

2019年1月28日
討論文件

立法會經濟發展事務委員會

建議注資海運及空運人才培訓基金

目的

本文件就向「海運及空運人才培訓基金」(培訓基金)注資二億元，以延續和提升基金運作的建議，徵詢各委員的意見。

背景

成立培訓基金

2. 行政長官在 2018 年的《施政報告》公布，政府會向培訓基金注資二億元，以支援現有計劃及措施的持續運作，並推行優化措施和新訓練獎勵計劃，從而為海運業和航空業培育更多人才。

3. 為達致提升香港作為國際海運及航空中心地位這項策略目標，並滿足兩個行業的人力需求，政府於 2014 年 4 月成立培訓基金，承擔額為一億元，為期五年，由 2014-15 年度起至 2018-19 年度止。培訓基金的宗旨為：

- (a) 吸引更多新血入行，以擴大人才庫和應對從業員老化的問題；
- (b) 培訓不同專業領域的人員，以滿足各個界別，特別是高增值服務界的人手需求；以及
- (c) 提升行業的整體能力和專業水平，從而增強香港作為國際海運和航空中心的競爭力。

4. 培訓基金自成立以來，一直為海運和航空業的訓練獎勵、津貼及獎學金計劃提供財政支援。截至 2018 年 11 月底，培訓基金已經惠及逾 6 630 名學生與從業員，當中約六成來自海運業，四成來自航空業。截至 2019 年 3 月底，我們預期培訓基金的支出將為約 7,200 萬元。

培訓基金下的資助計劃

5. 目前，培訓基金下設有 14 項資助計劃，當中 10 項與海運有關，兩項與航空有關，其餘兩項則同時適用於海運和航空業。各項計劃現由運輸及房屋局(運房局)、海事處、職業訓練局(職訓局)及本港多間大專院校(主要負責獎學金及海外交流學生資助計劃)管理。培訓基金的計劃大致可歸類如下：

海運：航海工作

- (a) 航海訓練獎勵計劃(SGTIS 計劃)
- (b) 本地船舶業訓練獎勵計劃(LVTTIS 計劃)
- (c) 香港航海及海運獎學金計劃(與香港理工大學(理大)合辦)

海運：服務

- (d) 船舶維修訓練獎勵計劃(SRTIS 計劃)
- (e) 香港大學(港大)—大連海事大學(大連海大)學術合作計劃
- (f) 香港航運及物流獎學金計劃(與理大合辦)
- (g) 香港海事法律獎學金計劃(與香港城市大學合辦)
- (h) 海外交流學生資助計劃
- (i) 海事法律獎學金計劃(與港大合辦)
- (j) 港大—上海海事大學學術合作計劃

航空：服務

- (k) 飛機維修專門課程部分學費退還計劃
- (l) 香港航空獎學金計劃(與理大、香港科技大學及香港國際航空學院合辦)

能力提升

- (m) 專業培訓課程及考試費用發還計劃(ProTERS 計劃)

其他

- (n) 海運和航空業實習計劃(MAIS 實習計劃)

上述各項培訓基金現有計劃的詳情和推行進度，包括其目的、涵蓋範圍和運作模式，載於附件。

推廣措施

6. 除了支援業內從業員的培訓和提升水平，我們明白向年輕一代和公眾推廣海運和航空業亦同樣重要，因此已預留培訓基金的部分撥款(一億元中約有 700 萬元)支援業界組織舉辦推廣及外展活動，加深年輕人與普羅大眾對海運和航空業的認識。至今，培訓基金已向不同業界組織提供大約 400 萬元資助，舉辦了多項推廣及宣傳計劃和活動，宣傳海運和航空行業，參與人數迄今約有 17 900 人。部份推廣活動及措施包括：

- (a) 香港海員工會舉辦的周年「625 國際海員日」旨在通過連串充滿趣味的節目與活動，讓年輕人直接體驗海運相關行業的工作情況；
- (b) 海事專才推廣聯盟舉辦的海運推廣活動及就業講座讓本地學生有機會參觀拖船、大型船隻、船塢，還可參加港口設施導賞團，以及在船上過夜，接觸和體驗真實的航海環境；
- (c) 香港海事博物館及香港船東會在「香港航海週」(其後已成為「香港海運週」的一部分)合辦的一連串教育活

