

第十七章

運輸和物流

運輸及物流局致力提升香港對內對外的運輸系統和基礎設施，以滿足香港的長遠發展需要。二零二二年，本港在航空服務、陸路及水上交通和物流方面都發展迅速。

兩個策略基建項目於年內開通。東鐵線過海段於五月開通，貫通新界、九龍和港島，為乘客提供更直接通達的鐵路服務；將軍澳—藍田隧道及將軍澳跨灣連接路於十二月開通，提供新路線往來將軍澳至觀塘和東區海底隧道，縮短行車時間。

政府與香港機場管理局正推展多個項目，以推動航空服務和航空業的可持續發展。為應付長遠航空交通需求，香港機場管理局正把香港國際機場發展成為三跑道系統。第三跑道於二零二二年十一月二十五日正式啓用，是項目的重要里程碑。餘下工程正在進行，目標是在二零二四年完成三跑道系統。該系統將能鞏固香港作為國際航空樞紐的地位，並帶動香港及粵港澳大灣區的人流和物流。

機場“天際走廊”是全球於機場禁區內最長的行人天橋，亦於十一月啓用，而“海天中轉大樓”工程已於年底前竣工。此外，“機場城市”藍圖下的各個項目正在進行，其中“航天城”發展項目的三幢辦公大樓已於七月啓用。

至於與內地的合作，香港與東莞推行海空貨運聯運先導計劃，內地出口貨物由六月起在東莞進行上游安檢。已檢查貨物會通過海路運送至香港機場，然後直接轉運到世界各地。香港機場管理局與珠海市政府於十一月簽署諒解備忘錄，以深化香港國際機場與珠海機場的合作。

香港港口是全球第九大最繁忙的貨櫃港，二零二二年處理了近1 700萬個20呎標準貨櫃單位。根據“2022新華·波羅的海國際航運中心發展指數”，香港排名全球第四位，反映香港是世界前列的國際航運中心。

運輸及物流局負責制定香港對內對外的交通政策，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，促進香港的可持續發展。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；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(新冠)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，二零二二年乘搭公共交通工具的總人次較二零一九年新冠疫情爆發前下跌22%。政府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、加強清潔和消毒等，而政府的防疫抗疫基金則為公共交通營運商提供燃料、工資、維修保養費及保費等方面的補貼。

鐵路交通

港鐵

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。二零二二年，鐵路系統每日平均載客量約400萬人次，佔公共交通工具乘客量約42%。

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(金鐘至羅湖／落馬洲)
- 屯馬線(屯門至烏溪沙)
- 廣深港高速鐵路(高鐵)香港段
- 輕鐵

