

香港中流作業商會於 2001 年 2 月 13 日出席立法會經濟事務委員會特別會議時的立場聲明

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貨櫃附加費的原因和需要。

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，我們無可避免須徵收附加費，以彌補部份的額外開支。

其實，在本港貨運業內，對收貨和付貨人徵收附加費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入閘費及在各散貨倉收取泊車費或文件登記收費等。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，徵收一個合理的附加費。同時，附加費的徵收亦是按用者自付的合理原則，向收貨及付貨人收取。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。

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兩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，包括把附加費的水平，由原先建議的港幣 50 元，調低 20% 至港幣 40 元，兩度推遲附加費的實施日期，以及為照顧以「承包制」方式經營的貨櫃車司機的特殊情況，給予他們長達 6 個月的寬限期。

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。

可是，原本一個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，已經不再是徵收附加費的問題，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。香港中流作業商會衷心希望，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。