

建造運輸引外勞 上限兩萬

最快下月接受申請 工資不低於行業中位數

討論多時的「行業輸入勞工計劃」終有定案。特區政府昨公布，建造業和運輸業（包括航空業）的外勞配額上限合共為2萬人，建造業外勞與本地勞工比例為1:2，料最快下月接受申請、一兩個月內完成審批。建造業配額1.2萬人，須居於工地搭建的宿舍或原本用作社區隔離設施的元朗潭尾中央宿舍。運輸業外勞大部分居於內地，故可即日往返香港，或由僱主在服務區域附近安排住宿。



輸入外勞計劃涵蓋建造、運輸行業。

財政司副司長黃偉綸昨率領多名官員出席記者會。他指出，特區政府不會容許人力短缺成為阻礙香港復甦、窒礙經濟發展、影響民生的「瓶頸」，因此決定在建造業及運輸業（包括航空業）推行輸入勞工計劃，同時優化現行「補充勞工計劃」（見另稿）。他強調「本地勞工優先」繼續是政府人力政策的基礎，輸入勞工的工資亦不可低於相關職位的中位工資。

行政長官李家超昨出席行政會議前見記者表示，有關政策的三大原則是保障本地工人利益，首要確保本地勞工就業優先；第二是保障本地勞工的工資收入不被拖低；第三是以培育和增加本地勞工為主，引入外來勞工僅是輔助性質，而非永久性措施。

優先考慮公營工程項目

建造業是輸入勞工計劃的「大戶」，發展局局長甯漢豪昨指，計劃下的配額會優先考慮供基建、房屋、鐵路及醫院等公營工程項目，合約要超過10億元，私營項目則必須要證明引入的勞工真的在香港非常短缺。她指計劃下輸入的建造業勞工必須於獲批申請的工程項目和所屬地盤工作，與本地勞工人數比例為1:2，有別於現行「補充勞工計劃」下公營工程項目可獲豁免的做法。

考慮到建造業輸入量比較多，或令社會

輸入外勞計劃簡介			
行業	建造業	航空業	運輸業
工種	須為建造業人力預測結果下短缺的技術工人、技術人員和工地監督人員。	缺人嚴峻的10個前線非管理級工種如地勤、機坪服務員等。	公共小巴司機、客車司機。
配額上限	12,000人	6,300人	1,700人(900個小巴司機配額；800個客車司機配額)
住宿安排	必須居於工地宿舍或設於潭尾的中央宿舍。	即日返內地過夜，每天由機管局統籌跨境交通接送。	大部分跨境直通巴外勞司機於內地居住，其他工種由僱主在服務區域附近安排住宿。

資料來源：香港特區政府

擔心刺激房價，因此建議設住宿安排規定，如僱主為他們在港提供住宿，必須居於內地搭建的宿舍；或位於元朗潭尾的中央宿舍，後者會由建造業議會管理，料有8,000個宿位，將加裝活動室、多用途室及煮食空間，要先向城規會提出臨時用途申請，料今年10月啟用。

運輸行業則細分為航空業及公共小巴/客車行業。運輸及物流局局長林世雄指，航空業人手疫情期間大幅減少，故建議針對10個人手短缺嚴峻、本地招聘亦有困難的前線工種輸入勞工，配額上限為6,300個，僱主必須是與機管局有直接合約關係的航空業相關公司。

特區政府亦建議針對陸路公共交通行業

推出配額上限1,700個的輸入勞工計劃，其中900個為公共小巴司機、800個為客車司機。有關司機須持有獲運輸署認可的非本地小汽車駕駛執照一年或以上，之後亦要接受約10至12個小時的路面駕駛訓練和實習，再通過駕駛考試及職前課程，以熟習香港路面情況。

不過，勞工界普遍不贊成特區政府透過「行業輸入勞工計劃」輸入外勞。勞顧會僱員代表譚金蓮指出，新計劃變相是繞過勞顧會，而且新計劃涵蓋一些技能或議價能力低的工種，輸入外勞勢必影響香港僱員的工作機會。勞聯則要求政府優先推動改善本地工人待遇及就業配套，並為新計劃設立明確檢討時限，接受勞顧會監察。

