



李浩然立法會議員 2025-26 年度財政預算案綜合建議

(發布於 2025 年 2 月)

近年香港出現財政赤字狀況，引起社會一些憂慮，以至政府發債亦被形容為「債匱債」。然而，只要我們理性、全面分析當前香港經濟，找準自身在發展大變局中所擁有的優勢，決心主動作為，就理應堅定信心、不需彷徨。公共財政不只是眼前的賬目數字，更是未來的發展願景，需要戰略定力、耐心投資，不過分計較一時一地的得失。

從庫房實力來看，特區政府至今仍然坐擁逾數千億財政儲備，在近兩個財政年度，政府債務佔本地生產總值約 6%，遠低於歐盟等國際通行的 60%警戒線，在國際貨幣基金組織評估的 190 個地區中排名第五低，赤字佔本地生產總值約 3%，與國際通行的《馬斯特裡赫特條約》(Maastricht Treaty) 標準相若，並無顯著上升趨勢。同時，政府持續施展多元化的財政工具充實庫房，舉措之一是通過未來基金長線投資外匯基金，帶來可觀的回報。可以說，目前為止出現的赤字並未對香港財政體系造成實質性的負面影響，過分憂慮反而會限制香港發揮所長。

從發展邏輯來看，近年香港的赤字狀況與政府施政改革所帶來的經濟產業結構變化有關，是社會變革的正常過程，其中一個重要轉變是更多從長遠發展角度推行土地供應策略，減少對賣地收入的依賴，擺脫過多着眼於短期財政收入的固化思維，並加大對科創、基建等投資，推動構建更具活力的香港經濟產業結構。新的產業結構所帶來的企業、資本、人才集聚，將為政府創造新的收入來源。面對經濟逆周期，如同生活中「蹲下可以跳得更高」的道理，在低點通過擴大支出、容許赤字、適度發債等舉措，有助於在後續增長周期把握先機、拉動經濟。可以說，短期投入產生的赤字，能夠換來長遠發展創造的效益。

在具體操作層面，為確保施政得到庫房堅實的支撐，政府亦需採取一定措施，推動財政體系重塑，配合施政理念轉變，令香港的公共財政在新的社會發展格局下維持總體平穩。方向之一是社會探討多年的拓闊稅基，關鍵是要從不拖累經濟活力和發展動能的方面入手，相應要對有助於提振市場活動的領域放開手腳給予支持。需指出，無論從過去香港經濟低迷時期的實踐（註：如 2003 年政府推出多項加稅措施），還是



新加坡以至歐美多年來的政策（註：如近年新加坡上調消費稅，時任副總理黃循財指出，旨在提供資源滿足日漸增長的財政需要，減輕未來負擔），都證明適度的稅務政策調整是公共財政動態調節的常態，未至於有意見所關注的「打破簡單低稅影響營商環境」，更不必然對經濟造成根本性衝擊。

另一方向是檢視現有財政支出的精準度，簡言之要避免大水漫灌、事倍功半，要讓政府每一筆支出都能夠在經濟發展、民生改善中得到反映。為此，我近兩年在立法會討論有關政府開支的議程中，多次提出「績效預算」思維，注重以結果和成效衡量政績，主張將其與政府部門的預算安排掛鉤。近期我已委託立法會資料研究組，就績效為本的財政預算方式開展一項研究，稍後將會發布。

基於以上對香港公共財政及經濟基本面的判斷，對 2025-26 年度財政預算案，循節流、開源、經濟提振與產業構建三大方面，提出共 22 項措施建議。

一、節流

撇除發債收入，香港已連續五年錄得財政赤字，本年度預計赤字更連續第三年突破千億港元，令市民對政府審慎理財的信心受損。政府必須盡快採取更有力的節流措施，削減不必要的開支，遏止財赤進一步惡化。

