

第十四章

運輸

香港的公共運輸系統世界一流，享譽國際，
為市民提供各種交通選擇，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，負責制定香港對外對內的交通政策，包括陸上交通、海上交通與物流及航空服務，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、環保高效的交通運輸系統，以滿足市民在經濟、社會和休閒方面的需要，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
- 管理道路的使用，以減少交通擠塞和促進道路安全。

為確保這些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礎設施項目。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營運商採取措施，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派更多環保巴士。

2019冠狀病毒病疫情對公共交通營運商帶來前所未有的挑戰。由於實施社交距離限制、停課和在家工作安排，二零二零年乘搭公共交通工具的總人次較二零一九年下跌28%。

當局實施各項感染控制措施，包括在公共交通工具上必須佩戴口罩和加強清潔及消毒等，而政府的防疫抗疫基金則為營運商提供燃料、工資、維修保養及保險等補貼。

鐵路交通

港鐵

鐵路既安全可靠，又快捷舒適，是一種環保的集體運輸工具。香港的鐵路系統是公共運輸系統的骨幹，對本港經濟、社會及土地的持續發展發揮關鍵作用。二零二零年，鐵路系統每日平均載客量約350萬人次，佔公共交通工具乘客量約39%。

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，政府是該公司的最大股東。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)
- 屯馬線一期(烏溪沙至啟德)
- 廣深港高速鐵路(高鐵)香港段
- 輕鐵

未來鐵路發展

沙田至中環線(沙中線)全長17公里，由大圍至金鐘，共設有十個車站。沙中線會連接多條現有鐵路，形成兩條鐵路走廊。東西走廊連接馬鞍山線的大圍與西鐵線的紅磡，組成屯馬線。屯馬線一期由烏溪沙至啟德，已於二月十四日啓用。南北走廊把東鐵線由紅磡延伸過海至港島金鐘。沙中線建造工程在二零一二年展開，全線通車後預計每日載客量約為110萬人次，按50年營運期計算，每年平均節省交通時間7 500萬小時。沙中線將會增加沙田至紅磡鐵路段及港島鐵路段的載客量，減輕現時九龍市區及港島區鐵路線的負荷。

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。當局現正籌劃七個鐵路項目，即北環線及古洞站、屯門南延線、東九龍線、東涌線延線、洪水橋站、南港島線(西段)及北港島線。港鐵現正就東涌線延線、屯門南延線及北環線項目進行詳細規劃及設計。

電車

行走港島區的電車於一九零四年投入服務，現時香港電車有限公司經營的電車路線有七條。由港島北岸堅尼地城至筲箕灣的一段電車路敷設了雙程路軌，長13公里；而環繞跑馬地的一段則為單程路軌，長約三公里。

該公司擁有一支全球最龐大的雙層電車車隊，旗下有電車168輛，包括一輛供遊客觀光的電車、一輛空調電車、三輛供私人租用的電車，以及三輛特別維修電車。二零二零年，電車平均每日載客約113 000人次。

陸路交通

道路網絡

香港有2 150公里長的道路、1 357個道路構築物、22條行車隧道(包括三條沉管式過海隧道)和五座大型懸索橋樑。

隧道

政府擁有19條行車隧道，全部由私人公司按照管理合約管理和經營，分別為東區海底隧道、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、龍山隧道、長山隧道、中環及灣仔繞道隧道、屯門—赤鱗角隧道、長青隧道、大圍隧道、沙田嶺隧道、尖山隧道及南灣隧道。當中，長青隧道、中環及灣仔繞道隧道、龍山隧道、長山隧道、啟德隧道、南灣隧道、機場隧道和屯門—赤鱗角隧道，以及屬港珠澳大橋香港連接路一部分的觀景山隧道，全都免費通行。

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，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

本港有五座大型懸索橋樑，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。青馬大橋和汲水門橋屬行車及鐵路兩用橋樑；青馬大橋的主跨距達1 377米，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。

