理團隊和員工的種族、等級和性別問題。第三章通過空中飛行員制服設計的變化，探討國泰航空的發展，從而反映了香港在戰後重建的非軍事化、於大中華區和亞洲非殖民化中尋求身份認同，以及在冷戰高峰期加強實踐工業化。

飛行網絡的擴展，需要的不僅僅是企業參與者的聰明才智。第四章探討升格啟德的過程中，所帶出的技術進步及困難。在政治層面，香港政府力圖在香港發展航空基礎設施，並向倫敦獲取航權控制。與此同時，倫敦不得不應對其日益衰落的殖民力量和在全球舞台上日益縮小的影響力。在此過程中，香港政府進一步偏離了倫敦的政策，並為了自身利益，在商業航空中尋求更大的自主權。

在全球趨勢下，私有化和放鬆管制，加上技術突破，推動了有抱負的航空公司的增長。第五章探討國泰航空成為實力雄厚的商業航空營運商的過程。國泰憑藉香港的強勁經濟，航班從香港向外延伸。香港的航空網絡在

1970年代末至1980年代的發展，反映了全球經濟趨勢、先進技術的可用性以及該時期不斷變化的地緣政治。

香港證明自己是一個強大的經濟力量，隨著國泰航空致力與行業巨頭競爭，新一波政治發展浪潮出現，重新調整了這座城市及其航空公司的發展軌跡。隨著1997年回歸臨近，英國在香港的利益能否持續，備受質疑。第六章討論國泰航空如何鑑於不斷變化的政治格局去重塑其身份。國泰航空為了證明在香港的本地地位，尤其是面對新出現的競爭，它改變了員工的形象，在駕駛艙內融入了本地華人，並在機組人員中突出香港的代表性。在這人力資源政策變化的同時，國泰航空又修改了公司的資本基礎。1980年代，為了重塑股權的國籍，國泰航空提升了其投資者的本地形象。與即將進駐香港的政權建立工作關係，不僅有利於國泰，也有利於母公司太古。國泰航空接受了與北京有聯繫的大陸控股企業的「紅色資本」。在整個過程中，這間航空公司在航空迅速變化的地緣政治背景下，表現出相當大的靈活性和彈性。

我沒有將香港踏入噴射式飛機時代，視為它躋身全球舞台的必然發展，反而專注研究地緣政治突發事件與個別部署，如何影響航空公司在不同時間點，將香港置於全球地圖上的方式。本書聚焦於1930年代航空業的興起，直到香港經濟騰飛的這段時期，解釋了在連接香港的不斷變化的空中，民眾、貨物、資本及思想流動的重新配置。航空交通將空間同時壓縮和擴大。像許多其他技術進步一樣，航空製造和削弱了地域和身份，劃定了又彌合了空間。本分析將香港航空的商業歷史，與它的經濟增長及擴大地理範圍的研究相結合，以顯示這座城市從戰後重建到變成製造巨頭，隨後又轉變為全球經濟中心，從而了解商業航空的發展如何塑造民眾、地方及機構。業內人士、政府官員、公司和個人，不再是全球化的被動參與者，他們能積極發揮作用，利用區域和全球動態來塑造香港商業航空的本地發展。

將香港打造成區域性乃至全球性的大都市，遠非命中注定之事，而且在過程中滿布挑戰。香港商業航空網絡不斷發展所帶來的考驗和磨難，[39] 凸顯了香港在往返中國內地與東亞和東南亞的交通十字路口，以及在更遠的歐洲、北美、澳洲和其他地區的聯繫所面臨的障礙。香港作為英國前哨的地位

39. 雖然我贊同 David R. Meyer 將香港描述為一個「全球大都市」，並以它所促進的流量為標準，但我認為香港的發展正如商業航空所反映的那樣，從二戰到世紀末，是一個漫長的過程。參 Meyer, *Hong Kong*。

及通往中國大陸的門戶，確保了它最早的空中聯繫，這與香港的海上網絡相吻合。在香港商業航空業隨後的發展中，地緣政治的偶然事件，有的醞釀已久，有的突如其來，威脅破壞於不同時段途經香港的航空建設。擁有務實的頭腦和足智多謀的企業家每每克服困難，斷斷續續將香港塑造成區域和全球樞紐。面對不利的地緣政治、金融障礙和身份危機，香港的創業者利用這個城市的邊緣性和臨界性，一次又一次地把香港重新繪製在交通地圖上的十字路口。[40] 這種靈活性為香港作為大都市的發展奠定了基礎，並且在這座城市不斷向前邁進和力爭上游的過程中，仍然是至關重要的。

40. Prasenjit Duara 留意到，香港利用本身的地理邊緣位置和「戰略臨界性」來求存並維持繁榮（"Hong Kong," 228）。

第一章

劃入版圖：讓香港立足於多變的空域

在不久之將來，各國民航雲集香港。香港變成為一民航樞紐。航海事業，稱霸已久，今後民航事業，實有取而代之之可能云。

《香港華字日報》，1936年10月13日[1]

航空在重新規劃區域及全球網絡上具有變革潛力。不過，1930年代，這種嶄新的交通方式仍要從固有的運輸網絡中衍生出來。作為一個位於中國南端的海港，香港自然成為航空樞紐的不二之選。然而，有利的地理位置和優越的地形並非推動商業航空發展的關鍵因素。就香港而言，它的主要吸引力在於既能連接中國內陸城市，同時又具作為北美和歐洲新興航空樞紐交匯點的潛力。

早期，種種技術限制，特別是航班可覆蓋的距離之短，對繪製符合當時地緣政治形態的航線圖，構成了巨大挑戰。隨著泛美航空（Pan Am，下稱為泛美）將航班的覆蓋範圍擴展至太平洋，公司便構思不同方法，將飛行網絡與海洋東部連接起來。泛美致力與其附屬的中國航空公司（下稱為中航），[2]共同構建運輸網絡，連接中國大陸南端的珠江三角洲地區。在東南亞，殖民政權紛紛將他們的殖民地與帝國中心接軌。雖然大英帝國到了1930年代，已逐

