



香港經濟民生聯盟
對**2018**年《施政報告》的期望
「把握機遇 創新前行 共享成果」

引言	(頁 2)
一、 城市安全和管理	(頁 3)
二、 對沖和營商環境	(頁 8)
三、 房屋和土地資源	(頁 12)
四、 創科和智慧城市	(頁 15)
五、 旅遊業發展	(頁 20)
六、 金融業發展	(頁 23)
七、 大灣區協作與「一帶一路」	(頁 25)
八、 交通、物流和基建	(頁 30)
九、 規劃和發展	(頁 32)
十、 推進環保政策	(頁 36)
十一、 中產和社會福利	(頁 38)
十二、 教育和青年發展	(頁 41)
十三、 完善醫療制度	(頁 44)



引言

香港第五屆特區政府已成立一年，在行政長官林鄭月娥女士的領導下，新政府積極作為，努力發展經濟、改善民生、促進和諧，獲得中央和香港社會各界的肯定。然而，香港需面對的困難仍十分嚴峻。近日，美國挑起貿易戰，嚴重衝擊正常的國際貿易秩序，引發全球市場動盪，不少香港企業和外國企業受到某程度的影響，加上美國加息步伐進取等，香港作為全球最自由經濟體，定會受著這些外部環境因素所衝擊，要面對的挑戰絕不能忽視。

香港工商界作為香港經濟發展的主要驅動者，除了面對外圍因素帶來的壓力之外，亦要面對營商成本上升的挑戰，包括取消強積金對沖機制、勞工市場偏緊、住宅「辣招」等。另外，香港內部有多項民生問題亟待處理，包括急需增加土地供應以切合大量住屋和工商業用地需求；樓價節節上升，脫離普羅市民負擔能力，年青人「上車」遙遙無期；城市隱患如同計時炸彈，急需拆解，包括升降機安全隱患、住宅大廈維修、食物安全，以及基建交通工程進度緩慢等。經民聯認為當局須妥善處理內部棘手問題，並謀求更長遠的發展空間，讓香港得以持續發展。

中央已為香港的長遠發展打開多個窗口，包括粵港澳大灣區、支持香港成為國際創新科技中心，「一帶一路」倡議等，香港應好好把握這些難得機遇，以廣闊視野和果敢精神，團結一致，努力參與各項建設，謀求長遠發展。

這份以「把握機遇 創新前行 共享成果」為題的建議書，結合了各界的智慧，提出 13 大範疇合共 222 項施政建議。經民聯期望政府創造有利條件，與社會各界攜手以創新思維邁步前行，共同開拓更廣闊發展領域，為各階層的福祉，落實促進經濟、有利民生的政策和措施。

一、 城市安全和管理

改善升降機安全

1. 「升降機安全更新大行動」

背景：

- 為了改善升降機安全，當局應協助業主更換升降機零件，增加安全裝置，拆除這個「都市炸彈」，提高升降機的安全系數。然而，不少舊樓業主需要財政支援，協助他們更新升降機。

建議：

- 參考「樓宇更新大行動 2.0」的做法，撥款 20 億元成立「升降機安全更新大行動」專項基金，向有財政困難的大廈法團提供部分資助，用作升降機維修更新或更換整部升降機，提升安全系數，令升降機合符現行的安全規格。
- 擴大「樓宇更新大行動」的涵蓋範圍至維修及更換升降機工程，使部份大廈業主在進行改善樓宇工程的同時，可同時維修升降機。
- 成立獨立專家小組為全港升降機作風險評估，以及按升降機的狀況向業主立案法團提出工程範圍建議；可按風險評估結果，向參與「升降機安全更新大行動」專項基金的法團提升更換和維修工程的資助比例。

2. 把升降機工程納入市建局的「招標妥」服務範圍，加強升降機工程顧問服務

背景：

- 由於大部分法團成員及業主欠缺維修和保養升降機工程的專業知識，他們極需要獨立專業顧問為他們提供專業意見和支援。

建議：

- 把升降機工程納入市區重建局的「招標妥」服務範圍內，向業主提供工程費用評估和技術意見，及協助法團透過電子招標平台進行招標，減低圍標風險。
- 加強支援「三無大廈」的業主，為他們提供更適切的升降機工程顧問支援。

3. 不宜一刀切以升降機機齡劃線，要求業主優化或更換升降機

背景：

- 政府現正增加人手加強對舊式電梯的巡查工作。然而，部份大廈業主已為較舊的升降機加裝符合國際要求的安全組件，符合最新的安全標準。

建議：

- 不宜一刀切以升降機機齡劃線而要求業主優化或更換升降機，應視乎升降機是否符合國際安全水平作評估準則。

4. 增撥資源培訓技術人員



背景：

- 由於電梯行業人手不足，缺乏新人入行，針對升降機維修從業員不足問題，政府應增撥資源培訓技術人員，吸引更多人才入行，否則只會「雷聲大，雨點小」，成效不彰。
- 機電工程署與業界於年初攜手合作製作宣傳短片以吸引新人入行。不過，行業的待遇與工作量和性質並不相稱，加上形象較差，令年輕人不願意入行。

建議：

- 與職業訓練局商討，增加「職學計劃」有關升降機維修課程的學額至 300 個，包括全日制的職專文憑（電機工程）和兼讀制的職專證書（升降機及自動梯）。同時，葵涌和薄扶林的訓練中心的設施或不足以應付增加的學額，需適切增加資源提升「硬件」。
- 增加培訓資源，在升降機維修課程引入新科技設施（例如 VR 模擬訓練設施），令課程與時並進，增加課程的吸引力，以及增加「承建商合作培訓計劃」下的資助金額，鼓勵更多年輕人入行。

完善大廈維修制度

5. 擴大「樓宇更新大行動 2.0」的適用範圍至樓齡 30-49 年的樓宇

背景：

- 政府在 2009 年推出「樓宇更新大行動」，惠及 3,000 幢 30 年或以上樓齡的樓宇，而去年《施政報告》決定推出「樓宇更新大行動 2.0」，雖然資助上限有增加，但只針對處理樓齡 50 年或以上、應課差餉租值較低的私人樓宇。

建議：

- 擴大「樓宇更新大行動 2.0」的適用範圍至樓齡 30-49 年的樓宇，加強對該批樓宇的保障，防患未然和減低維修費用。

6. 設立大廈維修按揭制度

背景：

- 現時「樓宇更新大行動」的入門門檻是根據平均租值而決定。然而，部分長者居住的舊樓單位超過該租值，同時他們擔心動用積蓄會影響到退休後的生活。

建議：

- 參考逆按揭的做法，設立專門用作大廈維修的按揭制度，為這批長者的單位設立一個舊樓維修的按揭制度，讓他們不需要動用積蓄為升降機更新。一來確保納稅人的錢可用得其所，二來亦可為協助這批業主的升降機進行更新。

7. 提供一站式「樓宇維修平台」及設立「樓宇維修工程諮詢委員會」

背景：

- 圍標問題嚴重的原因之一，是在制度上對於業主、業主委員會和業主立案法團的支援不足。雖然政府鼓勵成立業主立案法團，但現時全港仍大約有 6,000 幢「三無」大廈。當局亦不



應只是以成立法團為目標，忽視在操作層面對於小業主的實際支援。

建議：

- 與不同的持份者加強合作，提供一站式「樓宇維修平台」，協助業主解決與樓宇維修有關的問題和困難，並提升工程透明度。
- 為大型大廈維修工程建立註冊制度，長遠建立完善的資料庫，讓市民得以掌握市場價格和其他相關資訊，以提升工程透明度。同時，可考慮就圍標和違法個案建立「黑名單」，涵蓋有關工程和顧問公司及其董事，並維持一定期限，以收阻嚇作用。
- 成立「樓宇維修工程諮詢委員會」，綜合工程、投標、偵查、檢控等專家及相關部門官員，就監管維修工程向政府提供意見。

8. 放寬修改不合理的公契條款

背景：

- 現時法例要求一份大廈公契對應一個法團，部分大廈依例就需要成立超過一個法團，並不合乎實際情況和需要，亦不利於大廈的有效管理。

建議：

- 在可行情況下，應放寬修改不合理的公契條款，解決「一廈多法團」、「多廈一法團」等個案引起的爭議。

提升交通和基建工程安全

9. 加強對各項基建工程的監管工作

背景：

- 近年，香港各類基建工程均出現超支、延期及工程質量未如理想等問題，令市民對本港的基建工程失去信心。政府有必要加強對各項基建工程的監管工作，挽回市民對香港基建工程的信任。

建議：

- 汲取高鐵工程、沙中線工程及港珠澳大橋工程超支、延期及工程質量未如理想等的教訓，與相關部門建立更有效的工程監管、成本控制及協調溝通的機制，包括加強路政署的監督角色和技術支援工作，以確保正在計劃或興建中的各類基建項目有序而穩妥地如期落成。

10. 改善公共交通安全及服務質素

背景：

- 早前，大埔公路發生嚴重交通意外，一輛由馬場前往大埔的巴士於入彎時失控翻側，事故造成數十名乘客傷亡；於過去一年，香港至少發生兩宗關於巴士的嚴重交通意外，例如深水埗巴士意外及藍田巴士翻側等，令不少市民再度關注本港公共交通安全和服務質素問題。

建議：

- 與巴士公司商討，訂立一套嚴謹並可持續的車長考核機制，包括定期檢視兼職及主職車長



的身體狀況及駕駛記錄等，維持專營巴士的服務質素；並於適當時候考慮輸入外勞及安排職業培訓，以解決巴士司機人手不足的問題。

海濱發展和水質管理

11. 成立跨政策局和部門的小組，協調不同海濱工程項目

背景：

- 西九海濱由西九文化區管理局和康樂及文化事務署管理，而規劃事宜則由發展局負責，做法並不理想。雖然政府以專責團隊和專款專項的方式提升優化維港海濱的工作，令海濱環境得到改善，但在各部門各自為政下，海濱發展未如居民預期。

建議：

- 在短期內成立跨政策局和部門的小組，協調不同部門有關海濱的工程項目，長遠而言加快成立海濱管理局，負責海濱整體發展規劃。

12. 打造一條貫穿九龍東西的海濱長廊

背景：

- 「觀塘海濱長廊」作為「起動九龍東」其中一個重要項目，長遠將會連貫啟德和土瓜灣海旁，但除了觀塘繞道的天橋底有適量座椅和乘涼之所，配套設施較為缺乏，而其他海濱走廊皆面對設施不足的情況。

建議：

- 打造一條貫穿九龍東西，由鯉魚門到深水埗連綿不絕、充滿商機和生命力的海濱長廊，並提供政策支援，為海濱引入更多元的文化、旅遊等經濟活動，推動親水文化。
- 完善海濱的設施和配套，如增加飲水機和小賣部、提供更多林蔭或乘涼的地方，推動海濱的發展。

13. 盡快推出「水上的士」

背景：

- 在商務及經濟發展局去年 10 月向立法會提交的《香港旅遊業發展藍圖》中，曾提及將探討增設「水上的士」圍繞中環、啟德和西九龍旅遊景點的服務，以加強海濱和維多利亞港的吸引力，但至今未有具體進展。

建議：

- 盡快完成研究在本港發展「水上的士」的可行性，連接港內主要旅遊景點的集中地（如中環、西九、啟德及尖沙咀），為前往海濱的市民提供一個更便捷的選擇，讓市民和旅客感受海濱的魅力。

14. 撥款 100 億元作為改善水質的基礎性投入資金



背景：

- 即使海濱有良好設施，但如水質沒有改善，依然會減低市民使用海濱的意欲，故改善水質亦為重要的工作。

建議：

- 撥款 100 億元作為改善水質的基礎性投入資金，加大力度落實改善維港水質的措施，及從速制訂一個專為本港海港而設的水質指標，並定期公佈水質檢驗結果，還市民碧海和清新社區、實現親水文化。

完善社區和街道管理

15. 推動全民滅鼠

背景：

- 雖然政府近年加強防治鼠患的措施，包括增設滅鼠小隊和在鼠患黑點安裝閉路電視，但一些基層地區如深水埗，鼠患問題依然嚴重，區內一些三無大廈（無法團、無業主組織、無管理或清潔公司）更成為老鼠溫床，對居民日常生活造成滋擾。

建議：

- 跨部門充分溝通合作，並邀請內地滅鼠專家協助，聯手推動全民滅鼠；檢視現時的防鼠措施，加強各區住宅樓宇（尤其是三無大廈）的清潔及防治鼠患的工作，包括向居民及相關管理公司加強宣傳和提供支援。

16. 檢討行人專用區政策

背景：

- 自 2000 年 8 月起，旺角部分路段如西洋菜南街和登打士街，以試驗形式實施為部分時間行人專用街道，然而街頭表演及商業宣傳活動進駐後，對附近居民造成嚴重的滋擾。直至今今年 5 月，經民聯油尖旺區議員提出終止有關計劃的動議獲得通過，還當區居民一個安靜的居住環境。

