



香港郵政局員工會



Union of Hong Kong Post Office Employees

Affiliate of Union Network International 國際工會網絡盟會

GPO Box 1188, Hong Kong SAR, China

website: www.upoe.org.hk

名譽會長 Honorary Chairman

卓成德 CHEUK SHING TAK, THOMAS

香港郵政局員工會進修營

主題：工會未來發展及動向 2008

日期：2008年7月14日至16日

地點：新都會怡景酒店
廣東省東莞市塘廈鎮
環市東路六號

香港郵政局員工會 2008 工運進修營研討營名單

職別	姓名	職級	工會職務	工作地點	寢室房號
營長	葉廣福	郵差	副教育主任	郵政總局內勤組	
副營長	馮柏傑	郵差	副秘書長	灣仔派遞局	
秘書	吳家強	高級郵務員	秘書長	九龍中央派遞局	
成員	卓成德		名譽會長		
	葉錦富	高級郵務員	主席	國際郵件中心入口棟信組	
	林寶鎮	高級郵差	第一副主席	九龍城派遞局	
	葉滿光	高級郵差	第二副主席	沙田中轉站	
	黃錦森	高級郵務員	財務主任	郵政總局派遞組	
	區協權	郵務員	副財務主任	九龍中央派遞局	
	李玲敏	郵差	副組織主任	郵政總局內勤組	
	陳日強	郵差	康樂主任	長沙灣派遞局	
	張少賢	高級郵差	副康樂主任	第 2 流動郵局	
	朱國明	郵差	福利主任	國際郵件中心入口棟信組	
	劉銘生	郵差	宣傳主任	九龍城派遞局	
	梁炳煌	高級郵務員	副宣傳主任	筲箕灣派遞局	
	卓 信	郵差	公關主任	郵政總局特快專遞組	
	譚子恆	郵差	聯絡員	郵政總局內勤組	
	謝冠強	郵差	聯絡員	郵政總局特快專遞組	
	黃志偉	郵務員	聯絡員	銷售科新界區替假組	
	郭錦洪	郵差	聯絡員	國際郵件中心運輸部	
	吳國華	郵差	聯絡員	國際郵件中心運輸部	
	李建發	郵差	聯絡員	灣仔派遞局	
	李 成	郵差	聯絡員	九龍中央派遞局	
	林錦麒	郵差	聯絡員	九龍中央派遞局	
	劉威明	郵差	聯絡員	九龍中央派遞局	
	徐國俊	郵差	聯絡員	九龍城派遞局	
	聶劍平	郵差	聯絡員	九龍城派遞局	
	何志強	郵差	聯絡員	將軍澳派遞局	
	陳紹華	郵差	聯絡員	尖沙咀派遞局	
	張喜明	郵務員	聯絡員	石湖墟派遞局	
	陳存義	郵差	聯絡員	元朗派遞局	
	張寶珠	郵差	聯絡員	空郵中心入口棟信組	

節目表

第 1 天	2008 年 7 月 14 日(星期一)
07:30	紅磡火車站集合/出發
09:00	學員登記
10:00	開幕儀式 (葉錦富先生/葉廣福先生)
10:30	匯報日本東亞論壇的情況 (葉錦富先生/馮柏傑先生)
11:00	亞太區郵政最新狀況 (卓成德先生)
12:00	午膳
13:00	亞太區郵政物流部門的發展暨工會之組織功能 (葉錦富先生/馮柏傑先生)
14:00	探討「香港郵政」2009-2011 的業務發展 (林寶鎮先生)
15:00	小組討論:
15:30	小休
16:00	小組報告
17:00	總結
18:00	晚膳
第 2 天	2008 年 7 月 15 日(星期二)
08:00	早餐
09:00	面對增加終端費帶來的挑戰 (葉錦富先生)
09:30	探討香港郵政顧問報告書 (葉廣福先生)
10:30	小休
11:00	小組討論“未來「香港郵政」業務發展對員工的影響”
12:00	午膳
13:00	未來顧問報告書帶來的危與機 (林寶鎮先生/馮柏傑先生/葉滿光先生)
14:00	小組討論：“強化執行委員與聯絡員的關係及未來的發展”
15:00	小休
15:30	小組報告
16:00	工作小組未來工作報告書(各小組召集人)
17:00	討論
18:00	晚膳

第 3 天 2008 年 7 月 16 日(星期三)

- 08:00 早餐
- 09:00 冤情處理及談判技巧
(葉錦富先生/林寶鎮先生/馮柏傑先生)
- 10:00 招募會員、職安健及宣傳等的策略研究
(葉廣福先生/劉銘生先生)
- 10:30 小休
- 11:00 小組報告
- 12:00 午膳
- 13:00 收拾行裝
- 13:30 小組討論:(未來 5 年本會的方向)
- 14:30 小休
- 15:00 小組報告
- 16:00 檢討及總結
- 17:00 回程

菜單

2008 年 7 月 14 日

泰式午餐南翼一樓泰式風味餐廳

泰式拼盤 鹹香雞 黃金白玉銀絲羹 三味炒豬柳 西芹炒牛肉
香辣炒青口 美極蝦 黃咖喱牛腩 清蒸加洲鱸 泰式炒什菜
香米飯 時令糖水 時令水果盤

中式晚餐一樓中餐新都會房

錦繡鹵水拼盤 生猛灼海麻蝦 是日老火靚湯 風味椒醬肉
沙律海鮮卷 蒜豉茄子炒豆角 馳名深井燒雞 清蒸桂花魚
生炒田園時蔬 錦繡炒飯 精美點心 時令果盤

2008 年 7 月 15 日

泰式午餐南翼一樓泰式風味餐廳

小食拼盤 金瓜海鮮魚翅羹 梅子扒鴨 蜜汁鳳梨牛仔柳
泰式燒雞 碧綠炒雙翠 香芒炒豬柳 青檸蒸生魚
上湯時蔬 蝦頭油炒飯 椰香西米露 時令水果盤

2008 年 7 月 16 日

中式午餐一樓中餐新都會房

深井燒鵝皇 高湯灼海蝦 雀巢腰果炒玉丁 金粟鳳凰羹
欖角蒸邊魚 韭菜花炒花甲肉 海韻鴛鴦雞 客家煎釀豆腐
油鹽水郊外菜心 揚州炒飯 美點雙輝 精美水果

背景

由於現有的終端費制度擬於2010年更改，國際郵件服務面臨大幅增加郵費的壓力。終端費制度由萬國郵聯管轄。根據此制度，寄件國須向目的地郵政機關支付派遞郵件的費用。互惠互利乃此制度沿用已久的規管原則，其前提是每封寄出的信件均會有覆函，故可達至入口信件和出口信件之間的自然平衡。按照這一“君子協定”，各郵政機關不會互相徵收處理郵件的費用，也因此令寄件國無須與目的地郵政機關攤分因寄件人寄件所帶來的利潤。各國的經濟發展步伐不一，郵件量的增幅亦有差異。正由於各國郵件量不平衡的情況加劇，所以出現萬國郵聯於1969年東京大會上訂立的終端費制度。此制度最初的收費基準，是所有郵件（不論寄往任何國家）均按每千克單一收費率收費。各郵政機關所支付的實際款額，是根據郵件實際重量計算或通過抽樣程序釐訂。