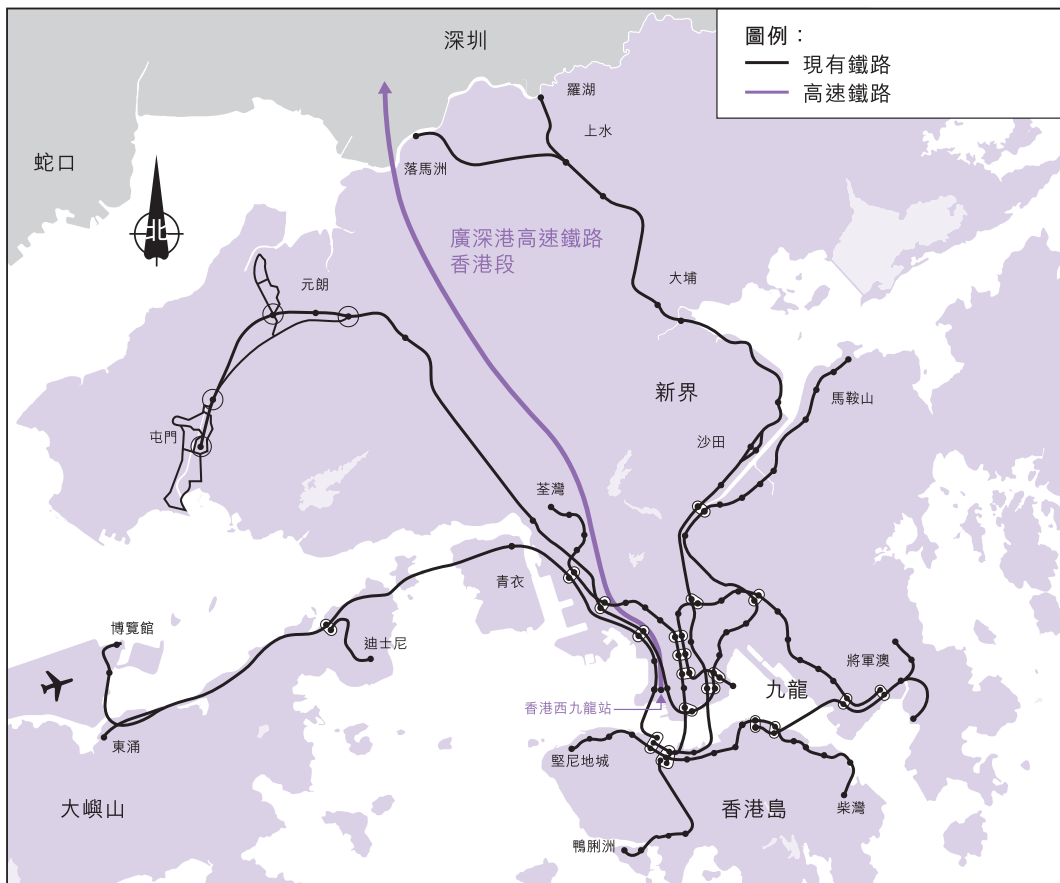
鐵路網絡全長271公里，設有99個重型鐵路車站，其中包括長35.2公里的機場快線，連接市區與香港國際機場及亞洲國際博覽館。新界西北亦建有輕鐵系統，全長36.2公里，設有68個車站。

高鐵香港段的地下鐵路走廊全長26公里，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香港西九龍站直達內地58個目的地，當中六個屬短途，52個為長途。

由於新冠疫情肆虐，自二零二零年起，高鐵香港段服務和其他跨境列車服務(即東鐵線至羅湖站和落馬洲站及城際客運服務)停運。

隨着東鐵線過海段於五月十五日投入服務，乘客可乘搭東鐵線直達香港島，而港島區乘客則可轉乘東鐵線前往九龍及新界地區。東鐵線過海段令鐵路網絡更加四通八達，為乘客提供更便捷的路線選擇。

現有鐵路網絡



未來鐵路發展

政府提倡以“基建先行”及“創造容量”的規劃方針推展運輸基建項目，致力釋放主要交通沿線周邊地區的發展潛力，並滿足長遠的運輸和物流需求，同時加強與粵港澳大灣區(大灣區)其他城市的融合。政府亦針對交通瓶頸完善運輸網絡，增加市民的出行選擇和縮短行程時間。

東涌線延線、屯門南延線、古洞站和小蠔灣站的建造工程預計於二零二三年動工，並於二零二七年至二零三零年陸續完成。洪水橋站和北環線主線的建造工程會在現屆政府任期內動工。

香港和深圳兩地政府已成立“推動港深跨界軌道基礎設施建設專班”，共同構建“軌道上的大灣區”。該專班已就連接洪水橋至前海的港深西部鐵路展開研究。政府亦正與深圳當局

和港鐵跟進北環線支線經落馬洲河套地區的港深創新及科技園接入深圳新皇崗口岸的相關工作。

《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》(《策略性研究》)探討香港未來鐵路及主要幹道基建的布局，以期滿足整體長遠發展需要。《策略性研究》初步建議推展三條策略鐵路方案及三條主要幹道方案，配合未來土地發展策略，加強新發展區之間的連繫。《策略性研究》公眾諮詢已於十二月展開，目標是在二零二三年年底前制訂未來主要運輸基建發展藍圖。

