

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

政府的目標是提供安全可靠、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素质；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。

2019冠状病毒病疫情对公共交通营运商带来前所未有的挑战。由于实施社交距离限制、停课和在家工作安排，二零二零年乘搭公共交通工具的总人次较二零一九年下跌28%。

当局实施各项感染控制措施，包括在公共交通工具上必须佩戴口罩和加强清洁及消毒等，而政府的防疫抗疫基金则为营运商提供燃料、工资、维修保养及保险等补贴。

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。二零二零年，铁路系统每日平均载客量约350万人次，占公共交通工具乘客量约39%。

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)
- 屯马线一期(乌溪沙至启德)
- 广深港高速铁路(高铁)香港段
- 轻铁

十四

运输

铁路网络全长约263公里，设有96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。

二零二零年，港铁三类跨境列车服务均受2019冠状病毒病疫情影响。来往香港红磡站与北京、上海及广东省内城市的城际直通车服务于一月三十日起停运，停运前的每日平均乘客量为3 500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。高铁香港段亦于一月三十日起停运，停运前的每日平均乘客量为36 300人次。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，当中6个属短途，52个为长途。罗湖和落马洲站以东铁连接，让旅客可直达深圳口岸。这两个车站于二月四日起暂时关闭，在关闭前每日平均处理212 000名跨境旅客。

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，由大围至金钟，共设有十个车站。沙中线会连接多条现有铁路，形成两条铁路走廊。东西走廊连接马鞍山线的大围与西铁线的红磡，组成屯马线。屯马线一期由乌溪沙至启德，已于二月十四日启用。南北走廊把东铁线由红磡延伸过海至港岛金钟。沙中线建造工程在二零一二年展开，全线通车后预计每日载客量约为110万人次，按50年营运期计算，每年平均节省交通时间7 500万小时。沙中线将会增加沙田至红磡铁路段及港岛铁路段的载客量，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。当局现正筹划七个铁路项目，即北环线及古洞站、屯门南延线、东九龙线、东涌线延线、洪水桥站、南港岛线(西段)及北港岛线。港铁现正就东涌线延线、屯门南延线及北环线项目进行详细规划及设计。

电车

行走港岛区的电车于一九零四年投入服务，现时香港电车有限公司经营的电车路线有七条。由港岛北岸坚尼地城至筲箕湾的一段电车路敷设了双程路轨，长13公里；而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168辆，包括一辆供游客观光的电车、一辆空调电车、三辆供私人租用的电车，以及三辆特别维修电车。二零二零年，电车平均每日载客约113 000人次。

陆路交通

道路网络

香港有2 150公里长的道路、1 357个道路构筑物、22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19条行车隧道，全部由私人公司按照管理合约管理和经营，分别为东区海底隧道、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、屯门—赤鱗角隧道、长青隧道、大围隧道、沙田岭隧道、尖山隧道及南湾隧道。当中，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、机场隧道和屯门—赤鱗角隧道，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。青马大桥和汲水门桥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。

屯门至赤蠟角连接路全长九公里，以一道桥梁和一条海底隧道把屯门与港珠澳大桥香港口岸及北大屿山连接起来，其北面连接路于十二月二十七日开通。

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。二零二零年，青马大桥及汲水门桥平均每日行车量为54 200架次。有见屯门—赤蠟角隧道全面通车，政府于十二月豁免这两条桥的收费。

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。二零二零年，这条快速公路的平均每日行车量为54 600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，每天开放供货运及客运车辆使用。过境旅客亦可使用港珠澳大桥往返澳门。受2019冠状病毒病疫情影响，这些口岸的客运通关服务自二月起已暂停或缩短时间。第六条过境道路通道香园围口岸的货物通关设施于八月二十六日启用。

二零二零年，位于落马洲、文锦渡、沙头角、深圳湾及港珠澳大桥香港口岸的管制站平均每日录得的车流量分别为9 400、3 100、900、5 000及800架次；而客运量则分别为4 400、700、500、10 100及4 500人次。莲塘／香园围口岸平均每日录得的货车流量为400架次。由于疫情影响，经由铁路、道路和海路过境的乘客总量为每日50 500人次，减少了92.7%。经道路口岸过境的旅客多数乘坐跨境巴士或穿梭巴士，两者每日平均载客量分别为4 200及4 400人次。

