

2019 年 11 月 26 日
討論文件

立法會經濟發展事務委員會

香港港口海運業發展
及支援海運業的人手編制建議

目的

本文件向委員簡介發展香港港口及海運業的各項措施；並就把運輸及房屋局（運輸科）（運房局運輸科）第五分科一個首長級丙級政務官編外職位（首長級薪級第 2 點）改為常額職位，以支援行業長遠發展的建議徵詢委員的意見。

概要

2. 香港擁有蓬勃而全面的海運業群。在 2018 年，香港透過海陸空運輸的貿易貨運量達逾 2 億 8000 萬公噸，當中超過九成是經水上運輸進出香港，反映水上運輸對我們的經濟至關重要。作為本港經濟的重要支柱，海運及港口業的直接貢獻佔香港本地生產總值¹1.1%（280 億港元），並提供 87 000 個職位，佔總就業人口 2.3%。海運及港口業亦支撐貿易和物流業的發展，該行業分別佔本地生產總值 21%和總就業人數 19%。

¹ 按 2017 年數據。

現況

香港港口

3. 在 2017 年，香港港口業界的直接貢獻佔本港本地生產總值 0.6%，並聘有 44 200 人。過去數十年來，中國內地製造業持續增長，香港作為這些製造業腹地的門戶，一直專注於直接貨運。其後，隨著鄰近珠三角城市的經濟和港口迅速發展，香港港口已轉型為區內轉運港。香港港口是全球最繁忙的貨櫃港之一，其優勢包括「自由港」政策、處理貨物的高效率、與世界各地的緊密連繫和覆蓋廣泛的班輪服務（即每星期約有 310 班次的班輪服務往來全球約 450 個目的地）以及中央人民政府實施的國內航權²規定等。

4. 在 2018 年，香港港口貨櫃吞吐量約二千萬個標準箱，其中約六成一為轉運貨物。香港港口亦是南中國的主要樞紐港，約八成的載貨貨櫃與內地相關。內地和美國是香港首兩名最大貿易夥伴，在兩者貿易關係存在不確定性的情況下，今年首 9 個月香港港口貨櫃吞吐量錄得按年跌幅 6.5%³。

船務及海運服務

5. 船東、船舶營運者、船舶管理人和商品交易商是傳統海運業務的主要業務委託人。他們聯同船務經紀和船務代理，構成海運業群的重要核心，帶動對海上運輸和相關海運服務的業務需求。香港作為國際金融中心，具備成熟專業服務的穩健基礎，海運服務是香港海運業的另一重要板塊。

6. 香港擁有相當數量的業務委託人。我們是船東匯聚之處，香港船東管理或擁有的船舶約佔全球商船總載重噸位逾 9%⁴。現時，超過 800 家與船務相關的公司在香港營運，為本地和境外的客戶提供服務。其業務範圍涵蓋船舶擁有，營運和管理、船務經紀和代理、海運相關的金融、保險和法律服務，以及船級社和檢驗等。

² 國內航權禁止外旗船舶公司經營國內港口間的運輸。此措施在全球多個國家實行，包括美國及中國內地。

³ 香港的貨運量按年下跌 6.5%，由 2018 年首 9 個月的 1 464 萬標準箱下降至 2019 年同期的 1 368 萬標準箱。

⁴ 根據香港船東會 2018 年的數據。

7. 在 2017 年，船務界的直接貢獻佔本港本地生產總值 0.4%，聘有 38 500 個職位，而海運服務界別則佔本港本地生產總值約 0.1%，聘用約 4 000 人。

推動港口和海運發展

8. 政府致力加強香港作為國際航運中心的地位。運房局在 2016 年成立了香港海運港口局（海運港口局），作為高層次平台，讓政府與業界攜手合作。該局由運房局局長出任主席，成員包括廣泛的業界代表。該局轄下設有三個委員會，皆由業界代表擔任召集人，督導海運及港口發展、人力資源發展及推廣及外務等方面的工作。

9. 多年來，運房局一直與海運港口局合作，制訂和實施有利行業發展的政策和舉措。下述各段簡介已公布及／或已落實的主要措施。

(i) 維持香港港口競爭力

10. 運房局一直採取各種措施支持港口營運和提高港口效率。政府已在葵青貨櫃碼頭進行疏浚工程，把葵青貨櫃港池及其進港航道由 15 米挖深至 17 米，讓特大貨櫃輪可不受潮汐影響進出貨櫃碼頭。

