

貨櫃業潮起潮落 葵青冀再創輝煌

「十三五」「帶路」注新動力 海運迎發展良機

香港文匯報訊（記者 馮健文）說起葵青區，既是不少市民安居樂業之所，更擁有令港人引以為傲的基建設施——葵青貨櫃碼頭。儘管在回歸後這20年間，受亞洲及內地貨櫃碼頭業激烈競爭影響，香港失落全球最大貨櫃港地位，但仍有不少人在業內默默耕耘，努力打拚。兩位半生在葵青貨櫃碼頭工作的從業員日前接受香港文匯報訪問時坦言，雖然工作辛苦又有危險性，但這些年來與同工建立深厚兄弟感情，且行業仍有發展空間，冀貨櫃運輸業走出低谷、再創輝煌。運輸及房屋局局長張炳良亦曾表示，國家的「十三五」規劃中，期望香港在海運業發展方面扮演重要的角色，而「一帶一路」的倡議亦將帶來新動力，支持香港海運業往後的發展。

葵青面積約2,237公頃。據政府統計處資料，2015年葵青區人口約50.7萬人，佔全港人口約7%。區內有24個公共屋邨、15個居屋屋苑、3個夾心階層住屋屋苑及多個私人屋苑，其中近60%人口居於公共房屋。葵青區擁有香港最主要的貨櫃物流處理中心——葵青貨櫃碼頭。葵涌一號至八號貨櫃碼頭及青衣九號貨櫃碼頭分佈於葵涌、昂船洲及青衣沿岸一帶，佔地約279公頃，設有24個泊位，總處理能力每年逾2,000萬個標準貨櫃箱。葵青貨櫃碼頭於1992年至2004年時是全球最繁忙貨櫃港口，惟受激烈競爭影響，2005年失落首位，去年更跌至第五，吞吐量只有1,981萬個標箱，比首位上海港的3,713萬個標箱少近一倍。

碼頭工憂行業青黃不接

貨櫃運輸業職工總會副主席邱美光及執行委員鍾志煉談起行業出現走下坡趨勢，感觸良多。在貨櫃碼頭工作40年、現已退休的邱美光說，行業高峰期在上世紀90年代，繁忙時間等候排隊入閘的貨櫃車可達數百輛，車龍由葵涌伸延至美孚。惟自從內地貨櫃碼頭開始不斷營運，香港的貨櫃吞吐量逐年下跌，工人收入亦大減。在1991年行業最興盛時期入行、任職內運車司機的鍾志煉說，由於外判公司請人多以日薪計算，以往曾連續22日有開工，月薪可達3萬元，但現時平均每月只有1萬多至2萬元，比以前少達1萬元。邱美光表示，正因薪酬不高，工時又長，外判公司提供福利也不多，現時願意到貨櫃碼頭工作的年輕人愈來愈少。而他多年前曾目睹有人員遭被颱風猛吹而倒塌的貨櫃壓死，令他很傷心，可見工作有一定危險性。鍾志煉也說，現時行內從業員的平均年齡逾55歲，已出現青黃不接情況，坦言：「既然出面都搵到咁上下人工，又有咁辛苦、危險同枯燥，就唔入嚟做。」

最大收穫：工友好似兄弟

在行內多年，邱美光說，以往貨櫃碼頭十分簡陋，辦公室只以貨櫃搭成，但到現在已是多層大廈，更設有休息室、水機等設施讓工作人員使用，是很大進步。雖然工作十分艱苦，但做得很開心。鍾志煉則表示，由於工作時間長，與工友經常見面，「見屋企人都有咁多，大家好似兄弟咁」，建立起深厚感情，是這些年來工作的最大收穫。

盼增櫃車泊位 保障員工福利

他們和職工總會主席陳迪手均表示，雖然行業出現下滑，但他們希望未來繼續有平穩發展，因為貨運始終仍有其實際需要，加上海運可載貨量比空運多，且價錢較相宜，仍有發展空間。陳迪手又提到，行業目前最需解決的是貨櫃車泊位不足問題，以及有無良公司竟未為員工的強積金供款。他促請當局盡快改善情況，協助行業發展。對於海運業未來發展，張炳良去年底曾表示，國家的「十三五」規劃中，海運業的發展在國家政策、國家規劃的未來方向，對香港的期望均扮演很重要的角色。至於國家發改委發佈的「一帶一路」倡議亦獲全球貿易及海運業界重視，將可帶來一股新動力，支持香港海運業往後發展。他又指，目前本港有限土地供應是港口發展的一大挑戰，政府曾研究改善有關短期租約租用港口後動用地的安排，希望滿足業界要求。政府亦研究興建多層設施的可行性，以用作貨櫃車及貨車停車場等用途。



■前排左起：邱美光、鍾志煉及陳迪手與工友們談行業發展。香港文匯報記者馮健文 攝



■青衣島上公營房屋林立。香港文匯報記者劉國權 攝



■葵青貨櫃碼頭舊照。受訪者供圖



葵涌轉商貿 青衣變宜居



特寫 葵青區近年經歷變化不小，民建聯葵青區議員梁偉文近日接受香港文匯報訪問時表示，葵青以往一直向着好的方向發展，但仍有很大發展潛力，如葵涌可轉型為商業活動中心，青衣則可讓更多市民安居。

