

財務委員會 人事編制小組委員會討論文件

2019 年 4 月 3 日

總目 158－政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目 000 運作開支

請各委員向財務委員會建議，在運輸及房屋局運輸科開設下述常額職位，由財務委員會批准當日起生效－

1 個首長級丙級政務官職位

(首長級薪級第 2 點)(171,200 元至 187,150 元)

問題

運輸及房屋局(下稱「運房局」)運輸科需要加強首長級人員支援，以盡快推行各項提升公共交通服務的新措施，同時持續監督落實後的情況，並在有需要時就措施進行檢討。

建議

2. 我們建議在運房局運輸科第二分科開設 1 個首長級丙級政務官常額職位(首長級薪級第 2 點)，由財務委員會(下稱「財委會」)批准當日起生效。

理由

為推行各項提升公共交通服務的新措施提供政策支援

3. 政府一直推行以公共交通為本的運輸政策。現時每日超過 1 200 萬人次使用公共交通服務，佔每日出行人次接近 90%。我們不斷致力發展公共交通服務，提升安全和服務質素，並提供更完善且與時並進的公共交通配套設施，便利市民出行。在 2018 年《施政報告》和《施政綱領》中，政府就不同公共交通服務，包括專營巴士、公共小巴、渡輪，以及減輕市民公共交通費用負擔方面建議推出多項新措施，以進一步提升公共交通服務。有關措施的詳情見下文第 4 至 19 段。

專營巴士

進一步提升專營巴士的營運安全

4. 政府一直十分重視公共交通服務的安全。為進一步提升專營巴士的營運安全，政府在 2018 年的《施政報告》中，建議預留約 5 億元¹資助專營巴士營辦商在合適的現有巴士上加裝安全裝置，包括有助改善車輛穩定性及減低翻側風險的電子穩定控制系統、具減速功能的車速限制器(下稱「車速限制減速器」)²、以及在途經快速公路並較少停站的長途巴士路線³的巴士所有上層座椅加裝安全帶。政府建議資助專營巴士營辦商相關費用 80%，其餘費用和日後的維修保養的經常開支則由專營巴士營辦商承擔。資助計劃預期在 2019-20 財政年度內推出。政府會就現有巴士上層座椅加裝安全帶，進行嚴謹的成本效益分析。

5. 另外，所有專營巴士營辦商均已承諾由 2018 年 7 月起訂購的新雙層巴士都會配備電子穩定控制系統及車速限制減速器，該等新訂購的巴士的所有乘客座椅亦會裝設安全帶，以進一步提升香港專營巴士服務的安全及可靠性。

¹ 根據現時安裝該 3 項安全裝置的成本計算，每部雙層巴士可獲安裝電子穩定控制系統的資助約為 2 萬元、安裝車速限制減速器的資助約為 1 萬元，以及為上層座椅加裝安全帶的資助約為 19 萬 2,000 元。

² 在合共約 6 000 部現有的專營巴士中，約有 4 000 部巴士的設計適合加裝電子穩定控制系統及車速限制減速器。安裝有關裝置的總資助金額約為 1 億 2,000 萬元。

³ 根據專營巴士營辦商提供的資料，共有約 2 000 輛巴士營運這些路線。在這 2 000 輛巴士的上層座椅加裝安全帶的總資助金額約為 3 億 8,000 萬元。

6. 政府會持續檢視專營巴士的營運安全及服務質素。行政長官在 2018 年 3 月宣布成立香港專營巴士服務獨立檢討委員會(下稱「委員會」)，以全面檢視專營巴士營運和監管事宜，確保本港的公共巴士服務安全可靠。委員會已在 2018 年 12 月 31 日向行政長官提交報告，而報告亦已在 2019 年 1 月 8 日公布。報告提出有關 16 個範疇合共 45 項與安全相關的建議，政府已就建議作出全面及正面的回應，並將聯同專營巴士營辦商積極推行有關建議，以提升專營巴士的營運安全及服務質素。

