

第十四章

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。

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。

為確保這些施政方針能夠以環保方式持續推行，政府支持可改善環境的措施，並按照可持續發展原則規劃公共基建工程項目。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。政府亦會聯同公共交通機構採取行動，以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和調配更多環保巴士。

二零一七年，政府完成公共交通策略研究。該研究檢視重型鐵路以外的公共交通服務角色定位，並提出超過60項建議以優化公共交通系統。政府正落實各項建議，令市民可享用高效、便捷和多元的公共交通服務。

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。香港的鐵路系統為公共運輸系統骨幹，對本港經濟、社會及土地的持續發展發揮關鍵作用。每天乘搭公共交通工具的乘客，約有42%使用鐵路，而前往內地的陸路乘客人次則約有55%使用鐵路。

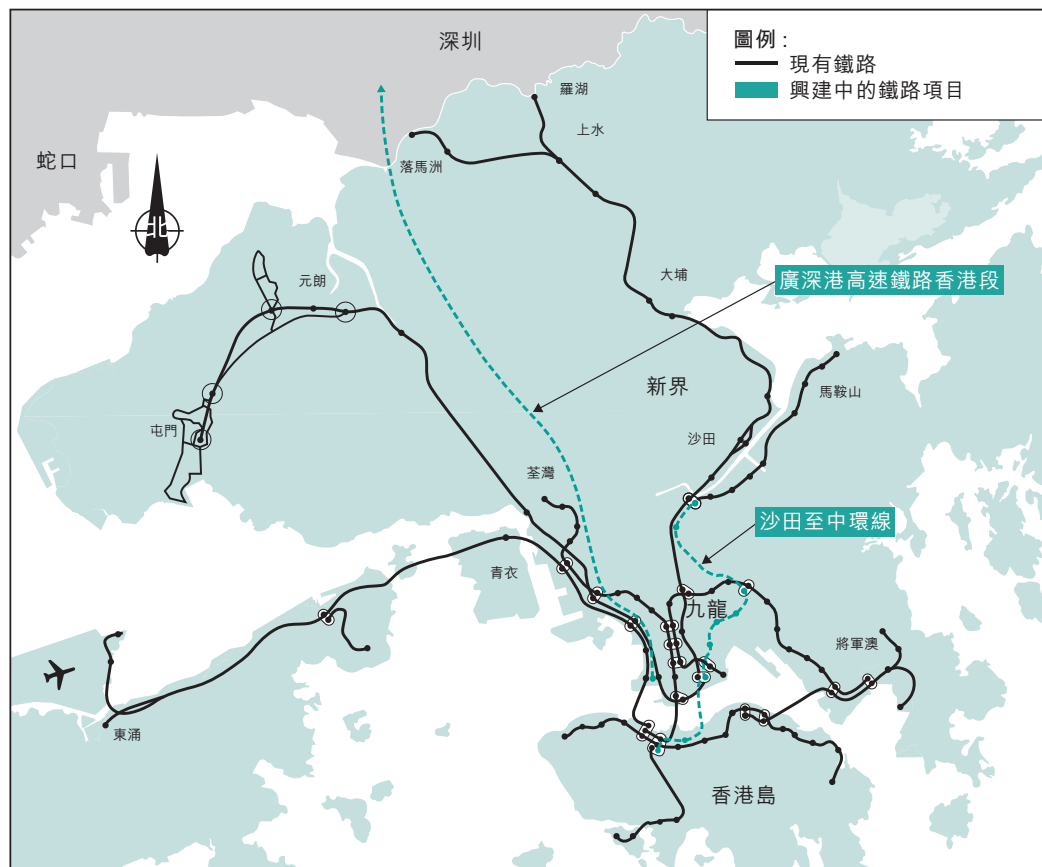
本港鐵路系統由香港鐵路有限公司(港鐵)營運。港鐵是上市公司，政府是該公司最大股東。港鐵的鐵路系統包括：

- 觀塘線(調景嶺站至黃埔站)
- 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)
- 迪士尼線(欣澳站至迪士尼站)
- 南港島線(海怡半島站至金鐘站)
- 機場快線(香港站至博覽館站)

鐵路網絡全長230.9公里，鋪有675公里長的軌道，設有93個重型鐵路車站，其中包括長35.2公里、鋪有70.4公里長軌道的機場快線，連接市區與香港國際機場及亞洲國際博覽館。新界西北亦建有輕鐵系統，全長36.2公里，鋪有73公里長的軌道，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。整個鐵路系統每日平均載客量約550萬人次。

此外，港鐵營辦來往香港與北京、上海及廣東省內城市的城際直通車服務。二零一七年，每日平均乘客量達10 100人次。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。二零一七年，每日平均乘客量達308 400人次。

