

## 第十七章

# 運輸和物流

---

香港是亞洲首選的運輸及物流樞紐，機場和海港口岸效率超卓、服務可靠且四通八達。本港的公共運輸系統更是世界一流，為市民提供各種交通選擇，舒適安全，收費合理。

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鼓勵調派更多環保巴士。

## 《香港主要運輸基建發展藍圖》

政府在十二月公布《香港主要運輸基建發展藍圖》，勾劃本港鐵路及主要幹道網絡的未來發展，以滿足遠至二零四六年及以後的長遠運輸及物流需求。該藍圖本着“基建先行”及“創造容量”的規劃方針，旨在促進香港與粵港澳大灣區(大灣區)其他城市融合，提升效率，並縮短行車時間。除了大型運輸基建外，政府亦正在啟德、東九龍和洪水橋／廈村新發展區推展智慧綠色集體運輸系統。

## 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。二零二三年，鐵路系統每日平均載容量約500萬人次，佔公共交通工具乘客量約44%。

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：

- 機場快線(香港至博覽館)
- 迪士尼線(欣澳至迪士尼)
- 東鐵線(金鐘至羅湖／落馬洲)
- 港島線(柴灣至堅尼地城)
- 觀塘線(調景嶺至黃埔)
- 南港島線(海怡半島至金鐘)
- 將軍澳線(寶琳／康城至北角)
- 荃灣線(荃灣至中環)
- 屯馬線(屯門至烏溪沙)
- 東涌線(香港至東涌)
- 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73個目的地，當中十個屬短途，63個為長途。

隨着社會逐漸復常，東鐵線分別於一月八日及二月六日恢復來往落馬洲站及羅湖站的列車服務，高鐵香港段亦由一月十五日起復通。

## 現有鐵路網絡



## 未來鐵路發展

東涌線延線、屯門南延線、古洞站和小蠔灣站的建造工程於二零二三年動工，並將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通過“推動港深跨界軌道基礎設施建設專班”及轄下技術小組一同推動跨境鐵路項目。現正推展的項目包括連接香港西北部與深圳前海的港深西部鐵路(洪水橋至前海)，以及經落馬洲河套地區的港深創新及科技園直入深圳新皇崗口岸的北環線支線。

## 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的電車路線有六條。港島北岸由堅尼地城至筲箕灣的一段為雙程路軌，全長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168輛載客電車，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、一輛空調電車和三輛供私人租用的電車。二零二三年，電車平均每日載客約134 000人次。

## 陸路交通

### 道路網絡

香港有2 239公里長的道路、1 467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21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、西區海底隧道、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、將軍澳隧道、將軍澳—藍田隧道，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。

大欖隧道由私人公司按照“建造、營運及移交”模式經營，專營權將於二零二五年五月屆滿。

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，以一座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。

將軍澳跨灣連接路全長1.8公里，是香港首座同時具備行車道、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，包括長青隧道、汀九橋、青馬大橋、汲水門橋，以及部分青葵公路。

### 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

香港與內地之間有六條過境道路通道，分別設於落馬洲、文錦渡、沙頭角<sup>註一</sup>、深圳灣口岸、港珠澳大橋香港口岸及香園圍，每天開放供貨運及客運車輛使用。香園圍管制站自二月六日起提供旅客通關服務。過境旅客亦可使用港珠澳大橋往返澳門。落馬洲管制站及港珠澳大橋香港口岸全日24小時運作，文錦渡及香園圍管制站每日由上午七時至晚上十時開放，而深圳灣口岸的開放時間則為每日上午六時三十分至午夜十二時。

二零二三年，位於落馬洲、文錦渡、深圳灣口岸、港珠澳大橋香港口岸及香園圍的管制站每日平均錄得的車流量分別為8 400、1 800、9 600、6 200及2 200架次，而每日平均客運量則分別為23 000、2 800、62 200、59 100及34 100人次。經陸路和海路過境的乘客總量每日平均錄得493 200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，每日平均載客量分別為70 900及54 300人次。

