

# 東涌飛龍聚寶 西九地庫招財

過去兩年我們闡述了黃金五年的光明前景與種種挑戰，還有政府與市民坐擁的巨額盈餘，現在是時候為港人未來五年的福祉踏上躍升國際都會的征途。香港需要規模龐大、影響深遠的鴻圖大計 (Master Plan) 把握機會和需求，不能再像過去十年般以小修小補式的片面措施應對個別經濟和社會議題。我們在第三份研究報告《如何為我們的將來投資一千億》中提出的大東涌「飛龍計劃」和西九地下大型商場「Sub-Culture」，正是香港現時所需的大規模建設，為佔香港產值93%的服務業提供久旱中的甘露，舒緩極為短缺的商業硬件與公私樓宇。



香港黃金五十 | HKGolden50  
HKGolden50 (香港黃金五十) 為一獨立非牟利非政治研究組織，由九名香港普道家庭長大的八十後研究員加上資深分析員林書強於2011年更大成立，旨在以客觀事實和數據喚起各階層關注香港面對的挑戰和困難，推動公共政策，使香港更上一層樓。

過去十年的許多政策實在只是權宜之計，缺乏全盤思考。舉例說，移民措施和稅制是達成政策目標的手段，如新加坡的增值稅移民政策，成功吸納並留住不少人才和資本，以加速經濟增長；香港因為從來沒入口政策，也就從沒留意過自己的措施對自己影響有多深遠，自然也就沒想過大部分國家已有政策應付全球企業和人才爭奪戰，回國以後只懂高規建，遠遠落後。

事實上，現時滿城沸騰的「雙非問題」始於狂瀉湧來，背景其實是千禧年代初期出生率偏低，加上政府又沒有清晰的人口政策方向，有說法指政府遂讓弱勢群體「雙非」家長來港產子，權宜成為增加人口的方法。當時沒人想到「雙非」產子需求會膨脹到在如此地步，與其說始料不及，不如說是缺乏遠見，沒有考慮中港交流愈趨緊密，內地人希望遷往香港這個自由開放、安全高效的國際都會定居工作、生兒育女以至落地生根實在自然不過，但政府卻沒有相應配套政策。

又例如，過去十年我們許多巨型工程似乎沒經過全局考量，目標不明且配套欠奉——斥資470億元興建的港珠澳大橋帶來的龐大入境交通是否流遍香港？批准撥款興建港珠澳大橋及廣深港高速鐵路之時有否想過香港如何安置和服務這些基建帶來的顧客？如果沒有配套，那為何投資巨額興建這些基建？

儘管我們已闡述黃金五年的光明前景，但上述例證說明我們以往「頭痛醫頭、腳痛醫腳」，結果為自己帶來了許多「烏龍波 (own-goals)」，缺乏全局考量，以致香港離開國際都會這條天數註定的道路愈來愈遠。

## 珠三角樞紐 容納70萬人

我們需要的是個清晰詳細的總體規劃，故第三份報告中提出大東涌「飛龍計劃」【圖1】和西九地下大型商場「Sub-Culture」，盡快追加建設香港的硬件，把容納黃金五年湧入香港的龐大服務業需求。我們構想的「飛龍計劃」目標把東涌重建成一個截然不同、能夠自給自足的新市鎮，當中包括我們早前談及的「環球書」(Gateway to the World, GTTW) 一個面積1100萬方呎、約兩個海港城大小的商業設施，座落在機場現存熱地，可隨時動工。

「環球書」將是香港服務業的樞窗 (showcase)，滿足本港以至全球顧客享用香港的醫療、教育和金融等服務，以及購買藥品、化妝品、品牌特賣場 (outlet mall) 等需求。「環球書」此名標誌「環球」之人流物流將從機場現時兩條跑道以至將來第三條跑道的空路和西面港珠澳大橋及北面屯門至赤鱗角連接路，「貫穿」於香港這國際都會 (Gateway to the World City of Hong Kong)，而我們亦會在環球書為抵港的顧客提供全球最高水平的各種服務。

在環球書這大型商業項目的支持下，只要在現時的東涌新市鎮附近填海造地，東涌將可搖身一變成珠三角區域的中心城市 (珠三角區有7000萬人口)。我們暫且名之曰「飛龍」，規劃人口為70萬，與我們第一個獅子山以北的新市鎮沙田相近；飛龍將為香港充分整合的環保新市鎮，以後居民可以步行到樓下的環球書上班，可做到「零碳足印」。

