

第十三章

运输

香港的公共运输系统公认达世界一流水平，
为市民提供舒适安全，而且收费合理的
多样交通选择。

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。香港的铁路系统由香港铁路有限公司营运。

年内，香港的新铁路项目进展顺利。西港岛线和广深港高速铁路香港段工程继续进行。观塘线延线和南港岛线(东段)已于二零一一年五月动工，预期于二零一五年完工。沙田至中环线的规划工作亦正在进行，而前期工程亦已于二零一一年五月展开。

港珠澳大桥工程(包括主桥及香港特别行政区本地工程)进展顺利。本地工程获立法会批准拨款，工程在二零一一年年底展开，以配合大桥于二零一六年通车。

年内，当局继续推行智能运输系统策略，并推出点对点公共交通路线查询服务“香港乘车易”的手机应用程序及流动网页版。“驾驶路线搜寻服务”的流动网页版亦已推出。

年内，民航业继续兴旺，香港国际机场的客货运量分别录得 5 275 万人次和 394 万公吨，香港与民航伙伴之间的航空服务安排亦愈趋开放。

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 and 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》的建议制定长远的运输策略。政府在《迈步前进：香港长远运输策略》中公布的目标包括：

- 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》除勾画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。当局根据《铁路发展策略 2000》共投放逾 1,700 亿元于以下六个铁路项目：

- 九龙南线 (在二零零九年八月通车)；
- 西港岛线 (在二零零九年动工)；
- 广深港高速铁路香港段 (在二零一零年动工)；
- 观塘线延线 (在二零一一年动工)；
- 南港岛线 (东段) (在二零一一年动工)；以及
- 沙田至中环线 (前期工程在二零一一年动工)。

西港岛线和广深港高速铁路香港段正进行施工，而观塘线延线、南港岛线(东段)及沙田至中环线的前期工程亦已于二零一一年五月开始动工。此外，沙田至中环线的主要工程正在设计阶段。

自《铁路发展策略 2000》在二零零零年制定以来，香港各区的规划参数出现了重大改变；另外，香港与内地的经济及民生愈趋融合，跨界旅客及车流量也大幅增加。故此，香港的铁路网络发展蓝图有需要适时进行检讨和修订，以配合社会不断转变的需要及最新的规划参数。

政府已于二零一一年三月展开一项顾问研究，以检讨和修订《铁路发展策略 2000》。这项研究预计于二零一三年完成，内容包括全面检讨《铁路发展策略 2000》提出但未落实的铁路工程项目，以及研究由政府或公众提出的其他铁路构思。研究结果有助规划这些铁路工程项目。

运输基础设施

道路网络

香港共有全长 2 086 公里的道路、1 316 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。

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。

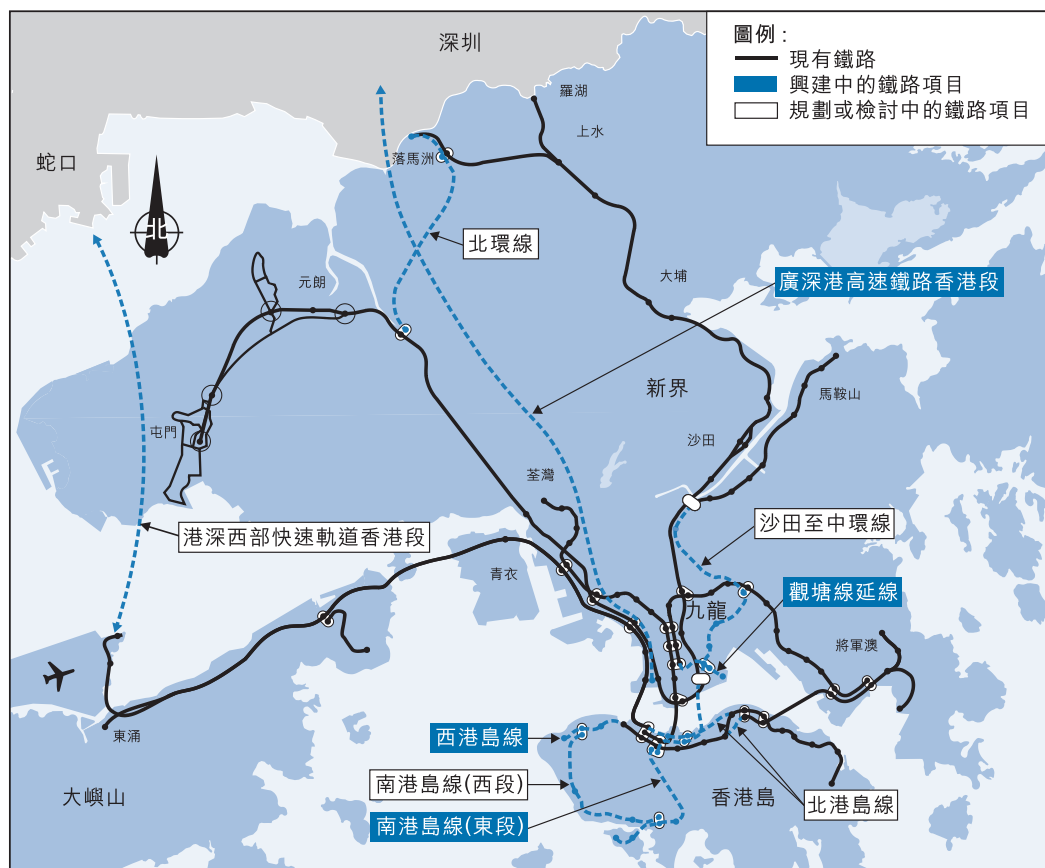
本港另有四条隧道由私人公司按照“建造、营运及移交”模式经营，分别是东区海底隧道、大老山隧道、西区海底隧道和大榄隧道。