7. 提升專營巴士的營運安全屬持續及長期的工作，需隨着實際營運情況及科技發展不斷檢討及更新。當中，各專營巴士營辦商正開發一套全面的巴士監察及控制系統，透過整體運用黑盒數據、車速限制器和地理圍欄科技，更有效管理及控制巴士車隊，減低人為失誤引致的潛在風險。各營辦商亦正對不同安全裝置(例如司機監察裝置、碰撞警報裝置及保持行車線裝置)進行試驗。除了與專營巴士營辦商保持緊密聯繫，以檢視相關系統及裝置的成效，並仔細審視各項可能措施的成本效益外，政府亦會繼續留意內地和海外其他地區就提升巴士營運安全而引進的新猷。政府與各營辦商會進一步加強巴士意外分析及安全表現管理(例如制定和調整安全表現的指標及就巴士車長的工作制定或優化各項指引)，並按實際需要及科技發展進一步完善其他保障專營巴士營運安全的措施。運房局將繼續督導相關部門推進上述各項工作。

豁免專營巴士的隧道及道路收費

8. 隨着營運成本不斷上升，各專營巴士營辦商均持續面對不同程度的加價壓力。6 間專營巴士營辦商當中，政府正處理 3 間公司提交的加價申請，並在今年 1 月批准另外 2 間公司的加價申請⁴。我們在 2018 年《施政報告》中，建議豁免專營巴士的政府隧道及道路收費⁵。每個專營巴士營辦商須把所節省的隧道費開支撥入其各自專門就此開設的基金帳目，預留作紓緩加價壓力，以期透過運用該筆基金減低市民日後在專營巴士營辦商獲批加價申請時所需承受的加價幅度。我們亦會為

⁴ 在計及豁免專營巴士隧道費所帶來的紓緩作用後，城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)及新世界第一巴士服務有限公司在 2019 年 1 月 8 日分別獲批加價 7.0% 及 5.6%，新收費在 2019 年 1 月 20 日生效。九龍巴士(1933)有限公司和龍運巴士有限公司在 2018 年 9 月申請加價 8.5%，新大嶼山巴士(1973)有限公司亦在 2018 年 9 月申請加價 9.8%，政府正按既定程序處理該等加價申請。

⁵ 豁免專營巴士的政府隧道及道路收費，政府每年會少收約 2 億 8,000 萬元的收入。

該筆基金訂立上限，若基金的滾存數額達到上限，專營巴士營辦商便須以超越基金上限的滾存數額向乘客提供票價優惠。

9. 豁免專營巴士的政府隧道及道路收費的修訂法例在 2019 年 2 月 17 日生效。至於 2 條現時仍是以「建造、營運及移交」模式營運的行車隧道(即西區海底隧道(下稱「西隧」)和大欖隧道)，我們建議下一階段⁶由政府代繳專營巴士的隧道費，專營巴士營辦商同樣須把所節省的隧道費開支撥入其專用基金的帳目中，以紓緩未來的加價壓力。

10. 政府會持續監督上述建議的落實情況，確保專營巴士營辦商均按政府要求將所節省的隧道費開支撥入其新設的基金帳目，並利用超越基金上限的滾存數額向乘客提供適切實在的票價優惠。與此同時，我們會密切留意有關措施對專營巴士營辦商的營運及財務狀況的影響。政府亦會繼續監察專營巴士營辦商的表現，讓市民可繼續享用實惠且高效的專營巴士服務。

公共小巴

專線小巴提供實時到站資訊

11. 為了進一步便利乘客計劃行程，政府在 2018 年《施政報告》建議為專線小巴出資研發資料收集系統及流動應用程式，並在全港約 3 300 部專線小巴安裝全球定位設備，讓乘客透過運輸署的「香港出行易」流動應用程式取得專線小巴路線實時到站資訊，而相關數據亦會以機器可讀格式透過政府「資料一線通」發布予公眾使用。專線小巴營辦商可使用相關數據作車隊管理，以提升營運效率；而政府亦可應用有關數據作交通管理或運輸策劃用途(例如利用大數據分析乘車習慣及市場需求等)。政府將在未來 3 個財政年度推行有關建議⁷。運輸署已成立工作小組，定期與專線小巴業界代表舉行會議，聽取他們對實

⁶ 有關西隧的安排為合理分流各條過海隧道交通流量的整體方案的一部分。若有關整體方案獲得通過，以及當政府與大欖隧道營運商達成協議，政府便會向財委會申請撥款，代專營巴士營辦商繳交兩隧的隧道費。

⁷ 研發資料收集系統及流動應用程式(包括購置系統的硬件及軟件等)所涉開支約為 800 萬元；為全港約 3 300 部專線小巴安裝全球定位設備所涉開支則約為 2,300 萬元(現時每套全球定位系統設備估價約為 7,000 元)，因此總開支約為 3,100 萬元。此外，系統啟用後，預計所涉每年經常開支約為 720 萬元，用以維持全球定位設備(包括資料傳輸所需流動網絡月費)、管理及維修資料收集系統及流動應用程式等。

