

書面質詢

林宇滔議員

關注澳門物流業發展及人工島物流設施問題

港珠澳大橋於2018年10月正式開通，成為跨越粵、港、澳三地，連接珠江東西兩岸的陸路運輸新通道，其中一個重要功能，就是促進香港與內地及澳門三地之間的陸路運輸便利化，過去幾年，珠海及香港積極通過港珠澳大橋發展兩地陸路運輸，以致兩地機場、貨櫃碼頭的貨運物流間的轉運，大大提升兩地物流運輸網絡的效率、覆蓋面和靈活性。

不過，由於一直沒有物流中心及倉庫的配合，港珠澳大橋通車四年多，除緊急貨物如疫情物資或疫苗等個別情況，本澳物流業完全無法通過港珠澳大橋進行任何物流運輸，不單無助提升港澳間的散貨或貨櫃物流的效率，也令澳門機場貨運物流，無法藉由港珠澳大橋與國際樞紐級的香港機場實現航空物流的轉運，令本澳物流產業在區域競爭中完全處於劣勢。

特區政府最初在計劃在人工島興建「物流中心」，其後突然改變設施的功能定位及選址，由過去的「物流中心」改為「跨境貨物轉運站」，並遷移到港珠澳大橋珠澳口岸人工島澳門口岸管理區澳門邊檢大樓東停車場南面，用地面積亦由原來的56,361平方米，大幅縮減約至16,125平方米，僅為原面積約四分之一。「轉運站」採用「境內關外」及不設倉儲的運作模式，只供澳門及香港貨車進行即時跨境貨物的交收。

根據保安司於2022年8月回覆議員書面質詢時表示，「港珠澳大橋澳門跨境貨物轉運站」的功能主要為港澳貨車進行即時貨物轉載或轉換貨櫃提供服務。站內設有辦公樓及貨物轉運區域，其中包括二十個貨櫃車泊車位連裝卸貨台、五個冷凍貨櫃的臨時供電泊位，以及集裝箱轉運區域。另外，根據承建公司發佈的資訊，「轉運站」的工程內容包括建造行政大樓、貨物轉運區域平台、港澳車輛入口控制室及保健中心、香港車輛出口控制室和衛生設施、車輛消毒通道、車輛稱重設備等。已於去年10

月進行動工儀式，預計今年竣工。

有物流業界人士反映，現時物流設施規模大幅降低，原本的「物流中心」計劃包含倉儲、分貨、拆裝及包裝設施等，業界對此十分期待，認為除了可以為貨物入口本澳提供更靈活的方式，更可進一步發展貨物出口的服務，促進本澳物流業的擴展。但無奈政府卻於2020年3月突然更改計劃，事前更未有與業界進行溝通或諮詢意見。

對於現時「轉運站」沒有倉儲設施，有業界擔心，若果貨物從香港抵澳後，因手續問題未能即時完成報關，相關貨物該如何處理；若果入口的貨品需要進行檢疫，「轉運站」是否有足夠的設施及空間，當局至今仍未有交代。

為此，本人提出以下質詢：

一、政府曾於二零一一年設立「物流業發展委員會」，目的是「協助澳門特別行政區政府制訂、推廣及推行物流業發展的政策、策略和措施。」然而，政府在二零一七年在沒有解釋原因下，突然撤銷「物流業發展委員會」，及後亦未有交代制訂、推廣及推行物流業發展的政策、策略和措施屬哪個部門負責，這亦間接導致港珠澳大橋通車四年多，本澳仍未能通過港珠澳大橋進行貨運物流。政府當年突然撤銷「物流業發展委員會」的原因是什麼？目前是哪個部門負責本澳物流業的政策訂制及與業界進行溝通？

二、當局將港珠澳大橋人工島的「物流中心」改為「跨境貨物轉運站」的理由為何？事前為何沒有與業界溝通及諮詢意見？物流設施用地面積由原來的56,361平方米縮減約至16,125平方米，當局有否科學數據解釋現時的規劃，在空間及設備方面是否足夠應付本澳物流業現時及未來發展的需要？由於現時「轉運站」沒有倉儲設施，若貨物從香港抵澳後因手續問題未能即時完成報關，相關貨物該如何處理？「轉運站」是否有足夠的設施及空間處理入口貨品檢疫？

三、當局會否在目前「轉運站」興建時，在設計上預留未來擴建空間，以便未來可增建業界一直期待的倉儲、分貨、拆裝及包裝等設施，為澳門物流業的發展提供更好的基建配套？當局政府對未來人工島物流設施及本澳物流業的發展定位有何目標及規劃？有何實質措施，充分利用港珠澳大橋的便捷，通過港珠澳三地間的空運、船運及陸路貨運的靈活轉運及聯動，提升本澳物流效率及覆蓋，為本澳發展多元產業打好基礎？