

## 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。西港島線和廣深港高速鐵路香港段工程繼續進行。觀塘線延線和南港島線(東段)已於二零一一年五月動工，預期於二零一五年完工。沙田至中環線的規劃工作亦正在進行，而前期工程亦已於二零一一年五月展開。

港珠澳大橋工程(包括主橋及香港特別行政區本地工程)進展順利。本地工程獲立法會批准撥款，工程在二零一一年年底展開，以配合大橋於二零一六年通車。

年內，當局繼續推行智能運輸系統策略，並推出點對點公共交通路線查詢服務“香港乘車易”的手機應用程式及流動網頁版。“駕駛路線搜尋服務”的流動網頁版亦已推出。

年內，民航業繼續興旺，香港國際機場的客貨運量分別錄得 5 275 萬人次和 394 萬公噸，香港與民航伙伴之間的航空服務安排亦愈趨開放。

### 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》的建議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。當局根據《鐵路發展策略 2000》共投放逾 1,700 億元於以下六個鐵路項目：

- 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)；
- 廣深港高速鐵路香港段 (在二零一零年動工)；
- 觀塘線延線 (在二零一一年動工)；
- 南港島線 (東段) (在二零一一年動工)；以及
- 沙田至中環線 (前期工程在二零一一年動工)。

西港島線和廣深港高速鐵路香港段正進行施工，而觀塘線延線、南港島線(東段)及沙田至中環線的前期工程亦已於二零一一年五月開始動工。此外，沙田至中環線的主要工程正在設計階段。

自《鐵路發展策略 2000》在二零零零年制定以來，香港各區的規劃參數出現了重大改變；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，以配合社會不斷轉變的需要及最新的規劃參數。

政府已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》。這項研究預計於二零一三年完成，內容包括全面檢討《鐵路發展策略 2000》提出但未落實的鐵路工程項目，以及研究由政府或公眾提出的其他鐵路構思。研究結果有助規劃這些鐵路工程項目。

## 運輸基礎設施

### 道路網絡

香港共有全長 2 086 公里的道路、1 316 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。

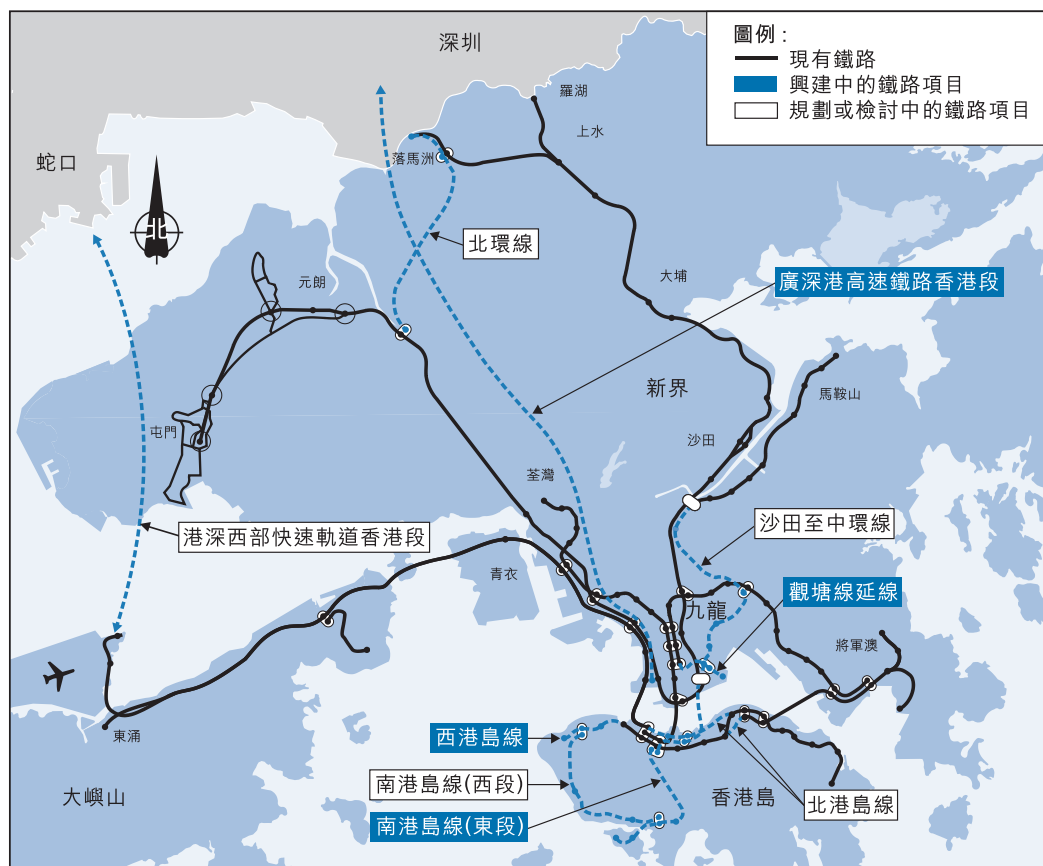
本港另有四條隧道由私人公司按照“建造、營運及移交”模式經營，分別是東區海底隧道、大老山隧道、西區海底隧道和大欖隧道。

