致城市規劃委員會秘書：

專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓

傳真：2877 0245

電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board

By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong

By Fax: 2877 0245

By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號

The application no. to which the comment relates A/TY/154

意見詳情（如有需要，請另頁說明）

Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

本公司九龍船廠有限公司為青衣市地段第 195 號（TYTL 195）之登記業主。就擬議於青衣西北部推行之政府用途（地下採石場暨岩洞發展連附屬作業，申請編號：A/TY/154），本公司對政府希望善用土地資源表示理解，惟本公司認為政府更應借擬議用途這一發展契機，全面審視青衣北一帶的土地使用及潛力。

青衣北是香港中小型修造船廠的其中一個重要營運基地，過往此地區的交通流量尚算能符合營運需求。然而，隨著政府於十五五規劃及施政報告中積極提倡遊艇經濟以及多項重大海事相關基建如青衣北附近的十一號幹線及港深西部鐵路的陸續興建 (並且即將上馬的青龍大橋建造) 均大幅增加了對海事工程和船舶維修服務的需求。另一方面，鑑於本港其他地區部分中小型船廠因政府收地而相繼離場，青衣北將成為本港極少數可供緊急及／或一般船修理以及海事相關的重工業地帶。

本公司雖然認為擬議申請與青衣北一帶現有的工業用途沒有明顯衝突，但是現有香港混凝土廠已為擔杆山路帶來大量的車流量。擬議用途令到擔杆山路的道路承使用量提高，本公司認為定必會進一步對區內其他船廠造成不便，更必定會阻礙區內船廠升級轉型之路，亦制約了區內土地的發展潛能。就此，本公司認為政府應正視區內船廠的行業變化，提早整體審視及提升青衣北一帶道路承載量，在此之前城規會及規劃署不應批准有關規劃。

「提意見人」姓名／名稱

Name of person/company making this comment 九龍船廠有限公司

簽署 Signature

日期 Date 06 OCT 2026

致城市規劃委員會秘書：

專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓

傳真：2877 0245

電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board

By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong

By Fax: 2877 0245

By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號

The application no. to which the comment relates A/TY/154

意見詳情（如有需要，請另頁說明）

Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

就擬議於青衣西北部推行之地下採石場及岩洞發展項目（申請編號：A/TY/154），本公司對政府善用土地資源之規劃方向表示理解與支持。

惟本公司關注青衣島陸路網絡及主要幹道（包括青衣北岸公路及周邊交匯處）日常已承擔龐大的居民通勤及工業物流車流。採石場工程及岩洞營運預期將產生高頻率的重型工程車輛與泥頭車，恐會加重青衣島整體幹道的交通負荷。由於友聯船廠及區內其他工業業戶日常均依賴青衣島主要幹道進行物料與裝備運輸，期望項目團隊能妥善規劃車輛路線及行駛時間，避免重型車輛於繁忙時段造成陣發性擠塞，保障全島交通網絡暢順。

本公司建議於擬議用途中安排車輛錯峰行駛，並要求營運方與區內業戶保持溝通，以降低對青衣島整體交通的影響。

本公司相信在妥善的交通調配配套下，項目定能順利落實，同時維持青衣島整體良好的交通狀況。



「提意見人」姓名／名稱

Name of person/company making this comment 友聯船廠有限公司

簽署

Signature

日期

Date 23/9/2026

□Urgent □Return receipt □Expand Group □Restricted □Prevent Copy □Confidential

3

tpbpd/PLAND

寄件者: [redacted]
寄件日期: 2026年10月05日星期一 10:25
收件者: tpbpd/PLAND
主旨: Comments from HUD on A/TY/154
附件: TBP_HUD Comments on S16 Planning Application No. A-TY-154.pdf

類別: Internet Email

Dear Secretary,

On behalf of Hongkong United Dockyards Limited (香港聯合船塢集團有限公司), I hereby provide our comments on S16 Planning Application No. A/TY/154 for the Proposed Government Use (Underground Quarrying-cum-Cavern Development with Ancillary Operations) at Northwest Tsing Yi with the appended letter as attached.

The same set of documents has also been faxed to your office by 2877 0245. Thank you.

Best regards,
Daisy Wong

Hongkong United Dockyards Limited
Tel :
Fax :
Email :
Website :
Address :
[redacted]

HUDGROUP

TOGETHER WE CAN MAKE IT HAPPEN
Our Sustainable Future – Hutchison Ports
Click here to learn more about our sustainability journey

DISCLAIMER: The information contained in this correspondence, including any attachment, is for the use of the addressee only and is confidential and may be privileged or otherwise protected from disclosure. Any review, re-transmission, distribution, unauthorised use, disclosure or copying of the contents of the correspondence, or other use of any information contained in the correspondence, by persons or entities other than the intended recipient is prohibited.

3

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞:香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真 : 2877 0245 或 2522 8426
電郵: tpbpd@pland.gov.hk

To : Secretary, Town Planning Board
By hand or post : 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax : 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail : tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates**
A/TY/154

意見詳情 (如有需要，請另頁說明)
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)
請參閱附件。

「提意見人」姓名/名稱 Name of person/company making this comment 香港聯合船塢集團有限公司

簽署 Signature _____ 日期 Date 5-10-2026

HONGKONG UNITED DOCKYARDS LTD. HUD E0M8 香港聯合船塢集團有限公司

HUDGROUP

Our Ref.: CEO-CO-26006

5 October 2026

Secretary, Town Planning Board
15/F, North Point Government Offices
333 Java Road, North Point
Hong Kong

(By Fax 2877 0245 and
Email tpbpd@pland.gov.hk)

Dear Sir/Madam,

Comments on Section 16 Planning Application No. A/TY/154
Proposed Government Use (Underground Quarrying-cum-Cavern Development with Ancillary Operations)

We, Hongkong United Dockyards Limited ("HUD"), as owner of Tsing Yi Town Lot No. 108 RP and Tsing Yi Town Lot No. 80 ("HUD site"), and applicant of the ongoing Section 12A Application No. Y/TY/2 ("the S12A Rezoning Application"), hereby submit comments on Planning Application No. A/TY/154 ("the S16 Planning Application").

The S16 Planning Application covers a total area of about 393,000m² at Ngau Kok Wan, Wok Tai Wan, southwest of Tam Kon Shan Road, and at caverns in the hillsides northwest of Shek Wan on Tsing Yi. About 50,000m² of land at Wok Tai Wan, zoned "Other Specified Uses" annotated "Recreation and Tourism Related Uses" ("OU(RTRU)"), is proposed for stockpiling of rock materials. This area forms part of the application site under the S12A Rezoning Application, which seeks to rezone TYTL 108 RP, TYTL 80 and adjoining Government land (including Wok Tai Wan) to "Residential (Group A)6", "Residential (Group A)7" and "Other Specified Uses" annotated "Marina Club", to enable a comprehensive private and public residential development incorporating a marina and supporting facilities.

