

人力更新報告 運輸及物流業 2025



鳴謝

承蒙焦點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，記載了焦點小組成員的意見，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 焦點小組會議 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	18
培訓機構 政府 僱主 畢業生／僱員	
附錄	22

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。

現行蒐集人力資訊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 2023 年

刊發全面的人力調查報告，本 2025 人力更新報告為 2022 年上一份人力更新報告後發表的第三份同類報告。

2025 人力更新報告的資料來自以下途徑：

(a)舉行焦點小組會議，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，包括就業市場趨勢、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；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 2023 年人力調查報告書，透過焦點小組會議，以定質方法描述業內近期發展，再以桌面研究所得招聘廣告的一些定量數據作為補充。

本會分別於 2025 年 1 月 7 日和 9 日舉行了兩場焦點小組會議。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。

焦點小組會議

兩個焦點小組的成員來自運輸及物流業下述門類：

1. 貨運

- (i) 空運貨運站
- (ii) 空運營運商
- (iii) 國際速遞
- (iv) 陸運營運商
- (v) 貨運代理
- (vi) 海運營運商
- (vii) 貨櫃碼頭
- (viii) 電子商貿
- (ix) 物流科技
- (x) 倉庫及冷藏庫

2. 客運

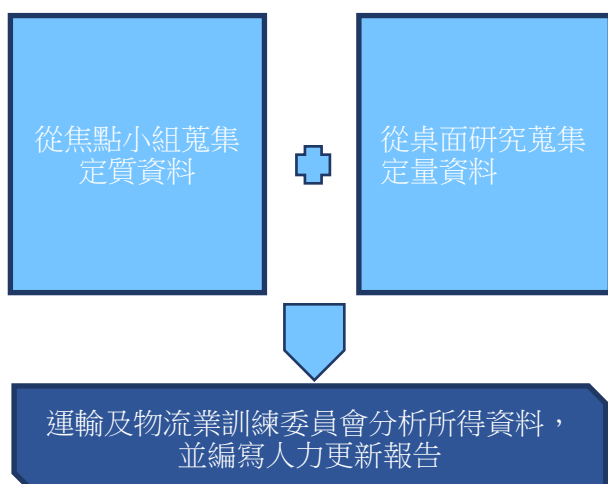
- (i) 航空服務營運商（航空公司及地勤人員服務）
- (ii) 車輛及鐵路營運商（鐵路、巴士、小巴、的士）
- (iii) 船運營運商（郵輪、跨境渡輪、本地小輪）

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 2024 年 2 月至 2025 年 1 月期間的招聘紀錄。研究期間共蒐集了 16,000 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。

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，焦點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焦點小組結果的補充，以供參考。

調查結果

影響運輸及物流業發展的因素

經濟不明朗

疫情造成嚴重衝擊，尤其是對跨境客運而言。業界正逐步復甦，但仍面對挑戰，例如經濟不明朗及勞工短缺問題。環球經濟波動及本地經濟狀況繼續影響消費開支、旅遊行為及貿易量。疫後復甦情況參差，海運等行業仍在努力回復至疫前水平。這亦導致消費習慣改變，部份人仍繼續在家工作，影響本地對運輸服務的需求。

美國政府近期推出多項貿易措施，對香港運輸及物流業發展產生重大影響。經濟不明朗往往導致消費者及企業信心減弱，令貨品需求及貿易量下降。作為環球主要貿易樞紐，香港的港口及物流業貨運吞吐量或會下跌，影響收入及營運效率。這亦可能導致運費波動，因為無法預測需求及供應鏈將面臨多少干擾。香港物流公司或會在規劃及預算方面面對挑戰，導致盈利能力及基建投資減少。

電子商貿增長

電子商貿增長對香港運輸及物流業發展構成重大影響。世界銀行的資料顯示¹，香港物流業的實力名列全球第 12 位，這支持了對電子商貿的需求不斷增長。預期香港貨運及物流市場規模將在 2025 年達到 223.7 億美元，複合年增長率為 4.53%，到了 2030 年達到 279.2 億美元²。電子商貿蓬勃發展，加上市場對高效物流解決方案的需求，均影響上述增長。對客戶及供應商而言，先進的物流基建使船運、運輸及交付更加方便。香港電子商貿平台及物流供應商提供綜合物流解決方案，以支持跨境交易。有關行業已採用物流科技及創新技術，以維持競爭力。

電子商貿興起，增加市場對迅速且可靠的物流服務的需求，尤其是藥物及易變質食物等高價值貨品，若干貨品因而需要由海運轉以空運進行交付。另一方面，貨運類別亦出現變化，低價值電子商貿貨品取代高價值電子產品。

數碼化及科技

數碼化及科技對香港運輸及物流業發展構成重大影響。業界正迅速採用數碼工具、自動化及人工智能，以提高效率及客戶滿意度。區塊鏈、物聯網、數據分析等技術對營運相當重要。

客運業採用的科技

航空客運業透過數碼轉型不斷提升基建。香港國際機場流動應用程式亦提供實時航班狀態、導航及行李追蹤。此外，機場亦推出電動車。人工智能及物聯網感應器監測機場基建，例如跑道及行李系統，防止延誤及營運中斷³。為了讓乘客透過流動應用程式實時追蹤行李，減少行李遺失事件，機場亦採用無線射頻識別（RFID）技術。5G 科技發展促進實時數據共享，改善機場內部連接，並提升乘客體驗。使用人臉識別及指紋掃描的智能自助閘口讓乘客迅速過關。不少航空公司使用人工智能聊天機械人，以解答乘客有關航班、行李及機場服務的查詢。

¹ 世界銀行對全球地區在物流實力及質素方面的排名

² Mordor Intelligence—Hong Kong Logistics Market Size & Share Analysis—Growth Trends & Forecasts (2025-2030)

