



從城市競爭力和
產業發展視角
淺析香港城市管治的
演變與未來



研究專論第四十號

紀緯紋 沈建法



沪港发展联合研究所
Shanghai-Hong Kong Development Institute



從城市競爭力和產業發展視角
淺析香港城市管治的演變與未來

紀緯紋 沈建法

復旦大學—香港中文大學
滬港發展聯合研究所

二零二二年九月

作者

紀緯紋，香港中文大學香港亞太研究所城市與區域發展研究中心副研究員。

沈建法，香港中文大學地理與資源管理學系教授、香港中文大學香港亞太研究所城市與區域發展研究中心主任。

滬港發展聯合研究所出版之刊物屬作者個人意見，不代表本所立場。

© 2022 香港中文大學滬港發展聯合研究所

版權所有，不准翻印

A Preliminary Analysis on the Evolution and Future of Urban Governance in Hong Kong from the Perspective of Urban Competitiveness and Industrial Development

Gordon KEE and Jianfa SHEN

Abstract

From the perspective of urban competitiveness, this paper analyzes the evolution and problems of urban governance in Hong Kong, and provides suggestions using the modern logistics industry as a case study. This paper argues that although the existing urban governance system has effectively supported the development of the logistics industry and enhanced the competitiveness of the city, in the face of rapid changes in Hong Kong's internal and external environment, as well as the advancement of technology and evolution of the industry, the urban governance system featuring the concept of active non-interventionism cannot play a steering role to support the modern logistics industry in the current environment, and it also hinders the development of the industry. Responding to the unique conditions and needs of Hong Kong, this paper proposes several principles from five perspectives to guide the adjustment of the urban governance system, and proposes that the SAR Government needs to master the global to local environmental conditions well, and has a proper set up of the top-level of urban governance system, from the input perspective. While from the process perspective, this paper proposes to further rationalize the administrative structure of and promotion works in the existing governance system. The paper also proposes to establish a pilot site of governance innovation for modern logistics industry.

從城市競爭力和產業發展視角 淺析香港城市管治的演變與未來

紀緯紋、沈建法

摘要

本文從城市競爭力視角切入，以現代物流業為案例，分析香港城市管治的演變和問題，並提出建議。本文認為，雖然現有的城市管治體系曾有效支持了物流業的發展、提升了城市的競爭力，但面對香港內外部環境的急速變化、以及科技和產業本身的演變，該城市管治體系的積極不干預的發展理念並不能在當前環境下發揮現代物流業所需的掌舵作用，亦妨礙該產業的發展。以香港作為實踐案例，本文從五個視角提出數項原則來指導城市管治體系的調整，提出特區政府需要更有系統地掌握好宏觀和微觀環境數據，並做好城市管治體系頂層設計等從投入角度出發的建議；對管治體系結構的調整，進一步理順推廣工作等從過程角度出發的建議；以及設立現代物流業管治創新試點建議。

序 言

作為本研究系列第三篇文章，本文以香港現代物流業發展(紀緯紋、沈建法，2022a)為案例、並設定提升城市競爭力(紀緯紋、沈建法，2022b)為城市發展過程的指標，淺析近期香港城市管治的演變和未來發展。當代城市發展過程中，城市管治與城市競爭力的關係相輔相成，更可理解為一個銀幣的兩面。雖然當前世界的去全球化和半球化趨勢將對城市的對外關係形成挑戰，但城市的外部經貿仍是支持城市發展的重要貢獻者，現代物流業在其中發揮著不可或缺的作用。¹ 香港過去數十年的發展過程中，物流業的作用無可置疑，既有的城市管治體系創造的商業環境被認為是物流業以至整個城市成功獲得高度競爭力的重要因素。然而香港內外部環境的急遽甚至是範式性的變化，以及物流業本身和科技等方面的高速發展，使香港的城市管治體系無法一如過往甚至更好的支持經濟和社會發展。這不只要求香港的持份者就現時的城市管治體系作出被動的和些微的調整，更應該配合城市和產業的長遠發展認識和戰略，從認知和實踐層面來分析和優化香港的城市管治。

本文第二節簡略探討城市管治的概念、回顧關於香港城市管治的研究，以及提出本文的研究思路。第三節以香港物流業發展為案例，分析香港城市管治在演變中出現或所面臨的問題。第四節從提升城市競爭力角度提出可行的城市管治調整建議。最後作出總結。

¹ 本文所用的「物流業」一詞主要指向香港傳統的運輸和倉儲等非運輸業務，而「現代物流業」一詞除包含傳統業務外，更包含供應鏈管理中方案供應、實時線上管理、物流金融等新業務。

概念內涵

本文認為，管治作為一個「翻新」的概念，必須置於目前全球主流的發展範式和經濟與社會的大背景來加以認識、分析和應用。² 於城市尺度，就是了解和審視在過去數十年的經濟全球化和其衍生的一系列現象對城市現有政治和行政制度運作的影響，例如所處理的經濟和社會發展的效益、應對不同空間尺度發展需要的能力，尤其關注現有制度變得低效乃至失效的現象，以及經優化後的制度的應有特徵和在運作過程中的效益。

表面上，城市管治的關注重點是從公共行政角度探討現有決策和執行機制在應對當前城市發展上的不足和變得低效乃至失效的情況和原因；以及從政治角度研究新持份者如公民社會的興起、政府與非政府持份者的互動關係與過程和權力的配置。然而，上述行政和政治現象的出現，亦要從經濟、社會、地理和城市本身等角度加以認識並從中歸納原因。自二戰後尤其進入 1970 年代，由美國和歐洲城市開始乃至後來世界各地城市，不少地方政府越來越需要積極地營造獨特的地區優勢(territorial fix)吸引遊走全球的資金，有如企業般為城市謀求預期產生的巨大利益以推動城市發展。³

² 關於管治的歷史起源、近代的再興起，以及獲得較「政府」、「統治」和「管理」更廣闊的內涵等討論，可參考陳振光、胡燕 (2001)。關於主流發展範式的討論見紀緯紋、沈建法 (2022b)。

³ 如 Elkin (1987) 和 Pierre (1999) 指出的城市體制/政權 (urban regime) 類型中的企業型城市，見 Shen (2004b) 的討論。此外，在空間尺度的重組方面，為了適應全球資本的要求和環球形勢，城市-區域 (city-region) 成為一個新興的空間

同樣地，資本為了在不同空間尺度投資和再投資各類資產業活動以帶來更大利潤，跨國企業如雨後春筍增加、規模不斷擴大，並更大力度地與地方政府討價還價和建立協作關係。而公民社會亦在上述兩類參與者更多的互動中冒起，為個別群體、領域或整體社會在城市發展中爭取更大金錢利益與非金錢福祉，以及減少如貧富差距擴大和污染等負外部性影響。此外，城市積極發展的取態改變了其對外關係，持份者需要巧妙地平衡城市與國家利益的關係，亦更多地考慮城市與周邊地方的利益和協作關係，以及研判城市在不同空間尺度可發揮的作用和獲得的利益等。毋庸置疑，這些發展趨勢反映出地方利益關係的複雜和多元化發展，使城市管治中追求集體目標和共識成為一個絕不容易的過程，並對現有管治體系的效用造成挑戰。

