

二零零一年三月二十六日會議  
討論文件

## 立法會經濟事務委員會

### 港口發展與貨櫃運輸業

我們現應委員要求，發出本便覽，提供更多資料，以便立法會經濟事務委員會於三月二十六日召開會議，討論“港口發展與貨櫃運輸業的競爭情況”這一事項時，作參考之用。

2. 要求提供的資料分八份文件列出：

- I. 貨櫃碼頭處理費項及貨櫃運輸業的各種主要收費
- II. 釐定貨櫃碼頭處理費及中流貨櫃收費
- III. 香港付運與深圳付運收費對比
- IV. 貨櫃運輸業的競爭情況
- V. 港口設施
- VI. 香港港口對貨運量的需求
- VII. 主要貨櫃港的吞吐量與航運費
- VIII. 與貨櫃有關設施的批地條款

經濟局

二零零一年三月二十一日

## I. 貨櫃碼頭處理費項及貨櫃運輸業的各種主要收費

航運公司須支付貨櫃碼頭或中流作業營辦商裝卸貨櫃的費用，並承擔其他相關費用。為了收回成本，航運公司會向付貨人收取費用，這就是貨櫃碼頭處理費(處理費)。至於按離岸價格條款付運的貨櫃，付貨人須支付啟航點的處理費，而買家(收貨人)則負責運費和目的港的處理費(或等同的費用)。處理費由國際班輪公會或“協議組織”建議。班輪公會和“協議組織”由行走主要航線的航運公司組成，目標是穩定運費和議定處理費，避免國際航運市場和國際貨運出現混亂。

2. 一九九零年前，航運公司通常只收取一項費用，用以支付一切航運費、碼頭處理費及有關費用。自一九九零年起，大部分航運公司開始另行收取運費及處理費。根據跨越太平洋穩定收費協議組織及遠東船公會交予香港付貨人委員會的資料，我們把該兩個組織建議收取的處理費所涵蓋的各種主要收費，撮述於附件一。

3. 一般而言，貨物如使用遠洋輪船運往外地，出口商(或付貨人)首先須把貨物由始發地(即工廠或貨倉)運往貨櫃碼頭，然後載上貨輪，再運往海外進口商(收貨人)指定的目的地。

4. 附件二是一個流程圖，說明整個運貨過程及各個階段的收費。業內人士根據市場情況及商業原則釐定收費。

經濟局

二零零一年三月二十一日

跨越太平洋穩定收費協議組織建議  
的碼頭處理費項目下各種主要收費

- 1.入閘費 — 載貨貨櫃
- 2.出閘費 — 運出空櫃
- 3.存放費
- 4.裝櫃費 — 包括把貨櫃吊起運往起重機
- 5.逾時工作／額外費用
- 6.行政費用及一般開支

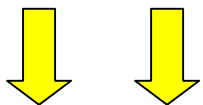
## 遠東船公會建議的碼頭處理費項目下各種主要收費

<b>A</b>	<b>普通貨櫃 — 出口</b>
01	交付空櫃及收取載貨貨櫃。在貨櫃碼頭，各項與交收貨櫃有關的文書及報告工作。
02	檢查和匯報貨櫃的情況，以及完成交收。
03	檢查貨櫃封條和提交報告，包括除掉無效標籤和重新封櫃，視乎情況適當而定。
04	把貨櫃運往起落架、躉船或有軌機動車，或由起落架、躉船或有軌機動車運往他處。
05	在碼頭內把貨櫃運往疊貨區或由疊貨區運往他處。
06	使用疊貨機拿取／疊放貨櫃。
07	匯報起落架、躉船和有軌機動車進出碼頭的情況。
08	按照公約組織收費條款所定時限存放載貨貨櫃。
09	從疊貨區取走載貨貨櫃。
10	把貨櫃由疊貨區運往泊好的船隻旁邊。
11	把貨櫃由泊好的船隻旁邊運往船隻的輸送軌。
12	把貨櫃由船隻的輸送軌運往船艙(包括船艙和甲板)。
13	開關艙蓋，包括把艙蓋逐排拆除或固定，以及運往碼頭旁。
14	把貨櫃固定。
15	與貨物有關的碼頭費用、裝卸碼頭費用等。
16	在碼頭和辦公室訂定工作計劃，以及匯報貨櫃上船的情況，包括檢查封條和標籤，並報告損毀情況。
17	逾時工作或假日工作額外費用。
<b>B</b>	<b>須控制溫度的貨櫃</b>
	下列費用是普通貨櫃收費以外的費用，可加進普通貨櫃的費用內，然後再定出一個碼頭處理費平均數，又或以此為理由，向須控制溫度的貨櫃收取較高的碼頭處理費。

