

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。

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。鐵路系統每日平均載客量約540萬人次，佔公共交通工具乘客約42%，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)營運和管理。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(調景嶺至黃埔)
- 荃灣線(荃灣至中環)
- 港島線(柴灣至堅尼地城)
- 將軍澳線(寶琳／康城至北角)
- 南港島線(海怡半島至金鐘)
- 東涌線(香港至東涌)
- 迪士尼線(欣澳至迪士尼)
- 機場快線(香港至博覽館)
- 東鐵線(紅磡至羅湖／落馬洲)
- 西鐵線(屯門至紅磡)
- 馬鞍山線(烏溪沙至大圍)
- 廣深港高速鐵路(高鐵)香港段
- 輕鐵

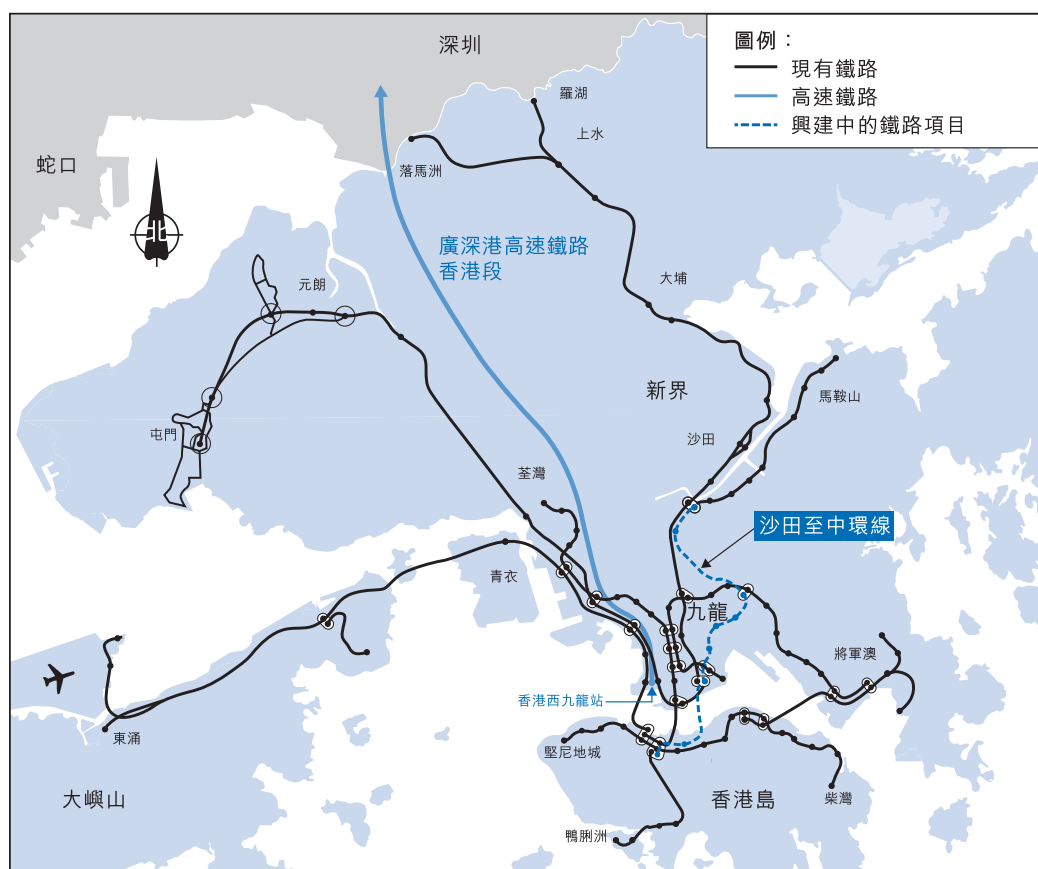
鐵路網絡全長256.9公里，設有94個重型鐵路車站，其中包括長35.2公里的機場快線，連接市區與香港國際機場及亞洲國際博覽館。新界西北亦建有輕鐵系統，全長36.2公里，設有68個車站。整個鐵路系統與輕鐵接駁巴士服務相輔相成。

港鐵亦提供三類跨境列車服務。城際直通車服務來往香港紅磡站與北京、上海及廣東省內城市，二零一八年每日平均跨境乘客量達9 900人次。由東鐵線連貫的羅湖站及落馬洲

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。高鐵的香港西九龍站於九月二十三日投入服務，截至十二月底，每日平均乘客量接近53 000人次。

