

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。政府根据可持续发展原则，规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。

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。

政府于二零一四年九月公布《铁路发展策略2014》，为香港至二零三一年的铁路网络发展提供规划框架。与此同时，政府已公布将会展开《公共交通策略研究》，以检视其他公共交通服务的角色，以及各种公共交通服务之间如何互补优势，以确保香港有一个平衡、高效和可持续发展的公共交通网络。

铁路交通

港铁

铁路是安全可靠、快捷舒适、符合环保的集体运输工具，亦是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41%使用铁路，而前往内地的陆路过境乘客人次则有约56%使用铁路。

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：

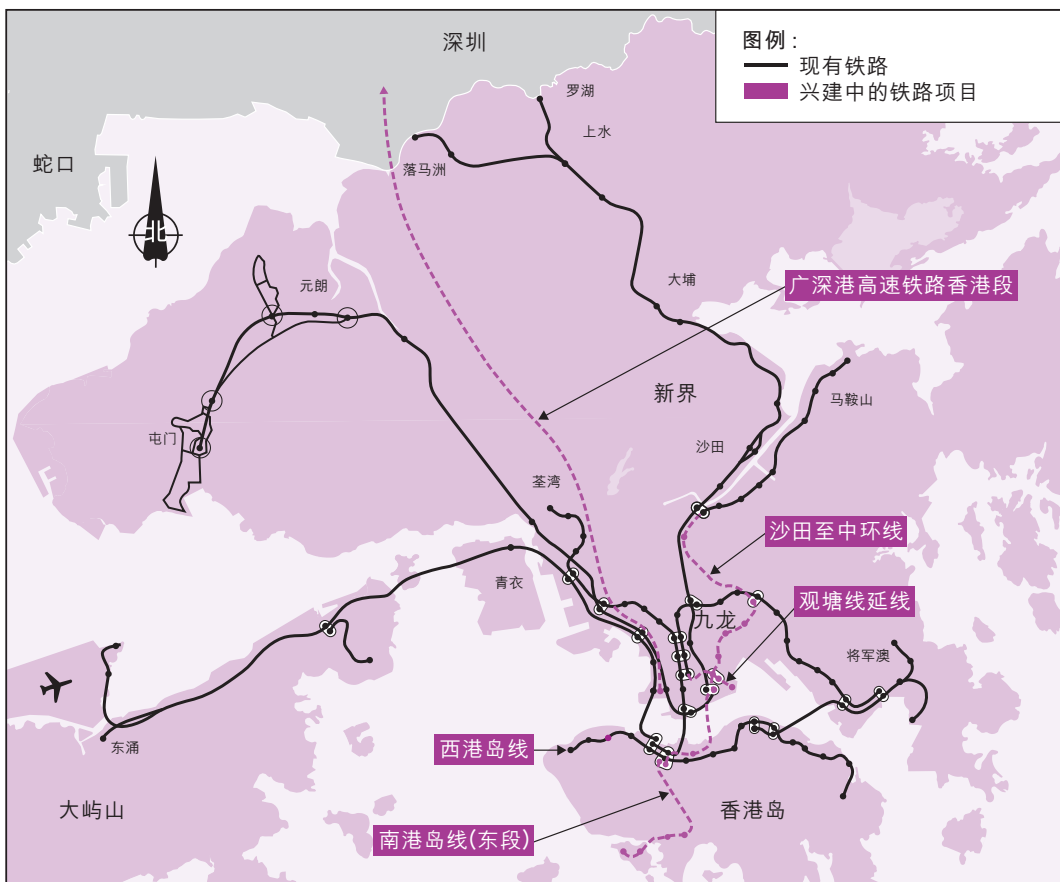
- 观塘线(调景岭站至油麻地站)；
- 荃湾线(荃湾站至中环站)；
- 港岛线(柴湾站至坚尼地城站)；
- 东涌线(香港站至东涌站)；
- 将军澳线(宝琳站／康城站至北角站)；
- 东铁线(红磡站至罗湖站／落马洲站)；
- 西铁线(屯门站至红磡站)；
- 马鞍山线(乌溪沙站至大围站)；以及
- 迪士尼线(欣澳站至迪士尼站)。