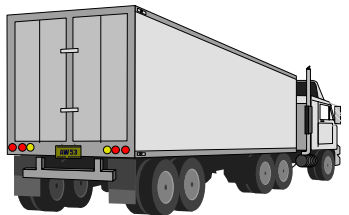
18	貨櫃付運前檢查。
19	連結貨櫃繩索、用鈎索鈎好貨櫃以及／或用吊機吊運貨櫃。
20	用電力供應液態氮等。
21	監察溫度。
22	管理(包括報告損毀的貨櫃和進出碼頭的設備)。
23	超出普通貨櫃第 8、9、10、11 和 12 項的須控制溫度貨櫃費用。
24	超出普通貨櫃第 13 至 18 項的須控制溫度貨櫃費用。
<b>C</b>	<b>非標準 ISO 貨櫃</b>
	下列費用是普通貨櫃收費以外的費用，可加進普通貨櫃的費用內，然後再定出一個碼頭處理費的平均數，又或以此為理由，向特別的貨櫃收取較高的碼頭處理費。
25	使用特別吊機或設備裝運過高或其他非標準的貨櫃。
<b>D</b>	<b>危險貨物</b>
	下列費用是普通貨櫃收費以外的費用，可加進普通貨櫃收費內，然後再定出一個碼頭處理費的平均數，又或以此為理由，向裝有危險貨物的貨櫃收取較高的碼頭處理費。
26	與在碼頭處理危險貨物(國際海事組織)有關的具體運作及行政額外費用。
<b>E</b>	<b>不能用貨櫃裝運貨物和非 ISO 貨櫃</b>
註	除碼頭處理費外，另外收取與處理非 ISO 貨櫃或不能用貨櫃裝運貨物有關的具體運作和行政費用。
注意事項	第 1 至 11 項和第 15 項屬貨物收費 第 12 至 14 項屬船隻收費 第 16 和 17 項平均分作貨物和船隻的收費



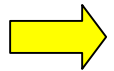
出口商/進口商



本地貨車運費

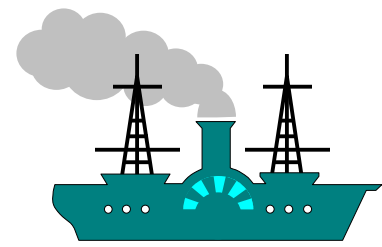
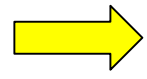


貨櫃車司機



以港元計算的費用

- 香港貨櫃碼頭處理費
- 航運費
- 目的港貨櫃碼頭處理費
- 文件處理費



航運公司



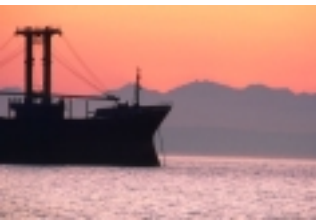
貨櫃碼頭服務費



目的港貨櫃碼頭處理費



香港貨櫃碼頭



海上航程



目的港貨櫃碼頭

## II. 釐定貨櫃碼頭處理費及中流貨櫃收費

由美國、歐洲及亞洲三個主要航運公會及協議組織建議的貨櫃碼頭處理費載列於附件。香港的貨櫃碼頭處理費較其他港口高昂。香港貨櫃碼頭由私營機構全資興建（包括碼頭的平整土地費用）、擁有和管理，政府並無直接或間接參與投資及管理。這點在世界上可算是獨特之處。因此香港的貨櫃碼頭處理費與其他港口的費用有所不同。

2. 在一九九八年，香港付貨人委員會曾經要求將處理費減少30%。經過香港付貨人委員會與班輪公會磋商之後，班輪公會已承諾，由一九九八年五月起，若市場情況無大變動，就不會提高貨櫃碼頭處理費。除了向付貨人提供有關貨櫃碼頭處理費各項收費表外，船公司亦答應：