11. 為提升貨櫃處理能力，我們會繼續分階段擴大葵青貨櫃碼頭的貨櫃堆場空間及增加駁船泊位。相關碼頭營運商正就其三幅共約 7.8 公頃用地的地契進行磋商，達成協議後便能批出有關用地。另外，我們探討青衣一幅土地興建多層大樓作貨櫃存放和貨物處理，以及將葵涌另一幅土地發展為綜合大樓作貨櫃車和貨車停車場及現代物流設施的兩項可行性研究亦已大致完成。我們將分階段通過招標形式出售上述兩幅用地，發展多層港口後勤兼現代物流設施，以支援港口及物流業的運作。

(ii) 提升香港船舶註冊處的服務

12. 由海事處管理的香港船舶註冊處（香港註冊處）在噸位和船隊質素方面均表現優秀。目前，按總註冊噸位計算，香港註冊處是全球第四大船舶註冊。截至 2019 年 9 月底，共有超過 2 600 艘船隻於香港註冊處註冊，涉及噸位約 1 億 2800 萬噸，較去年的噸位增長 4.5%。香港註冊船舶的表現亦在領先之列，其港口國監督扣留率在 2018 年只有 0.82%，遠低於 2.68% 的全球平均扣留率。

13. 為緊貼環球海運業的最新發展，並為香港註冊船舶的船東和船舶營運者提供更佳支援，運房局聯同海事處正積極推行以下服務提升措施 —

- (a) 分階段在選定的駐海外及內地經濟貿易辦事處，設立七個香港註冊處區域支援團隊，為香港註冊船舶的船東提供更直接和迅速的支援，並加強監管；
- (b) 把海事處處長批准豁免的權力轉授予處內其他人員；及
- (c) 便利電子證書的使用。

(iii) 發展香港成為海運服務中心

14. 在眾多海運服務業中，船舶融資、海事保險和海事仲裁業務具有龐大的增長潛力。政府在 2018 年施政報告公布了一系列措施，促進這些業務的發展。

(a) 船舶融資

15. 船舶融資業務發展迅速。過去十年，香港海運業的貸款及墊款平均每年增長 9.3%，2018 年的金額達 1,212 億港元。船舶租賃是新興的船舶融資模式，在中國內地以至全球船務業中日益普及。

16. 為打造香港作為亞太區船舶租賃中心，我們在 2018 年年底於海運港口局下成立船舶租賃專責小組，研究如何推動香港船舶租賃業。專責小組經深入研究和討論後，已擬訂

相關的稅務措施細則，建議向合資格船舶出租商及合資格船舶租賃管理商提供利得稅稅務優惠，吸引公司來港發展船舶租賃業務。我們計劃在 2019-20 立法年度向立法會提交修訂《稅務條例》的立法修訂。

(b) 海事保險

17. 船務業是一門高風險業務，貨物運輸稍有延誤便可能導致巨大損失，而海事保險普遍被視為最悠久的彌償方式。現時，有近 90 間本地及海外的保險公司在港提供海事保險產品。在 2018 年，香港所承保的海事保險保費總額達近 24.4 億港元。在過去十年，有關保費總額平均每年錄得 8.2% 增幅。

18. 香港亦是船東保障及賠償中心。國際保障及彌償組織的 13 個成員協會（共承保全球逾九成船舶噸位）中，有 12 個已在香港提供服務，令我們成為在倫敦境外最大的保障及賠償群組。尚未加入國際保障及彌償組織的中國船東互保協會亦在香港設有辦事處。

19. 為提升香港作為保險業樞紐的競爭力，政府計劃為包括海事保險的保險業務提供 50% 利得稅寬減，此措施有望提高合資格保險公司在港開設或發展業務的意欲。我們的目標是在 2019-20 立法年度內向立法會提交相關條例修訂草案。

(c) 海事仲裁

20. 海事仲裁是船務業一般用以解決爭議的方式，涵蓋有關租船合約、提貨單、造船和船舶買賣交易、船舶管理和船東保障及賠償等事宜上的爭議。

21. 香港擁有位處亞太區中心的地利，又是獨立的普通法司法管轄區，令我們成為區內主要的爭議解決中心之一。香港海事仲裁小組（仲裁小組）在 2000 年香港國際仲裁中心下設立，推動海事仲裁和調解服務的發展和更廣泛的應用。仲裁小組最近已成為獨立的專業機構，以增強香港海運服務的競爭力。目前，香港國際仲裁中心的仲裁員名冊及名單上共有 166 名海事仲裁員，當中 75 名在港執業；而仲裁

