

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

政府的目標是提供安全可靠、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。政府通過以下途徑實現目標：

- 適時擴展和改善運輸基礎設施；
- 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可改善環境的措施。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，有關措施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。

政府在二零一四年年底展開公共交通策略研究，檢視非鐵路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。該研究在二零一五年分階段繼續進行。

鐵路交通

港鐵

鐵路是安全可靠、快捷舒適、符合環保原則的集體運輸工具，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。每日乘搭公共交通工具的乘客當中，約有41%使用鐵路，而前往內地的陸路過境乘客人次則約有55%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，政府是該公司最大股東。

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)。

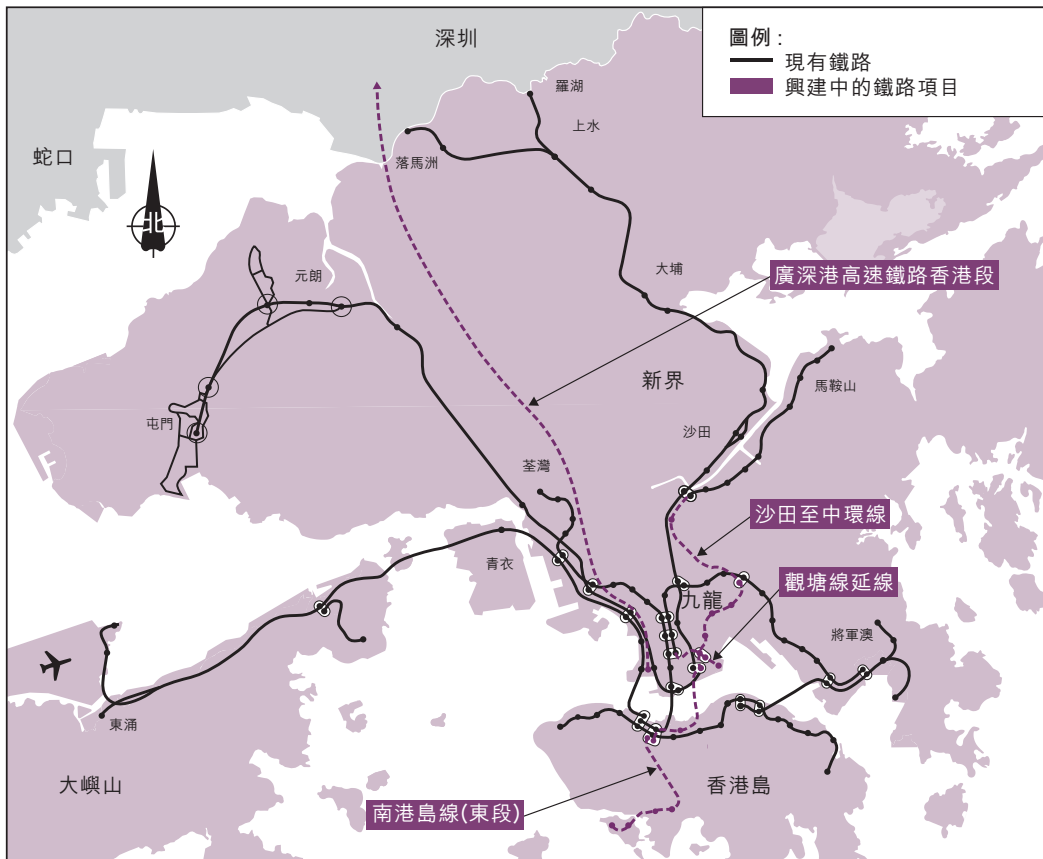
鐵路網絡全長177.4公里，沿途車站85個。港鐵亦營運全長35.2公里的機場快綫，連接市區與香港國際機場及亞洲國際博覽館，以及在新界西北全長36.2公里的輕鐵系統(共設有68個車站)。輕鐵接駁巴士服務為鐵路乘客提供更全面的服務網絡。整個系統每日平均載客約510萬人次。

