

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、水上交通和物流服務，以及航空服務，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

政府旨在提供安全可靠、高效率和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；
- 加強各項公共交通服務之間的協調，並與營運商合力提升服務質素；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。政府根據可持續發展原則，規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調配更環保的巴士。

政府密切監察新運輸項目在施工和營運期間對環境的影響，並會因應需要，採取環境污染緩解措施，務求減少影響。

政府於二零一四年九月公布《鐵路發展策略2014》，為香港至二零三一年的鐵路網絡發展提供規劃框架。與此同時，政府已公布將會展開《公共交通策略研究》，以檢視其他公共交通服務的角色，以及各種公共交通服務之間如何互補優勢，以確保香港有一個平衡、高效和可持續發展的公共交通網絡。

鐵路交通

港鐵

鐵路是安全可靠、快捷舒適、符合環保的集體運輸工具，亦是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。香港每日乘搭公共交通工具的乘客，有約41%使用鐵路，而前往內地的陸路過境乘客人次則有約56%使用鐵路。

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：

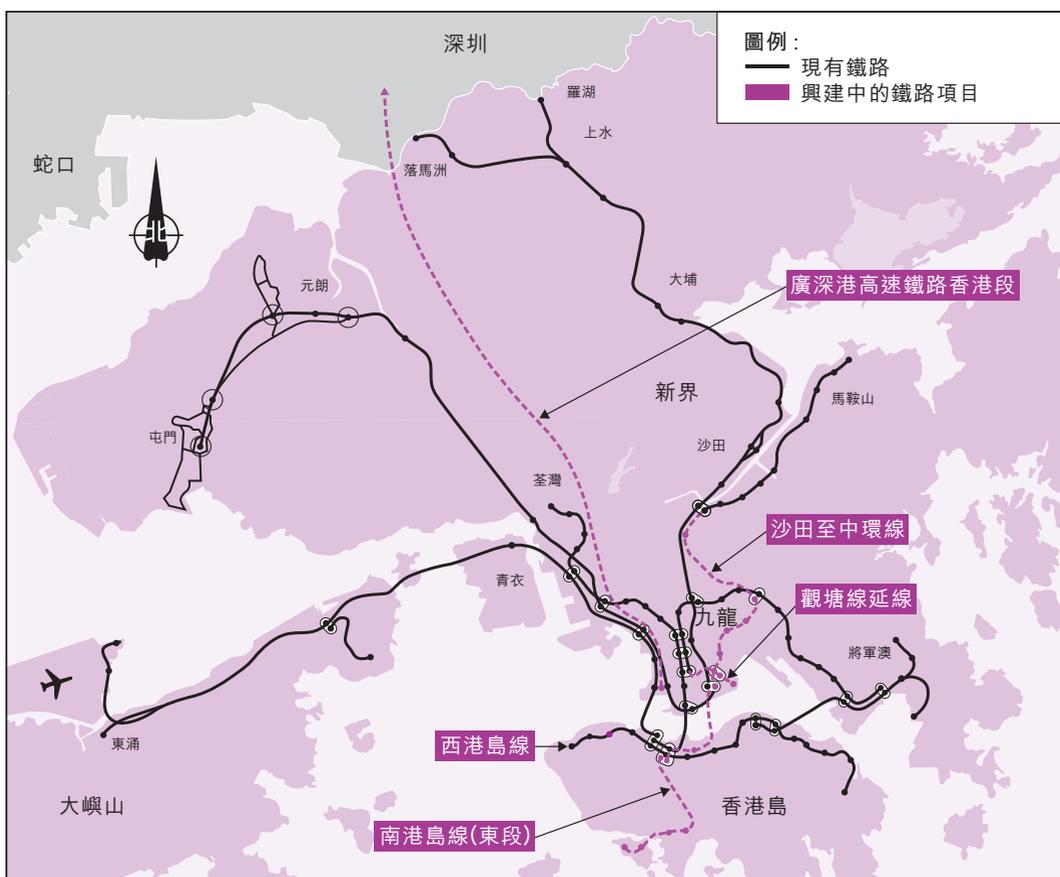
- 觀塘線(調景嶺站至油麻地站)；
- 荃灣線(荃灣站至中環站)；
- 港島線(柴灣站至堅尼地城站)；
- 東涌線(香港站至東涌站)；
- 將軍澳線(寶琳站／康城站至北角站)；
- 東鐵線(紅磡站至羅湖站／落馬洲站)；
- 西鐵線(屯門站至紅磡站)；
- 馬鞍山線(烏溪沙站至大圍站)；以及
- 迪士尼線(欣澳站至迪士尼站)。

