



洪水橋/廈村新發展區 現代物流卷

研究報告



中華人民共和國香港特別行政區政府
運輸及物流局



土木工程拓展署



目錄



行政摘要	4
前言	12
第1章 引言	13
第2章 現代物流發展概覽	17
2.1 現代物流特點	
2.2 香港、內地及海外物流設施比較	
第3章 洪水橋物流圈強弱機危分析	23
3.1 洪水橋物流圈的強弱機危分析	
3.2 優勢	
3.3 弱點	
3.4 機遇	
3.5 挑戰	
第4章 洪水橋物流圈概念規劃和發展方向	33
4.1 洪水橋物流圈概念規劃	
4.2 洪水橋物流圈發展方向	
第5章 企業為本	43
5.1 以「企業為本」為原則	
5.2 措施(1):吸引錨點企業	
第6章 締造有利市場環境	47
6.1 措施(2):多元化發展模式	
6.2 措施(3):以市場為導向的發展條款	
第7章 創新方式驅動行業發展	51
7.1 措施(4):智慧綠色物流設施	
7.2 措施(5):結合製造、加工及現代物流	
7.3 措施(6):配合低空經濟發展	
第8章 項目推展事宜	57
8.1 推展模式	
第9章 措施概覽	59
結語	61
鳴謝	62

行政摘要

憑藉完善的多式聯運網絡、處理高價值貨物的先進技術和人才、高效的貨物清關、良好和公平的營商環境，以及在「一國兩制」下使用簡單低稅制和雙語普通法等制度優勢，香港成為了國際物流樞紐。不過，香港寸金尺土，穩定的物流用地供應對物流業的發展至關重要。如果物流用地不足，將牽制香港物流業的發展，並會引致租金成本上升，影響香港作為國際物流樞紐的競爭力。

就此，運輸及物流局在2023年10月公布的《現代物流發展行動綱領》內提出，長遠在北部都會區的新發展區內打造具不同功能的「現代物流圈」，並以洪水橋／廈村新發展區內的物流用地為試點（下稱「洪水橋物流圈」）。

事實上，造地需時。要確保物流用地長遠供應充足，政府應持續進行物流用地規劃和開發，建立物流用地庫存，按市場需求適時推出。





現代物流與物流圈

現代物流多應用自動化物流設備，以提升營運效率及貨物處理追蹤能力。此外，綠色物流亦是全球主要發展趨勢。業界日益採用具能源效益及符合國際認證標準的綠色建築設計興建現代化物流中心，並使用電動化物流車隊。物流服務亦向多元化發展，除了核心的運輸倉儲外，進一步涵蓋專業包裝及加工、供應鏈金融、存貨管理及市場推廣等多元化服務。

物流圈則指匯聚現代化的物流設施，以及相關的物流企業和機構於同一地區有機發展，形成產業集群，從而打造出一個具協同效應的物流生態圈。

配合上述現代物流的發展需求，現代物流設施往往需要較大面積的地塊和高樓底設計。近年不少內地及海外的現代物流設施均有採取這些設計和發展規模。反觀香港目前的現代物流設施，以具有盤道通往每層樓的多層式物流大廈，以及建築規格較低的傳統工業大廈為主，較難滿足這些新發展需求。此外，參考內地和海外類似物流圈的發展經驗，每每以大型物流企業或對物流需求高的企業為核心，從而吸引其他上下游物流服務供應商，以至例如銀行、貿易服務、企業諮詢和人才培訓等配套服務供應商入駐，形成有機的生態圈和物流產業集群。



洪水橋物流圈優勢分析

洪水橋物流圈的面積廣闊而且土地集中，不僅解決了過往用地碎片化的問題，亦有助匯聚高增值上下游產業以實現規模化營運。



在地理位置上，洪水橋物流圈緊鄰深圳前海及南山區，與深圳灣口岸僅一橋之隔，是貨物跨境流轉的首選地點。此外，該區擁有四通八達的陸路交通網絡，經港深西部公路約5分鐘即可抵達深圳灣口岸，經屯門至赤鱲角連接路則可快速連接香港國際機場，與葵青貨櫃碼頭亦只是約25分鐘車程的距離。配合未來的道路規劃，該區將形成強大的海陸空聯運能力，能確保供應鏈的高效運轉，具有策略性優勢。





高價值商品轉口、電子商務的持續增長，大宗商品及低空經濟等新興產業亦具發展前景，加上機場三跑道系統落成帶來的機場運力上的大幅提升，均為交通便利的洪水橋物流圈帶來機遇。此外，隨著皇崗口岸轉型為純旅檢口岸，跨境貨運將形成「東進東出、西進西出」格局。緊鄰深圳灣口岸的洪水橋將成為港深西部跨境貨流的總集散地，確保充足且穩定的貨源。

面對全球物流現代化的趨勢，以及周邊城市的競爭，香港物流業界需要有破局思維，同時也需要有足夠空間發展現代物流。我們相信地理位置優越的洪水橋物流圈，將能有效發揮香港海、陸、空的物流優勢，成為區內首屈一指的物流產業集群。這個觀點在研究團隊與包括物流設施發展商、物流企業、諮詢及法定組織和物流行業協會等物流業持份者進行的超過30場深入訪談上，得到普遍認同。

洪水橋物流圈概念規劃

經研究受訪者的意見，研究團隊為洪水橋物流圈制定了概念性發展規劃。洪水橋物流圈分為5個區域，發展高價值貨物物流、電商物流、貨運代理及低空經濟等物流業務，使同類型業務能夠在同一區域內形成產業集聚效應，不同區域之間則功能互補，促進產業鏈的有機發展。其中一幅用地將會用作智慧綠色集體運輸系統車廠用地。該運輸系統將聯繫洪水橋物流圈及洪水橋/廈村新發展區市中心及鐵路站，為物流圈提供便捷的交通服務。



三大方向及六項措施

就洪水橋物流圈的發展，持份者提供了多項意見，包括政府應於物流圈發展初期提供支援，幫助形成產業集群；降低物流圈用地的地積比率和考慮以價高者得以外的方式批出物流用地；靈活有序地按市場需要推地；放寬有關物流設施的發展管制，例如便利業界採用高樓底設計，促進智慧綠色物流發展；以及加強跨境低空貨運合作，考慮在物流圈內規劃設置低空運輸基建等。

經考慮業界的意見、參考內地和海外的發展經驗，以及結合香港物流發展的實際情況，研究確立了三大方向，以引領洪水橋物流圈發展，並在各方向下提出相應措施以待落實。



方向一：企業為本

措施 1 吸引錨點企業

研究建議為錨點企業量身定制入駐條款，配合入駐企業的需求，並要求其對發展規模、創新、智慧和綠色物流發展作出承諾，帶動洪水橋物流圈的產業集群發展。

方向二：締造有利市場環境

措施 2 多元化發展模式

研究建議洪水橋物流圈根據實際市場狀況，以多元模式靈活發展，包括以非傳統推地方式、容許發展較低矮物流設施、整合部分合適用地以提供規模較大的物流空間，以及便利物流設施業主提供更長年期租約等，以助減低發展成本和提高發展彈性。

措施 3 以市場為導向的發展條款

在不斷變化的經濟環境下，研究建議在推出土地前邀請業界提交意向書，瞭解市場的需求和發展意見，包括發展參數、發展規模和財務可行性等，以呼應政府招商引資的政策方向，確保土地發展條款切合業界所需。



方向三：創new方式驅動行業發展

措施 4 智慧綠色物流設施

研究建議參考持份者的意見及內地經驗，制定作業指引，完善對高樓底物流設施的總樓面面積計算方法，推動業界採用有較大空間要求的智慧物流設備，減少對人力資源的依賴，並推動行業發展。研究同時建議物流設施提供綠色配套（如電動貨車充電設施或節能裝置），以助企業符合「環境、社會及管治」(Environmental, Social and Governance) (ESG) 要求和提升行業競爭力。

措施 5 結合製造、加工及現代物流

研究建議洪水橋物流圈除了提供現代物流服務外，亦應順應物流業向高增值發展的趨勢，檢視土地用途，加入工業製造和加工等增值元素，從而促進產業鏈的有機發展。

措施 6 配合低空經濟發展

研究建議洪水橋物流圈內預留空間，作低空經濟等新質生產力的產業發展，例如配合物流配送及跨境低空無人機物流等與物流相關的低空經濟發展，包括提供相關基礎設施。

下一步

洪水橋物流圈涉及多幅用地，所以研究建議政府在推出用地前，先邀請業界遞交發展意向書，並審視每個項目的經濟效益、推展及財務安排，權衡利弊，確保以最合適的模式推展相關物流圈發展項目。

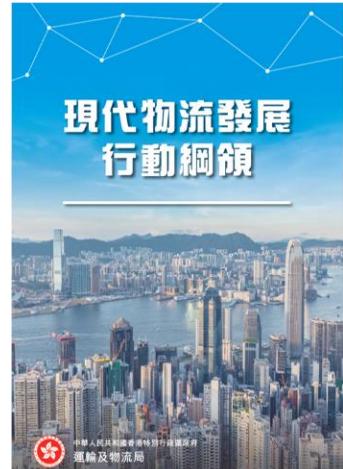
政府會在2026年內就洪水橋物流圈的第一幅用地邀請業界提交發展意向書，並根據市場意見決定發展模式以及制訂發展條款，並視乎市場情況推出。





前言

香港一直是亞洲區內的重要物流樞紐，亦是內地與世界各地進行貿易的重要門戶。香港擁有優越的地理位置；自由港的地位；完善的基建設施；全面的海、陸、空運輸網絡；健全的法律制度；簡單低稅制，以及經驗豐富的專業人才，加上是國際商業和金融中心，因此具備明顯的競爭優勢，一直在促進區內貨物流通方面擔當舉足輕重的角色。在「一國兩制」下，香港直接參與內地的龐大市場，同時與世界接軌，成為連接內地與世界的橋樑。



