致：發展局、規劃署 (enquiry@hk2030plus.hk)

持續智庫就「香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略」提交的意見
2017 年 2 月

<u>前言</u>

- 策略規劃在香港有悠久的歷史，由 1948 年的 Abercrombie Plan，至 1970 年代的《土地利用計劃書》("Colony Outline Plan")、《香港發展綱略》("Hong Kong Outline Plan")開始，政府有需要時檢討全港的發展策略，使之與時並進，滿足社會的新需求和期望。
- 這些報告旨在為香港未來的整體發展提供規劃框架和指引，縱然內容主要為原則性、概括性的概念，但當中的假設、建議均基於不同政策研究結果的支持。
- 《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》(下稱《香港 2030+》) 最大的問題是它在欠缺香港長遠發展遠景和清晰定位的情況下，進行規劃，沒有完全觸及各個與香港整體發展、土地供應/政策，以及房屋政策等有關的根本性議題及提出解決辦法，導致所提出的發展遠景和策略未能回應社會的實際需要。

<u>對《香港 2030+》的三大疑問</u>

- 香港整體發展：
  - i. 《香港 2030+》以「倡導可持續發展，以滿足香港現時及未來的社會、環境及經濟需要和訴求」作為總規劃目標，但卻沒有明確指出「可持續發展」的定義是否等同世界環境與發展委員會於 1987 年提出的概念。也沒見《香港 2030+》提出的規劃策略是否合符「可持續發展」的國際定義。
  - ii. 《香港 2030+》指出香港位處於大珠三角的三小時生活圈及城際一小時交通圈內，亦曾提及前海、南沙及橫琴的中國(廣東)自由貿易試驗區及「一帶一路」倡議，但整份文件的規劃均沒有研究/提出透過與大珠三角洲(特別是深圳)合作，發揮香港的地理及其他優勢。相反，內地不少規劃研究都將香港列入研究範圍之內，冀透過區域性合作，創造協同效應，實現共贏。
  - iii. 鄰近的澳門於 2016 年 9 月發表《澳門特別行政區五年發展規劃 (2016-2020 年)》，明確地為澳門定下未來五年的發展目標 -「建設世界旅遊休閒中心」。至 2017 年 1 月，有傳媒更指珠海、澳門及鄰近地區將朝「大澳門」概念發展，以交通基建駁通澳門半島、路氹以至珠海橫琴、中山三鄉等地，使兩地聯繫更見緊密。
  - iv. 香港政府有必要參考澳門的做法和內地的研究，在規劃香港未來的定位及發展方向時，考慮周遭地區的定位及優勢和它們的發展計劃，透過合作，達致

雙贏。

v. 另外，當局在制定相關規劃時，亦需要提出清晰的發展時間表，確保規劃概念得以化為實際政策。

vi. 《香港 2030+》雖提及「智慧城市」的概念，但卻沒有為「智慧城市」下定義，也沒有提出發展「智慧城市」的目標、政策辦法和時間表。反觀，近年，鄰近城市如台北、廣州、深圳及國內其他城市均先後推行建設「智慧城市」的具體措施，例如台北在全市鋪設 Wi-Fi 網絡，而廣州、深圳、杭州等都有提供 GPS 單車租賃服務來協助減低交通問題。如香港再不急起直追，將遠遠落後於其他大城市。香港將如何成為一個以人為本的「智慧城市」，在衣食住行等方面，透過創新科技為市民提供更舒適和方便的生活呢？

vii. 在經濟發展方面，《香港 2030+》提到四大主要產業將繼續成為香港經濟及就業的支柱，但同時要發展一些新興產業以促進經濟領域多元化。文件雖提及會預留合適土地以應付倉儲、現代物流及現代工業的需求，但並無提出針對中、小企和「工業 4.0」的工業政策，亦沒有提及物流業的發展方向。試問當局在沒有提出，甚至仍未掌握香港日後工業、貿易及物流業的發展方向的情況下，《香港 2030+》建議的規劃方向和興建的設施是否能配合業界的需要？

