

第十七章

运输和物流

运输及物流局致力提升香港对内对外的运输系统和基础设施，以满足香港的长远发展需要。二零二二年，本港在航空服务、陆路及水上交通和物流方面都发展迅速。

两个策略基建项目于年内开通。东铁线过海段于五月开通，贯通新界、九龙和港岛，为乘客提供更直接通达的铁路服务；将军澳—蓝田隧道及将军澳跨湾连接路于十二月开通，提供新路线往来将军澳至观塘和东区海底隧道，缩短行车时间。

政府与香港机场管理局正推展多个项目，以推动航空服务和航空业的可持续发展。为应付长远航空交通需求，香港机场管理局正把香港国际机场发展成为三跑道系统。第三跑道于二零二二年十一月二十五日正式启用，是项目的重要里程碑。馀下工程正在进行，目标是在二零二四年完成三跑道系统。该系统将能巩固香港作为国际航空枢纽的地位，并带动香港及粤港澳大湾区的人流和物流。

机场“天际走廊”是全球于机场禁区内最长的行人天桥，亦于十一月启用，而“海天中转大楼”工程已于年底前竣工。此外，“机场城市”蓝图下的各个项目正在进行，其中“航天城”发展项目的三幢办公大楼已于七月启用。

至于与内地的合作，香港与东莞推行海空货运联运先导计划，内地出口货物由六月起在东莞进行上游安检。已检查货物会通过海路运送至香港机场，然后直接转运到世界各地。香港机场管理局与珠海市政府于十一月签署谅解备忘录，以深化香港国际机场与珠海机场的合作。

香港港口是全球第九大最繁忙的货柜港，二零二二年处理了近1 700万个20呎标准货柜单位。根据“2022新华·波罗的海国际航运中心发展指数”，香港排名全球第四位，反映香港是世界前列的国际航运中心。

运输及物流局负责制定香港对内对外的交通政策，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

政府的目标是提供安全可靠、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，促进香港的可持续发展。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；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(新冠)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，二零二二年乘搭公共交通工具的总人次较二零一九年新冠疫情爆发前下跌22%。政府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、加强清洁和消毒等，而政府的防疫抗疫基金则为公共交通营运商提供燃料、工资、维修保养费及保费等方面的补贴。

铁路交通

港铁

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。二零二二年，铁路系统每日平均载客量约400万人次，占公共交通工具乘客量约42%。

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(金钟至罗湖／落马洲)
- 屯马线(屯门至乌溪沙)
- 广深港高速铁路(高铁)香港段
- 轻铁

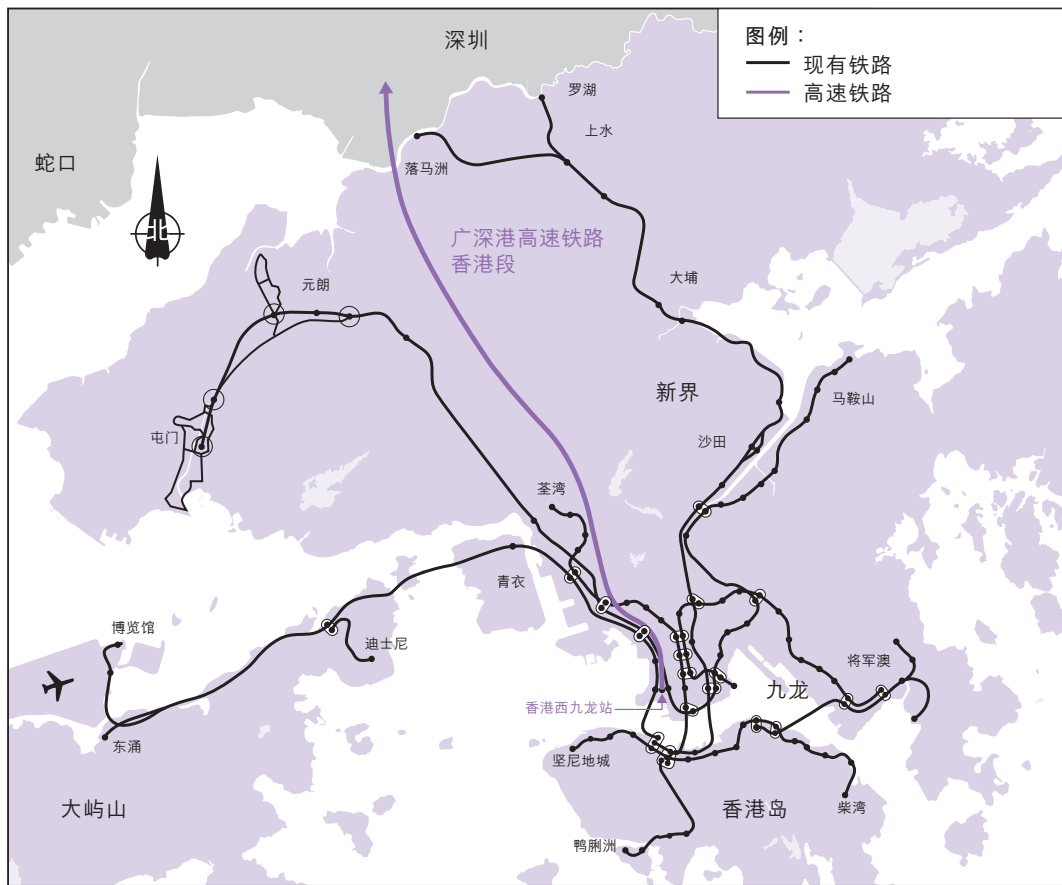
铁路网络全长271公里，设有99个重型铁路车站，其中包括长35.2公里的机场快线，连接市区与香港国际机场及亚洲国际博览馆。新界西北亦建有轻铁系统，全长36.2公里，设有68个车站。

