

概覽

香港位處中國的東南端，坐擁世界級基建設施，是區內首屈一指的交通樞紐。香港對內交通四通八達，被譽為全球最完善及最高效率的交通系統之一；與內地及世界各地聯繫緊密，由香港飛抵主要內地城市只需 4 小時、1 小時內可往返澳門和珠江三角洲西部地區、5 小時內可飛抵逾全球半數人口居住地方。

本**專題快訊**簡介香港的交通網絡及主要運輸基建發展項目、香港與內地的跨境交通網絡，以及香港在航空及航運業的最新發展，並綜述立法會的相關討論。

香港四通八達的交通網絡	[1]
香港運輸基建的長遠發展規劃	[2]
香港與內地跨境交通網絡	[3-5]
陸路口岸設備	[3]
廣深港高速鐵路(香港段)	[4]
港珠澳大橋	[5]
香港國際機場	[6-7]
繁忙且網絡四通八達	[6]
三跑道系統的發展	[6]
發展“機場城市”	[7]
推展“海空貨物聯運”	[7]
香港的港口發展	[8-9]
高效率的港口	[8]
發展港口 盡用優勢	[9]

註 1 2023 年，香港的公共運輸約 44% 是依靠鐵路

註 2 元朗至北大嶼山

香港四通八達的交通網絡

- 香港**道路使用率**之高，位於**世界前列**。在全長 2 241 公里的道路上，有逾 81 萬部車輛行駛
- 鐵路網絡**全長 271 公里，是香港公共運輸網絡的骨幹^{註 1}，設有共 167 個車站，**覆蓋**全港超過 **70%** 人口**居住**和約 **80%** 人口**工作**的**地區**
- 擁有**高效便捷**的**公共交通系統**，包括港鐵、專營巴士、公共小型巴士、電車、的士、非專營巴士及渡輪等，**每日接載**超過 **1 100 萬人次** 出行，佔每日出行人次近九成，比例處於世界前列
- 推展中的**新鐵路項目**：
 - 東涌線延線、屯門南延線、北環線第一期古洞站及小蠔灣站已於 2023 年動工，預計於 2027 年起陸續落成
 - 洪水橋站已於 2024 年動工；而北環線主線預計於 2025 年動工
- 正**規劃/興建**中的**道路基建工程**有：
 - 十一號幹線^{註 2}、青衣至大嶼山連接路
 - 中九龍幹線、T2 主幹道及茶果嶺隧道
- 東九龍、啟德及洪水橋/厦村將引入**智慧綠色集體運輸系統**，為居民提供智慧及低碳的交通服務

香港運輸基建的長遠發展規劃



《策略性研究》建議興建的“三鐵三路”

因應香港的長遠發展需求，政府開展《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》（“《策略性研究》”），宏觀地規劃香港所需的主要運輸基建項目，以驅動地區發展、加強各區連繫，以及促進與粵港澳大灣區（“大灣區”）內地城市的跨境融合

為滿足香港遠至 2046 年及以後的運輸及物流需求，《策略性研究》建議興建“三鐵三路”^{註 3}，政府其後加推“兩鐵一路”^{註 4}

發展相關鐵路及主要幹道的目標

- 為新界東北及九龍市區**打造**一條直接的**南北走廊**，紓緩主要幹道的壓力
- **加強**“北部都會區”與內地及香港其他地區的**連繫**，提升現有鐵路和主要幹道的容量及效能
- 連接“北部都會區”和“維港都會區”，於香港東面、中部及西面加設往返兩個都會區的運輸走廊，協助**促成**香港“南金融、北創科”的**新產業布局**
- 滿足**將軍澳新增人口**的出行需要

註 3 “三鐵三路”：中鐵線、港深西部鐵路（洪水橋至前海）、將軍澳線南延線、北都公路、沙田繞道、將軍澳—油塘隧道

註 4 “兩鐵一路”：北環線東延線、新界東北線、北都公路（新界北新市鎮段）

議員齊發聲

- 議員支持“三鐵三路”及“兩鐵一路”方案，認為**中鐵線**在香港整體運輸布局中**甚具策略性**。議員亦建議當局研究將**港深西部鐵路**（洪水橋至前海）**接駁至內地西麗樞紐及香港國際機場**的可行性，並探討便利通關安排。
- 此外，議員亦建議**引入智慧交通系統**，包括東九龍智慧綠色集體運輸系統及啟德智慧綠色集體運輸系統，以提升效率和安全性。就發展項目的成本，議員**建議**當局**考慮多種融資方式**，包括公私型合作和發債等。

