

**香港房地產協會**

**Hong Kong Real Property Federation**

**大灣區國際商貿互聯港**

**建議書**

**目錄**

1. **前言**
2. **建立****「大灣區國際商貿互聯港」的意義及可行性**

1. 定位為「粵港澳大灣區」建設的重點項目

2. 中央政策支持下，深化粵港合作

1. **項目實施方案**

1. 填海區域的選定

2. 土地分區

3. 用地功能

4. 就業機會

5. 交通配套

6. 財務安排

7. 監管機制

1. **「大灣區國際商貿互聯港」方案的優點**
2. 速見成效
3. 工程費用比較
4. 大量土地供長遠發展

**五. 總結**

* 1. **前言**

香港欠缺土地，不單是影響民生的居住問題，如果未能提供更多土地，將會窒礙香港長遠經濟發展，更會大大地增加社會潛伏着不穩定的危機因素。無論香港特區政府如何迎難而上，每項新闢土地的建議都會碰到不同市民、壓力團體及政客的反對聲音。今次政府成立土地專責小組，向社會收集增加土地的意見，反應相當熱列，做到各抒不同意見。但縱觀每一項建議的實行，都存在着一定的局限性，並需要有一段頗長的時間才能實施及達成。因此，本會請特區政府在是次尋找土地建屋時，採用如救災心態，果斷地決定去進行，令市民看到快速實現上樓的前景，對政府所做的投下更有信心的一票。**本報告的目的是針對能夠在動工後三年內，就能提供大量土地、彰顯成效而制定。**

**二．建立「大灣區國際商貿互聯港」的意義及可行性**

香港西側緊鄰廣東海域，該區域不僅具備擴展陸地面積的潛力，亦由於同時鄰近粵港兩地，具有便利粵港合作的區位優勢。為此，在中央大力支持發展「粵港澳大灣區」的政策背景下，本會建議香港特區政府與廣東省合作積極爭取國家的政策支持，探索在香港西側屬廣東省海域的範圍內進行大規模填海，共同開發「大灣區國際商貿互聯港」，實現互利共贏。

1. **定位爲「粵港澳大灣區」建設的重點項目** ：中央政府推行國策，倡議「一帶一路」及「粵港澳大灣區」項目。香港是大灣區項目的重要成員，如果能利用本身的金融、法制、自由港及完善的知識產權保護制度等的優勢，引領廣東九個城市及澳門特區共同與世界聯繫，令香港藉着今次機遇再來一次起飛，相信中央亦予樂見。
2. **中央政策支持下，深化粵港合作**：香港的事應該由香港自行解決，這是正確的。但採用香港特區與廣東省互相合作的策略，解決民生及長遠經濟發展問題，亦未嘗不可。如港珠澳大橋、建造高鐵、深圳灣口岸、東江水的供應、深圳河套區合作計劃等，都是中港合作共創的成果。澳門特區政府於2015年獲國務院通過，將澳門水域擴大，有利日後以填海來增闢土地，這方法值得仿效。今次土地專責小組徵詢意見時，難得建制和部分泛民人士都不約而同，建議香港特區政府向中央提請增撥海權用作填海。可説是已跳出現有框架思維，以尋求新的解決土地途徑的良策。
3. **項目實施方案**
4. **填海區域的選定**

如圖一建議填海區域示意圖所示，本會建議積極探討在香港西側，屬廣東省近珠海市海域的桂山島（需要搬遷島上居民約二千人及賠償產業）及其西側進行大規模填海。其中：

（A） 該海域屬內地管轄區，若在中央政策支持下與廣東省合作填海開發，有望在短期內落實快速完成；

（B） 桂山島面積約10平方公里，其北面距香港大嶼山約3海里,甚為接近香港,建議通過填海最終形成規模達130平方公里的新增土地；

（C） 考慮到填海物料沉降需時約3年，因此建議首期在桂山島已有陸域開山平整土地和近岸填海，從而在短期内（約三年）獲得10-15平方公里的陸域面積，盡快啟動「大灣區國際商貿互聯港」的開發建設；

（D） 為減少對珠江口水流的影響，建議分區塊進行填海，區塊間留出水道，並以橋樑相連不同的人工島；

（E） 該區域處在珠江口較為寬闊的水域，因此在該處填海對於水流和中華白海豚等自然環境影響較小;

（F） 桂山島及西側屬於珠江口水域中較淺區域，避開了其東側的深水航道，既不影響航運亦較易實施填海工程。

**2. 土地分區**

由於該填海區域屬廣東海域，因此本會建議該項目以「共建共享」的原則由香港特區和廣東省分區管理，而填海後的部分用地採用拍賣方式，得款共同攤分，從而增加該項目的可行性。如圖二所示，130平方公里土地其中：

