

第 5 章

運輸及物流局
海事處

海運及空運人才培訓基金

香港審計署
二零二五年三月三十一日

這項審查工作是根據政府帳目委員會主席在1998年2月11日提交臨時立法會的一套準則進行。這套準則由政府帳目委員會及審計署署長雙方議定，並已為香港特別行政區政府接納。

《審計署署長第八十四號報告書》
共有8章，全部載於審計署網站
(網址：<https://www.aud.gov.hk>)。



審計署網站

香港
金鐘道66號
金鐘道政府合署
高座6樓
審計署

電話：(852) 2867 3423
傳真：(852) 2824 2087
電郵：enquiry@aud.gov.hk

海運及空運人才培訓基金

目 錄

	段數
摘要	
第 1 部分：引言	1.1 – 1.16
審查工作	1.17
政府的整體回應	1.18
鳴謝	1.19
第 2 部分：運輸及物流局和海事處管理的培訓計劃	2.1 – 2.2
專業培訓課程及考試費用發還計劃的管理	2.3 – 2.12
審計署的建議	2.13
政府的回應	2.14
海運和航空業實習計劃的管理	2.15 – 2.22
審計署的建議	2.23
政府的回應	2.24
航海培訓計劃的管理	2.25 – 2.29
審計署的建議	2.30
政府的回應	2.31
第 3 部分：非政府機構管理人管理的培訓計劃	3.1 – 3.2
與非政府機構管理人的合約協議	3.3 – 3.8
審計署的建議	3.9
政府的回應	3.10
維護國家安全	3.11 – 3.13
審計署的建議	3.14
政府的回應	3.15

	段數
監察培訓計劃的推行情況	3.16 – 3.20
審計署的建議	3.21
政府的回應	3.22
 第 4 部分：在海運及空運人才培訓基金下推行的 推廣措施	 4.1 – 4.2
推行海運推廣計劃撥款	4.3 – 4.11
審計署的建議	4.12
政府的回應	4.13
 第 5 部分：未來路向	 5.1
表現匯報	5.2 – 5.6
審計署的建議	5.7
政府的回應	5.8
開發款項發放資訊系統	5.9 – 5.10
審計署的建議	5.11
政府的回應	5.12
全面檢討海運及空運人才培訓基金	5.13 – 5.16
審計署的建議	5.17
政府的回應	5.18
 附錄	 頁數
A： 獎勵計劃的涵蓋範圍(2024年12月31日)	61 – 62
B： 獎學金計劃的涵蓋範圍(2024年12月31日)	63
C： 課程／考試費用發還計劃的涵蓋範圍(2024年12月31日)	64
D： 其他培訓和實習計劃的涵蓋範圍(2024年12月31日)	65

附錄	頁數
E： 各項培訓計劃的推行情況 (2014年4月1日至2024年12月31日)	66 - 67
F： 運輸及物流局：組織架構圖(摘錄)(2024年12月31日)	68

海運及空運人才培訓基金

摘要

1. 政府的策略目標是提升香港作為國際航運及航空中心的地位。海運及空運人才培訓基金(培訓基金)於2014年4月成立，用以延續和提升政府對海運、航空和物流業的人力資源發展及推廣的支援。培訓基金自成立以來，一直為相關學科的學生和相關行業從業員的各項訓練獎勵、津貼及獎學金計劃提供財政支援。運輸及物流局負責為培訓基金提供秘書處支援。香港海運港口局所設的人力資源發展委員會、人力培訓三方專責小組(航空)(三方專責小組)和香港物流發展局分別負責就海運、航空和物流業相關計劃的管理工作提供意見，並監察該等計劃的推行情況。截至2024年12月31日，培訓基金的承擔總額為5億元，累計開支約為2.34億元。審計署最近就培訓基金的管理工作進行審查。

運輸及物流局和海事處管理的培訓計劃

2. 運輸及物流局主要負責管理專業培訓課程及考試費用發還計劃與海運和航空業實習計劃，而海事處則負責管理3項航海培訓計劃，即航海訓練獎勵計劃、本地船舶業訓練獎勵計劃和本地船舶能力提升計劃(第2.2段)。

3. **專業培訓課程及考試費用發還計劃的管理** 在專業培訓課程及考試費用發還計劃下，海運和航空業的在職從業員在完成經核准的課程或通過經核准的考試後，如該從業員沒有就相關課程／考試獲得任何其他補助或資助，將可獲發還80%的費用。舉辦課程／考試的機構須申請把其課程／考試納入專業培訓課程及考試費用發還計劃的經核准名單(第2.3及2.7段)。審計署的審查發現以下可予改善之處：

- (a) **需要改善處理申請的工作** 根據運輸及物流局的處理申請指引，如所需資料齊備，該局會在接獲申請起計約8星期內通知申請人其申請結果。在2019-20至2024-25年度(截至2024年12月)期間接獲和處理的9 142宗(5 528宗為海運業和3 614宗為航空業)申請中，海運業和航空業分別有905宗(16%)和601宗(17%)申請的處理時間逾8星期，當中並沒有涉及要求申請人提交補充資料(第2.4及2.5段)；

摘要

(b) **需要採取改善措施以防雙重資助** 在海運業的1宗個案中，申請人於2021年10月經航海訓練獎勵計劃第一階段獲全數發還4,550元考試費，並於2022年12月就同一考試向專業培訓課程及考試費用發還計劃提交申請，其後於2023年10月獲發還3,640元。在航空業方面，運輸及物流局在2022年6月獲得三方專責小組批准後，擬就持續進修基金和專業培訓課程及考試費用發還計劃(航空)同時涵蓋的課程／考試，尋求持續進修基金辦事處協助比對核實有關申請。然而，截至2024年12月，運輸及物流局並未進行與持續進修基金辦事處比對核實的工作(第2.6段)；及

(c) **需要推行覆檢機制和加強監管措施** 審計署留意到：

(i) **海運業** 海事服務人力資源督導小組主席在2021年11月的會議上，提議應考慮就課程的學員人數設定基準，藉以決定經核准課程應否保留在名單上。然而，運輸及物流局直至2024年12月才建議要求舉辦課程／考試的機構定期(即每3年)覆檢其所舉辦課程／考試的內容，以及把過時或長期未有開辦的課程／考試從經核准的課程／考試名單中剔除；及

(ii) **航空業** 由2022年6月起，所有核准課程／考試的有效期為3年。至於在2022年6月前已核准的課程／考試，運輸及物流局擬把該等課程／考試分5批進行續期覆檢，首批和最後一批覆檢分別訂於2024年7月和2025年7月完成。然而，截至2024年12月31日，首批課程／考試的續期覆檢工作尚未完成。此外，三方專責小組通過的數項由2022年6月起生效的加強監管措施，例如進行實地視察和突擊巡查，大部分截至2024年12月31日仍未推行(第2.9及2.11段)。

4. **海運和航空業實習計劃的管理** 在海運和航空業實習計劃下，海運和航空業界的公司獲邀為學生提供實習職位，讓他們及早了解兩個行業的多元化就業機會(第2.15段)。審計署的審查發現以下可予改善之處：

(a) **需要提高中六離校生的參與率** 在海運和航空業實習計劃下，航空業及海運業的申請資格分別於2017年和2023年擴展至中六離校生。然而，在海運業方面，在2023年和2024年獲批的發還酬金申請所涉的289名實習生中，只有7名(2%)是中六離校生。在航空業方面，在

摘要

2020至2023年期間獲批的發還酬金申請所涉的893名實習生中，只有8名(1%)是中六離校生(第2.19及2.20段)；及

- (b) **需要加強監察聘用實習生的情況** 實習生重覆在相同的公司工作，或與海運和航空業實習計劃的宗旨不符。然而，在海運業方面，在2020至2024年期間有785名學生獲聘為實習生，其中8名(1%)學生獲同一間參與計劃的公司聘用為實習生多於1次。在航空業方面，在2020至2023年期間有870名學生獲聘為實習生，其中3名(0.3%)學生獲同一間參與計劃的公司聘用多於1次(第2.21段)。

5. **航海培訓計劃的管理** 海事處為3項航海培訓計劃(即航海訓練獎勵計劃、本地船舶業訓練獎勵計劃和本地船舶能力提升計劃)提供資助／獎勵金(第2.25段)。審計署的審查發現以下可予改善之處：

- (a) **在處理申請方面有可予改善之處** 在2019-20至2024-25年度(截至2024年12月)期間獲批的申請中，該3項計劃均有逾期申請獲批。舉例而言，在航海訓練獎勵計劃第一階段的177宗獲批申請中，有136宗(77%)逾期提交，逾期日數介乎1至855個工作天，平均為66個工作天。審計署選取了53宗獲批的逾期申請以作審查，留意到：
 - (i) 雖然海事處的處理流程圖並沒有就酌情批准逾期申請訂明適用情況／程序，但海事處卻運用酌情權批准了31宗逾期申請；及
 - (ii) 有8宗申請涉及在數據庫的輸入錯誤，而海事處的資料輸入過程中不設任何監督檢查(第2.26及2.27段)；及
- (b) **需要提高航海訓練獎勵計劃其後階段的參與率** 航海訓練獎勵計劃分為4個階段，協助年輕人參加最初階的專業資格考試，從而獲得晉升機會。截至2025年2月，航海訓練獎勵計劃第一階段在2019-20至2023-24年度期間有158名獲批的申請人申領每月資助，當中80名(50%)申請人沒有報考三級(甲板高級船員／輪機師)適任證書考試(第2.25及2.28段)。

非政府機構管理人管理的培訓計劃

6. **需要考慮與非政府機構管理人簽立合約協議** 根據《財務通告第2/2017號》，凡以公帑設立並涉及向非政府機構發放款項的資助計劃／基金，管制人員或其獲授權人員應與相關各方簽立協議，就所有發放款項訂明確實的條款和條件。截至2024年12月31日，在由非政府機構管理人管理的11項培訓計劃中，運輸及物流局並沒有與6項計劃的相關管理人簽立合約協議(第3.3、3.5及3.6段)。

7. **需要考慮採取額外措施維護國家安全** 《中華人民共和國香港特別行政區維護國家安全法》於2020年6月30日實施，當中訂明，香港特別行政區(香港特區)負有維護國家安全的憲制責任。《維護國家安全條例》也於2024年3月23日生效，其弁言訂明，在香港特區的任何機構、組織和個人，都應當遵守香港特區維護國家安全所適用的法律。然而，審計署留意到，在運輸及物流局與5項培訓計劃的相關管理人簽立的合約協議中，有4項的協議並沒有涉及維護國家安全的特定條款(第3.11及3.12段)。

8. **需要提高部分培訓計劃的參與率** 審計署審查了4項由非政府機構管理人管理的培訓計劃(即船舶維修訓練獎勵計劃、飛機維修專門課程部分學費退還計劃、海外交流學生資助計劃和航空營運培訓獎勵計劃)的參與情況，發現：

- (a) 在船舶維修訓練獎勵計劃、飛機維修專門課程部分學費退還計劃和航空營運培訓獎勵計劃中，有相當大比例的畢業生／受惠人退出計劃；及
- (b) 海外交流學生資助計劃在2019-20至2023-24學年的受惠人數均未達預期(第3.16段)。

9. **需要加強監察獎學金得獎人遵守就業規定的情況** 培訓基金下各項獎學金的得獎人須承諾在畢業後於本地海運或航空相關行業全職工作不少於12個月或18個月。審計署審查了管理人就2019-20至2023-24年度期間的獎學金得獎人所提交的就業資料，發現：

- (a) **海運業** 在80名得獎人中，有22名(28%)得獎人的就業記錄未能顯示他們已履行獎學金的就業規定，另有17名(21%)得獎人的相關管理人

摘要

沒有為其提交就業記錄。然而，沒有文件證據顯示運輸及物流局已採取跟進行動；及

- (b) **航空業** 在121名得獎人中，有56名(46%)得獎人的承諾書是運輸及物流局在批准向管理人發放款項後才收到。此外，除了已退出計劃或沒有履行獎學金相關規定的10名(8%)得獎人外，相關管理人沒有提供其餘得獎人的就業資料(第3.17至3.19段)。

在海運及空運人才培訓基金下推行的推廣措施

10. **推行海運推廣計劃撥款** 海運推廣計劃撥款於2014年推出，由運輸及物流局負責審批申請(第4.2及4.3段)。審計署的審查發現以下可予改善之處：

- (a) **需要考慮就審批申請的處理時間設定目標** 儘管運輸及物流局沒有就審批申請的處理時間訂立目標，在該局於2019至2024年期間處理的42宗申請中，有18宗(43%)申請的處理時間超過2個月，介乎61至1 526天(第4.4段)；
- (b) **需要確保計劃的主辦機構適時提交評估報告** 主辦機構須在有關計劃的活動完結後的3個月內提交評估報告(以及獲贊助的開支項目所涉及的所有報價單／收據／發票的副本)。在2019至2024年期間完成的34項計劃中，有12項(35%)計劃涉及逾期提交評估報告，逾期日數介乎5至447天，平均為59天(第4.5及4.7段)；
- (c) **需要加強審批計劃開支的工作** 在2019至2024年期間完成的34項計劃中，審計署選取了10項(29%)計劃，以審查運輸及物流局對該等計劃所涉開支的審批工作，發現6項計劃的審批工作有可予改善之處，例如：
 - (i) **就採購工作取得的報價單數目不足** 在4項(40%)計劃中，有不符合報價要求的情況；及
 - (ii) **沒有提交獲贊助項目的收據** 有1項最終獲批22萬元贊助款項的計劃，主辦機構只提交了報價記錄，沒有文件證據顯示該主辦機構曾提交任何收據，或運輸及物流局曾要求該機構提交收據(第4.8段)；及

摘要

(d) **評估推廣計劃的成效方面有可予改善之處** 有關在2019至2024年期間完成的34項計劃所提交的評估報告：

- (i) 有2項(6%)計劃沒有提交評估報告；
- (ii) 有21項(62%)計劃的主辦機構沒有在評估報告中，全面匯報所有資料要項(即收集自活動參加者的普遍反應／反饋意見)；及
- (iii) 有21項(62%)計劃的實際參與人數未達預期，其中15項(71%)計劃的評估報告沒有交代參與人數不足的原因(第4.9段)。

未來路向

11. **需要考慮在管制人員報告加入表現指標** 根據《財務通告第2/2017號》，按良好作業方式，管制人員應考慮制訂衡量基金表現的合適準則及匯報準則。運輸及物流局就兩輪增加承擔額(即在2019年增加2億元，以及在2023年再增加2億元)的建議諮詢立法會時，在向經濟發展事務委員會提交的文件中僅提供了現金流量預算數字，但未有提及受惠人數的估算。審計署評估了在2014年的初次核准承擔額下所推行的12項計劃的成效，發現有7項(58%)計劃截至2024年12月31日的受惠總人數，較於2014年對往後5年受惠人數所作的估算為低。運輸及物流局需要考慮在管制人員報告加入表現指標(第5.3至5.6段)。

12. **需要定期檢視培訓基金的使用情況** 2024年，運輸及物流局對培訓基金進行全面檢討，以評估培訓基金的影響和成效。有關顧問公司認為可進一步優化培訓基金下的部分計劃，以改善或維持其效率和成效，並建議採取多項優化措施。審計署認為，運輸及物流局需要定期檢視培訓基金的使用情況和微調其執行細節(第5.15及5.16段)。

審計署的建議

13. 審計署的建議載於本審計報告書的相關部分，本摘要只列出主要建議。審計署**建議**運輸及物流局局長應：

摘要

運輸及物流局和海事處管理的培訓計劃

- (a) 加快處理專業培訓課程及考試費用發還計劃的申請(第2.13(a)段)；
- (b) 調查第3(b)段所述的個案和採取相應的改善措施，以及迅速採取跟進行動，就持續進修基金與專業培訓課程及考試費用發還計劃(航空)同時涵蓋的課程／考試，進行與持續進修基金辦事處比對核實的工作(第2.13(b)及(c)段)；
- (c) 加快推行專業培訓課程及考試費用發還計劃的覆檢機制，以及就加強監管措施制定推行計劃，並將其納入專業培訓課程及考試費用發還計劃(航空)的處理指引(第2.13(e)及(f)段)；
- (d) 提高中六離校生在海運和航空業實習計劃的參與率(第2.23(b)段)；
- (e) 就每名實習生在同一參與計劃的公司實習時，只能獲海運和航空業實習計劃資助一次的新聘用安排，密切監察其執行情況，並評估其成效(第2.23(c)段)；
- (f) 聯同海事處處長：
 - (i) 就海事處人員運用酌情權批准各項航海培訓計劃下的逾期申請，訂明適用情況和相關程序(第2.30(a)段)；
 - (ii) 考慮於資料輸入過程中加入監督檢查，確保各項航海培訓計劃的資料準確(第2.30(b)段)；及
 - (iii) 採取措施，提高航海訓練獎勵計劃其後階段的參與率(第2.30(d)段)；

