

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)1762/00-01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 特別會議紀要

日期 : 2001年4月9日(星期一)  
時間 : 下午2時30分  
地點 : 立法會會議廳

出席委員 : 田北俊議員, JP (主席)  
丁午壽議員, JP  
李家祥議員, JP  
李國寶議員, JP  
李華明議員, JP  
張文光議員  
許長青議員  
陳鑑林議員  
劉健儀議員, JP  
石禮謙議員, JP  
余若薇議員, SC, JP

出席的非委員 : 陳婉嫻議員  
的議員

缺席委員 : 呂明華議員, JP (副主席)  
周梁淑怡議員, JP  
單仲偕議員  
楊孝華議員, JP  
劉千石議員, JP  
蔡素玉議員  
胡經昌議員, BBS  
黃宜弘議員

**出席公職人員：**經濟局

經濟局局長  
李淑儀女士

經濟局副局長  
方志偉先生

港口及航運局高級經濟主任  
吳慧蘭女士

**應邀出席者**：香港定期班輪協會

主席  
盤占元先生

副主席  
韓明森先生

秘書  
羅振麟先生

香港付貨人委員會

主席  
林宣武先生

副主席  
林健鋒先生

執行總幹事  
何立基先生

香港貨運碼頭商會有限公司

會長  
葉承智先生

香港各界商會聯席會議

召集人  
陳秩龍先生

中港運輸聯席會議

黃基先生

陳富泉先生

蔣志偉先生

劉石達先生

**列席秘書**      : 總主任(1)2  
                        劉國昌先生

**列席職員**      : 高級主任(1)5  
                        歐詠琴女士

---

經辦人／部門

### I 貨櫃碼頭處理費及有關的事宜

(立法會CB(1)881/00-01(03)及CB(1)985/00-01(01)號文件)

主席歡迎政府當局、香港定期班輪協會(下稱“定期班輪協會”)、香港付貨人委員會(下稱“付貨人委員會”)、香港貨櫃碼頭商會有限公司(下稱“香港貨櫃碼頭商會”)、香港各界商會聯席會議(下稱“各界商會聯席會議”)及中港運輸聯席會議的代表出席會議。他指出，香港的貨櫃碼頭處理費是全球最高昂的地方之一，其中一個宣稱的理由是貨櫃碼頭營辦商需支付高昂的地價及土地平整費用。他請經濟局副局長向委員概述政府當局擬備的資料文件。

2. 經濟局副局長請委員參閱立法會CB(1)881/00-01(03)號文件。繼事務委員會在2001年2月26日的會議席上討論有關“港口發展及貨櫃運輸業的競爭情況”的項目後，政府當局已在該份文件中，以8份資料摘要提供委員所要求的資料，供事務委員會進一步考慮。關於香港與鄰近港口的競爭力，他指出，從資料摘要III圖1可見，過去數年，經香港與經深圳將貨物由東莞付運至美國的收費差距已收窄。雖然經香港付運與經深圳付運的收費有所不同，但付貨人在選擇使用哪個港口出口貨物時，價格並非唯一的決定因素。其他因素如可靠性及效率等，對付貨人如何作出選擇亦有重大影響。

#### 香港貨櫃運輸業的競爭力

3. 丁午壽議員對香港貨櫃運輸業的競爭力表示關注。由香港把一個載滿貨物的40呎標準貨櫃出口至歐洲的貨櫃碼頭處理費為港幣2,750元，而由上海把同一批貨物出

口至歐洲的貨櫃碼頭處理費則只需港幣180元。鑑於在貨櫃碼頭處理費方面的重大差距，他質疑香港是否有能力與亞洲其他港口競爭。

4. 經濟局副局長回應時表示，使用香港港口的付貨人，大部分是華南地區的付貨人。這些付貨人如把貨物運往上海出口，並不符合成本效益。因此，香港與上海的競爭將主要關乎轉運貨物方面，而轉運貨物約佔香港總貨櫃處理量10%。他解釋，香港的貨櫃碼頭由私營機構全資興建、擁有及管理，政府並無直接或間接參與投資及管理，這點在世界上可算獨一無二。因此，香港貨櫃碼頭營辦商的經營成本，與全球其他貨櫃碼頭營辦商的有所不同。在規劃港口設施時，政府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。當局為平衡香港港口設施供求情況而訂立的機制，將有助穩定這些設施的收費。

