

小巴商珠海揀蟀 逾百司機面試

廣東話優先須持大巴牌 連加班月薪2.1萬倡政府補貼

香港特區政府為解決運輸業人手緊絀問題而推出的「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴/客車行業」首輪申請昨日截止，運輸署截至昨午5時共收到118宗申請。小巴業早前到珠海為逾百名內地司機面試，有與會的小巴營運商接受本報專訪時表示，該批司機大多會講廣東話，已持有內地大巴執照，營運商已密鑼緊鼓在港物色單位用作宿舍。業界指外勞司機規定基本人工逾1.4萬元，加上加班費月入達2.1萬元，其實並不划算，建議政府提供補貼，緩和小巴加價壓力。



■珠海的勞務中介早前為本港小巴營運商舉行招聘會，吸引逾百名有意來港的內地司機到場。

本報記者日前在黃埔公共小巴站直擊在司機人手不足下，站頭最少8輛小巴閒置，以專線小巴營運商陳志輝為例，他在該處經營三條小巴路線，共有26輛小巴，但僅聘用30餘名司機，「以往正常班次是8至10分鐘一班車，人手不足下要延長到12至15分鐘開出一班，乘客不耐煩轉搭港鐵。」

為解決人手問題，陳志輝已參加運輸業特別輸入勞工計劃，擬聘用十多名內地司機，上月他與10名行家到珠海進行面試，約有百餘名內地司機到招聘會參與面試。

陳志輝開出的招聘條件包括會說廣東話者優先，其次必須持有大客車牌照。他亦即場講解香港工作環境、薪酬待遇和輸入勞工計劃的細節，「據政府指引以本地工資中位數聘用，即每月工作26日及每日

8小時計，月薪14,300元，可以加班，但要按指引給予足夠休息時間，每小時加班費約68.5元，若每日加班4小時，月入有2.1萬多元。」

考驗安全意識 觀察駕駛態度

面試時，陳志輝着重內地司機的安全意識，「他們大多有駕駛大巴或拖頭經驗，技術上沒有問題，面試時會問跟車距離及轉彎何時收油等問題，考驗他們的安全意識。至於在當地的路試，亦是觀察駕駛態度。他們不少是深圳巴士和珠海巴士司機，安全意識無問題。」

內地司機最關注香港生活環境尤其是住宿問題，「我們會提供宿舍，只扣除薪金10%住宿費，即每月扣1,430元。現正物

色單位作宿舍。」陳志輝首輪申請是補充往來黃埔三條小巴線的司機，故會物色土瓜灣或紅磡的單位作宿舍。

從提出申請到內地司機上崗，前後需時近4個月，最快今年底投入服務。陳志輝指外勞司機來港後要到駕駛學校受訓及考本港牌照，營運商還要用一至兩周培訓內地司機熟習路線，即抵港後也要一個月才開工。

內地司機抵港首天便計薪，僱主並要負責駕駛學校及考牌費用，「與三四間駕駛學校聯繫，每名司機大約要八九千元，如第一次考牌『肥咗』，要再出錢繼續考牌，連同宿舍租金補貼等，每名司機未開工便花四五萬元，成本不低，無奈請不到本地司機才要輸入。」

人手不足 高齡司機歡迎外勞入行

「輸入外勞不會搶飯碗，因為根本無人入行食這碗飯。」74歲的小巴司機全叔指出，人手不足下個別地區的小巴司機埋站後，馬上要開另一班車，「去小解的時間都無！」故歡迎輸入內地司機以減輕本地司機壓力。他指出，由於特區政府擬收緊年長職業司機的續牌驗身要求，年滿65歲的司機或要一年一檢，全叔直言並不贊成新要求，「好多司機65歲仍很健康，無錢退休的只有『焗做』，但對只為過日辰的司機來說，年年驗身太麻煩，可能會離職，我覺得70幾歲年年驗身無問題，60幾歲的就無須每年驗身。」