高铁香港段的地下铁路走廊全长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内地58个目的地，当中六个属短途，52个为长途。

由于新冠疫情肆虐，自二零二零年起，高铁香港段服务和其他跨境列车服务(即东铁线至罗湖站和落马洲站及城际客运服务)停运。

随着东铁线过海段于五月十五日投入服务，乘客可乘搭东铁线直达香港岛，而港岛区乘客则可转乘东铁线前往九龙及新界地区。东铁线过海段令铁路网络更加四通八达，为乘客提供更便捷的路线选择。

现有铁路网络



未来铁路发展

政府提倡以“基建先行”及“创造容量”的规划方针推展运输基建项目，致力释放主要交通沿线周边地区的发展潜力，并满足长远的运输和物流需求，同时加强与粤港澳大湾区(大湾区)其他城市的融合。政府亦针对交通瓶颈完善运输网络，增加市民的出行选择和缩短行程时间。

东涌线延线、屯门南延线、古洞站和小蚝湾站的建造工程预计于二零二三年动工，并于二零二七年至二零三零年陆续完成。洪水桥站和北环线主线的建造工程会在现届政府任期内动工。

香港和深圳两地政府已成立“推动港深跨界轨道基础设施建设专班”，共同构建“轨道上的大湾区”。该专班已就连接洪水桥至前海的港深西部铁路展开研究。政府亦正与深圳当局

和港铁跟进北环线支线经落马洲河套地区的港深创新及科技园接入深圳新皇岗口岸的相关工作。

《跨越2030年的铁路及主要干道策略性研究》(《策略性研究》)探讨香港未来铁路及主要干道基建的布局，以期满足整体长远发展需要。《策略性研究》初步建议推展三条策略铁路方案及三条主要干道方案，配合未来土地发展策略，加强新发展区之间的连系。《策略性研究》公众咨询已于十二月展开，目标是在二零二三年年底前制订未来主要运输基建发展蓝图。

电车

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六条港岛北岸由坚尼地城至筲箕湾的双程路轨电车路线，全长13公里，以及一段环绕跑马地的单程路轨，长约三公里。

该公司拥有168辆电车，是全球最庞大的双层电车车队，当中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。二零二二年，电车平均每日载客约117 000人次。

陆路交通

道路网络

香港有2 223公里长的道路、1 447个道路构筑物、23条行车隧道(包括三条沉管式过海隧道、一条在海床底下钻挖建造的海底隧道)和五座大型悬索桥梁。

隧道

政府拥有20条行车隧道，全部由私人公司按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、南湾隧道和将军澳—蓝田(将蓝)隧道。当中的长青隧道、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、屯门—赤鱗角隧道、将蓝隧道，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。政府亦由二零二二年十二月十一日起豁免将军澳隧道的收费，以配合将蓝隧道于同日开通。

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。两条隧道的专营权分别会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。

