

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。香港鐵路有限公司(港鐵公司)在地下鐵路和九廣鐵路於二零零七年十二月合併後成立。港鐵公司通過實施單程車票綜合票務系統，並拆除前地下鐵路和九廣鐵路網絡的轉線閘機，實施無障礙的轉線安排，令鐵路網絡得以在二零零八年九月進一步整合。

二零零八年，香港的鐵路項目進展順利。在九龍半島南端連接東鐵線與西鐵線的九龍南線，以及將軍澳支線的康城站會如期在二零零九年建成。

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已於二零零八年三月通車，餘下的青衣至長沙灣段將會在二零零九年年底完成。

港珠澳大橋的可行性研究報告已在二零零八年十二月提交中央政府審批。廣東省、香港和澳門政府會敲定港珠澳大橋主橋的融資安排。至於主橋的初步設計，則計劃在二零零九年四月展開，以便在二零一零年或以前及早展開建造工程。

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，即在二零零八年年中開始分期完成的運輸資訊系統，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量錄得 4 714 萬人次，貨運量則達 363 萬公噸。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掌管，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 and 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。

香港的鐵路近年發展迅速。當局共投放約 1,000 億元於以下六個鐵路項目：

- 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)；以及
- 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線的康城站。

此外，西港島線、沙田至中環線、觀塘線延線、南港島線(東段)、廣深港高速鐵路香港段、北環線和港深機場軌道聯絡線的策劃工作也正在進行，而港口鐵路線、南港島線(西段)和北港島線則正在檢討中。

運輸基礎設施

道路網絡

香港共有全長 2 040 公里的道路、1 014 個道路構築物、15 條行車隧道(包括三條沉管式過海隧道)和四座主要懸索橋樑。

年內完成的主要道路工程包括：

- 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。
- T3 號主幹路：在大圍建造一條連接八號幹線(長沙灣至沙田段)和現有的大埔公路的雙程雙線分隔主幹道路，以紓緩大埔公路多個路段的交通擠塞情況。

隧道

政府擁有十條行車隧道，分別是海底隧道、獅子山隧道、香港仔隧道、啟德隧道、城門隧道、將軍澳隧道、長青隧道、大圍隧道、沙田嶺隧道和尖山隧道。

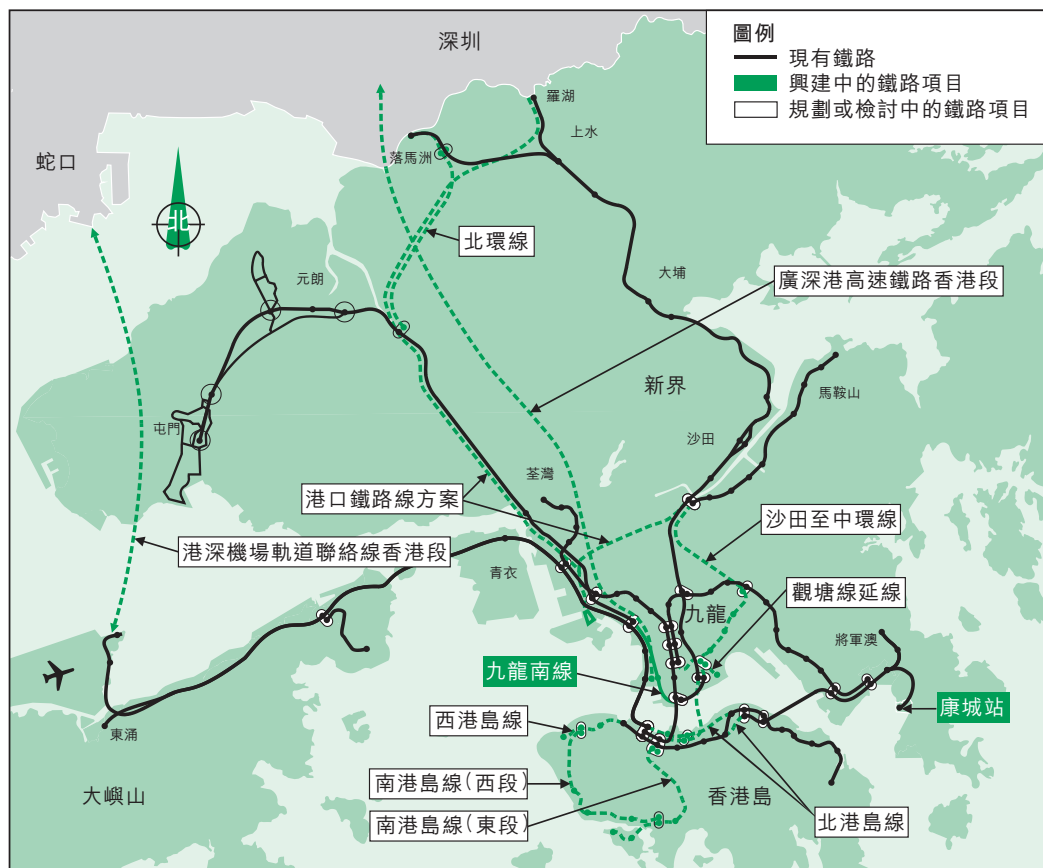
上述最後三條隧道位於青沙管制區，由私人公司按照管理合約管理和經營。除啟德隧道和長青隧道不收費外，其他隧道的收費都受政府規管。