動及節目，讓學生及普羅大眾通過展覽、家庭遊戲、參觀及研討會，了解海運及船舶業；

- (d) 編製海事教育學習教材「魚吐」，以加深學生對海運及船舶業的認識，並引起他們對海運和船務業的興趣。香港海事博物館受託為本地高年級中學生製作教材。該教材含三項主要元素，包括多媒體巡迴展覽、互動學習平台及與課程相關的學習材料¹；及
- (e) 為 MAIS 實習計劃參加者舉辦的年度交流會讓政府、相關諮詢組織、業內人士、學者和學生實習生有機會聚首一堂，分享在此計劃中的經歷，推動本港海運和航空業的發展。

7. 運房局聯同海事處，亦參與由香港貿易發展局舉辦的周年教育及職業博覽，宣傳海運業的就業前景、就業機會及晉升階梯，包括遠洋船舶業及本地船舶業。此外，在培訓基金資助下，香港海員工會及大連海大由 2018 年起合辦「育鯤輪」實習試驗計劃，在大連海大一艘訓練船(即育鯤輪)上向本地航海學生提供船上訓練機會²，學習並累積海上工作經驗。2018 年的夏季試驗計劃共有 19 名來自職訓局及理大的學生參加，他們對計劃的反應非常正面。香港機場管理局作為航空業的主要僱主，亦有舉辦年度職業博覽，推廣業內就業機會，並支援行業的人力發展。為吸引更多新血投身航空業和支持行業的整體發展，香港國際航空學院透過舉行就業講座和夏令營，積極接觸學校和青年人，向他們介紹業內豐富的機會和前路選擇。

監管及覆檢機制

8. 為確保有效善用培訓基金，政府已為所有由運房局、海事處及職訓局管理的計劃設立完善的監管機制。簡要而言，每項

¹ 這些校本學習材料以海事為題材，備有課堂練習的教師用書及以學生為本的自學工作紙，專為中學四年級學生而設，涵蓋香港中學文憑考試四個核心科目，包括中國語文、英國語文、數學和通識教育，並。

² 在為期 11 日的計劃期間，參與學生除了在船上出席講課／導修課外，還獲安排在訓練船上執行甲板高級船員或輪機師的航海職務，讓他們掌握實際的遠洋船舶航行或輪機值班經驗及操作知識。

計劃均有其本身的程序指引、批准申請準則、匯報及審計規定和發放資助的適當安排。當局已設立香港海運港口局人力資源發展委員會下的海事服務人力資源督導小組(督導小組)，以及人力培訓三方專責小組(航空)(三方專責小組)，分別由海運和航空業專業人士、學者及持份者組成，就培訓基金下海運和航空範疇各項計劃的管理事宜向運房局提供意見。督導小組和三方專責小組的成員亦獲邀參加與相關大專院校聯合組成的遴選小組，以便為相關獎學金計劃的申請人進行面試。至於涉及 ProTERS、SGTIS、LVTTIS 和 SRTIS 計劃的所有申請，當局設有覆檢機制，讓申請人就秘書處對其申請所作決定提出上訴。

9. 人力資源發展委員會及三方專責小組亦有定期召開會議或審閱書面報告，從而監察培訓基金下各項海運和航空計劃的進度和撥款使用情況。人力資源發展委員會並負責按照既定準則及指導原則，審核業界組織提交的推廣措施申請或撥款建議。上述監管機制已實施五年，在監察善用培訓基金方面行之有效，日後會繼續實施。

注資理據

財政狀況

10. 培訓基金的撥款在海運和航空業間靈活運用，以資助多項獎勵、獎學金、實習計劃和推廣措施。在 2018-19 年度，培訓基金的預算開支約為 2,347 萬元。根據過往支出及推算至 2019 年 3 月底的開支，海運相關開支佔培訓基金總開支的七成，而航空相關開支則佔約三成。培訓基金自 2014 年起的開支及結餘載列如下：

年度	開支(百萬元)	結餘(百萬元)
2014-15	5.58 ³	94.42
2015-16	8.61 ³	85.81
2016-17	12.27	73.54
2017-18	22.08	51.46
2018-19 (預算)	23.47	27.99

