

香港貨船業總



商會有限公司

HONG KONG CARGO -VESSEL TRADERS' ASSOCIATION LTD.

本會檔案：CVTA/2016/GI001

香港中區
立法會道1號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
人力事務委員會
研究標準工時相關事宜小組委員會

郭偉強主席：

第三階段諮詢-工時政策方向 本港航運業意見書

本會-香港貨船業總商會-成立超過五十年，見證香港航運業的興盛。本會航運業經營者多為中小企；因此，本會認為香港航運業不適合推行「大框」或「小框」，應以行業實際情況制定自願性指引及豁免安排。

躉船為本港航運業重要的運輸工具，沒有安裝推動引擎，由拖輪進行拖帶往裝卸／工程地點。裝卸地點及時間視乎遠洋輪船／內地貨船／工程公司的安排，為保持效率更會通宵進行運送服務；有些更往返澳門、蛇口、鹽田及珠海等地運裝貨物，過程長達數天。躉船一般聘用3至4名船員，一人負責操作吊臂，兩人負責鈎卸貨櫃；在船隻拖帶時，船員可安排休息時間，到達裝卸／工程地點才再正式工作。

根據本港航運業的操作情況，本會認為豁免本港航運業不受工時制度監管，意見如下：

一) 加劇人力資源缺乏的情況

香港政府銳意推行高等教育，年青人普遍學歷達高中程度，他們尋求的工種是辦公室舒適工作，而一些如貨運業及建造業等需付出勞力及戶外工作的工種，難以吸引年青人加入。縱觀金融業和會計業，員工亦需長時間工作或工作不定時；因此，工時並非窒礙年青人加入的原因。政府應推動一些工業培訓，才可解決勞動力缺乏問題。

香港九龍渡船角文昌街文蔚樓21至23號三樓

21-23 MAN WAI BUILDING, 2/F, MAN CHEONG STREET, FERRY POINT, KOWLOON, HONG KONG.
Tel: 2384 7102, 2385 5221 Fax: 2782 0342 E-mail: info@cvta.com.hk Website: http://www.cvta.com.hk

香港貨船業總



商會有限公司

HONG KONG CARGO -VESSEL TRADERS' ASSOCIATION LTD.

在人力資源缺乏的情況下，若政府硬性推行工時制度監管，只會降低勞動力供應，再加上人口老化，加劇勞工短缺情況，無助本地航運業的長遠發展。

二) 增加中小企業經營成本

本港航運業不少是中小企業經營，它們財政和人力資源有限，部分企業可能被迫結業。本會認為現時本港航運業工時及加班費用是按市場自動調節，絕少出現剝削情況出現。

三) 影響本港航運業靈活運作

本港航運業以靈活見稱，彈性安排裝卸時間，讓貨物準時準點裝卸，以輔助貨櫃碼頭的不足。如實行工時制度監管，僱主須不停運送船員往偏遠裝卸點「接更」，嚴重影響裝卸效率，破壞香港國際航運形象。

四) 進一步加深本港通脹情況

本港航運業提供價廉的貨運服務（費用遠低於貨車），每天將糧油雜貨及建築材料送往香港各地，這些貨物的價格波動直接影響民生及經濟。推行工時制度所引致的額外成本，業界無奈轉嫁至市民，制度令市民承受通脹之苦。

五) 本地航運業職安意識不斷加強

本港航運業現時人手調配恰宜，拖帶期蕙船船員可輪流休息，加上近年業界注意職業安全意識，工業意外數字每年下降；因此本會認為毋需透過訂立的標準工時限制及／或最高工時上限，強行規管人手編制。

總結而言，本港航運業得以多元化發展，實有賴船東與船員間的互相協調群策群力。貴委員會在諮詢工時政策方向的同時，亦應實質了解各行業的情況，適度給予豁免，確保各行業的生存空間。

二〇一六年三月七日



香港九龍渡船角文昌街文蔚樓21至23號三樓

21-23 MAN WAI BUILDING, 2/F., MAN CHEONG STREET, FERRY POINT, KOWLOON, HONG KONG.
Tel: 2384 7102, 2385 5221 Fax: 2782 0342 E-mail: info@cvta.com.hk Website: http://www.cvta.com.hk