(i) 把修訂收費的通知期由30天增加到45至60天。最近數次修訂運費都是在60天前給予通知的；

(ii) 現行貨櫃碼頭處理費維持不變，直至二零零一年五月再作檢討。

3. 最近，香港中流作業商會宣布徵收港幣40元的中流貨櫃收費。有關的商會，包括香港付貨人委員會、香港中流作業商會及香港定期班輪協會在過去數個月內，曾召開多次會議，商討設立機制，處理這項收費。有關的討論仍在進行中。

4. 據我們向該會了解所得，由於中流貨櫃收費是一項新的收費項目，商會認為有需要向會員提供一個收費水平建議以供會員公司作為釐定中流貨櫃收費時作參考之用。而個別中流作業碼頭均會因應他們個別的情況，作出他們認為需要的商業決定。至於中流公司的其他收費，據我們了解，中流作業公司均會因應個別碼頭的設施及個別船公司的不同要求制定不同的收費。業內收費差額每一個貨櫃可達港幣100元或20%之多。

經濟局

二零零一年三月二十一日

亞洲各大港口的貨櫃碼頭處理費  
(根據二零零一年三月七日的匯價)

	往美國 <sup>1</sup>		往歐洲 <sup>2</sup>		亞洲本土 <sup>3</sup>	
	20呎長 標準貨 櫃單位	40呎長 標準貨 櫃單位	20呎長 標準貨 櫃單位	40呎長 標準貨 櫃單位	20呎長 標準貨 櫃單位	40呎長 標準貨 櫃單位
	(港元)	(港元)	(港元)	(港元)	(港元)	(港元)
香港	2,140	2,850	2,060	2,750	1,800	2,650
深圳	1,100	2,100	1,100	2,100	資料不詳	資料不詳
台灣	1,050	1,360	1,150	1,450	1,150	1,450
新加坡	810	1,200	720	1,020	810	1,200
日本	790	980	1,870	2,680	720	1,080
印尼	780	1,210	資料不詳	資料不詳	780	1,210
南韓	630	850	620	840	630	850
馬來西亞	610	920	480	710	610	920
泰國	480	710	480	710	470	710
上海	510	690	120	180	120	180
菲律賓	360	470	270	340	450	590
德國	不適用	不適用	1,110	1,110	不適用	不適用
荷蘭	不適用	不適用	1,000	1,000	不適用	不適用
英國	不適用	不適用	790	790	不適用	不適用

資料來源：香港付貨人委員會

註 1：由跨越太平洋穩定收費協議組織建議的貨櫃碼頭處理費

註 2：由遠東船公會建議的貨櫃碼頭處理費

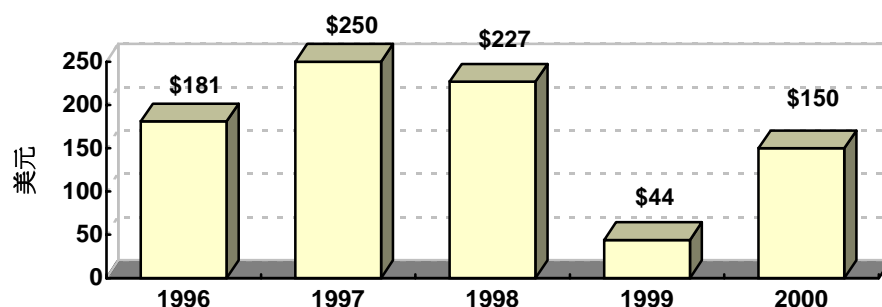
註 3：由亞洲運費協議組織建議的貨櫃碼頭處理費



### III. 香港付運與深圳付運的收費對比

過去數年來，從香港與從深圳付運到戶的收費差距已收窄，詳見圖 1。

圖 1： 香港付運與深圳付運的運輸費用總額差異  
(40 呎長貨櫃由東莞出口到美國)



2. 收費差距減少，主要是因為貨櫃車運輸收費(往香港)在一九九五年由高峰下跌約 30%。舉例來說，以貨櫃車由東莞運載一個 40 呎長貨櫃往葵涌貨櫃港的收費，已由一九九五年的 5,000 多港元，減至現時約 4,000 港元。

3. 正如表 2 所示，對珠江三角洲西部地區的貨物來說，以躉船運往香港出口，是最具成本效益的出口方法。

表 2： 珠江三角洲西部地區貨物從香港付運與從深圳付運的運輸費用總額差異(二零零零年年中)