11. 培訓基金推行近五年，我們留意到整體支出情況漸趨穩定。如培訓基金繼續按照現有規模運作(即未有計及任何優化措施⁴或新措施)，估計基金結餘會在 2019-20 年度內耗盡。

檢討培訓基金所得回應

12. 當局在 2018 年中展開檢討工作，評估基金的整體成效及各項計劃的實施情況。我們向培訓基金的獲資助人士(包括受惠的學生及業內從業員)、課程提供機構、參與公司及僱主組織、相關業界組織和各項計劃的合作伙伴發出問卷，蒐集他們對下述四個範疇的看法和意見，包括：(a)整體目標及成效、(b)培訓基金的運作、(c)就現有計劃的可能優化措施；及(d)有待引進的新措施。此外，有見及本地渡輪業和航空業面對的人手短缺問題，我們亦安排與選定的公司(主要來自本地渡輪業界，飛機維修業、貨物裝卸業和地勤服務業)進行會議，聽取他們對加強本地船舶業和航空人才培訓事宜的意見。

13. 根據所得回應，幾乎全部學生及業內從業員受訪者均認為培訓基金的計劃有助他們持續進修，提升專業水平和能力。至於參與培訓基金個別計劃的公司，大多認為資助計劃有助業界引入生力軍，而且差不多所有參與公司均表明會繼續參與培訓基金的計劃。總括而言，受訪者認為培訓基金已達到所訂目標，並支持繼續推行基金及相關計劃。部分受訪者建議應加強向海運和航

³ 培訓基金成立後首兩年的開支相對較低，是因為三項原有在培訓基金成立前已經推行的計劃，即 SGTIS 計劃、香港海事法律獎學金計劃和 SRTIS 計劃，仍在用前已另行批出的撥款。首兩項計劃用盡先前批出的撥款後，由 2016-17 年度起開始使用培訓基金項下撥款；而 SRTIS 計劃則將於 2019 年 2 月起開始使用培訓基金款項。

⁴ 經人力資源發展委員會批准並即將實施的 SGTIS 計劃優化措施(見附件第 3 段)除外。該措施的預計支出已反映在預算開支內。

空業界以及公眾推廣基金，從而進一步加深公眾對兩個行業的認識。

14. 部分受訪者指出，培訓基金下個別計劃的資助水平自基金於 2014 年成立以來未曾作出調整，例如 ProTERS 計劃、MAIS 實習計劃、海外交流學生資助計劃及飛機維修專門課程部分學費退還計劃等。他們建議政府考慮調高這些計劃對受惠人士的資助水平。我們亦收到意見指出，就個別計劃，例如 ProTERS 計劃，其目標受惠對象應由業內從業員擴闊至即將成為從業員的人士，從而讓現正從事其他行業但有意投身海運或航空業的人士，能夠同樣於基金下受惠。此外，部分公司受訪者建議擴大培訓基金特定計劃的涵蓋範圍，或向海運公司提供直接資助，為其僱員舉辦內部專業培訓課程。另有意見則建議提供資助，吸引更多青年人報讀航空業內特定界別的課程，以應對該等界別的人手需求。

15. 上述檢討結果已提交人力資源發展委員會和三方專責小組，其成員皆一致支持注資建議，以支援培訓基金持續運作。我們會透過徵詢委員會和三方專責小組的意見，並考慮海運和航空界別的人手需求、營運模式和培訓基金的範疇，擬訂可行的改善措施，提升培訓基金的運作。

注資需要

16. 正如上文第 4 及 5 段所述，培訓基金自 2014 年成立以來，現正推行 14 項計劃，惠及逾 6 630 名學生與業內從業員，預期基金將於 2019-20 年度耗盡。為支援培訓基金的持續運作，我們建議向基金注資二億元，以期為海運和航空業帶來以下裨益：

- (a) 延續並完善現有為香港海運和航空業而設的訓練獎勵和獎學金的運作；
- (b) 鼓勵政府、持份者和兩個行業的僱主多加合作，聯同大專院校及其他合作伙伴制訂新措施，培育人才和為海運(尤其是本地船舶業)和航空業吸納新血；

