

第十三章

運輸

香港的公共運輸系統世界一流，享譽國際，
為市民提供多樣交通選擇，舒適安全，收費合理。

行政架構

政府設有運輸及房屋局，由運輸及房屋局局長掌管，就香港對外對內交通事宜，包括陸路交通、水上交通、物流服務和航空服務，制定相關政策，並由民航處、路政署、海事處和運輸署協助執行職務。

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，為確保這些施政方針能夠以環保方式持續推行，政府致力在交通運輸範疇研究並支持改善環境的措施。

運輸基礎設施

道路網絡

香港共有全長2 090公里的道路、1 320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，全部由私人公司按照管理合約管理和經營。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。啟德隧道、長青隧道和南灣隧道免費通行，其他隧道則各自按有關規管法例收取費用。

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，即由愉景灣隧道有限公司建造、營運和保養的愉景灣隧道。這條隧道只供送貨或提供服務予愉景灣居民的車輛使用。

鐵路網絡

鐵路是安全可靠、快捷舒適、符合環保的集體運輸工具，已成為香港公共運輸系統的骨幹，對本港經濟、社會及土地的持續發展發揮關鍵作用。香港的每日公共交通工具乘客使用鐵路者接近40%，而前往內地的陸路過境乘客人次則約有60%使用鐵路。

下圖顯示現有鐵路網絡和五個興建中的鐵路項目。該五個鐵路項目的投資總額逾1,600億元。

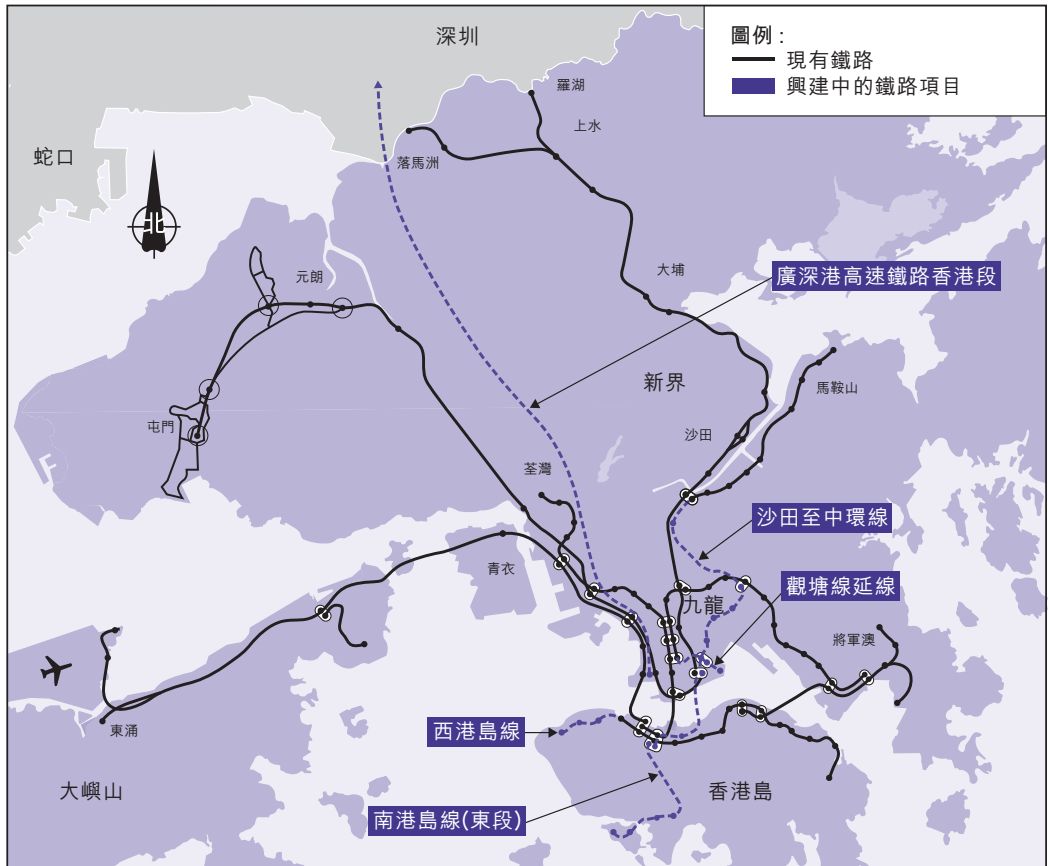
興建中的鐵路項目

西港島線由現有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行走上環及堅尼地城之間需時15至25分鐘。西港島線通車後，交通時間將縮減至十分鐘以下。

廣深港高速鐵路香港段是一條長26公里的地下鐵路線，總站設於西九龍。建造工程已在二零一零年一月展開，在二零一五年完成後，隧道內行車時速最高可達200公里。列車行走廣州與香港兩地之間的時間可由100分鐘縮短至48分鐘。由香港乘坐列車到內地其他主要城市的時間亦將大大縮短。

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行走旺角及黃埔之間需時25分鐘。觀塘延線通車後，交通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。建造工程在二零一一年展開，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行走金鐘及海怡半島之間需時25至45分鐘。南港島線(東段)通車後，交通時間將縮減至約十分鐘。