³ 香港機場管理局（2023 年）。機場智能措施。擷取自 www.hongkongairport.com

香港海上及陸路客運營運商已採用先進的乘客資訊系統，實時更新行程、延誤及服務變動。這些系統利用流動應用程式及站內數碼顯示功能，讓乘客了解最新資訊，從而提升旅遊體驗及增加營運透明度。推出流動應用程式及非接觸式支付系統等數碼票務方案，有助簡化海上客運服務的購票流程⁴。此外，營運商亦日漸利用數據分析來監測乘客需求，並優化服務安排。透過分析旅遊模式及客流量，營運商可調整營運頻率，以進一步滿足乘客及旅客的需要，從而提升服務可靠性及效率⁵。

物流業採用的科技

機場已採用精密的貨運管理系統，並利用數據分析及實時追蹤技術。透過整合智能科技，例如自動化貨物處理系統及生物識別安檢，業界可精簡營運流程，並提升航空貨運物流的整體效率。這些系統提高整個供應鏈的可視性，有助改善庫存管理及加快清關時間，對維持空運營運效率十分重要⁶。

陸路貨運業對數碼貨運平台的使用與日俱增，以將託運商與承運商連接起來，方便貨物預訂及追蹤付運情況。這些平台提高物流過程的透明度及效率。物流公司現正利用數據分析，根據實時交通狀況及需求模式優化交付路線及時間表。這不但可降低營運成本，亦可縮短交付時間。陸路貨運服務與公共運輸系統整合，有助提升最後一哩配送方案的效率，從而改善香港整體物流網絡⁷。

香港的港口設施越來越多地採用智能科技，以提高營運效率，包括自動化貨櫃處理系統及用於管理港口營運的數碼平台，有助縮短周轉時間及提高服務可靠度。貨運業正探索區塊鏈技術的用途，將提單等航運文件數碼化。此舉旨在提高航運業的透明度、減少文書工作及精簡流程⁸。港口營運越來越多地使用自動化及 **5G** 科技，減少對現場人員的需求。

⁴ Contain & Control: What can public transport learn from Hong Kong? – Ridango

⁵ Analysis of the Ferry Service Network in Hong Kong，於 Island Studies Journal 刊載

⁶ Transforming Hong Kong's logistics with innovation, Orange Business

⁷ Hong Kong leverages blockchain in digitizing shipping sector, powering up CBDC trial, CoinGeek

⁸ Navigating the Digital Supply Chain: Exploring the Impact of E-commerce on the Logistics Industry in Hong Kong | Dr Jackie Cheung H.F.

基建發展

香港基建發展與地區倡議緊密相連，例如大灣區發展計劃。有關整合措施加強跨境運輸聯繫，促進香港與鄰近城市之間的合作，進一步鞏固區內物流網絡，有助改善香港內部及與其他地區的聯繫。北環線東延線及港深西部鐵路等項目計劃連接新發展區及邊境管制站，使運輸交通更加暢通，並進一步將香港融入大灣區⁹。這項整合計劃旨在利用香港的戰略位置及世界級基建，建立高效及暢通的運輸和物流網絡，以促進區內人員及貨物流動¹⁰。

香港國際機場三跑道（3RS）及東莞空港中心等項目正提升大灣區的貨運處理能力及聯運系統。三跑道容許更多來自東南亞及中東等主要市場的直航航班升降，以支持開拓非中國內地旅客來源的目標。政府的「香港旅遊業發展藍圖 2.0」（2024 年 12 月）建議透過智慧綠色集體運輸系統等措施，將交通網絡擴展至啟德及西九文化區等新興地點。正如藍圖所述，政府推動「飛航郵輪」及「鐵路郵輪」計劃，利用香港的郵輪碼頭及高鐵，制定多項旅遊路線。持續投資於運輸基建，例如擴建香港國際機場及發展新鐵路，有助提升運輸及物流業的產能及效率。基建改善帶來更快捷可靠的運輸服務，對維持香港在環球市場上的競爭力非常重要。政府亦認同低空經濟是提升運輸及物流業的戰略機遇。這個新興行業涉及 1,000 米以下空域的經濟活動，可望徹底改變物流業、城市出行及地區聯網。

⁹ 安永，基建通：「拓時代」港深雙城記

¹⁰ Bayarea.gov.hk，粵港澳大灣區 — 運輸物流

環保規例

香港環保規例透過促進可持續發展及提高營運效率，在運輸及物流業發展方面擔當重要角色。香港政府已實施多項規例，旨在推廣綠色運輸方案，包括鼓勵採用電動車及將公共交通電氣化。例如，政府為環保商用車輛提供稅務優惠，鼓勵物流公司轉型使用環保車隊。推動電動巴士及的士的舉措，不但可減少排放量，亦可促進運輸業整體可持續發展。旨在改善空氣質素的環保規例促使車輛及船隻的排放標準更趨嚴格。這些規例迫使物流公司投資於潔淨技術及環保措施，長遠可提高營運效率及節省成本。例如，《香港清新空氣藍圖 2035》概述減少船隻排放量的措施，這對海事物流業十分重要¹¹。新的海事及航空規例推動企業投資於更環保的科技及減少碳排放，例如現有船舶能源效率指數（EEXI）及碳強度指數（CII）。業界一直重視 ESG（環境、社會及管治）培訓及綠色科技應用的需要。

政府推出多項獎勵計劃，鼓勵物流業採用可持續發展措施。例如，海事處的綠色優惠計劃獎勵符合特定碳強度評級的船舶，以推廣使用潔淨燃料及科技¹²。這些獎勵計劃不但有助減低物流營運對環境的影響，亦有助企業在可持續發展方面佔據領導地位，從而提高其市場競爭力。監管規例推動了支持綠色科技所需的基建發展，例如電動車充電站及液化天然氣和氫能等替代燃料設施。相關基建對物流公司轉用潔淨能源十分重要，從而減少碳足跡及提高營運效率。