HUD recognises the policy objectives of creating cavern space and maintaining a sustainable local rock supply. HUD is, however, concerned about the interface issues and long-term planning of the HUD site. It is therefore requested the Government and the Town Planning Board to take due account of the S12A Rezoning Application and to put in place appropriate considerations and mitigation measures, for the following reasons:

HUDGROUP

1. ***Interface with the Ongoing S12A Rezoning Application (No. Y/TY/2)***

As stated in Section 4.2.2 of the Supporting Planning Statement of the S16 Planning Application, Wok Tai Wan portion is the subject of the ongoing S12A Rezoning Application. While the overlapping area is designated for public housing development under the S12A Rezoning Application, the proposed stockpiling use and conveyor operation at Wok Tai Wan would inevitably delay the long-term development of the site. More importantly, the proposed private residential development located on the HUD site is located immediately adjoining the proposed stockpiling area, which may be subject to negative impacts induced by its operation, including stockpiling, conveyor use, barging and associated traffic generation, which could generate dust, noise, visual intrusion and additional traffic.

The technical assessments supporting the S16 Planning Application, including those on air quality, noise, traffic, marine traffic and landscape and visual impact, are based on the existing use of the HUD site and describe the proposed stockpiling site as distant from existing residential areas. They have not taken into account the proposed private residential development, marina and supporting facilities under the S12A Rezoning Application immediately to the south.

HUD respectfully requests that due account should be taken of the S12A Rezoning Application, and that appropriate mitigation measures should be implemented to ensure that the temporary use and future operations at Wok Tai Wan will not adversely affect the proposed long-term residential development at the HUD site. Given that the operation on surface land can be regarded as temporary and will be handed back to Lands Department as a valuable land bank for future developments (Section 8.5.1 of the Supporting Planning Statement refers), any planning permission granted should not affect, prejudice or predetermine the long-term planning of the land, nor prejudice the Board's consideration of the S12A Rezoning Application.

2. ***Review of the Wok Tai Wan Stockpiling Operation***

As stated in the Section 3.5.3 of the Supporting Planning Statement, a portion of the Wok Tai Wan site could be handed over to the Highways Department should the construction

HUDGROUP

of the Tsing Yi- Lantau Link project (TYLL) require such land. This implies that the extent of occupation for stockpiling of rock materials at Wok Tai Wan could be subject to adjustment in the future. The Applicant may consider, where practicable, to review and modify its extent and duration, and consider early surrender or reduction of the area if the long-term planning of the land (such as residential use) is confirmed.

In consideration of the above, HUD respectfully requests the Board to take due account of the S12A Rezoning Application, and the approval of the captioned S16 Planning Application shall not affect, prejudice or predetermine the long-term planning for the site, nor prejudice the Board's consideration of the S12A Rezoning Application, which may generate potential revenue of over $10 billion from the land premium. HUD would also appreciate to liaise with relevant parties on interface arrangements at Wok Tai Wan before commencement of the relevant operations.

HUD is willing to provide further details or to explore reasonable arrangements. For reference, details of the S12A Rezoning Application No. Y/TY/2 are available on the Town Planning Board's website at: https://www.tpb.gov.hk/tc/plan_application/Y_TY_2.html.

Should you have any queries, please feel free to contact the undersigned at [redacted] or email to [redacted]

Yours faithfully,
For and on behalf of
Hongkong United Dockyards Limited

HONGKONG UNITED DOCKYARDS LTD HUD E0M8

Paul Fan
CEO

4

香港水泥有限公司・港九混凝土有限公司・港興混凝土有限公司
港晉基建管理有限公司・Hong Kong Cement Company Limited
聯合意見書

通訊地址：[redacted]（香港水泥有限公司代收）

致： 城市規劃委員會秘書
香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
（傳真：2877 0245；電郵：tpbpd@pland.gov.hk）



日期／檔號： 2026 年 10 月 5 日 ／ 26/TCCHK/01

就規劃申請編號 A/TY/154 提出的聯合意見

申請地點： 青衣北牛角灣、鑊底灣及担杆山一帶政府土地（大綱圖編號 S/TY/32）

申請用途： 擬議地下採石場暨岩洞發展（政府用途），包括石料加工、混凝土廠及瀝青廠

申請人： 土木工程拓展署（土力工程處礦務部）

提意見人： 香港水泥有限公司（青衣担杆山路 100 號青衣市地段第 119 號的土地持份者），以及港九混凝土有限公司、港興混凝土有限公司、港晉基建管理有限公司及 Hong Kong Cement Company Limited（該地段水泥發貨站暨混凝土廠綜合建材設施——兩個大型水泥筒倉、私人碼頭及六條混凝土生產線——的實際營運者）（以下合稱「聯署公司」）。該地段即《規劃綱要》第 3.3.4 段的「其他指定用途（水泥廠）」地帶，與申請地點的牛角灣地面設施、駁船卸貨點及車輛通道直接相鄰，共用同一水域及担杆山路；申請文件亦已確認本地段為直接毗鄰設施（《岩土影響評估》附錄 D1；《海上交通影響評估》第 3.2 節；《交通及運輸影響評估》迴旋處 E 臂）。〔參考文件 1、2、3、5〕

聯署公司參閱規劃署 2026 年 9 月 15 日通知及城市規劃委員會（下稱「委員會」）網頁所載申請文件後，謹根據《城市規劃條例》第 16(2F) 條，就上述申請提出以下意見。

一、立場及要求

聯署公司不反對政府以地下開挖形成岩洞的政策方向，亦不反對採石作業及以本採石場石料為原料的瀝青廠（附條件）。聯署公司**要求委員會把五至六條地面混凝土生產線（連同約 7,500 公噸水泥類物料倉）從本申請剔除**，理由有三：(a) 該等生產線設於「其他指定用途（康樂及與旅遊業有關的用途）」（下稱「OU(RTRU)」）海濱用地，由私營營運商以約 25 年收入合約經營，原材料主要由內地海運進口並向全港市場出售，並非岩洞或採石的實際用途，名不符實；(b) 申請人未提交任何石料測試數據及供求論證便設定每小時 500 至 550 立方米的產能，而政府自己的測試已把青衣北主要岩石評為具反應性骨料，政府的全港混凝土供應研究更新亦尚未完成；(c) 申請文件對毗鄰設施的爆破、海上及陸路交通和累積環境影響評估存在具體缺漏，部分關鍵評估明言在許可後才提交。如日後確有需要，混凝土設施應在完成石料測試及供求論證後另行申請，由委員會按「混凝土配料廠」用途審視。對採石場、岩洞及瀝青廠部分，請委員會附加第三部分所列條件。

二、核心問題

1. **混凝土生產線並非岩洞的實際用途，名不符實。**《規劃綱要》第 4.1.3 至 4.1.6 段確認牛角灣地面設施用地（約 21,300 平方米）及鑊底灣堆存區（約 50,000 平方米）均位於 OU(RTRU) 地帶；該地帶的規劃意向是低密度康樂及旅遊發展，《註釋》第二欄並無任何工業用途。申請人把整個項目歸類為「政府用途」，理據只是作業由土拓署以收入合約管理（第 4.1.7 段），但其「附屬作業」實為：五條混凝土生產線（每小時最高 500 立方米）加 24 小時瀝青廠，或六條混凝土線（每小時 550 立方米）；原材料「例如骨料及水泥等」由內地供應商經海路運入，每日約 8 個駁船來回（《海上交通影響評估》第 2.4.1 段）；由私營營運商以約 25 年收入合約經營並向市場出售。申請人 2026 年 4 月向葵青區議會亦表明營運者「可獲得.....生產和銷售混凝土及瀝青部分的銷售收益」，而「青衣附近有數間混凝土和瀝青廠」。岩洞的實際用途是日後的土地儲備，混凝土生產既非岩洞用途，亦非形成岩洞所必需；以海運原材料向市場出售混凝土的私營生產線，不屬委員會《用語定義》所界定的「政府用途」。安達臣道、藍地等先例的混凝土廠位於石礦場用地之內並以本場經測試合格的花崗岩為原料，與本案不同。委員會過往決定亦一致：2007 年以「與擬議的康樂及旅遊用途不相容」否決在 OU(RTRU) 地帶設永久混凝土廠的 A/TY/101，其後同址只容忍三至五年臨時許可；2005 年否決範圍與本案牛角灣部分重疊的 A/TY/87。本申請卻以「過渡性」為名設置約 25 年的生產線，而《規劃綱要》第 5.1.7 段更述明採石進度「視乎本地市場對石料產品的需求」，即地面用地何時交還由營運商的銷售決定。〔參考文件 1、3、4、6、7、9、12、19、20〕

