

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)852/01-02號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/ES/1

### 立法會經濟事務委員會 會議紀要

日 期：2001年12月18日(星期一)  
時 間：上午8時30分  
地 點：立法會會議廳

出席委員：田北俊議員, GBS, JP (主席)  
呂明華議員, JP(副主席)  
丁午壽議員, JP  
李家祥議員, JP  
李國寶議員, GBS, JP  
李華明議員, JP  
許長青議員, JP  
陳鑑林議員  
單仲偕議員  
黃宜弘議員  
曾鈺成議員, JP  
楊孝華議員, JP  
劉千石議員, JP  
劉健儀議員, JP  
蔡素玉議員  
胡經昌議員, BBS

出席的非委員的議員：吳亮星議員, JP  
石禮謙議員, JP  
梁富華議員, MH, JP  
馮檢基議員

缺席委員：周梁淑怡議員, JP  
張文光議員

**出席公職人員： 議程項目IV**

經濟局

經濟局局長  
李淑儀女士

旅遊事務專員  
黎高穎怡女士

署理旅遊事務助理專員  
張恩瑋女士

土木工程署

土木工程副署長(專責事務)  
譚榮光先生

**議程項目V**

經濟局

經濟局局長  
李淑儀女士

經濟局副局長  
方志偉先生

**議程項目VI**

經濟局

經濟局局長  
李淑儀女士

經濟局副局長  
方志偉先生

**應邀出席者： 議程項目VI**

香港中流作業商會有限公司

劉志華先生

陳偉廉先生

香港付貨人委員會

主席  
林宣武先生

副主席  
林建鋒先生

香港中小型企業聯合會

何富安先生

陳秩龍先生

中港運輸聯席會議

蔣志偉先生

黃基先生

陳富泉先生

劉石達先生

黃贊坤先生

**列席秘書** : 總主任(1)2  
劉國昌先生

**列席職員** : 高級主任(1)1  
鄭潔儀女士

---

經辦人／部門

**I 確認通過會議紀要及續議事項**  
(立法會CB(1)596/01-02號文件—— 2001年11月26日會議的紀要)

2001年11月26日會議的紀要獲確認通過。

**II 自上次會議後發出的資料文件**  
(立法會CB(1)481/01-02(01)號文件—— 一位 Jonathan WONG先生就“促進香港成

為物流樞紐的智能交通運輸系統”提交的意見書；

立法會CB(1)486/01-02(01)號文件 —— 政府統計處就1999年11月至2001年10月主要石油產品進口及零售價格提供的圖表；

立法會CB(1)548/01-02(01)號文件 —— 就恒達熱水系統設計有限公司指中華電力違反公平競爭規則的個案，政府當局所作的回覆；及

立法會CB(1)574/01-02(01)號文件 —— 就一羣電器零售商指中華電力公司及香港電燈公司以超低價銷售電器的做法，有違公平競爭規則的個案，政府當局所作的回覆)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

### III 2002年1月28日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)597/01-02(01)號文件—— 待議事項；及

立法會CB(1)597/01-02(02)號文件—— 跟進行動一覽表)

3. 委員察悉，應政府當局要求，事務委員會已安排於2001年12月21日(星期五)下午4時舉行一次特別會議，以討論2002年的電力收費。

4. 關於事務委員會的待議事項第2項，李華明議員建議事務委員會應從宏觀的長遠規劃角度，討論政府發展及改善旅遊業基礎建設、設施及產品的計劃，以及各政策局／政府部門會否及如何互相協調，以落實有關計劃。

5. 委員察悉，這是跟進“香港直升機航運業的發展”項目的適當時候，該項目曾在2001年7月17日的會議上討論。

6. 主席邀請委員就下次會議的討論項目提出建議，並在會後向秘書提出。

#### IV 香港迪士尼樂園

(立法會CB(1)597/01-02(03)號文件——政府當局提供的資料文件)

7. 應主席的邀請，旅遊事務專員向委員簡述政府當局文件所載的香港迪士尼樂園計劃的工作進度。她表示，自1999年12月政府與華特迪士尼公司及香港國際主題樂園有限公司(“香港主題樂園公司”)就落實香港迪士尼樂園計劃簽訂協議以來，有關計劃的工作進度良好。旅遊事務局曾3次向委員提交香港迪士尼樂園計劃的進度報告，供委員參閱。

