

香港中流作業商會於 2001 年 3 月 26 日出席立法會經濟事務委員會會議時的立場聲明

各位議員、各位新聞界朋友，各位公眾人士：

香港中流作業商會首先多謝立法會經濟事務委員會今天為我們提供這個機會，向各位議員和廣大市民詳細解釋徵收中流收費的原因和需要。

中流作業是本港一個十分重要的貨運模式，具備極高靈活性及價格競爭力，對推動本港發展為全球首屈一指的港口作出了重大貢獻。於 1999 年，中流作業的總貨櫃吞吐量達 284 萬個標準櫃，約佔整體香港貨櫃吞吐量的 17.5%。

但是，近年來，中流作業一直面臨成本價格上漲和其他貨運模式的強大競爭，以致經營環境越趨困難。為了保持行業的競爭力和高效率，中流作業營辦商必須不斷加強服務，提高水準。長期以來，中流作業營辦商並沒有就一些服務，如入口貨櫃預約提取服務、特定貨櫃車停泊地點和交通管理安排及延長閘口辦事處工作時間等，向收貨或付貨人收取任何費用。這等服務的一切額外成本，都是由中流作業經營者自行補貼。作為商業經營者，中流作業營辦商不可能一直補貼下去，在當前經營日趨困難之際，為了維持行業的生存空間，我們無可避免須向收貨或付貨人徵收額外收費，以彌補部份的額外開支。

其實，在本港貨運業內，對收貨和付貨人直接徵收費用是一個十分普遍的做法。舉例來說，政府海事處會在公眾貨物裝卸區收取泊車費，九廣鐵路公司也在紅磡的設施徵收收入開費及在各散貨倉收取泊車費或文件登記費等。此等以運輸公司或貨櫃車司機作為中介人代支的收費機制廣為業界所接納。香港中流作業商會的決定並非開創先河，只是按照貨運業的慣常做法，配合本身成本結構建立收費機制。同時，向收貨及付貨人收取額外服務費亦是按用者自付的合理原則。對本港貨運和出入口業貢獻良多的貨櫃車司機，並非我們的徵收對象。

另一方面，部份業內人士對名為「貨櫃碼頭處理費」(Terminal Handling Charge or "THC") 存有誤解，認為付貨人已向船公司繳交貨櫃碼頭處理費，因此中流作業經營商跟船公司簽訂之服務合

約亦已應該包括所有碼頭服務費用。事實上，THC 只是付貨人跟船公司雙方之間的合約條款，中流作業經營商從未參與或牽涉在任何有關討論 THC 之會議中，亦不了解究竟 THC 中所包括之服務詳情。同一時間，本商會已經向香港付貨人委員會及香港定期班輪協會提供本會會員跟船公司客戶服務合同，展示現時中流作業經營商提供前述之增值服務，根本未有包括在有關服務合同中。

香港中流作業商會一直本著誠懇和開放的態度，就有關徵收此新費用，與業內各有關團體前後進行了三個多月的接觸和磋商，務求達成共識。我們並為此作出了相當的讓步，包括把收費的水平，由原先建議的港幣 50 元，調低 20% 至港幣 40 元，三度推遲新收費的實施日期，以誠意合作的態度跟香港付貨人委員會，香港定期班輪協會，在香港特別行政區政府經濟局官員及立法會議員觀察下，經過仔細研究及商討，得到基本共識下，建立一個以預售代用券形式之收費機制。本會為了讓業內各界了解新收費機制詳情，已經在報章上發表多份公告，並且屬下會員亦設立熱線電話，供業界有關人士查詢。

香港中流作業商會從沒有獨斷獨行，也沒有單方面採取任何行動；我們從來無意針對作為我們工作伙伴的貨櫃車司機。反之，我們一直抱著誠懇合作的負責任態度，尋求與貨櫃車司機和各有關團體，圓滿解決問題；我們在本年 3 月 5 日欣然跟貨櫃車司機代表達成諒解及共識，彼此將以一個誠意合作態度處理本商會現行之代用券機制。同時，本商會仍採取一個積極的態度進一步強化有關收費機制。我們將繼續跟香港付貨人委員會及香港定期班輪協會商討推行以電子商貿作業平台徵收有關費用之可行性。

