

財務委員會討論文件

2006年2月17日

資本投資基金

新總目「數碼貿易運輸網絡有限公司」

新分目「認購數碼貿易運輸網絡有限公司的股份」

請各委員批准在資本投資基金下開立一筆為數3,150萬元的新承擔額，用以認購數碼貿易運輸網絡有限公司的股份。

問題

為確保數碼貿易運輸網絡有限公司(下稱「DTTN公司」)在2005年年底推出的服務具中立性及包容性，我們需要認購DTTN公司的股份。DTTN公司是專為提供數碼貿易運輸網絡(下稱「DTTN」)服務而成立的。

建議

2. 經濟發展及勞工局局長請委員批准在資本投資基金下開立一筆為數3,150萬元的承擔額，用以認購DTTN公司的股份，以便推行DTTN系統及支持其運作。推行DTTN系統可使供應鏈內的數據交換更有效率和更加可靠，並可降低成本及提升香港物流業的競爭力。

理由

DTTN系統的性質及經濟效益

3. DTTN系統是為方便貿易及提高物流業的效率和生產力而發展的資訊基礎設施。推行該系統旨在提供中立、開放且安全的電子平台，利用議定的電子商業訊息規格和通訊規約，聯繫供應鏈內的參與者。

該系統的核心功能是提供電子訊息路由及電子訊息規格變換服務，當中包括接收由發件人傳送的商業訊息、把訊息規格和字符編碼變換為另一標準，以及把經處理的訊息轉達收件人。該系統既是資訊基礎設施，也是具備兼容性的平台，可便利供應鏈內的數據交換，透過聯繫不同縱向和獨立的資訊系統，而無須取代或改變這些系統，從而可填補資訊流通上的缺口。由於 DTTN 系統主要是具有基本訊息路由及訊息規格變換功能，在提供增值服務(例如多式聯運整合、配貨及運輸管理，以及庫存管理等方案)方面，不會與有關的服務供應商競爭。

4. 根據《發展數碼貿易運輸網絡系統研究報告》(下稱「報告」)所載，預計 DTTN 系統在 17 年期間會為業界帶來約 118 億元的有形效益。預計該系統主要帶來下述效益－

- (a) 由於可減省文書工作、縮短處理時間，以及無須重新輸入數據，因而可大幅節省開支，從而提升物流業的整體效益及效率；
- (b) 推動企業改變以紙張為主的傳統工作流程，轉而應用資訊科技及採用電子商貿進行交易。由於中小型企業缺乏有關的專才及資源，未能自行從頭開發這類系統，DTTN 系統對中小型企業來說意義尤其重大；
- (c) 鼓勵物流業競相提高服務的質素、可靠性及效率，以增強在市場的競爭力；
- (d) 為服務供應商在提供增值服務方面創造商機，並鞏固香港作為物流中心的地位；以及
- (e) 可協助物流業應付全球貿易趨勢及發展所帶來的變化。

業界參與

5. 要確保 DTTN 系統得以順利推行，業界的參與和認同是不可避免的。香港物流發展局(下稱「物流發展局」)及其轄下的物流資訊專項小組一直都有積極參與推展有關項目。物流發展局在 2003 年 4 月公開邀請有興趣的人士遞交發展 DTTN 系統的建議書，其後接獲 3 份建議書。物流資訊專項小組設立評審委員會，委員均已申報沒有利益衝突，並

按照報告內所載的指導原則、技術標準和要求評審建議書。評審委員會亦設立技術小組，就建議書提供技術方面的意見。評審委員會經深思熟慮後，認為貿易通電子貿易有限公司(下稱「貿易通」)建議的系統最接近報告所述的系統藍圖，即符合報告所載的指導原則、服務範圍和技術標準。

6. 政府在 2003 年 7 月獲得立法會經濟事務委員會(下稱「事務委員會」)的支持，立即與貿易通洽商，以期簽署營運協議，讓該公司成為 DTTN 系統的服務供應者。業界透過物流資訊專項小組繼續全面參與政府與貿易通其後的洽商。我們以業界所達成的共識為依歸，並考慮到香港物流業長遠發展的實際需要，在 2005 年 8 月完成了下述工作－

- (a) 與 DTTN 公司簽署營運協議；
- (b) 與貿易通及 DTTN 公司簽署股東協議；以及
- (c) 與貿易通簽署認購股份協議。

上述工作甚為重要，有助確保 DTTN 系統如期在 2005 年年底或之前推出。

營運協議

7. 為確保 DTTN 系統的中立性，物流發展局認為這個系統應由另一家公司營運，DTTN 公司因而成立。營運協議要求 DTTN 公司需根據協議內訂明的服務範圍、服務水平、價格模式及實施時間表，落實發展和提供 DTTN 服務。經過詳細研究，物流發展局在 2005 年 2 月通過營運協議。營運協議主要條文的摘要說明載於附件 1。

