

## 立法會CB(2)1196/15-16(01)號文件



公共巴士同業聯會有限公司  
Public Omnibus Operators Association Limited

九龍上海街 450-454 號慶華商業大廈 7 樓 B 室  
Unit B, 7/F., Hing Wah Commercial Building, 450-454 Shanghai Street, Kowloon.  
電話：2782-0911 傳真：2782-0935 電郵：pooa@netvigator.com

傳真 2185 7845 及電郵 panel\_m@legco.gov.hk

立法會人力事務委員會

秘書處 鈞鑒：

### 「根據「補充勞工計劃」輸入外地勞工」意見書

就「補充勞工計劃」輸入外地勞工一事，本會特致函予貴委員會表達業內的意見，以供參照。

公共巴士同業聯會主要由非專營巴士的營辦商組成。非專營巴士以中小型企業為主，提供服務範疇涉及校車、屋邨巴士、僱員、酒店及旅遊接送等。根據政府的統計數字顯示，截至 2016 年 2 月底非專營巴士牌照總數目為 7,040，另外還有 600 多台私家巴士及 2,000 多台保母車，粗略計算市面現時約有一萬台非專營巴士，而近年這一萬台非專營巴士就正受著司機嚴重短缺的問題所困擾。

本會認為政府以往將「補充勞工計劃」過於聚焦在建造業上，目前本港多項基建工程同期上馬，現出勞動人口短缺現象。建造行業能在合理情況下較容易申請補充勞工計劃，除一般鋼筋屈紮、混凝土及搭建竹棚外，建造業亦需要大量懂得駕駛重型車輛之駕駛員。而大部份持有重型車輛、拖頭及貨櫃車等牌照的人士通常也同時領有駕駛巴士或小巴的牌照；唯根據「補充勞工計劃」，駕駛員這類工種通常不會獲得批准。

近年建造業為趕緊追回多項滯後的工程，往往以超乎常理之高薪酬聘請工人，在高薪的利誘下，大部份客運業的駕駛員寧願轉投從事建造業。就算客運業的經營者為挽留人手不斷調高薪酬，但仍未能跟上建造業的薪酬水平。這現況大大增加本業界的經營成本，而作為中小型企業又難以任意向客戶提出加價的請求，更無法像部份基建項目，在發現預算儲備不足時便向立法會申請追加額外撥款。

承上所言，非專營巴士的營辦商多為小本經營，不同於有充足資源的專營巴士企業，故其根本不可能投放額外資源為駕駛員提供職前或在職培訓；在缺乏年輕人仕入行的情況下，就業年齡老化問題日趨嚴峻。目前大部份駕駛私家保母車的駕駛員平均年齡約六十歲。相信一位年約六十歲的駕駛員於路面長時間駕駛，稍為精神不足，便會對乘客或其他道路使用者構成性命安全威脅。

在上述內外不利因素的夾擊下，本業界正處於水深火熱的困局。本會促請政府協助業界成立培訓中心，有效地培訓駕駛員，藉此吸收新血，提高業內的服務質素。另外，正如前文提及大部份持有巴士牌照人士同時亦會領有其他車種牌照，本會希望政府能清晰檢視整個運輸業界，同時擁有超過一個牌照的人士之確實數目，以免不實數據誤導相關的政府政策研究部門，因而作出不確的舉措。

本會深信僱傭雙方並不存在對立局面，若市場因政府的政策引致失衡現象，協助業界解決問題，政府實是責無旁貸。祝  
政安！



公共巴士同業聯會  
主席黃良柏謹啟

二零一六年三月二十二日