持續智庫
SD ADVOCATES

致：行政長官林鄭月娥女士 (ceo@ceo.hk)

持續智庫就 2018-19 年度《施政報告》提交的意見
2018 年 8 月 10 日

前言
持續智庫成立 8 年，關心本港社會可持續發展之路，現就 2018-19 年度《施政報告》提交意見書，內容關於土地及房屋、交通規劃及經濟發展，供行政長官參考。

一、 土地及房屋

放寬新界整體規劃限制

- 覓地建屋是特區政府和社會極為關注的議題，持續智庫認為，除了土地供應專責小組正進行諮詢的 18 個土地供應選項外，當局亦應考慮放寬新界整體規劃限制，善用有限的土地資源。

- 翻查歷史，殖民地政府在 1937 年 12 月製定了「新九龍」的法定圖則，將界限街以北至獅子山以南的土地，包括：九龍城(牛池灣、牛頭角)、觀塘(茶果嶺、鯉魚門)、九龍塘、深水埗、荔枝角，納入「新九龍」範圍，並於 1968 年起與「九龍」融合。根據《香港規劃標準與準則》(2017 年 3 月版本)，「新九龍」被視為「主要市區」，其住宅發展密度與「九龍」相同。

- 持續智庫建議，當局應參照「新九龍」模式，把市區規劃概念融入新界部分地區，放寬高度限制和提高地積比率，使能有效地運用新界的土地資源，藉此提高新界的公私營房屋供應量，照顧各階層的住屋需要。

豐富房屋階梯

- 特首在首份《施政報告》提出以置業為主導的房屋政策目標，在公屋、綠置居、居屋之上，增加首置上車盤，照顧居屋與私樓之間的群體的住屋需要。持續智庫樂見當局急市民之急，然而，社會上仍有一批市民的收入及資產介乎在「公屋以上，居屋以下」，他們既不符合申請公屋資格，亦無法負擔居屋樓價，需要政府伸出援手。

- 持續智庫認為，安居並不等同置業，特別是對「公屋以上，居屋以下」的一群而言，他們的收入根本跟不上日益上揚的樓價。為舒緩這個階層的壓力，我們建議當局考慮重推俗稱「中產公屋」的房協乙類屋邨，這能使房屋階梯更完整有序。

持續智庫
SD ADVOCATES

二、交通規劃

- 新界將有大規模發展，範圍涵蓋古洞北/粉嶺北、洪水橋、元朗南、粉嶺皇后山、大埔第 9 區，以及《香港 2030+》建議的新界北策略增長區。當局為回應居民往返市區的交通需要，提出在新社區增建鐵路站和興建延線，接駁至現有連接新界和市區的鐵路主幹線(即東、西鐵線)，此舉會增加鐵路網絡的覆蓋人口量，卻同時加重現有鐵路主幹線的負擔。

- 根據數據，港鐵多條鐵路線的載客率屢創新高，車廂經常出現「逼爆」情況，令一眾乘客苦不堪言。持續智庫認為，當局有必要正視鐵路主幹線早已飽和，且大量人口將會遷入新界的情況，積極研究增建連接新界和九龍的鐵路主幹線，令新區域發展及人口遷移得以順利進行。

三、經濟發展

- 貿易及物流業是香港四大支柱產業之一，不僅佔本地生產總值兩成，更關乎數十萬名貿易及物流業從業員的生計。然而，本地貨櫃運輸設施於過去 30 年沒有新發展，形勢落後同區其他國際貨櫃碼頭，而香港貨櫃港的排名也從全球第一，下跌至第五。有業界人士更預料，今年排名或會跌至第七位。排名下跌雖令人擔憂，但並不代表該行業要被摒棄，尤其是面對國家「一帶一路」國策發展，香港更應發揮自身優良港口的功能。

- 持續智庫認為，對於物流業的發展，政府應定下清晰的政策，為行業的長遠發展作主導，包括興建現代化及自動化的物流設施，提升香港海運業的競爭力，亦能穩固香港的貿易發展，不致讓行業日漸萎縮。

- 持續智庫自 2015 年，多次倡議當局把葵青貨櫃碼頭搬遷至擬建的東大嶼人工島，充分使用該處靠近遠洋輪船航道的東、西博寮海峽，以及鄰近香港國際機場和港珠澳大橋的落腳點等地利優勢，將可把香港打造成集海運、空運和陸運於一身的國際物流樞紐，掌握世界貿易重心東移的契機。

- 至於現時葵青貨櫃碼頭約 280 公頃的土地，因位處市區，且有完善交通網絡，則可騰出發展房屋和商業設施，發揮該幅土地的價值。

副本抄送：政策創新與統籌辦事處 (policyaddress@pico.gov.hk)