萬國郵聯面對全球郵政機關改變的壓力

現時的終端費收費率乃人為地定於較低水平，目的是要支援發展中國家。然而，隨越來越多郵政機關，尤其是歐洲工業化國家的郵政機關，已轉為公司化或私有化經營，萬國郵聯面對壓力，要制訂一個可收回所提供服務全部成本的制度。萬國郵聯為此提出新建議，就是把終端費與各國的本地郵費掛鉤。

對香港的影響

根據萬國郵聯的最新研究結果顯示，一個工業國家的本地郵費，較發展中國家的本地郵費高出約三倍。舉例來說，在日本投寄一封20克重量的本地信件的郵費超過64美仙，在香港則僅為14美仙。這主要是由於不少工業化國家的本地郵政服務均由商營企業營運，而大部分發展中國家的本地郵政服務是由政府資助提供。萬國郵聯一旦落實終端費與本地郵費硬性掛鉤的建議，香港郵政便要就出口郵件繳付更高昂的終端費。在這情況下，我們必須大幅調高國際郵件服務的郵費，以彌補增加的開支。

應付挑戰

香港郵政聯同中國郵政及其他亞太區營運者，積極展開游說行動，謀求為終端費增幅設定上限。萬國郵聯大會即將於2008年在肯尼亞內羅畢舉行，屆時各成員國會就此事進行投票並作出最後決定。

營運基金的影響

作為一個營運基金部門，亦即是商營企業，香港郵政不斷精益求精，並且再次超越政府為部門定下的回報目標，去年全年的總營業額高達5億2千7百萬美元，運作溢利共5千7百萬美元。我們大大受惠於暢旺的經濟，但仍然着力引進種種嶄新和完善的服務以擴大收入來源，並盡量減低運作成本。各項新措施已漸見成效，深信在不久將來定能碩果豐收。

香港郵政面對最嚴峻的挑戰，不只在於提供有效率和價格相宜的公共服務，也非僅僅在競爭激烈的市場中維持業務盈利，而是如何能夠兩者兼得。這就是說，我們最重大的難題，是要在商業的基礎上營運一個政府部門；是要在缺少商界靈活經營的必要條件下，與私人營運者互相競爭；是要在未能全面控制運作成本，或就產品和服務自由定價的情況下取得盈餘。

舉個例說，最新一輪的公務員加薪，令我們在薪金方面的開支每年增加1千1百69 萬美元，此還未計及日後可能不時作出的薪酬調整；但若論到要調整郵費，又將會是政治考慮高於商業利益。

香港郵政以公私並營的混合形式運作固然帶來不少難題，同樣地，外在的壓力也絕對不容忽視。大型的跨國速遞服務公司和整合商不但越來越急於佔據更大的市場，不少更對當地政府施壓，要求收緊對郵務市場的管制，以圖削弱郵政機關一向享有的優勢。萬國郵政聯盟 — 國際郵政事務的最高管轄機關 — 正考慮採用新方法計算處理國際郵件涉及的終端費*。這種計算方法一旦落實，香港郵政就本港出口郵件向工業化國家繳付的終端費，勢必上升40%至60%，這等於每件國際郵件的處理成本會增加約20%，此等開支將不得不轉嫁寄件人身上。

顧問報告書尋找我們的前路

一份由香港郵政委托的顧問報告書將會發表，報告書將會研究這個政府部門的長遠運作。本會估計我們的前路不離「公司化」或「私營化」。

本會面對的挑戰

面對數月後郵政顧問報告書對未來郵政業務經營改革的可行性，將會是本會為全體會員向郵政當局談判作準備。究竟員工的身分會否會在「公司化」或「私營化」或改變至傳統不變而仍然維持成為一個政府部門？又或者像其他外國郵政機關最終「管職」雙方達至「雙贏局面」？我們要作最壞的打算的同時，當然也要作最好的準備，兼且也需要通過 UNI 的協助，以其他工會與相關的郵政機關的經驗為會員的將來爭取更好的待遇。

*****報告完*****

香港郵政的背景資料

香港郵政概況

香港郵政成立於1841年，秉承優良傳統，為市民提供可靠而價錢合理的郵政服務。自1995年轉以營運基金模式運作以來，香港郵政的服務質素不斷提升，產品種類也更趨多元化。現時，香港郵政每日處理超過360萬件郵件，致力促進本港的商業貿易活動。

香港郵政繼續為各中小企業提供支援，以助他們拓展海外業務。年內，我們加強國際郵件派遞服務，方便各中小企業把網上售出的貨品寄達顧客，順利完成交易。由於中小企業的市場需求日益增加，出口掛號郵件量亦見持續增長。

香港郵政銳意創新，不斷求進，令香港逐步發展成為區內主要的郵件轉運樞紐和物流中心，以及通往中國內地的門戶。我們充分把握內地經濟蓬勃發展的遇，與中國郵政合作推出多項新措施，並取得顯著成績。為把香港定位為通往中國內地的門戶，我們通過上述新措施改善跨境直銷函件和郵件派遞服務。在2006/07年度，轉口空郵郵件佔空郵中心處理的空郵郵件總量約兩成。

根據現時香港法例賦予香港郵政享有香港郵政服務專利權去在香港及國際性所有地區提供全面的郵政服務。香港郵政仍然是一個政府部，香港郵政合共擁有5,347名公務員和2,217名非公務員合約人員。

作為一個政府部門，香港郵政的服務已達標，為市民提供了高效率、具效益和價格相宜的郵政服務。從數字而言，我們的郵政網絡設有133間郵政局；年內處理的郵件達13.3億件；經郵繳通處理的帳單共2,320萬張；全年發行的特別郵票共12套。

根據一家環球管理顧問公司於2007年進行的市場研究調查結果，顯示大部分大型商業郵寄者均視香港郵政為信譽良好的伙伴，並且非常滿意我們提供的標準本地和國際郵遞服務。該項研究亦估計香港郵政在本地郵務的市場佔有率，與亞太區的平均值98%大致相若；而在國際郵務的市場佔有率則達90%左右，遠高於亞太區的平均值56%。

2007/08 年度展望

在2007/08年度，香港郵政就不同業務範疇訂定計劃：

信件業務

- 與中國郵政和澳門郵政開展業務合作關係，以便中國內地各大城市和澳門等地之間可互通和互換直銷函件。
- 看準各公司和大型企業把帳單編印和整合服務外判的商機，我們投放資源進一步發展香港郵電通服務，並於2007年年中開設新的郵電通中心。

國際郵件業務

- 與網上貿易平台緊密合作，提供度身訂造的服務，以切合有意拓展海外業務的中小企業的需要。
- 把大量投寄掛號空郵服務的收件程序自動化。
- 吸引國際的網上銷售商和郵件整合商在香港設立生產站和倉庫，並鼓勵經由香港郵政進行郵件分流。
- 推廣香港作為亞太區轉運樞紐和中國內地中轉中心的分站。