铁路网络全长177.4公里，沿途车站85个。港铁亦营运全长35.2公里的机场快线，连接市区与香港国际机场及亚洲国际博览馆，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城际直通车服务。二零一四年，每日平均乘客量达12 300人次。

目前，香港与内地之间有两条过境铁路通道，分别设于由东铁线连贯的罗湖及落马洲支线管制站。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，二零一四年平均每日处理旅客量达239 000人次，在假日更超过343 000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。二零一四年，落马洲支线管制站平均每日处理过境旅客量约为15万人次，在假日则超过201 000人次。

下图显示现有铁路网络和五个兴建中的铁路项目。



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，香港大学站及坚尼地城站已于二零一四年十二月投入服务，

西营盘站则预计在二零一五年首季启用。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，乘搭西港岛线，车程约需七分钟。

观塘线延线的建造工程于二零一一年展开，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。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)于二零一一年动工，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。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于二零一零年动工，是一条长26公里的地下铁路线，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。沙中线的建造工程在二零一二年展开。沙中线通车后，每日载客量约110万人次，每年平均节省交通时间约7 500万小时。沙中线并为现时没有铁路网络的地区(如显径、启德、土瓜湾及马头围)提供铁路服务，另可增加沙田至红磡铁路段及过海铁路段的乘载量，有助减轻现时九龙市区与港岛区铁路线的负荷。

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，是全世界最大的双层电车车队。二零一四年，电车平均每日载客约181 500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。

陆路交通

道路网络

香港共有全长2 099公里的道路、1 330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；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。长青隧道、启德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费。

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、大榄隧道、大老山隧道和西区海底隧道。

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。这条隧道只供送货到愉景湾或为愉景湾提供服务的车辆使用。

桥梁

香港现时有五条主要悬索桥梁：青马大桥、汲水门桥、汀九桥、昂船洲大桥和一段深圳湾大桥。除了青马大桥和汲水门桥外，其余均是免费行车大桥。青马大桥是全球其中一条最长悬索桥梁。青马大桥及汲水门桥同为行车及铁路双层桥梁。

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，通行费视乎车辆类别而定，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。二零一四年，青屿干线平均每日行车量为77 800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，由昂船洲大桥、南湾隧道、一组由尖山隧道、沙田岭隧道和大围隧道组成的收费隧道，以及其他有关连接路组成。所有车辆使用该组收费隧道一律收费八元。二零一四年，这条快速公路的平均每日行车量为46 500架次。

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。

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24 800、4 800、2 200及10 000架次，而平均每日经这些边境管制站过境的旅客分别有78 200、10 100、8 800及10 200人次。二零一四年，过境车辆总数较上一年减少约2%，平均每日为41 700架次。经由铁路、道路和渡轮过境的总乘客量约增加5%，每日达678 000人次。经这些边境管制站过境的旅客大多乘坐过境巴士或使用该处提供的本地公共交通服务。二零一四年，营运过境巴士服务的公司约有130家，乘客量平均每日约66 800人次。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，这些穿梭巴士的乘客量平均每日26 900人次。经深圳湾口岸过境的旅客，则可选择该处提供的本地公共交通服务，这些公共交通服务的整体乘客量为平均每日76 400人次。

正在施工的工程

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。绕道通车后，由中环前往北角东区走廊的车程约为五分钟。

屯门公路的重建及改善工程在二零一四年十二月已大致完成，目的是尽可能把屯门公路快速公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。另外，屯门公路市中心段的扩阔工程于二零一四年二月已大致完成。

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，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。有关工程在二零一四年三月已大致完成。