為配合現代物流業發展並打造香港成為以高價值貨物和電商市場為主的可持續國際物流樞紐，特區政府於2023年10月公布《現代物流發展行動綱領》（下稱《行動綱領》），引領香港物流業的未來發展方向。考慮到穩定的物流用地供應對推動現代物流發展至為重要，《行動綱領》當中提出在北部都會區的新發展區內打造具不同功能的現代物流圈，藉此發揮群聚效應，增加物流業的營運效率，從而促進智慧綠色物流在香港的持續發展。行政長官於2023年《施政報告》提出首階段研究新發展區物流用地的發展模式，先以洪水橋／廈村新發展區內預留作現代物流發展的土地作為試點，建造現代物流圈（下稱「洪水橋物流圈」），作為通往大灣區的物流門戶。洪水橋物流圈的規劃研究已於2024年3月展開，並於2025年12月完成。

洪水橋物流圈將現代化的物流設施，以及相關的物流企業和機構，匯聚一方有機發展，形成產業集群，打造出一個具協同效應的物流生態圈。



第1章 引言



現代物流及現代物流圈

現代物流是一套以供應鏈整合、科技應用及高增值服務為核心的產業體系。有別於傳統的倉儲及貨物運輸活動，現代物流更強調效率、精準度、科技應用及跨境協作能力。

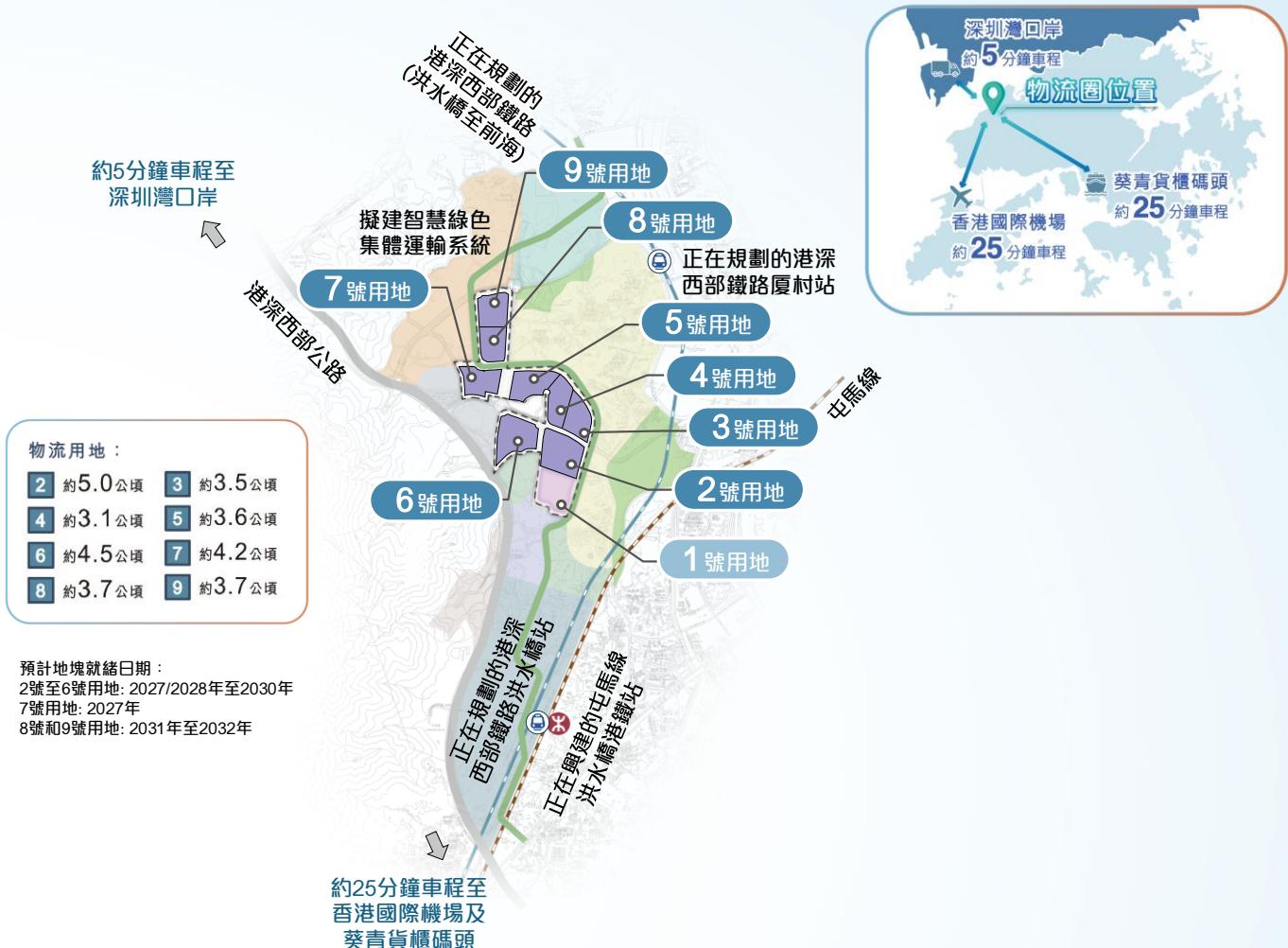
為此，現代物流設施一般有專門的設計，每每是集倉儲、分揀、配送、增值物流服務、物流科技應用及管理控制於一體的綜合設施。除核心的倉儲及配送功能外，物流設施往往同時容納包裝、貼標、簡單加工、品質檢測及逆向物流等增值活動。

現代物流的運作會衍生出不同的物流服務需求。因此，現代物流設施匯聚，可吸引各類相關企業集聚，形成一個產業集群。相關企業包括物流設施發展商、物流營運商、貿易公司、供應商，甚至提供例如檢測認證等配套服務的企業。此等企業集聚一處並有機發展，可以成為充滿活力的產業生態圈，因此稱為物流圈。

現代物流圈不僅能透過資源共享與規模效益，降低營運成本並提升營運效率，更可結合其他物流輔助服務，提供多元化的高增值現代物流服務，從而促進現代物流在香港的持續發展。

研究用地

圖一 洪水橋/ 厦村新發展區現代物流圈研究用地



研究用地位於洪水橋 / 厦村新發展區的西北部，包括9幅物流用地，總面積約36公頃。研究用地周邊已預留土地興建電力支站及敷設供電電纜，為洪水橋物流圈及鄰近地區提供穩定且充足的電力供應。其中，圖一的7號用地已預留作智慧綠色集體運輸系統車廠，以滿足運輸系統營運需求，該運輸系統聯繫洪水橋物流圈和洪水橋/廈村新發展區市中心及鐵路站，為物流圈提供便捷的交通服務。

洪水橋物流圈位處於新界西北策略性位置，地理位置優越，鄰近跨境口岸，並可透過主要幹道連接香港國際機場及葵青貨櫃碼頭。用地直接聯繫旁邊的港深西部公路，距離深圳灣口岸只約5分鐘車程，而與香港國際機場及葵青貨櫃碼頭亦只是25分鐘車程的距離。因此，具備發展跨境供應鏈與區域分撥功能的條件，成為空運與海運貨物進出大灣區的重要門戶。

交通基建方面，除港鐵屯馬線外，正在規劃的港深西部鐵路（洪水橋至前海）將會提供經深圳灣直接連通前海的跨境鐵路服務，預計2035年投入服務。同時，洪水橋／廈村新發展區內已規劃智慧綠色集體運輸系統，為區內提供便捷的交通服務。

研究用地的土地平整和基礎建設工程，大部分（包括1至7號用地）經已展開。按照目前計劃，除7號用地外，相關工程將會在2026年完成收地後兩年內陸續完成，預計自2028年起分階段完成平整，可以供應市場。7號用地將會由洪水橋／廈村新發展區智慧綠色集體運輸系統（第一階段）的中標者發展，有關項目將於2026年招標。

由於1號用地較近未來洪水橋市中心，所以政府現正檢視其土地用途，以配合洪水橋／廈村新發展區的整體發展。此外，政府亦會繼續動態檢視洪水橋／廈村新發展區及周邊地區的土地用途，並留意業界對物流用地的需求，如有需要，未來或會把更多土地規劃作物流圈用途，以支持物流業的發展。

研究目標

研究的主要目標是探討洪水橋物流圈的概念規劃及發展模式，當中包括為物流圈用地的主要用途提出方案，並透過市場調查及分析業界意見，就物流圈的定位、聚焦的物流領域，以及發展方向和相關實施措施作出建議。

研究方法

就香港物流業現況及物流設施的需求趨勢，研究已收集相關的數據，包括香港對外貿易商品、網上銷售比例及運輸方式等數據，分析市場對在洪水橋物流圈提供物流服務的需求。研究亦參考了香港、內地及海外的現代物流設施，為洪水橋物流圈所需的現代物流設施提出建議。研究團隊與包括物流設施發展商、物流企業、諮詢及法定組織和物流行業協會進行超過30場深入訪談，了解市場需求與發展機遇及挑戰。在制定本研究報告的過程中，研究團隊曾廣泛徵詢業界的意見，並一直與各政府部門、諮詢及法定組織保持緊密聯繫，就洪水橋物流圈發展的進行政策及技術等不同層面的討論。



第2章 現代物流發展概覽

2.1 現代物流特點

縱觀全球物流發展趨勢，可歸納出以下現代物流發展的特點：



自動化:現代物流日益應用自動化物流設備，例如自動導引車(Automated Guided Vehicle)及自動化立體倉庫系統 (Automatic Storage/Retrieval System)，以提升貨物處理追蹤能力及營運效率，節省日益昂貴的人力成本，並透過高密度的倉儲解決方案，盡用空間，提升成本效益及整體產業競爭力。



綠色節能:隨着國際上對ESG的要求日趨嚴格，採用具能源效益及符合國際認證標準的綠色建築設計興建現代化物流中心，已成為現代物流發展的趨勢之一。業界亦積極推動物流車隊電動化，並完善相關的快速充電網絡及配套設施，透過全方位的節能措施，致力減低在運輸及倉儲過程中的能源消耗與碳排放，以滿足國際市場對綠色物流服務日益增長的需求。



多元化增值服務:物流服務亦開始整合供應鏈上下游環節，除了核心的運輸倉儲外，還進一步涵蓋專業包裝及加工、供應鏈金融、存貨管理及市場推廣等多元化服務，為企業提供具彈性及透明度的供應鏈方案。這不僅能優化庫存流轉，更能顯著提升貨物的附加價值，增強香港作為區域配送中心及高價值貨物集散地的功能。



