



香港經濟民生聯盟  
對 2019 年《施政報告》的期望  
共建和諧 聚焦經濟 改善民生

引言	(頁 2)
一、 營商環境和企業支援	(頁 3)
二、 提升環境質素，惠澤地區民生	
A. 「聯廈聯管」完善三無大廈管理	(頁 11)
B. 加快公屋重建，改善居住環境	(頁 15)
C. 加快舊區重建，提供安居住所	(頁 18)
D. 根治環境衛生，建設和諧社區	(頁 18)
三、 全速推動智慧城市	(頁 22)
四、 創科和「再工業化」	(頁 27)
五、 教育和青年發展	(頁 32)
六、 中產和社會福利	(頁 37)
七、 金融業發展	(頁 42)
八、 大灣區協作與「一帶一路」	(頁 44)
九、 旅遊業發展	(頁 57)
十、 交通、物流和基建	(頁 61)
十一、 土地資源和規劃發展	(頁 70)
十二、 完善醫療制度	(頁 77)
十三、 推進環保政策	(頁 79)
附件一：協助香港企業進軍境外經貿合作區	(頁 82)



## 引言

特區政府在7月宣布修訂《逃犯條例》工作「壽終正寢」，但民間示威活動此起彼落，甚至演變成一場場暴力衝擊，嚴重窒礙本港經濟民生發展。與此同時，隨著全球商貿關係越趨複雜，保護主義情緒持續升溫，加上中美貿易糾紛、英國脫歐等問題曠日持久，似乎短期內不會有完善的解決。環球經貿環境的負面因素，在貿易和投資環境方面的影響正逐步浮現，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，要面對的嚴峻挑戰絕不能輕視。

中央的支持一直是香港長遠發展最堅實的後盾，「一帶一路」倡議、「粵港澳大灣區」、支持香港成為國際創新科技中心等措施先後出台，為香港整體發展帶來新機遇。然而，近日發生針對中央駐港機構的暴力行為，觸碰「一國兩制」底線，不為社會各界所接受，若任由情況惡化下去，絕非香港之福。

香港面對如此內憂外患，無論是特區政府抑或社會各界都需要去思考，如何令社會冷靜下來，求同存異，齊心為香港走出困局出謀獻策。經民聯作為工商及專業界別代表，認為當局須做好企業支援，以應對外圍因素帶來的壓力，並要以極具前瞻性的視野，轉危機為契機，助企業謀劃更長遠的發展空間。此外，市民對於房屋、醫療、安老、貧富懸殊、環境衛生等社會深層次問題的不滿，在這次修訂《逃犯條例》風波中表露無遺，經民聯認為當局亟須展現膽識和魄力，在目前財政充裕的情況下，果斷在各項民生議題上發力，落實利民便民的政策和措施。

這份以「團結共融 聚焦經濟 改善民生」為題的建議書，結合了各界的智慧，提出13大範疇合共約480項施政建議。經民聯期望政府和社會各界聯手捍衛「一國兩制」和香港的核心價值，向暴力行為說不，用和平及理性態度走出當前困局，讓社會盡快復原，合力聚焦經濟建設，改善民生，重塑和諧共融的家園。



## 一、 營商環境和企業支援

### 多管齊下應對貿易戰

#### 1. 協助香港企業進軍境外經貿合作區，振興本地經濟

（建議詳情可見附件一）

##### 背景：

- 特區政府近幾年積極推動創新及科技產業發展，以應對外部環境不利與內部市場不景氣的雙重壓力。本地經濟轉型升級，必須及時把握「再工業化」及智能生產的世界趨勢，發展新產業、開拓新市場，促進香港經濟多元發展，尋找新的經濟增長點和創造就業機會，這些對香港經濟持續發展非常重要。
- 正在這個轉折時刻，國家正致力推行「一帶一路」及「粵港澳大灣區」發展規劃，特區政府和工商界必須及時行動，拓展內銷及把握「一帶一路」沿線市場帶來的新機遇。
- 《施政報告》在制定經濟發展的政策和措施時，必須充份利用「粵港澳大灣區」及「一帶一路」國策的發展潛力，特區政府應為工商業界提供支援，並且跟國家部委溝通協調，在政策上協助香港企業更好地配合國家的發展規劃，拆牆鬆綁，令香港和國家的發展都能夠得益。

##### 建議：

- 結合「一帶一路」及「粵港澳大灣區」的優勢，為本地企業、特別是中小企開拓更多機遇。
- 借助國家在「一帶一路」沿線建立的多個境外經貿合作區（經貿合作區），中央提供政策，開放這些經貿合作區給香港企業進入，建立生產基地和供應鏈。
- 港商可以利用這些遍佈全球的經貿合作區重整生產線，拓展新的生產基地。
- 國家要提供政策，協助香港企業進入這些經貿合作區，建立合資、合營企業等。
- 另一方面，在經貿合作區生產的產品，可循大灣區進軍龐大的內銷市場，開拓更多商機。
- 配合香港企業到海外「二次創業」的趨勢，及因應中美貿易戰而需要開拓海外生產基地，特區政府可參考「中小企業信貸保證計劃」，設立「海外拓展支援基金」，以配對形式提供資助，支持和鼓勵企業開拓發展經貿合作區的機會。
- 由特區政府提供擔保，鼓勵本地銀行向進軍經貿合作區的香港企業提供融資。
- 鼓勵經貿合作區的投融資及貿易利用人民幣結算，以促進人民幣國際化，並發揮香港作為離岸人民幣中心的優勢。
- 游說中央為投資經貿合作區的港商提供與內企同等的待遇，為從經貿合作區出口到內地的貨品提供關稅減免，或簡化清關程序等便利措施。
- 檢討《稅務條例》第 39E 條和 16EC 條，協助香港企業把握「一帶一路」及「粵港澳大灣區」的機遇，提升香港企業的競爭力。
- 香港經濟貿易辦事處及香港貿易發展局可以提供有關經貿合作區的研究及可行性報告，包括投資環境、法律、稅務、勞工政策等。
- 特區政府應配合香港各大商會及專業團體，協助專業界別為經貿合作區建設提供各項專業服務，配合建設經貿合作區不同階段的需要。
- 進軍經貿合作區及拓展「粵港澳大灣區」內銷，可以惠及多個行業、創造大量就業崗位，



同時也為企業、創新者和創業者提供更多機會，發展和驗證他們的事業藍圖，培育技術人才，為青年人提供一條向上流動的階梯。

## 2. 進一步協助企業制訂應對貿易戰的經營策略

### 背景：

- 中國內地和美國分別是香港的第一和第二大貿易夥伴，而前者更是香港工業的主要生產基地。中美貿易磨擦如再升級，將擾亂全球供應鏈，並影響成本、價格和需求。
- 港商現時最大困境，就是如何應對大環境轉變。及時掌握最新貿易信息和專業建議，將是能否應對挑戰的關鍵。

### 建議：

- 進一步協助業界開拓貨源及市場，例如與各國領使館及外國駐港經貿機構保持緊密聯繫，搭建訊息互通的平台，為業界提供新興市場的經貿資訊、企業訊息等，讓他們能夠掌握更多不同方面的資料。
- 因應美國徵收關稅的措施，企業可考慮申請豁免、調整關稅設計（如產品設計和改變產品所屬的稅項分類）、改變產品的原產地和申請首次銷售的豁免等，但政府應給予企業更多技術和財政支援，以落實上述策略，具體包括：
  - 提供更多國際經貿情報和影響評估（例如有關關稅、反傾銷、反補貼、原產地規則、產品和安全標準等政策和監管變化），以及應對建議。
  - 加強支援業界，研究如何善用不同國家的產業鏈，令製成品可作為非中國產品進入美國市場。
  - 強化工業貿易署、香港貿易發展局等機構的諮詢服務，向受影響企業就個別情況提供更深入和適切支援。

## 3. 強化港商在外地獲得的保障

### 背景：

- 政府近年加強與不同國家和地區締結自由貿易協定和全面性避免雙重課稅協定，當中包括促進和保護投資的條款。有關工作值得肯定，但政府多年來未有仔細分析不同協議的具體成效，亦沒有清晰交代政府推展國際合作的方向和取捨因素。

### 建議：

- 加快與更多海外經濟體締結自由貿易協定和全面性避免雙重課稅協定，並制訂清晰的工作計劃和目標，並就協定條款徵詢工商專業界的意見，滿足業界在海外投資的需要，爭取其他國家和地區就政治事件造成的損失提供相應保障和補償。
- 就已訂立的協議制訂量化的績效指標和評估機制，定期交代不同協定細節的落實情況和成效，並在有需要時爭取對港商更有利的條款。

## 4. 跨部門、全方位應對貿易戰

### 背景：

- 中美貿易摩擦持續，美國在 2018 年間宣布對多項總值 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，同時對另外 2,000 億美元的中國貨品加徵 10%關稅，並於今年 5 月增加至 25%。雖然美國於今年 7 月宣布豁免對前者其中 110 項貨物徵稅，但又於 8 月宣布向其餘價值 3,000 億美元的中國貨品徵收 10%關稅。香港有必要密切注視情況，作出有效的回應。

- 2008 年環球金融海嘯期間，特區政府成立了跨部門小組，與各政策局及部門制定及落實了一系列支援措施，為企業提供適切的協助，並與立法會、商會及業界保持聯繫，跟進各項建議。
- 2018 年 3 月起，商務及經濟發展局亦與十個商會進行了多次正式會議，反映各行業的狀況，但基於中美貿易摩擦將要維持一段時間，局方需要其他部門（如創科和財金部門）的積極參與，共同制訂宏觀的應對策略。

#### 建議：

- 由行政長官親自掛帥，成立專責應對貿易戰的工作機制，以制訂全面的應對措施，成員包括各相關的司局級官員、經濟金融部門機構以至專家學者、商界代表等，定期就貿易戰的走向作出評估分析，研究各項短、中、長期應對措施。
- 參考 2008 年的做法，成立恆常的跨部門（而非只有商務及經濟發展局牽頭）特別小組跟進貿易戰，主動向不同業界了解訴求，協助企業提升防禦能力。
- 財政司司長負責的金融領導委員會主責防範貿易戰演變為金融危機，需切實保障香港的金融安全，防範國際投機者狙擊香港金融市場。
- 現時外圍局勢變化不定，為了應付可能出現的金融危機，應審慎理財，預留一定的財政盈餘以備不時之需。
- 由行政長官牽頭，親訪美國會見相關官員和國會代表等，並善用駐海外經貿辦事處的網絡，向美國的官員及政界進行游說，解釋香港與美國維持正常商貿關係的重要性，同時表明反對貿易管制措施的立場。

### 減輕中小企財政負擔

#### 5. 進一步把「中小企融資擔保計劃」下「特別優惠措施」的擔保提高

##### 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，最新獲延長至 2020 年 6 月，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。財政司司長亦於今年 8 月宣布將推出新計劃，為微小和經營年期尚淺的企業提供九成信貸擔保，但至今未有細節。
- 另外，政府因應中美貿易摩擦，2018 年宣布針對計劃推出三項優化措施，包括降低擔保費五成、增加貸款額（由 1,200 萬元至 1,500 萬元）和延長貸款擔保期（由五年至七年），有關措施獲延長至 2022 年 6 月 30 日。
- 不過，不少企業不太了解計劃和細節，有些則表示借貸審批仍是由銀行把關，在業務不佳甚至虧損時，向銀行借貸仍然困難。
- 隨著中美貿易糾紛持續，加上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，協助企業應對市場挑戰。

##### 建議：



- 盡快公布新計劃下九成信貸擔保的細節，並把九成信貸擔保涵蓋全部企業，完全免除企業的顧慮。
- 加大力度推動更多銀行積極參與「中小企融資擔保計劃」，並全數豁免企業的擔保年費，當中涉及費用僅為 10-20 億元，數額並不算多，政府絕對有能力承擔。
- 善用計劃的剩餘額度，放寬信貸條件，鼓勵銀行向中小企貸款，避免有計劃而不能夠使用，令政策未能到位。
- 邀請按揭證券公司在計劃以外推出新產品，例如貸款額較低（例如 300 萬元或以下）、還款期較短，但申請相對簡易的安排，以解中小企周轉之急。

## 6. 重啟「特別信貸保證計劃」

### 背景：

- 政府因應環球金融海嘯，於 2008 至 2010 年間推出「特別信貸保證計劃」，沒有相關年利率限制和擔保年費，並提供 6 個月的寬限期，期間借貸企業可以只償還利息等，受到中小企的歡迎。
- 隨著中美貿易糾紛的升溫，企業面對更大的市場挑戰，加上銀行進一步收緊信貸，形成惡性循環；政府應在經濟出現逆轉前，加強對中小企在貸款方面的支援。

### 建議：

- 重啟「特別信貸保證計劃」，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。

## 7. 盡快落實豁免商業登記費和牌費

### 背景：

- 政府於 2019-20 年度豁免商業登記費，但卻繼續徵收旅行社、酒店和旅館，以及食肆、小販及受限制食物售賣許可證全年牌照費，令到相關企業的營商成本增加。隨著中美貿易戰延續，香港經濟面對下行風險，政府應循各方面減輕小微企的財政負擔。
- 財政司司長已宣布豁免 27 類政府收費，為期 12 個月，但有關安排有待政府修改附屬法例和立法會通過。

### 建議：

- 盡快落實豁免商業登記費，旅行社、酒店和旅館，以及食肆、小販及受限制食物售賣許可證全年牌照費，和其他相關牌照費用，以減輕小微企（特別是初創企業）的負擔。

## 8. 優化 BUD 專項基金及「中小企業市場推廣基金」

### 背景：

- 過去兩年《財政預算案》提出了多項優化「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與香港簽訂自由貿易協定的國家（包括東南亞國家聯盟），部分項目仍未獲立法會財務委員會通過。
- 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。

- 財政司司長亦於今年 8 月宣布向 BUD 專項基金和「中小企業市場推廣基金」注資，擴闊資助範圍和金額，但至今未有細節。

#### 建議：

- 取消 BUD 專項基金下資助的地域分配限制（目前每個企業上限為 300 萬元，內地和自由貿易協定市場上限分別為 100 萬元和 200 萬元），為企業開拓不同市場提供更大彈性。
- 進一步擴大 BUD 專項基金的適用項目，以及把資助市場範圍至其他未被納入的「一帶一路」國家。
- 因應 BUD 專項基金的資助金額增加，同步調高基金下「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）和累計資助上限（由 40 萬元調高至 80 萬元），以配合各類受資助項目的成本增加，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。

## 9. 優化出口信用保險，應對外圍挑戰

#### 背景：

- 隨著中美貿易糾紛白熱化，開拓美國以外的市場成為港商的重要出路；不過，其他市場的條件不一，撤帳風險亦隨之增加。
- 不少具有發展潛力的「一帶一路」國家條件未臻成熟，市場透明度有待提升，而香港出口信用保險局受制於條例要求，未能承保有關出口訂單。
- 香港出口信用保險局於 2018 年兩度推出多項特別支援措施，包括提高保費優惠、增加買家信用限額、免費提供額外付貨前風險保障和免費買家信用評估服務，但有關措施的有效期只到 2020 年 6 月，而且只是針對「小營業額保單」和美國市場的訂單，覆蓋面有所不足。

#### 建議：

- 為保費提供更大折扣，並把特別支援措施恆常化，加強保障香港出口商。
- 進一步加大承保額和付貨前保障，以及把有關措施適用範圍擴大至非「小營業額保單」的保戶和美國以外其他海外市場的買家。
- 容許企業以專營權收入或其他資本項目的長期回報作抵押，換取當局的融資擔保甚至貸款，助企業把握商機。

## 10. 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 2017 年 4 月開始投入工作。財政司司長在 2019-20 年度《財政預算案》宣布，稅務政策組改為直屬於財政司司長辦公室，並易名為財政預算案及稅務政策組，有關安排於 2019 年 7 月 1 日起生效。
- 雖然政府已提出為財政預算案及稅務政策組增加人手，但過去除了研發開支扣稅以及雙層利得稅兩項安排，稅務政策組至今未見有其他具體舉措。
- 近年，香港相對鄰近地區的營商環境優勢逐漸收窄，例如新加坡的利得稅標準稅率已低至



17%，加上政府坐擁豐厚財政盈餘，實有必要盡快探討優化稅制和降低稅率的措施，以維持香港的競爭力。

- 另外，不少國家和地區已引入「集團虧損寬免」和「本年虧損轉回」的措施，前者容許企業把集團某一公司的虧損用作抵銷集團另一公司的利潤，後者容許把虧損用於抵銷過往年度的盈利，兩者有助提升稅務競爭力。

#### 建議：

- 加快和強化財政預算案及稅務政策組的工作，除了被動配合國際稅務標準，亦要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。
- 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。

### 11. 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。

### 12. 放寬金融管理局利率、壓力測試和銀行準備金率的要求

#### 背景：

- 目前，金融管理局在不同情況下向銀行提供流動資金支持，但有關利率定於較高水平。此外，針對銀行的壓力測試要求和流動資產比率／銀行準備金率要求亦偏高，令銀行在放寬方面趨向保守。

#### 建議：

- 就金融管理局利率、壓力測試和流動資產比率／銀行準備金率的要求進行全盤檢討，如考慮把流動資產比率／銀行準備金率下調，加強銀行資金流動，讓企業從銀行獲得更寬鬆的貸款。

### 13. 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：

- 研究壓力測試標準，應否隨按揭利率上升而作即時修訂。
- 改變 15%額外從價印花稅（DSD）「先繳後退」的原則，改為容許業主在換樓期後未能出



售原有物業，才需繳交稅項，減輕企業的現金流負擔。

- 將住宅物業需繳付額外印花稅（SSD）的轉讓期，從現時 36 個月或以內，縮短至 12 個月或以內，讓有物業的中小企或其股東能以物業作抵押，取得較高貸款。
- 長遠而言，應取消自用的工商舖、寫字樓買賣「辣招」，以及提高工商舖的按揭成數，讓有需要購置物業作營商用途的企業可以降低成本，方便企業出售物業套現，釋放企業銀根。

## 營造有利營商環境

### 14. 進一步優化取消強積金「對沖」的建議

#### 背景：

- 現屆政府決定落實取消強積金「對沖」的安排，並在原有初步構思之上，於 2018 年《施政報告》提出了優化建議，把第二層資助由 12 年延長至 25 年，總資助額預計由 172 億元大幅增加至 293 億元。
- 經民聯歡迎政府「加碼」，強化對僱員退休保障的承擔，但有關建議未有根本解決中小微企在取消「對沖」機制後的負擔問題。
- 政府預計要到 2020 年才向立法會提交賦權法例草案，2022 年或以前獲得通過，最快 2023 年實施，期間有足夠時間探討進一步的優化建議。

#### 建議：

- 在向立法會提交賦權法例草案前，探討進一步優化現有方案，增加政府的長遠承擔，徹底解決新建議衍生的問題，包括：
  - 部分中小微企在 25 年後仍沒有充足儲備。
  - 日後新成立的企業，在新機制落實 25 年後無法受惠資助，負擔過重。
- 更新政府內部就取消強積金「對沖」帶來經濟影響的分析，並對外公開相關數據，及早讓社會和工商專業團體作討論和評估。

### 15. 為港商在兩地註冊商標提供更大便利

#### 背景：

- 立法會今年通過《2019 年商標（修訂）條例草案》，以在香港落實《商標國際註冊馬德里協定有關議定書》（《馬德里議定書》）的安排，透過一站式的國際商標註冊及管理機制，讓業界經單一程序取得國際商標註冊。
- 不過，雖然內地為《馬德里議定書》締結方，但內地與香港之間的商標保護仍受地域限制，在香港註冊的商標不能在內地獲得保護，反之亦然，對於在內地經營業務的港商帶來風險和不便。
- 政府在《2019 年商標（修訂）條例草案》委員會會議上亦表示希望能夠處理有關議題，但卻未有具體時間表；經民聯認為應加快相關工作，強化對港商的保障。

