

（本文件的英文版為競委會發出的「將 2017 年競爭事務（船舶共用協議集體豁免）命令（已更改版本）更改（續期）的決定 更改通知」原文。此中文譯本僅供參考，如中、英文兩個版本有任何抵觸或不相符之處，須以英文版本為準。）

個案編號 BE/0004

將 2017 年競爭事務（船舶共用協議集體豁免）命令（已更改版本）更改（續期）的決定

更改通知

2026 年 7 月 31 日

目錄

I. 引言及行政摘要.....	4
II. 該命令的概要.....	5
III. 第二次檢討及第 20 條諮詢的詳情.....	6
第二次檢討	6
第 20 條諮詢	7
IV. 有關發出 2022 年更改命令後的發展所發現的事實.....	7
(a) 船舶共用協議.....	8
船舶共用協議的形式及條款	8
船舶共用協議在香港的使用情況.....	8
(b) 其他司法管轄區的班輪協議競爭法豁免.....	9
(c) 班輪市場在 2022 年更改命令發出後的發展.....	9
英國及歐盟沒有將班輪聯盟集體豁免規例續期.....	9
香港港口班輪航運的性質正在轉變.....	10
全球主要航運聯盟的重組	11
地緣政治不穩定因素	11
V. 將該命令更改（續期）的理據.....	11
(a) 與船舶共用協議有關的競爭問題.....	12
(b) 船舶共用協議的經濟效率.....	15
經濟效率條件	15
公平分享條件	16
不可或缺條件	16
不消除競爭條件	16
有關經濟效率豁免的結論	16
(c) 市場佔有率上限.....	17
市場佔有率上限整體的適當性.....	17
(d) 該命令是否仍然可取及繼續發揮效用.....	17
VI. 對申述的考慮.....	19
亞洲船東協會	19
香港運輸物流學會	19
香港總商會	20

班輪協會	20
香港付貨人委員會	20
香港船東會	21
香港領港會	21
國際航運公會	21
世界航運理事會	22
VII. 有關該命令更改（續期）的詳情	22

I. 引言及行政摘要

1. 2017 年 8 月 8 日，競爭事務委員會（「**競委會**」）根據《競爭條例》（第 619 章）（「**《條例》**」）第 15 條，發出了 2017 年競爭事務（船舶共用協議集體豁免）命令（「**該命令**」）。
2. 該命令宣布航運公司之間的船舶共用協議（「**船舶共用協議**」）下的若干活動為豁免協議，即該等活動符合《條例》附表 1 第 1 條為提升整體經濟效率的協議而設的第一行為守則豁免（「**經濟效率豁免**」）的條件。
3. 該命令、解釋該命令條文的指南，以及詳述發出該命令的理據之理由陳述書，可於競委會網站的「集體豁免命令登記冊」查看。
4. 2021 年 8 月 5 日，競委會曾展開諮詢以檢討該命令（「**第一次檢討**」）。
5. 2022 年 5 月 5 日，競委會展開建議將該命令續期的諮詢。
6. 2022 年 7 月 7 日，競委會發布決定，按相同的實質條文將該命令續期（「**2022 年更改命令**」）。鑒於新型冠狀病毒疫情及該期間班輪航運業出現的異常市場波動，競委會決定只將該命令續期 4 年，讓該命令可於較短時間內作進一步檢討。
7. 2025 年 8 月 7 日，競委會就該命令展開第二次檢討（「**第二次檢討**」）。
8. 2026 年 6 月 11 日，競委會根據《條例》第 20(2)條，就該命令續期的建議發出通知（「**第 20 條通知**」），並就該建議展開公眾諮詢（「**第 20 條諮詢**」）。
9. 競委會已仔細審視在第 20 條諮詢所收到的申述，認為有關內容大致支持第二次檢討的結果及結論，且並無提出之前未曾考慮的新論點或疑慮。因此，競委會決定按第 20 條通知所述的建議，按相同的實質條文將該命令續期 5 年。
10. 為是次續期，競委會根據《條例》第 20 條的更改程序，更改該命令的屆滿日期及檢討期。
11. 有關更改根據 2026 年競爭事務（船舶共用協議集體豁免）（更改）命令作出。這命令已於競委會的「集體豁免命令登記冊」公布，該紀錄冊上載於競委會網站，亦在競委會辦事處備存並於通常辦公時間內可供查閱。

12. 競委會根據其《申請指引》發布這份更改通知，解釋更改的原因。¹本更改通知餘下部分載述：

- (a) 該命令的概要（第 II 部）；
- (b) 競委會進行第二次檢討及第 20 條諮詢的詳情（第 III 部）；
- (c) 2022 年更改命令發出後競委會就有關發展所得的資料（第 IV 部）；
- (d) 競委會建議將該命令更改（續期）的理據（第 V 部）；
- (e) 競委會對申述的考慮（第 VI 部）；及
- (f) 有關該命令更改（續期）的詳情（第 VII 部）。

II. 該命令的概要

13. 該命令關乎船舶共用協議，按該命令第(5)段的定義指「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」。

14. 根據該命令第(6)段，以下船舶共用協議的活動自該命令於 2017 年 8 月發出後獲豁免於第一行為守則的適用範圍：

- (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（即運力）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

