



第一太平戴維斯估值及專業顧問有限公司  
香港中環  
交易廣場二期  
23樓  
地產代理牌照號碼：C-023750  
電話：(852) 2842 4400  
savills.com

敬啓者：

### 香港零售市場概況及地區分析

吾等乃應要求而為置富產業信託(作為置富產業信託基金的管理人)編製零售市場總覽，該報告載有有關香港零售市場的總覽。此外，吾等並以地區分析的方式，就置富產業信託基金零售物業所在八個地區的零售市場狀況作出評估。

## 1.0 香港的零售市場

### 1.1 經濟概覽

#### 1.1.1 在國際社會的地位

香港享有優越的地利優勢，時區處於亞洲及歐洲中間，更是通往中國內地（「中國」或「內地」）的門戶，故因而受惠成為全球其中一個最開放及最具活力的經濟體系。香港是主要的國際金融、貿易、商務及通訊中心，地位舉足輕重。以2009年底的市值計算，香港聯交所在世界各主要證券交易所<sup>1</sup>之中排名第七，在亞洲排名第三，僅次於東京證券交易所及上海證券交易所。以2009年首次公開招股的集資額計算，香港超越紐約證券交易所、倫敦證券交易所及上海證券交易所，進佔全球第一位<sup>2</sup>。以2008年的商品貿易量計算，香港是全球第13大貿易體系<sup>3</sup>。

#### 1.1.2 與中國內地更緊密融合

自內地於1978年推行門戶開放政策以來，香港與中國內地的聯繫日益密切，而此乃香港日後經濟增長的其中一項要素。為表支持，香港政府與中央人民政府於2009年5月9日達成協議，進一步放寬規管內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排（「CEPA」）的措施。根據CEPA，香港公司獲得優先權，可以盡享先機；有關政策並鼓勵兩地同步進行跨境金融活動、生產及分銷貨品、提供服務及確認專業資格。

根據作為CEPA其中一項便利措施而於2003年7月首次推出的個人遊計劃（「個人遊計劃」），若干國內城市的居民可自行到香港遊覽。按照旅遊事務署於2010年1月18日發表的資料，個人遊計劃的覆蓋範圍於過去4年不斷擴大，現已適用於內地49個城市，可作個人遊的人士共約二億七千萬人。於2009年，中國內地居民根據個人遊計劃訪港次數超過一千零五十萬人次，較2008年增長10%。該等遊客佔訪港內地遊客總數的59.0%，或香港遊客總數的35.8%<sup>4</sup>。另外，尚有兩項可望進一步提高原已十分理想的內地訪港遊客數字的新政策：首先，由2009年4月1日開始，合資格（亦即是永久）深圳居民可申請全年多次進出香港的簽證；第二，另一項政策亦於2009年12月15日生效，容許合資格的非廣東籍深圳居民直接在深圳申請個人遊計劃的簽證，而毋須返回原居省份作出申請。

<sup>1</sup> 資料來源：國際證券交易所聯會

<sup>2</sup> 資料來源：國際證券交易所聯會

<sup>3</sup> 資料來源：世界貿易組織

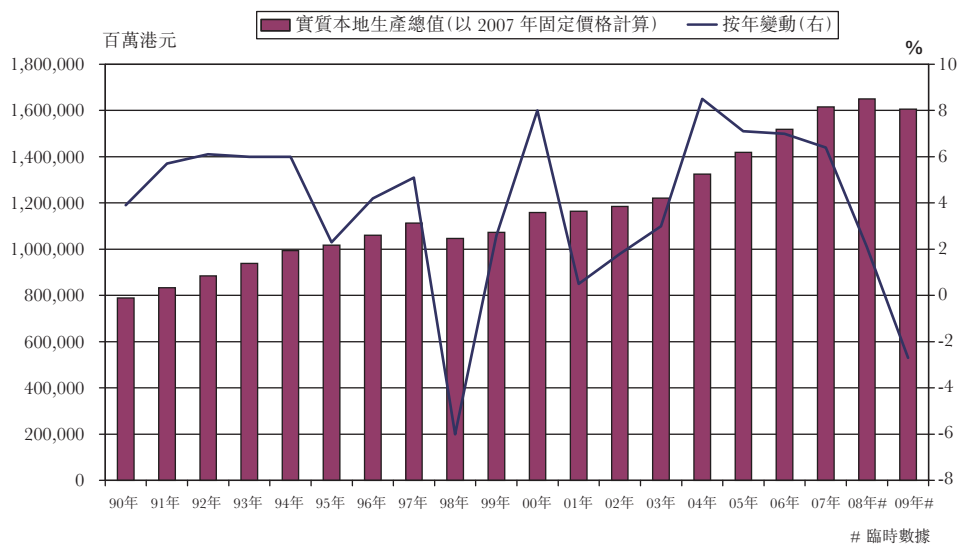
<sup>4</sup> 資料來源：香港旅遊發展局（「香港旅發局」）

## 1.2 主要的經濟及人口統計指標

### 1.2.1 本地生產總值

由2003年開始，香港經濟持續顯著增長，加上與中國內地更緊密融合及金融與貿易市場興盛，於2003年至2007年期間，實質本地生產總值的平均增長年率為6.4%。不過，2008年次級按揭危機導致全球經濟放緩，對本港經濟造成重大打擊，實質本地生產總值的增長於2008年大幅下降至2.1%，更於2009年首季倒退7.5%，是1998年亞洲金融風暴以來最大的季度本地生產總值按年跌幅。鑑於本港經濟體系隨著全球經濟於第二及第三季迅速回穩，本地生產總值於該兩季的按年跌幅較為溫和，分別為3.7%及2.2%。實質本地生產總值於2009年第4季回復正數，錄得2.6%的按年增長，反映經濟正在復甦。

香港實質本地生產總值及按年增長(1990年至2009年)



資料來源：政府統計處及第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

### 1.2.2 失業率

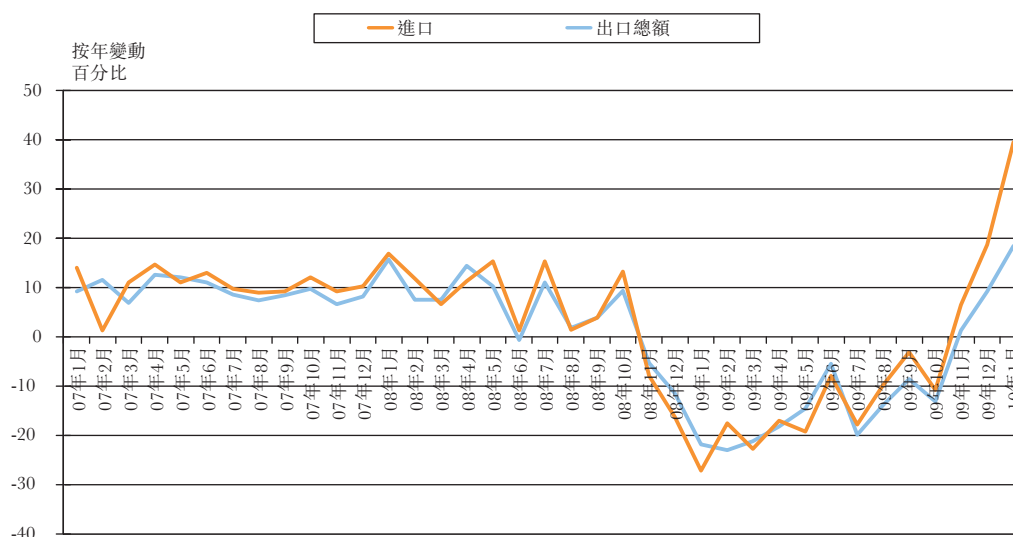
季度經調整失業率由截至2008年8月止3個月的10年低位3.2%升至截至2009年8月止3個月的5.4%，反映2009年首8個月的就業情況隨著全球經濟轉壞而急劇惡化。

失業率自8月已見好轉，並於2010年2月稍降至4.6%。展望經濟活動水平將會好轉，勞工需求進一步上升，可相應於短期內舒緩失業率上升的壓力。

## 1.2.3 貿易表現

貿易行業自2001年開始連續7年錄得持續增長，目前仍被視作本港經濟的主要動力。不過，2008年年末出現金融風暴，貿易行業受嚴重打擊。於2008年12月至2009年10月期間，進口及出口總額均出現雙位數字的按年跌幅。進口及出口總額的按年跌幅由2009年1月的27.1%及21.8%放緩至2009年10月的10.7%及13.1%。於2009年11月，進口及出口總額自2008年10月以來首次錄得正數的按年增長，比率分別為6.5%及1.3%。其後於2009年12月錄得18.7%及9.2%的強勁反彈，於2010年1月的按年升幅更分別進一步上升至39.5%及18.4%。

進口及出口總額變動百分比(2007年1月至2010年1月)



資料來源：政府統計處及第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

### 1.2.4 通脹

由於經濟狀況好轉、消費者需求強勁及進口價格上升，香港的持續通縮期終於在2004年中結束，除了2005年1月曾錄得短暫下跌外，通脹率一直維持於正數。綜合消費物價指數（「物價指數」）於2007年及2008年分別錄得的2.0%及4.3%的升幅。而於2009年，通脹率放緩至0.5%，主要原因是經濟下調及政府實行若干一次過的寬減措施，舒緩價格上升的壓力，當中包括於2008年9月至2009年2月期間，政府提供1,800港元的電費津貼。於2010年1月，綜合消費物價指數比去年同月上升1.0%。

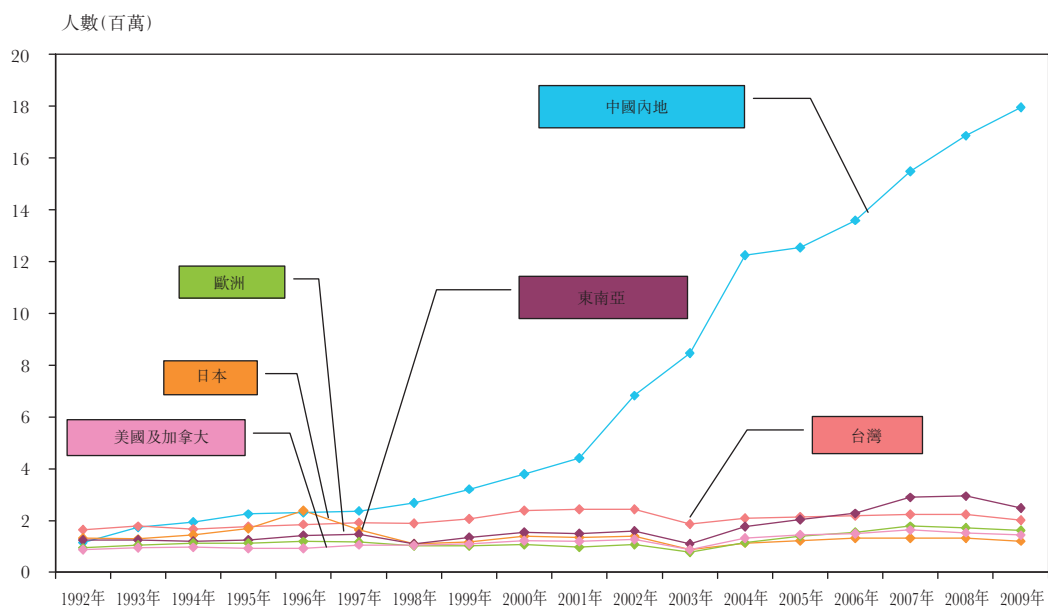
### 1.2.5 遊客訪港

就旅遊業的競爭力而言，根據世界經濟論壇在2009年計算的觀光旅遊競爭力指數（覆蓋全球133個國家），香港在亞洲排行第2（僅次於新加坡）及在全球排名第12。

自從2004年推出自由行，訪港遊客的人數，特別是來自大陸的遊客大幅上升。在2004年訪港遊客上升40%，在2005年、2006年及2007年則分別錄得較溫和的7%、8%及12%增長。在2008年下半年的金融風暴對旅遊業打擊很大，特別是來自美國及歐洲的遊客。來自該兩個地區的遊客在2008年分別錄得7%及4%的下滑，至2009年則進一步下跌7%及6%。2008年，整體的訪港遊客增長率下降至5%，但於2009年維持穩定，主要原因是內地遊客數字於2009年上升7%，抵銷了其他國家遊客的減幅。

因為自由行令中國遊客強勁增長使他們成為香港最重要的遊客來源。在2009年，他們的總數目達一千八百萬人次，相當於當年總訪港人次的60.7%。

1992年至2009年按主要訪港國家計算的旅客人次



資料來源：香港旅發局及第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

於接近2009年年底時，全球經濟復甦，再次刺激外遊需求，訪港的長途及短途遊客數字由2009年11月起已逐步回升。於2010年1月差不多所有國家／地區的遊客人次均錄得增長。

2010年1月按國家／地區計算的遊客人次

國家／地區	訪港遊客	按年變動
	(千)	
北美及南美	133.8	+16.9
歐洲、非洲及中東	172.8	+21.5
澳洲、紐西蘭及南太平洋	73.3	+15.5
日本	114.8	+22.0
南韓	82.1	+40.5
南亞及東南亞	238.9	+26.1
台灣	182.1	+0.2
澳門	54.6	-8.7
中國大陸	1,907.8	+0.8
總數／加權平均	2,960.3	+5.9

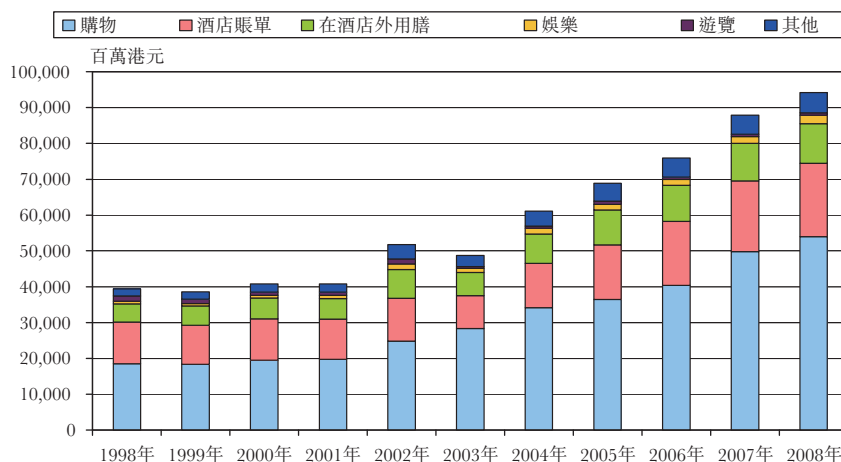
資料來源：香港旅發局及第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

