

# 香港航運業的發展

香港從航運起家，在過去 166 年歷史裡，航運業一直以來是香港經濟支柱之一。

隨着社會變遷，經濟轉型，香港漸漸成為亞洲的一個主要航運中心。



駕駛室控制台

香港成就今天的光景，是建基於其健全的法律制度、開放的營商環境、成熟的金融體系和多種族文化的共融社會。從種種的歷史因素及被視為進入中國的門戶，許多船公司很早已扎根香港，從事本地及國際航運業務。

在上世紀 60、70 及 80 年代，香港人從事航運業者甚衆，海員數在最高峰達到八萬多人。這些人才後來在支援香港航運業的發展上亦扮演了重要的角色。隨着香港社會經濟增長，在 90 年代海員這一職業亦被社會上其他職業所取代。

但香港航運業並沒有停下來，在 60 至 80 年代航海人才的支持下，仍然持續發展。可是，隨着這一輩人才老化，近期開始出現青黃不接的情況。這一種不為人熟悉的職業，待遇和就業前景都是非常美好，將是現代青年的出路，現把這行業的內涵，如職業的安全性、進入行業的途徑及前景作一詳細介紹。同時，亦登錄了一些學員對行業的看法。

## 現代船隻的裝備、安全性、生活條件

歷史上船隻遇難的事故不勝枚舉，著名的海難有鐵達尼號郵輪等等。航海在一般人心目中，是一門高危的行業，而且生活條件差，雖然工資比岸上工作高，但很多家長都不鼓勵其子女參與航海事業，寧願他們留在香港幹一些工資低但低危的行業。但這只能說是從前的情況。

因應過往船舶的事故，國際上成立了國際海事組織，

為船舶結構的設計同樣產生了革命性的變化，船舶在還未建造前已在電子計算機建成，每一個設備已在這虛擬的船體上安排好，設備與設備間的關係及協調性得到充分的考慮。船舶的結構強度及其適用性亦大大地提高。一般來說，船隻安全度是和排水量成正比的。而絕大部分香港註冊船隻均屬高排水量類別。

無論是房屋或船隻火災都是其頭號敵人，國際海事組織經過近二十多年多方面不斷的努力下，防火結構和防火系統規範已甚為成熟，可以說比房屋的要求還高。在航行中船隻釀成重大事故的火災已差不多絕跡。



船員房間

作為船上工作人員生命的最後一條防線，國際海事組織對船員救生設備亦非常重視，不斷推陳出新，如開闊式的救生艇變成密封式等。船上亦提供了多重救生設備，如救生衣、救生筏、救生艇等等，確保了船上出現無法挽救的事故後，以供船員安全逃生之用。現今逃生設備均通過了多方面及全面的測試，使船員在逃生時受到的環境影響減至最低。

在海上救援上，由於衛星通訊的發達，船隻安裝的定位系統、導航系統、遠程識別跟蹤系統和求救系統是船上必備的系統。它們所發出的訊號均可為各個地區成立的救援中心及附近的船隻所接收。因此，接報後搜救資源趕赴事發地點所需的時間相對短暫。

國際要求，船員在成為海員前，必須要通過培訓並考取規定下的證書，以確保他們對船隻的認識和對船上工作的意識。

船舶遠洋航行，船舶是船員工作和生活的地方，所以為保持船員的工作興趣和安全，船上一般的起居條件均甚為規範。起居飲食和工作的條件均比陸上工作的為好，並受到了國際勞工組織所制範。

香港海事處作為香港船舶註冊船隻的監管機構，非常注重旗下船隻的品質和安全，除積極執行國際海事組織推行的安全管理系統外，還建設了船隻品質監察系統，配合了國際海事組織實施的港口國監督檢查制度，監察註冊船隻的品質。在香港註冊船上工作，其安全性毋需置疑。

## 海員的等級及前途

要成為海員，必須先要在香港接受專業訓練。在獲得了海員證書後才可以受聘在遠洋船上工作。一般海員可分



機房多種機械設備

不斷地對船舶的安全和防污進行規範。今天的遠洋船隻，不論在構造、設備和運作上已日新月異，現代船隻可被喻為一間五星酒店放在一架 747 飛機上。它既有酒店的豪華配套設施亦同時擁有大型飛機的精密設備。電子導航及雙重雷達均為先進的設備，可避免碰撞及航行上的危險。無論在世界的任何角落均能收到即時的天氣報告及預報，船舶因此可避過惡劣的天氣，令航行更加安全。

