

第十三章

運輸

香港的公共運輸系統公認達世界一流水平，
為市民提供舒適安全，而且收費合理的
多樣交通選擇。

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。香港的鐵路系統由香港鐵路有限公司營運。

年內，香港的新鐵路項目進展順利。廣深港高速鐵路香港段已於二零一零年一月動工，以期於二零一五年完工。觀塘線延線、南港島線（東段）和沙田至中環線等未來項目的規劃工作亦正在進行。

港珠澳大橋主橋工程的初步設計已在二零一零年三月獲中央人民政府的交通運輸部通過。由二零一零年下半年起，主橋的多項詳細設計合約和建造合約陸續招標，以期於二零一六年完成這個項目。

年內，當局繼續推行智能運輸系統，並推出兩項新服務，即駕駛路線搜尋服務及智能道路網服務。此外，現正在港島區實施的行車時間顯示系統亦已擴展至九龍及東區。

年內民航業繼續興旺，香港國際機場的客貨運量均再創新高，分別錄得 4 977 萬人次和 413 萬公噸。年內，香港與民航伙伴之間的航空服務安排愈趨開放。

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。政府在《邁步前進：香港長遠運輸策略》中公布的目標包括：

- 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》除勾畫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。當局共投放逾 1,800 億元於以下十個鐵路項目：

- 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)；
- 東鐵落馬洲支線 (在二零零七年八月通車)；
- 將軍澳線康城站支線 (在二零零九年七月通車)；

- 九龍南線(在二零零九年八月通車)；
- 西港島線(在二零零九年動工)；以及
- 廣深港高速鐵路香港段(在二零一零年動工)。

西港島線正進行施工，而廣深港高速鐵路香港段亦於二零一零年一月開始施工。

此外，沙田至中環線、觀塘線延線、南港島線(東段)的設計工作也正在進行；北環線、港深西部快速軌道、南港島線(西段)和北港島線則正在檢討中。

自《鐵路發展策略 2000》制定以來，香港的規劃出現了重大改變，另外香港與內地的經濟及民生愈趨融合，跨界旅客及車流量也大幅增加。故此，香港的鐵路網絡發展藍圖有需要適時進行檢討和修訂，以配合社會需要的改變及各規劃因素的變更。政府將於二零一一年三月展開一項顧問研究，以檢討和修訂《鐵路發展策略 2000》，這項研究預計將於二零一三年完成。

運輸基礎設施

道路網絡

香港共有全長 2 076 公里的道路、1 293 個道路構築物、16 條行車隧道(包括三條沉管式過海隧道)和五座主要懸索橋樑。

隧道

政府擁有 11 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、尖山隧道及南灣隧道。

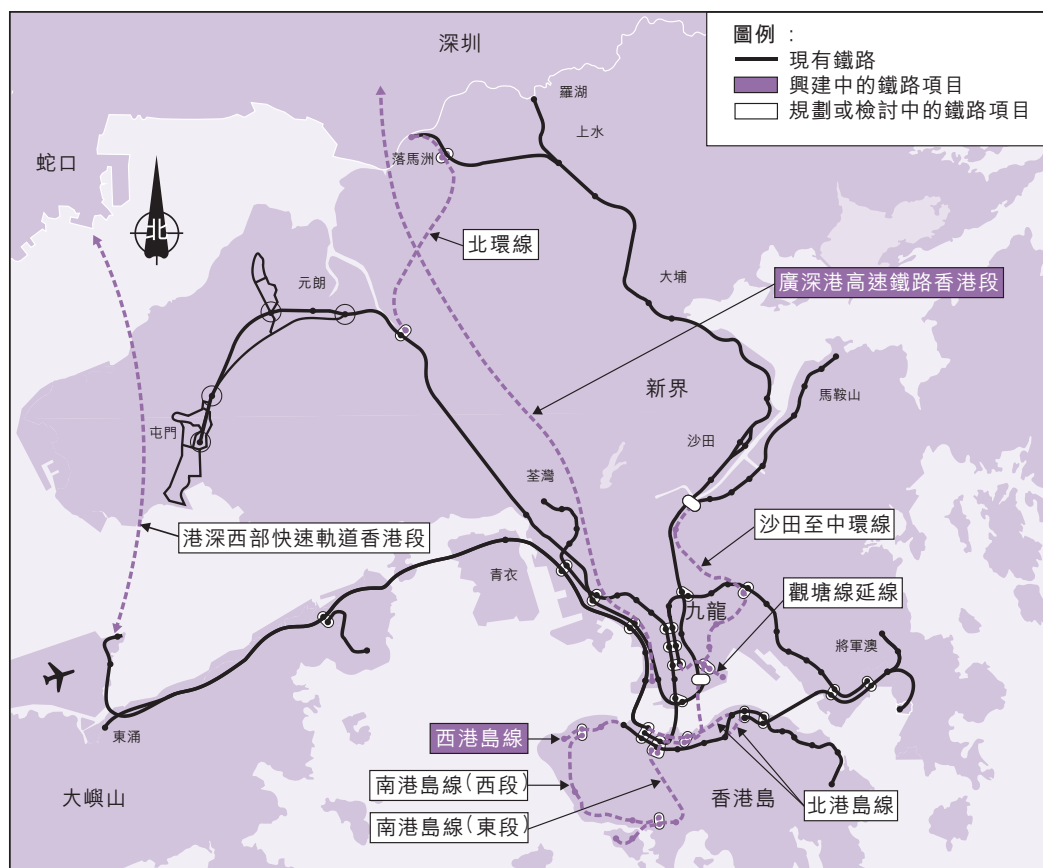
上述最後四條隧道位於青沙管制區，而長青隧道則位於青馬管制區。上述 11 條隧道均由私人公司按照管理合約管理和經營。除啟德隧道、長青隧道和南灣隧道不收費外，其他隧道的收費都受有關法例規管。