屯門至赤鱸角連接路全長九公里，以一道橋樑和一條海底隧道把屯門與港珠澳大橋香港口岸及北大嶼山連接起來，其北面連接路於十二月二十七日開通。

青馬管制區

青馬管制區快速公路網全長21公里，主要包括青葵公路、長青隧道、汀九橋、青馬大橋及汲水門橋。二零二零年，青馬大橋及汲水門橋平均每日行車量為54 200架次。有見屯門—赤鱸角隧道全面通車，政府於十二月豁免這兩條橋的收費。

青沙管制區

青沙管制區快速公路網全長13公里，包括昂船洲大橋、南灣隧道、尖山隧道、沙田嶺隧道及大圍隧道。二零二零年，這條快速公路的平均每日行車量為54 600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，每天開放供貨運及客運車輛使用。過境旅客亦可使用港珠澳大橋往返澳門。受2019冠狀病毒病疫情影響，這些口岸的客運通關服務自二月起已暫停或縮短時間。第六條過境道路通道香園圍口岸的貨物通關設施於八月二十六日啟用。

二零二零年，位於落馬洲、文錦渡、沙頭角、深圳灣及港珠澳大橋香港口岸的管制站平均每日錄得的車流量分別為9 400、3 100、900、5 000及800架次；而客運量則分別為4 400、700、500、10 100及4 500人次。蓮塘／香園圍口岸平均每日錄得的貨車流量為400架次。由於疫情影響，經由鐵路、道路和海路過境的乘客總量為每日50 500人次，減少了92.7%。經道路口岸過境的旅客多數乘坐跨境巴士或穿梭巴士，兩者每日平均載客量分別為4 200及4 400人次。

未來道路網絡發展

六號幹線包括中九龍幹線、將軍澳—藍田隧道和T2主幹路及茶果嶺隧道，將會是一條連接將軍澳與西九龍的快速通道。六號幹線預計於二零二六年全面通車，屆時在繁忙時間來往將軍澳市中心與油麻地交匯處的車程，預計會由現時約65分鐘縮短至約12分鐘。

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。中九龍幹線通車後，在繁忙時間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為短。

將軍澳—藍田隧道長3.8公里，連接將軍澳與東區海底隧道和觀塘。將軍澳—藍田隧道將會是另一條連接將軍澳與東九龍的通道，減輕現時將軍澳隧道的交通負荷。

T2主幹路及茶果嶺隧道是一條全長3.4公里的雙程雙線主幹路，西接中九龍幹線，東連將軍澳—藍田隧道，當中包括一段貫穿觀塘避風塘海床的2.1公里海底隧道。

跨灣連接路將會連接將軍澳—藍田隧道與將軍澳，是一條雙程雙線分隔車道。連接路全長1.8公里，當中1公里為橫跨將軍澳海灣的高架橋，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。

西貢公路擴闊工程旨在把嘉林別墅與匡湖居之間的一段西貢公路擴闊，成為雙程雙線分隔車道，有關道路工程已於二零二零年大致完成。當局現正規劃匡湖居至西貢市中心路段的擴闊工程。

沙田廣場與禾輦邨之間的一段大埔公路現正進行擴闊工程，由雙程雙線分隔車道擴闊為雙程三線分隔車道。建造工程預計在二零二三年完成。

政府建議以屯門繞道取代屯門西繞道。屯門繞道長八公里，是一條雙程雙線分隔行車隧道，在藍地東交匯處把屯門—赤鱸角隧道與元朗公路和廣深西部公路連接起來。

擬建的T4主幹路是一條雙程雙線分隔車道，將會連接沙田路與青沙公路和城門隧道公路，成為大埔公路(沙田段)的繞道，以應付沙田的長遠交通流量。

當局於二月展開蓮麻坑路擴闊工程，把平原河至坪輦路的蓮麻坑路(西段)擴闊為雙線不分隔車道，預計於二零二三年完成，並正檢討松園下至蓮麻坑的東段擴闊工程。

擬建的粉嶺繞道東段長約四公里，是一條連接粉嶺北新發展區及粉嶺公路的雙程雙線分隔車道，預計在二零二五年完成，至於西段的詳細設計工作則正在進行中。

隨着新界西北不斷發展，政府現正進行十一號幹線(元朗至北大嶼山)的可行性研究，以應付居民往返市區的交通需求。

巴士

專營巴士

專營巴士是載容量最高的路面交通工具，佔公共交通每日總載客量的34%。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。截至十二月三十一日，九巴經營的巴士線有424條，包括65條過海巴士線，其中52條與其他營運商聯營。九巴有3 997輛領有牌照的巴士，全屬可接載輪椅乘客的低地台巴士。二零二零年，九巴每日的平均載客量為210萬人次。

