

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)1222/00-01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 會議紀要

日期 : 2001年3月26日(星期一)  
時間 : 上午9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  
李華明議員, JP  
周梁淑怡議員, JP  
張文光議員  
許長青議員  
陳鑑林議員  
單仲偕議員  
楊孝華議員, JP  
劉健儀議員, JP  
蔡素玉議員  
胡經昌議員, BBS  
余若薇議員, SC, JP

出席的非委員  
的議員 : 李卓人議員  
吳亮星議員  
陳婉嫻議員  
李鳳英議員, JP  
梁富華議員, MH, JP

缺席委員 : 呂明華議員, JP (副主席)  
李國寶議員, JP  
黃宜弘議員  
劉千石議員, JP  
石禮謙議員, JP

## **出席公職人員：議程項目IV**

### 經濟局

經濟局局長  
李淑儀女士

經濟局副局長(1)  
關錫寧女士, JP

經濟局首席助理局長(C)  
王秀慧小姐

### 民政事務局

民政事務局首席助理局長  
盧志偉先生

### 機電工程署

助理署長／氣體及一般法例  
黃達平先生

總工程師／氣體應用  
霍玉衡先生

## **議程項目V**

### 經濟局

經濟局局長  
李淑儀女士

經濟局副局長(3)  
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：議程項目IV**

### 香港中華煤氣有限公司

董事暨市務及客戶服務科總經理  
關育材先生

客戶服務部經理  
李漢雲先生

## 議程項目V

### 香港中流作業商會

秘書  
旋偉先生

司庫  
黃國英先生

### 香港定期班輪協會

主席  
盤占元先生

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

### 香港紡織染製衣業界七公會

主席  
吳中豪先生

### 香港各界商會聯席會議

召集人  
陳秩龍先生

秘書  
余繼標先生

## 中港運輸聯席會議

黃基先生

陳富泉先生

蔣志偉先生

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)5  
歐詠琴女士

---

### 經辦人／部門

#### **I 確認通過會議紀要及續議事項**

(立法會CB(1)584/00-01號文件—— 2000年12月8日  
特別會議紀要；  
及  
立法會CB(1)882/00-01號文件—— 2001年2月13日  
特別會議紀要)

2000年12月8日及2001年2月13日特別會議的紀要獲  
確認通過。

#### **II 自上次會議後發出的資料文件**

(立法會CB(1)737/00-01號文件—— 1999年2月至  
2001年1月主要  
石油產品進口及  
零售價格圖表)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

#### **III 2001年4月23日下次會議的討論事項**

(立法會CB(1)881/00-01(01)號文件—— 待議事項；及  
立法會CB(1)881/00-01(02)號文件—— 跟進行動一  
覽表)

3. 委員同意在2001年4月23日舉行的下次會議討論下  
列事項：

- (a) 檢討《消費者委員會條例》；
- (b) 重組旅遊事務署；
- (c) 竹篙灣發展的第二組基礎設施；及
- (d) 英國民航局就香港的航空交通管制系統進行審核。

#### IV 私人樓宇外牆供氣分喉的維修保養

(立法會CB(1)646/00-01(06)號文件——政府當局提供的資料文件)

4. 應主席邀請，經濟局首席助理局長(C)及香港中華煤氣有限公司董事暨市務及客戶服務科總經理(下稱“煤氣公司董事暨市務及客戶服務科總經理”)向委員概述立法會CB(1)646/00-01(06)號文件所載，有關私人樓宇外牆供氣分喉(一般稱為上給供氣分喉)的維修保養責任問題，以及有關煤氣公司為樓宇業主提供選擇，把上給供氣分喉的業權轉予該公司，以換取免費保養及更換喉管服務的背景、原因及安排。

5. 主席察悉，使用煤氣供應的私人樓宇，發展商通常會委聘註冊氣體工程承辦商在樓宇建築期內進行氣體供應系統安裝工程，包括裝設上給供氣分喉。他詢問，法例有否任何保障機制，防止發展商在壓低安裝工程的合約價格之餘，向同一承辦商批出收費高昂的保養合約。