門市和物流業務

- 與中郵物流有限責任公司建立策略性合作關係，以便發展跨境物流業務。

機械揀信系統

- 更換機械揀信系統，以配合不斷轉變的運作和服務需要。

(此報告書的資料主要是來自06/07年度香港郵政署長週年報告書) 網址: www.hongkongpost.com

亞太區郵政物流部門的發展暨工會之組織功能

主席葉錦富

副秘書長馮柏傑

背景

「國際物流」是個常常聽得到的用語。其含意為擴大範圍的國際生產網絡，亦即因應跨國性企業實現其跨國性的開拓生產據點，以企劃、組織（架構）、提供一個將原物料從進廠開始，直到把完成品配送到顧客手上為止的物流服務。「物流」（Physical distribution）這個用語是在 1960 年代由美國引進，經由生產地與消費地之間的「輸送」、「保管」、「梱包」、「裝貨、卸貨」等要素所形成的名詞。隨著國際化的發展，在「國內物流」之外，又增加了一項「國際物流」的服務。尤其是到了最近這幾年，「（Logistics）後勤、物流」已經成為一個經常聽得到的用語了。該用語原本是軍事用語，是指在戰爭時期為前線進行補給工作的「軍需部」之意，現今轉用於商務用途之後，其所代表之意義擴大為：能企劃、組織（架構）、提供在國際生產網絡當中，跨國際性之眾多的企業之間以及據點之間的製品開發，原料或零組件之調度、工場內之物流、保管、以及配送到消費地或消費者手上的這種供應鏈之整體性的系統。

此項業務必須要具有高度的專業性。因此，跨國企業將物流業務外包給後勤服務專門業者（3PL/Third Party Logistics）的傾向也就愈來愈明顯了。這麼一來，在與「物流」相關的事業者面前便出現了一個龐大的市場商機。在過去，物流業是和「運輸業」、「郵政事業」、「倉庫業」等企業可以分門別類的產業狀態，然而時至今日，所有的經營者都在搶著進入國際物流及後勤服務這個市場。郵政事業擁有來自國內郵遞和國際郵遞服務所培養出來的強而有力的網絡，過去卻無法提供特別的服務給跨國企業。由於郵政民營化以及放寬管制規定，現在已經可以提供上述的服務。德國郵政和荷蘭郵政業已藉由企業購併的方式轉型為跨國性後勤服務企業。世界各國的郵政事業單位即便是在規模上有所差異，順著這股潮流也都同樣的轉進了物流業務部門（Logistics）。

亞洲太平洋地區的CEPL（courier、express、package、Logistics）

1. 國際物流業在亞洲太平洋地區的發展

國際物流業的中心：亞洲太平洋地區

全球化的風潮席捲了全世界、亞洲太平洋地區，特別是東亞地區（日本、韓國、台灣、香港、中國、東南亞國協 ASEAN）牽引著國際化乃至全球化的進行，這是許多學者所點明的事實。首先，就由物流的角度來探討一下這個事實。

由世界 3 大主要骨幹的航路來看，太平洋航路（亞洲/北美之間）為 1,700 萬 TEU（TEU 意指〔換算成 20 呎貨櫃之量〕，來自 Twenty Feet Equivalent Unit 的縮寫），歐洲航路（亞洲/歐洲之間）為 1,100 萬 TEU、大西洋航路（北美/歐洲之間）為 500 萬 TEU，把包括印度在內的亞洲區域內的 1900 萬 TEU 也列入考量的話，就可以了解到全世界的貨運中心是位在亞洲太平洋地區內。2005 年的世界所有港灣的貨櫃處理量為 3 億 8262 萬 TEU，其中排名順序第 1 名為中國大陸（含香港）8855 萬 TEU，第 2 名為美國 3,852 萬 TEU，第 3 名為新加坡 2,319 萬 TEU，第 4 名為日本 1677 萬 TEU、第 5 名為韓國 1,511 萬 TEU，第 6 名為德國 1,350 萬 TEU，第 7 名為台灣 1279 萬 TEU。

由貿易方面來看，也是以亞洲與北美洲之間、亞洲與歐洲之間、亞洲區域為世界貿易的中心。由東亞區域內的貿易來看，其輸出額在 1995 年度為 6476 億美元，但是到了 2005 年就成長到了 1 兆 4287 億美元。這由世界貿易占有率來看，是從 6.7% 成長到了 13.7%。

由各國的占有率來看東亞區域內貿易的話，在 1995 年日本的輸出為 28.8%、輸入為 17.8%，為當時的第一名，但是到了 2005 年第一名的地位已經由輸出為 22.2%、輸入為 27.3% 的中國所取代。

東南亞國協(ASEAN)區域內的貿易在 1995 年的輸出為 1762 億美元、輸入為 816 億美元，到了 2005 年成長為輸出為 3965 億美元、輸入為 1705 億美元。2005 年東南亞國協區域內貿易所占之東亞全體占有率為輸出 27.7%、輸入 11.9%。

專業用語

貨櫃運輸：貨櫃的觀念是由一家卡車運輸公司的負責人 Malcolm McLean 所思考出來的。他在 1956 年買下了一家美國的船運公司，開始在美國東部沿岸從事貨櫃運輸的工作。藉由貨櫃運輸這種方式，使得國際貨物輸送能夠變成一貫化的海陸輸送方式。

由航空貨物輸送量觀之，亞洲太平洋地區航空貨物輸送量為 501 億噸公里，北美洲地區為 308 億噸公里，歐洲地區為 378 億 8,000 噸公里。在地區間的輸送實績方面，也是以亞洲與北美洲之間的航空貨物輸送量 309 億 4,400 萬噸公里為最大，接下來為亞洲與歐洲之間的 299 億 9,600 萬噸公里、北美洲與歐洲之間的 178 億 4,500 萬噸公里、其次為亞洲區域內的 137 億噸公里。

噸公里：表示貨物輸送量的單位。例如將一噸重的貨物運送 1km，其運送量即為「1 噸公里」。同樣的，將一噸重的貨物運送 10km 的話，其運送量即用「10 噸公里」來表示。

根據波音公司的預測，在 2005 年~2025 年之間的世界整體的空運貨物的年平均成長率為 6.2%。成長率超越此平均值的區域有中國國內、亞細亞圈內、亞洲/北美、亞洲/歐洲、歐洲/西南亞。世界郵政物流企業一定會重視亞洲太平洋地區之發展，其進出量也必定會呈倍數增長。

2. 國際物流發展的條件：發展交通的基礎設施

國際物流發展之條件，建基於發展交通基礎設施以及推動週延靈活的物流措施。前者指的是港灣設備、機場的擴建、現代化、道路的維修等等工作，後者指的是關稅障礙的撤銷、通關手續的簡化、以及在制度上的修正等工作。

隨著全球化與區域經濟統合之進展，各國的國際機場無不以能夠成為本區域的營運中心為目標，而處於激烈的競爭狀態之中。各國也都致力於新設置或擴張原有的機場，機場用地面積達 1,000 公頃以上，擁有多條 3,500m 級的跑道以及能容納一年之間旅客數 2,000 萬人以上的航站建築等，以上所述皆逐漸成為能否取得營運中心地位的條件。再藉由更進一步的引進人力、物力、和資訊等配套措施，使得機場本身就能成為一個交流中心等觀念，各國都在為強化機場的機能而絞盡腦汁。例如新加坡的樟宜國際機場在 2008 年完成了第 3 航站的建設，並建構了能配合巨型飛機空中巴士 380 的登機口。不論如何，機場事業絕對和國家的政策有著極大的關連性。郵政物流企業、特別是在郵政事業為國營企業の場合裏，因為會對政府產生一定的影響力，在這個部分更應該重視發言的權利以強化此一問題。