非政府機構管理人管理的培訓計劃

- (g) 正式明文訂立現有的行政安排，並考慮與6項培訓計劃的相關管理人簽立合約協議(第3.9段)；
- (h) 考慮在與相關管理人簽立的合約協議或諒解備忘錄中，加入／更新維護國家安全的條款(第3.14段)；

摘要

- (i) 採取措施以提高船舶維修訓練獎勵計劃、飛機維修專門課程部分學費退還計劃、海外交流學生資助計劃和航空營運培訓獎勵計劃的參與率(第3.21(a)段)；
- (j) 就海運業的獎學金計劃，加強運輸及物流局對獎學金得獎人就業情況的監察工作，並與管理人跟進就核實得獎人履行就業規定所提出的補救措施(第3.21(b)段)；
- (k) 就航空業的獎學金計劃，確保在收到獎學金得獎人的承諾書後才批准向管理人發放款項，並要求管理人提交所有得獎人的就業資料(第3.21(c)段)；

在培訓基金下推行的推廣措施

- (l) 考慮就審批海運推廣計劃撥款申請的處理時間設定目標(第4.12(a)段)；
- (m) 採取措施，確保主辦機構適時提交已完成計劃的評估報告(第4.12(c)段)；
- (n) 加強對推廣計劃所涉開支的財務管制和審批工作(第4.12(d)段)；
- (o) 確保主辦機構在評估報告中匯報所有資料要項，以及當實際參與人數未達預期時提供箇中原因(第4.12(e)段)；

未來路向

- (p) 考慮在管制人員報告加入表現指標(例如受惠人數)，以量化海運、航空和物流業在人力資源發展所得的效益(第5.7段)；及
- (q) 定期檢視培訓基金的使用情況和微調其執行細節(第5.17段)。

政府的回應

14. 運輸及物流局局長大致同意審計署的建議。

第 1 部分：引言

1.1 本部分闡述這項審查工作的背景，並概述審查目的和範圍。

背景

1.2 根據《2024年施政報告》，香港是全球最繁忙及最具效率的港口之一，國際航運中心發展指數排名全球第四。香港也是國際航空樞紐，航空貨運量超過十年全球第一。中央政府於《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十四個五年規劃和2035年遠景目標綱要》及《粵港澳大灣區發展規劃綱要》亦明確支持香港鞏固國際航空樞紐及國際航運中心的地位。

1.3 運輸及物流局、海事處和民航處表示：

- (a) 香港憑藉作為國際航空樞紐及國際航運中心的優勢，一直都是亞洲區內的重要物流樞紐。結合完善的海陸空運輸網絡，香港在促進區內貨物流通上一直扮演着舉足輕重的角色；
- (b) 香港擁有天然屏障的良港，為世界各地船舶提供方便而安全的碇泊地方，而港口一向是促進香港發展與繁榮的要素；及
- (c) 香港國際機場位處亞洲要衝，因此成為區內的重要轉口中心、乘客往來樞紐和通往中國內地其他城市的門戶。航空業是香港經濟的重要支柱。

海運及空運人才培訓基金

1.4 政府的策略目標是提升香港作為國際航運及航空中心的地位。雖然海運和航空業提供了不少具前景的良好就業機會，但兩個行業仍未能吸引足夠和優秀的新血加入。財政司司長在《2013-14財政年度政府財政預算案》中宣布，為支持本港海運業和航空業的培訓工作，政府會成立培訓基金，以延續和擴展各

項計劃及獎學金(註 1)，並推行其他新措施。海運及空運人才培訓基金(培訓基金)於2014年4月成立，承擔額為1億元，供2014-15至2018-19這5個年度使用，以期：

- (a) 為行業吸引更多新血，擴大人才庫和處理從業員老化的問題；
- (b) 培訓不同專業領域的人員，以滿足行業的人才需求，特別是在提供高增值服務的範疇；及
- (c) 提升行業的整體能力和專業水平，以增強香港作為國際航運和航空中心的競爭力。

2019年，培訓基金的核准承擔額獲增加2億元(即由1億元增至3億元)，以支援現有計劃及措施的持續運作，並推行優化措施和新培訓獎勵計劃，讓其持續運作額外6年至2024-25年度。

1.5 財政司司長在《2023-24財政年度政府財政預算案》中宣布，會為培訓基金的承擔額再增加2億元(即由3億元增至5億元)，以加強物流業人才培訓，推動高端、高增值及智慧物流的發展，並鼓勵業界與大專院校及專業團體合作，吸引更多年輕人入行。再增加的承擔額可支持培訓基金延續現行及優化計劃，並推出新措施，直至2027-28年度。

1.6 運輸及物流局負責為培訓基金提供秘書處支援。該局表示，培訓基金旨在逐步建立一個有活力、多元化和具競爭力的專業及技術人才庫，支持香港於海運、航空和物流業的長遠發展。培訓基金用以延續和提升政府對海運、航空和物流業的人力資源發展及推廣的支援。截至2024年12月31日，培訓基金的承擔總額為5億元，累計開支約為2.34億元(註 2)。

註 1：在海運及空運人才培訓基金於2014年4月成立之前，政府和前香港航運發展局一直與本地大專院校合辦5項航運培訓獎勵及獎學金計劃。香港航運發展局已在2016年重組成為香港海運港口局。

註 2：運輸及物流局表示，在該2.34億元中，有2.23億元是已發放予受惠人的款項，而1,100萬元是向智慧及綠色物流專業培訓計劃和物流推廣資助計劃的非政府機構管理人預先發放的款項，該等款項會稍後經管理人發放。

監管及覆檢機制

1.7 培訓基金秘書處通過政府、業界及院校三方合作的方式，落實個別計劃的執行細節。下列各方負責就各項計劃的管理工作提供意見，並監察該等計劃的推行情況：

- (a) **海運業** 人力資源發展委員會(註 3)設於香港海運港口局之下(註 4)，負責海運相關計劃。人力資源發展委員會下設有：
 - (i) 海事服務人力資源督導小組(督導小組)，負責監察培訓基金下與海運服務相關的大專生獎學金和獎勵計劃的推行情況，並提供意見；及
 - (ii) 2個工作小組，負責監督1項獎勵計劃的推行情況，該計劃鼓勵專業機構就指定專業提供見習培訓機會；
- (b) **航空業** 人力培訓三方專責小組(航空)(三方專責小組——註 5)負責航空相關計劃；及

註 3： 人力資源發展委員會設於香港海運港口局之下，其職權範圍如下：

- (a) 因應海運及港口業的人手供求情況，制訂人力資源策略、措施及方案，以支持本港的海運及港口發展；
- (b) 督導及進行與海運業人力資源發展相關的研究和調查；
- (c) 監督培訓基金下的計劃的落實情況並提供意見；及
- (d) 推行香港海運港口局議定，與上述(a)、(b)或(c)項相關的工作。

人力資源發展委員會由1名非官方個人成員擔任主席，成員包括海事處和投資推廣署的代表、6名其他非官方個人成員、6名機構成員和3名增補成員。增補成員由香港海運港口局主席按需要予以委任，以就香港海運港口局現任成員涵蓋不足的範疇，吸納具備相關專業知識的業界人士，並擴闊網絡，讓業界更有效地參與有關工作。

註 4： 2016年4月，政府透過整合香港航運發展局和香港港口發展局，成立香港海運港口局。香港海運港口局是高層次的平台，就香港海運及港口業的發展方針和政策提出策略指引。該局由運輸及物流局局長擔任主席，成員包括運輸及物流局常任秘書長、海事處處長、投資推廣署署長、14名非官方個人成員和8名機構成員。

註 5： 三方專責小組於2014年成立，是由政府、業界持份者和院校的代表組成的專責委員會，負責監察和檢討航空業相關措施的推行情況。專責小組的當然成員為1名運輸及物流局副秘書長和民航處處長。

- (c) **物流業** 香港物流發展局(註 6)負責物流業相關計劃。

1.8 每項計劃都有其本身的目標、程序指引、批准申請準則、匯報及審計規定和發放資助的訂明安排。人力資源發展委員會和三方專責小組的成員亦獲邀參加與相關大專院校聯合組成的遴選小組，為相關獎學金計劃的申請人進行面試。

1.9 運輸及物流局表示，該局會定期檢視培訓基金的使用情況，並按實際運作情況和申請人、課程提供者和業界人士的反饋意見，對執行細節作出微調。該局或會視乎情況優化現行計劃，以及推出新措施和計劃。

培訓計劃的管理

1.10 培訓基金自成立以來，一直為相關學科的學生和相關行業從業員的各項訓練獎勵、津貼及獎學金計劃提供財政支援。截至2024年12月31日，在培訓基金下運作的20項計劃(註 7)如下：

- (a) **獎勵計劃** 有關計劃包括航海訓練獎勵計劃、船舶維修訓練獎勵計劃、本地船舶業訓練獎勵計劃、本地船舶能力提升計劃和航空營運培訓獎勵計劃。各項獎勵計劃的涵蓋範圍撮述於附錄A；
- (b) **獎學金計劃** 有關計劃包括香港航運及物流獎學金計劃、香港大學——大連海事大學學術合作計劃、香港海事法律獎學金計劃、香港航空獎學金計劃、香港大學——上海海事大學學術合作計劃、海事法律獎學金計劃和香港航海及海運獎學金計劃。各項獎學金計劃的涵蓋範圍撮述於附錄B；

註 6：香港物流發展局於2001年12月成立，為政府和物流業界持份者提供平台，就制定措施以推動香港物流業的發展提供意見。該局由運輸及物流局局長擔任主席，成員包括運輸及物流局常任秘書長、來自發展局、教育局、商務及經濟發展局、政制及內地事務局、勞工及福利局、環境及生態局、創新科技及工業局和香港海關的代表，以及13名非官方個人成員和12名機構成員。

註 7：在 20 項計劃中，包括 2 項自 2020 年起已暫停的計劃，即香港海事法律獎學金計劃和海事法律獎學金計劃。

- (c) **課程／考試費用發還計劃** 有關計劃包括專業培訓課程及考試費用發還計劃、飛機維修專門課程部分學費退還計劃和智慧及綠色物流專業培訓計劃。各項計劃的涵蓋範圍撮述於附錄C；及
- (d) **其他培訓和實習計劃** 有關計劃包括海運和航空業實習計劃、海外交流學生資助計劃、海事培訓支援計劃、海事人才培訓資助計劃——法律和現代物流實習計劃(註 8)。各項計劃的涵蓋範圍撮述於附錄D。

1.11 在各項計劃中，運輸及物流局和海事處分別管理4項和3項計劃，其餘13項計劃則由13個非政府機構管理人管理。各項培訓計劃在2014年4月1日至2024年12月31日期間的推行情況載於附錄E。

在培訓基金下推行的推廣措施

1.12 運輸及物流局表示，增加公眾對業界的認識，對海運、航空和物流這3個行業的發展十分重要。因此，培訓基金的部分款項會用作支援業界向年輕一代和公眾進行的推廣工作。該局在這方面的工作如下：

- (a) **海運推廣計劃撥款** 運輸及物流局於2014年推出海運推廣計劃撥款，以支援與海運業相關的機構或專業團體籌辦以年輕一代和公眾為對象的推廣及外展活動；及
- (b) **為航空和物流業推出的推廣措施** 2024年1月，運輸及物流局為航空和物流業推出兩項推廣措施，即：
 - (i) **航空業推廣活動資助計劃** 計劃旨在資助本地航空業相關機構或學術機構舉辦活動推廣航空業，以提高大眾對航空業的認識及興趣，並吸引人才加入航空業；及
 - (ii) **物流推廣資助計劃** 計劃旨在支持和鼓勵本地機構和專業團體舉辦以現代及智慧物流為主題的推廣項目。

註 8：該計劃(前稱物流與供應鏈管理暑期實習計劃)由香港物流發展局推行，自2023年起獲培訓基金資助。

1.13 運輸及物流局聯同海事處參與部分教育及職業博覽，宣傳海運業(包括遠洋船舶業及本地船舶業)的就業前景、就業機會及晉升階梯。香港機場管理局亦舉辦年度職業博覽，推廣航空業的就業機會，並支援行業的人力資源發展。

近期發展

1.14 《現代物流發展行動綱領》 2023年10月，運輸及物流局公布《現代物流發展行動綱領》，以制定策略和行動措施，滿足物流業的短、中和長期發展需要，推動香港物流業的可持續及高質量發展。《行動綱領》的建議行動包括運用培訓基金支援行業協會／培訓機構，為從業員提供現代及智慧物流和綠色可持續物流的培訓。

1.15 《海運及港口發展策略行動綱領》 2023年12月，運輸及物流局公布《海運及港口發展策略行動綱領》，以制定策略和行動措施，支持香港海運及港口業的持續發展需要，提升業界的長遠競爭力。《行動綱領》的建議包括在2024年完成全面檢討培訓基金的工作，以評估培訓基金在吸引人才和促進業內人力資源發展方面的影響和成效。《2024-25財政年度政府財政預算案》宣布，運輸及物流局會在2024年就海運和航空業全面檢討培訓基金。人力資源發展委員會和三方專責小組分別在2024年12月和2025年1月通過由顧問公司擬備的檢討報告。

運輸及物流局的負責分科

1.16 運輸及物流局轄下負責培訓基金秘書處工作的科組如下：

- (a) **港口發展組及人力資源分組** 截至2024年12月31日，第五分科下的港口發展組及人力資源分組分別有8名人員(包括6名公務員和2名合約人員)和2名合約人員負責管理海運相關和航空相關的計劃；
- (b) **民航運輸及機場發展組** 截至2024年12月31日，第四分科下的民航運輸及機場發展組有6名人員(包括2名公務員和4名合約人員——註 9)負責管理航空相關的計劃；及

註 9：運輸及物流局表示，在6名人員中，2名公務員和1名合約人員非全職負責監督培訓基金下的各項計劃。

- (c) **物流業支援專責組** 截至2024年12月31日，第五分科下的物流業支援專責組有5名合約人員負責管理物流相關的計劃。

運輸及物流局截至2024年12月31日的組織架構圖(摘錄)載於附錄F。該局表示，為培訓基金提供支援所涉的行政費用由該局的整體撥款承擔，故未能提供所涉開支的分項數字。

審查工作

1.17 2024年11月，審計署就培訓基金的管理工作進行審查。審查工作集中於下列範疇：

- (a) 運輸及物流局和海事處管理的培訓計劃(第2部分)；
- (b) 非政府機構管理人管理的培訓計劃(第3部分)；
- (c) 在培訓基金下推行的推廣措施(第4部分)；及
- (d) 未來路向(第5部分)。

審計署發現上述範疇有可予改善之處，並就相關事宜提出多項建議。

政府的整體回應

1.18 運輸及物流局局長大致同意審計署的改善建議，並表示該局會與各相關政府部門和非政府機構管理人緊密合作，全力落實相關建議。

鳴謝

1.19 在審查工作期間，運輸及物流局和海事處的人員充分合作，審計署謹此致謝。

第 2 部分：運輸及物流局和海事處管理的培訓計劃

2.1 本部分探討運輸及物流局和海事處對培訓計劃的管理工作，審查工作集中於下列範疇：

- (a) 專業培訓課程及考試費用發還計劃的管理(第2.3至2.14段)；
- (b) 海運和航空業實習計劃的管理(第2.15至2.24段)；及
- (c) 航海培訓計劃的管理(第2.25至2.31段)。