2.2 香港、內地及海外物流設施比較

鑑於上述的現代物流發展趨勢，物流設施的設計必須配合當前物流運作的需求。

現代物流設施包含為現代物流運作專門設計的綜合建築，採取一層或多層的發展模式，以支援自動化設備及集中營運。它們不少具備供貨車直達各樓層的坡道、貨物處理平台、大面積倉儲及分揀空間、充足的停車位及裝卸貨台，旨在提供高效貨物處理及供應鏈服務。現代物流設施亦須具備高樓底設計，以及較高的樓面承重能力及大跨度結構，以支援自動分揀系統、倉內機械人及重型貨物處理設備。

現代物流設施同時配備附屬及提供支援設施，包括大型貨車泊位、集中式裝卸及等候區、車隊管理及維修設施，以及新能源貨車的充電或能源補給配套。此外，現代物流設施亦提供附屬辦公室、員工餐飲、培訓、休息設施，以及通訊網絡、智慧保安系統、能源管理及環保設施等配套，不僅能提升營運效率，亦有助改善工作環境及推動智慧綠色物流發展，配合物流運作及照顧工作人員日常所需。

內地及海外現代物流設施

擁有上述設置和配套的現代物流設施，在內地及海外並不罕見。這些設施一般佔地面積較大，通常大於4公頃，建築層數則少於5層，並設有盤旋坡道通往多個樓層，而每層高度通常超過10米。大面積的設施使土地用途更為多元化。較高的樓層高度有助於實現靈活的空間配置，使自動化物流設備得到更廣泛的應用。以下是一些主要例子。



深圳鹽田港現代物流中心坐落於深圳鹽田綜合保稅區，佔地約20公頃，總建築面積約50萬平方米，屬內地單體面積最大的現代物流中心之一。設施採用盤道直入式設計，貨櫃車可直接駛入各層庫區，大幅提升貨物周轉效率。該物流中心引入了具備全球網絡的物流企業，並利用這些企業龐大的業務流量產生強大的磁吸效應，帶動上下游物流服務供應商（如國際中轉、配送及報關代理）跟隨進駐，從而進一步促成貿易服務及供應鏈金融等配套企業入駐整個區域，形成緊密協作的有機生態圈。



深圳鹽田港現代物流中心

(圖片來源: 深圳市鹽田港物流有限公司)



馬來西亞武吉拉惹OMEGA 1 智慧物流中心

(圖片來源:永聯物流開發)

OMEGA 1智慧物流中心坐落於馬來西亞武吉拉惹工業區，佔地約11公頃，總建築面積約17萬平方米，是馬來西亞最大的智慧倉庫之一。該項目採用自動化立體倉庫整合設計，擁有一座40米高、可容納超過10 萬個棧板儲位的自動化立體倉庫，大幅提升空間利用率與貨物處理速度。該物流中心提供「以量計價」的共享自動化服務，讓不同規模的企業能根據實際需求租用所需的自動化立體倉庫儲位，為倉儲空間的租用提供靈活性，解決了單一企業難以負擔高昂設備的痛點，因而匯聚了多間供應商及電商物流公司。這些企業的集聚隨即吸引了提供技術維護、數據諮詢及培訓的物流科技公司提供服務，構建出智慧物流產業集群。

日本普洛斯 ALFALINK 相模原物流園區坐落於神奈川縣相模原市，總佔地面積約30公頃，總建築面積約68萬平方米，是日本最大規模的物流園區之一。該項目由 4 棟大型物流設施與 1 棟共用設施棟組成，以「開放式樞紐」為核心設計概念。

中央的共用設施大樓提供餐廳、便利店、托兒所及會議室等共享資源。園區設計靈活，不僅能滿足不同規模企業的租賃需求，更能促進駐企業間的交流與協作，讓物流中心轉型為創造新商業價值的生態圈。



日本普洛斯ALFALINK相模原物流園區
(圖片來源: 普洛斯)



德國海登海姆的普洛斯物流園
(圖片來源: 普洛斯)

此外，還有其他位於內地及海外的例子，如位於德國海登海姆的普洛斯物流園，體現了國際級的綠色建築標準。該項目獲得德國可持續建築委員會金級認證，致力透過可持續發展設計以減低能源消耗及碳排放。而在內地，成都的安博新都國際物流港及重慶的嘉民西部物流中心，均配備高規格的自動化及冷鏈配套。這些設施展示了現代物流設施如何透過國際綠色認證及專業化設計，提升營運效率，為洪水橋物流園的規劃提供具參考價值的發展範例。



成都安博新都國際物流港
(圖片來源: 安博中國)



重慶嘉民西部物流中心
(圖片來源: 嘉民中國)

圖二 香港現代物流設施主要地區分佈

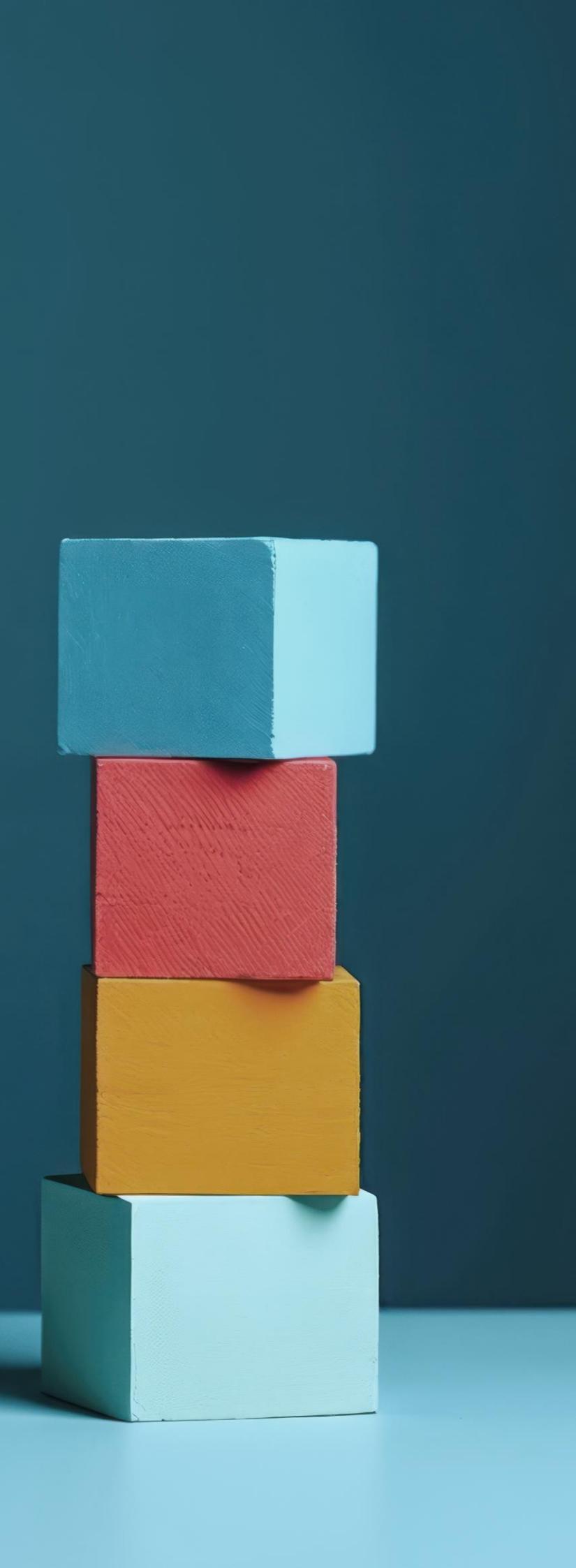


至於香港的現代物流設施，視乎其主要服務的群體和處理的貨物的物流運輸方式，遍布葵青區、機場南貨運區和創新園等。與內地及海外的現代物流設施相比，香港由於土地面積所限，物流設施的佔地較小，例如市區大型的現代物流設施佔地面積由2公頃到8公頃不等，多以單一地塊、單一項目的形式發展。

此外，香港一般的物流設施層高約為6至7米，並設有盤旋坡道通往每層，樓高可達10層或以上。雖然這些設施透過建築樓面配置，有效靈活使用空間以支援物流運作和整合不同物流功能，但相對內地和海外的現代物流設施而言，香港的物流設施在用地面積和樓底高度等方面，均限制了使用大規模自動物流裝置的可行性。

除了一般大型的現代物流設施外，機場南貨運區的物流設施普遍高度專業化，設有嚴格的溫控系統及保安措施，配合航空貨運操作。創新園（前身為工業邨）則有部分結合工業生產元素的物流設施，更注重物流科技的研發和應用。不過，這些設施均為少數。此外，傳統工業區亦有一些規模較小的物流設施。香港亦有部份物流設施設於棕地，即一些位於新界農地上的露天貯物、倉庫貨櫃後勤、停車場等支援物流用途的設施。這些物流作業以低密度形式使用土地，而且租金較市區低，但由於缺乏規劃，土地使用效率普遍較低，並衍生與附近土地用途不協調和環境及交通問題。

另一方面，香港近年亦有探索創新的方法增加物流用地，例如香港機場管理局正全力推進建設位於東莞的「香港國際機場東莞空港中心」，以開拓香港國際機場與大灣區之間的「海空貨物聯運」模式。有關聯運模式讓內地貨物可在東莞完成安檢及收貨，使用水路直接運到香港國際機場上機。國際貨物亦可套用上述相反路線進入內地。此模式既能為大灣區貨物提供更無縫、便捷的國際空運網絡，提高跨境航空貨物中轉的效率，亦能透過「飛地」模式解決香港物流用地不足和租金較高的問題。



第3章 洪水橋物流圈 強弱機危分析



3.1 洪水橋物流圈的強弱機危分析

為全面評估洪水橋物流圈的發展潛力，本章探討其優勢、弱點、機遇與挑戰。



3.2 優勢

大面積土地資源

現代物流項目普遍需要較大的單一用地規模。零散及過小的地塊往往難以支援現代物流的實際運作需要。因此，現代物流更適合在具規模、可整合及可彈性調整的地塊上發展。相對傳統的物流用地，洪水橋物流圈提供大面積土地資源，總面積約32公頃。大面積的土地能提供充足的樓面面積，不僅能容納大型自動化分揀系統與自動化立體倉庫系統，更能匯聚製造及加工等高增值上下游產業，形成強大的產業集聚效應。改變了過往物流用地碎片化的局限，讓企業能以更具成本效益的方式實現規模化營運。

