

## 第十三章

# 運輸

香港的公共交通工具效率高、收費合理、舒適而安全，達世界一流水平。在選擇方面，除了類別多元外，更有眾多接駁路線，世上極少城市能與媲美。

政府致力提供高效率的運輸基礎設施，以應付香港人口增加和社會不斷發展所帶來的挑戰，並確保香港有方便的地面和地下公共交通工具，供市民乘搭。政府特別着重發展鐵路，並確保公共交通服務的質素優良，以促使和鼓勵市民使用這些服務。此外，政府積極管理道路的使用，藉此減少交通擠塞，提高道路安全，並在交通運輸的範疇繼續支持改善環境的措施。

香港的鐵路發展項目在二零零六年進展順利。上水至落馬洲支線的建造工程預計在二零零七年年中或之前完成，將有助紓緩羅湖的擠迫情況，並可應付不斷增加的過境旅客流量。九龍南線的建造工程已於二零零五年展開，預計於二零零九年通車。該鐵路線將在九龍半島的南端連接東鐵與西鐵。將軍澳車站的建造工程已在二零零六年展開，並會在二零零九年投入運作。

多個其他鐵路工程項目正在規劃階段。沙田至中環線會把東鐵延伸過海，並會把西鐵延伸至馬鞍山。啓德規劃檢討所提的建議、有關灣仔發展計劃第二期的建議，以及地鐵與九鐵系統擬議合併的計劃，正由政府進行審議。在西港島線方面，地鐵有限公司已於二零零六年八月完成初步設計工作和提交經修訂的計劃建議書。至於北環線和廣深港高速鐵路香港段的工程，九廣鐵路公司正進行工程和營運方面的研究，以及初步的實地勘測工作。

道路網絡方面亦有良好的發展。連接青衣和沙田的八號幹線東面部分道路工程，已於二零零二年展開，預計分別於二零零七年年底（長沙灣至沙田段）及二零零八至二零零九年間（青衣至長沙灣段）逐步完成。深港西部通道預計於二零零七年年中通車，以配合位於蛇口的口岸設施啓用。隨着這第四條陸路過境通道的啓用，預計香港的跨境車輛處理量將提升逾兩倍。至於擬建的港珠澳大橋將直接連接香港和珠江西岸。目前，廣東省政府、香港特別行政區政府和澳門特別行政區政府正協力解決大橋可行性研究的餘下問題，包括口岸設施的選址和大橋的融資方案。

年內，當局繼續推行全面的智能運輸系統策略。該策略旨在應用先進的資訊和電訊科技，使本港的交通運輸系統更安全可靠、更具效率和有利環保。該策略包括兩個核心項目，即目前正在開發的運輸資訊系統，以及第一期已於香港島投入運作的行車時間顯示系統。

## 行政架構

政府總部環境運輸及工務局由環境運輸及工務局局長主管，在運輸範疇負責制定、管理和統籌香港陸上運輸和渡輪服務的整體政策。交通諮詢委員會就重要的運輸政策和問題，向行政長官會同行政會議、環境運輸及工務局局長提供意見。委員會共有成員 18 名，包括主席和三名官方成員，轄下設有交通投訴組。二零零六年，該組接獲 20 248 宗有關交通運輸事宜的投訴和建議。此外，區議會和屬下的交通及運輸委員會負責就所屬地區的交通運輸事宜，向政府提供意見。

環境運輸及工務局由轄下的運輸署和路政署協助執行職務。運輸署由運輸署署長主管，負責執行《道路交通條例》和各條規管公共交通服務的法例。該署的職責涵蓋運輸規劃、道路交通和隧道管理、停車場和設有收費錶的停車位、道路、鐵路和水上公共交通監管、簽發駕駛執照，以及車輛登記、發牌和檢驗等事宜。路政署由路政署署長主管，負責公路的整體設計、建造和維修保養。此外，該署也研究新鐵路建議，監察新鐵路項目的建造工程，並協助解決新鐵路與其他工程計劃在互相配合方面可能出現的問題。

執行交通法例和檢控違例者的工作，主要由香港警務處負責。運輸署轄下的檢控組則處理有關根據違例駕駛記分制度取消駕駛資格、調查和規管違規經營的非專營巴士服務、違反車輛安全規例、政府行車隧道規例及青馬管制區規例等各類檢控工作。

交通審裁處根據《道路交通條例》設立，主席和成員全部由公眾人士出任。市民如不滿運輸署署長就車輛登記與發牌、簽發出租汽車許可證和客運營業證，以及指定車輛測試中心、車輛廢氣測試中心、駕駛學校及駕駛改進學校等方面所作的決定，可向交通審裁處提出上訴。運輸署轄下的緊急事故交通協調中心負責應付交通和運輸事故，並聯絡政府其他部門和各公共交通機構，以統籌特別的交通運輸安排。

## 運輸策略和施政方針

政府協助提供安全、可靠、高效率和環保的交通運輸系統，以滿足市民在經濟、社會和康樂活動方面的需要，並且促進香港未來的持續發展。政府力求通過下列途徑，達到所定目標：

- 適時擴展和改善本港的運輸基礎設施；
- 改善公共交通服務的質素，並使各項服務更配合得宜；以及
- 積極管理道路的使用，減少交通擠塞，並促進道路安全。

此外，為確保以環保方式貫徹這些施政方針，政府在交通運輸的範疇全力支持和推行各項改善環境的措施。

政府已根據《第三次整體運輸研究》，制定長遠的運輸策略，以確保香港將來能夠維持安全、可靠和高效率的交通運輸系統。政府在《邁步前進：香港長遠運輸策略》公布的運輸目標包括：

- 更妥善融合運輸與土地用途規劃工作；
- 更充分運用鐵路，讓鐵路成為客運系統的骨幹；
- 提供更完善的公共交通服務和設施；
- 更廣泛運用先進科技管理交通；以及
- 推行更環保的運輸措施。

### 鐵路發展及《鐵路發展策略 2000》

在香港的運輸策略方面，鐵路擔當重要的角色。鐵路是安全可靠、快捷舒適、符合環保原則的集體運輸工具，因此政府一向優先發展鐵路。政府的《鐵路發展策略 2000》除勾劃出下一階段鐵路發展的藍圖外，還包括多項鐵路建造工程計劃，以可持續發展方式應付未來 20 年的運輸服務需求。

將軍澳線、西鐵、東鐵尖沙咀支線、東鐵大圍至馬鞍山鐵路及迪士尼線已分別於二零零二年八月、二零零三年十二月、二零零四年十月、二零零四年十二月及二零零五年八月通車，工程投資額約為 830 億元。在二零零六年繼續施工的鐵路項目有三個：上水至落馬洲支線、九龍南線及將軍澳南站，總值約為 200 億元。

此外，沙田至中環線、西港島線、北環線和廣深港高速鐵路香港段四個鐵路新項目的策劃工作亦正在進行。

### 運輸基礎設施

#### 道路網絡

香港共有全長 1 984 公里的道路、1 157 個道路構築物、三條沉管式過海隧道、九條行車隧道和三條主要懸索橋樑。這些設施組成了完善的道路網絡。

年內完成的主要道路工程包括：

- 擴闊藍地與十八鄉交匯處之間一段元朗公路；
- 后海灣幹線：建造雙程三線分隔車道，把深港西部通道與本地道路網絡連接起來；以及
- 把荃灣汀九至深井之間一段青山公路擴闊為雙程雙線分隔車道。



### 鐵路計劃

上水至落馬洲支線全長 7.4 公里，將會是第二條通往內地的鐵路線，建成後可紓緩羅湖站的交通擠塞情況。二零零六年，使用羅湖站的乘客超過 9 200 萬人次。這條支線目前正處於施工階段，計劃於二零零七年年中通車。

全長 3.8 公里的九龍南線正在施工，將在九龍半島的南端連接東鐵和西鐵。這條鐵路線於二零零九年建成後，乘客便可在紅磡轉乘東鐵或轉乘西鐵。

將軍澳南站是將軍澳站的支線，預計於二零零九年建成。

### 規劃中的鐵路計劃

在錦上路連接西鐵至落馬洲過境站的北環線，連同上水至落馬洲支線，將成為連接東鐵與西鐵的策略性走廊。廣深港高速鐵路會為市區與邊界提供快線服務。通過這條鐵路線，往返廣州與香港的時間預計可由現時 100 分鐘減至約 60 分鐘，乘客亦可經由京廣客運專線及杭福深客運專線前往北京及內地其他主要城市。廣深港高速鐵路亦會經由內地目前發展中的城際快速軌道網，連接香港與珠三角及泛珠三角的城市。

廣深港高速鐵路廣州石壁至深圳龍華段的建造工程已於二零零五年十二月展開，並預留深圳龍華至深港分界線段，與香港段配合，達致同步建成。九廣鐵路公司現正就香港段進行工程和營運研究，以及初步的實地勘測工作。

地鐵西港島線將由現時港島線上環站延伸至堅尼地城，兩個中途站位於西營盤及大學。南港島線的最新計劃是興建兩條中型鐵路線：一條由大學通往黃竹坑，中途站設於數碼港、華富及香港仔；另一條則由金鐘通往海怡半島，中途站設於海洋公園、黃竹坑及利東。

沙田至中環線將成為新的策略性鐵路走廊，由沙田通往港島中環商業區。這鐵路項目的最新建議，是把鐵路分為兩部分，即連接大圍與紅磡以接駁九龍南線及西鐵的東西線，以及由現時東鐵經由第四條過海鐵路線延伸至港島的南北線。

### 正在施工的道路工程

正在施工的主要道路工程包括：

- 八號幹線 (長沙灣至沙田段)：這條雙程三線分隔車道將為沙田至九龍提供另一條連接路，以協助減輕獅子山隧道及大老山隧道等現有道路的交通擠塞情況。建造工程已於二零零二年十月展開，預計於二零零七年年底完成。
- 八號幹線 (青衣至長沙灣段)：這條雙程三線分隔車道可作為三號幹線 (青衣至葵涌段) 的替代路線，並可通往八號和九號貨櫃碼頭。建造工程已於二零零二年四月展開，預計於二零零八年及二零零九年完成。
- T3 號主幹路：這條位於大圍的雙程雙線分隔主幹路，將連接八號幹線 (長沙灣至沙田段) 及現有的大埔公路，並可協助減輕大埔公路多個路段的交通擠塞

