

資料文件

**立法會  
交通事務委員會**

**專用石油氣加氣站  
的運作及價格調整機制**

**目的**

我們早前曾提交一份資料文件，供交通事務委員會於 2005 年 12 月 16 日會議上討論。本文件旨在報告為改善專用氣站的運作所採取的行動，與及政府計劃於 2006 年 2 月 1 日起實施石油氣價格上限每月調整的機制。

**背景**

2. 在 2005 年 12 月 16 日交通事務委員會會議上，我們向委員簡述專用氣站的運作、近期發生的事件，與及已採取的中期措施。有關詳情載於立法會 CB(1)503/05-06(3)號文件。

3. 石油氣車輛在專用氣站排隊輪候加氣是由於專用氣站石油氣價格上限滯後所致。根據營運商和政府簽訂的設計、建造及營運合約，專用氣站的價格上限是每六個月調整一次的。由於近期國際石油氣價格飆升，導致大約 74% 的石油氣車輛前往 12 個專用氣站加氣，而餘下 26% 的石油氣車輛則前往 41 個非專用氣站加氣。

4. 供求失衡的情況對專用氣站的石油氣加氣設施造成沉重壓力，特別是華潤石化（集團）有限公司（華潤）經營的專用氣站，因為在香港各石油氣加氣站當中，華潤專用氣站的石油氣零售價是最低的。雖然華潤 7 個專用氣站按原先的設計每日可為大約 10 000 架次的石油氣車輛提供加氣服務，但這些氣站現時卻為每日多達 15 000 架次的石油氣車輛加氣（見附件 A），佔全港石油氣車輛的 46%。華潤擁有的石油氣缸車、設於青衣的油庫以及其石油氣供應鏈現已達到極限。易高環保能源有限公司（易高）亦面對相同的問題，但情況沒有華潤般嚴重。

5. 在 2005 年 12 月 16 日的交通事務委員會會議上，政府承諾與營運商商討繼續維持其石油氣供應，並在可行的情況下盡量改善其服務水平。政府亦計劃修改專用氣站現行的石油氣價格上限的調整機制，以便長遠解決有關問題。

## 已採取的行動

6. 在 2005 年 12 月 16 日交通事務委員會會議後，政府分別與華潤及易高進行磋商，確保石油氣加氣服務維持在合理的水平，以切合石油氣車輛業界的需要。儘管目前的配套有所限制，華潤及易高均承諾盡量調配專用氣站內的加氣槍，在繁忙時間內開放不少於 70% 的加氣槍，以盡量縮短石油氣車輛排隊輪候加氣的時間。有關公司亦會在符合安全及維修需要的前提下，增加石油氣缸車運送石油氣至專用氣站的次數。

7. 我們會按照設計、建造及營運合約的條款繼續密切監察專用氣站的運作。鑑於目前的情況，我們亦會繼續監察有關營運商的供應鏈物流情況。機電工程署的 24 小時熱線會繼續運作，以收集石油氣車輛業界的意見，並在有需要時迅速作出調解。

8. 除上文所述的措施外，兩間營運商及石油氣車輛業界的代表會每季舉行客戶聯絡會議一次，以加強雙方的溝通和了解。機電工程署、環境保護署和運輸署會派員出席，以收集意見和建議。

## 價格調整機制的檢討

9. 根據專用氣站的設計、建造及營運合約，石油氣定價公式為專用氣站售賣的石油氣定出價格上限(P)。這公式包含兩個因素，即國際石油氣價格(A)及石油氣營運價格(B)：

$$P = A + B$$

10. 國際石油氣價格(A)是直接反映在零售價錢上的，而本地石油氣營運價格(B)則是承辦商在投標時提出的價格。在引入定價公式時，公式內的國際石油氣價格(A)調整期為每半年一次。石油氣營運價格(B)實際上是承辦商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。有一點須注意的是，國際石油氣價格(A)在標書評審時不在考慮之列。評審準則主要取決於投標者所提出的石油氣營運價格(B)。

11. 附件 B 的圖表顯示自 2000 年 11 月引入專用氣站石油氣定價公式後，國際石油氣價格及專用和非專用氣站的石油氣零售價的變動情況。有一點須留意的是，定價公式雖然是為專用氣站的石油氣價格設定上限，但同時亦對非專用氣站的石油氣價格的升幅起著抑制作用：

