



### 引進外勞須建立健全有效機制

航空業輸入勞工計劃首批外勞最快10月來港，預料可以趕及服務12月聖誕檔期。本港多個行業欠缺勞動力，窒礙行業復甦和整體經濟發展，輸入外勞是快速解決問題的必要辦法。要把輸入外勞的好事辦好，就要設立有效的人才引進機制，加快輸入勞工的前期技術培訓，確保外勞素質滿足本地所需；同時，政府應加強對外勞中介的監管，杜絕黑中介剝削外勞，保障外勞權益，有利輸入外勞政策穩步有序推進，增強本港發展動力。

政府早前宣布，計劃為建造業及運輸業輸入兩萬名外勞，並設立小組審視分配制度。航空業首輪批出的2,841個配額，正好能幫助業界應對聖誕新年旅遊旺季所需。除了以東南亞為主的外備，本港過往較少大規模輸入外勞，因此在實際操作過程中需要不斷累積經驗、完善流程，循以下三方面把輸入外勞的工作做好。

首先，應設立一套與內地合資格中介充分溝通合作的機制，確保外勞的素質能夠滿足香港發展所需。據國家商務部《對香港地區勞務合作管理辦法》，內地輸出勞務人員必須由持牌勞務經營公司辦理手續，而據「內地輸港勞務經營公司名單」所載，共有14間勞務公司可輸出勞工到香港。有航空業界反映，現時透過內地公司聘請外勞，服務收費五花八門，當中只有四五間公司服務香港，理順當中程序仍需要一個過程。對此，政府應主動與內地勞動主管部門做好溝通，協助業界與內地中介建立暢通的合作渠道，主動將香港業界的需求傳達給內地中介，同時要了解內地外勞對來港工作的看法，加快磨合匹配的過程，提升精準輸入外勞的效率。

其次，建立健全的培訓機制，確保外勞迅速適應香港的職場環境。內地勞動力近年在文化水

平、職業素養方面有很大提升，人才基本質素理應沒有大問題。但本港與內地工作文化和環境有差別，外勞來港工作，在公司制度、工作價值觀、職場文化方面都需要適應。本地部分工程需要持有認可的牌照或證書，這些都需要對外勞進行額外的培訓和指導。航空業界現時在「大灣區青年航空業實習計劃」下已有培訓內地學員的經驗，今後應該將類似的培訓擴大，以香港的模式及標準培訓外勞，以滿足行業所需。

再次，要完善外勞中介監管，杜絕剝削。外勞普遍對自身權益了解不足，因文化差異或語言障礙更易被剝削。過去有傳媒報道指，有安老院涉嫌利用「陰陽合同」手法，偽造「勞務合同」向內地來港的外勞護理員騙取高額「勞務費」，變相剝削工資。無良僱主往往表面透過銀行發放符合規定的薪酬，事後卻透過扣押員工銀行卡、派員陪同提取現金及收取額外雜費等手段，收取不合理的「服務費」，損害外勞合法合理權益。這些剝削的手段在證據上存有一定困難，勞工處處應加大對外勞工作場所的巡查力度，主動約見外勞了解工作情況，並在引進的過程中做好宣傳教育，讓外勞了解自身權益和投訴的途徑，鼓勵外勞主動舉報無良僱主，維護公平公正的就業環境，保持本港對外勞的吸引力。

據統計處今年3月公布，本港勞動人口約377萬，較2020年同期的394萬減少約17萬。香港正面對人口老化及結構性的勞動人口減少，的確需要快速有效地填補人力缺口以維持競爭力。參考新加坡、澳門等地經驗，輸入外勞能夠對本地經濟起正面作用，政府擴大輸入外勞符合本港經濟、社會發展所需，關鍵是落實過程中政府、企業和勞工團體要共同努力，將好事辦好，讓外勞成為本港經濟發展的推動力。

### 善用香港專業服務 助國家建「航運強國」

文匯社評

WEN WEI EDITORIAL

世界知名航運諮詢機構克拉克森研究公司的最新數據顯示，中國的船舶總噸位首次超越希臘，成為全球最大的船東國，這是中國經濟、船舶製造和港口運輸持續高速發展的結果，也為香港推動航運服務業升級轉型創造機遇。香港應充分發揮市場運行、法律仲裁、金融投資等航運服務的綜合優勢，大力發展高增值航運服務，助力國家建設成為世界「航運強國」，鞏固香港作為國際航運中心的地位。

中國船隊規模躍升世界第一，和中國經濟長期蓬勃壯大息息相關。據海關總署統計，中國的對外貿易穩居世界第一，2022年中國貨物貿易總額高達42.07萬億元人民幣，航運主要為貿易服務，巨大的對外貿易進出口構成航運的強大需求；中國還是全球第一造船大國，造船國際市場份額連續13年居世界第一；港口規模穩居世界第一，2022年全球港口貨物吞吐量和集裝箱吞吐量排名前10位的港口中，中國的港口佔7席。在這些綜合因素作用下，中國成為世界第一大船東國順理成章、水到渠成。克拉克森研究公司的分析師斯蒂芬·戈登也認為，考慮到中國龐大的貨運規模、發達的造船業和日益活躍的金融業，中國船隊規模的增長不令人意外。