¹ 《根據〈競爭條例〉第 9 條及第 24 條（豁免及豁免）申請決定以及第 15 條申請集體豁免命令的指引》第 14.8 段。

- (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。
15. 船舶共用協議必須符合該命令第(7)及第(8)段的特定條件，才能獲得該豁免，包括：
- (a) 該協議的訂約方在市場合共擁有的市場佔有率不超過 40%（或連續兩年不超過 45%）（「市場佔有率上限」）；及
 - (b) 該協議並無准許或要求合謀定價、限制運力或編配市場或顧客的行為。
16. 該命令隨附的指南進一步詳述競委會對該命令中所載條文的詮釋，包括就市場佔有率上限提供有關界定市場及市場佔有率計算方法的指引。

III. 第二次檢討及第 20 條諮詢的詳情

第二次檢討

17. 在第二次檢討期間，競委會進行了初步諮詢，就發出 2022 年更改命令後的市場及其他發展等一系列事宜，向有關人士索取資料、意見及證據，以協助競委會就該命令的未來方向作出建議。²
18. 初步諮詢的回應者包括本地及全球性的班輪業協會，亦有代表發貨人、港口營運商及船東的行業協會，還有商會、立法會議員及公營機構。
19. 在競委會收到的 13 份意見中：
- (a) 有 11 名回應者明確支持該命令續期；
 - (b) 有 1 名回應者提出對班輪航運市場的競爭情況有些疑慮，但不反對該命令續期；及
 - (c) 有 1 名回應者反對該命令續期。

² 請參閱 2025 年 8 月 7 日競委會就檢討「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。

20. 除了這次初步諮詢，其他給予競委會的意見亦相當有幫助，包括與主要業界代表進行的會議，以及香港定期班輪協會（「**班輪協會**」）（即此集體豁免命令的最初申請人）應競委會要求提交的答覆等。

第20 條諮詢

21. 根據第二次檢討，競委會早前得出的暫定結論，是當時發出該命令的理據仍然成立（即該命令中的船舶共用協議繼續符合經濟效率豁免的全部四個條件），以及該命令仍然可取並繼續發揮效用。第 20 條通知進一步概述了這檢討結果。
22. 競委會就第 20 條通知收到九份申述。³
23. 七份申述支持該命令續期。
24. 餘下兩份分別來自香港運輸物流學會及香港付貨人委員會的申述提出了一些關注。下文第 VI 部將具體回應這些關注，但這些關注並沒有改變競委會在第 20 條通知中所表達的立場。
25. 本更改通知的餘下部分載列第二次檢討及第 20 條諮詢的結果。

IV. 有關發出 2022 年更改命令後的發展所發現的事實

26. 本節載述，競委會就以下幾方面在發出 2022 年更改命令後的發展的事實的發現：
- (a) 船舶共用協議；
 - (b) 其他司法管轄區為班輪協議提供的競爭法豁免；及
 - (c) 班輪市場的發展。

³ 競委會收到來自下列組織的申述：(1) 亞洲船東協會；(2) 香港運輸物流學會；(3) 香港總商會；(4) 香港定期班輪協會；(5) 香港付貨人委員會；(6) 香港船東會；(7) 香港領港會；(8) 國際航運公會；及(9) 世界航運理事會。

(a) 船舶共用協議

船舶共用協議的形式及條款

27. 根據第二次檢討及第 20 條諮詢所得的資料及意見，競委會發現，船舶共用協議現時的形式及條款與發出該命令時基本上保持不變。
28. 具體而言，船舶共用協議繼續包含與提供班輪服務有關的經營安排的協議，包括船舶共用協議成員之間購買或互換艙位的簡單協議，以至範圍較廣的協調各方船期和停靠港，及／或透過共用船舶聯合提供服務的協議。此外，業內繼續使用「聯盟」形式的船舶共用協議，涵蓋多條航線而非單一航線，班輪營運人可同時管理全球多個聯合航運服務。⁴
29. 一如以往，船舶共用協議亦不允許協議成員聯合銷售航運服務或共同定價。⁵ 競委會所得的資料及意見顯示，包括從班輪服務用家獲得的資料顯示，船舶共用協議成員仍要就價格及其他競爭元素（例如顧客服務）與其他協議成員和非協議成員競爭。

船舶共用協議在香港的使用情況

30. 發出 2022 年更改命令後，停靠香港以提供服務的航運公司使用船舶共用協議的情況依然普遍。
31. 正如下表所示，停靠香港的班輪服務大部分均在船舶共用協議下營運。

表 1: 停靠香港並根據船舶共用協議營運的班輪服務所佔比例（2025 年）

航線	服務數目	在船舶共用協議下營運的服務數目	按服務數目計算的船舶共用協議服務百分比
歐洲	4	4	100%
中東／非洲	4	3	75%
跨太平洋	26	18	69%

⁴ 見理由陳述書第 2.27 至 2.30 段。

⁵ 見理由陳述書第 4.11 段。

澳洲／新西蘭	12	5	42%
亞洲區內	104	41	39%
總計	150	71	47%

資料來源：班輪協會

(b) 其他司法管轄區的班輪協議競爭法豁免

32. 發出 2022 年更改命令後，以下司法管轄區不是維持為船舶共用協議提供的豁免，就是為該等協議發出豁免，或於檢討後將豁免續期（但須受若干條件所限）：

(a) **馬來西亞**：於 2025 年，馬來西亞競爭委員會就船舶共用協議的新集體豁免命令進行公眾諮詢，而先前的集體豁免命令於 2025 年 7 月 6 日屆滿。馬來西亞競爭委員會批准為期 5 年的新集體豁免命令，但須受若干條件所限。目前正待總檢察署將新的集體豁免命令刊憲。

