

人力更新報告
運輸及物流業

2022



鳴謝

承蒙聚焦小組成員撥出寶貴時間對運輸及物流業人力情況提供寶貴意見，亦特別感謝求職招聘平台 **CPJobs** 及 **CTgoodjobs** 提供旗下的職位空缺資料庫作參考。本更新報告編撰工作得以順利完成，記載了聚焦小組成員的意見，並載錄主要招聘網站的資訊，運輸及物流業訓練委員會特此鳴謝。

目錄

引言	1
背景	
目的	
調查方法	3
概要	
聚焦小組會議	
桌面研究	
資料分析	
局限	
調查結果	4
影響運輸及物流業發展的因素	
人力需求	
培訓需求	
招聘上的挑戰	
建議	12
培訓機構	
政府	
僱主	
畢業生 / 僱員	
附錄	15

引言

背景

運輸及物流業訓練委員會（下稱「本會」）隸屬職業訓練局（VTC），負責確定運輸及物流業的人力情況，評估人力供應是否能滿足人力需求，並向 VTC 提供建議發展職業專才教育（VPET）設施，配合所評估

的培訓需求。

本會採取新模式蒐集人力資訊，以提高成效，更能反映各行業的人力市場現況。

新模式的做法是每四年進行一次全面的人力調查；兩次全面調查之間會編寫兩份人力更新報告。本會於 2018 年完成全面的人力調查，本 2022 人力更新報告為 2021 年首份行業報告後發表的第二份同類報告。

2022 人力更新報告的資料來自以下途徑：

- (a) 舉行聚焦小組會議，蒐集業界專家以下意見：有關運輸及物流業的最新發展、人力情況及培訓需求、招聘及挽留人才的問題、以及面對挑戰所建議的解決方法；以及
- (b) 透過桌面研究分析招聘廣告，包括運輸及物流業業內不同主要職務的入職所需資歷、經驗和技能。

目的

本人力更新報告旨在：

- (i) 研究行業最新趨勢及發展；
- (ii) 探討就業市場情況及培訓需求；
- (iii) 識別招聘及挽留人才所面對的挑戰；以及
- (iv) 建議措施應對培訓需求，以及舒緩人手短缺的問題。

調查方法

概要

本更新報告依據 2018 年人力調查報告書，透過聚焦小組會議，以定質方法描述業內近期發展，再參考桌面研究所得招聘廣告的一些定量數據以作補充。

本會分別於 2022 年 1 月 5 日和 12 日舉行了兩場聚焦小組會議。所有成員均為運輸及物流業業者，擁有豐富經驗和知識。會議主持人在會上帶領成員深入探究本會人力調查工作小組所挑選的議題。會上討論已作錄音並轉成文字記錄，以便整理分析。

聚焦小組會議

兩個聚焦小組成員來自運輸及物流業下述門類：

1. 貨運

- (i) 空運貨運站
- (ii) 空運承運
- (iii) 國際速遞
- (iv) 電子商貿
- (v) 貨運代理
- (vi) 海運承運
- (vii) 船舶管理及租賃
- (viii) 船上／碼頭裝卸貨物
- (ix) 貨車及貨櫃運輸
- (x) 倉庫及冷藏庫

桌面研究

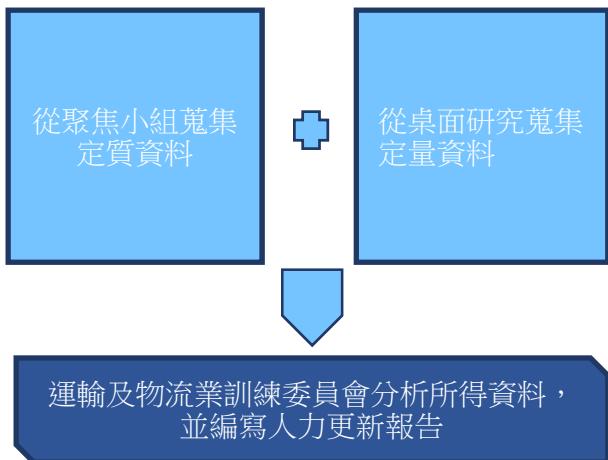
本會建立了就業資訊系統蒐集主要招聘網站的招聘廣告。系統蒐集運輸及物流業 2020 年第四季至 2021 年第三季期間的招聘紀錄。研究期間共蒐集了 9 000 多宗與運輸及物流業相關的招聘紀錄，用以反映就業市場趨勢。本會把資料與《香港標準行業分類》的相關公司列表比對，刪除重複紀錄，得出上述紀錄清單。

2. 客運

- (i) 航空公司
- (ii) 本地小輪
- (iii) 公共巴士及的士
- (iv) 鐵路
- (v) 內河客船

資料分析

分析資料按以下三個步驟進行：



局限

是次人力更新並非全面的人力調查，聚焦小組會議的結果及建議以定質資料為主，所以本人力更新報告主要着重人力趨勢的分析。職位空缺廣告的資料來自主要招聘網站及勞工處，並無涵蓋羅致高級職位的獵頭途徑等其他招聘渠道。由於資料屬某個時段蒐集所得，並無參照任何過往數據，故桌面研究的結果僅作為聚焦小組結果的補充，以供參考。

調查結果

影響運輸及物流業發展的因素

2019 冠狀病毒病疫情爆發

2021 年新冠疫情持續，加上由疫情引起的跨境限制，均對本地運輸及物流業構成挑戰。嚴格的檢疫措施令跨境客運業備受重挫，航空客運業客運量更錄得 88%¹下跌，而陸路和海路交通方面，2021 年的客運量較上一年分別下降 94% 和 73%。