泰亨与和合石交汇处之间的粉岭公路扩阔工程，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，预期可在二零一九年完成主要工程。

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。

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兴建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。香港口岸的上盖建筑工程于二零一四年展开。

香港接线是一条全长12公里的双程三线公路，由跨海高架桥、行车隧道和地面道路组成，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。

屯门至赤蠟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。

已规划的工程

为了提升本港现有的道路网络，政府为多项道路建造及改善工程进行规划：

- **屯门西绕道**：政府在年内研究现时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。政府亦正检视实施时间表。
- **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。详细设计工作正在进行。
- **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，连接将军澳与启德发展区的T2号主干路。

- **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。这连接路的详细设计工作已经展开。
- **大埔公路(沙田段)**：政府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与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。勘查工作仍在进行。
- **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。第一期工程的道路计划已有定案，现正进行第二期工程的道路走线研究，以寻求可接受的方案。

拟建的莲塘／香园围口岸将连接深圳东部过境通道，让过境车辆经深惠及深汕高速公路，通往粤东、福建及江西省，方便快捷。新口岸启用后，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。拟建的口岸亦有助新界东部现有口岸(文锦渡和沙头角口岸过境通道)的过境交通重新分流。

巴士

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31%。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，九巴经营309条行走九龙和新界的巴士线，以及61条过海巴士线(当中有51条过海巴士线与其他营办商联营)。九巴共有3 852辆领有牌照的巴士，其中有2 988辆低地台巴士可接载轮椅乘客。年内，九巴共载客9.55亿人次(平均每日262万人次)，行车达2.8473亿公里。

港岛的巴士服务主要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47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34条过海巴士线，当中有29条过海巴士线与九巴联营。新巴有711辆领有牌照的巴士，其中有667辆低地台巴士可接载轮椅乘客。年内，新巴共载客1.77亿人次(平均每日484 800人次)，行车达4 449万公里。

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29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957辆领有牌照的巴士，其中有729辆低地台巴士可接载轮椅乘客。年内，城巴共载客2.36亿人次(平均每日647 500人次)，行车达7 962万公里。

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179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3 483万人次(平均每日95 400人次)，行车达2 613万公里。

新大屿山巴士(1973)有限公司在大屿山提供巴士服务，共有111辆领有牌照的巴士，其中有45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2 523万人次(平均每日69 100人次)，行车达850万公里。

二零一四年，政府继续积极重组巴士路线，采用“区域模式”(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、改善服务素质、纾缓交通挤塞和改善路边空气素质。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。部分转乘站现已提供更完备的乘客设施，例如安装路线资料显示板、提供免费无线上网服务及安装提供巴士预计抵达时间的电子显示屏。二零一四年，政府在沙田、大埔、青衣及元朗继续以“区域模式”重组巴士路线，又在青沙公路收费广场内设立巴士转乘站，方便乘客使用巴士转乘服务来往新界东及市区。

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。这类巴士的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7 033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4 349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3 142辆绿色小巴，行走346条路线，平均每日载客1 507 800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1 207辆红色小巴，平均每日载客349 000人次。

为进一步提高公共小巴的营运安全及服务素质，法例规定在二零一四年十二月一日或之后新登记的公共小巴，须安装认可的电子数据记录仪。另外，在二零一五年六月一日或之后申请公共小巴驾驶执照的人士，须完成职前课程。

