

日期:2020年9月18日

致: 行政長官林鄭月娥女士

思匯對行政長官 2020年施政報告的建議

思匯認同政府在應對社會爭議和 COVID-19 疫情的複雜挑戰中，仍致力引領香港低碳經濟的轉型的決心。低碳經濟的轉型對香港的經濟前景以及提高市民的生活水平至關重要。可是，我們注意到商業樓宇平均能源使用量(以千瓦小時/平方米/年計算)的削減進度則非常緩慢。此外，香港的私家車數量在 2005 年至 2017 年間增加了 64%。一些主要的減碳措施亦繼續被不同的持份者反對。政府必須先意識到這些相反意見有機會抵消掉政策的成效，才能製定合適的策略，使香港走上更繁榮及更可持續發展的道路。

我們認為，目前的危機是一個讓我們得以反思低碳化轉型對香港的復蘇和未來發展的重要性的機會。這不單是因為今天的拖延會令日後需要採取更強力的措施並付出更大的代價，更因為現有的低碳化行動能提供新的就業和刺激商業活動。這除了能夠抵消 COVID-19 帶來的經濟損失，亦能確立香港作為一個致力為本地市民和世界創造更美好前景的城市的地位。

具體來說，我們建議行政長官在 2020/21 年的編寫施政報告中考慮下述建議。詳情載於本信餘下的部分。

1. 發展香港低碳經濟與創造綠色就業
2. 深入理解氣候風險並加強投資於氣候變化應對韌性
3. 發展香港的清潔能源行業，並從大灣區輸入更多的低碳電力
4. 提升香港建築物的能源效益
5. 在香港制定和實施低碳交通的規劃
6. 提升香港資源運用的循環性
7. 進一步改善香港的空氣質素
8. 使香港成為一個更適合步行的城市
9. 改善城市空間和都市規劃
10. 訂立明確的 2050 年願景，並輔以短期和長期行動的路線圖

注：我們最後才提到 "明確的 2050 年願景"，是因為許多其他行動有更直接的關聯性。然而，這個 "2050 年願景" 應成為未來所有領域政策制定的指標。

1. 發展香港低碳經濟與創造綠色就業

全球正邁向一個低碳經濟，香港如何在未來保持優勢，相關政策策劃是政府當前的主要課題。這問題覆蓋多個社會層面上的領域。以下舉三個例子：

- A. 正如第 4 節（建築物）和第 5 節（交通）中提到，使我們的經濟體系更有效率地使用能源，將提供低碳的就業機會，並減少香港需要購買的能源和物料。
- B. 同樣地，如第 6 節所建議，使我們的經濟變得更加「循環」將能夠提供更多回收行業相關的職位，並減少需要購買的物料。
- C. 另一本信中沒有詳細說明的例子，就是研究不同旅遊運輸業的碳強度，並重點發展低碳強度的類型。因此，發展那些享受我們的郊野公園和海岸線的入境旅遊比起接待郵輪更為有利。

低碳發展的動力之一是“綠色金融”。雖然香港是亞洲最大的債券市場之一，但香港的綠色債券市場仍然很小。儘管如此，我們注意到政府正努力提升此行業的重要性，香港金融管理局(金管局)和證券及期貨事務監察委員會(證監會)亦成立了綠色及可持續金融跨機構督導小組，以協調氣候及環保金融業的管理。這些行動均顯示政府關注商業活動對環境的潛在影響。我們也欣賞政府推出綠色債券計劃，為具有環境效益的公共工程項目提供資金。這是促進氣候相關風險保險的創新的重要一步。

總括而言，我們希望政府繼續致力提升香港的整體企業社會責任，並繼續資助本地的環保項目。為了拓展香港的綠色債券市場，政府應研究如何進一步提升香港綠色金融的國際形象。

優先建議

- 擴大“綠色債券資助計劃”，納入更多合資格的認證服務提供者和推動更廣泛的綠色社會可持續債券。
- 讓環保界的專業(非政府)成員加入政府綠色債券計劃督導委員會，並邀請公眾向政府綠色債券計劃提交合資格的項目，以供考慮。
- 積極參與中國及歐洲可持續金融協調專責小組的工作，為可持續金融分類方案的整合進程提供支持和貢獻。

