

立法會參考資料摘要

輸入勞工

引言

在 2023 年 6 月 13 日的會議上，行政會議**建議**，行政長官**指令**應採取以下雙軌並行的方法，解決多個行業人手嚴重短缺的問題—

(a) 根據《僱員再培訓條例》（第 423 章）第 14(3)條¹為建造業及運輸業²推行較現行「補充勞工計劃」更具彈性及程序較精簡的輸入勞工計劃；以及

(b) 優化「補充勞工計劃」的涵蓋範圍及運作。

擬議行業輸入勞工計劃

2. 我們建議根據《僱員再培訓條例》第 14(3)條推行建造業計劃及運輸業計劃，兩者的共通點如下—

¹ 《僱員再培訓條例》第 14(3)條訂明「行政長官會同行政會議可不時……批准某項計劃（『輸入僱員計劃』），而有關計劃須規定僱主必須……繳付徵款」。

² 建造業輸入勞工計劃（「建造業計劃」）擬輸入技術人員及技術工人。運輸業輸入勞工計劃（「運輸業計劃」）旨在涵蓋航空業和陸路公共交通司機行業，其餘行業例如海上交通行業並不會被涵蓋在內。對於輸入司機，在各種陸路公共交通模式中，運輸業計劃旨在輸入司機為公共小型巴士（「公共小巴」）／客車行業提供服務。

A 及
A1-A3

(a) 該兩個行業的僱主一般可在行業輸入勞工計劃下申請輸入勞工配額，惟仍須符合個別計劃的特定準則；

(b) 申請須由勞工及福利局局長（「勞福局局長」）根據《僱員再培訓條例》第 14(4)條³授予權力的相關決策局／部門指定人員⁴，按照下文第 13 至 20 段與**附件 A 及附件 A1 至 A3**詳列的審批準則作出決定；

A1-A3

(c) 每個行業輸入勞工計劃下獲批的輸入勞工配額上限不應超過**附件 A1 至 A3**所列的數目；

(d) 僱主如在行業輸入勞工計劃下成功輸入勞工，須一如「補充勞工計劃」的規定繳付僱員再培訓徵款（「徵款」）；以及

(e) 如擬輸入勞工為內地居民，僱主必須經由內地相關機構核准的對外勞務合作企業招聘輸入勞工。

優化「補充勞工計劃」的建議

3. 我們建議採用以下方法優化「補充勞工計劃」的涵蓋範圍及運作—

B

(a) 暫停執行「補充勞工計劃」下 26 個職位類別（列於**附件 B**）及非技術／低技術職位一般不得輸入勞工的規定，為期兩年；以及

³ 根據《僱員再培訓條例》第 14(4)條，勞福局局長或獲其授權的人士可分配配額予有關的輸入僱員計劃，僱主可根據計劃向入境事務處（「入境處」）處長申請僱用外來僱員及其有關簽證。勞福局局長屬《釋義及通則條例》（第 1 章）第 43 條下指明的公職人員，可根據《僱員再培訓條例》第 14(4)條把權力轉授給其他公職人員。

⁴ 就建造業而言，指定人員為發展局常任秘書長（工務）；運輸業方面，航空業的指定人員為運輸及物流局常任秘書長，公共小巴／客車行業則為運輸署署長。

- (b) 精簡「補充勞工計劃」申請的處理程序，並優化諮詢勞工顧問委員會（「勞顧會」）的工作流程。

理據

勞動人口減少

4. 由於人口高齡化，香港出現結構性勞動人口縮減。本地勞動人口（外籍家庭傭工除外）由 2018 年 368 萬人的高峰下跌至 2022 年的 346 萬人。低技術勞動人口減少約 160 000 人。勞動人口減少將無法應付香港長遠發展的需要。

建造業及運輸業的勞工需求

5. 相關決策局因應持份者的意見，已檢視個別行業勞工短缺的情況，並確定兩個行業急需輸入勞工⁵，從而應付迫切的人手需求。現闡述如下。

建造業

6. 根據建造業議會在 2023 年 2 月發表的最新人力預測報告，在 2023 年至 2027 年期間建造業技術工人和技術人員會出現顯著短缺。預計技術工人短缺人數會由 2023 年的 15 000 人增加至 2027 年的 40 000 人，而技術人員的短缺人數會由 2023 年的 4 500 人增加至 2027 年的 8 500 人。短缺人數預期在 2027 年後仍會繼續增加。我們必須採取多管齊下的措施，包括輸入勞工，應對緊迫的人手短缺問題，使政府的基建投資得以落實。因此我們建議推出行業輸入勞工計劃，詳情載於附件 A1。

A1

⁵ 建造業計劃旨在輸入技術人員及技術工人。至於運輸業計劃，公共小巴／客車行業擬涵蓋司機，而航空業則涵蓋機場的前線非管理級職位。

運輸業

航空業

7. 隨着香港在疫情過後復常，香港機場管理局（「機管局」）預計香港國際機場客運量會於 2023 年年底回復至疫情前八成，並會於 2024 年年底回復至疫情前水平。香港國際機場將需要更多人手，但機場人手在疫情期間因航空交通量大跌而流失了三成。根據機管局的估算，目前香港國際機場的人手水平（即 53 000 人）只足以有效地處理疫情前五成的客運量，而客運量已於 2023 年 4 月達至此水平。此後，人力資源的缺口預計會擴大，至 2024 年年底，將需要額外 16 000 人，當中大部分為前線非管理級職位。鑑於航空業的重要性不僅限於行業本身，亦關乎其他行業及香港經濟，因此有必要輸入勞工以確保有足夠人手，讓香港國際機場的航空交通持續復蘇。我們建議推出行業輸入勞工計劃，詳情載於**附件 A2**。

A2

公共小巴／客車行業

8. 在各陸路公共交通行業中，公共小巴行業（包括綠色專線小巴（「專線小巴」）和紅色小巴）長期面對司機短缺問題。客車行業（包括本地客車和跨境直通巴士）亦同樣面對司機短缺情況，漫長的 2019 冠狀病毒病疫情，以及相關的邊境管制和社交距離措施，均造成業內司機嚴重流失。這兩個行業的人力資源缺口估計約為 3 600 名司機。提供安全、高效及優質的公共交通服務與民生息息相關，對支持經濟復蘇亦至關重要。因此及時輸入司機對維持公共交通服務的勞動力穩定及服務可靠性極其重要。我們建議推出行業輸入勞工計劃，詳情載於**附件 A3**。

A3

其他行業的勞工需求

9. 按上述行業輸入勞工計劃輸入勞工將有助紓緩其他行業的勞工短缺問題，因不同行業的人手供應在某程度上

是相互關連，並非完全分隔。為一些行業增加輸入勞工亦可紓緩其他行業的勞工短缺壓力，令後者能夠較易聘請到本地勞工。為了讓香港可更妥善處理普遍影響不同行業的勞工短缺問題，我們建議優化「補充勞工計劃」的現有安排，詳情載於下文第 28 至 30 段。

擬議行業輸入勞工計劃

10. 擬議行業輸入勞工計劃會採用精簡的流程，在審批方面會更具確定性，相對於「補充勞工計劃」而言較具彈性。我們建議為行業輸入勞工計劃訂定下列主要準則。

涵蓋範圍和配額

11. 行業輸入勞工計劃應容許該兩個行業的僱主在符合指定準則的情況下申請輸入勞工配額。兩個行業輸入勞工計劃的配額上限為 20 000 個，建造業佔 12 000 個，運輸業界佔 8 000 個（當中航空業佔 6 300 個及公共小巴／客車行業佔 1 700 個）。「補充勞工計劃」不會接受行業輸入勞工計劃所涵蓋行業的輸入勞工申請，即建造業、航空業和陸路公共交通司機⁶。

12. 擬議行業輸入勞工計劃的涵蓋範圍和配額概述如下——

(a) 建造業——擬議計劃適用於就合資格的建造工程項目（大型公營工程可獲優先考慮）輸入建造業技術工人和技術人員。考慮到預期出現的人手短缺，現建議把整體總配額上限，初步定為 12 000 個。詳情載於附件 A1。

(b) 航空業——建議輸入不多於 6 300 名勞工，從事與機場運作相關的 10 個前線非管理級工種的工作。各

A1

⁶ 預計為公共小巴／客車業界輸入司機可以繼而紓緩陸路公共交通行業的司機短缺情況，因此「補充勞工計劃」一般不應涵蓋相關行業。

工種的附設配額會根據每個工種的招聘難度而制定。詳情載於**附件 A2**。

- (c) 公共小巴／客車行業——行走固定路線的公共小巴⁷服務營辦商（客運營業證持有人），應獲准申請配額以輸入公共小巴司機，而客車服務的現有營辦商（客運營業證持有人），則應獲准申請配額以輸入駕駛固定路線⁸的客車司機。我們建議行業輸入勞工計劃就公共小巴／客車行業批准輸入司機的配額上限不得超過 1 700 個（即在一般情況下公共小巴業配額為 900 個而客車業配額為 800 個）⁹。詳情載於**附件 A3**。