2.2 運輸及物流局負責管理專業培訓課程及考試費用發還計劃、海運和航空業實習計劃、海事人才培訓資助計劃——法律和現代物流實習計劃。截至2024年12月31日，上述計劃的實際開支分別約為3,800萬元、5,200萬元、80萬元和200萬元。海事處負責管理3項航海培訓計劃，即航海訓練獎勵計劃、本地船舶業訓練獎勵計劃和本地船舶能力提升計劃。截至2024年12月31日，這3項航海培訓計劃的實際開支分別約為3,100萬元、600萬元和700萬元(見附錄E)。鑑於海事人才培訓資助計劃——法律和現代物流實習計劃所涉的款額較少，審計署會集中審查其餘5項計劃的管理工作。

專業培訓課程及考試費用發還計劃的管理

2.3 專業培訓課程及考試費用發還計劃於2014年推出，旨在鼓勵海運和航空業的在職從業員在相關行業持續發展，並參加專業考試以提升其專業資格及技能。申請人完成經核准的課程或通過經核准的考試後，如申請人沒有就相關課程／考試獲得任何其他補助或資助，將可獲發還80%的費用。每名人士可就多於1項課程／考試申請發還費用，累計上限為18,000元。提交申請的限期為完成課程或通過考試後的4個月內。過去多年，專業培訓課程及考試費用發還計劃有以下2項主要的優化措施：

- (a) 每名申請人可獲發還費用上限由18,000元提高至30,000元。有關措施在航空業和海運業的生效日期分別為2021年4月1日和2021年9月1日；及

- (b) 計劃的涵蓋範圍擴展至將投身相關行業的人士，即申請人在提交申請時必須受僱於相關行業。有關措施在航空業和海運業的生效日期分別為2020年9月1日和2021年9月1日。

表一載列專業培訓課程及考試費用發還計劃在2019-20至2024-25年度(截至2024年12月)期間的實際開支。

表一

專業培訓課程及考試費用發還計劃的實際開支
(2019-20至2024-25年度(截至2024年12月))

行業	2019-20 年度	2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度 (截至 2024年 12月)	總計
	(千元)						
海運	1,986	2,843	2,854	2,358	3,172	1,772	14,985
航空	637	2,424	1,997	2,802	2,578	2,063	12,501
總計	2,623	5,267	4,851	5,160	5,750	3,835	27,486

資料來源：運輸及物流局的記錄

需要改善處理申請的工作

2.4 根據運輸及物流局就專業培訓課程及考試費用發還計劃所訂的處理申請指引，審批人員應：

- (a) 在接獲申請的14個曆日內，向申請人發出認收信函。該信說明如所需資料齊備，運輸及物流局會在約6星期內通知申請人其申請結果(即由接獲申請起計8星期)；

- (b) 在發出認收信函的14個曆日內，要求申請人補交尚欠的證明文件及／或所需的補充資料。該局會發出通知信，說明如向申請人發出2次要求提交補充資料的催辦函後(即在發出要求補交尚欠證明文件的電郵後7星期)，仍未收到申請人的回覆，便不會進一步處理其申請；及
- (c) 在發出認收信函起計的28個曆日內，或在最後一次通訊起計的14個曆日內(視乎何者適用)，完成審批工作。

2.5 審計署分析了在2019-20至2024-25年度(截至2024年12月)期間接獲和處理的9 142宗(5 528宗為海運業和3 614宗為航空業)申請，留意到(見表二)：

- (a) 在海運業方面，有905宗(佔5 528宗的16%)申請的處理時間逾8星期(最長者達201天(註 10))，當中並沒有涉及要求申請人提交補充資料。在航空業方面，有601宗(佔3 614宗的17%)申請的處理時間逾8星期(最長者達273天)，當中並沒有涉及要求申請人提交補充資料。運輸及物流局表示，由於在2020至2022年期間因應2019冠狀病毒病疫情長時間採取在家工作安排，故此在該段期間的申請的處理時間較一般為長。儘管如此，在海運業的申請中，有118宗(佔5 528宗的2.1%或佔905宗的13%)是在2023年及2024年接獲，而在航空業的申請中，則有3宗(佔3 614宗的0.08%或佔601宗的0.5%)是在2023年及2024年接獲；及
- (b) 海運業和航空業的申請分別有239宗(佔5 528宗的4%)和211宗(佔3 614宗的6%)被拒，主要原因包括在完成課程或通過考試後的4個月限期過後才提交申請，以及申請涉及不屬經核准名單上的課程／考試。

審計署認為，運輸及物流局需要加快處理申請，並加強專業培訓課程及考試費用發還計劃的推廣工作，以提升申請人對該計劃相關規定的認識。

註 10：除非另有說明，否則本報告書所指的日數全為曆日。

運輸及物流局和海事處管理的培訓計劃

表二

所接獲和處理的專業培訓課程及考試費用發還計劃申請宗數
(2019-20至2024-25年度(截至2024年12月))

狀況	2019-20 年度	2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度 (截至 2024年 12月)	整體
海運業							
獲批	1 056 (96%)	662 (94%)	1 131 (96%)	830 (97%)	891 (94%)	719 (97%)	5 289 (96%)
被拒	44 (4%)	42 (6%)	53 (4%)	27 (3%)	52 (6%)	21 (3%)	239 (4%)
總計	1 100	704	1 184	857	943	740	5 528
航空業							
獲批	576 (97%)	671 (95%)	640 (97%)	695 (95%)	475 (95%)	346 (83%)	3 403 (94%)
被拒	20 (3%)	35 (5%)	23 (3%)	39 (5%)	24 (5%)	70 (17%) (註)	211 (6%)
總計	596	706	663	734	499	416	3 614

資料來源：審計署對運輸及物流局記錄的分析

註：在70宗申請中，有57宗是由12名申請人就同一課程(涉及不同單元)所提交的發還學費申請，全部都是在規定的4個月限期過後才提交，因此被拒。

需要採取改善措施以防雙重資助

2.6 申請人須在申請表格上聲明，其從未就相關課程／考試獲得任何其他補助或資助，並承諾會應政府要求歸還多收的款項。審計署的審查發現：

- (a) **海運業** “三級甲板高級船員適任證書考試”自2014年4月起被納入專業培訓課程及考試費用發還計劃下的經核准名單，而航海訓練獎勵計劃第一階段(見附錄A第1項)亦涵蓋該考試。審計署分析了專業培訓課程及考試費用發還計劃和航海訓練獎勵計劃在2019-20至

2024-25年度(截至2024年12月)期間的資料，發現了1宗個案宜作進一步調查。儘管該個案的申請人已通過考試，並於2021年10月經航海訓練獎勵計劃第一階段獲全數發還4,550元考試費，該申請人也於2022年12月就同一考試向專業培訓課程及考試費用發還計劃提交申請(註 11)，其後於2023年10月獲發還3,640元(即80%的考試費)；及

- (b) **航空業** 舉辦課程／考試的機構需要申報有關課程／考試是否已被納入其他公帑資助的計劃(例如持續進修基金)。運輸及物流局表示，該局在2022年6月獲得三方專責小組批准後，擬就持續進修基金與專業培訓課程及考試費用發還計劃(航空)同時涵蓋的課程／考試，尋求持續進修基金辦事處協助比對核實有關申請。審計署的審查發現，截至2024年12月，持續進修基金與專業培訓課程及考試費用發還計劃(航空)同時涵蓋9項課程(註 12)。在2022年6月至2024年12月期間，就該9項課程提交的申請共有58宗獲批(涉及7項課程)，而申請人獲發還的費用總額為470,080元。然而，自2022年6月獲得三方專責小組批准後，截至2024年12月，運輸及物流局並未進行與持續進修基金辦事處比對核實的工作。

審計署認為，運輸及物流局需要調查(a)項所述的個案和採取相應的改善措施，並迅速採取跟進行動，就持續進修基金與專業培訓課程及考試費用發還計劃(航空)同時涵蓋的課程／考試，進行與持續進修基金辦事處比對核實的工作。

註 11：運輸及物流局表示，該申請人於2021年8月通過考試，並在16個月後才提交申請，但其申請仍然獲批，原因是專業培訓課程及考試費用發還計劃推行了應對2019冠狀病毒病疫情的支援措施(即申請人如在2019冠狀病毒病疫情期間的2020年3月1日或之後離任相關行業的工作，及後於2023年3月31日或之前重新受聘於相關行業，其申請可獲接納)。該申請人於2022年12月重新受聘於海運業的工作。

註 12：運輸及物流局表示，在海運業方面，該局在過去3年定期進行識別專業培訓課程及考試費用發還計劃(海運)和持續進修基金同時涵蓋的課程的工作，結果發現兩者沒有同時涵蓋的課程／考試。由2023年8月起，該局採取了額外的保障措施，要求所有舉辦課程的機構在申請把其課程納入專業培訓課程及考試費用發還計劃的經核准名單時，須說明有關課程是否亦獲其他計劃資助。

需要查明接獲涉及部分經核准的課程／考試的申請宗數偏低的原因

2.7 舉辦課程／考試的機構須申請把其課程／考試納入專業培訓課程及考試費用發還計劃的經核准名單。海運業的新申請由海事處和督導小組(見第1.7(a)(i)段)按照一套評審準則審批，而航空業的新申請則由民航處和香港機場管理局按另一套評審準則審批。截至2024年12月31日，經核准的課程／考試共有469項，當中的175項和294項分別與海運業和航空業相關。

2.8 審計署分析了截至2024年12月31日載列469項經核准課程／考試的名單，以及在2019-20至2024-25年度(截至2024年12月)期間接獲的申請記錄(見表三)，發現接獲涉及各項經核准課程／考試的申請宗數各有不同，詳情如下：

- (a) 有226項(48%)經核准課程／考試並沒有接獲相關申請；及
- (b) 有122項(26%)經核准課程／考試只接獲10宗或以下的相關申請。

審計署認為，專業培訓課程及考試費用發還計劃下所有經核准的課程／考試在獲准納入名單時，均被認為與行業相關和適合相關從業員報讀或報考，運輸及物流局需要查明接獲涉及部分經核准的課程／考試的申請宗數偏低的原因。

運輸及物流局和海事處管理的培訓計劃

表三

接獲涉及專業培訓課程及考試費用發還計劃下經核准的課程／考試的申請宗數
(2019-20至2024-25年度(截至2024年12月))

接獲的申請宗數	經核准的課程／考試數目				
	海運業		航空業		總計
	課程	考試	課程	考試	
沒有	51	2	169	4	226
1 至 10宗	41	7	73	1	122
11 至 50宗	38	3	27	0	68
51 至 100宗	10	5	8	0	23
101 至 150宗	7	1	5	0	13
151 至 200宗	1	0	2	0	3
201 至 300宗	4	1	3	0	8
301 至 400宗	1	0	0	1	2
多於400宗	2	1	0	1	4
總計	155	20	287	7	469

資料來源：審計署對運輸及物流局記錄的分析

需要推行覆檢機制和加強監管措施

2.9 覆檢機制 在舉辦課程／考試機構的申請表中訂明，核准課程／考試須按機制定期覆檢。運輸及物流局可就覆檢核准課程／考試時發現的任何異常情況，採取其認為必需的行動。審計署審查了運輸及物流局的記錄，發現：

- (a) **海運業** 督導小組主席在2021年11月的會議上，提議應考慮就課程的學員人數設定基準，藉以決定經核准課程應否保留在名單上，並提議稍後再討論該方案。2024年7月，運輸及物流局向督導小組表示，該局正探討把3年間零學員的課程，從經核准名單中剔除。2024年12月，運輸及物流局建議要求舉辦課程／考試的機構定期(即每3年)覆檢其舉辦課程／考試的內容，以及把過時或長期未有開辦的課程／考試從經核准的課程／考試名單中剔除；及

- (b) **航空業** 隨着三方專責小組通過數項加強監管措施(見第2.11段)，由2022年6月起，所有核准課程／考試的有效期為3年，並須在有效期屆滿前作續期覆檢，以了解其質素。至於在2022年6月前已核准的課程／考試，運輸及物流局擬把該等課程／考試分5批(每批約50項課程／考試)進行續期覆檢，首批和最後一批覆檢分別訂於2024年7月和2025年7月完成。然而，截至2024年12月31日，基於運作上的限制，首批課程／考試的續期覆檢工作尚未完成。審計署也留意到，在2022年6月實施3年有效期後首批獲核准的共18項課程／考試，其有效期即將於2025年6月屆滿。

2.10 另一方面，在專業培訓課程及考試費用發還計劃下有部分經核准課程／考試涉及大筆的獲批款額。審計署分析了在2019-20至2024-25年度(截至2024年12月)期間所接獲的申請的獲批款額，發現在海運業和航空業的獲批款額中最高的首5項經核准課程／考試所涉的獲批款額，分別佔同期獲批款額總數的49%和36%(見表四)。該等課程／考試或應優先作定期覆檢，確保其內容最新和切合行業發展需要。在考慮個別課程／考試所涉的獲批款額後，審計署認為運輸及物流局需要加快推行覆檢機制，以期記錄專業培訓課程及考試費用發還計劃下經核准課程／考試的質素，並聚焦於2022年6月後獲核准而有效期即將屆滿的航空業課程／考試。

表四

專業培訓課程及考試費用發還計劃下經核准課程／考試的獲批款額
(2019-20至2024-25年度(截至2024年12月))

個別行業的 經核准 課程／考試	海運業		航空業	
	獲批款額 (千元)	佔獲批款額總 數的百分率	獲批款額 (千元)	佔獲批款額總 數的百分率
A	2,032	14%	1,264	10%
B	1,498	10%	1,225	10%
C	1,364	10%	811	7%
D	1,128	8%	583	5%
E	1,007	7%	551	4%
小計	7,029	49%	4,434	36%
其他	7,321	51%	8,027	64%
總計	14,350	100%	12,461	100%

資料來源： 審計署對運輸及物流局記錄的分析

2.11 **加強監管措施** 在航空業方面，除了推行覆檢機制外，審計署留意到，三方專責小組亦通過了數項由2022年6月起生效的加強監管措施，當中包括：

- (a) 每季與舉辦課程／考試的機構進行比對核實工作；
- (b) 進行實地視察和突擊巡查；及
- (c) 每年更新課程／考試的資料及材料。

然而，審計署留意到，截至2024年12月31日，上述大部分加強監管措施仍未推行。

2.12 運輸及物流局在2025年3月回應審計署的查詢時表示，儘管第2.11段所述的加強監管措施仍未以指引的方式體現，但專業培訓課程及考試費用發還計劃已採取了防止濫用的保障和監管措施：

- (a) 個案負責人員會比對核實申請表和由舉辦課程／考試的機構所簽發的費用收據及證明文件的真偽，查找是否有異常之處；
- (b) 推行電子提交平台(見第5.9段)，可讓個案負責人員監察趨勢和識別異常情況，確保制度穩健可靠；及
- (c) 申請人須作出聲明，包括申請人從未就相關經核准的課程／考試獲得任何其他補助或資助。值得注意的是，作出虛假聲明屬刑事罪行。

審計署認為，運輸及物流局需要就加強監管措施制定推行計劃，並將其納入專業培訓課程及考試費用發還計劃(航空)的處理指引。

審計署的建議

2.13 審計署建議運輸及物流局局長應：

- (a) 加快處理申請，並加強專業培訓課程及考試費用發還計劃的推廣工作，以提升申請人對該計劃相關規定的認識；
- (b) 調查第2.6(a)段所述的個案和採取相應的改善措施；
- (c) 迅速採取跟進行動，就持續進修基金與專業培訓課程及考試費用發還計劃(航空)同時涵蓋的課程／考試，進行與持續進修基金辦事處比對核實的工作；
- (d) 查明專業培訓課程及考試費用發還計劃下接獲涉及部分經核准的課程／考試的申請宗數偏低的原因；
- (e) 加快推行覆檢機制，以期記錄專業培訓課程及考試費用發還計劃下經核准課程／考試的質素，並聚焦於2022年6月後獲核准而有效期即將屆滿的航空業課程／考試；及