建議：

- 汲取西洋菜南街行人專用區的失敗經驗，由民政事務局牽頭，在全港各區重新物色合適街道及場地，開闢行人專用區以供街頭表演愛好者使用，並作出適當管理。

17. 設立「一區一節日墟市」

背景：

- 設立臨時性的節日墟市，既可善用空置街市或個別市區街道旁的閒置空間，亦可為青年人提供發揮創意和賺取收入的途徑，同時為區內居民提供節日的消遣活動

建議：

- 完善墟市政策和擴大墟市網絡，設立一區一節日墟市。
- 善用空置街市，發展為文化及特色旅遊項目，如出租空置街市予團體／青年人作為「假日文



創市集」或墟市，讓青年人發展創意，亦可以善用資源。

提升食品安全

18. 推動「食品履歷追溯系統」試點計劃

背景：

- 政府對於有機食物和基因改造食物等多方面的研究及監管不足，極少公開有關化驗報告的詳情和數據。在缺乏透明度和公開問責下，市民難以有效監察食物安全中心的工作，或增加對政府把關的信心。
- 《商品說明條例》只規管虛假說明，如果標籤有錯，可向海關投訴，但目前的《食物及藥物（成分組合及標籤）規例》並無規定預先包裝食物要列明產地來源，令消費者根本無從知悉。因應近年發生多宗進口食物安全事故，政府應改善市民對食品的知情權和選擇權，提高資訊透明度。

建議：

- 推動農產品「食品履歷追溯系統」試點計劃，並對業界提供相應支援；長遠而言，將系統推展到其他食品。

19. 建立可供網上查閱的農產品資料庫

背景：

- 現時香港並沒有農產品和肉類資料庫，令市民在購買相關食物時，不了解食物的生產過程、所使用的肥料及農藥成份、運輸與銷售過程、負責人資料等等，令市民不放心食用。
- 近年社會著重飲食健康，加上科技進步，政府可進一步優化食物營養標籤規定，讓市民可以透過智能手機得悉食物的資料。

建議：

- 透過建立農產品資料庫，要求參與計劃的農戶主動輸入有關的生產資料，由政府系統發出指定的「履歷編號」（可以是數字／QR code），消費者可以在網上及手機應用程式輸入履歷編號，直接查詢得到農產品的生產資訊。

二、 對沖和營商環境

反對政府取消強積金對沖的初步構思

1. 要求政府投入處理「對沖」

背景：

- 現屆政府決定落實取消強積金「對沖」的安排，並提出了初步構思，包括成立專項儲蓄戶口，由僱主供款為僱員月入 1%，並在 12 年內提供過度性補貼。經民聯堅決反對由政府提出的取消強積金「對沖」初步構思，認為是嚴重損害中小微企的生存空間。



- 經民聯與工商界及中小企多次溝通後，認為一旦經濟環境逆轉，該初步構思令工商界及中小微企因要支付大額的長服金和遣散費，可能導致裁員甚至倒閉，所以政府必須有更長期的財政承擔。

建議：

- 要求政府優化初步構思，具體如下：
 - 加長政府承擔年期至最少 20 年；
 - 要求政府增加對僱主的承擔，不能只限於構思中的 172 億元，而是進一步調高，避免把潛在負債的危機推給商界，令僱主特別是中小微企難以生存；
 - 即使僱主增加 1% 供款，該專項儲蓄仍不足以支付遣散費和長服金開支，要求政府最少資助每間企業 9 成「兩金」與專項儲蓄基金的差額；
 - 取消強積金對沖安排須有檢討機制，政府須承諾在實施後的短時間內作定期檢討。

強化對中小企的財政支援

2. 優化 BUD 專項基金及「中小企業市場推廣基金」

背景：

- 今年初的《財政預算案》提出多項優化「發展品牌、升級轉型及拓展內銷市場的專項基金」（BUD 專項基金）和中小企業市場推廣基金的措施，其中包括增加兩項基金的企業資助上額，以及擴大 BUD 專項基金的適用範圍至東南亞國家聯盟。隨著參與海內外展會和推廣活動的成本增加，以及國家推展「一帶一路」戰略，有關基金的金額和限制應進一步放寬。

建議：

- 進一步擴大 BUD 專項基金的適用範圍至東南亞國家聯盟以外的「一帶一路」國家。
- 因應 BUD 專項基金下企業支援計劃的資助金額增加，同步調高計劃下「ESP 申請易」每個項目的資助上限（由 20 萬元調高至 40 萬元）。
- 提高「中小企業市場推廣基金」每宗申請的資助上限（由 10 萬元調高至 20 萬元），進一步減輕企業參與海內外展會和推廣活動的負擔。
- 簡化各項計劃的申請和審批流程，減輕企業行政成本。

3. 把「中小企融資擔保計劃」下的「特別優惠措施」恆常化

背景：

- 「中小企融資擔保計劃」下的「特別優惠措施」提供八成擔保，並自 2012 年推出後逐年延長，現時絕大部分客戶享用這個安排。有關措施有利中小微企獲得所需的現金流，而涉及的政府開支有限。為了預早強化企業支援，應對經濟下行風險，政府可考慮進一步優化有關計劃，甚至考慮重推「特別信貸保證計劃」，協助企業應對市場挑戰。

建議：

- 提升「中小企融資擔保計劃」的融資額度，加大總擔保額，並檢討「特別優惠措施」八成擔保的調整安排，長遠應恆常化。



4. 調低法團的標準利得稅率至 15%

背景：

- 財經事務及庫務局轄下的稅務政策組於去年 4 月開始投入工作，而政府亦於去年 10 月舉行了稅務新方向高峰會。不過，除了研發開支扣稅以及雙層利得稅兩項安排，至今未見有其他具體舉措。隨著美國、新加坡等經濟體落實稅務減免措施，香港亦不應落後於人，致力加強香港的稅務競爭力。

建議：

- 加快和強化稅務政策組的工作，主動研究有利香港提升國際競爭力的財政和稅務寬減措施。包括調低法團的標準利得稅率至 15%，引入「集團虧損寬免」和「本年虧損轉回」等，減輕企業稅務負擔。

5. 參考英國政府的「加一減二」機制，減輕營商成本

背景：

- 目前，多項勞工法例（包括產假、侍產假、最低工資等）為中小微企帶來不少財政負擔，政府應全盤檢視各項相關政策和措施對營商環境，經營成本和中小企長遠發展的影響，避免將福利開支的責任推向商界，令中小企百上加斤。

建議：

- 參考外國經驗，例如英國政府的「加一減二」機制，每當收緊法規增加一單位成本，就需修訂或廢除其他法規減少兩單位成本，締造穩定、可預期及切合香港的經營環境。

6. 取消工商舖「辣招」和提高按揭成數

背景：

- 現時，工商物業的按揭成數上限最高只有 40%，若購買者收入來源並非香港，或以資產水平而非供款與入息比率計算按揭成數則水平更低；此外，香港金融管理局自 2009 年推出了多項需求管理措施，兩者均不利銀根短缺的中小企作適當經營和投資。

建議：

- 盡快取消自用的工商舖、寫字樓買賣「辣招」，讓有需要購置物業作營商用途的企業可以降低成本，方便有需要的企業出售物業套現。
- 提高工商舖的按揭成數，釋放企業銀根，鼓勵企業投資在更多的實際業務，讓資金可以更好運用。

7. 設立 10 億元的「跨境電子商貿平台」

背景：

- 電子商貿和網上交易漸趨普及，而內地更是重要的消費市場，如香港能夠把握鄰近內地的地理優勢，以及營商和市場推廣方面的成熟條件，將可為香港青年帶來龐大的機遇。

建議：



- 設立 10 億元的「跨境電子商貿平台」，整合兩地電子支付、物流、售後服務等環節，借助政府和公營機構（如香港貿易發展局）的品牌效應，協助中小企和年輕創業者向內地銷售香港製造產品；內地企業也可以與香港企業合作，善用香港品牌認證。
- 爭取兩地部門設立恆常機制，提供更具體、更全面的政策、財務、法律等支援電子商貿發展，並為中小企建立跨境電子商務業務的步驟和注意事項等，提供意見。

注視海外市場情況 方便營商

8. 重啟「特別信貸保證計劃」，協助港商應對貿易戰

背景：

- 美國挑起貿易戰，宣布對多項總值 500 億美元、超過 1,100 項中國貨物開徵 25%關稅，涵蓋信息及通訊、機械，汽車及電子等，旨在打擊「中國製造 2025 年」計劃，而中國也採取了相應的反制措施。有關措施違反公平貿易原則，而香港作為重要的進出口和國際貿易樞紐，將受到有關政策拖累，政府有必要作出有效的回應。
- 香港出口信用保險局於 6 月尾推出特別支援措施，包括增加對香港出口商的免費買家信用評估（三個增至六個）、以及免費提供額外付貨前風險保障予受到美國實施關稅影響的「小營業額保單」保戶，但有關措施的有效日期僅為今年底，仍有優化空間。

建議：

- 重啟「特別信貸保證計劃」（2008 年 12 月 15 日推出，2010 年 12 月 31 日後停止接受申請），由政府提供 1,000 億元的信貸保證，協助企業向商業銀行申請貸款。
- 進一步加強香港出口信用保險局的保障，包括降低保單費用和把特別支援措施恆常化，加強保障香港出口商。
- 密切注視貿易戰對香港製造、貿易及物流等行業的影響，並因應環球經濟和市場環境變化，成立特別小組跟進，主動向不同業界了解訴求，適時推出有時限的特別支援措施，協助指定蒙受損失的企業提升防禦能力。

9. 提供單一窗口處理基金申請及文件提交

背景：

- 政府預計於今年推出「單一窗口」第一階段措施，涵蓋 13 類貿易文件，並於 2023 年完成三階段工作，強制規定透過電子方式提交進出口報關單、預報貨物資料及貨物報告，進度相對緩慢。業界原則上同意落實有關安排，但更期望「單一窗口」可免卻企業重複辦理手續和提交實體文件的要求，真正為業界帶來方便和減省營運成本。

建議：

- 在減輕企業行政和財政負擔的基礎上，加快落實「單一窗口」安排，同時把有關安排落實於不同企業支援計劃的申請，提供跨部門的一站式諮詢服務，著力減省營商者（包括海外投資者）「跑部門」及提交實體文件的要求，進一步便利營商。



10. 簡化貨物的進出口報關要求及調低費用

背景：

- 現時網購日漸盛行，不少消費者和網絡零售商透過快遞公司寄送和接收貨品；然而，4,000元以下的郵包豁免只適用於香港郵政，故任何網購貨品均需報關，涉及多重費用。
- 另外，雖然今年初《財政預算案》提出把報關費上限定於 200 元，但只有高價貨品受惠，對於涉及大量訂單而貨品價值較低的貿易商而言，作用不大。

建議：

- 所有包裹與郵包看齊，其內載物件的價值在 4,000 元以下，一律豁免報關，或是盡量簡化遞交進出口報關單的手續，進一步降低費用，減輕貨物貿易成本。
- 現時郵政包裹進出口為 4,000 元的豁免限額，自回歸前沿用至今，政府應檢討放寬至 8,000 元，以配合市場需要。

三、 房屋和土地資源

增加土地供應

1. 加快填海步伐增加土地供應

背景：

- 經民聯一直提倡以更實際及便捷的方式增加土地供應，填海是其中一個可行的選項。近年香港填海成本偏高，主因是政府缺乏策略性填海，令香港對填料的需求出現大幅波動。過去一段時間，由於香港填海規模大幅減少，香港每年約有 1,000 噸的剩餘填料運送到台山廣海灣傾倒，造成浪費。

建議：

- 為了減輕填海成本和增加長遠土地供應，應開始進行長遠填海的規劃，盡快提出更多維港以外的合適選址，同時令到剩餘填料可以有效運用，大大減低成本。

2. 加快開發岩洞和地下空間

背景：

- 除了維港以外填海，政府應透過不同的發展，如將部分設施轉移到地下空間和岩洞，釋放不同土地的發展潛力。
- 根據「香港城市地下空間發展-可行性研究」，顯示在香港市區發展地下空間，技術上是可行的。長遠來看，地下空間發展可作為一種額外的土地來源，在擠迫的都市環境為不同土地用途提供所需空間，有助舒緩土地資源短缺和改善地區暢達性。

建議：

- 盡快根據《岩洞總綱圖》劃定的「策略性岩洞區」，訂立岩洞的發展規模，長遠訂下時間表將部分設施轉移，不應只按個別項目的需要和詳細技術可行性研究的結果而定。



- 借鏡挪威的經驗，在岩洞發展室內體育場館，既紓緩香港康體設施不足，又滿足到香港的體育發展。
- 盡快完成「城市地下空間發展：策略性地區先導研究-可行性研究」，解決尖沙咀西、銅鑼灣、跑馬地和金鐘／灣仔空間不足的問題，以創建額外空間以滿足不同的社區和經濟發展需要。
- 成立發展地下空間的研究小組，專門研究地下空間發展面對的問題，如消防、土地業權和城市規劃事宜、與現有地下設施（例如鐵路車站）的連接、對地面設施的影響、巨額的前期發展經費，以及設施的管理和維修保養安排等，及早為發展地下空間做好準備。

