

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

政府的目标是提供安全可靠、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。政府通过以下途径实现目标：

- 适时扩展和改善运输基础设施；
- 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可改善环境的措施。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，有关措施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。

政府在二零一四年年底展开公共交通策略研究，检视非铁路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。该研究在二零一五年分阶段继续进行。

铁路交通

港铁

铁路是安全可靠、快捷舒适、符合环保原则的集体运输工具，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。每日乘搭公共交通工具的乘客当中，约有41%使用铁路，而前往内地的陆路过境乘客人次则约有55%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，政府是该公司最大股东。

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)。

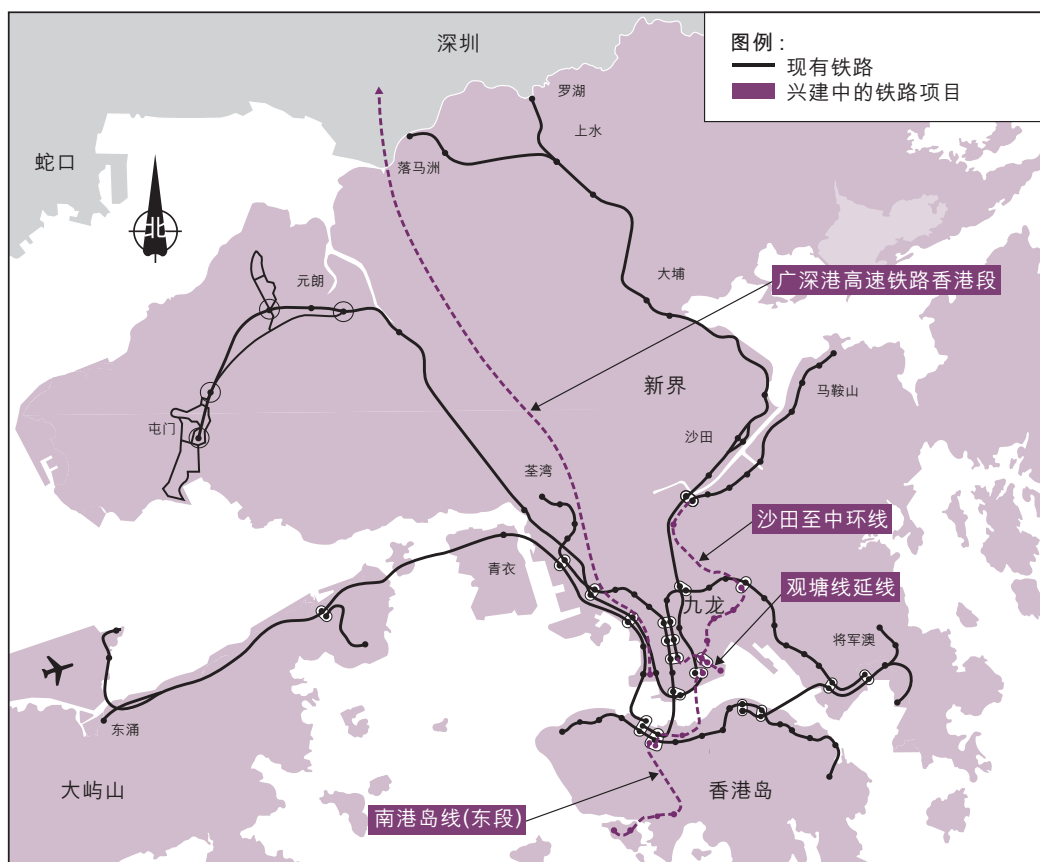
铁路网络全长177.4公里，沿途车站85个。港铁亦营运全长35.2公里的机场快线，连接市区与香港国际机场及亚洲国际博览馆，以及在新界西北全长36.2公里的轻铁系统(共设有68个车站)。轻铁接驳巴士服务为铁路乘客提供更全面的服务网络。整个系统每日平均载客约510万人次。

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。二零一五年，每日平均客流量达11 500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。

西港岛线于二零一五年三月全面通车，不但把高效率的铁路服务延伸至人口稠密的西区，亦配合沿线各个车站附近地区的无障碍通道设施，为有关地区提供完备的行人网络，方便上落坡地区的人士到达铁路。

下图显示现有铁路网络和四个兴建中的铁路项目。



兴建中的铁路项目

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油麻地与黄埔之间需时25分钟，观塘线延线通车后，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11分钟。