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。截至十二月三十一日，新巴經營94條巴士線，包括33條過海巴士線，其中28條與九巴聯營。新巴有690輛領有牌照的巴士，全屬可接載輪椅乘客的低地台巴士。二零二零年，新巴每日的平均載客量為347 800人次。

城巴根據兩項專營權分別營運兩個網絡的巴士服務，當中一項專營權涵蓋56條行走港島、九龍和新界的巴士線，另有35條過海巴士線，其中24條與九巴聯營；另一項專營權涵蓋連接市區至北大嶼山及機場的30條巴士線。截至十二月三十一日，城巴有967輛領有牌照的巴士，全屬可接載輪椅乘客的低地台巴士。二零二零年，城巴每日的平均載客量為426 300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。截至十二月三十一日，龍運巴士經營38條巴士線，有238輛領有牌照的巴士，全屬可接載輪椅乘客的低地台巴士。二零二零年，龍運巴士每日的平均載客量為76 900人次。

截至十二月三十一日，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。嶼巴有150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。二零二零年，嶼巴每日的平均載客量為60 800人次。

政府與這些巴士營運商着力優化和重整巴士服務，以改善巴士網絡的效率和服務質素、紓緩交通擠塞情況，以及改善路邊空氣質素。

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。截至十二月三十一日，已登記的非專營公共巴士有7 194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，每日載客量為130萬人次。

公共小巴分綠色專線小巴和紅色小巴兩類。綠色專線小巴提供固定服務，其路線、車費、車輛編配及行車時間表都由運輸署規定。截至十二月三十一日，本港有3 341輛綠色專線小巴，行走360條路線，平均每日載客量為1 116 200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。截至十二月三十一日，本港有1 009輛紅色小巴，平均每日載客量為183 300人次。

的士

截至十二月三十一日，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。二零二零年，的士每日載客量約為660 000人次。全港約有790個的士站及指定的士上落客點。

私家車

年底時，本港有573 003輛領有牌照的私家車，其中37 036輛屬二零二零年的新登記私家車。

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

截至十二月三十一日，本港有2 314 981名駕駛執照持有人，另有796 154輛領有牌照的私人車輛和6 544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65 547輛、私家車573 003輛、的士18 084輛、公共巴士12 873輛、私家巴士729輛、公共小巴4 267輛、私家小巴3 501輛、輕型貨車74 275輛、中型貨車35 380輛、重型貨車6 634輛和特別用途車輛1 861輛。政府平均每月發出4 322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。二零二零年，約有20 500人修習該課程，其中約19 300人屬強制修習。在修習課程的人士中，約有93%在修畢課程後六個月內再沒有被記違例駕駛分數。

商用車輛司機職前課程及駕駛執照要求

現時，公共小巴正式駕駛執照的申請人，除須通過駕駛考試外，亦須先修習職前課程。由十月一日起，有關規定將擴大至的士及公共巴士正式駕駛執照的申請人，他們必須在申請駕駛執照的前一年內修畢相關職前課程。

同時，當局亦放寬商用車輛駕駛執照的申請資格，縮短申請人須持有私家車或輕型貨車駕駛執照的年期。

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。二零二零年，這些中心進行了225 000次車輛檢驗。此外，政府亦對專營巴士進行了2 824次突擊檢查，以確保巴士操作安全，性能和服務水平良好。

全港共有40個指定的私營車輛測試中心，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，必須每年到中心接受檢驗。這些中心一年進行372 000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。年內，經政府批核的車輛有1 105種。

智能運輸系統

發展智能運輸系統是政府交通政策的重要一環，以便向公眾發放交通資訊、管理交通和處理事故。運輸署通過其香港出行易流動應用程式和網站及政府公共資料入門網站“資料一線通”，向市民提供實時交通和運輸資訊及相關數據。

