

第十三章

運輸

香港的運輸系統達世界一流水平，不但先進、效率高、收費合理、舒適安全，而且有各式各樣交通工具可供市民選擇。

政府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，又致力確保公共交通服務質素優良，以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，促進道路安全，並支持在公共交通運輸的範疇實施保護環境的特別措施。

鐵路是公共運輸系統的骨幹。二零零七年的一項重大發展，是地下鐵路和九廣鐵路這兩個主要鐵路系統在十二月二日合併。九廣鐵路公司把服務經營權授予地鐵有限公司(地鐵公司)，以經營九廣鐵路系統，最初期限定為50年。在合併後，地鐵有限公司的中文名稱改為“香港鐵路有限公司”(港鐵公司)，而鐵路票價也得以調低。

年內，香港的鐵路項目整體上進展順利。上水至落馬洲支線(位於落馬洲的第二條鐵路旅客過境通道)已在八月通車。另有兩個鐵路項目正在施工，分別是九龍南線及將軍澳南站，預計在二零零九年完竣。九龍南線會在九龍半島南端把東鐵線與西鐵線連接起來，而將軍澳南站則是將軍澳線的支線，由將軍澳站延伸至該站。

道路網絡發展方面同樣進展良好。八號幹線長沙灣至沙田段將於二零零八年三月通車，餘下的青衣至長沙灣段會在二零零八年年底至二零零九年年中分階段完成。至於擬建的港珠澳大橋，其可行性研究已大致完成，目前廣東省、香港和澳門三地政府正商討大橋的融資安排。

年內，當局繼續推行智能運輸系統策略。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，以及已在港島投入運作、現正着手推展至九龍的行車時間顯示系統。

在民航方面年內香港國際機場的客運和貨運量都刷新記錄，而香港與民航伙伴之間的航空服務安排也比以往開放得多。

行政架構

政府總部運輸及房屋局由運輸及房屋局局長主管，負責制定香港對外對內交通事宜的政策，包括陸路交通、水上交通和物流服務，以及航空服務。運輸及房屋局由轄下多個部門協助執行職務，包括民航處、路政署、海事處和運輸署。

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，並促進香港的持續發展。政府致力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，以減少交通擠塞，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，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》中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，還包括多項新鐵路建造工程計劃，以可持續發展方式應付未來 20 年日益增加的運輸服務需求。

近年，香港的鐵路發展迅速。當局共投放約 1,000 億元於六個鐵路項目，包括將軍澳線（在二零零二年八月通車）、西鐵線（在二零零三年十二月通車）、東鐵尖沙咀支線（在二零零四年十月通車）、馬鞍山線（在二零零四年十二月通車）、迪士尼線（在二零零五年八月通車）和東鐵落馬洲支線（在二零零七年八月通車）。至於仍在施工以期在二零零九年竣工的鐵路項目則有兩個，分別是九龍南線和將軍澳南站。

此外，西港島線、沙田至中環線、南港島線（東段）、廣深港高速鐵路香港段和北環線的策劃工作，也正在進行。

運輸基礎設施

道路網絡

香港共有全長 2 009 公里的道路、1 193 個道路構築物、三條沉管式過海隧道、九條行車隧道和三座主要懸索橋樑。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：

- 把深井至嘉龍村之間及嘉龍村至小欖之間的青山公路路段擴闊為雙程雙線分隔車道。
- 八號幹線（長沙灣至沙田段）：建造一條連接沙田和九龍的雙程三線分隔車道。
- 石圍角至柴灣角之間的九號幹線：建造一條連接城門隧道和屯門公路的雙程雙線分隔車道，並為荃灣西部提供一條連接路。
- 新田交匯處改善工程：建造從新田公路北行線和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。

隧道

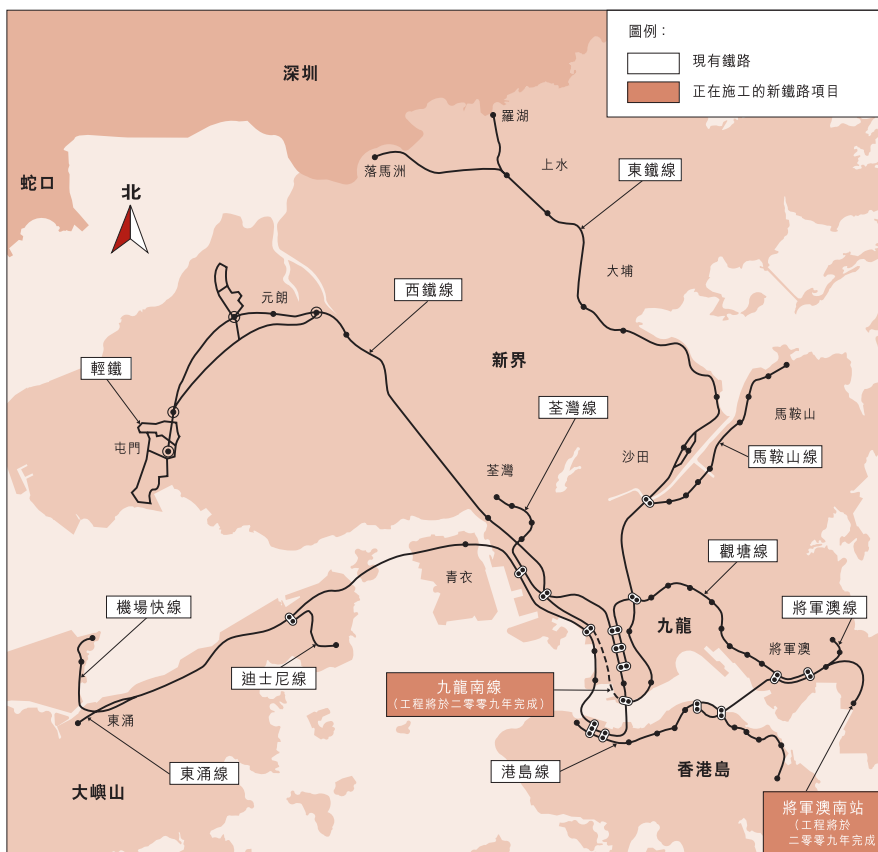
海底隧道、東區海底隧道、大老山隧道、西區海底隧道和大欖隧道，都由私人公司按照“建造、營運及移交”的專營權方式建造。海底隧道在一九七二年啓用，並在一九九九年八月三十一日專營權屆滿時交還政府。

政府擁有七條行車隧道，分別是獅子山隧道、香港仔隧道、啓德隧道、城門隧道、將軍澳隧道、長青隧道和海底隧道。這些隧道由私人公司按照管理合約管理和經營。除啓德隧道和長青隧道不收費外，其他隧道的收費都受政府規管。

此外，香港還有一條私營隧道，即愉景灣隧道。該隧道由愉景灣隧道有限公司建造、營運和保養，只供送貨或提供服務予愉景灣居民的車輛使用。

鐵路網絡

鐵路是香港運輸網絡的重要部分，對香港經濟、社會及土地的持續發展起關鍵作用。香港各條鐵路每日應付約三成半的公共交通工具乘客需求，以及約六成半前往內地的陸路過境乘客人次。鐵路系統現正擴展至香港各主要地區。下圖顯示現有鐵路網絡的覆蓋範圍，以及兩個正在施工的新鐵路項目。



