

立法會通過建設生態圈議案 推動成為亞太區樞紐 北都預留700公頃地 支持大宗商品交易

重要一步

立法會昨日通過「推動大宗商品交易生態圈建設及實物交割期貨市場發展」議案，標誌着香港在打造亞太區大宗商品交易樞紐的進程中邁出關鍵一步。

發展局副局長林智文表示，一直在土地資源方面為大宗商品交易作支撐，其中北部都會區預留約700公頃產業用地，包括洪水橋新發展區產業園23公頃用地中，8公頃熟地可即時使用。運輸及物流局副局長廖振新表示，當局本月底將提交條例修訂草案，為合資格貿易商提供半稅優惠，吸引企業落戶。

大公報記者 麥晉璋

立法會進出口界議員鍾奇峰在立法會會議上動議「推動大宗商品交易生態圈建設及實物交割期貨市場發展」議案。國家「十五五」規劃綱要首次明確支持香港構建大宗商品交易生態圈和高增值供應鏈服務中心，期望透過是次議案助力香港對接國家戰略，為特區政府編制香港首個「五年規劃」添磚加瓦。

倡擴大半稅優惠範圍

鍾奇峰提出四項建議，一是完善大宗商品交割倉庫布局及衍生產品交易體系，包括建議政府繼續支持機管局在機場周邊打造集倉儲、交割、中轉於一體的黃金物流樞紐，同時在北部都會區或港口周邊用地，統籌規劃高標準的大宗商品倉儲用地。二是增設離岸人民幣計價大宗商品期貨產品，增設以離岸人民幣計價的黃金等大宗商品期貨合約，鼓勵東南亞、中東、中亞、非洲等新興市場工業企業在港發行更多人民幣債券及參與大宗商品交易。三是持續優化大宗貿易稅務激勵政策，建議將擬推出的大宗貿易商半稅優惠，進一步擴展至所有本地大宗倉儲及物流運輸相關提供方。四是建立跨境及跨部門協調機制。建議在「大宗商品策略委員會」基礎上，進一步成立跨部門工作專組，落實具體工作。

立法會昨日通過有關動議，鍾奇

峰表示，香港需要把握3至5年窗口期，加速建設實物交割基礎設施與生態體系。他認為，香港有成熟海陸空物流網絡、全球領先金融市場、穩定環境及內地龐大需求，具備建設大宗商品生態圈的基礎，政府未來要加快步伐，推動香港成為亞太乃至全球大宗交易及實物交割樞紐，佔據高增值供應鏈中的核心位置。

林智文在立法會會議上表示，2024年施政報告中提出推動發展大宗商品交易生態圈，當中涵蓋前線交易、清算與交割，以及後端倉儲、物流和風險管理等多方面配套，會涉及多個政策局和部門的協作，而倉儲設施作為大宗商品交割的一個重要基礎設施，為此發展局會提供土地資源，為倉儲設施提供必要的支撐。

林智文表示，有不少意見認為要善用北部都會區土地，為大宗倉儲用地供應及現代物流設施擴容。事實上，北都規劃以產業帶動，所以在不同新發展區內，共預留了約700公頃產業用地，當中包括現代物流、先進製造及其他優勢產業，可支持大宗交易。

洪水橋區8公頃即時可用

以洪水橋新發展區為例，區內設有23公頃產業園，當中約8公頃是「熟地」，即時可用，其他也可明年使

用。為提高用地的彈性，當局已放寬使用限制，允許這些地塊可作更多不同用途，包括發展大宗倉庫或配套用途。發展局近月聯同投資推廣署，安排了一些對洪水橋產業園有興趣的金屬儲存和提煉商實地視察。

對於有議員提出大宗倉庫往往以單層模式營運，與產業用地的地積比率未必匹配。林智文表示，特區政府規劃一些產業用地時，往往用多層發展模式作為一個基礎，以洪水橋產業園為例，甚至剔除了法定地積比率限制，從而令每幅用地的地積比率範圍釐定可更有彈性，切合不同產業需求。

廖振新表示，香港物流業具備處理貴金屬、有色金屬等大宗商品的經驗。當局計劃今年內邀請業界提交發展意向書，歡迎大宗倉儲營運商參與。當局本月底將提交條例修訂草案，為合資格貿易商提供半稅優惠，吸引企業落戶。