據說就是因為世界各國強化了機場的，致使在此之前，以菲律賓為中心進行獨門生意中心(HUB)的 UPS(克拉克)、FedEx(蘇比克)等做了戰略上的轉換措施，一致把廣州新白雲國際機場當做是其亞洲太平洋地區物流的中樞據點(HUB)。這個動作肯定會在菲律賓引發國內勞工的解雇問題。

航空器性能的提高大大的影響著 HUB 戰略。巨無霸飛機載滿貨物的話，必須要有 3,000m 的跑道。同樣的，當巨無霸飛機載滿貨物時，其續航距離為 1 萬公里左右。因此中國大陸與美國之間的貨物輸送就必須要以日本等地做為中繼站。爾後若航空器的性能再增強的話，中繼站很有可能會變成沒有存在的必要。

1992 年在上海舉辦的 ESCAP (聯合國亞洲及太平洋經濟社會委員會) 的會議中，決定開始發展由①泛亞鐵路 (Trans-Asian Railway : TAR)、②亞洲高速公路網 (AH)、③輸送之促進所形成的「亞洲陸上輸送基礎設施開發計劃」。亞洲高速公路現在的總長度達 14 萬公里，是由 32 個國家的 55 條路線的道路網結合而成。

去東亞旅行的話，就可以一目瞭然的發覺到，有許多在 10 年前還尚未經過鋪設的道路現在都已經變成了高速公路。越南雖然是陸上交通的危險地帶，如今，在「大湄公河圈構想」(Greater Mekong Sub-region : GMS) 之下，湄公河流域裏的 6 個國家以及區域，包括 (泰國、柬埔寨、寮國、緬甸、越南、中國雲南省以及廣西壯族自治區) 的開發工程正在進行中。其中的東走廊 (越南、寮國、泰國) 及南北走廊 (昆明—曼谷之間) 已經開通。

3. 國際物流得以發展的條件：市場統合與靈活運作的物流

WTO 使工業製品、農業製品及服務的貿易規則、投資規則自由化，並有了全球化的標準。據此以促進商品、資本、服務、人力等，能跨越國與國的境界而自由移動。WTO 有 190 個國家加盟，花在交涉談判的時間也很長，故設有 FTA (自由貿易協定)、EPA (經濟合作協定) 來當做促進二個國家間貿易自由化的架構。

在亞洲太平洋地區，像歐盟 (EU) 一樣的在區域間促進自由化的架構，目前只有東南亞國協 (ASEAN，簡稱東協)。為實現 AFTA (東協自由貿易區域) 而進行的關稅調降，始於在 1993 年實施的區域內共同有效優惠關稅 (CEPT) 協定。目標為在 2010 年之前能將區域內的關稅降為零。現在，區域內關稅已經調降到 5%。AFTA 的下個階段，為以達成真正的經濟統合為目標的 AEC (東協經濟共同體)。

AEC 以在 2020 年之前實現為目標，而區隔出 11 個優先分野的區塊要在 2010 年之前先行實施 (2003 年 10 月 ASEAN 東南亞國協高峰會提出協和宣言) 在 2004 年 11 月的 ASEAN 高峰會中，締結完成了「東協優先統合分野架構協定」，除了推動 11 個優先分野的市場統合之外、為了促進區域內的統合，也進行了改善原產地規則、通關手續、規格之統一、物流服務、人力的移動等制度上的結構問題。自此，開始導入了 ASW (ASEAN SINGLE WINDOW) 也就是東協獨立窗口的運作機制。

ASW：在進行輸出入之際，將原先需要向跨越多個行政機關提出申請或取得認可的手續，用一個電子申告表格來提出，只要一道程序即可概括取得所有許可的行政結構。此為通關手續上的一步到位服務 (one step service)。亦即在機場和道路等基礎設施的改善之同時，一種為了要節省現在於國境通關時，所遇到之貨物必須花費時間進行分裝等狀況而造成的時間上的損失，以求速度得以提昇的計劃，以去除妨礙物品自由移動的障礙為目的之「物流靈活化過程」也正在進行當中。

4. 國際物流與郵政事業

即使是純粹站在觀點來看，東亞的戰略位置也非常的重要。在東亞區域的貿易活動中，交易額最大的是電腦商品及其周邊機器、電腦零組件、電子零組件等。這些物品都也以小型、小量的居多，對郵政物流企業來說，這是最適合的市場。

與此同時，顧客所要求的物流服務也有很大的變化。在過去，顧客的要求只是物品能確實的送達就好了。接下來要求的層次提昇為遵守交貨期、安全的運送物品。再接下來，客戶的要求已變化為所提出的質問不是「物品送得到嗎？」，而是「何時運送？」。而現在，客戶所要求的條件有：任何一種的輸送方式都能對應、能夠進行供應鏈資訊及

輸送的分析、有延遲之狀況發生時，能迅速的因應、有完整的全球化支援體制，追蹤的品質要求也提昇到不問貨櫃在哪裡？而問所訂的貨品在哪裡的層次（亦即輸送過程之透明化）。跨國企業在國際分業之高度化、跨越國境的供應鏈被普遍運用之際，亦深刻體認到，不論是在國際部分或國內部分，皆以能一貫性的滿足顧客高標準之要求的經營者，才能支配企業物流的時代已經來臨了。

跨國企業與過去公司本身所設的一般性的物流系統做出了切割動作，以追求更高層次的成長，或者外包給專門業者。運輸物流業者（Integrator）就是為了滿足這個時代要求而應時出現的。

運輸業者沒有自己的輸送方式，是藉由和航空交司或船公司訂定契約，承租貨物空間，使之適合於顧客下單訂貨。由 A 地點開始到 B 地點，跨越國境輸送物品的場合，有眾多的業者介入在其中，由運輸業者掌管業者間的輸送問題。與此相對的，Integrator 為可以完全由自己的公司進行由 A 地點開始到 B 地點的一貫運送（door to door）的事業者。輸送之透明化這種課題之一的 Integrator 所具有的優越性自是不言可喻。但是和運輸業能滿足顧客的特殊性要求（顧客自由點菜）之特點相比較，Integrator 有其必須要進行規格化的限制（套裝式菜單）。為了滿足時代的要求，各經營者都在進行大規模的資訊科技（IT）投資，努力的進行輸送過程之透明化的工作。

5. 郵務事業的因應之道

論及處理國際物流，全世界的郵政事業已經 3 分化。第 1 族群為和德國郵政（DHL）及荷蘭郵政（TNT）同樣的方式，經由反覆多次的企業購併，自行成為 Integrator 的郵政事業體。紐西蘭和香港等郵政事業體也藉由 DHL 或 TNT 等的使用，以介入國際物流事業。第 2 族群為雖然規模較小，但是也以成立獨立的國際物流子公司的方式，以介入國際物流業的郵政事業體系。瑞士、澳洲、日本、法國等，皆以此為方向而進行國際物流事業。第 3 族群為近代化程度比較落後，比較慢介入國際物流業的郵政事業體。在發展物流業務之同時，至少也必須要完成郵局間的連線化。因此就必須要有巨額的 IT 投資，多數的開發中國家的郵政事業缺乏資金的投入。

郵政事業自 19 世紀以來，一直在開發國際郵政事務，透過萬國郵政聯盟（UPU）以進行調整。UPU 所透過的國際郵政網絡是將網絡運作、與獨立的郵政事業結合起來的範本。郵政事業透過 UPU，製作共通的平台，為實現輸送過程的透明化而努力。郵政事業之間的人力連繫也是非常的重要的一環，UPU 首先針對快遞郵件（EMS）開發出共通的平台，問題在於有些郵政事業體資本不足，無法因應。如果能夠解決這個問題的話，郵政事業就得以脫胎換骨成為最強的 Integrator 整合體系。