情況。建造工程已於二零零三年三月展開，預計於二零零七年年末或之前完成。

- 石圍角與柴灣角之間的九號幹線(前稱五號幹線)：這條雙程雙線分隔車道將為城門隧道及屯門公路提供直接的通道，並為荃灣西部提供一條連接路。建造工程已於二零零二年九月展開，預計於二零零七年年中或之前完成。
- 荃灣深井與嘉龍村之間的青山公路擴闊工程：這段青山公路會擴闊為雙程雙線分隔車道，以應付有關地區日益增長的交通量。工程已於二零零一年十一月展開，預計於二零零七年完成。
- 嘉龍村與小欖之間的青山公路改善工程：這段公路會提升至雙程雙線分隔車道標準。工程已於二零零四年三月展開，預計於二零零七年年中完成。
- 龍井頭與長沙之間的東涌道改善工程：這段道路會提升為雙線不分隔道路，以改善大嶼山的南北通道，並提升現時不合標準的東涌道的安全水平及容量。工程已於二零零四年六月展開，預計於二零零八年九月完成。
- 新田交匯處改善工程：包括建造從新田公路北行線及粉嶺公路西行線通往落馬洲通道的行車線，以繞過交匯處的高架迴旋處。工程已於二零零五年四月展開，預計於二零零七年完成。

### 規劃中的道路工程

為了進一步擴展和改善現有的道路網絡，政府現正規劃多項道路建造或改善工程：

- 屯門東繞道、屯門至赤鱸角連接路、屯門西繞道和屯門至大嶼山通道的可行性研究已經展開。至於青衣至大嶼山連接路的可行性研究則計劃於二零零七年年初展開。這些工程計劃在新界西北交通及運輸基建檢討中，獲確認為可應付新界西北及北大嶼山日益增長的交通需要的可行方案。
- 屯門公路的重建及改善工程預計於二零零八年年初展開，並於二零一二年年底或之前分期完成。工程旨在提升屯門公路快速路段的雙程三線分隔車道至現時的快速公路標準，包括在可行的情況下加設硬路肩。有關的設計和工地勘測工作已於二零零五年年底展開。至於屯門公路市中心段的擴闊工程，則預計於二零零八年年底展開，並於二零一零年完成。
- 中環灣仔繞道的規劃工作正在進行。這段雙程三線分隔車道是香港島北岸一條策略性主幹路的最後部分，將會把中環林士街附近的現有天橋及現時的東區走廊連接起來，並可紓緩現時干諾道中／夏慤道／告士打道走廊沿路的擠塞情況，以及提升東西行道路網絡的可靠程度。
- 中九龍幹線及加士居道行車天橋擴闊工程的初步工程檢討已於二零零六年完成。擬建的中九龍幹線會連接西九龍填海區與未來的啓德發展區，當中包括



一條約 3.8 公里長的雙程三線隧道。加士居道行車天橋擴闊工程會把現有的雙線不分隔車道改為雙程雙線分隔車道。這兩項工程的籌劃工作繼續進行。

- T4 號主幹路：這條擬建的雙程雙線分隔車道會連接沙田路與未來的 T3 號主幹路和城門隧道公路，並會成為大埔公路沙田段及其他地區幹路的繞道。工程預計在二零零七年展開，並於二零一零年或之前完成。

### 道路挖掘工程

除了供車輛和行人使用外，本港的道路也敷設了各種公用設施，如水管、煤氣喉管、污水渠、電纜和電話線等。為應付服務和維修方面日益增加的需求，公用事業公司須經常挖掘行車道和行人路，以便敷設更多電纜和管道並進行修理工程。為規管這類道路挖掘工程，現時任何在路政署管理的行車道或行人路進行的挖掘工程，均須事先申請挖掘准許證。二零零六年，路政署共發出約 38 000 張挖掘准許證。

路政署設立了與公用事業公司的管理人員和員工交換意見的三級溝通制度，以統籌道路挖掘工程，並盡量減少有關工程造成的交通滋擾。

《土地(雜項條文)條例》為政府提供規管道路挖掘工程的法律架構，使這些工程有秩序地進行。政府通過徵收挖掘准許證費用，收回管理道路挖掘工程的成本。此外，如沒有可接受理由，任何影響行車道而延遲完成的挖掘工程，均須繳付額外費用，以抵償所造成的經濟損失。就策略性街道、敏感街道及其他街道而言，因延遲挖掘工程而須繳付的每日額外費用分別為 18,000 元、7,000 元及 1,500 元。當局希望藉收費制度，鼓勵所有掘路工程倡議者更有效策劃和協調挖掘工程，並按時完成在公共道路進行的挖掘工程。

路政署轄下設有一支專責審核巡查隊和一支執行隊。前者確保掘路工程妥善進行；後者負責蒐集證據，就違反挖掘准許證條件的情況提出檢控。

### 青馬管制區

於一九九七年五月通車的青馬管制區由青葵公路、長青隧道、長青公路、青衣西北交匯處、青衣北岸公路、青嶼幹線、汀九橋、部分北大嶼山公路及馬灣路組成，整個快速公路網全長 21 公里。管制區由私營管理承辦商營運和維修。

青嶼幹線採用單向收費安排，駕車人士由大嶼山回程時或進入馬灣時，須繳付由 20 元至 80 元不等的雙程通行費，通行費視乎車輛類別而定。二零零六年，青嶼幹線平均每日行車量為 54 182 架次。

### 公共交通

本港的公共交通服務種類繁多，收費合理，市民可按快捷、舒適和方便程度，選擇鐵路、巴士、渡輪和其他公共交通工具。

## 鐵路

鐵路每日的載客量佔公共交通總載客量約 35%。本港的鐵路由九廣鐵路公司和地鐵有限公司建造和營運。九鐵公司由政府全資擁有；地鐵公司以往也由政府全資擁有，但在二零零零年實行私有化並成為上市公司，而政府仍是該公司的主要股東。這兩家公司均按審慎的商業原則營運，為市民提供安全可靠、快捷方便的客運鐵路服務。

九廣鐵路於一九一零年通車，以往一向由政府營運，直至一九八二年九廣鐵路公司成立，取代政府成為營運者。目前，九鐵營辦東鐵（包括馬鞍山鐵路）、西鐵及輕便鐵路系統，並提供接駁巴士服務及市際鐵路服務。

東鐵於二零零四年十月二十四日，由紅磡終點站延伸至尖沙咀東部的車站，現行走尖東至羅湖邊境，全長 35 公里，沿途設有 14 個車站。東鐵平均每日接載本地及跨境旅客約 92 萬人次。

馬鞍山鐵路於二零零四年十二月通車，來往馬鞍山及沙田區，屬東鐵支線的一部分。這條鐵路長 11.4 公里，沿途設有九個車站，每日載客約 12 萬人次。

西鐵於二零零三年十二月通車，由西九龍直達元朗及屯門，全長 30.5 公里，沿途設有九個車站，平均每日載客約 20 萬人次。

輕便鐵路在一九八八年投入服務，行走新界西北部，全長 36.15 公里，共有 68 個車站，乘客可在其中四個車站轉乘西鐵，平均每日載客量近 37 萬人次。

為了向鐵路乘客提供更完善的接駁交通服務，九鐵公司共營辦 21 條巴士線，為東鐵、西鐵和輕鐵乘客提供接駁服務。

九鐵公司又營辦往來香港與上海、北京，以及廣東省內多個城市的直通車服務。除客運服務外，九鐵公司也為內地提供鐵路貨運服務。

地鐵有限公司的前身地下鐵路公司在一九七五年根據法例成立，以營運本港的地下鐵路。二零零零年二月，立法會通過法例，把政府擁有的部分地下鐵路公司股權私有化，地鐵有限公司隨後於同年十月在香港聯合交易所上市。地鐵觀塘線載客列車在一九七九年投入服務。其後，荃灣線、港島線、東區過海鐵路隧道（連接觀塘線與鰂魚涌）、東涌線、將軍澳線和迪士尼線先後在一九八二年、一九八五年、一九八九年、一九九八年、二零零二年和二零零五年通車。地鐵的平均周日載客量約為 250 萬人次。此外，該公司由一九九八年起經營連接機場與市中心的機場快線。機場快線在二零零五年十二月延伸至新建成的亞洲國際博覽館站，平均每日載客約 27 000 人次。地鐵有限公司目前經營的地鐵網絡全長約 91 公里。



## 電車

行走港島區的电車自一九零四年起投入服務。香港電車有限公司共經營六條行車路線，行走港島北部堅尼地城至筲箕灣一段長 13 公里的雙程路軌，以及環繞跑馬地一段長約三公里的單程路軌。

電車公司旗下共有電車 163 輛，包括兩輛供遊客和私人租用的開篷電車，以及一輛特別維修電車，是世界上最大的雙層電車車隊。電車平均每日載客量為 23 萬人次。成人車費為兩元，12 歲以下小童和 65 歲或以上長者收費一元。

## 山頂纜車

登山纜車由山頂纜車有限公司經營。纜車線全長 1.4 公里，從中環花園道直達山頂，在一八八八年投入服務，後於一九八九年進行現代化工程。纜車平均每日載客 12 000 人次，主要是遊客和觀光遊覽的本港市民。成人的單程車費為 22 元，12 歲以下小童及 65 歲或以上長者的單程車費則為八元。

## 其他陸路交通工具

其他陸路交通工具主要包括專營巴士、公共小型巴士、的士和非專營居民巴士，客運量佔公共交通總載客量 64%。

## 專營巴士

專營巴士是全港載客量最多的陸路交通工具，每日載客量約佔公共交通總載客量的 35%。九龍和新界區的巴士服務，主要由九龍巴士 (1933) 有限公司 (九巴) 提供。截至年底，九巴經營 384 條行走九龍和新界的巴士線及十條過海巴士線，另與城巴有限公司 (城巴) 和新世界第一巴士服務有限公司 (新巴) 分別聯營 23 及 29 條過海巴士線。