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，分别为大围、显径、钻石山、启德、土瓜湾、马头围、何文田、红磡、会展及金钟。沙田至中环线还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，每日载客量约为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(包括显径、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，有助减轻九龙市区与港岛区铁路线的负荷。

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，列车行走香港与广州之间的时间可由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。

未来铁路发展

政府在二零一四年九月十七日公布《铁路发展策略2014》，为铁路网络直至二零三一年的扩展提供规划框架。考虑到运输需求、成本效益和新发展区的发展需要，文件建议在二零三一年前完成七个铁路项目。该七个项目分别为北环线及古洞站、屯门南延线、东九龙线、东涌西延线、洪水桥站、南港岛线(西段)及北港岛线。这些项目将分阶段进行。

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。

电车公司拥有一支全球最庞大的双层电车车队，旗下有电车166辆，包括两辆供游客和私人租用的开篷电车，以及三辆特别维修电车。二零一五年，电车平均每日载客18万人次。

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17 500人次。

陆路交通

道路网络

香港共有全长2 101公里的道路、1 335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条隧道分别为海底隧道、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，其他隧道则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，分别为东区海底隧道、大榄隧道、大老山隧道和西区海底隧道。东区海底隧道的“建造、营运及移交”专营权将于二零一六年届满，届时隧道将会归属政府拥有。政府已为接收隧道展开准备工作。

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前往愉景湾提供服务的车辆使用。

桥梁

本港五条主要悬索桥梁分别为青马大桥、汲水门桥、汀九桥、昂船洲大桥和一段深圳湾大桥，当中只有青马大桥和汲水门桥为收费桥梁。青马大桥是全球最长悬索桥梁之一，与汲水门桥同属行车及铁路两用桥梁。

青马管制区

青马管制区由私人营办商管理。整个快速公路网全长21公里，主要由青葵公路、长青隧道、汀九桥、青马大桥及汲水门桥组成。二零一五年，青马大桥及汲水门桥平均每日行车量为84 000架次。

青沙管制区

青沙管制区由私人营办商管理。整个快速公路网全长13公里，主要由昂船洲大桥、南湾隧道、尖山隧道、沙田岭隧道和大围隧道组成。二零一五年，这条快速公路的平均每日行车量为五万架次。

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，每天开放予货车及客运车辆使用。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，而深圳湾口岸管制站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管制站录得的平均每日交通量分别为24 200架次、4 900架次、2 300架次及10 100架次，而经这些管制站过境的旅客平均每日人数分别为78 000人次、10 900人次、8 600人次及103 300人次。二零一五年，过境车辆总数较上一年减少约0.4%，平均每日为41 500架次。经由铁路、道路和渡轮过境的总乘客量约增加1%，每日达686 000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。二零一五年，约130家公司营运过境巴士服务，平均每日乘客量约为69 400人次。经落马洲管制站过境的人士，亦可乘坐行走深圳皇岗口岸与新田公共运输交汇处之间的穿梭巴士，这些穿梭巴士的平均每日乘客量为25 200人次。经深圳湾口岸过境的人士，可选择该处提供的本地公共运输服务，这些公共运输服务的平均每日乘客量为76 600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。中环湾仔绕道是双程三线主干道路，全长4.5公里，当中3.7公里为隧道。绕道通车后，由中环前往北角东区走廊的车程约为五分钟。

泰亨与和合石交汇处之间的粉岭公路现正进行扩阔工程，现时的双程三线分隔车道会扩阔为双程四线分隔车道。有关项目已于二零一三年七月展开，主要工程预期可在二零一九年完成。

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。

香港接线是双程三线公路，全长12公里，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双程双线道路，全长约九公里，连接屯门与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，政府现正规划多项道路建造及改善工程：

