北都邁投資新階段 科企查詢接踵來

戴德梁行：亞投行可起示範作用 牽引更多國際資本參與

藍圖落地

隨着政府對北部都會區各新區已勾劃清晰的發展方向及逐步完備好規劃藍圖，市場資本欲搶佔先機。戴德梁行香港董事總經理蕭亮輝表示，北都正由「規劃藍圖」全面邁向「項目落地及投資實踐」的新階段，該行近月亦接獲不少內地國企和民企查詢，表示有意進駐園區，涉及人工智能、新能源、醫藥及生命健康科技等行業，反映市場對河套區的關注度正逐步提升。此外，亞洲基礎設施投資銀行（亞投行）最新落戶香港，戴德梁行指，亞投行早前已明言有興趣參與北都融資項目，必將增強國際投資者的信心，牽引更多國際資本對北都基建及投資。

大公報記者 林志光



◀戴德梁行表示，北都正全面邁向項目落地及投資實踐，將是企業和投資者在北都進行部署的重要階段。 資料圖片

戴德梁行最新發表的《北部都會區—由規劃藍圖走向投資實踐》報告指出，北都正全面邁向項目落地及投資實踐，至2030年間，更多創科用地、大學城、現代物流設施及產業項目將相繼推出招標，將是企業和投資者在北都進行部署的重要階段。建基於本港獨有的四大優勢，包括國際金融中心提供自由開放的融資平台、多所世界百強大學所匯聚的科研人才、本港發揮超級增值人及聯繫內地與國際的角色、創新政策支持企業加速落地，有助本港轉向創科及高增值產業發展。

而剛簽協議確定在本港設立辦公室的亞投行，戴德梁行指出，亞投行早前已明言有興趣參與北都區融資項目，此將更具示範作用，有助提升市場和國際投資者對北都前景的信心，吸引更多國際資本參與北都建設和投資。融資安排方面，亞投行可為北都基建項目提供低息及還款期較長的貸款，適合投資額高、建設年期及回報周期較長的基建項目。

河套區關注度正在提升

蕭亮輝表示，港深創科園河套區在北都區內發展比較成熟，自2025年底正式開園至今已吸引逾100間創科企業及機構簽約進駐，其中最先落成的兩座濕實驗室大樓已全數租出。進駐企業的背景多元，來自本地、內地及多個海外國家，主要六大產業包括人工智能與數據科學，以及生命健康科技兩大核心支柱，其他重點產業為新能源、新材料、微電子、機械人。部分企業更是首次在港設立業務據點，足見本港作為超級增值人聯通內地和國際市場的獨特地位。港深創科園早前已推出園區第一期內兩批各4幅土地招標，反應亦理想，各收6份及9份標書，園方現正審理中。該行近月亦接獲了不少內地國企和民企查詢，表示有意進駐園區，涉及人工智能、新能源、醫藥及生命健康科技等行業，反映市場對河套區的關注度正逐步提升。

戴德梁行副董事總經理及香港研究部主管鄧淑賢表示，除創科產業外，大學城亦是北都值得關注的投資板塊，3個大學城校園和教育設施用地面積共約300公頃，連同毗鄰大學城的重點產業用地、保育地區、康體文藝設施和周邊生活社區用地，三個大學城總體規劃面積擴容至逾1000公頃。



▲戴德梁行發表《北部都會區—由規劃藍圖走向投資實踐》。左起為陳家輝、蕭亮輝和鄧淑賢。 大公報記者林志光攝

大學城發展衍生大量配套需求

大學城除校舍需求外，更可衍生人才及學生宿舍、醫療、零售及商業配套，以及產學研合作空間等需求，為周邊地區創造更多元的投資及發展機會。

現市場應先注視洪水橋的發展時間表，區內佔地達26公頃的大學城，首批用地的招標工作已經展開，預計2027/28年度由院校取地。基建上，屯馬綫洪水橋站亦預計於2030年啟用。加上洪水橋片區開發已落實，預計於2031至2033年期間分階段落成，未來更有洪水橋產業園、現代物流圈相繼引入，反映該區已具備形成產業圈及人口聚居的基礎。故建議有意參與的發展商、企業及投資者，可在基建及產業生態完全成熟之前，提前作出具策略性的部署，把握先行優勢及機遇。