8. 旅遊事務專員答覆主席的問題時表示，香港迪士尼樂園是由香港主題樂園公司建造及經營，而政府及華特迪士尼公司是該合資公司的股東。關於香港主題樂園公司董事局的架構，她表示，雙方均各自提名5名董事局成員。董事局每3個月開會一次，至今已召開了10次會議。

9. 主席關注到2001年9月發生的事件(“九一一事件”)會否對香港迪士尼樂園的經濟評估帶來不良影響，旅遊事務專員回應時答覆，根據華特迪士尼公司的過往經驗，該公司估計，九一一事件對旅遊業只會帶來短期的影響。由於香港迪士尼樂園會在2005年年底才開幕，屆時九一一事件所造成的影響已微不足道。

10. 劉千石議員指出，關於建造及經營香港迪士尼樂園所製造的就業機會，有關文件並無載述這方面的資料。他要求政府當局在日後的報告提供此類資料。旅遊事務專員察悉此項要求，她並答覆，在香港迪士尼樂園開幕時，直接或間接製造的職位會約有18,400個，在20

年期間，開設的職位會增加至超過35,000個。在平整土地及建造基建項目期間，已經／將會為建造業製造的就業機會，以人工作年計算，約為10,000個。在香港迪士尼樂園的建築期，更會新設6,000個就業機會。土木工程署副署長(專責事務)補充，香港迪士尼樂園第一期的第一份基建工程合約可製造約1,500個職位。差不多所有職位均會聘用本地僱員。在下一組主要基建工程開始施工時，將會製造額外的就業機會。

11. 劉議員問及為經營香港迪士尼樂園而為員工提供的培訓課程，旅遊事務專員答覆，在香港迪士尼樂園開幕之前數個月或一年左右，該公司會在香港及美國兩地為主要人員開辦員工培訓課程，並會為香港迪士尼樂園的各類僱員制訂合適的培訓計劃。此項安排的過程會包括成立一所“迪士尼大學”。該公司已開始自行招聘員工，並已為香港的部分工程計劃招標。

12. 楊孝華議員及主席均關注到拆卸財利船廠的環境影響評估。他們詢問，倘環境保護署(“環保署”)署長最終拒絕接納有關的環境影響評估研究，香港迪士尼樂園計劃會否受到阻延。主席引述環保署署長反對為九鐵上水至落馬洲支線發出環境許可證為例，他並詢問，政府當局在環境影響評估研究完成之前已收回財利船廠的土地，此舉是否恰當。

13. 旅遊事務專員解釋，就拆卸財利船廠進行的環境影響評估研究，與就上水至落馬洲支線進行的研究並不相同，前者主要是關乎清理／清除一幅土地的污染物的評估研究，並使該幅土地日後可安全地被使用。根據《環境影響評估條例》，拆卸船廠的工程，是一項指定工程項目，必須在進行拆卸工程前取得環境許可證。有關的環境影響評估研究包括建議實施適當的紓解措施，以避免和減低因進行拆卸工程而對環境造成不良影響。拆卸財利船廠的環境影響評估研究正如期進行，預計可於2002年1月完成。

## V 經濟局轄下的港口及航運局小組重組架構

(立法會CB(1)597/01-02(04)號文件——政府當局提供的資料文件)

14. 經濟局局長向委員簡介有關建議把經濟局轄下的港口及航運局小組重組為新的港口航運物流發展組以及開設一個首長級丙級政務官職位(首長級薪級第2點)，

以掌管港口航運物流發展組其下的一個小組，專責支援物流發展的工作。

15. 委員察悉，就落實上述建議，當局有必要在經濟局開設兩個非首長級人員職位(一個政務主任職位和一個高級海事主任職位)。當局已在2001-02年度的預算內預留足夠款項，支付有關建議的開支。由於當局無意就此建議向市場或社會上任何人士或公司收回費用，因此建議對各項收費並無影響。

