東涌飛龍計劃 成本低效益大

上次我們回顧了過去半世紀香港在建造新市鎮和世界級基建中所上的寶貴三課，今次將詳述香港黃金五年鴻圖大計硬件篇的首部分——大東涌「飛龍計劃」。過去五十年建設中我們付出了高昂學費，現在應能乘着黃金五年無限機會的順風，「一步到位」推動「飛龍計劃」，營建香港有史以來最便利和最環保的「飛龍」新市鎮以及商業綜合服務中心「環球薈」，將所學付諸實行。如上海其名昭示其城「接通四海」之精神，「飛龍」則標誌着我們這國際都會的國際胸襟；而且東涌位處香港之西，重塑後香港將「東有彩虹，西有飛龍」。

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，由九名香港普通家庭長大的八十後研究員加上資深分析員林書強於2011年夏天成立，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。

「飛龍計劃」的商業重心為投資220億元興建之「環球薈」，一個1100萬方呎的世界級商業綜合服務中心，約為海港城兩倍，坐落於機場東北陲，向世界展示（showcase）香港的優質、高可信性服務，並為飛龍的經濟動脈提供大量服務職位，改善現時東涌居民的生活與前景，使其成為香港首個大半自給自足的新市鎮。環球薈包括：

a. 一個400萬方呎地標商場（destination mall），內有逾600間商店，包括大量特賣場（outlet mall）與餐廳，等於增加香港總零售空間約4%。

b. 6至8間多為3至5星級的酒店，共3000個房間，總樓面面積300萬方呎，增加我們的酒店房間總數5%。

c. 100萬方呎的醫療服務中心，內有逾400個床位及手術設施，全球各地的病人均可前來享用醫療服務，到訪的親屬亦可下榻鄰近的酒店，並於空餘時間在環球薈內享用設施或往大嶼山消閒。

d. 100萬方呎的寫字樓，最初為從其他地區被貴租逼走的租客（包括非牟利組織）提供廉租空間，及後可支援機場和承載其他從珠三角腹地吸引過來從事認證服務的公司。其高樓底設計亦可為藝術工作室和畫廊提供地方。

e. 100萬方呎的停車場，內有10000個泊位。

環球薈第一期於2016年開幕，正好趕上斥資470億元興建的港珠澳大橋通車。我們建議由機管局主持建造多用途商業綜合服務中心環球薈，新市鎮飛龍則由政府主持建造。

環球薈創大量職位

以上為暫定規模，細節以及定名有待公眾討論研究。然而，最重要的不是6間還是8間酒店這些枝節問題，而是為何要投資營建飛龍和環球薈。理由逾16個：

1. 之前提及過，香港的零售、酒店與寫字樓空間供應現已嚴重短缺，未來5至6年仍不見任何實際紓緩。

2. 滿足這些行業的結構性需求增長（過去在「一國一市場」概念中已討論）。

3. 建設極能為市民，包括新移民（a）製造新職位及（b）將現有職位留在香港。預計環球薈第一期完成後，上述探討過的設施能支持3.6萬個職位。另因批核土地還有另外1000萬至1100萬方呎供物流用途，故視乎第一期營運十年後的需求：建造第二期或任何物流設施應能再創造3.6萬個職位，環球薈前後直接工作人口達7.2萬，相比之下，機場直接聘用人口為6.2萬。假設飛龍人口中的4%服務本土居民，此城人口逾70萬時，職位將再增加2.8萬份，再計算現時區內6.2萬工作人口，前後總共應已為16.2萬人提供就業。若在職者為家中唯一工作成員，假設家庭住戶人數為三，如此環球薈和飛龍的直接就業已能支持48.6萬人口生計。

機管局預計建造第三條跑道創造14.1萬份職位，應可支持再多42.3萬人口；而且機管局2008年估計機場運作帶來的間接／連帶就業達12.4萬份職位，為直接就業的兩倍。故此機場與基建之中心的其他商業功能對創造就業極其重要，飛龍不難創造足夠職位支持這個繁華社區。

