

第十三章

运输

香港的公共运输系统世界一流，享誉国际，为市民提供多样交通选择，舒适安全，收费合理。

行政架构

政府设有运输及房屋局，由运输及房屋局局长掌管，就香港对外对内交通事宜，包括陆路交通、水上交通和物流服务，以及航空服务，制定相关政策，并由民航处、路政署、海事处和运输署协助执行职务。

运输策略和施政方针

政府旨在提供安全可靠、高效率和环保的交通运输系统，以满足市民在经济、社会和康乐活动方面的需要，并促进香港的持续发展。政府致力通过下列途径达到所定目标：

- 适时扩展和改善本港的运输基础设施；
- 加强各项公共交通服务之间的协调，并与营运商合力提升服务质素；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。

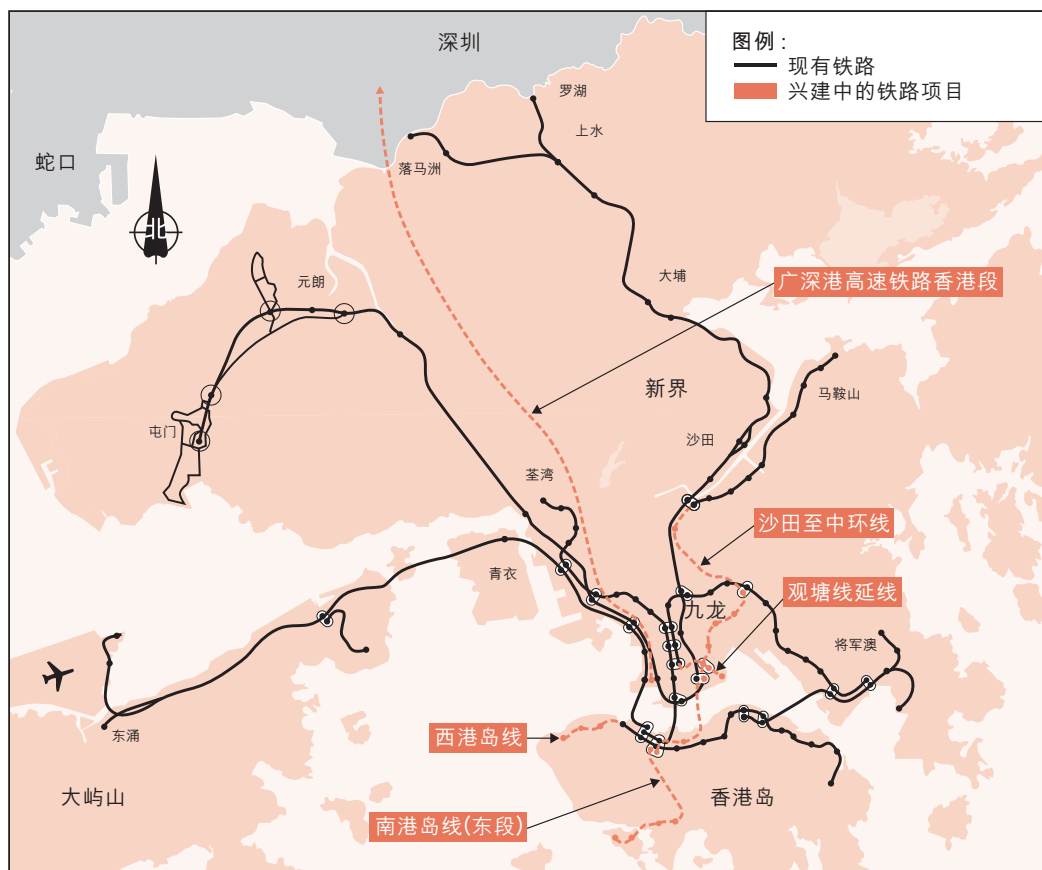
此外，为确保这些施政方针能够以环保方式持续推行，政府致力在交通运输范畴研究并支持改善环境的措施。

运输基础设施

铁路网络

铁路是安全可靠、快捷舒适、符合环保的集体运输工具，已成为香港公共运输系统的骨干，对本港经济、社会及土地的持续发展发挥关键作用。香港每日乘搭公共交通工具的乘客，有约40%使用铁路，而前往内地的陆路过境乘客人次则有约60%使用铁路。

下图显示现有铁路网络和五个兴建中的铁路项目。该五个铁路项目的投资总额逾1,600亿元。



兴建中的铁路项目

西港岛线由现有港岛线上环站延伸至坚尼地城，两个中途站位于西营盘及香港大学。建造工程在二零零九年展开，目标是在二零一四年年底完成。目前，在繁忙时间使用路面交通工具行走上环与坚尼地城之间需时15至25分钟。西港岛线通车后，交通时间将缩减至十分钟以下。

观塘线延线会把现有观塘线由油麻地延伸至黄埔，两个新设车站位于何文田及黄埔。乘客可在何文田站转乘日后的沙田至中环线。建造工程于二零一一年展开，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行走旺角与黄埔之间需时25分钟。观塘延线通车后，交通时间将缩减至约五分钟。

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。建造工程在二零一一年展开，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行走金钟与海怡半岛之间需时25至45分钟。南港岛线(东段)通车后，交通时间将缩减至约十分钟。

广深港高速铁路香港段的建造工程现正进行。这条于二零一零年动工的地下铁路线长26公里，总站设于西九龙。隧道内行车时速最高可达200公里，列车行走广州与香港之间的时间可由100分钟缩短至48分钟。由香港乘坐列车到内地其他主要城市的时间亦将大大缩短。

沙田至中环线属策略性铁路项目，贯通全港，全线长17公里，共设有十个车站(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”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”把现有东铁线由红磡站延伸过海至港岛的金钟站。

