

## 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。香港铁路有限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。

二零零九年，香港的铁路项目进展顺利。将军澳线连接康城站的支线已在七月通车，而在红磡站连接东铁与西铁的九龙南线亦已在八月通车。

道路网络方面，发展同样进展良好。最后一段的八号干线(青衣至长沙湾段)在十二月落成通车。

港珠澳大桥的可行性研究报告已在二零零九年十月获中央人民政府通过。内地、香港和澳门政府会出资分担港珠澳大桥主桥的部分建造费用，其余款额会以商业银行的贷款支付。大桥的建造工程会分阶段进行，在二零一六年或之前完成。首阶段工程已在二零零九年十二月展开。

年内，当局继续推行智能运输系统。两项新服务，即公共交通查询服务及道路交通资讯服务，已于二零零九年开始在互联网上公开免费使用。行车时间显示系统早前已在港岛运作，将于二零一零年扩展至九龙区。

在民航方面，年内香港国际机场的客运量录得 4 497 万人次，货运量则达 335 万吨。年内，香港与民航伙伴之间的航空服务安排愈趋开放。

## 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：

年内完成的主要道路工程包括：

- 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》除勾勒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 亿元于以下八个铁路项目：

- 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) ;
- 东铁落马洲支线 (在二零零七年八月通车) ;
- 将军澳线康城站支线 (在二零零九年七月通车) ; 以及
- 九龙南线 (在二零零九年八月通车) 。

在二零零九年，西港岛线开始施工。

此外，沙田至中环线、观塘线延线、南港岛线 (东段)、北环线和港深西部快速轨道的策划工作也正在进行，而南港岛线 (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 2 050 公里的道路、1 276 个道路构筑物、16 条行车隧道 (包括三条沉管式过海隧道) 和五座主要悬索桥梁。

年内完成的主要道路工程包括：

- 八号干线 (青衣至长沙湾段)：建造一条连接青衣和九龙的双程三线分隔车道。这路段于二零零九年十二月启用后，整条八号干线将构成一条全面的策略性道路，直接连接香港国际机场和新界北区。
- 龙井头与长沙之间的一段东涌道：原来的单线行车道改为双线不分隔道路，以应付交通需求和提升道路安全。

### 隧道

政府拥有 11 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、尖山隧道及南湾隧道。

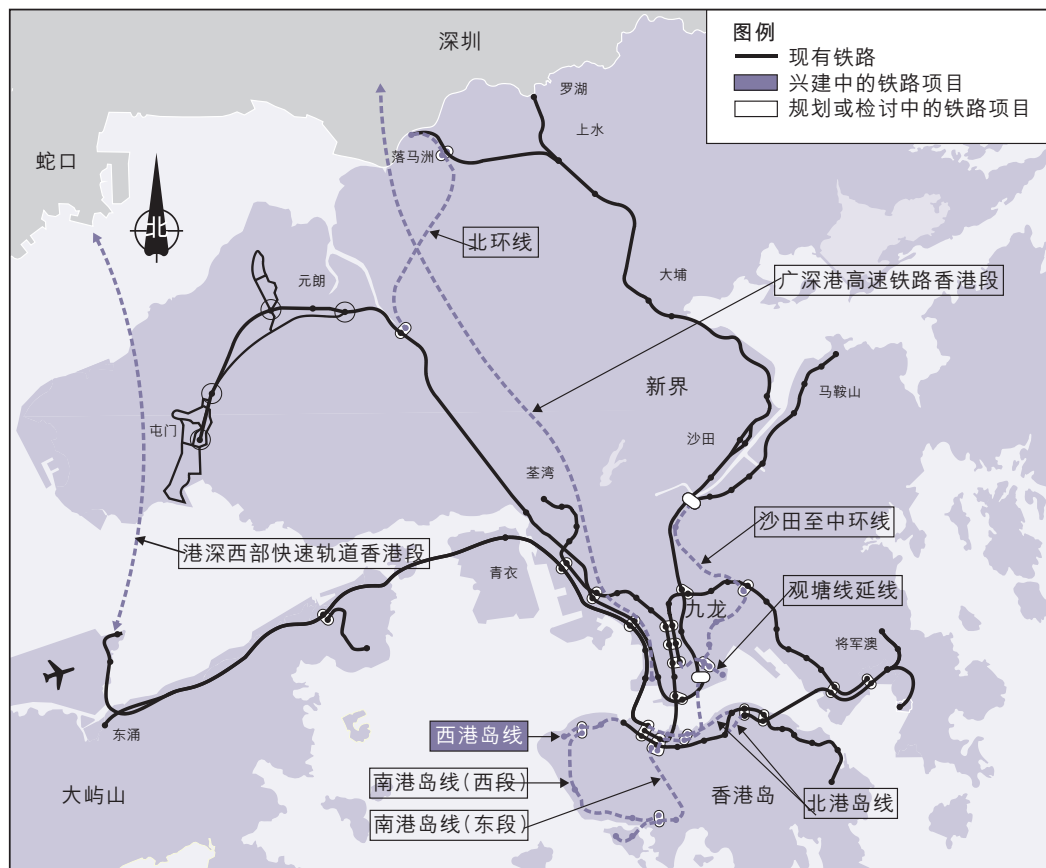
上述最后四条隧道位于青沙管制区，而长青隧道则位于青马管制区。上述 11 条隧道均由私人公司按照管理合约管理和经营。除启德隧道、长青隧道和南湾隧道不收费外，其他隧道的收费都受有关法例规管。

