

## **Pricing Adjustment Mechanism for Dedicated LPG Filling Stations**

### **Background**

There have been substantial fluctuations in LPG international prices since September 2005. While LPG prices at non-dedicated LPG filling stations have been adjusted upwards, those at dedicated LPG filling stations could not be changed until the due date for the half-yearly ceiling price adjustment, i.e. 1 February 2006. The price differential between dedicated LPG filling stations and non-dedicated LPG filling stations has become increasingly significant, leading to a huge increase in demand for filling services at dedicated LPG filling stations and thus long queues of LPG vehicles at these stations. The situation has not only resulted in long queuing time for LPG vehicle drivers at dedicated LPG filling stations, but also brought traffic and noise problems to residents in the vicinity. Several district councils have expressed grave concern about the situation.

### **Savings of Fuel Expenses by the Transport Trade**

2. In year 2000, Government established a policy to provide financial subsidies (taxi \$40,000/light bus \$60,000) to encourage the transportation trade to change to use LPG taxis and light buses in order to improve the air quality. In addition, the Government further exempt the LPG duty and provide land of nil premium for setting up dedicated LPG filling stations to restrain the operation cost on using LPG and to reduce the fuel expense of the trade. At the time when the dedicated LPG filling stations at nil land premium were tendered out, the tenderers competed primarily for the lowest operating price (sum of operating expenses and profits). Hence the **prices of the dedicated stations do not include any element to recoup land premium.**

3. In fact, since the introduction of auto-LPG in 2000, the trades have been able to pay less for fuel. Prices of LPG per litre at dedicated LPG filling stations, in particular, are about 45% lower than the equivalent diesel price (see Table below).

		November 2000	March 2006
( a )	Diesel price	\$6.28/L	\$8.16/L
( b )	Equivalent diesel price as calculated with an energy efficiency ratio of 9:7 for diesel to LPG	\$4.88/L	\$6.35/L
( c )	LPG price at dedicated LPG filling station	\$2.03/L	\$3.50/L
( d )	Saving on fuel cost per litre [i.e. (b) – (c)]	\$2.85/L	\$2.85/L
( e )	Reduction in fuel cost for an usage of 1,000 litre per month	\$2,850	\$2,850

4. The contracts between the Government and the operators of dedicated LPG filling stations stipulate that a review of the pricing adjustment mechanism shall be conducted at five-yearly intervals. Hence the recent review of the pricing adjustment mechanism after the expiry of the five-year period is **in line with the contract terms**. The queuing of LPG vehicles at dedicated LPG filling stations is due to the time-lagging effect of LPG prices at dedicated LPG filling stations. To resolve the problem, it is necessary to introduce a new pricing adjustment mechanism so that the transport trade could continue to enjoy lower LPG prices while the LPG suppliers could continue to provide efficient services under reasonable operation conditions.

5. Under the new pricing adjustment mechanism, the two elements of the pricing formula (i.e. LPG international prices and LPG operating prices bid by the contractors) would remain unchanged. As such, the fuel cost of drivers would remain neutral over time (see **Annex A**). Only the adjustment frequency of LPG prices at dedicated LPG filling stations is changed from once every six months to once a month. Under the new mechanism, the operators of dedicated LPG filling stations shall raise or lower their LPG prices on a monthly basis according to the movement of LPG international prices. **The operators cannot raise prices quickly and lower prices slowly**. The Government would announce LPG international prices on a monthly basis so that **the trades can monitor the pricing adjustment at dedicated LPG filling stations**.

## **Operating Conditions of Dedicated LPG Filling Stations**

6. There are currently a total of 55 LPG filling stations in Hong Kong. Among them, 12 are dedicated LPG filling stations of which 7 are operated by the China Resources Petrochemicals (Group) Co. Ltd. (CRC) and the other 5 are operated by ECO Energy Co. Ltd. (ECO). The remaining 43 are non-dedicated LPG filling stations with no control on LPG pump price.