年底時，九巴共有 4 013 輛領有牌照的巴士，包括 3 750 輛空調巴士，可接載坐輪椅乘客的有 1 800 輛。年內，九巴共載客 10.1 億人次 (平均每日載客 276 萬人次)，行車達 3.36 億公里。九巴一般路線的車費由 1.60 元至 38 元不等。12 歲以下小童和長者乘搭該公司所有路線，均享有票價優惠。

港島區的巴士服務由新巴和城巴提供。年底時，新巴共經營 53 條行走港島區的巴士線、八條行走九龍和將軍澳的路線，以及 33 條過海巴士線，其中與九巴聯營的過海巴士線有 29 條。新巴有 694 輛領有牌照的巴士，其中空調巴士有 693 輛，可接載坐輪椅乘客的有 532 輛。

年內，新巴共載客 1.831 億人次 (平均每日載客 501 600 人次)，行車達 5 090 萬公里。新巴一般路線的車費由 3 元至 34.20 元不等。12 歲以下小童和長者乘搭新巴所有路線，均享有票價優惠。

城巴根據兩項專營權分別經營兩個網絡的巴士服務。其中一項專營權包括 62 條港島區巴士線和 31 條過海巴士線，其中 23 條過海巴士線與九巴聯營。另一項專營權包括連接市區與北大嶼山或機場的 18 條巴士線。

年底時，城巴共有 909 輛領有牌照的空調巴士，其中可接載坐輪椅乘客的有 115 輛。年內，城巴共載客 2.078 億人次 (平均每日載客 569 200 人次)，行車達 8 240 萬公里。城巴一般路線的車費由 2.50 元至 48 元不等。12 歲以下小童和長者乘搭城巴港島區路線 (旅遊線除外)、過海路線和大嶼山／機場路線，均享有票價優惠。

龍運巴士有限公司為新界至大嶼山／機場提供巴士服務。年內，龍運巴士共載客 2 650 萬人次 (平均每日載客 72 600 人次)，行車達 2 450 萬公里。年底時，該公司共有 153 輛空調巴士，其中 144 輛可接載坐輪椅的乘客。龍運經營的巴士線共有 18 條，一般路線的車費由 3.50 元至 28 元不等，所有路線均為 12 歲以下小童和長者提供票價優惠。

新大嶼山巴士 (1973) 有限公司主要在大嶼山提供巴士服務。年內，新大嶼山巴士共載客 1 410 萬人次 (平均每日載客 38 500 人次)，行車達 510 萬公里。該公司經營 22 條巴士線，共有 83 輛領有牌照的巴士。新大嶼山巴士一般路線的車費由 3 元至 40 元不等。12 歲以下小童和長者乘搭該公司所有路線，均享有票價優惠。

為了更有效運用巴士資源和有限的路面空間，並讓乘客有更多路線選擇，有關方面推行了巴士轉乘計劃，乘搭指定路線巴士的乘客在轉車時，可享有票價優惠。年底時，共有 216 項涉及約 470 條路線的巴士轉乘計劃。

### 非專營巴士

非專營巴士在公共交通系統中發揮輔助作用。除紓緩市民在繁忙時間對固定公共交通服務的龐大需求外，非專營巴士亦可在固定公共交通服務無法提供所需服務的情況下填補其空缺，並為特定的乘客羣提供度身訂造的服務，主要服務對象為遊客、屋邨居民、僱員和學生。年底時，已登記的非專營巴士共有 7 086 輛，當中投入服務的共有 6 901 輛。

交通諮詢委員會在二零零四年七月完成非專營巴士發牌及規管制度的檢討。政府在二零零六年內繼續推行檢討所建議的措施，以改善對非專營巴士營運的規管。這些措施的目的，是按服務需求統籌非專營巴士服務的增減、加強對非專營巴士營運的規管，以及提高執法行動的成效和效率。

### 小型巴士

根據牌照規定，香港的小型巴士最多可載客 16 人。年底時，全港共有 6 220 輛領有牌照的小巴，其中 4 349 輛為公共小巴，1 871 輛為私家小巴。私家小巴只可為團體提供服務，不得向個別乘客收取車資。

公共小巴分“綠色”和“紅色”兩類。綠色專線小巴的路線、車費、車輛分配及行車時間表均由運輸署規定。年內，本港共有 2 813 輛綠色專線小巴，行走 352 條路線，平均每日載客 1 364 000 人次。紅色小巴則沒有規定的路線和行車時間表，並可自行釐定車費，但營運範圍受到某些限制。年內，本港共有 1 536 輛紅色小巴，平均每日載客 434 500 人次。

運輸署和優質公共小巴服務事宜督導委員會已推行多項計劃，以提升整體公共小巴服務的質素。為加強乘客、業界和政府的溝通，三期《公共小巴通訊》已分別於二零零六年三月、七月及十二月出版。運輸署繼續鼓勵和協助小巴營辦商為乘客提供各項設施。在推廣道路安全意識方面，運輸署和道路安全議會於二零零六年一月至五月合辦“紅 Van 綠 Van 安全人人愛運動”，其間表揚了 29 名安全駕駛的公共小巴司機。運輸署又於四月至十一月為營辦商及公共小巴司機舉辦了五個工作坊，以改善業界的管理技巧和提醒司機道路安全的重要性。此外，運輸署於年內繼續協助職業訓練局開辦技能提升計劃下的“高級公共小巴司機培訓課程”。

所有公共小巴已於二零零六年六月底前安裝了車速顯示器。為鼓勵業界在舊款公共小巴加裝安全帶，運輸署於二零零六年九月向業界提供了一些舊款公共小巴加裝安全帶和高靠椅背坐椅的規格及圖則。

政府由二零零二年八月起，接受柴油公共小巴車主申請參加轉換石油氣或電動公共小巴資助計劃。資助計劃於二零零五年年底結束，獲批資助的申請約有 2 370 宗。年底時，本港共有 2 446 輛石油氣公共小巴，而石油氣和電動私家小巴則分別有 162 輛和一輛。

### 的士

年底時，本港共有 15 250 輛紅色市區的士、2 838 輛綠色新界的士及 50 輛藍色大嶼山的士，每日載客量約為 100 萬人次。

為改善的士的營運環境，運輸署把二零零三年五月開始實施的一項臨時措施的有效期延長至二零零七年一月三十一日。該項措施准許所有的士在時速限制為 70 公里以下的道路上的“繁忙時間”及“上午七時至晚上七時”限制區，上落乘客。年底時，全港共有逾 230 個的士上落客點及的士落客點。運輸署會繼續在合適的位置劃設的士上落客點。

運輸署與優質的士服務督導委員會繼續推行多項計劃，以提高的士服務質素。這些計劃包括更新電子顯示屏的資訊；在各的士站設置更多的士資訊牌；印製並向的士司機免費派發共四萬份《的士季刊》；以及在機場、香港迪士尼樂園和落馬洲管制站向的士司機、乘客和遊客派發的士服務資訊單張。

### 渡輪

渡輪為那些沒有陸路交通工具可達的離島提供必要的對外交通服務，也為市民提供多一種往來內港及其他地區的交通工具。

年底時，本港除有一家營辦商提供兩項專營客運渡輪服務外，另有 12 家營辦商提供 28 項持牌客運渡輪服務，往來離島、新市鎮和內港。除專營和持牌航線外，本港還有約 75 條輔助性質的“街渡”航線，為較偏遠的地點提供服務。

港內航線平均每日載客約 91 900 人次，往來離島的航線平均每日載客約 62 300 人次。

## 交通管理

要運輸系統運作安全有序，有效的交通管理不可或缺。《道路交通條例》賦予政府這方面的監管權力。政府已在多個範疇引進最新科技，務求提高交通管理工作的效率和成效。

## 牌照服務

截至二零零六年年底，本港共有 1 837 086 名領有駕駛執照的司機、544 605 輛領有牌照的私家車輛和 6 429 輛政府車輛。領有牌照的私家車共有 359 016 輛，其中 25 638 輛為年內新登記的車輛。登記貨車總數達 122 584 輛，其中 76 118 輛為輕型貨車、42 998 輛為中型貨車、3 468 輛為重型貨車。學習駕駛的人士平均每月有 3 682 人。

自一九八四年八月實施違例駕駛記分制度以來，在《道路交通(違例駕駛記分)條例》的規定下，法庭共頒布 77 871 項取消駕駛資格的命令，而運輸署共發出 782 052 份警告通知書。二零零六年，這兩項數字分別為 3 322 項及 47 949 份。

## 駕駛改進計劃

過去五年，共有 492 036 名駕駛人士因觸犯違例駕駛記分制度下的違例事項而被記分。駕駛人士可自願參加駕駛改進課程，而法庭獲賦權指示干犯《道路交通(違例駕駛記分)條例》表列罪行，而被記下違例駕駛分數五分或以上的駕駛人士參加課程。修畢課程並獲駕駛改進學校頒發課程證書的駕駛人士，會獲當局從違例駕駛記分總分中扣減三分。

二零零二年九月至二零零六年十二月期間，接近 9 000 名駕駛人士曾修習駕駛改進課程。曾修習課程人士對課程的回應大致正面和令人鼓舞。他們認為課程對改進駕駛行為和態度非常有用。在修習課程的人士中，約 77% 在修畢課程後六個月內沒有被記下新的違例駕駛分數。

## 車輛檢驗

車輛檢驗工作旨在確保車輛性能良好、維修妥善。政府規定所有公共服務車輛、貨車和拖架必須每年檢驗一次。二零零六年，四個政府驗車中心共檢驗了 194 000 輛車輛。車齡超過六年的私家車和重量不超過 1.9 公噸的輕型貨車，均須每年到指定的私營車輛測試中心驗車。年內，全港 22 個指定的車輛測試中心共檢驗了 20 萬輛車