顯示現有鐵路網絡和兩個興建中鐵路項目的地圖



興建中的鐵路項目

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、宋皇臺、土瓜灣、何文田、紅磡、會展及金鐘。沙中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，連接馬鞍山線大圍站與西鐵線紅磡站。“南北走廊”把現有東鐵線由紅磡站延伸過海至港島金鐘站。沙中線建造工程在二零一二年展開。該線通車後，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、啟德及土瓜灣)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。

廣深港高速鐵路香港段是一條長26公里的地下鐵路線，總站設於西九龍，建造工程在二零一零年展開。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超過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

政府的《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架構。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。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。這些項目正分階段進行。

電車

行走港島區的電車自一九零四年起投入服務。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為雙程路軌，長13公里；環繞跑馬地一段則為單程路軌，長約三公里。

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167輛，包括一輛觀光電車、一輛空調電車、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。二零一七年，電車平均每日載客約172 100人次。

陸路交通

道路網絡

香港共有全長2 112公里的道路、1 351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14條行車隧道，全部由私人公司按照管理合約管理和經營。14條隧道分別為海底隧道、東區海底隧道、獅子山隧道、香港仔隧道、啟德隧道、城門隧道、將軍澳隧道、觀景山隧道、機場隧道、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、南灣隧道和機場隧道，以及屬港珠澳大橋香港連接路一部分的觀景山隧道，都是免費通行。

本港另有三條隧道由私人公司按照“建造、營運及移交”模式經營，分別為大老山隧道、西區海底隧道和大欖隧道。大老山隧道的“建造、營運及移交”專營權將於二零一八年七月十一日屆滿，屆時政府將收回擁有權。西區海底隧道及大欖隧道的“建造、營運及移交”專營權將分別於二零二三年及二零二五年屆滿。

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

本港有五座主要懸索橋樑，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。五座橋樑中，只有青馬大橋和汲水門橋收費，這兩座橋同屬行車及鐵路兩用橋樑。青馬大橋是全球最長懸索橋樑之一。

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，主要涵蓋青葵公路、長青隧道、汀九橋、青馬大橋及汲水門橋。二零一七年，青馬大橋及汲水門橋平均每日行車量為93 400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，主要涵蓋昂船洲大橋、南灣隧道、尖山隧道、沙田嶺隧道及大圍隧道。二零一七年，這條快速公路的平均每日行車量為57 400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。

二零一七年，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23 700架次、5 100架次、2 400架次及12 700架次，而經這些管制站過境的旅客平均每日人數分別為78 600人次、11 600人次、8 500人次及111 300人次。過境車輛總數較上一年增加3.5%；經由鐵路、道路和渡輪過境的總乘客量增加0.2%，每日達680 800人次。經這些邊境管制站過境的旅客大多數乘坐過境巴士或使用該處提供的本地公共交通。本港約有130家公司營運過境巴士，平均每日乘客量約為68 700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25 900人次。經深圳灣口岸過境的人士，可使用該處提供的本地公共運輸，這些公共運輸的平均每日乘客量為83 700人次。

正在施工的工程

現正興建的中環及灣仔繞道和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／夏愨道／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。中環及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。

現正興建的蓮塘／香園圍口岸將連接深圳東部通道，讓過境車輛經惠鹽高速及深汕高速公路，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。此外，沙頭角、打鼓嶺與坪輦居民使用連接新口岸和粉嶺公路的新建道路，將可節省交通時間。

現正興建的將軍澳 — 藍田隧道將紓緩現時將軍澳隧道的交通負荷和應付將軍澳和觀塘區未來發展所帶來的交通需求。將軍澳 — 藍田隧道是一條長4.2公里的雙程雙線分隔車道，當中主隧道長2.2公里，連接將軍澳與東區海底隧道和觀塘茶果嶺道。將軍澳 — 藍田隧道是另一條連接將軍澳與東九龍的主要通道。該條隧道與啟德發展區擬建的T2主幹路和中九龍幹線將形成策略性六號幹線，提供一條快速通道往來西九龍和將軍澳。建造工程現正進行，預計在二零二一年完成。

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。建造工程在二零一三年展開。

港珠澳大橋工程，包括位處內地水域的主橋工程及香港段工程(即香港口岸及香港連接路)繼續進行。為港珠澳大橋香港口岸及屯門至赤鱸角連接路南面出入口所須土地進行的填海工程，於二零一一年在機場東北水域展開。香港口岸的上蓋建築工程在二零一四年展開。

香港連接路是一條雙程三線公路，全長12公里，由海、陸高架橋、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。建造工程在二零一二年展開。