重啟社會福利長遠規劃

- 本年度政府投放在社會福利的經常開支預算為 1,274 億元，佔整體政府經常開支 22%，在各政策組別之首，涵蓋家庭及兒童福利、社會保障、安老服務、康復及醫務社會服務、違法者服務、社區發展及青少年工作等範疇，事關市民大眾福祉。
- 2001 年特區政府為了改進社會福利資助制度的彈性、便利社福機構調動資源，推出了「整筆撥款津助制度」（LSG）。自此，政府在社會福利領域的角色從主動規劃者逐漸轉為經濟支援和監察者，「機構自主」日益突出。早於 1991 年，政府發表最後一份社會福利白皮書，到 1998 年進行了最後一次五年福利規劃檢討，此後便再沒有為社會福利訂定專門性、系統性的長遠規劃，部分社會福利服務項目出現供求失衡。以 2021/22 年按地區劃分的 2 歲以下幼兒照顧服務情況為例，大埔區的服務名額與幼兒人口比例為 1：271，而東區則為 1：13。



- 建議政府重啟社會福利長遠規劃，從宏觀角度制定前瞻性的政策目標，並訂立推行服務的優先次序，更好鋪排社福資源運用。通過這些規劃，政府能夠更有效檢視人手編制，適時調整資源分配，確保資源精準投放，發揮最大效益。

改善醫療融資結構

- 本年度政府投放在醫療衛生的經常開支預算為 1,095 億元，佔整體政府經常開支 19%，是第二大公共開支範疇。現時本港醫療服務主要依賴公營醫療系統，同時香港的醫療融資結構單一，隨着人口老化，預料公營醫療開支將會持續上升。
- 香港的醫療融資改革已討論多年，在缺乏廣泛社會共識的情況下，現時只推行自願醫保計劃。考慮到人口結構轉變及公營醫療財政的可持續性，建議政府加緊研究適應香港實際情況的多元醫療融資方案，包括社會醫保、強制醫保、強制儲蓄等等，重組香港醫療融資結構，配合兜底性政策確保基層市民得到所需的醫療服務，並且通過向醫療體系引入更多資金，實現減輕財政負擔。

善用教育開支推動高質量發展

- 由於生育率不振等因素，香港學齡人口出現結構性下降。在現行政策下，學校的營辦津貼因應學生人數及班級數量調整。
- 建議政府在確保學生利益和教育質素的前提下，檢視和研究調整中小學開班人數最低要求，並與各辦學團體緊密聯繫，根據收生實際情況及早規劃學校重置、合併等工作，及時回應香港各區學位供求轉變，有序調整學校數量，確保善用教育開支。
- 為打造「留學香港」品牌，推動本港發展成國際專上教育樞紐，政府通過提供獎學金及資助，吸引非本地生來港升學，其效益有進一步提升空間。例如，政府於 2024 年向「一帶一路獎學金」基金額外注資了 10 億元，然而不少獎學金得獎者完成學業後選擇離開香港，使相關開支只能短暫吸引人才，而未能實際留住人才為港所用。建議要求獲資助者在完成學業後須留港工作或服務一段指定年期，否則需發還部分獎學金或資助。



多管齊下控制公務員有關開支

- 公務員團隊是管治和服務香港的基石，為市民提供各項必要服務，對維持社會的穩定性至關重要。現時公務員薪酬及有關開支佔政府整體支出約四分之一，在當前公共財政困難的情況下，有必要考慮檢視。
- 短期而言：建議對公務員開支採取三項臨時凍結措施：凍結編制、凍結薪酬，以及凍結俗稱「跳 point」的自動增薪機制，並根據公共財政情況、從維護公務員士氣的角度明確一定年期，到期前進行檢視決定是否解凍。
- 中期而言：公務員編制可分為常額職位及有時限職位。有時限職位為暫時性或長遠需求未明的工作而設立，但已有議員在立法會人事編制小組委員會上關注，部分部門人滿為患，且許多有時限職位不斷延長期限，帶來不必要的財政壓力。建議政府減少設立和延長有時限職位，轉而根據實際工作需求從內部靈活調配人手，善用現有資源處理工作。
- 長遠而言：在人工智能時代，公務數字化轉型勢在必行，其不僅限於流程電子化或運用生成式人工智能輔助文書工作等表層理解。我們要把握人工智能為提升治理效能帶來的機遇，例如利用大型語言模型，把治理經驗和決策邏輯數字化，提供更穩健的決策依據。這不但有助於治理經驗的傳承，更能夠提升工作效率，降低人才培養和經驗積累的成本。為此，公務員須加強數字化素養和創新能力，充分掌握人工智能時代的各項技術和工具，並在政府各個層面妥善應用。
- 對於有聲音主張公務員減薪以節省開支，此舉將引起社會連鎖反應，令市場上的僱主跟從，帶來各行業僱員減薪，從而對經濟造成負面的惡性循環，因此確實不宜貿然為之。

