

# 財務委員會討論文件

2010 年 5 月 28 日

## 總目 100－海事處

### 分目 700 一般非經常開支

#### 項目 429 航海訓練獎勵計劃

請各委員批准把航海訓練獎勵計劃的承擔額提高 1,920 萬元，即由 900 萬元增至 2,820 萬元，以便計劃延長運作至 2013-14 年度。

## 問題

我們需要確保航海訓練獎勵計劃(下稱「計劃」)的經費充足，以便繼續運作多 4 年，吸引更多青年人投身航運業，解決航海專才老化的問題。

## 建議

2. 海事處處長建議把計劃的核准承擔額提高 1,920 萬元，即由 900 萬元增至 2,820 萬元，以便計劃由 2010-11 至 2013-14 年度延長運作多 4 年。運輸及房屋局局長支持這項建議。

## 理由

### 計劃

3. 計劃在 2004 年推出，目的是吸引青年人投身航運業，以及培育本地航海專才。計劃由海事處管理，核准承擔額為 900 萬元。計劃屬有時限性質，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，甲板實習生最

多可獲 18 個月津貼(90,000 元)，輪機員實習生則最多可獲 6 個月津貼(30,000 元)。修畢海事訓練學院(下稱「訓練學院」)海事科技高級文憑(下稱「高級文憑」)課程的實習生，完成 18 個月海上實習訓練<sup>1</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，在實習 6 個月後，便符合資格參加上述考試。

4. 三級合格證書是商船高級船員或輪機員的入職資格。2009 年 1 月，計劃新增一項獎勵，實習生如考獲三級合格證書，可獲發還考試費<sup>2</sup>，以鼓勵他們考取首個專業資格並投身航運業。

5. 計劃在 2004 年推出時，目標是每年培訓約 24 名實習生。截至 2010 年 4 月 30 日，900 萬元的核准承擔額中，621 萬元已發給實習生，另為 44 名實習生預留 269 萬元，尚餘可用款額只有 10 萬元。因此，需要增加核准承擔額，以便計劃繼續發揮重要作用。

### 航運業界羣策羣力

6. 政府與航運業界合力推行計劃，由政府提供資助，吸引青年人投身航海工作，而業界則提供船上訓練。除了提供訓練，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周；參與周年教育及職業博覽；在中學舉辦推廣講座；以及介紹航運相關課程的各項獎學金計劃。此外，航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，協助本港一所大專院校成立國際海事研究中心、海事圖書館暨研究及發展中心，培育本地航海人才。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(下稱「工會」)將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，方便參加合格證書考試的本地考生溫習。工會將會自費管理和營運該中心。香港船東會和工會均舉辦備試班，協助參加合格證書考試的本地考生備試。

---

<sup>1</sup> 在 2010 年，最短實習期由 24 個月減至 18 個月，因為由 2007／08 學年起，訓練學院兩年制海事科技文憑課程升格為三年制高級文憑課程。

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

## 計劃的成效

7. 大多數實習生在訓練學院或香港專業教育學院接受教育。計劃推出後，經業界合力推廣，可見有興趣投身航海專業的本地人才日增。舉例來說，訓練學院海事課程在 2004 至 2009 年期間，平均每年收生人數達 38 人，1998 至 2003 年期間，則只有 18 人。由於近年報讀人數眾多，自 2009 年起，訓練學院課程每班學生人數由 25 人增至 60 人。特別令人鼓舞的是，訓練學院的調查顯示，自計劃推出以來，畢業生畢業後選擇在遠洋輪船上工作的平均百分率，由 1999 至 2003 年的 22.4%(17 人)，大幅增至 2004 至 2008 年的 46.7%(57 人)。其餘 53.3% 的畢業生當中，23%(28 人)選擇在內河船上工作；19.7%(24 人)從事與海事有關的工作，例如初級海事監督、海事顧問公司助理、船舶協調主任等；至於另外的畢業生，則有 5.7%(7 人)繼續進修；4.9%(6 人)加入紀律部隊，擔任員佐級或主任級人員。以上資料顯示，訓練學院大部分(89.4%)畢業生選擇在船上工作，或從事與航運業有關的工作。

8. 在參加計劃方面，自 2004 年 7 月計劃推出至 2010 年 3 月 31 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 5 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，其餘畢業生則仍在受訓。完成訓練的畢業生中，29 名(60.4%)甲板實習生和 28 名(71.8%)輪機員實習生已考取三級合格證書，另有 4 名輪機員實習生更考取二級合格證書，從以上數字可見，計劃參加者不但投身航運業，在考取專業資格方面也進展理想。

