



工聯會物流及交通行業委員會 第三屆委員名單 (2012.4 - 2015.3)

召集人：黃國健 (香港工會聯合會副會長、立法會議員)

副召集人：麥培東 (香港工會聯合會副理事長、香港鐵路員工總會)
彭港祥 (香港工會聯合會副理事長、汽車交通運輸業總工會)
張樞宏 (香港工會聯合會副理事長、香港民用航空事業總工會)
黎啟穗 (香港海員工會秘書長)
蘇柏燦 (海港運輸業總工會主席)

總幹事：林錦儀 (物流理貨職工會)

副總幹事：林天賦 (汽車交通運輸業總工會)
程岸麗 (香港鐵路員工總會)

委員：曾超銘 (香港物流管理人員協會)
葉龍新 (物流理貨職工會)
黃源活 (香港鐵路運輸專業人員協會)
李志偉 (香港海員工會)
曾憲杰 (海港運輸業總工會)
葉以勒 (香港空運貨站職工會)
周瑞 (香港民用航空事業總工會)
何雲軒 (船務從業員工會)
莊永德 (汽車交通運輸業總工會)
嚴岳翰 (香港電子物流人員協會)



地址：九龍彌敦道328-342A
儉德大廈2/F
電話：(852) 2770 1589
傳真：(852) 2770 5510
網址：www.ftu-logistics.hk

工聯會物流及交通行業委員會 HKFTU Logistics and Transport Industry Committee

通
訊
第二期 通訊
2012.10

香港鐵路員工總會 香港民用航空事業職工總會
汽車交通運輸業總工會 香港航空業
工聯會物流及交通
海港運輸業總工會 香港海員工會
香港港口運輸業管理及文職僱員

編輯 的話

工聯會物流及交通行業委員會副召集人 麥培東 (工聯會副理事長)

工聯會物流及交通行業委員會通訊 (以下簡稱通訊) 自去年面世後，各有關工會負責人都反映通訊內容基本達到相互交流的目的，並希望能持續出版。由於各會理幹事都是義務工作者，通訊能發揮作用全靠理幹事們反映行業情況及駐會人員跟進統籌，可以說「通訊」是大家共同的作品。我代表會委員會對大家全力支持表示衷心感謝。

工聯會第35屆會員代表大會成功舉行，會後也選出新一屆工聯會負責人，而委員會的委員也有所增加，除本人外，也委任彭港祥先生、張樞宏先生、黎啟穗先生、蘇柏燦先生為委員會副召集人 (委員會名單見附表)，這個陣容顯示了各相關工會對委員會的支持力量！我們有信心可以將團結及維權工作做得更好。

這期通訊內容除了工會、行業訊息外，也刊登了「一國兩制研究中心方舟博士」、「香港速遞業協會主席吳江先生」、「利豐研究中心」港鐵公司車務策劃經理黎多福先生的專文，他們的真知灼見啟發大家對行業發展的思考，也使委員會成為大家參與的平台；往後歡迎各同業發表意見，不時指導我們的會務工作。



香港海陸空交通

發展策略

一國兩制研究中心

方舟博士

香港是區域重要的交通樞紐，曾經多年高居世界貨櫃港排名第一位，同時也是國際最繁忙的機場之一。然而，隨著周邊地區快速發展，香港的交通樞紐地位也遇到前所未有的挑戰。本文從海運、高速鐵路和機場這三個海陸空交通發展的角度，來探討新形勢下香港應該如何應對挑戰。

HKFTU
Logistics and
Transport
Industry
Committee

工聯會物流及交通行業委員會



但對香港來說，一個香港必須正視的實際情況是：除了華南地區以外，香港機場未來在吸引其他內地地區的旅客上並不具有競爭力。這裏面有兩個原因。第一個原因是，隨著北京和上海等內地樞紐機場的迅速發展，它們的國際航點數目已經接近香港機場，而機場硬件設施和跑道數目更是超過了香港。因此對於華北或者華東地區的旅客來說，多數情況下不會選擇來香港轉機。第二個原因是香港機場的位置差不多處於中國大陸的最南端，而中國大陸與歐美、日韓之間的航線都是往北飛行。因此除了飛往東南亞的航線上香港有轉機的地理位置優勢以外，中國大部分地區旅客飛往其他國家，如果選擇香港轉機，等於是繞道，更加費時費力。

所以香港機場未來的旅客增長潛力，主要來自於華南地區，尤其是珠三角地區近五千萬生活較為富裕的居民。規劃中的連接港深機場的快速鐵路，會在深圳機場與深圳前海樞紐兩處與珠三角際鐵路接駁，這就提供了一個新的機會：即把港深機場的快速鐵路的功能延伸擴展為香港機場連通珠三角各市鎮「香港機場鐵路快綫」。如果能夠實現，那時東莞居民通過快速鐵路到達香港機場的時間只需要三四十分鐘，與現時從中環搭乘「機場快綫」到香港機場的二十四分鐘也不會相差很多。這就提升香港機場在珠三角的競爭力提供了一個重要保證。

如果香港機場通往珠三角各市的快速鐵路能夠建成，還能帶來更大的外溢效應。香港機場目前與內地樞紐機場相比，還擁有一個優勢，就是它的購物環境，尤其是在免稅店的數目和品種上。香港機場管理當局也致力將香港機場打造成一個購物、休閒、娛樂的中心。加之大嶼山島上還有大佛和迪斯尼樂園等著名的旅遊景點。未來的這條快速鐵路可以通過直接吸引珠三角旅客，讓旅客來香港機場的同時更多的消費和旅遊，對提升香港機場的多元化功能和大嶼山的區域開發都大有幫助。

1 香港國際航運中心的轉型與升級

當前香港港口貨櫃業務遇到了前所未有的挑戰，特別是內地港口的服務質素迅速提高，通關效率也顯著改善，而且有鄰近貨源的優勢，貨主出於營運成本及方便程度等因素考慮，傾向使用，甚至完全轉用內地港口。這導致本港港口即使在中國出口強勁的情況下，亦不能獲得大量的新增業務，更甚的是，部份現有的業務亦面對被瓜分的危機。受到全球金融海嘯和珠三角地區產業轉移的影響，加上兩岸三通，本港的港口業務的前景更不容樂觀。

但是，香港的航運業並非沒有發展的機遇。當前，國際航運的運輸業務的重心由歐洲轉至亞洲。2010年世界十大貨櫃港中，中國就佔了六個，亞洲更佔了九個。傳統歐美著名港口，如鹿特丹、漢堡、洛杉磯等排名不斷下降。而目前國際航運的相關服務業務，包括船舶註冊、管理、買賣、融資、保險、仲裁等，其中心仍然在歐洲。但隨著國際航運業務的重心由歐洲轉至亞洲，亞洲正需要一個能為船東及船舶管理者提供一站式服務的航運中心。環顧亞洲，只有香港、上海和新加坡具備發展航運服務業的條件。香港應把握時機，利用既有的優勢，積極發展航運服務業。這對香港的經濟發展甚具意義，不僅可為香港在其貨櫃業面臨衰退的情況下開拓新的具巨大潛力的發展領域，更有助香港穩固其作為國際航運中心的地位，增強香港的競爭力。

總體來看，航運服務業的各個部份在香港已有不同程度的發展基礎。當中以船舶擁有、船舶管理、以及船舶註冊的表現最為突出，船舶融資、買賣和租借，以及海事保險和仲裁的表現則相對一般。

為了促進本港航運產業的升級和轉型，香港特區政府可考慮牽頭，以法定機構的形式建立一個航運交易所，並劃撥資源，支持航交所的發展，為全世界特別是亞洲地區從事航運業的人士提供航運交易地點和價格消息。航交所能產生的經濟效益不能低估。訊息搜集、發布、交易服務的提供等都能創造就業職位，而船東及船舶管理者、經紀和貨主三者作出的交易、資訊搜集等，航交所都能抽取佣金，政府亦能收取稅款。

另外，政府應鼓勵本地有開設相關課程的院校和區內的航運企業合作，建立「一條龍」培養計劃。在該計劃下，航運企業可為參與該計劃的學生提供獎學金和培訓機會，而受助的學生在畢業後需要在該公司工作一段時間。該計劃並非只限於香港學生，而是以香港為平台，吸引其他地區包括內地、菲律賓、印度的學生到香港修讀有關課程，把香港打造成亞洲航運人才的培訓基地。政府也可鼓勵大學與開設航運課程的院校合辦跨學科的合作課程。它還可縮短海事處簽發的航海資格證書中有關海上工作時間的要求，並提供模擬航海訓練實驗室。

