

劉銳業
高級課程經理
麥理博教育服務有限公司

探討香港航運課程的質素

自 2001 年起，航運業已經列入為香港經濟發展重要產業之一。根據 *香港航運業統計摘要*，目前，香港被列為世界上十大船舶擁有國家／地區；在香港註冊的船舶數目總共有 2,035 艘，總噸位 72,524,000；在香港獲授權承保船舶保險的公司數目達到 90。香港航運業為香港帶來可觀的經濟收益：船務代理及管理人、和海外船公司駐港辦事處獲得盈利為 5,975 萬港元；遠洋輪船船東及營運者帶來經濟收益為 93,727 萬港元；往來香港與珠三角洲港口的輪船船東及營運者業務收益為 6,989 萬港元；船隻經紀收入為 802 萬港元。香港航運業亦創造了不同行業及職位，航運業包括上游、中游和下游人材。上游包括船東、船舶經營人、船舶融資人材、海事律師、海事仲裁員、海損理算師、船舶經紀；中游包括船舶安全管理人、海事機務總管、船舶供應、海港操作人員；下游包括海員。在就業人數，船務代理及管理人、和海外船公司駐港辦事處總共有 7,653 人；遠洋輪船船東及營運者總共有 4,461 人；往來香港與珠三角洲港口的輪船船東及營運者總共有 2,024 人；船隻經紀總共有 285 人。筆者認為，香港要銳意提昇航運的競爭力，我們必需深化航運課程的質素，從而培訓高質素及專業人材。

實用性

航運業是一項專門、實戰型的職業，課程的設計應該同時考慮到理論與實踐重要性。現今，百份之 70 以上的課程都傾向理論化，導致大部份的學員處於紙上談兵，未能真正了解航運業的運作及環境。我們的航運課程應該包括船務操作、船隊管理、海港運作、出入口貿易及地理常識；同時，課程任教的導師不但需要具備豐富的知識，還要擁有航運業內的經驗。這樣不但增加學員在航運上的基礎知識，而且可以讓學員在職前作好準備。更重要的是，在航運界營商的環境，我們都必需具備基本航運上的知識及經驗的累積，才能與我們的貿易伙伴有共同語言，知己知彼，達致雙贏的局面。

認可性

我曾於海運季刊 2012 年夏季號第 98 期發表過的文章描述，香港高等教育院校及教育機構總共提供 75 個不同教育程度航運課程。但是，每一個航運課程質素參差，良莠不齊。每一個航運課程都必需通過香港學術及職業資歷評審局的評核，評核的內容包括四個範疇：知識及智力技能、過程、應用能力、自主性及問責性、溝通能力、運用資訊科技及運算能力，從而提昇資歷持有人所擁有的知識和技能。與此同時，每一個航運課程都可以考慮專業學會評審，例如：香港運輸物流

學會(Chartered Institute of Logistics & Transport Hong Kong)、香港物流協會(Hong Kong Logistics Association)、香港航運物流協會(Hong Kong Sea Transport and Logistics Association)、特許船舶經紀人協會(Institute of Chartered Shipbrokers)，學員的資歷可以普遍獲得僱主的認可。

持續性

當設計航運課程，我們必須考慮到課程的持續性，政府應該鼓勵在職人士持續進修。每一個課程都可以銜接另一個課程，使每一位在職人士可以在每一個階段吸收不同的知識及技能。現在，航運的課程處於短期訓練或缺乏銜接途徑，導致學生欠缺完善教育。鄰近的地區國家，例如：澳洲、印度、中國、菲律賓、日本、韓國及越南被譽為海事大學，他們的教育課程可以培訓學生從初階到高等航運教育，持續性的教育可以提昇人材的質素。

廣泛性

現在，航運課程的設計欠缺廣泛性，甚少的航運課程內容包涵了上游、中游和下游人材的需要；換言之，航運課程的內容欠缺了海事仲裁、海事法律、海損理算、船舶經紀、海港操作、船舶融資、供應、管理及操作。在前言提到，培訓以上專材能夠提昇香港國際航運中心，為香港帶來民生及經濟上的利益。

香港航運業正面臨全球性的沖擊及鄰近地區的挑戰，有人認為香港航運業正走向下波，被稱為「夕陽行業」。筆者認為，香港正處於知識型的社會，航運界正需要大量的專材，才能扭轉乾坤。