鐵路網絡全長177.4公里，沿途車站85個。港鐵亦營運全長35.2公里的機場快綫，連接市區與香港國際機場及亞洲國際博覽館，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500萬人次。

此外，港鐵營辦來往香港與北京、上海，以及廣東省內城市的城際直通車服務。二零一四年，每日平均乘客量達12 300人次。

目前，香港與內地之間有兩條過境鐵路通道，分別設於由東鐵線連貫的羅湖及落馬洲支線管制站。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，二零一四年平均每日處理旅客量達239 000人次，在假日更超過343 000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。二零一四年，落馬洲支線管制站平均每日處理過境旅客量約為15萬人次，在假日則超過201 000人次。

下圖顯示現有鐵路網絡和五個興建中的鐵路項目。



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。建造工程在二零零九年展開，香港大學站及堅尼地城站已於二零一四年十二月投入服務，

西營盤站則預計在二零一五年首季啓用。在繁忙時間使用路面交通工具行走上環與堅尼地城之間需時15至25分鐘，乘搭西港島線，車程約需七分鐘。

觀塘線延線的建造工程於二零一一年展開，把現有觀塘線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。目前，在繁忙時間使用路面交通工具行走旺角與黃埔之間需時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)於二零一一年動工，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。目前，在繁忙時間使用路面交通工具行走金鐘與海怡半島之間需時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。

廣深港高速鐵路香港段於二零一零年動工，是一條長26公里的地下鐵路線，總站設於西九龍。隧道內行車時速最高可達200公里，列車行走廣州與香港之間的時間可由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。

沙田至中環線屬策略性鐵路項目，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。沙中線的建造工程在二零一二年展開。沙中線通車後，每日載客量約110萬人次，每年平均節省交通時間約7 500萬小時。沙中線並為現時沒有鐵路網絡的地區(如顯徑、啟德、土瓜灣及馬頭圍)提供鐵路服務，另可增加沙田至紅磡鐵路段及過海鐵路段的乘載量，有助減輕現時九龍市區與港島區鐵路線的負荷。

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，是全世界最大的雙層電車車隊。二零一四年，電車平均每日載客約181 500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17 100人次，主要是外來遊客和本地遊人。

陸路交通

道路網絡

香港共有全長2 099公里的道路、1 330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，全部由私人公司按照管理合約管理和經營。這11條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；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。長青隧道、啟德隧道和南灣隧道免費通行，其他隧道各自按有關規管法例收費。

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、大欖隧道、大老山隧道和西區海底隧道。

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。這條隧道只供送貨到愉景灣或為愉景灣提供服務的車輛使用。

橋樑

香港現時有五條主要懸索橋樑：青馬大橋、汲水門橋、汀九橋、昂船洲大橋和一段深圳灣大橋。除了青馬大橋和汲水門橋外，其餘均是免費行車大橋。青馬大橋是全球其中一條最長懸索橋樑。青馬大橋及汲水門橋同為行車及鐵路雙用橋樑。

青馬管制區

青馬管制區由私人營辦商管理。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，通行費視乎車輛類別而定，由20元至80元不等。青嶼幹線是唯一可供往返大嶼山的道路，來往機場的駕駛者必須駛經青嶼幹線收費廣場。為方便駕駛者及使往機場方向的交通更為暢順，青嶼幹線採用單向收費安排。二零一四年，青嶼幹線平均每日行車量為77 800架次。

青沙管制區

青沙管制區由私人營辦商管理。整個快速公路網長13公里，由昂船洲大橋、南灣隧道、一組由尖山隧道、沙田嶺隧道和大圍隧道組成的收費隧道，以及其他有關連接路組成。所有車輛使用該組收費隧道一律收費八元。二零一四年，這條快速公路的平均每日行車量為46 500架次。

過境道路通道

香港與內地之間有四條過境道路通道，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。

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24 800、4 800、2 200及10 000架次，而平均每日經這些邊境管制站過境的旅客分別有78 200、10 100、8 800及10 200人次。二零一四年，過境車輛總數較上一年減少約2%，平均每日為41 700架次。經由鐵路、道路和渡輪過境的總乘客量約增加5%，每日達678 000人次。經這些邊境管制站過境的旅客大多乘坐過境巴士或使用該處提供的本地公共交通服務。二零一四年，營運過境巴士服務的公司約有130家，乘客量平均每日約66 800人次。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，這些穿梭巴士的乘客量平均每日26 900人次。經深圳灣口岸過境的旅客，則可選擇該處提供的本地公共交通服務，這些公共交通服務的整體乘客量為平均每日76 400人次。