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 62% 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、一个兴建中的铁路项目，以及八个规划或检讨中的铁路项目大约走线。



### 兴建中的铁路项目

西港岛线由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。建造工程已在二零零九年七月展开，目标是在二零一四年或之前完成。

### 规划中的铁路项目

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与西铁线连接，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，同时就沙田至中环线咨询公众。

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。该铁路计划已在二零零九年十一月刊宪，以期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。这铁路项目已于七月根据《铁路条例》刊宪，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是一条长 26 公里的地下铁路线，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，列车来往广州与香港的时间可由 100 分钟缩短至大约 50 分钟。乘客由香港前往长沙和厦门只需四小时，前往武汉和福州只需五小时，而前往上海和北京也分别只需八小时和十小时。

该铁路计划最初在二零零八年十一月刊宪，其后作出的修订则在二零零九年四月刊宪。行政长官会同行政会议在二零零九年十月授权实施该计划。建造工程预期在二零一零年展开，并在二零一五年或之前完成。

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，并研究兴建港深西部快速轨道(前称“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。两地政府共同委托进行的港深西部快速轨道联合前期研究，已在二零零八年完成。两地政府就项目的未来工作，在二零零九年八月签署合作协议。

### 正在施工的道路工程

正在施工的主要道路工程包括：

- 中环湾仔绕道及东区走廊连接路：该道路将成为港岛北岸东西行策略性干道的一部分，其作用是纾缓有关地点的交通挤塞情况。工程项目包括建造一条长 4.5 公里的双程三线主干道路，以及一段长 3.7 公里的隧道。在中环填海工程第三期工地范围内的建造工程，已于二零零九年七月展开。其他路段的建造工程已于二零零九年十二月展开，并会分阶段进行。该道路预计在二零一七年或之前完成。
- 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。工程预计在二零一四年或之前陆续完成。至于屯门公路市中心段的扩阔工程，预计在二零一三年年底或之前完成。

- 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供汽车使用，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，预计在二零一零年年初完成。
- 旧政务司官邸附近道路交汇处与泰亨之间的吐露港公路扩阔工程：工程旨在把该快速公路路段扩阔，由双程三线分隔车道改为双程四线分隔车道。旧政务司官邸附近道路交汇处与马窝之间路段的扩阔工程已在二零零九年八月展开，以期在二零一三年完成。马窝与泰亨之间路段的扩阔工程预计在二零一零年年初展开，在二零一三年年底或之前完成。

