自由黨 2021 年度施政報告期望

在中央出手落實「港版國安法」和通過完善香港選舉制度之後，香港社會逐步回復穩定，特區政府要進一步讓香港繁榮穩定，就必須針對經濟、社會及民生問題下藥，聚焦改善經濟，讓市民安居樂業，生活得到改善，令香港再次騰飛。

目前，世界正處於百年大變局，中美角力持續升溫，疫情尚未解決，自由黨對香港未來五至十年間的發展前景委實不感樂觀。然而，在「一國兩制」下，香港處於粵港澳大灣區發展的獨特優勢下，仍然期望可擴大發展空間。

基於中央政府早年提出粵港澳大灣區發展規劃綱要，突顯香港中心城市的地位。加上今年初《十四五規劃綱要》，繼續支持香港作為四個傳統中心之餘（即國際金融中心、國際航運中心、國際商貿中心，以及亞太區國際法律及解決爭議服務中心），也同時會推動香港成為國際航空樞紐、國際創新科技中心、區域知識產權貿易中心，以及中外文化藝術交流中心，香港在大灣區的建設和發展中，有着舉足輕重的作用。

事實上，大部份的外資企業在中港龐大的市場因素下，其實都不願離開香港搬到其他地區經營，加上香港配合大灣區發展，外資更難以在亞洲、甚或國際其他地域尋找得到類似香港一般優良營商條件的地區，香港在國際經貿舞台的角色仍然被看重。

所以，自由黨認為，要提升香港的經濟和社會發展，制訂一套長遠而全面的「大灣區發展政策」是新一份施政報告的首要重點，也是未來五至十年香港最重要的發展方略，融入大灣區可以說是重振香港社會和經濟，以至國際都會地位的主要出路。

其中吸納人才對香港如何融入大灣區非常重要，特區政府除了要提出本地的措施鼓勵香港的專才到大灣區工作之外，也應該向中央政府爭取政策，吸納外資企業的高端人才，以至容許內地如北京、上海等大城市的人才到大灣區發展，務求匯聚中、港、外國的精英，措施可包括簡化個人入息稅項、提供稅務優惠、便利在大灣區生活和居住的政策，以及落實專業資格互認，甚至以香港法制為主導。

再者，香港作為國際大都會，在金融、經貿、法治和國際聯繫等多方面擁有豐富的經驗，也有能力引領大灣區建設及國際化，以配合國家的整體發展。特區政府必須加快向相關行業持份者進行諮詢，以準確地了解各行業的需求，從而為有關行業的發展制訂短中長期政策和路綫圖，讓香港起到引領作用，為大灣區的整體發展發揮出最大的優勢，以吸引更多國際企業通過香港擴展業務到大灣區，並提高大灣區的國際認受性。

特首早前事先聲明今年施政報告會着重香港未來的願景和宏觀長遠的計劃，自由黨提倡制訂全面的「大灣區發展政策」，除了宏觀建議外，自由黨多年來也提出各項改善民生措施，希望特區政府可以繼續聽取自由黨的建議，推行可持續的政策。

其中，解決房屋問題固然是解決民生問題的重要工作，正如國務院港澳辦主任夏寶龍早前在全國港澳研究會舉辦的研討會中指出，希望「大家揪心的住房問題必將得到極大改善，香港要告別劏房、籠屋」。同時，夏寶龍主任也對治港者提出了五大要求：「能不能始終把握好香港『一國兩制』實踐的大方向？能不能堅守為民情懷？能不能破解香港深層次矛盾和問題？能不能在日益激烈的國際競爭環境中鞏固和提升香港的競爭力？能不能在新的歷史起點上實現香港更好發展？」

在住屋問題上，自由黨不排除任何可能增加土地及房屋供應的方法，但必須盡快及切實可行。面對土地短缺，加上私人樓宇價格不斷攀升，並且已達一般市民無法負擔的極高水平，自由黨認同，香港必須盡快開發新的土地，以具備足夠的土地儲備，以穩定樓價；特區政府有必要調節土地供應，縮短審批流程。我們亦全力支持政府增加土地儲備，提高靈活性，以回應社會的土地需求。

自由黨支持「明日大嶼」發展，不過，填海造地始終需時久遠，我們認為公私營合作發展土地及建屋是一個較快捷和務實的短期方案去增加住屋供應，尤其是發展新界私人農地儲備。現時主要發展商所持有的農地面積逾 1 億平方呎（1,000 公頃），若能與港府合作興建居屋，甚至合建公屋，便可利用現有資源直接增加住屋量，若擔心公眾對官商合作有疑慮，特區政府可設立「公私合營發展小組」一類機構，以增加政策的透明度。在擴大公私營合作建屋的同時，特區政府積極採取「先基建、後建樓」的策略，同時積極徵收「祖堂地」，目前全港約有 6,000 至 7,000 個祖堂，當中不少由私人發展商持有，據估計「祖堂地」總面積高達約 2.6 億平方呎，若以新界土地一般為 5 倍的建樓地積比率計算，這些土地理論上可興建多達 13 億平方呎的樓面面積。採用「先基建、後建樓」的方法，可吸引祖堂的持份者及相關發展商更積極參與綜合發展，從而以擴大中長期的土地供應。事實上，發展土地的所需時間長與短，完全是取決於特區政府，若房屋用途附近有足夠基建設施，「生地」變「熟地」的時間便可大大縮短，根本毋須 8 年至 10 年時間。

其他民生政策亦必須做到「以民為本」、「以民為先」，其中改善醫療服務質量更是刻不容緩，尤其是面對人口老化，公營醫療系統超出負荷，以致醫生人手供應一直嚴重不足，特區政府應該正視。自由黨一直倡議增加輸入海外有經驗和質素的醫生，既可舒緩醫護人手短缺的困局，縮減病人輪候時間，改善公營醫療服務，同時更是改善公共健康的其中一個關鍵措施，自由黨期望有關條例盡快通過。

鑑於疫情纏擾本港已經兩年，影響市民正常生活和生計極大，特區政府必須體祫民情，提出有力措施協助社會谷底反彈，重啟經濟發展。除了向中央提請盡快恢復與內地通關，自由黨認為特區政府較早前容許金融機構、證券及期貨業和保險業的已接種疫苗駐港高層人員入境香港，可豁免強制檢疫，應該擴展到其他行業，以便利營商，讓工商界營運盡快恢復正常。

自由黨也留意到國家近年的「自貿港」政策，民眾到海南消費，每人每年享有十萬元免稅額，帶動了當地旅遊消費及相關產業。據知現有超過二十個內地城市想仿效海南，建設「市內免稅」。自由黨建議特區政府向中央提請，爭取將目前內地居民來港購物的 5,000 元免稅額增至十萬元，與海南看齊，推動香港旅遊及消費市道。

總括而言，香港已由亂入治，未來數年是重新發展的關鍵時機，所謂：「倉廩實而知禮節，衣食足而知榮辱」，經濟繁榮、市民安居樂業、生活富足，是社會穩定的基石，自由黨期望特區政府可以透過良政善治，做好施政，解決社會矛盾，建構和諧社會，帶領香港走出陰霾，再創高峰。

下列是自由黨對新一份《施政報告》的建議。

重點建議：

一，把握好「一國兩制」實踐大方向

1. **制定全面的大灣區發展政策** — 配合粵港澳大灣區發展規劃綱要及《十四五規劃綱要》，提升香港在大灣區的發展，藉着香港在金融、經貿、法治和國際聯繫等方面均擁有豐富的經驗，引領大灣區建設及推動大灣區步向國際化，吸引更多國際企業通過香港擴展業務到大灣區；特區政府亦應向中央爭取更多有利政策，並與其他大灣區城市商討，以推動產業優勢互補。

2. **回應美國制裁，維護香港利益** — 預期美國針對香港的政策將陸續有來，制裁範圍亦可能進一步擴大，長遠對香港的製造業、出入口貿易、航運物流業會有負面影響。特區政府必須採取一切行動維護香港利益，包括向美方提出反對，申明立場，並且要求美國政府澄清相關制裁的法理根據，以及制裁項目的範圍和定義。同時，特區政府亦要向國際社會加強宣傳工作，挽回各國對「一國兩制」，以至香港金融中心地位的信心。

3. **爭取中央就「粵港澳大灣區」發展給予各種優惠措施** — 就「粵港澳大灣區」所帶來的機遇，特區政府應努力向中央爭取各項相應的優惠措施，以便香港市民可在大灣區創業、工作、學習和生活。這些措施包括進一步放寬香港人到內地投資、創業及就業限制；推動資金互通、專業及各類資格及資歷互認（如跨境重型車司機，初期可有限度先認可獲受聘的跨境司機），逐步推動區內人才雙向流通(包括工作和教育)、技能互補；訂立區內法規，避免現時的跨境車輛需進行兩次年檢及購買兩份保險，以滿足兩地法規不同的要求；制定區內貨物、服務的品質、專利、認證和檢測標準；並避免雙重徵稅；以及給予港人「國民身份」待遇等。