未来道路网络发展

六号干线包括中九龙干线、将军澳—蓝田隧道和T2主干路及茶果岭隧道，将会是一条连接将军澳与西九龙的快速通道。六号干线预计于二零二六年全面通车，届时在繁忙时间来往将军澳市中心与油麻地交汇处的车程，预计会由现时约65分钟缩短至约12分钟。

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。中九龙干线通车后，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—蓝田隧道长3.8公里，连接将军澳与东区海底隧道和观塘。将军澳—蓝田隧道将会是另一条连接将军澳与东九龙的通道，减轻现时将军澳隧道的交通负荷。

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，西接中九龙干线，东连将军澳—蓝田隧道，当中包括一段贯穿观塘避风塘海床的2.1公里海底隧道。

跨湾连接路将会连接将军澳—蓝田隧道与将军澳，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。

西贡公路扩阔工程旨在把嘉林别墅与匡湖居之间的一段西贡公路扩阔，成为双程双线分隔车道，有关道路工程已于二零二零年大致完成。当局现正规划匡湖居至西贡市中心路段的扩阔工程。

沙田广场与禾輦村之间的一段大埔公路现正进行扩阔工程，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完成。

政府建议以屯门绕道取代屯门西绕道。屯门绕道长八公里，是一条双程双线分隔行车隧道，在蓝地东交汇处把屯门—赤𧈧角隧道与元朗公路和广深西部公路连接起来。

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，成为大埔公路(沙田段)的绕道，以应付沙田的长远交通流量。

当局于二月展开莲麻坑路扩阔工程，把平原河至坪輦路的莲麻坑路(西段)扩阔为双线不分隔车道，预计于二零二三年完成，并正检讨松园下至莲麻坑的东段扩阔工程。

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，预计在二零二五年完成，至于西段的详细设计工作则正在进行中。

随着新界西北不断发展，政府现正进行十一号干线(元朗至北大屿山)的可行性研究，以应付居民往返市区的交通需求。

巴士

专营巴士

专营巴士是载客量最高的路面交通工具，占公共交通每日总载客量的34%。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。截至十二月三十一日，九巴经营的巴士线有424条，包括65条过海巴士线，其中52条与其他营运商联营。九巴有3 997辆领有牌照的巴士，全属可接载轮椅乘客的低地台巴士。二零二零年，九巴每日的平均载客量为210万人次。

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。截至十二月三十一日，新巴经营94条巴士线，包括33条过海巴士线，其中28条与九巴联营。新巴有690辆领有牌照的巴士，全属可接载轮椅乘客的低地台巴士。二零二零年，新巴每日的平均载客量为347 800人次。

城巴根据两项专营权分别营运两个网络的巴士服务，当中一项专营权涵盖56条行走港岛、九龙和新界的巴士线，另有35条过海巴士线，其中24条与九巴联营；另一项专营权涵盖连接市区至北大屿山及机场的30条巴士线。截至十二月三十一日，城巴有967辆领有牌照的巴士，全属可接载轮椅乘客的低地台巴士。二零二零年，城巴每日的平均载客量为426 300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。截至十二月三十一日，龙运巴士经营38条巴士线，有238辆领有牌照的巴士，全属可接载轮椅乘客的低地台巴士。二零二零年，龙运巴士每日的平均载客量为76 900人次。

截至十二月三十一日，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。屿巴有150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。二零二零年，屿巴每日的平均载客量为60 800人次。

政府与这些巴士营运商着力优化和重整巴士服务，以改善巴士网络的效率和服务质素、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。截至十二月三十一日，已登记的非专营公共巴士有7 194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，每日载客量为130万人次。

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。截至十二月三十一日，本港有3 341辆绿色专线小巴，行走360条路线，平均每日载客量为1 116 200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。截至十二月三十一日，本港有1 009辆红色小巴，平均每日载客量为183 300人次。

的士

截至十二月三十一日，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。二零二零年，的士每日载客量约为660 000人次。全港约有790个的士站及指定的士上落客点。