未來十年逾1600億元興建的基建，將於此區大體完成，接連中國最富庶的地區，以東涌8萬居民計算，「人均基建價



政府坐擁巨額盈餘，是時候展開鴻圖大計，開拓大東涌的「飛龍計劃」，是其中一條出路。(法新社圖片)

值」高達200萬元——堪稱香港紀錄，其位置之經濟與社區發展潛質遠遠比我們任何現存新市鎮高。如上海的名字昭示其城市「按道四海」之精神，「飛龍」則標註着香港的國際胸襟；而且東涌位處香港之西，方位實非如其名，重塑後香港將「東有彩虹，西有飛龍」。

若要體驗黃金五年內香港如何齊得水洩不通，到沙田沙咀一會便頓時明白——尖沙咀的銷售額比倫敦牛津大街 (Oxford Street) / 圖騰漢壽路 (Tottenham Court Road) 與紐約第五大道還高。在如此高利潤水平下，現在香港卻仍沒有增加空間的計劃，政府今年一度的賣地表中連一個商場地皮也欠奉！日益攀升的租金、票價、人流愈來愈多的商店、肩摩踵接的街道正把顧客趕離香港。

## 200萬呎商場 吸高鐵旅客

高鐵2015年通車以後，廣州、東莞與深圳這些高層級大城市中的逾3000萬人口將可在48分鐘內到達沙咀總站，還有入境旅客的不斷增長，早晚將香港這國際都會飲食購物之樂推向高潮。故此，我們倡議增加沙咀的服務用地和範圍——暫且名為Sub-Culture的200萬方呎商場，在西九文化區地下興建，實為非常可行的解決方法。

也許有人擔心政府浪費大量資源建設大東涌，但從觀香港近數十年興建的新市鎮及大型基建，我們雖然偶有錯誤，但最終大多能物盡其用。事實上，過去半世紀香港在建造硬件的過程中，早已學會三課建這新市鎮和世界級基建的寶貴經驗：

第一課是：規模便是一切。香港人願為便利付出可觀的溢價，這從東區太古與德輔道地鐵站之間的將軍澳苑規模的龐大差額可見一斑。在商業考慮下，大型商場也大多在區內人口數量足以支撐店舖需求時才會內地而起。規模較大較新的市鎮，配套設施充足及購物選擇多樣，自然生活得開心愉快。反之，一個社區規模大小、小班不便、

日用品價格昂貴，甚至連看病也要到別區醫院，便很容易為人歌而遺之的「失敗社區」。

我們在太古或東涌買一個麵包，比在上海、灣仔等商業區還貴的原因，並非供應不足，而是需求不足。東涌和水圍等因地方偏遠，居民連早餐也寧可到上海的地方才吃，自然無法支撐新市鎮額外開設一間茶餐廳或麵包店！

建造新市鎮的三十年歷史中，充斥着私人、公共房屋及社區所需供應不足的問題。以沙田為例，1961年的第一份沙田發展計劃劃人口為36萬；1972年隨着旺角港開始填海早創的新計劃，將劃人口上調至50萬；十年後沙田和馬鞍山的容量已達70.4萬；1986年的政府檢討中，此區的規劃人口再上調至75萬。

又以將軍澳為例，政府把新市鎮分

30  
九龍灣新商業區最初空置率達50%以上，每月呎租低至5至8元。至2007年起，空置率大跌，租金攀升至每呎30元。



■ 高鐵2015年通車後入境旅客急增，在西九文化區地下興建商場，有助解決該區商場不足的問題。(西九管理局提供圖片)

多期發展，不僅令第一批居民初遷入時因人口太少、配套未足而生活不便，持續進行的分段填海也令區內部分地區長期塵土飛揚、臭氣薰天。政府欠缺遠

妥善規劃，一而再、再而三地「估蝕數」，使計劃中的各種供應難以付新市鎮人口所需，需要後期追加，造成各種不便。箇中教訓是將來進行市鎮建設時，不但要把規模擴大，亦應一步到頂。我們把東涌發展成70萬人口的蓬勃市鎮的「飛龍計劃」，便是從這個原則，一開始便認清「大東涌」將成未來珠三角地區核心的願景，制訂與其規模相稱的住宅及商業供應和各種基礎配套。

## 商業區落成 需求自然來

擔心這些建設為大自象的意見明顯是過慮，因為不但近年香港地區規劃建設中從未出現整個社區需求不足，以及大量商廈住宅空置的情況，反而因為黃金五年內源源不絕流入香港的機遇，確定了任何新落成的商廈、商場和住宅會物盡其用。事實上，多年新市鎮經驗給我們的第二課便是，在香港，只要我們建設的容量 (商廈、住宅)，新的需求便會接踵而來。