(b) **新加坡**：2024 年，新加坡競爭與消費者委員會就船舶共用協議的集體豁免命令續期進行諮詢。經諮詢後，集體豁免命令獲續期，有效期為 2025 年 1 月 1 日至 2029 年 12 月 31 日。

33. 正如下一節所闡釋，有一值得關注的發展是英國及歐盟在進行檢討後，決定讓各自的班輪聯盟集體豁免規例（「**班輪聯盟集體豁免規例**」）於 2024 年屆滿。

(c) 班輪市場在 2022 年更改命令發出後的發展

英國及歐盟沒有將班輪聯盟集體豁免規例續期

34. 2023 年 10 月 10 日，歐盟委員會（「**歐盟委員會**」）宣布讓其班輪聯盟集體豁免規例（「**歐盟班輪聯盟集體豁免規例**」）於 2024 年 4 月 25 日屆滿的決定。⁶ 歐盟委員會指出歐盟班輪聯盟集體豁免規例不再續期的理據，其中包括：(i) 歐

⁶ 歐盟委員會於 2023 年 10 月 10 日發布的文件〈2009 年 9 月 28 日就羅馬條約第 81(3) 條對航運公司之間所訂立特定類別的協議、決定及經協調做法（班輪聯盟）的適用情況所頒布的《歐盟委員會規例（歐盟委員會）906/2009》期限屆滿〉（Expiry of Commission Regulation (EC) No 906/2009 of 28 September 2009 on the application of Article 81(3) of the Treaty to certain categories of agreements, decisions and concerted practices between liner shipping companies (consortia)):https://competition-policy.ec.europa.eu/document/download/144e8943-10f3-4fdd-abb6-4437d787e045_en?filename=2023_EC_communication_CBER_expiry_en.pdf

盟班輪聯盟集體豁免規例所涵蓋的協議數量較少，因此基於歐盟班輪聯盟集體豁免規例可節省的合規成本有限；(ii) 不清楚航運公司對歐盟班輪聯盟集體豁免規例實質條文的理解程度；及(iii) 航運公司決定互相簽訂協議，主要受商業考慮及營運成本影響，而非基於對反壟斷合規成本的顧慮。

35. 一如歐盟委員會，英國競爭及市場管理局（「英國競爭管理局」）於 2024 年 2 月 9 日決定不建議為其班輪聯盟集體豁免規例（「英國班輪聯盟集體豁免規例」）續期。⁷ 在作出決定時，英國競爭管理局總結指：(i) 該局未能繼續確信，英國班輪聯盟集體豁免規例涵蓋的班輪協議所能產生的經濟效率，足以抵銷對競爭的潛在影響；以及 (ii) 與航運公司自行評估其協議是否符合競爭法相比，英國班輪聯盟集體豁免規例續期可帶來的效益不足。

香港港口班輪航運的性質正在轉變

36. 香港港口貨櫃吞吐量的相對值和絕對值均呈長期下降趨勢。截至 2024 年，香港已跌出全球十大港口之列，總貨櫃吞吐量排名全球第 12 位。⁸ 然而，近期香港港口的平均每星期航班數目及目的地數目均有所上升（見表 2）。有市場參與者認為這是由於香港港口已逐漸轉變為地區航運公司及亞洲區內航線的樞紐，通常使用運力較低的船舶。因此，小型船舶更頻繁地停靠香港港口，但貨量較少。另一反映香港港口日益集中於亞洲區內航線的跡象是，自 2022 年以來停靠香港的服務增加了 17 個，其中約三分之二屬亞洲區內航線。

表 2 – 香港國際貨櫃班輪平均每星期班數和目的地數目

年度	平均每星期班數	目的地數目
2019	300	420
2020	280	610
2021	270	590
2022	240	460
2023	320	490

資料來源：香港政府⁹

⁷ 英國競爭管理局於 2024 年 2 月 9 日發布的《英國競爭法：班輪聯盟集體豁免：最終報告》(UK Competition Law: Liner Shipping Consortia Block Exemption: Final report): https://assets.publishing.service.gov.uk/media/65c4fb1214b83c000ea71587/Final_decision_CBER_pdfa.pdf

⁸ 見世界航運理事會「五十大貨櫃港」：<https://www.worldshipping.org/top-50-container-ports>

⁹ 網址：<https://www.info.gov.hk/gia/general/202406/12/P2024061200319.htm>

37. 此外，香港貨櫃吞吐量中的轉運比例有所下降。2017 年至 2020 年期間，香港港口吞吐量約 70% 為轉運。相較之下，2022 年至 2024 年期間，轉運貨物佔總吞吐量的比例已低於 60%。這再次表明香港港口的轉運吞吐量可能正在流失，尤其是流失至中國內地的鄰近港口。