5. 主席表示，使用港口設施的費用高昂，正威脅香港貨櫃運輸業的競爭力。

6. 石禮謙議員同樣關注主席提出的問題，並認為倘若香港的貨櫃碼頭處理費仍然維持在現時的高水平，香港將很難保持其在亞洲貨櫃運輸業的領導地位。他促請政府當局檢討日後批出貨櫃碼頭的政策，使政府在日後建成的貨櫃碼頭的管理方面有更大程度參與，尤其是在收費方面。許長青議員及丁午壽議員贊同石議員的意見。

7. 經濟局副局長回應時表示，將貨櫃碼頭運作私有化，以提高效率，已是全球各個港口日益普遍的趨勢。因此，政府介入貨櫃運輸業的運作，會與全球趨勢背道而馳。不過，當局在現正進行的“港口發展策略檢討”中，會考慮委員提出的意見。該項檢討預期在2001年年中完成。在該項檢討有結果後，政府當局會向委員作出匯報。

8. 應主席邀請，定期班輪協會主席盤占元先生解釋，雖然內地鄰近港口所帶來的挑戰日益增加，但香港仍然較其競爭對手更具優勢。與其在價格方面進行競爭，香港可向其港口使用者提供優質服務；即使費用較高，亦能夠吸引付貨人使用本港的港口。

9. 陳鑑林議員要求香港貨櫃碼頭商會及政府當局提供資料，說明他們在政府並無直接參與貨櫃碼頭運作的目前情況下，有何措施增加香港港口的競爭力。丁午壽議員亦讚揚政府當局及香港貨櫃碼頭商會致力在提高港口服務效率方面進行的工作，包括透過精簡清關手續及在業內發展電子商貿等措施。

10. 香港貨櫃碼頭商會會長葉承智先生回應時表示，香港貨櫃碼頭商會的目標是促進香港港口的繁榮，並提高香港港口在國際市場的競爭力。香港貨櫃碼頭商會一直透過各種不同的方法，例如在海外進行展覽及推廣活動，以及發展電子商貿及通訊等，竭盡所能減低成本及改善貨櫃碼頭運作的效率，以保持香港的競爭力。

11. 經濟局副局長提到策略發展委員會的報告，並表示策略發展委員會曾提出其觀點，認為在面對鄰近港口的挑戰時，本港港口應朝着提供高增值服務的方向發展，而不是提供價格較廉宜的服務。政府當局一直密切監察香港港口的發展，並嘗試在不同方面作出改善，例如精簡清關手續、發展必要的基礎設施，以及加強發展港口與各種交通工具之間的連接設施。他重申，除價格因素外，其他因素如可靠性、效率及港口位置等，對使用者選用哪個港口亦有重大影響。

12. 經濟局局長補充，與內地其他港口比較，香港港口的優點是貨運航班較為頻繁，而且航運網絡較廣，覆蓋世界各地。此外，香港在處理貨物方面的效率，亦較其內地競爭對手佔優。對於陳鑑林議員關注到政府當局會採取何等措施以保持香港港口的競爭力，經濟局局長向委員保證，有關政策局一直通力合作，以改善與華南地區的貨運聯繫。政府當局明白到貨櫃運輸業存在激烈競爭。由於影響貨櫃運輸業競爭力的因素眾多，因此無法訂定一個簡單及即時解決問題的方法。政府當局會密切留意此事。

#### 貨櫃碼頭處理費所涵蓋的各種收費及計算方法

13. 李華明議員指出，付貨人對船公司收取高昂的貨櫃碼頭處理費表示關注。他要求定期班輪協會澄清，貨櫃碼頭處理費有否包括任何附加費用，例如船公司的行政費用。丁午壽議員同樣關注李華明議員提出的問題。丁議員表示，根據資料摘要V第3段所述，個別貨櫃碼頭營辦商向船公司收取的費用，每個貨櫃收費相差可達港幣500元至1,200元不等。鑑於向貨櫃碼頭營辦商支付的費用存在上述的差距，船公司向付貨人收取劃一的貨櫃碼頭處理費，可能顯示船公司除收取須向貨櫃碼頭營辦商支付的費用外，亦徵收附加費用。

14. 盤占元先生回應時表示，定期班輪協會只是作為其會員船公司的代理人，不會參與他們的商業決定。貨櫃碼頭處理費由國際班輪公會或“協議組織”建議，班輪公會及“協議組織”由行走主要航線的船公司組成。所有屬於該“協議組織”的船公司，均收取所建議同一金額的貨

