

海事服務業訓練委員會



人力更新報告
海事服務業
2023



鳴謝

海事服務業訓練委員會十分感激焦點小組成員撥出寶貴時間，就本業人力情況提出精闢見解；亦特別鳴謝求職招聘平台 **CPJobs** 和 **CTgoodjobs** 分享職位空缺資料庫，以及海事處提供相關人力統計資料作參考。本報告記載了焦點小組及本會成員的意見，同時收錄主要招聘網站的資訊，本會特此鳴謝。

目錄

引言	1
調查方法	3
調查結果	4
海事服務業最新發展及趨勢	
人力需求	
培訓需要	
招聘人才的挑戰	
建議	10
透過早期接觸，培養年青人對行業的興趣	
提供更多支援，挽留新入職員工	
以靈活方式，應對行業的培訓需求	
制定客觀基準，作為評核及提升從業員技能的參照	
善用專項培訓基金，擴充本地人才庫	
附錄	12
附錄 1 - 參與「航海訓練獎勵計劃」的畢業生人數	
附錄 2 - 需具備海上經驗的海事處職位	
附錄 3 - 香港海員薪酬（僅限遠洋輪業和內河船業）	
附錄 4 - 焦點小組分享從事海事服務業工作的優勢	
附錄 5 - 持有各級別航海適任證書的香港海員人數	

引言

背景

海事服務業訓練委員會（下稱「本會」）負責確定業內人力情況，評估人力供應能否滿足人力需求，並向 VTC 提供發展職業專才教育設施的建議，以配合培訓需求。

為切實反映業內人力現況，本會每四年進行一次全面的人力調查，期間輔以兩份人力更新報告，蒐集最新人力資訊。本報告是繼

2020 年完成全面的人力調查後發佈的首份人力更新報告，第二份人力更新報告將於 2024 年發佈。

2023 年人力更新報告包括：

(a) 透過焦點小組會議蒐集業界專家意見，以了解業內最新發展、人力及培訓需

求、招聘困難及應對業界挑戰的建議措施；以及

- (b) 進行桌面研究，分析本業相關招聘廣告。

目的

本人力更新報告旨在：

- (i) 審視海事服務業最新發展及趨勢；
- (ii) 探討主要職務人力需求的變化及背後因素；
- (iii) 了解招聘現狀、挑戰及解決方案；
- (iv) 探索培訓需要、新興技能／職務；及
- (v) 建議措施，應對人力需求。

調查方法

概要

本更新報告參考本業 2020 年度全面人力調查報告，透過焦點小組會議獲取資訊，從人力角度以定質方式描述業內近期發展，並以桌面研究結果作補充。

焦點小組會議

本會邀請海事服務業以下界別的專家，組成兩個焦點小組：

1. 海上小組
 - 遠洋輪船船東／管理人
 - 往來香港與珠江三角洲港口船隻營運者
 - 本地船舶
 - 遊艇和遊樂船
2. 駐岸小組
 - 船隻經紀
 - 遠洋輪船管理人
 - 海事法律
 - 海事保險
 - 船舶融資
 - 船舶維修
 - 船舶檢驗及船級社

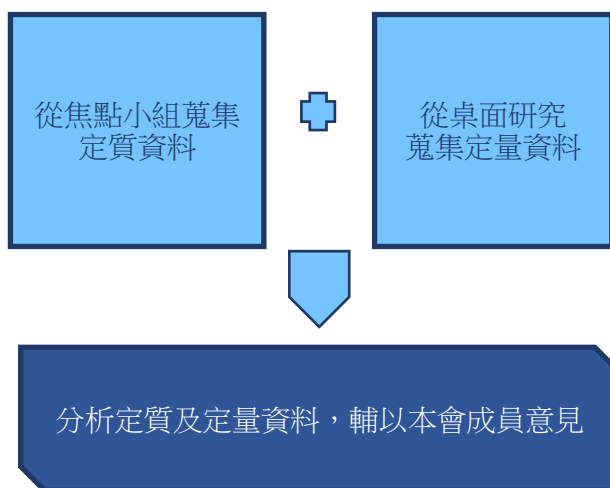
駐岸焦點小組和海上焦點小組分別於 2023 年 1 月 10 日和 12 日召開會議，成員深入討論了本會人力調查工作小組所定的議題。會上討論已作錄音並轉成文字紀錄，以便整理分析。另於 2023 年 1 月 13 日和 18 日亦進行了兩次電話訪談，蒐集未能出席會議的焦點小組成員的意見。