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 38% 的公共交通工具乘客需求，以及约 60% 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、四个兴建中的铁路项目，以及五个规划或检讨中的铁路项目大约走线。



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，往返兩個地點的時間將縮減至少於十分鐘。

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 100 分鐘縮短至 48 分鐘。乘客由香港前往長沙只需大約三小時，前往武漢和廈門只需大約四小時，前往福州只需大約五小時，而前往上海和北京也分別只需大約六小時和八小時。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。

觀塘線延線會把現有觀塘線延長，由油麻地延伸至黃埔，兩個新設車站位於何文田及黃埔。乘客可在擬建的何文田站轉乘日後的沙田至中環線。建造工程已於二零一一年五月展開，預期在二零一五年完成。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，往返兩個地點的時間將縮減至約五分鐘。

南港岛线(东段)是一条长七公里的铁路线，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。建造工程已在二零一一年五月展开，预期在二零一五年完成。目前，在繁忙时间使用路面交通工具往返金钟及海怡半岛需时25至45分钟。通车后，往返两个地点的时间将缩减至约十分钟。

规划或检讨中的铁路项目

沙田至中环线为一个贯通全港的策略性铁路项目，全线长17公里，共设有十个车站，分别位于大围、显径、钻石山、启德、土瓜湾、马头围、何文田、红磡、会展及金钟，并会连接多条现有铁路，形成两条策略性铁路走廊。“东西走廊”会经钻石山和东南九龙连接马鞍山线的大围站与西铁线的红磡站。

“南北走廊”会把现有东铁线由红磡站延伸过海至港岛的金钟站。铁路方案已于二零一零年十一月二十六日根据《铁路条例》刊宪，而修订方案亦已于二零一一年七月十五日及十一月十一日刊宪。政府的目标是在二零一二年展开主要工程，并在二零一八年完成大围至红磡段以及在二零二零年完成红磡至金钟段。沙田至中环线的前期工程已于二零一一年五月动工。

行政长官在二零零七至零八年《施政报告》中宣布推行措施，促进港深空港合作，并研究兴建港深西部快速轨道的可行性及经济效益，以期达到航线网络互补的协同效益。快速轨道的另一个主要功能是连接深圳前海及新界西北地区，故此铁路的设计必须配合这两个地区的发展及规划。政府现正按照检讨和修订《铁路发展策略2000》的顾问研究，进一步规划快速轨道。

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，其作用是纾缓现时干诺道中／夏悫道／告士打道的交通挤塞情况。工程项目是建造一条长4.5公里的双程三线主干道路，包括一段长3.7公里的隧道。工程已于二零零九年十二月展开，并正全力进行。该道路预计在二零一七年通车。
- 屯门公路重建工程：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。
- 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：工程旨在把路段由现时的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，预期在二零一三年完成。马窝与泰亨之间路段的扩阔工程亦已在二零一零年二月展开，预期在二零一三年年底完成。

- 屯门公路巴士转乘站：这个工程项目会在屯门公路辟设两个巴士转乘站，分别设于往屯门方向和往九龙方向。建造工程已于二零一零年七月展开，预计在二零一三年完成。
- 港珠澳大桥香港口岸、屯门至赤鱘角连接路南面出入口及在香港国际机场东北面水域填筑一个面积约 150 公顷的人工岛的填海工程：这些工程已于二零一一年年底展开，预计在二零一六年完成，以配合港珠澳大桥通车。

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：

- 屯门至赤鱘角连接路及屯门西绕道：新道路会构成约 18 公里长的双程双线道路，连接新界西北至港珠澳大桥香港口岸、香港国际机场及大屿山，提供往来香港国际机场的替代路线。
- 香港接线：这是一条全长约 12 公里的双程三线公路，分别由海上高架桥隧道及地面道路组成，连接港珠澳大桥主桥与港珠澳大桥香港口岸。公路的初步设计工作已经完成，建造工程会于二零一二年展开，以配合港珠澳大桥于二零一六年通车。
- 中九龙干线：这条拟建的双程三线干道长 4.7 公里，当中 3.9 公里为隧道，连接西九龙与拟建的启德发展区和九龙湾道路网络。干线的详细设计工作已于二零一一年年中展开。
- T2 号主干路：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，并与拟建的将军澳 — 蓝田隧道连接。
- 将军澳 — 蓝田隧道和跨湾连接路：初步设计工作继续进行，以便拟订计划，提供连接将军澳和九龙的另一条对外陆上路线。将军澳 — 蓝田隧道是一条长约 4 公里的双程双线分隔车道，将连接将军澳和茶果岭区内的 T2 号主干路。跨湾连接路也是双程双线分隔车道，将连接将军澳海湾两岸。
- 粉岭公路：泰亨与和合石交汇处之间的粉岭公路扩阔工程正在进行详细设计工作。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）的绕道，以应付沙田区内长远的交通流量。在八号干线于二零零九年年底全线通车后，政府继续就这条拟建主干道路进行规划检讨。
- 西贡公路：改善工程分两期进行。第一期涵盖嘉林别墅至匡湖居之间的一段，第二期则涵盖匡湖居至西贡市中心的一段。第一期工程的走线已经落实。至

于第二期改善工程则正进行勘测研究，务求在尽量减少破坏环境的前提下，探索解决交通挤塞的方案。

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，往返大屿山或马湾的车辆，只须在回程时缴付 20 元至 80 元不等的双程通行费，金额视乎车辆类别而定。二零一一年，青屿干线平均每日行车量为 65 544 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。二零一一年，这条主要干道的平均每日行车量为 35 337 架次。

青沙管制区有三组行车隧道连接沙田，包括尖山隧道、沙田岭隧道及大围隧道。所有车辆使用该三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。这条昂船洲大桥横跨蓝巴勒海峡，不收取道路使用费。

