

使命必達：物流業在中國的現狀與發展

陳虹如

國立清華大學社會學研究所中國研究學程碩士生

實習地點：杭州物流服務公司

我所實習的 H 公司，是一間主營商品車物流、國際物流業務的公司。由於這間公司與杭州 S 公司有業務往來，透過父親的關係，我得以進入這間公司實習。我主要待在隸屬 H 公司國際物流部中的報關服務 J 公司，其主要負責杭州海關關口各口岸的報關、報檢與物流諮詢等相關業務，業務對象則是以台資與日資為主。H 公司之所以能在杭州下沙經濟技術開發區占有一席之地，乃是由於 1993 年國務院批准成立杭州經濟技術開發區後，H 公司在 1998 年便已進駐下沙區，總共投資 1.7 億人民幣。然而整個下沙工業區大概是從 2002 年才開始發展起來，許多陸續進駐下沙區的企業都與 H 公司有業務往來，H 公司因此搶占了先機。

從物流企業的整體運作過程中，可以對一個國家的各行各業狀況有一定了解，例如從企業進出口的數量可以看出該企業在整個市場的銷售究竟是好或不好，如果商家的貨品大量且長期囤積在倉庫，便可以看出市場的銷售必然不佳。因此，我的部門經理說：「物流就像是一個人身體的血液一般。」雖然看似是細枝末節的商品運輸與管理，但卻是可以從中察覺到整體經濟好與壞的關鍵角色。

客戶與海關的中間人

我實習的辦公室在國際物流部中是一個小部門，整間辦公室不過才七個人，主

要負責為客戶代理報關、代理報檢以及貨物代理，亦即當客戶下單後，便要為商品進行貨車的調度，並向海關單位報檢、報關，接受查驗。其實他們的業務並不複雜，只是整個物流的一部分，但是由於需要和客戶聯繫以及與海關人員打交道，因此，也時常讓他們忙得無法喘息。

由於貨物的進出口都要經過海關單位，因此他們的日常業務中，最重要的一項就是要到海關單位去進行報關的動作。下沙區由於有許多企業的貨物需要進出口，所以設立了很多海關單位，其中我們部門最主要會接觸到的有三個：位在加工出口區的海關、位在下沙天元負責報檢的海關，以及進駐在 H 公司的海關。整個報關的流程十分繁瑣，一般在客戶向 H 公司下單後，H 公司會代為交由進駐在 H 公司的海關負責審批，審批通過後，再交由加工出口區的海關負責讓貨物進出口，



H 公司的汽車試乘場地停滿了滯銷的車輛。

最後要再回到 H 公司的海關進行檢查，也就是若有貨物從上海或寧波進口後，當地的海關會把集裝箱上鎖，以確保集裝箱在運送過程中不會被打開放置其他非法貨品，之後便轉關運到 H 公司所在的海關。經過上海關口、H 公司以及杭州關口的三方核對完成後，最後由 H 公司這裡的海關剪鎖，並讓檢疫人員進行檢疫完成後，便可放行，讓貨物得以送到客戶手中。

與海關單位間的互動

由於 H 公司的業務比起其他物流公司來得廣泛，業務項目不僅是倉儲管理與貨品運輸，還包括了商品的進出口報關繳稅（舶來品的收稅，以避免進口品打壓國內商品市場），以及報檢（檢驗商品的質量、動植物的進口會不會對中國本土的動植物鏈與生態造成損害），這些都必須要與報檢單位及海關單位打交道，因此帶我的余經理說他們時常要與這些政府單位保持良好關係。高層得要與高層保持關係，中層或基層的人則要與相對應的政府單位層級人員打交道。基本上，H 公司會避免與海關單位發生衝突，若有問題無法妥善解決，都會好好坐下來協商洽談，盡量避免產生爭執。代理報關部門的余經理說：「中國畢竟是一黨制，任何事情都還是要按照政府意思走，中央並不像台灣是兩黨制，有一黨可以監督另一黨。因此除非是那種大是大非的事被媒體挖出來，否則還是要盡量順著政府才行」。

高層間的互動，礙於我只是個實習生無法進一步得知。但是，基層間的互動便容易知曉了。公司基層的員工與海關基層人員最常一起從事的活動，就是下了班後相約去「踢球」。實習期間有一次跟著公司同事去看他們跟海關的人踢球，便看到同事買了所有人的礦泉水，而不是各付各的，一問之下才知道，這種款項可以向公司報帳。同事還透露說：「其實那些海關踢得不大好，我們有時還得放放水呢！要給他們留點面子嘛！」其他的像是經理每次買東西請同事們吃時，總不忘要送上一份給駐在 H 公司的海關人員，因為這些都是必須要做足的「禮數」。雖然同事面對的大多都是基層的海關人員，但是正由於公司的許多業務要經過這些基層海關，因此更要想方設法地維持良好關係。