桌面研究

桌面研究於 2021 年 12 月至 2022 年 11 月間進行，透過就業資訊系統，蒐集主要招聘網站的招聘廣告。所得資料已與《香港標準行業分類》的相關公司列表比對，刪除重複紀錄，最終於上述期間共蒐集到 1,165 則行業相關招聘紀錄。

資料分析

資料分析包含以下三個步驟：



局限

是次人力更新並非全面的人力調查，加上焦點小組會議的結果及建議以定質資料為主，故本報告著重人力趨勢的分析。招聘廣告來自主要招聘網站及勞工處，並未有覆蓋其他招聘渠道，例如同業轉介、人事中介，或透過獵頭公司招聘經理級職位等。因此，所得資料僅供參考，用以補充焦點小組會議的討論結果。

調查結果

海事服務業最新發展及趨勢

環球競爭激烈

海事服務業具備發展潛力，即使在新冠疫情期間亦錄得不俗表現。展望未來，儘管存在著俄烏衝突、歐洲能源危機及環球經濟衰退等不明朗因素，焦點小組成員認為行業前景仍然向好，畢竟海運是國際貿易的支柱，約八至九成的商品均經由船舶運送。

然而，海事服務業屬環球性行業，競爭非常激烈。香港貨櫃吞吐量的國際排名不斷下滑，2021 年已下降至第九位¹。儘管香港近年來積極推廣高端海事服務，以期為本地航運業帶來新動力，但焦點小組成員以為，香港作為國際海事中心，正面臨著來自世界其他城市的挑戰。《2022 新華·波羅的海國際航運中心發展指數報告》顯示，香港在全球領先海事中心中排名第四，落後於新加坡、倫敦及上海²。

與於指數中排名首三位的相比，焦點小組認為香港確實於某些方面表現滯後。造船方面，上海具備先進技術及政府支援措施兩大優勢，故吸引到許多新造船項目。相反，香港由於人才短缺、成本高昂及船廠處理能力有限，以致造船業息微，船舶維修業務亦漸漸縮減。

海事保險方面，焦點小組認為得益於政府的大力支持及整體發展策略，新加坡

表現已超越香港。部分承保船舶保險的國際企業已縮減在港的營運規模，甚至將區域辦事處從香港遷至新加坡。2022 年底，在香港獲授權承保船舶保險的公司數目已從 2019 年 89 間減少至 83 間³。

仲裁方面，倫敦仍是「海事仲裁之都」，大多數租船合同的仲裁條款依舊指明透過倫敦海事仲裁員協會解決爭議。得益於英鎊偏軟，倫敦的競爭優勢近年來愈發明顯。由於香港不再具有成本優勢，船舶公司傾向於直接在倫敦聘請律師／專家，而不再聘請香港律師前往當地處理仲裁個案。

領先海事中心之間的競爭並不僅限於商業機會方面，亦涉及人才的層面。從事海事法律、船舶經紀和船舶檢驗等高端海事服務的焦點小組成員注意到，過去幾年出現本地海事專才流往倫敦和新加坡的現象，或許是考慮到該等城市的工作機會及整體宜居性。

嚴格規管

行業面對的另一大挑戰是日益嚴格的法規，其中影響最深遠的是國際海事組織制定的溫室氣體減排策略。船東需要在 2050 年前將國際航運每年帶來的溫室氣體排放量降至低於 2008 年的一半水

¹ 海事處 - 世界貨櫃港口的排名 (截至 2022 年 4 月 25 日)
https://www.mardep.gov.hk/en/fact/pdf/portstat_2_y_b5.pdf

² 波羅的海交易所 - 最新動態
<https://www.balticexchange.com/en/news-and-events/news/press-releases-/2022/singapore-ranked-number-one-for-ninth-year.html>

³ 香港海運業統計摘要 (2023 年 1 月): 表 3
https://www.hkmpb.gov.hk/document/mic_report.pdf

平，並需致力在本世紀盡量達致零排放。雖然航運公司可研究不同方式以符合要求（如降低船速、減少載貨量、改用低碳／碳中和燃料或安裝節能設備），但減碳將對它們影響深遠，它們需要評估不同方案對特定船舶和航線的適用性，就不同方案投入成本及調整營運模式。無論不同公司決定選用那些方案，預計替代燃料都將是達成減排目標的關鍵一環。