公共交通

香港的运输系统不但先进，而且效率高，为市民提供安全舒适、收费合理的多种交通选择。

铁路

铁路每日乘客量占公共运输总乘客量约 38%。现时，本港铁路系统由香港铁路有限公司营运。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 82 个。港铁公司又负责营运全长 35.2 公里的机场快线。铁路系统每日平均载客约 407 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 441 900 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

电车在一九零四年投入服务，一直在港岛区行走。香港电车有限公司共经营七条电车站路线，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。电车平均每日载客约 216 300 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，其后在一九八九九年进行现代化工程。缆车平均每日载客 15 600 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等，占公共交通的总乘客量 59%。

专营巴士

专营巴士每日乘客量占公共交通总乘客量的 32%。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，九巴单独经营 314 条行走九龙和新界的巴士线，以及 60 条过海巴士线；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则分别有 29 及 21 条。

年底时，九巴共有 3 890 辆领有牌照的巴士，包括 3 840 辆空调巴士，可接载坐轮椅乘客的有 2 319 辆。年内，九巴共载客 9.36 亿人次，平均每日载客 257 万人次，行车达 3.0379 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 51 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，当中有 29 条过海巴士线与九巴联营。新巴有 703 辆领有牌照的空调巴士，其中可接载坐轮椅乘客的有 615 辆。

年内，新巴共载客 1.75 亿人次(平均每日载客 479 900 人次)，行车达 4 838 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；另一项涵盖市区至北大屿山或机场的 19 条巴士线。

年底时，城巴共有 938 辆领有牌照的空调巴士，其中可接载坐轮椅乘客的有 405 辆。年内，城巴共载客 2.2 亿人次(平均每日载客 602 575 人次)，行车达 8 640 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 3 025 万人次(平均每日载客 82 900 人次)，行车达 2 526 万公里。年底时，该公司经营 19 条巴士线，共有 163 辆领有牌照的空调巴士，全部皆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 2 090 万人次(平均每日载客 57 300 人次)，行车达 702 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巴士(城巴的旅游路线除外)，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 245 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不足，并为特定的乘客提供度身订造的服务，主要服务对象为游客、屋苑居民、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 6 986 辆。

交通咨询委员会在二零零四年七月完成对非专营巴士发牌及规管制度的检讨，并提出建议。二零一一年，政府继续根据建议，推行加强规管非专营巴士营运的措施。这些措施旨在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。年底时，本港共有 3 057 辆绿色专线小巴，行走 351 条

路线，平均每日载客约 1 530 000 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。年底时，本港共有 1 293 辆红色小巴，平均每日载客约 360 000 人次。

为进一步提升公共小巴的行车安全，运输署于二零一零年六月实施新的牌照条件，规定所有公共小巴必须安装车速限制器，并将车速限制器的预设最高车速定为每小时 80 公里。二零一一年七月，政府并向立法会提交《2011 年道路交通(修订)(第 2 号)条例草案》，为引进一套加强公共小巴营运安全和服务质素的措施，订定相关法律条文。立法会正审议该条例草案。

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》。在推广道路安全方面，运输署于二零一一年为营办商及公共小巴司机举办了六个工作坊，提醒他们小心驾驶至为重要。

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，延长至二零一三年一月三十一日。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 270 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；在合适的士站增设的士资讯牌；出版《的士通讯》，每期印制四万份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的士咪表收费和缴费。

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，本港共有 13 个专营和持牌小轮营办商，提供 22 条定期载客渡轮、两条运载危险品车辆的汽车渡轮及两条特别渡轮航线，提供港内和前往新市镇及离岛的服务。除专营和持牌航线外，本港还有 71 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 70 500 人次，往来离岛的航线平均每日载客约 65 100 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 1 853 123 人持有驾驶执照、623 984 辆领有牌照的车辆和 6 297 辆政府车辆。领有牌照的私家车共有 434 843 辆，其中 44 569 辆为年内新登记的车辆。领有牌照的货车总数达 111 164 辆，其中 70 359 辆为轻型货车、37 150 辆为中型货车、3 655 辆为重型货车。学习驾驶的人士平均每月有 3 956 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，从而更注意遵守法例，运输署在二零零二年九月推出驾驶改进计划，指定由数所驾驶改进学校提供有关课程。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。第一类是因干犯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满十分的人士。二零零二年九月至二零一一年十二月期间，约有 53 900 名驾车人士修习驾驶改进课程，其中约 26 600 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，而且维修保养妥善。二零一一年，政府验车中心共检验了 196 000 部车辆。此外，当局又对专营巴士进行了 3 510 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。年内，全港 22 个指定的车辆测试中心共检验了 260 000 部车辆。

进口车辆在香港登记和领取牌照前必须接受检验，以确定符合法例规定。二零一一年，当局共批核了 879 种车辆类型。

智能运输系统

当局于二零一一年下半年推出了“香港乘车易”的手机應用程式及流动网页版和“驾驶路线搜寻服务”的流动网页版，让公众免费使用。

为使驾驶人士及早知悉路面情况以避免交通挤塞，繁忙地点已装设闭路电视摄影机监察交通情况。二零一一年，全港共有 333 部摄影机安装在市区和新市镇，另有 220 部摄影机在主要公路上运作。

此外，当局向市民播送更多地点的交通情况影像。二零一一年，市民可经由互联网和手提电话收看到在 166 个策略性地点由闭路电视摄影机拍摄的交通情况影像。当局亦正在其他策略性地点增设摄影机。

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。二零一一年年底，市区所有地区及荃湾、葵青、沙田、马鞍山、大埔、北区、屯门、元朗及将军澳新市镇，均已装设区域交通控制系统。