“港車北上”計劃自七月一日起實施，容許合資格的香港私家車經港珠澳大橋來往香港與廣東省，無須取得常規配額。該計劃讓香港市民駕車經大橋前往廣東省，促進大灣區城市進一步互聯互通。

註一 沙頭角管制站的旅客通關服務已由二零二零年一月起暫停，以配合該口岸的重建工程。

## 未來道路網絡發展

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，預計在二零二四年完成。

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。

擬議粉嶺繞道東段長約四公里，是連接粉嶺北新發展區與粉嶺公路的雙程雙線分隔車道，工程預計在二零二五年完成。

六號幹線包括中九龍幹線、T2主幹路及茶果嶺隧道和將軍澳—藍田隧道，將會是連接西九龍與將軍澳的快速通道。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。工程預計在二零二五年完成。

T2主幹路及茶果嶺隧道是雙程雙線主幹路，全長3.4公里，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，預計在二零二六年通車。

擬建的T4主幹路是雙程雙線分隔車道，將會連接沙田路與城門隧道公路及青沙公路，讓車輛直接來往沙田東部及馬鞍山與荃灣及西九龍，從而紓緩沙田區和大埔公路(沙田段)的交通情況。工程預計在二零二四年展開。

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。

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)、擬議青衣至大嶼山連接路和元朗公路(藍地至唐人新村段)擬議擴闊工程的勘察研究，以應付居民來往市區的交通需求。

擬建的屯門繞道為雙程雙線分隔車道，將會把屯門—赤鱸角隧道及屯門第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察研究工作。

獅子山隧道擬議改善工程的設計及工地勘測工作於二零二三年展開。有關工程旨在修復隧道，增加容車量和優化連接道路，從而紓緩繁忙時段的交通擠塞情況，以及應付未來需求。

## 巴士

### 專營巴士

專營巴士是載容量最高的路面交通工具，二零二三年的每日平均載客量為370萬人次，佔公共交通每日總載客量的32%。城巴有限公司與新世界第一巴士服務有限公司在七月一日合併後，全港共有四間專營巴士營運商：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，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。截至二零二三年年底，該四間營運商合共營運699條巴士路線，共有5 899輛領有牌照的巴士，當中5 849輛為可接載輪椅乘客的低地台巴士。

### 非專營巴士

非專營巴士在公共交通系統中發揮輔助作用，除紓緩市民主要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6 921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均由運輸署規定。截至年底，本港有3 393輛綠色專線小巴，行走359條路線，平均每日載客1 306 200人次。紅色小巴沒有規定路線或行車時間表，車費可自行釐定，但營運地區受到限制。截至年底，本港有950輛紅色小巴，平均每日載客157 800人次。

政府於七月推出運輸業輸入勞工計劃——公共小巴／客車行業，在保障本地勞工就業的前提下，容許相關行業輸入司機，以解決人手嚴重短缺的問題。

### 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。二零二三年，的士每日載客約727 900人次。全港約有790個的士站及指定的士上落客點。

### 私家車

截至年底，本港有577 908輛領有牌照的私家車，屬二零二三年新登記的佔44 169輛。

## 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2 586 950名駕駛執照持有人、808 689輛領有牌照的私人車輛和6 936輛政府車輛。在領有牌照的私人車輛中，分別有74 417輛電單車及機動三輪車、577 908輛私家車、17 806輛的士、12 470輛公共巴士、841輛私家巴士、4 109輛公共小巴、3 370輛私家小巴、75 024輛輕型貨車、33 434輛中型貨車、7 345輛重型貨車和1 965輛特別用途車輛。

政府平均每月發出3 762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。二零二三年有24 418人修習該課程，其中19 988人屬強制修習。二零二三年上半年，約93%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，除了須通過駕駛考試外，亦須在申請駕駛執照前一年內修畢相關職前課程。二零二三年，分別約有6 521人、2 035人及2 067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。二零二三年，政府車輛檢驗中心為商用車輛進行了約222 000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獲發牌照前必須接受檢驗，以確保符合法例規定。二零二三年，經政府批核的車輛類型約有1 000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，並有助管理交通和處理事故。運輸署的“香港出行易”流動應用程式及網站，以及政府的公共資料入門網站“資料一線通”，均提供有關資訊。

