文匯報
WEN WEI PO
www.wenweipo.com
政府指定刊登有關法律廣告之刊物
獲特許可在全國各地發行
2022年8月10日 星期三
壬寅年七月十三 廿六處暑
密雲雷暴 狂風大雨
氣溫25-28℃ 濕度80-95%
港字第26430 今日出紙3疊8大張 港售10元

揸小巴 有老缺嫩 盼引入外勞救急

有專線司機空缺率達56% 「一個頂倆」躁累易生意外

銀髮司機系列之 新血難求

香港人口老齡化如海嘯般衝擊各行各業，其中對交通業的影響已浮現。特區政府運輸署統計顯示，全港70歲或以上司機人數5年間激增八成。香港文匯報今起一連兩輯探討「銀髮司機」情況及其對交通業影響，當中以小巴業首當其衝、新血難求。有專線小巴業界代表近日向香港文匯報表示，行內司機的平均年齡高達70歲，雖說「薑愈老愈辣」，但身體機能衰退是不爭的問題，退休潮殺到，卻缺乏新血加入，「司機荒」漸趨嚴重；個別小巴路線的司機空缺率高達56%，即十個煲只有約4.5個蓋互相補位，脫班問題惡化，甚至因司機疲倦頻生意外。無計可施之下，業界近日向特區政府爭取將小巴司機納入「補充勞工計劃」，容許營運商聘請外勞，維持營運。 ◆香港文匯報記者 張弦

◆82歲的小巴司機釗哥。香港文匯報記者 攝

行走港島區49M綠色專線小巴是「司機荒」的重災區。香港文匯報記者日前到站頭觀察，發現不少司機滿頭銀髮、年紀老邁，每轉車只見司機埋站休息不久又要落場，甚至連踩多轉，司機人手不足可見一斑。個別司機做到「躁底」，有乘客向記者表示司機服務態度每況愈下，「太早或太遲揚聲說『有落』，或太細聲叫落等都可能被問候一番，有時驚咗司機，對坐小巴卻步。」

小巴司機平均年齡竟是70歲

這些乘客的意見只是冰山一角，香港文匯報記者翻查交通諮詢委員會交通投訴組的資料，發現有關專線小巴服務的投訴及建議數字，由2011年的3,051宗上升至去年的4,958宗，10年間上升超過六成；位列頭三位的投訴原因是員工行為及工作表現、服務班次，以及駕駛行為不當。

香港專線小巴持牌人協會代表馬僑生近日接受香港文匯報專訪時解釋，班次及對司機投訴上升的原因，與行業出現「人手荒」及司機「老齡化」有着密不可分的關係，目前小巴司機的平均年齡高達70歲，體力透支或影響司機的駕駛心情，甚至增加意外率。但即使司機被客人投訴，營運商也不敢嚴厲處分，對小巴服務造成惡性循環，「最多勸說兩句，叫司機收斂下，不敢鬧得太狠，怕逼得太犀利又有司機辭職走人。」

然而這些「銀髮司機」總有年老退休的時候，當行內缺乏新人加入，「司機荒」問題日益惡化。馬僑生以香港文匯報記者巡察的49M小巴線為例，指該路線由13輛小巴營運，日更加上夜更的正常人手編制是23名司機輪流駕駛，但因人手嚴重不足，現時每日只有約10名司機支撐全日的路線運作，即空缺率高達56%，脫班無可避免。

無計可施下，「補充勞工計劃」是業界最後希望。該計劃下建築地盤業、珠寶、酒店、電子等行業的個別職位，都可以按要求聘請外勞，但小巴業以至運輸業不在名單上。馬僑生希望特區政府體恤業界請人難的苦況，將小巴司機也納入計劃內，為業界補充新血，繼而提升整體服務質素，小巴業才能保住僅餘的生存空間。

輸入外勞成本高過聘請本地司機

他指輸入外勞的成本比聘請本地司機還要高，首先外勞的工資必須是本地司機月入中位數或以上，同時營運商要承擔外勞的住宿費。他認為要留住乘客就要先解決司機人手及質素，成本高一點也在所不惜。據了解，目前本地小巴司機的平均月薪是1.5萬元。

至於聘請外勞後是否會放棄聘請本地司機？馬僑生強調外勞是短期補充人手的措施，初期本地及外勞司機分別佔七成及三成，「紓緩咗當前的燃眉之急後，長遠來講，業界還是希望政府提供更多方法吸引本地人做小巴司機，慢慢將外勞比例減低。」他表示近日已向特區政府運輸及物流局局長林世雄遞交建議書，並希望約見局方代表，惟尚未獲該局回應。

香港文匯報記者向運輸署查詢是否認同業界輸入外勞。署方回應指，除需考慮本地司機的生計外，亦需考慮外地司機的駕駛文化差異或會對道路安全有潛在影響，故此政府必須小心考慮有關建議，但政府樂意與業界共同商討應對策略，並在可行情況下於政策上配合，期望業界致力改善工作環境及待遇，吸引新人入行。

◆（左起）馬僑生、易志明，及金匙車務營運總監陳志輝。 香港文匯報記者 攝

「銀髮司機」人數

年份	持有效駕駛執照的70歲或以上人士	駕駛執照總持有人	長者司機比例
2017年	44,641	2,264,019	2%
2018年	54,261	2,290,097	2.4%
2019年	65,465	2,326,760	2.8%
2020年	73,358	2,314,981	3.2%
2021年	80,863	2,329,354	3.5%

