

港交所旗下的倫敦金屬交易所（LME）今年4月宣布核准首批4個位於香港的金屬交割倉庫，最快7月起投運，特區政府投資推廣署從中充當「媒人」角色，出力不少。投推署（運輸、物流及工業）總裁王國藩上周接受香港文匯報訪問時表示，署方目前還在與約10間倉庫營運商接觸，並料LME在港增設交割倉可為本港新增1,000個相關職位，帶動本港大宗商品市場、保險、金融、貿易和融資等相關行業發展，同時在當前地緣政局下，可發揮保障國家金屬供應鏈安全穩定的作用。

●香港文匯報記者 曾業俊

王國藩在訪問中指出，自LME將香港納入其全球倉庫網絡內的許可交付地點，並接受倉庫營運商申請許可儲存LME註冊品牌的金屬，投推署在這方面做了不少的推進工作。首先是前期工作方面，如與港交所及財庫局進行前期籌備、與LME會晤及了解對方需要、就本地運輸及進出口規定提供建議，促進LME與香港營運商的合作，加深國際營運商對本地市場的了解，並擔當作為跨政府部門協作的「導航系統」。

署方任「媒人」幫「牽紅線」

其次是LME的交割倉是金屬倉儲，對承重的要求很高，與香港大部分物流業運作不同，因此在協助LME在港物色適合的倉儲營運商顯得異常重要。他說，投推署從中擔當「媒人」角色，以「多對多」形式為不同的LME認可倉庫營運商及本地倉儲營運商「牽紅線」，在協助他們完成營運協商後，再由他們自己商討具體商業細節。他補充，LME認可倉庫營運商在揀選香港倉庫業者作為合作夥伴，除考慮設施，亦會優先考慮對方是否擁有處理金屬的經驗。

下批營運商料大公司較多

至於後續申請方面，王國藩透露，目前投推署仍與約10間倉庫營運商持續接觸，部分正在互相洽談合作，有意申請成為LME認可的在港倉庫。另有部分營運者仍未物色到合適夥伴，投推署正持續向他們引薦潛在合作夥伴。他補充，首批交割倉營運商以中小型公司為主，第二批及之後申請者會以大公司佔比較多。而大公司需要的用地更多，對配套要求亦更高。

他指出，中國作為生產及消費大國，LME全球庫存量之中有近兩成業務與中國有關，而LME的亞洲倉庫分布在日本、韓國、馬來西亞及新加坡等地，當中近八成存量也與中國相關。因此，香港作為內地對外開放的門戶，在港設倉可盡佔地利及物流優勢，不少倉庫營運商非常有興趣在港設立LME認可倉庫。

發揮港國際金融中心優勢

問及金屬交割倉庫行業對香港的經濟貢獻，王國藩指出，金屬倉儲物流業以往在港發展相當有限，現在LME在港認可的交割倉之貢獻，並非單純為港增加物流倉儲業務。LME乃金融平台、倉庫及物流供應鏈這三項產業的結合，除可帶動本港金屬現貨交割及倉儲物流業務外，還能帶動背後的保險、金融、貿易和融資等相關行業發展，進一步發揮香港國際金融中心的優勢及為傳統金融業帶來新商機。

王國藩以馬來西亞為例，現時LME在當地的倉存量約85萬噸，每方呎租金約50美仙，1年存倉費收益達1.5億美元，並同時帶動相關的運輸、融資及保險行業增長。他估計，全球金屬及大宗商品交易生態圈的經濟貢獻達1,000億美元，LME在港設立交割倉庫並帶動相關行業發展，長遠將可為香港新增1,000個職位。

此外，現時地緣政局動盪，在本港設立LME倉庫可保障中國的金屬供應鏈安全穩定。王國藩指出，特朗普的關稅政策正進一步拆散全球供應鏈，並降低經濟效益，香港正正可以利用自身優勢協助企業增加盈利，並發揮保障國家金屬供應鏈安全穩定的作用。中國內地是全球最大的金屬用家，香港在供應鏈管理上擁有豐富經驗，同時擁有全球最大的離岸人民幣資金池，香港可以推動內地及海外公司使用人民幣交易，穩定供應鏈及提升金融效率。



●投推署王國藩指，香港作為內地對外開放的門戶，在港設倉可盡佔地利及物流優勢。
記者曾興偉 攝

LME 倉助港物流業升級轉型

LME早前核准本港首批4個倉儲設施，分別由3間倉儲營運商營運，每間營運商由一對公司組成，即包括一間LME認可倉庫營運商及一間本地倉庫業者。投推署解釋採用這樣組合的好處是，前者了解LME運作並富營運經驗，後者則熟悉本港情況且擁有自設倉儲配套，兩者合作可大大降低營運成本和風險。

其中，總部位於新加坡的GKE Metal Logistics夥拍華潤物流營運兩個倉儲，獲准儲存鋁合金、原鋁、銅、鎳、鉛、錫和鋅；另Henry Diaper與中國外運（香港）倉儲合作營運一個倉，獲准儲存鋁合金、鉛、錫和鋅；至於PGS（East Asia）則聯同豐豪供應鏈（香港），獲准儲存鋁合金、原鋁、銅、鎳、鉛、錫和鋅。