40 呎長貨櫃 出口到美國	香港付運 (美元)		深圳付運 (美元)	以躉船從香港付運 和以貨櫃車從深圳 付運的費用差額
	以貨櫃車	以躉船	以貨櫃車	
佛山	3,849	3,607	3,775	節省 168 美元
中山	3,922	3,562	3,797	節省 235 美元
珠海	4,043	3,562	3,822	節省 260 美元
江門	3,952	3,620	3,885	節省 265 美元

4. 經深圳與經香港出口一個 40 呎長貨櫃到美國的收費比較分析，載於表 3。

**表 3：香港付運與深圳付運的收費**

	香港離岸價 (美元)		深圳離岸價 (美元)	
	由收貨人支付	由付貨人支付	由收貨人支付	由付貨人支付
以貨櫃車運往貨櫃碼頭	----	516	----	209
報關費	----	50	----	7
文件處理費(每張提貨單)	----	14	----	14
遠洋運費(基本)	1,810	----	2,110	----
目的地提貨費	740	----	740	----
燃料附加費	165	----	165	----
始發港附加費	----	269	----	269
貨櫃碼頭處理費	----	369	----	369
<b>總計</b>	<b>2,715</b>	<b>949</b>	<b>3,015</b>	<b>499</b>

資料來源：二零零零至零一年度香港港口貨運量預測

經濟局

二零零一年三月二十一日

## IV. 貨櫃運輸業的競爭情況

### 引言

使用香港港口的公司可選擇以下三種不同港口貨運模式：貨櫃碼頭、中流作業及內河貨運；以及以下四類主要營辦商提供的港口服務：遠洋貨輪公司、內河躉船公司、貨車運輸公司及貨運代理公司。

2. 目前，約有 64% 的貨櫃貨物是由貨櫃碼頭處理的，17% 由中流作業營辦商處理，餘下的 19% 則由內河貨運營辦商處理。由於貨櫃運輸業內有一定數目的營辦商，業內競爭激烈。

### 港口設施營辦商

#### 貨櫃碼頭

3. 香港有四家貨櫃碼頭公司，在葵涌經營八個貨櫃碼頭。由於貨櫃碼頭發展需要巨額投資，大多數國家的貨櫃碼頭業都只有一家或數家營辦商。貨櫃碼頭業的吞吐量一直上升，數字如下：

貨櫃碼頭吞吐量(以百萬個標準貨櫃單位計算)	
二零零零年	11.6
一九九九年	10.3
一九九八年	9.6
一九九七年	9.5
一九九六年	8.7

#### 中流作業

4. 與貨櫃碼頭營辦商比較，中流作業營辦商整體上提供的服務水平較低，不過，他們的收費亦較廉。業內的中流作業營辦商超過 20 家。據業內人士透露，該行業的競爭激烈。此外，如下表所示，他們的業務一直未見增長：

中流作業吞吐量(以百萬個標準貨櫃單位計算)	
二零零零年	3.0
一九九九年	2.8
一九九八年	2.6
一九九七年	3.2
一九九六年	3.0

### 內河貨運

5. 香港的內河貨運營辦商總數超過 160 家，他們所經營的泊位共 185 個，分布於八個公眾貨物裝卸區內。連同內河貨運碼頭營辦商在內，這類營辦商為貨櫃運輸業提供支援服務，與貨櫃碼頭及中流作業互相補足。在處理港口貨物和促進香港與珠江三角洲之間的內河貨運方面，他們都發揮重要作用。這個行業的吞吐量一直上升，數字如下：

內河碼頭吞吐量 (以百萬個標準貨櫃單位計算)	
二零零零年	3.5
一九九九年	3.1
一九九八年	2.4
一九九七年	1.9
一九九六年	1.7

### 港口服務商

#### 遠洋貨輪公司

6. 現時，香港有超過 80 家國際航運公司，每周提供約 380 班貨輪服務，運載貨櫃前往 170 個國家逾 500 個目的地；因此，付貨人和

收貨人在運貨路線方面都不乏選擇。航運公司透過收費和服務水平來互相競爭。

### **內河躉船公司**

7. 華南地區為本港處理的貨櫃提供了最大的腹地。華南地區的貨物，約有三分之一是由內河躉船運送往來香港港口的。

8. 使用本港港口服務的公司，可選擇多家不同內河躉船公司提供的服務。據估計，現時有逾 160 家躉船公司，每日提供 320 班躉船服務，接駁珠江三角洲與本港的 60 個內河港口和碼頭。躉船公司透過收費和提供不同的運貨服務來互相競爭。