2 香港跨境鐵路工程定位

政府推出的十大基建工程中，有兩項是跨境的鐵路工程。一項是擬議中的連接香港機場和深圳機場的快速鐵路，另一項是廣深港高速鐵路的香港段。建設這兩項工程的目的，前者是為了提升香港航空樞紐的地位，後者是為了讓香港融入國家正在興建中的高速鐵路網，這是香港社會已有的共識。但這兩項工程耗資巨大，如何才能充分發揮這兩大工程的效用，是值得深入思考的問題。

港深機場的快速鐵路

興建連接港深機場的快速鐵路構思，最初是由於香港機場現有的兩條跑道已經滿負荷運作，使得香港機場很難進一步擴展內地的航點。而深圳機場則擁有眾多的內地航綫，但國際航綫卻較為缺乏。從香港的角度來講，建設一條連接港深機場的快速鐵路，可以使得內地來的旅客在深圳轉機後經鐵路來香港機場搭乘國際航班，從而加強香港航空樞紐的地位。對深圳來講，也可以吸引更多的香港居民和過境遊客前往深圳機場搭乘飛機前往內地其他城市。故而雙方很快達成共識，推進這個連接兩地機場的鐵路工程。

廣深港高速鐵路的香港段

廣深港高速鐵路香港段的建設方案也是一波三折，最終確定以政府注資的方式興建時速二百公里的專用軌道，與內地的高速鐵路網相連接，這無疑是一個正確的決定。根據政府的預測，到2020年，估計將有10個城市開辦每日共15對長途直通車。至2030年，長途直通車可能增至每日23對。但這段專軌高速鐵路所能夠發揮的效能，其實絕不限於每天通行十幾二十對的長途直通車。從技術角度講，這段鐵路每天可以通行一百對以上的列車。現在已經開始營運的北京和天津之間的城際高速鐵路，大約每十分鐘就有一對列車，而且技術上可以做到最短每三分鐘發一對列車。以香港與深圳、東莞、廣州之間人流往來的密切程度，未來做到每十分鐘發一對短途城際列車不成問題。所以，廣深港高速鐵路香港段的功用，不僅僅在於開辦長途直通車，而在利用將建成的珠三角城際快速鐵路網，開辦高密度的短途城際列車。短途的城際列車只需要用八卡車廂來運行，營運模式更接近地鐵。

把珠三角城際短途列車引入香港，不僅有助於珠三角地區從交通上實現一小時都市生活圈，如果能和更有彈性的自由行政策相配合，對香港經濟將發生深遠的影響。目前內地居民來港自由行，每次只有兩個入境簽注，用完需要重新申請，頗為費時費錢。因此內地居民來港基本是以旅遊消費的模式。如果未來能給珠三角九城市數千萬居民一年或數年多次往返的來港簽注，同時可以通過限制他們每年在港停留的總天數的辦法防止非法工作。如果珠三角居民隨時都可以搭乘短途城際列車在很快到達香港，這樣一小時都市生活圈就可以真正形成。珠三角居民大多消費力較高，他們來港的消費模式也會由旅遊消費變為日常消費，可以為了吃一餐飯或看一場電影就來一趟香港，也可以每個周末都來香港購物。這對帶旺香港本地消費型服務業具有重大意義。

香港社會目前面臨的一大問題就是中低收入階層的就業問題，他們不像企業主或者專業人士那樣可以較為容易的北上尋找商機。而本地消費型服務業，是吸納這些中低收入階層人士就業的一個重大行業。如果珠三角一小時都會圈能夠形成，那就意味著一個東莞虎門的居民，隨時想來香港消費，只要搭乘城際鐵路，大約三十分鐘左右就可以到達九龍，也許比從屯門居民到九龍的時間還要短！這樣，本地消費型服務業就不僅僅是服務於一個六七百萬人口的市場，而可以直接擴展到一個近五千萬人口的市場。這無疑會為香港中低收入階層人士創造更多的就業機會。

要讓機場間快速鐵路和廣深港高速鐵路香港段這兩項跨境鐵路工程充分發揮效用，還有兩個問題需要注意。一個是香港的鐵路與內地珠三角城際鐵路的接駁以及通關安排上，一定要做到便利化，否則一小時都市圈就是有名無實。另一個是車票定價時不能以收回建造成本為目標。票價只需能夠維持營運成本就可以。其次，這兩項工程的建造目的是所要吸引的旅客是香港和珠三角的普通市民頻密的使用這兩條鐵路，而不是以高端商務客為目標，這樣才能充分發揮鐵路的功用。因此在定價時，不應使用像現在的香港機場鐵路快綫一樣的較高價位的定價模式，而是應當參考現在香港內部通勤地鐵的定價模式。只用這樣，兩大跨境鐵路工程才能對香港經濟和社會產生實質性的幫助。

3 香港機場發展策略

香港國際機場是香港一項重要的資產，然而，其發展已到瓶頸。按飛機升降數目每年增長4%至8%計算，預計2020年前，香港機場的跑道升降量會達飽和。若然香港機場不想辦法增加跑道容量，屆時將會無法分享由大珠三角經濟增長帶來的新增業務。

大珠三角有五個大型機場，包括香港國際機場、廣州白雲國際機場、深圳國際機場、澳門國際機場和珠海機場。無論航空客運吞吐量還是貨運吞吐量，香港機場都處於領先位置。但是香港機場面對的競爭日趨激烈。香港機場近年在大珠三角的業務所佔份額有不斷下降的趨勢。2005年，五大機場的航空貨運吞吐量總計為470萬噸，香港機場佔72.3%，至2010年，航空貨運量上升至612萬噸，香港機場佔的比率卻下跌至67%；客運方面，2005年，五大機場的航空客運吞吐量為8500萬人次，香港機場佔47.7%，至2010年，航空客運量上升至1.2億人次，香港機場的比重則下跌至40.9%。可見香港機場的領先優勢正在減弱。如果香港機場未能興建第三條跑道，以應付航班增長的需求，香港在大珠三角航空市場的份額，必將進一步萎縮。因此，香港機場有必要儘快興建第三條跑道。

與此同時，我們應當看到，香港要鞏固和提升航空樞紐的地位，除了增建跑道等硬件外，還要對香港建設赤鱘角新機場以來的經驗和教訓做一些總結，結合香港與鄰近地區經濟發展的趨勢，做好機場擴建的整體規劃，從而令香港機場能在香港以及周邊地區的經濟發展中起到更大的作用。

二十多年前設計赤鱘角機場的時候，是按兩條跑道就可以處理8700萬人次的年客流量來設計的。但現在香港機場年客流量剛剛超過5000萬人次，跑道容量不足的問題已經迫在眉睫。主要原因是當初設計新機場的時候，沒有預見到香港和內地的人流往來會變得如此密切，與香港直接通航的內地城市已經快速增加到40多個。當年設計香港機場跑道容量時基本是針對飛行國際航綫、載客達到四五百人的大型寬體客機。但隨著香港和內地城市的航綫大量增加，行走這些航綫的客機，通常是載客一二百人的窄體飛機。其結果是香港機場飛機升降次數的增長速度快於旅客流量的增長，令跑道容量不足的問題迅速浮現。社會不得不計劃以耗資甚大的填海方式來興建第三條跑道。

赤鱘角機場興建時留下的另一個教訓是當時未能充分考慮與珠三角鄰近機場的協調問題。香港新機場和深圳機場都是上世紀九十年代興建，但是在規劃上並沒有充份考慮對方。香港新機場的跑道時東西走向，而深圳機場的跑道是南北走向。這導致兩個距離很近的機場在跑道座向是垂直的。兩個機場的飛機升降時，會出現航路空域衝突的問題。因此雙方很多飛機升降都需要繞行，不止增加耗油量、飛行時間等經營成本，還會加劇空域擁堵的問題。