高鐵香港段全長約26公里的地下鐵路走廊，由西九龍通往深圳，再連接高鐵內地段。乘客可使用這條高速鐵路從西九龍站直達44個內地目的地，包括福田、深圳北、光明城、虎門、慶盛和廣州南六個短途站，以及包括北京、上海、杭州、廈門、福州、汕頭、武漢、長沙、南昌、鄭州、昆明、桂林、貴陽及石家莊在內的38個長途站。

顯示現有鐵路網絡和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，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。沙中線將為現時沒有鐵路網絡的地區(例如顯徑、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載客量，減輕現時九龍市區及港島區鐵路線的負荷。

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，文件建議推展七個鐵路項目，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。

電車

行走港島區的电車於一九零四年投入服務。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的一段為雙程路軌，長13公里；環繞跑馬地的一段則為單程路軌，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、三輛供遊客和私人租用的電車，以及三輛特別維修電車。二零一八年，電車平均每日載客約164 700人次。

陸路交通

道路網絡

香港共有全長2 123公里的道路、1 357個道路構築物、18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15條行車隧道，全部由私人公司按照管理合約管理和經營。15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、大老山隧道、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。

本港另有兩條隧道由私人公司按照“建造、營運及移交”模式經營，分別為西區海底隧道和大欖隧道。兩條隧道的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。

港珠澳大橋(包括主橋、香港口岸及香港連接路)已於十月二十四日啓用。

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及北大嶼山，由南面連接路和北面連接路組成。南面連接路已於十月二十四日及十一月三十日分階段開通，以配合港珠澳大橋啓用；北面連接路則預計最早於二零二零年完工。

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。二零一八年，青馬大橋及汲水門橋平均每日行車量為96 800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。二零一八年，這條快速公路的平均每日行車量為60 100架次。

過境道路通道

香港與內地之間有五條過境道路通道，分別設於落馬洲、文錦渡、沙頭角、深圳灣及港珠澳大橋香港口岸。港珠澳大橋香港口岸於十月二十四日啓用，是首條把香港、珠海及澳門連接起來的過境道路通道。這五條過境通道每天開放予貨車及客運車輛使用。連接深圳皇崗口岸的落馬洲管制站，以及與珠海和澳門連接的香港口岸，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正至晚上十時正，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。

二零一八年，位於落馬洲、文錦渡、沙頭角、深圳灣口岸及港珠澳大橋香港口岸各個管制站平均每日錄得的交通量分別為22 300架次、4 600架次、2 300架次、13 200架次及3 500架次，載客量則分別為78 400人次、11 800人次、8 500人次、121 300人次及69 800人次。廣深港高鐵及港珠澳大橋通車後，使用鐵路及道路和乘坐渡輪過境的乘客

合共增加5.2%，每日達715 900人次。經道路邊境管制站過境的旅客大多數乘坐過境巴士、穿梭巴士或使用本港的公共運輸服務，這些交通工具平均每日的過境乘客量分別為83 800、80 400及95 200人次。本港約有130家公司營運過境巴士。前往內地的旅客可使用本港的公共運輸服務到港珠澳大橋香港口岸及深圳口岸；在港珠澳大橋香港口岸，他們須轉乘穿梭巴士到內地的管制站，而經深圳口岸過境的人士，則可在旅檢大樓步行過境到深圳。

正在施工的工程

中環及灣仔繞道和東區走廊連接路(繞道)是港島北岸東西行策略性幹道的一部分，旨在紓緩干諾道中／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。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。該項工程項目將於二零一九年一月二十日通車，屆時駕車來往中環與北角所需時間縮短至五分鐘。

蓮塘／香園圍口岸將連接深圳東部通道，方便過境車輛經惠鹽高速公路及深汕高速公路，迅速到達粵東、福建及江西省。新口岸啓用後，將可大幅縮短來往香港與深圳東部及粵東地區以至鄰近省份的行車時間，大大促進區內的合作和發展。沙頭角、打鼓嶺及坪輦居民使用連接新口岸與粉嶺公路的新建道路，亦可節省交通時間，其中沙頭角道交匯處及坪洋交匯處已於十二月底開放供公眾使用。

中九龍幹線為雙程三線幹道，全長4.7公里，當中3.9公里是隧道，連接西九龍與東九龍的九龍灣和啟德發展區，預計在二零二五年落成。中九龍幹線通車後，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，較現時的半小時車程短。