截至年底，全港共有 1 809 个路口装有灯号，其中 1 710 个连接至区域交通控制系统。

为节省开支并有利环保，全港的传统式交通灯正陆续更换为发光二极管式交通灯。九龙区的更换工程已在二零一一年三月完成，而新界区的更换工程亦已在二零一零年十二月展开，并预计在二零一二年年底前完成。

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更多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。此外，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。

当局已进一步扩展冲红灯摄影机系统，在交通灯控制路口打击冲红灯的行为。现时，全港共有 155 部数码冲红灯摄影机运作。为了进一步提高阻吓作用和加强执法能力，以遏止车辆超速驾驶，当局现正扩展“侦察车速摄影机系统”。该系统的第二期扩展工程预计于二零一二年完成。工程完成后，全港将合共有 20 部数码摄影机，轮流摆放在 120 个摄影机箱内。

当局将会在新界区的快速道路上安装五组行车速度屏，以路线图形式为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。

当局正在开发交通及事故管理系统，使交通及运输事故的管理工作，以及向公众发布交通及运输资讯的安排更具效率和成效。项目预计于二零一五年完成。

自动收费系统

全港所有隧道和青屿干线都装设了自动收费系统。这些系统让贴有缴费标签的车辆无须停车缴费，即可使用所有设有自动收费系统的隧道和收费道路。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 48% 的驾车人士经过收费隧道和收费道路时，使用自动收费系统。

停放车辆

本港在一些有泊车需求但不妨碍交通的地点，设有路旁泊车位。年底时，全港约有 18 000 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，连同位于上水的泊车转乘公众停车场，合共提供约 7 900 个政府泊车位。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部分公共屋村提供非路旁公众停车场。此外，本港一些商业／住宅的多层大厦及露天地方，也设有私营的非路旁公众停车场。

港铁公司在观塘线彩虹站、机场快线的香港站、九龙站和青衣站、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 203 000 个公众泊车位。

道路安全

二零一一年，引致伤亡的交通意外共有 15 339 宗，其中导致重伤和死亡的意外分别有 2 090 宗和 127 宗。二零一零年引致伤亡的交通意外共有 14 943 宗，其中导致重伤和死亡的意外分别有 2 052 宗和 114 宗。二零一一年，引致伤亡的交通意外较二零一零年增加了 2.7%。

当局曾在 100 个交通意外黑点进行深入调查，以确定意外成因，结果建议在其中 90 个地点推行改善措施。当局也曾选取两条道路进行综合性的路段研究，务求全面减少该些路段的交通意外，并检讨其安全表现。

《2011 年道路交通(修订)条例》已于二零一一年十二月十四日获立法会通过。该条例旨在对毒驾及药驾实施更严厉的管制，并相应赋予警方更有效打击毒驾及药驾的执法权力。无论驾驶能力是否受影响，任何驾驶人士如被验出血液或尿液中含有任何浓度的六种指明毒品，(即海洛英、氯胺酮、甲基安非他明(冰毒)、大麻(草)、可卡因，以及亚甲二氧基甲基安非他明(摇头丸))，即属犯罪。

该条例亦禁止司机在受任何药物影响下以致不能妥当地控制车辆时驾驶车辆，并赋权警方可要求怀疑毒驾或药驾司机进行初步药物测试。

年内，政府继续响应道路安全议会的呼吁——“路上零意外，香港人人爱”，推行道路安全运动的宣传策略。这些运动带出四个主题，包括“切勿酒后驾驶”；“爱自己、爱家人，做个精叻过路人”；“司机瞻前顾后、单车形迹尽显”和“毒后驾驶可能是你最后一程”。其他继续进行的教育活动包括宣传安全骑单车，以及提醒司机和乘客佩戴安全带。

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。政府视铁路为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 4 490 班。至于九龙弥敦道方面，自二零零二年八月以来每日减少约 1 910 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。

各专营巴士公司自一九九三年起已购置装有符合欧盟废气排放标准的环保引擎的巴士。目前，所有专营巴士已采用欧盟引擎。为协助改善环境，专营巴士公司已调配采用欧盟 II 期或以上环保引擎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更多较环保的巴士行走其他繁忙道路。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质素，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改善交汇处的通风系统。

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。政府于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 65% 的公共小巴已转换为石油气车辆。

政府在二零零七年四月至二零一零年三月期间推出另一个资助计划，鼓励车主把欧盟前期及欧盟 I 期柴油商业车辆更换为较环保的车辆，以符合当前的废气排放标准（注：约有 1 400 宗申请的截止申请期限获环境保护署批准延长至二零一一年三月底）。在二零一一年三月底有关资助计划结束时，已获批的申请共约有 17 100 宗。该资助计划亦已延伸至更换欧盟 II 期柴油商业车辆，申请日期由二零一零年七月至二零一三年六月，为期三年。截至二零一一年年底，已获批的申请约为 2 600 宗。此外，政府也为环保商用车辆的新买家推出首次登记税宽减计划。截至二零一一年年底，已处理的相关申请约为 5 900 宗。

政府密切监察新运输项目对环境造成的影响，包括施工和营运期间的影响，并会因应需要，采取环境污染缓解措施，务求减少这些影响。

政府推出行人环境改善计划，以减轻多条繁忙街道的行人挤迫情况，使人流畅通。中环、湾仔、铜锣湾、北角、山顶、赤柱、尖沙咀、佐敦、旺角、深水埗、元朗及上水已实施这项计划。

行人环境改善计划广受市民欢迎，日后会推展至其他街道。有关措施包括把介乎上海街至白加士街的一段西贡街、介乎上海街至弥敦道的一段宁波街、介乎上海街至弥敦道的一段北海街，以及介乎汝州街至元州街的一段桂林街改造成悠闲式街道或进行改建工程以扩阔行人道、减少停车位和减慢驶经车辆的车速。

