財務委員會討論文件

2014 年 1 月 10 日

總目 158－政府總部：運輸及房屋局(運輸科)
分目 700 一般非經常開支
新項目「海運及空運人才培訓基金」

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－

(a) 在總目 158－「政府總部：運輸及房屋局(運輸科)」項下，開立為數 1 億元的新承擔額，用以設立「海運及空運人才培訓基金」；以及

(b) 將總目 100－「海事處」項下的航海訓練獎勵計劃的每月津貼，由 5,000 元增加至 6,000 元。

問題

我們有需要加強支持航運和航空業界的人才培訓，以擴大人才庫，支持這兩個行業的長遠可持續發展。

建議

2. 運輸及房屋局局長建議開立為數 1 億元的承擔額，用以設立「海運及空運人才培訓基金」(下稱「基金」)，在 2014-15 至 2018-19 這 5 個年度運作，持續和優化現行的 5 項培訓和獎學金計劃，並且推行新措施，支援航運及航空業的人才培訓。

3. 上述建議包括將現行航海訓練獎勵計劃的每月津貼由 5,000 元增加至 6,000 元。

理由

4. 優秀人才是航運和航空業持續發展的先決條件。現時這兩個行業雖然提供不少具前景的良好就業機會[1]，但仍未能吸引足夠和優秀的新血加入。

5. 在航運業方面，據悉服務本地船舶的船長和船員漸趨老化，青年人對於在遠洋船上工作一般不感興趣，部分原因是新入職的船員須經過一段相對低薪的實習訓練期，才可參加最初階的專業考試[2]。至於專業航運服務方面，例如船舶管理和融資等，業界向政府反映，青年人普遍不大了解航運業所提供的就業前景和不同職位，故此不大願意投身這行業。另一方面，業界反映不少任職不同階層的在職從業員，希望藉持續進修或獲取更高資歷，得以在職場上進一步發展。

6. 航空業方面，在香港國際機場的營運機構表示業界有不同程度的人手短缺問題。業界持份者指出，航空業面對兩個最主要的人力問題，包括招聘困難及挽留困難，其中以技術性工作(如飛機維修)和體力勞動工作(如行李處理)的人手短缺問題較為顯著。青年人一般不甚了解航空業的就業機會，另一方面，很多業內從業員亦不知道提升其專業資歷的途徑。

7. 根據職業訓練局最近在 2012 年進行的調查，與航運／航空有關的行業[3]估計約有 2 200 個空缺。雖然擬議基金未必能即時解決人手短缺的問題，但長遠而言，基金將有助拓展本港的專業人才庫。

---

[1] 航運和航空業提供大量各式各樣的就業機會，包括基層職位、技術和技能職位、專業職位，以及其他一般知識型的支援職位。

[2] 就在遠洋船隻工作而言，最初階的專業考試為三級(甲板部)和三級(輪機部)高級船員適任證書。就在本地船舶工作而言，則為船長三級證明書和輪機操作員三級證明書。

[3] 調查涵蓋的界別包括貨倉及冷藏庫、貨運站、貨車及貨櫃運輸、空運、貨運代理、船上／碼頭裝卸貨物、國際速遞、其他物流服務經營者、海運及船舶管理及租賃。

現行政府資助的獎勵及獎學金計劃

8. 為協助航運業在技術及專業層面培養人才，政府和香港航運發展局[4]一直與本地大專院校合辦 5 個航運培訓獎勵及獎學金計劃，其中兩項計劃，即航海訓練獎勵計劃(自 2004 年起推行)和船舶維修訓練獎勵計劃(自 2006 年起推行)，分別為資助航海實習生累積航海經驗和培訓船舶維修技術人員；而其餘 3 項計劃是與 3 間本地大學合辦的獎學金計劃，培訓在法律和航運領域的專業人才，包括香港航運及物流獎學金計劃(自 2007 年起推行)、香港大學與大連海事大學學術合作計劃(自 2008 年起推行)，以及香港海事法律獎學金計劃(自 2010 年起推行)。至今為止，共有 270 名航海實習生、152 名船舶維修人員和約 580 名大學生和在職從業員受惠於以上的各項計劃。各項計劃詳情載於附件 1。