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 36% 的公共交通工具乘客需求，以及約 61% 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，以及七個規劃或檢討中的鐵路項目大約走線。



興建中的鐵路項目

西港島線由港島線上環站延伸至堅尼地城，兩個中途站位於西營盤及香港大學。建造工程已在二零零九年七月展開，目標是在二零一四年完成。目前，在繁忙時間使用路面交通工具往返上環及堅尼地城需時 15 至 25 分鐘。通車後，往返兩地的時間將縮減至少於 10 分鐘。

廣深港高速鐵路香港段包括一條長 26 公里的地下鐵路線及西九龍總站，行車時速最高可達 200 公里。建造工程完成後，列車來往廣州與香港的時間可由大約 100 分鐘縮短至大約 50 分鐘。乘客由香港前往長沙只需三小時，前往武漢和廈門只需四小時，前往福州只需五小時，而前往上海和北京也分別只需六小時和八小時。建造工程已在二零一零年一月展開，預計在二零一五年完成。

規劃中的鐵路項目

沙田至中環線為一條貫通全港策略性地區的鐵路項目，全長 17 公里，分別在大圍、顯徑、鑽石山、啟德、土瓜灣、馬頭圍、何文田、紅磡、會展及金鐘共設有十個車站，將會連接多條現有鐵路，形成兩條策略性鐵路走廊。“東西走廊”會經鑽石山和

東南九龍把馬鞍山線的大圍站與西鐵線的紅磡站連接。“南北走廊”會把現有東鐵線由紅磡站延伸過海至港島的金鐘站。這鐵路項目已於二零一零年十一月根據《鐵路條例》刊憲，目標是在二零一二年展開建造工程，並在二零一八年完成大圍至紅磡段以及在二零二零年完成紅磡至金鐘段。

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。該鐵路方案已於十一月獲行政會議批准。建造工程預期在二零一一年展開，並在二零一五年完成。目前，在繁忙時間使用路面交通工具往返旺角及黃埔需時 25 分鐘。通車後，往返兩地時間將縮減至約五分鐘。

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。這鐵路項目於十一月獲行政會議批准。建造工程預期在二零一一年展開，並在二零一五年完成。目前，在繁忙時間使用路面交通工具往返金鐘及海怡半島需時 25 至 45 分鐘。通車後，往返兩地的時間將縮減至約 10 分鐘。

由於廣深港高速鐵路香港段採用“專用通道”方案，北環線已成為一個獨立於廣深港高速鐵路香港段的工程項目。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，促進港深空港合作，並研究興建港深西部快速軌道的可行性及經濟效益，以期取得航線網絡互補的協同效益。港深西部快速軌道的另一個主要功能是連接深圳前海及新界西北地區，所以這條鐵路的設計必須以這兩個發展區的規劃先行，再作配合。

正在施工的道路工程

正在施工的主要道路工程包括：

- 中環灣仔繞道及東區走廊連接路：該道路將成為港島北岸東西行策略性幹道的一部分，其作用是紓緩有關地點的交通擠塞情況。工程項目是建造一條長 4.5 公里的雙程三線主幹道路，包括一段長 3.7 公里的隧道。中環填海工程第三期工地範圍內的建造工程已在進行中，工程已於二零零九年十二月展開，並會分階段進行。該道路預計在二零一七年或之前通車。
- 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。工程預計在二零一四年或之前完成。至於屯門公路市中心段的擴闊工程，預計在二零一三年年底或之前完成。
- 舊政務司官邸附近道路交匯處與泰亨之間的吐露港公路擴闊工程：工程旨在把路段由現時的雙程三線分隔車道改為雙程四線分隔車道。舊政務司官邸附近道路交匯處與馬窩之間路段的擴闊工程已在二零零九年八月展開，預期在

二零一三年完成。馬窩與泰亨之間路段的擴闊工程亦已在二零一零年二月展開，預期在二零一三年年底完成。

- 屯門公路巴士轉乘站：這個工程項目會在屯門公路關設兩個巴士轉乘站，分別設於往屯門方向和往九龍方向。建造工程已於二零一零年七月展開，預計在二零一三年完成。

規劃中的道路工程

為了進一步提升本港現有的道路網絡，政府現正規劃多項道路建造及改善工程：

- 屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道的工地勘測與初步設計工作在繼續進行中。這兩個工程項目包括建造一條雙程雙線道路，連接港深西部公路、港珠澳大橋香港口岸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。
- 香港接線全長約 12 公里，將會是一條雙程三線公路，分別由海上高架橋、隧道及地面道路組成，連接港珠澳大橋主橋與香港口岸。
- 港珠澳大橋香港口岸將建設於香港國際機場東北面水域一個面積約 130 公頃的人工島之上。填海工程的詳細土地勘探工程已經完成。這個項目的基建工程及上層結構詳細設計的顧問研究已於二零一零年年底展開。為吸納世界各地的嶄新設計概念，港珠澳大橋香港口岸國際概念設計比賽於二零零九年十二月展開。該比賽共收到超過一百六十份來自二十多個國家／地區的參賽作品。有關顧問在進行詳細設計時會參考上述比賽的得獎作品。
- 擬建的中九龍幹線將會是一條雙程三線幹道，長 4.7 公里，當中 3.9 公里為隧道，連接西九龍與擬建的啟德發展區和九龍灣道路網絡。該項目的勘測和初步設計已於二零一零年年底完成。
- T2 號主幹路的工地勘測及初步設計工作繼續進行。擬建的主幹路是一條長 3.6 公里的雙程雙線分隔車道，在啟德發展區與中九龍幹線連接，並在茶果嶺海旁與擬建的將軍澳—藍田隧道連接。
- 將軍澳—藍田隧道和跨灣連接路的初步設計工作繼續進行，以便擬定建議計劃，提供連接將軍澳和九龍的另一條對外陸上路線。將軍澳—藍田隧道是一條長約四公里的雙程雙線分隔車道，連接將軍澳和茶果嶺區內的 T2 號主幹路。跨灣連接路也是雙程雙線分隔車道，連接將軍澳海灣兩岸。
- 泰亨與和合石交匯處之間的粉嶺公路擴闊工程，正在進行詳細設計工作。該段粉嶺公路會由雙程三線分隔車道擴闊為雙程四線分隔車道，並設置硬路肩。
- 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，以

