

# 「明日大嶼」願景的普遍誤解

## 慎思而行

市民對「明日大嶼」的願景有不少誤解：在香港建設人工島的經驗中，「明日大嶼」計畫的規模其實並非特別龐大；赤鱸角機場人工島的面積在第三跑道完成後將達一千五百九十公頃，面積超過「明日大嶼」願景中交椅洲填海一千公頃的規模，也十分接近整個「明日大嶼」願景一千七百公頃的規模。

「明日大嶼」計畫的興建費用粗略估計為五千億（包括填海和接駁人工島的基建），是香港一七年總產值(GDP)的二成，比例並非特別龐大：當年興建赤鱸角機場的玫瑰園計畫財政費用為一千五百億，是當年香港總產值的三成五（當年的總產值只是今天的五分之一），比例遠遠超過「明日大嶼」的計畫。

## 建設將分十幾年進行

「明日大嶼」的建設將會分開十幾年進行，每年的平均財政開支只需三、四百億。如眾所周知，香港的財政政策是全球最保守的，財政儲備超過一萬億；在過去十年，香港每年的財政盈餘平均亦高達九百二十億。按過去財政盈餘的平均水平，就是政府公共工程開支每年增加三、四百億，每年仍然會有五百億以上的盈餘，根本無需動用香港的財政儲備。

政府的土地供應專責小組（以下簡稱土供小組）估計，在未來三十年，現在進行的土地增闢計畫（包括東北及洪水橋等地區的發展）將可以提供三千六百公頃的土地，不過未來的土地需求將達四千八百公頃，是以仍然短缺約一千二百公頃。不過這個估計其實十

分保守，香港人均居住面積只有一百六十平方呎，遠低於鄰近城市的標準，可是土供小組卻假定香港的人均居住面積不變，長期都不會改善。如果香港不進行「明日大嶼」計畫，只是通過發展農地及棕地以及進行近岸填海，勉強可以額外發展一千二百公頃的土地，不過香港的人均居住面積長期仍然不會改善，政府亦沒有土地儲備進行舊區重建，現時市區擠逼不堪及交通超負荷的情況也無法改善。

## 總效益料達一兩萬億

從戰後到如今七十多年，賣地的收益一般都遠超填海的成本。如今坊間認為人工島是「倒錢落海」或者「燃燒儲備」，完全忽視土地是香港最寶貴的資產，政府可以通過賣地收回增闢土地的成本。「明日大嶼」計畫最多興建四十萬個住宅單位，公私營七比三，即興建十二萬個私人住宅及二十八萬個公營住宅。假設私人住宅每單位的建築面積五百呎，總建築面積共有六千萬平方呎，樓面地價只需要達到八千三百元（最近啟德每呎樓面地價約為一萬五千元），便可以回收五千億元的建設成本，此外我們還需要計算商業用地的地價收入，再加上人工島創造三十四萬個就業職位的經濟效益，還有人工島的交通網絡的效益（減輕三條過海隧道負荷及疏通新界西交通、釋放新界西開發農地的潛力），總效益相信高達一、兩萬億。

宋恩榮

「民主思路」召集人（研究）  
香港中文大學亞太所經濟研究中心副主任