

二零一八年十一月十六日
討論文件

立法會交通事務委員會 提升公共交通服務

目的

本文件向委員綜合闡述政府就提升公共交通服務方面在今年《施政報告》中提出的多項新措施及持續推行的措施，以及就開設一個首長級丙級政務官常額職位（首長級薪級第2點）以推展有關措施的建議徵詢委員意見。

背景

2. 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九成。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、個人化點對點公共交通服務、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，並同時繼續透過推行其他措施，持續提升公共交通服務。本文件將重點闡述有關措施，詳情見下文第3至23段。

專營巴士

新措施

(a) 豁免專營巴士的隧道及道路收費

3. 在營運成本不斷上升的情況，各專營巴士營辦商均面對不同的加價壓力。六間專營巴士營辦商當中，有五間已向政

府提交加價申請¹。我們在今年《施政報告》中，建議豁免專營巴士的政府隧道及道路收費²，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下，預留作紓緩其加價壓力，以期減低市民日後所需承受的加價幅度。如有個別專營巴士營辦商未有加價壓力，我們會為該筆基金訂立一個上限，若基金的滾存數額達到該上限，專營巴士營辦商便須利用超越該上限的滾存數額為乘客提供票價優惠。

4. 豁免專營巴士的政府隧道及道路收費將涉及附屬法例的修訂。我們的目標是在今年年底前向立法會提交相關附屬法例修訂作「先訂立後審議」的程序，並於明年初推行有關建議。至於兩條現時仍是以「建造、營運及移交」模式營運的行車隧道（即西隧和大欖隧道），我們建議下一階段³由政府繳交專營巴士的隧道費，日後專營巴士營辦商同樣須把如此節省的開支撥入其專用基金的帳目中，以進一步紓緩未來的加價壓力。成立基金帳目的同時，政府會持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。

¹ 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於去年8月申請加價12%，九龍巴士（1933）有限公司和龍運巴士有限公司於今年9月申請加價8.5%，而新大嶼山巴士（1973）有限公司亦於今年9月申請加價9.8%。政府正按既定程序處理上述加價申請。

² 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。

³ 有關西隧的安排為合理分布各過海隧道交通流量的整體方案的一部分，若有關整體方案能落實推行，代繳隧道費的建議預期於2020年1月1日生效。與此同時，政府正與大欖隧道的「建造、營運及移交」專營公司探討為行走大欖隧道的專營巴士提供相同安排（即由政府繳交相關隧道費）。

(b) 進一步提升專營巴士的營運安全

5. 政府一直十分重視公共交通服務的安全。為進一步加強專營巴士的營運安全，政府建議預留約5億元⁴資助專營巴士營辦商在合適的現有巴士上加裝三項安全裝置，包括有助加強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（「車速限制減速器」）⁵、以及在途經快速公路並較少停站的長途巴士路線⁶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八成相關費用，其餘費用和日後的維修保養則由專營巴士營辦商負擔。有關資助計劃預期於2019-20財政年度內推出。

6. 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可靠性。

持續推行的措施

7. 除了上述的新措施，政府會持續因應乘客需求變化而推動巴士路線重組和調節服務，減少不必要的班次，紓緩繁忙幹道的交通擠塞及減少路邊廢氣排放。而專營巴士公司可利用節省的資源增辦切合乘客需要的路線或班次，以提升專營巴士服務網絡的效率。政府亦會繼續考慮各項利便乘客的措施，有需要時會提供適當的資助，例如資助專營巴士公司在合適巴士站安裝實時到站資訊顯示屏及座椅。

⁴ 根據現時安裝該三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1萬6,000元及為上層座椅加裝安全帶的資助約為19萬2,000元。

⁵ 在合共約6 000部現有的專營巴士中，約有3 300部雙層巴士適合安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1億1,880萬元。

⁶ 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3億8,400萬元。

8. 此外，運輸署已於今年上半年就新型專營巴士服務（即（i）長途巴士新型服務，提供寬闊座位、不設企位、車廂設有更全面設施及停站較少的服務；以及（ii）中型單層巴士為新界個別目前屬人口密度較低但有增長潛力的地區提供短途穿梭服務）的試辦詳情諮詢相關區議會，並正與相關專營巴士營辦商商討不同方案的細節。待有關新訂購的巴士到港並完成相關檢驗後，試辦服務預計在2019年上半年陸續推出。

