

# 香港未來十年熟地重要來源 創造價值不止賣地收入

## 人工島四項挑戰政府需奮身解說

社會熱議香港「明日大嶼」新方案，記者翻查資料，方案重頭戲交椅洲人工島填海是香港特區政府未來十年熟地供應之關鍵，在最後4個年度(2029/30年度至2032/33年度)相當依賴其供應，意味相關填海工程事在必行。目前綜合而言，業界認為人工島面對四個挑戰，包括要控制好工程的開支不要大幅超支及延誤、妥善規劃免除風災水浸、莊重承諾落實各連接系統、政府帶頭推動人工島商業發展以增地皮發展前景。政府要妥善解決潛在問題及向公眾進行解說，增加市場及市民信心，令全社會齊心協力推進這一世紀工程。

◆香港文匯報記者 黎梓田

香港發展局日前公布的《中部水域人工島研究》中，「明日大嶼」交椅洲人工島填海最新工程造價估算為近5,800億元(港元，下同)，較2018年推算的逾5,000億元貴了16%，是香港史上最昂貴基建工程。由於整項工程需時至少20年，部分人士亦質疑5,800億元新造價未有充分考慮通脹及地理等因素，按政府大型工程往績、目前通脹率及經濟環境變化推算，市場最為擔心這項「世紀工程」出現「黑洞級超支」，最後由全民「埋單」。

### 增環保元素 助降融資成本

港大房地產及建設系客座副教授張聖典認為，「明日大嶼」工程漫長，目前地緣局勢下高通脹情況會持續，很難保證不會發生超支情況。他認為，工程超支上升原因主要跟物價有關，政府無法直接干預物價，因此亦無法直接控制工程成本不上升，唯一可做的是壓低融資成本，減低超支風險。目前政府考慮適度運用市場力量，包括發行債券、公私營合作包括建造-營運-移交模式興建主要運輸基建，以及鐵路加物業發展模式興建鐵路等方式。由於特區政府信貸評級高，同時新方案亦加入更多環保元素，迎合市場對綠色金融需求，相信能將融資成本壓到最低。

政府強調人工島落成後會有約7,500億元賣地收入，能抵消5,800億元的支出兼「有賺」。泓亮諮詢及評估董事總經理張翹楚指出，根據往績，香港基建工程出現超支及延誤是相當普遍，而以政府今次給出的7,500億元賣地收益計，扣除工程成本後只有1,700億元利潤，金額不算多，「很容易一個浪過來就被蒸發」，予市場容易超支的感覺。對比人工島的填海造地成本與新界收地的成本，根據香港立法會發展事務委員會文件指出，人工島填海估計費用為每方英尺1,400元，與收回新界甲區土地每方英尺1,300元的特惠補償率大致相若。

### 填海造地 是「資產」而非「消費」

張翹楚續指，「北部都會區」收地屬於「塘水滾塘魚」，收來收去都是在有限的300平方公里裏面進行。人工島填海則是直接增加土地，對香港發展有着非常實用價值，故認為政府不用太過保守，應盡快計出真實的賣地收益，增加市場信心。

香港浸會大學財務及決策學系副教授麥萃才認為，人工島是一個資產的創立，不應視它為一個消費。而土地資產在創立後，其價值會隨着時間而改變，有機會可追上成本升幅。政府約有8,000億元財政儲備，如能一直保持同一水平，建造人工島對於政府財政亦不會有即時的問題。況且，填海不會一時三刻就把所有資金投進工程，每年相關成本支出平均只是300億元，加上政府每年都有收入，他建議用分批填海方式，待每年資金回籠後再投入下一筆資金，做法會比較穩妥。

### 引關鍵產業 提升土地價值

麥萃才同時建議，人工島「三島設計」中間形成一個內海，政府可參考新加坡濱海灣，「由零」規劃人工島內海景觀，提升土地價值。人工島有商業配套，政府帶頭推動島內的商業及引入一些關鍵產業，也能提升土地價值。

團結香港基金研究總監及土地及房屋研究主管葉文祺也認為，人工島落成後除有賣地收益外，還有商業區每年為香港帶來約2,000億元的GDP(本地生產總值)效益，佔每年GDP約7%，公營房屋供應亦能為香港創造額外的社會價值，即使超支也值得去做。同時新方案的網路(港島西至洪水橋鐵路，途經港島西、人工島、欣澳、屯門東，並伸延至「北部都會區」的洪水橋)能便利港深往來，接駁規劃中的港深西部鐵路去前海，促進香港與大灣區的融合發展、互聯互通。