策略性地理位置

洪水橋物流圈位處北部都會區「高端專業服務和物流樞紐」的核心地帶，與深圳灣口岸僅一橋之隔，緊鄰深圳前海及南山區，具備作為大灣區「雙向門戶」的獨特策略價值，能無縫對接內地龐大的製造業基地與消費市場。這種地緣優勢使其成為高價值貨物（如電子零件、精密儀器）跨境流轉的首選節點。無論是外國貨物進入內地市場還是內地產品「出海」，洪水橋物流圈均處於供應鏈的關鍵樞紐位置，能有效支撐跨境電商與國際貿易的高速發展。

便利的陸路交通網路

洪水橋坐擁四通八達的陸路交通網絡，實現了與機場、貨櫃碼頭及邊境口岸的高效連接，構建出強大的海陸空聯運優勢，具備同時對接陸路跨境物流、航空貨運及海運後勤的條件。透過港深西部公路，物流車隊可於約5分鐘快速到達深圳灣口岸，大幅縮短跨境運輸時間。屯門至赤鱲角連接路拉近了洪水橋物流圈與香港國際機場的距離，加上正在規劃中的屯門繞道，使洪水橋物流圈能迅速處理高時效性的空運貨物，強化了「空陸聯運」能力。此外，洪水橋物流圈連接元朗公路及正在規劃中的11號幹線，貨物能快速地運往葵青貨櫃碼頭及市區。便利的陸路交通網路，大大提升洪水橋物流圈的物流配送的時效性與靈活性，確保供應鏈保持高效運轉。



北部都會區「高端專業服務和物流樞紐」

(資料來源:發展局)

在鐵路基建方面，現正興建的屯馬線洪水橋站將服務洪水橋／廈村新發展區及鄰近地區的居民，支持新發展區的人口和就業持續增長。洪水橋站的建造工程已於2024年展開，預計於2030年竣工。港深西部鐵路（洪水橋至前海）走線由現正興建的屯馬線洪水橋站西面出發，途經廈村和流浮山，跨越后海灣經深圳灣口岸接至前海灣。正在規劃的港深西部鐵路開通後，從洪水橋出發，只需約15分鐘便可直達前海灣，將打通港深兩地西部的地鐵網絡，便利構建港深優質生活圈及跨境商貿。

3.3 弱點

新發展區開發初期的風險

物流是貿易和製造業的配套產業。作為新發展區，洪水橋在開發初期沒有任何有物流需求的產業在附近，因此要吸引拓荒企業或有一定難度。這種供需匹配的時間差，為發展商帶來了「先發風險」，影響項目初期的投資回報的確定性。

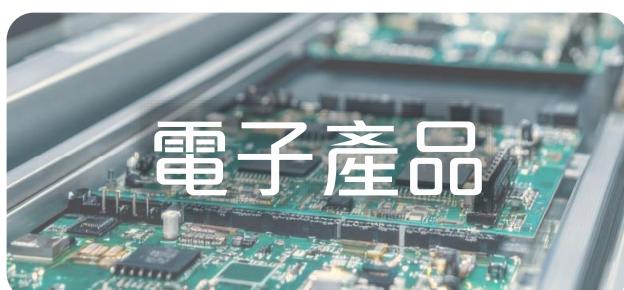
發展及營運成本較高

物流業對營運成本高度敏感。若土地及建築成本過高，或租賃及使用條款缺乏彈性，將削弱洪水橋物流圈對業界的吸引力。雖然新發展區的土地成本或較市區物流用地為低，但發展現代化多層物流設施涉及龐大的建築成本，特別是興建具備高承重樓板、大型車輛坡道的高規格現代物流設施，其造價遠較普通工業大廈為高。這將對投資興建物流設施的企業構成挑戰。這些開發成本也將影響物流設施的租金水平，令該區的營運成本有機會高於棕地上的倉庫及深圳的物流園區。特別是對於成本敏感的中小型物流企業而言，高進駐門檻可能令它們卻步。這將影響該區招商的多元性。

3.4 機遇

高價值商品轉口及電商領域持續增長

香港在高價值貨物轉口與電子商務兩大範疇的持續增長，為洪水橋物流圈帶來了巨大的市場機遇。在轉口高價值商品領域方面，香港作為單獨的關稅地區，自由港政策讓企業在香港存放和拼拆大部分高價值商品，以及就其提供增值服務時，均可不用考慮所產生的進出口稅務成本。根據統計處數字，高價值貨物出口貨值在過去 10 年間有顯著增長¹。這些貨物包括電子產品（上升約 43%）、珠寶及貴金屬製品（上升約 49%）、藝術品、珍藏品及古董（上升約 540%）及藥用產品（上升約 33%）。這一趨勢將帶動洪水橋物流圈建設具備恆溫、高保安及智能庫存管理能力的現代物流設施的需求，為以上對儲存環境有嚴格要求的貨物提供現代物流服務。洪水橋物流圈可透過香港在制度、專業服務及國際網絡方面的優勢，大力發展高端物流。



1. 根據相關貨物的香港貨物協調制度編號於政府統計處貿易統計網上互動數據發布服務得出數據進行分析。



此外，電子商務的持續增長亦是洪水橋物流圈的關鍵機遇。在跨境電商方面，目前大部分的跨境電商貨物是從內地出口的。根據國家商務部的資料，內地電商出口總額由2015年的2千億元人民幣上升至2024年的2萬億元人民幣，增長接近10倍²。

不少跨境電商平台會基於香港鄰近廣東省（跨境電商貨物的集中地）的地理位置，以及香港國際機場航線多及班次密的優勢，而選擇使用香港國際機場作為跨境電商的出口門戶。洪水橋物流圈可利用其廣闊空間，透過「管制空運貨物安檢設施計劃」設立及營運空運貨物安檢設施，集合安檢、打板、報關等功能，供電商貨物快速經空運送往世界各地，發揮「機場後勤基地」的作用。

而在本地市場方面，根據政府統計處數字，香港電商佔總零售額比率由2016年的3.1%增長至2024年的8.4%³。本地電商市場的增長及消費者對物流時效性要求的提升，增加了對位於戰略位置的電商配送中心的需求，洪水橋物流圈則能滿足此最後一公里的配送需求。

2. 數字根據國家商務部研究報告《2024年我國電子商務發展情況》及《中國電子商貿報告2015》比較所得出。
3. 根據政府統計處提供，按選定零售商類別劃分的零售業網上銷售價值數字計算。

管制空運貨物安檢設施計劃

香港民航處為配合國際民航組織(International Civil Aviation Organisation)進一步提升空運貨物保安的要求，推出「管制空運貨物安檢設施計劃」(Regulated Air Cargo Screening Facilities Scheme)，允許空運物流業界在機場以外的地點(如物流設施)設置政府監管的安檢設施，對空運貨物進行百分百安檢，確保空運貨物符合指定的保安規定。該計劃對安檢設備、人員培訓、場地保安措施等有嚴格的保安規定。



管制空運貨物安檢設施
(圖片來源:民航處)

機場三跑道系統落成

香港國際機場三跑道系統的落成與全面啟用，大幅提升香港的航空貨運處理能力。預計到 2035 年，香港國際機場的年貨運量將達到 1,000 萬公噸⁴。這一巨大的運力擴充需要相應的後勤土地支援，而機場島上的土地資源有限，所以有空間讓島外的物流設施承擔部份的空運物流作業。而洪水橋物流圈距離香港國際機場僅約 25 分鐘車程，令該區有能力以陸空聯運形式處理送往機場的貨物。洪水橋物流圈的物流設施可在此進行空運貨物的預先打板、安檢等工序，提升整體空運效率，鞏固香港作為國際航空樞紐的地位。



香港國際機場第三跑道
(資料來源:香港機場管理局)

4. 根據香港機場管理局數字。

跨境貨運「東進東出、西進西出」布局

港深貨運「東進東出、西進西出」的優化格局亦是洪水橋物流圈的機遇。皇崗口岸貨檢功能已於2025年取消，進出深圳西部以至東莞佛山廣州等地的跨境貨車改為使用深圳灣口岸出入境。研究預計過往每日超過3,000⁵架次進出落馬洲管制站的貨車將大部分轉用深圳灣口岸。洪水橋緊鄰深圳灣口岸，將自然地成為「西進西出」貨流的總集散地。這意味著來自深圳西部，東莞、佛山和廣州的貨物將可優先匯聚於此進行集拼與轉運。此布局確保了洪水橋物流圈有充足且穩定的跨境貨源支撐區內物流設施的長遠發展。



5. 根據運輸署交通運輸資料月報:落馬洲關卡車輛交通(2025年1月至10月)。

3.5 挑戰

地緣政治所產生的貿易壁壘

全球地緣政治局勢的持續緊張，特別是中美貿易摩擦及歐美對華實施的各類貿易限制，對作為轉口貿易樞紐的香港構成重大威脅。香港的物流業高度依賴內地製造業與國際市場的連接。隨著西方國家推動供應鏈「去風險化」及實施關稅壁壘，部份跨國企業把生產線由內地遷移至東南亞或墨西哥等地，影響經香港轉口的貨源。

此外，針對高科技產品（如半導體、高端電子零件）的出口管制若進一步收緊，或會影響洪水橋物流園發展的高價值貨物物流業務。這種外圍政治環境的不確定性，可能影響跨境貨物流向及企業投資決策，增加洪水橋物流園以至香港物流發展的不穩定性。



