

2022年施政報告期望

2022年9月

自由黨 2022 年《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，香港特區剛迎來回歸祖國二十五周年的關鍵時刻，國家主席習近平於七一訪港時發表的重要講話中，對香港提出「四點希望」，包括著力提高治理水平、不斷增強發展動能、切實排解民生憂難、共同維護和諧穩定，為香港特區指明了重要的方向，新一屆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。

新冠疫情持續肆虐全球，世界政局瞬息萬變，閣下作為香港未來五年的掌舵手，將帶領香港抓緊機遇、融入國家發展大局，鞏固和強化自身優勢。

自由黨認為，香港特區在「一國兩制」及處於粵港澳大灣區發展規劃的獨特優勢下，加上有中央政府的大力支持，未來有著龐大的發展空間及機遇。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。另外，中央政府去年發表《十四五規劃綱要》，繼續支持香港作為四個傳統中心（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，香港特區在粵港澳大灣區的建設和發展中，有着舉足輕重的作用。

近年，全球各地求才若渴，各地政府例如內地、新加坡和英國等在政策層面推陳出新，務求吸引和挽留優秀人才。香港的生育率近年一直下降，加上在經歷社會運動和嚴格的新冠疫情防控措施下，離港人數明顯上升，特別是高學歷的專才及精英，同時來港發展的人數大幅受限，香港正面臨人才短缺的問題。自由黨認為，特區政府應在政策層面推陳出新，各方各面加大力度吸引內地和海外人才，並與粵港澳大灣區各城市製造協同效應，發揮香港「橋頭堡」的作用，提升香港競爭力，為粵港澳大灣區長遠發展提供人才支撐。

國家主席習近平於重要講話中，特別提到要「把握好政府和市場的關係，把有為政府同高效市場更好結合起來」，亦希望市民日後可以住得寬敞一些。在住屋問題上，自由黨認為，政府應該多管齊下，與私人市場相輔相成，互相配合，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，加上近年私人樓宇價格持續高企，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，穩定樓價；特區政府有必要調節土地供應。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。

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。

自由黨認為，民生政策必須做到「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。自由黨促請特區政府加快、加大力度去吸引更多有志回流的港人醫生來港執業；也進一步放寬讓外國訓練、甚至國內訓練的非港人醫生也能以「特別註冊」的形式來港執業，這做法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。

香港當前正處在由亂到治走向由治及興的重要階段，未來數年將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，自由黨期望在行政長官閣下發表的新一份《施政報告》中，能有具體措施帶領特區政府透過良政善治，做好施政，解決社會矛盾，建構和諧社會，帶領香港走出疫境，再創高峰！

下列是自由黨對新一份《施政報告》的施政建議。

重點建議：

一、 加大力度吸引人才來港發展

1. 豁免外來人才置業印花稅

現時，政府當局設置非本地居民置業稅（即 15%）等政策，大大提高了外來優秀人才落戶香港的門檻。因應香港永久性居民享有的首次置業印花稅優惠，自由黨認為，合資格的優秀海外人才應獲享同等的待遇，建議政府應為合資格的優秀海外人才，於本港工作及居住屆滿一定年期後，可獲退還已繳付的買家印花稅，例如三年後可獲退還一半，滿七年更可退還全數等，從而增加人才留港發展的吸引力。

2. 重啟並改良「資本投資者入境計劃」

政府應重啟「資本投資者入境計劃」，以吸引資本家和企業家定居香港，但計劃應進行優化，規定來港的資本投資者必須投資於實質的業務，並聘請一定比例的本地員工，以振興本地經濟。

3. 推出「精英人才簽證計劃」

建議參考英國政府近日推出的「高潛力人才簽證」（High Potential Individual Visa）以及上海最新引進碩士畢業生人才的政策，在香港推出「精英人才

簽證計劃」，為畢業於內地及海外頂級學府的畢業生，在未有獲聘的情況下，參考現時的「優才、專業人士及企業家入境計劃」，提供為期最少一年的工作簽證，以鼓勵全球精英人才來港就業和定居，又或是往粵港澳大灣區城市工作，並在港定居；

4. 延長「非本地畢業生留港／回港就業安排」的逗留期限

根據非本地畢業生，包括內地及海外畢業生留港或回港就業安排而獲准來港就業的人士，現時首次入境可獲准在港逗留 12 個月而不受其他逗留條件限制。為了吸引更多畢業生來港工作及與其他經濟體的人才政策看齊，自由黨建議延長相關逗留期限至 36 個月，讓非本地畢業生有更長時間留港開拓事業。

5. 將「工作假期計劃」擴至內地城市

自由黨建議，政府應參考香港現時與 14 個歐美及亞洲國家簽訂的工作假期計劃 (Working Holiday Scheme)，將計劃進一步涵蓋至更多內地城市，並可以粵港澳大灣區的 9 個城市作為試點，以吸引更多人才及人力資源進入香港及大灣區發展，並更好地促進香港融入大灣區發展大局。

6. 提升海外和內地獎學金名額

政府應考慮提升海外和內地人才的獎學金金額和名額，讓更多人才畢業後有更大誘因來港工作，其中可擴大「一帶一路獎學金」的獲獎名額及適用國家範圍，更大力度吸引國際學生來港就讀。