9. 行政長官於今年3月宣布成立香港專營巴士服務獨立檢討委員會，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，並預期於今年年底前向行政長官提交報告書。因應委員會所收集的意見及提出的建議，政府會繼續提升專營巴士的營運安全及服務質素。

公共小巴

新措施

(a) 專線小巴提供實時到站資訊

10. 為了進一步便利乘客計劃行程，政府在今年《施政報告》中，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，讓乘客透過運輸署網站及「香港出行易」智能手機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。與此同時，專線小巴營辦商可利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等用途（例如利用大數據分析乘車習慣及市場需求等）。政府在未來三個財政年度推行有關建議⁷，預計實時資訊系統可於2022年初

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；而為全港現時約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（現時全球定位系統設備每套估價約為7,000元），故總開支約為3,100萬元。此外，系統啟用後所涉日常開支預計約為每年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、資料收集系統及手機應用程式的管理及維修等。

正式啟用⁸。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機器可讀格式開放實時營運數據，以實現更廣泛的應用。

(b) 放寬小巴車身長限制

11. 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（計劃詳情見下文第12段），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大多均超出現行法定限制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。有關建議涉及法例修訂，我們的目標是於2019-20年立法年度向立法會提交相關修訂方案。在修訂建議獲立法會通過前，運輸署署長會繼續就個別車款的車輛類型批准申請作出考慮，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限制¹⁰。

持續推行的措施

12. 政府同時繼續積極推展各項改善公共小巴服務的措施，包括：今年第一季起分階段在兩條途經醫院的路線（分別途經瑪麗醫院及威爾斯親王醫院）開展可供輪椅上落的低地台小巴試驗計劃；去年7月將小巴座位數目上限由16個增加至19個，提升小巴的整體載客量，應付尤其是繁忙時段的乘客需求；今年10月將公共小巴（以及的士）的司機證有效

⁸ 研發及技術設置工作預計需時約三年，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。

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，酌情豁免小巴車輛型號須遵從的車長限制。在引入低地台小巴時，運輸署署長已酌情處理有關情況。

¹⁰ 在法例修訂獲通過後，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。

期延長至10年等。此外，政府計劃在2018-19立法年度內向立法會提交立法建議，修訂公共小巴（以及的士）等商用車輛駕駛執照申請人須持有有效私家車或輕型貨車執照最少3年的規定，將規定改為最少1年（即完成為期最少1年的暫准駕駛期），以紓緩業界面對司機人手不足的情況。

13. 運輸署會在今年第四季展開定期小巴使用率市場研究，以及檢討可供輪椅上落的低地台小巴試驗計劃的成效。政府會持續推行提升公共小巴服務的措施，以協助公共小巴業界進一步改善經營環境，同時為乘客提供更優質及有效率的服務。

個人化點對點公共交通服務

(a) 持續改善的士服務質素和經營環境

14. 政府通過「的士服務質素委員會」推行各項改善的士服務質素和經營環境的措施，包括更新的士服務標準及指引、提升現職的士司機服務質素的培訓課程、以及檢視現行有關的士的各種違規行為的罰則等。政府現正籌備相關立法修例工作，目標是在2019年內向立法會提交立法建議。

(b) 推出「專營的士」

15. 因應政府諮詢本委員會的結果及公眾意見，政府建議推出600輛專營的士以回應社會上對服務質素較佳、收費較高及具備「網約」特色的個人化點對點公共交通服務的新需求。政府現正積極籌備推出專營的士的條例草案，爭取於2018-19年度提交條例草案予立法會審議。

16. 政府會持續檢視現有的士服務及將推出的專營的士服務，以配合乘客需要，回應市民對個人化點對點公共交通服務的期望；同時致力改善經營環境，促進業界長遠健康發展。

渡輪

(a) 復辦「中環—紅磡」渡輪航線及試行「水上的士」

17. 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啓德、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，運輸署於2018年8至9月邀請了有興趣人士就營運兩條持牌渡輪服務遞交意向書。運輸署在指定期間收到兩份意向書，正檢視內容，並會規劃更具體的渡輪服務方案以諮詢相關持份者。視乎諮詢的進度，運輸署計劃於2019年初就兩項渡輪服務進行招標，以期讓「中環—紅磡」航線及「水上的士」¹²最快分別於2019年第二季及2020年第一季度投入服務。