應付沙田區內長遠的交通流量。在八號幹線於二零零九年年底全線通車後，政府繼續就這條擬建主幹道路進行規劃檢討。

- 西貢公路：改善工程分兩期進行。第一期在嘉林別墅段和匡湖居之間的一段，第二期則在匡湖居和西貢市中心的一段。第一期工程的走線已經確立。至於第二期改善工程，現正進行勘測研究，務求在盡量減少破壞環境的前提下，探索可以提升道路安全和解決交通擠塞的方案。

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。管制區由私人承辦商管理。

青嶼幹線採用單向收費安排，車輛往返大嶼山或馬灣，只須在回程時繳付 20 元至 80 元不等的雙程通行費，通行費視乎車輛類別而定。二零一零年，青嶼幹線平均每日行車量為 62 115 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。青沙管制區涵蓋一條全長 13 公里的青沙公路，連接沙田、西九龍及青衣。青沙公路第一期(長沙灣至沙田段)已於二零零八年三月通車，第二期(青衣至長沙灣段)則於二零零九年十二月通車。二零一零年青沙公路的平均每日行車量為 31 741 架次。

青沙管制區有三組行車隧道連接沙田，包括尖山隧道、沙田嶺隧道及大圍隧道。所有車輛使用該三組隧道的費用均為八元。另一組是位於青衣的南灣隧道，是一條免費隧道。

青沙管制區在昂船洲和青衣之間有一條長 1.6 公里的大橋。這道昂船洲大橋橫跨藍巴勒海峽，不收取道路使用費。

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 36%。現時，本港鐵路系統由港鐵公司營運。港鐵公司是一家上市公司，政府是最大股東。

港鐵的鐵路系統包括：

- 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 (柴灣站至上環站) ；
- 東涌線 (香港站至東涌站) ；
- 將軍澳線 (寶琳站／康城站至北角站) ；
- 東鐵線 (紅磡站至羅湖站／落馬洲站) ；
- 西鐵線 (屯門站至紅磡站) ；
- 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 175 公里，沿途車站逾 80 個。港鐵公司又負責營運全長 35.3 公里的機場快線。鐵路系統每天平均載客約 387 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 36.2 公里，共設有 68 個車站，每天載客約 423 300 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。

電車

電車在一九零四年投入服務，一直在港島區行走。香港電車有限公司共經營七條電車路線，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。電車平均每日載客約 226 800 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 14 700 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等，佔公共交通的總客運量 60%。

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 32%。九龍和新界區的巴士服務，主要由九龍巴士 (1933) 有限公司提供。年底時，九巴經營 315 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和城巴有限公司聯營的過海巴士線分別有 29 及 21 條。

年底時，九巴共有 3 819 輛領有牌照的巴士，包括 3 688 輛空調巴士，可接載坐輪椅乘客的有 2 073 輛。年內，九巴共載客 9.47 億人次，平均每日載客 259 萬人次，行車達 3.0973 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 52 條行走港島的巴士線、8 條行走九龍和將軍澳的路線，以及 33 條過海巴士線，其中與九巴聯營的巴士線有 29 條。新巴有 704 輛領有牌照的空調巴士，其中可接載坐輪椅乘客的有 589 輛。

年內，新巴共載客 1.72 億人次(平均每日載客 471 600 人次)，行車達 4 847 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，其中一項涵蓋 62 條港島巴士線、1 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 938 輛領有牌照的空調巴士，其中可接載坐輪椅乘客的有 362 輛。年內，城巴共載客 2.11 億人次(平均每日載客 578 300 人次)，行車達 8 184 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 2 941 萬人次(平均每日載客 80 600 人次)，行車達 2 561 萬公里。年底時，該公司經營 19 條巴士線，共有 165 輛領有牌照的空調巴士，全部皆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 1 906 萬人次(平均每日載客 52 000 人次)，行車達 655 萬公里。該公司經營 23 條巴士線，共有 103 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 241 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不足，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、屋苑居民、僱員和學生。年底時，已登記的非專營巴士共有 7 065 輛，當中已投入服務的有 6 985 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。二零一零年，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 3 019 輛綠色專線小巴，行走 353 條路線，平均每日載客 1 501 650 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 1 331 輛紅色小巴，平均每日載客 375 410 人次。

為進一步提升公共小巴的行車安全，運輸署已於二零一零年六月七日實施新的牌照條件，規定所有公共小巴必須安裝車速限制器，並將車速限制器的預設最高車速定為每小時 80 公里。有關的安裝工作預計可於二零一一年九月完成。

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》。在推廣道路安全意識方面，運輸署於二零一零年內為營辦商及公共小巴司機舉辦了五個工作坊，提醒他們注意道路安全。

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，延長至二零一二年一月三十一日。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 250 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；在合適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。

