

第十三章

运输

香港的运输系统达世界一流水平，不但先进、效率高、收费合理、舒适安全，而且有各式各样交通工具可供市民选择。

政府提供高效率的运输基础设施，以应付香港人口增加和社会不断发展所带来的挑战，又致力确保公共交通服务质素优良，以鼓励市民使用这些服务。此外，政府积极管理道路的使用，藉此减少交通挤塞，促进道路安全，并支持在公共交通运输的范畴实施保护环境的特别措施。

铁路是公共运输系统的骨干。二零零七年的一项重大发展，是地下铁路和九广铁路这两个主要铁路系统在十二月二日合并。九广铁路公司把服务经营权授予地铁有限公司(地铁公司)，以经营九广铁路系统，最初期限定为50年。在合并后，地铁有限公司的中文名称改为“香港铁路有限公司”(港铁公司)，而铁路票价也得以调低。

年内，香港的铁路项目整体上进展顺利。上水至落马洲支线(位于落马洲的第二条铁路旅客过境通道)已在八月通车。另有两个铁路项目正在施工，分别是九龙南线及将军澳南站，预计在二零零九年完竣。九龙南线会在九龙半岛南端把东铁线与西铁线连接起来，而将军澳南站则是将军澳线的支线，由将军澳站延伸至该站。

道路网络发展方面同样进展良好。八号干线长沙湾至沙田段将于二零零八年三月通车，余下的青衣至长沙湾段会在二零零八年年底至二零零九年年中分阶段完成。至于拟建的港珠澳大桥，其可行性研究已大致完成，目前广东省、香港和澳门三地政府正商讨大桥的融资安排。

年内，当局继续推行智能运输系统策略。该策略旨在应用先进的资讯和电讯科技，使本港的交通运输系统更安全可靠、更具效率和有利环保。该策略包括两个核心项目，即目前正在开发的运输资讯系统，以及已在港岛投入运作、现正着手推展至九龙的行车时间显示系统。

在民航方面年内香港国际机场的客运和货运量都刷新记录，而香港与民航伙伴之间的航空服务安排也比以往开放得多。

行政架构

政府总部运输及房屋局由运输及房屋局局长主管，负责制定香港对外对内交通事宜的政策，包括陆路交通、水上交通和物流服务，以及航空服务。运输及房屋局由辖下多个部门协助执行职务，包括民航处、路政署、海事处和运输署。

运输策略和施政方针

政府协助提供安全、可靠、高效率和环保的交通运输系统，以满足市民在经济、社会和康乐活动方面的需要，并促进香港的持续发展。政府致力通过下列途径达到所定目标：

- 适时扩展和改善本港的运输基础设施；
- 改善公共交通服务的质素，并使各项服务更配合得宜；以及
- 积极管理道路的使用，以减少交通挤塞，并促进道路安全。

此外，为确保以环保方式贯彻这些施政方针，政府在交通运输的范畴，全力支持和推行各项改善环境的措施。

政府已根据《第三次整体运输研究》制定长远的运输策略，确保香港将来能够维持安全、可靠和高效率的交通运输系统。政府在《迈步前进：香港长远运输策略》中公布的运输目标包括：

- 更妥善融合运输与土地用途规划工作；
- 更充分运用铁路，让铁路成为客运系统的骨干；
- 提供更完善的公共交通服务和设施；
- 更广泛运用先进科技管理交通；以及
- 推行更环保的运输措施。

铁路发展及《铁路发展策略 2000》

在香港的运输策略方面，铁路担当重要的角色。铁路是安全可靠、快捷舒适、符合环保的集体运输工具，因此政府一向优先发展铁路。政府的《铁路发展策略 2000》除勾划出下一阶段铁路发展的蓝图外，还包括多项新铁路建造工程计划，以可持续发展方式应付未来 20 年日益增加的运输服务需求。

近年，香港的铁路发展迅速。当局共投放约 1,000 亿元于六个铁路项目，包括将军澳线（在二零零二年八月通车）、西铁线（在二零零三年十二月通车）、东铁尖沙咀支线（在二零零四年十月通车）、马鞍山线（在二零零四年十二月通车）、迪士尼线（在二零零五年八月通车）和东铁落马洲支线（在二零零七年八月通车）。至于仍在施工以期在二零零九年竣工的铁路项目则有两个，分别是九龙南线和将军澳南站。

此外，西港岛线、沙田至中环线、南港岛线（东段）、广深港高速铁路香港段和北环线的策划工作，也在进行。

运输基础设施

道路网络

香港共有全长 2 009 公里的道路、1 193 个道路构筑物、三条沉管式过海隧道、九条行车隧道和三座主要悬索桥梁。这些设施组成了完善的道路网络。

年内完成的主要道路工程包括：

- 把深井至嘉龙村之间及嘉龙村至小榄之间的青山公路路段扩阔为双程双线分隔车道。
- 八号干线（长沙湾至沙田段）：建造一条连接沙田和九龙的双程三线分隔车道。
- 石围角至柴湾角之间的九号干线：建造一条连接城门隧道和屯门公路的双程双线分隔车道，并为荃湾西部提供一条连接路。
- 新田交汇处改善工程：建造从新田公路北行线和粉岭公路西行线通往落马洲通道的行车线，以绕过交汇处的高架回旋处。

隧道

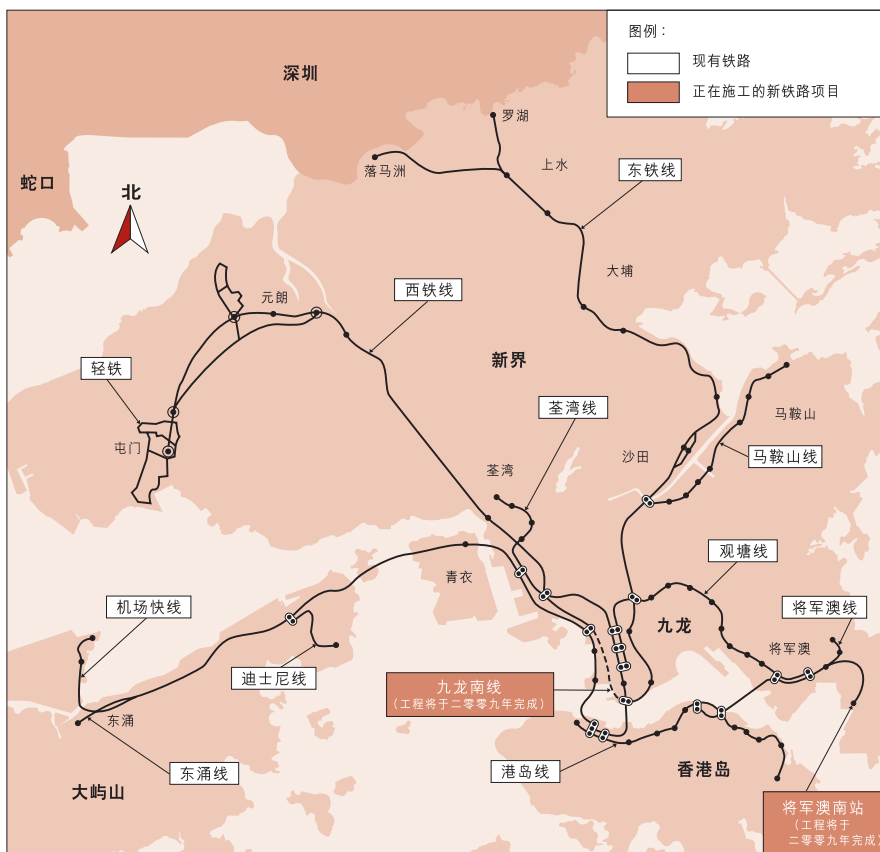
海底隧道、东区海底隧道、大老山隧道、西区海底隧道和大榄隧道，都由私人公司按照“建造、营运及移交”的专营权方式建造。海底隧道在一九七二年启用，并在一九九九年八月三十一日专营权届满时交还政府。

政府拥有七条行车隧道，分别是狮子山隧道、香港仔隧道、启德隧道、城门隧道、将军澳隧道、长青隧道和海底隧道。这些隧道由私人公司按照管理合约管理和经营。除启德隧道和长青隧道不收费外，其他隧道的收费都受政府规管。

此外，香港还有一条私营隧道，即愉景湾隧道。该隧道由愉景湾隧道有限公司建造、营运和保养，只供货或提供服务予愉景湾居民的车辆使用。

铁路网络

铁路是香港运输网络的重要部分，对香港经济、社会及土地的持续发展起关键作用。香港各条铁路每日应付约三成半的公共交通工具乘客需求，以及约六成半前往内地的陆路过境乘客人次。铁路系统现正扩展至香港各主要地区。下图显示现有铁路网络的覆盖范围，以及两个正在施工的新铁路项目。



施工中的铁路计划

全长 3.8 公里的九龙南线正在施工，将会在九龙半岛南端把东铁线和西铁线连接起来。这条铁路线在二零零九年建成后，乘客便可在红磡转乘东铁线或转乘西铁线。

将军澳南站是将军澳线的支线，预计在二零零九年建成。

规划中的铁路计划

西港岛线会由现时港岛线上环站延伸至坚尼地城，两个中途站位于西营盘及大学。在检讨过港铁公司提交的经修订计划建议书后，政府已请该公司进行详细设计。该铁路计划已在二零零七年十月刊完，预计在二零零九年年初展开工程。