2. **先設生產線、後測石料；供應理據亦與政府及業界資料不符。**(a) 石料：《策略性岩洞區第 10 號資料便覽》第 4.2 節及《初步環境檢討》第 8.5.25 段均述明青衣北岩體以粗灰凝灰岩為主，只有佔少數的細粒花崗閃長岩「適合再用作建築骨料」，其他岩石「可用作路基物料及生產瀝青等」。土力工程處 2022 年 11 月發表的測試更把青衣北凝灰岩評為「具反應性」骨料（14 天砂漿棒膨脹率 0.24%，超過 0.20% 上限），須以高比例粉煤灰或礦粉取代水泥方可控制；土拓署截至 2025 年 12 月的公共工程認可骨料來源名單亦不包括青衣北岩石。申請文件沒有任何符合《建築標準 CS3:2013》的測試報告、各岩石種類比例或可作混凝土骨料的比例，卻在第 2.3.3 段籠統聲稱「產出優質石料」並直接設定五至六條生產線，把結論置於驗證之前；骨料來源未經全套測試不會獲准用於公共工程或私人樓宇，委員會不應以較業界規範更寬鬆的標準接納此規劃。(b) 供求：申請人的供應理據停留在 2020 年內地採石場因疫情停工（第 1.4、2.3.8、8.2.1 段），沒有任何其後的供求資料。發展局 2025 年 5 月向立法會確認碎石及混凝土供應「大致充足」，2024 年輸入碎石約 1,100 萬公噸；據業界數據，新界西堆填區擴展由 2026 年起每年可產生至少約 1,200 萬公噸可重用碎石；屯門藍地地下採石場合約已於 2025 年 6 月簽署，並容許承建商「製造及售賣混凝土及瀝青製品」。更關鍵的是，申請人所屬的土拓署「現正更新」全港混凝土供應研究，「包括審視混凝土廠的選址」，預計 2026 年完成；委員會若於 2026 年 11 月批出五至六條生產線，等同在政府自己的供求結論公布前作出決定；聯署公司建議土拓署在更新研究期間持續與香港建築業物料聯會溝通，確認供應規劃符合香港市場的實際情況。香港建築業物料聯會 2026 年 7 月 28 日的意見書（附件 B）亦指出「現有混凝土生產用地已大致能配合未來發展需要」，政府「毋須額外規劃新的混凝土生產用地」。據業界數據，全港未來十年混凝土需求約為每年 800 萬立方米，而發展局向立法會確認現有產能已達每年 1,100

萬至 1,200 萬立方米，超出需求約四至五成；業界仍有新混凝土廠陸續興建（包括委員會 2025 年 7 月批准的 A/TY/150），供應過剩將影響整體市場。按申請文件的設計參數推演（聯署公司估算，非申請人承諾的產出），五至六條線年產約 160 萬至 200 萬立方米，約為全港每年需求的兩成至四分之一；大灣區砂石價格已跌破多數企業成本線，亦不能排除青衣北石料滯銷及長期海濱堆存的風險。〔參考文件 1、4、10、11、12、13、14、15、16、17、18、22、23、24〕

3. **對毗鄰設施的影響評估有具體缺漏。**(a) 爆破：《岩土影響評估》以最大單響藥量 10 公斤計算爆破影響區為 169.6 米，第 8.2.3 段所列敏感受體不包括本地段的筒倉、生產線及碼頭，但附錄 D1 卻把「位於香港水泥公司廠內」的註冊斜坡 6SE-D/C 346 標記為「位於爆破影響區內：Y」，斜坡 347、552、553 亦須進一步評估——本地段設施有部分處於爆破影響範圍的可能性已由申請人自己的資料反映，惟受體識別及評估並未完成，第 8.1.2 段更述明項目專屬爆破評估日後才提交。(b) 海上交通：《海上交通影響評估》第 3.2 節確認本地段私人碼頭為牛角灣現有海上設施，營運期每日約 8 個 75 米駁船來回至相鄰的新卸貨點，但評估只處理航道容量及碰撞風險，沒有評估兩者在同一水域的靠泊、進出、等候及涌浪互動，颱風撤離安排亦只涵蓋營運商船隻。委員會 2018 年兩度以駁船作業對海上安全及鄰近營運者的影響未獲證明為由否決同路段的 A/TY/134，本申請重複了同樣的缺漏。評估把本地段碼頭描述為「接收骨料及其他製造水泥的原材料」亦不準確，本地段是水泥發貨站，並不製造水泥。(c) 陸路交通：《交通及運輸影響評估》以 2025 年 4 月單次路邊點算（約 165 pcu／小時）代表本地段車流並假設至 2031 年不變，未向聯署公司索取資料；第 4.3.16 至 4.3.17 段所列已考慮項目亦不包括委員會 2025 年 7 月已批准、同經担杆山路出入的 A/TY/150 臨時混凝土廠（三條生產線、每日最高 4,200 立方米）。本項目再新增混凝土車每方向每小時 125 pcu 及瀝青車 40 pcu，三個建材設施的重型車輛在担杆山路同一路段及 J3 迴旋處重疊，評估卻未分析各臂之間的交織、轉向及排隊回溯，亦未分開施工期與營運期；申請人 2026 年 4 月的區議會文件更承認「現時担杆山路的重型車輛流量較高」。(d) 環境及爆炸品：申請人把水泥類物料倉定為 7,500 公噸，低於《環境影響評估條例》附表 2 K.5 項的 10,000 公噸門檻，因而毋須法定環評，現時只提交《初步環境檢討》。聯署公司不質疑該確認，但門檻只決定程序，不決定審視深度：約 25 年每日爆破、每小時 800 公噸石料加工、五至六條混凝土線及 24 小時瀝青廠設於毗鄰多個工業設施的海濱用地，累積影響遠超單一混凝土廠，而委員會對規模小得多的 A/TY/150 尚且要求營運前補交多項評估。爆炸品將每日經陸路運抵工地達約 25 年，蜆殼及雪佛龍油庫均在附近，申請文件並無相關風險評估。〔參考文件 2、3、4、5、8、9、19、21〕

三、聯署公司的要求

(A) 剔除混凝土生產線　請委員會要求申請人把五至六條地面混凝土生產線及相關水泥類物料倉從本申請剔除，重新界定牛角灣地面設施的用途及規模後再行審議。任何混凝土設施須在申請人提交符合 CS3:2013 的全套石料測試結果、各岩石種類及可作混凝土骨料的比例、本採石場石料佔骨料用量的比例，以及土拓署全港混凝土供應研究更新的結論後，按「混凝土配料廠」用途另行申請。