航空客貨運輸於 2021 年年底逐步恢復。本地海陸公共客運量也回復至疫前 85%²。隨著接種率提高，加上全球大部分地區已放寬旅遊限制，預料運輸業將進一步復甦。

儘管香港在航班表現受挫，但航空貨運受 2019 冠狀病毒病影響較輕，而且受惠於線上消費品和醫藥產品持續增加的需求，所以 2021 年保持穩健，並錄得 500 萬噸貨運吞吐量，較疫前的 2019 年和 2020 年分別增加 5% 和 13%³。2021 年上半年時因為船期不足和港口擠塞所致的供應鏈中斷開始放緩。根據國際機場協會的資料顯示，香港國際機場於 2021 年繼續成為全球最繁忙的貨運機場，反映其具備持續發揮貨運樞紐角色的能力。在全球所有最繁忙的貨櫃港中，香港在 2021 年的排名保持第九位⁴。

¹ 《香港統計數字一覽 2021 年版》

² 香港特別行政區政府運輸署二零二一年十二月《交通運輸資料月報》

³ 香港國際機場 2019 – 2021 年航空交通統計數字。

⁴ 香港特別行政區海事署，《世界貨櫃港口的排列》

電子商貿更趨普遍，迅速配送需求日增

疫情期間全球實施旅遊限制、在家工作習以為常，加上人們更關注健康，令旅遊與購物行為出現了重大轉變。使用電子商貿與線上購物成了生活新常態，而消費者對精良服務與迅速配送的需求正影響整個供應鏈。新冠疫情也刺激了全球與本地的物流需求，人們樂意付費以享用更快捷可靠的物流服務。疫情期間，船運公司與貨運代理人因應貨運量不足和希望盡量減少不確定性，紛紛把高價值的商品由海運改以空運貨櫃運送。鮮活農產品、藥物和疫苗等需要特別處理的高價值貨物經常採用空運運送。

數碼化與科技進步

運輸及物流業的數碼化與科技發展正在重塑業界。科技不但提高效率，也提升顧客滿意度。安裝在車輛和飛機上的數碼應用改善了安全與燃率效益等多項表現。運輸管理系統的新科技有助業務提升整體營運效率與安全表現。物流從業員經常使用的數據分析工具，有助分析海量的顧客數據，包括訂單和貨物訊息，並可診斷運作問題。另一方面，自動化科技也被應用於降低成本和加強營運能力。

運輸業採用的科技

為保障乘客和旅客，營造安全和受保障的環境，香港國際機場採用了多種智能科技，例如電子自助保安閘口和自助登機閘口，兩種設施均使用生物認證和無接觸科技處理旅客的旅遊證件資料、登機證和臉部辨別，令整個登機過程成為暢順的無接觸體驗，同時加強乘客身份檢查。香港國際機場也推出了香港國際機場貨運數據平台，這個採用了區塊鏈技術的業界平台，連繫供應鏈上的主要持份者，例如空運貨站營運商、貨運代理、運輸商及航空安檢設施營運商，能更有效追蹤付運貨物，以統一方式與各方進行溝通，提升營運效率。

陸路運輸營運商也在車站和設施採用了無接觸科技，例如安裝了動力傳感器的無接觸升降機，並以機械人清潔技術進行深層清潔和消毒。

電子物流科技

為回應顧客對迅速配送的預期，以及處理企業對顧客商業模式所產生的大量交易，整個運輸及物流業正在加快數碼化步伐，而新冠疫情成了催化劑，令各業界紛紛發展各種新科技。使用改善的電子物流解決方案、物聯網、數碼科技與人工智能，都是業界一些新發展，能改善運作和創造競爭優勢，配合客戶的更高需求和預期，為各業界擴展電子商貿提供重要支持。

提升香港國際機場處理量

為進一步把握航空客貨運需求日增所帶來的機遇，香港國際機場積極推進各發展項目，以提升乘客和貨物處理量，包括三跑道系統和其他基礎建設。三跑道系統已於 2022 年 7 月啟用，隨著三跑道系統全面運作，香港國際機場將可由 2035 年起每年處理約 1.2 億乘客和 1,000 萬噸貨物。此外，三跑道系統將創造大量就業機會，並為香港帶來長遠的經濟及社會利益。

特殊貨物

香港國際機場正興建新的高端物流中心（總樓面面積 38 萬平方米），目標是於 2023 年啟用，以捉緊電子商貿以及相應速遞和小型包裹貨運急速增長的機遇。DHL 中亞區樞紐中心正把處理量提升 50%。空郵中心將會擴建，預期於 2027 年前投入運作。香港國際機場也與多個特許經營商合作，確保備有危險貨物與放射性物品儲存庫等先進設施，以為不同種類的特殊貨物、溫度控制產品和其他高價值產品提供適當處理。

來回大灣區的多式聯運

為把握大灣區對多式聯運需求日增的機遇，香港機場管理局正積極發展海空貨物聯運處理設施，以提升跨境航空貨物轉運的效率。已規劃在東莞設立的上游香港國際機場物流園，將來自內地的空運貨物預先進行篩檢、裝箱、放上卡板和收貨，貨物下一步便可以無縫以海路送抵設於香港國際機場禁區內的空側海空聯運貨運碼頭，直接轉運海外貨物而無需重覆安檢程序。國際貨物也可以使用相反路線進口至內地。香港機場管理局於 2021 年年底展開展先導項目，利用香港國際機場的現有設施建立全套上游和海空聯運運作流程。