沙田至中环线会把东铁线延伸过海至港岛，以及经红磡、东南九龙和钻石山把西铁线延伸至沙田／马鞍山。政府正研究港铁公司提交的计划建议书，预计可在二零一零年展开建造工程。

南港岛线(东段)是中型铁路线，由金钟通往海怡半岛，三个中途站设于海洋公园、黄竹坑和利东村。政府已请港铁公司展开进一步的规划和初步工程设计，以期在二零一一年展开建造工程，并在二零一五年竣工。

广深港高速铁路香港段将提供另一条铁路线，从西九龙新建的总站一直延伸至边界，在黄岗与高速铁路的内陆路段连接。香港段的铁路专用隧道全长 26 公里，行车时速最高可达 200 公里。建造工程完成后，来往广州与香港的时间可由 100 分钟缩短至不足 60 分钟。政府现正审研有关的计划建议书。

由于高速铁路采用“专用通道”方案，北环线已成为一个独立于高速铁路的工程项目。北环线将会在锦上路把西铁线延伸至落马洲过境站，连同东铁线，构成一条连接西铁线和东铁线的策略性走廊。政府正协调有关计划建议书。

正在施工的道路工程

正在施工的主要道路工程包括：

- 八号干线 (青衣至长沙湾段)：这条双程三线分隔车道可作为三号干线青衣至葵涌段的替代路线，并可通往八号和九号货柜码头。建造工程已在二零零二年四月展开，预计会分两期在二零零八年年底及二零零九年年中完成。
- T3 号主干路：这条位于大围的双程双线分隔主干路，会把八号干线 (长沙湾至沙田段) 与现有的大埔公路连接起来，可协助减轻大埔公路多个路段的交通挤塞情况。建造工程已在二零零三年三月展开，预计在二零零八年年初或之前完成。
- 龙井头与长沙之间的一段东涌道：这段道路会提升为双线不分隔道路，以改善大屿山的南北通道，并提高现时不合标准的东涌道的安全水平及容车量。工程已在二零零四年六月展开，预计在二零零八年九月完成。

规划中的道路工程

为了进一步扩展和改善现有的道路网络，政府现正规划多项道路建造或改善工程：

- 屯门至赤鱗角连接路及屯门西绕道的初步设计与工地勘测工作正在进行。这个工程项目将提供一条双程双线策略性道路，连接港深西部公路及香港国际机场／大屿山，以应付新界西北和大屿山在二零一六年后的预计交通需求，并作为往来机场的另一条道路。预计建造工程会在二零一一年展开，在二零一六年或之前完成。
- 屯门公路重建及改善工程预计在二零零八年年初展开，在二零一二年年底或之前分期完成。工程旨在把屯门公路快速路段的双程三线分隔车道，提升至现时的快速公路标准，包括在可行情况下加设硬路肩。有关的设计和工地勘测工作已在二零零五年年底展开。至于屯门公路市中心段的扩阔工程，则预计在二零零八年年底展开，在二零一零年年底或之前完成。
- 中环湾仔绕道的规划工作正在进行。这段双程三线分隔车道是港岛北岸一条策略性公路的一部分，将会把中环林士街附近的现有天桥及现时位于北角的

东区走廊连接起来，可纾缓干诺道中／夏悫道／告士打道走廊沿路的挤塞情况，并提升东西行道路网络的可靠程度。

- 中九龙干线及加士居道行车天桥扩阔工程的筹划工作正在进行。拟建的中九龙干线会连接西九龙填海区与未来的启德发展区，当中包括一条 3.8 公里长的双程三线隧道。加士居道行车天桥扩阔工程会把现有的双线不分隔车道，改为双程双线分隔车道。有关工程的勘测研究在二零零七年八月展开。
- 旧政务司官邸附近道路交汇处与粉岭之间的吐露港公路／粉岭公路扩阔工程的详细设计工作正在进行。这个工程项目旨在扩阔旧政务司官邸附近道路交汇处至泰亨的一段吐露港公路(第一期)，以及泰亨至和合石交汇处的一段粉岭公路(第二期)，由现时的双程三线分隔车道改为双程四线分隔车道。第一期的道路计划已在二零零七年十月刊宪。预计建造工程会在二零零八年年底展开，在二零一三年或之前分期完成。
- T4 号主干路：这条拟建的双程双线分隔车道会连接沙田路与未来的 T3 号主干路和城门隧道公路，并成为大埔公路沙田段及沙田市中心其他干路的绕道。当局会在八号干线和 T3 号主干路通车后，检讨这项计划的实施事宜。

青马管制区

在一九九七年五月通车的青马管制区由青葵公路、长青隧道、长青公路、青衣西北交汇处、青衣北岸公路、青屿干线、汀九桥、北大屿山公路部分路段及马湾路组成，整个快速公路网全长 21 公里。管制区由私人管理服务承办商营运和维修。

青屿干线采用单向收费安排，驾车人士由大屿山回程时或进入马湾时，须缴付 20 元至 80 元不等的双程通行费，通行费视乎车辆类别而定。二零零七年，青屿干线平均每日行车量为 56 930 架次。

公共交通

本港的公共交通服务种类繁多，收费合理，市民可按快捷、舒适和方便程度，选用铁路、巴士、渡轮和其他公共交通工具。

铁路

铁路是香港运输系统的重要一环，每日载客量占公共运输总载客量约 35%。地下铁路和九广铁路系统已在二零零七年十二月二日合并，以便为公众提供综合铁路系统和服务网络。两铁合并可扩大营运上的经济规模，又可通过较佳的配合和精简运作而取得协同效益，从而提高香港铁路系统的整体效率。此外，两铁合并所产生的协同效益也能够支援票价下调措施(包括取消转乘车费)，并且令转乘安排更妥善，更利便乘客和节省交通时间。

地下铁路和九广铁路系统合并后，两铁的日常运作及维修保养都由港铁公司负责。合并后的铁路系统包括：观塘线(调景岭站至油麻地站)、荃湾线(荃湾站至中环

站)、港岛线(柴湾站至上湾站)、东涌线(香港站至东涌站)、将军澳线(宝琳站至北角站)、东铁线(尖东站至罗湖站/落马洲站)、西铁线(屯门站至南昌站)、马鞍山线(乌溪沙站至大围站),以及迪士尼线(欣澳站至迪士尼站)。这个网络全长 168 公里,沿途设置逾 80 个车站。同时,港铁公司又负责营运全长 35.3 公里的机场快线。上述系统在平日每天平均载客约 360 万人次。

除了重型铁路系统外,港铁公司还负责营运新界西北的轻铁系统。该系统全长 36 公里,共设有 68 个车站,每天载客约 39 万人次。

为了向铁路乘客提供更全面的服务网络,港铁公司也营办轻铁接驳巴士服务。

此外,港铁公司营办往来香港与上海、北京,以及广东省内多个城市的直通车服务。除客运服务外,港铁公司还为内地提供铁路货运服务。

电车

行走港岛区的电车在一九零四年投入服务。香港电车有限公司共经营六条行车路线,行走港岛北岸坚尼地城至筲箕湾一段长 13 公里的双程路轨,以及环绕跑马地一段长约三公里的单程路轨。

电车公司旗下共有电车 164 辆,包括两辆供游客和私人租用的开篷电车,以及一辆特别维修电车,是世界上最大的双层电车车队。电车平均每日载客 23 万人次。

山顶缆车

登山缆车由山顶缆车有限公司经营。缆车线全长 1.4 公里,从中环花园道直达山顶,在一八八八年投入服务,其后在一九八九年进行现代化工程。缆车平均每日载客 13 000 人次,主要是游客和观光游览的本港市民。

其他陆路交通工具

其他陆路交通工具主要包括专营巴士、公共小型巴士、的士和非专营的居民巴士,客运量占公共交通总载客量 64%。

专营巴士

专营巴士是全港载客量最多的陆路交通工具,每日载客量约占公共交通总载客量的 34%。九龙和新界区的巴士服务,主要由九龙巴士(1933)有限公司(九巴)提供。年底时,九巴经营 383 条行走九龙和新界的巴士线和十条过海巴士线,另与城巴有限公司(城巴)和新世界第一巴士服务有限公司(新巴)分别联营 22 及 29 条过海巴士线。

年底时,九巴共有 4 027 辆领有牌照的巴士,包括 3 786 辆空调巴士,可接载坐轮椅乘客的有 1 858 辆。年内,九巴共载客 10.1 亿人次(平均每日载客 276 万人次),行车达 3.31 亿公里。九巴一般路线的车费由 1.60 元至 38 元不等。

港岛的巴士服务由新巴和城巴提供。年底时，新巴共经营 53 条行走港岛的巴士线、八条行走九龙和将军澳的路线，以及 33 条过海巴士线，其中与九巴联营的过海巴士线有 29 条。新巴有 694 辆领有牌照的巴士，其中空调巴士有 693 辆，可接载坐轮椅乘客的有 532 辆。

年内，新巴共载客 1.844 亿人次 (平均每日载客 505 151 人次)，行车达 5 040 万公里。新巴一般路线的车费由 3 元至 34.2 元不等。

城巴根据两项专营权分别营办两个网络的巴士服务。其中一项专营权涵盖 63 条港岛巴士线、一条新界巴士线和 30 条过海巴士线，当中有 22 条过海巴士线与九巴联营。另一项专营权涵盖市区至北大屿山或机场的 18 条巴士线。