6. 民政事務局首席助理局長表示，若確有主席所述的情況存在，便會反映在大廈的公契內。由於每棟大廈的公契的條款及條件各有不同，因此難以就此一概而論。不過，從法律方面而言，《建築物管理條例》(第344章)並無訂明具體條文，禁止發展商這樣做。

7. 陳鑑林議員特別提到業主在成立業主立案法團及把上給供氣分喉的業權轉予煤氣公司所面對的問題，因為要取得所有業主同意，即使並非不可能，亦很難辦得到。考慮到上給供氣分喉若欠缺妥善保養可能構成的危險，他促請政府提供所需的協助，並加強有關的宣傳工作，因為部分業主甚或不知道煤氣公司可提供這個選擇。

8. 民政事務局首席助理局長表示，民政事務總署一直致力協助個別業主成立業主立案法團，並向他們提供關於有效管理大廈的意見及資料。本港大部分樓宇的確仍未成立業主立案法團，很多工作仍有待進行。然而，上

給供氣分喉的業權誰屬須視乎個別大廈公契的條款及條件而定，可能並不屬於業主立案法團。在這情況下，成立業主立案法團或許沒有太大幫助。事實上，轉移上給供氣分喉將須根據大廈公契的條款及條件，取得個別業主的同意。政府在這方面會擔當提供意見的角色。

9. 陳鑑林議員詢問，煤氣公司是否願意接收那些由其他註冊氣體工程承辦商安裝的上給供氣分喉。煤氣公司董事暨市務及客戶服務科總經理表示，個別業主或業主立案法團若能夠負責上給供氣分喉的保養工作，會是最理想的情況。不過，假如他們在進行有關工程方面遇到任何困難，煤氣公司會向樓宇業主提供選擇，把上給供氣分喉的業權轉予該公司，以換取免費保養及更換喉管服務。煤氣公司會在轉移所有權協議中，清楚訂明雙方的權利及責任，例如個別單位的業主須採取合理步驟，確保上給供氣分喉並無不妥善地使用。該公司迄今已接收約100棟樓宇的上給供氣分喉的保養責任。

10. 余若薇議員對小業主把上給供氣分喉的業權轉予該公司所引起的法律責任表示關注。由於把上給供氣分喉的業權轉讓予煤氣公司在大部分情況下會頗為困難，她詢問，樓宇管業處可否發出許可證，授權煤氣公司進行有關的保養及更換喉管工程，而無需規定業主必須把上給供氣分喉的業權轉予該公司。

11. 煤氣公司董事暨市務及客戶服務科總經理表示，該公司的主要業務是生產、輸送及銷售煤氣，以及與此有關的工作。該公司無意取得個別樓宇單位上給供氣分喉的業權。不過，若個別樓宇管業處或業主立案法團提出要求，該公司會為他們提供選擇，讓他們無須繳付任何費用而可以確保其屋苑的上給供氣分喉妥善運作。他表示，該公司原則上只能夠就本身的資產承擔保養責任。倘若業主或管業處希望由該公司負責有關的保養工作而無須把上給供氣分喉的業權轉予該公司，他們可考慮與該公司簽訂保養合約。

12. 周梁淑怡議員指出，鑑於上給供氣分喉欠缺妥善保養會構成潛在危險，並引致安全問題，她認為有必要以治本之法解決問題。她詢問，政府當局有否研究過是否需要全面修訂現時有關保養氣體供應系統(包括上給供氣分喉)的政策，以確保安全。

13. 機電工程署助理署長／氣體及一般法例回覆時表示，根據《氣體安全(氣體供應公司註冊)規例》的規定，各註冊氣體供應公司在經營其業務時，除須履行其他責任外，亦有責任以安全的方式操作，以免公眾遭受由氣體產生的不必要危險。相應而言，煤氣公司除了必須確保其他方面的安全外，亦須確保氣體供應系統安全，並須對所有可能危及安全的情況採取適當行動。所需採取的行動將視乎涉及風險的性質及嚴重程度而定，由通知業主需進行例行小型保養工程，以至在緊急情況下中止為有問題的系統供氣。