3. 善用私人發展商的農地儲備

背景：

- 以新的公私營合作模式善用私人發展商的農地儲備，可以釋放農地用作興建房屋。單是主要發展商，已持有近千公頃的農地，相當於三個啟德發展區用地。

建議：

- 制訂有公開透明的制度，發展商須按嚴謹程序補地價，賠償及搬遷亦須按照法定機制，亦可附加條款，要求發展商提供學校、公園和醫院等配套，相信有助釋除社會疑慮。

增加房屋供應

4. 加快舊屋邨重建，制訂重建時間表

背景：

- 經民聯一直關注舊區居民的狀況，並提出重建舊公屋以解決房屋需求，同時改善居民生活。政府早於 2013 年底，為全港 22 條非拆售高樓齡屋邨的發展潛力，進行詳細重建研究。不過，除了個別屋邨有較明確的重建計劃外，其他都一直只聞樓梯響。部分的舊屋邨（如石硤尾邨）日久失修，天花剝落等問題相當嚴重。另外，以往的公共屋邨地積比率偏低（部分約 2-3 倍，新的公共屋邨最少都有 5 倍），未能地盡其用。

建議：

- 訂立明確的重建計劃和時間表，釋放高樓齡屋邨的發展潛力。高樓齡屋邨一般位於市區，交通便利，受輪候冊人士歡迎，加上樓宇樓齡偏高，政府需要耗費大量公帑在維修之用，重建會更合符成本效益。
- 參考新加坡「螞蟻搬家」的重建方式，率先研究利用停車場或其他社區設施用地，在不影響居民日常生活下，利用這些用地先興建房屋，藉此釋放更多發展空間。

5. 放寬市區用地的地積比

背景：

- 九龍不少地方以往受到啟德機場的影響，發展高度存在限制。以豪宅別墅為主的九龍塘為例，高度限制大多定於三至四層。另外，九龍不少樓齡偏高的住宅，在機場搬遷後，可望透



過重建提升樓宇的高度，減少發展的限制。

建議：

- 放寬市區（如九龍塘及啓德）住宅及商業用地的地積比，同時應檢討政策，容許發展商或業主同意後補地價，改建為更高層數，並就進一步提高啓德發展區的地積比率作研究。

6. 改劃 3% 「綠化地帶」土地及低生態價值的郊野公園邊陲土地

背景：

- 本港擁有一些位處市區與郊野公園之間的「綠化地帶」，部分的保留價值較低，而香港的已發展土地面積只有約四分之一，政府應平衡住屋和保育的需要，考慮開發更多有關土地。

建議：

- 加快只具低生態價值的郊野公園邊陲土地建屋的相關研究進度，尋找更多合適選址，以協助滿足建屋需求。同時，考慮改劃更多「綠化地帶」土地，3%（約 10 平方公里）的土地已經可提供 27 萬個單位。

7. 明確界定和善用棕地，增加房屋供應

背景：

- 不少棕地現時用作工業用途，如露天貯物、工場和回收場等，單是洪水橋和元朗南的棕地，已可提供近 630 公頃土地。

建議：

- 盡快完成「新界棕地使用及作業現況研究」，明確界定「棕地」，盡快進行發展，亦要把交通及規劃等其他配套做好，為棕地作業提供適當的重置安排和賠償；同時，可透過津貼或稅務減免，以釋放棕地發展潛力。

滿足工商業土地需求

8. 為工廈改建提供進一步便利和優惠措施

背景：

- 根據規劃署估算，香港直到 2026 年尚欠 135 公頃經濟用地，到 2046 年更短缺高達 256 公頃，數字比住宅用地還要多，而有關數字仍未計及酒店、零售商業用地及會展設施。
- 現時短中期經濟用地供應主要由啓德發展區、「起動九龍東」以及中環新海濱支撐，而土地供應專責小組今次所提供的短中期土地供應選項，只聚焦於增加住屋供應，甚少提及增加經濟用地，但中長期的經濟用地供應未能滿足需求，情況令人憂慮。

建議：

- 推出更多鼓勵措施，靈活處理工廈改變用途後的地積比，容許維持原有、甚至適度放寬地積比，以發展商興建社區設施作誘因，達致社會共贏，以應對工業用地不足。
- 相關部門同時需要檢討及更新地契中「工業用途」定義，使工廈重建後可迎合更多新型工業發展。



9. 在九龍東盡早謀劃新的會展場地

背景：

- 上屆政府於 2014 年委託顧問進行研究，結果顯示直到 2028 年需要約 132,000 平方米的額外會議及展覽空間，才能滿足旺季需求。
- 去年 10 月的《施政報告》提出將灣仔北會展中心毗鄰的三座政府大樓拆卸重建，估計提供約 23,000 平方米的會展設施，連同未來沙中線會展站上蓋的會議中心（15,000 平方米），仍不能滿足需求。
- 隨著九龍東發展日趨成熟，不少企業表示將來會進駐該區，政府應該增加該區的商業用地和設施，令發展不再側重於香港島和九龍南。

建議：

- 在九龍東盡早謀劃新的會展場地，以配合香港整體和區域發展需要。此外，可規劃更多土地撥作會展場地，如研究擴建亞博館的會議及展覽空間。

協助中產和青年置業

10. 提供細單位和調整按揭成數

背景：

- 在今年 6 月尾，政府推出多項的新房屋政策，受到好評。然而，新房屋政策受惠數量不多，政府除了開闢土地外，還需要在按揭制度著手，讓更多市民可以置業。
- 現時按揭保險是按樓價決定最高按揭成數，發展商為了滿足市場需要，才興建納米樓，讓部分市民能夠上車。出現納米樓歸根究底是政府政策造成，令平均呎價愈來愈高，甚至因而推高其他單位的價格。

建議：

- 與按揭證券公司商討，參考新加坡的經驗，為有意購買 400 平方呎以下「細單位」、擁有穩定收入的首次置業人士，提供 90%按揭，每人只限申請一次，以鼓勵市民置業。
- 檢討以往曾經推出而具有成效的協助市民置業安居的方案，例如可重新推出優化版的「首次置業貸款計劃」和「夾心階層住屋計劃」等。
- 適時降低印花稅及放寬按揭成數，令物業市場（特別是二手市場）回復健康發展，並研究以其他指標，如單位的大小，作為釐定按揭最高成數的指標，增加按揭政策彈性。

四、 創科和智慧城市

加快智慧城市的發展步伐

1. 在新發展區推行智慧城市

背景：



- 發展局現正推動「起動九龍東」項目，並以九龍東作為智慧城市的試點，包括起動九龍東辦事處在區內進行的 7 個驗證測試；另外，當局亦考慮在新蒲崗商貿區進行部分智慧城市概念驗證測試。不過，有關措施進度過於緩慢，地域和規模較小，亦與創新及科技局推動智慧城市方面的工作，存在協調空間。

建議：

- 除了九龍東以外，在落實新發展區（包括洪水橋及大嶼山等）時預先規劃各種通訊、管網、智能家居、綠色建築等軟、硬基建設施，並運用創新科技和大數據，就交通、醫療、環保和長者服務等作妥善規劃，致力打造綠色低碳的智慧社區。

2. 訂立關鍵績效指標（KPI）落實《智慧城市發展藍圖》

背景：

- 政府於去年公布《智慧城市發展藍圖》，就智慧出行、智慧生活、智慧環境、智慧市民、智慧政府及智慧經濟六個主要範疇提出逾 70 項措施，不過部分措施略為保守，亦沒有明確的落實時間表，政府亦缺乏政策工具以及系統化的資料，以準確評估相關措施的成效。

建議：

- 因應《智慧城市發展藍圖》提出的各個項目訂立關鍵績效指標（KPI），以便定期評估並適時更新及優化，以配合創新科技和智慧城市的最新發展趨勢，以先易後難的方式逐步落實藍圖。

3. 完善 Wifi 熱點網絡

背景：

- 政府近年採用多管齊下的方式推行「Wi-Fi 連通城市」計劃，截至 2018 年 4 月底共提供約 21 800 個免費 Wi-Fi 熱點。不過，有關數目與政府預期到 2019 年提供 34 000 個的目標，仍有一段距離，而不少繁忙地點的熱點網速仍有提升空間。

建議：

- 加快「Wi-Fi 連通城市」計劃的落實，盡快增加免費上網熱點，並及早為下一階段擴展和提升熱點網絡，提供具體計劃。同時亦應加強部門溝通，避免刪減公共電話亭導致 Wi-Fi 熱點減少，浪費資源。

4. 加速開放政府數據

背景：

- 雖然政府已設立單一網站（data.gov.hk）發放不同數據，但現時缺乏統一的政府資訊發放準則，而不同資訊亦以不同格式發放，部分格式（如 pdf）無助於進行數據分析和應用；另一方面，部分數據亦因不同部門的定義和搜集方式有異，而出現不協調的情況。

建議：

- 盡快檢討《公開資料守則》並推出指引，讓特區政府各部門因應不同資料的性質作分級管



理，處理好部門之間的數據互通，以便加快開放政府資料和數據，並改用機器可閱讀格式發放，以利於自動化數據分析，使大中小微企易於參與開發運用。

（其中包括按 454 個小分區發放《全港人口及就業數據矩陣》（TPEDM），供相關專業界別進行規劃設計和技術評估時參考。）

5. 與業界協作加快推動「數碼個人身份」（eID）

背景：

- 政府預計於 2018 年下半年進行 eID 系統的招標工作，並預期新系統在 2020 年年中投入運作。新系統可讓市民更方便和可靠地使用電子服務和進行網上交易，市民可登入和接達不同的政府和商業電子服務。不過，政府仍未就所提供的服務項目和範疇作出承諾何提供時間表，亦未就如何推動商業機構的參與提供定案。

建議：

- 及早與相關業界溝通，在系統開發階段加入業界參與，訂立各個範疇應用的時間表，以發揮 eID 的最大效用，讓市民便捷地使用政府和商業的網上服務，同時確保 eID 和電子支付系統與粵港澳大灣區內相關系統的互聯互通，以促進區內人流、物流、信息流、資金流和服務流的暢通。

6. 加快編配第五代移動通訊技術（5G）頻譜

背景：

- 本港預計最快明年 4 月可指配第五代移動通訊技術（5G）頻譜，後年推出 5G 移動服務，但英國已於早前發出 5G 頻譜牌照，而意大利、葡萄牙、澳洲等地也會於明年陸續推行 5G 移動服務，香港有必要加快相關工作。

建議：

- 建議加快與業界溝通，盡快落實有關安排，讓市民盡快享用這項先進技術之餘，也有助於推動智慧城市其他環節的發展。

7. 加快擴大「多功能智慧燈柱試驗計劃」的範圍

背景：

- 政府計劃在中環/金鐘、銅鑼灣/灣仔、尖沙咀及觀塘/啟德發展區更換部份現行路燈，試驗安裝「多功能智慧燈柱」，以收集不同城市數據及向公眾發放更多實時資訊，並已成立跨部門專責小組推展試驗計劃。不過，計劃為期長達 3 年，更換/安裝約燈柱僅為 400 支，存在加快的空間。

建議：

- 加快安裝和改裝燈柱至全港十八區，並為各個業界和相關機構（如香港旅遊發展局）提供支援，參與相關的信息發放，讓市民獲得更多資訊，燈柱在收集實時數據的同時應提供更多節能功能。



訂立清晰目標和收集創科數據

8. 收集經濟數據量度創科產業的經濟產出

背景：

- 目前，不少創科相關產業的經濟投入和產出並未有被納入政府統計數據當中，以至社會未能完全準確掌握創科產業的發展情況；例如，不少傳統產業（如電子、玩具等）均致力進行升級轉型，利用大數據和物聯網等嶄新技術提升生產，但其經濟效益往往未有體現於政府的經濟數據當中。

建議：

- 建議政府建立更加完善和系統化的統計數據庫，準確紀錄本地創科活動的經濟數據和資料，以供各界參考；同時制訂相應的產業政策，加強針對支援有需要的產業，令用於創科的公共資源更到位。

9. 在 10 年內把研發開支佔本地生產總值的比例提升到 2.5%

背景：

- 政府於去年的《施政報告》提出在五年內把研發佔本地生產總值的比例，由 0.73% 增至 1.5%，而創新及科技局亦表示，「如私營機構所佔的研發份額得以健康增長，（把研發開支佔本地生產總值的比例）提升至更高的百分比並非遙不可及的目標」，政府應進一步訂立更長遠的目標，同時訂立清晰的評估機制，密切注視相關進度。