- (a) 在 2000 年 11 月，非專用氣站的石油氣價格與國際石油氣價格的差距是每公升 1.90 元。到 2005 年 12 月，國際石油氣價格雖較 2000 年 11 月時上升 55%，即由每公升 1.48 元增至 2.30 元，但非專用氣站的石油氣價格與國際石油氣價格的差距卻縮窄至每公升 0.97 元（減少 51%）；

	2000年11月	2005年12月
非專用氣站的 平均石油氣零售價	每公升 <b>3.38</b> 元	每公升 <b>3.27</b> 元
國際石油氣價格	每公升 1.48 元	每公升 2.30 元
差距	每公升 1.90 元	每公升 0.97 元

- (b) 倘若沒有設置專用氣站，而非專用氣站的石油氣價格與國際石油氣價格的差距維持在 2000 年 11 月的水平（達 228%），則在 2005 年 12 月，非專用氣站的石油氣價格可能上升至每公升 5.25 元。

12. 在 1999 年推出石油氣的士計劃之時，並沒有以設計、建造及營運合約的方式經營石油氣加氣站的先例。因此，設計、建造及營運合約訂明定價公式須每五年檢討一次。有關定價公式檢討的機制已在招標文件內列明，並已在招標簡報會中向有意投標者清楚說明。

13. 在定價公式的檢討工作展開時，當局成立了一個跨部門工作小組，以研究有關事宜。工作小組的成員包括機電工程署、環境保護署、運輸署及政府統計處的代表。我們就定價公式的調整頻率徵詢法律意見，而根據所得法律意見，合約容許把價格上限檢討頻率由每半年一次改為每月一次。工作小組亦認為，如果讓 12 個專用氣站分批改變價格調整頻率，則較後作出有關改變的專用氣站的車輛輪候加氣問題會變得更加嚴重。根據法律意見，若營運商與政府能達成協議，全部 12 個專用氣站均可同時改變有關石油氣價格上限的調整頻率。

14. 在國際石油氣價格大幅波動期間，專用氣站的石油氣零售價未能及時調整，以致專用氣站出現石油氣車輛排隊輪候加氣的情況。因此，工作小組認為應讓專用氣站的石油氣零售價適時反映國際石油氣價格的走勢。把石油氣價格上限的調整頻率由每半年一次改為每月一次，以及參考之前一個月的國際石油氣價格，是公平和合理的做法。

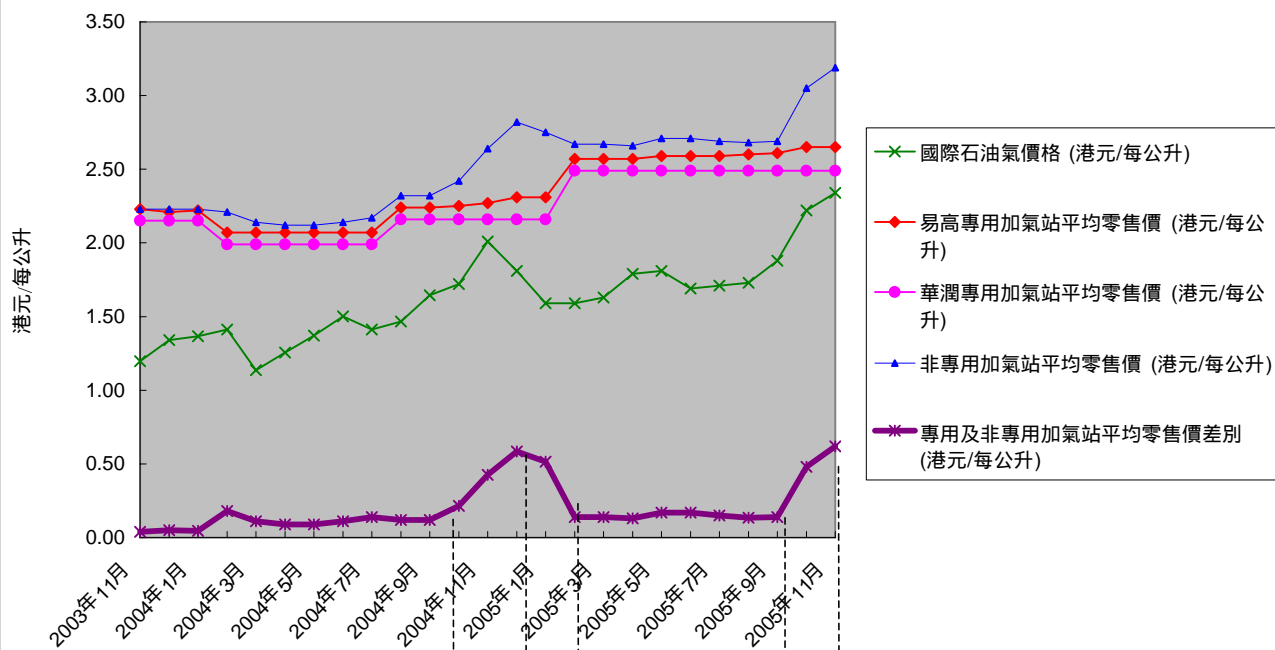
15. 在改變有關價格調整頻率後，石油氣價格上限會緊貼國際石油氣價格走勢。有關的調整長遠來說對用家的影響是中性的，但卻能令專用和非專用氣站的石油氣供求趨於平衡。