按緩急輕重排序工務工程

- 隨着政府近年推行「基建先行」的發展方針，工程開支顯著上升。基本工程開支由 2019/20 年度的 654 億元增至 2024/25 年度預算的 902 億元，增幅達 38%。儘管這些支出有其必要性，但仍有改善空間。考慮到目前的經濟和財政狀況，政府必須按緩急輕重排序工務工程，務求在推動城市發展與善用公共財政之間取得平衡。



- 香港工程超支情況令人關注，根據早前公佈的審計報告，屯門至赤鱗角連接路因多項因素導致延期及超支約 19 億元，反映工程成本管控未盡完善。隨著北部都會區基建發展，政府必須採取更務實的方法制定預算，加強工程成本及財務管理，避免因規劃不當而出現超支。
- 香港的建築費用持續高企。根據 Turner & Townsend 於 2024 年 6 月發表的市場調查，香港已超越東京，成為亞洲建築成本最高的城市。這樣的高昂成本阻礙了香港的多元化發展，政府應研究降低成本的措施，包括檢討現行的審批制度、採購制度、標準制定及推動更多新技術應用。
- 政府應審慎評估造價高達 5,800 億元的交椅洲人工島項目。鑑於疫後全球經濟形勢、工作模式及香港發展策略的轉變，需要重新全面評估該項目的定位和產業規劃。

防止「高才通計劃」的濫用

- 政府於 2022 年底推出高端人才通行證計劃（「高才通計劃」），旨在吸引世界各地具豐富工作經驗及高學歷的人才來港，解決香港勞動力短缺問題，以支持經濟發展，主要針對高收入人士和世界頂尖大學的畢業生。
- 相比「優才計劃」和「輸入內地人才計劃」，「高才通計劃」為高收入或高學歷人士提供更優厚的福利，申請門檻亦較低。此舉雖然成功吸引人才，但亦引來不法分子覬覦。早前有報道指中介公司在網上宣傳，聲稱可協助以虛假學歷、保險公司掛名或成立空殼公司等違法方式獲取簽證或申請續簽。由於這些福利涉及大量公共資源，當局必須嚴格審核申請，確保來港人才真正落地生根，為本地經濟發展作出實質貢獻。

優化公共服務使用者欠款和罰款追討措施

- 政府各項服務的收費、政府貸款的還款以及與管理公眾行為相關的罰款，均屬政府收入的一部分。政府有責任積極收回或減少逾期未收的款項，這是保障公帑善用及維護社會公平的重要一環。
- 香港公共服務長期面對拖欠費用的情況。以 2018-22 五個年度的公營醫療費用為例，拖欠醫療費用共 5.48 億元，當中有 2.54 億元欠款須撇帳。而對專上及大專



學生的資助和貸款也出現拖欠狀況，截至 2024 年 1 月底，約有 5,500 個拖欠還款個案，涉及約 1.03 億。

- 以上數據反映現行追討措施成效不彰，缺乏阻嚇力。同時，政府亦需權衡追討欠款的成本效益。有見及此，建議政府採取五項措施：一、實施集中式追討機制，整合同一欠款人的多個帳戶，以提升工作效率；二、加強罰則以增加阻嚇力；三、將未繳付欠款列為非本地居民禁止入境或延長逗留的理據；四、根據香港與其他地方簽訂的相互認可和執行民商事案件判決相關協議，加緊追討欠款；五、體恤因經濟困難而無力還款的人士，推出彈性還款計劃，協助其履行還款責任。