- **創建獨特產業，領先國際**

4. **建設「香港可持續時裝發展中心」，帶領全球綠色經濟發展** — 中國早年已簽署《巴黎協定》，協定確定了明確目標，針對可再生能源進行投資，中國在慶祝簽署協定五周年的峰會上承諾，為應對氣候變化，將在未來十年採取進一步措施，到 2030 年，隨着經濟增長的同時，國內生產總值二氧化碳排放將下降 65%以上。香港時裝業走在世界最前列，不少港企更是全球可持續時裝業界的佼佼者。香港作為一個國際時裝採購及管理中心，為世界眾多品牌提供生產、設計、供應鏈管理以及融資等服務，尤其在推動和實踐可持續發展，以至相關的科研發展都非常成功，有能力帶領世界其他地區發展可持續時裝產業，推動綠色經濟，也可協助中國降低碳排放及減少水污染。無可置疑，未來要推動香港產業必須配合創新科技及大數據應用，促進時裝業可持續發展不但會為行業帶來更多的新機遇，更可為其他行業提供示範作用。因此，建議特區政府好好利用本港時裝業的優勢，成立一個「香港可持續時裝發展中心」，以匯聚世界可持續時裝的精英，發展可持續時裝的全新產業，並塑造具前瞻性的行業。

5. **便利人才到大灣區工作及生活** — 大灣區的發展其中一項關鍵是能否吸納和挽留區內以致區外的人才。香港作為一個開放城市，理所當然要擔當大灣區內招攬海外人才的火車頭，包括提供個人所得稅稅負差額補貼；支持大灣區事業單位公開招聘香港專才；鼓勵青年人到大灣區工作及創業等等。

   除了利便工作和生活上的規範之外，當局必須增強人力資源的互相流動才可以為大灣區的發展發揮最大的優勢。目前，資歷標準及專業資格互認是其中一項最大的制肘。因此，長遠而言，自由黨建議大灣區內必須實現專業資格互認，其中一個可行方法是應用大灣區內各城市現行標準中最高的標準作為全區之標準，一旦獲得通過，相關的專業人員可以在大灣區內所有的城市服務。這類專業可以包括會計、設計、醫療、工程與法律等。

   另外，特區政府應向中央爭取給予香港人才到大灣區發展享有國民待遇身份。現時在內地工作或就讀的港人及其家屬即使是中國籍公民，仍被視為"境外人士"，無法以國民待遇享受內地的公共服務。因此，香港的中國

籍公民需要繳付較高的醫療收費，其子女亦不能在內地(除深圳外)申請入讀九年義務教育，只能選擇當地學費較高的國際學校及私營學校。自由黨期望國家可以向所有港人發放內地身份證或適用於大灣區內通行的居民身份證明文件，讓港人可以在工作、教育和醫療、福利及一般社交生活上達致真正的融合。

二，堅守為民情懷，以民為本

・加大力度解決醫生荒問題 改革醫管局以提升醫療質素

6. **招攬海外培訓醫生來港執業，開放更多實習名額予海外培訓醫生** — 香港要培訓一名醫生，每年成本約 60 萬，六年醫科生即 360 萬。當香港納稅人和政府在「零成本」下都能有合資格醫生，自由黨認為那些醫醫相衛的團體要「拒人於門外」是不合理的，故自由黨爭取放寬來港執業條件，招攬更多海外培訓醫生來港執業，從而增加醫生供應。

   此外，現時不少海外培訓醫生要經過「配對計劃」才能找到實習名額，完成實習才能正式執業，但不少海外培訓醫生難以透過「配對計劃」找到合適實習工作，拖延了正式執業的時間。自由黨認為，這些已完成至少 6 年醫科生的「準醫生」已有充份醫學知識，而當香港長期「醫生荒」時，本港公立醫院和兩間醫學院應放寬更多實習名額，於吸納本地培訓醫生後，引入海外培訓醫科生實習名額，既可紓緩公立醫院醫生荒問題，又可加快「準醫生」成為正式執業醫生的時間，對香港病人百利而無一害。

7. **引入海外醫生，資歷與學歷同等重要** — 自由黨歡迎政府推出《2021 醫生註冊(修訂)條例草案》，引入更多海外培訓的港人醫生回港執業，減輕香港醫生不足、病人輪候時間過長問題。但政府今次只行了「一小步」，自由黨認為政府應加大力度，吸引更多有志回流醫生來港執業。政府今次在醫委會架構下成立一個法定的特別註冊委員會，訂定海外醫學院頒授的認可醫學資格名單，有意回港的海外培訓醫生，必須於名單內醫學院畢業才符合申請資格。自由黨認為資歷與學歷同等重要，不應只重醫生於哪所大學畢業，仍應將其工作之醫院列為考慮因素，故自由黨爭取政府參考醫生過去的工作經驗，以評估他是否合資格回港執業。

8. **改革醫管局，放寬招聘海外醫生語言要求，無須「中英並重」** — 翻查資料，醫管局現時招聘海外培訓醫生都要求要懂英文和中文，及要懂流利廣東話，自由黨認為是多此一舉、自廢武功的行為。回歸前英聯邦醫生其實無規定必須要懂中文，一直相安無事。而回歸後，自由黨亦甚少留意到有醫生會用中文撰寫報告和藥方，絕大部份都以英文為主。香港一直是兩文三語的地方。加上現時很多醫療紀錄都以英文撰寫，醫生翻查便一目了然知道病人病史。而現時醫管局亦有翻譯服務，自由黨亦提出過「配對計劃」，若醫生和病人間真的有溝通障礙，可安排醫科生作翻譯，一來該醫科生可學習診症，二來可協助言語上的翻譯。其實有很多解決方法處理

語言問題，「中英並重」的要求是過於嚴謹，政府應放寬至懂英文的醫生也可來港執業，再提供翻譯服務。當日後香港醫生人數回升，屆時才有條件容許挑選聘請「中英並重」的醫生，當務之急應先解決人手不足問題。

自由黨認為醫管局作為管治公營醫院的機構，應進行大刀闊斧的改革。政府每年投放大量資源予醫管局，但納稅人未能享用應有的待遇和醫療服務，令人失望，故自由黨建議政府應改革醫管局，全面檢視醫管局整體的問題，拆牆鬆綁，作出針對性的改善。

• 善用資源，集中提升教學質素

9. **提倡創新思維，在中小學加入「設計思維」課程** — 香港作為粵港澳大灣區的核心城市，中央政府一直支持香港提升競爭優勢，更好地融入國家發展大局，包括推動香港成為國際創新科技中心。培育有創意及精於創新的人才是未來教育的一個重點，惟目前本地教育即使是大專課程也缺乏相關項目，能夠培育出的創意人才少之又少，自由黨建議特區政府在中小學課程內加入「設計思維」（Design Thinking）學科，自小培育下一代成為創意人才，為未來香港發展做好準備。

10. **改革教師註冊制度，教師須定期續領教師註冊** — 香港教師現時採取永久註冊的形式，無須定期考核或進修便可續牌，此制度令教師無進步誘因，整體教師質素亦未能與時並進，影響香港整體教育制度和下一代。加上終身制的註冊制度，只要教師無犯大錯，有指定年資便可按薪酬表升職加人工。故自由黨建議改革教師註冊，由終身制改為定期續領教師註冊，其中，高中課程較多變，故高中教師應三年續領註冊，初中、小學幼教則為五年。教育局從而制定續領教師註冊的考核和進修標準，為達標教師續牌。自由黨亦認為教師定期註冊應加入國情元素，確保所有教師都對上述議題有基本認識才能續牌。

11. **更新教師《專業守則》** — 近年教師失德，家長投訴無門，因現時《香港教育專業守則》（《守則》）的條文是 31 年前制定的，與社會近年發生的事已脫節，家長根本未能引用相關條文投訴，導致失德教師仍然如毒瘤般存在於教育體制內，涂毒學生。其實教育人員專業操守議會於 2017 年完成的修訂版《守則》及實務指引部分，當時加上具體文字和指引，包括明確禁止參與違法活動、煽動或組織學生參與違法活動、向學生宣揚個人政見，以及在網上發表激進、煽動仇恨或失實的言論。自由黨認為教育局不應容許任何教師組織或工會主導香港教育政策，特別是汲取了黑暴事件教訓，社會再無本錢讓年輕人賠上寶貴的前途，教育局必須以最嚴肅態度加快處理失德教師，並應馬上著手更新《守則》，整頓過去被工會組織弄歪了的風氣！

12. **暫停資助經營不善的學校，重新審視教育資源調配，調整師生比例** — 根據教育局統計顯示，截至去年10月，中小學一年內流失約15,400名學生。教育局近日公布的2020/21年度《學生人數統計報告書》數字推算，小學3年來首次出現學生淨流失，跌幅約1.6%；中學流失率擴大至2.84%。自由黨認為政府應藉此重新審視教育資源調配，例如調整師生比例。不少學校由本來1個老師對40學生，變成1:20，但仍然開足五班，以「小班教學」之名繼續聘請同等人數的教師。自由黨認為政府應重新檢視香港整體出生率和學生人數，調整現有師生比，以及調整年年投放於教育的資源，暫停資助經營不善的學校，以免浪費。

- **平衡防疫工作，振興百業**

13. **強制中、小、幼教師接種疫苗，保障學生** — 根據教育局資料，截至七月十三日，已經接種第一劑或第二劑疫苗的教職員約有 47%，自由黨認為此數字極不理想。因 12 歲以下幼童未能打針，教職員有責任保障幼童健康。自由黨建議那些身體情況許可下，都遲遲未肯接種疫苗的人，特別是小學、幼教的教職員，當學生未能打針時，教職員有責任接種疫苗，保障學生健康，這已不是甚麼人權、選擇權、自由等等的問題，因這些不能凌駕學生和公眾利益。如無意打針的教職員，應停薪留職；如因身體狀況未能打針，便應一星期檢測兩次。