- **屯门西绕道**：政府现正根据屯门区议会近期提出的意见检视这个项目，包括项目的工程计划。
- **中九龙干线**：这条拟建的双程三线干道全长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。这个项目的详细设计工作正在进行。
- **T2主干路**：这条拟建的双程双线分隔车道位于启德发展区，全长约三公里，当中2.7公里为隧道，贯穿观塘避风塘及邻近地区。T2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。这个项目的详细设计工作正在进行。
- **将军澳—蓝田隧道**：这条拟建的双程双线分隔车道全长4.2公里，当中2.6公里为隧道，连接将军澳与东区海底隧道和观塘茶果岭道，以及启德发展区的T2主干路。这个项目的详细设计工作已大致完成。
- **跨湾连接路**：这条双程双线分隔车道全长1.8公里，当中1.1公里为高架道路，连接将军澳—蓝田隧道与将军澳第86区附近的环保大道。这个项目的详细设计工作正在进行。
- **大埔公路(沙田段)**：沙田乡事会路与火炭路之间的一段大埔公路，会由双程双线分隔车道扩阔为双程三线分隔车道。这个项目的详细设计工作于二零一五年十二月展开。
- **西贡公路**：这项拟议西贡公路改善工程分两期进行。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。政府已就第一期工程进行招标，并正就第二期工程进行规划工作。
- **T4主干路**：这条拟建的双程双线分隔车道将连接沙田路与青沙公路和城门隧道公路，并成为大埔公路(沙田段)的绕道，以应付沙田的长远交通流量。政府正检讨这个项目的规划事宜。

拟建的莲塘／香园围口岸将连接深圳东部通道，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。

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316条行走九龙和新界的巴士线，以及61条过海巴士线(当中51条过海巴士线与其他营办商联营)。九巴有3 888辆领有牌照的巴士，其中3 580辆低地台巴士可接载轮椅乘客。年内，九巴载客9.69亿人次(平均每日266万人次)，行车达2.8559亿公里。

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，新巴经营45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29条过海巴士线与九巴联营。新巴有720辆领有牌照的巴士，全属低地台巴士，可接载轮椅乘客。年内，新巴载客1.69亿人次(平均每日463 500人次)，行车达4 435万公里。

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52条港岛巴士线、一条新界巴士线和29条过海巴士线，当中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21条巴士线。年底时，城巴有944辆领有牌照的巴士，其中792辆低地台巴士可接载轮椅乘客。年内，城巴载客2.29亿人次(平均每日626 400人次)，行车达8 076万公里。

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，年底时有190辆领有牌照的巴士，全属低地台巴士，可接载轮椅乘客。年内，龙运巴士经营23条巴士线，载客3 666万人次(平均每日100 500人次)，行车达2 803万公里。

新大屿山巴士(1973)有限公司在大屿山提供巴士服务，年底时有123辆领有牌照的巴士，其中54辆低地台巴士可接载轮椅乘客。年内，新大屿山巴士经营23条巴士线，载客2 548万人次(平均每日69 800人次)，行车达850万公里。

二零一五年，政府继续积极重组巴士路线，包括以“区域模式”检视巴士服务，即以一个地区而非个别路线作考虑，以提高服务网络效率、改善服务质素、纾缓交通挤塞情况和改善路边空气质素。二零一五年，政府的工作重点是重组九龙区的巴士服务。乘客可使用四通八达的巴士转乘网络，并享有更多转乘优惠。为配合西港岛线通车，政府在二零一五年重组往来港岛西区和南区的巴士服务。

二零一五年九月二十二日，政府向城巴(就营运香港岛及过海巴士网络方面)及新大屿山巴士批出为期十年的新专营权，让两家巴士公司分别在二零一六年六月及二零一七年三月专营权届满时继续营运服务。两家巴士公司会继续提升服务，并进一步投资于巴士的

营运。两家巴士公司承诺，将会在新专营权展开后的两年内，分阶段设立实时巴士资讯系统。

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有7 045辆。

公共小型巴士

根据牌照规定，公共小型巴士最多可载客16人。自一九七六年起，公共小巴的数目限定为4 350辆。公共小巴每日载客约186万人次。

公共小巴分绿色专线小巴和红色小巴两类。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，本港有3 204辆绿色专线小巴，行走351条路线，平均每日载客1 525 900人次。红色小巴没有规定的路线和行车时间表，车费可自行厘定，但营运地区受到限制。年底时，本港有1 146辆红色小巴，平均每日载客338 300人次。

为进一步提高营运安全及服务质素，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，须按法例规定完成职前课程。

的士

年底时，本港有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。全港约有750个的士站及的士上落客点。

考虑到乘客的需求、大屿山未来的发展，以及大屿山人口和游客数目的增长，政府于二零一五年十二月公开招标承投25个新增的大屿山的士牌照。政府预计这批新大屿山的士可于二零一六年投入服务，届时大屿山的士数目将增至75辆。