日益複雜的城市管治現象獲得了社會各界更多的關注，有關的學術研究成果持續增加，本文把相關研究工作概括為三類。第一類是客觀地描述城市管治，例如 Song & Culliance (2006) 詳述香港港口管治的模式和問題；這類研究反映地方政府和非政府持份者的互動和機制如何引領城市或個別項目發展的實況，可歸納為從本體角度觀察現實的城市管治。第二類是探討應有的城市管治模式，例如劉曼容 (2006) 討論香港應有的行政主導城市管治；這類研究反映的是應有的持份者參與、過程和制度，以及標準等，可歸納為從認識角度探討規範的管治。第三類是研究如何實踐應有的城市管治，例如王嘉琪、程熙 (2011) 討論建設管治者同盟的路徑選擇；這類研究討論包括從政治和公共行政等角度提出各類建議，預期的挑戰和解決方案，以及評價工作等，可歸納為從方法角度探

尺度，國家亦看到此尺度作為經濟增長極對國家經濟增長的重要性，推動了國家和城市作出更多適切工作 (殷潔、羅小龍，2013：71)，亦可參考 Laquian (2011)。

討管治的實踐。當然這只是學術概念的分類，現實中往往同時出現兩類和三類研究工作。

第二類和第三類的研究工作正好反映出目前城市管治研究在學術層面的認識、不足和可拓展的研究空間。其一是對城市管治認知的全面性有待豐富。鑒於美國和西歐大部份城市的現代化進程較早、經濟發展水平較高，並且學者開展管治研究亦較早，因此現有不少城市管治的研究所得、應有的管治範式和實踐方式等要點都是以美歐城市經驗、主流的政治和經濟等理論及其內在的意識形態作為基礎。然而一如城市化研究的經驗，美歐案例所得的理論和模型不一定能完全解釋世界上其它地方的城市化發展。⁴ 本文認為，不只是東西方之間宏觀的意識形態，也是東西方社會內部乃至一國之內的體制、城市之間在歷史、文化、地理等方面，並由此所產生的社會規範、價值觀、處事手法等民情均存有巨大差異。這必導致各地的中央與地方行政單位、政府與人民、商業利益與社會福祉產生複雜且不同的關係和互動，所衍生的城市管治的模式和運作方式亦各異。因此，現實上並不存在所謂的最佳或終極城市管治範式，若存在亦只是在有限學術認知下的可否定結論。唯一的共識應該是通過優化城市管治來獲取最大的公共利益，包括經濟的持續發展、社會上人民福祉（類近的概念如幸福感、獲得感等）的提升和人類對環境的責任增加等。此外，鑒於上述的發展差異，東西方城市之間和不同發展階段的的城市之間對城市管治所關心的議題和方向亦有明顯不同（Laquian, 2011），這必然導致城市管治的側重點

⁴ 如 McGee (1989, 1991) 對東南亞地方的城市化研究，得出未見於歐美地區的城鄉結合部地理景觀現象，反映出新的城市化認識並需要尋找新的理論解釋。

和體制的設計出現差異。⁵ 隨著更多世界各地經驗得到研究歸納，可望從認知和方法層面豐富城市管治的研究。

其二是對多樣化的城市管治概念和含義作出整合。鑒於城市管治可從公共行政、政治、經濟、社會和地理等學術領域來認識，亦因此出現不同的城市管治概念和含義。例如有強調公民社會參與過程的必要性、有著重交易成本和理性選擇在城市管治決策中發揮的作用、有剖析行為和契約對持份者之間的協作的影響、亦有不同空間尺度持份者在城市管治中的互動對產業活動和城市發展的影響等。惟須慎思的是，城市管治的複雜性一如城市本身是個複雜的生態系統，上述各重點之間應是環環相扣而非獨大。而且城市管治是實現公共利益最大化的手段，它本身並不是結果。因此，假若應有的城市管治只強調公民社會的集體參與過程的形式性，而缺乏對引導持份者協作的要素給予足夠重視、甚或強行忽視當地社會原有的文化與規範的作用，所得出的結果便不一定是公共利益最大化的成果，甚至比「優化」前的統治情況更差。

本文認為，既然管治是因著經濟全球化對城市的影響而重新出現，因此宜一方面以「城市為本」來認清經濟全球化下現代城市發展和演變中的共通點，另一方面可借用同樣因經濟全球化而興起的城市競爭力作為研究視角來整合學界對城市管治的認識。⁶ 前提是

⁵ Laquian (2011: 313) 認為西方城市-區域 (city-region) 的管治偏向關心城市服務供應的效率和效益，而亞洲的則不只關注服務的供應，因為這些亞洲城市-區域更要作為它們國家的經濟發展引擎、社會價值觀變革的推動者、權威和權力的所在地以及國家領導人的來源等作用，這對城市管治有更多的要求。

⁶ 本文所指的「城市為本」，並不只是指城市化的建成環境，而是更多地指向日常城市經濟和社會活動向外延伸所觸及的更大範圍，亦因此產生了向上的空間尺度（區域）的活動關係和相關跨界管治。本文認為，城市競爭力與城市管治都是在經濟全球化對城市產生影響的背景，推動城市發展達成持份者所設定的目標的過程，前者可被視為指標而後者是手段，而兩者本身均不是結果。

城市持份者認為可通過參與全球生產和經貿活動、並通過爭取提高這些活動佔全球的份額，來帶動城市經濟增長並提升城市競爭力。其中的工作便包括城市在充分考慮其既有的歷史文化、政治、地理等條件和優勢、外部環境、當前城市的發展階段和重點等要素下，地方政府聯合不同的持份者共同參與並完善城市管治體系的投入，從而引導城市持份者作出最理性的決策過程，藉此創造有利提高生產率、競爭力和生活質量的地方環境(沈建法·2001; Porter, 1998)，從而為城市帶來預期的最大經濟和社會等公共利益，最少的負外部性影響，達至提升城市競爭力的目的。而隨著環境的改變而產生管治體系的失效，城市持份者便通過對管治體系的優化來重新獲取原有甚至更大的效益和結果。當中可見，提升城市競爭力的投入，已不只是協助生產的實物原料，而是有助持份者進行協作的制度因素，是在當代生產活動中更為重要的生產要素(殷為華·2013)。

香港的城市管治

自進入 21 世紀，不少本地、國內或海外學者相繼把香港的城市管治作為研究案例，有關研究逐漸豐富起來。鑒於管治更多地被理解為一個政治術語，研究多從政治、公共行政或政治經濟角度進行，探討特區城市管治體系的各方面的現況、特點和優點、問題、與持份者關係，以及面對外在環境變化中管治模式的演變、應有的變化和提出改變建議(如王嘉琪、程熙·2011；葉健民·2017；劉兆佳·2012；劉曼容·2006；Lam, Lui, Wong & Holliday, 2007; Lui & Chiu, 2007; Pun & Lee, 2002)，亦有對準公民社會或基層治理的研究(如蘇祉祺·2011；Ku, 2009)。

針對土地、房屋和規劃(包括舊區、舊樓和城市的重建)的管治是另一受到較大關注的課題。這類研究主要探討當前城市管治模式在這些領域執行所產生的種種問題，如市場的角色較社區和居民的角色在舊區重建中更得到重視、前者更有影響力等，並提出建議，如促進社區積極參與的建議(如張更立，2005；Chan & Siu, 2015；Cheung & Wong, 2019；Hui & Au, 2016；Ng, 2002, 2008, 2013；Smart, 2001；Wan & Chiu, 2008)。