港珠澳大桥香港段包括主桥、香港口岸及香港连接路。

屯门至赤鱓角连接路全长九公里，以一道桥梁和一条海底隧道连接屯门与港珠澳大桥香港口岸及北大屿山。

全长1.8公里的将军澳跨湾连接路于十二月十一日开通，是香港首条同时具备行车道、单车径和行人路的海上高架桥。

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。

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。

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^{注一}、深圳湾口岸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。受新冠疫情影响，这些口岸自二零二零年二月起已暂停或缩短客运通关服务时间。第六条过境道路通道—香园围口岸的货物通关设施于二零二零年启用。

二零二二年，位于落马洲、文锦渡、沙头角、深圳湾口岸、香园围及港珠澳大桥香港口岸的管制站每日平均录得的车流量分别为1 500、1 600、90、3 200、900及600架次，而仍然维持客运通关服务的深圳湾口岸及港珠澳大桥香港口岸的每日平均客运量则分别为2 500及500人次。受疫情影响，经陆路和海路过境的乘客总量减少8.6%至每日3 200人次。经道路口岸过境的旅客多数乘坐本地公共交通工具或跨境穿梭巴士，两者每日平均载容量分别为2 500及500人次。

注一 客运通关服务已由二零二零年一月底起暂停。

未来道路网络发展

六号干线包括中九龙干线、将蓝隧道和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行车时间，预计会由约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，为九龙主要东西行干道的交通分流，纾缓交通挤塞问题和应付未来的需求。

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，东连将蓝隧道，当中包括一段贯穿观塘避风塘海床的2.1公里海底隧道。

匡湖居与西贡市中心之间一段西贡公路的扩阔工程预计在二零二四年展开。

沙田广场与禾輦村之间的一段大埔公路正进行扩阔工程，由双程双线分隔车道扩阔为双程三线分隔车道。

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，改善沙田区的交通。工程预计在二零二三年展开。

拟议改善工程旨在修复狮子山隧道，增加隧道容车量和优化连接道路，以纾缓繁忙时段的交通挤塞情况，应付未来需求。政府的目标是在二零二三年展开设计及工地勘测工作。

莲麻坑路西段扩阔工程旨在把平原河至坪輦路的一段莲麻坑路扩阔为双线不分隔车道，工程预计在二零二三年完成。

青山公路青山湾段(管青路至海荣路)扩阔工程正在进行，旨在把该路段扩阔为双程双线分隔车道，工程预计在二零二四年完成。

拟建的屯门绕道为一条双程双线分隔车道，将会把屯门一赤鱗角隧道及屯门第40区与元朗公路及港深西部公路连接。政府正就绕道进行勘查研究工作。

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与粉岭公路的双程双线分隔车道，预计在二零二五年竣工。该绕道西段的详细设计工作正在进行中。

随着新界西北不断发展，政府正进行拟议十一号干线(元朗至北大屿山段)和元朗公路(蓝地至唐人新村段)拟议扩阔工程的勘查研究，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，二零二二年的每日平均载客量为311万人次，占公共交通每日总载客量的32%。全港共有五间专营巴士营运商，即主要营运九龙和新界巴士路线的九龙巴士(一九三三)有限公司、主要营运来往新界与北大屿山及机场巴士路线的龙运巴士有限公司、主要营运大屿山巴士路线的新大屿山巴士(一九七三)有限公司、主要营运港岛巴士路线的新世界第一巴士服务有限公司，以及根据两项专营权营运的城巴有限公司，当中一项专营权涵盖港岛、九龙和新界的巴士路线，另一项涵盖来往市区与北大屿山及机场的巴士路线。截至二零二二年底，该五间营运商共营运683条巴士路线，共有5 827辆领有牌照的巴士，当中5 781辆为可接载轮椅乘客的低地台巴士。

政府与这些巴士营运商致力改善和重组服务，以进一步提升巴士网络效率和服务质素。

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，也可填补常规公共交通工具的不足，提供切合特定乘客群组需要的服务，例如旅客、屋苑居民、企业员工和学生。截至年底，已登记的非专营公共巴士有6 905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。

公共小巴分为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。截至年底，本港有3 352辆绿色专线小巴，行走356条路线，平均每日载客1 170 100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。截至年底，本港有997辆红色小巴，平均每日载客159 500人次。