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。有關資訊經“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整合開放數據計劃(包含空間數據計劃)，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等。

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1 997個路口裝有交通燈，其中1 974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。

運輸署正準備在合適路口推行實時交通燈號調節系統。在這些路口安裝的感應器監察實時交通情況，並可運算出最適合當刻車輛及行人情況的綠燈時間。該署已完成五個獨立運作路口的先導計劃，並正在東涌市中心八個聯動式燈控路口測試系統。

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29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亦已運作。

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64部數碼偵察車速攝影機，輪流設置在228個固定的攝影機機箱內。

## “易通行”

“易通行”不停車繳費服務於二零二三年在所有政府收費隧道及青沙管制區分階段推出。駕駛人士可使用繳費貼駛過收費亭，無須停車繳費。截至二零二三年年底，政府已發出超過81萬個車輛貼，佔全港領有牌照的車輛超過99%。約有92%的車主已開立“易通行”戶口。

## 停放車輛

政府力求在情況許可下增加泊車位供應。截至二零二三年年底，本港有四個供短暫停泊的停車場正在推行自動泊車系統項目，亦有三個設有自動泊車系統的停車場已開始興建。“香港出行易”流動應用程式及網站提供超過650個政府及非政府公眾停車場的空置泊車位資訊。

截至二零二三年年底，本港共有36 900個設有收費錶和不設收費錶的路旁公眾泊車位，另有由運輸署或公私營機構(例如房屋署)管理的11個公眾停車場，提供207 100個非路旁公眾泊車位。

## 道路安全

二零二三年，涉及傷亡的道路交通意外有17 189宗，其中嚴重和致命的意外分別有1 000宗和96宗，兩者的總數較二零二二年減少3.4%。

## 行人交通

### 改善行人環境

二零二三年，運輸署繼續推行措施以改善行人暢達度和連繫。這些措施包括擴闊謝斐道行人路；與相關部門協作，在新發展區和已建設區內合適的重建區採用新的行人規劃框架；在中環和深水埗實施改善步行環境措施；完成12個分段行人過路處的交通燈號同步安排；以及在選定地點推行行人通道加建上蓋項目，包括連接公立醫院的行人通道。

為提升行人過路處安全，運輸署正聯同機電工程署在約100個交通燈控制的過路處安裝輔助裝置向路面投射紅光，包括黑點或過往較多發生車輛與行人碰撞意外的過路處。

### 上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統

在葵涌連接青山公路與工業街的新升降機及行人通道系統第一階段於十月啓用，第二階段將於二零二四年一月啓用。

正在興建的升降機及行人通道／自動扶梯系統項目，計有在北角連接港鐵炮台山站與寶馬山一帶上坡地區、在沙田連接富寶花園與西沙路，以及在葵涌連接興盛路與大窩口道。這些項目預計由二零二五年起陸續落成。

### 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12項這類設施，其中五部升降機屬首次在“人人暢道通行”計劃下使用“組裝合成”建築法建造。

## 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，也為來往內港及香港其他地區的市民提供另一交通工具選擇。

本港有11個專營和持牌渡輪營運商，經營合共23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。二零二三年，港內航線每日平均載客約48 000人次，離島航線則約有59 800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八個港口。

來往香港與內地及澳門的渡輪服務在二零二三年年初恢復，年內來往澳門的乘客有613萬人，而來往內地港口的乘客則有140萬人。

### 本地船隻

二零二三年，本港約有21 020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，合資格人士憑指定八達通卡，可用二元優惠票價乘搭港鐵一般路線<sup>註二</sup>、專營巴士路線<sup>註三</sup>、渡輪航線<sup>註四</sup>、綠色專線小巴路線和電車，以及獲運輸署批准參與該計劃的指定紅色小巴路線、“街渡”航線和居民巴士服務路線。二零二三年，受惠於該計劃的乘客每日平均約有258萬人次。

