

# 最快月中「解禁」免經日韓轉運省費用 大閘蟹有望直通供港降售價

秋風起，又是大閘蟹當造季節。目前香港市面發售的內地大閘蟹均「遊飛機河」，先從內地迂迴飛往日本、韓國等地，再轉口來港，高昂運輸成本也轉嫁至消費者身上，使香港老饕長期「捱貴蟹」，當中陽澄湖及太湖大閘蟹更是難以來港。不過，江蘇省太湖大閘蟹協會副會長、深港澳會長程維志向本報表示，今年有望「解禁」，最快本月15日恢復江蘇的大閘蟹直通供港。他指內地與香港因二噁英檢測標準不一，過去8年未能批出供港大閘蟹的衛生證明，建議盡快制訂檢測標準及檢測互認機制。



■入秋後是品賞大閘蟹的最佳時機。

■大閘蟹直通供港有望「解禁」。

內地大閘蟹要「遊飛機河」可追溯到2016年，當時香港食物安全中心驗出一批太湖大閘蟹樣本，二噁英含量超標5倍，儘管當時蟹商持有內地檢疫機構發出的衛生證明書，但仍被勒令停售及回收，自此內地不再對大閘蟹發出直接供港的批文，但轉口沒有限制，故香港蟹商先將大閘蟹輸往韓國、日本等地，然後再運往香港。

成隆行董事長、香港大閘蟹協會會長蔡琦向本報表示，兩地檢測二噁英的標準不一，香港參考歐盟和台灣標準，內地卻有另一套標準，為此未能達成共識，故多年來業界都以迂迴的路線入口大閘蟹，運輸成本卻相當高，首先要經由半官方的江蘇相關地區大閘蟹行業協會作出審批，由旗下的養殖場提供當地衛生證明，如蘇州

市陽澄湖大閘蟹行業協會，便負責蘇州陽澄湖大閘蟹的管理工作，一切順利才能輸往日本或韓國。再運往香港的話，又要日韓衛生部門發出證明，才能抵港接受香港驗證。整個過程大閘蟹經由內地、韓國或日本，以及香港的檢疫部門「三重驗證」。以大約12.5公斤的大閘蟹為例，所需運費、落地稅、換證等費用達700至1,000港元，令港人過去8年都要「捱貴蟹」。

## 陽澄湖生態環境改善

今年卻有破局曙光，程維志透露，內地海關總署和香港食環署，2年前已就啟動恢復江蘇大閘蟹直供香港舉行會議，上月他收到南京海關的通知，最快本月15日恢復直運香港。程維志已經向南京海關提出申請，「若能恢復直運，就能夠幫助香港

蟹商度過寒冬。」

程維志指出，江蘇大閘蟹輸往日本、韓國從沒爆出食品安全問題，唯獨香港要輾轉進口大閘蟹。他表示，陽澄湖地區的生態環境提升，綠化種植覆蓋面積增加，令陽澄湖水域的整體生態環境明顯改善。

禁令亦導致香港大閘蟹的市場越來越難做，目前內地大閘蟹能夠直飛澳門，以20斤大閘蟹正貨為例，直飛澳門所產生運費，比香港「遊飛機河」的方式，省了近千港元。除此之外，澳門允許蟹商在內地化驗所化驗，以及澳門承認內地的化驗結果，而二噁英檢測並不是整個化驗中最看重的指標，但反觀在香港，需要經食安中心檢測，二噁英檢測程序又相當繁複，大約要10日才可完成，檢測合格後才能推出市場發售。

## 北上掃大閘蟹 價錢平一半

內地大閘蟹現階段雖然未能直接運抵香港，但港人從內地買蟹返港自用屬法例容許範圍。本報記者昨日在深圳蓮塘口岸附近街市直擊港人購買大閘蟹蔚然成風，商場、路邊賣大閘蟹攤檔絕大多數顧客是港人，記者亦實測購買4隻返港，過關時通行無阻，亦未見其他購蟹返港的市民被截查。香港大閘蟹業界指，北上買蟹熱潮分薄生意，今年香港蟹商的生意比疫情前同期下跌一兩成。