施工中的鐵路計劃

全長 3.8 公里的九龍南線正在施工，將會在九龍半島南端把東鐵線和西鐵線連接起來。這條鐵路線在二零零九年建成後，乘客便可在紅磡轉乘東鐵線或轉乘西鐵線。

將軍澳南站是將軍澳線的支線，預計在二零零九年建成。

規劃中的鐵路計劃

西港島線會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。在檢討過港鐵公司提交的經修訂計劃建議書後，政府已請該公司進行詳細設計。該鐵路計劃已在二零零七年十月刊憲，預計在二零零九年年初展開工程。

沙田至中環線會把東鐵線延伸過海至港島，以及經紅磡、東南九龍和鑽石山把西鐵線延伸至沙田／馬鞍山。政府正研究港鐵公司提交的計劃建議書，預計可在二零一零年展開建造工程。

南港島線（東段）是中型鐵路線，由金鐘通往海怡半島，三個中途站設於海洋公園、黃竹坑和利東邨。政府已請港鐵公司展開進一步的規劃和初步工程設計，以期在二零一一年展開建造工程，並在二零一五年竣工。

廣深港高速鐵路香港段將提供另一條鐵路線，從西九龍新建的總站一直延伸至邊界，在黃崗與高速鐵路的內地路段連接。香港段的鐵路專用隧道全長 26 公里，行車時速最高可達 200 公里。建造工程完成後，來往廣州與香港的時間可由 100 分鐘縮短至不足 60 分鐘。政府現正審研有關的計劃建議書。

由於高速鐵路採用“專用通道”方案，北環線已成為一個獨立於高速鐵路的工程項目。北環線將會在錦上路把西鐵線延伸至落馬洲過境站，連同東鐵線，構成一條連接西鐵線和東鐵線的策略性走廊。政府正協調有關計劃建議書。

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 (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。建造工程已在二零零二年四月展開，預計會分兩期在二零零八年年底及二零零九年年中完成。
- T3 號主幹路：這條位於大圍的雙程雙線分隔主幹路，會把八號幹線 (長沙灣至沙田段) 與現有的大埔公路連接起來，可協助減輕大埔公路多個路段的交通擠塞情況。建造工程已在二零零三年三月展開，預計在二零零八年年初或之前完成。
- 龍井頭與長沙之間的一段東涌道：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，並提高現時不合標準的東涌道的安全水平及容車量。工程已在二零零四年六月展開，預計在二零零八年九月完成。

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：

- 屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道的初步設計與工地勘測工作正在進行。這個工程項目將提供一條雙程雙線策略性道路，連接港深西部公路及香港國際機場／大嶼山，以應付新界西北和大嶼山在二零一六年後的預計交通需求，並作為往來機場的另一條道路。預計建造工程會在二零一一年展開，在二零一六年或之前完成。
- 屯門公路重建及改善工程預計在二零零八年年初展開，在二零一二年年底或之前分期完成。工程旨在把屯門公路快速路段的雙程三線分隔車道，提升至現時的快速公路標準，包括在可行情況下加設硬路肩。有關的設計和工地勘測工作已在二零零五年年底展開。至於屯門公路市中心段的擴闊工程，則預計在二零零八年年底展開，在二零一零年年底或之前完成。
- 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港島北岸一條策略性公路的一部分，將會把中環林士街附近的現有天橋及現時位於北角的

東區走廊連接起來，可紓緩干諾道中／夏慤道／告士打道走廊沿路的擠塞情況，並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籌劃工作正在進行。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 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。有關工程的勘測研究在二零零七年八月展開。
- 舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程的詳細設計工作正在進行。這個工程項目旨在擴闊舊政務司官邸附近道路交匯處至泰亨的一段吐露港公路(第一期)，以及泰亨至和合石交匯處的一段粉嶺公路(第二期)，由現時的雙程三線分隔車道改為雙程四線分隔車道。第一期的道路計劃已在二零零七年十月刊憲。預計建造工程會在二零零八年年底展開，在二零一三年或之前分期完成。
- 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，並成為大埔公路沙田段及沙田市中心其他幹路的繞道。當局會在八號幹線和 T3 號主幹路通車後，檢討這項計劃的實施事宜。

青馬管制區

在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、北大嶼山公路部分路段及馬灣路組成，整個快速公路網全長 21 公里。管制區由私人管理服務承辦商營運和維修。

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 20 元至 80 元不等的雙程通行費，通行費視乎車輛類別而定。二零零七年，青嶼幹線平均每日行車量為 56 930 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，選用鐵路、巴士、渡輪和其他公共交通工具。

鐵路

鐵路是香港運輸系統的重要一環，每日載客量佔公共運輸總載客量約 35%。地下鐵路和九廣鐵路系統已在二零零七年十二月二日合併，以便為公眾提供綜合鐵路系統和服務網絡。兩鐵合併可擴大營運上的經濟規模，又可通過較佳的配合和精簡運作而取得協同效益，從而提高香港鐵路系統的整體效率。此外，兩鐵合併所產生的協同效益也能夠支援票價下調措施(包括取消轉乘車費)，並且令轉乘安排更妥善，更利便乘客和節省交通時間。

地下鐵路和九廣鐵路系統合併後，兩鐵的日常運作及維修保養都由港鐵公司負責。合併後的鐵路系統包括：觀塘線(調景嶺站至油麻地站)、荃灣線(荃灣站至中環

站)、港島線(柴灣站至上灣站)、東涌線(香港站至東涌站)、將軍澳線(寶琳站至北角站)、東鐵線(尖東站至羅湖站/落馬洲站)、西鐵線(屯門站至南昌站)、馬鞍山線(烏溪沙站至大圍站),以及迪士尼線(欣澳站至迪士尼站)。這個網絡全長 168 公里,沿途設置逾 80 個車站。同時,港鐵公司又負責營運全長 35.3 公里的機場快線。上述系統在平日每天平均載客約 360 萬人次。

除了重型鐵路系統外,港鐵公司還負責營運新界西北的輕鐵系統。該系統全長 36 公里,共設有 68 個車站,每天載客約 39 萬人次。

為了向鐵路乘客提供更全面的服務網絡,港鐵公司也營辦輕鐵接駁巴士服務。

此外,港鐵公司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,港鐵公司還為內地提供鐵路貨運服務。

電車

行走港島區的电車在一九零四年投入服務。香港電車有限公司共經營六條行車路線,行走港島北岸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 164 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 23 萬人次。

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,其後在一九八九年進行現代化工程。纜車平均每日載客 13 000 人次,主要是遊客和觀光遊覽的本港市民。

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、的士和非專營的居民巴士,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 34%。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。年底時,九巴經營 383 條行走九龍和新界的巴士線和十條過海巴士線,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 22 及 29 條過海巴士線。

年底時,九巴共有 4 027 輛領有牌照的巴士,包括 3 786 輛空調巴士,可接載坐輪椅乘客的有 1 858 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 3.31 億公里。九巴一般路線的車費由 1.60 元至 38 元不等。

港島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 1.844 億人次 (平均每日載客 505 151 人次)，行車達 5 040 萬公里。新巴一般路線的車費由 3 元至 34.2 元不等。

城巴根據兩項專營權分別營辦兩個網絡的巴士服務。其中一項專營權涵蓋 63 條港島巴士線、一條新界巴士線和 30 條過海巴士線，當中有 22 條過海巴士線與九巴聯營。另一項專營權涵蓋市區至北大嶼山或機場的 18 條巴士線。