電車

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六條港島北岸由堅尼地城至筲箕灣的雙程路軌電車路線，全長13公里，以及一段環繞跑馬地的單程路軌，長約三公里。

該公司擁有168輛電車，是全球最龐大的雙層電車車隊，當中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。二零二二年，電車平均每日載客約117 000人次。

陸路交通

道路網絡

香港有2 223公里長的道路、1 447個道路構築物、23條行車隧道(包括三條沉管式過海隧道、一條在海床底下鑽挖建造的海底隧道)和五座大型懸索橋樑。

隧道

政府擁有20條行車隧道，全部由私人公司按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、南灣隧道和將軍澳—藍田(將藍)隧道。當中的長青隧道、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、屯門—赤鱗角隧道、將藍隧道，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。政府亦由二零二二年十二月十一日起豁免將軍澳隧道的收費，以配合將藍隧道於同日開通。

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。兩條隧道的專營權分別會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。

港珠澳大橋香港段包括主橋、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連接屯門與港珠澳大橋香港口岸及北大嶼山。

全長1.8公里的將軍澳跨灣連接路於十二月十一日開通，是香港首條同時具備行車道、單車徑和行人路的海上高架橋。

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。

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。

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^{註一}、深圳灣口岸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。受新冠疫情影響，這些口岸自二零二零年二月起已暫停或縮短客運通關服務時間。第六條過境道路通道—香園圍口岸的貨物通關設施於二零二零年啓用。

二零二二年，位於落馬洲、文錦渡、沙頭角、深圳灣口岸、香園圍及港珠澳大橋香港口岸的管制站每日平均錄得的車流量分別為1 500、1 600、90、3 200、900及600架次，而仍然維持客運通關服務的深圳灣口岸及港珠澳大橋香港口岸的每日平均客運量則分別為2 500及500人次。受疫情影響，經陸路和海路過境的乘客總量減少8.6%至每日3 200人次。經道路口岸過境的旅客多數乘坐本地公共交通工具或跨境穿梭巴士，兩者每日平均載客量分別為2 500及500人次。

^{註一} 客運通關服務已由二零二零年一月底起暫停。

未來道路網絡發展

六號幹線包括中九龍幹線、將藍隧道和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行車時間，預計會由約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，為九龍主要東西行幹道的交通分流，紓緩交通擠塞問題和應付未來的需求。

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，東連將藍隧道，當中包括一段貫穿觀塘避風塘海床的2.1公里海底隧道。

匡湖居與西貢市中心之間一段西貢公路的擴闊工程預計在二零二四年展開。

沙田廣場與禾輦邨之間的一段大埔公路正進行擴闊工程，由雙程雙線分隔車道擴闊為雙程三線分隔車道。

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，改善沙田區的交通。工程預計在二零二三年展開。

擬議改善工程旨在修復獅子山隧道，增加隧道容車量和優化連接道路，以紓緩繁忙時段的交通擠塞情況，應付未來需求。政府的目標是在二零二三年展開設計及工地勘測工作。

蓮麻坑路西段擴闊工程旨在把平原河至坪輦路的一段蓮麻坑路擴闊為雙線不分隔車道，工程預計在二零二三年完成。

青山公路青山灣段(管青路至海榮路)擴闊工程正在進行，旨在把該路段擴闊為雙程雙線分隔車道，工程預計在二零二四年完成。

擬建的屯門繞道為一條雙程雙線分隔車道，將會把屯門—赤鱗角隧道及屯門第40區與元朗公路及港深西部公路連接。政府正就繞道進行勘查研究工作。

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與粉嶺公路的雙程雙線分隔車道，預計在二零二五年竣工。該繞道西段的詳細設計工作正在進行中。