沙田至中環線是個策略性鐵路項目，貫通全港，全線長17公里，共設有十個車站(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”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”把現有東鐵線由紅磡站延伸過海至港島的金鐘站。建造工程已在二零一二年年中展開，預計在二零一八年完成大圍至紅磡段，二零二零年完成紅磡至金鐘段。

鐵路發展策略

顧問於二零一一年三月展開研究，以檢討和修訂《鐵路發展策略2000》。研究工作預計在二零一三年完成，現正全面檢討《鐵路發展策略2000》提出但未落實的鐵路工程項目，並

研究由政府或公眾所提出或經政府考慮的其他鐵路構思。研究結果將有助制定香港的長遠鐵路發展藍圖。

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，作用是紓緩干諾道中／夏愨道／告士打道的交通擠塞情況，並配合預計的道路交通流量增長。中環灣仔繞道是一條雙程三線主幹道路，長4.5公里，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。繞道於二零一七年通車後，由中環前往北角東區走廊車程需時約五分鐘。
- 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，提升至現時的高速公路標準，以及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，則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提升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，預期在二零一四年年初完成。
- 屯門公路巴士轉乘站：這個工程項目於二零一零年七月展開，涉及在屯門公路關設兩個巴士轉乘站，分別讓乘客轉乘往屯門方向巴士(定於二零一三年年中完成)和往九龍方向巴士(已於二零一二年十二月啓用)。
- 港珠澳大橋工程(包括位處內地水域的主橋工程及香港特別行政區境內的工程)：工程於年內繼續進行，以配合大橋於二零一六年通車的目標。
- 在香港國際機場東北面水域填築一個面積約150公頃的人工島以作港珠澳大橋香港口岸、屯門至赤鱗角連接路南面出入口之用的填海工程：工程在二零一二年繼續進行，預計在二零一六年完成，以配合港珠澳大橋通車。
- 香港接線：這是一條全長12公里的雙程三線公路，包括跨海高架橋、行車隧道和地面道路，連接港珠澳大橋主橋與港珠澳大橋香港口岸。公路的詳細設計工作及建造工程已於二零一二年五月展開，工程預計在二零一六年完成，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：**兩條道路會構成約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、香港國際機場及北大嶼山。屯門至赤鱸角連接路會提供往來香港國際機場的替代路線。屯門至赤鱸角連接路的詳細設計工作已於二零一一年十一月展開，而建造工程會於二零一三年年中展開。屯門西繞道的初步設計工作正在進行。
- **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正在進行。
- **T2號主幹路：**這條擬建的主幹路是雙程雙線分隔車道，長3.6公里，初步設計工作正在進行。擬建的主幹路會在啟德發展區與中九龍幹線連接，通往擬建的將軍澳—藍田隧道。
- **將軍澳—藍田隧道和跨灣連接路：**將軍澳—藍田隧道是雙程雙線分隔車道，長4.2公里，當中2.6公里為隧道，連接將軍澳與T2號主幹路和通往啟德發展區。有關的初步設計工作繼續進行。跨灣連接路是雙程雙線分隔車道，長1.8公里，當中1.1公里為高架道路，連接將軍澳—藍田隧道和將軍澳第86區附近的環保大道。
- **粉嶺公路：**泰亨與和合石交匯處之間的粉嶺公路擴闊工程的詳細設計工作已經完成。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。
- **大埔公路(沙田段)：**當局正計劃進行勘測，研究把現有沙田鄉事會路及火炭路之間的大埔公路，由雙程雙線分隔車道擴闊為雙程三線分隔車道。
- **西貢公路：**西貢公路改善工程分兩期進行：第一期涵蓋嘉林別墅與匡湖居之間的一段，第二期涵蓋匡湖居至西貢市中心的一段。第一期工程的走線已經定案。至於第二期工程，勘測研究正在進行，務求在盡量避免破壞環境的前提下，探索解決交通擠塞的方案。

青馬管制區

青馬管制區由私人承辦商管理。整個快速公路網長21公里，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。青嶼幹線採用單向收費安排。視乎車輛類別，通行費由20元至80元不等。往返大嶼山或馬灣的車輛只須在回程時繳費一次。二零一二年，青嶼幹線平均每日行車量為68 686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，涵蓋青沙公路，全長13公里，連接沙田、西九龍及青衣。二零一二年，這條主要幹道的平均每日行車量為39 569架次。

青沙管制區有一組由尖山隧道、沙田嶺隧道及大圍隧道組成的收費隧道連接沙田。所有類別車輛使用該組隧道的費用均為八元。另有一條南灣隧道，位於青衣，免費通行。昂船洲大橋橫跨藍巴勒海峽，連接昂船洲與青衣，長1.6公里，同樣免費通行。

“人人暢道通行”——提供無障礙通道設施

政府在二零一二年八月宣布推出“人人暢道通行”的新政策，旨在擴大政府在現有公共行人通道(即由路政署保養的行人天橋、高架行人路和隧道)加裝升降機計劃的原有範圍，方便市民出入。政府計劃向立法會申請專用整體撥款，以便推行這項新政策。二零一二年八月至十月，政府邀請公眾就加裝升降機的地點提出建議，稍後並會就公眾提議項目的優次，諮詢區議會。