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，表扬的士司机的好服务和态度。

私家车

年底时，本港共有495 038辆领有牌照的私家车，当中有46 636辆属二零一四年的新登记车辆。

道路运输管理

运输系统要运作安全有序，必须进行有效的运输管理。政府在多个范畴引进先进科技，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2 082 274名驾驶执照持有人、693 251辆领有牌照的私人车辆和6 289辆政府车辆。在113 415辆领有牌照的货车中，有71 712辆为轻型货车、36 630辆为中型货车、5 073辆为重型货车。政府每月平均发出4 960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，以及于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。有关课程也供公众报读。二零零二年九月至二零一四年十二月期间，约有123 000名驾车人士修习该课程，其中约97 000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。二零一四年，政府验车中心的验车数目达223 000辆。此外，政府又对专营巴士进行了3 500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312 500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。二零一四年，政府共批核了929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。政府进一步改良“香港乘车易”及“香港行车易”的网站及流动应用程序，为市民提供更简便的公共交通及驾驶路线搜寻服务，市民亦可随时随地透过网站和流动应用程序取得实时交通资讯。政府于二零一四年十一月在六个试点，包括机场一号客运大楼接机大堂、香港会议展览中心和公共交通交汇处，安装了八个“香港乘车易资讯站”，使没有使用流动数据服务的市民及旅客，也可使用“香港乘车易”的功能。

截至二零一四年年底，全港共有669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1 863个路口装有交通灯，其中1 802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该系统。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、可变车速限制标志及行车线信号灯等。政府亦在兴建中或重建中的主要公路装配此等交通管制及监察设施。

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。全港合共有20部数码侦察车速摄影机轮流放在120个摄影机机箱内运作。此外，青马管制区及青沙管制区有另外五部数码摄影机轮流放在33个摄影机机箱内运作，而青沙管制区还有两部流动侦测车速摄影机在八个位置轮流运作。

现时，港岛及九龙区各条过海路线的主要分流点前，都设有行车时间显示系统，为驾驶人士提供不同过海路线的预计行车时间，协助他们选择合适的行车路线。此外，新界区亦安装了五组行车速度屏，让驾驶者知道不同道路的挤塞情况及估计行车时间。

政府现正研发交通及事故管理系统，以提升管理交通及运输事故，以及向公众发布相关资讯的效率和成效。有关项目预计于二零一六年完成。

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已装设自动收费系统，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%的驾驶者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，另有15 300个不设收费表的路旁泊车位。

政府拥有12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6 100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，本港一些多层商业/住宅大厦及露天地方，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，以及西铁线锦上路站提供泊车转乘设施；私人营办商亦在东涌线奥运站、马鞍山线乌溪沙站、西铁线屯门站和将军澳线坑口站附近一些私营停车场，提供这类设施。非路旁停车场(不包括政府停车场)合共提供197 200个公众泊车位。

道路安全

二零一四年，引致伤亡的交通意外共有15 790宗，其中导致重伤和死亡的意外分别有2 508宗和99宗。回顾二零一三年，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。二零一四年，引致伤亡的交通意外较二零一三年减少1.9%。

行人交通

上坡地区自动扶梯连接系统和升降机系统

香港岛的中环至半山自动扶梯连接系统是目前世界上最长的户外有盖自动扶梯系统，连接德辅道中与干德道，全长逾800米，垂直差距为135米。这条自动扶梯于一九九三年启用，共有18条可转换方向的单向自动扶梯及三条可转换方向的单向自动行人道，每日平均约有85 000人次使用。

西营盘正街自动扶梯连接系统于二零一三年启用。该系统由一段双向自动扶梯及三段单向自动扶梯组成，连接第三街与般咸道，每日约有15 000人次使用。

另外，慈云山行人连接系统及月华街行人连接系统分别是沙中线项目和观塘市中心重建项目的一部分，两项行人连接系统的建造工程现正进行。

改善行人环境

政府在中环、湾仔、铜锣湾、赤柱、尖沙咀、佐敦、旺角、深水埗、元朗及上水实施行人环境改善计划。元朗和旺角行人环境改善计划现正进行。元朗市行人环境改善计划下的七项小型计划(例如改善行人过路处及扩阔行人路)已经完成，而拟建的元朗明渠架空行人天桥正进入勘测及详细设计阶段，预计建造工程可于二零一七年展开。此外，政府正为拟议的旺角行人天桥系统作进一步的勘测。

