

第十四章

运输

香港的公共运输系统世界一流，享誉国际，
为市民提供各种交通选择，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，负责制定香港对外对内的交通政策，包括陆上交通、海上交通与物流及航空服务，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、环保高效的交通运输系统，以满足市民在经济、社会和休闲方面的需要，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
- 管理道路的使用，以减少交通挤塞和促进道路安全。

为确保这些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础设施项目。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营运商采取措施，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和调派更多环保巴士。

铁路交通

港铁

铁路既安全可靠，又快捷舒适，是一种环保的集体运输工具。香港的铁路系统是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。二零一九年，铁路系统每日平均载客量约510万人次，占公共交通工具乘客量约41%，循陆路前往内地的人士当中约有54%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，政府是该公司的最大股东。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，由轻铁接驳巴士为乘客提供接驳服务。

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，二零一九年每日平均跨境乘客量达5 200人次。东铁线的罗湖站及落马洲站均能通往深圳的管制站，二零一九年两站的跨境乘客量每日平均达285 400人次。高铁香港段的地下铁路走廊全长约26公里，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香港西九龙站直达58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、天津、重庆、长沙、福州、贵阳、杭州、昆明、南昌、南宁、石家庄、武汉、郑州、厦门、汕头及肇庆在内的52个长途目的地。二零一九年，西九龙站每日平均乘客量接近46 400人次。

现有铁路网络和兴建中铁路项目的地图



未来铁路发展

沙田至中环线(沙中线)全长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，组成屯马线。南北走廊把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，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。沙中线将为现时并未纳入铁路网络的地区(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。

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。

该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。二零一九年，电车平均每日载客约149 400人次。

陆路交通

道路网络

香港有2 127公里长的道路、1 357个道路构筑物、21条行车隧道(包括三条沉管式过海隧道)和五座大型悬索桥梁。

隧道

政府拥有18条行车隧道，全部由私人公司按照管理合约管理和经营。该18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、龙山隧道、长山隧道、中环及湾仔绕道隧道、长青隧道、大围隧道、沙田岭隧道、尖山隧道及南湾隧道。长青隧道、中环及湾仔绕道隧道、龙山隧道、长山隧道、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，全都免费通行。

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，香港还有一条私营的愉景湾隧道，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

本港有五座大型悬索桥梁，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收费，两者同属行车及铁路两用桥梁。青马大桥的主跨距达1 377米，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。

屯门至赤𧈧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，前者于二零一八年十一月全面开通，后者预计最早于二零二零年年底完工。

青马管制区

青马管制区快速公路网全长21公里，主要包括青葵公路、长青隧道、汀九桥、青马大桥及汲水门桥。二零一九年，青马大桥及汲水门桥平均每日行车量为97 400架次。

青沙管制区

青沙管制区快速公路网全长13公里，包括昂船洲大桥、南湾隧道、尖山隧道、沙田岭隧道及大围隧道。二零一九年，这条快速公路的平均每日行车量为61 600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。过境旅客亦可使用港珠澳大桥往返澳门。这五条通道每天开放给货运及客运车辆使用。落马洲管制站及港珠澳大桥香港口岸全日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，深圳湾口岸管制站的开放时间为上午六时三十分至午夜十二时。

二零一九年，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的各个管制站平均每日录得的车流量分别为20 200、4 200、2 200、12 700及4 200架次；而客运量则分别为68 000、9 900、7 300、105 600及53 200人次。经由铁路、道路和海路过境的乘客总量减少3.5%至每日691 200人次。经道路边境管制站过境的旅客多数乘坐过境巴

士、穿梭巴士或本港的公共交通工具，这些交通工具每日平均载客量分别为64 400、60 100及85 700人次。

未来道路网络发展

中环及湾仔绕道和东区走廊连接路(绕道)位于港岛北岸，是东西行重要干道的一部分，旨在纾缓干诺道中／夏道／告士打道的交通挤塞情况，把来往中环与北角的行车时间缩短至五分钟。绕道是一条双程三线的主干道路，全长4.5公里，当中3.7公里为隧道，已于二月全面通车。