1. 《香港華字日報》，1936年10月13日，8。
2. Hoover Institution Archives, W. Langhorne Bond Papers, 1930–1998, Box 2。有關中國航空的歷史，詳情參閱 Leary, *The Dragon's Wings*。

漸失去優勢，但帝國航空公司（Imperial Airways）仍然憑藉與香港的空中連接來佔一席位，以取得立足點。在香港，美國和英國的航空巨頭會面，連接上來往中國大陸的航班。隨著航線日益頻繁，更多航班匯聚此地，將香港塑造成一個早期的商業航空樞紐。

香港成為商業航空樞紐的致勝之道，既是航空政治史的一部分，也是那些富創業精神的航空公司，開拓新行業的商業故事。有主力研究政治史的學者，闡述香港利益與中國發展之間的互動，並發表研究指出，香港的利益被認作納入英國在華利益當中。[3] 從軍事角度來看，香港乃易受攻擊的前哨，是英國軍隊間爭奪資源的籌碼。[4] 商業歷史學家指出，無論是對中國或英國來說，香港均處於邊緣位置，香港企業家的代理商便借助這特殊地位，發展出「跨國經濟公民」。[5] 香港的成功很大程度建基本身處於中國及大英帝國的邊緣位置，以及其「不屬於中國一部分」的特殊地位。[6] 在這個布局下，這些複雜的關係推動著香港的發展。[7] 而各種地緣政治戰略和商業利益縱橫交錯的背景，也造就了一張商業航空藍圖的誕生，讓香港能在當中佔有一席之地。

本章探討工商企業如何聯同政治力量，將香港打造成一個具潛力的樞紐，能指揮及控制這個地區的空中航道。隨著樞紐變得日益重要，促成了開發機場的必要，以應付這新興行業預期的交通增長。作為連接中國及世界各地的中轉站，早在航空時代前，香港在海運方面已發展蓬勃。[8] 由 1930 年代到 1950 年代，香港演變成商業航空中心，當中涉及許多歷史偶然性，其一是香港作為受到英國殖民管治的身份，其二是香港被美國視為一個具吸引力的地區焦點，其三是早在 1949 年內地被中共接管前，香港已成為中國通往西方世界的窗口。香港後來發展成商業航空樞紐，遠遠不只是機場的實體擴建，而是為一個地方注入意義的過程。

3. Chan Lau, *China, Britain, and Hong Kong*.
4. Kwong and Tsoi, *Eastern Fortress*.
5. Chung, *Chinese Business Groups*; Kuo, "Chinese Bourgeois Nationalism."
6. Carroll, *Edge of Empires*, 57.
7. Law, *Collaborative Colonial Power*.
8. Sinn, *Pacific Crossing*.

爭取聯繫：建立戰前樞紐

當美國及歐洲航空公司管轄其國內市場，及爭奪接駁國際空域之時，香港已出現在商業航空的版圖上。橫跨了太平洋的泛美，於1927年成立，在二戰結束前，一直都是美國專用的國際航空公司。早年，這家剛起步的航空公司，因受惠於美國政府豐厚的郵政補貼及外交支援，得以從原來中美洲及南美洲的航線擴展開去。到了1935年，泛美率先提供首批跨越太平洋、飛往菲律賓的航班。[9] 其他美國航空公司控制著龐大的國內市場，而泛美則包辦長途航線。相比之下，歐洲航空公司則專注於提供短程航線，旨在輔助歐洲輪船及鐵路服務。與此同時，歐洲航空公司亦致力於擴大在地球另一端殖民地範圍的影響力。[10] 大英帝國稱霸於歐洲殖民列強，其時英國航空公司之間曾出現一輪短暫的競爭，後來到了1924年，帝國航空公司以「指定機構」（chosen instrument）的姿態登場，以私營壟斷經營，並獲取公共補貼。[11] 1930年代中期，帝國航空打造了一個飛行網絡，擁有世界上最長的航線，並把重點放在航空郵件上，這項服務被視為比客運航班更為重要。[12] 1934年，帝國航空與昆士蘭和北領地航空服務有限公司（Queensland and Northern Territory Aerial Services，後稱澳洲航空〔Qantas〕）合作，開通了倫敦和布里斯班之間，長達13,000英里、歷時12天的馬拉松航線。[13] 縱然阻礙重重，此飛行網絡終究會延伸到香港，並且與泛美所擴展的航線相連接。

雖然香港早期對商業航空偶有涉足，[14] 但一直到了1930年代，這方面才算是真正的萌芽。對於香港來說，商業航空的興起並非單一事件，而是牽動了整個地區的一股熱潮。地方政府與一些本地企業，乃至外國公司，都對這個迅速發展的行業施加了控制。商界陸續探討香港將會如何發展成為航空中心。1933年，本地英文報紙《南華早報》（*South China Morning Post*）引述扶輪社的一次會議內容指：「儘管發展緩慢，但香港機場的未來是有前景的，這是

9. Van Vleck, *Empire of the Air*, 2; Davies, *History of the World's Airlines*, chap. 9.
10. Lyth, "Empire's Airway," 865; Davies, *History of the World's Airlines*, chap. 11.
11. Lyth, "Empire's Airway," 869; Lyth, "Chosen Instruments" ; Davies, *History of the World's Airlines*, 34.
12. Lyth, "Empire's Airway," 873–74.
13. Lyth, "Empire's Airway," 877.
14. 吳邦謀，《香港航空125年》，5–16。