#### 擬議人手建議的需要及理據

16. 主席質疑是否有理由及需要開設一個新的首長級丙級政務官職位，以掌管港口航運物流發展組其下的一個小組，專責支援物流發展的工作。經濟局局長回應時表示，由於政府致力發展香港成為國際及地區運輸及物流樞紐，港口航運物流發展組亦需要負責制定有關物流業發展的政策措施，協調和綜合經由物流發展督導委員會、香港物流發展局及供應鏈內跨越海陸空領域各個環節商議的工作和計劃。為了向物流發展督導委員會和香港物流發展局的工作提供足夠的支援，當局有必要開設一個首長級丙級政務官常額職位，以掌管專責協助制定政策的物流發展組，並負責物流發展督導委員會及香港物流發展局秘書處的工作。

17. 劉健儀議員申報利益，表明她是香港物流發展局轄下的支援中小型企業專項小組的召集人。她對開設該等職位的建議表示支持。她表示，香港物流發展局有39名來自政府及物流業界的委任成員，為物流發展督導委員會的工作提供支援。為推行促進物流業的措施，香港物流發展局之下將設立5個專項小組，協助該局制定和推行工程計劃。預期專項小組會經常舉行會議，就發展物流基建(物流及規管基建)、資訊(數碼及科技基建)、人力(人力資源基建)、市場推廣及支持中小型企業各物流層面，推行公營及私營機構的合作計劃。鑒於所涉及工作相當繁多，當局應調配更多人手，協助物流發展督導委員會及香港物流發展局的工作。

18. 曾鈺成議員質疑，擬設的物流發展小組主管職位僅屬首長級薪級第2點人員，有關人員能否就促進物流業的發展及業內的連繫和合作計劃，協調多方面的政策意見和工作，其中包括政府各局和部門以至有關公營和私營機構業內人士。他指出，由於對政府當局而言，物流業並非新興事業，當局應成立一個新體制架構，以促進本港物流業的發展。

19. 經濟局局長向委員保證，當局會有一個新體制架構，以促進本港物流業的發展。物流發展督導委員會由財政司司長擔任主席，負責提供政策導向；除此之外，香港物流發展局亦為公營及私營機構業界人士安排會議，方便他們商討及協調各項事宜，並推行物流發展的合作計劃。經濟局局長表示，首席助理局長(物流發展組)這個新職位所擔任的協調角色，是綜合物流業及公營機構主要人士所提出的意見，以期在促進物流業發展及業內的連繫和合作方面取得共識。如有必要，這位首席助理局長會把未能解決的問題向她本人提出及由她跟進。

20. 主席質疑，由於物流發展小組主管的主要職責是為香港物流發展局及物流發展督導委員會提供秘書處服務，因此，是否有需要把該職位定於首長級薪級第2點的水平。李華明議員贊同他的意見，並建議該職位應定於首長級薪級第1點，甚至是在總薪級表的水平，而非首長級薪級第2點。

21. 經濟局局長答覆時強調，除為香港物流發展局及物流發展督導委員會提供秘書處服務外，擬設的首長級丙級政務官職位的主要職責是掌管物流發展小組。該人員會協助制定政策和計劃，以推動本港物流業的發展。作為物流發展小組的主管，該位人員亦擔任政府前線的代表，與業界人士及其他公營機構保持聯絡。鑒於擬設職位的職能和責任重大，當局認為應調派一名首長級薪級第2點的人員出任該職，以協調政府內外有關機構的工作。

22. 陳鑑林議員提及近期當局曾建議把一個首長級薪級第4點的職位升格為首長級薪級第6點，他指出公務員之間仍存在強烈的階級意識問題。雖然出任該職者須擔任與其他部門／政策局的統籌工作，他認為應審慎考慮該職位的職級。儘管如此，劉健儀議員贊同政府當局的意見，並認為該職位應定於首長級薪級第2點的水平。

#### 重新分配經濟局現有職員的職責

23. 梁富華議員表示，他同意經濟局的工作量有所增加，但政務司司長應進行全面的人手檢討，以加強各部門／政策局之間的合作及協調，從而推行有關的各項措施。他認為，擴大人手編制，未必可提高效率，事實上可能會在內部協調方面製造額外障礙。主席亦認為，由於物流業的事宜跨越不同的政策局／部門，他贊同梁議員的意見，認為政府當局應全盤檢討人手，以省卻開設額外職位。

24. 經濟局局長解釋，有關物流業的政策事宜屬經濟局的管轄範圍。在推動物流業發展期間，經濟局會與有關的政策局／部門協調各項計劃。關於檢討人手一事，她表示，現行建議業經庫務局及公務員事務局考慮及贊同。

