

中港運輸聯席會議

CB(1)612/01-02(02)

二零零一年十二月十八日
經濟事務委員會會議
參考文件

中流貨櫃附加費

本文件將提供中流作業商會，向貨櫃車司機徵收附加費的最新情況，及中港運輸聯席會議在近月與多個商會及學者接觸，獲得多方面支持，批評中流作業商會的徵費，並不合理。

中流作業商會屬下會員全面向司機徵費

中流作業商會於今年 6 月 7 日以增值服務費為名，強迫貨櫃車司機購買現金代用券；但中流作業商會屬下會員公司所指之增值服務——如預約交收貨櫃、免費泊車、延長服務時間等，均屬空談。事實上，所有貨櫃交收必須至少一日前預約、中流區內根本沒有泊車位，貨櫃車需在公共道路上排隊輪候；另外，貨櫃碼頭處理費中已包括延長服務時間，因此，付費可以取得優質服務的說法並不成立。中流作業營運商同時刻意不公平對待貨櫃車司機，無購代用券者要另行排隊外，輪候時間一般超過一個小時，最嚴重的個案是在富大集運碼頭，司機要輪候達八小時，才完成交收。

中流作業商會會員雖已安裝電子收費計劃，但沒有貨主願意登記，致令貨櫃車司機仍為徵收附加費對象（關於中流作業商會提出貨櫃處理徵費過程，詳見附件 1）。

目前，中流作業商會之會員以商業聯盟方式營運，是破壞競爭，不利香港的做法，競爭政策諮詢委員會已經跟進事件（見附件 2）。

政府官員承諾只是空談

經濟局長李淑儀在今年三月廿六日經濟事務委員會會議上承諾，貨櫃車司機不會成為徵費對象，不過，六個月以來，未見經濟局出面協調，也未見局長為其承諾，承擔責任。中港運輸聯席會議曾去信（見附件 3、4），要求與局長會面，以理性方法商討解決此事，但局長一直未有回應。

期間，聯席會議也曾把接近六百宗，貨櫃司機投訴交收中流貨櫃時因無代用券而遭留難個案，交予港口及航運局，然而，港口及航運局對投訴不作調查，也未有協調，以致司機至今繼續被留難。

中港運輸聯席會議

中流收費影響香港競爭力

中港運輸聯席會議反對中流作業商會，徵收中流貨櫃處理費，原因不在於這項徵費的數額，而在於香港要增強港口競爭力，**就不應胡亂加徵收費項目**，加重營商成本。聯席會議更憂慮，這類徵費會開創極差的先例，使其他貨櫃碼頭爭相仿效，加徵相類似的費用。香港的貨櫃碼頭收費，過去一直較區內及世界其他主要港口高昂，面對內地貨櫃港口收費較廉宜的競爭，香港不少企業已把貨源轉到內地，例如鹽田或蛇口，進行交收，此情況持續下去，香港的貨運業前景將更壞。

中流收費不利香港發展物流業中心

港府提出要發展物流中心，物流服務跨越海陸空領域，在海陸運輸上，中流作業正是物流的一個環節，中流作業商會強行提出額外收費的做法，對正在全速推展的物流發展，只會帶來負面的影響。聯席會議認為，香港要成為國際性的都會，在貨櫃運輸方面，也應趕上先進步伐，以現代化、優質服務配套及具競爭力的貨櫃碼頭，摒除過時的中流作業運作（聯席會議立場見附件5）。

商會學者均認為中流收費不合理

聯席會議近月曾與多個商會及學者會面，有關人士均認為中流作業商會徵收的附加費，**是一種雙重徵費，也有違商業原則**（見附件6、7）。香港總商會更是促請各有關方面，透過討論，以實質又理性的態度，解決問題（見附件8）；香港付貨人委員會對此也持相同意見。香港付貨人委員會更批評，中流作業商會這項徵費，對香港發展航運及物流中心，帶來負面影響（見附件9）。