除遠洋輪業，本地船舶業同樣需應對嚴格的法規要求。自 2012 年的南丫海難後，海事處分階段施行不同措施，提升海上安全，如強制要求超過指定載客量的本地船舶使用自動識別系統、雷達及甚高頻無線電話，並須有持證操作員於船上操作雷達及甚高頻無線電話。此外，船長須定期完成包含航行安全意識及避碰等內容的複修課程。鑒於本地船舶業一直飽受人力短缺的困擾，上述這些額外牌照／培訓要求無疑加劇勞動力緊拙的問題。

科技進步

科技進步對行業而言既是機遇亦是挑戰。一方面，它提高了航行效率和安全性，有助環境可持續性。另一方面，它為從業員帶來挑戰，從業員需要掌握新技能以適應改變。

新能源船舶、先進數據分析、船用傳感器、雲技術、區塊鏈等創新科技正在重塑行業。其中，電動渡輪特別受業界關注，預計將對本地僱員造成較大影響。為鼓勵本地渡輪應用綠色交通科技，政府資助營辦商建造電動渡輪及相關充電設施。預計新的電動渡輪及其他混合動力

渡輪將在一兩年內逐步投入服務。

屆時船員需要熟習新的船舶控制系統、充電設施及維修程序，以充份發揮新渡輪的性能及確保其運作安全。雖然預計新船將配備簡易控制面板，但焦點小組擔心本地船舶業的僱員，特別是較年長的僱員往往不太熟識科技運用，可能難以跟上新科技的步伐。

遊艇日漸普及

關於遊艇方面，焦點小組對其未來發展持樂觀態度。註冊遊樂船數量從 2012 年的 7,920 艘增加至 2021 年的 11,767 艘⁴，顯示遊艇在本港越來越普及。隨著「粵港澳遊艇自由行」於 2017 年開始試行⁵，三地政府正積極研究把有關計劃擴展至整個大灣區，希望簡化遊艇通關手續，放寬進入大灣區城市港口的保證金要求等。

與此同時，新一代遊艇船東可能曾體驗歐美等地的高端服務，往往期望得到更高水平的服務。業界預計遊樂船隻操作員及遊艇服務人員的需求將持續增加，亦會帶動更全面遊艇管理服務的需求。

香港政府的支持

過去數年，香港政府實施了多項稅務優惠措施，旨在提高本港吸引海運業群進駐的競爭力。該等措施包括於 2020 年推出予船舶租賃及海事保險業務的稅務優惠，及於 2022 年向船務代理、船舶管理人及船舶經紀人提供的稅收減半優惠（即 8.25% 的稅率）。政府亦著力改善

⁴ 海事處 - 香港領牌船隻
https://www.mardep.gov.hk/hk/fact/pdf/portstat_2_y_e3c.pdf

⁵ 中華人民共和國中央人民政府 - 新聞 (2017-06-23)
http://big5.www.gov.cn/gate/big5/www.gov.cn/xinwen/2017-06/23/content_5205013.htm

香港船舶註冊處的服務，在選定海外及內地經濟貿易辦事處設立區域辦事處，為船東提供更加便捷的支援。根據《行政長官 2022 年施政報告》，政府將推動「智慧港口」的發展，增強香港港口競爭力，及加強「多式聯運」，促進香港在大灣區物流鏈的關鍵角色⁶。

政府亦不遺餘力地引進及培養人才，支援行業的長遠發展。《2022 年施政報告》提及將推出「海事人才培訓資助計劃」，為有志投身海事法律的青年提供見習培訓⁷。此外，政府將三類海事專才（即「造

船師」、「海事保險專才」和「輪機工程師及船舶總管」）納入人才清單，⁸以期吸引該等人才來港工作。

上述措施備受業界歡迎，認為有助鞏固及提升香港作為國際海事中心的地位。然而，國際海事中心之間的競爭越趨激烈，其他海事中心往往得到當地政府的大力支持，故業界期望香港政府能繼續擔當積極角色，吸引更多海事機構來港，為本地海事服務業提供更大的潛在客戶群。

人力需求

焦點小組

新血不足及部分領域欠缺專家仍是行業關注的問題。以下是焦點小組預計各界別未來的人力需求趨勢：

1. 遠洋輪業

業界持續需要實習海員，尤其是輪機實習生。過去十年，「航海訓練獎勵計劃」(SGTIS) 的推行雖已吸引更多畢業生投身遠洋輪業，然而輪機實習生只佔極少數（詳情請參閱附錄 1）。