時到站資訊系統的意見。同時，運輸署亦已就資料收集系統委聘技術專家推展試驗計劃。這試驗計劃預計會在 2019 年年底完成，以選定合適的技術，並在 2020 年年初開展系統的研發工作。運輸署會由 2020 年年中起逐步在專線小巴上安裝相關裝置，並進行實地測試及系統試驗。為使乘客能盡快受惠於建議措施以便利計劃行程，我們正爭取由 2021 年起分階段推出實時到站資訊流動應用程式，以期在 2022 年全面啟用⁸。運房局會持續密切監察上述各項工作的進展。

12. 政府將在措施全面推行後密切監察運作情況，並會繼續開發數據分析技術，應用數據提升交通管理效率。如有新加入或新更換的專線小巴需拆除及／或安裝全球定位設備，我們會與營辦商保持緊密溝通，以作出適當安排。此外，倘若日後有需要更新或提升系統，我們會適時跟進以確保系統的持續性。政府亦會繼續積極鼓勵及推動各公共交通營辦商進一步以電腦可讀格式開放實時營運數據，以供更廣泛的應用。

放寬小巴車身長度的限制

13. 政府一直推動無障礙運輸及綠色運輸的政策目標。在推展可供輪椅上落低地台小巴試驗計劃時，政府留意到市場上具備較佳環保效益及／或無障礙設施的小巴車款的車身長度的大多超出現行法定限制⁹。經檢視現行法定限制及市場上小巴車款的情況，政府建議放寬小巴的車身長度限制至 7.5 米，以便利業界引入具備較佳環保效益及無障礙設施的小巴。有關建議涉及修訂法例，我們的目標是在 2019-20 立法年度向立法會提交相關修訂法例。在修訂法例獲立法會通過前，運輸署署長會繼續就特定小巴車款的車輛類型批准個別申請作出考慮，根據個別個案的情況酌情豁免具備較佳環保效益(如達至現行最佳排放標準或以上水平)及／或無障礙設施(如可供輪椅上落低地台小巴)的小巴車款須遵從的車身長度限制¹⁰。

⁸ 政府將通過招標委任系統承辦商，就資料收集系統及流動應用程式進行研發、技術設置及測試，以及在專線小巴安裝設備等工作，預計研發及分階段完成技術設置工作需時約 3 年。

⁹ 現時，小巴車身長度的法定限制為 7 米。根據《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374A 章)第 4 條賦予的權力，運輸署署長可根據個別情況，酌情豁免小巴車款須遵從的車身長度限制。在引入低地台小巴時，運輸署署長已酌情處理有關情況。

¹⁰ 在修訂法例獲通過後，如有個別車款超過 7.5 米但符合特定政策需要，運輸署署長亦會繼續按法定權力就個別申請作出考慮。

14. 在修訂法例建議獲通過後，政府會密切留意新引入具備較佳環保效益及無障礙設施小巴的實際運作情況。我們已在 2018 年第四季展開小巴市場使用率的定期調查，該調查會同時檢討可供輪椅上落的低地台小巴試驗計劃的成效。我們會持續推行提升公共小巴服務的措施，以進一步改善公共小巴業界的經營環境，同時為乘客提供更優質及有效率的服務。

渡輪

復辦「中環－紅磡」渡輪航線及試行「水上的士」服務

15. 為回應社會對探討增加港內渡輪航線的意見並配合香港旅遊業發展藍圖¹¹就增設「水上的士」的建議，政府正籌備復辦「中環－紅磡」渡輪航線及試行行經啟德、紅磡、尖東、西九龍及中環的「水上的士」服務，並在紅磡(南)渡輪碼頭引入商業元素，為紅磡海濱注入活力。就此，運輸署在 2018 年 8 月至 9 月邀請了有興趣人士就營運 2 項持牌渡輪服務遞交意向書，並在指定期間收到 2 份意向書。運輸署現正檢視意向書的內容，並會制定更具體的渡輪服務方案以諮詢相關持份者。視乎諮詢過程的進度及所得的意見，運輸署會擬備招標詳情，並盡快就 2 項渡輪服務進行招標，以期讓「中環－紅磡」航線及「水上的士」早日投入服務。在策劃推出上述航線及服務的同時，運房局及運輸署亦會考慮優化紅磡(南)渡輪碼頭的方案，並與相關持份者保持密切聯繫，確保該碼頭與紅磡都市公園和紅磡海濱花園的發展概念能互相配合。