立法會推動大宗商品生態圈建議

- 1 完善大宗商品交割倉庫布局及衍生產品交易體系
- 2 增設離岸人民幣計價大宗期貨產品
- 3 持續優化大宗貿易稅務激勵政策
- 4 建立跨境及跨部門協調機制



▲北部都會區共預留約700公頃產業用地，當中包括現代物流、先進製造及其他優勢產業，可支持黃金等大宗商品交易。

【大公報訊】香港近年積極推動國際黃金交易中心建設，並以黃金作為構建大宗商品交易生態圈的切入點。香港珠寶首飾業商會理事會主席黃紹基接受《大公報》專訪時表示，香港定位為全球黃金交易中心及儲存中心，是重要的頂層設計。他認為香港的黃金市場需要進行升級，配合黃金交易規範化及國際化的新要求，香港更需要學習怎樣評估未來的需要，利用新的工具在國際舞台上更上一層樓。

黃金作為金融市場的穩定器具有重要地位，加上香港背靠內地龐大的消費市場，並且面向全球，在創新力及金融等多方面支撐，香港一直是黃金珠寶首飾貿易、加工及零售的世界中心。黃紹基認為，香港的黃金市場要進行升級，配合未來香港以及國家對黃金交易規範化及國際化的新要求。

目前，全球普遍採用兩種黃金交易模式，包括實物交割，以及透過衍生工具購買黃金價格的變動。

港政經穩定 存金安全

「在國家支持之下，香港定位為全球黃金交易中心及儲存中心，是一個很重要的頂層設計。」黃紹基指出，大眾可以購買交易所買賣基金（ETF）等金融工具，而且無論是個人、機構投資者，以至國家主權基金，也會購買黃金儲存或作實金交收，令香港成為全球黃金轉運中心。

特區政府致力推動香港機場管理局及金融機構在港拓展黃金倉儲，位於機場貴金屬儲存庫的容量，2026年實現250公噸，到2028年進一步增至超過2000公噸。

「香港是全世界最安全的地方，將黃金擺放在香港可以很放

心，而且香港是進出自由港，如果要買賣實金可以通過這個倉儲進行交收，這樣便完善整個黃金產業鏈的頂層設計。」黃紹基認為，從整個產業鏈來說，由礦山開採原料，到精煉成為金條、首飾產品，繼而進行全球買賣交易，成為中游和下游，為香港帶來品牌效益。

交易平台可參考倫敦模式

香港由傳統的零售珠寶業轉型為國際黃金交易中心，被問到現時面對的瓶頸是什麼？黃紹基形容是「萬事起頭難」，認為要發展成為國際黃金交易中心平台，在制度方面，香港需參考外國先進案例，例如倫敦作為歷史悠久的黃金交易及儲存中心，當中有不少經驗可以借鏡之處。

「香港有好的歷史根基，但一定要學習怎樣去評估未來的需要，用新的工具去幫助香港在國際舞台上更上一層樓。」黃紹基強調，不能簡單地「搬字過紙」，畢竟要考慮到面向未來新世代，香港需要的是什麼，例如數碼化、大數據是必然的課題，賦能香港更有效率地面向未來發展。



▲黃紹基表示，香港定位為全球黃金交易中心及儲存中心，是一個很重要的頂層設計。

業界倡加強頂層設計 升級黃金市場

許正宇：目標3年黃金倉儲量2000噸

【大公報訊】財經事務及庫務局局長許正宇（圖）在立法會會議上表示，特區政府將活化現貨市場以提升黃金的整體交易量，及作為建立衍生品流動性的基礎，同時制定目標在三年內提升香港黃金倉儲量至逾2000公噸。

許正宇表示，特區政府現階段以黃金為切入點發展大宗商品生態圈，涵蓋加強基建、金融交易、人才培訓、稅務優惠等多個範疇，並已制定明確的倉儲擴容目標，在三年內將倉儲量提升至超過2000公噸，建造區域黃金儲備樞紐。香港機場管理局已正式立項擴展在機場的

