

# 「明日大嶼」為未來綢繆

黃定光  
立法會議員



「明日大嶼」計劃填海1,700公頃建造人工島，發展局最快會在明年第一、二季向立法會申請前期研究撥款，主要用作研究交椅洲附近填海。計劃雖然備受爭議，但可以解決土地和建屋問題。為了給下一代提供必須的土地供應，創造更舒適美好的生活環境，填海造地現在就要起步。

解決房屋問題是本屆政府重中之重的「明日大嶼」填海比其他計劃更能徹底長遠解決居住問題，亦能解決因樓價高昂而帶來的社會經濟問題。我注意到，社會目前對填海的負面聲音較多，在施政報告提出填海計劃不久，很快就有數千人上街遊行，更有人指是政府迫他們出來遊行示威的。我好想知道，這批人士中有多少是住在劏房、面對昂貴租金、居住空間狹窄和環境惡劣、子女要在床上做功課和食飯的？若有，我想知道，為何他們仍要反對增加土地？若然不是，他們就更加沒有資格示威抗議！

很多的反對聲音都是以偏概全，例如指填海是倒錢落海，然而填海所得是土地有價，賣地可帶來收益。根據專業人士估算，在東大嶼填海1,700公頃土地，預計可帶來約5,800多億元賣地收入，若以10年計算，每年大概有500億元至600億元的收入。

## 填海環保可平衡

亦有意見擔心，填海會影響環境，但我相信，社會發展過程中可同時處理環保問題。有良好的經濟，我們可以提供更多資源做好環保工作，盡量做到平衡兩者所需，故並不一定存在矛盾。

又有意見指不一定填海，認為應先盡量尋找現有合適土地、發展棕地、以《收回土地條例》收回新界土地等。但曾幾何時，政府被批評「盲搶地」建「插針樓」，以《收回土地條例》強迫村民搬遷。

事實上，並非每塊土地都適合興建房屋，需要完善城市規劃，否則又會被批評交通基建配套不足、生活設施缺乏、居民被迫做「開荒牛」諸如此類。至於以條例收地並非想像中容易，會遇到司法覆核，亦有機會敗訴，想快得慢。

所以，政府需多管齊下，才能夠滿足香港的土地需求。而且重點是政府要有土地儲備，才能夠加強收回

私人土地的議價能力，取得話語權。否則，只會給地產商牽着鼻子走，無法重奪土地發展的主導權。

## 為子孫創造美好生活環境

的確，填海是遠水不能夠救近火，但始終要有一個開始，我們就在今天起步，更重要的是為了我們的下一代，有完善土地規劃，創造舒適美好的生活環境。如果我們什麼也不做的話，縱然今天沒有住屋問題，但到20年後又會是什麼模樣，難保子子孫孫們不會有住屋問題？

除了房屋用地之外，要經濟發展，也不能忽視商業用地。現時本港甲級寫字樓缺乏，商舖單位不足，租金高昂，是商界長期面對的問題。希望透過填海，提供更多商用土地以作紓緩。根據有關商業用地供應的研究報告指出，目前政府可推售的商業地潛在供應約2,010萬平方呎，僅夠10年使用。商界擔心，未來政府缺乏足夠的商業地推出。日後的填海，在商業用地上亦應有所規劃，期望當局能對這方面的需要都加以注意。

# 星韓經驗啟示為下一代要挺填海

楊志紅 港區全國政協委員 香港新活力青年智庫總監



回睇歷史，香港有今日之規模，是移山填海而來。新加坡的經驗亦說明，若要大規模造地，不可能排除填海。上一代為我們填海闢地開拓空間，我們這一代又怎能讓年輕人生活在劏房中？為了下一代的

前途，我們應支持落實「明日大嶼」計劃。施政報告提出填海1,700公頃的「明日大嶼」人工島計劃，成為各界關注的焦點。行政長官林鄭月娥表示，填海近年遭到嚴重妖魔化，但香港自開埠以來所獲得的成功，都是依靠填海，她希望大家能夠鑒古知今。