16. 「水上的士」服務推出後，政府會持續監察服務的運作情況、有關營辦商的營運及財務狀況，並按實際需要調節服務水平(例如班次、收費等)，盡量回應維港兩岸渡輪乘客的需求及期望。

公共交通費用補貼計劃

17. 政府在 2019 年 1 月 1 日落實免入息審查的「公共交通費用補貼計劃」，為日常使用本地公共交通服務出行及公共交通開支較高的市民

¹¹ 商務及經濟發展局及旅遊事務署於香港旅遊業發展藍圖提出探討圍繞內港主要旅遊景點的位置(如中環、西九龍、啟德及尖沙咀)的「水上的士」服務。

減輕交通費用負擔。市民毋須就計劃提出申請。根據計劃，市民每月的公共交通開支若超出 400 元，政府會為超出 400 元的實際開支提供 25% 的補貼，補貼金額以每月 300 元為上限。補貼計劃涵蓋港鐵、專營巴士、專線小巴、渡輪、電車，以及由運輸署批准納入計劃的指定紅色小巴、街渡及提供居民服務(邨巴)及僱員服務(員工巴士)的非專營巴士服務路線。市民透過八達通卡支付上述公共交通服務的費用，以及以任何支付方式購買上述公共交通服務指定票種(例如月票／日票)的費用，均會計算在每月公共交通開支內。此計劃連同上文第 8 及 9 段所建議豁免專營巴士的隧道及道路收費的新措施，均有助市民減輕交通費用負擔。

18. 計劃實施至今運作暢順。政府由 2019 年 2 月 16 日起已開始發放 1 月的補貼，金額合共約 1 億 8,600 萬元，受惠人數超過 230 萬。當中約 90% 市民可獲取 200 元或以下的補貼，約 10% 可獲取超過 200 元的補貼。在獲取超過 200 元補貼的市民當中，約有 20% 可領取 300 元。截至 2019 年 3 月 12 日，已有近 185 萬名市民成功領取補貼，佔受惠人數超過 75%；已領取的補貼金額超過 1 億 6,000 萬元，佔補貼發放總額近 87%。2 月的補貼由 2019 年 3 月 16 日起發放，金額約為 1 億 2,000 萬元，受惠人數超過 190 萬。

19. 「公共交通費用補貼計劃」是持續實施的。運輸署會密切檢視計劃的運作情況，包括各領取補貼途徑的覆蓋範圍及使用率、邨巴、員工巴士、紅色小巴及街渡營辦商申請加入計劃的審批情況，以及市民對計劃的意見。與此同時，運輸署會繼續監察八達通卡有限公司提供的系統的穩定性，以確保與計劃有關的公共交通數據及交易資料準確無誤。運輸署亦會與各公共交通營辦商保持緊密溝通，監察其營運狀況並制定相關審計準則，以加強內部監控，並進一步確保營辦商遵守計劃下的營運要求。運房局會密切監察上述各項工作的進展，並在計劃落實約 1 年後(即 2020 年年初)展開首次檢討工作，根據實際數據檢視其成效，以至對整體公共交通服務佈局及財政的影響。

建議開設 1 個首長級丙級政務官常額職位(首長級薪級第 2 點)

20. 現時運房局運輸科第二分科負責制定有關陸路及水上公共交通服務的政策。事實上，第二分科一直持續推行不同措施，以提升公共交通服務，因此工作量近年來不斷增加。上文提及各項提升公共交通服務的新措施(包括持續監督落實後的情況)，以及第 19 段有關「公共交通費用補貼計劃」的檢討工作所涉的範疇廣泛、工作性質複雜並需持續進行，而且工作量十分繁重，因此我們有需要為第二分科加強常額首長級人員支援，以處理相關職務，應付新增的工作量。由於首長級丙級政務官具備所需的政務管理經驗，以制定並推行相關政策及策略，並能就涉及不同政策範疇的議題與多個界別的持份者協作，因此我們建議開設 1 個首長級丙級政務官常額職位(首長級薪級第 2 點)，協助推行各項新措施，同時持續監督落實後的情況，並在有需要時就措施進行檢討。