小組的成員名單上亦有 40 名仲裁員。根據香港國際仲裁中心的資料，由 2013 年至 2018 年間，經中心處理的海事仲裁案件有 369 宗⁵。

22. 政府一直與業界合作，加強向內地及海外海運業界推廣香港的仲裁服務。在 2019 年 3 月，海運港口局代表團訪問丹麥和挪威，期間曾與波羅的海國際航運公會會面，簡介香港海事仲裁服務的優勢。在 2019 年 8 月，另一政府與業界組成的代表團訪問上海，與中國船東會會面，鼓勵內地船東選用香港作為仲裁地。另外，仲裁小組已根據倫敦海事仲裁員協會最新的 2017 年規則，制訂仲裁小組規則(2017)以作為香港海事仲裁的新規定，從而進一步提升仲裁框架，配合船務企業的需要。

(iv) 海運人才培訓

23. 為建立一個多元化的海運及航空業人才庫，以維持行業的持續發展，政府在 2014 年 4 月投放一億港元成立海運及空運人才培訓基金（基金）。截至 2019 年 10 月，基金資助了涵蓋海運及空運業的各種培訓和獎勵計劃，惠及超過 7 700 名學生以及海運及航空業在職人士。

24. 為延續和提升基金運作，我們在 2019 年 5 月中旬向基金額外注資了兩億港元。自注資以來，我們實施了數項改善現有計劃的措施以及新計劃，以期更符合業界需要。以海員訓練為例，我們在今年較早時改善了航海訓練獎勵計劃，向在岸上準備考試的海員實習生提供每月 3,000 港元特別津貼（為期最長 6 個月）。此措施旨在減輕實習生由遠洋船舶回到岸上等待進行三級考試期間的財政負擔。

25. 此外，有見及本地船舶業人手短缺，基金即將推出新的本地船舶業能力提升計劃，鼓勵業內從業員考取更高專業資格。本地甲板高級船員三級或輪機師三級適任證書持有人通過考試成功考獲相關二級適任證書後，將可獲一筆過 12,000 港元的財政獎勵。我們預期新計劃能提供誘因，讓更多具備足夠本地船上經驗的三級適任證書持有人投考

⁵ 有關數字只反映經仲裁中心處理的個案。由於海事仲裁個案主要是按當時情況及需要才產生，仲裁員的委任亦多由私人安排而不經仲裁機構，所以香港處理的海事仲裁案件實際宗數應較多。

更高資歷，從而能在業內從事更多元化的工作，並讓他們有更佳的事業晉升前景。

(v) 加強向海外和內地海運經濟體推廣和合作

26. 運房局一直積極在海外和內地市場推廣海運業。海運港口局曾組團訪問多個地點，包括雅典、倫敦、漢堡、東京、上海、北京、廣西、哥本哈根、奧斯陸及卑爾根。我們亦在大型國際海運展覽期內設立香港展區，包括在 2016 及 2018 年舉行的 Posidonia 國際海事展及 2017 年舉行的中國國際海事技術學術會議和展覽會。另一代表團將在 2019 年 12 月 2 至 4 日出訪上海，參與本年的中國國際海事技術學術會議和展覽會。

27. 海運港口局在 2017 年 9 月與倫敦海事服務協會簽署合作備忘錄後，相互組織了訪問團參與 2018 年香港海運週和 2019 年倫敦國際航運週，加強彼此間的聯繫和合作。另外，在業界和政府的共同努力下，全球最知名的海事組織之一，國際航運公會最近在本港成立其史上首個中國聯絡處。聯絡處將透過香港，更緊密地聯繫國際和內地船務界。

28. 除了對外推廣，運房局在業界支持下，由 2016 年起舉辦香港海運週，旨在團結本地海運業界，展示香港作為經營海運業務首選的優勢。本年的香港海運週已於 11 月 17 至 23 日舉行，由本地和國際海事機構舉辦了超過 40 項活動。

未來工作方向

29. 海運及港口業是競爭劇烈的全球性業務，易受外圍環境所影響。國際貿易和全球經濟格局瞬息萬變，往往為香港海運業界帶來挑戰和機遇。面對區內以至全球海事經濟體日益劇烈的競爭，不斷審視和制定促進行業發展的措施至關重要。下述各段列出持續發展香港海運業的未來工作方向。