屯門至赤鱸角連接路是一條雙程雙線分隔行車道，全長約九公里，連接屯門與港珠澳大橋香港口岸和北大嶼山。建造工程在二零一三年展開。

西貢公路改善工程第一期涵蓋嘉林別墅與匡湖居之間的一段西貢公路，把現時的不分隔車道擴闊為雙程雙線分隔車道。工程在二零一六年展開。

中九龍幹線為雙程三線幹道，全長4.7公里，包括3.9公里隧道，連接西九龍與東九龍擬建的啟德發展區和九龍灣道路網絡。建造工程在二零一七年十二月展開。中九龍幹線通車後，預計在繁忙時間取道幹線來往油麻地與九龍灣的車程約為五分鐘，較現時節省約25分鐘的車程。

規劃中的工程

政府現正規劃的道路建造及改善工程包括：

- **屯門西繞道** 政府現正就最新走線方案作進一步勘測研究，以確定是否可行。最新方案包括連接屯門至赤鱸角連接路和港深西部公路的隧道，以及連接至青田路的接駁隧道。
- **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，會連接中九龍幹線與將軍澳—藍田隧道。這個項目的詳細設計工作正在進行。
- **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)** 介乎沙田鄉事會路與火炭路之間的一段大埔公路，將由雙程雙線分隔行車道擴闊至雙程三線分隔車道。這個項目的詳細設計工作正在進行。
- **西貢公路** 西貢公路改善工程第二期涵蓋匡湖居至西貢市中心的一段，有關規劃工作正在進行。
- **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。
- **蓮麻坑路** 這項擬議工程會把原有介乎平原河至坪輦路(西段)，以及松園下至蓮麻坑(東段)之間單線行車的蓮麻坑路擴闊為雙線不分隔行車道。西段工程的詳細設計工作及東段工程的環境影響評估現正進行。
- **十一號幹線** 政府計劃進行可行性研究，以確定連接元朗至北大嶼山的十一號幹線的技術可行性及範圍，務求應付新界西北及北大嶼山發展所帶來的交通需求。

巴士

專營巴士

專營巴士是載容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31.2%。九龍和新界的巴士服務，主要由九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)提供。年底時，九巴經營334條行走九龍和新界的巴士線，以及65條過海巴士線，其中53條過海巴士線與其他營辦商聯營。九巴有3 967輛領有牌照的巴士，全屬可接載輪椅乘客的低地台巴士。二零一七年，九巴平均每日載客275萬人次。

港島的巴士服務主要由新世界第一巴士服務有限公司(新巴)和城巴有限公司(城巴)提供。年底時，新巴經營45條行走港島的巴士線、13條行走九龍和將軍澳的巴士線，以及35條過海巴士線，其中30條過海巴士線與九巴聯營。新巴有702輛領有牌照的巴士，全屬可接載輪椅乘客的低地台巴士。二零一七年，新巴平均每日載客447 400人次。

城巴根據兩項專營權分別營辦兩個網絡的巴士服務，當中一項專營權涵蓋52條港島巴士線、一條新界巴士線和31條過海巴士線，其中23條過海巴士線與九巴聯營；另一項專營權涵蓋連接市區至北大嶼山及機場的24條巴士線。年底時，城巴有944輛領有牌照的巴士，全屬可接載輪椅乘客的低地台巴士。二零一七年，城巴每日平均載客量為579 400人次。

新界與北大嶼山及機場之間的巴士服務主要由龍運巴士有限公司(龍運巴士)提供。年底時，龍運巴士經營30條巴士線，有245輛領有牌照的巴士，全屬可接載輪椅乘客的低地台巴士。二零一七年，龍運巴士平均每日載客107 100人次。

新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(嶼巴)經營22條行走大嶼山的巴士線和一條往返深圳灣口岸的巴士線。年底時，嶼巴有124輛領有牌照的巴士，其中57輛屬可接載輪椅乘客的低地台巴士。二零一七年，嶼巴平均每日載客77 700人次。

政府與這些巴士營辦商着力重組巴士路線，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。

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旅客、屋苑居民、上班人士和學生。年底時，已登記的非專營公共巴士有7 038輛。

公共小型巴士

自一九七六年起，公共小巴的數目限定為4 350輛。二零一七年七月七日，公共小巴提高乘客座位數目上限的修訂條例生效，公共小巴最多可載19名乘客。公共小巴每日載客約182萬人次。

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3 281輛綠色專線小巴，行走351條路線，平均每日載客1 525 200人次。紅色小巴沒有規定路線和行車時間表，車費可自行釐定，但營運地區受到限制。年底時，本港有1 069輛紅色小巴，平均每日載客295 300人次。

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75輛藍色大嶼山的士，每日載客約897 200人次。全港約有760個的士站及的士上落客點。

