

第三章 交通基建齊發展

橋樑好比媒人，撮合了葵涌及青衣兩個隔岸遙望的地方。葵青隨著赤鱗角機場的興建，在90年代漸漸成為本港的交通樞紐。現時葵青擁有全港最優良的水陸路交通及物流設備，加上長期居世界首位的葵涌貨櫃港，每天進出葵青的市民、遊客及商旅數以萬計，不絕於途。



壹 橋繫葵青

「在60年代，我不曾想過可以由青衣乘車到荃灣及九龍。」

「現在青衣有8條橋，在我看來是一件難以置信的事，因為當年希望政府興建一條橋也絕不容易呢！」

從以上荃灣及青衣居民的說話，可發現在短短30年間，青衣與葵涌已變成接連新界與九龍的交通樞紐。1974年青衣大橋正式通車，打開了葵青兩岸的陸路交通，亦是葵青區交通發展的里程碑。在此之前，青衣居民只有靠北岸的小艇、街渡及班次疏落的油麻地小輪，或橫渡藍巴勒海峽到葵涌、荃灣，或經維多利亞港前往中環。



早期葵涌及青衣居民只可以利用小艇及街渡來往兩地（轉載自《葵青今昔》）

70年代初以前，葵涌與青衣的交通聯繫極少，反而因地處新界，與荃灣的聯繫更為密切。青山道是葵涌的交通命脈，北與荃灣相連，南與荔枝角接合。全線以「咪」來辨明地段，葵涌的位置介乎5至8「咪」之間，是進出九龍新界的樽頸口。1968年，在大型填海工程進行得如火如荼的時候，葵涌道落成啟用，葵涌與九龍的交通開始變得頻繁，各巴士線路紛紛轉用這條寬闊的高速公路。33號巴士於1963年投入服務，本經青山道往返荃灣碼頭及深水埗碼頭，1968年即改用葵涌道。¹至於青衣方面，因它當時仍是處於初期工業化的社區，還沒有正式的道路，車輛難以在島上行駛。居民於島內各地方的聯繫主要是以步行為主，當時由青衣大街走到北岸的船廠約需半小時。

由於地區發展急速，進出青衣的居民一天比一天多，青衣大橋不能滿足需求。據當時居於青衣的居民憶述，青衣大橋的設計為兩邊單線行車，每當刮風下雨的時候，必會出現塞車的情況，居民只有下車沿橋樑旁的行人路步行回家，情況極為狼狽。為進一步回應青衣的急速發展，政府於80年代中期開始興建青荃橋，連接青衣與荃灣。1987年通車後，青衣大橋的交通得到改善，使用青荃橋的巴士線隨之而增多，漸漸成為來往荃灣及青衣不可或缺的重要通道。



1987年通車的青荃橋（香港房屋委員會提供，B002373）

除兩條大橋外，地下鐵路荃灣線亦在1982年正式通車，在葵青區內分別設有大窩口、葵興、葵芳及荔景4個地鐵站，疏導區內上下班的人潮。當時由大窩口乘地鐵到荔景需要1.5元，到九龍各站需2.5元，到港島則需3.5元。⁴自此，葵青的交通網絡已是四通八達，不管到新界、九龍還是香港，可說是十分方便。

此外，油麻地小輪由60年代起一直為青衣居民提供服務，但其後因居民多依賴陸路交通，小輪改為早晚兩段時間行駛，以方便到香港工作的居民往返兩地。街渡在80年代仍然是青衣北岸到荃灣碼頭一帶的交通工具之一，乘客多數是在兩岸上班的居民。

葵青區的交通發展與經濟及人口息息相關。不少人認為由於青衣有兩座大橋，大型重工業才往青衣區開展，而港九居民亦陸續遷往青衣居住⁵，使這個島嶼蛻變成一個充滿活力的新市鎮。⁶隨著經濟起飛及人口增長，政府需要開拓更多通道以疏導交通。在互相影響的情況下，葵青區一方面是香港的交通樞紐，另一方面則是擁有51萬人口，有著不同類型設施的社區。