全球主要航運聯盟的重組

38. 近年，數大全球航運聯盟經歷了重大重組。馬士基與 MSC 的 2M 聯盟已於 2025 年 1 月終結。MSC 作為具領導地位的航運公司（按量計），現已不屬任何全球聯盟，並自行提供多項服務，代替或延續以往 2M 聯盟的服務。2025 年 2 月，馬士基與赫伯羅特組成 Gemini 聯盟，覆蓋雙方的東西航運網。自赫伯羅特離開 THE 聯盟後，餘下的成員包括海洋網聯船務、現代商船及陽明海運股份有限公司於 2025 年 2 月另組 Premier 聯盟。新組成的 Premier 聯盟讓其成員能大致上保留之前 THE 聯盟的營運覆蓋範圍，包括涵蓋香港的主要東西航線。至於由法國達飛輪船、中遠海運、長榮及東方海外組成的 OCEAN 聯盟則繼續運作，並至少延長合作至 2032 年 3 月 31 日。OCEAN 聯盟亦推出了以香港為中途站的新服務。
39. 由於全球主要航運聯盟的重組，自 2022 年更改命令發出以來，這些聯盟在香港相關主要航線合共擁有的市場佔有率已沒有之前般集中。

地緣政治不穩定因素

40. 2023 年 10 月至 2024 年 3 月，胡塞武裝組織在紅海襲擊超過 60 艘船舶，引發紅海危機，令蘇彝士運河貨運中斷，船隻被迫繞行好望角。另外，巴拿馬運河因天氣乾旱，水位下降，導致航運出現延誤。
41. 班輪航運業亦因美國關稅政策反覆不定及通脹飆升而經歷波動。
42. 最近，美國和以色列與伊朗爆發衝突，導致航運公司服務暫停，船隻紛紛改道避開中東，霍爾木茲海峽實質上被封鎖，令商船無法通過。

V. 將該命令更改（續期）的理據

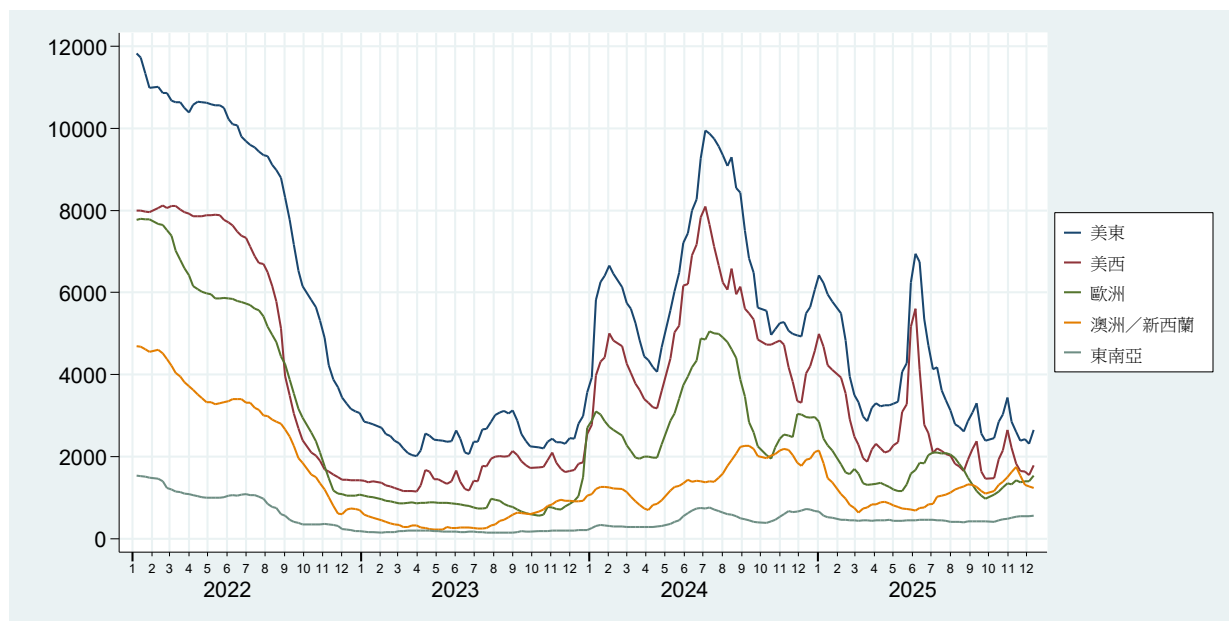
43. 本節鑑於第二次檢討及第 20 條諮詢的結果，就以下幾方面審視當時發出及延續該命令的理據現時是否仍然成立（以及是否因而有理據再次將該命令續期）：

- (a) 與 2022 年更改命令發出時比較，與船舶共用協議有關的競爭問題有沒有任何變化；
- (b) 與 2022 年更改命令發出時比較，與船舶共用協議有關的經濟效率有沒有任何變化；
- (c) 該命令規定的市場佔有率上限是否仍然恰當；及
- (d) 該命令是否仍然可取並繼續發揮效用。

(a) 與船舶共用協議有關的競爭問題

44. 根據競委會對 2022 至 2025 年上海出口集裝箱運價指數的分析，在新型冠狀病毒疫情期間，五條主要航線的運費保持高企，並出現大幅波動，但在接近 2025 年年底回落（見圖 1）。運費大幅波動很可能是受上文第 40 至 42 段所述地緣政治不穩定因素所影響。在沒有地緣政治不穩定因素的情況下，運費於 2023 年大幅下降。