運輸署在其網站發布年度開放數據計劃，列出“資料一線通”網站上可供下載的數據集。截至十二月三十一日，有關數據包括設置在約480個重要地點的固定閉路電視攝影機及交通探測器所拍攝的交通情況快拍圖像、各條過海路線及主要路線行車時間估算、行車速度圖及特別交通消息等。

政府在機場一號客運大樓接機大堂、山頂廣場和公共交通交匯處等15個地點，安裝了18個交通資訊站，方便旅客等沒有流動數據服務的人士使用。

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。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

十二月三十一日，全港有1 957個路口裝有交通燈，其中1 921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均已裝設閉路電視及可變信息顯示屏，而重要幹道及主要道路亦正在安裝約1 200組交通探測器及19組新的行車時間顯示系統，而交通及事故管理系統亦有助加強管理交通及運輸事故和發放資訊。

為執行交通規則，全港有204個交通燈控制路口裝有固定的數碼衝紅燈攝影機，以遏止衝紅燈行為；另有52部數碼偵察車速攝影機，輪流設置在210個固定的攝影機機箱內，以打擊超速駕駛。

電子收費系統

除愉景灣的私人隧道外，所有收費隧道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時無須停車繳費。年內，約有50.7%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。截至十二月三十一日，東區海底隧道、海底隧道、城門隧道、香港仔隧道、獅子山隧道、將軍澳隧道及沙田嶺隧道／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，以應付駕駛人士短暫停泊車輛的需要。截至十二月三十一日，全港約有18 000個設有電子停車收費錶的路旁泊車位，另有約17 100個不設收費錶的路旁泊車位。

運輸署擁有11座多層公眾停車場和一個露天公眾停車場。這些停車場由兩個私人營運商根據與政府簽訂的合約營運，合共提供約4 400個私家車公眾泊車位。

此外，全港約有198 000個非路旁公眾泊車位，由香港機場管理局、房屋署、領展和其他公私營機構提供。

港鐵在八個港鐵站提供泊車轉乘設施，私人營運商則在另外12個港鐵站或附近的商用停車場提供15個這類設施。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。

截至十二月三十一日，運輸署的香港出行易流動應用程式和網站已向公眾發放約400個政府及非政府公眾停車場的空置泊車位資訊，協助駕駛人士尋找泊車位。

道路安全

二零二零年，涉及傷亡的道路交通意外有15 298宗，其中嚴重和致命的意外分別有1 912宗和96宗，兩者的總數較二零一九年增加3.6%。

行人交通

改善行人環境

路政署已完成連接朗屏站的元朗市高架行人通道詳細設計工作，並正因應旺角及銅鑼灣的最新發展，檢討兩區的擬議行人環境改善計劃。

二零二零年，運輸署繼續改善香港的行人環境，包括令灣仔與上環之間的行人通道更暢通無阻；敲定香港的整體“易行”策略；在中環和深水埗實施行人道改善措施；把香港出行易流動應用程式的步行路線搜尋功能覆蓋範圍擴展至全港；完成18個分段行人過路處的交通燈號同步安排；以及為連接公立醫院的合適行人通道加裝上蓋。

上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統

二月，青衣長亨邨的新升降機及行人通道系統啓用，而葵涌亦正興建三個類似的升降機及行人通道項目，分別連接葵盛圍與興盛路、大窩口道與禾塘咀街，以及青山公路與工業街，預計於二零二一年起逐步落成。過去數年，運輸署收到114份上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議，並已進行篩選和訂定優次，以物色下一批推行項目。

人人暢道通行

如在技術上可行，凡穿過公共道路的行人天橋、高架行人道和行人隧道均會加建升降機及斜道等無障礙通道設施。年內，路政署裝設了20項這類設施。

人人暢道通行計劃推出了一個特別計劃，為香港房屋委員會的租者置其屋計劃屋邨、已拆售物業的公共租住房屋屋邨，以及可租可買計劃屋邨的公用地方或連接公用地方的行人通道加裝升降機。十一月，路政署開始就計劃下的新項目諮詢相關區議會。

海上交通

本地渡輪

對於沒有或只有少數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，也是市民往來內港及香港其他地區的另一種交通工具選擇。