- (c) 支援引進優化措施和新培訓獎勵計劃，讓業內從業員提升自己的能力和技術，配合航空和海運業的最新發展，與時並進；以及
- (d) 向專業團體提供資助，安排活動及項目，加強公眾認知，並推廣海運和航空業的形象及就業機會，繼而吸引生力軍投身兩個行業。

擬議優化措施／新措施

17. 擬議注資為培訓基金提供額外財政資源，讓現有計劃的優化措施及／或新措施可望推行。而上文第 12 至 14 段內提及在培訓基金檢討期間所收集到的回應及建議，則為完善培訓基金各項計劃提供了一些方向。舉例來說，現時 ProTERS 計劃的受惠人士在修畢核准課程或通過相關考試後，可獲發還八成費用，上限為每名申請人 18,000 元。若有新注資，我們或有空間調高資助上限，以鼓勵海運和航空業的業內從業員報讀和報考更多相關課程和考試，進一步提升他們的技術、能力和資歷。同樣地，現時 MAIS 實習計劃下的航空和海運業實習生目前可獲發還的款額上限為每月酬金的 75% 或 6,000 元(以較低者為準)，此上限也可上調，以便吸引更多公司參加計劃，提供實習名額。若培訓基金獲注入更多資源，便可考慮同時調整其他培訓基金計劃的資助水平，例如海外交流學生資助計劃和飛機維修專門課程部分學費退還計劃等。

18. 除了優化現有計劃外，注資建議可讓政府與業界攜手探討和在培訓基金下推行新計劃。舉例而言，考慮到職訓局的海事訓練學院是目前唯一一所院校為本地年輕人提供高級文憑課程，讓他們修讀海事學科及在畢業後可投身航海界，我們可探討能否與海事訓練學院推行更多合作計劃，吸引中學畢業生報讀該高級文憑課程，或鼓勵其畢業生進修學位課程。其中一個可行方向是透過參考培訓基金下現有與大學教育資助委員會資助院校合作的獎學金計劃的安排，為海事訓練學院學生提供獎學金計劃。

19. 本地船舶業是本港航運界不可或缺的一環。在檢討培訓基金期間，本地船舶公司表示在招聘員工(尤其是年輕人)時遇到困難，建議政府完善現有 LVTTIS 計劃，並與本地培訓機構協調，在培訓基金下制訂更具體的措施，協助界別吸引新血。就

此，秘書處正與海事訓練學院探討可否就本地船舶業設立特定培訓課程，向參加者提供有系統的講課和在職訓練，目標是讓參加的見習生在完成訓練後，既具備學術及專業資格，亦能掌握實用技能。培訓計劃也會為參加者提供更清晰的事業晉升路徑。再者，我們會考慮引進措施，鼓勵更多本地船舶業從業員考取更高的專業資格(例如船長／輪機操作員本地二級合格證明書)，從而培育一批可操作各類本地船舶的熟練員工，滿足業界的人手需求。

20. 就航空業的人手情況而言，行業持份者指出業內面對聘請人手和挽留僱員兩項主要困難。他們希望政府在培訓基金下制訂新措施，協助吸引和挽留新聘用人士。現時，培訓基金下只有一項計劃涉及特定航空業界別，即飛機維修業。另一方面，我們留意到目前市場上並沒有為航空業內特定界別而設的學徒計劃。香港國際航空學院自 2016 年成立以來，為市場提供不同程度的專業培訓，應對現時和未來航空業的人力需求，以期吸引新血和支援行業的整體發展。考慮到人手短缺問題集中在業內講求技術與體力勞動的工種，加上業界希望吸納香港中學文憑考試的畢業生為航空業的生力軍，香港國際航空學院會探討推出新的學徒計劃，一方面以有系統的講課教授機場運作的主要知識及技能，另一方面則在機場運作其中一個界別提供在職培訓以傳授技術。我們已邀請香港國際航空學院積極研究可滿足航空業需求的學徒計劃，並與政府在培訓基金下共同擬定相關支援計劃。