25. 部分委員並不信服政府當局的解釋。副主席認為，政府當局應進行一項重組研究，以審慎地全盤檢討公務員的責任及職責，並應盡可能作出內部調配安排。李華明議員亦質疑經濟局是否有需要開設一個首長級丙級政務官職位，以協調及推行香港物流業發展的工作，並為香港物流發展局及物流發展督導委員會提供秘書處服務。他認為經濟局的其他小組應可騰出人手，負責為推行這項工作而擔任有關職責。他促請政府當局考慮重新調配現有的人手，以吸納額外的職責。梁富華議員贊同李華明議員的意見，他並認為，政府當局不應一旦出現任何新職責，即試圖開設額外職位。陳鑑林議員亦促請政府當局檢討經濟局的人手，以免出現人手過多的情況，特別是首長級職級的人員；否則當該項建議提交人事編制小組委員會審議時，也會被議員否決。

26. 經濟局局長答覆，港口及航運局小組的現行架構和人手，再不足以應付港口、航運和物流服務發展方面日益繁重的工作和職責。此外，隨著各個政策範疇工作的發展，經濟局的工作量及複雜性將大大提升，有關工作包括香港國際機場2020年發展藍圖、電力市場檢討等。鑒於高級人員人數不多，而現職人員已肩負多項重任，當局難以透過重新調配人員填補有關職位。

27. 部分委員並不信服政府當局的解釋。李華明議員質疑，考慮到一名電力顧問將於短期內到任，就電力市場檢討提供專業意見，當局因何指派經濟局副局長1屬下兩名屬首長級丙級政務官職位的首席助理局長擔任與能源供應有關的職責。梁富華議員及陳鑑林議員亦指出，由於經濟局副局長1屬下有3名首長級薪級第2點的人員及一名非首長級人員，當局或可精簡現有的工作流程，並重新分配這些人員的工作，從而免卻增設一個首長級薪級第2點的職位掌管該物流發展小組。

28. 經濟局局長回應時向委員簡介經濟局副局長1屬下兩名首席助理局長的工作，他們須與電力、石油及煤氣公司合作，以推動各項新措施，以及協調有關郵政服務、競爭及保障消費者權益等方面的政策事宜。以電力供應的政策措施為例，經濟局局長表示，政府當局須與電力公司進行諮詢，以推廣能源效益及節省能源的措施。當局亦需就兩間電力公司之間增加聯網的事宜進行

詳細的技術研究，並在現行的管制計劃協議屆滿後制訂電力供應市場日後發展的大方向。當局須研究及核實兩間電力公司所提交的財務數據及預測，並須監察石油價格的走勢。關於開設為期3年的一個電力顧問臨時職位的建議，她澄清，在電力市場檢討工作中，該職位將為政府當局提供專業支援及意見，因此有需要開設。

29. 李華明議員問及郵政服務的政策事宜所帶來的工作量，經濟局局長表示，可靠而有效率的郵政服務，有助香港發展成為主要商業中心。雖然香港郵政採用營運基金形式運作，經濟局亦擔任十分重要的角色，負責因應情況，提高郵政服務質素，以切合本港的需要，同時履行本港肩負的國際郵政義務。

30. 關於經濟局副局長2屬下的兩名首席助理局長的職責，經濟局局長表示，他們在民航政策方面肩負重任。他們需就新的民航運輸安排與民航夥伴進行持續談判或檢討各項民航運輸安排，因而他們須經常到海外國家出差。即使在星期日及公眾假期，他們往往亦須工作或出差。除有關磋商民航運輸協定及安排的工作外，首席助理局長(A)1亦負責機場發展及相關事務，以及氣象服務方面的政策事宜。另一方面，首席助理局長(A)2須與空運牌照局保持緊密聯繫，並承擔與民航管理方面的政策事宜。她強調，政府當局曾研究可否重新分配經濟局內部的首長級人員的職責，但認為這個做法實際上並不可行。

31. 關於港口航運物流發展組的擬議架構，梁富華議員指出，該小組的工作或有所重疊。他詢問可否進一步精簡擬議的架構，以省卻增設首長級人員職位的需要。陳鑑林議員認同他的意見，並指出，首席助理局長(物流發展)的職責可由經濟局內其他首長級或非首長級人員吸納。