    眾所周知，全港中小學因黑暴和疫情已近兩年未有全面恢復面授課程，很多學生都錯過了不少學習時間，被迫於家中上網課，影響學習進度，苦了家長。但當政府推出全民免費打疫苗時，身為教師竟未有第一時間接種，仍然以人權為擋箭牌，未有以身作則和以學生和公眾利益為先。更令人難以接受的是有官校和資助學校教師因其「鐵飯碗」性質，不擔心影響其職位，根本從來未有打算接種疫苗。當全社會都期盼盡快回復正常生活、學生能正常上課時，社會無法接受教師以自身利益凌駕學生和公眾利益，某程度上這些教師是剝削了學生學習權利，自由黨認為教育局應強制全港中小學教師接種疫苗。

14. **呼籲各大業主因為過去三年經濟低迷，自動續租予商戶** — 香港過去先後經歷黑暴事件和疫情，經濟一直低迷。黑暴事件時，不少商戶都被暴徒破壞而無法正常做生意，更甚的是有商店被暴徒破壞，損失慘重。其後更有新冠肺炎肆虐，多輪社交距離措施和疫情變化都令市民外出消費意慾大減，商戶生意大跌但仍要繳付昂貴租金，中小企都叫苦連天。故自由黨認為政府應呼籲各大業主對原有租戶自動續租，好讓他們於疫情好轉後恢復生意，不要「趕盡殺絕」。自由黨認為政府應牽頭向租戶自動續租，包括房協、房委會、食環署、民政局轄下的店舖，也包括短期租約，讓其他大業主參考，與商戶做到真正的共渡時艱。

15. **「2+2」免租方案** — 疫情下百業蕭條，飲食和零售業受創尤甚，不少業界在「零生意」情況下仍要繳付昂貴租金，是商戶的「致命要害」，業主對此卻視而不見拒施援手。自由黨促請特區政府盡快立法，於實施《預防及控制疾病條例》（第 599 章）訂立緊急規例，推出一個由政府和商業業主共同承擔的「配對式」免租方案，現階段我們建議「2+2」：即特區政府代合資格租戶向業主繳付兩個月租金，業主則同時減免租戶另外兩個月租金，合共減免商戶四個月租金，並賦予彈性予政府，做到真正的共渡時艱。特區政府可根據《預防及控制疾病條例》（第 599 章）訂立緊急規例，規定業主需在指定期間內免租，減輕業界負擔。

16. **即時不設上限減免商戶 6 個月差餉** — 自由黨深深明白商戶慘況，認為所有政府收費應可免則免，不少商戶在疫情下卻仍收到差餉通知書。儘管 2021-22 年度財政預算案提出了差餉寬減，但有一定上限，特區政府應即時進一步寬免差餉，一來可減輕處於水深火熱的商戶負擔，二來免收差餉只需修改附屬法例，所需時間可能比申請撥款為短，效果迅速。自由黨希望政府可即時免差餉 6 個月並不設上限，為受疫情影響的商戶「止血」。

17. **立法限制在特殊情況下追討債務及租金** — 仿傚新加坡，根據《預防及控制疾病條例》（第 599 章）訂立緊急規例，規定因疫情關係，工商百業無力償還欠租債務、以至按揭貸款的，可向債權人（如銀行、業主、債主等）發出「法定通知」，暫停執行債權人的民事法律追討權利；債權人在「暫停期」內若仍興訟即屬違法，可處罰款。有關措施旨在為工商百業在特殊狀況下提供喘息空間，共渡時艱。

18. **延續紓困措施，減中小企經營成本** — 雖然新冠病毒病疫情已緩和，從數字上看，本地經濟正逐步復蘇，但並不是所有行業受惠，有部分行業仍然因限聚令及關口未開通而大受影響，如旅遊及相關行業、跨境運輸業等特困行業；由於疫情已持續一段非常長時間，大部分中小企均元氣大傷有待恢復。自由黨建議政府延續所有紓困措施最少一年，包括所有政府收費可免則免，可減則減；短期租約租金及豁免書費用寬減；向商用車輛繼續提供燃油補貼等。

19. **與病毒共存，恢復通關** — 香港已超過 50 天沒有本地確診個案，但本港的跨境司機及內河船船員依然受高度限制，居住在內地的跨境司機有家歸不得，內地內河船船員需要長達 14+7 的隔離，有部分跨境司機已因嚴厲的防疫措施而轉行；更有內河船船員不願再走香港線，導致業界人手短缺嚴重，影響跨境運輸服務。自由黨建議政府與內地商討逐步放寬跨境司機、內河船船員及商務人員的限制，如已完成接種兩針疫苗及提供 72 小時內的核酸檢測，跨境司機可返回內地居所、內河船船員及商務人員可豁免 14+7 的隔離要求，並落實兩地通用的「健康碼」，顯示疫苗的接種及核酸檢測的結果，為逐步通關作好準備。

20. **提高內地旅客在港購物免稅上限至十萬元** — 現時內地居民攜帶在港購買的個人自用物品總值超過 5000 元人民幣，過關時便須繳稅，因此對內地旅客在港購物消費有影響。據悉這免稅額廿多年來都未有大幅調升，惟期間中國經濟已經高速發展，民眾的購買力和需要大為提升，物價亦上漲不少，故提高相關免稅上限，是符合實際情況和需要。自由黨建議特區政府主動與內地當局磋商，研究因應現今內地經濟長足發展及內地居民的購買力和需要提升，將該限額提高至十萬元，與海南看齊，以方便旅客之餘，亦有助刺激本港零售市道。

21. **協助中藥業進入大灣區** — 中醫中藥博大精深，本港中藥業又信譽超著，產品質素有保證，實有發展內地/大灣區與海外市場的潛力，因此自由黨建議政府制訂措施，包括爭取大灣區當局簡化外用中成藥註冊審批流程、推廣香港中藥的品牌形象等，協助業界開拓內地及大灣區、「一帶一路」等市場。

- **改善經營環境，紓緩中小微企壓力**

22. **全港工商企業暫停預繳稅及取回未對沖的預繳餘款** — 停止所有工商企業的繳付預繳稅稅款，如上年度的預繳稅還有對沖稅款後餘額，當局應退回相關款項，以協助工商企業應對當前的困難。

23. **為中小企提供利息補貼** — 在疫情穩定後，應逐步放寬限聚措施，在推動全港商業業主減租的同時，自由黨建議特區政府為全港 30 萬間中小企提供兩厘利息的補貼，協助商戶渡過經濟寒冬，避免結業及裁員潮。

24. **設立種子基金支付遣散費** — 自由黨不贊同取消強積金對沖安排，尤其是在 2019 年反修例事件加上疫情雙重打擊下，經營環境急劇轉差，2019 年對沖金額達 40 多億元，預計今年商界的遣散結業潮會陸續浮現，勢必會令對沖金額持續增加，目前市況下更加不宜取消對沖。但若然當局必須推行，自由黨認為，僱主只應承擔遣散費，而無須承擔長期服務金。根據現行法例，僱主可使用其為僱員向強積金計劃支付的僱主供款所產生的累算權益，抵銷須向僱員支付的遣散費或長期服務金。若貿然取消對沖安排，企業要為遣散費和長期服務金作撥備，必定為企業帶來沉重的財政負擔，不少企業可能因為無力應付龐大的遣散費而被迫結業。因此，自由黨認為，僱主只需支付遣散費，而政府可墊支 150 億元成立「遣散費專項基金」，僱主只需每月為僱員額外供款 100 元，便能持續取得盈餘，應付每年的遣散費開支。若然當局必須要僱主一併支付遣散費及長期服務金，僱主的支付費用可由每月 100 元　供款增至 200 元，變成「遣散費及長服金專項基金」，以便可持續應付每年遣散費及長期服務金的開支。

- **優化人力資源及教育政策**

25. **設立供公營房屋及基建所需的「特別輸入勞工計劃」** — 面對著現時建造業人手嚴重不足的困境，當局應參照過往的經驗，重新設立一項為公營房屋及基建工程而設的特別輸入勞工計劃(機場三跑工程已開始較大規模的輸入外勞，但仍嫌力度不足)，以確保各項公營房屋及基建工程如期甚至提早完成，早日解決基層市民的住屋需要，及保持本港經濟和社會持續發展，是可取的做法。

26. **擴大人才庫** — 新冠病毒病疫情，重創航空業，更無可避免掀裁員潮；加上近年出現移民潮，令業界擔心一旦經濟復蘇，難有足夠的人才；若情況持續，亦影響香港整體的發展。就人才流失作好準備，政府應加強中學的生涯規劃教育，讓學生及早掌握各行業的資訊及發展空間；重新檢視職業教育的方針及定位，增加資源以培育各式人才，滿足市場所需。另外，亦應加強推廣各行業的資歷架構，以提升專業形象及發展前景，吸引年青人入行。與此同時，政府可加強對本地少數族裔居民的支援，鼓勵他們投身各行業，以紓緩人力資源不足的問題。

    針對職業司機短缺的問題，雖然政府已縮短投考商用車輛司機擁有私家車駕駛執照的要求至一年，但為配合有關修訂，政府應考慮將年滿 21 歲的要求下降至 18 歲，讓年輕人修讀指定課程後便可盡早投身司機行業，以吸引更多新血入行。

27. **提供配套措施以增加本地勞動力數量** — 政府亦應提供配套政策以釋放更多人力資源至勞動市場，包括大量增加低價托兒服務及設立社區保姆，讓選擇出外工作的幼兒父母無後顧之憂，並將「課餘託管試驗計劃」改為常設項目及加強服務，申領範圍亦應擴展至申領半免書簿津貼的家庭，及伸延至幼稚園。