的士

截至年底，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。二零二二年，的士每日载客约711 100人次。全港约有830个的士站及指定的士上落客点。

私家车

截至年底，本港有571 412辆领有牌照的私家车，其中37 478辆属二零二二年新登记的私家车。

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

截至年底，本港有2 500 829名驾驶执照持有人、803 568辆领有牌照的私人车辆和6 815辆政府车辆。

在领有牌照的私人车辆中，分别有75 229辆电单车及机动三轮车、571 412辆私家车、17 892辆的士、12 287辆公共巴士、802辆私家巴士、4 143辆公共小巴、3 426辆私家小巴、75 919辆轻型货车、33 473辆中型货车、7 004辆重型货车和1 981辆特别用途车辆。

政府平均每月发出4 653张学习驾驶执照。

驾驶改进计划

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。二零二二年，约有22 777人修习该课程，其中17 957人属强制修习。二零二二年上半年，约80%修习课程人士在修毕课程后六个月内，没有被记违例驾驶分数。

商用车辆司机职前课程要求

所有的士、公共小巴及公共巴士正式驾驶执照的申请人，除须通过相关驾驶考试外，亦须在申请驾驶执照前一年内修毕相关职前课程。二零二二年，分别约有4 486人、1 719人及1 564人修毕的士、公共小巴及公共巴士司机职前课程。

车辆检验

日常车辆检验工作旨在确保车辆操作安全、性能良好和维修保养妥善。二零二二年，政府车辆检验中心为商用车辆进行了约216 000次检验，而运输署则对专营巴士进行了约3 600次突击检查。

全港共有40个指定私营车辆测试中心，为车龄超过六年的私家车和重量不超过1.9公吨的轻型货车进行车辆年检。年内，这些中心共进行约39万次车辆检验。

所有进口车辆在登记和领取牌照前必须接受检验，以确保符合法例规定。二零二二年，经政府批核的车辆类型约有1 100种。

智能运输系统

智能运输系统协助向公众发放实时和预测的交通及运输资讯，以及协助管理交通和处理事故。运输署透过“香港出行易”流动應用程式及网站和政府公共资料网站“资料一线通”，提供有关资讯。

为提升交通管理和运输效率，政府资讯科技总监办公室联同运输署开发了交通数据分析系统，通过分析过去及实时交通运输数据和香港天文台的天气数据及预测，提供即时及未来15至90分钟的预计行车时间。相关资讯自四月起经“香港出行易”流动應用程式和“资料一线通”网站发放。

运输署在其网站发布年度开放数据计划，列出可供下载的数据集，包括交通情况快拍图像、交通流量、行车速度、过海路线及主要路线行车时间估算、行车速度图、特别交通消息、交通运输资料月报、道路交通意外统计数字、空置泊车位数据、绿色专线小巴和专营巴士服务的实时到站数据、装设冲红灯摄影机系统的路口，以及侦察车速摄影机箱的地点等。

政府在机场一号客运大楼接机大堂和公共交通交汇处等15个地点，设有17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应对时刻转变的路面情况，使绿灯信号顺序亮起，让车辆通过连续的路口，尽量减少车辆停顿或延误，从而令交通畅顺。截至年底，全港有1 978个路口装有交通灯，其中1 955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。为了保护环境，本港采用发光二极管式交通灯。

干线公路、所有隧道及其接驳道路、港珠澳大桥香港连接路、青马及青沙管制区、机场路、深圳湾公路大桥和吐露港公路均设有交通管制及监察设施，例如车辆探测器、闭路电视摄影机、可变信息显示屏、可变车速限制标志和行车线管制灯号。正在兴建或重建的主要公路亦会安装这些设施。重要干道及主要道路已安装约1 200组交通探测器，而设有28组显示器的行车时间显示系统和设有五组行车速度屏的行车速度屏系统已自二零二零年开始运作。

此外，交通及事故管理系统有助加强管理交通及运输事故和发放资讯。

为打击冲红灯及超速驾驶，全港有210个交通灯控制路口装有固定的数码冲红灯摄影机，另有61部数码侦察车速摄影机，轮流设置在225个固定的摄影机机箱内。

电子收费系统

除了进出愉景湾的私营隧道外，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。年内有49.6%的驾驶人士使用自动收费系统。

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。截至二零二二年底，东区海底隧道、海底隧道、城门隧道、香港仔隧道、狮子山隧道及尖山隧道／沙田岭隧道／大围隧道均设有该缴费服务。