建議：

- 就有關故建議政府作出更長遠的承諾，務求在 10 年內把研發開支佔本地生產總值的比例提升到 2.5%，並因應擬議的關鍵績效指標，分階段作系統性評估。

10. 在六個月內完成制訂完善的「再工業化」政策

背景：

- 財政司司長在 2017-18 年度《財政預算案》宣布成立創新、科技及再工業化委員會，但至今只舉行了一次會議。此外，雖然 2018-19 年度《財政預算案》提出在創科領域聚焦四大範疇，包括生物科技、人工智能、智慧城市和金融科技，但未有就產業政策提出清晰的路向。

建議：

- 加快創新、科技及再工業化委員會的相關工作，制訂明確的「再工業化」政策和提出具體的落實建議，同時具體識別有優勢和潛力的工業（如中西藥品、食品、模具、設計工業），提供針對性支援，鼓勵高端生產線和人才回流，帶動香港產業多元發展。

支援企業發展創科

11. 優化研發扣稅安排



背景：

- 行政長官於去年提出落實研發開支兩到三倍扣稅的建議，但卻為有關扣稅安排設立重重關卡，不少工商界和主要商會代表均認為有關限制存在不合理的地方，亦無助政策原意的落實，而有關草案仍未完成立法會審議。

建議：

- 完善將要落實的研發扣稅建議。包括寬鬆處理「指定本地研發機構」的名單，擴大「合資格研發活動」的適用範圍並放寬地域限制，讓企業真正受惠。

12. 優化科技人才入境計劃

背景：

- 政府在今年 6 月推出「科技人才入境計劃」，有關先導計劃為期三年，只限科技園及數碼港的租戶和培育公司申請，涵蓋業務領域也有所限制。政府計劃在首年度輸入最多 1,000 名海外／內地科技人才申請，而每間合資格的科技公司／機構每年可得配額不多於 100 人，相對保守。

建議：

- 完善剛推出的「科技人才入境計劃」，因應使用情況選擇隨時開放更多名額，並不應局限於科技園及數碼港的用戶申請，改為開放給全港合資格科技公司申請，以滿足業界的科技人才需要。

13. 優化創新及科技基金的運作

背景：

- 創新及科技基金下多個支援計劃（包括創新及科技支援計劃、院校中游研發計劃及企業支援計劃）的計劃項目只容許最多 50%的研發工作及其相關開支在內地進行。而在一般支援計劃下，項目更須在香港境內進行，隨著國家支持香港作為國際創新科技中心，以及粵港澳大灣區內逐步加強合作，政府有必要檢視和修改有關規定。
- 另外，基金下一般支援計劃下的專利申請資助計劃，目前並不對專利和外觀設計等範疇提供資助，從企業推動產品開發的角度，存在不足的地方。

建議：

- 容許港商在內地進行研發活動可獲創新及科技基金的支援比率大幅調升，例如增加至八成，同時調高專利申請資助計劃每宗 25 萬元的資助上限，以及放寬其他費用（如已獲頒專利的續期費）不獲資助的限制，同時擴大計劃範圍至商標和外觀設計等範疇。

14. 優化「科技券計劃」

背景：

- 「科技券計劃」只為中小企提供最多 20 萬元資助，以及進行最多 3 個項目，不少企業反映並不足夠，而且個別行業（例如金融服務業）較難受惠。

建議：



- 檢視「科技券計劃」的涵蓋範圍，提升 20 萬元的資助上限至 50 萬元、放寬 3 個項目的限制，並把企業自資部分由佔項目的不少於三分之一降至五分之一。確保各行業中小企均可受惠。

五、 旅遊業發展

發揮大灣區和基建優勢

1. 推動粵港澳大灣區旅遊一體化，建造世界級旅遊區

背景：

- 粵港澳大灣區擁有龐大的消費市場、「海陸空」全方位交通連接，再加上區內擁有豐富的旅遊資源，有條件打造成為世界級旅遊區。

建議：

- 在中央主管部門的協調下，建立大灣區旅遊發展統籌機制，確立大灣區「全域旅遊」戰略，落實短中期的規劃及如何共同投放發展和推廣的資源。
- 與粵澳政府在不同的客源市場，共同發揮區內「一程多站」的旅遊優勢及建立大灣區旅遊品牌。

2. 推動與高鐵沿線城市旅遊互動協作

背景：

- 透過廣深港高速鐵路香港段，香港可與全國的高鐵網絡聯繫起來，不單可以更加便利內地旅客訪港，從香港啟程的「一程多站」的行程更能覆蓋更多內地城市，吸引海外旅客到訪內地其他城市。

建議：

- 與高鐵沿線城市推動旅遊合作發展，包括聯合開發「高鐵遊」旅遊產品、互辦旅遊推廣活動等，打造高鐵沿線旅遊熱；整合與高鐵沿線城市的旅遊資源，透過聯通結盟，聯手向海外市場宣傳推廣「飛機+高鐵」的「一程多站」旅行路線。
- 研究開發來往香港與內地一線城市的高鐵旅遊專案，包括於旅遊旺季加開班次，及為特色旅遊項目開設直達班次等，方便遊客到訪之餘，亦讓兩地豐富旅遊資源得以發揮。

3. 降低高鐵票價，便利市民乘搭

背景：

- 廣深港高速鐵路（高鐵）香港段將於本年 9 月通車，而立法會亦於本年 6 月通過《廣深港高鐵（一地兩檢）條例草案》，惟高鐵香港段票價定價過高，開通初期亦無票價優惠，令不少市民望而卻步；亦有不少市民關注高鐵香港段西九龍站開通後，鄰近的交通安排及配套設施。



建議：

- 與內地部門商討下調高鐵香港段票價的可行性，及為乘搭高鐵的長者和學生提供長者票及學生票票價減半的優惠；引入網上購票，令高鐵能夠做到「平、靚、正、利民、便民」，令更多市民能享受高鐵帶來的便利。

4. 打造郵輪碼頭樞紐平台

背景：

- 目前，中國已是全球第二大郵輪客源市場，據分析，到2030年，中國將成為全球第一大郵輪目的地和郵輪客源市場，而香港郵輪旅遊早已佔據亞洲區樞紐地位，有條件成為大灣區郵輪旅遊樞紐平台。

建議：

- 加強啟德郵輪碼頭的交通和基建配套，並檢討其定位和對應廣州、南沙等港口的策略，吸引更多大型郵輪公司來港，提升其作為區內樞紐平台的地位和作用。
- 與內地研究推出特別郵輪簽注，簡化內地旅客來港登船的手續，並鼓勵旅客使用香港作為郵輪旅遊的上落點，推動「一程多站」和郵輪業發展。

5. 推動粵港澳遊艇「自由行」

背景：

- 隨著粵港澳大灣區建設的推進，兩地遊艇行業迎來迅速發展。事實上，繼《中國（廣東）自由貿易試驗區粵港澳遊艇「自由行」實施方案》在深圳成功實現首航儀式後，國家旅遊局在今年3月亦表示粵港澳遊艇自由行政策將會出台。

建議：

- 就遊艇產業的經濟價值作出系統性評估，制訂明確的推廣計劃，並向內地政府爭取，進一步簡化大灣區內遊艇出入境要求和通關靠泊的手續。

6. 加強旅遊及相關行業人才的培訓

背景：

- 隨著「一帶一路」工程推進，資金將會優先投資沿線國家的景點和酒店，這需要大量青年專才。如果在粵港澳大灣區合作成立旅遊人才培訓中心，大灣區的青年便可以獲得更多發展的空間。建議旅遊人才培訓中心可以。

建議：

- 與粵港澳大灣區合作成立旅遊人才培訓中心並選址香港，以發揮香港旅遊人才、教育、培訓方面的優勢，系統地培養各種的旅遊人才，為「一帶一路」沿線國家景點和酒店提供全面的人才支援，令大灣區內的景點和酒店同樣受惠，解決人才的問題。

便利簽證安排



7. 進一步優化和擴大「144小時便利簽證」安排

背景：

- 目前，訪港的外國旅客使用「144小時便利簽證」到廣東旅遊，需經港澳註冊旅行社組團。加上有關便簽不時會停辦，為期望到廣東旅遊的外國旅客帶來不便。

建議：

- 與內地相關部門探討，豁免經港澳註冊旅行社組團的要求，長遠考慮逐漸擴大至廣東省甚至以外地區，或是延長逗留時間至 144 小時以上。
- 與內地政府研究進一步優化大灣區內旅遊便利簽證，除持有機票以外，讓持有陸路車票前往香港的外國旅客，同樣享有停留在廣東的 72 小時過境免簽，加強大灣區內旅遊的彈性。

8. 增加現有的自由行簽注的來港次數，容許內地電子護照持有人網上申請來港簽注

背景：

- 隨著內地經濟快速發展，內地居民有更多外遊的需求。「自由行」政策自 2003 年實施以來，至今已有 14 年的歷史，是時候研究優化措施。

建議：

- 增加 49 個自由行城市的 IVS 簽注申請的每次來港次數（現時每次申請只可以來香港 2 次），這會令內地 IVS 自由行城市的旅客來港變得更方便，及與其他鄰近國際城市的簽證措施所帶來的便利程度看齊。
- 49 個「自由行」城市的電子護照持有人，可在網上申請來港「自由行」簽注，進一步擴大客源，吸引擁有較多外遊經驗的優質旅客來港。

加強旅遊吸引力

9. 推動特色社區景點

背景：

- 香港旅遊發展局於去年推出「舊城中環」項目，獲得遊客及旅遊業人士的正面評價。今年，香港旅遊發展局將該項目的模式應用到深水埗區，相信能成為該區特色旅遊的亮點。

建議：

- 增加香港旅遊發展局資源，將「舊城中環」項目模式擴展至全港不同的特色社區，增加旅遊吸引力，加大旅遊接待容量及增加旅客留港時間。

10. 與珠海、澳門政府合辦「港珠澳大橋國際單車邀請賽」，提升「盛事之都」吸引力

背景：

- 香港旅遊發展局舉辦的「香港單車節」，一年比一年成功，今年預計可吸引逾 5500 名選手參與。去年賽事亦舉辦香港首個國際單車聯盟亞洲巡迴賽 1.1 級公路賽，今年最少有 10 支世界一級職業車隊落實來港作賽。



建議：

- 與珠海、澳門政府合辦「港珠澳大橋國際單車邀請賽」，將港珠澳大橋通車打造成為粵港澳大灣區的年度盛事，藉此打響大灣區的國際知名度。長遠可參考環法單車賽的模式，發展成為跨越大灣區及其他地區的長途分段路線比賽，發展成為知名的國際賽事。
- 投放更多資源，不斷提升現有盛事（如香港單車節、香港美酒佳餚巡禮、電動方程式賽車（Formula E），以至香港龍舟嘉年華、農曆年的大型花車巡遊及香港國際七人欖球賽（Rugby Sevens））的規模和吸引力，並研究如何吸引更多國際性的大型活動來港。

11. 承傳傳統文化，開拓生態旅遊

背景：

- 香港綠色生態旅遊大有可為，然而不少景點因欠缺配套設施，影響遊客的體驗。事實上，有不少具發展綠色旅遊潛力的偏遠鄉村，交通配套嚴重不足，無論是遊客還是村民，都難以出入。

建議：

- 增加資源保存和推廣香港傳統文化，讓新界圍村文化等得以承傳，並活化偏遠鄉村，積極開拓鄉郊生態旅遊資源。蒐集和整理香港傳統產業的相關資料和物品，在條件成熟下開闢場地重置或設立「歷史文化村」，提供完善交通接駁和基建配套，讓旅客更易接觸和系統地了解香港文化。

12. 加速發展旅遊基建及加強現有的政策

背景：

- 香港擁有豐富的旅遊資源，加上經過多年發展，旅遊基建較為成熟，但面對其他市場的激烈競爭，香港有必要加速發展旅遊基建和加強現有的政策，強化對旅遊業的支援。
- 另一方面，現時於香港以 Airbnb 模式經營出租的房間約 9,000 間，但絕大部份卻未有申領旅館牌照，既影響了酒店及旅館業的市場秩序和社區安全，亦令留宿旅客缺乏保障。

建議：

- 加速發展旅遊基建及加強現有的政策，包括：
 - 制定香港國際機場的長遠發展方向；
 - 加快改善「幻彩詠香江」，進一步美化和融合維港兩岸，藉以提升維港景色的魅力，並打造成為具標誌性的國際之最；
 - 參考海外的做法（如日本），立例管制 Airbnb，以維護香港酒店及旅館業的市場秩序和社區安全，及保障旅客在港住宿的合理權益。

六、 金融業發展

1. 發展多層次金融產品，爭取降低業界進入大灣區門檻



背景：

- 粵港澳大灣區的發展，為香港金融服務業帶來龐大機遇。不過，目前相港金融服務業在內地市場仍然面對不少限制和障礙。政府應為業界爭取更多開放措施，以及為業界爭取更大的發展空間。