viii. 另一個影響規劃方向的是長遠人口政策的制訂。現時，每日有 150 名內地人獲發單程證來港定居，而單程證審批完全由內地控制，香港政府無法預知每年這 5 萬多來港人口的年齡、職業、學歷、家庭結構等基本背景，這會導致規劃上的不少困難，例如：需要多少學校、房屋、安老院舍等？支柱產業會否出現勞動力短缺？當局必須與內地檢討單程證制度，使香港在審批程序上有所參與。

ix. 《香港 2030+》提及香港出現居住與工作地點分佈失衡的問題，但卻未有提出可行的解決方案。從最初發展新市鎮計劃開始，當局已透過興建工業區等方法，嘗試增加原區就業的人口比例；但因為各種理由，成效並不顯著，每日仍有大量居住於非都會區市民，需要長途跋涉及使用不少的通勤交通費到都會區上班，導致主要的交通走廊出現擠塞，鐵路網將近飽和，亦減少了市民與家人團聚/休閒時間。當局需要有新思維，提出有效的交通政策，舒緩交通擠塞和鐵路網飽和的情況。可惜，《香港 2030+》只是針對私家車，以懲罰性的方法意圖拖慢私家車數量的增長及減少其使用率，是削足適履，卻不是實際解決交通問題的方法。

● 土地供應/政策：

i. 土地供應與房屋計劃有密切關係，故此是現屆政府施政的重中之重，亦是市民極關心的議題。雖然管治班子換屆在即，但可預見土地議題仍會是未來施政的重點。作為香港長遠的土地開發規劃大綱，《香港 2030+》估計香港長遠欠缺不少於 1,200 公頃土地發展，建議興建兩個策略增長區 (即總發展面

積達 1,720 公頃的東大嶼都會和新界北)，但並沒有探索其他造地的方法。

ii. 當局在 2017 年 1 月發表的《施政報告 2017》，內容先後提及將就全港棕地的分布及用途，以及馬料水和龍鼓灘的規劃及工程進行研究；同時，亦提出在郊野公園建屋和安老院舍的建議，這些都是富爭議的念頭。以棕地為例，大部分棕地為私人擁有，現時亦已存在不同的棕地作業。如要發展棕地，不但牽涉到收地賠償，更需要覓地重置相關的棕地作業，將會非常耗時，這些限制都是社會大眾應考慮的。「持續智庫」期望當局能夠把相關的研究結果納入《香港 2030+》第二階段的諮詢範圍，為社會提供更多資料作進一步的討論。

iii. 另外，由於香港政府與深圳市政府已於 2017 年 1 月 3 日簽署合作備忘錄，落實在鄰近新界北策略增長區、佔地 87 公頃的落馬洲河套區發展「港深創新及科技園」，預計將創造約 4 萬個職位，當局有必要加快興建新界北策略增長區的速度(特別是將容納 20 至 30 萬人口的新界北新市鎮)，並制定能配合河套區發展的興建時間表，為在科技園工作的市民及其家人提供居所，以及其他社交、娛樂、教育等基建，帶動整個新界北的發展。

iv. 同時，當局亦需要考慮在蓮塘/香園圍口岸預留土地興建的科學園及工業邨，如何定位及如何與河套「港深創新及科技園」以至大埔科學園分工，透過互相配合，發揮各自的優勢，鞏固《香港 2030+》提出的「東部知識及科技走廊」。

- 房屋政策：

i. 《香港 2030+》指出到 2046 年，香港將會有 326,000 個私人住宅樓宇單位的樓齡達 70 年或以上，而這些私人舊樓單位集中在市區。這些舊樓必需重建，但面對很多問題。對此，當局有何解決方法？許多舊樓已用盡可發展的地積比率，再加上業權分散問題嚴重，要促成這些舊樓重建並不容易。當局有否考慮適度提升這些地區的地積比率或放寬高度限制，吸引業權人和發展商進行重建計劃？又可否透過「綜合發展區」的規劃方式，將同一片土地內多座舊樓作整體發展，重建時可盡量利用總地積比，同時也提供足夠的社區設施、公共空間？