(b) 其他持續推行的措施

18. 為維持渡輪服務的財務可行性及減輕票價加幅對乘客的負擔，政府於現行三年牌照期（2017-20年）繼續為6條主要離島渡輪航線提供特別協助措施。運輸署一直密切留意離島渡輪航線的營運及財務狀況並與業界保持溝通，以檢討離島渡輪服務最佳長遠營運模式，並預期在2019年公布檢討結果。與此同時，政府會繼續推展改善現有渡輪碼頭的試點項目，使其外觀及設備與時並進。

19. 政府會持續檢視現有渡輪服務及將推出的「水上的士」服務，回應維港兩岸及離島渡輪乘客期望及需要，並協助海上公共交通業界長遠健康發展。

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、啓德及尖沙咀）的「水上的士」服務。

¹² 就推出「水上的士」服務，營辦商所需的前期準備時間（以至啟航日子）或因應該項新服務的具體詳情而有所調整。

減輕公共交通費用負擔

(a) 公共交通費用補貼計劃

20. 政府將於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，而公共交通開支較高的市民減輕交通費用負擔。市民毋須就計劃提出申請。在計劃下，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。市民日後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之內。此計劃連同上文第3段所建議豁免專營巴士的隧道及道路收費的新措施，將有助為市民減輕交通費用負擔。

21. 「公共交通費用補貼計劃」是持續實施的。在計劃落實後，政府會密切檢視計劃的運作情況。正如早前向委員會提及，我們將於計劃落實約一年後（即2020年初）啟動首次檢討工作，根據實際數據檢視其成效，以至對整體公共交通佈局及財政的影響。

(b) 其他持續推行的措施

22. 九巴自今年3月起推出適用於九巴大部分路線的月票，並於9月優化月票的銷售安排，將月票的有效期限由按月份計算改為連續30天，為乘客在選購月票時提供更大靈活性。此外，香港鐵路有限公司已由今年6月起推出與專線小巴路線的轉乘優惠，共涉全港約500多條專線小巴路線。

23. 政府會持續監察「公共交通費用補貼計劃」的運作，並同時繼續與各公共交通營辦商保持緊密溝通，鼓勵營辦商推出適切的車費推廣計劃，以減輕市民的公共交通開支的負擔。

建議開設一個首長級丙級政務官常額職位（首長級薪級第 2 點）

24. 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），以至第20至21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，工作性質複雜且工作量十分繁重，須由具備相當經驗及年資的首長級人員專責處理，才能有效執行這些職務。由於首長級丙級政務官具備所需的政務管理經驗，能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，因此我們建議開設一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並持續監督落實後的情況。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；就各項新措施所需的資源徵求向立法會的批准，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」的落實情況及開展相關檢討工作。

25. 為盡快落實各項新措施，檢視落實後的情況，以及檢視「公共交通費用補貼計劃」的落實情況及開展相關的檢討工作，我們建議於2019年4月1日或立法會批准當日起（以較後日期為準）開設擬設的首長級丙級政務官常額職位，職責載於附件一。

曾考慮的其他方案

26. 我們已審慎評估能否由運輸科其他現職的同級人員（即首席助理秘書長）兼顧上述職位的工作。鑑於現職首席助理秘書長正全力處理本身的工作，要他們在不影響現有工作的情況下兼辦其他事務，在運作上並不可行。因此我們認為有必要開設新職位，全職推展各項新措施，確保能夠順暢落實，並持續監督落實後的情況，以適時對新措施進行檢討。

運輸科現時的架構圖，及現職首席助理秘書長目前的主要職務，分別載於附件二及附件三。

非首長級人員的支援

27. 運輸科擬設的首長級丙級政務官會由4名非首長級人員提供支援，協助籌備及推展各項新措施，分析公共交通服務營辦商及不同持份者的意見，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，在有需要時就新措施進行檢討。運輸科擬設職位的架構圖載於附件四。

對財政的影響

28. 按薪級中點估計，建議開設一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（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¹³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。我們會在2019-20年度的預算草案預留足夠撥款以應付建議所需的員工開支，並會在其後年度的預算內反映所需資源。我們亦會在相關年度的預算內預留足夠款項推行提升公共交通服務的新措施。