建議：

- 進一步發揮香港在大灣區城市群金融龍頭角色，並配合「一帶一路」的政策，發展多層次金融產品，如離岸人民幣的存放、融資、外匯交易，以及人民幣計價金融產品創設與投資等，繼續推動內地企業對外投資，實現國際跨境投資需求以及便利機構管理風險。
- 容許大灣區企業利用香港金融系統，發行票據進行集資，支持灣區企業發展，並准許本地金融機構開展「為機構融資提供意見」(6號牌)業務。
- 以先行先試方式，制定適當門檻，讓本地中小券商在大灣區內開立辦事處，提供「深港通」的股票買賣及諮詢服務和資產管理和顧問服務，以更好的配合灣區內投資者的需要。

2. 開發新的金融產品

背景：

- 近年，深港通、滬港通和債券通北向交易等新的金融產品先後進入市場，受到廣大投資者的歡迎。政府和香港交易及結算所應進一步開拓新的金融產品，擴大金融市場空間和滿足投資者的需求。

建議：

- 把「新股通」的概念先行在大灣區內應用，讓對香港情況比較熟悉的大灣區居民，率先來港認購新股上市；並讓大灣區內的企業，可透過「新股通」的機制，來港進行首次招股，吸引海外投資者投資跨境認購。
- 在債券通北行運作一段時間之後，在大灣區內試行推出南向交易，早日在灣區內實現債券雙向互通及為全面債券「雙向通」做準備。

3. 把握「一帶一路」和創新科技的機遇

背景：

- 隨著國家推進「一帶一路」建設，香港將可進一步發揮成熟的金融市場和人民幣結算中心的優勢，為「一帶一路」沿線國家和企業提供多元化的投融資服務；與此同時，創新科技將可協助金融服務業突破地域限制和提升營運效率，唯政府必須拆牆鬆綁，讓業界真正把握新商機。

建議：

- 把握香港加入亞洲基礎設施投資銀行(亞投行)的機遇，強化香港作為人民幣結算中心的角色，進一步調高相關的額度限制，以配合香港與周邊地區(例如東盟)的經貿發展。
- 加強促進金融創新項目的發展，並要主動與中央部委商討，協助業界推進遙距開戶認證服務，以便可以為大灣區，以至「一帶一路」沿線國家或地區的投資者提供專業的服務。
- 因應金融與創新科技結合的未來發展大勢，為了支援金融服務界的中小券商持續發展，建

議優化科技券計劃（詳見第四部分第 14 點建議）。

七、 大灣區協作與「一帶一路」

發揮香港在大灣區金融／創科／專業服務等的優勢

1. 構建粵港澳大灣區金融一體化平台

背景：

- 為了響應發展大灣區、「一帶一路」建設的號召，以金融作為龍頭發展行業，大灣區其他城市與香港可以在金融方面擴大彼此合作空間。

建議：

- 爭取國家支持以香港國際金融中心和資產管理中心為基礎，構建大灣區金融一體化平台，支撐區內融資、金融科技、債券、財富管理等一系列金融活動，支持香港銀行業加強和擴大在大灣區服務網絡，並爭取大灣區企業在香港設立財資中心。

2. 推動大灣區互聯互通金融措施

背景：

- 香港已經落實了多項與內地金融市場之間互聯互通的措施，包括滬港通、深港通、北向債券通等，而內地投資者對本港金融市場的認知愈來愈深。香港的中小券商對國際和香港股票市場非常熟悉，可為內地居民提供所需的金融服務。

建議：

- 支持推出更多有利大灣區發展的互聯互通金融措施，包括開發跨境金融服務平台，構建大灣區跨境人民幣電子支付系統等，以強化香港離岸人民幣業務樞紐地位。

3. 支持香港成為國際創新科技中心，爭取設立大灣區科技創新委員會

背景：

- 《深化粵港澳合作 推進大灣區建設框架協議》提到，大灣區建設要「統籌利用全球科技創新資源，完善創新合作體制機制，優化跨區域合作創新發展模式，構建國際化、開放型區域創新體系」，從而「打造國際科技創新中心」。
- 香港在「創新」及「聯繫」方面都可為粵港澳大灣區作出重要貢獻，憑藉「一國兩制」的獨特優勢，將國際企業「引進來」，並助內地企業「走出去」。

建議：

- 爭取國家推出更多有利政策，支持香港成為國際創新科技中心，與大灣區各城市建立合作機制，制定發展規劃，搭建國際平台，並設立大灣區科技創新委員會，匯聚三地創新科技部門、區內創新科技企業代表、專家學者等，制定和統籌區內的科技交流和合作。

4. 合力發展落馬洲河套區創新及科技園，打造成人才搖籃



背景：

- 粵港兩地在人才交流、科研技術和相關產業鏈的對接方面，仍有很大的改善空間。隨著創新及科技園的穩步推進，兩地應支持在區內先行先試，引入更多優惠和便利措施，進一步實現人流、物流、資金流、信息流等暢通流動。

建議：

- 加快落馬洲河套區創新及科技園建設，透過稅務優惠等措施，加快發展創新科技產業，包括吸引更多風險投資、科技服務產業，推動專利技術創業孵化、應用轉化，完善知識產權制度，建設創新技術與產品的供需市場，將河套打造成一個開放型及多元化社區，凝聚來自世界各地的創意和科技人才。

5. 支持香港在推動大灣區共建世界級航運航空樞紐方面發揮牽頭作用

背景：

- 綜觀其他灣區的經驗，三藩市灣區成立了大都會交通運輸委員會，為三藩市灣區的九個縣規劃運輸、協調和籌措資金；而紐約灣區有跨州的合作機構「紐約港務局」及「大都會運輸署」，負責管理灣區內的公共交通。粵港澳大灣區有需要成立類似的統籌協調機制，協調各城市交通設施的定位、功能和交通基建的發展。

建議：

- 通過推動大灣區基礎設施互聯互通，將大灣區建設成國際航運、航空樞紐，以進一步帶動大灣區的國際人流、物流、資金流、信息流，並支持香港發揮牽頭作用。參考其他國際著名灣區的成功經驗，成立類似交通管理局的統籌協調機構，協調各城市交通設施的定位、功能和交通基建的發展。

6. 擴大兩地專業資格互認的範圍

背景：

- 廣東省對各類專業人才的需求殷切，在其《十三五規劃》當中，已經提出「爭取國家支持開展技術移民制度試點」。根據 CEPA 簽署的補充協議，容許香港人參加內地 33 個行業的專業資格考試，但仍然有許多行業在資格互認上存在障礙。

建議：

- 擴大內地與香港的專業資格互認範圍，例如岩土工程師、電氣工程師、屋宇裝備工程師、園境師、土地測量師以及內地監理工程師與香港相關專業等，以配合大灣區發展需要。

7. 發揮香港檢測及認證的優勢，提升中醫藥「港標」地位

背景：

- 香港擁有高誠信及完善的知識產權保障系統，先進的通訊設施和國際化的環境，加上毗鄰珠三角製造基地，有利檢測及認證行業的發展壯大。
- 另外，政府近年積極發展香港的中醫藥標準（「港標」），而內地亦於今年 7 月 1 日實施



《中醫藥法》，明確了關於中醫藥國際交流與合作，以及推動建立中醫藥國際標準體系的方向，香港應早著先機和配合國家的政策目標。

建議：

- 把握粵港澳大灣區及港深創科園的契機，在現行 CEPA 的基礎上，進一步擴大香港與內地檢測及認證的互認，協助香港業界在區內設立實驗室和相關設施，為區內製造和銷售產品提供相關服務，並優先發展與民生相關的服務項。
- 與國家有關部門緊密合作，早日達到利用先進科技研發出一套國際認可的中藥標準。

便利港人到內地生活

8. 增加粵港車牌配額，開放更多口岸作 24 小時通關

背景：

- 香港是廣東省最主要的外資來源地。截至 2016 年底，廣東省經批准的港資企業累計有接近 14 萬家，佔全省外資企業總數的 72%。隨著粵港兩地合作日漸頻繁，特區政府應透過優化現行通關制度，進一步便利粵港兩地間的人流物流。
- 此外，香港多個邊境管制站的客流量屢創新高，但當前實行 24 小時通關的陸路口岸只有皇崗口岸，其承載能力遠不足以消化龐大的客流和車流。

建議：

- 進一步增加粵港商務車牌配額，並降低配額的申請條件，包括取消投資額限制、擴大申辦對象範圍等，並向內地爭取在大灣區實施免進出口關稅政策。同時，優化現行的電子無縫清關，進一步完善人貨通關安排，與廣東省政府探討開放更多口岸作 24 小時通關之用。

9. 為大灣區工作、學習、生活的港人發出「大灣區通行証」，擴大長者退休選擇

背景：

- 目前港人必須在內地定居才能申領內地身份證，令許多經常在內地活動的港人非常不便。

建議：

- 與內地探討，為在大灣區工作、讀書、生活的香港市民發出「大灣區通行証」，可具備身份證明、金融、公交、工商登記、參與志願活動積分、醫保社保等不同功能，以便利港人北上發展；並利用大灣區規劃擴大長者退休選擇。

10. 適當放寬港人「限購令」及貸款限制

背景：

- 在大灣區發展帶動下，將會令港人北上置業的需求大增。現時大灣區多個城市已實施「限購令」，令港人難以購買內地房產

建議：

- 適當放寬港人「限購令」，例如可購買一個單位自用。另外，放寬置業按揭限制，讓港人在



內地承造房貸時能與內地居民一樣享受國民待遇。

11. 簡化大灣區稅務安排

背景：

- 繁複和不利的稅務安排，是目前粵港澳三地人流、物流、資金流和信息流自由流動的主要障礙因素之一。目前，港人在內地工作累積或超過 183 日，便須繳付內地的稅款，令不少港人不願北上發展。
- 另一方面，根據香港《稅務條例》第 39E 條，如果納稅人將機器或工業裝置給予他人在香港以外地方使用，便不可獲得香港的折舊免稅額。

建議：

- 盡快檢討《稅務條例》第 39E 條，讓港商就免費提供予內地使用的機器及工業裝置，同樣可獲得香港的折舊免稅額；繼續積極與內地探討，容許在內地工作達到 183 日的港人，只需繳付香港的稅項。

12. 實現粵港澳電信網路聯通，免除三地長途漫遊費用

背景：

- 目前已有不少資訊及通訊科技公司以優惠價格，提供覆蓋全球的電話卡產品和服務。隨著港珠澳大橋和廣深港高速鐵路的開通，港澳兩地與珠三角的經貿和民生聯繫將會更頻繁。雖然目前已有電訊公司提供涵蓋粵港澳大灣區的產品和服務，但粵港兩地的漫遊及數據流量費用仍然高昂，對經常往返兩地經商、工作及就學的香港市民造成不便。

建議：

- 粵港澳三地協商，鼓勵電訊商逐步免除三地漫遊費用，實現三地電信網路聯通和同城化，減輕在珠三角工作和生活的港澳居民的通訊成本，包括考慮在香港號碼前加上 852 作為內地電話號碼使用。

13. 爭取牽頭在大灣區設立國際一流的專門性大學

背景：

- 香港作為國際化大都會，兩文三語並行，多所大專院校位居國際前列，亦擁有豐富的師資和教學資源。隨著大灣區的發展，香港可以在統籌區內大專教育、滿足發展需要方面發揮更有力的角色。

建議：

- 積極爭取國家支持，集中粵港澳三地高校的優勢資源，成立國際一流的專門性大學，配合大灣區各項產業的發展需要，並以創新及科技為主，為大灣區的創科發展提供智力支援。

把握「一帶一路」的機遇



14. 在香港設立「一帶一路」仲裁中心

背景：

- 伴隨國家的「一帶一路」建設，涉及商業法律仲裁的服務需求將會增加，而香港作為亞洲地區中最受國際商界人士歡迎的仲裁中心，不但具有良好、與外國接軌的法治制度，在國際上享有極高的認受性，而且相關的法律人才儲備豐富，有條件成為「一帶一路」仲裁中心，為區內企業排解糾紛，推進內地仲裁規則接軌國際。

建議：

- 推動香港與內地主要仲裁機構合作，以香港為基地組建新的仲裁機構，作為處理「一帶一路」相關經貿爭議的仲裁中心。同時，善用香港經驗，建設「一帶一路」的仲裁體系，制訂包括仲裁條款在內、適用於「一帶一路」各種不同工程項目的格式合同條款。

15. 爭取設立「亞投行香港營運中心」

背景：

- 香港是世界三大金融中心之一，也是亞洲最大的資產管理中心，全球最具規模的離岸人民幣業務中心，並具有多元化的融資管道及流動性充裕的資本市場，國際頂尖的機構投資者和金融專業人才，以及成熟完善的金融和法律配套，可以為「一帶一路」戰略提供全面的金融服務及支援。

建議：

- 研究國際貨幣基金組織、世界銀行等國際金融機構的融資營運方式和特點，就組建「亞投行香港營運中心」，向中央提出具可行性建議，作為「一帶一路」沿線國家及企業融資發債平台。