#### 建議：

- 因應《馬德里議定書》在港適用，探討在內地和香港之間訂立具可行性的特殊安排，例如允許兩地申請人可以自由選擇在香港或內地提交國際商標註冊申請的可行性，省卻港商需要分別在兩地註冊的煩惱。



## 16. 提供單一窗口處理基金申請及文件提交

### 背景：

- 政府於 2018 年推出「單一窗口」第一階段措施，並預計於 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。

## 17. 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 2018-19 年度《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。

## 18. 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。
- 向物流業提供專項支援，讓業界借助大數據分析和互聯網工具優化快遞流程、減省物流成本，使得消費者獲得更好的物流服務和體驗，協助中小企發展及經營網購業務。

## 19. 加強對特許經營加盟商的保障



### 背景：

- 現時，特許經營授權商和加盟商之間的商業糾紛可根據普通法及合同法處理；就不合情不合理的條款，加盟商雖然可提出訴訟，但他們只是小商戶，難有財力打官司，亦未符合申請法律援助的資格。另外，由於他們並非服務最終使用者，消費者委員會亦不受理相關個案。
- 全球多國都有規管特許經營的制度，例如中國內地有《商業特許經營管理辦法》和《特許經營道德規範》，對合同內容、資訊披露、廣告宣傳有所要求，美國聯邦政府和絕大部分州政府都有專項法規，英國則用行業協會的方式來管理。
- 特許經營商業模式在香港愈來愈流行，但監管制度卻遠遠落後於國際。在政府近年鼓勵創業的大政策下，政府有必要盡快引入規管，為一眾小微企加盟商提供更多保障。

### 建議：

- 參考其他司法管轄區的做法，鼓勵特許經營行業設立協會和訂定專業守則。
- 長遠研究制訂專項法例，適度規管與特許經營相關的商業行為。

## 二、 提升環境質素，惠澤地區民生

### A. 「聯廈聯管」完善三無大廈管理

#### 改善三無大廈管理制度

##### 1. 「聯廈聯管」先導計劃

#### 背景：

- 「三無大廈」衍生出衛生、治安、消防、管理、維修等問題，對居民的的生活和安全構成極大影響。

#### 建議：

- 參考「樓宇更新大行動」及「優化升降機資助計劃」撥款經驗，注資20億元成立基金推動「聯廈聯管」先導計劃。
- 「聯廈聯管」先導計劃由政府牽頭，為同區多幢相鄰的「三無大廈」，按機制安排一間物業管理公司根據合約條款和服務要求在指定期限內聯合管理，直至大廈成立法團為止。
- 新增加強支援「三無大廈」法團運作的特別措施，包括：為「三無大廈」透過「聯廈聯管」計劃成功成立的新法團，增加參與相關維修計劃的籌組法團資助額；以及，為新成立法團提供支援服務的重要政府項目，但每期計劃僅維持3年，目前進行的第三期到2020年3月就會截止等，並將其列入「聯廈聯管」先導計劃條款中。

##### 2. 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，但現時全港仍有5,000多幢「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。

### 3. 檢視冷氣機滴水問題

#### 背景：

- 不少舊區舊樓雲集，大廈裡的單位被間成劏房出租，但業主卻甚少管理住戶安裝冷氣機後的去水管接駁，導致冷氣機滴水問題嚴重。有部份大廈即使設有中央去水管，但劏房單位業主及住戶都認為把冷氣機去水喉駁到去水管非自身責任，不願費功夫把去水喉駁回中央去水管。
- 政府有按照申訴專員公署的建議在其「樓宇安全貸款計劃」中，促使或鼓勵業主在大廈維修時裝設去水管。但目前，當局並無賦予業主立案法團向樓宇安全貸款計劃貸款的權力。

#### 建議：

- 參考「優化升降機資助計劃」，撥款向有需要的業主或大廈法團提供經濟誘因及適切的專業支援鼓勵他們安裝中央去水管。
- 食物及環境衛生署應靈活調派人手，集中在投訴人所指的滴水時段進行巡查，並加強巡查人流密集街道，嚴厲打擊冷氣機滴水問題。

### 4. 檢討滲水辦檢驗制度

#### 背景：

- 滲水投訴調查聯合辦事處（滲水辦）一般在收到投訴後的6個工作天內聯絡投訴人，並到現場視察，然後進入被投訴的單位有系統地進行非破壞性測試，以確定滲水源頭。
- 但滲水辦效率差長期為人詬病，申訴專員公署由2016年至2018年9月的33個月便共收到360宗有關滲水辦未有妥善處理滲水問題的投訴。

#### 建議：

- 改善現時滲水辦的人手編制，增加滲水辦人手，以加快處理積壓的滲水個案。
- 盡快檢討滲水辦的檢測方式。
- 為滲水辦提供一次性撥款，以引進最新的技術及設備，提高確定滲水源頭的成功效率。

### 改善升降機安全

#### 5. 完善「優化升降機資助計劃」



#### 背景：

- 為改善升降機安全，政府2018年於《施政報告》中提出動用25億元，在未來六年內，夥拍市區重建局推行「優化升降機資助計劃」，加快推動本港樓宇業主籌組升降機優化工程，以提升舊式升降機安全水平。成功申請可獲優化升降機工程費用約六成資助，上限為每部升降機50萬元。
- 可是，市建局設定參加計劃的樓宇單位之差餉租值準則，被質疑門檻過高且做法不設實際，業主難以申請，資助金額和涵蓋的升降機數目仍有增加的空間。

#### 建議：

- 完善「優化升降機資助計劃」，同時應降低計劃的資助門檻、調高資助比例、簡化及加快相關程序，如有需要亦應考慮是否再度注資，從而確保全港升降機的安全；長遠調高合資格樓宇之差餉租值上限，讓更多業主受惠。
- 盡快推出第二輪計劃，調高資助比例和金額上限（如上調至八成和80萬元），以滿足更換整部升降機的開支需要。
- 加強對計劃下非政府機構合作夥伴的支援，以更有效接觸相關目標樓宇及協助業主申請計劃。
- 參照「樓宇更新大行動2.0」，針對「三無大廈」行使酌情安排，在設有舊式升降機的不合資格樓宇的業主面對真正財務困難時，主動向有關業主提供協助，代他們進行升降機優化工程，然後再向他們收回有關費用。

### 6. 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。

### 7. 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

### 8. 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2018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。

### 9. 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。

### 10. 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。

## B. 加快公屋重建，改善居住環境

### 增加房屋供應

#### 1. 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。
- 根據政府於2014年公布的重建公共屋邨研究結果，現時餘下未規劃重建的共有19個公共屋邨，共提供65,900個單位；但假設有關於地積比一律增至基本的6.5倍，在重建後，單位數量便可躍升至200,893個。較原先增加134,993個（為原先單位數量約3倍），平均增幅為205%。
- 以華富邨為例，2015年施政報告提出重建港島南區華富邨後，經過區議會諮詢、修訂計劃及城規會審議等程序，預計華富邨重建計劃第一期於2025年才會落成，進度十分緩慢。

#### 建議：

- 盡快開展重建舊公共屋邨的程序，就房屋委員會曾研究過重建的舊公共屋邨，以及相關地段進行規劃，以解決土地問題，善用土地。
- 檢討現行重建公屋的手續，以加快及增加供應。
- 釋放高樓齡屋邨的發展潛力，並原區安置居民。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，重建會更符合成本效益。
- 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。

## 2. 協助首次置業人士，提供細單位和調整按揭成數

#### 背景：

- 2018年6月，政府推出多項新房屋政策，受到廣泛好評。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：

- 為首次置業人士提供津貼，協助更多市民「上車」。
- 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。

## 3. 檢視過渡性房屋計劃

#### 背景：



- 政府於2018年《施政報告》建議改裝整幢工廈為過渡性房屋，惟改裝工廈成本高，以致業主參與度不足。
- 2018年《施政報告》亦建議由運輸及房屋局轄下的專責小組積極協助和促成各項由民間主導和推行的短期措施，以增加過渡性住屋供應。事實上，由香港社會服務聯會營運的「社會房屋共享計劃」將推出多個項目，提供約400個單位，供合資格人士租住。但相關項目的進度並不理想，提供的單位數目亦較少。

#### 建議：

- 探討讓整幢工廈免補地價改裝為過渡性房屋，以提供更多誘因吸引業主改裝工廈。
- 放寬未補地價居屋以低於市值租金租給有需要家庭。
- 探討改建舊校舍為過渡性房屋的方案。
- 檢討和優化「青年宿舍計劃」，支持及鼓勵非牟利團體加快興建青年宿舍。

### 建立房屋土地儲備

#### 4. 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。由2007年至2016年期間，香港已把約1億公噸公眾填料運往台山市作填海之用，該市藉此開闢約660公頃新土地。
- 另外，政府計劃首階段研究於交椅洲一帶填海興建面積約1,000公頃的人工島，但其餘700公頃鄰近喜靈洲的人工島填海，只會於研究中收集初步資料，作為日後長遠規劃的參考。

##### 建議：

- 為了減輕填海成本和增加長遠土地供應，應爭取加快相關的可行性研究，同時重新探討同步填海發展合共1,700公頃人工島，以令工程更符合成本效益。
- 研究發行填海債券，以籌集資金解決填海成本高企的問題，而政府則可以填海後賣地所得收入來償付有關債券。

#### 5. 重啟發展「綠化地帶」研究

##### 背景：

- 雖然今屆政府表明不會發展郊野公園邊陲地帶，但本港仍然擁有一些位處市區與郊野公園之間，保留價值較低的「綠化地帶」，政府應平衡住屋和保育的需要，考慮開發更多有關土地資源。

##### 建議：

- 重啟發展「綠化地帶」的研究，以尋找更多合適選址，協助滿足建屋需求。
- 檢視《郊野公園條例》，以讓條例更適時及合乎社會需要。

#### 6. 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，但現時政府並未有預留足夠地方重置露天倉等棕地作業。

#### 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。

### 7. 加快制定「土地共享先導計劃」細節

#### 背景：

- 現時發展商及個人持有豐厚的農地儲備，估計約有1,000公頃的農地，相當於三個啟德發展區用地。
- 政府於2018年《施政報告》中，提出「土地共享先導計劃」的概念，以鼓勵私營機構提供土地，並與政府共同發展資助房屋。

#### 建議：

- 盡快設立獨立機構並制定一套公平、公開及透明的機制，處理公私營合作的土地發展項目。
- 盡快落實及公佈「土地共享先導計劃」的細節。

### C. 加快舊區重建，提供安居住所

#### 1. 增撥資源加快舊區重建速度和力度，維持政府決定土地用途的主動權

#### 背景：

- 舊區重建過程漫長，當中涉及土地改劃程序、安置住戶、收購單位及賠償等問題，關卡重重；包括城規會在審批重建規劃時手續繁複，要求準則不一，城規會人手亦不足，因而令到重建計劃審批時間變得冗長。
- 此外，現時不少舊樓被改裝成劏房，要重建這些劏房林立的舊區，便要先解決劏房戶的安置問題，以便加快舊區重建，善用市區土地。
- 另一方面，市建局和港鐵公司等機構的物業發展項目，其出售呎價往往被指是與市價看齊，甚至比市價更高，該等機構被指偏離了原有的角色；政府應維持在土地和房屋供應的主導權。

#### 建議：

- 向市區重建局增撥資源，加快舊區重建速度和力度。
- 為加快安置舊區內的劏房戶，考慮提供可負擔、低廉租金的住房作短期居所，協助他們在短期內租得房屋，等候公屋編配。
- 市建局把已收回的土地交給政府，再由政府決定土地用途，市建局不再充當發展商的角色；政府對這些已收回的土地，不論在土地用途、規劃，還是房屋模式等，均可作出明確的指示，以切合香港住房和商業用地的供應需要。



## 2. 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（如九龍塘及啟德）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，並就進一步提高啟德發展區的地積比率作研究。

## D. 根治環境衛生，建設和諧社區

### 改善衛生狀況

#### 1. 推動 18 區同步滅鼠

##### 背景：

- 雖然政府近年加強防治鼠患的措施，包括引入夜視鏡監察系統和新式氣壓滅鼠器，惟新科技效果成疑，鼠患問題依然嚴重，更發生人類感染大鼠戊型肝炎個案。基層地區如深水埗內一些三無大廈（無法團、無業主組織、無管理或清潔公司）亦是老鼠溫床，對居民日常生活造成滋擾。

##### 建議：

- 制訂措施於全港 18 區推行同步滅鼠工作，防止老鼠「搬家」。
- 向 18 區區議會撥款，由區議會招標揀選最適合區情的滅鼠公司，招標要用綜合評分，而不是價低者得，讓資源用得其所。
- 檢視現時的防鼠措施，包括巡區時多向街坊了解實際情況，確定鼠患黑點的所在地，以展開相應滅鼠工作。
- 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。

#### 2. 加強滅蚊工作

##### 背景：

- 2018 年 8 月本港大規模爆發登革熱，今年剛踏入多雨季節，多區蚊患指數已「爆登」。這與過去政府滅蚊措施不周詳息息相關，加上部門之間各自為政，在處理蚊患問題上缺乏協調和合作，以致滅蚊工作成效不彰。

##### 建議：

- 檢視現時的滅蚊措施，並投放資源研究民間及其他專家提出的滅蚊方法，尋求持續性滅蚊方案。
- 加強公民教育，建立市民防蚊、滅蚊意識。



- 訂立機制，促進跨部門協作，例如舉行更多防蚊、滅蚊聯合行動。

### 3. 加快處理街道衛生黑點

#### 背景：

- 街道衛生黑點引起蟲鼠等不同環境問題。以九龍西為例，深水埗、長沙灣保安道街市、紅磡街市、油麻地街市一帶都是衛生黑點，鼠患問題亦嚴重。加上一些基層地區「三無大廈」劏房林立，垃圾堆積如山，既發出惡臭，也招惹蟲鼠。

#### 建議：

- 增加資源，避免因資源短絀而影響環境衛生質素，包括增加人手處理街道衛生黑點。
- 盡快將電動掃街車的使用範圍推至全港。
- 加強對外判公司監察，以確保環衛質素。
- 盡快推行「聯廈聯管」先導計劃，由民政事務處統籌，招標聘請具規模之物業管理公司「統一管理」，以處理三無大廈衛生問題。
- 加強公民教育，讓社區共同參與及改善街道清潔狀況。

### 完善社區管理

#### 4. 切實應對假難民問題

#### 背景：

- 假難民犯案纍纍，已成為社區治安一大毒瘤，政府雖提出建議修訂《入境條例》，以縮短難民以酷刑聲請為由，拖延申請以逗留在香港的機會，但應再修改其他政策，進一步減少假難民湧入香港的誘因。

#### 建議：

- 檢視現行法例，進一步減低假難民來港誘因，包括修例不再對申請酷刑聲請者發放「行街紙」。
- 物色合適地方如大鴉洲，設立禁閉式難民中心，確保假難民不會影響社會治安。

#### 5. 妥善解決露宿者問題

#### 背景：

- 在社會福利署登記的露宿者人數，由2011至2012年的511名，上升至2017至2018年的1,127名，而他們大多露宿在九龍區的運動場、公園及天橋底等，造成嚴重衛生問題。
- 經民聯多次接獲市民投訴和向政府反映，惟露宿者問題遲遲未獲妥善處理，單靠清理露宿者聚居的區域，亦不能根本解決問題。

#### 建議：

- 參考社區組織協會2014年在深水埗及元朗區開展的「守望計劃」，由政府部門統籌「社工隊」，了解每個露宿者需要，解決「燃眉之急」，再按不同需要作跟進，協助他們脫離露宿行列。



## 6. 避免社區遭受野豬滋擾

### 背景：

- 近年大量野豬在市區出沒，威脅市民和道路使用者的人身安全。雖然政府一直有所跟進，如推行野豬絕育試驗計劃，在野豬出沒地點加設矮牆等防護措施，但問題未有顯著改善。

### 建議：

- 研究設立野豬保育區，限制野豬活動範圍，減少對市民滋擾和傳播疾病。
- 考慮重新引入適度狩獵野豬的安排，減少野豬數目。

## 7. 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 2018 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：

- 全面檢視現行法例，讓執法部門可以就噪音大的行人專用區進行執法和規管，減少對當區居民的影響。
- 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。

## 8. 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

### 9. 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品安全中心的工作，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。

## 10. 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／QRcode），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。

## 三、 全速推動智慧城市

### 完善智慧城市的軟硬基建

#### 1. 參考內地城市，發展一站式電子政務平台

**背景：**

- 內地近年在發展智慧政府方面進展迅速。浙江省政府亦於 2016 年提出「最多跑一次改革，」即市民辦理行政審批或政務服務，在申請資料齊全及符合法規的情況下，只需親身到相關視窗進行一次辦理，即可完成申請。市政府推出多項措施，包括建設自助辦事服務機、推進「一窗受理」措施、及推出手機應用程式「杭州辦事服務」，使政府服務更趨簡化。
- 杭州市民之家於 2009 年落成，是一個面向市民的綜合性公共服務平台，為市民提供戶籍管理、養老保障、醫療保險、婚姻登記、市民卡辦理等便民服務。其中「一家兩中心」進駐 70 多家職能部門和相關單位，設置約 270 個服務窗口，可辦理服務 900 餘項。
- 另外，廣東省在 2018 年創新推出移動政務服務平台，整合原有分散在各職能部門的數據信息資源。平台上線一年多來，實名註冊用戶已接近 1,400 萬；在涉企服務方面，建立起全省統一的政務服務事項庫，推出工程建設項目審批、不動產登記等服務。平台通過「實人+實名」身份認證核驗，無須下載，即可在手機上通辦所有上線民生服務，涉及出入境證照等。

**建議：**

- 參考內地城市（如杭州市民之家）的經驗，在開發「數碼個人身份」（eID）的同時，同步發展集合多個部門的一站式電子政務和辦事平台，以及相關的手機應用程式，容許多種電子錢包支付，免卻市民「跑部門」的麻煩和省卻時間。



## 2. 加快編配第五代移動通訊技術（5G）頻譜

### 背景：

- 政府已預留頻譜作 5G 服務網絡之用和開展相關頻譜指配工作，但通訊事務管理局在大埔（涵蓋的範圍包括整個大埔區、沙田、馬鞍山、粉嶺、西貢，以及香港科學園和香港中文大學的科研活動重心）及赤柱設立限制區，禁止在限制區內設置在 3.4-3.6 吉赫頻帶內操作的公共流動服務流動基站，有機會影響日後該等地區的 5G 服務。

### 建議：

- 加快推動 5G 服務網絡發展，開展相關公眾教育工作和提供支援，讓市民和業界充分了解相關技術的用途，並盡早應用於業務項目，提升競爭力。
- 加強與業界溝通，推動 5G 技術在不同產品和服務的使用，同時為業界提供相應財政和技術支援。
- 密切跟進營辦商推出 5G 網絡服務的進度，以及在不同地區的效果，特別是新界東和港島東等可能受到限制區影響的地區，並加強政府的監管角色，即時向營辦商反映有關情況，甚至制定適當的懲罰機制，以確保服務質素。