立法會
相關文件



香港與內地跨境交通網絡

香港往來內地的交通網絡發達，連接內地的 9 個陸路口岸設備完善。**廣深港高速鐵路**（“高鐵”）（香港段）連接國家高速鐵路網絡，大幅縮短往來香港與內地城市所需時間。**港珠澳大橋**的開通亦為大灣區互聯互通及整體發展帶來重大機遇，是實現大灣區 1 小時生活圈的重要設施。

陸路口岸設備

本港現時共有 **8 個陸路口岸**^{註 5}：

- 羅湖、落馬洲支線和高鐵西九龍站為鐵路客運口岸
- 落馬洲、深圳灣、文錦渡、港珠澳大橋香港口岸和香園圍 5 個口岸，則分別為客運及/或貨運口岸，為旅客及跨境車輛提供出入境清關服務

提升通關效率的措施

- **落實跨境貨運“東進東出、西進西出”**的布局：**蓮塘/香園圍口岸**的貨檢設施可大為縮減香港與深圳和粵東地區的跨境行車時間；而**深圳灣口岸**的**貨物清關**服務亦已延長至 **24 小時**，方便跨境貨物進出深圳西部

香港連接內地的 9 個陸路口岸



- **推展口岸重建項目**：特區政府正與深圳市政府共同推展**皇崗口岸**和**沙頭角口岸**的重建項目，以確保相關設施能有效促進兩地的人流往來
- **創新出入境清關模式**：重建後的新皇崗口岸將會採用“一地兩檢”及實施嶄新的“**合作查驗、一次放行**”的通關模式，旅客只需排一次隊、查驗一次證件、核實一次身份便可完成兩地的出入境手續，以提升通關效率
- **善用科技**提升通關便利：持續優化及**擴展**自助出入境檢查系統（即“**e-道**”）服務、推行“**港澳通關互用二維碼**”服務等

註 5 不包括沙頭角口岸。為配合沙頭角口岸重建項目，沙頭角口岸的旅檢和貨檢服務現時暫停



議員齊發聲

- 議員就如何進一步**優化現有及重建陸路口岸**的運作和通關模式提出多項建議：包括延長香園圍口岸及深圳灣口岸的服務時間；**推展“合作查驗、一次放行”**的出入境清關模式**至各口岸**，並善用**人面辨識**等技術以實施無感通關；以及加強發放及宣傳各陸路口岸實時使用情況及各項便利通關措施的資訊。
- 此外，議員建議當局積極理順落馬洲港鐵站現時只供過境乘客使用的安排，以及盡早**敲定北部都會區**（特別是新田科技城）與**各口岸的交通基建規劃**，以便利兩地人員往來和旅遊，推動經濟發展。

立法會
相關文件



廣深港高速鐵路(香港段)

高鐵路香港段是大灣區內四通八達的交通網絡和經濟圈的重要組成部分，鞏固了香港作為區域交通樞紐的地位。現時高鐵路香港段**連接 80 個高鐵路長短途站**、45 000 公里的國家高鐵路網絡。2024 年首 10 個月，高鐵路香港段旅客乘容量逾 2 100 萬人次，已超過 2023 年全年總數。



- **“夕發朝至”**：2024 年 6 月起開通了香港**直達北京西站**和**上海虹橋站**的**臥鋪列車**班次，並設有河北石家莊和浙江杭州等中途站點
- **增加班次及站點**：藉“一地兩檢”的便利，高鐵路香港段的直達站點持續增加，由開通初期連接 44 個直達站點，增至目前直達 80 個站點，**每日**至少開行 **160 班短途**列車及 **40 班長途**列車，來往廣州東站的班次亦增至現時每天 26 班

- **服務效率兼備**：除了推出**“靈活行”**即日變更車次安排及**定期票**讓乘客以優惠車費來往香港及 10 個短途站點外，西九龍站設置行李服務站，為由高鐵路轉乘飛機的旅客提供**行李託運**及**送遞服務**

由高鐵路西九龍站前往各目的站點最快時間

深圳北	廣州南	長沙南	上海虹橋站	北京西站
				
18 分鐘	47 分鐘	2 小時 56 分鐘	7 小時 47 分鐘	8 小時 10 分鐘

議員齊發聲

- 議員一直跟進高鐵路香港段的營運效率和服務質素，建議**引入高鐵路月票**和**“港鐵路化”管理模式**，例如短途行程設有“企位”車票的做法，讓乘客可隨時購票登車。此外，議員建議港鐵路公司**推展高鐵路西九龍站**離港乘客候車區的**優化工程**，以應付乘客量的增長。
- 鑒於京港及滬港臥鋪列車深受旅客歡迎，議員建議當局**開設更多長線臥鋪站點**(如西安及成都)，以開拓更多長途客源市場。議員亦建議香港**加強與內地在高鐵路營運上的合作**，特別是在票務系統和出入境管理方面的協調。