- (f) 就加強監管措施制定推行計劃，並將其納入專業培訓課程及考試費用發還計劃(航空)的處理指引。

政府的回應

2.14 運輸及物流局局長大致同意審計署的建議，並表示：

- (a) 隨着電子申請系統(見第5.9段)於2025年3月20日推出，處理申請的效率和準確度將可獲改善，並會改善專業培訓課程及考試費用發還計劃的發還費用申請表格，令申請人全面認識該計劃的相關規定；
- (b) 培訓基金秘書處已完成就第2.6(a)段所述的個案所作的調查和更新專業培訓課程及考試費用發還計劃的處理申請指引，並加強培訓基金下各計劃之間的比對核實工作，以防止雙重資助；
- (c) 就持續進修基金與專業培訓課程及考試費用發還計劃(航空)同時涵蓋的課程／考試，培訓基金秘書處於2025年3月獲持續進修基金辦事處確認，並沒有發現雙重資助的個案。運輸及物流局日後會先與持續進修基金辦事處核實所有相關申請才發放款項；
- (d) 儘管在評審應否把課程／考試納入專業培訓課程及考試費用發還計劃時，其受歡迎程度不應作為決定因素，該計劃新推出的覆檢機制將有助培訓基金秘書處與舉辦課程／考試的機構查明個別課程／考試所涉的申請宗數偏低的原因，並確保該計劃下的課程／考試仍與海運和航空業的專業發展息息相關；及
- (e) 培訓基金秘書處會與三方專責小組協商，就專業培訓課程及考試費用發還計劃(航空)的覆檢機制和加強監管措施作出微調，並制定推行計劃，以及按情況將其納入內部處理指引。

海運和航空業實習計劃的管理

2.15 海運和航空業實習計劃於2014年推行，讓學生及早了解海運和航空業的多元化就業機會，鼓勵他們在畢業後投身該兩個行業。在該計劃下，海運和航空業界的公司獲邀為學生提供實習職位，對象為可在本港合法受僱的香港居民，並正是：

- (a) 在本地院校修讀任何學士學位或副學位課程的全日制本地學生(包括準畢業生)；或
- (b) 在海外或中國內地院校修讀任何學士學位或副學位課程的全日制學生(包括準畢業生)；或
- (c) 中六離校生。

實習須為期最少4星期(即28天)，並為實習生提供有意義和有裨益的實習經驗。培訓基金會資助實習生在實習期的每月酬金的75%或7,000元(以較低者為準)，上限為3個月。表五載列海運和航空業實習計劃在2019-20至2024-25年度(截至2024年12月)期間的實際開支。

表五

海運和航空業實習計劃的實際開支
(2019-20至2024-25年度(截至2024年12月))

行業	2019-20 年度	2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度 (截至 2024年 12月)	總計
	(千元)						
海運	2,477	1,776	2,915	3,295	2,041	2,211	14,715
航空	4,500	2,103	1,923	3,547	3,176	390 (註)	15,639
總計	6,977	3,879	4,838	6,842	5,217	2,601	30,354

資料來源：運輸及物流局的記錄

註：運輸及物流局表示，由於負責為海運和航空業實習計劃(航空)輸入資料和審批申請的前線人員辭職，相關發還款項申請的處理時間亦較以往長，導致截至2024年12月31日仍有若干發還款項申請尚待處理。所有積壓的申請已於2025年3月中前完成處理，並已向參與計劃的公司發還約482萬元。

附註：培訓基金秘書處負責為海運和航空業實習計劃定期舉辦推廣活動。有關實際開支不包括雞尾酒會、租用旅遊巴士、印刷費等雜項開支。該段期間的雜項開支約為46萬元。

運輸及物流局和海事處管理的培訓計劃

2.16 預期有意的公司通常於每年2月獲邀參與海運和航空業實習計劃。這些公司須向運輸及物流局登記其擬提供的實習職位數目，並提供有關工作職務、每月薪金，以及對擬招聘的實習生的特定要求等資料。運輸及物流局會把成功登記的實習職位資料上載至海運和航空業實習計劃網頁，並向本地院校，尤其是本地大學提供有關資料。學生須直接向參與計劃的公司提交申請。參與計劃的公司會自行進行招聘工作，甄選和聘用合資格和合適的實習生。儘管運輸及物流局鼓勵有關公司盡用所登記的實習職位，實際聘用的實習生人數則由相關公司自行決定。參與計劃的公司須在實習期結束後的60天內，向運輸及物流局提交發還酬金的申請。

2.17 表六載列在2019至2024年參與海運和航空業實習計劃的公司數目。同期的實習職位使用率介乎45%至70%(見表七)。運輸及物流局表示，部分公司未能成功聘用實習生的主要原因包括申請人數不足，以及在甄選過程中未能覓得合適人選。

表六

參與海運和航空業實習計劃的公司數目
(2019至2024年)

年份	海運業			航空業		
	有提供實習職位	有聘用實習生	獲批發還酬金申請	有提供實習職位	有聘用實習生	獲批發還酬金申請
2019	52	38	37	25	24	23
2020	41	34	33	23	20	19
2021	55	47	46	24	19	19
2022	55	50	47	22	19	19
2023	49	37	36	30	24	23
2024	45	38	37	28	23	22

資料來源：審計署對運輸及物流局記錄的分析

表七

海運和航空業實習計劃的實習生人數
(2019至2024年)

年份	海運業			航空業		
	提供的實習職位數目	接受聘用	獲批發還酬金申請 (實習職位使用率)	提供的實習職位數目	接受聘用	獲批發還酬金申請 (實習職位使用率)
2019	296	176	174 (59%)	589	366	354 (60%)
2020	195	120	115 (59%)	284	200	191 (67%)
2021	281	201	196 (70%)	293	171	168 (57%)
2022	340	214	206 (61%)	452	298	270 (60%)
2023	320	150	146 (46%)	591	326	264 (45%)
2024	274	157	143 (52%)	598	387	351 (59%)

資料來源：審計署對運輸及物流局記錄的分析

需要改善發布實習計劃資訊的工作

2.18 儘管參與計劃的公司需要在實習期開始前向運輸及物流局匯報所聘用的實習生資料，但參與計劃的公司無須就每名實習生說明其職位和職務。審計署審查了運輸及物流局網站的海運和航空業實習計劃網頁所刊載截至2024年12月的實習職位表，留意到當中海運業的所有實習職位均列明為“接受申請直至職位獲填補為止”，而在航空業的598個實習職位中，有412個(69%)職位的截止申請日期已過。運輸及物流局表示，該局的用意是在網站展示所有實習職位的資訊，以供參閱。審計署認為，運輸及物流局需要考慮改善實習職位表的陳述方式，顯示可供申請的實習職位，以期方便學生申請海運和航空業實習計劃下的實習職位。

需要提高中六離校生的參與率

2.19 在海運和航空業實習計劃下，航空業及海運業的申請資格分別於2017年和2023年擴展至中六離校生。運輸及物流局表示：

- (a) 在海運業方面，擴展海運和航空業實習計劃有助政府與僱主及行業協會合作，進一步加強中學生的生涯規劃教育。此舉亦有助支援海運業的人力資源發展(例如本地船舶業或船舶維修業的體力勞動工作，或海運業相關公司的後勤文書支援工作)；及
- (b) 在航空業方面，香港國際機場於2017年約有22%的員工從事體力勞動及／或低技術工作，這些職位／服務是支援機場運作的骨幹，但面臨招聘困難。擴展海運和航空業實習計劃的申請資格至中六離校生，可善用這批潛在的勞動力。

2.20 審計署分析了運輸及物流局的獲批發還酬金申請記錄，發現：

- (a) 在海運業方面，在2023年和2024年獲批的發還酬金申請所涉的289名實習生中，只有7名(2%)是中六離校生；及
- (b) 在航空業方面，在2020至2023年期間獲批的發還酬金申請所涉的893名實習生中，只有8名(1%)是中六離校生。

審計署認為，運輸及物流局需要提高中六離校生在海運和航空業實習計劃的參與率，以期讓他們及早了解海運及航空業。

需要加強監察聘用實習生的情況

2.21 **實習生重覆在相同的公司工作** 審計署分析了運輸及物流局的獲批發還酬金申請記錄，發現：

- (a) **海運業** 在2020至2024年期間有785名學生(涉及806個實習職位)獲聘為實習生，其中8名(1%)學生獲同一間參與計劃的公司聘用為實習生多於1次，當中：

- (i) 6名學生連續2年獲同一間參與計劃的公司聘用為實習生；
 - (ii) 1名學生在1年內獲同一間參與計劃的公司聘用2次(即2023年7月至8月和2023年12月至2024年1月)；及
 - (iii) 1名學生在2年內獲同一間參與計劃的公司聘用3次(即2023年6月至8月、2023年11月至2024年1月，以及2024年9月至10月)；及
- (b) **航空業** 在2020至2023年期間有870名學生(涉及893個實習職位)獲聘為實習生，其中3名(0.3%)學生獲同一間參與計劃的公司聘用多於1次。在該3名學生中，2名學生連續2年獲同一間參與計劃的公司聘用為實習生，1名學生曾於2020年和2022年獲同一間參與計劃的公司聘用。

鑑於海運和航空業實習計劃的宗旨是讓學生及早了解海運和航空業所提供的多元化就業機會，實習生重覆在相同的公司工作，或與該宗旨不符。此外，實習生在同一年內獲同一間參與計劃的公司聘用多於一次，這或許是每項實習工作的資助期上限為3個月的規定存有漏洞。運輸及物流局在2025年3月回應審計署的查詢時表示，在2024年之前，海運業相關的公司每年有兩輪申請以登記實習職位，而相應的截止申請日期分別約在5月和12月。該局在2024年才全年接受登記職位的申請。在第2.21(a)段所述的個案情況符合以往的安排。該局已檢討有關的安排，並於2025年就海運和航空業實習計劃施加新的聘用安排，即同一名學生在同一參與計劃的公司實習時，只能獲培訓基金資助一次。審計署認為，運輸及物流局需要密切監察新聘用安排的執行情況，並評估其成效。

需要加強監察參與計劃的公司為實習生安排的工作體驗

2.22 參與計劃的公司登記實習職位時，須訂明所涉的工作職務(見第2.16段)，但無須就每名聘用的實習生說明其職位／職務(見第2.18段)。就此，實習生在完成實習工作後，會獲邀填寫評估報告表和給予反饋意見。審計署的審查發現：

- (a) 儘管評估報告表訂明其應由實習生以電郵或傳真方式直接送交運輸及物流局，但參與計劃的公司提交發還酬金申請時，卻須提交由所有實習生所填的評估報告表(並須把各實習生的評估報告表整合為1份試算表)；及

- (b) 根據2019至2024年期間涉及海運業的評估報告表摘要和2019至2023年期間涉及航空業的評估報告表摘要，實習生提出了一些負面意見，例如：
 - (i) 關於“我在該計劃下的實習體驗既有意義又充實”的陳述，海運業和航空業均有1%的反饋意見選擇了“非常不同意”或“不同意”；及
 - (ii) 關於“公司在實習期內給予我充足的輔導和指引”的陳述，海運業和航空業均有1%的反饋意見選擇了“非常不同意”或“不同意”。

審計署認為，運輸及物流局需要確保客觀地收集評估報告表的結果，以及留意海運和航空業實習計劃實習生給予負面意見的數目和百分率，按需要調查背後原因和採取跟進行動。

審計署的建議

2.23 審計署建議運輸及物流局局長應：

- (a) 考慮改善實習職位表的陳述方式，顯示可供申請的實習職位，以期方便學生申請海運和航空業實習計劃下的實習職位；
- (b) 提高中六離校生在海運和航空業實習計劃的參與率，以期讓他們及早了解海運及航空業；
- (c) 就每名實習生在同一參與計劃的公司實習時，只能獲海運和航空業實習計劃資助一次的新聘用安排，密切監察其執行情況，並評估其成效；及
- (d) 確保客觀地收集評估報告表的結果，以及留意海運和航空業實習計劃實習生給予負面意見的數目和百分率，按需要調查背後原因和採取跟進行動。

政府的回應

2.24 運輸及物流局局長大致同意審計署的建議，並表示培訓基金秘書處：

- (a) 會探討以更方便使用者方式顯示實習職位的資料，讓有意申請的學生掌握可供申請的實習職位的最新資料；
- (b) 認為僱主有聘用中六離校生的決定權，但會加強向中六離校生推廣海運和航空業實習計劃，讓他們及早了解海運及航空業；
- (c) 會密切監察和評估新聘用安排的成效，確保每名實習生在同一間參與計劃的公司工作，只會獲培訓基金資助一次；及
- (d) 會探討更客觀地收集評估意見的可行方法，以及更全面地密切監察實習生給予負面意見的數目和百分率，按情況採取所需的跟進行動。

航海培訓計劃的管理

2.25 截至2024年12月，海事處負責管理培訓基金下3項航海培訓計劃，有關計劃的要點如下：

- (a) **航海訓練獎勵計劃** 年輕人對於在遠洋船上工作一般不感興趣，部分原因是新入職船員須經過一段相對低薪的實習訓練期，其間必須在遠洋船上工作，才可參加最初階的專業資格考試，從而獲得晉升機會。在獲得專業資格後，實習生將可出任其他不同的海上和岸上高級職位，例如遠洋船船長／輪機長、領港員、船隻管理或檢驗人員，以及可出任海事處主要專業職系職位。航海訓練獎勵計劃分為4個階段，詳情如下：
 - (i) **第一階段** 第一階段於2004年推出，通過提供獎勵津貼，吸引年輕一代投身海運業，並累積航海經驗。申請人亦可在通過三級(甲板高級船員／輪機師)適任證書考試後申請發還考試費用；

- (ii) **第二階段** 第二階段由2018年4月1日起生效，為報考三級(甲板高級船員／輪機師)適任證書考試的申請人提供獎勵津貼，以便他們於岸上準備考試；
 - (iii) **第三階段** 第三階段由2018年4月1日起生效，為取得三級(甲板高級船員／輪機師)適任證書後在船上擔任實習生的申請人提供獎勵津貼；及
 - (iv) **第四階段** 第四階段由2023年12月1日起生效，為取得二級或一級(甲板高級船員／輪機師)適任證書後在船上工作的申請人提供獎勵金；
- (b) **本地船舶業訓練獎勵計劃** 本地船舶業難以聘請船長、輪機操作員和甲板／機房普通船員到船上工作。雖然在本地船舶上工作的甲板／機房普通船員職位不設入職要求，但他們需要累積最少9個月的本地船舶工作經驗，才有資格參加作為船長或輪機操作員的首個專業資格考試。本地船舶業訓練獎勵計劃於2014年推出，通過提供獎勵津貼，吸引更多新血加入本地船舶業；及
- (c) **本地船舶能力提升計劃** 本地船舶能力提升計劃於2019年推出，通過提供一次性的獎勵金，鼓勵更多本地船舶業從業員考取更高的專業資格(例如本地船長／輪機操作員二級合格證明書)，從而培育一批可操作各類本地船舶的熟練員工，滿足業界的人手需求。

表八載列3項航海培訓計劃在2019-20至2024-25年度(截至2024年12月)期間的實際開支及受惠人數。

運輸及物流局和海事處管理的培訓計劃

表八

航海培訓計劃的實際開支及受惠人數
(2019-20至2024-25年度(截至2024年12月))

編號	計劃	2019-20 年度	2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度 (截至 2024年 12月)	總計
實際開支(千元)								
1	航海訓練獎勵計劃	4,047	3,711	2,704	4,003	4,054	3,197	21,716
2	本地船舶業訓練獎勵計劃	860	494	660	692	328	113	3,147
3	本地船舶能力提升計劃	600	1,260	804	1,008	1,254	1,923	6,849
受惠人數								
1	航海訓練獎勵計劃							
	第一階段	36	36	20	40	28	17	177
	第二及第三階段	23	33	18	21	21	9	不適用 (註 2)
	第四階段 (註1)	不適用	不適用	不適用	不適用	6	19	不適用 (註 2)
	總計	59	69	38	61	55	45	177
2	本地船舶業訓練獎勵計劃	17	16	33	21	4	5	96
3	本地船舶能力提升計劃	50	105	67	84	100	179	585

資料來源：運輸及物流局的記錄

註 1：航海訓練獎勵計劃第四階段由2023年12月1日起生效。

註 2：運輸及物流局表示，由於航海訓練獎勵計劃分為4個階段並持續多年，加上只有第一階段獎勵津貼的受惠人才有資格申請第二至第四階段的獎勵津貼／獎勵金，故此只提供第一階段(即入門階段)的總數。

在處理申請方面有可予改善之處

2.26 海事處就該3項計劃公布處理申請和發放款項的流程圖，而海事處人員會按流程審核申請書和證明文件，並把相關資料輸入數據庫。審計署分析了海事處備存該3項計劃在2019-20至2024-25年度(截至2024年12月)期間獲批申請的數據庫，留意到：