正在施工的工程

現正興建的中環灣仔繞道及東區走廊連接路將成為港島北岸東西行策略性幹道的一部分，以紓緩干諾道中／夏慤道／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。繞道通車後，由中環前往北角東區走廊的車程約為五分鐘。

屯門公路的重建及改善工程在二零一四年十二月已大致完成，目的是盡可能把屯門公路快速公路段的雙程三線分隔車道提升至現時快速公路標準，以及在可行情況下加設路肩。另外，屯門公路市中心段的擴闊工程於二零一四年二月已大致完成。

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，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。有關工程在二零一四年三月已大致完成。

泰亨與和合石交匯處之間的粉嶺公路擴闊工程，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。有關項目於二零一三年七月展開，預期可在二零一九年完成主要工程。

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)於年內繼續進行。

在香港國際機場東北面水域進行的填海工程於二零一一年展開。填海所得的土地會作興建港珠澳大橋香港口岸及屯門至赤鱸角連接路南面出入口之用。香港口岸的上蓋建築工程於二零一四年展開。

香港接線是一條全長12公里的雙程三線公路，由跨海高架橋、行車隧道和地面道路組成，連接港珠澳大橋主橋與香港口岸。公路的詳細設計工作及建造工程於二零一二年展開。

屯門至赤鱸角連接路是一條全長約九公里的雙程雙線道路，連接屯門至港珠澳大橋香港口岸及北大嶼山。建造工程於二零一三年六月展開。

已規劃的工程

為了提升本港現有的道路網絡，政府為多項道路建造及改善工程進行規劃：

- **屯門西繞道**：政府在年內研究現時屯門西繞道的擬議走線是否有修訂的空間，以期在技術可行性、環保、交通情況和經濟效益之間取得平衡。政府亦正檢視實施時間表。
- **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**：擬建的T2號主幹路是位於啟德發展區的一條雙程雙線分隔車道，長約三公里，其中2.7公里為隧道，貫穿觀塘避風塘及鄰近地區。這條主幹路是策略性六號幹線的中段，會連接擬建的中九龍幹線與擬建的將軍澳 — 藍田隧道。詳細設計工作正在進行。
- **將軍澳 — 藍田隧道**：擬建將軍澳 — 藍田隧道的詳細設計工作已展開。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，連接將軍澳與啟德發展區的T2號主幹路。

- **跨灣連接路**：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。這連接路的詳細設計工作已經展開。
- **大埔公路(沙田段)**：政府於二零一三年三月開始進行勘查，以期把現時沙田鄉事會路與火炭路之間的一段大埔公路，由雙程雙線分隔車道擴闊為雙程三線分隔車道。勘查工作仍在進行。
- **西貢公路**：擬進行的西貢公路改善工程預定分兩期進行：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。第一期工程的道路計劃已有定案，現正進行第二期工程的道路走線研究，以尋求可接受的方案。

擬建的蓮塘／香園圍口岸將連接深圳東部過境通道，讓過境車輛經深惠及深汕高速公路，通往粵東、福建及江西省，方便快捷。新口岸啓用後，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。擬建的口岸亦有助新界東部現有口岸(文錦渡和沙頭角口岸過境通道)的過境交通重新分流。

巴士

專營巴士

專營巴士是載客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31%。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，九巴經營309條行走九龍和新界的巴士線，以及61條過海巴士線(當中有51條過海巴士線與其他營辦商聯營)。九巴共有3 852輛領有牌照的巴士，其中有2 988輛低地台巴士可接載輪椅乘客。年內，九巴共載客9.55億人次(平均每日262萬人次)，行車達2.8473億公里。

港島的巴士服務主要由新世界第一巴士服務有限公司和城巴有限公司提供。年底時，新巴共經營47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34條過海巴士線，當中有29條過海巴士線與九巴聯營。新巴有711輛領有牌照的巴士，其中有667輛低地台巴士可接載輪椅乘客。年內，新巴共載客1.77億人次(平均每日484 800人次)，行車達4 449萬公里。

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59條港島巴士線、一條新界巴士線和29條過海巴士線，當中有22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及機場的19條巴士線。年底時，城巴共有957輛領有牌照的巴士，其中有729輛低地台巴士可接載輪椅乘客。年內，城巴共載客2.36億人次(平均每日647 500人次)，行車達7 962萬公里。