總結這些教訓，是為了讓香港未來在發展大型基建項目的時候，要做好本地及周邊區域經濟發展的前瞻性研究，使基建規劃能配合經濟發展和區域整合變化的新趨勢。

未來的十年左右，伴隨著香港機場跑道的擴建，還有多項工程會在赤鱘角機場周邊進行，包括港珠澳大橋和相關的交通接駁樞紐工程，屯門與大嶼山的連接道路，以及規劃中的港深機場快速鐵路工程。這些投資總額合計達到幾千億港元的工程，令以香港機場為核心的北大嶼山地區變為一個集航空、快速鐵路、高速公路、地鐵、渡輪等多種交通方式於一身的超大型綜合交通樞紐，而且能夠直接輻射珠三角各個城市。

香港應該利用好這個重要的交通樞紐，並整合大嶼山現有的旅遊和商業設施，通過各項商務、消費、旅遊、休閒設施的經營，讓機場促進珠三角廣泛區域的人流、物流、經濟及旅遊消費等發展，成為香港一個新的經濟增長點。

香港速遞業

的順勢而為

香港速遞業協會主席 吳江

中港合作 邁向國際市場

雖然國內速遞發展較香港速遞遲，發展勢頭卻相當強勁。

中國改革開放以來，與時俱進的中國經濟發展使得快遞業在中國大地風起雲湧。近兩年，快遞業以 20% 的年增長率在遞增，遠高於 GDP 的增長率。2011 年 5 月，中國快遞行業單月業務收入更首次突破 60 億元人民幣。

中國是個龐大的市場，香港速遞業與中國內地速遞業的合作勢在必行。

雖然，中港兩地速遞業對行業規範各有不同，雙方的文化及行業的習慣存在異同，但經過一段時間的溝通一定能達成共識。

在經營方法上，大家可以互相借鑒。例如香港可參考內地對速遞員實行分級制的做法，設有專業認可的資格，能有效提高本地速遞員的質素，緩和行業雜亂，緩和惡性競爭，並能行業的人材作長遠規劃。香港速遞業應盡早在內地市場作出全面的部署，以應付未來的需要。

此外，香港速遞業受制於市場空間的情況，亦可在雙方共同合作的環境下改善。目前兩地企業的業務合作已形成大趨勢，港資在內地設廠，國資也相繼來港投資，彼此對速遞服務的需求日益增加。香港速遞業處於自由和國際環境下較早和西方接軌，香港業界正好發揮起「離合器」效果。內地與香港的速遞業一旦更緊密地協作，發展潛力將無限擴大。同時，東盟 10+3，臺灣簽署 ECFA 以後，在中國經濟增長的帶動下，速遞服務的需求將不斷加大。香港速遞業不應放過如此良機，應加速拓展業務，加強溝通，緊握時機。

內外兼修 迎接挑戰

對外，速遞企業需要開疆闢土，尋求新的發展機遇，對內，速遞企業更需要苦練內功，以滿足行業發展的規模化、規範化、高效化的需求。

速遞服務的基本特點首先體現在快速和靈活方便兩方面，故此，速遞運輸必須具備完整快速運輸工具和負責集散貨物、分發、派送的小型運輸工具，具備這種要求的運輸工具顯然是飛機和各種類型的專用汽車。承攬全球速遞的大型速遞公司其擁有的飛機數量，絕不亞於世界著名的客運航空公司所擁有的飛機數量。就世界四大快遞公司之一的 FedEx 為例，集團在全球擁有超過 600 架專用飛機，四大快遞公司合共有逾 2000 架飛機遍及世界各地，建構了完善的國際航空速遞網路。

另外，在貨源集散地，尤其是各公司經營區域的中心地區，快遞公司必須設置專用集配、中轉和控制中心，配備有大型倉庫群、電腦中心、控制和指揮中心、客戶服務中心、運輸工具存放中心等設施。

實現速遞物品的門到門或桌到桌服務，必須及時、準確地接收顧客資訊，快速處理單證，實現物品的全程跟蹤，隨時解答顧客查詢等。為實現這些功能，速遞公司必須配備先進的電腦網路、先進的通訊網路、以及能夠滿足和實現各種個性化的、特殊的快遞服務需求的特有軟件和硬件。隨著現代 IT 技術的快速發展和競爭的愈加激烈，速遞業者不得不為此投入巨大的財力和人力。由於港資速遞公司一般以中小企為主，面對巨大的設備投入需求，加上全球通脹壓力，勢必出現收購合併潮以壯大力量，面對挑戰。

HKFTU
Logistics and
Transport
Industry
Committee

工聯會物流及交通行業委員會

香港速遞業存在的日子不長，僅約三十餘年。然而，這短短的三十年，卻孕育出了一個新興的行業。一個蓬勃發展的行業。

在速遞業出現以前，負責 B to B 小件派送的工作一直由 office assistant 兼任，直至後來一些公司把這服務發展成生意，便逐漸形成了速遞業。

現代快遞業的發展甚至與世界各地區的經濟發展密不可分。上世紀 50-60 年代，北美、歐洲的經濟復蘇導致了現代速遞業的逐步形成。70 年代以後，日本經濟開始執世界之牛耳。日本幾家瀕臨倒閉的、按傳統經營的公司紛紛效仿西方，轉變成經營速遞的公司，並引入符合日本特點的服務專案，從而使日本的速遞服務業得到發展。進入 80 年代，亞洲四小龍的崛起，世界各大速遞公司紛紛捷足先登，使得韓國、香港、臺灣和新加坡的速遞業從無到有，發展致今已給國際四大速遞公司佔去大部份市場。

香港，作為亞洲四小龍之一，從那時開始，便逐漸成了大型快遞公司的主要貨源集散地，中轉場，以香港機場數字，每年大約有 56 萬噸的速遞件經香港中轉或入口。經過三十餘年的發展，香港已經有一百餘家速遞企業，從業人員超過一萬人。香港速遞，依託著香港獨有的地理優勢，連接著全球一百五十多個國家和地區，成為亞太區主要的速遞中轉中心。



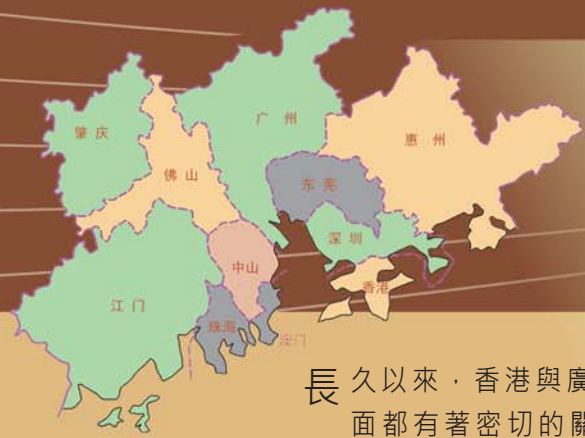
協會聯盟 優勢互補

各行各業都應該有其專屬協會，作為中立的代表提供意見，同時，亦可以凝聚行業力量，制定行業規範。2008 年，香港速遞業協會應運而生。

香港速遞業協會既是作為業界與政府機構、官方組織、法定機構及專業團體之溝通橋樑和代表，並努力促進及維持業界的專業水準，為整個業界建立統一的政策，又致力於與其他國家、城市或地區速遞業協會合作，推動香港速遞業國際的網絡發展。

如果說一個企業勢單力薄，難以與競爭抗衡，那十個企業，一百個企業呢？滴水可穿石，聚沙可成塔。在速遞各同業的共同努力下，為香港速遞掀開全新的一頁。





香港與珠三角物流

長久以來，香港與廣東省在民生及商貿等方面都有著密切的關係，其中，物流方面的高速發展與互動關係更為明顯。近年來，全球經濟的格局正發生變化，未來將會是區域與區域之間的合作和競爭，個別的城市再難以單打獨鬥。在這競爭激烈的環境中，粵港兩地應如何善用資源、發揮自身優勢，加強兩地合作，是物流業面對的重要課題。本文主要就這個課題作探討，提出香港物流業應在與珠三角合作基礎上，突出自己優勢，重點發展高增值服務，向高端物流業務延伸。在此基礎上，文章並會以香港利豐集團物流業務在粵港物流建設應用的案例，從企業角度提供高增值物流運作的個案。