¹¹ 香港的空氣質素，香港政府一站通

¹² 香港物流及運輸業如何實踐綠色轉型，滙豐

政治及經濟因素

香港運輸及物流業發展受多項政治及經濟因素影響。這些因素影響行業的營運環境、監管框架及整體競爭力。香港政府透過促進自由貿易的政策及有利營商的環境，在塑造運輸及物流業方面擔當重要角色。香港致力將關稅壁壘降至最低，並實行低稅制，吸引跨國企業在港設立地區總部。香港政局穩定，對維持投資者信心及確保物流營運暢順非常重要。然而，近期地緣政治局勢緊張，令人憂慮市場能否維持長期穩定，或會影響物流營運及投資決策。地緣政治局勢緊張，加上環球經濟的不明朗因素，包括消費行為轉變，正影響業界增長及穩定性。疫後復甦使消費習慣改變。例如，不少人已適應新的商業會議模式，影響本地交通服務的需求。

環球貿易動態是影響運輸及物流業發展的主要經濟因素之一。香港經濟高度依賴國際貿易，因此對環球經濟狀況敏感。貿易緊張關係（例如中美兩國關係緊張）可能擾亂供應鏈，並影響物流業表現。擁有技術熟練的人才對物流業非常重要。勞工成本、員工培訓及政府政策等經濟因素，可能影響行業吸引及挽留人才的能力，對營運效率及服務質素造成影響。

貨櫃港口

基於經濟下滑及地緣緊張局勢等多項原因，焦點小組成員表示海運仍有一定的吞吐能力。就此而言，如要提升香港貨櫃港口的國際地位，便需要多管齊下。數碼化是提高效率的關鍵，正如 2024 年施政報告所承諾，政府應加快落實港口社區系統，確保持份者之間可實時交換數據。區塊鏈及物聯網可縮短貨物處理時間。香港港口亦可加強與深圳及廣州的聯運連接，以把握大灣區的經濟優勢。同時，加強與國際航運公司及物流供應商的合作關係亦十分重要，從而擴大全球業務覆蓋範圍及改善服務質素。另一方面，由於散裝貨物轉向收費較低的中国內地港口，香港應聚焦於高價值貨品。環球航運業日益重視環保措施。2024 年施政報告提及《綠色船用燃料加注行動綱領》，旨在使香港成為綠色海事中心。

基於上述影響運輸及物流業的不同因素，業界正經歷新發展及機遇。

人力需求

焦點小組

焦點小組成員就預期的人力需求變化分享他們的觀點。香港運輸及物流業對專業技術人員的需求殷切，尤其是在營運、數碼物流及客戶服務領域。儘管自動化正重塑業界，但僱員的技術專長、營運效率及適應力仍是他們在這個行業發展的關鍵因素。

前線職位需求殷切

市場對貨車司機、前線貨運及客運操作職位的需求殷切。這些職位通常涉及操作工，但因對體力的要求及需輪班工作而導致招聘困難。司機的短缺大致估計約為 60%，包括貨車及小型貨車司機。

勞動人口老化

隨著勞動人口老化，業界面對重大挑戰，尤其是技術及操作職位。經驗豐富的員工逐漸退休，而且缺乏年輕人才入行，導致熟練技工嚴重短缺。不利影響是企業需要提供較佳薪金及激勵措施，以挽留經驗豐富的員工，導致勞動成本上漲。另一方面，部份年長的僱員可能不太熟悉新科技，拖慢數碼及自動化解決方案的應用步伐。

根據桌面研究與焦點小組成員的意見，與貨物調度、前線操作相關的主要職務（包括航空貨運與陸路貨運）的操作和主任級別需求仍然殷切。此外，在後疫情時代，前線客運服務的人力需求日增。隨著電子商貿越趨普及，市場對前線貨物處理、付運及速遞服務的需求增加。

電子商貿及數碼技能

隨著電子商貿增長，市場需要在電子物流、數據分析、最後一哩配送及數碼科技方面的熟練員工。僱主正物色能夠同時掌握傳統物流及數碼營運的多元化人才。精通 STEM 的人才需求殷切，特別是自動化及資訊科技職位。儘管自動化或可取代一些傳統職位（例如人手分類），但仍為科技驅動系統帶來新機遇，因此需要能夠管理及維護這些系統的員工。

電子商貿及數碼技能對香港運輸及物流業的人力需求帶來深遠影響，導致技能要求改變，勞工需求增加，並需要提供持續培訓和發展。隨著行業不斷演變，適應這些變化對僱主及僱員來說非常重要。

專責職位

對危險物品處理、網絡安全、自動化技術、風險管理及合規相關職位的需求日增。隨著製藥、化學品及能源等行業擴張，對在危險物品物流及合規方面的專業技術人員的需求日漸俱增，形成專門職位。例如，處理危險物品需要專業培訓，因而需要符合嚴格安全及監管標準的人員。風險管理及合規職位需要具備安全規程、監管知識及風險評估方面的先進技能。這增加對有能力駕馭複雜物流環境的熟練員工需求。

客運業復甦

雖然客運業正在復甦，但人手仍然短缺，尤其是航空、鐵路及海運業的職位。業界難以吸引及挽留員工擔任這些職務。經濟復甦突顯顧客服務的重要性，使客運業對曾接受款客及客戶關係培訓的人員需求增加。此外，運輸營運方面對科技的普及應用，令業界對精通數碼工具的員工需求上升，以進行排程、路線規劃及顧客互動。這亦促進不同運輸服務及物流供應商之間的合作，因此需要可有效操作綜合系統的技術人員。

桌面研究

在從主要線上招聘網站收集了大約 16,000 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）（51.4%）
2	市場銷售及顧客服務（貨運，文員／技工／操作工級）（7.4%）
3	貨物調度、前線操作（貨運，行政／主任級）（4.7%）
4	市場銷售及顧客服務（貨運，行政／主任級）（3.5%）
5	業務管理、計劃策略（貨運，經理級）（3.2%）