7. At present, about 74% of LPG vehicles are driven to the 12 dedicated filling stations for LPG refilling while the remaining 26% of LPG vehicles are refilled at the 43 non-dedicated LPG filling stations. The LPG pump prices at CRC dedicated LPG filling stations are the lowest among all the LPG filling stations in Hong Kong. The 7 CRC dedicated LPG filling stations are originally designed to support 10,000 LPG vehicle fillings per day and now they are supplying up to 15,000 fillings a day. This situation is not sustainable as their LPG road tanker fleet, their oil terminal at Tsing Yi and even their LPG supply chain are being stretched to the limit.

8. Government had liaised with CRC and ECO with a view to ensuring a reasonable level of LPG filling service. Despite the prevailing constraints, both CRC and ECO undertook to do their best to deploy as many as possible of their filling nozzles at dedicated LPG filling stations, and in any case not less than 70% during busy hours, with a view to minimising the queuing time for LPG vehicles. Both companies will also increase their LPG road tanker delivery frequency to dedicated LPG filling stations subject to safety and maintenance requirements.

## **Consultation with the Taxi and Light Bus Trades**

9. Since April 2005, TD has conducted initial consultations with the trades on the LPG ceiling price adjustment mechanism for dedicated LPG filling stations. A joint departmental working group comprising representatives of EMSD, EPD and TD met on 30 and 31 December 2005 with the trades again to discuss the Government's plan to introduce a new pricing adjustment mechanism with effect from 1 February 2006. The representatives of the taxi and light bus trades raised no objection to the introduction of the new pricing adjustment mechanism on 1 February 2006. Please see notes of meeting with the transport trade at **Annex B**. The Transport Department holds regular meetings with the three Taxi Operations Conferences (Urban/New Territories/Lantau) and two Public Light Buses Operations Conference (Red Minibuses/Green Minibuses) comprising

representatives of trade associations of the taxi and PLB trades. It is on this basis we invited members of these Conferences to participate in the consultation on the pricing formula review.

10. On 20 January 2006, the Legislative Council Panel on Transport discussed the new pricing adjustment mechanism. There was no objection to the introduction of the new pricing adjustment mechanism by the Government on 1 March. On 24 February, the Panel met with the representatives of 17 taxi and light bus trade associations. Only one transport trade association (the Motor Transport Workers General Union) opposed the new pricing adjustment mechanism.

### **New LPG Filling Stations**

11. Two new LPG filling stations, one in Tung Chung and one in Tai Po Kau, are being designed or constructed and are expected to come into service in 2006-07. Their commissioning in due course will enhance the LPG filling network in the territory and facilitate LPG refilling for taxis and minibuses. To further expand the LPG filling network, it is government policy to include LPG filling facilities in all future land sales for petrol stations, subject to safety requirements. At present, the LPG filling network is sufficient to meet the demand for LPG for all taxis and minibuses. The Government will keep in view the operation of the LPG filling network and take appropriate measures as and when necessary.

### **Implementation of the New Pricing Adjustment Mechanism**

12. The last adjustment of LPG ceiling prices of dedicated LPG filling stations in accordance with the old pricing adjustment mechanism was due on 1 February 2006 (reflecting the movement of LPG international prices for the period between July and December 2005 and the movement of the Composite Consumer Price Index in the year 2005). Thus, the LPG ceiling prices of dedicated LPG filling stations was adjusted upwards by 35 cents per litre for February 2006.

13. On 25 February 2006, the Electrical and Mechanical Services Department announced the adjustment of auto LPG ceiling prices of dedicated LPG filling stations for March 2006. This is the first adjustment (reflecting the movement of LPG international prices in February 2006) since the introduction of the new monthly pricing adjustment mechanism on 1 February 2006. The auto LPG ceiling prices of dedicated LPG filling stations will be adjusted upwards by 64 cents per litre with effect from 1 March 2006.

Environmental Protection Department  
27 February 2006

## Frequency of Pricing Adjustment and Fuel Cost

- The pricing formula determines the LPG ceiling price (P) for dedicated LPG filling stations which comprises two elements, namely the LPG international price (A) and the LPG operating price (B):

$$P = A + B$$

- The LPG international price (A) will be directly reflected on LPG pump prices. The LPG international price (A) in the prevailing pricing formula is adjusted at half-yearly intervals according to the upward or downward movement of LPG international prices in the past six months. The LPG operating price (B), which is the operating cost plus profit margin bid by the contractor, is fixed throughout the 21-year contractual period, subject to a yearly adjustment according to the movement of the Composite Consumer Price Index.
- For an LPG taxi refilled an average of 1,000 litres of LPG a month at dedicated stations where the LPG international prices from July to December 2005 are \$1.71/L, \$1.73/L, \$1.88/L, \$2.22/L, \$2.34/L and \$2.30/L respectively and the average operating price (B) is \$0.88/L, the average monthly expenditure on LPG of the driver is as follows:

### Half-yearly Adjustment

Under the half-yearly adjustment arrangement, (A) is the average LPG international price for the past six months, i.e.  $\$(1.71+1.73+1.88+2.22+2.34+2.30)/L \div 6$ , which equals \$2.03/L. The total expenditure on LPG of the driver for the ensuing six months will be  $\$(2.03+0.88) \times 1000 \times 6$ , which is equal to \$17,460 or \$2,910 per month.

### Monthly Adjustment

With the implementation of the monthly adjustment arrangement using the LPG international price for the preceding month, the corresponding LPG pump prices for the second to the seventh months are  $\$(1.71+0.88)/L$ ,  $\$(1.73+0.88)/L$ ,  $\$(1.88+0.88)/L$ ,  $\$(2.22+0.88)/L$ ,  $\$(2.34+0.88)/L$  and  $\$(2.30+0.88)/L$  respectively. The total expenditure on LPG of the driver for the ensuing six months will be  $\$(2.59+2.61+2.76+3.10+3.22+3.18) \times 1,000$ , which is also equal to \$17,460 or \$2,910 per month.

Quarterly Adjustment

If quarterly adjustment were made, the quarterly average of LPG international price would be reflected on the fourth and the seventh month, i.e.  $\$(1.71+1.73+1.88)/L \div 3$  and  $\$(2.22+2.34+2.30)/L \div 3$ , which are equal to  $\$1.77/L$  and  $\$2.29/L$  respectively. The total expenditure on LPG of the driver for the ensuing six months will be  $\$(1.77+0.88) \times 1,000 \times 3 + \$(2.29+0.88) \times 1,000 \times 3$ , which is also equal to  $\$17,460$  or  $\$2,910$  per month.

Actual Total Expenditure Unchanged

The above calculation demonstrates that revision of the pricing adjustment frequency will not affect fuel costs of drivers.

就專用石油氣加氣站的價格調節機制  
與公共及專線小巴業界會議摘錄 (擬稿)

日期： 2005 年 12 月 30 日  
時間： 下午 3 時 30 分  
地點： 香港九龍啓成街 3 號機電工程署總部 7102 室

部門代表：

陳帆先生	(機電工程署) 主席
王錫章先生	(機電工程署)
岑仲堯先生	(機電工程署)
沈忠義先生	(機電工程署)
莫偉全先生	(環境保護署)
劉建熙先生	(運輸署)

公共及專線小巴業界代表：

鄧贊洪	漢華小巴商會有限公司 及九龍公共小型巴士潮籍工商聯誼會
梁雄	香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會
黎銘洪	香港公共小巴車主司機協進總會
魏初	藍田惠海小巴商會
凌志強及梅志剛	公共小型巴士總商會

專用石油氣加氣站代表：

劉仁杰先生	華潤石化(集團)有限公司
白曉松先生	華潤石化(集團)有限公司
廖佩賢女士	華潤石化(集團)有限公司
蕭錦華先生	易高環保能源有限公司
林文立先生	易高環保能源有限公司
譚尙斌先生	易高環保能源有限公司

- 
- 1 主席歡迎各與會者出席會議。
  - 2 主席首先指出石油氣車輛在專用加氣站排隊輪候加氣是由於專用加氣站石油氣上限價格滯後所致。根據營運商和政府簽訂的設計、建造及營運合約，專用加氣站的石油氣上限價格每六個月須按國際石油氣價的升跌調整一次。由於近期國際石油氣價格大幅波動，導致大約 74% 的石油氣車輛前往 12 個專用加氣站加氣；而餘下 26% 的石油氣車輛則前往 41 個非專用加氣站加氣。供求失衡的情況對專用加氣站的石油氣加氣設施和相關供應鏈帶來壓力。
  - 3 主席表示政府分別與華潤及易高商討，以確保它們能提供一個合理水平的加氣服務，切合石油氣車輛業界的需要。並在可行的情況下盡量改善目前的服務水平，在確保持續供氣的情況下盡量使用多些加氣槍，以減少對業