根據世界旅遊組織的統計，2009年，全球遊客人次下降4%；同期，亞太區的遊客人次下降2%，降幅比較溫和。在2009年，香港的旅遊業得到中國遊客的支持，表現比較突出，旅客人次錄得0.3%的升幅。

### 1.2.6 遊客消費

遊客消費自2003年起一直穩定增長，自此內地遊客支出的所佔比重也不斷上升。購物消費(作為遊客總支出的其中一個分類)越見重要，比率由1998年的46.9%升至2008年的57.3%，購物消費達五百四十億港元。

過夜遊客消費模式(1998年至2008年)



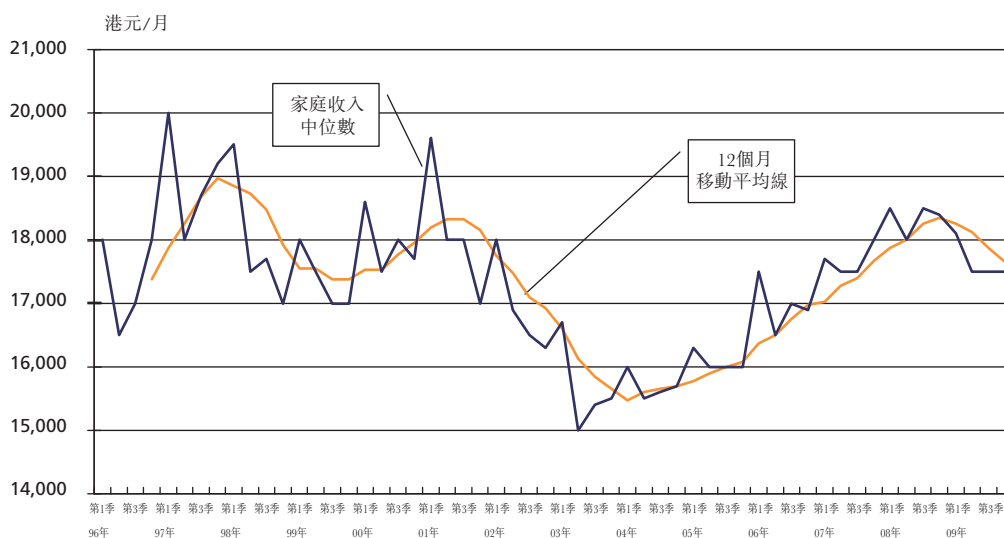
資料來源：香港旅發局及第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

過去數年，海外遊客的購物消費越趨重要，是零售市場的主要支柱。遊客的購物消費在零售銷售總額所佔的比重由1998年的9.5%升至2008年的19.7%。

### 1.2.7 人口及家庭收入

於2009年終，香港人口共達七百零三萬人<sup>5</sup>。人口增長率輕微反彈，但仍維持於低水平。於2005年至2009年的5年期間，平均增長年率為0.7%，而於2000年至2004年期間及於1995年至1999年期間，平均增長年率分別為0.5%及1.6%。

每月家庭收入中位數(1996年第1季至2009年第4季)



資料來源：政府統計處及第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

每月家庭收入中位數是香港人收入的主要計算指標。收入水平於1997年達每月20,000港元，是近年的高位，但因亞洲金融風暴而於隨後一年下跌5%。於科網股熱潮期間，收入曾短暫反彈3%，但於其後繼續下跌，直至2003年下半年為止，隨着經濟復甦，失業率下降，每月家庭收入中位數因而重拾升軌。最近發生的金融風暴也對收入水平構成影響，家庭收入中位數於2009年第1季及第2季連續下跌，比率分別為1.6%及3.3%，後來於2009年第3季及2009年第4季回穩至每月17,500港元的水平。

### 1.3 香港的基礎建設

香港正進行及規劃數項交通及旅遊基建項目，有助增強香港與南中國的融合，以及增加香港對海外遊客的吸引力。主要的交通基建項目包括港珠澳大橋以及廣深港高速鐵路，而主要的旅遊基建項目包括在啟德興建國際郵輪碼頭、擴建海洋公園及擴建迪士尼樂園。

<sup>5</sup> 資料來源：政府統計處



## 主要交通及旅遊基建

項目	類型	狀態	預期完工日期
港珠澳大橋	大橋	興建中	2015年/2016年
廣深港高速鐵路	鐵路	設計中	2015年
九龍南綫	鐵路	營運中	2009年8月
將軍澳支綫	鐵路	營運中	2009年7月
西港島綫	鐵路	興建中	2014年
南港島綫(東段)	鐵路	設計中	2015年
沙田至中環綫	鐵路	規劃中	2015年(沙田至紅磡) 2019年(紅磡至金鐘)
中九龍幹綫	道路	規劃中	2016年
屯門西繞道及屯門至赤鱗角連接路	道路	規劃中	2016年
位於香園圍及蓮塘的新邊境管制站	邊境控制站	規劃中	2018年
香港國際機場—第3條跑道	機場	規劃中	覆檢中
新郵輪碼頭	旅遊基建	興建中	第1個泊位於2013年營運
擴建海洋公園	旅遊基建	興建中	2009年(第1階段) 2012年/2013年(第2階段)
擴充迪士尼樂園	旅遊基建	規劃中	2014年

資料來源：香港特別行政區政府及第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

## 1.4 零售市場概覽

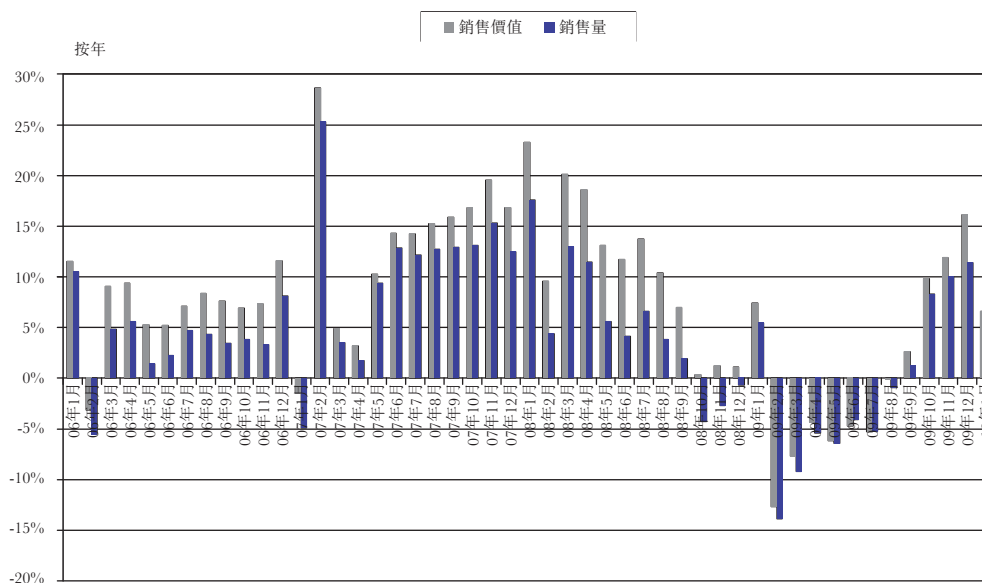
### 1.4.1 零售銷售表現

零售銷售一直是衡量零售市場表現的指標，原因是通過有關數據，可得知零售商於有關年度的表現及他們支付租金的能力。因此，於過去30年，零售銷售表現與零售物業租金變動的關係異常密切，相關系數為0.96。

零售銷售於過去數年維持強勁增長，而於2008年下半年結束，原因是全球經濟開始放緩，並對本港經濟及就業市場構成壓力，削弱了本港的消費信心。除2009年1月外，香港的零售市道由2009年2月開始連續收縮7個月。受惠於本港經濟逐步改善及就業市場轉趨穩定，本港的消費開支於第3季末出現復甦跡象。再者，訪港遊客人數增加，零售銷售價值於2009年11月及12月顯著反

彈，按年增長分別為11.7%及16.1%。於2009年，整體的零售銷售價值錄得0.6%的按年增長，而零售銷售量則錄得0.8%的按年跌幅。於2010年1月，零售銷售價值及零售銷售量持續升勢，分別錄得6.6%及3.2%的按年升幅。

零售銷售價值與零售銷售量按年變動指標(2006年1月至2010年1月)



資料來源：政府統計處及第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

### 按行業分類劃分的零售銷售額

按行業分類，於經濟放緩期間，表現最好的類別為與必需品有關的行業。食品、酒類及煙草與超級市場的銷售於2009年1月至12月期間更錄得增長，按年升幅分別為3.6%及3.3%。汽車及零件零售商所受的打擊最為嚴重，同期的銷售價值大幅下跌18.8%。於過去數年，珠寶、鐘錶及名貴禮品類別受惠於內地遊客強勁的消費能力，銷售價值於2009年12月錄得47.6%的顯著增長，而於2009年1月至12月期間，按年增長率為5.0%。受年初樂觀銷售情緒帶動，耐用消費品及珠寶、鐘錶及名貴禮品類別均於2010年1月錄得強勁銷售增長，比率分別為23.0%及26.6%。

## 分類零售銷售變動百分比(2009年1月至12月相對於2008年1月至12月)

行業分類	2009年1月至12月 相對於2008年1月至12月
食品、酒類及煙草	+3.6%
超級市場	+3.3%
燃料	-9.7%
衣服、鞋履及相關產品	-0.8%
耐用消費品	-5.8%
— 汽車及零件	-18.8%
— 電子產品及攝影器材	-0.2%
— 傢俬及固定裝置	-1.8%
— 其他未作分類的耐用消費品	-2.3%
百貨公司	+1.2%
珠寶、鐘錶及名貴禮品	+5.0%
其他消費品	+1.2%

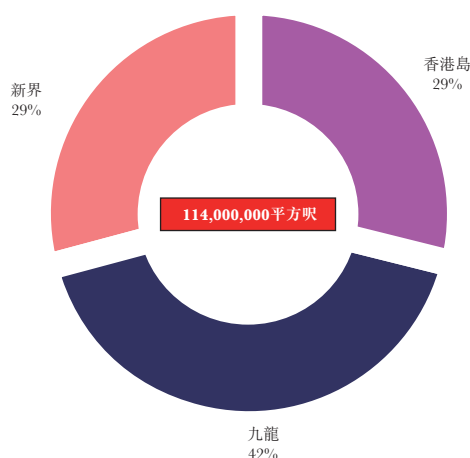
資料來源：政府統計處及第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

## 1.4.2 存量、使用／空置及供應

## 現有存量

在香港，私人商業物業存量總額<sup>6</sup>於1980年至2009年間倍增。於2009年年底，存量總額為一億一千五百萬平方呎<sup>7</sup>。於2008年，42%以上的私人商業物業存量位於九龍，而香港島及新界則各佔其餘存量的29%左右。

## 分區私人商業物業存量總額(2008年)



資料來源：差餉物業估價署及第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

<sup>6</sup> 根據差餉物業估價署的界定，私人商業物業包括零售物業及設計或採用作商業用途的其他物業，但不包括旨在作為辦公室的物業。停車位不包括在內。

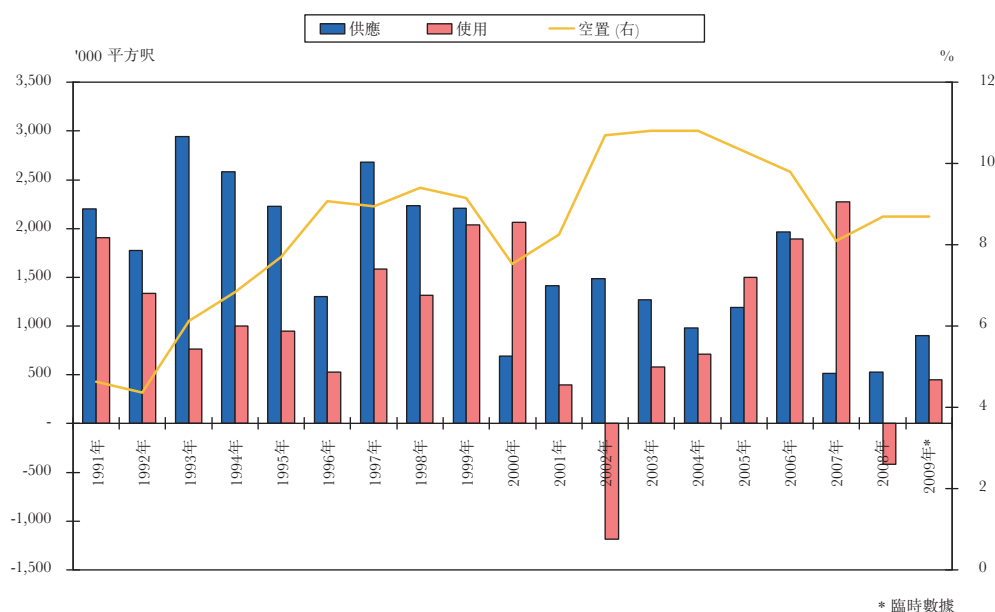
<sup>7</sup> 根據差餉物業估價署，由2006年開始，私人商業物業存量的數字包括領匯房地產投資信託基金名下的物業，於2006年的內部樓面面積為一千零三十萬平方呎。內部樓面面積指差餉物業估價署所界定的內部樓面面積，量度範圍是有關單位牆壁(或與毗連單位的共用牆)向內的一面所圍繞的全部面積。

## 使用及空置

於1980年至1989年期間、1990年至1999年期間及2000年至2009年期間，平均使用面積分別約為二百三十萬平方呎、一百四十萬平方呎及八十萬平方呎。除了因為市場已趨成熟外，使用面積下降的原因是供應減少。使用面積由2004年的七十萬平方呎反彈至2007年的二百三十萬平方呎。

使用零售面積於2008年出現負數的原因為全球金融危機導致需求下降，以及香港多間連鎖零售店倒閉，例如泰林及U-Right均於2008年年末結業。空置率因而於2008年升至8.7%。使用面積於2009年上升至五十萬平方呎，主要由於接近年底時零售市道強勁，空置率因而於2009年企穩於8.7%。

私人商業物業供應、使用及空置率(1991年至2009年)