專線小巴的營運總監陳志輝則希望政府不要一刀切規定，建議循序漸進，「可以65歲驗身一次便續三年牌，到68歲再驗身續兩年，70歲起先要一年一檢。」

另外，小巴業近年面對港鐵不斷擴展和巴士競爭，生意普遍下跌三成，加上有意見建議在東九龍區引入「雲巴」的架空單軌列車系統，勢必令小巴生存空間進一步縮減。外加大巴司機人手不足令班次疏落，亦加速乘客流失，因此小巴業除了希望引入外勞增加人手恢復正常班次外，更希望特區政府開放大嶼山讓小巴進駐，另外讓小巴轉型作出租及屋邨接駁巴士等用途，以及設立退場機制，讓無心營辦的小巴商獲補償離場。



■全叔認為60幾歲的司機無須每年驗身。

建設香港成為臨床研究之都



愛蘭說

龐愛蘭 香港十大傑出青年、健康城市聯盟(香港)副主席

醫務衛生局局長盧寵茂早前指出，擬在港設立藥物審批監管機構，角色如美國食品藥物管理局，獨立審批藥物而無需外國許可，期望吸引藥廠到港研發。

筆者非常贊同這個方向，特首李家超在2022年的施政報告指出，會認可國家藥品監督管理局及其他合適的藥物監管機構發出藥物註冊證明並早已落實，詳情可參閱香港藥劑業及毒藥管理局「新藥劑或生物元素藥劑製品註冊申請指南2023年版本」，並加入巴西、韓國和新加坡等36個國家和地區。

香港擁有不少世界級生物醫藥研發專家，在各自專業領域屢獲海內外科學大獎，研發亦被世界多國採用。所以未來要凝聚政、產、學、研力量，與國家藥品監督管理局研究合作模式，善用本地大學在醫療科技的研發實力，將香港發展成為國

際醫療科研合作中心，落實獨立藥物監管機構，簡化兩地程序而不用審批兩次，如各自成立倫理委員會審批臨床研究項目，令內地研發藥物加快在香港及外國出售，而國際藥物亦可透過香港進入內地市場，有助藥物「引進來、走出去」的政策。其實整個產業鏈發展空間和經濟效益很大，但需多方面配合，例如政府成立臨床研究中心，集中及加強資源配套，如人才、訊息、檢測設施、科研資金、融資、生產和市場等。這樣可吸引外國頂尖公司、人才及資金來港，做到搶人才，如能建立清晰事業發展階梯，亦能做到留人才。

最後，從病人的角度亦是百利而無一害，競爭大就有議價空間，選擇多就有機會找到更適合的藥物治療，更快完成審批可盡早醫治，當然整個配套過程是專業和達到國際水平，安全、有效和高質素藥物，以實證醫學為本以保障市民健康。

洪水橋擬改用路面無軌電車

洪水橋/厦村及元朗南發展區是香港特區重點的發展項目之一，特區政府擬在當區設立「綠色運輸系統」，屯門區議會今將就相關的可行性研究結果舉行會議討論。根據土木工程拓展署的最新文件，署方建議以路面模式，即以環保巴士或無軌電車，取代曾經提出的高架軌道捷運系統，作為洪水橋新發展區的區內主要交通工具，署方指出路面模式不需再另設專用行車路，車站的可達性亦更高，造價大大降低。



■無軌電車。

議員憂載客量少容易脫班

不過有立法會議員指出，路面模式的交通工具載客量較少，班次受路面交

通影響，容易脫班，認為政府不應將造價視作首要考慮因素。立法會交通事務委員會委員張欣宇參考外國經驗指出，雖然路面的無軌電車建造成本低，但由於路面需

要進行額外的加固工程，加上維護費用，整體成本不一定比有軌系統低。他引用澳洲例子，當地無軌電車的保養開支三至五年內已追上興建有軌電車的成

本，促請政府審慎考慮。立法會議員劉國勳認為，改用路面模式有其合理處，他指出高架軌道捷運系統的提出是基於以前缺少重鐵。倘若堅持維持原先提出的建高架軌道的方案，會與重鐵的功能重疊，亦非明智之選。