HKFTU
Freight and
Transport
Industry
Committee

工聯會物流及交通行業委員會

未來發展方向， 利豐物流案例分享

利豐研究中心

1 香港物流與珠三角關係緊密

2008年12月，國家發展改革委員會公佈《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008—2020年）》（下稱《綱要》）。《綱要》強調廣東與香港必須更緊密合作，強調要做好《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》（CEPA）¹的先行先試工作，進一步推動珠三角開放以及與香港合作；《綱要》亦提到支持發展物流服務業、共同發展國際物流產業，並在交通運輸和信息網絡方面加強珠三角與香港的融合。此外，國家亦十分重視香港物流中心的地位，「十二五」規劃更明確中央政府繼續支持香港發展航運業，鞏固和提升香港作為國際航運中心的地位。由此可見，香港物流發展與珠三角關係非常緊密。

前文提到的區域與區域之間的合作和競爭，將會是全球經濟發展的趨勢。全球另一趨勢，是重心正逐步轉向亞洲。亞洲地理形狀如一個大漏斗，粵港樞紐處於中間位置，漏斗上方是中國內地、日本、南韓，下方是東盟和印度，對整個亞洲而言，粵港是溝通亞洲上下的橋樑。因此，在全球經濟形勢的變動中，相信香港物流和內地唇齒相依的關係會進一步加強。

¹ CEPA的先行先試工作是由2008年7月簽署的CEPA補充協議五率先引入的；而2009年7月簽署的CEPA補充協議六，進一步擴大廣東先行先試計劃，開放9項措施在廣東先行先試，涉及包括海運和鐵路運輸等8個領域。廣東的試點工作若證實取得成效，有關措施應該會擴展至其他省份。

2 香港物流和珠三角的競合

在改革開放初期，香港是內地最主要的對外經濟窗口。但隨著內地開放程度的加深，內地對香港的依賴程度亦漸漸降低。近年來，中國一線城市和經濟區發展迅速，在物流建設方面，難免和香港形成一定的競爭。

例如在港口方面，香港和內地的競爭主要在遠洋集裝箱貨源、國際採購的客源，以及在發展中轉航運中心等。其中，珠三角和長三角在港口設施和集裝箱運輸等發展十分迅速，上海更於2010年超越新加坡和香港成為世界第一大集裝箱港口，處理了2100萬個標準貨櫃（TEU），比去年同期增長10.5%。而深圳則僅隨新加坡和香港之後，排名在第四位。隨著珠三角港口群的迅速發展，特別是在遠洋集裝箱運輸方面，香港和珠三角其他港口應加緊合作，協調發展，避免無秩序發展和惡性競爭。

另外，在空運方面主要的競爭體現在香港國際機場和與其他四個位於珠三角的機場（深圳寶安國際機場、珠海機場、廣州白雲國際機場及澳門國際機場）共同競爭珠三角空運貨物。但香港國際機場無論在管理水平、報關效率、服務水平各方面仍然有較明顯的優勢。

3 香港物流發展和粵港合作方向

香港物流業發展受外部環境改變所影響，尤其是珠三角物流設施快速建成，其比較優勢在削弱已是不爭的事實。香港應積極推動物流業轉型，通過技術、制度創新，提高自新的物流競爭力。我們認為，鞏固和提升香港作為國際航運（航海及航空）及國際物流中心，同時繼續加強與珠三角的聯繫和合作是未來重要的發展方向。以下是一些具體建議：

國際航運方面（航海及航空）

（1）吸引航運物流機構到港，提供而更高增值的港口服務

香港是亞太地區最重要的國際航運中心之一，可提供一站式的服務平台和探討推行優惠政策，吸引更多內地及國外航運物流業根據相關法律在港設點營商；並應繼續深化及提供更多高增值服務，包括海運保險、船舶融資、海事研究、諮詢、國際仲裁和物流管理等，以形成更強的產業群。

另一方面，在提高現有港口效率和服務水準的同時，應協調香港與珠三角地區各個港口的發展，並繼續優化港口及相關設施，避免無秩序發展和惡性競爭。

利豐簡介

利豐集團早於 1906 年在廣州創辦，是一家以香港為基地的跨國商貿集團。利豐通過貿易、物流及分銷業務相互連接的三個業務網絡，為客戶提供涵蓋整條供應鏈的一站式服務，由產品設計、原料採購、生產管理到品質控制、物流、付運以及其他相關服務。

利豐有限公司於 2010 年 10 月收購了提供分銷及物流服務的領先企業利和經銷集團有限公司（利和）。此項收購是集團戰略發展上的重要一步。利和業務提供的平台可強化利豐有限公司的一站式供應鏈解決方案，同時提高分銷與物流實力，另外也將利豐的環球網絡擴展深化至新興市場，包括作為世界增長動力的以中國為首的亞洲地區。

(2) 明確機場定位，完善珠三角機場的空域規劃和管理對接

為配合未來航空發展的需求，香港和珠三角機場應依循《粵港合作框架協議》內提及香港機場及其他珠三角機場的功能定位，進一步協調珠三角空域資源安排及相關政策。此外，亦應為香港國際機場未來的空域容量作長遠和策略性的發展計劃，以配合航空發展的需求，並加強香港和內地之間的經濟紐帶。

(3) 完善香港的跨運輸系統

用香港先進的資訊科技和完善的法律和政策配套，為人、貨流提供高效、無縫、便捷的點對點和中轉服務，並在海、陸、空、鐵等不同運輸模式實現跨運輸系統，進一步提升香港航運樞紐的效率。

國際物流中心方面

(1) 探尋突破措施，加強基礎建設對接，推動粵港融合

香港和珠三角地區應加快興建一體化綜合交通運輸體系，使珠三角成為亞太區最開放、最便捷、最高效、最安全的人流和物流中心。香港作為國際門戶樞紐，有必要盡快完善與廣東省在大橋、軌道、公路、航運、航空等交通基礎設施的全面對接。這將便捷各種要素的流動，提高效率 and 降低成本，推動粵港融合。

(2) 用優越的國際網絡，提供專業物流管理

充分利用香港覆蓋廣泛的航線網絡和完備的服務體系，提供高質量、高效率、全方位、專業化、多功能的物流服務，以鞏固香港作為區域物流中心的功能定位。

(3) 向高端物流業務伸延

配合內地與東南亞貿易的增加，可特別針對高價值、對運輸時間特別敏感且需要專業管理的貨物，如危險貨物，為內地及東南亞地區提供倉儲、併箱、拆箱、查驗等專業物流服務。

(4) 粵港物流建設應用 — 利豐高增值物流案例分享

粵港在物流發展加強合作，對香港、廣東，以至國家都可以帶來益處；同時，從微觀的角度，對物流企業發展也有正面的影響。以利豐貿易有限公司所提供的物流服務及供應鏈解決方案為例，很多方面如倉庫、配送中心地點，港口的選擇等也應用到珠三角的物流建設。

利豐物流案例 1：

Carter's- 重整供應鏈，貨運樞紐設置在上海及深圳保稅物流園區

Carter's 是美國著名童裝品牌，在美國擁有超過 400 家門店（直至 2010 年底）。Carter's 原來的供應鏈方案，是把由 14 個亞洲地區供應的貨物，運送到位於美國東岸亞特蘭大的配送中心進行分揀包裝，然後再以越庫作業的形式交由聯邦快遞運輸中心配送到全美國門店，而這些零售店主要位於密西西比河東岸。路線迂回之餘，美國的配送中心運作成本亦見高昂。

利豐物流為客戶權衡成本與成效，以及深入研究不同物流路線及方式的複合方案後，提出名為「工廠零售店直達」(Factory-to-retail store) 的物流方案。首先，在上海、深圳及曼谷設立三個「原產地貨運樞紐」，所有亞洲地區生產的產品將運往此三個「原產地貨運樞紐」進行分揀及併箱；而航運路線亦會重新規劃以增加效率。在上海及深圳的原產地貨運樞紐設在保稅物流園區，中國的供應商可立即獲增值退稅，而海外供應商的貨品在園內進行分揀及併箱不會被視為進口貨品。三地貨物不需要經過原來在美國的配送中心而直接分流到三個由聯邦快遞營運、分別位於芝加哥、洛杉磯及亞特蘭大的運輸中心，來自亞洲的貨品到達後會盡快整合然後分配到全美的門店。

新物流方案可以達到以下目標：原產地樞紐可按照各零售店要求進行揀貨並箱，並改善由港口至門店的航運路線，令貨品直接作跨國運輸，減少對原來的美國西岸配送中心的依賴，以降低成本。而航運路線的重新規劃，旨在選取成本最低廉的航運方法，並盡用集裝箱的容量，力求更加緊密按照每家門店貨量需求而運送。而三個聯邦快遞運輸中心一方面可減低倉庫處理貨品的壓力。另一方面，三個運輸中心正好為美國東西兩岸的交通樞紐，貨物從此三地出發到門店，可整體縮短倉儲及門店之間距離。