部份研究則聚焦於城市管治中跨界事務的探究(如沈建法，2002；許志樺、劉開智，2019；Cheung, 2015；Shen, 2004a；Shen & Luo, 2013；Yang, 2005, 2006)、個別產業發展與城市管治的關係(如關於旅遊業的Wan, 2013和港口的Song & Cullinane, 2006)，以及與城市競爭力的關係(沈建法，2001；Shen, 2004b)。

概括來說，關於香港的城市管治研究的題目是多元化的，但以應用研究為主。時間上既涉及回歸前後一段特殊的時間，亦有對回歸後的不同時間段的回顧。空間上，當論及政治議題便往往出現香港與國家和世界關係的多尺度城市管治討論，跨界事務的探究則涉及區域和國家尺度，其它的主要以本地的城市或社區尺度為主。此外，通過這些研究反映出香港的城市管治正在經歷由執行過程、機制至頂層範式與概念的演變。特別在概念方面，正從過去秉承市場是最有效率(market knows best)概念的「大市場、小政府」而對經濟發展作出最少干預並以適當政策支持的方針，即積極不干預，向積極有為和更大程度地開放給公民社會參與轉變。⁷當然，轉變

⁷ 關於香港在經濟發展和港口發展中小政府和積極不干預的模式之討論，可參考Song & Cullinane (2006) 引用自Krause (1981)的分類。從政治角度對積極不干預的討論可見如Chan (1997)；與產業發展的關係可見如Sit (1998)。開放

過程中出現了如制度設計和執行過程等方面的問題，既反映了實踐背後持份者之間的利益角力，亦揭示了持份者在政治、發展概念、空間尺度等認知上的不足、不敏感乃至衝突。此外，這些轉變，從城市競爭力和產業發展視角來看，在多大程度上滿足未來所需並支持香港的持續發展，都是值得探究的問題。

本文研究焦點和思路

因應物流業在香港的重要地位和物流作為產業的特殊性，⁸ 本文以現代物流業在香港的發展為出發點，探討香港城市管治的現況和問題，並就如何通過城市管治作為手段，實現提升競爭力的各項指標，從而達成公共利益的最大化和城市可持續發展的目標提出建議。

本文首先需要作出兩個假定。第一，香港的現代物流業和城市發展仍會參與競爭。經歷過去數十年經濟全球化，香港已發展成為一個國際城市，其物流業亦在世界佔有重要一席。兩者的發展路徑都充滿了競爭，並且成功獲得不同空間尺度的地位和話語權。在可見將來，香港仍會通過在世界和區域等空間尺度的競爭，保持其國際城市 and 物流樞紐的地位，競爭是城市和產業發展的重要機制、表徵和過程。第二，管治是競爭力的可變元素。借鏡城市競爭力的「投入——過程——結果」概念，本文認為，在過去數十年的時空環境

給市民參與城市管治的例子，不只設立各類諮詢、顧問、事務、管理等委員會，邀請相關專業人士和社會賢達共同議政，更設立例如「青年委員自薦計劃」，給予青年人議政的機會，亦擴大這些委員會社會成員的光譜。

⁸ 物流業的特殊性在於它既是其它產業的生產鏈重要組成部份，它本身亦是一個產業，並且向現代物流業方向演變。因應其高度流動和廣泛覆蓋範圍的特點，它可於城市內和區域等不同空間尺度產生聯動效應帶動產業的聯動發展，分別有助城市內的產業融合和區域內城市融合並發揮協同效應。

下，香港為其城市管治所投入的資源和其管治過程，有效地為物流業和整個城市的發展帶來巨大的經濟和社會效益。隨著內外環境的演變，城市管治過去的投入和其過程，已經顯示不能為物流業和城市的持續發展貢獻相同的效益。因此，持份者需要為城市管治投入新的資源和優化管治過程，就是打造一個能更好把握內外機遇，並可轉化為有效支持經濟和社會發展、創造最大公共利益的管治體系。這亦是本文給予城市管治的工作定義。

本文按前作對香港物流業發展的方向和所需能力、香港的城市發展和競爭力的討論（紀緯紋、沈建法，2022a, 2002b），考慮了香港的城市發展階段、香港作為國際城市的功能、並以香港作為提升城市競爭力的實踐主體，從以下五個視角分析支持產業與城市共生的城市管治應有的原則（表一）。鑒於本研究系列認定了城市管治是支持產業發展和城市競爭力的重要非基本要素，因此有必要先從城市管治背後所服務的經濟發展、經濟活動的地理空間和香港的歷史文化三個視角出發，及後再聚焦於表徵層的政治和公共行政。

從經濟方面理解，香港的城市管治一方面需要擁有更宏觀的全球大局意識，為面對全球急遽變化所帶來的巨大影響打造更好的商業環境，以吸引和固著可支撐香港經濟持續發展的實體產業，包括更靈活和有效地支持現代物流業和整個城市在全球政治經濟環境可能的範式演變中繼續發揮中間人的角色；另一方面善用社會對企業發展中的社會責任（CSR）和環境、社會及企業管治（ESG）的倫理要求，在創造友善營商環境的同時解決經濟高速發展帶來的社會和環境問題，以實現公共利益的最大化目標。從空間方面理解，經過數十年的發展，香港的經濟和社會已經與全球和區域尺度高度融和，特別是後者。不論是政治現實或回應香港產業和民生活

表一：支持現代物流業發展的城市管治應有的原則

原則	經濟	空間	歷史文化
	<ul style="list-style-type: none"> 擁更有宏觀的全球大局意識 善用商界的CSR和ESG倫理要求 	<ul style="list-style-type: none"> 充分反映CBG和MLG的地位和作用 	<ul style="list-style-type: none"> 適應多元多極文化下經濟活動的進行
	政治		公共行政
	<ul style="list-style-type: none"> 回應政治開放和多元參與的大趨勢 從國家層面理解香港的產業和城市發展 側重社會當前最為關心和最需要處理的議題 		<ul style="list-style-type: none"> 主動服務產業和城市發展新趨勢的體系 智慧地協調和暢通現代物流業發展中不同的領域

動在粵港澳大灣區的深厚網絡的需求，都需要於城市管治的演變過程中明確反映跨界管治 (CBG) 和多層級管治 (MLG) 在城市管治體系中的重要地位和作用。⁹ 從歷史文化方面理解，香港的商業文化、行事規範和產業網絡等與西方比較相近，但保留了一定程度的中國文化和行事方式，這更成為擔當中間人和中國窗口的功能

⁹ 類似概念的討論可見於殷潔、羅小龍 (2013) 和 Laquian (2011)。新近的跨界管治例子有內地與香港在抗疫政策上的不同，導致許多涉及兩地的跨界人流和物流產生障礙無法流動，急需雙方協調並與本地層面的管治調整相配合。又如在內地當局在落馬洲河套區援建醫療設施一事上，需要在本港管治體系內利用緊急法對涉及跨界作業的特殊安排作出授權。