建造工程已在二零一二年年中展开，预期在二零一八年完成大围至红磡段，二零二零年完成红磡至金钟段。

铁路发展策略

顾问于二零一一年三月展开研究，以检讨和修订《铁路发展策略2000》。研究工作已经完成。政府参考顾问的全盘建议后，会制定香港的长远铁路发展蓝图，并会公布二零一四年新铁路项目的未来路向。

道路网络

香港共有全长2 093公里的道路、1 326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，全部由私人公司按照管理合约管理和经营。这11条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。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。启德隧道、长青隧道和南湾隧道免费通行，其他隧道各自按有关规管法例收取费用。

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，即由愉景湾隧道有限公司建造、营运和保养的愉景湾隧道。这条隧道只供货或提供服务予愉景湾居民的车辆使用。

正在施工的主要道路工程

现正兴建的中环湾仔绕道及东区走廊连接路将成为港岛北岸东西行策略性干道的一部分，以纾缓干诺道中／夏悫道／告士打道的交通挤塞情况，并配合预计的道路交通流量增长。中环湾仔绕道是一条双程三线主干道路，长4.5公里，包括一段长3.7公里的隧道。绕道于二零一七年通车后，由中环前往北角东区走廊车程需时约五分钟。

现正进行的屯门公路重建及改善工程，旨在尽可能把其快速公路路段的双程三线分隔车道提升至现时的快速公路标准，以及在可行情况下加设路肩。该项工程及屯门公路市中心段的扩阔工程预计在二零一四年完成。

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现正进行，旨在把路段由现时的双程三线分隔车道提升为双程四线分隔车道。有关路段已在二零零九年开始施工，预计工程大致可在二零一四年首季完成。

泰亨与和合石交汇处之间的粉岭公路扩阔工程现正进行，旨在把路段由现时的双程三线分隔车道提升为双程四线分隔车道。有关项目于二零一三年七月展开，预期可在二零一八年完成主要工程。

屯门公路往屯门方向的巴士转乘站已竣工，并已于二零一三年七月全面启用。

港珠澳大桥工程(包括位处内地水域的主桥工程及香港特别行政区境内的工程)于年内继续进行，以配合大桥于二零一六年通车的目标。

在香港国际机场东北面水域进行的填海工程于二零一一年展开。填海所得的土地会作港珠澳大桥香港口岸及屯门至赤蠟角连接路南面出入口之用。香港口岸的工程预计在二零一六年完成，以配合港珠澳大桥通车。

香港接线是一条全长12公里的双程三线公路，包括跨海高架桥、行车隧道和地面道路，连接港珠澳大桥主桥与香港口岸。公路的详细设计工作及建造工程于二零一二年展开，预计在二零一六年完成，以配合港珠澳大桥通车。

屯门至赤𧈧角连接路是一条全长约九公里的双程双线道路，连接屯门至港珠澳大桥香港口岸及北大屿山。建造工程于二零一三年六月展开。其中连接港珠澳大桥香港口岸至北大屿山的南面路段预计于二零一六年大致完成，以配合港珠澳大桥通车；而连接屯门至港珠澳大桥香港口岸的北面路段将于二零一八年完成，以应付该区的交通需求。

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：

- **屯门西绕道**：当局现正研究屯门西绕道的拟议走线是否有修订的空间，以期在技术可行性、环保、交通情况和经济效益之间取得平衡。
- **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正在进行。
- **T2号主干路**：拟建的T2号主干路是位于启德发展区的一条双程双线分隔车道，长约三公里，其中2.7公里为隧道，贯穿观塘避风塘及邻近地区。这条主干路是策略性六号干线的中段，会连接拟建的中九龙干线与拟建的将军澳 — 蓝田隧道。初步设计工作正在进行。
- **将军澳 — 蓝田隧道**：拟建将军澳 — 蓝田隧道的详细设计工作已展开。将军澳 — 蓝田隧道是双程双线分隔车道，长4.2公里，当中2.6公里为隧道，连接将军澳与T2号主干路和通往启德发展区。
- **跨湾连接路**：跨湾连接路是双程双线分隔车道，长1.8公里，当中1.1公里为高架道路，连接将军澳 — 蓝田隧道和将军澳第86区附近的环保大道。这连接路的初步设计工作已经完成。
- **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全线通车后，政府现就这条拟建主干道路的规划进行检讨。

- **大埔公路(沙田段)**：当局于二零一三年三月开始进行勘查，以期把现时沙田乡事会路及火炭路之间的一段大埔公路，由双程双线分隔车道扩阔为双程三线分隔车道。
- **西贡公路**：拟进行的西贡公路改善工程预定分两期进行：第一期涵盖嘉林别墅与匡湖居之间的一段，第二期涵盖匡湖居至西贡市中心的一段。第一期工程的走线已经定案。至于第二期工程，勘测研究正在进行，务求在尽量避免破坏环境的前提下，探索解决交通挤塞的方案。

青马管制区

青马管制区由私人营办商管理。整个快速公路网长21公里，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。青屿干线采用单向收费安排。视乎车辆类别，通行费由20元至80元不等。青屿干线是唯一可供往返大屿山的道路，来往机场的驾驶者必须驶经青屿干线收费广场。为方便驾驶者及使往机场方向的交通更为畅顺，青屿干线采用单向收费安排。二零一三年，青屿干线平均每日行车量为73 177架次。

青沙管制区

青沙管制区由私人营办商管理。整个快速公路网长13公里，包括昂船洲大桥、南湾隧道、一组由尖山隧道、沙田岭隧道及大围隧道组成的收费隧道及其他有关连接路。所有类别车辆使用该组收费隧道的费用均为八元。二零一三年，这条快速公路的平均每日行车量为42 797架次。