減碳與提升環境認知

運輸及物流業十分重視可持續發展，企業越來越多地被要求需為其營運與供應鏈流程所致的環境與社會影響負責。

國際海事組織一直監管航海業的碳排放，而新船運環境規例將於 2023 年 1 月生效，包括現成船能源效率指數（EEXI）和碳強度指標（CII）。為遵守相關規例，船東將需投放大量資源更換舊船舶（郵輪與貨船），期望於 2030 及 2050 年先後達成 4 成和 5 成的減碳指標。本地方面，香港特區政府一直推動發展綠色船舶和綠色港口，鼓勵業界採用更可持續發展的航海作業方式。

空運方面，國際民用航空組織制訂了遠大目標，希望於2050年前每年提升燃料效率2%，及由2020年起確保碳中和增長，以減低國際航空業對氣候的影響。香港機場管理局與其主要航空相關商業夥伴攜手，致力於2050年前實現零碳目標，中期目標是於2035年前把絕對排放減低至以2018年為基線的55%，令香港國際機場成為更環保的機場。為減少直接排放，機場限制區車輛的電氣化、試用可再生柴油和其他措施均已實施。與此同時，多家航空公司引入了更環保的飛行計劃，讓客戶為減碳項目購買碳抵銷計劃。

本地持牌巴士營運商支持政府致力於2050年前實現碳中和的政策，並分階段推行旗下電動和氫能巴士計劃。首部香港設計的電動雙層巴士於2022年6月率先試行，第三代太陽能巴士等正進行測試，其中所產生的電力可用於為巴士上的空氣調節系統風扇供電，可為每輛巴士每天節省5-8%能源耗用。太陽能板裝置已定為新購巴士的標準配置。另一方面，政府正草擬於2023年推出公眾試行的氫能巴士立法，這款氫能巴士將是香港首部以氫能電池推動的公共巴士。

國家十四五計劃

國家十四五計劃表明了中央政府繼續支持香港鞏固和提升其國際運輸、航空、航海與貿易中心的地位，同時積極抓緊大灣區發展機遇，以更好地融入國家整體發展大局。

新成立的運輸及物流局

運輸及物流局分拆自前運輸及房屋局，負責制訂政策管理與香港對內與對外運輸事宜，包括航空服務、陸運、海運與物流。這些政策旨在提升與鞏固香港作為國際運輸中心、國際航空樞紐，以及區域物流樞紐的地位。

因應上述各種影響運輸及物流業的因素，業界正進行不少新發展，也得到很多新的機會。

人力需求

聚焦小組

面對 2019 新型冠狀病毒疫情爆發，聚焦小組成員就預期的人力需求變化發表意見。電子商貿商業模式蓬勃發展，需要大量擁有電子物流、資料分析以及應用新科技等專門知識的熟練人才。由於電子物流支持不同行業的業務，擁有跨領域技能的人才將對運輸及物流業的發展非常重要。

海運／航空貨運物流

隨著全球對貨運需求在新冠疫情放緩後恢復，業界急於保持足夠人手。工作人員老化，加上新血需求與日俱增，繼續成為業界人手短缺的主要挑戰。

根據桌面研究與聚焦小組成員的意見，與貨物調度、前線操作相關的主要職務，包括航空貨運與海運貨運的操作和督導級別需求仍然殷切，而且在新冠疫情下，那些在前線貨物處理和貨櫃裝卸的職位需求更為迫切，航空貨運業的增長亦令人力需求增加。

客運業

新冠疫情期間在家工作的人數大幅增加，

路面交通使用也相應減少，在疫情得到控制的情況下，乘客的數量已經逐漸恢復正常。

新冠病毒的傳播是客運業的重大考驗。因此，客運機構需要調整經營方式以降低營運成本。

聚焦小組成員表示疫情持續，加上新冠所致的國際港口和邊境限制令跨境巴士與渡輪業務幾乎完全停頓。因此，管理的策略是把服務數量減少以降低經營成本。航空公司也進行人力重組，並和香港國際機場商討紓困措施和費用減免，以保持較低經營成本。

數碼轉型

運輸及物流業的急速數碼轉型勢不可擋，亦是意料之內。業界需要確保其擁有熟練、靈活應變的員工，才可適應新的數碼化環境。

為僱員提升各種技能，例如是電子商貿應用、電子物流、大數據分析等，以及他們處理特殊貨物、安全與保安的知識，均有利業界回應未來挑戰，有效和持續地經營。

桌面研究

在從主要線上招聘網站收集了 9,000 多則招聘資料中，確定了貨運業及客運業招聘廣告數量最多的五大主要職位，並列出如下：

貨運業

五大主要職務	
1	貨物調度、前線操作（文員／技工／操作工級）(27.7%)
2	貨物調度、前線操作（行政／主任級）(17.8%)
3	市場銷售及顧客服務（行政／主任級）(11.7%)
4	市場銷售及顧客服務（經理級）(5.9%)
5	技術／工程支援（經理級）(5.6%)

客運業

五大主要職務	
1	市場銷售及顧客服務（行政／主任級）(7.0%)
2	乘客運輸、前線操作（行政／主任級）(3.5%)
3	乘客運輸、前線操作（文員／技工／操作工級）(2.7%)
4	技術／工程支援（經理級）(2.2%)
5	市場銷售及顧客服務（經理級）(2.1%)