本地人普遍接受的觀點。」美國飛機出口公司董事長在與扶輪社成員的談話中，展望香港機場會「成為世界航線的交匯點，也是一個終點站——作為一些跨太平洋航班的著陸場以及更多『航空支線』的中心」。報導又強調帝國航空由英國經印度及新加坡赴往澳洲的服務計劃。這家英國航空巨頭將「積極開發華南地區的客運與貨運潛力」，也是「意料之中」的事。對商界而言，針對香港與中國不同城市之間的聯繫，前景似乎格外可觀。文章指：「今天，這個殖民地在世界各地的航運港口中名列前茅」，預見香港將會由一個海港蛻變成航空樞紐，文章最後總結道：「未來，它在世界機場的排名中，沒有理由不與其他機場一樣高。」[15]

早在1933年起，英國航運巨頭英國太古集團公司（John Swire & Sons）就尋求代理帝國航空的可能性。1934年，太古申請成為帝國航空的代理商時，宣傳了公司的航運經驗和貿易網絡：「我們在遠東從事貿易已有六十多年，這些年來，我們確立了在中國貿易中作為英國航運組織的領先地位。」基於公司「擁有航運代理的經驗，以及廣泛的業務範圍」，太古表示有信心在新的商業航空行業中，為帝國航空提供代理服務。[16]

除了香港本地的關注外，一些中國大陸公司、英國商界與政黨，以及來自法國和荷蘭等海外航空公司，都開始意識到香港及這個地區的機遇。在這些海外企業之中，泛美特別渴望把握機會，將香港與公司營運的航線連接起來。[17]

當帝國航空和泛美航空在策劃一條途經香港的長途航線時，本地的區域交通也開始有了起色，尤其是與中國大陸城市的聯繫。1930年代初期，人們不僅為著內地境內的航空交通發達而興奮，也是因內地能夠與香港、美國和歐洲聯繫而更加振奮人心。[18]為了配合中國政策，要求在嚴格控制下吸引外資，國民政府分別成立了一間中美合資和一間中德合資公司，均從事航空業務。[19]中美合資的中航開始從上海試飛到香港。[20]儘管中航試圖與香港當局合

15. 《南華早報》，1933年6月9日，10。
16. JSS, 13/8/4/3 Imperial Airways, Correspondence (incomplete), 1933–1941.
17. 《南華早報》，1933年8月23日，15。
18. Hope, "Developing Airways in China."
19. Kirby, "Traditions of Centrality," 26; Davies, *History of the World's Airlines*, 188–91.
20. *Hong Kong Sunday Herald*, April 2, 1933, 1；《南華早報》，1933年4月3日，14；《香港工商晚報》，1933年8月14日，1；《天光報》，1933年8月17日，3。

第四章

升格香港：邊陲地起飛

> 如果沒有英國政府的幫助，我看不到從我們（因英鎊貶值而耗盡的）自身儲備中撥出足夠資金的可能性……我們自家的航空公司〔國泰航空〕能以現有設施應付未來數年；公司亦能滿足於區域服務而不是洲際服務，尤其是因為在這個領域上我們的利益是轄屬於英國海外航空。
>
> 1968年7月15日，香港財政司司長郭伯偉（John Cowperthwaite）向聯邦事務部提出資助啟德機場升級一事[1]

隨著1960年代接近尾聲，經濟不斷增長，對技術改進的需求也日益上升，使香港航空基礎設施不堪重負。香港市民忍受著飛機飛行時所發出的日益加劇的噪音，同時慶幸飛機噪音背後所象徵的本地經濟起飛。在決策層面上，殖民官員發現自己處於一個新的位置——代表著一個表現出色的地區。雖然二戰後，香港的航空發展一直依賴英國政府資助，但隨著香港發展成為製造業巨頭，並且建立了一個蓬勃發展的經濟，商業航空業自此迅速崛起。英國政府敏銳地覺察到香港的崛起，渴望從僅存的一個帝國據點中獲取利益。與此同時，憑藉商業航空技術的進步，後起之秀能有望趕過世界領先者，為這個新興的航空樞紐帶來了興奮，但惟恐香港未能資助技術的提升，對落後於其他地區的焦慮又隨之而來。

1. TNA, BT 245/1703.

儘管戰後乘客里程持續保持兩位數的增長，但商用航空業繼續由北美航空公司主導，直到1950年代後期，佔據大約60%的市場份額。南亞和東亞市場的增長雖不穩定，但前景看好，尤其是1952年日本重回市場之後。[2]從這個不起眼的開端，香港與東亞及東南亞的新興經濟體，一同以驚人的速度擴展，都需要投資航空基礎設施以實現持續發展。

1960至1975年期間，民航業在全球範圍內經歷了變革性的增長。在香港，雖然地緣政治不時改變航空交通路線，但在此期間，啟德航空樞紐所處理的客運量每四到六年就翻一番（圖4.1）。儘管1950年代後期，啟德機場已完成了建設，甚至已為了應付不斷增加的交通量及技術需求而持續改進，但容量和設施已達到飽和。