“人人畅道通行”——提供无障碍通道设施

政府在二零一二年八月宣布扩大“人人畅道通行”计划的范围，为更多目前由路政署保养的公共行人通道(即行人天桥、高架行人路和隧道)加装无障碍通道设施。

政府在二零一三年一月获立法会财务委员会批出专用整体拨款，以推行计划。在新政策下，公众提出多项加装升降机的建议，政府在年内就推行有关建议的优先次序徵询18区区议会的意见，而每个区议会亦已各自选出三个优先项目。当局正就这些优先项目进行技术可行性研究。与此同时，政府继续推展计划原有范围内的158项工程。

公共交通

香港的运输系统先进高效，为市民提供多种安全舒适、收费合理的交通选择。

铁路

现时，本港铁路系统由香港铁路有限公司营运。港铁是上市公司，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。港铁亦营运全长35.2公里的机场快线，以及在新界西北全长36.2公里的轻铁系统(共设有68个车站)。轻铁接驳巴士服务为铁路乘客提供更全面的服务网络。整个系统每日平均载客约500万人次。

此外，港铁营办来往香港与北京、上海，以及广东省内城市的跨境直通车服务。

检讨港铁票价调整机制

政府与港铁在二零一三年四月完成五年一度的“票价调整机制”检讨，新机制于六月起生效。新机制采用客观并具透明度的新方法来计算生产力因素的设定值。新的生产力因素设定值会缓和二零一三至二零一七年期间的任何票价加幅，缓和幅度为每年0.5个百分点。新机制也为日后任何按票价调整方程式得出的票价上调幅度设定上限，不会超逾同期家庭每月收入中位数变动的幅度。

此外，新引入的分享利润机制，让港铁透过车费优惠计划与乘客分享年度利润。为回应市民对港铁须因服务严重延误而受罚的诉求，新机制也加入服务表现安排。收得的罚款会用于车费优惠计划上。

另外，港铁推出新的优惠票，让经常乘搭港铁的中、长途乘客受惠。

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。二零一三年，电车平均每日载客约198 000人次。

山顶缆车

登山缆车由山顶缆车有限公司经营，从中环花园道直达山顶。这条全长1.4公里的缆车线在一八八八年投入服务，一九八九年曾进行现代化工程。年内，缆车平均每日载客17 100人次，主要是外来游客和本地游人。

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，占公共交通总乘客量的57%。

专营巴士

专营巴士是载客量最高的路面交通工具，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310条行走九龙和新界的巴士线，以及10条过海巴士线。年底时，九巴共有3 844辆领有牌照的巴士，其中有2 706辆低地台巴士可接载轮椅乘客。年内，九巴共载客9.53亿人次(平均每日261万人次)，行车达3.0066亿公里。

港岛的巴士服务由新世界第一巴士服务有限公司和城巴有限公司提供。年底时，新巴共经营49条行走港岛的巴士线、八条行走九龙和将军澳的巴士线，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715辆领有牌照的巴士，其中有657辆低地台巴士可接载轮椅乘客。年内，新巴共载客1.82亿人次(平均每日498 800人次)，行车达4 680万公里。

城巴根据两项专营权分别营办两个网络的巴士服务，其中一项专营权涵盖59条港岛巴士线、一条新界巴士线和30条过海巴士线，当中有22条过海巴士线与九巴联营；另一项专营权涵盖市区至北大屿山及机场的19条巴士线。年底时，城巴共有952辆领有牌照的巴士，其中有624辆低地台巴士可接载轮椅乘客。年内，城巴共载客2.35亿人次(平均每日643 300人次)，行车达8 123万公里。

龙运巴士有限公司提供新界与北大屿山及机场之间的巴士服务，共有172辆领有牌照的巴士，全部为可接载轮椅乘客的低地台巴士。年内，龙运巴士的19条巴士线共载客3 318万人次(平均每日90 900人次)，行车达2 582万公里。

新大屿山巴士(1973)有限公司主要在大屿山提供巴士服务，共有108辆领有牌照的巴士，其中有43辆低地台巴士可接载轮椅乘客。年内，新大屿山巴士的23条巴士线共载客2 360万人次(平均每日64 700人次)，行车达770万公里。

二零一三年，政府开始加强重组巴士路线的工作，采用“区域性模式”(即以—个地区而非个别路线作为检讨巴士服务的基础)，以提高服务网络效率、纾缓交通挤塞、减轻票价上升压力和改善路边空气质素。乘客可享用覆盖范围更大的巴士转乘网络及享有更多转乘优惠。当局亦会为有服务需求的地点安排开设新的巴士路线。部分转乘站现已提供更完备的设施，例如安装电子显示屏，以提供实时交通情况及巴士预计抵达时间的资讯。年内，北区及屯门已实施“区域性模式”重组方案，其他地区将于随后数年陆续受惠。

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，并提供切合特定乘客需要的服务。主要服务对象为游客、屋苑居民、上班族和学生。年底时，已登记的非专营公共巴士共有7 054辆。

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3 110辆绿色小巴，行走345条路线，平均每日载客约1 512 200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，但营运地区受到某些限制。年底时，本港共有1 240辆红色小巴，平均每日载客约348 300人次。

当局已就两项法定措施(强制申请公共小巴驾驶执照的人士完成职前课程和强制新登记公共小巴安装认可的电子数据记录仪)展开筹备工作。预计两项新措施可于二零一四年推行。

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。全港共有约750个的士站及的士上落客点。

运输署与优质的士服务督导委员会推行多项计划，以提高的士服务质素，并每年举办的士司机嘉许计划，表扬的士司机的美好服务和行为。

渡轮

渡轮为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，经营合共20条定期载客渡轮航线、两条运载危险品车辆的汽车渡轮航线及两条特别渡轮航线，提供港内和往返新市镇及离岛的服务。本港还有71条辅助性质的“街渡”渡轮服务，为较偏远的地点提供服务。港内航线平均每日载客约69 600人次，往来离岛的航线平均每日载客约66 100人次。