9. 除香港大學和香港理工大學外，海事處最近把參加計劃的資格延展至香港科技大學機械工程學課程的畢業生。海事處至今已收到不少大學生查詢有關計劃的資料。

10. 鑑於訓練學院收生人數增加，以及機械工程學科大學畢業生對計劃的興趣日濃，我們預期未來數年會有更多實習生參加計劃，估計 2010 年的人數會上升至 38 人。

## 人手短缺

11. 雖然計劃取得成效，但由於本港航海專才老化，本港航運業人手短缺問題在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，在未來 10 年大多會屆退休年齡。根據海事處資料，多達 488 名專業人員(佔現有從業員人數 65%)會在 2009 至 2019 年退休。過去 4 年，香港輸入 200 多名外國公民和內地居民擔任海事監督或船務經理，可見問題嚴重。

## 建議延長運作期

12. 我們認為，由航運業自行解決問題，目前為時尚早。航運業獨特之處，是航運公司可在全球各地招聘員工，而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。不過，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，但有助穩定有關情況。

13. 可喜的是，計劃初見成效：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；訓練學院已因應不斷增加的需求，把高級文憑課程每班學生人數由 25 人大幅增至 60 人；同時，業界明白到必須盡一分力，因而積極推動和支持航運教育及訓練。要防止問題惡化，必須維持計劃的動力，務求本地航海專才的供應最終回復正常。

14. 計劃旨在紓緩目前人手短缺問題，以免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，以制訂可長遠解決航海專才短缺的策略。

15. 訓練學院高級文憑課程擴班後，首批學生會在 2012 年畢業。他們須接受 18 個月航海訓練，才符合資格在 2014 年應考三級合格證書考試。延長計劃 4 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推算日後趨勢。鑑於計劃屬有時限性質，我們會與業界一起探討培育本地航海專才的長久可持續方法。

## 對財政的影響

附件1  
附件2

16. 根據最近趨勢和訓練學院海事課程擴班人數計算，預期提高承擔額會惠及約 230 名參加者。一如現有安排，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 6 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 2014-15 年度估計現金流量載於附件 2。2010-11 年度的財政承擔已有足夠款項應付。其後年度所需的額外資源，會計入相關年度的預算。

## 公眾諮詢

17. 2010 年 1 月 19 日，我們諮詢香港航運發展局<sup>3</sup>(下稱「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延長推行計劃。

18. 我們在 2010 年 4 月 26 日就建議諮詢立法會經濟發展事務委員會。該事務委員會委員普遍支持建議，並要求政府就畢業生選擇投身航海工作或從事其他行業提供更多統計資料。補充資料載於上文第 7 段。

## 背景

19. 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表明，支持香港維持國際航運中心地位。溫家寶總理在 2010 年 3 月向全國人民代表大會發表報告，重申中央政府支持香港鞏固並提升國際航運中心的地位。

20. 本港航運業欣欣向榮，有賴業內人才濟濟，不少更具備航海經驗。不過，近 10 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、船舶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。

---

<sup>3</sup> 航發局屬高層諮詢組織，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，成員包括私營機構資深代表和政府高級人員。

21. 上述問題有兩大成因。首先，所有高級航海員初入職時都是實習生，航海 3 至 5 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鄉別井，而海上生活似乎較為枯燥。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。

22. 在航發局支持下，計劃在 2004 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，由政府負責提供資助，吸引青年人投身航海工作，而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。

-----

運輸及房屋局  
2010 年 5 月

## 估計每年額外財政承擔額

	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	總計
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 年度承擔總額 = 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 年度承擔總額 = 368.5 萬元(約 369 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。

2012-13 年度

55 名甲板實習生 –

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

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 年度承擔總額 = 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 年度承擔總額 = 669.5 萬元(約 670 萬元)

-----



## 估計每年所需的現金流量

	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	總計
承擔額 <sup>1</sup> (百萬元)	1.78	0.91	-	-	-	2.69
額外承擔額 <sup>2</sup> (百萬元)	1.61	3.43	4.65	6.19	3.32	19.20
總計 (百萬元)	3.39	4.34	4.65	6.19	3.32	21.89

-----

---

<sup>1</sup> 根據現有結餘估計所需的現金流量。

<sup>2</sup> 根據新增的承擔額估計按年所需的現金流量。