的獨特優勢。隨著全球政治經濟環境多極化和重心向東移的發展趨勢，如香港與伊斯蘭經濟體的交流、與國家的經貿關係日益融合、甚至可能出現的去美元化交易體系等，新的商業文化、辦事規範、行業標準和產業網絡不斷冒起，這便要求香港以既宏觀和開放又考慮需求和安全等的態度適應變化、取長補短、繼續發揮文化匯聚支持四方經貿的中間人作用，並反映於管治體系的適當調整上，以促進經濟活動的進行。

從政治方面理解，香港的城市管治體系需要持續回應政治開放和多元參與的大趨勢，更好平衡各方利益；亦需要建立起國家觀念、即從國家層面理解香港的產業和城市發展並反映在管治的設計上；¹⁰也需要側重社會當前最為關心和最需要處理的議題，例如解決社會泛政治化對經濟發展帶來的障礙、國家對香港經濟和社會發展的要求等。最後從公共行政方面理解，香港的城市管治以需要一個主動服務產業和城市發展新趨勢的體系作為調整的原則；同時隨著智能科技的普及和智慧城市概念的落實，香港亦需要一個智慧的管治系統來協調和暢通現代物流業發展中不同領域的策略和工作。

一言以蔽之，若要上述的原則得以執行，需要持份者，尤其是政府堅持積極有為的管治取態，亦要求城市管治必須跳出固有的產業、

¹⁰ 雖然近年來香港的發展工作過程中已加入對國家和區域因素的考慮，但必須清楚指出，「考慮國家因素對城市的影響」和「從國家戰略高度出發考慮城市的發展戰略」是兩回事。解釋之一是一歷史和行政體系使然，香港（地方）政府沒有編制戰略規劃的需要和習慣，亦因此容易缺少從國家層面來考慮城市發展。具體來說，前者就是考慮如何用好國家的物流發展戰略來促進香港物流業的發展，而後者則是除了前者外，更要清楚認識到香港的現代物流業涉及大量國際持份者在香港的大量物資和資金的流動，對全國的物流、經濟、以至國家安全都可產生一定的影響，因此需要在城市管治體系的設計上充分平衡有效益的產業發展和合理的監管。

地理、文化等空間範圍，廣納百川。然而亦要清醒地理解，城市管治的調整不可一蹴而就，可以通過創造試點，讓現有的管治體系和建議的改動通過實踐和碰撞，以得到適當的取捨。

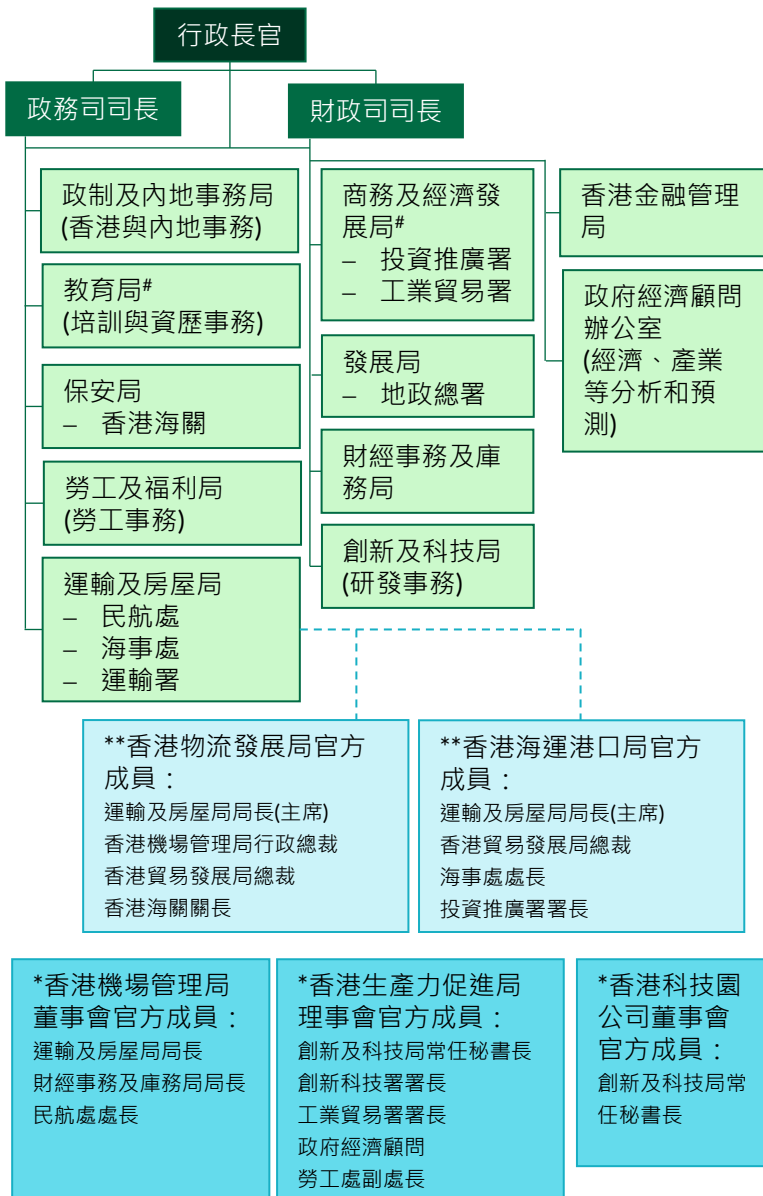
現代物流業管治的現況與問題

管治的拉丁文詞根具有「操舵和領路」之意(陳振光·胡燕·2001)，套用到本研究上，可理解為香港這個城市如何操舵物流業並為其未來發展領路。

從投入角度看，由於香港政府長期信服於資本主義自由市場經濟的作用和效益，因此政府並沒有恆常通過編制城市發展戰略和產業規劃來引領物流業的發展，而是全靠市場，即企業的投資和決策帶動產業發展。政府只通過不定期的研究來計劃例如港口、機場和公路等相關輔助基建的發展需要，並落實建造來創造所需環境。¹¹ 可以說，市場和投資者是香港現代物流業發展的操舵手，香港政府主要擔當規管與支援角色。具體的日常規管由多個不同政府部門負責(圖一)。如運輸及房屋局便負責運輸政策的制定，並由海事處、運輸署和民航處分別執行海運、陸運和空運的措施。又如投資

¹¹ 如因應港口和機場吞吐能力與預期客貨運量的趨勢的研究結果，港英政府展開了九號貨櫃碼頭和香港機場核心計劃一系列與物流有關的基建發展。可參考 Song & Cullinane(2006)對香港政府與私人業界在港口發展和管治上的分工。又如特區政府曾在 2007 年 1 月舉辦《「十一五」與香港發展》經濟高峰會，並通過其下特設的、以商界人士為主要成員的「航運、物流及基礎建設專題小組」提出增強香港航運及物流業競爭力的一籃子政策建議，政策建議的詳情見 <https://www.info.gov.hk/gia/general/200701/15/P200701150194.htm> 和 https://info.hktcdc.com/shippers/vol30_1/vol30_1_chi_logistic01.htm。

圖一：香港城市管治體系中直接或間接與現代物流業發展有關的政府部門及（非）法定機構[^]