隨着新界西北不斷發展，政府正進行擬議十一號幹線(元朗至北大嶼山段)和元朗公路(藍地至唐人新村段)擬議擴闊工程的勘查研究，以應付居民往返市區的交通需求。

巴士

專營巴士

專營巴士是載客量最高的路面交通工具，二零二二年的每日平均載客量為311萬人次，佔公共交通每日總載客量的32%。全港共有五間專營巴士營運商，即主要營運九龍和新界巴士路線的九龍巴士(一九三三)有限公司、主要營運來往新界與北大嶼山及機場巴士路線的龍運巴士有限公司、主要營運大嶼山巴士路線的新大嶼山巴士(一九七三)有限公司、主要營運港島巴士路線的新世界第一巴士服務有限公司，以及根據兩項專營權營運的城巴有限公司，當中一項專營權涵蓋港島、九龍和新界的巴士路線，另一項涵蓋來往市區與北大嶼山及機場的巴士路線。截至二零二二年底，該五間營運商共營運683條巴士路線，共有5 827輛領有牌照的巴士，當中5 781輛為可接載輪椅乘客的低地台巴士。

政府與這些巴士營運商致力改善和重組服務，以進一步提升巴士網絡效率和服務質素。

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，也可填補常規公共交通工具的不足，提供切合特定乘客羣組需要的服務，例如旅客、屋苑居民、企業員工和學生。截至年底，已登記的非專營公共巴士有6 905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。

公共小巴分為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。截至年底，本港有3 352輛綠色專線小巴，行走356條路線，平均每日載客1 170 100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。截至年底，本港有997輛紅色小巴，平均每日載客159 500人次。

的士

截至年底，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。二零二二年，的士每日載客約711 100人次。全港約有830個的士站及指定的士上落客點。

私家車

截至年底，本港有571 412輛領有牌照的私家車，其中37 478輛屬二零二二年新登記的私家車。

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

截至年底，本港有2 500 829名駕駛執照持有人、803 568輛領有牌照的私人車輛和6 815輛政府車輛。

在領有牌照的私人車輛中，分別有75 229輛電單車及機動三輪車、571 412輛私家車、17 892輛的士、12 287輛公共巴士、802輛私家巴士、4 143輛公共小巴、3 426輛私家小巴、75 919輛輕型貨車、33 473輛中型貨車、7 004輛重型貨車和1 981輛特別用途車輛。

政府平均每月發出4 653張學習駕駛執照。

駕駛改進計劃

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。二零二二年，約有22 777人修習該課程，其中17 957人屬強制修習。二零二二年上半年，約80%修習課程人士在修畢課程後六個月內，沒有再被記違例駕駛分數。

商用車輛司機職前課程要求

所有的士、公共小巴及公共巴士正式駕駛執照的申請人，除須通過相關駕駛考試外，亦須在申請駕駛執照前一年內修畢相關職前課程。二零二二年，分別約有4 486人、1 719人及1 564人修畢的士、公共小巴及公共巴士司機職前課程。

車輛檢驗

日常車輛檢驗工作旨在確保車輛操作安全、性能良好和維修保養妥善。二零二二年，政府車輛檢驗中心為商用車輛進行了約216 000次檢驗，而運輸署則對專營巴士進行了約3 600次突擊檢查。

全港共有40個指定私營車輛測試中心，為車齡超過六年的私家車和重量不超過1.9公噸的輕型貨車進行車輛年檢。年內，這些中心共進行約39萬次車輛檢驗。

所有進口車輛在登記和領取牌照前必須接受檢驗，以確保符合法例規定。二零二二年，經政府批核的車輛類型約有1 100種。

智能運輸系統

智能運輸系統協助向公眾發放實時和預測的交通及運輸資訊，以及協助管理交通和處理事故。運輸署透過“香港出行易”流動應用程式及網站和政府公共資料網站“資料一線通”，提供有關資訊。