### 规划中的道路工程

为了进一步提升本港现有的道路网络，政府现正规划多项道路建造及改善工程：

- 屯门至赤𧃘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。这个工程项目将建造一条双程双线道路，连接港深西部公路、港珠澳大桥香港口岸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。
- 香港接线的工地勘测及初步设计工作继续进行。拟建的双程三线干道全长约 12 公里，分别由海上高架桥、隧道及地面道路组成，连接港珠澳主桥与香港口岸。
- 中九龙干线的初步设计工作正在进行。拟建的双程三线干道长 4.7 公里，连一条 3.9 公里长的隧道，将连接西九龙与拟建的启德发展区和九龙湾道路网络。
- T2 号主干路的工地勘测及初步设计工作正在进行。拟建的主干路是一条长 3.6 公里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。
- 将军澳—蓝田隧道和跨湾连接路的初步设计工作，已在二零零九年三月展开，以便拟定建议计划，提供连接将军澳和九龙的另一条对外陆上路线。顾名思义，跨湾连接路预计会纾缓将军澳市中心的交通挤塞情况。将军澳—蓝田隧道是一条约三公里长的双程双线分隔车道，在茶果岭区连接将军澳和 T2 号主干路。跨湾连接路也是双程双线分隔车道，连接将军澳海湾两岸。
- 泰亨与和合石交汇处之间的粉岭公路扩阔工程，详细设计工作正在进行。该段粉岭公路会由双程三线分隔车道扩阔为双程四线分隔车道，并设置硬路肩。
- 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。在八号干线于二零零九年年底全线通车后，政府开始监察沙田区内交通情况，以便拟订计划，照顾长远的交通流量。

- 西贡公路：改善工程分两期进行。第一期在嘉林别墅段和匡湖居之间的一段，第二期则在匡湖居和西贡市中心的一段。第一期工程的走线已经确立。至于第二期改善工程，现正进行勘测研究，务求在尽量减少破坏环境的前提下，探索可以提升道路安全和解决交通挤塞的不同方案。
- 屯门公路小榄路段巴士转乘站的详细设计工作正在进行。这个工程项目会在屯门公路小榄路段辟设两个巴士转乘站，分别设于往屯门方向和往九龙方向。建造工程预计在二零一零年年中展开，在二零一三年或之前完成。

### 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。管制区由私人承办商管理。

青屿干线采用单向收费安排，车辆往返大屿山或马湾，只须在回程时缴付 20 元至 80 元不等的双程通行费，通行费视乎车辆类别而定。二零零九年，青屿干线平均每日行车量为 54 947 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。青沙管制区涵盖一条全长 13 公里的青沙公路，连接沙田、西九龙及青衣。青沙公路第一期（长沙湾至沙田段）已于二零零八年三月通车，二零零九年这路段平均每日行车量为 23 658 架次。第二期的青衣至长沙湾段已于二零零九年十二月通车。

青沙管制区有两组行车隧道。近沙田的一组包括尖山隧道、沙田岭隧道及大围隧道三条隧道。所有车辆使用该组隧道的费用均为八元。另一组是位于青衣的南湾隧道，是一条免费隧道。

青沙管制区在昂船洲和青衣之间有一条长 1.6 公里的大桥。这道昂船洲大桥横跨蓝巴勒海峡，不收取道路使用费。

### 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%。现时，本港铁路系统由港铁公司营运。港铁公司是一家上市公司，政府是最大股东。

港铁的铁路系统包括：

- 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(柴湾站至上环站)；
- 东涌线(香港站至东涌站)；
- 将军澳线(宝琳站／康城站至北角站)；
- 东铁线(红磡站至罗湖站／落马洲站)；
- 西铁线(屯门站至红磡站)；
- 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 175 公里，沿途车站逾 80 个。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 36.2 公里，共设有 68 个车站，每天载客约 385 000 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。

### 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 231 000 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 13 300 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 60%。

### 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)有限公司提供。年底时，



九巴经营 317 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和城巴有限公司联营的过海巴士线分别有 29 及 21 条。

年底时，九巴共有 3 879 辆领有牌照的巴士，包括 3 700 辆空调巴士，可接载坐轮椅乘客的有 1 925 辆。年内，九巴共载客 9.65 亿人次 (平均每日载客 264 万人次)，行车达 3.21 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 52 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 705 辆领有牌照的空调巴士，其中可接载坐轮椅乘客的有 564 辆。

年内，新巴共载客 1.72 亿人次 (平均每日载客 470 900 人次)，行车达 4 878 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 931 辆领有牌照的空调巴士，其中可接载坐轮椅乘客的有 287 辆。年内，城巴共载客 2.08 亿人次 (平均每日载客 570 000 人次)，行车达 8 201 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 2 820 万人次 (平均每日载客 77 200 人次)，行车达 2 810 万公里。年底时，该公司经营 19 条巴士线，共有空调巴士 167 辆，其中 165 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 1 800 万人次 (平均每日载客 49 400 人次)，行车达 630 万公里。该公司经营 23 条巴士线，共有 104 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 237 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 7 066 辆，当中已投入服务的有 6 968 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。二零零九年，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 2 977 辆绿色专线小巴，行走 353 条路线，平均每日载客 1 461 600 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 1 373 辆红色小巴，平均每日载客 390 100 人次。