圖 1：五條主要航線的上海出口集裝運價指數（美元／TEU）：2022-2025 年



資料來源：Clarksons Research, Shipping Intelligence Network

45. 儘管競委會對 2022 至 2025 年的數據分析顯示運費下降至 2023 年左右的水平，但伊朗戰事及其對全球油價的影響已很可能導致運費增加。因此，伊朗戰事如拖延下去，運費很可能會繼續呈上升趨勢。¹⁰
46. 除價格指標外，與服務質素相關的指標顯示自 2022 年更改命令發出以來，香港發貨人並無遇到服務質素下降的情況。如表 2 所示，由 2022 至 2023 年，每週平均航班增加了 33.3%，所覆蓋目的地數目上升了 6.5%。此外，自 2022 年以來，香港港口推出了 17 個新服務。
47. 競委會對合共擁有的市場佔有率的分析亦顯示，自 2022 年更改命令發出後，香港發貨人面對的競爭情況並無減少。¹¹ 從 2021 年跨太平洋航線及亞洲至歐洲航線的合共擁有的市場佔有率可見，自 2022 年更改命令發出後，由於全球聯盟的重組，這些航線的市場佔有率已沒有之前般集中（見表 3）。在 2021 年，聯盟在跨太平洋航線及亞洲至歐洲航線合共擁有的市場佔有率分別達 88% 及 98%。但到了 2025 年，聯盟在跨太平洋航線合共擁有的市場佔有率只有 74%，在亞洲至地中海航線是 74%，在亞洲至北歐航線為 80%。MSC 仍然是重要的市場參與者，尤其是在亞洲至地中海航線，其市場佔有率達 22%。

表 3：各主要聯盟及 MSC 於跨太平洋及亞洲至歐洲航線的運力市場佔有率，2021 及 2025 年

2021 年			2025 年		
	跨太平洋	亞洲至歐洲		跨太平洋	亞洲至地中海／ 亞洲至北歐
Ocean	38%	37%	Ocean	34%	39% / 37%
2M	26%	36%	Premier	22%	14% / 20%
			Gemini	18%	21% / 23%
THE	24%	25%	MSC	14%	22% / 19%
總計	88%	98%	總計	88%	96% / 98%

資料來源：2021 年數據來自 BMT，2025 年數據來自 Clarksons Research, World Fleet Register（數據於 2025 年 12 月 19 日擷取）

¹⁰ 這與 2026 年 7 月所觀察到的上海出口集裝運價指數數據一致：<https://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp>

¹¹ 競委會在分析合共擁有的市場佔有率時，將 MSC 和聯盟一併考慮，是由於 MSC 直至最近才不再參與任何聯盟，但其即使獨立經營，仍屬具規模的競爭對手。

48. 此外，相關航線¹²的市場仍相當分散，營運相關航線的航運公司為數甚多，儘管大多數航運公司合共擁有的市場佔有率也很低（見表 4）。這證明相關航線的競爭仍然激烈。

表 4：相關航線的營運商數目（按市場佔有率劃分），2025 年 12 月

	澳洲／ 新西蘭	亞洲區內	亞洲 - 地中海	亞洲 - 北歐	跨太平洋
營運商總數	18	50	42	29	21
運力佔有率>5%	4	6	6	8	9
運力佔有率 0.5%-5%	10	20	5	2	5
運力佔有率<0.5%	4	24	31	19	7

資料來源：Clarksons Research, World Fleet Register（數據於 2025 年 12 月 19 日擷取）

49. 最後，從前瞻角度看，運力的實際及預期變動反映班輪航運業的運力已增加，並預期只會繼續錄得增長（見表 5）。於 2022 至 2025 年的四年間，運力平均按年增幅為 8.7%，再者，之後四年（2026 至 2029 年）的預期運力平均按年增幅為 7.4%。實際及預期運力增加可望促進航運公司之間的競爭，對班輪服務價格形成下行壓力。

表 5：2022-2030 年運力實際及預期變動¹³

年份	交付運力 (百萬 TEU)	年末總計 (百萬 TEU)	按年增幅
2022 年	1.0	25.8	-
2023 年	2.3	27.8	8.9%
2024 年	2.9	30.8	10.5%
2025 年	2.1	32.9	6.7%
2026 年預期	1.7	34.6	5.2%
2027 年預期	2.9	37.6	8.5%
2028 年預期	4.0	41.6	10.8%
2029 年預期	2.2	43.8	5.2%

資料來源：Clarksons Research, Shipping Intelligence Network（數據於 2025 年 12 月 19 日擷取）

¹² 相關航線分別為亞洲至北歐航線、亞洲至地中海航線、跨太平洋航線、亞洲區內航線及亞洲至澳洲（包括新西蘭）航線。

¹³ 於 2022 至 2025 年，相對總運力而言，退役船舶運力甚少（<1%）。由於無法獲得 2026 至 2030 年退役船舶運力的估計數字，因此預測年末總計數字並無計及預期退役船舶的運力。

50. 鑒於以上分析，競委會的結論是，自 2022 更改命令發出以來，船舶共用協議並無引起額外或加劇的競爭問題。

(b) 船舶共用協議的經濟效率

51. 在本節，競委會考慮船舶共用協議是否仍然符合經濟效率豁除的全部四個條件，有關條件規定該等協議：
- (a) 對改善生產或分銷、或促進技術或經濟發展有貢獻（「**經濟效率條件**」）；
 - (b) 讓消費者可公平地分享協議所帶來的利益（「**公平分享條件**」）；
 - (c) 沒有對有關業務實體施加對達致(a)段所指明的經濟效率目的而言並非不可或缺的限制（「**不可或缺條件**」）；及
 - (d) 不會令有關業務實體有機會消除相關貨品或服務相當部分的競爭（「**不消除競爭條件**」）。