審批準則

人手比例

13. 「補充勞工計劃」下的申請一般須符合輸入勞工人數與全職本地員工人數的比例為 1:2（「人手比例」）的要求¹⁰。我們建議行業輸入勞工計劃的人手比例應依循「補充勞工計劃」，即一般為 1:2¹¹，但如相關決策局認為有充足理據，個別行業／職位可容許例外處理。

⁷ 就專線小巴而言，固定路線指經運輸署署長批准的服務詳情表所載的編定路線。至於紅色小巴循固定路線而言，則指往返相同起點和目的地並有固定行車路徑及終站的行車安排。

⁸ 就客車而言，固定路線指行駛預先指定路線的服務。

⁹ 為增加更多靈活性，並在有理據支持相關需求時優化配額分配，可調整公共小巴業和客車業之間的配額分配，但在任何時候都不能超過 1 700 個配額上限。

¹⁰ 例外情況包括得到相關決策局／部門支持的工務工程申請，以及涉及農場技工而人手需求標準由漁農自然護理署訂定的申請。

¹¹ 目前，工務工程項目在「補充勞工計劃」下的申請如獲相關決策局／部門支持，可獲「豁免」遵從 1:2 的人手比例規定。為確保本地工人優先就業，我們建議除非個別申請具特殊情況，建造業計劃下所有獲批的申請（包括就公營工程項目及基於特殊考量而批准的私營工程項目的申請），一般須遵守重設的人手比例規定。

輸入勞工的工資水平

14. 行業輸入勞工計劃下輸入勞工的工資必須不少於香港相關職位的每月工資中位數，這項規定與「補充勞工計劃」及「院舍輸入護理員特別計劃」的規定一致。

較彈性的本地招聘安排

15. 行業輸入勞工計劃應在本地招聘方面給予較大彈性，申請人如在申請時，提交已在申請前四個月內（如附件 A 所載）經相關決策局／部門所指定的途徑進行招聘的證明，應被視為已符合本地招聘的有關規定。本地招聘下的職位所提供的薪金必須不少於申請職位的每月工資中位數。在「補充勞工計劃」下，僱主須待其提出的聘用條款通過勞工處的初步甄別後，才可展開四星期的本地招聘，行業輸入勞工計劃的安排較「補充勞工計劃」精簡。

住宿安排

16. 「補充勞工計劃」的標準僱傭合約指明，僱主須為其輸入勞工提供合適和備有家具的住宿地方，並須符合標準僱傭合約附表訂明的標準。僱主可免費提供住宿地方；如否，最高可就提供住宿從輸入勞工佔用住宿地方期間須予支付的薪金扣除 10%，或實際住宿開支，以較低者為準。雖然標準僱傭合約沒有規定住宿地點，但實際上所有根據「補充勞工計劃」輸入的勞工都在香港居住。

建造業計劃於指定地點提供住宿的特別規定

17. 我們建議，根據行業輸入勞工計劃申請輸入勞工的僱主，與「補充勞工計劃」相同，須為輸入勞工提供住宿。鑑於在建造業計劃的 12 000 個整體總配額上限及建造業的特性，我們應適當處理住宿安排以免加重本地住屋供應及其他基建設施的壓力。建造業是人手密集的行業，工作主要集中於建造工地內進行，且備有統一的工人註冊

制度，較有條件協調輸入勞工的住宿安排。我們建議對建造業的輸入勞工申請訂立特別批准條件，訂明僱主在香港提供的住宿須在指定地點（詳情載於**附件 A1**），而不可於私人市場自行安排住宿。考慮到建造業的工作模式有別於其他行業（例如其他行業輸入勞工的工作場所分散各處），我們不建議將上述為建造業而設的住宿要求套用於其他行業。

輸入勞工的跨境住宿安排

18. 我們預計大部分輸入勞工基於工作需要都會居於香港。然而，我們認為可提供彈性，容許部分來自內地的輸入勞工在香港境外居住並每天往返香港工作。我們建議容許僱主選擇為其從內地輸入的勞工安排內地住宿，即（a）僱主在內地為輸入勞工提供住宿；或（b）輸入勞工在其位於內地的住所居住。我們建議「補充勞工計劃」的住宿標準大致上適用於（a）而非（b）。僱主將須向相關決策局／部門提供有關輸入勞工住宿地方的資料。跨境住宿的選項將適用於擬議的建造業及運輸業輸入勞工計劃、「院舍輸入護理員特別計劃」和「補充勞工計劃」。

其他條件

19. 為避免疑問，每個行業輸入勞工計劃將被視為《僱員再培訓條例》第 14(3)條所界定的政府輸入僱員計劃。根據《入境條例》（第 115 章）第 2(4)(a)(v)條，在政府輸入僱員計劃下輸入的人士在受僱為外來合約工人期間內，不得被視為通常居於香港。

20. 有關通用準則及個別行業特定準則的更多詳情載於**附件 A** 及**附件 A1 至 A3**。

計劃的行政管理

21. 一般而言，在每個行業輸入勞工計劃的申請期內接獲的申請，將由相關決策局／部門審批，並會徵詢勞工處

的意見，惟不可超出個別行業的整體配額。實際推行模式如各附件指明，或會因應某些特定行業的情況而有所不同。相關決策局／部門將負責推行屬於其職權範圍的行業輸入勞工計劃，而勞工處將繼續就與勞工法例相關的事宜採取行動。

22. 相關決策局／部門會審視接獲的申請文件，並向勞工處和入境處索取申請僱主¹²的不良紀錄（如有）作考慮。一如「補充勞工計劃」，僱主在收到有關審批當局發出相應的申請結果通知書後，可向入境處提交簽證／進入許可申請。

23. 為保障輸入勞工的權益，一如「補充勞工計劃」的安排，行業輸入勞工計劃會強制僱主與每名輸入勞工簽訂標準僱傭合約，並須安排輸入勞工在抵港八星期內參加僱傭權益簡介會。每名輸入勞工會獲提供一份其僱傭合約的副本。

24. 根據「補充勞工計劃」的現行安排，輸入勞工會先獲簽發為期 12 個月的簽證／進入許可，並須在合約期中段申請延長逗留期限以涵蓋 24 個月合約期的餘下時間。為進一步精簡程序，我們建議入境處把根據行業輸入勞工計劃向輸入勞工簽發的簽證／進入許可的有效期預設為 24 個月或整段僱傭合約期（以較短者為準），並建議把上述安排擴展至透過「補充勞工優化計劃」（詳情載於下文第 28 至 30 段）輸入的勞工。僱主如欲繼續聘請在職的輸入勞工，須申請新的配額。一如「補充勞工計劃」的安

¹² 就建造業而言，總承建商應自行負責或代其分判商就合資格工程項目提交輸入勞工申請，因此申請人可能並非輸入勞工的僱主。如僱主是分判商而不是總承建商申請人，作為僱主的分判商須簽署承諾書，確認承擔僱主的一切責任（包括標準僱傭合約所載責任）。提交簽妥的承諾書和遵從所載事項會作為輸入勞工申請的批准條件的一部分。

排，我們亦建議在行業輸入勞工計劃下，僱主須就每名輸入勞工向入境處處長繳付徵款¹³。

優化「補充勞工計劃」的建議

「補充勞工計劃」的主要準則

25. 勞工處自 1996 年起負責執行「補充勞工計劃」，讓確實未能在本地聘得所需人手的僱主申請輸入技術員級別或以下的勞工。「補充勞工計劃」沒有訂定配額，但輸入屬第 3(a)段所列的 26 個職位類別及非技術／低技術工人的申請通常不予考慮。

26. 根據「補充勞工計劃」提出申請的僱主，須在申請通過甄別¹⁴後展開為期四星期的本地招聘。僱主擬提供的工資必須不少於當時擔任相類職位的本地工人的每月工資中位數。

27. 「補充勞工計劃」的申請會傳閱給勞顧會以徵詢委員的意見，然後由勞工處處長視乎情況決定批准或拒絕申請。近年大部分「補充勞工計劃」的申請，由接獲申請起計約需時五個月處理¹⁵。

¹³ 現時徵款為每名輸入勞工每月 400 元。上述條文只適用於輸入技術員級別或以下勞工的「補充勞工計劃」，而不適用於其他輸入人才計劃（例如科技人才入境計劃及一般就業政策）和輸入外籍家庭傭工計劃等。