中港運輸聯席會議

附件 1

中流作業商會徵收附加費事件簿

日期	事件	影響
6/11/00	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 中流作業商會個別公司表示,因增加各類設施,改善文件交收服務,令成本增加,宣佈向每輛進出口貨櫃的貨櫃車徵收五十元文件處理費; ◇ 中流公司的通告雖說明徵收對象是付貨人,但付貨人認為有關收費不合理,拒絕支付。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 中港運輸聯席會議發起工業行動,拒絕繳費,甚至用貨櫃車堵塞碼頭出入口。
7/11/00	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 經濟局副局長方志偉、立法會議員劉健儀及葵青政務專員周守信斡旋下,中流作業商會、付貨人委員會及貨櫃車司機代表談判,中流作業商會與付貨人委員會協議,成立一個包括經濟局代表的工作小組,研究徵收費用準則。 ◇ 貨櫃運輸業連續兩日堵塞中流作業碼頭,中流商會答應撤銷向司機收取新增的五十元文件處理費。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 三百多名貨櫃車司機抗議行動持續,中流碼頭無法運作。 ◇ 中流商會答應撤銷徵收文件處理費後,堵塞中流作業碼頭的貨櫃車全部撤走。
17/1/01	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 中流作業商會又宣佈對進出口重櫃每次收取四十元附加費,並表示會邀請船公司代收費用。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 中港運輸聯席會議反對收費,與有關方面開會了解情況。 ◇ 立法會議員從中斡旋,中流作業商會將收費押後至二月九日實施。
5/2/01	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 中港運輸聯席會議宣佈,二月九日抗議中流作業商會收費,堵塞葵涌貨櫃碼頭。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 港口及航運局表示會密切留意事態發展。
9/2/01	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 逾千架貨櫃車慢駛抗議中流作業商會收取四十元附加費; ◇ 經濟局介入斡旋,中流與貨櫃車司機談判破裂。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 葵涌貨櫃碼頭道路陷於癱瘓。

中港運輸聯席會議

10/2/01	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 貨櫃車司機抗議行動持續; ◇ 香港付貨人委員會主席林宣武表示,附加費不合理,因為基本的付貨收費應該已包括有關服務。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 貨櫃碼頭道路全日嚴重擠塞。
11/2/01	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 數百名貨櫃車司機遊行至政府總部,向行政長官董建華請願; ◇ 部份貨櫃車繼續在貨櫃碼頭一帶慢駛抗議。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 葵涌貨櫃碼頭交收恢復正常。
13/2/01	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 立法會經濟事務委員會舉行特別會議,尋求解決辦法;經濟局局長李淑儀會上表示,中流作業商會、付貨人委員會及定期班輪協會同意在二月二十日前,協商新收費機制,並即時停止向司機收費,而今後亦不會再透過司機收取附加費; ◇ 付貨人委員會及定期班輪協會介入調停。 ◇ 葵青區議會召開特別會議,通過動議譴責中流作業商會。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 貨櫃業結束為時五日,歷來最長的抗議行動。
20/2/01	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 中流作業商會於報章刊登廣告,表示與付貨人委員會達成共識,以代用券方式,支付有關中流服務費,新收費機制在三月一日生效。 	
25/2/01	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 香港紡織業聯會及香港棉紡業同業公會發出公告,指出兩會會員已向船公司交付貨櫃碼頭處理費(THC),中流作業商會要收額外費用,應向船公司收取,公告又呼籲中流作業商會不要為難司機。 	

中港運輸聯席會議

1/3/01	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 在廿六個商會組成的各界商會聯席會議及貨櫃車司機反對下,中流作業商會暫緩收取附加費,並承諾在三月廿六日立法會經濟事務委員會會議前,不會向司機徵收附加費。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 香港中小企業聯合會副會長趙志雄表示,若中流作業堅持收取每個貨櫃四十元服務費,中小企會北上使用黃埔及鹽田的貨櫃碼頭。 ◇ 貨櫃車司機不滿部份中流作業場留難無代用券司機,需要輪候兩至三小時才可辦妥交收手續; ◇ 貨櫃車司機一度在葵涌貨櫃碼頭集結,醞釀罷駛; ◇ 經濟局副局長方志偉介入,表示混亂是司機及付貨人對收費機制不熟悉所致,相信兩至三日後情況會改善。
3/3/01	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 經濟局副局長方志偉與中流作業商會開會,商討收費機制。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 司機批評中流留難無代用券司機,宣佈再度慢駛。
5/3/01	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 中港運輸聯席會議與中流作業商會達成共識,尋求徵收貨櫃附加費新機制; ◇ 中流商會承諾彈性處理代用券,確保貨櫃交收暢順。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 貨櫃業擱置慢駛行動。
6/3/01	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 立法會經濟事務委員會召開會議,議員質疑中流作業商會錯將附加費收費對象,轉移到司機身上; ◇ 中流商會代表黃國英表示,正研究電子收費系統,預計三個月內完成,其後可以電子方式收取附加費,過渡期間,會彈性執行代用券機制,確保交收暢順。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 經濟局副局長方志偉促各方遵守承諾。
26/3/01	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 立法會經濟事務委員會再跟進中流作業商會收費,經濟局局長李淑儀在會上表示,有關方面已經承諾,無論如何不會要求貨車司機承擔中流貨櫃收費。 	