窘迫的工作生活

H 公司一般是九點上班五點下班，平常業務不多的時候就還好，但貨櫃進港的時候特別忙，有時還需要加班。公司有提供食堂，不到中午 12 點，約莫在 11 點半就有一群人吆喝著去吃飯。我到公司的第一天，經理就告訴我：「公司有食堂提供午餐，但你別期望太高。」的確，食堂十分簡陋，菜色很普通，公司裡不分男女，基本上是吃不飽的。食堂大嬸會將青菜配好，只能從三、四道葷菜裡選一樣，有時還會把比較好的雞腿藏在後面，讓一般員工看不到，以便把好的菜留給高階主管或訪客。實習期間，每次與同事們一起吃午飯，總會聽到有人抱怨說：「唉呦，看到這些菜我都沒胃口了！」。

H 公司員工的底薪是一千八百元人民幣，在一次閒談中同事小俞與小雷說她們的薪水只有一千多人民幣，而公司裡的貨運司機則說自己的薪水大概是四千多人民幣，但是同事小李私下透露說貨運司機的薪水少說也有八千。家住下沙的小俞一聽到貨運司機少說也有八千，便感嘆自己連農民工都不如啊！我便問小俞說：「既然你不喜歡這個工作，那怎麼不換別的工作做呢？」小俞說：「沒辦法啊！我爸媽不讓我換，他們覺得這



H 公司的辦公室及工作人員。

份工作很穩定，離家又近，覺得我外文系畢業找不到什麼好工作！」我便問她說：「那你自己有想要做什麼工作嗎？」小俞說：「其實我也不知道自己想做什麼，我最想做的大概就是到處去旅遊吧！」。

雖然辦公室內和同事工資普遍

不高，可是對生活品質的要求卻不低。幾位女同事聊到保養品與化妝品，每一位用的都是高級的專櫃品牌。月薪不到兩千元人民幣的上班族，卻肯花四、五百塊人民幣去消費化妝品與保養品。她們說：「要用就要用貴的啊！那些便宜的開架商品，我才不敢用呢！」。

從事物流業人員的困境

辦公室裡最資深的是帶我的余經理，已經有十年資歷了。余經理說物流業雖然重要，可是在大陸卻不好做，他也曾經想過要換工作，可是像他這種年紀（34歲）在中國要換一份好的工作並不是那麼容易。H公司的人員流動率頗高，公司合同一般都是簽三年，很多人都是在做滿三年後，覺得不合適便離職了。

余經理告訴我，物流業這種行業不需要什麼專業，只要待得時間長，自然什麼都摸熟了。因此，即使不是相關科系畢業的人，也可以進入物流業，像小俞便是個例子。然而，正由於物流業是一個不太需要專業的行業，公司裡的人總是來來去去，而一個不需要專業的工作，薪資自然不會太高，也很難從工作中學到什麼技能。



H公司基層員工與海關基層人員的社交活動。

此外，公司的外來人口很多。由於整個下沙區裡包含了商業住宅區、工業區與高校區，我原本以為下沙這裡的大學生畢業後，會選擇在下沙就業，因為這裡的企業多，自然工作機會也會多。但是，事實卻是除了像同事小俞這種家本來就在下沙的人之外，大部分的大學生畢業後都會選擇回到家鄉，不會留在下沙就業。來自外地的工作者，多半也沒有長期在此工作的打算，公司裡的人來來去去，離職的人將這份工作視為一個過渡期的跳板，留下的人則多半是找不到更好的工作，只能繼續留在公司裡做個有名無實的「白領階級」。

在實習的這段期間，我發現這些辦公室人員普遍自喻為是「白領階級」。然而在白領階級光鮮的外表下，其實是沉重的生活負擔與工作窘境。因為在中國目前的薪資結構中，他們很難有良好且充裕的物質生活品質。這些「白領階級」自認為比農民工更高階，但所拿到的薪資卻不一定高於農民工。因此在實習期間我所領悟到的是，現在中國的白領階級已經不再是以往定義的「中產階級」，只是迫於現實無奈，只能偶爾幻想那遙不可及的願望，並且日復一日地過著無聊生活的工作者。