

## 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，而且有各种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。香港铁路有限公司(港铁公司)在地下铁路和九广铁路于二零零七年十二月合并后成立。港铁公司通过实施单程车票综合票务系统，并拆除前地下铁路和九广铁路网络的转线闸机，实施无障碍的转线安排，令铁路网络得以在二零零八年九月进一步整合。

二零零八年，香港的铁路项目进展顺利。在九龙半岛南端连接东铁线与西铁线的九龙南线，以及将军澳支线的康城站会如期在二零零九年建成。

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已于二零零八年三月通车，余下的青衣至长沙湾段将会在二零零九年年底完成。

港珠澳大桥的可行性研究报告已在二零零八年十二月提交中央政府审批。广东省、香港和澳门政府会敲定港珠澳大桥主桥的融资安排。至于主桥的初步设计，则计划在二零零九年四月展开，以便在二零一零年或以前及早展开建造工程。

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，即在二零零八年年中开始分期完成的运输资讯系统，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量录得 4 714 万人次，货运量则达 363 万公吨。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掌管，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。

香港的铁路近年发展迅速。当局共投放约 1,000 亿元于以下六个铁路项目：

- 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)；以及
- 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线的康城站。

此外，西港岛线、沙田至中环线、观塘线延线、南港岛线(东段)、广深港高速铁路香港段、北环线和港深机场轨道联络线的策划工作也正在进行，而港口铁路线、南港岛线(西段)和北港岛线则正在检讨中。

## 运输基础设施

### 道路网络

香港共有全长 2 040 公里的道路、1 014 个道路构筑物、15 条行车隧道(包括三条沉管式过海隧道)和四座主要悬索桥梁。

年内完成的主要道路工程包括：

- 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。
- T3 号主干路：在大围建造一条连接八号干线(长沙湾至沙田段)和现有的大埔公路的双程双线分隔主干道路，以纾缓大埔公路多个路段的交通挤塞情况。

### 隧道

政府拥有十条行车隧道，分别是海底隧道、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、大围隧道、沙田岭隧道和尖山隧道。

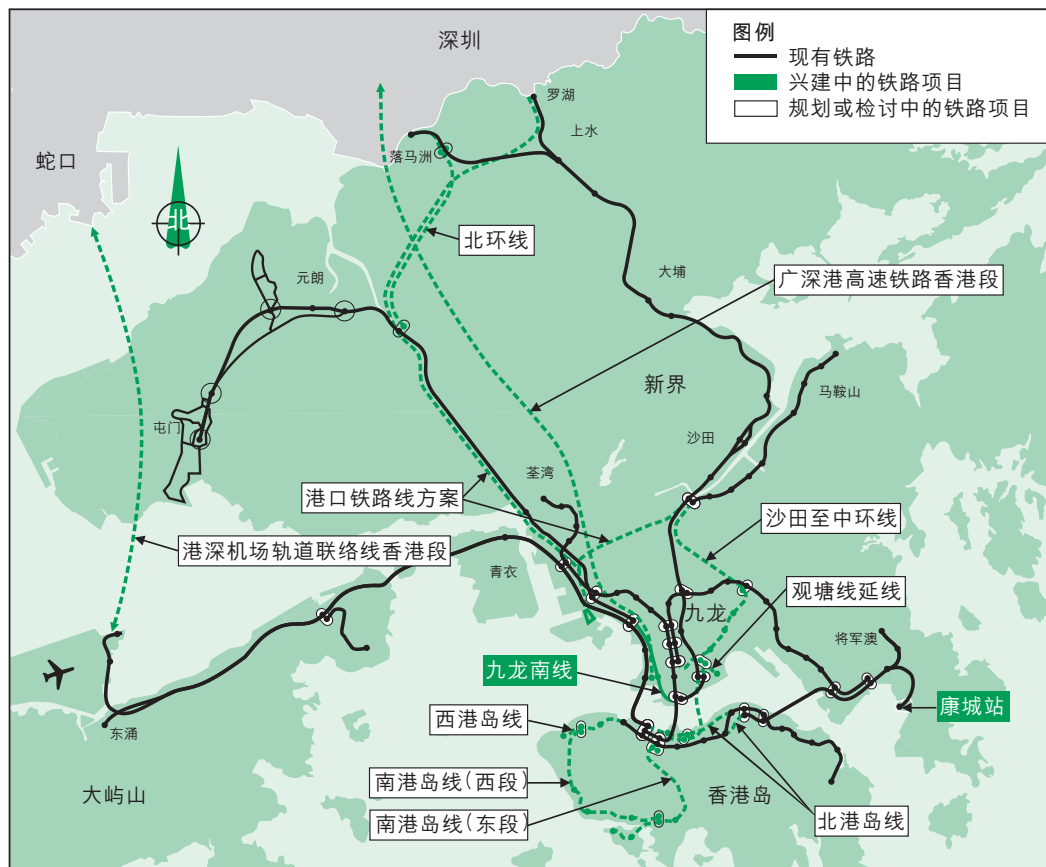
上述最后三条隧道位于青沙管制区，由私人公司按照管理合约管理和经营。除启德隧道和长青隧道不收费外，其他隧道的收费都受政府规管。