6. 亞洲太平洋區的 logistics 物流戰略與 CEPL 部門的現狀

台灣

政府的策略

台灣政府的國際物流政策為，靈活運用台灣在亞洲太平洋地區中優越的地理位置，進行電子化等建設之架構，以成為亞洲太平洋地區的國際物流據點（Hub）。因此，而產生了 1995 年的「亞洲太平洋地區營運中心」和 2000 年的「全球化物流發展計劃」之構想。

在「亞洲太平洋營運中心」的構想當中，在生產製造、貨物分裝、旅客轉機及專業服務等 3 大經濟活動之下，設置了 6 個專門的營運中心，顯示改善工作的具體性的時程表。在「全球化物流發展計劃」的構想當中，是以電子化為核心，使國際商業交易、國

際物流、國際金融能做出具有機能性的結合。在 1990 年代的電子產業中，台灣的企業讓自己的技術力飛躍性的提昇，與此相對應的，是來自美國和日本企業的個人電腦品牌零組件代工生產的 OEM 及 ODM 得到急速的成長。為了使這種發展加速的提高，讓台灣成為「國際採購部門 (IPO)」的據點，因而有了要建設能因應全球化物流環境的計劃。政府為了促進物流部門之建設，提供了業者諸如土地之取得和投資、以及免稅等方面的優惠。過去對運輸部門的約制條款，自 2000 年開始已急速的放寬。

現況

這個政策成功奏效，藉此將台灣的海運及航空貨運輸送，皆發展成為亞洲太平洋地區的樞紐 hub。高雄港貿易處理量由 1995 年的 7,100 萬噸，增加到 2006 年的 1 億 1,000 萬噸。貨櫃處理量也由 1995 年的 500 萬 TEU，成長為 2006 年的 977 萬 TEU。台灣桃園國際機場的處理量也由 1995 年的 75 萬噸，增大到 2006 年的 169 萬噸。UPS 和 FedEx 這二家國際貨運公司分別於 1996 年和 1997 年在桃園機場設置分裝中心。在 2006 年，桃園國際機場設置了自由貿易港區，落實在機場附近建立起加工體制的終端站。

台灣郵政的因應措施

台灣郵政 (亦即中華郵政) 並沒有直接面對書信自由化的問題，但是快遞和包裹業務面臨著激烈的競爭。光是在台北地區就有 200 家的快遞和包裹服務企業在營運，其中尤以日系品牌的業者特別醒目，和統一超商合作的 YAMATO、〔台灣宅配通〕等都是以和日本相同的設計方式在營運。在物流的分野中，中華郵政提供了倉庫、運輸、配送、以及一部分的組裝服務，並非分別由好幾個不同的子公司進行服務。

香港

政府的策略

香港因為是在英國的統治之下發展成為一個自由港區，故其發展向來由民間企業主導，政府把 logistics 物流定位為香港經濟發展的四根支柱之一，全力支援其發展。香港最初的貨櫃站於 1972 年建造於九龍半島的葵涌 (Kwai Chung)。之後香港的貨櫃輸運量隨著中國的經濟發展而增大。在 1997 年依一國兩制方式回歸中國，2004 年香港與中國之間締結 CEPA (內地與港澳關於建立更緊密經貿關係的安排) 後，更強化了和中國之間的關係。1990 年代之後，每年度佔世界貨櫃處理量第 1 位的是香港或新加坡，但在近年來都是新加坡為第一名。香港的貨櫃處理量中的大部分是珠江三角洲的輸出入貨物分裝品，此乃因如果深圳、廣州等中國方面的物流處理基礎設施一旦發展起來，就會發生無必要經由香港出口的問題之故。香港政府希望藉由建設連結香港大嶼山與澳門之間的「港珠澳大橋」(Cross PRD Bridge)，使得珠江三角洲西部的貨物在香港流通。由此可產生經由水路轉陸路的運具移轉 (modal shift)，和位在大嶼山的機場之間產生協同作用。並同時進行在機場周邊建立物流處理園區的計劃。

現況

珠江三角洲 (PRD) 是中國經濟成長的引擎。香港企業始終對珠江三角洲的發展有著密切的關聯。自從 1979 年開始實施改革開放政策之後，珠江三角洲以與香港相鄰接的深圳為中心，已成為此區的發展中心。1980 年在深圳建設了經濟特區。1992 年鄧小平發表南巡講話，強烈主張利用引入外資的方式，大膽的推進此區的經濟建設，香港的發展便是如此的與中國的經濟發展強烈的結合在一起。

香港葵涌碼頭擁有 24 個錨位的 9 個貨櫃站，除了具有處理 1,800 萬 TEU 的能力之外，備用埠頭還能多處理 1,000 萬 TEU 的貨櫃量。根據 2006 年的統計顯示，香港的處理量為 2,323 萬 TEU，名列世界第二位，深圳為 1,487 萬 TEU，名列世界第四位。

香港機場：2005 年的貨運處理量是 340 萬噸，為世界最大量。

道路：位在和中國交界之處的落馬洲支線管制站，每天有 25,000 輛卡車由此通過。資源豐富的優秀人才，有許多企業在中國本土採用香港出身的經理人。

「香港郵政」的因應之道

「香港郵政」由處理量高達 13 億 3,000 萬封的「營運基金」(Trading Fund)營運。為因應珠江三角洲的經濟發展勢頭，「香港郵政」對寄件到上述區域的快速郵件施行打折優待，以及推廣直銷函件(Direct Mail)等活動。此部分是和大陸郵政以及澳門郵政攜手進行的。全球的拓展部分，是和 TNT 合作。在物流處理服務部分所做的有倉庫、在庫管理、收款及配送等服務，但是這些業務的拓展，皆是以「香港郵政」服務範圍之一環的名目來進行，而非子公司的工作。

郵寄物的自由化則尚未開始實施，書信 100%都是由「香港郵政」進行配送，至於包裹部分也是除了國際包裹以外，沒有競爭者存在。

國際小型貨物的最大競爭者為 DHL。DHL 是以香港機場做為亞洲太平洋地區的樞紐(HUB)，DHL 和國泰航空以及香港航空合作，投下 4 億美元的資金，建設了亞洲中央地區的 HUB(CAH)。並且更進一步的投資了 1 億 100 萬美元，把使用面積由原先的 18,200 平方公尺，擴大到 35,000 平方公尺，每小時的分揀能力為包裹 35,000 件，文書為 4 萬封。

中國

政府的策略

中國的物流產業原本是典型的管制產業，但此管制的情況因為中國在 2001 年 11 月加入 WTO 之故，而加快了放寬的腳步。中國確切落實了加入 WTO 時的承諾而放寬了措施，例如，在陸地卡車的運輸部分允許設立外資不超過 49% 的合資企業，並承諾在加入後的三年內開放市場，目標為允許設立外資超過半數的合資企業，亦承諾在加入後的 6 年以內開放市場，目標為允許設立外資 100% 的企業。