固然我們不能斷言多少家庭會因區內區外創造的職位而選擇定居飛龍，不過所有現代生活之便利與環保特徵均源源不絕於此新城，對比其他地方遍布舊屋，不難想像飛龍將成為安居樂業的首選地方。

4. 在香港創造新「內涵」以吸引更多旅客使用我們的機場，尤其是我們快將投放860億元（現價）或1360億元（按付款當日價格計算）加建第三條跑道。香港機場使用者的增長主要來自（1）轉機者及（2）其他乘客來源，如從深圳和廣東其餘地方陸路來港的旅客，香港市民只佔機場使用者約30%，增長潛力不大足夠，成為興建第三條跑道的理由。

故此香港須確保廣州和深圳加建的機場容量和國際航線不會減低對香港機場的需求，有效方法之一是確保旅客來港的原因和令他們逗留經驗更豐富。在機場的門廊創造世界級服務大型中心，提供認證行業、零售、醫療和教育服務，可令機場成為吸引景點。

機管局投資1360億元為機場建造第三條跑道，將來使用率仍是未知——機場約70%用家非香港居民，不少轉機者可使用鄰近深圳寶安國際機場新建的第二條跑道（2011年落成）及廣州白雲國際機場新建的第三條跑道（將於2015年落成）。為我們機場第三條跑道的投資搭配環球薈，2018年全面開幕後每年可提供逾20億元租金淨利潤，正好保障2030年後開放的第三條跑道將來未知的收益或虧損。

國際都會需頂級環保市鎮

5. 東涌須由將被遺忘的偏僻之城變成優良的社區。現時僅有的8.2萬居民，尚且達不到興建圖書館的20萬人口門檻，更遑論綜合醫院及其他公營或私營設施的24萬人口門檻，自然難為當地居民提供就業機會。

儘管最新公布的收入數字中，東涌的收入中位數與香港總數相若，逸東邨居民（佔東涌一半人口）的收入明顯較低，只6000至7900元；低收入居民（香港收入中位數50%或以下）佔逸東邨41%，約六成逸東邨住戶領取綜援——是排在秀茂坪邨（觀塘）、葵涌邨（葵涌）與白田邨（石硤尾）後領取綜援住戶數目第四高的屋邨，而首三名全是「極舊區」，貧窮情況可見一斑。

這些統計顯示新建的現代東涌一方面能吸引一批中上收入住戶，多半由於大嶼山內提供工作機會，但另一方面也有一大部分環境不佳的家庭。若香港有區域堅尼指數，東涌肯定是貧富懸殊最嚴重的地區之一。若環球薈在他們家旁提供大量服務工種，應能改善區民的處境，更增加此區作為私人及公共住宅區的吸引力。

不少非政府組織，如香港離島婦女聯會及香港政府華員會等，均曾揭露東涌居民的苦況，長途與高昂通勤支出尤為嚴重問題。除了少數在附近機場工作的居民，其餘大部分都承受長期低就業率及隨之而來的低質素生活。

東涌稀少的人口亦造成零售選擇限制，弔詭地拉高了價格，社區內低收入居民遂難負擔。關注綜援檢討聯盟、社區發展陣線及香港工會聯合會在2011年分別進行多次價格調查發現，東涌日常食物及必需品價格比香港收入最高的地區灣仔高逾10%。

6. 政府預測香港人口將增加190萬，即從現時的700萬上升27%，至2039年達到890萬，即未來27年每年增加7.04萬人，每年約增1%。簡單來說，未來27年我們必須建造三個沙田，或每九年一個沙田，但未來九年我們全沒任何接近沙田規模的建設。

7. 市民嚮往一個與香港國際都會名聲相匹配的環保市鎮。從人口增長還是商業考慮我們都需要一個最舒適可取的生活、工作和休憩環境。飛龍和環球薈讓我們有機會利用以往十年所有的發展經驗、最新科技與設計技術，營建一個與國際都會之名相符、最環保的新市鎮。