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。二零一五年，每日平均乘客量達11 500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。

西港島線於二零一五年三月全面通車，不但把高效率的鐵路服務延伸至人口稠密的西區，亦配合沿線各個車站附近地區的無障礙通道設施，為有關地區提供完備的行人網絡，方便上落坡地區的人士到達鐵路。

下圖顯示現有鐵路網絡和四個興建中的鐵路項目。



興建中的鐵路項目

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油麻地與黃埔之間需時25分鐘，觀塘線延線通車後，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11分鐘。

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，分別為大圍、顯徑、鑽石山、啟德、土瓜灣、馬頭圍、何文田、紅磡、會展及金鐘。沙田至中環線還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，每日載客量約為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(包括顯徑、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，有助減輕九龍市區與港島區鐵路線的負荷。

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，列車行走香港與廣州之間的時間可由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。

未來鐵路發展

政府在二零一四年九月十七日公布《鐵路發展策略2014》，為鐵路網絡直至二零三一年的擴展提供規劃框架。考慮到運輸需求、成本效益和新發展區的發展需要，文件建議在二零三一年前完成七個鐵路項目。該七個項目分別為北環線及古洞站、屯門南延線、東九龍線、東涌西延線、洪水橋站、南港島線(西段)及北港島線。這些項目將分階段進行。

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。

電車公司擁有一支全球最龐大的雙層電車車隊，旗下有電車166輛，包括兩輛供遊客和私人租用的開篷電車，以及三輛特別維修電車。二零一五年，電車平均每日載客18萬人次。

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17 500人次。

陸路交通

道路網絡

香港共有全長2 101公里的道路、1 335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條隧道分別為海底隧道、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，其他隧道則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，分別為東區海底隧道、大欖隧道、大老山隧道和西區海底隧道。東區海底隧道的“建造、營運及移交”專營權將於二零一六年屆滿，屆時隧道將會歸屬政府擁有。政府已為接收隧道展開準備工作。

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前往愉景灣提供服務的車輛使用。

橋樑

本港五條主要懸索橋樑分別為青馬大橋、汲水門橋、汀九橋、昂船洲大橋和一段深圳灣大橋，當中只有青馬大橋和汲水門橋為收費橋樑。青馬大橋是全球最長懸索橋樑之一，與汲水門橋同屬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。整個快速公路網全長21公里，主要由青葵公路、長青隧道、汀九橋、青馬大橋及汲水門橋組成。二零一五年，青馬大橋及汲水門橋平均每日行車量為84 000架次。

青沙管制區

青沙管制區由私人營辦商管理。整個快速公路網全長13公里，主要由昂船洲大橋、南灣隧道、尖山隧道、沙田嶺隧道和大圍隧道組成。二零一五年，這條快速公路的平均每日行車量為五萬架次。

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，每天開放予貨車及客運車輛使用。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，而深圳灣口岸管制站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管制站錄得的平均每日交通量分別為24 200架次、4 900架次、2 300架次及10 100架次，而經這些管制站過境的旅客平均每日人數分別為78 000人次、10 900人次、8 600人次及103 300人次。二零一五年，過境車輛總數較上一年減少約0.4%，平均每日為41 500架次。經由鐵路、道路和渡輪過境的總乘客量約增加1%，每日達686 000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。二零一五年，約130家公司營運過境巴士服務，平均每日乘客量約為69 400人次。經落馬洲管制站過境的人士，亦可乘坐行走深圳皇崗口岸與新田公共運輸交匯處之間的穿梭巴士，這些穿梭巴士的平均每日乘客量為25 200人次。經深圳灣口岸過境的人士，可選擇該處提供的本地公共運輸服務，這些公共運輸服務的平均每日乘客量為76 600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。中環灣仔繞道是雙程三線主幹道路，全長4.5公里，當中3.7公里為隧道。繞道通車後，由中環前往北角東區走廊的車程約為五分鐘。