21. 擬設的首長級丙級政務官常額職位會向運輸及房屋局副秘書長(運輸)² 負責。他／她負責協助就各項新措施進行政策分析及制定政策建議；與公共交通服務營辦商進行商討及諮詢相關持份者；就推行新措施所需的資源向立法會申請撥款，並處理修訂法例方面的工作；擬備討論及政策文件，以諮詢立法會事務委員會及交通諮詢委員會；檢視新措施落實後的情況，在有需要時就新措施進行檢討，並監督落實檢討建議；以及檢視「公共交通費用補貼計劃」落實後的情況及開展相關檢討工作。擬設的首長級丙級政務官職責說明載於附件 1。

附件1

非首長級人員的支援

22. 運輸科擬設的首長級丙級政務官職位會由 4 名非首長級人員¹²提供支援，協助制定及推展各項新措施，分析從公共交通服務營辦商及不同持份者取得的意見和數據，協助擬備相關討論及政策文件，以及協助監督各項新措施落實後的情況，以便在有需要時就新措施進行檢討。列明擬設首長級丙級政務官職位及支援人員的運輸科組織圖載於附件 2。

附件2

¹² 相關職位包括 1 名高級政務主任、1 名政務主任、1 名一級私人秘書，以及 1 名助理文書主任。

曾考慮的其他方法

23. 我們已審慎評估能否由運輸科現職的同級人員(即首席助理秘書長)兼顧擬設職位的職務。鑑於所有現職首席助理秘書長正全力處理本身的工作，要他/她們在不影響現有工作的情況下兼顧額外的職務，在運作上並不可行。因此，我們認為有必要開設新職位，專職推展各項新措施，確保能夠順利落實，並持續監督落實後的情況，以便在有需要時就新措施進行檢討。運輸科現行組織圖，以及現有首席助理秘書長的主要職務，分別載於附件 3 及附件 4。

附件3
及4

對財政的影響

24. 按薪級中點估計，建議開設 1 個首長級丙級政務官常額職位(首長級薪級第 2 點)所需增加的年薪開支為 2,179,800 元，所需增加的每年平均員工開支總額(包括薪金和員工附帶福利開支)約為 3,074,000 元。此外，按薪級中點估計，開設 4 個非首長級職位所需增加的年薪開支為 3,100,860 元，所需增加的每年平均員工開支總額(包括薪金和員工附帶福利開支)則約為 4,124,000 元。

25. 我們已預留足夠款項，支付這項建議所需的開支。

公眾諮詢

26. 我們在 2018 年 11 月 16 日就上述人手編制建議諮詢立法會交通事務委員會。委員普遍支持有關建議，以盡快推行上述提升公共交通服務的新措施，並持續監督落實後的情況。

編制上的變動

27. 過去 3 年，總目 158—政府總部：運房局(運輸科)在編制上的變動如下—

編制 (註)	職位數目			
	目前情況 (2019 年 3 月 1 日)	2018 年 4 月 1 日 的情況	2017 年 4 月 1 日 的情況	2016 年 4 月 1 日 的情況
A	20+(4)	20+(4)	20+(5)	20+(5)
B	62	57	55	53
C	122	121	117	111
總計	204+(4)	198+(4)	192+(5)	184+(5)

註：

- A - 相等於首長級或相同薪級的職級
- B - 頂薪點在總薪級第 33 點以上或相同薪點的非首長級職級
- C - 頂薪點在總薪級第 33 點或以下或相同薪點的非首長級職級
- () - 首長級編外職位數目