14. 煤氣公司董事暨市務及客戶服務科總經理補充，煤氣公司會定期檢查上給供氣分喉，以確保安全。倘若在進行安全檢查期間發現問題，他們會書面通知樓宇業主或管理公司，並建議進行適當的維修工程。視乎有關問題的嚴重程度，煤氣公司有時有必要先行進行維修工程，以確保安全的氣體供應，然後才向業主收取進行該等工程的費用。倘若發生氣體洩漏的情況，煤氣公司亦提供緊急服務，停止有關上給供氣分喉的煤氣供應，或進行臨時維修工程，以暫時恢復煤氣供應。

15. 經濟局副局長(1)表示，在研究應否要求煤氣公司承擔所有上給供氣分喉的保養責任時，委員或有需要考慮，對於一直保持其上給供氣分喉維持良好狀況的業主來說，這個做法是否公平，以及這個建議可能引致的額外費用對煤氣費的影響。煤氣公司董事暨市務及客戶服務科總經理回應許長青議員的提問時表示，該公司仍未計算出由此所招致的額外費用。

16. 周梁淑怡議員認為，單單讓樓宇業主有權選擇把上給供氣分喉的業權轉予該公司，然後由該公司承擔日後的保養責任，並沒有解決關乎安全的重要問題，這做法並不恰當。經濟局局長表示，樓宇安全及管理並不屬於其職權範圍。據她所知，屋宇署現正進行詳細研究，希望可在樓宇安全及維修方面培養更積極負責的態度。主席表示，有關成立業主立案法團的事宜，以及探討保養樓宇公共設施(例如電纜、水管、污水管及升降機等)責任誰屬的問題，由民政事務委員會跟進會較為適當。

17. 由於煤氣公司願意在上給供氣分喉的業權轉予該公司的情況下，承擔有關的保養責任，主席表示，目前的較關鍵問題，在於大廈公契內就轉移上給供氣分喉的業權所訂的條款及條件。他建議委員在另一場合跟進此事。

**V 中流作業收費及有關的事宜**

(立法會CB(1)881/00-01(03)號文件——政府當局提供的資料文件；

立法會CB(1)881/00-01(04)號文件——香港工業總會提交的意見書；

立法會CB(1)881/00-01(05)號文件——香港各界商會聯席會議的來函；

立法會CB(1)881/00-01(06)號文件——香港紡織染製衣業界七公會提交的意見書；

立法會CB(1)900/00-01(01)號文件——香港中流作業商會提交的意見書；及

立法會CB(1)900/00-01(02)號文件——香港各界商會聯席會議提交的聯合聲明)

是次會議的背景和目的

18. 主席提醒委員，事務委員會曾於2001年3月6日的會議席上，與政府當局、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”)及中港運輸聯席會議的代表討論有關中流貨櫃收費的事宜。委員察悉，香港定期班輪協會(下稱“定期班輪協會”的代表一直有參與有關的磋商過程，但未能出席上次會議。

19. 主席告知委員，在2001年3月6日舉行上次會議後，香港紡織染製衣業界七公會(下稱“紡織染製衣業界七公會”)及香港各界商會聯席會議(下稱“各界商會聯席會議”)的代表要求出席事務委員會會議，就此事提出意見。他因而指示秘書邀請該兩個業界組織的代表出席會議。委員察悉，該兩個業界組織並非付貨人委員會的成員。