本港另有四条隧道由私人公司按照“建造、营运及移交”模式经营，分别是东区海底隧道、大老山隧道、西区海底隧道和大榄隧道。

此外，香港还有一条私营隧道，即愉景湾隧道有限公司所建造的愉景湾隧道。隧道由该公司营运和保养，只供送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 35% 的公共交通工具乘客需求，以及约 68% 前往内地的陆路过境乘客人次。铁路网络现正扩展至香港各主要地区。下图显示现有铁路网络、两个兴建中的铁路项目，以及十个规划中或检讨中的铁路项目大约走线。



### 兴建中的铁路项目

全长 3.8 公里的九龙南线正在兴建中，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下半年建成后，乘客便可在红磡站转乘东铁线或转乘西铁线。

将军澳线康城站是将军澳线的支线，预计在二零零九年年中建成。

### 规划中的铁路项目

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。该铁路计划最初在二零零七年十月刊宪，其后作出的修订则在二零零八年九月刊宪。有关工程预计在二零零九年年中展开。

沙田至中环线会经钻石山和东南九龙把马鞍山线延伸至红磡，并把东铁线延伸过海至港岛。政府已委托港铁公司进行设计工作，以期在二零一零年展开建造工程。

观塘线延线会把现有的观塘线由油麻地站延伸至黄埔，并在何文田设置中途站。政府已邀请港铁公司着手进行规划和拟备初步工程设计，以期在二零一零年展开建造工程，并在二零一五年或之前竣工。

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。港铁公司已拟备初步工程设计，现正进行进一步的规划，以期在二零一一年展开建造工程，并在二零一五年或之前竣工。

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，在皇岗与高速铁路的内地路段连接。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 分钟缩短至大约 50 分钟。政府已邀请港铁公司展开进一步的规划和设计工作，预期在二零零九年年底展开建造工程，并在二零一四至一五年或之前竣工。

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。北环线将会把西铁线锦上路站与落马洲过境站连接起来，连同东铁线的落马洲支线，构成一条连接西铁线和东铁线的策略性走廊。政府正检讨有关建议。

行政长官在《二零零七至零八年施政报告》中宣布推行措施，以促进港深空港合作，并研究兴建港深机场轨道联络线的可行性及经济效益，以期取得航线网络互补的协同效益。由两地政府委托进行的机场联络线联合前期研究，已在二零零八年完成。关于主要备置运作事宜的进一步研究，会在二零零九年进行。

### 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，预计在二零零九年年底完成。
- 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道路安全水平和容车量。有关工程已在二零零四年六月展开。北段道路在二零零八年年初通车，而南段道路将于二零零九年年初落成启用。馀下工程预计在二零零九年第三季完成。
- 屯门公路重建及改善工程：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。建造工程会分阶段展开，以期在二零一四年或之前陆续完成，首份合约的工程在二零零八年十月动工。至于屯门公路市中心段的扩阔工程，则预计在二零零九年年底展开，在二零一二年年底或之前完成。
- 屯门公路近青田交汇处路段的扩阔工程：工程包括把一段长约 240 米的屯门公路扩阔至双程三线，安装隔音屏障，铺设低噪音路面和完成相关工程。工程在二零零八年年中展开，预计在二零零九年年底或之前完成。

### 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，连接港深西部公路与香港国际机场及大屿山，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。这条新道路有助促进香港物流业的发展，并可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。
- 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与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。预计建造工程会在二零零九年年底展开，在二零一七年或之前完成。
- 中九龙干线的工地勘测及初步设计工作正在进行。拟建的双程三线干道长 3.7 公里，连一条约 3.9 公里长的隧道，将连接西九龙与未来的启德发展区和九龙湾道路网络。该干道连同 T2 号主干路和将军澳－蓝田隧道，将成为连接西九龙和将军澳的策略性六号干线。
- 计划兴建的 T2 号主干路是一条约 2.5 公里长的双程双线分隔车道，在启德发展区与中九龙干线连接，并在茶果岭海旁与将军澳－蓝田隧道连接。这个工程项目的详细设计工作会在二零零九年第三季展开。
- 将军澳－蓝田隧道和跨湾连接路的勘测及初步设计研究，预计会在二零零九年年初展开。将军澳－蓝田隧道是连接将军澳和九龙的另一条对外陆上路线，而跨湾连接路则可纾缓将军澳市中心预期的交通挤塞情况。
- 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)，由双程三线分隔车道改为双程四线分隔车道。当局在二零零八年六月批准进行第一期的道路计划。第一期建造工程预计在二零零九年上半年展开，并在二零一三年或之前分阶段完成。第二期的建造工程正处于规划阶段。
- T4 号主干路：这条拟建的双程双线分隔车道将连接沙田路与 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。当局正检讨这项工程计划的实施事宜。
- 西贡公路改善工程：在嘉林别墅段和匡湖居段进行的第一期改善工程，会在二零零九年年初刊宪。在匡湖居至西贡市中心段进行第二期改善工程，已