## 3. 加快擴大「多功能智慧燈柱試驗計劃」的範圍，廣泛諮詢社會意見

### 背景：

- 政府於 2017 年推出《智慧城市藍圖》，並計劃在中環／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／安裝的燈柱僅為 400 支，而至今只在觀塘／啟德發展區的選定路段更換及安裝了首階段約 50 支，而其餘預計在 2021-22 年度才完成整項工程，存在加快的空間。
- 功能方面，政府資訊科技總監辦公室與路政署已成立跨部門專責小組共同推展試驗計劃，聯同運輸署、旅遊事務署、環境保護署、天文台和地政總署制定智慧燈柱的主要功能和應用。
- 雖然政府已多番強調，應用於智慧燈柱上的監察攝影機和無線射頻識別（RFID）技術目的在於收集城市數據和辨別定位，而非用於「人臉識別」，但基於社會存在的疑慮，政府在推動政策的同時，應提高透明度和讓市民知悉智慧燈柱的用途。

### 建議：

- 參考台北的經驗，加快安裝和改裝燈柱，並擴大至全港 18 區，特別是新市鎮和新發展區。
- 邀請更多政府部門和私人機構參與，並在經過廣泛諮詢後，透過燈柱收集和發放更多信息，讓居民受惠。
- 率先在交通違泊黑點裝設智慧燈柱，以便讓駕駛者及早知悉個別街道（例如旺角、深水埗、尖沙咀、土瓜灣民樂街和鶴園街一帶）的泊位和擠塞情況，方便旅遊巴士司機和居民規劃駕駛行程，減少地區擠塞。
- 就即將於油尖旺區安裝的燈柱，預先就具體地點和用途徵詢區議會和居民的意見，以滿足當區居民需要，切實解決當區的問題。



#### 4. 完善 Wifi 熱點網絡和增加高速熱點數目

##### 背景：

- 政府表示，參與「Wi-Fi.HK」品牌的熱點數目由 2018 年 2 月底時約 21,300 個增加至 2019 年 3 月底超過約 24,000 個，參與機構超過 120 間，目標是在 2019 年年底的熱點數目達到超過 34,000 個。
- 政府資訊科技總監辦公室（資科辦）正安排「公私營合作」計劃服務供應商，在 30 多個政府場地及 8 間公立醫院安裝免費 Wi-Fi 服務，預計在 2019 年內增加熱點數目約 1,900 個。至於原本構思以「公私營合作」模式提供免費 Wi-Fi 服務，而沒有服務供應商表示有興趣的場地，則改由政府直接提供服務。

##### 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；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。
- 把高速上網點，由目前計劃的 10 個旅遊熱點擴展至所有旅遊熱點和主要公共設施（如文娛康樂場地、政府部門、圖書館和社區中心等），以便利旅客和提升香港旅遊城市的形象。
- 設立意見回饋機制，讓地區居民向政府反映希望設立「Wi-Fi.HK」熱點的新地點，並密切關注和跟進「Wi-Fi.HK」熱點的質量問題。

#### 5. 推動「數碼個人身份」（eID）與內地接軌

##### 背景：

- eID 系統預期在 2020 年年中投入運作，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。隨著香港居民到內地生活趨於普遍，eID 系統亦應兼顧這方面的需要，從而發揮最大效用。
- 政府預計到 2021 年年中，大部分電子政府服務（超過 110 項）可以讓用戶使用 eID 登入。餘下約 20 項電子政府服務會於有關係統的重大更新完成後在 2023 年或之前逐步採用 eID，進度相對緩慢。

##### 建議：

- 進一步加快推動 eID，並在確保個人信息安全的前提下，推動香港 eID 與大灣區內相關個人信息系統的互聯互通，以促進區內人流、物流、信息流、資金流和服務流的暢通，為港人在內地生活帶來便利。

#### 6. 加大支援區塊鏈技術的發展

##### 背景：

- 現時，香港專注從事區塊鏈業務的公司約有 100 多間，而重點於技術研究的只有 10 間左右；隨著有關技術重要性日漸提高，政府應提供針對性的財政支持。

##### 建議：

- 注資區塊鏈技術研究公司，培訓科研人才，並與國際的應用區塊鏈巨頭企業聯繫，利用香

港平台共同研發有關區塊鏈的試點項目。

- 與銀行界合作，廣泛向市民介紹在銀行範疇上的區塊鏈技術應用，讓城市更趨智慧化。

## 加快智慧城市的發展步伐

### 7. 推動智慧醫療，減少輪候時間

#### 背景：

- 根據經民聯 2018 年 12 月進行的調查，有九成受訪者不知道醫院管理局網頁及手機應用程式實時公布急症室輪候時間，而醫院管理局和轄下醫院開發了多個手機應用程式，令病人和市民感到混亂之餘，無助有效地獲得相關資訊。
- 杭州市政府早於 2012 年試行智慧醫療，於指定醫院推出診間結算服務，節省市民輪候時間過長的問題。杭州市政府更於 2014 年推出手機應用程式「智慧醫療」，為用戶提供智能導診、排隊預約、信用結算、及就診評價等服務。在 2017 年，杭州市智慧醫療服務覆蓋杭州市 203 所醫療機構，活躍用戶達 848 萬名。

#### 建議：

- 認真檢視現時醫療系統不勝負荷問題，加強宣傳醫院管理局網頁及手機應用程式（如「HA Touch」和「e 藥通」），讓市民可透過電腦或手機程式得悉輪候時間。
- 優化現有的手機應用程式，讓市民輸入急症輪候籌或輪候取藥籌號碼，系統將接近輪到時發出鬧鐘提示，並透過公共屋邨大堂的電視及港台電視 31 台，列出實時急症室輪候情況，並提供實時評價和回饋功能。
- 參考內地經驗，盡快將醫院管理局轄下的手機應用程式整合為一個程式，便利市民使用。

### 8. 設立 50 億元智慧城市專項基金，籌備《香港智慧城市藍圖 2.0》

#### 背景：

- 政府於 2018 年公布《香港智慧城市藍圖》，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。
- 創新及科技局至今仍在推行四大智慧城市基礎建設項目（Wi-fi 連通城市、數碼個人身份、多功能智慧燈柱、政府雲端設施及大數據分析平台），其他措施則過於零散，進度亦較為緩慢。

#### 建議：

- 盡快籌備制訂《香港智慧城市藍圖 2.0》，並吸納民間的意見。
- 設立 50 億元的專項基金，就《香港智慧城市藍圖》相關主要政策措施的輕重緩急訂立落實的次序和時間表。
- 訂立關鍵績效指標（KPI），以便定期評估並適時更新及優化《香港智慧城市藍圖》，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。

### 9. 設立「智慧城市沙盒計劃」，加快推動民生項目



### 背景：

- 金融管理局於2016年9月推出「金融科技監管沙盒」，讓銀行及其夥伴科技公司在無需完全符合監管規定的環境下，邀請少數客戶參與項目試行，讓銀行及科技公司可收集數據及用戶意見，以及作出適當修改，加快產品推出及減低開發成本；數碼港亦有相應的種子基金和培育計劃。
- 有關經驗可推廣至金融科技以外的範疇，以推動城市創新，提升各項政府及公共服務的效率，從而改善市民的日常生活和便利中小企營運。

### 建議：

- 設立智慧城市沙盒計劃和專項種子基金，加強開放政府數據之餘，吸引更多私營企業開發智慧城市項目和手機應用程式，應用到不同領域，例如：
  - **交通**：建設立體交通網絡，引入先進技術改造交通指揮和通訊系統，從而實現交通智能化，便利市民查詢和預訂各類公共服務（如尋找泊車位）和協助政府執法（如打擊違例泊車），減少路面擠塞。
  - **保安**：參考內地和新加坡的經驗，在切合本地法例的原則下，結合智能建築及人臉索引技術，提升城市的整體保安及治安系統，以應對潛在恐怖襲擊和暴力事件。
  - **長者醫療**：利用各種信息化技術，為市民尤其不良於行的長者提供嶄新的醫療服務，並納入剛推出「樂齡及康復創科應用基金」的「認可科技應用產品」，以鼓勵機構選用，讓長者無論身處何地，均能獲得及時的居家、社區及家庭診所醫療服務。
  - **城市管理**：參考印尼私營企業開發及運作的手機應用程式（如溝通程式 Qlue 及交通程式 Trafi），結合政府及私人的大數據，整合出涵蓋各類公共事業（如交通、水務、渠務等）的一站程式，並開通簡便的投訴渠道，讓相關部門直接跟進，加強市民對政府的監察和互動。

## 10. 在新發展區推行智慧城市項目

### 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驗證測試。然而，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、硬基礎設施，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。

## 11. 訂立開放數據的清晰目標和機制

### 背景：

- 根據英國開放知識基金會2017年公布的2016-17年度的全球開放數據指數，以評核各地政府在「Open Data」的綜合表現。結果顯示，香港名列第24位，大幅落後鄰近的台灣、日本及新加坡。
- 政府表示，預計年底通過「資料一線通」網站以數碼／機讀格式提供4,000個數據集讓公眾



免費使用，並已訂立機制，要求部門每年發布明年的年度開放數據計劃，首個計劃已於 2018 年年底完成。

- 不過，當局未有明確提供有關計劃釐訂的準則，以及參考公眾意見及建議的具體機制；此外，政府亦表示希望逐步開放數據可以起到示範作用，鼓勵私營機構跟隨，但未有就此訂立具體目標和時間表。
- 以交通為例，政府表示新巴、城巴及嶼巴已原則上同意開放實時到站資訊，而港鐵亦會將旗下機場快線、東涌線、將軍澳線及西鐵線的實時到站資訊開放，但政府未有交代九巴和港鐵其他路線數據未能開放的原因，卻同時主動出資研發和安裝專線小巴的實時到站資料收集系統，缺乏政策連貫性。

#### 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。
- 就政府部門每年的開放數據計劃提供客觀的準則和指標，如開放的類別和數量，除了提供電子郵箱，設立獨立平台讓公眾表達意見，以便利業界和市民使用相關數據。
- 提供財政和行政誘因，鼓勵提供公共服務的私營機構開放數據，如在延續專利巴士專營權時，加入要求開放數據的條款。
- 針對不同政策範疇制訂更多開放數據的策略，包括：
  - **土地規劃**：善用空間數據共享平台和三維數碼地圖，長遠協助簡化房屋和土地的規劃流程，解決鄉郊發展問題；因應工程等專業界別需要，按 454 個小分區發放《全港人口及就業數據矩陣》（TPEDM），便利業界進行規劃設計和技術評估時參考。
  - **育嬰間**：主動搜集公私營場所的育嬰間資料，並設立官方的專門網站和手機應用程式，提供 18 區育嬰間的定位搜尋服務，讓市民掌握鄰近地區的育嬰間分布狀況，便利出行。
  - **公廁**：發放全港公共廁所的分布和人流情況並於地圖上顯示，便利市民和旅客滿足生理需要。
  - **電訊**：就《電訊條例》作檢討和諮詢，探討設立機制，要求電訊商開放更多有用數據。

## 四、 創科和「再工業化」

### 訂立清晰目標，收集創科數據

#### 1. 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：

- 行政長官在 2017 年《施政報告》提出在五年任期內把研發開支佔本地生產總值的比例，由 0.73% 調升至 1.5%（約 450 億元），而政府早前亦表示「如私營機構所佔的研發份額得以健康增長，提升至更高的百分比並非遙不可及的目標」。
- 不過，香港在 2017 年的數字仍只是 0.8%，而有關目標仍然遠低於全球首五位的國家和地區【以色列（4.3%）、南韓（4.2%）、瑞士（3.4%）、瑞典（3.3%）和日本（3.1%）】，2016 年數字，而廣東省亦已提出到 2020 年，力爭大灣區內地部分有關比重達到 2.8%。香港要推動創新及科技發展，必須訂立更長遠的目標。



#### 建議：

- 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%，以進一步追上先進國家和地區的水平。
- 訂立相應的關鍵績效指標，分階段就鼓勵措施的成效作系統性評估。

## 2. 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。
- 另外，政府並沒有備存量度本地創科產業經濟產出的關鍵數據，例如本地研發的創科產品及服務、創科初創企業的資金來源地、經營年期和狀況、創造職位的數目等，令有關統計更加困難。
- 創新及科技局曾於今年初向立法會表示正研究如何編纂有權威性和連續性的相關統計數據，以供公眾和業界參考，但至今未有具體跟進。

#### 建議：

- 建立更加完善和系統化的統計數據庫，準確紀錄和公布本地創科活動、初創企業和風險投資的經濟數據和資料，以供各界參考。
- 制訂具針對性的產業政策，加強支援有需要的產業，令用於創科的公共資源更到位。

## 3. 在六個月內制訂「再工業化」政策藍圖

#### 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」，但一直未有公開具體討論成果。創新及科技是再工業化的重要元素，但並非全部，而後者亦牽涉人才、物流等分屬不同政策局負責的範疇。
- 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：

- 強化「創新、科技及再工業化委員會」的決策諮詢、高層次統籌和協調機構的職能，並參考其他經濟體的做法，在六個月內制定中長期、全面、清晰的策略性工業發展藍圖（包括具體目標、各階段進程、時間表等）。
- 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。
- 探索傳統產業（如玩具、紡織、鐘錶珠寶、塑膠等）的嶄新定位和發展潛力，制訂針對性的財政支援措施，以及在內地與香港新格局下的發展方向。

## 4. 加快完善法例「拆牆鬆綁」的工作



#### 背景：

- 行政長官在競選政綱提出「以政策目標為依歸，更好地統籌和促進跨部門合作」，並成立政策創新與統籌辦事處推動有關政策和法例的研究工作。
- 不過，政策創新與統籌辦事處在 2018-19 年度只開展了八個項目的研究，而在「檢視現行法例及法規，以移除或更新窒礙創新及經濟發展的條文」的工作方面，更是進度緩慢。

#### 建議：

- 加快政策創新與統籌辦事處的工作，強化處方的角色和加強在部門之間的主動性，盡快就金融和創新科技發展、創意和共享經濟、城市規劃和土地用途等對香港經濟發展的關鍵議題，展開研究和定期匯報進度，提出具體建議。

### 支持企業發展創科和工業

#### 5. 盡快推出「再工業化資助計劃」，加快審批各類創科基金的申請

##### 背景：

- 政府於今年 4 月公布 20 億元「再工業化資助計劃」的細節，以 1（政府）：2（企業）的配對形式提供資助，而每個企業必須在完成當前獲批項目後，方可就新項目申請資助，並只涵蓋與在香港設立新生產線直接相關的費用，對業界構成不便。
- 政府預計今年下半年推出計劃，但受到立法會審議進度緩慢影響，未必可以達到有關目標。

##### 建議：

- 以寬鬆審批為原則，令更多工業企業受惠，同時應盡快向立法會提出撥款申請和推出計劃。
- 調升政府與企業投入的比例至 1:1，並探討容許同步進行多於一個受資助項目，以及放寬生產線的地域限制至境外的製造業活動，以配合「粵港澳大灣區」的發展。
- 參考以色列的做法，聘用更多科研人才（包括大學教授、專科學者）覆檢創新及科技基金下各個項目的申請及跟進等工作，以加快審批程序。

#### 6. 優化「科技券計劃」

##### 背景：

- 政府在今年初推出優化措施，把「科技券計劃」每家企業的資助上限，由 20 萬元增至 40 萬元，每家企業獲資助項目由最多三個增至四個，同時擴大資助範圍至香港註冊及登記的公司，但個別行業（例如金融服務業）和企業仍然未充分了解計劃，而計劃仍有優化空間。

##### 建議：

- 檢視「科技券計劃」的涵蓋資助項目範圍，進一步提升企業資助上限至 50 萬元，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。
- 加強向不同行業機構的宣傳，確保各行業中小企均可受惠。

#### 7. 優化「科技人才入境計劃」和「科技專才培育計劃」

##### 背景：

- 政府在 2018 年 6 月推出「科技人才入境計劃」，為輸入海外和內地科技人才來港從事研發



工作，實施快速處理安排，但首年度名額只有 1,000 個，亦只限香港科技園公司和數碼港的租戶和培育公司申請。

- 截至 2019 年 2 月底（計劃首九個月），計劃只批出 225 個配額申請予 38 間合資格的科技公司／機構，入境事務處只批准了 50 個申請當中的 40 個，反映計劃有優化的空間。
- 另外，政府在 2018 年 8 月以先導形式推出為期五年的「科技專才培育計劃」，當中包括「博士專才庫」企劃以及「再工業化及科技培訓計劃」；前者向獲「創新及科技基金」撥款的機構，以及香港科技園公司和數碼港的培育公司／租戶提供津貼，以聘用最多兩名博士後專才從事研發工作，後者以 2:1 的配對形式資助本地企業人員接受高端科技培訓。

#### 建議：

- 把「科技人才入境計劃」和「科技專才培育計劃」下「博士專才庫」企劃的申請資格，擴大至「創新及科技基金」撥款／香港科技園公司和數碼港以外的公司，令更多創科企業受惠。
- 放寬「科技人才入境計劃」每年 1,000 人名額和每家公司／機構 100 個配額的限制，鼓勵大型創科企業落戶香港。

## 8. 撥款設立專門的創新及科技學院

#### 背景：

- 香港致力推動創新及科技發展，但卻面對人才短缺的問題；雖然香港各所大專院校和職業訓練局有提供與創科相關的課程，但有關課程較為分散和零碎，在配合政府的政策目標和市場需求方面有所不足，未能有效達致「官、產、學、研」的有機結合。

#### 建議：

- 撥款設立創新及科技學院，集中培訓創科產業的人才，促進全球不同地區與本地的專家和研究員的交流，推動研究成果商品化，創造經濟價值。

## 9. 優化研發扣稅安排和「投資研發現金回贈計劃」

#### 背景：

- 立法會於 2018 年 10 月通過《2018 年稅務(修訂)(第 3 號)條例草案》，落實研發開支兩到三倍扣稅安排，但卻為有關扣稅安排設立不少關卡，工商界和主要商會代表均認為有關限制存在不合理的方面，亦無助政策原意的落實。
- 另外，「投資研發現金回贈計劃」實行多年，接獲、處理和批核項目數目較為平穩；但隨著創科環境改善，政府應同步放寬計劃的申請資格，以配合政府發展創科的目標。

#### 建議：

- 盡快檢討研發扣稅安排，並在安排落實一年後（明年 4 月）推出新措施，包括完善和寬鬆處理「指定本地研發機構」的名單和審批，擴大「合資格研發活動」的適用範圍並放寬地域限制至「粵港澳大灣區」等，讓本地企業真正受惠。
- 擴大「投資研發現金回贈計劃」的適用範圍，不再限於「參與創新及科技基金或與指定本地公營科研機構合作進行應用研發項目的公司」。

## 10. 優化「創新及科技基金」下的「專利申請資助計劃」



**背景：**

- 「創新及科技基金」「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：**

- 調高「專利申請資助計劃」每宗 25 萬元的資助上限，放寬其他費用不獲資助的限制（如已獲頒專利的續期費），同時擴大計劃資助範圍至商標和外觀設計等範疇。

## 11. 落實環保和設計扣稅安排

**背景：**

- 除了創新及科技，企業要推動高端生產，亦要兼顧環保和設計等範疇，成本不菲；行政長官在其競選政綱表明，對研發開支的稅務寬減「也可適用於企業在環保設施、文化藝術及設計等方面的投資」。
- 行政長官在 2018 年 10 月表示對此持開放態度，而財政司司長與團隊已在 2018 年的稅務新方向高峰會上聽取到意見，惟有關建議至今未有落實。

