

基建工程不斷 航運業老化

然而，本地航運業界人力資源嚴重不足兼老化，隨時打亂各項基建大計。根據職業訓練局去年公布的「海事服務業人力調查報告」，顯示本地船隻約有二千四百多艘，惟在職本地船員（涵蓋船長、俗稱大碇的輪機長及水手等職位）只有約五千人，全職空缺保守估計超過

有航運業界人士說：「填海工程需要用躉船、拖船；而接載工人出海開工收工，或運載機件往來工地，也需要客船及貨艇幫手，這類船隻都是由持有本地一至三級證明書的船長駕駛。就算負責由內地運沙來港的內河船，駛到香港水域時，法例亦規定必須聘請本地的持牌船長上船做顧問。」

行政長官

李家超上

月發表《施政報告》，

重申繼續推動交椅洲人工島項目，連同當局已落實或規劃中的填海覓地計劃，預期香港除了需要大量建築業人手，亦需要航運業人才配合。

有航運業界人士說：「填海

工程需要用躉船、拖船；而接載

工人出海開工收工，或運載機件

往來工地，也需要客船及貨艇幫

手，這類船隻都是由持有本地一

至三級證明書的船長駕駛。就算

負責由內地運沙來港的內河船，

駛到香港水域時，法例亦規定必

須聘請本地的持牌船長上船做顧

問。」

獲當局撥款後，航海學校可更頻密租用船隻供學生實習。



▲政府近年不少大型基建工程涉及填海，期間除了需要建築業人手，亦需要航運業人才配合。

七十多歲在仍職

該航運業界人士嘆謂：「豈止六十五歲？七十多歲都有呀！其實不少年邁船長很想退休，只是船公司挽留才繼續做。近年雖然都有年輕的新人入行，但仍不足以應付業內空缺及船長退休潮。」

為紓緩本地航運業

三百七十三個。

報告又指，本地船

員中超過四成三為五十五

歲以上，當中船長、助理船

長及機器打磨匠的老化問題最

嚴重。該報告去年發表，當時統

計有百分之十二的從業員為

六十五歲或以上。不過海事處最

新公布數字則顯示，持有本地三

級至一級合格證明書的船長，佔

一成二至兩成年齡在六十五歲或

以上。

「中學生船長」

救亡

政府近年不少大型基建工程都涉及填海，需要大量本地航運業人才，然而本地航運業從業員老化問題嚴重，以船長崗位為例，持有本地三級至一級合格證明書的船長，近兩成年齡在六十五歲或以上。面對人手荒，海事處除了挽留「長者船長」繼續留任外，已着手協助加強培訓新血。

專門培訓水手及提供寄宿的香港航海學校，去年便獲海事處批准將課程升級，讓學生完成六年制海事科課程後，可提早投考三級船長牌，有機會一畢業就當船長。

本刊追訪該校為提供全新的船長課程，花逾百萬元打造模擬駕駛訓練系統，讓學生除了出海上船實習外，亦可在校舍爭取更多時間練習，預計二四年便有首批中學船長誕生。

香港航海學校去年獲海事處批准提供升級課程，並打造總值逾百萬元的模擬駕駛訓練系統，讓學生在校舍受訓。



位於赤柱的香港航海學校，上世紀一九四六年創校，當年主要收容戰後流離失所的兒童，為他們培訓一技之長，可算「行船」謀生。



▲本刊接觸正就讀中五的航海學校「準船長」，他們都表示畢業後有興趣從事航海業。

雖然新校本課程上年才推出，但陳道沛稱，由於航海學校屬寄宿校，學習時間較一般中學更長更彈性，在壓縮課程後，第一批接受新課程的船長，預計可於二四年誕生。他對學生畢業後選擇

畫面，其中港澳碼頭、中環碼頭和啟德郵輪碼頭的環境，像真度十分之高。

「學生會一如現實，分掌舵、瞭望等不同崗位進行訓練，培養正確的駕駛態度。除了正常泊岸，導師可以隨時轉變天氣和海面環境，考驗學生的應變能

力。有時學生以為自己停泊過程流暢完美，但考核最終不合格，原因是導師偷偷在海面加入曾舉手呼救的遇溺者，但船員卻未有留意到。」

陳道沛續稱，另一套虛擬系統為「沉浸式虛擬實境訓練」，無論船長抑或從事輪機工作亦適合練習。學生戴上特製眼鏡，猶如置身船艙或機房；當遇上各項意外，例如火警時，他們可練習如何選擇合適工具，進行灌救。