¹⁴ 勞工處會諮詢相關決策局／部門／機構，從而確定根據「補充勞工計劃」所申請職位的工資水平不少於本地相關職位的每月工資中位數、技術水平為技術員級別或以下，以及入職條件和職責合理，才會讓申請通過甄別。

¹⁵ 如所申請的職位涉及嶄新的工種或特殊技能，勞工處需要較多時間徵詢相關決策局／部門、培訓機構、專業團體等意見，以釐訂合理的工資、入職條件、職責範圍等。如勞顧會對是否需要輸入勞工有所疑慮，則需要較多時間作諮詢。

涵蓋範圍

B

28. 目前的人手短缺問題遍及香港不同行業，明確顯示「補充勞工計劃」下 26 個職位類別（**附件 B**）一般不得輸入勞工的規定已不合適。務求在確保本地勞工優先就業及容許僱主有較大彈性根據「補充勞工計劃」申請輸入勞工之間取得適當平衡，我們建議把上述規定暫停執行兩年¹⁶。「補充勞工計劃」的其他主要規定，包括四星期本地招聘和就每宗經甄別的申請諮詢勞顧會的安排，將維持不變。

運作

29. 與此同時，我們建議實行下列措施以精簡「補充勞工計劃」申請的處理程序——

- (a) 加強向僱主發放申請資訊——處理「補充勞工計劃」申請所需時間受到多個因素影響，包括申請僱主是否迅速提供所需資料。為縮短處理時間，勞工處會為僱主舉辦全新簡介會，解釋申請所需提交的資料，亦會公布常見申請職位的入職條件、職責範圍及每月工資中位數，供僱主參考。
- (b) 精簡申請資料的核實程序——現時，每宗申請經甄別後，勞工處的勞工督察會與申請僱主聯絡，安排巡查辦事處和擬輸入勞工的工作地點，核實有關資料（稱為「審批前巡查」）。勞工處會以審視文件，並按情況向僱主進行電話或書面詢問代替審批前巡查。在第五波疫情期間暫停審批前巡查證實上述措施有效。勞工處會重新調配相關資源以加強調查輸入勞工就懷疑僱傭權益受損提出的投訴。
- (c) 優化諮詢勞顧會的工作流程——現時，在勞工處處長視乎情況決定批准或拒絕申請前，勞工處每月均

¹⁶ 為避免疑問，「補充勞工計劃」不會接受行業輸入勞工計劃所涵蓋職位類別及職位的輸入勞工申請。

會向勞顧會委員傳閱每宗「補充勞工計劃」申請的建議，連同個案撮要，尋求委員意見。為優化諮詢的工作流程，勞工處會採用表列形式提交建議重點，取代個案撮要；如有需要亦會增加向勞顧會傳閱申請的次數，以及將勞顧會審閱每批申請的時間，由現時的七個工作天縮短至四個工作天。

30. 勞工處近年處理「補充勞工計劃」的申請，大部分在接獲申請後約需時五個月處理。在推行擬議優化措施的同時，勞工處會公布績效指標，在三個月內完成處理該計劃下通過甄別的申請，讓僱主更清晰理解處理申請的時間。「補充勞工計劃」亦會易名為「補充勞工優化計劃」，反映經優化的措施。

加強本地工人培訓及就業機會的措施

31. 為紓緩人手短缺問題，政府已通過培訓及就業服務推出多項措施，增加多個行業的本地人手供應。僱員再培訓局（「再培訓局」）為合資格僱員提供逾 700 項培訓課程，涵蓋 28 個行業，現時一年提供逾十萬個培訓名額，服務對象為 15 歲或以上，學歷在副學位或以下的人士。為鼓勵及支援更多僱員接受培訓，從而提升他們的就業能力，我們計劃調高指定再培訓局課程學員的再培訓津貼的每月限額。

32. 職業訓練局（「職訓局」）為特定行業而設短期的職前及在職培訓課程，提升僱員的就業能力，涵蓋電機、汽車、海事服務、酒店、飲食及旅遊等行業，每年提供約十多萬個培訓名額。職訓局亦提供學徒訓練計劃及工科畢業生訓練計劃等其他職業培訓服務，配合業界對專業技術人員的需要。

33. 此外，我們會採取以下措施加強建造業及運輸業本地工人的培訓及就業機會——

A1

- (a) 建造業——我們一直推行一系列的措施，改善建造業本地勞工的培訓和就業情況，當中包括自 2010 年起撥款合共 16 億元資助約 40 000 個培訓名額，並落實措施以完善升學及職業發展階梯。此外，我們亦致力推動科技應用以減少人手需求，以及加強推廣以吸引新人入行等。當局會繼續加強相關工作，應對業界的人手需求。詳情載於**附件 A1**。

A2

- (b) 航空業——政府會繼續支持本地機場員工培訓，向青年人提供實習機會，並由「海運及空運人才培訓基金」和香港國際航空學院，向本地勞工推廣航空業的機遇。機管局亦會繼續支援航空業界的招聘工作，並探討擴大目前的機場人手共享計劃，應付機場人手短缺的情況。詳情載於**附件 A2**。

A3

- (c) 公共小巴／客車行業——運輸署現已推行多項措施，協助和鼓勵業界在本地招聘人手。有關措施包括放寬申請商用車輛駕駛執照的規限、協調業界參加各種就業計劃、推出培訓課程並提供培訓津貼，以及促進業界開拓多元化的本地招聘渠道等。展望未來，我們將同樣為本地司機提供輸入司機所接受的培訓。運輸署會與再培訓局合作，向有意加入相關行業的本地司機推廣有關培訓課程，詳情載於**附件 A3**。

其他方案

34. 政府一直致力加強培訓以增加本地技術工人和技術員的數目，然而本地招聘的成效仍落後於本港多個行業（特別是建造業及運輸業）的人手需求增長。雖然我們或可在技術層面調整「補充勞工計劃」的行業特定準則，但由於上述兩個行業需要輸入的勞工數目較多，涉及「補充勞工計劃」的調整預計不能把程序及處理申請時間精簡和縮短至上述兩個行業所需程度。

35. 「補充勞工計劃」現時適用的工種一般不包括「司機」，而該計劃經優化後會暫停此限制，為期兩年。我們已考慮該計劃經優化後的適用範圍。就公共小巴／客車行業而言，司機短缺問題一直困擾公共小巴行業，以及隨着經濟復蘇，客車司機的需求不斷增加，我們認為擬議行業輸入勞工計劃能更有效協助應對這兩個行業司機嚴重短缺的問題。

推行時間表

36. 推行時間表如下：

諮詢勞顧會	2023 年 6 月 19 日
諮詢立法會人力事務委員會	2023 年 6 月 20 日
推出行業輸入勞工計劃	2023 年 7 月
推出「補充勞工優化計劃」	2023 年第三季

37. 我們的目標是在 2023 年 7 月推出建造業、航空業及陸路公共交通司機行業的行業輸入勞工計劃，屆時會開始接受和處理申請。我們會定期就行業輸入勞工計劃的實施情況向勞顧會匯報。我們會在這些計劃推出後的六個月內（即 2024 年第一季左右）檢討推行情況，以期優化行業輸入勞工計劃的設計及執行細節。

38. 我們的目標是在 2023 年第三季推出「補充勞工優化計劃」，並會在計劃的兩年期屆滿前適時作出檢討，包括暫停執行該計劃下 26 個職位類別及非技術／低技術職位一般不得輸入勞工的規定。

建議的影響

C1-C4

39. 有關建議對經濟、財政、公務員和可持續發展會有影響，詳情載於**附件 C1 至 C4**。至於對財政及公務員的影響，負責執行擬議行業輸入勞工計劃、處理簽證／進入許可申請，以及推行「補充勞工優化計劃」的決策局／部門會按既定機制提供理據要求增撥資源。

C1

40. 擬議建造業計劃對家庭及社會會有影響，詳情載於**附件 C1**，而擬議運輸業計劃和「補充勞工優化計劃」則沒有這些影響。上述所有建議對生產力、性別議題及環境沒有影響。

41. 上述建議符合《基本法》，包括人權方面的條文。

公眾諮詢

42. 我們會就推行行業輸入勞工計劃和「補充勞工優化計劃」諮詢勞顧會、立法會人力事務委員會及相關行業，並會在敲定行業輸入計劃和「補充勞工優化計劃」的推行和運作細節時適當考慮收到的回應及意見。