年底時，城巴共有 919 輛領有牌照的空調巴士，其中可接載坐輪椅乘客的有 173 輛。年內，城巴共載客 2.104 億人次 (平均每日載客 576 000 人次)，行車達 8 250 萬公里。城巴一般路線的車費由 2.50 元至 48 元不等。

龍運巴士有限公司提供新界與大嶼山／機場之間的巴士服務。年內，龍運巴士共載客 2 770 萬人次 (平均每日載客 75 800 人次)，行車達 2 490 萬公里。年底時，該公司共有 155 輛空調巴士，其中 152 輛可接載坐輪椅的乘客。該公司經營的巴士線共有 18 條，一般路線的車費由 3.50 元至 28 元不等。

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 1 610 萬人次 (平均每日載客 44 200 人次)，行車達 550 萬公里。該公司經營 23 條巴士線，共有 94 輛領有牌照的巴士，一般路線的車費由 3 元至 40 元不等。

專營巴士公司提供各種形式的票價優惠，例如 12 歲以下小童和長者乘坐這些公司營辦的任何路線 (城巴的旅遊路線除外) 巴士，都享有票價優惠。

為了更有效運用巴士資源和有限的路面空間，並且讓乘客有更多選擇，有關方面推行了巴士轉乘計劃，乘坐指定路線巴士的乘客轉車時，可享有票價優惠。年底時，共有 228 項涉及約 400 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常規公共交通服務的龐大需求外，非專營巴士也可在常規公共交通工具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 7 067 輛，當中已投入服務的有 6 945 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。二零零七年，政府繼續推行這項檢討所建議的措施，以加強對非專營巴士營運的規管。這些措施的目的，是按服務需求協調非專營巴士服務的增減、加強規管非專營巴士的營運，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 6 226 輛領有牌照的小巴，其中 4 349 輛為公共小巴，1 877 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費。

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，都由運輸署規定。年內，本港共有 2 901 輛綠色專線小巴，行走 354 條路線，平均每日載客 1 427 600 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 1 449 輛紅色小巴，平均每日載客 404 000 人次。

運輸署和優質公共小巴服務事宜督導委員會推行了多項計劃，以提升公共小巴服務的質素。為加強乘客、業界和政府的溝通，運輸署在十一月出版了《公共小巴通訊》。

運輸署也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，運輸署年內為營辦商及公共小巴司機舉辦了三個工作坊，提醒業界人士和司機注意道路安全。業界、警方和運輸署的代表攜手制訂了“公共小巴司機守則”及“公共小巴司機安全上落客指引”，已在三月發布。此外，運輸署在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”。

各公共小巴都安裝了速度顯示器。由二零零八年五月一日起，所有公共小巴一律須按法例規定裝設速度顯示器，如擅自改動，即屬違法。為鼓勵業界在舊型公共小巴加裝安全帶，運輸署在二零零六年向業界提供有關一些舊型公共小巴加裝安全帶和高靠背座椅的規格與圖則。現時，約有 57 輛公共小巴加裝了安全帶和高靠背座椅。

政府由二零零二年八月起推行資助計劃，鼓勵柴油公共小巴車主盡早把小巴更換為石油氣或電動小巴。資助計劃在二零零五年年底結束，獲批資助的申請約有 2 370 宗。二零零七年四月，政府推行另一項資助計劃，鼓勵歐盟前期及歐盟 I 期商業車輛（包括公共小巴）的車主盡早把車輛更換為新商業車輛；約有 15 宗轉換公共小巴的申請獲批資助。年底時，本港共有 2 484 輛石油氣公共小巴，而石油氣和電動私家小巴則分別有 180 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，每日載客約 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起實施的一項臨時措施有效期延長至二零零八年一月三十一日。根據這項措施，所有的士可在時速限制為 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；在各的士站增設的士資訊牌；每季印製四萬份《的士季刊》，免費派發給的士司機；以及在香港國際機場、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，本港有一個營辦商營辦兩項專營客運渡輪服務，另有 12 個營辦商營辦 26 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”（小艇）航線，為較偏遠的地點提供服務。

港內航線平均每日載客約 83 700 人次，往來離島的航線平均每日載客約 64 400 人次。

交通管理

要運輸系統運作安全有序，必須進行有效的交通管理。《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

年底時，本港共有 1 799 173 名領有駕駛執照的司機、558 751 輛領有牌照的私家車輛和 6 320 輛政府車輛。領有牌照的私家車共有 372 203 輛，其中 33 124 輛為年內新登記的車輛。登記貨車總數達 120 532 輛，其中 75 385 輛為輕型貨車、41 848 輛為中型貨車、3 299 輛為重型貨車。學習駕駛的人士平均每月有 3 635 人。

駕駛改進計劃

為推廣道路安全，並且令駕駛人士加深認識良好的駕駛態度及行為，從而更注意遵守交通條例，運輸署在二零零二年九月推出駕駛改進計劃，並指定數所駕駛學校提供有關課程，協助駕駛人士及其他道路使用者遵守道路規則。二零零二年九月至二零零七年十二月期間，共有超過 13 000 名駕駛人士修習駕駛改進課程，他們認為課程對改善駕駛行為和態度大有幫助。在修習課程的人士中，約 77% 在修畢課程後六個月內再沒有被記下違例駕駛分數。

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、重量超過 1.9 公噸的貨車和拖架必須每年檢驗一次。二零零七年，四個政府驗車中心共檢驗了 196 000 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。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，必須每年到指定的私營車輛測試中心接受檢驗。年內，全港 22 個指定的車輛測試中心共檢驗了 216 000 輛車輛。

九龍灣驗車中心已安裝了兩台底盤功率機，以抽查柴油車輛的黑煙排放情況。

進口車輛在香港登記和領取牌照前或須接受檢驗，以確定符合法例規則。二零零七年，當局批核了 602 種車輛類型，其中 581 種通過檢驗同類型車輛樣本的簡化程序加以批核。

為了更利便顧客，所有驗車中心都設置了易辦事電子付款系統。此外，新九龍灣驗車中心、九龍灣驗車中心及土瓜灣驗車中心也安裝了車輛排期展示屏，讓有意預約時間驗車的市民得知驗車空檔期。有關驗車空檔期的資料，也在互聯網上登載。

科技的應用

運輸署在交通繁忙的地點安裝了閉路電視攝影機，監察交通情況，以便駕駛人士盡可能避免在交通擠塞時駛經這些地點。現時安裝在港島、九龍、沙田、荃灣、大埔及北區的攝影機共有 168 架。運輸署於二零零六年年中在港島率先裝設首套數碼閉路電視系統，以取代舊式的閉路電視系統。新系統除可改善監察工作外，長遠來說還可減低運作成本。

另外，在主要公路，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、深圳灣公路大橋、港深西部公路、吐露港公路、粉嶺公路，以及通往邊界的道路，也合共設置了 97 架攝影機。

閉路電視系統的覆蓋範圍會進一步擴展至屯門及元朗，預計有關工程會在二零零八年十月完成。

為進一步加強交通監察和交通資訊發放功能，運輸署正籌劃在市區及新界區安裝閉路電視攝影機。這項閉路電視系統工程包括在將軍澳區、重要道路網及主要道路裝設新閉路電視攝影機；更新九龍、荃灣和沙田現有的閉路電視攝影機；以及裝設可向公眾發布交通資訊的新閉路電視攝影機。工程會在二零零八年年初展開，預計在二零一零年年底或之前竣工。