中港運輸聯席會議

7/6/01	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 中流作業商會以增值服務費名義,要求司機在交收貨櫃時繳交四十元; ◇ 香港付貨人委員會發出通告,指摘中流個別會員再度收費,是擾亂貨櫃交收做法。 	◇ 貨櫃業再發起抗議行動。
8/6/01	◇ 貨櫃車司機由葵涌慢駛遊行往中環,要求與經濟局局長李淑儀會面。	
11/6/01	◇ 中港運輸聯席會議開會商量慢駛行動,但在路線上與警方意見分歧,聯席宣佈取消行動。	
12/6/01	◇ 逾七十架貨櫃車自發慢駛,前往政府總部途中,在灣仔被警方截停,由警方帶領到添馬艦然後分批離開。	◇ 經濟局副局長方志偉承諾安排司機與中流作業商會開會;但最終沒有召開會議。
3/7/01	◇ 貨櫃運輸業再發起遊行到政府總部,向行政會議請願。	
9/7/01	◇ 有貨櫃車司機到潤發倉提取貨櫃時,由於沒有代用券,潤發倉拒發單據,令交收無法完成,大批貨櫃車到場聲援。	◇ 警方派出機動部隊協助處理。
10/7/01	◇ 事件擾攘逾三十小時,潤發倉最後准許貨櫃車離開。	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 警方介入並發 4 張告票; ◇ 潤發倉其後控告個別司機,指司機當日堵塞碼頭,影響營運,要求索償。
6/11/01	◇ 貨櫃運輸業「業殤日」。	◇ 哀悼行動得到業內百多名司機以具體行動支持。

— 完 —

此資料由靈思公共關係公司提供

政府總部經濟局的信頭

本函檔號 Our Ref: **L/M 02/01 to ESB 20/20/22 Pt. 3**
來函檔號 Your Ref:

電話： 2810 2899
傳真： 2123 9438

靈思公共關係有限公司
李少媚小姐

附件 2

(傳真：2520 5535)

敬啟者：

**投訴中流作業商會以商業聯盟方式營運
破壞競爭不利香港**

中港運輸聯席會議、香港中小企業聯合會、香港各界商會聯席會議及香港經貿商會於二零零一年十一月二十八日聯合致函競爭政策諮詢委員會主席財政司司長梁錦松先生的信件已於十一月二十九日收悉。本局現獲梁司長授權作出初步回覆。

中流貨櫃處理屬於本局的政策範疇。信中提出業界的建議已交由本局負責有關工作的同事作出跟進。當我們有進一步資料時定當給與更詳盡的回覆。

本局謹代表司長感謝信中所提供的寶貴意見。

競爭政策諮詢委員會秘書

(季詩傑 代行)

二零零一年十二月十一日

中港運輸聯席會議

附件 3

致：經濟局局長
李淑儀女士

尊敬的李局長：

反對中流作業商會濫收費用 期望政府調解召開四方會議

中流作業商會在去年十一月六日，對貨櫃車司機提出徵收四十元附加費；期間，政府雖然介入調停，但中流作業商會未有兌現承諾，繼續向貨櫃車司機收費，中港運輸聯席會議在過去一年，嘗試以不同途徑解決問題，但事件擾攘至今近一年仍未解決。

在現今本港經濟大幅下滑情況下，中流作業商會對貨櫃車司機徵收附加費，這種曲線收費，不單影響司機生計，也影響本港貨運的競爭力，令香港本來甚具優勢的貨櫃業因成本高昂而無法與鄰近地區貨櫃碼頭競爭。