此外，運輸署也加強宣傳和教育工作，鼓勵的士業界和市民按的士咪錶收費和繳費。

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，本港共有 13 個專營和持牌小輪營辦商，提供 24 條定期載客渡輪、兩條運載危險品車輛的汽車渡輪及兩條特別渡輪航線，提供港內和前往新市鎮及離島的服務。除專營和持牌航線外，本港還有約 71 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 72 000 人次，往來離島的航線平均每日載客約 64 000 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 1 773 863 人持有駕駛執照、601 481 輛領有牌照的私家車輛和 6 315 輛政府車輛。領有牌照的私家車共有 414 966 輛，其中 31 828 輛為年內登記的新車。登記貨車總數達 114 775 輛，其中 72 847 輛為輕型貨車、38 588 輛為中型貨車、3 340 輛為重型貨車。學習駕駛的人士平均每月有 3 580 人。

駕駛改進計劃

為推廣道路安全，並使駕車人士對良好的駕駛態度和行為有更深入認識，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。為進一步提高道路安全，由二零零九年二月開始，根據《道路交通條例》及《道路交通(違例駕駛記分)條例》，兩類人士須強制修習有關課程。第一類是因嚴重交通違例事項而被定罪的人士；第二類則是在兩年內在違例駕駛記分制度下累積滿十分的人士。二零零二年九月至二零一零年十二月期間，約有 34 700 名駕車人士修習駕駛改進課程，其中約 9 800 人屬強制修讀者。修習課程的人士當中，約有 80% 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

日常車輛檢驗工作旨在確保車輛操作安全，性能良好，而且維修保養妥善。政府規定，所有公共服務車輛、重量超過 1.9 公噸的貨車，以及拖架一律須每年檢驗一次。二零一零年，四個政府驗車中心共檢驗了約 194 000 輛車。此外，當局又對專營巴士進行了 3 341 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 241 000 輛車。

九龍灣驗車中心設置了兩台底盤功率機，抽查年檢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必須接受檢驗，以確定符合法例規定。二零一零年，當局批核了 624 種車輛類型，其中 603 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。

智能運輸系統

當局推出了兩項新服務。駕駛路線搜尋服務於二零一零年四月開始在互聯網上讓公眾免費使用。智能道路網套裝亦於二零一零年十一月推出，以供公眾購買。此外，原先在港島區實施的行車時間顯示系統已於二零一零年五月擴展至九龍及港島東區。

交通繁忙地點裝設有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。當局已於二零一零年九月完成安裝更多閉路電視攝影機的工程，以進一步加強交通監察和交通資訊的發放功能。現時共有 333 部攝影機安裝在市區和新市鎮，另有 220 部攝影機在主要公路上運作。

當局也增加了向市民播送的交通情況影像。在二零一零年，市民可經由互聯網和手提電話收看到在 140 個策略性地點所拍攝的閉路電視交通情況影像。當局亦正在其他策略性地點進行增設安裝工程。

電腦化區域交通控制系統連接同一區的交通燈號，加強管理時刻轉變的路面情況。現時，市區所有地區及荃灣、葵青、沙田、馬鞍山、大埔、北區、屯門及元朗等新市鎮，都裝設了區域交通控制系統。系統將會在二零一一年年底擴展至將軍澳。

年底時，全港共有 1 783 個路口裝有燈號，其中 1 656 個由區域交通控制系統控制。

為節省費用並有利環保，全港的傳統式交通燈正陸續更換為發光二極管式交通燈。九龍區的更換工程已經展開，預計在二零一一年第一季完成，而新界區的更換工程會在二零一一年一月展開。整個更換工程預計在二零一二年秋季前竣工。

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、可變換車速限制的標誌、自動交通事故探測系統等。此外，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。

為了進一步提高阻嚇作用和加強執法能力，以遏止車輛衝紅燈及超速駕駛，當局現正擴展“衝紅燈攝影機系統”及“偵察車速攝影機系統”。“擴展衝紅燈攝影機系統第三期”工程已於二零一零年年底完成。系統啓用後，現時全港 155 個機箱均已裝有衝紅燈攝影機。“擴展偵察車速攝影機系統第二期”工程預計於二零一一年完成。工程完成後，全港將合共有 20 部數碼攝影機，輪流擺放在 120 個攝影機箱內。

當局將會在新界區的快速道路上安裝五組行車速度屏，以路線圖形式為駕駛者顯示不同道路的擠塞情況，以及大約行車時間資料。工程預計於二零一二年年年初完成。

當局將會開發交通及事故管理系統，使交通及運輸事故的管理工作，以及向公眾發布交通及運輸資訊的安排更具效率和成效。項目預計於二零一五年完成。

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。年內，約有 49% 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

本港在一些有泊車需求但不妨礙交通的地點，設有路旁泊車位。年底時，全港約有 18 000 個設有電子停車收費錶的泊車位，由一個私人營辦商根據與政府簽訂的合約經營和管理。

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／住宅的多層大廈及露天地方，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，東鐵線紅磡站，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 207 000 個公眾泊車位。

道路安全

二零一零年，引致傷亡的交通意外共有 14 943 宗，較二零零九年增加了 4.4%，其中導致重傷和死亡的意外分別有 2 052 宗和 114 宗。二零零九年引致傷亡的交通意外共有 14 316 宗，其中導致重傷和死亡的意外分別有 1 943 宗和 126 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 90 個地點推行改善措施。當局也曾選取兩條郊區道路進行綜合性的路段研究，務求全面減少該些路段的交通意外，並檢討該些路段在實施建議後的安全表現。

為進一步遏止“酒後駕駛”和“危險駕駛”等不當駕駛行為，《2010 年道路交通(修訂)條例》已於二零一零年十二月十七日起生效，以加重有關酒後駕駛及危險駕駛的罰則，當中包括：(一) 按血液酒精濃度引入三級遞進刑罰制度；(二) 引入“危險駕駛引致他人身體嚴重受傷”罪行；(三) 在所有危險駕駛個案中引入“犯罪情節特別嚴重”的加重刑罰因素；以及(四) 若司機重犯嚴重駕駛罪行，其監禁刑期和停牌期會分期執行。