在二零零七年展开勘测研究。当局拟定了多个改善道路的概念，藉以提高道路标准及容车量，应付二零一六年后的交通增长。当局曾多次咨询公众，收集市民对这些概念的意见和建议。勘测研究预计在二零零九年或之前完成。

### 青马管制区

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。二零零八年，青屿干线平均每日行车量为56 414架次。

### 青沙管制区

青沙管制区把西面的青马管制区与沙田的大埔公路连接起来。青沙管制区涵盖八号干线长沙湾至沙田段的部分路段在二零零八年三月启用；该路段长六公里，由高架道路及收费隧道组成，所有车辆一律收费八元。该路段不但直接把沙田与西九龙连接起来，而且可增加道路容车量，以应付狮子山隧道、大老山隧道及城门隧道与日俱增的交通量。

青沙管制区介乎青衣至长沙湾的馀下路段将于二零零九年年底通车。整个青沙管制区投入运作后，将涵盖青衣西高架路、南湾隧道、青衣东高架路、昂船洲大桥、昂船洲高架路、荔枝角高架路、尖山隧道、沙田岭隧道及大围隧道。

## 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在二零零七年十二月合并后，本港铁路系统由港铁公司单独营运。港铁公司原本由政府全资拥有，其后在二零零零年私有化，成为上市公司，但政府仍是主要股东。

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(柴湾站至上环站)；
- 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)。

铁路网络全长 168 公里，沿途设置逾 80 个车站。

港铁公司又负责营运全长 35.3 公里的机场快线。

铁路系统在平日每天平均载客约 380 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 376 000 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，又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电线路线，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 22 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 13 200 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 320 条行走九龙和新界的巴士线，以及 60 条过海巴士线，其中与新世界第一巴士服务有限公司 (新巴) 和城巴有限公司 (城巴) 联营的过海巴士线分别有 29 及 21 条。



年底时，九巴共有 3 925 辆领有牌照的巴士，包括 3 733 辆空调巴士，可接载坐轮椅乘客的有 1 872 辆。年内，九巴共载客 9.9 亿人次(平均每日载客 270 万人次)，行车达 3.25 亿公里。

港岛的巴士服务由新巴和城巴提供。年底时，新巴共经营 50 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 692 辆领有牌照的空调巴士，其中可接载坐轮椅乘客的有 548 辆。

年内，新巴共载客 1.75 亿人次(平均每日载客 479 400 人次)，行车达 4 940 万公里。

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 62 条港岛巴士线、一条新界巴士线和 29 条过海巴士线，当中有 21 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 918 辆领有牌照的空调巴士，其中可接载坐轮椅乘客的有 216 辆。年内，城巴共载客 2.09 亿人次(平均每日载客 571 000 人次)，行车达 8 270 万公里。

龙运巴士有限公司提供新界与大屿山及机场之间的巴士服务。年内，龙运巴士共载客 2 890 万人次(平均每日载客 78 900 人次)，行车达 2 560 万公里。年底时，该公司经营 18 条巴士线，共有空调巴士 157 辆，其中 154 辆可接载坐轮椅的乘客。

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 1 720 万人次(平均每日载客 47 000 人次)，行车达 580 万公里。该公司经营 22 条巴士线，共有 102 辆领有牌照的巴士。

年内，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 229 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 7 071 辆，当中已投入服务的有 6 957 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。二零零八年，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。

### 公共小型巴士

根据牌照规定，香港的公共小型巴士最多可载客 16 人。年底时，全港共有 4 350 辆公共小巴。

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 2 921 辆绿色专线小巴，行走 350 条路线，平均每日载客 1 481 000 人次。红色小巴没有规定的路线和行车时间表，而且可自行厘定车费，但营运范围受到某些限制。年内，本港共有 1 429 辆红色小巴，平均每日载客 399 400 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，运输署定期出版《公共小巴通讯》。

运输署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、警方和运输署在三月中于东九龙警区携手推出“小巴安全驾驶计划”，并在十一月把这项道路安全计划推展至全港各区。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”。

公共小巴全都在二零零六年六月底或之前安装了速度显示器。根据法例规定，由二零零八年五月一日起，所有公共小巴一律须装有速度显示器，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加装安全带和高靠背座椅的规格与图则。现时，约有 83 辆公共小巴加装了安全带和高靠背座椅。

