

二、投資以改善我們的服務業容量和本領——建造世界級硬件

我們需要一個清晰闡明的規劃藍圖以引領香港發展，使之回到躍升國際都會的天數正軌。在這香港藍圖我們應全面建造國際都會完整及有效運行所需的硬件和軟件本領，而不是如過往十年小修小補式般提出割裂片面的方法針對個別經濟或社會議題。

舉例說，移民政策與稅制本身並非目的，而皆為達到目的所行之政策工具，但因香港從沒移民政策或其他任何增強本領的政策，也就從沒施行過這些政策工具。從今以後我們應為躍升國際都會所需的企業及催化香港轉變提昇的人才提供誘因，使其落戶；大部分國家已有如此政策配套，香港不應在此帶給我們長遠利益的企業和人才全球爭奪戰中敗陣。

另一個例子，在批准撥款興建620億港元的廣深港高速鐵路及470億港元的50公里港珠澳大橋之時竟甚少——甚至沒有——想過香港如何安置和服務這些基建帶來的顧客和車輛交通。

若香港要朝著躍升國際都會的天數前進，包含建造硬件和軟件的全面規劃藍圖必不可少

許多五花八門的公共政策工具從未在港施行

我們有些巨型工程似乎沒經過公共考量——舉例說，斥資470億港元興建的港珠澳大橋帶來的入境交通能否流遍香港？

而且，過去五十年我們累積了許多建造新市鎮和世界級基建的寶貴經驗。我們在開始為未來建設時，應能一步到位的策建有效和人性化的空間，安頓我們的新企業和未來人口。我們將詳述黃金五年的兩大硬件投資，在此之前，我們先複習一下過去半世紀建造硬件的最重要三課：

香港過去五十年建造新市鎮和基建的多少痛苦經驗，現應能策劃執行完美的硬件投資計劃

(a) 規模——規模帶來選擇、便利與更好生活環境

第一課是規模之必要。香港為便利付出可觀的溢價；其他國家的居民首重綠茵風景，香港人卻多半視往返工作地點和購物空間之便利之於綠茵風景尤甚重要。多半時候便利與規模成正比，例如新市鎮人口達240,000才會建造一間公立醫院，市鎮要達一定規模政府才會在其中興建公共運輸設施，還有大型商場、圖書館、電影院、運動場、藝術設施、學校和班次頻密的公共交通——為居民提供豐富選擇及生活質素。

第一課：對於重視便利的香港人來說，規模就是全部

我們上過學費最高昂的其中一課，是過去五十年幾乎所有我們建造的新市鎮其中心皆是公車總站。若我們第一個亦是最大的一個獅子山以北的新市鎮——沙田——能重新規劃，我們應會把更多的休憩空間與新城市廣場一道放在市中心，全沙田約650,000居民則可同時享受綠茵風景與生活便利。

我們的下一個新市鎮中心將會是開揚的綠色社區空間，而不是另一個公車總站！

再者，我們下一個填海而成的新市鎮將會在居民開始搬入前完成所有填海工程，將軍澳居民現在所承受因分階段長期填海而生的塵埃、氣味和交通滋擾將不再重演。

我們建造新市鎮的歷史充斥著私人、公共房屋及社區所需供應之不足，例如沙田——一九六一年的第一份沙田發展計劃規劃人口為360,000，一九七二年隨著吐露港開始填海草議的新計劃將規劃人口上調至500,000，十年後沙田和馬鞍山的容量已達704,000，一九八六年的政府檢討中此區的規劃人口再上調至750,000；回顧一下，沙田從七〇年代初的30,000人村落發展成現今3,591公頃的630,000人新市鎮。

我們下一個填海而成的新市鎮將會在第一位居民搬入前填妥所有土地

過去我們習慣性低估香港所需的社區和商業空間，現在我們要改正以往的錯誤，建造適合的土地儲備配合將來所需，從「飛龍計劃」開始——此計劃將重新規劃我們的偏僻小鎮東涌，使其蛻變為我們最耀目最環保的700,000人新城市

我們建議將「供應不足」的東涌（現時人口82,000）發展成全球最環保的新市鎮，填海造地及建造可供未來二、三十年如沙田般大的社區（700,000人）使用的公共設施，我們暫且名之為「飛龍計劃」，詳見下一章。

