

致：立法會「根據《借款條例》(第 61 章)第 3(1)條提出的擬議決議案小組委員會」
盧偉國主席及全體委員

盧主席及各位委員：

綠色債券恐助長「漂綠」大白象

近年政府開始力推綠色金融，今年財政預算案推出借款上限為一千億港元的綠色債券發行計劃，集資所得將撥入基本工程儲備基金，為政府的綠色工務項目提供資金。另外，政府亦會推行綠色金融認證計劃，為有意發行綠色債券的企業提供第三方認證服務。可以預見的是，未來將會有更多此類「綠色」投資選擇推出市面，所以不可忽視當中的問題。

今次政府牽頭發行的綠色債券聲稱用於「環境效益的工程」，包括「與可再生能源、能效提升、防止污染及污染管制、廢物管理、水資源及廢水管理及綠色或低碳建築等相關的工務工程」¹，均是計劃下發債的潛在工程。政府亦聲稱相關工程均會「符合廣受環球投資者認可的綠色債券發行指引或標準("綠債標準")」，意即「例如國際資本市場協會推廣的《綠色債券原則》及氣候債券倡議組織推廣的《氣候債券標準》」²。

問題一：為大興土木的工程的環保項目融資？

以上字面解釋看似合乎「環保」意義，但大興土木的大白象工程可能也會瞬間被「漂綠」，綠色的部分往往是「錦上添花」：可能是用較環保的能源、落成項目採用環保設計等。例如機管局曾建議為三跑融資發行綠色債券，客運大樓設計上會融入環保及可持續發展元素，包括引入環保採光及節能等建築特色，這亦符合「環保」定義？又如抽乾漁塘地下水及毀人家園的高鐵，只要照明全部用的是一級省電的慳電膽，港鐵起高鐵是否也是「綠色」？一個不必要的大白象項目只要在設計上增添「綠化」或「環保」元素，是否能符合受益項目的範疇？

另外，其實領展前年都曾發行 38 億的綠色債券作投資綠色項目，但主要用於發展與南豐合營的商廈海濱匯(36 億)。領展融資額達六成（合營架構：領展佔 60%；海濱匯總投資額 99 億元），「綠色」的部分就只是提供平台綠化空間，為全部 400 多個車位提供電動車充電插頭，即是以「綠色」名義為整個地產項目融資。

與此同時，這個「綠色企業」（領展）在過往幾年將轄下商場「資產提升」，翻新裝修 49 個商場，為更高的租金不斷裝潢，製造大量不必要的建築垃圾。若未來的「綠色債券」應用於此類項目，恐怕是助長更多不必要的浪費。

¹ 定義來自立法會文件「推行政府綠色債券計劃的決議」(檔案編號: B&M/3/1/4C) 第 2 段：
https://www.legco.gov.hk/yr17-18/chinese/subleg/brief/sc14_brf.pdf。

² 同上，第 4 段。

更令人擔心的是，日後政府欲推行高成本又具爭議的大型基建時，只需將整個工程當中含環保／綠化元素的項目抽出，透過「綠色債券」籌募資金，而整體工程成本得以名義上降低，更有利取得立法會通過。「綠色債券」變相縱容更多大白象工程。

問題二：環保效益誰定義？

儘管政府聲稱會參考「國際資本市場協會推廣的《綠色債券原則》及氣候債券倡議組織推廣的《氣候債券標準》」，但相關「綠債標準」的內容相當粗疏，甚至連鐵路項目也包含。

參考港鐵《綠色債券報告 2017》³，港鐵於 2016 年 10 月設立綠色債券框架，並聲稱其框架符合國際資本市場協會制定的綠色債券原則。其報告推斷鐵路項目的環境效益估算方法，是比較巴士及鐵路的每乘客每公里的溫室氣體排放，從而得出鐵路具環保效益的結論，因而受發行的綠色債券所應用。然而，報告中的估算方法沒有包括鐵路建造過程的溫室氣體排放（包括：鐵路站興建、列車製造、路軌建造等），更未有提及鐵路站內營運的排放。

若果鐵路發展據稱符合國際上的「綠債標準」定義，是否意味日後的所有鐵路發展都符合？那日後的鐵路項目，不論是本應由公帑支付還是港鐵支付其成本，也可透過「綠色債券」的名義來受益，兼能避過公眾及立法會監察？

結語

綠色 / 氣候 / 低碳金融強調的是一種有道德的投資和融資，希望推動綠色和可持續發展，但現時金融化操作卻屏障我們的投資行為與其衍生的實際影響。沒有深刻的批判和嚴格的規定，「綠色」只能淪為好聽的投資 / 融資名目。

基於以上原因，我們要求政府先清楚定義「綠色債券」涵蓋範疇，並舉出具體工程項目例子說明；否則明顯是掩耳盜鈴，蒙混過關。我們懇請「根據《借款條例》(第 61 章)第 3(1)條提出的擬議決議案小組委員會」主席及各委員著力為公眾把關，力阻定義不清的決議通過。

祝安好！

本土研究社成員
楊夏至、林芷筠

2018 年 7 月 16 日

³ 港鐵《綠色債券報告 2017》：https://www.mtr.com.hk/sustainability/2017rpt/mtr_sr2017_greenbond_tc.pdf。