徵詢意見

29. 請委員就上文所述的提升公共交通服務的措施提出意見，以及支持上文第24及25段開設一個首長級丙級政務官常額職位的建議。

¹³ 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。

運輸及房屋局
二零一八年十一月

運輸及房屋局運輸科
首席助理秘書長(運輸)(12)

建議職責說明

(任期由 2019 年 4 月 1 日或立法會批准當日起
(以較後的日期為準))

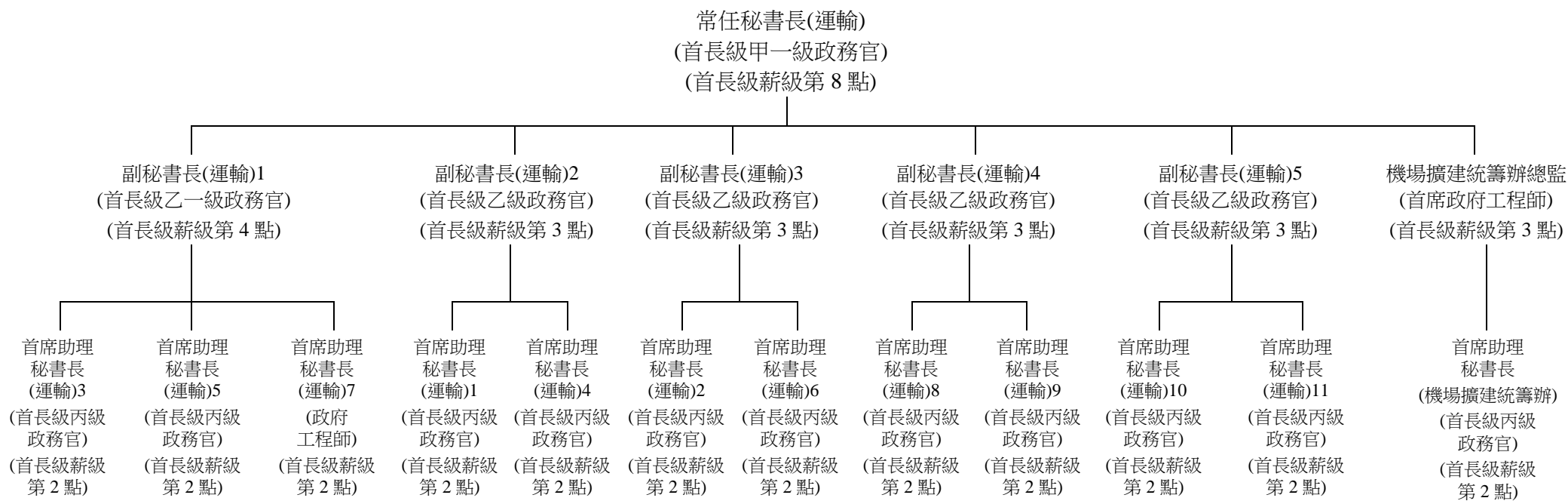
職級： 首長級丙級政務官(首長級薪級第 2 點)

直屬上司： 副秘書長(運輸) 2

主要職務和職責：

1. 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、放寬小巴車身長限制，進行政策分析以及制定政策建議；
2. 就推行第(1)項的新措施與公共交通服務營辦商進行商討，以及諮詢不同持分者；
3. 就推行第(1)項的新措施所需的資源徵求立法會的批准，以及處理修訂法例的工作；
4. 就第(1)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；
5. 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
6. 檢視公共交通費用補貼計劃的落實情況及開展相關檢討工作。

運輸及房屋局(運輸科)現行組織圖



註：為期六個月的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責範圍

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)，未能兼顧擬開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。他亦負責實施已核准的工程計劃，並協助解決困難。此外，他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。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。她亦負責監督有關非專營公共巴士的運輸政策，並協調各類公共交通服務及落實公共交通策略研究建議。

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、司機駕駛執照及駕駛訓練，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。她負責監督各陸路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。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的內務管理。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。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。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。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。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。她亦負責為經濟發展委員會航運業工作小組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。她負責協調機管局、政府各相關決策局／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，以及參與公眾諮詢活動。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。

運輸及房屋局(運輸科)
建議開設的常額職位組織圖