鑒於本地實習海員難求，航運公司一般會從內地或海外國家（如印度、菲律賓及印尼等）招募海員。部分航運公司甚至在這些地方設立自己的培訓學校。然而，據波羅的海國際航運公會 (BIMCO) 發佈的《2021 年海員勞動力報告》預測，全球將迎來海員短缺危機，到 2026 年，全球商船將需要額外 89,510 名高級海

員⁹。因此，培養本地實習海員變得極為重要。

2. 內河船業

跨境渡輪於 2023 年 1 月復航，繼疫情期間的大裁員後，內河船營運者已開始重新招聘人手。然而，現時的招聘規模相對較小，而且往往優先聘用早前被裁減的人員。主要原因是港珠澳大橋開通後，來自陸路運輸的競爭導致跨境渡輪乘客量下降，內河船公司預測其業務難以恢復至鼎盛時期的水平，故在可預見的未來，內河船業暫無迫切的新血需求。

3. 本地船舶業

人力老化及無法吸引年輕人加入仍是本地船舶業面臨的難題。疫情期間，部分遠洋輪及內河船從業員流入本地船舶業，擔任全職或替班工作。這些額外人力的確在短期內紓解了本地船舶業緊張的人力情況。然而，隨著遠洋輪業及內河船業

⁶ 《行政長官 2022 年施政報告》（第 47 及 49 段）。

⁷ 《行政長官 2022 年施政報告》（第 47 段）。
https://www.policyaddress.gov.hk/2022/public/pdf/policy/policy-full_tc.pdf

⁸ 香港人才清單

<https://www.talentlist.gov.hk/tc/imf.html>

⁹ BIMCO - 新聞「BIMCO/ICS 最新《海員勞動力報告》警告潛在的海員短缺危機」
<https://www.bimco.org/news/priority-news/20210728---bimco-ics-seafarer-workforce-report>

逐步恢復正常營運，本地船舶業因薪酬及前景不及該兩個界別，難以留住這批員工。展望未來，本地船舶業人力短缺的問題將持續存在，業界對船長、輪機長及水手繼續有殷切需求。

至於遊艇方面，其日益普及繼續帶動遊艇船長、輪機師及水手的需求增長。由於船東期望於遊艇上能獲得更全面的客戶服務，業界對新興職務－「遊艇服務員」的需求越來越大。遊艇服務員主要負責賓客服務、餐飲服務、房務、船上佈置，以至船上的娛樂。作為僱主，無論是遊艇船東或遊艇管理公司均願意向遊艇上的員工提供具競爭力的薪金。

4. 駐岸行業

船廠與本地船舶業情況相若，因為人手老化及難以吸引新血入行，繼續面對人力短缺的問題。由機械、焊接、木工以至油漆各類工種均欠缺人手。雖然這些公司曾試圖透過招聘學徒來紓緩人手問

題，但成效甚微。僅少數學徒能忍受較艱苦的工作環境，於船廠長期發展。

此外，各種要求擁有海上經驗的駐岸職務（例如駐岸船長、技術總監、船舶檢驗師、船舶管理公司的管理職務、培訓機構的教職員以及海事處的專業職系）亦有一定的人力需求。由於本地只有極少數從業員具備海上經驗，僱主通常需要僱用外地人員從事上述職務。海事處作為業內具競爭力的僱主，亦面臨人手不足問題，約有兩成要求具備航海經驗的崗位有待填補（詳情見附錄 2）。

高增值海事業務，如船隻經紀、船舶融資／保險及海事法律等職務需要的人手相對較少，惟近年來亦面對人才流失的挑戰。部分公司需依靠海外分公司員工支援以上工作，部分開始提拔資歷尚淺的員工，以化解「人才荒」。然而，這些措施無疑會削弱香港的整體競爭力。

桌面研究結果

在 2021 年 12 月至 2022 年 11 月期間，桌面研究共蒐集到 1,165 則與海事服務業相關的招聘廣告。由於從主要招聘網站幾乎未能蒐集到與遠洋輪業及內河船業相關的招聘廣告，因此，本部份的分析僅限於本地船舶業及駐岸行業。以下是該兩個界別首三個最多招聘廣告的主要職務，2020 年人力調查錄得最多空缺的主要職務亦一併列出供比對：

