

# 專家倡填海建「香港城」 打造大灣區明珠

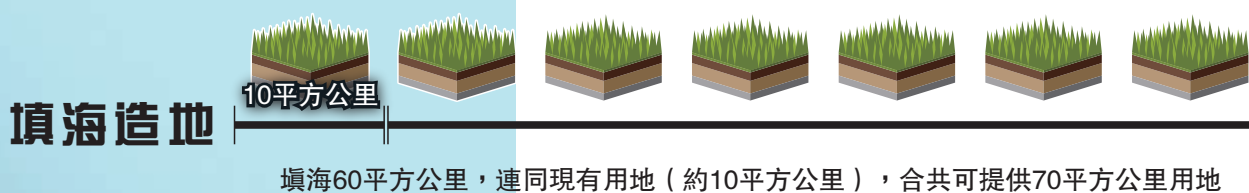
## 港借地紓房困 桂山島行得通？

桂山島填海借地消息早前在社會引發激烈討論，但市民對桂山島借地是否可行、如何落實、怎樣定位等，都有不少疑問，坊間對此甚至出現了一些陰謀論。中銀香港經濟與政策研究主管、前中央政策組首席研究主任王春新及全國政協委員凌友詩，早於2018年提出桂山島填海借地倡議，將桂山島打造成集宜居社區、深水貨櫃港、會展商貿中心於一身的「大灣區明珠」。王春新接受《大公報》訪問，詳述其最新桂山島發展藍圖倡議，重申若桂山島填海借地能成事，不但有助解決香港房屋土地問題，更有助提升整個大灣區發展競爭力。

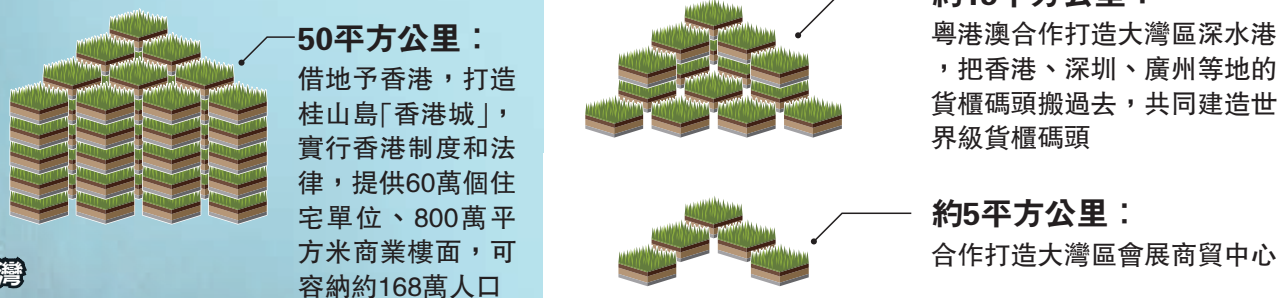


▲桂山島面積約10平方公里，北距大嶼山僅三海里

### 桂山島發展倡議



### 用地及產業規劃



## 有得諗！ 搬葵涌碼頭建屋 可供20萬人居住

【大公報訊】記者方俊明報導：有消息稱中央正在研究在珠海桂山島填海借地予香港建屋。中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥接受《大公報》訪問時表示，這一方式可緩解香港土地短缺情況，由內地填海後租地給香港，也可望破解香港境內填海造地遇到的重重阻礙。但他也坦言，從香港島到桂山島，要先經整個大嶼山，而大嶼山與桂山島的交通如何接駁也是一大問題。至於搬遷葵涌碼頭，空出的土地可解決約20萬人的居住問題，鄭天祥就認為值得考慮。

鄭天祥指出，在中央支持下，粵港乃至粵港澳如果要聯合開發部分珠海島嶼，在技術或可具操作性等方面問題不大，但需在興建居住區還是港口碼頭等不同用途方面要加以具體分析與研判。譬如，若在桂山島填海後借地給香港建居住區，這裏與香港本土的交通銜接問題亟待解決。

### 交通接駁考驗特區智慧

鄭天祥說，澳門已有向內地「借地」和「借水域」填海的先例，但無論是「借地」的橫琴還是租借的「水域」都非常靠近澳門，交通銜接屬於很小問題。「而大嶼山的面積是香港島的一倍以上，從香港島到珠海桂山島，首先要經過整個大嶼山，而大嶼山與桂山島交通如何接駁也是一大問題。」

「如果僅是船運，對居民平時出入顯然不夠方便。而由於大嶼山與桂山島之間的海域是負40到50米深的深海區，要在這上面建設四到五公里長的跨海大橋，其項目建設難度不亞於港珠澳大橋的主橋建設，工程會比較龐大。」鄭天祥分析說：「何況，要方便居民出入，除了公路最好還要配上鐵路，公鐵兩用的跨海大橋建設難度更大。而如果採用高橋、吊橋建設，也會受香港機場飛機起飛的淨空要求的較大限制。」

### 學者建議碼頭分散化

「正因為涉及交通銜接難度大等問題，相比租借珠海島嶼建港人居住區，我更傾向於建議建港口碼頭，將目前的葵涌貨櫃碼頭搬遷，將空出的土地建居住區。」鄭天祥認為，葵涌碼頭搬遷現在已有其很大的迫切性，它位於香港市中心，已經被居民區包圍，大量船舶出入已造成很大的污染。搬遷後空出的土地可用於居住和商住，可解決香港20萬人左右的居住問題。」不過他也直言，如何搬遷方案需要香港政府與相關部門、碼頭控股方及業界等加快形成合適安排，而不是一直在爭議與反對聲音中「無限期拖延下去」。