將軍澳—藍田隧道旨在應付將軍澳和觀塘未來發展所帶來的交通需求，並紓緩現時將軍澳隧道的交通負荷。將軍澳—藍田隧道是雙程雙線分隔公路，全長4.2公里，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。該條隧道與擬建的T2主幹路、茶果嶺隧道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將軍澳與西九龍。建造工程預計在二零二一年完成。

將軍澳跨灣連接路會連接現正興建的將軍澳—藍田隧道與將軍澳第86區的環保大道。該連接路是雙程雙線分隔車道，全長1.8公里，當中1公里是橫跨將軍澳海灣的高架橋。將軍澳跨灣連接路是另一條進出將軍澳東南部的通道。建造工程預計在二零二二年完成。

泰亨與和合石交匯處之間的粉嶺公路現正進行擴闊工程，由雙程三線分隔車道擴闊為雙程四線分隔車道。建造工程預計在二零一九年完成。

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，現時的不分隔車道會擴闊為雙程雙線分隔車道，預計於二零二零年年底完成。

沙田廣場近沙田鄉事會路與禾輦邨民和樓近火炭路之間的一段大埔公路(沙田段)現正進行擴闊工程，由雙程雙線分隔車道擴闊為雙程三線分隔車道。建造工程在二零一八年展開，預計在二零二三年下半年完成。

規劃中的工程

擬議的T2主幹路及茶果嶺隧道項目會興建一條雙程雙線分隔車道，全長約3.4公里，當中3.1公里為隧道，貫穿觀塘避風塘及鄰近地區。T2主幹路及茶果嶺隧道是策略性六號幹線的中段，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處於後期階段。

政府現正就屯門西繞道作進一步勘測研究，以確定項目是否可行。

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。

擬建的T4主幹路是雙程雙線分隔車道，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。這個項目的勘測研究正在進行。

擬議的蓮麻坑路擴闊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)之間的單線道路擴闊為雙線不分行車道。西段工程的詳細設計工作已在二零一八年大致完成，東段工程的環境影響評估現正進行。

政府在二零一八年展開可行性研究，目的是確定連接元朗至北大嶼山的十一號幹線的範圍及在技術上是否可行，以應付新界西北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31.5%。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346條行走九龍和新界的巴士線，以及64條過海巴士線，其中51條過海巴士線與其他營辦商聯營。九巴有4 094輛領有牌照的巴士，全屬可接載輪椅乘客的低地台巴士。二零一八年，九巴平均每日載客280萬人次。

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46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

十四

運輸

33條過海巴士線，其中28條過海巴士線與九巴聯營。新巴有663輛領有牌照的巴士，全屬可接載輪椅乘客的低地台巴士。二零一八年，新巴平均每日載客456 000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條行走港島的巴士線、兩條行走九龍和一條行走新界的巴士線，以及32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28條巴士線和一條往返高鐵西九龍站的巴士線。年底時，城巴有978輛領有牌照的巴士，全屬可接載輪椅乘客的低地台巴士。二零一八年，城巴平均每日載客600 100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34條巴士線，有261輛領有牌照的巴士，全屬可接載輪椅乘客的低地台巴士。二零一八年，龍運巴士平均每日載客113 700人次。

新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(嶼巴)經營26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155輛領有牌照的巴士，其中93輛屬可接載輪椅乘客的低地台巴士。二零一八年，嶼巴平均每日載客83 600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7 130輛。

公共小型巴士

自一九七六年起，公共小型巴士(公共小巴)的數目限定為4 350輛，每日載客約181萬人次。二零一七年，提高公共小巴乘客座位數目上限至19個的修訂條例生效。

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3 295輛綠色專線小巴，行走349條路線，平均每日載客1 522 700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1 028輛紅色小巴，平均每日載客288 100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，年內每日載客約889 200人次。全港約有760個的士站及指定的士上落客點。

私家車

年底時，本港有565 213輛領有牌照的私家車，其中42 287輛屬二零一八年的新登記車輛。

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2 290 097名駕駛執照持有人，另有778 060輛領有牌照的私人車輛和6 374輛政府車輛。領有牌照的私人車輛中，分別有電單車及機動三輪車55 545輛、私家車565 213輛、的士18 143輛、公共巴士13 229輛、私家巴士694輛、公共小巴4 323輛、私家小巴3 346輛、輕型貨車72 704輛、中型貨車36 702輛、重型貨車6 398輛和特別用途車輛1 763輛。政府平均每月發出4 542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。二零一八年，約有26 600人修習該課程，其中約25 100人屬強制修習。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。商用車輛每年在四個政府車輛檢驗中心接受檢驗。