資料來源：運輸署

連踩多更太倦 熟手「後生」險出事

香港文匯報訊（記者 張弦）運輸署去年的道路交通意外統計顯示，公共小巴（包括綠色專線小巴及紅色小巴）每百萬車輛行駛公里涉及的意外率為2.43，較2020年的2.04上升19%，成因或與小巴司機愈發短缺及年老有關。

50歲小巴司機大揚因為算是行內「後生」一輩，經常「捱義氣」連踩多更，經常要飲咖啡提神，但也曾因為打瞌睡險釀成意外。在乘客安全及行業長遠發展大前提下，他已不顧個人飯碗問題，支持引入新血及外勞，讓年長的司機不用強打精神駕駛，以減低交通意外幾率，力挽行業的劣勢。

大揚入行10年，行走49M小巴專線約5年，因人手不足，加上他比其他同事「後生」許多，所以經常需要頂替幾個小時夜更，每星期約有四五天需要連續工作14小時，「長時間連續的駕駛工作，即使是年輕力壯，也有精神不濟的時候。」

為了一車人的生命安全，大揚每日都飲咖啡提振精神，但強作精神也有差點失手時候。他心有餘悸地憶述，以往在睡眠不足的情況下，不時在等候交通燈轉燈時閉目養神，有次因精神恍惚而鬆開煞車踏板，導致車輛往前溜了十幾厘米，「幸好我及時驚醒控制車輛，才避免發生交通意外，從此以後不敢啦，即使再疲累都不會在轉燈時鬆懈休息。」

◆小巴司機大揚期待年輕新血加入。香港文匯報記者 攝

意外率上升 需新血入行減負

「年輕」如大揚也有精神不振的時候，更何況是年長司機，「他們開工10小時亦非常辛苦，一起食飯時，看到他們的背是駝的，整個人沒什麼精神。」大揚期望，政府想辦法讓更多新血入行，減輕從業員的工作負擔，「尤其是多一點年輕人入行，令我們不用承擔長時間工作，最重要是大大減低意外幾率。」

揸到「開唔郁」方休 八旬老將冀新血入行

香港文匯報訊（記者 張弦）近30載歲月都貢獻給小巴行業的釗哥，喜歡看風景及跟客人聊天，即使已年屆82歲仍然想繼續「做落去」。看着小巴業從巔峰走向衰落，釗哥分析箇中原因除了社會環境變遷、交通工具多元化外，行業欠缺新人也是致命傷，期望有更多新血入行，讓小巴業得以延續。

定期檢查 不適會告假

釗哥雖然年事已高，但精力充沛，「以前一年休息3天，年初一、年初二，以及清明節，現在上了年紀，會定期覆診進行健康檢查，休假也多了，不過亦只是多了幾天放假日。為了乘客安全着想，如果我一起床有不舒服就打電話請假，但這種情況也不多。」

釗哥的妻子離世多年，兩子一女各自有工作，經常不在家，不願意獨自悶在家中的釗哥非常喜歡開小巴，「開車當做運動，在屋企對住四面牆好無聊。」

他是該小巴公司的「開國功臣」，他表示過往小巴是不少港人交通工具的首選，繁忙時段每班車都是「爆棚」及排長龍等車，但隨着地鐵及巴士逢勃發展，風光不再，但無損釗哥對公司及行業的歸屬感，他表示想做到「開唔郁車」為止，並期望見證後生新人入行，延續小巴業，而不是等到行業消失以後，港人才在集體回憶中緬懷。

路線固定易培訓 議員：見效再推廣

立法會航運交通界議員易志明昨日向香港文匯報表示，人口老化下，交通界包括小巴、巴士及的士等行業均面臨司機老化、人手不足的問題，尤以小巴司機平均年齡達70歲以上最重災，由於小巴的行走路線固定，即使是不熟悉香港路面的非本地司機經培訓後也能駕駛，最適合作為交通業輸入外勞的試點，若效果理想，可考慮讓更多類別的交通工具駕駛員也納入「補充勞工計劃」內。

易志明指招聘外勞不是零門檻，建議採用配額制，外勞來港後進行培訓才能上班。他解釋專線小巴的行業性質十分適合輸入外勞，「專線小巴定班定線，司機直接按原定路線開即可，即使外勞不熟香港道路也駕駛得來，而且乘客亦幾乎都是八達通拍卡付費，少有與司機溝通，語言問題不大。」而小巴業輸入外勞之後，亦讓小部分年輕的本地小巴司機流轉到其他交通工具，形成良好的連鎖反應。

不過，有關安排只屬短期措施，「例如可以先執行3年，若3年內香港解決到人力資源不足的問題，即可以請回本地司機。」他認為，當中的細節，例如外勞佔比可以再協商，「起碼不要令部分小巴因為唔夠司機而閒置、影響服務。」

街坊心聲

怕外勞不熟路 加人工更吸引

黃先生：覺得現時的小巴司機年紀偏大，可能對駕駛有影響，但不贊成小巴業輸入外勞，始終外勞不熟悉香港的道路，同時亦要保障本地司機的飯碗。

麥小姐：本地小巴司機年紀不算太大，一般開車也很快，我經常搭、已習慣，不會感到不安全。如果輸入外勞也無所謂，相信揸車前有培訓熟悉香港的道路。

文匯報 香港仔 爆料專線
(852)60668769
60668769@wenweipo.com

督印：香港文匯報有限公司地址：香港仔田灣海旁道7號興偉中心2–4樓 電話：28738288 傳真：28730657 採訪部：28738260 傳真：28731451 發行中心：28739889 廣告部：28739888 傳真：28730009 承印：三友印務有限公司 地址：香港仔田灣海旁道7號興偉中心2–3樓