龍運巴士有限公司提供新界與北大嶼山及機場之間的巴士服務，共有179輛領有牌照的巴士，全部為可接載輪椅乘客的低地台巴士。年內，龍運巴士的19條巴士線共載客3 483萬人次(平均每日95 400人次)，行車達2 613萬公里。

新大嶼山巴士(1973)有限公司在大嶼山提供巴士服務，共有111輛領有牌照的巴士，其中有45輛低地台巴士可接載輪椅乘客。年內，新大嶼山巴士的23條巴士線共載客2 523萬人次(平均每日69 100人次)，行車達850萬公里。

二零一四年，政府繼續積極重組巴士路線，採用“區域模式”(即以一個地區而非個別路線作為檢討巴士服務的基礎)，以提高服務網絡效率、改善服務質素、紓緩交通擠塞和改善路邊空氣質素。乘客可享用覆蓋範圍更大的巴士轉乘網絡及享有更多轉乘優惠。部分轉乘站現已提供更完備的乘客設施，例如安裝路線資料顯示板、提供免費無線上網服務及安裝提供巴士預計抵達時間的電子顯示屏。二零一四年，政府在沙田、大埔、青衣及元朗繼續以“區域模式”重組巴士路線，又在青沙公路收費廣場內設立巴士轉乘站，方便乘客使用巴士轉乘服務來往新界東及市區。

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，並提供切合特定乘客需要的服務。這類巴士的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7 033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4 349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3 142輛綠色小巴，行走346條路線，平均每日載客1 507 800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1 207輛紅色小巴，平均每日載客349 000人次。

為進一步提高公共小巴的營運安全及服務質素，法例規定在二零一四年十二月一日或之後新登記的公共小巴，須安裝認可的電子數據記錄儀。另外，在二零一五年六月一日或之後申請公共小巴駕駛執照的人士，須完成職前課程。

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。全港共有約750個的士站及的士上落客點。

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，表揚的士司機的良好服務和態度。

私家車

年底時，本港共有495 038輛領有牌照的私家車，當中有46 636輛屬二零一四年的新登記車輛。

道路運輸管理

運輸系統要運作安全有序，必須進行有效的運輸管理。政府在多個範疇引進先進科技，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2 082 274名駕駛執照持有人、693 251輛領有牌照的私人車輛和6 289輛政府車輛。在113 415輛領有牌照的貨車中，有71 712輛為輕型貨車、36 630輛為中型貨車、5 073輛為重型貨車。政府每月平均發出4 960張學習駕駛執照。

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，以及於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。有關課程也供公眾報讀。二零零二年九月至二零一四年十二月期間，約有123 000名駕車人士修習該課程，其中約97 000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。二零一四年，政府驗車中心的驗車數目達223 000輛。此外，政府又對專營巴士進行了3 500次突擊檢查，以確保巴士操作安全，性能和服務水平良好。車齡超過六年的私家車和不超過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(全港共有22個)接受檢驗。年內，這些中心驗車的總數為312 500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。二零一四年，政府共批核了929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(包括交通情況快拍圖像、過海行車時間、行車速度圖及特別交通消息)，供市民免費下載。政府進一步改良“香港乘車易”及“香港行車易”的網站及流動應用程式，為市民提供更簡便的公共交通及駕駛路線搜尋服務，市民亦可隨時隨地透過網站和流動應用程式取得實時交通資訊。政府於二零一四年十一月在六個試點，包括機場一號客運大樓接機大堂、香港會議展覽中心和公共交通交匯處，安裝了八個“香港乘車易資訊站”，使沒有使用流動數據服務的市民及旅客，也可使用“香港乘車易”的功能。

截至二零一四年年底，全港共有669部閉路電視攝影機。這些攝影機裝設在交通繁忙地點，用以監察交通情況，讓駕駛人士及早知悉交通情況，避免駛往交通擠塞的路段。此外，市民可經由互聯網和流動通訊裝置看到由安裝在180個策略性地點的閉路電視攝影機所拍攝的交通情況快拍圖像。

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1 863個路口裝有交通燈，其中1 802個連接至區域交通控制系統，其餘路口的交通燈將會陸續連接至該系統。為了節省開支和保護環境，在本港公共道路上的傳統式交通燈已由發光二極管式交通燈取代。

全港所有隧道、青馬管制區、青沙管制區和港深西部公路都已裝設交通管制及監察設施，例如閉路電視、可變車速限制標誌及行車線信號燈等。政府亦在興建中或重建中的主要公路裝配此等交通管制及監察設施。

