

第十四章

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。

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

政府的目的是提供安全可靠、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。

为确保这些施政方针能够以环保方式持续推行，政府支持可改善环境的措施，并按照可持续发展原则规划公共基建工程项目。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。

政府亦会联同公共交通机构采取行动，以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和调配更多环保巴士。

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。香港的铁路系统为公共运输系统骨干，对本港经济、社会及土地的持续发展发挥关键作用。铁路系统每日平均载客量约540万人次，占公共交通工具乘客约42%，而前往内地的陆路乘客人次则约有55%使用铁路。

本港铁路系统由香港铁路有限公司(港铁)营运和管理。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(调景岭至黄埔)
- 荃湾线(荃湾至中环)
- 港岛线(柴湾至坚尼地城)
- 将军澳线(宝琳／康城至北角)
- 南港岛线(海怡半岛至金钟)
- 东涌线(香港至东涌)
- 迪士尼线(欣澳至迪士尼)
- 机场快线(香港至博览馆)
- 东铁线(红磡至罗湖／落马洲)
- 西铁线(屯门至红磡)
- 马鞍山线(乌溪沙至大围)
- 广深港高速铁路(高铁)香港段
- 轻铁

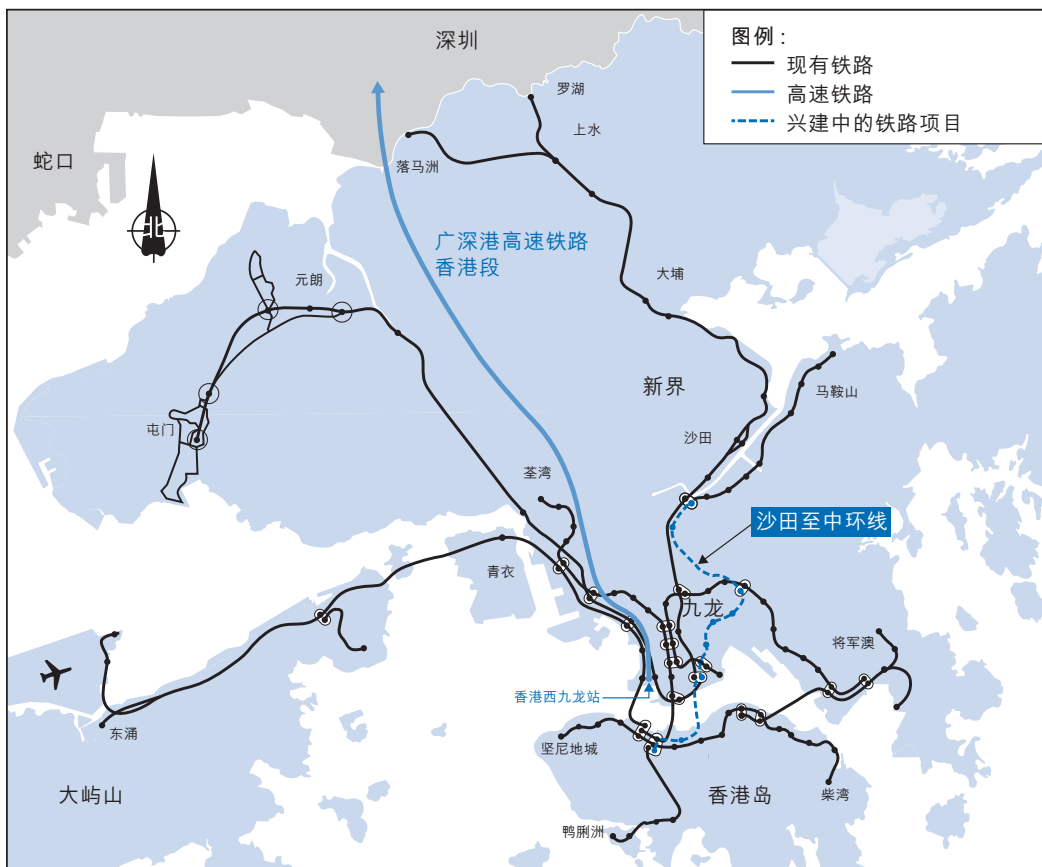
铁路网络全长256.9公里，设有94个重型铁路车站，其中包括长35.2公里的机场快线，连接市区与香港国际机场及亚洲国际博览馆。新界西北亦建有轻铁系统，全长36.2公里，设有68个车站。整个铁路系统与轻铁接驳巴士服务相辅相成。

港铁亦提供三类跨境列车服务。城际直通车服务来往香港红磡站与北京、上海及广东省内城市，二零一八年每日平均跨境乘客量达9 900人次。由东铁线连贯的罗湖站及落马洲

站能通往深圳的管制站，二零一八年每日平均跨境乘客量合共321 800人次。高铁的香港西九龙站于九月二十三日投入服务，截至十二月底，每日平均乘客量接近53 000人次。