2001 年 3 月，中國政府發出了一份名為「促使現代物流的發展能加速進行的幾點意見」共同通告。當時供應鏈管理 SCM (Supply Chain Management) 和物流服務專門業者 3PL (Third Party Logistics) 的促進、與物流有關的法律彙整以及補強、廣域物流中心、外資的導入等，都是當時的工作方針。

現況

中國的經濟成長率約為 10%，與此相對的，該國的物流服務業之年平均增長率為 20.4%。(1991~2002 年)由宅配貨物來比較的話，其增加率更高，最近的數據為 30%。由 integrator 觀之，DHL、TNT、FedEx 和本地企業之間確實有在擴大互助合作，但 UPS 在 2005 年解散了和中國外運 (sinotrans) 的合資事業，並收購了 sinotrans 的出資額，由 UPS 單獨的擁有覆蓋中國國內 330 個以上的都市的 45 個據點，以及 89 個營業設施。中國確實完成了加盟 WTO 以來所承擔的義務。但是因為不認可外國航空公司飛航國內線，以致 integrator 有向國內航空公司租借貨物空間的必要。

「中國郵政」的因應措施

「中國郵政」在 2003 年 1 月成立中國郵政物流有限公司 (China Post Logistics Co. Ltd)，做為物流部門。根據中國郵政物流有限公司的發展計劃 (2004) ①擴大航空貨物代理店業務中心②擴大物流倉庫集積中心③速達網之擴大④以都市內的高付加價值、多品種少量、包裹、低重量物品為中心，重點式的開拓行動電話、家電、藥品市場。國際小型貨物部分和 integrator 之間有激烈的競爭，但仍然以「中國郵政」具有優勢地位。

日本

政府的策略

日本曾經被稱為「物流先進國家」，但是在亞洲諸國皆以成為區域的 Hub 為方向而努力的結果之下，現今的日本在港灣、機場的基礎設施上大幅度落後，事務手續也有些繁雜，完全跟不上全球化的腳步。近年來，為了急起直追，便透過綜合物流推進會議等手段，制定出能因應全球化的物流政策。2007 年 5 月發表了「Asia Gateway 亞洲通道」構想，建設全亞洲無縫式物流圈的構想受到了舉世矚目。

在日本國內，因為 1990 年「物流二法」的公布，使得卡車輸送的約制得以放寬，2002 年公布的「物流三法」，也使得包含鐵道在內的各種約制，更加的被推動至放寬和自由化的地步。透過激烈的競爭，在國內的物流部門中，實現了高水準的服務。

現狀

日本物流產業是市場規模 20 兆日圓、經營者人數 72,000 人、從業員人數 130 萬人的巨大產業。(不包含郵政事業在內)。這其中，卡車運送業的市場規模為 11 兆 5000 億日圓、經營者人數約 6 萬人、從業員人數約 116 萬人。〔宅配便〕呈現由幾家大規模的公司寡佔的狀態，〔大和運輸〕和〔佐川急便〕二家公司的佔有率就達到了 69%。如果把〔日通〕和〔福山通運〕也加進去的話，佔有率就達到了 86%。日本郵政的佔有率為 8%，處於激烈的競爭狀況之中。

2003 年開始施行郵政公司法，在制度上廢止了獨佔，業者可以在一定的條件下進入郵政市場。事實上，書信部分也有競爭者進入，但迴避了這個條件。

在國際物流部分，透過〔日通〕、〔近鐵特快〕和〔全日空〕共同設立聯合組織等手段，並持續的摸索〔日之丸 integrator〕形成的方式。

「日本郵政」的因應之道

進入國際物流市場是「日本郵政」的宏願，但是還沒有到達實現的地步。有和全日空 (ANA) 合組的公司。此外，在公社時代有和日立物流、山九、三井倉庫等公司合作的經驗，但並非為了積極的推進物流事業而進行的此項合作。

韓國

政府策略

「國家物流基本計劃」訂定了 21 世紀物流的願景和目標。由此，以成為物流強國為目標所進行的物流幹線網絡的構築、物流技術之高度化、透過物流產業體質之改善，而達成之強化國際競爭力、建設對環境有益的物流環境、構築國際物流網絡等事項都成了重要的課題。「東北亞物流中心推進準則」是以透過具有世界性水準的機場和港灣之開發，以建設吸引世界的貨物、資訊情報、人才聚集的東北亞 gate way 通路為要點，建設東北亞物流商務中心為目標。被列舉出來的具體性的推進課題，有調整交通設施的投

資分配、育成具有國際競爭力的物流專門企業、透明化的物流交易、育成物流人才、國際物流支援制度之改善，以及招徠物流企業、建立一個無堵塞、無文件的物流資訊系統、構築東北亞鐵道網等事項。

現況

韓國的物流產業的特徵為，「受限於自家或二者物流中心的市場結構之影響，以致專門物流市場的形成較慢。受到物流企業的零碎式結構的影響，導致競爭力不足。因為不存在具有信賴性的物流企業，所以物流的外包只侷限於小規模單純的業務」等項目。有將以仁川機場為中心的區域建構成物流、貿易、休閒之複合都市的計劃。

「韓國郵政」的因應之道

「韓國郵政」事業隸屬知識經濟部管轄，被配屬於和運輸產業不同的法規管理部門。國際快件部分是和 TNT 合作，而國內部分是和 GS Retail 合作。國際快件的處理量，僅次於 DHL，名列第 2 位。物流處理則未和韓國郵政做切割。

CEPL 部門中的工會之組織化

在前面部分，以亞洲太平洋地區特別是以東亞為焦點，探討了物流、物流服務部門的發展狀況，緊接著，就來看看在當地工作的勞動者的狀況，經由問題調查，可以得到以下的回答。

國內運輸公司（卡車）勞動者的主要雇用形態

台灣）不明。

香港）30%為自營業者、40%為公司從業人員、30%為「偽裝」自營業者。

日本）公司從業人員。

韓國）大部份的勞動者為自營業者，公司從業人員比較少，36 萬人。

國內運輸公司（卡車）勞動者

台灣）以契約勞工為主軸，勞工的工作時間有彈性。因此沒有發生過長時間工作、薪水過低、無償加班等問題。

香港）非正規化較普遍，因為薪水是以論件計酬的方式，或抽取佣金的方式計算，長時間勞動、無償加班已經變成常態化。也沒有年金和保險，勞動安全衛生等問題也處於惡劣狀態。

日本）年薪 300 萬日圓以下的從業員只佔 21.1%，比例相當低。有 42.1%要無償加班。40 歲以上的人數佔 54.2%，平均年齡較高。

韓國）因為是自營業者，因此即便是在企業中工作，也無社會保險，狀況惡劣。

國內運輸公司（卡車）勞工的工會組織率/具有代表性的工會的名稱。

台灣）大部分的企業反對員工組成工會，故沒有組織起來。

香港）根據香港工會登錄報告（2006-2007）資料顯示，327,400 人之中，有 108,774 人被組織起來（30%）。HKCTU、FTU 等二家國際中心，有將卡車勞工組織起來。

日本）2007 年厚生勞動省的調查中，組織率 26.87%，工會名稱：運輸勞聯。

韓國）參加工會組織者僅 5%，工會名稱：韓國運輸勞組。

郵政事業因為正規職員的比例高，組織率比較高的原因，享有比較好的勞動條件，而運輸（卡車）勞工的惡劣的勞動例子則非常多。與此相對照的，新興的物流處理企業是由知識密集部門和勞力密集部門所構成。除了為建造高度的輸送系統而雇用 IT 技術人員等知識人才之外，也要雇用熟練度不需要很高，從事簡單的終端組裝工程的勞人。以