二零一八年，這些中心進行的車輛檢驗有214 000次。此外，政府又對專營巴士進行3 600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41個)接受檢驗。年內，這些中心進行345 000次車輛檢驗。

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。二零一八年，政府批核的車輛有1 224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。智能運輸系統有助道路使用者獲取實時交通資訊、改善交通監控和加強交通事故管理。

政府通過道路交通資訊服務及政府公共資料入門網站“資料一線通”免費發放實時資訊。運輸署在網站發布年度開放數據計劃，列出已上載“資料一線通”網站的數據集，以及未來三年會發布的其他數據集。這些資訊包括設置在193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、行車速度圖，以及特別交通消息。

運輸署的“香港出行易”綜合流動應用程式及網站，可供使用者搜尋公共交通資訊和步行及駕駛路線，並提供即時交通消息。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)安裝了18個“香港乘車易資訊站”，方便沒有流動數據服務的人士(例如旅客)使用。

電腦化區域交通控制系統能迅速應對時刻轉變的路面情況，全港幾乎所有交通燈都連接到該系統。通過系統的協調，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，令交通暢順。截至年底，全港有1 911個路口裝有交通燈，其中1 871個連接至區域交通控制系統，其餘路口的交通燈將會陸續與該系統接駁。為了節省開支和保護環境，本港採用發光二極管式交通燈。

幹線公路設有交通管制及監察設施，例如車輛探測器、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。全港所有隧道及其接駁道路、港珠澳大橋香港連接路、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安裝這些設施。至於正在興建或重建的主要公路，亦會安裝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已裝設閉路電視及可變信息顯示屏，而策略性幹道及主要道路亦會陸續安裝約1 200組交通探測器及19組新的行車時間顯示系統。另外，二零一七年年底推出的交通及事故管理系統亦有助加強管理交通及運輸事故和向公眾發布資訊。

為執行交通規則，全港有196個交通燈控制路口裝有固定的數碼衝紅燈攝影機，遏止衝紅燈行為，另有36部數碼偵察車速攝影機輪流放置在176個固定的攝影機機箱內運作，以打擊超速駕駛。

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。二零一八年，約有48.7%的駕駛者使用自動收費系統。

駕駛人士可使用“停車拍卡”式電子繳費服務，以八達通卡及某些非接觸式信用卡繳費。截至二零一八年年底，海底隧道、城門隧道、香港仔隧道、獅子山隧道、將軍澳隧道、東區海底隧道、青嶼幹線及沙田嶺隧道／尖山隧道／大圍隧道已設有該繳費服務。

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17 900個設有電子停車收費錶的泊車位，另有約16 700個不設收費錶的路旁泊車位。

運輸署擁有11座多層公眾停車場。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5 500個公眾泊車位。

除政府停車場外，全港約有198 100個非路旁公眾泊車位，由香港機場管理局(機管局)設於香港國際機場、房屋署和領展房地產投資信託基金設於部分公共屋邨，以及設於多層商業／住宅大廈及露天地方的私營公眾停車場。

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、西鐵線錦上路站、南港島線海洋公園站和高鐵西九龍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的私營停車場，提供這類設施。政府亦在鄰近上水站的寶石湖邨公眾停車場推行“泊車轉乘”計劃。

為協助駕駛人士尋找泊車位，運輸署通過“香港出行易”流動應用程式和“香港行車易”網站向公眾發放約260個政府及商業公眾停車場的實時空置泊車位資訊，當中部分停車場的空置泊車位數據亦可在“資料一線通”網站查閱。政府會繼續鼓勵停車場營辦商發布實時空置泊車位資訊和數據。

道路安全

二零一八年，涉及傷亡的道路交通意外有15 935宗，其中導致重傷和致命的意外分別有1 682宗和107宗。回顧二零一七年，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。二零一八年的致命及導致重傷道路交通意外總數較二零一七年減少17.7%。