為提升交通管理和運輸效率，政府資訊科技總監辦公室聯同運輸署開發了交通數據分析系統，通過分析過去及實時交通運輸數據和香港天文台的天氣數據及預測，提供即時及未來15至90分鐘的預計行車時間。相關資訊自四月起經“香港出行易”流動應用程式和“資料一線通”網站發放。

運輸署在其網站發布年度開放數據計劃，列出可供下載的數據集，包括交通情況快拍圖像、交通流量、行車速度、過海路線及主要路線行車時間估算、行車速度圖、特別交通消息、交通運輸資料月報、道路交通意外統計數字、空置泊車位數據、綠色專線小巴和專營巴士服務的實時到站數據、裝設衝紅燈攝影機系統的路口，以及偵察車速攝影機箱的地點等。

政府在機場一號客運大樓接機大堂和公共交通交匯處等15個地點，設有17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應對時刻轉變的路面情況，使綠燈信號順序亮起，讓車輛通過連續的路口，盡量減少車輛停頓或延誤，從而令交通暢順。截至年底，全港有1 978個路口裝有交通燈，其中1 955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。為了保護環境，本港採用發光二極管式交通燈。

幹線公路、所有隧道及其接駁道路、港珠澳大橋香港連接路、青馬及青沙管制區、機場路、深圳灣公路大橋和吐露港公路均設有交通管制及監察設施，例如車輛探測器、閉路電視攝影機、可變信息顯示屏、可變車速限制標誌和行車線管制燈號。正在興建或重建的主要公路亦會安裝這些設施。重要幹道及主要道路已安裝約1 200組交通探測器，而設有28組顯示器的行車時間顯示系統和設有五組行車速度屏的行車速度屏系統已自二零二零年開始運作。

此外，交通及事故管理系統有助加強管理交通及運輸事故和發放資訊。

為打擊衝紅燈及超速駕駛，全港有210個交通燈控制路口裝有固定的數碼衝紅燈攝影機，另有61部數碼偵察車速攝影機，輪流設置在225個固定的攝影機機箱內。

電子收費系統

除了進出愉景灣的私營隧道外，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。年內有49.6%的駕駛人士使用自動收費系統。

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。截至二零二二年年底，東區海底隧道、海底隧道、城門隧道、香港仔隧道、獅子山隧道及尖山隧道／沙田嶺隧道／大圍隧道均設有該繳費服務。

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泊車的需要。截至年底，全港約有19 300個設有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。

運輸署擁有十座多層公眾停車場和一個露天公眾停車場，並委聘私人營運商營運這些停車場，合共提供約4 000個私家車公眾泊車位。此外，全港約有200 300個非路旁公眾泊車位，由香港機場管理局(機管局)、房屋署、領展和其他公私營機構提供。

現時全港有24個泊車轉乘設施，其中九個由港鐵在港鐵站停車場營運、14個由私人營運商在港鐵站或附近商用停車場營運，以及一個由房屋署在公眾停車場營運。

截至二零二二年年底，“香港出行易”流動應用程式及網站已向公眾發放579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

二零二二年，涉及傷亡的道路交通意外有15 107宗，其中嚴重和致命的意外分別有1 046宗和89宗，兩者的總數較二零二一年減少41%。

行人交通

改善行人環境

路政署正檢視旺角和銅鑼灣的擬議行人環境改善計劃，以及連接朗屏站的元朗市擬議高架行人通道項目。

二零二二年，運輸署優化灣仔與上環之間的行人通道，使其更暢通無阻；與相關部門協作，在新發展區和合適的已建設區採用新的行人規劃框架；在中環和深水埗實行人道改善措施；完成12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及其他選定的行人通道項目加建上蓋。

上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統

目前有三個升降機及行人通道項目正在興建，分別在葵涌連接青山公路與工業街、在北角連接港鐵炮台山站與寶馬山一帶上坡地區，以及在沙田連接富寶花園與西沙路。項目預計由二零二三年年底起陸續落成。