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，遏止衝紅燈的行為。另有40個路口將在二零一五年內裝設衝紅燈攝影機。全港合共有20部數碼偵察車速攝影機輪流放在120個攝影機機箱內運作。此外，青馬管制區及青沙管制區有另外五部數碼攝影機輪流放在33個攝影機機箱內運作，而青沙管制區還有兩部流動偵測車速攝影機在八個位置輪流運作。

現時，港島及九龍區各條過海路線的主要分流點前，都設有行車時間顯示系統，為駕駛人士提供不同過海路線的預計行車時間，協助他們選擇合適的行車路線。此外，新界區亦安裝了五組行車速度屏，讓駕駛者知道不同道路的擠塞情況及估計行車時間。

政府現正研發交通及事故管理系統，以提升管理交通及運輸事故，以及向公眾發布相關資訊的效率和成效。有關項目預計於二零一六年完成。

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已裝設自動收費系統，讓貼有自動收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%的駕駛者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18 000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，另有15 300個不設收費錶的路旁泊車位。

政府擁有12座多層公眾停車場，以及位於上水的泊車轉乘公眾停車場。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，合共提供約6 100個公眾泊車位。

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，本港一些多層商業／住宅大廈及露天地方，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，以及西鐵線錦上路站提供泊車轉乘設施；私人營辦商亦在東涌線奧運站、馬鞍山線烏溪沙站、西鐵線屯門站和將軍澳線坑口站附近一些私營停車場，提供這類設施。非路旁停車場(不包括政府停車場)合共提供197 200個公眾泊車位。

道路安全

二零一四年，引致傷亡的交通意外共有15 790宗，其中導致重傷和死亡的意外分別有2 508宗和99宗。回顧二零一三年，引致傷亡的交通意外共有16 089宗，其中導致重傷和死亡的意外分別有2 476宗和128宗。二零一四年，引致傷亡的交通意外較二零一三年減少1.9%。

行人交通

上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統

香港島的中環至半山自動扶梯連接系統是目前世界上最長的戶外有蓋自動扶梯系統，連接德輔道中與干德道，全長逾800米，垂直差距為135米。這條自動扶梯於一九九三年啟用，共有18條可轉換方向的單向自動扶梯及三條可轉換方向的單向自動行人道，每日平均約有85 000人次使用。

西營盤正街自動扶梯連接系統於二零一三年啟用。該系統由一段雙向自動扶梯及三段單向自動扶梯組成，連接第三街與般咸道，每日約有15 000人次使用。

另外，慈雲山行人連接系統及月華街行人連接系統分別是沙中線項目和觀塘市中心重建項目的一部分，兩項行人連接系統的建造工程現正進行。

改善行人環境

政府在中環、灣仔、銅鑼灣、赤柱、尖沙咀、佐敦、旺角、深水埗、元朗及上水實施行人環境改善計劃。元朗和旺角行人環境改善計劃現正進行。元朗市行人環境改善計劃下的七項小型計劃(例如改善行人過路處及擴闊行人路)已經完成，而擬建的元朗明渠架空行人天橋正進入勘測及詳細設計階段，預計建造工程可於二零一七年展開。此外，政府正為擬議的旺角行人天橋系統作進一步的勘測。

“人人暢道通行”計劃

多年來，政府一直在技術上可行的情況下，在由路政署保養的公共行人天橋、高架行人路和行人隧道加設無障外通道設施(升降機或斜道)。現有的公共行人通道，如沒有標準無障礙通道設施，而在約100米範圍內又沒有地面過路處，政府便會在該處加裝升降機或標準斜道。在餘下的154項加裝升降機或標準斜道的工程項目中，有十項在二零一四年完成。

政府在二零一二年八月推出新的“人人暢道通行”計劃，以期進一步提升由路政署保養的現有公共行人通道的無障礙通道設施。政府已就18區區議會各自選出的三個公共行人通道優先加裝升降機項目展開相關工作，有關工程的技術可行性研究已大致完成，現正為確定在技術上可行且獲區議會支持的項目進行詳細設計工作。

海上交通

本地渡輪

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20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70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68 200人次，往來離島的航線平均每日載客約67 200人次。

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，由六個營辦商經營，可接載乘客前往澳門和內地約12個港口。

二零一四年，共有2 150萬人次使用跨境渡輪服務往來港澳，往來香港與中國內地的則有494萬人次。

本地船隻

二零一四年，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17 748艘，這些船隻為港口和市民提供各種服務。