華潤物流：推動多行業發展

華潤物流總經理吳桢在接受記者訪問時表示，是次與GKE合作設立LME認可倉庫，除為公司新增全新的倉庫業務，亦可以開拓其他附加業務，例如運輸、過關、清關，甚至提供內地倉庫服務。他相信，香港作為大灣區城市之一，擁有龐大用戶網絡，香港引入金屬及大宗商品交易業務，並非只惠及倉儲行業，還會推動融資、運輸及司法仲裁等多個相關行業的發展，有助鞏固香港作為國際貿易中心、航運中心、金融中心及司法調解中心。

作為本地倉庫業者，吳桢指出，公司會按照LME認可倉庫營運商的指導營運相關倉庫，同事正學習相關的營運知識和管理標準。未來會視乎需要，公司將考慮申請其他倉庫作為LME倉庫。

「家門」前設交割點增穩定性

GKE Metal Logistics投資發展部總經理梁金源認為，雖然全球的金屬消耗量和產量不會因LME增設香港交割點而增加，但相信可大大提高LME倉儲網絡的穩定性和效率，為全球業界提供更多倉庫選擇，與其他亞太地區的LME倉庫締造協同效應，吸引正使用其他有色金屬交易所的業者「轉倉」，藉此吸納更多貨物、金屬品牌，甚至其他仍未在交易所清單上的金屬來港。

梁金源續指，中國是全球最大的生產國和消費國，所消費的金屬佔全球金屬消耗量約四成。香港作為內地的對外門戶，能在最大用家的「家門」前設立交割點，可以提升周轉效率，藉距離更短、頻次更高更快捷的交易以穩定金屬價格，縮窄價差，加強金屬供應鏈的穩定和韌性。

LME 金屬倉申請陸續來投推署：為港增1000職位

帶動本港多個行業發展 保障國家供應鏈穩定



●投推署王國藩（中）表示，署方目前還在與約10間倉庫營運商接觸，並料LME在港增設交割倉可為本港新增1,000個相關職位。旁為華潤物流吳桢（左）及GKE Metal Logistics梁金源（右）。
記者曾興偉 攝



LME 首批4個香港金屬交割倉庫資料

營運公司	GKE Metal Logistics 與華潤物流	Henry Diaper 與中國外運（香港）倉儲	PGS（East Asia）與豐豪供應鏈（香港）
倉儲數量	2個	1個	1個
總儲存面積	共1,000平方米	4,100平方米	4,062平方米
地址	長沙灣欽州街西89號	青衣航運路38號	元朗流浮山道丈量約份第129約地段第2288號
獲准儲存金屬	鋁合金、原鋁、銅、鎳、鉛、錫和鋅	鋁合金、鉛、錫和鋅	鋁合金、原鋁、銅、鎳、鉛、錫和鋅

資料來源：財庫局

整體物流成本 香港僅新加坡三分之一

總部設於新加坡的金屬物流企業GKE Metal Logistics，是LME今次在香港3家認可倉庫營運商之一，與華潤物流合作在港營運兩個倉儲。GKE Metal Logistics投資發展部總經理梁金源在接受訪問時，比較了香港與新加坡設立金屬倉的優勢，若只計倉租成本，香港貴新加坡2倍，但由於香港金屬倉服務中國內地的需要時能大為節省海運等成本，反過來香港的總體物流成本只有新加坡的三分之一，故在港設立金屬倉仍「大有數為」，而旗下香港倉庫將在7月正式營運。

送往華南地區快18日

梁金源指出，香港地價貴，倉儲呎租較



●金屬交易所牽涉大量隱藏成本，包括運輸、融資、庫存等成本。
資料圖片

新加坡貴至少1倍至2倍，金屬售價亦比新加坡貴兩成。然而，金屬及大宗商品交易牽涉大量隱藏成本，包括運輸、融資、庫存等成本。由於最終的金屬消費市場以中國內地為主，而在新加坡交割貨物至中國內地牽涉繁複手續及海運，一般由交割至送到華南地區需時約3星期；在香港交割可節省流程及船運，並可通過貨車、內河船及海運等多式貨運，由交割至運到華南地區只需3日時間，能大幅節省物流成本及時間。

梁金源計算過，即使香港倉租成本比新加坡貴2倍，但由於貨車運費較海運穩定，加上扣除碼頭費及拖運費等，若運送目的地為華南，香港整體物流成本（倉儲加運輸）只是新加坡的三分之一，而消費者亦可享受更快交割及更經濟的物流成本，最終得益。至於運往華北的貨品，相信仍會選擇韓國的倉庫為主。此外，集團在香港儲存金屬，會物色承重能力強及靠近海岸的倉庫，降低物流成本以抵消租金，盡可能克服土地成本。