輛。此外，當局又對專營巴士進行了 3 500 次突擊檢查，以確保巴士操作安全，性能和服務質素良好。

九龍灣驗車中心已安裝了一台底盤功率機，以抽查柴油車輛在負載情況下黑煙排放的情況。

所有進口車輛在香港登記和領取牌照前，或須接受檢驗以確定其符合法例規則。二零零六年，當局批核了 619 種車輛類型，其中 567 種類型是通過檢驗同類型車輛樣本的簡化程序批核。

為使顧客能享用更方便的服務，所有驗車中心均設有易辦事電子付款系統。新九龍灣驗車中心、九龍灣驗車中心及土瓜灣驗車中心已安裝車輛排期展示屏，讓有意預約驗車的市民知悉驗車空檔期。顧客亦可通過互聯網預約驗車。

### 科技的應用

運輸署在本港各主要地點安裝了閉路電視攝影機，以監察這些地點的交通情況，在有需要時採取適當行動紓緩交通擠塞情況。現時共有 168 部攝影機分別安裝在港島、九龍、沙田、荃灣、大埔及北區。運輸署於二零零六年年中在港島裝設首套數碼閉路電視系統，以取代現有的舊式閉路電視系統。新系統除可改善監察工作外，長遠而言亦可減少運作成本。另外還有 85 部攝影機於主要的公路 (例如屯門公路、西九龍公路、北大嶼山公路、新田公路、元朗公路、吐露港公路和粉嶺公路) 及其他通往邊界的道路上運作。

閉路電視攝影機系統的覆蓋範圍將進一步擴大至屯門及元朗，有關工程預計於二零零八年十月完成。

當局最先在一九九九年把 43 個在策略性地點經閉路電視拍攝的交通情況影像，通過互聯網向市民廣播。由於這項服務受到市民歡迎，運輸署已把安裝攝影機的地點增加至 120 個。

運輸署於二零零六年更進一步設立了流動閉路電視系統，把交通情況影像即時傳送交交通協調中心，以便在發生交通事故時迅速採取行動。

此外，運輸署亦利用連接同一區內交通燈號的電腦化區域交通控制系統，加強對不斷轉變的路面情況的管理。現時，所有市區地區，以及荃灣、葵青、沙田、馬鞍山、大埔及北區等新市鎮，均裝設了區域交通控制系統。港島區域交通控制系統提升工程已於二零零六年年中完成。此外，屯門及元朗的區域交通控制系統工程合約，已於二零零六年批出，有系統預計在二零零八年十月或之前投入運作。

年底時，全港共有 1 720 個路口裝有燈號，其中 1 329 個由區域交通控制系統控制。

全港所有隧道及青馬管制區已裝設交通管制及監察設施 (例如閉路電視攝影機系統和行車線信號燈)。部分隧道更已安裝或正在加裝可變信息標誌、自動交通事故探測系

統和各種時速標誌。新的主要道路及高速公路 (包括深港西部通道、后海灣幹線和沙田與青衣之間的八號幹線) 亦會裝設交通管制及監察設施。

### 自動收費系統

海底隧道及香港仔隧道率先於一九九三年八月裝設自動收費系統後，所有其他隧道及青嶼幹線亦先後裝設了自動收費系統。這些系統可讓駕駛人士通過指定的收費亭，而無須停車。自一九九八年十月起，各自動收費系統已經統一，即同一類繳費裝置可以通用於所有設有自動收費系統的隧道和收費道路。現時約有 49% 的駕駛人士在通過隧道和收費道路時使用自動收費系統。

### 停放車輛

本港一些有泊車需求但不妨礙交通的地點，設有路旁收費泊車位。年底時，這類設有電子停車收費錶的泊車位約有 17 800 個。這些路旁收費泊車位由私營承辦商經營和管理。

政府擁有 14 座多層停車場和上水泊車轉乘公眾停車場，合共提供約 7 800 個泊車位。這些停車場由兩家私營公司根據管理合約經營和管理。

除了政府停車場，機場管理局、房屋署及領匯房地產投資信託基金分別在轄下赤鱗角機場和各公共屋邨提供停車場，供公眾停泊車輛。本港一些商業／住宅大廈及露天地方，也設有私營的多層公眾停車場或露天公眾停車場。此外，地鐵公司在觀塘線彩虹站、機場快線香港站、九龍站、青衣站、東涌線奧運站和將軍澳線坑口站附近的一些私營停車場，提供泊車轉乘設施；九鐵公司則在西鐵錦上路站提供泊車轉乘設施。上述非路旁停車場 (不包括政府停車場) 合共提供約 195 000 個泊車位。

### 道路安全

二零零六年，引致傷亡的交通意外共有 14 849 宗，較二零零五年輕微下跌 1.4%，其中導致重傷和死亡的分別有 2 315 宗和 135 宗。二零零五年引致傷亡的交通意外共 15 062 宗，其中重傷和死亡的個案分別有 2 504 宗和 139 宗。

當局曾在 102 個交通意外黑點作深入調查，以確定意外成因，結果建議在其中 82 個地點進行改善措施。

為遏止衝紅燈的行為，政府除自二零零六年一月起提高了不遵守交通燈號罰則外，還添置了有助提高執法效率的衝紅燈攝影機系統。此外，政府已修訂法例，現能以發出定額罰款通知書的方式，就司機在駕駛時以手持的方式使用流動電話或通訊設備、沒有在快速公路的左邊行車線上駕駛車輛，以及駕駛電單車時沒有亮着所需車燈等交通違例事項，提出檢控。

各項道路安全宣傳活動，包括“路上零意外，香港人人愛”的宣傳，繼續在減少交通意外方面發揮重要作用。其他有關道路安全，特別是酒後駕駛和遵守交通燈號的宣傳及教育工作，也繼續進行。



## 交通運輸與環境

政府按照可持續發展原則規劃運輸基礎設施，竭力確保土地用途、運輸和環境的規劃得到最佳配合。政府的政策是優先發展鐵路，使其成為本港客運系統的骨幹。二零零二年至二零零五年期間，已有五條新鐵路或現有鐵路的支線投入服務。未來兩年會再有另外兩條鐵路線通車。

市民減少倚賴道路交通，不但有助紓緩運輸系統的壓力，更可減少對環境造成的影響。同時，政府會繼續重組巴士路線和巴士站，並且推行行人環境改善計劃，以減少車輛廢氣和噪音對市民的影響。

自一九九八年年底以來，有關方面通過取消服務、縮減班次、縮短和合併路線，使行駛港島北岸繁忙通道的巴士班次每日減少約 4 200 班；至於九龍彌敦道方面，自二零零二年八月以來每日減少了約 1 100 班巴士，以提高巴士的運作效率。此外，當局亦重整了巴士站，以減少繁忙通道的車站數目。

政府現正審慎監察新運輸項目在施工和營運時對環境造成的影響，並會視乎需要採取環境污染緩解措施，盡量減少運輸項目對環境的影響。這些緩解措施包括美化環境、修飾周圍的山坡、建造低於地面的道路、採用可減低噪音的物料來鋪設路面、裝設隔音屏障，以及提供其他減低噪音的裝置等。

改善行人環境，是提高生活質素的方法之一。至今，政府已在中環、灣仔、銅鑼灣、北角、山頂、赤柱、尖沙咀、佐敦、旺角、深水埗、元朗及上水的多條街道實施了行人環境改善計劃。由於計劃獲市民歡迎，在未來會繼續推行。此外，當局正為尖沙咀和旺角區，進行有關改善行人環境、城市設計、街景及景觀的詳細研究。各專營巴士公司自一九九三年起購置的巴士，其引擎須符合歐盟廢氣排放標準（簡稱歐盟引擎）。目前，專營巴士中約有 87% 採用歐盟引擎，其餘型號的巴士均安裝了柴油催化器。為改善環境，專營巴士公司現已全部採用歐盟二型或以上型號的巴士行駛銅鑼灣怡和街。該處是港島最繁忙的購物區。政府正與各專營巴士公司研究調配較環保的巴士行走其他指定的繁忙幹道。

此外，各專營巴士公司與政府一直共同努力，改善各公共運輸交匯處的整體質素，例如在部分交匯處安裝了提供路線資料的電子顯示屏，並設置了顧客服務中心，以方便交匯處的候車乘客。政府亦進行了多項改善工程，包括翻新部分交匯處的外觀，以及加強通風系統的性能。

為減少空氣污染，由二零零一年八月起，所有新登記的士均須使用石油氣，以符合經收緊的廢氣排放標準。鼓勵柴油小巴轉換為石油氣小巴或電動小巴的計劃，已於二零零二年八月推出。目前，幾乎所有的士和五成半的公共小巴已轉換為石油氣車輛。

## 過境交通

### 整體過境交通

二零零六年，整體過境車輛數目較二零零五年增加 2%，平均每日為 41 000 架次。經由鐵路、陸路和渡輪過境的整體乘客量，則增加了約 5%，每日達 477 000 人次。

### 通往羅湖的鐵路服務

羅湖是目前唯一通往內地的鐵路過境通道，每日的開放時間是上午六時三十分至午夜十二時。年內，羅湖平均每日處理的旅客量達 254 000 人次，在節日更超過 371 000 人次。

### 過境道路通道

香港與內地之間現有三條跨境道路通道，即落馬洲、文錦渡和沙頭角通道。落馬洲通道在貨運及客運方面分別由一九九四年十一月及二零零三年一月起全日 24 小時開放。文錦渡和沙頭角通道在客貨運方面均在上午七時開放，關閉時間則分別為晚上十時和晚上八時。

年內，落馬洲、文錦渡和沙頭角通道平均每日的交通量分別為 31 100、7 500 和 2 500 架次。

過境旅客方面，平均每日經落馬洲通道過境的旅客有 134 300 人次，文錦渡和沙頭角通道則分別有 8 400 和 7 300 人次。這些過境旅客均乘坐過境旅遊巴士或行走深圳皇崗與新田公共運輸交匯處之間的穿梭巴士。二零零六年內，由百多家公司營運的過境旅遊巴士平均每日載客約 84 500 人次，而穿梭巴士則平均每日載客約 50 300 人次。