莲塘／香园围口岸将连接深圳东部过境通道，方便车辆经惠盐高速公路及深汕高速公路前赴粤东、福建及江西省。新口岸启用后，可将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，促进区内的合作和发展。香园围公路连接新口岸及粉岭公路，其主要路段(由粉岭公路至连麻坑路交汇处)已于五月二十六日通车，以尽早改善当地交通，为沙头角、打鼓岭及坪輦一带的居民提供一条能直达粉岭公路的便捷道路，方便他们往来上水、大埔及九龙等地区。

泰亨与和合石交汇处之间的粉岭公路已进行工程，把双程三线分隔车道扩阔为双程四线分隔车道，并于八月启用。

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，预计大约在二零二五年落成。干线通车后，在繁忙时间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为短。

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，减轻现时将军澳隧道的交通负荷。将军澳—蓝田隧道全长3.8公里，内有一条双程双线分隔公路，其主隧道长2.2公里，连接将军澳与东区海底隧道和观塘茶果岭道，是另一条连接将军澳与东九龙的主要通道。当局会进行检讨，预计有关工程会在二零二一年年底完成。

T2主干路及茶果岭隧道是一条全长3.4公里的双程双线主干路，当中包括一段贯穿观塘避风塘的2.1公里海底隧道。该主干路西接中九龙干线，东连将军澳—蓝田隧道，组成重要的六号干线，贯通将军澳及西九龙。整条六号干线预计约在二零二六年通车。

跨湾连接路将连接将军澳—蓝田隧道与将军澳第86区的环保大道，是一条双程双线分隔车道。连接路全长1.8公里，当中1公里为横跨将军澳海湾的高架桥，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。

西贡公路改善工程第一期包括把嘉林别墅与匡湖居之间的一段不分隔车道扩阔为双程双线分隔车道，预计于二零二零年年底启用。第二期工程涵盖匡湖居至西贡市中心的一段，现正进行规划工作。

沙田广场近沙田乡事会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。建造工程预计在二零二三年下半年完成。

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。

拟建的T4主干路是一条双程双线分隔车道，将会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预计于二零二一年完成。

拟议的莲麻坑路扩阔工程会把平原河至坪輦路(西段)及松园下至莲麻坑(东段)的单线道路扩阔为双线不分隔车道。西段工程的标书评审和东段工程的检讨工作现正进行。

拟建的粉岭绕道(东段)长约四公里，是一条连接粉岭北新发展区及粉岭公路的双程双线分隔车道，有关招标工作现正进行。至于粉岭绕道(西段)的设计及建造顾问研究，则已于十二月开展。

为了应付新界西北发展所带来的交通需求，政府现正进行可行性研究，确定拟连接元朗和北大屿山的十一号干线的范围及在技术上是否可行。

巴士

专营巴士

专营巴士是载客量最高的路面交通工具，占公共交通每日总载客量的32.9%。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354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4 065辆领有牌照的巴士，全属可接载轮椅乘客的低地台巴士。二零一九年，九巴每日的平均载客量为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47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33条过海巴士线，其中28条过海巴士线与九巴联营。新巴有685辆领有牌照的巴士，全属可接载轮椅乘客的低地台巴士。二零一九年，新巴每日的平均载客量为458 000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34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992辆领有牌照的巴士，全属可接载轮椅乘客的低地台巴士。二零一九年，城巴每日的平均载客量为611 400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36条巴士线，有279辆领有牌照的巴士，全属可接载轮椅乘客的低地台巴士。二零一九年，龙运巴士每日的平均载客量为125 500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156辆领有牌照的巴士，其中98辆属可接载轮椅乘客的低地台巴士。二零一九年，屿巴每日的平均载客量为96 600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，以及改善路边空气质素。

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7 187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177万人次。

公共小巴分绿色专线小巴和红色小巴两类。绿色专线小巴提供固定服务，其路线、车费、车辆编配及行车时间表都由运输署规定。年底时，本港有3 306辆绿色专线小巴，行走355条路线，平均每日载客1 482 500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1 044辆红色小巴，平均每日载客282 700人次。