### 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，延长至二零一零年一月三十一日。根据这项措施，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 240 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，以提高的士服务素质。这些计划包括更新电子显示屏的资讯；在有关的士站增设的士资讯牌；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，也为市民提供多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渡海客轮服务，另有 14 个营办商营办 24 项持牌客轮服务，往来离岛、新市镇和内港。除专营和持牌航线外，本港还有约 74 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 81 600 人次，往来离岛的航线平均每日载客约 65 500 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，务求提高交通管理的效率和成效。

## 牌照服务

年底时，本港共有 1 756 779 人持有驾驶执照、568 811 辆领有牌照的私家车辆和 6 295 辆政府车辆。领有牌照的私家车共有 383 141 辆，其中 34 614 辆为年内登记的新车。登记货车总数达 117 592 辆，其中 74 363 辆为轻型货车、40 075 辆为中型货车、3 154 辆为重型货车。学习驾驶的人士平均每月有 3 183 人。

## 驾驶改进计划

为推广道路安全，并使驾车人士加深认识良好的驾驶态度和行为，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，指定由数所驾驶学校提供有关课程，协助驾车人士及其他道路使用者遵守道路规则。二零零二年九月至二零零八年十二月期间，约有 16 000 名驾车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。修习课程的人士当中，约有 72% 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操作安全，性能良好，而且维修妥善。政府规定，所有公共服务车辆、重量超过 1.9 公吨的货车和拖架一律须每年检验一次。二零零八年，四个政府验车中心共检验了 193 000 辆车。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。全港 22 个指定的车辆测试中心共检验了 225 000 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须接受检验，以确定符合法例规则。二零零八年，当局批核了 590 种车辆类型，其中 572 种通过检验同类型车辆样本的简化程序予以批核。

为进一步便利顾客，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装设了车辆排期展示屏，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，包括屯门公路、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。二零零八年，闭路电视系统的覆盖范围进一步扩展至屯门及元朗区。安装 48 部摄影机的工程在十月大致上完成。

为进一步加强交通监察和交通资讯发放功能，运输署计划在市区及新界区安装闭路电视摄影机。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。工程在二零零八年一月展开，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。

运输署的流动闭路电视系统可在一小时内运送至偏远地区或小路，把交通事件及交通情况的即时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则在二零零八年十月投入运作。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 1 748 个路口装有灯号，其中 1 343 个由区域交通控制系统控制。

为便利进行交通监察和事故管理，全港所有隧道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，部分隧道已安装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

换车速限制标志、自动交通事故探测系统等。另外，青马管制区、青沙管制区和港深西部公路也装设了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。二零零八年，约有 48% 的驾车人士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 203 000 个公众泊车位。

### 道路安全

二零零八年，引致伤亡的交通意外共有 14 332 宗，较二零零七年减少了 6.4%，其中导致重伤和死亡的意外分别有 2 004 宗和 138 宗。二零零七年引致伤亡的交通意外共有 15 315 宗，其中导致重伤和死亡的意外分别有 2 376 宗和 153 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 83 个地点推行改善措施。

为打击酒后驾驶及其他不当的驾驶行为，政府制定了《2008 年道路交通法例（修订）条例》。除了加重酒后驾驶、危险驾驶引致他人死亡等多种交通违例事项的罚则外，该条例还引入随机呼气测试，以加强对酒后驾驶的阻吓作用。此外，该条例也把暂准驾驶执照计划扩展至私家车和轻型货车的新牌司机，以进一步加强道路安全。

政府的道路安全运动宣传策略，是集中宣传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”。当局也继续进行其他道路安全宣传教育活动，宣传上述新修订的法例、安全和负责任的驾驶行为，以及单车安全和行人安全。

## 公共运输与环境

政府按照可持续发展的原则规划公共运输基建项目，致力确保土地用途、运输和环境的规划配合得宜。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。二零零二年至二零零八年期间，共有六条新铁路线或现有铁路的支线投入服务。二零零九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，而且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干道的巴士班次每日减少约 4 300 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 1 500 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，务求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。有关措施包括在景隆街至东角道的一段骆克道实施人车共用街道的安排，以及在上海街至白加士街的一段西贡街和弥敦道至白加士街的一段宝灵街，实施交通纾缓措施。此外，当局正为旺角、铜锣湾及元朗区进行有关改善行人环境、城市设计、街景和景观的详细研究。

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 92% 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和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行。目前，几乎所有的士和六成公共小巴已转换为石油气车辆。此外，政府在二零零七年四月推出资助计划，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。截至二零零八年年底，根据计划获批核的申请约为 6 000 宗。政府也为新登记环保汽



油车辆的买家，推出了汽车首次登记税宽减计划；年内处理的相关申请合共约 3 100 宗。

## 过境交通

### 整体过境交通

二零零八年，整体过境车辆数目较上年增加 0.6%，平均每日为 42 000 架次。经由铁路、陆路和渡轮过境的整体乘客量则增加了约 2.4%，每日达 526 500 人次。

