

2025 年 8 月 7 日

就第二次檢討「2017 年競爭事務（船舶共用協議集體豁免）命令（已更改版本）」進行 初步諮詢的通知

背景

2017 年 8 月 8 日，競爭事務委員會（**競委會**）發出「2017 年競爭事務（船舶共用協議集體豁免）命令」（**該命令**）。

該命令宣布航運公司之間的船舶共用協議¹（**船舶共用協議**）的若干活動，為《競爭條例》（第 619 章）（《條例》）第 15 條所指的豁免協議²，即《條例》第 6 條的第一行為守則並不適用於該等活動。

該命令的期限原定於 2022 年 8 月 8 日屆滿。2022 年 7 月 7 日，經詳盡的檢討後，競委會發出「2022 年競爭事務（船舶共用協議集體豁免）（更改）命令」（**2022 年更改命令**）。

³ 2022 年更改命令將該命令的期限延長四年。

¹ 根據該命令，「船舶共用協議」是指不同班輪營運人之間的一份協議或一系列互相關連的協議，而訂約方在有關協議當中討論及協定有關班輪航運服務的營運安排，包括協調或共同經營船舶服務，以及互換或租用船舶的艙位。

² 該命令所指的相關活動如下：

- (a) 共同經營班輪航運服務，包括下列任何一種活動：(i) 協調及 / 或共同訂定航班時間表及決定停靠港口；(ii) 互換、出售或互相租用船舶艙位或箱位；(iii) 共用船舶及 / 或港口設備；(iv) 使用一個或多個聯合辦事處；(v) 提供貨櫃、底盤車及其他設備及 / 或該等設備的租賃或採購合約；
- (b) 因應供求變動而作出的載貨容量調整，有關調整是就共同經營服務所需而作出；
- (c) 貨櫃碼頭和相關服務的共同作業或使用；及
- (d) 為使上文 (a)、(b) 或 (c) 所述的活動得以實行而必須執行的其他附屬活動。

³ 決定續期的理據載於 2022 年 7 月 7 日發布的「將 2017 年競爭事務（船舶共用協議集體豁免）命令更改（續期）的決定：更改通知」（**2022 年更改通知**），可[按此](#)查閱。

該命令包括隨附的命令條文指南、2022 年更改命令及其他參考資料，已上載至競委會網站的「集體豁免命令登記冊」([按此](#))。

檢討該命令

該命令 (按 2022 年更改命令更改後) 的期限將於 2026 年 8 月 8 日屆滿。該命令指明競委會最遲須於 2025 年 8 月 8 日對該命令展開檢討 (該檢討) 。

競委會將參考該檢討，決定將該命令續期、在修訂該命令後續期或讓該命令的期限屆滿。競委會將考慮多個因素作出決定，包括當時發出該命令的理據 (即該命令中的船舶共用協議產生經濟效率，符合《條例》附表 1 第 1 條的經濟效率豁除) 現在是否仍然成立。競委會在檢討時，會重點考慮任何自 2022 年更改命令發出以來的發展。

該檢討的初步諮詢階段

公眾諮詢是該檢討的重要組成部分。競委會藉本通知，在初步諮詢階段邀請有意發表意見的人士提供資料、表達意見及提供證據，協助競委會就該命令的未來方向作出建議。

有意發表意見的人士請回應以下各項，並儘量提供相關證據。

有關人士請將書面回應電郵至 applications@compcomm.hk，並於電郵的主題欄目註明競委會個案編號 BE/0004。是次諮詢將於 **2025年11月7日下午6時** 結束。

市場發展

- (1) 自2022年更改命令發出以來，班輪行業有哪些主要發展？舉例而言，關於一般市場情況、價格、服務水平、競爭情況及航運公司之間的合作程度。
- (2) 新型冠狀病毒疫情後的復甦、港口擁擠、通脹、關稅增加等全球發展對班輪行業有甚麼影響？這些影響 (如有) 預料將持續到什麼程度？

- (3) 在上文(1)及(2)所述的情況外，自2022年更改命令發出以來，香港或香港以外任何地方有沒有任何影響船舶共用協議的重要發展？
- (4) 以2022年更改命令發出後的發展來看，該命令對中小型航運公司與大型航運公司有效競爭的能力有何影響（如有）？例如中小型航運公司在進入市場、獲得的經營或成本效益或與大型航運公司競爭所面對的挑戰等方面，有沒有任何變化？

市場佔有率上限

- (5) 自2022年更改命令發出以來，市場上有沒有任何轉變影響到市場佔有率上限的合適性？
- (6) 在區內航線（例如亞洲區內的航線）方面，有沒有任何轉變顯示不應參考整條航線，而應參考特定點對點航線，來評估市場佔有率上限？⁴