運輸署最先在一九九九年把設於 43 個策略性地點的閉路電視所拍攝的交通情況影像，經由互聯網向市民播送。鑑於這項服務廣受歡迎，該署已把服務的覆蓋範圍擴展至 120 個地點，並在二零零七年年初與流動網絡營辦商合作，讓市民可以在手提電話上觀看這些影像。

運輸署在二零零六年進一步設立了流動閉路電視系統，把交通情況影像傳送至交通控制中心，以便迅速採取行動，紓緩交通擠塞情況。

此外，運輸署設立了電腦化區域交通控制系統，連接同一區的交通燈號，以加強管理時刻轉變的路面情況。現時，市區所有地區，以及荃灣、葵青、沙田、馬鞍山、大埔和北區等新市鎮，都裝設了區域交通控制系統。港島的區域交通控制系統提升工

程已在二零零六年年中完成。屯門及元朗的區域交通控制系統安裝工程在二零零六年年初動工，預計有關系統會在二零零八年年底投入運作。更換九龍、荃灣及沙田的區域交通控制系統，以及把系統擴展至將軍澳的工程在二零零七年年初展開，預計在二零一一年年底或之前竣工。

年底時，全港共有 1 732 個路口裝有燈號，其中 1 343 個由區域交通控制系統控制。

為利便進行交通監察和事故管理，全港所有隧道和青馬管制區都裝設了交通管制及監察設施，例如閉路電視攝影機、緊急電話、行車線信號燈等。為進一步提高交通管理效率，部分隧道、青馬管制區以及新建造的深圳灣公路大橋和港深西部公路，已安裝了或正在加裝較全面的交通管制及監察設施，包括交通信息顯示屏、可變車速限制標誌和自動交通事故探測系統。另外，興建中的八號幹線沙田至青衣段，也正在裝設全面的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在一九九三年八月裝設自動收費系統後，其他各隧道和青嶼幹線都陸續裝設了自動收費系統。這些系統可讓貼有繳費標籤的車輛通過指定的收費亭，而無須停車繳費。自一九九八年十月起，各自動收費系統已經統一，駕車人士憑一種繳費標籤，即可使用所有設有自動收費系統的隧道和收費道路。約有 48% 的駕車人士 (二零零七年一月至十月期間的數字) 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，設有電子停車收費錶的泊車位約有 17 900 個，由一個私人營辦商經營和管理。

政府擁有 14 座多層停車場、上水泊車轉乘公眾停車場，以及位於青嶼幹線觀景台附近的露天停車場，合共提供約 7 900 個泊車位。這些停車場由兩個私人營辦商根據與政府簽訂的管理合約營辦。

除了政府停車場外，機場管理局、房屋署及領匯房地產投資信託基金也分別在香港國際機場和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，港鐵公司在觀塘線彩虹站，機場快線香港站、九龍站、青衣站，西鐵線錦上路站，以及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。上述非路旁停車場 (不包括政府停車場) 合共提供約 199 000 個公眾泊車位。

道路安全

二零零七年，引致傷亡的交通意外共有 15 315 宗，較二零零六年上升 3.1%，其中導致重傷和死亡的分別有 2 376 宗和 153 宗。二零零六年引致傷亡的交通意外共 14 849 宗，其中重傷和死亡的個案分別有 2 315 宗和 135 宗。

當局曾在 100 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 89 個地點推行改善措施。

為遏止衝紅燈罪行，政府已展開工程，進一步擴展衝紅燈攝影機系統，以加強執法行動。到二零一零年，全港將合共有 155 個路口裝設了衝紅燈攝影機。另外，政府已通過新法例，規定由二零零八年五月一日起，公共小巴須一律裝設速度顯示器。此外，在二零零九年五月一日開始，所有新登記的學生服務車輛必須裝設更安全的座椅。

各項道路安全宣傳活動，包括香港的道路安全願景“路上零意外，香港人人愛”及“精明有禮駕駛”，繼續在運輸署的宣傳策略方面發揮重要作用。其他道路安全宣傳教育活動，特別是有關酒後駕駛、單車安全、安全倒車、行人安全的宣傳教育活動，也繼續推行。

公共運輸與環境

政府按照可持續發展原則規劃公共運輸基建項目，致力確保土地用途、運輸和環境的規劃得到最佳配合。政府認為鐵路是本港客運系統的骨幹，因此其政策是優先發展鐵路。二零零二年至二零零七年期間，共有六條新鐵路線或現有鐵路的支線投入服務。未來兩年會再有兩條鐵路線通車。

市民減少倚賴路面交通工具，不但有助紓緩運輸系統的壓力，還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、削減班次、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約減少 1 200 班巴士，使行駛這條繁忙道路的巴士運作效率得以提高。此外，當局也重整了巴士站，以減少繁忙幹道的車站數目。

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，並會因應需要，採取環境污染緩解措施，以減少運輸項目對環境的影響。

為改善繁忙街道的行人流通情況，政府推出行人環境改善計劃，減輕多條街道的擠迫程度。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、元朗及上水的街道實施了這項計劃。由於計劃受到市民歡迎，日後會推展至其他街道。此外，當局正為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，都使用符合歐盟廢氣排放標準的環保引擎（簡稱歐盟引擎）。目前，專營巴士中約有 89% 採用歐盟引擎，其餘巴士則全部加裝了柴油催化器。為協助改善環境，專營巴士公司以歐盟 II 期或較環保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提供路線資料的電子顯示屏，並設立顧客服務中心，以方便交匯處的候車乘客。政府也進行其他改善工程，包括翻新部分交匯處，以及加強交匯處通風系統的性能。

為減少空氣污染，由二零零一年八月起，所有新登記的士必須使用石油氣，以符合經收緊的廢氣排放標準。鼓勵車主及早把柴油小巴轉換為石油氣或電動小巴的計劃，已在二零零二年八月至二零零五年十二月期間推出。目前，幾乎所有的士和五成半公共小巴已轉換為石油氣車輛。此外，政府在四月推出資助計劃，鼓勵歐盟前期及歐盟 I 期商業車輛的車主轉用較環保的車輛，以符合現行的廢氣排放標準。截至十月底，根據計劃獲批核的申請達 2 258 宗。政府也為新登記的汽油私家車買家，推出了汽車首次登記稅寬減計劃，截至十月底，已處理的相關申請共有 2 552 宗。

過境交通

整體過境交通

二零零七年，整體過境車輛數目較上年增加 1.7%，平均每日為 41 800 架次。經由鐵路、陸路和渡輪過境的整體乘客量，則增加了約 7.8%，每日達 514 000 人次。

把香港西北部與深圳蛇口連接起來的深圳灣口岸和深圳灣公路大橋 (前稱深港西部通道)，即第四條過境行車通道，已在七月一日通車。此外，位於落馬洲／福田的第二條鐵路旅客過境通道和伸展至落馬洲的東鐵延線，也在八月十五日通車。

通往羅湖和落馬洲的鐵路服務

目前，全港有兩條通往內地的鐵路過境通道，其中一條設於羅湖，每日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 26 萬人次，在節日更超過 389 000 人次。

第二條通往內地的鐵路過境通道，是延伸至落馬洲的東鐵支線。該通道已在八月十五日啓用，開放時間是每日上午六時三十分至晚上十時三十分。乘客可使用鐵路或本地公共交通工具前往該處。二零零七年，落馬洲支線的過境通道平均每日處理的旅客量約為 35 300 人次，節日則超過 50 100 人次 (包括鐵路和本地公共交通工具的乘客)。