宣傳安排

43. 我們會舉行記者會和在同日發出新聞稿，以及就每個行業輸入勞工計劃及「補充勞工優化計劃」安排一名發言人處理傳媒及公眾查詢。

查詢

44. 有關參考資料摘要的查詢，可與勞工處助理處長（發展）羅瑞芳女士聯絡（電話：2852 4148）。

發展局
運輸及物流局
勞工及福利局／勞工處

2023 年 6 月 13 日

擬議行業輸入勞工計劃
的主要共通審批準則

- (a) 員工住宿：我們會保留既定原則，即僱主有責任為輸入勞工提供住宿。一般做法是僱主應為輸入勞工安排在香港境內的住宿，但我們亦會因應部分輸入勞工的情況（例如在鄰近邊境的建造工地或機場工作），容許彈性安排在內地的住宿。其中，就建造業輸入勞工計劃（「建造業計劃」）而言，我們會施加額外條件，訂明在香港提供的住宿，必須於批核當局指定的地點（詳情載於**附件 A1**）。就內地的住宿而言，輸入勞工可在僱主提供的住宿或其本身的住所居住。所有由僱主安排的住宿，無論在香港境內或境外（工人本身的住所除外），均須符合就行業輸入勞工計劃簽訂的標準僱傭合約所規定的一套住宿標準。
- (b) 工資水平：行業輸入勞工計劃下輸入勞工的工資必須不少於香港相關職位的每月工資中位數，這項規定與「補充勞工計劃」及「院舍輸入護理員特別計劃」的規定一致。
- (c) 附帶福利：僱主須為輸入勞工提供本港免費醫療，包括診症、住院及牙科急診，並須支付其往返原居地與香港的旅費。上述旅費僅指工人首次入境香港及於合約屆滿／終止後返回原居地的旅費。僱主須給予每七天內不少於一天的休息日、法定假日，並在第一年及第二年的服務期滿後，每服務滿 12 個月便給予最少七天有薪年假。此後，根據《僱傭條例》（第 57 章）的規定，輸入勞工的有薪年假日數會隨年資遞增。
- (d) 本地招聘規定：僱主申請輸入勞工配額時，須提交在申請前四個月內透過相關決策局／部門指定人員所指定的途徑進行招聘的證明。本地招聘職位的薪金必須不少於申請職位的每月工資中位數。這項規定與「補充勞工計劃」及「院舍輸入護理員特別計劃」的規定一致。
- (e) 標準僱傭合約及繳付僱員再培訓徵款（「徵款」）：僱主必須就行業輸入勞工計劃與輸入勞工簽訂標準僱傭合約。每

份僱傭合約最長為期 24 個月。在每一合約期開始時，僱主須繳付徵款，以供僱員再培訓局（「再培訓局」）加強培訓及再培訓本地勞工。有關徵款須一筆過繳付，每名輸入勞工的徵款額按 400 元乘以僱傭合約所訂的月數計算。輸入勞工不得被視為通常居於香港。

(f) 逗留條件：入境事務處（「入境處」）施加以下逗留條件限制—

- (i) 輸入勞工來港後，必須直接受僱於同一僱主，擔任標準僱傭合約指定的職位及在指定的地點工作，而不可受僱於其他公司或次承判商；
- (ii) 一般不會獲准轉換僱主、職位或工作地點，就建造業計劃工作地點建議的彈性安排（見附件 A1）除外；
- (iii) 輸入勞工不可攜同受養人來港；
- (iv) 兩星期規定：輸入勞工由僱傭合約終止當日起計，只可在本港逗留兩星期或直至獲准逗留期限屆滿為止，兩者以較短者為準；
- (v) 批予輸入勞工的簽證／進入許可期限為 24 個月或整段僱傭合約期，兩者以較短者為準；以及
- (vi) 輸入勞工須於僱傭合約屆滿或終止後返回原居地，兩者以日期較早者為準。

(g) 人手比例：行業輸入勞工計劃的人手比例將與「補充勞工計劃」一致，即一般為 1：2（即一名輸入勞工對兩名全職本地員工），從而保障本地工人的權益，但如相關決策局認為有充分理據，個別行業／職位可容許例外處理。

(h) 招聘來自內地的輸入勞工：如擬輸入勞工為內地居民，僱主必須經由內地相關機構核准的對外勞務合作企業招聘輸入勞工。

建造業 擬議行業輸入勞工計劃的具體準則

決策局：發展局

理據

人手需求殷切

建造業聘用約 336 000 名從業員¹，佔本地生產總值 4.0%²，是推動香港社會和經濟發展的最主要動力之一。建造業正面對嚴峻的人手老化問題，約有四成熟練／半熟練工人年屆 55 歲或以上。儘管各方一直致力解決人手老化問題³，但建造業持續面對人手短缺的挑戰，原因包括香港工作人口減少（尤以較年輕人口特別顯著），以及需要支持正在規劃的基建發展。根據議會在 2023 年 2 月發表的最新人力預測⁴，建造業在 2023 至 2027 年間，技術人員、工地監督人員和技術工人將出現明顯短缺，有關情況載於下文表 1：

¹ 政府統計處《綜合住戶統計調查按季統計報告》(2023 年第 1 季)。政府統計處調查所得的 336 000 名從業員包括在調查日期前七日內曾從事建造工作的專業人員、技術人員和工人。根據建造業議會（「議會」）的資料，在 600 000 名註冊工人當中，390 000 名在過去三個月內曾從事建造工作，而在這 390 000 名註冊工人當中，約 200 000 名屬熟練或半熟練工人，其餘 190 000 名為普通工人。

² 政府統計處《本地生產總值》（年刊）（2023 年）。

³ 政府自 2010 年起撥款合共 16 億元資助約 40 000 個培訓名額（見正文第 33(a) 段）。當中包括自 2010 - 2020 年期間向議會提供合共 6.2 億元撥款，培訓約 11 100 名新工人和協助約 940 名在職工人提升技術水平，以填補在這段期間每年流失的人手。

⁴ 有關預測參考了截至 2022 年 1 月的最新建造工程量預測，並計及在 2022 年《施政報告》前已承諾的各項公共房屋和基建項目，當中包括北部都會區正在規劃的項目（例如古洞北／粉嶺北新發展區、洪水橋新發展區，以及元朗南等）、交椅洲人工島的設計和前期工程（有關前期工程對 2027 年前的人手需求只會產生有限影響）、兩個「十年醫院發展計劃」和公共房屋計劃。

表 1

	2022 年人力預測 – 人手短缺預測	
	2023 年	2027 年
(a) (i) 技術人員	2 500 – 3 000	5 500 – 6 000
(ii) 工地監督人員	1 000 – 1 500	2 000 – 2 500
(b) 熟練工人和半熟練 工人	10 000 – 15 000	35 000 – 40 000

註：上述人手短缺預測尚未計及各項紓緩措施(包括加強培訓和推動科技應用)的成效。

2. 政府持續投資基建和房屋發展，預期人手短缺的問題會在 2027 年以後持續。為解決有關人手短缺問題，我們建議簡化程序並配以合理配額上限，輸入建造業技術人員和技術工人，以助順利推展本港各項基建發展。

涵蓋範圍

輸入人員類別

3. 現行「補充勞工計劃」適用於輸入技術員級別或以下的勞工，即涵蓋建造業工人和建造業技術人員，惟過去技術人員的輸入申請並不常見。我們建議擬議計劃應涵蓋相同類別的建造業人員，即**熟練工人和半熟練工人**（以下統稱為「技術工人」），以及**技術人員和工地監督人員**（大部分技術人員／工地監督人員職位的入職要求為具備副學位程度的資格）。

合資格工程項目

4. 擬議計劃主要適用於項目價值達指明金額水平的公營工程項目。具特殊情況的私營工程項目（例如需要本地供應甚為有限的特殊範疇／工種的建造業勞工，或有例外情況應予特別考量而項目達指明水平，例如其規模），也可獲考慮。由於較大規模的公營工程項目是為提供公共基建以滿足廣大的公眾利益（例如切實解決本港房屋需求或其他基建及社會需要的公

營工程項目)，因此優先考慮此類工程有合理的理據。此外，此類工程涉及較大量人手，能夠充分運用這項行業輸入勞工計劃，以紓緩勞工短缺和推動主要工程項目按時完工。藉着輸入勞工應付大型公營工程项目的部分人力需求，有助釋放一些本地勞工回到勞動市場，供私營機構聘用。

整體配額

5. 考慮到預期的人力短缺（見第 1 段），以及推廣培訓和創新的工作將在一定程度上緩解人力短缺問題的評估，我們建議將任何時間的整體配額上限初步定為 12 000 個。這個配額上限，是以建造業技術人員及工人的總和計算。