32. 經濟局局長解釋，屬於首長級薪級第1點的總助理局長(港口航運)職位，原設於港口及航運局小組，負責管理有關港口發展和設施的研究工作和計劃。為了加強港口航運物流發展組專業支援及研究工作的能力，總助理局長(港口航運)的職銜會改稱為總助理局長(港口航運物流)。總助理局長(港口航運物流)既是港口航運物流小組的主管，須要制定政策措施和競爭策略，以鞏固香港作為主要港口、首要國際航運中心和國際及區域首選運輸及物流樞紐的地位，並須提供專業意見和研究支援。對於港口航運物流小組提供的一般行政支援事宜，他亦須加以監督。至於首席助理局長(港口航運)，他會繼續負責香港港口及航運局秘書處現有的秘書職務。港口航運

物流發展組將來必須與香港港口及航運局緊密合作，為港口及航運界的未來發展擬訂總綱計劃，以配合推動香港發展成為國際和地區首選的貿易、運輸及物流樞紐。當局須由一位首長級人員負責制訂政策，並負責港口航運物流發展組的管理工作，務求在該組的主要工作範疇達致既定成效。儘管如此，目前經濟局內現有人員所負責的工作已非常繁重，因而當局為推動香港物流發展工作所帶來的新職務，實在無法分身兼顧。

33. 經濟局局長告知委員，若經濟局轄下新物流小組的人手建議遭到拖延，政府當局可能不會有足夠的人手，為香港發展成為物流中心作好準備，並因而阻礙本港發展成為物流樞紐的工作。她告知委員，經濟局正計劃在2002年1月把此項人手建議提交人事編制小組委員會考慮。

34. 主席在作出總結時表示，委員普遍支持推動香港物流業發展的工作。他請政府當局察悉委員表達的意見，並在向人事編制小組委員會提交的文件中加入進一步的資料及理據。

## VI 中流作業收費

(立法會CB(1)597/01-02(05)號文件——政府當局提供的資料文件

立法會CB(1)612/01-02(04)號文件——政府當局於2001年11月28日作出的回覆，回應中港運輸聯席會議較早前於2001年11月20日所提交的意見書)

35. 主席歡迎政府當局、香港中流作業商會(下稱“中流作業商會”)、香港付貨人委員會(下稱“付貨人委員會”)、香港中小企業聯合會(下稱“中小企業聯合會”)及中港運輸聯席會議的代表出席會議。主席請委員參閱中港運輸聯席會議及中流作業商會提交的意見書，該兩份意見書透過立法會CB(1)612/01-02(01)及(02)號文件送交委員。

36. 主席扼要重述，事務委員會曾在多次會議席上討論中流作業收費的事宜，但有關爭議似乎仍未解決。有鑒於此，事務委員會要求再次討論此事，並嘗試與各有關方面的代表共同找出解決辦法。

各有關方面的意見

37. 中流作業商會陳偉廉先生表示，在不同港口設施裝卸貨物時，付貨人必須支付各種形式的附加費，這是貨櫃航運業的慣常做法。中流作業商會一直奉行用者自付的原則，要求中流作業服務使用者支付中流作業收費。自2001年6月實施該項收費後，現時已有約95%的客戶支付中流作業收費。直至目前為止，中流作業的運作一直相當暢順，所有客戶對現時的安排均感滿意。陳先生把中流作業營辦商提供的服務比喻為向客戶提供的另一選擇，情況好比一些乘搭航機的旅客可選擇乘坐商務客位一樣。在中國加入世界貿易組織後，中流作業商會希望這會為貨運業及本港的港口發展締造和諧的環境。

38. 付貨人委員會林宣武先生匯報，直至目前為止，中流作業商會沒有足夠的透明度，說明中流作業收費包括哪些費用。他駁斥陳偉廉先生指並無接獲付貨人投訴的聲稱。據他所知，很多付貨人曾就該項不合理的附加費提出投訴。關於中流作業商會把中流作業收費比喻為乘坐商務客位，林先生表示，陳先生提到的所謂“增值”服務，其實只是中流作業營辦商理應提供的基本貨櫃碼頭服務。畢竟，付貨人已就該項服務另行向船公司繳付貨櫃碼頭處理費。由於所收取的中流作業收費總額預計每年會超過5,000萬港元，因此徵收中流作業收費的做法對香港發展成為一個航運及物流中心毫無助益。本港的營運成本高昂，只會令付貨人尋求其他的航運安排。