行人交通

香港好·易行

政府推廣“香港好·易行”，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”。

二零一八年，運輸署探討如何讓行人更便捷往來灣仔與上環，並制定改善措施；把“香港出行易”流動應用程式步行路線(包括無障礙步行路線)的搜尋功能覆蓋範圍，由銅鑼灣擴展至油尖旺主要購物區；進行令香港更“好行”和更“易行”第一階段公眾參與活動；選定中環及深水埗為試點，試行創新措施，締造舒適寫意的步行環境；於九個交通燈控制路口安裝智能裝置，當有長者及殘疾人士過馬路時延長綠色燈號閃動時間；完成20個分段行人過路處的交通燈號同步安排；在尖沙咀推出行人導向標示試驗系統；以及陸續為選定的公共行人通道加裝上蓋。

上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統

為方便行人往返山勢起伏的地區，政府現正加裝四個升降機系統(九龍城和青衣各一個，葵涌兩個)，預計由二零一九年起逐步完成。另一個在葵涌增設的升降機系統將於二零一九年第一季動工，預計於二零二三年完成。運輸署正檢討在二零零九年設立的上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統評審機制，完成檢討後，會按照新修訂的機制為過去幾年收到的114項建議進行初審、篩選及編定優次。

改善行人環境

二零一八年，擬建連接朗屏站的元朗市高架行人通道的詳細設計工作大致完成，而旺角擬建行人天橋系統初步設計的檢討工作亦已展開。運輸署現正因應銅鑼灣區的最新發展，檢討該區擬議的行人環境改善計劃。

人人暢道通行

在技術上可行的情況下，由路政署保養的公共行人通道(即行人天橋、高架行人道和行人隧道)會加建無障礙通道設施，例如升降機及斜道。在145個加裝升降機或斜道的項目中，截至十二月底已完成的項目有91個。

18區區議會因應“人人暢道通行”計劃，選定54條公共行人通道優先加裝升降機，涉及57個項目。截至十二月底已完成的項目有20個。只要符合若干條件，“人人暢道通行”計劃的第二階段不再局限於由路政署負責保養的公共行人通道。由區議會選定的行人通道，新一批有45個項目正在進行勘測或設計工作。政府在《2018年施政報告》宣布推展“人人暢道通行”計劃的第三階段工作。路政署計劃在二零一九年上半年再就132個加裝升降機項目展開勘測工作。

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68條屬輔助性質的“街渡”渡輪服務，覆蓋較偏遠地點。二零一八年，港內航線平均每日載客約62 500人次，往來離島的航線平均每日載客約64 800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。二零一八年，乘坐跨境渡輪往來港澳的乘客有1 946萬人次，而往來香港與內地港口的乘客則有426萬人次。

本地船隻

二零一八年，本港約有18 950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。

政府提供的票價優惠及補貼

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歲的長者及合資格殘疾人士參與社區活動。受惠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，該計劃平均每日約有1 092 600人次受惠。

政府會於二零一九年一月一日落實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工具出行而公共交通開支較高的市民減輕交通費負擔。根據該計劃，市民每月公共交通開支若超過400元，政府會為超出400元的實際開支提供25%的補貼，補貼金

^{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。

額以每月300元為上限。使用八達通卡支付的交通費，包括乘坐港鐵、專營巴士、綠色專線小巴、渡輪、電車和獲運輸署批准納入計劃的指定紅色小巴、街渡、邨巴及員工巴士路線的費用，以及以任何付款方式購買指定月票／日票的費用，均計入每月公共交通開支。政府估計每年的補貼金額約為23億元，超過220萬名市民可以受惠。

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35萬航次，運載貨物約2.6億公噸，接載跨境渡輪及郵輪乘客約2 800萬人次。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一，二零一八年處理的貨櫃約2 000萬個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、設置輔航設備及繫泊浮泡，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，與航運界和商界保持密切聯繫，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簡化和加快辦理關務的程序，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、318處碼頭和登岸梯級、101個靠船墩、109個航標、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。二零一八年，持續進行的工程包括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。至於位於新界及離島的偏遠公眾碼頭，碼頭改善工程的工地勘測和技術研究工作已經展開。

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，全部屬於私營，設有24個泊位，每年合共可處理貨櫃逾2 000萬個標準貨櫃單位，約佔全港總處理量的79%。此外，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，為貨運經營人提供另一個地方經由駁船或沿岸船舶裝卸貨物。

葵青貨櫃碼頭港池及進港航道達17米深的海牀，讓超大型貨櫃輪不論潮汐漲退，都可在港口停靠，鞏固香港的亞太區樞紐港地位。

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，運作時間為每日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，運作時間為每日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。