鄰近地區競爭

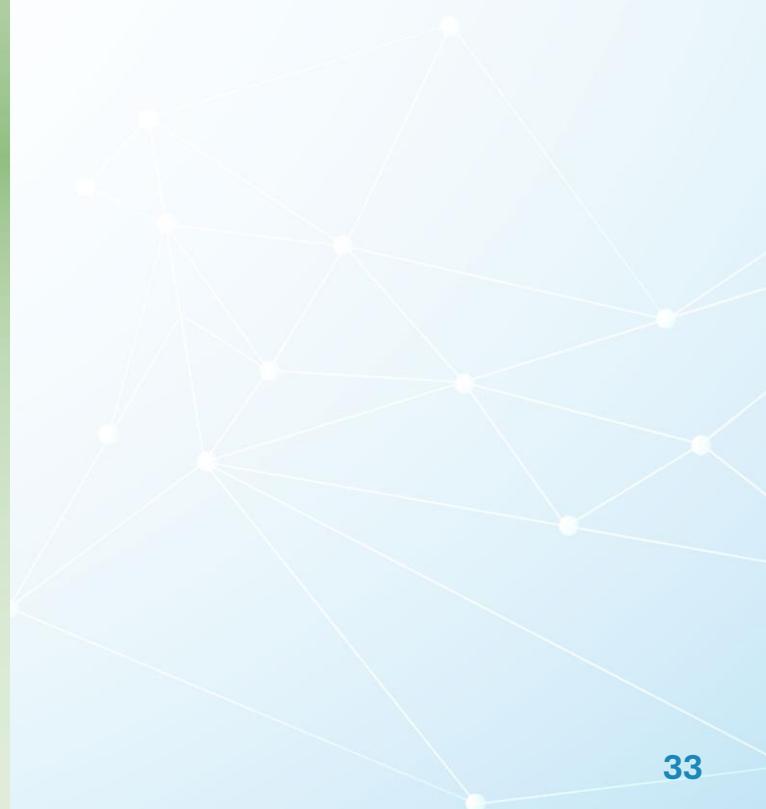
儘管洪水橋物流圈具備策略位置優勢，但粵港澳大灣區內其他物流樞紐的快速崛起帶來了激烈的競爭。深圳（如前海、鹽田）及廣州（如南沙）的物流園區近年在基礎設施與自動化水平上大幅提升，且在土地租金及勞動力成本上仍具備顯著優勢。隨著內地港口國際航線航班日益頻密及各地推出便利通關政策，越來越多貨物選擇直接從內地港口出海，不再經由香港中轉。香港需要在處理高價值貨物的效率、制度優勢（如自由港免稅、法律體系）或高端增值服務（如冷鏈認證、高保安倉儲）上展現出足夠的差異化競爭力，以抵銷其營運成本相對劣勢，確保其區域競爭力。



綜合上述分析，雖然在香港屬嶄新概念的洪水橋物流圈在發展初期有一定挑戰，但面對全球物流現代化的趨勢、周邊城市的競爭，以及在香港能夠容納高科技現代物流設備的高規格物流設施供應不足，香港物流業界既需要有破局思維，也需要有足夠空間來發展現代物流。我們相信憑藉洪水橋物流圈優越的地理位置和交通連接，香港在物流發展上的技術和人才優勢，以及首屈一指的清關效率，洪水橋物流圈將能有效發揮香港海、陸、空的物流優勢，成為一個專門處理高價值和高時效要求的貨物的物流樞紐，並形成物流產業集群，建設智慧化、綠色化的物流生態圈。這個觀點亦在研究期間業內訪談中獲得普遍認同。



第4章 洪水橋物流圈 概念規劃和 發展方向



4.1 洪水橋物流圈概念規劃

持份者意見

就洪水橋物流圈的發展，研究團隊訪問了物流設施發展商、物流企業、諮詢及法定組織和物流行業協會等持份者，他們普遍認為洪水橋／廈村新發展區的地理位置優越，交通便利，可成為通往大灣區的物流門戶。建設洪水橋物流圈有助支援現代物流運作、提升效率、吸引高增值業態，以及鞏固香港在區域供應鏈中的角色。

持份者建議洪水橋物流圈應聚焦於具特定優勢的物流領域，例如高價值貨物及電商物流，提升香港物流業的整體競爭力。他們認為香港憑藉自由港政策及高效清關優勢，極具潛力發展電子零件、藥物及珠寶等高價值貨物轉口業務，因此建議洪水橋物流圈應配備高規格保安及溫濕度控制設施，以吸納相關高價值貨物的物流需求。持份者亦強調增值服務的重要性，以便在區內一站式完成高價值貨物的倉儲、分揀及加工程序，進一步鞏固供應鏈中樞的功能。

針對電商業務，持份者指出香港機場廣而密的航線網絡切合電商行業對高流轉的需求，適合作為區域樞紐作國際配送。此外，本港物流生態圈由大量提供貨運代理服務中小型企業支撐，洪水橋物流圈發展時除引入大型企業外，亦須照顧中小企的營運空間。洪水橋物流圈可透過資源共享及合適規劃，提供租金具競爭力且配置靈活的倉儲設施，維持其在國際供應鏈中的靈活性與競爭力。因應新興的物流趨勢，持份者建議可利用洪水橋物流圈加強跨境低空貨運合作，並預早規劃相關基建，以配合低空經濟的發展。

洪水橋物流圈概念規劃

綜合持份者的意見、上述對香港物流發展的強弱分析，以及國際上貿易物流的發展趨勢，研究為洪水橋物流圈制定了概念性發展規劃，大致分為5個區域以發展高價值貨物物流、電商物流、貨運代理及低空經濟等物流業務，使同類型業務能夠在同一區域內形成產業集聚效應（例如集中跨境電商企業於電商區域，可共享設施、人力資源和聯合投資自動化設備），不同區域則功能互補（例如高價值貨物區的加工區可為電商區提供高端增值服務），促進產業鏈的有機發展。其中一幅用地將會用作智慧綠色集體運輸車廠用地，以營運區內智慧綠色集體運輸系統。

在不斷變化的經濟環境下，政府會在推出土地前，邀請業界遞交發展意向書，以確保洪水橋物流圈的規劃緊貼業界需求。

圖三 洪水橋物流圈概念規劃



產業空間規劃

下列 5 個區域的物流業務屬建議性質，具體的發展方向仍需在推出土地前，經收集並研究業界的意向後再落實。

- **高價值貨物物流區（區域 A）**（約 5.0 公頃）：高價值貨物（如高端電子產品、珠寶、藥物）的物流運作產生的噪音或塵埃較少，且所需的物流車輛流量低於其他物流運作。區域 A 的地理位置較接近洪水橋市中心，因此這類物流作業與鄰近的市中心環境更為相容。區內將配置高效率的倉庫，包括相關的保安監控與管理設施，以處理高價值貨物。
- **電商物流區（區域 B）**（約 10.2 公頃）：按洪水橋 / 厦村新發展區的土地平整和基礎建設工程的目前計劃，預計區域 B 將會較早有物流土地供應，以及可提供大面積的物流運作空間，以處理大量快速流轉的貨物、快速分揀與打板工序，以及在空運前進行貨物安檢。
- **貨運代理及低空經濟區（區域 C）**（約 4.5 公頃）：由於周邊的建築物較為矮小，加上在洪水橋物流圈內最接近港深西部公路，空間開闊，所以有更佳的空域淨空條件，為低空經濟提供發展空間。低空經濟基礎設施可設於物流設施的天台，或另設平台於各樓層，亦可設於露天空間。同時為提供貨運代理服務的中小型企業提供靈活配置的倉儲空間。
- **智慧綠色集體運輸系統車廠區（區域 D）**（約 4.2 公頃）：用地將設置擬議智慧綠色集體運輸系統的車廠，並能容許發展與洪水橋物流圈相關的設施。
- **未來拓展區（區域 E）**（約 7.4 公頃）：由於發展時間會較其他區域為晚，所以建議因應未來物流業務發展趨勢，預留此區域發展貨運代理 / 電商物流等業務。

聚焦物流領域



高價值貨物物流

高價值貨物物流主要以合同物流形式，就高價值貨物（例如電子產品、珠寶、藝術品／古董及藥物等）向企業提供長期的現代物流服務，並透過延伸服務鏈（如為高端電子零件進行功能測試，為奢侈品進行定製化包裝等），把物流由單純的貨物運輸轉化為供應鏈中的關鍵增值環節。

業務流程



有香港物流企業承接手機製造商委托，從世界各地經空運進口手機電子零件到香港，並於香港進行包裝，加貼標籤等增值服務，再按實際生產需求從香港送往位於大灣區其他地區的工廠。生產後的手機再經由香港出口至世界各地。

電商物流

電商物流主要涵蓋透過電商平台交易所產生的跨境航空快遞包裹，善用香港國際機場的航空網絡優勢以及「管制空運貨物安檢設施計劃」帶來的安檢便利，提供電商包裹的集貨、分揀、打板、安檢、報關及空運／海運配送，並處理退貨、翻新與質檢，同時亦提供本地電商配送服務。

業務流程



有香港物流企業為內地知名服裝電商平台提供跨境物流服務，從內地接收經電商平台售出的貨物，並在香港物流中心根據目的地進行分揀，再為分揀後的貨物進行打板及安檢，最後送往機場出口至各地。

貨運代理

貨運代理屬項目式貨運服務，主要由本港眾多中小型企業提供。服務包括整合船公司及航空公司的艙位資源，處理付貨人所交付的貨物，包括貨物集拼、拆箱分發、重新包裝及貼標等，同時為跨境貨物提供度身訂造的運輸方案，並協助付貨人解決繁複的國際貿易合規及報關程序。

業務流程



有香港貨運代理為跨境貿易企業提供國際物流服務，包括為大量時尚服裝的運送設計海、空、陸多式聯運方案，向航運及航空公司訂艙，安排提貨和裝載，並於香港物流設施中提供倉儲和其他增值服務，如交付驗貨、進出口報關、特殊許可申請，以及貨物追蹤與延誤處理等。

大宗商品貿易

大宗商品佔全球航運交易量一半以上，一般包括三大類商品，即：能源及工業類、農業類、以及金屬和礦產類，吸引大宗商品貿易商集聚於香港營運，將可帶動產業邁向更蓬勃的發展。香港作為國際金融、貿易和航運中心，「一國兩制」下有「內聯外通」的獨特優勢，其中資金、貨物、資訊自由流動，加上高效的金融、物流和專業服務，以及便捷通達的交通運輸網絡，在發展大宗商品市場方面具有龐大的潛力。就此，政府正積極推動發展大宗商品交易生態圈，並已成立的大宗商品策略委員會，指導規劃香港大宗商品貿易發展。政府亦計劃為大宗商品貿易商提供半稅優惠，以鼓勵大宗商品業務在港發展，而在香港提供大宗商品倉庫將能應對相關大宗商品的實體交割需要。