附件1

清除進入市場的障礙

8. 營運協議所載的條文，已確保有關公司進入 DTTN 服務市場不會受任何人為障礙所影響。值得注意的事項如下－

- (a) 營運協議不會把專營權授予 DTTN 公司。使用 DTTN 服務純屬自願。故此，DTTN 公司及其服務受市場力量所影響，並受到業界監察。
- (b) 營運協議訂明 DTTN 服務必須具中立性及包容性等指導原則，DTTN 公司必須遵循。
- (c) 如有任何人士向 DTTN 公司申請使用其所擁有的知識產權，DTTN 公司須向申請者發出非專用、免繳版權費、不可撤銷且屬全球性的特許。這項規定確保凡由 DTTN 公司制定的標準、規約和規格，均屬公開及非專利的。

股東協議

9. 股東協議為 DTTN 公司釐定股東權責。協議亦訂明關於公司的股權結構、公司的管轄及重要決策的保障條款，以保持 DTTN 服務的中立性及包容性。這些保障條款獲物流發展局支持。股東協議主要條文的摘要說明載於附件 2。

附件2

認購股份協議

10. 認購股份協議訂明政府可透過財政司司長法團(下稱「FSI」)認購 DTTN 公司股份。業界認為 DTTN 系統是業界共用的資訊基礎設施，而並非在開發初期便可完全交由私營機構營運的商業項目。這套基礎設施必須具中立性和包容性，並能保密，才可獲取業界(尤其是中小型企業)的支持和參與。基於上述考慮因素，有必要另行成立 DTTN 公司以推行及營運 DTTN 服務，並應業界的要求，由政府入股該公司。業界認為，要確保 DTTN 系統及 DTTN 公司所提供的服務具中立性，這是唯一有效的方法。

與政府投資政策一致

11. 政府認同 DTTN 系統是至為重要的資訊基礎設施，有助增強香港經濟長遠的競爭力。業界已清楚表明，他們支持該系統與否，取決於政府的參與。

12. 政府向來的政策是盡量減少參與商業項目，我們按此宗旨，探討獲取 DTTN 公司股份的各種方法。與此同時，我們與貿易通磋商營運協議及股東協議的條文時，亦有徵詢業界的意見。DTTN 公司在 2004 年成立，以便可繼續積極發展 DTTN 系統，以期系統可在 2005 年年底或之前運作。政府一貫的做法，是投資並承擔那些在開發初期未能完全由私營機構營運的基建項目。為此，政府決定通過簽署認購股份協議，以現金認購 DTTN 公司股份，從而使政府得以參與 DTTN 公司。這與上述做法一致。

13. 現行建議旨在使政府得以秉承對商業項目作出最少投資的做法，以協助推行 DTTN 項目。當政府達成投資的政策目標後，我們樂意減持股份以增加私營企業的參與。

14. 根據所簽署的認購股份協議，FSI 現持有面值 3,150 萬元的 DTTN 公司股份，如獲委員批准有關建議，則政府會以相等金額認購上述股份。雖然尚未支付用以認購股份的金額，認購股份協議視 FSI 為 DTTN 公司股份的實益擁有人，並可行使多項權利，包括委任 DTTN 公司董事局董事及出席公司大會。FSI 須在貿易通完成把 DTTN 公司股份轉讓予 FSI 當日(即 2005 年 8 月 31 日)起的 12 個月內獲委員批准撥款。若有關的撥款申請不獲通過，FSI 會把持有的 DTTN 公司股份全數交還貿易通，而貿易通不得因此向 FSI 提出申索。

15. DTTN 公司需要 1 億 5,000 萬元，作為其資本投資及初期的營運資本。現時，DTTN 公司已發行的股本為 1 億 800 萬元。FSI 的持股量佔該公司已發行的股本約 29.17%，其餘的 70.83% 則由貿易通持有。隨着其他股東加入，FSI 及貿易通各自的持股量會因而減少。預期最終的持股比例為 FSI 佔 21%，貿易通佔 51%，而其他股東佔 28%。

監控機制

16. 政府監控 DTTN 公司運作的機制和相關的保障措施詳載於附件 1 和附件 2。簡而言之，FSI 因為持有約 29.17%(最終會減至不少於 21%)的 DTTN 公司股份，故可按「事先獲得 80% 或以上的股東支持」這個原則，在公司重要決策上擁有否決權，並有權委任該公司大多數的董事局成員(11 名中的 6 名)。為加強業界的參與，FSI 計劃委任 4 名非官方人士出任由其委任的董事，餘下 2 名則由政府官員擔任。DTTN 服務的收費在首 5 年不得超過指定上限，而其後的服務收費會由業界和政府緊密監察。

對財政的影響

17. 如委員批准有關建議，FSI 會向貿易通支付認購 DTTN 公司股份所需的 3,150 萬元。

公眾諮詢

18. 我們在 2005 年 10 月 24 日就 FSI 認購 DTTN 公司股份的建議，諮詢經濟事務委員會。委員質疑 FSI 成為 DTTN 公司股東的需要及理據，並問及 FSI 的參與會否使該公司享有優勢，對其他有意參與競爭者不公。是次討論後，有不同的業界人士／組織包括香港貨運物流業協會有限公司、香港物流商會、香港貨櫃碼頭商會有限公司及香港物流協會致函經濟事務委員會，表示支持這項建議。該些業界人士／組織的名單載於附件 3。