本港有13個專營和持牌小輪營運商，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，以及兩條服務港內、離島及其他地區的特別渡輪航線。本港還有72條屬輔助性質的“街渡”航線，為較偏遠的地點提供服務。二零二零年，港內航線每日平均載客量約為32 300人次，而離島航線則約為53 600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運的跨境渡輪服務，可接載乘客前往澳門和11個內地港口。受2019冠狀病毒病疫情影響，跨境渡輪服務自二月起已暫停。在服務暫停前，乘坐跨境渡輪往來港澳的乘客有70萬人次，而往來香港與內地港口的乘客則有15萬人次。

本地船隻

二零二零年，本港約有19 600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運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設有分段收費，涉及的路線約440條。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，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

根據政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(二元優惠計劃)，年滿65歲的長者及合資格殘疾人士憑指定的八達通卡，可以二元優惠票價乘搭港鐵一般路線^{註一}、專營巴士路線^{註二}、渡輪航線^{註三}和綠色專線小巴路線。二零二零年，二元優惠計劃的受惠乘客平均每日約有1 114 000人次。政府在檢討二元優惠計劃後，決定把合資格年齡由65歲

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，以及東鐵線頭等服務。

註二 不包括機場巴士“A”及“NA”線、馬場路線及供預約的路線。

註三 不包括豪華位服務。

下調至60歲，令受惠人士增加60萬人^{註四}，並將紅色小巴、街渡和電車納入二元優惠計劃，預計在二零二二年第一季起，逐步落實這些措施。

由一月一日起，政府把免入息審查的公共交通費用補貼計劃的補貼比例，由每月公共交通開支扣除首400元後的四分之一提升至三分之一，並將每月補貼金額上限由300元提高至400元。此外，政府亦在二零二零年下半年將計劃的每月開支水平由400元暫時放寬至200元。二零二零年，計劃下的每年補貼金額超過21億元，每月平均補貼金額約為1.79億元，每月平均約有200萬人受惠。

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香港達17萬航次，運載貨物約2.5億公噸，接載跨境渡輪及郵輪乘客約126萬人次。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，也為數不少。香港亦是全球最繁忙的貨櫃港之一，二零二零年處理了約1 800萬個20呎標準貨櫃單位。

港務管理

海事處負責管理港口事務，主要職能是確保船舶在香港水域安全航行和航運業務運作暢順。為了落實有關工作，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、設置輔航設備和繫泊浮泡，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商有關港口管理的意見。

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，其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設施、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、323處碼頭和登岸設施、101個靠船墩、110個航標、14 100公頃的航道及3 590公頃的碇泊區。

^{註四} 合資格受惠人士必須申請和使用特別為二元優惠計劃而設、印有相片及可識別年齡的個人八達通卡，作為享用票價優惠的先決條件。

土木工程拓展署亦籌劃、設計和興建公共海事設施。二零二零年，該署展開南丫島北角碼頭重建工程及鯉魚門新公眾登岸設施建造工程，並正為新界及離島的公眾碼頭改善工程進行技術研究和詳細設計工作。

貨櫃處理設施是物流基礎建設的重要一環。葵涌—青衣區有九個私營貨櫃碼頭，設有24個泊位，每年合共處理逾2 000萬個標準貨櫃單位，約佔全港總處理量的八成。此外，海事處管理六個公眾貨物裝卸區，泊位的總長度達4 852米，為貨運經營商提供另一個地方，供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，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客運碼頭，即全日24小時運作的港澳碼頭；以及每日上午七時至午夜十二時運作的中國客運碼頭。屯門客運碼頭按照政府與碼頭營運商簽署的租賃協議營運，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，以確保航行安全及航程暢順。

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，在香港水域時均須僱用領港服務。有關規定屬強制規定，由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和編訂海圖、電子海圖和其他刊物，協助船隻在香港水域航行。該部每兩星期發出航海通告，以更新海圖，又經互聯網提供實時潮汐資訊、預測水流和預計馬灣航道的適航時段。

十四

運輸

入境檢查和檢疫服務

船舶可於西面和東面的檢疫及入境船隻碇泊處，接受入境檢查和檢疫，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，隨機登船巡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止污染的規定。

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，以及每年查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。該組會為這些工程進行安全檢查，並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，並定期把港口及海事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，例如善用港口後勤用地等。

