



致：立法會人力事務委員會議員

對政府在公共小巴/客車行業輸入外勞司機的幾點意見

在發展局、運輸及物流局、勞工及福利局/勞工處於 2023 年 6 月 13 日提交給立法會的《輸入勞工》參考資料摘要（下稱「摘要」）中，提出在就公共小巴/客車行業批准輸入司機的配額上限不得超過 1700 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）的建議。然而，一石激起千層浪，當廣大職業司機得悉這項建議後，均對運輸當局處理輸入外勞司機的手法感到強烈不滿。

其實，當媒體在今年年初報導運輸當局有意在汽車交通運輸業中輸入外勞司機以來，本會（汽車交通運輸業總工會）便在廣泛收集和整理會員的意見後，多番向運輸當局的官員表述當前公共小巴（小巴）/客車行業（直巴）所面對的工作難題和生計苦況，以及提出對輸入外勞司機的看法和具體要求（詳請參閱附件）。然而，在「摘要」中，我們可以看到運輸當局所羅列的引進外勞司機理據，根本沒有清楚合理地說明公共小巴/客車行業出現勞工短缺的真正原因。對此，本會認為，運輸當局對這些現職小巴和直巴司機的苦況選擇性地失明，使「摘要」完全缺乏說服力。

為了搪塞廣大司機的不滿，「摘要」提出一些加強本地員工培訓和就業的措施。不過，細閱內容後，本會發現這些都是運輸當局以往使用過的老套路，不但沒有毫無新意，而且這些措施在過往長時間裡都證實只是徒具形式，不能有效地解決行業司機不足的問題。當然，更為重要的，廣大職業司機最期望和迫切需要解決的改善薪酬待遇和工作條件的措施，「摘要」則只字不提。尤為甚者，「摘要」在提及可持續發展的影響時，表示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，結果令職業司機更加怒氣衝天。

不僅如此，本會早前在約見運輸及物流局局長時提出，導致現時汽車交通運輸業營運艱難的一個主要原因在於政府採取過急和過度的鐵路發展策略，並「官為」地將

其他公共交通工具設定為提供接駁服務的輔助交通工具，從而製造「一鐵獨大」，其他陸路交通工具競爭白熱化，以及前線司機營運空間大幅縮減的局面。對此，本會要求運輸當局因應現時交通運輸業的實際情況，以及當仿效內地或海外的經驗，考慮對經營困難及提供必要公共交通服務的營辦商/企業進行補貼措施，令其得以改善營運。與此同時，政府在發放這些補助時，亦應加入保障僱員和基層勞工的條款，讓職業司機賺取合理收入和安心地工作。可惜的是，運輸當局對此充取不聞，而「摘要」也是緘口不言，使運輸行業勞工短缺的問題必然長期無法得到解決，更遑論改善政府施政和造福基層勞工了。

這次運輸當局提出輸入外勞建議還有一個廣為社會人士詬病的，它完全繞過了勞工顧問委員會（勞顧會）。儘管「摘要」提出優化諮詢勞顧會的工作流程和徵詢委員的意見的安排，但是這種繞過勞顧會後才作形式上的諮詢，等同架空勞顧會，亦形成「破窗效應」，影響惡劣和深遠。不僅如此，運輸當局官員也是在事後才惺惺作態地諮詢立法會人力事務委員會，試圖把委員會變成「橡皮圖章」，影響同樣惡劣和深遠，故各位議員不得不察！

對於運輸當局無視行業勞工的訴求和工會的意見，一意孤行地強行實施輸入外勞司機的計劃，本會表達強烈的不滿。同時，本會亦希望各位議員理解到國家主席習近平去年在慶祝香港回歸二十五周年的講話中，對特區政府官員着力提高治理水平和能力有著很高的期許，亦希望特區政府官員展現良政善治新氣象，但是運輸當局的所作所為，正正是向廣大行業勞工和社會人士作出錯誤的示範，因此本會希望各位議員督促運輸及物流當局必須盡快改弦更張，認真地落實本港勞工就業優先的政策定位，協助廣大職業司機改善薪酬待遇和工作條件，從而讓他們依靠自己辛勤工作來改變自己和家人的生活。