20. 主席請委員察悉香港工業總會提交的意見書。香港工業總會是付貨人委員會的成員。

21. 陳鑑林議員認為，事務委員會不宜就此問題進行仲裁及判斷某一商業機構的對錯。主席澄清，事務委員會無意擔當仲裁人。不過，在考慮到公眾廣泛關注中流作業商會與貨車司機之間的爭議，以及港口運作受到干擾可能對香港經濟造成的影響，事務委員會有需要與貨櫃運輸業各主要有關人士探討此事，希望有關各方可解決此事。事務委員會希望可透過是次會議作出調解，以達致上述目的。主席強調，事務委員會無意就此事作出裁決，迫使業界遵從。事實上，有關各方應繼續共同磋商，以期解決此事。
22. 中流作業商會黃國英先生表示，他獲授權代表中流作業商會的所有成員機構發言。他指出，在經濟局協助下，中流作業商會一直與付貨人委員會及定期班輪協會商討設立機制，以徵收中流貨櫃收費。在中流作業商會與有關業界組織(即付貨人委員會及定期班輪協會)進行商討的過程中，一些新的業界組織又希望參與有關過程。在這情況下，有關各方將難以達成共識。因此，他要求主席就如何處理有關情況提供意見。
23. 主席指出，雖然付貨人委員會具有廣泛代表性，而且該會的其中4間成員機構為立法會商界及工業界功能組別的選民，但付貨人委員會並不可能代表所有中流作業的客戶。按同一道理，即使出席會議的付貨人組織接納收取中流貨櫃收費的機制，亦不保證個別業界組織最終會接納中流貨櫃收費。不過，為了讓中流作業商會更清楚瞭解各個與會組織的代表性，主席請付貨人委員會、紡織染製衣業界七公會及各界商會聯席會議簡單介紹其成員機構的組合。
24. 經濟局副局長(3)亦提供背景資料，解釋付貨人委員會及定期班輪協會因何會參與有關磋商過程，以協助解決中流作業商會與貨車司機就收取中流貨櫃收費的機制而產生的爭議。他表示，收取貨櫃碼頭處理費是國際的慣常做法。根據貨櫃碼頭處理費的現行機制，業界各主要有關方面，包括付貨人、班輪公會及貨櫃碼頭營辦商，會就彼此關注的事宜交換意見，並透過磋商解決爭議。自中流作業商會與貨車司機就收取中流貨櫃收費的機制產生爭議後，為了本港航運事業的利益着想，有關的業界組織(即付貨人委員會及定期班輪協會)提出與中流作業商會進行對話，研究可否透過收取貨櫃碼頭處理費的既定機制解決有關中流貨櫃收費的爭議。

## 經辦人／部門

25. 定期班輪協會盤占元先生亦澄清，在該協會的33間成員機構當中，大部分並非中流作業服務的客戶。然而，由於是次工業糾紛已對本港整個航運業造成極大不便，定期班輪協會一直積極參與有關的磋商過程，以期找出一個有關各方均可接納的解決方法。他亦告知委員，使用中流作業服務的船公司並無組成聯盟。

### 徵收中流貨櫃收費的理據

26. 由於過去兩年出現通縮情況，丁午壽議員質疑中流作業商會在現階段徵收中流貨櫃收費的理據何在。

27. 中流作業商會旋偉先生回覆時表示，中流作業的營運成本(例如租金及躉船、駁船和起重機等的有關費用)在過去3年並無縮減，加上提供各項增值服務(該等服務的詳情載於中流作業商會提交的意見書內)，使中流作業營辦商有必要徵收中流貨櫃收費，以彌補部分額外開支。他亦指出，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。舉例而言，付貨人在使用政府公眾貨物裝卸區時須支付泊車費(首小時為66元，倘若停泊較長時間，費用為132元)，又或在駛往九廣鐵路公司在紅磡的貨運站時，必須支付入閘費(每輛車須繳付40元或60元)。考慮到現時的經營環境及用者自付的原則，中流作業商會認為有必要向付貨人徵收中流貨櫃收費。為舒緩此項收費帶來的影響，中流作業商會建議將中流貨櫃收費由50元減至40元。