26工種允聘外勞 限期兩年

現行的「補充勞工計劃」將獲優化。行政長官會同行政會議昨同時通過容許包括收銀、侍應、送貨、售貨及接線生等26個職位類別及非技術/低技術職位可以輸入外勞，為期兩年。同時，政府會加強向僱主發放申請資訊、精簡核實申請資料的程序，以及優化諮詢勞顧會的工作流程。財政司副司長黃偉綸表示，期望將僱主提出申請並經勞工處甄別後的審批時間，由目前約5個月縮減至3個月。新計劃易名為「補充勞工優化計劃」，將於今年9月前開始接受申請。

勞工及福利局局長孫玉菫表示，計劃優化後仍保留目前一些重要安排，即僱主在提出申請後必須由勞工處安排四星期本地招聘，勞工處亦會就每宗申請作分析及甄別，將考慮一系列因素，「包括僱主是否有誠意聘請本地工人、在職本地僱員的數目等，且會就每個案諮詢勞顧會。」勞工處及勞顧會將一如以往非常嚴格把關，尤其該些行業及工種的要求不高。政府會在推出計劃的兩年期屆滿前適時作出檢討。



香港航空業正邁向復常，但業界仍然人手短缺。 中新社

小巴業撐紓人手荒 司機增休息時間

小巴業的「人手荒」不單困擾營運商，普羅市民也切身體會到人手問題拖垮服務質素。小巴司機老化問題嚴重，多數已屆65歲或以上。有小巴營運商表示，輸入勞工因要提供住宿，薪金亦不比本地司機低，成本有增無減，但此舉有助行業提升服務質素，有利行業可持續發展。

經營63號小巴線的香港專線小巴持牌人協會成員陳志輝接受本報專訪時表示，司機休息安排與服務水準息息相關，他以該線為例，指班次之間司機只能休息3至5分鐘，若能輸入司機，紓緩人手荒的效果已經會很明顯，又指司機聽到輸入計劃的消息都很開心和支持。

航空界相信可助復常

另外，大灣區航空行政總裁許漢忠對輸入勞工特別計劃表示歡迎，相信有助香港航空業盡快復常，迎接更多復飛香港的航班，鞏固香港作為國際航空樞紐獨特地位。

應專設機構應對金融危機

香港國際金融中心的發展前景並不樂觀。中美矛盾使香港的金融服務蒙受西方制裁的風險。香港為了取悅美國，害怕美國等的可能制裁，越加遵守美國制定的規矩，不敢逾越。但一旦中美衝突惡化，香港的金融服務無論怎樣嚴守美國的規定，仍然會受到美國政治化的制裁措施所針對，不能藉「一國兩制」的特殊性來逃避。由於香港是中國最主要的國際金融中心，美國要打擊中國的金融，必然率先打擊香港，香港怎樣辯解，怎樣抗議，都不可能倖免。這是香港

面對的最大的政治與金融風險，躲不過便只能找方法迴避，減少打擊。

現時香港的金融與股市主要靠內地的資金，包括內地在海外沒有回國的資金，外資規模小。但若金融衝擊香港，外資可在香港與海外調動資金。香港是自由開放城市，對外匯與跨境資金流轉少有限制。於是，外國勢力要衝擊香港金融，可自由出入，也可借助香港本屬內地的資金，香港似難禁制。只靠聯繫匯率一類的制度防禦，代價不少。由於中央強大的金融力量可作後盾，香港金融不易被攻破，可要提早警示，預早採取應對措施，緊密

陳文鴻

珠海學院「一帶一路」研究所所長

地監察資金出入的情況。這便不是以往那樣自由放任的政策，而需在匯率、港元本地短期利率，以及大額資金移動等方面設置預警制度，也與內地金融監管機構駐外的金融和經貿部門緊密聯繫，互通資訊，共同分析了解可能由外而來的金融衝擊。

中央政府今年5月新設國家金融監督管理總局，加強金融範疇的監管，應是感覺到國際金融危機的迫切威脅。香港特區政府也應新設同類機構。即使香港運作條件不同。以應付爆發機會日益緊迫的國際金融危機，和美國在攻擊中國時會採取衝擊香港的陰謀謀略。