記者昨到港人北上買蟹熱門地點坳下肉菜市場及森照肉菜市場，發現該處至少有13個售賣大閘蟹的商販，售價基本相若，以公蟹為例，3.5至4兩（內地一兩為50g）100元人民幣4隻，4.5至5兩則100元3隻，母蟹同價格則輕1兩左右，整體價格約為香港一半，甚至更低。

所有蟹販均聲稱貨源來自江蘇太湖蟹，相較於香港市面帶有蟹扣（身份辨識標記）的「行貨」，深圳街市出售的大閘蟹均無任何標記，市民也無從辨認貨源，但無損市民興致，有港人一口氣買3袋，保守估計近20隻。



■港人到深圳買大閘蟹熱潮持續。

## 聯盟倡主題樂園發展低空旅遊

新一份施政報告提出成立「發展低空經濟工作組」，以制訂發展策略和跨部門行動計劃。「大灣區低空經濟聯盟」約30名成員昨日與財政司副司長黃偉綸、運輸及物流局局長林世雄等工作組成員會面。聯盟創會會長、民建聯立法會議員葛珮帆會後引述黃偉綸表示，發展本港低空經濟要有探索精神，特區政府將利用市場與學界力量共同發展，並強調會邊做邊試，不會等待大型基建落成後才發展。

聯盟提出十項建議，包括制訂低空經



■低空經濟應用廣泛，發展潛力巨大。  
資料圖片

濟發展策略，推動與大灣區城市的合作發展；成立「低空經濟專項基金」，培養本地初創企業和吸引海內外落戶香港；發展低空經濟保險服務；制訂低空經濟應用場景需求清單，在海洋公園、迪士尼樂園及地質公園等地區發展低空旅遊；以及為居於偏遠鄉村及離島長者送藥等。

葛珮帆強調，低空經濟是國家正大力推動的戰略性新興產業，亦是發展新質生產力的典範，產業鏈長、應用場景廣泛、發展潛力巨大。她透露，自聯盟成立一個多月來，已收到不少業界就低空經濟的試點項目提出建議，包括應用於消防應急、保安巡查、建築安全、城市管理及發展旅遊景點等。

聯盟榮譽顧問、立法會議員陳紹雄認為，政府不僅要考慮低空經濟的場景應用，應同時有前瞻性思維，做好頂層設計政策導向，建議與大灣區其他城市合作，將整個低空經濟的應用模式輻射至全國、東南亞以至其他「一帶一路」國家。

## 博愛交匯處擠塞 議員倡六招改善

元朗博愛交匯處是居民來往多區必經之處，特別在上、下班繁忙時段，上址經常出現嚴重交通擠塞。民建聯新界西北立法會議員周浩鼎聯同多名元朗區議員提出六項建議，包括加建錦田及八鄉交通出口，讓車輛有其他方式進入元朗、分流車輛，及盡快在交匯處安裝紅綠燈緩解擠塞。

運輸署提出在今年第四季完成安裝交通燈工程，民建聯促請政府提供確實完工日期及使用該系統時間表，以便居民盡早適應交通安排；在使用交通燈系統後，建



■議員關注元朗博愛交匯處擠塞嚴重。  
民建聯

議政府繼續監察及定期公布交通情況，確保新系統有效舒緩交通擠塞；車輛在繁忙時段使用博愛交匯處的「車龍」長達200米，建議運輸署繼續加強分流車輛安排，減低元朗博愛交匯處的交通負荷。

民建聯指出，使用交通燈後，有可能影響駕駛者的駕駛習慣，建議運輸署加強新系統的宣傳，除透過新聞及電台外，應提前在公路上的指示燈牌作出提示，以及加強網絡上的宣傳；運輸署在加裝燈位後要留意車龍形成會否有所改變，過往曾經有車輛因排隊駛入附近商場停車位，導致青山公路及朗日路堵塞致使公共巴士無法通行，需把這方面納入新系統工作安排。

周浩鼎表示，相信安裝紅綠燈有助車輛更有秩序進出交匯處，減少意外發生，對疏導該處交通擠塞或有一定幫助，但單靠安裝紅綠燈，絕非長遠解決元朗博愛交匯處擠塞的根治方式，建議盡快加建錦田及八鄉的交通出口，讓車輛有其他方式進入元朗。