商會認為在香港這個自由商業社會，這個原屬單純的行內商業決定，卻不恰當地演變成今日一件社會和政治事件，為本港經濟和大眾市民帶來不必要的衝擊和影響，實在令人遺憾。事情發展至今，已經不再是徵收該新收費的問題，而是如何盡快停止和彌補貨運業以致本港經濟的有形和無形損失。香港中流作業商會希望業內各有關團體能以理智、友善和正面的態度，以本港整體貨運業的利益為依歸，採取對話和磋商的方式，尋求解決事件的圓滿方案。

香港中流作業商會有限公司

徵收中流作業附加費建議

## 內容

|                      | 頁  |
|----------------------|----|
| 1 引言                 | 3  |
| 2 背景                 | 3  |
| 3 中流作業的貢獻            |    |
| 3.1 貢獻               | 4  |
| 3.2 中流作業的發展          | 5  |
| 4 客戶承諾               | 6  |
| 5 徵收中流作業附加費建議        |    |
| 5.1 增值服務             | 7  |
| 5.2 中流作業附加費徵收水平及機制建議 | 8  |
| 6 澄清誤解               | 8  |
| 7 總結                 | 10 |

## 1. 引言

香港中流作業商會有限公司（下稱「香港中流作業商會」）會員為停止補貼在中流貨櫃起卸碼頭及相關設施的投資，實在有需要開徵中流作業附加費。香港中流作業商會透過這份文件表明立場，並澄清徵收有關附加費的原因。

## 2. 背景

香港中流作業商會較早前決定，於二零零零年十一月六日開始收取「文件登記處理費」。但是，在溝通不足的情況下，引來各方在某程度上的誤解，部分貨櫃車司機更發起堵塞部分香港中流作業商會會員設施的行動。

在香港港口及航運局秘書方志偉太平紳士，以及立法會議員劉健儀女士的努力斡旋下，香港中流作業商會與「香港付貨人委員會」、「香港定期班輪協會」及多個貨櫃車司機協會進行討論，以解決有關困局。有見於「香港付貨人委員會」就瞭解建議附加費的理據，態度誠摯，香港中流作業商會最後決定押後徵收附加費，並隨即成立工作委員會，跟進有關問題。

香港中流作業商會會員與「香港付貨人委員會」和「香港定期班輪協會」經過兩個多月的商討，詳細解釋建議徵收附加費的原因和收取機制，最終各方也順利達成諒解。香港中流作業商會參照「香港付貨人委員會」的提議，把建議徵收的附加費改名為「中流作業附加費」，並與「香港付貨人委員會」達成協議，香港中流作業商會會員一致同意降低徵收附加費的金額，由港幣五十元減至港幣四十元。「香港付貨人委員會」完全明白香港中流作業商會的有關決定。

香港中流作業商會與「香港付貨人委員會」及「香港定期班輪協會」經過多翻磋商，進展良好，並再度約見劉健儀女士及來自多個貨櫃車司機協會的兩名代表，介紹徵收附加費的原因和收取機制。貨櫃車司機協會代表在會上亦表達他們對建議徵收附加費的關注和憂慮，尤其是當付貨人／收貨人拒絕繳付有關費用時，貨櫃車司機最終會蒙受損失。

香港中流作業商會重申，有關附加費的收費對象是付貨人／收貨人，並非貨櫃車司機。因此，商會答應向所有跟付貨人／收貨人簽定全包服務協議的貨櫃車司機，給予為期半年的寬限期，豁免收取附加費。不過，貨櫃車司機就建議的中流作業附加費一事，應盡快與客戶重新商討服務合約條款。

