



致：運輸及物流局局長

林世雄 GBS, JP

## 對運輸物流業發展藍圖意見書

運輸物流是支援經濟快速發展的骨幹力量，亦是一個勞動力密集的行業，直接或間接影響著本港各行各業。隨著全球及本港防疫措施逐漸放寬，本地不少運輸物流業急於重新招聘僱員以應對復甦所帶來的工作量。但行業亦面對不少挑戰與困難，包括但不限於勞動力短缺、部份行業工種勞動力人口老齡化、薪酬待遇及職業前景不吸引等，大大影響香港跨境貨運、航運中心、航空樞紐的復甦和發展。

「背靠祖國、聯通世界，海陸空運輸物流全力競發」緊捉機遇，隨著全球及本港放寬防疫政策，經濟開始復甦復常，而在國家一路一帶、RCEP 協議、粵港澳大灣區等宏景下，政府又如何為運輸物流業的本地勞工或青年人締造一個有錢途、有培訓、有前景和良好安全的就業和工作環境，以增加入行吸引力、誘因的同時，做好青年人作為勞工這一個基本社會身份所需要的保障。就此，勞聯交通運輸行業委員會(下稱：勞聯)及香港運輸物流業工會聯會(下稱：港運聯)的航空、碼頭、鐵路及陸路客/貨運等行業代表反映以下意見：

1. **非鐵路公共交通工具行業**：專營巴士、小巴及非專營巴士等行業面對鐵路的發展，競爭力開始減弱，甚至相互之間存在惡性競爭。但在鐵路載客量飽和下，作為輔助角色的專營巴士、小巴及非專營巴士乃疏導市民出行的重要交通工具，奈何行業僱員現時的職業前景暗淡及收入生計受到影響，再加上專業/社會地位不足、工作環境惡劣等種種因素，難以吸引年青人入行致勞動力青黃不接，何談作為終身職業的選擇之一？尤其小巴行業職業司機對比其他或相近性質工種的薪酬水平遠遠追不上，在眾多職業司機中屬於低薪一族，只能吸引議價力低的老齡化勞動力人口從事。提出以下建議：
  - 政府應就公共運輸行業的發展制定長遠規劃及政策扶持，如小巴行業的扶持可在路線規劃/重組、禁區放寬、稅務優惠及燃油補貼等方面，且宏觀地促進產業之間的互相配合，產生協同效應，增強競爭力的同時促使僱主在改善員工薪酬待遇、工作環境上加大資源投入，讓業界健康發展；
  - 要改善行業老齡化問題、標籤化形象，必須設立明確的晉升階梯，為職業司機創建職業前景、專業/社會地位，並在新酬水平標準上體現其專業，消除職業司機承受的壓力及責任與收入不成正比的惡劣現象，吸引青壯年人士入行，提升服務質素和水平；
  - 近期，出現傷亡的公共交通工具意外瀕生，意外成因眾多，但整體來說應避免

車長的工時過長，因長時間駕駛是非常辛苦、費神及需全神貫注的工作。同時，政府與公共交通工具公司應加強處理乘客投訴方面對車長的支援，以及在駕駛培訓方面投入更多資源，多管齊下消除隱憂，有利長遠發展和行車安全性。

2. **貨運行業：**疫情期間，本地、跨境等貨運業亦受到一定程度的打擊。提出以下建議：
  - 本港商用車輛（「搵食車」）泊車位不足問題一直困擾業界，進而影響搵食車工友生計，要求政府增加商用車輛泊車位，尤其市區；
  - 為增加改用西隧達至分流的誘因和效益為先，建議政府收回三隧經營權後豁免商用車輛的隧道收費，要求取消重型貨車按軸收費，以及將隧道收入所得直接補貼過海客運乘客；
  - 中重型商用車因車身及司機位置高，存在多個視角盲點，途人如在司機的「盲點」和車頭行過，司機難以察覺。現時，運輸署只有車輛廢氣排放的環保要求，毋須加裝偵測感應行人的設備，忽略了對行人及行車安全的考慮因素。促請運輸署對重型車輛加裝 360 度鏡頭或感應器訂立條例及安全指引，改善司機駕駛盲點，減少意外。
  - 要求持續進修基金擴大適用範圍，以及政府推出「陸運人才培訓基金」，以資助考取中重型貨車、掛接車輛和大型旅遊巴車輛牌照，減輕入行的經濟負擔，增加入行吸引力，致力培訓本地工人，為運輸業注入新血；
  
