

二零一零年四月二十六日  
討論文件

## 立法會經濟發展事務委員會

### 航海訓練獎勵計劃

#### 目的

我們建議向航海訓練獎勵計劃(計劃)增撥 1,920 萬元，使核准撥款由 900 萬元增至 2,820 萬元，供 2010-11 至 2013-14 年度計劃運作之用。本文件徵求委員支持建議。

#### 背景

2. 香港是主要的國際航運中心。本港航運界為全球航運業提供全面優質航運服務。中央政府在第十一個五年計劃明確表示支持香港維持國際航運中心地位。溫家寶總理在二零一零年三月向全國人民代表大會發表報告時，重申中央政府支持香港鞏固並提升航運中心地位。

3. 本港航運業得以成功，有賴業內人才濟濟，當中不少更具備航海經驗。然而，近十年航運業的航海專才嚴重短缺。若不正視問題，情況只會惡化，妨礙本港提供領航、規管船隻交通、船隻檢驗、船隻管理及船隻維修等基要服務，削弱本港作為主要航運中心及區域樞紐港的優勢。

4. 這個問題有兩大成因。首先，所有高級海員初入職時都是實習生，航海三至五年後晉升為高級船員。時下青年對航海工作不感興趣，主因是他們不想長期離家，而海上生活似乎較單調。其次，航運業的獨特之處是面向國際，可在全球各地招聘員工。香港實習生薪金高於其他地區，因此不易獲航運公司聘用。再者，實習生屬額外人手，船上沒有實習生仍可運作。

#### 航海訓練獎勵計劃

5. 在香港航運發展局<sup>1</sup>(航發局)支持下，航海訓練獎勵計劃在二零零四年推出，目標是抑制及扭轉本地航海專才不斷減少的趨勢。政府與業界合力推行計劃；政府負責提供資助，吸引青年人投身航海工作，業界則致力為本港實習生提供所需的船上訓練，並提供贊助及實習機會，積極支持計劃。

6. 計劃由海事處管理，核准撥款為 900 萬元。二零零四年就計劃核准的撥款屬有時限性質，旨在紓緩嚴峻的情況及推動航運業自行培育本地專才。根據計劃，每名實習生在實習期內每月可獲 5,000 元津貼，即甲板實習生最多可獲 18 個月津貼(9 萬元)，輪機員實習生最多可獲六個月津貼(3 萬元)。修畢海事訓練學院(訓練學院)海事科技高級文憑(高級文憑)課程的實習生，完成 18 個月海上實習訓練<sup>2</sup>後，便符合資格參加三級合格證書考試。修畢香港專業教育學院青衣分校機械工程學高級文憑課程或本地大學機械工程課程的實習生，實習六個月便符合資格參加上述考試。三級合格證書是商船高級船員或輪機師的入職資格。二零零九年一月，計劃新增一項獎勵，考獲三級合格證書的實習生可獲發還考試費<sup>3</sup>，以鼓勵他們考取首個專業資格並投身航海業。

7. 二零零四年計劃推出時，目標是每年培訓約 24 名實習生。900 萬元的核准撥款中，570 萬元已發給實習生，另為 48 名仍在船上受訓的實習生預留 320 萬元，尚餘可用款額只有 10 萬元。現需增加核准撥款，以便計劃繼續發揮重要作用。

## 業界羣策羣力

8. 除了根據計劃提供船上訓練，業界亦與政府合力向市民大眾(特別是青年人)宣傳航運業以及從業員的發展機會。相關活動包括舉辦航運週；參與周年職業博覽；在中學舉辦推廣講座及介紹航運課程各項獎學金計劃。此外，我們得悉航

---

<sup>1</sup> 航發局屬諮詢組織，由運輸及房屋局局長擔任主席，負責就進一步發展香港航運業的措施和計劃向政府提供意見，成員包括業界資深代表和政府高級人員。

<sup>2</sup> 二零一零年，最短實習期由 24 個月減至 18 個月，因為訓練學院兩年制海事科技文憑課程由 2007-08 學年起升格為三年制高級文憑課程。

