



# 小巴聘外援司機 成本貴頂硬上

## 首輪申請 118宗 營運商倡政府提供補貼

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。小巴業準備就緒，早前到珠海跟逾百名內地司機進行面試，有與會的小巴營運商接受香港文匯報專訪時表示，該批司機大多會講廣東話，已持有內地大巴執照，司機們較關注香港工作及住宿環境。營運商已密鑼緊鼓在港物色單位用作宿舍，當申請成功，司機抵港後會先到駕駛學校受訓及考取本地大巴牌照，以及熟習路線，由申請到投入服務大概需近4個月，其間如常出糧。營運商說：「規定基本人工逾1.4萬元，計埋加班費月入2.1萬元，所以聘請外勞其實並不划算，但無法聘到本地人才迫不得已。」業界建議政府提供補貼，緩和小巴加價壓力。

◆香港文匯報記者 劉明

香港文匯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輛小巴間置，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，「每輛小巴早晚兩更更兩名司機，另要兼職為放假司機替更，以往正常班次是8至10分鐘一班車，人手不足下要延長至12至15分鐘開出一班，乘客不耐煩轉搭地鐵。」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。他在接受香港文匯報專訪時表示，該招聘會由當地勞工事務局認可的中介安排，「約百餘名內地司機來面試，我們亦聯繫了當地駕駛學校為他們測試。」

### 每日8小時計月薪14300元

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。他在招聘會上亦講解香港工作環境、薪酬待遇和輸入勞工計劃的細節，「根據政府指引，以本地工資中位數聘用他們，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的休息時間，每小時加班費約68.5元，若每日加班4小時，他們月入2.1萬餘元。」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，考查他們的安全意識。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的司機，安全意識無問題。」

### 扣薪10%供宿舍要補貼

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。」陳志輝指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為宿舍，「每個宿舍約住4人至8人，土瓜灣租金相對便宜，但扣除司機10%薪酬後仍要補貼租金差額。」



◆司機人手不足導致小巴班次較以往疏落。

香港文匯報記者劉明攝



◆陳志輝表示輸入內地司機成本高昂，惟本地人手不足還是需要這些外援。香港文匯報記者劉明攝

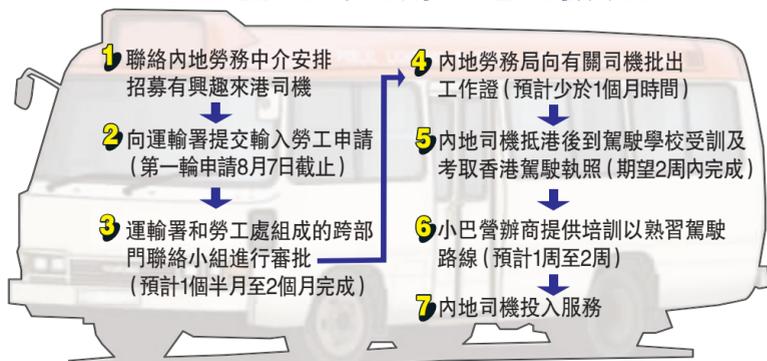


◆珠海的勞務中介早前為本港小巴營運商舉行招聘會，吸引逾百名有意來港的內地司機到場。



◆本地小巴營運商在珠海的駕駛學校為內地司機進行測試。

### 小巴營辦商聘用內地司機流程



資料來源：專線小巴營辦商整理；香港文匯報記者 劉明

### 特稿

## 古稀司機冀「六字頭」不必年年驗身

「輸入外勞不會搶飯碗，因為根本無人入行食這碗飯。」74歲的陳志輝全叔指出，人手不足下個別地區的小巴司機站後，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，他相信部分司機或嫌麻煩而退休，加劇人手緊絀問題，而內地司機又一時未能填補空缺，有營運商建議以循序漸進方式收緊驗身要求，65歲司機三年一驗，70歲才一年一驗。

### 忙到無時間去廁所

人手不足下，部分路線的司機較辛勞。如沙田有眾多屋邨和私人屋苑，人口眾多需求較大，由各小巴線接駁往來東鐵站，「不夠司機，好多時每1分鐘開一班車，慢的也要3分鐘開出一班，去廁所的時間都無。」對於政府為小巴業推出輸入外勞特別計劃，他認為是好事，可舒緩業界的壓力。

全叔年紀雖大，但十分精神兼中氣十足。他現按規定要每三年驗身一次才獲續牌，有消息指日後65歲或以上司機，每年驗身才獲續牌，他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。」

### 營運商倡70歲起一年一驗身

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。」

◆香港文匯報記者 劉明



◆全叔認為70餘歲才應每年驗身。香港文匯報記者劉明攝

## 生存空間收窄 盼設退場機制

香港文匯報訊（記者 劉明）小巴業近年面對港鐵不斷擴展和巴士競爭，生意普遍較疫情前下跌三成，加上有人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。小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。

多名專線小巴營辦商日前接受香港文匯報訪問時指出，近年小巴乘客流失加劇，經營5組專線小巴的魏沛揚旗下鑽石山往大角咀的小巴線，以及九龍塘兩組小巴線均受港鐵屯馬線開通的影響，「2019年疫情前每日有1萬乘客，現時復常後，有關路線生意跌了約三成。」經營20多組小巴線的馬僑生亦有小巴線受屯馬線開通影響，其中與另一營辦商陳志輝合營的土瓜灣往來九龍站26號線，生意減少三成。而陳志輝自行經營的三組往來黃埔與尖沙咀及又一城的路線，也受屯馬和觀塘延線影響，生意減少，「鐵路、巴士和小巴的市場高度重疊，港鐵搶巴士客源，巴士搶小巴客，小巴首當其衝。」

除港鐵擴展外，有政團提出在九龍東引入架空單軌系統「雲巴」，涵蓋慈雲山、順天、順利、安達臣等。三名小巴營辦商均指出這勢必進一步影響小巴業的生存空間，其中馬僑生便

有小巴線接駁慈雲山至黃大仙地鐵站，興建「雲巴」系統將令其路線再受影響。

### 半數小巴間置 冀做屋苑接駁

陳志輝估計在九龍東建設「雲巴」，將有逾百輛小巴流失乘客。不過，他直言引入「雲巴」等新系統屬大勢所趨。目前全港有4,350個小巴牌，當中約3,000輛為綠色專線小巴，其餘為紅色小巴，馬僑生表示目前綠色小巴因客量大減，半數小巴閒置，專線小巴需要尋求其他出路；魏沛揚則希望政府開放偏遠的新發展區，以及讓部分專線小巴轉型做新屋苑的接駁巴士，而非只給港鐵接駁巴士「K車」經營。

陳志輝亦指，除轉型作邨巴外，「北部都會區」等發展需時「遠水不能救近火」，希望開放大嶼山讓小巴進駐，「東涌等發展多年，有不少屋邨和私人屋苑一直是小巴禁區，只有巴士營運，冀小巴亦能入內經營，增加生存空間。」三名營辦商並提出可設退場機制，若有小巴商退出市場，政府給予補償。



◆部分小巴因司機不足而停泊在站頭未有運作。香港文匯報記者劉明攝