本港另有四條隧道由私人公司按照“建造、營運及移交”模式經營，分別是東區海底隧道、大老山隧道、西區海底隧道和大欖隧道。

此外，香港還有一條私營隧道，即愉景灣隧道有限公司所建造的愉景灣隧道。隧道由該公司營運和保養，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 35% 的公共交通工具乘客需求，以及約 68% 前往內地的陸路過境乘客人次。鐵路網絡現正擴展至香港各主要地區。下圖顯示現有鐵路網絡、兩個興建中的鐵路項目，以及十個規劃中或檢討中的鐵路項目大約走線。



興建中的鐵路項目

全長 3.8 公里的九龍南線正在興建中，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下半年建成後，乘客便可在紅磡站轉乘東鐵線或轉乘西鐵線。

將軍澳線康城站是將軍澳線的支線，預計在二零零九年年中建成。

規劃中的鐵路項目

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。該鐵路計劃最初在二零零七年十月刊憲，其後作出的修訂則在二零零八年九月刊憲。有關工程預計在二零零九年年中展開。

沙田至中環線會經鑽石山和東南九龍把馬鞍山線延伸至紅磡，並把東鐵線延伸過海至港島。政府已委託港鐵公司進行設計工作，以期在二零一零年展開建造工程。

觀塘線延線會把現有的觀塘線由油麻地站延伸至黃埔，並在何文田設置中途站。政府已邀請港鐵公司着手進行規劃和擬備初步工程設計，以期在二零一零年展開建造工程，並在二零一五年或之前竣工。

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。港鐵公司已擬備初步工程設計，現正進行進一步的規劃，以期在二零一一年展開建造工程，並在二零一五年或之前竣工。

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，在皇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 分鐘縮短至大約 50 分鐘。政府已邀請港鐵公司展開進一步的規劃和設計工作，預期在二零零九年年底展開建造工程，並在二零一四至一五年或之前竣工。

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。北環線將會把西鐵線錦上路站與落馬洲過境站連接起來，連同東鐵線的落馬洲支線，構成一條連接西鐵線和東鐵線的策略性走廊。政府正檢討有關建議。

行政長官在《二零零七至零八年施政報告》中宣布推行措施，以促進港深空港合作，並研究興建港深機場軌道聯絡線的可行性及經濟效益，以期取得航線網絡互補的協同效益。由兩地政府委託進行的機場聯絡線聯合前期研究，已在二零零八年完成。關於主要備置運作事宜的進一步研究，會在二零零九年進行。

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，預計在二零零九年年底完成。
- 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道路安全水平和容車量。有關工程已在二零零四年六月展開。北段道路在二零零八年年初通車，而南段道路將於二零零九年年初落成啟用。餘下工程預計在二零零九年第三季完成。
- 屯門公路重建及改善工程：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。建造工程會分階段展開，以期在二零一四年或之前陸續完成，首份合約的工程在二零零八年十月動工。至於屯門公路市中心段的擴闊工程，則預計在二零零九年年底展開，在二零一二年年底或之前完成。
- 屯門公路近青田交匯處路段的擴闊工程：工程包括把一段長約 240 米的屯門公路擴闊至雙程三線，安裝隔音屏障，鋪設低噪音路面和完成相關工程。工程在二零零八年年中展開，預計在二零零九年年底或之前完成。

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：

- 屯門至赤鱗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，連接港深西部公路與香港國際機場及大嶼山，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。這條新道路有助促進香港物流業的發展，並可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。
- 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與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。預計建造工程會在二零零九年年底展開，在二零一七年或之前完成。
- 中九龍幹線的工地勘測及初步設計工作正在進行。擬建的雙程三線幹道長 3.7 公里，連一條約 3.9 公里長的隧道，將連接西九龍與未來的啟德發展區和九龍灣道路網絡。該幹道連同 T2 號主幹路和將軍澳－藍田隧道，將成為連接西九龍和將軍澳的策略性六號幹線。
- 計劃興建的 T2 號主幹路是一條約 2.5 公里長的雙程雙線分隔車道，在啟德發展區與中九龍幹線連接，並在茶果嶺海旁與將軍澳－藍田隧道連接。這個工程項目的詳細設計工作會在二零零九年第三季展開。
- 將軍澳－藍田隧道和跨灣連接路的勘測及初步設計研究，預計會在二零零九年年初展開。將軍澳－藍田隧道是連接將軍澳和九龍的另一條對外陸上路線，而跨灣連接路則可紓緩將軍澳市中心預期的交通擠塞情況。
- 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)，由雙程三線分隔車道改為雙程四線分隔車道。當局在二零零八年六月批准進行第一期的道路計劃。第一期建造工程預計在二零零九年上半年展開，並在二零一三年或之前分階段完成。第二期的建造工程正處於規劃階段。
- T4 號主幹路：這條擬建的雙程雙線分隔車道將連接沙田路與 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。當局正檢討這項工程計劃的實施事宜。
- 西貢公路改善工程：在嘉林別墅段和匡湖居段進行的第一期改善工程，會在二零零九年年初刊憲。在匡湖居至西貢市中心段進行的第二期改善工程，已