28. **持續優化本地教育體制** — 本港的教育體制發展多年，期間推行多次課程改革，教育體制雖漸趨完善，但因應未來的發展趨勢及社會需要，本地教育體制尚有可改進之處。除了現時公民及社會發展科為香港教育自 2021/22 學年起在中四級開始推行的「優化高中四個核心科目」外，自由黨也建議增撥資源協助港生提升語文能力；取消副學士課程；增加國際學校學位等。

29. **改善人力資源錯配的問題** — 香港的教育制度一直忽視理工科，導致技術人員嚴重短缺，如車輛及船舶維修均面對青黃不接的問題，但這些行業是社會不可或缺，因此，政府應加強 STEM 教育，並推動職業教育，以紓緩人力錯配的問題。

30. **以等級制取代中小學考核的分數評級** — 近年來社會上充斥著家長過度催谷子女成績的風氣。就此，自由黨建議當局取消中小學的分數評級制度，改以等級評估(即 A、B、C、D、F)來代替。自由黨明白，以上建議

未能完全消除「成績至上」的現況，但旨在減輕家長攀比分數的惡習，讓家長望子成龍與學生能夠享受學習過程及避免壓力過大之間取得平衡，為本地學習文化帶來轉變的一步。

- **改善醫療服務**

31. **持續改革醫務委員會，增加業外委員人數** — 立法會已通過《醫生註冊(修訂)條例草案》，為推動醫務委員會改革的第一步。自由黨促請政府延續有關工作，以回應市民的訴求，為醫委會及本港醫療體系帶來更多針對性及更全面的改革政策和措施，包括繼續推動醫委會更多改革，提高醫委會研訊的效率和公信力、減低醫醫相衞的機會、以及增加引入海外醫生等等。

32. **多方面減輕病人經濟負擔** — 自由黨歡迎政府在 2019/20 財政年度開始增撥 4 億元經常性資助擴闊藥物名冊，有助減輕市民包括中產的財政負擔，但由於市民對藥物資助需求甚殷，當局應繼續不時檢討有關資助額，逐步擴大藥物名冊的資助範圍，讓更多罕有疾病患者受惠，以及更多有需要的病人可以使用具更好療效的藥物，包括資助癌症病人使用昂貴但有效的標靶藥物。還有，醫管局藥物審批程序過於繁複冗長，有必要盡快改善。政府也應列醫療及藥物開支作可扣稅項目，並應降低各類藥物資助基金的經濟審查門檻，務求多方面減輕病者及其家人的財政負擔，以杜絕因病患而須傾家蕩產應付開支的苦況。

33. **研究實施醫藥分家制度** — 鑒於在社區藥房執業的註冊藥劑師可發揮加強基層醫療服務，從而減輕公營醫療系統負擔的重要作用，而現時有不少地方（例如美國、英國、台灣、北京及澳門）已實施醫藥分家制度，自由黨建議政府研究在香港實施相關制度，例如推行配藥方式的先導計劃，讓病人憑公立醫院醫生的處方於合資格社區藥房配藥，以紓緩公立醫院人手不足的問題，以及給病人多一個選擇。

34. **加強公私營合作，分流病人到私院接受診斷及治療** — 自由黨一直鼓勵政府加強公私營合作，由政府資助部分費用，鼓勵較有經濟能力的病人，從公立醫院分流到私營醫療系統，例如物理治療和脊醫，一般公立醫院物理治療的輪候時間是 30-40 星期，故病人時常都會失去治療的黃金期，30 星期接受物理治療的效果亦很受影響。在輪候過程中，病人亦會因病情轉差（如痛症加劇）而轉移到急症室求診，或尋求未經註冊的另類治療。借鏡於醫管局白內障手術公私營協作計劃的成功例子，公私營合作不單有助紓緩本港公私營醫療嚴重失衡現象，更可帶動私院因病例增加而有能力大幅調低相關手術費用，讓中產人士大大受惠。由於公營醫療人手不足及資源有限，以致非急性的癌症患者輪候斷診及治療時間過長，大大影響治療質素，也減低治癒機會，故政府應先針對非急性的癌症病人，推動私家醫院或醫療中心，以折扣優惠為公立醫院癌症病人提供檢查、化驗及診症的服務。

- 加強扶貧助弱

35. **優化長者福利計劃** — 自由黨建議將單身長者生活津貼的資產申報上限，調升至 50 萬元，特首其後接納意見在去年初公布劃一提高長者生活津貼資產上限和津貼金額，自由黨表示歡迎，並期望特區政府留意社會狀況及長者需要，適時檢討及調整有關津貼。另外，自由黨建議取消現時規定領取傷殘津貼的長者不可同時領取生果金的做法；將公共福利金計劃下的廣東及福建計劃擴展至廣西，使更多內地養老的香港長者得到適切支援；容許長者夫婦共享醫療券金額，提供彈性安排，以減輕長者的醫療費用開支，並更有效地運用本港的醫療資源。

36. **協助安老院舍進入大灣區及推「安老券」供長者選擇** — 香港人口老化，但長者院舍長期不足，令很多長者苦候多年仍未有宿位，晚年生活大受影響。自由黨建議政府協助安老院舍進入大灣區，讓有需要的長者多個選擇，並且增設每月 5,000 元的「安老券」，容許跨境使用。長者在輪候資助安老宿位期間，可按本身的意願及考慮自願選擇在本港或內地選用合適的安老服務，以減輕長者在輪候宿位期間，身體狀況出現變化的苦楚。

37. **積極興建優質長者房屋項目** — 香港人口老化愈趨嚴重，不少長者期望可「居家安老」，而「長者房屋」的長者友善設計及設施正可迎合長者的醫護需求，為長者提供多一種住屋選擇。然而，現時長者房屋市場的主要對象是中低收入的長者，為使更多經濟能力較為充裕的中產長者得以受惠，自由黨建議港府積極興建不設資產上限或審查的優質長者房屋項目，更可以考慮推動公私營合作的「長者房屋」，既可紓緩安老院舍的輪候時間，又可令長者在家中頤養天年。

38. **公屋及居屋加設安老托兒設施** — 研究修訂公屋及居屋地積比的地契條款，讓新式公屋及居屋項目可以增設非牟利安老院舍及托兒所，而不計入有關項目的地積比，從而在不影響資助房屋單位供應的前提下，可以完善社區配套，為居民提供迫切的社區服務。

- 防止濫用社會福利

39. **杜絕濫用綜援** — 社會福利制度應集中資源幫助最有需要的人，但不應被濫用，甚至減低綜援人士搵工的意欲。故政府應立即改革綜援制度，堵塞所有漏洞，包括研究如何鼓勵綜援人士就業；為失業綜援設定最長領取年期限制，最長不可申領多於兩年，並可考慮立法或修訂法例以杜絕漏洞。

40. **檢討法律援助制度** — 近年法律援助制度有持續被濫用的跡象，部分申請人更是懷疑為假難民的酷刑聲請者，透過不斷提出上訴和司法覆核拖延留港期限；亦有很多申請人利用法援制度，在法制上的灰色地帶謀求好處，例如保險索償、僱傭爭拗等。當局應檢討現行法律援助署的審批程序是否過於寬鬆或存在漏洞；規定民事訴訟的律師應由法援署從《法律援助律師

手冊》中按律師的專長（經事先登記）而順次序指派律師予受助人（而非由受助人自行揀選代表律師），既可讓名冊內每名律師有均等被委任的 機會，亦可避免外委律師高度集中於某一小撮律師身上，而引致「包攬訴訟」的出現。

41. **檢討「交通意外傷亡援助基金」** — 於 1979 年 5 月 1 日成立的「交通意外傷亡援助基金」原意是向道路交通意外受害人或這些人士的受養人提供適時的經濟援助，因此援助基金沒有預設條件，如受惠人的經濟狀況，或有關交通意外是因誰人的過失而造成。由於援助基金可提供最高 180 天的現金援助，導致很多涉事司機每當遇到交通意外後，均會即時報警及送往醫院驗傷，取得醫生證明後（只需連續三天病假），司機便可申請援助基金；而為了持續領取援助金，司機不工作，假裝未痊愈。這有違援助基金的原意，還引伸至「養懶人」的不良風氣，不但令機制有被嚴重濫用之嫌，亦減少市場司機的供應。

三，破解香港深層次矛盾和問題

• 加快增加土地、房屋供應，化解社會深層次矛盾

42. **支持明日大嶼計劃** — 房屋問題是香港核心問題，自由黨一直支持所有增加土地供應的措施，包括大規模填海。自由黨支持明日大嶼計劃，並認為如現階段政府面對庫房財政壓力，可考慮於市場集資或發行債券。

43. **加快生地變熟地** — 自由黨認為現時城規會在土地規劃時過於嚴謹，例如將生地變熟地一般需時最少六年（往往要通過環評及交通評估，又要向城規會申請，過程繁複，需時冗長），之後興建單位又最少要大約四至五年，根本未能切合香港人對土地的需求。自由黨希望政府盡快放寬規限，並作出適當的改革，以市民住屋需要為先。