審批準則及行政管理

6. 行業輸入勞工計劃的審批準則如下：

- (a) 發展局常任秘書長(工務)經考慮由發展局及相關部門代表所組成的**跨部門委員會**提供的意見後，**批准或拒絕配額申請**；
- (b) 諮詢由職工會、承建商協會、培訓機構及其他持份者代表所組成的**諮詢委員會**，諮詢內容涵蓋合資格工種及其工資中位數水平，以及就計劃的修訂建議例如有關合資格工程項目的範疇和配額上限提供意見；
- (c) 我們將訂定定期接受申請的日期（初步建議每季一次）；
- (d) 申請須由**總承建商提交**，可代表自己或其分判商就合資格工程項目申請（因兩者均可作為輸入勞工僱主）；
- (e) 根據議會的人力預測報告，確認所申請工種的整體人力短缺情況，並參考申請人提交的資料，以考慮申請所涉**項目對輸入勞工的真實需要**。為證明其真實需要及遵循優先聘用本地勞工的原則，申請人必須符合本地招聘要求，惟程序簡化，即是在申請輸入勞工配額時提交文件，證明在提交申請前的四個月內，已按照發展局指定的途徑進行招聘；

(f) 除非有合理理由（例如申請輸入本地供應非常有限的特殊工種技術工人）並事先取得發展局常任秘書長（工務）的同意，否則每個獲批申請的人手比例將定為 **1:2**（即 1 名輸入勞工對 2 名全職本地勞工）。為免生疑問，有關比例適用於申請人的相關工程項目所聘用的所有輸入勞工及所有本地勞工，而非按個別工種的勞工計算。目前，在相關決策局／部門的支持下，上述人手比例規定在「補充勞工計劃」下的工務工程項目可獲豁免。為確保本地勞工優先就業，我們建議在建造業計劃重設相關規定，即所有獲批的申請（包括就公營工程項目以及上文第 4 段所提及的基於特別考慮而批准的私營工程項目申請）一般須符合有關人手比例的規定，具特殊情況的個別申請除外；

(g) **員工住宿規定：**申請人須於指定地點（香港或內地），提供符合附件 A 規定的住宿（適用於計劃涵蓋的所有行業），作為每個配額申請的批准條件（見正文第 17 及 18 段）。就建造業而言，輸入勞工一般會居於香港，同時也彈性允許少數的輸入勞工在內地居住。對於將在香港居住的建造業輸入勞工，我們建議在指定地點為他們提供住宿，即由申請人在工地提供宿舍（即在輸入勞工工作的工地或同一申請人轄下的另一工地居住），又或由政府在指定地點安排的中央宿舍⁵，供合資格工程項目的輸入勞工使用。這些中央宿舍會由議會管理，並由僱主支付按收回成本的原則釐訂的租金。預期有關租金水平將與僱主現時為「補充勞工計劃」下輸入勞工所提供的宿舍租金水平相若。有關規定除了會成為批准輸入勞工配額的部分條件外，建造業輸入勞工時，有關的標準僱傭合約須訂明該項申請項目所訂定的住宿規定，例如在指定地點住宿。此做法可提供法律基礎，讓當局可以根據標準僱傭合約執法，而發展局則會留意情況，並與相關部門合作，跟進有關規定的落實情況；

⁵ 在政府完成中央宿舍的準備工作前，按行業輸入勞工計劃獲准輸入勞工的僱主可在私人市場為其輸入勞工尋找住宿地方作臨時措施。一俟中央宿舍準備就緒，申請人必須安排其輸入勞工搬入宿舍，以符合行業輸入勞工計劃下預先批准住宿的要求。

- (h) **建造業輸入勞工於特定及預先批准合約中獲准工作的地點：**鑑於建造工程性質特殊，需要不同工種的工人按次序施工，我們建議建造業計劃採用 2015 年推出的「補充勞工計劃」下的簡化程序，即在獲得批核當局事先批准前提下，容許為指定合資格工程項目輸入的技術工人或技術人員在同一申請人轄下其他工作地點工作。建造業內常見的運作模式是特定類別／工種的技術工人及技術人員只須工作一段短時間（例如數星期或數月），便可完成該項目自己須負責的建造工作（然後讓負責下一階段工種的工人接手施工），這批技術工人／技術人員可到另一工地為另一個項目工作。容許輸入技術工人及技術人員於僱傭合約期內為多於一個工程項目工作，有助更妥善分配輸入人力資源，及減少需要輸入勞工的整體數目。申請人須在配額申請中闡明於合約期內在單一申請人轄下可供輸入技術工人及技術人員工作的工程項目資料，以供批核當局事先審批；
- (i) **建築安全：**我們會規定不論項目的規模／價值都必須強制採取進一步措施加強建築安全，包括但不限於在建造工地使用「安全智慧工地監督系統」，作為批出配額的條件。這項安排有助我們持續提升建築安全；以及
- (j) **合作培訓：**參考「補充勞工計劃」的現行規定，我們會要求合資格工程項目的申請人，在現有的合作培訓計劃下為本地人員提供額外的培訓名額，該等名額不得少於獲批出輸入員工配額的百分之十，這項要求會訂為批出配額的條件。此安排有助我們繼續加強本地培訓。

加強培訓措施

7. 發展局已與教育局和職業訓練局（「職訓局」）商討，在 2022／23 至 2026／27 年度期間，以職訓局的現有資源為技術人員及工地監督人員提供更多建造業相關高級文憑課程的培訓名額。雙方均同意此舉可行，有助減輕預期的人手短缺問題。於 2022／23 學年，職訓局增加了 110 個相關全日制課程和日間兼讀制課程的培訓名額。此外，自 2023／24 學年起，教育

局把「指定專業／界別課程資助計劃」的範圍擴大至涵蓋銜接學位（包括建造學科的銜接學位）。對年輕人而言，此安排可讓自資專上院校的建造業相關學位課程變得更容易負擔和更加吸引。最近，我們在 2023 至 24 年度財政預算案中撥款 1 億 7 百萬元推行一項為期兩年的先導計劃，為 1 000 名建造業相關的兼讀制學位課程學員（涉及《2023 年撥款條例草案》中的 1 億元撥款）及 300 名建造業安全主任課程的學員（涉及 7 百萬元撥款）提供在職培訓津貼。這些措施完善建造業進修及晉升階梯，增加建造業相關高級文憑和學位課程的吸引力，是為建造業培育更多技術和專業人員的其中一個途徑。

8. 政府在 2022 年合共撥款 10 億元予議會以增加培訓名額，以培育新人和提升在職熟練／半熟練工人的技能。此外，議會亦在發展局的支援下，運用本身資源增加每年與各職工會和商會合辦的培訓計劃的名額。新增名額會用以培訓預計人手短缺工種的工人。議會運用相關資源，把 2022 至 23 年度的培訓名額由 6 000 個增至 10 000 個。截至 2023 年 3 月底，培訓計劃所取錄的實際人數已超逾 14 000 人。

9. 發展局與議會、各職工會及各承建商商會、專業學會和培訓機構等其他業界持份者合作，**推出持續進行的建造業推廣計劃**，以加強招聘工作。該計劃推廣業界的專業形象和發展機會及對社會建設的貢獻。

推動科技應用的措施

10. 政府已推行多項措施，推動建造業更廣泛地採用省時省人力的技術，包括在 2022 至 23 年度財政預算案中，向已獲撥款 10 億元的建造業創新及科技基金再注資 12 億元（即總額達 22 億元）；強制要求指定的公務工程項目採用建築信息模擬技術和組裝合成建築法；成立跨部門督導委員會，專責統籌組裝合成等高效建築技術的發展和精簡相關的審批程序；在 2023 至 24 年度財政預算案中及經《2023 年撥款條例草案》撥款 7,500 萬元⁶，研究不同的機構配置和支援措施以推動建造業應用科技等。政府會繼續大力推動科技應用，以減少建造業的人手需求。我們還會繼續加強建造業人員的技術相關培訓，

⁶ 研究(i) 成立建築研發及測試中心（3 千萬元）；(ii) 興建首座先進建造業產業大樓（3 千萬元）；及(iii) 加強「組裝合成」組件供應鏈（1 千 5 百萬元）。

使本地工人得以從提升生產力及技能的機遇中獲益。

運輸業 — 航空行業
擬議行業輸入勞工計劃的具體準則

決策局：運輸及物流局

理據

香港的航空交通受疫情嚴重打擊，其間不少機場員工因為裁員或市區內更好的工作機遇而離開航空業。根據香港機場管理局（「機管局」）的估算，航空業在疫情期間流失三成人手，其中尤以前線員工流失率最高。

2. 自 2022 年 7 月起香港的入境限制措施逐步撤銷後，香港的航空交通一直穩步復蘇。至 2023 年 4 月中，香港國際機場的客運量已達疫情前水平的 50%。根據機管局，此水平是目前機場人手能有效率處理的最高客運量。機管局預計至 2023 年年底，客運量會進一步上升至 80%。這意味着航空業的人手水平必須同時大幅增加，才能持續復蘇的步伐。