客運業

	五大主要職務
1	乘客運輸、前線操作（客運，文員／技工／操作工級）（7.5%）
2	市場銷售及顧客服務（客運，文員／技工／操作工級）（5.9%）
3	技術／工程支援（客運，文員／技工／操作工級）（4.2%）
4	技術／工程支援（客運，行政／主任級）（3.4%）
5	市場銷售及顧客服務（客運，行政／主任級）（1.2%）

桌面研究發現物流業的貨物調度、前線操作職務，特別在操作層面的工作，需求保持強勁。桌面研究結果與焦點小組意見一致，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。客運業方面，與乘客運輸、前線操作相關的職位需求最高，其次是市場銷售及顧客服務職位，以及技術／工程支援職位。需求增加可能源於業界積極恢復服務及開通新路線所致。

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

香港運輸及物流業需要進行多項重要的人力培訓，以確保效率、安全及顧客滿意度。焦點小組成員建議僱員需具備以下新興科技的知識與技能，業界越來越需要在職從業員和畢業生具備這些技能。

危險物品處理

香港已就危險物品運輸制定嚴格規例，如《危險品（航空托運）（安全）規例》所訂明者。這些規例規定處理及運輸危險物品的人員必須接受適當培訓，以確保符合本地及國際標準。航空貨運、船運及物流業員工必須接受有關危險物品規例的培訓，以確保安全及合規營運。

有關危險物品處理的適當培訓不但確保合規及安全，亦可提高營運效率。訓練有素的人員可更有效處理危險物品，降低供應鏈延誤及中斷的可能性。這種效率對維持香港作為領先物流樞紐的聲譽非常重要。

機械人科技及數碼技能

隨著人工智能、自動化、數據分析及物聯網等科技越趨普及，運輸及物流業正經歷重大轉型。數據主導決策的重要性及對專業分析師的需求不容低估。僱員需要接受有關科技的培訓，才能在日常營運中有效運用這些科技，確保公司在瞬息萬變的市場中保持競爭力。事實上，電子商貿興起已顯著改變物流業環境，促使企業調整營運，以滿足新的消費需求。數碼技能是管理網上訂單、庫存系統、顧客關係管理工具，甚至 LAE 開發的關鍵，對高效電子商貿物流十分重要。

隨著運輸及物流營運所產生的數據量不斷增加，僱員迫切需要具備數據管理及分析技能。這些領域的培訓有助員工根據數據分析作出明智的決定，從而改善營運效率及服務質素。為減少勞動力密集的工作及提高效率，需要對機械人系統進行培訓，例如自動駕駛汽車及無人機。自動化技術減少對售票員的需求，但面對顧客的職務仍需要人際互動。

的士司機等職務應具備使用電子支付裝置及導航系統的數碼技能，因為這些裝置必須在未來數年內安裝。

網絡安全

隨著數碼科技日漸普及，從業員需要接受網絡安全培訓，以保護敏感數據及防止網絡攻擊。焦點小組成員一致認為網絡防護（尤其是網絡安全）對行業非常重要。

從識別釣魚攻擊、使用高強度密碼、識別潛在安全事故或漏洞等基本網絡安全措施，以至更進階的培訓，包括執行及管理用戶存取控制或盡量減少未經授權的系統存取，在香港客運及物流業的人力發展策略中納入網絡安全培訓都十分重要。這類培訓確保僱員能夠識別及應對網絡威脅，保護公司及其數據免受潛在風險影響。

終身學習

業界需要持續學習的文化，才能跟上急速的科技變化。情緒智商及溝通等軟技能亦對人力發展十分重要。例如，客運業應強調壓力管理及領導力等軟技能對主任職務的重要性。著重溝通、處理衝突及文化意識的培訓課程有助提升顧客服務技能，從而改善乘客體驗。

持續教育對掌握不斷變化的監管規例及合規要求非常重要，尤其是安全及環境標準。事實上，終身學習為僱員提供機會，讓他們透過專業培訓及認證獲得晉升，從而培育高技術僱員。

專業認證

部份職位（特別是海運及航空業）需要獲得特定證書及牌照，這可能對初行者構成障礙，例如航空業需要處理有害物料及無人機操作，以及海員證書等。個別認證影響香港運輸及物流業的培訓環境，包括需要針對性的技能發展，以確保符合監管規例及配合行業發展。機構必須持續評估及調整培訓計劃，以滿足不斷轉變的需要。

職前培訓需求與在職培訓

運輸及物流業新進從業員除了學習行業知識外，亦應培養一系列多元技能，例如電子商貿應用程式、電子物流、大數據分析、數碼營銷、流動應用程式及機械人流程自動化。業內不少職位以實務操作為主，讓員工透過在職培訓獲得寶貴經驗。儘管學習理論知識在履行職務前非常重要，但實際經驗同樣不可或缺。

職前及在職培訓在釐定香港運輸及物流業的培訓需要方面扮演重要角色。這些培訓確保員工具備技能、合規及適應行業不斷變化的需求，最終有助提升營運效率及為機構帶來成功。

招聘上的挑戰

運輸及物流業的僱主面對吸引及招聘人才方面的挑戰，尤其是源於勞動人口老化。焦點小組成員已就可能引致這些招聘困難的因素發表意見。

勞工短缺

預計到了 2028 年，香港將面臨 180,000 名勞工的嚴重短缺¹³。如未能積極解決這個問題，預料將會削弱經濟增長。熟練的技術人員將佔上述人手短缺總數超過三分之一。

業界正面對勞工嚴重短缺的問題，尤其是前線職位。勞動人口老化及缺乏年輕人才入行，令短缺問題加劇。不少經驗豐富的員工逐漸退休，而且新入行的年輕人不足。勞工短缺對香港經濟增長及競爭力構成威脅。僱主難以填補職位空缺，對滿足營運需求及維持發展需要的能力造成影響。