桌面研究發現貨運業的貨物調度、前線操作職務，特別在操作層面的工作，延續了 2021 年的趨勢，需求保持強勁。桌面研究結果與聚焦小組意見一致，他們指此類工作經常面對招聘困難，因為勞力工作流失量與需求皆高。客運方面，市場銷售及顧客服務工作均為需求最大的工作，而乘客運輸、前線操作的職位主要屬本地客運業，市場銷售及顧客服務員工流失率高也是另一背後原因。

上述主要職務的說明及桌面研究的其他結果載於附錄 1。

培訓需求

科技創新正在重塑香港的運輸及物流業。聚焦小組成員建議僱員需具備以下新興科技的知識與技能，運輸及物流業越來越需要在職從業員和畢業生具備這些技能。

危險物品規例

航空公司、貨運代理、地勤服務商和船運商均須遵守危險物品規例，以確保危險貨物得以安全而有效地運送。僱主應定期為新聘和現有員工提供危險物品規例的安全培訓，以保持所有相關人員均認識最新的業務規例和程序，並確保危險品貨運符合業界標準，從而保障員工與貨物安全。

全面數碼化

運輸及物流業僱主應考慮調撥專屬資源來支持員工（包括司機、速遞員和倉務等前端員工），讓他們獲取數碼知識與技能，以操作相關自動化系統、手機應用程式和其他新科技。所有員工均有必要掌握基本電腦技能，以及懂得運輸及物流業從業員用的軟件應用程式。

運輸及物流業的專有網絡安全

隨著創新與科技發展一日千里，面對的網絡安全隱患也越來越多。數據保安是運輸及物流業企業視為其中一項最重大的挑戰，聚焦小組成員建議企業應獲取網絡安全的知識與技能，以保障專有資料的處理、儲存和共享。

運輸及物流業的獨有性質，加上大數據、人工智能、自動化等科技製造了大量數據，包括乘客資料數據和貨物數據，令業界面臨網絡安全風險。各大公司需要繼續提升相關問題的認知，制訂適合的步驟，並部署適當的科技來幫助識別、阻截或補救任何惡意攻擊。

透過教育課程投資於技能與能力，是瞭解網絡安全和保護自己免受網絡風險影響的重要一步。此類知識與技能能降低網絡攻擊的風險，並在網絡安全事故一旦出現時盡快恢復客戶的數據庫。此外，提高員工對潛在的資料洩漏、資料隱私和網路安全性漏洞的認識，對香港的每一個運輸及物流業機構都是至關重要的。

機械人科技

自動導引車能把貨物移到指定流動貨架上，再把貨物運往接收站。自動分類系統和機器能識別貨物上的條碼／二維碼／無線射頻識別（RFID），然後準確地把它們運往送貨點。香港一些大型企業已採用機械人系統和無人機來減少勞力密集工作和更高效率地達成任務，從

而減少職業健康與安全風險、降低營運成本。所以，業者需要為員工提供機械人系統與機械人流程自動化的相關培訓。

供應鏈的自動化，讓僱員能更專注於庫存管理和品質檢查，亦令公司可以把人力資源善用於增值任務，以及改善供應鏈效率上。

偵測危險貨物

危險品（也稱為危險材料或危險物質）是指可能對個人健康、安全與財產帶來不合理風險的任何物質或材料。辨識危險品，使用適當包裝、通訊、處理與裝載，是降低產品風險的第一步。製造商提供的物料安全數據表中，是載有用來辨識內容分類的相關資料。業者應為僱員提供危險貨物偵測、保安篩查、移動偵測和安全數據表識別的培訓，以確保貨物安全而有效運送。

數據分析

顧客滿意度是運輸及物流業的重點，因此徹底瞭解顧客的獨特要求，並提供個人化服務均對業務非常重要。使用大數據、物聯網等的分析工具，業者能以較可負擔的價錢蒐集和分析顧客行為與喜好的數據。業內專業人士應學習如何詮釋和使用數據以作出明智決定，因應顧客需要提供量身訂造的服務。此外，可靠的顧客服務也有助提升公司的品牌形象。

終身學習

運輸及物流業從業員應具備終身學習思維，因為業界急速轉變，業者需能配合業內最新發展一同進步。培養情緒智商和人際溝通技巧等軟技能，讓年輕人才做好心理準備，以應付工作壓力和投身社會後的真實工作環境，同樣十分重要。

職前培訓需求與在職培訓

聚焦小組成員建議有意加入運輸及物流業的人士，應具備行業的專門知識以及多領域技能，包括電子商貿應用、電子物流、大數據分析、數碼營銷、流動應用程式和機械人流程自動化。運輸及物流業有不少工作的性質是以實務為主，僱員能從在職培訓中學習。除了在執行職務前學習理論知識，實戰經驗同樣重要。

招聘上的挑戰

運輸及物流業僱主難以招聘和吸引人才，而現有僱員則日漸老化，聚焦小組成員分享了部分招聘困難的原因。

缺乏年輕人才

香港近年出生率偏低，家長一般希望子女接受高等教育，而且大部分家庭均沒有經濟壓力，無需子女提早工作養家。人們較喜歡固定的工時、更快的晉升機會、更好的薪酬水平和工作環境。上述因素均令年輕人才不太願意選擇運輸及物流業作為他們的職業。

勞動力密集的工作

勞動力密集的工作是指需要持續付出很大體力才能完成的工作，而貨運業特別多此類工作，工作性質也令輪值工作成為常見現象。此外，工作地點一般都位處機場或偏遠地區。

特別培訓與認證需求

部份職位在入職前設有額外培訓要求，例如處理危險貨物或在貨櫃碼頭工作的操作員，航海界要求在船舶上工作的僱員持有相關的證書和資歷。聚焦小組成員並表示難以招聘和挽留機動車輛實習生，因為學徒培訓需時三至四年才可完成。培訓期長和工作要求或會進一步限制可即時聘用的人手，影響招聘。