完善二元乘車優惠計劃

- 長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃（二元優惠計劃）讓合資格人士以每程 2 元的優惠票價，使用指定公共交通工具及服務，藉此鼓勵其出行，建立關愛共融社會。然而，交通費用的差額實質由政府補貼予公共交通服務營辦商。隨着人口老化和「長車短搭」等情況持續出現，相關開支已由 2020-21 年度的約 10 億元，大幅上升至 2023-24 年度的約 40 億元。為確保計劃的可持續性，在目前公共財政緊張的狀況下，須作出合理檢視。
- 針對濫用「長車短搭」，建議設立個人每月乘車補貼金額上限。此舉可鼓勵受惠者選擇合適的交通工具，避免「長車短搭」，以較低的行政費用，減少政府對公共交通服務營辦商的補貼支出，同時將對受惠者的影響降至最低。當受惠者超出補貼金額上限後，則建議按車資的半價收費。
- 針對人口老化這一長期趨勢，可建立動態調整機制，以不斷優化二元優惠計劃，在改善民生的同時，平衡政府支出，做到善用資源。具體而言，定期參考綜合消費物價指數（註：可用於衡量通脹水平）等指標，據此調整優惠額度，以科學穩健的方式完善二元乘車優惠的開支模式。

積極處理免遣返聲請

- 大量非華裔非法入境者湧入香港情況持續，逾期逗留或被拒入境人士數目、入境事務處接獲及尚待審核的免遣返聲請數目，均不斷上升。截至 2024 年 11 月底，逾 15,700 名免遣返聲請人滯留在港。由於滯港人數連年增加，政府處理相關工作的預算開支已增至每年約十四億元。大多數來港聲請人來自貧窮地區，而非戰



亂或災區。大多數申請個案不符合相關審核要求，2014 至 2022 年的確立率僅約 1.3%。2023 年的 2,089 宗司法覆核申請中，僅 0.2% 獲批予許可。數據反映絕大部份聲請人濫用司法程序，延長留港時間以「打黑工」形式賺取比家鄉高的工資。

- 2022 年 12 月實施的更新遣送政策顯現成效，遣送聲請不獲確立者的人數從 2022 年的 1,097 人上升至 2023 年的 1,786 人，增幅達 63%，反映政府處理效率提升。然而，新申請個案仍持續增加，2023 年收到 2,135 宗，而 2024 年截至 11 月底則收到 2,646 宗。促請當局持續採取加強源頭阻截、加快審核及盡快遣返等措施，具體包括：與不同的地區達成接收聲請人協議，轉移處理審核申請的地點，避免大量人士滯港；鼓勵聲請人移至半開放式營區以便當局作有效管理；定期檢視免遣返聲請人的來源地，並適時引入預檢措施和收緊聲請要求。

善用「新能源運輸基金」

- 特區政府去年推出《公共巴士和的士綠色轉型路線圖》，擬通過「新能源運輸基金」資助專營巴士營辦商購置約 600 輛電動巴士、資助的士業界更換約 3,000 輛電動的士，共涉及 6.05 億元開支。
- 由於電動車輛較傳統燃油車有較長的全生命周期、較低維修成本及燃料成本，且隨着新能源技術的進步和廣泛應用，電動車輛的價格下降，即使沒有補貼資助，更換電動車輛對營運者而言本身已具備一定誘因。事實上，現時香港綠色運輸轉型主要受制於使用電動車輛的營運成本和應用便利性，特別是充電配套設施的便利程度。
- 建議政府審慎考慮「新能源運輸基金」的資源投放及調配，加快電動車充電設備和設施建設，解決續航焦慮、充電難等問題，更有效激發業界引入及更換電動車輛。



二、開源

在香港面對嚴峻經濟形勢及努力增強發展動能之際，我們開拓公共財政收入時，必須堅持香港簡單低稅制的競爭優勢和秉持「能者多付」的原則，以維持有利營商環境，以及保障廣大市民利益。

穩妥實施稅務寬減措施

- 特區政府多年來對利得稅、薪俸稅及個人入息課稅採取 100%寬減，金額上限則自疫情起逐步下降，同時差餉寬免力度亦有所放緩，反映在經濟形勢欠佳的情況下，政府需要收緊庫房「派糖」的力度，符合基本法第 107 條財政「預算以量入為出為原則」的要求。
- 多年來的寬減措施已反映，政府在經濟上行周期有充分誠意，與市民大眾共享發展成果。社會應正視，各類寬減「派糖」措施並非長期性政策，需顧及經濟形勢的客觀現實，否則公共財政可能墮入無底深淵。
- 在當前連年財赤的困難時刻，從對香港長遠發展負責任的角度出發，政府須穩妥實施稅務寬減措施，應維持以至進一步適當下調稅務寬減力度，以鞏固充實庫房，儲備足夠彈藥，發揮「有為政府」作用，調動「高效市場」效益。

