

## 案由：完善大灣區物流樞紐 增強冷鏈國際聯運能力

提案人：陳亨利委員

提案形式：委員提案

背景：

「十四五」規劃和 2035 年遠景目標綱要提出，支持香港提升國際金融、航運、貿易中心和國際航空樞紐地位，並指出建設現代物流體系，加快發展冷鏈物流，統籌物流樞紐設施、骨幹線路、區域分撥中心和末端配送節點建設，完善國家物流樞紐、骨幹冷鏈物流基地設施條件，健全縣鄉村三級物流配送體系，發展高鐵快運等鐵路快捷貨運產品，加強國際航空貨運能力建設，提升國際海運競爭力。

「十四五冷鏈物流發展規劃」亦提出增強冷鏈國際聯運能力，大力發展面向高端生鮮食品、醫藥產品的航空冷鏈物流，提高公空、空空聯運效率。鼓勵主要農產品進出口口岸城市積極發展國際冷鏈物流多式聯運，打造一批國際冷鏈物流門戶樞紐。

「粵港澳大灣區發展規劃綱要」則指出推進粵港澳物流合作發展，大力發展第三方物流和冷鏈物流，提高供應鏈管理水準，建設國際物流樞紐。

香港是貨物來往大灣區的重要門戶，其中東莞港務集團及香港機場管理局所設立「東莞－香港國際機場物流園」是整合大灣區物流網絡的重要舉措之一，預計物流園未來每年可處理 100 萬公噸的貨量，成效甚佳，充分展現大灣區城市之間合作共贏的活力和潛力。香港特首李家超今年 1 月到訪東莞更指出「東莞－香港國際機場物流園」帶動了大灣區貨物國際通達性的整體提升，進一步提升大灣區製造業和進出口業的國際競爭力。

問題/痛點：

「東莞－香港國際機場物流園」的運作是粵港澳大灣區的出口貨物於東莞完成清關等上游程式，經海路運送至香港國際機場，再直接空運至全球各目的地。反之，國際貨物也能經由香港國際機場和物流園進口到大灣區至內地。可惜，「東莞－香港國際機場物流園」由於還沒有進境冰鮮水產品指定監管場地資質，暫時進出口業務只涵蓋乾貨類別，暫未包括進口冰鮮食品或貨品。其中冰鮮食品是高增值貨品，約空運貨品的三分之一。

至於陸路運輸亦不可行，原因是深圳灣及文錦渡口岸的內地海關並沒有冷庫設備。若果海外冰鮮食品或貨品，由香港機場經傳統陸路往深圳，首先要在香港耗時清關，再在市區塞車，到達深圳灣及文錦渡口岸後，在內地邊境等候海關查驗時，卻沒有適當冷庫設備。最終所花的時間多，運輸費高，貨品亦有變壞的風險，變相海路陸路均不可行。

香港國際機場屬全球最繁忙的貨運機場，四小時飛行航程可達亞太區主要市場，每天有大量國際航班，國際貿易中空運的物流安排便利、高效、成本低，有許多先天優勢，有利外國貨品特別是冰鮮貨品經香港機場入口至內地，再經冷鏈運輸直送到消費者手上。

隨著內地市場對海外優質冰鮮貨品包括藥品、食材等需求的增長，有必要提升冷鏈設施，開拓更便利、更直接的大灣區物流通道，從而降低運費和時間，提升大灣區內的物流轉運。若大灣區內的冰鮮產品也能通過物流園和香港機場，更便捷高效、低費用地出口至海外市場。這樣可以實現進口和出口的雙向得益。

**最終目標是完善大灣區的國際級物流網絡，促進國際國內貨運有效對接來往，建設具有重要影響力、具有競爭力的國際物流樞紐，充分發揮一國兩制下的協作效能。**

我的建議如下：

- 建議在東莞臨時物流園現址附近設立冷庫設施，作先導計劃，讓冰鮮貨品從香港機場直接循海路運往東莞清關，再進入內地市場。
- 長遠而言，為充分發揮東莞與香港特區的合作成果，建議東莞市政府、香港特區政府、黃埔海關就以上項目，成立高層次專組，進一步與香港機場管理局共同探討，將冰鮮食品及貨品納入「東莞－香港國際機場物流園」的整體規劃之中，並在東莞市沙田鎮規劃建設進口食品冷鏈中心項目和進境冰鮮產品指定監管場地，作為內地特別是大灣區冰鮮食品經從香港機場進行進出口的主要通關口岸，完善大灣區內貨物流通的版圖。
- 建議由商務部門牽頭，協調海關、海事等查驗單位，研究落實通過空港中心打通冰鮮食品或貨品的進出口通道；並由東莞有關部門會同香港機場管理局研究具體落實可操作的方案。

(完)