界的影響。雖然在目前的條件限制下，華潤及易高均承諾盡力調配專用加氣站內多些加氣槍投入運作，在繁忙時段把 70%加氣槍投入運作，在實際可行情況下盡量縮短石油氣車輛排隊輪候加氣的時間。兩間公司亦會在安全情況下增加石油氣缸車運送石油氣至專用加氣站的次數。

- 4 主席向與會者說兩個營運商會安排與石油氣車輛業界每季進行聯絡會議，加強彼此溝通和了解。機電工程署、環境保護署和運輸署亦會出席會議，以聽取有關專用加氣站的意見及建議。
- 5 主席提出為長遠解決有關問題，現行專用加氣站的價格調整頻率安排有修改的必要，將國際石油氣價格的變動適時反映在專用加氣站的零售價錢上。所以，調整頻率會由每半年一次改為每月一次，並參考之前一個月的國際石油氣價格。有關的調整長遠來說對用家的影響是中性的，因為國際石油氣價格是直接反映在零售價錢上，改變後的調整安排更能適時反映國際石油氣價格的走勢。政府計劃在 2006 年 2 月 1 日引入新的價格調整安排。
- 6 黎銘洪先生提出政府可考慮將調節頻率改為每 3 個月一次。

主席表示，如石油氣價格上限每 3 個月調整一次，也可能出現石油氣價格上限滯後市場的問題。最好的解決方法是每月調整石油氣價格上限一次。

- 7 黎銘洪先生認為政府應管制非專用加氣站的石油氣價格，使之與專用加氣站的石油氣價格相同，並向非專用加氣站的擁有人支付差價。

莫偉全先生表示，當前的問題是石油氣價格上限滯後所致。最好的解決方法是每月調整石油氣價格上限一次，將國際石油氣價格的變動適時反映在專用加氣站的零售價錢上。

主席補充說，專用加氣站的石油氣價格上限是受合約所限制，但非專用加氣站會因應市場條件而調整石油氣價格。

- 8 魏初先生指出，位於觀塘的專用加氣站經常有石油氣車輛大排長龍輪候加氣。

華潤公司劉仁杰先生向與會者簡述他們在運作上遇到的問題，並解釋石油氣供應鏈所受的限制，並承諾盡力調配專用加氣站內多些加氣槍投入運作。

- 9 凌志強先生要求在繁忙時間內開放全部的加氣槍。

華潤公司劉仁杰先生解釋了石油氣的物流問題，並表示如地底的石油氣缸的石油氣用罄，加氣服務可能會中斷，引致更大的不便。

主席補充說政府分別與華潤及易高商討，以確保它們能提供一個合理水平的加氣服務，切合石油氣車輛業界的需要。並在可行的情況下盡量改善目

前的服務水平，在確保持續供氣的情況下盡量使用多些加氣槍，以減少對業界的影響。

- 10 魏初先生認為華潤應購置多些石油氣缸車。

主席表示，華潤已訂購一輛石油氣缸車，而該車將於 2006 年 2 月投入運作。

- 11 凌志強先生建議政府將合約期延長，以便營運商可以有更長的回本期。

主席解釋說，專用加氣站的合約為期 21 年，但定價公式的檢討工作則每 5 年按合約所訂明而進行一次。

- 12 凌志強先生表示，部分公共小巴路線並無石油氣加氣站。

莫偉全先生表示，在符合安全規定的前提下，所有新建的加油站均會加設石油氣加氣設施，以擴大石油氣加氣站的網絡。

- 13 易高公司林文立先生向與會者展示部分運作數字，並表示易高專用加氣站的石油氣耗用量在最近數月有所增加。

- 14 凌志強先生對機電工程署安排這類會議表示謝意，認為此舉有助加強業界與政府的溝通。

- 15 主席總結說，在新的調整機制下，定價公式的兩個元素將繼續維持不變；唯一的改動是把調節頻率由每六個月一次改為每月一次。在新的機制下，專用加氣站營運商必須按照國際石油氣價格的升跌每月加或減零售氣價，不能加快減慢。新機制不會增加司機的營運成本；亦能免卻司機在專用加氣站長時間輪候之苦。政府計劃在 2006 年 2 月 1 日引入新的價格調整安排。業界代表在會上並無提出反對。