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》。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七个工作坊，提醒他们注意道路安全。业界、警方和运输署在二零零八年三月中于东九龙警区携手推出“小巴安全驾驶计划”，并在二零零八年十一月把这项道路安全计划推展至全港各区。乘客可致电警察 24 小时热线投诉小巴司机超速及不当驾驶行为。

### 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 96 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，延长至二零一一年一月三十一日。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 250 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。

此外，运输署也加强宣传和教育工作，鼓励的士业界和市民按表收费和缴费。

### 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 13 个营办商营办 23 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 73 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 74 000 人次，往来离岛的航线平均每日载客约 64 000 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 1 736 623 人持有驾驶执照、577 794 辆领有牌照的私家车辆和 6 276 辆政府车辆。领有牌照的私家车共有 393 812 辆，其中 28 432 辆为年内登记的新车。登记货车总数达 114 003 辆，其中 72 505 辆为轻型货车、38 387 辆为中型货车、3 111 辆为重型货车。学习驾驶的人士平均每月有 3 293 人。

### 驾驶改进计划

为推广道路安全，并使驾车人士更加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。为进一步提高道路安全，由二零零九年二月开始，根据《道路交通条例》及《道路交通(违例驾驶记分)条例》，两类人士须强制修习有关课程。第一类是因严重交通违例事项而被定罪的人士；第二类则是在两年内在违例驾驶记分制度下累积十分的人士。二零零二年九月至二零零九年十二月期间，约有 22 800 名驾车人士修习驾驶改进课程，其中约 1 200 人属强制修读者。修习课程的人士当中，约有 80% 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

日常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。二零零九年，四个政府验车中心共检验了约 188 000 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 234 000 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，以确定符合法例规定。二零零九年，当局批核了 436 种车辆类型，其中 426 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。

### 智能运输系统

当局在交通繁忙地点安装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。现时共有 217 部摄影机安装在市区和新市镇，另有 185 部摄影机在主要公路上运作。为进一步加强交通监察和交通资讯发放功能，当局正安装更多闭路电视摄影机。有关工程已在二零零八年一月展开，预计在二零一零年年底竣工。

闭路电视设于 120 个策略性地点，而所拍摄的交通情况影像，会经由互联网和手提电话向市民播送。当局正在策略性地点进行增设安装工程。

流动闭路电视系统把大型活动或紧急事故的交通情况的实时影像，即时传送至紧急事故交通协调中心，以便迅速采取应变措施，纾缓交通挤塞情况。

电脑化区域交通控制系统连接同一区的交通灯号，加强管理时刻转变的路面情况。现时，市区所有地区及荃湾、葵青、沙田、马鞍山、大埔、北区、屯门及元朗等新市镇，都装设了区域交通控制系统。系统将会在二零一一年年底前扩展至将军澳。

年底时，全港共有 1 763 个路口装有灯号，其中 1 627 个由区域交通控制系统控制。

为节省费用并有利环保，全港的传统式交通灯正陆续更换为发光二极管式交通灯。港岛区的更换工程已于二月展开，预计在二零一零年年中竣工。九龙区的更换工程已经展开，预计在二零一一年第一季完成，而新界区的更换工程会在二零一零年九月展开。整个更换工程预计在二零一二年年底前竣工。

为利便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、可变换车速限制的标志、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。

当局将会在新界区安装五个行车速度屏，以路线图向驾驶者显示不同道路的挤塞情况，以及大约行车时间资料。工程预计于二零一二年年中完成。

### 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。年内，约有 50% 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，本港约有 17 900 个设有电子停车收费表的泊车位，由一个私人营办商根据与政府签订的合约经营和管理。

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，东铁线红磡站，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

二零零九年，引致伤亡的交通意外共有 14 316 宗，较二零零八年减少了 1.8%，其中导致重伤和死亡的意外分别有 1 943 宗和 126 宗。二零零八年引致伤亡的交通意外共有 14 332 宗，其中导致重伤和死亡的意外分别有 2 004 宗和 138 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 84 个地点推行改善措施。

自《2008 年道路交通法例(修订)条例》生效后，市民不时要求增加酒后驾驶及危险驾驶的刑罚，使法庭在判刑时更能反映这些严重交通意外所造成的人命伤亡及财物损毁后果。因此，政府正依循三个方向草拟立法建议，以进一步加重有关酒后驾驶及危险驾驶的罚则，包括：(一) 按血液酒精浓度引入不同罚则；(二) 增订“危险驾驶引致他人身体严重受伤”罪行及(三) 在所有危险驾驶个案中引入“酒后驾驶”作为加重刑罚因素。