註：

^ 此圖所反映的是第五屆特區政府（至 2022 年 6 月 30 日止）的組織圖。

與教育相關的法定機構有：職業訓練局，其理事會官方成員包括教育局副秘書長、工業貿易署署長、勞工處處長；香港學術及職業資歷評審局，評審局大會官方成員包括教育局副秘書長（教育局常任秘書長代表）。與商貿投資相關的法定機構有香港貿易發展局，其理事會官方成員包括商務及經濟發展局局長。* 代表此乃法定機構。** 代表此乃非法定機構。

推廣署、工業貿易署，以至香港貿易發展局執行與物流投資推廣和發展支援工作等。鑒於政府部門內部並沒有專門負責產業政策和規劃的研究單位，因此需要通過以下兩種方式了解產業的發展情況和未來需要以輔助決策。一是不定期外購顧問服務，即進行機場、港口、鐵路發展等不同研究以了解供需等趨勢。二是設立諮詢組織，招聚物流業界內有識之士，通過政府設立的一系列非法定機構，如香港物流發展局和香港海運港口局等平台，推動業界與政府共謀物流業未來的發展。

依從市場機制，企業是物流發展和運作上的具體執行者。除了部份與物流相關的大型基建外，倉庫以至貨櫃碼頭等用地，都是在政府批租後，由私人企業來建造和營運。至於機場和鐵路（雖然已沒有恆常的鐵路貨運），則分別由香港機場管理局和香港鐵路有限公司營運。前者是以商業形式運作的法定機構，後者則是政府作為大股東的已上市公營企業，兩者均是按市場法則以商業模式運作。

與物流業發展相關的城市管治體系可概括為一個不完整和鬆散的三層次管治架構：頂層為由不定期研究報告和諮詢組織構成並協助決策局工作（上至司長和行政長官）的決策層、中層為不同執行部門負責日常規管和推廣工作的規管層，以及底層由不同機構和

企業負責發展與日常運作的營運層。企業和機構可以通過商會代表、立法會業界代表和自身的代表等，經上述非法定機構向政府決策層反映業界的訴求。

分別從經濟、空間、公共行政和政治角度而言，此管治體系在過去相對行之有效。一是由企業按市場法則運作，通過創造最大利潤來長期貢獻香港的經濟發展。這反映於多年來實際貨物的處理量和價值的持續增長，以及港口與機場貨物吞吐量在全球的極高排名。二是在過去數十年，香港是本區域對外物流活動的樞紐，在一段長時間內大珠三角內主要的進出口運輸操作和非運輸業務（如貨代）乃至決策都集中於香港境內。因此可以說香港物流的持份者只要做好城市境內的管治工作即可，沒有明顯必要在管治機制或政策工作上刻意考慮和反映跨境的元素。三是在上述全球經貿持續增長的階段和香港作為鶴立雞群的區內樞紐而貨物必經香港進出的環境下，政府以最簡約的公共行政架構、最少的干預和最低的成本來最大程度地支援而非操舵物流業的發展是既貫徹其管治思維又實在取得極大效益的。四是回歸後不久便成立了上述的非法定機構（前身），¹² 既可理解為政府回應了公民社會發展趨勢下城市管治演變的需要，亦可認定是政府逐漸對物流業有所重視，通過建立與業界互動的網絡支援物流業的發展，並補管治體制之不足。

然而，隨著全球政治和經貿市場環境變化、國家和珠三角地區的發展、物流產業和科技的持續演變，目前香港的城市管治體系在運作

¹² 香港物流發展局於 2001 年 12 月成立。港英政府於 1990 年設立非法定機構港口發展局，於 1998 年 6 月重組及更名為香港港口及航運局；於 2003 年 6 月被香港港口發展局和香港航運發展局取代；再於 2016 年 4 月成立香港海運港口局，取代上述兩局。

過程中便出現了種種問題和不足。¹³ 引起例如用地和人力資源不足、科技水平有待提高、經濟增長貢獻率下降、產業發展前景不明朗等問題和困難。必須再作強調的是經過多年來的演變，物流業已不只是基本的運輸和倉儲業務，它已發展成為一個綜合產業，包含了多個模式的運輸、非運輸，以及非實體的業務；加上強調智能科技的應用下，已演變為具舉足輕重作用的現代物流業。問題和不足概括如下：

首先，積極不干預的發展理念不能在當前環境下發揮所需的掌舵作用。由於積極不干預的取態，現有城市管治體系難以通過掌握最新並不斷變化的外部政經形勢、產業演變趨勢和科技發展態勢等而作出必須、適切和及時的決策與投入，以及主導角色，不利打造現代物流業所需的拓展、創新和應對能力（紀緯紋、沈建法，2022a）。反之往往只是被動的回應產業的發展趨勢和企業需要，亦即多半落後於大趨勢。具體來說就是雖說要打造香港為國際金融、航運和貿易中心，但現有管治架構的設計卻使持份者無法以「全球——國家——城市」大局意識來掌舵現代物流業和城市應有的發展方向和側重點，包括編制彼此協調的金融、貿易和現代物流戰略，利用現代物流業的特殊性來發揮聯動其他產業推動香港經濟和整體社會發展；編制以粵港澳大灣區為中心促進區內物流融合和共同向外拓展的戰略。在規管和運作層面，亦無法建立有效的管治架構和規劃，例如區域協作機制和教育與培訓措施，為未來及早作出準備。

其次，現有的城市管治體系對現代物流業發展造成阻礙作用。由於歷史原因，至今香港社會對物流的認知仍較多地集中在運輸和倉

¹³ 相關環境變化的討論見本研究系列第二篇文章（紀緯紋、沈建法，2022a）。

儲等傳統業務上；同樣的認知問題亦反映在行政架構上。一是從機構的設立上，政府仍比較側重運輸，即除了香港物流發展局外，便只有香港海運港口局。二是在從屬關係上，物流發展被政府歸入運輸政策範圍。以香港物流發展局為例，它曾於 2001 年 12 月至 2007 年 6 月期間接受經濟發展及勞工局領導（該局的主席為經濟發展及勞工局局長；當時海事處同樣隸屬經濟發展及勞工局），而經濟發展及勞工局則是向財政司司長負責。但在 2007 年 7 月 1 日決策局重組後，香港物流發展局和海事處均被劃歸運輸及房屋局，而運輸及房屋局則向政務司司長負責。此番轉變，在一定程度上可解釋為政府由視物流為一個經濟產業轉向視之為交通運輸來加以規管；而要求運輸及房屋局為現代物流業編制和推廣產業規劃並不現實。

另一方面，從現行公共行政架構分析，現代物流的組成部份是分散到不同政府部門接受規管，最終分別歸屬政務司司長和財政司司長統籌。由於頂層結構中沒有高官（不計行政長官）或單位專責統領現代物流業的發展，¹⁴ 部門之間亦欠缺必須且恆常的橫向協調和合作制度，既無法從宏觀和產業等綜合角度理解現時香港的現代物流業投資和操作活動在空間尺度上的變化及與城市及區域發展的關連，亦因此難以從宏觀層面提出綜合的、環環相扣的政策措施協助物流企業解決問題和支援發展現代物流業的所需；更不要說提出具長久性、可持續性、有助（外來）現代物流投資者和企業落戶和紮根（即長遠投資而非投機）於香港的戰略規劃。就算於企