**建議：**

- 盡快落實有關建議，把研發開支兩到三倍扣稅的安排，擴展至環保和設計等範疇，提升對創意和綠色生產的支援。

## 12. 完善「創意智優計劃」

**背景：**

- 「創意智優計劃」至今先後獲注資 20 億元，但在審批準則方面存在一定限制，如申請項目必須以非牟利為主、項目不能超過一年、申請機構的主要開發、生產、管理或一般活動均須在本港進行，而獲得政府其他資助的部分，亦不能獲得資助，大大收窄了本地創意企業獲得支援的空間。

**建議：**

- 適當擴大「創意智優計劃」的涵蓋範圍，延長項目年期和放寬機構和地域限制，務求資助和推動本港傳統產業中小企升級轉型，投入參與創意和創新的項目。

## 五、 教育和青年發展

### 完善教育制度和課程設計

#### 1. 檢討中學通識教育科，加強教師培訓

**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教育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，有不少通識教育科教師擅自利用課堂宣傳自身政治立場，有違教師專業操守，因此更應加強通識教育科老師



的培訓。而早前學校課程檢討專責小組提出的改動，即只將獨立專題研究(IES)列為選修，明顯只是小修小補，無助解決目前通識教育科的問題。

**建議：**

- 修改通識教育科的課程內容及評估方法，研究把通識教育科改為選修科、取消必考題以及把評分制度改為及格和不及格。
- 加強通識教育科教師的培訓，落實通識教育科專科專教，以改善課程的教學質素。
- 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。

## 2. 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。

## 3. 加強「科學、技術、工程及數學」（STEM）和外語教育

**背景：**

- 在新高中學制下，數學科是唯一與 STEM 相關的必修科目，學生亦缺乏渠道和誘因學習 STEM 相關的知識，未能及早培養對 STEM 的興趣；此外，即使學生有意選修有關科目，由於資源所限，學校亦未必能提供有關選擇。
- 現時不少國家，如日本、韓國及新加坡等已將「編程教育」設為小學必修內容，讓學生能更早接觸相關知識，從小培育興趣。
- 另外，隨著國家推展「一帶一路」，政府應加強培育學生掌握相關國家的外語，以提升香港學生的競爭力。

**建議：**

- 向學校增撥資源，大力推動 STEM 科目的普及化。長遠考慮修訂課程，加入更多與 STEM 相關的內容，更著重讓學生在小學、初中階段有更多接觸 STEM 知識的機會。
- 有鑑於香港的 STEM 教育已落後世界上其他先進城市，因此須逐步增加「編程教育」在小學課程所佔的比重，長遠應把「編程教育」設為小學必修內容，以鞏固他們在 STEM 方面的基礎。
- 向學校增撥資源，鼓勵開辦更多主要「一帶一路」語文（如阿拉伯文、俄文等）的課程，提升學生的競爭力。

## 4. 加大有經濟需要學生的資助額



#### 背景：

- 政府雖然已實行 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。因此，政府應加強對來自基層家庭學生的經濟援助。

#### 建議：

- 強化和新設獎助學金，培育來自基層家庭的學生，讓有經濟需要學生進修和提升各種技能。
- 為「學生活動支援基金」注資，並提高合資格學生的津貼額，如將每名小學生的津貼額由 350 元增加至 500 元，中學生的津貼額由 650 元增加至 800 元。
- 增加由關愛基金撥款的「增加專上學生資助計劃下的學習開支助學金」的金額，如將每名合資格學生可獲發的 2,340 元額外學習開支助學金提高至 3,000 元。

### 5. 確立高級文憑及副學士的「雙軌制模式」

#### 背景：

- 檢討自資專上院校專責小組上年向政府提交報告，指應保留現行的雙軌制做法。但近年高級文憑的發展被忽視，政府應配合社會未來發展的需要，適當的調整副學士課程及高級文憑課程的課程內容。

#### 建議：

- 應進一步研究調整副學士學位和高級文憑的課程結構和內容，以確立雙方更明確的區分定位。
- 高級文憑定位為讓學生能即時投身相關行業及專業的輔助專業工作，或升讀專業學位課程，政府需因應香港的人才需要，鼓勵學院開辦相關課程，以滿足本地人才需要。

### 6. 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 2017/2018 學年，就讀公營學校和直接資助計劃學校的非華語（NCS）學生人數約為 17,500 個，而特殊教育需要（SEN）學生則有約 47,000 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。
- 現時教育局有向錄取少數族裔學生的中小學及幼稚園發放資助，所有錄取 10 名或以上非華語學生的直資中小學，可獲提供每年 80 萬或以上的額外撥款，但錄取了少於 10 名非華語學生的學校，卻只能申請 5 萬元的撥款，在相差 1 人的情況下，獲發的撥款相差達 16 倍。

#### 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。
- 立即檢討「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。
- 提高向錄取少於 10 名非華語學生的中小學發放的資助金額，同時長遠應研究改善額外撥款



機制，確保每名有需要的學生可獲得適當的教學資源。

- 考慮恆常化由關愛基金撥款的「增加就讀專上課程有特殊教育及經濟需要的學生的學習開支助學金」，強化對特殊教育需要（SEN）學生的針對性支援。

## 青年發展

### 7. 優化「持續進修基金」

#### 背景：

- 雖然持續進修基金已獲額外注資 85 億元，同時亦提高了資助上限，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。
- 研究放寬學員的共付比率，將課程費用中次 10,000 元的共付比率由 40%降低為 30%。

### 8. 深化和細化香港與內地／海外青年的交流計劃，提供實習機會

#### 背景：

- 目前有不少政團、社團和商會為各行各業的青年人舉辦面向內地或海外的交流活動，包括由 20 多個非牟利機構及院校聯合主辦的「粵港澳大灣區香港青年實習計劃」（前「粵港暑期實習計劃」）。
- 香港特區政府亦有若干個相關的實習和資助計劃，包括 2014 年推出的「青年內地實習資助計劃」、2015 年推出的「聯合國志願人員組織 - 香港大學生義工實習計劃」、2018 年推出的「專題青年實習計劃」和「企業內地與海外暑期實習計劃」，以及「國際青年交流資助計劃」等，有關計劃有进一步深化和細化的空間。

#### 建議：

- 进一步深化和細化現有計劃，與更多國際和內地知名機構合作，尋求提供更多具有特色和深度的實習崗位（如參考 2018 年「內地專題實習計劃」的四個計劃（故宮博物院、四川臥龍國家級自然保護區、中國科學院及敦煌）），讓更多青年一展所長，增強青年的競爭力。
- 由粵港兩地政府共同推出升級版的「大灣區青年實習計劃」，提供有吸引力和具挑戰性的實習崗位，並且作為一項長遠的發展計劃，持續關注青年的學習和發展，推動他們將來到大灣區發展。
- 邀請各領域（如創新科技、創業、文化、教育、公益等）的專業、知名人士開辦主題式的交流活動，並主動與本地院校和青年機構締結成為合作夥伴，並提供相應的財政支援，讓兩地青年增進情誼，加強他們對大灣區各個發展領域的了解。
- 向廣東省和各市政府爭取提供短期實習機會予香港青年，讓他們藉此認識內地省市政府的體制和運作，了解內地民情，為日後在內地長遠發展打下基礎，增強對國家的認同。

### 9. 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。政府今年已在「青年發展基金」下推出「粵港澳大灣區青年創業資助計劃」和「粵港澳大灣區創新創業基地體驗資助計劃」，但不可因此而放慢腳步，應持續優化及推出更多措施以配合大灣區發展，以幫助更多有志青年人創業。

#### 建議：

- 設立「青年創科配對計劃」，為青年創業團及有志創業的青年提供配對服務等，幫助青年找到有共同創業目標的創業伙伴及讓青年創業團更容易找到合適的人才。
- 優化「粵港澳大灣區創新創業基地體驗資助計劃」，放寬每個申請機構最多只能申請兩個項目資助的限制。

### 10. 推動職業教育和應用科學普及化

#### 背景：

- 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。
- 推廣職業專才教育專責小組在今年公布諮詢文件，並提出初步建議，如加強向大眾推廣職專教育、加強高級文憑資歷定位等。
- 現今青年人在學習時期鮮有接觸職業教育，導致未能及早為就業作好準備，部分在畢業後仍對前景感到迷茫。故應增加學生、教師及家長對香港職專教育的認識，增加學生接觸不同行業的機會，讓他們能夠早日認清未來路向。
- 此外，香港致力發展成為創新及科技中心，政府應進一步加強推廣應用科學和帶動學習氛圍，以配合香港未來的發展需要。

#### 建議：

- 從不同渠道加強向公眾推廣職業專才教育的專業形象，以改變社會普遍對職專教育的刻板印象。
- 為學校提供資助，在校內舉行推廣職專教育的活動，以增加初中學生接觸職專教育的機會；同時應充實中學教師對職專教育的認識，並其有能力為加學生進行輔導和支援，幫助學生探索多元出路。
- 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。
- 加強在學校和社會層面推廣應用科學，鼓勵學生接觸和提升他們的主動性。

### 11. 關注青年多元發展，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。



- 在香港致力投入發展創科的當下，政府亦應加強學生在該方面的知識。

**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。
- 探討在現有課程加入多元智能、線上經濟和區塊鏈等範疇的元素，以提升學生的競爭力。

## 12. 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。

## 六、 中產和社會福利

### 扶助中產和基層人士

#### 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。

- 雖然財政司司長在 8 月提出把 2018-2019 年度利得稅寬減比例由 75% 提升到 100%，但上限仍維持於《財政預算案》提出的 20,000 元，仍有優化的空間。

#### 建議：

- 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，每戶每季的寬減額上限 3,000 元。
- 提高基本免稅額由 132,000 至 150,000 元，擴闊稅階由 50,000 元擴闊至 55,000 元；如政府財政狀況許可，另把寬減利得稅、薪俸稅及個人入息課稅寬減上限定為 35,000 元，減輕中低收入中產人士的稅務負擔。
- 暫緩預繳利得稅或容許分期付款，減輕中小企營商者負擔。
- 增設「租住私人樓宇免稅額」，紓緩外出租住居所人士的財政壓力。
- 增加居所貸款利息扣稅上限由 100,000 元增至 120,000 元，並增設「購買私人樓宇免稅額」。
- 提高子女免稅額及子女出生年度的額外免稅額由 120,000 元至 150,000 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 25,000 元增至 30,000 元(55 歲父母/祖父母/外祖父母)，50,000 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。
- 為育有 0-3 歲幼兒的家長設立幼兒服務開支稅項扣除項目，上限為 30,000 元。

### 3. 盡快向社會福利金受惠者「出雙糧」

#### 背景：

- 鑒於來年經濟狀況不明朗，政府應加強對領取福利金人士的支援，以利民紓困。
- 財政司司長已於 8 月宣布向各項福利金受惠人再額外發放相當於一個月的金額，有關措施應盡快落實，並於下一年度延續。

#### 建議：

- 盡快落實向領取綜援、生果金、長者生活津貼或傷殘津貼、在職家庭津貼及鼓勵就業交通津貼等人士「出雙糧」，並於下一年度延續有關安排。

### 4. 協助公屋租戶和輪候公屋人士

#### 背景：

- 土地供應短缺，公營房屋（公屋）供應遠遠追不上需求。截至 2019 年 6 月底，約有 147,900 宗一般公屋申請，以及約 108,200 宗配額及計分制下的非長者一人申請。一般申請者的平均輪候時間為 5.4 年，當中長者一人申請者的平均輪候時間為 2.9 年。
- 面對經濟不景，私營房屋租金高企，而公屋輪候時間距離原有的「三年目標」越來越遠，政府應對有關輪候者提供一定資助，以解他們的燃眉之急，同時亦應為現有公屋租戶提供優惠，以全面減輕基層市民的負擔。

#### 建議：

- 因應公屋輪候年期越來越長，對輪候公屋的市民提供資助（例如租金補貼），以解民困。
- 盡快落實今年 8 月宣布為公屋租戶代繳一個月租金的安排，同時繼續寬免下一年度公屋租



金兩個月，減輕基層市民負擔。

## 5. 成立「失業轉型支援基金」

### 背景：

- 香港經濟面對內憂外患和下行風險，加上科技發展和經濟轉型，有機會造成個別行業工種大規模流失，令擁有穩定收入的中產階層面對極大風險。
- 財政司司長於今年 8 月宣布，邀請僱員再培訓局提供特別的培訓計劃，並為參加者提供特別津貼，為因行業不景氣而失業／就業不足的人士提升技能，但有關津貼只限參加者受惠，存在一定限制，政府應訂立更全盤的計劃，協助有需要人士。

### 建議：

- 撥款 10 億元設立「失業轉型支援基金」，協助合資格失業者轉行、轉型為自僱人士或創業，避免中產人士在經濟不景時首當其衝。

## 幫助長者、兒童及少數族裔人士

## 6. 建立可持續的退休保障制度

### 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收入來源。
- 按扶貧委員會公佈的最新數字，2017 年長者貧窮率為 44.4%，計算社會保障的效果後，仍有 30.5% 的長者生活在貧窮線之下，雖然數字已較 2016 年有輕微減少，但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。
- 繼續優化「終身年金計劃」，如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。
- 盡快為強積金「預設投資策略」進行檢討。
- 加快開發強積金中央平台，以更有效率的方式處理強積金行政工作，長遠減少強積金管理費。
- 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。

## 7. 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：

- 成立專責小組研究拓展銀髮經濟，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提供培訓、資金援助、營商指導等支援。

### 8. 強化長者福利

#### 背景：

- 繼政府在今年將長者綜援的領取年齡由 60 歲上調至 65 歲後，大部分社會福利的合資格領取年齡都變為 65 歲或 70 歲，然而現時不少機構訂立的退休年齡為 60 歲，令部分處於 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。

### 9. 幫助長者就業

#### 背景：

- 隨着人均壽命增加，延長退休年齡已是國際大趨勢。現時政府大部分社會福利的合資格年齡都變為 65 歲或 70 歲，但政府不可只減福利，沒有配套。應推出不同措施幫助長者特別是 60 至 64 歲長者就業及支援有意繼續工作的退休人士再就業。

#### 建議：

- 持續改善「中高齡就業計劃」，例如將 60 歲或以上人士的在職培訓津貼由每月\$4,000 元增至\$6,000 元。
- 嘗試參考其他國家做法，如研究為有意續聘已達 60 歲或以上長者的僱主提供薪酬補貼。
- 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。

### 10. 發放開學津貼 3,000 元

#### 背景：

- 不少中小學生家長在開學時均面對沉重的開支負擔，雖然財政司司長已於 8 月宣布，在 2019/20 學年為本港所有幼稚園、小學及中學日校學生提供每人 2,500 元的津貼，有關金額有提高的空間。

#### 建議：

- 把 2019/20 學年為本港所有幼稚園、小學及中學日校學生提供的津貼，由 2,500 元調高至 3,000 元。

### 11. 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及補習費用；校內及課外活動頻繁，學生不時需要外出，因此交通費用亦成為家長們的財政負擔之一。

#### 建議：

- 提供更多交通優惠予所有全日制學生，如擴大 2 元票價優惠，以紓緩家長特別是基層人士的財政負擔。

### 12. 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；就此法律改革委員會早前已倡議訂立「沒有保護罪」，如照顧者未有照顧好兒童，令其因而死亡或受到嚴重傷害，其父母、照顧者均需負上刑責。但除了立法外，學校、社工、社會福利署甚至整個社會，都須提高警覺性及正視相關情況，以阻止同類悲劇重演。

#### 建議：

- 持續監測和定期檢討幼稚園「兩校一社工」，小學「一校一社工」政策的成效。
- 加快檢討《處理虐待兒童個案程序指引（2015年修訂版）》的有關工作。
- 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。

### 13. 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%；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津貼及生活補貼，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就職培訓課程，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。

### 14. 改善動物法例及政策



#### 背景：

- 政府在 2019 年就《防止殘酷對待動物條例》修例開展公眾諮詢，研究進一步保障動物權益。
- 但要全面地保護動物的基本生命安全及各種相關權利，使香港變得更動物友善，除修例外亦需要充足的公眾教育、宣傳和相關的資源配套。

#### 建議：

- 若修例獲得通過，警方及漁護署在人手分配上有可能未能夠配合，故應考慮設立「動物警察」專隊，負責調查有關虐待動物的案件，以提高《條例》執法效力。
- 考慮逐步擴展動物登記制度至其他動物。除了狗隻外，香港人亦較常飼養貓隻，故應率先規定為貓隻植入晶片，以提高遺失貓狗的尋回認領率、減少流浪貓狗的數量，亦能方便政府部門作出監管及提高執法效率。
- 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。
- 除了導盲犬或警犬外，本港大部分公共交通，包括公共巴士、港鐵、電車、纜車等均不准動物登車，導致寵物出行困難。政府應研究容許乘客攜帶已放在寵物袋或箱的寵物乘搭公共交通工具，並考慮先於專利巴士進行試驗計劃，以方便市民。
- 加強公眾宣傳，教育公眾作為寵物主人應有的責任，及鼓勵有意飼養寵物的市民多考慮領養動物。
- 研究提供公營寵物治療服務的可能性。

## 七、 金融業發展

### 1. 非常時期，高度戒備，豁免牌費共渡時艱

#### 背景：

- 今年 6 月至今的連串示威活動，引致暴力不斷，嚴重打擊香港作為國際大都會和國際金融中心的形象，削弱投資者信心，加上外圍已翻起大風大浪，外國勢力虎視眈眈。香港內部則有部分人士不斷破壞社會秩序，進而癱瘓機場運作，又鼓吹擾亂金融秩序，香港局勢可謂內外交困，相當凶險。
- 證券及期貨事務監察委員會（證監會）擬於 10 月推行《證券保證金融資活動指引》，將孖展貸款上限定於券商資本金 5 倍；香港交易所亦有意調高新結算會員的最低流動資金要求，由目前現貨市場由 300 萬元提高至 1,000 萬元，衍生產品則由現時的 500 萬元提高至 3,000 萬元，並會影響現有結算參與者。
- 不過，香港現時政治前景不明，市場交投日見萎縮，如再增添任何不明朗因素，勢必令金融服務業界難以為繼，且香港中小券商一向甚為自律，雖經歷兩次金融風暴，仍能健康運作，風險率極低，若在此風雨時刻，收緊孖展借貸比率或流動資金要求，只會令券商經營日趨困難，扭曲本地金融市場的健康發展。

#### 建議：

- 國際金融中心招牌不容有失。必須確保金融系統(金股滙銀行)運作良好有秩，切勿予人有可乘之機，更要呼籲市民不要受人唆擺，自亂陣腳；對於有意煽惑人心，製造市場混亂的人，必須予以及時制止或駁斥。



- 證監會和港交所應暫緩推行任何針對本地券商的新規定，實行與中小券商共渡時艱
- 因應市況受局勢不明影響，交投淡靜，應全數豁免證監會所收的牌照年費。
- 除了科技券以外，向中小企券商提供資訊科技補助，每間資助 30,000-50,000 元。

## 2. 繼續推進金融合作和互聯互通項目

### 背景：

- 雖然香港局勢目前尚未回復平和，仍要繼續加強同內地的各項金融互聯互通項目，既維護香港自身利益，保持我們作為國家金融改革試驗田重要基地，亦可確保實行互惠雙贏。

### 建議：

- 加快實施「債券通」南向通道，做到雙向互通，為內地投資者提供更多可靠的投資選項，並可激活香港債券市場，進一步鞏固香港國際金融中心和人民幣離岸中心的地位。
- 盡快實施交易所買賣基金通（ETF 通），推動市場多元化發展。有利兩地投資者互相買賣交易所基金，迎合不同投資者的需求。
- 積極發展衍生產品市場，推出更多與 A 股掛鈎的衍生產品，包括個股期貨或期權。同時發展人民幣債券市場、人民幣利率期貨，讓國際投資者有一個對沖 A 股風險的渠道，以及讓內地的投資者也可以在香港成熟的衍生產品市場推行投資，以減低內地股票市場波動的風險，而此舉亦有助 A 股市場朝國際化方向發展。
- 爭取將上海科創版納入「滬股通」，並讓香港可為上海科創板股份發行衍生產品，讓國際投資者投資科創板股份的時，有一個對沖的渠道。
- 在互聯互通機制下設立「新股通」，開放雙向投資管道。既能推動香港股票交易所每日的成交額，亦可增加海外「獨角獸」，以至「一帶一路」跨國企業來港上市的信心。「新股通」不但能豐富內地投資者的選擇，亦能成為外地投資者投資中國資產的橋樑。
- 加強向灣區企業宣傳及推出相應配套，以吸引更多灣區企業來港發行綠色債券，推動香港成為大灣區內的綠色金融樞紐。