這項挑戰突顯政府需要採取積極措施，以應對勞工短缺問題，並確保香港運輸及物流業可持續發展。

輪班工作及體力需求

業內許多職位需要輪班工作及體力勞動，因此難以吸引及挽留員工，尤其是年輕一代偏好較靈活及體力要求較低的工作。的士司機等職位的收入低於其他司機，因此亦難以挽留人才。業界正探索靈活工作安排的可行性，包括兼職及遙距工作選項，特別是在行政及科技相關職位，以挽留人才。焦點小組成員表示，靈活工作安排對操作職位而言並不可行，但可以應用於辦公室職位。

其他職務涉及體力勞動（例如裝卸貨物）、長時間駕駛及操作機器。這些工作對體能有較高要求，或會令體格上不適合擔任這些職務的潛在僱員卻步。業界對操作工的依賴，亦可能導致工傷率及疲勞率上升，令招聘工作更為困難。僱主可能需要專注改善工作條件，提供具競爭力的福利，並投放資源在培訓及發展上，以吸引及挽留人才。

¹³ 香港五年後整體人力料缺約 18 萬，政府新聞網

認證需求

香港對運輸及物流業各個範疇均制定嚴格規例及標準，包括安全、環境及營運標準。僱主必須確保僱員獲得相關認證，以符合這些規例。取得及維持這些認證的過程可能需時，因而構成招聘障礙。

另一方面，業界正迅速採用自動化、人工智能及物聯網等新科技，這些科技需要專業技能及認證。現有員工的技能與行業需求錯配，加劇招聘上的挑戰。僱主可能難以物色具備操作及維持這些技術所需技能及認證的從業員。

其他行業的競爭

運輸及物流業與其他行業爭奪人才，尤其是資訊科技及工程等領域，這些領域通常提供較高薪酬及較佳工作條件。其他行業正面對急速增長及創新趨勢，因此需要的技能與物流業相似，包括供應鏈管理及數據分析。技能需求重疊，導致人才流失，因為專業人士可能會被這些蓬勃發展的行業中擁有更優厚待遇的機會吸引。

香港物流業面對鄰近港口及城市的競爭，例如深圳正擴展其物流實力。地區競爭可能導致人才外流，因為技術人員可能會被其他地區的更佳機遇所吸引。

工作環境

運輸及物流業內若干前線職位涉及健康及安全風險，包括機器造成身體受傷、道路意外及接觸有害物料。這些風險可能窒礙潛在求職者從事這個領域，因為當考慮就業機會時，許多人都會優先考慮安全的工作環境。對尋求工作與生活平衡的人而言，由於業內許多職位需要不定期輪班工作，因此他們可能選擇投身其他領域。

另一方面，這個行業被視為勞動力密集的行业，今年輕人不願意入行。僱主需要重塑行業形象，強調事業發展機會及現代化科技的應用。現時，年輕人擁有更多選擇，例如成為網紅或創業，因此更難吸引他們投身業界工作。

建議

為吸納人才及支持行業未來發展，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

與業界建立合作關係

僱主及培訓機構應合作提供職前及在職培訓課程，尤其是數碼技能、網絡安全及危險物品處理。培訓機構應與運輸及物流業組織建立緊密合作關係，確保培訓課程符合行業需要，同時亦應推動行業實習計劃，讓學員在實際環境下親身體驗。

員工應持續終身學習，掌握最新的行業趨勢資訊。VTC 可提供實地培訓，協助無法承擔顧問費用的機構。

在職培訓

除了職前培訓外，提升從業員的技能及對其進行再培訓對運輸及物流業非常重要。舉例說，由於的士於未來數年需要安裝 GPS、電子支付及行車紀錄拍攝系統，因此的士司機應具備數碼技能，以操作這些新安裝的裝置。部份僱主（例如的士車隊營運商）正尋求培訓機構的協助，以提升現有員工的技能。擁有專業管理及妥善應用科技的的士車隊可望為本地居民及旅客提供優質服務，為的士業帶來新面貌。獲當局認可的認證課程受到從業員歡迎，藉此提高培訓的公信力。鑑於在職僱員工作繁忙，培訓機構應為在職的專業人士提供短期及具針對性的培訓課程，讓他們無需長期在長期休假的情況下提升技能。機構亦應利用電子學習平台，提供遙距培訓選擇，讓更廣泛人士參與。

善用科技

隨著運輸及物流業越來越依賴數據分析及先進科技，培訓機構應在課程中重點加強這些範疇的內容。有關數據分析及人工智能等課程可讓學員掌握必要技能，並在日常營運中有效運用科技。這將有助員工為業界不斷變化的需求作好準備。除了將虛擬實境（VR）及擴增實境（AR）納入培訓課程，以提供沉浸式學習體驗之外，遊戲化技術亦可提高培訓的吸引力及動力。透過應用這些科技策略，培訓機構可提升運輸及物流業員工的技能及能力，確保他們作好準備，應對當前及未來挑戰。

隨著香港發展低空經濟（涵蓋無人機物流等活動），目前需要多元化及擁有技術的員工。這個新興行業需要專門的人才培訓，以應對科技、營運、監管及經濟挑戰。

政府

人力推算預測

政府應定期進行全面的人力預測，以評估運輸及物流業未來對技能的供求。有關數據將有助識別具體的培訓需要，並為人力發展的政策決定提供參考。

支持持續專業發展

政府應為培訓提供津貼及優惠措施，尤其是需要專業認證的職位，以確保員工保持競爭力，並符合最新行業標準。

焦點小組成員指出政府需要加強協調，以應對海運的行政壁壘。

津貼與優惠措施

政府應繼續提供一系列津貼與優惠措施，例如第三方物流服務供應商資助先導計劃、海事處綠色優惠計劃、智慧交通基金及低碳綠色科研基金等，以支持香港運輸及物流業。提供津貼與優惠措施反映香港作為地區及國際貿易、航運、航空及物流樞紐的戰略重要性。這些措施旨在提高競爭力，促進可持續發展，並推動科技進步。

