



## 城巴有限公司職工會 (職工盟成員)

CITYBUS LIMITED EMPLOYEES UNION (Affiliated to HKCTU)

九龍彌敦道 557-559 號永旺行 7 字樓

7/F., WING WONG COMMERCIAL BLDG., NATHAN ROAD, KLN, H.K.

電話/Tel: 2770 8668 傳真/Fax: 2384 0261

### 6月20日立法會人力事務委員會

#### “改善建造業及職業司機的職業安全及健康狀況的措施”意見書

主席先生：

巴士公司的營運模式，對車長及其它部門僱員產生不同程度的影響，有間接的、有直接的，還有對僱員的心理及生理也有影響。本會就以上情況作出報告：

#### 對僱員間接的影響

1. 處理投訴：巴士公司接到投訴，無論是否真確，它的回覆都是會有適當的處分。這種處事方式會做成錯覺，每次投訴也會成立。投訴次數不斷增加，車長接信及被跟車、面見情況越來越多，車長感到的壓力隨之增加，至使恐懼會失去工作及產生不滿、不信任。
2. 營運巴士不足：由於巴士公司為了減輕營運成本，未有購買足夠數量的巴士運作，車長要經常跳飛機及站長不斷分配巴士去維持班次，站長又要將日修、夜修、做廣告、月驗等等，安排巴士回廠。車長及站長日日夜夜去應付這些不必要的情況，他們每天處於極度緊張狀況，最終導致他們倒下。
3. 編更：經常更改上班時間及地點，最高記錄是一個月改4次（每星期都改），本會每次與公司開交流會都提出此問題，為甚麼要經常改時間表？資方每次都說，要配合營運需要。經常重複這個動作，導致車長遲到及返工地點出現錯誤，另引致他們休息不安寧，產生精神緊張，工作上出現不必要差錯，而錯誤可能產生嚴重的後果。員工除了要負刑責外，引致家庭出現極大轉變，嚴重的可能家破人亡。長期出現招聘車長困難，長期處於人手緊絕，編更部員工被迫經常找車長例假返工。追本溯源是因為薪金與責任不成正比，導致人手流失嚴重，間接加重編更部員工壓力。

#### 對僱員直接的影響

1. 被迫做長工時工作：巴士車長工資結構由底薪及超時工作補水兩部份組成，但是底薪一直偏低，員工要維持家庭支出就一定要靠超時(OT)補水。雖然運輸署已經各巴士公司發出指引，規定了巴士車長的工作時間，但是指引規定巴士車長每日最長工時不多於14小時，6天工作制的情况下每星期足足84小時！長時間工作令司機長期處於疲勞駕駛的狀態，對道路安全構成嚴重的危機，對司機身心及精神也造成極大壓力。



## 城巴有限公司職工會 (職工盟成員)

CITYBUS LIMITED EMPLOYEES UNION (Affiliated to HKCTU)

九龍彌敦道 557-559 號永旺行 7 字樓

7/F, WING WONG COMMERCIAL BLDG., NATHAN ROAD, KLN, H.K.

電話/Tel: 2770 8668 傳真/Fax: 2384 0261

2. 行車時間：本會注意到，公司經常挑戰運輸署指引每工作 6 小時，要休息 30 分鐘。有些字軌的工作內容，工作時間是 9 個多小時，公司往往編排車長連續做 4 至 6 轉，需時約 6 小時，由於有一兩轉車的行車時間編排縮短數分鐘(利用指引灰色地帶)，導致我們俗稱要“跑時間”，為甚麼要這樣做，因為如果不把行車時間縮短，公司就要在 4 轉之間，給與車長休息時間，對公司來講是要付多了資源，做成營運成本上升，還要多一個車長才能完成工作，每天 2000 多車長工作，每個字軌節省 5 至 10 分鐘不等，還有慳回很多休息時間，每年節省很多金錢，資方公然剝削僱員休息時間。
3. 合約車長：2005 年城巴資方開始招聘合約車長，合約車長薪酬福利待遇偏低及無年終酬金，是留不住人手的原因之一，而人手流失最重要原因是一份 23 個月的合約，而續約評估制度嚴苛亦是原因之一，本會在資方招聘合約車長之際，以提示資方一個無框架的評核制度，僱員得不到安全感，怎會有心情工作。而另一方面，我們接觸他們時，他們道出心底說話，坐上司機位，等於坐上被告欄，車長這份職業，壓力及責任之大可想而知。
4. 藥駕與病假問題：藥駕法例生效之後，本會留意到醫生往往開出三日藥，但很多時只會發出兩天病假，問題就在於此了。藥物份量有三日，但假紙只有兩日，司機如果不再就診便需要食住藥開工，但因為藥駕條例，司機很多時停止服藥，拖延了車長的康復時間。

### 運輸署應與巴士工會定期會面

我們幾家巴士工會，以往要與運輸署開會都十分之艱難，官員與公司有定期會面，但對工會就愛理不理。公司當然係隱惡揚善，而工會就會確切地反映實際狀況，所以我們希望運輸署定期與我們會面。

城巴有限公司職工會  
理事長 鄧善慶

2012 年 6 月 19 日