公共交通票價優惠

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，推行票價優惠計劃。

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12歲以下小童提供半價優惠。全港約有80%的中途和長途巴士線(約440條巴士線)設有分段收費。巴士公司也推行約305項巴士轉乘優惠計劃，涵蓋約400條(約72%)巴士線。電車和渡輪均提供長者和小童票價優惠，而部分公共小型巴士路線也有票價優惠計劃。

長者及合資格殘疾人士優惠計劃

為鼓勵長者及合資格殘疾人士多參與社區活動，政府在二零一二年六月至二零一三年三月期間，分階段在港鐵、專營巴士和渡輪推出長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃。合資格人士可在任何時間以每程二元的優惠票價，使用大部分港鐵、專營巴士和渡輪服務。截至二零一四年年底，每日平均約有732 500人次受惠。優惠計劃在二零一四年五月擴展至12歲以下合資格的殘疾兒童。政府計劃由二零一五年三月開始分階段把優惠擴展至綠色專線小巴。

港口

二零一四年，香港處理的貨櫃達2 220萬個20呎標準貨櫃單位，在全球最繁忙港口排名中位列第四。年內，進出香港的船隻約有380 100航次，運載貨物2.98億公噸和乘客約2 930萬人次。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。

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輪船，一類是從珠江來港的內河船隻。平均來說，每天分別約有83艘遠洋輪船和436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。

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，海事處推行多項措施，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繫。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。

海事處網站提供關於港口和香港船舶註冊的各項資訊，包括海事處發出的布告以及海事處服務和設施的詳情。網站的特點包括應用“簡易資訊聚合”來發送最新的香港商船公告、香港商船資訊和海事意外調查報告，並提供港口和本港註冊船隻的海事安全級別資訊、載有以香港為根據地的海事服務公司的香港船務指南、船隻抵港及離港的實時資料、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。海事處網站亦提供跨境渡輪服務網站的連結，為公眾提供有關往來香港與澳門及香港與中國內地的實時客輪資訊。

海事處電子業務系統提供一站式平台，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。

港口基建、設施和服務

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、客運碼頭、啟德郵輪碼頭、防波堤和其他公共海事設施，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、127公里海堤和防波堤、315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。二零一四年，該署繼續籌劃並設計鯉魚門的新公眾登岸設施和重建橋咀碼頭，並展開西貢公眾碼頭新增兩個泊位和榕樹灣渡輪碼頭單車停泊處的建造工程。

貨櫃處理設施是物流業基礎建設的重要一環。葵涌 — 青衣區共有九個貨櫃碼頭，設有24個泊位，總處理量每年逾2 000萬個標準貨櫃單位，佔全港貨櫃總處理量的79%。

為鞏固香港的亞太區樞紐港地位，政府在二零一三年八月為葵青貨櫃碼頭港池及相關航道展開挖深工程。工程於二零一六年年初完成後，海牀深度將達17.5米，新一代超大型貨櫃輪不論潮汐漲退，都可在港口停靠。

公眾貨物裝卸區

海事處管理六個公眾貨物裝卸區，所有泊位的總長度約為5 000米，讓貨運經營人靠泊船隻，經由駁船或沿岸船舶裝卸貨物。

跨境渡輪客運碼頭

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。

繫泊浮泡

海事處設置13個“A”級和四個“B”級繫泊浮泡，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。

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和甚高頻通訊設備系統，為進出港口的船舶提供船隻航行監察服務。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。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。該站為葵涌一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。

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，規管和監督領航服務。

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。該部還通過互聯網提供實時潮汐資料和馬灣航道適航時段預測資料。

入境檢查和檢疫服務

政府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。

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。政府在二零一二年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。

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船舶檢驗。

港口保安

所有香港的指定港口設施，均完全符合國際海事組織的《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。

港口發展

規劃與拓展

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，公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。

策略規劃

年內，政府完成“香港港口發展策略2030研究”。政府參考研究所作的建議和相關各方的意見後，會採取一系列港口改善措施，以提升香港港口的運作效率。

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。

航運業

在本港營辦航線的國際航運公司約有70家，每星期提供約350班航班，目的地遍及全球約510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、船務經紀及海事保險。另外，一些公司也提供海事法律及仲裁服務。香港亦是亞洲首要的國際船舶融資中心。香港船東擁有的船舶，載重噸位約佔全球商船總載重噸位的8%。

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。

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39個稅務當局訂立有關安排，包括奧地利、比利時、文萊、加拿大、智利、捷克、丹麥、法國、德國、根西島、匈牙利、印度尼西亞、愛爾蘭、意大利、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、卡塔爾、韓國、新加坡、南非、西班牙、斯里蘭卡、瑞士、泰國、阿拉伯聯合酋長國、英國、美國和越南。