年内，政府的道路安全运动宣传策略，集中宣传香港的道路安全愿景“路上零意外，香港人人爱”，并引入“3C 好司机计划”以加强驾驶人士有关酒后勿驾驶和负责任驾驶的道路安全意识。当局并继续进行其他道路安全宣传教育活动，宣传切勿酒后驾驶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。二零零二年至二零零九年期间，共有八条新铁路线或现有铁路的支线投入服务。

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，巴士路线和巴士站会继续重组，行人环境改善计划也会继续推行，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 1 700 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、佐敦道至白加士街的一段宝灵街和钦州街至南昌街的一段汝州街，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 93% 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。当局并在二零零二年八月至二零零五年十二月期间推行计划，鼓励车主及早把柴油小巴转换为石油气或电动小巴。目前，几乎所有的士和 61% 的公共小巴已转换为石油气车辆。

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，以符合当前的废气排放标准。截至二零零九年年底，根据计划获

批核的申请约为 13 400 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 10 700 宗。

## 过境交通

### 整体过境交通

二零零九年，整体过境车辆数目较上年减少 4%，平均每日为 40 400 架次。经由铁路、陆路和渡轮过境的整体乘客量则增加了约 0.8%，每日达 530 900 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 238 900 人次，在节日更超过 387 200 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，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。二零零九年，落马洲支线铁路服务平均每日处理的旅客量约为 35 700 人次，节日则超过 58 400 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 30 200 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、沙头角和深圳湾口岸。落马洲通道在货运及客运方面全日 24 小时开放。文锦渡和深圳湾口岸在客货运方面的开放时间分别为每日上午七时至晚上十时及每日上午六时三十分至午夜十二时。沙头角口岸在每日上午七时开放，关闭时间在二零零九年七月一日起由晚上八时延至晚上十时。

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 25 500、5 200、2 200 和 7 500 架次。

过境旅客方面，平均每日常落马洲、文锦渡、沙头角和深圳湾通道过境的分别有 93 900、6 000、6 400 和 46 200 人次。旅客主要乘坐过境旅游巴士过境。经落马洲口岸过境的旅客，更可选择乘坐行走深圳皇岗与新田公共运输交汇处的穿梭巴士；而经深圳湾口岸过境的旅客，则可选择乘坐本地公共交通工具前往设于深圳湾口岸。

二零零九年，乘坐由 120 家公司营运的过境旅游巴士的旅客平均每日约有 79 400 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 26 900 和 24 500 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。二零零五年一月，上述车辆开始营运的时间，由午夜提前至晚上十一时。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。

### *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划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。中央政府已在二零零九年十月批准大桥的可行性研究报告。大桥主桥的建造工程已于十二月展开。香港口岸的初步设计工作正在进行，以期与港珠澳大桥主桥在二零一六年同步启用。

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。这个工程项目的建造工程预期会在二零一零年展开，并于二零一五年完成。

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。当局正就位于香园围的香港口岸及其与粉岭公路的连接路进行勘测及初步设计工作。

### *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 440 万人次，来往澳门的则有 1 750 万人次。

### **港口**

二零零九年，香港处理的货柜达 2 104 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 411 270 航次，共运载 2.43 亿公吨货物和约 2 400 万名乘客。大部分乘客都利用高效率的高速渡轮船队(包括喷射船和双体船)，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。



平均而言，每天在港口内作业的远洋船约有 90 艘，而进出港口的内河船则接近 470 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，对华南这个对外贸易增长强劲的地区，也同样重要。香港处理的货柜运输业务，接近 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，就港口货运量预测展开研究。该项研究预计港口的货柜吞吐量，在未来数年会持续增长。政府也完成了大屿山西北部一幅土地的生态研究，就环境因素评估是否适合在该处辟建新货柜码头。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的可行性。

为巩固香港作为亚太区枢纽港的地位，政府正推展葵青货柜码头港池及其进出航道的挖深工程，让新一代超大型货柜轮不论潮汐涨退，都可在港口停靠。

## 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政府高层官员。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高层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，以便提升法学院毕业生对海事法律的认识。

## 航运业

在本港营办航线的国际航运公司约有 90 家，每星期提供约 400 个航班，目的地遍及全球逾 500 个港口。另外，也有大约 700 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，包括船务代理和船只管理、船只拥有和运作、船务经纪、海事保险及港内海上运输。