另一方面，政府在 2023 年 6 月 13 日公佈輸入外勞建議，以及在短短十多天裡草草地進行一兩場所謂的諮詢後，便從 7 月開始實施行業輸入勞工計劃，態度極其蠻橫粗暴。在這種情況下，即使本會擁有近三萬名會員的愛國工會組織也無法與之抗衡，故在百般無奈之下，本會只好向各位立法會人力事務委員會的議員提出一些改善建議，懇請各位議員發揮監督政府的職能，從而減低對現職小巴/直巴司機的生計衝擊。這些

建議包括：

1. 由運輸署組成的團隊不能只是簡單地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，而應是設立監察聘用小巴和直巴司機的工作小組，並要求聘用外勞司機的營辦商提供相關聘用本地司機的數據（包括職位空缺的數量、基本薪金、工作時數、工作條件、福利待遇等等），避免這些營辦商只是使用外勞而不聘用本港勞工，無形中使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」）要求形同虛設的問題；
2. 設立監察外勞司機在港工作情況的專責工作委員會，並委任行業工會代表參與，透過實地巡查和抽查等方式，充份掌握外勞司機的薪酬待遇、工作安排、住宿和醫療等方面是符合相關規定。同時，應當賦予該工作委員會合理權力，終止一些屢屢違反規定和壓榨外勞司機的黑心營辦商聘用外勞的申請；
3. 勞工處和運輸署不能被動地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，而是應當更為主動地為外勞司機提供各項支援措施，如設立諮詢熱線、緊急事故支援、處理不合理工作安排等等；
4. 由勞工處舉辦僱傭權益簡介會的安排建議改為政府增撥資源或由外勞徵費中撥出款項，交給行業工會舉辦《勞工法例課程》，並安排所有到港任職的外勞司機參與，藉讓這些外勞司機在更好地了解自身權益和行業運作情況的同時，亦增加他們獲得更多支援的途徑；
5. 建議政府與內地民政部門溝通，由其負責或者邀請內地認可的社會服務機構（如工聯會內地諮詢服務中心等）提供內地司機到港工作的職業轉介服務，避免黑心中介的問題。