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 38% 的公共交通工具乘客需求，以及約 60% 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、四個興建中的鐵路項目，以及五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。

南港島線(東段)是一條長七公里的鐵路線，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。建造工程已在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金鐘及海怡半島需時 25 至 45 分鐘。通車後，往返兩個地點的時間將縮減至約十分鐘。

### 規劃或檢討中的鐵路項目

沙田至中環線為一個貫通全港的策略性鐵路項目，全線長 17 公里，共設有十個車站，分別位於大圍、顯徑、鑽石山、啟德、土瓜灣、馬頭圍、何文田、紅磡、會展及金鐘，並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連接馬鞍山線的大圍站與西鐵線的紅磡站。

“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。鐵路方案已於二零一零年十一月二十六日根據《鐵路條例》刊憲，而修訂方案亦已於二零一一年七月十五日及十一月十一日刊憲。政府的目標是在二零一二年展開主要工程，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。沙田至中環線的前期工程已於二零一一年五月動工。

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，以期達到航線網絡互補的協同效益。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，故此鐵路的設計必須配合這兩個地區的發展及規劃。政府現正按照檢討和修訂《鐵路發展策略 2000》的顧問研究，進一步規劃快速軌道。

### 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，其作用是紓緩現時干諾道中／夏慤道／告士打道的交通擠塞情況。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。工程已於二零零九年十二月展開，並正全力進行。該道路預計在二零一七年通車。
- 屯門公路重建工程：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闢設兩個巴士轉乘站，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。
- 港珠澳大橋香港口岸、屯門至赤鱸角連接路南面出入口及在香港國際機場東北面水域填築一個面積約 150 公頃的人工島的填海工程：這些工程已於二零一一年年底展開，預計在二零一六年完成，以配合港珠澳大橋通車。

### 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：新道路會構成約 18 公里長的雙程雙線道路，連接新界西北至港珠澳大橋香港口岸、香港國際機場及大嶼山，提供往來香港國際機場的替代路線。
- 香港接線：這是一條全長約 12 公里的雙程三線公路，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港珠澳大橋香港口岸。公路的初步設計工作已經完成，建造工程會於二零一二年展開，以配合港珠澳大橋於二零一六年通車。
- 中九龍幹線：這條擬建的雙程三線幹道長 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。幹線的詳細設計工作已於二零一一年年中展開。
- T2 號主幹路：初步設計工作正在進行。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：初步設計工作繼續進行，以便擬訂計劃，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 4 公里的雙程雙線分隔車道，將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，將連接將軍澳海灣兩岸。
- 粉嶺公路：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) 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。第一期涵蓋嘉林別墅至匡湖居之間的一段，第二期則涵蓋匡湖居至西貢市中心的一段。第一期工程的走線已經落實。至

於第二期改善工程則正進行勘測研究，務求在盡量減少破壞環境的前提下，探索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，往返大嶼山或馬灣的車輛，只須在回程時繳付 20 元至 80 元不等的雙程通行費，金額視乎車輛類別而定。二零一一年，青嶼幹線平均每日行車量為 65 544 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。二零一一年，這條主要幹道的平均每日行車量為 35 337 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。這條昂船洲大橋橫跨藍巴勒海峽，不收取道路使用費。

## 公共交通

香港的運輸系統不但先進，而且效率高，為市民提供安全舒適、收費合理的多種交通選擇。

### 鐵路

鐵路每日乘客量佔公共運輸總乘客量約 38%。現時，本港鐵路系統由香港鐵路有限公司營運。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 82 個。港鐵公司又負責營運全長 35.2 公里的機場快線。鐵路系統每日平均載客約 407 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 441 900 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 216 300 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 15 600 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，佔公共交通的總乘客量 59%。

### 專營巴士

專營巴士每日乘客量佔公共交通總乘客量的 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，九巴單獨經營 314 條行走九龍和新界的巴士線，以及 60 條過海巴士線；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則分別有 29 及 21 條。

年底時，九巴共有 3 890 輛領有牌照的巴士，包括 3 840 輛空調巴士，可接載坐輪椅乘客的有 2 319 輛。年內，九巴共載客 9.36 億人次，平均每日載客 257 萬人次，行車達 3.0379 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 51 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，當中有 29 條過海巴士線與九巴聯營。新巴有 703 輛領有牌照的空調巴士，其中可接載坐輪椅乘客的有 615 輛。