其他相关服务还有法律、海事仲裁、船舶融资、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，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。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 ([www.mardep.gov.hk](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、香港商船资讯和海事意外调查报告外，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。系统可处理广泛的电子业务，例如网上递交申请、自动批核网上申请、自行列印许可证／证书、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—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》的新规定。

### 领航服务

但凡 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，在香港水域均强制必须雇用领航服务。

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。领航服务由一家私营公司，全年每天 24 小时提供。

### 本地船只

二零零九年，在本港获发牌照的本地船只达 14 121 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有效率地提供种种服务。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 ([www.hydro.gov.hk](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

海事处就影响港口和海上交通的规划项目提供专业意见，并发出海事处布告，以发布各项海上工程的详情。部门的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，并把有关数字定期登载于部门网页 ([www.mardep.gov.hk/hk/publication/portstat.html](http://www.mardep.gov.hk/hk/publication/portstat.html))。

所有香港的指定港口设施，均完全遵守国际海事组织的《国际船舶和港口设施保安规则》。海事处负责监管该规则的实行工作，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。

### 海事工业安全

海事处执行《船舶及港口管制(工程)规例》和《商船(本地船只)(工程)规例》，以确保船上进行的货物起卸、船舶维修和海事工程符合安全规定。海事处辖下的海事工业安全组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。屯门客运码头由一名承租人根据租用合约营办，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》，规管三个跨境渡轮客运码头的使用。

### 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”级浮泡有十个，适合长达 137 米的船舶使用。由于使用率偏低，“A”级和“B”级浮泡在咨询业界后，已于二零零九年底分别减为 13 个及四个。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 的最新规定。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。根据在二零零七年实施的《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约为 6 670 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。收集所得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

海事处订有海上溢油应急计划，确保及时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、澳门及深圳海事局订立了合作安排，共同采用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。

二零零九年十一月，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

海事处管理的香港船舶注册举世闻名，为船东提供世界级水平的服务。香港已连续七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。

二零零九年，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接近 4 500 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，所有较严重事故的调查报告均会上载至海事处网站，另备有印行本供公众索阅。

行政长官会视乎事故的严重程度和所涉及的公众利益，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。二零零九年，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 12 宗。

### 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 24 500 名不同国籍的船员在香港注册远洋船上工作，另有约 1 500 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。

政府在二零零四年七月推出的航海训练奖励计划，成功吸引本地年轻人加入航海专业，满足航运业对人才的需求。航海训练计划发放奖励金予本地毕业生，吸引他们加入计划，成为实习生，接受航海训练。这项计划截至年底共吸引了 121 人参加。在过去两年，申请入读职业训练学院及大学相关课程的人数激增，显示愈来愈多年轻人有兴趣加入航海业。

## 参与国际航运活动

### 国际海事组织

香港政府以“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。二零零九年，香港特区政府人员出席国际海事组织会议共 23 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。

二零零九年五月，国际海事组织在香港举行《国际安全与无害环境拆船公约》外交大会。这是国际海事组织首次在亚洲举行的外交大会，共有 64 名来自国际海事组织成员国、跨政府组织和非政府组织的代表参加。经审慎商议后，会议通过《二零零九年香港国际安全与无害环境拆船公约》。

## 国际会议

亚洲地区反海盗及武装劫船合作协定信息分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。一直以来，海事处积极参与该备忘录的各项活动，香港加入了六个工作小组，并在其中一个小组担任组长。

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。二零零九年，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 700 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纰漏而被扣留。

## 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。

二零零九年，该中心处理的海事紧急求助个案合共 235 宗，其中 63 宗须展开搜救行动，共救回 94 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 117 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。部分用家部门自行管理其特定用途船舶。海事处政府船队科管理辖下 75 艘船只，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只，当中 45 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 24 艘合约船只为海事处提供服务。

### 政府船坞

政府船坞由政府船队科管理，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，船坞亦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 69 艘，总值 1.7 亿元；批予香港和海外造船厂的新船建造合约共有 14 份，总值 1,000 万元。维持政府船坞系统与政府船队的运作总开支约近 4.1 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、离岸直升机坪、防波堤、海堤、航道和船只碇泊处。二零零九年，该署继续筹划和设计在鲤鱼门兴建的新公众泊岸设施，并开展了大澳新船台的建造工程。该署也完成了西贡新公众码头的建造工程。