21. 培訓基金獲注資二億元後，秘書處也會與相關業界組織合作，加強推廣措施，宣傳航空和海運業。我們會安排更多推廣活動，包括參觀、展覽、參與活動及出版刊物等。

對財政的影響

22. 在現有撥款於 2019-20 年度內耗盡後，擬議的二億元注資⁵預期足以支援培訓基金持續運作額外六年，即直至 2024-25 年

⁵ 在擬議注資的二億元中，預計約 1,000 萬元會撥作支援各項推廣措施，餘額則會用作資助海運和航空業的新計劃和培訓基金下現有計劃的優化措施。

度⁶。參考最新的開支模式以及因應推行可行優化措施而預期的支出，培訓基金現金流量需求的初步預算表列如下：

財政年度	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	2024-25	總額
現金流量需求 (百萬元)	29.5	39.7	39.7	39.7	39.7	39.7	228*

*連同 2018-19 年度預算未用的餘額(約 2,800 萬元)，所注資的二億元可應付培訓基金由 2019-20 年度至 2024-25 年度的預計現金流量需求(總額為 2.28 億元)。

未來路向

23. 視乎議員的意見，我們會按既定機制，就建議向立法會尋求撥款。培訓基金秘書處亦會繼續與人力資源發展委員會和三方專責小組緊密合作，為培訓基金的現有計劃制訂優化措施和新措施，進一步惠及海運和航空業界。

徵詢意見

24. 請委員察悉培訓基金的最新進展，並就本文件所載的基金注資建議提出意見。

運輸及房屋局 2019 年 1 月

⁶ 視乎不同計劃下獲批撥款申請的數目及金額，以及日後有否任何新計劃，實際現金流量或會有變。

海運及空運人才培訓基金下 14 項計劃的詳情和推行情況

培訓基金各項計劃的目的、涵蓋範圍和運作模式、推行進度，以及就個別計劃的優化措施概述於以下各段。

(a) 航海訓練獎勵計劃(SGTIS 計劃)

2. SGTIS 計劃於 2004 年推出，以吸引更多本地年輕人接受航海訓練，考取資歷，繼而擔任海運及船舶業內多種海上及岸上職位。此計劃自 2014 年 4 月起撥歸培訓基金之下，為遠洋船舶的甲板實習生提供每月 6,000 元的獎勵津貼，最長為期 18 個月(若為輪機員實習生則最長為期 12 個月)。自培訓基金於 2014 年成立以來，共有 231 名實習生在計劃下獲得津貼，所涉總資助為 759 萬元。

3. 多年來，業界持份者及計劃受惠者反映，實習生完成 18 個月航海訓練後回港準備考試時，面對財政困難¹。為加強支援參加計劃的遠洋船舶甲板實習生和輪機員實習生受惠者，人力資源發展委員會已同意向這些實習生提供每月特別津貼。此特別津貼包含兩部分：包括在實習生完成實習後上岸準備專業考試期間，可獲每月 3,000 元津貼，為期最長六個月；以及當實習生考取所需專業資格後返回遠洋船舶上工作，但尚未獲晉升為高級船員期間，可獲為期最長六個月，每月 6,000 元的津貼(以較短時期為準)。新安排將於 2019 年年初推出，藉以鼓勵更多年輕人投身和發展航海事業。

(b) 本地船舶業訓練獎勵計劃(LVTTIS 計劃)

4. 此計劃於 2014 年推出，旨在吸引更多年輕人加入本地船舶業。計劃透過向受僱於本地船舶業的新入職人士提供每人最高 30,000 元資助，鼓勵他們考取首個本地船舶船長或輪機操作員專業資格。為鼓勵本地船舶僱員留任一年以獲取本地三級合格證明書資格，上述 30,000 元當中有 12,000 元會留待領取資助者