### 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过境铁路线，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 244 400 人次，在节日更超过 358 200 人次。

第二条通往内地的过境铁路线，是延伸至落马洲的港铁东铁支线。该通道在二零零七年八月十五日启用，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。二零零八年，落马洲支线铁路服务平均每日处理的旅客量约为 29 100 人次，节日则超过 46 500 人次，而使用本地公共交通工具前往该处的乘客，则平均每日约为 21 500 人次。

### 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。二零零七年七月一日启用的深圳湾口岸，在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 27 900、5 800、2 400 和 5 900 架次。

过境旅客方面，平均每日经落马洲、文锦渡、沙头角和深圳湾通道过境的分别有 103 600、5 500、6 500 和 34 200 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，或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。

二零零八年，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 78 900 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 33 000 和 18 200 人次。

当局在二零零三年三月推出一项试验计划，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或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。自二零零五年一月起，参与这项试验计划的车辆开始营运的时间，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过境道路和铁路通道。

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现正积极推展这项工程计划。广东省在二零零八年十二月向中央政府提交可行性研究报告，以供考虑。香港接线和香港口岸正分别进行勘测及初步设计工作，以期与港珠澳大桥主桥同步启用。

北环线将会把西铁线锦上路站与落马洲过境站连接起来，连同东铁线的落马洲支线，构成新界北部一条连接西铁线和东铁线的策略性通道。

在广深港高速铁路通车后，来往广州与香港所需时间将会缩短，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。此外，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。这个工程项目的规划和设计工作正全速进行，预期建造工程会在二零零九年展开。

香港特区政府和深圳市人民政府在二零零八年完成了港深机场轨道联络线的联合前期研究。不论以客运还是货运量计算，香港国际机场都是全球最繁忙机场之一；另一方面，深圳机场处理的国内航班则远较香港为多。如果机场联络线有高效率的旅客及行李处理安排加以配合，日后乘客往来两个机场，将倍感方便。有关主要备置工程及运作事宜的进一步研究，将于二零零九年进行。

拟建的莲塘／香园围口岸将接驳至深圳的东部过境通道，经深惠及深汕高速公路，连接粤东、福建及江西省，可大大拉近港深与邻近省份的距离，并促进日后区内的合作与发展。拟建的口岸有助把本港东部现有过境通道(文锦渡和沙头角口岸)的过境交通重新分流。

### 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，由八个营办商营办，可接载乘客前往澳门和内地约 13 个港口。年内，使用渡轮服务来往内地港口的跨境旅客共 540 万人次，来往澳门的则有 1 860 万人次。

### 港口

二零零八年，香港处理的货柜达 2 450 万个标准箱(20 呎标准货柜单位)，使香港继续成为华南地区最大的货柜港和全球最繁忙的港口之一。

年内，进出香港的船只合共约 435 400 航次，共运载 2.6 亿公吨货物和约 2 700 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 500 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，一般的周转时间约为十小时。

## 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

在二零零四年完成的“香港港口规划总纲 2020 研究”，建议采取一系列即时和长远措施，以增强港口的竞争力。政府已依照研究的建议，更新了港口货运量预测，预计港口的货柜吞吐量在未来数年会持续增长。政府也完成大屿山西北部一幅土地的生态研究，就环境因素评估在该处辟建新货柜码头是否适合。政府现正根据这两项研究的结果，积极探讨在青衣西南部另一幅土地辟建新货柜码头是否可行。

为巩固香港作为亚太区枢纽港的地位，政府又计划疏浚货柜港区及其进出航道，以确保未来的超大型货柜船无论何时都可在港口停靠，不受船身入水的深度所限制。

## 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，成员包括业界领袖和有关的高层政府官员。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有关的高层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。航运发展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。

除了香港航运奖学金计划外，航运发展局还推出一项安排香港大学与大连海事大学互换法学院学生的学术合作计划。该计划旨在培训有志从事海事法律工作的法学院毕业生。

## 航运业

在本港营办航线的国际航运公司约有 100 家，每星期提供约 450 个航班，目的地遍及全球逾 500 个港口。另外，也有大约 750 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。香港目前是世界第八大航运中心，由香港船东拥有、管理或营运的船舶逾 1 500 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，提供多项补给和支援服务，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 15 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、美国和越南的税务当局，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，以及严格执行主要国际海事公约的规则和标准。

海事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 (<http://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、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，当中列出船只到港、货物及货柜吞吐量的数据。

海事处电子业务系统提供一站式平台，以简化和加快办理关务的程序。系统已提升功能，可处理更多电子业务，例如网上递交申请、网上签发许可证／证明书、自动批核网上申请、网上自动转帐付款、网上查询申请审批进度等。

### 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其监察范围内。

### 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。

海事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，为葵涌一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