海港巡邏及本地交通控制站

海事處海港巡邏組負責指揮一支擁有29艘巡邏船的船隊。巡邏船的任務是執行海事法例、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

任何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。海事處處長負責規管和監督領港服務。

海道測量

海道測量部負責測量海道，以及編訂海圖、電子海圖和其他刊物，以便船隻在香港水域航行。該分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、監督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，並定期把有關進出船隻數目及貨櫃吞吐量的海事及港口統計資料上載部門網站。政府會研究如何提升港口表現和運作效率，例如有助善用港口後勤用地的建議。

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310班航班，目的地遍及全球約450個港口。此外，也有逾800家與海運有關的公司在本港營業，提供優良服務，例如船隻管理、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47個稅務管轄區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，以鞏固香港的國際海運中心地位。

十一月，該局舉辦第三屆“香港海運週”，藉此推廣以香港為經營海運業務的首選地、提供網絡平台，以及讓社會更深入了解港口及海運業的經濟貢獻和加入海運行業的前景。該項活動吸引超過14 700人參與。

香港海運港口局亦舉辦出訪海外和內地主要海運城市的推廣訪問，以提升香港的國際海運中心形象，並推廣香港優質和專業的海運服務。該局曾在二零一八年出訪雅典。

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和培訓及推廣計劃，以建立多元化和具競爭力的專業及技術人才庫。二零一八年，基金的周年實習聯網計劃為年輕人提供約520個海運和航空業實習職位。基金亦撥款加強現有計劃，包括船舶維修訓練獎勵計劃，以吸引更多學生加入船舶維修業，以及航海訓練獎勵計劃，以紓緩遠洋船舶實習生在完成航海訓練後在香港準備專業考試期間所面對的經濟壓力。此外，基金亦贊助新的育鯤輪實習計劃，讓香港航海學生在大連海事大學的訓練船上接受訓練。

香港船舶註冊

二零一八年，海事處管理的香港船舶註冊按總噸位計算位列全球第四。截至十二月底，註冊的船隻合計1.25億總噸。為確保香港註冊船舶符合國際標準，海事處在批准船舶加入香港船舶註冊前，會先對船舶進行品質管理評估，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《東京諒解備忘錄》及《巴黎諒解備忘錄》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可能起因，並提出建議防止同類事故發生。二零一八年，該部就18宗嚴重意外事故展開調查。為提高公眾的海上安全意識，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。年內，有53 437名不同國籍海員在香港

港註冊的遠洋輪船上工作，另有1 237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。

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，讓他們接受航海實習訓練。二零一八年，有41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

香港特別行政區(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，海事處都會知會並諮詢本港航運界。這些議題包括海上安全和保安、海洋污染、海事法律，以及海員培訓和發證標準。二零一八年，香港特區政府人員出席了19次國際海事組織會議。

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，海事處在技術合作計劃諮詢小組擔任組長，又是其他工作小組的成員。二零一八年，海事處為抵港的外國遠洋輪船完成716項首次港口國監督檢查，佔這類輪船總數的14%。經檢查的船舶中，有3.4%出現須立即糾正的嚴重問題而被扣留。

海上搜索與救援

海上救援協調中心根據求救警報採取行動，並協調在香港水域和南中國海內約45萬平方海里國際水域的搜救行動。

政府船隊及政府船塢

政府船隊有超過900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。二零一八年，海事處轄下還有30艘按合約提供的船隻，當中包括運送小輪及拖船。

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。

二零一八年，為政府建成的新船有185艘，總值7,400萬元；批予造船廠的新船合約共六份，總值1.38億元。維持政府船塢設施及政府船隊運作的開支接近6.3億元。

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120家航空公司在本港每日提供超過1 100班航班往來全球超過220個航點。

香港國際機場

二零一八年，機場處理的客運量達7 470萬人次，較二零一七年增加2.5%；貨運量(包括航空郵件量)較二零一七年增加1.5%，達510萬公噸；進出香港的航班數目有427 725架次，較二零一七年增加1.7%。

機場提供來往珠三角地區的廣闊海陸聯運交通網絡。年內，海天客運碼頭每日約有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500班。