¹⁴ 就算於本文中被歸入決策層的香港物流發展局，它並不是行政編制內單位，只是非法定機構。它是被諮詢的對象，只發揮諮詢角色和協助角色（見官網內職權範圍的介紹 <https://www.logisticshk.gov.hk/tc/index.html>），沒法在長遠規劃工作中（如有）發揮主導角色，更不可能作為頂層結構中具法定權力的機構來統領政府部門和其他持份者共同發展現代物流業。

業操作層面而言，無論是企業考慮拓展和創新業務而尋求外間協作，或因著惡劣經營環境而急需應急支援，由於行政架構分散、政出多門，不利企業尋求應用；加上例如土地批給和創新試驗等行政機制往往繁複和欠缺靈活性，使申請單位無法及時獲得所需、甚至打消尋求幫助之意圖（Shen, Zheng, Cheung, & Mao, 2020）。反過來亦反映了管治系統難以發揮原有規管工作以外的作用。總結上述兩點，現行的管理導向型管治體系沒法做到「該管的管，該鬆綁的鬆綁」，是當前香港城市管治的痛點。

適應現代物流業發展的城市管治的調整建議

在當前全球市場環境極為動盪、並深受新冠疫情影響之際，香港的現代物流業需要城市管治體系給予更大力度的支持。本文認為，在短期內全面落實針對上述城市管治問題而提出的一系列建議並不現實（且不說是否可行），而且非常可能面對巨大阻礙。可幸的是，在香港特區被納入國家發展戰略後，香港特區政府亦開始在發展理念和取態上作出了調整，嘗試採取積極有為的發展態度。¹⁵ 因此，本文認為香港城市管治的調整可順勢而為，提出分期調整的建議，且同時可借試點先行推動調整。

¹⁵ 例如時任行政長官林鄭月娥在 2017 年她的第一份施政報告的開首便指出：「在經濟發展方面，我們要鞏固及提升傳統產業，也要盡快推動新的經濟增長點。我提出政府應更積極有為，擔當「促成者」和「推廣者」的角色，抓緊國家「一帶一路」倡議和「粵港澳大灣區」帶來的機遇，用好特區在《基本法》下開拓對外事務的自治權，適時投資，為經濟注入新動力」（https://www.policyaddress.gov.hk/2017/chi/policy_ch01.html），反映出香港特區政府嘗試主動推動經濟發展的取態。

從投入角度看，在堅持積極有為的取態幫助下，本文認為特區政府需要更有系統地掌握好宏觀和微觀環境的數據。藉此更合適地投入所需資源，並支持管治過程的調整。在中間人的身份上，政府既然「知」悉全球形勢變化，便應藉相應管治體系來支援乃至引導持份者「行」之。香港雖然是國際城市和全球物資流動上的一個重要樞紐，但持份者在認知上必須認清其自身城市系統與規模、城市背後的區域和國家系統與規模，以及現代物流業所主要服務（依靠）的經濟體等情況和關係，通過工作用好內外部因素可帶來的正面作用並規避負外部性影響。

上述的改變應配合城市管治體系中頂層設計的調整。本文建議應參考過去中央政策組的智囊作用，設立一個恆常的、高層次的、進行公共政策研究的編制內單位，通盤考慮和分析內外部環境變化、社會和環境要求等，提出協助頂層戰略決策的建議。對於現代物流業，它作為具特殊性的實業，一套長期和具系統的政策規劃有利吸引（外來）投資與城市發展產生共生關係，表現為企業的高度植根性。因此，政府宜開展與現代物流業有關的土地、科技、人力資源、金融與各類專業服務、產業協作和區域融合等方面的研究，力求（1）完善現有管治體系對現代物流業更全面的認識和所需資源的佈局、（2）在現代物流業框架下通過政策措施促進、完善及加強物流與科技、金融和各類所需專業服務的協作，以及（3）通過現代物流業優先促進香港——大灣區——全國的多空間尺度的互動和融合。考慮到建立編制內的公共政策研究單位並正式開展研究工作不易在短時間內實現，特區政府可先通過現有公共政策研究基金設立指定研究課題來招聚學府和智庫學者，務求於較短時間內建立起具有一定水平並可滿足編制長遠的戰略和規劃的知識庫。

從過程角度看，本文建議特區政府可以在現有科層式公共行政架構中，加入要素導向 (factor-driven) 的工作模組來理順現有三層管治架構。決策層應有恆常的機構推動編制發展戰略。特區政府可建立並定期召開現代物流業發展戰略會議，由行政長官主持，司長和相關決策局局長出席。在公共政策研究單位的恆常研究結果支持下，編制現代物流業發展長期戰略和中短期措施，指導資源調配的工作。另一方面，可提升香港物流發展局的地位，增強它的諮詢功能。本文建議改由建議增設的財政司副司長擔任主席，反映現代物流既是運輸更是產業的重要性；並增加非官方成員中非運輸行業的個人和機構代表，¹⁶ 反映現代物流業的多元性。

規管層應理順原來各部門獨立的工作，以期產生協同效益。本文建議設立現代物流發展工作組，並建議增設的財政司副司長作為統籌該工作組運作的專員，協調不同部門和法定機構內與現代物流發展相關的規管和推廣工作。特區政府亦可同時調整香港物流發展局轄下的小組的功能，通過賦予一定法定權力來執行部份規管工作和推廣工作。營運層宜推動便利市場主體營運的工作。在上述工作組協調不同部門和機構的基礎上，可設立實體和網上的一站式便利營商站，支持現代物流企業以最便利的方式和最短的時間解決經營所需，包括申請牌照、申請資助、獲取市場資訊和尋求科技應用等。

¹⁶ 以香港物流發展局 2022-2023 年度成員名單為例，30 名成員中有六名成員來自政府部門及法定機構；按網上介紹或作者所認識，12 名個人成員和 7 名機構成員可歸類為傳統運輸物流行業代表，只有 3 名個人成員和 2 名機構成員來自電商、供應鏈管理、物流金融和軟件等行業。這反映在步向現代物流業發展的過程中，有增加運輸以外的代表的空間。

最後，本文建議設立現代物流業管治創新試點。本文認為，參考國家通過設立各類特區試行新措施和制度的成功經驗，在全面開展優化城市管治體系前，可用現代物流業在指定地點作出制度創新的試驗。而以當前政治經濟、地理和現有政策構思等條件下，本文相信在建議設立的北部都會區試行配合現代物流業的管治創新是可取的選擇。

在 2021 年發表的《北部都會區發展策略》報告書中，在國家五年規劃和《粵港澳大灣區發展規劃綱要》就香港的航運和物流業定出的發展目標、產業體系和基建等發展的背景下，政府明確提出可在該新發展區從高層次制定現代物流業的發展戰略，包括在用地和與深圳的融合等方面。

因此，本文認為可把北部都會區視為特區中的特區，先是完善城市管治的頂層設計，在決策層提出北部都會區內的現代物流發展戰略、並規劃和調配所需的公共行政資源。規管方面，現代物流發展工作組和香港物流發展局可作為統籌工作的主體，在財政司副司長的領導下統籌各政府部門和機構執行在北部都會區內對物流業務的規管和促進現代物流產業發展的工作。與企業營運的對接方面，可設立本港第一個以現代物流業企業為對象的一站式便利營商站，支持現代物流企業以最低成本和最短時間完成在北部都會區內經營物流業務所需要處理的行政手續和得到所需支援。