低空經濟

洪水橋物流圈位於新界西北，與深圳僅10公里的直線距離，具條件試行低空飛行活動，尤其是跨境低空物流業務。事實上，低空飛行在內地已有在物流上應用的場景，而在香港，運輸及物流局現正進行「監管沙盒」及「監管沙盒X」試點項目亦涵蓋物流應用場景。研究建議為洪水橋物流圈保留發展彈性，先預留空間配合與物流相關的低空經濟的中長期發展，例如支援跨境無人機配送、緊急運輸及偏遠地區物流等服務，以強化整體物流網絡的韌性。

低空經濟「監管沙盒」及「監管沙盒X」

政府為推動低空經濟發展，設立了兩階段試點機制以測試新技術。首階段「監管沙盒」於2025年初啟動，主要聚焦於風險較低的小型無人機本地應用，旨在累積數據並建立基礎操作經驗。進階版「監管沙盒X」則於同年11月推出，當中「X」代表延伸及額外，旨在處理更複雜的場景，例如跨境低空無人機、可載人非傳統航空器和綜合營運平台等。此機制容許業界在特定條件下測試前沿場景，協助政府制定能配合最新技術和行業需求的政策和監管指標。

4.2 洪水橋物流圈發展方向

持份者意見

有持份者指出在洪水橋物流圈發展初期，應引入具有貨源優勢的錨點企業(例如大型跨境電商平台式大型物流企業)，這能有效吸引產業鏈上下游不同類型的物流企業及相關機構進駐，從而形成有機的物流生態圈。他們亦認為透過「量身訂造」的租賃或發展條款，能提高投資的確定性。此外，有持份者強調在吸引錨點企業的同時，亦應要求他們對發展規模、創新科技、智慧系統及綠色物流發展作出明確承諾，以確保有效運用香港珍貴的土地資源和推動香港現代物流的高質量發展。

此外，不少持份者認為政府必須為市場的參與締造有利環境。除了根據市場需求有序推出土地外，亦需要透過靈活的發展模式來適應市場的快速變化，例如邀請業界企業結合基金提交發展計劃，不限於以價高者得的方式批出物流用地。物流用地的發展規模亦宜給予彈性，以減低成本，協助物流生態圈的形成。而鑑於智慧物流設備的投資回報期較長，持份者認為提供較長租期的用地，是鼓勵企業為智慧物流進行資本投資，並推動行業向自動化發展的關鍵。





在設施規劃上，有意見指應容許高樓底及大面積空間以容納自動化分揀設備等現代物流高科技設備，以提升貨物處理效率。雖然目前已有機制處理高樓底建築申請，但持份者認為政府放寬或調整對高樓底樓層的總樓面面積計算方法，會給予市場更大的政策穩定性，並有助提升設施的空間效益及投資吸引力。同時亦有觀點認為需兼顧成本控制與運作靈活性，希望發展較低矮的物流設施以配合快速流轉的電商貨物的物流需求。在綠色物流方面，業界認同ESG已成為國際趨勢，大型客戶亦已對綠色建築標準有明確要求。因此，他們認為洪水橋物流圈應透過早期規劃，推動興建符合智慧綠色物流要求的物流設施，例如規定物流設施提供電動貨車充電設施或節能裝置等綠色配套。

至於國際間在物流以外提供多元化增值服務的趨勢，持份者普遍認為，容許在洪水橋物流圈的物流用地上提供相關服務，能顯著提升在圈內發展物流項目的吸引力和財務可行性。因此，他們認為應放寬土地用途，容許包含生產、檢測或相關工業用途。此外，亦有持份者建議在洪水橋物流圈的基建規劃中應包含低空運輸配套，以支援低空經濟發展。

在推出土地的步伐方面，由於洪水橋物流圈可提供超過30公頃土地，持份者建議應在土地推出前先透過意向書諮詢業界，並認為政府應密切留意市場供需變化，有序推出土地。

三大發展方向

經考慮持份者意見及進行市場分析後，本研究確立了三大方向以引領洪水橋物流圈發展，並在提出相應的建議落實措施。隨後的章節將闡述各個發展方向和落實措施的詳情。

方向一：企業為本



建立產業集群



方向二：締造有利市場環境

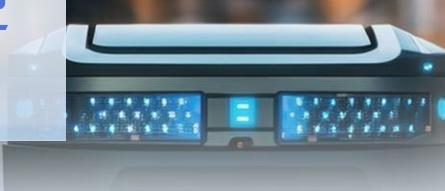


善用市場力量

方向三：創新方式驅動行業發展



邁向智慧綠色





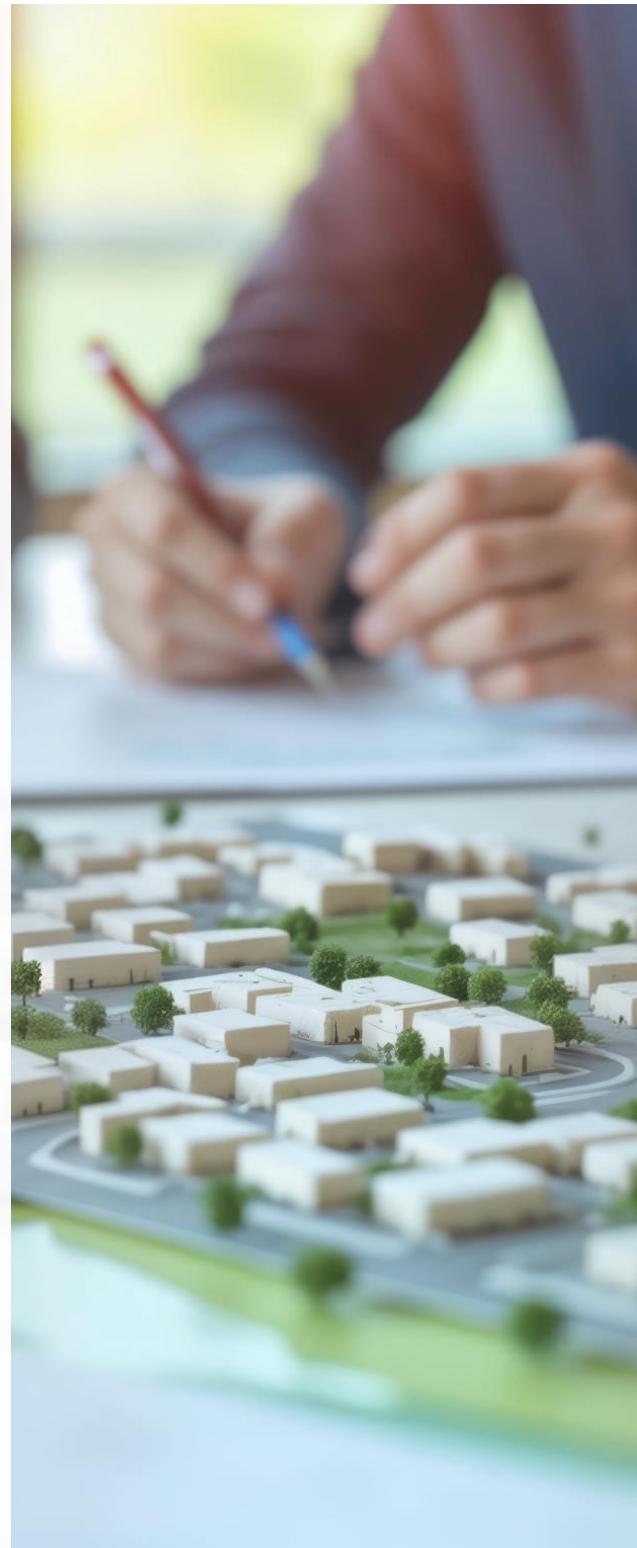
第5章 企業為本

5.1 以「企業為本」為原則

從企業需求出發制訂發展藍圖

洪水橋物流圈的規劃，標誌著香港物流用地發展策略的一個重要轉折點。作為《現代物流發展行動綱領》下推動物流業向高增值方向發展的試點，研究確立了以「企業為本」為首要發展原則。物流土地供應以「產業需求」主導，政府必須深入理解各類現代物流企業的商業邏輯與營運需求，方能制訂出符合實際情況且具市場吸引力的發展藍圖。

「企業為本」的策略亦體現在對產業生態的培育上。單純的土地供應難以自動形成產業生態。研究建議政府主動協助建立產業集群，驅動整個洪水橋物流圈向高增值方向發展。





從「企業為本」方向制訂的發展策略能締造一個有利的市場環境。透過把企業的商業考量納入規劃前期，在推出用地前充分諮詢業界意向，政府能夠在土地條款、分租年期及發展模式上作出更靈活的安排，確保項目更切合市場所需，亦更能帶動整體的產業發展。

與傳統依賴單純倉儲的模式不同，現代物流高度依賴自動化系統、綠色節能技術及多元化的增值服務。這導致企業對物流設施的規格（如用途、樓層高度、承重、單層面積等）有著與過去截然不同的要求。因此，若制定發展參數不考慮企業的實際操作，相關項目將難以滿足企業的運作需求。





5.2 措施(1):吸引錨點企業

錨點企業與產業集群

研究建議為錨點企業量身定制入駐條款，配合入駐企業的需求，帶動洪水橋物流圈的產業集群發展。

相關的入駐條款可涵蓋批地安排、地價優惠或資助等，以吸引高增值產業和高潛力的錨點企業進駐洪水橋物流圈。入駐的錨點企業須對發展規模、創新科技、智慧系統及綠色物流發展作出明確承諾，以確保土地資源能推動行業升級整體經濟發展。事實上，在2025年《施政報告》中，亦提出政府會制訂促進產業和投資的優惠政策包，涵蓋批地、地價、資助或稅務減免優惠等。洪水橋物流圈的入駐條款亦可視乎情況納入優惠政策包內，以吸引高增值產業和高潛力企業落戶香港。