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泊车车辆的需要。截至年底，全港约有19 300个设有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。

运输署拥有十座多层公众停车场和一个露天公众停车场，并委聘私人营运商营运这些停车场，合共提供约4 000个私家车公众泊车位。此外，全港约有200 300个非路旁公众泊车位，由香港机场管理局(机管局)、房屋署、领展和其他公私营机构提供。

现时全港有24个泊车转乘设施，其中九个由港铁在港铁站停车场营运、14个由私人营运商在港铁站或附近商用停车场营运，以及一个由房屋署在公众停车场营运。

截至二零二二年底，“香港出行易”流动应用程序及网站已向公众发放579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

二零二二年，涉及伤亡的道路交通意外有15 107宗，其中严重和致命的意外分别有1 046宗和89宗，两者的总数较二零二一年减少41%。

行人交通

改善行人环境

路政署正检视旺角和铜锣湾的拟议行人环境改善计划，以及连接朗屏站的元朗市拟议高架行人通道项目。

二零二二年，运输署优化湾仔与上环之间的行人通道，使其更畅通无阻；与相关部门协作，在新发展区和合适的已建设区采用新的行人规划框架；在中环和深水埗实施行人道改善措施；完成12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及其他选定的行人通道项目加建上盖。

上坡地区自动扶梯连接系统和升降机系统

目前有三个升降机及行人通道项目正在兴建，分别在葵涌连接青山公路与工业街、在北角连接港铁炮台山站与宝马山一带上坡地区，以及在沙田连接富宝花园与西沙路。项目预计由二零二三年年底起陆续落成。

人人畅道通行

如技术上可行，凡横跨公共道路的行人天桥、高架行人通道和行人隧道都可加建升降机及斜道等无障碍通道设施。年内，路政署装设了十项这类设施。

人人畅道通行计划已推出特别计划，为香港房屋委员会辖下租者置其屋计划屋村、已拆售物业的公共租住屋村，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。各相关区议会合共选出35个项目作为优先推展项目。

海上交通

本地渡轮

渡轮为没有或只有少数陆路交通工具可达的离岛提供必要的交通服务，也为居民往来内港及香港其他地区提供另一种交通工具选择。

本港有11个专营和持牌渡轮营运商，经营合共22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。本港还有约72条属辅助性质的“街渡”航线，为较偏远的地点提供服务。二零二二年，港内航线每日平均载客约26 900人次，而离岛航线约55 100人次。

跨境渡轮服务

在上环港澳码头和尖沙咀中国客运码头营运的跨境渡轮服务，可接载乘客前往澳门和内地11个港口。由于疫情肆虐，所有跨境渡轮服务已自二零二零年二月起暂停。

本地船只

二零二二年，本港约有20 800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。

港铁提供的优惠包括适用于东铁线、屯马线和东涌线车站的全月通计划，以及学生乘车优惠计划、小童车费优惠、特惠站和转乘优惠。

专营巴士营运商提供各种票价优惠，包括12岁以下小童半价车费优惠、中途和长途巴士路线分段收费，以及巴士转乘优惠计划。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，合资格长者及残疾人士凭指定八达通卡，可以二元优惠票价乘搭港铁一般路线^{注二}、专营巴士路线^{注三}、渡轮航线^{注四}和绿色专线小巴路线。由二月二十七日起，长者的合资格年龄由65岁下调至60岁^{注五}，而该计划亦已扩大至涵盖电车，以及获运输署批准纳入该计划的红色小巴路线和“街渡”航线。由九月起，该计划再扩大至涵盖获批准的居民服务路线。二零二二年，该计划的受惠乘客每日平均约有210万人次。

为了让更多乘客可在疫情期间受惠于公共交通费用补贴计划，政府推行特别措施，在二零二二年五月一日至二零二三年四月三十日期间，暂时放宽计划门槛，由每月公共交通开支400元降至200元，并把每月补贴上限由400元调高至500元。二零二二年，该计划的每年补贴金额超过28亿元，每月平均补贴金额约为2.36亿元，每月平均约有230万人受惠。

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到访香港约67 000航次。港口货物吞吐量超过1.92亿公吨，而跨境渡轮及邮轮乘客为138 000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为数不少。香港亦是全球最繁忙的货柜港之一，二零二二年处理了近1 700万个20呎标准货柜单位(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