立法會
相關文件



港珠澳大橋



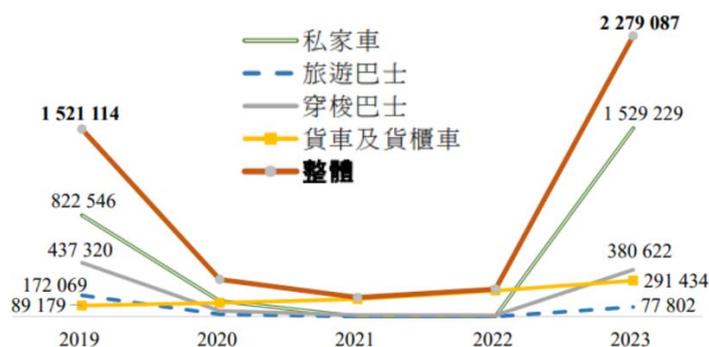
港珠澳大橋是粵港澳大灣區最重要的跨境交通基建項目之一，是**世界上最長的橋隧組合跨海通道**。大橋全日**24小時通關**，經大橋穿梭香港與珠江三角洲的各個主要城市只需少於3小時，來往港、澳與珠海的行車時間只需40分鐘。

港珠澳大橋促進三地經貿的措施

- ▶ 政府在2023年7月實施“**港車北上**”，香港私家車可無須取得常規配額，經大橋往來香港與廣東省
- ▶ 截至2024年7月，有超過64 000輛香港私家車持有有效許可證，即大約**每7輛私家車**中便有**1輛**參加“港車北上”

- ▶ 兩地海關於2024年11月正式推行**粵港貨物“一單兩報”**，加快內地經大橋進口香港的貨物流通
- ▶ 港珠澳大橋**澳門口岸跨境貨物轉運站**於2023年8月投入運作，便利港澳之間的貨物流通
- ▶ 粵港澳政府於2024年3月推行“**三地一鎖計劃**”，透過應用電子鎖及全球定位系統對貨物進行實時監控，提升清關效率，促進三地經貿及物流發展

港珠澳大橋車流量



- ▶ 2024年5月**大橋雙向車流量**共約**36萬車次**，日均約12 000車次，比2023年同期**上升約120%**；當中“港車北上”佔每日大橋車流量約**36%**

議員齊發聲

- ▶ 立法會於2023年6月7日的會議上，通過題為“**發揮港珠澳大橋最大效益，促進粵港澳聯動發展**”的議案，建議當局推出具體措施，促進跨區物流業發展和人員流動，以及提升往返香港口岸的本地公共交通服務等。
- ▶ 有見港人北上需求殷切，議員建議**簡化“港車北上”的申請流程**，並增加每日處理申請的數量。議員亦建議進一步**提升大橋在出行高峰期的通行能力**，包括加強人手及設施、增加行車通道疏導車流，以及向公眾發布即時交通訊息等。此外，議員關注“港車北上”會否**開放至其他口岸**，以及“**粵車南下**”實施的時間表和具體措施。

立法會
相關文件



香港國際機場

香港是國際航空樞紐，此定位在國家《十四五規劃》和《粵港澳大灣區發展規劃綱要》均得到確認。為了應付長遠的航空交通需求並提升客貨運能力，香港機場管理局(“機管局”)正致力在香港國際機場**發展機場城市**，以**配合三跑道系統**啟用後的發展。

繁忙且網絡四通八達

- 2023年，香港國際機場的客運量達4 000萬人次，航機起降量約276 000架次，貨運量亦達430萬公噸
- 2023年12月，約有**120間航空公司**在香港國際機場提供服務，**每日有逾750架次航班**，來往全球約180個航點，包括內地約30個航點
- 香港與“一帶一路”倡議沿線約**50個國家**簽訂了民用航空運輸協定或國際民航過境協定
- 2024年10月起**新增**香港**直航**沙特阿拉伯首都**利雅得航班**，進一步加強香港與“一帶一路”沿線國家的聯通

機場所獲獎項及排名

- 2023年**亞洲最佳機場**和**中國最佳機場**(世界旅遊獎)
- 2023年**全球最繁忙**貨運機場(國際機場協會排名)
- 2022年度**最佳機場**(Air Cargo Week《2022世界航空貨運大獎》)
- 亞太地區年度**最佳貨運機場**(第9屆“Payload Asia Awards”)