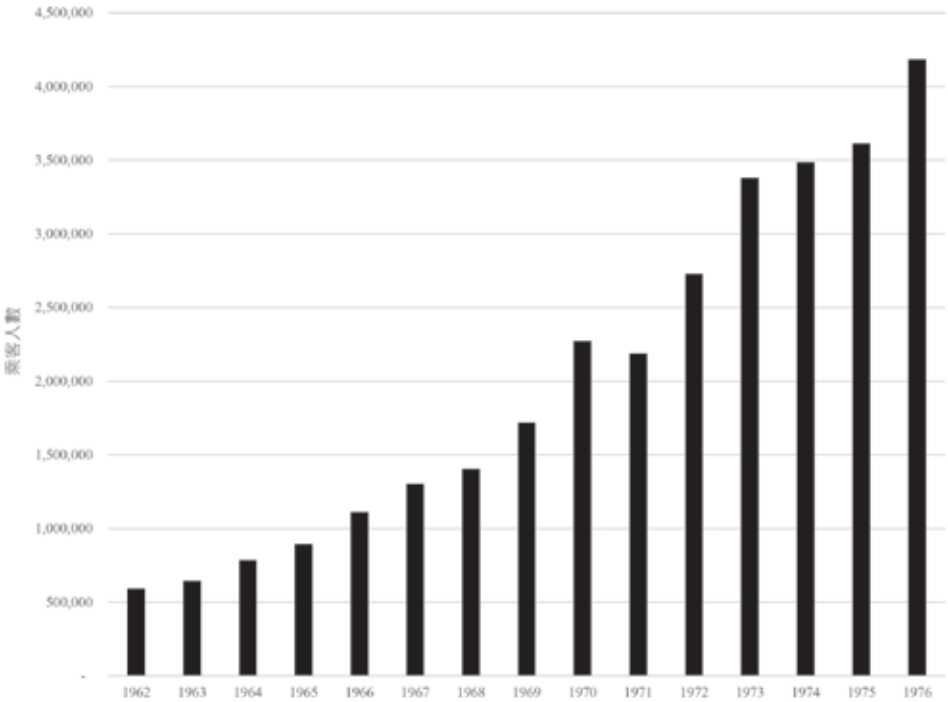

圖4.1：1962至1976年啟德機場客運量。資料來源：*Hong Kong Statistics, 1947–1967*, 122; *Hong Kong Annual Digest of Statistics*, 1978 Edition, 113。

2. Davies, *History of the World's Airlines*, Table 52.

除了客運量之外，香港經濟也實現了大幅增長，儘管有時並不穩定。香港將經濟活動重新定位，從轉口港變成以出口主導的經濟增長。[3] 香港的本地生產總值自1960年代後期起錄得穩健增長，由1968年的134億港元飆升至1974年的353億港元。在此期間的大多數年份，出口值都錄得驚人的增長，與整體本地生產總值的增長率一致。在冷戰的形勢下，美國成為香港出口的最大買家，其次是英國以及正在崛起的貿易伙伴西德和日本。[4] 航空貨運在運輸高附加值出口商品方面發揮了關鍵作用，即使面對全球危機也呈現持續增長（圖4.2）。航空貨運經歷1950年的急劇下滑後，在整個1950年代一直處於

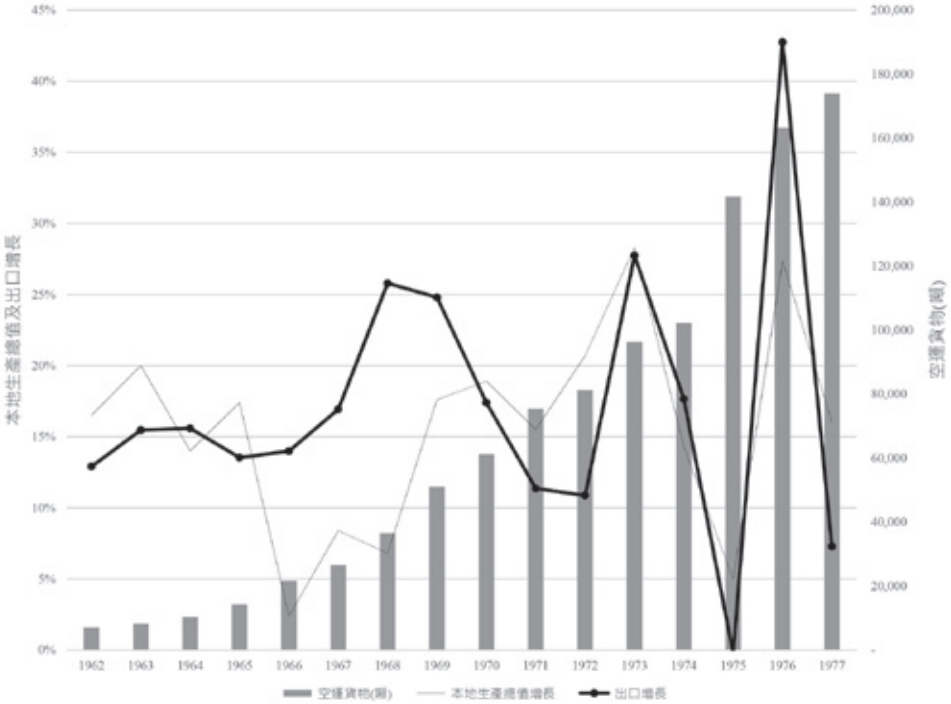

圖4.2：1962至1977年香港處理的空運貨物噸位。資料來源：Hong Kong Census and Statistics Department, Table 030: Gross Domestic Product (GDP); *Hong Kong Statistics, 1947–1967*, 88, 122; *Hong Kong Annual Digest of Statistics*, 1978 Edition, 73, 91, 114。

3. Koo, "Role of Export Expansion."
4. *Hong Kong Annual Digest of Statistics, 1978 Edition*, 76, 91.

低迷狀態，並沒有在香港的民用航空中發揮重要作用。1962年，貨運恢復到以往的高位並持續增長，為香港航空業務帶來顯著的貢獻。[5] 1973年，國泰航空的貨運營業額已超過總營業額的10%。[6]

香港政府努力不懈及不間斷的支持，為啟德作為商業航空樞紐的長遠發展提供了保障。這種開明取態與香港經濟向來採取「自由放任」的傳統觀念形成鮮明對比。英國和香港政府的矛盾立場，也更細緻地反映了在亞洲非殖民化背景下國家干預的情況，其中部分地區正在經歷驚人增長。地緣政治轉變為香港帶來經濟機遇。由於英國本土和香港的經濟節奏不同，香港作為航空樞紐的持續發展以及經濟的騰飛，可謂一個奇蹟。這不僅是因為增長幅度大，也是因為於關鍵時刻，缺乏倫敦的支持。