7. 提供住房補貼及人才公寓

參考內地不同城市的經驗，建議特區政府為合資格內地及海外人才提供住房租金補貼，或探索興建提供給專業人士的人才公寓等形式，減輕內地及海外人才來港的生活和居住成本。

8. 加快簽證效率

政府應參考新加坡經驗，協調商務及經濟發展局、入境處和其他部門，加快內地及海外人才來港申請簽證的審批時間。同時，與大灣區城市開展簽證合作，參考港澳臺居民居住證，推出外國居民居住證，為在大灣區就業人士提供長期簽證，給予較長時間的居住權。

9. 加強推廣職業教育

政府應由高中開始，加強中學生的生涯規劃教育，讓學生及早掌握各行業的資訊及發展空間；政府曾於 2015 年公佈《人口政策－－策略與措施》報告，當中曾提及要加大力度發展職業教育，但及後卻未有積極跟進，因此，政府應該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，特別是一些目前已經出現人才斷層的行業，例如各類技術工種，包括廚師、水電工程技術員、飛機及船舶維修技術員等，並可考慮重新發展及推廣航海及輪機工程學科及廚藝學院等，以及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。

自由黨亦建議，政府應考慮將部分現時面臨收生不足危機的學校，改建成為特色學校，例如：科技、中國文化、職業教育等，以更好地善用現有的教育資源。

10. 與粵港澳大灣區進行人力資源培訓及互補

自由黨建議政府應與粵港澳大灣區進行協作，利用雙方各自的優勢進行互補，並作出更多人文交流及培訓，例如利用本港的高等大專院校為內地城市培訓新一代的人力資源，在畢業後可北上內地發展。另外，因應本港出生率不足，政府可考慮與大灣區城市合作，安排部分內地學生來港就讀，並可向他們的家長提供相應職業支援配套，避免部分學校因學生不足而面臨殺校危機。內地亦可向香港輸出特定行業的技術人才，以降低相關生產及人力成本，「做大做強」不同產業，讓企業可以更容易走出國際。

11. 輸入適量外勞

現時本港出現嚴重的人力資源錯配問題，以致「有工無人做，有人無工做」，現時除了建造業界人才短缺外，不少行業如醫護、托兒護老、飲食、零售及物流運輸等，均出現嚴重人手短缺問題，令相關行業陷於瓶頸。自由黨期望政府與粵港澳大灣區城市合作，利用大灣區不同城市人才庫的優勢，在資歷互認的情況下進行人力資源互調，並應研究設立機制以輸入適量的內地及海外勞工，以加快政府工程及本地基建的興建效率，促進兩地合作，互補優勢，維持香港競爭力。

12. 檢討「補充勞工計劃」

雖然現時有「補充勞工計劃」，讓僱主因未能在本港聘得合適人手申請，但有些職位是不包括在計劃內，如貨倉管理員、送貨員、駕駛員等，但隨著電子商務的快速發展，無論是貨倉管理員或送貨員，都有殷切需求；至於駕駛員，絕大部分公交營辦商均表示司機不足，導致巴士、小巴經常出現脫班情況，服務大受影響，就此，政府應檢討「補充勞工計劃」，並因應社會需要放寬職位的限制。事實上，就駕駛員方面，對於提供定班定點定時的交通服務，如專線小巴，特區政府可率先讓業界輸入外地司機，可避免外地司機對道路不熟悉而產生的潛在風險。

13. 提供配套措施以增加本地勞動力數量

政府應提供適當配套政策以釋放更多人力資源至勞動市場，包括大量增加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，以釋放更多婦女勞動力至勞動市場。

二、 加快增加土地及房屋供應

14. 精簡發展程序 加快生地變熟地

時下香港公營房屋供不應求，自由黨認為政府必須要「拆牆鬆綁」，精簡並加快發展程序。現時若要將一幅非住宅用途的土地改為住宅用途、並完成平整變成可啟動建築工程的「熟地」，當中涉及的法定及行政程序需時至少約六年，再加上最少四、五年建築時間，要建成房屋動輒拖十年以上，更遑論一些較大型及複雜的發展項目。為此，自由黨認為政府要盡快完成修訂《城市規劃條例》等條例，精簡發展相關的法定程序，縮短「生地」變「熟地」的所需時間至兩年至兩年半，甚至更短時間，以加快建屋供應量，避免延誤覓地建屋的速度，以市民住屋需要為先。

15. 加大力度推動土地共享先導計劃 促進公私營合作

政府自 2020 年 5 月推出土地共享先導計劃以來，至今僅收到五宗申請，涉及約 38 公頃土地，可興建合共 2.5 萬個單位。現時公私營房屋新供應比例為 70:30，為了確保在公營和私營房屋發展之間取得平衡，以及避免對私人市場的樓價和租金形成壓力，導致更多人不能負擔購買或租住私人單位，自由黨建議，政府應考慮調整土地共享先導計劃中的公私營房屋供應比例至 60:40，並應加大力度推動相關計劃，透過公私營合作提升基建及增加土地的發展密度，並利用私人市場的資源和效率，盡早釋放私人土地的發展潛力，加快短中期公、私營房屋供應。

16. 善用未開發及低密度綠化地帶 促進長遠發展

根據統計資料，截至 2022 年 4 月，本港現存超過 16,000 公頃綠化地帶，約佔全港土地 15%。不少綠化地帶毗鄰已有交通基建和供水、排污等配套，如只用於興建住宅，一般估算每一公頃可建大約 750 個單位（按目前新發展區的發展密度）。自由黨認為，政府應重新檢視目前的綠化地帶，並進行改劃，只要釋放 10%的綠化地帶（約 1,600 公頃），便可提供近 120 萬個公營房屋單位，大大縮短市民輪候公屋時間。