其他建議

- 充分利用綠色金融，以加快提升樓宇能源效益達到 20% 以上的項目（目標是達到歐盟可持續金融分類方案的 30%）。
 - 綠色中小企貸款擔保：擴大目前政府中小企貸款擔保的範圍，明確將達標項目納入其中。為申請者，特別是可持續建築認證計劃下的建築和供應鏈認證持有者，提供撥款或擔保等措施，以推動各種可持續建築認證計劃，並降低碳排放量。
 - 推動商業及住宅樓宇的翻新及改裝工程，並建立知識庫以提升減碳潛力。
 - 綠色按揭：在香港建立綠色按揭市場，以推動新建及現有住宅樓宇的能源效益需求。

- 綠色資產抵押證券：由香港按揭證券公司(HKMC)作為綠色資產抵押證券的投資者，其相關的綠色資產和綠色貸款將支持上述(a 至 c)項。
- 綠色虛擬銀行：提供注資創建綠色虛擬銀行架構，利用區塊鏈技術使綠色貸款發放更便宜、更快捷。
- 在香港發展綠色保險和退休基金或強積金（MPF）市場。這包括為企業、本地社區和基建提供自然巨災保險（相當於亞洲版的 CCRIF），以及巨災債券等。
- 深入理解未來的工作所需人才和知識，並提供培訓，以增加香港經濟低碳行業的就業機會。
- 突顯氣候變化給企業帶來的投資和合作機會，並應推出收益使用指南。

2. 深入理解氣候風險並加強投資於氣候變化應對韌性

可幸是香港在本年並未有出現極端天氣事件，但科學界認為，隨著全球暖化，極端天氣事件的嚴重性和頻率會越來越高。此外，全球暖化將導致長期的問題，包括海平面上升和降雨模式的改變。

香港天文台提供了很好的氣候預測，但有關風險和減輕風險的公開資料卻非常有限。因此，我們認為需要有更明確的規劃來管理氣候變化的風險。這包括進行情景規劃，以辨明海平面長期上升的風險。這樣的規劃與香港各區域發展息息相關。

優先建議

- 政府應公開公布關鍵基礎設施的全面風險識別和評估，讓社會持分者能充分了解這些風險並作出相應的規劃。這應包括對 2050 年和 2100 年可能發生的海平面上升的情景規劃。風險評估範圍應包括：
 - 極端天氣，如超級颱風和極端降雨。
 - 海平面上升，並受風暴潮的影響。
 - 熱浪
 - 潛在水資源的減少，從而導致水價上漲。

其他建議

- 這些計劃應包括
 - 安排區議會參與該區所需的行動。
 - 為弱勢社群提供實際的支持，例如，升級現有的天氣信息預警系統，以提供合適的通知和充足的時間來應對極端氣候和天氣事件。
 - 讓醫護人員和社會工作者接受適當的培訓，以處理受極端天氣和氣候影響的病人。這可能需要實施新的或改進現有的培訓計劃，以減緩未來的氣候衝擊。
- 投資於以自然為基礎的解決方案（NBS），以增加香港的減碳速度和復原力。
 - 促進科學研究，以制定評估香港 NBS 潛力的方案，包括郊野公園、城市森林和沿海濕地。
 - 根據 NBS 評估，對這些自然系統的碳效益和共同效益進行估值，並將這些估值納入跨部門的政策制定中。
 - 引入市場誘因，如貸款和交易機制，使私營機構能通過慈善捐獻和投資參與相關措施。
 - 開展公眾宣傳運動，以及帶動整體社區參與和了解氣候相關警報(城市內洪水、熱島效應)，了解各區所需以制定更合適的復原策略。

3. 發展香港的清潔能源行業，並從大灣區輸入更多的低碳電力

香港已同意加強大灣區內在社會經濟發展方面的合作。我們深信，這是政府輸入潔淨低碳能源的寶貴機會。

政府和本港電力公司應更積極探討在中國內地的能源合作的機會，特別是引入可再生能源，以供應本地需求。香港更可以成為大灣區電力基建項目的重要投資者。本地電力公司可與本地和國內的投資者一起參與設施的設計、建造、營運及管理，確保可再生能源生產的營運和管治質素。