的士

二零一九年年底时，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，每日载客约854 100人次。全港约有780个的士站及指定的士上落客点。

私家车

年底时，本港有573 932辆领有牌照的私家车，其中37 349辆属二零一九年的新登记车辆。

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。政府在不同范畴采用先进科技，务求提升运输管理效能。

牌照服务

年底时，本港有2 326 760名驾驶执照持有人，另有787 983辆领有牌照的私人车辆和6 383辆政府车辆。在领有牌照的私人车辆中，分别有电单车及机动三轮车58 937辆、私家车573 932辆、的士18 132辆、公共巴士13 328辆、私家巴士729辆、公共小巴4 315辆、私家小巴3 457辆、轻型货车71 610辆、中型货车35 322辆、重型货车6 393辆和特别用途车辆1 828辆。政府平均每月发出4 603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。二零一九年，约有24 900人修习该课程，其中约23 700人属强制修习。在修习课程的人士中，约有93%在修毕课程后六个月内再没有被记违例驾驶分数。

职前课程

公共小巴正式驾驶执照的申请人必须修习及完成职前课程。二零一九年，约有1 400人修习该课程。政府现正研究将强制修习职前课程的规定，扩展至涵盖的士或公共巴士正式驾驶执照的申请人，以提升相关客运车辆的安全和服务质素。此外，亦会放宽商用车辆驾驶执照的申请资格，缩短申请人须持有驾驶执照的年期。

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。二零一九年，这些中心进行了221 000次车辆检验。此外，政府亦对专营巴士进行了3 550次突击检查，以确保巴士操作安全，性能和服务水平良好。

全港共有40个指定的私营车辆测试中心，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，必须每年到中心接受检验。这些中心一年进行355 000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。年内，经政府批核的车辆有1 173种。

智能运输系统

智慧出行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掌握实时交通资讯、改善交通监控和加强交通事故管理。

政府通过运输署道路交通资讯服务及政府公共资料入门网站“资料一线通”，向公众免费发放实时资讯。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。截至二零一九年年底，有关资讯包括设置在374个重要地点的固定闭路电视摄影机及交通探测器所拍摄的交通情况快拍图像、在主要分流点提供各条过海路线及连接新界与九龙的主要路线行车时间估算、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提供实时交通消息、公共交通资讯，以及步行和驾驶路线。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个香港交通资讯站，方便旅客等没有流动数据服务的人士使用。

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。年底时，全港有1 916个路口装有交通灯，其中1 880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，而重要干道及主要道路亦正在安装约1 200组交通探测器及19组新的行车时间显示系统。此外，在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发放资讯。

为执行交通规则，全港有203个交通灯控制路口装有固定的数码冲红灯摄影机，以遏止冲红灯行为；另有36部数码侦察车速摄影机，轮流设置在179个固定的摄影机机箱内，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时无须停车缴费。年内，约有49.5%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。截至二零一九年年底，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，以应付驾驶人士短暂停泊车辆的需要。年底时，全港约有18 000个设有电子停车收费表的泊车位，另有约16 600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，以及一个位于黄大仙公共运输总站供旅游巴停泊的露天公众停车场。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198 700个非路旁公众泊车位，由香港机场管理局设于香港国际机场、房屋署和领展设于部分公共屋村，以及由私营机构设于多层商业／住宅大厦及露天地方的公众停车场。

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、西铁线锦上路站和荃湾西站、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，截至二零一九年年底，运输署的“香港出行易”流动应用程序和“香港行车易”网站已向公众发放约340个政府及非政府公众停车场的空置泊车位资讯，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。政府鼓励更多停车场营办商向公众发放空置泊车位资讯。