私家車

年底時，本港有552 710輛領有牌照的私家車，其中43 642輛屬二零一七年的新登記車輛。

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。政府在多個範疇採用先進科技，務求提升運輸管理效能。

牌照服務

年底時，本港有2 264 019名駕駛執照持有人，另有759 889輛領有牌照的私人車輛和6 311輛政府車輛。在領有牌照的私人車輛中，分別有電單車及機動三輪車53 317輛、私家車552 710輛、的士18 148輛、公共巴士12 967輛、私家巴士676輛、公共小巴4 338輛、私家小巴3 070輛、輕型貨車70 782輛、中型貨車36 156輛、重型貨車6 042輛和特別用途車輛1 683輛。政府平均每月發出4 730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，便須修習駕駛改進課程。二零一七年，約有25 600人修習該課程，其中約24 300人須強制修習。修習課程的人士中，約有93%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。商用車輛每年在四間政府車輛檢驗中心接受檢驗。二零一七年，經這些中心檢驗的車輛有214 000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45間)接受檢驗。年內，經這些中心檢驗的車輛有331 000輛。

進口車輛在登記和領取牌照前必須接受檢驗，以確定符合法例規定。二零一七年，政府批核的車輛有1 267種。

智能運輸系統

“智慧流動”是政府交通政策的重要一環。政府採用三管齊下的方式發展智能運輸系統，包括向公眾發放交通資訊、進行交通控制和支援執法行動。

政府通過道路交通資訊服務及政府“資料一線通”網站免費發放實時交通資訊。這些資訊包括設置在183個策略性地點的固定方向閉路電視攝影機所拍攝的交通情況快拍圖像、在各過海路線及由新界往九龍的主要路線分流點提供估算行車時間以協助駕駛者選擇合適的行車路線、利用行車速度圖向公眾提供主要路線的交通情況，以及特別交通消息。

此外，政府的“香港乘車易”、“香港行車易”網站及流動應用程式，可供使用者搜尋公共交通資訊及駕駛路線，以及隨時隨地提供實時交通資訊。政府在15個地點(包括機場一號客運大樓接機大堂、香港會議展覽中心、山頂廣場和公共交通交匯處)安裝18個“香港乘車易”資訊站，讓沒有使用流動數據服務的人士(例如旅客)也可查閱“香港乘車易”的功能。“交通快訊”流動應用程式加強交通事故期間的資訊發布，方便市民及早計劃行程。

智能運輸系統應用於交通管制，全港幾乎所有交通燈都連接到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1 898個路口裝有交通燈，其中1 857個連接至區域交通控制系統，以便由交通燈控制的路口能順序亮起綠燈讓車輛通過，減少車輛停頓或延誤，達致交通暢順，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，本港採用發光二極管式交通燈。

幹線公路上的交通管制及監察設施有助提升監察交通情況和處理交通事故的能力。全港所有隧道，連同青馬管制區、青沙管制區、機場路、深圳灣公路大橋和吐露港公路都已裝設交通管制及監察設施，包括車輛探測器、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。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。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。

新研發的交通及事故管理系統於二零一七年年底推出，以提升管理交通及運輸事故和向公眾發布資訊的效率與成效。

交通執法方面，全港有195個交通燈控制路口裝有數碼衝紅燈攝影機，遏止衝紅燈行為，另有數碼偵察車速攝影機以打擊超速駕駛。全港有24部數碼偵察車速攝影機輪流放置在130個攝影機機箱內運作。青馬管制區及青沙管制區亦有另外六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察車速攝影機在八個位置輪流運作。

電子收費系統

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收費亭無須停車繳費。二零一七年，約有48.4%的駕駛者經過收費隧道和收費道路時，使用自動收費系統。

“停車拍卡”電子繳費服務由七月起逐步推出，供駕駛人士以某些非接觸式信用卡繳費。截至二零一七年底，海底隧道、城門隧道、香港仔隧道及青嶼幹線已設有該繳費服務。

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，以應付駕駛人士的短期泊車需要。年底時，全港約有18 000個設有電子停車收費錶的泊車位，另有約16 300個不設收費錶的路旁泊車位。

政府擁有11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5 600個公眾泊車位。

除政府停車場外，還有香港機場管理局(機管局)在香港國際機場，以及房屋署和領展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，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)合共提供約195 800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、西鐵線錦上路站和南港島線海洋公園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。

為協助駕駛人士尋找泊車位，所有政府公眾停車場及45個由私人營辦商營辦的公眾停車場經由運輸署的“香港行車易”流動應用程式和網站，以及政府“資料一線通”網站，發放實時空置泊車位資訊。政府會繼續鼓勵更多私人營辦商發放空置泊車位資訊。

道路安全

二零一七年，涉及傷亡的道路交通意外有15 725宗，其中導致重傷和致命的意外分別有2 070宗和104宗。回顧二零一六年，道路交通意外有16 099宗，其中導致重傷和致命的意外分別有2 379宗和129宗。二零一七年的致命及導致重傷道路交通意外總數較二零一六年減少13.3%。