## 香港今日規模是移山填海而來

香港自開埠以來，已有百多年填海經驗。香港於1860年代至1900年代在港島西至堅尼地城，東至銅鑼灣填海。第二次世界大戰後，首個填海工程位於新界沙田區，香港同樣在1950年填平銅鑼灣避風塘，於原址興建維多利亞公園。1950年代至1960年代，香港於柴灣與小西灣、啟德機場、觀塘工業區及紅磡灣等地進行填海。而隨着香港新市鎮的規劃，香港亦開始在新界進行大規模填海工程。1970年代後期至1980年代，香港島南部的香港仔、鴨洲及鋼綫灣（今數碼港）等，均進行以興建住宅為目的的填海。香港的新市鎮發展，不少都是由填海產生，例如沙田、荃灣、屯門、大埔、將軍澳和東涌等。之後通過填海在赤鱸角與建新香港國際機場、北大嶼山新市鎮及西九龍等，1990年代後期，香港也在中環及灣仔填海，1990年代可說是香港填海的黃金年代。

## 全球主要濱海城市皆在填海造地

新加坡大刀闊斧進行填海，土地面積由580平方公里，到2014年已增加100多平方公里至718

平方公里。填海造地已是全球主要濱海城市重要的土地來源，如韓國國家級綜合項目新萬金填海區，預計將於2020年完工，填海面積約28,300公頃，有工業及研究區、國際合作區、生態環境區及住宅區。再如，深圳30年內已透過填海造地近10,000公頃，現時亦計劃擴5,500公頃土地。

## 不做「明日大嶼」愧對下一代

香港填海造地數量在過去15年大大減少，由1985年至2000年的超過3,000公頃，驟降至2001至2015年的690公頃，這是導致香港發展用地供應出現落後的主要原因。「明日大嶼」願景顯示了政府迎难而上、解決困局的魄力和勇氣，是香港發展的一個重要轉折點，不僅可紓緩市民居住難問題，亦為本港經濟發展帶來龐大動力。

「明日大嶼」為上百萬港人解決居住困難，不僅考慮了市民住屋的需要，同時亦因應了香港國際機場及港珠澳大橋交通的需要，開闢了一條通往世界和粵港澳大灣區各大城市的走廊，這是一個頗具創新和遠見的大計。「明日大嶼」人工島建成後，將成為香港最大規模的新市鎮，提供面積約400萬平方米之商場和寫字樓，是繼港島中區、九龍東後第三個核心商業區。

東大嶼人工島面積1,700公頃，按一公頃等於約10萬平方呎計算，假設是相對較低的六倍地積比率，「明日大嶼」所能提供的樓面面積就達1.53億平方呎。以非常保守的每平方呎6,000至8,000元計，已可為庫房帶來數萬億元以上的收入，是繼續維持本港低稅制的重要財政來源。

將「明日大嶼」聯繫上港珠澳大橋，聯繫上粵港澳大灣區，這塊填海地是香港發展的百年大計。為了港人的福祉，為了下一代的未來，我們應支持落實「明日大嶼」計劃，為下一代創造更加美好的明天！

# 天塹變通途

## ——川港合作論壇有感

鄧飛 全國港澳研究會理事



11月8日，本人有幸獲邀參加由四川省委、省政府來港主辦的「川港澳合作周·走進香港經貿合作論壇」開幕式。聽了四川省委彭清華書記、中聯辦王志民主任和特首林鄭月娥的致辭後，覺得香港與內地腹地的聯繫固然是更為緊密了，但從更廣闊的空間來說，包括港澳特區在內的整個大中華，正在以前所未有的速度相互連接起來，無論是客流、物流，無論是工作生活，還是觀光旅遊，省際地域之間的限制約束，正在以史無前例的方式和速度被打破！

## 「鐵公機」飛速發展促交流加快

國家主席習近平提出「構建人類命運共同體」的宏偉願景，而基礎是同一國之內不同省市特區之間的人們，都有同為一個國家民族命運共同體的情感認同心理基礎，同氣連枝，共同發展。很長一段時間以來，我們在有關地理區域劃分的語言使用上，既習慣了以「港澳和內地」來區分港澳地區和內地，也習慣了用「東部地區」、「中部地區」和「西部地區」，來劃分中國內地的省市分佈。這種用語習慣當然不僅僅指涉地理方位的分佈，而是本身就隱含了人盡皆知的發展程度高低之寓意，即港澳地區，代表發達和先進，而內地就似乎隱含了代表相對落後。至於東、中、西部，也是代表了發展程度隨沿海地區到內陸地區的漸次遞減和落差。實事求是地說，這種經濟地理學式的語言使用習慣的確反映了之前中國發展階段的實況。