中港運輸聯席會議希望以理性討論，辨清是非的方法來徹底解決這個困擾貨櫃車司機甚久的問題。閣下快將出任物流發展局主席，運輸業也是物流行業中不可或缺的一環。因此，中港運輸聯席會議極盼與

閣下會面，共同商討召開包括貨櫃運輸業、貨主、船公司及中流作業商會的四方會議，以和平理性的手法來解決問題。對中流作業商會這種聯手徵費，又刻意錯找收費對象的做法，我們期望政府能主持公道，協助貨櫃運輸業界紓解困境。

如能蒙 閣下撥冗接見，可致電靈思公共關係有限公司李少媚小姐 2520-2690（手提：9430-1664）或廖麗濤小姐 2520-2867（手提：9631-6062）聯絡。

祝 工作順利

中港運輸聯席會議 謹啓
二零零一年十一月八日

中港運輸聯席會議

來函檔案：PMB101/70/99Pt.6

附件 4

致：經濟局長
李淑儀女士
電話：2810 2405
傳真：2868 4679

尊敬的李局長：

促落實調查貨櫃車司機對中流貨櫃收費投訴

本會收悉 閣下於本月十三日的函件。對於覆函提及，有關投訴已經處理，本會絕不同意也感到非常不滿。

首先，港口及航運局秘書方志偉先生於今年六月，委託本會執行委員黃贊坤先生協助收集貨櫃車司機對中流作業營辦商的投訴，黃先生自六月以來至今年十月，合共收到 578 宗投訴，並已全部轉介港口及航運局跟進。本會也備悉港口及航運局於七月份，向立法會經濟事務委員會匯報截至七月初的投訴數字，及有關中流作業營辦商的回應。

然而，本會收集及已轉介的投訴數字，並非如來函附件所指只得 138 宗，本會也不滿航運局不作調查，而只是將投訴轉交有關中流營辦商；另外，本會或本會執行委員黃贊坤先生自轉介司機投訴以來，一直未有收到航運局方面知會，如何處理投訴個案。而另外 440 宗投訴如何處理，也未見港口及航運局清楚交代。

本會認為，航運局在未經調查情況下，將投訴轉交中流作業營辦商，是處理失當，而經濟局在事件中未有監察其屬下部門工作，在監管上失責，也令人失望。在中流作業商會徵收附加費事件上，貨櫃車司機經常被個別中流作業營辦商無故留難，航運局理應調停處理，確保中流作業商會屬下會員信守對經濟局的承諾，無論是否持有代用券，會公平對待前往交收貨櫃的司機；但航運局卻袖手旁觀，任由不合理事情持續，也無視投訴個案反映的嚴重問題。本會認為，航運局

中港運輸聯席會議

的官員在處理中流作業商會收費事件失職，經濟局不應坐視不理，而應撤換不稱職官員。

中流作業商會收費問題已經拖延一年，期間，在額外徵費問題上，中流作業商會已先後三度更改徵費名稱，反映中流方面是巧立名目，強行收費，召開「四方會議」解決這個不合理的情況，已是急不容緩，但從閣下的覆函來看，未見閣下積極解決影響貨運業及本港貨運競爭力的中流作業徵費問題，本會對此感到極度失望；我們再次促請閣下與聯席會議會面，交代經濟局將如何處理事件，如何維持香港貨櫃港的競爭力不被個別短視商人恣意破壞。

本會委聘的公關公司——靈思公共關係有限公司人員（李少媚小姐 電話: 2520 2690 或 9430 1664 或周雅慧小姐 電話: 2520 2807 或 9256 3223 傳真: 2520 5535）將繼續代表本會，與閣下聯絡。

敬祝 工作愉快

中港運輸聯席會議上
二零零一年十一月廿日

副本抄送：

港口及航運局主席胡應湘先生
港口及航運局秘書方志偉先生
立法會經濟事務委員會成員
余若薇議員
何俊仁議員
李卓人議員
吳亮星議員
黃宏發議員
馮檢基議員
陳婉嫻議員
鄧兆棠議員
劉慧卿議員
譚耀宗議員

中港運輸聯席會議

隨函附件：

- (一)中港運輸聯席會議致經濟局長李淑儀函件
- (二)中港運輸聯席會議致港口及航運局秘書方志偉先生函件
- (三)經濟局局長覆中港運輸聯席會議函件

反對中流作業濫收費·破壞香港貨櫃港競爭力

(立場書)