如對上述內容有任何查詢的話，請致電 2519-0110 與本會人員聯絡。



汽車交通運輸業總工會

2023 年 6 月 20 日

附件：參考資料目錄

1. 各車種勞工就業情況統計表。

—— 發表於本會在 2023 年 2 月 27 日舉行的「輸入外勞司機並不是靈丹妙藥 提升本港司機待遇才能正本清源」的記者招待會上。

2. 「無力解決前線司機困境 卻全力關照商家利益政府強行輸入小巴司機勢引起強烈抗爭」之新聞稿。

—— 由本會公共小巴分會在 2023 年 4 月 3 日舉行記者招待會上發表。

3. 「對於政府處理輸入外地司機的幾點意見」。

—— 由本會在 2023 年 5 月 22 日約見運輸及物流局局長時提交。

4. 「別把職業司機的憤聲疾呼當作喃喃自語 強烈抗議政府無視勞工訴求而輸入外勞」之新聞稿。

—— 由本會在 2023 年 5 月 25 日舉行記者招待會上發表。





汽車交通運輸業總工會

各車種勞工就業情況統計表

	九巴	龍運	新巴	城巴	大嶼山巴士	的士	公共 小巴	非專利巴士	貨車
基本收入（底薪）	18116	18116	18000	18100	底薪 8100、開工津貼每日 310、星期六及假期津貼每日 200、安全獎 2000、勤工獎 1500	每更約 575	500-540/日(綠巴)	大巴 16000 小巴 12000	輕型 16000 中型 18000 重型 24000 中港 28000
每天（每更）工作時間	8	9	9 小時 （有薪 7 小時）	8	9	8-12	9	10	10
每天（每更）加班時數	不定	1	1	不定	0-3	第 2 項已包括	3-5	一般非經常，旅行團車則不定時	第 2 項已包括
加班（每小時）薪金	115	113.25	125	120-150	88	/	60-70	大巴 150 小巴 100	/
資方是否有提供用膳時間（飯鐘錢）	工程部沒有	有	否	時薪沒有	有	/	部分公司沒有	有	否
資方有否工作期間提供休息安排	有，但不足	有，但不足	有，但無薪	有	有，但不足	/	部分公司沒有	有	否

	九巴	龍運	新巴	城巴	大嶼山巴士	的士	公共 小巴	非專利巴士	貨車
每天有否規定最少行駛線 路或轉數	有	否	有	有	否	/	部分公 司沒有	有，旅行車沒 有	有
每週放假日數	1	1	5 天後放 1 天	1	1	1	1	1	0.5-1
資方有否提供假期工資	有	有	否	時薪無 其他有	有	/	否	有	否
年假日數	10 日起	10 日起	10 日起	10 日起	7-14 日	/	不一定	按勞工法例	按勞工法例
有否簽署明確的僱傭合約	有	有	有	有	有	/	部分公 司沒有	有，但是替工 沒有	有
員工/司機的工作壓力	高	中	中	高	中	高	高	中	高
員工/司機流失率	高	中	高	高	中	中	高	中	低
政府對營辦商的監管是否 足夠	否	否	否	否	否	否	否	是	否

27-2-2023





無力解決前線司機困境 卻全力關照商家利益 政府強行輸入小巴司機勢引起強烈抗爭

新聞稿

對於勞工及福利局局長日前公佈政府準備容許輸入 500 名專線小巴司機的消息，即時引起廣大前線小巴司機的強烈不滿。為此，汽車交通運輸業總工會公共小巴分會今天舉行記者招待會，不但反映現時小巴司機的惡劣就業狀況，而且提出工會的立場和可能採取的跟進行動。工聯會立法會議員陸頌雄十分關注對這個事件，並出席招待會和聲援工會代表。

公共小巴分會主任陳逢源指出，由於政府一直以來都對專線小巴司機的營運採取漠不關心的態度，使行業勞工長年陷於工作和生計均十分艱難的困境。以目前專線小巴司機的就業情況來說，司機每更工作 9 個小時，也只能賺取大約 500-540 元左右的收入。換言之，也就是司機在一個月開工 26 天的話，也只是賺取 1.3 至 1.4 萬多元；倘若司機想要增加收入的話，便要大幅度增加工時。在工作條件方面，很多專線小巴營辦商都規定司機每更最少行駛線路和轉數。然而，在遇到交通擠塞或路面發生變數等情況下，這些駕駛工作往往是司機無法在正常時間裡完成。不僅如此，在繁忙時段裡，很多營辦商為了賺取更多收入，因此迫使司機連續駕駛多個小時，根本不讓他們有下車喘息的機會。在這些情況下，司機每天便要疲於奔命和面對巨大的工作壓力。在用膳時間（俗稱飯鐘錢）和假期（包括每週休息和年假）工資方面，不少專線小巴營辦商為了壓縮成本，一直沒有發放這兩個方面工資給司機，使很多人的收入更形減少。

另一方面，陳逢源表示，雖然工會在過往多年裡都要求相關政府部門重視和協助專線小巴司機解決各種收入和工作難題，但是政府只在形式上於 2015 年和 2017 年分別修訂《經營公共小巴（專線）服務的條件》和「專線小巴司機工作時間的指引」，但是至今仍然沒有加派人手進行巡查，使很多司機仍然沒法與營辦商簽訂明確的僱傭合約，而不少司機仍要被迫支付「墊底費」給公司/車主。對於這些違反相關規定的現象，由於政府部門多年來都視若無睹和沒有作出有效檢控，使上述規定仿如一紙空文，不但令現職司機遇到權益嚴重受損的問題，也在很大程度上嚇怕求職者。