注二 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。

注三 不包括机场巴士“A”及“NA”线、马场路线、长途巴士新型服务，以及以预约和团体租用形式提供的路线。

注四 不包括豪华位服务。

注五 60至64岁合资格受惠人士必须使用专为该计划而设及附有其姓名和相片的个人八达通卡“乐悠咭”，才可享有票价优惠。

遛、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紧密联系，并听取港口设施使用者和营运商有关港口管理的意见。

海事处网站提供关于港口、船舶注册及该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、船舶注册及相关申请的程序，包括递交、付款、自行列印许可证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、防波堤及其他公共海事设施，并定期疏浚海港、航道和主要河道。该署负责维修保养约500公顷的避风塘、130公里的海堤和防波堤、320处码头和登岸设施、100个靠船墩、110个航标、公众货物装卸区内五公里的装卸码头、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。二零二二年，该署完成南丫岛北角码头重建工程，并正在进行鲤鱼门公众登岸设施建造工程及“改善码头计划”下九个码头建造工程。此外，该署正为新界及离岛的偏远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，每年可处理约2 000万个标准货柜单位，年内处理了全港约77%货柜吞吐量。此外，海事处管理六个公众货物装卸区，泊位的总长度达4 828米，为货运营商提供另一个地方，供本地船只装卸货物。

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。

海事处管理两个跨境客运渡轮码头，分别是全日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。该处根据《船舶及港口管制(渡轮终点码头)规例》管制这些客运渡轮码头的使用。

海事处负责指挥一支有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。该处负责测量海道和编订纸海图及电子海图。此外，该处设有船只航行监察中心和本地交通控制站，为香港水域的访港船舶提供资讯和交通管理服务。

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。

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，而内河船只亦可在屯门入境船只碇泊处接受入境检查。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。

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》。海事处透过监察港口设施人员的培训、监督保安演练，以及每年查核港口设施的保安安排，执行该规则。

海事处亦执行《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、船舶维修和海上建造等工程符合安全规定。该处会为这些工程进行安全检查，并推广安全工作守则及规例。此外，该处还会为本地船只提供检验和发证服务，确保船只符合安全和防止污染的规定。

港口发展

海事处就影响港口和海上交通的项目的规划工作提供专业意见，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》二零二二年的资料，港口每星期约有超过240班国际货柜船连接全球超过460个目的地。此外，本港也有超过1 100家港口及航运公司，提供各种优质服务，例如港口服务、船务代理及管理、船务经纪、船舶融资、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约10%。截至年底，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，船舶租赁、海事保险、船务代理、船舶管理及船务经纪业务都获提供税务优惠。

香港海运港口局

香港海运港口局属高层次咨询组织，由运输及物流局局长担任主席，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。

该局于十一月二十日至二十六日期间举办第六届“香港海运周”，推广香港作为海运业务的首选基地，以及让公众加深认识港口及海运业对经济的重要性。“香港海运周”吸引了超过22 000人次参与各项实体及网上活动。

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，基金的实习计划提供约430个实习职位，让本地青年及早认识两个行业所提供的就业机会。基金自二零一四年成立以来，已通过16项计划，惠及超过15 000名学生及业界从业员。

香港船舶注册处

二零二二年，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。截至十二月底，已注册船只的总吨位超过1.26亿吨。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。为了向船东提供直接支援和推广香港船舶注册处，该处已在上海、伦敦、新加坡、悉尼、三藩市、东京和多伦多提供区域办事处服务。

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意外。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。二零二二年，该部调查了18宗严重意外。所有严重意外的调查报告都会上载海事处网站，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的海员的注册、雇用、适任资格、纪律、健康、安全和福利事宜。年内，有55 800名不同国籍海员在香港注册的远洋轮船上工作，另有258名高级船员和普通船员在往来珠江三角洲地区的高速渡轮上服务。

航海训练奖励计划鼓励年轻人加入香港航海专业。政府向参加者发放奖励金，让他们接受航海实习训练。二零二二年，有36名年轻人成为实习生。

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、海员培训和发证标准。二零二二年，香港特区政府人员出席了22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。二零二二年，海事处为约6%的抵港外国远洋轮船进行了250次港口国监督初次检查，当中有2.4%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45万平方海里的搜救行动。