在二零零七年展開勘測研究。當局擬定了多個改善道路的概念，藉以提高道路標準及容車量，應付二零一六年後的交通增長。當局曾多次諮詢公眾，收集市民對這些概念的意見和建議。勘測研究預計在二零零九年或之前完成。

青馬管制區

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。二零零八年，青嶼幹線平均每日行車量為56 414架次。

青沙管制區

青沙管制區把西面的青馬管制區與沙田的大埔公路連接起來。青沙管制區涵蓋八號幹線長沙灣至沙田段的部分路段在二零零八年三月啓用；該路段長六公里，由高架道路及收費隧道組成，所有車輛一律收費八元。該路段不但直接把沙田與西九龍連接起來，而且可增加道路容車量，以應付獅子山隧道、大老山隧道及城門隧道與日俱增的交通量。

青沙管制區介乎青衣至長沙灣的餘下路段將於二零零九年年底通車。整個青沙管制區投入運作後，將涵蓋青衣西高架路、南灣隧道、青衣東高架路、昂船洲大橋、昂船洲高架路、荔枝角高架路、尖山隧道、沙田嶺隧道及大圍隧道。

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在二零零七年十二月合併後，本港鐵路系統由港鐵公司單獨營運。港鐵公司原本由政府全資擁有，其後在二零零零年私有化，成為上市公司，但政府仍是主要股東。

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(柴灣站至上環站)；
- 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)。

鐵路網絡全長 168 公里，沿途設置逾 80 個車站。

港鐵公司又負責營運全長 35.3 公里的機場快線。

鐵路系統在平日每天平均載客約 380 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 376 000 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，又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電車路線，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 22 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 13 200 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 320 條行走九龍和新界的巴士線，以及 60 條過海巴士線，其中與新世界第一巴士服務有限公司 (新巴) 和城巴有限公司 (城巴) 聯營的過海巴士線分別有 29 及 21 條。

年底時，九巴共有 3 925 輛領有牌照的巴士，包括 3 733 輛空調巴士，可接載坐輪椅乘客的有 1 872 輛。年內，九巴共載客 9.9 億人次(平均每日載客 270 萬人次)，行車達 3.25 億公里。

港島的巴士服務由新巴和城巴提供。年底時，新巴共經營 50 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 692 輛領有牌照的空調巴士，其中可接載坐輪椅乘客的有 548 輛。

年內，新巴共載客 1.75 億人次(平均每日載客 479 400 人次)，行車達 4 940 萬公里。

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 62 條港島巴士線、一條新界巴士線和 29 條過海巴士線，當中有 21 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 918 輛領有牌照的空調巴士，其中可接載坐輪椅乘客的有 216 輛。年內，城巴共載客 2.09 億人次(平均每日載客 571 000 人次)，行車達 8 270 萬公里。

龍運巴士有限公司提供新界與大嶼山及機場之間的巴士服務。年內，龍運巴士共載客 2 890 萬人次(平均每日載客 78 900 人次)，行車達 2 560 萬公里。年底時，該公司經營 18 條巴士線，共有空調巴士 157 輛，其中 154 輛可接載坐輪椅的乘客。

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 1 720 萬人次(平均每日載客 47 000 人次)，行車達 580 萬公里。該公司經營 22 條巴士線，共有 102 輛領有牌照的巴士。

年內，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 229 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 7 071 輛，當中已投入服務的有 6 957 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。二零零八年，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。

公共小型巴士

根據牌照規定，香港的公共小型巴士最多可載客 16 人。年底時，全港共有 4 350 輛公共小巴。

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 2 921 輛綠色專線小巴，行走 350 條路線，平均每日載客 1 481 000 人次。紅色小巴沒有規定的路線和行車時間表，而且可自行釐定車費，但營運範圍受到某些限制。年內，本港共有 1 429 輛紅色小巴，平均每日載客 399 400 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，運輸署定期出版《公共小巴通訊》。

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、警方和運輸署在三月中於東九龍警區攜手推出“小巴安全駕駛計劃”，並在十一月把這項道路安全計劃推展至全港各區。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”。

公共小巴全都在二零零六年六月底或之前安裝了速度顯示器。根據法例規定，由二零零八年五月一日起，所有公共小巴一律須裝有速度顯示器，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加裝安全帶和高靠背座椅的規格與圖則。現時，約有 83 輛公共小巴加裝了安全帶和高靠背座椅。