17. 盡快研究發展郊野公園邊陲地

根據漁農自然護理署的統計數字，香港現時共有 44,312 公頃土地屬於郊野公園及特別地區。特區政府多年前曾邀請香港房屋協會就大欖、馬鞍山郊野公園的兩幅土地進行生態價值及發展潛力研究，但相關研究在上屆政府中止。自由黨認為，新一屆政府成立「土地及房屋供應統籌組」應該盡快研究如何利用郊野公園內小量生態價值不高、公眾享用價值較低、位於邊陲地帶的土地用作公營房屋，又或非牟利等用途，真正做到全面考慮所有土地供應選項。

18. 善用市場力量 加快房屋供應

政府應盡快將強制售賣（強拍）條例的門檻由現時的八成降低至七成，以加快舊區重建進程。另外，政府宜為市建局探索新方向，釐清其角色，以

收購舊樓、加快土地整合為工作重心，政府亦可考慮為其設立關鍵績效指標，包括推出的單位數量或總樓面面積等，務求令市建局盡快推出土地予私人發展商作興建住宅用途。

19. 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，政府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。

20. 積極徵收新界「祖堂地」

目前全港約有 2,400 公頃的祖堂地，遍佈新界北，不少更被政府及私人土地包圍，變相阻礙土地整合。自由黨明白，要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，但政府亦可考慮採用「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，徵收其持有的農地或祖堂地作綜合發展，以擴大中長期的土地供應。

21. 加快基礎建設 提升公私營發展步伐

自由黨認為，不論是北部都會區、新界新發展區建設，還是公私營房屋發展，都長期面對「基建配套容量嚴重不足」的困境（如北環線等主要鐵路、道路建設、食水供應、或污水處理和渠務系統），而令地積比率降至 0.2 至 0.4 倍等極低水平，導致新界多個新市鎮落成多年仍發展緩慢，而私人土地亦未能快速發展，這反映當局未有貫徹「基建先行」的政策。事實上，若發展項目能兼顧興建以巴士或小巴為主的公共交通交匯處，就已足夠滿足數千伙單位的出行需求。

根據政府規劃，未來約有 520,000 個單位在多個新發展區和北部都會區落成，但現時基建設施容量不足，不足以應付短中期發展。因此，自由黨建議政府在短期內，要加快基礎建設：道路、鐵路、排污及供水等系統，當局在規劃大型發展項目和開展相關研究時，應預留足夠基建容量和儲備，並定時進行檢視，以便隨時因市場需求增長和改變，適時作出相應調整，善用珍貴土地資源。

22. 加大力度採用「一地多用」模式發展政府用地

香港的土地資源極之珍貴，因此當中不少建築物採用混合模式發展，低層和地庫為商場、停車場、港鐵站、巴士站等運輸及商用設施，平台有花園、球場、游池等設施，中高層則為住宅單位、辦公室或酒店，務求地盡其用，一地多用。不過，香港亦有大量由政府、公營機構及大學擁有的低矮建築物，這些建築物往往位處市區核心地帶，但卻沒有盡用土地的地積比率，而且它們大多只有單一用途，由單一部門或機構管理。自由黨建議，政府應該要更積極推動「一地多用」模式發展政府用地，例如可以將部分政府建築物中高層以低價租予青年人作創業用途，以達地盡其用之效。

23. 發展北部都會區 滿足「職住平衡」需求

自由黨認為，政府在發展北部都會區時，需以解決市民住房問題為目標，當局要在發展及保育方面取得適當平衡。具體而言，可興建更多的公屋、私營房屋、人才公寓，還要有相配套的就業職位，以減少居民跨區工作的成本，並要有商業、創科、學校及其他社區設施等，例如安老及託兒設施，以更好地滿足「職住平衡」的需求。

24. 將「明日大嶼」及「北部都會區」發展成香港另一核心區

明日大嶼及北部都會區將會是香港社會與經濟發展的兩大重要引擎。自由黨建議，政府應進一步開拓北部都會區的土地，特區政府應在未來五年的任期中，向社會清晰交代明日大嶼及北部都會區的短、中、長期發展藍圖及時間表，自由黨建議，政府可將北部都會區定位為香港另一核心區，例如將部分政府部門搬往區內，並善用鄰近深圳及大灣區城市的優勢，加強與內地城市的合作，以及配合國家發展戰略。

25. 發展「北部都會區」創科物流須兼容

隨著全球向數字經濟的發展，發展創科是大勢所趨，以「北部都會區」作為樞紐帶，發展國際創科中心，是值得支持。「北部都會區」位於港深接壤，地理位置具策略性意義，除作發展創科及相關行業外，為配合內地雙循環新經濟概念，發展物流業亦不能忽視。因此，特區政府在規劃「北部都會區」時，必須預留土地作物流發展之用，以加強與大灣區其他城市的物流服務；與此同時，物流業可提供多元工作機會，大量吸納區內的基層勞動力，減少日後跨區出勤的交通需求，對整體社會發展有利。