啟德下一階段的擴張，乃歷經香港與倫敦之間多年的權力鬥爭，同時見證著全球經濟動盪，不得不應對技術突破而改變了商業航空的計算方式。

交通量加速增長

整個1960年代，商業航空的擴展愈演愈烈。對於大多數香港居民來說，商業航空的成本雖然高昂得仍然令人卻步，但是人們對日益加劇的交通流量也習以為常。頻繁的升降，不單影響居住在啟德附近及飛行路線範圍內民眾的感官，同時吸引了航空愛好者前來啟德觀景台，以滿足他們對這種新穎交通工具的好奇心。1964至1965年間，香港政府首次提交觀景台人流量的報告，錄得893,835人次通過閘機，於觀景台上近距離觀看出入啟德的飛機。平均每天有近2,500名遊客，對於一個到1966年才達到370萬人口的城市來說，這是一個相當高的數字。[7] 在接下來的兩年裡，人次增長率分別為13%和16%。[8] 對正經歷工業化和現代化的香港人，航空交通再不如戰後那般遙不可及。

5. *HKDCA*, 1963–1964, 33.
6. Swire HK Archive, *Cathay Pacific Airways Limited Report of the Directors and Statement of Accounts for the Year Ended 30th June 1973*.
7. *HKDCA*, 1964–1965, 11; Barnett, *Population Projections*, 1.
8. *HKDCA*, 1965–1966, 11; *HKDCA*, 1966–1967, 11.

天空的航線發達交錯，的確非常壯觀。到1960年代初，香港的航空客運量不僅出現非凡增長，航空貨運也展現了巨大潛力。然而，貨運量分布並不平均，比起出境貨運量，香港的入境流量相形見絀。以年度計算，截至1965年3月，航空貨運比上一年增長了26%，這是連續第四年實現兩位數增長。雖然與去年同期比較，入境及出境貨運量均出現增長，但3.1公噸的入境量與達7.7公噸的出境量比較起來，顯得十分遜色。[9]在出入境兩個方向上，英國透過英國海外航空和國泰航空，主導了航空貨運，但北美迅速成為一個強大的競爭對手。[10]從1965到1966年，貨運量飆升超過42%，這種驚人的增長引起了業界的關注；1966年3月，《飛機及商業航空新聞》(*Aeroplane and Commercial Aviation News*)報導指，啟德「貨運經歷了巨大的蓬勃發展」。[11]

貨運量的爆炸式增長，連同客運量幅度較少但可觀的15%增長，為機場和相關設施的容量構成重大問題。香港當局試圖通過改造機場，以應付這個令人感到意外卻又欣然接納的交通增長，並報告指「顯然地，如果要追上這些接踵而來的需求，很快就需要對機場進行大型開發」。交通量並非唯一的問題。由於航空技術有著突破性的改進，香港必須「根據有關『珍寶客機』及超音速飛機特性的最新信息」去提升機場設施。1966年，香港當局報告指出，「預計這些飛機將於未來五年內投入使用」，所需的升級不僅包括延長跑道，還有開發航空交通管制系統。[12]一份報紙頭條寫道：「香港需要針對噴射式飛機作出總體規劃」，文章並收錄了一位國際航空專家的警告，指香港需要更新基礎設施以適應新技術，以免「遭捨棄並損失可觀的旅遊收入」。[13]另一篇新聞文章指：「香港『必須在1970年有更長的跑道』」。[14]

在跑道建設方面，香港確實比其他地方落後。1961年，馬尼拉為了最新的噴射式飛機型號，耗資1,000萬美元，將跑道從7,500英尺延長至11,000英尺。[15]香港本地媒體對擴建和全面升級啟德跑道計劃均議論紛紛，這些計劃

9. *HKDCA*, 1964–1965, 23, 31.
10. *HKDCA*, 1964–1965, 63–66.
11. TNA, CO 937/581; HKPRO, HKMS189-1-225（複製自 TNA, FCO 40/360）。
12. *HKDCA*, 1965–1966, 1。同年，立法局探討了「大型噴射式飛機和超音速噴射式飛機出現」對旅遊業的好處（香港立法局，1966年12月21日，454）。
13.《南華早報》，1966年11月10日，32。
14.《南華早報》，1966年11月17日，7。
15.《華僑日報》，1961年6月20日，15。

都是為了應對交通增長，並且趕上新技術的步伐。[16] 比賽正式開始，一家報紙很快將啟德不算殘舊的8,350英尺跑道，與吉隆坡11,400英尺、堪稱「遠東最好的」跑道相比，結果黯然失色。[17]

在香港這航空樞紐，美國和日本就運能和技術改進方面展開競爭。在長途航線方面，北美航空公司擴大了對香港市場的滲透。1966至1967年，環球航空公司（Trans World Airlines）和西北東方航空公司（Northwest Orient）加入泛美航空公司，連接香港與美國，前者途經中東和歐洲，後者途經日本和太平洋。[18] 日本為了與北美競爭對手保持同步，也擴大了飛行網絡。1967年3月7日，日本航空開通環球航線，穩固地確立了作為三大「世界主要航空公司」之一，給香港停靠港提供服務的地位。值得注意的是，日本航空進軍香港航空貨運市場的舉措，亦發展得非常迅速，到了1967年，總貨運量已超過英國海外航空、國泰航空及泛美航空。[19]

由此可見，啟德的交通增長是源自多方面的。1960年代，貨運量出現迅猛增長，與自1952年以來旅客人數持續保持兩位數的增長相輔相成，也表明香港製造業如日方中，為啟德的交通提供了動力。[20] 連接香港與其他地區的航線發生變化，反映香港在政治和經濟上與之相連的網絡不斷變化的需求。