經濟效率條件

52. 從經濟效率條件來說，競委會認為，與航運公司獨立營運相比，船舶共用協議原則上仍會讓航運公司的服務覆蓋範圍更廣及班次更多，並降低進入市場及擴張特定航線的成本。¹⁴ 競委會根據下文所述得出此看法：
- (a) 服務覆蓋範圍更廣及航運班次更頻密。班輪協會提供的數據顯示，一般而言，船舶共用協議成員在途經香港港口的航線服務，每週船舶數目較航運公司單獨提供的服務在比例上高出 1.8 倍。此外，班輪協會成員運載的貨物當中，有很大比例是經船舶共用協議合作夥伴的船舶（而非該成員自己的船舶）運載。
 - (b) 提升規模經濟效應。班輪協會提供的數據顯示，獨立經營的航運公司平均每週運力為 4,092 個 TEU，而使用船舶共用協議調配的船舶的航運公司平均每週運力則為 7,470 個 TEU，兩者相差約 82.6%。班輪協會亦提供了

¹⁴ 見理由陳述書第 4.22 至 4.40 段。

另一個例子，一艘 1,100 個 TEU 的船舶成本約為每 TEU 每日 9.09 美元，相比一艘 4,250 個 TEU 的船舶成本為每 TEU 每日少於 5.91 美元。

公平分享條件

53. 就公平分享條件而言，競委會在發出該命令時認為上述經濟效率原則上應可讓航運公司為顧客提供覆蓋範圍更廣、班次更多的服務，因使用較大型船舶而節省成本，令運費減低，前提是船舶共用協議不超過市場佔有率上限。¹⁵ 根據上文第 48 至 50 段中競委會對現時競爭情況的分析，這個結論仍然成立。具體而言，具競爭的班輪服務市場有助確保聲稱的經濟效率轉給發貨人。

不可或缺條件

54. 就不可或缺條件而言，競委會認為，由於船舶共用協議的形式及條款基本上維持不變，因此，競委會原有的結論仍然成立，即船舶共用協議不大可能向其成員施加對達致經濟效率而言並非不可或缺的限制¹⁶。第二次檢討及第 20 條諮詢並沒有發現任何證據顯示可通過反競爭程度較低的方式達致與船舶共用協議相同的經濟效率。

不消除競爭條件

55. 最後，基於上文第 48 至 49 段中競委會對市場佔有率的分析，使用船舶共用協議的市場仍然具競爭性。因此，船舶共用協議並無違背不消除競爭條件。

有關經濟效率豁除的結論

56. 根據以上所說及上一節對競爭問題的評估，競委會的結論是只要有關訂約方不超過該命令中的市場佔有率上限，船舶共用協議相當可能繼續符合全部四個經濟效率豁除的條件。

¹⁵ 見理由陳述書第 4.60 至 4.71 段。

¹⁶ 見理由陳述書第 4.73 至 4.79 段。

(c) 市場佔有率上限

市場佔有率上限整體的適當性

57. 班輪協會認為該命令不應設立市場佔有率限制，其指出澳洲、中國內地、美國、日本、馬來西亞、新加坡、南韓、台灣及新西蘭等多個司法管轄區均有不設市場佔有率限制的船舶共用協議豁免。然而，若競委會決定仍須保留市場佔有率限制，班輪協會認為目前的 40% 水平（或連續兩年 45%）已足夠確保船舶共用協議所產生的經濟效率大於任何理論上的競爭損害。
58. 在第一次檢討中，競委會仍維持其立場，認為現行市場佔有率上限仍屬必要及適當。設定市場佔有率上限，可以確保每份船舶共用協議必須面對該市場上其他最少兩份船舶共用協議或獨立航運公司的競爭，才能受惠於該命令。市場集中程度處於這一水平，足以確定任何船舶共用協議都不能讓其成員獨自或共同運用市場權勢，成員之間不能透過船舶共用協議，共同決定保留運力而加價。此外，市場佔有率上限有助於確保使用船舶共用協議的航運公司仍願意將經濟效率回饋給顧客。根據競委會在第二次檢討及第 20 條諮詢中所審視的證據，競委會認為，現行的市場佔有率上限仍屬必要及適當。

(d) 該命令是否仍然可取及繼續發揮效用

59. 縱使競委會的結論，如上文所述，是該命令所涵蓋的船舶共用協議活動仍然符合經濟效率豁免的條件，仍需要考慮該命令是否仍然可取及繼續發揮效用。
60. 就此，如集體豁免命令所涉及的協議代表在一個或多個產業中廣泛應用的協議，或業務實體希望釐清有關安排的合法性，是否與《條例》相容，或相比其他行業，該行業更需要業務實體之間的合作，或有關命令帶來其他公眾利益，競委會認為該集體豁免命令或者可取並可發揮效用¹⁷。
61. 歐盟與英國的監管發展，容許各集體豁免於限期屆滿，¹⁸ 促使競委會必須考慮該命令所帶來的利益是否超過香港的航運公司自行評估其船舶共用協議以符合《條例》的情況下帶來的利益。

¹⁷ 見《根據〈競爭條例〉第 9 條及第 24 條（豁免及豁免）申請決定以及第 15 條申請集體豁免命令的指引》第 5.3、5.4、5.7 及 11.3 段。亦可留意《條例》第 19(3)(a)、(b)及(c)條所述的事宜，競委會決定是否對集體豁免命令作出檢討時，必須考慮這些事宜。