競爭問題及經濟效率

- (7) 自2022年更改命令發出以來，在船舶共用協議可能引起的競爭問題上，有沒有任何轉變？就此，競委會過往認為船舶共用協議可能會引致：
- (a) 服務種類減少；
- (b) 載貨容量限制（在訂立船舶共用協議的各方擁有市場權勢的情況下）；及
- (c) 分享影響競爭的敏感資料。⁵

⁴ 詳見該命令隨附的指南（[按此](#)）第 20 及 21 段。另見 2022 年更改通知第 82 至 88 段。

⁵ 這些競爭問題的其他詳情，可[按此](#)查閱競委會連同該命令一同發布的理由陳述書（[理由陳述書](#)）4.7 至 4.13 段。另見 2022 年更改通知第 62 至 66 段。

- (8) 自2022年更改命令發出以來，就船舶共用協議可能為香港帶來的經濟效率及對消費者的好處而言，有沒有任何轉變？就此，競委會過往認為船舶共用協議可引致：
- (a) 相比獨自營運的航運公司，服務覆蓋範圍更廣，班次更多；
 - (b) 航運公司使用大型船舶，產生成本效益；及
 - (c) 航運公司在某些航線進入市場及擴張業務的成本降低。⁶

其他司法管轄區的監管發展

- (9) 於2023年至2024年期間，歐盟委員會⁷與英國競爭及市場管理局（英國競爭管理局）⁸容許各自的班輪聯盟集體豁免規例（班輪聯盟集體豁免規例）的期限屆滿，當中涵蓋船舶共用協議：
- (a) 班輪聯盟集體豁免規例期限屆滿對該命令的效用有沒有任何影響？例如，對於過往同時依賴班輪聯盟集體豁免規例和該命令（即亞歐航線）的公司，由於班輪聯盟集體豁免規例期限屆滿，無論該命令是否繼續適用，這些公司不能再這樣做並須作自行評估；及

⁶ 這些經濟效率的其他詳情，可參閱理由陳述書 4.22 至 4.55 段。另見 2022 年更改通知第 67 至 73 段。

⁷ 有關歐盟委員會決定不延長其班輪聯盟集體豁免規例的期限的其他詳情，可[按此](#)參閱其於 2023 年 10 月 20 日發布的新聞稿 — 「歐委會決定不延長班輪聯盟反壟斷集體豁免的期限」(Commission decides not to extend antitrust block exemption for liner shipping consortia) (英文版)，當中包括以下內容：

鑑於班輪聯盟集體豁免規例所涵蓋的聯盟數量和規模較小，航運公司基於班輪聯盟集體豁免規例可節省的合規成本有限，該規例對航運公司的合作決定亦屬次要考慮。此外，在評估期間，班輪聯盟集體豁免規例已不能再令小型航運公司之間互相合作，或提供替代服務以與大型航運公司競爭。

⁸ 有關英國競爭管理局決定不建議取代其班輪聯盟集體豁免規例的其他詳情，可[按此](#)參閱該局 2024 年 2 月 9 日的最終報告（英文版）。

(b) 導致歐盟委員會或英國競爭管理局決定班輪聯盟集體豁免規例不再續期的因素中，是否有任何因素與競委會考慮該命令續期的問題有關？

(10) 其他司法管轄區有沒有任何監管發展與競委會的檢討有關，例如增設集體豁免、集體豁免續期或屆滿失效？

該命令的效用

(11) 該命令是否仍然可取並繼續發揮效用？回應時，請說明：

(a) 就班輪行業的競爭，是否希望維持一個穩定及可預知的規管環境；及

(b) 讓該命令的期限屆滿後相當可能產生的影響。

(12) 自2022年更改命令發出後，船舶共用協議的形式或條款有沒有任何重大轉變？⁹

其他事宜

(13) 如果你有任何資料、意見或證據，並認為可能有助競委會就該命令的未來方向作出建議，敬請提供。

該檢討的隨後階段

競委會在考慮是次初步諮詢收集到的資料、意見及證據後，將會公布競委會的建議，亦即將該命令續期、在修訂該命令後續期或讓該命令的期限於 2026 年 8 月 8 日屆滿。

競委會其後會就該建議徵求申述，並於 2026 年 8 月 8 日前就該命令的未來方向作出最終決定。

⁹ 有關船舶共用協議在該命令發出當時的形式及條款，請參閱理由陳述書 2.27 至 2.30 段。另見 2022 年更改通知第 25 至 27 段。