\* 臨時數據

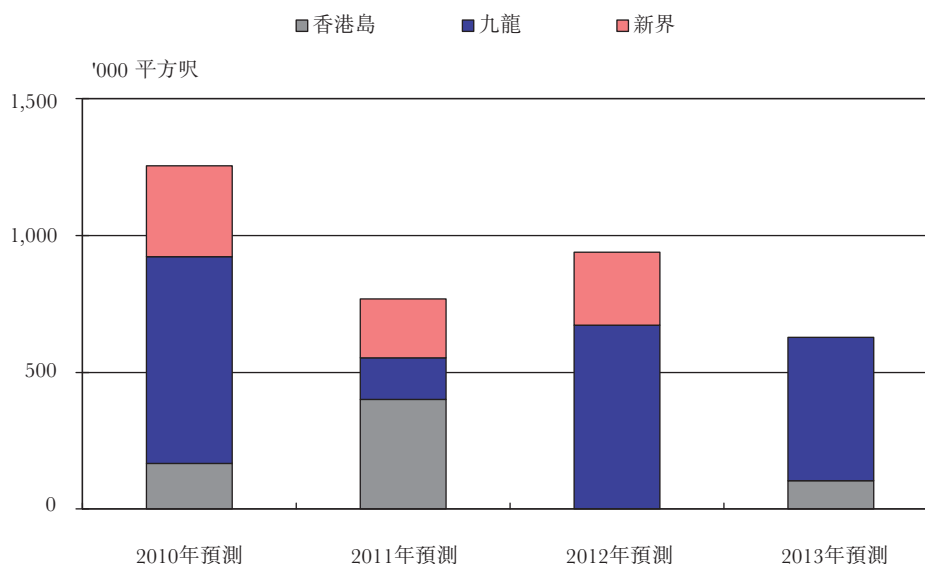
資料來源：差餉物業估價署及第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

## 新供應

於1980年至2009年期間，私人商業物業供應平均每年約二百一十萬平方呎。不過，過去10年的供應相對於1980年至2000年的供應大幅下降。購物中心的供應於2006年達致近年的高峰，當年落成的供應約為二百萬平方呎，其中包括部分大型商場，例如九龍尖沙咀的圓方及九龍灣的MegaBox。

按目前計劃將會落成的新零售物業供應大部分建於核心地區以外的邊緣區份，原因是香港傳統的核心零售區<sup>8</sup>不斷老化，在擴建及適應顧客不斷轉變的需求方面漸受限制。多個預計於2013年之後落成的新購物中心均位於新填海區或香港的新市鎮<sup>9</sup>。

大型購物中心<sup>10</sup>供應預測(2010年至2013年)



資料來源：屋宇署及第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

於2010年至2013年期間，香港大型購物中心的供應預計會降至每年平均不足九十萬平方呎<sup>11</sup>，而供應以位於九龍的新購物中心所佔的比率最高，為總數的59%。於2009年末，尖沙咀有三個大型零售發展項目落成，包括K11、iSQUARE國際廣場及1881 Heritage，而華人置業在尖沙咀的項目The One(原東英大廈的重建項目)可望於2010年完成。在香港島方面，除了興利中心重建項目將於2011年完成之外，於該年以前將無大型購物中心的新供應。

<sup>8</sup> 中環、銅鑼灣、尖沙咀及旺角。

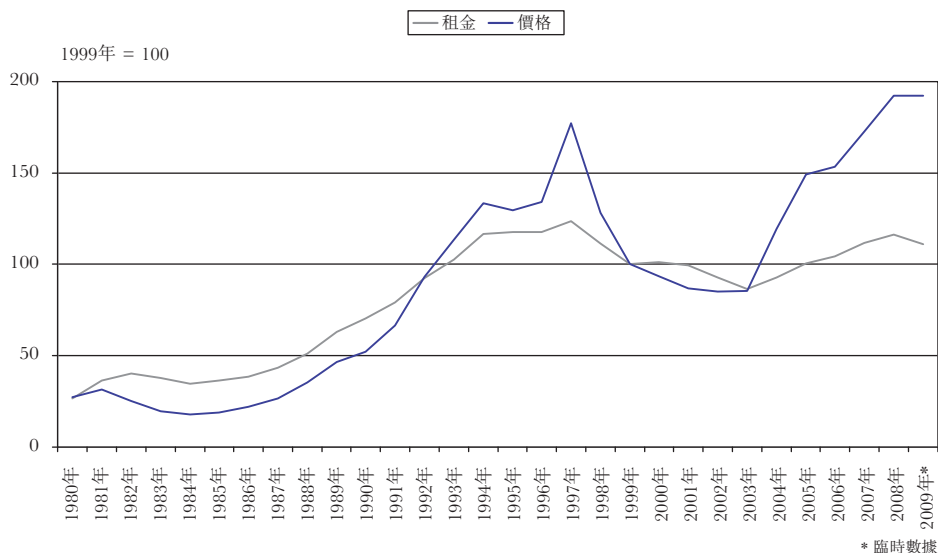
<sup>9</sup> 發展新市鎮的基本概念是使社區在基建及社區設施方面盡可能達到均衡及自給自足。自新市鎮發展計劃於1973年推出以來，香港已經發展了9個新市鎮，包括荃灣、沙田、屯門、大埔、粉嶺／上水、元朗、將軍澳、天水圍及東涌，將人口從過度稠密的市區分流，以應付人口增長及改善居住環境。資料來源：土木工程拓展署。

<sup>10</sup> 超過50,000平方呎。

<sup>11</sup> 建築樓面面積意指量度樓宇外牆內每一層(包括任何一層地庫)的面積，但不包括屋宇署信納興建或計劃用途只是作為停泊汽車、汽車裝卸、或只為安放升降機、空氣調節或供暖系統或任何類似服務的機器或設備的任何樓面面積。

## 1.4.3 零售租金及價格

私人零售物業租金及價格指數(1980年至2009年)



資料來源：差餉物業估價署及第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

本港經濟強勁反彈，加上實施個人遊計劃，零售市場因而顯著復甦，私人零售物業租金於2003年至2008年期間上升約35%。於2008年年底，香港一級購物中心的平均租金穩企於每平方呎259元<sup>12</sup>，超過了1997年的紀錄高位。

香港私人零售物業的價格大致跟隨租金的走勢。由1984年開始，價格與租金的升勢亦步亦趨，但自90年代初起，由負利率所帶動，升勢更加凌厲。於1984年至1994年期間，升幅共達650%，年平均增長率為20%。於1995年，價格曾出現輕微下跌，但旋即於1996年及1997年重拾升軌。金融風暴發生後，資產出現長期通縮，及至2002年，價格下跌52%。於2003年至2008年期間，價格上升超過125%，由於大部分投資者都希望能物色有可觀收益的物業，故收益率下跌令投資者却步。

<sup>12</sup> 資料來源：第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

## 私人零售物業租金及價格指數增長率(月比)(2009年1月至2010年1月)

	租金	價格
2009年1月	-2.6%	-4.5%
2009年2月	-0.6%	+0.2%
2009年3月	-0.1%	+3.1%
2009年4月	-1.1%	+2.4%
2009年5月	+1.8%	+7.0%
2009年6月	+0.6%	+3.1%
2009年7月	+1.4%	+3.9%
2009年8月*	+0.6%	+4.6%
2009年9月*	+1.1%	+3.1%
2009年10月*	+1.2%	+1.4%
2009年11月*	+1.6%	+0.1%
2009年12月*	+2.7%	+3.2%
2010年1月*	+0.3%	+2.1%

\* 臨時數據

資料來源：差餉物業估價署

自2009年年初，經濟出現疲弱跡象，加上零售銷售開始下跌，導致零售物業租金於2009年下調。零售物業租金由2009年1月至4月期間連續4個月下跌，但於2009年5月開始的6個月期間相對穩定，並於2009年年底及2010年年初強勁反彈。整體的私人零售物業租金於2009年4月至2010年1月期間回升11.7%，原因是訪港內地遊客數字再次上升以及本港消費信心回穩。

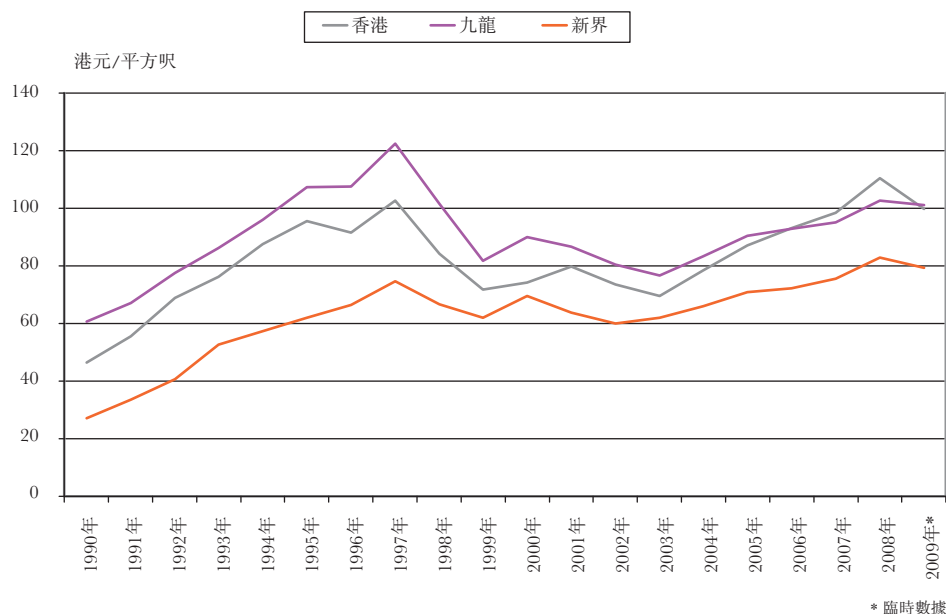
自2008年末以來，零售物業的投資活動已見減退。因此，香港私人零售物業的價格於2009年1月錄得4.5%的跌幅。不過，由於資金成本低廉，加上股市反彈令投資氣氛暢旺，市場重拾對零售物業的興趣，價格於2009年1月至2010年1月期間上升39.6%。

### 1.4.4 城郊零售市場

傳統上，零售商舖及購物中心均位於市區的黃金地段，例如中環、銅鑼灣及尖沙咀，主要向富裕的本地人士出售奢侈品及提供高級美食，及至最近，服務對象更包括通過由2003年開始實施的個人遊計劃而不斷增加的訪港高消費內地遊客。

由於市區的土地供應缺乏，於過去10年，新落成的零售物業均位於九龍的邊緣地區或新界，形成城郊的零售市場。城郊大型零售購物中心的主要特點是多數位於新住宅發展項目的大型零售購物基座，服務對象集中及明顯，主要提供日常生活基本所需，其中更以餐飲業為主。落成的城郊零售物業在落成的全部零售物業中所佔的比重，由1980年至1998年期間的18%大幅增至1999年至2009年期間的32%，顯示於過去10年落成的購物中心其中大約三分一均位於城郊區，而大部分更位於新界。

分區私人零售物業租金(1990年至2009年)



資料來源：差餉物業估價署及第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

由於大部分城郊購物中心均位於新界，我們採納新界的私人零售物業租金作為此類物業表現的代表。相對於香港島及九龍，新界私人零售物業租金較為穩定，其中尤以於市場放緩時期為然。以1997年至1999年期間的亞洲金融風暴為例，新界私人零售物業的租金於期內下跌17.0%，而香港島及九龍的跌幅則更大，分別下跌30.0%及33.2%。



## 2.0 區域概況

### 2.1 沙田區概況

#### 馬鞍山廣場

馬鞍山廣場位於新界馬鞍山。包括1,102單位的海柏花園於1994年落成。2層高的購物中心的總出租面積是310,084平方呎，並提供290個車位。

購物中心地面有多項公共交通設施，包括巴士總站、小巴總站及的士站。物業設有大橋連接馬鞍山港鐵站，通過馬鐵進一步連繫香港主要商業地區。

#### 銀禧閣商場

銀禧閣商場位於新界火炭。它包括建於1985年至1986年間8幢共2,260單位的樓宇的銀禧花園。購物商場的總出租面積是170,616平方呎，並提供97個車位。商場位處開揚，外面敞大的廣告招牌位置，容易引人注目。

商場位置交通便利，距離火炭港鐵站僅需2分鐘步行時間。

#### 沙田第一城物業

沙田第一城物業位於新界沙田，是1981年至1989年興建包括10,642個住宅單位的沙田第一城住宅發展的商業組成部分。沙田第一城物業位於城門河的南方。沙田第一城物業的總出租面積是414,469平方呎，並設有986個車位，可提供沙田第一城居民以及附近發展居民的日常需要。

沙田第一城物業可輕易藉私人及公共交通到達。此外，它亦接近前往九龍的大老山隧道。另外它連接烏溪沙及大圍的馬鐵的第一城港鐵站。

#### 區域概況

沙田是香港九個新市鎮中的第二大，自1973年開始便開始發展。在1979年，政府批准發展馬鞍山作為沙田新市鎮的延伸。在2008年中，沙田區議會統計的沙田區人口達608,300人，而根據規劃署，規劃馬鞍山的人口將達223,200人，而沙田及馬鞍山合計人口約737,200人。

沙田是一個主要包括住宅區域的發展良好的新市鎮。根據統計署，在2008年，該區的居民約608,300人。此外，周邊有四個工業區支援沙田的輕工業發展，包括大圍、火炭、小瀝源及石門。

區內共有17個公共屋邨(當中5個是租者置其屋計劃屋邨)、8個居者有其屋計劃及7個私人機構參建居屋計劃。

沙田的主要私型屋宇發展包括於1981至1989年間完工的沙田第一城(10,642個單位)、於1995年完工的駿景園(2,504個單位)、於1993年及1994年間完工的新港城(4,760個單位)及於2009年完工的銀湖天峰(2,169個單位)。

沙田的主要購物商場包括新城市廣場第1期及第3期。它們位於沙田市中心沙田港鐵站上蓋。新城市廣場第1期共10層，總面積一百三十萬平方呎；第3期共3層，總面積350,000平方呎。在新城市廣場周圍亦在其他與商場接連的零售設施，包括沙田中心(100,000總平方呎)、沙田廣場(115,000總平方呎)及連城廣場(零售面積50,000平方呎)。

除有多間中小學可供選擇外，沙田亦有數間高等院校，包括香港中文大學、香港職業訓練局(沙田)、恒生商學院及香港體育學院。

沙田亦有一些娛樂設施，例如馬場、沙田公園、馬鞍山公園及彭福公園。

沙田及九龍之間有獅子山隧道、大老山隧道及大埔道連接。連接沙田及荃灣的城門隧道亦使進出新界西北的情況得到改善。近期完工連接沙田及長沙灣以及昂船洲大橋及青衣的第8號幹綫進一步連接青馬大橋至香港國際機場及汀九橋至屯門或元朗。

位於紅磡及羅湖／落馬洲之間有港鐵東鐵綫，以及大圍及烏溪沙之間有馬鞍山鐵路。兩者都有助使沙田區更便捷。

現在正計劃興建沙田至中環綫，初步設計圖則已於2008年3月由行政會議通過，而預計將於今年開始動工。大圍至紅磡段預期可於2015年落成，而紅磡至金鐘段可於2019年落成。