葵涌區自60、70年代起，一直都是香港的重工業生產的所在地。整個葵涌區工廠大廈、倉庫比比皆是，交通配套設施亦以配合貨運業為主。其後葵涌貨櫃碼頭迅速發展，區內交通日益繁忙，政府於是興建了多條連接港九新界的主要幹線及公路，交通四通八達。

青衣原是一個小島，其地理位置偏離荃灣及葵涌，對外的聯繫只能依靠水上交通工具。由70年代起，政府銳意加強青衣對外的交通網絡。到了90年代，青衣更逐漸成為本港的交通樞紐。葵青區議會主席周奕希指出，葵青區的交通四通八達，令本區商務上的吸引力大增，不少公司都選擇在區內設立寫字樓。這對於葵青區的經濟轉型以至發展有直接的幫助。

三號幹線（青衣及葵涌段）

三號幹線是貫通南北連接繁忙市區與中國邊境的直接通道。它可通往新界西北區，連接西九龍高速公路的青衣至大嶼山幹線，亦是通往機場道路系統中的重要部份。

三號幹線的其中兩段連接青衣至葵涌之間的交通。青衣段包括一段貫穿該島中部的長青隧道。全長1.6公里，雙程三線行車，在青馬管制區的範圍內；葵涌段架空而建，離地約20米，兩者將新界西北、大嶼山與西九龍連接起來。⁷另外，汀九橋是大欖隧道與三號幹線青衣段之間的重要通道，經由屯門公路將新界西部與青嶼幹線及赤鱗角新機場連接起來，並於1998年5月落成啟用。

九號幹線

九號幹線是一條連接大嶼山與沙田的主幹公路，包括1997年建成的北大嶼山公路、青嶼幹線、青衣至長沙灣段和長沙灣至沙田段。其中青嶼幹線的組成部分包括：懸索吊橋式的青馬大橋、跨越馬灣的馬灣高架道、採用斜拉索橋設計的汲水門橋，以及將於5年後落成的昂船洲大橋。

1. 青馬大橋

青馬大橋全長2,160米，是世界上最長的道路及鐵路兩用懸索橋，於1999年榮獲美國建築界權威頒贈「二十世紀十大建築成就獎」。⁸它是通往香港國際機場的青嶼幹線的主要部份，已成為香港的標誌之一。

青馬大橋的橋身經過精心設計。上層是雙程三線的快速公路；下層有兩條鐵路路軌和兩條單線有蓋的行車道，以備強風或遇緊急事故時作交通改道之用。上下層橋樑的中央設有通氣隙，以增加大橋的氣體動力穩定性。另一方面，它的雄偉壯麗亦正好成為本區的標誌。大橋自1992年5月開始建造，於1997年5月正式通車。⁹



青馬大橋（2003年攝）



青馬大橋（2003年攝）

2. 昂船洲大橋

為紓緩未來十多年新界西北及東涌倍增的60萬人口的交通需求，政府於2002年4月開始在青衣加建一條橫跨1,018米的昂船洲大橋，預計於2007年竣工。大橋全長1,596米，建成後將成為世界上最大跨度的斜拉橋之一。¹⁰它的設計更是2000年一項國際性橋樑設計比賽的冠軍作品。昂船洲大橋位於世界其中一個最繁忙的貨櫃碼頭旁，又有港島沿岸燦爛的景觀作背景，而且可配合九號貨櫃碼頭的發展，在交通、貨運和旅遊方面確具顯赫的地位。

地下鐵路與機場快線

現時葵青區共有5個地鐵車站，包括大窩口、葵興、葵芳、荔景和青衣站。居民可於大窩口、葵興、葵芳和荔景站乘搭地下鐵路的荃灣線來往香港、九龍和新界南，亦可於荔景和青衣站乘搭東涌線來往大嶼山至香港島，十分方便快捷，而荔景就是兩條地下鐵路線的轉車站。