倉儲設施，規模將達至千公噸級別，兼顧本地儲存、交割和過境轉運需求。同時，特區政府正積極推動金商在港建立或擴建精煉廠，構建一個更穩健、更齊全的供應鏈。

活化現貨市場 提升成交量

黃金交易方面，許正宇指出，特區政府會活化現貨市場，作為提升整體交易量及建立衍生品流動性的基礎，同時以倉儲實物作為底層基礎，支持符合國際標準的黃金交易在香港進行清算和交割，帶動上下游產業鏈的全面發展。



他表示，自今年1月以來，香港市場已迎來多隻黃金交易所買賣基金（ETF）上市，並直接持有存放於香港的實物黃金。此外，為了提高黃金期貨合約的流動性，港交所已於今年5月就推出全市場交易費用折扣優惠，以及流動性提供商及活躍交易者優惠計劃向市場參與者發出通告。有關安排將於7月生效。日後亦將持續優化合約設計和完善產品序列。

金融基礎建設方面，許正宇提到，特區政府正同步建立與國際標準接軌的香港黃金中央清算系統，以增強現貨市場流動性，其營運籌備工作已進入最後階段，計劃在今年內開展試營運。

北都公路(新田段)設計及建造顧問合約批出

【大公報訊】記者黃知行報道：路政署昨日（11日）與艾奕康有限公司和阿特金斯萊亞洲有限公司，聯簽簽署北都公路（新田段）的設計及建造顧問合約，展開道路參考設計及為工程合約擬備招標文件等關鍵工作，標誌着項目邁向建造階段的一個重要里程碑。

顧問聯營組成的專業團隊包括上海市政設計研究總院（集團）有限公司、萬利仕（亞洲）顧問有限公司、中國工程院院士，以及其他不同範疇的專業成員，將參考國內外工程項目的成功經驗，深化項目的設計，進一步提升成本效益及施工效率。

路政署表示，北都公路是全港目前規模最龐大的單一道路工程，全長約24公里，相當於五條中九龍繞道（油麻地段）的長度。署方去年3月展開全條北都公路的勘察研究，並按照「全盤規劃，分段推展」的原則，優先推展當中約9公里長的新田段。

項目團隊於勘察研究開展至今的15個月，一直與相關政府部門緊

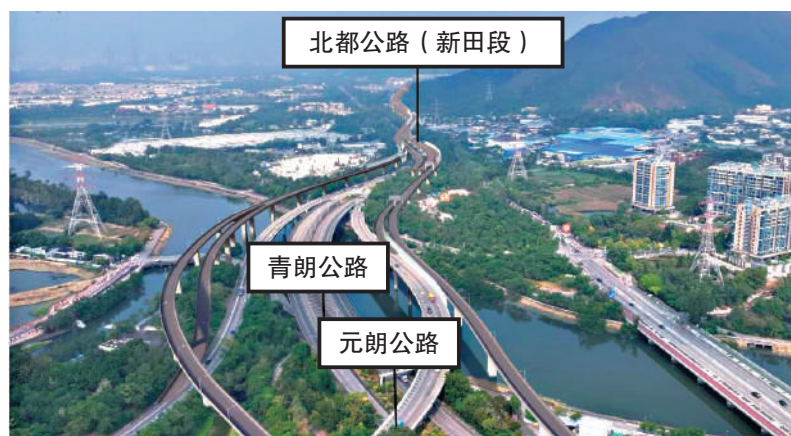
密協作，相繼完成多項關鍵工作，包括按計劃於3個月內優化北都公路的走線，並由超過15個政府政策局和部門組成的項目督導小組審議及確立該走線；完成新田段的環境影響評估（當中包括12個月橫跨旱季及雨季的生態調查），並正向環境保護署申請環境許可證；以及完成地區諮詢工作，並按法定程序為新田段的道路方案刊憲。整體而言，北都公路（新田段）的進度較預期理想。

署方表示，北都公路（新田段）的進度較預期理想，又說基於

優化後的走線方案和合約模式，署方有信心新田段可以較原定2036年的目標提早完工。

目標明年為工程合約招標

發言人指出，為配合新田科技城及牛潭尾一帶的發展，署方將優先推展北都公路（新田段），目標明年具備技術條件為工程合約招標，又計劃廣泛採用「設計及建造」的工程合約模式，讓承建商能同步開展詳細設計及前期工程，並按技術專長靈活部署，有望進一步加快建造及降低成本。



▲北都公路(新田段)連接元朗公路及青朗公路的交匯處。圖為模擬圖。