在疫情期間讓更多乘客受惠於政府公共交通費用補貼計劃的特別措施於十月三十一日結束。自十一月一日起，政府為乘客每月超出400元的實際公共交通開支提供三分之一的補貼，每張八達通卡的補貼金額每月上限為400元。

二零二三年，該計劃的年度補貼金額約為39億元，每月平均補貼金額約為3.26億元，每月平均約有300萬人受惠。

## 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92 200航次。港口貨物吞吐量約為1.75億公噸，而跨境渡輪及郵輪乘客有848萬人次。此外，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一，二零二三年處理了約1 440萬個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。為此，海事處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。

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。

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，包括提交、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。二零二三年，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持續進行。此外，該署正為新界及離島另外13個偏遠公眾碼頭的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，全日24小時運作，設有24個泊位，每年可處理約2 000萬個20呎標準貨櫃單位，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》管制該等碼頭的使用。

海事處負責指揮29艘巡邏船，以執行海事法例、維持港口和航運安全，以及應付海上緊急事故。該處並負責測量海道和製作紙本及電子海圖。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。

3 000總噸或以上的訪港船舶、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。領港服務由海事處處長負責規管和監督。

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》。海事處通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，落實有關規則。

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》，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。

### 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》二零二三年的資料，港口每星期有超過300班國際貨櫃船連接全球近500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53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可享稅務優惠。

### 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。

該局於十一月十九日至二十五日舉辦第七屆“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”吸引超過290萬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。年內，政府向基金額外注資二億元，促進物流業人才培訓，推動高端、高增值及智慧物流的發展，以及加強推廣香港在海運、航空及物流服務方面的優勢。基金累計承擔額達五億元，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。

海事人才培訓資助計劃一法律在九月推出，旨在鼓勵從事海事業務的律師行或大律師提供更多見習職位，以培育更多本地海事律師。基金自二零一四年成立以來，已通過16項計劃，惠及超過18 000名學生及從業員。

### 香港船舶註冊處

二零二三年，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1.28億噸。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二十一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。二零二三年，該部調查了20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54 759名不同國籍海員在香港註冊的遠洋輪船上工作，另有399名高級船員和普通船員在來往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。二零二三年，有40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。凡在該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。二零二三年，香港特區政府人員出席了該組織22次會議。

### 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。二零二三年，海事處為約一成的抵港外國遠洋輪船進行了500次港口國監督初次檢查，當中有3.4%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，協調在香港水域和南中國海約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980艘船舶，供政府13個部門使用。海事處管理其中83艘船舶，包括巡邏船、特別建造的運送小輪、浮躉、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。二零二三年，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。

海事處轄下政府船隊科負責管理政府船塢，以及設計、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31艘，總值1.95億元，而批予造船廠的新船合約共七份，涉及的新船有49艘，總值23億元。目前，正在建造的新船有54艘，總值32.8億元。維持政府船塢設施及政府船隊運作的開支接近6.8億元。

## 航空交通

香港是主要的國際及區域航空中心。二零二三年，約有120家航空公司在本港提供直航服務，來往全球約180個航點。

### 香港國際機場

二零二三年，香港國際機場的航空交通繼續穩步復蘇。年內，香港國際機場處理了3 950萬人次旅客，按年上升600%，總貨運量和航班升降數目增至430萬公噸和276 000架次，分別上升3.2%和100%。在十二月假期旅遊高峯期間，每日客運量和航班升降量已分別達至疫情前水平的八成和九成。

香港機場管理局(機管局)與東莞市人民政府在二月簽訂協議，以發展“海空貨物聯運”模式，將於東莞設立物流園，並在香港國際機場管制區內設立貨運碼頭，讓更多貨物經香港進出大灣區。有關的先導計劃已於二零二二年開始進行上游安檢，而進出口貨物的整套安檢程序亦分別於二零二三年四月及十二月建立。