泰亨與和合石交匯處之間的粉嶺公路現正進行擴闊工程，現時的雙程三線分隔車道會擴闊為雙程四線分隔車道。有關項目已於二零一三年七月展開，主要工程預期可在二零一九年完成。

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鱘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。

香港接線是雙程三線公路，全長12公里，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。

屯門至赤鱘角連接路是雙程雙線道路，全長約九公里，連接屯門與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，政府現正規劃多項道路建造及改善工程：

- **屯門西繞道**：政府現正根據屯門區議會近期提出的意見檢視這個項目，包括項目的工程計劃。
- **中九龍幹線**：這條擬建的雙程三線幹道全長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。這個項目的詳細設計工作正在進行。
- **T2主幹路**：這條擬建的雙程雙線分隔車道位於啟德發展區，全長約三公里，當中2.7公里為隧道，貫穿觀塘避風塘及鄰近地區。T2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。這個項目的詳細設計工作正在進行。
- **將軍澳 — 藍田隧道**：這條擬建的雙程雙線分隔車道全長4.2公里，當中2.6公里為隧道，連接將軍澳與東區海底隧道和觀塘茶果嶺道，以及啟德發展區的T2主幹路。這個項目的詳細設計工作已大致完成。
- **跨灣連接路**：這條雙程雙線分隔車道全長1.8公里，當中1.1公里為高架道路，連接將軍澳 — 藍田隧道與將軍澳第86區附近的環保大道。這個項目的詳細設計工作正在進行。
- **大埔公路(沙田段)**：沙田鄉事會路與火炭路之間的一段大埔公路，會由雙程雙線分隔車道擴闊為雙程三線分隔車道。這個項目的詳細設計工作於二零一五年十二月展開。
- **西貢公路**：這項擬議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。政府已就第一期工程進行招標，並正就第二期工程進行規劃工作。
- **T4主幹路**：這條擬建的雙程雙線分隔車道將連接沙田路與青沙公路和城門隧道公路，並成為大埔公路(沙田段)的繞道，以應付沙田的長遠交通流量。政府正檢討這個項目的規劃事宜。

擬建的蓮塘／香園圍口岸將連接深圳東部通道，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。

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316條行走九龍和新界的巴士線，以及61條過海巴士線(當中51條過海巴士線與其他營辦商聯營)。九巴有3 888輛領有牌照的巴士，其中3 580輛低地台巴士可接載輪椅乘客。年內，九巴載客9.69億人次(平均每日266萬人次)，行車達2.8559億公里。

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，新巴經營45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29條過海巴士線與九巴聯營。新巴有720輛領有牌照的巴士，全屬低地台巴士，可接載輪椅乘客。年內，新巴載客1.69億人次(平均每日463 500人次)，行車達4 435萬公里。

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52條港島巴士線、一條新界巴士線和29條過海巴士線，當中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21條巴士線。年底時，城巴有944輛領有牌照的巴士，其中792輛低地台巴士可接載輪椅乘客。年內，城巴載客2.29億人次(平均每日626 400人次)，行車達8 076萬公里。

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，年底時有190輛領有牌照的巴士，全屬低地台巴士，可接載輪椅乘客。年內，龍運巴士經營23條巴士線，載客3 666萬人次(平均每日100 500人次)，行車達2 803萬公里。

新大嶼山巴士(1973)有限公司在大嶼山提供巴士服務，年底時有123輛領有牌照的巴士，其中54輛低地台巴士可接載輪椅乘客。年內，新大嶼山巴士經營23條巴士線，載客2 548萬人次(平均每日69 800人次)，行車達850萬公里。

二零一五年，政府繼續積極重組巴士路線，包括以“區域模式”檢視巴士服務，即以一個地區而非個別路線作考慮，以提高服務網絡效率、改善服務質素、紓緩交通擠塞情況和改善路邊空氣質素。二零一五年，政府的工作重點是重組九龍區的巴士服務。乘客可使用四通八達的巴士轉乘網絡，並享有更多轉乘優惠。為配合西港島線通車，政府在二零一五年重組往來港島西區和南區的巴士服務。