39. 至於中流作業地點的實際運作情況，中港運輸聯席會議蔣志偉先生匯報，有關情況與中流作業商會陳先生所說的有所不同。貨車司機如無代用券，將須輪候約2至3小時裝卸貨物，而那些有代用券的司機則可即時獲得所需服務。他表示，貨車司機並未獲提供如泊車位等的所謂“增值”服務，他們實際上須把貨櫃車停泊在中流作業地點以外的路旁。雖然中流作業營辦商聲稱無意向貨車司機徵收中流作業收費，但由於貨車司機無法向付貨人／收貨人追收該筆附加費，因此他們最終須承擔該筆費用。他並不同意中流作業商會把中流作業收費比喻為乘坐商務客位的說法，因為乘坐經濟客位及商務客位的旅客會同一時間抵達目的地，但就中流作業服務而言，貨車司機如無代用券，他們在貨物交收的過程中，會受到不合理的長時間延誤。蔣先生促請政府當局對這種不當行為採取嚴厲的行動，並處理貨車司機所提出的600宗投訴。

40. 中小企業聯合會何富安先生轉達製造商及出口商的意見，他們大部分以珠江三角洲為基地。他表示，

香港的貨櫃碼頭處理費是全球最高昂的地方之一。為保持及提升香港的競爭力，實有必要減低有關的航運成本。由於付貨人已支付貨櫃碼頭處理費，因此中流作業營辦商額外徵收中流作業收費的做法既不合理，亦不可取。

#### 徵收中流作業收費的理據

41. 主席表示，中流作業營辦商提供的所謂“增值”服務，似乎是基本服務的其中一環。他詢問，假如貨車司機選擇不支付中流作業收費，中流作業商會是否故意把基本服務的正常處理時間延長2至3小時。若然，中流作業商會其實是強迫貨車司機支付附加費，以免交收有所延誤。他詢問，在實施代用券收費機制之前及之後，貨車司機的平均輪候時間分別為何。

42. 中流作業商會陳偉廉先生回覆時表示，在80年代，當中流作業營辦商在公眾貨物裝卸區提供服務時，並無向使用者提供增值服務。由於中流作業面對激烈競爭，因此有需要就以往免費向付貨人提供的服務徵收中流作業收費，以討回成本。考慮到貨櫃運輸業的一貫做法及用者自付原則，中流作業商會認為就該項增值服務徵收港幣40元的附加費是合理的。至於貨車司機的輪候時間，他表示，貨車司機如有代用券，會即時獲得所需服務，但營辦商亦需要約30分鐘至1小時，以處理所需的文件。貨車司機如無代用券，將須排隊輪候，直至已繳付中流作業收費的司機全部獲得所需服務為止。一般而言，他們將須輪候約1至2小時。

43. 然而，副主席對中流作業商會所作的解釋及提出的比喻未感信服。鑒於貨車司機與中流作業營辦商並無直接進行商業交易，因此他認為向貨車司機收取中流作業收費的做法並不公平。此外，指稱收取中流作業收費是貨車司機與中流作業營辦商之間的商業事宜，亦非正確的說法。他認為，假如徵收中流作業收費，中流作業營辦商應向船公司收取該項費用，而貨車司機應向收貨人／付貨人收回有關的費用。

44. 李華明議員亦詢問徵收中流作業收費及把該項收費劃一為港幣40元的理據。他不同意中流作業營辦商由於經營環境困難便徵收附加費。鑒於船公司才是中流作業服務的客戶，他強烈反對營辦商向司機收取中流作業收費，強迫他們在閘口繳付港幣40元。

45. 陳鑑林議員記述事務委員會以往曾在3次會議席上討論此事，他促請中流作業營辦商即時停止就該項

所謂“增值”服務收取附加費。他反對中流作業營辦商向並無任何議價能力的貨車司機徵收該項不合理的費用，迫使他們繳付港幣40元。他認為，這是中流作業營辦商的欺詐營商手法。依他之見，中流作業營辦商如認為有需要徵收中流作業收費，便應該考慮向船公司收取該項費用，而不是向貨車司機收取。鑒於中流作業在市場的佔有率已由23%下降至17%，陳議員亦要求中流作業營辦商提高其服務質素，因為他們的競爭力已面臨威脅。