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，延長至二零一零年一月三十一日。根據這項措施，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 240 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；在有關的士站增設的士資訊牌；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渡海客輪服務，另有 14 個營辦商營辦 24 項持牌客輪服務，往來離島、新市鎮和內港。除專營和持牌航線外，本港還有約 74 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 81 600 人次，往來離島的航線平均每日載客約 65 500 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，務求提高交通管理的效率和成效。

牌照服務

年底時，本港共有 1 756 779 人持有駕駛執照、568 811 輛領有牌照的私家車輛和 6 295 輛政府車輛。領有牌照的私家車共有 383 141 輛，其中 34 614 輛為年內登記的新車。登記貨車總數達 117 592 輛，其中 74 363 輛為輕型貨車、40 075 輛為中型貨車、3 154 輛為重型貨車。學習駕駛的人士平均每月有 3 183 人。

駕駛改進計劃

為推廣道路安全，並使駕車人士加深認識良好的駕駛態度和行為，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，指定由數所駕駛學校提供有關課程，協助駕車人士及其他道路使用者遵守道路規則。二零零二年九月至二零零八年十二月期間，約有 16 000 名駕車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。修習課程的人士當中，約有 72% 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操作安全，性能良好，而且維修妥善。政府規定，所有公共服務車輛、重量超過 1.9 公噸的貨車和拖架一律須每年檢驗一次。二零零八年，四個政府驗車中心共檢驗了 193 000 輛車。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。全港 22 個指定的車輛測試中心共檢驗了 225 000 輛車。

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須接受檢驗，以確定符合法例規則。二零零八年，當局批核了 590 種車輛類型，其中 572 種通過檢驗同類型車輛樣本的簡化程序予以批核。

為進一步利便顧客，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裝設了車輛排期展示屏，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，包括屯門公路、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。二零零八年，閉路電視系統的覆蓋範圍進一步擴展至屯門及元朗區。安裝 48 部攝影機的工程在十月大致上完成。

為進一步加強交通監察和交通資訊發放功能，運輸署計劃在市區及新界區安裝閉路電視攝影機。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。工程在二零零八年一月展開，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。

運輸署的流動閉路電視系統可在一小時內運送至偏遠地區或小路，把交通事件及交通情況的即時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則在二零零八年十月投入運作。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 1 748 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，部分隧道已安裝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

換車速限制標誌、自動交通事故探測系統等。另外，青馬管制區、青沙管制區和港深西部公路也裝設了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。二零零八年，約有 48% 的駕車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，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 203 000 個公眾泊車位。

道路安全

二零零八年，引致傷亡的交通意外共有 14 332 宗，較二零零七年減少了 6.4%，其中導致重傷和死亡的意外分別有 2 004 宗和 138 宗。二零零七年引致傷亡的交通意外共有 15 315 宗，其中導致重傷和死亡的意外分別有 2 376 宗和 153 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 83 個地點推行改善措施。

為打擊酒後駕駛及其他不當的駕駛行為，政府制定了《2008 年道路交通法例（修訂）條例》。除了加重酒後駕駛、危險駕駛引致他人死亡等多種交通違例事項的罰則外，該條例還引入隨機呼氣測試，以加強對酒後駕駛的阻嚇作用。此外，該條例也把暫准駕駛執照計劃擴展至私家車和輕型貨車的新牌司機，以進一步加強道路安全。

政府的道路安全運動宣傳策略，是集中宣傳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”。當局也繼續進行其他道路安全宣傳教育活動，宣傳上述新修訂的法例、安全和負責任的駕駛行為，以及單車安全和行人安全。

公共運輸與環境

政府按照可持續發展的原則規劃公共運輸基建項目，致力確保土地用途、運輸和環境的規劃配合得宜。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。二零零二年至二零零八年期間，共有六條新鐵路線或現有鐵路的支線投入服務。二零零九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，而且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幹道的巴士班次每日減少約 4 300 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 1 500 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，務求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。有關措施包括在景隆街至東角道的一段駱克道實施人車共用街道的安排，以及在上海街至白加士街的一段西貢街和彌敦道至白加士街的一段寶靈街，實施交通紓緩措施。此外，當局正為旺角、銅鑼灣及元朗區進行有關改善行人環境、城市設計、街景和景觀的詳細研究。

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 92% 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和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行。目前，幾乎所有的士和六成公共小巴已轉換為石油氣車輛。此外，政府在二零零七年四月推出資助計劃，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。截至二零零八年年底，根據計劃獲批核的申請約為 6 000 宗。政府也為新登記環保汽

油車輛的買家，推出了汽車首次登記稅寬減計劃；年內處理的相關申請合共約 3 100 宗。

過境交通

整體過境交通

二零零八年，整體過境車輛數目較上年增加 0.6%，平均每日為 42 000 架次。經由鐵路、陸路和渡輪過境的整體乘客量則增加了約 2.4%，每日達 526 500 人次。