二零一五年九月二十二日，政府向城巴(就營運香港島及過海巴士網絡方面)及新大嶼山巴士批出為期十年的新專營權，讓兩家巴士公司分別在二零一六年六月及二零一七年三月專營權屆滿時繼續營運服務。兩家巴士公司會繼續提升服務，並進一步投資於巴士的

營運。兩家巴士公司承諾，將會在新專營權展開後的兩年內，分階段設立實時巴士資訊系統。

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有7 045輛。

公共小型巴士

根據牌照規定，公共小型巴士最多可載客16人。自一九七六年起，公共小巴的數目限定為4 350輛。公共小巴每日載客約186萬人次。

公共小巴分綠色專線小巴和紅色小巴兩類。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，本港有3 204輛綠色專線小巴，行走351條路線，平均每日載客1 525 900人次。紅色小巴沒有規定的路線和行車時間表，車費可自行釐定，但營運地區受到限制。年底時，本港有1 146輛紅色小巴，平均每日載客338 300人次。

為進一步提高營運安全及服務質素，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，須按法例規定完成職前課程。

的士

年底時，本港有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。全港約有750個的士站及的士上落客點。

考慮到乘客的需求、大嶼山未來的發展，以及大嶼山人口和遊客數目的增長，政府於二零一五年十二月公開招標承投25個新增的大嶼山的士牌照。政府預計這批新大嶼山的士可於二零一六年投入服務，屆時大嶼山的士數目將增至75輛。

為改善的士服務質素，運輸署與優質的士服務督導委員會繼續每年舉辦的士司機嘉許計劃，表揚優秀的的士司機。

私家車

年底時，本港有521 852輛領有牌照的私家車，當中有50 322輛屬二零一五年的新登記車輛。

道路運輸管理

運輸系統要運作安全有序，有效的運輸管理至關重要。政府在各個範疇採用先進科技，務求提高運輸管理的效率和成效。

牌照服務

年底時，本港有2 161 299名駕駛執照持有人，另有722 012輛領有牌照的私人車輛和6 251輛政府車輛。在領有牌照的私人車輛當中，分別有電單車及機動三輪車47 759輛、私家車521 852輛、的士18 118輛、公共巴士12 881輛、私家巴士610輛、公共小巴4 344輛、私家小巴3 066輛、輕型貨車70 431輛、中型貨車36 001輛、重型貨車5 398輛和特別用途車輛1 552輛。政府平均每月發出4 037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》，駕駛者如因干犯嚴重交通違例事項而被定罪，或於兩年內所犯的交通違例事項累積分數達十分，便須於指定的駕駛學校修習駕駛改進課程。有關課程也供合資格人士報讀。二零一五年，約有21 700人修習該課程，其中約20 600人須強制修習課程。在修習課程的駕駛者當中，約有90%在修畢課程後六個月內沒有再因違例駕駛而被記分數。

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。二零一五年，政府驗車中心的驗車數目達219 000輛。此外，政府又對專營巴士進行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(全港共有23個)接受檢驗。年內，這些中心檢驗的車輛有347 000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。二零一五年，政府批核了937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。市民可通過政府的“香港乘車易”及“香港行車易”網站及流動應用程式，搜尋公共交通資訊及駕駛路線，以及隨時隨地取得實時交通資訊。政府於二零一四年十一月在六處人流較多的地點(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)試行安裝八個“香港乘車易”資訊站，讓並未使用流動數據服務的人士也可使用“香港乘車易”的功能。政府將於二零一六年年中前，在其他合適地點增設十個“香港乘車易”資訊站。

截至二零一五年年底，全港有687部閉路電視攝影機。這些攝影機裝設在交通繁忙的地點，用以監察交通情況。政府在180個策略性地點安裝閉路電視攝影機，市民可經互聯網和流動裝置查看這些攝影機拍攝的交通情況快拍圖像，然後才規劃行程。