为改善的士服务质素，运输署与优质的士服务督导委员会继续每年举办的士司机嘉许计划，表扬优秀的的士司机。

私家车

年底时，本港有521 852辆领有牌照的私家车，当中有50 322辆属二零一五年的新登记车辆。

道路运输管理

运输系统要运作安全有序，有效的运输管理至关重要。政府在多个范畴采用先进科技，务求提高运输管理的效率和成效。

牌照服务

年底时，本港有2 161 299名驾驶执照持有人，另有722 012辆领有牌照的私人车辆和6 251辆政府车辆。在领有牌照的私人车辆当中，分别有电单车及机动三轮车47 759辆、私家车521 852辆、的士18 118辆、公共巴士12 881辆、私家巴士610辆、公共小巴4 344辆、私家小巴3 066辆、轻型货车70 431辆、中型货车36 001辆、重型货车5 398辆和特别用途车辆1 552辆。政府平均每月发出4 037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》，驾驶者如因干犯严重交通违例事项而被定罪，或于两年内所犯的交通违例事项累积分数达十分，便须于指定的驾驶学校修习驾驶改进课程。有关课程也供合格人士报读。二零一五年，约有21 700人修习该课程，其中约20 600人须强制修习课程。在修习课程的驾驶者当中，约有90%在修毕课程后六个月内没有再因违例驾驶而被记分数。

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。二零一五年，政府验车中心的验车数目达219 000辆。此外，政府又对专营巴士进行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重量不超过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23个)接受检验。年内，这些中心检验的车辆有347 000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。二零一五年，政府批核了937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。市民可通过政府的“香港乘车易”及“香港行车易”网站及流动应用程序，搜寻公共交通资讯及驾驶路线，以及随时随地取得实时交通资讯。政府于二零一四年十一月在六处人流较多的地点(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)试行安装八个“香港乘车易”资讯站，让并未使用流动数据服务的人士也可使用“香港乘车易”的功能。政府将于二零一六年年中前，在其他合适地点增设十个“香港乘车易”资讯站。

截至二零一五年年底，全港有687部闭路电视摄影机。这些摄影机装设在交通繁忙的地点，用以监察交通情况。政府在180个策略性地点安装闭路电视摄影机，市民可经互联网和流动装置查看这些摄影机拍摄的交通情况快拍图像，然后才规划行程。

市区所有地区和荃湾、葵青、沙田、大埔、北区、屯门、元朗及将军澳等新市镇的交通灯，已纳入电脑化区域交通控制系统，以加强管理时刻转变的路面情况。截至年底，全港有1 879个路口装有交通灯，其中1 821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，本港已采用发光二极管式交通灯。

全港所有隧道，连同青马管制区、青沙管制区、机场路和深圳湾公路大桥都已装设交通管制及监察设施，例如闭路电视、可变信息显示屏、可变车速限制标志及行车线管制灯号。此外，港深西部公路、新田公路、新深路、青朗公路、屯门公路、西九龙公路及元朗公路亦已装设闭路电视及可变信息显示屏。至于正在兴建或重建的主要公路，政府亦会装设交通管制及监察设施。

全港有155个交通灯控制路口装有数码冲红灯摄影机，以遏止冲红灯的行为，另有40个交通灯控制路口正装设冲红灯摄影机。到二零一六年年初，全港将有195个交通灯控制路口配备数码冲红灯摄影机。全港有20部数码侦察车速摄影机轮流放置在120个摄影机机箱内运作。青马管制区及青沙管制区亦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，为驾驶者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，新界区亦已安装五组行车速度屏，让驾驶者掌握各条通往九龙的路线的交通情况，并预计行车时间。

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。有关系统预计可于二零一六年推出。

自动收费系统

除愉景湾隧道外，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。二零一五年，约有47.9%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，另有15 500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运，合共提供约6 100个公众泊车位。

除政府停车场外，本港还有非路旁公众停车场，分别设于香港国际机场(由香港机场管理局提供)，以及部分公共屋村(由房屋署和领展房地产投资信托基金提供)。此外，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。非路旁停车场(不包括政府停车场)合共提供193 500个公众泊车位。

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。

道路安全

二零一五年，涉及伤亡的道路交通意外有16 170宗，其中严重和致命的意外分别有2 510宗和117宗。二零一四年，涉及伤亡的道路交通意外有15 790宗，其中严重和致命的意外分别有2 508宗和99宗。与二零一四年相比，二零一五年的致命及严重道路交通意外总数增加0.8%。