年內，新巴共載客 1.75 億人次 (平均每日載客 479 900 人次)，行車達 4 838 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、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；另一項涵蓋市區至北大嶼山或機場的 19 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 405 輛。年內，城巴共載客 2.2 億人次 (平均每日載客 602 575 人次)，行車達 8 640 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 3 025 萬人次 (平均每日載客 82 900 人次)，行車達 2 526 萬公里。年底時，該公司經營 19 條巴士線，共有 163 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 2 090 萬人次 (平均每日載客 57 300 人次)，行車達 702 萬公里。該公司經營 23 條巴士線，共有 104 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巴士 (城巴的旅遊路線除外)，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 245 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 7 071 輛，當中已投入服務的有 6 986 輛。

交通諮詢委員會在二零零四年七月完成對非專營巴士發牌及規管制度的檢討，並提出建議。二零一一年，政府繼續根據建議，推行加強規管非專營巴士營運的措施。這些措施旨在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。年底時，本港共有 3 057 輛綠色專線小巴，行走 351 條

路線，平均每日載客約 1 530 000 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。年底時，本港共有 1 293 輛紅色小巴，平均每日載客約 360 000 人次。

為進一步提升公共小巴的行車安全，運輸署於二零一零年六月實施新的牌照條件，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。二零一一年七月，政府並向立法會提交《2011 年道路交通(修訂)(第 2 號)條例草案》，為引進一套加強公共小巴營運安全和服務質素的措施，訂定相關法律條文。立法會正審議該條例草案。

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》。在推廣道路安全方面，運輸署於二零一一年為營辦商及公共小巴司機舉辦了六個工作坊，提醒他們小心駕駛至為重要。

### 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，延長至二零一三年一月三十一日。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 270 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；出版《的士通訊》，每期印製四萬份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 22 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 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 70 500 人次，往來離島的航線平均每日載客約 65 100 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 1 853 123 人持有駕駛執照、623 984 輛領有牌照的車輛和 6 297 輛政府車輛。領有牌照的私家車共有 434 843 輛，其中 44 569 輛為年內新登記的車輛。領有牌照的貨車總數達 111 164 輛，其中 70 359 輛為輕型貨車、37 150 輛為中型貨車、3 655 輛為重型貨車。學習駕駛的人士平均每月有 3 956 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，從而更注意遵守法例，運輸署在二零零二年九月推出駕駛改進計劃，指定由數所駕駛改進學校提供有關課程。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。第一類是因干犯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。二零零二年九月至二零一一年十二月期間，約有 53 900 名駕車人士修習駕駛改進課程，其中約 26 600 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。二零一一年，政府驗車中心共檢驗了 196 000 部車輛。此外，當局又對專營巴士進行了 3 510 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。年內，全港 22 個指定的車輛測試中心共檢驗了 260 000 部車輛。

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。二零一一年，當局共批核了 879 種車輛類型。

### 智能運輸系統

當局於二零一一年下半年推出了“香港乘車易”的手機應用程式及流動網頁版和“駕駛路線搜尋服務”的流動網頁版，讓公眾免費使用。

為使駕駛人士及早知悉路面情況以避免交通擠塞，繁忙地點已裝設閉路電視攝影機監察交通情況。二零一一年，全港共有 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。

此外，當局向市民播送更多地點的交通情況影像。二零一一年，市民可經由互聯網和手提電話收看到在 166 個策略性地點由閉路電視攝影機拍攝的交通情況影像。當局亦正在其他策略性地點增設攝影機。

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。二零一一年年底，市區所有地區及荃灣、葵青、沙田、馬鞍山、大埔、北區、屯門、元朗及將軍澳新市鎮，均已裝設區域交通控制系統。

截至年底，全港共有 1 809 個路口裝有燈號，其中 1 710 個連接至區域交通控制系統。

為節省開支並有利環保，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在二零一一年三月完成，而新界區的更換工程亦已在二零一零年十二月展開，並預計在二零一二年年底前完成。

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更多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。

當局已進一步擴展衝紅燈攝影機系統，在交通燈控制路口打擊衝紅燈的行為。現時，全港共有 155 部數碼衝紅燈攝影機運作。為了進一步提高阻嚇作用和加強執法能力，以遏止車輛超速駕駛，當局現正擴展“偵察車速攝影機系統”。該系統的第二期擴展工程預計於二零一二年完成。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中完成。

當局正在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

全港所有隧道和青嶼幹線都裝設了自動收費系統。這些系統讓貼有繳費標籤的車輛無須停車繳費，即可使用所有設有自動收費系統的隧道和收費道路。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 48% 的駕車人士經過收費隧道和收費道路時，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，連同位於上水的泊車轉乘公眾停車場，合共提供約 7 900 個政府泊車位。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部分公共屋邨提供非路旁公眾停車場。此外，本港一些商業／住宅的多層大廈及露天地方，也設有私營的非路旁公眾停車場。