二零零八年，在本港获发牌照的本地船只达 13 500 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，政府已在二零零七年一月实施新制定的《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 (<http://www.hydro.gov.hk>) 提供实时潮汐资料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相关项目的规划事宜提供专业意见，并协调有关各项海上工程的海事处布告的发布事宜，其中包括屯门区、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。

在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》的有关规定方面，该部也是指定当局的执行部门，工作包括监察港口设施保安人员的培训和资历、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关于进出船只数目及货柜吞吐量的海事与港口统计资料数据，并把有关数字登载于部门网页 (<http://www.mardep.gov.hk/hk/publication/portstat.html>)。

## 海事工业安全

由于中国经济持续发展，二零零八年香港海港保持繁忙。为使香港在货物装卸、船只维修、海事工程方面继续享有安全港口的美誉，海事处已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，运作时间为每天上午七时至午夜十二时。由一名承租人根据租用合约营办的屯门客运码头在二零零六年十一月三日启用，有泊位三个，运作时间为每天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已推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 29 个，供船舶作业之用。“A”级浮泡有 19 个，适合长达 183 米的船舶使用；“B”级浮泡有 10 个，适合长达 137 米的船舶使用。预订系泊浮泡的手续，可通过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。根据新的《商船(本地船只)条例》，某些类型的本地船舶也可由海事处认可的有关当局、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 6 672 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，海事处与广东、澳门及深圳海事局共同签订了合作协议，确认以珠江口区域海上溢油应急计划作为区域内重大溢油事故的应变行动指引，以加强香港与区内各地的合作。

二零零八年十一月，海事处污染控制小组举行大规模的溢油清理演习，测试各有关政府部门和本地石油公司处理重大海上溢油事故的应变能力。

## 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。香港已连续六年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。

二零零八年，香港船舶注册继续吸引高质素船只注册。年内在香港注册的船只已超逾 3 900 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，并推行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十次注册前的品质管理检查，以及 45 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，使香港船旗在巴黎和东京备忘录的白名单上，继续占有卓越表现船旗的席位。

### 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。二零零八年，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 17 宗。

香港是亚洲海事调查员论坛的成员，海事处积极参与论坛各项活动。二零零八年九月十七日至十九日期间，香港主办第十一届亚洲海事调查员论坛，让各成员有机会增进在海事调查方面的合作与交流。

### 海员

海事处船舶注册及海员事务部负责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 23 000 名不同国籍的船员在香港注册远洋船上工作，另有约 1 600 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，以协助他们日后成为航运业的岸上专业人才。截至二零零八年年底，共有 109 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，海事处都会谘询本港航运界，并把进展知会他们。二零零八年，香港特区政府人员出席国际海事组织会议共 21 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。

### 国际会议

亚洲地区反海盗及武装劫船合作协定信息共享中心于十一月四日至六日在香港举行能力建设工作坊。

### 港口国监督

香港是《亚太地区港口国监督谅解备忘录》的成员。海事处积极参与该备忘录的各项活动，并且是该备忘录两个工作小组的组长。

海事处港口国监督人员在验船方面享有高度专业和公正无私的美誉。二零零八年，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。监督人员检查抵港远洋船合共 681 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 4% 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。

二零零八年，该中心处理的船舶紧急求助个案合共 227 宗，其中 66 宗须展开搜救行动，共救回 74 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 121 艘为大型机动船和高速船，分别隶属于香港警务处、香港海关、消防处等 14 个政府部门。部分使用部门自行管理其特定用途船舶。海事处管辖的船舶有 81 艘，包括巡逻小轮、运送小轮、浮趸以及海道测量船和爆炸品运载船等专用船，当中 47 艘由该处派员操作。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，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 22 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 40 艘，总值 5,700 万元；批予香港和海外造船厂的新船建造合约共有五份，总值 1.21 亿元。

### 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。二零零八年，该署继续筹划在鲤鱼门兴建新的公众泊岸设施，并继续进行西贡二号公众码头建造工程。该署也完成了马鞍山海滨长廊的海堤提升工程。

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、122 公里海堤和防波堤、313 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。本港公私营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近七万公吨货物。新的空运货站正处于规划阶段，将于二零一零年年初投入服务，以提高货运处理量，应付预计的需求增长。

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，总处理能力每年超过 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，以促进本港物流业的发展。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。全面的测试会在二零零九年进行，共涉及 500 辆货车。

为确保物流业雇员了解业界的最新科技和发展，物流发展局与业界团体携手合作，为物流从业员举办培训课程、工作坊和论坛。该局也赞助了多项活动，让相关人士互相交流经验。

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。

## 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 5 800 班往来全球约 150 个城市的定期航班。此外，香港国际机场平均每星期约有 142 班来往各地的包机。

### 二零零八年航空交通

全球金融危机爆发，对二零零八年最后一季的航空交通造成不利影响。因此，香港国际机场全年客运量录得 4 714 万人次，较二零零七年增加 1.8%，而货运量则为 363 万公吨，较二零零七年下跌 3.1%。来往香港的航班共 301 142 架次，较二零零七年增加 2%。