ii. 《香港 2030+》亦提出要改善香港的宜居度，建議在適當地點採用較高的規劃標準規劃政府、機構或社區用地，以及休憩用地，以改善公共設施供應和增加生活空間。「持續智庫」同意提升宜居度的建議，但發現《香港 2030+》忽略了需要修訂《香港規劃標準與準則》。其實，《香港 2030+》的不少建議，都必需修訂《香港規劃標準與準則》才可以推行的。雖然，如果修訂《香港規劃標準與準則》，或會導致已發展社區 (特別是舊區) 無法符合新的規劃要求，但由於該文件的第一章列明「規劃標準與準則會影響到匱乏的土地及財政資源的分配，因此在應用時必須靈活變通，還可能須因應情況權衡取捨，務使社會大眾從發展計劃獲益最多」，因此，這些擔心是不必要的。

<u>對東大嶼和新界北發展的意見</u>

- 「東大嶼」的定位：

i. 特首梁振英於《施政報告 2014》中，提出為配合開拓「東大嶼都會」，當局將會在大嶼山東部對開水域及鄰近地區，進行中部水域人工島的策略性研究。至《香港 2030+》進一步透露「東大嶼都會」的基本構思，是透過在交椅洲附近水域及喜靈洲避風塘一帶興建人工島，並善用在梅窩未被充分利用的土地，締造一個擁有香港第三個核心商業區的策略增長區，容納介乎 40 至 70 萬的居住人口及提供最少約 20 萬就業機會。

ii. 《香港 2030+》中有關東大嶼都會的諮詢文件(下稱《東大嶼諮詢文件》)，建議將交椅洲定位作發展核心，成為繼中環和九龍東後，第三個核心商業區，為企業提供傳統核心商業區以外的另一選擇地點。「持續智庫」對此存有不少疑問。

iii. 首先，雖然交椅洲與香港島之間僅距離約 4 公里，但這是與香港島最西面岸邊的距離，實際上與中環的核心商業區不但仍有一段距離，更因為被西環一帶的舊建築物阻隔，而處於「核心的外圍」。我們認為，與其在一個飄零的島嶼上開創另一個核心商業區，並預計需要大費周章興建基建，倒不如研究如何用城市規劃的方法，鼓勵中環向西伸延，例如將舊中環街市改作初創企業的辦公室，消除過往中環未能向西發展的阻隔。

iv. 其次，縱然政府已有「起動九龍東」的計劃，但九龍東經多年努力，仍然在轉型作第二個具吸引力的核心商業區的過程中。在創造第三個核心商業區前，當局應集中資源在「起動九龍東」的項目中，使其盡快發揮商業住宅區的作用，吸引企業進駐，才考慮發展其他核心商業區。

v. 至於交椅洲的人工島，「持續智庫」認為發展單一產業的效益較高。如上文所述物流業和工業的發展同樣受到土地不足的限制，當局可將交椅洲的人工島規劃成為發展香港新一代貨櫃碼頭、物流園和工業基地。

vi. 根據香港大學及威裕環球集團於 2014 年進行的「香港物流用地發展規劃業界問卷調查」，物流業界認為政府撥出的新物流專用地最少需要 70 公頃，再加上重置新界棕地作業和興建新貨櫃碼頭所需的土地，如興建物流園，預計將需要數百公頃的土地。擬建的東大嶼面積約 1,000 公頃，不但可以滿足物流業界的需要，亦能夠提供大量後勤用地，支援港口運作、倉貯和貨物處理。

vii. 地理優勢是另一個考慮因素。東大嶼靠近遠洋輪船的航道東、西博寮海峽，在此興建現代化的物流園，可就近處理海運貨物。再加上，如落實當局建議探討的鐵路走廊，「持續智庫」建議興建的物流園將能夠透過鐵路接連至香港國際機場、港珠澳大橋的落腳點，再進入珠三角，方便貨物直接從船卸到火車上，然後轉運至海外及內陸地區，讓香港成為集空運、海運和陸運為一體的物流樞紐。