香港政府留意到「全球航空旅行的數字顯著增長」，但很快亦注意到，香港在遠東各方面的增長中，均受益於比平均水平高的份額，包括飛機升降次數（從1966到1967年增長了24%）、客運量（26%）以及航空貨運量（51.5%）。對於「空運貨物運輸使用量出現前所未有的增長」，政府將需求歸功於「本地製造的產品，如紡織品、塑料和電子設備」。[21] 貿易公司大班、香港總商會立法局代表羅仕（George Ronald Ross）表示，香港機場在「高峰期時過度擁擠」，

16. 《南華早報》，1965年8月5日，7；1965年9月3日，6；1965年11月6日，1；《香港工商晚報》，1965年9月24日，3；《香港工商日報》，1965年9月25日，10；《大公報》，1965年10月7日，4；1965年11月7日，4；《香港工商日報》，1965年11月7日，5。
17. 《香港工商晚報》，1965年12月12日，3。
18. *HKDCA*, 1966–1967, 16.
19. *HKDCA*, 1966–1967, 42–45。日本也是國泰航空的重要市場，在1966年間曾佔公司過半的收入（TNA, BT 245/1060）。
20. *HKDCA*, 1966–1967, 27.
21. *HKDCA*, 1966–1967, 1; HKPRO, HKMS189-1-225（複製自 TNA, FCO 40/360）。

結論：香港何去何從？

香港透過商業航空，鞏固了一直以來的海上交通樞紐地位，並且與不斷發展的區域及全球網絡相連。隨著航空聯繫日趨頻繁，經濟因素激發了商業參與，然而，政治力量一直支配著這種長久且持續的聯繫過程。連同香港在內的航空網絡擴張，徹底改變了這座城市的社會環境，不單產生了人口流動，並且帶來了權力結構上的變化。應運而生的快速流動，加強了香港與東南亞及其他地區元素的互動，產生了反映商業航空的全球性和香港特殊性的文化形式。

作為一項新技術，商業航空連接了天空，在這「流動空間」，基礎設施萌芽，促進了新形式的交流和互動。[1] 然而，這項新技術設計的網絡，受制於香港既有的交通聯繫、自然環境及政治框架。與此同時，隨著香港商業航空的發展，產生了一個基礎設施，為不同元素的流動提供了渠道。商業航空新技術及其相關的網絡和基礎設施，兩者之間所形成的關係，塑造了現代香港的政治、經濟、社會和文化。[2] 從制度上來說，曾經主導上一代運輸的物流業務主要經營者（尤其是航運），需要在這個新技術平台上展示自己的地位，以維護他們的商業利益。因此，太古和怡和兩家公司均加入了競爭行列，於香港航空運輸方面持續角力，亦不足為奇。在基礎設施方面，當跑道等輔助設施未成熟到足以實現技術及商業可行性之前，飛船規避了硬件挑戰，讓航空先驅得以起飛。政治上，雖然新技術縮短了距離，邊界亦受到重劃的威脅，但具屬地管轄權的勢力展示了他們對空中領域的權利，並規定了空中連繫的交

1. Castells, *Rise of the Network Society*; Larkin, "Politics and Poetics."
2. Jensen and Morita, "Introduction."

通規則。既得利益者敏銳地意識到商業航空的破壞性潛力，於是為自己在這新行業發展期塑造了優勢，降低了競爭格局中的威脅。

戰後香港商業航空的發展反映了香港自身的發展，在某些關鍵時刻，各方面的有利條件匯聚一起，培育香港成為航空樞紐。與此同時，香港的機遇及其投資基礎設施的條件，反映了香港在整個擴張時期的變化。此外，航空網絡的建設，改變了香港內部的動態，以及與城市以外元素的互動。在有利的地緣政治環境下，香港得以發展成樞紐；而商業航空業的蓬勃發展，亦讓香港日益融入區域及全球網絡，並鞏固了它的中心地位。

政治臨界空間中的經濟機遇

人們很容易將香港商業航空的發展歸功於英國的支援，畢竟倫敦及帝國航空公司於早期階段的關鍵時刻，承擔了航空服務協議的談判。然而，香港的商業航空不僅起源於英國，還得益於來自歐洲、北美及中國新興交通的匯合。美國與民國政權之間的政治及經濟聯盟，啟動了從北美到太平洋一帶的交通。不過，在跨太平洋航線與來自歐洲的航線於香港相遇之前，無法連接上歐洲帝國的航線到東南亞與澳洲，實現真正的環球航行。因此，二戰爆發前夕，在處於中國南端的香港，美國航空公司及其中國合作夥伴，與英國帝國航空建立聯繫。

戰後，香港回歸英國管治，重新激發起將香港發展成商業航空樞紐的意欲。事實證明，比起作為英國殖民管治地區的地位，香港靠近中國內地，這點對這座城市成為交通樞紐的潛力至關重要。就二戰後航空業的發展而言，香港作為商業航空樞紐的吸引力，主要在於其中國本土以外的位置。[3] 然而，除了非中國管轄外，香港跟中國領土相連一樣重要，無論就字面上而言，或是就其隱喻來說，香港都有作為通往中國門戶的潛力。對在構建新流動網絡過程中指導航路設計的人來說，這潛力尤為重要。具進取心者沒有為政治效忠問題而苦惱，[4] 反而充分利用了香港位於中國南端，以及其作為外國飛地的混合性。二戰結束時，香港成為西方帝國主義在中國邊緣絕無僅有的立足點，這特殊地位正是它的優勢。香港是中國網絡中不可或缺的一部分，促使