然而，自從國家實施以四縱四橫高鐵路網為重點的「鐵公機」（高鐵、公路網絡和飛機航

線）基礎建設以來，全國各省市從點到線、從線到面，逐漸緊密連接起來，交通網絡和工具無處不可到，各地人員無處不可去，各地貨物無處不可銷，而且效率和交通成本大幅度降低，即使是以前相對落後的省市縣地區，現在也陸續趕上了國家整體發展的大列車。國土地域的廣大性為經濟發展和個人事業發展提供了更為多元的選擇空間。經歷幾番騰挪之後的香港，現在也終於連接了高鐵，開通了港珠澳大橋，與即使屬於較為偏遠的省市也徹底連接貫通起來，真正的我們同屬一國的身份認同和命運共同體的感覺，將在這種日復一日、習以為常的經濟、文化和生活交流過程中，會以比歷史上任何時候都要快的速度累積起來。

## 川藏鐵路2026年全線通車

四川省委彭清華書記很坦誠地提到，四川省的高鐵網絡相對發展較慢，但川藏鐵路部分路段2020年通車，2026年全線通車，成都至貴陽（從而連接其他省市乃至港澳）等高鐵路線快將建成。眾所周知，一方面四川盆地素有「蜀道難」的地理障礙，但另一方面四川更有「天府之國」的美譽，代表着當地物阜民豐和風光秀麗。彭書記說，川藏鐵路難度很大，從成都平原到青藏高原，不光是從平地一下子上了高原，而且地勢是一會兒高，一會兒低，但很快就會通車。克服這些大山大嶺的地理局限性，把美麗富饒的天府與全國各地、乃至香港特區徹底連通起來，讓川港、甚至藏港之間的貨物、資金、人才和一切便利發展的要素徹底加以激活，高鐵路棧道，天塹變通途，堪比秦王打通中原與巴蜀之千秋功業。

忽然很想坐高鐵，經四川入藏，體驗科技之先進，發思古之幽情。

# 以開放格局應對貿易挑戰

曾淵淦 博士



進博會「最大」高端製造產品、德國瓦德里希科堡機床製造有限公司重量達200噸的「金牛座龍門銑」。資料圖片

11月5日，首屆中國國際進口博覽會在上海開幕。這是一項空前的創舉，共有130個國家與地區的3,000多家企業參展，16萬採購商前往採購。世界各國辦商品博覽會向來總是以推動出口為目的，許多年前，中國最早舉辦商品博覽會就是廣州出口商品交易會，那純粹是為了推動出口而舉辦的博覽會。今日，中國率先於全世界舉辦進口博覽會，向全中國的採購商、進口商，推介海外的商品與服務。是的，這一次的博覽會進口不但包含貨物貿易，也包含服務貿易的引進。

40年前，中國開始改革開放，過去的改革開放，所指的開放，是指開放投資，引入外資在中國開工廠。今日，改革開放更上一層樓，從開放投資，開工廠進展至開放市場，引入海外產品，包括貨物與服務，中國要從世界工廠

更進一步成為世界最大的市場，歡迎外資前來競爭，分享這個正在富起來的13億人的大市場。將來，中國市場肯定是世界最大的市場，中國進口商品與服務的總額也一定是世界第一。

今日，中國的外匯儲備世界第一。中國不是守財奴，經過多年的儲備，累積外匯儲備。但是，中國不會永遠為了增加外匯儲備而增加外匯儲備。儲備是用來支付進口的，現在是時候開始回饋全世界，為全世界的經濟發展貢獻一分力。中國得益於全球一體化，加快中國的經濟發展，同時也貢獻全世界的經濟發展。

中國的崛起使到美國感到不安，認為中國在搶奪美國市場，中美貿易出現巨大的貿易失衡，順差年年擴大，目前一年已達3,000多億美元。實際上，中國很願意買美國產品，很願意進口全世界優質的產品，特別是高科技產品，中國政府在這個時候主辦首屆中國國際進口博覽會就是要展示中國政府的決心。中國政府一定會繼續為世界各地的企業家、出口商提供更有利的進口條件，會通過減稅以降低進口商品的成本，中國以開放來迎戰美國的保護主義，相信美國人也很清楚知道，貿易戰一定是兩敗俱傷，只有彼此開放市場才是雙贏。

13億人的市場是巨大的，是驚人的巨大，中國啟動13億人的消費市場相信是有能力應付任何國家挑起的貿易戰。實際上，今日全世界經濟最發達的國家，內部消費、服務業對國民生產所佔的比重都很大，今日中國正從製造業、出口經濟轉型為服務業及內需為主的經濟體系。因此，這一次的進口博覽會意義重大，也為不少因中美貿易戰而惶恐不安的香港人送上定心丸。