附件 3

19. 我們在 2006 年 1 月 23 日再次諮詢經濟事務委員會，闡釋政府參與 DTTN 公司的需要，詳情載於上文第 10 至 13 段。大部分在會上發言的委員均支持有關建議。

背景資料

20. 香港港口及航運局在 2000 年年底委聘顧問制定競爭策略及總綱計劃，以鞏固香港作為國際和地區首選運輸及物流樞紐的地位。顧問研究提出多項重要建議，其中一項是發展 DTTN 系統這個電子體系結構。

21. 政府在 2002 年 6 月委聘顧問進行發展 DTTN 系統研究，以期進一步制定 DTTN 系統項目的概念綱領。研究報告肯定了推行 DTTN 系統項目在策略上甚為重要，可提高香港的物流競爭力，報告內亦載有發展 DTTN 系統的指導原則和技術藍圖。物流發展局在 2003 年 1 月通過這份報告。我們在 2003 年 7 月向經濟事務委員會簡介有關 DTTN 系統項目的事宜，並取得委員支持，與可能成為 DTTN 系統服務供應者的貿易通洽商。

DTTN 營運協議

1. 營運協議要求 DTTN 公司要按照協議所訂明的服務範圍、服務水平、價格模式和實施時間表，發展及實施 DTTN 服務。
2. 營運協議訂明下列經由香港物流發展局通過的指導原則 –
 - (a) 有助提高香港的整體競爭力；
 - (b) 具有中立性，即為業界人士提供公平的競爭環境，沒有利益衝突，亦不受界別的影響；
 - (c) 具有包容性，即 DTTN 系統應一視同仁，開放予所有業界人士公平使用；
 - (d) 採用透明、問責和負責任的運作方式；
 - (e) 盡量減少對業界作業流程及其客戶關係的影響；
 - (f) 促進和尊重市場動力；以及
 - (g) 方便易用。
3. 營運協議不授予 DTTN 公司任何專營權。如有任何人士向 DTTN 公司申請使用其所擁有的知識產權，DTTN 公司需向申請者發出非專用、免繳版權費、不可撤銷且全球性的特許。此條文確保凡由 DTTN 公司制定的 DTTN 標準、規約和規格，均屬公開及非專利的。
4. DTTN 公司需設立由不同業界人士、學者及專業協會所組成的諮詢小組，並採納及遵循該小組所通過的標準、規約及規格，以確保其所應用的標準及商業流程適切香港的商貿及物流業界。
5. 營運協議訂明，就每份由用家發出並成功經 DTTN 系統輸送到接收人的文件(當中已包括加密、解密、核實數碼簽署、電子訊息規格變換，以及發出文件已被接收的確認訊息等功能)，DTTN 公司收取的費用不超過 2.50 元。該收費上限在 DTTN 服務推行的首 5 年不得提高。其後任何高於該上限的加費建議，均須得到 DTTN 公司董事局的同意，並諮詢政府的意見。

DTTN 股東協議

1. 股東協議為 DTTN 公司釐定股東權責，並訂明保障 DTTN 服務中立性及包容性的條款；該些條款獲香港物流發展局通過。

公司的股權

2. 認購股份協議簽署後，政府(通過財政司司長法團(下稱「FSI」))持有 DTTN 公司股份約 29.17%，而貿易通則持有 70.83%。股份協議訂明 DTTN 公司可邀請其他人士認購公司所發的新股，但除非先獲 FSI 同意，FSI 的持股在任何情況下不得降至低於 21%。

公司的管轄

3. 股份協議訂明 DTTN 公司董事局成員共 11 人，其中 6 人由 FSI 委任，3 人由貿易通委任(當中包括 1 名主席，負責主持董事局會議以及公司大會，但並無權投決定票)，而其餘 2 人由其他股東委任。

關於重要決策的保障條款

4. DTTN 公司的重要決策須先獲得 80%或以上的股東支持，才能藉普通或特別決議予以表決通過。這些決策包括與其他商業機構進行收購／合併／整合，或擴充業務以推行其他範疇的服務等。由於 FSI 持有至少 21% 的 DTTN 公司股份，因此在該些重要決策上有否決權。
 5. 貿易通須先獲得 FSI 的同意，才可投票支持任何有關發行／購買股份或減少／重組股本等決議。
-

重申支持 DTTN 項目並贊成政府成為 DTTN 公司股東
的業界人士／組織名單

1. 互聯網專業協會
2. 香港付貨人委員會
3. 香港物流協會
4. 香港物流商會
5. 香港物流發展局物流資訊專項小組召集人夏志文先生
6. 香港物資採購與供銷學會
7. 香港貨品編碼協會
8. 香港貨運物流業協會有限公司
9. 香港貨櫃拖運業聯會有限公司
10. 香港貨櫃碼頭商會有限公司
11. 香港集裝箱貨倉及物流服務聯會
12. 香港運輸物流學會

(按筆劃序排列)