viii. 至於其餘的東大嶼用地，則可預留作建造新設計的工業基地。一方面，現代

化的工業對廠房的要求與舊工業的完全不同，舊式的工廠大廈和工業區不可能改裝到符合這些新要求，而且現存工業邨亦早已爆滿，所以有興建新工業基地的必要；另一方面，鄰近物流園和貨櫃碼頭，將方便廠家輸入原料和出口產品，減低成本。

ix. 當新一代物流園和工業基地建成後，當局可將佔地 279 公頃的葵青貨櫃碼頭，以及舊式工廈和工業區所在地，改成商業或住宅用地，釋放數百公頃土地，有助解決市區商住土地不足的問題。

x. 至於《東大嶼諮詢文件》建議將喜靈洲定位作住宅小鎮，並指居民將受惠於交椅洲提供的就業機會。「持續智庫」對此亦存有疑問。

xi. 現時，香港出現居住與工作地點分佈失衡的問題，導致大量市民須每天長途跋涉地跨區工作。《香港 2030+》同樣提及了此問題，但當局在擬建的策略增長區中，卻建議居於喜靈洲的市民「跨島」至交椅洲工作，未必能解決有關情況。或許，當局認為喜靈洲居民到鄰近的交椅洲工作，其路程已較現時新界居民到九龍、港島的短，但問題是即使交椅洲能夠成為第三個核心商業區，島上的工種亦不一定適合喜靈洲的居民。多年前，當局在興建屯門新市鎮時，何嘗不是於區內興建工業區，期望藉此減低跨區工作的比率。但卻因為遷入屯門的人口不符市內行業所需，最終出現了屯門居民到市區上班，而市區工人受聘於屯門工廠的情況。當局將如何確保喜靈洲和交椅洲不會重蹈當年屯門的覆轍？

xii. 交通問題亦是當局須考慮的因素。對內，兩島之間的交通設施能否承受上下班時間的乘客量？對外，喜靈洲與市區有頗遠的距離，如沒有足夠的交通設施，居民的生活將會局限在兩個「孤島」上。

xiii. 再者，喜靈洲現時共有 4 所懲教設施，包括喜靈洲懲教所、喜靈洲戒毒所、勵新懲教所和勵顧懲教所，是一個遠離居住人口、欠缺社區設施的島嶼。如果在喜靈洲發展住宅小鎮，當局不但需要投放大量資源，興建不少基建和社區設施，亦要覓地重置 4 所懲教設施。

xiv. 此外，喜靈洲既是罕有的香港雙足蜥的棲息地，亦是具有珊瑚區和風水林的生態敏感地方。為了減低對生態環境的影響，《東大嶼諮詢文件》建議在填海區與現有島嶼之間開闢水道。按此建議，喜靈洲居民豈不是住在離島外的人工島上？

xv. 既然發展喜靈洲的限制甚多，當局為何仍要將之發展作住宅小鎮，以配合交椅洲的核心商業區規劃？「持續智庫」未能理解這個構思的想法。這創新的思維未必不能實踐，但相信仍需時間探討。

- 「新界北」的發展：

i. 除了「東大嶼都會」，《香港 2030+》亦建議在新界北興建另一個策略增長區，分別發展為新田/落馬洲發展樞紐、文錦渡物流走廊和新界北新市鎮，預計將合共容納 25.5 至 35.5 萬居住人口，並提供超過 21 萬個就業機會。

ii. 擬建的新田/落馬洲發展樞紐將會是一個稍為側重於提供職位的社區，利用其策略性位置，在落馬洲邊境管制站附近提供跨界商業/零售設施，支援邊境相關活動。另外，亦會把現有的棕地作業和分銷活動整合，並遷入多層大樓。「持續智庫」相信當局看到河套區發展「港深創新及科技園」所帶來的機遇，所以以此作為規劃方向，充分發揮該處在經濟上與珠三角地區有緊密聯繫的地理優勢，並支援在本區創造就業。