市區所有地區和荃灣、葵青、沙田、大埔、北區、屯門、元朗及將軍澳等新市鎮的交通燈，已納入電腦化區域交通控制系統，以加強管理時刻轉變的路面情況。截至年底，全港有1 879個路口裝有交通燈，其中1 821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，本港已採用發光二極管式交通燈。

全港所有隧道，連同青馬管制區、青沙管制區、機場路和深圳灣公路大橋都已裝設交通管制及監察設施，例如閉路電視、可變信息顯示屏、可變車速限制標誌及行車線管制燈號。此外，港深西部公路、新田公路、新深路、青朗公路、屯門公路、西九龍公路及元朗公路亦已裝設閉路電視及可變信息顯示屏。至於正在興建或重建的主要公路，政府亦會裝設交通管制及監察設施。

全港有155個交通燈控制路口裝有數碼衝紅燈攝影機，以遏止衝紅燈的行為，另有40個交通燈控制路口正裝設衝紅燈攝影機。到二零一六年年初，全港將有195個交通燈控制路口配備數碼衝紅燈攝影機。全港有20部數碼偵察車速攝影機輪流放置在120個攝影機機箱內運作。青馬管制區及青沙管制區亦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，為駕駛者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，新界區亦已安裝五組行車速度屏，讓駕駛者掌握各條通往九龍的路線的交通情況，並預計行車時間。

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。有關系統預計可於二零一六年推出。

自動收費系統

除愉景灣隧道外，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。二零一五年，約有47.9%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，另有15 500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運，合共提供約6 100個公眾泊車位。

除政府停車場外，本港還有非路旁公眾停車場，分別設於香港國際機場(由香港機場管理局提供)，以及部分公共屋邨(由房屋署和領展房地產投資信託基金提供)。此外，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。非路旁停車場(不包括政府停車場)合共提供193 500個公眾泊車位。

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。

道路安全

二零一五年，涉及傷亡的道路交通意外有16 170宗，其中嚴重和致命的意外分別有2 510宗和117宗。二零一四年，涉及傷亡的道路交通意外有15 790宗，其中嚴重和致命的意外分別有2 508宗和99宗。與二零一四年相比，二零一五年的致命及嚴重道路交通意外總數增加0.8%。

行人交通

上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統

行人可以使用中環至半山自動扶梯連接系統、炮台山行人連接系統及正街自動扶梯連接系統前往港島山勢起伏的地區。政府一直推展多個新項目，建造自動扶梯連接系統和升降機系統，令市民更容易前往山勢起伏的地區，其中11個項目的勘測及設計工作正在進行，另外兩個項目的建造工程正在進行。

政府正進行慈雲山行人連接系統建造工程，在15個項目中，有六個項目已經完成，並開放予公眾使用，另有七個項目預計可於二零一六年年年底前完成。此外，月華街行人連接系統已大致完成，並於二零一五年十月開放予公眾使用。

改善行人環境

政府在元朗實施行人環境改善計劃。元朗市行人環境改善計劃下的九項小型計劃(例如改善行人過路處及擴闊行人路)已經完成，擬建元朗明渠架空行人天橋的詳細設計工作亦即將展開。此外，政府正就擬議的旺角行人天橋系統展開進一步的勘測工作。

“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，例如升降機或斜道。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150個加裝升降機或標準斜道的工程項目中，有25個項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“人人暢道通行”計劃，以期進一步提升由路政署保養的公共行人通道的無障礙通道設施。政府已就18區區議會各自選定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。有關的加裝升降機工程已逐步展開。

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，本港有14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及運載危險品車輛的汽車渡輪航線；以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65 400人次，往來離島的航線平均每日載客約68 600人次。

跨境渡輪服務

在上環港澳碼頭、尖沙咀中國客運碼頭和屯門客運碼頭營辦的跨境渡輪服務，可接載乘客前往澳門和內地約11個港口。

二零一五年，有2 119萬人次使用跨境渡輪服務往來港澳，而往來香港與中國內地的則有455萬人次。

本地船隻

二零一五年，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18 281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。