高铁香港段全长约26公里的地下铁路走廊，由西九龙通往深圳，再连接高铁内地段。乘客可使用这条高速铁路从西九龙站直达44个内地目的地，包括福田、深圳北、光明城、虎门、庆盛和广州南六个短途站，以及包括北京、上海、杭州、厦门、福州、汕头、武汉、长沙、南昌、郑州、昆明、桂林、贵阳及石家庄在内的38个长途站。

显示现有铁路网络和兴建中铁路项目的地图



兴建中的铁路项目

沙田至中环线属策略性铁路项目，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、宋皇台、土瓜湾、何文田、红磡、会展及金钟。沙中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，连接马鞍山线大围站与西铁线红磡站。“南北走廊”把现有东铁线由红磡站延伸过海至港岛金钟站。

沙中线建造工程在二零一二年展开。该线通车后，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。沙中线将为现时没有铁路网络的地区(例如显径、启德及土瓜湾)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载客量，减轻现时九龙市区及港岛区铁路线的负荷。

未来铁路发展

政府的《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架构。考虑到运输需求、成本效益和新发展区的发展需要，文件建议推展七个铁路项目，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。

电车

行走港岛区的电车于一九零四年投入服务。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的一段为双程路轨，长13公里；环绕跑马地的一段则为单程路轨，长约三公里。

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167辆，包括一辆观光电车、一辆空调电车、三辆供游客和私人租用的电车，以及三辆特别维修电车。二零一八年，电车平均每日载客约164 700人次。

陆路交通

道路网络

香港共有全长2 123公里的道路、1 357个道路构筑物、18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15条行车隧道，全部由私人公司按照管理合约管理和经营。15条隧道分别为海底隧道、东区海底隧道、狮子山隧道、香港仔隧道、启德隧道、城门隧道、大老山隧道、将军澳隧道、观景山隧道、机场隧道、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、南湾隧道和机场隧道，以及属港珠澳大桥香港连接路一部分的观景山隧道，都是免费通行。

本港另有两条隧道由私人公司按照“建造、营运及移交”模式经营，分别为西区海底隧道和大榄隧道。两条隧道的专营权将分别于二零二三年及二零二五年届满。

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

本港有五座主要悬索桥梁，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。五座桥梁中，只有青马大桥和汲水门桥收费，这两座桥同属行车及铁路两用桥梁。青马大桥是全球最长悬索桥梁之一。

港珠澳大桥(包括主桥、香港口岸及香港连接路)已于十月二十四日启用。

屯门至赤鱓角连接路是一条双程双线分隔行车道，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，由南面连接路和北面连接路组成。南面连接路已于十月二十四日及十一月三十日分阶段开通，以配合港珠澳大桥启用；北面连接路则预计最早于二零二零年完工。

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，主要涵盖青葵公路、长青隧道、汀九桥、青马大桥及汲水门桥。二零一八年，青马大桥及汲水门桥平均每日行车量为96 800架次。

青沙管制区

青沙管制区由私人营办商管理，整个快速公路网全长13公里，主要涵盖昂船洲大桥、南湾隧道、尖山隧道、沙田岭隧道及大围隧道。二零一八年，这条快速公路的平均每日行车量为60 100架次。

过境道路通道

香港与内地之间有五条过境道路通道，分别设于落马洲、文锦渡、沙头角、深圳湾及港珠澳大桥香港口岸。港珠澳大桥香港口岸于十月二十四日启用，是首条把香港、珠海及澳门连接起来的过境道路通道。这五条过境通道每天开放予货车及客运车辆使用。连接深圳皇岗口岸的落马洲管制站，以及与珠海和澳门连接的香港口岸，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正至晚上十时正，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。

二零一八年，位于落马洲、文锦渡、沙头角、深圳湾口岸及港珠澳大桥香港口岸各个管制站平均每日录得的交通量分别为22 300架次、4 600架次、2 300架次、13 200架次及3 500架次，载客量则分别为78 400人次、11 800人次、8 500人次、121 300人次及69 800人次。广深港高铁及港珠澳大桥通车后，使用铁路及道路和乘坐渡轮过境的乘客

合共增加5.2%，每日达715 900人次。经道路边境管制站过境的旅客大多数乘坐过境巴士、穿梭巴士或使用本港的公共运输服务，这些交通工具平均每日的过境乘客量分别为83 800、80 400及95 200人次。本港约有130家公司营运过境巴士。前往内地的旅客可使用本港的公共运输服务到港珠澳大桥香港口岸及深圳口岸；在港珠澳大桥香港口岸，他们须转乘穿梭巴士到内地的管制站，而经深圳口岸过境的人士，则可在旅检大楼步行过境到深圳。

正在施工的工程

中环及湾仔绕道和东区走廊连接路(绕道)是港岛北岸东西行策略性干道的一部分，旨在纾缓干诺道中／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。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。该项工程项目将于二零一九年一月二十日通车，届时驾车来往中环与北角所需时间缩短至五分钟。

莲塘／香园围口岸将连接深圳东部通道，方便过境车辆经惠盐高速公路及深汕高速公路，迅速到达粤东、福建及江西省。新口岸启用后，将可大幅缩短来往香港与深圳东部及粤东地区以至邻近省份的行车时间，大大促进区内的合作和发展。沙头角、打鼓岭及坪輦居民使用连接新口岸与粉岭公路的新建道路，亦可节省交通时间，其中沙头角道交汇处及坪洋交汇处已于十二月底开放供公众使用。