(i) 促進高增值海運服務進一步增長

30. 鑑於近年來與鄰近港口的激烈競爭，香港不能只依賴港口業為經濟增長提供強大和持續的動力。除繼續協助港口業提升營運效率外，行業正善用香港專業服務領域的優勢，向高增值海運服務發展。2019年2月公布的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》（規劃綱要）亦明確肯定了香港在大灣區內推動專業海運服務發展的優勢。

31. 政府將繼續推行現行措施，並探討業界提出的其他支持措施。正如上文第16段提及，我們正準備修訂法例，推行稅務措施以促進船舶租賃業務在本港的發展。當立法會通過新的稅務制度後，我們會展開一連串的推廣工作，向海外和內地企業宣傳，並確保新稅制實施暢順以及檢視措施的成效。

32. 除此以外，有見及業務委託人是海運業群的重要核心，帶動對海上運輸和相關海運服務的業務需求，政府採納了業界的提議，計劃推行稅務優惠措施，鼓勵更多船東、船舶經營人、船舶管理人等以香港作為他們的海運業務營運基地。

(ii) 為海運業界締造方便營商的環境

33. 由於海運業的營運往往涉及多個政策範疇，運房局將繼續與其他相關政策局和部門協調，為業界制訂合適的便利措施。舉例而言，政府於2017年2月透過跨部門合作，撤銷了持有「多程進港許可證」的駁船逗留本港的時間限制。此安排有助內河船業的營運。另外，我們在2017年12月起推出了入境便利措施，遇有遠洋船舶因突發情況須要在本港逗留時，有關船舶的船員可透過工作簽證或入境許可，在本港逗留超過14天。

34. 未來，運房局會繼續評估業界需要，諮詢相關政策局和部門，在情況合適時，探討在不同方面推行進一步便利營商措施（例如港口運作，船務和海關及通關）。其中一項將推行的措施是修訂現時在《船舶及港口管制規例》（第313A章）第五附表內訂明的青馬大橋（大橋）通航高度限制。

35. 大橋是連接香港國際機場和香港其他地區的唯一陸路和鐵路通道，亦支援機場快線的運作。大橋建於馬灣海峽上，橋下水域是連接香港與珠三角西部和中部港口的的主要航道。大橋自 1997 年開通以來，其通航限高訂於 53 米（自海面起計），作為船隻安全通過橋下的最高高度。由於船務業界所採用的貨輪愈趨大型，不時有意見要求政府檢討現行的高度限制。我們小心考慮了大橋結構安全和船隻航行安全，審慎放寬通航高度限制是否可行後，計劃將 53 米限制修訂為 57 米，以便利大型貨輪進出香港港口，同時確保大橋和航行安全。

36. 運房局正與海事處和路政處商討擬議放寬限制安排的細節，包括設立部門間的溝通安排及審批機制。籌備工作完成後，我們將向立法會提交相關法例修訂，以落實放寬安排。

37. 再者，政府會繼續積極與其他貿易夥伴展開談判，務求簽署更多全面性避免雙重課稅協定。這將協助香港海運企業評估其跨境經濟活動所產生的稅務負擔及解決雙重課稅問題。

(iii) 加強推廣海運業和培訓人才

38. 要提升香港的國際海運中心地位，並保持海運業的增長動力，有效的推廣和人才培訓工作十分重要。在推廣方面，運房局會繼續舉辦香港海運週，參與國際間和區域內的海事展覽和貿易展，並組織代表團訪問海外和內地的海運城市。

39. 同時，我們會與投資推廣署緊密合作。該署成立了海運業專責團隊，集中聯繫海內外的海運公司。而運房局一直與該署合作無間，雙方一同會晤選定的目標公司，介紹香港港口與海運業的整體發展、相關的政府政策和方便營商措施，務求吸引他們來港擴展業務及／或進駐本港。所得經驗證實，海外推廣與宣傳工作必須持續進行，方可取得理想成效。

40. 在人力資源發展方面，運房局除管理基金外，會利用業界所作的調查和透過與持份者交流，持續監察行業人力狀況；並視乎行業需要，適當地鼓勵和協助推出各類教育和訓練課程。我們亦將繼續進行人力資源推廣，吸引更多年輕人投身海運事業，例舉辦就業講座和向中學及大專學生宣傳各工種的職務和前景。

(iv) 支援海運港口局運作

41. 海運港口局為政府、海運及港口業界和業界組織／機構提供三方平台。該局及其轄下三個委員會自成立以來一直暢順運作，讓政府得以與業界密切合作，準確和及時地掌握業界最新發展趨勢和前景，因應各特定界別的需要制訂政策方向和措施。運房局將繼續為海運港口局提供行政和技術支援，確保該局能持續有效運作。