公共交通营办商提供的票价优惠

政府鼓励公共交通营办商各自因应本身的营运及财政状况、市场情况和乘客需要，推行票价优惠计划。

港铁向乘客提供不同优惠，包括在东铁线、西铁线和东涌线推行的“全月通”计划，以及学生乘车优惠计划、小童车费优惠、特惠站优惠和转乘优惠。

专营巴士公司为12岁以下小童提供半价优惠。全港约有80%的中途和长途巴士线(约440条巴士线)设有分段收费。巴士公司也推行约305项巴士转乘优惠计划，涵盖约400条(约72%)巴士线。电车和渡轮均提供长者和小童票价优惠，而部分公共小型巴士路线也有票价优惠计划。

长者及合资格残疾人士公共交通票价优惠计划

为鼓励长者及合资格残疾人士多参与社区活动，政府在二零一二年六月至二零一三年三月期间，分阶段在港铁、专营巴士和渡轮推出长者及合资格残疾人士公共交通票价优惠计划。合资格人士可在任何时间以每程二元的优惠票价，使用大部分港铁、专营巴士和渡轮服务。截至二零一三年年底，每日平均约有693 100人次受惠。政府现正研究相关技术及营运安排，以期在二零一四年上半年扩大计划范畴，使残疾程度达100%且正领取综合社会保障援助或伤残津贴的12岁以下小童亦能受惠。

运输管理

运输系统要运作安全有序，必须进行有效的运输管理。当局在多个范畴引进最新科技，务求提高运输管理的效率和成效。

牌照服务

年底时，本港共有2 010 715名驾驶执照持有人、674 609辆领有牌照的私人车辆和6 305辆政府车辆。在475 752辆领有牌照的私家车中，有45 382辆属二零一三年内新登记。在116 996辆领有牌照的货车中，有74 339辆为轻型货车、37 902辆为中型货车、4 755辆为重型货车。当局每月平均发出4 921张学习驾驶执照。

驾驶改进计划

根据《道路交通条例》及《道路交通(违例驾驶记分)条例》，因干犯严重交通违例事项而被定罪的人士，以及在两年内在违例驾驶记分制度下累积满十分的人士，均须于指定的驾驶学校修习驾驶改进课程。有关课程同时可供公众报读。二零零二年九月至二零一三年十二月期间，约有98 900名驾车人士修习该课程，其中约67 500人属强制修习者。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。二零一三年，政府验车中心验车数目达219 000辆。此外，当局又对专营巴士进行了3 343次突击检查，以确保巴士操作安全，性能和服务水平良好。车龄超过六年的私家车和不超过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(全港共有22个)接受检验。年内，这些中心验车的总数为297 000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。二零一三年，当局共批核了884种车辆。

智能运输系统

政府“资料一线通”网站提供实时交通资料(包括交通情况快拍图像、过海行车时间、行车速度图及特别交通消息)，供市民免费下载。当局于二零一三年进一步改良“香港乘车易”网站及手机应用程序，为市民提供更简便的公共交通搜寻服务。自从“香港行车易”手机应用程序于二零一三年年初推出后，市民可利用手机和平板电脑随时随地搜寻驾驶路线及获得实时交通资讯。

截至二零一三年年底，全港共有668部闭路电视摄影机。这些摄影机装设在交通繁忙地点，用以监察交通情况，让驾驶人士及早知悉交通情况，避免驶往交通挤塞的路段。此

外，市民可经由互联网和流动通讯装置看到由安装在180个策略性地点的闭路电视摄影机所拍摄的交通情况快拍图像。

电脑化区域交通控制系统连接市区所有地区及荃湾、葵青、沙田、马鞍山、大埔、北区、屯门、元朗及将军澳等新市镇的交通灯，以加强管理时刻转变的路面情况。截至年底，全港共有1 858个路口装有交通灯，其中1 761个连接至区域交通控制系统，其余路口的交通灯将会陆续连接至区域交通控制系统。为了节省开支和保护环境，在本港公共道路上的传统式交通灯已由发光二极管式交通灯取代。

全港所有隧道、青马管制区、青沙管制区和港深西部公路都已装设交通管制及监察设施，例如闭路电视摄影机、紧急电话及行车线信号灯等。部分隧道亦已加装或将会加装其他交通管制及监察设施，包括可变信息显示屏、可变车速限制标志、自动交通事故探测系统等。

现时，全港共有155个交通灯控制路口装有数码冲红灯摄影机，遏止冲红灯的行为。另有40个路口将在二零一五年内装设冲红灯摄影机。当局于二零一二年扩展侦察车速摄影机系统。现时，本港合共有20部数码摄影机轮流摆放在120个摄影机机箱内运作。

当局在新界区安装了五组行车速度屏，为驾驶者显示不同道路的挤塞情况，以及估算行车时间。该五组行车速度屏已于二零一三年一月启用。

当局正在研发交通及事故管理系统，使交通及运输事故的管理工作，以及向公众发布相关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

除愉景湾隧道外，全港所有收费隧道和青屿干线都装设了自动收费系统，让贴有自动收费标签的车辆驶过指定的收费亭而无须停车缴费。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

在不妨碍交通的情况下，本港一些有泊车需求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13座多层公众停车场，以及位于上水的泊车转乘公众停车场。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，合共提供约7 000个公众泊车位。