(B) 倘委員會批准採石場、岩洞及瀝青廠部分，請附加以下條件（格式參照 A/TY/150 的批准條件）：

條件 A　瀝青廠須以本採石場石料為主要原料，其產能、營運時段、封閉式設計及廢氣處理列為許可條款；牛角灣地面設施不得用作混凝土生產。

條件 B　動工前提交爆破評估報告，涵蓋青衣市地段第 119 號內所有構築物、生產線、碼頭、海堤及註冊斜坡 6SE-D/C 346、347、552、553 的狀況勘察、容許振動值、監測點、實時數據共享及超標停工程序，以令土木工程拓展署署長或委員會滿意。

條件 C　動工前提交駁船作業計劃及海上交通影響評估，涵蓋與牛角灣現有私人碼頭的泊位互動、等候及惡劣天氣協調，營運商船隻不得妨礙現有合法碼頭的進出、靠泊及卸貨，以令海事處處長滿意。

條件 D　營運前提交交通管理計劃，以實測車流及 A/TY/150 車流為基線，包括每日工程車架次上限、與 J3 迴旋處 E 臂車流的協調及施工期與營運期的分階段安排，以令運輸署署長或委員會滿意；任何時間不得有車輛在公共道路排隊或倒車。

條件 E　動工前提交環境監測及審核計劃（累積空氣質素、粉塵沉降及碼頭水域水質），設獨立監測及投訴處理機制並定期公開數據，以令環境保護署署長或委員會滿意。

條件 F　動工前提交爆炸品運送、使用及與鄰近油庫相互影響的風險評估，以令土木工程拓展署署長滿意。

(C) 對申請人的要求　請申請人先提供全港未來十年混凝土供求研究的結論並諮詢香港建築業物料聯會；並在招標文件及營運合約中落實：成立包括毗鄰營運者的聯絡小組；爆破時間及單響藥量調整預先通知、事故即時通報；設立毗鄰設施損壞的處理及賠償機制。

四、結語

本意見並非反對政府善用岩洞空間的政策，而是指出申請在土地用途定性、石料與供求論證及毗鄰影響評估方面的不足。請秘書處把本意見全文及附件附於委員會文件，並請規劃署逐點回應第二部分所述事項；聯署公司保留日後提出補充意見的權利。

此致
城市規劃委員會秘書

For and on behalf of
HONG KONG CEMENT MANUFACTURING COMPANY LIMITED
香港水泥有限公司
FOR AND ON BEHALF OF
HONG KONG CEMENT MANUFACTURING CO., LTD.
.....
Authorized Signature(s)

For and on behalf of
HONG KONG CONCRETE COMPANY LIMITED
港大混凝土有限公司
For and on behalf of
HONG KONG CONCRETE CO., LTD.
.....
Authorized Signature(s)

For and on behalf of
QUON HING CONCRETE COMPANY LIMITED

For and on behalf of
港興混凝土有限公司
QUON HING CONCRETE CO. LTD.

Authorized Signature

Authorized Signature(s)

For and on behalf of
QUON CHUN INFRASTRUCTURE MANAGEMENT COMPANY LIMITED
港晉基建管理有限公司

For and on behalf of
Quon Chun Infrastructure Management Company Limited
港晉基建管理有限公司

Authorized Signature(s)

Authorized Signature(s)

For and on behalf of
HONG KONG CEMENT COMPANY LIMITED

For and on behalf of
Hong Kong Cement Company Limited

Authorized Signature(s)

Authorized Signature(s)

日期：2026 年 10 月 5 日

附件 A： 香港建築業物料聯會意見書（2026 年 7 月 28 日）；

附件 B ：城規會「就規劃申請提出意見」表格

參考文件 4

1. 土木工程拓展署／AECOM，《規劃綱要》Planning Statement，規劃申請 A/TY/154，2026 年 8 月。https://www.tpb.gov.hk/en/plan_application/A_TY_154/Planning_Statement_1.pdf
2. 土木工程拓展署／AECOM，《岩土影響評估》Geotechnical Impact Assessment（含附錄 D1），規劃申請 A/TY/154。https://www.tpb.gov.hk/en/plan_application/A_TY_154/Geotechnical_Impact_Assessment_1.pdf
3. MPS／AECOM，《海上交通影響評估》Marine Traffic Impact Assessment，2025 年 12 月，規劃申請 A/TY/154。https://www.tpb.gov.hk/en/plan_application/A_TY_154/A_TY_154_Marine_Traffic_Impact_Assessment.pdf
4. 土木工程拓展署／AECOM，《初步環境檢討報告》Preliminary Environmental Review Report (Final)，2026 年 8 月，規劃申請 A/TY/154。https://www.tpb.gov.hk/en/plan_application/A_TY_154/Environmental_Assessment_1.pdf
5. 土木工程拓展署／AECOM，《交通及運輸影響評估報告》Traffic and Transport Impact Assessment Report (Final)，2026 年 5 月，規劃申請 A/TY/154。https://www.tpb.gov.hk/en/plan_application/A_TY_154/Traffic_Impact_Assessment_1.pdf
6. 青衣分區計劃大綱核准圖編號 S/TY/32 的《註釋》及《說明書》（載於立法會參考資料摘要附件，2022 年 10 月）。https://www.legco.gov.hk/yr2022/english/brief/sty32_20221028-e.pdf
7. 城市規劃委員會都會規劃小組委員會第 358 次會議紀錄（2007 年 9 月 28 日），規劃申請 A/TY/101 的決定及理由；都會規劃小組委員會文件 A/TY/143 第 4 節，述及 A/TY/102 臨時批准的考慮。https://www.tpb.gov.hk/en/meetings/MPC/Minutes/m358mpc_e.pdf；https://www.tpb.gov.hk/en/papers/MPC/TWK/A-TY-143/A-TY-143_MainPaper.pdf
8. 城市規劃委員會文件，規劃申請 A/TY/134 覆核（2018 年 10 月 26 日），第 1.2、5.2.1 及 8.1 段。https://www.tpb.gov.hk/en/papers/TPB/TWK/A-TY-134-RV/A_TY_134_RV_MainPaper.pdf
9. 都會規劃小組委員會文件 A/TY/150（2025 年 7 月 4 日）及第 768 次會議決定摘要（三條生產線、每日最高 4,200 立方米、繁忙時段 123 pcu/h）。https://www.tpb.gov.hk/uploads/page/meetings/20250704/A_TY_150_MainPaper.pdf；https://www.tpb.gov.hk/en/whats_new/Gist_Decision/768_mpc_Gist_e.pdf
10. 土木工程拓展署，《策略性岩洞區第 10 號（青衣北）資料便覽》，第 4.2、4.3 及 4.5 節。https://www.cedd.gov.hk/filemanager/eng/content_96/27/SCVA10_en.pdf
11. 發展局，《本港碎石及混凝土的供應及需求》，立法會 CB(1)813/2025(01) 號文件，2025 年 5 月，第 25 至 26 段。https://www.legco.gov.hk/yr2023/chinese/hc/sub_com/hs02/papers/hs0220250513cb1-813-1-c.pdf
12. 土木工程拓展署，《香港的石礦場》資料便覽 30/2025（本地石料佔 10–15%、內地進口佔 85–90%）；屯門藍地地下採石場招標公告及合約簽署（2025 年 6 月 30 日，合約期至 2040 年 9 月）；無綫新聞〈安達臣道石礦場將改建住宅〉（2026 年 6 月 1 日，該石礦場生產混凝土、瀝青及石料）。https://www.cedd.gov.hk/filemanager/tc/content_454/IN_2025_30C.pdf；https://www.cedd.gov.hk/tc/tender-notices/contracts/tender-notices/index-id-1354.html；https://news.tvb.com/tc/1007890
13. 發展局局長隨筆第 392 篇（2020 年），述及內地採石場因疫情暫時停工影響碎石供應。https://www.devb.gov.hk/tc/home/my_blog/index_id_392.html