人人暢道通行

如技術上可行，凡橫跨公共道路的行人天橋、高架行人通道和行人隧道都可加建升降機及斜道等無障礙通道設施。年內，路政署裝設了十項這類設施。

人人暢道通行計劃已推出特別計劃，為香港房屋委員會轄下租者置其屋計劃屋邨、已拆售物業的公共租住屋邨，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。各相關區議會合共選出35個項目作為優先推展項目。

海上交通

本地渡輪

渡輪為沒有或只有少數陸路交通工具可達的離島提供必要的交通服務，也為居民往來內港及香港其他地區提供另一種交通工具選擇。

本港有11個專營和持牌渡輪營運商，經營合共22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。本港還有約72條屬輔助性質的“街渡”航線，為較偏遠的地點提供服務。二零二二年，港內航線每日平均載客約26 900人次，而離島航線約55 100人次。

跨境渡輪服務

在上環港澳碼頭和尖沙咀中國客運碼頭營運的跨境渡輪服務，可接載乘客前往澳門和內地11個港口。由於疫情肆虐，所有跨境渡輪服務已自二零二零年二月起暫停。

本地船隻

二零二二年，本港約有20 800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。

港鐵提供的優惠包括適用於東鐵線、屯馬線和東涌線車站的全月通計劃，以及學生乘車優惠計劃、小童車費優惠、特惠站和轉乘優惠。

專營巴士營運商提供各種票價優惠，包括12歲以下小童半價車費優惠、中途和長途巴士路線分段收費，以及巴士轉乘優惠計劃。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，合資格長者及殘疾人士憑指定八達通卡，可以二元優惠票價乘搭港鐵一般路線^{註二}、專營巴士路線^{註三}、渡輪航線^{註四}和綠色專線小巴路線。由二月二十七日起，長者的合資格年齡由65歲下調至60歲^{註五}，而該計劃亦已擴大至涵蓋電車，以及獲運輸署批准納入該計劃的紅色小巴路線和“街渡”航線。由九月起，該計劃再擴大至涵蓋獲批准的居民服務路線。二零二二年，該計劃的受惠乘客每日平均約有210萬人次。

為了讓更多乘客可在疫情期間受惠於公共交通費用補貼計劃，政府推行特別措施，在二零二二年五月一日至二零二三年四月三十日期間，暫時放寬計劃門檻，由每月公共交通開支400元降至200元，並把每月補貼上限由400元調高至500元。二零二二年，該計劃的每年補貼金額超過28億元，每月平均補貼金額約為2.36億元，每月平均約有230萬人受惠。

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到訪香港約67 000航次。港口貨物吞吐量超過1.92億公噸，而跨境渡輪及郵輪乘客為138 000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為數不少。香港亦是全球最繁忙的貨櫃港之一，二零二二年處理了近1 700萬個20呎標準貨櫃單位(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

註二 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。

註三 不包括機場巴士“A”及“NA”線、馬場路線、長途巴士新型服務，以及以預約和團體租用形式提供的路線。

註四 不包括豪華位服務。

註五 60至64歲合資格受惠人士必須使用專為該計劃而設及附有其姓名和相片的個人八達通卡“樂悠咭”，才可享有票價優惠。

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緊密聯繫，並聽取港口設施使用者和營運商有關港口管理的意見。

海事處網站提供關於港口、船舶註冊及該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、船舶註冊及相關申請的程序，包括遞交、付款、自行列印許可證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、防波堤及其他公共海事設施，並定期疏浚海港、航道和主要河道。該署負責維修保養約500公頃的避風塘、130公里的海堤和防波堤、320處碼頭和登岸設施、100個靠船墩、110個航標、公眾貨物裝卸區內五公里的裝卸碼頭、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。二零二二年，該署完成南丫島北角碼頭重建工程，並正在進行鯉魚門公眾登岸設施建造工程及“改善碼頭計劃”下九個碼頭建造工程。此外，該署正為新界及離島的偏遠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，每年可處理約2 000萬個標準貨櫃單位，年內處理了全港約77%貨櫃吞吐量。此外，海事處管理六個公眾貨物裝卸區，泊位的總長度達4 828米，為貨運經營商提供另一個地方，供本地船隻裝卸貨物。