物業稅

- 物業稅是香港重要的稅收來源之一，按租金收入收繳，但目前香港物業稅較發達地區低，經測算有一定上調空間。雖然 2024 年香港樓市交投持續低迷，但參考政府於 2003-2004 年度將物業稅由 15%分兩年上調至 16%的經驗，當時對樓市的負面影響有限，卻能有效擴大政府稅收。
- 美國和日本的物業稅不進行單獨分類，與所得稅一同計算。美國所得稅稅率由 10%至 37%共七級，日本所得稅稅率由 5%至 45%共七級。新加坡的物業稅是單獨稅種，採取累進制。如下表所示，比較同面積房屋，目前香港的租金收入稅收明顯低於新加坡。



表一、香港特區與新加坡租金收入納稅額對比

(2024 年數據，以港元計，租金按年計)

私人住宅類別	全港平均租金	租金收入納入稅額	
		香港特區	新加坡
40 平方米以下	196,684	23,602	25,681
40 至 69.9 平方米	225,555	27,067	31,455
70 至 99.9 平方米	363,370	43,604	67,604
100 至 159.9 平方米	545,506	65,461	134,930
160 平方米或以上	663,622	79,635	177,452

註：全港平均租金以特區差餉物業估價署數據進行估算

表二、物業稅上調後特區政府稅收增加的可能情景

稅項種類	2021-22 (億港元)	2022-23 (億港元)	2023-24 (億港元)	2024-25 (億港元)	上調後預估 可增加稅收 (億港元)
物業稅 (現行稅率 15%)	39.85	38.42	39.06	40.00 (估算)	-
物業稅 (上調稅率至 16%)				42.67	2.67 (+6.7%)
物業稅 (上調稅率至 17%)				45.33	5.33 (+13.3%)

海空離境稅

- 香港現時僅向 12 歲或以上的飛機乘客徵收港幣 120 元的離境稅，這稅率超過 20 年未有調整，本年度的稅收預算約 26 億元。目前並未向郵輪乘客徵收離境稅。



- 為擴闊稅基及為政府帶來穩定收入，建議上調飛機乘客離境稅，並增設郵輪乘客離境稅。同時，我們也需要參考鄰近地區，確保新稅率維持在合理水平，以免影響香港作為國際航空及亞洲郵輪樞紐的競爭力。

博彩稅

- 博彩稅是特區政府向獲批准的博彩活動營辦商徵收的稅項。主要項目包括賽馬（72.5% - 75%）、獎券（25%）及足球投注收益（50%），本年度稅收預算約 280 億元。
- 香港賽馬會作為獲政府授權營辦賽馬、體育博彩及獎券服務的專營機構，在 2023/24 年度錄得 204 億元的純利、佣金及其他收入，反映各項博彩稅率仍有上調空間。然而，調整稅率時需要謹慎權衡，尤其要考慮對香港賽馬會慈善事業的影響。

車輛稅

- 在本港首次登記的車輛須繳付首次登記稅，本年度稅收預算約 80 億元。私家車的首次登記稅按車輛應課稅價值，以四個級別的累進稅率徵收。
- 鑑於使用公共交通工具有利於道路暢通及環境保護，以及秉持「能者多付」的原則，建議按累進稅率階梯由低至高訂立加幅，適度增加私家車的首次登記稅率。

開放公共設施冠名權

- 建議政府研究對外開放公共設施（如圖書館、公園、運動場）的冠名權，以增加收入來源。現時香港部分醫院、社區中心等公共設施因歷史原因冠以特定人名，而梁顯利油麻地社區中心由商人梁顯利的家族出資 800 萬元承擔三分之二的建築費用，於上世紀 80 年代落成。在美國，NBA 洛杉磯湖人隊的主場館在 1999 年和 2021 年分別以 1.16 億美元和 7 億美元向商業機構提供冠名權。此舉不但可為政府帶來可觀收入，更不會影響設施的公共服務性質，同時讓企業和個人通過冠名權展現品牌價值和個人抱負，創造雙贏局面。實施過程中，政府需對參與冠名的機構和個人做好把關，確保良好聲譽。