附件1

基金建議推行的措施

9. 為達致提升香港作為國際航運及航空中心的策略目標，並處理現時的人手狀況，我們建議設立基金，以期－

(a) 為行業吸引更多新血，擴大人才庫和處理從業員老化的問題；

(b) 培訓不同專業領域的人員，以滿足行業的人才需求，特別是在提供高增值服務的範疇；以及

(c) 提升行業的整體能力和專業水平，以增強香港作為國際航運中心的競爭力。

我們的政策目標是逐漸建立一個有活力、多元化和具競爭力的專業及技術人才庫，以支持香港航運和航空業的未來發展。

---

[4] 香港航運發展局由運輸及房屋局局長擔任主席，由業界及政府官員組成，負責就進一步發展香港的航運業向政府提出意見，以制訂措施和擬定計劃，同時亦協助政府推廣香港的整體航運服務，宣傳在港經營航運業務的優勢。

持續、優化及擴展現行的獎勵和獎學金計劃

10. 上文第 8 段所述的現行計劃行之有效，在參加航海訓練獎勵計劃的 270 名實習生中，141 名已成功獲取專業資格[5]。至於 3 項獎學金計劃，共 150 名學生獲發獎學金，其中 98 人在畢業後投身本地航運業，在不同的航運服務範疇擔任多種職位，例如行政人員、律政人員、分析員及船務助理經紀等。

11. 我們建議繼續推行並且優化這 5 項現行計劃。建基在現行計劃的成果上，當局進行了檢視，藉以探討進一步促進參與、加強與院校學術合作、增加受惠人士，以及豐富培訓內容，務求為航運及航空這兩個重要行業建立技術和知識型的人才庫，全面提升他們在各方面的競爭力。估計在未來 5 年繼續推行並優化現行的 5 項計劃，所需款額約為 4,000 萬元。建議的優化措施如下－

(a) 把航海訓練獎勵計劃的每月津貼由 5,000 元增加至 6,000 元

12. 航海實習生現時須累積一定的航海時間(通常須在遠洋船上工作約 6(輪機部實習生)至 18 個月(甲板部實習生)，才有資格參加首個甲板部／輪機部高級船員的專業資格考試，獲得晉升機會。在獲得以上專業資格後，實習生將可出任其他不同的海上和岸上高級職位，例如遠洋船船長或輪機長、領港員、船隻管理或檢驗人員，以及更重要的是可出任海事處主要專業職系職位。不過，遠洋船實習生的月薪一般都參照國際水平(每月低於 5,000 元)，難以吸引香港青年人。為吸引年輕一代投身航運業，並累積航海經驗，航海訓練獎勵計劃在 2004 年推出，為每名實習生提供每月 4,000 元的津貼。津貼額在 2009 年 1 月調升至 5,000 元，並沿用至今。考慮到生活費用不斷增加，以及有需要繼續吸引年輕一代投身這個行業，我們建議把計劃的每月津貼由現時的 5,000 元增至 6,000 元，資助期則維持不變(甲板部實習生為不多於 18 個月；輪機部實習生為不多於 6 個月)。我們估計 5 年期內約有 265 名實習生受惠。

---

[5] 已獲取專業資格的 141 名實習生包括：6 名甲板實習生及 3 名輪機實習生分別最高考獲一級遠洋輪甲板部和輪機部高級船員適任證書；7 名甲板實習生及 8 名輪機實習生分別最高考獲二級遠洋輪甲板部和輪機部高級船員適任證書；另有 68 名甲板實習生及 49 名輪機實習生分別最高考獲三級遠洋輪甲板部和輪機部高級船員適任證書。

(b) 為香港海事法律獎學金計劃及香港航運及物流獎學金計劃下兩個碩士課程的學生提供海外學習和擴闊視野的機會

13. 現時，每年約有 80 名學生修讀香港城市大學的海事法與運輸法法學碩士及香港理工大學的國際航運及物流管理理學碩士課程。有關課程培育學生在海事法及一系列海事相關範疇的知識。由於航運是非常國際化的行業，為該兩個碩士課程的香港學生提供在海外知名大學修讀與海事相關的課程，能夠擴闊他們的視野，從而豐富香港的航運人才庫。我們建議為在上述兩個碩士課程中選出的每名學生，提供不多於 50,000 元的定額獎學金，讓他們在海外合作院校完成一個學期的學分課程。建議金額預計可應付學生約 80% 至 90% 的額外開支，包括學費、生活費及機票費用[6]，餘下的開支會由學生承擔。相關大學會與合作院校落實詳細安排。