公務員事務局的意思

28. 公務員事務局支持開設 1 個首長級丙級政務官常額職位的建議。該局考慮到出任擬設職位的人員須承擔的職責和掌管的職務範圍，認為擬設職位的職系和職級均屬恰當。

首長級薪俸及服務條件常務委員會的意思

29. 首長級薪俸及服務條件常務委員會表示，擬設的首長級人員常額職位建議的職級實屬恰當。

運輸及房屋局

2019 年 3 月

首席助理秘書長(運輸)(12)
建議職責說明

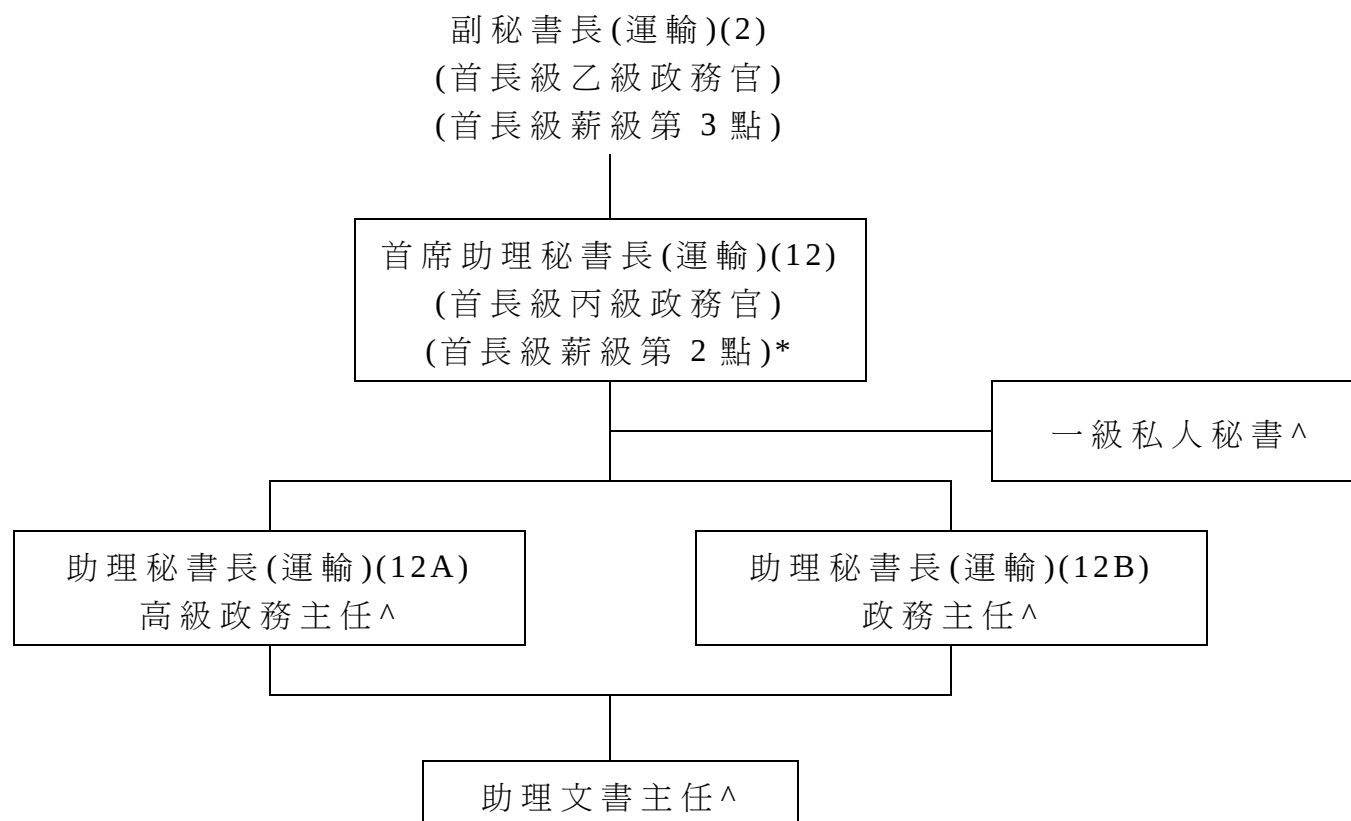
職級：首長級丙級政務官(首長級薪級第 2 點)

直屬上司：運輸及房屋局副秘書長(運輸)2

主要職務和職責－

- (i) 就推行提升公共交通服務的新措施，包括豁免專營巴士的隧道及道路收費、進一步提升專營巴士的營運安全、為專線小巴提供實時到站資訊、復辦「中環－紅磡」渡輪航線及試行「水上的士」服務、放寬小巴車身長度的限制等，進行政策分析以及制定政策建議；
 - (ii) 就推行第(i)項的新措施與公共交通服務營辦商進行商討，以及諮詢不同持份者；
 - (iii) 就第(i)項的新措施擬備討論及政策文件，諮詢立法會事務委員會及交通諮詢委員會；
 - (iv) 就推行第(i)項的新措施所需的資源向立法會申請撥款，以及處理修訂法例的工作
 - (v) 檢視新措施的推行情況，在有需要時對新措施進行檢討，並監督落實檢討建議；以及
 - (vi) 檢視「公共交通費用補貼計劃」的推行情況及開展相關檢討工作。
-