當局於二零零三年三月推行一項試驗計劃，准許的士及綠色專線小巴在午夜至上午六時三十分在落馬洲管制站營運。在上述時段內，北行乘客可乘坐的士及綠色專線小巴直接前往落馬洲管制站，然後改乘穿梭巴士過境；乘坐南行穿梭巴士的過境旅客則可在辦理清關手續後，在落馬洲管制站改乘的士或綠色專線小巴。由二零零五年一月起，這項試驗計劃的開始時間已由午夜提前至晚上十一時。

### 正在施工或規劃的新過境通道

為應付過境交通量的持續增長，政府與內地有關部門致力籌建新的道路和鐵路過境通道。

第四條陸路過境通道——深港西部通道將於二零零七年通車，以連接香港西北部與深圳蛇口。設於落馬洲／皇崗的第二條鐵路旅客過境通道，預計會配合上水至落馬洲支線於二零零七年落成啓用。至於港珠澳大橋方面，廣東省政府、香港特別行政區政府和澳門特別行政區政府正積極進行計劃的前期工作，而有關大橋香港段和相關接駁基建的勘測及初步設計工作，亦已展開。在廣深港高速鐵路方面，九廣鐵路公司現正就香港段進行工程／營運方面的研究和初步的實地勘測工作。

### 跨境渡輪服務

在上環港澳客運碼頭、尖沙咀中國客運碼頭，以及新啓用的屯門客運碼頭提供的跨境渡輪服務，由七家營辦商營辦，可接載乘客前往澳門和內地約 18 個港口。年內，利用渡輪服務來往內地港口的跨境旅客共 650 萬人次，來往澳門的則有 1 430 萬人次。

### 港口

二零零六年，香港再次刷新貨櫃吞吐量記錄，處理的貨櫃達 2 350 萬個標準箱 (20 呎標準貨櫃單位)，是華南地區最大的貨櫃港，亦是全球最繁忙的港口之一。

年內，進出香港的船隻共約 462 200 航次，共運載了約 2.38 億公噸貨物和約 2 300 萬名乘客。大部分乘客都利用高效率的高速渡輪船隊 (包括飛翼船和噴射雙體船) 往來香港與澳門及其他內地港口，使香港成為全球高速渡輪班次最頻密的港口之一。

香港是個設備完善的現代化深水港，也是華南海上貿易活動的樞紐，在港內作業的運輸船隻主要有兩類，分別為從世界各地駛來的巨型遠洋船，以及從珠江駛來的較小型沿岸船和內河船。平均計算，每天在港口內作業的遠洋船約有 110 艘，進出港口的內河船接近 530 航次。每天在港內作業或通過海港的內河渡輪和本地船艇數目甚多。香港港內船隻周轉效率之高，躋身全球最佳之列。在貨櫃碼頭靠泊的貨櫃船，一般的周轉時間為十小時以內。

為加強香港港口及航運業的競爭力，政府在年內推行了一連串措施，包括：調低港口收費；闢設更多碇泊區，以提升港口的中流理貨能力；以及引進香港註冊船舶噸位年費減費六個月的計劃。此外，政府將於二零零七年年初實施其他加強競爭力的措施，包括：推出內河船隻適用的多次入港許可證，以簡化申請程序；以及減低許可證收費和本地船隻的牌照費。

### 港口發展

物流業是香港四個支柱行業之一，而貨櫃處理設施是物流業的關鍵基礎建設。葵涌一青衣區共有九個貨櫃碼頭，設有 24 個泊位，總處理能力每年逾 1 800 萬個標準貨櫃單位。

貨櫃碼頭間的競爭激烈，加上有其他處理貨櫃模式參與競爭，促使貨櫃碼頭營辦商提高服務效率和質素。近年來，營辦商不斷投資改良葵涌一青衣貨櫃碼頭的設備和系統，使港口的生產力得以提高。

貨櫃港不但對本港極為重要，對全球工業發展最蓬勃地方之一的華南地區，也同樣重要。香港處理的貨櫃運輸業務，超過 70% 與華南地區有關。

## 策略規劃

為確保本港能適時關建足夠的港口設施，以應付中國加入世界貿易組織後，為本港港口帶來的貨運量增長，政府在二零零四年年底完成了“香港港口規劃總綱 2020 研究”。研究建議採取一系列即時和長遠的措施，以增強香港港口的競爭力。此外，政府已根據研究建議，委聘顧問公司更新港口貨運量預測，以決定興建十號貨櫃碼頭的最適當時間，並且在大嶼山西北進行生態研究，就環境因素評估可否在此興建貨櫃碼頭。這兩項研究預計於二零零七年完成。

## 香港港口發展局

本港的貨櫃碼頭設施，全部由私營機構投資、發展、擁有和經營。政府的角色，是就港口設施制訂長遠的策略規劃，並進行必要的配套基建工程，例如建造道路和疏浚通往碼頭的航道等。

香港港口發展局由經濟發展及勞工局局長擔任主席，屬高層專責諮詢組織，成員包括主要業界領袖和政府官員。港口發展局負責就港口發展策略和港口設施規劃向政府提供意見，以應付未來的需求。該局亦協助政府推廣香港為地區樞紐港口和全球首屈一指的貨櫃港。

港口發展局轄下成立了港口發展諮詢小組，負責協助該局根據港口需求的轉變、港口處理能力、生產力和表現，以及本港和區內的競爭情況，進行港口貨運量預測，並評估港口發展需要。

## 香港航運發展局

香港航運發展局是一個由經濟發展及勞工局局長擔任主席，業界領袖和政府官員組成的高層專責諮詢組織，負責就制訂措施以進一步拓展本港的航運業，向政府提供意見。該局亦協助政府推廣本港所提供的航運服務，以及香港作為國際航運中心的地位。

航運發展局轄下設有兩個專責小組。人力資源專責小組研究教育、培訓和人手供應問題，而航運服務專責小組則負責處理有關提升航運業競爭力和推廣的事宜。

為確保香港有優秀的船舶維修工人，航運發展局於二零零六年八月推出“船舶維修訓練獎勵計劃”，以獎勵津貼吸引年輕人和其他行業的合適工人投身船舶維修業。該局又舉辦了多個航運交流團，往訪內地多個城市，包括青島、天津、上海和廈門等，推廣香港的港口和航運服務，並與有關機構交流航運業的最新發展。

## 航運業

香港約有 80 家國際航運公司和 900 家與航運有關的公司。前者每星期提供約 500 航班，目的地遍及全球 500 個港口。後者則提供各式各樣高質素的航運服務，包括海事保險、海事法律、海事仲裁、船舶融資、船舶經紀、船舶管理、船舶註冊和船

舶檢驗等服務。香港目前是世界第七大航運中心，由香港船東會會員擁有、管理或營運的船舶逾 1 000 艘，總噸數超過 4 600 萬。

一些全球最大、歷史最悠久的船舶管理公司在香港設立總部，為本港註冊船隻和訪港船隻提供各類專業服務。其他國際海事服務公司在香港亦設有分公司，提供各式各樣的補給和支援服務，包括船隻維修、燃料補給、船隻補給、廢物處理、資訊科技及通訊、核數及稅務諮詢，以及培訓等服務。因此，航運和海事界所創造的經濟利益和就業機會相當龐大。

香港積極與貿易伙伴磋商有關航運入息寬免雙重課稅的安排。至今，香港已與 13 個稅務當局，即內地、比利時、丹麥、德國、荷蘭、新西蘭、挪威、大韓民國、新加坡、斯里蘭卡、泰國、英國和美國的稅務當局，達成了涵蓋航運收入的雙重課稅寬免安排。

### 港務管理

海事處負責管理港口事務，主要職能是確保香港水域內船舶航行安全、航運業務運作順暢。為了落實這方面的工作，海事處實行多項措施，包括執行綜合海上交通管理和海港巡邏、提供船隻航行監察服務、設置繫泊浮泡，以及嚴格執行主要國際海事公約。

該處通過多個諮詢委員會，與航運界和商界組織緊密聯絡。港口設施使用者和經營人可循這些途徑就港務管理事宜提出建議。港口行動事務委員會提供港口有效運作方面的意見；領港事務諮詢委員會提供領航服務方面的意見；港口地區保安諮詢委員會提供港口保安方面的意見。此外，臨時本地船隻諮詢委員會負責處理本地船舶事務，而船舶諮詢委員會則就香港船舶註冊的運作和香港參與國際海事組織事宜提供意見。

海事處網站 ([www.mardep.gov.hk](http://www.mardep.gov.hk)) 提供關於港口和香港船舶註冊方面的種種資訊。該網站載有海事處布告，詳盡介紹海事處的服務和設施。網站除應用簡易資訊聚合 (RSS) 來發送最新的香港商船公告外，還提供多類資料和服務，包括詳列以香港為根據地的海事服務公司的香港船務指南、港內遠洋船舶和內河貨船實時動向、海員考試時間表、遠洋船舶出港許可證核對服務，以及按月和按季的港口及海事統計資料，例如有關船隻到港、貨物及貨櫃吞吐量的資料。海事處電子業務系統於二零零四年十二月啓用，可於網上遞交的通知或申請有 35 種。該處現正加強該系統，以提供更多電子業務設施。

### 船舶交通管理

海事處船隻航行監察中心為參與航監服務的船舶提供航行監察服務。

航監中心利用電腦輔助雷達網絡、甚高頻通訊設備和數據資訊系統，調控參與航監服務的船舶進出港口，香港航行水域全都在監察範圍內。為應付海上交通不斷增加和未來的需求，海事處已經把整套航監系統升格。