故此，當興建飛龍和環球薈時，我們堅持採納可行方案中最嚴謹的綠色指標。雖然現時所有綠色指標中（如香港環保建築協會建築環境評估法（BEAM）、領先能源與環境設計（LEED）和三星級綠色建築設計標識），只適用於大廈和非高密度社區，我們仍然希望發揮創意，力求創造一個領先的可持續發展新社區。我們可為飛龍盡量引進環保措施，如採用電動車輛和單軌車、循環再用及轉化的特別系統（如水性空調系統、中央廚餘回收）等。

就業機會與工作者地理位置更接近，將通勤與碳足印減到最低。營建飛龍只在東涌與北大嶼山淺海及已受影響之海岸線（disturbed coastline）填海，其邊緣為到機場之高速公路及火車軌，對海洋生態的影響，應較完好海岸線地區低。

大橋通車需停泊位置

營建如飛龍般的規模的新市鎮需要近二十年，填海也無可避免須要分期進行。我們應考慮風向及綠化新造土地，盡量減少塵埃和氣味，也應研究若第三條跑道與飛龍的填海工程一併施行，環境影響和成本方面是否可享規模經濟。

8. 公眾希望住處毗鄰設有交通動脈，沒人想到鐵路仍在研究中或公車班次疏落的地區居住。

9. 港珠澳大橋2016年通車，於機場旁進入境內，富裕的珠三角區7000萬居民將直達東涌。環球薈起初為10000架車輛提供停泊設施（相當於海港城容量5倍），將來可達雙倍容量：停車場亦可坐落於香港口岸的人工島上，香港口岸主要處理出入境與海關事宜，由政府營運。

現時公眾憂慮准許在軌車從內地駛入本港，恐怕會引致更多意外，這點有待商榷，但毋庸置疑的是，香港的路面無法容納數以千計來自廣東的車輛，故此須要在環球薈或香港口岸提供設施，以供旅客泊車，然後乘搭交通工具到遊客景點，亦即「泊後乘」（park and ride）。停泊設施當然也為使用機場的旅客「泊後飛」（park and fly），不過對於只是想享用本港世界級服務的旅客來說，包括到亞洲國際博覽館欣賞表演／展覽，他們並不須要離開環球薈，因為他們可享受泊後一站式購物及娛樂（park and one-stop shop），從而享用香港最好的服務。他們大可從廣州乘坐高鐵來港看Lady Gaga演唱會，下榻於環球薈酒店，翌日血拼商場再回家。

10. 選址已通過城市規劃及其他土地用途審批，是「全熟地」，工程可於環球薈獲准興建後馬上展開。在2016年完成800萬方呎，或完成七成項目。

11. 不必付任何地價，唯一需新投資的是規劃與建造。香港七至八成的發展總成本大概緣於土地，環球薈實屬難得機會，事關實際上沒有土地成本，投資障礙甚低，建造成本只約每方呎1600元，儘管將其100萬方呎寫字樓以每月每平方呎10元租出，投資回報仍有7.5%。

12. 提供全面服務及住宿設施，以吸引更多人使用亞洲國際博覽館，實現其全部潛能。

創造內涵實現亞博潛能

政府擁有的亞洲國際博覽館，是亞洲設備最精良的會議及展覽館之一，但用家對於會議或展覽後，與家人無甚可做可去的情況不甚滿意，以致使用率偏低：若由環球薈和亞洲國際博覽館組成的全面配套在機場出現，提供容量、質量、豐富的用家經驗，以及便利和富競爭力的價格，香港的會獎旅遊（MICE）市場份額及其會議中心／聚處／門廊國際都會的名聲將可大為提高。灣仔會議展覽中心的所需的額外投資應予延遲，直至我們發覺到環球薈的潛在協同效應，也能提升亞洲國際博覽館的使用率。