政府於二零一零年推行的道路安全運動宣傳策略，集中宣傳香港的道路安全願景“路上零意外，香港人人愛”。當中帶出三個主題，第一是呼籲駕駛人士“切勿酒後駕駛”；第二是呼籲行人遵照行人過路安全守則：“愛自己、愛家人，做個精叻過路人”；最後是呼籲騎單車者和駕駛人士注意單車安全。當局並繼續進行其他道路安全宣傳教育活動，宣傳切勿藥後駕駛、切勿超速駕駛和衝紅燈，以及注意單車安全和乘客安全。

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。政府視鐵路為本港客運系統的骨幹，因此其政策是優先發展鐵路。二零零二年至二零零九年期間，共有八條新鐵路線或現有鐵路的支線投入服務。

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，巴士路線和巴士站會繼續重組，行人環境改善計劃也會繼續推行，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 4 400 班；至於九龍彌敦道方面，自二零零二年八月以來每日減少約 1 800 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，以減輕多條街道的行人擠迫程度和改善步行環境。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。有關措施包括把介乎上海街至白加士街的一段西貢街、介乎上海街至彌敦道的一段寧波街、介乎上海街至彌敦道的一段北海街，以及介乎汝州街至元州街的一段桂林街改造成悠閒式街道。此外，當局正研究改善銅鑼灣、旺角及元朗區的行人環境。

有關銅鑼灣及旺角兩區行人環境改善項目的初步研究已經完成，訂出了一些概念性的路線方案。構思中的銅鑼灣行人隧道系統，會連接港鐵站與維多利亞公園，並經過商業及購物中心區，再連接至跑馬地附近；旺角的計劃則擬連接旺角及旺角東兩個港鐵站的現有行人天橋，並經過該區中心地帶，以連接至大角咀。有關方案將會進行技術可行性研究。

此外，當局就元朗市行人環境改善概念建議而進行的公眾參與及工程研究，亦接近完成。當局已根據公眾參與過程中所收集的意見，制定了一系列改善方案，現正優化改善方案和探討方案的未來路向。

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 98% 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。政府於二零零二年八月至二零零五年十二月期間首次推行計劃，鼓勵車主及早把柴油小巴轉換為石油氣或電動小巴。目前，幾乎所有的士和 64% 的公共小巴已轉換為石油氣車輛。

政府在二零零七年四月至二零一零年三月期間推出另一個資助計劃，鼓勵車主把歐盟前期及歐盟 I 期柴油商業車輛更換為較環保的車輛，以符合當前的廢氣排放標準。截至二零一零年三月底，已獲批的申請約為 14 400 宗，而原則上獲批於二零一一年三月底前更換有關車輛的申請約為 1 400 宗。該資助計劃亦已延伸至更換歐盟 II 期柴油商業車輛，申請日期由二零一零年七月至二零一三年六月，為期三年。此外，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。現時已處理的相關申請合共約為 17 900 宗。

過境交通

整體過境交通

二零一零年，整體過境車輛數目較上年增加 6.6%，平均每日為 43 000 架次。經由鐵路、陸路和渡輪過境的整體乘客量則增加了約 7.2%，每日達 569 000 人次。

通往羅湖和落馬洲的鐵路服務

目前，本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 250 300 人次，在節日更超過 379 700 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，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。二零一零年，落馬洲支線鐵路服務平均每日處理的旅客量約為 42 500 人次，節日則超過 71 600 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 36 600 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可供客運及貨運，即落馬洲、文錦渡、沙頭角和深圳灣口岸。落馬洲口岸全日 24 小時開放。沙頭角及文錦渡口岸的開放時間為每日上午七時至晚上十時，而深圳灣口岸則為上午六時三十分至午夜十二時。由二零一零年二月二十二日起，由於進行改建工程，深圳文錦渡口岸(相對於香港文錦渡

的內地口岸) 旅檢區域暫時關閉，貨運區域及跨境校巴的通關服務仍維持正常。為滿足客運過關需求，由二零一零年三月二十七日起，跨境旅遊巴士獲准在上午及黃昏繁忙時段，每日提供六班往返上水及深圳文錦渡口岸的服務。

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 27 400、4 600、2 300 和 8 800 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 91 800、1 400、7 900 和 58 600 人次。旅客主要乘坐過境旅遊巴士過境。經落馬洲口岸過境的旅客，更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；而經深圳灣口岸過境的旅客，則可選擇乘坐本地公共交通工具前往深圳灣口岸。

二零一零年，乘坐約由 120 家公司營運的過境旅遊巴士的旅客平均每日約有 76 100 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 26 400 和 33 200 人次。

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劃新過境道路和鐵路通道。港珠澳大橋會直接把香港和珠江西岸連接起來。國家交通運輸部已於二零一零年三月，審批通過港珠澳大橋主橋工程的初步設計。廣東、香港特別行政區及澳門特別行政區三地政府於二零一零年五月成立“三地聯合工作委員會”以監督港珠澳大橋項目的進行。同年八月，三地政府委任了港珠澳大橋管理局的高級行政人員，管理局正式投入運作。管理局負責協調港珠澳大橋主橋的建設、營運、維護及管理工作，並負責執行三地聯合工作委員會的各項政策。在二零一零年下半年，港珠澳大橋管理局開始為港珠澳大橋主橋各項設計合約及施工合約進行招標，致力於二零一六年完成港珠澳大橋主橋工程。

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，把香港與珠三角地區的城市連接起來。廣深港高速鐵路香港段的建造工程已在二零一零年一月展開，預計於二零一五年完成。

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。新口岸在二零一八年建成後，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新界東部現有過境通道(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，由九個營辦商營辦，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 450 萬人次，來往澳門的則有 1 970 萬人次。

港口

二零一零年，香港處理的貨櫃達 2 370 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 425 200 航次，共運載 2.68 億公噸貨物和約 2 670 萬名乘客。大部分乘客都利用高效率的高速渡輪船隊 (包括噴射船和雙體船)，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。