### 海港巡邏與交通控制站

海事處海港巡邏組轄下船隊有巡邏船 20 艘，在海上現場支援航監中心。巡邏船的主要任務是執法、維持港口航運安全和應付海上緊急事故。

此外，該處在葵涌八號貨櫃碼頭設有交通控制站，全日 24 小時派員駐守，並配備專用巡邏船，向鄰近一帶水域內的船舶提供航行上的協助。

### 運載危險貨物

海事處按照國際和本地標準，隨機抽選香港水域內的船舶，登船檢查。政府現正修訂危險貨物法例，以配合《國際海運危險貨物規則》的新要求。

### 領航服務

政府強制 3 000 總噸以上的船舶、1 000 總噸以上的油輪，以及所有氣體運輸船，在香港水域僱用領航服務。

海事處處長是領港事務監督，在領港事務諮詢委員會協助下，負責規管和監督領航服務。諮詢委員會成員是港口使用者和航運界各方面的代表。領航服務通過香港領港會這家私營公司全年每天 24 小時提供。

### 本地船隻

二零零六年，在本港獲發牌照的本地船隻達 14 000 艘，當中包括客船、貨船、漁船和遊樂船隻。這些船隻不斷為港口和市民提供種種高效率的服務。為精簡本地船隻的發牌和管理工作，政府於二零零六年制訂了《商船(本地船隻)條例》，這項新法例將於二零零七年年初生效。

### 海道測量

海道測量部負責測量海道，編訂中英雙語海圖和刊物，製作電子海圖，並且每兩星期發出航海通告以更新海圖。該部還通過互聯網(網址：[www.hydro.gov.hk](http://www.hydro.gov.hk))提供實時潮汐資料和潮水流向預測資料。

### 規劃、拓展與港口保安

海事處策劃、發展協調及港口保安部就港口和海事項目提供專業意見，並協調發布所有海上拓展工程的信息，其中包括屯門第 38 區、中環、灣仔、東南九龍和將軍澳的發展項目，以及擬建的連接珠江三角洲城市的新通道。

該部也是指定當局在香港實施國際海事組織《國際船舶和港口設施保安規則》有關港口設施方面的執行部門。現時的工作包括監察港口設施所進行的保安演習，以及每年稽核港口設施的保安安排。

### 工程安全工作守則

海事處發出多套工程安全工作守則，以改善海事工業安全。這些工作守則就工作安全管理、貨櫃頂工作安全程序、個人防護衣物及裝備等事宜提供指引。



## 港口服務和設施

### 往來內地和澳門的渡輪服務

海事處管理兩個跨境渡輪客運碼頭，即港澳碼頭和中國客運碼頭。前者有泊位 12 個，每天 24 小時不停運作。後者有泊位 13 個，運作時間為星期一至五每天上午七時至晚上十時，星期六、日和公眾假期為上午七時至凌晨二時。由承租人和海事處共同管理的屯門客運碼頭在二零零六年十一月三日啓用，營運往來珠海航班，設有三個泊位，每天運作時間為上午七時至晚上十時。

### 入境檢查和檢疫服務

船舶入境檢查和檢疫服務於西面檢疫及入境船隻碇泊處和東面檢疫及入境船隻碇泊處辦理。船舶代理人可為船舶申辦這項服務，包括預辦出入境手續。

屯門入境船隻碇泊處每天 24 小時運作，利便往來香港與珠江三角洲口岸的內河船。船隻預辦入境檢查的服務範圍已擴展至所有內地內河船和沿岸船舶。這類船隻的經營人可向入境事務處港口管制組，遞交預辦入境檢查的申請。

### 繫泊浮泡

海事處共設置繫泊浮泡 31 個，供船舶作業之用。“A”級浮泡 21 個，適合長達 183 米的船舶使用；“B”級浮泡十個，適合長達 137 米的船舶使用。預訂繫泊浮泡的手續經由船隻航行監察中心辦理。

### 補給燃料及食水

船舶可隨時在商營碼頭或油庫碼頭補給燃料，也可經由龐大的私營燃料補給船隊補給。船舶燃料補給符合《73/78 年防污公約》附則 VI 的最新要求。食水可於停靠泊位時補充，或從私營供水船補充。

### 船舶修理和進乾塢維修

港內有不少修船、乾塢和上排設施，足以應付各類型達 300 米長和 42 米寬的船舶。海事處海事工業安全組在船舶安全檢查、給安排修理的船舶簽發修船許可證等方面，提供免費服務。該組亦印製並免費派發單張和小冊子，以促進修船、拆船、裝卸貨物和進行海上建造工程時的工作安全。

### 本地船舶安全檢驗發證服務

海事處本地船舶安全組為本地船舶提供檢驗和發證服務，確保這些船舶符合安全和防污規定。《商船(本地船隻)條例》於二零零七年生效後，某些類型的本地船舶亦可由海事處特許的私人驗船機構或專業人士檢驗。

### 公眾貨物裝卸區

海事處管理八個公眾貨物裝卸區，讓持牌貨運經營人靠泊躉船和船隻在區內裝卸貨物。這些裝卸區所有泊位的總長度為 7 044 米。

## 接收海上廢物

海事處通過承辦商提供服務，收集遠洋船舶和本地船舶的生活污水和操作所產生的垃圾。至於船上產生的含油化學廢物，則由註冊承辦商負責收集，然後運往青衣島化學廢物處理中心處理。

## 對付油污

海事處擬備海上溢油應急計劃，確保及時有效地應付香港水域內發生的溢油事故。

此外，區內相關主管當局還訂立珠江口區域海上溢油應急計劃，香港或深圳、珠海、澳門、廣州等鄰近港口一旦發生重大溢油事故，各地得以加強合作。

二零零六年十一月，海事處污染控制小組舉行大規模的溢油清理演習，所有相關政府部門和本地石油公司均有參與。

## 船務

### 香港船舶註冊

由海事處管理的香港船舶註冊舉世知名，提供的優良服務達世界級水平。二零零六年，香港繼續獲美國海岸防衛隊二十一世紀優質船舶計劃確認為高質素的船旗區。

年內，本港繼續吸引頂級船隻註冊。截至年底，香港船舶註冊已達 3 250 萬總噸，鞏固了作為全球十大船舶註冊的地位。

為保持香港船舶註冊的高水準美譽，海事處對擬加入香港船舶註冊的船舶進行註冊前的品質管理評估，以及通過船旗國品質管理系統，確保香港註冊船舶完全符合國際標準。年內，海事處驗船主任和審核員共為船舶及相關公司進行了八次註冊前的品質管理檢查，以及 40 次船旗國品質管理檢查。實施這些品質管理措施後，香港註冊船舶的港口國監督扣留率繼續維持在遠低於世界平均比率的水平。

海事處在二零零六年推出香港註冊船舶噸位年費減免計劃。根據該計劃，香港註冊船舶如持續在香港註冊兩年，並在該兩年內沒有在港口國監督制度下的扣留記錄，便可在隨後一年獲減免噸位年費六個月。

### 海事意外調查

海事處海事意外調查及船舶保安政策部負責調查所有於香港特別行政區水域內發生而涉及船舶的嚴重海上意外事故，以及所有在香港特別行政區水域外發生而涉及香港註冊船舶的嚴重海上意外事故。

為促進海上安全，調查報告概要上載於海事處網站，另備有報告的副本給公眾索閱。

行政長官會視乎意外事故的嚴重程度和所涉及的公眾利益而下令由海事法庭展開公開研訊。如意外涉及持牌領港員，海事處處長則會下令調查委員會展開研訊。二零零六年，海事意外調查及船舶保安政策部所調查的嚴重意外事故合共 25 宗。

## 海員

海事處船舶註冊及海員事務部監督香港海員和香港註冊船舶上工作的海員的註冊、僱用、適任資格、紀律、健康、安全和福利事宜。年內，約有 19 800 名不同國籍的船員在香港註冊船舶上工作，另有約 1 150 名高級船員和普通船員在內河航限的高速客船上服務。

航運業對本地合資格並具航海經驗人員的需求日益殷切。為此，政府在二零零四年七月推出航海訓練獎勵計劃，向以實習生身分接受航海訓練的年輕人發放獎勵金，以助他們日後成為航運業的岸上專業人才。截至二零零六年年底，共有 58 名實習生參加了這項計劃。

## 參與國際航運活動

### 國際海事組織

香港特別行政區政府以“中國香港”的名義和聯繫會員身分參與國際海事組織的活動。凡於國際海事組織會議上討論而可能影響香港特別行政區的事項，海事處均會諮詢本港航運界，並把進展知會他們。二零零六年，政府人員前往倫敦出席國際海事組織大會和 18 次有關的海事會議，討論事項涉及海員培訓和發證標準、防火、散裝貨船安全、無線電通訊、救生設備、航行安全、壓載水管理、防止海上污染、事故統計和調查，以及海上保安。

### 港口國監督

香港是《亞太地區港口國監督諒解備忘錄》(簡稱《東京備忘錄》)的成員。海事處積極參與《東京備忘錄》各項活動，並且是《東京備忘錄》兩個工作小組的組長。海事處港口國監督人員在驗船方面享有高度專業和公正的美譽。

二零零六年，海事處繼續進行日常的港口國監督檢查工作，在可行情況下也於周末執行檢查工作。該處港口國監督人員檢查抵港遠洋船舶合共 596 次，相當於抵港遠洋船舶總數的 13.1%。在所有被檢查的船舶當中，約 10% 因有需立即糾正的嚴重缺陷而被扣留。

### 海上搜索與救援

海事處海上救援協調中心負責協調海上遇險事故的搜救行動，負責的海域面積約 45 萬平方海里，包括香港水域和南海的部分水域。

該中心每天 24 小時均有專業人員當值，並配備現代化的通訊設備，以及岸上全球海上遇險和安全系統。

二零零六年，該中心處理的船舶緊急求助個案合共 214 宗，其中 53 宗須展開搜救行動，共救回 238 人。

香港海上救援協調中心獲選為國際海事組織與國際民用航空組織的調和海空搜救聯席工作小組的成員，顯示該中心在搜救方面的專長獲得國際認同。

## 政府船隊與政府船塢

### 政府船隊

政府船隊共有 727 艘不同類型的大小船舶，其中的大型機動船分別隸屬香港警務處、香港海關、消防處等 14 個政府部門。這些船舶主要為特定用途而建造，由使用部門或海事處配員操作。海事處本身所管轄的浮臺有 23 艘、船舶有 60 艘，主要為巡邏小輪、運送小輪，以及海道測量船和爆炸品運載船等專船。這些船舶用以應付港口運作上的需要，並為其他沒有自用船隊的政府部門提供服務。