（A）**30平方公里的土地管理權屬廣東省政府**所有，在該區域內設立新的自由貿易試驗區，加强與香港的産業合作，形成更高的新型發展平臺。此平臺比近年南沙、前海、橫琴在內的廣東自由貿易區更為開放，有利廣東省的日後發展。

（B）**100平方公里的土地管理權由香港特區政府**所有，由香港特區政府作總體規劃，完全依照香港特區現行法例對該區域進行管轄；建議其中五成（50平方公里）土地用於發展香港居住功能，這五成土地，其中的六成（30平方公里）為政府資助房屋（包括公屋、居屋、首次置業計劃房屋等），四成（20平方公里）為私營市場房屋。餘下的五成（50平方公里）用於香港與廣東省合作發展經濟產業功能，即是「大灣區國際商貿互聯港」的用地。

**3. 用地功能**

在香港特區政府管轄的100平方公里内，一切用地功能的規劃佈局全由香港特區政府主導，打造一個綠色環保、高智能化大都會，功能如下：

1. **居住用地** – 由桂山島移山填海開始，先建政府資助公營房屋，以中基層市民可買得起和住得起為原則，採用分期分批進行。提供所有城市先進基建及民生配套設施。私營市場房屋按現行方式進行運作。這50平方公里（5,000公頃）居住用地，可容納大約350萬人，這肯定能徹底解決目前香港房屋缺少、人口老化等及難以即時解決的老問題，亦可提供足夠土地儲備作日後應用。（本會建議目前香港有可能新闢土地的方案應繼續探索及實施）。
2. **經濟產業用地** – 另50平方公里（5,000公頃）土地，將集合9個城市和兩個特區的實體連結一起，組成一個聯合組織。由各方派出創科及商貿人員，聚合於設立的「大灣區國際商貿互聯港」核心區内。推行引進世界各地商貿及科研團體、創科創業人才進駐在核心區内，匯聚精英，對接資源，直接溝通交流合作，為大灣區提升國際競爭力，同創機遇。核心區内打造大型展覽中心、國際科研中心、創科產業中心、孵化創業中心、融資中心、大型體育中心、高等教育中心等。這些中心可以由任何國家的商業機構、科研中心、大學等興建和營運。土地管理權同樣由香港特區政府管轄（即屬香港特區的一部分）。這片50平方公里加上20平方公里的香港私營房屋的土地，由香港特區政府及廣東省政府共同成立專責小組（專責小組）負責，通過以合適的批地方式及拍賣方式在香港進行，一切商業營運按香港現有模式。土地拍賣所得款，由香港政府與廣東省政府攤分。

（C）**不受歡迎的項目用地** –如興建垃圾廢物處理、堆填區、污水處理系統、殯葬業、骨灰龕等設施，通過早期整體規劃，可避免把這類項目建於住宅區附近，影響居住環境。

**4. 就業機會**

有了足够的土地之便，就可解决居民原地就業問題。在「大灣區國際商貿互聯港」地區建設一些比較快速、易建而有效的商業設施，用作發展旅遊事業，和香港未曾有的設施場地。如古董車與未來車展覽場館、電競訓練場、無人機訓練場、永久賽車場地、馬術訓練場、休閑度假區、遊艇會、酒店、11個城市文化美食城、11個城市永久工展會場、大型品牌散貨場等的商業設施。再加上經濟產業用地的建設項目，定能為居民提供大量原地就業的機會。

**5. 交通配套**

本會建議「大灣區國際商貿互聯港」與香港其他地區的交通連接如下：

1. 首先建造由互聯港人工島接駁港珠澳大橋人工島(全長約12.5公里)的行車大橋。按照目前港珠澳大橋的行車時速，由互聯港至大嶼山北部，需時約15至20分鐘（如圖一所示）。此建議按現時陸路交通路綫，既可直接貫穿港島、九龍及新界各區，亦可通往珠海及澳門。
2. 隨着互聯港區內人口增加，建議修建兩條地下鐵路，先建由互聯港接駁至現正規劃的東涌西地鐵站（全長約16.5公里），這段車程約需15分鐘。東涌西站可通往現有的欣澳站及九龍與港島各區的港鐵站。另一條新建的地鐵綫是由現時的迪士尼樂園站，伸延至現有的堅尼地城站（全程約13公里），這段車程約需13分鐘（如圖二及圖三所示）。這兩條新建的地鐵綫，都是採用結合形式，利用接駁現有的地鐵沿綫，是省時省費的做法。
3. 建議在互聯港上興建一個碼頭，開設來往中環碼頭的渡輪航綫（全程約20海里），提供便捷的快船服務，航行時間約35分鐘(如圖三所示)。