港鐵公司在觀塘線彩虹站、機場快線的香港站、九龍站和青衣站、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 203 000 個公眾泊車位。

### 道路安全

二零一一年，引致傷亡的交通意外共有 15 339 宗，其中導致重傷和死亡的意外分別有 2 090 宗和 127 宗。二零一零年引致傷亡的交通意外共有 14 943 宗，其中導致重傷和死亡的意外分別有 2 052 宗和 114 宗。二零一一年，引致傷亡的交通意外較二零一零年增加了 2.7%。

當局曾在 100 個交通意外黑點進行深入調查，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，並檢討其安全表現。

《2011 年道路交通(修訂)條例》已於二零一一年十二月十四日獲立法會通過。該條例旨在對毒駕及藥駕實施更嚴厲的管制，並相應賦予警方更有效打擊毒駕及藥駕的執法權力。無論駕駛能力是否受影響，任何駕駛人士如被驗出血液或尿液中含有任何濃度的六種指明毒品，(即海洛英、氯胺酮、甲基安非他明(冰毒)、大麻(草)、可卡因，以及亞甲二氧基甲基安非他明(搖頭丸))，即屬犯罪。

該條例亦禁止司機在受任何藥物影響下以致不能妥當地控制車輛時駕駛車輛，並賦權警方可要求懷疑毒駕或藥駕司機進行初步藥物測試。

年內，政府繼續響應道路安全議會的呼籲——“路上零意外，香港人人愛”，推行道路安全運動的宣傳策略。這些運動帶出四個主題，包括“切勿酒後駕駛”；“愛自己、愛家人，做個精叻過路人”；“司機瞻前顧後、單車形迹盡顯”和“毒後駕駛可能是你最後一程”。其他繼續進行的教育活動包括宣傳安全騎單車，以及提醒司機和乘客佩戴安全帶。

### 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 4 490 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 1 910 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。

各專營巴士公司自一九九三年起已購置裝有符合歐盟廢氣排放標準的環保引擎的巴士。目前，所有專營巴士已採用歐盟引擎。為協助改善環境，專營巴士公司已調配採用歐盟 II 期或以上環保引擎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更多較環保的巴士行走其他繁忙道路。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改善交匯處的通風系統。

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 65% 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（註：約有 1 400 宗申請的截止申請期限獲環境保護署批准延長至二零一一年三月底）。在二零一一年三月底有關資助計劃結束時，已獲批的申請共約有 17 100 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。截至二零一一年年底，已獲批的申請約為 2 600 宗。此外，政府也為環保商用車輛的新買家推出首次登記稅寬減計劃。截至二零一一年年底，已處理的相關申請約為 5 900 宗。

政府密切監察新運輸項目對環境造成的影響，包括施工和營運期間的影響，並會因應需要，採取環境污染緩解措施，務求減少這些影響。

政府推出行人環境改善計劃，以減輕多條繁忙街道的行人擠迫情況，使人流暢通。中環、灣仔、銅鑼灣、北角、山頂、赤柱、尖沙咀、佐敦、旺角、深水埗、元朗及上水已實施這項計劃。

行人環境改善計劃廣受市民歡迎，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或進行改建工程以擴闊行人道、減少停車位和減慢駛經車輛的車速。

此外，當局繼續研究改善銅鑼灣、旺角及元朗區的行人環境，其中有關銅鑼灣及旺角的初步研究已經完成。

路政署正就擬議的銅鑼灣行人隧道系統走線方案及延長旺角行人天橋系統，進行技術可行性研究。至於元朗市改善行人環境概念建議的工程研究已經完成，路政署亦已就有關事宜諮詢公眾。

## 過境交通

### 整體過境交通

二零一一年，過境車輛數目較上年下跌了約 0.6%，平均每日為 42 800 架次。經由鐵路、陸路和渡輪過境的乘客量則增加了約 5%，每日達 597 000 人次。

### 過境鐵路通道

目前，本港有兩個通往內地的過境鐵路口岸，分別位於羅湖及落馬洲。羅湖口岸的開放時間是每日上午六時三十分至午夜十二時。二零一一年，羅湖口岸平均每日處理的旅客量達 254 000 人次，在節日更超過 374 000 人次。

落馬洲支線口岸的開放時間是每日上午六時三十分至晚上十時三十分。過境旅客可使用鐵路或指定的公共交通工具抵達該口岸。二零一一年，東鐵線（落馬洲支線）平均每日處理的過境旅客量約為 50 700 人次，在節日更超過 82 900 人次。

過境旅客亦可使用港鐵城際直通車服務由紅磡前往內地。二零一一年，直通車平均每日處理的旅客量為 10 700 人次。

### 道路通道

香港與內地之間現有四條每天開放的過境通道可供貨運及旅客使用，即落馬洲、文錦渡、沙頭角過境通道和深圳灣口岸。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上午七時至晚上十時，而深圳灣口岸通道則為上午六時三十分至午夜十二時。