增設電單車泊位及收費錶

- 截至 2023 年 2 月，全港共有 38,563 個電單車泊車位，但領有牌照的電單車則約有 74,800 輛，泊車位與領牌車輛數目的比例只有 0.52: 1。相比之下，私家車泊



車位與領牌車輛數目的比例為 1.11: 1。而全香港路旁電單車泊車位只有 12,127 個（截至 2024 年 6 月），當中部分位於郊野公園及非繁忙住宅及工業區，未能反映實際需求。另外，大量行車證已過期的棄置車輛長期佔用路旁電單車泊車位，業界估計佔用率約 15-20%，令這些泊車位無法正常使用。由於電單車泊位嚴重不足，電單車車主面臨無處可泊的困境，違例泊車情況頻繁，影響城市交通秩序及行人安全。此外，違例泊車亦令執法部門需投放大量人力資源進行巡查和檢控工作，造成額外的行政負擔。

- 政府應善用有限的路面空間，在確保交通暢順、道路安全及不影響道路使用者上落客貨的前提下，於天橋底及路旁合適位置增設電單車泊位，以滿足電單車駕駛者短時間泊車的需求。同時，可借鑑澳門經驗，在市區路旁電單車泊車位增設停車收費錶，此舉既可為政府增加收入，亦有助維持城市交通秩序。

三、經濟提振與產業構建

在開源節流的同時，我們亦要繼續關注長遠發展，採取一系列經濟提振即產業構建措施，為香港注入更有力的發展動能，從結構上為公共財政創造可持續的收入來源，這也是改善民生福祉的根本保障。

制度創新吸引資金激活香港財富市場

- 2024 年全面撤辣、優化「新資本投資者入境計劃」及放寬「按揭成數」，伴隨經濟進入減息周期及發展商以貼市價出售新盤，樓市交投量大幅回升，一手、二手住宅樓宇買賣合約數字為 53,099 宗，較 2023 年 43,002 宗上升約 23.5%。地產本質上具「財富效應」，但近年樓價向下，使市場對經濟及財富前景信心減退，進而拉低消費意欲，難免對經濟產生負面影響，「財富效應」無法充分發揮。
- 建議政府採取措施主動對接內地央行，深化參與粵港澳大灣區建設和「一帶一路」等國家發展規劃，善用《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》（CEPA）等政策優勢，切實提高國家外匯儲備在港資產配置比例，開展制度創新設立特別機制，為內地資金在港提供投資選擇，促使更多內地資金來港激活財富市場，同時要設立措施防止過度炒賣行為，並設定資金回流方案，避免利用香港將內地資金轉移海外的情況。



- 建議以鞏固提升香港國際金融中心地位為切入點，持續深化內地與香港金融市場在股票、債券、理財及利率互換等領域的互聯互通，落實中央支持更多優質企業來港上市和發行債券的舉措，鞏固內地和香港資本市場的穩健發展。進一步深化區域合作，保持高度國際化，積極拓展東盟、中東等重要新興市場，加快步伐加入《區域全面經濟伙伴關係協定》（RCEP），充分發揮連通內地和世界的橋樑作用，為國家和地區經濟發展作出更大貢獻，從中發掘香港自身更多發展機遇。
- 為促進金融科技發展，政府 2023 年 6 月實施虛擬資產交易平台營運者（VATP）發牌制度，為相關領域提供明確的營運指引，展現香港發展 Web3.0 產業的決心。但目前只有 7 個平台獲發牌照。為吸引更多國際知名的虛擬資產交易平台在香港發展業務、更加及時獲得虛擬資產交易領域的發展紅利，建議適度「拆牆鬆綁」，盡快增加發牌數量，進一步激活香港虛擬資產交易市場，吸引資金來港，提升香港經濟競爭力，從而為政府拓展收入來源。
- 現時「新資本投資者入境計劃」的住宅樓價門檻為 5,000 萬元或以上，計入投資總額上限為 1,000 萬元，而投資移民資產門檻為 3,000 萬元。如果選擇投資住宅物業作為其中一項資產，最少需要 7,000 萬元總投資額。建議研究調整投資住宅物業樓價門檻，刺激 5,000 萬以下樓宇成交；研究上調投資住宅物業計入總投資額的上限，令更多投資移民者選擇物業作為移民投資項目。