### 各界商會聯席會議的意見

28. 各界商會聯席會議陳秩龍先生表示反對由付貨人及收貨人支付中流貨櫃收費，因為他們已特別就貨物在船隻與岸上之間的處理，向船公司支付貨櫃碼頭處理費。他強調，倘若中流作業商會認為有必要徵收中流貨櫃收費，他們應向船公司收取該項費用，因為船公司是與他們簽訂合約的一方，而並非向與中流作業營辦商並無合約關係的付貨人及收貨人收取有關費用。他亦質疑中流作業商會為徵收中流貨櫃收費而提出的理據，因為中流作業營辦商並無向付貨人及收貨人提供任何新的服務。

29. 各界商會聯席會議余繼標先生表示，業界現已支付全球最高昂的貨櫃碼頭處理費。舉例而言，本港的貨櫃碼頭處理費較日本的收費高3至4倍。因此，他質疑在這情況下額外徵收中流貨櫃收費的理據，並認為此舉會觸發製造商將其生產線大舉轉移往內地。

### 紡織染製衣業界七公會的意見

30. 紡織染製衣業界七公會吳中豪先生請委員參閱中流作業商會提交的意見書，並表示，當中所謂的“增值服務”，例如將工作時間由晚上8時延長至11時、提供提取貨物預約制度，以及調派交通隊伍管制中流作業地點鄰近的交通，實際上是中流作業營辦商應提供的基本服務。因此，該等服務無論如何不應視為新的服務。鑑於付貨人已特別為此目的向船公司支付貨櫃碼頭處理費，中流作業商會並無理由向付貨人徵收中流貨櫃收費。倘若中流作業商會認為有必要徵收中流貨櫃收費，他們應向船公司收取，因為船公司是與他們簽訂合約的一方，而不應向與他們並無合約關係的付貨人及收貨人收取。

### 付貨人委員會的意見

31. 付貨人委員會林宣武先生表示，付貨人委員會亦認為，由於付貨人及收貨人已支付貨櫃碼頭處理費，作為船隻與岸上之間貨物處理的費用，因此除貨櫃碼頭處理費外，中流作業商會並無合理理由向付貨人及收貨人額外徵收中流貨櫃收費，因為他們並無提供新的服務。此外，有關中流作業營辦商提供的所謂“增值服務”，亦無方法核實當中的收費組成部分。然而，由於公眾利益攸關，付貨人委員會答應參與有關的磋商過程，以期制訂透過船公司收取中流貨櫃收費的機制。他亦促請中流作業商會詳細說明徵收中流貨櫃收費的理據，並尊重業界收取貨櫃碼頭處理費的既定機制。

### 中港運輸聯席會議的意見

32. 中港運輸聯席會議蔣志偉先生對有關各方並未就收取中流貨櫃收費的機制達成協議深表關注。他促請所涉各方解決有關的爭議。倘若貨車司機最終需要支付中流貨櫃收費，他們便別無選擇，唯有採取相應的工業行動。

### 收取中流貨櫃收費的機制

33. 委員雖然明白中流作業商會可能面對艱難的經營環境，但他們質疑該會要求付貨人承擔中流貨櫃收費的理據。他們指出，由於付貨人與中流作業營辦商並無直接的合約關係，他們詢問中流作業商會有否考慮過要求與他們簽訂合約的一方(即船公司)承擔中流貨櫃收費。

34. 中流作業商會黃國英先生及旋偉先生回應時提供以下資料：

- (a) 貨櫃碼頭處理費是付貨人與船公司經過多輪討論後達成的相互協議，中流作業營辦商從沒有參與有關的討論。此外，中流作業營辦商所提供的增值服務，並不屬於中流作業營辦商與船公司就由船至岸或由岸至船運送貨物而簽訂的服務協議範圍；
- (b) 雖然中流作業商會曾接觸使用中流作業服務的個別船公司，但中流作業商會一直的意向是向付貨人而非貨車司機徵收中流貨櫃收費，因為一如上文第27段所述，要求付貨人支付各種形式的附加費是貨櫃運輸業的慣常做法；
- (c) 由於除中流作業營辦商所提供的服務外，船公司亦可自由選擇其他服務提供者處理貨物，因此中流作業營辦商若偏離業界的慣常做法，向船公司收取擬議的中流貨櫃收費，而並非向付貨人徵收有關費用，難免會令他們處於不利及不公平的處境。船公司如須支付中流貨櫃收費，便會轉用其他不向他們收取此項費用的服務提供者，例如九廣鐵路公司及政府公眾貨物裝卸區。