在完成以上工作之後，香港中流作業商會決定在二零零一年一月十七日宣佈，並於二零零一年一月二十日開始徵收中流作業附加費。

不過，方志偉太平紳士和劉健儀女士再次促請香港中流作業商會，把實施徵收附加費的日期押後至農曆新年以後。

### **3. 中流作業營辦商的貢獻**

#### **3.1 貢獻**

在香港水域的中流貨櫃裝卸過程，是一種獨特的交收貨櫃模式。

中流作業營辦商不會服務停泊在指定設施／碼頭的貨船，而是透過設有重型起重機的躉船，從停泊在香港水域的貨船直接裝卸貨櫃，並利用拖船，來往指定設施或「公眾貨物裝卸區」。中流作業營辦商一般都會在其所屬設施或公眾貨物裝卸區，與付貨人、收貨人或貨件代理所委託的貨櫃車進行交收。

設立中流作業模式，不但有效紓緩本港貨櫃碼頭之擠擁情況，而且更為亞洲區內貿易提供另一個貨櫃交收途徑。在本港貨櫃吞吐量持續增長下，無論現時或將來，中流作業都是不可或缺的一部分。

### 3.2 中流作業的發展

香港中流作業裝卸貨櫃服務始於七十年代末期。第一代中流作業營辦商主要在公眾貨物裝卸區以配備起重機的躉船，裝卸散裝貨物。隨著貨物運輸在七十年代開始逐漸貨櫃化，多家散裝貨物營辦商都積極改善設施，其中主要改良躉船，並設計出一套特別經營模式，以更有效處理貨櫃交收。

由於中流作業具備極高靈活性及較低的成本，故瞬即成為船公司的另一個交收貨櫃的途徑。鑑於貨櫃吞吐量日漸增加，業界對儲存設施的需求日趨殷切，但公眾貨物裝卸區卻欠缺儲存設施，故此很多營辦商開始在八十年代透過短期租約形式，向政府或其他商業機構租用地方（例如造船廠、九廣鐵路公司等），著手發展專用碼頭設施。

一九九零年，整體中流作業貨櫃吞吐量為一百二十萬個標準櫃（二十呎貨櫃），約佔該年整體香港貨櫃吞吐量 23.5%（全年合共處理五百一十萬個標準櫃）。

由九十年代開始，政府明顯認識到中流作業對香港港口成功發展所作的重大貢獻，並確認中流作業作為輔助貨櫃碼頭的重要角色。一九九八年，政府決定把昂船洲兩個指定中流作業地點的五十年期租約公開招標。

一九九九年，中流作業總貨櫃吞吐量達二百八十四萬個標準櫃，約佔整體香港貨櫃吞吐量 17.5%\*（全年合共處理一千六百二十一萬個標準櫃）。

\*相比一九九零年，一九九九年的市場佔有率驟降，原因在於香港與珠江三角洲跨境運輸模式大幅改變—在九十年代期間，愈來愈多付貨人利用內河商船把貨櫃裝運貨物送到本港，成為合化算的營運模式，逐漸取代傳統陸路運輸方式。香港港口及航運局發表的統計數據亦反映這項變遷—內河貨運吞吐量由一九九零年的七萬個標準櫃（只佔總吞吐量 1.4%）標升至一九九九年的三百零八萬個標準櫃（佔總吞吐量達 19.0%）。

#### 4. 客戶承諾

收費相宜並不是中流作業營辦商的唯一生存之道。跟貨櫃碼頭相比，雖然中流作業被視為是「第二層」服務，但中流作業營辦商仍然致力維持高水平的生產力，不斷推陳出新，以配合瞬息萬變的商業環境。

中流作業營辦商持續改善設備，提高生產力。例如，在過去二十年，躉船的體積由初時單層運載十個標準櫃（以三層堆疊方式，最多可容納三十個標準櫃），已大幅增加至最近單層運載四十二個標準櫃（以五或六層堆疊方式，最多可容納二百個標準櫃），全面配合容量不斷增大的貨船。