(c) 與上海海事大學進行學術合作

14. 自 2008 年起，香港大學與大連海事大學已在法律研究範疇進行學術合作。我們建議與上海海事大學推行學術合作計劃，並涵蓋更多的學科(例如船舶／海事工程)。上海海事大學歡迎上述構思，待基金成立後，院校會進一步落實學生交流模式及機制。

15. 持續現行的 5 項計劃和推行優化措施在基金下的所需款額，以及其估計受惠人數，載於附件 2。

附件2

推行新措施

16. 為進一步擴大和提升行業人才，我們已制定新措施，吸引更多新血加入航運和航空業，以及支持在職人員進修或考試以提升技術、資歷和專業知識，應付行業的最新需求。增加公眾對業界的認識對這兩個行業的發展亦十分重要，因此基金亦會用以資助措施，加強向年輕一代和公眾宣傳航運和航空業。

---

[6] 在該 50,000 元中，估計 20,000 元會用作支付額外的學費，20,000 元會用於生活費，而 10,000 元會用於機票費用。

17. 在擬訂新措施時，我們特別關注以下兩方面－

(i) 支持本地船舶業界

自 2012 年 10 月 1 日南丫島附近發生撞船事故後，本地船舶業界向我們反映一直難以聘請船長、輪機操作員和甲板／機房船員，他們希望政府能夠擬訂措施，協助吸引新血和加強現有從業員的訓練，以應付將推行的海上安全改善措施，例如安裝有助提升航行安全的設備等；以及

(ii) 政府、業界和院校的三方合作

我們相信，業界和院校的支持對有效推行各項措施，以提高和提升人才庫至為重要，特別是涵蓋整個業界的建議計劃。因此，我們會強調政府、業界和院校的三方合作。

18. 我們建議在基金下撥備約 6,000 萬元，在 2014-15 至 2018-19 這 5 個年度內推行新措施，並已採取較主動和策略性的方法，擬訂以下第 19 至 25 段的培訓及宣傳措施－

(a) 支持航運及航空業現職從業員(包括本地船舶船員)的專業訓練

19. 新措施旨在鼓勵在航運和航空業工作的現職人士，包括本地船舶船員，修讀由各院校、專業或業界團體提供的課程和參加專業考試[7]，以提升技能及獲得專業資格。計劃亦將有助未有接受任何與航運／航空相關職前教育或培訓的現職從業員發展事業。我們建議合資格的從業員可在完成經核准的課程或通過相關專業考試後，獲發還 80% 的費用。每名人士可就多於一項課程／考試申請發還費用，上限為每人 18,000 元。待基金成立後，我們會諮詢相關業界、專業和學術團體，以確定普遍為業界認受、切合業界需要，以及適用於本計劃的各項課程和考試，並會不時進行檢討及更新。我們估計在 5 年期內將會有約 2 460 人受惠。

---

[7] 舉例來說，在海事服務方面，香港船務經紀專業學會舉辦各項適用於不同界別的課程及專業考試，包括乾貨租船、船隻運作及管理、船舶買賣、班輪業務及海事保險等。波羅的海國際航運工會舉辦的亞洲航運學校，提供深入的商業船務課程。在航海方面，職業訓練局及業界組織就考取甲板部／輪機部高級船員及船長資格的考試提供預備課程。在航空服務方面，國際航空運輸協會及民航處舉辦各項與航空有關的課程，包括飛航服務、航空保安、地面運行、貨物及危險品規例等。非政府組織或培訓機構亦提供專業語文深造課程。