此外，当局继续研究改善铜锣湾、旺角及元朗区的行人环境，其中有关铜锣湾及旺角的初步研究已经完成。

路政署正就拟议的铜锣湾行人隧道系统走线方案及延长旺角行人天桥系统，进行技术可行性研究。至于元朗市改善行人环境概念建议的工程研究已经完成，路政署亦已就有关事宜咨询公众。

过境交通

整体过境交通

二零一一年，过境车辆数目较上年下跌了约 0.6%，平均每日为 42 800 架次。经由铁路、陆路和渡轮过境的乘客量则增加了约 5%，每日达 597 000 人次。

过境铁路通道

目前，本港有两个通往内地的过境铁路口岸，分别位于罗湖及落马洲。罗湖口岸的开放时间是每日上午六时三十分至午夜十二时。二零一一年，罗湖口岸平均每日处理的旅客量达 254 000 人次，在节日更超过 374 000 人次。

落马洲支线口岸的开放时间是每日上午六时三十分至晚上十时三十分。过境旅客可使用铁路或指定的公共交通工具抵达该口岸。二零一一年，东铁线(落马洲支线)平均每日处理的过境旅客量约为 50 700 人次，在节日更超过 82 900 人次。

过境旅客亦可使用港铁城际直通车服务由红磡前往内地。二零一一年，直通车平均每日处理的旅客量为 10 700 人次。

道路通道

香港与内地之间现有四条每天开放的过境通道可供货运及旅客使用，即落马洲、文锦渡、沙头角过境通道和深圳湾口岸。落马洲口岸全日 24 小时开放。沙头角及文锦渡口岸的开放时间为上午七时至晚上十时，而深圳湾口岸通道则为上午六时三十分至午夜十二时。

由于进行改建工程，深圳文锦渡口岸旅检区域暂时关闭，但对于货运及跨境到香港上学的学生，通关服务仍维持正常。跨境旅游巴士在上午及黄昏繁忙时段，每日提供六班往返上水及文锦渡口岸的服务。

年内，落马洲、文锦渡、沙头角通道和深圳湾口岸录得的平均每日交通量分别为 26 600、4 200、2 400 及 9 500 架次。旅客方面，平均每日经这些通道过境的分别有 86 000、500、8 500 及 68 600 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；而经深圳湾口岸过境的旅客，则可选择在该处乘坐指定的本地公共交通工具。

二零一一年，营运过境巴士服务的公司约有 120 家，乘客量平均每日约有 68 100 人次；落马洲的穿梭巴士乘客量平均每日约有 26 600 人次；而乘坐指定的本地公共交通工具前往深圳湾口岸的旅客则平均每日有 42 200 人次。

正在施工或规划中的新过境通道

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的过境道路和铁路通道。港珠澳大桥会直接连接香港和珠江三角洲的西部地区。二零一零年三月，中央人民政府交通运输部批准港珠澳大桥主桥的初步设计。二零一零年五月，广东、香港特别行政区和澳门特别行政区政府成立“三地联合工作委员会”，监察港珠澳大桥工程项目的施工情况。三地政府在八月委任港珠澳大桥管理局的高级人员，管理局随即正式投入运作。

港珠澳大桥管理局负责协调港珠澳大桥主桥的兴建、运作、保养及管理，以及推行“三地联合工作委员会”的各项政策。香港特别行政区水域内的本地工程在二零一一年年底展开，以配合内地的工程以及港珠澳大桥于二零一六年通车的目标。

广深港高速铁路将会缩短来往广州与香港所需时间，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，把香港与泛珠三角地区的城市连接起来。广深港高速铁路香港段的建造工程已在二零一零年一月展开，预计于二零一五年完成。

至于北环线和快速轨道计划，政府现正按照检讨和修订《铁路发展策略 2000》的顾问研究，对这两项计划进行检讨。

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。新口岸在二零一八年建成后，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新界东部现有过境通道(文锦渡和沙头角口岸过境通道)的过境交通重新分流。

跨境渡轮服务

在上环港澳码头、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 12 个港口。年内，使用跨境渡轮服务来往内地港口的跨境旅客共 480 万人次，来往澳门的则有 2 060 万人次。

港口

二零一一年，香港处理的货柜达 2 438 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，进出香港的船只约有 410 560 航次，运载 2.77 亿公吨货物和约 2 800 万名乘客。大部分乘客都使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，一类是来自世界各地的巨型远洋船舶，另一类是从珠江来港的较小型沿岸船舶和内河船舶。

平均来说，每天在港口内作业的远洋船舶约有 90 艘，而进出港口的内河船只则接近 470 航次。每天在海港内作业或驶经海港的高速渡轮和本地船只，也为数甚多。香港港内的船舶周转效率属全球最高之列，在货柜码头靠泊的货柜船，平均的周转时间预计约为十小时。

港口发展

贸易及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设施建设的重要部分。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，占全港港口总处理量约 70%。

货柜码头之间竞争激烈，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。香港处理的货运吞吐量，接近 70% 与华南地区有关。

策略规划

政府现正探讨在青衣西南部辟建新货柜码头在技术上是否可行，并展开“香港港口发展策略 2030 研究”，藉以更新港口货运量预测、检讨如何更有效使用现有港口设施，以及规划香港港口的未来发展。

为巩固香港作为亚太区枢纽港的地位，政府正积极进行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。

香港航运发展局

香港航运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，负责就制定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，以及本港作为国际航运中心的地位。

多年来，航运发展局推行多项奖励及奖学金计划，以支援航运界在技术及专业层面的人力发展。二零一一年，航运发展局进行了多项工作，其中包括提供奖学金给学生修读与航运服务和海事法相关的指定研究生课程。该局也协助向本地和海外市场推广香港的航运服务。