### 分批填海「進可攻 退可守」

中大商學院亞太工商研究所名譽教授李兆波認為，發展長遠計劃財政估算一般存較大偏差，政府只要分批填海，就能「進可攻，退可守」，若人口及市況有變，也可隨時調整。



### 明日大嶼要克服之四個挑戰

- 1 受通脹及工程延誤影響，人工島造價隨時超支
- 2 近年天氣異常，人工島面對風災水浸威脅
- 3 憂「環保連接系統」落空，人工島變孤島
- 4 發展商對填海地信心不大，影響賣地收益

◆作為未來熟地供應重點，基建設施完備是人口遷入人工島時不可或缺的考慮因素。圖為生活社區模擬圖。來源：香港發展局

### 人工島關係香港未來十年熟地供應

年份	主要土地來源
2023/24年	110公頃 東涌新市鎮擴展；約210幅具短中期房屋發展潛力用地
2024/25年	190公頃 東涌新市鎮擴展；約210幅具短中期房屋發展潛力用地
2025/26年	280公頃 東涌新市鎮擴展；洪水橋/厦村新發展區
2026/27年	290公頃 洪水橋/厦村新發展區；古洞北/粉嶺北新發展區
2027/28年	260公頃 洪水橋/厦村新發展區；古洞北/粉嶺北新發展區
2028/29年	310公頃 將軍澳第137區、將軍澳創新園及將軍澳華人永遠墳場對出水域範圍；新田/落馬洲發展樞紐
2029/30年	350公頃 交椅洲人工島；將軍澳第137區、將軍澳創新園及將軍澳華人永遠墳場對出水域範圍
2030/31年	400公頃 交椅洲人工島；新田/落馬洲發展樞紐
2031/32年	610公頃 交椅洲人工島；龍鼓灘/屯門西；元朗南發展區
2032/33年	480公頃 交椅洲人工島；新田/落馬洲發展樞紐

具體用途正在研究用地 房屋用地 經濟用地  
政府、機構或社區用地、休憩用地及道路基建

資料來源：香港發展局



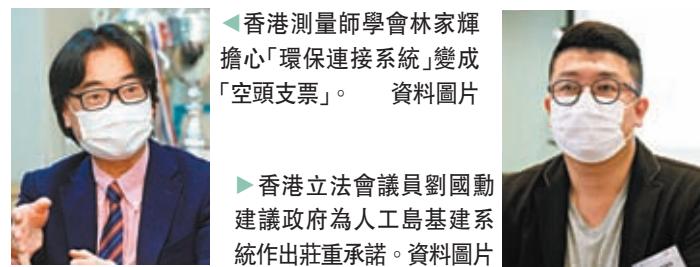
## 憂「啟德翻版」 冀政府莊重承諾

交椅洲人工島由「兩島」變「三島」設計，新方案兩大走線(道路及鐵路)只觸及A島及C島，「A、B、C島」由「環保連接系統」作為主要運輸工具，預計B島居民主要依靠「環保連接系統」出入。同時人工島日後也依靠跨海橋樑對外連接，鑑於香港特區政府剛有未能兌現在啟德跑道區興建環保連接系統承諾在眼前，有業界人士建議政府今次要作出莊重承諾，公布更多路網連接的具體細節，保證人工島不會變成「孤島」，這亦是日後土地價值的重要支撐。

### 賣完地後取消啟德單軌

香港測量師學會高級副會長林家輝表示，他最擔心人工島的「環保連接系統」是政府的「空頭支票」，成為啟德跑道區的「翻版」。翻查資料，啟德跑道區為近年市區住宅供應重鎮，短短兩年多時間已批出逾10幅用地，惟當地皮一一賣出後，市場憧憬多年的九龍東單軌列車卻於2020年被政府以不具成本效益為由煞停，區內頓時變成「孤島」。多間在區內投得地皮的發展商抱怨被政府「欺騙」，被迫聯手成立非牟利私營公司「啟德跑道區私人發展有限公司」自救，冀通過公私營合作模式，主動與不同持份者和政府部門配合及協商。

泓亮諮詢及評估董事總經理張翹楚亦指，有鑑於啟德跑道區單軌列車突被煞停，相信發展商未來在人工島投地會相當審慎，可能要見到「環保連接系統」真正開始動工才會放膽出價，或因此而影響人工島的地皮價值。