中港運輸聯席會議反對中流作業商會，徵收中流貨櫃處理費。聯席會議提出反對不在於這項徵費的數額，而在於香港要增強港口競爭力，就不應胡亂加徵收費項目，加重營商成本。

杜絕濫收費用、維持香港貨櫃港競爭力

中流作業商會這次開徵貨櫃處理費，不但破壞了國際收費慣例，聯席會議更憂慮，這類徵費會開創極差的先例，使其他貨櫃碼頭爭相仿效，加徵相類似的費用。香港的貨櫃碼頭收費，過去一直較區內及世界其他主要港口高昂，面對內地貨櫃港口收費較廉宜的競爭，香港不少企業已把貨源轉到內地，例如鹽田或蛇口，進行交收，此情況持續下去，香港的貨運業前景將更壞。

面對區內其他貨櫃港的競爭，香港更應致力減低成本，與國際收費慣例看齊。中流作業商會這種額外徵費，無論對象是誰，也只會增加香港貨運業的經營成本，嚇怕海外投資者，不利香港維持世界第一貨櫃港的競爭力。再者，中國加入世貿，預計會為香港帶來龐大的商機，香港一直倚賴轉口貿易，假若因為貨櫃港收費問題，貨櫃運輸轉而使用區內或內地其他收費更廉宜的港口，必然不利香港經濟復甦。

中流濫收費用窒礙香港的物流發展

行政長官董建華先生在施政報告中，力促香港成為「國際及地區首選的運輸及物流樞紐，以及成為協調和結集物流服務供應商，以配合全球和地區供求鏈運作的基地」；並由財政司司長梁錦松統領物流發展督導委員會，又委任了經濟局局長李淑儀出任物流發展局主席，可以見到政府對物流發展的重視。事實上，物流服務跨越海陸空領域，在海陸運輸上，中流作業正是物流的一個環節，中流作業商會以經營困難為藉口，強行提出額外收費的做法，對正在全速推展的物流發展，只會帶來負面的影響。此外，聯席建議物流發展督導委員會成員應包括業內人士，並於制定政策時，聽取各方面的意見。

中港運輸聯席會議

中流每年處理三百萬個貨櫃，政府應多建貨櫃碼頭、取代中流作業

至於香港未來貨櫃碼頭的發展，聯席會議不能認同經濟局十月份提出「二零零一年港口發展策略檢討」報告，指香港要到接近二零一零年，即大約十年後，才需增闢貨櫃碼頭設施。聯席會議認為，中流作業碼頭目前每年三百萬個標準貨櫃的處理量，加上因為價格問題，轉而使用鹽田或蛇口貨櫃港的貨櫃量，足以讓香港開闢新的貨櫃碼頭；而且中流作業的運作模式，已經過時，港口及航運局主席胡應湘先生也指出，中流作業的運作是十九世紀模式。聯席會議認為，香港要成為國際性的都會，在貨櫃運輸方面，也應趕上先進步伐，以現代化、優質服務配套及具競爭力的貨櫃碼頭，摒除過時的中流作業運作。聯席會議期望港府不應吝嗇於貨櫃碼頭的投資，只有透過增加競爭，才能令價格回落，讓香港重拾競爭力。

- 完 -

中港運輸聯席會議

附件 6

中港運輸聯席會議與商會及學者會面簡報

日期	商會／學者	談話重點
7/11	香港付貨人委員會 何立基	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 反對中流收取貨櫃處理費，認為中流的收費是沒有理據的； ➤ 不想見到中流這種收費開創香港貨櫃碼頭收費的先例，也不希望巧立名目收費成爲一種趨勢； ➤ 批評中流的收費會影響香港的物流發展及航運業的競爭力； ➤ 建議聯席會議爭取各大商會支持，應與個別商會會面，取得商會支持聯席的共識； ➤ 認同聯席會議採取冷靜態度處理問題； ➤ 支持聯席會議的訴求，答應日後聯席會議的活動，需要付貨人協會聲援的話，願意支持；
8/11	香港經貿商會 李秀恆	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 建議聯席會議以香港宏觀經濟受影響爲反對中流收費的論點； ➤ 同意中流作業已屬過時的貨櫃裝卸操作； ➤ 要求政府和商界合力降低碼頭過高的操作成本； ➤ 注意供求問題，故不同意政府延建或停建貨櫃碼頭； ➤ 建議聯席會議號召，召開航運業界大會，爭取商會支持，反對中流這種運作模式。
12/11	香港中小型企業聯合會 余繼標	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 指出大部份商家和貨主都不知道香港貨櫃碼頭收費 HK\$2900 及日本貨櫃碼頭只收 HK\$900，存在極大差異； ➤ 認為高成本的碼頭處理費(THC)會減低香港貨運的競爭力； ➤ 支持政府認多建碼頭去應付高需求； ➤ 指出高昂的 THC 直接衍生成民生問題； ➤ 建議聯席向社會大眾說明中流不合理收費和高昂的 THC 對市民將造成的影響。
17/11	物資流通協會	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 指出香港要繼續蓬勃發展，成本是一個