### **貨車運輸公司**

9. 華南地區的貨物有大約三分之二是由貨車運載往返本港港口的。跨界貨櫃車運輸業競爭非常激烈，自一九九五年以來，貨櫃車運費據報已下降〔達 30%〕，競爭之激烈，從這點可見一斑。據估計，現時有 2 800 家貨櫃車運輸及租賃公司。這些公司旗下約有 14 000 架貨櫃車提供跨界貨櫃運輸服務。

### **貨運代理公司**

10. 貨運代理業的競爭也非常激烈。據估計，現時本港約有 2 700 家貨運代理公司，為區內的付貨人／收貨人提供服務。

經濟局

二零零一年三月二十一日

## V. 港口設施

### 港口設施整體情況

去年香港的貨櫃吞吐量達 1810 萬個標準箱；其中約有 64%的貨櫃貨物是由葵涌貨櫃碼頭處理，而中流作業公司處理約 17%的貨櫃貨物，其餘的 19%則是內河貨運。使用香港港口的船公司現有四種不同的港口設施可以選用來裝卸貨櫃。這些設施分別是貨櫃碼頭、中流作業設施、內河貨運碼頭和公眾貨物裝卸區。隨著華南地區其他港口陸續啟用，對在華南地區的港口使用者來說，可供選擇的設施更多。在規劃港口設施時，我們的方針是要確保有足夠設施，以應付日後的需求及保持競爭力。

### 航運聯盟

2. 按照國際航運業的一貫做法，全球的航運聯盟，即經營某一航線（如香港往歐洲）的同業公司，會自行建議運載一般貨物和貨櫃的運費、碼頭處理費(THC)及其他收費水平。據了解，這些收費水平只代表航運聯盟的建議，個別航運公司均會因應個別客戶的情況而訂定收費。惟最近有一個趨勢，就是航運公會將由組織較鬆散的聯盟取代，這種聯盟叫做“穩定收費協議組織”，負責議定自願並且沒有約束力的收費、政策和計劃，其中一個例子是跨越太平洋穩定收費協議組織。雖然航運公會和協議組織在本港均有代表，但基地都在海外。

### 貨櫃碼頭

3. 由於貨櫃碼頭投資龐大，世界各地港口內的貨櫃碼頭營運商，數目是有限的。目前香港一共有四間貨櫃碼頭公司，他們均是香港貨櫃碼頭商會的會員機構。該會代表貨櫃碼頭公司的利益，在政府各個諮詢交流會議上，就促進港口業務及港口發展的一般事宜，提出意見。貨櫃碼頭商會，成員相互之間存有競爭。而個別碼頭公司也會因應個別航運聯盟或船公司要求的服務承諾及處理量收取不同的費用。據我們了解，業內碼頭公司可因應不同船公司的要求，每一個貨櫃收費相差可達港幣 500 至 1200 元之多。

### 中流作業

4. 目前，本港約 17%貨櫃貨物由中流作業營辦商處理，業內公司數目估計約二十多間，而主要的中流作業公司約有 11 間。他們大多屬於香港貨船業總商會成員，很多更是貨物裝卸區協會和香港中流作業商會的成

員。這些營辦商也有在屯門的內河貨運碼頭和葵涌貨櫃碼頭泊船。市場內競爭激烈，無論是作業模式抑或個別的躉船營辦商公司，都有許多選擇。

5. 香港中流作業商會是業內主要的商會，其 8 間會員公司佔整體貨櫃業及中流作業的市場佔有率分別約 13.5%及 80%。最近，香港中流作業商會宣布徵收港幣 40 元的中流貨櫃收費。有關的商會，包括香港付貨人委員會、香港中流作業商會及香港定期班輪協會在過去數個月內，曾召開多次會議，商討設立機制，處理這項收費。有關的討論仍在進行中。

6. 本港港口是個開放的港口，投資港口及碼頭只須憑市場的情況而作判斷。由私營機構開徵或修訂港口作業收費純屬商業決定。本港的航運市場屬開放性質，而我們對港口服務也採取開放政策。

