建屋難覓地 棕地或解困

■棕地或可成為建屋的土地來源。 資料圖片

今日香港+全球化

每個國家或城市對棕地都有不同定義。在香港，棕地一般泛指新界原有農地或鄉郊土地中，因產業轉型導致荒廢或閒置後，改用作儲物場、貨櫃場、工業工場及回收場等其他用途的土地。近年房屋供應緊張，民間有聲音提出「棕地優先」的發展原則。然而，政府回應指，發展棕地須考慮多項因素，未經詳細研究下難以確定棕地是否適宜發展房屋。

■林曦彤 特約資深通識科作者

今日香港+全球化

1. 細閱以下資料

資料A：香港棕地的歷史

上世紀七八十年代，香港成為世界貨櫃業龍頭，當年葵涌的新填海土地非常缺乏，租金也昂貴，剛巧法庭裁定農地可作露天儲存用途，所以業界就在鄰近深圳的落馬洲、元朗和流浮山等農地落腳，造成了今天棕地的貨櫃場及物流業用地特別多的現象。

這些土地解決了貨櫃業的用地問題，也為荒廢的農地業主帶來租金收益。部分行業雖然開始式微，但他們仍堅持不向北移，續在新界設廠，照顧本地工人就業，另一些行業如貨櫃物流業仍然蓬勃。香港土地政策必須關顧及保護本土工業，以免影響香港經濟運行。

資料來源：綜合本港報刊

資料B：香港政府近年的土地發展建議

發展棕地（2014年）

房屋署在2013年研究在橫洲的棕地上興建1.7萬個單位，可容納大概5.2萬人。翌年政府修訂計劃，將公屋移至附近的綠化帶及斜坡，可建單位減至4,000個，只可容納1.23萬人。其後有傳媒報道政府向地區人士「摸底」，懷疑存在利益輸送行為。

填海（2016年）

政府有意在距離港島僅4公里的交椅洲填海600公頃至800公頃，興建人工島，發展成香港第三個核心商業區，預計可容納40萬至70萬人。然而，有意見指政府發展九龍東作為第二個核心商業區的計劃，至今仍未見成效。

發展岩洞（2016年）

土木工程拓展署提交岩洞總綱圖給城市規劃委員會，建議發展48個地下岩洞區域，每個岩洞的面積由20至200公頃不等，全部共約4,500公頃。

由於接近四成的可發展岩洞位於「郊野公園及特別地區」範圍，城市規劃委員會憂慮發展岩洞對生態及地下水的影響。

開發郊野公園（2017年）

政府邀請香港房屋協會展開郊野公園邊陲建屋研究，探討大欖郊野公園及馬鞍山郊野公園合共40公頃邊陲地的發展可行性，探討範圍包括生態價值、公眾享用價值、以及發展潛力及限制等。有部分民間團體認為政府繞過立法會討論及公眾諮詢，有違程序公義。

資料來源：綜合本港報刊

資料C：外地發展棕地的情況

美國採用可持續發展方式

在美國，棕地泛指受污染的廢棄工業用地，須經清理才適合重新發展。美國環境保護局在1995年起推行棕地計劃，藉提供資助、發展指引及稅務優惠，鼓勵各州、社區及其他持份者共同防止土地淪為棕地、評估棕地狀況，並務求以可持續發展方式重新開發棕地。其中一項位於賓夕法尼亞州匹茲堡市的項目由公私營協作發展，成功將廢棄煉鋼及煉鐵廠改造成商住用地。

英國優先發展棕地

在英國，棕地泛指曾經發展並有潛力重新發展的土地。英國政府1998年發出指引，倡議60%新建發展應建立在棕地上，自此英國的地區機關調整土地規劃政策，將棕地發展列為優先項目。在2005年左右展開的泰晤士河門廊計劃是其中一項大規模的棕地發展項目，當局計劃在該區興建約16萬個新住宅單位、創造18萬個新職位。