“人人畅道通行”计划

多年来，政府一直在技术上可行的情况下，在由路政署保养的公共行人天桥、高架行人路和行人隧道加设无障碍通道设施(升降机或斜道)。现有的公共行人通道，如没有标准无障碍通道设施，而在约100米范围内又没有地面过路处，政府便会在该处加装升降机或标准斜道。在余下的154项加装升降机或标准斜道的工程项目中，有十项在二零一四年完成。

政府在二零一二年八月推出新的“人人畅道通行”计划，以期进一步提升由路政署保养的现有公共行人通道的无障碍通道设施。政府已就18区区议会各自选出的三个公共行人通道优先加装升降机项目展开相关工作，有关工程的技术可行性研究已大致完成，现正为确定在技术上可行且获区议会支持的项目进行详细设计工作。

海上交通

本地渡轮

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70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68 200人次，往来离岛的航线平均每日载客约67 200人次。

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，由六个营办商经营，可承载乘客前往澳门和内地约12个港口。

二零一四年，共有2 150万人次使用跨境渡轮服务往来港澳，往来香港与中国内地的则有494万人次。

本地船只

二零一四年，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17 748艘，这些船只为港口和市民提供各种服务。

公共交通票价优惠

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。截至二零一四年年底，每日平均约有732 500人次受惠。优惠计划在二零一四年五月扩展至12岁以下合资格的残疾儿童。政府计划由二零一五年三月开始分阶段把优惠扩展至绿色专线小巴。

港口

二零一四年，香港处理的货柜达2 220万个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380 100航次，运载货物2.98亿公吨和乘客约2 930万人次。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轮船，一类是从珠江来港的内河船只。平均来说，每天分别约有83艘远洋轮船和436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。

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，海事处推行多项措施，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。

海事处通过多个谘询委员会，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；领港事务谘询委员会就领航服务提供意见；港口地区保安谘询委员会就港口保安提供意见。此外，本地船只谘询委员会负责处理本地船只事务，而船舶谘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。

海事处网站提供关于港口和香港船舶注册的各项资讯，包括海事处发出的布告以及海事处服务和设施的详情。网站的特点包括应用“简易资讯聚合”来发送最新的香港商船公告、香港商船资讯和海事意外调查报告，并提供港口和本港注册船只的海事安全级别资讯、载有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。海事处网站亦提供跨境渡轮服务网站的连结，为公众提供有关往来香港与澳门及香港与中国内地的实时客轮资讯。

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。

港口基建、设施和服务

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。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、127公里海堤和防波堤、315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。二零一四年，该署继续筹划并设计鲤鱼门的新公众登岸设施和重建桥咀码头，并展开西贡公众码头新增两个泊位和榕树湾渡轮码头单车停泊处的建造工程。

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，总处理量每年逾2 000万个标准货柜单位，占全港货柜总处理量的79%。

为巩固香港的亚太区枢纽港地位，政府在二零一三年八月为葵青货柜码头港池及相关航道展开挖深工程。工程于二零一六年年初完成后，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。

公众货物装卸区

海事处管理六个公众货物装卸区，所有泊位的总长度约为5 000米，让货运经营人靠泊船只，经由驳船或沿岸船舶装卸货物。

跨境渡轮客运码头

海事处管理两个跨境渡轮客运码头，即有十个泊位的港澳码头和有12个泊位的中国客运码头。港澳码头每天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。

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。

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船只航行监察服务。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。

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，规管和监督领航服务。

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。该部还通过互联网提供实时潮汐资料和马湾航道适航时段预测资料。

入境检查和检疫服务

政府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。

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。政府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。