行人交通

上坡地区自动扶梯连接系统和升降机系统

行人可以使用中环至半山自动扶梯连接系统、炮台山行人连接系统及正街自动扶梯连接系统前往港岛山势起伏的地区。政府一直推展多个新项目，建造自动扶梯连接系统和升降机系统，令市民更容易前往山势起伏的地区，其中11个项目的勘测及设计工作正在进行，另外两个项目的建造工程正在进行。

政府正进行慈云山行人连接系统建造工程，在15个项目中，有六个项目已经完成，并开放予公众使用，另有七个项目预计可于二零一六年年年底前完成。此外，月华街行人连接系统已大致完成，并于二零一五年十月开放予公众使用。

改善行人环境

政府在元朗实施行人环境改善计划。元朗市行人环境改善计划下的九项小型计划(例如改善行人过路处及扩阔行人路)已经完成，拟建元朗明渠架空行人天桥的详细设计工作亦即将展开。此外，政府正就拟议的旺角行人天桥系统展开进一步的勘测工作。

“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，例如升降机或斜道。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150个加装升降机或标准斜道的工程项目中，有25个项目在二零一五年十二月底完成。

政府在二零一二年八月推出“人人畅道通行”计划，以期进一步提升由路政署保养的公共行人通道的无障碍通道设施。政府已就18区区议会各自选定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。有关的加装升降机工程已逐步展开。

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，也为市民提供多一种往来内港及其他地区的交通工具。

年底时，本港有14个专营和持牌小轮营办商，经营合共21条定期载客渡轮航线及运载危险品车辆的汽车渡轮航线；以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65 400人次，往来离岛的航线平均每日载客约68 600人次。

跨境渡轮服务

在上环港澳码头、尖沙咀中国客运码头和屯门客运码头营办的跨境渡轮服务，可接载乘客前往澳门和内地约11个港口。

二零一五年，有2 119万人次使用跨境渡轮服务往来港澳，而往来香港与中国内地的则有455万人次。

本地船只

二零一五年，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18 281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。

港铁向乘客提供的优惠包括东铁线、西铁线和东涌线的“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。现时约有80%的中途和长途巴士路线(约440条巴士路线)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(约占72%)巴士路线。电车和渡轮均提供长者和小童票价优惠，而部分绿色专线小巴路线也有票价优惠计划。

政府推行的长者及合资格残疾人士公共交通票价优惠计划

为鼓励年满65岁的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起分阶段在港铁主要路线、专营巴士、渡轮和大部分绿色专线小巴路线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两元的优惠票价乘搭指定路线。截至二零一五年年底，平均每日约有945 700人次受惠。

港口

二零一五年，香港处理的货柜达2 010万个20呎标准货柜单位，在全球最繁忙港口排名中位列第五。年内，进出的船只约有376 040航次，运载货物2.57亿公吨，跨境渡轮及邮轮乘客约3 030万人次。

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80航次的远洋轮船和430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。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、自行列印许可证和证书、网上自动转帐付款和网上查阅申请审批进度。

港口基建、设施和服务

香港是最繁忙的港口之一，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，该署负责维修保养总面积506公顷的避风塘、公众货物装卸区内五公里的装卸码头、127公里的海堤和防波堤、318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。二零一五年，该署继续筹划和设计鲤鱼门的新公众登岸设施和桥咀码头的重建工程，而西贡公众码头两个新增泊位的建造工程尚在进行，榕树湾渡轮码头单车停泊处的建造工程则已经完成。

货柜处理设施是物流业基础建设的重要一环。葵涌—青衣区有九个货柜码头，设有24个泊位，总处理量为每年逾2 000万个标准货柜单位，约占全港货柜总处理量的78%。

为巩固香港的亚太区枢纽港地位，政府自二零一三年八月起在葵青货柜码头港池及相关航道进行挖深工程。工程将于二零一六年年年初完成，届时海床深度将达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。港澳码头有十个泊位，全日24小时运作。中国客运码头有12个泊位，运作时间为每天上午七时至午夜十二时。屯门客运码头按照码头营商与政府签署的租赁协议营运，设有三个泊位，运作时间为每天上午七时至晚上十时。海事处根据《船舶及港口管制(渡轮终点码头)规例》，规管这些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利用现代化的船只航行监察系统和甚高频通讯系统，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。

海事处在葵涌设有本地交通控制站，并配备一艘专用巡逻船，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，通过与领港事务咨询委员会磋商，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。海事处亦定期把有关进出船只数目及货柜吞吐量的海事与港口统计资料上载部门网站。

