

習近平：構建更緊密「中國－中亞命運共同體」

詳刊A3、A4

行李託運乘客登機「應接不暇」 冷門航線重挫

航空公司人手荒 申請復航終泡湯

香港特區政府早前擴大「人才清單」至涵蓋九大行業、51項專業工種，惟航空業未有上榜。有航空業界人士近日向香港文匯報表示，自今年初開始，香港對內地及海外打開旅遊大門，航空業踏上復常之路，但人手荒成為最大的絆腳石，最少四五間中小型航空公司有意復飛香港，卻因為提供旅客行李及登機支援工作的機場服務公司嚴重缺人，航空公司最終要轉到內地機場上落客。翻查資料，香港機場疫前有120家航空公司在港提供全球共220個航點，惟在人手荒拖後腿情況下，航點減少三成，運力也未完全恢復。航運業界促請政府容許業界適度輸入外勞，工會則建議完善機場員工的交通接駁，以及提升薪酬吸引新人入行。

◆香港文匯報記者 文禮願

香港作為國際航空樞紐，疫情前有120家航空公司提供220個航點，哪怕是冷門的目的地，香港都有直航或接駁航線，故不少其他地區的旅客也來港過境轉搭有關航班，惟今年香港航空業復常後，航點仍較疫情前減少三成，一些在疫情期間停飛香港的冷門航空公司欲復飛，卻阻礙重重。身為埃及航空公司港區總代理的葉慶寧日前接受香港文匯報訪問時點出復飛的「痛點」，「（香港的）機場服務公司好缺人，已嚴重到即使有航空公司願意界貴3倍、4倍價錢，都應接不暇。」

多間航空公司轉內地機場上落客

他解釋，航線運作是環環相扣的，航班來港前必須聘用香港的機場服務公司，負責處理旅客行李託運、登機支援等工作，相關費用是每班機10萬港元。目前，全港只有5間機場服務公司，其中兩間承接大型航空公司，再無餘力接更多航空公司的生意，中小型航空公司遂爭相向其餘3間服務公司招手，但不少公司失望而回：「佢哋唔係有生意唔做，但確實無人手，有啲公司空缺席高達三四成。」

首當其衝是中小型航空公司。葉慶寧透露，多間中小型航空公司早於今年2月初已打算復航香港，包括遊走香港與中東一帶的肯亞航空及阿提哈德航空等。

他表示，計劃在港經營航線的航空公司，每年要向機管局提交夏季（覆蓋每年3月至10月底航班）及冬季（覆蓋11月至翌年2月底航班）航程申請，據悉今年2月部分中小型航空公司申請航程時，因為無法獲機場服務公司接待，夏季復飛香港的計劃泡湯，大約四五間航空公司唯有改為在內地包括廣州、杭州或北京等地上落客，也有部分航線停飛大中華。葉慶寧擔心，人手荒持續的話，或連帶影響「冬季航程」。

一名航空業人士向香港文匯報解釋，這些航空公司雖然多數提供冷門的航線例如非洲、中東或埃及等，但不少航空公司在香港起飛、中途會於曼谷

稍作停留，再飛往目的地，如今改往內地上下落客，變相令香港前往曼谷的航班買少見少，本來在港轉機到中東、非洲一帶的旅客也往廣州、杭州或北京轉機，削弱香港國際航空樞紐的地位。

香港國際機場航空公司委員會主席李俊霆接受香港文匯報訪問時表示，疫情前，大約有120家航空公司在香港營運航線，往來全球超過200個航點。雖然今年從1月到3月已有大概120家航空公司飛往香港連接150個航點，然而因為人手短缺，目前的航班升降量，以及客運量分別維持在疫情前的60%及40%。

提供機場支援服務的香港航空公司服務商協會主席劉敏儀向香港文匯報表示，機場服務公司已不斷加強招聘力度，部分公司對新入職員工的待遇，已較疫情前上調逾一成，並積極挽留現職員工，但不少機場服務公司仍出現三四成人手短缺，這問題或隨著三跑投入服務進一步惡化。

港機場員工較疫情前減2.5萬人

她根據機管局推算數據指，目前約有5.3萬名員工在香港機場工作，比疫情前近7.8萬名員工已出現2.5萬缺口，「預計明年三跑系統完全啟用時，機場估計需額外聘請7萬人，舊數未清新數又來，兩條數加埋一共要填補近10萬個職位空缺。」她促請特區政府在保證本地就業的前提下，優化航空業輸入外來人才的制度，以緩解行業的勞工短缺問題。

同時，業界正面對沉重的營運開支壓力，「各機場服務公司已經收到通知機場租金及各項費用將陸續加價。」她期望特區政府協助航空業，在復甦期讓各企業專注招聘足夠人手，避免因為過度高漲的經營成本，而影響香港航空業的整體競爭力。

◆自今年初開始，香港航空業踏上復常之路，但人手荒成為最大的絆腳石。圖為香港國際機場。 資料圖片



香港機場交通量概況

	1月	2月	3月
	今年 / 2019年	今年 / 2019年	今年 / 2019年
旅客人數(千人次)	2,065 / 6,479	2,146 / 5,879	2,782 / 6,420
卸貨量(千公噸)	89 / 136	103 / 112	115 / 151
裝貨量(千公噸)	199 / 265	188 / 164	257 / 281
貨運總數(千公噸)	288 / 401	290 / 276	372 / 432
飛機起降			
客運(千架次)	11 / 31	11 / 29	13 / 31
貨運(千架次)	5 / 5	5 / 3	6 / 5
非收入用途(千架次)	1 / 1	1 / 1	1 / 1
共(千架次)	16 / 37	16 / 32	20 / 37