穿越葵青區的機場鐵路連接港島的中區與大嶼山北部，全長34公里，於1998年中通車，接載乘客往來香港赤鱗角國際機場，全程只有數個車站，青衣是其中一個。



機場鐵路及青衣機鐵站 (2003年攝)



機場鐵路 (2003年攝)

青衣北岸公路

青衣北岸公路於1999年開始施工興建，2002年完工並投入使用。工程包括一段介乎青衣西北交匯處與担杆山交匯處，連接青荃橋的2.2公里長的雙程雙線分隔行車道，以及在樟樹頭、油柑頭及牛角灣的三條高架道路。它還包括四條行人隧道及一個分區控制中心，當中設置交通管制及監察系統；並豎立432米長的半封閉式隔音罩及隔音屏障¹¹，相關的渠務、照明、護土牆、加筋填土堤、斜坡及環境美化工程成一應俱全，既為青衣居民提供便捷的交通路線，亦盡量避免出現環境和噪音等問題。



青衣北岸公路 (2003年攝)

總括而言，葵青區現已成為本港交通樞紐的所在，對本區以至整個香港社會經濟的發展貢獻良多。葵青民政事務專員周守信表示，以前葵涌貨櫃碼頭一帶的交通在假期或天災前後，往往因貨運頻繁而造成癱瘓，甚至直接影響整個九龍。現在有關當局已於貨櫃碼頭區域內增設更多迴旋處，並在有需要時與其他政府部門聯合成立跨部門臨時支援中心，令交通大為改善。

叁 葵涌貨櫃港

昔日由九龍乘車到荃灣，在葵涌一段的青山道往海邊望過去，會看見一個海灣，名叫醉酒灣，即現時葵涌貨櫃港的前身。醉酒灣演變成今天居世界首位的貨櫃港，在60年代看來，實在是無法預計得到的。



今日從高處鳥瞰整個葵涌貨櫃港，規模十分宏偉。（葵青民政事務處提供）

葵涌貨櫃碼頭的源起

半個世紀以前，全世界均流行散貨運輸，貨品不用載入貨櫃內，而是以原來的包裝直接付運到其他地方。從前在尖沙咀九龍倉碼頭附近經常看到大批苦力，辛勤地從貨船上將一包又一包的貨物搬運到貨倉內。但散貨運輸的效率低，因此當60年代世界各個主要港口興起貨箱化運輸時，散貨運輸已漸漸被取代。

為配合歐美各國的貨箱船運，政府在1966年成立貨箱委員會，檢討及研究如何配合這種新貨運發展趨勢。委員會很快便確認了興建貨箱碼頭的急切性，更對全港可以用作興建碼頭的海灣進行深入的研究：鯉魚門海峽過於狹窄，大型貨箱船難以通過；南丫島及大嶼山等離島與市區及工業區之間缺乏陸路交通網絡接駁；港島不是工廠集中地，不利貨運；尖沙咀早有舊式碼頭，較難發展。¹²如此一來，擁有天然深水海港、四處人煙稀少、與九龍一眾工廠易於聯繫的醉酒灣遂成為發展貨箱碼頭的最佳地點。

一號貨櫃碼頭與東京灣號

一般情況下，貨櫃碼頭的興建均以競投或私人協議的方式交由各發展商建造，政府則採取「積極不干預」政策，只負責計劃、批地及評估等工作。雖然1967年貨箱委員會所提交的報告認定了葵涌為適當的碼頭選址，但發展商因單單購買95畝土地及海床已需耗資3,300萬，且難以保證往後不斷有貨箱船抵港，有關機構對發展前景有所保留。¹³隨著其後3年貨箱船到港的數目與日俱增，疑慮才漸漸消除。1969年，來自英國及德國的船運公司開始籌組公司興建及發展貨箱碼頭，而本港幾家大貿易行及金融機構，包括太古集團、香港上海匯豐銀行、捷成洋行、嘉道理家族及和記洋行等亦相繼加入，最後註冊組成現代貨箱碼頭有限公司。¹⁴