年底时，城巴共有 919 辆领有牌照的空调巴士，其中可接载坐轮椅乘客的有 173 辆。年内，城巴共载客 2.104 亿人次 (平均每日载客 576 000 人次)，行车达 8 250 万公里。城巴一般路线的车费由 2.50 元至 48 元不等。

龙运巴士有限公司提供新界与大屿山/机场之间的巴士服务。年内，龙运巴士共载客 2 770 万人次 (平均每日载客 75 800 人次)，行车达 2 490 万公里。年底时，该公司共有 155 辆空调巴士，其中 152 辆可接载坐轮椅的乘客。该公司经营的巴士线共有 18 条，一般路线的车费由 3.50 元至 28 元不等。

新大屿山巴士 (1973) 有限公司主要在大屿山提供巴士服务。年内，新大屿山巴士共载客 1 610 万人次 (平均每日载客 44 200 人次)，行车达 550 万公里。该公司经营 23 条巴士线，共有 94 辆领有牌照的巴士，一般路线的车费由 3 元至 40 元不等。

专营巴士公司提供各种形式的票价优惠，例如 12 岁以下小童和长者乘坐这些公司营办的任何路线 (城巴的旅游路线除外) 巴士，都享有票价优惠。

为了更有效运用巴士资源和有限的路面空间，并且让乘客有更多选择，有关方面推行了巴士转乘计划，乘坐指定路线巴士的乘客转车时，可享有票价优惠。年底时，共有 228 项涉及约 400 条路线的巴士转乘计划。

非专营巴士

非专营巴士在公共交通系统中发挥辅助作用。除纾缓市民在繁忙时间对常规公共交通服务的庞大需求外，非专营巴士也可在常规公共交通工具无法提供所需服务的情况下填补其空缺，并为特定的乘客群提供度身订造的服务，主要服务对象为游客、屋村居民、雇员和学生。年底时，已登记的非专营巴士共有 7 067 辆，当中已投入服务的有 6 945 辆。

交通咨询委员会在二零零四年七月完成非专营巴士发牌及规管制度的检讨。二零零七年，政府继续推行这项检讨所建议的措施，以加强对非专营巴士营运的规管。这些措施的目的，是按服务需求协调非专营巴士服务的增减、加强规管非专营巴士的营运，以及提高执法行动的成效和效率。

小型巴士

根据牌照规定，香港的小型巴士最多可载客 16 人。年底时，全港共有 6 226 辆领有牌照的小巴，其中 4 349 辆为公共小巴，1 877 辆为私家小巴。私家小巴只可为团体提供服务，不得向个别乘客收取车费。

公共小巴分“绿色”和“红色”两类。绿色专线小巴的路线、车费、车辆分配及行车时间表，都由运输署规定。年内，本港共有 2 901 辆绿色专线小巴，行走 354 条路线，平均每日载客 1 427 600 人次。红色小巴则没有规定的路线和行车时间表，并可自行厘定车费，但营运范围受到某些限制。年内，本港共有 1 449 辆红色小巴，平均每日载客 404 000 人次。

运输署和优质公共小巴服务事宜督导委员会推行了多项计划，以提升公共小巴服务的素质。为加强乘客、业界和政府的沟通，运输署在十一月出版了《公共小巴通讯》。

运输署也继续鼓励和协助小巴营办商为乘客提供各项设施。在推广道路安全意识方面，运输署年内为营办商及公共小巴司机举办了三个工作坊，提醒业界人士和司机注意道路安全。业界、警方和运输署的代表携手制订了“公共小巴司机守则”及“公共小巴司机安全上落客指引”，已在三月发布。此外，运输署在年内继续协助职业训练局开办技能提升计划下的“高级公共小巴司机培训课程”。

各公共小巴都安装了速度显示器。由二零零八年五月一日起，所有公共小巴一律须按法例规定装设速度显示器，如擅自改动，即属违法。为鼓励业界在旧型公共小巴加装安全带，运输署在二零零六年向业界提供有关一些旧型公共小巴加装安全带和高靠背座椅的规格与图则。现时，约有 57 辆公共小巴加装了安全带和高靠背座椅。

政府由二零零二年八月起推行资助计划，鼓励柴油公共小巴车主尽早把小巴更换为石油气或电动小巴。资助计划在二零零五年年底结束，获批资助的申请约有 2 370 宗。二零零七年四月，政府推行另一项资助计划，鼓励欧盟前期及欧盟 I 期商业车辆（包括公共小巴）的车主尽早把车辆更换为新商业车辆；约有 15 宗转换公共小巴的申请获批资助。年底时，本港共有 2 484 辆石油气公共小巴，而石油气和电动私家小巴则分别有 180 辆和一辆。

的士

年底时，本港共有 15 250 辆红色市区的士、2 838 辆绿色新界的士及 50 辆蓝色大屿山的士，每日载客约 100 万人次。

为改善的士的营运环境，运输署把二零零三年五月起实施的一项临时措施有效期延长至二零零八年一月三十一日。根据这项措施，所有的士可在时速限制为 70 公里以下的道路上的“繁忙时间”及“上午七时至晚上七时”限制区，上落乘客。年底时，全港共有逾 230 个的士上落客点及的士落客点。运输署会继续在合适位置划设的士上落客点。

运输署与优质的士服务督导委员会继续推行多项计划，以提高的士服务质素。这些计划包括更新电子显示屏的资讯；在各的士站增设的士资讯牌；每季印制四万份《的士季刊》，免费派发给的士司机；以及在香港国际机场、香港迪士尼乐园和落马洲管制站，向的士司机、乘客和游客派发的士服务资讯单张。

渡轮

渡轮为那些没有陆路交通工具可达的离岛提供必要的对外交通服务，也为市民提供一种往来内港及其他地区的交通工具。

年底时，本港有一个营办商营办两项专营客运渡轮服务，另有 12 个营办商营办 26 项持牌客运渡轮服务，往来离岛、新市镇和内港。除专营和持牌航线外，本港还有约 75 条辅助性质的“街渡”（小艇）航线，为较偏远的地点提供服务。

港内航线平均每日载客约 83 700 人次，往来离岛的航线平均每日载客约 64 400 人次。

交通管理

要运输系统运作安全有序，必须进行有效的交通管理。《道路交通条例》赋予政府这方面的监管权力。政府已在多个范畴引进最新科技，务求提高交通管理工作的效率和成效。

牌照服务

年底时，本港共有 1 799 173 名领有驾驶执照的司机、558 751 辆领有牌照的私家车和 6 320 辆政府车辆。领有牌照的私家车共有 372 203 辆，其中 33 124 辆为年内新登记的车辆。登记货车总数达 120 532 辆，其中 75 385 辆为轻型货车、41 848 辆为中型货车、3 299 辆为重型货车。学习驾驶的人士平均每月有 3 635 人。

驾驶改进计划

为推广道路安全，并且令驾驶人士加深认识良好的驾驶态度及行为，从而更注意遵守交通条例，运输署在二零零二年九月推出驾驶改进计划，并指定数所驾驶学校提供有关课程，协助驾驶人士及其他道路使用者遵守道路规则。二零零二年九月至二零零七年十二月期间，共有超过 13 000 名驾驶人士修习驾驶改进课程，他们认为课程对改善驾驶行为和态度大有帮助。在修习课程的人士中，约 77% 在修毕课程后六个月内再没有被记下违例驾驶分数。

车辆检验

车辆检验工作旨在确保车辆性能良好、维修妥善。政府规定，所有公共服务车辆、重量超过 1.9 公吨的货车和拖架必须每年检验一次。二零零七年，四个政府验车中心共检验了 196 000 辆车辆。此外，当局又对专营巴士进行了 3 500 次突击检查，以确保巴士操作安全，性能和服务质素良好。车龄超过六年的私家车和重量不超过

1.9 公吨的轻型货车，必须每年到指定的私营车辆测试中心接受检验。年内，全港 22 个指定的车辆测试中心共检验了 216 000 辆车。

九龙湾验车中心已安装了两台底盘功率机，以抽查柴油车辆的黑烟排放情况。

进口车辆在香港登记和领取牌照前或须接受检验，以确定符合法例规则。二零零七年，当局批核了 602 种车辆类型，其中 581 种通过检验同类型车辆样本的简化程序加以批核。

为了更便利顾客，所有验车中心都设置了易办事电子付款系统。此外，新九龙湾验车中心、九龙湾验车中心及土瓜湾验车中心也安装了车辆排期展示屏，让有意预约时间验车的市民得知验车空档期。有关验车空档期的资料，也在互联网上登载。

科技的应用

运输署在交通繁忙的地点安装了闭路电视摄影机，监察交通情况，以便驾驶人士尽可能避免在交通挤塞时驶经这些地点。现时安装在港岛、九龙、沙田、荃湾、大埔及北区的摄影机共有 168 架。运输署于二零零六年年中在港岛率先装设首套数码闭路电视系统，以取代旧式的闭路电视系统。新系统除可改善监察工作外，长远来说还可减低运作成本。

另外，在主要公路，例如屯门公路、西九龙公路、北大屿山公路、新田公路、元朗公路、深圳湾公路大桥、港深西部公路、吐露港公路、粉岭公路，以及通往边界的道路，也合共设置了 97 架摄影机。