另一項將要來臨的基建項目沙田T4主幹道第2階段將包括沿現有的獅子山隧道公路興建高架道路及連接建議的高架公路及T3主幹道城門隧道公路的約1.7公里單程及雙程滑道。該計劃正進行審核。

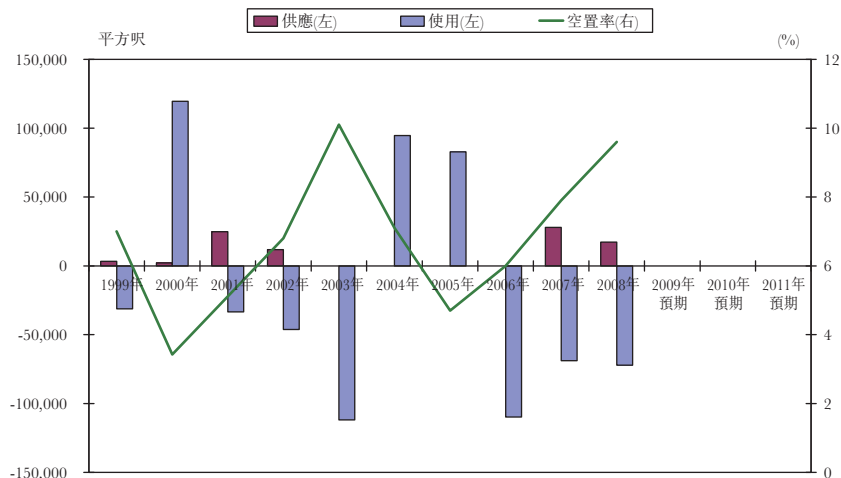
### **私人商業物業供應、使用及空置率<sup>13</sup>**

根據差餉物業估價署，過去10年，沙田的總私人商業物業供應僅為87,000平方呎。然而，在2006年，差餉物業估價署在物業及空置數據中計入領匯物業，空置率增加110,000平方呎，因此該

<sup>13</sup> 所有本節所引述的樓面面積為差餉物業估價署定義下的內部樓面面積

年的差餉上升至6%。1999年至2008年間的平均供應及使用分別達每年8,700平方呎至17,700平方呎，將空置率帶至2008年末9.6%。直至2011年止，沙田沒有主要零售項目完工。

1999年至預期2011年的沙田私人商業物業的使用及供應



資料來源：差餉物業估價署及第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

在2008年末，沙田的總私人商業物業達四百七十八萬平方呎。根據統計署資料，沙田在2008年的總人口達608,300人，即每人佔的私人商業空間的零售密度是7.9平方呎。直至2011年，沙田的人口將增長至638,100人<sup>14</sup>，而物業供應預期會維持不變，便2011年末的人均物業面積輕微下降至7.5平方呎。我們預期2009年至2011年的零售面積的供求大致保持平衡。

### 未來發展

沙田未來的住宅發展項目包括港鐵大圍維修中心(2010年至2011年間將落成4,276個單位)、馬鞍山77區(於2010年落成1,143個單位)及車公廟港鐵站(於2012年落成1,240個單位)。

長遠而言，沙田將會有幾個大型發展，包括大圍港鐵站(包括2,900個單位及667,000平方呎的零售面積)、馬鞍山落禾沙(分六期發展，提供約3,000個單位)。另一項主要發展是水泉澳公共屋邨項目，興建約10,000個單位及若干零售設施。由於所有這些項目仍在計劃中，並不能提供確實完工日期。

位於石門安平街及安麗街的沙田市地段347號的項目已補地價，該地段計劃興建38層高的酒店，發展總樓面面積達350,000平方呎。

<sup>14</sup> 資料來源：規劃署

**競爭分析****馬鞍山廣場**

新港城中心(總面積533,000平方呎)有兩條行人天橋連接馬鞍山廣場，是馬鞍山廣場的直接競爭對手。然而，新港城中心與馬鞍山廣場擁有不同的商戶組合。新港城中心主要集中在服飾、百貨公司、飲食、家電及首飾／鐘表。馬鞍山廣場更多集中在日常需要如飲食、超級市場等等。因此，我們尚未見到該鄰近中心帶來任何重大競爭。

馬鞍山中心是另一個鄰近的購物中心。由於它比馬鞍山廣場小型很多(82,000平方呎)，它未有對馬鞍山廣場帶來重大威脅。

馬鞍山數個私人及公屋型屋邨均附有購物中心，例如恒安邨的恒安商場，但基於這些商場的大小及性質，我們不會視它們為競爭對手。

發展項目	分區	總樓面面積 (平方呎)	完工日期
<b>直接競爭商場</b>			
新港城中心 . . . . .	馬鞍山	533,000	1993年及 1994年
新港城廣場 . . . . .	馬鞍山	80,000	1992年
馬鞍山中心 . . . . .	馬鞍山	82,000	1994年
<b>其他競爭商場</b>			
恒安商場 . . . . .	馬鞍山	246,000	1987年

\*附註： 我們僅將總樓面面積超過200,000平方呎的商場列入「其他競爭商場」。

資料來源： 第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

**銀禧閣商場**

鄰近銀禧閣商場的購物中心是駿景廣場，僅需5分鐘路程。該購物中心於1997年落成，組成包括10幢提供2,504個單位的駿景園的一部分。駿景廣場較銀禧閣商場小，總樓面面積約100,000平方呎，主要提供駿景園的居民需要。因此，銀禧花園的居民主要仍在銀禧閣商場購物。

銀禧閣商場附近概沒有其他大型購物中心。

發展項目	分區	總樓面面積 (平方呎)	完工日期
<b>直接競爭商場</b>			
駿景廣場 . . . . .	火炭	100,000	1995年
<b>其他競爭商場</b>			
無 . . . . .			

資料來源： 第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

### 沙田第一城物業

沙田第一城物業並無直接競爭購物商場。在步行範圍內，共有兩個本地零售設施供應各屋邨居民的需要。愉翠商場的總面積為157,000平方呎，提供1,180個車位，主要服務愉翠苑居民，屋苑於2001年建成，提供4,176個居者有其屋的單位。另一個零售設施是富豪花園商場，它的總零售面積是96,000平方呎，分別於1985年及1988年落成，富豪花園提供1,944個單位。兩個中心均比沙田第一城小型很多，並未有構成直接威脅。

發展項目	分區	總樓面面積 (平方呎)	完工日期
<b>直接競爭商場</b>			
無			
<b>其他競爭商場</b>			
愉翠商場	沙田	157,000	2001年
富豪花園商場	沙田	96,000	1985年及 1988年

資料來源：第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

## 2.2 觀塘區概況

### 麗港城中城物業

麗港城中城物業位於東九龍觀塘區。觀塘是一個發展良好的市區，有很多大型屋宇發展、工業區及商業匯集點。

麗港城中城物業是位於茶果嶺道及觀塘茜發道交界麗港城項目第3期的商業平台。整個麗港城發展包括38幢住宅大廈提供共8,072個單位。另一個主要的住宅項目匯景花園包括4,112個住宅單位，距離麗港城中城物業僅5至10分鐘步行距離。

麗港城中城物業的設計是服務區內居民的購物需要，總出租面積是43,000平方呎，於1992年完成。物業交通便利包括巴士、小巴及的士等公共或私人交通工具到達，亦可步行至藍田港鐵站。

### 區域概況

觀塘位於九龍半島東部，是香港其中一個最早期發展的市區之一。該區住宅人口在2008年達577,300人，計劃該區的人口可在2018年上升至645,900人。

觀塘是香港其中一個主要工業區，共有三千五百九十萬平方呎的私人工廠面積，相當於九龍區工業物業的約50%。很多工業大廈均位於九龍灣及觀塘，然而，近年，很多工業大廈已重新發展成高質素辦公室大樓，以配合香港工業活動的息微。除創紀之城外，在過去3年，觀塘區建成約四百萬平方呎實用面積的高質素一辦公大樓，例如觀塘的Landmark East (890,000平方呎實用面積)

及宏利金融中心(840,620平方呎實用面積)；及九龍灣的 Manhattan Place (530,920平方呎實用面積)及國際交易中心(457,050實用平方呎)。這些新的辦公室大樓吸引很多跨國公司從港島東及銅鑼灣的地方搬遷過來。在2010年至2013年，將進一步興建一百四十萬平方呎實用面積的辦公大樓。

觀塘亦是一個設備良好的住宅區，有私型及公型住宅屋邨。區內的公共屋邨包括啟田邨、牛頭角上邨，而淘大花園、德福花園、匯景花園及麗港城是主要的大型私人屋苑。

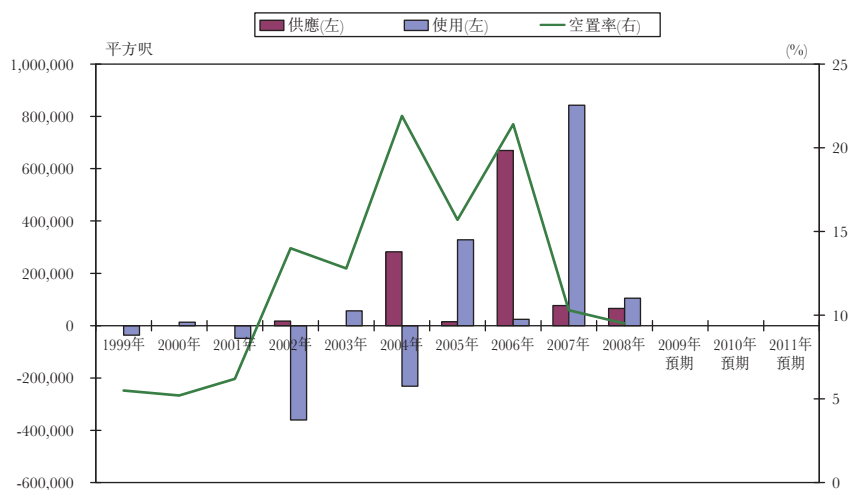
由於觀塘區發展較早，相對部分住宅物業較舊，區內將進行一系列重建工程，包括市區重建局重建觀塘市中心，政府重建牛頭角下邨。另外一個觸目的大型發展項目為啓德發展項目將會是九龍城區的地標項目。

觀塘區的交通網絡完善。觀塘港鐵綫與其他九龍的主要區域連接，包括黃大仙、九龍塘、旺角及油麻地。觀塘道及觀塘繞道與其他九龍東區域如新蒲崗、彩虹、九龍灣及牛頭角連接起來。建議的觀塘綫延綫將進一步擴充服務至何文田及黃埔。長達3公里的延綫可更易到達觀塘，預計可於2015年使用。

建議的中九龍幹綫及T2主幹路將為東九龍道路網及油麻地與西九龍高速公路交匯點提供連接路。將軍澳—藍田隧道預計將於2016年前完工，屆時來往將軍澳更為方便。

### 私人商業物業供應、使用及空置<sup>15</sup>

#### 1999年至2011年預期觀塘私人商業物業供應、使用及空置率



資料來源：差餉物業估價署及第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

<sup>15</sup> 所有本節所引述的樓面面積為差餉物業估價署定義下的內部樓面面積

在過去10年，觀塘的主要私人商業物業供應集中在2004年及2006年，因為創紀之城(APM)及Megabox分別在2004年及2006年落成，因此，空置率在2006年急速上升至21.4%。2004年至2008年的平均供應及使用分別達每年227,740平方呎及213,980平方呎，2008年末的空置率上升至9.5%。

截至2011年，區內概無主要零售供應完工，而觀塘市中心重建項目的零售面積並沒有準確完工日期。

在2008年末，觀塘的總私人商業物業達六百九十萬平方呎。根據統計署的調查，2008年觀塘區的總人口維持在577,300人，即每人的私人商業物業空間的零售密度是12.0平方呎。觀塘的人口將於2011年上升至620,900人<sup>16</sup>，令2011年每人的私人商業物業空間的零售密度維持在相近水平的11.1平方呎。我們預期2009年至2011年的零售面積供求會大致保持平衡的情況。

### 未來發展

由於觀塘正進行重建計劃，區內有很多發展及新基建完成或正在計劃中。計劃於2010年至2013年完成共一百四十萬平方呎實用面積的辦公室空間，例如，位於九龍灣的寶興中心重建項目(261,600平方呎實用面積)、位於觀塘觀塘道414號(236,000平方呎實用面積)和成業街7號興建270,000平方呎實用面積的項目，及位於觀塘海濱道133號的廣場工業大廈重建項目(323,400平方呎實用面積)。周邊輔助設施，例如酒店發展，亦在觀塘創業街38號及鴻圖道84號興建中。

區內的主要發展項目是觀塘市中心重建，包括四百三十萬平方呎的樓面面積，當中約二百二十六萬平方呎是商業用地。整個項目完成時可提供共2,000個住宅單位<sup>17</sup>。

建議於2016年前興建的6號幹綫可令觀塘更易到達。6號幹綫包括3段，即中九龍幹綫、T2主幹路及將軍澳—藍田隧道。中九龍幹綫及主幹路可為東九龍道路網及油麻地與西九龍高速公路交匯點提供直綫路段。建議的將軍澳—藍田隧道可進一步使將軍澳更易抵達。

觀塘港鐵綫的延綫將連接何文田及黃埔。該3公里的延綫可使觀塘更易抵達，預期將於2015年完工。

<sup>16</sup> 資料來源： 規劃署

<sup>17</sup> 資料來源： 市區重建局

### 競爭分析

除麗港城中城物業外，藍田區尚有兩個零售中心，即麗港城商場及匯景廣場，它們都是麗港城中城物業的最直接競爭商場。

麗港城商場位於麗港城中城物業旁邊，其物業租客可與麗港城中城物業租客比較。麗港城商場的角色是為附近地區的居民提供服務，因此，該兩個商場的提供的貿易類型相似。

匯景廣場是匯景花園的零售基座，它直接連接藍田港鐵站，因此，麗港城的居民可能在乘搭港鐵抵達藍田站時在匯景廣場購物。

其他的競爭商場距離麗港城中城物業較遠，對麗港城的日常惠顧並沒有構成直接威脅。啓田商場是一個例子，它為啓田或安田邨的本地居民提供服務，而位於觀塘市中心的APM以它年輕及時尚的形式吸引年輕的購物人士。

發展項目	分區	總樓面面積 (平方呎)	完工日期
<b>直接競爭商場</b>			
麗港城商場 . . . . .	藍田	168,123	1992年
匯景廣場 . . . . .	藍田	217,000	1991年
<b>其他競爭商場</b>			
啓田購物中心 . . . . .	藍田	170,286 (內部樓 面面積)	1999年/ 2003年
APM . . . . .	觀塘	598,000	2004年