1972年9月5日，一號貨櫃碼頭正式啟用，第一艘泊岸的貨櫃船是從英國開往日本途經香港的東京灣號。當天現代貨箱碼頭的職員小心翼翼地引導船隻駛入泊位。經過十多小時的工作，終於將船上200個貨箱卸下，為葵涌貨櫃碼頭揭開了歷史性的一頁。¹⁵



1972年，第一艘停泊葵涌貨櫃碼頭的貨櫃船——東京灣號
(現代貨箱碼頭有限公司提供)

貨櫃碼頭的發展

現時葵涌貨櫃港一共有9個碼頭，共24個泊位（當中九號貨櫃碼頭的6個泊位正在分期落成啟用），總面積達285.7公頃。¹⁶貨櫃碼頭的編號是按動工興建的先後次序排列的。葵涌貨櫃港現有5間大型貨櫃碼頭公司，包括現代貨箱碼頭有限公司、環球貨櫃碼頭香港有限公司、香港國際貨櫃碼頭有限公司、中遠—國際貨櫃碼頭有限公司及亞洲貨櫃碼頭有限公司。當中以香港國際貨櫃碼頭有限公司的吞吐量最大，佔超過40%，其次為現代貨箱碼頭有限公司，約佔30%左右。

早在1974年，葵涌貨櫃碼頭每天已能夠處理3,561個20英呎的標準集裝箱，創下世界紀錄；1982年更達到每天平均處理4,630個的新紀錄。80年代中期，貨櫃碼頭每年停泊超過一萬多艘船次，約佔海運進出口物資總量的三分之一。¹⁷1987年葵涌貨櫃碼頭擁有6個泊位，碼頭總長度超過2,300米，佔地約114公頃。1989年中期及1990年底，各佔地29公頃的6號及7號碼頭相繼竣工，正式投入服務。¹⁸1988及1989年葵涌貨櫃碼頭分別處理403萬和446萬個標準箱，連續兩年成為全球吞吐量最高的貨櫃港，奠定了其在世界貨櫃運輸業的地位。

碼頭編號	所屬公司
1	現代貨箱碼頭有限公司
2	現代貨箱碼頭有限公司
3	環球貨櫃碼頭香港有限公司
4	香港國際貨櫃碼頭有限公司
5	現代貨箱碼頭有限公司
6	香港國際貨櫃碼頭有限公司
7	香港國際貨櫃碼頭有限公司
8	亞洲貨櫃碼頭有限公司 中遠—國際貨櫃碼頭有限公司
9	現代貨箱碼頭有限公司 香港國際貨櫃碼頭有限公司