經濟局

二〇〇一年三月二十一日

## VI. 香港港口對貨運量的需求

有關方面於二零零零年進行了二零零零至零一年度港口貨運量預測，全面評估本港港口未來的貨櫃吞吐量。

2. 預測結果顯示：

(a) 過去五年，本港港口的貨櫃總吞吐量，保持每年增長 6.6%。

(b) 未來 15 年，本港的貨運量需求，將會每年增長 5.1%。

(c) 珠江三角洲是本港港口的主要貨運服務範圍。由於中國即將加入世貿組織，預料全球貿易和外來直接投資均會有所增加，中國的進出口也會隨之增加，尤以廣東省為然。受到帶動，預期珠江三角洲的貨運量會繼續快速增長。

(d) 不過，由於華北的港口不斷擴展，加上兩岸可能直接通商，而來自深圳港口的競爭又日趨激烈，以致一些本應經香港港口付運的貨物轉往其他港口付運。

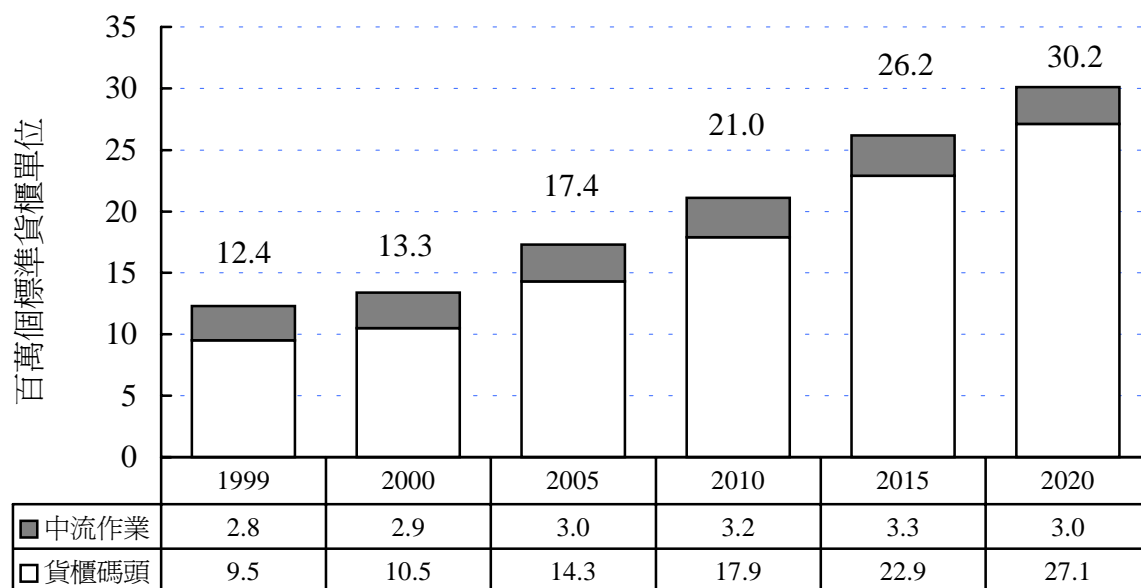
3. 研究得出的結論是，華南地區貨運量增長迅速，足以支持區內港口所規劃的發展，包括香港和深圳的港口。預期本港港口的吞吐量，將會由二零零零年的基本數字 1 800 萬個標準貨櫃單位，增加到二零一零年的 3 000 萬個，到了二零二零年，更會增加到 4 000 萬個。

### 貨櫃碼頭與中流作業的預計遠洋貨運量

4. 預料中流作業的增長，會低於港口貨運的整體增長，而以日後貨櫃碼頭與中流作業的市場佔有率來說，貨櫃碼頭的形勢似乎越來越有利(圖 1)。估計到了二零零五年，葵涌貨櫃碼頭和中流作業合計的遠洋貨運量，將達 1 740 萬個標準貨櫃單位；到了二零一零年，更會高達 2 100 萬個。