\*附註： 我們僅將總樓面面積超過200,000平方呎的商場列入「其他競爭商場」。

資料來源：第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

## 2.3 油尖旺區域概況

### 都會商場

都會商場於2001年落成，位於南九龍紅磡的住宅及商業交匯點。它是國際都會的零售部分，為一個一百四十萬平方呎包括零售商場、辦公室大樓、酒店及服務會所的綜合設施。該商場的總出租面積是332,168平方呎，共有3層及可提供179個車位。它直接連繫紅磡港鐵站，並鄰近尖東站。此外，都會商場有巴士站及的士站，而海底隧道的九龍入口只是數分鐘路程。

該物業為不同的購物人士服務，包括附近住宅的居民，例如都會軒、海濱南岸、半島豪庭、黃埔花園、黃埔新邨及紅磡灣中心。購物人士包括居住在附近香港都會海逸酒店690間房間的遊客及外籍人士；紅磡體育館的演唱會觀眾、香港理工大學的學生、在都會大廈工作的人士及通過紅磡港鐵站抵達本港的中國遊客。



### 凱帆薈

凱帆薈是凱帆軒，一個於2003年建成的880個單位住宅發展項目的2層高零售基座。該綜合設施位於西九龍西北海濱，鄰近港鐵奧運站，距離奧海城第1期，一個160,000平方呎的購物中心，以及提供2,314個單位的維港灣僅5分鐘路程。

該商場包括兩個在5樓的店鋪單位及兩個在6樓的店鋪單位，以及35個在凱帆軒1樓的車位。它的總出租面積是74,734平方呎。主商場的入口在1樓海帆道旁邊，顧客可乘搭客運升降機及使用內部樓梯到第5及第6層。

大部分附近的項目是新建成的私人發展項目，包括提供1,829個單位的浪澄灣及提供700個單位的一號銀海，兩者均距離凱帆薈只有5分鐘步行路程。浪澄灣包括200,000平方呎的商業及零售面積，是一個3層高的綜合設施，而一號銀海包括100,000平方呎的商業面積，部分面積將待政府批准轉為一間小型酒店。項目的北面主要是學校及政府設施。

### 區域概況

#### 都會商場

都會商場地處香港重要的交通匯點之一。紅磡港鐵站位於尖沙咀東北方，是三個入境到中國的邊境之一，在香港的東鐵綫是一個中轉站。它亦是各城市之間火車服務的終點站，可到達其他主要城市如北京、上海、廣州以及廣東的肇慶、佛山及東莞。此外，由於紅磡的位置接近海底隧道，它亦是往來香港島的乘客的重要交匯點。

除作為重要的交通匯點外，香港理工大學及香港體育館亦作出教育及娛樂的功能。位於都會商場對面的康莊道，以有蓋天橋與都會商場接連的，是香港理工大學；而具有12,500個座位，鄰近都會商場的香港體育館是演唱會及表演藝術的常用場地。它在2008/09年吸引超過629,000個觀眾。香港科學館及香港歷史博物館均只在10分鐘路程之內。其他社區服務包括國際郵件中心及香港消防處總部。

在沙中綫及觀塘綫延綫擴建後，該區將會受惠。沙中綫的計劃及初步構思已於2008年3月由行政會議批准，其興建工程將於本年度開始。大圍至紅磡段(11公里長)是馬鞍山綫的伸延，通過九龍東南連接至九龍南綫及西鐵綫，預期可於2015年前完成。紅磡至金鐘段(6公里長)是跨過維多利亞港連接香港島的東鐵綫的延伸，預期可於2019年完工。

建議的觀塘綫延綫約3公里長的鐵路延伸，連接現有觀塘綫的油麻地站以及兩個新的鐵路站何文田及黃埔。乘客可於建議興建的何文田站轉乘沙中綫。擴充可為何文田、紅磡及黃埔的居民提供更便捷的鐵路服務。該兩個項目可改善紅磡站與其他區域的鐵路服務。

### 凱帆薈

西九龍是最新建於填海地段上的住宅及商業區，它橫跨三個港鐵站(九龍站、奧運站及南昌站)。該區在過往數年發展非常急速，有若干中檔至高檔住宅發展項目，以及商業及零售設施。

由於西九龍區面積大，具有不同的住宅及工作環境，我們將集中在奧運站以便更好地了解凱帆薈的鄰近地區。

除附近的住宅發展項目外，兩個辦公室的發展項目，即滙豐中心(在1998年完成，約990,000平方呎)及中銀中心(在2000年完成，約330,000平方呎)亦是位於凱帆薈的鄰近地帶。

港鐵奧運站的東南方匯聚一連串私人及公型發展項目，包括柏景灣及帝柏海灣(兩者均在2001年落成，分別有1,624及1,312個單位)、公共屋邨海富苑(於1999年落成，有2,800個單位)及海寧閣(於2000年落成，有629個單位)及居者有其屋項目富榮花園(於1998年落成，有3,908個單位)。該區亦有佔地500,000平方呎的奧海城2期，是柏景灣及帝柏海灣的零售基座。

奧運站地區主要通過港鐵東涌綫與其他市區地區連繫，當中港鐵奧運站佔一個交通樞紐的角色。此外，奧運站1期及滙豐中心地面的巴士站為該區額外提供一種路面交通方法。

主要的新交通基建包括組成第6幹綫部分及伸延至啓德重建區域及東接將軍澳的中九龍幹綫。預計該幹綫將於2016年落成。

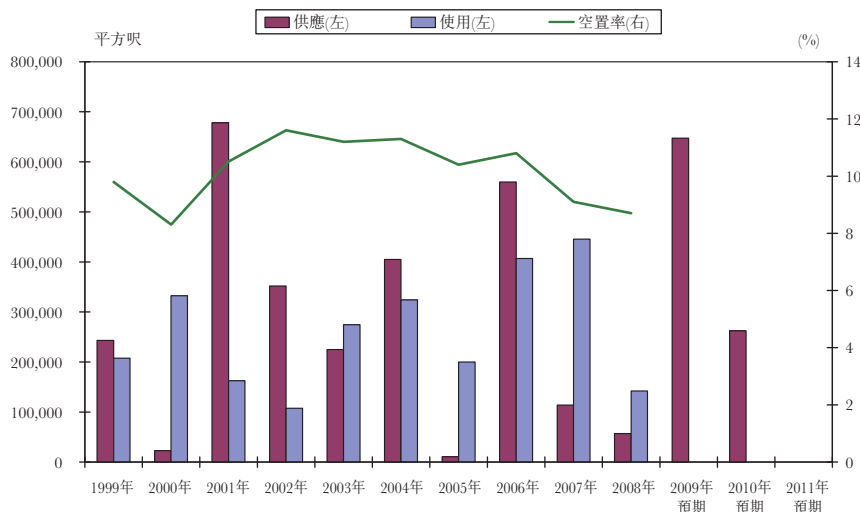
### 私人商業物業供應、使用及空置率<sup>18</sup>

根據差餉物業估價署的地區定義，紅磡及西九龍(自2002年起)均納入油尖旺區。作為香港主要的購物及零售中心，多年以來，油尖旺區繼續經歷急速的發展。在過去10年，在2001年及2006年，油尖旺區是主要的私人商業物業供應區域，特別是當678,000平方呎(都會商場及奧海城)

<sup>18</sup> 所有本節所引述的樓面面積為差餉物業估價署定義下的內部樓面面積

560,000平方呎(圓方)的零售面積相繼落成，因此，在2001年至2006年空置率維持在雙位數字的水準。1999年至2008年間的平均供應及使用分別達每年266,729平方呎及260,379平方呎，令2008年末的空置率上升至8.7%。

1999年至2011年預期油尖旺區的私人商業物業供應、使用及空置率



資料來源：差餉物業估價署及第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

區內共有四個新的商業項目，包括1881 Heritage、iSQUARE國際廣場及K11，它們在2009年才剛剛開始營業，The One（前身為東英大廈）是目前唯一的主要項目，預計於2010年落成。2009年及2011年間的平均供應量將上升至每年455,000平方呎。

在2008年末，油尖旺的總私人商業物業達二千一百六十六萬平方呎。根據統計署的資料，在2008年，油尖旺區的總人口維持293,900人，令每人的私人商業空間的零售密度計算為73.7平方呎。直至2011年，總私人商業物業預期可增加至二千二百五十七萬平方呎，而油尖旺的人口將增加至318,900人<sup>19</sup>，於2011年末，人均零售物業將減少至70.8平方呎。我們預期2009年至2011年的零售面積供求會保持平衡的情況。

### 未來發展

未來五年，都會商場附近並沒有任何新的住宅或商業發展項目，都會商場附近只有一個酒店發展計劃：尖東科學館道17號正興建一個提供264間房間的酒店，預期可於2010年下半年完工。

凱帆薈附近將會興建一個住宅項目：浪澄灣及一號銀海之間的海帆道將興建一個提供663個單位的項目，預期可於2012年完工。

<sup>19</sup> 資料來源：規劃署

在奧運站周圍的空曠地方將會興建兩個大型的住宅項目。海泓道及海庭道將發展提供852個單位的大廈，預計將於2010年完工，而南昌站上面提供超過3,000個單位的住宅物業仍在規劃中。

附近將會發展兩項大型項目，信和集團的KIL11073項目將為6座共設442單位的住宅項目，預計於2011年落成。會德豐與新世界發展投得柯士甸站發展項目的C地盤及D地盤，將可發展成1,280,000平方呎的住宅項目，預計於2013年落成。

就潛在競爭者而言，除現有的奧海城1期及2期及浪澄灣商業及零售空間外，兩個連接將來的住宅項目的新零售基座將於未來五年內落成，它們分別是146,000平方呎位於海泓道及海庭道的發展項目的零售基座（預計於2010年落成），以及95,000平方呎的海輝道發展項目的零售基座（預計於2012年落成）。其他可能的完工包括南昌站的零售基座，總樓面面積約300,000平方呎，估計將於2013年完工。而柯士甸站發展項目的C地盤及D地盤的最新發展資料顯示，並沒有零售項目。KIL11073項目則將設86,700平方呎的商用平台，但由於與凱帆薈相對位處較遠位置，故所帶來的影響不大。

### 競爭分析

#### 都會商場

都會商場附近並無競爭商場，因此，我們可以預期都會商場可向大部分消費者及主要優質的消費者提供服務。然而，紅磡有一個大型的商場黃埔新天地，距離都會商場僅10分鐘路程，可視為周邊地區的主要競爭者。

黃埔新天地的零售設施發展在88幢住宅大廈下面。黃埔花園的總零售面積約一百四十萬平方呎，但在平台的購物及服務設施分散在十二個不同的位置，而地面及地庫主要是零售空間。由於不能直達港鐵站，黃埔花園的零售設施應該不會影響都會商場對鄰近居民、辦公室員工及學生的吸引力。

發展項目	總樓面面積 (平方呎)	完工日期
黃埔花園 . . . . .	一百四十萬	1995年

資料來源：第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

#### 凱帆薈

浪澄灣的商業及零售空間是唯一在凱帆薈主要地區完工的項目，在次要地區尚有一個競爭商場，就是140,000平方呎的奧海城1期。

浪澄灣於2004年完工，鄰近凱帆薈，因此在地理上與凱帆薈直接競爭。然而，其商業及零售空間已出租予兩大用戶，即使用整個一樓作為商業用途的 Bossini 集團以及使用整個二樓作為其市區校院的香港教育學院。商業及零售空間概沒有其他零售貿易。由於貿易類型非常不同（凱帆薈有一間幼稚園及兩個服務中心作租客），我們並不認為浪澄灣的商業及零售空間是凱帆薈的直接威脅。

作為維港灣的零售基座，奧海城1期在2000年完工，成為奧運站的主要購物商場，直接連接港鐵奧運站、維港灣、中銀大廈及君匯港。較凱帆薈大兩倍，該購物商場有不同的貿易，並集中在化粧品及健康護理及教育及娛樂零售，以及一定程度的飲食及服務業。

奧海城1期作為凱帆薈核心商圈及次商圈的唯一商場，並提供多元化的商戶組合，為凱帆薈帶來一定的威脅，吸引凱帆薈的核心和次商圈的居民，特別是一號銀海。然而，凱帆薈與奧海城1期商戶組合不同，凱帆薈的訪客商圈特定到該商場而不受奧海城1期的影響。

發展項目	總樓面面積 (平方呎)	完工日期
浪澄灣 . . . . .	217,000	2004年
奧海城1期 . . . . .	200,000	2000年

資料來源：第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

## 2.4 葵青區域概況

### 盈暉家居城

盈暉家居城位於新界葵涌區的已發展市區。該家居城組成於2002年落成的696個單位的盈暉臺住宅發展項目的一部分。

盈暉家居城包括3層高的購物中心，總出租面積是91,799平方呎，並提供共43個車位。

該家居城為附近的私人及公型住宅發展的居民提供日常需要，包括盈暉臺的居民、有13,110個住宅單位的美孚新邨、以及荔欣苑、華荔邨、荔景邨、海峰花園、華景山莊及清麗苑。盈暉臺住宅下面有一個巴士站，亦可步行至港鐵美孚站及西鐵美孚站，因此購物人士可輕易地乘搭公共交通、的士及專營巴士抵達。

### 青怡廣場物業

青怡廣場物業位於香港島西北青衣島。它是於1986年完工，在商業綜合設施以上提供1,520個住宅單位的青怡花園的商業組成部分。

青怡廣場物業包括地面48間店鋪、1樓29間店鋪，總出租面積是78,836平方呎，在青怡花園地庫更有27個車位。

青怡廣場物業位於青衣市區服務綜合大樓對面，該大樓包括一個濕貨市場及乾貨市場、一個圖書館、一個體育中心及一個政府辦公室。它亦鄰近很多其他公共設施如青衣遊泳池、青衣體育場及青衣診所。青怡廣場物業可步行至青衣港鐵站，居民可輕易抵達香港島、九龍及香港國際機場。它亦可以巴士、公共小巴及的士輕易抵達。

### 區域概況

葵青的地理位置，使它成為港口貨物的吞吐港，該區亦是香港九個貨櫃碼頭的所在地。葵青區在2008年共有511,300個居民，並預計該數字將於2018年中下降至474,700人<sup>20</sup>。葵青區可進一步分為葵涌區及青衣區，各區均有一間目標項目。

#### 盈暉家居城

作為已發展的市區，葵涌在四個港鐵站(荔景、葵芳、葵興及大窩口)均有公共及住宅屋邨及商業及工業大廈。區內共有16個公共出租屋邨，當中11個有本身的零售設施。由於該區已密集地發展，很多新的私人住宅項目均建於重建區域而且分開數地，而就規模而言，不能跟其他公共屋邨相比。區內較大型的發展項目包括華景山莊(1,502個單位)、新葵芳花園(1,264個單位)及雍雅軒(924個單位)。

