



推动 21 世纪城市的协调发展： 香港经验





Jay H. Walder

当今世界的城市化正处在快速发展的轨道，称之为人类有史以来最天翻地覆的变革亦不为过。据世界银行统计，2000 年发展中国家人口为 20 亿；2050 年将增至 55 亿。城市化从很多方面看都是利好，即便在发达国家，其大城市的人口也在迅速增长。城市人口的密度对环境、创新、经济发展等等至关重要。我们应如何迎接城市化？城市应如何在吸纳数百万新增人口的同时不至于影响原有的生活品质？

这是我们这一代人面临的紧迫问题，答案在于提供必要的基础设施为城市及其周边地区来夯实基础。对此，英国首相卡梅伦曾在一次演讲中说：

“基础设施是现代生活中不可或缺的魔力棒，其重要的价值在于，它能使我们今天连想都不敢想的事情明天就变成现实。”

为建设 21 世纪的理想之城，首先需设立一个明确的愿景。摆在我们面前的挑战除了提供城市所必须的基础设施，还包括确保资金和环境的可持续性，以及提高基础设施的长期质量。

高效的公共交通网络是当今城市乃至未来更大城市基础设施最为关键的基石。以下的数据足以说明这一点。2012 年，国际地铁协会 CoMET 的成员，即全球最大的 15 座城市的地铁系统，载客量合计达到 170 亿，相当于世界人口的 2.5 倍。以中国大型地铁系统为例，北京、上海、广州的地铁就运载了 65 亿人次。

在这场轰轰烈烈的城市转型潮流中，中国无疑站在了最前端。中国清楚地认识到，流动性是确保城市正常运转的关键，而唯一的实现方式是建造更大更好的轨道交通体系。如今，中国内地有 19 座城市开通了地铁，单单 2013 年国家发改委就批准了 19 座城市的 25 个新的地铁项目。

交通建设也是发达国家的重中之重。新加坡、悉尼、斯德哥尔摩等发达城市纷纷兴建轨道交通，有的已进入后期规划阶段。城市领导人深知，不改善城市交通体系，城市就无法持续运转。他们无一不着眼于长远，寻找可持续发展的方法。

2013 年，在哈佛肯尼迪政治学院的一次演讲中，我谈到了自己曾经生活或工作过的城市的可持续发展模式，纽约、伦敦和香港等。在谈到香港的地铁+物业模式的演变时，在座的教授、学生、当地居民和来自世界各地的听众所表现出的浓厚兴趣令我颇感意外。

香港地铁于 1979 年开始投入运营，当时轨道长 8 公里，开通首日输送乘客 28 万人次。过去 35 年，香港地铁逐步扩展至全港，如今每天输送乘客达到 520 万人次，准点率高达 99.9%。香港地铁何以表现如此出色，为香港的发展作出巨大贡献？归根究底源于香港政府在地铁建设之初做出的关键决定，即新建地铁必须遵循谨慎商业原则。

不管从哪方面看，不断优化的铁路+物业模式都称得上是可持续性的体系。通过给予港铁公司地铁上盖物业的土地开发权，解决了地铁建设的资金问题。这是一项权利，而非免费土地。也就是说，港铁公司必须向香港政府支付土地出让金，数额依据地铁建设启动前的原始价格为准。此后，港铁公司建设、经营地铁，开发地铁上盖房地产，建成高密度的商住区，通过所建房地产的出售和出租获利。

这一模式可以确保在正常商业风险下，港铁公司不仅获得了铁路建设的必要资源，也具备了保持其资产长期运营和维护的资源。这一模式成就了政府投入最少的世界一流的地铁系统。同时，这种模式的铁路系统也为整个香港建立了出色的连接纽带。试问当初谁能想象 35 年后的香港成为

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_46978