葵涌貨櫃港各碼頭所屬公司一覽

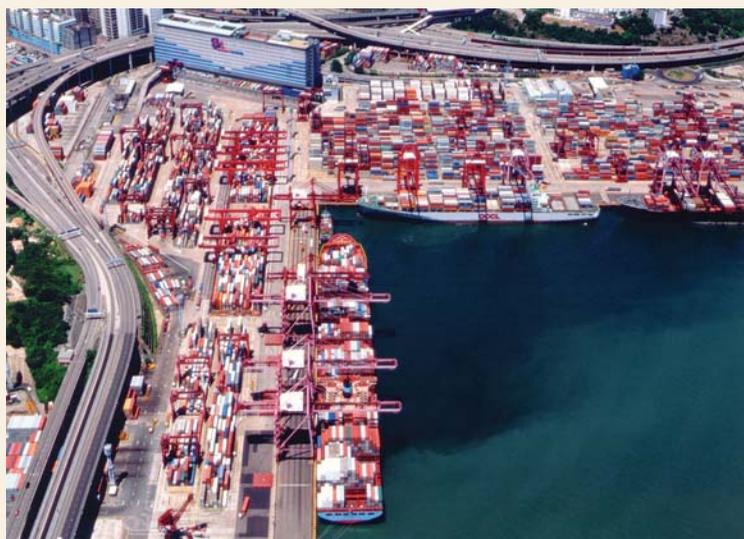


70年代初期，葵涌貨櫃碼頭剛落成啟用。（葵青民政事務處提供）

90年代至今，香港曾10次榮登世界最繁忙港口的寶座（1992至1997年及1999至2002年），貨櫃總吞吐量仍然不斷上升，相等於1981年的11倍。¹⁹葵涌貨櫃港是香港貨運業的支柱，據海事處的統計，2002年香港貨櫃總吞吐量為1,914萬個標準箱，葵涌貨櫃港佔超過60%，共1,189萬個。²⁰



70年代中的一號貨櫃碼頭及正在興建的五號貨櫃碼頭
(現代貨箱碼頭有限公司提供)



2003年的一號貨櫃碼頭及五號貨櫃碼頭
(現代貨箱碼頭有限公司提供)

目前政府正於青衣東南面興建九號貨櫃碼頭，進一步提升香港貨運業的競爭力，該碼頭設有6個泊位，首個泊位已於2003年7月啟用。其實有關計劃早在80年代末已進行商討，雖然其間經歷了不少波折，包括青衣居民向港督提出反對意見等，但計劃最終得以落實。聯合發展商須平整140公頃土地，完成後將獲批其中70公頃興建九號碼頭，餘下的土地將交回政府發展道路及貨櫃後勤設施。²¹九號貨櫃碼頭落成後將為貨櫃碼頭額外增加260萬個標準箱的處理能力，再配合碼頭經營商的提升生產力措施，估計可增加處理400萬個標準箱。²²



興建中的九號貨櫃碼頭（2003年攝）

此外，政府估計到2016年香港每年的貨櫃總吞吐量將達至3,300萬個，即全日24小時內，每一秒鐘處理一個貨櫃。為了應付未來龐大的發展及無限的商機，政府已在2001年建成葵涌海關大樓，樓高10層，佔地2萬平方米，大大加強了葵涌貨櫃港的清關效率。²³

中流作業

除貨櫃碼頭外，承運商可以選擇以中流作業的方法處理貨櫃。中流作業是指直接從停泊（繫於浮標或下錨）在海上泊位的船上，利用設有吊桿式裝卸貨物設備的駁船把貨櫃運到岸上。由於中流作業的營運成本較低，這種運作模式為一些中小型船隻提供較貨櫃碼頭便宜的裝卸貨物方法。²⁴



現時的中流作業運作情形：利用設有吊桿式裝卸貨物設備的駁船把貨櫃運到岸上（香港特別行政區政府提供）

其實早在70年代中流作業已開始運作，隨著近年貨櫃運輸業的急劇發展，中流作業也變得更為蓬勃。2002年約有333萬個標準貨箱是以中流作業的方式處理，佔貨櫃總吞吐量17%。²⁵目前中流作業在青衣西南岸一帶的經營頗具規模，每天都有吊桿式躉船在海中央的貨櫃輪與岸邊之間穿梭往還。

貨櫃港與葵青

毫無疑問，貨櫃港是一項大型企業，營運公司包括貨櫃碼頭及船公司，所需各類人才眾多，每間公司員工數以千計，整個貨櫃港可算是葵青區內人力資源的聚集地。據現代貨箱碼頭有限公司表示，2003年其公司所聘用的員工有近21%居住在區內，為區內居民創造了大量就業機會。此外，還有一些原本不是在本區居住的貨櫃港職員，可能會因職業需要而遷入，帶動了區內的人口流動。