對於專線小巴司機的惡劣工作條件，陳逢源認為出現人手不足是必然之事。而現職的司機則因長年駕駛小巴或者沒有其他較好的工作技能等原因，無法轉職到其他工作崗位，故近年出現司機老化嚴重的現象。按照常理來說，政府應當想方設法地改善業界司機的就業環境，吸引更多社會人士投身到這個行業之中，才是正本清源之法。可惜的是，政府官員在這次輸入外勞司機的問題上，索性完全不徵詢工會的意見，更加狡猾地繞過勞工顧問委員會，來個官商大聯歡，做法實在令人不齒。

對於社會上有本港以前也曾輸入外勞小巴司機，非新鮮事物的言論，陳逢源認為這種說法有誤導公眾之嫌。事實上，本港多年前輸入外勞小巴司機後，便發生因僱主剋扣工資和工作條件惡劣等原因，爆發司機群起抗爭行動的事件，因而在此後多年，香港社會便以此為戒地沒有輸入外勞小巴司機。不僅如此，以十分依賴外勞的新加坡為例，在2012年也曾發生外勞巴士司機集體罷工的事件，結果震驚整個新加坡社會和引發是否依賴外勞的討論。由此來說，如果政府無視現時行業司機的惡劣工作條件，不顧工會的反對意見，只是簡單粗疏地引進外地司機，那麼很可能給社會帶來不安定的隱患。

此外，倘若政府一意孤行地輸入外勞小巴司機的話，多名工會代表則表示會廣泛地收集會員的意見，然後制定下一步方案，並不排除集體到政府總部靜坐、進行司法覆核等抗爭方式。至於外勞小巴司機方面，工會代表則表示，基於「同是天涯淪落人」的考慮，會成立支援這些外勞司機的專責工作組，除了舉辦各種講座來讓他們認識香港勞工法例和規管專線小巴營運的各項規定外，也會委派工作人員來收集和跟進各項外勞司機所遇到的工作難題，協助他們爭取和保障自身合理權益。

工聯會立法會議員陸頌雄則認為政府採取先斬後奏的方法來輸入外勞司機實不可取，亦有違國家主席習近平去年在慶祝香港回歸二十五周年的講話中，對特區官員着力提高治理水平和能力的期許。對此，他將在立法會層面開展跟進工作，確保政府加強對本地勞工就業優先和改善現職小巴司機就業狀況。



汽車交通運輸業總工會
公共小巴分會

2023年4月3日

對於政府處理輸入外地司機的幾點意見

對於行政長官在《施政報告》中表示，要求運輸及物流局檢視運輸業的勞工短缺情況，並考慮解決方案後，媒體便出現大幅報導處理相關事務的官員有意以輸入外勞的方式來解決這個問題。儘管政府官員對此不置可否，但是廣大職業司機有感自己長年以來都沒有得到政府的關照，尤其是他們在長達三年的新冠疫情裡亟待政府授手援溺，結果都是好夢難成，被迫自求多福地艱難度日。在這種情況下，當廣大職業司機得悉在汽車交通運輸業裡輸入外地司機（為行文方便，下稱「外勞司機」）的建議時，自然高度關注這個事態的發展。

另一方面，對於提出輸入「外勞司機」的建議，廣大職業司機從誰能從中獲取最大利益的角度，認為這都是行業裡的大財團和資本家提出的。可是，當職業司機們環顧自己惡劣的工作環境和微薄的收入時，感到資方在社會復常之下，沒有合理地改善他們的薪酬待遇和工作條件，反而堆砌種種借口來要求輸入「外勞司機」，因此自然產生很大怨氣。不僅如此，雖然政府還沒有開誠布公地向社會大眾說明輸入「外勞司機」的取向，但是廣大職業司機隱然覺得政府官員偏聽偏信地採納資方的說詞，而且對行業勞工採取一貫任其自生自滅的方式來處理輸入「外勞司機」之問題，因此感到強烈的不滿！

