

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躬身解說

社會熱議「明日大嶼」新方案，香港文匯報翻查資料，方案重頭戲交椅洲人工島填海是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，意味相關填海工程在在必行。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

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，較2018年推算的逾5,000億元貴了16%，是本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料會持續，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。由於特區政府信譽評級高，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呎1,400元，與收回新界甲區土地每方呎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琴才認為，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

麥琴才同時建議，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。同時新方案的路網(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職李兆波認為，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考慮因素。圖為生活社區模擬圖。來源：發展局

人工島關係本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

圖例：
■ 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：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」，成為啟德前跑道區的「翻版」。翻查資料，啟德前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，惟當地皮一賣出後，市場憧憬多年的九龍單軌列車卻於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，冀透過公私營協作模式，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，有鑑於啟德前跑道區單軌列車突然煞停，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。

民建聯發展事務發言人、立法會議員劉國勳也指，人工島「由二變三」，對於該島居民來說，「環保連接系統」是有存在的必要，否則人工島會立即變成「孤島」，認為政府應盡快交代更多細節，並建議政府為人工島的基建系統作出莊重承諾，減低市場憂慮。

跨島道路要有後備方案

團結香港基金研究總監及土地及房屋研究主管葉文祺也提到，以「環保連接系統」作為主要交通工具可能較薄弱，新道路走線更只觸及C島，即使是作為商業核心的A島也要跨島至C島才能使用新道路外出，B島居民則要跨島至A島或C島才能使用新道路及新鐵路，認同走線仍有調整空間。

張翹楚亦建議，單靠鐵路或道路連接對外交通的做法不太理想，政府應先設想如果故障及意外發生時，有哪些「出島」方案可以備用。他認為，政府可以參考紐約羅斯福島以大型纜車連接曼哈頓區的做法，以大型纜車把人工島之間連接起來，避免人工島因交通意外而變成「孤島」。



香港測量師學會林家輝擔心「環保連接系統」變成「空頭支票」。



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。

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

具的普及，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，近年本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，就要確保電動電池的壽命及健康程度，所以不能長時間使用超高功率的快速充電，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」

近年本港惡劣天氣的日子增加，颶風變得頻密，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灣大橋，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。

新方案下，交椅洲人工島由三個島嶼組成，以「Y形」水道分隔各島，島的腹地減少，海岸線增加，也意味受風災水浸的機會增加。發展局在文件中也有就此指出，就人工島的地理位置，當局已考慮極端天氣及氣候變化帶來水浸及越堤浪的風險，並採取循序漸進策略，制訂一套能應對沿岸災害的初步計劃，包括為人工島設定合適的土地平整水平、設計具適應力和抗禦力的海岸防護

現主水平基準已足夠

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，每呎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。

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長期顯現。「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。