九龍灣新商業區的發展便是「建造好，需求自然來」的一個明證。此區起初只是填海賣出政府商業地皮，以及將工業用地改為商業用途，空置率高達50%以上，每月呎租低至5至8元。至2007年起，高級租戶逐漸從傳統商業區移來，空置率大跌。在三至五年內，租金攀升至每呎20至30元，九龍東遂成為全港兩大寫字樓集中地之一。不少人認為位置偏僻的西九龍圓方商場也因為香港零售業需求持續轉強，名店相繼進駐，加上商場本身的大型規模，旋即發展成旅客高檔購物的目的地之一。

上述例子也反映了近年以至黃金五年中面對的一個重要現實——香港各項硬件供應長期不足，使凡有新供應落成時，便輕易被持續的大量服務業需求吸納，而商場和商廈供應尤甚。黃金五年內「一國一市場」(如騰昇人民幣中、小、QFII與自由行等) 持續刺激香港服務需求，將香港任何空間的需求拉伸至前所未見的水平。

新硬件基建落成開放將帶來更多資金流入，硬件短缺情況將更嚴重。可

是，政府和社會各界對此卻沒有反應。僅在黃金五年的首兩年，即2010年和2011年，香港零售總額已攀升了50%，自2006年起計算更上升近90%，但同期零售空間總面積卻只分別增加了1%和3%【圖2】。

酒店供應不足也是一個主要原因。酒店供應不足的一個主要原因是市區沒有大型土地以供建設。根據經驗，一個成功的商場面積一般需達40萬方呎以上，這樣大的地皮在插針下的市區當然難以找到，大規模的新市鎮建設是治本之途。

第三課是：新市鎮必須建設得更環保。這源於過往新市鎮商業規劃不濟，市民大多須跨區就業。每天數百萬市民驚歎沙塵車上班，所帶來的碳足印十分驚人。未來的新市鎮必須在規劃時兼顧商業硬件的發展，在區內提供充足的就業機會，市民遂能步行上班，完全消除通勤造成的任何碳排放。同時，我們必須提供更多休憩空間，把綠地與住宅一體。相信若一個新市鎮的中心是一個大型公園而非廢棄沖天的巴士總站，定能為區內居民提供一個更人性化、更親近自然的生活環境。

## 五十年生聚 五十年教訓

其實，環境保育與發展應並重。以填海為例，政府只需要發展1%的土地便可以容納100萬人口。由於香港的海洋面積比陸地大，我們粗略估計，香港只須填去約1.5%的海洋面積，便足以容納政府估計未來二十七年將會新增的200萬人口，亦即比現時增加27%的人口。住宅及商業用地短缺是不爭的事實，而目前除了填海外確實沒有什麼可大規模增加土地供應的良方。另一方面，面對損失的1.5%海洋生物量 (biomass)，政府可建立立新的海洋保育區、人造礁石、海洋污染清除等設施加以彌補。

一個有決心、有遠見的政府絕對應該透過妥善的環境影響 (environmental impact) 規劃，選擇生態環境較低的已發展海岸線 (disturbed coastlines) 進行填海，讓社會發展的同時亦確保環境可持續發展。這種重視海洋生態的做法效果可以維多利亞港為例，儘管維多利亞港過往十年都有填海，但近年水質改善，波濤湧於2011年10月重創，而之前已因海灣太過污染停滯了三十二年，近年魚類數量也在上升。我們應發揮創意，改善寶貴海洋資源的生物量及生物多樣性；與此同時應小心選擇影響最微的方法和地方發展——在沒有被填的99%海域增加1%的生物量，還原填海造成的生態損失。

填出的充足土地亦可確保我們下一代安居樂業，不會出現年輕人因沒有充足商業空間就業，沒法擁有安樂窩而無法成家立室和生兒育女，繼而生怨氣等嚴重社會問題。

春秋吳越交戰，越王勾踐淪為階下囚，尚有「越十年生聚，而十年教訓，二十年之外，吳其為乎！」的句號；這類東方之珠已累積了五十年的重要建設經驗。黃金五年內更不缺商機、資金和動力，此時此刻力求飛龍在天，躍升國際都會，並非苛求，而是順理成章。如何將寶貴經驗化為更美好生活，如何在現今充斥拉鋸混濁環境轉危為機，700萬港人靠的，不是望天打卦、亂地沙包，更不是仰仗援手，而是存乎一念，站好崗位，積極動手，推動為政策。