葵涌的非住宅發展大部分均為舊式工業大廈，但仍有少數較新的較高質素的辦公室及工業樓宇，它們是新都會廣場(兩幢辦公大樓，總樓面面積約一百一十萬平方呎<sup>21</sup>)、九龍貿易中心第1期(一幢辦公大樓，總樓面面積約563,000平方呎)及永得利廣場(兩幢工貿大樓，總樓面面積約一百一十萬平方呎)。新都會廣場兩幢辦公大樓下面是一個600,000平方呎的購物商場，亦是區內最大的購物商場。

除港鐵外，葵涌亦可通過完善的道路網與香港其他部分連接起來。青山道及葵涌道是通過該區的兩條主要幹綫，而青葵高速公路則在南面將該區與九龍及香港島連接起來，在西面與青衣／香港國際機場連接起來。

<sup>20</sup> 資料來源：統計署

<sup>21</sup> 第1期面積資料來自該公司的公司報告，而第2期的面積資料來自屋宇署的資料，並經Savills估計。

## 青怡廣場物業

青衣島是一個已發展地區，它大部分的住宅發展，不論是公共還是私人物業，均位於東北方，而9號貨棧碼頭則位於東南，其他相關的工業及船務設施位於西南及西北。島上共有9個公共出租屋邨，當中8個有自己的零售設施。

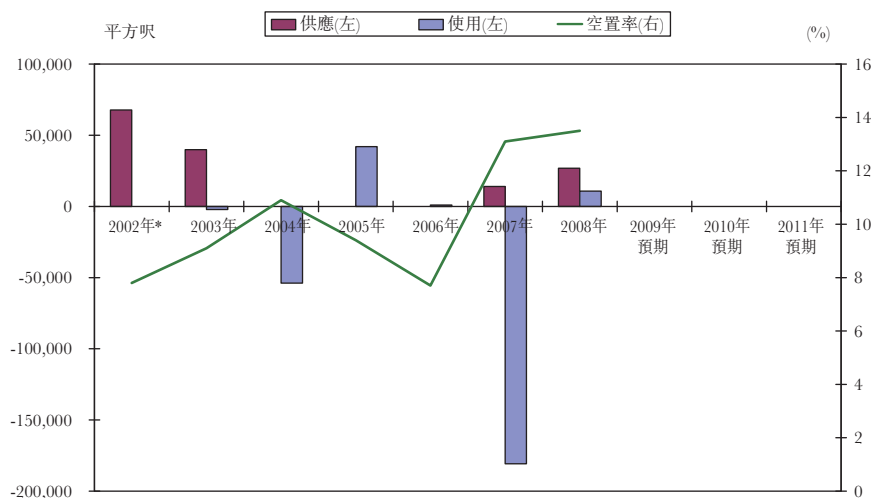
青衣島的主要私人住宅項目包括位於500,000平方呎青衣最大型的購物商場青衣城上蓋的盈翠半島(3,500個單位)、翠怡花園(3,216個單位)、灝景灣(2,896個單位)及於2003年落成，島上最近期的住宅項目藍澄灣(1,585個單位)。

除港鐵及機場快綫外，青衣以多條大橋、隧道及道路網與香港其他部分連接起來。葵青路及荃青路分別將青衣島與葵涌及荃灣連接起來，而長青隧道則連接青衣與青葵高速公路，向南可往九龍及香港島；該路段又橫過青衣島連接青馬大橋及汀九橋，可分別前往機場及新界西北。最近完工的8號幹綫亦藉昂船洲大橋將青衣島及沙田連接起來。

私人商業物業供應、使用及空置率<sup>22</sup>

根據差餉物業估價署資料，葵青區的供應、使用及空置率數據只有2002年或之後的數據<sup>23</sup>。過往六年，葵青並沒有主要的私人商業物業供應落成，因為最新的主要購物商場青衣城已在1998年建成。2003年至2008年間的平均供應及使用分別達每年13,500平方呎至30,500平方呎，使空置率上升至2008年末13.5%。2009年至2011年，葵青區概無新的零售項目落成。

## 2002年至2011年預期葵青的私人商業物業供應、使用及空置率



資料來源：差餉物業估價署及第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

\* 並未提供使用數據

<sup>22</sup> 所有本節所引述的樓面面積為差餉物業估價署定義下的內部樓面面積

<sup>23</sup> 使用數據只有2003年或之後的數據

在2008年末，葵青的總私人商業物業達三百五十九萬平方呎。根據統計署資料，在2008年葵青的總人口是511,300人，即每人的私人商業空間的零售密度是7.0平方呎。直至2011年，總私人商業物業預計維持不變，而葵青的人口將輕微下跌至506,500人<sup>24</sup>，令2011年末的人均零售物業達到與2008年相約的每人7.1平方呎。因此，我們預期2009年至2011年間零售面積的供求會保持平衡。

### 未來發展

葵青區是一個已發展區域，因此，可作為發展新項目的用地非常少。因此，未來沒有私人住宅或零售發展項目在區內落成。然而，將會有兩個商業項目在區內落成。它們是青衣的領達中心，一個由嘉民集團發展的高級貨倉，總樓面面積一百五十萬平方呎<sup>25</sup>，預計於2012年落成；及在葵涌的九龍貿易中心第2期。根據發展商的資料，九龍貿易中心第2期的總樓面面積是520,000平方呎，預計可於2012/2013年或之後落成。

較長期的發展項目將是葵涌葵義道的前警察宿舍（在新葵芳花園對面）重建成有1,000個單位計劃可住2,800人的公型出租屋邨。該項目仍在公眾諮詢階段，因此並無確實的完工日期。

### 競爭分析

#### 盈暉家居城

盈暉家居城附近有三個零售設施，均可步行到達。它們是荔灣花園的零售基座、清麗商場及美孚新邨的購物商場。前兩者的大小（荔灣花園的28間零售店鋪及清麗商場可出租的5,400平方呎）代表它們在規模及商戶多元化方面均不能與盈暉家居城比較。

美孚新邨是於1968年及1978年間建成的舊私人住宅屋邨，它的店鋪都是在低層。它可能在規模上可與盈暉家居城比較。美孚新邨的零售店鋪非常本地化，有濕貨市場、超級市場、便利店及家品店。大部分的零售商均由該區的經營者管理，及作為聚集一點的店鋪，它們為該屋邨的居民提供日常服務。

大部分的店鋪均以分開擁有的形式持有，因此，店鋪並沒有互相協調的商戶組合形式或集中的宣傳及推廣政策。在這方面，美孚新邨對盈暉家居城的威脅很小。

區內港鐵荔景站附近尚有其他競爭商場，包括麗瑤商場（可出租面積28,000平方呎）及賢麗苑購物中心（內部面積11,000平方呎）以及在華景山莊31,000平方呎的零售設施。這些商場的規模較小，

<sup>24</sup> 資料來源：規劃署

<sup>25</sup> 來自屋宇署的樓宇總樓面面積



即它們為盈暉家居城帶來的威脅較小。葵芳、葵興及大窩口港鐵站周圍較大型的購物中心距離盈暉家居城太遠，因此並不認為會帶來競爭。

發展項目	總樓面面積 (平方呎)	完工日期
<b>直接競爭商場</b>		
美孚新邨購物中心 . . . . .	不適用	1968年— 1978年
荔灣花園零售基座 . . . . .	28間店鋪	1977年
清麗商場 . . . . .	5,382 (可出租)	1981年
<b>其他競爭商場</b>		
麗瑤商場 . . . . .	27,986 (可出租)	1977年
賢麗苑購物中心 . . . . .	10,559 (內部樓面面積)	1991年
華景山莊 . . . . .	31,280	1987年

資料來源：第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

### 青怡廣場物業

最接近的競爭商場是青衣商場 (內部樓面面積 32,000 平方呎) 及偉景花園的零售基座 (多間零售店鋪)，兩者均可由青怡廣場物業步行到達。兩個競爭商場的規模都比較小，即是說青怡廣場物業在大小及商戶類型上可能有優勢，而且由於所有設施均為本地居民而設，我們可預期不同屋邨的居民在各屋邨的零售設施購物。

青衣區周圍亦有數個購物中心，但大部分不是太大 (例如青衣城)，就是太小 (例如在長安邨的 4,300 平方呎零售空間)，不能與青怡廣場物業比較。樓面面積在 10,000 及 100,000 平方呎之間的唯一兩個商場，即長青商場及長宏購物中心均距離服務本地居民的青怡廣場物業較遠的位置，未能造成任何威脅。

發展項目	總樓面面積 (平方呎)	完工日期
<b>直接競爭商場</b>		
青衣商場 . . . . .	32,249 (內部樓面面積)	1986年
偉景花園 . . . . .	店鋪	1991年
<b>其他競爭商場</b>		
長青商場 . . . . .	37,674 (可出租)	1977年
長宏購物中心 . . . . .	11,485 (內部樓面面積)	2001年

\*附註：我們僅將總樓面面積介乎 10,000 及 100,000 平方呎的商場列入「其他競爭商場」。

資料來源：第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

## 2.5 荃灣區域概況

### **創意無限商場**

創意無限商場位於新界荃灣悅來酒店旁邊。它包括一部分於1981年完工，提供336個住宅單位的東亞花園。該商場亦鄰近大窩口港鐵站，可往來九龍其他主要區域。

創意無限商場的總可出租面積123,544平方呎，它在1981年完成並設有67個車位。

創意無限商場位於住宅發展項目聚集的區域，那些住宅項目包括富雅花園、荃灣花園及名逸居，而它旁邊的悅來酒店可提供1,026間房間。創意無限商場亦鄰近工業區好像布業大廈及榮亞工業大廈。

由於創意無限商場地理位置優越，它可吸引不同層面的購物人士，包括居民、員工及遊客。

### **麗都花園物業**

麗都花園物業位於荃灣新市鎮西面的深井住宅區內。它沿着青馬大橋及汀九橋的海濱建成。麗都花園物業包括麗都花園的零售地鋪，當中，住宅部分於1989年完工，提供1,392個單位。

麗都花園物業包括地面12間店鋪，總出租面積9,836平方呎。

麗都花園物業鄰近其他私人住宅項目，包括海韻花園(1,264個單位)、碧提半島(3,345個單位)、浪翠園(2,409個單位)及縉皇居(560個單位)。麗都花園可輕易以巴士、小巴及的士到達。

### **海韻花園物業**

海韻花園亦位於深井，鄰近麗都花園。海韻花園物業包括於1992年完工的商業及提供1,068個單位的住宅項目海韻花園平台一樓的零售店鋪。

海韻花園物業的總出租面積14,604平方呎，於1992年建成。

海韻花園物業對面是麗都花園物業，與麗都花園物業一樣，與鄰近的住宅項目有類似的連結性。海韻花園物業可輕易以公共交通如巴士、小巴及的士到達。

### 區域概況

荃灣是香港第一個發展的新市鎮。它佔地6,000公頃，在2008年的人口達294,400人，並預計可於2018年上升至304,300人<sup>26</sup>。

#### 創意無限商場

荃灣區是香港其中一個主要的工業區。該區在2008年末有二千三百八十萬平方呎的私人工廠空間，約佔新界的私人工廠物業25%。由於香港的工業活動息微，荃灣正進行重建，很多工業大廈已重建成新的私人住宅項目，例如爵悅庭、立坊及樂悠居。區內的地標項目亦吸引公眾的注目，如該混合酒店及商業項目如心廣場。

在新市鎮發展初期，荃灣北發展了一系列的公型出租屋邨，而主要的私人住宅項目均建於荃灣港鐵站附近，如綠楊新邨、荃豐中心及荃灣花園。

由於它位於機場走廊的優越位置，荃灣落成了很多酒店應付遊客的需要。悅來酒店(1,026間房間)、帝景酒店(688間房間)、香港遠東帝豪酒店(240間房間)及如心海景酒店暨會議中心(約1,589間房間)是數年內主要落成的酒店。

荃灣是新界西的其中一個主要交通樞紐，亦是大嶼山香港國際機場的一個入口。港鐵西鐵通車，令荃灣得以與其他新界主要地區，例如屯門及元朗，以及市區如西九龍及尖沙咀連接起來。與此同時，港鐵荃灣綫將該區與其他九龍及香港的主要地區如油尖旺、深水埗及中環連接起來。

荃灣完善的道路網絡亦將該區與多個地區連接起來。主要的公路幹綫包括青山道、沙咀道及荃灣路，而該區亦可藉青馬大橋通往機場，及通過汀九橋前往新界西北。

#### 麗都花園物業及海韻花園物業

荃灣的分區深井位於荃灣的西面。深井是一個純住宅地區，包括低層樓宇，而近年，很多現代化的住宅物業亦沿着青山路建成，例如海韻花園(1,264個單位)、碧提半島(3,345個單位)、浪翠園(2,409個單位)及縉皇居(560個單位)。

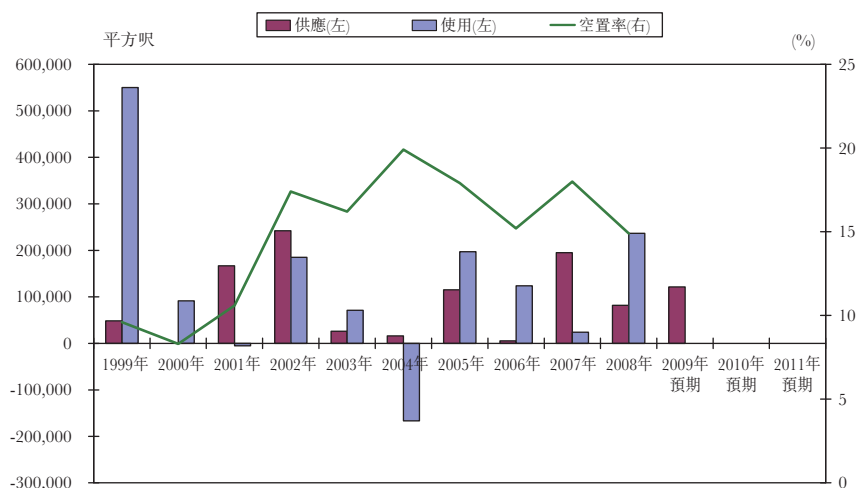
深井亦有很多著名的傳統中式酒樓，吸引本地人及外國遊客到該區。

<sup>26</sup> 資料來源：統計署

深井亦有完善的道路網絡，及可通過汀九橋到香港國際機場及青衣，及通過青馬大橋到大嶼山。深井另一條主要道路是青山道，令深井可進入新界其他主要區域如荃灣、葵涌及屯門。

### 私人商業物業供應、使用及空置率<sup>27</sup>

#### 私人商業物業供應、使用及空置率(1999年至2011年(預期))



資料來源：差餉物業估價署及第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

根據差餉物業估價署的區域定義，葵青在2002年前是納入荃灣區的一部分。1999年強勁的商業空間使用率反映青衣於1998年亞洲金融風暴時落成的青衣城延遲被使用。

在2004年166,840平方呎的負使用率主要由於嚴重急性呼吸道症候群隨之而來的影響，令空置率上升至17%。2005年至2008年間，當245,000平方呎的荃新天地落成時，每年平均供應達99,300平方呎。在該期間，荃新天地落成。在同一時段內，每年平均的使用達145,300平方呎，令空置率下降至15%。