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過境鐵路線，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 244 400 人次，在節日更超過 358 200 人次。

第二條通往內地的過境鐵路線，是延伸至落馬洲的港鐵東鐵支線。該通道在二零零七年八月十五日啓用，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。二零零八年，落馬洲支線鐵路服務平均每日處理的旅客量約為 29 100 人次，節日則超過 46 500 人次，而使用本地公共交通工具前往該處的乘客，則平均每日約為 21 500 人次。

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。二零零七年七月一日啓用的深圳灣口岸，在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 27 900、5 800、2 400 和 5 900 架次。

過境旅客方面，平均每日經落馬洲、文錦渡、沙頭角和深圳灣通道過境的分別有 103 600、5 500、6 500 和 34 200 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，或乘坐本地公共交通工具，前往設於深圳灣口岸港方口岸區的公共運輸交匯處。

二零零八年，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 78 900 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 33 000 和 18 200 人次。

當局在二零零三年三月推出一項試驗計劃，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或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。自二零零五年一月起，參與這項試驗計劃的車輛開始營運的時間，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過境道路和鐵路通道。

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現正積極推展這項工程計劃。廣東省在二零零八年十二月向中央政府提交可行性研究報告，以供考慮。香港接線和香港口岸正分別進行勘測及初步設計工作，以期與港珠澳大橋主橋同步啓用。

北環線將會把西鐵線錦上路站與落馬洲過境站連接起來，連同東鐵線的落馬洲支線，構成新界北部一條連接西鐵線和東鐵線的策略性通道。

在廣深港高速鐵路通車後，來往廣州與香港所需時間將會縮短，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。此外，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。這個工程項目的規劃和設計工作正全速進行，預期建造工程會在二零零九年展開。

香港特區政府和深圳市人民政府在二零零八年完成了港深機場軌道聯絡線的聯合前期研究。不論以客運還是貨運量計算，香港國際機場都是全球最繁忙機場之一；另一方面，深圳機場處理的國內航班則遠較香港為多。如果機場聯絡線有高效率的旅客及行李處理安排加以配合，日後乘客往來兩個機場，將倍感方便。有關主要備置工程及運作事宜的進一步研究，將於二零零九年進行。

擬建的蓮塘／香園圍口岸將接駁至深圳的東部過境通道，經深惠及深汕高速公路，連接粵東、福建及江西省，可大大拉近港深與鄰近省份的距離，並促進日後區內的合作與發展。擬建的口岸有助把本港東部現有過境通道(文錦渡和沙頭角口岸)的過境交通重新分流。

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，由八個營辦商營辦，可接載乘客前往澳門和內地約 13 個港口。年內，使用渡輪服務來往內地港口的跨境旅客共 540 萬人次，來往澳門的則有 1 860 萬人次。

港口

二零零八年，香港處理的貨櫃達 2 450 萬個標準箱(20 呎標準貨櫃單位)，使香港繼續成為華南地區最大的貨櫃港和全球最繁忙的港口之一。

年內，進出香港的船隻合共約 435 400 航次，共運載 2.6 億公噸貨物和約 2 700 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 500 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，一般的周轉時間約為十小時。

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

在二零零四年完成的“香港港口規劃總綱 2020 研究”，建議採取一系列即時和長遠措施，以增強港口的競爭力。政府已依照研究的建議，更新了港口貨運量預測，預計港口的貨櫃吞吐量在未來數年會持續增長。政府也完成大嶼山西北部一幅土地的生態研究，就環境因素評估在該處關建新貨櫃碼頭是否適合。政府現正根據這兩項研究的結果，積極探討在青衣西南部另一幅土地關建新貨櫃碼頭是否可行。

為鞏固香港作為亞太區樞紐港的地位，政府又計劃疏浚貨櫃港區及其進出航道，以確保未來的超大型貨櫃船無論何時都可在港口停靠，不受船身入水的深度所限制。

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，成員包括業界領袖和有關的高層政府官員。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有關的高層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。航運發展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。

除了香港航運獎學金計劃外，航運發展局還推出一項安排香港大學與大連海事大學互換法學院學生的學術合作計劃。該計劃旨在培訓有志從事海事法律工作的法學院畢業生。

航運業

在本港營辦航線的國際航運公司約有 100 家，每星期提供約 450 個航班，目的地遍及全球逾 500 個港口。另外，也有大約 750 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。香港目前是世界第八大航運中心，由香港船東擁有、管理或營運的船舶逾 1 500 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，提供多項補給和支援服務，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 15 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、美國和越南的稅務當局，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，以及嚴格執行主要國際海事公約的規則和標準。

海事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

船事務，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 (<http://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、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，當中列出船隻到港、貨物及貨櫃吞吐量的數據。

海事處電子業務系統提供一站式平台，以簡化和加快辦理關務的程序。系統已提升功能，可處理更多電子業務，例如網上遞交申請、網上簽發許可證／證明書、自動批核網上申請、網上自動轉帳付款、網上查詢申請審批進度等。

