

今日香港＋現代中國＋全球化



罷工工人遊行呼籲資方盡快加薪。資料圖片

碼頭工潮

勞資糾紛

歷時40日的碼頭工潮早前結束。是次工潮引起海內外關注，也讓香港社會思考多個問題。究竟工潮的來龍去脈如何？外判制度和集體談判權又是甚麼？香港碼頭業將來又應何去何從？本文將逐一探討。

■陳振寧、戴子熙 亞太國際關係學會

作者簡介 戴子熙：《環球時報》、《環球人物》、《鳳凰周刊》等內地媒體撰稿人。另定期為香港《成報》、《新報》、《香港商報》撰寫時政評論文章。亞太國際關係學會成員。

陳振寧：一國兩制研究中心研究員。亞太國際關係學會成員。定期於香港《成報》、《香港商報》發表評論文章。曾參與《通識詞典3》的撰寫工作。 電郵：jambon777@yahoo.com.hk

歷時40日 5次談判終妥協

新聞背景 是次工潮歷時40天，主要參與者包括資方的香港國際貨櫃碼頭公司、外判商（包括高寶、永豐、聯榮、培記及現創），勞工的職工盟屬會香港碼頭業職工會，以及特區政府。至於工潮經過可參看下表：

工潮經過概況

日期	事件
3月28日	100多名碼頭工人響應工會號召罷工，闖入碼頭，堵塞道路。
3月29日	其中一間外判商現創與工人達成協議，但受僱於其他外判商的工人則未取得成功，繼續罷工。
4月1日	高等法院頒布中期禁制令，禁止未經香港國際貨櫃碼頭公司批准的人士，進入並在指定碼頭逗留。罷工工人撤出碼頭。
4月4日	勞工處安排首次勞資談判，但只有一間外判商出席。勞資雙方未達共識。
4月7日	逾千名工人到中環政府總部請願，要求資方就加薪問題進行談判。
4月10日	勞資雙方進行第二次談判。碼頭營運商派代表列席。
4月16日	勞資雙方進行第三次談判。
4月17日	部分工人在中環長江中心附近紮營，表示會無限期留守（長江中心成為集會地方，因為香港國際貨櫃碼頭公司的最終控股公司是和黃，而該集團主席辦公室正位處長江中心）。
4月18日	外判商高寶宣布即將結業。
4月28日	有支持罷工人士前往港島海逸君綽酒店門外抗議。
4月30日	勞資雙方進行第四次談判。
5月1日	職工盟發起的遊行，有數千人參與。
5月2日	勞資雙方進行第五次談判。外判商現創部分僱員再次罷工。
5月3日	4間外判商包括永豐、聯榮、培記及現創發展聲明，決定劃一加薪9.8%，同時表明不會繼續談判。
5月4日	工會召集工人舉行會員大會，結果決定繼續罷工。
5月6日	4間外判商向勞工處提交書面承諾，指所有工種劃一加薪9.8%，並會改善工人吃飯、如廁等時間安排，也不會追究參與罷工工人。碼頭工人終於接納有關方案，工潮結束。

■資料來源：作者自行整理

正反對對碰

爭合理報酬 VS 癱相關行業

碼頭工潮期間，社會對事件有支持和反對聲音，現綜合如下：

- 支持**
 - 比較世界其他港口，香港碼頭工人的薪酬偏低，近10年來未有顯著加薪；
 - 面對樓價和物價上升等生活壓力，應爭取合理回報；
 - 工作環境惡劣；
 - 營運碼頭的外判商每年都有巨額盈餘，貨櫃工人薪酬佔總成本比例不高，即使加薪也不會動搖外判商競爭力。
- 反對**
 - 香港是自由經濟體，資方與勞方自願就薪酬待遇達成共識。若任何一方不滿有關安排，可與另一方協商。兩者未能達成共識，便可中止僱傭關係；
 - 罷工不單涉及工人，還牽涉許多人的生計，如有商戶因貨櫃延誤以致食材變壞，有車行為確保客人訂購車輛如期抵港而支付更高運輸費等；
 - 罷工令香港碼頭業聲譽受損，貨主、船主等可能轉用其他港口，令與碼頭業相關的行業如貨櫃車司機、貿易公司員工等受到深遠打擊。

進階級

捲走貨櫃 衝擊港口

概念鏈接

外判制度

發動罷工的工會曾要求香港國際碼頭有限公司進行談判。而該公司則說罷工的是外判商員工，不是其僱員，故不參與談判。外判制度隨即引起社會關注。

外判制度（Outsourcing System）意指企業在生產服務和產品的過程中，把部分認為更適合由其他企業擔任的工作分發出去。這種外判制度除在商界盛行，政府也有推行。有人認為，外判制度對企業有以下好處：