14. 土木工程拓展署土力工程處（Leslie W H Tsang），《Investigation of the Use of GGBS to Mitigate ASR in Concrete using Volcanic Aggregate from Tsing Yi North》，發展局 2022 年度混凝土研討會，2022 年 11 月 10 日（凝灰岩 UAMBT 0.24%「具反應性」、CPT 0.075%「具潛在反應性」）。https://www.devb.gov.hk/filemanager/en/content_1332/04_Investigation%20of%20the%20Use%20of%20GGBS%20to%20Mitigation%20ASR%20in%20Concrete%20using%20Volcanic%20Aggregate%20from%20Tsing%20Yi%20North.pdf

15. 環境保護署，《發展綜合廢物管理設施第二期》環境影響評估報告第 7 章（I·PARK2 與新界西堆填區擴展計劃施工期重疊）；立法會工務小組委員會文件 PWSC(2026-27)9。https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_906/eia_5842/progress/action_169096/eia_3072024/Text/PDF/Chapter_7.pdf；https://www.legco.gov.hk/yr2026/chinese/fc/pwsc/papers/P26-9-c.pdf

16. 香港建築業物料聯會，《就〈香港首個五年規劃〉及〈2026 年施政報告〉聯合諮詢會（公營房屋界別）提交意見書》，2026 年 7 月 28 日（附件 B）。

17. 土木工程拓展署，《建築標準 CS3:2013—混凝土骨料》（含修訂），第 9 節岩相檢驗及鹼矽反應性條文。https://www.cedd.gov.hk/filemanager/eng/content_78/cs3_2013_updated-with-amendments.pdf

18. 屋宇署，《認可人士、註冊結構工程師及註冊岩土工程師作業備考》APP-74《鋼筋混凝土結構的鹼骨料反應》。https://www.bd.gov.hk/doc/en/resources/codes-and-references/practice-notes-and-circular-letters/pnap/APP/APP074.pdf

19. 土木工程拓展署，《青衣北地下採石場發展》，葵青區議會地區設施及工程委員會文件第 7/D/2026 號（2026 年 4 月），第 2、3、6、10、16、18 段。https://www.districtcouncils.gov.hk/kwt/doc/2024_2027/sc/committee_meetings_doc/DFWC/31451/7_D_2026.pdf

20. 《星島日報》，〈青衣地下採石場擬 2028 年上馬〉，2026 年 4 月 7 日，引述土木工程拓展署對合約模式、銷售收益及區內混凝土瀝青廠的表述。https://www.stheadline.com/daily-hongkong/3559815/

21. 環境保護署，《環境影響評估條例》附表 2 第 I 部 K.5 項；環境許可證 EP-169/2003（大埔水泥站，總筒倉量 16,000 公噸）。https://www.epd.gov.hk/eia/en/guid/ordinance/sh2_a-c.html；https://www.epd.gov.hk/eia/register/permit/latest/vep103.htm

22. 南區區議會發展及規劃委員會文件 DPC 12/2026 附件一第 13 項（土木工程拓展署全港混凝土供應研究 2022 年 9 月完成、更新預計 2026 年完成）。https://www.districtcouncils.gov.hk/south/doc/2024_2027/sc/committee_meetings_doc/DPC/31551/DPC_2026_12_TC_Annex_1.pdf

23. 土木工程拓展署，《過去 24 個月經公共工程試驗所測試的骨料來源》（截至 2025 年 12 月）。https://www.cedd.gov.hk/filemanager/eng/content_629/Aggregate%20Sources%20tested%20by%20Public%20Works%20Laboratories%20in%20the%20past%2024%20months%20as%20at%20December%202025.pdf

24. 新浪財經，〈破局突圍！大灣區砂石產業探尋「反內捲」生存法則〉（2026 年 7 月 29 日，區域價格「已跌破多數企業生產成本線」）；〈砂石價格跌回 2017 年水平　泛珠三角行業深度調整〉（2026 年 9 月 13 日）；中國砂石協會 2025 年行業運行報告（產能利用率約 34%，廣東為產能過剩最突出區域之一）。https://finance.sina.com.cn/roll/2026-07-29/doc-iniknmic0003464.shtml；https://finance.sina.com.cn/roll/2026-09-13/doc-inirrxse7888904.shtml；https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_32828581

附件A

香港建築業物料聯會有限公司
HONG KONG CONSTRUCTION MATERIALS ASSOCIATION LIMITED

Hong Kong Construction Materials Association Limited
香港建築業物料聯會有限公司
[redacted]

香港建築業物料聯會 就《香港首個五年規劃》及《2026 年施政報告》聯合諮詢會（公營房屋界別）提交意見書

前言:

香港建築業物料聯會一直支持香港特別行政區政府推動房屋供應、北部都會區發展及各項大型基建建設。建築物料業作為建造業供應鏈的重要組成部分，對維持工程進度、建築質素及供應穩定發揮關鍵作用。

本會轄下設有 12 個產品及功能委員會，涵蓋香港建造業主要建築物料供應鏈及相關專業範疇，包括碎石、瀝青、水泥、天然沙、組裝合成預製件、預拌混凝土、鋼筋預製及潔具等主要建築物料領域，以及檢測及認證、健康、安全及環保、青年發展和綠色建材科技等功能範疇，全面反映業界在供應鏈發展、品質管理、可持續發展及人才培育等方面的意見和需要。本會匯聚產業鏈不同環節的持份者及專業力量，對建築物料供應、建造科技應用、綠色轉型、安全環保及人才發展等議題具備全面視角，能夠為政府制定相關政策及長遠發展規劃提供具代表性和建設性的意見。

為配合政府制定《香港首個五年規劃》及《2026 年施政報告》，本會謹就建築物料產業發展、土地規劃、供應鏈運作及可持續發展等方面提出以下建議，期望與政府攜手推動香港長遠發展。

主要建議

一、政策規劃及政府協作

1. 建立公開及恆常的政府溝通渠道

本會建議政府建立公開、透明及制度化的溝通平台，作為未來五年規劃期間與建築物料業界交流的恆常渠道，讓業界能就產業發展、土地規劃、供應鏈配套及政策執行情況適時反映意見。

此舉尤其有助配合北部都會區及各新發展區的推展，加強政府與業界之間的協作及資訊交流，提升整體規劃的協調性及前瞻性。

附件A

香港建築業物料聯會有限公司
HONG KONG CONSTRUCTION MATERIALS ASSOCIATION LIMITED

Hong Kong Construction Materials Association Limited
香港建築業物料聯會有限公司
[redacted]