建議將運房局一個首長級丙級政務官編外職位（首長級薪級第 2 點）轉為常額職位

42. 上文第 29 段指出，國際政治及經濟格局不時為海運業帶來挑戰和機遇。同時，海運業涵蓋眾多界別，所涉的議題和關注相當廣泛。政府必須持續提供政策支援和推出措施，確保香港海運業能順應環球變化，與時並進；並顧及業內各特定界別的需要。

43. 大部份上文闡述的工作皆由目前在運房局（運輸科）的首長級丙級編外職位（首級長薪級第 2 點）持有人負責執行，而該職位將於 2020 年 4 月 1 日失效。鑑於上文所涉及的措施和發展方向範疇廣泛，工作性質複雜且工作量十分繁重，這些職務如要有效執行，必須長期由具備適當行政及管理經驗和年資的首長級人員專職處理。一名首長級丙級政務官正可具備制訂和落實政策及策略所需的政策視野和行政能力，擁有充足經驗就大量政策事宜及立法工作提供支援，並且富有政治觸覺，能就牽涉多個政策範疇的議題與眾多界別持份者協作。有見及此，我們建議將現時的首長級丙級編外職位改為常額職位，以協助制訂和落實多項措施，並監察其推行情況。

44. 該編外職位的職銜為運房局首席助理秘書長（運輸）11，在獲得財務委員會（財委會）批准後開設，時限由2015年11月27日至2020年3月31日止。除了推展海運港口局的成立工作和監察該局初期的運作外，該職位須處理其他有關海事發展的政策工作，包括按國家「十三五」規劃和「一帶一路」倡議制訂海運相關策略，以及支援基金運作及監管。該職位的持有人隸屬運房局副秘書長（運輸）5轄下，該副秘書長的職級為首長級乙級政務官（首長級薪級第3點），同時兼任海運及港口發展專員。

45. 擬設的首長級丙級政務官常額職位將沿用運房局首席助理秘書長（運輸）11的職銜。他／她將協助就長遠發展海運及港口業進行政策分析及制定政策建議；與業內人士商討各項措施及諮詢其他持份者；處理修訂法例和諮詢立法會事務委員會方面的工作；監督措施的落實情況和檢視其成效；以及持續為海運港口局提供秘書處支援。首席助理秘書長（運輸）11的職責說明載於附件一。

非首長級人員的支援

46. 擬設的首席助理秘書長（運輸）11常額職位如獲批准，將繼續由現有團隊輔助，共涉及11個非首長級公務員職位（包括七個常額職位及四個有時限的職位，該四個職位將於2020-21年度轉為常額職位）。有關人員會協助策劃並推行持續和新訂的政策措施、加強便利商貿與推廣工作、支援海運港口局秘書處及與持份者聯繫。

曾考慮的其他方案

47. 我們曾審慎檢視第五分科內現有的首長級人手支援，唯認為首席助理秘書長（運輸）11的工作量難以由該分科另一名首長級丙級政務官（首席助理秘書長（運輸）10）；或首長級薪級第1點人員（總助理秘書長（運輸））分擔。

48. 首席助理秘書長（運輸）10就有關物流及港口發展的政策事宜提供行政支援。具體而言，首席助理秘書長（運輸）10協助副秘書長（運輸）5落實政策目標，即維持香港的首選區域物流樞紐地位；提供合適用地發展現代物

流業，並提供港口後勤用地供貨櫃碼頭使用；促進物流業在科技應用上的發展；支援香港物流發展局及其下各委員會，並籌劃相關的市場推廣與宣傳活動。再者，首席助理秘書長（運輸）10負責監督海事處的內務管理、落實立法建議以加強海上安全，以及履行香港的國際義務，把國際海事組織及國際勞工組織通過的國際公約所載要求納入本地法例。首席助理秘書長（運輸）10現時職務繁重，已無暇兼顧額外工作。

49. 總助理秘書長（運輸）協助副秘書長（運輸）5培訓海運人才發展和促進本地船隻業界的營運。總助理秘書長（運輸）須督導基金的運用，與眾多業內持份者及教育機構建立伙伴關係，合力檢視海運業人力資源發展和制訂新措施；同時支援海運港口局的人力資源發展委員會。隨着基金新近獲額外注資，其下各項計劃的範疇、類別以至相關行政工作均有所增加，致令總助理秘書長（運輸）無餘力應付其他額外職務。第五分科的組織圖載於附件二。