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。該局也派員出席不同論壇，包括在二零一四年出訪雅典和倫敦，以助政府推廣香港的航運服務，以及宣傳香港的國際航運中心地位。

海運及空運人才培訓基金

政府於二零一四年四月一日推出一億元的海運及空運人才培訓基金，支持航運和航空業的人力發展。基金旨在建立有活力、多元化和具競爭力的專業及技術人才庫，以配合兩個行業的未來發展。基金除了支持多項獎學金和培訓及推廣計劃外，更推行新措施，一方面資助業內在職人士接受專業培訓和參加專業考試，另一方面安排業界提供實習機會，讓年輕一代體驗航運和航空業的工作。

香港船舶註冊

二零一四年，在海事處管理的香港船舶註冊下註冊的船隻超過9 278萬總噸，而香港船舶註冊亦是全球五大船舶註冊之一。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。推行這些品質管理措施，令香港註冊船舶的港口國監督扣留率得以維持在低水平，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，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。調查事故的目的是查明事發時的情況及起因，並提出建議，防止同類事故再度發生。二零一四年，海事意外調查及船舶保安政策部調查了34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在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。二零一四年，有49 659名不同國籍的船員在香港註冊的遠洋輪船上工作，另有1 531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。根據這項計劃，政府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，截至二零一四年十二月，共有347人參加計劃，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，海事處都會及早知會並諮詢本港航運界。二零一四年，香港特區政府人員出席了17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、便利國際海上運輸的安排，以及其他海上事務。

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活動。香港在技術合作計劃諮詢小組擔任組長，又是另外三個工作小組的成員。

二零一四年，海事處人員為抵港的外國遠洋輪船進行736項首次港口國監督檢查，相當於抵港外國遠洋輪船總數的15.7%。在所有經檢查的船舶當中，約6.39%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。

政府船隊與政府船塢

政府船隊

政府船隊共有超過800艘船舶，供14個政府部門使用。海事處管理75艘船，包括巡邏小輪、特別建造的運送小輪、浮躉、海道測量船和爆炸品運載船。這些船舶當中，有部分供海事處本身處理港口事務，其餘則為沒有自用船隊的政府部門提供服務。二零一四年，海事處轄下還有26艘由私人承辦商按合約提供的船隻，當中包括運送小輪及拖船。

政府船塢

政府船塢由政府船隊科管理，負責設計、採購和維修所有政府船隻，是海事處的運作基地之一。船塢坐落於昂船洲，佔地9.8公頃，另有面積達8.3公頃的遮蔽塘口。船塢設有四個移動式有蓋修船棚、十個固定有蓋修船棚及30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。

二零一四年，為政府建成的新船有45艘，總值1,489萬元；批予香港造船廠的新船合約共14份，總值1,478萬元。維持政府船塢系統與政府船隊的運作總開支接近4.65億元。

航空交通

香港是主要的國際及區域航空中心。年底時，有超過100家航空公司在本港提供每星期約7 400班往來全球約180個目的地的定期航班。

香港國際機場

年內，香港國際機場的客運量達6 330萬人次，較二零一三年增加5.7%，而貨運量則達438萬公噸，較二零一三年增加6%。進出香港的航班超過390 955架次，較二零一三年增加5.1%。

香港國際機場繼續提供來往珠三角地區的廣闊海陸交通網絡。二零一四年，海天客運碼頭每天約有89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，來往機場與約110個珠三角城鎮。年內，每天來往香港與內地城鎮的跨境服務轎車數目，亦達到280輛。

機場服務

增加停機位的中期計劃現正進行。西停機坪擴建計劃提供的28個停機位於二零一四年完成。至於中場範圍發展計劃，中場客運廊平頂儀式於二零一四年十一月舉行，此項目下的20個停機位預期於二零一五年完成。機場管理局正計劃展開餘下的中場範圍發展計劃，增設更多停機位，以應付未來發展需要。

未來發展

為應付長遠的航空交通需求，政府於二零一二年原則上批准機管局採納三跑道系統，作為機場未來發展的規劃方案。機管局已順利完成法定環境影響評估程序，並於二零一四年十一月七日取得環境保護署署長就工程發出的環境許可證。機管局亦已完成餘下的規劃工作，包括相關的設計細節及財務安排研究。根據現行計劃，機管局期望系統可於二零二三年啟用。