航运业

在本港营办航线的国际航运公司超过 80 家，每星期提供约 440 个航班，目的地遍及全球 500 个港口。此外，也有逾 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。其他相关服务还有船舶注册、船舶融资、海事法律及仲裁等。香港目前是世界上最著名的航运中心之一，香港船东拥有的船舶，载重吨位占全球商船总载重吨位大约 9%。

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 31 个税务当局达成了这类安排，即奥地利、比利时、文莱、智利、捷克、丹麦、法国、德国、匈牙利、印尼、爱尔兰、日本、泽西岛、科威特、列支敦士登、卢森堡、中国内地、马尔他、荷兰、新西兰、挪威、葡萄牙、韩国、新加坡、西班牙、斯里兰卡、瑞士、泰国、英国、美国和越南的税务当局。

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的意见；领港事务咨询委员会提供领航服务的意见；港口地区保安咨询委员会提供港口保安的意见。

此外，本地船只咨询委员会负责处理本地船只事务，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) 提供关于港口和香港船舶注册的各项资讯，例如海事处发出的布告、海事处服务和设施详情等。

网站除应用“简易资讯聚合”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，包括港口和本港注册船只的海事安全级别、载列以香港为根据地的海事服务公司的香港船务指南、港口内远洋船和非公约船舶(包括本地船只、内河/沿岸/澳门船只和访港游艇)的实时动向、海员考试时间表、出港许可证核对服务、港澳码头和中国客运码头核准泊位时段分配情况，以及港口及海事统计资料，如按月和按季的船只到港、货物及货柜吞吐量最新数据。

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。

船舶航监服务

海事处船只航行监察中心全日 24 小时利用现代化的船只航行监察系统、甚高频通讯设备和专用的数据资讯系统，为进出港口的船舶提供调控和航监服务，而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 25 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资料服务和组织交通服务。

运载危险货物

海事处按照国际和本地标准，随机抽查香港水域内的船舶。政府现正修订危险货物法例，以符合《国际海运危险货物规则》的规定，并会由二零一二年四月起试行一个更有效的机制，以监管本地船只运载危险货物的安全。

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。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

二零一一年，在香港获发牌照的本地船只约有 15 400 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) 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)。

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，即港澳码头和中国客运码头。前者有泊位 11 个，每天 24 小时不停运作；后者有泊位 12 个，运作时间为每天上午七时至午夜十二时。屯门客运码头由一家渡轮营办商根据租用合约营办，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

当局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，提供船舶入境检查和检疫服务。船舶代理人可为船舶申请使用这项服务，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，便利往来香港与珠三角口岸的内河船只。船只预办入境检查的服务已推展至内地所有内河船只和沿岸船只；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 17 个，供船舶作业之用。“A”级浮泡有 13 个，适合长达 183 米的船舶使用；“B”级浮泡有四个，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

海事处管理六个公众货物装卸区，让货运经营人靠泊船只，装卸货物。这些装卸区所有泊位的总长度约为 5 000 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、深圳及澳门海事当局订立了合作安排，共同采用“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，以加强香港与区域的合作。

二零一一年十一月，海事处污染控制小组举行了大规模的溢油清理演习，参与演习的有相关政府部门和本地石油公司，演习的目的是测试政府部门和本地石油公司在处理重大海上溢油事故的应变能力。

清理泄漏于海上的有毒有害物质

海事处在二零一一年第四季推出一项新服务，清理泄漏于海上的有毒有害物质。服务由私营承办商根据与海事处订定的外判安排提供。此外，承办商亦负责清理香港水域的溢油。

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。

二零一一年，香港船舶注册继续吸引高素质船只注册。年内，在香港注册的船只超过 6 800 万总吨，使香港船舶注册成为全球四大船舶注册之一。

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。二零一一年，海事处验船主任共为船舶及相关公司进行了 14 次注册前的品质管理检查，以及 69 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，继续维持于低水平，远低于世界平均比率，使香港船旗在《东京备忘录》的白名单上，继续占有卓越表现船旗的席位，并符合《巴黎备忘录》中有关低风险船舶的准则。此外，香港亦获美国海岸防卫队确认为符合实施 21 世纪优质船舶管理的地区。

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涉及香港注册船舶及在香港水域发生的严重海上事故，调查目的是查明意外成因，并提出防止同类意外再度发生的建议。二零一一年，海事意外调查及船舶保安政策部所调查的严重意外事故有 19 宗。为促进海上安全，所有严重事故的调查报告均会上载至海事处网站。

行政长官会就涉及公众利益的严重事故，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。二零一一年，海事意外调查及船舶保安政策部所调查的严重意外事故有 17 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 29 740 名不同国籍的船员在香港注册远洋船上工作，另有约 1 307 名高级船员和普通船员在行驶于珠三角地区的高速渡轮上服务。

政府在二零零四年七月推出的航海训练奖励计划，有助吸引本地毕业生加入航海专业，满足航运业的人才需求。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。截至二零一一年年底，这项计划共吸引了 191 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增加，显示愈来愈多本地年轻人有兴趣投身航海业。

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。二零一一年，香港特区政府人员出席国际海事组织会议共 22 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，以及便利国际海上运输的安排和其他海事事务。

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，香港加入了四个工作小组，并在其中一个有关技术合作的咨询小组担任组长。

海事处港口国监督人员在验船方面的专业水平和公正无私，备受推崇。二零一一年，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舶合共 746 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 3% 因出现须立即纠正的严重问题而被扣留。