3. **鐵路行業：**香港鐵路未來發展規劃宏大，如北環綫、港深西部鐵路、中鐵綫、將軍澳綫南延綫等，而要維持鐵路運作的可靠性和安全性，可預見未來人手需求更為龐大。但鐵路公司要在勞動力市場上爭奪人才，要具有競爭力，定必要提前在人才培訓投入更多資源，尤其新、舊員工之間在技術上的銜接問題。提出以下建議：
  - 政府在興建新鐵路的同時，為確保有足夠人手及穩定班次，應在人手配套上提前培訓及儲備人才，以便不時之需；
  - 關注港鐵外判工日益增多狀況，尤其核心維修工作職位外判，此舉或會影響維修質量質素。維修人員的不足，令技術銜接出現問題或會影響行車安全性。
  
4. **貨櫃碼頭行業：**社會上有聲音要求將葵涌貨櫃碼頭搬遷，以騰空土地作為住宅用途。雖然葵涌貨櫃碼頭排名跌至全球第九位，中轉港的地位減弱，以及去年馬士基更遷至新加坡，但葵涌貨櫃碼頭作為香港重要的出入口港口仍有其存在價值、重大作用和功能。當然，新加坡、上海等港口設施較香港先進，貨櫃存放費用香港亦分別較深圳及新加坡貴 6 成及 4 成。就此，政府有何政策吸引船公司回到香港，令香港貨櫃碼頭復興？提出以下建議：
  - 政府過去在航運中心欠缺長遠規劃，政策被動，如專責處理物流的人員不足；貨櫃場租地仍使用短期租約；碼頭不足以容納現代巨型化貨櫃船等，削弱本港

競爭力。而航運公司總部遷至新加坡或上海，令本港貨櫃存放服務的生意大減，導致僱主裁減人手帶來失業問題。

- 善用葵青區港口後勤用地，並適時提供所需的港口設施及與港口相關的基礎建設，提升營運效率和應付未來轉運量增長。陸路口岸擁擠瓶頸及葵涌碼頭塞車問題，限制了香港港口的容納能力，政府應完善港深陸路口岸功能及延長通關時間；
- 貨櫃碼頭發展半自動化取代部份人力，但如何保障人、機械之間混合工作環境人的安全，工會非常關注。而在颱風或暴風雨季節，碼頭內的貨櫃越疊越高存在職業安全隱憂，牽連到生命受到威脅，希望局方督促貨櫃碼頭營辦商/公司正視問題。

5. **航空行業：**隨著復常，因疫情而冰封三年的航空業漸見復甦，各機場營辦商/公司急於重新招聘僱員以應對復甦所帶來的工作量，奈何航空和相關地勤公司招聘開出的薪酬待遇十分保守，難以吸引新人入行，甚至難以吸引舊有機場員工重投行業中，導致人手嚴重短缺。提出以下建議：

- 機場員工底薪低，要依靠「加班」才能賺取足夠養家的生計，而長工時、日曬雨淋的工作環境令年青人入行卻步。在人手短缺下，要重塑航空力量，與其他行業爭奪人才，定必要推行比其他行業更有吸引力的僱員權益和待遇，勞動就業對策必須對症下藥，強烈要求政府促進機場營辦商/公司改善薪酬結構、工作條件；
- 機場員工工時長，上、下班交通時間亦長狀況一直為人詬病，要求政府促進機場管理局為凌晨時段上下班的機場員工提供免費員工接駁巴士服務。

勞聯及港運聯反對擴大輸入外勞，運輸物流業要有新血注入、挽人才、堵流失，長遠要從根本上去解決，包括本地人才培訓、改善薪酬待遇水平和工作環境、創建職業前景等，以增加本地勞工或青年人的入行吸引力、誘因。若運輸業輸入外勞先例一開定必破壞本港整個勞工市場生態，嚴重打擊本地工友就業。所以，政府在政策制訂方面要平衡各交通工具的發展，並作出扶持，惠及廣大的運輸物流業從業員。

如有任何查詢，請致電2779 3766與張小姐 / 江先生聯絡，或電郵至 [flutic@hkflu.org.hk](mailto:flutic@hkflu.org.hk)，謝謝！

勞聯交通運輸行業委員會

香港運輸物流業工會聯會 謹啟

二零二三年一月四日