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其監察範圍內。

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。

海事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，為葵涌一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

二零零八年，在本港獲發牌照的本地船隻達 13 500 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，政府已在二零零七年一月實施新制定的《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 (<http://www.hydro.gov.hk>) 提供實時潮汐資料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相關項目的規劃事宜提供專業意見，並協調有關各項海上工程的海事處布告的發布事宜，其中包括屯門區、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。

在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》的有關規定方面，該部也是指定當局的執行部門，工作包括監察港口設施保安人員的培訓和資歷、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關於進出船隻數目及貨櫃吞吐量的海事與港口統計資料數據，並把有關數字登載於部門網頁 (<http://www.mardep.gov.hk/hk/publication/portstat.html>)。

海事工業安全

由於中國經濟持續發展，二零零八年香港海港保持繁忙。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，海事處已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，運作時間為每天上午七時至午夜十二時。由一名承租人根據租用合約營辦的屯門客運碼頭在二零零六年十一月三日啓用，有泊位三個，運作時間為每天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已推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 29 個，供船舶作業之用。“A”級浮泡有 19 個，適合長達 183 米的船舶使用；“B”級浮泡有 10 個，適合長達 137 米的船舶使用。預訂繫泊浮泡的手續，可通過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。根據新的《商船(本地船隻)條例》，某些類型的本地船舶也可由海事處認可的有關當局、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 6 672 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，海事處與廣東、澳門及深圳海事局共同簽訂了合作協議，確認以珠江口區域海上溢油應急計劃作為區域內重大溢油事故的應變行動指引，以加強香港與區內各地的合作。

二零零八年十一月，海事處污染控制小組舉行大規模的溢油清理演習，測試各有關政府部門和本地石油公司處理重大海上溢油事故的應變能力。

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。香港已連續六年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。

二零零八年，香港船舶註冊繼續吸引高質素船隻註冊。年內在香港註冊的船隻已超逾 3 900 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，並推行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十次註冊前的品質管理檢查，以及 45 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，使香港船旗在巴黎和東京備忘錄的白名單上，繼續佔有卓越表現船旗的席位。

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。二零零八年，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 17 宗。

香港是亞洲海事調查員論壇的成員，海事處積極參與論壇各項活動。二零零八年九月十七日至十九日期間，香港主辦第十一屆亞洲海事調查員論壇，讓各成員有機會增進在海事調查方面的合作與交流。

海員

海事處船舶註冊及海員事務部負責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 23 000 名不同國籍的船員在香港註冊遠洋船上工作，另有約 1 600 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，以協助他們日後成為航運業的岸上專業人才。截至二零零八年年底，共有 109 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。二零零八年，香港特區政府人員出席國際海事組織會議共 21 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。

國際會議

亞洲地區反海盜及武裝劫船合作協定信息分享中心於十一月四日至六日在香港舉行能力建設工作坊。

港口國監督

香港是《亞太地區港口國監督諒解備忘錄》的成員。海事處積極參與該備忘錄的各項活動，並且是該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無私的美譽。二零零八年，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。監督人員檢查抵港遠洋船合共 681 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 4% 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。

二零零八年，該中心處理的船舶緊急求助個案合共 227 宗，其中 66 宗須展開搜救行動，共救回 74 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 121 艘為大型機動船和高速船，分別隸屬於香港警務處、香港海關、消防處等 14 個政府部門。部分使用部門自行管理其特定用途船舶。海事處管轄的船舶有 81 艘，包括巡邏小輪、運送小輪、浮臺以及海道測量船和爆炸品運載船等專用船，當中 47 艘由該處派員操作。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，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 22 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 40 艘，總值 5,700 萬元；批予香港和海外造船廠的新船建造合約共有五份，總值 1.21 億元。

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。二零零八年，該署繼續籌劃在鯉魚門興建新的公眾泊岸設施，並繼續進行西貢二號公眾碼頭建造工程。該署也完成了馬鞍山海濱長廊的海堤提升工程。

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、122 公里海堤和防波堤、313 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近七萬公噸貨物。新的空運貨站正處於規劃階段，將於二零一零年年初投入服務，以提高貨運處理量，應付預計的需求增長。

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，總處理能力每年超過 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，以促進本港物流業的發展。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。全面的測試會在二零零九年進行，共涉及 500 輛貨車。

為確保物流業僱員了解業界的最新科技和發展，物流發展局與業界團體攜手合作，為物流從業員舉辦培訓課程、工作坊和論壇。該局也贊助了多項活動，讓相關人士互相交流經驗。

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。

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 5 800 班往來全球約 150 個城市的定期航班。此外，香港國際機場平均每星期約有 142 班來往各地的包機。