輪值工作難以招聘及挽留人才

運輸及物流業需要照顧世界各地、時區不同的客戶。業內的中小型公司需要輪值工作來照顧顧客需要，換言之，前線僱員需要不定時工作。與此同時，輪值工作的薪金未必能與工作要求對等，尤其是在近年，業界處理危險貨物越來越多，令前線員工工作壓力加重。前線面對日益嚴重的緊張情緒和工作壓力，已成為挽留員工一大令人關切的問題。

建議

為招攬專才以配合運輸及物流業未來的發展，建議培訓機構、政府、僱主及畢業生／僱員攜手合作，採取以下措施：

培訓機構

電子商貿與電子物流課程

在電子商貿與電子物流發展的大勢下，數碼化是成功關鍵。大數據、雲計算、物聯

網、行動計算、數據分析等應用均已就位，有助業界作出明智決定，並革新整個物流運作，令其由運作模式從企業對企業轉至企業對顧客，預期應用這些科技的相關培訓應出現很大需求。

培訓機構應考慮提供電子商貿與電子物流課程，讓學員得以於在學期間吸收運輸及物流業日常運作的知識，方便他們日後與業務夥伴有效溝通，在職場上有更佳發揮，憑藉這些知識與技能錦上添花。

在職培訓

從業員的技能提升與再培訓也是運輸及物流業的當務之急。聚焦小組成員表示僱主希望培訓機構支持他們為現有僱員提升技能或再培訓，特別是可幫助從業員考取專業資格／執照（例如危險貨物處理、合規、有害物料認知培訓或叉式起重車執照）以及前線客運營運等在職培訓課程便最受歡迎。

善用科技

培訓機構應參考招聘廣告中所要求的先進／新興技能，即電子商務應用與電子物流、數據分析、網絡安全等，考慮更新相關課程單元，採用擴增實境／虛擬實景培訓，能建立真實世界的環境，並可以加強職場所需要的技能。

政府

吸引運輸及物流業公司落戶香港

政府應探討提供更佳稅務優惠以吸引更多主要航運商業主導人落戶香港，例如是船舶管理人、船舶代理和船舶經紀。

聚焦小組並建議加強香港船舶註冊處的服務與涵蓋範圍，以貨運船與郵輪船東提供更快捷和更直接的支援，以宣傳香港的船舶註冊。

津貼與優惠措施

聚焦小組成員建議政府向重型貨車（HGV），即貨櫃車的準司機提供津貼或優惠，鼓勵更多人投身行業，以緩和業界正面對的人手短缺和老化問題。

再培訓

由於「貨物調度、前線操作（文員／技工／操作工級）」職位需求最為殷切，而且難以為業界招募新血，政府應引入新的優惠與措施以支持已退休人士重投業界、鼓勵婦女參與和中年就業，在適當的情況下藉此擴大可用人力。政府並可以鼓勵聘用少數族裔和更新人士，為僱主與僱員提供支援服務。

物流業創造職位計劃

本計劃是政府防疫抗疫基金下所設立的其中一項創造職位計劃，幫助本地物流業紓緩 2019 冠狀病毒病疫情的影響。本計劃旨在為合資格僱主提供限時財務資助，讓他們可以為 2018 年以後的畢業生提供與物流相關服務的就業機會。小組成員並建議政府應擴大計劃範圍，以涵蓋高級文憑等其他學歷水平的畢業生。

僱員

彈性聘用

運輸及物流業的僱主可以考慮針對退休員工和女性等不同種類的準員工，提供彈性上班時間、不同的工作模式（每周有數天在家工作），或更多兼職職位。

創造學習和晉升機會

僱主可在培訓終身學習人士身上投放資源，鼓勵他們在職場持續發展。投資回報未必即時可見，但業界不鼓勵終身學習的話最終還是會令其不利。為保持與時並進、挽留人才，機構應把為僱員創造學習和晉升的機會納入關鍵使命。僱主亦必須明白相關需求，支持僱員獲取與先進科技相關的知識和技能。

業界形象

傳統上，運輸及物流業在公眾眼中是勞力密集的職業。業界可透過採用先進科技來為行業形象重新包裝，例如運輸和物流運作的熟練勞動力形象，可以透過採用科技來重新塑造。部分聚焦小組成員建議，除了具競爭力的薪酬待遇，也可以向學生、家長和教師積極推廣行業。「商校合作計劃」透過學校演講和職場探訪，向中學生宣傳職業機會和前景。

Earn & Learn 職學計劃與學徒訓練

聚焦小組成員強烈鼓勵僱主及早參與職訓局的「Earn & Learn 職學計劃」，以學徒形式招攬和挽留年輕人才。該計劃為學生提供獲取學術培訓與資歷的途徑，又同時獲得工作經驗和來自僱主和政府的財政資助。現時，計劃有提供航空和物流類的機會，為這些領域培養輔助專業人員。僱主並可以參與「職場學習及評核先導計劃」，以支持「職場學習及評核」。

持續專業發展

此外，僱主應加強支持僱員參與技能提升課程、培訓課程、工作坊和研討會，以增潤與先進科技相關的知識來應付運輸及物流業的發展需要。此外，僱主也可考慮支持僱員獲取認可資格與執照，例如僱主可鼓勵或津貼僱員修讀「資歷架構」認可課程，或經「過往資歷認可」機制獲取資歷架構認可資歷。