如「上海」其名昭示「接通四海」之宏願，「飛龍」標誌著香港人的國際胸襟。這新城市位處香港以西內地各省之要衝，將如沙田一般速度的發展成長；若我們第一個獅子山以北的新市鎮——沙田——受益於中國過去三十年從低收入經濟體系逐步增長，飛龍將隨著中國成為高收入經濟體系並持續發展、來港旅客與商機的更大流動而享更高增長。

如放眼鄰近廣東省來港之具體設施，可期望會為飛龍帶來更多機會；港珠澳大橋於二〇一六年開放，飛龍將處七千萬人口的珠江三角洲中心，價值達1,600億港元的基建（每名東涌居民200萬元）從飛龍散射出去，包括預期二〇二三年落成的機場第三條跑道及斥資230億港元興建、於二〇一七年落成的9公里屯門至赤鱸角連接路。

斥資逾1300億港元建造的新基建將於未來十年次第落成，新基建環繞的東涌將成三角洲中心，在未來二、三十年「飛上天上」

(b) 「建造好他們自然來」——這於商業及社區空間需求尤甚，基於近年對香港服務需求的「趨勢」和「結構」性

任何香港地產長期價格和租金的觀測者均會發覺走勢從左下到右上，途中只有少許波動，許多時候一些高空置率的時期或地區最後變成下一時期的短缺和價格、租金攀升。故此雖然有短期陣痛與發展失敗，在香港建好的物業基本上最後都會物盡其用，諺語有云，建造好他們（用家）自然來。

建好起初似乎無人用但最後變成短缺的最近例子是九龍東的寫字樓情況，此區起初只是逐片逐片賣出的政府用地（起始租金低至每月每平方呎5-8港元）以及將工業用地改為商業用途，幾年後高級租戶二〇〇七年起逐漸從傳統地區移來，九龍東遂成全港兩大寫字樓集中地之一，空間差不多全租用，三至五年內租金攀升至每平方呎20至30港元。

第二課：香港沒有「大白象」
建設

九龍灣——「點石成金」的
最近例子

本地商業與住宅空間需求持續強勁有很多原因，但從世界各地而來對香港服務的持續需求——我們的本地生產總值95%為服務業——肯定是物業需求的重心。當空間需求沒能為新供應所滿足，租金將上升，而企業則另覓與其財政相符之位置——這種流動世間少見，如此新而便宜的地方很快就會被租用；現在以前香港從來皆有寫字樓空間以低於每平方呎10港元出租，新公司和非政府組織遂能生存。

黃金五年內「一國一市場」（如離岸人民幣、小QFII與自由行等）持續刺激香港服務需求，與中國經濟邊境之間更自由企業、資金和人才流動，將香港任何空間的需求延伸至前所為見的水平。新硬件基建落成開放（如港珠澳大橋和廣深港高速鐵路等）將帶來更多流入，情況將更惡劣。近來的一些本地公共關注開始投向內地人，正是私營和公營部門沒能處理香港服務需求急升的反映，而我們的硬件投資正由服務需求之趨勢所保證，以此支持我們的經濟及為下一代創造就業。

需求明顯攀升但供應聞風不動——市場與政府一起失靈？

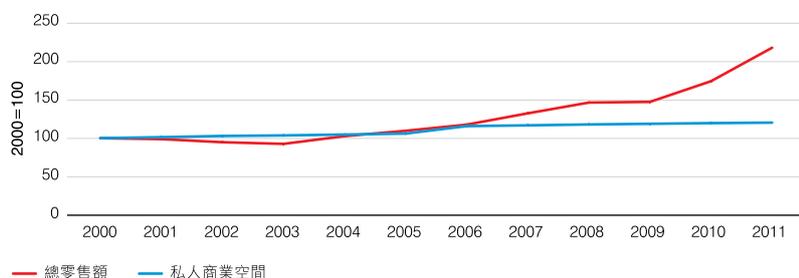
我們的硬件對於近幾年空間需求急升的反應很惱人，其就是沒有反應。以零售消費為例，二〇一〇至二〇一一年間（黃金五年中的首兩年），總消費額攀升50%，但零售空間只升了1%。往再前三年看，零售總額二〇〇六至二〇一一年間升85%，總零售空間只升了3%許。