35. 經濟局局長澄清，有關向付貨人徵收中流貨櫃收費的決定，純屬中流作業商會的商業決定，政府對此事並無任何立場。

36. 就委員問及政府及九廣鐵路公司分別在公眾貨物裝卸區及貨運站徵收的停泊費／入閘費，現時由哪一方負責支付，各界商會聯席會議陳秩龍先生回應時表示，就與處理貨物有關的所有費用，付貨人只支付貨櫃碼頭處理費一項費用，而個別船公司可能會選擇使用中流作業服務，以減低成本。付貨人委員會林宣武先生表示，雖然上述的停泊費及入閘費由付貨人支付，但中流作業地點與公眾貨物裝卸區／貨運站的貨運業務基本上並不相同，因此公眾貨物裝卸區／貨運站的運作並不影響中流作業地點的競爭力。紡織染製衣業界七公會吳中豪先生亦表示，中流作業商會引用政府及九廣鐵路公司在公眾貨物裝卸區及貨運站徵收費用的例子，作為他們建議徵收中流貨櫃收費的理據，這做法並不恰當，因為政府收費與私人營辦商徵收的服務費本質上有所不同。

37. 中流作業商會旋偉先生表示，在釐訂收取中流貨櫃收費的機制前，中流作業商會的個別成員其實已關注到是否有需要先行諮詢所有準客戶。他們認為，由於中流作業地點開放營業，個別客戶可自行決定是否使用中流作業服務。倘若他們選擇使用中流作業服務，便應支付營辦商徵收的費用。

38. 各界商會聯席會議陳秩龍先生表示，選用哪間貨櫃碼頭營辦商是由船公司決定。付貨人在有關過程中並無決定權，他們只按照船公司的指示在選定地點付運或提取貨物。紡織染製衣業界七公會吳中豪先生補充，對於有意見指倘若付貨人不願意支付中流貨櫃收費，可轉用其他貨櫃碼頭營辦商，這說法並不公平，因為只要船隻並非在碼頭停泊，便必須使用中流作業服務。

39. 定期班輪協會盤占元先生亦澄清，中流作業與貨櫃碼頭屬於兩種不同的運作，因此向船公司收取的處理費亦有所不同。

#### 中流作業地點的批地條款

40. 委員察悉，在中流作業地點方面，除了昂船州兩幅永久中流作業用地之外，其餘大部分均是私人碼頭或是以短期租約租出的用地。有關契約並無載列任何條款，容許政府就營辦商釐定中流作業服務的收費作出規管。

41. 中流作業商會旋偉先生回應丁午壽議員的提問時表示，昂船州兩幅永久中流作業用地每年的貨櫃處理量約為60萬個標準貨櫃單位，其餘的中流作業地點則為240萬個標準貨櫃單位。

42. 主席詢問，在有關的短期租約協議續期時，當局會否考慮加入適當的條款，規管營辦商釐定中流作業服務的收費。經濟局副局長(3)表示，該項建議偏離了既定的政策，政府當局認為並無理由作出這項改動。

43. 單仲偕議員表示，由於事件已引起公眾廣泛關注，並引致交通嚴重阻塞，以及對本港經濟造成損害，政府當局應考慮在批地時施加適當的條件，防止類似事件再次發生。他對政府當局並無考慮是次事件所造成的影响，仍然按照既有的政策行事感到不滿。他不同意政府當局的立場，並建議當局在短期租約協議續期時，應加入一項新條款，賦權政府規管營辦商釐定中流作業服務的收費，或在中流作業的運作引致社會上的不安時，收回該等中流作業地點。