<sup>3</sup> 三級甲板高級船員合格證書的考試費為 6,020 元，三級輪機師合格證書的考試費為 2,410 元。

運業已主動投放更多資源和人力培訓本地專才。舉例來說，兩名香港船東各捐贈 1,000 萬元，協助本地一所大專院校成立國際海事研究中心、海事圖書館及研發中心，以培育本地航運人才。其他船東則贊助本地學生參加航運金融會議／研討會等大型海事活動，擴闊視野。香港海員工會(工會)會在會址免費撥出地方設立學習中心，並提供參考書籍和資料，方便合格證書考試的本地考生溫習。工會會自費管理該中心並負責運作。香港船東會和工會均舉辦備試班，幫助合格證書考試的本地考生備試。

## 計劃推出後可見已改善之處

9. 大多數實習生在訓練學院或香港專業教育學院接受教育。計劃在二零零四年推出後，經業界合力推廣，可見有興趣投身航海業的本地人才日增。舉例來說，訓練學院海事課程二零零四至二零零九年平均每年收生人數達 38 人，一九九八至二零零三年人數為 18 人。二零零九年前，訓練學院課程每班學生人數約 25 人。自二零零九年起，由於課程報讀人數眾多，每班學生人數已增至 60 人。特別令人鼓舞的是，自計劃推出以來，訓練學院畢業生選擇投身航海業的平均百分率，由 1999-2003 年的 22.4% (17 人)，大幅增至 2004-2008 年的 46.7% (57 人)。

10. 在參加計劃方面，自二零零四年計劃推出至二零一零年三月三十一日，訓練學院及其他院校畢業生參加計劃的人數合共 123 人，平均每年約 21 人。一如上文第 7 段所述，計劃原擬每年吸納 24 名實習生。換言之，計劃達標率近 90%，成效理想。此外，參加計劃的畢業生中，70.7% (包括 48 名甲板實習生和 39 名輪機員實習生)已完成航海訓練，其餘畢業生仍在受訓。完成訓練的畢業生中，24 名甲板實習生和 27 名輪機員實習生已考取三級合格證書，另有兩名輪機員實習生更考取二級合格證書，可見計劃參加者不但投身航海業，在考取專業資格方面也進展理想。

11. 值得注意的是，除香港大學和香港理工大學外，最近海事處再認可香港科技大學機械工程課程的畢業生為計劃的合資格申請人。海事處至今已收到不少大學生查詢計劃資料。

12. 鑑於訓練學院收生人數日增，大學畢業生對機械工程學科的興趣日濃，我們預期參加計劃的實習生人數會上升，估計二零一零年達 38 人。

## 建議

13. 我們建議向計劃增撥 1,920 萬元，即由 900 萬元增至 2,820 萬元，以便計劃在 2010-11 至 2013-14 年度的四年內繼續運作。二零零九年，訓練學院三年制海事課程每班學生人數由 25 人增至 60 人，增幅逾一倍。首批學生將會在二零一二年畢業。他們須接受 18 個月航海訓練，才符合資格在二零一四年應考三級合格證書考試。計劃再繼續運作四年，可讓我們確定本港有意選擇航海工作的青年人是否持續增加，亦可提供更多數據和資料，有助我們檢討情況和預測日後趨勢。

14. 根據最近趨勢和訓練學院海事課程擴班人數計算，預期增加撥款會惠及約 230 名參加者。一如現時安排，每名實習生每月會獲發津貼 5,000 元(甲板實習生最多可獲發津貼 18 個月；輪機員實習生最多可獲發津貼六個月)，並在通過三級合格證書考試後獲發還考試費。每年額外財政承擔額載於附件 1；2010-11 至 2013-14 年度估計現金流量載於附件 2。所需的額外資源會由運輸及房屋局透過內部調配現有資源應付。當局會繼續監察和評估計劃，並定期向航發局匯報進度。

## 理據

15. 雖然計劃取得成效，但由於本港航海專才老化，本地航運業人手短缺問題不久將來可能更為嚴峻。在七十和八十年代投身航運業的在職專業人員，未來十年大多會屆退休年齡。根據海事處資料，多達 488 名專業人員(佔現時從業員人數 65%)會在二零零九至二零一九年退休。從過去四年，香港輸入 200 多名外國公民和內地居民擔任海事監督或經理，可見問題嚴重。

16. 目前尚未為由航運業自行解決問題的適當時機。一如上文第 4 段所述，航運業獨特之處，在於相對其他行業，航運公司可在全球各地招聘員工，由於香港實習生薪酬較其他地區為高，航運公司不會主動培訓香港實習生。另一方面，我們需要本地專才支持航運業增長，並為本港港口提供基本服