該發展戰略應同時包括香港現代物流業融入粵港澳大灣區的政策，以及解決現有跨界問題的短期措施和溝通機制，例如協調人力資源方面粵港澳各地對跨界司機的各類基本要求，以及在當前疫情下對司機跨界作業的種種限制。而針對北部都會區與深圳前海在現代物流業的融合發展所涉及的 CBG，本文建議特區政府和深圳

市政府可聯合成立一個政府對商界 (G2B) 的「現代物流業合作諮詢委員會」，兩地政府可就兩地現代物流業的共融發展向此委員會作出諮詢。範圍可涉及到基建的對接、聯合規劃、建造與營運管理；人力資源如人才培訓機制、專業資歷互通和放寬人才跨界流動限制等。

總結

本文以香港現代物流業發展為案例，從城市競爭力視角切入，淺析香港城市管治的演變和未來發展。本文首先回顧了城市管治的概念和簡略介紹了香港的城市管治，然後帶出本文的研究焦點和思路，包括假定香港現代物流業仍會參與競爭和管治是競爭力的可變元素，以及在本研究系列前作中所應用的香港內外環境等背景下，提出支持產業與城市共生的城市管治應有的原則。

本文介紹了現時與物流業發展相關的城市管治體系，並指出了雖然現有的城市管治體系曾有效支持了物流業的發展和提升了城市的競爭力，但面對香港內外部環境的急速變化、以及科技和產業本身的演變，因政府無法掌握最新形勢並藉此及時提出方案，所以反映出該城市管治體系的積極不干預的發展理念並不能在當前環境發揮現代物流業發展所需的掌舵作用。此外，由於現行的公共行政架構中的從屬關係，以及規管的分散並欠缺高層次的統籌角色，亦對現代物流業作為一個產業發展造成阻礙。簡而言之，現行的管理導向型管治體系沒法做到「該管的管，該鬆綁的鬆綁」，是當前香港城市管治的痛點。

本文提出兩個方向的調整建議和一個試點建議。從投入角度看，特區政府需要更有系統地掌握好宏觀和微觀環境數據，並做好城市管治體系中頂層設計調整的配合工作，包括設立一個恆常的、進行公共政策研究的編制內單位。從過程角度看，特區政府可以加入要素導向的工作模組來理順現有三層管治架構。在決策層特區政府可建立並定期召開現代物流業發展戰略會議，編制長期戰略和中短期措施，指導資源調配的工作。同時可提升香港物流發展局的地位，改由建議增設的財政司副司長擔任主席；並增加非官方成員中非運輸行業的代表，增強它的諮詢功能。在規管層特區政府可成立現代物流發展工作組，協調不同部門和法定機構內與現代物流發展相關的規管和推廣工作，亦可通過賦予權力來調整香港物流發展局轄下的小組的功能，執行部份工作。在營運層可設立實體和網上的一站式便利營商站，支持現代物流企業的日常營運。最後是建議設立現代物流業管治創新試點，在北部都會區試行促進現代物流業長遠發展的管治體系，統籌好內部發展現代物流業的元素的結合和協作，以及香港現代物流業融入粵港澳大灣區的政策措施。

參考書目

- 王嘉琪、程熙。(2011)。「香港特區行政主導體制的困境與出路——建立管治者同盟的可行性與路徑分析」。《廣東行政學院學報》，2011年第2期，頁29-34。
- 沈建法。(2001)。「全球化世界中的城市競爭與城市管治」。《城市規劃》，第25卷第9期，頁34-37。<https://doi.org/10.3321/j.issn:1002-1329.2001.09.007>
- 沈建法。(2002)。「跨境城市區域中的城市管治——以香港為例」。《城市規劃》，第26卷第9期，頁45-50。<https://doi.org/10.3321/j.issn:1002-1329.2002.09.010>
- 紀緯紋、沈建法。(2022a)。「從城市競爭力視角探討香港物流業與城市發展的關係」。香港中文大學滬港發展聯合研究所研究專論第三十九號，見<http://shkdi.cuhk.edu.hk/wp-content/uploads/pub/OP39.pdf>。
- 紀緯紋、沈建法。(2022b)。「對城市競爭力概念和評價工作的慎重明辨」。香港中文大學滬港發展聯合研究所研究專論第三十八號，見<http://shkdi.cuhk.edu.hk/wp-content/uploads/pub/OP38.pdf>。
- 殷為華。(2013)。「新區域主義理論：中國區域規劃新視角」。南京：東南大學出版社。
- 殷潔、羅小龍。(2013)。「尺度重組與地域重構：城市與區域重構的政治經濟學分析」。《人文地理》，2013年第2期，頁67-73。<https://doi.org/10.13959/j.issn.1003-2398.2013.02.003>
- 張更立。(2005)。「變革中的香港市區重建政策——新思維、新趨向及新挑戰」。《城市規劃》，2005年第6期，頁64-68。<http://doi.org/10.3321/j.issn:1002-1329.2005.06.012>
- 許志樺、劉開智。(2019)。「回歸後香港城市發展的尺度重組：以廣深港高速鐵路香港段專案的規劃過程為例」。《地理學報》，第74卷第2期，頁253-265。<https://doi.org/10.11821/dlxb201902004>

- 陳振光、胡燕。(2001)。「管治」：理論角度的探討和啟發」。《城市規劃》，第25卷第9期，頁25-28。<https://doi.org/10.3321/j.issn:1002-1329.2001.09.005>
- 葉健民編著。(2017)。《特區管治的挑戰》。香港：香港城市大學出版社。
- 劉兆佳。(2012)。《回歸十五年以來香港特區管治及新政權建設》。香港：商務印書館。
- 劉曼容。(2006)。「行政主導：香港特區管治之所需」。《廣東社會科學》，2006年第6期，頁164-170。<https://doi.org/10.3969/j.issn.1000-114X.2006.06.027>
- 蘇祉祺。(2011)。「香港地方治理的問題與出路」。《東南大學學報(哲學及社會科學版)》，第13卷第3期，頁47-51及96。
- Chan, K., & Siu, Y. (2015). Urban governance and social sustainability: Effects on urban renewal policies in Hong Kong and Macao. *Asian Education and Development Studies*, 4(3), 330-342. <https://doi.org/10.1108/AEDS-12-2014-0060>
- Chan, M. K. (1997). The legacy of the British administration of Hong Kong: Individual perspectives from the United Kingdom, Hong Kong and the People's Republic of China. *The China Quarterly*, 151, 567-582. <https://doi.org/10.1017/S0305741000046828>
- Cheung, P. (2015). Toward collaborative governance between Hong Kong and Mainland China. *Urban Studies*, 52(10), 1915-1933. <https://doi.org/10.1177/0042098014548139>
- Cheung, W.K.S., & Wong, S.K. (2019). Understanding governance of public land sales: An experiment from Hong Kong. *Regional Studies, Regional Science*, 4(1), 607-622. <https://doi.org/10.1080/21681376.2019.1684207>
- Hui, L., & Au, C. (2016). Spatial governance and the rise of post-politics in Hong Kong. *Journal of Asian Public Policy*, 4(3), 227-242. <https://doi.org/10.1080/17516234.2015.1073903>