三、 把握好「一國兩制」實踐大方向

26. 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。

27. 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**

28. 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。

除了便利工作和生活上的規範之外，特區政府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。

自由黨建議特區政府應在內地不同城市，包括大灣區內的主要城市增設更多聯絡辦事處，除了將職能擴大至經貿範疇以外，還應一併為有意到內地發展和生活的港人服務，以全方位協助各企業及港人發展國內市場及排難解紛，也可以一站式由搵工、配對工作、創業諮詢、子女教育到協助適應生活等，為到內地發展的港人和港商提供具體和實質的援助。

四、 堅守為民情懷，以民為本

・加大力度解決醫生荒問題 提升本港醫療質素

29.進一步放寬條件引進海外培訓醫生

香港要培訓一名醫生，每年成本約 60 萬，六年醫科生的培訓成本即為 360 萬。相比較下，引進海外培訓醫生，香港納稅人和政府便能在「零成本」下擁有合資格醫生，何樂而不為？自由黨認為，那些醫醫相衛的團體要「拒人於門外」是絕不合理的。自由黨爭取進一步放寬海外培訓醫生來港執業條件，招攬更多海外培訓醫生來港執業，以增加醫生供應。

自由黨歡迎上屆政府推出《2021 年醫生註冊(修訂)條例》，引入「特別註冊」制度，使更多海外培訓的港人醫生回港執業，減輕香港醫生不足、病人輪候時間過長等問題。然而，這僅是邁出了重要的第一步。自由黨促請特區政府加快、加大力度去吸引更多有志回流的港人醫生來港執業；也進一步放寬讓外國訓練、甚至國內訓練的非港人醫生也能以「特別註冊」的形式來港執業。

・善用資源，集中提升教學質素

30. 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。

31. 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。故自由黨建議特區政府應改革教師註冊制，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。

32. 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

根據教育局最新公布的2021/22學年《學生人數統計報告書》顯示，截至去年9月，中小學流失約25,400名學生。按數字推算，小學及中學學生流失率分別為2.99%及4.32%。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。自由黨認為特區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**

33. 盡快恢復全面通關

從 2020 年 3 月起香港與內地因疫情緣故停止通關，內地旅客大減，對本港零售、飲食、運輸等不同行業都造成衝擊；而且許多商務人士亟需往返兩地處理業務，又有不少市民與家人分隔兩地，故恢復通關的訴求極大。同時，海外訪港旅客同樣大減，對本港旅遊、會展等行業也造成打擊。

習近平主席於「七一」重要講話中，肯定香港發揮連接祖國和世界的重要橋樑和窗口作用，強調中央未來將繼續支持香港拓展暢通便捷的國際聯繫，保持香港「背靠祖國、聯通世界」的獨特地位和優勢。就此，自由黨欣悉特區政府早前實施「3+4」等入境檢疫安排後，訪港旅客人數有所回升，故希望政府一方面繼續平衡防疫與民生經濟需要，適時調整檢疫安排，盡量減少旅客入境限制，另一方面要著力穩控本地疫情，提升疫苗接種率，爭取早日恢復全面通關。

隨著新冠疫苗接種數目不斷增加，重症患者減少，內地已再進一步放寬隔離政策至 7+3，但內地的隔離政策，仍然增加以內地為主要僱員的行業成本，如內河船，隔離政策已令業界的薪酬成本倍增，自由黨建議特區政府與內地積極商討放寬跨境司機、內河船船員及商務人員進入內地的限制，如已完成接種三針疫苗及提供 48 小時內的核酸檢測，跨境司機、內河船船員及商務人員可豁免集中隔離醫學觀察。

34. 提高內地旅客在港購物免稅上限至十萬元

海南近年實施「自貿港」免稅政策，民眾到海南消費，每人每年享有 10 萬元免稅額，大大帶動當地經濟，據知有逾廿個內地城市都想仿效，長遠對香港有影響。現時內地居民在香港購買的個人自用物品總值逾 5,000 元人民幣，過關時須繳稅，此額度多年來未有隨內地經濟發展和物價調升。自由黨希望特區政府向中央提請將內地居民在港購物免稅上限提高至每人每年 10 萬元，與海南旅客額度看齊，以方便內地旅客之餘，亦有助刺激本港零售市道，保持香港「購物天堂」地位。

35. 協助不同業界開拓大灣區、東盟等市場

香港有不少品牌信譽良好，產品及服務質素有保證，具有拓展內地與海外市場的潛力。特別是大灣區內地城市有近八千萬人口，市場規模為香港十倍，香港有「近水樓台」優勢。自由黨希望特區政府著力支援本港不同產品和服務業界創建和營運自身品牌，並對「香港」這個地區品牌加以推廣，又要積極擔當橋樑角色，牽頭與大灣區、東盟等地的當局協商，協助本港業界適應相關法規及參與不同銷售活動，開拓當地市場。

36. 進一步協助中醫藥業發展

中醫中藥博大精深，本港中藥業又信譽昭著，消費者對產品質素有信心。廣東省於 2021 年 8 月公布簡化港澳已上市傳統外用中成藥進口註冊審批、大灣區公立醫療機構可招聘香港中醫師等政策，實為對本港中醫中藥地位的肯定，亦是香港融入「十四五」規劃、大灣區發展的一個起點。目前香港製藥企業的產品進入內地，需要取得國家進口產品註冊批文，當中需要經過很長時間審批。因此，自由黨建議特區政府再與內地當局磋商，容許獲本港衞生署認證的中成藥可在內地藥監局認證過後，直接進入大灣區銷售，以減省批核時間。同時特區政府應進一步制訂措施，包括將香港發展成為中藥認證及檢測中心、推廣香港中藥品牌形象等，協助業界開拓大灣區、「一帶一路」等市場。