公共交通

香港的運輸系統先進高效，為市民提供多種交通選擇，安全舒適、收費合理。

鐵路

現時，本港鐵路系統由香港鐵路有限公司營運。港鐵是上市公司，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。港鐵亦營運全長35.2公里的機場快線，以及在新界西北全長36.2公里的輕鐵系統(共設有68個車站)。輕鐵接駁巴士服務為鐵路乘客提供更全面的服務網絡。整個系統每日平均載客約480萬人次。

此外，港鐵營辦來往香港與北京、上海，以及廣東省內城市的跨境直通車服務。

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。二零一二年，電車平均每日載客約202 300人次。

山頂纜車

登山纜車由山頂纜車有限公司經營，從中環花園道直達山頂。這條全長1.4公里的纜車線在一八八八年投入服務，一九八九年曾進行現代化工程。年內，纜車平均每日載客16 100人次，主要是外來遊客和本地遊人。

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，佔公共交通總乘客量的57%。

專營巴士

專營巴士是載容量最高的路面交通工具，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315條行走九龍和新界的巴士線，以及十條過海巴士線；另外又分別與新世界第一巴士服務

有限公司和城巴有限公司聯營29及21條過海巴士線。年底時，九巴共有3 818輛領有牌照的巴士，其中可接載輪椅乘客的有2 450輛。年內，九巴共載客9.43億人次(平均每日258萬人次)，行車達3.0756億公里。

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巴士線，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704輛領有牌照的巴士，其中可接載輪椅乘客的有626輛。年內，新巴共載客1.79億人次(平均每日489 243人次)，行車達4 788萬公里。

城巴根據兩項專營權分別營辦兩個網絡的巴士服務，其中一項專營權涵蓋61條港島巴士線、一條新界巴士線和29條過海巴士線，當中有21條過海巴士線與九巴聯營；另一項專營權涵蓋市區至北大嶼山或機場的19條巴士線。年底時，城巴共有948輛領有牌照的巴士，其中可接載輪椅乘客的有505輛。年內，城巴共載客2.27億人次(平均每日621 391人次)，行車達8 170萬公里。

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，共有165輛領有牌照的巴士，全部可接載輪椅乘客。年內，龍運巴士的19條巴士線共載客3 126萬人次(平均每日85 410人次)，行車達2 536萬公里。

新大嶼山巴士(1973)有限公司主要在大嶼山提供巴士服務，共有108輛領有牌照的巴士。年內，新大嶼山巴士的23條巴士線共載客2 231萬人次(平均每日60 948人次)，行車達739萬公里。

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切合所需的服務。主要服務對象為遊客、屋苑居民、上班族和學生。年底時，已登記的非專營公共巴士共有7 055輛。

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3 070輛綠色專線小巴，行走347條路線，平均每日載客約1 526 000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，

但營運地區受到某些限制。年底時，本港共有1 280輛紅色小巴，平均每日載客約353 000人次。

為進一步提高公共小巴的安全程度和服務質素，當局於二零一二年四月推行多項法定措施，當中包括實施公共小巴最高每小時80公里的車速限制、強制所有公共小巴安裝認可的車速限制器和強制公共小巴司機在車上展示司機證。其他法定措施包括強制申請公共小巴駕駛執照的人士須完成職前課程和強制公共小巴安裝認可的電子數據記錄儀等，則預計於二零一三年內實施。

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。年底時，全港共有約280個的士上落客點及的士落客點。

運輸署與優質的士服務督導委員會推行多項計劃，以提高的士服務質素，並每年舉辦的士司機嘉許計劃，嘉獎的士司機的良好服務和行為。

渡輪

渡輪為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，經營合共21條定期載客渡輪航線、兩條運載危險品車輛的汽車渡輪航線及兩條特別渡輪航線，提供港內和往返新市鎮及離島的服務。本港還有71條輔助性質的“街渡”渡輪服務，為較偏遠的地點提供服務。港內航線平均每日載客約69 100人次，往來離島的航線平均每日載客約65 800人次。

公共交通營辦商提供的票價優惠

政府鼓勵公共交通營辦商各自因應本身的營運及財政狀況、市場情況和乘客需要，提供票價優惠計劃。

港鐵向乘客提供不同優惠，包括在東鐵線、西鐵線和東涌線推行的“全月通”計劃，以及學生乘車優惠計劃、小童車費優惠、特惠站優惠和轉乘優惠。

專營巴士公司為小童提供票價半價優惠。全港約有90%的中途和長途巴士線(約460條巴士線)設有分段收費。巴士公司也推行約250項巴士轉乘優惠計劃，涵蓋400條(即約70%)巴士線。電車和渡輪均有為長者和小童提供票價優惠，而部分公共小型巴士路線也有票價優惠計劃。

按照政府撥款推行的長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃，由二零一二年六月起，長者及合資格殘疾人士可以每程二元的優惠票價，使用港鐵、專營巴士和渡輪的大部分路線／航線服務。

運輸管理

運輸系統要運作安全有序，必須進行有效的運輸管理。當局在多個範疇引進最新科技，務求提高運輸管理的效率和成效。

牌照服務

年底時，本港共有1 935 083名駕駛執照持有人、646 770輛領有牌照的私人車輛和6 240輛政府車輛。在454 697輛領有牌照的私家車中，有44 983輛屬二零一二年內新登記。在112 721輛領有牌照的貨車中，有71 699輛為輕型貨車、36 788輛為中型貨車、4 234輛為重型貨車。每月發出的學習駕駛執照平均為4 425張。