機場服務

機管局進行多項加強設施和擴建計劃，以應付雙跑道系統的中期航空交通需求。中場客運大樓自二零一六年全面啓用後，現時每月處理客運量超過100萬人次。中場範圍發展計劃餘下的項目將在二零二零年或之前分階段完成，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，例如於機場離港大堂的保安檢查站裝設配備生物特徵識別技術的自助保安閘口，以及於機場以外地方設置智能登記櫃檯。

未來發展

為維持香港這個全球及地區航空樞紐的競爭力，機管局正推展三跑道系統項目。工程包括在現有機場島以北填海拓地約650公頃、興建第三條跑道及三跑道客運大樓、新旅客捷運系統、新高速行李處理系統、擴建二號客運大樓及興建配套基礎設施。

待三跑道系統啓用後，機場每年可處理的飛機起降量會陸續增加至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

機管局轄下的香港國際航空學院負責培訓本地和區域航空運輸管理人才，所開辦的課程包括青年課程、機場員工在職培訓以至與歐洲最具規模的航空學及民用航空學院法國國立民用航空學院合辦的碩士學位課程。二零一七年六月，香港國際航空學院亦已成為國際民用航空組織旗下航空培訓升級版方案(Trainair Plus Programme)的準成員，目標是取得

該方案的最高級別“地區卓越培訓中心”認證。航空培訓升級版方案旨在促進全球的培訓合作。

獎項

香港國際機場自一九九八年啓用以來，約70次獲得最佳機場的美譽。機場已連續十次獲TTG雜誌評選為“最佳機場”，在二零一八年再度獲得“旅遊名人堂”殊榮。其他獎項包括第八次獲航空運輸學會頒發“亞洲機場效率昭著獎”；連續第三年在*Asia Cargo News*主辦的“亞洲貨運、物流及供應鏈獎”選舉中獲推選為“全球最佳機場”；第二次在*Air Transport World*主辦的“航空業成就獎”選舉中獲得“年度最佳機場”殊榮；以及在*International Airport Review*的“國際機場大獎”選舉中獲選為“年度最佳機場”。此外，香港國際機場更在Skytrax的年度“全球最佳機場大獎”投票選舉中，獲選為全球最佳餐飲機場及全球最佳轉機機場，並在“*Monocle*旅遊50強大獎”選舉中獲得“亞洲最佳機場”的美譽。

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。二零一八年，政府與匈牙利和愛爾蘭草簽了經更新的民用航空運輸協定，並與內地、新加坡和菲律賓檢討或擴展民用航空運輸安排。在“一帶一路”沿線大約140個國家中，香港已經與51個國家簽署民用航空運輸協定或國際民用航空過境協定。政府會與“一帶一路”沿線其他國家及其他民航伙伴繼續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有限公司、香港航空有限公司及香港華民航空有限公司的續牌申請。

二零一八年，國泰航空的直航服務範圍遍及全球83個目的地。港龍航空的直航服務則涵蓋亞洲49個目的地。香港華民航空營運的直航貨運服務，涵蓋亞洲12個目的地。香港航空經營的直航服務，涵蓋全球43個目的地。至於香港貨運航空，則營運直航貨運服務至亞洲12個目的地。香港快運航空是本地唯一一家廉價航空公司，直航服務涵蓋亞洲及美國(塞班島)28個目的地。所有本地航空公司的機隊合共有288架飛機。

有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：山東航空在一月開辦來往濟南與香港的航班；比利時航空在六月開辦來往布魯塞爾與香港的航班；埃及航空在九月開辦來往開羅與香港的航班；泰國微笑航空在十月開辦來往曼谷及布吉與香港的航班；香料航空在十一月開辦來往德里與香港的航班；以及靛藍航空有限公司在十二月開辦來往班加羅爾與香港的航班。

至於非本地航空公司的貨運航班服務方面，香料航空在十二月開辦來往加爾各答與香港的航班。

航空交通管理

民航處航空交通管理系統的功能已經加強，設計先進，足以應付預期急速的航空交通增長，包括發展機場三跑道系統所帶來的增長。該系統自二零一六年全面啓用後，一直為在香港飛行情報區內運作的航班提供安全可靠的航空交通管制服務。二零一八年，航空交通管理系統處理的航班數量，較二零一七年多7.1%。

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，香港擁有全球其中一個最繁忙的國際航空貨運中心和其中一個最繁忙的貨櫃港。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，每年合共可處理約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

十四

運輸

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

公共資料入門網站：data.gov.hk

運輸及房屋局：www.thb.gov.hk

運輸署：www.td.gov.hk