3. Carroll, *Edge of Empires*, 57.
4. Fu, *Passivity, Resistance and Collaboration*.

內地及香港的利益從外部將香港「包括在外」，[5] 利用英國飛地的戰略位置，為中國提供了一個通往更廣闊世界的口岸。1940 年代後期，香港的航空運輸量急劇上升，證明了香港的位置無比重要。香港的臨界位不僅源於它在中國以外的位置，亦基於它促進中國與周邊地區的交流能力。

遺憾地，事實證明人們高估了當時該樞紐的關鍵潛能。中共控制內地，切斷了空中流動，也毀掉了大眾對新興航空樞紐的希望。諷刺的是，內地事件解決了香港兩個英國陣營之間的競爭，結果太古支持的國泰航空，戰勝了怡和及英國海外航空所支持的競爭對手。國泰航空在東南亞網絡的優勢，於冷戰期間得到強化。憑藉這優勢，國泰形成一種區域配置，為英國海外航空和其他行業巨頭的幹線網絡提供服務。香港航空業因中國內地的政權更迭，具有潛力的中國航線給截斷了。雖然行業遭受了打擊，但香港重拾對英國的依賴，於帝國網絡中佔有一席之地。

對於國泰航空及香港而言，地緣政治於國家權力的縫隙中孕育了新的機會，讓企業得以發展。由於國泰航空向倫敦當局以及香港政府證明自己是一間足以代表英國（或英聯邦）的公司，因而得以被培育成香港實際上的旗艦航空公司。雖然中國內地仍然禁止商業航空往返香港，但國泰航空處於竹幕另一邊的業務，為這間初創的航空公司提供了充足的商機，並使它在稍後時間從東南亞擴展到日本和台灣。

穿梭香港的商業航空自 1950 年代起發展，並於 1960 年代加速了成長的步伐，促進並反映了香港的經濟發展。冷戰的動力推動了交通流量，在來港遊客中，美國在最初佔了大多數（1969 年為 28%）。美國這個領先的優勢，後來被日本所超越，在整個 1970 年代，日本佔香港入境遊客的最大份額，於 1973 年更達到 37% 的高位。東南亞於 1980 年佔較大份額，到 1980 年代中期才再讓位予日本。台灣於 1980 年代後期崛起，在英國管治香港的最後十年中，佔總數的五分之一。[6] 除了受益於不斷增長的客流量外，香港亦受益於快速增長的

5. 筆者從華語研究中藉用了這個詞。王德威以此詞來描述「華語作家在表達本土情感時，策略性地挪用中國符號」（Lin, "Writing beyond Boudoirs," 255，轉引自王德威，〈文學行路〉）。

6. *Hong Kong Tourist Association Annual Report, 1970*, 21; *A Statistical Review of Tourism*, 1976, Table A12; *A Statistical Review of Tourism*, 1986, Table 1.12; *A Statistical Review of Tourism*, 1995, Table 1.11; *A Statistical Review of Tourism*, 1997, Table 1.13.

出口量。1962 至 1988 年期間，除其中四年外，其餘年份均錄得了兩位數的增長。在此期間，出口總額的複合年增長率為 17%。出口往英國的數字也出現可觀的增長，而美國出口量激增，則進一步推動了出口總額的增長。到 1960 年代初，香港對美國的出口量超越了對英國的出口量達四五倍之多。從 1965 到 1989 年，美國的出口數字一直超過香港總出口量的 30%，於 1984 及 1985 年更達到 44% 的峰值。雖然失去與中國內地的業務，對香港造成了沉重打擊，但香港與竹幕另一邊結盟，推動香港成為強大的經濟體。伴隨著經濟騰飛，香港的商業航空運輸量不斷增加（圖 C.1）。[7]

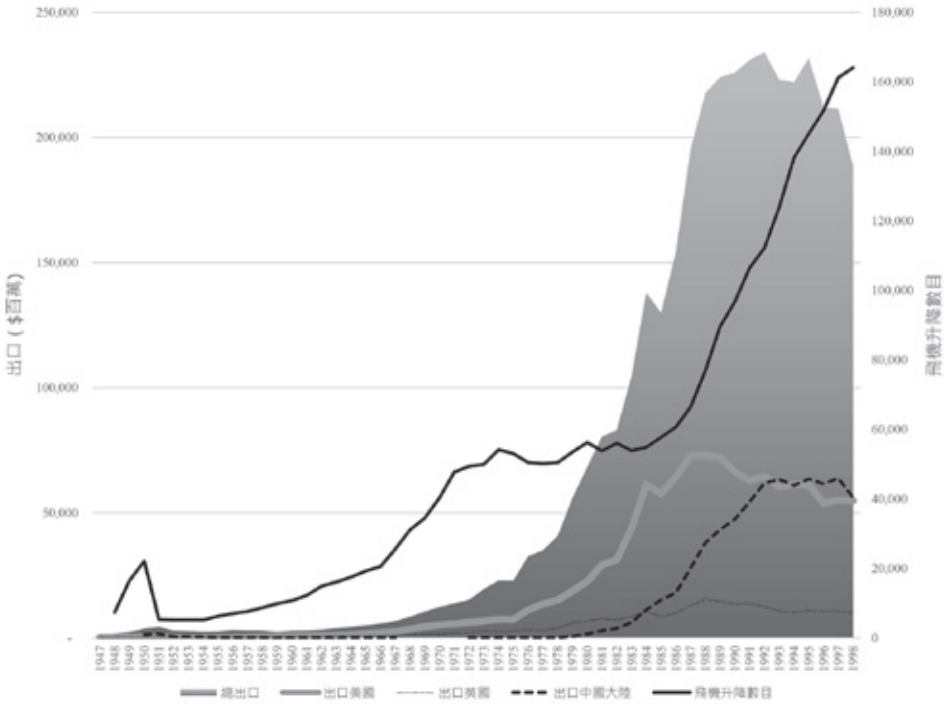

圖 C.1：1947 至 1998 年香港出口和飛機升降。資料來源：*Hong Kong Statistics, 1947–1967*; *Hong Kong Annual Digest of Statistics*, 1978, 1985, 1994 1998, 2000 editions。

7. *Hong Kong Statistics, 1947–1967*; *Hong Kong Annual Digest of Statistics*, *1978 Edition*; *Hong Kong Annual Digest of Statistics*, *1985 Edition*; *Hong Kong Annual Digest of Statistics*, *1994 Edition*.

