

# 航空貨運業缺員工逾萬

## 路途遙遠 日曬雨淋 請人困難



系列報導之一

葵涌貨櫃碼頭工潮經歷40天雖然達成和解，工人陸續復工，但其他產業也面對種種問題，打工仔辛苦背後有一個個故事。香港經濟，近年高度倚賴金融地產；市民就業，則全靠自由相關的零售旅遊，倡議多年的「鞏固四大支柱、擴展六大產業」的產業政策，似走入了死胡同。《信報》將一連數日，報道包括航空貨運、資訊科技、電梯維修以及建築基建等不同產業面對的困境，探討本地經濟發展應走的方向。

採訪、撰文：許鎮邦、曾廣裕  
圖：何澤



林先生表示，因為工作週身，很少有時間陪家人。



貨運業周六日都是繁忙時間，有些工友甚至休假也要被召回工作。

香港航空貨運業發展暢旺，客貨運量屢創新高，政府更打算興建第三條機場跑道，惟風光背後，航運業卻面臨人手嚴重不足的危機。業界指出，由於機場位置偏遠，很多人不願前往工作，導致幾乎全部工種都青黃不接，現時業界共提供約6.5萬個職位，當中竟有近1萬個空缺，佔整體約15%。本報訪問了一名入職近30年的資深航運從業員，揭開他工作上種種不為人知的辛酸。

### 交通時間四小時

家住將軍澳的林先生，都要提早2.5小時出門到村口巴士站等車，準備開漫長車程，前往機場超級一號貨站上班。由於巴士每30分鐘一班，林先生為免錯過而遲到，惟有15分鐘前就到達車站，以車程1.5小時去計算，他平均每天來回足花上約4小時，加上8小時工作，還有用膳及睡眠，基本上已沒有私人時間。

在機場從事貨運的林先生，80年代已入行，98年經歷機場由歐德搬往赤鱗角，他坦言曾因交通問題想過轉行，「但當年一對子女在讀小學，家庭負擔重，我亦沒什麼特別技能，人浮於事，要轉行談何容易；我亦有想過搬入東涌以便返工，但又不希望要子女轉校來遷就我」，結果惟有堅持下去，一直做到現時今日。

現時林先生月入約15000元，以低技術工種來說已不算低，但相比起他所付出的時間和心力，其薪酬絕對得來不易，「根據規

定，貨機要在4小時內完成上落貨，萬一誤點公司就要賠保險，當遇上颶風落雨的日子，我們在濕滑的跑道上工作，風雨撲面而來，既要注意安全，又要兼顧航班時間，壓力非外人可以想像。」林說。

上班不單止長途跋涉，時間亦不穩定，「這裏是輪班制，早午晚三更，由於更數平均每1至2星期轉一次，我們要經常改變作息時間去配合，的確不容易適應；假期則多數放開日，皆因周末最多貨機抵達，工作亦最繁忙，故平均要4個月才可分配到星期日放假」。

### 工作困身斷六親

工作時間困身且難以遷就，58歲的林先生直言，平日極少與親戚朋友聯絡，也沒太多娛樂，放假多是獨自往酒樓飲茶，「有時太太有空，都會陪我去」。雖然內心難免寂寞，但林表示，多年來已習慣這種生活模式，甚至可說是麻木。

不過，最令他遺憾的是，錯過了子女的成長，「試過翻看他們小學時期的照片，竟然發現那幾年，我與他們的回憶是一片空白，是有愧疚的，如今子女早已長大成人投身社會，逝去的時光已無法彌補」。如果命運能選擇，林先生還會否加入這行業？他只有苦笑，沒有回答。

## 搬運蜜蜂用乾冰

【現場直擊】為親身體驗林先生的工作環境及情況，記者早前曾與他一起，由將軍澳出發往機場上班。當日林先生的上班時間為下午3時，但因路途遙遠，他要求記者12時45分在巴士站集合，以便登上1時正到站的班次，車費24元，上車後林先生爭取時間閉目養神，最終當巴士抵達機場超級一號貨站時，已是2時35分，林先生隨即換上制服，準備展開一天的工作。