本地船舶業

	2021-2022 年桌面研究 首三個最多招聘廣告的 主要職務 ()內數字表示佔廣告總數的百分比 [△]	2020 年人力調查 首三個最多空缺的 主要職務 ()內數字表示佔空缺總數的百分比 [△]
1	水手 (48.5%)	助理船長 (40.2%)
2	船長／助理船長 (20.1%)	船長 (20.1%)
3	輪機長（大偈）／助理輪機長（助理大偈） (17.8%)	水手 (18%)

駐岸行業

	2021-2022 年桌面研究 首三個最多招聘廣告的 主要職務 ()內數字表示佔廣告總數的百分比 [^]	2020 年人力調查 首三個最多空缺的 主要職務 ()內數字表示佔空缺總數的百分比 [^]
1	技術員；技術主任；技術服務工程師 (13.1%)	技術員；技術主任；技術服務工程師 (9.3%)
2	貨物規劃員；貨物主任 (11.2%)	技術經理；技術總監 (6.4%)
3	貨物操作員 (7.5%)	貨物規劃員；貨物主任 (4.1%) 及 貨物操作員 (4.1%)

大體而言，2020 年人力調查錄得空缺最多的職務近年持續有殷切需求，如本地船舶業的水手、船長、助理船長；駐岸技術員／技術主任／技術服務工程師。

參照本地船舶業的招聘廣告數量，「船長／助理船長」的需求似乎略見下降。這或許歸功於「本地船舶業訓練獎勵計劃」及「本地船舶能力提升計劃」，成功激勵更多水手／新入行者取得專業資格，晉升至「船長／助理船長」。

至於遊艇操作人員及焦點小組提到的新興職務－「遊艇服務員」則未有從網站蒐集到很多招聘廣告，這或許是因為僱主並未透過大型招聘網站而是依靠其他渠道（如社交媒體及同業轉介）招聘這類職位。

培訓需要

新能源船舶相關培訓

為配合綠色航運的需求，新的船用燃料／能源選擇應運而生，如液化天然氣、液化石油氣、生物燃料、氫氣、電力及風力輔助推進等。就長途遠洋輪而言，液化天然氣被視為最成熟的脫碳選擇之一，液化天然氣推動的貨櫃船的數量正不斷增加。香港政府正研究將兩家電力公司新建的海上液化天然氣接收站用作燃料加注之用，藉此吸引更多使用液化天然氣的遠洋輪停靠香港港口補充燃料。

為配合遠洋輪採用液化天然氣的趨勢，海員需學習液化天然氣儲存、加注及事故處理等恰當程序。

就短途本地渡輪而言，政府正透過向營運者提供資助，積極推廣電動渡輪。鑒於新型電動渡輪即將投入服務，本地船舶業從業員將需要掌握安全操作及維修保養電動船所需的技能。

掌握數據分析技能，優化船舶營運

物聯網及雲技術正在改變環球航運業。藉助該等先進技術，駐岸人員可輕易獲得船舶相關的即時數據（如水平位勢、穩定性、發動機性能、燃料消耗及船舶各部份的溫度）。數據分析方面的培訓變得非常重要，因為從業員須有效解讀這些大數據，才能作出有助航線規劃及維修保

養的相關決策，形成商業洞見，進而優化整體船舶營運。

海事保險、造船及輪機工程的進階培訓

海事保險涉及船體與輪機、保障及損失賠償保險等專業知識。然而，香港缺乏相關學位課程，本地從業員大多只能透過在職培訓學習相關知識，令香港的競爭力遜色於其他主要對手。

缺乏造船及輪機工程人才亦限制了船舶設計及造船業的發展，導致於香港交付的新造船隻數量減少，連帶本地船舶檢驗服務的需求亦隨之下跌。

儘管政府已將造船師、輪機工程師及海事保險專才納入香港人才清單，但只成功吸引到少量海外專才透過該入境便利措施前來香港。有見於香港沒有足夠的

學生及專家支持於本地發展上述領域的學位課程，資助有志從事相關職業的本地學生前往海外學習，或許是其中一條出路。

為遊輪從業員提供接待、工程及STCW 培訓

現時船東普遍期望能於遊艇上獲得更全面的顧客服務，因此，遊艇從業員，尤其是服務員，應裝備更全面的接待技巧／知識，如高級餐飲、葡萄酒和雞尾酒、花藝、洗熨及家務管理。

焦點小組認為遊艇船員應參照《海員培訓、發證和值班守則》(STCW) (旨在確保航海從業員達致相同的培訓水準的全球公約)，接受個人安全、消防、個人求生及急救相關的基礎培訓，以提高遊艇的安全性。船員亦應接受更扎實的輪機培訓，以便解決遊艇上的技術問題。