港鐵向乘客提供的優惠包括東鐵線、西鐵線和東涌線的“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。現時約有80%的中途和長途巴士路線(約440條巴士路線)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(約佔72%)巴士路線。電車和渡輪均提供長者和小童票價優惠，而部分綠色專線小巴路線也有票價優惠計劃。

政府推行的長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

為鼓勵年滿65歲的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起分階段在港鐵主要路線、專營巴士、渡輪和大部分綠色專線小巴路線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兩元的優惠票價乘搭指定路線。截至二零一五年年底，平均每日約有945 700人次受惠。

港口

二零一五年，香港處理的貨櫃達2 010萬個20呎標準貨櫃單位，在全球最繁忙港口排名中位列第五。年內，進出的船隻約有376 040航次，運載貨物2.57億公噸，跨境渡輪及郵輪乘客約3 030萬人次。

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80航次的遠洋輪船和430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。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、自行列印許可證和證書、網上自動轉帳付款和網上查閱申請審批進度。

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，該署負責維修保養總面積506公頃的避風塘、公眾貨物裝卸區內五公里的裝卸碼頭、127公里的海堤和防波堤、318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。二零一五年，該署繼續籌劃和設計鯉魚門的新公眾登岸設施和橋咀碼頭的重建工程，而西貢公眾碼頭兩個新增泊位的建造工程尚在進行，榕樹灣渡輪碼頭單車停泊處的建造工程則已經完成。

貨櫃處理設施是物流業基礎建設的重要一環。葵涌 — 青衣區有九個貨櫃碼頭，設有24個泊位，總處理量為每年逾2 000萬個標準貨櫃單位，約佔全港貨櫃總處理量的78%。

為鞏固香港的亞太區樞紐港地位，政府自二零一三年八月起在葵青貨櫃碼頭港池及相關航道進行挖深工程。工程將於二零一六年年年初完成，屆時海牀深度將達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。港澳碼頭有十個泊位，全日24小時運作。中國客運碼頭有12個泊位，運作時間為每天上午七時至午夜十二時。屯門客運碼頭按照碼頭營辦商與政府簽署的租賃協議營運，設有三個泊位，運作時間為每天上午七時至晚上十時。海事處根據《船舶及港口管制(渡輪終點碼頭)規例》，規管這些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利用現代化的船隻航行監察系統和甚高頻通訊系統，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。

海事處在葵涌設有本地交通控制站，並配備一艘專用巡邏船，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。

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，通過與領港事務諮詢委員會磋商，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。海事處亦定期把有關進出船隻數目及貨櫃吞吐量的海事與港口統計資料上載部門網站。

策略規劃

政府在二零一四年完成“香港港口發展策略2030研究”後，隨即在二零一五年就善用葵青區港口後勤用地的建議諮詢業界。政府現正參考持份者的意見，以採取一系列改善措施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。政府負責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，例如建造道路和疏浚通往碼頭的航道。

香港港口發展局由運輸及房屋局局長擔任主席，成員包括業界翹楚和政府高級官員。該局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地區樞紐港和全球首屈一指貨櫃港的地位。

海運業

在本港營辦航線的國際海運公司約有60家，每星期提供約340班航班，目的地遍及全球約470個港口。此外，也有逾700家與海運有關的公司在本港營業，提供各式各樣的優質海運服務，包括船務代理和船隻管理、船務經紀、海事保險，以及法律及仲裁服務。香港也是亞洲首要的國際船舶融資中心。香港船東擁有或管理的船舶，載重噸位約佔全球商船總載重噸位的9%。

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，以及培訓服務。

香港積極與貿易伙伴磋商有關海運收入寬免雙重課稅的安排，並已經與40個稅務當局訂立有關安排。

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級官員。該局負責為政府出謀獻策，以進一步拓展本港的海運業。該局也派員出席不同論壇，以助政府推廣香港的海運服務，以及宣傳香港的國際海運中心地位。二零一五年，該局成員曾出訪德國、青島、上海及寧波。