16. 設立「一帶一路」香港培訓中心

背景：

- 香港作為國際城市，擁有對外開放和資訊流通的優勢，而不少國家和地區均有在港設立代表機構，提供最新的政治經濟和市場狀況資訊，加上多年來在專業服務的豐富經驗，可為國家開拓「一帶一路」戰略和培訓相關人才作出更大貢獻。

建議：

- 設立「一帶一路」香港培訓中心，加強與內地學術機構合作，合辦培訓項目，為參與「一帶一路」工作的官員和相關人士，提供法律、金融、航運、管理、專業服務等多方面的培訓。

17. 打造「一帶一路」電影產業樞紐

背景：

- 受制於文化差異、行業思維、人才配置和市場推廣等問題，國家電影產業發展潛力仍未完全釋放。香港擁有面向國際的優勢，如果能藉「一帶一路」的戰略機遇，突破發展瓶頸，推動國家電影產業「走出去」，將可進一步發揮國家的電影產業優勢，亦可為本地電影相關產業



帶來更大的發展空間。

建議：

- 向中央爭取在港設立國家電影產業統籌中心，利用香港在電影製作和推廣上的經驗，統籌、協調和研究與「一帶一路」電影產業的相關策略和事務。
- 設立推廣「一帶一路」電影專項基金，設立投資和研究兩大範疇供相關人士申請，並設立兩地投資優惠和輸入專才計劃。在香港和「一帶一路」沿線國家，推動以電影為主題的一系列文化活動。
- 推動粵港合作興建南沙影視城，為香港業界和相關人才提供更大發展空間。

八、 交通、物流和基建

整體規劃

1. 盡快展開第四次《整體運輸研究》

背景：

- 香港地少人多，市民日常的交通出行問題，廣受社會各界關注；政府應全面優化運輸配套設施，促進整體運輸發展，滿足市民的出行需要。
- 政府對上一次《整體運輸研究》早於上世紀 90 年代完成，而去年完成的《公共交通策略研究》僅聚焦於香港公共交通工具的發展，未能顧及本港未來整體的運輸需要。

建議：

- 配合正在進行的《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》的更新研究，盡快展開第四次《整體運輸研究》，制訂一套全面綜合的交通基建發展策略，以提升整體交通網絡及基建配套的容量，應付香港未來的發展需求。

2. 加快《鐵路發展策略 2014》落實進度及未來鐵路規劃

背景：

- 政府於 2014 年 9 月公布《鐵路發展策略 2014》，建議在直至 2031 年的規劃期內完成七個新鐵路項目，包括東九龍線等。該七個新鐵路項目，廣受市民支持，惟至今這些項目「只聞樓梯響，不見人下來」，暫時未見政府有何具體計劃和方案，以致市民焦急，而相關工程業界的工作已無以為繼。

建議：

- 加快《鐵路發展策略 2014》的落實進度，促成七個新鐵路項目有序落實，及讓各種公共交通工具具有清晰定位，相輔相成，維持合理競爭。

3. 完善新落成基建的交通安排及配套設施

背景：

- 目前香港正在興建各類基建項目，包括蓮塘／香園圍口岸、港珠澳大橋、廣深港高速鐵路



西九龍站及機場三跑道系統等，將於未來數年內陸續完竣並開放予市民使用。

建議：

- 完善新落成基建設施的交通安排及相關配套，例如做好公共交通工具的配套、提供足夠的私人及商用停車位並配備實時停車情況、提供足夠的技術人員培訓及人手編制，以及做好鄰近地區的道路管理工作等，以增加市民往返上述基建設施的暢達性。

4. 加快發展屯門西高增值物流用地

背景：

- 貿易及物流產業一直是本港重要的經濟支柱。政府於 2014 年《施政報告》中表示將預留屯門西兩幅共約 10 公頃的土地作發展物流之用，並於 2017 年《施政報告》中表示正積極進行相關用地的前期預備工作，並計劃向城市規劃委員會申請規劃許可，發展進度仍未如理想。

建議：

- 為屯門西兩幅共約 10 公頃的土地訂立推出市場的時間表，確切解決貿易及物流產業用地不足的問題，推動屯門西物流發展。
- 在其他地方(例如洪水橋)物色合適土地作物流用途，及繼續探討「大嶼山物流園發展計劃」的可行性。

減輕乘客票價負擔

5. 檢討公共交通工具的票價優惠措施

背景：

- 目前，港鐵公司主要為市民提供兩項票價優惠措施，包括「港鐵都會票」及「全月通加強版」；惟上述優惠措施均存在嚴格的地域和使用限制，令不少乘客未能受惠。
- 九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)早前獲運輸署批准推出月票計劃，售價為 780 元，即平均每日需乘坐九巴達 35.5 元才可受惠於巴士月票計劃；月票涵蓋九巴大部份路線，惟聯營過海線則必須乘搭九巴班次才可使用。有不少市民認為九巴月票定價過高且缺乏彈性，受惠人數有限。

建議：

- 結合「港鐵都會票」及「全月通加強版」，增設涵蓋港九市區和過海路線的「全月票」，讓需要過海上班／上學的打工仔／學生每月只需繳付固定交通支出，便能無限次使用。
- 促請巴士公司提供更多票種，例如提供為非過海上班族而設的非過海巴士月票計劃，以滿足市民的出行需要。
- 研究更多巴士跨公司路線轉乘計劃的可行性，例如提供適用於香港所有巴士公司路線的巴士月票加強版，使月票計劃更具彈性。

便利車輛出行



6. 優化粵港自駕遊計劃

背景：

- 粵港自駕遊計劃自實施以來，申請情況一直未如理想，平均每日只批出不足 6 個配額。此外，計劃申請費用昂貴，亦並非由單一政府部門統籌，申請者往往要到不同地方領取批文，而且規定申請者必須於一個月前預先申請，不能「即興」申請。

建議：

- 責成單一政府部門負責統籌計劃，並簡化計劃申請程序及適當下調申請費用；同時可考慮研究豁免首次計劃申請者申請費用的可行性，以吸引市民申請申自駕遊計劃。

7. 全面檢討泊車位供應及規劃政策

背景：

- 全港登記車輛在過去 10 年間增長 35%，但泊車位只增加了 9%，加上政府近年先後關閉數個市區多層停車場，調低公私營房屋泊車位供應標準，導致泊車位供應嚴重不足。

建議：

- 全面檢討泊車位供應和規劃的相關政策，包括重新檢視各區（包括商住區域和旅遊熱點）和各類車輛的泊車需求，並因應政府收回多個停車場作發展用途，盡快另覓替代選址提供充足泊車位，務求切實增加公私營車位供應，解決私人 and 商用車輛泊車位不足的問題。

8. 替全數車輛安裝車內裝置，減少隧道停車繳費帶來的交通擠塞

背景：

- 去年 10 月的《施政報告》提出，運輸署正就有關車輛安裝車內裝置進行研究，讓駕駛者可即時獲得交通資訊及無須停車便可繳付隧道費等，預期於 2018 年年中完成研究，並會盡快探討如何推廣相關裝置。不過，有關工作未見進展。

建議：

- 加快相關措施的研究和落實進度，並按車輛類型分階段為所有車輛安裝有關裝置提供全額補貼，確保有關裝置得到廣泛應用，從而能夠盡快移除不必要的隧道停車繳費亭，舒緩交通擠塞。

九、 規劃和發展

妥善推進規劃

1. 盡快公布《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》的結果

背景：

- 《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》概括了政府對香港未來發展的願景、政策和策略，期望香港可以成為宜居、具競爭力及可持續發展的「亞洲國際都會」。然而，有



關諮詢仍未公布結果，政府應及早訂立香港的未來發展方向。

建議：

- 盡快公布《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》的研究和諮詢結果，全面研究香港土地規劃，以應對隨著人口和經濟變化的土地需求，落實可提升宜居度和生活空間的具體措施，配合未來發展。

2. 妥善落實大嶼山、新界東北及西部、九龍東西等地發展

背景：

- 《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》的研究文件顯示，大嶼山、新界東北及西部、九龍東西等地將成為香港未來主要的商業核心區及策略增長區。妥善落實相關地區的發展工作，有助滿足本港社會及經濟發展需要。

建議：

- 盡快落實大嶼山的《可持續大嶼藍圖》，因應「北發展、南保育」的未來路向，加快北大嶼山的發展步伐和提升相關基建，考慮增加工商用地的比例，以配合港珠澳大橋的落成，發揮橋頭經濟。
- 盡快完成九龍灣行動區發展規劃及工程、啟德跑道末端的城市發展設計及規劃檢討、啟德旅遊中樞發展的商業可行性研究等相關的研究工作，同時積極檢視荒廢和閒置土地的使用，以加快落實九龍東西的發展。
- 在規劃洪水橋新發展區的同時，研究進一步利用新界西土地發展新社區、商業區的可能性，以聯繫深圳西部及前海地區發展。

3. 完善「人人暢道通行」計劃

背景：

- 「人人暢道通行」計劃下各項目大部分已完工或處於正在施工的階段：其中「原有計劃」145 個項目中，已約有 93%的項目已完工或處於正在施工階段；「擴展計劃」57 個優先項目的推行亦大致順利，約 96%的項目已完工或正在處於施工階段。
- 政府在 2016 年再次邀請 18 區區議會，各自選出不多於三條現有行人通道作為「下一階段計劃」項目，並預計於 2019-20 財政年度起陸續展開。

建議：

- 就「原有計劃」和「擴展計劃」下已完成項目的成效作出檢討，仔細審視各項目的實際需求和不足之處，並加以修訂和完善相關項目。
- 加強與香港鐵路、房屋委員會、領展及相關私人機構的溝通，避免升降機和斜坡設施出現重疊，造成浪費公帑。
- 主動檢視各類社區設施（如醫院、學校、圖書館、體育館等）的升降機、斜坡和無障礙通道，提升社區設施的暢達性。
- 針對同時涉及公共和私人土地，或是多重業權的其他建議項目，制訂適切行政措施，在一定期限內由政府負責承擔升降機工程的維修費用，避免收地和賠償計算引起的爭議，以期繞



過行政障礙，加快推展工程。

完善規劃制度

4. 簡化規劃流程、尊重土地權益

背景：

- 由於規劃及發展土地開發往往涉及眾多持份者，政府必須因應香港不斷變化的社會政治環境，檢討並優化現有公眾諮詢機制，改善及簡化城市規劃的程序和執行機制。
- 不包括土地（**Enclaves**）是毗鄰或被郊野公園包圍，而沒有納入郊野公園的鄉村和農地，源於政府在 1970 年代劃定郊野公園範圍時，考慮村民居住需要而設立，以平衡保育、鄉村傳統和發展需要，政府以納入郊野公園和進一步限制發展的方式處理，無疑有違政策原意，對村民構成不公。

建議：

- 在規劃階段盡量吸納不同持份者的意見，以免在項目開展之後，才因拆遷、環評、成本效益等問題，備受種種爭議的困擾。
- 摒棄以收地為目標的傳統做法，探討於新發展區（如洪水橋）採用官民合作的規劃和發展模式，推動共同分享和參與，達致社會和諧。
- 汲取處理西灣村事件的經驗教訓，沿用一貫的、爭議較少的「分區計劃大綱圖」（OZP）模式處理「不包括土地」的規劃個案，尊重和保障新界村民和土地業權人的合法權益，致力與鄉議局、相關區議會和新界村民保持良好合作關係。
- 妥善處理鄉郊土地和「城鄉矛盾」，加強與鄉議局溝通。同時，需要為偏遠村落改善飲用水及基本生活設施。

5. 優化《規劃標準與準則》及長遠綜合城市規劃

背景：

- 《規劃標準與準則》旨在提供一些基本指引，往往以量化的形式，為一些設施訂明上下限的要求，技術性較強，未能充分反映本港社會對不同政策範疇之間的資源分配，各項規劃的輕重緩急，以及各類土地用途和基建配套的權衡取捨。

建議：

- 檢討《規劃標準與準則》的各項要求，並按各區的人口年齡和收入分布，彈性處理各項設施的發展，切合社區需要。
- 優化長遠的綜合城市規劃，不應限於增加若干項基建項目，而是應著眼於本港未來二、三十年社會發展所需的長遠基建規劃。
- 在覓地建屋的同時，積極解決土地政策及地區發展不平衡、配套滯後的問題，在新發展區人口遷入前，及早籌劃該區的基建和交通配套設施，令民生受惠。

6. 精簡涉及工廈的規管程序



背景：

- 香港大部分工廈都有間隔改動，涉及政府不同部門（如屋宇署及消防處）的審批，存在部門「各自為政」的問題；現時工廈內亦存在不同行業的活動，往往涉及多項條例規管，有不清晰的地方。

建議：

- 由發展局牽頭成立跨部門小組，簡化行政程序和統籌相關工作。
- 參考英國《規管改革（消防安全）令》，解決工廈的消防問題，並就儲存物品的分類處理、走火通道設計、消防基本設施等，作出更具體的規管。