工聯會物流及交通行業委員會

利豐物流案例 2：

Vitec- 配送中心設置於深圳鹽田保稅物流園區，便利貨品通關程序

Vitec 主要為知名品牌或電視頻道，如 Gitzo、Manfrotto、Kata、National Geographic、Avenger 等生產專業攝影輔助器材，例如單腳架、三腳架、攝影用燈夾、燈光支架、器材便攜保護袋等等。Vitec 的供應商主要為義大利的工廠及中國內地未有內銷權的廠家，而產品則廣泛銷售至美國、加拿大、義大利、澳洲、中國內地、香港、日本、南韓、臺灣、泰國及菲律賓等地。

利豐物流為 Vitec 提供的服務包括傳統出口貨物整合 (Conventional export consolidation)、入口貨物拆箱作業 (Import de-consolidation)、多國貨物整合、供應商管理庫存 (VMI)、地區及本土配送中心及其他增值服務。值得一提的是利豐物流利用設置在深圳鹽田保稅物流園的配送中心，為 Vitec 來自不同原產地的貨品提供不同的進出口服務，例如為安排中國出產的貨物複進口 / 「一日遊」，這些產品進入保稅物流園後可獲退稅優惠，大大改善了廠家的現金流；另外，來自海外的產品，客戶只須在貨物離開保稅物流園並進入中國時才要繳付進口稅。此外，進口和出口的貨物無須分隔處理，而存倉的時間亦無限制。提供一般增值服務無須額外取得海關批准，而由於保稅物流園與海關的聯繫緊密，貨品通關的程序會更為流暢。這不但省時而且靈活，使整體的物流效率得以提升。

總結

展望未來，香港在物流服務上仍然有著較多的優勢，只要香港能認清形勢，全面地分析區域經濟發展的趨勢和互補性，促進與珠三角地區合作，鼓勵物流行業多作創新，積極培育人才，提升業界的現代供應鏈物流管理水平，便能強化整體競爭力。

全港專營巴士員工 成功爭取 2012 年的加薪成果

經過半年的辛勞工作及多輪談判，總工會屬下的新巴和城巴分會分會在 2012 年 6 月 26 日分別與資方達成 2012 年的加薪協議，而九巴和龍運分會亦在 2012 年 6 月 28 日與資方達成今年的加薪協議。這是四間巴士分會連續第八年成功爭取到加薪成果，成績非常令人鼓舞。今年加薪內容主要有：



在新巴和城巴方面：

1. 全體員工的加薪幅度為 5.3%，加薪日期由 2012 年 1 月 1 日起計算；
2. 加薪中位數不少於 \$567 元，即員工加薪金額不足 \$567 元者，以此數額計算；
3. 至於不同工種和職級員工在薪酬待遇方面所存在的問題，資方承諾在達成加薪協議後作出調整，以改善受影響員工的工作條件。



在九巴和龍運分會方面：

1. 全體員工的加薪幅度為 5%，車長的加薪日期由 2012 年 6 月 1 日起計算，而文職和從事其他工種員工的加薪日期則由 2012 年 9 月 1 日起計算；
2. 日薪員工可獲 1 元的增薪點，折算約為 0.33% 的加薪率；
3. 所有員工的最低加薪額為 500 元；
4. 工程部、稽查和站長等工種的員工年終獎金調升至 2,700 元。表現合格者，可獲額外 300 元獎勵。

至於新大嶼山巴士方面，在分會的全力爭取下，勞資雙方亦於 2012 年 8 月 15 日與資方達成加薪協議。這是分會自成立以來連續第三年為廣大員工成功爭取到加薪成果。具體加薪情況為：



在新大嶼山分會方面：

車長	每月開車薪金上調 566 元，平均加幅為 5.1%。 另外，每小時加班津貼增加 6 元，加幅為 12.2%；
站長	每月開工薪金提高 470 元，平均加幅為 5.5%。 另外，每小時加班津貼增加 4 元，加幅為 11.4%；
清潔職工	每月開工薪金提高 370 元，平均加幅為 5.4%。 另外，每小時加班津貼增加 3 元，加幅為 10%。

不僅如此，一些兼職員工的薪酬亦得到調高，平均加薪幅度為 5%。此外，根據分會與資方達成的協議，所有新大嶼山巴士員工可以從 2012 年 7 月 1 日起領取調整後的薪酬。

從上述情況來看，在五巴分會的努力工作和全力爭取下，全港專營巴士業員工都能在今年分享到成功爭取加薪的喜悅，不但成績非常令人鼓舞，而且意義非常重大，故非常值得推廣。



總工會敦促政府 舒緩的士小巴司機的 營運壓力

(1) 聯同業界團體要求政府容許增收燃氣附加費

的士司機分會（新界事務）與 10 多個新界的士團體成立大聯盟，並由多名代表在 2012 年 3 月 29 日向運輸署提出增收燃氣附加費的申請，並且在遞交申請書後即時和有關部門舉行會議，促請政府及早落實這項措施，從而改善現時前線司機和整體業界面對的困境。

(2) 的士小巴司機抗議油公司藉機斂財

總工會在 2012 年 3 月 30 日派出數十名代表以及發動多部的士和小巴到灣仔馬師道的專用氣站進行抗爭行動。在這次行動中，總工會代表狠批營辦商一邊享受政府免地價的優惠，一邊長期用盡價格上限來斂財，使前線司機被迫面對越來越艱苦的經營環境。為了表達不滿，數十部參與這次抗議行動的車輛只是形式上加一公升石油氣，除了表示對專用氣站毫無社會責任感的不滿外，也象徵他們因血汗錢被營辦商收刮得一乾二淨，因此沒有餘錢為車輛入氣。



由於政府容許本港專用氣站持續大幅調升車用石油氣的零售價，使每公升價格在年初的短短數個月裡便飆升接近四成，不但在很大程度增加了廣大前線司機的營運負擔，而且政府官員的僵化和冷漠態度亦引起他們的強烈不滿。為此，總工會除了向政府提出設立的士增收燃氣附加費機制和多項改善前線司機營運的要求外，亦繼續開展了多項工作。主要內容如下：



(3) 小巴慢駛抗議政府零幫助

公共小巴分會在 2012 年 4 月 20 日發動 50 多部小巴到政府總部慢駛請願，要求運輸及房屋局和環境局的官員重視問題的嚴重性，以及推行燃氣補貼措施和協助前線司機度過難關。在遞交請願信後，分會代表亦聯同工聯會立法會議員葉偉明前往中區政府合署，要求候任行政長官梁振英在履新後檢討現行公共小巴政策，以安定現時小巴司機的工作情緒和改善他們的營運環境。

(4) 促請財政司推行舒緩司機生計壓力措施

總工會在 2012 年 4 月 20 日派出數十名代表向財政司司長曾俊華提出多項要求，包括撥出財政資源進行補貼氣價之餘額；設立的士增收燃氣附加費機制；豁免現時多個非專用氣站的地價來減少司機的輪候問題；和成立穩定車用石油氣價格的基金等，希望以此來改善前線司機的營運。

(5) 到立法會遞交的士增設燃氣附加費機制之請願信

由於運輸署在提交給立法會交通事務委員審議之的士加價申請討論文件中，完全漠視廣大行業司機希望的士增設燃氣附加費機制的合理訴求，故的士司機分會在 2012 年 5 月 24 日派出多名代表及發動數十部車輛前往立法會，向工聯會立法會議員王國興和葉偉明遞交請願信，再次表達廣大前線司機的立場。

經過總工會開展大量的工作後，迫使政府作出了跟進工作，使本港專用氣站的車用石油氣零售價在數個月裡逐步下調。在 2012 年 8 月，專用氣站每公升石油氣的售價下降至 3.46-3.9 元之間，在一定程度上減低前線司機的營運壓力。