16. 因石油氣供應鏈的設計容量所限，現時專用氣站石油氣車輛排隊輪候加氣的問題只能舒緩，而無法完全解決。根據現行的設計、建造及營運合約，石油氣價格上限每半年調整一次，而 2006 年 2 月 1 日正是下一次的調整日期。因此，我們計劃於 2006 年 2 月 1 日起實施石油氣價格上限每月調整安排。我們已向的士及公共小巴業界闡釋實施有關調整的

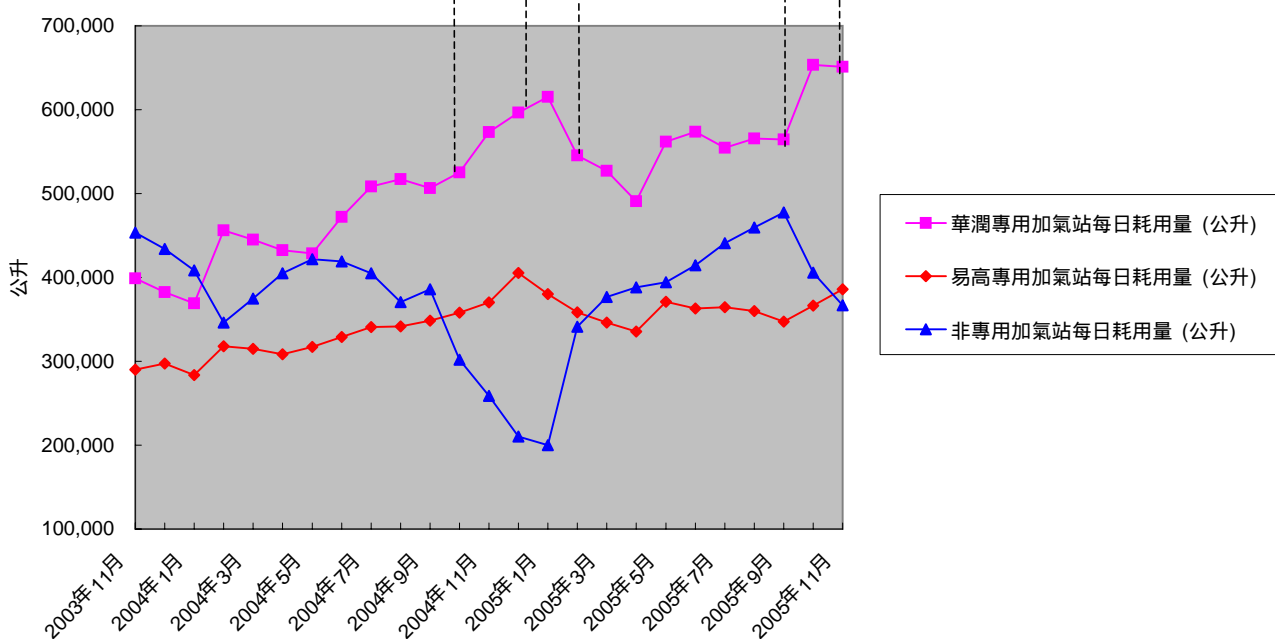
理據和安排。各業界代表並沒有就 2006 年 2 月 1 日起實施新的調整機制提出異議。