闭路电视系统的覆盖范围会进一步扩展至屯门及元朗，预计有关工程会在二零零八年十月完成。

为进一步加强交通监察和交通资讯发放功能，运输署正筹划在市区及新界区安装闭路电视摄影机。这项闭路电视系统工程包括在将军澳区、重要道路网及主要道路装设新闭路电视摄影机；更新九龙、荃湾和沙田现有的闭路电视摄影机；以及装设可向公众发布交通资讯的新闭路电视摄影机。工程会在二零零八年年初展开，预计在二零一零年年底或之前竣工。

运输署最先在一九九九年把设于 43 个策略性地点的闭路电视所拍摄的交通情况影像，经由互联网向市民播送。鉴于这项服务广受欢迎，该署已把服务的覆盖范围扩展至 120 个地点，并在二零零七年年初与流动网络营办商合作，让市民可以在手提电话上观看这些影像。

运输署在二零零六年进一步设立了流动闭路电视系统，把交通情况影像传送至交通控制中心，以便迅速采取行动，纾缓交通挤塞情况。

此外，运输署设立了电脑化区域交通控制系统，连接同一区的交通灯号，以加强管理时刻转变的路面情况。现时，市区所有地区，以及荃湾、葵青、沙田、马鞍山、大埔和北区等新市镇，都装设了区域交通控制系统。港岛的区域交通控制系统提升工

程已在二零零六年年中完成。屯门及元朗的区域交通控制系统安装工程在二零零六年年初动工，预计有关系统会在二零零八年年底投入运作。更换九龙、荃湾及沙田的区域交通控制系统，以及把系统扩展至将军澳的工程在二零零七年年初展开，预计在二零一一年年底或之前竣工。

年底时，全港共有 1 732 个路口装有灯号，其中 1 343 个由区域交通控制系统控制。

为利便进行交通监察和事故管理，全港所有隧道和青马管制区都装设了交通管制及监察设施，例如闭路电视摄影机、紧急电话、行车线信号灯等。为进一步提高交通管理效率，部分隧道、青马管制区以及新建造的深圳湾公路大桥和港深西部公路，已安装了或正在加装较全面的交通管制及监察设施，包括交通信息显示屏、可变车速限制标志和自动交通事故探测系统。另外，兴建中的八号干线沙田至青衣段，也正在装设全面的交通管制及监察设施。

自动收费系统

海底隧道及香港仔隧道率先在一九九三年八月装设自动收费系统后，其他各隧道和青屿干线都陆续装设了自动收费系统。这些系统可让贴有缴费标签的车辆通过指定的收费亭，而无须停车缴费。自一九九八年十月起，各自动收费系统已经统一，驾车人士凭一种缴费标签，即可使用所有设有自动收费系统的隧道和收费道路。约有 48% 的驾车人士（二零零七年一月至十月期间的数字）在通过隧道和收费道路时，使用自动收费系统。

停放车辆

本港一些有泊车需求但不妨碍交通的地点，设有路旁收费泊车位。年底时，设有电子停车收费表的泊车位约有 17 900 个，由一个私人营办商经营和管理。

政府拥有 14 座多层停车场、上水泊车转乘公众停车场，以及位于青屿干线观景台附近的露天停车场，合共提供约 7 900 个泊车位。这些停车场由两个私人营办商根据与政府签订的管理合约营办。

除了政府停车场外，机场管理局、房屋署及领汇房地产投资信托基金也分别在香港国际机场和公共屋村提供停车场，供公众停泊车辆。本港一些商业／住宅大厦及露天地方，也设有私营的多层公众停车场或露天公众停车场。此外，港铁公司在观塘线彩虹站，机场快线香港站、九龙站、青衣站，西铁线锦上路站，以及东涌线奥运站和将军澳线坑口站附近的一些私营停车场，提供泊车转乘设施。上述非路旁停车场（不包括政府停车场）合共提供约 199 000 个公众泊车位。

道路安全

二零零七年，引致伤亡的交通意外共有 15 315 宗，较二零零六年上升 3.1%，其中导致重伤和死亡的分别有 2 376 宗和 153 宗。二零零六年引致伤亡的交通意外共 14 849 宗，其中重伤和死亡的个案分别有 2 315 宗和 135 宗。

当局曾在 100 个交通意外黑点作深入调查，以确定意外成因，结果建议在其中 89 个地点推行改善措施。

为遏止冲红灯罪行，政府已展开工程，进一步扩展冲红灯摄影机系统，以加强执法行动。到二零一零年，全港将合共有 155 个路口装设了冲红灯摄影机。另外，政府已通过新法例，规定由二零零八年五月一日起，公共小巴须一律装设速度显示器。此外，在二零零九年五月一日开始，所有新登记的学生服务车辆必须装设更安全的座椅。

各项道路安全宣传活动，包括香港的道路安全愿景“路上零意外，香港人人爱”及“精明有礼驾驶”，继续在运输署的宣传策略方面发挥重要作用。其他道路安全宣传教育活动，特别是有关酒后驾驶、单车安全、安全倒车、行人安全的宣传教育活动，也继续推行。

公共运输与环境

政府按照可持续发展原则规划公共运输基建项目，致力确保土地用途、运输和环境的规划得到最佳配合。政府认为铁路是本港客运系统的骨干，因此其政策是优先发展铁路。二零零二年至二零零七年期间，共有六条新铁路线或现有铁路的支线投入服务。未来两年会再有两条铁路线通车。

市民减少倚赖路面交通工具，不但有助纾缓运输系统的压力，还可减少对环境造成的影响。同时，政府会继续重组巴士路线和巴士站，并推行行人环境改善计划，以减少车辆废气和噪音对市民的影响。

自一九九八年年底以来，有关方面通过取消服务、削减班次、缩短和合并路线，使行驶港岛北岸繁忙通道的巴士班次每日减少约 4 200 班；至于九龙弥敦道方面，自二零零二年八月以来每日约减少 1 200 班巴士，使行驶这条繁忙道路的巴士运作效率得以提高。此外，当局也重整了巴士站，以减少繁忙干道的车站数目。

政府现正审慎监察新运输项目在施工和营运时对环境造成的影响，并会因应需要，采取环境污染缓解措施，以减少运输项目对环境的影响。

为改善繁忙街道的行人流通情况，政府推出行人环境改善计划，减轻多条街道的挤迫程度。至今，政府已在中环、湾仔、铜锣湾、北角、山顶、赤柱、尖沙咀、佐敦、旺角、深水埗、元朗及上水的街道实施了这项计划。由于计划受到市民欢迎，日后会推展至其他街道。此外，当局正为旺角区进行有关改善行人环境、城市设计、街景及景观的详细研究。

各专营巴士公司自一九九三年起购置的巴士，都使用符合欧盟废气排放标准的环保引擎（简称欧盟引擎）。目前，专营巴士中约有 89% 采用欧盟引擎，其余巴士则全部加装了柴油催化器。为协助改善环境，专营巴士公司以欧盟 II 期或较环保的巴士行驶铜锣湾怡和街。该处是港岛最繁忙的购物区。政府正与各专营巴士公司研究调配较环保的巴士行走其他繁忙干道。

此外，各专营巴士公司与政府一直共同努力，改善各公共运输交汇处的整体素质，例如在部分交汇处安装提供路线资料的电子显示屏，并设立顾客服务中心，以方便交汇处的候车乘客。政府也进行其他改善工程，包括翻新部分交汇处，以及加强交汇处通风系统的性能。

为减少空气污染，由二零零一年八月起，所有新登记的士必须使用石油气，以符合经收紧的废气排放标准。鼓励车主及早把柴油小巴转换为石油气或电动小巴的计划，已在二零零二年八月至二零零五年十二月期间推出。目前，几乎所有的士和五成半公共小巴已转换为石油气车辆。此外，政府在四月推出资助计划，鼓励欧盟前期及欧盟 I 期商业车辆的车主转用较环保的车辆，以符合现行的废气排放标准。截至十月底，根据计划获批核的申请达 2 258 宗。政府也为新登记的汽油私家车买家，推出了汽车首次登记税宽减计划，截至十月底，已处理的相关申请共有 2 552 宗。

过境交通

整体过境交通

二零零七年，整体过境车辆数目较上年增加 1.7%，平均每日为 41 800 架次。经由铁路、陆路和渡轮过境的整体乘客量，则增加了约 7.8%，每日达 514 000 人次。

把香港西北部与深圳蛇口连接起来的深圳湾口岸和深圳湾公路大桥（前称深港西部通道），即第四条过境行车通道，已在七月一日通车。此外，位于落马洲／福田的第二条铁路旅客过境通道和伸展至落马洲的东铁延线，也在八月十五日通车。

通往罗湖和落马洲的铁路服务

目前，全港有两条通往内地的铁路过境通道，其中一条设于罗湖，每日开放时间是上午六时三十分至午夜十二时。年内，罗湖平均每日处理的旅客量达 26 万人次，在节日更超过 389 000 人次。

第二条通往内地的铁路过境通道，是延伸至落马洲的东铁支线。该通道已在八月十五日启用，开放时间是每日上午六时三十分至晚上十时三十分。乘客可使用铁路或本地公共交通工具前往该处。二零零七年，落马洲支线的过境通道平均每日处理的旅客量约为 35 300 人次，节日则超过 50 100 人次（包括铁路和本地公共交通工具的乘客）。