現代船隻對其在航行中會遇到的問題，如船體結構、防火、逃生等等，都受到充分的關注。電子計算機的成長



輪機師檢查船上機房設施



液化天然氣船



在船上工作的專上教學學院學員合照

為以下三個部門：甲板部、輪機部及管事部。船員的等級、工作性質及現時工資大致如下：

### 1. 甲板部

職位	工作性質	工資(月薪 HK\$)
船長	管理整條船上的操作包括航線，人事等行政管理工作。船長在船上代表船東及有絕對權力處理船上的一切事務。	40,000–54,000
大副	甲板部的實際主管人，除航行值班外，大副是負責甲板部範圍的日常維修，保養及貨物的裝卸安排包括裝卸貨物後的穩性計算。日常用水的安排和補充亦是大副的責任。	35,000–40,000
二副	主要負責航行計劃，海圖修改工作及航行時與卸貨時的值班工作。二副亦負責船上醫藥品的儲存及記錄等。	28,000–35,000
三副	負責航行及裝卸貨物時值班工作，並協助船長處理日常的文書工作。	19,000–28,000
導航見習生	跟隨大副實習船上的知識及跟隨水手長實習船上的一般維修及基本保養工作。	5,000
水手長	統領船上的水手，遵從大副的分配工作；安排日常保養工作如除鏽，髹油髹漆，清潔船上繩纜及吊具的保養；並安排水手在港口及卸貨時的值班工作。	19,000–25,000
一級水手	在航行時，協助大副的值班；並按指示操舵以及執行水手長的指示進行日常的保養及卸貨時的值班工作。	12,000–15,000
二級水手	主要負責甲板部範圍的日常保養清潔以及在港口及卸貨時的值班工作。	10,000–11,000
副水手長	協助水手長的日常工作；並負責船上的每天食水艙，壓水艙及污水井的水位量度並向大副報告。	15,000

### 2. 輪機部

職位	工作性質	工資(月薪 HK\$)
輪機長	負責管理全船的機電裝置的維修及保養工作，並安排船級社對船上機電裝置的檢測及發出合格證明書。輪機長亦負責機房部的零配件及日常用料的儲備補充；並計算日常燃料的消耗量及補充。	40,000–51,000
二級輪機師	在航行時，負責輪機的值班工作。並負責全船的機電裝置的日常維修及保養工作，以及執行輪機長的指示。	22,000–37,000
三級輪機師	在航行時的輪機值班工作，並協助二級輪機師的工作。	15,000–20,000
電機師	負責船上的電機及電子裝置的日常維修及保養；以及在裝卸貨物時，負責吊機起卸貨物的值班工作。	18,000–22,000
打磨(機匠)	協助輪機師進行日常維修及保養工作；並負責基本的機匠工作例如焊接，機床的操作等。	12,000
電器匠	負責電機師處理日常維修及保養工作；以及在裝卸貨物時，負責吊機起卸貨物的值班工作。	12,000
機工	在航行時，協助輪機師在機艙值班工作；在港口時在機艙獨自值班。	8,000–10,000
泵工	只適用於油輪上的工種。泵工負責執行大副及值班副長的指示操作貨油管路的裝卸安排；並負責日常的管路及泵房的保養工作。	16,000

### 3. 管事部

職位	工作性質	工資(月薪 HK\$)
管事	負責船上的膳食及日用品的儲存，供應及補充；並負責廚房的清潔及保養工作。	16,000–21,000
廚師	負責船上膳食的儲存及補充日常的膳食；並負責廚房，乾貨室及冷凍室的清潔工作。	16,000–21,000

## 學員感想

到目前為止接受「航海訓練獎勵計劃」的學員已有 119 名。以下是其中兩位學員對海員這一職業的感想，以供參考。

張海雲以前是一名文員，但她決定追求一份完全不同的事業，放棄冷氣室的工作轉向航海。張小姐在海事訓練學院畢業後在太古輪船公司作為練習生，她表示：「海員的生活並不如小說和電影中所描述的如此多姿多彩的，但對一些有冒險精神的年輕人來說，航海比在冷氣間工作是一個更好的選擇。我不會說航海的工作不辛苦，有時甚至是沉悶，但這行業亦富有挑戰性。在航海中，我享受到工作上的挑戰、自由以及清爽的海風。我在集裝箱船上的崗位是高級船員助理，主要工作是計劃貨物裝載，航海路線的計劃，監控防火系統等，工作上有時要用很多的體力來處理貨箱的安裝。我相信有一天，我會為我的船作出一切操作上的決定。」



另一位對航海生活充滿熱誠的學員林浩賢則表示：「在遠洋船上完成六個月的實習期後，回港成功考獲了三級輪機師合格證書。現正等待船公司安排到船上工作。」他認為船舶輪機師是一份職業好，工資高，晉升機會又多的工作，目前香港及世界各地極需要這些專業人才，將來不愁沒有出路。最後，他並預期自己可在數年間考獲輪機長合格證書的資格。

## 「航海訓練獎勵計劃」鼓勵更多年輕人入行

為了鼓勵更多年輕人加入海員這個行業，海事處推出了「航海訓練獎勵計劃」，其旨在鼓勵香港的年輕人以港口及航運業為其事業發展目標而接受並完成航海訓練。視乎撥款情況以先到先得的方式把獎勵金發放予獲批核的船上實習生。

獲批核實習生必須為香港永久性居民，畢業於海事處認可海事訓練院校，達到了參加海事處所辦的三級甲板高級船員／輪機師考試的學歷水平，並在海事處註冊成為海員。

根據計劃，實習生在個別指定船上受訓期內每月可獲得政府資助 5000 元。甲板實習生和輪機實習生的培訓期最長分別為 24 個月和 6 個月。在獲得僱主證明每份僱傭合約均已完成後，海事處才會直接把獎勵金一筆過付給獲批核的申請人。實習生在受訓完畢後考獲三級甲板高級船員／輪機師資格者更可向海事處申請退還第一次所繳交的考試費用。

「航海訓練獎勵計劃」的詳情可參閱海事處派發的宣傳單張。

資料提供：海事處