到1990年代，自中華人民共和國重新對外開放，為香港的經濟帶來新一波增長後，總出口量的增長有所放緩。從1977到1992年，香港對中國的出口量有所增加，由只佔總出口量一小部分，上升至回歸時的30%。中國最終於1990年代中期取代美國，成為香港最大的出口市場。[8]同樣地，在香港入境遊客的總數中，中國內地的份額亦大幅上升，並於回歸當年達到佔總數的22%。[9]航空交通量亦持續攀升，反映了香港經濟的重組及急劇將定位轉向中國內地。內地市場的吸引力不僅體現於來自香港的出口量上，還包括香港連接內地航空網絡的競爭上。

作為一項連接不同地方的業務，商業航空通常能夠超越政治分界。與此同時，商業航空亦是一個需要投放大量資金的行業，不單國泰需要資金升級設備，香港政府也必須開發財政撥款建造基礎設施，以促進經過香港的商業航空持續增長。在香港強勁的經濟增長背景下，1958至1968年的十年間，國泰航空的營業額上升了七倍，到1978年又再上升了十倍，達18億港元。營業利潤從1968年可觀的200萬港元，上升到1978年的2.59億港元，可謂相當驚人，為公司的擴張戰略提供了必要的資金。[10]與此同時，香港政府亦從本地經濟起飛中獲利，從1967年的平衡預算開始，香港逐漸積累了可觀的儲備餘額，在回歸前的三十年中，除了其中四年外，政府財政均錄得盈餘。[11]除了香港的航空公司，香港政府亦將香港累積的財政資源用於基礎設施和設備升級，將香港打造成商業航空樞紐。

1950年代，香港與內地斷絕連繫，確實重創了商業航空，然而，由冷戰動力而產生的經濟增長，重新激發了香港的活力，並為其發展成為地緣政治鴻溝一側的商業航空樞紐提供了保證。除了航空貨運的流動外，遊客數量增長亦推動了香港的航空交通。正值冷戰解凍，以及香港工業發展放緩之際，中國內地的改革，重啟了香港與這個崛起中的北方大國之間的經濟聯繫，保

8. *Hong Kong Annual Digest of Statistics, 1978 Edition*; *Hong Kong Annual Digest of Statistics, 1985 Edition*; *Hong Kong Annual Digest of Statistics, 1994 Edition*; *Hong Kong Annual Digest of Statistics, 1998 Edition*; *Hong Kong Annual Digest of Statistics, 2000 Edition*.
9. *Hong Kong Tourist Association Annual Report*, 1997–1998, 18.
10. Swire HK Archive, *Cathay Pacific Airways Limited Annual Reports*, *1962*, *1968*, *1978*.
11. *Hong Kong Annual Digest of Statistics, 1978 Edition*; *Hong Kong Annual Digest of Statistics, 1985 Edition*; *Hong Kong Annual Digest of Statistics, 1994 Edition*; *Hong Kong Annual Digest of Statistics, 1998 Edition*.

持了香港及其航空業的發展勢頭。在這些關鍵時刻，香港展現了「臨界空間的創新能力」，鞏固香港作為航空樞紐的關鍵功能。[12]

香港逐步發展成國際商業航空樞紐。在最初的階段，香港憑藉地緣政治優勢，成功將海上樞紐的角色，延伸至新興的航空界。然而，縱使在新技術支持的流動網絡中，香港得以重新錨定自身位置，也並不保證這座城市能夠長久且持續地享有優越地位。政策制定者及商業企業，克服了與中國內地航空交通中斷的巨大轉變，堅持不懈地為新興的航空業開發必要的基礎設施。冷戰動態令香港得以發展成為一個連接點，可以連接到更大的網絡，一端連接東南亞與歐洲，另一端則通過菲律賓、台灣、日本和韓國連接到北美。隨著時間的推移，扎根香港的勢力將控制範圍擴大至區域軌道以外，並在更大的範圍內施加影響。在不斷變化的地緣政治背景下，香港需要加強其重要性，與競爭對手的樞紐區分開來，並在網絡發展中發揮積極作用。

回歸後的網絡

赤鱲角新機場的規劃事宜，需要與中國內地當局進行協調。計劃展開時，《中英聯合聲明》還未簽署。[13] 儘管中英雙方存在爭議，但這座耗資 1,550 億港元（200 億美元）的機場，於 1998 年 7 月 2 日，由中國國家主席江澤民在香港回歸一年後啟用。香港特別行政區首任行政長官董建華將機場落成歸功於「香港市民的財富、市民對未來的信心及北京的支持」。江澤民登上國航航班返回北京數小時後，美國空軍一號降落香港——這是第一架降落赤鱲角的國際航機，護送了美國總統克林頓（Bill Clinton）結束中國之行後，抵達香港作中途停留。作為第一位踏足香港的在任美國總統，克林頓在董建華於禮賓府所設的晚宴上表示，香港「對中國及亞洲的未來，乃至美國及世界的未來都無比重要」。赤鱲角啟用當日，江澤民、克林頓連串香港之行，經精心編排，意義非凡。赤鱲角的規劃和所獲資助都跨越了政治分歧，正如董建華所

12. 筆者從 Duara 的文章中借用這個字眼，見 “Hong Kong,” 228。
13. TNA, FCO 40/1312.