由於進行改建工程，深圳文錦渡口岸旅檢區域暫時關閉，但對於貨運及跨境到香港上學的學生，通關服務仍維持正常。跨境旅遊巴士在上午及黃昏繁忙時段，每日提供六班往返上水及文錦渡口岸的服務。

年內，落馬洲、文錦渡、沙頭角通道和深圳灣口岸錄得的平均每日交通量分別為 26 600、4 200、2 400 及 9 500 架次。旅客方面，平均每日經這些通道過境的分別有 86 000、500、8 500 及 68 600 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，則可選擇在該處乘坐指定的本地公共交通工具。

二零一一年，營運過境巴士服務的公司約有 120 家，乘客量平均每日約有 68 100 人次；落馬洲的穿梭巴士乘客量平均每日約有 26 600 人次；而乘坐指定的本地公共交通工具前往深圳灣口岸的旅客則平均每日有 42 200 人次。

### 正在施工或規劃中的新過境通道

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的過境道路和鐵路通道。港珠澳大橋會直接連接香港和珠江三角洲的西部地區。二零一零年三月，中央人民政府交通運輸部批准港珠澳大橋主橋的初步設計。二零一零年五月，廣東、香港特別行政區和澳門特別行政區政府成立“三地聯合工作委員會”，監察港珠澳大橋工程項目的施工情況。三地政府在八月委任港珠澳大橋管理局的高級人員，管理局隨即正式投入運作。

港珠澳大橋管理局負責協調港珠澳大橋主橋的興建、運作、保養及管理，以及推行“三地聯合工作委員會”的各項政策。香港特別行政區水域內的本地工程在二零一一年年底展開，以配合內地的工程以及港珠澳大橋於二零一六年通車的目標。

廣深港高速鐵路將會縮短來往廣州與香港所需時間，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。

至於北環線和快速軌道計劃，政府現正按照檢討和修訂《鐵路發展策略 2000》的顧問研究，對這兩項計劃進行檢討。

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過境通道)的過境交通重新分流。

### 跨境渡輪服務

在上環港澳碼頭、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 12 個港口。年內，使用跨境渡輪服務來往內地港口的跨境旅客共 480 萬人次，來往澳門的則有 2 060 萬人次。

### 港口

二零一一年，香港處理的貨櫃達 2 438 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，進出香港的船隻約有 410 560 航次，運載 2.77 億公噸貨物和約 2 800 萬名乘客。大部分乘客都使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，一類是來自世界各地的巨型遠洋船舶，另一類是從珠江來港的較小型沿岸船舶和內河船舶。



平均來說，每天在港口內作業的遠洋船舶約有 90 艘，而進出港口的內河船隻則接近 470 航次。每天在海港內作業或駛經海港的高速渡輪和本地船隻，也為數甚多。香港港內的船舶周轉效率屬全球最高之列，在貨櫃碼頭靠泊的貨櫃船，平均的周轉時間預計約為十小時。

## 港口發展

貿易及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，佔全港港口總處理量約 70%。

貨櫃碼頭之間競爭激烈，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。香港處理的貨運吞吐量，接近 70% 與華南地區有關。

## 策略規劃

政府現正探討在青衣西南部闢建新貨櫃碼頭在技術上是否可行，並展開“香港港口發展策略 2030 研究”，藉以更新港口貨運量預測、檢討如何更有效使用現有港口設施，以及規劃香港港口的未來發展。

為鞏固香港作為亞太區樞紐港的地位，政府正積極進行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。

## 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，負責就制定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。

多年來，航運發展局推行多項獎勵及獎學金計劃，以支援航運界在技術及專業層面的人力發展。二零一一年，航運發展局進行了多項工作，其中包括提供獎學金給學生修讀與航運服務和海事法相關的指定研究生課程。該局也協助向本地和海外市場推廣香港的航運服務。

## 航運業

在本港營辦航線的國際航運公司超過 80 家，每星期提供約 440 個航班，目的地遍及全球 500 個港口。此外，也有逾 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。香港目前是最著名的航運中心之一，香港船東擁有的船舶，載重噸位佔全球商船總載重噸位大約 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 31 個稅務當局達成了這類安排，即奧地利、比利時、文萊、智利、捷克、丹麥、法國、德國、匈牙利、印尼、愛爾蘭、日本、澤西島、科威特、列支敦士登、盧森堡、中國內地、馬爾他、荷蘭、新西蘭、挪威、葡萄牙、韓國、新加坡、西班牙、斯里蘭卡、瑞士、泰國、英國、美國和越南的稅務當局。