¹⁸ 見上文第 34 及 35 段。

62. 班輪協會主張，歐盟與英國的發展不適用於香港：
- (a) 與歐盟及英國不同，香港並未提供足以讓航運公司自行評估船舶共用協議的指引，若讓該命令於限期屆滿，法律的不確定性會較大。
 - (b) 香港的市場情況與歐盟、英國截然不同。亞洲市場有大量較小型的航運公司透過船舶共用協議進行合作，特別是地區航線。因此，亞洲的航運公司更依賴該命令，而不是自行評估。
 - (c) 雖然歐洲大多數司法管轄區已沒有船舶共用協議集體豁免，但許多亞洲司法管轄區仍保留此類豁免，包括香港鄰近地區。因此，若競委會讓該命令於限期屆滿，香港將成為亞洲的異例。
63. 為評估相較於歐盟與英國的班輪聯盟集體豁免規例下的航運公司而言，採用船舶共用協議的小型航運公司¹⁹在該命令下是否更能受惠，競委會分析了亞洲區內航線在船舶共用協議下營運的小型航運公司比例。表 6 顯示，在亞洲區內航線，成員僅包括小型航運公司的船舶共用協議的比例，顯著高於歐洲區內航線。

表 6：2026 年所有亞洲區內服務與歐洲區內服務中涉及船舶共用協議及小型航運公司的比例²⁰

計算準則	合作模式	2026 年	
		亞洲區內	歐洲區內
服務數目	沒有參與船舶共用協議 – 只有大型	22%	34%
	沒有參與船舶共用協議 – 只有小型	26%	19%
	船舶共用協議 – 只有大型	6%	6%
	船舶共用協議 – 小型和大型	24%	36%
	船舶共用協議 – 只有小型	23%	6%

附註 1: 小型航運公司的定義為從未加入主要全球聯盟的航運公司，而大型航運公司則為曾加入主要全球聯盟的航運公司

附註 2: 船舶供應商、聯盟合作夥伴及箱位分配公司均被視為船舶共用協議的訂約方

附註 3: 由班輪協會指出亞洲區內與歐洲區內服務

資料來源：Alphaliner

¹⁹ 本分析中，「小型航運公司」的定義為過往從未加入主要全球聯盟的航運公司，因這些聯盟的成員很可能有較多法律資源及經驗以進行自行評估。

²⁰ 競委會在其他時期（2021 年）亦曾進行敏感度驗證，使用其他計算準則（例如調配船隻與每週運力）並僅考慮停靠香港的服務（而非整條航線），得出的結果及結論一致。

64. 另外，正如上文第 36 段所述，香港正逐漸成為亞洲區內航線的地區樞紐。這一趨勢使香港在監管角度而言，與亞洲其他港口保持一致比起與世界其他地區港口的一致性更為重要。

65. 綜上所述，競委會的結論是該命令仍然可取並繼續發揮效用。

VI. 對申述的考慮

66. 更改通知的本部份提供的資料，是競委會為符合《條例》第 20(2)(b)條而對申述作出的考慮。競委會於下文的各項考慮僅概述申述的重點內容，不應視為逐點詳細反駁或採納這些要點。

亞洲船東協會

67. 亞洲船東協會歡迎將該命令續期的建議，並表示該建議將有助確保香港班輪航運業的競爭制度繼續與其他主要海事司法管轄區保持一致，同時也會為參與船舶共用協議並服務往返香港貿易航線的航運公司繼續提供法律的確定性。

68. 此外，亞洲船東協會表示維持該命令有助鞏固香港作為領先的國際海事及貨物轉運樞紐的競爭力，因而，亦可望該命令促進有效率、可靠的班輪航運服務，繼而在香港及國際層面，惠及發貨人、消費者以至更廣泛的經濟領域。

香港運輸物流學會

69. 就競委會建議將該命令續期，香港運輸物流學會不反對將該命令續期至 2031 年 8 月 8 日。

70. 香港運輸物流學會提出幾個有關班輪航運業競爭的問題。首先，協調航班時間表及集體管理運力可作為操控市場的工具，而非單純提升經營效率。競委會並沒有收到任何證據證明船舶共用協議以此方式被用以操控市場。

71. 第二，香港運輸物流學會建議應與已讓班輪聯盟集體豁免規例屆滿的歐盟及英國保持一致。競委會已於上文第 63 及 64 段解釋為何認為就其評估而言，亞洲的司法管轄區是較佳的對照。

72. 第三，香港運輸物流學會稱，航運公司市場的監管應更為慎密，利用點對點航線評估。然而，競委會認為，點對點評估會忽略了一個重要的市場實況，許多發貨人很多時可選擇使用附近不同的港口運貨。正如命令指南所解釋：「在個

別航線其中一端，同一地區內的不同港口一般可被視作能互相替代。這是因為這些港口的服務一般由一隊特定的船舶提供，而貨物可能經內陸運輸或透過轉運來往這些港口。」²¹

香港總商會

73. 香港總商會重申第二次檢討時的觀點，認為有充分理由延續該命令以維持香港航運物流業穩定及可預知的監管基礎。該會亦建議取消市場佔有率上限，認為這樣有助維持航運物流業的競爭環境。競委會在上文第 58 段已說明市場佔有率上限為何仍屬該命令的重要部分。