三跑道系統啟用後，香港國際機場每年可處理的飛機升降量將由42萬架次增加至62萬架次。機場的新增處理能力可滿足香港的長遠航空交通需求。機管局估計，至二零三零年，香港國際機場每年處理的客運量將超過一億人次，貨運量則達890萬公噸。

獎項

香港國際機場自一九九八年啓用以來，逾55次獲得“全球最佳機場”的美譽。香港國際機場在*Smart Travel Asia*舉辦的二零一四年“旅遊之最”選舉中獲選為“全球最佳機場”、獲旅遊雜誌《商旅》選為“中國最佳機場”，以及獲業界刊物*Payload Asia*選為“年度亞太區最佳機場——業界之選”。

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依據。目前，香港簽訂的雙邊協定共有63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，香港特區政府與十個民航伙伴擴展了空運權安排，並與馬達加斯加簽署民用航空運輸協定。二零一四年，空運牌照局批准香港航空公司就經營新編定的航線更改牌照。

年內，國泰航空公司定期航班服務範圍遍及全球73個目的地。港龍航空公司定期航班服務則涵蓋亞洲43個目的地，包括內地20個城市。香港華民航空公司營運定期貨運服務，涵蓋亞洲12個目的地。香港航空公司經營定期航班服務，涵蓋37個目的地，包括亞洲多個國家，另又經營往來土耳其的貨運服務。香港快運航空公司是本地唯一一家廉價航空公司，經營定期航班服務，涵蓋亞洲16個目的地。二零一四年，本地航空公司的機隊合共有231架飛機。

年內，三家非本港航空公司開辦來往香港的定期客運航班服務：美國航空於六月開辦來往達拉斯與香港的航班、暹羅航空於十月開辦來往曼谷與香港的航班，以及香草航空於十一月開辦來往東京與香港的航班。

航空交通管理

航空交通管理系統於年內共處理約392 000架次在香港國際機場升降的航班，以及234 000架次飛越香港空域(包括在澳門機場升降)的航班，分別較二零一三年增加5.2%和6.8%。年內第四季，每天在香港國際機場升降的航班平均有1 099架次。民航處透過改善空域及飛行程序設計，於年內把跑道容量由每小時65班提升至66班。民航處亦於年內繼續更新現有的航空交通管制系統，確保提供安全、高效率及可持續發展的航空交通管制服務，以配合預計的航空交通量增長。新空管系統現正接受一系列全面而嚴格的驗收測試，並根據既定的國際航空安全管理標準和程序進行安全評審。新空管中心將可在全面系統測試和空管人員培訓完成後運作。

航空保安

政府根據《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，根據條例制定《航空保安計劃》，列明機場各個營運者和服務提供者在航空保安方面須符合的規定。民航處密切監察執行這些規定的情況，確保符合國際標準。

國際運輸及物流

物流業是香港經濟的重要一環，佔本地生產總值約3.2%。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。此外，香港是全球其中一個最繁忙的國際航空貨運中心，亦是最繁忙的貨櫃港之一。這些成就全賴業內營運商提供各式服務和設施，而投資者和高效率的從業員也功不可沒。此外，本港公私營機構以伙伴形式衷誠合作，亦是成功因素之一。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，把香港港口和全球眾多目的地聯繫起來。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，在政府和業界之間建立橋樑，讓兩方合力推動本港物流業的發展。該局早前資助一項研究，探討設立資訊平台的可行性及效益；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。有關研究已經完成，研究結果亦已於二零一四年十一月舉行的業界論壇上公布。為鼓勵物流業界在營運上更廣泛應用資訊科技，物流發展局現正資助“中小企電子平台轉插軟件啟動計劃”。該計劃資助物流公司安裝全新開發的數據互通軟件，以便連接不同的電子服務平台。

物流發展局在二零一四年與業界團體合作，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。該局又組團出訪馬來西亞，推廣香港作為區內首選物流及航運樞紐的地位。

政府聯同香港貿易發展局在二零一四年十一月舉辦第四屆亞洲物流及航運會議，吸引約1 680位來自32個國家和地區(包括內地)的業界精英參加，就製造及消費模式方面有哪些重大政策因素及改變促使物流、供應鏈管理和航運業逐步轉型，進行討論和交換意見。

網址

香港機場管理局：www.hkairport.com

民航處：www.cad.gov.hk

跨境渡輪服務：crossboundaryferryservices.mardep.gov.hk

路政署：www.hyd.gov.hk

海道測量部：www.hydro.gov.hk/hk/index.php

海事處：www.mardep.gov.hk

運輸及房屋局：www.thb.gov.hk

運輸署：www.td.gov.hk