資助計劃

僱主應善用政府各項資助計劃，例如「海運及空運人才培訓基金」下的「海運和航空業實習計劃」和「專業培訓課程及考試費用發還計劃」，為新一代提供機會，及早了解空運和海運業，從而鼓勵他們畢業後投身運輸及物流業。

畢業生與僱員

終身學習

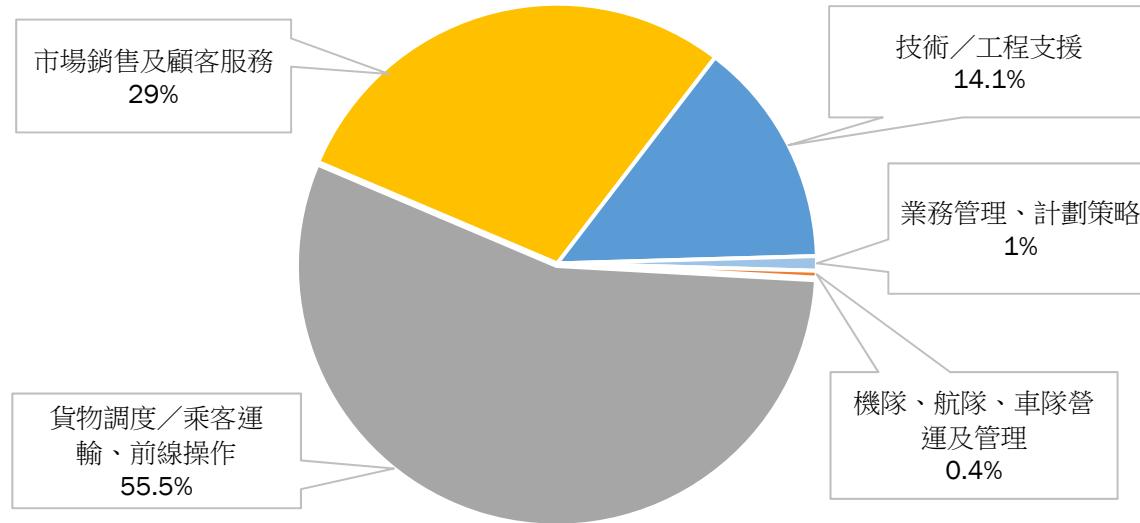
隨著科技發展、環境急速改變，運輸及物流業從業員需與時並進，在整個事業生涯展開終身學習旅程，參與由培訓機構、政府部門與專業團體舉辦的技能提升或再培訓課程與研討會。

桌面研究結果

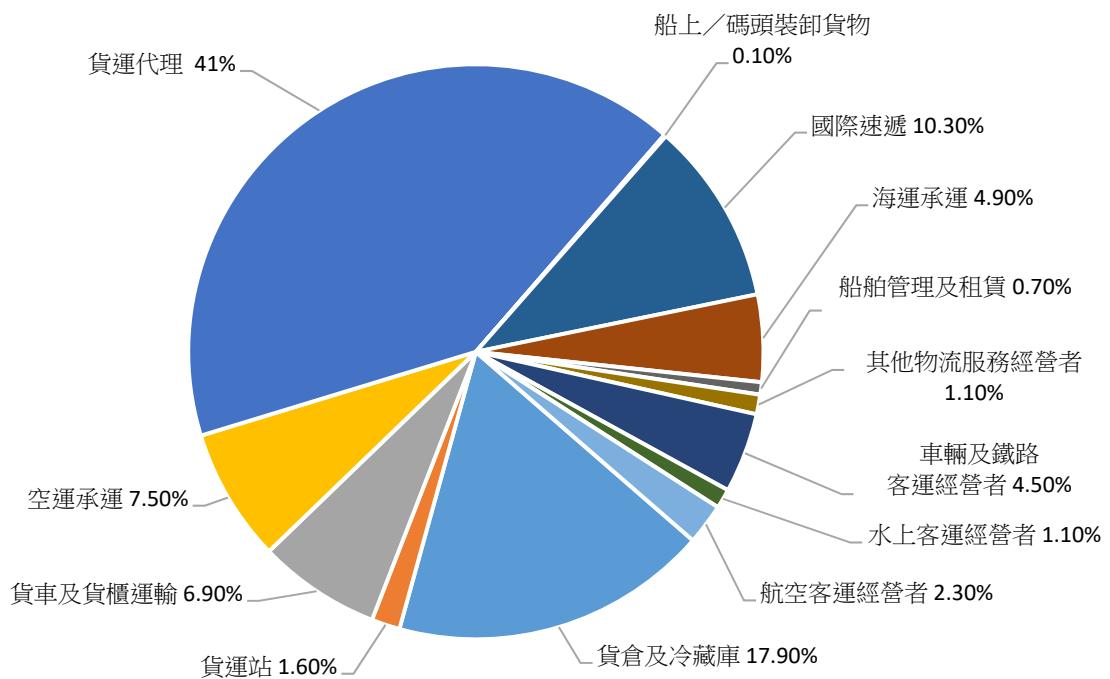
使用招聘網站只是其中一個招募人才的途徑，故此桌面研究期間（2020 年第四季至 2021 年第三季）所錄取的網上招聘廣告數目僅屬補充資料供參考用途。鑑於超過 93%廣告並無註明薪酬，本報告不會就相關廣告列出其薪酬的分布。

附錄 1 (a)