航空运输在促进本港对外贸易方面，继续发挥重要作用。二零零八年，空运货物分别约占本港进口、出口和转口货物总值的 38.3%、32.4% 和 32.4%。

## 扩展腹地市场

作为通往内地的门户，香港国际机场致力加强与珠三角的综合多式联运网络。每天约有 320 班跨境旅游车，接载旅客往返机场和珠三角 90 个城镇。珠三角的旅客也

可享用海天客运码头提供的跨境渡轮服务，经香港国际机场前往海外。现时，这项渡轮服务的范围涵盖六个珠三角口岸，包括深圳蛇口和福永、东莞、中山、珠海和澳门。乘客还可在福永、蛇口、澳门和东莞虎门，预办行李托运手续和领取登机证。新的永久海天客运码头正在兴建中。

二零零八年十月，香港国际机场与深圳宝安国际机场携手合作，推出“港深机场中转服务”计划。根据这项计划，旅客可在香港国际机场或深圳宝安国际机场，预办中转航班的登机手续和领取登机证。两个机场都设有专用的休息室，并安排跨境旅游车接载旅客往中转机场乘坐飞机。为使两个机场可更紧密合作，香港特区政府和深圳市政府现正研究建造直通铁路连接两个机场的建议。

### 机场服务

在机场业务伙伴鼎力支持下，香港国际机场以服务卓越见称，更在 Skytrax 年度意见调查中获选为二零零八年全球最佳机场，是八年内第七次获得这项荣誉。

香港国际机场现正进行耗资 45 亿港元的客运大楼及飞行区改善计划，有关工程包括重新配置一号客运大楼南北两面的出境检查大堂；扩充东大堂转机区；把两个入境检查大堂合并；以及兴建北卫星客运廊。这些工程预计在二零一一年之前完成。二零零八年，一号客运大楼安装了 42 台自助登记服务机，以加快客运流程。

为鼓励航空公司增设航线前往新航点，香港国际机场把“新航点优惠安排”的实施时间延长一年，至二零零九年年底为止。营办定期航班前往新航点的航空公司，可获着陆费回扣。

### 为持续发展作好准备

为确保香港国际机场能够应付不断上升的航空服务需求，并继续为香港社会谋求最大利益，机场当局在七月委托顾问公司进行研究，拟订《香港国际机场 2030 规划大纲》，目的是订定机场未来 20 年的发展蓝图。顾问研究会评估机场的运作需求和限制，又会探讨在机场建造新跑道是否可行。

### 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。

特区政府也和民航伙伴检讨空运权安排，以扩展香港的航空网络并引入更多竞争。年内，特区政府与 16 个民航伙伴扩展了航空运输安排。

二零零八年，空运牌照局共发出六个新牌照：三个发给国泰航空公司，一个发给港龙航空公司，一个发给香港华民航空公司，一个发给甘泉香港航空公司。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](http://www.thb.gov.hk/tc/boards/transport/air/Guide-chi-final.pdf)。

年内，国泰航空公司增添了三架空中巴士 A330-300 型和四架波音 B777-300ER 型客机，并着手接收两架 B747-400ERF 型货机。随着机队的扩充，国泰航空在三月开办前往河内和达卡的定期航班，提供货运服务，并在九月把服务扩展至迈阿密和休士顿。该公司也加强区内服务，增加了飞往印度及日本的航班班次。不过，由于上半年油价高企，该公司冬季时实施了调配载客量的相应措施，减少飞往北美的航班，而增加飞往澳洲及欧洲的航班。年底时，该公司的定期航班服务范围遍及全球 59 个目的地。

港龙航空公司继续集中发展区内航线。该公司先后在七月、十月和十二月开办香港往来班加罗尔、河内和马尼拉的定期客运航班。另一方面，该公司分别在三月和七月停办往来仙台和海口的客运航班，并在十月停办往来大阪的货运服务。年底时，该公司的定期航班服务范围遍及 29 个目的地，包括内地 18 个城市。

年内，香港华民航空公司在一月开办香港往来马尼拉的定期航班，扩大了亚洲的服务网络。年底时，该公司的定期航班服务范围遍及 11 个目的地。

年内，香港航空公司在十月开办香港往来三亚、杭州和贵阳的航线，另一方面则停办往来福州、南昌、胡志明市、石家庄、青岛和天津的客运航班。年底时，该公司的定期航班服务范围遍及亚洲 11 个目的地。