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。

海事处海上救援协调中心每天 24 小时都有专业人员当值，并配备现代化通讯设备，以配合全球海上遇险和安全系统。

二零一一年，海事处海上救援协调中心处理的海事紧急求助个案合共 207 宗，其中 37 宗须展开搜救行动，共救回 83 人。

海事处海上救援协调中心获国际海事组织选为国际民用航空组织与国际海事组织辖下的调和海空搜救联席工作小组八个海事成员之一，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 780 艘不同类型的大小船舶，其中 110 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、特别建造的运送小轮、浮趸，以及海道测量船和爆炸品运载船等专用船只，当中 43 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。

自一九九九年起，海事处一直把运送小轮、拖船等海上运输服务合约外判予私人承办商。二零一一年，有 26 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。船坞设有四个活动式帐篷、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。

二零一一年，船坞为政府建成的新船有 17 艘，总值 490 万元；批予香港和海外造船厂的新船建造合约有 12 份，总值 450 万元。维持政府船坞系统与政府船队的运作总开支接近 3.93 亿元。

海事设施

香港是最繁忙的港口之一，海事土木工程对于确保港口畅顺运作至为重要。土木工程拓展署负责维修公众登岸梯级、渡轮码头和其他公共及政府海事设施，并确保海港、航道和主要河道定期进行疏浚。现时该署负责维修保养 506 公顷避风塘、公众货物装卸区内五公里的装卸码头、123 公里海堤和防波堤、314 个码头和登岸梯级、101 个靠船墩、14 100 公顷航道及 3 590 公顷碇泊区。

土木工程拓展署也负责筹划、设计和兴建公共海事设施。二零一一年，该署完成了银矿湾海滩东湾头路扩阔工程。该署继续筹划及设计以下工程：龙尾泳滩工程，榕树湾渡轮码头附近的单车停泊处，榕树湾第二期发展工程，鲤鱼门公众登岸设施建设工程，西贡三星湾泳滩公众登岸设施改善工程，以及黄金泳滩、上长沙泳滩、赤柱正泳滩、深水湾泳滩、蝴蝶湾泳滩和大浪湾泳滩的短期改善工程。

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 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，分别负责制定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。此外，该系统亦已接通香港海关的道路货物资料系统，方便业界以电子方式预先申报货物资料，以衔接无缝清关服务。

货车智能资讯系统试验计划的第一阶段，是在 50 辆货车测试系统的基本功能，该阶段已在二零零八年完成。全面的测试工作，即在约 500 辆货车测试系统的整体功能和与外界的联系，也在二零一一年十月完成。整个试验计划有助物流公司更广泛采用资讯科技应用系统，藉此提升公司的运作效率和整体竞争力。

为确保物流业雇员掌握最新科技，物流发展局亦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。

在二零一一年三月公布的《中华人民共和国国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》中，明确支持香港发展高价值货物存货管理及区域分销中心。为了协助业界朝着这方向发展，政府继续在葵青区提供用地，发展现代化的物流中心，以迎合第三方物流服务提供者的运作需要。

为进一步提升香港国际航运中心、高价值货物存货管理及区域分销中心的形象，政府联同香港贸易发展局在二零一一年十一月二十五日合办“亚洲物流及航运会议”，让业界持份者互相交流，探讨亚洲发展趋势为业界带来的影响、机遇和挑战，以及在为内地急速发展的消费市场提供优质物流及航运服务方面，香港可发挥的独有专长。

民航

香港是主要的国际及区域航空中心。年底时，共有超过 105 家航空公司在本港提供每星期约 6 300 班往来全球逾 160 个城市的定期航班。此外，香港国际机场平均每星期约有 170 班来往各地的包机。

二零一一年航空交通

香港国际机场的全年客运量共录得 5 275 万人次，较二零一零年增加 6%，而空运货量则为 394 万公吨，较二零一零年减少 4.6%。全年进出香港的航班为 333 805 架次，较二零一零年增加 8.9%。

二零一一年，空运货物分别约占本港进口、出口和转口货物总值的 39%、30.3% 和 33.6%。

扩展腹地市场

香港国际机场是多式联运枢纽，持续扩展往来珠三角地区的广阔海陆交通网络。

二零一一年，海天客运码头每天有超过 90 班快船往来南沙、深圳蛇口及福永、东莞虎门、中山、珠海九州，以及澳门的外港客运码头及氹仔。

目前机场每天有 460 班定期客车，旅客可以享用这项方便快捷的服务，往来机场与 115 个位于广东、广西及福建省的目的地。接驳珠三角地区城镇的跨境轿车数目亦达到 290 辆。

机场服务

由国泰航空营运的新航空货运站预期于二零一三年年初启用，站内设有一套价值 14 亿元的货物处理系统。增设这项新设施后，机场每年的整体货运能力将会提升 50% 至 740 万公吨。

为配合商用航空的稳健增长，香港会兴建第三个商用机库。新机库占地约 5 000 平方米，预期可于二零一二年投入运作。

香港国际机场中场范围第一期发展计划已经展开，工程项目包括兴建一个新客运廊、20 个停机位、一条跨场滑行道，以及扩建旅客捷运系统，连接中场客运廊与一号客运大楼。

为持续发展作好准备

为配合香港国际机场的长远发展，机场管理局于二零一一年九月完成了为期三个月的《香港国际机场 2030 规划大纲》公众咨询工作。规划大纲提出两个发展方案：维持现有双跑道系统及扩建为三跑道系统。

机管局已收集及分析公众人士对上述两个方案的意见，并于二零一一年十二月向政府提交建议。

奖项

香港国际机场不但效率显著，服务卓越，而且拥有遍及全球的国际航空交通网络，因此多年来先后约 50 次获得“全球最佳机场”的美誉。

二零一一年，香港国际机场连续五年在年客运量逾 4 000 万人次的机场中，获国际机场协会评选为“全球最佳机场”，并获该会会长列入“卓越机场名录”。这个名录旨在表扬连续五年在机场服务质素调查中名列前五位的机场。