「葵涌碼頭搬遷可作分散化布局」，鄭天祥建議，一是在香港東南邊的蒲台群島設碼頭，用於香港內部需求的進口貨，這貨量佔到總進口貨的30%；而佔比70%的內地貨出入可放到深圳鹽田港對面的香港沙頭角建碼頭來處理，「這裏航道已有，只需新建碼頭等工程；而附近也可建居住區，滿足港口工人及貨櫃車司機等人群的需求。」此外，葵涌碼頭部分功能也可搬至珠海牛頭島設碼頭。「這裏原是港珠澳大橋沉管預製廠等工程工地，可新建8到10公里的引橋將港珠澳大橋與牛頭島連通，而牛頭島又剛好位於珠江口「河海結合部」，十分方便經香港進出口的內地貨在此裝卸出入。」



大公報記者 曾敏捷

## 桂山島是合適選址？

香港土地短缺問題日益嚴峻，不少人曾建議政府向內地借地建設「香港城」，擴大港人的生活及發展空間。王春新認為，與在內地某個城市劃出一個區域發展「香港城」或「香港區」相比，在距離大嶼山僅三海里的桂山島填海借地發展，應更理想，「桂山島距離香港非常近，快船20分鐘就能到達。」

桂山島現時與附近的中心島和牛頭島陸地相連，總面積約10平方公里，但目前只有2000多人，開發程度不高。而桂山島位處港珠澳三地的中心位置，地理位置優越，島嶼西面及北面海域屬淺水區，適合填海發展。初步估算，桂山島若能填海造地60平方公里，連同現有的10平方公里，面積相當於整個香港島，不但有足夠空間解決香港住屋問題，更可成為大灣區重點合作項目，提升整個大灣區競爭力。



▲桂山島現時有兩個原住民村，住了約千人

## 填海借地是否可行？

桂山島屬於珠海市海域，王春新建議由內地負責填海，料兩、三年內能有土地供應，「我們國家填海造地的技術非常厲害，若採用吹沙填海，可能兩、三年就能完成60平方公里填海。」他估計，若填海工程由內地進行，工程費可控制在500億元人民幣以內，比由香港填海所需成本要低很多，「如果由香港做，十倍的價錢也未必夠。」

王春新提出，可將桂山島其中50平方公里土地，用合理價格租給香港使用，即考慮

填海成本及合理回報等因素。租賃範圍歸香港管理、實行香港制度和法律，居於島上的港人可自由進出香港。有關土地料可提供60萬個平均面積約100平方米的住宅單位，以及800萬平方米商業樓面，容納約168萬人口。按照王春新的構想，桂山島住宅公私營比例為八比二，而公營房屋應以居屋為主，既解決居住問題，亦滿足市民置業訴求，而這些居屋售價應改為與家庭收入掛鉤。

## 怎樣解決交通問題？

社會各界對桂山島借地最大的關注，是如何解決交通接駁問題，王春新認為，桂山島可透過船運、鐵路及橋樑，接連到香港不同區域。

根據王春新估算，若透過快船接駁，桂山島往來港島及九龍需時約30分鐘，「現在搭快船到澳門、珠海大概一個小時，到桂山島省時一半。」若以鐵路接駁，可考慮將東涌線向大嶼山南部延伸，之後透過海底隧道接駁至桂山島，屆時由桂山島至東涌站，料需時僅約10分鐘，由桂山島到中環需時約

35分鐘，「估計比你從上水或屯門到港島或九龍市區更近。」此外，亦可考慮架設橋樑連接桂山島及港珠澳大橋，善用大橋的容量，「考慮到航運問題，桂山島往北填海，填完後距離大橋大概只得幾公里。」

王春新認為，可先用船運接駁，並同步發展鐵路及橋樑，預料10年至15年可完成完整基建網絡。但他亦不諱言，鐵路在香港境內進行，因為工程規劃、申請撥款等問題的不確定性可能更大。

## 產業發展如何定位？

在王春新的規劃倡議中，桂山島除了打造宜居社區，更要打造世界級的深水港，成為「大灣區版洋山港」。桂山島有地利之便，可以將其中15平方公里土地用作發展港口物流業，把香港、深圳、廣州等地的貨櫃碼頭搬過去，粵港澳合作打造大灣區深水港。

「桂山島有潛力打造世界級貨櫃碼頭。」王春新認為，桂山島深水港可以參考上海洋山港的做法，全面建設現代化的貨櫃碼頭，提升效率；至於交通接駁方面，可以利用駁船將貨物轉運至不同城市，也可以在桂山島建設引橋接駁港珠澳大橋，經大橋將貨物運送到粵港澳各地。他補充說，若桂山島有貨櫃碼頭，加上毗鄰香港大嶼山國際機場，區內



▲桂山島是食海鮮勝地，假日很多遊客慕名而至

將有不少貨物進出，有潛力發展會展業商務業，可望創造更多就業機會，建設全球最大的會展中心。

王春新強調，桂山島發展不但有助解決香港房屋土地問題，更有助推動大灣區發展，提升整個大灣區發展競爭力，建議粵港政府應積極探討互利合作模式。對於有陰謀論指發展桂山島是將無屋住的基層市民發配邊疆，王春新認為，桂山島借地首要突破傳統想法，「居住環境肯定要比香港好，只要搞好交通配套，我也想搬過去。」



### 建屋藍圖

公私營比例 8:2  
公營：居屋為主  
售價：與家庭收入掛鉤

### 交通接駁倡議

**船運：**用快船桂山島往來港島及九龍需時約30分鐘

**鐵路：**將東涌線向南延伸，經海底隧道接駁桂山島，通車後，從桂山島至東涌站，需時約10分鐘，到中環約35分鐘

**橋樑：**興建連接橋接駁桂山島及港珠澳大橋

資料來源：受訪者提供，大公報記者整理