荃新天地2期落成，令2009年該區的商業空間增加121,500平方呎，而在2010年及2011年，並沒有新供應。

建議發展的荃灣西站(荃灣西TW5)仍在規劃階段，但初步來自港鐵車站的發展資料顯示零售地面面積是455,000平方呎；然而，港鐵並沒有落實確實的完工日期。

<sup>27</sup> 所有本節所引述的樓面面積為差餉物業估價署定義下的內部樓面面積

在2008年末，荃灣的總私人商業物業達五百二十萬平方呎。根據統計署的資料，在2008年荃灣的總人口是294,400人，令人均的零售物業計算為17.8平方呎。直至2011年，總私人商業物業預計會上升至五百四十萬平方呎，而預計2011年的人口將輕微增加至295,900人，令人均零售物業輕微上升至每人18.2平方呎。我們預期2009年至2011年間零售面積的供求會保持平衡的情況。

### 未來發展

區內最大型的私人住宅項目是預計建於荃灣西站上蓋的住宅項目。整個荃灣西站的發展包括3期，即荃灣西TW5、荃灣西TW6及荃灣西TW7。荃灣西TW7已由長實於2008年9月投標獲得。該3期的發展將可提供共約5,778個住宅單位。

荃灣的基建發展相對規模比較小，大部分均為現有道路的改善工程。荃灣路改善工程及屯門公路改善工程為區內兩項改善工程。其他基建發展包括建議於荃灣區內沿大河道及青山道興建荃灣行人天橋系統。

### 競爭分析

#### 創意無限商場

悅來坊商場是位於悅來酒店二樓、地下及三層地庫的購物商場，是創意無限商場的直接競爭者。悅來坊是一個高級時尚的購物商場，總樓面面積超過221,000平方呎，位於創意無限商場的對面。

悅來坊商場是圍繞飲食、生活時尚及娛樂的主題而設計的，目標是中高檔富有家庭及酒店賓客，與創意無限商場略有不同。創意無限商場的目標傾向為本地人提供日常購物、飲食、服務及教育服務。

其他荃灣區的零售商場均為比較大型的商場，例如荃灣城市廣場、荃新天地及綠楊坊。它們均距離創意無限商場較遠的位置，因此我們不會視它們為競爭者。

發展項目	分區	總樓面面積 (平方呎)	完工日期
<b>直接競爭商場</b>			
悅來坊商場.....	荃灣	221,000	不適用
<b>其他競爭商場</b>			
無.....			

資料來源：第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

#### 麗都花園物業及海韻花園物業

碧堤坊作為深井碧堤半島(3,345個住宅單位)的發展部分是麗都花園物業及海韻花園物業的直接競爭者。

碧堤坊位於青山道33號，總樓面面積接近35,000平方呎，在2007年正式開放。碧堤坊的規模比麗都花園物業及海韻花園物業大，而主要的租客亦為碧堤坊住戶提供日常所需。可以公平地說，雖然麗都花園物業及海韻花園物業由於碧堤坊的存在，難以吸引碧堤半島的住客，麗都花園及海韻花園居民的主要購物地點仍然是麗都花園物業及海韻花園物業。

麗都花園物業及海韻花園物業的周圍沿青山道聚集了飲食店鋪，很多傳統的中式酒樓均位於該處，吸引很多跨區前來的市民。因此，我們不認為在該處聚集的店鋪為麗都花園物業及海韻花園物業帶來直接威脅。

其他的購物商場包括麗城花園的購物商場、荃灣廣場、愉景新城及荃新天地。它們均位於深井以外地區，距離麗都花園及海韻花園一段距離。因此，我們並不認為這些商場對目標項目構成直接威脅。

發展項目	分區	總樓面面積 (平方呎)	完工日期
<b>直接競爭商場</b>			
碧堤坊 . . . . .	深井	35,000	2007年
<b>其他競爭商場</b>			
無 . . . . .			

\*附註： 我們僅將總樓面面積超過200,000平方呎的商場列入「其他競爭商場」。

資料來源：第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

## 2.6 屯門區域分析

### 華都花園物業

華都花園物業位於屯門區中心地帶，組成華都花園住宅發展項目的一部分，包括5幢建築在商業平台上的住宅，於1982年建成，提供1,032個單位的住宅大廈。

華都花園物業包括一個四層的商業／泊車／休憩平台，總出租面積是80,842平方呎，共有73個車位。3樓的零售商店可通過有蓋天橋連接新界西北其中一個最大的購物商場屯門市廣場。

華都花園物業位於屯門高速公路旁邊，擁有龐大的巴士、小巴及的士網絡與新界、九龍及香港島不同地區連接。此外，屯門港鐵站亦為華都花園物業帶來更多跨區的購物人士。

### 區域概況

屯門是香港其中一個新市鎮，該區主要建築在3,259公頃的填海土地上。根據統計署的資料，屯門的人口在2008年達到495,700人，並預計將於全面發展後達到649,400人<sup>28</sup>。

作為一個新市鎮，屯門包括公共及住宅屋邨的混合，很多都附有購物商場。區內共有12個公共出租屋邨，當中10個有自己的零售設施。屯門亦有若干大型的住宅發展項目，例如大興花園(3,647個單位)、新屯門中心(約3,500個單位)、屯門市廣場(1,968個單位)及卓爾居(1,600個單位)。

香港內河碼頭建在新市鎮西南的填海土地上，是往來香港及珠江三角洲碼頭之間的貨櫃及大型貨櫃的中轉站。屯門的地理位置優越，加上鄰近深圳西面，令越來越多貨倉及物流設施落戶該區。私人的貨倉存量自1999年一百一十萬平方呎上升至2008年一百五十萬平方呎<sup>29</sup>，即是在過去10年間上升超過40%。

最近通車的西鐵的終點站是屯門，將該區與西九龍以及尖沙咀連接起來。輕鐵亦將屯門區內各分區以及鄰近的元朗及天水圍連結起來。屯門公路不但是區內的主要幹道，亦與各區連接，可直達荃灣。最近完工的西部通道亦將屯門與深圳蛇口連接起來，改善了區內的跨境交通。

政府計劃興建屯門—赤鱗角連接路將北面屯門南岸40區的屯門西走廊連接到南面香港國際機場以及東涌。興建工程將於2011年開始，並於2016年完工。

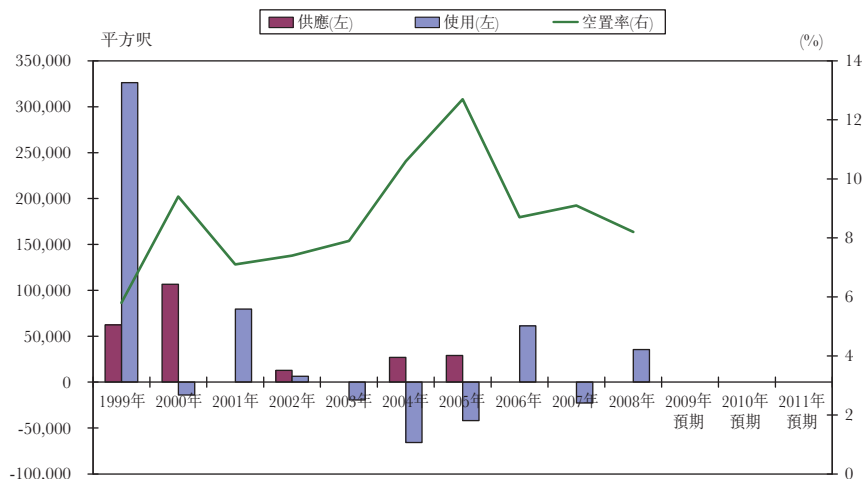
<sup>28</sup> 資料來源：土木工程拓展署

<sup>29</sup> 內部樓面面積，資料來源：差餉物業估價署

### 私人商業物業供應、使用及空置率<sup>30</sup>

屯門的主要私人商業供應主要在1999年及2000年出現，當時，三個住宅項目，即疊茵庭、南浪海灣及卓爾居完工，所有均附帶一定大小的零售基座。1999年至2008年間的平均供應及使用達每年24,000至35,000平方呎，令2008年末的空置率達到8.2%。屯門區在2009年至2011年概沒有新商業物業落成。

屯門的私人商業物業供應、使用及空置率(1999年至2011年預期)



資料來源：差餉物業估價署及第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

在2008年末，屯門的總私人商業物業樓面達到四百二十四萬平方呎。根據統計署的資料，在2008年，屯門的總人口是495,700人，令該區每人的零售密度達8.6平方呎。直至2011年，總私人商業物業樓面預期將維持不變，而屯門的人口將輕微增加至500,100人<sup>31</sup>，令每人的零售密度達8.5平方呎，與2008年相約。因此，我們預計2009年至2011年零售面積的供求維持平衡。

### 未來發展

屯門西鐵站物業發展項目將建成約一百六十七萬平方呎的總樓面面積，包括住宅用地一百二十九萬平方呎，零售用地269,000平方呎及永久公共交通交匯站的115,000平方呎。它將會興建約1,924個單位，項目將於2012/2013年落成。

土木工程拓展署及規劃署已研究屯門東青山公路14個地方，建議發展地積比率由0.4至2.5不等；此外，建築高度大部分均不超過20層。這些地區的發展仍在初步規劃階段，因此沒有落成時間表。

<sup>30</sup> 所有本節所引述的樓面面積為差餉物業估價署定義下的內部樓面面積

<sup>31</sup> 資料來源：規劃署



**競爭分析**

華都花園物業與總樓面面積超過850,000平方呎的屯門市廣場互相連接，而屯門市廣場亦連接着時代廣場（約200,000平方呎）及 K-Point（約40,000平方呎），四個商場匯聚成一個大小是其他屯門區商場不可比擬的大型零售設施群落。因此，我們認為其他三個商場不但不是競爭者，更加與華都花園融為一體，不但為華都花園，亦是為整個群落的居民提供日常需要及週末購物點。

鄰近的安定邨及友愛邨有兩個較小的零售商場，兩者的內部樓面面積均約為80,000平方呎。就大小及商戶組合而言，它們可能可與華都花園物業比較，但基於屯門市廣場群落的規模及多樣化，不會有太多居民被這兩個商場吸引，因此，它們對華都花園物業只帶來輕微威脅。其他在屯門的更大型商場離開華都花園物業太遠，因此不能被視為競爭對手。

發展項目	總樓面面積 (平方呎)	完工日期
<b>直接競爭商場</b>		
屯門市廣場	853,553	1987年— 1992年
時代廣場	195,280	1988年
K-Point	39,723	1986年
<b>其他競爭商場</b>		
安定購物中心	88,103 (內部樓面面積)	1980年
友愛購物中心	81,333 (內部樓面面積)	1980年

資料來源：第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

**2.7 西貢一將軍澳區域概況****都會駅**

都會駅位於將軍澳西南方港鐵調景嶺站上蓋，是由長實分兩期興建，分別於2006年及2007年完工，並提供3,772個單位的都會駅的零售基座。

該商場包括地面至第2層及第3層的整個購物商場，以及在四層平台中第2層的74個車位，總出租面積是180,822平方呎。

都會駅與鄰近的住宅物業連繫，它的第三層有直接的天橋通往提供5,728個單位的私人住宅項目維景灣畔，第二層亦可通往分別為公共屋邨及公共屋邨／居者有其屋計劃的健明邨及彩明苑，分別提供7,000及2,800<sup>32</sup>/1,920個住宅單位。購物商場的地面亦連接着巴士站，將調景嶺與將軍澳其他區域及市區連繫起來。

### 區域概況

將軍澳自1980年末起發展蓬勃。根據中期人口普查，該區在2006年人口達345,000人，預期在它全面發展後的人口將上升至450,000人<sup>33</sup>。

將軍澳是沿着港鐵將軍澳綫發展的，在現有的四個港鐵站附近均聚集了公型及私型的發展項目。因此，我們可大致將將軍澳分為四個分區，即寶琳、坑口、將軍澳(市中心)及調景嶺(即都會駅的所在地)。未來陸續落成的日出康城住宅及商業部分將令它成為未來的第五個分區。日出康城的東南方是將軍澳工業邨及將軍澳電視城。

除公共屋邨及社區設施外，每個分區均有最少一個大型項目，例如寶琳的新都城(6,768個住宅單位以及一百四十萬平方呎的購物商場)、坑口的東港城(2,184個住宅單位及415,000平方呎的購物商場)、將軍澳市中心的將軍澳中心(4,542個住宅單位以及350,000平方呎的購物商場)以及調景嶺的都會駅以及維景灣畔。

除港鐵外，將軍澳亦可通過完善的交通網絡與香港其他地區聯繫起來。將軍澳隧道將該區與觀塘及其他九龍及香港島地區連接，而坑口道則將該區與清水灣及西貢連接。

建議在2016年前建成的6號幹綫可進一步改善將軍澳與外界的連繫。6號幹綫包括四段，兩條位於將軍澳內，稱為將軍澳—藍田隧道及跨灣連接路。

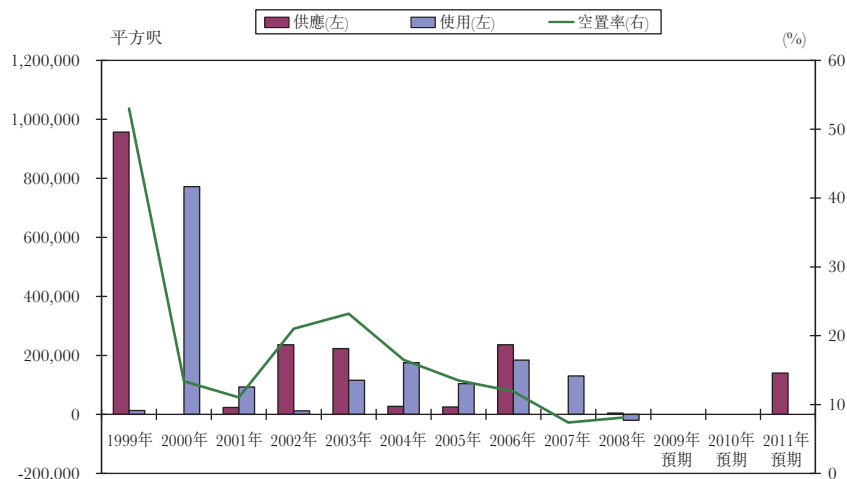
<sup>32</sup> 僅包括公共出租屋邨的單位

<sup>33</sup> 資料來源：土木工程拓展署

### 私人商業物業供應、使用及空置率<sup>34</sup>

根據差餉物業估價署的定義，將軍澳屬於西貢區。過去十年，西貢的主要私人商業物業供應集中在1999年，當時落成了957,000平方呎的零售地面面積（新都城2期及新都城3期），因此，當年的空置率急速上升至53%。1999年至2008年間的平均供應及使用分別達每年173,000平方呎及158,000平方呎，令2008年末的空置率達到8.1%。