## 3. 推動「粵港澳大灣區」金融合作

### 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，但目前香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，為業界拆牆鬆綁，幫助業界爭取更大的發展空間和更多為大灣區服務的機會。

### 建議：

- 成立「大灣區發展改革委員會」，統籌在灣區內推出更多創新的金融產品，擴大互聯互通的項目，既可投資相互的投資產品，更要研究設立金融監管協調中心，負責統一理順三地不同的金融監管制度。
- 繼續爭取放寬香港券商在大灣區開業的門檻，讓香港券商在內地設立辦事處，容許為灣區企業來港上市、集資、收購合併、融資以至經營資產管理業務（不涉足 A 股買賣服務）。
- 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。



- 與粵澳兩地政府商討，研究由三地金融機構，聯合設立「大灣區國際商業銀行」，為大灣區成立一個以人民幣為主的全流通資金池，讓人民幣和港幣在區內有一定的自由兌換空間，以為區內的創科企業及各有需要的企業，提供發展所需的資金。
- 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。
- 研究參照「滬港通」的特別交易管道，讓灣區和香港的居民也可以藉此投資對方的金融產品，同時又能維護國家金融安全，避免資產外流。
- 推出政策鼓勵內地企業透過香港設立財資中心，以管理企業內的現金、融資、外匯兌換、投資和對沖等。
- 發展大灣區人民幣電子共同支付系統，簡化各種人民幣交易程序，以及放寬港人利用內地移動支付平台時，在賬戶和認證方面的限制，並放寬港人每日向內地戶口匯款 8 萬元人民幣的上限。
- 在大灣區內試行放寬基金互認制度，將審批制改為備案制，所有獲香港證監會認可及在香港註冊的公募基金，在符合一定的條件後（如運行超過一年、超過 2 億元人民幣資產規模等），便可直接登記成為大灣區北上基金，在大灣區進行銷售，毋須另行審批。

#### 4. 把握「一帶一路」和創新科技的機遇

##### 背景：

- 香港可進一步發揮成熟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，惟政府必須持續地優化相關配套，讓業界把握新商機。

##### 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（例如東南亞國家聯盟）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，持續檢討及優化科技券計劃，如提高每名申請者的資助上限、增加每名申請者可獲批項目及簡化申請手續。

#### 5. 重建信心和聲譽

##### 背景：

- 由於修訂《逃犯條例》引發的政治風暴，加上所衍生的各種暴力和破壞社會秩序行為，要在事後積極補救，重建聲譽及信心。

##### 建議：

- 事態平息後要加強宣傳，往外路演，重建投資者信心，爭取更多中概股來港第二上市。

## 八、 大灣區協作與「一帶一路」



(有關金融業和旅遊業的建議，可參考相關部分)

## 大灣區宏觀規劃

### 1. 構建「兩園兩城」，把握灣區機遇

#### 背景：

- 中央部署推動「粵港澳大灣區」建設的一個重要目的，就是要為港澳發展注入新動能、拓展新空間。在大灣區珠三角城市建立具有相當規模「兩園兩城」，形成具有規模效益和較強輻射力與吸引力的園區、城區，不僅能夠為香港的發展擴大地域空間，厚植經濟腹地，而且可以作為重要而有份量的載體，加強香港與內地的深度合作，更好地融入國家發展大局。

#### 建議：

- 「兩園兩城」具體包括：
  - 「香港青年創業園」：在珠三角城市建立具有相當規模的「香港青年創業園」，集工廠辦公區域、會議展覽中心、培訓、公寓、休閒等完整設施於一身。
  - 「香港創科園」：在東莞等地建立「香港創科園」，作為香港發展國際創科中心的生產基地。
  - 「香港商業城」：在廣州及周邊地區建立「香港商業城」，形成香港與大灣區珠三角城市之間的「前店—後店」格局。
  - 「香港長者生活城」：在珠三角城市建立較為集中並具有相當規模的「香港長者生活城」，既助香港長者安老又帶動大灣區「銀髮」產業。

## 創新科技和創意產業

### 2. 打造大灣區國際科技創新中心

#### 背景：

- 《粵港澳大灣區發展規劃綱要》提出「建設國際科技創新中心」，推進「廣州—深圳—香港—澳門」科技創新走廊建設，探索有利於人才、資本、信息、技術等創新要素跨境流動和區域融通的政策舉措，共建「粵港澳大灣區」大數據中心和國際化創新平台。
- 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：

- 與內地合作搭建國際創新平台，協助創新科技業界對接國際優質資源：一方面，提供優惠政策予國際企業，吸引其進駐投資，引進海外技術與人才，將部分前沿和新興領域的成果移植到中國產業化土壤中；另一方面，資助本地企業「走出去」，鼓勵企業主動與國外著名高校、科研機構結盟合作，汲取海外先進經驗與技術，加快形成大灣區的創新科技產業鏈。
- 及早籌劃和多加利用落馬洲河套區，透過優惠補貼、制度創新、創業支援、促進人員流通



的措施等，結合深圳河北岸打造創新走廊，打破「一國兩制」下兩地不同體制、政策等種種限制，促進深港兩地高度融合，釋放兩地創科發展潛力，為兩地融合起到示範作用。

### 3. 成立中央領導的高層級大灣區建設協調機制

#### 背景：

- 《粵港澳大灣區發展規劃綱要》提出「更好發揮內地與香港、澳門科技合作委員會的作用，推動香港、澳門融入國家創新體系、發揮更重要作用」。粵港澳三地應在原有粵港、粵澳合作協調機制的基礎上，加快建立大灣區建設協調機制、聚焦破解灣區內存在的體制機制障礙、推進基礎設施的連通、建設具有全球影響力的國際創新科技中心。
- 創新及科技將是未來粵港合作的主軸，也是未來「粵港澳大灣區」發展的成功關鍵。可以預期，兩地在創科領域的溝通交流將會漸趨緊密，有必要協調雙方的工作，共同提升整個大灣區對於國際企業的吸引力。

#### 建議：

- 爭取成立由中央領導、更高層級的建設協調機制，由國家領導人牽頭，相關部委和粵港澳三地政府參加，統籌協調大灣區建設規劃及實施中遇到的問題。
- 兩地共同制定大灣區創新科技發展規劃，以及切實的時間表和路線圖，在不同關稅條件下營造一個較好的市場體系，提供優惠政策予國際企業，吸引其進駐投資，建設世界級科技創新產業中心。
- 三地共同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，定期舉辦科技會議，集思廣益，推廣合作，打通政府部門、企業的關節，營造有利的經營環境，推動兩地科研成果商品化。

### 4. 完善對跨境創科項目和企業的稅務支援

#### 背景：

- 立法會於今年7月通過向「創新及科技基金」注資100億元，加強對創科得支援，不過現行「創新及科技基金」規定，申請機構必須「與香港有重大聯繫」，亦不接受本港以外的大學或研究機關申請，未必切合日後跨境創科活動的需要。
- 現有多個支援計劃（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，在「一般支援計劃」下，項目更須在香港境內進行，令不少本地企業的研發活動不符合申請資格。
- 此外，「粵港科技合作資助計劃」只限研發中心或本地公營科研機構申請，一般企業不能受惠，而且每年只限申請一次。
- 隨著國家支持香港作為國際創新科技中心，以及國家創科研發資助「過河」措施的落實，政府有必要調整思維，檢視和修改有關規定。

#### 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。
- 提供專項撥款，推動香港大專院校、香港生產力促進局、數碼港和香港科學園與珠三角資企業的合作，並逐步取消現有創新及科技基金各個項目對境外活動資助的限制，以配合

「粵港澳大灣區」的發展。

- 由兩地政府成立高層次專責小組，研究對日後進駐港深創新及科技園的創科企業提供財政支援，包括更優惠的研發資金扣稅安排、針對園內年輕創業者的「創投基金」等，將河套區打造成「港深矽谷」。

## 5. 成立創新科技夥伴和交流平台

### 背景：

- 近年，香港推行了不少兩地創科合作的措施，如鼓勵香港科技人員參與國家重大科技項目、申報國家人才計劃、建立國家重點實驗室香港夥伴實驗室和國家工程技術研究中心香港分中心。
- 不過，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。兩地應支持大灣區先行先試，進一步實現人流、物流、資金流、信息流等暢通流動。
- 今年3月，粵港澳大灣區建設領導小組第二次全體會議通過八項政策措施，包括成立大灣區香港青年創新創業基地聯盟，建立一站式宣傳與相容平台，支持香港創業者到大灣區發展、落戶；允許港澳高等院校參與廣東省科技計劃等。有關措施值得肯定和進一步推廣。

### 建議：

- 設立「創新科技夥伴計劃」，提供明確管道供香港高端創科專才參與國家項目，同時讓上游的香港／深圳創科企業與下游的珠三角生產供應鏈結合配對，協助兩地企業尋找合作夥伴和解決業務困難。
- 建立「創新科技人才交流平台」，推動跨境科研合作。在現有廣東省科技計劃的基礎上，兩地高等院校和研究機構合作開設相關的博士訓練及博士後研究計劃，重點培育科研人才，推動創新及科技產品儘快面向市場。
- 向內地爭取，對獲得香港公司從其他國家聘請的科技專才發放工作證，以便利有關人才往來香港與大灣區內其他城市工作，包括進行研發、培訓及會議。

## 6. 爭取為香港文化創意產業進入廣東省提供支援

### 背景：

- 近年深港文化產業發展迅速，但亦面對融資難、抵押難等問題。文創企業要利用物業抵押比較困難。前海新區可憑藉其制度創新優勢，作為文創產業壯大發展的重要助推器。
- 另外，近年粵港電影佔內地電影的總收入持續上升，而擁有濃厚香港風格、並以廣東話版本上映的電影，佔據重要地位。廣東擁有逾一億電影觀眾市場資源，發展潛力不可估量，其他地區難以競爭。粵港文化相近，電影業各有優勢，可互補長短，對合作基礎十分有利。
- 中央政府於今年4月推出五項放寬措施，便利香港電影及電影從業員進入內地市場，獲得香港業界歡迎。

### 建議：

- 跟進中央政府支援香港電影發展的五項放寬措施，並爭取為港澳影視、演藝、娛樂業務進入廣東省提供進一步的政策扶持，放寬港澳電影到內地發行的限制，如港澳文創企業在廣東獨資投拍的電影、電視劇，應視作國產片對待，以促進粵港文創交流與融合。
- 與內地相關部委合作，進一步簡化辦證流程，完善規章制度，適當放寬對粵語影片的審查



以及涉港澳的營業性演出、演唱會的申請，讓更多的香港優質影視作品得以進入。

- 向廣東省爭取成立「文化創意產業基金」，推動香港創意產業在廣東省的發展。

## 工商製造和專業服務

### 7. 簡化灣區跨境稅務安排

#### 背景：

- 廣東省政府在今年 1 月發布關於《進一步促進科技創新若干政策措施》的通告，指出珠三角九市可按內地與境外個人所得稅差額給予補貼，以減輕在粵工作的港澳人才和外籍高層次人才在內地工資薪金所得稅稅負，但有關安排只限於「高端人才」，仍有改進空間。
- 國家在最新公布的《中華人民共和國個人所得稅法實施條例》訂明，在中國境內無住所的個人，在中國境內居住累計滿 183 天的年度連續不滿六年的，其來源於境外單位或個人支付的所得，免予繳納個人所得稅，有關安排適用於在中國（內地）無住所的個人。此外，港人若在境內停留不足 24 小時，當天不會計入入境內居住天數。有關規定滿足了大部分在內地工作的香港居民的需要，值得肯定。

#### 建議：

- 爭取擴大珠三角九市按內地與境外個人所得稅差額給予補貼政策的適用人才類別，為更多到大灣區發展的港人，提供特殊稅務優惠或是補貼與香港稅率的差額，鼓勵港人大灣區發展。
- 長遠仿效歐洲制定的《邊境城市稅務條例》，容許在內地工作的港人，只需繳付香港的稅項和稅率，免除「先繳付後補貼」帶來的不便。

### 8. 制定「粵港澳大灣區」版「負面清單」，建立「粵港澳大灣區共同市場」

#### 背景：

- 雖然香港與內地簽訂了《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》及多份補充協議，並於 2018 年 12 月簽署了新的貨物貿易協議，但基於兩地市場制度的差異，至今仍未達致完全開放和互通，與建立共同市場的目標仍有一定距離。兩地政府應聯手，致力拆除現時貨物和服務貿易的壁壘和障礙。

#### 建議：

- 爭取在現有各項協議和自貿區下「負面清單」的基礎上，整合成為「粵港澳大灣區」版，更加開放或最短、最少的「負面清單」，進一步放開粵港澳三地的市場投資，拆除現時貨物和服務貿易的壁壘和障礙，降低香港業界在區內市場的准入門檻，從而提升整個灣區的專業服務水平和競爭優勢。
- 粵港澳三地可考慮以建立「粵港澳大灣區共同市場」為目標，在灣區內實行最開放的經貿政策，大力促進和拓展貨物、服務、資金和資訊的流通，最終目標是實現灣區內的要素「全流通」。

### 9. 確立香港作為大灣區國際仲裁中心地位



#### 背景：

- 隨著大灣區建設的持續發展，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，有條件成為大灣區國際仲裁中心，為區內企業排解糾紛，推進內地仲裁規則接軌國際。

#### 建議：

- 進一步探討與「粵港澳大灣區」其他城市落實司法協作，完善相關的仲裁和訴訟制度，提高知識產權保障，並設立高透明度的信息平台，讓投資者和專業人士作參考。
- 鼓勵更多內地企業利用香港仲裁服務，進而提升粵港間的仲裁質素，確立香港仲裁中心的地位；為香港仲裁服務提供便利政策，包括引入香港仲裁員進入廣東從事仲裁服務。
- 推動香港與主要仲裁機構合作，發展及完善大灣區的仲裁體系。在香港進行仲裁的爭議不僅涵蓋在香港註冊或存在的知識產權，亦應該涵蓋在其他司法管轄區註冊或存在的知識產權。

### 10. 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。
- 香港特區政府近年積極發展香港的中醫藥標準（「港標」），而內地亦於2018年7月實施《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，香港特區政府可積極配合國家的政策目標和作出貢獻。
- 《粵港澳大灣區發展規劃綱要》也明確提出，「支持澳門、香港分別發揮中藥質量研究國家重點實驗室夥伴實驗室和香港特別行政區政府中藥檢測中心優勢，與內地科研機構共同建立國際認可的中醫藥產品質量標準，推進中醫藥標準化、國際化」。

#### 建議：

- 在現行《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》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目。
- 與內地積極配合，早日達到利用先進科技研發出一套國際認可的中藥標準這個共同目標。

### 11. 推動專業資格互認

#### 背景：

- 大灣區對各類專業人才的需求殷切。以廣州為例，在打造國際商貿中心的過程中，跨境物流、跨境電子商務、國際會展等方面的高級管理人才缺口達50萬人之多，成為經濟持續發展的瓶頸。
- 內地和香港特區政府根據《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》簽署的補充協議，有33個內地專業資格容許港人參與認證考試，但仍有許多行業在資格互認上存在障礙。
- 《粵港澳大灣區發展規劃綱要》提出「擴大內地與港澳專業資格互認範圍，拓展『一試三證』（一次考試可獲得國家職業資格認證、港澳認證及國際認證）範圍，推動內地與港澳



人員跨境便利執業」，應盡快落實有關安排。

#### 建議：

- 爭取大灣區制訂引進香港專才的措施，充實人才庫，如推動擴大兩地專業服務資格互認範圍，為大灣區欠缺的專業服務職位設立專才計劃等。
- 爭取加強兩地專業人才互動，特別是實現廣東自貿試驗區三大片區的人才對接，提供醫療、住房、教育、社保等政策支持，從而鼓勵人才到當地投資或就業。
- 爭取在大灣區內先行先試，簡化專業服務相關的培訓和考核，放寬執業限制，擴大區內專業人才的發展空間。

### 航運和交通

#### 12. 探討開放港澳車輛進入內地，開放更多口岸落實全日通關

##### 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。
- 《粵港澳大灣區發展規劃綱要》提出「加強內地與港澳口岸部門協作，擴展和完善口岸功能，依法推動在粵港澳口岸實施更便利的通關模式」，及「研究制定香港單牌機動車進入內地行駛的政策措施；完善粵港、粵澳兩地牌機動車管理政策，允許兩地牌機動車通過多個口岸出入境」。
- 今年 3 月，粵港澳大灣區建設領導小組第二次全體會議通過八項政策，包括分階段落實港澳非營運小汽車經港珠澳大橋往返內地，以及擴大「跨境一鎖」安排的適用口岸等，但細節仍未公布。
- 另外，廣東省公安廳於今年 4 月實施新的粵港跨境私家車配額制管理措施，放寬於廣東省的投資和納稅要求，包括取消投資額門檻，只要上一年度在省內納稅額達 15 萬元人民幣以上，即可申辦配額，並合併山區和非山區的納稅額要求，以及新增人才類申請資格。不過，新規定下合資格申請者仍然相對有限，有進一步放寬的空間。

##### 建議：

- 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。
- 除了廣深港高速鐵路西九龍站和深圳灣口岸之外，探討在其他口岸實施「一地兩檢」的可行性，並簽發「特別通行證」予經常往返粵港兩地工作的香港居民。
- 爭取在大灣區實施免進出口關稅政策，長遠考慮實施港澳貨物進入廣東免檢過關，使貨物流通更加便捷高效，並探討成立運輸基建協調中心，推動資源合理運用。
- 進一步增加粵港商務車牌配額，並降低配額的申請門檻，擴大申辦對象範圍等，便利更多港澳居民駕車進入內地。
- 加快放寬港人申請駕車通過港珠澳大橋進入大灣區，讓更多港人在持有內地駕駛執照，以及已購備有效的內地法定汽車保險的前提下駕車北上，既為車主提供方便，又可以增加港珠澳大橋的使用量。



### 13. 設立高層級、跨城市的交通管理機制

#### 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：

- 爭取設立一個高層級、跨城市的交通管理機制，有利統籌規劃較大區域的公共交通，避免資源重疊錯配，建設成世界一流的港口群、機場群、高速鐵路網、高速公路網，構建區域協同創新的共同體。
- 著力探討現有港口、機場、大橋的資源整合及利用，協調好各項基建的進一步建設和營運，分流各港口、機場客貨流，解決現實存在的相關技術問題，實現優勢互補，將大灣區打造成世界級的航運物流樞紐。

### 14. 構建「海絲」港口聯盟，在大灣區港口實行自由貿易政策

#### 背景：

- 現時內地的網購及電商活動，大多著眼於內地市場，國際業務有待拓展。大灣區內粵港澳三方能夠協力促進商品流通，進一步提供如商品進出境的海關、商檢等便利措施，促進大灣區內有關業務發展，共同開發對外市場和進行跨境網上銷售，全面優化大灣區市場一體化和國際商貿合作的條件。