(a) 有逾期提交的申請獲批，詳情如下：

- (i) **航海訓練獎勵計劃** 第一階段的申請人須在展開航海訓練前10個工作天提交申請。在177宗申請中，有136宗(77%)逾期提交，逾期日數介乎1至855個工作天，平均為66個工作天，其中4宗申請逾期超過600個工作天(註 13)；
- (ii) **本地船舶業訓練獎勵計劃** 申請人須在獲本地船公司聘用和在修畢經核准培訓課程後(以較後者為準)4個月內提交申請。在96宗申請中，有11宗(11%)逾期提交，逾期日數介乎16至353天，平均為106天；及
- (iii) **本地船舶能力提升計劃** 申請人須在通過考試和取得有關證明書後4個月內提交申請。在585宗申請中，有2宗(0.3%)逾期提交，逾期日數介乎10至17天，平均為14天；及

(b) 就本地船舶業訓練獎勵計劃，海事處在申請表格和其網站公布，申請人的僱傭合約一旦終止，日後即使再度受僱於本地船舶業，申請人也不再符合資格領取每月獎勵津貼。審計署留意到，有2宗個案的申請人在轉工後仍獲發每月獎勵津貼共12,500元。海事處在2025年3月回應審計署的查詢時表示，本地船舶業訓練獎勵計劃在2016年之前不容許申請人轉工。人力資源發展委員會在2016年通過取消轉工的限制，海事處遂容許申請人在領取獎勵津貼期間轉工。

註 13：海事處表示，該4宗逾期超過600個工作天才提交的申請，主要原因是申請人當時正在海外就讀海運相關課程。因此，海事處只可在申請人完成課程並提交全部所需文件後，才處理他們的申請。

2.27 審計署選取了在2019-20至2024-25年度(截至2024年12月)期間航海訓練獎勵計劃下獲批的40宗逾期申請，以及本地船舶業訓練獎勵計劃(即11宗)和本地船舶能力提升計劃(即2宗)下獲批的所有逾期申請，以作審查。海事處在2025年1月至3月期間回應審計署的查詢時表示，在所選的53宗獲批的逾期申請中：

- (a) 有31宗申請獲海事處運用酌情權批准，海事處運用酌情權的理據，主要包括申請人因從事緊急的航海工作而不在香港、申請人誤解申請程序、申請人的僱主未能提供所需的文件／資料，以及基於申請人的個人理由；
- (b) 有8宗申請涉及在數據庫的輸入錯誤；
- (c) 有9宗申請涉及海事處在輸入申請日期到數據庫之前需要額外時間糾正證明文件的錯處；及
- (d) 其餘5宗申請涉及海事處在2020至2022年期間基於2019年冠狀病毒肺炎疫情關閉櫃位，於是採取彈性措施，按情況延長截止申請期限。

審計署留意到，海事處的處理流程圖並沒有就酌情批准逾期申請訂明適用情況／程序，而其資料輸入過程中亦不設任何監督檢查。審計署認為，運輸及物流局需要聯同海事處，就海事處人員運用酌情權批准各項航海培訓計劃下的逾期申請，訂明適用情況和相關程序，以及考慮於資料輸入過程中加入監督檢查，確保各項航海培訓計劃的資料準確，並就本地船舶業訓練獎勵計劃已取消的轉工限制，更新相關申請表格和海事處的網站資訊。

需要提高航海訓練獎勵計劃其後階段的參與率

2.28 審計署留意到，在2019-20至2023-24年度期間，航海訓練獎勵計劃第一階段的受惠人在第二階段的參與率偏低。海事處表示，截至2025年2月，在上述期間有158名申請人獲批(註 14)申領航海訓練獎勵計劃第一階段的每月獎勵津貼(見第2.25(a)(i)段)，當中：

- (a) 有61名(39%)申請人已報考三級(甲板高級船員／輪機師)適任證書考試，並已參加航海訓練獎勵計劃第二階段；

註 14：在2019-20至2023-24年度期間獲批的160名申請人中，有2名獲批的申請人沒有申領航海訓練獎勵計劃第一階段的每月獎勵津貼。

- (b) 有17名(11%)申請人已報考三級(甲板高級船員／輪機師)適任證書考試／取得該等三級適任證書，卻沒有申請參加航海訓練獎勵計劃第二階段；及
- (c) 有80名(50%)申請人領取航海訓練獎勵計劃第一階段每月獎勵津貼，卻沒有報考三級(甲板高級船員／輪機師)適任證書考試。

審計署留意到，(c)項所述的80名申請人不合資格參加其後階段的航海訓練獎勵計劃(見第2.25(a)(ii)至(iv)段)，這與航海訓練獎勵計劃協助年輕人在事業上晉升至業內高級職位的宗旨不符。審計署認為，運輸及物流局需要聯同海事處採取措施，提高航海訓練獎勵計劃其後階段的參與率。

需要提高本地船舶業訓練獎勵計劃的參與率

2.29 審計署留意到，本地船舶業訓練獎勵計劃的受惠人數由2019-20年度的17人下降至2024-25年度(截至2024年12月)的5人，減少了12人(71%)。審計署認為，運輸及物流局需要聯同海事處採取措施，提高本地船舶業訓練獎勵計劃的參與率。

審計署的建議

2.30 審計署建議運輸及物流局局長聯同海事處處長應：

- (a) 就海事處人員運用酌情權批准各項航海培訓計劃下的逾期申請，訂明適用情況和相關程序；
- (b) 考慮於資料輸入過程中加入監督檢查，確保各項航海培訓計劃的資料準確；
- (c) 就本地船舶業訓練獎勵計劃已取消的轉工限制，更新相關申請表格和海事處的網站資訊；及
- (d) 採取措施，提高航海訓練獎勵計劃其後階段和本地船舶業訓練獎勵計劃的參與率。

政府的回應

2.31 運輸及物流局局長大致同意審計署的建議，並表示海事處已採取措施：

- (a) 就處理需要特別留意或運用酌情權的個案，發出指引和程序；
- (b) 於資料輸入過程中加入監督檢查，確保各項航海培訓計劃的資料準確；
- (c) 就本地船舶業訓練獎勵計劃已取消的轉工限制，更新海事處網站的相關資訊和申請表格；及
- (d) 就提高航海訓練獎勵計劃其後階段和本地船舶業訓練獎勵計劃的參與率，探討可行的方法。

第 3 部分：非政府機構管理人管理的培訓計劃

3.1 本部分探討運輸及物流局對由非政府機構管理人管理的培訓計劃的監察工作，審查工作集中於下列範疇：

- (a) 與非政府機構管理人的合約協議(第3.3至3.10段)；
- (b) 維護國家安全(第3.11至3.15段)；及
- (c) 監察培訓計劃的推行情況(第3.16至3.22段)。

3.2 運輸及物流局表示，業界和院校的支持對有效推行各項措施，以增加和提升人才庫至為重要，特別是涵蓋整個業界的建議計劃。因此，該局強調政府、業界和院校的三方合作。雖然新措施／計劃(以及現有資助計劃的申請資格修訂／優化工作)須按所屬業界獲人力資源發展委員會／三方專責小組／香港物流發展局通過方可推行，但個別計劃的執行細節是由政府、業界和院校三方合作制定。就此，截至2024年12月31日，在18項培訓計劃中，除了運輸及物流局管理的4項計劃和海事處管理的3項計劃外，運輸及物流局委聘了13個合作機構／組織擔任餘下11項培訓計劃的管理人(即非政府機構管理人)。

與非政府機構管理人的合約協議

3.3 基金管理 根據《財務通告第2/2017號》就有關管理資助計劃及政府資助的非工程項目所頒布的指引——《管理資助計劃的指引》(屬行政性質)，凡以公帑設立並涉及向非政府機構發放款項的資助計劃／基金，不論形式為何(即是否被稱為“基金”)，一律受該指引所載的原則約束(註 15)。因此，為確保公帑使用審慎得宜，管制人員或其獲授權人員應與相關各方簽立協議，就所有發放款項(不論是給個別人士的資助還是有預期成果的付款)訂明確實的條款和條件。合約協議的要點可包括：

財務管制措施

- (a) 決定資助款項按進度里程分段發放，還是以付還形式發放；
- (b) 規定受款人開立指定銀行帳戶；
- (c) 訂明有關利息收入、捐款和贊助的規定；
- (d) 按需要規定受款人提交財務報表和審計報告；

營運管制措施

- (e) 避免和申報利益衝突的規定；
- (f) 視乎情況，為每個項目施加條件，並訂明未有遵守管制措施的後果；

註 15：人員應時刻遵守的數項具凌駕性的原則如下：

- (a) 力求獲得最高成本效益；
- (b) 在公帑支出方面謹慎行事；
- (c) 在涉及非政府機構的政府採購和合伙安排中，維持公平競爭的環境，盡可能遵循公平、公開及／或具競爭性的甄選程序；
- (d) 以誠實持正、具透明度和接受公眾問責的態度為市民服務；及
- (e) 即使是最緊急的情況下，仍須謹慎行事和避免利益衝突。

- (g) 管制人員和監管團體除檢討受款人提交的進度／終期報告和發票／收據外，還可按需要進行實地抽查工作；及
- (h) 備存的項目記錄，由項目完成的財政年度完結起計，應至少保存7年。

3.4 項目表現管理 就個別項目而言，管制人員應在與受款人簽立的合約協議內，訂明可量度的項目成果，並說明受款人如未能取得該等成果，便可能被懲處(包括罰款)。管制人員應考慮設立穩健合理的機制，並向運作人員發出指引，以確認項目是否取得受款人所匯報的成果。

需要考慮與非政府機構管理人簽立合約協議

3.5 審計署留意到，截至2024年12月31日，在由非政府機構管理人管理的11項培訓計劃中，運輸及物流局就5項培訓計劃與相關管理人簽立合約協議(見表九)，合約協議中包括以下通用條款：

- (a) 管理人只可把款項用於推行培訓基金下的計劃；
- (b) 管理人在指定時限內向運輸及物流局提交有關計劃的收支帳目；
- (c) 政府可隨時行使絕對酌情權，在不少於指定時限的期間內以書面通知終止有關計劃；及
- (d) 在指定時限內向政府歸還截至計劃終止當日所有未動用的款項。

表九

非政府機構管理人管理的培訓計劃
(2024年12月31日)

編號	培訓計劃	與管理人 簽立合約協議
1	船舶維修訓練獎勵計劃	沒有
2	香港航運及物流獎學金計劃	有
3	香港大學——大連海事大學學術合作計劃	有
4	飛機維修專門課程部分學費退還計劃	沒有
5	海外交流學生資助計劃	沒有
6	香港航空獎學金計劃	沒有
7	香港大學——上海海事大學學術合作計劃	有
8	香港航海及海運獎學金計劃	有
9	航空營運培訓獎勵計劃	沒有
10	海事培訓支援計劃	沒有
11	智慧及綠色物流專業培訓計劃	有

資料來源：審計署對運輸及物流局記錄的分析

3.6 運輸及物流局沒有就餘下6項培訓計劃與相關管理人簽立合約協議(包括諒解備忘錄)。運輸及物流局表示，下列行政安排行之有效，而有關措施均有效保障撥款在核准的預算和範疇內審慎運用：

- (a) **船舶維修訓練獎勵計劃** 自前經濟發展及勞工局在2014年把船舶維修訓練獎勵計劃轉移至培訓基金以來，運輸及物流局沒有任何與管理人簽訂備忘錄的記錄。前經濟發展及勞工局在2006年推出該計劃時，亦沒有與管理人簽訂備忘錄。自2006年起，管理人須每半年就該計劃的運作向前經濟發展及勞工局提交進度報告，而該計劃轉移至培訓基金仍有這項規定；

- (b) **飛機維修專門課程部分學費退還計劃** 該計劃有一套既有的工作常規，即管理人會先收集和核對受惠人就學和就業狀況的證明文件，然後每年向運輸及物流局提交發放款項申請和相關證明附表。運輸及物流局會核對撥款要求和證明文件，並在發放款項前與管理人釐清當中發現的任何差異；
- (c) **海外交流學生資助計劃** 各管理人已向學生海外進修工作小組(註 16)提交建議書，以供評審批核。其後，管理人負責為該計劃甄選和提名學生，並向運輸及物流局提交修業成績表，以申請發放款項；
- (d) **香港航空獎學金計劃** 管理人負責接收申請和處理候選人的提名工作，以供遴選小組審議。此外，管理人亦負責向得獎人發放獎學金，並監察他們的學業表現。運輸及物流局每年會經管理人協助收集其獎學金得獎人的相關就業證明；
- (e) **航空營運培訓獎勵計劃** 管理人須在每年首季向運輸及物流局提交發放款項申請和載列相關申請人最新狀況的證明附表。運輸及物流局會在批准向管理人發放款項前檢視有關申請和證明附表；及
- (f) **海事培訓支援計劃** 管理人已就該計劃提交建議書，並獲人力資源發展委員會通過。運輸及物流局已委託管理人監察該計劃的撥款運用情況。管理人會在每個學年完結時，向運輸及物流局提交年終報告和經外間機構審計的年度財務報表。管理人亦須進行中期檢討，評估該計劃的推行進度。

3.7 審計署審查了運輸及物流局就該6項沒有簽立合約協議的培訓計劃的發放款項行政安排，發現有可予改善之處，詳情如下：

- (a) 就飛機維修專門課程部分學費退還計劃、香港航空獎學金計劃和航空營運培訓獎勵計劃而言，雖然管理人會收回不合資格申請人所歸還的款項，而有關款項會於運輸及物流局下年度發放的款項中抵銷，但卻沒有任何書面協議規管上述安排；

註 16：學生海外進修工作小組於2014年成立，以協助前香港航運發展局所設的人力培訓三方專責小組，制訂讓學生到海外學習和擴闊視野的計劃，並監察和檢視該等計劃的推行情況。自2016年6月起，人力資源發展委員會所設的督導小組負責監督海外交流學生資助計劃的推行情況。

- (b) 就香港航空獎學金計劃而言，雖然管理人負責向相關得獎人發放獎學金，但卻沒有明文訂定的發放時限和期數；
- (c) 就航空營運培訓獎勵計劃而言，運輸及物流局在管理人實際向合資格申請人發放款項約1年前，就每宗獲批申請向管理人發放24,000元(註 17)。然而，沒有任何書面協議規管上述預先發放款項安排。此外，審計署審查了15宗申請的記錄，發現有1宗(7%)個案並沒有文件證據顯示相關學生已提交申請表格，但管理人卻獲發放24,000元學習津貼；及
- (d) 除船舶維修訓練獎勵計劃外，其餘5項計劃均沒有把來自培訓基金款項的銀行存款所得利息收入記入帳目。

3.8 根據《財務通告第2/2017號》，按良好作業方式，管制人員應留意在涉及第三方的安排中須施加於第三方的責任。就此，管制人員必須與管理人訂立適當的合約條款，確保第三方的責任得以履行，並受到監察。審計署留意到，該6項沒有簽立合約協議的培訓計劃並沒有訂明或確立若干主要條款和條件，例如終止資助安排的條件，以及就該等計劃訂定可量度的成果和在未能取得該等成果時可能被懲處(包括罰款)。審計署認為，為加強保障政府的利益，運輸及物流局需要參考第3.7段所述的審查結果，正式明文訂立現有的行政安排，並考慮與該6項培訓計劃的相關管理人簽立合約協議。

審計署的建議

3.9 審計署建議運輸及物流局局長應參考第3.7段所述的審查結果，正式明文訂立現有的行政安排，並考慮與該6項培訓計劃的相關管理人簽立合約協議。

註 17：航空營運培訓獎勵計劃為合資格申請人提供24,000元學習津貼，其中12,000元會在申請人完成為期13個月的航空營運文憑課程後發放，其餘12,000元會在其畢業後於航空業連續受僱6個月後發放。

政府的回應

3.10 運輸及物流局局長大致同意審計署的建議，並表示該局會正式明文訂立現有的行政安排，以及與該6項培訓計劃的相關管理人簽立合約協議或諒解備忘錄，以改善該等計劃的管理。