招聘人才的挑戰

業內不少僱主在招聘人才方面遇到困難。根據焦點小組的分享，主要的招聘挑戰概括如下：

青少年對行業認識不足

香港年輕一代對行業認識不足，亦未掌握行業的最新資訊，故投身行業的意欲不大。實際上，多年以來海員的工作條件已大幅改善。現時遠洋輪均配備互聯網和休閒設施，海員在船上服務的時間亦已縮短至平均約 9 個月。擁有航海知識和經驗的海員（尤其是已取得船長或高級輪機長資格的船員）更是業內駐岸專業爭相招攬的對象。年輕人或許不清楚投身海事服務業的優勢，事實上，業內不少職位薪酬、視野、工作滿足感及職業

保障各方面對求職者頗具吸引力。參考海事處進行的「2021 年度香港註冊海員工資調查」，遠洋輪業和內河船業（尤其是遠洋輪業）的高級航海員及輪機師的薪酬其實極具競爭力（達 79,000 至 100,000 港元）（詳情見附錄 3）。焦點小組分享的其他業內工作優勢載於附錄 4。

缺乏具合適資歷／經驗的求職者

如上文所述，業內很多駐岸職位均需具備航海經驗及資歷。然而，僱主發現僅有少數本地求職者具備航海經驗，不足以填補該些職位空缺，他們只能退而考慮非本地求職者。即使海事處也需要放寬入職要求，引入較初階職位，以應對缺乏

合適資歷求職者的問題。

至於造船師等駐岸職業，因本地缺乏相關培訓，僱主尤其難以物色到具備合適資歷的求職者。而且，全球僱主對造船師這類人才求賢若渴，這類人才未必會以香港為他們的工作首選地。

缺乏客觀的基準以評核求職者

焦點小組認為遊樂船隻操作員大多是透過筆試和口試取得證書，未有參加實操考核，故水平參差¹⁰。有見於部分船東每年使用遊艇的次數屈指可數，服務年資往往亦未能反映遊艇操作員的實際經驗。基於欠缺客觀標準，僱主難以甄選合適的求職者。

建議

為培養人才及鞏固香港作為國際海事中心的地位，建議政府、僱主和培訓機構通力合作，採取以下措施：

透過早期接觸，培養年青人對行業的興趣

由於本地年青人極少會考慮投身航海事業，故遠洋輪的船員以外籍人士為主，業內高級駐岸職位亦是以外籍人士居多。為確保行業有充足新血以支援其長遠發展，需要及早培養香港年青人對行業的興趣。

於中學課程內融入行業元素是其中一個最有效的方法，可有助於學生認識行業的真實面貌。現時高中生可選修「應用學習科目」，提高他們對不同職業的興趣，然而，目前未有海事相關的「應用學習科目」，業界可考慮與培訓機構合作，為高中生開發具備海事元素的「應用學習科目」，以便學生及早接觸行業。

此外，業界應加強宣傳，透過提供職場體驗活動，令年青人了解行業的就業機會。

《2022 年施政報告》提及政府將推出「商校合作計劃 2.0」，以豐富中學生的職場經驗¹¹。本會鼓勵行業善用該平台，為中學生提供更多體驗活動，讓他們更切實感受行業的工作滿足感和發展前景。

提供更多支援，挽留新入職員工

焦點小組察覺到新入行的僱員流失率相對較高，或許是因為他們的起薪較低及未能適應工作環境。有見及此，僱主應向新入職員工提供更多支援，以挽留人才。鑒於實習海員回港休假時易被其他岸上職位吸引，部分船舶管理公司會為他們提供有薪的岸上職務，避免他們轉投其他行業。焦點小組亦表示，較佳的職銜、清晰的晉升階梯及朋輩的經驗分享有助於挽留不同界別的新入職員工。業界應積極研究不同方案，維持年輕僱員對其職業的熱情。