香港在國際航運業佔有獨特地位，至今仍是聯繫國內國際兩個市場的國際轉口港。不過，近年航運業競爭激烈，香港與生產基地和貨物來源地距離較遠，碼頭處理費較高，港口用地不足，航運

發展面臨的挑戰不容低估。但國家船隊規模增長勢頭強勁，給予香港發揮航運服務業優勢提供重大空間，有助推動香港構建航運服務業新生態。

航運業屬資本密集型行業，香港既是國際金融中心，也是國際船舶融資中心，可為航運業提供全面的船舶融資服務，便利航運公司透過舉債、融資等集資金；香港亦是主要海事仲裁中心和全球海事保險中心，國際航運公會2019年在香港設立中國辦事處作為其倫敦總部以外的全球首個辦公室；波羅的海國際航運公會於2020年9月宣布，把香港列為第四個指定仲裁地，香港躋身世界頂級海事仲裁中心之列；國際保障及彌償組織的13個成員協會之中，有12個在香港設有辦事處，組織為全球90%以上的遠洋運輸噸位提供責任保險。香港為內地航運業提供優質專業服務，正好體現以香港所長、配合國家發展所需，實現兩地航運業互利共贏發展。

「十四五」規劃和《粵港澳大灣區發展規劃綱要》明確支持香港鞏固提升國際航運中心地位，香港近年亦推出一系列稅務措施，吸引高增值海運業機構來港落戶，包括在2020年先後通過為船舶出租商、船舶租賃管理商的合資格船舶租賃業務，以及海事保險業務，分別提供稅務寬免及優惠。特區政府、航運界更積極進取向內地和國際的海事機構和航運公司推廣香港鼓勵航運業發展的新措施，可以收「搶企業」顯著成效，擦亮香港國際航運中心的招牌。

# 建造業推暑熱警告實務指引

## 強調因應工地條件制定 無意取代勞工處指引

香港特區政府勞工處今年5月推出《預防工作中暑指引》及工作暑熱警告，提醒僱主及僱員需採取適當措施，預防在酷熱天氣下或高溫環境中工作而引致中暑。香港建造商會昨日宣布推出針對建造業運作及情況而設的《工作暑熱警告下建造業實務指引》，提出不分工種及固定時間休息概念，並按不同級別的工作暑熱警告作出不同的休息時間建議，讓業界避免不同工種有不同休息時間，而造成混亂及大幅度影響地盤施工進度。香港建造商會會長林健榮強調，「指引」內容是以勞工處指引的建議為基礎，並考慮工地實際運作、環境及條件而制定，並非取代勞工處指引，且僅屬最低休息標準。商會已於昨日起將「指引」派發予業界各持份者，並積極鼓勵行業其他商會、工會及工人細閱和切實執行。

◆香港文匯報記者 聶曉輝

香港建造商會昨日聯同多名工會及分包商會代表等舉行記者會，宣布即日推出「指引」。林健榮表示，自從勞工處推出《預防工作中暑指引》後，商會一直與處方及各持份者商討，期望在既能為工人安全和健康着想，又能避免地盤進度大受影響的情況下，制定針對建造業運作及情況而設的「指引」。

他指出，勞工處指引是所有行業都適用，惟建造業複雜多變，且如要按不同工種及勞動強度安排休息時間會比較混亂，「建築業工序是一環扣一環，



◆香港建造商會昨日宣布推出《工作暑熱警告下建造業實務指引》，強調並非取代勞工處指引。圖為地盤工友在暑熱下休息。

例如禁鐵便落不了屎及未能釘板，因此希望作出一體化建議。」他表示，行業持份者均一致認同行業「指引」。

根據建造業的「指引」，若黃色工作暑熱警告生效，建議於早上10時讓工人休息15分鐘、中午12時午膳75分鐘，以及下午3時15分再休息半小時；紅色警告期間會延長有關小休時段15分鐘；黑色警告下則全面停工。「指引」亦列明僱主須提供或採取舒緩措施，包括提供遮陰設施、增強散熱設備，以及讓工人盡量減少體力勞動（見表）。

### 工地可因實況彈性調節

香港建造商會執行總監梁敬國表示，上述安排是最低休息時間要求，但工地可根據不同工種及實際

情況作出彈性調節，例如需連續和不可中斷工序、緊急性工程與工作地點靠近熱源，可根據專業人士或地盤安全主任意見作安排，並非硬性規定一定要依照指引時段休息。

梁敬國續說，地盤每天早上都有簡報會，向工人講述工作上要注意的地方，當酷熱天氣時，地盤主管亦會提醒工人。他希望業界及工人都了解該「指引」如何運作，並指會以工人的安全及健康為第一考慮。

香港建造業總會理事長黃平表示，地盤現時每日都有為工人提供休息時間，該「指引」更加清晰。他指出，休息時間增加必然對工程進度有影響，但認為工人的健康及生命安全更重要。