機電工程署  
2005 年 12 月 31 日

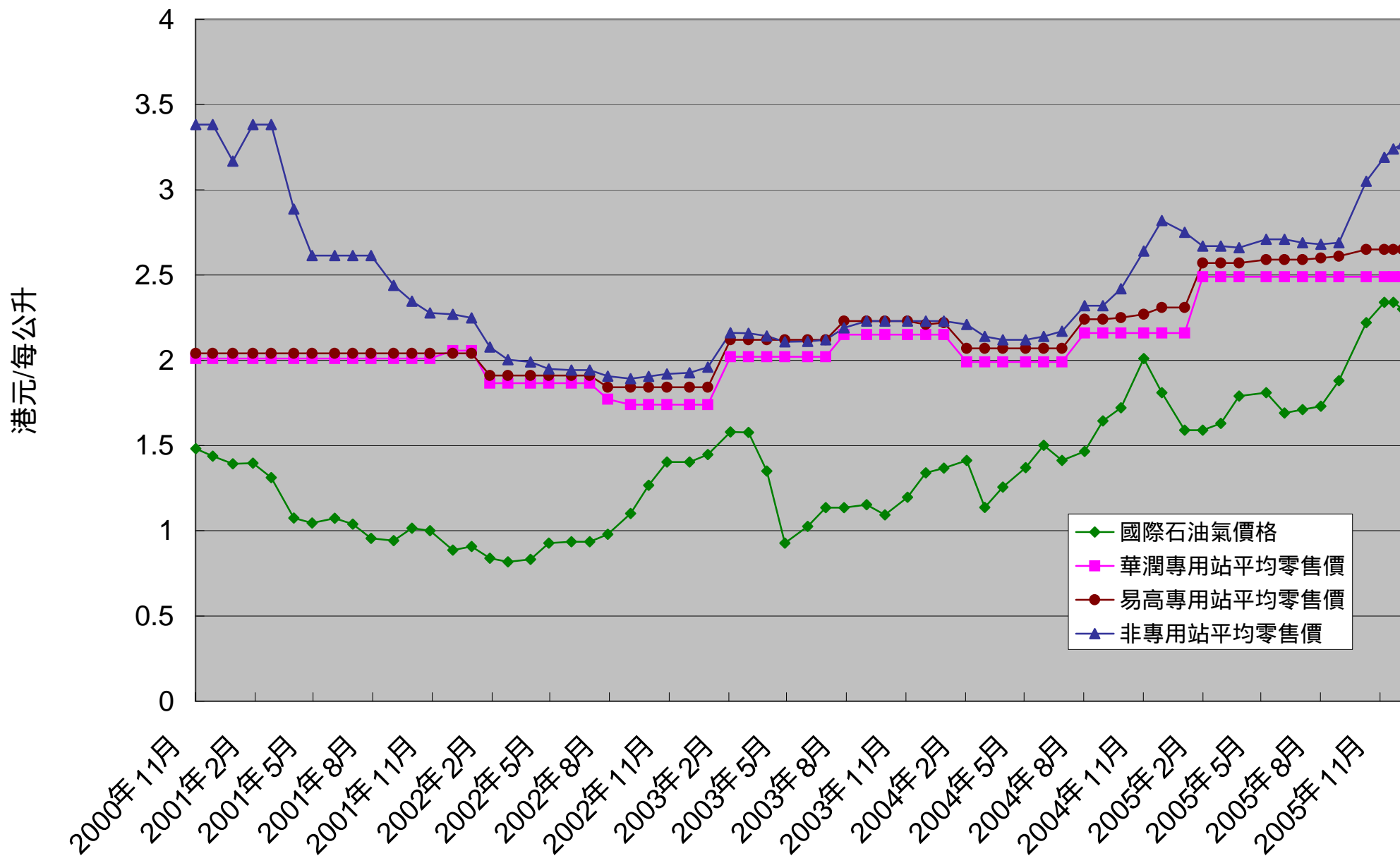
國際石油氣價格及車用石油氣零售價的走勢圖



專用及非專用加氣站的石油氣耗用量 (公升)