中港運輸聯席會議

	梁智敏	<p>委重要的因素；價錢影響到貨主是否選擇來香港；</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 指出中流碼頭提供服務，可以收費，但問題是收費多少，及向誰收取，要點在於香港在成本上必須要有競爭力； ➤ 憂慮國內貨櫃碼頭很快會追上香港，如香港貨運成本仍然高昂，將難吸引貨量來香港； ➤ 認為聯席會議應訴諸中流作業商會實際上沒有基礎去收費，相信會較易取得各界支持； ➤ 建議在有需要時，越過政策局，直接向行政長官申訴
27/11	香港總商會 陳偉群博士	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 總商會是代表商界，凡是對香港有利，對商會有利的議案都會支持； ➤ 總商會的會員對港口費用有意見，總商會是關注的； ➤ 歡迎聯席會議以理性態度處理事件，不用過激行動爭取，非常欣賞聯席會議的理性討論取向； ➤ 總商會屬下有兩個委員正研究貨櫃港收費問題； ➤ 認為香港營商成本必須降低，在總商會的研究中，會研究在整個成本架構中的各項費用； ➤ 總商會雖有大財團會員，但同時有不少中小企業成員，總商會不會因為大公司利益而不代表中小企會員；總商會在處理政策問題，必須持平及客觀。 ➤ 覺得聯席會議由四十元附加費看到港口競爭力問題，非常有道理，認為這個訊息非常重要，要讓外界知道； ➤ 對聯席會議要求總商會在收費事件說句公道話，因為事件有違商業常規，總商會應指出中流作業商會的不是；將與總商會總裁翁以登研究。
29/11	理工大學商業學系 劉佩瓊，林本利，馮競輝	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 中流另行向司機收取費用，屬雙重徵費，是扭曲收費機制； ➤ 經濟局長既然當初曾承諾，司機不會是收費對象，則李淑儀在今次司機成為收費對象事件，需承擔責任； ➤ 香港要成為物流中心，就必須要有好的物流機制，收費結構也必須合理；

中港運輸聯席會議

		<ul style="list-style-type: none"> ➤ 目前的附加費問題是，是一個沒有確立的收費機制，則日後收取多少純屬營計商取向； ➤ 建議向聯席會議屬下會員多做團結工作，向會員說明道理，若附加費屬不合理收費，則不應付費。
6/12	中華廠商會 陳永棋	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 表示支持司機，同情聯席會議，但目前勢孤力弱，恐怕難扭轉局面； ➤ 建議聯席應團結更多司機的支持，共同反對中流收費，勝算較大； ➤ 建議聯席日後有任何行動，只應在葵涌一帶進行，不宜再遊行至中區，避免受公眾批評； ➤ 聯席反對中流收費，面對的是香港最大的財團，此仗非常難打，事件中雖然得到前財政司長曾蔭權及經濟局長李淑儀出面，也無法令中流撤消收費決定； ➤ 政府另一個考慮是怕貨櫃司機若然成功「擊退」中流，貨櫃司機勢力會坐大，政府對此也存有介心。

—完—



PR Concepts Company Limited
 聯想公共關係有限公司

Subjects : 中港運輸聯席
 Date : 5 December 2001
 Publication : 信報
 Page : p.20

News Clipping

附件 7

展鴻圖



貨櫃運輸業的一班朋友，早前把11月6日定為貨櫃運輸業界的「業殤日」，事緣中流作業商會在去年的11月6日，突然向他們徵收四十元的中流貨櫃處理費；相信大家印象深刻的是，為了這四十大元，貨櫃車司機有好幾次大規模行動，嚴重影響了葵涌一帶的交通。貨櫃