維護國家安全

需要考慮採取額外措施維護國家安全

3.11 《中華人民共和國香港特別行政區維護國家安全法》於2020年6月30日實施，當中訂明香港特別行政區(香港特區)負有維護國家安全的憲制責任。《維護國家安全條例》也於2024年3月23日生效，其弁言訂明，在香港特區的任何機構、組織和個人，都應當遵守香港特區維護國家安全所適用的法律，不得從事危害國家安全的行為和活動，並應當在有關機關依法開展維護國家安全工作時，應其要求依法提供協助。此外，條例第8(3)條訂明，凡香港特區的法律授予某人任何職能，該職能須理解為包括維護國家安全的責任，及據此，任何人在作出執行該職能上的任何決定時，須將國家安全視為最重要的因素，並據此給予適當的考慮。

3.12 除6項沒有與相關管理人簽立合約協議的培訓計劃外，審計署審查了運輸及物流局就5項培訓計劃與相關非政府機構管理人簽立的合約協議(見第3.5段)，留意到除智慧及綠色物流專業培訓計劃外，該局與其他計劃的管理人簽立的合約協議中並沒有涉及維護國家安全的特定條款。儘管如此，運輸及物流局於2025年3月向審計署表示，已於2024年2月和3月就申請各項計劃所涉的維護國家安全事宜，採取下列跟進措施：

- (a) 要求所有非政府機構管理人須採取維護國家安全的措施，例如在申請表格加入維護國家安全條款，並為所有獲資助修讀相關課程的人士，提供遵守國安法的指引；及
- (b) 通知所有非政府機構管理人，政府保留權利，以受資助人或課程曾經參與／涉及、正在參與／涉及或有理由相信受資助人或課程曾經或正參與／涉及可能導致或構成發生危害國家安全罪行的行為或活動為由，又或為維護國家安全，或為保障香港的公眾利益、公共道

德、公共秩序或公共安全，而有必要剔除有關受資助人或課程為由，撤回或取消有關資助或計劃。

所有管理人均給予肯定的回覆。

3.13 審計署留意到運輸及物流局採取了第3.12段所述的跟進措施。審計署認為，運輸及物流局需要考慮在與相關管理人簽立的合約協議或諒解備忘錄中，加入／更新維護國家安全的條款，以採取額外措施，維護國家安全。

審計署的建議

3.14 審計署建議運輸及物流局局長應考慮在與相關管理人簽立的合約協議或諒解備忘錄中，加入／更新維護國家安全的條款，以採取額外措施，維護國家安全。

政府的回應

3.15 運輸及物流局局長大致同意審計署的建議，表示該局會在與相關管理人簽立的諒解備忘錄或合約協議中，加入／更新維護國家安全的條款。

監察培訓計劃的推行情況

需要提高部分培訓計劃的參與率

3.16 表十載列由非政府機構管理人管理的4項培訓計劃在2019-20至2024-25年度(截至2024年12月)的受惠人數。審計署審查了該4項計劃的參與情況，發現：

- (a) **船舶維修訓練獎勵計劃** 截至2024年9月，在218名已參與船舶維修訓練獎勵計劃的畢業生(包括在培訓基金成立前已參與該計劃的155名畢業生)中，有77名(35%)畢業生已退出計劃；

- (b) **飛機維修專門課程部分學費退還計劃** 受惠人數由2019-20年度的36人下降至2023-24年度的10人，大幅減少了26人(72%)。截至2024年12月，該計劃在2019-20至2023-24年度期間共有146名受惠人，當中36人(25%)其後退出該計劃；
- (c) **海外交流學生資助計劃** 運輸及物流局表示，根據管理人提交的建議書資料，預計每學年約有20名學生獲得獎學金。然而，在2019-20至2023-24學年的受惠人數均未達預期；及
- (d) **航空營運培訓獎勵計劃** 該計劃在2019-20至2022-23年度期間有168名受惠人，其中57名(34%)退出計劃，當中30名(57名受惠人的53%)已領取第一期發放的津貼共36萬元。儘管根據一份在2019年就推出該計劃向三方專責小組提交的文件中指出，畢業生須承諾在航空業連續受僱6個月，但該計劃卻沒有由受惠人簽署的特定承諾書。結果，該30名受惠人獲發的津貼仍未收回。運輸及物流局於2025年3月向審計署表示：
 - (i) 儘管該計劃沒有個別的特定承諾書，但申請表格的“申請人須知”已清楚訂明受惠人的就業規定(即完成課程後在業內連續受僱6個月)，而受惠人亦須在申請表格作出聲明，表示接受和同意遵守“申請人須知”訂明的條款及條件；及
 - (ii) 該局已提醒有關管理人，如受惠人沒有遵守就業規定，便須盡快向受惠人收回獲發的津貼。

審計署認為，運輸及物流局需要與相關管理人協商，採取措施以提高船舶維修訓練獎勵計劃、飛機維修專門課程部分學費退還計劃、海外交流學生資助計劃和航空營運培訓獎勵計劃的參與率，並確保航空營運培訓獎勵計劃的受惠人遵守有關就業規定。

非政府機構管理人管理的培訓計劃

表十

受惠人數
(2019-20至2024-25年度(截至2024年12月))

計劃	2019-20 年度	2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度 (截至 2024年 12月)	總數
1. 船舶維修訓練獎勵計劃	5	6	10	2	1	0	24
2. 飛機維修專門課程部分學費退還計劃	36	44	43	13	10	不適用 (註)	146
3. 海外交流學生資助計劃	9	3	0	4	11	7	34
4. 航空營運培訓獎勵計劃	60	51	21	36	53	不適用 (註)	221

資料來源：運輸及物流局的記錄

註：運輸及物流局表示，有關計劃在2024-25年度只會於2025年首季發放1次資助。

需要加強監察獎學金得獎人遵守就業規定的情況

3.17 培訓基金下各項獎學金的得獎人須承諾在畢業後於本地海運或航空相關行業全職工作不少於12個月(當中香港航海及海運獎學金計劃下的“航海獎學金”得獎人，畢業後須在遠洋船舶上工作12個月或18個月)。他們須與政府簽訂承諾書(註 18)，並在沒有履行承諾書上任何一項條件時，全數歸還已領取的獎學金。表十一載列各獎學金計劃在2019-20至2024-25年度(截至2024年12月)期間的得獎人數。

註 18：承諾書為一份具法律約束力的書面承諾，當中訂明的條件包括獎學金得獎人須：

- (a) 完成有關課程；
- (b) 在船上／海運業／航空業全職工作不少於12個月或18個月；及
- (c) 提供真確的聯絡資料，讓相關機構在得獎人畢業後與其保持聯絡至少3年。得獎人須提供就業狀況資料，以供確定其有否遵守獎學金計劃的規定，以及用作檢討獎學金計劃的成效。

表十一

獎學金計劃的得獎人數
(2019-20至2024-25年度(截至2024年12月))

計劃	2019-20 年度	2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度 (截至 2024年 12月)	總計
海運業							
香港航運及物流 獎學金計劃	10	5	5	9	8	10	47
香港大學——大連海 事大學學術合作計劃	4	2	3	2	2	2	15
香港海事法律獎學金 計劃	2	不適用 (註 1)	不適用	不適用	不適用	不適用	2
香港大學——上海海 事大學學術合作計劃	4	1	1	2	1	0	9
海事法律獎學金計劃	0	不適用 (註 2)	不適用	不適用	不適用	不適用	0
香港航海及海運 獎學金計劃	7	5	2	3	2	2	21
航空業							
香港航空獎學金計劃	23	25	23	28	22	不適用 (註 3)	121

資料來源：運輸及物流局的記錄

註 1：該計劃由2020年起暫停接受申請，原因是學生需求不大，以及難以聘請合適的海事法律專業人員。

註 2：該計劃自2020年起暫停接受申請，原因是學生需求不大。

註 3：該計劃會於2025年首季進行遴選面試。

3.18 **海運業** 根據運輸及物流局就海運業的獎學金計劃所訂的處理指引，各管理人負責在每年12月向該局提交獎學金得獎人的就業資料，該局會把有關資料交給督導小組傳閱備考，並就督導小組如提出問題要求有關管理人澄清。審計署審查了管理人就2019-20至2023-24年度期間80名獎學金得獎人所提交截至2024年12月的就業資料，發現：

- (a) 18名(22%)得獎人正在履行在海運業工作的承諾；
- (b) 8名(10%)得獎人已履行獎學金的就業規定；
- (c) 7名(9%)得獎人已退出相關的獎學金計劃，並向政府歸還獲發的獎學金共642,130元；
- (d) 8名(10%)得獎人沒有履行獎學金的就業規定，但沒有文件證據顯示他們已歸還獲發的獎學金；
- (e) 22名(28%)得獎人的就業記錄未能顯示他們已履行獎學金的就業規定；及
- (f) 17名(21%)得獎人的相關管理人沒有為其提交就業記錄。

然而，沒有文件證據顯示運輸及物流局已就(d)至(f)項採取跟進行動。運輸及物流局在2025年1月回應審計署的查詢時表示，該局已要求有關管理人就上文的審計署意見作出評估，並提出建議補救措施。審計署認為，運輸及物流局需要加強監察獎學金得獎人的就業情況，並與管理人跟進這方面的工作。

3.19 **航空業** 有別於海運業，香港航空獎學金計劃並沒有內部處理指引，亦沒有與各管理人簽立合約協議。審計署留意到，運輸及物流局每年：

- (a) 根據遴選小組的結果收取獎學金得獎人已簽署的承諾書。然而，審計署分析了在2019-20至2023-24年度的相關記錄，發現在121份得獎人承諾書中，有56份(46%)是該局在批准向管理人發放款項後才收到；及

- (b) 向管理人發出電郵，要求他們提交任何沒有遵守獎學金相關規定的得獎人的資料。審計署審查了有關管理人的回覆，發現在2019-20至2023-24年度期間得獎的121人中，有10人(8%)已退出有關計劃或沒有履行獎學金的相關規定，並已向政府歸還共942,100元的款項。然而，相關管理人沒有提供其餘得獎人的就業資料。

審計署認為，運輸及物流局需要確保在收到獎學金得獎人的承諾書後才批准向管理人發放款項，並要求管理人提交所有得獎人的就業資料，確保獎學金的相關規定獲得履行。

需要確保管理人適時提交收支資料

3.20 有關與管理人已簽立合約協議的5項培訓計劃(即4項海運業的獎學金計劃和智慧及綠色物流專業培訓計劃——見第3.5段)，規定其管理人每年須向運輸及物流局提交收支資料。審計署審查了2023-24年度的相關提交記錄，發現：

- (a) **4項海運業的獎學金計劃** 根據合約協議，管理人須在每學年完結起計30至60天內提交收支帳目。然而，沒有文件證據顯示相關管理人已向該局提交收支帳目。運輸及物流局在2025年3月回應審計署的查詢時表示，由於獎學金以付還形式運作，故相關提交收支規定並不適用。該局根據管理人的實際開支，向其發放資助。審計署認為，運輸及物流局需要檢討相關合約協議所涉的收支帳目規定；及
- (b) **智慧及綠色物流專業培訓計劃** 根據合約協議(註 19)，管理人須在每個財政年度完結起計3個月內提交年度報告及經審計的財務報表。管理人在2024年8月5日才提交2023-24年度的年度報告及經審計的財務報表(即逾期1.2個月)。審計署認為，運輸及物流局需要確保管理人按相關合約協議的規定，適時提交收支資料。

註 19：該合約協議載有智慧及綠色物流專業培訓計劃和物流推廣資助計劃的條款和規定。

審計署的建議

3.21 審計署建議運輸及物流局局長應：

- (a) 與相關管理人協商，採取措施以提高船舶維修訓練獎勵計劃、飛機維修專門課程部分學費退還計劃、海外交流學生資助計劃和航空營運培訓獎勵計劃的參與率，並確保航空營運培訓獎勵計劃的受惠人遵守有關就業規定；
- (b) 就海運業的獎學金計劃，加強運輸及物流局對獎學金得獎人就業情況的監察工作，並與管理人跟進就核實得獎人履行就業規定所提出的補救措施；
- (c) 就航空業的獎學金計劃，確保在收到獎學金得獎人的承諾書後才批准向管理人發放款項，並要求管理人提交所有得獎人的就業資料，確保獎學金的相關規定獲得履行；
- (d) 檢討與4項海運業的獎學金計劃相關的合約協議所涉的收支帳目規定；及
- (e) 確保智慧及綠色物流專業培訓計劃的管理人按相關合約協議的規定，適時提交收支資料。

政府的回應

3.22 運輸及物流局局長大致同意審計署的建議，並表示培訓基金秘書處：

- (a) 一直與三方專責小組和海事處監察各項計劃的受惠人及參加者數目，並會繼續留意參與情況，在有需要時就提高參與率的措施徵詢相關管理人的意見，並確保受惠人遵守就業規定；
- (b) 會與相關管理人一同監察和跟進獎學金得獎人的就業情況；
- (c) 會確保在已收到獎學金得獎人的承諾書後才批准向管理人發放款項，並已要求管理人提交所有得獎人的就業資料，確保獎學金的相關規定獲得履行；

- (d) 會就日後與培訓基金下個別計劃管理人簽立的合約協議或諒解備忘錄，檢討所涉的收支帳目規定；及
- (e) 會提醒智慧及綠色物流專業培訓計劃的管理人，須按相關合約協議的規定適時提交收支資料，並會監察其遵守規定的情況。

第 4 部分：在海運及空運人才培訓基金下推行的推廣措施

4.1 本部分探討在培訓基金下推行的推廣措施，審查工作集中於海運推廣計劃撥款的推行情況。

4.2 截至2024年12月31日，培訓基金下共有3項支持海運、航空和物流業的推廣措施。如第1.12段所述，海運推廣計劃撥款於2014年推出，而航空業推廣活動資助計劃和物流推廣資助計劃則於2024年1月推出。截至2024年12月31日，海運推廣計劃撥款、航空業推廣活動資助計劃和物流推廣資助計劃的實際開支分別為1,200萬元、40萬元和200萬元。鑑於航空業推廣活動資助計劃和物流推廣資助計劃所涉的款額較少，本部分將集中審查海運推廣計劃撥款的推行情況。

推行海運推廣計劃撥款

4.3 **撥款申請** 海運推廣計劃撥款旨在鼓勵與海運業相關的機構或專業團體舉辦不同的活動，推廣海運業不同範疇的工作，吸引更多人才加入業界。運輸及物流局負責審批申請和作出建議，而人力資源發展委員會則負責在考慮有關建議後批准申請。擬就推廣計劃方案申請培訓基金撥款的香港註冊的機構，可於計劃舉行3個月前以書面遞交申請書及計劃書(如有)。申請書須提供的資料包括：

- (a) 有關建議計劃下的所有活動資料，並就每項活動說明：
 - (i) 對象及預計參與人數；及
 - (ii) 申請撥款的總額及每項開支的預算；及
- (b) 聲明有關機構從未就申請書／計劃書所列的活動獲得政府任何其他的補助或資助。

需要考慮就審批申請的處理時間設定目標

4.4 運輸及物流局表示，該局並沒有就審批接獲的海運推廣計劃撥款申請訂立明文指引。根據既有的工作常規，負責人員會核對申請書和計劃書(如有)所提供的資料，然後按審批程序把申請交予高級人員審批。審計署分析了該局在2019至2024年期間處理的42宗申請的處理時間，發現有18宗(43%)申請的處理時間超過2個月，介乎61至1 526天(註 20)。審計署留意到，運輸及物流局沒有就審批海運推廣計劃撥款申請的處理時間訂立目標，但航空業推廣活動資助計劃的申請須知卻訂明，審批工作一般會在收妥申請書及所需文件後2個月內完成。為方便申請機構規劃建議計劃的工作，運輸及物流局需要考慮就審批海運推廣計劃撥款申請的處理時間設定目標。

需要加強發出有關撥款規定的資訊

4.5 人力資源發展委員會批准申請後，運輸及物流局會向活動主辦機構發出批准書，說明贊助的款額和發放款項的時間表。根據批准書一般訂明的撥款規定，主辦機構須：

- (a) 在有關計劃的活動完結後的3個月內提交評估報告(以及獲贊助的開支項目所涉的所有報價單／收據／發票的副本)；
- (b) 確保個別開支項目的支出不得超出其預算上限；
- (c) 向政府退還剩餘的贊助款項(如有)。如個別活動的表現和海運業界及公眾的參與率未達預期，則或須退還全部或部分贊助款項；及
- (d) 在獲贊助活動的所有宣傳物品及現場物品加上培訓基金的標誌(見圖一)，以鳴謝培訓基金提供撥款。