(b) 透過實習計劃及早提升大學生對航運及航空業相關職業的認知

20. 實習經驗將有助年輕一代及早了解航運及航空業所提供的多元化就業機會，特別是航運業。我們建議邀請航運及航空業界的公司參與成立實習聯網，提供暑期實習職位。計劃會開放予就讀於大學教育資助委員會所資助院校任何學士學位課程及職業訓練局副學位課程的本地學生。基金將支付實習生每月酬金的 75% 或 6,000 元(兩者以較低者為準)，上限為兩個月，而參與計劃的公司則須支付其餘的酬金，並且負責向實習生提供指導和訓練。實習生和參與計劃的公司均須於實習期完結後提交評估報告。我們估計 5 年期內將會有約 1 200 名學生受惠。

(c) 為特定與航運相關學科的學士學位課程學生提供海外學習機會

21. 航運業需要修讀不同學科的人才，他們如能具備海外視野，又對航運業有一定認識，則更為理想。因此，我們建議向特定與航運相關學科的學士學位課程學生，提供不多於每名學生 30,000 元的定額資助[8]，以供他們在海外伙伴院校完成一個學期與航運相關的學分課程。本地大學在選定海外伙伴院校時，會與香港航運發展局屬下的人力培訓三方專責小組商討。我們估計 5 年期內將會有約 100 名學生受惠。

(d) 就飛機維修專門課程推行部分學費退還計劃

22. 我們從業界得悉，飛機維修業目前人手嚴重短缺。香港國際機場的飛機維修機構表示，其新入職的員工大部分是職業訓練局兩個飛機維修專門課程(即飛機維修工程高級文憑和中專教育文憑(飛機維修))的畢業生。為鼓勵青年人選修飛機維修專門課程及在畢業後投身飛機維修工作，現建議提供額外資助，向兩個飛機維修專門課程的學生一次過發還全期學費的 50%。完成有關課程並投身飛機維修業的學員，可根據這計劃提出申請。合資格申請人須簽署承諾書，承諾在本地飛機維修業工作最少 2 年。我們估計 5 年期內將會有約 600 名學生受惠。

---

[8] 建議金額預計可應付約 80% 至 90% 的額外開支，包括生活費(約 20,000 元)及機票費用(約 10,000 元)，餘下的開支會由學生承擔。

(e) 向青年人提供經濟誘因，鼓勵他們考取首個本地船舶船長或輪機操作員的專業資格

23. 業界反映本地船舶業難以聘請船長、輪機操作員和甲板／機房普通船員到船上工作。雖然在本地船舶上工作的甲板／機房普通船員職位不設入職要求[9]，但他們需要累積約 12 個月的航海經驗，才有資格參加作為船長或輪機操作員的首個專業資格考試[10]。為吸引更多新血加入本地船舶業界，我們建議參照航海訓練獎勵計劃，為本地船舶業界新聘用的甲板／機房普通船員，在薪金以外提供每月 2,500 元的資助，為期 12 個月(總額最高為每人 30,000 元)。為進一步鼓勵他們考取專業資格，30,000 元資助額中的 12,000 元會在他們通過船長三級證明書或輪機操作員三級證明書的考試後發放。我們估計 5 年期內約有 250 名人士受惠。同時，該 250 名人士，以及其他現職的船員，可按上文(a)項的退費計劃，申請發還修讀及報考相關技術訓練課程或專業考試費用的 80%。

(f) 就選定與航空業相關的學位或高級學位課程推行獎學金計劃

24. 為鼓勵航空業界的持續專業發展，現建議向選定的學生提供獎學金，每項獎學金的上限約為 100,000 元，讓他們完成與航空相關的學位或高級學位課程。我們參考了本地院校提供與航空相關的學位課程和碩士學位課程的學費[11]，來訂定建議計劃的獎學金的上限。獎學金的確實金額會視乎就此建議計劃而選定的課程的學費而定。在基金設立後，我們會成立由政府、業界持份者及教育機構代表組成的專責委員會，負責監察及檢討與航空業相關措施的運作(包括訂定符合這獎學金計劃的課程名單，以及評選計劃的申請人)。獲批獎學金的申請人須承諾畢業後在香港航空界工作最少 1 年。我們估計在 5 年期內約有 25 名學生受惠。

---

[9] 修畢職業訓練局海事訓練學院的 23 週初級全能海員課程的學員，是業界招募普通船員的一個途徑。

[10] 船長三級證明書(作為船長的首個專業資格)或輪機操作員三級證明書(作為輪機操作員的首個專業資格)的考試。

[11] 香港理工大學提供的機械工程學理學碩士學位和機械工程學(榮譽)工學士學位課程的學費分別為 81,000 元(1 年全日制／兩年半兼讀制)和 168,400 元(4 年全日制)。