道路安全

二零一九年，涉及伤亡的道路交通意外有16 102宗，其中导致重伤和致命的意外分别有1 831宗和107宗，两者的总数较二零一八年增加8.3%。

行人交通

香港好·易行

为推广“香港好·易行”，政府推出“行得醒”、“行得通”、“行得爽”及“行得妥”四个主题，鼓励市民安步当车。二零一九年，运输署继续致力令湾仔与上环之间的行人通道更畅通无阻；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扩展至油尖旺；进行令香港更“易行”第二阶段公众参与活动；完成18个分段行人过路处的交通灯号同步安排，以及继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，位于九龙城窝打老道山的上坡地区自动扶梯连接系统和升降机系统(上坡系统)已在二零一九年十一月启用。位于青衣长亨村的同类系统，预计于二零二零二月启用，而在葵涌青山公路至工业街的另一个项目，其主体工程已于二零一九年十二月动工，预计于二零二三年第二季完成。至于在二零零九年建立的上坡系统建议评审机制，运输署已大致完成有关的检讨工作，并正按照新修订的机制，为过去数年收到的114项建议进行筛选及评分，务求于二零二零年内咨询相关区议会和完成整个评分过程，以定出新一批建议项目，兴建更多上坡扶梯和升降机。

改善行人环境

二零一九年，路政署已完成连接朗屏站的元朗市高架行人通道的详细设计工作，并正因应旺角及铜锣湾的最新发展，检讨两区的拟议行人环境改善计划。

人人畅道通行

如在技术上可行，凡穿过道路的行人天桥、高架行人道和行人隧道均会加建升降机及斜道等无障碍通道设施。年内，路政署完成了38个加建项目。

政府已在《2019年施政报告》中宣布在人人畅道通行计划下推展一个特别计划，为香港房屋委员会的租者置其屋计划屋村、已拆售物业的公共租住房屋屋村，以及可租可买计划屋村的公用地方或连接公用地方的行人通道加装升降机。路政署现正与其他部门制定计划的具体安排，并拟于二零二零年就推行计划徵询区议会的意见。

海上交通

本地渡轮

对于没有或只有少数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，也是市民往来内港及其他地区的另一种交通工具选择。

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，以及两条服务港内、离岛及其他地区的特别渡轮航线。本港还有70条属辅助性质的“街渡”航线，为较偏远的地点提供服务。二零一九年，港内航线每日平均载客量约为59 700人次，往来离岛的航线每日平均载客量约为62 500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。二零一九年，乘坐跨境渡轮往来港澳的乘客有1,205万人次，而往来香港与内地港口的乘客则有234万人次。

本地船只

二零一九年，本港约有18 970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设有分段收费，涉及的路线约440条。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，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岁的长者及残疾人士参与社区活动。受惠人士凭指定的八达通卡，便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^{注二}、渡轮航线^{注三}和绿色专线小巴路线。在二零一九年，受惠乘客平均每日约有1 424 000人次。

政府于一月一日推行免入息审查的公共交通费用补贴计划，以每天均乘坐本地公共交通工具且所费较高的市民为对象，减轻他们的交通费负担。根据该计划，市民每月的公共交通开支若超过400元，政府会为超出的金额提供25%的补贴，上限为每月300元，涵盖港铁、专营巴士、绿色专线小巴、渡轮、电车，以及获运输署批准纳入计划的指定红色小巴路线、街渡、非专营村巴及员工巴士路线。政府估计每年的补贴金额约为23亿元，超过220万名市民受惠。

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香港达32万航次，运载货物约2.6亿公吨，接载跨境渡轮及邮轮乘客约1 800万人次。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，也为数不少。香港亦是全球最繁忙的货柜港之一，二零一九年处理了约1 800万个20呎标准货柜单位。

港务管理

海事处负责管理港口事务，主要职能是确保船舶在香港水域安全航行和航运业务运作畅顺。为了落实有关工作，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、设置辅航设备和系泊浮泡，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商有关港口管理的意见。

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，其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