### 經常處理危險品

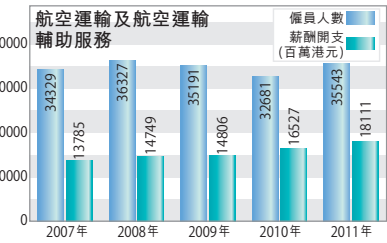
由於採訪當日為週三，並非周末貨運高峰，加上天氣晴朗，林先生未算特別

繁忙，惟採訪期間，記者看見他搬著一大箱用布遮蓋的貨物，且不斷冒白煙，他透露原來是一箱蜜蜂，白煙則源自他們所放置的乾冰，目的是避免蜜蜂情緒激動亂叮人，但即使如此，林表示亦曾意外被叮傷，「做貨運要有心理準備，不時處理危險物品，所以要小心謹慎」。

記者乘巴士由機場返回牛頭角的報館，這次路程稍短，只用了1小時15分鐘，惟前後合計共花掉3小時，已足夠進行一次來回台灣的短途飛行。很難想像林先生在過去15年來，每日都要如此長途跋涉上班，且從未遲到，敬業精神令人敬佩。

### 航運人手短缺原因及建議

成因	建議
機場位置偏遠，難以聘請兼職舒緩人手壓力	港府進行機場人力評估
飛機維修技工面對電力公司、港鐵等機構挖角	擴充東涌人口，增機場勞動力來源
	盡快開通屯門至機場的高速公路，引入新界西的勞動力



## 機場三大工種流失率高

航運業青黃不接問題嚴重已引起機場管理局高度重視，早前特別向部分機場公司提出，要求正視人手荒。工會指機場工作流失率高，源於兩大因素，分別是「路程遠、車費高」及「薪金不吸引」，尤其是最低工資實施後，市區一些低技術的工種，與機場的薪金水平拉近，新人固然抗拒往機場上班，不少舊人也寧願轉出市區工作。

香港民用航空專業職工總會主席張福宏表示，目前機場的工種主要有三類，包括飛機維修等專業工種、清潔和貨運等低技術工作，以及餐飲和地勤等客戶服務性質，薪酬水平各有不同，惟同樣面對難請人的困境。以飛機維修為例，由於需要一定的工程技術，加上要考取相關專業資格，故薪金亦最高，平均月入2萬元，「不過這類工種的工作時最長，日做12小時，對於住在市區而又擁有相關技術的人來說，他們要在外面找到薪金相若的職位，根本不難，所以很少會考慮遷往交通不便的機場」。因此，現時業界絕大部分員工已達45至50歲，當10年後他們退休，勢必出現斷層。

一位港機從事飛機維修的黃先生表示，公司人手不足引起的問題已開始浮現，令部分同事需要額外加班，甚至休假期被召回工作。他透露，飛機維修工作需日曬雨淋及輪班，加上工資不吸引，新入行的學生最低僅獲8000元，晉升至管工亦不足兩萬元，更不斷考牌進修，令不少年輕人入職很短時間就離職。

### 市區薪酬追迫請人難

他指港鐵、電力公司等機構不時以高兩三成的薪金挖人，10個同事就有2、3人被挖走。他擔心，若缺人情況不改善，日後機場擴建增加更多飛機庫，前線員工的工作量勢大幅增加，影響士氣。

至於清潔和貨運等低技術工作，底薪連津貼約8000至9000元，以往稍高於市區的同類工種，惟張福宏透露，自最低工資實施後，市區的薪金水平已迫近，但機場的相關工種，卻因外國經濟周期性疲弱而一直凍薪，部分起薪點仍停留在90年代的水平，薪酬欠競爭力，致人手不斷流失，尤其一班年輕員工，很多於上班數月後就離職。