#### 建議：

- 與「粵港澳大灣區」其他城市進一步加強合作，爭取與「21世紀海上絲綢之路」沿線的東南亞地區港口達成某種形式的聯盟，以促進貨物進出口便利化。
- 向內地爭取在大灣區先行先試，支持前海以及南沙、黃埔、鹽田、高欄等大灣區港口以香港為藍本，實行國際通行的自由貿易政策和更高標準的貿易監管制度。
- 三地政府共同尋求統一區內對貨物和服務銷售及供應的標準和要求。在短期內，可先處理產品安檢標準及採購制度等安排。

## 人才培訓

### 15. 鼓勵辦學團體在大灣區設立國際學校

#### 背景：

- 香港的工商專業人士一直有意到內地尋找更大的發展空間，為大灣區經濟作出貢獻，但在子女就學上面對困難。另一方面，國際學校（特別是國際性的外語學院）在內地亦大受歡迎，不少內地居民願意報讀這些院校的英語課程，提升國際競爭力。由此可見，國際學校在大灣區有很大的發展潛力，亦有助吸引香港的工商專業人士去內地發展。
- 香港的大專院校水平位居亞洲前列，已在大灣區提供一些專業培訓課程。隨著「粵港澳大



灣區」規劃的落實，對於專業人才教育的需求，定會有增無減。與此同時，三地高等院校和研究機構應發揮各自的優勢和協同效應，為大灣區發展提供支援。

**建議：**

- 爭取在「粵港澳大灣區」先行先試，透過優惠的土地和稅務政策，鼓勵全球知名的辦學團體和語言學術機構，在區內設立國際學校和外語學院，提供與國際接軌的培訓課程和考核，服務大灣區的民眾和企業，長遠滿足廣東省與海外接軌和競爭的需求。
- 粵港兩地進一步提升專業教育交流合作，提供優惠政策，鼓勵香港著名大專院校於廣東省開設更多分校和提供專業課程，提升內地司法、會計等專業人才質素。

## 16. 鼓勵設立「粵港澳大灣區」英語學院，提升國際競爭力

**背景：**

- 香港作為國際化大都會，兩文三語並行，擁有多年的英語教育經驗，亦有多所知名的國際學校進駐，可以滿足廣東省在相關方面的需求。

**建議：**

- 在「粵港澳大灣區」先行先試，鼓勵全球知名的語言學術機構，在區內設立國際性的英語學院，提供與國際接軌的培訓課程和考核，服務大灣區的民眾和企業，滿足大灣區長遠與海外接軌和競爭的需求。

## 17. 設立智囊機構研究協作機制，為大灣區發展提供「智力支援」

**背景：**

- 國家「一帶一路」戰略和「粵港澳大灣區」發展規劃，關係粵港澳長遠發展，需要大量的研究及分析，提供「智力支援」。

**建議：**

- 三地政府合作設立智囊機構研究協作機制，制訂操作性強、具有國際水準的規劃設計方案，尤其在金融、科技、文化產業方面，制定出協同發展的行動方案。

## 便利港人大灣區生活

### 18. 協助港人在內地安居

**背景：**

- 在「粵港澳大灣區」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。另一方面，置業負擔沉重已成為大灣區青年面對的共同難題，窒礙了區內青年的流動和發展空間。

**建議：**

- 向內地爭取在大灣區先行先試，容許港人在區內購買一套毋須工作證明的自用房產，並施加若干限制防止投機炒賣，貫徹國家政策，同時劃一九個城市的購房資格，放寬置業按揭限制，讓港人在內地承造房貸時能享受與內地居民同等的待遇。
- 兩地政府覓地興建一些青年居所，例如，在深圳、廣州、佛山、珠海等地，為符合條件的



香港青年提供租金較低廉的住屋，既可紓緩其住屋壓力，亦方便年青人互相交流工作，互相支持，更好地適應內地的工作環境。

## 19. 為長駐內地港人提供房屋、醫療、交通等福利，長遠對港澳居民實行自由落戶政策

### 背景：

- 構建大灣區「一小時生活圈」，除了要有便捷的跨境交通基建，亦需做好民生福利的配套工作，以吸引港人到內地定居。

### 建議：

- **房屋：**擴大「跨境福利」的適用範圍，例如與內地合作，探討為在內地居住的港人提供公營房屋。
- **醫療：**與內地協商，將香港「長者醫療券」使用範圍擴展至大灣區珠三角城市的醫院或診所，並且完善跨境救護車服務，為北上生活港人提供更周全的保障。
- **交通：**為經常往返兩地的僱員及長居內地的香港長者，提供來往香港和內地的交通津貼，以及讓大灣區城市免除香港長者申請公交老年卡的要求，便利他們免費乘坐各地公交，減輕出行負擔。

## 20. 將現有《港澳居民來往內地通行證》升級

### 背景：

- 國務院於2018年9月開始發放的「港澳台居民居住證」，為經常在內地就學和工作的港人帶來不少生活上的便利，但符合申領資格的港人只有約50多萬，絕大多數港人都未有受惠。

### 建議：

- 向內地爭取對目前的《港澳居民來往內地通行證》進行升級，增強若干功能，包括身份證明、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，並加上一組對應內地的編號，為港人在內地生活工作提供方便。

## 21. 實現粵港澳電信網路聯通，免除三地長途漫遊費用

### 背景：

- 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。雖然目前已有不少資訊及通訊科技公司以優惠價格，提供覆蓋「粵港澳大灣區」以至全球的電話卡產品和服務，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。
- 《粵港澳大灣區發展規劃綱要》亦提出，「多措並舉實現通信資費合理下降，推動降低粵港澳手機長途和漫遊費，並積極開展取消粵港澳手機長途和漫遊費的可行性研究」。

### 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。



## 22. 放寬港人每日攜帶 2 萬元人民幣出入境的限制

### 背景：

- 現時規定港人每日只可攜帶 2 萬元人民幣現金出入境。隨著兩地交流不斷擴大加深，2 萬元的限額對不少兩地工作及生活的港人造成不便。

### 建議：

- 向內地爭取適度放寬有關的出入境限制，為兩地居民帶來更大便利。

## 把握「一帶一路」的機遇

## 23. 與業界合作推動完善「一帶一路」一站式平台和數據庫

### 背景：

- 2018 年《施政報告》提出支持香港貿易發展局提升其「一帶一路」資訊網站成為更全面及時的「一帶一路」一站式平台，以便企業就其所需，物色及把握「一帶一路」商機，但有關網站資訊較為簡陋，不能滿足業界決定投資的實際需要。
- 另外，「一帶一路」總商會於今年 3 月與國家信息中心簽署數據建設合作備忘錄，後者向前者企業定期提供更新「一帶一路」沿線有關信息，協助前者建設「一帶一路」熱點投資項目庫，政府可在這方面予以配合。

### 建議：

- 為了確保有關平台切合業界需要，政府和香港貿易發展局應加強與「一帶一路」總商會和其他民間組織的合作，以提供更全面、準確和分類清晰的資訊
- 協助「一帶一路」總商會和其他民間組織搭建跨境專業服務對接平台，完善線上商業配對服務，協助業界拓展「一帶一路」市場，推動更多華資企業參與。

## 24. 強化「一帶一路」國家的經貿辦網絡

### 背景：

- 政府近年不斷加強在海外的辦事處網絡，其中 2019-20 年度《財政預算案》提到，政府已成立駐泰國曼谷經濟貿易辦事處，與阿拉伯聯合酋長國政府就設立駐杜拜經貿辦的商討進展理想，並會繼續與印度、韓國及俄羅斯政府商討設立經貿辦的細節安排。
- 不過，隨著香港與「一帶一路」國家的聯繫更加緊密，政府有必要繼續加強與該等國家的經貿聯繫和在相關國家的辦事處網絡，滿足港商開拓市場的需要。

### 建議：

- 在「一帶一路」的國家（包括東南亞國家聯盟）和中國西部（如蘭州、烏魯木齊）設立更多經濟貿易辦事處，增加人手，加強與當地聯繫和對當地港商的支援。

## 25. 強化「一帶一路」辦公室的工作和人手支援

### 背景：

- 政府表示，「一帶一路」辦公室會協調統籌政策局／部門等的有關工作，並通過「一帶一



路」聯席會議，跟進落實政府與國家發展和改革委員會於 2017 年簽署的《國家發展和改革委員會與香港特別行政區政府關於支持香港全面參與和助力「一帶一路」建設的安排》內的措施。

**建議：**

- 增加「一帶一路」辦公室的人手，為辦公室和相關工作訂立更清晰的績效和工作指標，有序落實和定期向外匯報相關進度。

## 26. 在香港設立「一帶一路」仲裁中心，協助法律、工程等專業服務業參與「一帶一路」建設

**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，去年《施政報告》提出了多項發展亞太區國際法律和爭議解決服務中心的新措施。其中 2019-20 年度《財政預算案》提出撥款 1.5 億元支持籌建電子商務相關仲裁及調解（eBRAM）平台，而政府今年 4 月亦與內地簽訂了《關於內地與香港特別行政區法院就仲裁程序相互協助保全的安排》。
- 不過，政府應爭取香港在「一帶一路」法律和仲裁服務方面扮演更重要的作用，特別是在「一國兩制」的基礎上，解決本地從業員參與內地案件的困難。
- 政府於 2018 年中成立「一帶一路爭議解決專責小組」，並已草擬有關「一帶一路爭端解決機構」的建議書以供政府考慮，但至今未有具體回應。
- 另外，政府成立 2 億元的「專業服務協進支援計劃」，旨在推動專業服務業界參與「一帶一路」項目，但資助對象僅為工商組織、專業團體及研究機構，個別專業服務機構和人士無法受惠，而至今批出的資助金額亦偏低。

**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，推動香港成為「一帶一路」國際仲裁中心，以加快相關工作。
- 與內地相關部委合作，制訂適用於「一帶一路」不同工程項目的格式合同條款，並訂明通用的仲裁準則和國際爭議解決機制，與相關國家的政府和業界協商後採用。
- 投放具體資源和人手，專責主動向「一帶一路」沿線國家的政府和工商專業界推廣香港的專業服務，並協助企業和人才以集體形式競投項目。
- 與內地相關部委商討，致力解決香港仲裁員在處理與內地相關的案件時面對的國籍限制，同時協助本地法律從業員參與仲裁工作。
- 盡快回應「一帶一路爭議解決專責小組」就本地成立「一帶一路爭端解決機構」提出的建議，並提供落實時間表。
- 優化「專業服務協進支援計劃」，定期檢視計劃的成效，並設立針對專業服務業的市場拓展基金，為成功參與指定「一帶一路」國家項目的專業服務機構和人士提供配對資助。
- 協助建築及工程業界繼續與內地住房與城鄉建設部及其他相關部委跟進商討，放寬港資企業參與內地工程建設的限制，並把放寬措施適用範圍由國家的自由貿易試驗區擴大至全境。

## 27. 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。

## 28. 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。

## 29. 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。

## 九、 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。
- 在「一橋一鐵」通車帶動下，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）香港段已於2018年9月通車，現時從香港西九站乘高鐵可直達全國58個城市及地區，惟有意見認為高鐵香港段票價定價過高，令不少市民望而卻步。

#### 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。
- 仿效港鐵做法，推行高鐵月票計劃，吸引更多乘客乘搭，並且更加方便商務旅客和市民穿梭兩地。

### 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：

- 今年2月出爐的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，將推動粵港澳遊艇自由行有效實施視為宜遊灣區「水」項目建設重點之一，惟有意見認為由於各地監管標準不一、清關手續繁複等原因，粵港澳遊艇「自由行」有名無實。

### 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，實現遊艇在灣區內暢行無阻。
- 積極與粵澳兩地商討，落實粵港澳遊艇「自由行」的安排，包括允許港澳遊艇在灣區內「多站停留」、合作開發粵港澳跨境遊艇旅遊產品等，以促進遊艇旅遊業的發展。

## 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：

- 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：

- 自今年5月1日起，廣東省放寬了對符合條件的53個國家外國人實行的過境免簽政策，把逗留期限由72小時增至144小時，並允許選擇從廣州白雲機場、深圳寶安機場、揭陽潮汕機場空港口岸中的任何一個口岸入境，並從廣東具備客運功能的32個對外開放口岸中的任何一個口岸出境。
- 除了廣東省的過境免簽政策外，目前海外旅客訪港後，在2人同行下均可使用「144小時便利簽證」到廣東旅遊。香港旅遊發展局一直積極在海外市場宣傳，並與旅遊業界合作，配合簽證便利設計粵港旅遊產品，但「144小時便利簽證」不時會停辦，為期望使用便簽到廣東旅遊的海外旅客帶來不便。

### 建議：



- 探討進一步向內地爭取優化廣東省過境免簽政策的可能性，包括把政策適用範圍擴展至港澳各個陸路口岸入境的旅客、進一步延長 144 小時的逗留期限及擴大適用的國家範圍，加強大灣區內旅遊的彈性。
- 因應廣東省優化其外國人過境免簽政策，與內地探討進一步優化香港「144 小時便利簽證」安排，豁免經港澳註冊旅行社組團的要求，並確保穩定性，長遠考慮逐漸擴大至廣東省以外地區，為有意先入境香港再前往內地的外國旅客提供便利。

## 8. 增加現有「個人遊」（IVS）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。「個人遊」政策自 2003 年實施以來，至今已有 16 年的歷史，是時候研究優化措施。

### 建議：

- 增加 49 個個人遊城市的 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「個人遊」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「個人遊」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：

- 近年政府致力推廣地區深度遊，香港旅遊發展局於 2017 年開展「香港·大城小區」推廣項目，先後向旅客推介「舊城中環」和「深水埗」，獲得遊客及旅遊業人士的正面評價。

### 建議：

- 向香港旅遊發展局提供更多資源，將此類旅遊項目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 5,500 名選手參與。今年的 3.8 公里公路繞圈賽，第二次成為 UCI 國際單車聯盟 1.1 級公路賽中歐洲 Hammer Series 公路賽的最後一站，最少有 11 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。
- 香港要發展本地特色旅遊，必須培訓大量對本地歷史、文化和古蹟等方面具備深厚認識的旅遊業從業員（尤其是導遊及領隊）。

### 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。
- 向旅遊業議會提供額外撥款，資助旅遊從業員在相關範圍的培訓，以及透過僱員再培訓局推出更多相關課程，提高旅遊業整體服務質素。

## 12. 優化香港地質公園交通接駁

### 背景：

- 目前，來往萬宜水庫東壩的專線小巴只在星期日及公眾假期的下午服務，其餘時間需要依賴的士，而且經常出現濫收情況，對旅客帶來極大不便。
- 另外，新界東部分地質公園的渡輪服務十分稀疏，來往馬料水及鴨洲／吉澳／荔枝窩均只在星期六、日及公眾假期提供一日一趟來回服務，旅客未能彈性安排行程，鄰近地區（如西貢和大埔）亦不能受惠於鄉郊旅遊。

### 建議：

- 增加來往萬宜水庫東壩的小巴班次，並把終點站由北潭涌延至西貢市中心，及提供每日服務，便利西貢居民和參觀者前往。
- 加密來往馬料水及鴨洲／吉澳／荔枝窩的渡輪班次，並提供每日服務，方便大埔居民前往。
- 加強與地區團體協調合作，聯合舉辦和推廣結合地質公園和地區景點的個人或團隊行程，便利更多居民欣賞香港珍貴的自然美景。

## 13. 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。



- 無牌旅館已遍布本港和深入民居，影響居民生活，在私人屋苑經營的無牌旅館令屋苑出入人流大增，或會影響治安，而改裝成劏房有機會不符合樓宇及消防安全標準。
- 根據現行法例，要由牌照組人員見證着交接單位鎖匙的一刻，才有足夠證據予以檢控，因此這類個案成功檢控的數字偏低，空有罰則而未能執法。

#### 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；
  - 加強打擊非法「假民宿」和無牌旅館，維護香港酒店及旅館業的市場秩序，保障旅客在港住宿的合理權益，同時加強保障居民安全，以免引起大廈治安和衛生問題。
- 修改《旅館業條例》，毋須見證交接單位鎖匙一刻才可作出檢控，並且加強「放蛇」執法，保障社區安全。

## 十、 交通、物流和基建

### 整體規劃

#### 1. 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。
- 為免再出現上述工程項目嚴重超支的情況，應優化新工程項目的推展模式，例如加入超支上限的條款。

#### 2. 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 2017 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。

- 配合《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，及時優化上述策略研究及規劃年期跨越 2030 年的全港發展策略的工作。

### 3. 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。
- 在推展《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》時，重新考慮興建屯荃鐵路，以應付新界西未來的發展帶來的交通需求。

### 4. 完善新落成基建的交通安排及配套設施

#### 背景：

- 目前香港正在興建的各類基建項目，例如機場三跑道系統等，加上已完竣的港珠澳大橋和廣深港高鐵，以及即將投入服務的蓮塘/香園圍邊境管制站，本港未來的對外連接將更加頻繁和緊密。
- 港珠澳大橋完竣及啟用快將一年，每天均吸引大量旅客經港珠澳大橋往返香港。惟大橋的相關配套設施未盡完善，特別是缺乏足夠的商業設施，為口岸的鄰近地區帶來沉重負擔，為居民帶來不便。
- 蓮塘/香園圍口岸於年內開通，運輸署公布三條巴士線連接口岸與市區，但僅有一條巴士線全日開通；政府文件顯示口岸設計容量為每天 17,850 架次車輛和 30,000 人次旅客。只有一條全日巴士線必然不能分流每日龐大的客流量。

#### 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。
- 做好港珠澳大橋口岸的交通安排和相關配套工作，例如在口岸人工島增設足夠的商業設施，包括娛樂、購物設施和相關店舖，滿足旅客需求。
- 研究將蓮塘/香園圍口岸另外兩條巴士線轉為全日線的可行性，以及增加口岸泊車位至 1,000 個，便利港人經口岸往返內地。
- 口岸開通後視乎情況，重新就巴士的走線進行評估，盡量選擇一些不影響市民生活的地方設站；充分評估鄰近地區對交通和旅客的負荷能力，並作出適當的改善措施，包括進行道路擴闊工程等。



## 5. 推動智能過路設施和易行城市發展

### 背景：

- 發展局轄下的「起動九龍東辦事處」自 2016 年 2 月展開顧問研究，探討發展九龍東成為智慧城市區的可行性，並推展多項概念驗證測試，包括行人導向、人流管理和上落貨區監察等。不過，有關設施至今規模和成效有限，未能為地區居民帶來實際效益。
- 另外，政府近年積極推行「易行城市」概念，除了在九龍東試行外，早前亦向中西區和深水埗區議會提交文件，其中後者建議在區內實施限速，但被批評未能有效對應區內問題和鼓勵步行。
- 《香港智慧城市藍圖》提出由 2021 年起，試行在路口設置能感應行人及車輛的智能交通燈系統，前者的「延長閃綠燈」及「視像行人偵測器」等正在測試當中，但被批評沒有作用和選錯地點，而後者則在港島大潭道試行，類似計劃有擴大和優化的必要。

### 建議：

- 盡快應用行人導向、人流管理和上落貨區監察等技術至九龍東以外的地區（特別是交通擠塞的油尖旺和深水埗），提升有關道路管理和執法效率，解決擠塞問題。
- 在繁忙的行人過路處增設倒數計時器，協助居民預算等候時間和鼓勵遵守交通規則；在十字路口加設斜行的過路線，便利居民。
- 由下而上，按當區居民需要和要求，以及在繁忙路段設立更多有用的「延長閃綠燈」及「視像行人偵測器」的試點，適度調控過路燈的轉換時間，為居民帶來最大方便。
- 設立專項基金，加強繁忙步行街道的路面配套，長遠在不同地區推廣「地下空間」的概念，增建更多有蓋行人通道和通風走廊。