過境道路通道

香港與內地之間現有四條過境道路通道，即落馬洲、文錦渡、沙頭角和深圳灣通道。落馬洲通道在貨運及客運方面全日 24 小時開放。文錦渡和沙頭角通道在客貨運方面都在上午七時開放，關閉時間則分別為晚上十時和晚上八時。深圳灣口岸由七月一日開始運作，客貨運方面的開放時間為每日上午六時三十分至午夜十二時。

年內，落馬洲、文錦渡、沙頭角和深圳灣通道平均每日的交通量分別為 31 000、6 900、2 300 和 3 200 架次。

過境旅客方面，平均每日經落馬洲通道過境的有 131 700 人次，經文錦渡和沙頭角通道過境的分別有 7 200 和 7 600 人次，經深圳灣通道過境的則有 23 700 人次。旅客主要乘坐過境旅遊巴士過境，而經落馬洲和深圳灣通道過境的旅客，可選擇乘坐行走深圳皇崗與新田公共運輸交匯處之間的穿梭巴士，也可乘坐本地公共交通工具，前往設於深圳灣口岸方口岸區的公共運輸交匯處。二零零七年，乘坐由百多家公司營運的過境旅遊巴士的旅客平均每日約有 90 400 人次；在落馬洲乘坐穿梭巴士和乘坐本地交通工具前往深圳灣口岸的旅客，則分別為每日 46 800 人次和 13 900 人次。

當局在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於午夜至上午六時三十分在落馬洲管制站營運。在這個時段內，北行旅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；南行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，參與這項試驗計劃的車輛開始營運時間，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道路和鐵路過境通道。

擬建的港珠澳大橋會直接把香港和珠江西岸連接起來。廣東省、香港和澳門三地政府正積極進行計劃的前期工作，而關於大橋香港段和相關接駁基建的設計，以及港方口岸設施選址的研究，也正在進行。

北環線將會在錦上路站把西鐵線延伸至落馬洲過境站，連同落馬洲支線，構成新界北部一條連接西鐵線和東鐵線的策略性通道。

預計在廣深港高速鐵路通車後，來往廣州與香港所需時間可由現時的 100 分鐘縮短至不足 60 分鐘，乘客也可經由京廣客運專線和杭福深客運專線，前往北京及內地其他主要城市。廣深港高速鐵路會經由內地現正建設中的城際快速軌道網，把香港與泛珠三角的城市連接起來。政府已決定為香港段採用“專用通道”方案，現正研究有關的計劃建議書。

跨境渡輪服務

在上環港澳客運碼頭、尖沙咀中國客運碼頭及屯門客運碼頭提供的跨境渡輪服務，由七個營辦商營辦，可接載乘客前往澳門和內地約 12 個港口。年內，使用渡輪服務來往內地港口的跨境旅客共 670 萬人次，來往澳門的則有 1 680 萬人次。

港口

二零零七年，香港再次刷新貨櫃吞吐量記錄，所處理的貨櫃達 2 390 萬個標準箱 (20 呎標準貨櫃單位)，是華南地區最大的貨櫃港，也是全球最繁忙的港口之一。

年內，進出香港的船隻合共約 456 000 航次，共運載 2.43 億公噸貨物和約 2 500 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)，往來香港與澳門及內地的港口，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，一類是從世界各地駛來的巨型遠洋船，另一類是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 100 艘，而進出港口的內河船則接近 520 航次。每天在海港內作業或駛經海港的內河渡輪和本地船艇，也為數甚多。香港港內的船隻周轉效率屬全球最高之列，在貨櫃碼頭靠泊的貨櫃船，一般的周轉時間為十小時以內。

港口發展

物流業是香港四個主要行業之一，而貨櫃處理設施是物流業基礎建設的重要部分。葵涌—青衣區共有九個貨櫃碼頭，設有 24 個泊位，總處理量每年超過 1 900 萬個標準貨櫃單位。

貨櫃碼頭間競爭激烈，加上有其他貨櫃處理模式參與競爭，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—青衣貨櫃碼頭的設備和系統，使港口的生產力得以提高，並能夠容納全球最大的貨櫃船。

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，政府在二零零四年完成了“香港港口規劃總綱 2020 研究”。該總綱建議採取一系列即時和長遠措施，以增強港口的競爭力。政府已依照總綱的建議，更新港口貨運量預測，以決定興建新貨櫃碼頭的最適當時間。同時，政府已為大嶼山西北部一幅土地進行生態研究，就環境因素評估在該處關建新貨櫃碼頭是否可行。政府會根據研究結果，制訂最適當的港口發展方案。

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作出長遠的策略性規劃，並進行必要的配套基建工程，例如建造道路、疏浚通往碼頭的航道等。

香港港口發展局由運輸及房屋局局長擔任主席，屬高層次專責諮詢組織，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的規劃向政府提供意見，以應付未來的需求。該局也協助政府推廣香港為區域樞紐港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

香港航運發展局是業界領袖和政府官員所組成的高層次專責諮詢組織，由運輸及房屋局局長擔任主席，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。該局也協助政府推廣本港的航運服務，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，航運服務專責小組則處理有關提升航運業競爭力和推廣的事宜。

航運發展局在年內推出香港航運獎學金計劃，以吸引有志從事航運工作的本地和內地畢業生在港修讀全日制研究生學位課程。該局也舉辦了多個航運交流團，前往內地多個城市訪問，包括大連、上海和寧波等，推廣香港的優質航運服務，並就航運業的最新發展與有關機構交流意見。

航運業

在本港設立分公司的國際航運公司約有 80 家，每星期提供約 500 個航班，目的地遍及全球 500 個港口。另外，也有大約 900 家與航運有關的公司在本港營業，提供各式各樣的優質航運服務，包括海事保險、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，由香港船東擁有、管理或營運的船舶逾 1 200 艘，其載重噸位佔全球商船總載重噸 8% 以上。

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也設有分公司，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，航運和海事界為香港創造的經濟利益及就業機會相當龐大。

香港積極與貿易伙伴磋商有關航運收入寬免雙重課稅的安排。至今，香港已與 14 個稅務當局，即內地、比利時、丹麥、德國、盧森堡、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，達成了這類安排。

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、航運業務運作暢順。為了落實這方面的工作，海事處實行多項措施，包括進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，以及嚴格執行國際海事公約的規則和標準。

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，就港務管理事宜向政府提出建議。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，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，以及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) 提供關於港口和香港船舶註冊的種種資訊，例如海事處布告、海事處服務和設施詳情等。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，包括載列以香港為根據地的海事服務公司的香港船務指南、港口內遠洋船和內河貨船實時動向、海員考試時間表、遠洋船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，包括船隻到港、貨物及貨櫃吞吐量的資料。

海事處電子業務系統讓用戶在網上遞交關務文件。該處現正加強該系統，以增添電子業務功能，例如一站式文件交付、網上處理、網上列印許可證、電子付款等，從而提供全面的電子業務應用方案。

船舶交通管理

海事處船隻航行監察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，調控使用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。

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。巡邏船的任務是執行海事法例、維持港口航運安全和處理海上緊急事故。

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，為葵涌—青衣貨櫃碼頭鄰近一帶水域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 總噸或以上的船舶、1 000 總噸或以上的油輪，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。領航服務通過一家私人公司，全年每天 24 小時提供。

本地船隻

二零零七年，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。這些船隻為港口和市民提供種種高效率的服務。為了改善本地船隻的發牌和管理工作，政府在二零零七年年初實施新制定的《商船(本地船隻)條例》。