策略规划

政府在二零一四年完成“香港港口发展策略2030研究”后，随即在二零一五年就善用葵青区港口后勤用地的建议咨询业界。政府现正参考持份者的意见，以采取一系列改善措施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。政府负责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，例如建造道路和疏浚通往码头的航道。

香港港口发展局由运输及房屋局局长担任主席，成员包括业界翘楚和政府高级官员。该局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地区枢纽港和全球首屈一指货柜港的地位。

海运业

在本港营办航线的国际海运公司约有60家，每星期提供约340班航班，目的地遍及全球约470个港口。此外，也有逾700家与海运有关的公司在本港营业，提供各式各样的优质海运服务，包括船务代理和船只管理、船务经纪、海事保险，以及法律及仲裁服务。香港也是亚洲首要的国际船舶融资中心。香港船东拥有或管理的船舶，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，以及培训服务。

香港积极与贸易伙伴磋商有关海运收入宽免双重课税的安排，并已经与40个税务当局订立有关安排。

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级官员。该局负责为政府出谋献策，以进一步拓展本港的海运业。该局也派员出席不同论坛，以助政府推广香港的海运服务，以及宣传香港的国际海运中心地位。二零一五年，该局成员曾出访德国、青岛、上海及宁波。

海运及空运人才培养基金

政府在二零一四年四月一日推出为数一亿元的海运及空运人才培养基金，以支持海运和航空业的人力发展。基金资助多项奖学金、培训及推广计划，目的是建立有活力、多元化和具竞争力的专业及技术人才库。二零一五年，基金再度举办于二零一四年推出的实习联网计划，为年轻人开设约315个海运和航空业实习职位。为让学生有机会到海外进修海运知识，基金在二零一五年与四所本地大学合作，推出海外交流学生资助计划，经甄选的学生可获资助到海外大学修读一个学期的海运相关课程。

香港船舶注册

二零一五年，在海事处管理的香港船舶注册下注册的船只超过1.0229亿总吨。年内，而香港船舶注册的排名，位列全球第四。为确保香港注册的船舶符合国际标准，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，并实施船旗国品质管理系统香港注册船舶的港口国监督扣留率远低于世界平均比率，使香港船旗在《东京备忘录》及《巴黎备忘录》的白名单上，占有卓越表现船旗的席位。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，以防止同类事故再度发生。二零一五年，该部就24宗严重意外事故展开调查。为提高公众在海上的安全意识，所有严重事故的调查报告均会上载海事处网站。

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。二零一五年，有51 495名不同国籍的船员在香港注册的远洋轮船上工作，另有1 326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旨在吸引本地毕业生加入香港航海专业。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，截至二零一五年十二月，共有385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。二零一五年，香港特区政府人员出席16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。

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，并同时是另外三个工作小组的成员。

二零一五年，海事处为抵港的外国远洋轮船完成697项首次港口国监督检查，相当于抵港外国远洋轮船总数的14.22%。在所有经检查的船舶当中，约7.03%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内约45万平方海里的国际水域的搜救行动。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

政府船队有超过800艘船舶，供14个政府部门使用。海事处管理75艘船舶，供部门本身处理港口事务，以及为其他并未备有船舶的政府部门提供服务。这些船舶包括巡逻小

轮、特别建造的运送小轮、浮趸、海道测量船和爆炸品运载船。二零一五年，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。

二零一五年，为政府建成的新船有43艘，总值1 470万元；批予香港造船厂的新船合约共八份，总值930万元。维持政府船坞系统与政府船队的运作总开支接近4.84亿元。

航空交通

香港是主要的国际及地区航空中心。截至年底，有超过100家航空公司在本港每日提供超过1 100班航班往来全球约190个航点。

香港国际机场

年内，机场的客运量达6 850万人次，较二零一四年增加8.1%，而货运量则达438万公吨，较二零一四年增加0.1%。进出香港的航班超过406 020架次，较二零一四年增加3.8%。

机场继续提供来往珠三角地区的广阔海陆交通网络。二零一五年，海天客运码头每天约有94班快船来往广州南沙及莲花山、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约有280辆。

机场服务

有关增加机场停机位的中期计划现正进行。西停机坪扩建计划提供的28个停机位已在二零一五年全面投入运作。中场客运廊及其附属设施(包括20个停机位及接驳一号客运大楼的旅客捷运系统)已于二零一五年十二月二十八日落成启用。中场客运廊全面投入运作后，机场每年可额外处理1 000万人次的客运量。