44. **增加各類土地儲備及各類樓宇供求的透明度** — 香港的發展一直備受土地資源短缺的拖累而裹足不前。各式樓宇交易市場亦因供求透明度不足而形成灰色地帶，讓一些物業市場成為炒賣的溫床。自由黨一直倡議，當局必須在已發展的區域物色可以改變土地用途的土地，以善用閒置土地及增加土地的總供應量；加快覓地拓展新發展區、善用岩洞及在維港以外地區適當地填海；系統化地標示分布在全港各區大大小小的「棕地」的數量和位置、相關潛在發展用途和總面積(惟發展「棕地」時，政府應採取「先安置後發展」的原則，妥善地安置「棕地」上的作業後才收地發展)；加強開發位於市區和郊野公園之間的各類綠化地帶；以全方位擴大住宅、物流、零售及其他商用土地的供應量及增加其透明度。此外，特區政府亦要增加未來十年房屋計劃的供求透明度，並每五年作出中期策略檢討和調整。

45. **積極徵收新界「祖堂地」** — 目前全港約有 6,000 至 7,000 個祖堂，據估計其持地總面積約高達 6,000 餘畝(約相等於 2.6 億平方呎)，若以新界土地一般為 5 倍的建樓地積比率計算，這些土地理論上可興建多達 13 億平方呎的樓面面積。另一方面，現時主要發展商所持有的農地面積逾 1 億平方呎，約佔全港農地總面積的兩成，當中不少亦為祖堂地。雖然自由黨明白取得這些不同祖堂的統合出售同意書將遇到極大困難，而且這些祖堂地的分佈甚廣，位置亦非常散亂和狹小，但當局亦可考慮採用「先基建、後建樓」的方法，吸引祖堂的持份者及相關發展商的參與意願和合作，徵收其持有的農地/祖堂地作綜合發展，以擴大中長期的土地供應。

- **針對中產階層提供紓困措施**

46. **成立中產事務委員會** — 特區政府多年來忽略了中產階層的貢獻和重要性，亦無法在經濟週期的逆境中，為他們提供適切的紓困措施。究其原因，是政府對中產的涵蓋範圍亦沒有系統化定義，故我們一直倡議成立一個專責的中產事務委員會，並在立法會上動議相關主題的議員議案，亦獲立法會各同事支持而予以通過，故自由黨期望當局可因應議案的主張而全面檢討與中產階層相關的政策措施，並針對性地提出具體而全面的應對策略，以協助中產家庭減輕負擔及促進個人事業發展，從而提升整體社會向上流動力。

47. **為私立獨立幼稚園引入學券制以助中產家長** — 自由黨對上屆政府推出的「免費優質幼稚園教育政策」有所保留，恐怕變成糖衣毒藥，令學前教育質素不斷倒退，最終迫使一些家長另謀出路，猶如今日中小學的直資學校一樣，重複歷史而一錯再錯。在十五年免費教育下，不獲資助的私立獨立幼稚園亦向兩極化發展，部分逐漸被淘汰，其他則提高學費，向優質發展，這無疑令中產家長減少了選擇，也增加了他們的負擔。因此，自由黨建議為中產家長引入學前教育學券，補助他們為年幼子女選讀私立獨立幼稚園。制定針對性的政策，回應中產家長需要，才可以令他們不會感到被忽視。事實上，學券制優勝之處，就是由用家決定資源分配，以發揮市場力量，亦為私立獨立幼稚園提供誘因，提升教育質素。

- **捍衞傳統價值**

48. **反對同性婚姻合法化** — 自由黨反對性傾向條例，認為在同志問題上，社會在包容之餘，亦必須界定道德分界線，在尊重人權與維護傳統道德之間取得平衡。我們認同人人平等，但婚姻是神聖的，所以堅決反對同性婚姻合法化，為下一代灌輸正確的傳統家庭及倫理觀念。

四，在日益激烈的國際競爭環境中鞏固和提升香港競爭力

49. **爭取加入 RCEP，扶助產業發展** —「區域全面經濟伙伴關係協定」（RCEP）是全球最大規模的自由貿易協定，涵蓋全球總人口約三成，RCEP 有助促進區內的貿易物流往來，國家已簽署協定，如香港能夠成功加入協定，除航運物流業能夠受惠外，香港將更能發揮作爲內地與國際之間的「中介人」角色，特區政府應爭取盡快加入 RCEP；與此同時，應在東南亞地區設立具規模的工業園，扶助香港工業外更能配合「一帶一路」國策，讓香港工業界能夠再創新里程。

50. **繼續優化對中小企的財政援助** — 鑑於新冠肺炎疫情仍然持續，美國不斷提出制裁行動，本港企業尤其是製造業和出入口商的生意大減，特區政府應按經營環境推出更多對本港企業的援助措施，除了為中小企提供特別融資及信貸擔保計劃外，特區政府亦可透過金管局容許銀行業進一步延遲企業還款年期，以解企業燃眉之急。

- **強化基礎建設**

51. **檢討避風塘及遮蔽碇泊處需求** — 隨著海上工程相繼展開令工程船隻數目增加及私人遊艇持續增長，船舶碇泊處供不應求，避風塘內泊位過於擠迫而發生波及多艘船隻的火警時有所聞，為確保有足夠的避風塘及遮蔽碇泊處讓海上作業者於颱風及惡劣天氣襲港時暫避，政府應就船舶碇泊的需求進行檢討，並考慮在避風塘劃設渡輪及其他工作船指定泊位，確保該等船隻在颱風期間有泊位使用。

52. **解決泊車位不足的問題** — 為解決泊車位不足的問題，政府表示正採取一系列短期及中長期措施，但進度緩慢，過去兩年，領牌車輛泊車位的比率由 2019 年的 1：1.02 下跌至 2020 年的 1：1.01，商用車輛泊車位的比率更低於 1：1。新冠病毒病疫情的爆發，令經濟活動放緩，導致商用車輛泊車位的需求更爲殷切；但隨著短期租約之臨時停車場又陸續被收回作發展房屋之用後，商用車輛泊車位不足的問題加劇。為達 1：1.45 的車輛泊車比率，政府應盡快完成新一輪的泊車需求研究，以便規劃足夠的商用泊車設施配合社會的發展。期間，盡快落實修訂《香港規劃標準與準則》有關泊車設施的比率，並加快興建多層停車場及開闢更多可供商用車輛於晚上停泊的路旁位，全面落實允許小巴於晚上停泊在小巴站內及學童車於課後停泊於所服務的校舍內等。

53. **大力開發旅遊景點** — 為鞏固旅遊業優勢，政府必須開發新景點，如南大嶼山有大量旅遊資源，及完善集體運輸設施，應重點研究開發為旅遊度假區，更須開放海天碼頭予本地市民及內地訪客使用，並加快擴展灣仔香港會議展覽設施、海洋公園轉型計劃等，及增加與優化有本地特色的露天市集。

54. **改善大嶼山的公交服務** — 大嶼山面積廣闊，具有很大的發展潛力。政府應加強區內的交通連接及網絡，例如增設島內小巴(專線小巴)及巴士線、增設停車位等。

- **提升航運及港口服務**

55. **研究分拆運輸及房屋局** — 運房局表面上是負責兩個燙手山芋「住」和「行」，但衣、食涉及的運輸物流，亦是歸入運輸及房屋局所負責的範疇內，由於負責範疇過多，往往出現顧此失彼，未能集中資源推動航運物流業的發展。自由黨希望政府就分拆運輸及房屋展開研究，加強航運物流發展的政策支援。

56. **成立法定航運及港口機構** — 政府以財務問題為由，最終把《提升香港作為國際航運中心地位》顧問研究報告中建議成立的新法定航運機構改為合併「香港港口發展局」及「香港航運發展局」，並成立「香港海運港口局」，藉以推出有利航運及港口服務發展的政策及措施。但長遠而言，為更有效地協調航運及港口甚至物流政策的推出，自由黨希望政府能考慮香港金融發展局《船舶租賃業務建議》研究報告中的建議，把「香港海運港口局」升格為一個法定的航運機構或開設中央海運辦事處。

57. **保持航運競爭力** — 香港的貨櫃吞吐量排名已跌至第九位，面對鄰近碼頭迅速發展，特區政府必須推出能吸引遠洋輪船靠泊香港的措施，包括理順大鵬灣二次引航服務的安排，以減輕船公司的營運成本；促請中央政府繼允許外國貨輪以洋山港從事國際中轉港的外貿集裝箱沿海捎帶業務後，避免再進一步開放沿海捎帶業務予外國貨輪，以免影響香港作爲內地轉口港的地位。

58. **加快航運物流基建** — 為維持香港航運物流中心的地位，應確保相關基建工程適時落成，如興建第三條機場跑道（2023 年）；加快推出作物流發展的長期用地包括屯門餘下的 6.8 公頃土地，並延長以短期租約作物流/後勤用地的租期；長遠更應檢討短期租約用地的安排，提供不少於十年之租用期，以鼓勵業界作長遠的投資；並由政府增建可供出租的倉庫，作為支援物流業發展的基礎建設；另外，由於貨船愈趨龐大兼處理的轉口貨量比例持續增加，導致碼頭後勤用地不敷應用，應盡快落實「善用葵青區港口後勤用地的建議」，包括盡快推出位於青衣及葵涌兩幅土地，以興建多層大樓分別作貨櫃車/掛接車停泊和現代物流設施及貨櫃存放和貨物處理，以釋放更多土地作港口的後勤用地；現時棕地作業包括倉庫／貯物及支援港口和物流業的相關設施，為配合新發展區洪水橋及古洞北的發展，區內棕地陸續被收回，一旦這些作業未能持續，對物流業不無影響，因此，自由黨建議政府在新界西北區提供替代土地，採取「先安置後發展」的原則，讓棕地上支援港口和物流業的相關作業得以持續運作。