过境道路通道

香港与内地之间现有四条过境道路通道，即落马洲、文锦渡、沙头角和深圳湾通道。落马洲通道在货运及客运方面全日 24 小时开放。文锦渡和沙头角通道在客货运方面都在上午七时开放，关闭时间则分别为晚上十时和晚上八时。深圳湾口岸由七月一日开始运作，客货运方面的开放时间为每日上午六时三十分至午夜十二时。

年内，落马洲、文锦渡、沙头角和深圳湾通道平均每日的交通量分别为 31 000、6 900、2 300 和 3 200 架次。

过境旅客方面，平均每日常落马洲通道过境的有 131 700 人次，经文锦渡和沙头角通道过境的分别有 7 200 和 7 600 人次，经深圳湾通道过境的则有 23 700 人次。旅客主要乘坐过境旅游巴士过境，而经落马洲和深圳湾通道过境的旅客，可选择乘坐行走深圳皇岗与新田公共运输交汇处之间的穿梭巴士，也可乘坐本地公共交通工具，前往设于深圳湾口岸港方口岸区的公共运输交汇处。二零零七年，乘坐由百多家公司营运的过境旅游巴士的旅客平均每日约有 90 400 人次；在落马洲乘坐穿梭巴士和乘坐本地交通工具前往深圳湾口岸的旅客，则分别为每日 46 800 人次和 13 900 人次。

当局在二零零三年三月推行一项试验计划，准许的士及绿色专线小巴于午夜至上午六时三十分在落马洲管制站营运。在这个时段内，北行旅客可乘坐的士及绿色专线小巴直接前往落马洲管制站，然后改乘穿梭巴士过境；南行旅客则可在办理清关手续后，在落马洲管制站改乘的士或绿色专线小巴。由二零零五年一月起，参与这项试验计划的车辆开始营运时间，已由午夜提前至晚上十一时。

正在施工或规划的新过境通道

为应付过境交通量的持续增长，政府与内地有关部门致力筹建新道路和铁路过境通道。

拟建的港珠澳大桥会直接把香港和珠江西岸连接起来。广东省、香港和澳门三地政府正积极进行计划的前期工作，而关于大桥香港段和相关接驳基建的设计，以及港方口岸设施选址的研究，也正在进行。

北环线将会在锦上路站把西铁线延伸至落马洲过境站，连同落马洲支线，构成新界北部一条连接西铁线和东铁线的策略性通道。

预计在广深港高速铁路通车后，来往广州与香港所需时间可由现时的 100 分钟缩短至不足 60 分钟，乘客也可经由京广客运专线和杭福深客运专线，前往北京及内地其他主要城市。广深港高速铁路会经由内地现正建设中的城际快速轨道网，把香港与泛珠三角的城市连接起来。政府已决定为香港段采用“专用通道”方案，现正研究有关的计划建议书。

跨境渡轮服务

在上环港澳客运码头、尖沙咀中国客运码头及屯门客运码头提供的跨境渡轮服务，由七个营办商营办，可接载乘客前往澳门和内地约 12 个港口。年内，使用渡轮服务来往内地港口的跨境旅客共 670 万人次，来往澳门的则有 1 680 万人次。

港口

二零零七年，香港再次刷新货柜吞吐量记录，所处理的货柜达 2 390 万个标准箱（20 呎标准货柜单位），是华南地区最大的货柜港，也是全球最繁忙的港口之一。

年内，进出香港的船只合共约 456 000 航次，共运载 2.43 亿公吨货物和约 2 500 万名乘客。大部分乘客都利用高效率的高速渡轮船队（包括飞翼船和喷射双体

船)，往来香港与澳门及内地的港口，使香港成为全球高速渡轮班次最频密的港口之一。

香港是个设备完善的现代化深水港，也是华南海上贸易活动的枢纽，在港内作业的运输船只主要有两类，一类是从世界各地驶来的巨型远洋船，另一类是从珠江驶来的较小型沿岸船和内河船。平均计算，每天在港口内作业的远洋船约有 100 艘，而进出港口的内河船则接近 520 航次。每天在海港内作业或驶经海港的内河渡轮和本地船艇，也为数甚多。香港港内的船只周转效率属全球最高之列，在货柜码头靠泊的货柜船，一般的周转时间为十小时以内。

港口发展

物流业是香港四个主要行业之一，而货柜处理设施是物流业基础建设的重要部分。葵涌—青衣区共有九个货柜码头，设有 24 个泊位，总处理量每年超过 1 900 万个标准货柜单位。

货柜码头间竞争激烈，加上有其他货柜处理模式参与竞争，促使货柜码头营办商提高服务效率和质素。近年来，营办商不断投资改良葵涌—青衣货柜码头的设备和系统，使港口的生产力得以提高，并能够容纳全球最大的货柜船。

货柜港不但对本港极为重要，对全球工业发展最蓬勃地方之一的华南地区，也同样重要。香港处理的货柜运输业务，超过 70% 与华南地区有关。

策略规划

为确保本港能适时辟建足够的港口设施，以应付中国加入世界贸易组织后，为本港港口带来的货运量增长，政府在二零零四年完成了“香港港口规划总纲 2020 研究”。该总纲建议采取一系列即时和长远措施，以增强港口的竞争力。政府已依照总纲的建议，更新港口货运量预测，以决定兴建新货柜码头的最适当时间。同时，政府已为大屿山西北部一幅土地进行生态研究，就环境因素评估在该处辟建新货柜码头是否可行。政府会根据研究结果，制订最适当的港口发展方案。

香港港口发展局

本港的货柜码头设施全部由私营机构投资、发展、拥有和经营。政府的角色是就港口设施作出长远的策略性规划，并进行必要的配套基建工程，例如建造道路、疏浚通往码头的航道等。

香港港口发展局由运输及房屋局局长担任主席，属高层次专责咨询组织，成员包括主要业界领袖和政府官员。港口发展局负责就港口发展策略和港口设施的规划向政府提供意见，以应付未来的需求。该局也协助政府推广香港为区域枢纽港和全球首屈一指的货柜港。

港口发展局辖下成立了港口发展咨询小组，负责协助该局根据港口需求的转变、港口处理能力、生产力和表现，以及本港和区内的竞争情况，进行港口货运量预测，并评估港口发展需要。

香港航运发展局

香港航运发展局是业界领袖和政府官员所组成的高层次专责咨询组织，由运输及房屋局局长担任主席，负责就制订措施以进一步拓展本港的航运业，向政府提供意见。该局也协助政府推广本港的航运服务，以及香港作为国际航运中心的地位。

航运发展局辖下设有两个专责小组：人力资源专责小组研究教育、培训和人手供应问题，航运服务专责小组则处理有关提升航运业竞争力和推广的事宜。

航运发展局在年内推出香港航运奖学金计划，以吸引有志从事航运工作的本地和内地毕业生在港修读全日制研究生学位课程。该局也举办了多个航运交流团，前往内地多个城市访问，包括大连、上海和宁波等，推广香港的优质航运服务，并就航运业的最新发展与有关机构交流意见。

航运业

在本港设立分公司的国际航运公司约有 80 家，每星期提供约 500 个航班，目的地遍及全球 500 个港口。另外，也有大约 900 家与航运有关的公司在本港营业，提供各式各样的优质航运服务，包括海事保险、法律、海事仲裁、船舶融资、船舶经纪、船舶管理、船舶注册和船舶检验等服务。香港目前是世界第七大航运中心，由香港船东拥有、管理或营运的船舶逾 1 200 艘，其载重吨位占全球商船总载重吨 8% 以上。

一些全球最大、历史最悠久的船舶管理公司在香港设立总部，为本港注册船只和访港船只提供各类专业服务。其他国际海事服务公司在香港也设有分公司，提供各式各样的补给和支援服务，包括船只维修、燃料补给、船只补给、废物处理、资讯科技及通讯、核数及税务咨询，以及培训等服务。因此，航运和海事界为香港创造的经济利益及就业机会相当庞大。

香港积极与贸易伙伴磋商有关航运收入宽免双重课税的安排。至今，香港已与 14 个税务当局，即内地、比利时、丹麦、德国、卢森堡、荷兰、新西兰、挪威、大韩民国、新加坡、斯里兰卡、泰国、英国和美国的税务当局，达成了这类安排。

港务管理

海事处负责管理港口事务，主要职能是确保香港水域内船舶航行安全、航运业务运作畅顺。为了落实这方面的工作，海事处实行多项措施，包括进行综合海上交通管理和海港巡逻、提供船只航行监察服务、设置系泊浮泡，以及严格执行国际海事公约的规则和标准。

该处通过多个咨询委员会，与航运界和商界组织紧密联络。港口设施使用者和经营人可循这些途径，就港务管理事宜向政府提出建议。港口行动事务委员会提供港口有效运作方面的意见；领港事务咨询委员会提供领航服务方面的意见；港口地区保安咨询委员会提供港口保安方面的意见。此外，本地船只咨询委员会负责处理本地船舶事务，而船舶咨询委员会则就香港船舶注册的运作，以及香港参与国际海事组织事宜提供意见。

海事处网站 (www.mardep.gov.hk) 提供关于港口和香港船舶注册的种种资讯，例如海事处布告、海事处服务和设施详情等。网站除应用简易资讯聚合 (RSS) 来发送最新的香港商船公告外，还提供多类资料和服务，包括载列以香港为根据地的海事服务公司的香港船务指南、港口内远洋船和内河货船实时动向、海员考试时间表、远洋船出港许可证核对服务，以及按月和按季的港口及海事统计资料，包括船只到港、货物及货柜吞吐量的资料。