香港鐵路員工總會 2012年薪酬調整的訴求

(1) 強烈要求保持員工的生活質素

由於在過往的一年，通脹極為嚴重。預計今年以至明年，本港的消費物價指數會持續高企，直至本年初的計算，綜合消費物價指數按年變動率已達百分之6.1，有經濟學者更表明『消費物價指數在本年內將會保持高企』。員工強烈要求今年薪酬調整的增幅能追得上通脹，讓員工得以保持現有的生活水平。薪酬的增幅不會被通脹蠶食，而對同事所造成收入倒退及生活水平下降的巨大的生活壓力。

(2) 共同分享業績成果

由於公司的業績超乎理想，在服務表現更超越在營運協議及港鐵公司本身為嚴格的顧客服務目標中訂下的所有表現目標，而經營利潤更創新高達到121.24億港元，增長達11.1%。有此成績有賴各位港鐵同事的辛勤拼搏和全力以赴的專業工作態度所建立。員工總會認為公司應繼續嘉獎全體員工，向員工發放特別獎金，其金額亦應高於往年，以切實體現公司與員工共同分享業績的成果。

(3) 薪酬檢討應反映員工的服務年資，分開計算一般 增薪與年資增薪部分

在過往的薪酬調整並不包括員工的薪階調整，使很大數量在薪階起點和薪階低位的員工，無法隨著年資遞增和工作經驗累積而獲得合理的薪階調整！若薪酬調整並不包括薪階調整，則處於薪階低位的員工的工資水平將永遠無法追近處於薪階高位的職工的工資水平！最終只會造成同職級的員工之間的不公平現象，直接打擊了員工的士氣。

更甚的是由於過往十年的薪酬調整只接近甚至低於通脹水平，實質工資出現負增長，十年前入職的同事其薪酬處於薪階的較低位置，十年後該等同事都是停留於薪階的位置。要求管方必需認真處理這問題，並強烈要求恢復『考績增薪制度』。而現時，由於各級別薪階實在太闊，在沒有考績增薪制度的安排下，員工的薪金實難以達至頂薪。

香港鐵路員工總會（下稱美工總會）於本年五月初向全體港鐵員工發出問卷，以了解會員、同事對2012年薪酬調整的意向。問卷調查於六月初完結，問卷經整理及分析後，本會已在本年第二次與公司會議中，向港鐵公司管方提出以下的本年薪酬調整方案，以回應各會員、同事的訴求。

(4) 檢討與28間公司用作比較薪酬的制度

現時用作比較薪酬的28公司，其業務的性質及人手架構各有不同，所以不能一概而論。公司的薪酬檢討應考慮到本身的業務性質及員工對公司的實際貢獻。員工總會要求改善現時與28間公司用作比較薪酬的方式。要求增加通脹、考績增薪、公司業績及員工對公司的實際貢獻等重要因素。

(5) 檢討現行的工作表現評核制度

現行的工作表現評核制度不應設限額，只要員工的工作表現到達某一水平，便可獲得真實工作表現評級，以反映員工的真實工作表現。公司的業務性質講求團隊協作，很多時亦難以評估和分辨同一團隊內不同員工的表現。

由於現時工作表現評核設有限額，經常有原獲評級為"5"或"4"的員工由於配額限制，因而被迫改為被評級"4"或"3"，員工對現時的整個評核制度表示氣憤及無奈。往往評核的高低，會造成申領部份津貼（例如進修津貼）的指標，故此真實工作表現評級對任何員工都來得公平。就短期措施而言，表現評級如必須設置限額，在不同評級員工之間的薪酬調整差距亦不應太大。

(6) 其它有效措施

公司去年為基本薪金低於薪階中位數的員工發放0.5%的特別基本薪金調整，員工頗為受落。希望公司今年可以有同樣安排，並且給予薪酬處於薪階不同位置的員工提供不同百分比的調整。

基於上述各點，本會強烈要求港鐵公司在本年的薪酬調整中除維持發放『特別獎金』外，並要求不少於『8%』的薪酬增幅，以體現員工的訴求。

對於2012年薪酬調整 再次表示失望

港鐵公司管方今天（七月十日）下午邀請港鐵公司的工會代表出席就2012年薪酬檢討的發佈會。香港鐵路員工總會由理事長林偉強先生、副理事長魯志薪先生、馮顯昌先生及簡澤勳先生代表出席。人力資源總監陳富強先生、候任人力資源總監張少華先生及總經理一人力資源陸建平先生代表管方出席。

會上管方公佈2012年薪酬檢討的結果，其增薪基數為5.75%，即考績評核達第3級的合乎標準（超過半數的同事）將獲加薪5.2%，而達第四級的高於標準（約35%的同事）將獲加薪6.2%及第五級的超出標準的同事（約10%的同事）將獲加薪7.8%。另考績評核達第3級或以上的同事可合共獲得相等於1.15個月薪的酌情發放的一次性特別獎金。

對於管方再次利用機制準則下，削減考績評核達第3級的合乎標準的同事的增幅，員工總會表示極之憤怒，超過半數被評核為合乎標準的同事未能獲得基數的薪酬調整是對該等同事全年工作上的否定及罔顧同事長時間所作出貢獻，絕大部份的同事都是在限額制度下未能得到真實、公平及公正的評核。雖然公司多次對全體員工在工作上的肯定，為何要削減部份員工的調整？同事對此做法表示失望，並指公司應為達標的員工調整至增薪基數方為合理。

總括而言，員工總會對本年度加薪幅度感到失望！並指出增幅與同事的期望有所距離。同事在這次的薪酬調整中未能分享在過去一年公司超乎理想業績的成果的同時，更違反了『按勞取值』的原則，這是極不合理現象，既不公平，也罔顧同事長時間所作出貢獻。更甚的是本次的增幅只能貼近上年的通脹水平，同事根本無法隨著工作年資、工作經驗和工作技術的遞增及累積，而獲得合理的薪酬調整！由於過往十年的薪酬調整只接近甚至低於通脹水平，員工實際的工資水平已相當長的時間出現負增長，在十年前入職的同事其薪酬處於當時薪階的較低位置，十年後該等同事都是停留於薪階的低位置，這是嚴重及直接打擊了員工的士氣的，公司等同處罰年資較長的同事。

就本年度薪酬檢討，員工總會綜合了港鐵公司去年的業務增長情況、未來業務發展趨勢、經濟大氣候及通脹等多方面因素，並向全體港鐵同事收集意見後，提出『本年度增薪不應低於8%的訴求』，並強調薪酬調整幅度，不應單純與市場作出比較，因為「與市場比較」未能就不同企業間的業務性質、員工的質素、員工對企業的忠誠及貢獻作出全面和客觀的分析及評價；「與市場比較」只能用作薪酬調整的參考，重要的還是要看企業的業績及員工對企業的貢獻。

對於管方接納工會部份的訴求，為同事設立待產假、為未達職階中位數的員工額外提供0.5%的增幅及調高起薪點及頂薪點等，員工總會表示歡迎。但對於管方漠視工會提出的其它訴求，當中包括為考績評核達第3級的合乎標準的同事可得到增薪基數的增幅，分享業績成果、檢討現時薪酬調整制度及檢討現行的工作表現評核制度等均不獲管方的回應，員工總會表示失望！員工總會認為合理的薪酬調整是同事付出了勤勞和智慧後的應有回報；而公平、公正和合理的薪酬檢討機制則是維繫融洽勞僱關係不可缺少的工具；故此強烈要求管方與工會通過溝通，作出必須和合理的調整及檢討。

香港鐵路員工總會將廣泛諮詢會員意見，商議進一步行動，並重申會考慮任何行動的可能性，以迫使港鐵管方通過與工會進行真正的諮詢及溝通，以回應上述同事的訴求。



加強工會基礎建設， 推動工運持續發展 民航系統八會 63 周年會慶

民航工會成立六十三周年會慶，已經於 2012 年 4 月 22 日在旺角倫敦大酒樓順利完成。當晚有幸邀約勞工及福利局張建宗局長、機場管理局吳自淇營運總監、中聯辦社工部周蔚處長、民航處呂雅珊高級事務主任、職業安全健康局鄧華勝總幹事、以及工聯會黃國健副會長和吳秋北理事長作主禮嘉賓。

當晚本會主席張樞宏在台上發言，總結了工會在過往一年來的工作。不僅如此，張主席亦表示工會過往一直堅持光榮的愛國主義傳統，以及工會所肩負的時代責任。分析香港自回歸以來，工會發展所面臨的機遇和挑戰。既要繼承愛國傳統，維護一國兩制，保持香港的長期繁榮穩定；又要認真履行工會的職能，維護廣大會員的基本權益，尋求和諧共融的勞、資、政府的合作伙伴關係。