- 支持產業發展

59. **發展航空業相關的科研及支援企業** — 於 8 月 13 日的航空，航運及物流之施政報告諮詢會中，航空業界指出因中美角力關係，一些「戰略性」物品，包括飛機維修所需的零部件，目前均面對送遞延誤的問題，因要申請出入口許可證的證明文件等，若中美關係進一步惡化，情況更無法管控，而航空航天業目前均依賴進口科技，日後風險難以估計，故在國家安全以及科技發展的考慮上，建議政府大力推動航空零部件及系統的生產，加強相關人力培訓及鼓勵科研工作，以保障香港作爲國際航空樞紐的地位。

60. **加強航空服務** — 除按時完成機場三跑道系統的落成，自由黨希望政府盡快落實香港國際機場入股珠海機場。現時香港國際機場與全球約 170 個國家設有航點，香港機場管理局入股珠海機場後，可透過結合珠海機場 80 多個內地的航點，相信更能發揮協同效應，在優勢互補下，有助加強香港的空運網絡，把航空服務業的餅造大，自由黨希望政府盡快落實香港國際機場入股珠海機場。

61. **支援美容及化粧品行業發展** — 香港的美容及化粧品行業不僅為不少市民（包括基層婦女）提供就業機會，更蘊藏著極大經濟效益，其中涵蓋的零售、服務、製造、科研、檢測等方面已形成一條產業鏈，可發展成為優勢產業。自由黨建議政府支援化粧品工業發展成本港「第四工業」，再配合本港檢測認證服務的優勢，提升產品質量和國際認受性。此外，當局現可根據《商品說明條例》等法例加強執法，打擊業內少數害群之馬，根本無須立法實施強制性冷靜期，令絕大多數正當守法的經營者受拖累，以致可能有達半數的經營者結業，所以自由黨反對向美容業實施強制性冷靜期，建議政府支持業界推行自願性冷靜期。同時，自由黨要求當局重新考慮將美容儀器與醫療儀器分開規管，並且反對當局推出為期僅五年的「表列制度」供業界登記所用儀器，避免令業界日後再不能使用新的美容儀器，變相扼殺其生存空間。

62. **以非立法方式處理人對人促銷電話** — 當局早前大費周章計劃透過立法以設立拒收來電登記冊，根本對那些來自境外的電話起不到作用，反而令全港正當經營的中小微企受累。日後業界每打出一個介紹產品或服務電話前，除非事前得到對方同意，不然就要查冊，在社交場合交換名片也要逐一索取同意。如此立法，只會為中小微企添煩添亂，加重負擔。所以自由黨認為當局應放棄立法，改為考慮採用非立法方式，如推廣來電過濾應用程式，教導市民如何適切處理陌生來電更為實際。

63. **容許攜帶適量自用的海味乾貨進境內地** — 內地在 2012 年修訂《中華人民共和國禁止攜帶、郵寄進境的動植物及其產品名錄》，禁止過關人士攜帶動植物產品進境，因而影響了內地旅客在港購買海味乾貨回去的意欲。由於海味乾貨是經過曬乾、烘乾、煮熟、脫水等工序的乾製食品，跟鮮活海產的性質截然不同，且本港的海味乾貨有不少來自內地，不難

符合內地檢疫及衞生要求，自由黨建議特區政府積極與內地當局磋商，以冀容許旅客攜帶合理數量並屬自用的海味乾貨進境內地。此外，《名錄》訂明只要產品經國家有關行政主管部門審批許可，並具有輸出國家或地區官方機構發出的檢疫證書，便可豁免不受限制，自由黨認為特區政府可與內地當局研究建立一套獲認可的檢疫制度，並聯絡本港相關業界商會協助研究，讓本港出售的海味乾貨可獲豁免。

64. **放寬報販售賣貨品種類和服務限制** — 在受到便利店競爭影響及實體報章和雜誌銷量日差的不利情況下，現時全港報販人數只剩下約 380 個，若情況持續，報攤勢將成為香港的集體回憶。自由黨認為，報攤始終擁有其歷史、文化和旅遊的特定角色，應該擴大其生存空間，才可保留這種歷史悠久的行業。但經過長時間的磋商，當局援助報販一事遲遲未見落實。當局應該從速放寬報販的售貨種類或銷售服務，容許他們利用其地利，賺取宣傳方面的收益，以早日紓解報販的困難。

65. **活化油麻地果欄** — 油麻地果欄具有經濟、文化和歷史價值，又交通便利，只要加以活化，實有潛力發展成為亞洲水果貿易中心，並為香港增添一個有利本地經濟、方便零售及吸引遊客的景點。政府應該充分與欄商等持份者溝通和協商，並顧及該些受 2016 年 9 月火災影響的商戶的需要，早日擬訂出為各方接受的可行落實計劃。

66. **促進創意產業發展** — 大力支援創意行業發展，更好規劃行業未來的發展；促進產業創新，如推動和市建局合作發展的深水埗時裝地標，將其打造成紡織及成衣批發市場，培育時裝設計人才、建設展銷場館，重塑成時裝時尚產業，並可配合旅遊業，重新包裝成特色旅遊景點。自由黨亦期望當局可成立一個知識產權中心，並可由時裝業做起，建立相關的貿易平台，繼而推動其他行業參與知識產權貿易，並在政策和市場推廣上，推動產業更多元化。

67. **發展汽車修理業** — 汽車維修是汽車行業重要的一部分，對道路安全及空氣質素造成影響，是不可或缺，但行業一直面對青黃不接的問題。為提升車輛維修行業的形象，自由黨希望當局將現時兩個註冊計劃 (「車輛維修技工自願註冊計劃」及「車輛維修工場自願註冊計劃」)盡快訂立為強制措施。事實上，於 2006 年推出的「車輛維修技工自願註冊計劃」，現時已有八成的車輛維修技工登記註冊；至於在 2015 年 7 月推出的「車輛維修工場自願註冊計劃」，現時亦已有七成多符合《車輛維修工場實務指引》的維修工場註冊，相信要落實措施並不困難，但一旦落實，確實有助提升業界形象以吸引新血入行。此外，隨著舊區重建，區內的車房被迫遷離，但礙於大廈公契所限，車房難以找到適合商舖，令業界不斷收縮。政府應積極落實撥地興建「汽車維修城」，以發展汽車修理業，一方面有助集中污水、廢氣及廢油處理以減少對環境的污染，另一方面透過良好的規劃，以改善工作環境，提升從業員的專業形象，吸引年青人入行。

- 修正現行政策及措施

68. **發展評估須同時計及經濟效益和非直接經濟效益** — 現時政府在計算發展項目時往往只量化具直接貢獻的財務效益，忽略可能更為重要的非直接貢獻的經濟效益，因而經常低估項目的真實效益。以高鐵為例，當局便只計算高鐵項目可以為香港工程、僱員就業、高鐵營運所取得的財務效益，但沒有計及高鐵通車後，從吸引旅遊、外資、貿易等方面所產生的經濟效益，而令市民產生不全面甚至錯誤印象。自由黨期望當局可以在未來評估基建項目時，可以包括非直接經濟效益的估算。

69. **解決保險費飆升問題** — 近年保險費不斷飆升，如的士的第三者保險就在短短一年內增加兩至三成，更按投保人的車輛及司機年齡收取額外的墊底費，費用隨時高達十萬元，非的士車主所能夠承擔，政府應針對解決箇中問題，包括加強對保險公司訂定保費的監管；積極杜絕「包攬訴訟」及詐騙保險以減少無理及虛報的保險申索而導致保費飈升；協助業界減少因意外而導致保險申索，包括資助的士業界安裝防撞警報系統，加強職業司機的身體檢查服務和安全駕駛的宣傳教育。

70. **放寬或取消「限奶令」** — 自由黨一直認為 2013 年實施的「限奶令」並無必要，因為當時數大奶粉供應商其實已簽訂約章，確保本港嬰幼兒有充足的奶粉供應。現時既然奶粉供應更為穩定，且供應商與港九藥房總商會於 2013 年共同設立的「訂貨安全網」仍然運作，每月都預留了足夠奶粉予本港嬰幼兒，自由黨要求當局盡快取消「限奶令」，或至少由每人每日准帶兩罐奶粉出境放寬至四罐，以減低對本港零售業和自由經濟形象造成的影響。

71. **打破食品供應壟斷，簡化及優化活畜市場的銷售程序** — 根據活畜業界意見，現時本港活畜及鮮肉市場仍然存在壟斷甚至「合謀定價」的問題，原因是本港活豬市場只由單一壟斷變成寡頭壟斷（活牛羊市場則仍然是單一壟斷），以及從內地輸港活畜的銷售過程存在架床疊屋的問題，期間多重抽佣，以致活畜來貨價不斷被抬高。自由黨建議，特區政府應向中央政府反映有關問題，要求仿傚輸港活雞模式，開放活畜包括豬牛羊的市場，取消代理制度，讓本港批發商直接與內地註冊的輸港活畜農場交易，購入貨源。

72. **重新發牌鼓勵農業發展，增加活豬活雞供應** — 政府應利用本地良好及有效的衞生規管及食物安全監控制度，恢復鼓勵本地農業持續健康發展，重新發出牌照，讓農民以高科技及高增值的方法飼養活豬及活雞，以減輕我們對進口食品的依賴，為香港食物供應鏈提供可靠及低碳的選擇。現時活雞供應嚴重不足，本港除了可以增發活雞農場牌照外，也應充分利用本地農場現有大量剩餘的空間，提高本地活雞飼養數量，另應研究由本地農場飼養雞苗的可行性，以及研究由本地農場直接供應鮮宰雞到各零售點，以鞏本港美食天堂的地位。