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供更新海圖。該部還通過互聯網(網址：www.hydro.gov.hk)提供實時潮汐資料，以及潮水流向和馬灣航道適航時段預測資料。

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，並協調所有海上拓展工程的信息發布事宜，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，以及連接珠江三角洲城市的擬建新通道。

該部也是指定當局對香港港口設施實施國際海事組織《國際船舶和港口設施保安規則》內有關規定的執行部門，工作包括監察在港口設施進行的保安演習，以及每年稽核港口設施的保安安排。

海事處統計組負責收集和分析港口進出船隻數目及貨櫃吞吐量的數據，並把有關數字登載於部門網頁(<http://www.mardep.gov.hk/en/publication/portstat.html>)。

海事工業安全

由於中國經濟發展迅速，香港海港口趨繁忙。為使香港在貨物起卸、船隻維修、海事工程方面繼續享有安全港口的美譽，海事處在二零零七年實施新的《船舶及港口管制(工程)規例》和《商船(本地船隻)(工程)規例》。這些新規例強制規定工作人員須接受安全培訓，並要求每艘船隻在進行工程時必須委任最少一名曾受訓練的工程監督，因而大大提高工作人員的工業安全意識。此外，海事處又發布安全守則，為航運界提供實務指引。海事處的海事工業安全組也對船上的工程進行安全檢查，並向前線工作人員推廣安全工作守則及規例。

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，即港澳客運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。由一名承租人根據租用合約營辦的屯門客運碼頭已在二零零六年十一月三日啓用，該碼頭設有三個泊位，每天運作時間為上午七時至晚上十時。海事處依據《船舶及港口管制(渡輪終點碼頭)規例》，規管三個客運碼頭的使用。

入境檢查和檢疫服務

船舶入境檢查和檢疫服務，在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提供。船舶代理人可為船舶申請這項服務，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，利便往來香港與珠三角口岸的內河船。船隻預辦入境檢查的服務範圍已擴展至內地所有內河船和沿岸船舶；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”級浮泡有 21 個，適合長達 183 米的船舶使用；“B”級浮泡有十個，適合長達 137 米的船舶使用。預訂繫泊浮泡的手續，可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《國際船舶防污公約》附則 VI 的最新要求。食水可在船舶停靠泊位時補充，或從私營供水船補充。

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。某些類型的本地船舶，也可由海事處認可的有關當局、特許的私人驗船機構或專業人士進行圖則審批和檢驗。

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。

收集船上垃圾及廢物

海事處的承辦商負責收集遠洋船和本地船舶的生活垃圾，而船上的污水和含油化學廢物，則由註冊承辦商收集。所收集的污水會運到海港內的污水處理廠處理，含油化學廢物則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，確保及時和有效地處理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，以便香港或深圳、珠海、澳門、廣州等鄰近港口一旦發生重大溢油事故時，各地可加強合作。

二零零七年十月，海事處污染控制小組舉行了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都參與。

船務

香港船舶註冊

由海事處管理的香港船舶註冊舉世聞名，為船東提供了世界級水平的服務。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。

二零零七年，香港繼續吸引高質素船隻註冊。年內在香港註冊的船隻達 3 600 萬總噸，使香港船舶註冊成為全球五大船舶註冊之一。

為保持香港船舶註冊的優良水準，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，並通過船旗國品質管理系統，確保香港註冊的船舶符合國際標準。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 42 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。

年內，海事處實施香港註冊船舶噸位年費減免計劃，共有 800 艘在香港註冊的船舶受惠。

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在香港水域內發生而涉及船舶的海上意外事故，以及所有在香港水域外發生而涉及香港註冊船舶的較嚴重海上意外事故，調查目的是查明意外成因，以防止同類意外再度發生。

為促進海上安全，所有較嚴重意外事故的調查報告都上載至海事處網站，另備有副本供公眾索閱。

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，海事處處長會下令調查委員會展開研訊。二零零七年，海事意外調查及船舶保安政策部所調查的較嚴重意外事故共有 15 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 22 000 名不同國籍的船員在香港註冊遠洋船上工作，另有約 1 300 名高級船員和普通船員在行駛於珠三角地區的高速客船上服務。

鑑於航運業對本地具航海經驗的專業人士需求日益殷切，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專業人才。截至二零零七年年底，共有 71 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

香港特區政府以“中國香港”名義成為國際海事組織的聯繫會員，並在倫敦派駐永久代表。凡在國際海事組織會議上討論而可能影響香港的事項，海事處都會諮詢本港航運界，並把進展知會他們。二零零七年，香港特區政府人員出席國際海事組織大會和該組織其他會議共 22 次，討論事項包括提高海上安全和保安要求、減少海洋污染的措施、海事法律的相關事宜、海員培訓和發證標準，以及利便國際海上運輸的安排等。

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。二零零七年九月三日至六日，香港成功主辦了第十七屆亞太地區港口國監督委員會會議。

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。二零零七年，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合共 670 次，相當於抵港遠洋船總數的 15%。在所有被檢查的船舶當中，約 3% 因出現須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較嚴重的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以內的大部分水域。

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

二零零七年，該中心處理的船舶緊急求助個案合共 276 宗，其中 66 宗須展開搜救行動，共救回 163 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轄下的調和海空搜救聯席工作小組成員，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

政府船隊共有超過 700 艘不同類型的大小船舶，其中 126 艘為大型機動船，分別隸屬於香港警務處、香港海關、消防處等 14 個政府部門。部分使用部門自行派員操作其特定用途船舶。海事處本身管轄 82 艘船舶，主要為巡邏小輪、運送小輪、浮躉，以及海道測量船和爆炸品運載船等專用船。這些船舶供海事處在處理港口事務時使用，或為其他沒有自用船隊的政府部門提供支援服務。

自一九九九年起，海事處已把運送小輪、拖船等海上運輸服務合約外判給私人承辦商。現時共有 23 艘合約船隻為海事處提供服務。

政府船塢

政府船塢負責設計、採購和維修政府擁有的所有船隻。船塢是海事處的運作基地之一，坐落於昂船洲，佔地 9.8 公頃，另有面積達 8.3 公頃的遮蔽港池。船塢設有 12 個有蓋修船棚及超過 22 個露天修船區，供修理和維修船隻之用；此外也設有船舶升降系統和三部吊船機，能夠把重達 750 公噸的船隻吊上乾塢。

年內，船塢為政府建成的新船共有 28 艘，總值 1.22 億元；批予香港和海外造船廠的新船建造合約共有八份，總值 1,600 萬元。

海事設施

土木工程拓展署負責籌劃、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。二零零七年，該署開始籌劃在鯉魚門興建新的公眾泊岸設施，並展開馬鞍山海濱長廊的海堤提升工程和西貢二號公眾碼頭建造工程。

香港是世界上最繁忙的港口之一，而土木工程拓展署在確保港口暢順運作方面，擔當了重要角色。作為海事設施的維修部門，該署負責維修渡輪碼頭和其他公共及政府海事設施，並疏浚海港和一些主要河道。現時該署負責保養 506 公頃避風塘、公眾貨物裝卸區內七公里的裝卸碼頭、120 公里防波堤和海堤、312 個公眾碼頭和登岸台階、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