資料來源：綜合本港報刊

想 — 想

(a) 參考資料，解釋香港土地資源不足對市民生活素質的兩個負面影響。

(b)「優先發展棕地可解決香港人的居住問題。」你是否同意這說法？論證你的答案。

今日香港+現代中國+全球化

2. 細閱以下資料：

資料A：香港的經濟轉型情況

時段	角色和產業特色
1860年代以前	漁港：主要為漁農、造鹽、採珠。
1860至1950年代	轉口港：主要為進出口貿易、航運及造船。
1950至1970年代	輕工業城市：主要為成衣、電子、塑膠、玩具、鐘錶。
1980年代起	國際金融中心：主要為銀行、金融、物流。
2009年起	知識型經濟：資訊科技或知識型服務業等為主。

■資料來源：綜合本港報刊

資料B：簡述香港面對的競爭

在資訊科技發展上，深圳已成為「中國矽谷」；物流方面，香港港口的吞吐量已少於深圳；至於文化範疇，深圳亦已領先香港。

不過，香港在金融服務上仍有優勢，因為香港具備完備的監管制度及法制，但這範疇需要面對來自新加坡的競爭。

資料來源：綜合本港報刊

資料C：香港不同持份者對促進經濟轉型的取態

持份者	關注點	立場	理據
政府	整體社會及經濟發展	贊成	產業朝高增值發展可提升經濟表現及城市競爭力，部分新興產業更有利解決社會問題，如環保產業有助防治污染，值得全力推動。
高消費群體	生活素質	贊成	雖然知識型商品或服務可能相對昂貴，但質素或效率提升更能滿足消費需要。醫療科技產業等發展也可令我們的生活過得更好。
高技術勞工	就業和收入	贊成	高端產業需要更多人手，能獲得更多發展機會，而且從事的知識型產業能蓬勃發展，獲取更高利潤時，我們也可獲得較高薪酬。
低技術勞工	就業和收入	反對	低技術職位甚或整個低技術行業可能因此被淘汰，結果可能要面對較低薪酬或結構性問題，須培養新技能才有競爭機會。
中小企	盈利及市場機會	有保留	生產方式較保守的大企業會遭淘汰，中小企或能把握機會突圍，但大部分能應用科技創新的企業財雄勢大，反而助長壟斷。

■資料來源：綜合本港報刊

資料D：部分以高增值產業為主的國家

國家	人均本地#生產總值(美元)	主要產業
盧森堡	102,831	金融、銀行及電視廣播業。近年則致力發展生物醫學、環境和太空科技等。
瑞士	78,813	金融、銀行、高檔旅遊、專業化工、醫藥產品、精密機械及電子儀器、鐘錶等。
挪威	70,812	造船、海洋養殖和能源業均採用高技術進行。生物工程和通訊科技等也很突出。

#註：此乃2016年數據。香港同期人均本地生產總值為43,681美元。

■資料來源：綜合本港報刊、世界銀行

想 — 想

(a) 參考資料，解釋經濟全球化為香港推動經濟轉型帶來的兩項挑戰。

(b) 參考資料，評估香港發展高增值產業來促進經濟增長的可行性。

今日香港+全球化

3. 細閱以下資料：

資料A：香港美食車計劃簡介

背景

計劃交由商務及經濟發展局轄下旅遊事務署負責統籌，定性為「旅遊項目」，期望為旅客及市民提供「多元化、具創意、高質素」美食，2016年3月31日開始接受公眾申請參與美食車先導計劃。署方評審192份申請計劃書，考慮美食車主題及菜單、業務及財務計劃以及車輛的設計等，其中51份獲邀參加烹飪挑戰賽。同年7月，由美食家、美食車營運地點代表及旅遊事務署代表等17名成員組成評審委員會，選出16名申請者參與計劃。美食車入選名單有8款是中式食品，4款為西式食品，4款屬國際食品。各美食車在2017年2月至3月陸續開業，計劃試行兩年。其中華星冰室美食車尚未開業已經退出。