二零零八年航空交通

全球金融危機爆發，對二零零八年最後一季的航空交通造成不利影響。因此，香港國際機場全年客運量錄得 4 714 萬人次，較二零零七年增加 1.8%，而貨運量則為 363 萬公噸，較二零零七年下跌 3.1%。來往香港的航班共 301 142 架次，較二零零七年增加 2%。

航空運輸在促進本港對外貿易方面，繼續發揮重要作用。二零零八年，空運貨物分別約佔本港進口、出口和轉口貨物總值的 38.3%、32.4% 和 32.4%。

擴展腹地市場

作為通往內地的門戶，香港國際機場致力加強與珠三角的綜合多式聯運網絡。每天約有 320 班跨境旅遊車，接載旅客往返機場和珠三角 90 個城鎮。珠三角的旅客也

可享用海天客運碼頭提供的跨境渡輪服務，經香港國際機場前往海外。現時，這項渡輪服務的範圍涵蓋六個珠三角口岸，包括深圳蛇口和福永、東莞、中山、珠海和澳門。乘客還可在福永、蛇口、澳門和東莞虎門，預辦行李託運手續和領取登機證。新的永久海天客運碼頭正在興建中。

二零零八年十月，香港國際機場與深圳寶安國際機場攜手合作，推出“港深機場中轉服務”計劃。根據這項計劃，旅客可在香港國際機場或深圳寶安國際機場，預辦中轉航班的登機手續和領取登機證。兩個機場都設有專用的休息室，並安排跨境旅遊車接載旅客往中轉機場乘坐飛機。為使兩個機場可更緊密合作，香港特區政府和深圳市政府現正研究建造直通鐵路連接兩個機場的建議。

機場服務

在機場業務伙伴鼎力支持下，香港國際機場以服務卓越見稱，更在 Skytrax 年度意見調查中獲選為二零零八年全球最佳機場，是八年內第七次獲得這項榮譽。

香港國際機場現正進行耗資 45 億港元的客運大樓及飛行區改善計劃，有關工程包括重新配置一號客運大樓南北兩面的出境檢查大堂；擴充東大堂轉機區；把兩個入境檢查大堂合併；以及興建北衛星客運廊。這些工程預計在二零一一年之前完成。二零零八年，一號客運大樓安裝了 42 台自助登記服務機，以加快客運流程。

為鼓勵航空公司增設航線前往新航點，香港國際機場把“新航點優惠安排”的實施時間延長一年，至二零零九年年底為止。營辦定期航班前往新航點的航空公司，可獲着陸費回扣。

為持續發展作好準備

為確保香港國際機場能夠應付不斷上升的航空服務需求，並繼續為香港社會謀求最大利益，機場當局在七月委託顧問公司進行研究，擬訂《香港國際機場 2030 規劃大綱》，目的是訂定機場未來 20 年的發展藍圖。顧問研究會評估機場的運作需求和限制，又會探討在機場建造新跑道是否可行。

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。

特區政府也和民航伙伴檢討空運權安排，以擴展香港的航空網絡並引入更多競爭。年內，特區政府與 16 個民航伙伴擴展了航空運輸安排。

二零零八年，空運牌照局共發出六個新牌照：三個發給國泰航空公司，一個發給港龍航空公司，一個發給香港華民航空公司，一個發給甘泉香港航空公司。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，國泰航空公司增添了三架空中巴士 A330-300 型和四架波音 B777-300ER 型客機，並着手接收兩架 B747-400ERF 型貨機。隨着機隊的擴充，國泰航空在三月開辦前往河內和達卡的定期航班，提供貨運服務，並在九月把服務擴展至邁阿密和休士頓。該公司也加強區內服務，增加了飛往印度及日本的航班班次。不過，由於上半年油價高企，該公司冬季時實施了調配載客量的相應措施，減少飛往北美的航班，而增加飛往澳洲及歐洲的航班。年底時，該公司的定期航班服務範圍遍及全球 59 個目的地。

港龍航空公司繼續集中發展區內航線。該公司先後在七月、十月和十二月開辦香港往來班加羅爾、河內和馬尼拉的定期客運航班。另一方面，該公司分別在三月和七月停辦往來仙台和海口的客運航班，並在十月停辦往來大阪的貨運服務。年底時，該公司的定期航班服務範圍遍及 29 個目的地，包括內地 18 個城市。

年內，香港華民航空公司在二月開辦香港往來馬尼拉的定期航班，擴大了亞洲的服務網絡。年底時，該公司的定期航班服務範圍遍及 11 個目的地。

年內，香港航空公司在十月開辦香港往來三亞、杭州和貴陽的航線，另一方面則停辦往來福州、南昌、胡志明市、石家莊、青島和天津的客運航班。年底時，該公司的定期航班服務範圍遍及亞洲 11 個目的地。

年內，香港快運航空公司繼續發展區內定期航班服務，在四月開辦香港往來鹿兒島和沖繩的服務，在六月開辦往來北京和上海的服務，在七月開辦往來首爾的服務，在九月開辦往來馬尼拉、大阪、峇里和布吉的服務，在十月開辦往來札幌和哈爾濱的服務。另一方面，該公司在年內停辦往來清邁、成都、杭州、加德滿都、仰光、西安、寧波的客運航班。年底時，該公司的定期航班服務範圍遍及亞洲 14 個目的地。