- 16 餘無別事，會議於下午 5 時結束。

就專用石油氣加氣站的價格調節機制  
與市區及大嶼山的士業界會議摘錄（擬稿）

日期：2005年12月31日

時間：上午10時30分

地點：香港九龍啓成街3號機電工程署7102室

部門代表：

陳帆先生	（機電工程署）	主席
王錫章先生	（機電工程署）	
岑仲堯先生	（機電工程署）	
許健華先生	（機電工程署）	
許榮觀先生	（機電工程署）	
莫偉全先生	（環境保護署）	
黃志光先生	（運輸署）	

市區及大嶼山的士業界代表：

袁鑽琮	車馬樂的士聯會有限公司
羅雪芬	港九電召的士車主聯會有限公司
文漢明、黃保強	香港九龍的士貨車商會有限公司
林勝達	香港的士小巴商總會有限公司
任太平、溫卓明	九龍的士車主聯會有限公司
杜燊棠	汽車交通運輸業總工會
劉倩娟	百佳的士車主聯會有限公司
伍海山	泰和車行有限公司
梁紹昌	的士同業聯會有限公司
張耀豐	交通事業從業員協會
梁澤生、劉錫禧	聯友的士同業聯會有限公司
郭志標	市區的士司機聯委會有限公司
劉寶賢	偉發的士車主聯會有限公司
李國英	惠益港九及新界的士車主聯會
黎海平	香港計程車會
倫國輝	忠誠車行有限公司

專用石油氣加氣站代表：

劉仁杰先生	華潤石化(集團)有限公司
白曉松先生	華潤石化(集團)有限公司
廖佩賢女士	華潤石化(集團)有限公司
蕭錦華先生	易高環保能源有限公司

專用石油氣加氣站代表(續)：

林文立先生 易高環保能源有限公司  
譚尚斌先生 易高環保能源有限公司

- 1 主席歡迎各與會者出席會議。
- 2 主席首先指出石油氣車輛在專用加氣站排隊輪候加氣是由於專用加氣站石油氣上限價格滯後所致。根據營運商和政府簽訂的設計、建造及營運合約，專用加氣站的石油氣上限價格每六個月須按國際石油氣價的升跌調整一次。由於近期國際石油氣價格大幅波動，導致大約 74%的石油氣車輛前往 12 個專用加氣站加氣；而餘下 26%的石油氣車輛則前往 41 個非專用加氣站加氣。供求失衡的情況對專用加氣站的石油氣加氣設施和相關供應鏈帶來壓力。
- 3 主席表示政府分別與華潤及易高商討，以確保它們能提供一個合理水平的加氣服務，切合石油氣車輛業界的需要。並在可行的情況下盡量改善目前的服務水平，在確保持續供氣的情況下盡量使用多些加氣槍，以減少對業界的影響。雖然在目前的條件限制下，華潤及易高均承諾盡力調配專用加氣站內多些加氣槍投入運作，在繁忙時段把 70%加氣槍投入運作，在實際可行情況下盡量縮短石油氣車輛排隊輪候加氣的時間。兩間營運商亦會在安全情況下增加石油氣缸車運送石油氣至專用加氣站的次數。
- 4 主席向與會者說兩個營運商會安排與石油氣車輛業界每季進行聯絡會議，加強彼此溝通和了解。機電工程署、環境保護署和運輸署亦會出席會議，以聽取有關專用加氣站的意見及建議。
- 5 主席提出為長遠解決有關問題，現行專用加氣站的價格調整頻率安排有修改的必要，將國際石油氣價格的變動適時反映在專用加氣站的零售價錢上。所以，調整頻率會由每半年一次改為每月一次，並參考之前一個月的國際石油氣價格。有關的調整長遠來說對用家的影響是中性的，因為國際石油氣價格是直接反映在零售價錢上，改變後的調整安排更能適時反映國際石油氣價格的走勢。政府計劃在 2006 年 2 月 1 日引入新的價格調整安排。
- 6 易高及華潤的代表分別向與會者簡述他們在運作上遇到的問題，並解釋石油氣供應鏈所受的限制。
- 7 對於兩間營運商承諾在繁忙時段在專用加氣站會最少開放 70%的加氣槍，黎海平先生詢問這項改善措施會於何時實施。