香港是最繁忙的港口之一，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。现时该署负责维修保养 506 公顷避风塘、公众货物装卸区内七公里的装卸码头、123 公里海堤和防波堤、314 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。该署并会定期疏浚海港和一些主要河道。

### 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。

香港的机场和海港口岸效率高、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约 64 000 公吨货物。新的空运货站正处于规划阶段，将于二零一三年投入服务，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，并提供所需的基础设施，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。



香港物流发展局由运输及房屋局局长担任主席，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持份者的联系。计划的第一阶段已在二零零八年完成，目的是在 50 辆货车上测试系统的基本功能。全面的测试正在进行，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，让持份者交流经验。

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提供用地，作港口后勤和物流发展之用。行政长官在二零零九至一零年的《施政报告》宣布，政府计划促进在葵青区形成物流业群组。政府已物色了数幅永久用地，逐步推出市场，并会在地契中包括有利吸引第三方物流服务提供者及主要品牌的条款。

## 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 93 家航空公司在本港提供每星期约 5 100 班往来全球逾 145 个城市的定期航班。此外，香港国际机场平均每星期约有 115 班来往各地的包机。

### 二零零九年航空交通

年内，环球金融风暴对空运造成不良影响。因此，香港国际机场的客运量共录得 4 497 万人次，较二零零八年减少 4.62%，而空运货量则为 335 万公吨，较二零零八年减少 7.6%。进出香港的航班为 279 429 架次，较二零零八年减少 7.2%。

二零零九年，空运货物分别约占本港进口、出口和转口货物总值的 39.1%、33.5% 和 31%。

### 扩展腹地市场

香港的客源增长主要来自中国内地，特别是珠江三角洲。香港国际机场不断加强与珠三角的多模式联运网络，以配合持续增长的交通需求。

全新的海天客运码头于二零零九年十二月启用，提供往来珠三角口岸的渡轮服务。新海天客运码头面积共 16 500 平方米，是临时客运码头的八倍，设有旅客捷运系统连接机场客运大楼。截至二零零九年十二月，码头每天共有 80 班渡轮往来珠三角和澳门八个口岸，即南沙、深圳蛇口及福永、东莞虎门、中山、珠海九洲，以及澳门的外港客运码头及氹仔。

香港国际机场每天平均有 400 班旅游车往来珠三角 90 个城镇。在二零零九年，旅游车的服务扩展至西面的阳江及湛江，以及东面的汕头及潮州。年内，往内地轿车服务亦扩展至东莞，提供服务的轿车亦由 100 辆增至 142 辆。

### 机场服务

香港国际机场耗资 45 亿港元，提升飞行区及一号客运大楼的设施及处理能力。提升计划在年内进展良好，将于二零一一年年底分阶段完成。北卫星客运廊于二零零九年十二月启用，设有十个附设登机桥的停机位，专供窄体飞机使用。这项新设施启用后，机场约 98% 旅客可在附设登机桥的停机位登机或下机。一号客运大楼装设了新的保安检查通道，并重新配置了出境检查大堂。旅客现时会先接受行李保安检查，然后才办理出境手续。这些安排把机场的安检能力增加了 40%，并提升了运作效率。提升计划亦改善转机区及抵港区多项设施，以简化客运流程和提高服务质素。转机区及抵港区现时设有更多转机及转船服务柜台，以及更多保安检查通道。入境检查大堂的改善工程，预计于二零一一年年初全部完成。

### 为持续发展作好准备

为了维持香港国际机场的竞争力，机场管理局分三个层次进行规划，包括每年度的财务预算、每年制订的五年业务计划，以及每五年修订的 20 年发展蓝图。机管局在年内拟订《香港国际机场 2030 规划大纲》。这是机场未来 20 年的发展蓝图，内容包括最新的航空交通量预测、容量需求、发展计划及增长策略。拟订工作亦会审视机场的布局及用地政策，包括研究兴建第三条跑道在环境及工程上的可行性。

### 航空服务

在中央政府的具体授权下，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 61 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，特区政府与十个民航伙伴扩展了航空运输安排。

二零零九年，空运牌照局共发出九个新牌照：五个发给国泰航空公司，四个发给港龙航空公司。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五架波音 B777-300ER 型客机、四架 B747-400ERF 型货机和一架波音 747-400BCF 型货机，使该公司共拥有 126 架飞机。年底时，该公司的定期航班服务范围遍及全球 59 个目的地，其中休斯顿、迈阿密为新增的货运目的地，而吉达则为新增的客运目的地。