行人交通

香港好·易行

政府的“香港好·易行”計劃循四個主題鼓勵市民安步當車，該四個主題為：提供清晰方便的步行路線資訊，讓市民可“行得醒”；完善步行網絡令市民“行得通”；締造舒適寫意的步行環境，讓市民“行得爽”；以及提供安全高質的步行環境，以確保“行得妥”。二零一七年，運輸署推行的措施包括：在某些連接公共交通的行人通道加設上蓋；在“香港乘車易”應用程式加入新功能，讓市民可計劃和搜尋銅鑼灣主要購物區內的最佳步行路線；完成18個分段橫過馬路處的交通燈訊號同步安排；以及開展研究，分別探討如何讓行人更便捷往來灣仔及上環和令香港更“好行”和更“易行”。

上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統

中環至半山自動扶梯連接系統、炮台山行人連接系統、正街自動扶梯連接系統及月華街行人連接系統方便行人往返山勢起伏的地區。慈雲山行人連接系統於十月全面開放供公眾使用。此外，在九龍城、青衣和葵涌三個升降機系統現正建造，預計於二零一九年起逐步完成。二零一七年年底，檢討和改善上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統評審機制的顧問研究展開，並據此選出適合推展的建議。

改善行人環境

擬建元朗市明渠架空行人天橋的詳細設計工作正在進行。在旺角，擬建行人天橋系統的勘測工作繼續進行。

“人人暢道通行”計劃

在技術上可行的情況下，由路政署保養的行人天橋、高架行人道和行人隧道均加建無障礙通道設施，例如升降機及斜道。公共行人通道如沒有標準無障礙通道設施，而在約100米範圍內又沒有其他無障礙行人過路設施，政府便會在該處加建升降機或標準斜道。在145個加裝升降機或標準斜道的項目中，截至十月底已完成的項目有64個。

政府現正根據二零一二年公布的“人人暢道通行”計劃，在54條由路政署保養的公共行人通道，進行由18區區議會選定的優先加建升降機項目，涉及57項工程。在這些優先項目中，截至十月底已完成的項目有三個。

政府在二零一六年宣布，只要符合若干條件，“人人暢道通行”計劃的下一階段不再局限於由路政署負責保養的公共行人通道。九月，諮詢18區區議會的工作大致完成，另有45條行人通道獲選定進行優先加建升降機項目，涉及48項工程。路政署已就這些項目展開勘測及設計工作。

海上交通

本地渡輪

對於沒有或有限度陸路交通工具可達的離島，渡輪可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。

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、兩條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、往返離島及其他地區的服務。本港還有66條屬輔助性質的“街渡”渡輪服務，覆蓋較偏遠地點。二零一七年，港內航線平均每日載客約61 600人次，往來離島的航線平均每日載客約66 500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11個港口。二零一七年，乘坐跨境渡輪往來港澳的乘客有2 078萬人次，而往來香港與中國內地的乘客則有415萬人次。

本地船隻

二零一七年，本港約有18 700艘獲發牌照的客船、貨船、漁船和遊樂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因應本身的營運及財政狀況、市場情況和乘客需求，提供票價優惠。

港鐵的優惠包括東鐵線、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。現時約八成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條巴士路線，約佔全部巴士路線的72%。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。

政府為長者及殘疾人士提供票價優惠

政府推行長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃，鼓勵年滿65歲的居民及殘疾人士多參與社區活動。合資格人士可以每程兩元乘搭指定公共交通工具，包括港鐵一般路線^{註一}、專營巴士路線、渡輪航線和綠色專線小巴路線。截至十二月底，該計劃平均每日約有1 045 700人次受惠。

^{註一} 港鐵一般路線指本地服務路線，包括新界西北的輕鐵及港鐵巴士，但不包括機場快線、往返羅湖站、落馬洲站及馬場站的東鐵線服務，以及東鐵線頭等服務。

公共交通費用補貼計劃

十月發表的《施政報告》建議推出免入息審查的公共交通費用補貼計劃，為日常乘坐本地公共交通出行而公共交通開支較高的市民減輕交通費負擔。市民的每月公共交通開支如超出400元，政府會為超出這水平的實際公共交通開支提供25%的補貼，補貼金額以每月300元為上限。計劃涵蓋港鐵、專營巴士、公共小巴、渡輪、街渡、電車，以及提供居民服務和僱員服務的非專營巴士，預計每年補貼的金額約為23億元，有超過220萬名市民受惠。政府會在二零一八年年初向立法會財務委員會申請撥款，以期在獲批撥款後一年內推行計劃。

港口

香港是國際海運中心及區域樞紐港。年內，來自世界各地的遠洋輪船及從珠江來港的內河船隻進出港口達370 000航次，運載貨物約2.80億公噸，接載跨境渡輪及郵輪乘客約2 900萬人次。此外，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。