私家车

年底时，本港有573 003辆领有牌照的私家车，其中37 036辆属二零二零年的新登记私家车。

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

截至十二月三十一日，本港有2 314 981名驾驶执照持有人，另有796 154辆领有牌照的私人车辆和6 544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65 547辆、私家车573 003辆、的士18 084辆、公共巴士12 873辆、私家巴士729辆、公共小巴4 267辆、私家小巴3 501辆、轻型货车74 275辆、中型货车35 380辆、重型货车6 634辆和特别用途车辆1 861辆。政府平均每月发出4 322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。二零二零年，约有20 500人修习该课程，其中约19 300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。

商用车辆司机职前课程及驾驶执照要求

现时，公共小巴正式驾驶执照的申请人，除须通过驾驶考试外，亦须先修习职前课程。由十月一日起，有关规定将扩大至的士及公共巴士正式驾驶执照的申请人，他们必须在申请驾驶执照的前一年内修毕相关职前课程。

同时，当局亦放宽商用车辆驾驶执照的申请资格，缩短申请人须持有私家车或轻型货车驾驶执照的年期。

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。二零二零年，这些中心进行了225 000次车辆检验。此外，政府亦对专营巴士进行了2 824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372 000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1 105种。

智能运输系统

发展智能运输系统是政府交通政策的重要一环，以便向公众发放交通资讯、管理交通和处理事故。运输署通过其香港出行易流动应用程序和网站及政府公共资料入门网站“资料一线通”，向市民提供实时交通和运输资讯及相关数据。

运输署在其网站发布年度开放数据计划，列出“资料一线通”网站上可供下载的数据集。截至十二月三十一日，有关数据包括设置在约480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、各条过海路线及主要路线行车时间估算、行车速度图及特别交通消息等。

政府在机场一号客运大楼接机大堂、山顶广场和公共交通交汇处等15个地点，安装了18个交通资讯站，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。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

十二月三十一日，全港有1 957个路口装有交通灯，其中1 921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均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，而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204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52部数码侦察车速摄影机，轮流设置在210个固定的摄影机机箱内，以打击超速驾驶。

电子收费系统

除愉景湾的私人隧道外，所有收费隧道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50.7%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。截至十二月三十一日，东区海底隧道、海底隧道、城门隧道、香港仔隧道、狮子山隧道、将军澳隧道及沙田岭隧道／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。截至十二月三十一日，全港约有18 000个设有电子停车收费表的路旁泊车位，另有约17 100个不设收费表的路旁泊车位。

运输署拥有11座多层公众停车场和一个露天公众停车场。这些停车场由两个私人营运商根据与政府签订的合约营运，合共提供约4 400个私家车公众泊车位。

此外，全港约有198 000个非路旁公众泊车位，由香港机场管理局、房屋署、领展和其他公私营机构提供。

港铁在八个港铁站提供泊车转乘设施，私人营运商则在另外12个港铁站或附近的商用停车场提供15个这类设施。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。

截至十二月三十一日，运输署的香港出行易流动应用程序和网站已向公众发放约400个政府及非政府公众停车场的空置泊车位资讯，协助驾驶人士寻找泊车位。

道路安全

二零二零年，涉及伤亡的道路交通意外有15 298宗，其中严重和致命的意外分别有1 912宗和96宗，两者的总数较二零一九年增加3.6%。

行人交通

改善行人环境

路政署已完成连接朗屏站的元朗市高架行人通道详细设计工作，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。

二零二零年，运输署继续改善香港的行人环境，包括令湾仔与上环之间的行人通道更畅通无阻；敲定香港的整体“易行”策略；在中环和深水埗实施行人道改善措施；把香港出行易流动应用程序的步行路线搜寻功能覆盖范围扩展至全港；完成18个分段行人过路处的交通灯号同步安排；以及为连接公立医院的合适行人通道加装上盖。

上坡地区自动扶梯连接系统和升降机系统

二月，青衣长亨村的新升降机及行人通道系统启用，而葵涌亦正兴建三个类似的升降机及行人通道项目，分别连接葵盛围与兴盛路、大窝口道与禾塘咀街，以及青山公路与工业街，预计于二零二一年起逐步落成。过去数年，运输署收到114份上坡地区自动扶梯连接系统和升降机系统的建议，并已进行筛选和订定优次，以物色下一批推行项目。