46. 主席認為，與以往的情況比較，中流作業營辦商所提到的服務其實並無增值，因為使用者以往無需長時間輪候，便獲提供免費服務。他表示，考慮到貨櫃車目前冗長的輪候時間，中流作業營辦商提供的收費服務的價值實際上已有所下降。

47. 黃宜弘議員認為，不應把中流作業營辦商的服務比喻為航機的商務客位服務。事實上，航空公司會開設不同的櫃位，同時為經濟客位、商務客位及頭等客位的乘客提供服務。中流作業營辦商顯然並無為沒有代用券的貨車司機指定一個特別櫃位，以致所有司機均須在同一隊伍輪候服務。就此，他促請中流作業營辦商檢討其服務水平，並就該等選擇付款與選擇不付款的貨車司機，訂明他們所需輪候的時間。劉健儀議員贊同他的意見，並促請中流作業營辦商為其服務訂定服務承諾。這個服務承諾最終會成為客戶決定是否選用中流作業服務的指標。

48. 丁午壽議員對收費機制欠缺透明度表示關注。他轉達香港工業總會的意見，該會強烈反對中流作業營辦商的做法。香港工業總會認為，中流作業收費制度營造了一個絕不理想的情況，以致出現了以下兩類客戶：繳付附加費的客戶與並無繳付附加費的客戶。前者獲提供正常服務，而後者的處理程序被故意拖延。鑒於收費機制欠缺透明度，該會要求中流作業營辦商具體說明中流作業收費的各項費用，並就各項費用列出詳細的分項數字。中流作業商會陳偉廉先生回覆時表示，有關該項增值服務的詳細資料已載於該會的意見書內。

49. 曾鈺成議員認為，所謂的“增值”服務，例如提供提取貨物預約制度及調派交通隊員管制中流作業地點鄰近的交通，基本上是中流作業營辦商提供的一般服務。他詢問，在實施中流作業收費後，處理時間有否縮短。他察悉，只有5%的客戶並無繳付中流作業收費，並質疑中流作業營辦商向95%已繳費客戶提供的服務是否真的有所改善。主席亦認為，由於95%已繳費客戶必須在

同一櫃位輪候，因此中流作業營辦商實際上並無為客戶提供新的服務。

50. 對於中流作業商會聲稱95%的客戶已繳付中流作業收費，中小企業聯合會陳秩龍先生認為這數字並不正確。他相信，在一些情況下，中流作業收費由船公司支付。由於中流作業營辦商與收貨人並無直接的合約關係，他認為中流作業營辦商應向船公司收取該項費用，因為船公司才是與他們簽訂合約的一方。付貨人委員會林宣武先生補充，即使95%的客戶已繳付該項費用，他們也是被迫這樣做。

51. 鑒於各個中流作業營辦商的經營成本也有不同，李華明議員詢問為何劃一收取港幣40元作為中流作業收費。中流作業商會陳偉廉先生回覆時表示，付貨人以往在使用政府公眾貨物裝卸區時也須支付費用。考慮到中流作業營辦商的經營環境及收回服務成本的原則，中流作業商會決定向其客戶徵收中流作業收費。個別營辦商為提供該等增值服務，往往耗費港幣40元以上的開支。為簡化收費機制，中流作業商會為所有客戶訂定港幣40元的劃一收費。

52. 李華明議員及主席詢問為何不向船公司收取中流作業收費，中流作業商會陳偉廉先生回覆時表示，經審慎考慮後，中流作業商會決定不向船公司收取有關費用，因為船公司須在付運港口或目的地港口支付多項費用。面對鄰近港口競爭日趨激烈的情況下，倘若向船公司額外收取中流作業服務的費用，更多貨物會轉往其他港口付運。然而，由於貨櫃碼頭處理費由個別碼頭營辦商與船公司議定，因此他不宜作進一步評論。

#### 中流作業營辦商的批地條款

53. 主席察悉，中流作業營辦商未有在中流作業地點內為貨櫃車提供泊車位，他並詢問，倘若政府當局嚴格執行批地條款，有關情況能否有所改善。丁午壽議員亦詢問，政府可否在有關的短期租約協議中加入條款，以規管中流作業服務的收費。