- **改善經營環境，紓緩中小微企壓力**

37. 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。

38. 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。

39. 延續中小企紓困措施

新冠肺炎疫情仍然反復不定，近日確診人數徘徊在八千及九千，經濟前景不明朗，但有部分紓困措施將於九月陸續完結，如短期租約租金及豁免書費用寬減和「還息不還本」就分別於九月及十月完結。自由黨希望 政府再延長寬減短期租約及豁免書的百分之七十五租金和費用最少一年，以祈在短期租約土地上經營供商用車輛停泊的臨時停車場，能夠藉短期租約租金的寬減而暫緩車輛租金的調升（陸路跨境貨運受內地措施影響，現時最少有三千架貨車閒置，對泊車需求殷切），甚至以短期租約租賃的裝卸區營運商戶亦得以租金緩減，減輕財政壓力。

疫情持續，公交乘客量如的士及小巴只達疫前六至七成不等，營辦商仍面對入不敷支的困境；而非專營巴士仍然因旅遊業未復蘇及關口未通而閒置，因此，自由黨希望銀行的「還息不還本」安排能夠再延長最少一年，讓業界有較長的喘息空間；隨後視乎經濟狀況，以循序漸進的方案恢復「還本」，不可一下子全面煞停有關安排。

有鑒於陸路跨境貨運仍未回復點到點運作，關口未開通而旅遊業仍處於冰封，對於受影響的跨境客貨運輸業、本地旅遊業等的營辦商及從業員，政府應繼續提供支援措施。

40. 提供燃油補貼

受俄烏戰爭影響，油價持續高企，有鑒於燃油是運輸業的重要成本之一，為減輕業界的經營壓力，政府於 2022 年 2 月 15 日宣布向公交提供為期五個月的燃油補貼，隨後再於 2022 年 6 月 1 日宣布延長補貼三個月，但給予五間專營巴士公司、11 間專營和持牌本地渡輪服務營辦商及香港電車的補貼將於九月底屆滿，惟燃油價格仍高踞不下，因此，希望政府能夠延長燃油補貼計劃，並考慮擴大至所有客運包括街渡及貨車。

• 優化人力資源及教育政策

41. 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，特區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，特區政府應考慮將年滿 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。

42. 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，自由黨也建議特區政府增撥資源協助港生提升語文能力；逐步取消副學士課程；增加國際學校學位等。

43. 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，自由黨建議特區政府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

44. 多方面減輕病人經濟負擔

上屆政府在 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，特區政府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。

45. 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，自由黨建議特區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。

46. 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，故特區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。

47. 善用專職醫療人員，減輕前線醫護人員工作量

上屆政府於 2021 年的《施政報告》中提及，需要強化其他醫療專業在本港醫療體系的角色。自由黨認為這是善用社會資源的正確方向，現屆政府應盡快修改法例，容許免醫生轉介而讓市民選擇直接接受醫療專業服務，例如物理治療、職業治療，避免延誤治療。長遠可以幫助基層醫療及促進市民健康，無須每次先向西醫求診作轉介，減少輪候治療的時間及節省費用，舒緩公營醫療機構的壓力。

- 加強扶貧助弱

48. 針對性向在職貧窮人士發放津貼

自由黨認為，調升最低工資不能真正改善基層市民的生活水平，更會造成漣漪效應，令全港整體薪酬結構出現水漲船高的情況，大幅降低香港整體競爭力。根據政府最新數據，全港約 355 萬名勞動人口中，只有約兩萬人正賺取最低工資，佔所有僱員人數的 0.5%，當中有部分人是因為身體缺陷或年齡問題所限，以致未能賺取較高工資水平。自由黨認為，正因調升最低工資水平並不會有很多打工仔能夠受惠，反而更會令全港整體薪酬結構水漲船高，並且加劇通脹問題惡化，因此，自由黨建議特區政府應該考慮改為針對性為在職貧窮人士提供補貼，以精準紓緩貧窮問題。

49. 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，上屆政府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，並期望特區政府要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。

50. 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。自由黨建議特區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。

51. 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，自由黨建議特區政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。

52. 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。

五、破解香港深層次矛盾和問題

- **針對中產階層提供紓困措施**

53. 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，故自由黨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，故自由黨期望特區政府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，向中產家庭提供意見應對外傭相關問題，以協助中產家庭減輕包袱及負擔，並促進個人事業發展，從而提升整體社會向上流動力。

54. 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，自由黨建議特區政府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**

55. 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。

六、在日益激烈的國際競爭環境中鞏固和提升香港競爭力

56. 爭取加入 RCEP，扶助產業發展

「區域全面經濟伙伴關係協定」（RCEP）已於今年 1 月 1 日實施，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，如香港能加入 RCEP，不但有利香港航運物流業的發展，香港將更能發揮作爲內地與國際之間的「中介人」角色。在 8 月 31 日的「一帶一路高峰論壇」上，商務部長及新加坡副總理均表示支持香港加入

RCEP，希望特區政府積極爭取盡快落實；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。

・強化基礎建設

57. 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，特區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。

58. 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。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，特區政府應：