香港亦是全球最繁忙的貨櫃港之一，二零一七年處理的貨櫃約2 100萬個20呎標準貨櫃單位。

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和航運業務運作暢順。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密切聯繫，並聽取港口設施使用者和經營人的意見。

海事處網站提供關於港口、船舶註冊及海事處服務和設施的資訊。海事處電子業務系統提供一站式網上平台，簡化和加快辦理關務的程序，提供的服務包括遞交申請、自動批核申請、自行列印許可證和證書、自動轉帳付款和查閱申請審批進度。

港口基建、設施和服務

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，並定期疏浚海港、航道和主要河道。該署負責維修保養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、317處碼頭和登岸梯級、101個靠船墩、14 100公頃的航道及3 590公頃的碇泊區。

土木工程拓展署亦籌劃、設計和興建公共海事設施。二零一七年，該署繼續籌劃和設計鯉魚門的新公眾登岸設施，並展開橋咀碼頭的重建工程和完成塔門碼頭的改善工程。至於位於新界及離島的偏遠公眾碼頭，該署已展開碼頭改善工程的籌劃工作。

貨櫃處理設施是物流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，葵青貨櫃碼頭港池及進港航道的海牀深度已挖至17米。海牀深度增加後，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，所有泊位的總長度為4 852米，讓貨運經營人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》，管制這些跨境渡輪客運碼頭的使用。

船舶航行監察服務

海事處船隻航行監察中心為訪港船隻提供航行監察服務，以確保航行安全及船隻進出本港的效率。

海港巡邏與本地交通控制站

海事處海港巡邏組負責運作一支擁有29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，為葵青貨櫃碼頭鄰近一帶水域的船舶提供資料和交通管理服務。

領港服務

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港服務。海事處處長規管和監督領港服務。

海道測量

海道測量部負責測量海道，編訂海圖、電子海圖和其他刊物，以便船隻在香港水域航行。該部每兩星期發出航海通告以供更新海圖，又經互聯網提供實時潮汐、預測水流和馬灣航道適航時段的資訊。

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。

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。

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。

港口保安

香港所有指定港口設施，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和演練，以及每年稽核港口設施的保安安排。

海事工業安全

海事處海事工業安全組執行《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，並就這些工程進行安全檢查，推廣安全工作守則及規例。

港口發展

海事處就影響港口和海上交通的規劃項目提供專業意見。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。

政府現正推展“香港港口發展策略2030研究”及“善用葵青區港口後勤用地的建議”所提出的一系列改善措施，以提升港口的運作效率。

海運業

在本港營辦航線的國際海運公司約有50家，每星期提供約320班航班，目的地遍及全球約470個港口。此外，也有逾800家與海運服務有關的公司在本港營業，提供船隻管理、船務經紀及船舶租賃、海事保險，以及海事法律及仲裁服務。香港亦是區內的船舶融資中心。根據香港船東會的資料，香港船東擁有或管理的船舶，載重噸位佔全球商船總載重噸位接近10%。

香港與45個稅務當局已訂立有關海運收入寬免雙重課稅的安排。

香港海運港口局

香港海運港口局屬高層次諮詢組織，由運輸及房屋局局長擔任主席，成員包括海運及港口業界翹楚。該局的目標是締造方便營運海運業務的環境、培育本地海運人才和推廣香港海運及港口業的優勢，以確立香港的國際海運中心地位。

二零一七年，該局的代表團曾出訪倫敦、漢堡、東京、上海和北京。這些外訪有助提升香港的國際海運中心地位和推廣其優質的專業海運服務。九月，該局與倫敦海事服務協會簽署合作備忘錄。該協會負責推廣以英國為基地的公司，簽署備忘錄目的是加強香港和英國在推動高增值海運服務和培訓海運從業員方面的合作。

此外，該局在十一月舉辦第二屆“香港海運週”，藉此團結香港海運業界並展示其實力、令社會更了解香港港口及海運業的重大經濟貢獻，以及推廣香港為經營海運業務的首選地。“香港海運週”設有47項活動，吸引超過11 000名海外及本地海運及港口業人士和公眾參與。

海運及空運人才培訓基金

政府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，以建立多元化和具競爭力的專業及技術人才庫。二零一七年，基金的周年實習聯網計劃為年輕人提供約490個海運和航空業實習職位。海運方面，基金在二零一七年推出三項新計劃，包括香港大學—上海海事大學學術合作計劃、香港海事法律獎學金計劃及香港航海及海運獎學金計劃，以培育人才。