月薪可達四萬元

航海工作具信心，學校屆時亦會邀請船公司代表到學校進行講解和招聘，「業界人手不足，為提升船員待遇帶來機遇。三級船長入職大約有一萬多至二萬元，隨着資歷增加和考獲升級牌照，有機會享有三、四萬元月薪。」

香港海員工會主席張世添，對於航海學校加入培訓船長感到鼓舞。他直言擁有船長牌照的人士「唔怕無工開」，但對工作情況要有心理準備，「很多船公司採取『返一日，放一日』的編更，後生仔可能覺得時間好長，好困身，未必喜歡。此外能夠取得高薪的船長，往往要犧牲較多個人時間、持續開工和加班，才能賺到高薪。」



▲船公司不時舉辦招聘會，招募航海學校學生畢業後加入。

船長三級制 出路多

根據海事處規定，取得本地船長三級證明書，可以駕駛不超過十五米長的本地商船；當累積十二個月實際海上經驗，便可以考二級證明書，合格可以駕駛不超過二十四米長的本地商船。

當二級船長再累積多十二個月的實際海上經驗，便可以考最高的一級船長，合格的話可以駕駛不超過一千六百噸的本地商船。現時市民乘搭的渡海小輪，都要由一級船長掌舵。

取得船長牌的人士，考取公務員亦有優勢。以紀律部隊為例，大部分都有需要開船的崗位，如警務處有水警、消防處有滅火輪，以及海關有船隊等。擁有船長或其他海事牌照的人士，亦可以投考海事處等部門的職位空缺。

人手不足，當局無奈一邊留住舊人，一邊加強培訓新血。海事處回覆本刊查詢有關留人的措施，表示該處可讓船長牌失效不超過三年的人士，在符合特定條件下，免試續牌；具有操作政府船隻資格證明的退休公務員，亦可免試申領商用船本地船長或輪機操作員的證明書。

退休警司穿針引線

培訓新血方面，就向中學埋手。位於赤柱的香港航海學校，上世紀一九四六年創校，當年主要收留戰後流離失所的兒童，為他們培訓一技之長，將來可以靠「行船」謀生。隨着時代變遷，這所中學雖然仍保留海事、紀律

訓練和寄宿等傳統，但學生畢業後投身水手等航海工作的數字不斷減少，即使有學以致用的，都選擇做遊艇等遊樂船工作。

校長陳道沛坦言，學校最初亦無想過有機會為航運業紓緩人手不足出力，直至數年前，一名退休警司加入學校擔任政務總監，對方透過在官場的人脈關係，介紹了當年的運輸及房屋局

和海事處高級官員與校方接觸，「我動念一想，學校既然在海事發展有深厚歷史和優勢，有條件將海事科課程優化、升級，為學生爭取更大接受性。」

經過多次洽談，海事處去年新設「海事培訓支援計劃」，協助香港航海學校推行新校本海事科課程，學生可通過理論和實踐，獲得更豐富海事知識、船上實務技能和

經驗，並可於在學期間，提早應考三級船長。換言之，該校學生只要完成六年中學課程、在三級船長試合格並滿十八歲，一畢業就擁有船長資格。

據悉「海事培訓支援計劃」每年撥款約三百萬元，校方可利用該筆資金租用船隻，讓學生有更多機會上船實習，接受專業船長培訓，並在畢業前儲夠考船長牌所需航海時數。此外，校方亦獲熱心善長捐款逾百萬元，添置兩部虛擬實景系統，讓學生在校舍內亦可爭取更多時間練習。

第一部系統是由內地大學引入的「船舶模擬駕駛訓練系統」。陳道沛稱這類系統目前亦為海事處、水警等部門應用，中學屬首次引入使用。現場所見，這個虛擬船艙視覺接近一百八十度，基本有齊香港水域各個碼頭

▲校長陳道沛稱，第一批接受新校本海事科課程的船長，預計可於二四年誕生。



▲「沉浸式虛擬實境訓練」，讓學生模擬置身船艙或機房，處理各種突發情況。



▲海運業界人士稱，海員若願意犧牲較多個人時間開工，新入行也可賺取高薪。



香港航海學校至今仍保留海事、紀律訓練和寄宿等傳統。