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。

海事處管理兩個跨境客運渡輪碼頭，分別是全日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。該處根據《船舶及港口管制(渡輪終點碼頭)規例》管制這些客運渡輪碼頭的使用。

海事處負責指揮一支有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。該處負責測量海道和編訂紙海圖及電子海圖。此外，該處設有船隻航行監察中心和本地交通控制站，為香港水域的訪港船舶提供資訊和交通管理服務。

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。

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，而內河船隻亦可在屯門入境船隻碇泊處接受入境檢查。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。

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》。海事處透過監察港口設施人員的培訓、監督保安演練，以及每年查核港口設施的保安安排，執行該規則。

海事處亦執行《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、船舶維修和海上建造等工程符合安全規定。該處會為這些工程進行安全檢查，並推廣安全工作守則及規例。此外，該處還會為本地船隻提供檢驗和發證服務，確保船隻符合安全和防止污染的規定。

港口發展

海事處就影響港口和海上交通的項目的規劃工作提供專業意見，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》二零二二年的資料，港口每星期約有超過240班國際貨櫃船連接全球超過460個目的地。此外，本港也有超過1 100家港口及航運公司，提供各種優質服務，例如港口服務、船務代理及管理、船務經紀、船舶融資、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約10%。截至年底，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，船舶租賃、海事保險、船務代理、船舶管理及船務經紀業務都獲提供稅務優惠。

香港海運港口局

香港海運港口局屬高層次諮詢組織，由運輸及物流局局長擔任主席，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。

該局於十一月二十日至二十六日期間舉辦第六屆“香港海運週”，推廣香港作為海運業務的首選基地，以及讓公眾加深認識港口及海運業對經濟的重要性。“香港海運週”吸引了超過22 000人次參與各項實體及網上活動。

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。年內，基金的實習計劃提供約430個實習職位，讓本地青年及早認識兩個行業所提供的就業機會。基金自二零一四年成立以來，已通過16項計劃，惠及超過15 000名學生及業界從業員。

香港船舶註冊處

二零二二年，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。截至十二月底，已註冊船隻的總噸位超過1.26億噸。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。為了向船東提供直接支援和推廣香港船舶註冊處，該處已在上海、倫敦、新加坡、悉尼、三藩市、東京和多倫多提供區域辦事處服務。

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意外。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。二零二二年，該部調查了18宗嚴重意外。所有嚴重意外的調查報告都會上載海事處網站，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的海員的註冊、僱用、適任資格、紀律、健康、安全和福利事宜。年內，有55 800名不同國籍海員在香港註冊的遠洋輪船上工作，另有258名高級船員和普通船員在往來珠江三角洲地區的高速渡輪上服務。

航海訓練獎勵計劃鼓勵年輕人加入香港航海專業。政府向參加者發放獎勵金，讓他們接受航海實習訓練。二零二二年，有36名年輕人成為實習生。

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，議題包括海上安全和保安、海洋污染、海事法律、海員培訓和發證標準。二零二二年，香港特區政府人員出席了22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。二零二二年，海事處為約6%的抵港外國遠洋輪船進行了250次港口國監督初次檢查，當中有2.4%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45萬平方海里的搜救行動。

政府船隊及政府船塢

政府船隊有超過1 000艘船舶，供政府14個部門使用。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政府其他部門提供服務。二零二二年，海事處轄下還有33艘按合約提供的船舶，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。政府船塢設有十個有蓋修船棚、四個移動式修船罩篷、30個露天修船區、一套船舶升降系統，以及三部吊船機，能夠把重達750公噸的船舶移上乾塢。

年內，為政府建成和交付的新船有12艘，總值910萬元，而批予造船廠的新船合約共七份，涉及的新船有21艘，總值5.07億元。目前，正在建造的新船有36艘，總值11.8億元。維持政府船塢設施及政府船隊運作的開支接近6.71億元。