平均而言，每天在港口內作業的遠洋船約有 90 艘，而進出港口的內河船則接近 490 航次。每天在海港內作業或駛經海港的內河渡輪和本地船隻，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，對華南這個對外貿易增長強勁的地區，也同樣重要。香港處理的貨櫃運輸業務，接近 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，就港口貨運量預測展開研究。該項研究預計港口的貨櫃吞吐量，在未來數年會持續增長。政府也完成了大嶼山西北部一幅土地的生態研究，就環境因素評估是否適合在該處關建新貨櫃碼頭。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的可行性。為鞏固香港作為亞太區樞紐港的地位，政府正推展葵青貨櫃碼頭港池及其進出航道的挖深工程，讓新一代超大型貨櫃輪不論潮汐漲退，都可在港口停靠。

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政府高層官員。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政府高層官員，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，以及本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。

多年來，航運發展局推行多項贊助及獎學金計劃，以支援航運界的人力發展。該局也不時造訪海內外不同機構，藉以向本地和海外市場推廣香港的航運服務。二零一零年，航運發展局進行了多項工作，其中包括為修讀與航運服務和海事法相關的指定研究生課程的學生提供獎學金。該局又與業界合辦“香港航運周”，讓更多市民知道航運業對香港經濟的貢獻，介紹業內各種海上和岸上就業機會，以及慶祝國際海事組織所定的“海員年”和香港船舶註冊成立二十周年。航運周的節目豐富，包括慶祝活動、為航運專業人士舉行的研討會、於學術機構舉行的職業講座，以及政府船塢開放日等。

航運業

在本港營辦航線的國際航運公司約有 80 家，每星期提供約 400 個航班，目的地遍及全球約 480 個港口。此外，也有大約 700 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，包括船務代理和船隻管理、船隻擁有和運作、船務經紀、海事保險及港內海上運輸。其他相關服務還有船舶註冊、船舶融資、海事法律及仲裁等。香港目前是世界上最大的航運中心之一，香港船東擁有、管理或營運的船舶，其載重噸位佔全球商船總載重噸大約 9%。

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。航運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26個稅務當局，即內地、奧地利、比利時、汶萊、智利、丹麥、法國、德國、匈牙利、印尼、愛爾蘭、日本、科威特、列支敦士登、盧森堡、荷蘭、新西蘭、挪威、韓國、新加坡、斯里蘭卡、瑞士、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，例如海事處發出的布告、海事處服務和設施詳情等。

網站除應用簡易資訊聚合 (Really Simple Syndication, 簡稱 RSS) 來發送最新的香港商船公告、香港商船資訊和海事意外調查報告外，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、港口內遠洋船和非公約船舶(包括本地船隻、內河／沿岸／澳門船隻和訪港遊艇)的實時動向、海員考試時間表、出港許可證核對服務，以及港口及海事統計資料，如按月和按季的船隻到港、貨物及貨櫃吞吐量最新數據。

二零一零年，海事處建立了一個流動版網站 (m.mardep.gov.hk)，讓公眾可利用流動器材更快捷方便地獲取海事處的部分資訊。

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。系統可處理廣泛的電子業務，例如網上遞交申請、自動批核網上申請、自行列印許可證／證書、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 25 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—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，隨機抽查香港水域內的船舶。政府現正修訂危險貨物法例，以符合《國際海運危險貨物規則》的規定。

領航服務

但凡 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，在香港水域均強制必須僱用領航服務。

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。委員會成員是港口使用者和航運界各方面的代表。領航服務由一家私營公司，全年每天 24 小時提供。

本地船隻

二零一零年，在本港獲發牌照的本地船隻約有 14 500 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有效率地提供種種服務。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 (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

海事處就影響港口和海上交通的規劃項目提供專業意見，並發出海事處布告，以發布各項海上工程的詳情。部門的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，並把有關數字定期登載於部門網頁 (www.mardep.gov.hk/hk/publication/portstat.html)。

所有香港的指定港口設施，均完全遵守國際海事組織的《國際船舶和港口設施保安規則》。海事處負責監管該規則的實行工作，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。

海事工業安全

海事處執行《船舶及港口管制(工程)規例》和《商船(本地船隻)(工程)規例》，以確保船上進行的貨物起卸、船舶維修和海事工程符合安全規定。海事處轄下的海事工業安全組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。屯門客運碼頭由一名承租人根據租用合約營辦，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》，規管三個跨境渡輪客運碼頭的使用。

入境檢查和檢疫服務

當局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，提供船舶入境檢查和檢疫服務。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，便利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 17 個，供船舶作業之用。“A”級浮泡有 13 個，適合長達 183 米的船舶使用；“B”級浮泡有四個，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 的最新規定。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。根據在二零零七年實施的《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約為 6 670 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。收集所得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

海事處訂有海上溢油應急計劃，確保及時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、深圳及澳門海事當局訂立了合作安排，共同採用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，以加強香港與區域的合作。

二零一零年十二月，海事處污染控制小組舉行了大規模的溢油清理演習，廣東、深圳、澳門海事當局以及多個政府部門亦有參與，以測試在珠江口區域海上溢油應急計劃下處理溢油事故的合作行動，並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

海事處管理的香港船舶註冊舉世聞名，為船東提供世界級水平的服務。

二零一零年，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接近 5 650 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，海事處驗船主任共為船舶及相關公司進行了 13 次註冊前的品質管理檢查，以及 58 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。此外，懸掛香港旗的船隻也符合巴黎備忘錄中有關低風險船舶的準則。

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，所有較嚴重事故的調查報告均會上載至海事處網站，另備有印行本供公眾索閱。