櫃碼頭處理費。他表示本身在貨櫃運輸業服務已超過30年，據他所知，船公司向付貨人收取的貨櫃碼頭處理費中，應沒有包括任何附加費用。

15. 石禮謙議員表示，事務委員會應進一步詳細研究香港貨櫃碼頭處理費偏高的背後原因。他請委員留意資料摘要I第3頁所載，有關遠東船公會建議的貨櫃碼頭處理費項目下各種主要收費。他認為，部分收費如第8至12項的收費等，其實應包括在運費內，而並非包括在貨櫃碼頭處理費內。他質疑這些貨櫃碼頭處理費的主要收費，是否為全球所採納，並質疑將部分項目列入貨櫃碼頭處理費下，是否只為了讓船公司可將運費轉嫁給付貨人。他表示，船公司會向海外的收貨人提供較具吸引力的運費，以致將運費轉嫁給在有關過程中議價能力極低的付貨人身上。許長青議員贊同他的意見，並表示據他所知，船公司利用貨櫃碼頭處理費來抵銷他們從運費中所減少的收入。

16. 盤占元先生表示，貨櫃碼頭處理費所涵蓋的各種收費是由貨櫃運輸業各主要業界在大約10年前議定。將各種收費納入其中的背景資料及理據，已屬過往歷史。至於委員問及海外國家其他港口有否將這些收費列入貨櫃碼頭處理費，他回應時表示，大部分收費均在全球普遍採用。他對付貨人須在本港支付高昂的貨櫃碼頭處理費表示同情之餘，亦促請付貨人考慮到本港貨櫃運輸營辦商所提供的高質素服務。他指出，日本的貨櫃碼頭處理費應與香港的收費相同，而並非如政府當局提供的資料文件所顯示，較本港的收費為低。貨櫃碼頭營辦商與船公司願意繼續就貨櫃碼頭處理費的問題，與付貨人進行對話。

17. 主席多謝盤先生澄清有關日本貨櫃碼頭處理費的數字。他要求盤先生在會後提供有關這方面的正確數字，定期班輪協會供事務委員會委員參考。

18. 劉健儀議員表示高興得悉貨櫃運輸業的業界人士願意檢討貨櫃碼頭處理費的收費。就此，她要求盤先生提供意見，說明在現有的定價機制下，有何方法可以降低貨櫃碼頭處理費。

19. 盤占元先生回應時表示，收取貨櫃碼頭處理費的主要目的，是向付貨人收回船公司向貨櫃碼頭或中流作業營辦商支付裝卸貨櫃的費用。就此，由於貨櫃碼頭營辦商在收取貨櫃碼頭處理費方面擔當重要的角色，因此，檢討貨櫃碼頭處理費收費的工作，船公司須仰賴貨櫃碼頭營辦商起帶頭作用。此外，他請委員留意資料摘要I第

4頁的附註，並指出船公司其實的確有分擔第12至14及第16至17項的費用。至於船公司有否透過貨櫃碼頭處理費，將少收的運費轉嫁給付貨人的問題，他回應時表示，雖然貨櫃碼頭處理費是劃一的，但由於航運業的競爭激烈，船公司或須在釐定運費時作出彈性安排，以便與對手競爭。

20. 葉承智先生補充，雖然他並無資料說明貨櫃碼頭處理費所涵蓋的這些收費，是否為全球所採用，但香港多年來一直將這些收費列入貨櫃碼頭處理費。他指出，船公司每年與香港貨櫃碼頭商會簽訂合約，而在這些合約中，曾對貨櫃碼頭處理費所涵蓋的收費作出修訂。因此，該份資料摘要所載列的各項收費，現時並非全部仍然適用。他同意石議員的意見，即船公司為了加強在國際市場上的競爭力，或會在運費方面向收貨人提供優惠，並試圖利用貨櫃碼頭處理費來抵銷該等優惠。

21. 付貨人委員會主席林宣武先生表示，貨櫃碼頭處理費所涵蓋的各種收費是在80年代後期經與船公司詳細討論後訂定。付貨人委員會以往一直要求增加有關貨櫃碼頭處理費收費機制的透明度，並要求設立正式的機制，以便與船公司及貨櫃碼頭營辦商定期討論有關貨櫃碼頭處理費的事宜。他表示，高昂的貨櫃碼頭處理費一直是香港付貨人的沉重負擔。他促請政府當局考慮可否透過在貨櫃碼頭業引入更多競爭，從而開放市場。他相信，正如電訊業的情況，隨着貨櫃碼頭業的營辦商數目有所增加，業界可因為減價及效率有所改善而得益。