滿足人力需求

7. 做好人力供求預測，適時優化輸入外勞機制

背景：

- 政府計劃在未來數年積極增加房屋供應；推展多項大型基建工程，包括大量的填海、土地開發及建築工程；如果政府任由勞工短缺問題惡化，更好的經濟政策，都只會淪為空談。
- 香港現時的外地勞工數目只佔總勞動人口的 0.1%，建造、護老、零售、餐飲業更是欠缺勞動力的重災區。隨著本港多項大型基建和公屋項目即將上馬，再考慮到本港人口老化，勞工供應即將轉呈下降趨勢，預料會需要大量勞動力。

建議：

- 根據本港長遠基建規劃，按工務工程的輕重緩急訂立清單和落實的次序，聯同業界做好建造業人力供求預測，制訂加強技能培訓的計劃，並設法吸引更多新人入行。
- 在不影響行業質量及安全的前提下，按行業實際需要輸入外勞，並將計畫範圍擴大至所有受人才短缺影響的行業。

8. 持續增加專業職系公務員人手

背景：

- 政府於 2018-2019 年度承諾增設 354 個建築及相關工程專業職系，惟仍不足以應付本港各類大型基建設施的規劃和監管工作。此外，政府目前尚未有任何具體措施培訓工程專業職系的年輕公務員。

建議：

- 繼續加強相關政府部門的監察和協調等方面的角色，確保政府內部有足夠的專業職系公務員編制及相配合的各種資源，務求有政策、有規劃、有人才、有資源落實，提升規劃和監管水平。
- 做好工程專業職系的年輕公務員的培訓工作，例如提供相關資歷的培訓課程及財政支援，讓他們承擔高級職位的職務，充實香港專業職系公務員的人才庫。



十、 推進環保政策

1. 擴大有機資源回收

背景：

- 環境局在 2013 年發表《香港資源循環藍圖 2013-2022》，訂立香港在減少廢物和增加廢物回收再造的全面策略，及在 2022 年或之前將都市固體廢物人均棄置量減少 40% 的目標。
- 不過，目前大部分政策措施（如有機資源回收中心和社區環保站的落成和啟用時間）都落後於原定進度。2013-16 年間，都市固體廢物人均棄置量更由 1.33 公斤增加至 1.41 公斤，令人擔心是否可以如期達標。
- 環境保護署低估了有機資源回收中心第 1 期（小蠔灣）的造價，需要兩次招標，結果中心延遲了 4 年才落成，第 2 期預計要 2021 年才落成，而計劃中的第 3-5 期仍屬紙上談兵，落成日期待定，情況並不理想。

建議：

- 加快第三期有機資源回收中心的興建進度，為更多有機資源回收中心進行選址。同時，香港主要廚餘來自家居廚餘（70%），但有機資源回收中心卻以回收工商界廚餘為主，出現資源錯配，應增加資源推動家居廚餘分類和回收。
- 檢討過往項目的成效，如「私人屋邨廚餘循環再造項目」、「公屋廚餘回收試驗計劃」的不足，重新制訂處理廚餘的方向和政策。
- 盡快完成「有機廢物的收集和運送至有機資源回收中心」的可行性研究，並全面檢視政府的角色定位、回收中心的選址和相關基建配套、環境評估、再生技術、人力資源、廢物分類的推廣和落實等問題，構建完善的廚餘循環再造系統。

2. 設立「環保技術產業化及發展中心」

背景：

- 本地回收業在香港整體廢物管理系統中扮演着十分重要的角色。回收業一直隨着社會發展逐步轉型，但政府現時對業界的支援不足，應多方位支援業界提高作業能力和效率，增加產業價值和提高回收比例，減輕堆填區的壓力。

建議：

- 設立「環保技術產業化及發展中心」，作為具公信力的獨立第三者，為環保業界提供技術上的支援、審核、諮詢等一系列服務。
- 該中心可以充分善用香港完備的法律制度、國際標準的知識產權保護體系、具誠信的專業服務等優勢，將服務範圍涵蓋大珠三角區域，以支援開發環保技術、審核新技術，以及促進跨地域的技術轉讓與合作，把握香港環保產業的新機遇。

3. 資助企業安裝環保裝置

背景：



- 雖然政府提出「積極鼓勵私人業主利用稅務優惠、貸款計劃和資助計劃採購節能裝置」（2017年1月《施政報告》），但有關裝置成本高昂，而除了年前短暫推出、「環境及自然保育基金」下的能源效益資助計劃，政府一直未有提供持續的專項基金和足夠誘因，以鼓勵企業和發展商安裝環保裝置。

建議：

- 在所有政府建築物落實能源效益設施，帶頭推動能源效益。
- 設立「環保裝置信貸保證基金」，支援企業安裝具能源效益和較環保的設備，並繼續推動碳審計。
- 以地價或地積比優惠等政策，鼓勵發展商建造綠色建築（green building），及安裝相關的智能監測裝置，節省電力。

4. 完善電動車配套設施

背景：

- 電動車是未來汽車業發展的大趨勢，世界各地政府和車廠都加大投資、利用政策引導發展。政府多次內部研究顯示香港適合推動電動車，故政府應全面檢討視香港環保車輛的發展策略，並因應市場和科技的變化，適時對推動電動車的 policy，並作出調整，以及制訂階段性的推動目標。

建議：

- 檢視《建築物條例》的相關條文，建議所有新建之商住樓宇內的車位提供充電設施。
- 檢討電動車的充電配套設施，包括研究於現有政府物業及公營房屋的停車場、路旁泊車位及公眾停車場添置以中速及高速充電為主的電動車充電設施。
- 支援業界開發電動車電池及探討讓各類充電器制式互通的可能性，以進一步便利電動車的使用。
- 與本港和粵港澳大灣區業界共同研究電動車充電設施在制式上的互聯互通，以配合港珠澳大橋等跨境交通基建的落成。

5. 發展區域循環經濟

背景：

- 發展循環經濟是國家的重點發展策略之一。而香港、廣東、澳門在2012年6月共同發佈了《共建優質生活圈專項規劃》，分別從推行架構、政策重點、技術研發與應用、產品營銷等方面，提出一些可行的建議，推動環保產業發展，促進跨界循環再利用的合作，而且已初步取得三地的合作共識。

建議：

- 制訂明確策略，利用粵港澳大灣區的機遇，與區內不同城市合作，發展循環經濟。



十一、中產和社會福利

扶助中產

1. 制訂提升中產人口的明確目標

背景：

- 在現代社會中，中產階層對社會的發展和穩定起到很大的作用，惟現時社會對中產階層仍未有一個獲得廣泛認可的定義；而在香港，中產更被戲稱為「夾心階層」，既不如上流社會人士般享有巨大財富，又不像低收入人士般能享受諸多社會福利保障。

建議：

- 為「中產」提供官方定義，訂立提升中產人口比例的明確目標至 50%，從宏觀政策層面考慮中產人士的需要，按經濟指標定期檢視和強化現有支援措施。

2. 加強稅務寬減，支援中產家庭

背景：

- 現時，不少香港中產家庭均要面對沉重的稅務負擔，他們皆認為政府應繼續提供稅務寬減措施。政府應重視中產階層的需要，提供充分財政支援，以減輕中產家庭生活壓力。

建議：

- 增設購買及租住私人樓宇免稅額，增加居所貸款利息扣稅上限，以及下調各類物業差餉一個百分點至 4%；如政府財政狀況許可，另外寬減每季差餉，每戶每季的寬減上限 2,500 元。
- 提高基本免稅額至 15 萬元，適度擴闊稅階；如政府財政狀況許可，另寬減薪俸稅及個人入息課稅，設寬減上限為 25,000 元，減輕中低收入中產人士的稅務負擔。
- 提高子女免稅額及子女出生年度的額外免稅額至 15 萬元，並為多名子女的免稅額分級實行累進安排。
- 調高供養父母/祖父母/外祖父母的免稅額，由 23,000 元增至 30,000 元(55 歲父母/祖父母/外祖父母)，46,000 元增至 60,000 元(60 歲父母/祖父母/外祖父母)。若同住的免稅額則增加一倍。
- 設立子女教育免稅額及置業供款免稅額，減輕中產家庭教育負擔。

幫助長者、兒童及少數族裔人士

3. 建立可持續的退休保障，改善長者年金制度

背景：

- 香港人口老年化的情況漸趨嚴重，惟香港社會一直以來都未能充份保障長者的入息，現時的制度亦未能有效為多數長者提供穩定可靠的退休入息來源。
- 按扶貧委員會公佈的最新數字，2016 年長者貧窮率為 44.8%，計算社會保障的效果後，



仍有 31.6%的長者生活在貧窮線之下；若政府仍未有任何有效措施為市民建立可持續的退休保障制度，長者貧窮率必然持續攀升。

建議：

- 善用各根退休保障支柱，確保政府和勞資雙方有適當承擔，同時擴大安老按揭、銀髮債券等措施，進一步協助銀髮人士創業和就業，從而建立可持續的退休保障制度。
- 優化剛推出的終身年金計劃，包括提高計劃額度和採取彈性提取年金的歲數，以全面保障長者的退休生活。
- 盡快確定強積金「預設投資策略」的檢討日期和機制；檢視「強積金半自由行」的成效和優化措施，並研究其他優化強積金的可行方案，減輕中產僱員和中小企僱主的負擔。
- 研究設立「中央公積金」制度，以及設立「遣散，失業及傷殘補助金」以取代現行的遣散費和長期服務金，為僱員提供更恰當的經濟保障。

4. 拓展銀髮經濟

背景：

- 香港目前正面對人口老化的問題，長者佔整體人口的比例預計會由 2017 年的 17%上升至 2026 年的 23%，並於 2046 年攀升至 32%；隨著「銀髮社會」的到來，香港有必要發展「銀髮經濟」，幫助長者重投社會成為生產力，推動社會的可持續發展。

建議：

- 加強退休人士再就業的政策支援，鼓勵社會歡迎身壯力健的長者重投社會成為生產力，發展銀髮經濟。成立專責小組研究發展銀髮產業，鼓勵退休人士按其能力、經驗、興趣發展「第二職業」。
- 增設「銀髮創業基金」，為有志創業的長者提供導師輔導、科技、網路等支持。

5. 強化長者福利

背景：

- 現時，各項社會福利金制度的合資格領取年齡均為 65 歲或 70 歲，惟現時不少機構訂立的退休年齡為 60 歲，而部分處於 60 至 64 歲的「社會斷層人士」，既缺乏足夠退休津貼，又無法依靠強積金制度領取退休金，政府不應忽略上述人士的生活需要。

建議：

- 考慮將目前「長者醫療券」及「2 元公共交通票價優惠計劃」的受惠門檻降低至 60 歲，並適度增加津貼金額，令 60 歲或以上退休人士可以有尊嚴、充實、愉快地踏入他們的第二人生，享受更優質的退休生活。

6. 為全日制學生提供 2 元票價優惠

背景：

- 現時，香港家長除了要負擔子女每年沉重的書簿開支外，還需替子女報讀各式各樣的課外活動，甚至要替他們支付補習費用；子女外出參與活動頻繁，其交通費用亦成為家長們的主



要支出。

建議：

- 擴大 2 元票價優惠至就讀全日制的學生，舒緩家長（特別是基層家長）的財政負擔。

7. 增撥資源協助處理虐兒個案

背景：

- 香港近年接連被揭發多宗懷疑虐待兒童案件，其中更有兒童疑被父母虐待致死的駭人聽聞；虐兒案件頻現，反映學校、社工、社署甚至社會，對於類似事件警覺性不足，以及行動力欠奉的嚴重問題，政府必須正視相關情況，以阻止悲劇重演。

建議：

- 教育局及社會福利署加強溝通及配合工作，並研究為幼稚園提供社工服務及縮短幼稚園學生缺課需申報的時間。
- 教育局和社會福利署共同認真審視現有機制，向有需要的家庭提供適當的資源和援助；同時應加強推廣工作，讓家長明白孩子成長時期身心健康的重要性，和疏忽照顧有可能面對的法律後果。
- 成立專責官方機構或中心處理虐兒個案，為不同持份者（教師、父母、警察等）提供第一時間的支援。

8. 加強對有需要的少數族裔人士的支援

背景：

- 根據 2016 年中期人口統計的結果，居住在香港的少數族裔人士共有 584,383 人，佔全港人口的 8.0%；在過去 10 年內，少數族裔人士數目顯著上升了 70.8%。
- 政府早前公布《2016 年香港少數族裔人士貧窮情況報告》，發現少數族裔的貧窮率，在政府恆常現金政策（包括綜援等）介入前後，分別達 19.4%及 17.6%，較 2011 年的 15.8% 及 13.9% 有所惡化。
- 報告亦指出，語言和溝通能力對少數族裔人士融入主流社會十分關鍵；部分少數族裔人士的語言能力不足，將對就業能力造成一定影響。