50. 至於運房局運輸科的其他首長級丙級政務官，均已在不同範疇身負重任，職務涵蓋陸路運輸及規劃、鐵路及公路發展、公共運輸服務、交通管理、牌照及跨境事宜、航空服務、機場發展及民航管理等。我們認為，若把首席助理秘書長（運輸）11的職務重新調配予另一首席助理秘書長處理，難免會嚴重妨礙他們履行本身職責，在運作上實不可行。現職各首席助理秘書長目前的主要職務載於附件三；而顯示首席助理秘書長（運輸）11一職的現有及擬議運房局運輸科架構圖則載於附件四。

對財政的影響

51. 按薪級中點估計，因實施將首長級丙級政務官編外職位改為常額職位的建議而須增加的年薪開支為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。另外，按薪級中點估計，開設上文第46段提及的4個非首長級職位所需增加的年薪開支為3,233,820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）則為約4,782,000元。我們已預留足夠款項應付建議的開支。

徵詢意見

52. 請委員備悉運房局在提升香港作為國際海運中心的工作，並就人手編制建議提出意見。視乎委員的意見，我們會把人手編制建議提交人事編制小組委員會審議，並提請財委會批准。

運輸及房屋局
2019 年 11 月

運輸及房屋局(運輸科)
首席助理秘書長(運輸)11的職責說明

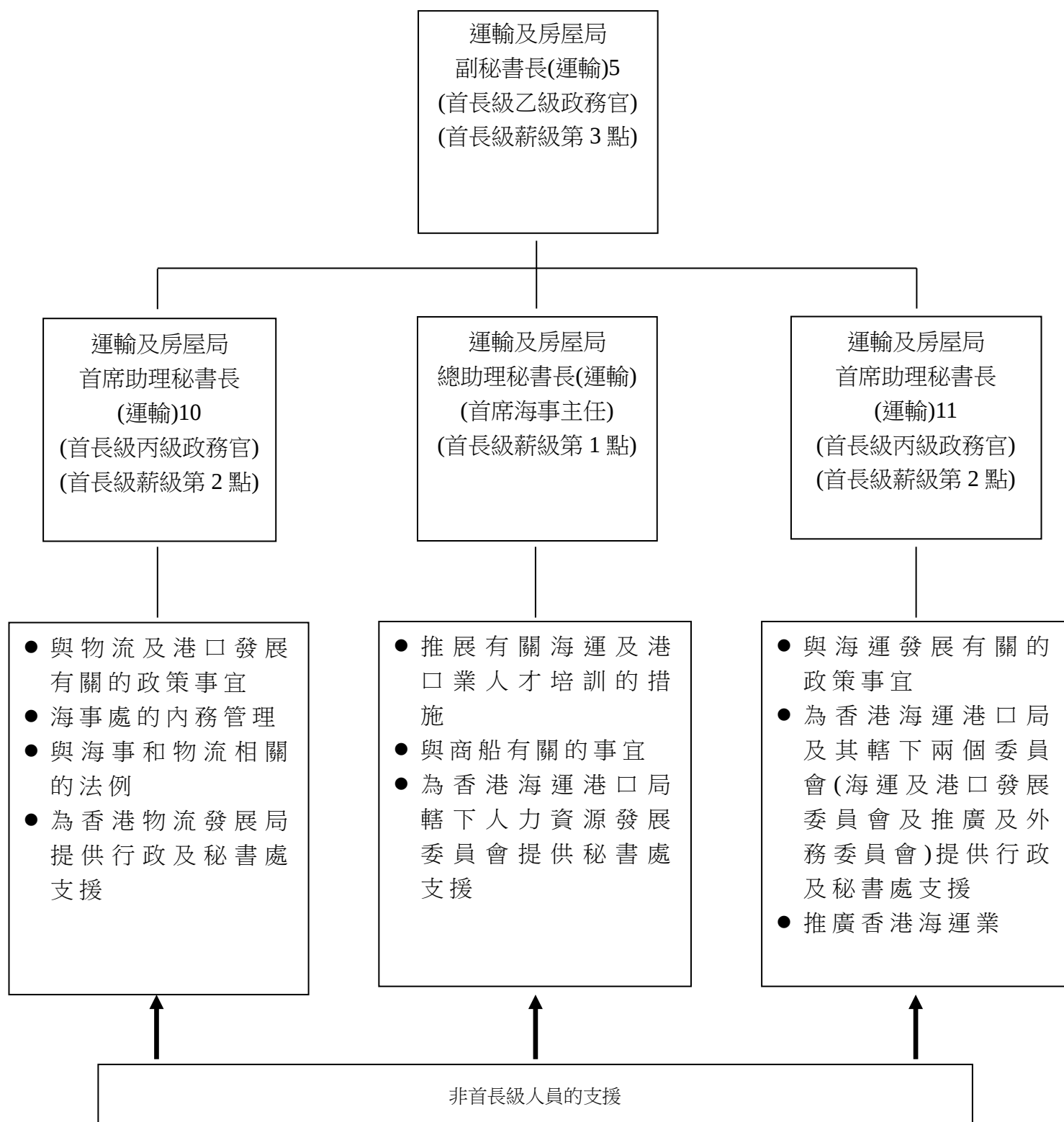
職級：首長級丙級政務官(首長級薪級第 2 點)