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，以及东铁线头等服务。

注二 不包括机场巴士“A”及“NA”线、马场路线及供预约的路线。

注三 不包括豪华位服务。

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、323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。二零一九年，该署已完成桥咀码头的重建工程，并继续筹划和设计鲤鱼门的新公众登岸设施，并正为新界及离岛偏远地区公众码头的改善工程进行工地勘测和技术研究，以便于二零二零年展开详细设计工作。

货柜处理设施是物流基础建设的重要一环。葵涌—青衣区有九个私营货柜码头，设有24个泊位，每年合共可处理逾2 000万个标准货柜单位，约占全港总处理量的78%。此外，海事处管理六个公众货物装卸区，泊位的总长度达4 852米，为货运运营商提供一个地方，供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，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客运码头，即全日24小时运作的港澳码头；以及每日上午七时至午夜十二时运作的中国客运码头。屯门客运码头按照政府与码头营办商签署的租赁协议营运，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，以确保航行安全及航程畅顺。

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，在香港水域时均须雇用领港服务。有关规定属强制规定，由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和编订海图、电子海图和其他刊物，协助船只在香港水域航行。该分部每两星期发出航海通告，以更新海图，又经互联网提供实时潮汐资讯、预测水流和预计马湾航道的适航时段。

入境检查和检疫服务

船舶可于西面和东面的检疫及入境船只碇泊处，接受入境检查和检疫，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，随机登船巡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止污染的规定。

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，以及每年查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。该组会为这些工程进行安全检查，并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，并定期把港口及海事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，例如善用港口后勤用地等。

海运业

香港港口的班轮服务次数频密，覆盖全面，每星期约有300班货柜船开往全球约420个目的地。此外，本港也有逾800家与海运有关的公司，提供各种优质服务，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，由香港船东拥有或管理的船舶，其载重吨位占全球商船总载重吨位9.3%。

香港与48个税务管辖区订立了多项双重课税宽免安排，当中包括海运收入的宽免。

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。该局的目标是营造方便海运业经营的环境、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，该局举办第四届香港海运周，宣传以香港为经营海运业务的首选地，并提供机会供业界联系。该活动的另一个目的，是要让市民更深入了解港口及海运业对经济的贡献，以及投身这个行业的前景。

香港海运港口局亦前赴海外经济体和内地进行推广访问，以提升香港的国际海运中心形象，推广香港优质和专业的高增值海运服务。二零一九年，该局出访了哥本哈根、奥斯陆、卑尔根、伦敦、广西及上海。

海运及空运人才培养基金

政府通过海运及空运人才培养基金，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。年内，基金获注资二亿元，用作维持和优化现行的培训和奖学金计划，并在海运和航空业界推行新措施。基金推出实习计划，每年为青年人提供约530个海运和航空业实习职位，此外，又推出新的本地船舶能力提升计划，鼓励更多持有本地三级船长／三级轮机操作员适任证书的人士考取二级适任证书，以增加本地船舶业的人手。

香港船舶注册

二零一九年，由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，已注册船只的总吨位达1.27亿吨。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，使香港船旗成为《东京谅解备忘录》白名单及《巴黎谅解备忘录》港口国监督检查中表现最好的船旗之一。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注册船只及在香港水域的船只所发生的严重事故。调查的目的是查明事发时的情况及可能起因，并建议预防措施。二零一九年，该部调查了30宗严重意外。所有严重意外的调查报告均会上载海事处网站，以提高公众的海上安全意识。

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52 357名不同国籍海员在香港注册的远洋轮船上工作，另有955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。二零一九年，有45名青年成为实习生。

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，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。二零一九年，香港特区政府人员出席了18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，也是其他工作小组的成员。二零一九年，海事处为14%的抵港外国远洋轮船，进行了705次港口国监督初次检查。在接受检查的船舶中，有2.9%因出现须立即纠正的严重问题而被扣留。

海上搜索与救援

海上救援协调中心会在收到求救警报后采取行动，负责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83艘船舶，用于处理港口事务和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。二零一九年，海事处辖下还有30艘按合约提供的船舶，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、修理和保养所有政府船只。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舶。政府船坞设有10个固定有盖修船棚、4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3部吊船机，能够把重达750公吨的船舶移上乾坞。