航空交通

香港是主要的國際及區域航空中心。二零二二年，有超過120家航空公司在本港提供直航服務，往來全球約150個航點。

香港國際機場

二零二二年，航空旅遊繼續受新冠疫情影響，但政府自七月起逐步放寬各項入境防控措施，香港國際機場的航空交通逐漸恢復。年內，香港國際機場處理了570萬人次旅客，按年上升318.4%，總貨運量和航班升降數目則下跌至420萬公噸和138 700架次，分別下跌16.4%和4.2%。

“登機易”在十月全面投入運作，離港旅客從辦理登機手續至登機的整個過程可經容貌辨識通過各檢查點。連接一號客運大樓及北衛星客運廊的“天際走廊”在十一月啓用。海天中轉大樓工程在十二月竣工，經港珠澳大橋抵達香港國際機場轉機的內地和澳門乘客，無須辦理香港的入境手續。香港國際機場的其他大型發展及基建項目繼續如期進行，包括三跑道系統項目、航天城發展項目、港珠澳大橋香港口岸人工島發展項目，以及各項機場設施改善工程。

未來發展

為提高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。第三跑道如期在二零二二年投入運作，與此同時，工程進展穩定，目標是在二零二四年完成三跑道系統。

機管局亦正進行多個基建項目，以增加機場的運力和功能，把香港國際機場發展成“機場城市”，並加強機場與大灣區的聯繫。

香港國際機場擴建後，由二零三五年起可達到處理年客運量約1.2億人次及年貨運量約1 000萬公噸的目標。

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。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。

二零二二年，航空客運服務業開始從疫情復蘇。與二零二一年相比，本地航空公司在二零二二年提供的航點有所增加。截至年底，由國泰航空有限公司、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遍布全球，分別有76個、15個和15個。香港華民航空有限公司和香港貨運航空有限公司則分別營運15個和14個目的地的直航貨運服務。新成立的本地航空公司大灣區航空有限公司在七月開辦直航客運航班，提供服務至兩個目的地。截至年底，本地航空公司的機隊合共有253架飛機。

二零二二年，有七家非本地航空公司開辦來往香港的定期客運航班服務，分別有浙江長龍航空在六月開辦來往杭州的航班；柬埔寨航空在七月開辦來往金邊的航班；越竹航空在十月開辦來往峴港的航班；海南航空在十一月開辦來往海口的航班；以及北京首都航空、烏魯木齊航空及西部航空在十二月分別開辦來往青島、烏魯木齊及鄭州的航班。

此外，另有八家非本地航空公司開辦來往香港的定期貨運航班服務，分別有M Jets International在二月開辦來往吉隆坡的航班；TAAG-Linhas Aereas de Angola在三月開辦來往羅安達的航班；FITS Aviation在四月開辦來往可倫坡的航班；Evelop Airlines及DHL Air在五月分別開辦來往馬德里及諾丁漢的航班；CMA CGM Air Cargo在九月開辦來往巴黎的航班；以及European Air Transport Leipzig及Salam Air在十一月分別開辦來往萊比錫及馬斯喀特的航班。

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。該系統在二零二二年處理的航班數量較二零二一年增加3%。

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。香港航空保安計劃訂明機場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，以確保符合國際標準。

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6.2%。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。

香港貨櫃碼頭由國際知名的貨櫃碼頭營運商營運，生產力極高且效率超卓。完善的貨櫃船航線網絡，把香港港口與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，每年合共可處理大約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。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(特別是大灣區)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，由運輸及物流局局長擔任主席，為政府和業界持份者提供平台，以便制定措施，推動物流業發展。

網址

香港機場管理局：www.hongkongairport.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

海事處：www.mardep.gov.hk

“資料一線通”網站：data.gov.hk

運輸及物流局：www.tlb.gov.hk

運輸署：www.td.gov.hk