戴德梁行大中華區估價及顧問服務部主管陳家輝表示，政府在北都發展中，引入創新思維，包括雙信封制、片區開發及產業導向批地等模式，故項目發展期間的基建成熟度、開發時序以及對產業的需求，都會影響項目的估值。

未來北都主要投資機遇（部分）

資本類型	潛在機遇	地點／項目	重點產業
院校／科研	大學城發展	洪水橋大學城	高端產業、智能製造；物流領域；高端專業服務
		新田大學城	醫學、生命健康科技；人工智能；機械人、微電子；新興產業發展
		打鼓嶺大學城	新興、傳統產業；新型工業
發展商	片區開發	粉嶺北片區開發	物流發展
		新田片區開發	創科
	私人換地／補價	北都各新發展區（只適用於持有農地的發展商）	不適用
產業企業資本	創科及產業	港深創科園（河套區）	生命健康科技；人工智能；微電子及大數據；研發平台
		新田科技城	生命健康科技；人工智能；微電子及大數據；科研成果產業化
	數據中心	沙嶺數據園區	高端數據中心；人工智能＋

資料來源：立法會、《施政報告2026》、戴德梁行研究部

清晰發展方向 評估六大因素

早着先機

政府已開始積極多元推動私人市場力量參與其他新區的發展，為北都區提速提效。不過，戴德梁行香港董事總經理蕭亮輝指出，新區發展的前期投資存較大風險，是避無可避，市場資本在參與北都項目發展時，自身必須有清晰發展方向。投資者及企業需仔細評估六大考量因素，包括自身發展需求、財務安排、選址策略、進場時機、參與模式及合作夥伴。

然而，完成上述策略評估只屬決策的第一步，在實際推進項目時，投資者亦應建立一套完整的投資決策框架。當中包括評估基建成熟度，即基建配套能否配合項目落成及營運；投資者要留意項目規劃及發展限制，需考慮周邊產業及規劃布局可能出現的變化，並評估對項目的潛在影響；產業生態，即若有龍頭企業進駐，可起重要示範作用，除了可帶來租務及投資需求外，亦可吸引其他上下游供應商、客戶及相關產業鏈的企業聚集，以形成產業生態圈。

早進場企業及投資者有機會享有更多優勢，如較低土地和進駐成本及較多優惠政策等，但要承擔較高不確定性；投資者應預留足夠資源應對不同階段的建設及營運需要，及謀定退場策略，即預早考慮自用持有、長線收租、資產出售、或引入投資者，以助管理風險。

投資決策注意事項

基建配套
- 配套能否配合項目落成及營運

規劃限制
- 土地用途、環保保育、戰略留白會否影響項目發展

產業生態
- 錨點企業進駐、市場及租戶需求

標書要求
- 是否有能力履行招標文件的要求

進場時機
- 是否願意早期進場承擔較高風險以換取較高利潤

退場策略
- 長線持有、資產出售等相關退場計劃

進駐北都六大關鍵考量

發展需求	• 界定目標產業及發展時程
	• 評估樓面需求、職位創造、經濟產出等需求
財務安排	• 釐定財團負擔能力、預計總投資額
	• 分析資本開支、融資能力、項目回報等需求
選址策略	• 配對產業與相應區域／園區，例如生物醫藥可考慮河套，物流可選洪水橋
	• 評估地區的基建配套成熟度能否滿足發展需求
進場時機	• 考慮土地推出時間，以及相關基建到位的日期
	• 計算項目發展時間，包括是否分期落成
參與模式	• 決定選用何種發展模式，例如獨資、合資或公私營合作
	• 釐定進駐的身份，例如以錨點企業身份，抑或發展商／租客身份
合作夥伴	• 選擇共同進場的合作夥伴
	• 例如科研機構、發展商、專上教育機構等

2031年前料2.5萬個私宅落成

規模可觀

政府發展北部都會區，離不開民生需求，除政府在區內興建公營房屋外，最早落地的便是私人房地產發展市場，此是本港企業最熟悉的投資範疇。不少大型發展商已透過投地及換地，掌握發展機遇。據戴德梁行估計，於2031年前北都區已落實發展的私人住宅，預計有約2.5萬個單位落成。