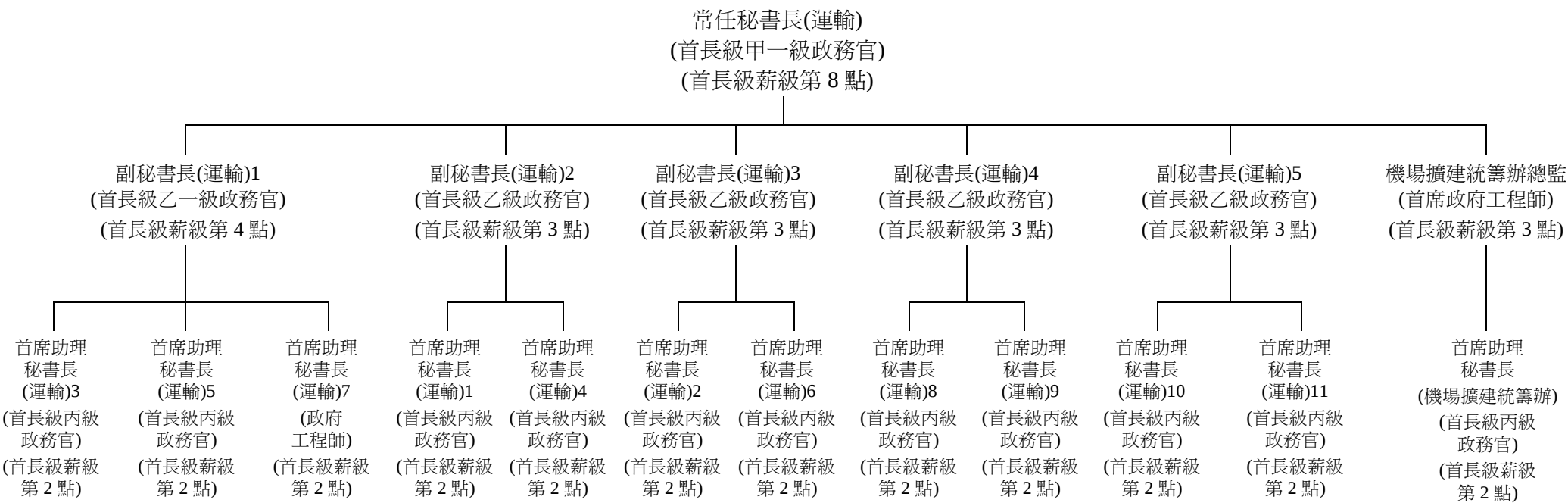
運輸及房屋局(運輸科)組織圖
(列明擬設首長級丙級政務官職位及支援人員)



* 本文件建議開設的首長級丙級政務官職位

^ 將開設的非首長級職位，為擬設的首長級丙級政務官職位提供支援

運輸及房屋局(運輸科)現行組織圖



註

為期 6 個月的首長級編外職位不包括在內

運輸及房屋局(運輸科)
現有首席助理秘書長的主要職務和職責

運輸及房屋局運輸科的首席助理秘書長全都忙於處理其本身的職務(主要職務／職責和工作重點摘錄於下文)，未能兼顧擬設的首長級丙級政務官職位的額外職務。

副秘書長(運輸)1 轄下

首席助理秘書長(運輸)3

2. 首席助理秘書長(運輸)3 協助副秘書長(運輸)1 就各項策略性和區域運輸規劃研究提供政策方面的意見；處理所有城市規劃事宜；以及處理有關廣深港高速鐵路及擬建的港深西部快速軌道的規劃和推展的決策工作。他／她亦負責有關運輸規劃及旅遊業的政策事宜；以及協調整體運輸政策和統籌與立法會有關的事務。

首席助理秘書長(運輸)5

3. 首席助理秘書長(運輸)5 協助副秘書長(運輸)1 處理有關運輸基本工程計劃的決策工作，尤其是港珠澳大橋及有關香港基建工程計劃的規劃及推展工作。他／她負責監督路政署的內務管理；監督就「基本工程儲備基金－資源分配工作」提交的文件、工程計劃可行性研究，以及向工務小組委員會／財務委員會申請撥款，從而為公路基建計劃取得所需資源。他／她亦負責實施已核准的工程計劃，並協助解決困難。此外，他／她亦負責執行運輸及房屋局局長根據《道路(工程、使用及補償)條例》須承擔的職責，並監督新界西北運輸基建檢討。

首席助理秘書長(運輸)7

4. 首席助理秘書長(運輸)7 協助副秘書長(運輸)1 制訂運輸及鐵路發展策略；就《鐵路發展策略 2000》的落實執行提供政策方面的意見；以及監督正在規劃或興建的鐵路計劃的進度和主要道路項目的檢討。他／她亦監督《第三次整體運輸研究》及《第二次鐵路發展研究》的運作模式修訂。他／她亦負責《鐵路條例》的整體執行及根據《鐵路條例》處理反對意見。