## 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的意見；領港事務諮詢委員會提供領航服務的意見；港口地區保安諮詢委員會提供港口保安的意見。

此外，本地船隻諮詢委員會負責處理本地船隻事務，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](http://www.mardep.gov.hk)) 提供關於港口和香港船舶註冊的各項資訊，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”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，包括港口和本港註冊船隻的海事安全級別、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、港澳碼頭和中國客運碼頭核准泊位時段分配情況，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。

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。

### 船舶航監服務

海事處船隻航行監察中心全日 24 小時利用現代化的船隻航行監察系統、甚高頻通訊設備和專用的數據資訊系統，為進出港口的船舶提供調控和航監服務，而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資料服務和組織交通服務。

### 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，並會由二零一二年四月起試行一個更有效的機制，以監管本地船隻運載危險貨物的安全。

### 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

二零一一年，在香港獲發牌照的本地船隻約有 15 400 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](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](http://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，即港澳碼頭和中國客運碼頭。前者有泊位 11 個，每天 24 小時不停運作；後者有泊位 12 個，運作時間為每天上午七時至午夜十二時。屯門客運碼頭由一家渡輪營辦商根據租用合約營辦，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使用這項服務，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隻。船隻預辦入境檢查的服務已推展至內地所有內河船隻和沿岸船隻；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

海事處管理六個公眾貨物裝卸區，讓貨運經營人靠泊船隻，裝卸貨物。這些裝卸區所有泊位的總長度約為 5 000 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“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。

二零一一年十一月，海事處污染控制小組舉行了大規模的溢油清理演習，參與演習的有相關政府部門和本地石油公司，演習的目的是測試政府部門和本地石油公司在處理重大海上溢油事故的應變能力。

### 清理洩漏於海上的有毒有害物質

海事處在二零一一年第四季推出一項新服務，清理洩漏於海上的有毒有害物質。服務由私營承辦商根據與海事處訂定的外判安排提供。此外，承辦商亦負責清理香港水域的溢油。

## 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。

二零一一年，香港船舶註冊繼續吸引高質素船隻註冊。年內，在香港註冊的船隻超過 6 800 萬總噸，使香港船舶註冊成為全球四大船舶註冊之一。

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。二零一一年，海事處驗船主任共為船舶及相關公司進行了 14 次註冊前的品質管理檢查，以及 69 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，繼續維持於低水平，遠低於世界平均比率，使香港船旗在《東京備忘錄》的白名單上，繼續佔有卓越表現船旗的席位，並符合《巴黎備忘錄》中有關低風險船舶的準則。此外，香港亦獲美國海岸防衛隊確認為符合實施 21 世紀優質船舶管理的地區。

### 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涉及香港註冊船舶及在香港水域發生的嚴重海上事故，調查目的是查明意外成因，並提出防止同類意外再度發生的建議。二零一一年，海事意外調查及船舶保安政策部所調查的嚴重意外事故有 19 宗。為促進海上安全，所有嚴重事故的調查報告均會上載至海事處網站。

行政長官會就涉及公眾利益的嚴重事故，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。二零一一年，海事意外調查及船舶保安政策部所調查的嚴重意外事故有 17 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 29 740 名不同國籍的船員在香港註冊遠洋船上工作，另有約 1 307 名高級船員和普通船員在行駛於珠三角地區的高速渡輪上服務。

政府在二零零四年七月推出的航海訓練獎勵計劃，有助吸引本地畢業生加入航海專業，滿足航運業的人才需求。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。截至二零一一年年底，這項計劃共吸引了 191 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投身航海業。

### 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。二零一一年，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和其他海事事務。

## 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，香港加入了四個工作小組，並在其中一個有關技術合作的諮詢小組擔任組長。

海事處港口國監督人員在驗船方面的專業水平和公正無私，備受推崇。二零一一年，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舶合共 746 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問題而被扣留。

## 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。

海事處海上救援協調中心每天 24 小時都有專業人員當值，並配備現代化通訊設備，以配合全球海上遇險和安全系統。

二零一一年，海事處海上救援協調中心處理的海事緊急求助個案合共 207 宗，其中 37 宗須展開搜救行動，共救回 83 人。

海事處海上救援協調中心獲國際海事組織選為國際民用航空組織與國際海事組織轄下的調和海空搜救聯席工作小組八個海事成員之一，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 780 艘不同類型的大小船舶，其中 110 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 75 艘船隻，包括巡邏小輪、特別建造的運送小輪、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。二零一一年，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。

二零一一年，船塢為政府建成的新船有 17 艘，總值 490 萬元；批予香港和海外造船廠的新船建造合約有 12 份，總值 450 萬元。維持政府船塢系統與政府船隊的運作總開支接近 3.93 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、公眾貨物裝卸區內五公里的裝卸碼頭、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。二零一一年，該署完成了銀鑛灣海灘東灣頭路擴闊工程。該署繼續籌劃及設計以下工程：龍尾泳灘工程，榕樹灣渡輪碼頭附近的單車停泊處，榕樹灣第二期發展工程，鯉魚門公眾登岸設施建造工程，西貢三星灣泳灘公眾登岸設施改善工程，以及黃金泳灘、上長沙泳灘、赤柱正灘泳灘、深水灣泳灘、蝴蝶灣泳灘和大浪灣泳灘的短期改善工程。