海事处电子业务系统让用户在网上递交关务文件。该处现正加强该系统，以增添电子业务功能，例如一站式文件交付、网上处理、网上列印许可证、电子付款等，从而提供全面的电子业务应用方案。

船舶交通管理

海事处船只航行监察中心利用电脑辅助雷达网络、甚高频通讯设备和数据资讯系统，调控使用航监服务的船舶进出港口，香港航行水域全都在监察范围内。

海港巡逻与交通控制站

海事处海港巡逻组辖下船队有巡逻船 20 艘，在海上现场支援航监中心。巡逻船的任务是执行海事法例、维持港口航运安全和处理海上紧急事故。

该处在葵涌八号货柜码头设有交通控制站，全日 24 小时派员驻守，并配备专用巡逻船，为葵涌—青衣货柜码头邻近一带水域的船舶提供航行上的协助。

运载危险货物

海事处按照国际和本地标准，随机抽选香港水域内的船舶，登船检查。政府现正修订危险货物法例，以配合《国际海运危险货物规则》的新要求。

领航服务

政府强制 3 000 总吨或以上的船舶、1 000 总吨或以上的油轮，以及所有气体运输船，在香港水域雇用领航服务。

海事处处长是领港事务监督，在领港事务咨询委员会协助下，负责规管和监督领航服务。咨询委员会成员是港口使用者和航运界各方面的代表。领航服务通过一家私人公司，全年每天 24 小时提供。

本地船只

二零零七年，在本港获发牌照的本地船只达 14 000 艘，当中包括客船、货船、渔船和游乐船只。这些船只为港口和市民提供种种高效率的服务。为了改善本地船只的发牌和管理工作，政府在二零零七年年年初实施新制定的《商船(本地船只)条例》。

海道测量

海道测量部负责测量海道，编订中英双语海图和刊物，制作电子海图，并且每两星期发出航海通告以供更新海图。该部还通过互联网(网址：www.hydro.gov.hk)提供实时潮汐资料，以及潮水流向和马湾航道适航时段预测资料。

规划、拓展与港口保安

海事处策划、发展协调及港口保安部就港口和海事项目提供专业意见，并协调所有海上拓展工程的信息发布事宜，其中包括屯门第 38 区、中环、湾仔、东南九龙和将军澳的发展项目，以及连接珠江三角洲城市的拟建新通道。

该部也是指定当局对香港港口设施实施国际海事组织《国际船舶和港口设施保安规则》内有关规定的执行部门，工作包括监察在港口设施进行的保安演习，以及每年稽核港口设施的保安安排。

海事处统计组负责收集和分析港口进出船只数目及货柜吞吐量的数据，并把有关数字登载于部门网页 (<http://www.mardep.gov.hk/en/publication/portstat.html>)。

海事工业安全

由于中国经济发展迅速，香港海港日趋繁忙。为使香港在货物起卸、船只维修、海事工程方面继续享有安全港口的美誉，海事处在二零零七年实施新的《船舶及港口管制(工程)规例》和《商船(本地船只)(工程)规例》。这些新规例强制规定工作人员须接受安全培训，并要求每艘船只在进行工程时必须委任最少一名曾受训练的工程监督，因而大大提高工作人员的工业安全意识。此外，海事处又发布安全守则，为航运界提供实务指引。海事处的海事工业安全组也对船上的工程进行安全检查，并向前线工作人员推广安全工作守则及规例。

港口服务和设施

往来内地和澳门的渡轮服务

海事处管理两个跨境渡轮客运码头，即港澳客运码头和中国客运码头。前者有泊位 12 个，每天 24 小时不停运作；后者有泊位 13 个，运作时间为星期一至五上午七时至晚上十时，星期六、日和公众假期为上午七时至凌晨二时。由一名承租人根据租用合约营办的屯门客运码头已在二零零六年十一月三日启用，该码头设有三个泊位，每天运作时间为上午七时至晚上十时。海事处依据《船舶及港口管制(渡轮终点码头)规例》，规管三个客运码头的使用。

入境检查和检疫服务

船舶入境检查和检疫服务，在西面检疫及入境船只碇泊处和东面检疫及入境船只碇泊处提供。船舶代理人可为船舶申请这项服务，包括预办出入境手续。

屯门入境船只碇泊处每天 24 小时运作，利便往来香港与珠三角口岸的内河船。船只预办入境检查的服务范围已扩展至内地所有内河船和沿岸船舶；这类船只的经营人可向入境事务处港口管制组递交预办入境检查的申请。

系泊浮泡

海事处共设置系泊浮泡 31 个，供船舶作业之用。“A”级浮泡有 21 个，适合长达 183 米的船舶使用；“B”级浮泡有十个，适合长达 137 米的船舶使用。预订系泊浮泡的手续，可经由船只航行监察中心办理。

补给燃料及食水

船舶可随时在商营码头或油库码头补给燃料，也可经由庞大的私营燃料补给船队补给。船舶燃料补给符合《国际船舶防污公约》附则 VI 的最新要求。食水可在船舶停靠泊位时补充，或从私营供水船补充。

本地船舶安全检验发证服务

海事处本地船舶安全组为本地船舶提供检验和发证服务，确保这些船舶符合安全和防污规定。某些类型的本地船舶，也可由海事处认可的有关当局、特许的私人验船机构或专业人士进行图则审批和检验。

公众货物装卸区

海事处管理八个公众货物装卸区，让持牌货运经营人靠泊趸船和船只，在区内装卸货物。这些装卸区所有泊位的总长度为 7 044 米。

收集船上垃圾及废物

海事处的承办商负责收集远洋船和本地船舶的生活垃圾，而船上的污水和含油化学废物，则由注册承办商收集。所收集的污水会运到海港内的污水处理厂处理，含油化学废物则运往青衣岛化学废物处理中心处理。

对付油污

海事处拟备海上溢油应急计划，确保及时和有效地处理香港水域内发生的溢油事故。

此外，区内相关主管当局还订立珠江口区域海上溢油应急计划，以便香港或深圳、珠海、澳门、广州等邻近港口一旦发生重大溢油事故时，各地可加强合作。

二零零七年十月，海事处污染控制小组举行了大规模的溢油清理演习，所有相关政府部门和本地石油公司都参与。

船务

香港船舶注册

由海事处管理的香港船舶注册举世闻名，为船东提供了世界级水平的服务。香港继续获美国海岸防卫队二十一世纪优质船舶计划确认为高质素的船旗区。

二零零七年，香港继续吸引高质素船只注册。年内在香港注册的船只达 3 600 万总吨，使香港船舶注册成为全球五大船舶注册之一。

为保持香港船舶注册的优良水准，海事处对拟加入香港船舶注册的船舶进行注册前的品质管理评估，并通过船旗国品质管理系统，确保香港注册的船舶符合国际标准。年内，海事处验船主任和审核员共为船舶及相关公司进行了八次注册前的品质管理检查，以及 42 次船旗国品质管理检查。实施这些品质管理措施后，香港注册船舶的港口国监督扣留率，继续维持在远低于世界平均比率的水平。

年内，海事处实施香港注册船舶吨位年费减免计划，共有 800 艘在香港注册的船舶受惠。

海事意外调查

海事处海事意外调查及船舶保安政策部负责调查所有在香港水域内发生而涉及船舶的海上意外事故，以及所有在香港水域外发生而涉及香港注册船舶的较严重海上意外事故，调查目的是查明意外成因，以防止同类意外再度发生。

为促进海上安全，所有较严重意外事故的调查报告都上载至海事处网站，另备有副本供公众索阅。

行政长官会视乎意外事故的严重程度和所涉及的公众利益，而下令由海事法庭展开公开研讯。如意外涉及持牌领港员，海事处处长会下令调查委员会展开研讯。二零零七年，海事意外调查及船舶保安政策部所调查的较严重意外事故共有 15 宗。

海员

海事处船舶注册及海员事务部监督香港海员和香港注册船舶上工作的海员的注册、雇用、适任资格、纪律、健康、安全和福利事宜。年内，约有 22 000 名不同国籍的船员在香港注册远洋船上工作，另有约 1 300 名高级船员和普通船员在行驶于珠三角地区的高速客船上服务。

鉴于航运业对本地具航海经验的专业人士需求日益殷切，政府在二零零四年七月推出航海训练奖励计划，向以实习生身分接受航海训练的年轻人发放奖励金，以助他们日后成为航运业的专业人才。截至二零零七年年底，共有 71 名实习生参加了这项计划。

参与国际航运活动

国际海事组织

香港特区政府以“中国香港”名义成为国际海事组织的联系会员，并在伦敦派驻永久代表。凡在国际海事组织会议上讨论而可能影响香港的事项，海事处都会咨询本港航运界，并把进展知会他们。二零零七年，香港特区政府人员出席国际海事组织大会和该组织其他会议共 22 次，讨论事项包括提高海上安全和保安要求、减少海洋污染的措施、海事法律的相关事宜、海员培训和发证标准，以及利便国际海上运输的安排等。