香港船舶註冊

二零一七年，海事處管理的香港船舶註冊位列全球第四。截至十二月底，註冊的船隻超過1.138億總噸。為確保香港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。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香港註冊船隻及在香港水域發生的嚴重海上事故。調查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發生。二零一七年，該部就18宗嚴重意外事故展開調查。為提高公眾對海上安全的意識，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。年內，有51 864名不同國籍船員在香港註冊的遠洋輪船上工作，另有1 288名高級船員和普通船員在行走珠江三角洲(珠三角)地區的高速渡輪上服務。

政府的航海訓練獎勵計劃鼓勵本地青年加入香港航海專業。政府向參加者發放獎勵金，讓他們接受航海訓練。二零一七年，有45名青年參加這項計劃成為實習生。

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。二零一七年，香港特區政府人員出席19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，海事處積極參與相關活動。香港在技術合作計劃諮詢小組擔任組長，又是另外四個工作小組的成員。

二零一七年，海事處為抵港的外國遠洋輪船完成664項首次港口國監督檢查，佔這類輪船總數的13%。在所有經檢查的船舶中，有4.07%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。中心的專業人員配備現代化通訊設備，根據求救警報而行動和協調搜救行動。

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。海事處管理其中75艘船舶，供部門處理港口事務，以及為其他政府部門提供服務。海事處管理的船舶包括巡邏小輪、特別建造的運送小輪、浮臺、海道測量船和爆炸品運載船。二零一七年，海事處轄下還有27艘按合約提供的船隻，當中包括運送小輪及拖船。

政府船塢

政府船塢由海事處政府船隊科管理，負責設計、採購、修理和維修所有政府船隻。船塢坐落昂船洲，佔地9.8公頃，另有面積達8.3公頃的遮蔽塘口供繫泊船隻。政府船塢設有十個固定有蓋修船棚、四個移動式有蓋修船棚及30個露天修船區；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。

二零一七年，為政府建成的新船有15艘，總值4,700萬元；批予造船廠的新船合約共11份，總值2.57億元。維持政府船塢設施及政府船隊運作的開支接近5.8億元。

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1100班航班往來全球約220個航點。

香港國際機場

二零一七年，機場處理的客運量達7290萬人次，較二零一六年增加3.3%；進出香港的航班數目有420659架次，較二零一六年增加2.2%。貨運量較二零一六年增加9.2%，達494萬公噸，連同年內處理112000公噸的航空郵件量，機場的貨運及航空郵件總量首次突破500萬公噸。

機場提供來往珠三角地區的廣闊海陸聯運交通網絡。年內，機場海天客運碼頭每日有90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。機場每日有550班客車，接載旅客來往機場與約110個珠三角城鎮。每天來往香港與內地的跨境服務轎車約有580班。

機場服務

機管局進行多項設施改善和擴建計劃，以應付雙跑道系統的中期航空交通需求。新的中場客運大樓落成後營運整整一年，現時每月處理客運量超過100萬人次。中場範圍發展計劃的餘下項目將在二零二零年之前分階段完成，而一號客運大樓亦正在擴建。

除了基建設施外，機管局更運用自動化及流動技術，例如提升“我的航班”流動應用程式、推出無線射頻識別行李標籤及自助行李託運服務，以加強服務水平。

未來發展

為維持香港這個世界及地區航空樞紐的競爭力，機管局正推展三跑道系統計劃。工程包括在現有機場島以北填海拓地約650公頃、興建第三條跑道及第三條跑道客運大樓、新旅客捷運系統、新快速行李處理系統、擴建二號客運大樓及興建輔助設施。

相關法定程序完成後，機管局在二零一六年八月一日啓動三跑道系統建造工程，首階段為填海拓地工程。根據機管局資料，建造工程需時約八年完成。機管局會為這項計劃自行籌集資金，按付款當日價格計算，估計約為1,415億元。

機管局按環境影響評估報告及環境許可證的要求落實環境影響緩解措施，以期做到“邊建設、邊保育”。此外，由運輸及房屋局局長擔任主席的高層次諮詢委員會，負責就三跑道系統的主要事宜提供意見，並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會增加差不多50%至62萬架次，能應付香港長遠的航空交通需求。機管局估計，到二零三零年，機場每年可處理的客運量約為一億人次，貨運量則為900萬公噸。

培育人才

機管局於二零一六年成立香港國際航空學院，旨在培訓本地和區域航空運輸管理人才。學院開辦不同程度的課程，包括青年課程、機場員工在職培訓以至碩士學位課程等。該學院又與法國國立民用航空學院合作，為航空業人才合辦一系列課程。法國國立民用航空學院是歐洲最具規模的航空學及民用航空大學。六月，政府與法國民航局簽訂合作備忘錄，進一步合作為東南亞國家民航機關的官員提供培訓，並配合國際民用航空組織的“不讓任何國家掉隊”活動，協助發展中國家改善民用航空發展進程。