中九龙干线为双程三线干道，全长4.7公里，当中3.9公里是隧道，连接西九龙与东九龙的九龙湾和启德发展区，预计在二零二五年落成。中九龙干线通车后，在繁忙时间取道干线来往油麻地与九龙湾的车程约为五分钟，较现时的半小时车程短。

将军澳—蓝田隧道旨在应付将军澳和观塘未来发展所带来的交通需求，并纾缓现时将军澳隧道的交通负荷。将军澳—蓝田隧道是双程双线分隔公路，全长4.2公里，当中主隧道长2.2公里，连接将军澳与东区海底隧道和观塘茶果岭道。将军澳—蓝田隧道是另一条连接将军澳与东九龙的主要通道。该条隧道与拟建的T2主干路、茶果岭隧道和中九龙干线将形成策略性六号干线，提供一条快速通道往来将军澳与西九龙。建造工程预计在二零二一年完成。

将军澳跨湾连接路会连接现正兴建的将军澳—蓝田隧道与将军澳第86区的环保大道。该连接路是双程双线分隔车道，全长1.8公里，当中1公里是横跨将军澳海湾的高架桥。将军澳跨湾连接路是另一条进出将军澳东南部的通道。建造工程预计在二零二二年完成。

泰亨与和合石交汇处之间的粉岭公路现正进行扩阔工程，由双程三线分隔车道扩阔为双程四线分隔车道。建造工程预计在二零一九年完成。

西贡公路改善工程第一期涵盖嘉林别墅与匡湖居之间的一段西贡公路，现时的不分隔车道会扩阔为双程双线分隔车道，预计于二零二零年年底完成。

沙田广场近沙田乡事会路与禾輦村民和楼近火炭路之间的一段大埔公路(沙田段)现正进行扩阔工程，由双程双线分隔车道扩阔为双程三线分隔车道。建造工程在二零一八年展开，预计在二零二三年下半年完成。

规划中的工程

拟议的T2主干路及茶果岭隧道项目会兴建一条双程双线分隔车道，全长约3.4公里，当中3.1公里为隧道，贯穿观塘避风塘及邻近地区。T2主干路及茶果岭隧道是策略性六号干线的中段，连接中九龙干线与将军澳—蓝田隧道。这个项目的详细设计工作处于后期阶段。

政府现正就屯门西绕道作进一步勘测研究，以确定项目是否可行。

西贡公路改善工程第二期涵盖匡湖居至西贡市中心的一段，有关规划工作正在进行。

拟建的T4主干路是双程双线分隔车道，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。这个项目的勘测研究正在进行。

拟议的莲麻坑路扩阔工程会把原有介乎平原河至坪輦路(西段)，以及松园下至莲麻坑(东段)之间的单线道路扩阔为双线不分隔行车道。西段工程的详细设计工作已在二零一八年大致完成，东段工程的环境影响评估现正进行。

政府在二零一八年展开可行性研究，目的是确定连接元朗至北大屿山的十一号干线的范围及在技术上是否可行，以应付新界西北发展所带来的交通需求。

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31.5%。九龙和新界的巴士服务，主要由九龙巴士(一九三三)有限公司(九巴)提供。年底时，九巴经营346条行走九龙和新界的巴士线，以及64条过海巴士线，其中51条过海巴士线与其他营办商联营。九巴有4 094辆领有牌照的巴士，全属可接载轮椅乘客的低地台巴士。二零一八年，九巴平均每日载客280万人次。

港岛的巴士服务主要由新世界第一巴士服务有限公司(新巴)和城巴有限公司(城巴)提供。年底时，新巴经营46条行走港岛的巴士线、13条行走九龙和将军澳的巴士线，以及

十四

运输

33条过海巴士线，其中28条过海巴士线与九巴联营。新巴有663辆领有牌照的巴士，全属可接载轮椅乘客的低地台巴士。二零一八年，新巴平均每日载客456 000人次。

城巴根据两项专营权分别营办两个网络的巴士服务，当中一项专营权涵盖52条行走港岛的巴士线、两条行走九龙和一条行走新界的巴士线，以及32条过海巴士线，其中23条过海巴士线与九巴联营；另一项专营权涵盖连接市区至北大屿山及机场的28条巴士线和一条往返高铁西九龙站的巴士线。年底时，城巴有978辆领有牌照的巴士，全属可接载轮椅乘客的低地台巴士。二零一八年，城巴平均每日载客600 100人次。

新界与北大屿山及机场之间的巴士服务主要由龙运巴士有限公司(龙运巴士)提供。年底时，龙运巴士经营34条巴士线，有261辆领有牌照的巴士，全属可接载轮椅乘客的低地台巴士。二零一八年，龙运巴士平均每日载客113 700人次。

新大屿山巴士(一九七三)有限公司(屿巴)经营26条行走大屿山的巴士线和一条往返深圳湾口岸的巴士线。年底时，屿巴有155辆领有牌照的巴士，其中93辆属可接载轮椅乘客的低地台巴士。二零一八年，屿巴平均每日载客83 600人次。

