

發表意見，但由於其後發現無須另行存有一個檢驗主任（陸上鍋爐）職系，故建議將之與驗船主任職系中的高級驗船主任職級合併，因檢驗主任（陸上鍋爐）均由驗船主任職系人員轉任。是項合併亦不須更改新級。

2.18 總新級表及第一標準新級內若干督導職系(附錄四(t))

常委會在其第五號報告書及於一九八零年十一月十二日呈交督憲有關監工職系的函件中，承諾對總新級表及第一標準新級內若干督導職系作進一步檢討。其後，常委會根據政府當局就有關職系的工作及職責所提供的資料進行是項檢討，同時將僱傭雙方提交的意見書一併加以研究。茲將檢討結果臚列如下。

2.18.1 潛水人繩纜管理員 船舶安全助理員 車輛檢驗員

常委會發覺此等職系的工作及職責均可與監工職系的某等職級所執行者比較，因此建議將潛水人繩纜管理員職系與一級監工職級合併，並將另外兩個職系的新級調整，使其與監工職系的新級趨於一致。根據是項建議，有關職系的新級及結構應如下：

<u>現行職系及新級</u>		<u>建議職級及新級</u>	
潛水人繩纜管理員	MPS 14-17	一級監工	MPS 16-19
船舶安全助理員	MPS 14-17	船舶安全助理員	MPS 16-19
車輛檢驗員	MPS 12-14	車輛檢驗員	MPS 12-15

2·18·2 用戶督察

用戶督察職系的現行新級（MPS 13-19）跨越二級監工與一級監工的新級，而其入職新點亦較二級監工高兩點。根據目前所得資料，常委會尚未能決定該新級是否恰當。是故，常委會建議對該職系的工作及職責再詳加研究，包括考慮將該職系與監工職系中適當職級合併的可能性。

2·18·3 管工

常委會就監工職系建議的新級使該職系以往在新級方面與管工的關係受到干擾。是故，常委會重行研究管工職系，以探討因該項建議而引起的新酬差異是否恰當。根據研究結果，常委會認為，鑑於監工職系的工作及職責本身的性質，其新級高於管工職系者亦為合理，惟管工的新級亦須給予若干調整。由於管工通常由第一標準新級人員升任，常委會建議將管工職系的最低新點降低兩點，使其與第一標準新級的頂新點更為接近。又鑑於管工職系的工作性質，故提議將其最高新點提高一點。以下為有關該職系的建議新級，包括建議改善的高級管工及巡察員新級：

	<u>現行新級</u>	<u>建議新級</u>
管工	MPS 11-13	MPS 9-14
高級管工	MPS 14-17	MPS 15-18
巡察員	MPS 18-24	MPS 19-24
高級巡察員	MPS 25-29	MPS 25-29

2·18·4 農林助理員

廚房管理員

管事（其後改稱醫院管工）

此等職系的工作及職責均可與管工職系中某等職

級者比較。常委會認為廚房管理員職系應與高級管工職級合併，而其他職系的薪級則應根據常委會所建議的管工薪級予以調整。茲將有關建議表列如下：

<u>現行職系及薪級</u>			<u>建議職系及薪級</u>		
農林助理員	MPS	9-13	農林助理員	MPS	9-14
高級農林助理員	MPS	14-17	高級農林助理員	MPS	15-18
廚房管理員	MPS	14-17	高級管工	MPS	15-18
三級管事	MPS	9-13	三級管事	MPS	9-14
二級管事	MPS	14-17	二級管事	MPS	15-18
一級管事	MPS	18-24	一級管事	MPS	19-24

2.18.5 康樂助理員 高級工佐

常委會的檢討顯示高級工佐及康樂助理員的工作均可與管工職系者比較。因此，常委會認為應重整康樂助理員職系的結構，使與管工職系趨於一致，並以現時屬第一標準薪級的高級工佐職級作為該職系重整後的最低職級。

<u>現行職系及薪級</u>			<u>建議職系及薪級</u>		
高級工佐	MOD	18-20	三級康樂助理員	MPS	9-14
三級康樂助理員	MPS	9-15	二級康樂助理員	MPS	15-18
二級康樂助理員	MPS	16-23	一級康樂助理員	MPS	19-24
一級康樂助理員	MPS	24-29	高級康樂助理員	MPS	25-29

2.18.6 工佐

常委會發覺工佐職級有兩個，甚或三個不同的責任水平，同時在多方面與管工、技工或工目所負責者相類似。是故，常委會建議取消工佐職級及將其現有職位適當地改編為管工、技工或工目。

2.18.7 工目

常委會不建議更改工目職系的薪級。

2.19 火車司機職系 (附錄四(A))