吸引人才

為解決目前的人力短缺問題，政府應透過高端人才通行證計劃及輸入內地人才計劃（**ASMT**P）等措施，繼續吸引香港以外的人才。此舉旨在匯聚人才，以填補運輸及物流業的技能缺口。另一方面，職專畢業生留港計劃（**VPAS**）亦應繼續推行，以吸引非本地學生於畢業後留港發展，從事與其就讀課程相關的技術行業。這項計劃利用畢業生所學的专业知識，使其以技術專才或專家的身份為關鍵行業作出貢獻。

僱主

靈活的工作安排

僱主應考慮提供靈活的工作時間、遙距工作選擇及兼職職位，以吸引更多廣泛的員工，包括退休人士及女性。焦點小組成員表示，靈活工作安排對操作職位而言或許並不可行，但可以應用於一般辦公室職位。

鼓勵中學生參與

僱主應強調運輸及物流業對現代科技的應用及職業晉升潛力，以致力提升業界的形象，例如透過商校合作計劃（**BSPP**）及 **VTC**「專+導航」計劃等措施，吸引年輕人入行。焦點小組成員指出，向中學生及家長推廣行業相當重要。

輸入勞工

為解決勞工短缺問題，業界一直善用外勞，尤其是前線職位。外勞可填補司機及倉庫操作員等職位的嚴重短缺，確保在需求殷切或人手短缺期間不會中斷營運。然而，正如焦點小組成員所述，這需要政府在外勞住宿及交通方面提供支持。僱主憑藉輸入勞工滿足即時營運需要，可投入更多時間及資源培訓本地從業員，讓他們轉投較高技能的職位，例如物流督導員或精通科技的操作員。

自動化及科技

僱主應投資於自動化及科技，以減少對人手的依賴，並提高效率，包括使用機械人、人工智能及數據分析來精簡營運。

儘管科技將減少對重複性勞動工種的需要，並降低對低技術職位（例如裝貨工人或基本文員）的需求，但亦新增了一些職位，例如數據分析員、自動化技術人員及可持續發展主任。隨著新興技能日益重要，僱主應優先考慮智能物流、綠色物流及海事法等領域的培訓，讓員工工作好準備，以轉換至高增值職位及應對科技轉變。

持續專業發展

隨著科技迅速發展（例如區塊鏈技術提高供應鏈透明度、5G 實時追蹤），員工需要不斷更新技能，培育持續專業發展及靈活適應的文化。此外，持續專業發展透過認證、工作坊及專業培訓，提供事業發展途徑，以提升工作滿意度及挽留技術熟練的從業員。這可透過解決技能錯配問題，幫助員工由逐漸式微的體力工種轉型至高價值職位。

資助計劃

企業應善用各項資助計劃（例如透過海運及空運人才培訓基金），以鼓勵僱員及僱主參與持續專業發展，減少參與培訓所帶來的財政阻力。

畢業生與僱員

終身學習

來自職業院校及大學的畢業生扮演重要角色，不僅提供新視野及創新意念，亦可填補物流協調員、供應鏈分析員或航空實習生等入門級職位的空缺，並推動行業現代化。

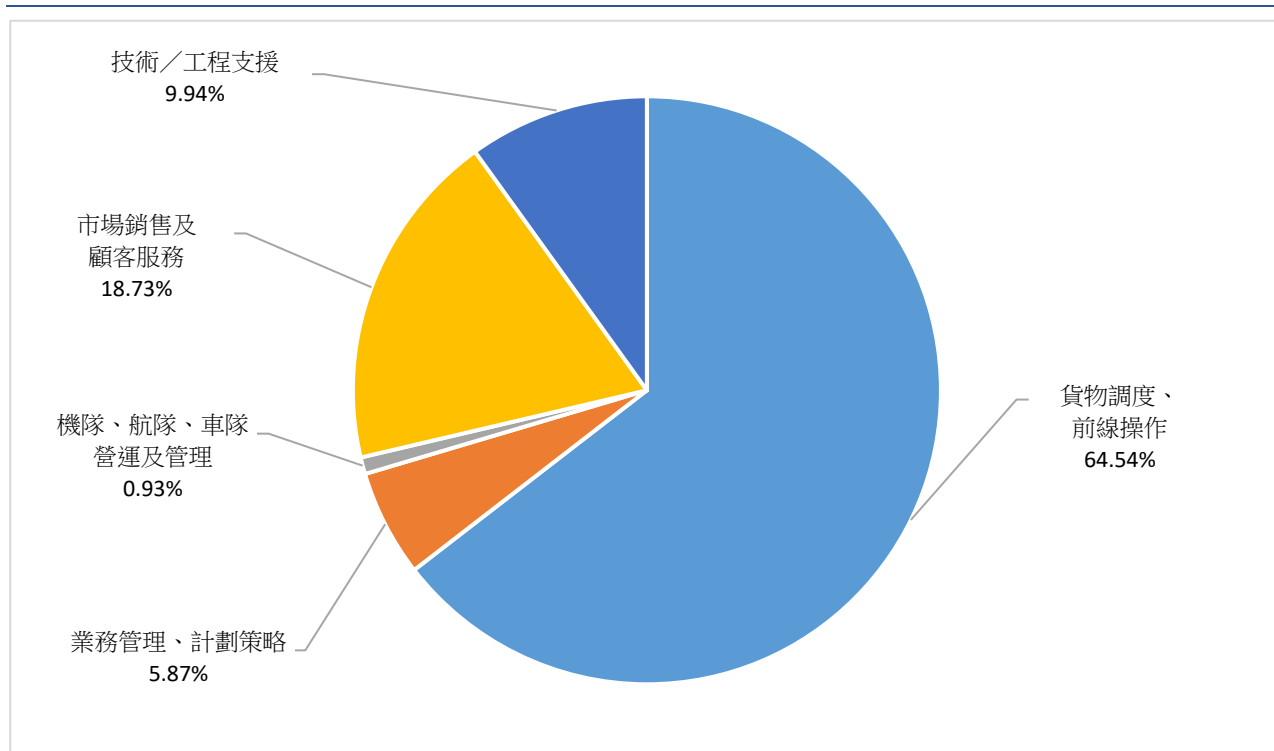
本會強烈鼓勵畢業生及僱員持續提升技能，以追趕科技發展及瞬息萬變的環境。畢業生參與大灣區青年就業計劃等項目，有助在大灣區培育人才及建立人才庫，以鞏固香港作為國際航空樞紐的地位。