副秘書長(運輸)2 轄下**首席助理秘書長(運輸)1**

5. 首席助理秘書長(運輸)1 協助副秘書長(運輸)2 監督有關專營巴士、公共小型巴士、的士及電車的運輸政策。他／她負責監督上述公共交通服務的票價調整安排及公共交通營辦商所提出調整票價申請的相關政策事宜。他／她亦負責監督有關非專營公共巴士服務的運輸政策，並協調各類公共交通服務及落實公共交通策略研究的措施。

首席助理秘書長(運輸)4

6. 首席助理秘書長(運輸)4 協助副秘書長(運輸)2 監督與香港鐵路有限公司運作和服務有關的運輸政策和行政事宜。他／她亦負責監督有關鐵路安全、渡輪、八達通和「泊車轉乘計劃」的運輸政策。

副秘書長(運輸)3 轄下**首席助理秘書長(運輸)2**

7. 首席助理秘書長(運輸)2 協助副秘書長(運輸)3 監督與交通諮詢委員會和交通投訴組有關的事宜，以及管理和評估收費道路、「建造、營運及移交」隧道及政府隧道的政策事宜。他／她負責處理有關道路安全和交通管理的決策工作，以及在交通管理方面應用資訊科技的工作。他／她亦負責統籌運輸及房屋局對與交通運輸有關的環境事宜的意見，並監督運輸署的內務管理。

首席助理秘書長(運輸)6

8. 首席助理秘書長(運輸)6 協助副秘書長(運輸)3 監督有關車輛牌照、司機駕駛執照、駕駛訓練，以及過境旅遊巴士、出租汽車及私家車的配額管制制度的政策事宜。他／她負責監督各陸路邊界通道的過境車輛交通、跨境渡輪服務和跨境渡輪碼頭的運作，並統籌運輸及房屋局對過境交通事宜的意見。他／她亦監督與交通審裁處有關的事宜。

副秘書長(運輸)4 轄下**首席助理秘書長(運輸)8**

9. 首席助理秘書長(運輸)8 協助副秘書長(運輸)4 處理與機場發展有關的政策事宜和監督機場管理局(下稱「機管局」)的內務管理。他／她亦負責有關非洲、中國其他地區、歐洲、中亞、印度次大陸和中東的民航服務談判／航空運輸政策。

首席助理秘書長(運輸)9

10. 首席助理秘書長(運輸)9 協助副秘書長(運輸)4 處理與民航管理有關的政策事宜和民航處的內務管理。他／她負責有關東南亞、東北亞、澳大利西亞及美洲的民航服務談判／航空運輸政策；以及亞太經濟合作組織、經濟合作及發展組織和世界貿易組織的過境協定和航空運輸相關事宜。他／她亦負責為空運牌照局提供秘書處支援服務。

副秘書長(運輸)5 轄下**首席助理秘書長(運輸)10**

11. 首席助理秘書長(運輸)10 協助副秘書長(運輸)5 監督與物流發展有關的政策事宜；以及推廣並落實有關的措施；監督海事處的內務管理；以及處理與海事和物流有關的法例。他／她亦負責為香港物流發展局提供秘書處支援服務。

首席助理秘書長(運輸)11

12. 首席助理秘書長(運輸)11 協助副秘書長(運輸)5 監督與海運發展有關的政策事宜，以及促進落實有關的措施。他／她負責為香港海運港口局及其下各委員會提供秘書處支援服務，並擔任海運及港口發展委員會秘書。他／她亦負責為經濟發展委員會航運業工作小組轄下的海運業分組提供秘書處支援服務，並跟進其討論。

機場擴建工程統籌辦公室總監轄下

首席助理秘書長(機場擴建統籌辦)

13. 首席助理秘書長(機場擴建統籌辦)協助機場擴建工程統籌辦公室總監就三跑道系統計劃制定發展及落實的整體策略，並為政府高層人員參與關於三跑道系統計劃的各式會議提供支援。他／她負責協調機管局、相關決策局／部門和各持份者，以規劃及落實三跑道系統計劃，以及就發展及落實三跑道系統計劃制定公眾諮詢計劃和參與公眾諮詢活動。他／她亦負責審閱機管局的融資方案、就融資安排向機管局提供意見以協助三跑道系統計劃順利進行，以及協助監督機管局所進行工程的開支。