除了政府停车场外，还有机场管理局在香港国际机场，以及房屋署和领汇房地产投资信托基金在部分公共屋村，提供非路旁公众停车场。此外，本港一些商业／住宅用途多层大厦及露天地方，也设有私营的非路旁公众停车场。

港铁在观塘线彩虹站；机场快线香港站、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197 500个公众泊车位。

道路安全

二零一三年，引致伤亡的交通意外共有16 089宗，其中导致重伤和死亡的意外分别有2 476宗和128宗。回顾二零一二年，引致伤亡的交通意外共有15 894宗，其中导致重伤和死亡的意外分别有2 385宗和116宗。二零一三年，引致伤亡的交通意外较二零一二年增加了1.2%。

公共运输与环境

政府根据可持续发展原则，计划公共基建工程项目。政府亦联同营运商采取一系列措施，减低路面交通对环境造成的负面影响，包括重整巴士路线及调配更环保的巴士。

所有专营巴士现已采用符合欧盟废气排放标准的引擎(称为欧盟引擎)。各专营巴士公司购置的新巴士，须符合欧盟V期废气排放标准，而旧巴士在车龄达18年之前，专营巴士公司会以新巴士取代。所有欧盟II期及III期的巴士，于可行情况下，已加装柴油粒子过滤器，以减少粒子排放。政府及各专营巴士公司计划在未来数年为这些巴士加装选择性催化还原器，以减低氮氧化物排放量；并计划于二零一四年开始在香港试用混合动力巴士及电动巴士。政府正与各专营巴士公司合作，调配较环保的巴士行走中环、铜锣湾及旺角的繁忙干道。二零一三年，通过取消服务、削减班次、缩短和合并路线等措施，行驶繁忙干道的巴士班次每日减少约1 100班。此外，巴士站的设置亦已重整，以减少繁忙干道的车站数目。

为减少空气污染，所有新登记的内燃引擎的士必须使用石油气或汽油。目前，几乎所有的士和67%的公共小巴已转换为石油气车辆。截至二零一四年一月，已有40辆电动及17辆混合动力的士，以及一辆混合动力公共小巴投入服务。

政府在二零零七年四月至二零一零年三月期间，推行另一个资助计划，鼓励车主更换欧盟前期及欧盟I期柴油商用车辆，改用较环保的车辆，约有17 100宗申请获批。资助计划在二零一零年七月至二零一三年六月延伸至包括更换欧盟II期柴油商用车辆。截至年底，约有7 000宗申请获批，其中约2 500宗在二零一三年获批。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。截至年底，已处理的相关申请约为21 600宗，其中约8 000宗在二零一三年获批。

政府密切监察新运输项目在施工和营运期间对环境的影响，并会因应需要，采取环境污染缓解措施，务求减少影响。

为纾缓行人挤迫情况，政府已在中环、湾仔、铜锣湾、赤柱、尖沙咀、佐敦、旺角、深水埗、元朗及上水实行人环境改善计划。此外，当局正就拟议的改善铜锣湾及元朗行人环境计划进行可行性研究，以及就在旺角推行类似改善计划进行勘查研究。

过境交通

整体过境交通

二零一三年，过境车辆总数较上一年增加约0.1%，平均每日为42 600架次。经由铁路、道路和渡轮过境的乘客量则增加约3%，每日达648 000人次。

过境铁路通道

目前，本港有两条过境铁路通道，分别设于罗湖及落马洲支线。罗湖管制站的开放时间是每日上午六时三十分至午夜十二时，二零一三年平均每日处理旅客量达252 000人次，在假日更超过363 000人次。连接深圳福田口岸的落马洲支线管制站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边境管制站。二零一三年，落马洲支线平均每日处理过境旅客量约为69 000人次，在假日则超过11万人次。

另外，二零一三年内，使用港铁城际直通车服务往来红磡与内地的旅客量每日平均为12 000人次。

过境道路通道

香港与内地之间有四条过境道路通道，分别设于落马洲、文锦渡、沙头角和深圳湾，每天开放予客货运使用。落马洲管制站连接深圳皇岗口岸，全日24小时运作。沙头角及文锦渡管制站的开放时间为上午七时至晚上十时，而深圳湾口岸的开放时间则为上午六时三十分至午夜十二时。由于深圳文锦渡口岸旅检区域的改建工程已经完成，港方文锦渡管制站的过境车辆及旅客出入境服务已于二零一三年八月全面恢复。

年内，位于落马洲、文锦渡、沙头角和深圳湾口岸的边境管制站录得的平均每日交通量分别为25 500、4 400、2 600及10 000架次，而平均每日常这些边境管制站过境的旅客分别有77 900、3 200、9 300及88 900人次。使用这些边境管制站的旅客大多乘坐过境巴

士。经落马洲管制站过境的旅客，亦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，则可选择该处的指定本地公共交通服务。

二零一三年，营运过境巴士服务的公司约有120家，乘客量平均每日约62 500人次；落马洲管制站的穿梭巴士乘客量平均每日约26 500人次；而深圳湾口岸的指定本地公共交通服务整体乘客量为平均每日59 000人次。

正在施工或规划中的新过境通道

港珠澳大桥会连接香港和珠江三角洲的西部地区。中央人民政府交通运输部在二零一零年批准港珠澳大桥的初步设计。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。

港珠澳大桥管理局于二零一零年成立，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于年内继续进行，以配合内地的工程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的时间，乘客也可从香港经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于二零一零年一月动工，工程现正继续进行。

拟建的莲塘／香园围口岸将经深惠及深汕高速公路，提供便捷路线，连接粤东、福建及江西省。新口岸在二零一八年启用后，可大大缩短来往香港与深圳及邻近省份的行车时间，并促进日后区内的合作和发展。拟建的口岸亦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