張主席在發言中強調世界經濟在不穩定中起伏發展，香港的航空業亦受到衝擊和考驗，但工會對香港民航業的前景有信心，呼籲民航業的勞資雙方以長遠目光，本著包容共濟的精神處理勞資矛盾，在經濟不景氣時一起共度時艱，當經濟好轉時也要與勞工共享成果。工會同時亦希望，香港政府與機場管理部門，在籌劃香港機場擴展的同時，扮演好監管和協調的角色，共同推動機場勞動合理報酬和良好的工作環境，讓廣大機場勞工能不依賴加班補貼，亦能維持生計，以真正提升機場服務工作對社會應聘者的吸引力。

在回顧過去一年的工會發展方面，張主席強調工會借助工聯會的支持和幫助，積極發展鞏固會員和壯大工作人員隊伍，加強廠部和住區兩個基層建設，銳意進取，勇於開拓。在廣大工作人員和會員的努力支持下，會務蒸蒸日上，會員隊伍得到壯大。目前，民航六會和兩分會在會員人數突破八千人後，正在朝著“萬人工會”的目標穩步邁進。同時在剛剛過去的 4 月，工會參與了工聯會召開了第三十五屆代表大會。大會明確了“加強工會基礎建設，推動工運持續發展”的方針。工會亦將堅定地遵循這一方針，不斷總結經驗，踏實地做好基礎工作，鞏固工會的發展根基。

最後張主席展望未來，呼籲大家對發展前景有信心！不管前面多少挑戰，只要堅定不移地高舉愛國、團結的旗幟，堅持代表工人利益和維護工人權益，工會一定能開創發展的新局面！

轉乘優惠初現曙光， 全面改善仍需努力 匯報《機場員工對返放工交通的問卷調查》 的工作進展

自民航工會獲悉政府在機場巴士專營權及路線屆滿後，將進行公眾諮詢以重新訂定續約條件以來，本會一直跟進這個影響到機場眾多工友返放工的重要議題。工會於去年 10 月向機場工友進行《機場員工對返放工交通的問卷調查》。廣泛地收集意見，並於去年 11 月舉行新聞發佈會公佈結果，向政府及社會各界提出了完善機場公共交通網絡，加密班次，推出月票、提供接駁及轉乘優惠等訴求，工會理事於同月出席了立法會的交通事委員會，將收集的各項訴求編成意見書向當局提交。民航工會理事更於本年 3 月 16 日，聯同工聯會立法會議員葉偉明於與運輸署助理署長呂瑩女士等官員會面，詳盡地反映工友苦況和各項訴求。

經過工會這半年來努力爭取之下，事件終於在今年 5 月初現曙光。據政府運輸署部門公佈，在批准延長新巴、龍運巴士和城巴的機場及北大嶼山巴士綫的專營權十年的同時，要求三巴承諾會加推共六十項票價優惠，一半為轉乘優惠，另一半則為分段收費優惠，乘客可節省三角至廿四元九角不等，料有七千人受惠。其中龍運巴士和城巴將於青馬收費廣場為所有「A 綫」和「E 綫」提供全面轉乘優惠。例如乘客由機場乘搭城巴 E22A 綫或 E22S 綫，於青馬收費廣場轉乘 A11 綫，單程車費為四十元，較現時的五十八元，節省了十八元；此外龍運巴士 A43 綫亦為機場員工提供即日回程八折優惠，可節省達六元二角。以上各項均能為現職機場工友減輕交通負擔。

當然這次協議亦有未盡善之處，例如未有提供本會所要求的月票優惠，對於繁忙時間加密班次亦未有詳細交待，本會將繼續關注事態發展，需要時會再約見有關當局反映大家的意見。

若大家想了解更多詳情，可參考運輸署網頁 (<http://www.td.gov.hk/>) 或參考星島日報於 4 月 25 日相關的報導。



對 第四屆特別行政區 政府的期望

新一屆特別行政區行政長官的選舉已於 3 月 25 日塵埃落定，選舉期間的風波也暫告一段落。7 月 1 日新一屆政府將走馬上任。隨著候任特首梁振英頻繁落區與市民接觸，聽取民意，令市民開始對新一屆的特區政府有更多的期望。作為代表海港運輸業工人的工會，我們也希望新一屆政府能有所作為，改善本行業就業環境，提高工資水平。並進一步加大培訓力度，改善人才短缺的情況。

然而，在利益與訴求複雜多變的社會環境下，新任特首應如何突破困局呢？有人講，領導人應有“不畏浮雲遮望眼”的政治勇氣，需要具備高瞻遠矚的政治胸襟，需要看到支流、把握主流的政治眼光。因此，為政者只有牢牢把握住社會的主流意識，了解政策推行的社會基礎所在。

物流航運業是香港的四大支柱產業之一，然而若干年來政府卻沒有針對本行業制定相應的政策，香港的港口優勢也隨著珠三角地區的經濟發展而漸漸失色。海港運輸業工人的收入日漸下降，人才流失，雖多年來工會透過不同的平台向政府提出訴求，但也未能得到實際解決辦法。如果政府對這個問題聽之任之，那麼香港航運中心的名稱也將名存實亡。

梁振英在當選後隨即提出動用 6000 億財政儲備扶持航運業發展，他提到：根據國家十二五規劃，香港是國際航運中心，借鏡新加坡運用稅務優惠支持船運業發展的做法，扶持航運業使香港超越倫敦成為航運服務中心。這個政策本會是支持的，香港理應利用自身的天然優勢，發展經濟。但也希望在培養航運服務人才的同時，也應分配資源培訓本地港口的技術工人，如小輪船員，碼頭技術工人，倉務人員等，這樣才能令香港的航運業平衡發展。

今年 4 月 10 日，溫家寶總理在會見梁振英時再次要求新一屆特區政府，要充分利用有利條件，發揮優勢，克服困難，著力提升香港經濟的競爭力，實現長期繁榮穩定。由此可見中央政府對新一屆特區政府寄以厚望，我們希望梁振英先生遵循這個方向，改善民生，促進就業，令香港市民都能安居樂業。



強烈要求 增加外判員工工資

貨櫃碼頭運輸業總工會

今年香港的通脹雖然輕微回落，但無論衣食住行等費用都加幅顯著，工資已經追不上物價的漲幅，因此普遍工友都有加薪的強烈要求。雖然，去年工會在各工友的團結及支持下先後兩次成功替外判員工向各大貨櫃碼頭爭取加薪接近 10%，但碼頭外判員工現時的工資比十年前還要低。另一方面，由於貨櫃碼頭的工作時間長，收入偏低，引致工友不願意入行，使碼頭出現人手短缺的問題。因此，本會認為各大貨櫃碼頭應按照實際情況，對外判員工的薪酬作出合理的調整。

為此，本會早前一連三日，分別在荔景、美孚及葵芳，向各大碼頭外判員工進行有關加薪幅度的問卷調查，收集各工友對合理薪酬加幅的意見，結果反應熱烈。經調查後發現，多達七成工友要求加薪 10%，可見工友對調整薪酬的強烈要求。因此，本會已於 7 月頭致函各大貨櫃碼頭公司提出加薪要求，並會繼續跟進有關事態的發展，期望各位會員、碼頭工友繼續大力支持本會的有關工作。若對上述爭取加薪的行動有任何意見或問題，歡迎致電本會查詢。



紀念香港海員大罷工勝利 90 周年 本會與工聯會聯合舉辦系列活動

90年前（1922年1月12日）香港海員舉行了震撼世界的大罷工。大罷工是由香港海員工會的前身「中華海員工業聯合總會」領導的。工會發起罷工的第一天就有90多艘輪船響應，參加罷工的海員約1,500人，不到一星期罷工海員增加到6,500多人。此次罷工本是一次海員向船東要求增加工資的鬥爭，由於港英當局粗暴介入，野蠻地出動軍警封閉了工會，並射殺步行返回廣州的罷工工人，使罷工演變成有十多萬香港各業工人參加罷工的反帝反殖鬥爭。大罷工使香港海上和市内交通癱瘓；工業停產、存糧緊絀、物價飛漲、猶如死市。廢物、糞便堆積，香港頓成臭港，亦使整個東半球海運停頓。經過56天的鬥爭，在罷工的鐵拳打擊下，港英當局不得不向罷工工人低頭，把拆去的工會招牌掛回原處並宣佈解封被封閉的工會。此外，資方還答應了海員的加薪要求。海員大罷工取得了破天荒的勝利。