另一方面，貨櫃碼頭公司亦致力成為良好「企業公民」，設有社區聯繫的部門，加強與居民及社區團體的溝通。現代貨箱碼頭有限公司是葵涌貨櫃港內第一家有專責職員參與社區事務的公司。他們曾招待區內的團體到貨櫃碼頭參觀；接納鄰近居民有關貨櫃碼頭操作聲音及照明的意見，並作出改善與協調，以及參與葵青區內分區委員會及葵青區議會等舉辦的嘉年華會，讓市民了解貨櫃港的運作等。葵青民政事務處亦有邀請貨櫃業派代表出席相關的委員會或小組會議，使能有效地雙向溝通。凡此種種均能加深貨櫃港業及葵青區之間的聯繫。

未來展望

近年珠江三角洲的經濟發展一日千里，製造業非常發達，甚至有「世界工廠」之美譽，預期未來該地區的出口運輸業將會日益繁忙，並帶動香港的貨運業進一步發展。有見及此，數家葵涌貨櫃港的碼頭公司合作組成一路通有限公司（OnePort Limited），利用開放、中立、安全及可靠的電子平台，促進所有港口使用者之間的電子資訊流通，提高本港港口的運作效率。

對於葵涌貨櫃港的前景，現代貨箱碼頭有限公司的代表抱著樂觀的態度。葵涌貨櫃港船期頻密、資訊科技發達及清關效率高，加上本港的保險與銀行制度十分健全，能為客戶提供快捷、安全、可靠的貨運服務。隨著華南港口如鹽田港、蛇口港及赤灣港的迅速發展，「大家共榮」是貨運物流業在葵涌以至香港、珠江三角洲等地未來發展的新方向。

註釋

- ^{1,3}容偉釗：《二十世紀新界（西）區巴士路線發展史》，香港：BSI（香港）公司，2002年。
- ²葵青區文藝協進會《葵青今昔》編輯委員會：《葵青今昔》，香港：葵青區文藝協進會，1994年。
- ⁴《大窩口縱橫》，香港：大窩口居民聯會編輯組，1982年5月。
- ⁵鄧雅妍：《青衣島客家原居民研究：香港新市鎮發展對客家村落的衝擊》，香港：香港中文大學（碩士論文），2000年；夏歷：〈香港街坊志〉，載《文匯報》，1983年12月。
- ⁶郭少棠：《光耀百年》，香港：中華電力有限公司，2001年。
- ^{7,10,11}路政署：[http://www.hyd.gov.hk/chinese/content/\[2003年9月16日\]](http://www.hyd.gov.hk/chinese/content/[2003年9月16日])
- ^{8,9}香港旅遊發展局：http://webserv2.discoverhongkong.com/taiwan/touring/hkiidistricts/ta_dist_kwai1.jhtml [2003年9月16日]
- ^{12,13,14,15}沈樂嘉：《現代先基—香港港口發展與現代貨箱碼頭有限公司》，香港：現代貨箱碼頭有限公司，1992年。
- ¹⁶香港貨櫃碼頭商會有限公司：http://www.hkctoa.com/container_2.html# [2003年9月16日]
- ¹⁷張炳光：《今日香港》，香港：海洋出版社，1986年。
- ¹⁸許舒：《滄海桑田話荃灣》，香港：《滄海桑田話荃灣》出版委員會，1999年。
- ¹⁹〈香港貨櫃港全球最繁忙〉，載《明報》，2003年1月22日。
- ^{20,25}香港付貨人委員會：http://www.hkshippers.org.hk/hkshippers/c_ac1.html [2003年9月16日]
- ²¹〈政府與發展商簽署九號貨櫃碼頭批地協議〉，香港政府新聞處，1998年12月8日。
- ²²〈籌建十年 九號貨櫃碼頭下月啟用〉，載《信報》，2003年6月25日。
- ²³〈葵涌貨櫃海關大樓啟用 十層高佔地逾二萬米 陳方安生主禮〉，載《大公報》，2001年1月13日。
- ²⁴政府統計處：<http://www.info.gov.hk/censtatd/chinese/statliteracy/etimes/et081102.htm> [2003年9月16日]