他呼籲工人一旦身體不適要舉手示意休息及尋求協助，比是否推行「指引」更重要。

### 定時休息及舒緩措施一覽

工作暑熱警告級別	定時休息時段	按「工作暑熱警告」風險評估提供或採取的舒緩措施
黃色	10:00-10:15 (固定小休)	包括以下措施： 1.提供遮陰設施，例如戶外遮陽帳篷或太陽傘；或安排工人在室內工作，避免陽光直接照射 2.提供增強散熱設備，例如便攜風扇、吹風機或噴霧風扇 3.減少體力勞動，即減慢工作速率或負重，避免工人勞動力達至《勞工處指引》附錄一所述極重勞動級別的情況
	12:00-13:15 (固定午飯)	
	15:15-15:45 (固定小休)	
紅色	*10:00-10:30 (固定小休)	同上
	11:45-13:15 (固定午飯)	
	15:15-16:00 (固定小休)	
黑色	全工地停工	全工地停工

\*在紅色警告生效的一小時內的任何時段提供額外15分鐘休息，若該時段內已有上述固定休息時間則不需重複

註：工人如感到身體不適，可即時休息並通知主管。僱主亦可因應工作環境或實際情況，增加休息時間

資料來源：香港建造商會《工作暑熱警告下建造業實務指引》  
製表：香港文匯報記者 聶曉輝

# 工聯會倡參考澳門設「外勞煞停機制」

香港文匯報訊（記者 文森）香港特區政府運輸及物流局日前公布，輸入勞工計劃航空業首輪申請已有2,841個配額獲批。工聯會權益委員會昨日表示，香港將陸續有外勞來港，如何保障他們和本地工人的權益備受關注。工聯會早前到訪澳門工會聯合總會，就輸入外勞政策深入交流討論，部分做法值得香港參考和仿效，包括設立輸入「外勞煞停機制」，當外勞人手過剩或經濟下行，或發現行業工資中位數被壓低時，專責處理外勞投訴及求助，並適時檢視輸入外勞的成效。

據了解，澳門有三個工種規定不能輸入外勞，當中包括職業司機、博彩業莊荷和監場主任，將薪酬待遇較好職位留給本地工人。工聯會主任丘耀誠昨日在記者會上指出，香港除建造業、運輸業和安老護理業設特別計劃外，「補充勞工計劃」下26個原本不輸入外勞工種亦「解凍」，部分不少為前線職

位如文員、售貨員、收銀員等。

他援引資料顯示，澳門外勞人數截至去年底約16萬人，佔全澳就業人口逾40%，酒店和飲食業，以及建造業，外勞分別佔26%及18%。酒店及餐飲業於2018年的行業工資中位數為11,000元，於2022年則為11,600元，升幅約為5.5%；建造業於2018年行業工資中位數為15,000元，於2019年時曾上調至17,000元，但隨後又降回15,000元，即「5年有人工加」。

工聯會副主任、立法會議員梁子穎指出，澳門於疫情期間因經濟逆轉，人手需求減少，但外勞人數未有同步減少，澳門的「外勞退場機制」確保外勞不會過剩，這機制與工聯會建議設立外勞煞停機制相近，「在本地就業及經濟發展間建立緩衝帶，當經濟下行及就業率減少，或發現行業工資中位數被壓低時，停止輸入外地勞工，保障本地工人就業優先。」

### 冀設專責小組處理外勞事務

他表示，澳門亦為外地勞工成立「聘用外地僱員廳」，本港可作參考，由勞工及福利局成立「外勞專責小組」，專責處理外勞事務，包括主動跟進外勞的投訴，當發現有剝削情況時主動跟進調查，並授權該部門檢控違法僱主。此外，亦要研究及規劃外勞政策成效，按照勞動市場及經濟發展需求提出建議，防止過量輸入外勞搶本地工人飯碗。

建造業總會秘書長謝宏儒表示，據知建造業特別勞工計劃已接獲5宗申請，涉及數千名外勞，他認為，要解決人手荒，應先加大培訓力度，推行「一專多能」政策，讓建造業師傅可多掌握一個，甚至多個工種技術，補充缺人的工種及行業。同時建議政府以多渠道發放就業資訊，如透過短訊、電話、社交平台等等，為建造工友提供就業配對及招聘消息。

## 航空業首批外勞料最快聖誕開工

香港文匯報訊 航空業輸入勞工計劃首輪批出2,841個配額，涵蓋地勤、飛機維修技工等計劃下全部10個工種。航空公司服務商協會主席劉敏儀昨日表示，各大公司會在未來一兩周內陸續落實招聘計劃，估計首批外勞最快10月可以來港，經培訓後或可以在12月聖誕檔期投入服務。

根據第一輪申請審批結果，地勤人員申請配額數目為728個，獲批出配額數目最多，共719個。劉敏儀形容業界仍在「試水溫」，部分工種人力需求大；加上業界在「大灣區青年航空業實習計劃」下已有培訓內地學員經驗，因此申請外勞地勤會較安心。

劉敏儀提到，有航空公司透過內地公司聘請外勞，發現服務範圍和收費五花八門，當中只有四五間公司服務香港，業界仍需理順當中程序。她相信業界未來會繼續申請名額。