同时，香港国际机场先后八次获 Skytrax 推选为“全球最佳机场”；五次获旅游杂志《商旅》颁授“中国最佳机场”奖项；又连续第五年获航空运输学会颁授“亚太区机场效率显著奖”。此外，机场在二零一一年 TTG 旅游大奖选举中，第九次获得“最佳机场”的美誉；并在旅游杂志《旅行者》中获选为“最佳国际机场”，以及获 CNNGo 评选为“全球最让人喜爱的机场”。

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磋商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空服务提供法律基础。目前，香港签订的这类协定共有 61 项。

香港特区政府也与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，香港特区政府与七个民航伙伴扩展了航空运输权安排。

二零一一年，空运牌照局共发出七个新牌照：一个发给国泰航空公司，三个发给香港华民航空，三个发给香港航空公司。空运牌照局处理牌照申请的程序指引，载于以下网址：www.thb.gov.hk/tc/boards/transport/air/Guide-chi-final.pdf。

年内，国泰航空公司接收了 13 架飞机，包括六架波音 777-300ER 客机、四架波音 747-8 货机及三架空中巴士 A330-300 型客机。年底时，该公司拥有 136 架飞机，定期航班服务范围遍及全球 65 个目的地，其中包括新增前往西班牙的货运服务。

自三月日本发生地震后，港龙航空公司停办香港往来仙台的定期客运航班。年底时，该公司拥有 32 架客机，定期航班服务范围遍及区内 29 个目的地，包括内地 15 个城市。

华民航空公司继续营运区内的货运服务。年底时，该公司拥有 11 架货机。目前，该公司的定期航班服务范围遍及亚洲 11 个目的地。

香港快运航空公司继续营运区内定期航班服务。年底时，该公司拥有五架飞机，定期航班服务范围遍及内地、日本、韩国和东南亚十个目的地。

香港航空公司在年内接收了两架空中巴士 A330-300 型飞机。年底时，该公司合共拥有 14 架飞机，定期航班服务范围遍及内地、日本、韩国、俄罗斯和东南亚 15 个目的地。

年内，共有 14 家非本港航空公司开办或复办往来香港的定期航班服务，其中十家开办客运服务，四家开办货运服务。客运服务方面，三月，菲律宾东南亚航空开办往来吕宋岛与香港的服务；四月，美佳航空开办往来马累及甘岛与香港的服务；五月，釜山航空开办往来釜山与香港的服务；六月，蒙古航空开办往来乌兰巴托与香港的服务；七月，天津航空和菲律宾飞鹰航空分别开办往来天津与香港和往来宿雾与香港的服务；十月，符拉迪沃斯托克航空和真航空分别开办往来海参威与香港和往来首尔与香港的服务；十一月，西伯利亚航空和全亚航空分别开办往来海参威与香港和往来峇里岛与香港的服务。

货运航空服务方面，八月，Nordic Global Airlines 开办往来赫尔辛基与香港的服务；十月，K-Mile Air 和 Silk Way Airlines 分别开办经胡志明市往来曼谷与香港和往来巴库与香港的服务。中国国际航空公司在三月复办往来上海与香港的服务。

至于本地直升机服务方面，商用直升机与政府飞行服务队共用湾仔临时直升机坪。这项临时安排会继续施行，直至香港会议展览中心附近的永久政府直升机坪在二零一二年建成启用为止。

航空交通管理

航空交通管理系统于年内继续高效运作。该系统共处理了 335 232 架次在香港国际机场起降的航班，以及 184 842 架次飞越香港空域(包括在澳门机场起降)的航班，分别较二零一零年增加 8.8% 和 14.5%。年内第四季(十至十二月)，每天平均在香港国际机场起降的航班为 935 架次。

民航处透过改善空域及飞行程序设计等措施，于年内把跑道容量由每小时 60 班提升至 62 班。民航处将继续密切监察航班需求，并定期检讨跑道容量，确保适时推出措施，以满足航空交通量的增长。

航机运作和适航

二零一一年九月二十八日，民航处批准由香港港龙航空有限公司和牛津航空学院合办的多机组飞行员执照培训课程。这是香港首次推出的崭新课程，为了让现代商业客机飞行员具备工作所需的能力，课程的培训概念与方法包括以才能为主的训练、先进的飞行模拟技术、威胁与差错管理和多机组人员运作。

航空保安

《航空保安条例》提供本地法例，以实施国际民航组织就航空保安所颁布的各项公约及协议。政府在咨询航空业界和有关团体后，制定了航空保安计划，列明香港国际机场各个营运者和服务提供者在航空保安方面须符合的要求。民航处密切监察这些要求的执行情况，确保符合国际标准。

一如以往，民航处监管航空保安机制的有效运作，防止任何人携带违禁物品进入香港国际机场的高度保安禁区及飞机客舱。考虑到国际主流趋势及机场伙伴的整体利益，由二零一一年四月起，圆形钝头的餐刀已不包括在违禁物品列表内。

加强航空服务

为提升运作效率和支持民航业长远发展，民航处现正在机场岛上兴建新总部大楼及更新航空交通管制系统。有关工程进展良好，新总部大楼建造工程预计在二零一二年第三季完成；更新航空交通管制系统的招标工作已在二零一一年年底完成，而安装和测试工作则计划于二零一二年下半年展开。

民航处会继续与国际民航组织和区内的民航单位共同发展新科技，令香港维持一套安全、稳妥、高效及低污染的航空导航系统，符合全球及区域标准。

网址

运输及房屋局：www.thb.gov.hk

运输署：www.td.gov.hk

路政署：www.hyd.gov.hk

海事处：www.mardep.gov.hk

民航处：www.cad.gov.hk

香港机场管理局：www.hkairport.com