¹ 根據業內人士指出，部分實習生表示在完成 18 個月航海訓練回港後，為賺取生計，長遠會轉投其他行業。

考獲船長／輪機操作員的相關合格證明書才予發放。截至 2018 年 11 月底，計劃共批出 135 宗申請，涉及款額共 259 萬元。

(c) 香港航海及海運獎學金計劃

5. 為鼓勵更多學業成績良好的學生報讀理大的國際航運及物流管理學士學位課程²，並吸引大學畢業生考慮投身航海業，政府在 2017 年 9 月推出此獎學金計劃。計劃分為兩部分，包括「航海獎學金」（旨在鼓勵學生修讀航海學科以投身航海業）；及「海運獎學金」（旨在吸引在香港中學文憑考試(文憑試)取得良好成績的學生報讀國際航運及物流管理學士學位課程)。獲頒「海運獎學金」的學生需承諾於畢業後在海運業全職工作至少一年；而獲頒「航海獎學金」者則須在畢業後於遠洋船舶上工作 18 個月。此計劃旨在協助海運業建立海員及海運專才的本地人才庫，尤其是擁有大學學歷的人才。至今已有一名學生於此新計劃推出首年獲頒獎學金(兩個為航海獎學金，另一為海運獎學金)，所涉資助共約 16 萬元。

(d) 船舶維修訓練獎勵計劃(SRTIS 計劃)

6. SRTIS 計劃於 2006 年推出，至 2014 年 4 月撥歸培訓基金之下，目的是協助船舶維修業吸引新血入行。計劃原先向參與船舶維修學徒訓練的合資格職訓局畢業生每月提供 1,500 元津貼，為期最多 36 個月。其後，基於有意見反映船舶維修業的工作環境相對艱辛、體力消耗甚大，需要較大誘因才能有效吸引生力軍，當局經人力資源發展委員會批准後，由 2018 年 4 月 1 日起優化計劃，將每名學徒的每月津貼由 1,500 元調高至 3,000 元的水平。自培訓基金於 2014 年成立至今，已有共 38 人受惠於此計劃，其中 13 人為計劃於 2018 年 4 月提升津貼水平後加入的新申請者。此計劃批出的總資助額為 154 萬元³。

² 現時，理大的國際航運及物流管理課程是本港唯一提供國際船務及物流培訓的學士學位課程。

³ 由於 SGTIS 計劃在 2014 年 4 月納入培訓基金時，該計劃原有批出撥款尚未用畢，所以計劃仍在先前的款項。

(e) 香港大學(港大)—大連海事大學(大連海大)合作計劃

7. 計劃始於 2008 年，旨在培養更多精通香港與內地法律制度和海事法律及專研海事法律的專才。計劃向大連海大的獲選學生提供獎學金修讀港大的普通法碩士課程；獲頒獎學金的學生需承諾在成功修畢課程後，在本港從事海運相關工作最少一年。截至 2018 年 11 月底，共有 21 名大連海大的學生參與計劃，領取培訓基金的獎學金。

8. 另外，本港海事法律界的業內從業員及港大法律系學生亦可獲得資助，前往大連海大修讀暑期課程或參加港大的專業講座。自 2014 年培訓基金成立以來，已有逾 230 名學生及業內從業員參加課程或講座，用於計劃的款項共約 388 萬元。

(f) 香港航運及物流獎學金計劃

9. 為吸引本地、內地及海外人才在香港修讀海事課程，繼而服務香港海運界，政府於 2007 年推出香港航運及物流獎學金計劃，向獲選的本地及海外學生提供獎學金，修讀香港理工大學(理大)的國際航運及物流管理理學碩士課程。獲頒獎學金的學生需承諾成功修畢課程後，在香港從事海運相關工作最少一年。截至 2018 年 11 月底，共有 50 名學生獲頒獎學金，涉及資助共 884 萬元。

(g) 香港海事法律獎學金計劃

10. 為協助香港海運業建立海事法律專業人才庫，政府於 2010 年推出計劃，向香港城市大學(城大)海事法與運輸法法學碩士課程的獲選學生頒發獎學金。一如上文(f)項，獲頒這項獎學金的學生需承諾畢業後在香港從事海運相關工作最少一年。截至 2018 年 11 月底，已有 19 名學生獲頒獎學金，涉及款項共 56 萬元。

(h) 海外交流學生資助計劃

11. 為了讓學生能到海外吸收若干海運知識，從而吸引他們畢業後加入海運界，政府於 2015 年開展計劃，資助理大、城大、香港中文大學(中大)及香港科技大學修讀海運相關科目的獲選本科生(資助 30,000 元)和碩士生(資助 50,000 元)前往海外交