港龙航空公司继续集中发展区内航线。该公司在年内开办香港往来广州的定期客运航班。年底时，该公司的机队有 30 架客机，定期航班服务范围遍及 26 个目的地，包括内地 15 个城市。

年内，香港华民航空公司集中发展区内的货运服务。目前，该公司的定期航班服务范围遍及 11 个目的地。

香港快运航空公司继续集中发展区内定期航班服务。年底时，该公司的机队有五架客机，定期航班服务范围遍及内地、日本和东南亚 11 个目的地。

香港航空公司与其联盟公司——香港快运航空重整服务网络。年底时，该公司为亚洲七个航点提供定期航班服务。

年内，共有 13 家非本港航空公司开办往来香港的定期航班服务，其中三家开办客运服务，十家开办货运服务。客运服务方面，翠鸟航空公司在九月开办孟买与香港之间的航班服务；飞龙航空公司在十月开办往来克拉克与香港的航班服务；太平洋航空公司在十二月开办往来纳迪与香港的航班服务。

货运航空服务方面，计有内地的银河国际货运航空公司和印尼的 PT Cardig Air 在二月开办往来香港的服务；意大利的 Cargolux Italia 和印度的 Deccan Cargo and Express Logistics 在六月开办服务；德国的 AeroLogic 和哈萨克的 D.E.T.A. Air 在七月开办服务；意大利的 Cargoitalia、内地的翡翠国际货运航空公司和比利时的 TNT Airways 在九月开办服务；以及德国的德国货运航空公司于十一月开办服务。

有关本港直升机服务的发展，位于港澳客运码头的跨境直升机场的扩建工程，已于九月完成。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，政府已在咨询业界及持份者的意见后，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，直至在香港会议展览中心附近的永久政府直升机坪建成为止。

### 更新民航法例

为实施有关适航、飞机设备、安全管理、数据保存及人员牌照的最新国际标准及适用的国际惯例，经修订的《1995 年飞航(香港)令》已于二零零九年一月生效。

### 航空交通管制

航空交通管制系统于年内继续运作畅顺。该系统共处理了 280 500 架次在香港国际机场起降的航班，以及 141 361 架次飞越香港空域(包括在澳门机场起降)的航班，较去年轻微下跌 7.28% 和 8.64%。每天平均在香港国际机场起降的航班为 768 架次。尽管全球经济不景，民航处继续透过改善空域及飞行程序设计等措施，把跑道容量由每小时 56 班提升至 58 班。

民航处亦于十月成功在香港飞行情报区的西部实施了新的抵港航路，新航路的开通不但有助理顺香港空域内整体航空交通运行，亦为抵港旅客每年节省总飞行里数超过一千万公里及超过 12 000 小时的飞行时间。

### *航机运作和适航*

香港民航处、中国民用航空局和澳门民航局于五月十三日在澳门签订了互相认可适航证合作安排。有关合作安排大大缩短了三地转换飞机注册所需的时间。

### *航空保安*

为促进亚太区内航空保安更紧密合作，民航处于四月主办国际民航组织亚太区互助航空保安计划第六次督导委员会会议和航空保安工作研讨会。研讨会会有多名来自国际民航组织及亚太地区民航局，机场管理局和航空公司的代表参加。

### *国际民航组织的安全监察审查*

国际民航组织于二月二十六日至三月六日期间，对香港航空体系进行了安全监督审查。有关审查旨在评估本港航空活动的安全水准以及评价其安全管理能力，范围包括人员执照的签发、飞机运作及其适航标准、机场运作、航空导航服务，以及意外调查等。香港在是次安全监督审查总得分达 94.47%，显示香港持续实施非常有效的航空安全监督系统。

### *加强航空服务*

民航处现正落实更新航空交通管制系统，并在机场岛上兴建民航处新总部大楼，以提升运作效率和支持民航业的长远发展。更新空管系统的招标程序进度理想，而新总部大楼建筑工程已于五月二十日动工。

### *网址*

运输及房屋局：[www.thb.gov.hk](http://www.thb.gov.hk)

运输署：[www.td.gov.hk](http://www.td.gov.hk)

路政署：[www.hyd.gov.hk](http://www.hyd.gov.hk)

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

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

香港机场管理局：[www.hkairport.com](http://www.hkairport.com)