

航空學院培訓錯配 未能配合實際需要

記者招待會

- 航空學院培訓錯配，未能跟上行業發展，損害機場效率及服務質素
- 機場「技術員工」人手最不足，10 個機場空缺 4.7 個屬於「技術員工」，當中「技術員工」佔機場員工 64%
- 航空學院培訓錯配，只重視培訓「管理專才」，「技術職位」零培訓
- 香港航空業三大隱憂：「一件」行李先到當達標損害機場服務質素、「假五天工作」導致在職員工「做到死」、「退休翻閘」造成人才老化及經驗斷層
- 三大建議：集中培訓「技術員工」、提升待遇、提供交通優惠

工聯會職業訓練及促進就業委員會、香港民用航空事業職工總會一直關注香港機場人手不足、機場效率及服務質素下降等問題。由於香港機場使用量已接近飽和，政府遂決定興建機場第三條跑道系統（簡稱三跑）以應付香港航空業的蓬勃發展。當 2023 年三跑落成後，香港機場的人力需求預計將增加 50,000 人，由目前的 73,000 人增加至 123,000 人。因此為機場培訓足夠人手已是目前香港航空業當務之急。其實只要政府及機管局有長遠及針對性培訓政策，新增 50,000 個機場職位絕對可以有效舒緩香港青年無法向上流的問題。可惜的是，政府及機管局在擴建機場硬件設備的同時卻忽視軟件人力培訓及挽留。2016 年成立的香港國際航空學院（簡稱航空學院）更出現培訓錯配：只重視培訓「管理專才」，「技術職位」則零培訓。這不單削減香港市民的就業出路，還造成香港航空業三大隱憂：1) 「一件」行李先到當達標損害機場服務質素、2) 「假五天工作」導致在職員工「做到死」、3) 「退休翻閘」造成人才老化及經驗斷層。

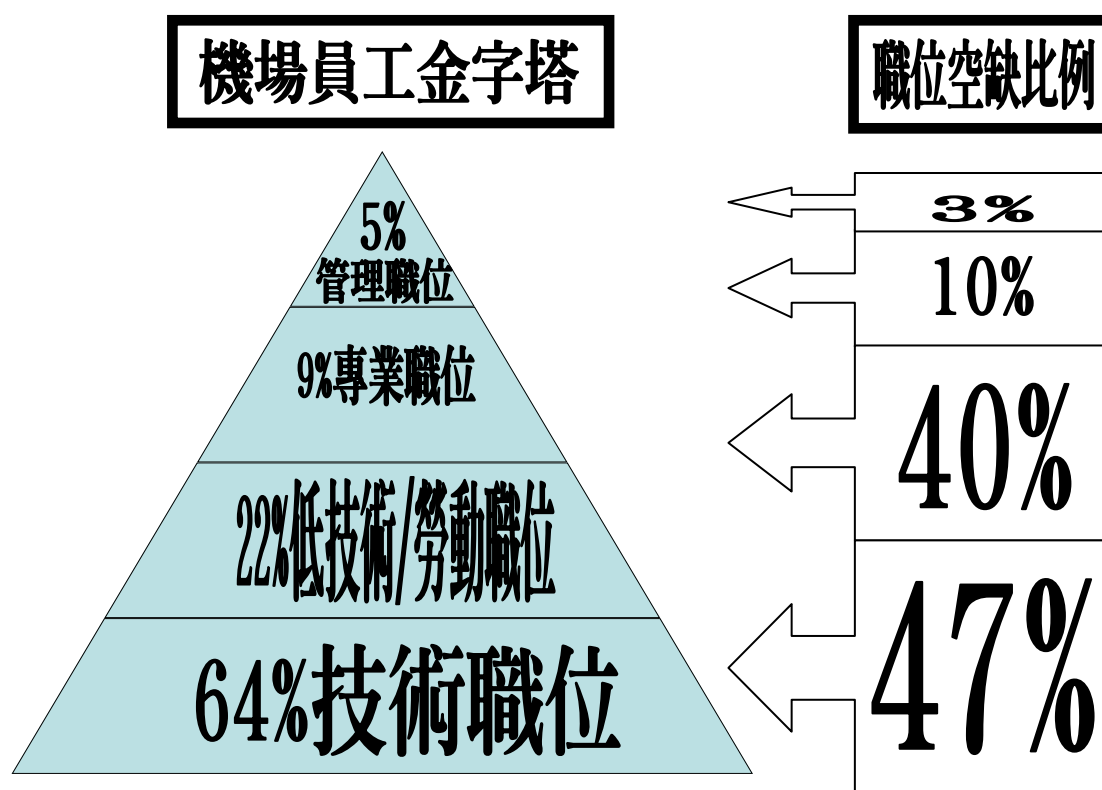
（一）機場「技術員工」人手最不足，10 個機場空缺 4.7 個屬於「技術員工」，當中「技術員工」佔機場員工 64%

事實上，香港機場人手不足已經到了一個機場管理局不得不正視的地步。香港機場管理局行政總裁林天福在《香港國際機場 2015/16 可持續發展報告》明確表示：

「香港國際機場有 73,000 名員工組成的強大團隊，但隨着三跑道系統項目及機場其他中期擴建計劃的推展，機場的人手需求日益殷切。技術及體力勞動工種缺乏熟練人手，正是香港面對的迫切問題。」