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船舶检验。

港口保安

所有香港的指定港口设施，均完全符合国际海事组织的《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。

港口发展

规划与拓展

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。

策略规划

年内，政府完成“香港港口发展策略2030研究”。政府参考研究所作的建议和相关各方的意见后，会采取一系列港口改善措施，以提升香港港口的运作效率。

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。

航运业

在本港营办航线的国际航运公司约有70家，每星期提供约350班航班，目的地遍及全球约510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、船务经纪及海事保险。另外，一些公司也提供海事法律及仲裁服务。香港亦是亚洲首要的国际船舶融资中心。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8%。

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。

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39个税务当局订立有关安排，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、南非、西班牙、斯里兰卡、瑞士、泰国、阿拉伯联合酋长国、英国、美国和越南。

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。该局也派员出席不同论坛，包括在二零一四年出访雅典和伦敦，以助政府推广香港的航运服务，以及宣传香港的国际航运中心地位。

海运及空运人才培养基金

政府于二零一四年四月一日推出一亿元的海运及空运人才培养基金，支持航运和航空业的人力发展。基金旨在建立有活力、多元化和具竞争力的专业及技术人才库，以配合两个行业的未来发展。基金除了支持多项奖学金和培训及推广计划外，更推行新措施，一方面资助业内在职人士接受专业培训和参加专业考试，另一方面安排业界提供实习机会，让年轻一代体验航运和航空业的工作。

香港船舶注册

二零一四年，在海事处管理的香港船舶注册下注册的船只超过9 278万总吨，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。推行这些品质管理措施，令香港注册船舶的港口国监督扣留率得以维持在低水平，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。调查事故的目的是查明事发时的情况及起因，并提出建议，防止同类事故再度发生。二零一四年，海事意外调查及船舶保安政策部调查了34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。二零一四年，有49 659名不同国籍的船员在香港注册的远洋轮船上工作，另有1 531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，截至二零一四年十二月，共有347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。二零一四年，香港特区政府人员出席了17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、便利国际海上运输的安排，以及其他海上事务。

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。

二零一四年，海事处人员为抵港的外国远洋轮船进行736项首次港口国监督检查，相当于抵港外国远洋轮船总数的15.7%。在所有经检查的船舶当中，约6.39%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。

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75艘船，包括巡逻小轮、特别建造的运送小轮、浮趸、海道测量船和爆炸品运载船。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。二零一四年，海事处辖下还有26艘由私人承办商按合约提供的船只，当中包括运送小轮及拖船。

政府船坞

政府船坞由政府船队科管理，负责设计、采购和维修所有政府船只，是海事处的运作基地之一。船坞坐落于昂船洲，占地9.8公顷，另有面积达8.3公顷的遮蔽塘口。船坞设有四个移动式有盖修船棚、十个固定有盖修船棚及30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。

二零一四年，为政府建成的新船有45艘，总值1,489万元；批予香港造船厂的新船合约共14份，总值1,478万元。维持政府船坞系统与政府船队的运作总开支接近4.65亿元。

航空交通

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约7 400班往来全球约180个目的地的定期航班。

香港国际机场

年内，香港国际机场的客运量达6 330万人次，较二零一三年增加5.7%，而货运量则达438万公吨，较二零一三年增加6%。进出香港的航班超过390 955架次，较二零一三年增加5.1%。

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。二零一四年，海天客运码头每天约有89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。年内，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

增加停机位的中期计划现正进行。西停机坪扩建计划提供的28个停机位位于二零一四年完成。至于中场范围发展计划，中场客运廊平顶仪式于二零一四年十一月举行，此项目下的20个停机位预期于二零一五年完成。机场管理局正计划展开余下的中场范围发展计划，增设更多停机位，以应付未来发展需要。

未来发展

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机管局采纳三跑道系统，作为机场未来发展的规划方案。机管局已顺利完成法定环境影响评估程序，并于二零一四年十一月七日取得环境保护署署长就工程发出的环境许可证。机管局亦已完成余下的规划工作，包括相关的设计细节及财务安排研究。根据现行计划，机管局期望系统可于二零二三年启用。