駕駛改進計劃

根據《道路交通條例》及《道路交通(違例駕駛記分)條例》，因干犯嚴重交通違例事項而被定罪的人士，以及在兩年內在違例駕駛記分制度下累積滿十分的人士，均須於指定的駕駛學校修習駕駛改進課程。有關課程同時可供公眾報讀。二零零二年九月至二零一二年十二月期間，約有75 300名駕車人士修習該課程，其中約45 700人屬強制修習者。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。二零一二年，政府驗車中心驗車數目達197 000輛。此外，當局又對專營巴士進行了3 523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(全港共22個)接受檢驗。年內，這些中心驗車的總數為280 000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。二零一二年，當局共批核了873種車輛。

智能運輸系統

政府“資料一線通”網站提供實時交通資料，包括交通情況圖像、過海行車時間、行車速度及特別交通消息，供市民免費下載。當局於二零一二年進一步改良“香港乘車易”網站及手機應用程式，為市民提供最佳的公共交通搜尋服務，“香港行車易”的手機應用程式預期於二零一三年年初正式推出。

二零一二年，在全港市區、新市鎮及主要公路上的繁忙地點共裝設有667部閉路電視攝影機，用以監察交通情況，讓駕駛人士及早避開交通擠塞地點。此外，市民可經由互聯網和手提電話看策略性地點由閉路電視攝影機拍攝的交通情況影像。年內，這些策略性地點增至180個。

電腦化區域交通控制系統連接市區所有地區及荃灣、葵青、沙田、馬鞍山、大埔、北區、屯門、元朗及將軍澳等新市鎮的交通燈，以加強管理時刻轉變的路面情況。截至年底，全港共有1 835個路口裝有交通燈，其中1 736個連接至區域交通控制系統。至二零一二年十月，本港所有傳統式交通燈已更換為發光二極管式交通燈，以節省開支並有利環保。

全港所有隧道、青馬管制區、青沙管制區和港深西部公路都裝設了交通管制及監察設施，例如閉路電視攝影機、緊急電話及行車線信號燈等。部分隧道亦已加裝或將加裝其他交通管制及監察設施，包括交通信息顯示屏、可變換的車速限制標誌、自動交通事故探測系統等。

現時，全港共有155個交通燈控制路口裝有數碼衝紅燈攝影機，打擊衝紅燈的行為。另有40個路口會裝設衝紅燈攝影機，預期在二零一五年完成。二零一二年，當局擴展偵察車速攝影機系統。到二零一三年年初，本港合共會有20部數碼攝影機輪流擺放在120個攝影機機箱內運作。

當局正在新界區的主要幹道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，以及估算行車時間。五組行車速度屏預計於二零一三年年初啓用。

當局正在研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

除愉景灣隧道外，全港所有收費隧道和青嶼幹線都裝設了自動收費系統，讓貼有繳費標籤的車輛駛過指定的收費亭而無須停車繳費。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

在不妨礙交通的情況下，本港一些有泊車需求的地點設有路旁泊車位。年底時，全港約有18 100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8 000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，還有機場管理局在香港國際機場，以及房屋署和領匯房地產投資信託基金在部分公共屋邨，提供非路旁公眾停車場。此外，本港一些商業／住宅用途多層大廈及露天地方，也設有私營的非路旁公眾停車場。

港鐵在觀塘線彩虹站；機場快線香港站、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200 300個公眾泊車位。

道路安全

二零一二年，引致傷亡的交通意外共有15 894宗，其中導致重傷和死亡的意外分別有2 385宗和116宗。回顧二零一一年，引致傷亡的交通意外共有15 541宗，其中導致重傷和死亡的意外分別有2 190宗和128宗。二零一二年，引致傷亡的交通意外較二零一一年增加了2.3%。

《2011年道路交通(修訂)條例》已於二零一二年三月通過，對毒駕及藥駕實施更嚴厲的管制。無論駕駛能力是否受到影響，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(K仔)、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。司機如受到任何藥物影響以致不能妥當地控制車輛，根據該條例亦不得駕駛車輛。該條例並賦權警方可要求涉嫌毒駕或藥駕司機進行初步藥物測試。為了讓公眾認識有關藥後駕駛的新條例及藥物對駕駛能力可能造成的影響，政府出版了《藥後駕駛 切勿冒險》小冊子，列載毒駕和藥駕罪行、警方執法、初步藥物測試和可能影響駕駛能力的常見藥物的資料。

公共運輸與環境

政府根據可持續發展原則，計劃公共基建工程項目。政府亦聯同營運商，採取一系列措施減低路面交通對環境造成的負面影響，包括重整巴士路線及發展更環保的巴士。

所有專營巴士現已採用符合歐盟廢氣排放標準的引擎(稱為歐盟引擎)。各專營巴士公司購置的新巴士，須為歐盟V期廢氣排放標準(現時最高的歐盟廢氣排放標準)的巴士，而舊巴士亦須在車齡達18年之前由新巴士取代。所有歐盟II期及III期的巴士，於可行情況下，已加裝柴油粒子過濾器，以減少粒子排放。歐盟II期及III期巴士現正試驗安裝選擇性催化還原器，以減低氮氧化物排放量，而各專營巴士公司正準備測試在香港使用混合動力巴士及電動巴士。政府正與各專營巴士公司合作，調配較環保的巴士行走中環、銅鑼灣及旺角的繁忙幹道。二零一二年，通過取消服務、削減班次、縮短和合併路線等措施，行