政府當局

44. 單議員亦表示，事務委員會在2001年2月的會議席上首次討論此事時，他曾要求政府當局提供資料，說明中流作業地點的批地條款。他對於當局在有關文件並無提供太多資料感到失望。他要求政府當局提供進一步資料，說明以短期租約租出的中流作業地點的數目、該等中流作業地點的面積及約滿日期，以及所涉契約持有人的數目。

45. 陳鑑林議員表示，他不能接受有關由政府制訂措施規管業界釐訂收費的建議。他認為，此舉會影響香港的經濟，並會有損香港作為自由貿易經濟體系的聲譽。他亦指出，由於該事件純屬商業糾紛，即使在中流作業地點進行的運作最終引致工業行動，政府亦不應獲賦權收回根據短期租約租出的中流作業地點。

46. 經濟局局長察悉單議員的要求，並答稱會就委員提出的要求與地政總署聯絡。然而，由於契約的數目眾多，可能需要一些時間蒐集資料。

#### 中流作業營辦商聯手徵收服務費

47. 李華明議員提到中流作業營辦商聯手徵收服務費，並詢問這做法是否構成反競爭行為。中流作業商會旋偉先生表示，視乎收費的實際成本項目，個別中流作業營辦商收取的中流貨櫃收費介乎每個貨櫃63元至102元不等。40元中流貨櫃收費只是一項建議，供其會員在釐定本身的情況，自行作出所需的商業決定。

48. 李華明議員指出，由於中流貨櫃收費的代用券面值為40元，他質疑旋先生的說法，指40元中流貨櫃收費只是一項建議，供其會員在釐定本身的情況，自行作出所需的商業決定。

49. 中流作業商會旋偉先生回應時表示，中流作業商會發現現代用券制度並不可行。現時，中流作業商會正制訂一個新機制，以電子方式收取中流貨櫃收費，但付貨人委員會與中流作業商會就新機制的運作仍有爭議。

50. 付貨人委員會林宣武先生表示，付貨人委員會從沒有同意實施中流貨櫃收費代用券制度，這只是中流作業商會單方面的決定。

#### 市場上的競爭

51. 梁富華議員詢問，貨櫃運輸業是否由某些營辦商壟斷。經濟局局長回覆時表示，現時市場上的競爭激烈，業內不同營辦商曾就他們所面對的艱難經營環境提出多項關注。

52. 陳鑑林議員認為，由於貨櫃碼頭及中流作業地點的收費各有不同，因此各間船公司對營辦商的選擇，純屬商業決定。事實上，有關徵收中流貨櫃收費及收費機制的事宜，應由業界各有關人士解決。他強調，任何一方均不應假定其行動計劃獲社會及立法會的支持，於是在磋商過程中採取不合作的態度。他促請有關各方為了社會的利益着想，採取誠懇及務實的態度與對方磋商，以期把問題解決。

53. 經濟局副局長(3)表示，自2001年3月6日上次會議後，有關的業界組織，即付貨人委員會、定期班輪協會及中流作業商會曾舉行會議，討論有關設立機制以收取中流貨櫃收費的事宜。有關的討論仍在進行中。

54. 陳婉嫻議員認為，付貨人與中流作業商會其實是業務夥伴，即付貨人需要中流作業營辦商運送貨物，而中流作業營辦商的主要收入來自為付貨人處理貨物的貨櫃碼頭處理費。她促請雙方與對方磋商，以期把問題解決。她亦要求中流作業商會暫緩收取中流貨櫃收費，直至訂立一個有關各方均同意的收費機制。