人人畅道通行

如在技术上可行，凡穿过公共道路的行人天桥、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，路政署装设了20项这类设施。

人人畅道通行计划推出了一个特别计划，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。十一月，路政署开始就计划下的新项目谘询相关区议会。

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香港其他地区的另一种交通工具选择。

本港有13个专营和持牌小轮营运商，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72条属辅助性质的“街渡”航线，为较偏远的地点提供服务。二零二零年，港内航线每日平均载客量约为32 300人次，而离岛航线则约为53 600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运的跨境渡轮服务，可接载乘客前往澳门和11个内地港口。受2019冠状病毒病疫情影响，跨境渡轮服务自二月起已暂停。在服务暂停前，乘坐跨境渡轮往来港澳的乘客有70万人次，而往来香港与内地港口的乘客则有15万人次。

本地船只

二零二零年，本港约有19 600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运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

根据政府长者及合资格残疾人士公共交通票价优惠计划(二元优惠计划)，年满65岁的长者及合资格残疾人士凭指定的八达通卡，可以二元优惠票价乘搭港铁一般路线^{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。二零二零年，二元优惠计划的受惠乘客平均每日约有1 114 000人次。政府在检讨二元优惠计划后，决定把合资格年龄由65岁

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。

下调至60岁，令受惠人士增加60万人^{注四}，并将红色小巴、街渡和电车纳入二元优惠计划，预计在二零二二年第一季起，逐步落实这些措施。

由一月一日起，政府把免入息审查的公共交通费用补贴计划的补贴比例，由每月公共交通开支扣除首400元后的四分之一提升至三分之一，并将每月补贴金额上限由300元提高至400元。此外，政府亦在二零二零年下半年将计划的每月开支水平由400元暂时放宽至200元。二零二零年，计划下的每年补贴金额超过21亿元，每月平均补贴金额约为1.79亿元，每月平均约有200万人受惠。

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17万航次，运载货物约2.5亿公吨，接载跨境渡轮及邮轮乘客约126万人次。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一，二零二零年处理了约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。

海事处通过多个咨询委员会，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设施、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、323处码头和登岸设施、101个靠船墩、110个航标、14 100公顷的航道及3 590公顷的碇泊区。

^{注四} 合资格受惠人士必须申请和使用特别为二元优惠计划而设、印有相片及可识别年龄的个人八达通卡，作为享用票价优惠的先决条件。

土木工程拓展署亦筹划、设计和兴建公共海事设施。二零二零年，该署展开南丫岛北角码头重建工程及鲤鱼门新公众登岸设施建造工程，并正为新界及离岛的公众码头改善工程进行技术研究和详细设计工作。

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，每年合共处理逾2 000万个标准货柜单位，约占全港总处理量的八成。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，为货运经营者提供另一个地方，供驳船或沿岸船舶装卸货物。

葵青货柜码头港池及进港航到达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运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起卸、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。根据《船务周刊》二零二零年的资料，每星期约有280班货柜船开往全球逾600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9.8%。此外，截至十二月三十一日，香港与52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。为促进香港高增值海运服务的发展，政府分别于六月及七月修订相关法例，为船舶租赁及海事保险业务提供税务优惠。

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。

香港海运港口局支持和参与本地及国际的各项推广活动(主要于网上举行)，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。

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，累计承担额达三亿元。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。最近推出的本地船舶能力提升计划，成功鼓励136名本地船员考取更高的二级船长／轮机操作员适任证书。基金于二零一四年成立，通过营运15个计划，令海运及空运业逾11 000名学员及在职从业员受惠。

香港船舶注册处

二零二零年，由海事处管理的香港船舶注册处按总吨位计算位列全球第四。截至十二月三十一日，已注册船只的总吨位约1.3亿吨。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。六月，香港驻新加坡经济贸易办事处增设香港船舶注册处区域支援团队，以扩阔该处的服务网络，为船东提供最佳的支援，并加强推广香港船舶注册。

海事意外调查

海事处海事意外调查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。二零二零年，该部调查了22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

海事处海员事务及考试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52 372名不同国籍海员在香港注册的远洋轮船上工作，另有653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。受2019冠状病毒病疫情影响，二零二零年只有28名青年成为实习生，人数较往年少。