◀香港測量師學會林家輝擔心「環保連接系統」變成「空頭支票」。資料圖片  
▶香港立法會議員劉國勳建議政府為人工島基建系統作出莊重承諾。資料圖片

## 倡島內用電動車 試點「綠色城市」

《中部水域人工島研究》提到將為人工島引入「智慧出行」元素，包括行人及單車徑網絡，以及電動車及其他新能源汽車(如氫能車)的支援設施等，此舉亦引起市場對於電動車使用的思考。香港資訊科技商會榮譽會長方保僑表示，政府可以利用電動集體運輸工具以及彈性規劃，以人工島作為「綠色城市」的試點。方保僑指，電動集體運輸工具最大的挑戰是續航問題，因此不利於長途路線，不過人工島面積有限而且四面環海，島與島交通方便之餘也能自成一國，因此人工島有條件實現電動集體運輸工具普及，例如是讓「無人電動巴士」在島上行走，減低碳排放。

### 需充分考慮充電設施

不過，近年香港電動巴士試驗計劃進展緩慢，更甚者淪為冷氣候車室。有業界人士指出，要讓電動車發揮應有效能，就要確保電動車電池的壽命及健康程度，所以不能長時間使用超功率的快速充電，但如果使用中速充電，一般要6至8小時才能回復80%電力。因此，香港如要實行電動集體運輸工具普及化，政府在充電設施的建設及管理上會需要付出很大的投資。

## 考慮極端天氣 防人工島變「杏花邨」

近年香港惡劣天氣的日子增加，颱風變得頻密，為臨海住宅如港島區杏花邨等帶來很大破壞，日前剛開通的將軍澳跨海大橋，其單車徑及行人路就因強風而要封閉。交椅洲人工島四面環海，業界認為須用高規格規劃，以免受風災水浸的打擊。



◆有業界指，海床深淺、淤泥挖掘等因素會令填海成本出現明顯落差。資料圖片

府用什麼方法填海，而海床深淺、淤泥挖掘等因素都會令填海成本出現明顯落差。其中與極端天氣關係密切的防波堤在當中最貴的工程，每英尺造價可以是填海工程的數百倍，也要再視乎海床深度，10米深與20米深的成本可以相差3至4倍，呼籲政府盡快公布相關細節。

至於有人擔心海平面上升淹沒人工島，黃澤恩則指出，上環及九龍半島一帶的主水平基準(mPD)為大約4米多，這也是戰前的填海標準。隨着時間發展，戰後的填海的mPD上升至5米以上，而現在新填海工程的mPD一般有6米至6米多，根據每年海平面上升大約數毫米估算，至少也要數百年才能把上環及九龍半島淹沒，更不用擔心人工島被淹沒的問題。

### 現主水平基準料已足夠

工程師學會前會長黃澤恩指出，填海工程的成本計算相當複雜，亦未清楚政府

## 新鐵路通南北 沿線樓盤新賣點

根據人工島新規劃，相信20年後香港交通更加四通八達，新鐵路走線所經地區，沿線樓盤亦增加賣點。中原亞太區副主席兼住宅部總裁陳永傑認為，政府預計人工島在2033年才有首批單位落成，消息對日後新鐵路沿線樓價目前僅是「錦上添花」，但根據過往經驗，新鐵路走線對沿線物業價值影響會在中期顯現。「北部都會區」以至新界區未來有不少新盤推出，這批物業最直接或間接受惠，如果打算投資物業超過10年不賣出的話，相信投資這些物業的回報會很不俗。

泓亮諮詢及評估董事總經理張翹楚則認為，人工島作為港島商業區的延伸，相信對港島西(包括堅尼地城、西營盤、中上環)一帶會帶來交通上的便

捷，至少在往返內地上有多一個選擇，但相信港島西物業本來已接近港島商業核心，價值上不會有太大的提升。

### 發展商業項目利人口遷入

至於人工島會不會成為另一個「九龍站」，張翹楚認為，九龍站最快15分鐘就能直接到深圳福田區，而「明日大嶼」主要以陸路交通運輸為主，人工島及九龍站兩者相比仍有一定差距。張翹楚也認為，人工島雖然偏向側重於住宅發展，但不一定吸引到很多市民搬入去住，但適當發展商業及其他產業發展，相信能吸引人口遷入。因此，他希望政府發展商業之餘，亦能預留空間發展其他產業，例如利用海岸線長的優勢，發展消閒度假相關產業。