#### 1999年至2011年預期西貢的私人商業物業供應、使用及空置率



資料來源：差餉物業估價署及第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

只有一項零售項目將於2011年或以前完成，即將軍澳56區的購物商場（140,000平方呎），預計於2011年落成。2009年至2011年間的平均供應下跌至每年47,000平方呎，是1999年至2008年平均數的27%。

在2008年末，西貢的總私人商業物業達二百九十八萬平方呎。根據統計署資料，西貢在2008年的人口是414,300人，即是說每人的零售密度是7.2平方呎。直至2011年，預期總私人商業物業會上升至三百一十萬平方呎，而西貢的人口將上升至441,500人<sup>35</sup>，令2011年末的每人零售密度維持在相約的水平7.1平方呎。我們預期2009年至2011年間零售面積的供求會維持平衡的情況。

### 未來發展

將軍澳是一個蓬勃發展的區域，有若干新發展及基建項目進行。將落成的最大型私人住宅項目是位於將軍澳東南的日出康城，在10年內建築超過20,000個單位。第1期由長實發展，提供2,096個單位的首都在2008年落成，而第2期（4,273個單位）及第3期（1,700個單位）分別計劃於2010年

<sup>34</sup> 所有本節所引述的樓面面積為差餉物業估價署定義下的內部樓面面積

<sup>35</sup> 資料來源：規劃署

至2012年間完成。其他項目仍在等待招標。在全面完成時，住宅項目的規模可媲美太古城，但其零售供應（預計總面積為430,000至540,000平方呎之間）僅為太古城區的購物商場太古城中心（超過一百一十萬平方呎）的一半。

其他將要落成的私人住宅項目包括位於將軍澳南近將軍澳港鐵站56區（將於2011年落成1,150個單位）及於2010年2月政府土地拍賣會上賣出的將軍澳68B區，該地段將提供最多880個單位及66,200平方呎商用面積（預計於2015年落成），以及將軍澳東南方將軍澳工業邨85區（將於2011年落成1,842個單位）的住宅項目。兩個公共屋邨，一個在都會駅西南73B區（將於2010/11年落成1,974個單位）及近將軍澳港鐵站65區（將於2014年落成1,850個單位）亦將會興建。所有這些發展均位於都會駅兩個港鐵站距離之內。

長遠來說，在2015年後，將軍澳的發展將集中在將軍澳市中心南部及調景嶺。政府計劃在區內發展高質素中等密度的商業／住宅項目，提供政府、機構或社區設施，公開廣場，增設公共空間，包括一個園景走廊及海濱長廊，規劃人口為25,000人。雖然該發展的零售部分尚未確定，預期未來住宅及工作人口增加將長遠來說為都會駅帶來更多人流。

### 競爭分析

除都會駅外，調景嶺區還有另外兩個零售中心，即彩明商場及維景灣畔零售基座，都是都會駅的最直接競爭對手。

彩明商場包括若干可媲美都會駅の租戶，但是該商場的大小、整體商戶組合類別、方便程度、陳設及購物體驗均比不上都會駅。

維景灣畔零售基座的規模較小，零售基座的抵達方便程度（只有一個在翠嶺路的入口，其他所有入口均連結着維景灣畔內的私人地方）影響邨外進內的人流。因此，我們並不認為該零售基座會對都會駅構成直接威脅。

其他在將軍澳內的競爭商場距離港鐵將軍澳站較遠（所有商場均與鐵路站沒有直接連繫），因此，它們並不構成威脅，以及不能帶走調景嶺區或都會駅日常購物的人流。

發展項目	分區	總樓面面積 (平方呎)	完工日期
<b>直接競爭商場</b>			
彩明商場 . . . . .	調景嶺	131,000	2001年及 2003年
維景灣畔零售基座 . . . . .	調景嶺	32,000	2001年— 2003年
<b>其他競爭商場</b>			
將軍澳中心 . . . . .	將軍澳市中心	350,000	2002年及 2003年
將軍澳廣場 . . . . .	將軍澳市中心	315,000	2003年
尚德商場 . . . . .	將軍澳市中心	266,000	1998年
東港城 . . . . .	坑口	415,000	1997年
厚德商場 . . . . .	坑口	318,000	1993年
新都城第2期 . . . . .	寶琳	967,000	1999年
新都城第3期 . . . . .	寶琳	267,000	1999年

\*附註： 我們僅將總樓面面積超過200,000平方呎的商場列入「其他競爭商場」。

資料來源：第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

## 2.8 離島區域概況

### 映灣坊

映灣坊是映灣園，一個自2002年至2008年分期建成，提供5,336個住宅單位項目的零售基座。該綜合設施位於東涌市中心北東涌北岸，鄰近其他私人項目，如2002年至2007年分期建成，提供3,370個單位的藍天海岸。

該商場包括映灣園3層平台（包括地庫1層及地庫2層），第1層是零售物業，總出租面積是63,018平方呎。主體購物中心的主要入口位於第1層文東路，以及其他四個在旁邊的入口。主要入口通往行人大堂，該處有兩條電梯直接前往1樓。

映灣園的西面及西南面是東堤灣畔及海堤灣畔，提供4,374個單位，以及面積500,000平方呎的購物中心東薈城，它的其中一部分已改成名店倉。

### 區域概況

東涌是自1990年代起發展的新市鎮的最後一批，距離香港國際機場僅10分鐘巴士路程。根據中期人口普查，該區在2006年的人口有34,000人，並計劃於全面發展後將人口增加至71,000人。

東涌位於大嶼山的北岸，鄰近香港國際機場。該區亦非常接近其他在大嶼山的設施，如迪士尼樂園及昂坪360。與其他新市鎮差不多，區內以建築公共屋邨開始發展，如1997年的富東邨，其後分批落成其他私人及公共項目。

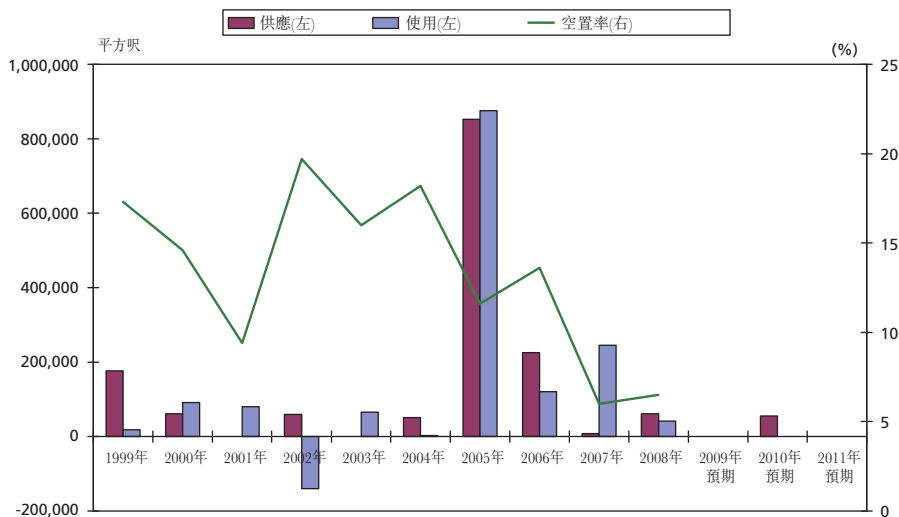
該區聚集了私人及公共建設，在港鐵東涌站旁邊是提供1,700個單位的富東邨及2,640個單位的居者有其屋計劃裕東苑，以及在西南面提供12,000個單位的逸東邨。映灣坊周圍散佈着多間學校及政府設施，而昂坪360纜車站亦位於港鐵東涌站附近。

東涌主要以港鐵東涌站與其他市區連繫，以及若干巴士路線將香港國際機場通過東涌與市區連繫。

### 私人商業物業供應、使用及空置率<sup>36</sup>

根據差餉物業估價署的定義，東涌屬於離島區。在過去十年，離島區的主要私人商業物業集中在香港國際機場。香港機場購物廊（於2004年擴建）及翔天廊的完工是1998年及2006年的主要供應，為離島區提供共超過807,300平方呎的零售面積。東薈城亦是過去十年內區內主要的項目。2005年提供大量的私人商業供應是亞洲國際博覽館，一個753,000平方呎（可出租面積）的國際級展覽及項目場地。1999年至2008年間的平均供應及使用分別達每年149,000平方呎及140,000平方呎，令2008年末的空置率達到6.5%。

### 1999年至2011年預期離島的私人商業物業供應、使用及空置率



資料來源：差餉物業估價署及第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

<sup>36</sup> 所有本節所引述的樓面面積為差餉物業估價署定義下的內部樓面面積

直至2011年，只有一項主要零售項目將會完成，就是愉景灣第14期的零售設施二白(54,860平方呎)，以供應鄰近地區的需要。該購物中心預期於2010年完工。2009年至2011年間的平均供應將下跌至每年18,290平方呎，僅為1999至2008年的平均供應的12%。

於2008年末，離島區的總私人商業物業達3,130,000平方呎。根據統計署的資料，在2008年，離島區的總人口是148,900人，令人均私人商業空間的零售密度達21.0平方呎。直至2011年，總私人商業物業預計上升至3,190,000平方呎，而離島區的人口將增至159,000人<sup>37</sup>，令2011年末人均零售物業輕微下降至20.0平方呎。我們並不預計2009年至2011年間的主要供求會出現嚴重不平衡的情況。

### 未來發展

未來五年東涌概沒有任何新的住宅項目，但有計劃在映灣園北的新填海土地興建業,600個公共單位。實際完工日期尚待公佈。

除住宅項目外，政府亦已在富東邨南方劃出4.9公頃土地發展公營醫院，為該區服務。醫院第1期(1.9公頃)預計於2012年末落成。

雖然內部連繫已十分完善，兩項新的交通基建計劃，即港珠澳大橋及屯門至赤鱗角連接路及屯門西繞道應該可改善東涌整體的交通。港珠澳大橋將香港與珠海及澳門以30公里長的大橋連接，預計可於2015/16年完工。香港區的連接點是機場島嶼的東北。屯門至赤鱗角連接路在2016年完成，可將屯門北與香港國際機場及南方的東涌以9公里長的循環雙線高速公路連接。

### 競爭分析

映灣坊範圍內概沒有競爭商場，因此我們可以預計映灣坊可吸大部分人流及本區內住戶的潛在購物能力。然而，映灣坊附近有兩個競爭商場，一個是500,000平方呎的東薈城，另一個是100,000平方呎(內部樓面面積)的富東邨。逸東邨亦有一個200,000平方呎(內部樓面面積)的購物中心，但由於它的位置與映灣坊有一段距離，應該不構成競爭。

<sup>37</sup> 資料來源： 規劃署

東薈城是東堤灣畔項目發展的500,000平方呎購物中心，在該商場大部分在2006年改建成名店倉後受本地居民及遊客歡迎。它大部分的租客是為中檔客戶服務。該商場亦成為零售集中點，在週末除迎合附近居民的需要外，亦吸引大量遊客。

富東商場屬於東薈城的輔助商場，因為它為本地居民提供基本的需要。由領匯管理，該商場的商戶已漸漸由純小型本地經營轉變為大型連鎖零售商，例如惠康、萬寧、大家樂及美心。該商場在2008年重新裝修。

位於港鐵東涌站附近，該商場與東薈城一起為該區的日常需要及週末人流提供服務，令映灣坊難以偶爾吸引該區的居民。然而，映灣坊7,000平方呎的百佳作為東涌區內唯一的超級廣場，應該可吸引次商圈的顧客。

發展項目	總樓面面積 (平方呎)	完工日期
東薈城 . . . . .	500,000	1999年/ 2000年
富東商場 . . . . .	100,000	1997年

資料來源：第一太平戴維斯研究及顧問諮詢部

### 報告之局限性

本報告載有前瞻性陳述，載述第一太平戴維斯估值及專業顧問有限公司（「顧問」）對未來之信念、預期、預測或預計。顧問藉此強調，本概要報告所概述所有預測及陳述，除有關歷史事實之陳述外，均應視為有關可能性之指示性評估，而非完全確定之評估。作出預測之過程涉及有關大量變數之假設，而該等變數極易受不斷變化之情況影響。顧問敬請閣下注意，任何一項變數之變動均可能對預測結果有重大影響。

因此，顧問不能保證本概要報告所載預測將要實現，或該等預測或前瞻性陳述將證實為正確，故閣下不可過份依賴該等陳述。顧問並無責任因任何新增資料，未來事件或其他原因而公開更新或修訂本概要報告所載之任何前瞻性陳述，惟法律規定者則除外。而本概要報告所載列之所有前瞻性陳述受本警告聲明所限制。

本報告乃由顧問所編製，僅作參考之用，亦作為置富產業信託已發行的基金單位初步在香港聯交所主板以介紹形式雙重上市的上市文件之用。顧問已合理謹慎地編製報告，惟報告所述事實可能出現變化，且此等資料並不構成要約或合約或其中一部分，有興趣之人士不應依賴有關事實之陳述或聲明，而應自行查證或以其他方式確定其準確性。本報告概無明示或暗示任何呈列、保證或契約，亦不保證本報告所載資料的準確性、合理性及完整性。在編製本報告時，顧問曾依賴外間本顧



問認為可靠之第三方之資料及統計模型，以便得出前瞻性陳述。僅請注意，吾等僅此表明，本報告所述之任何外間第三方之文件或資料概未經獨立核實。本報告僅與當中所述之事宜有關，對於本報告未有述明之事宜，並無任何暗示或可推論之意見。

顧問認為資料來源屬恰當，並已在編採資料時採取合理謹慎措施。顧問並無理由認為該等資料屬虛假或錯誤引導，或有遺漏任何部分，令該等資料屬虛假或錯誤引導。

此致

置富資產管理有限公司  
(置富產業信託管理人)  
新加坡(郵區038986)  
淡馬錫林蔭道6號  
新達第四大廈#16-02

HSBC Institutional Trust Services (Singapore) Limited  
(置富產業信託受託人)  
21 Collyer Quay  
#14-01 HSBC Building  
Singapore 049320

第一太平戴維斯估值及專業顧問有限公司  
盛世民  
副董事總經理  
研究及顧問諮詢部主管  
謹啟

2010年3月31日