

研究需時6年太久 住屋問題只爭朝夕



明日大嶼 VS 日出康城

明日大嶼	計劃名稱	日出康城
1,700公頃	佔地面積	32.68公頃
住宅、第3個核心商業區	土地用途	住宅
公營房屋、私人住宅	住宅類型	私人住宅
未有公布	住宅樓面	約1,779萬方呎
約4,306萬方呎	商業樓面	約48萬方呎
約26萬-40萬伙	單位數量	約2.55萬伙
約70萬-110萬	人口預算	約6.3萬
首階段1,000公頃料2027年開始填海、2033年首批住戶入伙	填海時間/預計填海時間	1991年展開填海，1997年完工
政府計劃向立法會財委會提交5.5億元前期研究撥款議案	最新進度	全部13期私人住宅項目已招標完成，大概5期已入伙，涉及約1.18萬伙
撥款議案遲延1年	延誤時間	2007年至2014年間招標暫停7年
未有公布	預計所有項目落成入伙	2026年
6,240億元	工程造價	未有公布

製表：香港文匯報記者 顏倫樂

施政報告前瞻之土地篇

特首月底公布新一份施政報告，料會繼續推進明日大嶼。參考將軍澳日出康城的發展，由填海到完成所有13期的招標，前後歷經30年，規模及複雜程度都遠超日出康城的明日大嶼，預計最快2027年填海，2033年有首批住戶入伙，有測量師直言這個預測相當進取，但認同填海是香港最快取得土地的來源，有助解決香港積壓已久的土地問題，「係無可避免嘅選擇」，亦有測量師認為前期研究工作長達6年，應該縮短，以爭取2030年前有單位入伙。

香港文匯報記者 顏倫樂

將軍澳日出康城近日完成最後一期、即第13期的招標，整個項目由1991年開始填海，到後來改規劃、招標，歷經30年時間。本港未來再有由填海而來的大型土地，目前就只有推進中的明日大嶼。最近市場消息指，明日大嶼雖然延遲一年，但預計最快於2027年開始填海，並於2033年有首批住戶入伙。換言之，單計前期研究都要花6年。

根據政府的規劃，預計工程耗資6,240億元的明日大嶼的總土地面積約1,700公頃，新增住宅單位40萬伙，入住人口最多110萬人，分別較日出康城的32.68公頃、2.55萬伙住宅及6.3萬人，大上51倍、14.68倍及16.46倍。

業界：13年後有樓住大樂觀

普華永道會計師事務所董事總經理張翹楚表示，明日大嶼由填海至入伙時間6年，認為預測相當進取，但要視乎政府是否指項目的邊地帶建屋，如果是指一些小規模的入伙，技術上可達到，但要做到有成本效益的大型項目入伙，他坦言2033年做到的情況並不樂觀。再者面對現時民粹化的政局，明日大嶼仍可能面對各種挑戰。

張聖典又表示，填海成本效益較高，如果香港要長遠解決土地供應失衡的情況，「填海將會擔當一個好重要的角色」。但他亦強調，增加土地不能單靠填海，舊區重建、發展棕地、放寬密度都要一併處理。

憂基建配套跟不上 淪孤島

泓亮諮詢及評估董事總經理張翹楚直言，按明日大嶼這個時間表，雖然填海時間上足夠，但意味於填海前的研究工作長達6年，這就顯得效率性不高，認為研究時間應該縮短，以爭取8至10年有第一批住宅入伙。

他又認為，日出康城的優點在於早期已有港鐵站，但後來商場遲遲未落成就成為詬病，令住宅與商場的落成出現時間上的差異，影響居民日常生活。未來明日大嶼發展時，應該汲取經驗，提早進行道路網及交通基建等建設，否則類似近期東涌填海區，由於交通基建未完成就賣地，最後導致地皮流標，「變相賤賣土地」。

城大建築科技學部高級講師潘永祥指出，填海可以說是最快取得土地，解決房屋問題的方式，「係無可避免嘅選擇」，而且明日大嶼本身交通上具策略性位置，有發展必要。他強調，填海在香港由來已久，許多土地如沙田、大埔、將軍澳、機場等，都屬早年的大型填海工程。他說：「假設當年將軍澳填海有阻力，今日康城2.55萬伙就不會出現。」