政府在發展北都區之初，是先以原址換地方式接受在新區內擁有土地的發展商提出申請，最先便是恒地(00012)搶先換得粉嶺北及古洞北土地；隨後又有新地（00016）及新世界（00017）進場。另政府亦曾招標出售古洞北兩幅土地。此外，多家發展商本身亦就北都發展區邊的土地，與政府商討換地協議。

發展商加快部署

戴德梁行指出，古洞北及粉嶺北新發展區工程自2019年起展開，是整個北都最早進入工程階段和落成的新發展區項目，亦是北都的房屋供應重鎮，吸引本地和內地背景的發展商參與投資。與此同時，在元朗、洪水橋、牛潭尾等地區擁有土地的發展商亦陸續加快住宅項目部署。

根據該行數據顯示，至2031年前落成入伙的2.5萬個單位中，主要由新地、恒地及新世界等3大財團所擁有。而原址換地仍繼續進行，最新包括在新田科技城便有土地最快明年完成換地手續之餘，政府所採用的片區開發模式，早前已成功批出洪水橋片區，現正部署年底前推出粉嶺北片區開發土地招標。

港與船東貨主聯繫緊密 發展海運保險具優勢

【大公報訊】面對地緣政治衝突及全球供應鏈重塑，國際海運保險市場正經歷結構性改變。國際海上保險聯盟（IUMI）總裁Sean Dalton接受《大公報》訪問時表示，香港作為區域海運樞紐，發展海運保險的最大優勢在於「貼近風險」，能比傳統遠洋市場更緊密地與本地船東及貨主聯繫，而香港專屬的海運保險風險池正尋求吸納更多市場參與者，以提升本地承保能力。

Dalton指出，隨着霍爾木茲海峽及紅海局勢持續緊張，加上俄烏衝突，海運戰爭險等承保風險環境已顯著改變。海運保險傳統上屬「低頻率高損失」業務，條款設有短期取消機制，讓保險公司能按實時風險重新評估並提供相應條款。他強調，市場並未因危機而撤出，商業保險依然存在，只是風險評估因應每日局勢作出調整。他又提到，早前有運油船遇襲導致海員失蹤，反映局勢變化迅速，業界須保持高度警覺。

核保人可更好掌握船東等需求

他認為，香港發展海事保險的機遇，不在於把業務從其他市場「搶過來」，而在於讓承保人更貼近風險，本地核保人可與船東、貨主建立更緊密關係，直接掌握其需求。他提到，IUMI亞洲中心自2016年在香港成立以來，一直擔當連接全球成員協會與亞洲市場的橋樑。現時香港海運保險風險池由五間創始成員公司組成，並獲保險業監管局支持，現時由MGA（授權承保代理）管理，正尋求更多保險從業者加入，以擴大承保容量及多元化風險。

對於中國開通經北極直達歐洲的定期集裝箱航線，Dalton提醒，縮短航程不代表風險降低，北極航線的冰情、船舶冰級要求、船員極地航行經驗、應急救援及環境敏感度均構成獨特風險，需要專門評估。他亦提到，人工智能（AI）不會取代海運保險專業人員，但可作為新工具提升效率，尤其在改善集裝箱貨物「未知累積風險」的透明度方面，有助業界更準確掌握現代大型船舶及港口的風險敞口。

Dalton表示，香港作為區內重要及充滿活力的海運中心，其戰略角色不會因短期貿易量波動而改變。隨着全球風險環境日益複雜，香港憑藉貼近市場、人才匯聚及政策支持，在海運保險領域具備獨特發展機遇。

香港保險業聯會與國際海上保險聯盟在11月18日共同舉辦「發揮洋面保險作用 提升香港競爭力支持國家『十五五』規劃下國際航運中心發展」研討會，活動匯聚政府代表、監管機構、業界領袖及國際海上保險專家，分享洋面保險市場的最新發展趨勢及新興機遇，活動反應熱烈。



▲Dalton（左）表示，香港作為區內重要及充滿活力的海運中心，其戰略角色不會因短期貿易量波動而改變。中為IUMI執行委員會成員兼招商永隆保險總經理劉淑芬，右為IUMI秘書長Lars Lange。 大公報記者邵淑芬攝

責任編輯：楊勇寧 美術編輯：馮雨佳