物流業是香港經濟重要的一環，佔本地生產總值的 5%。香港地理位置優越，又具備世界級的基礎設施和有利營商的環境，早已是亞洲首選的運輸及物流樞紐。本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都功不可沒。本港公私營機構以伙伴形式衷誠合作，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 72 000 公噸貨物。機場管理局會興建新的空運貨站，以提高貨運處理量，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，全球規模最大的私人貨櫃碼頭營辦商也來自香港。完備的貨櫃航線網絡，把香港港口和全球逾 500 個目的地聯繫起來。位於葵涌—青衣的九個貨櫃碼頭每天 24 小時運作，總處理能力超過 1 900 萬個標準貨櫃單位。

香港物流業的發展

政府致力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。

政府營造有利環境，並提供必要的基礎設施，以促進物流業的發展。政府又與內地，特別是珠三角地區，加強在物流業發展方面的合作，互補優勢，締造雙贏局面。

由運輸及房屋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，分別負責制訂和推行有關基礎設施、資訊連繫、人力資源發展、支援中小型企業及市場推廣的工作計劃。

為加強香港貨車運輸業和物流業的整體競爭力，政府撥款資助關於發展貨車智能資訊系統的試驗計劃。該系統是一個資訊及通訊科技平台，有助提升車隊管理效率，以及加強貨車司機與物流供應鏈內相關人士的聯繫。試驗計劃的第一階段在二零零七年展開，目的是在 50 輛貨車上測試系統的基本功能。全面的測試會在二零零八年進行，共涉及 450 輛貨車。

為推動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攜手合作，為中小型企業的物流從業員舉辦培訓課程、工作坊和論壇。

在物流發展局支持下，政府繼續在本港，特別是貨櫃碼頭附近闢設場地，作港口後勤和物流發展之用。

在市場推廣方面，政府在二零零七年四月率領物流業代表團訪問斯洛伐克、匈牙利和愛沙尼亞，向這些新興市場推介香港作為首選物流樞紐的優勢。

民航

香港是主要的國際及區域航空中心，香港國際機場是世界上最繁忙的機場之一。年底時，共有 85 家航空公司在本港提供每星期約 5 700 班往來全球超過 155 個城市的定期航班。此外，香港國際機場平均每星期約有 84 班來往各地的包機。

二零零七年航空交通

二零零七年，香港國際機場再刷新記錄。全年的客運量創下新高，共錄得 4 629 萬人次，較二零零六年增加 7%。來往香港的航班達 295 342 架次，較二零零六年增加 5.3%。航空貨運量也創下新記錄，達 374 萬公噸，較二零零六年上升 4.5%。貨運總值則增加 11.5%，達到 19 460 億元。

根據國際機場協會二零零七年的統計數字，香港國際機場的國際貨運量是全球第一位，而國際客運量則名列世界第五位。

航空運輸在促進本港對外貿易方面，繼續發揮重要作用。二零零七年，空運貨物分別約佔本港進口、出口和轉口貨物總值的 38.5%、30.3% 和 31.4%。

擴展腹地市場

作為珠三角地區主要的國際機場，香港國際機場不但為香港居民和訪客提供服務，也為來往珠三角地區的旅客提供服務。二零零七年，共有 340 萬名香港國際機場的旅客使用機場提供的跨境渡輪、旅遊巴士和貴賓車服務，往來機場和珠三角地區，人數較上年增加 13%。隨着珠三角地區的經濟高速發展，來往珠三角地區的旅客，已成為香港國際機場其中一個人數迅速增長的旅客羣。

行政長官在二零零七年十月發表的《施政報告》中宣布，正研究興建直通鐵路連接香港國際機場和深圳國際機場的可行性及經濟效益。這項建議旨在增進兩地機場的合作。與此同時，政府已決定興建屯門西繞道和屯門至赤鱸角連接路，使香港國際機場至珠三角東部的路程大為縮短。

二零零七年，機管局開設了另一條跨境渡輪航線，連接香港國際機場和珠海九州港。機場的渡輪網絡現時共覆蓋珠三角六個主要口岸。除了蛇口外，上游口岸旅客登記服務在年內擴展至深圳福永和澳門。來自這些口岸的過境旅客可預辦登機手續，安排託運行李，然後乘船經香港國際機場轉機往世界各地。深圳灣口岸過境設施在二零零七年七月啓用後，部分過境旅遊巴士路線已改由該口岸過境，讓旅客得以使用更便捷的路線和過境安排。

機場服務

香港國際機場以服務卓越見稱。事實上，在有關各方共同努力下，香港國際機場已成為香港最享負盛名的品牌之一。二零零七年，香港國際機場在 Skytrax 年度意見調查中獲選為全球最佳機場，是七年內第六次獲得這項榮譽。年內，香港國際機場也連續五年獲 Travel Trade Gazette 選為最佳機場，另外又獲得其他多項殊榮。縱使服務已達世界一流水準，香港國際機場仍不斷精益求精。二零零七年六月，二號客運大樓正式啓用，使機場的服務水平進一步提升。客運大樓地方寬敞，設有 56 個航空公司登記櫃檯，共有 12 家航空公司在內營運。作為多式聯運中心，大樓設有過境旅遊巴士總站，並利用旅客捷運系統，與興建中的海天客運碼頭連接。此外，大樓內還有四個娛樂區及多家食肆和商店，加上新開幕的航天城高爾夫球場，可為旅客帶來獨一無二的愉快經歷。

無論是在平常日子還是在發生突發事故時，香港國際機場都致力提供卓越服務。二零零七年七月，機場把指揮中心遷至綜合機場中心，以便更快捷、更有效地偵察和處理緊急事故。

為持續發展作好準備

機管局預期，到二零二五年，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。為此，機管局已聯同民航處委聘國際知名的專家，探討如何優化香港空域的使用情況和提高現時兩條跑道的航機升降量，並評估興建第三條跑道對機場的整體效益。專家的評估工作到二零零八年年中便會有結果，機管局會因應評估結果，決定是否就興建第三條跑道進行工程及環境可行性研究。

機管局也不斷改善機場其他重要設施，以應付持續發展的需要。機管局在二零零七年關設了八個貨運停機位，短期內會再增設兩個。年內，機管局還展開多項改善計劃，包括改裝客運大樓以增加入境與保安通道和活動空間，為窄體飛機建造新的客運廊，擴充行李處理系統，以及建造新的滑行道。這些改善計劃會在二零一二年之前分階段完成。同時，機管局正在機場興建新的貨運站，預計可在二零一一年投入服務，屆時貨運量將超出現有貨運站的處理能力。

為確保飛機燃料供應充足，機管局正在屯門第 38 區興建永久性飛機燃料設施。經過廣泛的風險評估，確定擬建設施符合安全標準後，機管局獲環境保護署署長批准進行設施的建造工程。該設施須在二零零九年投入運作，因為屆時現有設施將無法再應付迅速增長的航空交通的需求。

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，為香港與其他地方之間的定期航班提供法律基礎。目前，香港簽訂的這類協定共有 58 項。

特區政府也積極與民航伙伴檢討空運權安排，以擴展香港的航空網絡和引入更多競爭。年內，特區政府與 14 個民航伙伴擴展了航空運輸安排。

二零零七年，空運牌照局共發出 27 個新牌照：兩個發給國泰航空，四個發給港龍航空，兩個發給香港華民航空，一個發給香港航空，八個發給香港快運航空，九個發給甘泉香港航空，一個發給空中快線。空運牌照局處理牌照申請的程序指引，載於網址 www.thb.gov.hk/tc/boards/transport/air/Guide-chi-final.pdf。