駛繁忙幹道的巴士班次每日減少約700班。此外，巴士站的設置亦已重整，以減少繁忙幹道的車站數目。

各專營巴士公司與政府對多個公共運輸交匯處進行了改善工程，包括在部分交匯處提供路線資料電子顯示屏和設立顧客服務中心，以及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，所有新登記的內燃引擎的士必須使用石油氣或汽油。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，鼓勵車主及早以石油氣小巴取代柴油小巴。目前，幾乎所有的士和66%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，推行另一個資助計劃，鼓勵車主把歐盟前期及歐盟I期柴油商用車輛更換為較環保的車輛，結果共批准約17 100宗申請。資助計劃在二零一零年七月至二零一三年六月延伸至包括更換歐盟II期柴油商用車輛。截至年底，合共約有4 500宗申請獲批，而在二零一二年內獲批的申請約為1 900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。截至年底，已處理的相關申請約為13 600宗，而在二零一二年內獲批的申請約7 700宗。

政府密切監察新運輸項目對環境的影響，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、赤柱、尖沙咀、佐敦、旺角、深水埗、元朗及上水已實施這項計劃。此外，有關銅鑼灣及旺角的行人環境改善的初步研究，以及元朗的行人環境改善工程研究已經完成。

過境交通

整體過境交通

二零一二年，過境車輛數目較上一年下跌約1%，平均每日為42 400架次。經由鐵路、陸路和渡輪過境的乘客量則增加約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，分別設於羅湖及落馬洲支線。羅湖管制站的開放時間是每日上午六時三十分至午夜十二時，二零一二年平均每日處理旅客量達261 000人次，在節日超過352 000人次。連接深圳福田口岸的落馬洲支線管制站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

車輛抵達該邊境管制站。二零一二年，東鐵線(落馬洲支線)平均每日處理過境旅客量約為61 000人次，在節日超過95 600人次。

另外，二零一二年內，使用港鐵城際直通車服務由紅磡前往內地的旅客量每日平均為11 000人次。

過境道路通道

香港與內地之間有四個過境道路口岸，分別設於落馬洲、文錦渡、沙頭角和深圳灣，每天開放予客貨運使用。落馬洲管制站連接深圳皇崗口岸，全日24小時運作。沙頭角及文錦渡管制站的開放時間為上午七時至晚上十時，而深圳灣口岸的開放時間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，但仍維持貨運及跨境學童的通關服務。此外，跨境旅遊巴士在上午及黃昏繁忙時段亦有限度地提供往返上水與深圳文錦渡口岸的服務。

年內，位於落馬洲、文錦渡、沙頭角和深圳灣口岸的邊境管制站錄得的平均每日交通量分別為25 900、4 200、2 500及9 900架次，而平均每日經這些邊境管制站過境的旅客分別有80 800、600、8 800及77 200人次。使用這些邊境管制站的旅客主要乘坐過境巴士。經落馬洲管制站過境的旅客，亦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服務。

二零一二年，營運過境巴士服務的公司約有120家，乘客量平均每日約64 100人次；落馬洲管制站的穿梭巴士乘客量平均每日約25 800人次；而深圳灣口岸的指定本地公共交通服務乘客量為平均每日51 000人次。

正在施工或規劃中的新過境通道

港珠澳大橋會連接香港和珠江三角洲的西部地區。中央人民政府交通運輸部在二零一零年批准港珠澳大橋的初步設計。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。

港珠澳大橋管理局已於二零一零年成立，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於年內繼續進行，以配合內地的工程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，乘客也可從香港經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。

擬建的蓮塘／香園圍口岸將經深惠及深汕高速公路，提供便捷路線，連接粵東、福建及江西省。新口岸在二零一八年啓用後，可大大縮短來往香港與深圳及鄰近省份的行車時間，並促進日後區內的合作和發展。擬建的口岸亦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

在上環港澳碼頭及尖沙咀中國客運碼頭提供的跨境渡輪服務，由七個營辦商營辦，可接載乘客前往澳門和內地約11個港口。屯門客運碼頭在有關渡輪營辦商於二零一二年九月終止租賃協議和交還碼頭後，已停止運作。

二零一二年，使用跨境渡輪服務來往港澳的跨境旅客共2 094萬人次，來往香港與內地港口的則有474萬人次。

港口

二零一二年，香港處理的貨櫃達2 312萬個20呎標準貨櫃單位，使香港繼續保持華南地區最大貨櫃港和全球第三最繁忙港口的地位。年內，進出香港的船隻約有383 350航次，運載貨物2.69億公噸和乘客約2 852萬人次。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，使香港成為全球最多高速渡輪行走的港口之一。

香港擁有設備完善的現代化深水港，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遠洋船舶，一類是從珠江來港的沿岸船舶和內河船舶。平均來說，每天約有84艘遠洋船舶和接近440航次的內河船隻進入港口。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，平均的周轉時間估計約為十小時。

港口發展

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，總處理量每年約2 000萬個標準貨櫃單位，佔全港港口總處理量的76%。

貨櫃港不僅對本港來說不可或缺，對華南地區也很重要。香港的貨運吞吐量，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，並已展開“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。