2. 維持公共工程及基建投資穩定性

本會認為，公共工程投資一直是推動香港建造業、建築物料供應鏈及整體經濟發展的重要動力。

本會認同政府持續投放資源推展各項公共工程。現時每年公共工程開支仍維持約一千二百八十億港元水平，對支持房屋供應、基建發展及整體建造業發展發揮重要作用。

然而，在當前經濟環境及市場需求相對疲弱的情況下，建築物料業及整體建造業供應鏈正面對十分嚴峻的經營環境，包括市場競爭激烈、價格受壓、營運成本上升及投資回報減弱等挑戰。隨著北部都會區、公營房屋、交通運輸基建及其他策略性發展項目陸續推展，業界期望政府持續加大公共工程及基建投資力度，維持穩定及具前瞻性的工程項目供應，以增強業界投資信心，支持企業作出長遠規劃及持續提升產業競爭力。

本會建議政府適時公布未來工程項目的發展路線圖、投資安排及資源配置，讓業界能更有效進行人才培訓、技術升級、產能建設及長遠投資，從而提升整個建造業供應鏈的韌性及可持續發展能力。

3. 關注經濟環境變化對產業發展的影響

本會關注近年全球、區域及內地經濟增長放緩，加上本地投資及市場需求相對疲弱，為建築物料業及相關供應鏈帶來愈來愈大的經營壓力。

面對充滿不確定性的經濟環境，企業除需面對市場需求放緩外，亦同時承受營運成本上升、投資回報下降及市場競爭加劇等挑戰，對企業持續投資及長遠發展構成壓力。

本會建議政府密切關注經濟環境變化對建造業供應鏈的影響，並研究有助提升業界營商信心、投資意欲及供應鏈韌性的支援措施，以協助行業持續配合香港未來發展需要。

附件A

香港建築業物料聯會有限公司
HONG KONG CONSTRUCTION MATERIALS ASSOCIATION LIMITED

Hong Kong Construction Materials Association Limited
香港建築業物料聯會有限公司
[redacted]

二、土地規劃及供應鏈保障

4. 檢視地下採石場發展時間表

本會建議政府因應未來房屋及大型基建工程對建築材料的需求，檢視地下採石場的發展時間表，研究按實際情況適度調整推展步伐，並維持對本地石料供應的支持，以保障供應鏈穩定及提升香港建築材料供應的韌性。

5. 支持混凝土廠有序重置

為鼓勵現有混凝土廠積極配合政府未來收地及發展計劃，本會建議政府協助受影響營運者尋找合適重置用地，並研究優化相關規劃、地政及環保審批程序，讓業界能夠有序搬遷及持續經營，確保建築材料供應不受影響。

6. 延長 **STT／STW** 年期及提供較穩定營運環境

本會建議政府檢討短期租約（**STT**）及短期豁免書（**STW**）安排，包括適當延長租期及研究租金支援措施，為業界提供不少於八至十年的較穩定營運期。

此舉有助企業作出長遠規劃，並投資於創新科技、自動化設備、數碼化管理及綠色發展項目，提升整體競爭力及生產效率。

7. 確保混凝土廠選址與長遠發展規劃相配合

混凝土廠及混凝土攪拌設施是香港房屋及基建發展的重要配套。

本會建議政府在規劃相關設施選址時，與長遠房屋供應、鐵路發展、道路建設及大型基建項目作整體協調，確保建築材料供應鏈能夠有效支援香港未來發展需要。

8. 善用現有混凝土生產用地資源

本會認為現有混凝土生產用地已大致能配合未來發展需要。

政府宜優先透過優化及整合現有設施提升產能及效率，充分發揮現有用地價值，而毋須額外規劃新的混凝土生產用地，從而更有效運用珍貴土地資源。

附件A

香港建築業物料聯會有限公司
HONG KONG CONSTRUCTION MATERIALS ASSOCIATION LIMITED

Hong Kong Construction Materials Association Limited
香港建築業物料聯會有限公司
[redacted]

三、市場環境及產業可持續發展

9. 促進市場健康發展，推動可持續競爭

本會認為政府在推動市場競爭的同時，亦宜關注本地建材市場的長遠及可持續發展。

現時香港建築物料市場已出現相當嚴重的內捲現象，價格長期受壓，市場競爭日趨激烈，行業整體盈利能力持續下降，企業經營環境日趨嚴峻。此類市場情況正在削弱業界投資創新科技、推動可持續發展及提升產能的能力。

本會建議政府在制訂相關政策及檢視市場准入安排時，充分考慮本地市場的實際情況、市場承載能力、供應鏈韌性及產品質量保障要求，避免市場環境進一步惡化，加劇價格競爭，削弱本地企業的持續投資能力及行業長遠競爭力。

10. 建立健康及可持續的市場發展環境

本會關注香港建築材料市場近年持續出現激烈而近乎惡性的價格競爭情況。在市場需求疲弱及價格不斷受壓的環境下，有關情況已對業界整體盈利能力造成顯著影響，並為企業的可持續經營帶來嚴峻挑戰。

本會認為，健康及可持續的市場環境對維持業界投資能力、推動技術創新、落實環保措施及提升供應鏈韌性至關重要。若行業利潤持續受到侵蝕，將削弱企業在技術升級、綠色轉型及人才培育等方面的投資能力，長遠亦可能影響業界支援香港房屋供應、北部都會區發展及大型基建項目的能力。

因此，本會建議政府在制定相關產業政策及發展策略時，充分考慮本地建築材料行業的長遠可持續發展需要，致力維持穩定、均衡及健康的市場環境，以確保本地供應鏈能夠持續支援香港未來發展。

11. 關注混凝土業經營環境

近年本地混凝土市場持續面對價格下行壓力，業界整體經營環境相當嚴峻。

作為香港建築物料業的重要基礎產業，本會期望政府在制定相關政策及規劃未來發展方向時，充分考慮行業實際經營情況及供應鏈可持續性，以維持穩定可靠的本地供應能力，並確保業界具備持續投資、技術升級及支持香港未來房屋及基建發展的能力。

附件A

香港建築業物料聯會有限公司
HONG KONG CONSTRUCTION MATERIALS ASSOCIATION LIMITED

Hong Kong Construction Materials Association Limited
香港建築業物料聯會有限公司



12. 關注商用車柴油成本對供應鏈的影響

本會關注近年商用車柴油價格持續高企，對建築物料供應鏈營運成本構成沉重壓力。

作為混凝土運輸及物流運作的重要成本之一，燃油開支已佔運輸業界相當高比例的營運支出。近期柴油價格持續波動，加上國際地緣政治局勢仍存在不確定因素，市場普遍預期能源價格波動將持續，進一步增加業界經營壓力。

與其他行業相比，部分公共交通營辦商及運輸服務提供者可透過票價調整、燃油附加費或服務收費機制作出適當成本反映。然而，混凝土行業在目前市場競爭激烈及價格長期受壓的情況下，難以將持續上升的燃油成本全面反映於產品價格之上，令企業需長期承擔額外燃油及運輸開支。

本會建議政府關注商用車燃油成本對建造業供應鏈的影響，並與業界及相關持份者共同研究可行的長遠措施，以紓緩燃油價格波動對行業運作、供應鏈穩定性及香港建造業發展所帶來的壓力。