直屬上司：運輸及房屋局副秘書長(運輸)5(副秘書長(運輸)5)

主要職務和職責：

1. 協助副秘書長(運輸)5領導和管理香港海運港口局(海運港口局)秘書處，並跟進海運港口局及其委員會倡議的措施，包括進行本地及海外的推廣與宣傳活動或外訪、舉辦研討會和展覽，以及籌辦活動以提高社會對海運業的認識。
2. 協助副秘書長(運輸)5制訂和落實政策措施，推動香港發展高增值海運服務，促進香港海運業羣的發展，提升香港的國際海運中心地位，包括進行業界諮詢、向立法會等徵求批准以及監督相關工作。
3. 協助副秘書長(運輸)5進行專題研究以了解國際與內地市場的海運業發展趨勢，並支援海運港口局進行顧問研究／政策研究等工作。
4. 為推廣本港海運業而監督相關措施的落實工作，例如「香港海運週」和海外宣傳外訪，以期鞏固香港的國際海運中心地位。

運輸及房屋局運輸科
第五分科組織圖



**運輸及房屋局(運輸科)
其他首席助理秘書長的主要職責**

所有運輸及房屋局(運輸科)的首席助理秘書本身的職務已極為繁重。他們的主要職責和工作重點如下。他們沒有餘力承擔擬議的首長級丙級政務官編外職位(首長級薪級第2點)的額外職責。

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸) 1

- 監督有關專營巴士、公共小型巴士、的士及電車的運輸政策
- 監督有關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
- 監督有關非專營公共巴士的運輸政策
- 監督有關協調各類公共交通服務的運輸政策
- 監督落實公共交通策略研究建議的協調工作

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸) 2

- 監督與交通諮詢委員會和交通投訴組有關的事宜
- 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
- 處理有關道路安全的決策工作
- 處理有關交通管理的決策工作
- 監督在交通管理方面應用資訊科技的工作
- 統籌本局對與交通有關的環境事宜的意見
- 監督運輸署的內部管理

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸) 3

- 就各項策略性規劃研究和區域規劃研究提供政策方面的意見，並處理所有城市規劃事宜
- 就《鐵路發展策略 2014》(新界西北項目及南港島線(西段))的落實執行提供政策方面的意見
- 與廣深港高速鐵路餘下工程及擬建港深西部快速軌道的規劃有關的決策工作
- 運輸規劃及旅遊業
- 協調整體運輸政策
- 統籌與立法會有關的事務

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸) 4

- 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
- 監督有關鐵路安全的政策
- 監督有關渡輪的運輸政策
- 監督與八達通有關的交通政策事宜
- 監督有關 "泊車轉乘計劃" 的政策和實施

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸) 5

- 與運輸基本工程計劃有關的決策工作
- 與港珠澳大橋及香港相關基建工程計劃規劃及推展有關的決策工作
- 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
- 實施已核准的工程計劃，並協助解決困難
- 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
- 監督新界西北運輸基建檢討
- 監督路政署的內務管理

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸) 6

- 監督有關車輛牌照、司機駕駛執照及駕駛訓練的政策事宜
- 監督過境旅遊巴士、出租汽車及私家車的配額管制制度
- 監督各陸路通道的過境車輛交通
- 統籌本局對過境交通事宜的意見
- 監督跨境渡輪服務和跨境渡輪碼頭的運作
- 監督與交通審裁處有關的事宜