「反正都是體力勞動工作，大部分人都選擇做地盤，一來路程較近，而且工作穩定，朝8晚6不用輪班，易於分配私人時間；加上天氣惡劣時地盤不用開工，相反在機場工作，只要青馬大橋不封閉都要上班，種種因素下，年輕人自然不想投身這類被視為沒有前途的機場工種。」張福宏說。

客戶服務工種的情況亦好不了多少。香港機場餐飲業員工會主席蔣育輝指出，新入職員工的底薪只得約7800元，僅符合最低工資要求，雖然公司有提供額外津貼，但條件嚴苛，前提是員工不能拒絕加班及不能請病假，而以往不少公司都有提供交通津貼予員工，但2003年沙士經濟低迷時被削減，故對新人根本缺乏誘因，「寧願留在市區工作，起碼節省時間及交通費」。



自推出最低工資後，很多人再不願到機場工作。

## 乏政策支持 港跑輸星洲

機場於1998年遷址赤鱗角，以解決舊歐德機場接近民居、無法24小時運作及擴建困難等問題。當年港府曾揚言，要把機場附近的東涌，打造成擁有33萬人口的新市鎮，可惜15年過去，港府的豪言壯語，暫時只能淪為空談。而港府對航空業的支持，亦遠遠不及鄰近的新加坡。

資料顯示，東涌至今約只有8.5萬居民，數字只及當年港府目標的25%，當中公屋及中產家庭各佔一半。有航運業人士指出，現時整體機場員工，僅得20至30%為東涌居民，「對中產家庭來說，他們大多已在市區有穩定工作，搬入東涌只為環境清靜及較低樓價，他們有能力負擔較高的交通成本，故不會介意跨區上班」。

至於公屋居民，如不想做清潔或餐飲等低技術工作，區內根本難有其他選擇，「東涌有很多新舖的公屋家庭，由於位置偏遠，親戚難到來幫忙照顧小朋友，故很多索性拿錢，也不到機場工作」。據統計，東涌逸東邨居民，領取綜援的比例近60%。

事實上，全球不少機場，同樣位處郊區，但均有完善的社區發展及交通配套去配合，像新加坡樟宜機

場與樟宜城、荷蘭阿姆斯特丹及機場城等，都是成功例子。該名航運業人士認為，要解決機場人手不足的問題，港府必須加快社區發展步伐，增強區內的交通及其他配套。

除了社區發展，新加坡政府對航空業的支持，亦明顯較為全面。當地無論是航空公司，飛機租賃或飛機維修等，都有完整的產業鏈。當地政府還不時推出稅務優惠措施，扶助行業的勞工政策，以及公開支持航天科技研究，港府絕對望塵莫及。



家表示，港府至今僅八點五萬居民，專

## 人手缺累港跌出最佳機場三甲

本地航運業招聘困難，身兼經濟發展委員會航運工作小組委員的學者羅文傑表示，從上月發表的最新年度最佳機場排名榜，赤鱗角機場首次跌出前三位，被新加坡樟宜、韓國仁川及荷蘭史基浦機場超越，顯示人手不足的問題，已影響本港機場服務質素，降低航運業競爭力。

### 嚴重可癱瘓機場

他指出，近年赤鱗角機場航班延誤情況加劇，旅客的評分相應下跌。目前機場的人手不足率近

20%，即全無緩衝區，一旦通往機場的交通受阻，部分員工不能上班，機場可能癱瘓。他估計，日後第三條跑道落成，會另外增加四至五萬個空缺，難以想像人手從何來。

羅又分析，航運業部分非技術工種，例如包裝飛機餐或清潔等，聘用兼職原本就是解決人手不足的最佳方法。惟赤鱗角地方偏遠，工人普遍不願到機場當工時的兼職，浪費來回時間及車資，令機場員工選擇欠彈性。他建議，港府應全面評估人力資源，並考慮擴充東涌人口至20萬以上，為機場提供勞動力。