此外，隨着中國發展超高壓直流電（UHVDC）遠距離輸電，香港可以不受地理限制參與遠距離但擁有優質風能和太陽能資源的可再生能源項目。

優先建議

- 由於香港本身的可再生能源供應潛力並不明確，因此妨礙了應否投資鄰近地區的可再生能源的辯論。所以，政府應責成機電工程署就著香港的可再生能源發展發表年度進度報告。這些報告應：(i)提供數據，說明本港實際的可再生能源發電量以及獲批准的新發電量；(ii)說明現時及預計的成本；及(iii)撮述已發表及正在進行的有關香港可再生能源潛力的研究。
- 訂立授權協議，讓香港公司可投資於中國內地的可再生能源項目，並按公平釐定的成本將電力輸往香港。為增強公眾對此安排的信心，公眾諮詢和高透明度的管理十分重要。

其他建議

- 進行研究，評估增加從中國內地輸入核能的比例。
- 建立專業技術中心，讓香港在以下技術可行和可用時成為 "快速跟隨者"：
 - 將氫氣用於電網平衡，以及利用氫燃料電池推動渡輪、重型車輛等移動用途。探討香港中華煤氣有限公司由煤氣轉為氫氣加惰性氣體組合的可能性，而非但純以電氣化取代。
 - 碳捕獲與封存：在內地同意的情況下，利用合適的海底鹽水層（位於香港離岸約 100 公里處），把現有燃氣機組的排放捕獲和封存。
 - 能源儲存和需求管理技術：當未來非靈活資源（核電和可再生能源）的供電比例增加時，有機會令電力供應穩定性降低，故需要未雨綢繆，引入新技術，以實現電網平衡。
 - 引入碳交易和定價：鼓勵以符合成本效益的方式減少碳排放。

4. 提升香港建築物的能源效益

建築物佔香港用電量約 90%，因此佔香港碳排放量的 60%以上，其中商業建築佔這個數字的四分之三。

我們分析了機電署的能源數據及差餉物業估價署的樓面面積數據，發現商業樓宇(i)約佔樓宇總耗電量的三分之二；以及(ii)平均來說，在 2005 年至 2017 年的 12 年間，只減少了 2.8%的能源消耗(以千瓦時/平方米計算)(平均每年只減少 0.23%)。我們認為，表現不佳的原因不是科技缺乏改進，而是科技的改進經常被建築設計的變化所抵消，包括從具有相對較小的遮陽窗的高效隔熱層變為玻璃幕牆建築。

優先建議

- 研究評估執行能夠加快需求管理和改善用戶行為的方法。這些方法可能包括改善《能源約章》、智能科技、引進按需求浮動電力價格及宣傳活動。
- 設立大型商業建築能源效率的年度評估和披露機制。隨着這些機制的設立，政府可通過租賃要求、與總建築面積優惠掛鈎的規則，以及建立稅務優惠，鼓勵採用上述機制。

其他建議

- 推廣並補貼樓宇改造和樓宇智能 / IOT 技術。
- 更新現有的建築規例，要求發展商和業主採用能夠應對預計氣候風險的標準和材料。
- 為新建築物設立強制性的生命周期碳排放評估，在發放入伙許可證前須向屋宇署提交評估結果。

5. 在香港制定和實施低碳交通的規劃

私家車是最高碳排放的交通工具，在 2005 年至 2017 年期間，私家車的數量增加了 57.6%，每輛牌照車每年的行駛公里數變化不大，而私家車的總行駛公里數最終增加了 55.4%。此外，這也使得私家車在香港的總車輛行駛里數中的比率從 32.3% 上升至 42.5%。雖然電動車目前只佔車輛的一小部分，但卻提供了一條減少排放的出路。不過，在香港未找到足夠的低碳電力之前，以電動化減少排放的程度有限。其次，電動車對紓緩交通擠塞並無幫助，而交通擠塞會令所有車輛的能源消耗增加。

我們注意到，運輸署一直與巴士公司合作，透過「巴士轉乘」和改道來提高巴士的效率。可是進展卻頗為緩慢，並不理想。

優先建議

- 廣泛宣傳電子道路收費的優點，加快實施並承諾所收取的費用只會用於改善香港的交通系統，並建立一個行人和公共交通優先的城市的綜合願景。
- 政府承諾在 2023 年起只購買零排放車輛。