年內，國泰航空公司共接收兩架空中巴士 A330-300 型、三架波音 B747-400 型和五架 B777-300ER 型飛機。隨着機隊的擴充，國泰航空也增加了香港往來北美、澳洲和新西蘭的長途航班班次。貨運服務方面，該公司在接收由客機改裝而成的 B747-400BCF 型貨機後，增加了往來歐洲以及美國達拉斯和亞特蘭大的班次。年底時，該公司的定期航班服務範圍遍及全球 53 個目的地。

港龍航空公司與國泰航空公司整合後，繼續集中發展區內航線。該公司先後在一月、十月和十二月開辦香港往來釜山、福岡和加德滿都的定期客運航班，又在十月恢復往來仙台的航班服務。另一方面，該公司在四月停辦往來紐約的貨運航班，並在十月停辦往來東京的客運服務。年底時，該公司的定期航班服務範圍遍及 30 個目的地，包括內地 19 個城市。

年內，香港華民航空公司把貨運服務擴展至內地，先後在五月及八月開辦香港往來上海和北京的定期貨運航班。目前，該公司的定期航班服務範圍遍及亞洲十個目的地。

年內，香港航空公司接收三架波音 B737-800 型飛機後，把定期航班服務網絡擴大，在二月開辦香港往來福州、青島和廈門的航線；在四月開辦往來河內的航線；在

五月開辦往來石家莊的航線；在七月開辦往來南昌的航線；在八月開辦往來胡志明市的航線；在十二月開辦往來合肥的航線。年底時，該公司的定期航班服務範圍遍及亞洲 14 個目的地。

年內，香港快運航空公司接收了四架波音 B737-800 型飛機，替代原有的四架 Embraer ERJ-170 型飛機。該公司集中發展區內定期航班服務，在四月開辦香港往來西安的服務；在七月開辦往來貴陽和南京的服務；在九月開辦往來曼谷的服務；在十一月開辦往來加德滿都、吉隆坡和仰光的服務。年底時，該公司的定期航班服務範圍遍及亞洲 11 個目的地。

甘泉香港航空公司以四架波音 B747-400 型飛機提供服務。年底時，該公司營辦香港往來倫敦格域機場和溫哥華的定期航班服務。溫哥華是該公司在六月新增的航點。

年內，共有八家非本港航空公司開辦往來香港的定期航班服務，其中六家開辦貨運服務，兩家開辦客運服務。貨運服務方面，Airbridge Cargo Airlines 在三月從 Volga-Dnepr Airlines 接辦俄羅斯往來香港的服務；揚子江快運航空公司在四月開辦往來青島、杭州及香港的貨運服務；中國國際貨運航空公司在五月從中國國際航空公司接辦北京與香港之間的貨運航班服務；捷達貨運航空公司在六月開辦新加坡與香港之間的航班服務；中國貨運航空公司和 Thai Global Airlines 在九月分別開辦上海與香港和曼谷與香港之間的貨運服務。客運服務方面，東星航空公司在十一月開辦武漢與香港之間的航班服務；俄羅斯全祿航空公司在十二月開辦往來莫斯科、香港及悉尼的航班服務。

另一方面，年內有三家航空公司停辦往來香港的航班服務：歐洲希臘貨機公司在三月停辦往來雅典和香港的貨運服務；海灣航空在六月停辦往來巴林、曼谷和香港的客運服務；四川航空公司在十月停辦成都與香港、重慶與香港之間的客運服務。

為促進香港的跨境直升機服務的發展，政府通過公開招標，着手進行港澳客運碼頭現有跨境直升機坪的擴充計劃。招標工作在二零零七年年初完成，預期有關工程可在二零零九年完竣。政府也在啓德發展區預留用地，以供興建另一個跨境直升機坪。此外，政府已同意讓商用直升機服務營辦商，與政府共用擬在香港會議展覽中心附近興建的政府直升機坪，以提供本地直升機服務。共用政府直升機坪的技術可行性研究在二零零七年年底完成，所得結果顯示，這個安排在技術上可行。在進一步徵詢業界和其他相關人士的意見後，政府會向立法會申請撥款，以落實有關計劃。

更新民航法例

為確保航空安全，並使香港的民航法例與空運危險品方面的最新國際標準一致，當局在年內修訂了《危險品(航空托運)(安全)規例》和《航空(危險品)規例》。經修訂的規例會在二零零八年一月一日生效。

航空交通管制

航空交通管制系統維持暢順的運作，年內共處理 295 342 架次在香港國際機場起降的航班，以及 156 356 架次飛越香港空域（包括在澳門機場起降）的航班，較二零零六年分別增加 5.3% 和 10.1%。

由中國民航總局、澳門民航局及香港民航處成立的三方專題工作組，在二零零七年初制訂了“珠江三角洲地區空中交通管理規劃方案”。該方案正由內地有關部門作最後審閱，一經確定，便會分階段落實。該方案的目的，是改善珠三角地區空域使用情況和航空交通管理。

五月，立法會財務委員會批准撥款更換航空交通管制系統。新系統會在二零一二年年底投入服務，預計可應付直至二零二五年的航空交通增長。

年內，航空交通管理部為一些特別飛行活動作出協調和配合。二零零七年九月三日，一架參加亞洲國際航空展覽會暨論壇 2007 的全球最大客機空中巴士 A380 順利低空飛過維多利亞港。另外，電影《蝙蝠俠》第四集於十一月七日至十二日在本港拍攝期間，兩架直升機及一架 L382 大力士型運輸機也在維港上空飛行。這兩項飛行活動在政府其他部門的緊密配合下圓滿完成，有助推廣香港的大都會形象。

航機運作和適航

二零零七年十一月，香港民航處與新加坡民航局舉行會議，商討“航空器維修技術安排”的諒解備忘錄事宜，以進一步擴大雙方在二零零四年十二月所簽訂諒解備忘錄的涵蓋範圍，由只是互相認可航空器部件維修，擴展至互相認可航空器和引擎維修。預期新備忘錄會在二零零八年首季簽訂。

飛機噪音管理

民航處繼續密切監察飛機航迹及噪音對香港的影響，並致力推行所有切實可行的飛機噪音消減措施。這些措施包括：規定進出香港的飛機在深夜時段採用經過較少民居的航道，以及禁止噪音超出《國際民用航空公約》所容許噪音水平的飛機在香港升降。

航空保安

民航處確保香港的航空保安措施符合國際標準。為遵行國際民用航空組織頒布的指引，民航處由二零零七年三月二十一日起，在香港國際機場實施更嚴格的保安措施，規定所有旅客隨身攜帶的液體、噴霧和凝膠類物品，必須盛載於容量不超過 100 毫升的容器內，而所有容器都必須儲存於一個容量不超過一公升，並可重複密封的透明塑膠袋內。

第十四屆亞洲國際航空展覽會暨論壇

第十四屆亞洲國際航空展覽會暨論壇於二零零七年九月三日至六日在香港圓滿舉行，這是香港首次主辦規模如此龐大的航空展覽會。

這個盛大的航空展覽會還設有飛機展覽，在香港國際機場貨機停機坪及商用航空中心舉行，參展的飛機共有九架，當中包括一架空中巴士 A380 型飛機。

網址

運輸及房屋局：www.thb.gov.hk

運輸署：www.td.gov.hk

路政署：www.hyd.gov.hk

海事處：www.mardep.gov.hk

民航處：www.cad.gov.hk

香港機場管理局：www.hkairport.com