項目具策略性 應下大決心

潘永祥表示，許多人反對填海，認為本港有足夠土地發展，但以新界土地為例，單單初期研究、收地、賠償、重置和基建發展就需要將近十年，如中間涉及訴訟或改動規劃，動輒再拖2至4年，再有政治或環保等問題，拖查時間更加長。他說：「赤鱗角機場1989年提出，1998後新機場已可以啟用，拍板至落成前後不足10年，但好似新界東北發展，時間點止十年。」

問到日出康城的發展時間，招標曾延後7年，他指這些延後涉及規劃，有時難以避免。而對比下明日大嶼規模更大，有商業及其他元素，公營房屋亦較多，佔約七成，相信單位供應上較可控。不過，他認為，現時經濟及政治環境複雜，不少項目都需要庫房支出，而明日大嶼耗資龐大，亦涉及融資問題，建議政府於完成前期研究後，視乎市況再決定未來動向。

填海造地無可避免 明日大嶼拖到何時？



▲日出康城早期已有港鐵站，但區內首期入伙的居民足足苦等了十年才有商場配套。資料圖片

日出康城填海造地最新見證

香港文匯報訊（記者 顏倫樂）回看將軍澳的發展，如同本港填海歷史的縮影，當地除了近山及較早開發的土地，幾乎絕大部分沿海地方都由填海或透過堆填區發展而來，甚至將軍澳舊稱「Junk Bay」，原本是指鯉魚門附近海灣，所以將軍澳一帶的土地，在地圖上看都是四四方方，見證填海的痕跡。

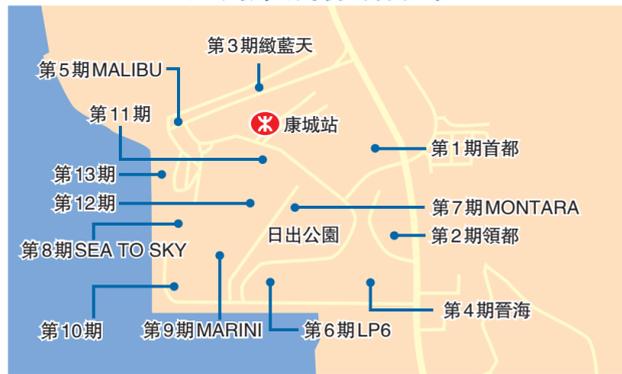
上世紀八十年代將軍澳開始高速發展，整個將軍澳落實發展第三代新市鎮，分成三期進行，並陸續展開填海工程，其中現時日出康城項目所在的小赤沙屬於第一期，規劃上屬將軍澳第86區。

填海耗時6年 供逾2.5萬伙

根據資料，將軍澳第86區於1991年展開填海，1997年完成。地盤原本用作工業用途，1998年5月改為綜合發展區。1999年4月城規會通過項目總綱發展藍圖，將建車站及大型綜合住宅項目，成為日出康城的開端。

據了解，日出康城佔地32.68公頃，總發展面積約1,779萬方呎，商場面積約48萬方呎，綠化及休憩面積為59.2萬方呎，包括一個面積近20萬方呎的中央公園日出公園。整個發展計劃的住宅分為13期興建，預計於2026年全部完成，屆時將建有50座樓高46至76層大廈，提供約25,500

日出康城各期分布



個住宅單位，可供63,000名居民居住。以住宅數量計算，日出康城為全香港最大的私人屋苑項目，較香港最大屋苑嘉湖山莊的15,880伙再多出超過60%。

規劃一改再改 阻礙招標

然而項目推展並沒有一帆風順，雖然日出康城所在的將軍澳第86區早於1997年已完成填海，但後期因臨時明渠限制了土地用途，政府1999年8月另外建造一條箱形暗渠，最終港鐵於2002年才與港府簽訂將軍澳86區的租契協議，2005年推出夢幻之城（日

出康城的前稱）第1期招標，而康城站的施工亦因上述規劃問題令施工进度延長，到2009年7月才啟用。

此外，招標過程亦曾出現長達7年的延遲，原因在於2007年第4期涉及「政府、機構及社區」土地用途的修改，因政府與港鐵的藍圖不符，令有關招標拖延到2014年才重新開展。直至今年10月，港鐵終於將總數13期全數完成招標，招標時間共花了15年，較原來估計7年完成，大幅延長了約8年，而估計最後一期落成時間亦推遲至2026年，較最初計劃2012年的竣工時間足足延後14年。