由於九廣鐵路將於一九八二年四月提供第一階段的現代化及電氣化服務，若干火車司機的職務將會有所增加，因該等司機須操作電動組合式客車。現有的柴油機車均由一名火車司機及一名助理火車司機操作，惟電動組合式列車則只由一名火車司機操作。此外，當電動組合式列車投入服務後，火車的班次、行車哩程、駕駛時間及火車速度俱會大為增加。

鑑於電動組合式列車司機須執行額外職務，常委會建議將火車司機的薪級由總薪級表第十四至十七點提高為第十四至二十點。同時，由於仍然有兩類火車司機存在，一類負責駕駛柴油機車，另一類則負責駕駛柴油機車兼電動組合式列車，故常委會另行提出兩項建議。第一項是當火車司機考獲駕駛電動組合式列車的資格後，應給予一個額外增薪點。第二項是火車司機必須在考獲資格及表示願意駕駛電動組合式列車後，方可支取總薪級表第十七點以上的薪酬。至於助理火車司機的薪級，由於其工作及職責維持不變，故常委會認為不用調整其薪級。

以下為常委會建議調整後的火車司機職系薪級，該等薪級應由九廣鐵路開始提供第一階段火車電氣化服務起實施：

	<u>現行薪級</u>	<u>建議薪級</u>
助理火車司機	MPS 9-13	MPS 9-13
火車司機	MPS 14-17	MPS 14-20*

*應訂定給予一個額外增薪點的辦法，並在總薪級表第十七與十八點之間設置一個資歷關限。

2.20 運輸助理員職系 (附錄四(九))

由於運輸助理員職系在招聘人手及保留在職人員方面遭遇困難，常委會同意進一步檢討該職系。據常委會接獲的資料顯示，該職系的離職率較平均為高，尤以在入職後最初數年為然。常委會亦注意到香港仔及機場的隧道行將通車，而安裝及管理停車收費錶的工作又經常進行，故該職系將需要更多職員。

在研究運輸助理員職系的工作及職責後，發覺該職系人員須輪班工作，而停車場的收費工作將交由二級運輸助理員執行。有鑑於此，常委會建議將該職系的薪級調整如下：

	<u>現行薪級</u>	<u>建議薪級</u>
二級運輸助理員	MPS 2-13	MPS 4-14
一級運輸助理員	MPS 14-18	MPS 15-18

2.21 款接員及醫院接待員職系 (附錄四(十))

常委會在第一號報告書中，曾建議研究毫無或甚少晉升機會的職系究竟可在何種程度上與其他較為一般性的職系合併。在本報告期內，常委會接獲該項研究結果，得悉款接員及醫院接待員職系可與文書人員職系合併。

常委會在檢討款接員及醫院接待員職系後證實，基於數項理由，將該等職系與文書人員職系合併既切實可行又合乎需要。第一，接待工作業已成為文書人員職系工作的一部份，而款接員及醫院接待員亦間須執行文書性質的工作。是故，兩者的工作有相同之處。第二，將接待人員與文書人員職系合併亦可能有利於部門管理當局，因為可更靈活地調動職員執行較

2.23 文化工作服務員職系(附錄四(三))

常委會在第五號報告書中發覺，文化工作服務員雖是第一標準薪級的一個職系，惟其入職條件規定申請人須修畢中四課程。常委會因此押後對該職系的薪級提出建議，俟研究該職系是否適宜轉為總薪級表的職系後方行決定。

根據常委會接獲與該職系的工作及職責有關的資料，文化工作服務員大多須獨自工作，採取主動及作出判斷，且須以容忍及得體的態度應付經常與他們接觸的市民大眾。常委會同意執行此等工作者實須具備中四的教育程度，故認為應將文化工作服務員職系轉為總薪級表的職系。

至於該職系的薪級及結構，常委會認為其兩個職級合計的工作及責任水平大致與助理文員相若，因此建議該兩個職級的薪級應依照助理文員者調整。常委會亦注意到有關部門及政府當局均接納職方提出將該職系改稱為文化工作助理員的要求。常委會考慮此點後，建議該職系的職銜及薪級應如下：

<u>現行職銜及薪級</u>	<u>建議職銜及薪級</u>
文化工作服務員 MOD 11-15	文化工作助理員 MPS 2-11
文化工作高級服務員 MOD 18-17	文化工作高級助理員 MPS 12-13

2.24 駕駛員職系及延長第一標準薪級最高薪節(附錄四(三))

常委會在第五號報告書中曾擔承對若干駕駛員職系作進一步檢討。該等職系包括第一標準薪級的汽車司機、特級司機及司機與總薪級表的私人司機。在進行是項檢討時，常委會經考慮薪俸調查組就私人機構中類似工作的薪酬所提供的資料。