上二者如果以正規職員比例高的國家(香港、日本),而契約勞工、自營業者比例高的國家(台灣、韓國)來做歸類的方式以進行推測,工會的組織率以香港和日本比較高。台灣和韓國則比較低。

倘若郵政部門和運輸部門此二重構造發生崩解的話,就會產生運輸部門該如何把工會組織化的問題,有幾個經驗足可共同分享。

澳洲：

郵政物流(POST LOGISTICS)公司的組織化

澳洲郵政的物流市場攻略戰略

「澳洲郵政」是一家雇用了 3 萬 4000 名員工的國營企業。業績相當良好。2006 年的書信類郵件數量比前一年增加了 2.7%，CEPL 的處理數量增加了 12%。由營收成績來看，郵件物流處理成長了 75.4%，急件遞送服務成長了 31.8%，快遞服務成長了 11.7%。「澳洲郵政」準備設立下述的組織來進行 CEPL 市場的攻略。

POST LOGISTICS：此為於 2001 年設立的組織，提供國內商務顧客由製造開始，到最終的消費地為止的國際性供給連鎖服務。POST LOGISTICS 受理代辦通關手續、貨物的自動轉送、倉庫保管、收納、配送、退貨等業務。在此組織之下，進行 SWADS 之併購、賽誠深圳國際物流公司(與澳洲郵政物流合作)之擴大、確定貨物自動轉送能力、確保布里斯本機場設施等工作。2006 年在香港設置了貨物自動轉送處(POSTLOGISTICS 香港)。

SWADS(國家倉庫物流服務公司)之併購：此項併購於 2005 年 3 月進行，結果急遽的拉高了供給連鎖服務的提供能力。POSTLOGISTICS 和 SWADS 因此而進行統合，提高了協同合作的效果。

ECL(Express courier international service)：在 2005 年 3 月發表了 ECI 設立的消息。ECI 是澳洲郵政、中國郵政、香港郵政、日本郵政、韓國郵政、USPS 的合股公司。ECI 在全世界 190 個國家受理能夠追蹤書信，以及包裹去向的 door to door 配送業務。

在澳洲設有呼叫中心。賽誠國際物流公司：「澳洲郵政」在 2006 年和「中國郵政」合作設立賽誠深圳物流公司。該公司在上海(12000 平方米的倉庫)及深圳(物流處理園區)開設最早的營運中心(hub)，並且也和 POST LOGISTICS 香港公司連結，有準備更進一步的在中國國內建設流通 hub 的計劃。

CEPU 的因應之道

CEPU 及在「澳洲郵政」工作的從業員，同時和在 POST LOGISTICS 工作的勞工締結組織化的勞動協定。但是在 POSTLOGI 和 STICS 的勞工進行的組織化行動部分也有問題。問題就在於他們的勞動條件比較低，以及運輸工會也發表宣言要進行組織化活動這二點之上。CEPU 堅決的表態要解決這些問題。POST LOGISTICS 的全體勞工人員都堅決的要納入組織化。

紐西蘭：

ECL(NZ 郵政和 DHL 的合作企業)的組織化

紐西蘭在 1987 年放寬對郵政市場的管制，結果誕生了許多急件遞送服務企業和加盟型的民間郵政經營者。其中大部分都是僅有少數的從業人員，或者是根本沒有僱用從業人員

的小型企業。問題在於這些小型的急件遞送服務企業，都宣稱他們擁有和本身為獨立自營業者的駕駛人訂定運送契約。在此狀況之下，根本無法成立工會。在規模較大的貨物公司、貨物處理負責人、分揀人員、管理事務部門人員，都是公司職員，可以組織工會。

現在 NZ 的急件遞送、包裹、快遞市場有二家公司。一家是 Express courier limited(ECL : NZ 郵政和 DHL 各出資 50% 共同成立的企業) 一家是其競爭者 Freightways 公司。此二家公司總共佔有 84% 的市場。本稿所描述的就是 ECL 組織化的故事。

NZ 郵政和 DHL 的合作企業在 2005 年設立。ELC 由 4 個部門所組成。

PACE : 利用自行車、車輛、小型卡車、航空機來配送優先項目的郵件。職員人數 120 名。

CourierPost : 利用 8 架航空機、130 輛卡車、及拖車等車輛，聯結分布在全國的 28 家分店。雇用有 650 名獨立的契約業者。

Contract Logistics : 提供使用 ECL 和 DHL 的操作，以進行供給連鎖管理服務。

ECL 的組織化

現在 ECL 約有 1500 名員工在工作，但是其中有 100 名員工以職員的身份，被含蓋在勞動協約裏。EPMU 將其中的 850 名組織在一起。然而 2005 年 ECL 開始運作的時候，工會裏只有 NZ 郵政速遞物流集團 (ELG) 的 450 名職員是正式會員。

剛開始 NZ 郵政有派遣新進職員到 ELC。雖然在過了一段時間之後，新進職員為 ECL 所雇用，但是他們的薪資與勞動條件要比 NZ 郵政的職員還要來得更低。夜間差勤津貼由增額 38% 改為時薪加上 1 美元來計算，沒有可支領薪水的用餐時間、超時工作津貼要工作超過 45 小時以後的部分才付給、沒有解雇津貼、也沒有企業年金保障。訂定契約也是個人契約。就這樣，NZ 郵政職員不得不接受超時工作的命令，NZ 郵政職員這一邊的不滿的情緒也變得日益高漲。被 ECL 錄用的職員變得對 NZ 郵政職員的勞動條件懷有不滿之意。

EPMU 不只是針對被 NZ 郵政派遣來的勞工人員，也出面主導 ELC 所雇用的新進勞工的組織化工作，開始為締結共通的勞動協約而努力。並舉辦專題討論會和研究會，也進行 NZ 郵政出身者和 ELC 雇用者的對話活動。

完成統一勞動協約

ECL 在 2006 年 ECL 取得 2500 萬美元的利益，得以由 3~4 年前的 600 萬美元赤字脫身而出。在這一年，EPMU 成功的締結了新的勞動協約，EPMU 在 DHL Global forwarding 和 DHL Express 分別都有員工加入當會員。前者有締結勞動協約。現在，其競爭者 Freightways 也更加強了其組織功能。

印尼：

急件遞送、快遞、物流處理部門的組織功能

印尼應該是唯一的一個在有郵政工會之前，就有了由急件遞送或民間宅配便企業所設立的工會的國家。在蘇哈托時代，不承認公務人員擁有團結的權利。1997~98 年的亞洲經濟危機的漩渦中，蘇哈托政權被打倒，民主主義的空間驟然出現。當時的工會是由外國的銀行所組成，緊接著，在 1999 由 DHL、UPS、TNT、Skypack 陸續的成立了工會。郵政工會 (SPPI) 則成立於 2001 年。