其他建議

- 繼續發展現有的智能科技，以提高公共交通的方便性和易用性。
- 在確定生物柴油不會增加本地空氣污染後，引入生物柴油，以減少巴士和其他柴油車輛的碳排放。同時為生物柴油生產行業提供經濟誘因。具體而言：
 - 要求所有加油站提供生物柴油。
 - 在以上政策實施後，禁止銷售傳統柴油。
- 加強車輛檢驗、監管和保養，以減少不必要的路邊排放源。
- 制定一個增加電動車使用的全面計劃，並訂下一個強而有力的目標，例如到 2030 年電動車應佔新車銷售量的 50%，以建立汽車供應商和公眾信心和加強購買意欲。作為該計劃的一部分，政府應逐步禁止內燃機車輛在本港行駛。
- 改革電動汽車推廣督導委員會。我們建議在目前的督導委員會下，成立一個新的電動巴士專家委員會。該委員會應負責推動電動巴士試驗計劃，並負責協調所有相關技術事宜。
- 研究各類零排放巴士的可行性，並根據研究結果，將電動巴士的試驗範圍從目前的 40 輛擴大到至少 200 輛，並建立合乎效益的經濟規模、加強工作人員和技術人員的就業及培訓等方面，確保其可行性。

6. 提升香港資源運用的循環性

政府現有的減廢目標載於《香港資源循環藍圖 2013—2022》。現時，政府沒有計劃更新這項政策，令香港欠缺中長期的廢物管理目標。在執行 2022 年的目標上，情況並不理想，其中一個主要問題乃是政策執行上的延誤。一些已有的進展後來亦出現倒退的情況。例如，每日人均都市固體廢物於堆填區的棄置量從 2011 年的 1.27 公斤上升到 2018 年的 1.53 公斤。這水平高於其他主要城市，使本地的堆填區面對沉重的負擔。政府對廢物產量的監管力度需要大大加強。

優先建議

- 在立法會延長任期內，重新提出並爭取通過強制性廢物收費條例草案。
- 加快推行塑料的生產者責任制。
- 立刻興建第二個綜合廢物管理設施，可考慮使用新界西堆填區旁的土地。
- 與內地有關部門合作，爭取香港成為中國內地循環經濟的一部分。這將使香港的可回收物，如已分類並清潔的玻璃片，可以賣給中國的玻璃瓶製造商。

其他建議

- 積極推動廢物回收系統，使其更加全面，和整合政府不同計劃。
- 在不同行業層面訂明目標並作出安排，以釐定用於衡量表現的基準。界別層面的目標將釐清各持份者在整體減廢運動中的角色和責任。
- 積極規定回收產品作二次用途。過往本地的法例主要在於減少送往堆填區的廢物量。為了提升減廢量，政府應同時實施能夠鼓勵提高回收率的回收政策和教育計劃，如建設更多緊密協作的基礎設施和培育民間社會網絡。
- 檢討塑膠購物袋收費計劃的成效，並考慮一些能加強其影響力的方案。
- 在城市各處增配設計完善、衛生、位置方便的飲水機。
- 鼓勵飲料生產商使用循環再造的物料生產包裝。
- 根據生命周期分析，推廣具有積極效益的"按金計劃"。
- 加強教育公眾，讓他們了解到塑料廢物的壞影響。

7. 進一步改善香港的空氣質素

政府在改善城市空氣質素方面已取得重大進展，關鍵措施包括制定每五年更新一次的香港空氣質素指標（AQOs），以及參考世界衛生組織建議的目標而制定的香港清新空氣藍圖。我們也肯定政府通過安裝智能評估系統（如路邊監測站），在改善空氣質素的數據收集和透明度方面所做的實務性工作。