2.24.1 汽車司機

汽車司機曾要求將其職系轉為總薪級表的職系，惟鑑

於該職系所需的入職條件為具備某種程度的操作技術而非某種學歷，常委會認為在目前情況下，該職系仍應隸屬第一標準薪級，而該職系的薪級亦屬恰當，惟其最低薪點則應加以調整，俾能與第一標準薪級內相應薪節的其他職系趨於一致。以下為常委會建議的汽車司機薪級，該薪級與私人機構中同類工作的薪額相若：

	<u>現行薪級</u>	<u>建議薪級</u>
汽車司機	MOD 13-17	MOD 11-17

2.24.2 特級司機

特級司機負責駕駛垃圾車、掃街車、流動起重機、鋪路車、及挖泥車等等。駕駛此等車輛較駕駛普通車輛所需的技術為高。特級司機，一如汽車司機，曾要求將其職系轉往總薪級表內，但正如汽車司機的情形一樣，常委會相信在現行標準下，將特級司機列為第一標準薪級的職系乃屬恰當，惟若以私人機構在這方面的薪額而論，特級司機的頂薪應稍為提高。

由於常委會認為特級司機應繼續隸屬第一標準薪級，而他們現已按該薪級的最高薪節支薪，故唯一能改善其薪酬使之與私人機構的薪額一致的辦法，便是將第一標準薪級延長。常委會是以建議在第一標準薪級增加兩個薪點，即由第二十點延長至第二十二點。常委會又建議將特級司機的薪級調整如下，使其包括該兩個增薪點：

	<u>現行薪級</u>	<u>建議薪級</u>
特級司機	MOD 18-20	MOD 18-22

2.24.3 司機

常委會認為司機職系的情形與汽車司機及特級司機有

所不同。常委會曾在早期的報告書中指出，職系中如有職級分佈在第一標準薪級及總薪級表者，常委會的政策是將此等職系併合起來。常委會認為司機及私人司機正屬此類職系，故建議將司機職系轉往總薪級表內，並與私人司機合併為一新職系，以司機作為該新職系的最低職級，而其新薪級則由總薪級表第九至十三點。

2.24.4 私人司機

由於常委會建議將司機及私人司機職系合併，私人司機及高級私人司機的薪級亦須相應加以調整。以下為合併後該新職系的建議薪級及結構：

	<u>現行薪級</u>	<u>建議薪級</u>
司機	MOD 18-20	MPS 9-13
私人司機	MPS 12-13	MPS 14-15
高級私人司機	MPS 14	MPS 16-17

2.24.5 延長第一標準薪級

常委會既已為容納特級司機而建議延長第一標準薪級，便連帶考慮到應否將此項辦法施於現已按第一標準薪級最高薪節支薪的其他職級。常委會於是促請薪俸調查組蒐集私人機構中與高級技工同類職位的薪酬資料，因按第一標準薪級最高薪節支薪的其他職系均與該職系有關連。據常委會所獲取的資料顯示，高級技工的最高薪點，一如特級司機，稍為低於私人機構的現行最高薪酬。是故，常委會認為，有關延長第一標準薪級的建議應適用於按該薪級最高薪節支薪的所有職系。

2·25 停車場管理員職系(附錄四(丙))

常委會在第五號報告書中注意到第一標準薪級的停車場管理員職系的工作及職責，每因工作地點不同而大有分別。因此，常委會押後對該職系提出建議，俟接獲有關該職系的進一步資料後，始作決定。

大部份停車場管理員均受僱於民航處，負責管理機場的公共及職員停車場。常委會發覺，機場公共停車場管理員的工作，類似任職於運輸署轄下公共停車場的二級運輸助理員所執行者。常委會因此建議將此等停車場管理員改編為二級運輸助理員如下：

<u>現行職級及薪級</u>	<u>建議職級及薪級</u>
停車場管理員 MOD11-15	二級運輸助理員MPS 4-14

至於其他停車場管理員，常委會認為他們應繼續按第一標準薪級支薪。常委會又發覺此等停車場管理員因工作地點不同而須執行兩種輕重不一的職責。是故，常委會建議將該職系分為兩個職級，並由政府當局根據個別情況而將原有職系各職位編入該兩個職級內。以下為常委會建議的薪級及結構：

<u>現行結構及薪級</u>	<u>建議結構及薪級</u>
停車場管理員 MOD11-15	(二級停車場管理員 MOD 5-10 ((一級停車場管理員 MOD11-17

2·26 警察無線電通訊助理職系(附錄四(丙))

在常委會進行首次個別職系檢討時，職方會要求常委會考慮將二級及一級警察無線電通訊助理的薪級合併，使其與郵政署電訊助理職系的結構相若，惟據常委會當時接獲的資料顯示，該職系的結構乃根據職務上的需要而釐訂，故常委會在其第二號報告書中建議該職系的結構維持不變。