主席回答說，兩間營運商已實施有關改善措施。鑑於目前的情況，並呼籲業界多加諒解。機電工程署會記錄專用加氣站所使用的加氣槍數目、操作

員數目、儲氣缸的儲存量等資料，密切監察專用加氣站的運作情況。

- 8 黎海平先生又詢問，改動了價格調整頻率後，石油氣車輛排隊輪候加氣的問題可否解決。

主席回應說，在改變有關價格調整頻率後，專用加氣站的石油氣價格更可適時反映國際石油氣價格的走勢，有關的調整長遠來說對用家的影響是中性的，但卻能令專用和非專用加氣站的石油氣供求趨於平衡，解決石油氣車輛排隊輪候加氣的問題。

- 9 郭志標先生向易高查詢其石油氣缸車的數目。

蕭錦華先生表示易高現共有 9 輛石油氣缸車。此外，亦有向埃克森美孚香港有限公司及雪佛龍香港有限公司租借石油氣缸車，運載石油氣到易高氣站。

- 10 任太平先生建議華潤向其他氣體公司尋求支援，要求這些公司提供石油氣缸車運送石油氣到其專用加氣站，藉此紓緩供應鏈的問題。

劉仁杰先生解釋說，專用加氣站的整體石油氣供應量也受其石油氣運輸船從台灣運送石油氣到香港的運作周期所限。

- 11 杜燊棠先生詢問，在新的價格調節機制實施後，石油氣價格上限的價格調整會否有加快減慢的現象產生。杜先生亦詢問，在建議的改動實施後，專用與非專用加氣站之間的石油氣價格上限有多大差別。

主席向與會者保證，在新的機制下，專用加氣站營運商必須按照國際石油氣價格的升跌每月加或減零售氣價，不能加快減慢。

主席進一步解釋說，專用氣站的石油氣價格上限是受合約所限制，但非專用氣站會因應方市場條件而調整石油氣價格。不過，他補充說，專用加氣站的石油氣價格會對非專用加氣站價格的升幅起着抑制作用。

- 12 梁紹昌先生建議政府試行新調節機制一段時間後才決定是否採用。

莫偉全先生表示明白部分業界可能對新調節機制有一些顧慮，但他認為試行並不是一個理想的解決辦法。既然專用加氣站的營運商、業界、和政府有關部門會定期就專用加氣站運作事宜開會討論，他建議利用該會議解決新調節機制在落實後的任何時間所出現的問題。經討論後，與會人士同意在 2 月中舉行首次會議。

- 13 郭志標先生表示並不反對落實新調節機制。他強調的士業界是理解專用加氣站的石油氣價格需要按國際石油氣價格升降而調整，業界亦不希望營運商做蝕本生意，以致最終沒有人願意營辦石油氣加氣服務，令的士業界受損，但營運商有責任提供合理的加氣服務。

- 14 主席總結說，在新的調節機制下，定價公式的兩個元素將繼續維持不變；唯一的改動是把調節頻率由每六個月一次改為每月一次。在新的機制下，專用加氣站營運商必須按照國際石油氣價格的升跌每月加或減零售氣價，不能加快減慢。新機制不會增加司機的營運成本；亦能免卻司機在專用加氣站長時間輪候之苦。政府計劃在 2006 年 2 月 1 日引入新的價格調節安排。業界代表在會上並無提出反對。
- 15 餘無別事，會議於上午 11 時 50 分結束。

就專用石油氣加氣站的價格調節機制  
與新界的士業界會議摘錄（擬稿）

日期： 2005 年 12 月 31 日  
時間： 上午 11 時 45 分  
地點： 香港九龍啓成街 3 號機電工程署總部 7102 室

部門代表：

陳 帆先生	(機電工程署)	主席
王錫章先生	(機電工程署)	
岑仲堯先生	(機電工程署)	
許健華先生	(機電工程署)	
許榮觀先生	(機電工程署)	
莫偉全先生	(環境保護署)	
黃志光先生	(運輸署)	