年内，香港快运航空公司继续发展区内定期航班服务，在四月开办香港往来鹿儿岛和冲绳的服务，在六月开办往来北京和上海的服务，在七月开办往来首尔的服务，在九月开办往来马尼拉、大阪、峇里和布吉的服务，在十月开办往来札幌和哈尔滨的服务。另一方面，该公司在年内停办往来清迈、成都、杭州、加德满都、仰光、西安、宁波的客运航班。年底时，该公司的定期航班服务范围遍及亚洲 14 个目的地。

甘泉香港航空公司在四月基于商业因素终止营运。

年内，共有六家非本港航空公司开办往来香港的定期航班服务，其中四家开办客运服务，两家开办货运服务。客运航空服务方面，皇家约旦航空公司在一月开办往来安曼、曼谷与香港之间的航线；捷达航空公司在四月开办往来孟买与香港之间的服务；亚洲航空有限公司在五月开办吉隆坡与香港之间的服务，而泰国亚洲航空有限公司则在十月开办曼谷与香港之间的服务。货运航空服务方面，上海国际货运航空有限公司在五月从上海航空股份有限公司接办上海与香港之间的航线；东海航空公司在九月开办深圳／成都与香港之间的服务。除了现有的客运航空服务外，埃塞俄比亚航空公司也在九月开办亚的斯亚贝巴与香港之间的货运服务。

年内，有八家航空公司停办往来香港的航班服务：泰国国际航空公司、海洋航空公司和双子星货运航空公司先后在一月、五月和八月停办往来曼谷、米兰、美国与香港之间的货运服务。俄罗斯全禄航空公司在三月停办往来莫斯科、香港及悉尼的客运服务；四川航空公司在五月停办成都与香港之间的客运服务；密克罗尼亚大陆航空公司在七月停办关岛与香港之间的客运服务；山东航空公司和暹粒航空公司在十月分别停办来往烟台与香港之间，以及来往金边、暹粒与香港之间的客运服务。

香港直升机服务继续发展。港澳客运码头跨境直升机场现正进行扩充，预期新直升机坪的建造工程会在二零零九年完竣。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场。至于本地直升机服务，政府现正就准许商用直升机与政府飞行服务队共用湾仔临时直升机坪的构思，徵询业界和其他相关人士的意见。

### 更新民航法例

为执行最新的国际标准，并在适航性、航机器材、安全管理、资料保存、人员执照等方面实行国际间可行的做法，当局在年内修订了《1995年飞航(香港)令》。修订条文会在二零零九年一月一日开始生效。

### 航空交通管制

经改善空域使用情况和飞航程序设计，并增加航空交通管制工作的人手后，航空交通管制系统的功能已有所提升。年内，该系统共处理 302 541 架次在香港国际机场起降的航班，以及 154 728 架次飞越香港空域(包括在澳门机场起降)的航班，较二零零七年分别增加 2.19% 和下跌 1.44%。年内，在香港国际机场起降的航班每天平均有 827 架次，在四月二十日更创下 971 架次的记录。

为配合长远的航空交通需求，并解决珠三角空域的交通挤塞问题，中国民航总局、香港特区民航处及澳门民航局成立三方专题工作组，制订了“珠三角空中交通管理规划与实施方案”。三方现正商讨落实该方案的安排。

### 航机运作和适航

二零零八年八月二十九日，香港特区民航处与新加坡民航局在新加坡签订有关“航空器维修技术安排”的谅解备忘录，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零部件维修，扩展至互相认可航空器和引擎维修。

### 航空保安

民航处致力确保香港实施的航空保安措施都符合国际标准。香港国际机场全面作好准备，迎接北京 2008 奥运会及残疾人奥运会马术项目举行期间，前来香港的数以千计旅客和观众。由于马术公司、政府部门及机场当局紧密合作，加上年内进行了一连串演习，民航处得以确保运动员、官员、政要及参赛马匹都安全舒适地抵港和离港。此外，当局也设定了飞行限制区，为运送参赛马匹的航班作出特别安排，并采取其他相关程序，务求令马术项目顺利举行。

### 国际民航组织的安全监察审查

国际民航组织将于二零零九年二月二十六日至三月六日期间，派员到香港进行安全监察审查。为此，民航处在二零零八年九月成立专责工作组，协调和统筹民航处各分部及香港天文台的相关准备工作。这次审查旨在全面评核香港安全监察制度的稳健程度，本港航空业界会因而获益。

### 加强航空服务

政府计划更新民航处的航空交通管制系统，并在机场岛上兴建民航处新总部大楼，以维持香港作为区内航空中心的地位和支持民航业的长远发展。有关拨款已获立法会批准。此外，民航处由七月六日起执行香港国际机场的航班协调职务。

### 网址

运输及房屋局：<http://www.thb.gov.hk>

运输署：<http://www.td.gov.hk>

路政署：<http://www.hyd.gov.hk>

海事处：<http://www.mardep.gov.hk>

民航处：<http://www.cad.gov.hk>

香港机场管理局：<http://www.hkairport.com>