13. 我們的公共資金過往多半回報甚低且不穩定，投資美國10年國庫債券回報只為約2%，追不上通脹。面對結構性的服務與空間需求，以及政府1600億元環球薈旁新基建投資，此項目會提供遠比傳統公共投資組合高的風險調整後回報，使政府手上資產更多樣化。

環球薈全面開幕僅短短六年就能回本，無借貸內部回報率（Unlevered Internal Rate of Return）高達13.8%：即若要這項目的淨現值（Net Present Value）變零，投資者的資金成本要高達13.8%。財政上，由於政府是機場的唯一擁有者，政府直接抑或交給機管局承建環球薈也沒關係。其實，環球薈是一項回報豐厚的投資。我們估計它的淨現值為410億元，足可抵消興建第三條跑道現價成本的一半。

14. 項目極為吸引的地方除了財政回報外，環球薈預計會產生龐大的界外效應（externalities），非直接回報也十分驚人，例如吸引外資及鼓舞港人而引發出的新資本投港。

為1600億基建「投保」

15. 下行風險（downside risk）有限。若環球薈完全失敗，將損失220億元，亦即之前1600億元東涌區基建投資的14%將化為烏有，那1600億元應否如此投資頓成更大問號，無法理解。

故此看待環球薈的更合理方法，應是我們既然已為更好的將來投資了1600億元基建，應該根據對前景同樣看好的假設，再投資14%於新商業設施，為之前的投資吸引更多用家和顧客，保證它們成功；如此環球薈便是之前1600億元投資的保險費。

我們也應該記住香港50年發展的第二課：地產沒有大白象！新建的物業自然會填滿，可能並非立刻，但最後總沒留空，租金亦總會上升。

飛龍投資風險極低，大多由填海而成，填海成本每平方呎250至450元，發展地皮以總樓面面積計算，以每方呎2000元賣出無甚問題。人口增長及中期經濟前景下，物業需求應能填補飛龍建造成本有餘，故我們不用以模型研究這過程的淨現值多大。

16. 加強香港在珠三角的「先行者優勢」——黃金五年強勁的訪港旅客數字，以及海外企業、人才與資金湧入香港，明顯體現了我們服務的質素與吸引力。環球薈將可加強香港在珠三角的先行者優勢。

看畢這16個理由，大概明白為何香港過往十年表現如此落後。為政者和論政者抱殘守缺，不做不錯：我們吸取了如此多經驗，卻皆無法在香港實現，豈不怪哉？是沒有膽量實現？只會望天打卦、亂堆沙包？還是看不到牆上的字一次又一次錯失實現機會？抑或是憑主觀意願做事，脫離現實以致弄巧反拙？十年往績平心來看，似乎皆是。

兩年來香港的旅客人次飆升了42%，總零售額增加了50%，酒店房間只緩增6%，而商場只加建1%，但實地表及施政報告裏隻字不提興建酒店及商場。機會明明白白地放在眼前，我們的「大市場、盲政府」卻沒有好好把握，任由它們白白溜走。

再仔細想想，香港開埠170多年18區如此多新市鎮，如此多城市規劃師，為何沒甚令人羨慕、嚮往的居住良區？住在沙田的說通勤時間太長，每天到市區上班太累，住在油尖旺的說居住環境擠迫，空氣噪音光污染，住在半山的也說交通不便生活配套不足……700萬人的學費交夠了，現在讓我們說，最好的尚未來臨。

全球的人才與投資者爭奪戰當中，每個城市必須展現其正面形象，若市民不看好政府或經濟動向，實難存活致勝。環球薈和飛龍皆為目標明確的項目，公眾若能支持，香港自強不息、奮發打拼的精神將被喚醒，讓我們重溫香港站在何方、何事何物令我城偉大，向世界宣示香港將重新掌握自己的將來，為三代香港人共同塑造開埠以來最美好的黃金五十年。

■400萬方呎地標商場

■100萬方呎停車場

■100萬方呎醫療服務中心

鳴謝信報財經新聞有限公司惠允轉載編號2012MR03002