運輸業輸入勞工計劃——航空業在七月推出，在保障本地勞工就業的前提下，紓緩業界人手短缺問題。

香港國際機場的海天中轉大樓在八月投入服務，為航空旅客提供無縫的中轉服務，讓他們經港珠澳大橋來往內地或澳門與世界各地，無須在香港辦理入境手續。

香港國際機場在十一月成為全球首個獲得業界全部四項特殊貨物運輸認證的機場，包括醫藥品冷鏈、鮮活貨物、活生動物及鋰電池的運輸認證。

經擴建的敦豪中亞區樞紐中心及菜鳥智慧港兩個貨運樞紐在二零二三年投入運作，而機管局亦在十二月宣布與聯合包裹服務公司達成協議，將於香港國際機場發展新樞紐中心。

### 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，目標是在二零二四年年底完成。

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。

與二零二二年相比，本地航空公司在二零二三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、香港快運航空有限公司和大灣區航空有限公司營運直航服務的目的地遍布全球，分別有83個、26個、24個和7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14個和18個目的地的直航貨運服務。截至年底，本地航空公司的機隊合共有270架飛機。

二零二三年，有六家非本地航空公司開辦來往香港的定期客運航班服務，計有河北航空和祥鵬航空在一月分別開辦來往貴陽和昆明的航班；江西航空在二月開辦來往南昌的航班；菲律賓皇家航空在七月開辦來往卡迪克蘭的包機服務；青島航空在九月開辦來往青島的航班；以及印度塔新航空在十月開辦來往德里的航班。

此外，有兩家非本地航空公司開辦來往香港的定期貨運航班服務，Rusky Aero Indonesia及One Air在十二月分別開辦來往雅加達及倫敦的航班。

## 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。該系統在二零二三年處理的航班數量較二零二二年增加110%。

## 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，確保符合國際標準。

## 國際航空樞紐

年內，民航處舉辦的國際盛事包括主持國際民用航空組織兩個會議，重點討論提升航空交通管理效率、應對亞太地區的挑戰，以及推廣業界安全措施等事宜。民航處亦與中國民用航空局在本港合辦“2023亞太地區創新科技及能力提升展覽會”。

國家自主研製的C919及ARJ21飛機在十二月十二日至十七日首次訪港。政府舉辦連串參觀活動，包括在香港國際機場舉行歡迎儀式和靜態展示，接近60個團體合共逾500名代表登機參觀，而C919更在維多利亞港上空作飛行演示。這些活動讓市民深入認識國家航空發展的步伐，亦有助提升青年人的國民身分認同。

## 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。

### 物流業

政府在十月公布《現代物流發展行動綱領》，以制定策略和行動措施，滿足物流業界的發展需要。

政府除了提供必需的基礎設施促進物流業發展，亦提供資助鼓勵業界提升競爭力。第三方物流服務供應商先導資助計劃鼓勵業界採用科技以提高效率和生產力。計劃將於二零二四年優化，每家申請企業的資助額上限將提高一倍，資助範圍也會擴大。

海運及空運人才培訓基金亦會在二零二四年推出兩項與物流相關的資助計劃，即智慧及綠色物流專業培訓計劃和物流推廣資助計劃，為加強物流業的人才發展和推廣工作提供更多專項資助。

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](http://www.hongkongairport.com)

民航處：[www.cad.gov.hk](http://www.cad.gov.hk)

跨境渡輪服務：[crossboundaryferryservices.mardep.gov.hk](http://crossboundaryferryservices.mardep.gov.hk)

路政署：[www.hyd.gov.hk](http://www.hyd.gov.hk)

香港物流發展局：[www.logisticshk.gov.hk](http://www.logisticshk.gov.hk)

香港海運港口局：[www.hkmpb.gov.hk](http://www.hkmpb.gov.hk)

海事處：[www.mardep.gov.hk](http://www.mardep.gov.hk)

“資料一線通”網站：[data.gov.hk](http://data.gov.hk)

運輸及物流局：[www.tlb.gov.hk](http://www.tlb.gov.hk)

運輸署：[www.td.gov.hk](http://www.td.gov.hk)