着眼創科打造香港新質生產力

- 新質生產力既是衡量企業競爭力的重要指標，也是推動社會進步的關鍵動力。要打造香港成為國際創新科技中心，香港需持續聚焦打造戰略性新興產業，持續引進科創資金和人才，扶持企業發展，形成集群效應，例如氫能、生物製造、創新藥物、低空經濟及生命科學等領域。
- 中小企業是香港發展的血液。建議加強引導中小企通過「創新及科技基金」各項資助，根據中小企實際需要，為中小企申請和應用資助放寬門檻。

推動香港成為領先國際的航運和貿易中心

- 香港作為國際知名的自由港，貿易及物流業向來是香港傳統四大經濟支柱之一。2023 年，業界為香港帶來 5,488 億元的增加價值，佔本地生產總值的 18.8%；就業人數方面，僱用逾 57 萬人，佔總就業人數的 15.5%，為帶動本地經濟及就



業作出重大貢獻。因此，政府應持續投放資源，進一步提升香港作為國際航運和貿易中心的競爭力。

- 建議進一步構建大宗商品交易生態圈，加快完善相關設施和配套。通過財政補貼降低運營商成本，以提升香港國際大宗商品交易所認可倉庫在亞洲的競爭優勢，從而吸引海內外相關企業落戶香港，擴大大宗商品的倉儲和貿易量。
- 關注在短期內大量增加物流用途土地供應或會加劇市場供過於求的趨勢，不利於物流倉儲業的長遠健康發展。建議政府和業界充分調研，按市場實際情況調控土地供應步伐，有序推出土地。
- 探索通過稅收減免、政策便利及加強與鄰近地區合作等方式，吸引貨物停留香港和經香港中轉，以擴大貨源和物流需求，鞏固香港航運和貿易中心地位。
- 建議加大科創產業投資，發揮政府引導基金作用，鼓勵業界升級轉型，支持物流服務供應商應用科技及更廣泛使用智慧物流方案，提升效率及生產力。
- 注重發展國際航運生態圈所需的延伸行業，例如供應鏈管理、船舶維修及能源加注等，並通過發展新質生產力全面提升業界的市場競爭力。同時，繼續支持海事專業人才的培訓，為船舶服務、航運金融、海事保險、海事法律和仲裁等高增值海運服務業提供持續發展動力。

提前謀劃應對聯匯制度被動生變

- 香港聯繫匯率制度由 1983 年 10 月 17 日開始實施，以百分百外匯存底保證，使港元以 7.75 至 7.85 港元兌 1 美元的匯率與美元掛勾。運行至今，聯匯對香港經濟的價值受到肯定。
- 在近年地緣政治環境的影響下，我們正面對中美貿易戰和科技戰帶來的風險。若情況持續惡化，極可能蔓延成為金融戰，對港元與美元掛勾機制帶來不確定性。為此，特區政府應及早研究對策，擬定應對方案，以確保金融體系及整體社會的穩定性。

必要時動用外匯基金充實庫房

- 外匯基金的首要功能是直接或間接影響港元匯率，其次是維持香港貨幣與金融體系的穩定健全，從而保持香港的國際金融中心地位。



- 外匯基金設有四個投資目標：（1）保障資本；（2）確保整體貨幣基礎在任何時候都由流通性極高的美元資產提供十足支持；（3）確保流動資金足以維持貨幣及金融穩定；（4）在符合上述（1）至（3）項的前提下盡量爭取投資回報，以保障基金的長期購買力。
- 截至 2024 年 10 月底，外匯基金的總資產達 40,150 億港元。外匯基金在 2023 年及 2024 年首三季度均錄得 2,000 億元投資收益。基於不影響對金融體系保障和金融穩定性的前提，在需要政府通過投資經濟扭轉財赤、採取措施保障民生福祉等必要情況下，可將相關收益轉撥入財政收入，從而為政府施政提供可觀數量的資金，以此作為香港經濟的信心保證。（完）