新界的士業界代表：

黎建民先生	新界電召的士聯會有限公司
何治勤先生	新界的士商業聯誼會
黃羽庭先生	香港無線電的士聯誼會
劉克溪先生	西貢的士工商聯誼會有限公司
倫國輝先生 及 吳坤成先生	的士車行車主協會有限公司
梁宇榮先生 及 梁靜珊小姐	新界的士司機權益大聯盟
陳樹生先生	新界的士營運協會
鄧廣棠先生	新界的士司機協會

專用石油氣加氣站代表：

劉仁杰先生	華潤石化(集團)有限公司
白曉松先生	華潤石化(集團)有限公司
廖佩賢女士	華潤石化(集團)有限公司
蕭錦華先生	易高環保能源有限公司
林文立先生	易高環保能源有限公司
譚尙斌先生	易高環保能源有限公司

- 1 主席歡迎各與會者出席會議。
- 2 主席首先指出石油氣車輛在專用加氣站排隊輪候加氣是由於專用加氣站石油氣上限價格滯後所致。根據營運商和政府簽訂的設計、建造及營運合約，專用加氣站的石油氣上限價格每六個月須按國際石油氣價的升跌調整一次。由於近期國際石油氣價格大幅波動，導致大約 74%的石油氣車輛前往 12 個專用加氣站加氣；而餘下 26%的石油氣車輛則前往 41 個非專用加氣站加氣。供求失衡的情況對專用加氣站的石油氣加氣設施和相關供應鏈帶來壓力。
- 3 主席表示政府分別與華潤及易高商討，以確保它們能提供一個合理水平的加氣服務，切合石油氣車輛業界的需要。並在可行的情況下盡量改善目前的服務水平，在確保持續供氣的情況下盡量使用多些加氣槍，以減少對業界的影響。雖然在目前的條件限制下，華潤及易高均承諾盡力調配專用加氣站內多些加氣槍投入運作，在繁忙時段把 70%加氣槍投入運作，在實際可行情況下盡量縮短石油氣車輛排隊輪候加氣的時間。兩間公司亦會在安全情況下增加石油氣缸車運送石油氣至專用加氣站的次數。
- 4 主席向與會者說兩個營運商會安排與石油氣車輛業界每季進行聯絡會議，加強彼此溝通和了解。機電工程署、環境保護署和運輸署亦會出席會議，以聽取有關專用加氣站的意見及建議。
- 5 主席提出為長遠解決有關問題，現行專用加氣站的價格調整頻率安排有修改的必要，將國際石油氣價格的變動適時反映在專用加氣站的零售價錢上。所以，調整頻率會由每半年一次改為每月一次，並參考之前一個月的國際石油氣價格。有關的調整長遠來說對用家的影響是中性的，因為國際石油氣價格是直接反映在零售價錢上，改變後的調整安排更能適時反映國際石油氣價格的走勢。政府計劃在 2006 年 2 月 1 日引入新的價格調整安排。
- 6 易高及華潤的代表分別向與會者簡述他們在運作上遇到的問題，並解釋石油氣供應鏈所受的限制。
- 7 陳樹生先生說如每月一調後可能會導致石油氣價格不受控制的情況發生，他提出政府可考慮將調節頻率改為每 3 個月一次。

主席表示，如石油氣價格上限每 3 個月調整一次，也可能出現石油氣價格上限滯後市場的問題。最好的解決方法是每月調整石油氣價格上限一次。

- 8 吳坤成先生擔心石油氣價格會影響的士行業運作，對車主權益沒有保障。

主席強調在新的調節機制下，專用加氣站的石油氣上限價格依然受定價公式所約束，營運商必須按照國際石油氣價格的升跌每月加或減零售氣

價，不能加快減慢。而定價公式內的營運價格是營運商在投標時提出的營運成本和邊際利潤。除每年按綜合消費物價指數變動調整外，營運價格在 21 年的合約期內維持不變。

- 9 黃羽庭先生提出政府當初以免地價批出專用加氣站，現在改為每月調整石油氣售價一次，是否明益專用加氣站營運商，為甚麼對於非專用加氣站公司的石油氣價格又沒有監管？