¹⁰ 遊樂船隻一級操作人考試包括筆試和口試，考生亦可選擇參加香港帆船運動總會舉辦的認可實務考試，以取得該資歷。

¹¹ 《行政長官 2022 年施政報告》（第 122 段第(v)項）
https://www.policyaddress.gov.hk/2022/public/pdf/policy/policy-full_tc.pdf

本會亦建議政府重新審視「航海訓練獎勵計劃」及「船舶維修訓練獎勵計劃」的資助水平，以補貼收入相對微薄的新入職航海和船舶維修人員。檢討資助水平時應考慮本港現時的生活水平及相類要求的職位的薪酬。

以靈活方式，應對行業的培訓需求

培訓機構宜緊貼行業的培訓需要，更即時及靈活地為業界安排所需的培訓，滿足報告中臚列的培訓需要，例如：新能源船舶相關培訓、數據分析技能及針對遊艇從業員的培訓。

鑒於行業運作的獨特性及人手緊張的情況，培訓機構開辦課程時應充份發揮其靈活性。本港實習海員／高級海員人數極少，且回港休假的時間不同，難以組織多人同時上課。培訓機構可考慮放寬遠洋船適任證書備試課程的最低開班人數，以便利這些航海人員進修。此外，培訓機構亦可開發網上自學教材，以便遠洋輪從業員可在海上工作期間，自行完成大部份培訓時數。

制定客觀基準，作為評核及提升從業員技能的參照

遊艇從業員的需求持續殷切，業界認為有需提高從業員水平，制定一套能力標準，作為評估從業員及提升其水平的參照。這套標準亦有助於規範遊艇從業員的薪酬制度，確保從業員的薪金與其能力掛鉤。

遊艇日益普及亦帶動了遊艇管理服務的需求，例如遊艇買賣、租賃、航程規劃、

保險、保養及驗船。待清晰界定各項遊艇管理崗位的能力要求後，遊艇從業員可針對性地提升技能，以從事相關職務。

善用專項培訓基金，擴充本地人才庫

政府擬加大力度競逐環球人才，確保有足夠的人才以滿足行業的長遠需求，然而培養本地人才至為重要。**2023-24** 年度財政預算案宣佈將向海運及空運人才培訓基金 (MATF) 再注資 2 億港元，支援人力培訓¹²。業界及培訓機構宜把握機會向當局建議不同方案，以善用基金培育人才。值得探討的提案包括：

- 向有志投身造船、海事工程及海事保險工作的學生／從業員提供海外留學獎學金，協助他們到外地攻讀香港未有開辦的相關學士學位或以上程度課程；
- 提供財政誘因（如每月津貼），吸引學生選讀指定的本地海事課程，為行業提供足夠新血；
- 於遠洋輪業推行與「本地船舶能力提升計劃」類似的計劃，為取得更高級別適任證書的遠洋輪從業員提供一次性的現金資助，鼓勵他們獲取更高資歷；
- 參照「海運和航空業實習計劃」，推出新的鼓勵計劃，資助船公司僱用休假回港的實習海員擔任短期的岸上工作，以挽留年青從業員繼續於遠洋輪業工作。

¹² 2023-24 年度財政預算案（第 137 段）
<https://www.budget.gov.hk/2023/chi/budget24.html>

參與「航海訓練獎勵計劃」(SGTIS) 的畢業生人數

參與 SGTIS 的畢業生人數¹ (截至 2023 年 1 月 31 日)

畢業年份	院校 ²							
	MSTI	IVE	HKU	HKUST	PolyU		其他	
	甲板實習生	輪機實習生	輪機實習生	輪機實習生	甲板實習生	輪機實習生	甲板實習生	輪機實習生
2022	28	1	1	0	2	4	2	0
2021	14	0	1	0	2	2	0	1
2020	15	0	0	0	0	0	0	0
2019	20	7	0	0	3	0	2	0
2018	30	5	1	1	3	0	2	0
2017	36	5	0	1	2	0	0	1
2016	36	7	0	2	0	2	3	1
2015	24	7	2	3	6	0	2	0
2014	39	9	1	2	6	4	0	0
2013	24	6	1	1	10	3	0	0

(資料來源：海事處)

註

- 計劃鼓勵香港青少年接受及完成海上訓練，以發展他們未來在港口及海事支援行業的事業。合資格申請人可在三個階段獲發每月津貼。(<https://www.mardep.gov.hk/hk/training/sgtis.html>)
- 院校：
 - MSTI — 海事訓練學院
 - IVE — 香港專業教育學院
 - HKU — 香港大學
 - HKUST — 香港科技大學
 - PolyU — 香港理工大學
 - 其他 — 例如海外大學