為了更進一步表述本會對於輸入「外勞司機」和保障業界勞工合理權益的看法，再加上當前行業勞工和社會輿論的關注焦點較集中在輸入專線小巴司機和中港跨境旅遊巴司機方面，故本會（汽車交通運輸業總工會）在收集整理會員的意見後，提出下述看法和改善要求：

一、在專線小巴司機方面

在過往長年裡，政府都公共小巴採取不友善，甚至帶有歧視色彩的政策，使前線司機長年都飽受打壓。不僅如此，運輸當局近年更推出扼殺公共小巴生存空間的措施，如強制要求公共小巴設置速度顯示器、加設車速限制器、安裝電子數據記錄儀、規定申請

公共小巴駕駛執照的人士均須修習並完成職前課程等等，結果不但在很大程度上加大公共小巴業的營運負擔，同時增加社會人士對小巴行業的負面印象。

對於長時間在馬路上為口奔馳的職業小巴司機（由於小巴行業分為紅色和綠色小巴，其中紅色小巴主為要以租車和個體經營的司機，而綠色小巴主要是受聘的專線小巴司機，但是因應當前政府有意批准輸入專線小巴司機的問題，本會在下文只是集中討論專線小巴司機方面的內容），政府一直以來都採取漠不關心的態度，使行業勞工長年陷於工作和生計均十分艱難的困境。以目前專線小巴司機的就業情況來說，司機每更工作 9 個小時，只能賺取大約 500-540 元左右的收入。換言之，也就是司機在一個月開工 26 天的話，也只是賺取 1.3 至 1.4 萬多元；倘若司機想要增加收入的話，便要大幅度增加工時。不僅如此，行政長官在回應社會對於輸入外勞的關注時，表示政府需確保「輸入勞工的每月工資不能高於及低於行業的入息中位數」。然而，根據政府統計處在 2022 年 9 月公佈的按行業主類劃分的平均工資率中，運輸業平均每月薪金為 23253 元。在這種情況下，以現時專線小巴司機的收入來說，他們想要賺取行業平均工資水平的話，便要加班令人絕望的 140-180 小時。由此來見，整體專線小巴司機的收入水平亟待提高。

在工作條件方面，很多專線小巴營辦商都規定司機每更最少行駛線路和轉數。然而，在遇到交通擠塞或路面發生變數等情況下，這些駕駛工作往往是司機無法在正常時間裡完成。不僅如此，在繁忙時段裡，很多營辦商為了賺取更多收入，因此迫使司機連續駕駛多個小時，根本不讓他們有下車喘息的機會。在這些情況下，司機每天便要疲於奔命和面對巨大的工作壓力。在用膳時間（俗稱飯鐘錢）和假期（包括每週休息和年假）工資方面，不少專線小巴營辦商為了壓縮成本，一直沒有發放這兩個方面工資給司機，使很多人的收入更形減少。

另一方面，雖然本會在過往多年裡都要求相關政府部門重視和協助專線小巴司機解決各種收入和工作難題，但是政府只在形式上於 2015 年和 2017 年分別修訂《經營公共小巴（專線）服務的條件》和「專線小巴司機工作時間的指引」，但是至今仍然沒有加派人手進行巡查，使很多司機仍然沒法與營辦商簽訂明確的僱傭合約，而不少司機仍要被迫支付「墊底費」給公司/車主。對於這些違反相關規定的現象，由於政府部門多年來都視若無睹和沒有作出有效檢控，使上述規定仿如一紙空文，不但令現職司機遇到權益嚴重受損的問題，也在很大程度上嚇怕求職者。