政府与这些巴士营办商着力重组巴士路线，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。

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旅客、屋苑居民、上班人士和学生。年底时，已登记的非专营公共巴士有7 130辆。

公共小型巴士

自一九七六年起，公共小型巴士(公共小巴)的数目限定为4 350辆，每日载客约181万人次。二零一七年，提高公共小巴乘客座位数目上限至19个的修订条例生效。

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3 295辆绿色专线小巴，行走349条路线，平均每日载客1 522 700人次。红色小巴没有规定路线和行车时间表，车费可自行厘定，但营运地区受到限制。年底时，本港有1 028辆红色小巴，平均每日载客288 100人次。

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75辆蓝色大屿山的士，年内每日载客约889 200人次。全港约有760个的士站及指定的士上落客点。

私家车

年底时，本港有565 213辆领有牌照的私家车，其中42 287辆属二零一八年的新登记车辆。

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。政府多个范畴采用先进科技，务求提升运输管理效能。

牌照服务

年底时，本港有2 290 097名驾驶执照持有人，另有778 060辆领有牌照的私人车辆和6 374辆政府车辆。领有牌照的私人车辆中，分别有电单车及机动三轮车55 545辆、私家车565 213辆、的士18 143辆、公共巴士13 229辆、私家巴士694辆、公共小巴4 323辆、私家小巴3 346辆、轻型货车72 704辆、中型货车36 702辆、重型货车6 398辆和特别用途车辆1 763辆。政府平均每月发出4 542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，便须修习驾驶改进课程。二零一八年，约有26 600人修习该课程，其中约25 100人属强制修习。修习课程的人士中，约有93%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。商用车辆每年在四个政府车辆检验中心接受检验。

二零一八年，这些中心进行的车辆检验有214 000次。此外，政府又对专营巴士进行3 600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41个)接受检验。年内，这些中心进行345 000次车辆检验。

进口车辆在登记和领取牌照前必须接受检验，以确定符合法例规定。二零一八年，政府批核的车辆有1 224种。

智能运输系统

“智慧流动”是政府交通政策的重要一环。政府采用三管齐下的方式发展智能运输系统，包括向公众发放交通资讯、进行交通控制和支援执法行动。智能运输系统有助道路使用者获取实时交通资讯、改善交通监控和加强交通事故管理。

政府通过道路交通资讯服务及政府公共资料入门网站“资料一线通”免费发放实时资讯。运输署在网站发布年度开放数据计划，列出已上载“资料一线通”网站的数据集，以及未来三年会发布的其他数据集。这些资讯包括设置在193个策略性地点的固定方向闭路电视摄影机所拍摄的交通情况快拍图像、在各过海路线及由新界往九龙的主要路线分流点提供估算行车时间、行车速度图，以及特别交通消息。

运输署的“香港出行易”综合流动應用程式及网站，可供使用者搜寻公共交通资讯和步行及驾驶路线，并提供即时交通消息。政府在15个地点(包括机场一号客运大楼接机大堂、香港会议展览中心、山顶广场和公共交通交汇处)安装了18个“香港乘车易资讯站”，方便没有流动数据服务的人士(例如旅客)使用。

电脑化区域交通控制系统能迅速应对时刻转变的路面情况，全港几乎所有交通灯都连接到该系统。通过系统的协调，由交通灯控制的路口能顺序亮起绿灯让车辆通过，减少车辆停顿或延误，令交通畅顺。截至年底，全港有1 911个路口装有交通灯，其中1 871个连接至区域交通控制系统，其余路口的交通灯将会陆续与该系统接驳。为了节省开支和保护环境，本港采用发光二极管式交通灯。

干线公路设有交通管制及监察设施，例如车辆探测器、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。全港所有隧道及其接驳道路、港珠澳大桥香港连接路、青马管制区、青沙管制区、机场路、深圳湾公路大桥和吐露港公路都已安装这些设施。至于正在兴建或重建的主要公路，亦会安装交通管制及监察设施。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已装设闭路电视及可变信息显示屏，而策略性干道及主要道路亦会陆续安装约1 200组交通探测器及19组新的行车时间显示系统。另外，二零一七年年底推出的交通及事故管理系统亦有助加强管理交通及运输事故和向公众发布资讯。

为执行交通规则，全港有196个交通灯控制路口装有固定的数码冲红灯摄影机，遏止冲红灯行为，另有36部数码侦察车速摄影机轮流放置在176个固定的摄影机机箱内运作，以打击超速驾驶。

电子收费系统

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收费亭无须停车缴费。二零一八年，约有48.7%的驾驶者使用自动收费系统。

驾驶人士可使用“停车拍卡”式电子缴费服务，以八达通卡及某些非接触式信用卡缴费。截至二零一八年年底，海底隧道、城门隧道、香港仔隧道、狮子山隧道、将军澳隧道、东区海底隧道、青屿干线及沙田岭隧道／尖山隧道／大围隧道已设有该缴费服务。