(g) 推行嶄新推廣工作

25. 現時業界及非牟利組織不時舉辦宣傳及外展活動，例如在學校舉行就業講座和職業博覽會等。我們建議運用部分基金(大約 700 萬元)支援業界向年輕一代和公眾進行的推廣工作。有關工作主要以初中學生為對象，透過舉辦就業周，以及內容與航運和航空業有關的暑期研習等措施，進行推廣。我們亦計劃推行更聚焦的推廣策略(例如在電視特輯／電台節目加入相關信息、以及在社交網絡進行滲透式推廣)，以期有效地推廣航運和航空業。

26. 在基金下推行上述新措施所需的款額，以及其估計受惠人數，載於附件 3。

附件3

下一步

27. 如設立基金的撥款建議獲批准，政府、業界及院校會合作落實上述各項新措施的執行細節；相關的本地大學會物色海外伙伴院校，並落實合作協議、學生甄選準則和課程要求。就培訓本地船舶船員方面，我們會繼續與本地船舶協會和業界組織合作；此外，亦會與業界和院校合力建立實習網絡，並與其他專業／業界組織訂定由基金資助的合適培訓課程和考試。我們的目標是在 2014-15 年度開始推行各項措施。

28. 香港航運發展局屬下的人力培訓三方專責小組[12]將監察及檢討與航運界相關措施的實行。同樣地，我們會成立一個由政府、業界持份者和院校組成的專責委員會，負責監察及檢討與航空業相關措施的實行。我們會定期檢視基金的使用情況，並按實際運作情況和反饋意見對執行細節作出微調。在措施推行期間，我們會視乎情況，在基金的資助範圍內，改進現行計劃及新擬措施，以及推行其他必要的新計劃。

[12] 專責小組由政府、業界持份者、院校代表及經濟發展委員會屬下的海運業分組的成員組成。

對財政的影響

29. 基金在 2014-15 至 2018-19 這 5 個年度內，估計的現金流量需求如下－

財政年度	百萬元
2014-15	17.06
2015-16	17.68
2016-17	18.92
2017-18	22.92
2018-19	23.42
總計	**100**

30. 以上的現金流量需求不包括 3 項現行計劃在 5 年期的初期所需款額。具體來說，航海訓練獎勵計劃的現有撥款將大約在 2016-17 年度耗盡，在此之前，計劃不需要運用基金撥款；至於香港海事法律獎學金計劃和船舶維修訓練獎勵計劃，則分別會在 2015-16 和 2016-17 年度起由基金資助。

31. 航海訓練獎勵計劃自 2004 年起推行，當時撥款額為 900 萬元。2010 年 5 月，財務委員會(下稱「財委會」)批准把計劃的承擔額由 900 萬元提高至 2,820 萬元，以延長計劃的運作(請參閱 FCR(2010-11)17 號文件)。截至 2013 年 9 月 30 日，航海訓練獎勵計劃的尚未動用款項為 1,430 萬元。由於現時的建議涉及將計劃的核准承擔額由 2014-15 年度起，繼續用以支付建議調升後的每月 6,000 元津貼，直至現有撥款耗盡為止(約 2016-17 年度)。因此，現請財委會批准對航海訓練獎勵計劃的上述建議更改。

公眾諮詢

32. 我們已就基金的建議措施諮詢香港航運發展局、海事處制度改革督導委員會、航空發展諮詢委員會，以及經濟發展委員會屬下的航運業工作小組。我們亦曾與本地的海員工會、香港船東會、航空公司、飛機維修服務提供者、本地大學、職業訓練局及其屬下的海事訓練學院進行商討。上述機構組織對建議均表示支持。

33. 我們已在 2013 年 12 月 16 日，就成立基金的建議和推行的措施諮詢立法會經濟發展事務委員會，議員普遍支持有關建議，當中亦有議員建議政府在基金下受惠的人士爭取更多的就業職會。事實上，我們一直與業界緊密合作，擬訂各項獎勵和獎學金計劃，以令目標受惠人士能夠支援人才短缺情況最嚴重的界別。雖然如此，我們會透過政府、業界和院校三方合作，鼓勵私營機構(例如提供實習機會或航海實習生職位的公司)為基金所培訓的人才提供就業機會。