在上环港澳码头及尖沙咀中国客运码头提供的跨境渡轮服务，由六个营办商营办，可接载乘客前往澳门和内地约11个港口。

二零一三年，使用跨境渡轮服务来往港澳的跨境旅客共2 099万人次，来往香港与内地港口的则有497万人次。

港口

二零一三年，香港处理的货柜达2 235万个20呎标准货柜单位，在全球最繁忙港口排名中位列第四。年内，进出香港的船只约有376 100航次，运载货物2.7亿公吨和乘客约2 880万人次。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。

香港拥有设备完善的现代化深水港，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远洋船舶，一类是从珠江来港的沿岸船舶和内河船舶。平均来说，每天分别约有82艘远洋船舶和接近432航次的内河船只进入港口。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，平均的周转时间估计约为十小时。

港口发展

货柜处理设施是物流业基础建设的重要一环。葵涌—青衣区共有九个货柜码头，设有24个泊位，总处理量每年约2100万个标准货柜单位，占全港货柜总处理量的77%。

为巩固香港的亚太区枢纽港地位，政府在八月为葵青货柜码头港池及相关航道展开挖深工程。工程于二零一五年完成后，海床深度将达17.5米，新一代超大型货柜轮不论潮汐涨退，都可在港口停靠。

策略规划

政府已展开“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。有关研究预期可于二零一四年完成。

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，成员包括业界代表和政府高层官员，负责就港口的发展策略和设施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作为区域枢纽港和全球首屈一指货柜港的地位。

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，成员包括业界领袖和政府高层官员，负责为政府出谋献策，以进一步拓展本港的航运业。该局也协助政府推广本港的航运服务，以及宣传本港作为国际航运中心的地位。二零一三年，航运发展局继续资助不同奖励及奖学金计划，以助业界培训技术和专业人才，包括提供奖学金予学生修读与航运服务和海事法相关的指定研究生课程。

航运业

在本港营办航线的国际航运公司约有80家，每星期提供约380班航班，目的地遍及全球约550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。香港船东拥有的船舶，载重吨位约占全球商船总载重吨位的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也有在香港设立分公司，提供多种补给和支援服务，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37个税务当局达成了有关安排，包括奥地利、比利时、文莱、加拿大、智利、捷克、丹麦、法国、德国、根西岛、匈牙利、印度尼西亚、爱尔兰、意大利、日本、泽西岛、科威特、列支敦士登、卢森堡、中国内地、马来西亚、马尔他、墨西哥、荷兰、新西兰、挪威、葡萄牙、卡塔尔、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系。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就港口有效运作提供意见；领港事务咨询委员会就领航服务提供意见；港口地区保安咨询委员会就港口保安提供意见。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，还提供多类资料和服务，包括应用“简易资讯聚合”来发送最新的香港商船公告、香港商船资讯、海事意外调查报告、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、船只抵港及离港的实时资料、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。

海事处电子业务系统提供一站式平台，简化和加快办理关务的程序，提供的服务包括网上递交申请、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、网上查阅申请审批进度等。

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和甚高频通讯设备系统，为进出港口的船舶提供调控和航监服务。香港航行水域完全在监察范围内。

海港巡逻与交通控制站

海事处海港巡逻组负责运作一支拥有25艘巡逻船的船队。巡逻船的任务是协助执行海事法例、维持港口和航运安全，以及应付海上紧急事故。

海事处在葵涌八号货柜码头设有本地交通控制站，全日24小时派员驻守，并配备一艘专用巡逻船。该站为葵涌—青衣货柜码头邻近一带水域的船舶提供资料和组织交通服务。

运载危险货物

海事处按照国际和本地标准，不时登船抽查香港水域内的船舶。当局在二零一二年起实施一套有效通报机制，以监管本地船只运载危险货物的情况。

领航服务

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。领航服务全年每天24小时提供。

本地船只

二零一三年，在香港获发牌照的本地船只(包括客船、货船、渔船和游乐船只)约有17 220艘，这些船只为港口和市民提供各种服务。

海道测量

海道测量部负责测量海道，编订中英双语海图、电子海图和刊物，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，公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》。海事处负责执行该规则，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装卸、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就船上工程进行安全检查，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

来往香港与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，即有十个泊位的港澳客运码头和有12个泊位的中国客运码头。港澳客运码头每天24小时运作；中国客运码头运作时间为每天上午七时至午夜十二时。海事处依据《船舶及港口管制(渡轮终点码头)规例》，规管这两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。内河船只亦可在屯门入境船只碇泊处接受入境检查。船舶代理人可为船舶申请使用入境检查及检疫服务，包括预办出入境手续。

系泊浮泡

海事处设置13个“A”级和四个“B”级系泊浮泡，前者供船身长183米或以下的船舶使用，后者供船身长137米或以下的船舶使用。

燃料及食水补给

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给，或从私营供水船补给。

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《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，经由驳船或沿岸船舶装卸货物。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。收集的污水会运到海港内的污水处理厂，含油化学废物则运往青衣岛化学废物处理中心。

对付油污

海事处订有海上溢油应急计划，确保及时有效处理香港水域内发生的溢油事故。海事处与广东、深圳及澳门海事当局采用珠江口区域海上溢油应急计划，作为区内严重溢油事故的合作应变行动指引。

二零一三年十月，海事处污染控制小组举行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。演习旨在测试政府部门和私营公司在处理海上船只严重溢油事故方面的应变能力。