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，以应付驾驶人士的短期泊车需要。年底时，全港约有17 900个设有电子停车收费表的泊车位，另有约16 700个不设收费表的路旁泊车位。

运输署拥有11座多层公众停车场。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5 500个公众泊车位。

除政府停车场外，全港约有198 100个非路旁公众泊车位，由香港机场管理局(机管局)设于香港国际机场、房屋署和领展房地产投资信托基金设于部分公共屋村，以及设于多层商业／住宅大厦及露天地方的私营公众停车场。

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、西铁线锦上路站、南港岛线海洋公园站和高铁西九龙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的私营停车场，提供这类设施。政府亦在邻近上水站的宝石湖村公众停车场推行“泊车转乘”计划。

为协助驾驶人士寻找泊车位，运输署通过“香港出行易”流动应用程序和“香港行车易”网站向公众发放约260个政府及商业公众停车场的实时空置泊车位资讯，当中部分停车场的空置泊车位数据亦可在“资料一线通”网站查阅。政府会继续鼓励停车场营办商发布实时空置泊车位资讯和数据。

道路安全

二零一八年，涉及伤亡的道路交通意外有15 935宗，其中导致重伤和致命的意外分别有1 682宗和107宗。回顾二零一七年，道路交通意外有15 725宗，其中导致重伤和致命的意外分别有2 070宗和104宗。二零一八年的致命及导致重伤道路交通意外总数较二零一七年减少17.7%。

行人交通

香港好·易行

政府推广“香港好·易行”，循四个主题鼓励市民安步当车。该四个主题为：提供清晰方便的步行路线资讯，让市民可“行得醒”；完善步行网络令市民“行得通”；缔造舒适写意的步行环境，让市民“行得爽”；以及提供安全高质的步行环境，以确保“行得妥”。

二零一八年，运输署探讨如何让行人更便捷往来湾仔与上环，并制定改善措施；把“香港出行易”流动应用程序步行路线(包括无障碍步行路线)的搜寻功能覆盖范围，由铜锣湾扩展至油尖旺主要购物区；进行令香港更“好行”和更“易行”第一阶段公众参与活动；选定中环及深水埗为试点，试行创新措施，缔造舒适写意的步行环境；于九个交通灯控制路口安装智能装置，当有长者及残疾人士过马路时延长绿色灯号闪动时间；完成20个分段行人过路处的交通灯号同步安排；在尖沙咀推出行人导向标示试验系统；以及陆续为选定的公共行人通道加装上盖。

上坡地区自动扶梯连接系统和升降机系统

为方便行人往返山势起伏的地区，政府现正加装四个升降机系统(九龙城和青衣各一个，葵涌两个)，预计由二零一九年起逐步完成。另一个在葵涌增设的升降机系统将于二零一九年第一季动工，预计于二零二三年完成。运输署正检讨在二零零九年设立的上坡地区自动扶梯连接系统和升降机系统评审机制，完成检讨后，会按照新修订的机制为过去几年收到的114项建议进行初审、筛选及编定优次。

改善行人环境

二零一八年，拟建连接朗屏站的元朗市高架行人通道的详细设计工作大致完成，而旺角拟建行人天桥系统初步设计的检讨工作亦已展开。运输署现正因应铜锣湾区的最新发展，检讨该区拟议的行人环境改善计划。

人人畅道通行

在技术上可行的情况下，由路政署保养的公共行人通道(即行人天桥、高架行人道和行人隧道)会加建无障碍通道设施，例如升降机及斜道。在145个加装升降机或斜道的项目中，截至十二月底已完成的项目有91个。

18区区议会因应“人人畅道通行”计划，选定54条公共行人通道优先加装升降机，涉及57个项目。截至十二月底已完成的项目有20个。只要符合若干条件，“人人畅道通行”计划的第二阶段不再局限于由路政署负责保养的公共行人通道。由区议会选定的行人通道，新一批有45个项目正在进行勘测或设计工作。政府在《2018年施政报告》宣布推展“人人畅道通行”计划的第三阶段工作。路政署计划在二零一九年上半年再就132个加装升降机项目展开勘测工作。

海上交通

本地渡轮

对于没有或有限度陆路交通工具可达的离岛，渡轮可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。

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、两条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、往返离岛及其他地区的服务。本港还有68条属辅助性质的“街渡”渡轮服务，覆盖较偏远地点。二零一八年，港内航线平均每日载客约62 500人次，往来离岛的航线平均每日载客约64 800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11个港口。二零一八年，乘坐跨境渡轮往来港澳的乘客有1 946万人次，而往来香港与内地港口的乘客则有426万人次。

本地船只

二零一八年，本港约有18 950艘获发牌照的客船、货船、渔船和游乐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因应本身的营运及财政状况、市场情况和乘客需求，提供票价优惠。

港铁的优惠包括东铁线、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。现时约八成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条巴士路线，约占全部巴士路线的72%。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。

政府提供的票价优惠及补贴

政府推行长者及合资格残疾人士公共交通票价优惠计划，鼓励年满65岁的长者及合资格残疾人士参与社区活动。受惠人士可以每程两元乘搭指定公共交通工具，包括港铁一般路线^{注一}、专营巴士路线、渡轮航线和绿色专线小巴路线。截至十二月，该计划平均每日约有1 092 600人次受惠。