73. **檢討進口檢疫標準及監管制度，確保新鮮食品供應充裕** — 本港九成食物靠進口供應，惟特區政府近年不時採納比國際食品法典委員會要求還要嚴格的食品標準，例如 2016 年訂立的大閘蟹二噁英含量水平標準，比內地更為嚴格，造成內地供港的大閘蟹數量大減。近期與內地海關也就進口活豬檢疫程序有不同意見，令內地為免不協調而減少供港活豬數量。自由黨擔心，若特區政府堅持不合作及自以為是的態度，不願以務實態度與對口單位磋商，繼續採取與國內不相符的食品標準及檢疫措施，香港繼內地活雞斷供多時後，將也沒有內地活豬供應，迫使市民只能購買冰鮮豬。長遠來說，冰鮮豬將步冰鮮雞後塵，價格逐步提升，甚至與今日活豬價格無異。自由黨促請特區政府盡快撥亂反正，主動與內地當局及供應商跟進和協商，以盡快恢復內地活雞供應及回復穩定的供港活豬數量，讓本港相關業界得以維持生存空間，並令活雞及活豬價格回落到市民較易負擔的水平。

- **推動環保，倡議可持續發展**

74. **加強廢食油監管及抽驗，杜絕回到食物鏈** — 自由黨促請政府加強對廢食油的監管，回收及出口均需要管制，以杜絕廢食油回流到食物鏈。與此同時，當局應多從入口商及分銷商著手，對他們入口的食用油加強巡查及抽樣檢驗，以確保食用油符合相關規定，並向食肆提供可靠的供應商清單，幫助業界加強防範。不過，長遠來說，當局應積極投放資源推動本港科研，盡快找到可辨別「經使用煮食油」及「劣質油」的獨特印記，以便在源頭抽查時有能力辨認於入口的食用油內是否含有廢食油，及是否可以安全食用。

75. **改善路邊空氣質素** — 為了有效改善路邊或本港空氣質素，當局不能不顧及市場情況，操之過急，在收緊車輛廢氣排放標準前，必須確保市場已有足夠的車輛選擇及配套設施。就淘汰老舊柴油商用車，現時計劃已推行到歐盟四期的車輛，但到 2027 年歐四商用車輛完成淘汰後，沒有年期限制的歐五車輛車齡亦將達 14 年，就此，政府應盡早就淘汰有關舊柴油車輛作研究。為加快電動私家車普及化，政府於今年四月公布《香港電動車普及化路線圖》，自由黨支持政府繼續加大力度增加充電設施；並推行電動小巴、電動的士、電動巴士及電動小輪等公交的試驗計劃，但最終是否落實，則視乎其營運的財務可行性。前環境局局長邱騰華強調「環保是有成本」，除給予硬件配套如充電設施、停泊處及維修廠房的支援外，政府應考慮提供更大的財政誘因，包括車價及日後更換電池的補貼，以鼓勵公交營辦商使用電動車及船。政府計劃由 2035 年起停止新登記燃油私家車，隨著電動車數目的增加，廢電池的數目將不斷增加，政府必須盡快制訂廢汽車電池回收和處理的機制，以避免該等含有毒物質的電池被棄置於堆填區，嚴重禍害環境及生態。

76. 設立淘汰舊私家車機制 — 老舊車輛在路面行駛，不僅影響路邊空氣質素和市民健康，也引起道路安全和交通擠塞問題。香港現有車齡逾十年的登記私家車為數約 25 萬輛，佔總數達四成，而每年註銷登記／首次登記的車輪比例少於四成，遠低於新加坡的同類逾九成比例，反映香港沒有有效促使舊私家車註銷的機制。自由黨建議仿照淘汰舊商用車的做法，例如規定車齡達二十年或以上的私家車便須註銷；車齡十年至二十年者，則按車齡增加而逐年遞增若干百分比的車輛牌照費，以推動車主早日更換舊車輛。至於車齡由零至十年的私家車，若車主願意將車輛註銷並運離香港，政府可將若干百分比的首次登記稅退還，金額按車齡增加而逐年遞減。此舉旨在使愈多污染者須負擔愈多費用，以冀減低舊私家車數目和污染，使本港車輛得以健康地「新陳代謝」。另一方面，政府應該研究管制舊私家車進口香港，以免影響政策成效。

77. **鼓勵遠洋船使用環保燃料** — 為進一步改善空氣質素，內地在 2019 年發出《2020 年全球船用燃油限硫令實施方案》公告，由 2022 年 1 月 1 日起，國際航行船舶進入內地污染物排放控制區海南水域，須使用硫含量不超過 0.1% 的低硫燃料政府必須及早諮詢業界，確保 0.1%低硫燃料的供應能夠滿足市場的需求，以理順船舶由 0.5%的低硫燃料轉換至 0.1%的低硫燃料。與此同時，為滿足世界各國收緊碳排放的標準，遠洋輪船陸續轉用較潔淨的液化天然氣（LNG），香港的海上加油業是世界排名第五位，是區內重要的船舶燃油補給站，政府必須盡快就供應液化天然氣制定法規及規範，確保香港能夠成爲液化天然氣的補給站。

78. **加強監管油價加快減慢** — 對於運輸業而言，燃油是主要的經營成本，但油價高企，「加多減少」及「加快減慢」，直接增加業界的經營成本；雖然燃油零售價是按個別油公司的商業運作原則及成本所釐定，但油價訂定的透明度低，各油公司的價格又相近，就算油公司提供不同名目的優惠，依然有「合謀定價」之嫌。香港油價貴絕全球，但車用燃油是民生必需品，政府應引入更多的市場競爭，並加強對油公司在油價訂定方面的監管。

79. **妥善處理固體廢物** — 政府不停擴大堆填區，並非長遠妥善處理垃圾的方法，必須做好源頭減廢、廢物回收的工作，包括擴展「屋苑廚餘循環再造資助計劃」，資助屋苑購買或租用廚餘處理設施；另外，亦要加快其他可回收物料，例如廢輪胎及汽車電池；也要積極效法一些外國城市如東京等的模式，盡快申請撥款興建高科技及環保的地區性焚化設施，以減輕堆填區的壓力。

80. **反對寓禁於徵政策** — 要推動本港的環保工作，改善市民生活環境，政府應負起最大的責任，並全力推動環保行業發展以運用市場力量去解決問題。而非動不動就透過額外的徵費及擾民的行政手段去推動環保。

- **完善交通、運輸及物流發展**

81. **維持本地公交系統的生態平衡** — 香港每天使用公交出行的人次大概一千二百萬，由於鐵路系統不斷擴張，引致其它公交服務乘客量持續下跌，加上過去十多，政府因受制於民情而不斷壓抑各類公交費用的調整，香港的公交車資相對於同等發達的城市，明顯偏低，導致大部分公交營辦商均面對經營困難，難以持續發展；而應收票價與實收票價之差距，以達致一個無法改變的局面（因不可能一次過大幅調整），故政府的參與（透過公共交通費用補貼計劃）只會愈來愈深，最終可能出現全部公交「公有化」。事實上，離島渡輪服務已出現此情況，政府唯有出資造船，外判營運工作於營運商，現時公共小巴也正邁向此方向，故政府必須馬上研究解決方案，以維持公共交通系統的生態平衡！

82. **檢討公交政策** — 有些公交政策已不合時宜，未能配合實際運作情況，陸路公交一直面對司機不足的問題，導致部分車輛被迫閒置，新冠病毒病疫情的爆發，令閒置的情況加劇，有部分持客運營業証的公交已閒置近兩年，但現時「死牌」的有效期只有兩年，估計市道要回復至疫前水平還要兩至三年，就此，希望政府因應實際環境把有關期限延長至最少五年，以減少營運者不必要的開支。

83. **推動電動車普及化** — 鑑於生產電動車已成為全球汽車產業發展的大方向，為了進一步推動電動車普及化，特區政府亦已於今年四月公布《香港電動車普及化路線圖》。隨著 2035 年起停止新登記燃油私家車，預期電動車的數目將不斷增加，為配合市場的轉變，政府必須要求車商全面開放車輛的車載自我診斷系統檢查器及維修所需軟硬件，並加強電動車維修技術員的培訓及推動專上學院開辦電動車的設計、科研等課程，為電動車行業培訓所需人才，從而協助香港發展電動車或電動車配件的產業。

84. **改善道路擠塞問題** — 有指道路擠塞是私家車數目不斷增長所致，但自由黨不贊成政府透過財政手段抑制私家車的增長。由於新發展區的交通配套不足，區內的市民唯有選擇購買車輛代步，私家車已成爲市民的必需品。就改善道路擠塞問題，自由黨認爲政府在 2022 年年底於各隧道分階段推行不停車繳費系統後，將有助紓緩隧道擠塞的問題；除此之外，政府應加快巴士路線的重組；嚴厲打擊數以萬計的「白牌車」；推出公交專線及開放更多上落客禁區，以提升公共交通服務的效率，鼓勵市民乘搭公共交通工具；推行擠塞徵費和電子道路收費；以及於 2023 年收回西隧後，再次推出三隧分流的計劃，以起有效的分流作用。