附件A

香港建築業物料聯會有限公司
HONG KONG CONSTRUCTION MATERIALS ASSOCIATION LIMITED

Hong Kong Construction Materials Association Limited
香港建築業物料聯會有限公司
[redacted]

四、標準、合規及綠色轉型

13. 推動建築標準及規範協調統一

本會支持香港建造業逐步與國家及國際標準接軌。然而，目前業界同時需要遵循國家標準（**GB**）、英國標準（**BS**）、國際標準以及不同政府部門、公營機構及工程項目所採用的技術規範。

多套標準及規範並存，不但增加業界在合規、技術管理及行政工作上的負擔，亦導致額外成本及影響營運效率。

本會建議政府制定長遠路線圖，研究推動相關標準及技術規範的協調、整合及互認機制，並加強不同政府部門及公營機構之間的規範一致性，以提升行業效率及促進香港與大灣區及國際市場接軌。

14. 循序漸進推進國家標準（**GB Standard**）應用

本會支持業界逐步採用國家標準（**GB Standard**），以配合國家發展及區域合作方向。

然而，建議政府制訂務實、清晰及可行的過渡時間表，讓業界有充足時間完成技術、設備及營運調整，並有助減輕建材供應商在法規遵從及環保要求方面所面對的成本壓力，確保順利過渡。

15. 關注日益增加的合規成本負擔及加強業界參與

本會留意到，建築材料業近年面對日益增加的合規成本壓力，主要來自各項監管、環保及技術要求的推行，包括逐步採用國家標準（**GB**）及大灣區相關標準、綠色標籤計劃、環境法規及其他合規措施等。

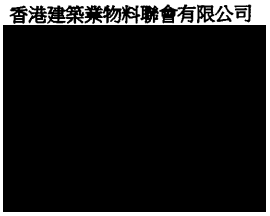
本會支持政府推動可持續發展、提升質量水平及促進區域融合的政策方向。然而，各類合規要求所涉及的認證、技術升級、設備投資、營運調整及匯報工作，持續增加業界的經營成本及資源壓力，為企業營運帶來額外負擔。

因此，本會建議政府在制定及推行新的監管及合規措施時，加強與業界的溝通及諮詢，充分考慮業界的實際運作情況、執行困難及過渡安排，讓政策能更有效地落實，同時維持本地建築材料產業的長遠競爭力及可持續發展能力。

附件A

香港建築業物料聯會有限公司
HONG KONG CONSTRUCTION MATERIALS ASSOCIATION LIMITED

Hong Kong Construction Materials Association Limited
香港建築業物料聯會有限公司



16. 推動 MiC 建築法持續健康發展

本會支持政府推動「組裝合成建築法」（MiC）在房屋發展、公營工程及大型基建項目中的廣泛應用，並認同 MiC 有助提升建造效率、改善工程質量、加強工地安全及推動建造業現代化發展。

為配合未來 MiC 應用規模持續擴大，政府近年積極鼓勵內地預製組件生產企業參與香港市場。惟部分新進入市場的廠商對香港工程要求、技術標準、質量管理體系及項目執行模式的認識仍有待進一步提升。在設計、生產、品質監控、安全管理、物流運輸及項目協調等方面，相關企業或需要一定時間累積經驗及建立能力，以全面配合香港市場的要求。

本會認為，MiC 市場的健康及可持續發展，應建基於公平競爭、質量優先及供應鏈穩定的原則。若市場出現過度價格競爭，可能影響產品質量、供應穩定性及行業的長遠發展。

因此，本會建議政府循序漸進推動 MiC 市場發展，並制定清晰及嚴謹的評核機制和準入標準，確保參與企業具備相應的技術能力、質量管理水平及履約能力。同時，政府在制訂相關政策及採購安排時，應充分考慮市場的健康發展及長遠承載能力，促進良性競爭，為香港 MiC 產業引入更多高質量及具競爭力的市場參與者，支持建造業高質量發展。

17. 建立建築科技企業認證及政策支援機制

國家正積極推動新質生產力、新型工業化及高質量發展，而香港亦正積極發展創新科技產業及推進北部都會區建設。建造業作為香港重要支柱產業之一，未來發展將愈來愈依賴科技創新、智能製造、綠色建材及工業化建造技術的應用。

本會建議政府配合國家發展新質生產力及香港推動新型工業化的政策方向，研究建立面向混凝土、預製構件及組裝合成建築法（MiC）等領域的「建築科技企業」認證制度及配套支援機制，鼓勵業界持續投資創新技術、智能製造、低碳建材、高性能建築系統及先進生產技術，提升香港建造業及建築物料產業鏈的整體競爭力。

有關認證制度可涵蓋企業的研發能力、智能製造水平、數碼化管理應用、品質管理體系、低碳及綠色技術應用、知識產權成果、人才培育及技術成果轉化等範疇，作為評估企業創新能力及技術水平的客觀標準。

此外，認證制度有助建立香港建築材料及工業化建造產業的統一評核標準，讓政府、業主、承建商、顧問公司及投資者能更有效識別具備真正技術能力及創新實力的企業，提高市場透明度及公信力，並鼓勵企業持續提升技術水平及創新能力。

同時，本會建議政府對具備持續研發能力、智能製造能力、完善品質管理體系及技術創新成果的認證企業，在企業發展、土地供應、土地使用年期、重置安排、

附件A

香港建築業物料聯會有限公司
HONG KONG CONSTRUCTION MATERIALS ASSOCIATION LIMITED

Hong Kong Construction Materials Association Limited
香港建築業物料聯會有限公司
[redacted]

科研資助、創科支援及政府工程應用等方面提供適當政策支援，鼓勵企業作出長遠投資及持續創新。

本會相信，有關認證及支援機制將有助香港建造業由傳統生產模式邁向創新科技驅動發展模式，培育新質生產力，推動新型工業化及高質量發展。同時，亦有助鞏固香港建築材料及工業化建造產業鏈，培育具國際競爭力的建築科技企業，推動香港發展成為區域建築科技及智能建造中心，並為北部都會區建設及香港長遠經濟發展提供新動力。

18. 支持綠色機械及低碳運輸設備應用

本會支持政府推動減碳及可持續發展政策，並積極配合建造業綠色轉型。

然而，電動工程機械、低排放生產設備、新能源商用車輛及相關配套設施的採購和應用，涉及龐大的前期投資及營運模式調整。在目前市場競爭激烈、經營環境充滿挑戰及行業盈利能力持續受壓的情況下，不少企業在推動相關投資方面面對實際困難。

本會認為，推動電動工程機械及新能源商用車輛的應用，對香港能源轉型、環境保護及產業升級均具有重要意義。從能源角度而言，有助降低建造業對傳統化石燃料的依賴，提升能源使用效率及增強能源供應韌性；從經濟角度而言，可帶動綠色科技及相關產業發展，創造新的投資及商業機遇，推動產業升級轉型；從環境角度而言，能有效減少二氧化碳（CO_2）及其他空氣污染物排放，改善路邊空氣質素，減少溫室氣體排放，配合香港實現碳中和及可持續發展目標；從交通運輸角度而言，透過推動智能化及綠色運輸系統發展，亦有助提升物流運輸效率及促進更環保的運輸模式。