iii. 至於位於新界北新市鎮的蓮塘/香園圍的擬議科學園/工業邨，以及坪輋/打鼓嶺的現代工業生產，「持續智庫」認為亦應與新田/落馬洲和河套區分工，提供多元化的科技發展和現代工業設施，讓香港得以踏上轉型至「工業 4.0」的道路。

iv. 根據《香港 2030+》中有關新界北的諮詢文件(下稱《新界北諮詢文件》)，新界北新市鎮將成為富有活動、發展均衡的社區。當局建議在皇后山、坪輋、恐龍坑和打鼓嶺興建住宅區，其中，皇后山、坪輋和恐龍坑更會作住宅及商業混合用途，務求做到人口與工作職位比例均衡，減少對運輸系統造成的負擔。

v. 「持續智庫」認為發展整個新界北及新市鎮是刻不容緩，特別是在今天房屋及工商業用地都不足的情況下，當局有必要加快興建新發展區的速度，回應社會訴求。

vi. 雖然填海造地並無涉及拆遷、收地和補償問題，理論上，在完成技術研究、環評及其他法定程序後，便可申請撥款和開展工程，但今時今日，填海始終是非常敏感的事，倘若遇上政治阻力或司法覆核，填海項目需時將難以估計。在當局公布《香港 2030+》後，已有多個環保團體及市民質疑興建「東大嶼都會」的必要性，亦擔心填海工程會對環境及當區居民的生活造成影響。他們要求政府公開所有已完成或進行中的「東大嶼都會」研究文件，並先撤回「中部水域人工島策略性研究」的撥款申請，讓市民有時間了解相關計劃對該區的交通、景觀、公共空間所造成影響。「持續智庫」預見社會將需要更多時間討論「東大嶼」的發展，因此，期望當局能盡快開展新界北的發展項目，並讓一些有基礎設施的地段先行發展，例如鄰近粉嶺新市鎮、早已被納入未來十年公營房屋建設計劃的皇后山地段。

vii. 另外，「持續智庫」與不少地區團體和當區居民一樣，關心興建新界北新市鎮對上水、粉嶺以至大埔一帶，造成的交通負荷情況。《新界北諮詢文件》就新界北新市鎮設定了兩個發展情境，分別是人口與工作職位比例均衡的情境一(容納 25.5 萬人口和提供 21.5 萬個就業機會)，以及是側重於增加人口，但使用交通工具往返市區的乘客人次較高的情境二(容納 35.5 萬人口和提供 21.5 萬個就業機會)。如果新界北採用情境二的發展模式，將無可避免地增加使用交通工具往返市區及新界各區的人次，對現時已出現人滿之患的東鐵，以及經常出現交通擠塞的上水、吐露港公路及有關的隧道帶來極大的負擔。而且，即使採用情境一的發展模式，當局亦不能假設居民的生活只局限

在新界北內，因此，發展新界北將無可避免地增加對運輸設施的需求。「持續智庫」建議當局在規劃新界北的發展時，必需加快落實交通配套，如研究多時的鐵路計劃，增加鐵路主幹線以分流乘客，應付可預見的人口及商業活動增長。

「持續智庫」期望當局能夠解答我們對《香港 2030+》中，有關香港整體發展、土地供應/政策，以及房屋政策的三大疑問；同時，我們亦將就 3 個與香港發展有關的議題，提供發展方向的意見予當局參考。