港口国监督

香港是《亚太地区港口国监督谅解备忘录》(简称《东京备忘录》)的成员。海事处积极参与《东京备忘录》各项活动，并且是《东京备忘录》两个工作小组的组长。二零零七年九月三日至六日，香港成功主办了第十七届亚太地区港口国监督委员会会议。

海事处港口国监督人员在验船方面享有高度专业和公正的美誉。二零零七年，海事处继续进行日常的港口国监督检查工作，在可行情况下也于周末执行检查工作。该处港口国监督人员检查抵港远洋船合共 670 次，相当于抵港远洋船总数的 15%。在所有被检查的船舶当中，约 3% 因出现须立即纠正的严重缺陷而被扣留。

海上搜索与救援

海事处海上救援协调中心负责协调较严重的海上遇险事故的搜救行动，负责的海域面积约 45 万平方海里，包括香港水域和南海以内的大部分水域。

该中心每天 24 小时都有专业人员当值，并配备现代化通讯设备，以及岸上全球海上遇险和安全系统。

二零零七年，该中心处理的船舶紧急求助个案合共 276 宗，其中 66 宗须展开搜救行动，共救回 163 人。

香港海上救援协调中心获选为国际海事组织与国际民用航空组织辖下的调和海空搜救联席工作小组成员，显示该中心在搜救方面的专长获得国际认同。

政府船队与政府船坞

政府船队

政府船队共有超过 700 艘不同类型的大小船舶，其中 126 艘为大型机动船，分别隶属于香港警务处、香港海关、消防处等 14 个政府部门。部分使用部门自行派员操作其特定用途船舶。海事处本身管辖 82 艘船舶，主要为巡逻小轮、运送小轮、浮泵，以及海道测量船和爆炸品运载船等专用船。这些船舶供海事处在处理港口事务时使用，或为其他没有自用船队的政府部门提供支援服务。

自一九九九年起，海事处已把运送小轮、拖船等海上运输服务合约外判给私人承办商。现时共有 23 艘合约船只为海事处提供服务。

政府船坞

政府船坞负责设计、采购和维修政府拥有的所有船只。船坞是海事处的运作基地之一，坐落于昂船洲，占地 9.8 公顷，另有面积达 8.3 公顷的遮蔽港池。船坞设有 12 个有盖修船棚及超过 22 个露天修船区，供修理和维修船只之用；此外也设有船舶升降系统和三部吊船机，能够把重达 750 公吨的船只吊上乾坞。

年内，船坞为政府建成的新船共有 28 艘，总值 1.22 亿元；批予香港和海外造船厂的新船建造合约共有八份，总值 1,600 万元。

海事设施

土木工程拓展署负责筹划、设计和兴建公众海事设施，包括码头、航标、离岸直升机场、防波堤、海堤、航道和船只碇泊处。二零零七年，该署开始筹划在鲤鱼门兴建新的公众泊岸设施，并展开马鞍山海滨长廊的海堤提升工程和西贡二号公众码头建造工程。

香港是世界上最繁忙的港口之一，而土木工程拓展署在确保港口畅顺运作方面，担当了重要角色。作为海事设施的维修部门，该署负责维修渡轮码头和其他公共及政府海事设施，并疏浚海港和一些主要河道。现时该署负责保养 506 公顷避风塘、公众货物装卸区内七公里的装卸码头、120 公里防波堤和海堤、312 个公众码头和登岸台阶、96 个靠船墩、14 100 公顷航道及 3 590 公顷碇泊区。

国际运输及物流枢纽

物流业是香港经济重要的一环，占本地生产总值的 5%。香港地理位置优越，又具备世界级的基础设施和有利营商的环境，早已是亚洲首选的运输及物流枢纽。本港也是全球最繁忙的国际航空货运中心，以及全球其中一个最繁忙的货柜港。这些成就全赖业内人士努力所致，投资者和高效率的从业员都功不可没。本港公私机构以伙伴形式衷诚合作，也是成功的因素之一。

香港的机场和港口效率高、服务可靠，而且四通八达，有利于本港物流业的发展。香港机场每星期平均处理超过 72 000 公吨货物。机场管理局会兴建新的空运货站，以提高货运处理量，应付预期中的需求增长。

香港拥有全球生产力和效率最高的货柜码头，全球规模最大的私人货柜码头营办商也来自香港。完备的货柜航线网络，把香港港口和全球逾 500 个目的地联系起来。位于葵涌—青衣的九个货柜码头每天 24 小时运作，总处理能力超过 1 900 万个标准货柜单位。

香港物流业的发展

政府致力保持和巩固香港作为亚洲首选国际运输及物流枢纽的地位。

政府营造有利环境，并提供必要的基础设施，以促进物流业的发展。政府又与内地，特别是珠三角地区，加强在物流业发展方面的合作，互补优势，缔造双赢局面。

由运输及房屋局局长担任主席的香港物流发展局，提供渠道让政府与业界携手推动物流业发展，以巩固香港作为亚洲首要物流枢纽的地位。物流发展局辖下设有五个专项小组，分别负责制订和推行有关基础设施、资讯连系、人力资源发展、支援中小型企业及市场推广的工作计划。

为加强香港货车运输业和物流业的整体竞争力，政府拨款资助关于发展货车智能资讯系统的试验计划。该系统是一个资讯及通讯科技平台，有助提升车队管理效率，以及加强货车司机与物流供应链内相关人士的联系。试验计划的第一阶段在二零零七年展开，目的是在 50 辆货车上测试系统的基本功能。全面的测试会在二零零八年进行，共涉及 450 辆货车。

为推动物流业广泛应用资讯科技，物流发展局与香港生产力促进局携手合作，为中小型企业的物流从业员举办培训课程、工作坊和论坛。

在物流发展局支持下，政府继续在本港，特别是货柜码头附近辟设场地，作港口后勤和物流发展之用。

在市场推广方面，政府在二零零七年四月率领物流业代表团访问斯洛伐克、匈牙利和爱沙尼亚，向这些新兴市场推介香港作为首选物流枢纽的优势。

民航

香港是主要的国际及区域航空中心，香港国际机场是世界上最繁忙的机场之一。年底时，共有 85 家航空公司在本港提供每星期约 5 700 班往来全球超过 155 个城市的定期航班。此外，香港国际机场平均每星期约有 84 班来往各地的包机。

二零零七年航空交通

二零零七年，香港国际机场再刷新记录。全年的客运量创下新高，共录得 4 629 万人次，较二零零六年增加 7%。来往香港的航班达 295 342 架次，较二零零六年增加 5.3%。航空货运量也创下新记录，达 374 万公吨，较二零零六年上升 4.5%。货运总值则增加 11.5%，达到 19 460 亿元。

根据国际机场协会二零零七年的统计数字，香港国际机场的国际货运量是全球第一位，而国际客运量则名列世界第五位。

航空运输在促进本港对外贸易方面，继续发挥重要作用。二零零七年，空运货物分别约占本港进口、出口和转口货物总值的 38.5%、30.3% 和 31.4%。

扩展腹地市场

作为珠三角地区主要的国际机场，香港国际机场不但为香港居民和访客提供服务，也为来往珠三角地区的旅客提供服务。二零零七年，共有 340 万名香港国际机场的旅客使用机场提供的跨境渡轮、旅游巴士和贵宾车服务，往来机场和珠三角地区，人数较上年增加 13%。随着珠三角地区的经济高速发展，来往珠三角地区的旅客，已成为香港国际机场其中一个人数迅速增长的旅客群

行政长官在二零零七年十月发表的《施政报告》中宣布，正研究兴建直通铁路连接香港国际机场和深圳国际机场的可行性及经济效益。这项建议旨在增进两地机场的合作。与此同时，政府已决定兴建屯门西绕道和屯门至赤蠟角连接路，使香港国际机场至珠三角东部的路程大为缩短。

二零零七年，机管局开设了另一条跨境渡轮航线，连接香港国际机场和珠海九州港。机场的渡轮网络现时共覆盖珠三角六个主要口岸。除了蛇口外，上游口岸旅客登记服务在年内扩展至深圳福永和澳门。来自这些口岸的过境旅客可预办登机手续，安排托运行李，然后乘船经香港国际机场转机往世界各地。深圳湾口岸过境设施在二零零七年七月启用后，部分过境旅游巴士路线已改由该口岸过境，让旅客得以使用更便捷的路线和过境安排。

机场服务

香港国际机场以服务卓越见称。事实上，在有关各方共同努力下，香港国际机场已成为香港最享负盛名的品牌之一。二零零七年，香港国际机场在 Skytrax 年度意见调查中获得全球最佳机场，是七年内第六次获得这项荣誉。年内，香港国际机场也连续五年获 Travel Trade Gazette 选为最佳机场，另外又获得其他多项殊荣。纵使服务已达世界一流水准，香港国际机场仍不断精益求精。二零零七年六月，二号客运大楼正式启用，使机场的服务水平进一步提升。客运大楼地方宽敞，设有 56 个航空公司登记柜台，共有 12 家航空公司在内营运。作为多式联运中心，大楼设有过境旅游巴士总站，并利用旅客捷运系统，与兴建中的海天客运码头连接。此外，大楼内还有四个娱乐区及多家食肆和商店，加上新开幕的航天城高尔夫球场，可为旅客带来独一无二的愉快经历。