- Ku, A. (2009). Contradictions in the development of citizenship in Hong Kong: Governance without democracy. *Asian Survey*, 49(3), 505-527.
<https://www.jstor.org/stable/10.1525/as.2009.49.3.505>
- Lam, W., Lui, P., Wong, W., & Holliday, I. (Eds.) (2007). *Contemporary Hong Kong politics: Governance in the post-1997 era*. Hong Kong: Hong Kong University Press.
- Laquian, A. (2011). The planning and governance of Asia's mega-urban regions. In Population Division, DESA, UN (ed.), *Population distribution, urbanization, internal migration and development: An international perspective* (pp. 302-322). United Nations.
- Lui, T., & Chiu, S. (2007). Governance crisis in post-1997 Hong Kong: A political economy perspective. *China Review*, 7(2), 1-34. <https://www.jstor.org/stable/23462299>
- McGee, T. G. (1989). Urbanisasi or kotadesasi? Evolving patterns of urbanization in Asia. In F.J. Costa et al. (Eds), *Urbanization in Asia: Spatial dimensions and policy issues* (pp. 93-108). Honolulu: University of Hawaii Press.
- McGee, T. G. (1991). The emergence of desakota regions in Asia: Expanding a hypothesis. In N. Ginsburg, B. Koppel, & T. G. McGee (Eds.), *The extended metropolis in Asia: Settlement transition in Asia* (pp. 3-25). Honolulu: University of Hawaii Press.
- Ng, M. (2002). Property-led urban renewal in Hong Kong: Any place for the community? *Sustainable Development*, 10, 140-146. <https://doi.org/10.1002/sd.189>
- Ng, M. (2008). From government to governance? Politics of planning in the first decade of the Hong Kong Special Administrative Region. *Planning Theory & Practice*, 9(2), 165-185. <https://doi.org/10.1080/14649350802041480>
- Ng, M. (2013). Got the controversial urban planning job done? An institutional perspective. In J. Cheng (ed.), *Evaluating the Tsang years 2005-2012* (pp. 347-373). Hong Kong: City University Press.

- Porter, M. (1998). *On competition*. Boston: Harvard Business School Press.
- Pun, N., & Lee, K. (2002). The changing role of the city-state in post-handover Hong Kong. *China Review*, 2(1), 1-28. <https://www.jstor.org/stable/23462070>
- Smart, A. (2001). Unruly places: Urban governance and the persistence of illegality in Hong Kong's urban squatter areas. *American Anthropologist*, 103(1), 30-44. <https://doi.org/10.1525/aa.2001.103.1.30>
- Shen, J. (2004a). Cross-border urban governance in Hong Kong: The role of state in a globalizing city-region. *The Professional Geographer*, 58(4), 530-543. <https://doi.org/10.1111/j.0033-0124.2004.00446.x>
- Shen, J. (2004b). Urban competitiveness and urban governance in the globalizing world. *Asian Geographer*, 23(1-2), 19-36. <https://doi.org/10.1080/10225706.2004.9684110>
- Shen, J., & Luo, X. (2013). From Fortress Hong Kong to Hong Kong-Shenzhen Metropolis: The emergence of government-led strategy for regional integration in Hong Kong. *Journal of Contemporary China*, 22(84), 944-965. <https://doi.org/10.1080/10670564.2013.795310>
- Shen, J., Zheng, V., Cheung, W., & Mao, Y. (2020). *Final report of Hong Kong's logistics industry development: Development strategies in the new spatial context of the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area*. Retrieved from PICO, the Government of the Hong Kong Special Administrative Region website: [https://www.pico.gov.hk/doc/en/research_report\(PDF\)/2019.A4.058.19B Final%20Report Prof%20Shen.pdf](https://www.pico.gov.hk/doc/en/research_report(PDF)/2019.A4.058.19B%20Final%20Report%20Prof%20Shen.pdf).
- Sit, V.F.S. (1998). Hong Kong's "transferred" industrialization and industrial geography. *Asian Survey*, 38(9), 880-904. <https://doi.org/10.2307/2645624>
- Song, D., & K. Cullinane. (2006). Port governance in Hong Kong. *Research in Transportation Economics*, 17, 311-329.

- Wan, Y. (2013). A comparison of the governance of tourism planning in the two Special Administrative Regions (SARs) of China - Hong Kong and Macao. *Tourism Management*, 36, 164-177. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tourman.2012.12.005>
- Wan, Y., & Chiu, R. (2008). Transforming the governance of plan-making in Hong Kong. *Journal of Place Management and Development*, 1(3), 256-271. <https://doi.org/10.1108/17538330810911253>
- Yang, C. (2005). Multilevel governance in the cross-boundary region of Hong Kong-Pearl River Delta, China. *Environment and Planning A*, 37, 2147-2168. <https://doi.org/10.1068/a37230>
- Yang, C. (2006). The geopolitics of cross-boundary governance in the Greater Pearl River Delta, China: A case study of the proposed Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge. *Political Geography*, 25(7), 817-835. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2006.08.006>

滬港發展聯合研究所 Shanghai-Hong Kong Development Institute

滬港發展聯合研究所於二零零一年成立，旨在凝聚復旦大學和香港中文大學的研究力量，提高大學的研究水準；根據社會發展的需要，聯合研究重大戰略性、前瞻性、緊迫性課題，以科學的方法和態度，及新觀點和新視野，向政府部門和企業機構等提供政策性建議，提高大學對政府決策的影響力，為上海和香港經濟持續繁榮發展和社會和諧進步作出貢獻，以及為地區和國家整體謀求更大的福利。

The Shanghai-Hong Kong Development Institute (SHKDI) was established by Fudan University and The Chinese University of Hong Kong in 2001. The Institute aims to raise the level of research of the universities, provide policy advice to both the public and private sectors on issues of strategic importance in order to enhance the influence of the universities on governmental policy, help Shanghai and Hong Kong achieve sustained prosperity and deeper integration with the global economy, and achieve the greatest benefits for the region and nation.

聯席所長

陳詩一教授 (復旦大學經濟學院)

杜巨瀾教授 (香港中文大學經濟學系)

Co-Directors

Prof. Chen Shiyi (School of Economics, Fudan University)

Prof. Du Julan (Department of Economics, The Chinese University of Hong Kong)

聯繫方式

中國香港沙田

香港中文大學

王福元樓 604D 室

電話：852-39439776

電郵：shkdi@cuhk.edu.hk

網址：<http://shkdi.cuhk.edu.hk>

中國上海市

國權路 600 號

復旦大學經濟學院

電話：86-21-65643135

電郵：admin_econ@fudan.edu.cn

網址：<http://shdi.fudan.edu.cn>

Contact

Room 604D, Wong Foo Yuan Building

The Chinese University of Hong Kong

Shatin, N.T.

Hong Kong, China

Phone: 852-39439776

Email: shkdi@cuhk.edu.hk

Website: <http://shkdi.cuhk.edu.hk>

School of Economics

Fudan University

600 Guoquan Road

Shanghai, China

Phone: 86-21-65643135

Email: admin_econ@fudan.edu.cn

Website: <http://shdi.fudan.edu.cn>