班輪協會

74. 班輪協會歡迎將該命令續期的建議，但仍維持其觀點指該命令無需設固定期限。不設期限的豁免將進一步令香港航運業的監管更具確定性。該會建議競委會可改為行使權力監察市場發展，並於適當時作出干預。
75. 就該命令的有效期而言，競委會指出，《條例》第 15(4)條規定競委會必須在 5 年內檢討集體豁免命令。競委會認為集體豁免命令對《條例》在所針對行業的適用範圍有法律上的重要影響，定期留意是否應將任何集體豁免命令續期的做法符合公眾利益。
76. 此外，班輪協會仍認為無需保留市場佔有率上限，因亞洲各地等很多其他司法管轄區均不設任何市場佔有率上限。競委會保留市場佔有率上限的理由載於上文第 58 段。

香港付貨人委員會

77. 香港付貨人委員會認為服務質素有所下降，並且全球的船期準點率處於「令人沮喪」的 44.21%水平。然而，競委會注意到，香港付貨人委員會並無表示船舶共用協議引起了任何服務質素方面的問題。
78. 香港付貨人委員會認為航運市場仍處於高度協調的狀態，MSC 繼續與 Premier 聯盟共用艙位。競委會則認為，即使暫且不談全球航運聯盟集中程度已經降低，
(i) 市場佔有率上限就可從該命令受益的市場集中的程度設置封頂，；而且(ii) 參

²¹ 命令指南第 21(a) 段。

與該命令所涵蓋的艙位共用協議的航運公司，仍需在價格和質素方面進行競爭。

79. 香港付貨人委員會主張有需要訂立點對點市場上限，因為按航線釐定市場佔有率，令結構性壟斷的情況被低估，不能保障地區發貨人。對此，競委會重申就同一論點向香港運輸物流學會作出的回應。²²
80. 競委會理解香港付貨人委員會關注船舶共用協議會令大型航運公司可透過空白航行等技倆，統一化地操控運力，藉此剝削中小型發貨人。競委會並無接獲或發現任何證據證明船舶共用協議導致空白航行情況增加，但會繼續監察任何有關發展。
81. 香港付貨人委員會建議競委會要求在香港營運並參與船舶共用協議的航運公司提交運力數據以及有關取消訂單的指標。根據競委會的觀察，航運市場相對透明，尤其運力數據方面，而且市場上已有如 Drewry 和 Alphaliner 等數間第三方數據供應商。

香港船東會

82. 香港船東會支持競委會將該命令續期的建議，並就班輪航運市場的發展作出了多項觀察，為競委會於此更改通知中所載的評估結果提供支持。

香港領港會

83. 香港領港會支持競委會將該命令續期的建議，並且表示該命令讓航運公司能就艙位和船期達成合作，降低航運成本和減少燃料消耗，有利於環境和提升香港港口的競爭力。

國際航運公會

84. 國際航運公會支持為該命令續期，原因如下：
- (a) 在促進良性競爭及航運公司營運效率與可持續發展方面，該命令發揮了重要作用。

²² 見上文第 72 段。

- (b) 船舶共用協議使航運公司能減少不確定性，大大有助於他們應對全球通貨膨脹、貿易中斷及國際航道問題所產生的挑戰。
- (c) 船舶共用協議並不涉及共同訂立運費或編配客戶，因此不會構成反競爭風險。
- (d) 班輪航運業仍然是香港經濟的重要部分。

世界航運理事會

- 85. 世界航運理事會支持競委會將該命令續期的建議。該會強調，受惠於該命令的不只全球主要航運聯盟，亦包括所有結構、期限和地域範圍不同的船舶共用協議。香港受惠於各式各樣的船舶共用協議，讓規模較小的航運公司能夠與規模較大的航運公司競爭，對小型航運公司尤其重要。
- 86. 世界航運理事會就該命令的有效期和市場佔有率上限提出的意見與班輪協會相同。請參考競委會就該意見向班輪協會作出的回應。²³

VII. 有關該命令更改（續期）的詳情

- 87. 競委會的結論是，該命令所涵蓋的船舶共用協議的活動仍然符合經濟效率豁除的條件，而該命令仍然可取及繼續發揮效用，因此，競委會按相同的實質條文將該命令續期。
- 88. 在第一次檢討後，競委會基於新型冠狀病毒疫情所造成的市場情況，僅將該命令續期 4 年，目的是縮短兩次檢討之間的時間，以便更迅速地檢討情況發展。隨著新型冠狀病毒疫情已結束，且市場情況較為確定，競委會恢復將該命令續期 5 年。這會增加香港班輪航運業的確定性。
- 89. 第二次檢討及第 20 條諮詢均未有發現須更改該命令中任何其他條款的需要或理據。²⁴ 因此，競委會已決定採納在第 20 條通知的建議，按相同的實質條文及細則將該命令續期 5 年。

²³ 見上文第 75 及 76 段。

²⁴ 此外，自發出該命令後船舶共用協議的形式沒有重大變動，見上文第 27 至 29 段，而市場佔有率上限仍屬適當，見上文第 58 段。

90. 為了將該命令續期 5 年，競委會建議，根據《條例》第 20 條更改：
- (a) 該命令第（4）段的現有期限，至 **2031 年 8 月 8 日** 屆滿；及
 - (b) 該命令第（2）段有關展開檢討的期限，競委會必須於 **2030 年 8 月 8 日** 或之前展開（第三次）檢討。
91. 最後，競委會指出，雖然如上文所述，競委會將該命令續期，並會進行另一次檢討，但根據《條例》，競委會並沒有責任將該命令續期，或在建議該命令屆滿的時間，即 **2031 年 8 月 8 日**，將該命令進一步續期或作出檢討。