獎項

機場自一九九八年啓用以來，約70次獲得最佳機場的美譽。香港國際機場連續十次獲TTG雜誌評選為“最佳機場”後，再次獲得“旅遊名人堂”殊榮。此外，香港國際機場第七次獲航空運輸學會頒發“亞洲機場效率昭著獎”，又獲航空貨運業表揚，包括獲Asia Cargo News推選為“全球最佳機場”，以及贏得Payload Asia的“年度亞太地區最佳機場—業界之選”大獎。香港國際機場亦在Skytrax的年度“全球最佳機場大獎”中獲投選為餐飲服務表現最佳，以及在亞洲未來旅遊體驗大獎中獲頒發“北亞及東亞最佳機場”獎。

航空服務

在中央人民政府的授權下，香港特區政府與民航伙伴磋商並簽署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。香港已簽署67份雙邊民用航空運輸協定。香港政府也與民航伙伴檢討空運權及民用航空運輸安排，以擴展本港的航空網絡並引入更多競爭。二零一七年，政府與13個民航伙伴檢討或擴展民用航空運輸安排。政府也分別與西班牙簽署和與以色列修訂民用航空運輸協定，以及與巴西草簽更新的民用航空運輸協定。在“一帶一路”沿線約70個國家中，香港已經與42個國家簽署民用航空運輸協定或國際民用航空過境協定。政府會繼續與“一帶一路”沿線其他國家及其他民航伙伴商討新的民用航空運輸協定和擴展現有安排。

年內，空運牌照局批准國泰航空公司及香港快運航空公司就經營新航線更改牌照、向香港貨運航空公司發出牌照，以及批准空中快線直升機公司、港龍航空公司和香港快運航空公司的續牌申請。

二零一七年，國泰航空公司的直航服務範圍遍及全球81個目的地。港龍航空公司的直航服務則涵蓋亞洲47個目的地，包括內地21個城市。香港華民航空公司營運的直航貨運服務，涵蓋亞洲12個目的地。香港航空公司經營的直航服務，涵蓋全球45個目的地。香港快運航空公司是本地唯一一家廉價航空公司，經營的直航服務，涵蓋亞洲及美國(塞班島)32個目的地。十二月，新成立的本地航空公司香港貨運航空公司開始定期航班服務，營運直航服務至亞洲四個目的地。所有本地航空公司的機隊合共有280架飛機。

六家非本港航空公司新開辦來往香港的定期客運航班服務，全日空日本航空在六月開辦來往東京與香港的航班；維珍澳洲航空在七月開辦來往墨爾本與香港的航班；首爾航空、柬埔寨吳哥航空及柬埔寨景成國際航空在十月分別開辦來往首爾、暹粒及金邊與香港的航班；以及瀾湄航空在十一月開辦來往金邊與香港的航班。

至於非本地航空公司的貨運航班服務方面，Air Cargo Global在七月開辦來往布拉格與香港的航班；CargoLogicAir在九月開辦來往倫敦與香港的航班；Western Global Airlines在九月開辦來往美國與香港的航班；以及National Air Cargo在十一月開辦來往芝加哥與香港的航班。

航空交通管理

民航處採用的新航空交通管制系統具備強化功能，系統設計先進，足以應付預期的急速航空交通增長，包括發展機場三跑道系統所帶來的航空交通增長。新系統於二零一六年十一月全面啓用後，在二零一七年處理約750 000架次航班升降(包括在香港國際機場升降和飛越香港空域的航班)，較二零一六年上升7.6%。二零一七年，即使在惡劣天氣情況下(包括五次強烈熱帶風暴、強颱風及超強颱風)，新系統仍一直提供安全和有效率的空中導航服務。二零一七年十一月，民航處獲民用空中航行服務組織頒發二零一七年度全球安全成就獎，以表揚民航處採用新系統，協助提升香港飛行情報區空中導航服務的安全及效率。

航空保安

政府根據《航空保安條例》，實施國際民用航空組織就航空保安所頒布的各项公約及協議。《香港航空保安計劃》列明機場各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，佔本地生產總值的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，加上機場和海港口岸效率高、服務可靠且四通八達，因此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。這些成就全賴提供各式服務和設施的業內營運商、投資者和高效率的從業員，而本港公私營機構衷誠合作，也是成功因素之一。

香港有生產力和效率極高的貨櫃碼頭，由國際知名的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，每年合共可處理超過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諮詢組織，由運輸及房屋局局長擔任主席，為政府和業界相關人士建立平台，就推動本港物流業的進一步發展制定措施。

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

香港物流發展局：www.logisticshk.gov.hk

香港海運港口局：www.hkmpb.gov.hk

海道測量部：www.hydro.gov.hk

海事處：www.mardep.gov.hk

運輸及房屋局：www.thb.gov.hk

運輸署：www.td.gov.hk