在此機制下，錨點企業將成為洪水橋物流圈的核心驅動力。它們將充當區內供應鏈的「流量引擎」，帶來穩定的貨量基礎與高頻次的物流活動。其物流作業亦將衍生其他物流需求，從而產生強大的磁吸效應，吸引製造、加工及供應鏈管理等上下游合作夥伴自然聚集，形成完整的產業鏈。其高標準的營運模式亦將為圈內其他企業提供示範，並透過資源共享與業務協同，帶動洪水橋物流圈內中小企業提升服務水平，最終構建出一個具規模效應與競爭優勢的現代物流生態圈。



第6章 締造有利市場環境

降低洪水橋物流圈入駐門檻和提高市場緊貼度

洪水橋物流圈是位處新發展區內專為物流而設的產業集聚地。在發展初期，當產業群聚效應尚未形成時，企業對入駐可能採取觀望態度。其中，入駐成本將會是尤其重要的考慮，而發展成本又與發展參數、發展規模和整體發展項目的財務可行性息息相關。因此，研究建議洪水橋物流圈的發展一方面必須盡量降低企業入駐的成本，另一方面必須緊貼市場脈搏，確保發展不會與市場需求和發展情況脫節，讓洪水橋物流圈成為成本較低且有效承載和促進香港物流發展的產業集群。

6.1 措施(2):多元化發展模式

研究建議洪水橋物流圈根據實際市場狀況，以多元模式靈活發展，包括以非傳統推地方式、容許發展較低矮物流設施、整合部分合適用地以提供規模較大的物流空間，以及便利物流設施業主能提供更長年期租約等，以降低企業入駐洪水橋物流圈的成本和讓物流用地供應更切合企業的空間需求。

洪水橋物流圈的發展模式須以營運效益及財務可行性為依歸，針對現代物流的運作需求，提供具規模的用地、容許樓層少的低矮設施、以便使用大型自動化設備以提升運作效率。此外，鑑於智慧設施投入大、回本期長，如物流設施的業主能提供更長年期租約，將可提供清晰投資前景，有助企業攤分成本，並鼓勵高規格設備建設，以達至可持續發展。

傳統現金招標模式

傳統現金招標賣地模式在香港沿用已久，葵青貨櫃碼頭周邊絕大多數物流用地均以此機制推出市場，例如 2025 年初批出的青衣市地段第 202 號便是典型案例。此模式以「價高者得」的原則，切合市場資金充裕及投資需求旺盛的商業環境。憑藉流程簡潔及執行高效的優勢，此模式能迅速將土地資源予最具營運效益的發展商發展，有利物流用地的快速開發與建設。



青衣市地段第202號



港怡醫院
(圖片來源:港怡醫院)

「雙信封制」招標模式

政府採購工作有不少「雙信封制」的例子。例如，為確保私營醫院發展能配合社會需求，政府在港怡醫院的發展中採用「雙信封制」招標模式。投標者需分別提交非價格建議及價格建議。非價格建議佔總分 70%，而價格建議佔 30%。此模式將焦點由價格轉移至服務質素與價格並重，從而選出最適合的中標者。

產業園公司模式

此模式現時主要由香港科技園公司、港深創新及科技園有限公司等採用。其中，由香港科技園公司管理的先進製造業中心便是一例。在此模式下，產業園公司可負責項目的興建、出租及管理。由於該類公司職能明確且受政府監管，所以既能有效協助推行特定政策措施，亦同時具備營運上的自主權，確保在落實政策目標的同時維持管理效率。



先進製造業中心
(圖片來源:香港科技園公司)



亞洲國際博覽館
(圖片來源:亞洲國際博覽館)

公私營合作模式

香港亦有政府與企業合資發展大型設施的先例，例如香港亞洲國際博覽館在發展初期便是採用公私合營模式進行發展。此模式在實現公共政策目標的同時，能有效運用私營機構的運作效率，確保各方有效參與及資源的最佳配置。

6.2 措施(3):以市場為導向的發展條款

在不斷變化的經濟環境下，研究建議在推出土地前邀請業界提交意向書，以瞭解市場的需求和業界對發展參數、發展規模和財務可行性的意見。

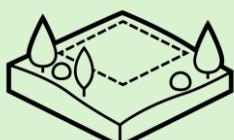
例如在發展參數上，洪水橋及廈村分區計劃大綱圖上的相關發展參數（即最高地積比率5倍及最高建築物高度110米主水平基準上）只作洪水橋物流圈發展的最高上限。研究建議洪水橋物流圈發展規模需要有彈性，具體要求將因應市場需求而定，以呼應政府招商引資的政策方向。因此，洪水橋物流圈用地會按業界就相關地塊提交的發展意向，結合市場實際情況，有序推出市場發展。

意向書主要目的



了解市場情況

- 發展模式**：參考市場意見，再決定最適合的發展模式
- 推地時間**：參考市場供需水平
- 主要業務**：提供滿足特定物流業務需求的物流設施



優化發展參數

- 推出的土地面積**：按發展意向書反映的企業需求靈活整合/分割土地
- 發展規模**：根據市場意見，調整土地契約中對發展規模的最低要求等



優化技術要求

- 技術要求**：根據市場意見，了解市場對於物流設施的建築設計要求（如樓層高度及低空經濟基礎設施要求），以配合業界應用智慧綠色物流技術的實際需要。



優化財務安排

- 財務可行性**：確保發展參數和條款於財務上可行
- 財務安排**：根據市場意見，設定合適的財務安排



第7章 創新方式驅動 行業發展

為香港物流業開創創新機遇

面對全球貿易格局在地緣政治的影響下急劇改變，以及鄰近地區的激烈競爭，香港物流業必須採取破局思維，勇於創新，並靈活適應國際物流發展的新趨勢，才能開拓新市場，為香港物流業闖出新的道路。因此，在洪水橋物流圈的發展上，研究建議透過鼓勵物流自動化，協助物流企業轉型，擁抱智慧綠色物流和低空經濟所帶來的新機遇，同時容許企業在物流以外提供其他高增值服務，以增加其在高價值物流服務市場上的國際競爭力。

7.1 措施(4):智慧綠色物流設施

研究建議完善對高樓底物流設施的總樓面面積計算方法，推動業界採用有較大空間要求的智慧物流設備，減少對人力資源的依賴，並推動行業發展。研究建議參考持份者的意見及內地推動智慧物流方面的相關總樓面面積計算安排，簡化高樓底的總樓面面積計算方式。就高樓底空間的用途及其總樓面面積計算等的具體安排，我們建議聯同相關政策局及部門制定作業指引，供業界參考。在制定指引時，我們亦會諮詢業界及相關持份者。





研究建議鼓勵物流設施提供綠色配套（如電動貨車充電設施或節能裝置），以助企業符合ESG要求和提升行業競爭力。歐盟已規定上市公司及大型非上市公司須分別於2025及2026年前披露上游合作夥伴的「範圍三排放」數據。此舉將產生漣漪效應，逼使全球中小企改善可持續發展表現，以維繫供應鏈關係並滿足大型商業夥伴的要求。綠色配套有助香港物流企業達至ESG中「環境」範疇的減排及提升能源效益目標，並滿足大型客戶的採購標準。這不僅有助企業接軌國際標準，亦能保持企業以至香港作為國際物流樞紐的競爭力。

自動化立體倉庫利用高層貨架配合自動化堆垛機及輸送系統，在管理系統指令下實現貨物的高密度存儲與自動化存取。此系統對物流設施規格有特定要求，特別是需要較高的樓層高度以容納大型垂直貨架及自動化設備，從而充分發揮垂直空間的效能，提升物流效率並減少對人力的依賴。

自動化立體倉庫



自動化立體倉庫

（資料來源：菜鸟智慧港）

- 企業的溫室氣體排放通常劃分為三類。「範圍一排放」指企業控制或擁有的直接排放；「範圍二排放」涵蓋購入及使用電力所產生的間接排放；「範圍三排放」包括機構價值鏈活動（包括上游及下游的物流活動）所導致的所有其他間接排放。

7.2 措施(5):結合製造、加工及現代物流

研究建議洪水橋物流圈除了提供現代物流服務外，亦加入工業製造和加工等增值元素，從而促進產業鏈的有機發展。現代物流已不再局限於單純的倉儲與運輸，而是向供應鏈的上游延伸，提供與生產環節深度融合的現代物流增值服務。

研究建議於土地用途層面，容許洪水橋物流圈內的物流設施可進行組裝、包裝、檢測、維修、簡單加工，甚至工業製造等相關物流增值服務和工序，以及興建相關配套設施。我們建議檢視與洪水橋物流圈相關法定圖則

的規劃用途，以適當地擴闊用途類別及提高土地用途彈性；如有需要，提出修訂建議供城市規劃委員會審批。

企業能夠大幅縮短產品由生產至配送的周轉時間，這對於高價值貨物（如高端電子產品、醫藥冷鏈、精密儀器等）尤為關鍵，因為這類貨物對時效性及處理精準度有極高要求。在洪水橋物流圈內同時進行工業製造和加工等相關物流增值程序，不僅能減省貨物在不同地點間轉運的運輸成本與碳排放，更能讓企業對市場需求的變化作出即時反應，提升整體供應鏈的韌性與靈活性。

此外，這種產業結合的模式有助於構建一個更完整的產業生態系統。物流企業不再只是服務供應商，而是成為產業價值鏈中的關鍵合作夥伴。這將吸引更多從事高增值業務的跨國企業及製造商進駐，利用香港作為區域配送中心，進行在地化的最終加工與配送。這不僅提升了土地的利用效益，更推動香港物流業向高增值方向轉型，有助開拓更多新市場，鞏固香港作為國際物流樞紐的地位。



7.3 措施(6):配合低空經濟發展

研究建議洪水橋物流圈內預留空間作低空經濟等新質生產力的產業發展，提供低空經濟基礎設施(例如無人機的升降設施等)。低空經濟是香港的新機遇。政府已就發展低空經濟推出「監管沙盒」及「監管沙盒X」，其中內容涵蓋物流配送及跨境低空無人機的試點項目。