為鞏固香港的亞太區樞紐港地位，政府即將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，成員包括業界代表和政府高層官員，負責就港口的發展策略和設施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作為區域樞紐港和全球首屈一指貨櫃港的地位。

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，成員包括業界領袖和政府高層官員，負責為政府出謀獻策，以進一步拓展本港的航運業。該局也協助政府推廣本港的航運服務，以及宣傳本港作為國際航運中心的地位。二零一二年，航運發展局繼續資助不同獎勵及獎學金計劃，以助業界培訓技術和專業人才，包括提供獎學金予學生修讀與航運服務和海事法相關的指定研究生課程。

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410班航班，目的地遍及全球約520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。香港船東擁有的船舶，載重噸位佔全球商船總載重噸位約10%。

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也有在香港設立分公司，提供多種補給和支援服務，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34個稅務當局達成了有關安排，包括奧地利、比利時、文萊、加拿大、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、馬來西亞、馬爾他、墨西哥、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就港口有效運作提供意見；領港事務諮詢委員會就領航服務提供意見；港口地區保安諮詢委員會就港口保安提供意見。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)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，還提供多類資料和服務，包括應用“簡易資訊聚合”來發送最新的香港商船公告、香港商船資訊、海事意外調查報告、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，提供的服務包括網上遞交申請、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、網上查閱申請審批進度等。

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。香港航行水域完全在監察範圍內。

海港巡邏與交通控制站

海事處海港巡邏組負責運作一支擁有25艘巡邏船的船隊，並為航監中心提供現場支援。巡邏船的任務是協助執行海事法例、維持港口和航運安全，以及應付海上緊急事故。

海事處在葵涌八號貨櫃碼頭設有本地交通控制站，全日24小時派員駐守，並配備一艘專用巡邏船。該站為葵涌—青衣貨櫃碼頭鄰近一帶水域的船舶提供資料和組織交通服務。

運載危險貨物

海事處按照國際和本地標準，不時登船抽查香港水域內的船舶。當局已由二零一二年七月起實施一套有效通報機制，以監管本地船隻運載危險貨物的情況。

領航服務

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。領航服務全年每天24小時提供。

本地船隻

二零一二年，在香港獲發牌照的本地船隻(包括客船、貨船、漁船和遊樂船隻)約有16 300艘，這些船隻為港口和市民提供各種服務。

海道測量

海道測量部負責測量海道，編訂中英雙語海圖、電子海圖和刊物，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》。海事處負責執行該規則，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就船上工程進行安全檢查，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

來往香港與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，即有十個泊位的港澳碼頭和有12個泊位的中國客運碼頭。港澳碼頭每天24小時不停運作；中國客運碼頭運作時間為每天上午七時至午夜十二時。海事處依據《船舶及港口管制(渡輪終點碼頭)規例》，規管這兩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。內河船隻亦可在屯門入境船隻碇泊處接受入境檢查。船舶代理人可為船舶申請使用入境檢查及檢疫服務，包括預辦出入境手續。

繫泊浮泡

海事處設置17個繫泊浮泡，包括13個“A”級浮泡和四個“B”級浮泡，前者供船身長183米或以下的船舶使用，後者供船身長137米或以下的船舶使用。

燃料及食水補給

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給，或從私營供水船補給。

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《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，經由駁船或沿岸船舶裝卸貨物。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。收集的污水會運到海港內的污水處理廠，含油化學廢物則運往青衣島化學廢物處理中心。

對付油污

海事處訂有海上溢油應急計劃，確保及時有效處理香港水域內發生的溢油事故。海事處與廣東、深圳及澳門海事當局採用珠江口區域海上溢油應急計劃，作為區內嚴重溢油事故的合作應變行動指引。

二零一二年十月，海事處污染控制小組舉行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。演習旨在測試政府部門和私營公司在處理海上船隻嚴重溢油事故方面的應變能力。

清理海上泄漏的有毒有害物質

海上泄漏有毒有害物質的清理服務，由私營承辦商根據與海事處訂定的外判安排提供。承辦商亦負責清理香港水域的溢油。

二零一二年十一月，海事處與環境保護署聯合舉行海上有毒有害物質泄漏應變跨部門演習，測試政府在這方面的應變計劃。

船務

香港船舶註冊

年內，在海事處管理的香港船舶註冊下註冊的船隻超過7 800萬總噸。在二零一二年七月，香港船舶註冊是全球第三大船舶註冊。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。二零一二年，海事處的驗船主任為船舶及相關公司進行了七次註冊前品質管理檢查，以及86次船旗國品質管理檢查。在實施這些品質管理措施之下，香港註冊船舶的港口國監督扣留率繼續維持在低位，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，旗下船舶亦符合《巴黎備忘錄》中有關低風險船舶的準則。此外，香港亦獲得美國海岸防衛隊的“21世紀優質船舶計劃”認可。

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，調查目的是查明事發的情況及起因，並提出建議，防止同類意外再

度發生。二零一二年，海事意外調查及船舶保安政策部調查了23宗嚴重意外事故。為提高公眾的海上安全意識，所有嚴重事故的調查報告會上載海事處網站。

行政長官可就嚴重事故作出命令，由海事法庭或調查委員會進行公開研訊。如意外涉及持牌領港員，海事處處長可作出命令，成立調查委員會。

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海員的註冊、僱用、適任資格、紀律、健康、安全和福利事宜。二零一二年，有43 267名不同國籍的船員在香港註冊遠洋船上工作，另有1 332名高級船員和普通船員在行走珠三角地區的高速渡輪上服務。