行政長官會視乎事故的嚴重程度和所涉及的公眾利益，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。二零一零年，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 16 宗。

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 26 700 名不同國籍的船員在香港註冊遠洋船上工作，另有約 1 450 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。

政府在二零零四年七月推出的航海訓練獎勵計劃，成功吸引本地年輕人加入航海專業，滿足航運業對人才的需求。航海訓練計劃發放獎勵金予本地畢業生，吸引他們加入計劃，成為實習生，接受航海訓練。這項計劃截至年底共吸引了 158 人參加。在過去兩年，申請入讀職業訓練學院及大學相關課程的人數增加，顯示愈來愈多本地年輕人有興趣加入航海業。

參與國際航運活動

國際海事組織

香港政府以“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。二零一零年，香港特區政府人員出席國際海事組織會議共 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，以及便利國際海上運輸的安排等。

為促進海事安全和保護海洋環境，國際海事組織在二零零六年推行成員國自願審核機制。機制讓第三者審核人員全面、客觀地評核成員國，從而顯示有關成員國作為船旗國、沿海國及港口國，如何有效履行國際海事組織訂定的責任。

在二零一零年三月，香港特別行政區的審核工作由三位國際海事組織任命的審核人員完成，他們分別來自澳大利亞、印度及韓國。審核報告顯示，管理本港海事的行政機關非常有效地履行組織所訂定的有關責任。

國際會議

海事處人員、航運界人士、海員組織和職業訓練學院的代表組成香港代表團，在六月二十一至二十五日出席於馬尼拉舉行，有關《一九七八船員培訓公約》和《船員培訓、發證和值班規則》的外交會議。

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。一直以來，海事處積極參與該備忘錄的各項活動，香港加入了六個工作小組，並在其中一個小組擔任組長。

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。二零二零年，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共 734 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紕漏而被扣留。

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。

二零二零年，該中心處理的海事緊急求助個案合共 235 宗，其中 59 宗須展開搜救行動，共救回 136 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 111 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。部分用家部門自行管理其特定用途船舶。海事處政府船隊科管理轄下 62 艘船隻，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隻，當中 43 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。

自一九九九年起，海事處一直把運送小輪、拖船等海上運輸服務合約外判予私人承辦商。現時共有 26 艘合約船隻為海事處提供服務。

政府船塢

政府船塢由政府船隊科管理，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。船塢設有四個活動式帳篷、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，船塢亦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 7,900 萬元；批予香港和海外造船廠的新船建造合約共有 12 份，總值 400 萬元。維持政府船塢系統與政府船隊的運作總開支接近 4.09 億元。

海事設施

香港是世界上最繁忙的港口之一，海事土木工程對於確保港口暢順運作至為重要。土木工程拓展署負責維修公眾登岸梯級、渡輪碼頭和其他公共及政府海事設施，並確保海港、航道和主要河道定期進行疏浚。現時該署負責維修保養 506 公頃避風塘、公眾貨物裝卸區內七公里的裝卸碼頭、123 公里海堤和防波堤、314 個碼頭和登岸梯級、101 個靠船墩、14 100 公頃航道及 3 590 公頃碇泊區。

土木工程拓展署也負責籌劃、設計和興建公共海事設施。二零一零年，該署完成了大澳新船台的建造工程，並繼續籌劃在鯉魚門興建新的公眾登岸設施。

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 4%。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表誠合作，也是成功的因素之一。香港的機場和海港口岸效率高、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，把香港港口和全球約 480 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，並提供所需的基礎設施，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。

香港物流發展局由運輸及房屋局局長擔任主席，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持份者的聯繫。計劃的第一階段，是在 50 輛貨車上測試系統的基本功能，已在二零零八年完成。全面的測試正在進行，在約 500 輛貨車上測試系統的整體功能和與外界的連繫。自二零一零年七月起，貨車智能資訊系統已接通香港海關的道路貨物資料系統，方便業界以電子方式預先申報貨物資料，以銜接清關服務。

為確保物流業僱員掌握最新科技，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。該局也贊助中小型物流服務提供者開發資訊科技應用系統，以提高他們的工作效率。

在物流發展局支持下，政府繼續提供土地，特別是鄰近貨櫃碼頭的用地，作港口後勤和物流發展之用。行政長官在二零一零至一一年的《施政報告》重申，政府計劃促進在葵青區形成物流業羣組。政府已物色了數幅永久用地以供分階段推出，並會在地契中訂明適當條款，以吸引專業的第三方物流服務提供者和區域分銷服務提供者進駐香港。首幅用地位於青衣，面積約 2.4 公頃，已於二零一零年十二月中以公開招標方式批出。

民航

香港是主要的國際及區域航空中心。年底時，共有超過 90 家航空公司在本港提供每星期約 6 000 班往來全球逾 150 個城市的定期航班。此外，香港國際機場平均每星期約有 178 班來往各地的包機。

二零一零年航空交通

香港國際機場的全年客運量共錄得 4 977 萬人次，較二零零九年增加 10.6%，而空運貨量則為 413 萬公噸，較二零零九年增加 23.3%。全年進出香港的航班為 306 533 架次，較二零零九年增加 9.7%。

二零一零年，空運貨物分別約佔本港進口、出口和轉口貨物總值的 39.3%、36.8% 和 31.9%。

擴展腹地市場

香港國際機場作為多模式聯運中心，繼續擴大與珠江三角洲地區的海陸交通聯繫。跨境渡輪提供往來八個口岸的快捷海上運輸服務，而旅遊車及轎車則為往來珠三角地區的旅客提供舒適的運輸服務。

二零一零年，機場的海天客運碼頭每天提供的渡輪班次有所增加。截至十二月，海天客運碼頭每天有超過 110 班(二零零九年時只有 80 班)渡輪往來南沙、深圳蛇口及福永、東莞虎門、中山、珠海九洲，以及澳門的外港客運碼頭及氹仔。