透過在規劃階段預留空間，不僅能為無人機物流提供必要的運作環境，更能促進傳統物流與新興低空運輸模式的融合，長遠構建一個立體化、高效率的現代物流配送體系，鞏固香港作為國際智慧物流樞紐的領先地位。







第8章 項目推展事宜

8.1 推展模式

由於洪水橋物流圈涉及多幅用地，研究建議政府在推出個別地塊前，邀請業界遞交發展意向書，了解市場意向，獨立審視每個項目的經濟效益、推展及財務安排，權衡利弊，確保以最合適的模式推展相關項目。

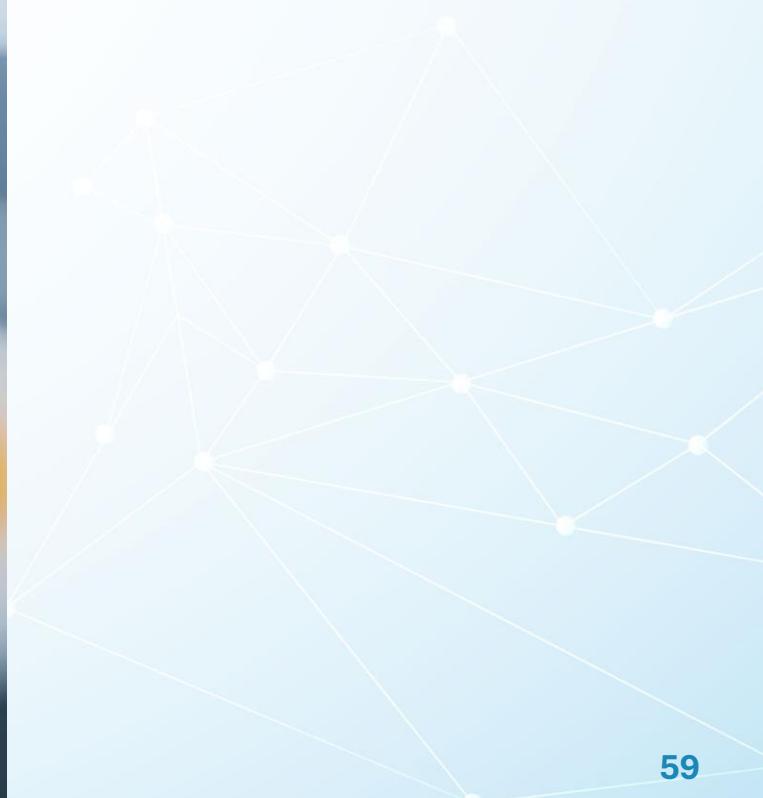
洪水橋物流圈將會為香港提供重要的物流土地儲備。事實上，造地需時。要確保物流用地長遠供應充足，政府應持續進行更多物流用地規劃和開發，建立物流用地庫存，按市場需求適時推出。洪水橋物流圈大部分的土地平整和基礎建設工程，經已在洪水橋／廈村新發展區第二期發展項目下展開。根據目前計劃，相關工程將會在2026年收地完成後兩年內陸續完成，預計相關土地可自2028年起分階段完成平整，可以供應市場。

政府會在2026年內就洪水橋物流圈的第一幅用地邀請業界提交發展意向書。





第9章 措施概覽



本研究報告為發展香港首個現代物流圈提出了建議，以「企業為本」、「締造有利市場環境」及「創新方式驅動產業發展」3個方向制定6項措施推動洪水橋物流圈發展。

政府會聯同香港物流發展局持續檢視有關措施的推行進度及成效，並按實際情況需要調整相關行動措施，以確保訂立的策略能夠與時俱進，適時回應業界所需。

方向(一) 企業為本

措施

(1) 吸引錨點企業

為錨點企業量身定制入駐條款，配合入駐企業的需求，並要求其對發展規模、創新、智慧和綠色物流發展作出承諾，帶動洪水橋物流圈的產業集群發展。

方向(二) 締造有利市場環境

措施

(2) 多元化發展模式

根據實際市場狀況，以多元模式靈活發展，包括以非傳統推地方式、容許發展較低矮物流設施、整合部分合適用地以提供規模較大的物流空間，以及便利物流設施業主能提供更長年期租約等，以助減低發展成本和提高發展彈性。

(3) 以市場為導向的發展條款

在推出土地前邀請業界提交意向書，瞭解市場的需求和發展意見，包括發展參數、發展規模和財務可行性等，以呼應政府招商引資的政策方向，確保土地發展條款切合業界所需。

方向(三) 創新方式驅動行業發展

措施

(4) 智慧綠色物流設施

制定作業指引，完善對高樓底物流設施的總樓面面積計算方法，推動業界採用有較大空間要求的智慧物流設備，減少對人力資源的依賴，並推動行業發展。鼓勵物流設施提供綠色配套(如電動貨車充電設施或節能裝置)，以助企業符合ESG要求和提升行業競爭力。

(5) 結合製造、加工及現代物流

除了提供現代物流服務外，亦應順應物流業向高增值發展的趨勢，檢視土地用途，加入工業製造和加工等增值元素，從而促進產業鏈的有機發展。

(6) 配合低空經濟發展

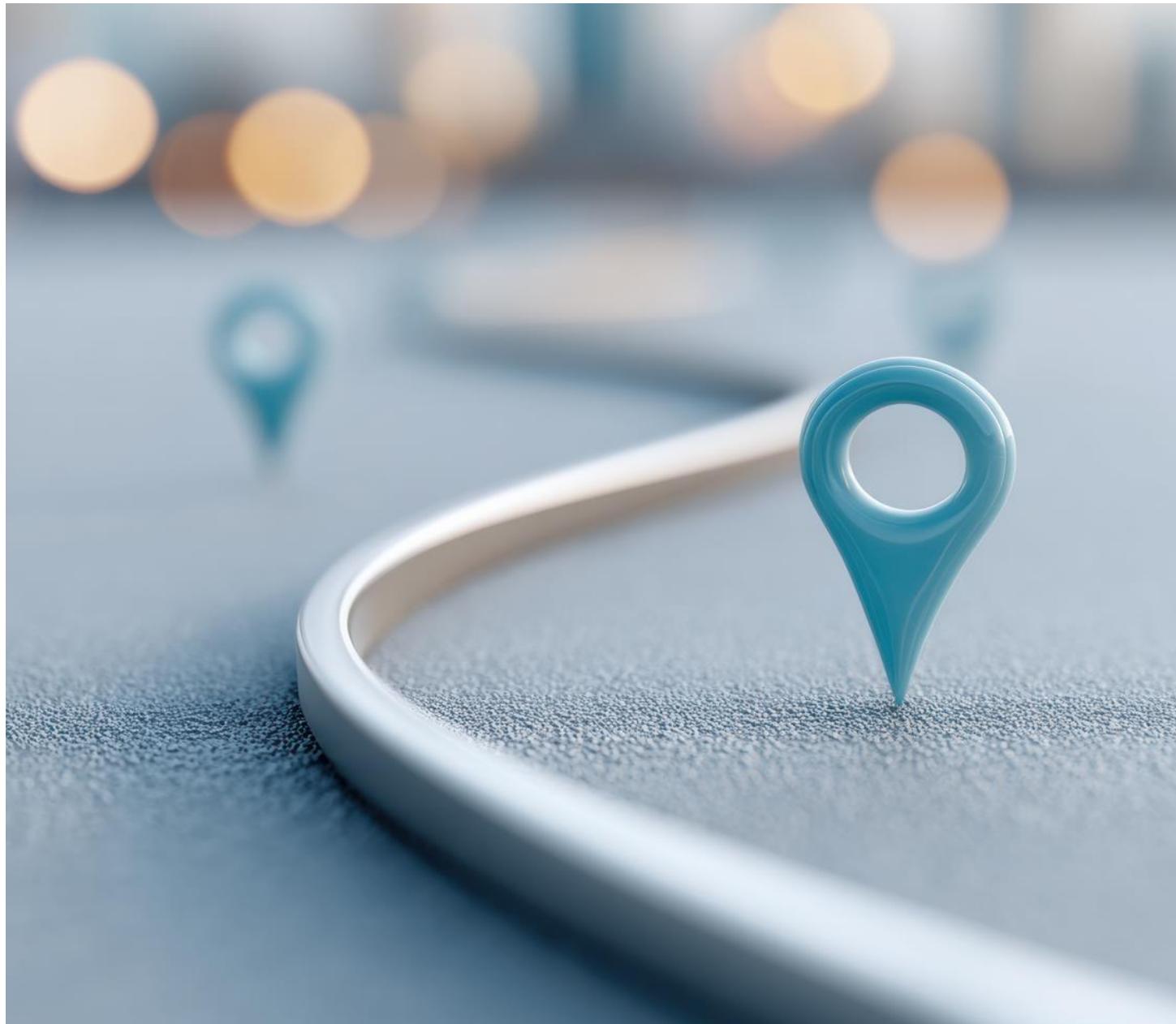
預留空間作低空經濟等新質生產力的產業發展，例如配合物流配送及跨境低空無人機物流等與物流相關的低空經濟發展，包括提供相關基礎設施。



結語

洪水橋物流圈作為北部都會區首個物流圈試點，肩負推動香港物流業轉型與升級的重任。研究報告勾勒出洪水橋物流圈的發展規劃，並提出具前瞻性及操作性的建議措施。

綜合而言，洪水橋物流圈不僅是物流設施的建設，更是香港邁向智慧物流樞紐的重要一步。將為本地物流業注入新動力，並促進區域經濟與產業升級，進一步鞏固香港國際物流樞紐地位。



鳴謝

在制訂《洪水橋/廈村新發展區現代物流圈研究報告》期間，承蒙各方人士鼎力支持。我們亦謹此向諮詢期間曾提交寶貴書面意見或與研究團隊會晤的機構和業界人士衷心致謝。

立法會經濟發展事務委員會

香港物流發展局

元朗區議會城鄉規劃及發展委員會

廈村鄉鄉事委員會

香港機場管理局

香港運輸物流學會

香港電商物流協會

香港貨運物流業協會

香港貨品編碼協會



<https://www.lc-hskht.hk/>



中華人民共和國香港特別行政區政府
運輸及物流局



土木工程拓展署