政府会于二零一九年一月一日落实免入息审查的公共交通费用补贴计划，为日常乘坐本地公共交通工具出行而公共交通开支较高的市民减轻交通费负担。根据该计划，市民每月公共交通开支若超过400元，政府会为超出400元的实际开支提供25%的补贴，补贴金

^{注一} 港铁一般路线指本地服务路线，包括新界西北的轻铁及港铁巴士，但不包括机场快线、往返罗湖站、落马洲站及马场站的东铁线服务，以及东铁线头等服务。

额以每月300元为上限。使用八达通卡支付的交通费，包括乘坐港铁、专营巴士、绿色专线小巴、渡轮、电车和获运输署批准纳入计划的指定红色小巴、街渡、村巴及员工巴士路线的费用，以及以任何付款方式购买指定月票／日票的费用，均计入每月公共交通开支。政府估计每年的补贴金额约为23亿元，超过220万名市民可以受惠。

港口

香港是国际海运中心及区域枢纽港。年内，来自世界各地的远洋轮船及从珠江来港的内河船只进出港口达35万航次，运载货物约2.6亿公吨，接载跨境渡轮及邮轮乘客约2 800万人次。此外，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。香港亦是全球最繁忙的货柜港之一，二零一八年处理的货柜约2 000万个20呎标准货柜单位。

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和航运业务运作畅顺。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、设置辅航设备及系泊浮泡，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，与航运界和商界保持密切联系，并听取港口设施使用者和经营人的意见。

海事处网站提供关于港口、船舶注册及海事处服务和设施的资讯。海事处电子业务系统简化和加快办理关务的程序，包括递交申请、自动批核申请、自行列印许可证和证书、自动转帐付款和查阅申请审批进度。

港口基建、设施和服务

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，并定期疏浚海港、航道和主要河道。该署负责维修保养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、109个航标、14 100公顷的航道及3 590公顷的碇泊区。

土木工程拓展署亦筹划、设计和兴建公共海事设施。二零一八年，持续进行的工程包括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。至于位于新界及离岛的偏远公众码头，码头改善工程的工地勘测和技术研究工作已经展开。

货柜处理设施是物流建设的重要一环。葵涌—青衣区有九个货柜码头，全部属于私营，设有24个泊位，每年合共可处理货柜逾2 000万个标准货柜单位，约占全港总处理量的79%。此外，海事处管理六个公众货物装卸区，所有泊位的总长度为4 852米，为货运经营人提供另一个地方经由驳船或沿岸船舶装卸货物。

葵青货柜码头港池及进港航道达17米深的海床，让超大型货柜轮不论潮汐涨退，都可在港口停靠，巩固香港的亚太区枢纽港地位。

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，运作时间为每日上午七时至午夜十二时；屯门客运码头按照码头营办商与政府签署的租赁协议营运，设有三个泊位，运作时间为每日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》，管制这些渡轮客运码头的使用。

船舶航行监察服务

海事处船只航行监察中心为访港船只提供航行监察服务，以确保航行安全及船只进出本港的效率。

海港巡逻及本地交通控制站

海事处海港巡逻组负责指挥一支拥有29艘巡逻船的船队。巡逻船的任务是执行海事法例、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，为葵青货柜码头邻近一带水域的船舶提供资料和交通管理服务。

领港服务

任何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港服务。海事处处长负责规管和监督领港服务。

海道测量

海道测量部负责测量海道，以及编订海图、电子海图和其他刊物，以便船只只在香港水域航行。该分部每两星期发出航海通告以供更新海图，又经互联网提供实时潮汐、预测水流和马湾航道适航时段的资讯。

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。

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。

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。

港口保安

香港所有指定港口设施，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、监督在港口设施进行的保安演习和演练，以及每年稽核港口设施的保安安排。

海事工业安全

海事处海事工业安全组执行《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，并就这些工程进行安全检查，推广安全工作守则及规例。

港口发展

海事处就影响港口和海上交通的规划项目提供专业意见，并定期把有关进出船只数目及货柜吞吐量的海事及港口统计资料上载部门网站。政府会研究如何提升港口表现和运作效率，例如有助善用港口后勤用地的建议。

海运业

在本港营办航线的国际海运公司约有50家，每星期提供约310班航班，目的地遍及全球约450个港口。此外，也有逾800家与海运有关的公司在本港营业，提供优良服务，例如船只管理、船务经纪及船舶租赁、海事保险，以及海事法律及仲裁服务。香港亦是区内的船舶融资中心。根据香港船东会的资料，香港船东拥有或管理的船舶，载重吨位占全球商船总载重吨位接近10%。

香港与47个税务管辖区已订立有关海运收入宽免双重课税的安排。

香港海运港口局

香港海运港口局属高层次咨询组织，由运输及房屋局局长担任主席，成员包括海运及港口业界翘楚。该局的目标是缔造方便营运海运业务的环境、培育本地海运人才和推广香港海运及港口业的优势，以巩固香港的国际海运中心地位。

