

過來人指港聘用條件略遜 難吸引大批回流

醫生缺人手 外援幫到手?



為解決「醫生荒」，當局打算對非本地培訓醫生放寬註冊限制。圖為瑪嘉烈醫院急症室。

非本地培訓醫生在港執業兩途徑

1) 報考執業資格試

醫委會每年舉行兩次執業試，非本地培訓醫生需先通過內容涉及基本科學、醫學倫理/社會醫學、內科、外科、骨科、精神科、兒科及婦產科的專業知識考試，及醫學英語技能水平測驗，之後才能報考臨床考試，分別接受內科、外科、婦產科及兒科測試。執業試合格率長期偏低，2019年舉行的第二次專業知識考試合格率只得15%。考生如果未能全卷合格，必須補考「肥佬」部分，連續5次應考者都不合格，將被禁止再應考。

2) 有限度註冊

以「有限度註冊」方式在衛生署、醫管局或本港兩間大學醫學院工作，不能私人執業，而且「有限度註冊」有效期最長3年，他們需每3年續期一次，而且晉升前景遜色，例如醫管局的「有限度註冊」醫生，最多只能晉升為副顧問醫生。

政府最新建議：

資格要求：1)在認可非本地醫學院畢業 2)在當地取得醫生註冊 3)香港永久性居民
合資格非本地培訓醫生，可豁免報考執業試，回港在公營醫療機構工作並領取專科醫生資格，5年後取得正式註冊，之後可自選私人執業或服務公營機構。



馬沛恩指香港宜居度不高。

回流醫生：放寬境外醫解人手荒
在香港出生的馬沛恩17歲到澳洲升學，之後入讀當地一所醫學院，回港前是澳洲一個醫療集團的首席醫務官，並在迪肯大學醫學院擔任臨床副教授，至2018年底因為希望女兒接觸中國文化及有較多機會與祖父母相處，毅然回港加入醫管局直至今年初才離職，期間擔任管理工作，見盡香港公營醫療體系因為人手不足，醫療事故頻生，有必要引入非本地培訓醫生。

馬沛恩在醫管局工作的短短兩年裏，在質素及安全部門每日跟進不同的醫療事故，深刻體會到香港醫護人手嚴重不足，除了醫療事故外，公立醫院的護理方式亦因為人手不足而落後於外國。不過，馬沛恩指香港的宜居度不高，估計初期吸引較多醫生回港，但他們未必長期在港發展，故長遠之策仍要考慮開設新的本地醫學院，培訓更多醫生，「培訓專科醫生最少要10年，放寬引入海外醫生雖然解決唔到長遠問題，但係現時唯一選擇，我哋應該要做，要解決現時的問題！」

公院醫生：指導「外援」憂添壓

楊萬鋒本身亦是非本地培訓醫生，他在港完成中六課程後獲「拔尖」到北京大學讀醫，2010年畢業後回港透過執業試及實習取得香港執業資格，「我考了兩次，2011年首次考試時兒科臨床試失手，第二年再考先合格，跟住就開始實習，2013年正式取得註冊。」

楊萬鋒認為，聘請非本地醫學院畢業生以縮短病人輪候時間，未必代表香港醫療質素得以改善，「佢哋未必識做手術，返到嚟都要有大佬傍住做，質素短期內不見得會大幅提升，我所屬嘅兒科未必必要做手術，但有好多專科要睇，啱啱畢業一兩年嘅（非本地培訓醫生）睇完，我哋要再睇、再簽名，令中高層醫生的工作量增加。」

楊萬鋒指出，公立醫院現時正欠缺中層醫生，更導致專科培訓名額未能增加，「如果政府決定放寬非本地培訓醫生的執業要求，對象亦應限於已具備某些國際認可專科資格的醫生，以確保所引入的醫生水平。」

楊萬鋒指公院欠中層醫生。



海外醫生：「本地薑」可當「盲公竹」

現時在澳洲執業的港人蕭惠中（圖），先後在美國、英國和澳洲行醫，有關國家均容許非本地培訓醫生憑專科資格免試執業，他說：「考試並非唯一可以確保醫生質素的制度，如果香港日後也實施免試註冊，我會認真考慮返嚟。」蕭惠中早年在美國的大學畢業，一直希望回港工作，方便陪伴年紀老邁父母，執業試是他回流考慮因素之一，「做得醫大部分都係考試機器，考試對我哋講應該唔係大問題，但你問番我一啲醫學院、平時唔會用到嘅醫科知識，我就要啲時間睇番書，會衡量係唔係值得（返港執業），我父母暫時仲好健康，返香港執業暫時急切性唔高。」

蕭惠中先後在三個國家免試執業，更體會到香港行醫限制多。蕭惠中建議安排資深醫生作為非本地培訓醫生的「盲公竹」，「外國醫生嚟到新環境好多野可能唔知，但多數問題都唔係緊要嘢，醫治方法全世界都差唔多，用藥雖然會有唔同，但大同小異，可能只係牌子唔同，只要有醫生肯幫新醫生已足夠。」

據政府最新提出的建議，免試的非本地醫生要先在公營醫療機構工作一段時間，才能正式註冊，蕭惠中認為有關規定無可厚非，「保障咗醫療服務水平，如果醫生返嚟即刻開舖私人執業，可能好危險。如果佢哋返嚟要去公立醫院做幾年作過渡，由於公院有完善監管制度，又有不同級別醫生睇住，危險性唔係咁大。」



政府推展電動車誠意欠奉

劉韋璋 資深傳媒人

財政司司長最新財政預算案，交立法會審議仍未通過，但建議大幅增加車輛牌費，就即時生效。多年來當局豁免電動車首次登記稅，其中一個目的是逐步淘汰燃油車而發展電動車，可惜連這個優惠近年也取消。事實上，本港對普及電動車向來缺乏通盤計劃。環境局剛剛公布的「電動車普及化路線圖」，恐怕又是一張空頭支票。

路線圖說在2035年或以前，就會停止新登記燃油私家車，連混能車也包括在內。目標是在2050年之時，燃油車將被淘汰，全港只有電動車。不過，本港現時

的燃油車及混能車有40多萬輛，短短15年之間當局真的有把握令車主放棄燃油車嗎？幾年前，財爺斷然取消豁免電動車首次登記稅，潛台詞似乎已經說明，當局無意提供吸引車主改變主意的誘因。

誘因沒有了，基建又如何？目前全港僅有3,351個公共充電車位，政府停車場合共亦只有1,119個充電車位。電動車則已有約1.8萬輛，即是平均近6架電動車搶一個充電位。路線圖雖計劃於2025年前在全港設立15.5萬個充電車位，包括政府停車場提供5,000個，以及私人住宅和商業樓宇中提供最少15萬個。但這樣的比例，不禁令人產生質疑：由私人住宅提

供充電車位，又如何達標？

環境局資料顯示，當局推出20億元「EV屋苑充電易資助計劃」，資助現有私人住宅停車場安裝電動車充電基礎設施。計劃已收到200份申請，涉及超過5.5萬個充電車位。不過，環境局在路線圖內似乎未見到當局有意「加碼」。距離15萬個目標還有一大段距離，試問沒有政策扶持和推動下，環境局如何在4年內增加15萬個私人充電位呢？很可惜，路線圖不但沒有足夠說服力，當局反而計劃自2025年起，將公共停車場的電動車充電改成收費！當局普及電動車的積極性和誠意有幾大？由此可見一斑！

街談巷議