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。二零二零年，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，也是其他工作小组的成员。二零二零年，海事处为约5%的抵港外国远洋轮船，进行了260次港口国监督初次检查。检查次数较往年少，这是因为在2019冠状病毒病疫情下必须实施社交距离措施。在接受检查的船舶中，有2.3%出现须立即纠正的严重问题，并因此而被扣留。

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82艘船舶，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，用作处理港口事务和为其他政府部门提供服务。二零二零年，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、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94艘，总值1.74亿元，而批予造船厂的新船合约共十份，总值1.73亿元。维持政府船坞设施及政府船队运作的开支接近6.27亿元。

航空交通

香港是主要的国际及区域航空中心。二零二零年，约有120家航空公司在本港提供直航服务，往来全球逾200个航点。

香港国际机场

二零二零年，受2019冠状病毒病疫情影响，世界各地均实施旅游限制和检疫措施，严重影响航空交通。年内，香港国际机场处理了880万人次旅客及160 655架次航班，较二零一九年分别下跌87.7%及61.7%。然而，香港国际机场的航空货运业务在疫情期间保持坚挺，货运量录得450万公吨，按年下跌7%，而货机升降量则上升18.3%，达68 660架次。

为应对疫情，香港国际机场采取一系列感染控制措施，以保障旅客及员工的健康。整个机场都加强了清洁及消毒工作，采用自动化清洁及消毒机械人等智能技术，并喷洒抗菌涂层及设立消毒通道。同时，香港机场管理局(机管局)协助执行政府为抵港旅客实施的检疫及相关程序。为了向受疫情重挫的航空业提供支援，政府与机管局共同推出数轮纾缓措施，以助机场同业。

香港国际机场的大型发展及基建项目如期进行，包括三跑道系统项目、机场设施改善工程，以及连接一号客运大楼与北卫星客运廊的天际走廊项目。

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，预计于二零二四年启用。工程包括填海拓地约650公顷；兴建第三条跑道、滑行道、停机坪、T2客运廊、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。

待三跑道系统全面投入服务后，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。

航空服务

香港特区政府根据《基本法》，与民航伙伴磋商并签署双边民用航空运输协定，已签署的协定有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。香港特区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。二零二零年，政府与英国和巴林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。

二零二零年，2019冠状病毒病于全球肆虐，严重影响航空业，香港的航空交通亦难免受到影响。截至十二月三十一日，由国泰航空有限公司(国泰航空)、香港航空有限公司和

香港快运航空有限公司营运直航服务的目的地分别有61个、11个和两个，较疫情前的78个、29个和25个为少。六月，政府宣布向国泰航空投资约270亿元，以维护香港作为区内国际航空枢纽的地位和本港的长远经济发展。国泰航空集团亦进行了大规模重组，解雇约5 300名本地雇员，港龙航空有限公司亦于十月二十一日起停止营运。至于两家本地货运航空公司(即香港华民航空有限公司和香港货运航空有限公司)的营运则仍保持稳健，华民航空和香港货运航空在疫情前分别经营13个和12个目的地的直接货运航班服务，截至十二月三十一日，该两家公司分别经营14个和11个目的地的服务。截至十二月三十一日，本地航空公司的机队合共有253架飞机。

七月，大湾区航空公司向民航处申请航空营运人许可证，以期在香港经营定期航班。二零二零年，有四家非本港航空公司新开办前往香港的定期货运航班服务，包括于七月开办来往关岛航班的国际航空运输公司；于十月开办来往墨西哥城航班的墨西哥国际航空公司；于十一月开办来往特拉维夫航班的C.A.L - Cargo Airlines有限公司；以及于十二月开办来往吉隆坡航班的AirAsia X Berhad。

航空交通管理

民航处航空交通管理系统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。由于2019冠状病毒病的关系，二零二零年，航空交通管理系统处理的航班数量较二零一九年减少65%。

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2.9%。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人员，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运商营运，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，每年合共可处理逾2 000万个标准货柜单位。

物流业

政府提供必需的基础设施，以促进本港物流业发展。十月，政府推出第三方物流服务供应商先导资助计划，鼓励物流业采用科技以提高效率和生产力。政府亦加强与内地(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