



OUR HONG KONG  
FOUNDATION  
團結香港基金

## 團結香港基金就 《中部水域人工島相關研究》的意見

於2019年4月13日向立法會發展事務委員會提交

### (1.) 明日大嶼回報可觀

團結香港基金認為「明日大嶼」能透過大面積填海造地，紓緩本港中長期土地供應短缺的問題。社會上有一些關注成本的聲音，其實忽視了項目將為香港不同方面帶來的效益。根據政府宣佈的工程造價粗略估算，「明日大嶼」首階段成本6,240億元。而根據香港測量師學會的估算，單計算交椅洲人工島的私人住宅及商業地的賣地收入，估算為7,070億至11,430億元，已經能夠應付整個首階段發展工程的開支。

### (2.) 社會效益惠及大眾

事實上政府並不是一間公司，基建發展亦不同於做生意，故除了在數字上計算工程能否回本外，也需要考慮計劃的社會效益。在交通基建方面，現時新界西交通情況惡劣，區內人口持續上升，但現存的交通基建經已逐漸飽和。與人工島一起推展的優先運輸網絡項目，包括交椅洲至香港島運輸走廊，以及地區爭取多年，連接大嶼山至屯門的西部海岸鐵路等，帶來的效益不單能惠及將來交椅洲的居民，更能令新界西的居民受惠，紓緩西鐵和屯門公路的負荷。

### (3.) 房屋成本比較划算

此外，交椅洲人工島最多興建26萬個單位，其中七成，即18萬個為公營房屋單位，為長策10年供應目標的六成，更相當於24條彩虹邨。反觀目前在籌備或進行中的四個新界發展計劃（古洞北及粉嶺北、洪水橋、元朗南與東涌新市鎮擴展），合共只能提供約13萬個公營房屋單位。

若我們先撇除欣澳、龍鼓灘及屯門沿海發展成本，人工島及相關基建造價為5,290億元。以住宅單位上限26萬來算，每伙平均成本為203萬元。對比起古洞北及粉嶺北新發展區首階段發展提供的2.1萬個單位，以發展及收地成本為470億元來算，每伙平均成本卻為224萬元。（表一）

要留意的是，5,290億元已經包括以上所提到的新界西至香港島的交通基建，相反古洞北及粉嶺北發展並沒有興建新的公路鐵路幹線，將會加重現有交通基建的負荷。而交椅洲人工島額外提供約400萬平方米商業樓面面積，約為中環的八成，遠比古洞北及粉嶺北發展為多。



#### (4.) 政府財力足以應付

回想九十年代，香港發展「玫瑰園計劃」，興建赤臘角機場、青馬大橋等十項基建，開支為1,553億元，佔了當時的本地生產總值三成。現在「明日大嶼」首階段發展六千多億的總開支聽起來好像是一個龐大的數字，但其實只佔現時的本地生產總值約兩成。而與宣佈「玫瑰園計劃」時期相比，特區政府現時財力明顯更為雄厚。1989年香港的財政儲備只有615億，是「玫瑰園計劃」做價的四成，而根據政府估算，政府財政儲備在2023-24年度將升至超過一萬二千億（以實際價值計），是「明日大嶼」首階段工程做價的兩倍。

#### (5.) 創造容量不容有失

最後，正如土地供應專責小組的建議，港府必須要多管齊下增加土地供應，不僅要推行如棕地發展和釋放私人農地等短中期措施，中長期選項也不容有失。落實「明日大嶼」願景不僅能創造土地容量，更能令政府擁有土地儲備作為籌碼，加快收回私人土地的過程。社會上對於「明日大嶼」工程造價的討論不應忽略項目能帶來的社會與經濟效益。只要政府作出完善及周詳的規劃，並在財政方面把關，相信將對香港大有裨益，其望項目可以儘快上馬。

團結香港基金  
政策研究院  
2019年4月

表一：交椅洲人工島與古洞北及粉嶺北新發展區住宅單位成本比較

發展	造價（元）	住宅單位（伙）	每伙平均成本（元）
交椅洲人工島	5,290 億*	260,000	203 萬
古洞北及粉嶺北新發展區 第一期	470 億	21,000	224 萬

註：（\*）不計用於欣澳填海、龍鼓灘填海及屯門沿海發展的950億元。

資料來源：運輸及房屋局、發展局。