車用石油氣零售價走勢圖



	國際石油氣價格 (HK\$/公升)	華潤專用站平均零 售價 (HK\$/公升)	易高專用站平均零 售價 (HK\$/公升)	非專用站平均零 售價 (HK\$/公升)	專用站平均零售 價 (HK\$/公升)
5.Nov.00	1.48	2.01	2.04	3.38	2.03
1.Dec.00	1.44	2.01	2.04	3.38	2.03
1.Jan.01	1.39	2.01	2.04	3.17	2.03
1.Feb.01	1.40	2.01	2.04	3.38	2.03
1.Mar.01	1.31	2.01	2.04	3.38	2.03
5.Apr.01	1.08	2.01	2.04	2.89	2.03
3.May.01	1.05	2.01	2.04	2.61	2.03
7.Jun.01	1.07	2.01	2.04	2.61	2.03
5.Jul.01	1.04	2.01	2.04	2.61	2.03
2.Aug.01	0.95	2.01	2.04	2.61	2.03
6.Sep.01	0.94	2.01	2.04	2.44	2.03
4.Oct.01	1.02	2.01	2.04	2.35	2.03
1.Nov.01	1.00	2.01	2.04	2.28	2.03
6.Dec.01	0.89	2.06	2.04	2.27	2.05
4.Jan.02	0.91	2.06	2.04	2.25	2.05
1.Feb.02	0.84	1.87	1.91	2.08	1.89
1.Mar.02	0.82	1.87	1.91	2.00	1.89
5.Apr.02	0.83	1.87	1.91	1.99	1.89
3.May.02	0.93	1.87	1.91	1.95	1.89
7.Jun.02	0.94	1.87	1.91	1.94	1.89
5.Jul.02	0.94	1.87	1.91	1.94	1.89
2.Aug.02	0.98	1.77	1.84	1.91	1.81
6.Sep.02	1.10	1.74	1.84	1.89	1.79
4.Oct.02	1.27	1.74	1.84	1.91	1.79
1.Nov.02	1.40	1.74	1.84	1.92	1.79
6.Dec.02	1.40	1.74	1.84	1.93	1.79
3.Jan.03	1.45	1.74	1.84	1.96	1.79
7.Feb.03	1.58	2.02	2.12	2.16	2.07
7.Mar.03	1.58	2.02	2.12	2.16	2.07
4.Apr.03	1.35	2.02	2.12	2.14	2.07
2.May.03	0.93	2.02	2.12	2.11	2.07
6.Jun.03	1.03	2.02	2.12	2.11	2.07
4.Jul.03	1.14	2.02	2.12	2.12	2.07
1.Aug.03	1.14	2.15	2.23	2.19	2.19
5.Sep.03	1.15	2.15	2.23	2.23	2.19
3.Oct.03	1.09	2.15	2.23	2.23	2.19
7.Nov.03	1.20	2.15	2.23	2.23	2.19
5.Dec.03	1.34	2.15	2.21	2.23	2.18
2.Jan.04	1.37	2.15	2.22	2.23	2.19
6.Feb.04	1.41	1.99	2.07	2.21	2.03
5.Mar.04	1.14	1.99	2.07	2.14	2.03
2.Apr.04	1.26	1.99	2.07	2.12	2.03
7.May.04	1.37	1.99	2.07	2.12	2.03
4.Jun.04	1.50	1.99	2.07	2.14	2.03
2.Jul.04	1.41	1.99	2.07	2.17	2.03
6.Aug.04	1.47	2.16	2.24	2.32	2.20
3.Sep.04	1.64	2.16	2.24	2.32	2.20
1.Oct.04	1.72	2.16	2.25	2.42	2.21
5.Nov.04	2.01	2.16	2.27	2.64	2.22
3.Dec.04	1.81	2.16	2.31	2.82	2.24
7.Jan.05	1.59	2.16	2.31	2.75	2.24
4.Feb.05	1.59	2.49	2.57	2.67	2.53
4.Mar.05	1.63	2.49	2.57	2.67	2.53
1.Apr.05	1.79	2.49	2.57	2.66	2.53
13.May.05	1.81	2.49	2.59	2.71	2.54
10.Jun.05	1.69	2.49	2.59	2.71	2.54
8.Jul.05	1.71	2.49	2.59	2.69	2.54
5.Aug.05	1.73	2.49	2.6	2.68	2.55
2.Sep.05	1.88	2.49	2.61	2.69	2.55
14.Oct.05	2.22	2.49	2.65	3.05	2.57
11.Nov.05	2.34	2.49	2.65	3.19	2.57
25.Nov.05	2.34	2.49	2.65	3.24	2.57
9.Dec.05	2.3	2.49	2.65	3.27	2.57