**6. 財務安排**

為保證項目能在短期內順利實施，建議由中央政府統籌填海及興建由桂山島連接港珠澳大橋西人工島（這段海權屬於廣東省）的工作，由廣東省完成這兩項工程，這樣除了可以降低工程成本之外，還可節省施工時間。當填海完成後，便按照不同用地模式和運作對該等土地進行開發。方案如下：

（A）130平方公里填海工程的費用，可由香港特區政府通過外匯基金，按工程進度分期分批負責支付。若香港特區政府不能啓動外匯基金借出資金，則可考慮由國家社會保險基金或者國家開發銀行借資承擔。無論由那一方貸出款項，都確保能獲得穩定的回報。

（B）亦可通過中港兩地共同融資進行。

（C） 「大灣區國際商貿互聯港」的50平方公里及香港私營市場房屋的20平方公里(合共70平方公里)用地，將通過與專責小組負責以合適的批地及拍賣方式在香港公開拍賣，所得款項先還130平方公里填海及基建費用，有剩餘的為利潤，由香港特區政府及廣東省政府攤分。

**7. 監管機制**

（A）100平方公里土地面積的規劃由香港特區政府主導。填海及第一期大橋工程由廣東省政府負責，香港特區政府聘請國際顧問公司負責監督有關填海及造橋工程。

（B） 公營住宅及香港特區政府用地方面，建議由獨立的法定機構，如香港房屋協會或香港市區重建局負責建設和監管。

（C）其餘通過拍賣推出的土地，按香港特區政府現行的法律及規例進行開發。

**四． 「大灣區國際商貿互聯港」方案的優點**

**1.**  **速見成效**

在香港內部海域填海雖亦可增加土地供應，但由於填海涉及工程規模大，在香港現時的政治氣氛下，要實現該類填海方案所涉及的流程亦可長達十多年，存在遠水救不了近火的困境。為緩解香港極待解決的土地房屋問題，在短期內增加大面積的土地十分關鍵，因此需要跳出現有思維框架，尋求新的解決途徑。

本建議的填海區位於國内，若由中央政府統籌填海及第一期大橋的工作，並由廣東省完成工程，可簡化流程，大幅度縮短所需時間。再者首期在桂山島已有陸域開山平整土地和近岸填海，在短期内（約三年）將可獲得10-15平方公里的陸域面積，肯定比在香港填海更快完成。在興建政府資助房屋方面，可考慮採用國内預製組件的建築方案，在短期内提供大量公營房屋，以達成居民渴望儘快上樓的心願。

**2. 工程費用比較**

由廣東省負責完成填海及建造第一期大橋工程，比對於由香港負責其工程，能大量降低建築成本。香港和内地填海及建築工程費用的比較如下：

（A）根據香港政府2030+報告中，東大嶼都會填海1,000公頃的技術研究所得的資料，就5個近岸填海項目，填海連基建設施的發展成本粗略估算為每平方米15,000港元至25,000港元 （按2017年9月價格計算）。至於中部水域人工島（東大嶼都會），由於預期需要建造較大規模的對外運輸基建設施，發展成本會較近岸填海項目的估算上限為高。國内的填海工程費用粗略估算每平方米約為3,200元人民幣。

（B）香港建造樓房工程費約為46,000港元一平方米，國内建造樓房工程費約為5,000元人民幣一平方米。

**3. 大量土地供長遠發展**

本建議能為香港提供50平方公里的居住土地，為未來的長遠發展提供充足的土地儲備，香港可以計劃自己的未來。可預見在提交報告給中央和與廣東省洽談合作時，定會需要時間，及或會遇上一些困難，但難題過後，我們就能夠造就充分的條件，以宏觀的思維，預早為香港未來三十至五十年的發展作妥善籌劃。

1. **總結**

本會建議「大灣區國際商貿互聯港」的設立，將會成為「粵港澳大灣區」可輻射到全世界的重點項目，如得到中央對這建議的支持及在廣東省的配合下，不但可深化粵港澳合作，還真正能夠加速打造成爲世界一流的大灣區的其中一員，建成全球重要的科技產業創新中心。這項目可以説是香港和廣東省雙贏的方案。對廣東省來説，能夠在30平方公里的新土地上，開闢一個更新的自由貿易試驗區，除發展更多的商機之外，還可以在「大灣區國際商貿互聯港」商用土地及香港私營房屋用地，獲得土地拍賣所得款的分成。而香港除了獲得土地拍賣款外，還多了30平方公里以建造公屋的土地，將香港面積擴大，可分散人口分佈，解決居住困難的問題。當香港政府設計構思100平方公里時，像在一張白紙上規劃，定可實現一個绿色環保、高智能創新的大都會。由香港特區帶領一區九市，把握機遇衝向世界，協助國家加速成爲世界經濟第一大强國，是指日可待。

**懇請香港特區政府認真考慮這可行的建議。**

**香港房地產協會**

**2018年9月**