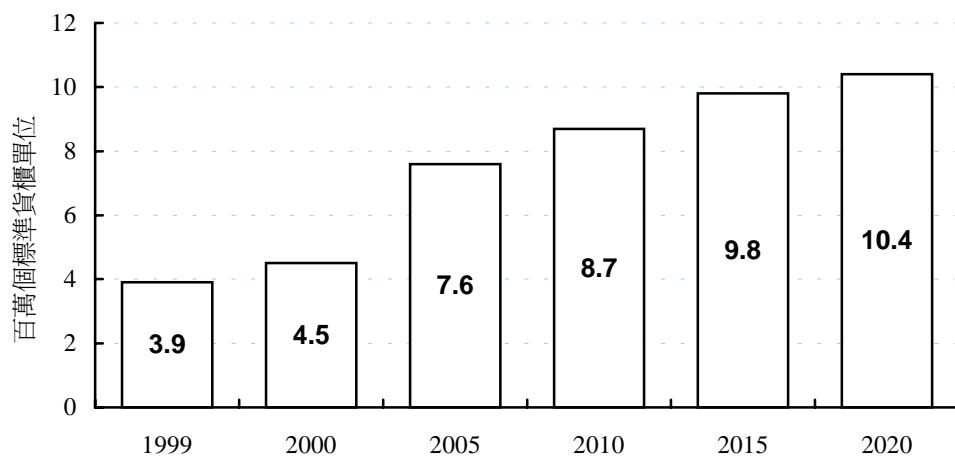
圖 1 — 遠洋貨櫃吞吐量預測



利用內河貨運設施運送的貨櫃吞吐量預測

5. 港口貨運量預測顯示，內河貨櫃吞吐量在二零零零至零五年續有強勁增長(每年 11%)。一如圖 2 所示，內河貨櫃吞吐量到二零零五年將達 760 萬個標準貨櫃單位，二零一零年上升至 870 萬個，到了二零二零年，更高達 1 040 萬個(圖 2)。

圖 2 — 內河貨櫃吞吐量預測



## 裝卸貨物基建的需求

6. 為應付未來數年的預期需求增長，九號貨櫃碼頭已於二零零零年夏季動工興建。到二零零四年全面落成後，將會提供 6 個新泊位，增加的處理量達 260 萬個標準貨櫃單位，配合本港港口貨運的增長。

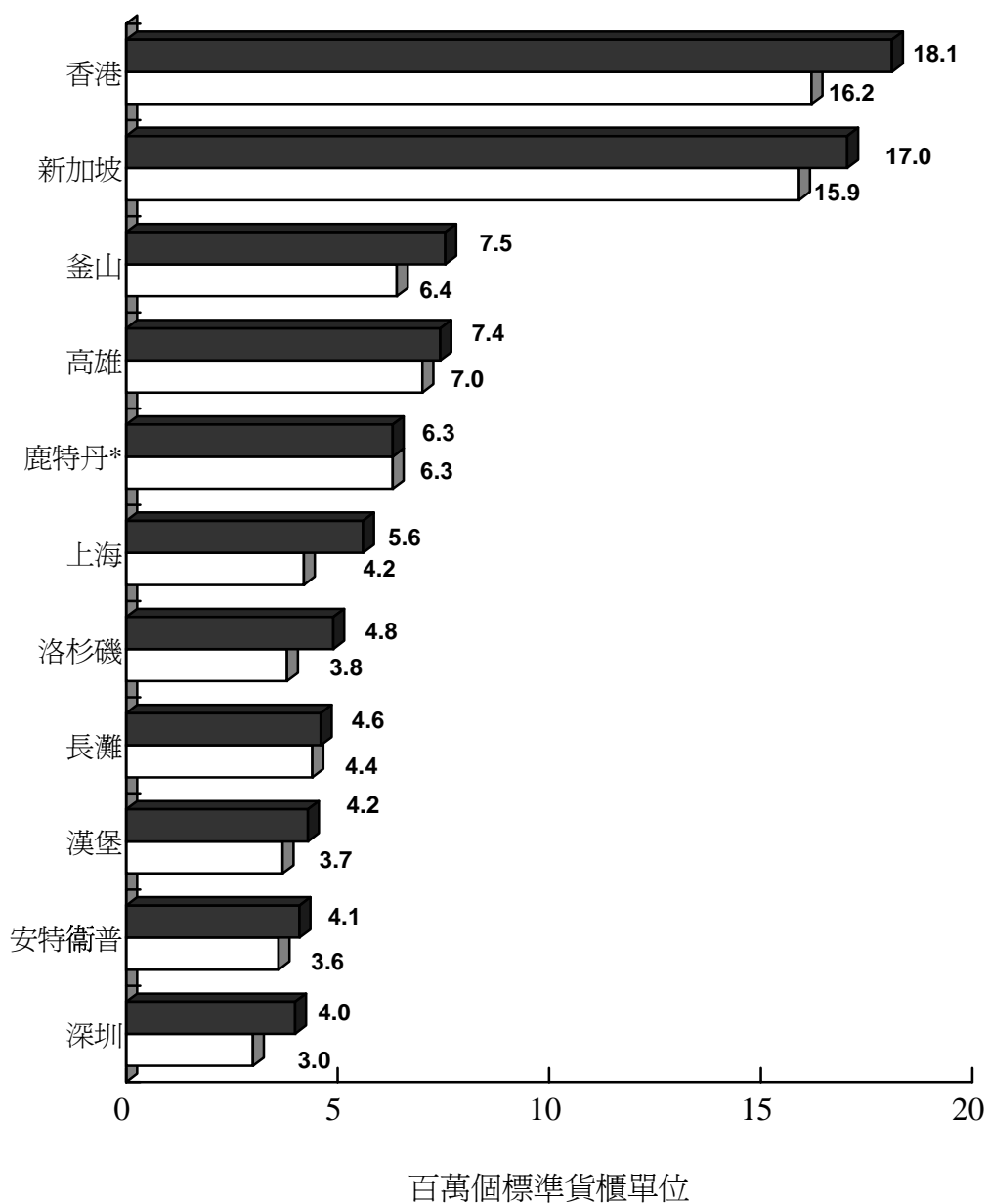
7. 根據最新港口貨運量預測推算，九號貨櫃碼頭的新增設施，將足以應付香港未來數年的貨運增長。我們已展開新一輪港口發展策略檢討，現正探討可有需要關建新的貨櫃碼頭設施，檢討預期二零零一年年中完成。