按職責範疇劃分的招聘廣告數目分布（2020 年第四季至 2021 年第三季）



按門類劃分的招聘廣告數目分布（2020年第四季至2021年第三季）



按主要職務劃分的招聘廣告數目分布（2020 年第四季至 2021 年第三季）

主要職務	%
1 貨物調度、前線操作（貨運，文員／技工／操作工級）	27.7%
2 貨物調度、前線操作（貨運，行政／主任級）	17.8%
3 市場銷售及顧客服務（貨運，行政／主任級）	11.7%
4 市場銷售及顧客服務（客運，行政／主任級）	7.0%
5 市場銷售及顧客服務（貨運，經理級）	5.9%
6 技術／工程支援（貨運，經理級）	5.6%
7 乘客運輸、前線操作（客運，行政／主任級）	3.5%
8 貨物調度、前線操作（貨運，經理級）	3.2%
9 乘客運輸、前線操作（客運，文員／技工／操作工級）	2.7%
10 技術／工程支援（貨運，行政／主任級）	2.3%
11 技術／工程支援（客運業，經理級）	2.2%
12 市場銷售及顧客服務（客運，經理級）	2.1%
13 技術／工程支援（貨運，文員／技工／操作工級）	1.9%
14 市場銷售及顧客服務（貨運，文員／技工／操作工級）	1.7%
15 技術／工程支援（客運，文員／技工／操作工級）	1.6%
16 業務管理、計劃策略（貨運，經理級）	0.6%
17 技術／工程支援（客運，行政／主任級）	0.6%
18 市場銷售及顧客服務（客運，文員／技工／操作工級）	0.5%
19 乘客運輸、前線操作（客運，經理級）	0.5%
20 運輸隊伍營運及管理（貨運，行政／主任級）	0.2%
21 業務管理、計劃策略（貨運，行政／主任級）	0.1%
22 業務管理、計劃策略（客運，經理級）	0.1%
23 運輸隊伍營運及管理（貨運，經理級）	<0.1%
24 運輸隊伍營運及管理（貨運，文員／技工／操作工級）	<0.1%
25 業務管理、計劃策略（客運，行政／主任級）	<0.1%
26 運輸隊伍營運及管理（客運，經理級）	<0.1%
27 運輸隊伍營運及管理（客運，行政／主任級）	<0.1%
28 業務管理、計劃策略（貨運，文員／技工／操作工級）	0.0%
29 業務管理、計劃策略（客運，文員／技工／操作工級）	0.0%
30 運輸隊伍營運及管理（客運，文員／技工／操作工級）	0.0%

註：由於部分廣告要求職位同時支援海陸空運輸，部分則沒有提供足夠資料，所以是次桌面研究未能按空運／海運／陸路運輸主要職務作更詳細的分類。

按主要職務劃分的教育程度要求（2020 年第四季至 2021 年第三季）

職級	主要職務	研究生 學位	學士學位	副學位/ 高級文憑 /高級證 書	文憑/ 證書/ 學徒訓練	高中 (中四 或以 上)	初中 (中一至 中三) 或以下	未有註明	總數
I. 貨運									
經理級	業務管理、計劃策略	2	40	2		1		10	55
	運輸隊伍營運及管理	-	4	1		-		1	6
	貨物調度、前線操作	3	117	45	37	26		67	295
	市場銷售及顧客服務	12	300	40	51	51		83	537
	技術／工程支援	1	260	107	41	17	18	62	506
	小計	18	721	195	129	95	18	223	1399
行政／主任級	業務管理、計劃策略		7	-	-			2	9
	運輸隊伍營運及管理	-	8	7	2			2	19
	貨物調度、前線操作	8	348	278	449	290	2	245	1620
	市場銷售及顧客服務	12	322	148	171	182		232	1067
	技術／工程支援	-	121	49	11	8		22	211
	小計	20	806	482	633	480	2	503	2926
文員／技工／操作工級	業務管理、計劃策略	-	2	-	-			1	3
	運輸隊伍營運及管理	-	-	-	1		1	-	2
	貨物調度、前線操作	9	64	150	757	727	91	723	2521
	市場銷售及顧客服務	1	8	14	60	60		10	153
	技術／工程支援	-	3	42	10	32	11	74	172
	小計	10	77	206	828	819	103	808	2851
II. 客運									
經理級	業務管理、計劃策略		8	-	-	1		3	12
	運輸隊伍營運及管理	-	5	-	-			3	8
	乘客運輸、前線操作	-	18	3	3			26	50
	市場銷售及顧客服務	-	114	13	18	6		41	192
	技術／工程支援	-	125	29	7	13		28	202
	小計	0	270	45	28	20	0	101	464
行政／主任級	業務管理、計劃策略	-	-	-	-	-		3	3
	運輸隊伍營運及管理	-	2	2	-	-		-	4
	乘客運輸、前線操作	4	68	84	61	34		64	315
	市場銷售及顧客服務	-	209	127	101	62		141	640
	技術／工程支援	-	27	14	1	2		8	52
	小計	4	306	227	163	98	0	216	1014
文員／技工／操作工級	業務管理、計劃策略	-	-	-	-	-		-	-
	運輸隊伍營運及管理	-	5	12	44	59	11	115	246
	乘客運輸、前線操作	-	4	9	11	14		11	49
	市場銷售及顧客服務	-	3	24	5	4	107	143	
	技術／工程支援	-	0	9	79	78	15	233	438
	小計	52	2189	1179	1860	1590	138	2084	9092

註：要求較低學歷程度的招聘廣告可能有其他專業資格要求

按主要職務劃分的經驗要求 (2020 年第四季至 2021 年第三季)