## 6. 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

## 7. 增加公共交通特惠站

### 背景：

- 港鐵公司於各區設置港鐵特惠站，乘客於入閘前以成人八達通於特惠站閱讀器拍卡，並於



個別特惠站的指定港鐵站出發，可享特惠站 2 元車費折扣優惠。雖然特惠站有助減輕市民的交通負擔，惟仍有不少市民反映特惠站數目不足、位置偏遠，以及折扣優惠不足等問題。

- 此外，九巴公司於 2018 年推出「九巴大專優惠站」，並計劃試行一年。使用成人和學生八達通的九巴乘客，只需於乘車後的三小時內，在設置於個別大專院校的「優惠站」拍卡，即可獲 2 元車費回贈，計劃廣受市民和學生歡迎。

#### 建議：

- 與港鐵公司商討，增加港鐵特惠站的數目，特別是一些完全缺乏特惠站的地區，包括元朗區、屯門區、大埔區及北區等，並研究將特惠站與港鐵車站的距離設立範圍由原定的 500 米擴展至 1 公里的可行性。
- 將特惠站的折扣優惠，由 2 元提高至 3 元，及將「指定港鐵站出發」的限制條件取消。
- 與巴士公司商討，包括將「九巴大專優惠站」恆常化，並研究將相關計劃擴展至社區的可行性，亦可考慮與港鐵特惠站於同一位置並排設立。

### 8. 調整「公共交通費用補貼計劃」

#### 背景：

- 政府早前推出「公共交通費用補貼計劃」，向每月交通費超過 400 元的市民提供補貼，超出金額可獲 25% 資助，上限 300 元，不少市民反映每月的交通費用未必能超過或到達計劃規定的領取門檻。

#### 建議：

- 下調計劃門檻至 300 元或更低，將資助百分比由 25% 提升至 30%，並調高資助金額上限至 400 元，令更多有需要的市民受惠。

### 9. 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。
- 九巴公司 2018 年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。

## 便利市民出行



## 10. 做好沙中線局部通車工作，及向受影響商戶和居民賠償

### 背景：

- 政府和港鐵公司早前宣布沙中線可於明年首季局部通車，當中包括顯徑、鑽石山和啟德站，並稱為沙中線一期，不少市民表示歡迎；惟有部分市民擔心該三個車站的配套設施和鄰近地區的交通安排未盡完善，或會影響他們使用沙中線的便利性和暢達性。
- 此外，沙中線工程問題亦令沿線多區商戶和居民蒙受損失。根據港鐵較早前的資料顯示，沙中線全線共 10 個車站，除何文田站及大圍站外，其餘涉及 8 個車站的沉降監測點均錄得超標，當中會展站錄得最多監測點超標。
- 沉降問題令商戶店舖和民居的牆壁均出現不同程度的裂痕，嚴重影響他們做生意和生活。

### 建議：

- 完善沙中線一期沿線三個車站的配套設施，包括做好站外指示牌、無障礙設施，以及站內店舖安排等，並要求港鐵公司在開站初期加派人手維持秩序和協助市民；妥善規劃鄰近地區的交通配套工作，包括增設公共巴士和小巴線連接民居與港鐵站等。
- 要求港鐵公司為因沙中線工程問題而造成相關持份者的損失作出賠償，以彌補居民及商戶的損失。

## 11. 加快落實扶手電梯和升降機等無障礙設施

### 背景：

- 「人人暢道通行」計劃的「原有計劃」及「擴展計劃」下共 202 個項目，當中 121 個項目已經完成，另有 70 個項目正在施工，另外 11 個項目仍未開展消息，進度相當緩慢。
- 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。
- 政府在 2018 年《施政報告》中宣布，將就現時計劃餘下在各區共 120 多條行人通道的加建升降機建議展開可行性研究，稱為「第三階段計劃」。
- 另外，政府委託顧問在 2010 年提出 20 項「上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統」的建議，但截至 2018 年底，撇除兩項在初步篩選階段被剔除的建議，餘下 18 項只有三項完成；同時，就新收到的 114 項上坡電梯系統建議，政府表示會在 2020 年訂定首批推展項目，但項目落成無期。

### 建議：

- 盡快完成「原有計劃」及「擴展計劃」下的所有項目，並就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。
- 汲取「原有計劃」及「擴展計劃」的工程經驗，盡快開展「下一階段計劃」及「第三階段計劃」，為市民構建「無障礙城市」。
- 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。

- 加快推展各項「上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統」的建議（如荔景山路至麗祖路、李鄭屋泳池至澤安邨等），縮短工程時間，便利居民出行。

## 12. 免收橋隧費用

### 背景：

- 現時隧道及橋樑收費準則不一，對居住於不同區域的市民，尤其是居住在新界和離島區的市民帶來不便。
- 目前港珠澳大橋和機場往返市區必須要經過雙線收費的青嶼幹線，在繁忙時段會出現嚴重擠塞；加上青嶼幹線收費較高，為居住在當區的居民和訪港旅客帶來不便。
- 政府收費隧道及道路的收費均以「收回成本」和「用者自付」原則而釐訂；惟目前香港有多條道路有高建築成本但仍沒有收費，例如中環灣仔繞道、龍山隧道和長山隧道等，政府以「用者自付」的說法去解釋道路收費是狹窄和不合時宜。

### 建議：

- 降低或豁免六條新界隧道的收費，包括大老山隧道、大欖隧道、尖山至沙田嶺隧道、城門隧道、將軍澳隧道，及獅子山隧道，以紓緩新界區市民往返市區的財政壓力。
- 降低或豁免青嶼幹線的收費，令居民和旅客毋需停車繳款，減少他們往返市區的行車時間，以及紓緩他們的財政壓力。
- 長遠而言，應檢視各條橋樑和隧道收費安排，以及研究全面不收費的可行性。

## 13. 加快推展「水上的士」服務，完善東西九龍及啟德發展區一帶的交通連接

### 背景：

- 啟德發展計劃規模龐大，包括前機場用地，以及毗連的九龍城、黃大仙和觀塘三區，總規劃面積超過 320 公頃，糅合了社區、房屋、商業、旅遊和基建用途；隨着發展計劃內的住宅及公共設施陸續入伙及啟用，政府近年又賣出大量啟德發展計劃內的土地，區內交通流量將日益增加。
- 九龍東環保連接系統由 2009 年展開初步可行性研究，公眾普遍認同推展；環保連接系統多年來做了兩個諮詢、三個研究，至今仍處於第二階段的詳細可行性研究工作，進度可謂十分緩慢。
- 「水上的士」於 2001 年提出，政府 2018 年邀請營運商遞交相關航線服務意向書，交代循環啟德、中環及西九龍等地點的水上的士，並預計於今年 9 月啟航。惟近月政府又指準備在今年下半年才為水上的士招標，預計於明年投入服務。

### 建議：

- 盡快為啟德發展計劃內各項道路工程的進度訂立明確時間表，並增撥人手及資源以加快推展區內道路發展項目。
- 加快九龍東環保連接系統的研究工作，制訂可行的環保連接系統方案，包括敲定系統覆蓋範圍、走線及車站位置等，並進行相關技術評估。
- 增加往返市區與啟德發展區的環保公共交通服務，例如環保巴士、環保小型巴士等作為臨時交通措施。



- 加快推展「水上的士」服務，為居住在啟德發展區的市民增加往返市區的交通選項。

#### 14. 打造優質自駕遊體驗

##### 背景：

- 過境私家車一次性特別配額（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。首先，計劃申請費用昂貴，亦並非由單一政府部門統籌，而且規定申請者必須於一個月前預先申請，不能「即興」申請；其次，計劃僅限制車輛從深圳灣口岸往返內地，對大部分市民造成不便。
- 目前的「港珠澳大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」只能讓市民使用港珠澳大橋駕車前往澳門口岸，而且須繳付昂貴的三地汽車保險等相關費用，大大減低市民使用大橋的誘因；另外，特區政府至今仍未推出使用大橋往返內地的自駕遊計劃。

##### 建議：

- 責成單一政府部門負責統籌粵港自駕遊計劃，簡化計劃申請程序及適當下調申請費用，並考慮將計劃放寬至所有口岸的可行性；同時可考慮研究豁免首次計劃申請者申請費用，以吸引市民申請自駕遊計劃。
- 做好粵、港、澳三地的共享汽車保險，使有關汽車保險更便捷、成本更低，增加駕車人士使用自駕遊計劃的誘因。
- 與內地相關部門商討，推出「港珠澳大橋內地口岸泊車轉乘計劃」，甚至是使用大橋往返內地自駕遊的可行性，為港人打造優質的自駕遊體驗。

#### 15. 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：

- 運輸署於 2018 年 7 月展開有關車輛安裝車內裝置的設計及應用研究，以落實在本港推廣安裝有關裝置的具體安排。有關研究預計於 2019 年下旬完成，惟至今尚未有相關研究的任何消息或進展。
- 為配合將軍澳—藍田隧道的電子收費及通車時間，政府預計於 2020 年中起，開始向車主發出車內裝置，但政府一直未有交代其他道路和隧道實施電子收費的相關安排。

##### 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，紓緩交通擠塞。

#### 泊車位政策及打擊違例泊車

#### 16. 全面檢討泊車位供應及規劃政策，成立「人人有位泊」計劃

##### 背景：

- 截至 2018 年 12 月底，全港約有 784,000 部領有牌照的車輛，當中接近八成為私家車和客貨車。過去十年間，私家車和客貨車數目增幅達 45%，而同期可供私家車和客貨車使用的泊



車位數目的增幅僅為 9%。

- 政府在上年度《施政報告》提出以「一地多用」原則，預計於未來五年提供最少 1,500 個公眾泊車位，不少市民反映相關選址不能惠及繁忙的商貿區，對於選址是「不收貨」；政府近年先後關閉中環、灣仔及油麻地數個政府公眾多層停車場，增加 1,500 個泊位根本是連「找舊數」都未夠，無助解決泊位不足的問題。
- 另外，各區商用泊車位十分缺乏，目前全港僅有約 4,800 個旅巴泊車位及約 740 個上落客位，而部分地區的旅遊巴泊車位及上落客位更是相當稀少，例如土瓜灣及紅磡一帶只設有 96 個咪錶泊位和 110 個上落客位。

#### 建議：

- 參考「人人暢道通行」計劃的做法，成立「人人有位泊」計劃，讓市民向區議會提出適合用作增設泊車位的選址。
- 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，解決私人及商用車輛泊車位不足的問題。
- 盡快完成「商用車輛泊車位顧問研究」，詳細檢視商用泊車位的短缺情況，並提出短、中、長期措施應對未來需求。
- 在不影響居民日常生活的情況下，在適當的地方，例如旅遊景點附近增加旅遊巴泊車位和上落客位。
- 目前村屋門前位置屬於農業用地，按現時規例不允許泊車，應修訂相關限制，容許居民在村屋門前的指定範圍泊車。

## 17. 推動智能泊車系統

#### 背景：

- 早前政府建議於深水埗興建地下智能停車場，市區重建局表示將研究在油麻地及旺角應用地下智能泊車系統，及將不同地點的智能停車場以地下通道連結，減輕路面交通的負荷。

#### 建議：

- 加快推展本港的智能泊車系統，包括盡快落成位於深水埗的地下智能停車場，以及盡快完成在油麻地和旺角區增設地下智能停車場的相關研究。
- 探討在政府、機構或社區設施，以及公共休憩用地引入智能泊車系統的可行性，並要求在選定的短期租約用地要求私人營辦商安裝、營運以及管理智能泊車系統。
- 在新發展區，特別是啟德發展區預留位置規劃及發展地下智能停車場。

## 18. 打擊違例泊車

#### 背景：

- 根據數字，2018 年警方一共發出逾 200 萬份違例泊車的定額罰款通知書，其中西九龍區冠絕各區，共發出超過 51 萬份通知書，佔全港約四分之一。
- 西九龍區，包括油尖旺和九龍城區一帶違泊問題嚴重，其中油尖旺區一帶，包括渡船角文英街、文苑街、文蔚街、文成街、文匯街違泊問題嚴重，文蔚街有兩線行車道，左線劃有咪錶車位，右邊則滿佈違泊車輛，餘下中間狹窄通道供車輛通過。



- 除了私家車違泊問題外，該區旅遊巴違泊問題亦愈趨嚴重。過去兩年警方在九龍城警區，包括土瓜灣及紅磡區，共收到 2,477 宗有關旅遊巴的交通投訴，並向旅遊巴發出共 4,192 張交通違例罰款通知書。

#### 建議：

- 設立「違泊黑點清單」，針對個別違泊嚴重的位置加強執法。
- 在油尖旺和九龍城區一帶進行改善道路工程，供加設咪錶、臨時泊車位和旅遊巴上落客點之用。
- 在繁忙時段加強警力，進行交通分流或道路管制措施，引導私家車或旅遊巴到合適的泊車位或上落客點。

## 十一、土地資源和規劃發展

### 推進規劃和完善制度

#### 1. 簡化規劃流程和增加透明度

##### 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審批程序和執行機制，同時增加透明度。
- 至於鄉郊方面，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：

- 針對香港整體（包括市區和郊區）的土地，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。

#### 2. 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。
- 配合《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，及時優化上述策略研究及規劃年期跨越 2030 年的全港發展策略的工作。

### 3. 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。

### 4. 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。
- 2017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。

### 5. 盡早規劃和理順創科和工業用地應用

#### 背景：

- 雖然政府已預留最少 120 公頃土地（未包括港深創新及科技園）作創科用途，但大部分土



地的規劃工作仍處於「研究」階段，令到創科產業發展被「拖後腿」之餘，潛在落戶香港的企業亦無法作出長遠計劃。

- 另外，政府聚焦創科的同時，未有為傳統工業提供足夠用地，而在將軍奧和大埔工業邨新建的先進製造業中心和精密製造中心，對部分業界來說相對「走得較前」。

#### 建議：

- 盡早確立長遠的創科土地規劃，完成相關法定程序和招標／招租工作，以便本地和海外創科企業及早制訂落戶香港和擴大規模的業務規劃，配合未來創科發展。
- 進一步探討設立針對其他有潛力工業（如醫藥、模具等）的先進製造和研發中心，扶持相關業界發展和發揮群聚效應。

## 6. 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啟德發展區、「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。
- 與此同時，現有舊式工廈未必能滿足升級轉型下的傳統工業需要，又或因為嚴苛的法定要求而未能讓新的生產模式進駐，造成土地資源錯配。

#### 建議：

- 重新檢討改劃土地用途涉及的過時法律要求，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。
- 進一步檢視和優化工廈再發展的相關政策，考慮引入以「分成」代替工廈重建補地價的創新方式。若工廈重建後仍舊保留與工商業相關的用途，則可獲豁免補地價，惟須將其中部分樓面面積交給政府作指定的用途。
- 更新「工業用途」定義，在符合分區計劃大綱圖以及建築物和消防安全法規的大前提下，業主無需申請改變土地和建築物用途並支付高昂費用，即可在舊式工廈內，合法地進行現代工業活動。

## 7. 重新研究推展銅鑼灣、跑馬地和灣仔地下空間項目

#### 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」，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，有助紓緩土地資源短缺和改善地區暢達性。
- 不過，政府在剛開展的「城市地下空間發展：策略性地區先導研究」第二階段公眾參與當中，明確表示只會推展尖沙咀九龍公園的項目，現階段不會考慮推展銅鑼灣維多利亞公園

和灣仔修頓球場的項目。

**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；同時可考慮利用岩洞和地下空間作倉儲用途，釋放工商物業的樓面面積。
- 重新考慮發展銅鑼灣、跑馬地和金鐘／灣仔的地下空間項目的可能性，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。

## 8. 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。

## 完善城市和海濱管理

### 9. 設立專項基金優化鄉郊管理及發展

**背景：**

- 目前特區政府投放至鄉郊發展的資源有限，特別在發展鄉郊基礎設施建設、推廣鄉郊旅遊、傳承鄉郊文化、保育鄉郊土地，以及事故處理等方面的支援更是嚴重不足。
- 雖然現時政府設有緊急援助基金，但負責處理及發放緊急援助基金的部門眾多，包括社會福利署、民政事務總署、漁農自然護理署及地政總署等；申請資格有限制；損失評估亦未夠全面。
- 例如去年特大颱風山竹襲港後，每戶災民僅獲發放數千元的補助金，對於整棟房屋被吹毀，動輒損失數十萬元的村民和漁民而言，可謂杯水車薪。

**建議：**

- 由單一政府部門負責統籌，成立 50 億基金，全面優化鄉郊管理及發展，分別涵蓋發展鄉郊基礎建設、推廣鄉郊旅遊、文化傳承、保育鄉郊土地，以及事故協調及支援等五大範疇。



## 10. 設立「災難應變援助基金」

### 背景：

- 去年，香港受到颱風「山竹」吹襲，令社會多處受到嚴重破壞，造成香港市民嚴重的財產損失。大量的樹木倒塌令街道阻塞，工作人員耗費不少時間才能完成清理。雖然市民普遍滿意政府事前的資訊發放及預防措施，但卻認為善後工作，特別在清理街道、恢復重要公眾設施，如過路燈等，都未如理想。

### 建議：

- 設立「災難應變援助基金」，在香港發生大型自然或人為災難時，能撥出資源作應急之用，以幫助社會盡快恢復穩定。

## 11. 完善樹木管理

### 背景：

- 香港現時並無一個官方的樹木統計數字。雖然發展局轄下有一被稱為「樹木辦」的綠化、園境及樹木管理組，但它並非獨立部門，而管理樹木的職責亦不是主要由樹木辦負責。
- 發展局於2018年1月回應立法會議員書面質詢時指，香港樹木分別交予9個部門負責，而政府表示地政總署亦須護養未撥用和未批租政府土地上的數目，故不能作出點算。政府應採納最新的技術，加強對數木的統計和管理。

### 建議：

- 加強樹木辦的職能，讓它更有效地管理樹木；同時立法規管私人土地必須為樹木作登記及定期保養，亦須安排專業樹藝師作風險評估。
- 加強對相關部門人士培訓，增加聘請樹藝師的名額。
- 巡查九龍城、深水埗、沙田、大埔及元朗等區的區內樹木，尤其根部被蓋上混凝土的地點，向發展局或漁護署跟進，同時舉行記者會向公眾公布相關資訊，以及邀請樹木專家舉辦講座，教育居民學習目測評估樹木情況，以保安全。

## 12. 加強渠務管理

### 背景：

- 香港經常受到暴雨及颱風侵襲，水浸及海水倒灌的情況時有發生。雖然政府已落實跨部門合作進行風暴潮和風浪研究，評估極端天氣的影響及應對方案，但有關工作仍有改進空間。

### 建議：

- 加強政府部門間的溝通和合作，定期清理坑渠垃圾及積水；在黃埔、啟德等沿海、沿河的區域，加強氣味監察，並盡早進行除味工程，以免香港變成臭港。
- 加強宣傳工作，並與地區團體保持聯絡，定期公布水浸黑點和臭渠地點和作出跟進，並邀請市民共同做好社區渠務管理工作。