清理海上泄漏的有毒有害物质

海上泄漏有毒有害物质的清理服务，由私营承办商根据与海事处订定的外判安排提供。承办商亦负责清理香港水域的溢油。

二零一三年十月，海事处与环境保护署联合举行海上有毒有害物质泄漏应变跨部门演习，测试政府在这方面的应变计划。

船务

香港船舶注册

二零一三年，在海事处管理的香港船舶注册下注册的船只超过8 643万总吨，而香港船舶注册亦是全球五大船舶注册之一。为保持香港船舶注册的优良水准，海事处对拟加入香港船舶注册的船舶进行注册前的品质管理评估，并推行船旗国品质管理系统，确保香港注册的船舶符合国际标准。年内，海事处的验船主任进行了11次注册前品质管理检查，以及为船舶及相关公司进行了91次船旗国品质管理检查。由于有这些品质管理措施，香港注册船舶的港口国监督扣留率维持在低水平，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，旗下船舶亦符合《巴黎备忘录》中有关低风险船舶的准则。此外，香港亦获得美国海岸防卫队的“21世纪优质船舶计划”认可。

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，调查目的是查明事发的情况及起因，并提出建议，防止同类意外再度发生。二零一三年，海事意外调查及船舶保安政策部调查了27宗严重意外事故。为提高公众的海上安全意识，所有严重事故的调查报告会上载海事处网站。

行政长官可就严重事故作出命令，由海事法庭或调查委员会进行公开研讯。如意外涉及持牌领港员，海事处处长可作出命令，成立调查委员会。

海员

海事处船舶注册及海员事务部负责监督香港海员和在香港注册船舶上工作海员的注册、雇用、适任资格、纪律、健康、安全和福利事宜。二零一三年，有48 455名不同国籍的船员在香港注册远洋船上工作，另有1 290名高级船员和普通船员在行走珠三角地区的高速渡轮上服务。

政府的航海训练奖励计划是为吸引本地毕业生加入香港航海专业而设。根据这项计划，政府发放奖励金予本地毕业生，让他们接受航海训练。计划在二零零四年七月推出，截至二零一三年十二月，共有285人参加计划，成为实习生。

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，海事处都会及早知会并咨询本港航运界。二零一三年，香港特区政府人员出席了19次国际海事组织会议，讨论事项包括促进海上安全和保安、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上事务。

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，海事处一直积极参与有关活动。香港在技术合作计划咨询小组担任组长，又是另外三个工作小组的成员。

二零一三年，海事处人员为抵港的外国远洋船舶进行740项首次检查，相当于抵港外国远洋船舶总数的15%。在所有经检查的船舶当中，约5.4%的船舶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协调在香港水域内和南中国海的国际水域的搜救行动，负责的海域面积约45万平方海里。海上救援协调中心的人员为专业人士，配备现代化通讯设备，以接收求救警报并与船只联络。

香港海上救援协调中心是获国际海事组织提名参与一个国际联合工作小组的八个海事成员之一。该工作小组由国际民间航空组织和国际海事组织成立，共有16个成员，负责商讨海空搜救事宜。

政府船队与政府船坞

政府船队

政府船队共有超过800艘船舶，供14个政府部门使用。海事处管理和营运75艘船，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，当中43艘由海事处派员操作。这些船舶当中，有部分供海事处本身处理港口事务，其余则为没有自用船队的政府部门提供服务。二零一三年，海事处辖下还有26艘由私人承办商按合约提供的船只，当中包括运送小轮、拖船，以及用于各种海上运输服务的船只。

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公顷的遮蔽塘口。船坞设有四个流动式有盖修船棚、12个固定有盖修船棚及22个露天修船区，供修理和保养船只之用。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公吨的船只移上乾坞。

二零一三年，船坞为政府建成新小型船只34艘，总值263万元；批出14份建造新小型船只的合约予香港和海外的造船厂，总值3,663万元。维持政府船坞系统与政府船队的运作总开支接近4.32亿元。

海事设施

香港是世界上最繁忙的港口之一，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、客运码头、启德邮轮码头、防波堤和其他公共海事设施，并确保海港、航道和主要河道定期进行疏浚。为葵青货柜码头港池和部分北航道及西航道挖深海床的合约工程于二零一三年八月展开。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、124公里海堤和防波堤、314处码头和登岸梯级、101个靠船墩、14 100公顷航道及3 590公顷碇泊区。

土木工程拓展署也筹划、设计和兴建公共海事设施。二零一三年，该署继续筹划并设计以下项目：鲤鱼门的新公众登岸设施、榕树湾渡轮码头的单车停泊处、西贡公众码头的改善工程及五个鱼类养殖区的清除沉积物工程。该署又于年内展开西贡三星湾泳滩公众登岸设施的建造工程。

国际运输及物流枢纽

物流业是香港经济的重要一环，占本地生产总值约4%。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。这些成就全赖业内提供各式服务和营运不同设施人士的努力，而投资者和高效率的从业员也功不可没。此外，本港公私机构以伙伴形式衷诚合作，亦是成功因素之一。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亦来自香港。完备的货柜船航线网络，把香港港口和全球约550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，总处理能力每年约2 000万个标准货柜单位。

香港物流业的发展

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，为政府和业界提供渠道，合力推动本港物流业的发展。该局现正资助一项研究，探讨设立资讯平台的可行性及效益；该资讯平台用以实时追踪跨境货物动向，并让供应链的相关各方掌握更多货运资讯。

物流发展局在二零一三年与业界团体合作，为物流从业员举办多项培训课程、工作坊和论坛，让他们掌握最新科技和发展趋势，与时俱进。

政府联同香港贸易发展局在二零一三年十一月举办第三届亚洲物流及航运会议，吸引逾1 600位来自27个国家和地区(包括内地)的业界精英参加，就区域贸易往来(特别是中国与东盟之间)、电子商贸的兴起及其对物流和供应链管理的影响，进行讨论和交流。

