

葵青貨櫃碼頭

又稱葵涌貨櫃碼頭，位於香港新界葵青區藍巴勒海峽兩岸，是香港最主要的貨櫃物流處理中心，2004 年之前，葵青貨櫃碼頭是全球最繁忙的貨櫃港口，2006 年，香港港口共處理 2350 萬個標準箱，居世界第二位。其後被新加坡超前，隨著新加坡、華南和長三角集裝箱碼頭的發展，香港港口航運面臨新的挑戰。再於 2007 年被上海超前，現僅排名第三。



葵青貨櫃碼頭建成之前，香港的貨運業務主要集中在尖沙咀九龍倉碼頭。隨著貨櫃於 1960 年代興起，加上香港向來是區內主要的貨運中心，政府便打算興建一個貨櫃碼頭。適逢政府擴展荃灣新市鎮，因此貨櫃碼頭便選址葵涌醉酒灣的填海地上。葵青貨櫃碼頭原稱葵涌貨櫃碼頭。2000 年代初，貨櫃碼頭的範圍擴展至青衣南部，因此有了葵青貨櫃碼頭這個名字。

作為世界主要的商港和自由港，早在二十世紀六、七十年代，借助出口貿易的強勁帶動，香港集裝箱碼頭的發展迅速加快，1972 年現代貨箱碼頭有限公司建成了第一個集裝箱碼頭，同年 9 月，第一艘集裝箱船抵達新碼頭。

在占地 258 公頃的葵涌貨櫃碼頭，像現代貨箱碼頭有限公司這樣的經營商共有 5 家，包括香港國際貨櫃碼頭有限公司、中遠國際貨櫃碼頭有限公司、迪拜港務和亞洲貨櫃碼頭有限公司。葵青貨櫃碼頭佔地龐大，佔於葵涌、青衣、昂船洲一帶沿岸，共有九個貨櫃碼頭，泊位共有 24 個，共 8530 米深水岸線。可停泊最大型的貨櫃船。碼頭全年總處理能力超過 1800 萬個標準貨櫃單位，每週超過 400 艘集裝箱班輪將 35 萬個集裝箱運往全球 500 多個目的地。

與此同時，與集裝箱航運有關的運輸、船舶註冊、融資、保險、經紀、海事仲裁、船舶擁有及管理、驗船、維修、船隻補給等服務機構應運而生。1987 年香港集裝箱港口吞吐量首次躍居世界第一位。

由於經營者的主動權比較大，面對激烈的市場競爭，他們會想出很多高效率的經營辦法。比如中流作業，集裝箱貨輪在碼頭附近水域將集裝箱躉給小船，節省進港費用和等候時間。與物流企業合作，按不同的目的地在香港港口提前將貨物分裝好，直接將貨品運送到企業的分銷點，節省他們的庫存量 and 時間。為了適應內地經濟發展的大趨勢，經營者很早就主動參與內地港口（如鹽田、蛇口港）的建設，化解自身風險。香港是航運業群的基地，具備便利的營商環境，健全而獨立的法制及簡單稅制等優勢。這些優勢不但有助航運業的發展，更可吸引國際知名的航運服務提供者，進一步強化香港作為國際航運中心的地位。還有一個最重要的因素是香港背靠祖國內地，腹地廣闊。這是世界上很多港口沒法比的。

一方面，由於香港目前只有一個郵輪碼頭（海運大廈），而該碼頭亦無法容納現代的超大型郵輪，因此部份郵輪只好在葵青貨櫃碼頭附近停泊。

碼頭

葵涌及昂船洲沿岸

- 一號碼頭：現代貨箱碼頭（MIT，由九龍倉集團、招商局國際及捷成洋行聯營）
- 二號碼頭：現代貨箱碼頭
- 三號碼頭：杜拜港貨櫃碼頭（由杜拜港口及新加坡港務局聯營）
- 四號碼頭：香港國際貨櫃碼頭（HIT，由和記黃埔港口集團、新加坡港務局及中遠集團聯營）
- 五號碼頭：現代貨箱碼頭
- 六號碼頭：香港國際貨櫃碼頭
- 七號碼頭：香港國際貨櫃碼頭
- 八號碼頭(東)：中遠-國際貨櫃碼頭（由中遠集團及香港國際貨櫃碼頭聯營）
- 八號碼頭(西)：亞洲貨櫃碼頭（由杜拜港口及新加坡港務局聯營）
- 九號碼頭(南)：現代貨箱碼頭（青衣沿岸）
- 九號碼頭(北)：香港國際貨櫃碼頭（青衣沿岸）

2007 年貨櫃吞吐量排名表：

全球 排名	港口	吞吐量 (標準箱)	增長
1.	新加坡	2790 個	12.7%
2.	上海	2615 個	20.4%
3.	香港	2388 個	1.5%
4.	深圳	2110 個	14.2%

香港港口發展局 08 年 1 月發布的統計快報顯示，去年 12 月本港貨櫃碼頭吞吐量按年下跌 0.9% 至 212.2 萬標箱。全年累計吞吐 2388 萬標準箱，按年升 1.5%，低於 06 年 4.1% 的增幅。

貨櫃處理繼續向葵青碼頭集中，去年葵青碼頭吞吐 1732.2 萬個標準箱，按年升 7.9%，其他碼頭吞吐 655.9 萬標箱，跌 12.4%。

由於本港貨櫃碼頭與廣州、深圳港口服務相同的經濟腹地，經香港出口貨櫃的高成本令廠商轉用離生產基地更近的廣州和深圳集裝箱碼頭，加上廣深兩地近年在政府主導下大力發展集裝箱運輸，廣州港貨櫃吞吐量增速已經連續兩年高於 30%，對香港的分流效應非常明顯。業內人士估計，以目前的速度發展下去，香港的貨櫃吞吐量兩三年內就將被深圳港超越。