政府船队及政府船坞

政府船队有超过1 000艘船舶，供政府14个部门使用。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政府其他部门提供服务。二零二二年，海事处辖下还有33艘按合约提供的船舶，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。政府船坞设有十个有盖修船棚、四个移动式修船罩篷、30个露天修船区、一套船舶升降系统，以及三部吊船机，能够把重达750公吨的船舶移上乾坞。

年内，为政府建成和交付的新船有12艘，总值910万元，而批予造船厂的新船合约共七份，涉及的新船有21艘，总值5.07亿元。目前，正在建造的新船有36艘，总值11.8亿元。维持政府船坞设施及政府船队运作的开支接近6.71亿元。

航空交通

香港是主要的国际及区域航空中心。二零二二年，有超过120家航空公司在本港提供直航服务，往来全球约150个航点。

香港国际机场

二零二二年，航空旅游继续受新冠疫情影响，但政府自七月起逐步放宽各项入境防控措施，香港国际机场的航空交通逐渐恢复。年内，香港国际机场处理了570万人次旅客，按年上升318.4%，总货运量和航班升降数目则下跌至420万公吨和138 700架次，分别下跌16.4%和4.2%。

“登机易”在十月全面投入运作，离港旅客从办理登机手续至登机的整个过程可经容貌辨识通过各检查点。连接一号客运大楼及北卫星客运廊的“天际走廊”在十一月启用。海天中转大楼工程在十二月竣工，经港珠澳大桥抵达香港国际机场转机的内地和澳门乘客，无须办理香港的入境手续。香港国际机场的其他大型发展及基建项目继续如期进行，包括三跑道系统项目、航天城发展项目、港珠澳大桥香港口岸人工岛发展项目，以及各项机场设施改善工程。

未来发展

为提高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。第三跑道如期在二零二二年投入运作，与此同时，工程进展稳定，目标是在二零二四年完成三跑道系统。

机管局亦正进行多个基建项目，以增加机场的运力和功能，把香港国际机场发展成“机场城市”，并加强机场与大湾区的联系。

香港国际机场扩建后，由二零三五年起可达到处理年客运量约1.2亿人次及年货运量约1 000万公吨的目标。

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。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。

二零二二年，航空客运服务业开始从疫情复苏。与二零二一年相比，本地航空公司在二零二二年提供的航点有所增加。截至年底，由国泰航空有限公司、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遍布全球，分别有76个、15个和15个。香港华民航空有限公司和香港货运航空有限公司则分别营运15个和14个目的地的直航货运服务。新成立的本地航空公司大湾区航空有限公司在七月开办直航客运航班，提供服务至两个目的地。截至年底，本地航空公司的机队合共有253架飞机。

二零二二年，有七家非本地航空公司开办来往香港的定期客运航班服务，分别有浙江长龙航空在六月开办来往杭州的航班；柬埔寨航空在七月开办来往金边的航班；越竹航空在十月开办来往岷港的航班；海南航空在十一月开办来往海口的航班；以及北京首都航空、乌鲁木齐航空及西部航空在十二月分别开办来往青岛、乌鲁木齐及郑州的航班。

此外，另有八家非本地航空公司开办来往香港的定期货运航班服务，分别有M Jets International在二月开办来往吉隆坡的航班；TAAG-Linhas Aereas de Angola在三月开办来往罗安达的航班；FITS Aviation在四月开办来往可伦坡的航班；Evelop Airlines及DHL Air在五月分别开办来往马德里及诺丁汉的航班；CMA CGM Air Cargo在九月开办来往巴黎的航班；以及European Air Transport Leipzig及Salam Air在十一月分别开办来往莱比锡及马斯喀特的航班。

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。该系统在二零二二年处理的航班数量较二零二一年增加3%。

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。香港航空保安计划订明机场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，以确保符合国际标准。

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6.2%。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。

香港货柜码头由国际知名的货柜码头营运商营运，生产力极高且效率超卓。完善的货柜船航线网络，把香港港口与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，每年合共可处理大约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。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(特别是大湾区)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，由运输及物流局局长担任主席，为政府和业界持份者提供平台，以便制定措施，推动物流业发展。

网址

香港机场管理局：www.hongkongairport.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

海事处：www.mardep.gov.hk

“资料一线通”网站：data.gov.hk

运输及物流局：www.tlb.gov.hk

运输署：www.td.gov.hk