葵青既是梁偉文服務多年的社區，也是其長大和成家立業的地方。他憶述，自己在旺角出生，4至5歲時因火警，父母和他一家遷往石籬公屋居住。他婚後仍居住於葵涌，惟因居所被收地興建地鐵，與妻子被編配至現址是新都會廣場的葵芳安置區居住，這亦是他服務社區的開端。他續說，當時居於環境擠迫惡劣安置區的居民，安置無期，不知何時才能上樓，他開始組織居民爭取，如發起到港督府請願等行動。他其後獲編配青衣長康邨公屋，本打算暫停社區工作，惟因社署在邨內開設可容更新人士入住的中途宿舍，令他再一次踏上抗爭之路。之後除參與大廈互委會工作，更加入政策參選區議會。梁偉文坦言，議會之途最初並不順利，參選數次均落敗，直至1996年受邀加入民建聯，積極參與社區工作，不斷改善與市民溝通技巧，終在1999年的區選中反勝當區議員，翌年開始在議會層面服務市民，直至今日。

一橋變八橋 青衣路路通

被問及葵青區這些年來最大改變，梁偉文認為，交通方面有最明顯的改善：青衣由過去只有



■梁偉文（左）及蕭創陞。香港文匯報記者劉國權 攝

一條青衣南橋，出現阻塞時居民需步行往葵芳，到現時有達8條橋貫通青衣，更是通往機場要道；葵涌區亦因道路網擴展及工業轉型等，擠塞情況已大大改善。他指出，以往爭取服務，現在則是要改善服務。雖然葵青交通網絡已不錯，但與新界東的連接仍有待改善，故他期望未來能興建一條鐵路接駁荃灣、葵涌及大圍，令新界東和新界西連成一線。梁偉文認為，葵青區仍有很大發展潛力，如以往工廠林立的葵涌，因靠近地鐵站，交通便利，現已逐漸轉向商業發展，未來有潛力轉型成為商業活動中心；青衣的環境不差，空氣也好，是理想住宅區，但現時人口多集中在藍巴勒海峽沿岸地區，島的西南面仍有大片沿海地方，被中流作業、貨倉等佔用，如可改作房屋或酒店用途，可舒緩本港房屋不足情況。■香港文匯報記者 馮健文



街坊心聲 在香港要經營一盤生意絕非易事，青衣長康邨一家已經營近三十年的茶餐廳負責人表示，除需面對租金及員工薪酬等成本不斷上升的壓力，客人要求亦愈來愈高，「平、靚、正」缺一不可。他坦言，只要不用虧本仍有微利，會繼續為街坊服務。

餐廳扎根屋邨 街坊情最滿足

香港文匯報記者近日到青衣金豐粉麵咖啡屋採訪，餐廳負責人蕭創陞也要在收銀位置坐鎮接待顧客。承父業的他表示，當年因葵芳的樓宇拆卸，他們一家遷往青衣，其父親亦由經營家品店轉為開餐廳。蕭創陞坦言，餐廳這些年來的經營平穩但向下，除因經營成本如租金、員工薪酬等愈來愈高，「自己也要做理一份」，加上食肆競爭大，及屋邨老化人口減少，均令生意額下跌。為此，餐廳已延長營業時間，更提供更多新意及選擇，必須「平、靚、正」才能吸引食客光顧。他慶幸，多年來仍有不少街坊一直捧場，甚具人情味，也有很多以往在邨內居住或在附近學校讀書的人士回來光顧，點選當年最愛的奶茶及沙爹牛肉麵吃喝，懷舊一番。因此他說，雖然打理生意確令人心力交瘁，但只要維持到皮費仍有微利，仍會繼續經營下去。■香港文匯報記者 馮健文



完善道路設計 交通更順暢

葵青區有貨櫃碼頭和工廠、商場，是不少港人的工作地點，也是很多香港市民的安樂窩。擔任葵青區議員24年、現為工聯會新界西立法會議員的麥美娟近日接受香港文匯報專訪時表示，服務葵青區多年，街坊視她如家人，感到區內很有人情味，期望街坊們可繼續在葵青安居。麥美娟與葵青區的淵源，可從其學生時代說起。她憶述，預科在葵涌安柱中學就讀，暑假時參加區內一個青少年徵文比賽，勝出後成為青少年大使，除獲得到新加坡考察的機會，更與一群大使組織起來，課餘時舉辦青

少年活動。就讀大學及畢業後，麥美娟仍不忘葵青，經常回來參與區內活動，更於1993年獲政府委任為葵青區議員，開始在議會層面服務市民。一年後，她參與區議會選舉，之後一直擔任青衣區區議員至今，更於2012年當選新界西立法會議員，這24年來一直服務社區，從未間斷。提起當年在葵青區讀書及服務，麥美娟仍記憶猶新。她說，那時在土瓜灣居住，每次來回兩地需3個小時，形容「日日好似去旅行咁」，但現時葵青區的交通已方便了很多。她說，交通一直是葵青區的重要議

題，只是以往聚焦於解決交通工具服務不足及塞車問題，現時則集中在完善道路設計上。麥美娟倡增無障礙設施。她認為區內交通問題之一是，就算如何加車也未必足夠，故其中一個發展方向就是增加無障礙設施，如葵涌區不少屋邨在山上，若有這些設施包括自動電梯等設置，可讓居民使用來往港鐵站，免卻需費時候車，亦更為環保。展望葵青未來的發展，麥美娟指出，



香港文匯報記者馮健文 攝

由於葵青區內不少已是舊邨，本港人口老化亦嚴重，因此仍需在區內推展長者服務。政府數年前為每區預留1億元支援區議會推行社區重點項目，葵青區議會推行的長者眼睛檢查及牙科服務均甚具成效，受惠者眾，盼未來這些項目可成為全港性政策。

人情味濃 街坊視己如家人

服務葵青多年，麥美娟說最難忘是已與街坊建立了深厚感情，眼睜街坊的子女以前還是小朋友，現在已出來社會工作，甚至結婚生子，感覺奇妙，又說街坊都視她如家人，「娶新抱、嫁女都請我去飲」，甚富人情味。■香港文匯報記者 馮健文