背景

香港的航運及航空業

34. 航運和航空業總體共佔本地生產總值約 3.7%(710 億港元)。單計航運業本身已創造 54 000 個職位[13]，佔總就業人數的 1.5%。至於航空業，單在機場島上工作的人數大約為 65 000 人，而在機場島以外由航空業間接及連帶創造的職位更是以倍計。兩個界別都是推動香港經濟增長的重要動力。

35. 財政司司長在 2013-14 年度《政府財政預算案》中宣布，為支持本港航運業和航空業的培訓工作，當局會撥款 1 億元成立培訓基金，以繼續和擴展各項計劃及獎學金，並推行其他新措施。基金的目的是吸引青年人接受相關的技術訓練及修讀學位課程，在畢業後投身航運業，為行業建立有活力和具競爭力的人才庫，以及透過其他措施提升行業的培訓。

運輸及房屋局
2014 年 1 月

[13] 包括與港口活動相關的職位，例如貨櫃碼頭、貨櫃運輸及其他與港口相關的服務。

現行與航運相關的培訓獎勵／獎學金計劃

	名稱	推出年份	合作機構	目的	計劃內容及現時獲發金額	總受惠人數
1	航海訓練獎勵計劃	2004	不適用[1]	吸引更多本地人才以實習生身分接受航海訓練，並在隨後成為合資格人員擔任海上及岸上各類高級職位。	甲板部實習生在實習期內每月可獲資助 5,000 元，為期最長 18 個月，另加考試費資助 4,820 元。 輪機部實習生在實習期內每月可獲資助 5,000 元，為期最長 6 個月，另加考試費資助 1,930 元。	270
2	船舶維修訓練獎勵計劃	2006	職業訓練局(下稱「職訓局」)	吸引更多人加入船舶維修業，並接受訓練成為技術人員。	在擔任學徒期間每月可獲資助 1,500 元，為期最長 36 個月(最多共 54,000 元)。	152
3	香港航運及物流獎學金計劃	2007	香港理工大學(下稱「理大」)	吸引本地、內地及海外人才在香港修讀海事課程，以服務香港航運界。	獲選的理大國際航運及物流管理理學碩士學生每人獲授獎學金 177,130 元，包括支付全期學費及生活津貼[2]。	87

[1] 計劃由海事處管理。

[2] 獲發獎學金的學生在畢業後須在香港航運界工作，為期不少於 12 個月。

	名稱	推出年份	合作機構	目的	計劃內容及現時獲發金額	總受惠人數
4	香港大學－大連海事大學學術合作計劃	2008	香港大學(下稱「港大」)和大連海事大學	培養精通香港及內地法律制度，以及海事法律專門範疇的專業人才，以服務香港航運界。	獲選的大連海事大學學生每人獲授獎學金 169,000 元，支付修讀港大普通法碩士課程的全期學費[2]。 獲選的港大學生每人獲資助約 15,000 元，以修讀大連海事大學的暑期課程。 獲選的香港從業員每人獲資助約 5,000 元，以修讀大連海事大學的行政研習課程。 大連海事大學的客座教授在港大講授內地海事法的選修課程，費用約為每學期 100,000 元。	471
5	香港海事法律獎學金計劃	2010	香港城市大學(下稱「城大」)	促進建立海事法律專業人才庫，以服務香港航運界。	獲選的城大海事法與運輸法法學碩士學生每人可獲發獎學金 108,960 元，支付全期學費[2]。	24
					總計	**1 004**