預料銅鎳錫具優勢

GKE在香港的認可倉庫，近日已經獲得LME的驗收，梁金源指，公司正計劃邀請上、下游業界參觀倉庫，料首批金屬

將最快6月底陸續運抵香港港口，7月可正式在港交割。

他續指，目前LME香港倉庫只允許存放最多7種金屬，由於香港倉庫以內地華南地區為主要目標市場，預計儲存銅、鎳、錫這三類中高價值的金屬會較有優勢，因為本港並非主打「深度儲存」，而是以「短頻交易」為主，上述金屬的價格較高，尤其鎳和錫的存量相對稀少。

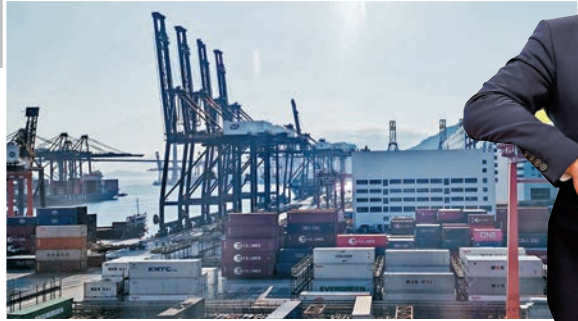
梁金源亦看好銅的長線需求，特別是中國內地正積極發展新能源產業，銅在重置電網時可擔當相當優良的導電體。至於鈷、鋰和石墨這三類「電動車金屬」目前仍未允許儲存在LME香港倉庫，其中鈷在LME整個亞洲地區的存量只有100多噸，並僅儲存在新加坡。



●GKE Metal Logistics 梁金源表示，看好銅的長線需求，特別是中國內地正積極發展新能源產業。
記者曾興偉 攝

拓大宗商品市場 需土地政策配合

●華潤物流吳桢認為，在貨櫃碼頭設立LME倉庫具地理優勢，尤其現時本港貨櫃吞吐量正在減少，物流業可藉機轉型。
記者曾興偉 攝



行政長官李家超在2024年的施政報告提出在香港建立大宗商品交易生態圈的大計，以期帶動物流業及金融業發展。然而，發展大宗商品交易需要不少政策的配套，涉及物流土地規劃、道路承重設計，甚至危險品處理等等。GKE Metal Logistics投資發展部總經理梁金源認為，特區政府未來在規劃「特色物流行業」或「特色供應鏈產業」倉庫時，需增加樓層的承重；在規劃土地時，可以更清晰制訂棕地的條款，並預留土地予業界生存及試錯，例如適度放寬土地使用年期等。

棕地設倉庫要多方面配合

他指出，現時本港LME核准倉營運商是與本地有倉儲的營運商配對營運，而金屬行業對倉庫的地點及樓層承重能力的要

求很高，「每次來貨至少500噸，涉約20個貨櫃」，在傳統工業區容易導致塞車，所以倉儲地點靠近主要幹線和港口最為理想。同時，倉庫樓層的承重力至少4噸甚至10噸，而香港絕大部分倉儲能具備2噸承重力已算較大。

梁金源表示，公司在選擇倉庫時要在承重和呎租之間取捨，由於靠近碼頭的高承重倉庫租金較貴，租金較便宜的新界西北棕地是另一個選擇。不過，棕地倉庫牽涉複雜的土地政策，以及路面情況未如理想，例如道路較窄及較顛簸，不利重型貨車行駛。而LME也希望營運商的倉庫位處工業用地，以防土地規劃突然有變，迫使倉庫要在短期內搬遷，影響LME的業務計劃。另外，金屬倉庫會存放大量高價值的大宗商品，也需配備高強度保安。

對此，投推署（運輸、物流及工業）總裁王國藩表示，投推署亦正就土地規劃方面向發展局及特首政策組反映業界意見，

當局亦明白首批倉庫申請只有數個月時間，難以在短期內推出適當地，但長遠會視乎實際需要，考慮改建現有設施或推出新用地供業界使用，例如興建綜合性物流倉庫，同時供金屬儲存及其他行業使用；或者使用貨櫃碼頭內倉庫作為LME倉庫，同時會考慮提升道路配套，以及評估對周邊環境的影響等。他指出，土地屬珍貴資源，政府一方面支持新產業發展，另一方面要確保土地用得其所。

華潤物流總經理吳桢也認為，在貨櫃碼頭設立LME倉庫具地理優勢，尤其現時本港貨櫃吞吐量正在減少，物流業可藉機轉型。

物流業可善用貨櫃碼頭轉型

另外，LME核准的4個本港金屬倉，只獲准儲存鋁合金、原鋁、銅、鎳、鉛、錫和鋅，而在電池、高溫合金、催化劑和醫療等方面都有用途的鈷並不在列。王國藩指，由於鈷具易燃性及致癌性，處理方法與其他金屬截然不同，若每個倉都儲存鈷，將導致成本效益相對降低，因此現時LME未批准在港的倉庫儲存鈷。