- 加快增設夜間商用泊車位（可考慮現時一些已有商用車輛在晚上有序地停泊而又不阻礙交通的路旁位置直接改爲正規夜間泊車位）；
- 研究一些具靈活性的泊車安排，如利用車票允許駕車人士在晚上於不阻塞交通的位置泊車；
- 加快興建多層及設有自動泊車系統的停車場；
- 盡快全面提供政府管理停車場的泊車資訊，並鼓勵更多商業公眾停車場開放空置車位實時資訊；
- 加强路旁泊車位的資訊，除顯示泊車位的空置情況外，還可提供停泊車輛其剩餘的停泊時間，讓駕駛者能更有效地計劃其行程；
- 善用一些待發展的用地作爲短暫的臨時停車場；
- 全面落實允許小巴於晚上停泊在小巴站內；
- 推動學童車於課後可停泊在所服務的校舍內；
- 如有需要，甚至再進一步修訂《香港規劃標準與準則》有關泊車設施的比率，以確保市場有足夠的商用泊車設施配合社會的發展。

59. 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中心設施、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。

- **提升航運及港口服務**

60. 設立航運物流署及具執行力的法定機構

新成立的運輸及物流局，轄下涉及海、陸及空運輸事宜分別有海事處、運輸署及民航處負責相關政策的執行，但航運物流則仍然是只由幾位所屬職系的人員繼續負責，難以應付與航運物流相關繁重的工作。自由黨希望政府能夠成立一個獨立的航運物流署，以執行與航運物流相關的政策；又或仿效負責發展香港國際機場的香港機場管理局一樣，成立一個具執行力的法定機構「香港海運港口局」，就發展航運及港口業制訂長遠及全面的發展藍圖，以促使香港的海運港口業務發展得更深更闊，並落實「十四五規劃」中發展香港為國際航運中心及航空樞紐中心。

61. 陸路貨運盡快復常

香港處理的進出口貨物，無論是空運或海運，大部分是與內地有關，這些貨物一直有賴陸路跨境貨車運送往來內地與香港國際機場及貨櫃碼頭。但自 3 月 14 日內地落實陸路「全接駁跨境貨運」安排後，運力更一度跌至只有一成，雖然有部分貨物經內河駁船運送，但時間及成本均大增四至五倍。陸路貨運受阻，隨之而的骨牌效應是，機場的貨量下跌、飛機因貨量不足減少航班、貨物運送時間延誤，有廠商已轉由內地直接出口貨物。根據最新數字，雖然陸路跨境貨物的跌幅已有所緩和，由最高峰在三月下跌 77%到六月收窄至 55.7%，但空運貨物的跌幅則不斷擴大至七月下跌 16.8%。內地的嚴謹防疫措施已令過關時間大增，「全接駁跨境貨運」的擺渡安排又需要額外聘請司機，以往極具效率的陸路貨運，現時無論是貨運時間或費用均倍增，令百物騰貴，影響民生；與此同時，香港亦將失去轉口港的地位，更無法配合「十四五規劃」中發展香港為國際航空中心及航運物流樞紐。因此，自由黨希望特區政府透過日前粵港政府高層網上會議上同意設立 13 個粵港合作專班，當中一個是航運物流專班，積極爭取恢復陸路跨境貨運點到點的運作，包括研究以香港跨境貨車司機全程「閉環式管理」的安排取代內地擺渡接駁，務求盡快令陸路跨境貨運復常。

62. 保持航運競爭力

香港的貨櫃吞吐量排名已跌至第九位，面對鄰近碼頭的迅速發展，特區政府必須要求中央政府確保大灣區內的港口及機場各司其職避免相互惡行競爭；並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。雖然貨櫃碼頭營運者已把部分工序數碼化，如電子提櫃單、遙距貨櫃檢驗系統、冷凍貨櫃遙距監察系統等，但都只是由個別港口營運商自行牽頭，若能有一個中央平台把政府及相關單位聯繫起來，有助加强碼頭的運作效率。因此，自由黨希望政府加快「智慧港口」的發展，並開發與大灣區連接的貿易平台。

63. 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，並延長以短期租約作物流/後勤用地的租期；長遠而言，更應檢討短期租約用地的安排，提供不少於十年之租用期，既可鼓勵業界作長遠投資，亦可避免經常翻標推高地價成本；與此同時，政府應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」，包括落成位於青衣及葵涌兩幅土地建議興建的多層大樓，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，區內棕地正陸續被收回，但計劃作安置棕地作業的多層大樓，又未能做到無縫接軌，一旦這些作業未能持續，對物流業不無影響，因此，自由黨建議特區政府在新界西北區盡快提供替代土地，而日後北部都會區的發展，必須採取「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

64. 發展航空業相關的科研及支援企業

受中美角力及新冠疫情影響，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，為確保本港的飛機維修業穩定發展，不會再受外圍因素影響導致零部件短缺，自由黨支持香港機場管理局與珠海合作打造一個高端航空產業羣，發展飛機維修工程、生產飛機零部件及系統，甚至就飛機工程進行科研和人才培訓等，以保障香港作爲國際航空樞紐的地位。

65. 鞏固香港航空樞紐地位

除按時完成機場三跑道系統的落成，自由黨希望特區政府推進香港國際機場盡快入股珠海機場的安排，並合作建設中港物流園，透過利用港珠澳大橋，結合香港國際機場 170 個國際航點和珠海機場 80 多個內地航點，相信更能發揮協同效應。為落實《粵港澳大灣區發展規劃綱要》中指出鞏固提升香港國際航空樞紐地位，特區政府必須積極與內地溝通，推進大灣區多個機場錯位發展及良性互動，避免惡性競爭。航空服務網絡的深和廣取決於客貨量，特區政府同時應積極研究興建港深機場城際鐵路，以吸引更多旅客在港轉機。