一. 交通政策

- 持續智庫認同當局繼續推行以鐵路為運輸系統骨幹的策略方針，但認為當局必須增設能提高整體運載能力的路線，才能緩解鐵路系統接近飽和的情況。
- 《香港 2030+》提出發展新界北策略增長區，加上已落實發展的新界東北、洪水橋，可預見未來數十年，新界東北及新界西北將會有大量的人口增長。
- 《香港 2030+》只是重申已落實及擬建的鐵路，包括：沙中線、屯門南延線、洪水橋站、北環線及古洞站，並提出透過善用公共交通工具，以減少對私家車輛的依賴。
- 但是上述路線和新建的車站固然有助提高新界鐵路網絡的通達度，卻無力全部接載來往新界與市區之間的龐大乘客量。
- 根據立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會一份名為《港鐵網絡的列車可載客量和載客率》的文件顯示，西鐵線及東鐵線的早上繁忙時段最繁忙路段在 2015 年分別錄得 104%及 93%的載客率。由於東鐵線列車為配合沙中線項目，將由現時的 12 卡，減至 8 卡，可預計未來東鐵線的載客率勢超過 100%。再加上，新界東北、新界北的新增人口，對一個已接近飽和的系統來說，可謂是百上加斤。
- 至於西鐵線的情況更為嚴峻。由於北環線改善了東西鐵線的連繫，令部分東鐵線乘客將分流到西鐵線，再加上洪水橋新發展區新增的居住和就業人口，都大大加重西鐵線的負荷。雖然，西鐵線列車逐步由 7 卡加至 8 卡，每班列車的載客量增加約 14%，但基於信號系統的問題，西鐵線無法再增加班次，舒緩已飽和的系統。
- 當局有必要興建能提高整體運載能力的新線路，例如：屯荃鐵路。
- 屯荃鐵路能為屯門、洪水橋、天水圍等地區的乘客，提供多一條效率高的交通路線，連接到市區地鐵系統，分流現時西鐵線的乘客，解決西鐵線的「人滿之患」。但由於港鐵公司預計屯門和荃灣之間沿線人口，不會大幅增加，質疑興建該線路的效益，《鐵路發展策略 2014》建議擱置屯荃線，是欠缺長遠視野的決定。
- 「持續智庫」相信，鐵路發展策略首要考慮的是社會未來的需要，不應只著眼於營運成本效益。我們促請當局和港鐵管理層放棄只計算成本效益的思維，重新考慮興建屯荃鐵路，並著手研究興建其他能起分流作用的新路線，或設法增加主幹線的容量，訂定配合 2030 年後香港經濟發展和人口分佈變動的長遠鐵路規劃策略。倘若研究結果顯示主幹線的容量難以增加，當局必需考慮興建第二條主幹線的可能性，否則興建延線和增設新車站，只會加劇現有鐵路的負荷，進一步增加鐵路的乘客量，不但未能解決現時的擠迫情況，更會令情況惡化，鐵路系統最終會不勝負荷。

二. 土地供應

● 郊野公園：

i. 雖然香港是已發展的國際城市，總面積約 1,100 平方公里，但境內約 3/4 土地仍屬非城市發展地區，郊野公園和特別地區的總面積約為 44,300 公頃，佔香港約四成的土地。

ii. 為增加香港的土地供應，政府、學者、專業人士、發展諮詢委員會成員等，先後提倡研究發展生態及景觀價值較低的郊野公園的可行性，同時，亦有聲音促請當局發展生態價值較低的綠化帶。其中，特首梁振英於 2016 年 11 月底表示，現時香港的住宅用地只佔約 7%，遠低於郊野公園所佔的約四成。他提出，如當局獲准開發部分郊野公園用地，將能為市民提供較居屋便宜的房屋選擇。至 2017 年 1 月，當局更於《施政報告 2017》中，建議社會思考利用郊野公園內少量生態價值不高、公眾享用價值較低、位於邊陲地帶的土地興建公營房屋、非牟利的老人院等非地產用途。特首的建議引來不少反對的聲音，指郊野公園是「神聖不可侵犯」的土地，同時，亦有評論指出，郊野公園所處位置的交通甚為不便，沒有任何生活所需的設施，遠離市區的就業機會，根本不宜普羅大眾居住。

iii. 「持續智庫」認為，縱然郊野公園用地不宜用作興建樓房，但當局亦應採納新思維，研究放寬小部分郊野公園作耕種的可行性，不減低發揮郊野公園的效能，但同時騰出現有的荒廢農地作更有效益用途，回應市民的住屋需求，甚至增加香港人的居住面積，藉此提高香港的宜居度。