對於專線小巴司機的惡劣工作條件，本會認為出現人手不足是必然之事。而現職的司機則因長年駕駛小巴或者沒有其他較好的工作技能等原因，無法轉職到其他工作崗位，故近年出現司機老化嚴重的現象。按照常理來說，政府應當想方設法地改善業界司機的就業環境，吸引更多社會人士投身到這個行業之中，才是正本清源之法。可惜的是，政府官員在這次輸入「外勞司機」的問題上，只是偏聽偏信地接納資方的說法，完全沒有徵詢本會的意見，更加刻意地繞過勞工顧問委員會，因此才會出現這種令廣大專線小巴司機滿腹牢騷的局面。

此外，社會上也傳出本港以前曾輸入外勞小巴司機，並非新鮮事物的言論，本會必須在此指出的是，這種說法有著嚴重誤導公眾之嫌。事實上，本港多年前輸入外勞小巴司機後，便發生因僱主剋扣工資和工作條件惡劣等原因，爆發司機群起抗爭行動的事件，故在往後多年裡，香港社會便以此為戒地沒有輸入外勞小巴司機。不僅如此，以十分依賴外勞的新加坡為例，在 2012 年也曾發生外勞巴士司機集體罷工的事件，結果震驚整個新加坡社會和引發是否依賴外勞的討論。由此來說，如果政府無視現時行業司機的惡劣工作條件，不顧本會的反對意見，只是簡單粗疏地引進外地司機，那麼很可能給社會帶來不安定的隱患。

綜合上述專線小巴司機的工作苦況，本會認為政府的當務之急是要求僱主透過改善僱員的薪酬待遇和工作條件來吸引社會人士投身到行業工作崗位上。對此，本會提出下述改善建議：

項目	內容
僱傭合約	僱主必須以簽署明確僱傭合約的方式來聘用所有司機。
兼職員工	僱主必須依照經修定後的「4118」僱傭合約規定來聘用司機。
按金（墊底費）	僱主不可以向其所聘用的司機收取任何形式墊底費。如有財物損失，可按照《勞工法例》的規定處理。
基本收入（底薪）	採取月薪制聘用的司機，早更司機的月薪應不低於 18000

	元，夜更司機的月薪應不低於 20000 元； 採取時薪制聘用的司機，早更司機每小時工資不低於 80 元，夜更司機則不低於 90 元； 僱主不可以採用拆帳方式來支付司機的薪金。
每更工作時間	9 小時（包括 1 小時有薪用膳時間）。
每更加班時數	最多不超過 4 小時。
加班薪金	以正常工作時薪的 1.5 倍計算，即早更司機的每小時工資提升至 120 元，夜更司機則為 135 元。
休息安排	在 9 小時工作期間，司機最少應有 1 小時的用膳時間； 在連續工作 6 小時或以上，司機便應獲用膳時間和相應薪金； 在首 3 小時的工作時間內，司機應獲不少於 15 分鐘的休息時間； 在首 3 小時以後的其他工作時間內，司機在連續從事駕駛工作每 2 小時，便獲不少於 10 分鐘的休息時間。
相連工作日的休息時間	兩個相連工作日之間的休息時間不應少於 10 小時。
行駛線路或轉數	僱主不能規定司機每更最少行駛線路或轉數。
駕駛時間	司機每更的總駕駛工作時間不應超過 10 小時。
放假日數	司機每工作 5 後，僱主應安排 1 天的休息。
假期工資	司機應獲發以底薪計算的工資，即每天不少低 700 元。
年假日數	7-14 日（按年資遞增）

年假工資	司機應獲發以底薪計算的工資，即每天不少低 700 元。
病假安排	僱主必須按照勞工法例的規定，讓司機在首年內每工作滿 1 個月，可累積 2 天有薪病假；之後每工作滿 1 個月可累積 4 天。有薪病假可在整個受僱期間持續累積，但在任何時間不得超過 120 天。
勞工保險	僱主必須為其聘用的司機購買合理的勞工保險及汽車（第三者風險）之保險，或者購買綜合汽車保險，即是全保。
法律支援	在司機遇到交通事故後，僱主必須為其聘用的司機提供適當的法律支援。
醫療保障	僱主應為其聘用的司機提供合理的醫療保障。