在過去二十年，有一點需特別提到，就是中流作業營辦商已強化大部分作業模式，由簡單的公眾貨物裝卸區運作，到先進精密的碼頭運作方式，積極添置現代化和高效的運送設備和各項設施，滿足客戶之要求。

為了向付貨人／收貨人提供更佳服務，大部分中流作業營辦商現已投放額外資源在預約交收貨物隊伍、停泊地點、交通管理隊伍及延長正常運作時間等，方便客戶在中流作業設施進行貨櫃交收活動。

除了硬件投資外，中流作業營辦商亦為船公司客戶提供電子數據交換(EDI)服務，標準跟貨櫃碼頭所提供極為相近。

還有一點需要特別提到，這些專為付貨人／收貨人而設的增值服務之全部成本（或絕大部分），並未能反映在現時跟船公司客戶的收費結構。這將會在下一個部分作詳細解釋。



## 5. 徵收中流作業附加費建議

### 5.1 增值服務

正如上文提到，中流作業營辦商多年來一直致力為客戶提供優質服務，包括付貨人和收貨人等間接客戶。這些優質服務和設施涉及龐大資本投資。中流作業營辦商面對經營成本日益增加，而在過去十年向船公司收取的費用銳減一至兩成半，令中流作業營辦商收入不斷下跌，難以維持競爭力。

傳統上，中流作業費用一般包括下列服務（摘錄自與船公司簽定之一般服務協議）「處理進出口重櫃或空置貨櫃，包括為停泊在香港水域中流作業範圍的貨船提供裝卸、駁運和拖船、點貨、文件服務，並按業內標準檢查貨櫃外部破損」。

若要維持服務承諾及應付不斷改變的工作環境，以上與船公司簽定一般服務協議中的傳統中流作業服務，不足以配合所有用戶不斷提升的要求。業界現時已經提供不同類型的增值服務，以下僅是其中一些例子：

- (i) 永久延長閘口辦事處的工作時間—關閉時間由過往晚上八時延長至晚上十一時，以處理愈來愈多由付貨人跨境交來或截數期後交收的貨櫃。
- (ii) 入口貨櫃預約提取服務—讓收貨人能夠制訂更具體的物流／資源計劃。
- (iii) 停泊地點／交通隊伍—除了預留約三成設施面積作為貨櫃車停泊地點，中流作業營辦商亦部署特定交通隊伍，管理設施外圍的車龍，減少在繁忙時間／日子對公共交通的影響。

有一點必須要強調，以上提及增值服務的全部成本，並沒有包含在與船公司客戶簽定的傳統收費架構之內。這些為付貨人／收貨人提供更優質服務所涉及的成本，全數由中流作業營辦商獨力承擔。

## 5.2 中流作業附加費徵收水平和收取機制建議

香港中流作業商會有限公司各會員的設施將會向所有進出口貨櫃徵收港幣四十元的中流作業附加費。為了簡化行政管理工作，有關附加費將會以每一貨櫃車為收取單位。

為了方便付貨人／收貨人，中流作業營辦商將會設立多個渠道收取有關附加費：

- a. 船公司辦事處—中流作業營辦商將會盡力跟各自的船公司客戶商討，以便在處理相關文件時代收有關附加費。
- b. 中流作業營辦商辦事處—中流作業營辦商在各自辦事處將會設立指定櫃台，以便在交收重櫃之前收取附加費。
- c. 中流作業設施—中流作業營辦商亦將會在所屬設施設立指定櫃台收取附加費。對於由付貨人／收貨人委派所屬代理繳交附加費的貨櫃車司機來說，這種方式無疑更方便快捷。