## 立法會 交通事務委員會

### 關於專用石油氣加氣站的運作

#### 目的

本文件旨在闡釋專用石油氣加氣站在其設計、建造及營運合約下的運作、近期遇到的問題、以及解決措施。

#### 背景

2. 本港現時共有 53 個石油氣加氣站。在這些加氣站當中，有 12 個是專用石油氣加氣站，其中七個由華潤石化(集團)有限公司(華潤)經營，其餘五個則由易高環保能源有限公司(易高)經營。此外，還有 41 個非專用石油氣加氣站。

3. 所有專用氣站均按照與香港特別行政區政府簽訂的設計、建造及營運合約經營。政府與華潤簽訂了三份設計、建造及營運合約，與易高則簽訂了另外三份。專用氣站的地點分布如下 -

	華潤	易高
首份設計、建造及營運合約	上環 觀塘 大埔	柴灣 西九龍
第二份設計、建造及營運合約	九龍灣 葵涌	美孚 屯門
第三份設計、建造及營運合約	馬鞍山 元朗	灣仔



4. 政府於 1999 年推行石油氣的士計劃時，曾以免地價的方式提供專用氣站的用地，以支持有關計劃。為此，承辦商須根據合約條款設計、建造和營運加氣站。此外，專用氣站的石油氣零售價按定價公式定出上限，而非專用氣站則可隨意調整其石油氣零售價。

5. 根據設計、建造及營運合約，承辦商必須按合約條款經營其氣站，例如，無論天氣如何，承辦商都必須維持其加氣站每天 24 小時運作，並盡量把排隊輪候加氣的石油氣車輛數目減至最少。

## 政府的角色

6. 機電工程署代表政府執行設計、建造及營運合約的條款，即負責監察專用氣站的設計和建造，以及這些加氣站隨後的運作和保養。機電工程署也負責蒐集有關每月國際石油氣價格、每月美元兌港幣的匯率及每年綜合消費物價指數變動的數據，以便根據有關合約內的定價公式計算專用氣站的石油氣價格上限。

7. 按設計、建造及營運合約的條款，機電工程署人員獲授權進入氣站視察，並指示承辦商進行保養和維修工作，以及修復任何不完善或其他發現到的故障。如承辦商沒有履行合約規定的責任，機電工程署會對承辦商作出警告。如果情況持續，機電工程署有權根據合約條款終止聘用該承辦商。不過，在如此情況下，專用氣站的服務會受到嚴重影響，直至透過招標有新的營運者運作這些加氣站為止。有關的招標過程需時最少六個月。

8. 在石油氣的士計劃推出之時，以設計、建造及營運合約的方式經營氣站，並無先例可援。因此，設計、建造及營運合約註明定價公式須每五年檢討一次，以確保為期 21 年的設計、建造及營運合約得以持續下去，而有關的價格安排對各相關人士都是公平和公正的。首批專用氣站已屆檢討期限。政府現正與華潤及易高磋商價格調整機制的檢討事宜。