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸) 7

- 制定運輸及鐵路發展策略
- 就《鐵路發展策略 2014》(位於市區及大嶼山的項目)的落實執行提供政策方面的意見
- 就西港島線項目的餘下工作提供政策方面的意見
- 監督沙田至中環線項目的實施
- 監督主要道路項目的檢討
- 監督有關《第三次整體運輸研究》及《第二次鐵路發展研究》的運輸模型修訂
- 負責《鐵路條例》的整體執行事宜及根據《鐵路條例》處理反對意見

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸) 8

- 協助與機場發展有關的政策事宜，監督機場管理局的內務管理
- 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

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸) 9

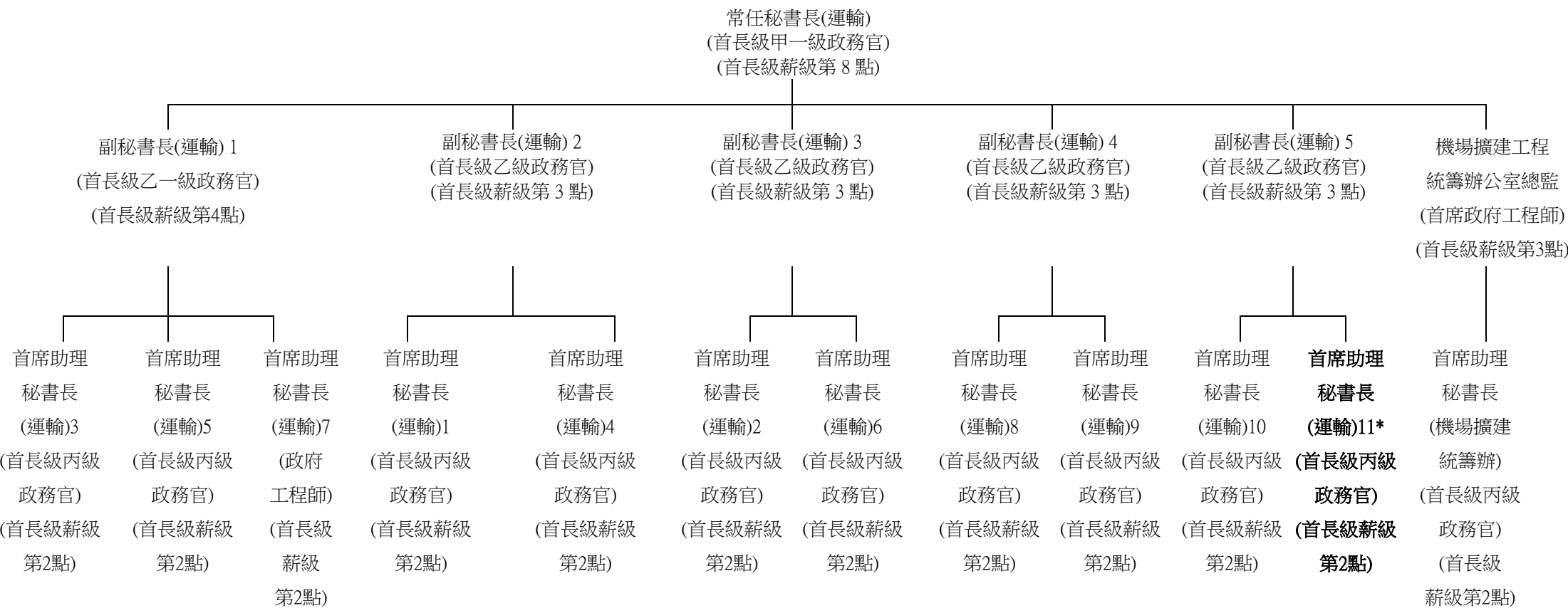
- 協助與民航管理有關的政策事宜，負責民航處的內務管理
- 負責有關東南亞、東北亞、澳大利西亞及美洲的民航服務談判／航空運輸政策；以及亞太經濟合作組織、經濟合作及發展組織和世界貿易組織的過境協定和航空運輸相關事宜
- 擔任空運牌照局秘書

首席助理秘書長(機場擴建統籌辦)

- 協助就三跑道系統計劃，制定發展及落實的整體策略
- 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
- 協助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
- 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
- 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

備註：第五分科下首席助理秘書長(運輸)11 及首席助理秘書長(運輸)10 的主要職責載於 附件一及二。

運輸及房屋局(運輸科)
現有和擬議組織圖[#]



註

不包括低於首長級薪級第 2 點的職位
擬改為常額職位的首長級丙級政務官編外職位