年内，为政府建成的新船有66艘，总值1.65亿元，而批予造船厂的新船合约共14份，总值1.74亿元。维持政府船坞设施及政府船队运作的开支接近6.44亿元。

航空交通

香港是主要的国际及区域航空中心。年底时，有逾120家航空公司每日在本港提供超过1 100班航班，往来全球逾220个航点。

香港国际机场

二零一九年，香港国际机场处理的客运量达7 150万人次，货运量(包括航空邮件量)则为480万公吨，较二零一八年分别减少4.2%和6.1%。进出香港的航班数目有419 795架次，较二零一八年减少1.9%。

机场提供各种海陆联运接驳设施，方便旅客来往珠三角地区。年内，海天客运码头每日约有80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大约110个珠三角城镇，而每天来往香港与内地的跨境服务轿车则约有500班。

机场服务

机场管理局(机管局)进行多项改善设施和扩建计划，以应付双跑道系统日益增长的中期航空交通需求。中场客运大楼每月接待超过100万旅客。中场其余部分的发展项目将在二零二零年或之前分阶段完成。一号客运大楼扩建部分亦已于二零一九年十一月投入服务，以增加客运处理能力。

除了基建设施外，机管局也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区域航空枢纽的竞争力，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、滑行道、停机坪、三跑道客运大楼、新旅客捷运系统和新高速行李处理系统；以及扩建二号客运大楼和配套基础设施。

待三跑道系统在二零二四年启用后，机场便能每年处理超过一亿人次的客运量及约900万公吨的货运量，满足香港最少至二零三零年的航空交通需求。

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，以及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。二零一九年，香港国际航空学院获得国际民用航空组织旗下“航空培训升级版方案”的正式成员资格，足证学院有能力开办符合国际民用航空组织标准的培训课程。

航空服务

香港特区政府获中央人民政府授权，与民航伙伴磋商并签署双边民用航空运输协定，已签署的协议有67份，为香港与其他地方之间的定期航空服务提供法律依据。香港政府也与民航伙伴检讨航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。二零一九年，政府与德国签署民用航空运输协定的修订协议，并与内地、埃及和俄罗斯检讨或扩大民用航空运输安排。在“一带一路”沿线约140个国家中，香港已经与大约50个国家签署民用航空运输协定或国际民用航空过境协定。政府会继续与“一带一路”沿线其他国家及其他民航伙伴进行商讨，以推展新的民用航空运输协定和扩大现有安排。

二零一九年，国泰航空有限公司的直航服务范围遍及全球81个目的地，港龙航空有限公司的直航服务涵盖亚洲50个目的地，香港华民航空有限公司的直航货运服务涵盖亚洲14个目的地，香港航空有限公司的直航服务涵盖全球36个目的地。香港货运航空有限公司则营运全球12个目的地的直航货运服务。香港快运航空有限公司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)27个目的地。所有本地航空公司的机队合共有286架飞机。

六月，非本地的伊斯尼斯航空有限法律责任公司开办来往蒙古乌兰巴托与香港的新定期客运航班。

七月，非本地的埃及航空开办来往埃及与香港的新货运航班。

航空交通管理

民航处航空交通管理系统于二零一六年全面启用，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。二零一九年，航空交通管理系统处理的航班数量较二零一八年上升3.1%。

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。民航处监察这些规定的执行情况，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3.1%。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超卓、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货柜港。这些成就全赖提供各种服务和设施的营运商、投资者和勤奋的从业员，而本港公私营机构衷诚合作，也是成功因素之一。

香港货柜码头由国际知名的货柜码头营办商营运，不但生产力极高而且效率超卓。完善的货柜船航线网络，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

政府提供所需的基础设施和有利条件，促进本港物流业发展，并加强与内地(特别是珠三角地区)的合作，互补优势，共同发展物流业。

香港物流发展局属高层次咨询组织，由运输及房屋局局长担任主席，为政府和业界人士建立平台，以供制定措施，推动本港物流业的发展。

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