桌面研究結果

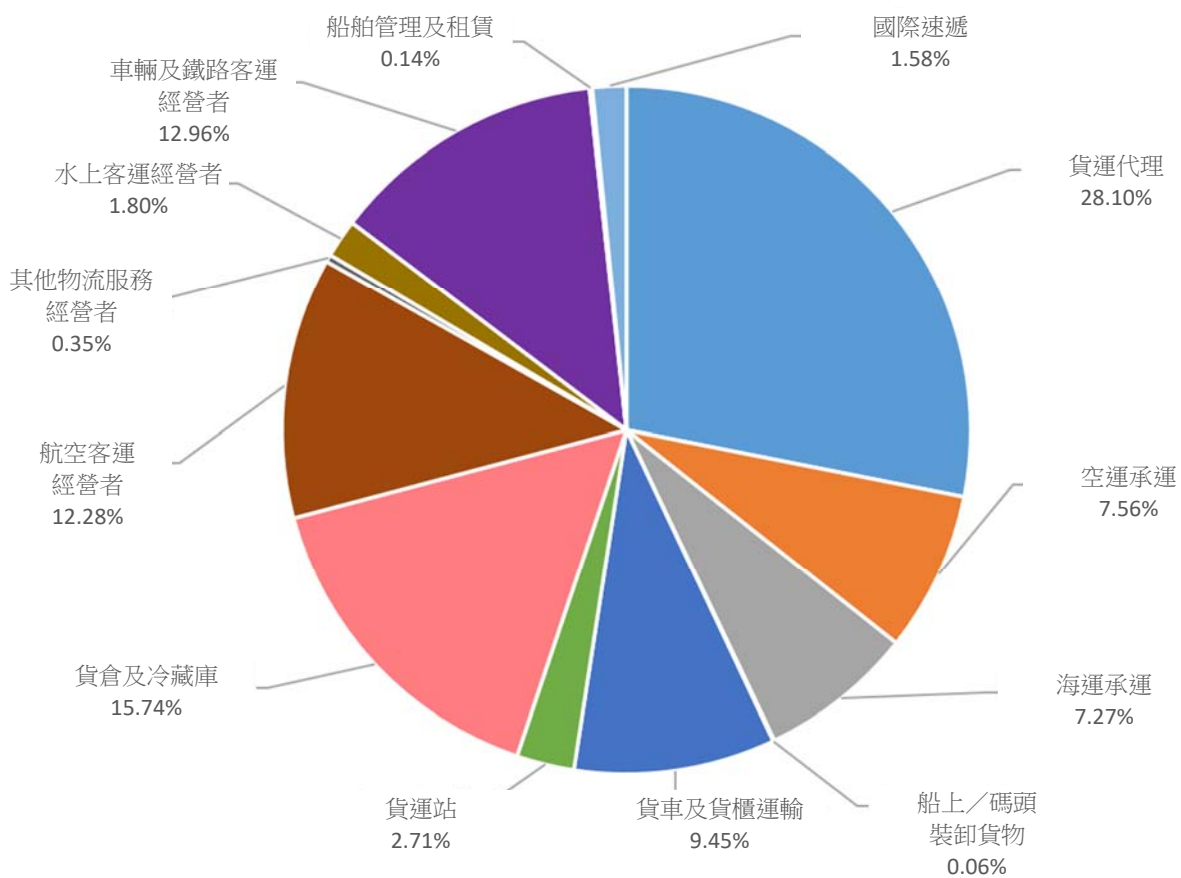
使用招聘網站只是其中一個招募人才的途徑，故此桌面研究期間（2024 年 2 月至 2025 年 1 月）所錄取的網上招聘廣告數目僅屬補充資料供參考用途。鑑於近半數廣告並無註明薪酬，本報告不會就相關廣告列出其薪酬的分布。

附錄 1(a)

按職責範疇劃分的招聘廣告數目分布
（2024 年 2 月至 2025 年 1 月）



按門類劃分的招聘廣告數目分布 (2024 年 2 月至 2025 年 1 月)



按主要職務劃分的招聘廣告數目分布
(2024 年 2 月至 2025 年 1 月)

	主要職務	%
1	貨物調度、前線操作（貨運，文員／技工／操作工級）	51.4%
2	乘客運輸、前線操作（客運，文員／技工／操作工級）	7.5%
3	市場銷售及顧客服務（貨運，文員／技工／操作工級）	7.4%
4	市場銷售及顧客服務（客運，文員／技工／操作工級）	5.9%
5	貨物調度、前線操作（貨運，行政／主任級）	4.7%
6	技術／工程支援（客運，文員／技工／操作工級）	4.2%
7	市場銷售及顧客服務（貨運，行政／主任級）	3.5%
8	技術／工程支援（客運，行政／主任級）	3.4%
9	業務管理、計劃策略（貨運，經理級）	3.2%
10	業務管理、計劃策略（貨運，行政／主任級）	1.6%
11	技術／工程支援（貨運，文員／技工／操作工級）	1.5%
12	市場銷售及顧客服務（客運，行政／主任級）	1.2%
13	乘客運輸、前線操作（客運，行政／主任級）	0.8%
14	市場銷售及顧客服務（貨運，經理級）	0.6%
15	業務管理、計劃策略（客運，經理級）	0.6%
16	技術／工程支援（貨運，行政／主任級）	0.6%
17	業務管理、計劃策略（客運，行政／主任級）	0.4%
18	運輸隊伍營運及管理（貨運，行政／主任級）	0.4%
19	運輸隊伍營運及管理（貨運，文員／技工／操作工級）	0.3%
20	技術／工程支援（客運，經理級）	0.2%
21	市場銷售及顧客服務（客運，經理級）	0.1%
22	貨物調度、前線操作（貨運，經理級）	0.1%
23	運輸隊伍營運及管理（客運，文員／技工／操作工級）	0.1%
24	運輸隊伍營運及管理（客運，行政／主任級）	0.1%
25	業務管理、計劃策略（貨運，文員／技工／操作工級）	0.1%
26	運輸隊伍營運及管理（貨運，經理級）	<0.1%
27	乘客運輸、前線操作（客運，經理級）	<0.1%
28	技術／工程支援（貨運，經理級）	<0.1%
29	業務管理、計劃策略（客運，文員／技工／操作工級）	<0.1%
30	運輸隊伍營運及管理（客運，經理級）	<0.1%