職級	主要職務	0 年/ 不須經驗	1-2 年	3-4 年	5-6 年	7-8 年	8 年以上	未有註明	總數
I. 貨運									
經理級	業務管理、計劃策略	1	4	13	8	9	6	14	55
	機運輸隊伍營運及管理	-	-	3	2	-	-	1	6
	貨物調度、前線操作	3	15	39	99	40	32	67	295
	市場銷售及顧客服務	-	101	97	164	41	50	84	537
	技術／工程支援	23	59	66	89	90	108	71	506
小計		27	179	218	362	180	196	237	1399
行政／主任級	業務管理、計劃策略	-	5	-	1	-	-	3	9
	運輸隊伍營運及管理	1	2	6	2	-	-	8	19
	貨物調度、前線操作	52	637	330	193	23	39	346	1620
	市場銷售及顧客服務	40	477	167	90	18	17	258	1067
	技術／工程支援	9	49	49	29	3	3	69	211
小計		102	1170	552	315	44	59	684	2926
文員／技工／操作工級	業務管理、計劃策略	-	-	-	-	-	-	3	3
	機運輸隊伍營運及管理	-	1	-	1	-	-	-	2
	貨物調度、前線操作	144	1169	234	59	1	6	908	2521
	市場銷售及顧客服務	12	83	12	2	-	-	44	153
	技術／工程支援	19	47	13	5	-	-	88	172
小計		175	1300	259	67	1	6	1043	2851
II. 客運									
經理級	業務管理、計劃策略	-	-	-	6	-	2	4	12
	運輸隊伍營運及管理	-	-	-	5	-	-	3	8
	乘客運輸、前線操作	-	1	-	14	7	1	27	50
	市場銷售及顧客服務	-	7	44	59	39	9	34	192
	技術／工程支援	1	20	49	53	16	39	24	202
小計		1	28	93	137	62	51	92	464
行政／主任級	業務管理、計劃策略	-	-	-	-	-	-	3	3
	運輸隊伍營運及管理	-	-	3	-	-	-	1	4
	乘客運輸、前線操作	4	118	71	34	4	-	84	315
	市場銷售及顧客服務	17	285	96	73	22	7	140	640
	技術／工程支援	2	3	15	17	3	-	12	52
小計		23	406	185	124	29	7	240	1014
文員／技工／操作工級	業務管理、計劃策略	-	-	-	-	-	-	-	-
	運輸隊伍營運及管理	-	-	-	-	-	-	-	-
	乘客運輸、前線操作	52	66	33	9	-	2	84	246
	市場銷售及顧客服務	7	28	6	-	-	1	7	49
	技術／工程支援	18	87	5	21	-	-	12	143
小計		77	181	44	30	0	3	103	438
總計		405	3264	1351	1035	316	322	2399	9092

主要職務說明

I. 職級

職級	說明
經理級	部門主管（包括副主管），根據公司政策、目的及目標，及通過屬下員工完成。達到有關職責範圍。
行政／主任級	主要協助經理級人員去完成、達到有關職責範圍。通常於辦公室或操作場地督導初級員工的工作。
文員／技工／操作工級	通常於督導下進行辦公室文書、操作場地技術工作或接收、處理、運送文件／貨物。

II. 職責範疇

1. 業務管理、計劃策略

公司內最高管理層，負責制定公司策略、方針、目標、監控公司業務進度。具體職務有：

- 業務管理－評估業務發展潛力，調撥資源開拓公司業務，確保公司內部或以外的其合作夥伴共同達致制訂目標。制訂評估公司表現的方式，監察公司每項政策／策略推行進度，並適時作出修改。
- 計劃策略－負責制訂公司在本地、所屬地區以至全球的營運策略（如：戰略性合作夥伴），設計及開發公司策略性物流方案。
- 科技及技術－評估公司現有科技及技術水平，制定政策引進及改良公司的科技及技術。

2. 運輸隊伍營運及管理

公司內負責營運公司資產／航隊。具體職務有：

- 航隊管理－根據管理層制定的營運策略編制航線及管理航線的整體服務。
- 航隊調度及配置－適當調度航隊，適時為航隊準備配置／保養方案。
- 服務招標及外判－擬訂以投標形式甄選服務承包商及供應商的細節，並監管其服務表現。

3. 市場銷售及顧客服務

公司內負責發掘客戶需要，跟進客戶要求並提供服務，以拓展公司業務。具體職務有：

- 銷售及市場拓展－分析市場／客戶的需要及市場競爭環境，建議及推行銷售目標、客戶服務策略、市場策略及定價策略等。
- 客戶服務－處理詢問、預訂、行李服務及運送，票務有關手續及所需文件。

4. 貨物調度／乘客運輸、前線操作

公司內負責按客戶需求安排有關貨運。具體職務有：

- 艙／客位調度－按艙位／交通分配，安排貨運／客運日期／班次。
- 流程安排－處理貨物／票務交收、存倉、分發、運送的一切事宜及有關手續。
- 服務招標及外判－甄選及監管貨運／客運服務承包商及供應商。
- 安全及保安－確保貨運過程在符合有關法例與內／外部指引的情況下運作。

5. 技術／工程支援

公司內負責提供技術支援之單位。具體職務有：

- 機械及設備－建立使用機械及有關設備的技術指標及管理制度。
- 服務招標及外判－甄選及監管機械及設備承包商及供應商。
- 安全及保安－確保機械及設備符合有關法例與內部指引的情況下運作。