甘泉香港航空公司在四月基於商業因素終止營運。

年內，共有六家非本港航空公司開辦往來香港的定期航班服務，其中四家開辦客運服務，兩家開辦貨運服務。客運航空服務方面，皇家約旦航空公司在二月開辦往來安曼、曼谷與香港之間的航線；捷達航空公司在四月開辦往來孟買與香港之間的服務；亞洲航空有限公司在五月開辦吉隆坡與香港之間的服務，而泰國亞洲航空有限公司則在十月開辦曼谷與香港之間的服務。貨運航空服務方面，上海國際貨運航空有限公司在五月從上海航空股份有限公司接辦上海與香港之間的航線；東海航空公司在九月開辦深圳／成都與香港之間的服務。除了現有的客運航空服務外，埃塞俄比亞航空公司也在九月開辦亞的斯亞貝巴與香港之間的貨運服務。

年內，有八家航空公司停辦往來香港的航班服務：泰國國際航空公司、海洋航空公司和雙子星貨運航空公司先後在二月、五月和八月停辦往來曼谷、米蘭、美國與香港之間的貨運服務。俄羅斯全祿航空公司在三月停辦往來莫斯科、香港及悉尼的客運服務；四川航空公司在五月停辦成都與香港之間的客運服務；密克羅尼亞大陸航空公司在七月停辦關島與香港之間的客運服務；山東航空公司和暹粒航空公司在十月分別停辦來往煙台與香港之間，以及來往金邊、暹粒與香港之間的客運服務。

香港直升機服務繼續發展。港澳客運碼頭跨境直升機場現正進行擴充，預期新直升機坪的建造工程會在二零零九年完竣。政府也在啟德發展區預留用地，以供興建另一個跨境直升機場。至於本地直升機服務，政府現正就准許商用直升機與政府飛行服務隊共用灣仔臨時直升機坪的構思，徵詢業界和其他相關人士的意見。

更新民航法例

為執行最新的國際標準，並在適航性、航機器材、安全管理、資料保存、人員執照等方面實行國際間可行的做法，當局在年內修訂了《1995年飛航(香港)令》。修訂條文會在二零零九年一月一日開始生效。

航空交通管制

經改善空域使用情況和飛航程序設計，並增加航空交通管制工作的人手後，航空交通管制系統的功能已有所提升。年內，該系統共處理 302 541 架次在香港國際機場起降的航班，以及 154 728 架次飛越香港空域(包括在澳門機場起降)的航班，較二零零七年分別增加 2.19% 和下跌 1.44%。年內，在香港國際機場起降的航班每天平均有 827 架次，在四月二十日更創下 971 架次的記錄。

為配合長遠的航空交通需求，並解決珠三角空域的交通擠塞問題，中國民航總局、香港特區民航處及澳門民航局成立三方專題工作組，制訂了“珠三角空中交通管理規劃與實施方案”。三方現正商討落實該方案的安排。

航機運作和適航

二零零八年八月二十九日，香港特區民航處與新加坡民航局在新加坡簽訂有關“航空器維修技術安排”的諒解備忘錄，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零部件維修，擴展至互相認可航空器和引擎維修。

航空保安

民航處致力確保香港實施的航空保安措施都符合國際標準。香港國際機場全面作好準備，迎接北京 2008 奧運會及殘疾人奧運會馬術項目舉行期間，前來香港的數以千計旅客和觀眾。由於馬術公司、政府部門及機場當局緊密合作，加上年內進行了一連串演習，民航處得以確保運動員、官員、政要及參賽馬匹都安全舒適地抵港和離港。此外，當局也設定了飛行限制區，為運送參賽馬匹的航班作出特別安排，並採取其他相關程序，務求令馬術項目順利舉行。

國際民航組織的安全監察審查

國際民航組織將於二零零九年二月二十六日至三月六日期間，派員到香港進行安全監察審查。為此，民航處在二零零八年九月成立專責工作組，協調和統籌民航處各分部及香港天文台的相關準備工作。這次審查旨在全面評核香港安全監察制度的穩健程度，本港航空業界會因而獲益。

加強航空服務

政府計劃更新民航處的航空交通管制系統，並在機場島上興建民航處新總部大樓，以維持香港作為區內航空中心的地位和支持民航業的長遠發展。有關撥款已獲立法會批准。此外，民航處由七月六日起執行香港國際機場的航班協調職務。

網址

運輸及房屋局：<http://www.thb.gov.hk>

運輸署：<http://www.td.gov.hk>

路政署：<http://www.hyd.gov.hk>

海事處：<http://www.mardep.gov.hk>

民航處：<http://www.cad.gov.hk>

香港機場管理局：<http://www.hkairport.com>