iv. 根據《香港的農業用途規劃》，香港的農地大部分位於新界鄉郊地區及市區邊緣地帶，包括：上水、林村、粉嶺、錦田、打鼓嶺、元朗、天水圍及荃灣新市鎮邊緣地區。截至 2015 年年底，約 85%的農地為荒廢農地，而這些荒廢農地則集中在北區、元朗和大埔一帶，鄰近上水/粉嶺、元朗和大埔等新市鎮。如能釋放這些土地作住宅或商業之用，將能為多個新市鎮提供擴建的空間，回應社會和經濟發展的需要。

v. 如欲了解更多「持續智庫」對郊野公園用地作農業耕作之倡議，可參閱於 2017 年 2 月發表的文章 -《三角短傳可減郊野公園建屋爭議》。

● 發展斜坡：

i. 《香港 2030+》提及斜坡地形限制了香港的土地發展。對此，「持續智庫」不表認同。

ii. 的確，香港缺乏易於發展的平地，而在山坡建屋的難度和成本亦較高，但港島及市區內目前已有不少樓宇都是興建在山坡之上。由於將山坡移平和提供各類基建設施的費用十分高昂，這是我們必需面對的問題。

iii. 在中國內地，四川重慶亦是一個欠缺平地發展的城市，但當地的建築物同樣可以依山而建，為市民提供不少可居住的地方。

iv. 「持續智庫」認為當局應研究如何利用斜坡地區，創造出更多可發展用地，回

應市民的居住訴求。

三. 經濟定位和發展方向

● 物流業：

i. 貿易及物流業對香港經濟發展有著舉足輕重的影響，是四大經濟支柱中最大規模的行業，在 2014 年佔本地生產總值約 23%，亦提供了逾 76 萬職位，這是其他行業未能做到的比重。

ii. 根據「持續智庫」邀請香港中文大學亞洲供應鏈及物流研究所張惠民教授進行的《香港物流業持續發展研究》，香港物流業主要優勢在於擁有一流的海港、穩固的基建、良好的法制、高度靈活性及效率，客戶可以就營銷狀況而迅速反應，從海、陸、空三路之中靈活改變物流方案，實現高效率的聯運。事實上，世界上的物流樞紐，都擁有高效率的空運、海運、陸運基建，缺一不可；這三腳鼎立的全面物流系統是保持香港物流業競爭力的重要因素，也是保持香港貿易優勢的必要元素。

iii. 然而，近年香港物流業正面臨嚴峻的挑戰，在全球最繁忙貨櫃港的排名由歷史高峰第一位跌至目前的第五位，先後被新加坡、上海、深圳及寧波港口超越。如當局再不正視物流業界的困境，可預計香港終會失去國際物流樞紐的地位，對貿易以至整體經濟構成嚴重的威脅。

iv. 在政策方面，隨著上海自由貿易區的成立，沿海運輸權管制開始逐步放寬，香港作為中轉港的角色漸漸削弱。倘若中國政府進一步放寬海運限制，這將會對香港的海運業構成嚴重的威脅。恒生管理學院於 2016 年 11 月發表了「放寬沿海運輸權管制及珠三角競爭對香港海運物流業的影響」研究報告，推算如中國放寬沿海運輸權管制，在最壞的情況下，香港有可能會失去全部非珠三角地區的中轉業務，最終導致本港總吞吐量下降 14%，即約 240 萬個標準箱的貨櫃，損失約 42 億港元的生產總值，影響近 10 萬名現從事海運及港口業的僱員。雖然，香港海關自 2015 年 12 月 20 日起推行「自由貿易協定中轉貨物便利計劃」(「中轉易」)，透過為進出口商提出直接運輸的關稅優惠，吸引它們選擇香港作為貨物中轉地，但由於海運國策的可變性，香港面對的是一個全新的局面，政府必須未雨綢繆，全面研究物流業的發展，作出宏觀規劃，以免處處受敵的物流業一蹶不振，拖跨了我們的貿易業。