主席解釋當初以免地價批出專用加氣站，國際石油氣價格只是直接反映在零售價錢上，並不是批出合約的因素。相反，投標者主要競投一個最低的石油氣營運價格，當中免地價的因素已反映在石油氣營運價格內。此外，政府與專用加氣站營運商簽訂的合約，訂明價格調節機制需每五年檢討一次。現在五年期限已經屆滿，所以檢討價格調節機制是按合約行事，符合合約精神。主席進一步解釋說，非專用氣站的石油氣價格是由市場帶動的，而專用加氣站的石油氣價格令非專用加氣站的石油氣價升幅發揮抑制作用。

- 10 主席用電腦投影片向與會者詳細介紹現行及改變後的定價公式。並表示每半年調整和每月調整的安排除了有六個月的滯後分別外，對用家來說，在六個月內的石油氣總消費是一樣的。所以，有關機制長遠來說是中性的。（有關的電腦投影片請參閱附件【一】）

黎建民先生對機電工程署所介紹的定價公式及價格調節機制表示理解。

劉克溪先生相信部分業界人士對接受新機制面臨一個「心理關口」，建議政府在這一方面多下功夫，以釋疑慮。

莫偉全先生強調，無論新檢討機制是否引入，專用石油氣站的上限價格都會因應國際石油氣價格上升而在二月一日上調，他請業界代表向其會員解釋。另一方面，他相信部分業界人士對引入新的檢討機制，如劉克溪先生所說，正面對一個「心理關口」，為解決問題，他請業界就如何克服這個「心理關口」發表意見。

- 11 何治勤先生建議政府，增加定價公式的透明度及向業界提供國際石油氣價格的資料。

主席承諾印刷宣傳單張，並於石油氣加氣站派發給業界，詳細解釋有關專用加氣站石油氣上限價格的定價公式及價格調節機制，以增加透明度。此外，運輸署會在《的士季刊》內向業界公布改變後的價格調節機制。主席並提出，如有需要，政府可直接向的士同業解釋有關計算石油氣上限價格的方法。今後政府會每個月公佈國際石油氣價格，方便業界監察專用加氣站價格調整的變動。

- 12 主席總結說，在新的調節機制下，定價公式的兩個元素將繼續維持不變；唯一的改動是把調節頻率由每六個月一次改為每月一次。在新的機制下，

專用加氣站營運商必須按照國際石油氣價格的升跌每月加或減零售氣價，不能加快減慢。新機制不會增加司機的營運成本；亦能免卻司機在專用加氣站長時間輪候之苦。政府計劃在 2006 年 2 月 1 日引入新的價格調整安排。新界的士業界大部分代表在會上並沒有就新的調節機制提出反對。

13 餘無別事，會議於下午 3 時結束。

## 附件【一】

### 現行及改變後的 調整機制的比較

就一個石油氣的士或小巴的用戶每月到專用加氣站平均入氣 Q 公升，他/她的石油氣消費會根據專用加氣站的定價公式計算。

$$P = A + B$$

A 是國際石油氣價格因素  
B 是石油氣營運價格因素

### 每月調整機制

當實行每月調整機制後，會以之前的一個月國際石油氣價格作計算，而第二至第七月的石油氣零售價會分別是 (A1+B), (A2+B), (A3+B), (A4+B), (A5+B) 和 (A6+B)。

用戶在這六個月的總石油氣消費是 (A1+B)Q, (A2+B)Q, (A3+B)Q, (A4+B)Q, (A5+B)Q 和 (A6+B)Q 的總和，即 (A1+A2+A3+A4+A5+A6+6B)(Q)。

### 每半年調整機制

根據每半年調整機制，A 是之前六個月的國際石油氣價格的平均價，即  $(A1+A2+A3+A4+A5+A6) \div 6$

用戶在打後六個月的總石油氣消費是  $[(A1+A2+A3+A4+A5+A6) \div 6 + B] \times 6Q$   
即  $(A1+A2+A3+A4+A5+A6+6B)(Q)$

### 結論

以上的計算顯示，每半年調整機制和每月調整機制除了有六個月的滯後分別外，對用戶來說，在六個月的總石油氣消費是一樣的，這證明有關機制長遠來說對價格的影響是中性的。