中流作業營辦商只會處理附有附加費有效票據或正式收據的進出口重櫃之船務文件。

## 6. 澄清誤解

香港中流作業商會經常堅持一項基本原則，就是徵收中流作業附加費的建議純屬商業決定，不應把事情政治化。因此，有必要在此澄清幾項業界憂慮的事項。

- a. 船公司為中流作業營辦商之合約客戶，因此，所有建議徵收費用的對象應該是船公司，而不是付貨人和收貨人，縱使他們是最終用戶。

在此必須指出，船公司與中流作業營辦商之間的收費機制一直存在，純粹以商業為原則，並沒有明文條約。因此，中流作業營辦商必須配合瞬息萬變的商業社會要求而改善運作。

現時亦有交收貨櫃設施直接向付貨人或收貨人徵收附加費，以彌補部分不斷上升的營運開支，其中一些典型例子包括海事處徵收公眾貨物裝卸區停泊費，以及九廣鐵路公司在紅磡設施的入閘費。

在此必須指出，這亦是業內向最終用戶取回成本的慣常做法。例如，香港大部分貨櫃裝卸站（或稱「散貨倉」）直接向付貨人或收貨人徵收每一架貨車或貨櫃拖頭車港幣九十元到一百元的登記費，並已實施多年，可見廣獲業界接受。

香港中流作業商會的立場非常清晰—建議的中流作業附加費為中流作業營辦商提供有效方法，以延長中流作業的壽命，讓業界得以健康發展。作為富責任感的服務供應商，我們的會員幾乎是業內最後一群徵收相類似的費用，目的是要保持服務水準。

- b. 開徵中流作業附加費很明顯是「卡特爾」聯盟(*cartel*)的結果 — 中流作業營辦商向業界徵收新費項，目的在於增加利潤。

這絕對不是「卡特爾」的後果，而是生死存亡的關口—這幾年間業內的激烈競爭已令到中流作業之貨櫃起卸費驟降 25%，而經營成本卻一直上升。「卡特爾」之指控於此情況下不攻自破。

事實上，中流作業只佔整體香港港口貨物吞吐量 18%，而香港中流作業商會會員合共處理的數量亦只佔中流作業市場八成。若不願意負擔中流作業附加費，付貨人或收貨人仍然擁有廣闊的空間，可以選擇其他並非使用香港中流作業商會會員的船公司作為貨物運送營辦商。

香港中流作業商會會員預算開徵的收費，一直受業界過份高估（有貨櫃車司機早前宣稱徵收附加費總額達港幣兩億元。中流作業預期在二零零零年的吞吐量約為三百萬個標準櫃，撇開其中佔總吞吐量一半的轉口貨物和總吞吐量三成的空置貨櫃流量，由香港中流作業商會會員（佔中流作業界吞吐量八成）所處理的進出口重櫃，全年只有四十八萬個標準櫃。根據最新建議，以每一架貨櫃車為港幣四十元計算，中流作業

附加費總額預計在港幣一千萬元左右（因為四十呎貨櫃佔大多數）。

- c. 一些貨櫃車司機相信由船公司發出的運輸文件是有效法律文件，准許他們從／自中流作業設施起卸貨櫃，所以經營商在任何情況下徵收費用都應該拒絕繳付。

中流作業附加費應被視為中流作業設施的內部運作原則，一如公眾貨物裝卸區停泊費，以及九廣鐵路公司入閘費的原因—附加費是要彌補這些設施的部分營運開支。香港中流作業商會提供了足夠時間公佈收費情況，付貨人或收貨人應已充分明白他們有責任承擔中流作業附加費。若果任何付貨人或收貨人拒絕支付中流作業附加費，他們可自由選擇其他並非使用香港中流作業商會會員的船公司作為營辦商。

另一方面，為了消除貨櫃車司機的憂慮，香港中流作業商會會員承諾向一些與付貨人或收貨人定下全包協議的貨櫃車司機給予六個月的寬限期。

在此一再重申，香港中流作業商會絕對沒有任何意圖直接或間接向貨櫃車司機徵收任何附加費。那些不願意處理代繳附加費的貨櫃車司機可以在交收貨櫃前，要求貨主在香港中流作業商會會員指定的辦事處預繳附加費。