民航

香港是主要的国际及区域航空中心。年底时，有超过100家航空公司在本港提供每星期逾7 000班往来全球约180个目的地的定期航班。

二零一三年航空交通

年内，香港国际机场的客运量达5 990万人次，较二零一二年增加6.1%，而货运量则达413万公吨，较二零一二年增加2.4%。进出香港的航班超过372 080架次，较二零一二年增加5.8%。

扩展腹地市场

香港国际机场继续提供来往珠三角地区的广阔海陆交通网络。二零一三年，海天客运码头每天约有87班快船来往广州南沙、深圳蛇口及福永、东莞虎门、中山、珠海九洲，以及澳门的外港客运码头及氹仔。机场每天有550班定期客车，旅客可以享用这项方便快捷的服务，来往机场与约110个珠三角城镇。每天来往香港与内地城镇的跨境服务轿车数目，亦达到280辆。

机场服务

全新的国泰航空货运站于十月全面投入运作，每年可处理260万公吨货物，使机场货运站每年的整体货运能力提升50%，达740万公吨。

增加停机位的中期计划现正进行，包括中场范围发展计划下的20个停机位(预期于二零一五年完成)，以及停机坪扩建计划下的28个停机位(将于二零一四年投入服务)。当局正计划增设更多停机位，以应付未来发展需要。

为持续发展作好准备

为应付长远的航空交通需求，政府于二零一二年原则上批准香港机场管理局采纳三跑道系统，作为机场未来发展的规划方案。机管局现正进行所需规划工作，包括法定环境影响评估、方案设计及财务安排。预期环评程序会在二零一四年完成。

与此同时，机管局已展开三跑道系统的相关设计工作，并着手研究不同的融资方案。规划中的三跑道系统预计会有足够能力应付最少至二零二零年的航空交通需求，根据预测，届时的年乘客量和运货量会由二零一三年的5 990万人次和413万公吨分别增至约一亿人次和890万公吨，年飞机升降量则由二零一三年约372 080架次增至二零二零年的602 000架次。

奖项

香港国际机场自一九九八年启用以来，逾50次获得“全球最佳机场”的美誉。十月，香港国际机场在TTG旅游大奖选举中晋身“旅游名人堂”，这是机场连续十年在这个选举中获选为“最佳机场”后所得的殊荣。香港国际机场的货运表现亦备受嘉许，自二零零六年以来，机场已连续第八次在“航空货运卓越奖”中，获得“亚洲机场——货运量逾100万公吨”组别的奖项。

航空服务

在中央人民政府的授权下，香港特区政府继续与民航伙伴磋商并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，香港签订的双边协定共有62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，香港特区政府与八个民航伙伴扩展了空运权安排。经修订的《空运(航空服务牌照)规例》于四月生效，把发牌安排由按个别航线为本改为以航空公司为本，以及授权空运牌照局要求牌照持有人提供相关资料，以便该局评估其财务状况。二零一三年，牌照局共发出九个新牌照，其中一个发给香港快运航空公司、三个发给香港航空公司、两个发给国泰航空公司、一个发给港龙航空公司，以及两个发给香港华民航空公司。

年内，国泰航空公司定期航班服务范围遍及全球72个目的地。港龙航空公司定期航班服务则涵盖亚洲41个目的地，包括内地20个城市。香港华民航空公司营运定期货运服务，涵盖亚洲12个目的地。香港航空公司经营定期航班服务，涵盖37个目的地，包括马尔代夫和亚洲多个国家。香港快运航空公司自十月起转型为本地首间廉价航空公司，经营定期航班服务涵盖亚洲15个目的地。二零一三年，本地航空公司的机队合共有218架飞机。

年内，六家非本港航空公司开办或复办来往香港的定期客运航班服务：塞舌尔航空于三月开办来往马埃岛与香港的航班、都市航空于五月开办来往曼谷与香港的航班、曼达拉航空于七月复办来往雅加达与香港的航班、酷航于十一月开办来往新加坡与香港的航班，以及易斯达航空和Aurora Airlines于十二月分别开办来往首尔与香港及符拉迪沃斯托克与香港的航班。

航空交通管理

航空交通管理系统于年内共处理约372 000架次在香港国际机场起升的航班，以及219 000架次飞越香港空域(包括在澳门机场升降)的航班，分别较二零一二年增加5.6%和7.4%。年内第四季(十至十二月)，每天在香港国际机场起升的航班平均有1 042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63班提升至65班。民航处亦于年内继续更新现有的航空交通管制系统，确保提供安全、高效率及可持续发展的航空交通管制服务，以配合预计的航空交通量增长。新空管中心设备的安装工作于二零一三年陆续完成后，新空管系统正接受一系列全面而严格的验收测试，以及根据既定的国际航空安全管理标准和程序进行的安全评审。新空管中心将会在总体系统整合测试和空管人员培训完成后正式启用。

航空保安

当局根据《航空保安条例》，实施国际民航组织就航空保安所颁布的各项公约及协议。政府在谘询航空业界和其他有关团体后，根据条例制定《航空保安计划》，列明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。为符合国际民航组织颁布的最新空运货物保安标准，香港的空运货物保安管制代理人制度已由二零一三年七月起强化。

加强航空服务

民航处总部于二零一三年五月二十三日正式启用，为航空业及公众提供高效率的一站式服务。新设施包括专设的飞机意外调查设施、指挥控制中心、中央考试中心及图书馆暨资源中心。

网址

香港机场管理局：www.hkairport.com

民航处：www.cad.gov.hk

路政署：www.hyd.gov.hk

海事处：www.mardep.gov.hk

运输及房屋局：www.thb.gov.hk

运输署：www.td.gov.hk