部分營運要求

1. 車輛獲運輸署審批為特別用途車輛中的「流動食物處理車」。

2. 領食物製造廠牌照，食水、排污、通風、保溫、用具均有特定要求，如備隔油池和使用一次過用後即棄餐具。

3. 所有食物均須來自持牌食物製造廠或其他合法來源。

4. 取得消防處簽發的消防證書，美食車內的設施符合消防標準，例如所有布簾及窗簾須以耐火物料製造。

5. 不可在指定地點以外或私人活動經營其美食車。

6. 營運者不可在美食車以外地方擺放桌椅、帳棚及宣傳品等物件。

7. 菜單及美食車設計不可隨便改動。

營運詳情

停泊地點：灣仔金紫荊廣場、中環海濱活動空間、海洋公園外、尖沙咀梳士巴利花園、尖沙咀藝術廣場、起動九龍東一號場、黃大仙廣場、香港迪士尼樂園外。

服務費：按停泊點每月收費，最貴的金紫荊廣場，收取總收入15%或2.2萬元；最便宜的起動九龍東一號場，收取總收入8%或9,200元，以較高者為準。

資料來源：綜合本港報刊

資料B：香港美食車計劃的部分爭議

價錢地點定位遊客

政府只准美食車在指定的旅遊景點營運，既未能貼近市民日常生活，也未知能否達到推廣旅遊的目的。政府初提出美食車概念時，民間已有意見希望保留本土特色，但政府仍「照搬」外地的豪華美食車；而且食物售價也不低。

與固定攤販無異

美食車營辦者只能在固定地點營運，也不能在私人活動經營，此舉被認為與美食車的流動餐飲概念背道而馳。美食車經營者要證明衛生符合標準，而且車輛的建造、規格也要經運輸署嚴格審批；而劃定沒有爭議的旅遊點予美食車經營，除了有車的外觀，與固定攤販沒有分別。

部分停泊點位置不理想

計劃開展1個月後，旅遊事務署公佈首兩周各停泊點的客量，最旺的尖沙咀梳士巴利花園平均每日有500名顧客，最冷清的中環海濱則僅有100名顧客，相差4倍。美食車的停泊地點也會影響食物質素，例如中環海濱的停泊點，不但遠離碼頭，人流少，且面向維港吹大風，食物很快變涼。

美食車「入場費」太貴

據美食車負責人張先生提供的資料，其開業初期的總開支為168.5萬元，包括美食車成本約100萬元、食物工場及其他開支約60萬元等，每日營運開支約5,000元。政府最初公佈計劃時，預計美食車投資成本達60萬元，但實際的經營成本更高。

資料來源：綜合本港報刊

■政府只准美食車在指定的旅遊景點營運。 資料圖片

資料C：外地美食車經驗

美國

開業成本：約42.68萬港元至約58.2萬港元不等。

經營情況：2010年至2014年間，美食車市場營業收益平均每年增長9.3%。

政府配套措施：各個城市在監管方面的法規不同，例如三藩市不准美食車在住宅區經營；洛杉磯則不限制營業時間，也沒有訂立反競爭規則，經營者享有運作自由和彈性，一些專供應早餐，另一些則在晚間營業。

澳洲悉尼

開業成本：約46.8萬港元至約90萬港元不等。

經營情況：獲准在公共道路和離街專區（例如公園及廣場）營業。在2012年至2014年試驗計劃期間，每輛美食車每月平均接待1,700名顧客。

政府配套措施：當地政府成立美食車設計評審小組，負責評審新申請人的美食車概念設計，又開發名為「悉尼美食車」的手機應用程式，供顧客查看最新資訊。

資料來源：綜合本港報刊

想 — 想

(a) 參考資料，在香港目前的美食車計劃下，美食車的經營者面對哪些挑戰？試舉出三項，並加以解釋。

(b) 若要放寬香港美食車的一些限制，你認為商務及經濟發展局應優先放寬哪兩項？參考資料，並加以解釋。

總結

知識型產業發展首重人才和資金，不過，香港經濟市場以至整個社會均欠缺創新風氣，可能是產業發展裹足不前的關鍵原因。香港持續依賴支柱產業，新興產業發展則見滯後，經濟轉型速度可說是相當緩慢。

簡言之，香港普遍不重視創新、投資風氣保守，新產品新服務難以形成市場需求，反過來更打擊創意人才在香港投身行業的意慾。