由七月起，機場新增了十家提供跨境旅遊車及轎車服務的特許經營商，並開通了機場至皇崗及深圳灣口岸的接駁交通服務。目前機場每天有 460 班定期旅遊車，為旅客提供便捷的陸上運輸服務，往來機場與廣東省以至廣西及福建省內 115 個地點。

機場服務

機場耗資 45 億元，提升飛行區及一號客運大樓的設施及處理能力，有關計劃於二零零六年展開，已於二零一零年完成。行李處理系統提升計劃亦取得成果，令機場的整體行李處理能力由每小時 8 000 件倍增至 16 000 件。入境檢查大堂已經重新配置，抵港層已增設入境櫃位，以便提升客運流程。

新空運貨站耗資 55 億元，預期將於二零一三年年初投入服務。貨站佔地約十公頃，每年可處理 260 萬公噸貨物。

為持續發展作好準備

為了應付中期和長遠而言將不斷增加的需求，機場繼續提升其設施及處理能力。飛行區中場範圍發展計劃的詳細設計工作已經展開。

此外，《香港國際機場 2030 規劃大綱》的工作仍在進行，大綱內容包括最新的航空交通量預測、容量需求、發展計劃及增長策略。

獎項

機場除了效率昭著，服務卓越，更擁有遍及全球的航空網絡。機場致力為旅客及其他機場使用者締造愉快的機場體驗，這方面的努力在二零一零年獲得多家機構肯定。

香港國際機場在年客運量逾 4 000 萬人次的機場中，獲國際機場協會選為“全球最佳機場”，並連續第四年獲航空運輸學會頒授“亞太區機場效率昭著獎”。

此外，機場在二零一零年 TTG 旅遊大獎選舉中，連續第八年獲得“最佳機場”的美譽，又獲著名旅遊雜誌《商旅》評選為“中國最佳機場”。

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 61 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，特區政府與十個民航伙伴擴展了航空運輸權安排。

二零一零年，空運牌照局共發出 15 個新牌照：兩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及 11 個予香港航空公司。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，國泰航空公司共擁有 124 架飛機。該公司的定期航班服務範圍遍及全球 61 個目的地，其中包括新增的客運目的地米蘭、莫斯科和東京羽田。

年內，港龍航空公司先後開辦香港往來沖繩和上海虹橋機場的定期客運航班，並復辦往來福岡和仙台的定期客運航班。年底時，該公司的機隊有 31 架客機，定期航班服務範圍遍及 29 個目的地，包括內地 15 個城市。

華民航空公司集中發展亞洲區內的貨運服務。目前，該公司的定期航班服務範圍遍及 11 個目的地。

香港快運航空公司繼續集中發展區內定期航班服務。年底時，該公司的機隊有五架飛機，定期航班服務範圍遍及內地、日本和東南亞十個目的地。

香港航空公司在年內接收了五架空中巴士 A330-200 型長途客機、三架波音 B737-300 型及兩架空中巴士 A330-200 型貨機。年底時，該公司為 15 個航點提供定期航班服務，包括往來香港與莫斯科之間的長途客運服務和區內的貨運服務。

年內，共有十家非本港航空公司開辦或復辦往來香港的定期航班服務，其中八家開辦客運服務，兩家開辦貨運服務。客運服務方面，達美航空公司與西北航空公司合併後在一月接辦美國和東京與香港之間的航班服務；在二月，虎航開辦往來新加坡與香港的航班服務，四川航空公司亦在同月復辦往來重慶和成都與香港的航班服務；大陸密克羅尼西亞航空公司在四月復辦往來關島與香港的航班服務；在七月，曼達拉航空和俄羅斯全祿航空分別復辦雅加達與香港之間和莫斯科與香港之間的航班服務；春秋航空公司在九月開辦往來上海與香港的航班服務；濟州航空公司在十月開辦往來首爾與香港的航班服務。

貨運航空服務方面，阿提哈德航空在十月開辦往來阿布扎比與香港的服務；Aryan Cargo Express 於十二月開辦往來孟買經曼谷與香港的服務。

至於本港直升機服務的發展，有關建議在啟德發展區內興建的跨境直升機場，其輔助設施的策劃工作已經展開。本地直升機服務方面，商用直升機與政府飛行服務隊共用灣仔臨時直升機坪的臨時安排會繼續，直至香港會議展覽中心附近的永久政府直升機坪建成啓用為止，而啓用時間預計為二零一二年。

航空交通管理

航空交通管理系統於年內繼續高效運作。該系統共處理了 308 004 架次在香港國際機場起降的航班，以及 161 437 架次飛越香港空域(包括在澳門機場起降)的航班，較二零零九年增加 9.8% 和 14.2%。年內第四季度(十至十二月)每天平均在香港國際機場起降的航班為 892 架次。

民航處透過改善空域及飛行程序設計等措施，於年內把跑道容量由每小時 58 班提升至 60 班。民航處將繼續密切監察航班需求，並定期檢討跑道容量，確保適時推出措施，以滿足航空交通量的增長。

航空保安

民航處確保香港的航空保安措施符合國際標準。為了加強核對在香港國際機場付運的寄艙行李屬於登機的離境旅客，由二零一零年一月二日起，航空公司在旅客登機前，會核實旅客的身分，確保付運寄艙的行李屬於該登機乘客所有。

民航處繼續支持國際民用航空組織的全球航空保安審計計劃。年內，該處一名考獲國際民用航空組織認可航空保安審計員資格的人員，以短期專家身分參與該組織審計團，前往湯加王國進行保安審計。

加強航空服務

民航處現正落實更新航空交通管制系統，並在機場島上興建民航處新總部大樓，以提升運作效率和支持民航業的長遠發展。更新空管系統的招標工作正全速進行。

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