二、中港跨境旅遊巴司機方面

在爆發長達三年的新冠疫情裡，中港兩地在截斷病毒擴散的考量下，實施了十分有限的通關安排。在這種情況，提供中港兩地交通的跨境旅遊巴幾乎陷於全部停頓的狀態，而行業司機也資方因大幅削減職位之下，到其他行業裡暫覓職位來糊口。

在疫情結束、社會復常和中港兩地恢復全面通關之後，兩地居民對於交通服務的需要便急劇增加。在這種情況下，中港跨境旅遊巴便需要大量司機來負責駕駛工作。然而，社會上則出現很多司機（主要是駕駛香港市區至深圳入境關口/市區的司機，俗稱班車司機。為行文方便，下文將使用班車司機）嚴重不足等言論，因此需要聘請「外勞司機」來填補空缺，從而滿足市民對於中港跨境旅遊巴服務的需求。

不過，當我們探討班車司機不足的成因時，不難發現很多司機不願意重新投身到以往的工作崗位之中，主要基於：

1. 雖然一些中港跨境旅遊巴公司以月薪 2.5 至 2.8 萬元來招聘司機，但是實際工作要求則十分嚴苛，如每星期要工作 6-7 日，每天工作 12 小時，需要輪班工作，薪金也是採取底薪加上津貼和訂單（俗稱柯打費）來計算（也就是所謂多勞多得）。在這種情況，司機在工作壓力大和高強度下的每小時工資也只是 80-90 之間，因此自然大

大地降低了他們求職的意向。

2. 和行業裡的其他旅遊巴司機收入比較起來，一般司機的收入也有 2 萬多元，而且工作壓力和強度也沒有班車司機那麼大，因此很多人自然不願意選擇當班車司機。
3. 一些行業裡的旅遊巴公司在三年疫情裡遇到業務處於幾乎全面停頓之下，可能出現資金緊張和存有「收復失地」的心態，因此不願意以市場上合理的工資來招聘班車司機。事實上，當我們將 2020 年爆發疫情之前班車司機的薪酬作一個簡單比較的話，不難發現當時以大約 3.5 萬元或以上的工資水平來聘用班車司機，並沒有發生難以聘請到司機的現象。由此來說，現時班車司機的薪酬出現滯後是造成難以招聘到足夠人數的其中主要原因。

此外，由於班車司機需要駕駛旅遊巴來往中港兩地，在考慮到「外勞司機」是在內地居住，或者可以用較為廉宜的租金在內地租用地方來解決「外勞司機」的居住問題，以及有利於逃避相關部門監管等因素，故行業裡便出現需要輸入「外勞司機」的言論。

從上述的種種原因來看，本會認為中港跨境旅遊巴人手不足只是一種人為的假象，因而相關政府部門應當細心地掌握實際情況和制定有效的應對措施，而聽之任之地輸入「外勞司機」是絕不可取的。

本會提出上述改善專線小巴司機的薪酬待遇和工作條件之建議，以及探討中港跨境旅遊巴司機輸入「外勞司機」的成因和表達明確的立場，是希望政府官員以實事求是的態度來檢視現時運輸業勞工短缺的成因和制定合理解決方案。與此同時，本會亦希望相關官員，必須以本地勞工就業優先、改善本港現職司機的就業狀況、以及推動運輸行業朝著健康方向發展為基礎，有條不紊地開展各項工作，從而讓更多行業勞工相信在特區政府展現良政善治的新氣象下，他們只要辛勤工作，就完全能夠改變自己和家人的生活，符合國家主席習近平在慶祝香港回歸二十五周年的講話中，對特區政府官員着力提高治理水平和能力的期許。