註 20：關於處理時間最長(1 526天)的1宗申請，運輸及物流局在2019年11月(即收到申請後85天)就該申請給予原則上批准。然而，申請機構基於“黑暴”和2019冠狀病毒病疫情，延期舉行有關活動，而有關活動最後定於2023年11月舉行。運輸及物流局最終在2023年10月發出批准書。

圖一

培訓基金的標誌



資料來源：運輸及物流局的記錄

4.6 審計署發現，申請書或批准書並沒有訂明若干撥款規定，該等規定只通過電郵又或在接獲主辦機構查詢後，才發出予主辦機構。有關規定的詳情如下：

- (a) 關於採購貨品及服務所要求的報價單數目，涉款1,000元或以上的項目需要最少2份報價單，而涉款5萬元或以上的項目則需要最少3份報價單；及
- (b) 評估報告須包括下列資料要項：
 - (i) 整項計劃的摘要及／或所舉辦的每項活動的摘要；
 - (ii) 各項活動的參與人數和現場拍攝的照片；
 - (iii) 參加者的普遍反應／反饋意見；及
 - (iv) 就計劃的效益或成果所作的評估。

此外，運輸及物流局在2024年12月回應審計署的查詢時表示，如建議計劃涉及任何收費或收入(例如售賣入場券的收入)，該局會在向主辦機構發放的最終款額中扣除該等收入的款額。為方便主辦機構了解撥款規定並改善他們遵行規定的情況，運輸及物流局需要考慮向主辦機構發出載有全部通用撥款規定的指引。

需要確保計劃的主辦機構適時提交評估報告

4.7 運輸及物流局收到已完成計劃的評估報告後，會檢查收據，以決定是否向主辦機構發放贊助款項的差額，或要求他們退還剩餘的撥款。在2019至2024年期間，有34項計劃已經完成並獲發共650萬元的贊助款項。審計署審查了運輸及物流局備存相關的評估報告提交記錄，發現有12項(35%)計劃涉及逾期提交評估報告，逾期日數介乎5至447天，平均為59天。運輸及物流局表示，由2024年年中起，如主辦機構在批准書訂明的限期過後1星期仍未提交發還款項申請，該局便會向其發出提示。鑑於主辦機構適時提交評估報告，有助運輸及物流局迅速審定有關計劃的開支，並就剩餘的撥款(如有)向計劃的主辦機構發出退還款項通知書，審計署認為運輸及物流局需要採取措施，確保主辦機構適時提交已完成計劃的評估報告。

需要加強審批計劃開支的工作

4.8 在2019至2024年期間完成的34項計劃中，審計署選取了10項(29%)計劃，以審查運輸及物流局對該等計劃所涉開支的審批工作，發現6項計劃(計劃A至F)的審批工作有可予改善之處，詳情如下：

(a) 就10項已完成計劃的通用規定：

- (i) **就採購工作取得的報價單數目不足** 在4項(40%)計劃(即計劃A、B、C及D)中，有不符合報價要求(見第4.6(a)段)的情況，例如在計劃A中就涉款達89,000元的印刷服務所取得的報價單數目少於規定；
- (ii) **沒有提交獲贊助項目的收據** 在最終獲批22萬元贊助款項的計劃B中，主辦機構只提交了報價記錄，沒有文件證據顯示該主辦機構曾提交任何收據，或運輸及物流局曾要求該機構提交收據。運輸及物流局在2025年3月回應審計署的查詢時表示，該主辦機構提交了與投得服務的競投人簽訂的服務合約，該局認為有關服務合約亦屬發票；及
- (iii) **開支項目超出個別預算上限** 在最終獲批57萬元贊助款項的計劃A中，有一筆涉款達199,000元的分項開支(即物料印刷)，較該分項的183,000元個別開支上限超出16,000元(9%)；及

在海運及空運人才培訓基金下推行的推廣措施

(b) 就個別計劃的項目適用的若干規定：

- (i) **其他政府部門給予的贊助** 在獲批387,000元撥款的計劃C中，其評估報告顯示海事處是名譽贊助機構之一，但運輸及物流局的記錄卻沒有涉及這筆贊助收入的其他資料。運輸及物流局在2025年1月回應審計署的查詢時表示，海事處贊助了該計劃的5項分項活動，而培訓基金亦是其中2項分項活動的贊助機構(涉及8,600元)。這違反了獲贊助活動不得獲得政府任何其他補助或資助的規定(見第4.3(b)段)；
- (ii) **沒有從獲發的贊助款項中扣減所得收入** 在計劃E中，主辦機構獲得約16,000元門票收入。根據其評估報告，有關收入會全數捐贈予慈善機構。然而，沒有文件證據顯示該筆收入已予捐贈，又或運輸及物流局曾就此要求提交證明。結果，該計劃獲發的贊助款項並沒有扣減該筆收入(見第4.6段)；及
- (iii) **批准不符合申領資格的開支項目** 計劃F在2022年舉行的1項活動涉及一筆1,500元的租金開支，用於租用主辦機構的設施作會議場地，該開支項目獲得運輸及物流局批准。審計署的進一步審查發現，同一主辦機構在2021年和2023年舉辦的類似活動亦涉及該租金開支，2021年的租金開支獲得批准，但2023年的租金開支卻不獲批。運輸及物流局曾就後者的決定告知主辦機構，由於所涉場地屬該機構的設施，故該筆開支不獲批准。

審計署認為，運輸及物流局需要加強對推廣計劃所涉開支的財務管制和審批工作。

評估推廣計劃的成效方面有可予改善之處

4.9 審計署審查了在2019至2024年期間完成的34項計劃所提交的評估報告，發現：

- (a) **沒有提交評估報告** 有2項(6%)計劃沒有提交評估報告：
 - (i) 1項計劃的主辦機構被要求提交進度報告代替評估報告，然而進度報告沒有載列就計劃的效益或成果所作的評估；及

在海運及空運人才培訓基金下推行的推廣措施

(ii) 另1項計劃的主辦機構只提交了相關收據、發票和報價記錄；

(b) **評估報告沒有全面匯報所有資料要項(見第4.6(b)段)** 有21項(62%)計劃的主辦機構沒有匯報收集自活動參加者的普遍反應／反饋意見，其中5項計劃都是由同一主辦機構連續5年舉辦的相類計劃。此外，有1項計劃的計劃書訂明，其中1項活動(即網上平台)的預計參與人數為1萬人，然而評估報告並沒有載列實際的參與人數；及

(c) **實際參與人數未達預期** 有21項(62%)計劃的實際參與人數未達預期。審計署留意到，在這21項計劃中，有15項(71%)計劃的評估報告沒有交代參與人數不足的原因(見表十二)。審計署也留意到，沒有主辦機構因參與人數未達預期而須退還全部或部分贊助款項。

審計署認為，運輸及物流局需要確保主辦機構在評估報告中匯報所有資料要項，以及當實際參與人數未達預期時提供箇中原因。

表十二

參與人數未達預期的計劃數目
(2019至2024年)

與預計參與人數相比的 不足率	計劃數目	沒有交代參與人數 不足原因的 評估報告數目
1% 至 20%	5	4
21% 至 40%	4	3
41% 至 60%	3	2
多於60%	9	6
總計	21	15

資料來源：審計署對運輸及物流局記錄的分析

4.10 **沒有在所有宣傳物品上展示培訓基金的標誌** 就在所有宣傳物品必須加上培訓基金的標誌的規定(見第4.5(d)段)，審計署審查了在2019至2024年期間完成的34項計劃，發現：

在海運及空運人才培訓基金下推行的推廣措施

- (a) 在11項(32%)計劃中，審計署找不到任何宣傳物品可供審查；及
- (b) 其餘23項(68%)計劃有宣傳物品可供審查，當中有3項(佔23項的13%)計劃沒有在所有宣傳物品上加上該標誌。

運輸及物流局於2025年3月向審計署表示，如宣傳物品尺寸太小，在上面加上培訓基金的標誌或不可行。此外，如有關活動在獲得培訓基金資助前已發放宣傳物品，有關宣傳物品便不會載有培訓基金的標誌。審計署認為，運輸及物流局需要確保各項計劃盡量在所有宣傳物品上展示培訓基金的標誌。

4.11 需要檢視推廣活動的涵蓋範疇 運輸及物流局表示，推廣措施主要以初中學生為對象，透過舉辦就業周和內容與海運有關的暑期研習等措施進行推廣。該局亦計劃推行更聚焦的推廣策略(例如在電視特輯／電台節目加入相關信息，並在社交網絡進行滲透式推廣)，以期有效地推廣海運業。審計署分析了在2019至2024年期間完成的34項計劃，發現：

- (a) 活動主要局限於參觀或比賽：
 - (i) 在8項(24%)計劃中，主辦機構舉辦的活動包括參觀同一地點；
 - (ii) 在12項(35%)計劃中，主辦機構舉辦的活動包括登船參觀團；及
 - (iii) 在6項(18%)計劃中，同一主辦機構連續6年舉辦相同的活動(填色比賽)，大部分參加者為幼稚園和小學學生；及
- (b) 在1項獲批147,000元撥款的計劃中，主辦機構聘用1名全職顧問駐校提供專業服務，為期3個月。該名顧問須就海運相關學科設計詳細的課堂計劃，並製備培訓過程中所需的教學資源(例如為學生訓練記錄手冊設立電子化系統)。該計劃並沒有直接舉辦任何推廣活動，其主要成果是為日後的培訓計劃設計詳細的課堂計劃。

審計署認為，運輸及物流局在審批申請時，需要檢視各項計劃的涵蓋範疇和成效，以期通過更聚焦的推廣策略，接觸更多年輕人。

審計署的建議

4.12 審計署建議運輸及物流局局長應：

- (a) 考慮就審批海運推廣計劃撥款申請的處理時間設定目標；
- (b) 考慮向主辦機構發出載有全部通用撥款規定的指引；
- (c) 採取措施，確保主辦機構適時提交已完成計劃的評估報告；
- (d) 加強對推廣計劃所涉開支的財務管制和審批工作；
- (e) 確保主辦機構在評估報告中匯報所有資料要項，以及當實際參與人數未達預期時提供箇中原因；
- (f) 確保各項計劃盡量在所有宣傳物品上展示培訓基金的標誌；及
- (g) 在審批申請時，檢視各項計劃的涵蓋範疇和成效，以期通過更聚焦的推廣策略，接觸更多年輕人。

政府的回應

4.13 運輸及物流局局長大致同意審計署的建議，並表示：

- (a) 培訓基金秘書處會就處理推廣計劃的申請制定較詳細的指引，包括訂定預計的處理時間和審批個別開支項目的事宜等；
- (b) 培訓基金秘書處會檢視申請指引，以涵蓋更詳盡的撥款規定和預期成果資料，當中包括須提交評估報告、在宣傳物品展示培訓基金的標誌，以及匯報參與人數和參加者的反饋意見，以便評估活動的成效。為讓申請機構了解和遵守有關規定，申請書會隨付一份範本，以供記錄各項計劃所涉的報價資料和匯報評估結果；及
- (c) 相關檢討已完成，並會在2025年第三季推行推廣基金的改善措施。推廣計劃的涵蓋範疇會擴展至研討會和會議，以及出席海外或內地就針對性議題所舉辦的研討會或會議的代表團，以期接觸更多年輕人，向他們推廣海運、航空和物流業。

第 5 部分：未來路向

5.1 本部分探討培訓基金的未來路向，審查工作集中於下列範疇：

- (a) 表現匯報(第5.2至5.8段)；
- (b) 開發款項發放資訊系統(第5.9至5.12段)；及
- (c) 全面檢討培訓基金(第5.13至5.18段)。

表現匯報

5.2 立法會財務委員會於2014年1月批准開立為數1億元的新承擔額，用以成立培訓基金。根據政府向立法會提交的撥款建議，該1億元會在2014-15至2018-19年度期間用於支援多項計劃及獎學金，惠及5 640人。截至2018-19年度，培訓基金的累計開支為7,200萬元，承擔額結餘為2,800萬元。

5.3 2019年，培訓基金的核准承擔額獲增加2億元(即由1億元增至3億元)，用以延續多項計劃及措施的運作至2024-25年度。培訓基金在2022-23年度的未用餘額約1.27億元，而其核准承擔額於2023年再增加2億元(即由3億元增至5億元)，用以延續和提升對多項計劃及措施的支援，直至2027-28年度為止。截至2024年12月31日，培訓基金的累計開支為2.34億元，承擔額結餘為2.66億元。審計署向運輸及物流局查詢有否為培訓基金設定表現目標或指標，運輸及物流局在2024年12月回應時表示：

- (a) 沒有為受惠人數設定目標，但有預算數字以作資源分配。該局每年會整合由負責監督培訓基金下各項計劃的辦公室及管理人提交的預算草案，擬備培訓基金的財政預算；及
- (b) 2019年和2023年兩輪增加承擔額所涉的資源預算，是參考一籃子參數而制訂，這些參數包括過往的受惠人數、當時最新的開支模式，以及日後優化措施所涉的預算開支。

需要考慮在管制人員報告加入表現指標

5.4 審計署留意到，運輸及物流局就兩輪增加承擔額的建議諮詢立法會(註 21)時，在向經濟發展事務委員會提交的文件中僅提供了現金流量預算數字，但未有提及受惠人數的估算。

5.5 由於欠缺兩輪增加承擔額的建議所涉的受惠人數估算(見附錄E第15至20項)，審計署只能就培訓基金在2014年的初次核准承擔額下所推行的12項計劃，評估有關成效。審計署留意到，在該12項計劃中，有7項(58%)計劃截至2024年12月31日的受惠總人數，較於2014年對往後5年受惠人數所作的估算為低(見表十三)。

表十三

10年受惠人數未達5年受惠人數估算的計劃
(2024年12月31日)

計劃	5年受惠人數估算 (2014-15至2018-19年度)	在10年9個月的 實際受惠人數 (2014年4月至2024年12月)
1. 船舶維修訓練獎勵計劃	75	63
2. 香港海事法律獎學金計劃	130	118
3. 香港航運及物流獎學金計劃		
4. 本地船舶業訓練獎勵計劃	250	244
5. 飛機維修專門課程部分學費 退還計劃	600	362
6. 海外交流學生資助計劃	100	88
7. 香港大學——上海海事大學 學術合作計劃	80	15

資料來源：審計署對運輸及物流局記錄的分析

註 21：兩輪各增加2億元承擔額的建議連同撥款條例草案，分別於2019年和2023年獲立法會一併批准。

5.6 根據《財務通告第2/2017號》，按良好作業方式，管制人員應考慮制訂衡量基金表現的合適準則及匯報準則，並以設定可衡量成果的目標為佳。截至2024年12月31日，培訓基金的承擔額結餘為2.66億元。運輸及物流局表示，該局計劃在2025-26年度動用5,200萬元。為確保審慎運用公帑，運輸及物流局需要考慮在管制人員報告加入表現指標(例如受惠人數)，以量化海運、航空和物流業在人力資源發展所得的效益。

審計署的建議

5.7 審計署建議運輸及物流局局長應考慮在管制人員報告加入表現指標(例如受惠人數)，以量化海運、航空和物流業在人力資源發展所得的效益。

政府的回應

5.8 運輸及物流局局長大致同意審計署的建議，並表示該局會考慮在管制人員報告加入表現指標，以量化海運、航空和物流業在人力資源發展所得的效益。

開發款項發放資訊系統

5.9 就由運輸及物流局管理的培訓計劃，申請人須以郵遞或電郵方式提交填妥的申請書和所需文件副本。負責培訓基金的人員會人手審批申請，把資料輸入數據庫和計算發放款項的金額。運輸及物流局於2023年10月獲批800萬元撥款，用以開發1個款項發放資訊系統。該局表示，該系統是一站式的網上平台，用以支援提交和處理專業培訓課程及考試費用發還計劃的申請。該平台日後可擴展以涵蓋培訓基金下由運輸及物流局及其他部門管理的其他計劃，例如海運和航空業實習計劃等。

需要加快推行款項發放資訊系統

5.10 審計署留意到，擬設系統設有資料比對等核心功能，可以就專業培訓課程及考試費用發還計劃的申請人資料和申請資格，與其他決策局／部門或計劃的記錄進行自動比對和確認的工作。根據其推行時間表，該系統的核心功能會於2025年1月開始運作，但截至2025年3月初卻仍未推出。審計署認為，運輸及