海運及空運人才培訓基金

政府在二零一四年四月一日推出為數一億元的海運及空運人才培訓基金，以支持海運和航空業的人力發展。基金資助多項獎學金、培訓及推廣計劃，目的是建立有活力、多元化和具競爭力的專業及技術人才庫。二零一五年，基金再度舉辦於二零一四年推出的實習聯網計劃，為年輕人開設約315個海運和航空業實習職位。為讓學生有機會到海外進修海運知識，基金在二零一五年與四所本地大學合作，推出海外交流學生資助計劃，經甄選的學生可獲資助到海外大學修讀一個學期的海運相關課程。

香港船舶註冊

二零一五年，在海事處管理的香港船舶註冊下註冊的船隻超過1.0229億總噸。年內，而香港船舶註冊的排名，位列全球第四。為確保香港註冊的船舶符合國際標準，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，並實施船旗國品質管理系統香港註冊船舶的港口國監督扣留率遠低於世界平均比率，使香港船旗在《東京備忘錄》及《巴黎備忘錄》的白名單上，佔有卓越表現船旗的席位。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，以防止同類事故再度發生。二零一五年，該部就24宗嚴重意外事故展開調查。為提高公眾在海上的安全意識，所有嚴重事故的調查報告均會上載海事處網站。

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。二零一五年，有51 495名不同國籍的船員在香港註冊的遠洋輪船上工作，另有1 326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旨在吸引本地畢業生加入香港航海專業。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，截至二零一五年十二月，共有385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。二零一五年，香港特區政府人員出席16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。

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，並同時是另外三個工作小組的成員。

二零一五年，海事處為抵港的外國遠洋輪船完成697項首次港口國監督檢查，相當於抵港外國遠洋輪船總數的14.22%。在所有經檢查的船舶當中，約7.03%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內約45萬平方海里的國際水域的搜救行動。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

政府船隊有超過800艘船舶，供14個政府部門使用。海事處管理75艘船舶，供部門本身處理港口事務，以及為其他並未備有船舶的政府部門提供服務。這些船舶包括巡邏小

輪、特別建造的運送小輪、浮臺、海道測量船和爆炸品運載船。二零一五年，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。

二零一五年，為政府建成的新船有43艘，總值1 470萬元；批予香港造船廠的新船合約共八份，總值930萬元。維持政府船塢系統與政府船隊的運作總開支接近4.84億元。

航空交通

香港是主要的國際及地區航空中心。截至年底，有超過100家航空公司在本港每日提供超過1 100班航班往來全球約190個航點。

香港國際機場

年內，機場的客運量達6 850萬人次，較二零一四年增加8.1%，而貨運量則達438萬公噸，較二零一四年增加0.1%。進出香港的航班超過406 020架次，較二零一四年增加3.8%。

機場繼續提供來往珠三角地區的廣闊海陸交通網絡。二零一五年，海天客運碼頭每天約有94班快船來往廣州南沙及蓮花山、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約有280輛。

機場服務

有關增加機場停機位的中期計劃現正進行。西停機坪擴建計劃提供的28個停機位已在二零一五年全面投入運作。中場客運廊及其附屬設施(包括20個停機位及接駁一號客運大樓的旅客捷運系統)已於二零一五年十二月二十八日落成啓用。中場客運廊全面投入運作後，機場每年可額外處理1 000萬人次的客運量。

未來發展

為保持香港這個世界及地區航空樞紐的競爭力，政府在二零一五年三月確定香港有必要推展三跑道系統計劃。機管局現正進行計劃的詳細設計工作及相關的法定程序，並已就

計劃的撥款制定財務安排方案。環境保護方面，機管局開始按經批准的環境影響評估報告及環境許可證的要求落實各項環境影響緩解措施，以期做到“邊建設、邊保育”。此外，政府在二零一五年八月一日成立高層次的諮詢委員會，由運輸及房屋局局長擔任主席，負責就三跑道系統計劃的主要事宜提供意見及建議，以及協助政府監察機管局推展計劃。