不當的勞動行為

2003 年 6 月 DHL 工會代表提出了以下的報告：

「過去 DHL 工會原擁有 400 名會員，但是現在只有 290 名。這是因為依據 2003 年的新制勞動法規定，在辦理工會登記時，必須要出示經過工會會員署名的加入書才可以登記，致使有 110 名會員因為擔心會受到資方的故意刁難，而放棄簽署。公司方面也停止進行核對。」像這樣的公司，在政策上迴避成立工會的狀況，仍然繼續存在著。在勞動法規上有明文規定，工會若要持有勞動協約代表權的話，需要將該公司 50% 以上的勞工組織起來。而公司方面對工會會員人數的證明方法，表示有疑義，藉此延長了審理的時間，並且在那段審理期間裏分發退會申請書給會員。非常可惜的，現在印尼的 DHL 工會的力量，已經被嚴重的弱化了。

DHL 曾經表明說，如果成立工會的話，將會尊重工會的意見。但是印尼的勞工們是受雇於 PT Birotika Semesta 公司，並不是直接受僱於 DHL。在許多開發中的國家當中，外國企業無法 100% 出資以經營運輸企業。但是應該要讓 DHL 理解到其在當地合作企業的不當勞動行為，會貶低 DHL 的企業形象，藉以指導該公司不要插手涉入違法行為。

印尼的急件遞送、包裹、快遞、物流處理事業

在國內急件遞送、包裹、快遞市場具有極大影響力的是 Mr. Rudy J. Pesik 家族，此一家族為 PT Birotika Semesta 公司和 PT Caraka Yasa 公司的處理悍將。PT Caraka Yasa 公司擁有 36 家直營分店和 40 家代理店，雇用人數 800 名。PT Caraka Yasa 公司也承攬了 DHL 的一部分的配送業務。

在國內市場之中，規模最大最引以為傲的業者是 PT Tiki 公司。該公司擁有 64 家直營分公司和 200 多家加盟店，雇用了 1000 名員工。Tiki 是由過去曾經在郵局工作過的 Mr. Soeprapto 於 1990 年創立的企業。PT Elteha 公司原先是該公司的主要競爭對手，但是現在體質已經弱化了，因而改和 Tiki 公司協力合作。

由物流處理企業部分觀之，不難看出現在經營的業者有 Cargo、Dakota、GED、NCS、RPX、Intrascod、Indo Logistics、PCP、CARDIG 等企業。在印尼，陸路輸送這部分的工會其力量非常薄弱。工資低、工作不輕鬆、發生事故時，車輛受損部份必須要由職員賠償 50%。因為有為數眾多的家族企業，以致家族以外的人員其晉升機會非常有限，勞工不滿的情緒瀕臨潰堤，「有工會組織的話，當然要加入，但是又不想被資方盯著」，該如何克服這樣的恐懼感，是組成工會的關鍵之所在。

菲律賓：

CEPL部門的組織功能

UPS 菲律賓有 UPS 和 FedEx 兩家公司設在亞洲太平洋地區的 Hub。

在過去，克拉克原為美國空軍的基地，但是已經歸還給菲律賓。現在由 UPS 當做 hub 而使用。克拉克有二條飛機跑道 (Primary 與 Secondary)，UPS 主要使用的是 Primary。Secondary 則由空軍及民間航空公司使用，然而利用的機會並不多。開設時間是在 2002 年的 4 月，飛機數量已經由初期的 4 架飛機，增加到現在的 8 架飛機。已經形成了作為 Hub 應該具備的陣容。

大樓有 3 座，其中有 2 座大樓是就地取材利用美軍基地時代就有的建築物，新建的大樓當作是管理大樓而使用。國際急件遞送的特徵是，設有到達及出發二個區域，轉機班機

必須將貨物從貨櫃中取出進行分類，然後再裝入貨櫃之中，因為準備入境的物品要在貨物由貨櫃中取出之後，接受海關的檢查，所以需要設置檢查場和 Custom Hold Area。佔地面積為 16.500 平方公尺，租借期間為 25 年，1 天有 8 班飛機降落、起飛，有 4 架 B757、1 架 B767、1 架 B727、國內線班機有 AN12 連接宿霧與克拉克。駐機能力為 8 架。駐機場與 Hub 相鄰接，在飛行場所進行的作業稱之為 Ramp operation。投資了 700 萬美元進行現代化的地面設施，包括航空機在內的所有設施總計投入了 3 億美元。今後的課題是，現在依賴著 B757 存活，未來要增加 MD11 和 B767，用以因應增大的處理量。並擴充 Hub 設施。對 UPS 而言，One stop shop service 一條龍式的進站服務以及物流處理，是為其當前的戰略性課題。（一站到底的進站服務以及物流處理，是為其眼前最重要的主戰場課題。）

有 7 條航線，以克拉克為 Hub，連接著台北、香港、新加坡、孟買、東京、以及檳城等地。由飛航表上可以看到，發送時間是從凌晨 3 點往台北的 UPS6913 開始，3:10 飛往成田、3:20 飛往新加坡，都是集中在凌晨時分送出。筆者去訪問的時候，由台北起飛的班機也是按照預定的時間在 1 點 15 分抵達機場。有「brown tale」之稱的飛機，是公司自有的飛機，其他的都是包機，用 0 number 標示著飛航班次名稱。貨物的流程舉「東京～新加坡」為例，在東京收貨收到中午 12 點為止，將在翌日凌晨 1 點 40 分到達克拉克，經過分揀之後，送上凌晨 3 點 10 分的班機，在早晨 7 點可到達新加坡。可以在正午之前進行配送。1 天的平均處理量為，轉機班次（AirtoAir）的貨櫃日 100 個、貨物 2 萬件，送菲律賓國內（Sorted in Hub）的有 5000 件。處理最高重量為 70kg。1 小時處理 2500 件貨物。

從業員的人數約為 150 名，幾乎全體人員都是都是穿著茶色制服的正職員工。絕大部分的勤務是配合飛機的到達與出發絕大部分的勤務是配合飛機的到達與出發，從晚間 11 點開始，到第二天早晨 5 點為止的深夜勤務工作。令人惋惜的是，菲律賓的 UPS 尚未組織工會，有聽聞說 UPS 欲將該 Hub 轉移到中國的傳言，勞動問題在將來很可能會發生。

CEPL 部門的工會

菲律賓 TNT 是由 TNT Express URFA（一般職員的工會）所組織起來的團體，其上層團體為 FFW 第 7 部（通信運輸）。此外 spring 也。組織了這個工會。自 2002 年，荷蘭 TNT、英國皇家郵政、以及新加坡郵政共同設立一個公司，這個公司是以亞洲太平洋地區的國際郵件和 DM 為目標的 G3 World wide mail 公司。該公司的品牌就是 spring。TNT 是最大的股東，其他的二家公司持股各佔 24.5%。在 31 個 spring 的事業體之中，有 10 所位在亞洲太平地區。菲律賓的 CEPL 市場，是 LBC 和 JRS 的寡佔體制。

LBC 以 660 家分支店為基礎，建立起全國性的網絡。在馬尼拉、General Santos、達芙奧等地皆設有工會。馬尼拉的 LBC 工會由 1500 名勞工中的 320 人組織而成。其上層團體為 FSM・TUPAS。General Santos 的 LBC 為獨特系統的團體，達芙奧的 LBC 隸屬於 ALU。LBC 很有機會組織化。其理由為，這個集團有非常強烈的意願欲使其工會成為全國性的組織。其成功的關鍵在於形成了一道統一的戰線。

JRC 為 LBC 競爭對手，擁有 300 家分店。該公司約有 2000 名員工在工作，約有 60% 的人員由 PSSLU 組織起來。他們和 UNI-PLC 彼此之間存在著密切的關係。

*****報告完*****