3. 為應對這個問題，航空業界在政府和機管局的協助下已加強招聘力度，例如除了公司各自招聘外，機管局亦自 2022 年與勞工處及／或勞工團體共同舉辦 8 場大型網上及實體招聘會，另有 7 場計劃於 2023 年舉辦。至今，相關招聘活動已提供近 10 000 個空缺。然而，收到的求職申請只有少於 2 000 個。

4. 機場社區亦一直致力提升機場員工福利，以助招聘及挽留員工。除了就停機坪運作推行人手共享計劃和引進自動化技術來紓緩整體人手壓力，機管局亦興建了機場員工綜合大樓，為所有機場員工提供康樂、餐飲及幼兒園設施。航空業界亦正在檢討其薪酬政策，以加強人力資源上的競爭力。員工交通方面，政府一直鼓勵公共交通營運商向機場員工提供優惠。機管局亦透過向相關巴士公司提供補貼來改善機場交通接駁，以方便機場員工通勤。此外，政府一直透過海運及空運人才培訓基金及透過支持香港國際航空學院，來支持培訓新血和現職從業員提升技能。

5. 雖然採取了上述措施，但本地招聘結果仍遠遠追不上人手需求的增長。根據機管局及業界所述，主要原因包括香港國際機場偏遠的位置為較低技術勞工在金錢和時間上帶來較高的通勤成本；疫情使人產生航空業易受打擊的印象，以及航空業在各行各業業務均在復蘇的情況下面臨人力資源競爭，尤其香港整體勞動人口本身正在萎縮。

6. 機管局預期航空業的人手需求會從目前 53 000 的人手水平升至 2024 年年底三跑道系統竣工時的 69 000 人。不過，縱使本地招聘工作絕對會持續，但單靠本地招聘亦難以填補人手缺口。因此，業界認為有需要以簡化的方法來輸入勞工以支持香港航空業持續復蘇，以及全面發揮將來三跑道系統增加機場容量後的發展潛能。我們同意業界的看法。

涵蓋範圍

7. 根據機管局的資料，約 75% 的香港國際機場空缺為前線非管理級職位，而這些職位因通勤成本相對薪金而言較高而面臨較大的招聘難度。香港國際機場是連接香港與世界，並支撐推動香港經濟的多個支柱產業的重要基建。這些前線職位對維持其高效和有序運作是必須的。我們注意到把晉升機會及薪酬待遇相對吸引的管理級職位留予本地員工會更符合本地勞工的利益。故此，我們建議航空業輸入的勞工應限於這些前線非管理級機場員工¹。

整體配額

8. 我們建議前線非管理級機場員工的輸入配額上限在任何時候為 6 300 個。這相當於相關空缺約 50%，其餘的空缺則透過本地招聘填補。

審批準則及行政管理

9. 在行業輸入勞工計劃下輸入機場員工的準則基本上與「補充勞工計劃」相同，另有以下的行業特定準則。

¹ 相關職位分為 10 個工種：(i)地勤人員、(ii)機坪服務員、(iii)機艙工作員、(iv)飛機維修技工／技術員、(v)牽引車司機、(vi)倉務處理員／貨站服務員、(vii)機械／升降台操作員、(viii)客戶服務員、(ix)飛機拖車司機及(x)維修員。

- (a) 由**運輸及物流局常任秘書長**擔任主席，並由運輸及物流局、勞工處及機管局代表組成的**跨部門聯絡小組**將會負責審批申請。機管局會向聯絡小組提供秘書處支援。
- (b) 最難透過本地招聘來滿足需求的工種會在配額分配上有較高優先度。每個工種均會獲編配附設配額以作規劃用途。運輸及物流局常任秘書長會基於聯絡小組的建議，就每宗申請作審批決定，相關考慮因素包括但不限於各工種的附設配額及申請人的營運需求，而前提是，輸入勞工是用以支持從目前水平擴展的業務，以及輸入人數不超過整體配額上限（即任何時候為 6 300 個）。建議計劃的行政程序跟正文第 21 至 24 段所載列的相同；
- (c) **申請資格和稽查要求：**所有行業輸入勞工計劃下航空業的申請人均須是機管局的特許經營商、專營商或營運許可證持有者。機管局會就收到的申請進行案頭檢查，並向勞工處及入境處索取申請人的不良紀錄（如有），以考慮相關申請；以及
- (d) **住宿安排：**我們預期大部分的輸入勞工會於內地居住。機管局會為輸入勞工每日通勤中央統籌跨境交通安排。

加強本地員工培訓和就業的措施

10. 為了促進本地就業，政府、機管局和機場社區將繼續加強本地招聘力度，並繼續改善機場員工的工作條件，例如由政府鼓勵本地公共運輸營運商向機場員工提供優惠，由機管局擴大機場人手共享計劃和增加自動化科技在機場運作上的應用，以及由航空業界探索進一步提升薪酬待遇的空間，以吸引更多本地勞工加入航空業。

11. 至於本地勞工對於往返機場的高昂交通費的關注，參與行業輸入勞工計劃下航空業的僱主須就有關僱傭合約所訂明的僱傭期（或實際僱傭期，以較短者為準），按每名輸入勞工向機管局繳交每月 400 元的款項。機管局每年亦會撥出與僱主

所付總額相若的款項。機管局將運用由僱主所得的款項及其自身撥款，減輕本地前線機場員工的交通費負擔。

12. 政府亦會透過已額外注資 2 億港元的海運及空運人才培訓基金下的各項獎勵計劃和獎學金，來加強支持培訓航空業新血和現職從業員提升技能。此外，香港國際航空學院會繼續提供不同切合業界所需技能的培訓課程，支持航空業持續發展。

運輸業 — 公共小型巴士（「公共小巴」）／客車行業 擬議行業輸入勞工計劃的具體準則

決策局：運輸及物流局

理據

《2022 年施政報告》公布，運輸及物流局會檢視運輸業的勞工短缺情況，並考慮解決方案。有關陸路公共交通業方面，我們一直致力多管齊下改善業界人手情況，包括實行多項為個別行業而設的針對性措施。在《交通運輸策略性研究》中，運輸署現已在外間顧問公司的協助下，研究各公共交通行業的人力資源狀況（「人力資源研究」）。

2. 在各陸路公共交通行業中，公共小巴行業¹長期面對司機不足及日益嚴重的高齡化問題，加上業界財政狀況越發嚴峻，在招聘司機方面難以與其他公共交通行業競爭，因此有即時需要輸入勞工。根據人力資源研究的初步結果以及與公共小巴商會的持續討論，專線小巴司機的總人數估計大概約為 6 290 人，人手不足率約為 24%（即約 1 980 名專線小巴司機），平均年齡超過 60 歲。同時，約有 16% 的公共小巴（約 700 輛公共小巴，包括專線小巴和紅色小巴）被閒置。因此，社會確有需要輸入勞工以維持公共小巴勞動力的穩定性，從而維持公共小巴服務的可靠性。

3. 至於客車²業界（包括本地客車及跨境直通巴士（「直

¹ 綠色專線小巴（「專線小巴」）按固定路線及編定班次提供服務，其服務水平和收費受運輸署規管和監察。紅色小巴則沒有編定班次服務，其路線、班次間距及收費不受規管。現時共有 3 375 輛專線小巴（佔公共小巴車輛數目約 78%）定期行駛 355 條主要路線，以及共有 974 輛紅色小巴（佔公共小巴車輛數目約 22%），行駛約 120 條紅色小巴路線。

² 「客車」指本地非專營巴士，提供不同種類的客運服務，包括住客服務、學生服務、僱員服務、旅遊服務、酒店服務、合約式出租服務及直巴服務。直巴包括前往廣東省內目的地的跨境長途巴士、前往深圳一帶目的地的跨境短途巴士、往返落馬洲邊境管制站及皇崗口岸的跨境穿梭巴士（即「皇巴」），以及往返港珠澳大橋香港口岸及珠海口岸／澳門口岸的跨境穿梭巴士（即「金巴」）。

巴」)行業)方面，自從香港與內地由 2023 年 1 月 8 日起逐步恢復正常通關後，業界一直面對司機短缺問題。跨境客運業及旅遊業在過去 3 年 2019 冠狀病毒病疫情期間已遭受重創，導致業內司機大量流失。隨着商業活動復常，對司機（尤其是旅遊巴及直巴）的需求不斷增加。由於直巴司機年過 60 歲後便不能續領內地客車駕駛證³，業界對直巴司機有迫切需求，部分合資格的客車司機被吸引轉任直巴司機，導致本地客車司機出現短缺。據人力資源研究的初步結果及與客車業界的持續討論，粗略估計客車業總共需要約 9 000 名司機而當中缺少約 1 620 名司機（其中包括約 320 個直巴司機空缺），人手不足率約為 18%。另外，現時約有 500 輛客車閒置在葵涌臨時停放點。如果這些客車在業務恢復後全部投入服務，可能需要數以千計的客車司機。因此，在漫長的疫情過後，社會確有需要輸入勞工以讓行業盡快裝備自己配合經濟復蘇。