三跑道系統啓用後，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，到二零三零年，機場每年處理的客運量約為一億人次，貨運量則達900萬公噸。

獎項

機場自一九九八年啓用以來，逾60次獲得“全球最佳機場”的美譽。年內，機場屢獲殊榮，包括在業界雜誌*Air Cargo World*舉辦的二零一五年“航空貨運卓越獎”中，獲得貨運量達100萬公噸或以上組別的“亞洲鑽石獎”；在*Air Cargo News*舉辦的“2015年亞洲貨運、物流及供應鏈獎”中，獲得“亞洲最佳機場”殊榮；在TTG旅遊大獎選舉中，榮登“旅遊名人堂”；以及獲航空貨運業刊物*Payload Asia*頒發“年度亞太地區最佳機場——業界之選”獎項。

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有64項。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，政府與17個民航伙伴擴展空運權安排，並與西班牙、馬耳他和塞爾維亞簽署新的民用航空運輸協定。二零一五年，空運牌照局就捷星香港航空有限公司的牌照申請舉行公開研訊，經考慮後拒絕該公司的申請。此外，該局批准香港航空公司及國泰航空公司就經營新航線更改牌照。

二零一五年，國泰航空公司定期航班服務範圍遍及全球75個目的地。港龍航空公司定期航班服務則涵蓋亞洲45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38個目的地，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23個目的地。年內，本地航空公司的機隊合共有257架飛機。

年內，七家非本港航空公司開辦來往香港的定期客運航班服務：捷星日本航空於二月開辦來往東京和大阪與香港的航班；阿提哈德航空於四月開辦來往阿布達比與香港的航班；亞航飛龍航空於五月開辦來往馬尼拉與香港的航班；印尼獅子航空於七月至八月營運來往峇里與香港的航班；捷星太平洋航空和北歐航空於九月分別開辦來往河內和斯德

哥爾摩與香港的航班；以及緬甸國家航空公司於十二月開辦來往仰光與香港的航班。至於非本港航空公司開辦來往香港的定期貨運航班服務，有Sky Lease於七月開辦來往邁阿密與香港的航班。

航空交通管理

航空交通管理系統於年內處理超過406 020架次在機場升降的航班，以及超過25萬架次飛越香港空域(包括在澳門機場升降)的航班，與二零一四年相比，分別增加3%和8%。民航處通過進一步優化飛行程序，並在部分航線引進縮小縱向間隔標準之後，把機場雙跑道繁忙時間(即上午十一時至下午四時)的最高容量由每小時66班增加至68班。民航處亦於年內繼續更新航空交通管制系統，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。新空管系統已經完成一系列全面而嚴格的驗收測試，民航處整體上滿意測試結果。待空管人員完成培訓，以及根據既定國際航空安全管理標準和程序完成整體安全評估後，新空管中心便準備就緒，可投入運作。

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，約佔本地生產總值的3.4%。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。此外，香港是全球其中一個最繁忙的國際航空貨運中心，也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。本港公私營機構以伙伴形式衷誠合作，也是成功因素之一。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。

香港擁有生產力和效率極高的貨櫃碼頭，由國際知名的私人貨櫃碼頭營辦商營運。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全日24小時運作，總處理量每年超過2 000萬個標準貨櫃單位。

物流業

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。

香港物流發展局是高層次的諮詢組織，由運輸及房屋局局長擔任主席，為政府和業界持份者建立平台，就推動本港物流業的進一步發展制定措施。二零一五年十一月，該局成員到首爾及釜山推廣香港作為區內首選物流及海運樞紐的地位。

政府聯同香港貿易發展局在二零一五年十一月舉辦第五屆亞洲物流及航運會議，吸引超過2 000位來自27個國家和地區的業界精英參加，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、供應鏈管理和海運業逐步轉型，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