## 近期遇到的問題

9. 自 2005 年 9 月起，國際石油氣價格大幅波動。非專用氣站的石油氣零售價已迅速上調，而專用氣站的石油氣零售價則須等待下次半年期的價格上限調整才可更改。因此，專用及非專用氣站的石油氣價格有甚大的差距，使石油氣車輛對專用氣站加氣服務的需求大增，以致出現車輛大排長龍的情況。附件顯示國際石油氣價格和專用及非專用氣站石油氣零售價的變動以及這些變動對加氣站石油氣耗用量所造成的影響。

10. 根據最近的石油氣耗用量數字，約 46% 的石油氣車輛前往華潤的七個專用氣站加氣，約 28% 的石油氣車輛在易高的五個專用氣站加氣，其餘 26% 的石油氣車輛則前往 41 個非專用氣站加氣。供求失衡的情況對專用氣站的石油氣加氣設施造成沉重負擔，特別是華潤的氣站。因為在各氣站中，華潤設置的專用氣站的石油氣零售價是全香港最低的。華潤的七個專用氣站按原先的設計每日支援石油氣車輛約為 10,000 架次，現時每日卻有多達 15,000 架次。這種情況不能持續下去，因為華潤擁有的石油氣缸車、設於青衣的油庫以及其石油氣供應鏈均已達到極限。每當專用及非專用氣站的石油氣價格出現較大差距時，便會出現上述情況（參看附件）。最近數月，有關情況更因華潤的石油氣缸車損壞和國際石油氣價格飆升而加劇。

## 所採取的行動

11. 自專用氣站開始運作以來，機電工程署已定期到各專用氣站視察，以監察氣體安全，並確保石油氣的持續供應及有關設施的妥善保養。自 2005 年 9 月底起，石油氣車輛業界多次向機電工程署報告，指由華潤及易高經營的部分專用氣站出現車輛大排長龍的情況，而一些加氣槍則報稱損壞。機電工程署已加強巡查各專用氣站，並要求承辦商解決有關問題。

12. 華潤在 2005 年 11 月底致函政府，表示其石油氣加氣設施及石油氣缸車長久以來不勝負荷，需予維修。因此，華潤專用氣站的石油氣補充次數減少，以致到華潤專用氣站加氣的石油氣車輛輪候時間更加長，對石油氣車輛業界及市民造成不便。

13. 在接到華潤上述信函後，機電工程署已採取進一步行動，密切監察有關情況。由 2005 年 11 月 23 日起，機電工程署人員已到華潤各專用氣站記錄石油氣補充次數、石油氣貯存量、使用的加氣槍數目及輪候加氣的石油氣車輛數目。此外，我們又前往華潤設於青衣的油庫，監察石油氣缸車運送石油氣的情況。經調查後發現，華潤石油氣缸車每日行走超過 4 次至其專用氣站，實際上已多於業界一般的運送石油氣次數。政府又與華潤舉行緊急會議，得悉華潤已訂購一輛石油氣缸車，而該車將於 2006 年年初運抵本港。

14. 當局於 2005 年 5 月成立一個跨部門工作小組，以便按照設計、建造及營運合約的條文進行每五年的價格調整機制檢討。小組由機電工程署、環境保護署及運輸署的代表組成。在考慮以往加氣站的運作情況及徵詢易高及華潤的意見後，工作小組建議把價格上限調整周期由半年改為一個月，並參考之前一個月的國際石油氣價格。在增加價格上限調整頻率後，我們相信因價格上的滯後而導致專用氣站出現車龍的情況應可得到改善。

15. 自檢討價格調整機制的工作展開後，運輸署（工作小組成員之一）一直與石油氣車輛業界保持非正式的聯繫。機電工程署已設立 24 小時熱線，讓業界報告有關專用氣站的問題，以便當局可迅速採取跟進行動。運輸署、環境保護署及機電工程署曾於 2005 年 11 月 29 日與石油氣的士業界舉行會議，會上就專用氣站的運作向業界解釋近期發生的事情、有關問題及所採取的行動。我們已向石油氣車輛業界表示，更改價格上限調整周期的建議，能使專用氣站的石油氣價格緊貼市場。業界對縮短石油氣價格上限檢討期的建議並無異議，並要求華潤盡快改善其專用氣站的石油氣供應服務。