經濟局

二零零一年三月二十一日

## VII. 主要貨櫃港的吞吐量與航運費

下列圖表展示頭十個貨櫃港和深圳港口在二零零零年的整體吞吐量。過去兩年，香港仍是全球最繁忙的貨櫃港。



註： \*臨時數字

資料來源： *Containerisation International*

2. 下表比較了由各大港口付運貨物的航運費。<sup>1</sup>

港口／地區	每個 40 呎貨櫃(以美元計算)		
	美國紐約	美國洛杉磯／長灘	德國漢堡
香港	\$4,000	\$3,500	\$2,500
深圳	\$4,200*	\$3,700*	\$2,700
高雄	\$4,000	\$3,500	無資料
新加坡	\$4,350	\$3,850	無資料
上海	\$4,000	\$4,000	無資料
釜山	\$4,000	\$3,500	無資料

註：\*費用已包括經深圳港口付運貨物的 200 美元額外收費。

經濟局

二零零一年三月二十一日

---

<sup>1</sup> 應留意下列各點：

- 由於各個港口與付運目的地的實際距離不同，因此嚴格來說不能比較不同港口的運費。
- 本表所列運費僅供參考。各付貨人實際繳付的運費未必盡同，視乎航運公司與個別付貨人／收貨人的合約協議而定。
- 實際運費還取決於付運的貨物種類。本表所列收費，是假設付運的是一個裝運成衣的 40 呎貨櫃。

## VIII. 與貨櫃有關設施的批地條款

有關貨櫃碼頭、中流作業地點以及其他貨櫃後勤用地的批地條款現分述如下：

- (a) 在貨櫃碼頭方面，個別契約訂有條款，規定承批人必須在用地展開指定工程，又或興建某些設施，如具有屏蔽作用的構築物及看守員宿舍。不過，這些都屬工程方面的條款，目前並無條款規管碼頭營運商如何釐定服務收費。
- (b) 在中流作業地點方面，除了昂船州兩幅永久中流作業用地之外，其餘大部分不是私人碼頭，就是以短期租約租出的用地。有關契約並無載有任何條款，訂明政府有權規管中流作業營辦商如何釐定收費。
- (c) 至於貨櫃後勤用地，全港現有超過 400 幅這類用地，當中大部分以短期租約租出。同樣，有關契約並無載有任何條款，訂明政府有權規管營運商如何釐定收費。

地政總署

二零零一年三月二十一日