建議：

- 加大對少數族裔人士的財政支援，例如為少數族裔學童提供書簿費及生活費，分擔少數族裔家長的財政壓力。
- 增加政府部門的資源及人手，改善對少數族裔的生活、居住及就業等的日常支援服務。
- 為少數族裔人士提供在職培訓課程，特別是加強語言能力的培訓工作，以提升少數族裔的語言能力及勞動人口參與率。

動物權益

9. 改善動物法例及政策



背景：

- 政府在 2006 年提高《防止殘酷對待動物條例》的相關最高罰則，惟距今已經 12 年，條例已經過時；加上法庭往往根據案件性質酌情予以輕判，阻嚇性成疑，立法原意與現代動物權益亦大相徑庭。
- 政府急需考慮修改或制訂更全面的法例，擴大對動物權益的保護範圍；更要開創更廣闊的新思維，多管齊下，全面地保護動物的基本生命安全及各種相關權利。

建議：

- 在全港 23 個警區成立「動物警察」專隊進行統籌，與漁護署等相關部門及各民間團體互相配合，調查和跟進各警區就虐待動物的投訴，盡量減少及避免虐待或虐殺野生動物個案的發生。
- 在《防止殘酷對待動物條例》中加入「照顧動物責任」，即 **duty of care**，來規定主人照顧和保護動物的責任，進一步保障動物權益。
- 積極籌劃中央動物領養中心並強制貓隻植入晶片，以控制流浪動物的數量。
- 增加動物權益團體的資助，讓他們為動物進行絕育、治療和推廣愛護及領養動物等活動，甚至撥款讓動物權益團體設立動物領養中心。
- 加強公眾宣傳，鼓勵市民領養動物。

十二、教育和青年發展

完善教育制度和課程設計

1. 加大有經濟需要學生的資助額

背景：

- 政府早前表示會為研究院課程的本地學生提供免入息審查助學金，但未有針對中小學生的獎助學金建議。雖然現時政府實行 15 年免費教育，但學習開支仍對家庭（特別是基層家庭）帶來龐大負擔。

建議：

- 強化和新設獎助學金，培育來自基層家庭的學生，例如為「333 小老師培訓計劃」提供配對基金，讓有經濟需要學生進修和提升各種技能。

2. 檢討收費院校政策

背景：

- 2016-17 年度專上教育院校數目共有 29 間，而自資全日制經評審的學士學位課程共有 153 個，比 2007-08 年度的 52 個增加了 101 個；鑑於近年專上教育院校開辦自資學士學位課程的數目不斷上升，令人憂慮其課程質素和認受性。

建議：

- 監管機構（例如質素保證局和學術及職業資歷評審局）加入日常監管，確保自資學士課程的



質素，提升畢業生的認受性。

3. 加強香港學生國民和基本法教育

背景：

- 《中華人民共和國憲法》是國家根本法，除了具有最高法律地位及最高法律效力外，更確立國家的總任務和總目標；憲法同時亦是香港特別行政區的「根」和「源」，有賴國家憲法，才能有效確保香港《基本法》及「一國兩制」的生動實踐。
- 香港應全面維護及尊重國家主權、領土完整、國家安全及整體國家的利益，全面推動國家憲法、《基本法》及「一國兩制」宣傳及教育工作，構建關愛、共融和諧的社會。

建議：

- 安排內地知名法律專家和教育工作者與香港教育界合作，有系統地推動國家憲法、《基本法》及「一國兩制」的宣傳及教育工作，確立學生的國家憲制概念和國民身份意識。

4. 檢討中學通識教育科，跟進落實中史科成為必修科

背景：

- 通識教育自 2009 年起成為香港新高中必修科以來，不少老師及學生均認為通識科學習範圍太廣太深、且部分題目亦極具爭議，令他們均感無從入手；另外，政府應強化中史教育，致力增加學生對國家歷史的認識。

建議：

- 檢討通識科的課程內容及評估方法，加快檢討進度，例如研究把通識課改為選修科、取消必修題以及把評分制度改為及格和不及格。
- 加強通識科教師的培訓，落實通識課專科專教，以改善課程的教學質素。
- 引入中史科作為必修科，增撥資源改善教材，令中史科課程變得更生動有趣。

5. 支援非華語（NCS）學生及特殊教育需要（SEN）學生的教與學

背景：

- 非華語（NCS）學生及特殊教育需要（SEN）學生於過去十年持續增加。在 2016/2017 學年，就讀公營及直接資助計劃學校的非華語（NCS）學生數目共有約 18,200 個，而特殊教育需要（SEN）學生則有約 50,000 個。
- 政府於 2014 年公布為學校提供「中國語文課程第二語言學習架構」，照顧非華語學生學習「中文作為第二語言」的需要，惟架構實行至今尚未有檢討措施，令人憂慮架構的成效。

建議：

- 全面檢討非華語（NCS）學生及特殊教育需要（SEN）學生的教育政策，特別是學校的收生及評核程序、學校選擇及學前學習支援；確保學童有平等入學的機會，非華語（NCS）的學童可選擇以英語進行面試。
- 檢討「中國語文課程第二語言學習架構」的成效，長遠為非華語（NCS）學生提供獨立的「中國語文課程第二語言」課程教材和中文考核制度。



- 提供教師晉升專業階梯，加強對非華語（NCS）學生及特殊教育需要（SEN）學生的教育法培訓。

青年發展

6. 優化「持續進修基金」

背景：

- 雖然本年度《財政預算案》建議向持續進修基金額外注資 85 億元，又會提高持續進修基金的資助上限，由每人 10,000 元增至 20,000 元，惟現時進修開支不斷上升，資助額明顯不足。

建議：

- 放寬持續進修基金限額，由 20,000 元增至 30,000 元，擴闊年輕人報讀更多不同職場課程的選擇，增加工作配對機會；同時考慮結合職業教育的需要，把基金適用範圍擴大至牌照申領和考核等範疇。

7. 為兩地青年提供創科創業優惠和配對

背景：

- 科技創新需要創意，更需要後繼有人。年青人創意蓬勃，熟悉潮流走向，是各地創科產業發展的主力和未來。兩地目前針對青年創業的基金項目大多獨立運作，亦缺乏針對跨境創科活動、同時可供企業（非公營科研機構）申請的基金資助，故有必要加強這方面的支援。

建議：

- 與廣東省政府合作，設立「青年創科計劃」，為有志創科的青年提供合適的發展土壤，如為兩地合資格的青年提供創業資助、企業配對方案等，特別是在大灣區設立香港青年創業基地，提供優惠條件和資金扶持，吸引香港的年青人大灣區創業。

8. 推動青年職業教育

背景：

- 香港自上世紀 80 年代轉型為知識型經濟體，當時「大學至上」風氣開始盛行，而職業教育則漸漸不受重視。時至今天，職業教育為「次等」選擇的風氣一直在家長及學生當中根深柢固，不少調查和研究顯示大多數中學生傾向繼續接受傳統學術訓練。
- 另一方面，本港人力需求殷切，個別行業的專業及技術職位人力不足，同時部分青年人未能及早為就業作好準備，對前景感到迷茫。

建議：

- 人力資源規劃委員會及青年發展委員會共同研究將職業教育融入現時教育制度的可行性，讓學生能及早接觸及了解各行各業的專業及技術工作，增加學生的就業選擇；為職業教育課程的畢業生提供更多就業支援，例如加強與企業的職位配對。



9. 推廣香港職業教育至「一帶一路」沿線國家，拓闊本地青年出路

背景：

- 香港的職業教育系統日益完善，院校設施、師資和技術水平等在區內擁有前列位置，政府應致力完善香港的職業教育制度，同時把握香港面向國際的優勢，加強向外推廣香港的職業教育，吸引更多年輕海外人才來港修讀職業教育課程。

建議：

- 善用「一帶一路」的機遇及把握自身優勢，向「一帶一路」沿線國家推廣香港完善的職業教育。容許本地職業教育院校放寬其收生限制或設海外生名額，讓「一帶一路」沿線國家的人才報讀本港職業教育院校，提升香港職業教育的知名度。
- 與「一帶一路」沿線國家合作，讓香港職業教育之學生到海外工作和交流，藉此擴闊學生視野，並爭取「一帶一路」國家承認香港職業教育學生的學歷資格，以提高香港職業教育的國際地位，拓闊本地青年出路。

10. 加強在本地中小學推廣藝術、文化及體育

背景：

- 香港擁有豐富的藝術、文化及體育資源，而西九龍文化區、啟德體育園區等的落成，將為香港的發展提供難得的契機。政府應加大推廣文化、體育及藝術，提升本地青年對藝術、文化及體育的認知，聚焦培養新一代觀賞群，藉以長遠鼓勵藝術創作和創新，帶動有關產業發展，使香港成為文化、藝術及體育樞紐。

建議：

- 將「高中學生藝術學習之旅」計劃擴展至全體中小學生，資助中小學及讓學生每年參加至少一次藝術活動，例如參觀各類型藝術展、香港藝術館或西九文化區、觀賞香港藝術節表演等，並為學生安排完善的學與教活動，加強學習成效。
- 檢討中小學現行音樂科、視覺藝術科及體育科之課程大綱，增加相關的教學時數，以及讓學生接觸和體驗不同音樂、藝術及運動的機會，從小培養其認知、修養及鑒賞能力。

十三、完善醫療制度

滿足人才需求

1. 輸入海外醫療專才

背景：

- 根據現行機制，任何地方的醫生、包括「一帶一路」沿線國家的醫生，可以透過考試成為本港醫生，只是有批評指現行考核過於嚴苛、門檻偏高，造成輸入海外醫生的障礙。

建議：

- 在維持專業水平的前提下，檢視現行海外醫療專才來港執業的門檻和考核機制，考慮適度



放寬。

2. 增加資助，培訓更多本地醫護人員

背景：

- 現時教資會(UGC)資助的第一年學士學位課程學額，維持在每年 15,000 個，令到醫療專業的學額增加存在限制。

建議：

- 增加整體資助學額，培訓更多在社會有急切需求的本地專業人才。
- 因應未來醫療人手需求，檢討和擴大「指定專業／界別課程資助計劃」涵蓋的醫療專業範疇和學額，回應社會需求。

加強和善用公私營醫療資源

3. 資助病人購買罕見疾病藥物

背景：

- 現時關愛基金和撒瑪利亞基金的受惠資格均有限制，不少中產人士未能受惠。另外，醫院管理局亦將檢討藥物資助機制，但政府每年就此給予醫管局的資助不足 1 億元，對罕見病病人的支援遠遠不足。

建議：

- 每年撥出 3 億元，為患有罕見疾病的病人分擔藥費。

4. 加大公私營合作，紓緩公營醫療系統壓力

背景：

- 公私營協作基金自 2016 年成立至今，現時僅支持七項公私營協作計劃，而當中支援慢性疾病的計劃的數目及受惠人數亦相當有限。

建議：

- 優化公私營醫療協作計劃，以按單位成本資助方式，外判服務或者資助病人使用私營醫院服務，發揮市場靈活性，紓緩公營醫療體系的壓力。
- 持續優化現有計劃，擴大涵蓋範圍至更多的慢性疾病，讓更加長期病患者受惠。
- 針對現時私營醫療機構面對租金高等營運壓力，參加公私營合作項目的收益與市場價格有一定偏差，應考慮將資助額提升，或者提供稅務優惠，吸引他們積極參與。

5. 提高自願醫保吸引力

背景：

- 自願醫保計劃擬在 2019 年推行，雖然購買該等計劃的投保人士最高享有 8,000 元稅務扣減，但預計計劃年度保費較高，加上未有將高風險池納入產品要求，可能會削弱計劃的吸引



力。

建議：

- 增設「醫療保險免稅額」、「父母醫療保險免稅」及「子女醫療保險免稅」，鼓勵更多較有負擔能力的市民轉用私營醫療服務，並研究提升計劃吸引力，包括落實將高風險池納入產品要求和增加可扣稅金額上限，切實解決公私營醫療服務嚴重失衡的狀況。

完善長者和學生醫療服務

6. 落實 18 區流動牙科醫療車

背景：

- 長者對牙科服務殷切，然而牙科街症只處理止痛和脫牙，關愛基金牙科資助項目則只服務 70 歲或以上正領取「長者生活津貼」人士，更只屬一次性。此外，深受到長者歡迎流動牙科車服務，數量亦是嚴重不足。

建議：

- 在 18 區以試驗形式提供流動牙科服務，以照顧市民大眾（別是居於社區的長者）對牙科護理的需要。
- 檢討現時牙科街症服務診所的運作和位置分配，並研究放寬關愛基金長者牙科服務年齡限制。

7. 推行中小學「一校一營養師」計劃

背景：

- 隨着本港全日制學校普及，不少中小學生都在校內用膳，然而經民聯調查反映學童膳食並不健康，長遠可能製造更多兒童肥胖問題，對社會是一個警號。

建議：

- 建議在本港中小學逐步推行「一校一營養師」計劃，讓專業營養師為學童膳食提供意見和審核校內午膳的營養標準，培養學童建立良好的飲食習慣。

—完—