汽車交通運輸業總工會

2023 年 5 月 22 日



汽車交通運輸業總工會

別把職業司機的憤聲疾呼當作喃喃自語 強烈抗議政府無視勞工訴求而輸入外勞 新聞稿

在近日媒體報導中，傳出政府計劃引入超過 500 名專線小巴司機，同時準備引入旅遊巴司機的消息，立即引起廣大職業司機的高度關注和強烈不滿。為此，汽車交通運輸業總工會在今天舉行記者招待會，表達職業司機對於政府輸入外勞的看法。

總工會發言人林天賦指出，自從社會上傳出政府有意批准引入外勞司機的以來，工會已經開展多項工作，包括收集整體會員工友的意見，開展行業司機收入調查，舉行記者招待會表達業界勞工的訴求，約見運輸當局的主要官員反映工會的意見，尋求工聯會立法會議員提供協助等等。然而，在負責處理這項事務政策官員則對於輸入外勞司機的問題則採取不置可否的曖昧態度，使廣大職業司機有感自己長年以來都沒有得到政府的關照，尤其在長達三年的新冠疫情裡被迫自求多福地艱難度日，因而感到心中憤憤不平。可是，在媒體連篇累牘的報導下，運輸及物流局局長連一個簡單的回應也沒有，結果使廣大職業更感到憂心忡忡，繼而滿腹怨氣。

對於輸入專線小巴和中港旅遊巴外勞司機的問題，廣大職業司機的看法是政府當前應當開展的工作是：明確地提高專線小巴的薪酬待遇和工作條件，並且立法規管一些損害勞工合理權益的行徑；而在中港旅遊巴方面，政府應當進行全面和深入地掌握這個車種的人力資源和薪酬狀況，不要被所謂人手不足所迷惑；在整體方面，政府也要採取保障本地勞工就業優先的政策，並透過推行各種招聘和培訓計劃，滿足市場的人力需求。可惜的是，政府似乎廣大職業司機的殷切期望置若罔聞，亦沒有採取合理的方法來解決行業人手短缺的問題，而只是想簡單地以輸入外勞了事。不僅如此，以當前這種惡劣的薪酬待遇和工作條件對於外勞司機來說，也會是一種傷害，絕不是一個負責任政府的作為。

另一方面，工會代表指出，造成現時整體汽車交通運輸業營運艱難局面的一個主要原因在於政府採取過急和過度的鐵路發展策略，但是沒有採取合理疏導措施，結果令其他陸路交通工具之間的競爭白熱化，而前線司機營運空間大幅縮減。在這種情況下，政府應當仿效內地或海外的經驗，落實行業補貼措施來協助經營困難的運輸企業，同時在提供補助時，加入保障勞工條款，讓職業司機賺取合理收入和安心地工作。

此外，儘管政府還沒有公佈輸入外勞司機的計劃和具體細節，但是媒體報導指，政府計劃參考「院舍輸入護理員特別計劃」，並毋須經勞工顧問委員會審批就可以輸入包括專線小巴和旅遊巴的外勞。對此，工會代表認為，一旦政府強行實施這項計劃的話，那麼很多職業司機，尤其是年長司機便失去工作機會，而行業勞工的工資也會在長時間裡停滯不前，嚴重影響他們的生計。不僅如此，倘若政府在輸入外勞問題上官為地撕開一個缺口的話，那麼行業裡便會以更多借口來壓低業界勞工的薪酬待遇，造成更多人不願投身到運輸行業及形成更多所謂的人手不足問題，然後再要求輸入外勞，結果形成一個惡性循環，對職業司機構成一個極大衝擊，令社會和諧與穩定發展構成很大不利影響。對於政府無視行業勞工的訴求和工會的意見，工會代表將在強行實施輸入外勞計劃後，聽取會員和行業勞工的意見，採取相應回應的行動。



汽車交通運輸業總工會

2023年5月25日