55. 中流作業商會旋偉先生表示，中流作業商會一直與付貨人委員會保持聯繫，以期定出(a) 中流貨櫃收費的確實金額；(b) 收取中流貨櫃收費的機制；及(c) 收取中流貨櫃收費的時間。付貨人委員會與中流作業商會對收取中流貨櫃收費的機制有不同的意見。付貨人委員會堅持應向船公司收取中流貨櫃收費，但中流作業商會認為這做法並不可行，因為會影響中流作業營辦商的競爭力。在缺乏共同基礎的情況下，有關磋商難以有進展。

56. 陳婉嫻議員指出，政府應採取積極步驟，以解決此事，因為本港共有數千名工人受僱於該行業，而倘若中流作業的行業最終停止運作，亦會對社會造成不利影響。她亦表示，雖然她並非建議政府當局介入商業運作，但此事不應完全交由業界處理。政府當局應研究中流作業是否有經營的空間，並採取積極步驟協助業界解決此事。主席表示，由於短期租約協議並無賦權政府規管營辦商釐定中流作業的收費，因此政府當局必須在現有的限制之下行事。就此，主席認為政府當局已積極調解有關各方的爭議。

57. 經濟局副局長(3)就陳婉嫻議員提出的意見作出回應時表示，指稱政府當局並無採取積極步驟解決此事的說法並不公平。過去數個月，政府當局一直竭盡所能，調解有關各方的爭議，以期解決此事。然而，由於此事基本上是商業糾紛，政府在任何時間均須保持中立，並只能夠擔當協調者的角色，促進各方面的溝通。他強調，政府當局同樣關注該事件對港口運作造成的影響，現時正盡一切努力鼓勵各方繼續透過對話解決分歧。不過，有關各方要訂定一個彼此接納的解決方法，並不容易。

58. 經濟局局長亦表示，過去數個月，她的同事一直主動與有關各方保持聯繫。她向委員保證，政府十分重視此事。在該事件發生期間，經濟局副局長(3)一直日以繼夜地不停工作。她歡迎委員就如何可迅速解決此事提出具體建議。

59. 許長青議員詢問，政府會否制訂仲裁機制，以解決此事。經濟局副局長(3)表示，有關各方曾考慮該項建議，但他們的結論是並無此需要。

60. 劉健儀議員特別提到中流作業對本港港口競爭力的貢獻及重要性，因為中流作業以較低的費用提供另一種港口運作模式。她促請有關各方以務實的態度解決有關40元中流貨櫃收費的爭議。對於有關方面似乎已終止有關以電子方式收取中流貨櫃收費的討論，她表示失望。

61. 應劉健儀議員的提問，中港運輸聯席會議黃先生解釋有關貨櫃車運輸業的運作。他表示，貨車司機通常按每件工作獲得酬勞。他們會支付沿途所有相關的費用，並在完成工作後要求付貨人償還同等的款額。然而，在這次事件中，由於付貨人已表明不會承擔中流作業營辦商徵收的中流貨櫃收費，貨車司機擔心最終須由他們承擔有關費用。經濟局局長表示，有關各方已作出承諾，答應無論如何也不會要求貨車司機承擔中流貨櫃收費。

62. 中港運輸聯席會議陳富泉先生表示，約40名司機／貨車公司接獲中流作業營辦商的禁制令。倘若稍後提出檢控，將會引發新的危機。他希望政府可採取適當行動解決此事。

63. 主席多謝有關各方出席會議，並希望他們可採取誠懇的態度與對方進行討論，以期解決此事。

**VI 貨櫃碼頭處理費及有關的事宜**

(立法會CB(1)881/00-01(03)號文件——政府當局提供的資料文件；及

立法會CB(1)799/00-01號文件——付貨人委員會主席有關“香港港口的競爭情況”的來函)

64. 鑑於時間所限，主席建議將“貨櫃碼頭處理費及有關的事宜”押後至日後舉行的特別會議討論。委員表示同意。

(會後補註：有關的特別會議定於2001年4月9日(星期一)下午2時30分在立法會會議廳舉行。)

**VII 其他事項**

65. 議事完畢，會議於下午12時30分結束。

立法會秘書處  
2001年5月14日