海運業

香港港口的班輪服務次數頻密，覆蓋全面。根據《船務週刊》二零二零年的資料，每星期約有280班貨櫃船開往全球逾600個目的地。此外，本港也有逾800家與海運有關的公司，提供各種優質服務，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，由香港船東擁有或管理的船舶，其載重噸位佔全球商船總載重噸位9.8%。此外，截至十二月三十一日，香港與52個稅務管轄區訂立了多項雙重課稅寬免安排，當中包括海運收入的寬免。為促進香港高增值海運服務的發展，政府分別於六月及七月修訂相關法例，為船舶租賃及海事保險業務提供稅務優惠。

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。該局的目標是營造方便海運業經營的環境、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。

香港海運港口局支持和參與本地及國際的各項推廣活動(主要於網上舉行)，以提升香港的國際海運中心形象，推廣香港優質和專業的高增值海運服務。

海運及空運人才培訓基金

政府通過海運及空運人才培訓基金，支持海運和航空業的人力發展，累計承擔額達三億元。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。最近推出的本地船舶能力提升計劃，成功鼓勵136名本地船員考取更高的二級船長／輪機操作員適任證書。基金於二零一四年成立，通過營運15個計劃，令海運及空運業逾11 000名學員及在職從業員受惠。

香港船舶註冊處

二零二零年，由海事處管理的香港船舶註冊處按總噸位計算位列全球第四。截至十二月三十一日，已註冊船隻的總噸位約1.3億噸。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，使香港船旗成為《東京諒解備忘錄》白名單及《巴黎諒解備忘錄》港口國監督檢查中表現最好的船旗之一。香港亦獲得美國海岸防衛隊的21世紀優質船舶計劃認可。六月，香港駐新加坡經濟貿易辦事處增設香港船舶註冊處區域支援團隊，以擴闊該處的服務網絡，為船東提供更佳的支援，並加強推廣香港船舶註冊。

海事意外調查

海事處海事意外調查部負責調查所有在香港註冊船隻及在香港水域的船隻所發生的嚴重事故。調查的目的是查明事發時的情況及可能起因，並建議預防措施。二零二零年，該部調查了22宗嚴重意外。所有嚴重意外的調查報告均會上載海事處網站，以提高公眾的海上安全意識。

海員

海事處海員事務及考試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52 372名不同國籍海員在香港註冊的遠洋輪船上工作，另有653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。受2019冠狀病毒病疫情影響，二零二零年只有28名青年成為實習生，人數較往年少。

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，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。二零二零年，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，也是其他工作小組的成員。二零二零年，海事處為約5%的抵港外國遠洋輪船，進行了260次港口國監督初次檢查。檢查次數較往年少，這是因為在2019冠狀病毒病疫情下必須實施社交距離措施。在接受檢查的船舶中，有2.3%出現須立即糾正的嚴重問題，並因此而被扣留。

海上搜索與救援

海上救援協調中心會在收到求救警報後採取行動，負責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82艘船舶，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，用作處理港口事務和為其他政府部門提供服務。二零二零年，海事處轄下還有30艘按合約提供的船舶，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、修理和保養所有政府船隻。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舶。政府船塢設有10個固定有蓋修船棚、4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3部吊船機，能夠把重達750公噸的船舶移上乾塢。

年內，為政府建成的新船有94艘，總值1.74億元，而批予造船廠的新船合約共十份，總值1.73億元。維持政府船塢設施及政府船隊運作的開支接近6.27億元。

航空交通

香港是主要的國際及區域航空中心。二零二零年，約有120家航空公司在本港提供直航服務，往來全球逾200個航點。

香港國際機場

二零二零年，受2019冠狀病毒病疫情影響，世界各地均實施旅遊限制和檢疫措施，嚴重影響航空交通。年內，香港國際機場處理了880萬人次旅客及160 655架次航班，較二零一九年分別下跌87.7%及61.7%。然而，香港國際機場的航空貨運業務在疫情期間保持堅挺，貨運量錄得450萬公噸，按年下跌7%，而貨機升降量則上升18.3%，達68 660架次。