22. 各界商會聯席會議召集人陳秩龍先生指出，根據各界商會聯席會議進行的一項研究，導致香港貨櫃碼頭處理費偏高的因素並非地價高昂，而是船公司透過向付貨人收取高昂的貨櫃碼頭處理費，以抵銷他們所削減的運費。這項研究顯示，在船公司所收取的貨櫃碼頭處理費中，支付給貨櫃碼頭營辦商的費用不足50%。此做法對議價能力極低的付貨人並不公平。他促請政府當局訂定合適的措施以協助付貨人，他們大部分是中小型企業。貨櫃碼頭處理費在這些中小型企業的成本中，佔相當大的比重。以塑膠原料業的情況為例，貨櫃碼頭處理費佔該等公司的成本達5%，已威脅到該等公司的邊際利潤。

23. 李華明議員表示，由於船公司每年與香港貨櫃碼頭商會簽訂合約，而貨櫃碼頭營辦商在收取費用時會作出彈性安排，船公司似乎並無與其顧客(即付貨人)分享所獲得的折扣，使付貨人受惠。盤占元先生回應時表示，各間船公司所簽訂的合約有不同的屆滿日期。倘若船公司

的合約仍未屆滿，有關的合約條款將不會作出任何更改，所需支付的費用亦不會降低。

貨櫃運輸業的競爭情況

24. 鑑於有關方面採取徵收劃一貨櫃碼頭處理費的做法，李華明議員質疑貨櫃運輸業是否有“卡特爾”(即同業聯盟)的存在，以及貨櫃運輸業是否有真正的競爭。丁午壽議員贊同他的意見，並指出自1995年以來，貨櫃車運輸服務的收費已下降30%，但貨櫃碼頭處理費由1990年起一直有所增加，而直至2000年該項收費才凍結。

25. 主席同樣關注丁議員提出的問題，並指出在貨櫃碼頭運作方面引入更多競爭，讓更多貨櫃碼頭營辦商從事該項業務，可能是令貨櫃碼頭處理費降低的其中一個可行方法。

26. 經濟局局長回覆時表示，收取劃一的貨櫃碼頭處理費是全球採用的做法。在美國，就貨櫃碼頭處理費所達成的“協議”獲豁免受競爭法規管。經濟局副局長補充，業界的競爭不一定只能以減價的方式進行。一如資料摘要IV所解釋，貨櫃運輸業的競爭十分激烈。香港共有4間貨櫃碼頭公司在葵涌經營8個貨櫃碼頭。考慮到發展貨櫃碼頭所涉及的龐大投資，與世界各地其他港口比較，本港的營辦商數目並不少。此外，本港有其他港口設施營辦商，例如中流作業營辦商及內河貨運營辦商等，為港口使用者提供其他選擇。他告知委員，當九號貨櫃碼頭啟用時，便會有一間新公司參與貨櫃碼頭運作業務。他相信，這項新發展與委員提出在貨櫃運輸業引入更多競爭的意見是一致的。

27. 盤占元先生指出，船公司之間的競爭十分激烈，雖然他們或沒有在附加費(例如貨櫃碼頭處理費)方面進行競爭，但在航運費及服務質素兩方面的競爭十分激烈。他表示，透過國際班輪公會或“協議組織”訂定劃一的附加費(例如貨櫃碼頭處理費)的做法，全球均有採用。

28. 中港運輸聯席會議發言人黃基先生表示，貨車運輸公司以往一直面對十分激烈的競爭。他指出，資料摘要III第2段所引述的港幣4,000元運費，並不能真正反映現時的貨櫃車運輸收費，以貨櫃車由東莞運載一個40呎長的貨櫃往葵涌的收費，可低至港幣3,000元以下。貨櫃車運輸收費自1992年起已顯著下降，跌幅達40%至50%。

結語

29. 主席多謝有關各方出席會議。他總結時表示，鑑於本港貨櫃運輸業正面對激烈的競爭，政府當局應制訂長遠的措施，以增加香港的競爭力，並檢討在發展港口設施方面的政策。雖然他同意有關措施將不會容易實行及即時見效，但他強調政府當局應有遠見，制訂長遠的計劃以解決有關問題。

**II 其他事項**

30. 議事完畢，會議於下午4時20分結束。

立法會秘書處  
2001年7月16日