十一月，该局举办第三届“香港海运周”，藉此推广以香港为经营海运业务的首选地、提供网络平台，以及让社会更深入了解港口及海运业的经济贡献和加入海运行业的前景。该项活动吸引超过14 700人参与。

香港海运港口局亦举办出访海外和内地主要海运城市的推广访问，以提升香港的国际海运中心形象，并推广香港优质和专业的海运服务。该局曾在二零一八年出访雅典。

海运及空运人才培养基金

政府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和培训及推广计划，以建立多元化和具竞争力的专业及技术人才库。二零一八年，基金的周年实习联网计划为年轻人提供约520个海运和航空业实习职位。基金亦拨款加强现有计划，包括船舶维修训练奖励计划，以吸引更多学生加入船舶维修业，以及航海训练奖励计划，以纾缓远洋船舶实习生在完成航海训练后在香港准备专业考试期间所面对的经济压力。此外，基金亦赞助新的育鲲轮实习计划，让香港航海学生在大连海事大学的训练船上接受训练。

香港船舶注册

二零一八年，海事处管理的香港船舶注册按总吨位计算位列全球第四。截至十二月底，注册的船只合计1.25亿总吨。为确保香港注册船舶符合国际标准，海事处在批准船舶加入香港船舶注册前，会先对船舶进行品质管理评估，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《东京谅解备忘录》及《巴黎谅解备忘录》的白名单上，占有卓越表现船旗的席位。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香港注册船只及在香港水域发生的严重海上事故。调查的目的是查明事发时的情况及可能起因，并提出建议防止同类事故发生。二零一八年，该部就18宗严重意外事故展开调查。为提高公众的海上安全意识，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。年内，有53 437名不同国籍海员在香

港注册的远洋轮船上工作，另有1 237名高级船员和普通船员在行走珠江三角洲(珠三角)地区的高速渡轮上服务。

航海训练奖励计划鼓励本地青年加入香港航海专业。政府向参加者发放奖励金，让他们接受航海实习训练。二零一八年，有41名青年参加这项计划成为实习生。

参与国际航运活动

国际海事组织

香港特别行政区(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，海事处都会知会并咨询本港航运界。这些议题包括海上安全和保安、海洋污染、海事法律，以及海员培训和发证标准。二零一八年，香港特区政府人员出席了19次国际海事组织会议。

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，海事处在技术合作计划咨询小组担任组长，又是其他工作小组的成员。二零一八年，海事处为抵港的外国远洋轮船完成716项首次港口国监督检查，占这类轮船总数的14%。经检查的船舶中，有3.4%出现须立即纠正的严重问题而被扣留。

海上搜索与救援

海上救援协调中心根据求救警报采取行动，并协调在香港水域和南中国海内约45万平方海里国际水域的搜救行动。

政府船队及政府船坞

政府船队有超过900艘船舶，供14个政府部门使用。海事处管理其中75艘船舶，供部门处理港口事务，以及为其他政府部门提供服务。海事处管理的船舶包括巡逻小轮、特别建造的运送小轮、浮趸、海道测量船和爆炸品运载船。二零一八年，海事处辖下还有30艘按合约提供的船只，当中包括运送小轮及拖船。

政府船坞由海事处政府船队科管理，负责设计、采购、修理和维修所有政府船只。船坞坐落昂船洲，占地9.8公顷，另有面积达8.3公顷的遮蔽塘口供系泊船只。政府船坞设有十个固定有盖修船棚、四个移动式有盖修船棚及30个露天修船区；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。

二零一八年，为政府建成的新船有185艘，总值7,400万元；批予造船厂的新船合约共六份，总值1.38亿元。维持政府船坞设施及政府船队运作的开支接近6.3亿元。

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120家航空公司在本港每日提供超过1 100班航班往来全球超过220个航点。

香港国际机场

二零一八年，机场处理的客运量达7 470万人次，较二零一七年增加2.5%；货运量(包括航空邮件量)较二零一七年增加1.5%，达510万公吨；进出香港的航班数目有427 725架次，较二零一七年增加1.7%。

机场提供来往珠三角地区的广阔海陆联运交通网络。年内，海天客运码头每日约有90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。机场每日有550班客车，接载旅客来往机场与约110个珠三角城镇。每天来往香港与内地的跨境服务轿车约有500班。

机场服务

机管局进行多项加强设施和扩建计划，以应付双跑道系统的中期航空交通需求。中场客运大楼自二零一六年全面启用后，现时每月处理客运量超过100万人次。中场范围发展计划餘下的项目将在二零二零年或之前分阶段完成，而一号客运大楼亦正在扩建。

除了基建设施外，机管局更运用自动化及流动技术，例如于机场离港大堂的保安检查站装设配备生物特徵识别技术的自助保安闸口，以及于机场以外地方设置智能登记柜台。

未来发展

为维持香港这个全球及地区航空枢纽的竞争力，机管局正推展三跑道系统项目。工程包括在现有机场岛以北填海拓地约650公顷、兴建第三条跑道及三跑道客运大楼、新旅客捷运系统、新高速行李处理系统、扩建二号客运大楼及兴建配套基础设施。