三跑道系统启用后，香港国际机场每年可处理的飞机升降量将由42万架次增加至62万架次。机场的新增处理能力可满足香港的长远航空交通需求。机管局估计，至二零三零年，香港国际机场每年处理的客运量将超过一亿人次，货运量则达890万公吨。

奖项

香港国际机场自一九九八年启用以来，逾55次获得“全球最佳机场”的美誉。香港国际机场在*Smart Travel Asia*举办的二零一四年“旅游之最”选举中获选为“全球最佳机场”、获旅游杂志《商旅》选为“中国最佳机场”，以及获业界刊物*Payload Asia*选为“年度亚太区最佳机场——业界之选”。

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依据。目前，香港签订的双边协定共有63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，香港特区政府与十个民航伙伴扩展了空运权安排，并与马达加斯加签署民用航空运输协定。二零一四年，空运牌照局批准香港航空公司就经营新编定的航线更改牌照。

年内，国泰航空公司定期航班服务范围遍及全球73个目的地。港龙航空公司定期航班服务则涵盖亚洲43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，包括亚洲多个国家，另又经营往来土耳其的货运服务。香港快运航空公司是本地唯一一家廉价航空公司，经营定期航班服务，涵盖亚洲16个目的地。二零一四年，本地航空公司的机队合共有231架飞机。

年内，三家非本港航空公司开办来往香港的定期客运航班服务：美国航空于六月开办来往达拉斯与香港的航班、暹罗航空于十月开办来往曼谷与香港的航班，以及香草航空于十一月开办来往东京与香港的航班。

航空交通管理

航空交通管理系统于年内共处理约392 000架次在香港国际机场升降的航班，以及234 000架次飞越香港空域(包括在澳门机场升降)的航班，分别较二零一三年增加5.2%和6.8%。年内第四季，每天在香港国际机场升降的航班平均有1 099架次。民航处透过改善空域及飞行程序设计，于年内把跑道容量由每小时65班提升至66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。新空管系统现正接受一系列全面而严格的验收测试，并根据既定的国际航空安全管理标准和程序进行安全评审。新空管中心将可在全面系统测试和空管人员培训完成后运作。

航空保安

政府根据《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。政府在咨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规定。民航处密切监察执行这些规定的情况，确保符合国际标准。

国际运输及物流

物流业是香港经济的重要一环，占本地生产总值约3.2%。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。此外，香港是全球其中一个最繁忙的国际航空货运中心，亦是最繁忙的货柜港之一。这些成就全赖业内营运商提供各式服务和设施，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，把香港港口和全球众多目的地联系起来。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，在政府和业界之间建立桥梁，让两方合力推动本港物流业的发展。该局早前资助一项研究，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。有关研究已经完成，研究结果亦已于二零一四年十一月举行的业界论坛上公布。为鼓励物流业界在营运上更广泛应用资讯科技，物流发展局现正资助“中小企电子平台转插软件启动计划”。该计划资助物流公司安装全新开发的数据互通软件，以便连接不同的电子服务平台。

物流发展局在二零一四年与业界团体合作，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。该局又组团出访马来西亚，推广香港作为区内首选物流及航运枢纽的地位。

政府联同香港贸易发展局在二零一四年十一月举办第四届亚洲物流及航运会议，吸引约1 680位来自32个国家和地区(包括内地)的业界精英参加，就制造及消费模式方面有哪些重大政策因素及改变促使物流、供应链管理和航运业逐步转型，进行讨论和交换意见。

网址

香港机场管理局：www.hkairport.com

民航处：www.cad.gov.hk

跨境渡轮服务：crossboundaryferryservices.mardep.gov.hk

路政署：www.hyd.gov.hk

海道测量部：www.hydro.gov.hk/hk/index.php

海事处：www.mardep.gov.hk

运输及房屋局：www.thb.gov.hk

运输署：www.td.gov.hk