此外，綠色設備及新能源運輸工具的廣泛應用，亦有助培育本地環保產業鏈，推動技術創新及綠色經濟發展，進一步提升香港建造業及建築物料供應鏈的長遠競爭力。

因此，本會建議政府研究推出或擴展相關資助計劃、稅務優惠及配套措施，包括支援企業購置電動工程機械、新能源商用車輛及相關充電設施，同時完善配套基礎建設及技術支援服務，協助業界加快綠色轉型步伐。

本會相信，透過政府與業界攜手合作，逐步推廣綠色機械及低碳運輸設備的應用，將有助提升香港建造業的環保表現、促進可持續發展，並配合國家「雙碳」目標及香港長遠綠色發展策略。

附件A

香港建築業物料聯會有限公司
HONG KONG CONSTRUCTION MATERIALS ASSOCIATION LIMITED

Hong Kong Construction Materials Association Limited
香港建築業物料聯會有限公司
[redacted]

結語:

香港建築業物料聯會全力支持政府推動北部都會區發展、公營房屋建設及各項大型基建工程。我們期望政府在制定《香港首個五年規劃》及《2026 年施政報告》時，能充分考慮本地建築物料產業的實際需要，並透過完善的土地規劃、供應鏈配套、產業支援及政策協調，建立穩定、具競爭力及可持續發展的建築物料供應體系，共同支援香港未來經濟及社會發展。

本會期望透過持續與政府保持緊密溝通及合作，共同推動香港建造業及建築物料產業高質量及可持續發展，為北部都會區建設、房屋供應目標及香港長遠發展作出更大貢獻。

香港建築業物料聯會
就《香港首個五年規劃》及《2026 年施政報告》聯合諮詢會（公營房屋界別）提交意見書。

此致
敬禮

香港建築業物料聯會
行政總裁 寧漢崇 院士

2026 年 7 月 28 日

致城市規劃委員會秘書：

專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓

傳真：2877 0245

電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board

By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong

By Fax: 2877 0245

By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號

The application no. to which the comment relates A/TY/154

意見詳情（如有需要，請另頁說明）

Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

香港水泥有限公司（青衣市地段第 119 號的土地持份者），以及港九混凝土有限公司、港興混凝土有限公司、港晉基建管理有限公司及 Hong Kong Cement Company Limited（該地段綜合建材設施的實際營運者）就上述申請共同提出意見。聯署公司不反對地下開挖形成岩洞的政策方向、採石作業及以本採石場石料為原料的瀝青廠（附條件），但要求委員會把五至六條地面混凝土生產線（連同約 7,500 公噸水泥類物料倉）從本申請剔除。詳細理由、要求及建議條件載於隨附的聯合意見書（連附件 B），請一併視為本意見的一部分。要點如下：

1. 名不符實：該等生產線設於「其他指定用途（康樂及與旅遊業有關的用途）」海濱用地，由私營營運商以約 25 年收入合約經營，原材料主要經海路由內地運入並向全港市場出售混凝土，並非岩洞或採石的實際用途；委員會 2007 年曾以與康樂及旅遊用途不相容為由否決同地帶的永久混凝土廠申請（A/TY/101）。
2. 先設生產線、後測石料；供應理據不足：政府文件把青衣北主要岩石（凝灰岩）定位為路基及瀝青物料，土力工程處測試亦評為具反應性骨料；申請人未提交任何 CS3:2013 測試報告及供求預測便設定每小時 500 至 550 立方米的產能；土木工程拓展署全港混凝土供應研究的更新（包括審視混凝土廠選址）預計 2026 年才完成，香港建築業物料聯會亦指現有混凝土生產用地已大致足夠。據業界數據，全港未來十年混凝土需求約每年 800 萬立方米，現有產能已達每年 1,100 萬至 1,200 萬立方米，且仍有新廠在建，供應過剩將影響整體市場。
3. 毗鄰影響評估有具體缺漏：爆破敏感受體未涵蓋毗鄰地段的筒倉、生產線及碼頭（該地段註冊斜坡已被列為位於爆破影響區內）；海上交通評估未處理新駁船卸貨點與毗鄰私人碼頭在同一水域的互動；陸路交通評估只作單日點算，亦未計入已批准的 A/TY/150；累積環境影響只有初步檢討，多項關鍵評估押後至許可後才提交。

請委員會：(i) 要求申請人把混凝土生產線及相關物料倉從本申請剔除，重新界定地面設施的用途及規模後再行審議，任何混凝土設施須在完成石料測試及供求論證後按「混凝土配料廠」用途另行申請；(ii) 倘批准採石場、岩洞及瀝青廠部分，附加聯合意見書第三部分 (B) 所列六項條件（瀝青廠原料及產能、爆破評估、駁船作業、交通管理、環境監測、爆炸品風險評估）；(iii) 要求申請人先提供全港未來十年混凝土供求研究的結論並諮詢香港建築業物料聯會，並在招標文件及營運合約中落實毗鄰營運者聯絡、爆破通知及損壞賠償機制。並請秘書處把聯合意見書全文及附件附於委員會文件，供委員參閱。

「提意見人」姓名／名稱

Name of person/company making this comment

香港水泥有限公司、港九混凝土有限公司、港興混凝土有限公司、港晉基建管理有限公司及 Hong Kong Cement Company Limited（五家公司聯署；授權簽署見隨附聯合意見書第 4 頁）

簽署 Signature

FOR AND ON BEHALF OF
HONG KONG CEMENT MANUFACTURING CO., LTD.

日期 Date 05/10/2026

□Urgent □Return receipt □Expand Group □Restricted □Prevent Copy

5

tpbpd/PLAND

寄件者: [redacted]
寄件日期: 2026年10月06日星期二 23:58
收件者: tpbpd/PLAND
主旨: A/TY/154 GL TSING MA BRIDGE CAVERN GB

類別: Internet Email

A/TY/154 CEDD
Government Land at Ngau Kok Wan, Wok Tai Wan, Southwest of Tam Kon Shan Road, and Cavern Area on the Hillsides Northwest to Shek Wan at Northwest Tsing Yi
Site area: About 393,000sq.m
Zoning: "Green Belt", "Other Specified Uses" annotated "Recreation and Tourism Related Uses", "Other Specified Uses" annotated "Boatyard and Marine-oriented Industrial Uses" and area shown as 'Road'
Applied development: Government Use (Underground Quarrying-cum-Cavern Development / 26 Vehicle Parking

Dear TPB Members,

The location is effectively a 'Gateway" to Hong Kong. Hundreds of thousands of visitors will form an impression of the territory as they come across the Tsing Ma Bridge. Any impact on the tourist experience should be carefully assessed.

765 trees to be felled but a mere 75 to be reinstated upon completion of the works. This indicates a very significant negative impact.

AGAIN PRESSURE IS BEING PLACED ON TPB MEMBERS TO CONSIDER THAT:
Creation of Revenue Source for the Government

8.3.1 The proposed development offers a new revenue stream for the Government, as it will be implemented under a revenue-generating contract.
8.3.2 In alignment with the Government's latest initiative to identify new sources of income, this proposed development presents a viable opportunity to support this direction.

This ensures that the revenue gain takes precedence over negative impacts on the community.

There is no mention of how this development would interface with the Cheung Kong plans for the other side of the bridge, Y/TY/2.

□Urgent □Return receipt □Expand Group □Restricted □Prevent Copy 5

As both developments will have significant impact on the panorama, there should be an holistic approach to the outcome.

Mary Mulvihill