4. 提供安全、高效及優質的公共交通服務與民生息息相關，對支持經濟復蘇至關重要。有鑑於九龍及新界新發展區（包括啟德發展區、古洞北及粉嶺北新發展區及洪水橋／厦村新發展區等）可預見的人口增長，預期未來數年對公共交通服務以及商用車司機的需求將會不斷增加。此外，由於跨境客流不斷增加，我們預計連接邊境管制站和機場的公共交通服務也有類似需求。及時輸入司機將有助於維持我們公共交通勞動力的穩定性，從而維持我們公共交通服務的可靠性。

涵蓋範圍

5. 現時行走固定路線⁴的公共小巴服務營辦商（客運營業證持有人）應獲准申請配額以輸入公共小巴司機，而本地客車和跨境直通巴士服務的現有營辦商（客運營業證持有人）則應獲准申請配額以輸入提供固定路線⁵服務的客車司機。由於輸入司機需時適應本港道路網絡和交通系統，為道路安全起見，他們宜按固定路線提供服務，這亦有助政府有效監察行業輸入

³ 《中華人民共和國道路運輸條例》第 9(2)條對跨境巴士司機訂明年齡限制，即不得超過 60 周歲。

⁴ 就專線小巴而言，固定路線指經運輸署署長批准的服務詳情表所載的編定路線。至於紅色小巴方面，則指循固定路線往返相同起點和目的地並有固定終站的服務。

⁵ 就客車而言，固定路線指行駛預先指定路線的服務。

勞工計劃。

整體配額

6. 我們建議行業輸入勞工計劃就公共小巴和客車業批准輸入司機的配額上限不得超過 1 700 個（即在一般情況下公共小巴業配額為 900 個而客車業配額為 800 個）⁶。有關配額既可合理應對公共小巴和客車業界已知的人手短缺問題，也可為本地勞動人口保留足夠的職位空缺。

審批準則及計劃管理

7. 行業輸入勞工計劃就輸入公共小巴及客車司機所訂的準則，與「補充勞工計劃」的準則基本相同，其按個別行業所訂的準則特點如下—

- (a) 由**運輸署署長**擔任主席，並由運輸及物流局、運輸署和勞工處代表組成的**跨部門聯絡小組**審批每宗申請。運輸署署長會根據聯絡小組的意見，批准或拒絕申請，以及在任何時候尚未超出相關行業輸入勞工計劃整體配額上限的情況下，決定每宗申請可輸入的司機人數。運輸署會為聯絡小組提供秘書處支援服務。擬議計劃的行政管理程序與正文第 21 至 24 段所述的程序相同；
- (b) **申請資格和稽查要求**：所有公共小巴／客車已獲發客運營業證。運輸署會就收到的申請進行案頭檢查，並向勞工處和入境事務處索取申請人的不良記錄（如有），以考慮相關申請；
- (c) **輸入司機的人職要求**：輸入司機須持有可駕駛車輛種類等同於私家車／輕型貨車的認可非本地駕駛執照一年或以上；

⁶ 在一般情況下，公共小巴司機和客車司機的配額上限分別為 900 個和 800 個，約佔公共小巴業界人手編制的 11%，以及客車業界在疫情前所需本地人手約 9%。這兩項配額應足以解決司機短缺的燃眉之急，同時保障本地司機的就業機會。儘管如此，在任何時間都不超過 1 700 個配額上限的情況下，運輸署署長會根據聯絡小組的意見調整公共小巴業和客車業之間的配額分配。

- (d) **抵港後的駕駛訓練和駕駛執照要求：**申請成功的僱主（客運營業證持有人）應作出安排，以(i)在輸入司機參加公共小巴駕駛考試（公共小巴司機適用）或公共巴士駕駛考試（客車司機適用）前，安排由合資格駕駛教師提供駕駛實習訓練；以及(ii)先行安排輸入司機參加和完成職前課程並取得課程證書，以符合申請公共小巴或公共巴士正式駕駛執照的先決條件。

運輸署會協助(i)向合資格輸入司機直接發出私家車／輕型貨車正式駕駛執照（註明車輛種類代碼(1)及(2)）；(ii)對合資格輸入司機作出以下豁免：(I)無須持有香港永久性居民身份證或其他身份證（永久性居民身份證除外），以及除《入境條例》（第 115 章）第 2(1)條所指的逗留期限外，不受任何逗留條件所限，以及／或(II)無須在緊接其申請之前，持有有效的私家車或輕型貨車駕駛執照最少一年（惟申請人須持有可駕駛車輛種類等同於私家車／輕型貨車的非本地駕駛執照一年或以上，並出示以獲取豁免）；以及(iii)在收到輸入司機的公共小巴或公共巴士駕駛實習訓練及駕駛考試申請後，向他們發出有關考試表格及學習駕駛執照。

輸入司機通過駕駛考試後，運輸署會安排向當中已完成公共小巴或公共巴士職前課程並取得課程證書的合資格輸入司機發出公共小巴或公共巴士駕駛執照。輸入司機由接受駕駛實習訓練及職前課程到完成駕駛考試，預計需時約一個月；以及

- (e) **住宿安排：**我們預期大部分輸入的跨境直通巴士司機會於內地居住；而其他公共小巴／客車營辦商則會在輸入司機的服務區域附近為他們安排住宿。

加強本地員工培訓和就業的措施

8. 運輸署將協助申請成功的僱主（客運營業證持有人），在輸入司機參加駕駛考試前為他們提供駕駛實習訓練和職前資格檢定課程，以作為他們申請公共小巴或公共巴士正式駕駛執照的先決條件。我們建議日後應為有意投身有關行業的本地司機提供類似的培訓。同時，運輸署已推行多項措施，協助和

鼓勵業界在本地招聘人手，包括—

- (a) 降低入行門檻：運輸署自 2020 年 10 月起已放寬商用車輛駕駛執照的申請要求⁷。據其後觀察所得，持有有效公共交通工具正式駕駛執照的年輕人（29 歲或以下）數目已有所增加，這應有助長遠維持足夠數量的年輕合資格司機。如薪酬和聘用條件具備足夠吸引力，這些合資格司機或會入行成為常規司機；
- (b) 參加各種就業計劃：運輸署一直與相關的公共運輸行業合作，鼓勵業界參加各種就業計劃，例如勞工處轄下的中高齡就業計劃。該計劃旨在通過向僱主發放在職培訓津貼，鼓勵聘用 40 歲或以上的失業求職人士為全職或兼職長工，並為他們提供在職培訓；
- (c) 開拓多元化的本地招聘渠道：運輸署聯同相關的公共運輸行業，通過更多元化的渠道加強本地招聘工作，例如使用勞工處的就業選配和招聘服務，以及協助為少數族裔人士提供支援服務的非牟利機構；以及
- (d) 工作條件：運輸署會進一步檢討和完善專線小巴及客車就工時和休息時間安排的相關指引⁸，並將加強合規檢查以確保司機福利得以保障。

9. 此外，再培訓局已與香港工會聯合會及香港駕駛學院攜手合作，提供公共小巴司機職前課程。如符合資格的學員修習及完成公共小巴司機職前課程和通過筆試，便可獲資助有關課程費用。運輸署會繼續與再培訓局及相關培訓機構合作，以徵款提供資助，為有意加入相關行業的本地司機推廣有關培訓課程。

⁷ 由 2020 年 10 月起，商用車輛駕駛執照申請人必須持有私家車或輕型貨車正式駕駛執照的年期已經縮短。申請人如已完成私家車或輕型貨車的一年暫准駕駛期，則在獲取相應車輛類別（即私家車或輕型貨車）的正式駕駛執照後，便即時符合資格申請商用車輛的學習駕駛執照或正式駕駛執照，無須按過往規定持有私家車或輕型貨車（視乎何者適用而定）正式駕駛執照至少兩年。

⁸ 根據運輸署公布的專線小巴司機工時及休息時間安排指引，僱主不得要求輸入勞工在連續 24 小時的期間內執行駕駛職務超逾 11 小時（不包括休息及用膳時間），超時工作包括在內。根據運輸署公布的非專營巴士司機工時指引，僱主不得要求輸入勞工在連續 24 小時的期間內執行駕駛職務超逾 11 小時（不包括休息及用膳時間），超時工作包括在內。運輸署將會檢視上述指引。