无论是在平常日子还是在发生突发事件时，香港国际机场都致力提供卓越服务。二零零七年七月，机场把指挥中心迁至综合机场中心，以便更快捷、更有效地侦察和处理紧急事故。

为持续发展作好准备

机管局预期，到二零二五年，香港国际机场每年的客运量将达 8 000 万人次，货运量则达 800 万公吨。为此，机管局已联同民航处委聘国际知名的专家，探讨如何优化香港空域的使用情况和提高现时两条跑道的航机升降量，并评估兴建第三条跑道对机场的整体效益。专家的评估工作到二零零八年年中便会有结果，机管局会因应评估结果，决定是否就兴建第三条跑道进行工程及环境可行性研究。

机管局也不断改善机场其他重要设施，以应付持续发展的需要。机管局在二零零七年辟设了八个货运停机位，短期内会再增设两个。年内，机管局还展开多项改善计划，包括改装客运大楼以增加入境与保安通道和活动空间，为窄体飞机建造新的客运廊，扩充行李处理系统，以及建造新的滑行道。这些改善计划会在二零一二年之前分阶段完成。同时，机管局正在机场兴建新的货运站，预计可在二零一一年投入服务，届时货运量将超出现有货运站的处理能力。

为确保飞机燃料供应充足，机管局正在屯门第 38 区兴建永久性飞机燃料设施。经过广泛的风险评估，确定拟建设施符合安全标准后，机管局获环境保护署署长批准进行设施的建造工程。该设施须在二零零九年投入运作，因为届时现有设施将无法再应付迅速增长的航空交通的需求。

航空服务

在中央人民政府的具体授权下，香港特区政府继续与民航伙伴谈判和签订双边民用航空运输协定，为香港与其他地方之间的定期航班提供法律基础。目前，香港签订的这类协定共有 58 项。

特区政府也积极与民航伙伴检讨空运权安排，以扩展香港的航空网络和引入更多竞争。年内，特区政府与 14 个民航伙伴扩展了航空运输安排。

二零零七年，空运牌照局共发出 27 个新牌照：两个发给国泰航空，四个发给港龙航空，两个发给香港华民航空，一个发给香港航空，八个发给香港快运航空，九个发给甘泉香港航空，一个发给空中快线。空运牌照局处理牌照申请的程序指引，载于网址 www.thb.gov.hk/tc/boards/transport/air/Guide-chi-final.pdf。

年内，国泰航空公司共接收两架空中巴士 A330-300 型、三架波音 B747-400 型和五架 B777-300ER 型飞机。随着机队的扩充，国泰航空也增加了香港往来北美、澳洲和新西兰的长途航班班次。货运服务方面，该公司在接收由客机改装而成的 B747-400BCF 型货机后，增加了往来欧洲以及美国达拉斯和亚特兰大的班次。年底时，该公司的定期航班服务范围遍及全球 53 个目的地。

港龙航空公司与国泰航空公司整合后，继续集中发展区内航线。该公司先后在一月、十月和十二月开办香港往来釜山、福冈和加德满都的定期客运航班，又在十月恢复往来仙台的航班服务。另一方面，该公司在四月停办往来纽约的货运航班，并在十月停办往来东京的客运服务。年底时，该公司的定期航班服务范围遍及 30 个目的地，包括内地 19 个城市。

年内，香港华民航空公司把货运服务扩展至内地，先后在五月及八月开办香港往来上海和北京的定期货运航班。目前，该公司的定期航班服务范围遍及亚洲十个目的地。

年内，香港航空公司接收三架波音 B737-800 型飞机后，把定期航班服务网络扩大，在二月开办香港往来福州、青岛和厦门的航线；在四月开办往来河内的航线；在

五月开办往来石家庄的航线；在七月开办往来南昌的航线；在八月开办往来胡志明市的航线；在十二月开办往来合肥的航线。年底时，该公司的定期航班服务范围遍及亚洲 14 个目的地。

年内，香港快运航空公司接收了四架波音 B737-800 型飞机，替代原有的四架 Embraer ERJ-170 型飞机。该公司集中发展区内定期航班服务，在四月开办香港往来西安的服务；在七月开办往来贵阳和南京的服务；在九月开办往来曼谷的服务；在十一月开办往来加德满都、吉隆坡和仰光的服务。年底时，该公司的定期航班服务范围遍及亚洲 11 个目的地。

甘泉香港航空公司以四架波音 B747-400 型飞机提供服务。年底时，该公司营办香港往来伦敦格域机场和温哥华的定期航班服务。温哥华是该公司在六月新增的航点。

年内，共有八家非本港航空公司开办往来香港的定期航班服务，其中六家开办货运服务，两家开办客运服务。货运服务方面，Airbridge Cargo Airlines 在三月从 Volga-Dnepr Airlines 接办俄罗斯往来香港的服务；扬子江快运航空公司在四月开办往来青岛、杭州及香港的货运服务；中国国际货运航空公司在五月从中国国际航空公司接办北京与香港之间的货运航班服务；捷达货运航空公司在六月开办新加坡与香港之间的航班服务；中国货运航空公司和 Thai Global Airlines 在九月分别开办上海与香港和曼谷与香港之间的货运服务。客运服务方面，东星航空公司在十一月开办武汉与香港之间的航班服务；俄罗斯全禄航空公司在十二月开办往来莫斯科、香港及悉尼的航班服务。

另一方面，年内有三家航空公司停办往来香港的航班服务：欧洲希腊货机公司在三月停办往来雅典和香港的货运服务；海湾航空在六月停办往来巴林、曼谷和香港的客运服务；四川航空公司在十月停办成都与香港、重庆与香港之间的客运服务。

为促进香港的跨境直升机服务的发展，政府通过公开招标，着手进行港澳客运码头现有跨境直升机的扩充计划。招标工作在二零零七年年初完成，预期有关工程可在二零零九年完竣。政府也在启德发展区预留用地，以供兴建另一个跨境直升机坪。此外，政府已同意让商用直升机服务营办商，与政府共用拟在香港会议展览中心附近兴建的政府直升机坪，以提供本地直升机服务。共用政府直升机坪的技术可行性研究在二零零七年年底完成，所得结果显示，这个安排在技术上可行。在进一步徵询业界和其他相关人士的意见后，政府会向立法会申请拨款，以落实有关计划。

更新民航法例

为确保航空安全，并使香港的民航法例与空运危险品方面的最新国际标准一致，当局在年内修订了《危险品(航空托运)(安全)规例》和《航空(危险品)规例》。经修订的规例会在二零零八年一月一日生效。

航空交通管制

航空交通管制系统维持畅顺的运作，年内共处理 295 342 架次在香港国际机场起降的航班，以及 156 356 架次飞越香港空域（包括在澳门机场起降）的航班，较二零零六年分别增加 5.3% 和 10.1%。

由中国民航总局、澳门民航局及香港民航处成立的三方专题工作组，在二零零七年初制订了“珠江三角洲地区空中交通管理规划方案”。该方案正由内地有关部门作最后审阅，一经确定，便会分阶段落实。该方案的目的是改善珠三角地区空域使用情况和航空交通管理。

五月，立法会财务委员会批准拨款更换航空交通管制系统。新系统会在二零一二年年底投入服务，预计可应付直至二零二五年的航空交通增长。

年内，航空交通管理部为一些特别飞行活动作出协调和配合。二零零七年九月三日，一架参加亚洲国际航空展览会暨论坛 2007 的全球最大客机空中巴士 A380 顺利低空飞过维多利亚港。另外，电影《蝙蝠侠》第四集于十一月七日至十二日在本港拍摄期间，两架直升机及一架 L382 大力士型运输机也在维港上空飞行。这两项飞行活动在政府其他部门的紧密配合下圆满完成，有助推广香港的大都会形象。

航机运作和适航

二零零七年十一月，香港民航处与新加坡民航局举行会议，商讨“航空器维修技术安排”的谅解备忘录事宜，以进一步扩大双方在二零零四年十二月所签订谅解备忘录的涵盖范围，由只是互相认可航空器部件维修，扩展至互相认可航空器和引擎维修。预期新备忘录会在二零零八年首季签订。

飞机噪音管理

民航处继续密切监察飞机航迹及噪音对香港的影响，并致力推行所有切实可行的飞机噪音消减措施。这些措施包括：规定进出香港的飞机在深夜时段采用经过较少民居的航道，以及禁止噪音超出《国际民用航空公约》所容许噪音水平的飞机在香港升降。

航空保安

民航处确保香港的航空保安措施符合国际标准。为遵行国际民用航空组织颁布的指引，民航处由二零零七年三月二十一日起，在香港国际机场实施更严格的保安措施，规定所有旅客随身携带的液体、喷雾和凝胶类物品，必须盛载于容量不超过 100 毫升的容器内，而所有容器都必须储存于一个容量不超过一公升，并可重复密封的透明塑胶袋内。

第十四届亚洲国际航空展览会暨论坛

第十四届亚洲国际航空展览会暨论坛于二零零七年九月三日至六日在香港圆满举行，这是香港首次主办规模如此庞大的航空展览会。

这个盛大的航空展览会还设有飞机展览，在香港国际机场货机停机坪及商用航空中心举行，参展的飞机共有九架，当中包括一架空中巴士 A380 型飞机。

网址

运输及房屋局：www.thb.gov.hk

运输署：www.td.gov.hk

路政署：www.hyd.gov.hk

海事处：www.mardep.gov.hk

民航处：www.cad.gov.hk

香港机场管理局：www.hkairport.com