務。雖然繼續推行計劃不能徹底解決問題，但有助穩定情況。

17. 計劃已初見成效，包括本港對航海工作感興趣的青年人漸多：有意投身航運業的大學畢業生人數日增；訓練學院已因應需求日增，把高級文憑課程每班學生人數由 25 人大幅增至 60 人。另外，業界亦明白必須盡一分力，因而積極推動和支持航運教育及訓練。我們必須保持目前的正面發展趨勢，防止航海專才短缺問題惡化，務求航海專才的供應最終回復正常。

18. 計劃旨在紓緩目前人手短缺問題。人手短缺會妨礙本港航運業繼續增長，影響本港作為區域主要樞紐港提供基本港口服務的能力。計劃亦旨在推動航海專才的供應回復正常。在計劃延長運作期間，我們會諮詢業界並檢討情況，以制訂可持續解決航運專才短缺的長遠策略。

#### 諮詢

19. 二零一零年一月十九日，我們諮詢航發局人力資源專責小組。該小組認為，計劃能有效鼓勵本港青年人接受航海訓練，有利航運業發展，並承諾會全力支持政府繼續推行計劃。

#### 徵詢意見

20. 請委員支持增撥 1,920 萬元，以延長計劃四年至 2013-14 年度止，來紓緩航運專才嚴重短缺問題，同時為本港航運業和港口培訓本地人才。

**運輸及房屋局**  
**二零一零年四月**

估計每年額外財政承擔額

	2010-11 年度	2011-12 年度	2012-13 年度	2013-14 年度	合計
百萬元	3.14	3.69	5.67	6.70	19.20

2010-11 年度：

30 名甲板實習生：

$$30 \times 5,000 \text{ 元} \times 18 \text{ 個月} + 30 \times 6,020 \text{ 元}^1 = 288 \text{ 萬元}$$

8 名輪機員實習生：

$$8 \times 5,000 \text{ 元} \times 6 \text{ 個月} + 8 \times 2,410 \text{ 元}^2 = 26 \text{ 萬元}$$

2010-11 年度總承擔額 = 314 萬元

2011-12 年度：

35 名甲板實習生：

$$35 \times 5,000 \text{ 元} \times 18 \text{ 個月} + 35 \times 6,020 \text{ 元} = 336.1 \text{ 萬元}$$

10 名輪機員實習生：

$$10 \times 5,000 \text{ 元} \times 6 \text{ 個月} + 10 \times 2,410 \text{ 元} = 32.4 \text{ 萬元}$$

2011-12 年度總承擔額 = 368.5 萬元 (約 369 萬元)

2012-13 年度：

55 名甲板實習生：

$$55 \times 5,000 \text{ 元} \times 18 \text{ 個月} + 55 \times 6,020 \text{ 元} = 528.1 \text{ 萬元}$$

---

<sup>1</sup> 甲板實習生的三級合格證書考試費為 6,020 元。

<sup>2</sup> 輪機員實習生的三級合格證書考試費為 2,410 元。

12 名輪機員實習生：

$12 \times 5,000 \text{ 元} \times 6 \text{ 個月} + 12 \times 2,410 \text{ 元} = 38.9 \text{ 萬元}$

2012-13 年度總承擔額 = 567 萬元

**2013-14 年度：**

65 名甲板實習生：

$65 \times 5,000 \text{ 元} \times 18 \text{ 個月} + 65 \times 6,020 \text{ 元} = 624.1 \text{ 萬元}$

14 名輪機員實習生：

$14 \times 5,000 \text{ 元} \times 6 \text{ 個月} + 14 \times 2,410 \text{ 元} = 45.4 \text{ 萬元}$

2013-14 年度總承擔額 = 669.5 萬元 (約 670 萬元)

估計每年現金流量

	2010- 11 年度	2011- 12 年度	2012- 13 年度	2013- 14 年度	2014- 15 年度	合計
承擔額 <sup>1</sup> (百萬元)	1.64	0.77	-	-	-	2.41
額外承擔 額 <sup>2</sup> (百萬元)	1.61	3.43	4.65	6.19	3.32	19.20
合計 (百萬元)	3.25	4.20	4.65	6.19	3.32	21.61

註

- 1 就 2010 年前參加計劃的實習生估計所需的現金流量。
- 2 根據按年新增的承擔額估計所需的現金流量。