流，修讀一個學期與海運相關的學分課程。截至 2018 年 11 月底，已有逾 50 名學生在計劃下獲得資助，涉款共 156 萬元。

(i) 海事法律獎學金計劃

12. 計劃始於 2017 年，旨在頒發獎學金予港大法律學士課程的獲選學生，鼓勵其選修海事法律學科。由於此新計劃於 2017/18 學年才開始推行，港大所收到的申請數目有限，尚未開始頒發獎學金⁴。校方已加強宣傳計劃，期望吸引港大法律系更多本地生申請獎學金。

(j) 港大—上海海事大學(上海海大)合作計劃

13. 港大有見與大連海大的合作計劃頗受歡迎，於 2017 年聯同上海海大推出合作計劃，頒發獎學金予上海海大的獲選學生修讀港大普通法碩士課程。在此計劃下，獲頒獎學金的學生需承諾成功修畢課程後，在香港從事海運相關工作最少一年。截至 2018 年 11 月底，培訓基金已向 6 名學生頒發獎學金，費用共計 110 萬元。

(k) 飛機維修專門課程部分學費退還計劃

14. 此計劃始於 2014 年，旨在鼓勵青年人選修飛機維修專門課程和在畢業後投身飛機維修工作。完成職訓局的飛機維修工程高級文憑或中專教育文憑(飛機維修)課程，並於畢業後加入飛機維修行業的合資格申請人，可獲退還學費總額的五成，上限為 3 萬元。截至 2018 年 11 月底，計劃下共有逾 190 名申請人成功獲批退還部分學費，涉及款項共約 264 萬元。

(l) 香港航空獎學金計劃

15. 為鼓勵航空業界的持續專業發展，此計劃自 2015 年起推行，旨在向獲選學生提供上限 100,000 元獎學金，讓他們完成與航空相關的學位或高級學位課程。過去三年，共有 6 個合資格的碩士和學士課程獲納入計劃下。截至 2018 年 11 月底，共

⁴ 根據港大表示，所收申請數目有限的主因之一，是獎學金計劃在 2017/18 學年推出時，本地法律系學生早已選定屬意修讀的學科。他們可能需要一段時間，在修讀法律學位課程期間逐漸對海事法律產生興趣，並更了解其職業前景。

有 24 名學生獲頒獎學金，涉及款項共 230 萬元。在 2018/19 學年，另有四項課程獲納入計劃內。

(m) 專業培訓課程及考試費用發還計劃(ProTERS 計劃)

16. ProTERS 計劃於 2014 年推出，旨在鼓勵海運和航空兩個行業的從業員在其專業範疇持續進修並報考專業試，以提升技能和獲得專業資格。現時，在 ProTERS 計劃下兩份分屬海運和航空的經核准課程／考試名單，有逾 240 個核准課程或考試可供報讀／報考。舉辦課程或考試的機構可申請把其課程／考試加入經核准名單，但須獲得督導小組及三方專責小組批准。當局亦訂有準則以決定哪些課程或考試合資格納入 ProTERS 計劃。

17. 成功申請者在完成核准課程或通過核准考試後，可獲發還八成費用。每名人士可就多於一個課程及考試申請發還費用，上限為每人 18,000 元。截至 2018 年 11 月底，ProTERS 計劃已向逾 3 700 名申請人發放共約 904 萬元。

(n) 海運和航空業實習計劃(MAIS 實習計劃)

18. 為了讓本港的學生及青年人及早認識海運和航空業所提供的多元化就業機會，MAIS 計劃為學生提供實習機會，鼓勵他們畢業後投身海運和航空業界。在政府、業界和院校三方合作下，培訓基金津貼實習生每月酬金最多 75% 或 6,000 元(以較低者為準)，上限為三個月。經考慮航空業界的意見，我們自 2017 年起把航空業實習計劃的申請資格由大專生擴展至中六離校生。此外，參加計劃的院校亦自 2015 年起有所增加，除了大學教育資助委員會資助院校及職訓局外，還包括自資院校。

19. 自培訓基金於 2014 年推出以來，已有逾 1 900 名學生參加計劃，在兩個行業內約 90 家公司實習，截至 2018 年 11 月底所涉開支共約 1,575 萬元。