# 反對派拒填海造地扭曲邏輯

杜礎圻



特首林鄭月娥提出「明日大嶼」計劃，確保香港長遠未來有足夠土地供應。然而，社會上有一些民意反對「明日大嶼」計劃，這主要是因為反對派政黨的挑撥所致。

在「明日大嶼」一事上，公民黨等政黨所使用的慣用招數就是扭曲邏輯，恐嚇市民及誇張失實。公民黨郭家麒及楊岳橋等人主要在三方面抹黑「明日大嶼」：

第一，誇大耗資。楊岳橋等人口口聲聲說「明日大嶼」計劃要耗費上萬億的公帑，用盡政府儲備。但是在初步的估算中，只是需要5,000億元左右，即使有可能超支，都不一定會用上萬億元。而且填海完成後，部分土地是會拍賣的，也會有一定的收入。即使不是完全回本，但也不會完全花掉數千億元。試問這樣簡單的常識，反對派們為什麼會不懂呢？

第二，說還有其他開拓土地的方法。他們常常強調，有

棕地、丁屋地及軍用用地可用，不需填海。但先不論可行性，上述這些土地總面積有多少，全部用在房屋方面又如何？范國威提到了解放軍的青山靶場面積達2,200公頃。但青山靶場是在郊外，種滿植物，如果全部用來建屋，難道又不會有環保的問題嗎？

最後，就是宣揚「明日大嶼」計劃不是為了香港人，而是為了內地新移民而設的。他們的道理是，「明日大嶼」計劃可以住100萬人口，與回歸以來，每天150名單程證的新移民數量相若。但請問反對派，可以說香港現在所批的每一幅住宅用地都是為了新移民嗎？香港現在沒有土地問題嗎？香港人現在住得不擠迫嗎？那批新移民當中很多已經移居香港十多二十年，難道還不應該被視為香港人嗎？縱使香港有需要檢討人口政策，但絕對不應該簡單地把問題歸咎於新移民。

縱使公民黨很多議員都是專業人士，但他們以這種方法去反對「明日大嶼」，實在是罔顧事實，顛倒是非黑白，而且挑撥社會矛盾，十分無恥。

# 理順漁業問題 讓行業回正軌

何俊賢 香港漁民團體聯合會會長 香港農業聯合會會長 立法會(漁農界)議員



不少漁民歎息，政府近年的政策，令他們難以招架。今日我想借文章，講講一些讀者較少了解到的問題，讓大家可以了解漁民今時今日面對的困難。

2012年正式推行「本地漁船登記制度」，制度規定，漁民必須在2013年6月14日前為其漁船進行「本地漁船登記」，其漁船才可繼續在香港水域捕魚。而登記的條件，則是有關漁船必須在2012年6月15日這一天曾持有漁船的運作牌照。

有關規定邏輯上合情合理，但實際卻完全不符行業實際情況。舉個例子，現行機制下，漁民必須通經海事處的檢驗，方可為漁船的運作牌照續期。不過海事處人手長年不足，通常只會每月其中一天的特定時間為漁民驗船，在沙頭角則花長達3個月才能驗船；基於種種原因，包括意外和天災，漁民有機會未能趕及在特定的日子驗船，導致未能持有有效的運作牌照。

不幸，當中包括不少我自小便認識的漁民朋友，讓人悲傷。遺憾的是，導致漁民「終身停業」的陷阱不止於此。不少漁民辛勞一生，由幾歲開始便跟隨父母出海捕撈，成年起自己考取漁船的駕駛執照（本地合格證明書），自立門戶，到年逾花甲，仍自力更生，期望不靠綜援及生果金度日。怎料到了65歲，才發現漁船的駕駛執照已過期，必須重考方能出海。面對考試，試問已兩鬢斑白的漁民，如何是好？

駕照續期也存在不少容易「中招」的地方。首先，漁船駕照與汽車駕照不同，汽車駕照過期，未超過3年仍可續牌，但漁船駕照則必須在過期前續牌，否則便「神仙難救」；其次，不像汽車駕照必須每10年續牌一次，漁船駕照可以一直使用至65歲，有漁民可能40多年後才需要續牌，不過這種看似便民、看似「終身制」的牌照，卻導致漁民失去續牌的意識和習慣，容易「一失足成千古恨」。

既然牌照存在漏洞，政府不應只拿着條例拒絕續牌，而應該積極提示、宣傳或與時並進修正法例，以免制度剝奪漁民生計。

故筆者期望，政府必須正視問題，推出解決方案，讓行業可以繼續生存。