政府的航海訓練獎勵計劃是為吸引本地畢業生加入香港航海專業而設，發放獎勵金予本地畢業生，讓他們接受航海訓練。計劃在二零零四年七月推出，截至二零一二年十二月，共吸引了231人參加，成為實習生。

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，並及早把有關內容相告。二零一二年，香港特區政府人員出席了20次國際海事組織會議，討論事項包括促進海上安全和保安、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上事務。

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，海事處一直積極參與有關的各項活動。香港加入了四個工作小組，並在其中一個關於技術合作的諮詢小組擔任組長。

二零一二年，海事處人員檢查抵港遠洋船舶合共717次，相當於抵港遠洋船總數的15%。在所有被檢查的船舶當中，約4.6%的船舶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協調在香港水域內和南中國海的國際水域的搜救行動，負責的海域面積約45萬平方海里。海上救援協調中心的人員為專業人士，配備現代化通訊設備，以接收求救警報並與船隻聯絡。

香港海上救援協調中心獲國際海事組織提名為八個海事成員之一，參與一個由國際民間航空組織和國際海事組織成立而有16個成員的國際聯合作小組，商討海空搜救事宜。

政府船隊與政府船塢

政府船隊

政府船隊共有超過800艘不同類型和大小的船舶，其中108艘為大型機動船和高速船，分別由香港警務處、香港海關及消防處等14個政府部門使用。海事處政府船隊科管理和營運75艘船，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，當中43艘由海事處派員操作。這些船舶有些供海事處本身處理港口事務，其餘的則為沒有自用船隊的政府部門提供服務。二零一二年，海事處轄下還有26艘由私人承辦商按合約提供的船隻，當中包括運送小輪、拖船，以及用於各種海上運輸服務的船隻。

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公頃的遮蔽塘口。船塢設有四個流動式有蓋修船棚、12個固定有蓋修船棚及22個露天修船區，供修理和保養船隻之用。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公噸的船隻移上乾塢。

二零一二年，船塢為政府建成新小型船隻32艘，總值350萬元；批出十份建造新小型船隻的合約予香港和海外的造船廠，總值250萬元。維持政府船塢系統與政府船隊的運作總開支接近4.1億元。

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、124公里海堤和防波堤、314處碼頭和登岸梯級、101個靠船墩、14 100公頃航道及3 590公頃碇泊區。

土木工程拓展署也籌劃、設計和興建公共海事設施。二零一二年，該署繼續籌劃並設計以下工程：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，以及西貢三星灣泳灘公眾登岸設施改善工程。此外，該署亦在蝴蝶灣泳灘和舊咖啡灣泳灘展開改善工程。

國際運輸及物流樞紐

物流業是香港經濟重要的一環，佔本地生產總值約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。這些成就全賴業內提供各式服務和營運不同設施的人士努力所致，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亦來自香港。完備的貨櫃船航線網絡，把香港港口和全球約520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，總處理能力每年約2 000萬個標準貨櫃單位。

香港物流業的發展

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，提供途徑讓政府與業界攜手推動本港的物流業發展。該局現正資助一項研究，探討設立資訊平台的可行性及其效益；該資訊平台用以實時追蹤跨境貨物動向，並讓供應鏈的相關各方掌握更多貨運資訊。

物流發展局在二零一二年與業界團體合作，為物流從業員舉辦多項培訓課程、工作坊和論壇，讓他們掌握最新科技和發展趨勢，與時並進。

政府聯同香港貿易發展局在二零一二年十一月舉辦第二屆亞洲物流及航運會議，吸引約1 300位來自21個國家和地區(包括內地)的業界精英參加，就全球物流重心東移及其對區內物流、供應鏈管理和航運的影響，進行討論和交流。

民航

香港是主要的國際及區域航空中心。年底時，共有大概110家航空公司在本港提供每星期約6 700班往來全球約170個城市的定期航班。年內，香港國際機場的旅客流量達5 566萬人次(不包括過境旅客)，貨運量則為403萬公噸，而香港與民航伙伴之間的航空服務安排更趨開放。

二零一二年航空交通

年內，香港國際機場的客運量達5 566萬人次(不包括過境旅客)，較二零一一年增加4.7%，而貨運量則達403萬公噸，較二零一一年增加2.2%。進出香港的航班約352 000架

次，較二零一一年增加5.3%。二零一二年，空運貨物分別約佔本港進口、出口和轉口貨物總值的38.6%、27.7%和33.7%。

擴展腹地市場

香港國際機場持續擴展來往珠三角地區的廣闊海陸交通網絡。二零一二年，海天客運碼頭每天約有85班快船來往廣州南沙、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。機場每天有550班定期客車，旅客可以享用這項方便快捷的服務，來往機場與超過110個位於廣東省、廣西省及福建省的目的地。每天來往香港與內地城鎮的跨境來回程服務轎車數目，亦達到580輛。

機場服務

新的航空貨運站定於二零一三年年初啓用，由國泰航空經營站內設有一套造價14億元的貨物處理系統。新貨運站啓用後，機場每年的整體貨運能力將提升50%，即達740萬公噸。為配合商用航空業的穩健增長，第三個商用機庫已於二零一二年六月投入服務。新機庫佔地約4 000平方米，可容納六架飛機。