## 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 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，分別負責制定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。此外，該系統亦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，以銜接無縫清關服務。

貨車智能資訊系統試驗計劃的第一階段，是在 50 輛貨車測試系統的基本功能，該階段已在二零零八年完成。全面的測試工作，即在約 500 輛貨車測試系統的整體功能和與外界的連繫，也在二零一一年十月完成。整個試驗計劃有助物流公司更廣泛採用資訊科技應用系統，藉此提升公司的運作效率和整體競爭力。

為確保物流業僱員掌握最新科技，物流發展局亦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。

在二零一一年三月公布的《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十二個五年規劃綱要》中，明確支持香港發展高價值貨物存貨管理及區域分銷中心。為了協助業界朝着這方向發展，政府繼續在葵青區提供用地，發展現代化的物流中心，以迎合第三方物流服務提供者的運作需要。

為進一步提升香港國際航運中心、高價值貨物存貨管理及區域分銷中心的形象，政府聯同香港貿易發展局在二零一一年十一月二十五日合辦“亞洲物流及航運會議”，讓業界持份者互相交流，探討亞洲發展趨勢為業界帶來的影響、機遇和挑戰，以及在為內地急速發展的消費市場提供優質物流及航運服務方面，香港可發揮的獨有專長。

## 民航

香港是主要的國際及區域航空中心。年底時，共有超過 105 家航空公司在本港提供每星期約 6 300 班往來全球逾 160 個城市的定期航班。此外，香港國際機場平均每星期約有 170 班來往各地的包機。

### 二零一一年航空交通

香港國際機場的全年客運量共錄得 5 275 萬人次，較二零一零年增加 6%，而空運貨量則為 394 萬公噸，較二零一零年減少 4.6%。全年進出香港的航班為 333 805 架次，較二零一零年增加 8.9%。

二零一一年，空運貨物分別約佔本港進口、出口和轉口貨物總值的 39%、30.3% 和 33.6%。

### 擴展腹地市場

香港國際機場是多式聯運樞紐，持續擴展往來珠三角地區的廣闊海陸交通網絡。

二零一一年，海天客運碼頭每天有超過 90 班快船往來南沙、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。

目前機場每天有 460 班定期客車，旅客可以享用這項方便快捷的服務，往來機場與 115 個位於廣東、廣西及福建省的目的地。接駁珠三角地區城鎮的跨境轎車數目亦達到 290 輛。

### 機場服務

由國泰航空營運的新航空貨運站預期於二零一三年年初啓用，站內設有一套價值 14 億元的貨物處理系統。增設這項新設施後，機場每年的整體貨運能力將會提升 50% 至 740 萬公噸。

為配合商用航空的穩健增長，香港會興建第三個商用機庫。新機庫佔地約 5 000 平方米，預期可於二零一二年投入運作。

香港國際機場中場範圍第一期發展計劃已經展開，工程項目包括興建一個新客運廊、20 個停機位、一條跨場滑行道，以及擴建旅客捷運系統，連接中場客運廊與一號客運大樓。

### 為持續發展作好準備

為配合香港國際機場的長遠發展，機場管理局於二零一一年九月完成了為期三個月的《香港國際機場 2030 規劃大綱》公眾諮詢工作。規劃大綱提出兩個發展方案：維持現有雙跑道系統及擴建為三跑道系統。

機管局已收集及分析公眾人士對上述兩個方案的意見，並於二零一一年十二月向政府提交建議。

### 獎項

香港國際機場不但效率昭著，服務卓越，而且擁有遍及全球的國際航空交通網絡，因此多年來先後約 50 次獲得“全球最佳機場”的美譽。

二零一一年，香港國際機場連續五年在年客運量逾 4 000 萬人次的機場中，獲國際機場協會評選為“全球最佳機場”，並獲該會會長列入“卓越機場名錄”。這個名錄旨在表揚連續五年在機場服務質素調查中名列前五位的機場。

同時，香港國際機場先後八次獲 Skytrax 推選為“全球最佳機場”；五次獲旅遊雜誌《商旅》頒授“中國最佳機場”獎項；又連續第五年獲航空運輸學會頒授“亞太區機場效率昭著獎”。此外，機場在二零一一年 TTG 旅遊大獎選舉中，第九次獲得“最佳機場”的美譽；並在旅遊雜誌《旅行者》中獲選為“最佳國際機場”，以及獲 CNNgo 評選為“全球最讓人喜愛的機場”。

### 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磋商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空服務提供法律基礎。目前，香港簽訂的這類協定共有 61 項。