## 13. 做好斜坡管理



#### 背景：

- 香港大約有 60,000 幅人造斜坡，其中約三分之二是由政府管理和維修，但卻分散在不同政府部門；而其餘約 20,000 幅斜坡屬私人斜坡，屋宇署負責根據《建築物條例》的條文確保私人斜坡安全，亦列明業主有責任根據政府租契條款負責維修私人斜坡。
- 業主須安排具專業資格的工程師為私人斜坡進行評估，且每年均要為其進行最少一次的例行維修檢查；另外，屋宇署會根據不同情況發出「危險斜坡修葺令」，著令有關業主委聘認可人士進行勘測工作。
- 不論是每年一次的例行維修檢查，抑或是「危險斜坡修葺令」著令的檢查，都為業主造成沉重的經濟負擔。

#### 建議：

- 增撥資源成立「斜坡管理處」，負責統一管理原先由不同政府部門負責的公眾斜坡，以及統籌私人斜坡的管治工作，包括幫助業主就其私人斜坡進行例行維修檢查，以及成立法團等。
- 整合市區重建局「樓宇復修綜合支援計劃」、屋宇署「改善樓宇安全綜合貸款計劃」，以及土木工程拓展署「長遠防治山泥傾瀉計劃」等幾個關於公眾及私人斜坡維修及資助的相關計劃，為擁有私人斜坡的業主提供一站式的支援工作。
- 以比例攤分的原則，為有需要的私人斜坡業主提供財政支援，例如按私人斜坡業主的實際需要，政府為其攤分五到七成的維修及檢查費用。
- 三個月或半年一次，特別是在雨季來臨前，主動與私人斜坡的業主聯繫及反映其私人斜坡的近況，包括有否被發出「危險斜坡修葺令」等，以及加強對私人斜坡的業主宣傳和教育斜坡安全和保養的重要性。

### 14. 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。

### 15. 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。

## 16. 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。

## 17. 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。

## 滿足人力需求

## 18. 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。
- 政府早前匯報「2027年人力資源推算」，預計至2027年，本港將有374萬勞動力需求，屆時將出現勞動力不足，欠缺數字達17萬人。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，並將計劃範圍擴大至所有受人才短缺影響的行業。

## 19. 持續增加專業職系公務員人手



#### 背景：

- 政府於 2019-20 年度僅承諾增設 272 個建築及相關工程專業職系，不足以應付本港各類大型基礎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：

- 近兩年來一些大型工務工程和鐵路工程項目的施工監督和控制制度等出現不少問題，引起社會廣泛關注，應盡快檢討並增加相關政策局及政府部門在這方面的專業職系人手，以提升各項工程項目的規劃、落實和監管水平。
- 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。

## 十二、完善醫療制度

### 滿足人才需求

#### 1. 加快輸入海外醫療專才

##### 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，同時設立機制，確保專才於公營醫療體系服務。

#### 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。加上現時本港只有兩間醫學院，對培訓更多醫療人手存在局限。

##### 建議：

- 研究更具體方案增加醫療人手，例如是增加醫學院至三間，培訓更多醫護人員。
- 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. 投放更多資源，全面發展基層醫療

**背景：**

- 近年基層醫療服務規劃受到各方注視，政府將在葵青區設立首間地區康健中心，預計於今年第 3 季投入運作。政府 2018 年提出會積極推展其他地區成立康健中心，還會「在各區由政府物業內預留地方」或「先行在各區內承租適當物業，讓康健中心能早日投入服務」。

**建議：**

- 盡快在一些醫療需求較大的地區如黃大仙、九龍城等，優先設立康健中心。
- 研究在中心提供二十四小時普通科門診服務，以減輕急症室長時間輪候的情況。

#### 6. 提高自願醫保吸引力

**背景：**

- 自願醫保計劃於今年開始推行，雖然購買該等計劃的投保人士最高享有 8,000 元稅務扣減，但計劃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

#### 7. 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「長者牙科服務資助項目」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（港島東及九龍西均缺乏牙科街症診所），並研究開放更多節數和增加服務的種類。
- 研究將關愛基金「長者牙科服務資助項目」恆常化，以及檢討資助門檻和次數。

### 8. 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。

## 十三、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。2013-17年間，都市固體廢物人均棄置量更由1.33公斤增加至1.45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」的可行性研究及公布結果，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。
- 政府雖於上年度《財政預算案》引入「一換一」換車計劃，允許車主以合資格的舊私家車更換電動車，並獲稅項寬免，但不少市民反映計劃誘因不足，故計劃成效未如理想。
- 現時，香港電動車各類充電設施與電動車數量的比例為1：7，反映設施嚴重不足；市面上的電動車充電設施目前是以標準充電器為主，充電時間約為25小時，充電效率未如理想。



**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。



## 附件一：協助香港企業進軍境外經貿合作區

### 進軍「一帶一路」沿線的境外經貿合作區

1. 「一帶一路」沿線的經貿合作區，可以為香港帶來很多機會。
  - 1.1 中國的境外經貿合作區建設始於 2006 年，主要是由國家商務部牽頭，與政治穩定且與中國關係較好的國家政府達成共識，然後以國內審批通過的企業為建設經營主體，由該企業與國外政府協議和簽約，在有關國家投資建設、或與所在國企業共同投資建設基礎設施完善、主導產業明確、公共服務功能健全的產業園區，再由該企業開展對外招商，吸引國內、所在國和其他外國相關企業入區投資發展，形成產業集群，並建立相對完善的產業鏈。
2. 境外經貿合作區目前已成為內地企業「走出去」的重要形式之一，是中國企業對外投資合作的重要載體和平台。國家商務部數字顯示，截至 2018 年 9 月，中國企業已在 46 個國家建設經貿合作區 113 個，累計投資 366.3 億美元，入區企業 4,663 家，總產值 1,117.1 億美元。
3. 中國境外經貿合作區建設在「一帶一路」國家的成效十分顯著。「一帶一路」沿線國家大多處於工業化發展初期，具良好市場發展潛力，和強烈吸引外商投資意願。
4. 通過商務部及財政部考核確認的境外經貿合作區目前有 20 個，分佈在「一帶一路」沿線國家，成為企業參與「一帶一路」、中外工業化合作和對外投資的重要平台。
5. 二十個通過確認考核的境外經貿合作區如下：
  - A. 柬埔寨西哈努克港經濟特區
  - B. 泰國泰中羅勇工業園
  - C. 越南龍江工業園
  - D. 巴基斯坦海爾·魯巴經濟區
  - E. 贊比亞中國經濟貿易合作區
  - F. 埃及蘇伊士經貿合作區
  - G. 尼日利亞萊基自由貿易區（中尼經貿合作區）
  - H. 俄羅斯烏蘇里斯克經貿合作區
  - I. 俄羅斯中俄托木斯克木材工貿合作區
  - J. 俄羅斯龍躍林業經貿合作區
  - K. 中俄（濱海邊疆區）農業產業合作區
  - L. 埃塞俄比亞東方工業園
  - M. 匈牙利中歐商貿物流園
  - N. 中國匈牙利寶思德經貿合作區
  - O. 中國印尼聚龍農業產業合作區
  - P. 中國印尼綜合產業園區青山園區



- Q. 中國印尼經貿合作區
- R. 烏茲別克鵬盛工業園
- S. 老撾萬象塞色塔綜合開發區
- T. 吉爾吉斯斯坦亞洲之星農業產業合作區

## 香港的機會

6. 境外經貿合作區是推動「一帶一路」沿線國家貿易和經濟增長的引擎，為內地企業「走出去」和促進國際合作提供了重要平台。
7. 事實上，香港企業也應該爭取機會，像內地企業一樣以經貿合作區作為「走出去」的落腳點，充分利用經貿合作區的豐富資源和發展潛力。
8. 在當前國際貿易磨擦升溫和全球供應鏈重組的大潮下，香港的企業都受到極大衝擊，如何為香港的企業、特別是中小企開拓「一帶一路」新市場並加強發展內地的內銷商機，將會是未來極重要的課題。
9. 國家主席習近平在第二屆「一帶一路國際合作高峰論壇」中提到，未來將加強和加快外商投資內地的步伐，並進一步開放內地市場予海外的貨品和服務業，包括降低關稅和非關稅的限制和准入要求等，以應對國家快速增長的消費需求，促進貿易平衡。
10. 香港廠商可以積極配合此一國策，推動中國內地市場開放，幫助國內產業和服務轉型升級，亦可加強香港出口市場多樣化，促進香港以至大灣區的發展和對國家的貢獻。
11. 進軍經貿合作區需要多個行業如建築、工程、金融、項目顧問、法律及會計等大量技術和專業人員，以及服務業勞工，將會為本地相關人才提供大量工作職位。據國家改委的資料顯示，中國過去5年（至2019年4月）在24個「一帶一路」沿線國家建設了82個境外經貿合作區，合共創造了近30萬個就業崗位，可見開發經貿合作區對創造就業有很大幫助。
12. 大灣區擁有獨特的經濟優勢，可發展成為世界級城市群，能夠為各行各業的企業創造大量機遇，特別是香港的強項如金融，貿易和專業服務等行業。大灣區的人口漸趨富裕，目前區內人口達6,700萬，人均GDP達20,000美元，已經跨越了一萬美元中等收入標準，是一個甚具潛力的內銷市場。香港企業拓展大灣區內銷，將會惠及貿易物流、專業服務、金融服務等香港傳統的優勢行業，為這些行業的從業員提供大量工作機會。

## 特區政府應該做什麼？

13. 目前境外經貿合作區只限於中華人民共和國境內（不含香港、澳門和台灣地區）註冊、具有獨立法人資格的中資控股企業，通過在境內設立的中資控股的獨立法人機構，往經貿合作區投資。



14. 特區政府應該跟中央商討，賦予香港企業具備跟中國內地企業同等的資格，可以進入境外經貿合作區投資、設廠生產或提供各項商業服務。
15. 為港商爭取進駐經貿合作區時，可享有與內地企業同等待遇。
  - 15.1 一般情況下，境外經貿合作區都有兩國政府間的協議作為基礎，享受多項優惠政策，獲得東道國提供的土地、稅收、基礎設施配套等方面的優惠政策和便利條件，入駐企業都享受到良好的待遇。
  - 15.2 特區政府應該跟內地部委磋商，令香港企業可享有「國民待遇」，跟內地企業一樣，可以得到入駐經貿合作區企業的優惠和便利政策（例如由有關部委和省市提供的租金及稅務優惠等）。
16. 為進駐指定經貿合作區的港商提供信貸擔保及市場開拓等支援。
  - 16.1 為幫助企業減輕調遷的成本及風險，以鼓勵港商進駐有關的經貿合作區，建議香港特區政府可為進駐經貿合作區的企業提供信貸保障的政策支持。
  - 16.2 政府可以現行的「中小企業信貸保證計劃」為藍本，通過與本地有實力的商業銀行和金融機構合作，提供較現行「中小企業信貸保證計劃」更為優惠的信貸擔保，包括提高擔保成數由 80% 至 90%，擴闊擔保範圍和貸款種類等方面，並鼓勵銀行降低貸款息率，協助進入經貿合作區的港商獲取較多和便宜的融資、購置營運設備和取得營運資金。
  - 16.3 特區政府可考慮把現有的支援港資中小企開拓海外及內地市場的措施，包括 BUD, EMF 等計劃，推廣到「一帶一路」及其他主要市場。
17. 特區政府應與中央有關部委磋商，協助香港企業在內地及經貿合作區生產的貨品轉向內銷時，提供優惠。
  - 17.1 中國作為全球第二大經濟體，擁有龐大的進出口貿易需求。為協助港商在貿易磨擦中尋求新出路，特區政府應向國家爭取，為港商在內地生產的產品轉向內銷時提供優惠，包括減免進口設備、零部件的關稅、增值稅等。
  - 17.2 建議特區政府向國家爭取，在指定經貿合作區投資的港商，其在合作區的產品在轉銷中國內地時提供一定的政策優惠，例如關稅豁免、稅務減免及簡化清關程序等優惠。此舉不但有助更多港商進駐經貿合作區，更有效配合國家達致持續增加進口的目標。
18. 鼓勵經貿合作區的投融資及貿易利用人民幣結算，以促進人民幣國際化，並鼓勵「一帶一路」企業利用香港資本市場籌融資。
  - 18.1 在投資發展經貿合作區時，例如土地買賣及租借、園區建設、營運、建材設備及生產原



料的買賣等，建議提供誘因，鼓勵經貿合作區投資建設及經營單位以人民幣作為交易結算貨幣，從而促進人民幣在境外的流通，並發揮香港作為離岸人民幣中心的優勢，為合作區提供籌融資、結算、匯兌、保險、信貸等離岸金融服務。

18.2建議特區政府與金管局、證監會和港交所等研究吸引「一帶一路」沿綫企業在港籌融長期投資資金，包括放寬房地產信託基金（REITs）和其他證券投資工具在港上市及交易。

### 借「粵港澳大灣區」進軍大陸內銷市場

19. 「粵港澳大灣區規劃發展綱要」就緊密合作及共同參與「一帶一路」建設的其中一個重點，是推動貿易自由化。
20. 首屆中國國際進口博覽會（進博會）2018年11月在上海登場，吸引來自172個國家、地區和國際組織逾3,000家企業參展。博覽會以進口為主題，明確向世界宣示中國主動擴大開放，穩定全球貿易，堅定支持貿易自由化和經濟一體化的態度。
21. 國家擴大開放、增加進口，香港將會繼續發揮獨特角色，應該以「粵港澳大灣區」為基礎，配合國家向世界開放進口市場的政策，尋求增值機會，包括把香港產品更好地向內地推廣，拓展內銷市場，尋找新發展空間。
22. 香港有能力幫助引進內地市場急需的商品和服務，促進提升產業實力，協助海外企業到大灣區落戶；通過與內地企業建立更緊密的聯繫，促成跨界合作，共同開拓大灣區市場的機遇。
23. 2018年12月特區政府與內地商務部在《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》框架下簽署新協議，自2019年1月1日起，透過優化原產地規則的安排，原產香港的貨物進口內地將全面享受零關稅。
24. 我們認為，特區政府應該跟國家相關部委磋商，擴大零關稅政策，涵蓋未來香港企業投資在經貿合作區生產的貨物，也可享有進口內地零關稅的優惠。

### 支持港企「走出去」，修訂《稅務條例》第39E及16EC條

25. 多年來，香港工業一直以「延外式」的模式發展，另一方面，香港企業要追上「一帶一路」的環球經濟發展藍圖，必須持續在海外擴充業務，惟在香港稅務局現行《稅務條例》第39E條和第16EC條的執行下，港商特別是從事進料加工的企業在境外使用的機器設備及知識產權的資本開支不獲稅務抵扣，增加經營成本，嚴重影響其國際市場的競爭力。
26. 在現時《稅務條例》第39E條的規定下，香港公司提供機械給境外企業使用，即使沒有收取租金，也不能獲得稅務抵扣。至於第16EC條(第(4)(b)條)規定，如果知識產權是由並非該納稅人的人士完全或主要在香港以外的地方使用，不論有否收取任何特許權使用費，也不能



獲得稅務抵扣。

27. 這兩條條例一直困擾業界，不但阻礙了「珠三角」港資企業的轉型升級步伐，更限制本地企業在海外擴充業務，不利於香港企業把握目前「一帶一路」、「粵港澳大灣區」發展的歷史機遇，嚴重影響香港企業的競爭力。
28. 當前香港正大力促進創新和科技發展，但在經濟全球化的背景之下，創新及科技的應用已突破了地區的界限；如果在對企業徵收本港所得稅的同時，又對其於香港境外使用的機器設備、知識產權之相關費用的稅務抵扣施以不當的限制，無異於「作繭自縛」，一方面會令政府鼓勵企業提升技術裝備、加強創新等政策的實際效用大打折扣，另一方面亦不利香港打造知識產權貿易中心。
29. 不少「一帶一路」國家對投資者權益以及知識產權保護仍有待改善，港企如在當地提供機器以及知識產權，往往會選擇由香港公司自己持有，如沒有稅務抵扣，將減低他們到海外投資的意欲。
30. 經民聯支持中華廠商聯合會就修訂《稅務條例》第 39E 條、第 16EC 條提出的建議方案：
31. 一、改變第 39E 條稅務條例下「租約」的定義。
  - 31.1 香港企業於《稅務條例》第 39E 條下遇到的挑戰主要是源於《稅務條例》第 2 條對「租約」設下廣泛定義。根據現行條例，「租約」包括任何給予機器設備予另一單位的安排，不論提供機器設備一方是否收取任何租金。
  - 31.2 為了解決上述情況，建議對《稅務條例》下「租約」的定義應作出修訂，將香港納稅人在不收取租金情況下給予機器設備予另一方用作生產其銷售產品的安排從「租約」定義中剔除，從而把「租約」的定義局限於一般提供機器設備而收取租金的安排。
32. 二、改變第 16EC 條稅務條例下「使用」的概念。
  - 32.1 根據《稅務條例》第 16EC(4)(b)條，當香港企業的知識產權完全或主要在香港以外地方使用，不論有否收取任何的特許權使用費，購買相關知識產權的費用將不予稅務抵扣。
  - 32.2 為了避免以上問題，建議《稅務條例》第 16EC(4)(b)應不適用於將香港納稅人給予知識產權予另一方作生產其銷售產品的安排，從而把《稅務條例》第 16EC(4)(b)的應用範圍局限於一般提供知識產權而收取特許權使用費的安排。

## 政府應發揮主導及帶頭角色

33. 「一帶一路」和「粵港澳大灣區」為香港提供了多種多樣的發展機遇，要進軍境外經貿合作區，及落實大灣區發展綱要、開拓內地內銷市場，涉及許多政策及配套措施，特區政府必須



發揮主導及帶頭角色，主動跟中央和相關部委磋商，為港企「走出去」開拓發展空間，提供政策支援。

34. 與此同時，特區政府也必須檢討現行的營商法例，與時並進、拆牆鬆綁，為支持港企「走出去」創造條件。
35. 很多經貿合作區都對入區企業提供「一站式」服務，打破了企業家和投資人對地域的陌生感和不適應，在幫助企業發展和處理當地政策關係上，起到重要作用。特區政府相關部門應該跟內地經貿合作區合作，向香港企業提供「一站式」服務的詳情，協助港商掌握更全面的「第一手」資訊，以及向港企介紹入區企業的經營實際案例，講解境外經貿合作區在經營環境方面可以提供什麼有利條件。
36. 特區政府駐外經貿辦和香港貿易發展局應緊密合作，透過「一帶一路」高峰論壇、市場工作坊及「一帶一路」網站等，發揮香港雙向國際平台的作用，為部分經貿合作區提供商業對接服務，並在組織境外投資考察團時，着重加入經貿合作區的考察和介紹，從而吸引並鼓勵更多港商進駐與其從事產業的經貿合作區。
37. 境外經貿合作區建設需要提供各項專業服務，包括項目融資、法律會計及稅務、風險管理、工程諮詢及管理、物流及資訊科技方案、及爭議解決等，配合建設經貿合作區不同階段所需。特區政府應該為香港的專業界別進軍經貿合作區當介紹人和帶路人，為香港的專業界別開拓更廣闊的發展空間。特區政府亦可考慮擴大「專業服務協進支援計劃」（PASS）的範圍，支持香港專業服務行業參與境外經貿合作區建設所帶來的商機。

#### 參考：

1. 《境外經貿合作區名錄－走出去公共服務平台》，中華人民共和國商務部。
2. 商務部國際貿易經濟合作研究院、聯合國開發計劃署駐華代表處：《中國一帶一路境外經貿合作區助力可持續發展報告》
3. 香港中華廠商聯合會：《有關修訂稅務條例第 39E 及 16EC 條的建議報告》
4. 香港貿易發展局研究文章：《一帶一路中外合作園區發展報告》，2019 年 6 月。
5. 《粵港澳大灣區發展規劃綱要》資料文件，立法會，2019 年 3 月 19 日。

—完—