自一九九九年以來，海事處把運送小輪、拖船等海上運輸服務外判給私人承辦商。現時，海事處與本地承辦商簽訂了合約，安排 23 艘船隻為該處提供各項海上服務。

### 政府船塢

政府船塢位於昂船洲，佔地 9.8 公頃，另有面積達 8.3 公頃的遮蔽港池。政府船塢是海事處、香港警務處和香港海關的運作基地之一。

政府船塢負責為政府採購和維修所有船舶。二零零六年，為政府建成的新小艇共有九艘，總值達 180 萬元；批予香港和海外造船廠的新船合約共有十份，總值達 2.76 億元。

## 海事設施

土木工程拓展署負責策劃、設計和興建公眾海事設施，包括碼頭、航標、離岸直升機坪、防波堤、海堤、航道和船隻碇泊處。二零零六年，該署完成了赤柱碼頭及海濱長廊的建造工程，以及沙頭角、黃石和高流灣公眾碼頭的重建工程。

香港是世界最繁忙的港口之一，而土木工程拓展署在保養港口設施方面擔當重要角色。作為海事設施的維修部門，該署負責維修渡輪碼頭、公共及政府海事設施，並疏浚海港及一些主要河道。現時土木工程拓展署負責保養的公共及政府海事設施，包括 506 公頃避風塘、八公里貨物起卸區裝卸碼頭、120 公里防波堤和海堤、310 個碼頭和登岸台階、96 個靠船墩、14 100 公頃航道及 3 590 公頃碇泊區。

## 國際運輸及物流樞紐

物流業是香港經濟的重要一環，約佔本地生產總值 5.2%。香港是亞洲首要的國際運輸及物流樞紐，更是進入內地的重要門檻。香港也是全球最繁忙的國際航空貨運中心，以及全球其中一個最繁忙的貨櫃港。這些成就全賴業內人士努力所致，投資者和

高效率的從業員均功不可沒。本港公私營機構以伙伴形式表誠合作，也是成功的因素之一。

香港的機場和港口效率高、服務可靠，而且四通八達，有利於本港物流業的發展。香港機場每星期平均處理超過 68 000 公噸貨物。機場設有兩條跑道，有足夠能力應付預期中的需求增長。

香港擁有全球生產力和效率最高的貨櫃碼頭，全球規模最大的私營貨櫃碼頭營辦商也來自香港。完備的貨櫃航線網絡聯繫香港港口與全球逾 500 個目的地。位於葵涌一青衣的九個貨櫃碼頭，總處理能力超過 1 800 萬個標準貨櫃單位。

年內，香港繼續採取措施，加強航空運輸的基礎建設。政府總部經濟發展及勞工局在二零零六年與埃塞俄比亞、墨西哥及哈薩克斯坦簽訂了民用航空運輸協定，使香港簽訂的民用航空運輸協定總數增加至 58 份，令航空公司擴展服務的空間更大。

### 香港物流業的發展

政府的政策目標，是保持和鞏固香港作為亞洲首選國際運輸及物流樞紐的地位。

政府營造有利的環境，提供必要的基礎設施，以促進物流業的發展。政府又與內地，特別是珠江三角洲區域，加強在物流業發展方面的合作，互補優勢，締造雙贏局面。

由經濟發展及勞工局局長擔任主席的香港物流發展局，提供渠道讓政府與業界攜手推動物流業發展，以鞏固香港作為亞洲首要物流樞紐的地位。物流發展局轄下設有五個專項小組，分別負責擬訂和推行有關基礎設施、資訊連繫、人力資源發展、支援中小型企業和市場推廣的工作計劃。

二零零六年，物流發展局與香港生產力促進局合作，就貨車智能資訊系統試行計劃展開前期工作。該系統是一個資訊及通訊科技平台，有助加強貨運司機與物流供應鏈內相關人士的聯繫，並提升車隊管理的效率。

此外，為促進物流業廣泛應用資訊科技，物流發展局與香港生產力促進局為中小型企業的物流從業員舉辦培訓課程和工作坊。物流發展局也為中學生舉辦巡迴展覽，加強他們對香港物流業發展和就業機會的認識。

物流發展局大力支持政府繼續就降低跨境陸運成本的措施與內地進行磋商。政府與東莞當局磋商後，東莞當局在寮步車檢場採用快速通關模式，使查驗更快捷、更有效率。該車檢場已於二零零六年十二月啓用。

在市場推廣方面，經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)於二零零六年一月，率領物流發展局代表團訪問美國阿特蘭大、芝加哥、洛杉磯和達拉斯，向美國的主要出口商和具影響力的物流業界，推介香港為區內的首選物流中心。經濟發展及勞工局局長則於五月和六月率領物流發展局代表團訪問雲南。在六月訪問期間，代表團成員與雲南省經濟委員會簽訂了七份諒解備忘錄，為人才培訓、資訊交流和電子物流的應

用等方面，奠定了進一步合作的基礎。此外，物流發展局又於十二月在廣州舉辦物流論壇，向內地物流業界推廣香港供應鏈管理的最新資訊科技服務。

## 民航

香港是主要的國際和區域航空中心，香港國際機場是世界最繁忙的機場之一。截至二零零六年年底，共有 85 家航空公司每周提供約 5 400 班來往香港與全球超過 150 個城市的定期航班。

### 二零零六年航空交通

二零零六年，香港國際機場全年的客運量再創新高，共錄得 4 445 萬人次 (包括過境旅客 116 萬人次)，較二零零五年增加 9.1%。飛機起降量上升 6.5%，達 280 508 架次。航空貨運量亦創下新記錄，達 358 萬公噸，較二零零五年上升 5.2%，貨運總值則增加 11.3%至 17,450 億元。根據國際機場協會二零零六年的統計數字，香港國際機場的國際貨運量是全球之冠，而國際客運量則名列世界第五位。

航空運輸對促進本港對外貿易繼續發揮重要作用。二零零六年，空運貨物分別約佔本港進口、出口和轉口貨物總值的 38.1%、37.5%和 30.3%。

### 擴展腹地市場

機場管理局繼續推行加強與珠江三角洲聯繫的重要策略，通過發展多式聯運，把香港國際機場的服務範圍拓展至人口超過 4 000 萬的整個珠三角區域。年內約有 170 萬過境旅客使用機管局提供的跨境渡輪接駁服務，來往香港國際機場和五個珠三角口岸。乘客過境轉乘國際航班時，無須在港辦理出入境和海關手續，節省大量時間。為進一步提升服務質素，機管局在蛇口港推出預辦登機服務。過境旅客現時可在蛇口把行李寄艙，然後輕鬆地乘船經香港國際機場轉機往世界各地。

跨境旅遊車是接駁機場與珠三角 40 個目的地的另一主要運輸工具。二零零六年，每天約有 280 班次來往機場和珠三角，全年運載了約 150 萬名旅客。

為更有效整合區內客流和物流，香港國際機場繼續與內地機場緊密聯繫，開拓合作空間。年內，機管局與珠海市人民政府成立合資公司，由二零零六年十月一日起管理珠海機場。

### 機場服務

隨着顧客要求不斷提高，香港國際機場致力提升服務水平。除了擁有最先進的設施以確保客流和物流快捷暢順外，機場亦設有購物廊，內有二百多家商店和食肆，當中包括 25 家頂級品牌商店，足以媲美城中的頂級商場。

在各方齊心協力下，香港國際機場已成為香港最負盛名的品牌之一，並在二零零六年連續四年獲 Travel Trade Gazette 選為最佳機場。



### 為持續發展作好準備

內地航空市場迅速發展，為香港國際機場帶來機遇，也帶來新的挑戰。機場管理局在二零零六年十二月發表最新的規劃總綱《香港國際機場 2025》，重新審視機場的長遠目標、增長策略和設施規劃方向，以應付不斷增加的需求和日益劇烈的競爭環境。

隨着中國對外貿易迅速增長，預期在未來 20 年，內地城市往返世界各地的航空服務需求將保持高增長。香港國際機場擁有完善的國際航線網絡，可望成為中國最重要的門戶機場之一，並同時維持亞洲區主要國際航空樞紐的地位。機場管理局預期，到了二零二五年，香港國際機場每年的客運量將達 8 000 萬人次，貨運量則達 800 萬公噸。

為把握未來的機遇和應付將臨的挑戰，香港國際機場會繼續通過加強跨境渡輪與汽車服務和提供利便措施，拓展珠三角的腹地市場。機場管理局也會繼續鼓勵各航空公司擴大其國際和內地航線網絡。此外，機場管理局與民航處緊密合作，增加現有跑道的容量。該局會在短期內就興建第三條跑道，進行工程及環境可行性研究。

在設施規劃方面，香港國際機場將興建永久海天客運碼頭，以及接駁新碼頭與客運大樓的旅客捷運系統，以配合來往香港機場與珠三角區域之間日漸增加的交通需求。二零零六年十二月，機場管理局就興建新航空貨運站，邀請合適機構提交資格預審建議書。新貨運站提供的額外處貨能力，將可趕及應付在二零一零年代新增的貨運需求。機場管理局亦會在香港國際機場開設貴金屬儲存庫，為貿易商和機構投資者提供集中而安全的儲存設施，並為亞洲區的市場提供實地交收平台。此外，該局又與商業伙伴簽署了有關興建第二家機場酒店的協議。新的機場酒店為五星級酒店，設有 1 000 間客房，將為旅客、遊客和參觀展覽人士提供理想的住宿。