香港國際機場中場範圍發展計劃已經展開，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。工程預計於二零一五年年底前完成，屆時中場客運廊範圍可處理的年旅客量將達1 000萬人次。此外，28個新增停機位亦將於二零一四年年年底前完成。

為持續發展作好準備

為配合香港國際機場的長遠發展，政府已原則上批准香港機場管理局採納三跑道系統，作為機場未來發展的規劃方案。政府亦批准機管局的建議，展開三跑道系統的相關規劃工作，包括法定環境影響評估、相關的設計細節及財務安排。在二零一二年八月，機管局接獲環境保護署署長發出的環境影響評估研究概要後已展開環評研究。

規劃中的三跑道系統預計會有足夠能力應付最少至二零三零年的航空交通需求，根據預測，屆時的年乘客量和運貨量會由二零一二年的5 566萬人次(不包括過境旅客)和403萬公噸分別增至9 700萬人次和890萬公噸，年飛機升降量則由約352 000架次增加至602 000架次。

獎項

香港國際機場自一九九八年啓用以來，逾50次獲得“全球最佳機場”的美譽。二零一二年，香港國際機場在TTG旅遊大獎選舉中，第十次獲得“最佳機場”殊榮，亦第六次獲旅遊雜誌《商旅》頒授“中國最佳機場”獎項。此外，機場也被財經雜誌FinanceAsia選為“亞洲最佳機場”，並獲得網上刊物Frequent Business Traveller選為“亞太區最佳機場”。

航空服務

在中央人民政府的授權下，香港特區政府繼續與民航伙伴磋商並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，香港簽訂的雙邊協定共有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，香港特區政府與九個民航伙伴擴展了空運權安排。二零一二年，空運牌照局共發出30個新牌照，計為15個發給香港快運航空公司、九個發給香港航空公司、兩個發給國泰航空公司、兩個發給港龍航空公司、一個發給香港華民航空公司，以及一個發給空中快線直升機公司。空運牌照局處理牌照申請的程序指引，載於以下網頁：www.thb.gov.hk/tc/boards/transport/air/Guide-chi-final.pdf。

年內，國泰航空公司定期航班服務範圍遍及全球69個目的地。港龍航空公司則經營區內定期航班服務，涵蓋37個目的地，包括內地19個城市。華民航空公司營運定期貨運服務，涵蓋亞洲12個目的地。香港快運航空公司營運定期航班服務，涵蓋15個目的地，包括內地、日本、韓國和東南亞。香港航空公司經營定期航班服務，涵蓋35個目的地，包括內地、日本、英國、俄羅斯和東南亞。年內，以上公司的機隊共有214架飛機。

年內，九家非本港航空公司開辦或復辦來往香港的定期航班服務，其中七家提供客運服務，兩家提供貨運服務。客運服務方面，深圳航空於一月復辦來往晉江與香港的服務；Mongolian Airlines Group於六月開辦來往烏蘭巴托與香港的服務；AirAsia Inc和樂桃航空於七月分別開辦來往克拉克與香港和來往大阪與香港的服務；Air Astana於八月開辦來往亞拉木圖與香港的服務；Globus LLC於十月開辦來往新西白利亞與香港的服務；通里薩航空於十一月開辦來往暹粒與香港的服務。貨運航空服務方面，Silk Way West Airlines於九月開辦來往巴庫與香港的服務；而順豐航空於十月分別開辦來往廈門與香港及寧波與香港的服務。

至於本地直升機服務，政府飛行服務隊已由二零一二年五月起，在香港會議展覽中心附近新落成的永久政府直升機坪運作。當局亦已作出安排，讓商用直升機共用該直升機坪。

航空交通管理

航空交通管理系統於年內共處理約352 000架次在香港國際機場起升的航班，以及204 000架次飛越香港空域(包括在澳門機場升降)的航班，分別較二零一一年增加5.2%和10.5%。年內第四季(十至十二月)，每天平均在香港國際機場起升的航班為951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62班提升至63班。民航處亦於年內繼續進行工作，更新現有的航空交通管制系統，確保能持續提供安全、穩妥及高效的航空交通管制服務，以配合航空交通量的增長。其中的主要工作包括

詳細的系統設計、工廠驗收測試，以及現場設備安裝和測試。新空管系統的整體測試預期於二零一三年內大致完成。

航空保安

當局根據《航空保安條例》，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其他有關團體後，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。新建的國泰航空貨運站在符合航空保安計劃的要求後，將於二零一三年年初開始營運。

為支持國際民航組織推行全球航空保安審計計劃，民航處派出一名人員在二零一二年八月以國際民航組織審計員的身分，在泰國完成一項航空保安審計任務。

加強航空服務

年內，民航處坐落在機場島上的新總部已順利落成，而過往分布於不同地點工作的分部亦已於二零一二年十二月正式遷入新總部辦公，為航空業及公眾提供高效率的一站式服務。新總部的三個主題設計概念分別為可持續發展、航空教育及環保。總部大樓是香港綠化程度最高的建築物之一。新設施包括中央考試場地、專設的飛機意外調查設施、多用途演講廳和航空教育徑。教育徑為年輕一代及公眾增進航空知識。

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