註：由於部份廣告要求職位同時支援海陸空運輸，部份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
(2024 年 2 月至 2025 年 1 月)

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	308	22	33	59	4	103	531
	運輸隊伍營運及管理	0	1	1	0	0	0	1	3
	貨物調度、前線操作		10	0	3	6		1	20
	市場銷售及顧客服務		57	11	8	16		14	106
	技術／工程支援		3	0	0	0		0	3
	小計	2	379	34	44	81	4	119	663
行政／ 主任級	業務管理、計劃策略	0	103	37	34	51	0	36	261
	運輸隊伍營運及管理		12	3	14	17	12	6	64
	貨物調度、前線操作		132	84	94	366	23	74	773
	市場銷售及顧客服務		157	59	91	186	1	79	573
	技術／工程支援		14	7	57	5	2	15	100
	小計		418	190	290	625	38	210	1771
文員／ 技工／ 操作工級	業務管理、計劃策略	0	9	1	0	0	0	1	11
	運輸隊伍營運及管理		0	5	2	13	25	5	50
	貨物調度、前線操作		161	161	450	2834	3983	899	8488
	市場銷售及顧客服務		95	146	165	610	89	112	1217
	技術／工程支援		9	5	61	22	121	34	252
	小計	0	274	318	678	3479	4218	1051	10018
II. 客運									
經理級	業務管理、計劃策略	0	56	16	2	0	0	26	100
	運輸隊伍營運及管理		1	1	0			0	2
	乘客運輸、前線操作		3						3
	市場銷售及顧客服務		8	16					24
	技術／工程支援		24	2					1
	小計	0	92	35	2	0	0	27	156
行政／ 主任級	業務管理、計劃策略	0	47	14	0	2	0	1	64
	運輸隊伍營運及管理		9	0	0	7		1	17
	乘客運輸、前線操作		54	33	5	12		23	127
	市場銷售及顧客服務		69	21	18	62		33	203
	技術／工程支援		308	91	52	56	41	21	569
	小計		487	159	75	139	41	79	980
文員／ 技工／ 操作工級	業務管理、計劃策略	0	0	2	0	0	0	0	2
	運輸隊伍營運及管理			0	2	15			17
	乘客運輸、前線操作		83	39	40	221		141	1244
	市場銷售及顧客服務		58	29	71	538		120	969
	技術／工程支援		13	89	111	57	348	72	690
	小計	0	154	159	224	831	1221	333	2922
	總計	2	1804	895	1313	5155	5522	1819	16510

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
(2024 年 2 月至 2025 年 1 月)

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	7	30	76	191	81	93	53	531
	運輸隊伍營運及管理	0	0	1	1	0	0	1	3
	貨物調度、前線操作			10	2	4	2	2	20
	市場銷售及顧客服務		7	24	41	15	15	4	106
	技術／工程支援		0	0	2	1	0	0	3
	小計	7	37	111	237	101	110	60	663
行政／ 主任級	業務管理、計劃策略	16	78	39	53	1	8	66	261
	運輸隊伍營運及管理	1	27	19	9	0	0	8	64
	貨物調度、前線操作	22	200	259	164	8	11	109	773
	市場銷售及顧客服務	36	200	148	69	8	9	103	573
	技術／工程支援	3	40	14	15	1	2	25	100
	小計	78	545	479	310	18	30	311	1771
文員／ 技工／ 操作工級	業務管理、計劃策略	0	6	2	0	0	0	3	11
	運輸隊伍營運及管理	7	21	1	2	0	0	19	50
	貨物調度、前線操作	365	4179	733	163	28	9	3011	8488
	市場銷售及顧客服務	97	654	102	20	1	2	341	1217
	技術／工程支援	68	97	30	16	0	0	41	252
	小計	537	4957	868	201	29	11	3415	10018
II. 客運									
經理級	業務管理、計劃策略	0	6	8	27	17	34	8	100
	運輸隊伍營運及管理		0	0	1	0	1	0	2
	乘客運輸、前線操作		0	0	1	0	2	0	3
	市場銷售及顧客服務		1	2	1	17	3	0	24
	技術／工程支援		0	0	4	4	6	13	27
	小計	0	7	10	34	38	46	21	156
行政／ 主任級	業務管理、計劃策略	0	8	19	24	3	0	10	64
	運輸隊伍營運及管理		8	0	0	3		6	17
	乘客運輸、前線操作	1	29	42	18	8	1	28	127
	市場銷售及顧客服務	0	50	65	35	2	0	51	203
	技術／工程支援	3	52	186	173	59	14	82	569
	小計	4	147	312	250	75	15	177	980
文員／ 技工／ 操作工級	業務管理、計劃策略	0	2	0	0	0	0	0	2
	運輸隊伍營運及管理		1	14				2	17
	乘客運輸、前線操作	40	594	160	49	6	0	395	1244
	市場銷售及顧客服務	76	305	49	24	1	4	510	969
	技術／工程支援	4	262	160	160	22	1	81	690
	小計	120	1164	383	233	29	5	988	2922
	總計	746	6857	2163	1265	290	217	4972	16510

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。