持續、優化及擴展現行計劃－所需款額和受惠人士

	內容	合作機構	目標人士	估計 5 年期內的受惠人數	估計 5 年期內基金的所需款額百萬元
1	航海訓練獎勵計劃	不適用	航海甲板實習生／輪機實習生	265	8.1
	優化措施：將航海訓練獎勵計劃的每月津貼由 5,000 元增至 6,000 元。				4.3
2	船舶維修訓練獎勵計劃	職訓局	技術人員	75	2.2
3	香港海事法律獎學金計劃及香港航運及物流獎學金計劃	城大和理大	航運課程碩士學生	90	11.9
	優化措施：為香港海事法律獎學金計劃及香港航運及物流獎學金計劃下兩個碩士課程的學生，提供海外學習和擴闊視野的機會。			40	2
4	香港大學－大連海事大學學術合作計劃	港大和大連海事大學	特定與航運相關課程的大學生和在職從業員	455	9
	優化措施：與上海海事大學進行學術合作。	上海海事大學		80	2.4
			總計	**1 005**	**39.9**

新的培訓及宣傳措施－所需款額和受惠人士

	措施	目的	合作機構	內容	估計 5 年期內的受惠人數	估計 5 年期內所需款額百萬元
1	支持航運及航空業在職從業員(包括本地船舶船員)的專業訓練	提升在職從業員的技能和專業水平。	提供有關課程／考試的機構	• 在職從業員可申請發還課程／考試費用的 80%，每人最多 18,000 元。 • 可申請發還費用的課程／考試由業界提出。	2 460	13.5
2	透過實習網絡及早提升大學生對航運及航空業相關職業的認識	開拓學生眼界，及早提升他們對業界的認識，讓他們在畢業後可考慮投身相關行業。	大學教育資助委員會(下稱「教資會」)資助院校、職訓局和機場管理局	• 對象為教資會資助院校的學士學位課程及職訓局副學位課程的本地學生，惟他們須獲參與計劃的公司聘用為實習生。 • 由「海運及空運人才培訓基金」承擔每名學生每月酬金的 75%或 6,000 元(兩者以金額較少者為準)，實習期最長為 2 個月。	1 200	14.4

	措施	目的	合作機構	內容	估計 5 年期內的受惠人數	估計 5 年期內所需款額百萬元
3	為特定與航運相關學科的學生提供海外學習機會	為航運界培訓具備國際視野及國際人事網絡的商業及各方面人才。	香港科技大學和香港中文大學	• 對象為與航運相關學科的學士課程(由業界提出)學生，如學生選擇按相關院校安排，於海外修讀與航運相關的學分課程，為期 1 個學期，可獲資助。 • 基金向每名學生提供約 30,000 元的定額資助。	100	3
4	就飛機維修專門課程推行部分學費退還計劃	給予青年人額外資助，鼓勵他們選讀飛機維修專門課程，並在畢業後投身業界。	職訓局	• 為飛機維修專門課程畢業並投身飛機維修業的人士而設。 • 基金一次過退還學費總額的 50%，每宗金額上限為 30,000 元。	600	12

	措施	目的	合作機構	內容	估計 5 年期內的受惠人數	估計 5 年期內所需款額百萬元
5	向青年人提供經濟誘因，鼓勵他們考取首個本地船舶船長或輪機操作員的專業資格	吸引更多青年人在本地持牌船隻上工作，以加入並支持本地船舶業界。	職訓局和提供相關訓練的機構	• 對象為獲本地船舶業界聘用的初級全能海員訓練課程(或同等培訓課程)的畢業生。 • 基金向每名獲本地船舶業界聘用的甲板／機房普通船員提供 30,000 元資助，以便他們累積所需的海上工作經驗(約 1 年)，並鼓勵考取船長三級證明書或輪機操作員三級證明書的專業資格。	250	7.5
6	就認可本地(或海外)教育機構開辦的特定與航空業有關的學位或高級學位課程推行獎學金計劃	協助建立航空專業人才庫，服務香港航空業。	開辦相關課程的機構	• 為在認可教育機構攻讀特定與航空相關的學位或高級學位課程的選定學生而設。 • 基金就每宗申請提供的獎學金最高約為 100,000 元。	25	2.5

	措施	目的	合作機構	內容	估計 5 年期內的受惠人數	估計 5 年期內所需款額百萬元
7	新的推廣措施	向年輕一代和公眾(特別是初中學生)推廣航運和航空業。	業界組織	• 支持業界組織向年輕一代和公眾(特別是初中學生)籌辦推廣及外展活動。 • 採用非傳統的推廣策略，例如以電視／電台及社交媒體(如「facebook」等)進行推廣活動。	不適用	7.2
				總計	**4 635**	**60.1**