66. 支援美容及化粧品行業發展

本港美容美髮及化粧品行業為基層市民提供不少就業機會，也蘊藏極大經濟效益。化粧品業涵蓋的零售、服務、製造、科研、檢測等方面，形成一條產業鏈，自由黨建議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優勢，提升產品質量和國際認受性，打造「香港

創造」品牌。此外，一些國際展覽移師外地，且「會議展覽業資助計劃」只有部分業界如舉辦機構受惠，並未涵蓋展台搭建工程公司等，以致相關業界經營困難、人才流失。自由黨建議政府延續並優化資助計劃，涵蓋更多本地企業，同時協助業界開拓商機，如在大灣區定點試辦「展覽營銷」短期銷售場。

自由黨建議政府將美容儀器與醫療儀器分開規管，避免將美容行業發展封頂；同時提高資歷架構認受性，課程設計改為業界主導及行業主導，向學員提供較長實習期及符合生活水平津貼，吸引青年人留在業內發展，並要建立大灣區學術及專業資歷的互認互通機制，把香港打造成化粧品、美容美髮的人才創造庫。

67. 容許攜帶適量自用的海味乾貨進進入大灣區/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，自由黨建議政府積極與內地當局磋商，希望容許旅客攜帶合理數量並屬自用的海味乾貨進境內地。其中香港為大灣區城市之一，當局可考慮先從大灣區開始，容許進入大灣區內地城市的香港居民和旅客攜帶適量自用的海味乾貨過關。

68. 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，現時全港報販只剩下三百多個，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。政府應該從速放寬報販的售貨種類或銷售服務，並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。

69. 與業界磋商活化油麻地果欄方案

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。政府應該與欄商等持份者充分溝通和協商，並顧及該些受 2016 年 9 月火災影響的商戶的需要，擬訂出為各方接受的可行落實計劃。

70. 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。自由黨亦期望特區政府可成立一個

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。

71. 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，自由黨希望特區政府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，「車輛維修技工自願註冊計劃」早於 2007 年推出，至今已 15 年，一直未能成爲法定措施，有部分曾自願註冊的維修技工選擇不再續牌；既然現時已有八成的車輛維修技工登記註冊，政府應把有關計劃訂立為強制措施；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。為提升車輛維修業界形象以吸引新血入行，希望政府能夠盡快落實把上述兩項自願註冊計劃改為強制措施。

- 修正現行政策及措施

72. 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。自由黨期望特區政府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。

73. 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，非車主所能夠承擔；自年初有保險公司因經營問題被保險業監管局委任會計師接管後，可承保的士及小巴的保險公司進一步減少，有指保費亦因此而又再大幅增加。針對保費飆升的問題，政府應推出措施鼓勵更多保險公司承保公交車輛的保險；加強對保險公司訂定保費的監管及增加保險公司釐訂保費標準的透明度；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，如資助的士、小巴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。

74. 取消「限奶令」

「限奶令」由 2013 年實施至今有 9 年時間，當日困擾全港家長的奶粉問題早已得到紓緩，根據政府當局 2018 年市場調查結果，能夠在隨機揀選的零售點購買到指定奶粉的成功率達到九成。現時奶粉供應更為穩定，

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，因此，自由黨要求政府盡快取消不合時宜的「限奶令」，以減低對本港零售業和自由經濟形象造成的影響。

75. 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，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。

76. 重新發牌鼓勵農業發展，增加活豬活雞供應

自由黨期望特區政府可以大力鼓勵本地農業發展，檢視現有農場是否可以放寬飼養的限制，增加現有牌照的同時亦可考慮擴大本地農場的飼養數量，增加本地活豬、活雞等的供應。政府應利用好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，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。鑑於現時活雞供應不足，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。

- 推動環保，倡議可持續發展

77. 加快發展新能源產業，帶領全球綠色經濟發展

政府去年公布《香港氣候行動藍圖 2050》，提出了四大減碳策略，當中包括通過推動車輛和渡輪電動化、發展新能源交通運輸工具等，長遠達至 2050 年前車輛零排放和運輸界別零碳排放的目標，可見發展新能源交通運輸工具是全球大勢所趨，香港也不例外。促進新能源產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。

自由黨認為，特區政府在發展新能源時，應該成立專責委員會作跟進，並要進行跨政策局合作，除了環境及生態局負責相關政策及法規外，政制及內地事務局、商務及經濟發展局及財經事務及庫務局亦應配合相應發展，例如與內地部門對接、在內地及海外招商、融資及綠色金融等，特別是可以利用香港作為跳板，將大灣區及內地發展包括氫能等的新能源技術的成果，輸出至一帶一路的國家，甚至世界各地，將香港建設成為亞太區新能源發展中心，以匯聚世界可持續新能源的精英，塑造具前瞻性

的行業，並帶領全球綠色經濟發展，為香港及全世界實現碳中和的目標而努力。

78. 加強廢食油監管及抽驗，杜絕回到食物鏈

自由黨促請特區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。

79. 改善路邊空氣質素、推動電動車及新能源公交

為了有效改善路邊或本港空氣質素，政府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，特區政府應盡早就淘汰有關舊柴油車輛作研究。