由於香港人大部分時間都留在室內，特別是在家中，因此政府不應只關注室外空氣質素，室內空氣質素（IAQ）對市民的健康同樣重要。在目前的政策制定當中，這方面仍被忽略。

優先建議

- 為進一步收緊香港的空氣質素指標提供路線圖，並要求在 2030 年前與世界衛生組織空氣質素指標看齊。
- 將低排放區擴展至空氣質素較差的地區，如深水埗、葵涌及屯門。
- 改善空氣污染報告，並開始及時公布地區性的健康信息。
- 收緊低排放區的廢氣排放標準，只容許歐盟六期、混合動力或電動巴士在區內營運。同時，政府應制訂規管所有商業車輛進入低排放區的計劃。

其他建議

- 加強有關空氣污染（包括室內空氣污染）的形式和風險的公民教育，讓市民改變個人消費習慣，為自己的行為負責。
- 制訂全面的計劃和途徑，以減少臭氧在香港的形成，並把揮發性有機化合物（VOCs）——臭氧的前體——納入排放清單。這項工作應透過更緊密區域合作進行，使香港與大灣區域之間更加協調。
- 根據 "智慧城市藍圖"，在全港 18 區中仍未設立路邊監測站的地區設立至少一個監測站，以提升空氣污染監測基礎設施。

8. 使香港成為一個更適合步行的城市

香港的城市基建以汽車為主，並不鼓勵市民步行或騎車。過度擁擠的道路、施工和路邊污染令行人的體驗變得越來越差。然而，約有 90% 的香港市民每天上下班的方式為公共交通工具以及步行的結合——遠高於擁有汽車或駕駛汽車的數目。

我們欣賞在 "香港好.易行" 計劃下進行的試驗研究和公眾諮詢，使未來的行人道和道路設計更符合 "每段旅程都以步行為起點和終點" 的目標。事實上，政府已透過多方面的發展支持更多的步行，例如加入步行路線搜索功能等智能科技，以方便市民尋找步行路徑。政府應繼續擴大這些能夠提升可步行性的措施，確保行人路線和設施有清晰一致的指示，以供公眾使用。此外，我們也需要評估能幫助實現車輛零排放目標的配套政策措施。

步行和騎單車不應只被視為從公共運輸站到住宅區、工作地點、學校和休憩場所的第一及最後一程選擇。相反，政府應鼓勵市民步行前往工作地點、學校和休憩場所，特別是在港島北部和新發展地區，因為這些地區的距離較短。

優先建議

- 將大眾運輸導向型發展 (Transit-oriented development) 作為新開發區和重建區的骨幹，使公共交通工具更為吸引。這需要配合改善香港可步行性的計劃一起進行。
- 立即進行新的交通習慣調查，收集和分析數據，並探討能減少市民在上班或上學時對交通需求的措施。有用的數據包括市民上班或上學的距離、所使用的交通工具、在家工作的人數和出行頻率。
- 在分析香港的交通流量時，盡量將步行和騎自行車視作 "行程"。調查可合理地由步行和騎自行車取代的行程所佔的百分比，並考慮如何推廣這些選項。

其他建議

- 確保行人路線和功能有明確和一致的標記，讓人人都能方便使用，並反映城市的多樣性和活力。具體而言，改善和擴展行人通道，以加強連接性、流動性和道路基礎設施。

9. 改善城市空間和都市規劃

自然系統可以為城市提供保護，增強氣候抗禦力。策略性設計和設置綠化空間可加強保護沿岸資產和社區免受水浸的影響。香港在增加城市綠地和將自然景觀融入城市方面有著可觀的潛力，這能改善空氣質量，並對身心體健康、社會凝聚力和精神健康產生正面影響。城市綠化空間可以大幅減少城市熱島效應，為附近居民提供自然冷卻，提升舒適度。

未來的發展計劃還必須考慮到由於移民、氣候、技術、經濟、勞動力和居民個人喜好的變化，作出調整。此外，他們應該透過研究當前城市缺陷來了解情況，從而避免重蹈覆轍。

市區公眾休憩用地（POS）的問題在香港還沒有得到廣泛的處理和關注。政府現行的每人 2 平方米 POS 的標準太低，而且 15 年來都沒有更新過。香港市民擁有的公眾休憩用地——如城市公園等區域——遠遠少於其他許多的大城市。舉例來說，東京、首爾、上海和新加坡的人均公眾休憩空間為 5.8 平方米至 7.6 平方米。