未来发展

为保持香港这个世界及地区航空枢纽的竞争力，政府在二零一五年三月确定香港有必要推展三跑道系统计划。机管局现正进行计划的详细设计工作及相关的法定程序，并已就

计划的拨款制定财务安排方案。环境保护方面，机管局开始按经批准的环境影响评估报告及环境许可证的要求落实各项环境影响缓解措施，以期做到“边建设、边保育”。此外，政府在二零一五年八月一日成立高层次的咨询委员会，由运输及房屋局局长担任主席，负责就三跑道系统计划的主要事宜提供意见及建议，以及协助政府监察机管局推展计划。

三跑道系统启用后，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，到二零三零年，机场每年处理的客运量约为一亿人次，货运量则达900万公吨。

奖项

机场自一九九八年启用以来，逾60次获得“全球最佳机场”的美誉。年内，机场屡获殊荣，包括在业界杂志*Air Cargo World*举办的二零一五年“航空货运卓越奖”中，获得货运量达100万公吨或以上组别的“亚洲钻石奖”；在*Air Cargo News*举办的“2015年亚洲货运、物流及供应链奖”中，获得“亚洲最佳机场”殊荣；在TTG旅游大奖选举中，荣登“旅游名人堂”；以及获航空货运业刊物*Payload Asia*颁发“年度亚太地区最佳机场——业界之选”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依据。目前，香港签订的双边协定有64项。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，政府与17个民航伙伴扩展空运权安排，并与西班牙、马耳他和塞尔维亚签署新的民用航空运输协定。二零一五年，空运牌照局就捷星香港航空有限公司的牌照申请举行公开研讯，经考虑后拒绝该公司的申请。此外，该局批准香港航空公司及国泰航空公司就经营新航线更改牌照。

二零一五年，国泰航空公司定期航班服务范围遍及全球75个目的地。港龙航空公司定期航班服务则涵盖亚洲45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38个目的地，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23个目的地。年内，本地航空公司的机队合共有257架飞机。

年内，七家非本港航空公司开办来往香港的定期客运航班服务：捷星日本航空于二月开办来往东京和大阪与香港的航班；阿提哈德航空于四月开办来往阿布达比与香港的航班；亚航飞龙航空于五月开办来往马尼拉与香港的航班；印尼狮子航空于七月至八月营运来往峇里与香港的航班；捷星太平洋航空和北欧航空于九月分别开办来往河内和斯德

哥尔摩与香港的航班；以及缅甸国家航空公司于十二月开办来往仰光与香港的航班。至于非本港航空公司开办来往香港的定期货运航班服务，有Sky Lease于七月开办来往迈阿密与香港的航班。

航空交通管理

航空交通管理系统于年内处理超过406 020架次在机场升降的航班，以及超过25万架次飞越香港空域(包括在澳门机场升降)的航班，与二零一四年相比，分别增加3%和8%。民航处通过进一步优化飞行程序，并在部分航线引进缩小纵向间隔标准之后，把机场双跑道繁忙时间(即上午十一时至下午四时)的最高容量由每小时66班增加至68班。民航处亦于年内继续更新航空交通管制系统，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。新空管系统已经完成一系列全面而严格的验收测试，民航处整体上满意测试结果。待空管人员完成培训，以及根据既定国际航空安全管理标准和程序完成整体安全评估后，新空管中心便准备就绪，可投入运作。

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，约占本地生产总值的3.4%。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。此外，香港是全球其中一个最繁忙的国际航空货运中心，也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。本港公私营机构以伙伴形式衷诚合作，也是成功因素之一。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。

香港拥有生产力和效率极高的货柜码头，由国际知名的私人货柜码头营办商营运。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全日24小时运作，总处理量每年超过2 000万个标准货柜单位。

物流业

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。

香港物流发展局是高层次的咨询组织，由运输及房屋局局长担任主席，为政府和业界持份者建立平台，就推动本港物流业的进一步发展制定措施。二零一五年十一月，该局成员到首尔及釜山推广香港作为区内首选物流及海运枢纽的地位。

政府联同香港贸易发展局在二零一五年十一月举办第五届亚洲物流及航运会议，吸引超过2 000位来自27个国家和地区的业界精英参加，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、供应链管理和海运业逐步转型，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