企業自由在港流動落腳於與其財政相符之位置——這支持新區很快發展至臨界分量。黃金五年首兩年的租金攀升消滅了給予新公司和非政府組織低於每平方呎10港元的選擇——對香港並非健康發展

需求如此高於供應以致租金前所未見攀升——機會持續湧入，情況將更惡劣

黃金五年中的二〇一〇至二〇一一年零售總額攀升50%，二〇〇六至二〇一一年則為85%，但期間商場用地供應只徘徊在1%與3%之間！市場與政府一起失靈，無法調解供應——結果是租金攀升及通脹

看來是市場與政府一起失靈，近二至五年零售額急升下
零售空間供應無甚反應



資料來源：香港統計處，差餉物業估價署

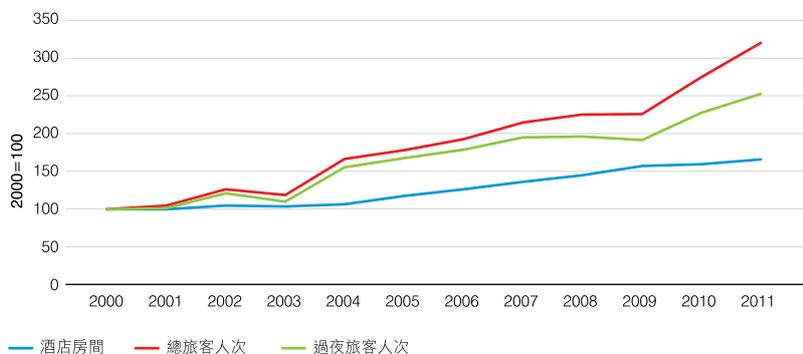
商業空間建築成本已急劇跌至近紀錄新低，建造商場的回報很大，對此供應反應的缺席實是警號。沒新供應的其中一個主要原因，是商場若要繁華必要有一定規模，至少要有大約400,000平方呎，但在市區要找到如此規模的地點甚難，尤其是市區重建規模一般較小且政府並不會將這些重建地皮拍賣或批出。除非政府醒覺零售空間可提供大量職位及紓緩零售通脹，加快起動這些計劃，不然我們將於未來幾年繼續受零售引至的通脹折磨。

我們酒店的情況也好不到哪裡——過夜旅客二〇一〇至二〇一一年（黃金五年中的首兩年）旅客攀升32%（入境旅客其實攀升達42%，但酒店房間不足大概逼迫了許多旅客到澳門或深圳停留），從幾年前開始越發急速上升，但酒店房間只增加了6%，供應竟還是過往十年來首次放緩。

由於發展商不能以市區重建或開發新市鎮的方式製造大型商場空間，這必須由政府負責

二〇一〇至二〇一一年旅客升42%，但酒店房間只增加了6%

酒店及旅客增長數

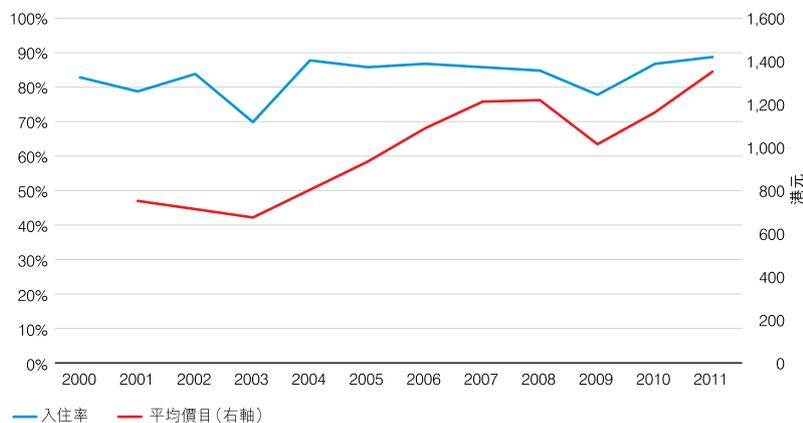


資料來源：香港旅遊發展局

雖然總體酒店入住率過往十年一直維持在88%，供應相對缺席直將各星級酒店房租推至紀錄的每晚約1,400港元，比二〇〇五年躍升約45%。酒店房間與商店空間不足如此下去，將為旅客的訪港經驗蒙上陰影。