香港海員大罷工的勝利極大地鼓舞了全國工人的鬥志，從此全國工人運動風起雲湧。香港海員大罷工作為中國工人運動高潮的起點而載入史冊。

在內地，香港海員大罷工在新中國成立不久就列入了中學歷史教科書，凡受過中學教育的內地居民對香港海員大罷工都無人不知。因此，香港海員工會在內地也是廣為人知的。但是，在香港知道海員大罷工的人反而為數甚少，原因是港英當局一直以來對海員大罷工諱莫如深。

為了配合特區政府的公民教育，使香港年青一代了解海員大罷工的史實，繼承發揚香港海員團結愛國的光榮傳統，工聯會和本會聯合舉辦了紀念香港海員大罷工90周年系列活動。活動包括：紀念海員大罷工90周年研討會、紀念香港海員大罷工90周年紀念大會、紀念香港海員大罷工90周年粵港澳青年大聯歡和紀念香港海員大罷工90周年分區茶叙會。



香港海員大罷工研討會

香港海員大罷工研討會是在香港歷史博物館舉行的，150位市民和學生出席了研討會。會上三位學者從不同角度剖析大罷工發生的時代背景、經過以及對中國工人運動的影響。會上還展示了萬人空巷慶祝大罷工勝利的照片，並由相片的拍攝者享有「香港電影之父」之稱的黎民偉先生的兒子黎錫先生對照片拍攝經過進行介紹。

香港海員大罷工勝利 90 周年紀念大會

香港海員大罷工九十周年紀念大會於2012年3月3日在工聯會工人俱樂部禮堂舉行的，來自兩岸四地的300多位工會代表出席了大會，包括中華全國總工會、中國海員建設工會、廣東省總工會、廣東省海員工會、廣州市總工會、澳門工會聯合總會、台灣中華海員總工會、香港工會聯合會、香港海員工會以及香港其他各行業的工會代表。中央政府駐港聯絡辦副主任黃蘭發、國務院港澳辦代表陳偉清也應邀出席了大會。

紀念香港海員大罷工粵港澳青年大聯歡

紀念香港海員大罷工90周年粵港澳青年大聯歡，是由廣東省總工會、廣東省海員工會、珠海市總工會、澳門工會聯合總會、香港工聯會和香港海員工會共同舉辦的。500多名粵港澳青年在聯歡會上載歌載舞，300多名香港青年工人還參觀了海員大罷工領導者蘇兆徵的故居，和革命先行者孫中山的故居。

紀念香港海員大罷工分區茶聚會

紀念香港海員大罷工90周年茶叙會是分別在香港九龍新界十八個區舉行的，茶叙會上講述工會和海員大罷工的歷史和意義，會上還向近千名會員和家屬派送了香港海員大罷工的書籍和領導香港海員大罷工的中華海員工業聯合總會的紀念章。

列車訊號系統－ 何去何從？



當現今社會每個人都充分依賴集體運輸，由不同的運輸工具支配著他們的生活，包括工作，娛樂，作息時，任何的交通意外，尤其是列車事故都可能影響數以千計，甚至萬計市民，造成的經濟損失有時更是難以估計。目前所有的集體運輸中，鐵路運輸可以說是最有經濟效益的，亦是市民最依賴的。因此，不難理解群眾對鐵路的可靠性要求何故有增無減。那麼，何謂可靠的鐵路運輸？可靠的鐵路運輸是包括安全及準時的班次，這亦是每個鐵路營運者大量投放資源，絞盡腦汁，希望完成的一個指標。要能達到上述的目標，除了要有良好的基建和管理配合，包括路軌走綫的設計，優良的列車及專業的營運模式外，更重要的就是要有一套牢而不破的訊號系統，將快速行駛中的列車能夠保持一個安全間距，而又可以跑出頻密的班次。鑒古知今，百多年的鐵路歷史能給我們有什麼的啟示？訊號的發展又將如何？

筆者回想兒時乘搭九廣鐵路列車時，經常看到月台職員手持一個藤圈，交給正慢慢駛過列車上的員工手中，心想他們在玩什麼遊戲？其實這種比較早期的訊號系統主要是靠人手操作，列車駕駛員取得藤圈之後就能確保列車至下一區間之間沒有其他列車，可以提升車速到容許的最高車速，安全行駛。此訊號系統最不足之處是列車的班次稀疏，及容易產生人為錯誤，所以很快就給取締了。跟著發展出來的是在路軌旁的機械式號誌桿，機械指示號誌機藉由移動號誌機臂板的位置，面對列車駕駛員的視線方向，可顯示不同的狀態，以代表不同的意義，藉以傳達給列車駕駛員相對之運轉限制條件指示，好像一個訊號員拿著旗號命令列車前進或停下。號誌桿安裝於道旁固定的控制區段或所保護的閉塞區間之邊界之軌道旁適當位置，並考量列車駕駛員視距離，能有效將車距縮短，提升班次。但由於此類號誌桿需要機械式的操作，所以故障率頗高，維修及更新費用昂貴，所以基本上除了在歐洲郊區一些次要的綫路還有這種訊號裝置之外，所有的現代鐵路系統已經放棄使用。隨著機械式訊號桿的沒落，慢慢發展出來的是燈號式的軌道旁號誌，燈號的選用及其意義沒有一定的標準，通常較常用的燈號顏色有紅，綠，黃及雙黃等。

由於一般傳統的軌道旁色燈號誌都需要駕駛員專心觀察，跟隨燈號調校車速，所以稍一大意，便會超越當時燈號所容許的車速，嚴重的更會「衝燈」，做成追尾而導致嚴重的碰撞事故。鐵路歷史中不乏這類意外，血的教訓迫使鐵路營運者發展一套減少人為錯誤的訊號系統，自動列車控制及自動列車保護系統因此應運而生。要達致這種「自動」效果，必須依靠道旁號誌及車載號誌互相配合。保護形式主要靠列車經過鐵軌時，軌道電路產生短路，使該區段變成閉塞及其後區段產生車速限制，而車載號誌存於車上，利用車底天綫接收道旁訊號，判斷當時可容許的車速。假如駕駛員不遵守訊號顯示超速行駛，車載號誌便會下達命令，將車緊急煞停。至於自動列車控制系統，是利用軌道間安裝的信標，發放訊號資料，包括該信標現時位置，離站距離，路軌斜度等等，經車載號誌分析後，發出指令，使列車能自動加速，減速，滑行及準確停站。目前大部份城市軌道都已經配置這兩種列車控制系統。傳統的現代訊號系統發展至今，雖然在運作方面，安全不用存疑，但在營運效率方面還有很多可以改善的地方。

Communication Based Control System (CBTC) 即「通訊式控制系統」是新一代的訊號系統，被公認為傳統訊號系統的接班人。CBTC原理簡單，跟我們家中用WiFi經路由器上網原理一樣，是採用雙向無線通信，令列車跟控制室進行快速而無間斷的無線通訊，從而提供列車現時位置，前車距離，車速等。而列車運輸及軌道旁處理程序有執行自動列車保護功能之能力，也可以有自動列車控制功能。跟傳統訊號系統相比，CBTC有著下列的優點：

- ✓ 信息數據傳輸量大，速度快，方便即時資訊分析和控制。
- ✓ 取代固定閉塞區間，變為移動區間，令列車間距進一步縮短，增加班次。
- ✓ 只需安裝無線通訊點，取代昂貴的電纜鋪設，節省成本。
- ✓ 系統兼容性強，適合不同車種，車速及流量。
- ✓ 車輛跟控制室雙向通訊，增加車輛調配的靈活性，提升效率。

目前CBTC在世界各地正如火如荼地發展，快速取代傳統訊號系統。全世界至少有八個鐵路系統在使用它，另外有多個系統目前正在興建中，香港的西鐵綫跟馬鞍山綫也是採用CBTC系統建造的，而迪士尼綫更選用CBTC配合全自動操作模式運行，列車可靠程度皆有目共睹。於2015年通車的南港島綫也是以CBTC為基礎，用全自動模式運作，相信到時CBTC將會更為人所熟悉，成為新一代更安全可靠的訊號系統。