運輸業的朋友說，事件拖了一年未解決，因此要求政府出面協助調停。

中流商會提出這四十元的收費，在過去一年已先後三次更換收費名稱，無論是叫做文件處理費抑或附加費，還是今年6月更改的新名稱「增值服務費」，說到底是中流作業公司藉此增加收入來源的方法，問題卻在於這次提出收費，不為其業務上的合作夥伴接受，結果引發貨運業的幾次大行動。簡單的說，中流作業商會想加價，增加收入，不過，在貨運及航運的機制中，中流作業商會的商業夥伴是船公司，中流商會沒有向船公司提出加價，卻就其便利的方式，要求貨櫃車司機先行支付，再向貨主收回。

其實，本港廠商都認為貨主不是中流收費對象，不過，既然收費事件引起貨櫃車司機的大行動，作為業界一分子，也加入磋商解決而已。在貨運業的收費安排上，貨主主要進出口貨物時，在香港已向船公司支付了全世界最昂貴的碼頭處理費，安排運送貨櫃到指定地點，在獲得船公司確定起卸碼頭後，便安排司機負責交收貨櫃，在這種運作模式中，貨主與貨櫃車司機實在不是碼頭的收費對象，因此，中流提出的收費一方面是雙重收費，二是破壞了貨運業收費安排的運作機制，貨櫃同業們憂慮，一旦這種附加費收費模式成為既成事實，日後，有關碼頭便可以提出各種各樣不同形式、不同名目的收費，這是不無道理的。

該事件令貨運業同業們最感氣憤的是官員的監管不力。在早前的立法會經濟事務委員會會議上，為中流的收費先後兩度召開會議討論，經濟局長李淑儀公開表明，無論如何，不會向貨櫃車司機收費，不過，當中流作業商會再次向司機收費時，經濟局長卻沒有進一步跟進，頗令人失望

二之一

李秀恒

全國政協委員、香港經貿商會會長



Subjects : 中港運輸聯席
 Date : 6 December 2001
 Publication : 信報
 Page : p.23

News Clipping

貨櫃港現危機宜早謀對策

展鴻圖



中流作業商會
 櫃車司機徵收四十元
 加費，後易名為增值
 務費，事件擾攘一年
 未曾解決，上星期在
 門內河碼頭，就因為
 理中流貨櫃是否應收
 的問題，引發司機另

次行動，一度有近百貨櫃車堵塞內河碼頭，反對
 費。

四十元的收費問題一日沒有得到切實解決，類零星的衝突還會持續，甚或會爆發更大規模的行動，這種情況不利香港的穩定，港府高層看來不能坐視問題不理，應防患於未然，及早化解矛盾，上策。

談到四十元的收費，我認為問題的癥結不在收費，這只是香港貨櫃碼頭處理費高昂問題的冰山一角而已。我們若再不認真處理這個問題，恐怕三、五年後，當內地的貨櫃碼頭配套設施追上香港時，香港的航運及貨運業就此要劃個句號了。

行政長官董建華在施政報告中，力促發展香港成為物流中心。物流是近代新興的詞彙，是二次大戰時給軍方提供後勤補給而衍生的概念。物流涉及跨行業不同的服務層次，而當中，運輸就扮演一個相當吃重的角色，無論海上、陸路抑或空中，物流都需要有運輸的配合。我們試看香港在運輸上的問題，香港貨櫃港收費昂貴已是眾所周知的，其不合理程度實在令人咋舌：在香港的貨櫃碼頭處理一個貨櫃收費二千九百

元，而亞洲四小龍收費若以港元計，南韓釜山港僅六百多元，台灣高雄僅一千六百多元。

在目前全球經濟放緩情況下，各地企業都講求減低經營成本，本港企業也力求節流，由於香港貨櫃碼頭處理費昂貴，不少企業已轉而使用內地的貨櫃碼頭。就以經貿商會為例，五成會員表示已經轉往使用鹽田港了。香港在貨運上已面臨嚴峻的考驗，若不認真處理，只怕三年內香港貨櫃碼頭必然面對貨櫃處理量下滑的危機。難怪港口及航運局的發展報告也預期，香港在十年內不需增加碼頭設施，此舉莫非洞悉先機？