有人認為，城市附近的郊野公園能夠補償香港 POS 短缺的問題。然而，郊野公園並不能減少城市熱島效應或城市空氣污染。這些公園亦不能讓行動不便或希望在擠迫的街道上稍作休息的市民受惠。

另一個具爭議性的議題是東大嶼都會。我們認為：

- 香港的人口因國內移民而大幅增加，或有政策將部分九龍現有的已建地區改成公園，從而增加人均公眾休憩用地時，才有必要提供額外的房屋。
- 任何發展均需要考慮到長遠香港如何應對海平面大幅上升的問題。

優先建議

- 把人均公眾休憩用地的規劃標準從目前的 2 平方米提高到至少 3 平方米。
- 通過交通緩和措施改善城市設計，提升行人環境和公共空間的質素，以鼓勵步行。

其他建議

- 在土地有限的情況下，於最後剩下的三個可行地區建立大型的城市公園：中環灣仔填海區、西九龍及啟德。
- 重新與設計師和社區領袖接觸，為香港維港沿岸海旁尋求更好的設計，以盡量增加可供公眾使用的空間。
- 制訂清晰的整體策略，在全港各區物色潛在發展用地及相關的發展需要。
- 在充分議論和諮詢後，才着手進行東大嶼都會的規劃。
- 將東大嶼都會的規劃和責任從可持續大嶼辦事處的職權範圍中剔除，使該辦事處可以避免捲入這項措施的爭議之中，從而專注於大嶼山真正的可持續發展規劃。
- 設計新的都會區，和活化舊城或地區，以提供充足的公眾休憩用地、單車道和其他設施，並配上能振興社區經濟發展的措施。

10. 訂立明確的 2050 年願景，並輔以短期和長期行動的路線圖

2017 年，《香港氣候行動藍圖 2030+》訂立了 2030 年前把香港的碳強度比 2005 年的水平降低 65-70% 的目標。它並沒有涵蓋 2030 年後需要發生的事情。

中國為《巴黎協定》締約國，本年需要向聯合國氣候變化綱要公約秘書處提交本世紀中葉的目標，香港作為特區，需向中央人民政府提交本地目標。根據 IPCC 的建議，人類需要在 2050 年達到零碳淨排放，才有合理機會把全球暖化控制在 2°C 以下。我們相信，香港作為一個先進的地區，而工業、農業等難以減的排行業並不是本地經濟收入的主要支柱，因此港府更應明確計劃在 2050 年達致零碳排放。

假若要在低碳過渡方面取得領先的進展，香港必需要規劃更具體和全面的政策，並定期檢討進度。

例如，政府在其《香港資源循環藍圖 2013—2022》中制定了這樣的政策。儘管有此計劃，都市固體廢物、家居廢物及商業廢物的人均棄置率仍持續上升。造成這種情況的原因有很多，包括內地限制進口可再加工的廢物、以及對於收取都市固體廢物費用和使用現代焚化爐的反對聲音。我們現在需要進行檢討，以便採取更有力的行動。

優先建議

- 制定 2050 年的路線圖和綜合治理框架，以部署政策、法例和技術，實現零碳排放的目標。這包括為商業部門和公眾制定明確的目標，以指導創新和實施。
- 在專家的參與下，對 2050 年路線圖的進展情況進行定期審查，以便在計劃未能實現時迅速採取糾正措施，並對計劃進行修改，以把握可能出現的新機會。
- 不僅要注重體制上的機制，還要注重個人行為上的改變。政府應建立跨部門的夥伴關係，有助提高公眾保護環境的意識，並支持向綠色生活方式和習慣的過渡。

COVID-19 在全球和香港造成了破壞性的影響，但我們決不能忽略持續關注氣候變化問題的重要性。實際上，我們更應反思一些基本的問題，如何圍繞綠色原則重新思考和重塑我們的社會和經濟。

在這份施政報告建議中，我們就綠色就業、氣候變化、能源、交通運輸、空氣質素、易行性和城市公共空間等方面提出建議，供特首和大家考慮。我們相信，香港在面對眾多挑戰的同時，我們更應集中處理核心的環保議題，以提升香港的吸引力和競爭力.....向市民和世界展示香港的韌性。

我們衷心希望政府能考慮這些建議。

鈞安。