- 好**
 - 更有效運用資源 省開支：以碼頭業為例，碼頭營運商可直接僱用建築工人，興建碼頭及相關設施。但當建築工作完成後便被閒置，企業便需白白支付薪酬福利。若企業把建築工序外判給專業建築企業，就可節省開支；
 - 減勞資糾紛機會 免協商：若企業把工作外判，只需與外判商談淡價錢、監察進度等，不用直接處理外判商的僱傭問題。若有勞資糾紛，也無責任與外判商的僱員協商。
- 壞**
 - 不過，外判制度對工人帶來壞處：
 - 低價投標 榨壓工資：在外判制度下，企業應把工作分給最有效率的外判商。外判商理應減少開支，以更吸引的價錢，取得企業合約。因此，外判商有更強烈誘因，向工人提出市場最低的僱用薪酬福利水平。

集體談判權 集體談判權（Collective Bargaining Rights）是聯合國《國際勞工公約》訂明的勞工權利之一，即僱員可透過工會，與資方協商工資、待遇及工作環境等，資方必須參與。協商結果通常具法律效力。回歸前夕，立法局曾通過《僱員代表權、諮詢權及集體談判權條例》，但回歸後被臨時立法會廢除。及後，有立法會議員提出就集體談判權立法，但遭否決。

- 好**
 - 讓勞資雙方進行會談，減少爆發罷工的機會，對勞資雙方都有好處。
- 壞**
 - 即使就集體談判權立法，但勞資雙方仍有可能各持己見，難免觸發罷工。
 - 在外判制度下，即使勞方擁有集體談判權，也只涉及外判商，背後企業仍能置身事外。原有外判商被罷工拖垮，企業也能使用另一間外判商的服務。

貿易物流四大經濟支柱之一

貿易及物流業是香港四大經濟支柱之一。2011年，該行業佔本地生產總值25.5%，從業員人數佔總就業人數21.6%。其中貨櫃碼頭、中流作業及貨櫃後勤活動的就業人數為7,674人。

■罷工工人佔用部分碼頭馬路，需由在場警員協助維持秩序。 資料圖片

上海獅城超越 深圳直迫

香港港口曾是世界最繁忙的港口之一，但近年已逐漸被上海及新加坡取代，排名跌至第三位。值得注意的是，深圳貨櫃吞吐量正直迫香港。業界人士估計，今年深圳貨櫃吞吐量有望超越香港，晉身全球第三位。

港運費較貴 貨主北上省成本

香港港口受到的挑戰越來越大。廣東省港口包括深圳鹽田和蛇口、廣州南沙、珠海高欄等發展迅速。這些港口在碼頭供應商和內地地方政府的大力支持下，硬件發展迅速，通關效率不斷提高，航班密度和航點逐漸增加。由於它們比香港港口更接近貨源，貨主可節省運送貨物至港口的成本，而且它們僱用員工的成本較低，收費較低。深圳集裝箱拖車運輸協會副會長耿博指出，香港碼頭一個貨櫃的作業費用較深圳港口高約100元至200元人民幣，而把貨櫃從深圳運至香港的費用近千元人民幣，所以折合起來使用香港港口的成本較深圳多近1,500港元。因此部分貨主開始轉用廣東省港口作直接出口。

粵產業轉型 重訂出口政策

加上自2008年金融海嘯後，歐美市場沉寂，以外向型經濟為主的珠三角受到打擊，部分企業因訂單不足等原因而倒閉。廣東省又積極推行「騰籠換鳥」政策，實行產業和勞動力的雙轉移，部分勞動密集型的低端製造業向外轉移，同時，技術、資本等密集型服務業和產業向內引入。在這轉換時期，廣東省貨主難免重新思考定位，重訂出口策略。珠三角又出現勞務短缺，部分企業未能聘請足夠員工，只能降低產能甚至停產。這些因素都為香港碼頭業的持續發展帶來挑戰。

全球貨櫃港口排名

貨櫃港口	2012年		2011年	
	排名	標準貨櫃(千個)	排名	標準貨櫃(千個)
上海	1	32,529	1	31,739
新加坡	2	31,649	2	29,938
香港	3	23,117	3	24,384
深圳	4	22,941	4	22,571
釜山	5	17,046*	5	16,185

*註：修訂數字。 ■資料來源：香港港口發展局

展望

是次工潮是勞資雙方矛盾長期累積的結果，也與香港貧富差距擴大、社會要求更合理分配的呼聲漸大有關。政府為免大型工潮再生，應考慮如何在經濟發展的同時，讓勞工獲得更合理回報。另外，香港碼頭業面對海內外挑戰，正有步入衰落的危機。在這情況下，勞資雙方更應團結迎接挑戰，否則只會兩敗俱傷。