附件 B

通常不包括在「補充勞工計劃」下的職位類別

1. 營業代表	14. 整熨工
2. 售貨員	15. 髮型師
3. 侍應生	16. 貨倉管理員
4. 接待員	17. 裁剪工
5. 收銀員	18. 裁床工
6. 初級廚師	19. 檢查工
7. 食品加工工人	20. 送貨員
8. 文員	21. 駕駛員
9. 銀行櫃檯員	22. 清拆工
10. 電腦／打孔機操作員	23. 石工
11. 電話接線生	24. 噴漆工
12. 布草房服務員	25. 渠工
13. 洗衣工人	26. 補漏工

建造業 擬議行業輸入勞工計劃的影響

決策局：發展局

對經濟的影響

鑑於本地勞動力逐漸減少，惟對建造業技術人員、工程監督人員，以及熟練和半熟練工人的人手需求卻日益增加，有關建議對紓緩預期未來數年的人手短缺問題至為重要。如建造業人員人手供應充足穩定，政府的基建投資將得以落實，成為復蘇的主要動力，提升市民的生活質素，支持香港的長遠發展並增強競爭力。

2. 上述擬議行業輸入勞工計劃採用更具彈性和更精簡的程序輸入勞工，以增加建造業人手的總供應量，有助緩解預期未來數年因建造工程量增加而導致建築費用中的勞工成本上漲的壓力。

對財政和公務員的影響

3. 與「補充勞工計劃」相同，上述擬議行業輸入勞工計劃將規定僱主須繳付僱員再培訓徵款（「徵款」），現行的徵款額為每名輸入勞工每月 400 元。徵款由入境事務處（「入境處」）處長收取。按照「補充勞工計劃」的現行安排，收取的徵款會存入入境處設立的存款帳戶。每個財政年度所收徵款連同累算利息估計為 5,760 萬元。入境處會將有關款項轉交僱員再培訓局（「再培訓局」），並按收回成本的原則，向再培訓局收取為其提供代收徵款服務的行政費用。按 2023-24 年度價格水平計算，每個財政年度從行政費用所得的收入預計約為 53 萬元。
4. 發展局將需投放額外資源設立一組人員落實建議，包括處理總承建商提交的申請、檢查申請文件是否符合審批準則、處理查詢，以及為諮詢委員會與跨部門委員

會提供秘書支援服務。勞工處亦需調撥額外資源，以應付推行有關建議後增加的工作量，例如就勞工法例相關事宜採取執法行動、接獲投訴後處理勞資糾紛／申索，以及為輸入勞工舉辦僱傭權益簡介會等。此外，入境處亦需要額外資源推行有關建議，包括處理相關的簽證／進入許可申請。

對可持續發展的影響

5. 有關建議將有助輸入更多建造業工人和技術人員，以應付建造業因各項基建項目和發展計劃而逐漸增加的人力需求，有利建造業界的可持續發展。

對家庭的影響

6. 有關建議將便利輸入更多建造業工人和技術人員，有助基建和房屋項目按時完成。對於有住屋需要的家庭而言，有關建議有助紓緩居住環境擠迫的問題，從而改善家庭關係。

對社會的影響

7. 新基建項目和發展計劃是推動香港未來發展的引擎，既可為下一代帶來大量機遇，亦能夠滿足社會對基建的需要。有關建議將有助避免個別工種的工人供應出現樽頸問題，造成連鎖效應影響其他工種的工作流程，導致整個建造過程出現延誤，繼而對項目推展和成本管理造成負面影響。按時完成基建項目，為廣大市民提供公共房屋和其他社區設施（例如醫院、學校、交通設施和康體設施等），有助滿足社會需求。另一方面，這亦有助提升香港在區內的經濟競爭力，同時將生活成本維持在合理水平，以吸引更多人才來港。

運輸業—航空行業 擬議行業輸入勞工計劃的影響

決策局：運輸及物流局

對經濟的影響

建議會增加航空業的勞工供應，有助香港國際機場航空交通復蘇。

對財政和公務員的影響

2. 與「補充勞工計劃」相同，上述擬議行業輸入勞工計劃將規定相關航空界別公司須繳付徵款，徵款額為每名輸入機場員工每月 400 元。徵款會由入境處處長收取，並依照「補充勞工計劃」的現行安排存入入境處設立的存款帳戶。入境處會把收到的徵款連同累算利息（估計每個財政年度為 3,024 萬元）轉交再培訓局，並會按收回成本的原則，向再培訓局收取為其提供代收徵款服務的行政費用。按 2023-24 年度價格水平計算，每個財政年度從行政費用所得的收入預計約為 43 萬元。

3. 運輸及物流局內部需要額外人力資源來監察計劃的執行情況。運輸及物流局會利用內部資源，應付相關需求。勞工處將需要額外資源，以應付有關建議帶來的工作量，包括就違反勞工法例採取執法行動、在接獲投訴後處理相關勞資糾紛／申索，以及為輸入勞工舉辦僱傭權益簡介會等。入境處亦須額外資源推行有關建議，包括處理隨之而來的簽證／進入許可申請。

對可持續發展的影響

4. 建議會便利輸入更多前線非管理級機場員工，以應付航空業的需求，有助行業的可持續發展。

運輸業—公共小型巴士（「公共小巴」）／客車行業 擬議行業輸入勞工計劃的影響

決策局：運輸及物流局

對經濟的影響

有關建議會增加公共小巴和客車行業的勞工供應，有助業界提供安全穩妥而高效的公共運輸服務，亦可配合我們在漫長疫情過後推動經濟復蘇的工作。

對財政和公務員的影響

2. 與「補充勞工計劃」相同，上述擬議行業輸入勞工計劃將規定相關公共交通營辦商須繳付徵款，徵款額為每名輸入司機每月 400 元。徵款會由入境處處長收取，並依照「補充勞工計劃」的現行安排存入入境處設立的存款帳戶。入境處會把收到的徵款連同累算利息（估計每個財政年度為 816 萬元）轉交再培訓局，並會按收回成本的原則，向再培訓局收取為其提供代收徵款服務的行政費用。按 2023-24 年度價格水平計算，每個財政年度從行政費用所得的收入估計約為 35 萬元。

3. 運輸署將須投放資源，組成團隊執行建議，包括為跨部門聯絡小組提供秘書處支援服務、審核公共交通營辦商提交的申請、檢查申請文件是否符合審批準則，以及處理查詢。勞工處將需要額外資源，以應付有關建議帶來的工作量，包括就違反勞工法例採取執法行動、在接獲投訴後處理相關勞資糾紛／申索，以及為輸入勞工舉辦僱傭權益簡介會等。入境處亦須額外資源推行有關建議，包括處理隨之而來的簽證／進入許可申請。

對可持續發展的影響

4. 有關建議有助輸入更多公共小巴／客車司機，以

應付相關公共運輸行業的需求，有利業界的可持續發展。

「補充勞工計劃」擬議優化措施的影響

決策局：勞工及福利局／勞工處

對經濟的影響

有關建議能為確實未能於本地聘請合適人手擔任 26 個職位類別及非技術／低技術職位的不同行業僱主提供協助。同時，有需要透過「補充勞工計劃」申請輸入勞工的僱主亦可受惠於精簡後的處理申請程序。因此，有關建議有利維持本港競爭力。

對財政和公務員的影響

2. 根據「補充勞工計劃」，僱主須繳付徵款。現行的徵款額為每名輸入勞工每月 400 元。徵款由入境處處長收取並存入入境處的現有存款帳戶，然後轉交再培訓局。我們粗略估算推行「補充勞工優化計劃」後，每年獲批的輸入勞工人數將由過去 5 年（2018 年至 2022 年）在「補充勞工計劃」下平均約 3 700 名，增加至在「補充勞工優化計劃」下平均約 10 000 名。每個財政年度根據「補充勞工優化計劃」所收取的徵款連同累算利息估計為 9,600 萬元。入境處會按收回成本的原則，向再培訓局收取為其提供代收徵款服務的行政費用。按 2023-24 年度價格水平計算，每個財政年度從行政費用所得的收入預計約為 68 萬元。

3. 勞工處將需要額外資源，以應付「補充勞工優化計劃」下急增的申請輸入勞工人數，並同時加快處理有關申請。申請飆升將帶來龐大工作量，包括處理個案、就違反勞工法例及「補充勞工優化計劃」的規定採取執法／其他行動、處理勞資糾紛／申索，以及舉辦全新簡介會以便向僱主解釋提交「補充勞工優化計劃」申請所需的資料和為輸入勞工舉辦僱傭權益簡介會等。入境處亦須額外資源推行有關建議，包括處理隨之而來的簽證／進入許可申

請。

對可持續發展的影響

4. 有關建議將有助輸入更多勞工，以應付不同行業的人手需求，有利有關行業的可持續發展。