待三跑道系统启用后，机场每年可处理的飞机起降量会陆续增加至62万架次，能应付香港长远的航空交通需求。机管局估计，到二零三零年，机场每年可处理的客运量约为一亿人次，货运量则为900万公吨。

培育人才

机管局辖下的香港国际航空学院负责培训本地和区域航空运输管理人才，所开办的课程包括青年课程、机场员工在职培训以至与欧洲最具规模的航空学及民用航空学院法国国立民用航空学院合办的硕士学位课程。二零一七年六月，香港国际航空学院亦已成为国际民用航空组织旗下航空培训升级版方案(Trainair Plus Programme)的准成员，目标是取得

该方案的最高级别“地区卓越培训中心”认证。航空培训升级版方案旨在促进全球的培训合作。

奖项

香港国际机场自一九九八年启用以来，约70次获得最佳机场的美誉。机场已连续十次获TTG杂志评选为“最佳机场”，在二零一八年再度获得“旅游名人堂”殊荣。其他奖项包括第八次获航空运输学会颁发“亚洲机场效率显著奖”；连续第三年在Asia Cargo News主办的“亚洲货运、物流及供应链奖”选举中获推选为“全球最佳机场”；第二次在Air Transport World主办的“航空业成就奖”选举中获得“年度最佳机场”殊荣；以及在International Airport Review的“国际机场大奖”选举中获选为“年度最佳机场”。此外，香港国际机场更在Skytrax的年度“全球最佳机场大奖”投票选举中，获选为全球最佳餐饮机场及全球最佳转机机场，并在“Monocle旅游50强大奖”选举中获得“亚洲最佳机场”的美誉。

航空服务

在中央人民政府的授权下，香港特区政府与民航伙伴磋商并签署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。香港已签署67份双边民用航空运输协定。香港政府也与民航伙伴检讨空运权及民用航空运输安排，以扩展本港的航空网络并引入更多竞争。二零一八年，政府与匈牙利和爱尔兰草签了经更新的民用航空运输协定，并与内地、新加坡和菲律宾检讨或扩展民用航空运输安排。在“一带一路”沿线大约140个国家中，香港已经与51个国家签署民用航空运输协定或国际民用航空过境协定。政府会与“一带一路”沿线其他国家及其他民航伙伴继续商讨新的民用航空运输协定和扩展现有安排。

年内，空运牌照局批准国泰航空有限公司、香港航空有限公司及香港华民航空有限公司的续牌申请。

二零一八年，国泰航空的直航服务范围遍及全球83个目的地。港龙航空的直航服务则涵盖亚洲49个目的地。香港华民航空营运的直航货运服务，涵盖亚洲12个目的地。香港航空经营的直航服务，涵盖全球43个目的地。至于香港货运航空，则营运直航货运服务至亚洲12个目的地。香港快运航空是本地唯一一家廉价航空公司，直航服务涵盖亚洲及美国(塞班岛)28个目的地。所有本地航空公司的机队合共有288架飞机。

有六家非本港航空公司新开办来往香港的定期客运航班服务：山东航空在一月开办来往济南与香港的航班；比利时航空在六月开办来往布鲁塞尔与香港的航班；埃及航空在九月开办来往开罗与香港的航班；泰国微笑航空在十月开办来往曼谷及布吉与香港的航班；香料航空在十一月开办来往德里与香港的航班；以及靛蓝航空有限公司在十二月开办来往班加罗尔与香港的航班。

至于非本地航空公司的货运航班服务方面，香料航空在十二月开办来往加尔各答与香港的航班。

航空交通管理

民航处航空交通管理系统的功能已经加强，设计先进，足以应付预期急速的航空交通增长，包括发展机场三跑道系统所带来的增长。该系统自二零一六年全面启用后，一直为在香港飞行情报区内运作的航班提供安全可靠的航空交通管制服务。二零一八年，航空交通管理系统处理的航班数量，较二零一七年多7.1%。

航空保安

政府根据《航空保安条例》，实施国际民用航空组织就航空保安所颁布的各项公约及协议。《香港航空保安计划》列明机场各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，占本地生产总值的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，加上机场和海港口岸效率高、服务可靠且四通八达，因此是亚洲首选的运输及物流枢纽。此外，香港拥有全球其中一个最繁忙的国际航空货运中心和其中一个最繁忙的货柜港。这些成就全赖提供各式服务和设施的业内营运商、投资者和高效率的从业员，而本港公私营机构衷诚合作，也是成功因素之一。

香港有生产力和效率极高的货柜码头，由国际知名的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，每年合共可处理约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咨询组织，由运输及房屋局局长担任主席，为政府和业界相关人士建立平台，就推动本港物流业的进一步发展制定措施。

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

香港物流发展局：www.logisticshk.gov.hk

香港海运港口局：www.hkmpb.gov.hk

海道测量部：www.hydro.gov.hk

海事处：www.mardep.gov.hk

公共资料入门网站：data.gov.hk

运输及房屋局：www.thb.gov.hk

运输署：www.td.gov.hk