為應對疫情，香港國際機場採取一系列感染控制措施，以保障旅客及員工的健康。整個機場都加強了清潔及消毒工作，採用自動化清潔及消毒機械人等智能技術，並噴灑抗菌塗層及設立消毒通道。同時，香港機場管理局(機管局)協助執行政府為抵港旅客實施的檢疫及相關程序。為了向受疫情重挫的航空業提供支援，政府與機管局共同推出數輪紓緩措施，以助機場同業。

香港國際機場的大型發展及基建項目如期進行，包括三跑道系統項目、機場設施改善工程，以及連接一號客運大樓與北衛星客運廊的天際走廊項目。

未來發展

為維持香港這個全球及區域航空樞紐的競爭力，機管局正推展三跑道系統項目，預計於二零二四年啓用。工程包括填海拓地約650公頃；興建第三條跑道、滑行道、停機坪、T2客運廊、新旅客捷運系統和新高速行李處理系統；以及擴建二號客運大樓和配套基礎設施。

待三跑道系統全面投入服務後，機場便能每年處理超過一億人次的客運量及約900萬公噸的貨運量，滿足香港最少至二零三零年的航空交通需求。

航空服務

香港特區政府根據《基本法》，與民航伙伴磋商並簽署雙邊民用航空運輸協定，已簽署的協定有67份，為香港與其他地方之間的定期航空服務提供法律依據。香港特區政府也與民航伙伴檢討航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。二零二零年，政府與英國和巴林檢討或擴大民用航空運輸安排。在“一帶一路”沿線約140個國家中，香港已經與大約50個國家簽署民用航空運輸協定或國際民用航空過境協定。

二零二零年，2019冠狀病毒病於全球肆虐，嚴重影響航空業，香港的航空交通亦難免受到影響。截至十二月三十一日，由國泰航空有限公司(國泰航空)、香港航空有限公司和

香港快運航空有限公司營運直航服務的目的地分別有61個、11個和兩個，較疫情前的78個、29個和25個為少。六月，政府宣布向國泰航空投資約270億元，以維護香港作為區內國際航空樞紐的地位和本港的長遠經濟發展。國泰航空集團亦進行了大規模重組，解僱約5 300名本地僱員，港龍航空有限公司亦於十月二十一日起停止營運。至於兩家本地貨運航空公司(即香港華民航空有限公司和香港貨運航空有限公司)的營運則仍保持穩健，華民航空和香港貨運航空在疫情前分別經營13個和12個目的地的直接貨運航班服務，截至十二月三十一日，該兩家公司分別經營14個和11個目的地的服務。截至十二月三十一日，本地航空公司的機隊合共有253架飛機。

七月，大灣區航空公司向民航處申請航空營運人許可證，以期在香港經營定期航班。二零二零年，有四家非本港航空公司新開辦前往香港的定期貨運航班服務，包括於七月開辦來往關島航班的國際航空運輸公司；於十月開辦來往墨西哥城航班的墨西哥國際航空公司；於十一月開辦來往特拉維夫航班的C.A.L - Cargo Airlines有限公司；以及於十二月開辦來往吉隆坡航班的AirAsia X Berhad。

航空交通管理

民航處航空交通管理系統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。由於2019冠狀病毒病的關係，二零二零年，航空交通管理系統處理的航班數量較二零一九年減少65%。

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。民航處監察這些規定的執行情況，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2.9%。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超卓、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貨櫃港。這些成就全賴提供各種服務和設施的營運商、投資者和勤奮的從業員，而本港公私營機構衷誠合作，也是成功因素之一。

香港貨櫃碼頭由國際知名的貨櫃碼頭營運商營運，不但生產力極高而且效率超卓。完善的貨櫃船航線網絡，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，每年合共可處理逾2 000萬個標準貨櫃單位。

物流業

政府提供必需的基礎設施，以促進本港物流業發展。十月，政府推出第三方物流服務供應商先導資助計劃，鼓勵物流業採用科技以提高效率和生產力。政府亦加強與內地(特別是珠三角地區)的合作，互補優勢，共同發展物流業。

香港物流發展局屬高層次諮詢組織，由運輸及房屋局局長擔任主席，為政府和業界人士建立平台，以供制定措施，推動本港物流業的發展。

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

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