## 7. 總結

我們深明中流作業對香港港口的貨櫃吞吐量增長非常重要。與貨櫃碼頭運作相比，中流作業提供較低收費及彈性靈活的貨櫃裝卸服務，成為本港處理大多數亞洲轉口貨物的首選途徑。中流作業營辦商對香港港口現在和將來的發展都非常重要，各方面都應該全力支持，把握所有健康穩定的發展機會。在這些機會下，中流作業在推動香港發展成為主要港口樞紐，作出更大的貢獻。

過去十年，中流作業吞吐量大幅增加，而能夠達致可觀的增長，當中不能抹煞香港中流作業商會會員作出的貢獻，他們大舉投資在現代化設備和設施，致力提供一系列增值服務，這些都是過去難以想像。

我們的會員對提升香港港口的競爭力，實在功不可抹。可是，中流作業營辦商不能繼續承受為提供優質設施及服務所導致的沉重成本，急需透過建議中的中流作業附加費，收回部分投資成本。

我們的會員承諾為顧客提供穩固的服務，並對香港港口發展作出長遠承諾。建議開徵中流作業附加費將有助減輕我們的會員在提供優質服務所負擔的成本，讓我們得以進一步為香港成轉運貨物樞紐作出貢獻。上述曾提及建議中的附加費並非罕見—業內以不同名義收取各項費用是非常普遍，一般都視為維持業務運作具競爭力的方法。

香港中流作業商會會員一直廣開言路，期望盡量減少對各方面構成的影響。我們樂意聽取各方意見，並分析各團體的情況。可是，我們衷心希望每一個團體從香港中流作業商會角度，了解徵收建議中附加費的原因。

— 完 —

## 徵收中流作業附加費建議內容撮要

香港中流作業商會有限公司（下稱「香港中流作業商會」）爲了彌補部份投資在中流貨櫃起卸設施及增值服務的開支及成本，建議向由中流作業營辦商處理的貨櫃徵收中流作業附加費。

有關之附加費建議原訂於二零零零年十一月六日開始實施，但由於遭到貨櫃車司機堵塞香港中流作業商會會員設施的抗議行動，有關附加費被押後推行。

香港中流作業商會與「香港付貨人委員會」、「香港定期班輪協會」、多個貨櫃車司機協會及政府等各方面進行了兩個月的商討，最終各方也順利達成諒解，協議降低徵收附加費的金額。每架由香港中流作業商會會員處理的進出口重櫃的貨櫃車的中流作業附加費將由港幣五十元減至港幣四十元。

香港中流作業商會其後決定在二零零一年一月十七日宣佈，並於二零零一年一月二十日開始徵收中流作業附加費。不過，方志偉太平紳士和劉健儀女士再次促請香港中流作業商會，把實施徵收附加費的日期押後至農曆新年以後。

香港中流作業商會計劃於二零零一年二月九日開始徵收中流作業附加費。

### 中流作業營辦商的貢獻

中流作業是香港港口業不可或缺的一部分。中流作業營辦商致力投資於改善服務質素及添置現代化設備，爲客戶提供高質素的服務。但中流作業營辦商面對經營成本日益增加，同時在過去十年內向船公司收取的費用銳減一至兩成半，令中流作業營辦商難以維持競爭力。

添置設施及增值服務的全部成本，全由中流作業營辦商獨力承擔，並沒有包含在與船公司客戶簽定的傳統收費架構之內。

### 香港中流作業商會的立場

徵收中流作業附加費純屬商業決定，讓中流作業營辦商直接或間接向付貨人或收貨人收取費用，以彌補部分不斷上升的營運開支及投資成本。在此必須指出，這類型的收費在業內十分普遍，亦廣獲業界接受。

建議的附加費將可有效地延長中流作業的壽命，讓業界得以健康發展。

香港中流作業商會會員一直廣開言路，期望盡量減少對各方面構成的影響。香港中流作業商會衷心希望每一個團體從商會的角度，了解徵收建議中附加費的原因。