三跑道系統的發展

- 三跑道系統發展項目旨在進一步提升香港國際機場的客運能力，包括建造第三跑道、擴建二號客運大樓、興建T2客運廊，以及裝設新的旅客捷運系統及行李處理系統
- 第三跑道於2022年2月被編配為北跑道，並於同年11月正式啟用
- **三跑道系統於2024年11月28日正式啟用**
- 擴建後的香港國際機場，於2035年起將能夠達到處理**每年1億2 000萬人次旅客**和**1 000萬公噸貨物**的目標



發展“機場城市”

機管局正逐步把香港國際機場發展成“機場城市”，主要發展項目包括：

- SKYCITY 航天城
- 港珠澳大橋香港口岸人工島上興建**自動化停車場**
- 連接香港口岸人工島和SKYCITY 航天城的“**航天走廊**”及其延伸至東涌市中心的“**機場東涌專道**”
- 在機場島建設新的**航空商業園**
- 與珠海當局探討在珠海建立**航空產業工業園**的可行性，通過跨境合作推動兩地航空業發展



推展“海空貨物聯運”

- 機管局在**東莞設立**上游“**香港國際機場物流園**”，以及在香港國際機場空側管制區內設立“**空側海空聯運貨運碼頭**”，以便內地出口貨物無縫運達香港國際機場後再轉運到世界各地
- 相關先導計劃已於 2021 年底開展，共有 **17 家航空公司** 及約 **100 家貨運代理人** 參與
- 在 **2025 年底**前，機管局會於東莞**完成**興建“香港國際機場物流園”永久設施的**首階段建設**，以逐步達至每年處理 **100 萬噸貨量**

議員齊發聲

- 第五屆立法會及第六屆立法會的內務委員會分別成立小組委員會研究與三跑道系統相關事宜。
- 自小組委員會在 2017 年底完成工作後，**經濟發展事務委員會** 由 2018 年至今共召開了 9 次會議，繼續跟進三跑道系統項目的最新進展，並對項目工地進行了實地視察。議員就確保**由雙跑道系統順利過渡至三跑道系統及客運設施分階段啟用的時間表**等事宜表達意見，並建議政府**擴展航空網絡及爭取國際航線落戶香港**，以鞏固香港作為航空樞紐的地位。
- 議員亦在立法會會議提出多項質詢，包括推展粵港澳大灣區機場良性互動、發展**東莞—香港國際機場物流園**、拓展內地及國際航線、發展可持續航空燃料、推行無感通關，以及確保航空業的人手。