物流局需要加快推行款項發放資訊系統，並探討擴展該系統至培訓基金下其他計劃的可行性，以期提升運作效率。

審計署的建議

5.11 審計署建議運輸及物流局局長應加快推行款項發放資訊系統，並探討擴展該系統至培訓基金下其他計劃的可行性。

政府的回應

5.12 運輸及物流局局長大致同意審計署的建議，並表示款項發放資訊系統已於2025年3月20日推出，現階段涵蓋專業培訓課程及考試費用發還計劃。該局會檢討系統的成效，並探討將其擴展至培訓基金下其他計劃的可行性。

全面檢討海運及空運人才培訓基金

需要定期檢視培訓基金的使用情況

5.13 培訓基金在2014年的1億元核准承擔額是用以延續和擴展各項計劃，直至2018-19年度為止(見第1.4段)。運輸及物流局於2018年就培訓基金進行內部檢討，藉以制訂未來路向和評估個別計劃的推行情況和成效，為培訓基金的持續運作進行資源規劃。檢討結果顯示，逾80%受訪者同意培訓基金已達到所訂目標，而幾乎所有受訪者均支持繼續推行培訓基金。

5.14 2023年，有部分立法會議員關注培訓基金在培訓和挽留人才方面的成效，例如在獲得培訓基金資助的學員或從業員中，在完成培訓後會留在業界工作的人所佔的比例。運輸及物流局表示，該局曾就獲資助學員的就業情況進行跟進調查。就培訓基金資助的其中4個海運業的獎學金計劃而言，有68%至75%的學員在履行培訓計劃所要求於香港海運業工作最少1年後，仍然從事相關行業。

5.15 2024年，運輸及物流局對培訓基金進行全面檢討，就支援業界的持續發展需要和提升業界的長遠競爭力方面，評估培訓基金對吸引人才和促進海運和

航空業人力資源發展的影響和成效。該局於2024年3月以127萬元委聘1間顧問公司(註 22)，向培訓基金的受惠人士、培訓機構、參與計劃的公司及僱主團體、行業商會和各項計劃的合作機構等持份者蒐集反饋和意見，並就培訓基金提出建議。海運業有1 788名受訪者，涉及1 667名個人和121個機構。航空業則有1 779名受訪者，涉及1 731名個人和48個機構。根據調查結果：

- (a) 2個行業受訪的個別計劃受惠人士和機構持份者大致滿意培訓基金的運作和成效。顧問公司的結論是培訓基金的運作在支援海運和航空業的人力資源發展方面具有成效；及
- (b) 逾25%受訪的個別計劃受惠人士認為培訓基金的宣傳不足。此外，在不同組別中均有相當大比率的受訪者認為公眾難以取得申請培訓基金撥款的資訊。

有關顧問公司認為可進一步優化培訓基金下的部分計劃，以改善或維持其效率和成效，並建議採取多項優化措施。

5.16 運輸及物流局表示，在考慮顧問公司的建議並與人力資源發展委員會／三方專責小組討論後，已就培訓基金的執行細節提出若干優化建議。有關建議包括進一步擴展推廣措施的涵蓋範疇，以涵蓋較大型活動，以及就新課程／考試納入專業培訓課程及考試費用發還計劃的經核准名單推出新機制等。審計署認為，運輸及物流局需要參考實際所得的經驗和本報告書所載的審計署意見，定期檢視培訓基金的使用情況和微調其執行細節。

審計署的建議

5.17 審計署建議運輸及物流局局長應參考實際所得的經驗和本報告書所載的審計署意見，定期檢視培訓基金的使用情況和微調其執行細節。

政府的回應

5.18 運輸及物流局局長大致同意審計署的建議，並表示該局會定期檢視培訓基金的工作，而日後進行檢討時，亦會參考審計署的意見和實際所得的經驗。

註 22：該顧問公司是通過索取報價工作而獲選。

獎勵計劃的涵蓋範圍 (2024年12月31日)

計劃	涵蓋範圍
1. 航海訓練獎勵計劃	第一階段(航海訓練) 為遠洋船舶上的甲板實習生和輪機部實習生提供每月1萬元的獎勵津貼，前者為期最長18個月，後者為期最長12個月。兩者另可獲發還考試費。 第二階段(考試準備) 為已報考海事處三級(甲板高級船員／輪機師)適任證書考試的實習生，在完成實習後並於岸上準備考試期間，提供每月3,000元的獎勵津貼，為期最長9個月。 第三階段(取得三級適任證書後在船上擔任實習生) 為持有海事處簽發的三級(甲板高級船員／輪機師)適任證書，並獲聘在遠洋船上相關部門工作的實習生，提供每月6,000元獎勵津貼，為期最長6個月。 第四階段(取得二級或一級適任證書後在船上工作) 提供下列一次性的獎勵金： (a) 4萬元予考獲海事處認可的二級(甲板高級船員／輪機師)適任證書的申請人；及 (b) 8萬元予考獲海事處認可的一級(甲板高級船員／輪機師)適任證書的申請人 當中70%的獎勵金會在申請人取得資歷後，繼續在遠洋船上服務滿12個月後發放。
2. 船舶維修訓練獎勵計劃	為加入船舶維修業學徒訓練的職業訓練局指定課程畢業生，提供每月5,000元獎勵津貼，為期最長36個月。其他行業具有相關經驗的轉業工人，如已完成職業訓練局的指定船舶維修再培訓課程，並獲本地船廠聘用，亦可獲發每月4,000元獎勵津貼，為期最長12個月。

附錄 A

(續)

(參閱第1.10(a)及2.6(a)段)

計劃	涵蓋範圍
3. 本地船舶業訓練獎勵計劃	為受僱於本地船舶業的新入職人員提供每月2,500元的獎勵津貼，為期最長12個月，當中12,000元在其考獲本地船長／輪機操作員三級合格證明書後發放。
4. 本地船舶能力提升計劃	提供下列一次性的獎勵金： (a) 12,000元予考獲本地船長／輪機操作員三級合格證明書的申請人(已成功參加本地船舶業訓練獎勵計劃者除外)；及 (b) 15,000元予持有本地船長／輪機操作員三級合格證明書，並通過有關考試(參加本地船長——本地知識考試者除外)和考獲本地船長／輪機操作員二級合格證明書的申請人。
5. 航空營運培訓獎勵計劃	為修讀香港國際航空學院的航空營運文憑，並於畢業後在本地航空業連續工作6個月的合資格申請人，提供在工作實習期間每月最低7,000元薪酬及2,000元獎勵津貼，為期最長12個月，並提供24,000元學習津貼。

資料來源：審計署對運輸及物流局記錄的分析

獎學金計劃的涵蓋範圍 (2024年12月31日)

計劃	涵蓋範圍
1. 香港航運及物流獎學金計劃	向香港理工大學國際航運及物流管理理學碩士課程的獲選學生頒發獎學金。
2. 香港大學——大連海事大學學術合作計劃	向大連海事大學的獲選學生頒發獎學金，以在香港大學修讀普通法碩士課程；以及資助香港大學的獲選學生和在職從業員，前往大連海事大學修讀暑期課程或參加專業講座。
3. 香港海事法律獎學金計劃	向香港城市大學海事法與運輸法法學碩士課程的獲選學生頒發獎學金。
4. 香港航空獎學金計劃	向每名獲選學生頒發上限為10萬元的全額獎學金，以在本地院校完成與航空相關的學士學位或碩士／高等碩士學位課程。
5. 香港大學——上海海事大學學術合作計劃	向上海海事大學的獲選學生頒發獎學金，以在香港大學修讀普通法碩士課程。
6. 海事法律獎學金計劃	向修讀香港大學法律學士課程並選修海事法律學科的獲選學生頒發獎學金。
7. 香港航海及海運獎學金計劃	向香港理工大學國際航運及物流管理工商管理學士課程的獲選學生頒發獎學金。計劃分為2部分： (a) “航海獎學金”：對象是有意投身遠洋航海事業的學生；及 (b) “海運獎學金”：對象是在香港中學文憑考試取得良好成績的學生。

資料來源：審計署對運輸及物流局記錄的分析

課程／考試費用發還計劃的涵蓋範圍
(2024年12月31日)

計劃	涵蓋範圍
1. 專業培訓課程及考試費用發還計劃	向海運及航空業的在職從業員和新入職人員提供專業培訓資助。合資格的申請人在完成經核准的課程或通過經核准的專業考試後，可獲發還有關課程／考試的80%費用，資助上限為每人3萬元。
2. 飛機維修專門課程部分學費退還計劃	修讀職業訓練局的飛機維修工程高級文憑或職專文憑(飛機維修)課程，並於畢業後投身飛機維修行業的合資格申請人，可獲退還學費總額的50%，上限為5萬元。
3. 智慧及綠色物流專業培訓計劃	向在職從業員提供資助，讓他們掌握最新知識，支援行業朝綠色及智慧物流方向升級和轉型。合資格的申請人在完成經核准的課程後，可獲發還達80%的學費，資助上限為每人3萬元。

資料來源：審計署對運輸及物流局記錄的分析

其他培訓和實習計劃的涵蓋範圍
(2024年12月31日)

計劃	涵蓋範圍
1. 海運和航空業實習計劃	海運和航空業界的公司獲邀提供實習職位，讓年輕一代及早了解行業所提供的多元化就業機會。向參與計劃的公司就實習生的每月酬金提供資助，金額為每月酬金的75%或7,000元(以較低者為準)，為期最少4星期(即28天)至最長3個月。
2. 海外交流學生資助計劃	向香港中文大學和香港科技大學的獲選學生發放每人3萬元資助，以在海外修讀海事相關課程。
3. 海事培訓支援計劃	資助香港航海學校設立本地船隻操作(三級船長)證書課程，並為學生提供職業輔導和支援服務。
4. 海事人才培訓資助計劃——法律	為從事海事業務的律師行或大律師提供每月2萬元的資助，為期最長24個月(實習律師)或12個月(實習大律師)，在同一時間的資助名額上限為2名實習生。
5. 現代物流實習計劃	資助物流公司為全日制學生提供實習機會。向參與計劃的公司就實習生的每月酬金提供資助，金額為每月酬金的75%或7,500元(以較低者為準)，為期最少4星期(即28天)至最長3個月。

資料來源：審計署對運輸及物流局記錄的分析

各項培訓計劃的推行情況
(2014年4月1日至2024年12月31日)

編號	計劃	推行 年份	計劃管理人	總開支 (千元)	受惠人數
2014年的核准承擔額					
1	航海訓練獎勵計劃	2004	海事處	30,738	423
2	船舶維修訓練獎勵計劃	2006	管理人A	3,107	63
3	香港航運及物流獎學金計劃	2007	管理人B	19,404	97
4	香港大學——大連海事大學學術合作計劃	2008	管理人C	7,029	571
5	香港海事法律獎學金計劃(註)	2010	管理人D	818	21
6	專業培訓課程及考試費用發還計劃	2014	運輸及物流局	37,655	13 115
7	海運和航空業實習計劃	2014	運輸及物流局	51,614	4 224
8	本地船舶業訓練獎勵計劃	2014	海事處	6,032	244
9	飛機維修專門課程部分學費退還計劃	2014	管理人A	7,788	362
10	海外交流學生資助計劃	2015	管理人E及F	2,640	88
11	香港航空獎學金計劃	2015	8名管理人， 包括管理人 B、C、E及G	14,343	171
12	香港大學——上海海事大學學術合作計劃	2017	管理人C	2,852	15

附錄 E

(續)

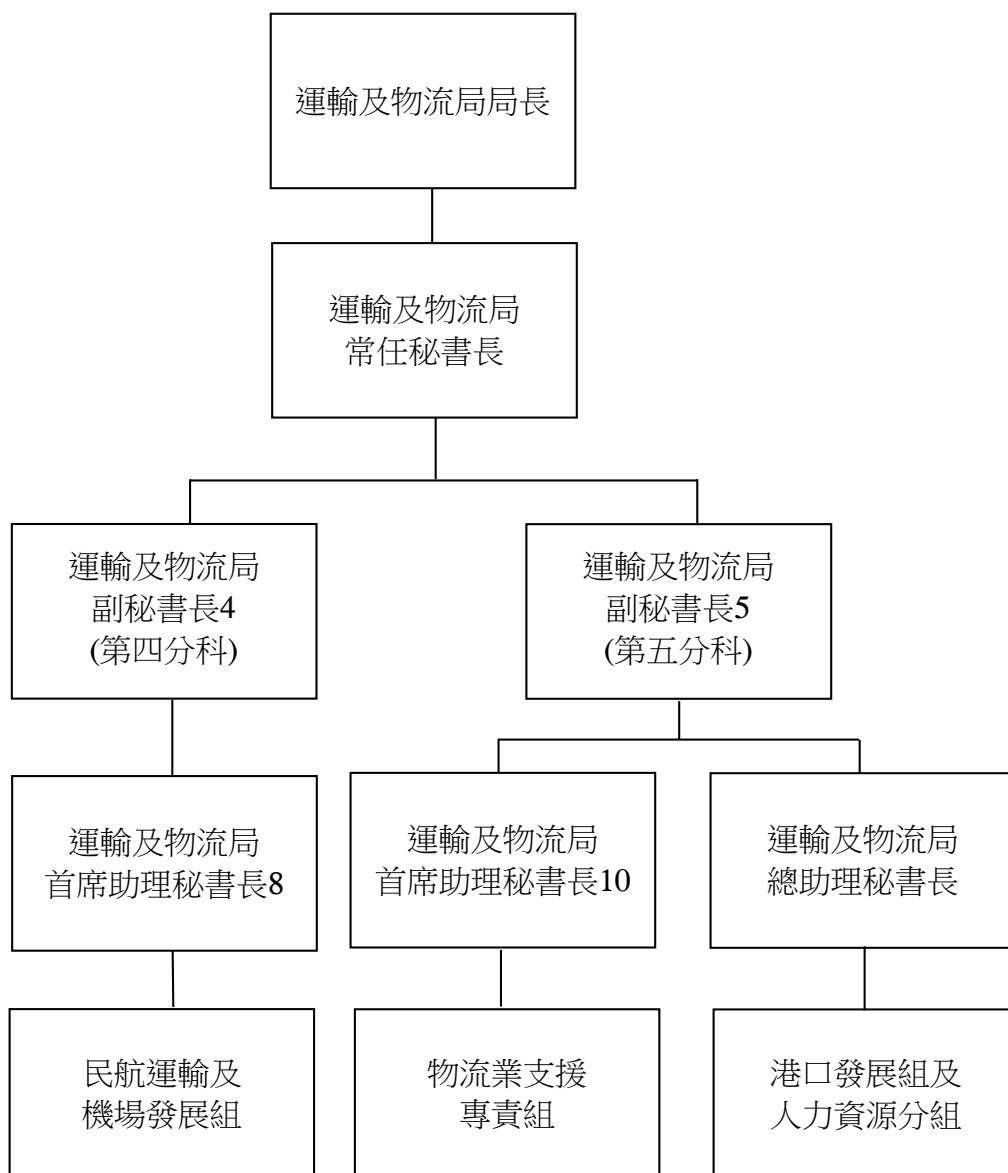
(參閱第1.11、2.2及5.5段)

編號	計劃	推行 年份	計劃管理人	總開支 (千元)	受惠人數
13	海事法律獎學金計劃(註)	2017	管理人C	0	0
14	香港航海及海運 獎學金計劃	2017	管理人B	2,906	21
2019年獲增加的承擔額					
15	本地船舶能力提升 計劃	2019	海事處	6,849	585
16	航空營運培訓獎勵 計劃	2019	管理人G	4,452	221
17	海事培訓支援計劃	2021	管理人H	7,079	24
2023年再獲增加的承擔額					
18	海事人才培訓資助計劃 ——法律	2023	運輸及物流局	801	4
19	現代物流實習計劃	2023	運輸及物流局	2,023	124
20	智慧及綠色物流專業培 訓計劃	2024	管理人I	194	14
總計				208,324	20 387

資料來源：審計署對運輸及物流局記錄的分析

註：該等計劃自2020年起已暫停接受申請。

運輸及物流局：
組織架構圖(摘錄)
(2024年12月31日)



資料來源： 運輸及物流局的記錄