除上述規劃外，多個主要設施項目也相繼於二零零六年落成。年內建成的翔天廊擁有多元化的設施，包括新離境大堂、航空公司登機櫃檯、地面交通設施、零售商舖和寫字樓等，這些設施將在二零零七年年初分階段投入服務。香港飛機工程有限公司的第二個飛機庫現已啓用，可同時容納兩架廣體機和一架較小型飛機。亞洲空運中心二號空運貨站已於二零零六年十二月建成，使該中心的處貨能力由每年 60 萬公噸增加至 150 萬公噸。在滑行道擴寬及停機位提升工程完成後，A380 巨型客機於二零零六年十一月十八日首次降落香港國際機場。

### 航空服務

在中央人民政府的具體授權下，香港特區政府繼續與民航伙伴談判和簽訂雙邊民用航空運輸協定，為香港與其他地區之間的定期航班提供法律基礎。二零零六年，特區政府分別與埃塞俄比亞、墨西哥和哈薩克斯坦簽訂了新的民用航空運輸協定，使香港所簽訂的民用航空運輸協定增至 58 份。

特區政府亦積極與民航伙伴檢討航空運輸安排，以擴展香港的航空網絡和促進競爭。年內，特區政府與六個民航伙伴擴展了航空運輸安排，當中包括全面開放香港與文萊、約旦和阿拉伯聯合酋長國之間的雙邊航空運輸服務。

二零零六年，空運牌照局共批出七個牌照：一個發給國泰航空，一個發給港龍航空，兩個發給香港華民航空，以及三個發給港聯航空 (該公司於二零零七年易名為香港快運航空)。空運牌照局處理牌照申請的程序指引，載於網址 [www.edlb.gov.hk/edb/chi/related/Guide-chi-final.pdf](http://www.edlb.gov.hk/edb/chi/related/Guide-chi-final.pdf)。

國泰航空公司在二零零六年九月慶祝成立六十周年紀念，同時與有關方面完成股權重組，港龍航空因而成為該公司的全資附屬公司。該公司與 British Airways Comair 自八月起就往返南非開普敦、德班、伊麗莎白港的航班作出代碼共享安排。九月，國泰航空與港龍航空的六條航線開始共享代碼，涉及的航點包括北京、亞庇、布吉、上海、東京和廈門。該公司在十二月恢復往來上海的客運航班。年內，該公司接收了一架波音 B777-300 型和一架空中巴士 A330-300 型飛機，後者是該公司機隊的第一百架飛機。貨運服務方面，該公司在六月開辦往返晨奈的服務，在九月新辦斯德哥爾摩和多倫多的服務，並在十一月開辦往返北京的航線。年內，該公司接收了兩架由 B747-400 型客機改裝而成的波音 B747-400BCF 型貨機。年底時，該公司提供的定期航班服務遍及全球 55 個目的地。

港龍航空公司於年內接收了三架空中巴士 A330-300 型飛機。該公司在四月開辦往返瀋陽的客運航班服務，在九月停辦往來曼谷的定期客運航班，並在十二月恢復往來布吉的服務。貨運服務方面，該公司接收了兩架波音 B747 BCF 型貨機，並在十月增加了法蘭克福的服務班次。年底時，該公司提供的定期航班服務遍及 33 個目的地，包括內地 19 個城市。

香港華民航空公司先後在五月和六月接收了兩架新的空中巴士 A300-600 型飛機。該公司在十月開辦往返名古屋的定期貨運航班後，目前其服務範圍遍及亞洲八個目的地。

中富航空公司在六月把機隊改為四架 B737-800 型飛機後，已獲發經修訂的航空運輸企業經營許可證。該公司先後在八月、九月和十二月開辦香港往返長沙、天津和福州的航班，擴大服務範圍。十一月，該公司的名稱改為香港航空公司。年底時，該公司提供的定期航班服務遍及八個目的地。

港聯航空公司 (於二零零七年易名為香港快運航空公司) 在五月購入第四架 Embraer ERJ-170 型飛機，並先後在六月和七月開辦香港往返清邁和重慶的航班服務。

新成立的甘泉香港航空在獲發航空運輸企業經營許可證後，已於十月開辦定期客運航班，往返倫敦格域機場。截至十二月，該公司共有兩架波音 B747-400 型飛機提供客運航班服務。

空中快線在二月獲發航空運輸企業經營許可證，可提供不定期直升機服務。

在非本港航空公司方面，卡塔爾航空公司在三月開辦多哈與香港之間的定期客運航班服務，新畿內亞航空公司在八月恢復莫爾茲比港與香港之間的客運航班服務。此外，多家非本港航空公司開辦了定期貨運航班服務：海洋航空公司在六月開辦米蘭航線；Volga Dnepr Airlines 在七月開辦香港往來俄羅斯航點和名古屋的服務；Southern Air 和歐洲希臘貨機有限公司在十月分別開辦往返美國航點和雅典的服務。

年內，兩家航空公司停辦往來香港的客運航班服務：澳亞航空公司在七月停辦往來香港與凱恩斯之間的服務；泰國天鷹航空公司則在十月停辦布吉、台北與香港之間的服務。

在跨境直升機服務方面，政府已於二零零六年二月完成與港澳碼頭直升機場擬議擴建工程有關的環境影響評估研究，並正進行有關擬議擴建工程的招標工作。此外，為提供永久的升降設施予商業直升機，政府決定把毗鄰香港會議展覽中心的擬建政府直升機坪開放予商業直升機公司使用，並正進行有關的技術可行性研究。

### 更新民航法例

為確保航空安全並在香港實施最新的國際空運危險品規定，當局已修訂《危險品(航空托運)(安全)規例》和《航空(危險品)規例》，由二零零六年十一月一日起生效。

政府繼續使本港的民航法例與最新的國際標準一致。年內，當局修訂本港法例，以實施一九九九年五月二十八日於蒙特利爾簽訂的《統一國際航空運輸某些規則的公約》。該公約由二零零六年十二月十五日起在香港生效，加強了對乘客和貨物付運人在國際航空運輸中的保障。

### 航空交通管制

航空交通管制系統維持穩定可靠的運作，年內共處理 280 508 架次在香港國際機場起降的航班，以及 139 714 架次飛越香港空域(包括在澳門機場起降)的航班，較二零零五年分別增加 6.5% 和 11.2%。

年內，民航處繼續與內地和澳門的民航當局研究提高珠江三角洲航空交通運作效率的措施。三方成立的工作組召開了三次會議，尋求長期解決方案和短期措施，使珠三角空域的航空交通管理合理化，以支持該區的民航發展。其中一項措施是在二零零六年十二月二十一日開設新的移交點，以疏導來往香港與廣州之間的航班。

二零零六年十月二十四日至二十七日，民航處聯同中國人民解放軍駐香港部隊、特區政府有關部門和美國搜救單位進行了一次長程和短程搜救演習，以加強各有關單位在進行緊急搜救行動時的準備和應變能力。

為香港國際機場及香港飛行情報區內的航空交通管制系統提供運作及維修保養的技術服務協議，已於二零零六年九月三十日屆滿。經過公開招標後，提供有關技術服務的合約已於二零零六年九月由香港電話有限公司投得，合約為期十年。

東龍洲舊有的多普勒甚高頻全向無線電信標及測距設備，已於二零零六年五月停止運作。更新系統隨即進行安裝，並於二零零六年十二月二十一日投入運作。

### 航機運作和適航

民航處於二零零六年三月與加拿大運輸部民航局簽訂了“航空維修技術安排”諒解備忘錄。新簽訂的諒解備忘錄確認了雙方的航空維修許可，進一步擴大了雙方於二零零五年十二月簽訂的備忘錄的涵蓋範圍。

民航處於六月與中國民用航空總局及澳門民航局簽訂了“互相認可航空器維修單位批准”的合作安排文件，進一步擴大了舊有合作安排的涵蓋範圍。舊的合作安排於二零零二年五月簽署，只認可航空器部件維修；新的合作安排則延伸至整體航空器維修。

### 飛機噪音管理

在香港，飛機運作所造成的噪音影響是根據國際認可的飛機噪音預測等量線作評估。等量線的評估方法，是綜合了飛機噪音分貝量、音調特色和飛機在一日不同時段飛越的時間及次數等因素，而為每一個地點計算出一個評估數值。香港目前採用的飛機噪音標準為飛機噪音預測 25 等量線，這標準較一些其他國際機場所採用的更為嚴格。

民航處繼續密切監察飛行航迹及飛機噪音對社區的影響，並全力執行所有可行的飛機噪音消減措施。這些措施包括於深夜時段採用經過較少民居的航道、採用有助消減噪音的飛機升降程序，以及禁止超出《國際民用航空公約》附件 16 卷 I 第 II 部第 3 章的噪音標準的飛機在香港升降。

### 航空保安

民航處繼續支持國際民用航空組織的全球航空保安審計計劃。年內，該處一名已獲國際民用航空組織認可航空保安審計員資格的人員，以短期專家身分參與國際民用航空組織審計團，前往新西蘭進行保安審計。

### 評核香港國際機場以迎接新大型飛機

香港國際機場為迎接新大型飛機的更新工程在二零零六年年中完成後，民航處隨即進行機場評估，並確認工程符合國際民用航空組織的有關要求。二零零六年七月，民航處批准香港國際機場把運作等級提升至 4F 級別，以容納飛機翼展達 80 米的飛機，包括空中巴士 A380 型飛機。

首架飛臨香港的 A380 型飛機在二零零六年十一月十八日降落香港國際機場，並於翌日離港飛往東京。留港期間，該飛機試用了各項機場設施和專營商的地勤服務，一切圓滿順利。民航處與各有關方面就這次運作測試進行檢討，協助有關的服務提供者持續改進飛機服務的運作程序及設施。

網頁

環境運輸及工務局：[www.etwb.gov.hk](http://www.etwb.gov.hk)

經濟發展及勞工局：[www.edlb.gov.hk](http://www.edlb.gov.hk)

運輸署：[www.td.gov.hk](http://www.td.gov.hk)

海事處：[www.mardep.gov.hk](http://www.mardep.gov.hk)

民航處：[www.cad.gov.hk](http://www.cad.gov.hk)

香港機場管理局：[www.hkairport.com](http://www.hkairport.com)