分13期招標 首期補地價僅1540元

香港文匯報訊（記者 顏倫樂）日出康城13期已招標，整個日出康城項目所有土地出售完成。回顧長達15年的招標進程，項目一共為政府庫房帶來445億元的進賬，期間補地價由一開始第1期的每呎補地價1,540元，去到最後每呎3,600元，升幅達1.3倍。

15年間地價看似升幅頗多，但細心看，升幅幾乎集中近兩年。康城補地價大概在去年才開始有明顯上升，主要受商場配套即將落成帶動，加上本港樓價近年不斷攀升，由去年4月至今年10月賣出的第11至13期，每呎補地價介乎2,835至3,600元。過去由於區內配套遲遲未落實，該區樓價一直落後大市，相比鄰近將軍澳站的新盤差距可達三成。

項目招標時間橫跨15年，因應當

時樓市的興衰起伏，日出康城的招標條款出現不同變化，推出第一期時，港鐵負擔一半補地價（即11,595億元），最低分紅比例為六成，另外發展商要支付1.8億元入場費，償還港鐵的地基、道路、平台等前期工程費。當年市場反應不俗，收到11份標書，最後由長實中標。

長實做開荒牛 囊括首三期

及至2006年推出第2期，港鐵要求與發展商攤分樓面，代替利潤分紅，分樓比例由發展商建議，目的是將港鐵發展風險減到最低。而中標財團需支付全部補地價，但港鐵可以免息貸款形式借出一半地價，發展商日後分兩期攤還。發展商也需要支付入場費逾4億元。由於條件相當辣，當年只收到5份標書，繼續由長實中標，但長

實中標後同年6月引入南豐，被視為分攤發展風險。

第3期2007年底推出，港鐵為提高發展商興趣，取消分樓方式，改為以現金分紅形式招標。然而，由於預計日出康城將來供應較多，即使港鐵改變招標條款亦未能力挽狂瀾，最終3期只收5份標書，仍然是由長實中標。

2014年後推出的第4期至第13期，大抵是以設有既定補地價金額，亦需支付入場費及分紅，而分紅比例由最初由發展商建議分紅，到後期則改為固定分紅比例。雖然一開始第4期僅收3標書，反應差強人意，但此後招標反應大致理想，入場的發展商亦變得更多元化，除長實外，亦包括新地、會德豐、信置等，而整個康城發展格局亦由第4期開始出現變化。

超人一句「心曠神怡」替康城揚名

不說不知，日出康城最初稱為「夢幻之城」（Dream City），原意是興建一個全港最大的環保市鎮，裏面有全面的配套，包括學校、交通、商場等。

靠近垃圾堆填區 臭味飄揚

至於現時所述的「日出康城」（The LOHAS Park）名稱，是在2007年9月18日改名而來，據解釋，「日出」代表東方、陽光及朝氣，「康城」則代表「健康之城」以及可持續發展。

但有趣的是，由於日出康城位置

靠近將軍澳垃圾堆填區，項目首期入伙時，不時被市場批評空氣差、有臭味，甚至有沼氣，以致時任長和系主席李嘉誠2009年回應日出康城的空氣問題時，他稱自己剛到過日出康城地盤巡視，見到堆填區綠化區真的很美，心曠神怡。這一句「心曠神怡」被報章大事報道，更成為日出康城的代名詞。

區內的臭味問題直到新界東南堆填區在2016年起停收家居住垃圾才得到解決，日出康城也再無臭味投訴。

區內十年無商場 居民叫苦

日出康城的交通及生活配套也一直備受批評，直到今天仍「大有改

善空間」。其主要原因亦與招標被押後7年有關。由於招標進度拖長，區內首期於2010年前入伙的居民足足苦等了十年，至今年才有商場配套。

交通方面，康城站由2009年開通至今，因不同數期的入伙時間有極大落差，在未有足夠乘客量支持下，來往調景嶺至康城站的班次一直被編排得疏落，到今天仍然每隔10多分鐘才一班，出入仍不算方便。香港文匯報記者 顏倫樂



李嘉誠