85. **盡快與的士業界落實提升整體服務水平措施** — 自由黨認爲考慮到道路擠塞及路邊空氣質素問題，政府現階段不適宜額外增加的士數目，應積極推出措施改善現有的士服務水平，包括落實提升「黑的」之罰則，杜絕「害群之馬」；協助的士業界成立「車隊」，在特定的營運條款下，加強對車輛和司機的管理；提升司機的收入，吸引新血入行。

86. **打擊非法載客取酬的「白牌車」** — 「白牌車」沒有按法規營運，一旦意外發生，其第三保者保險隨時失效，對乘客及道路使用者的保障構成威脅。由於政府打擊「白牌車」的力度不足，近年「白牌車」數目倍增，涉從事「白牌車」的 UBER 召車平台揚言有超過五萬名司機提供服務，還有其他多不勝數的平台，可見「白牌車」有泛濫之嫌。自由黨建議警方進一步加強「放蛇」的執法行動，除對從事「白牌車」的司機執法外，還要對誘使司機從事「白牌車」的召車平台繩之於法；並須就一些過輕的判決申請覆核；同時，政府應盡快修改法例，落實對從事「白牌車」的罪行加重刑罰，以起阻嚇作用；而在罰則上應加上充公涉事車輛，藉以透過增加違法所帶來的成本而杜絕該等違法行為。

87. **革新不合時宜的法例** — 現時政府無論是車輛的安全及環保要求普遍採用歐盟標準，但車輛的結構如車身長度及重量的限制，卻沒有跟隨歐盟新一代車型的標準，導致車主購買新一代的歐洲製造之商用車輛時須因應本港的要求而改裝，費時失事；另外，一些市民所需的新興行業，如汽車美容業，就因不合時宜的地政法例，規限其營運。就此，政府應檢視現時的法例，並作適當的修訂，以配合市場的轉變。

88. **促進海上作業持續發展** — 近年海上作業除因陸路運輸的急促發展令其客運量持續下跌外，業界還面對嚴重人手不足(由維修技工、水手、輪機員及船長等均不足)的問題，加上社會對安全的要求愈高，令業界無論在人手及配備上均有所增加。無論是維修技工、輪機員及船長等均須最少 3 至 5 年的培訓，由於海上作業是香港不可或缺的行業，因此政府必須盡快與業界成立小組籌劃如何解決業界人手不足的問題。自由黨建議政府應鼓勵本地大專學校或職業培訓機構舉辦相關文憑課程供中學畢業生、有志加入行業的年青人或在職船員報讀；另外加強推廣海運業方面的資歷架構，藉學習及就業階梯，逐步提升專業形象及發展前景，吸引年青人入行。

89. **實行全港郵政編號** — 為配合日後進一步數碼化及自動化的發展，自由黨建議政府應積極推行全港性的郵政編碼，因郵政編碼不單可減少郵遞錯誤的機會，亦會加速自動化的過程，減少文字書寫及輸入的錯誤，減少電腦運算的時間，更有利於正高速發展的無人駕駛車輛及無人派遞小型包裹等智慧城市方案的發展。

五，在新的歷史起點上實現香港更好發展

- **提振經濟，拓展國際經貿關係**

90. **進一步鞏固四大主要產業的發展** — 為進一步降低物流成本，提升物流效率，內地於去年發布《關於進一步降低物流成本的實施意見》，為鞏固香港四大經濟支柱之一的貿易及物流業，政府亦應積極推出措施，降低整體物流成本；另外，除繼續提供完善基建設施外，還須加快落實本地全面「單一窗口」電子平台，並與內地形成一個地區性電子物流系統（粵澳貨物「單一窗口」已於 7 月 15 日試行），繼而與沿「一帶一路」的國家開發「國際貿易單一窗口」，向洲際運載物聯網邁進，壯大航運物流業服務；為配合高端物流服務的發展，政府應簡化生鮮食品及藥物等高價值貨品的進出口及清關手續，如開發報關電子平台，並加強冷鏈物流的設施，以提升高價值貨物的運輸效率及競爭力；與此同時，進一步加強與內地聯繫及合作，包括（1）實現通關一體化，以加快跨境貨物轉關流程；（2）利用港珠澳大橋的優勢，與珠海合作在洪灣興建跨境物流園，既可配合內地電子商貿及網購發展蓬勃而對跨境物流服務的殷切需求，還可解決本港物流服務業面對土地及人力資源成本高昂的問題；（3）配合國家「十四五」規劃提到「積極穩妥推進粵港澳大灣區建設」，與廣東省政府加強港口協作，避免惡性競爭。為提升香港物流業的競爭力，政府應繼續增撥資源，鼓勵業界透過大數據、AI 人工智慧、IOT 物聯網、區塊鏈等的科技技術提升效率，並協助業界向「智慧物流」發展。

91. **扶持舊有產業持續發展** — 除本港的四大經濟支柱行業外，其他輔助性行業，如船隻維修業，是支持本港海上作業不能欠缺的行業，一旦社會上缺乏這些行業，對海上安全將會帶來負面影響。但這些輔助性行業，在青黃不接及難抵高租金下已漸入式微。在 2022 年，位於鴨脷洲十多間船舶維修經營者便要面對短期租約租期屆滿重新招標的厄運，船廠屬高投資低回報的行業，已投資的基建是難以轉移，一旦在價高者得下的公開招標未能投得原有土地，以現時的經營環境，實難有龐大的資金重新投資，只會迫使原有營運者結業，令行業不斷萎縮。為支持輔助性行業，政府應考慮採取「局限性」招標安排，並提供不少於七年的租期；長遠而言，政府應就這些不可或缺的行業制定發展政策，如考慮以牌照經營甚或批出土地模式，提供 15-21 年的長期土地，讓業界可以作較長遠的規劃及投資；如經營者在基建投資及人才培訓達一定的指標，更可獲租金優惠，令行業得以持續發展。

92. **推出稅務優惠以吸引投資** — 自由黨主張政府必須提供更大更多的經濟誘因以鼓勵海外投資者前來香港開展業務。其中一項重要誘因是為海內外投資者提供稅務優惠，而這類稅務優惠應適用於各行各業。以海運業為例，自由黨歡迎政府落實向船舶租賃及海事保險業務提供稅務優惠，由於全球貨運有約八成是循水路運輸，可見航運業的發展極具潛力，各國均積極吸納船公司及國際貨主落戶，近年，新加坡就透過不同的稅務優惠

措施，吸引了不少外國的商企落戶，今年三月再宣布向從事海事科技企業提供的資助由目前的 50%加碼至 70%，香港應推出更多有利方便營商的措施及擴大稅務優惠範圍，以吸引更多的船東，船舶管理公司及商品貿易商進駐香港，以擴大海運服務產業群如財務管理、保險理賠、船務代理、維修保養，甚至海陸路運輸、中流作業、碼頭營運和管理配套等業務，而為香港打造成一個亞洲區航運中心。

93. **積極拓展雙邊及多邊經貿關係** — 特首在其政綱內指出，特區政府將積極地與其他經濟體簽訂經貿協定。自由黨對此表示贊同，亦期望香港可以爭取國家的外交部支持，與其他地區簽訂更多自由貿易協定的協議。與此同時，在面對美國不斷提出制裁行動，特區政府應在歐美固有貿易關係的國家以外尋找新的貿易夥伴，簽訂雙邊或多邊貿易協議，拓展新的經貿網絡，為香港經濟注入新動力。

94. **積極簽訂更多避免雙重課稅的協定** — 自 2021 年 1 月 1 日美國落實終止與香港簽訂的《國際船運所得收入的雙重課稅寬免》雙邊協定後，香港註冊的航運公司涉及美國的航運業務收入便需向美國繳交稅款，而在香港的美國公司則需同時向香港及美國政府繳交稅款。由於美國收取的稅率為 4%，因此對香港公司的影響有限；何況在貿易全球化下，航運業務屬國際性，不會只限單一市場；再者，現時香港已與四十多個主要貿易夥伴簽訂了涵蓋航運收入的雙重課稅收入的雙重課稅寬免協定，相信香港註冊的海運公司是有足夠空間把業務轉移到其他市場。但措施確實為在香港的美國公司增加稅務負擔，難免會令部分美國公司因成本增加而選擇撤離香港，為填補公司及貨源的流失，政府應積極爭取與更多經濟體系，特別是近年發展迅速的東盟國家，簽訂雙重課稅寬免包括航運業的協定。

95. **協助擴展商機，爭取在海外成立香港的海外工業園** — 加強特區政府各駐外辦事處的商務角色，發揮政府對政府的角色和功能(Government to Government)，主動地在國內、東盟、「一帶一路」沿線國家或其他海外國家出資、參與興建工業園的可能性，有關新開拓的工業園可稱為「產業轉移基地」；並優先協助已在珠三角設廠及正面對產業升級及經營困難的香港廠商，在園內建立新的生產基地，並在當地拓展各種業務及商機。這些地區可包括國內內陸及偏遠省份、東南亞國家如緬甸、柬埔寨、老撾、印尼及越南等；亦應利用香港的獨特優勢，透過主動牽頭發展區域單一資訊平台，沿「一帶一路」逐步開發全球「國際貿易單一窗口」，繼而向洲際運載物聯網邁進，壯大航運物流業服務。同時，在美國落實種種制裁政策後，香港貨物亦隨中國遭受美國加徵額外關稅，相信部分香港廠商會陸續將生產綫搬回生產成本較低的內地或東南亞地區，特區政府應該盡快提出措施支援本港企業和廠商，包括為搬遷的廠商提供協助，以及尋覓與其他地區達成新的貿易協議，開拓新的商機。