立法會
相關文件



香港的港口發展

國家《十四五規劃》及《粵港澳大灣區發展規劃綱要》均明確支持香港提升國際航運中心的地位，進一步貢獻國家高質量發展。

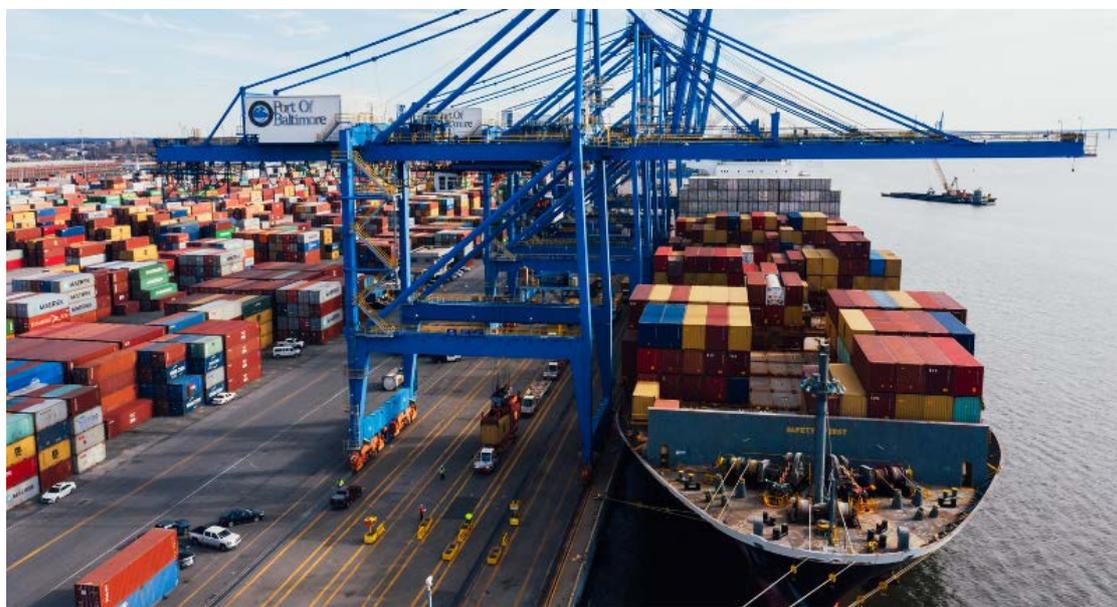
高效率的港口

- **國際航運中心全球排名第 4**
(新華社及波羅的海交易所《2024 新華波羅的海國際航運中心發展指數報告》)
- 2023 年遠洋**國際貨櫃船**在香港港口**停留的平均**時間為 **0.95 天**，遠低於世界前 20 大貨櫃港口的平均值 1.85 天

- **香港船舶註冊按總噸位**計位列**全球第 4**，由香港船東擁有或管理的船隻，佔全球商船的總載重噸位約 10%
- **香港註冊船舶**在**全球**的港口國監督**滯留率甚低**，2023 年的滯留率為 0.81%，遠低於全球的平均數 3.39%
- 波羅的海國際航運公會在 2020 年將香港列為**四個指定仲裁地之一**，與倫敦、紐約和新加坡看齊
- 在 2023 年，香港港口處理逾 1 440 萬個標準貨櫃，每星期逾 300 艘國際貨櫃班輪連接全球近 500 個目的地

香港航商總會於 2024 年 10 月 7 日成立，期望以航運作為抓手，連接港口、能源、專業服務、金融與貿易領域，提升香港作為國際航運中心地位

行政長官在《2024 年施政報告》提出，改革現時的香港海運港口局成為**香港海運港口發展局**，作為高層次諮詢機構，協助政府**制訂**政策和**長遠發展策略**



發展港口 盡用優勢

加強與內地的協作



- 與廣州市港務局在 2023 年 5 月簽訂**穗港大灣區港航事務合作協議**，建立港口及航運事務溝通合作機制，鼓勵合作及人才交流
- 致力**加強與粵西地區及其他大灣區城市合作**，擴大貨源和國際聯繫，增加經由香港港口處理的貨物出發地和目的地
- 與大灣區港口城市積極探索**建立海運人才聯合培育機制**，促成兩個地區海事學術機構合作

優化本地政策



- 於 2023 年 12 月公布**《海運及港口發展策略行動綱領》**，從 4 個方向提出 10 大策略和 32 項具體行動措施，以鞏固和提升香港作為國際航運中心的地位
- 積極推動智慧港口發展，通過**建立數碼化港口社區系統**，促進航運、港口及物流業持份者信息互聯互通

打造綠色智慧港口



- 致力**打造香港成為綠色智慧港口**，從船、貨、地三方面入手，全方位引領全球貨源使用香港港口
- 於 2024 年 11 月 15 日公布**《綠色船用燃料加注行動綱領》**，預期於 2030 年為使用液化天然氣或綠色甲醇等綠色燃料驅動的遠洋船舶提供每年超過 60 次加注服務及逾 20 萬噸綠色船用燃料

精簡運作提升效率



- 自 2023 年 1 月分階段建立和試用數據共享平台，而**追蹤冷鏈貨物運輸流程的平台**(包括進口本地及跨境運輸以及出口整櫃和拼櫃貨物)已推出供業界測試
- 目標在 2025 年前將數碼化港口社區系統**擴展到冷鏈產品外更廣泛的產品**和交付流程

議員齊發聲

- 立法會在 2024 年 7 月 3 日的會議上，通過題為“**推動粵港合作，鞏固香港國際航運中心地位**”的議案，建議政府採取措施支持香港作為國際航運中心的長遠規劃，包括研究如何**運用新質生產力以提升航運業競爭力**、透過更符合經濟效益的方式處理空置碼頭用地，以及**推動粵港主要港口良性合作**。
- 立法會就《2024 年船舶法例(燃料使用及雜項修訂)條例》成立法案委員會，詳細審議就**容許船舶在香港水域內可使用更環保的新燃料**的修例建議。條例於 2024 年 10 月 23 日獲立法會通過，並於 2025 年 1 月 10 日生效。條例將有助構建香港成為綠色船用燃料加注中心。

立法會
相關文件



立法會秘書處

想進一步了解立法會相關討論

可從右方**二維碼**或**連結**瀏覽

立法會相關網站



交通事務委員會



經濟發展事務委員會