《香港國際機場 2015/16 可持續發展報告》，P.8

根據《2015年香港國際機場工作人口》調查，香港機場總共有73,000名員工（不包括機管局員工），當中「技術員工」人手最不足。「技術職位」空缺比例佔機場所有職位空缺的47%，即是10個機場空缺4.7個屬於「技術職位」；而「技術員工」屬機場僱員的大多數，佔機場僱員比例64%。機場「技術員工」主要分為兩大類：1) 維修（飛機及設備）、及 2) 地勤，具體職位包括飛機維修員、各種專業技工、行內俗稱「拖王」的資深技術員（拖曳飛機）(Remote Bay Operations Technician)、飛機裝卸督察（Aircraft Loading Supervisor）及停機坪督察等。



資料來源：《香港國際機場2015/16可持續發展報告》及
立法會CB(4)491/16-17(02)號文件

（二）航空學院培訓錯配，只重視培訓「管理專才」，「技術職位」零培訓

2016年成立的航空學院本應擔當培訓足夠航空業人手的重要角色，可惜的是航空學院今年（2017年）正式推出的首批課程只集中培訓「管理專才」，「技術職位」則零培訓。怪不得新任運輸及房屋局局長陳帆卻將航空學院定性為「旨在培訓本地及區域空運管理人才」（2017年7月5日立法會質詢第十九條：航空業人才培訓）。

2017 航空學院提供的培訓課程

課程類別	特色
「管理專才」課程	● 學歷由證書至碩士不等
短期課程	● 大部份只有 1-5 天的培訓時間
航空夏日營	● 專為青少年而設的暑期體驗活動

根據 2017 年的首份招生小冊子，航空學院重點提供 8 個「管理專才」課程，包括 1 個碩士、2 個學士、1 個副學士、3 個文憑及 1 個證書課程、其餘大部份則是 1-5 天的短期培訓課程，以及專為青少年而設的暑期體驗活動：航空夏日營。

高學歷的「管理專才」根本不能取代「技術員工」的角色，1-5 天的短期課程更加絕對不能培訓出一個合格的「技術員工」。試問建造業平安咭課程也要一天共 7.5 小時的培訓時間，航空學院提供大量只有 1-5 天的培訓課程又可以為香港航空業培訓出甚麼樣的「技術員工」呢？至於專為青少年而設航空夏日營更加是遠水不能救近火。由此可見，目前航空學院根本未能提供足夠的「技術職位」培訓課程，以裝備香港人投身航空業應付三跑落成後所急升的「技術員工」需求，更遑論要解決目前香港機場人手不足的問題。

（三）香港航空業三大隱憂：「一件」行李先到當達標損害機場服務質素、「假五天工作」導致在職員工「做到死」、「退休翻閘」造成人才老化及經驗斷層

目前「技術員工」嚴重不足為香港航空業造成三大隱憂：

1. **「一件」行李先到當達標損害機場服務質素**：機管局制定的「行李處理服務指標」要求航班抵港後首件行李必需在 20 分鐘內送抵行李認領處。然而航空服務營運商在人手不足下為了服務達標，往往只是將「一件」行李在限時內送抵行李認領處便當作達標。大批機場乘客因而體驗了只有「一件」行李從運輸帶上出現後要繼續漫長等候行李出現的奇怪現象。旅客認領行李時間越來越長正嚴重損害香港機場世界排名及服務質素；
2. **「假五天工作」導致在職員工「做到死」**：目前大部份標示五天工作的機場「技術職位」空缺，其實絕非五天工作而是最少六天工作。因為在人手嚴重不足下，「技術員工」早已「加班恆常化」，管理層將加班時間硬性編排在「技術員工」的輪更表上，導致「技術員工」缺乏時間休息及增加工作意外的機會；及

3. 「退休翻閘」造成人才老化及經驗斷層：由於培訓一個「技術員工」皆非一朝一夕的事情，航空服務營運商只得重新聘請已退休的「技術員工」以即時補充人力，導致「技術員工」老化及經驗斷層。

(四) 建議

為了解決香港機場「技術員工」嚴重不足的問題，並裝備香港人作好準備投身蓬勃發展的航空業，舒緩香港青年無法向上流的困境，工聯會職業訓練及促進就業委員會、香港民用航空事業職工總會提出以下三項建議：

1. **集中培訓「技術員工」**：由於 10 個機場空缺 4.7 個屬於「技術員工」，政府及航空學院應該即時大幅增加「技術職位」培訓課程，包括地勤督察及飛機維修員，以補充目前的人手不足及應付未來三跑落成後的大量人手需求；
2. **提升待遇**：目前機場「技術職位」的工資只是相約於，或甚至比外界同類工種的工資還要低。求職者考慮到來往機場的交通時間及長工時，往往不願意入職機場。故此機管局、僱主及培訓機構，有需要大幅增加機場員工、學徒/見習員的薪金及培訓津貼，以吸引新人入行及減低離職率；及
3. **提供交通優惠**：針對往來機場的昂貴交通費，政府及機管局要為機場員工集體向港鐵及巴士公司爭取交通優惠。例如在專營權的談判上規定港鐵及巴士公司必需為機場員工提供折扣優惠，否則便不獲續約。情況就如無線電視要牌照成功續約，必需接受政府訂下的「容許港台節目在黃金時段內播放」的合約條件，以保障公眾利益及履行社會責任。

完