v. 與鄰近地區又大又新的貨櫃碼頭相比，我們的葵青貨櫃碼頭建於 70 年代，雖然不斷改進，但現在設施及用地已不敷應用，甚至追不上國際要求，大大降低了物流運作的效率。運房局於 2015 年 6 月發表的《善用葵青區港口後勤用地的建議》顯示，總面積只有 279 公頃的葵青貨櫃碼頭，以 24 個泊位對應貨櫃場的後勤面積，較國際標準少 50%，因而提出增撥土地及躉船泊位等建議。然而，相關建議至今仍未得到全面落實；即使落實了，整體設施仍然追不上標準。

vi. 雖然面對挑戰，但同時香港也迎上了百年一遇的機會。要使業界再創高峰，

當局必須好好把握「一帶一路」的機遇，在「一帶一路」上 60 多個國家共 44 億人口的新興市場上積極搶灘，爭取貿易的份額。「持續智庫」認為，當局在制定《香港 2030+》時，應提出貿易及物流業的長遠發展政策，並認真提升海路及陸路運輸的基建，海、陸、空互相連繫才能發揮最大效益。目前，葵涌貨櫃碼頭與機場及鐵路都是靠公路相連，一來造成市區公路交通極大壓力；二來也增加成本。因此，當局在《香港 2030+》中，應該為業界預留所需的發展用地及設施，認真考慮興建新的物流園。

vii. 「一帶一路」是千載難逢的機遇，需要強大的物流配套支持，當局必需立刻採取適當行動，以協助香港物流業界重振旗鼓。如欲了解更多「持續智庫」對香港物流業發展的看法，可參閱於 2017 年 1 月發表的文章 - 《一帶一路是貨櫃物流業 2.0 契機》。

- 工業 4.0：

i. 近年，香港的經濟發展側重金融服務業，使經濟結構變得狹窄、就業機會類別變少，降低了社會階層的流動性。而且，金融服務業的就業大部分職位集中在港島和九龍的核心商業區，導致大量居住在新界的市民，每天需要長途跋涉到商業區上班，加劇交通擠塞的情況，亦使不少市民苦不堪言。

ii. 「持續智庫」同意《香港 2030+》提出香港要創造更多元化的新職位，為近 4 百萬就業人口提供不同的就業機會，並強調「工業 4.0」應該是重點的發展方向。

iii. 首先，工業與金融業有著密切的關係，許多工業生產都需要向銀行借貸，作為其營運資金。因此，如當局能夠重振本地製造的品牌，將有助帶動金融業以至整體經濟的發展。

iv. 其次，「香港製造」曾經是世界知名的品牌，縱然在過去數十年，勞工密集的傳統製造業活動已從香港漸漸遷移到中國內地、東南亞等低成本地區，但既然香港有著工業底子，只要把握「工業 4.0」的趨勢，推動本地創新科技產業的發展，定能踏上「再工業化」的道路。

v. 近年，當局經常提及發展「工業 4.0」的方向，香港亦有很多傑出的科研和具市場觸覺的人才，香港製造業能否成功轉型，關鍵在於政策支持。

vi. 新加坡和南韓政府均制定了推動創新科技業發展的路線圖，亦提供特別稅務、地價優惠和其他資助。香港政府應參考鄰近國家的做法，積極制定「新工業政策」，除提供財政支援，亦要支持商界與學界合作，加強創科研究上中下游銜接，令上游的研究成果得以轉化應用和生產。

vii. 目前，香港科技園公司在 R&D 上為創新科技人才提供多種支援，但科學園內的初創企業更希望科技園公司加強市場推廣及與投資者配對的角色，才能促進「社、學、研」的結合，推動香港「工業 4.0」的發展。

viii. 另外，當局在制定規劃策略時，亦要研究將現有的工廠大廈和工業區改造，為現代化工業提供更多合適的廠房和基建，讓業界得以在這些工廈內，進行

從研發、原型製作、產品設計、生產、測試及分銷、行政管理，到市場推廣及品牌建立等「一條龍式」業務。而且，當局要研究建造新工業區，把舊工業區的土地騰出讓其他發展使用。