在新能源中，零排放的電動車發展較爲成熟，特區政府積極推動電動車普及化，去年三月中，政府就公布《香港電動車普及化路線圖》，自由黨支持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，則視乎其電動車的續航力、充電時間及財務上是否可行。但並不是所有公交都適合電動化，既然市場上已有液化天然氣、氫能等新能源，政府應持開放態度，在硬件及法規方面配合業界作測試。

就推動電動車普及化，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，特區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違法棄置，嚴重禍害環境及生態。

與此同時，為配合市場的轉變，政府必須確保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。

80. 盡快完善「液化天然氣」海上補給的法規

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），雖然香港是區內重要的船舶燃油補給站，海上加油業更是世界

排名第五位，但香港卻未能提供現時開始普及的液化天然氣，對香港的加油業及航運中心地位不無影響。特區政府必須加快就供應液化天然氣制定法規及規範；事實上，特區政府必須具前瞻性，並近貼新能源的發展趨勢，以適時制定相應的法規，鞏固香港燃料補給的世界排名。

81. 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，但本港油價一直貴絕全球，近日俄烏戰爭更令油價飆升；有指油公司「加多減少」及「加快減慢」更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。車用燃油是民生必需品，特區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。

82. 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。

83. 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

84. 設立「復業基金」及復業配套支援

一旦通關復常，已因疫情封關而停擺超過兩年半的跨境巴士及跨境渡輪，經過長時間的日曬雨淋，無論是車及船的內外，均需要進行大翻新及維修，營辦商還要重新招聘員工及培訓。但經歷了長時間的「零」收入，營辦商只靠賒借及政府的補貼「吊命」，但政府的補貼又要求如車輛必須持有效牌照才可申領，由於續牌需花一筆資金作修葺，在苦無資金下， 有營辦商因其車輛未能續牌而一直毋法申領政府的補貼。由於營辦商普遍難有額外資金為復業作準備，因此，自由黨希望特區政府能夠設立「復業基金」，為有需要的營辦商提供資金作復業準備及復業初期的營運資金，有關「復業基金」必須在通關前及早提供，以確保營辦商有足夠時間作復業準備；與此同時，在復業初期，盡量提供配套支援，包括可供跨境巴士停泊的泊車位，以減輕業界的經營壓力。

85. 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，故特區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；與此同時，為確保公交營辦商財務可行，應研究落實公交收費定期調整機制！

86. 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，自由黨建議：

1. 盡快落實各隧道推行不停車繳費系統；
2. 加快巴士路線的重組；
3. 嚴厲打擊數以萬計的「白牌車」；
4. 推行擠塞徵費和電子道路收費；
5. 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；及
6. 推出措施以鼓勵市民乘搭公交，包括：

- 延長將於 10 月屆滿的公共交通費用補貼計劃；
- 增加公交的非票務收入，如在車站、碼頭或公共運輸交匯處設零售銷售、販賣機、自助包裹提取櫃等，透過增加營辦商收入而減加價壓力；及
- 提升公交服務的便捷度，如推出「公交專線」及開放更多的士、小巴的上落客禁區。

87. 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。由於過去政府打擊「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 召車平台更表示，雖然 UBER 仍未合法化，但已有超過 20 萬登記司機，有三分一人口曾經乘搭 UBER，可見該平台視法律如無物，有市民更誤以爲「白牌車」已合法化，其泛濫程度，若政府不大刀濶斧打擊「白牌車」，連根拔起，只會對社會帶來巨大的隱患。自由黨希望特區政府必須落實透過執法嚴懲及修訂法例，務求全面取締「白牌車」。

88. 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，特區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。

89. 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，業界還面對各項工種嚴重人手不足(由維修技工、水手到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，自由黨希望特區政府盡快與業界成立小組籌劃如何解決業界人手不足的問題；另外，建議提升「本地船舶業訓練獎勵計劃」的資助，以吸引新血入行；並向投身本地船舶業的員工給予鼓勵津貼，以挽留人才。

90. 實行全港郵政編號

全球已有 140 多個國家先後實行了郵政編碼制度，其中包括中國內地、英國、美國、加拿大、澳洲及日本等主要經濟體系，但未有採用郵政編碼系統的郵政機關則只有少數發展中的小國。而現時香港郵政使用光學文字閱讀系統分揀郵件，雖然系統可以閱讀九成以上的中、英文字，但長遠而言，香港要向「智慧城市」的發展，應配合數字化的發展，推行郵政編碼，以提升郵遞的準確度及速度，並配合「最後一公里」的物流配送發展。內地計劃推行「新型郵編標準」，屆時每個人都能註冊精準的個人地址 ID，為發展迅速的無人機、無人車派送提供準確的位置。

七、<u>在新的歷史起點上實現香港更好發展</u>

- **提振經濟，拓展國際經貿關係**

91. 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 2020 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，特區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，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，特區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中港物流園，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；(4) 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，利用科技提升運作效率之餘，亦有助紓緩人力資源不足的問題。

92. 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。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。

93. 推出稅務優惠以吸引投資

自由黨主張透過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，由於全球貨運有約八成是循水路運輸，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。自由黨建議特區政府應更積極研究提供更多稅務優惠的可行性，以吸引如一些大宗商品貿易商進駐香港，透過更多大宗貿易活動在港進行，帶動海上運輸，從而推動高增值海事服務的需求，進一步擴大本港的海運業群如財務管理、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。

94. 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遷至生產成本較低的東南亞地區，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。