



探討重組葵青貨櫃碼頭 鄉議局研釋放土地建屋潛力

▼鄉局探討重組葵青貨櫃碼頭貨櫃用地，釋放約30%
用地，興建61000個單位的可行性。 記者 馮瀚文攝



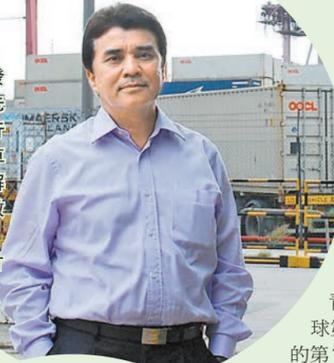
► 劉文君 (左) 向邱榮光介紹，相信將碼頭部分用地騰出作房屋及商業的綜合發展，也不是什麼新意思了。

各港口泊位貨櫃「堆場」面積比較

葵青貨櫃碼頭：11.6公頃
珠三角地區貨櫃碼頭：17.6公頃
上海洋山深水港：24.2公頃
國際標準：25公頃

【香港商報訊】記者周駿報道：8月15日，新界鄉議局主席劉業強率該局成員就新一年施政報告向特首提交建議書，首要關注鄉村利益之外，亦關注市民住屋問題，建議在釋放新界私地並用部分土地建居屋同時，更探討葵青貨櫃碼頭各個營運商通過重組貨櫃用地，釋放佔約30%，約50公頃的貨櫃用地，興建61000個單位；惟貨櫃碼頭相關行業人士指，房屋如臨近碼頭，重型貨櫃車輛產生噪音、塵埃等影響居住環境等問題不可忽視。

► 蔣志偉指出，貨櫃碼頭如果要發展多層建築，應先考慮與物流有關行業使用，包括停車場可上樓等，以解決目前全港欠缺數萬商用車位。



資料圖片

重組葵青貨櫃碼頭釋放土地或在碼頭上蓋興建住宅單位，曾是政府土地供應專責小組諮詢時社會關注的其中一個選項。有機構、專業人士就此各抒己見，其中，有工程界人士倡議於佔地279公頃的葵青貨櫃碼頭貨櫃「堆場」上架設離地約50米的平台建屋，估計發展規模可相當於16個美孚新邨。而香港註冊建築師、新界鄉議局增選執委劉文君分析葵青貨櫃碼頭貨櫃運營狀況時指出，過去10年，香港港口貨櫃吞吐量（葵青貨櫃碼頭佔八成）持續下降，由2008年全球第4位（約2450萬個標準集裝箱）跌至2018年的第7位（約1960萬個標準集裝箱）。當中，轉運量由55%升至71%，入港貨櫃量下降佔約24%。另外，香港和新加坡一樣，葵青貨櫃碼頭是非常倚靠轉運量，葵青貨櫃碼頭雖擁有9個碼頭共24個泊位，惟每個貨船泊位平均佔地11.6公頃，遠低於每個貨船泊位佔地25公頃的船塢與泊位面積之比國際標準（見附表）。

葵青貨櫃碼頭已比下去

劉文君續指，葵青貨櫃碼頭早於1972年開始運作，最久的已有46年，比不上近年在外國或內地多個新碼頭的設計和設備，其中有魔鬼碼頭之稱的上海洋山深水港，該碼頭備有工業4.0的全自動化碼頭，至今還在擴建，吞吐量可達6.3億個標準集裝箱，勢成全球最大及繁忙的碼頭。較近香港的（深圳西面前海）也有MTL興建的大鰲灣集裝箱碼頭，設備被譽為全球最環保的碼頭。和黃HIT多年前已在深圳東面鹽田設有鹽田國際集裝箱碼頭，是和記黃埔及鹽田港集團合資。和黃更宣布有計劃興建該公司首個全自動化集裝箱碼頭，但當時未提及地點。再加上南沙將會規劃成粵港澳大灣區的未來貨運中心，因此在這方面，香港是沒有條件重回三甲席位，政府前一份施政報告曾提出促進航運業向高增值轉型政策。已知空運是高增值行業，故此，葵青貨櫃碼頭不單不會亦不用擴充，相反只有收縮及整合碼頭空間興建房屋。

可釋放50公頃地建6萬單位

身兼環保署環境諮詢委員會委員、房協執行委員的劉文君同時指出，該碼頭部分用地轉為住宅用途可行，因現時整個葵青貨櫃碼頭只有5個營運者，最大規模有HIT及MTL，如要探討可否更改用途，因業權不太分散，較為統一，對口單位相對較少，技術上較容易處理，因此有條件釋放佔約30%，約50公頃的貨櫃用地，通過城規申請，雖然契約是2047年才到期，但仍可通過更換或修改契約，經過補價程序做房屋用地，可興建61000個單位。政治上雖被質疑官商勾結，如果以新思維探討作為中短期方案，為長期的填海規劃多一個選擇。事實上，新加坡自2015年，當地政府規劃4700公頃的填海工作，而大部分為近岸填海，及部分為填島。重設新碼頭，同時騰出有碼頭用地作房屋及商業的綜合發展，也不是什麼新意思了。

該局環境和衛生委員會主任委員邱榮光博士指出，探討葵青碼頭用地是基於該碼頭已是「三通一平」的熟地，故此，是快速可行的方案，投標者可公開透明申請，透過補地價投資興建房屋，居住環境影響是存在的，但相信運用現代技術不難解決。

改建有噪音污染等問題

作為香港傳統四大支柱之一的航運業，帶動相關

行業包括貨櫃場、拖頭和拖架停車場、維修廠、貨櫃裝卸站和貨櫃倉儲等，形成一個龐大的貨櫃業、就業市場。香港落馬洲中港貨運聯會主席蔣志偉指出，碼頭「堆場」上架設平台建屋，造價會上升外，日後會觸及噪音、空氣污染等矛盾。但事在人為，如果能解決上述問題固然是好事。他特別指出，貨櫃碼頭如果要發展多層建築應先考慮與物流有關行業使用，包括停車場可上樓等，以解決目前全港欠缺數萬商用車位。

香港物流管理人員協會幹事、從業29年的梁雄輝指出，航運業及港口貨運吞吐量逐年減少，除了受到外圍航運業發展影響外，與政府未有政策誘因吸納國際知名航運總部落戶香港有關，加速香港航運業萎縮，其中，中港車輛數量鼎盛時期4萬架車減至2萬輛，從業人員十幾萬減半。所以，現時葵青貨櫃碼頭無論以何種方式改變，對本港貨櫃物流業務來講一點影響沒有是不可能的。

倡碼頭遷大嶼山更實際

新界倉庫及物流業經營者協會主席徐位建表示，無論何種方式都對倉庫及物流有影響，業界更希望「一步到位」，將葵青碼頭移至大嶼山，騰出該碼頭397公頃用地建屋，如採用於碼頭貨櫃「堆場」上架設平台建屋，估算架設平台，每方呎造價6000元，倒不如以每方呎1000元至2000元收購同等面積棕地。

► 徐位建表示，採用於碼頭貨櫃「堆場」上架設平台建屋，估算平台每方呎造價6000元，倒不如以每方呎1000元至2000元收購同等面積棕地露天倉。



資料圖片



► 梁雄輝指出，葵青貨櫃碼頭部分用地若改變用途，對物流一點影響沒有是不可能的。



香港物流貨運量雖受香港航運業萎縮影響下降，該碼頭前的公路上時有貨櫃車往來。