◆資料來源：機管局



◆埃及航空公司港區總代理葉慶寧。 香港文匯報記者文禮願 攝



◆香港國際機場航空公司委員會主席李俊霆。



◆香港航空公司服務商協會主席劉敏儀。

香港機場服務出現人手荒，尤以提供旅客行李託運及登機支援工作嚴重缺人。 資料圖片

飛機工程人員 求才若渴之最

年招聘本地生 200降至50

黃曉光表示，培訓維修人員需時，技術員一般要4年以上，工程師則需6年至8年，但愈來愈難招聘到年輕人入行，近年入職率屢見新低，「疫情前招聘到約200名畢業生，但去年只能成功招聘約50名本地畢業生，故希望政府盡快開放輸入相關海外飛機維修人員。」

他慨嘆，航空業的復甦將是快而急，沒有足夠的人力資源，不但拖慢航空業的整體復甦，還對旅客造成不便，最終令經濟恢復的步伐落後於其他地區。

冀輸入內地專才 紓行業困境

地勤設備工程有限公司總經理鍾偉明坦言，不少維修人員於疫情期間因公司經營困難或資源緊絀，已轉往其他行業。雖說可以重新招聘，然而相關工資已落後大市兩三成，加上年輕一代傾向白領工作，對需要日曬雨淋的工作普遍卻步，故希望政府考慮輸入內地專才，「近年內地與香港的跨境基建高速發展，從內地到香港可乘坐高鐵，甚至經港澳大橋或其他口岸往返，往來時間均節省一大截。在如此方便的交通環境下，輸入內地人才有助促進香港融入大灣區經濟的發展。」

立法會航運交通界議員易志明指出，香港最新的失業率已跌至3%，可說是全民就業，但各行各業均出現招聘困難問題。特區政府展開了「您好，香港！」及「開心香港」活動，但若沒有解決人力資源不足的問題，最終反令旅客怨聲載道，將影響香港的國際形象，希望特區政府考慮輸入外勞，以確保航空業能夠盡快回復至疫前水平，及配合機場未來的發展，以鞏固香港國際航空樞紐的地位。



◆香港飛機工程有限公司行政總經理黃曉光。

一架飛機順利升降，背後有賴不同崗位的工作人員辛勞付出。除了地勤服務外，飛機工程人員亦是航空業界人手荒的重災區。這些人員是眾多環節中最具技術含量，最為求才若渴的。香港飛機工程有限公司行政總經理黃曉光向香港文匯報表示，香港國際機場曾經是全球最佳機場，然而3年疫情重创航空業，大量技術人才離開了工作多年的崗位。

機管局：擴大自動化 減人手依賴

針對部分航空公司因為機場服務公司「應接不暇」未能復飛香港，機管局發言人表示，香港國際機場的旅客量及航班數量持續增加，目前每日平均處理約十萬名旅客服務，運作維持暢順。面對全球航空業人手短缺情況，機管局一直與航空公司及地勤服務公司等機場業務夥伴緊密溝通，靈活調配人

力資源，並合作舉辦招聘活動以聘請人手，應付持續增加的航班及旅客。機場運作亦擴大自動化科技的應用，例如推出使用無人駕駛拖車以運送行李、引入數碼化停機坪管理等，提升運作效率並減少對人手的依賴。機管局亦正與政府檢視航空業中長期的人手短缺問題，並尋求解決方案。

工會：基本薪金低 請人難上難

人手荒持續下，或影響香港航空業發展，香港民用航空事業職工總會主席李永富接受香港文匯報訪問時指出，機場人手不足是老問題，早在疫情前已出現，歸根究底是基本薪金低，員工必須靠加班補水增加收入，惟目前航班數量未完全回復，航空公司疫情期間扣減的福利和津貼也未恢復，整體薪酬偏低，加上機場往來市區的交通開支高昂，種種「痛點」下機場工作欠缺吸引力。他建議改善本地員工薪酬待遇及提供交通津貼，而非依賴外勞。

提高福利待遇 勞力可不假外求

民航工會認為，勞動力可以不假外求，只要航空公司及相關企業增加員工薪酬福利待遇，以及提供額外的交通津貼。工會建議設立機場員工交通專線，為員工提供免費或以經濟合理車資的專線巴士服務；向機場員工提供更多公共交通折扣優惠；讓機場員工優先編配東涌社區公屋或居屋；航空公司免費機票優先送贈機場員工。

對有建議輸入外勞，李永富認為，若把輸入外勞當成人手荒的「靈丹妙藥」，未免把問題想得太簡單，「輸入外勞是很籠統地一下子將整個勞動市場包攬，沒有將需求分拆出來。我們要重申，我們要保障基本基層的勞動力，讓他們有工作崗位去謀生。」

勞顧會僱員代表委員譚金蓮引用新加坡輸入外勞的經驗指出，依賴外勞無法解決人手問題，反而令本地打工仔無法向上流，「疫情三年間，有僱員由原來長工變打散工，未有被計算在失業率中，實質工資及生活出現向下流的情況，輸入外勞只會令他們的處境惡化。」她認為，香港現行機制下，「補充勞工計劃」是行之有效的輸入外勞制度，沒有必要大幅度放寬輸入外勞。