54. 經濟局副局長3回覆時表示，中流作業營辦商必須遵守中流作業用地的批地條款。倘若當局發現營辦商違反當中所載的規定，便會要求地政總署採取行動。至於規管收費機制一事，透過在土地契約施加條款以規管個別營辦商的業務，並不是政府當局的政策。

55. 然而，主席對政府當局的回覆未感信服，他並表示，據他所知，當局曾施加類似的條款，以規管隧道收費。經濟局副局長回覆時澄清，政府會就不同的土地用途施加不同的批地條件和條款。

56. 中港運輸聯席會議蔣先生詢問，政府當局可否透過對獲批地的人士施加額外的條款或限制，從而規管中流作業營辦商的收費。單仲偕議員亦表示，他曾在2001年3月舉行的會議席上提出此點。經濟局副局長3回應時表示，由於中流作業收費的事宜與貨櫃碼頭處理費的收費機制有密切關係，而該項費用是由付貨人與船公司之間議定的；因此當局若對業界的收費機制作出任何規管，不單會涉及修改批地條款，還表示政府當局有意對香港自由貿易經濟體系的原則作出重大改變。由於政府作出規管或干預會意味着現行政策出現重大轉變，因此，為求審慎，在當局未有從較廣泛的層面進一步考慮此事前，不宜引進任何新訂措施。

#### 有關處理投訴的事宜

57. 蔣先生詢問當局處理投訴個案的情況。經濟局副局長3回覆時表示，政府當局在2001年年中設立了一個機制，為受影響的貨車司機提供渠道，讓他們提出投訴。經濟局／民事政務處在接獲投訴後，會核實每宗個案的詳細資料，包括所報稱的輪候時間，並對有關投訴作出分析。政府當局會與有關公司聯絡，以採取跟進行動。至於政府當局所記錄的投訴數字，主席及劉健儀議員察悉，有關數字較中港運輸聯席會議所報稱的少。關於這方面，中港運輸聯席會議答應就貨車司機提出的投訴數字提交補充資料。

58. 關於由政府當局處理的投訴，單仲偕議員詢問政府當局處理該等投訴的方法。經濟局副局長3回應時表示，在接獲貨車司機的投訴後，政府當局會與有關的營辦商聯絡，確保貨車司機可按時交收貨物。當局對所接獲的投訴進行分析，並曾召開會議，以處理嚴重的個案。資料文件表一顯示，投訴數字並非中港運輸聯席會議蔣先生所報稱的600宗。在2001年9月至12月期間，當局只接獲數宗投訴。由於此事基本上是一宗商業糾紛，政府只能夠擔當調停人的角色，以促進各有關方面的溝通。

59. 經濟局副局長3表示，中港運輸聯席會議曾要求經濟局安排他們與中流作業營辦商、船公司及付貨人舉行“四方會議”。政府當局曾與有關的3個商會接觸，以期促成召開該次會議。經濟局局長補充，過去數個月，她和經濟局副局長3一直與各有關方面保持聯絡。雖然政府

當局已盡一切努力促使各方進行對話以解決此事，但要各有關方面攜手合作，共同訂出滿意的解決辦法，並非易事。

60. 蔣先生問及可否禁止中流作業營辦商向客戶徵收中流作業收費，經濟局局長回覆時表示，她並無獲法例授權就中流作業運作的收費作出規管。

61. 蔣先生依然認為，在繳付中流作業收費一事上，政府當局應更致力協助處於弱勢的一群，即貨車司機。主席回覆時表示，政府當局必須根據法律條文採取執法措施，確保各方利益均得到同等的保障。

62. 鑒於此事屬商業糾紛，副主席建議把事件交由香港國際仲裁中心處理。此舉會為事件作出最終的裁決，從而避免貨車司機採取進一步的工業行動，以及確保香港在貨櫃港方面的領導地位不會因此而受到損害。

63. 主席總結時促請中流作業營辦商考慮委員及有關各方在會議席上提出的意見，並重新研究可否撤銷徵收中流作業收費。事務委員會在適當時候會再次探討此事。

## **VII 其他事項**

64. 議事完畢，會議於上午11時結束。

立法會秘書處  
2002年1月24日