## 未來路向

16. 機電工程署會繼續按照設計、建造及營運合約的條款密切監察各專用氣站的運作情況。此外，鑑於華潤現時的情況，機電工程署人員會繼續到華潤各專用加氣站視察，以記錄其石油氣補充次數、石油氣貯存量、使用的加氣槍數目及輪候加氣的石油氣車輛數目。機電工程署亦會留意華潤的石油氣缸車從青衣油庫運送石油氣往加氣站的次數。

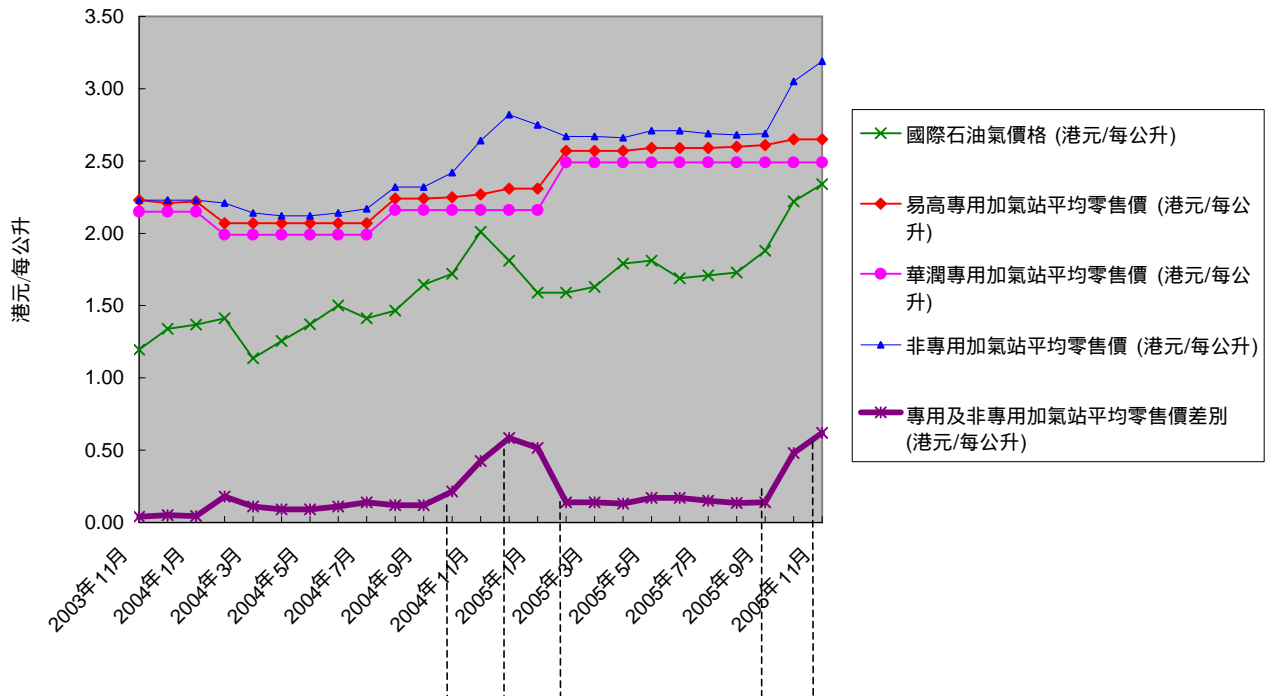
17. 我們曾於 2005 年 12 月 2 日與華潤舉行會議，華潤承諾會加強其石油氣供應鏈，以運送更多的石油氣到其專用氣站。至於加氣站的加氣槍，除非有損壞，否則都會加以使用。機電工程署其後多次進行實地視察，發現華潤已採取措施，使其專用氣站能持續供應石油氣，以應付石油氣車輛業界的需要。

18. 有關問題的長遠解決辦法，是合時反映國際石油氣價格的走勢。在增加價格上限調整頻率後，專用氣站的石油氣價格滯後的問題將可以減少。因此，就算在國際石油氣價格大幅波動的時候，專用和非專用氣站的石油氣價格的差距將會縮窄，而石油氣車輛排隊輪候加氣的問題亦會得到改善。

機電工程署

二 五年十二月

國際石油氣價格及車用石油氣零售價走勢圖



專用及非專用加氣站的石油氣耗用量 (公升)