香港特區政府也與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，香港特區政府與七個民航伙伴擴展了航空運輸權安排。

二零一一年，空運牌照局共發出七個新牌照：一個發給國泰航空公司，三個發給香港華民航空，三個發給香港航空公司。空運牌照局處理牌照申請的程序指引，載於以下網址：[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)。

年內，國泰航空公司接收了 13 架飛機，包括六架波音 777-300ER 客機、四架波音 747-8 貨機及三架空中巴士 A330-300 型客機。年底時，該公司擁有 136 架飛機，定期航班服務範圍遍及全球 65 個目的地，其中包括新增前往西班牙的貨運服務。

自三月日本發生地震後，港龍航空公司停辦香港往來仙台的定期客運航班。年底時，該公司擁有 32 架客機，定期航班服務範圍遍及區內 29 個目的地，包括內地 15 個城市。

華民航空公司繼續營運區內的貨運服務。年底時，該公司擁有 11 架貨機。目前，該公司的定期航班服務範圍遍及亞洲 11 個目的地。

香港快運航空公司繼續營運區內定期航班服務。年底時，該公司擁有五架飛機，定期航班服務範圍遍及內地、日本、韓國和東南亞十個目的地。

香港航空公司在年內接收了兩架空中巴士 A330-300 型飛機。年底時，該公司合共擁有 14 架飛機，定期航班服務範圍遍及內地、日本、韓國、俄羅斯和東南亞 15 個目的地。

年內，共有 14 家非本港航空公司開辦或復辦往來香港的定期航班服務，其中十家開辦客運服務，四家開辦貨運服務。客運服務方面，三月，菲律賓東南亞航空開辦往來呂宋島與香港的服務；四月，美佳航空開辦往來馬累及甘島與香港的服務；五月，釜山航空開辦往來釜山與香港的服務；六月，蒙古航空開辦往來烏蘭巴托與香港的服務；七月，天津航空和菲律賓飛鷹航空分別開辦往來天津與香港和往來宿霧與香港的服務；十月，符拉迪沃斯托克航空和真航空分別開辦往來海參威與香港和往來首爾與香港的服務；十一月，西伯利亞航空和全亞航空分別開辦往來海參威與香港和往來峇里島與香港的服務。

貨運航空服務方面，八月，Nordic Global Airlines 開辦往來赫爾辛基與香港的服務；十月，K-Mile Air 和 Silk Way Airlines 分別開辦經胡志明市往來曼谷與香港和往來巴庫與香港的服務。中國國際航空公司在三月復辦往來上海與香港的服務。

至於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。這項臨時安排會繼續施行，直至香港會議展覽中心附近的永久政府直升機坪在二零一二年建成啟用為止。

### 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 335 232 架次在香港國際機場起降的航班，以及 184 842 架次飛越香港空域(包括在澳門機場起降)的航班，分別較二零一零年增加 8.8% 和 14.5%。年內第四季(十至十二月)，每天平均在香港國際機場起降的航班為 935 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 60 班提升至 62 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。

### 航機運作和適航

二零一一年九月二十八日，民航處批准由香港港龍航空有限公司和牛津航空學院合辦的多機組飛行員執照培訓課程。這是香港首次推出的嶄新課程，為了讓現代商業客機飛行員具備工作所需的能力，課程的培訓概念與方法包括以才能為主的訓練、先進的飛行模擬技術、威脅與差錯管理和多機組人員運作。

### 航空保安

《航空保安條例》提供本地法例，以實施國際民航組織就航空保安所頒布的各项公約及協議。政府在諮詢航空業界和有關團體後，制定了航空保安計劃，列明香港國際機場各個營運者和服務提供者在航空保安方面須符合的要求。民航處密切監察這些要求的執行情況，確保符合國際標準。

一如以往，民航處監管航空保安機制的有效運作，防止任何人攜帶違禁物品進入香港國際機場的高度保安禁區及飛機客艙。考慮到國際主流趨勢及機場伙伴的整體利益，由二零一一年四月起，圓形鈍頭的餐刀已不包括在違禁物品列表內。

### 加強航空服務

為提升運作效率和支持民航業長遠發展，民航處現正在機場島上興建新總部大樓及更新航空交通管制系統。有關工程進展良好，新總部大樓建造工程預計在二零一二年第三季完成；更新航空交通管制系統的招標工作已在二零一一年年底完成，而安裝和測試工作則計劃於二零一二年下半年展開。

民航處會繼續與國際民航組織和區內的民航單位共同發展新科技，令香港維持一套安全、穩妥、高效及低污染的航空導航系統，符合全球及區域標準。

### 網址

運輸及房屋局：[www.thb.gov.hk](http://www.thb.gov.hk)

運輸署：[www.td.gov.hk](http://www.td.gov.hk)

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

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

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

香港機場管理局：[www.hkairport.com](http://www.hkairport.com)