試看看內地貨櫃港的發展情況，鹽田港在今年以來貨櫃箱處理量已上升接近兩成半，當中不少貨主是因為鹽田收費較香港廉宜而棄用香港的貨櫃碼頭，在此關鍵時刻，港府若不盡早研究對策，打破貨櫃碼頭的寡頭壟斷，引入競爭令價格下調，恐怕除物流中心發展成疑外，全球最大貨櫃港的聲譽也將不保！

二之二

李秀恒

全國政協委員、香港經貿商會會長

Letterhead of Hong Kong General Chamber of Commerce

7 December 2001

附件 8

Mr Alex Fong, JP
Secretary
Hong Kong Port and Maritime Board

Fax: 2523 0290

Dear Mr Fong

Mid-Stream Surcharge

It may interest you to know that members of the China-Hong Kong Transport Joint Committee representing container drivers approached this Chamber recently on the issue of Mid-Stream Surcharge.

We were given to understand that the drivers would like to settle the matter in an amicable manner, quickly and decisively and have reason to believe that if this was not suitably addressed, the situation may deteriorate gravely hurting Hong Kong's image overseas.

The Chamber supports a level-headed approach to resolving the current impasse on the cargo-handling surcharge and for the truck drivers to refrain from the sort of industrial action in the past that has resulted in serious inconvenience to the travelling public as well as major economic loss. We urge all sides to get together and to adopt a practical and sensible approach in discussions so that the issue can be resolved to the satisfaction of those concerned.

I am sure that you will agree that failure to resolve the dispute soon could lead to markets being lost overseas at a time of great international competition.

Yours sincerely,

Christopher Cheng
Chairman

cc Ms Clara Li, PR Concepts Co Ltd

Letterhead of THE HONG KONG SHIPPERS' COUNCIL

附件 9

Mr. Alex Fong,
Secretary,
Hong Kong Port & Maritime Board
38th Floor, Two Exchange Square,
Central
Hong Kong

10th December 2001

Dear Alex,

Mid-stream Fee

We refer to your letter dated 7th December 2001 asking for the Council's position on Mid-stream Fee. As you might recall, the Council has several rounds of meeting with the Hong Kong Mid-stream Operators Association (HKMOA) and the Hong Kong Liner Shipping Association (HKLSA) on the subject. However, so far HKMOA has not been able to provide sufficient transparency of what the Fee is covering. The few service items quoted are indeed basic terminal services which shippers have already paid for to shipping lines through a separate item Terminal Handling Charge (THC). Hong Kong shippers are already paying the world's highest THCs. The three parties have also failed to reach agreement on the collection mechanism. It is an actual case that the Mid-stream Operators are holding shippers to ransom. Otherwise no proper services would be given.

The total Mid-stream Fee levied is expected to exceed HK\$50 million a year. Hong Kong shippers are facing very harsh trading environment and the high operating cost in Hong Kong would only drive them to seek alternative shipping arrangements. The Council regrets to stress that the Fee has not been generating positive effects on Hong Kong to become a shipping and logistics centre.

Thank you for your attention.

Yours faithfully,

Sunny Ho
Executive Director

c.c. Mr. Willy Lin

Letterhead of THE HONG KONG SHIPPERS' COUNCIL

Mr. Christopher Cheng,
Chairman,
Hong Kong General Chamber of Commerce

(Fax No.: 2527 9843)

10th December 2001

Dear Christopher,

Mid-Stream Fee

Thank you very much for your letter dated 7th December 2001 advising your meeting with members of the China - Hong Kong Transport Joint Committee and the Chamber's position on the issue. I share totally the same view with you that a practical and sensible approach is preferred than confrontation and industrial actions. It is with this consideration the Council has been handling the issue over the past year seeking mutual understandings and agreements, while attempting to fulfil the Council's mandate of protecting and promoting the interests of Hong Kong shippers. We appeal to other parties, namely the mid-stream operators, the liners and the truckers to take similar approaches.

The Economic Services Panel of the Legislative Council is going to discuss the Mid-Stream Fee again on 18th December 2001. I attached the Council's letter to the Economic Services Bureau this afternoon for your reference. The letter should clarify the Council's position on the issue.

Yours faithfully,

Willy Lin
Chairman

c.c.: Ms. Clara Li, PR Concepts Co Ltd
Mr. Sunny Ho