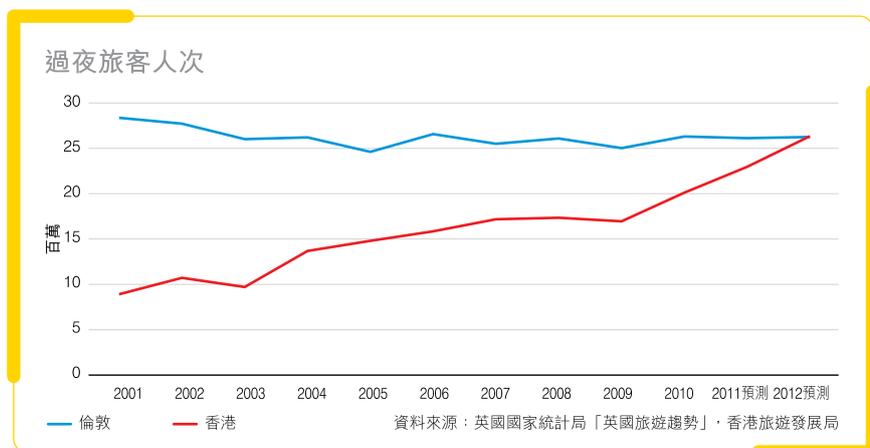
房間不足加上房租高昂，還有商店空間不足與昂貴貨品，這些將阻退旅客——拖慢旅遊業與就業增長，減弱香港的吸引力

酒店價目及入住率



資料來源：香港旅遊發展局

預計到港過夜旅客將在二〇一二年超越倫敦。



雖然預計到港過夜旅客將在二〇一二年超越倫敦，倫敦酒店房間比香港多出75%——顯然易見，我們的房間不足及高企房租現正在趕客

倫敦過夜旅客從二〇〇一至二〇一二年呈跌勢，至於香港同期則上升190%，走勢凌厲，但其房間總數只增加了65%。

過夜旅客與酒店房間 — 香港相比倫敦

	香港	倫敦
酒店房間	62,660 (2011)	109,700 (2010)
過夜旅客人次	26,321,000 (2012)	26,232,000 (2012)

資料來源：香港旅遊發展局，英國國家統計局，HKGolden50

(c) 我們必須對環境好一些

我們發展新市鎮的歷程有個問題反覆出現，就是它們全都不能自給自足，如居民大多要跨區找工作，故我們規劃更好的香港之時應要想想如何為居民帶來工作，降低工作而起的碳足印。

通過把工作場所和家園間的距離縮短，可把通勤造成的碳足印減到最低

再者，選址填海造地之時，我們必須限定其位置對海洋生態的滋擾只屬「已受影響」或「低環境影響」及較少海洋生物生活的海岸。香港海洋（1,650平方公里）多於陸地（1,104平方公里），當我們的人口如政府預測在27年間增長190萬（27%）至二〇三九年的890萬，市民對規模的偏好意味著安頓所需的空間大多要靠填海得來。政府曾指出每100萬人需要多1%的地以安頓，這意味著二〇三九年香港需要22平方公里的住宅用地，若全靠填海供應，則等於我們1.3%的海洋。如此我們還有98.7%的海洋，規劃保護海洋生態應不困難，人造珊瑚礁或其他方法可提高海洋儲備，並填補填海滋擾損失的生物。故之而言，我們必須增加未填海洋98.7%生物量至少1.3%，以確保我們不會危害寶貴海洋生境的質素及數量；無容置疑，發展對環境影響的研究定要滿足足夠高的標準，才可開綠燈建造。

這重視海洋生態的做法可行與否，可以維多利亞港為例，儘管維多利亞港過往十年都有填海，（1）水質改善以至渡海泳於二〇一一年十月重辦，而之前已因海港太過污染停辦了32年，及（2）魚類數量上升。我們可以創造許多方法改善我們寶貴海洋資源的生物量和生物多樣性，與此同時我們小心選擇影響最微的方法和地方發展。

我們會運用這從過去學會的三課，以此構造我們的建議新硬件投資。

我們必須增加未填海洋

98.7%生物量至少1.3%，以
確保我們不會危害寶貴海洋
生境的質素及數量