需具備海上經驗的海事處職位

需具備海上經驗的海事處職位的編制及實際人數
(截至 2023 年 1 月 31 日)

職位	截至 2023 年 1 月 31 日	
	編制	實際人數 ¹
海事處副處長 (D3)	1	1
海事處助理處長 (D2)	7	5
首席海事主任 (D1)	4	3
首席驗船主任 (D1)	7	5
高級海事主任	19	13
海事主任	39	31
助理海事主任 ²		
海事監督	15	4
助理海事監督	51	56
高級驗船主任	22	18
驗船主任	41	30
助理驗船主任 ²		
總計	206	166

(資料來源：海事處)

註

1. 不包括駐外地職員
2. 因人力短缺，已於 2018 年引入新的助理主任職級，放寬入職條件

香港海員薪酬（僅限遠洋輪業和內河船業）

(i) 2021 年度受僱於遠洋船上香港海員平均總工資中位數

職級（僅限高級海員職級）	薪酬（港元） [^]	
	貨輪	油輪
航行		
船長	100,024*	---
大副	79,147*	---
二副	42,327	---
三副	37,410	---
四副	---	---
輪機		
輪機長	98,803*	93,600*
輪機師（大管輪和二管輪）	79,147*	---
初級輪機師（三管輪）	45,735	---
初級輪機師（四管輪和初級管輪）	32,725*	---
初級輪機師（五管輪和初級管輪）	---	---
電機師	---	---
助理電機師	---	---

（摘自海事處「2021 年度香港註冊海員工資調查」）

註

[^] 受僱於遠洋船上的海員領取美元酬勞，轉換為港元時採用以下匯率：

1 美元：7.8 港元

* 於 2021 年，該職級工資只有一間公司提供資料。

(ii)2021 年度受僱於內河航行客船上香港海員平均總工資中位數

職級	薪酬（港元）
航行	
船長	48,385
大副	33,137
航行高級船員	22,225
航行見習生	11,120
輪機	
輪機長	37,130
助理輪機師	17,736
輪機見習生	---
甲板	
全能水手	17,294
水手	14,841
甲板練習生	---
機房	
打磨匠	18,164
機房練習生	---
管事	
高級客艙服務員	16,444
客艙服務員	16,919
服務大使	---

（摘自海事處「2021 年度香港註冊海員工資調查」）

焦點小組分享從事海事服務業工作的優勢

工作範疇	焦點小組成員的看法
船隻經紀（買賣）	- 每筆交易佣金不菲 - 工作模式靈活
船舶保險	- 入職門檻相對較低 - 工作有保障（受經濟波動影響較小）
海事法律	- 接觸面廣、出行機會多 - 相比其他法律業務，晉升更快
船舶融資	- 業務增長中，就業機會多 - 相比其他金融職位，工作保障更勝一籌
船舶管理	- 有機會在全球各地的辦事處工作 - 工作輪換空間大
船級社	- 有機會在全球各地的辦事處工作 - 工作輪換空間大
航海（船上職位）	- 有機會環遊全球 - 職業發展路徑清晰，薪金增長快 - 取得特定資歷後，駐岸就業機會多
遊艇	- 薪金具競爭力 - 工作時間靈活 - 入職門檻低
船舶維修	- 工作有保障 - 工作環境穩定

持有各級別航海適任證書的香港海員人數

年份	甲板部高級海員			輪機部高級海員		
	三級	二級	一級	三級	二級	一級
2022	15 (1)	5	7 (1)	3	2	0
2021	31 (2)	25 (5)	4 (6)	6	4	4
2020	5	12 (8)	4 (4)	5	2	1
2019	19 (1)	16 (2)	3 (5)	2	4	6
2018	22	5 (6)	2 (4)	11	2	2 (1)
2017	32 (4)	2 (1)	9 (6)	2	3	1
2016	46 (4)	1 (4)	8 (4)	8	11 (2)	5
2015	16 (1)	9 (8)	5 (3)	15 (1)	9	3 (1)
2014	12 (2)	8 (4)	3 (1)	8	5	1
2013	13	3 (3)	5 (2)	6	0	0 (1)

（資料來源：海事處）

括號（）表示由其他政府簽發的適任證書，例如英國、澳洲、中國內地、菲律賓、加拿大