

引進石油氣小巴對業界影響之分析 暨調查研究 行政摘要

背景

1. 2001年7月底，「環保小巴大聯盟」委託香港政策研究所就政府擬推行石油氣小巴政策及其對營運商的影響進行顧問研究工作。本研究分為兩部份：（一）以問卷調查方式向64條港島綠色小巴專線營運商搜集資料¹，以分析石油氣小巴對營運和盈虧狀況之影響；（二）向全港九新界300多個綠色專線營運商發出問卷調查²，並舉行一個小組討論以探討小巴業界的意見及其所關注的問題。

結果重點

2. 我們的調查和分析發現燃料價格和加氣時間這兩個變數對小巴服務和營運情況產生顯著影響，甚至會使原盈虧狀況出現不同水平的正負變動。我們的分析有2個假設：
 - (i) 燃料價格是基於目前專用（下限）或非專用（上限）³加氣站的價格計算的，並未假設政府會否如柴油一樣加上1.11元/公升（或其他）的稅項。
 - (ii) 加氣時間是按3個因素而設定的：
 - (a) 燃料站將由現有約180個油站減至將來的37個氣站；小巴會因加氣站減少或加氣距離增加而令到每日加氣時間和加氣次數增加；
 - (b) 小巴業界因班次問題而會用最接近之專用或非專用石油氣站加氣；
 - (c) 石油氣缸容積約為126公升。
3. 在燃料價格方面，我們對專用石油氣站價格（下限）和非專用石油氣站價格（上限）及現時投入服務的12個氣站的現價格的平均價作分析，和分別評估其影響。我們發現以石油氣價格下限（2.025元/公升）計算，將會使53.3%之路線有所損失。若以石油氣價格上限（3.88元/公升）計算，引進石油氣小巴將令全部(100%)個案有所損失（即減少盈利或作進一步虧損

¹ 研究小組成功在港島區取得61條小巴線的資料（成功率為95.3%），其中45條線的營運商能提供全部所需分析資料。

² 量性問卷共發出325份，收回共161份（回應率為49.5%）。

³ 由於??地價，故??價較便宜，但非專用站因地價問題而價格較昂貴。

或轉盈為虧)。若以平均價格(2.27元/公升)計算,則有八成(80%)的路線會出現負變動(損失)(參閱表1)。

4. 在加氣時間方面,我們則發現氣站距離是導致班次(收入)影響的重要因素。我們的資料顯示,52.2%的被訪 估計其所用的氣站路程將為9公里;13%甚至高達18公里。80%被訪 表示其加氣時間會因此較目前增加25-45分鐘不等。而且95%的小巴每日會較目前加氣多1次。目前政府公佈的資料顯示,專用汽站將會由現的5個增至只有9個,換句話說,大部份小巴將需採用非專用站(價格上限)的服務或須往較遠的專用氣站加氣。
5. 由於缺乏資料,我們並未把維修費用作為變數加以分析,但業界對此卻顯得十分憂慮。原因有二:(i)由於將來石油氣小巴維修安全標準較嚴格及維修程序繁瑣,無論在價格、維修輪候時間和效率方面都會與目前柴油車有差異,應該會因此對收入和成本添上新變數。此外,現在支援柴油小巴維修之小型服務站(俗稱車房)將有困難繼續為石油氣車輛提供維修服務,那麼正意味 將來的車輛維修需依賴車輛供應商或大型車廠提供,對營運商而言,維修價錢上升似乎已頗為肯定。(ii)將來維修時間,是否會因為法例上規定之檢驗程序而致使維修效率降低和維修時間增加,並因此而導致班次受影響和收入減少,也是營運商所憂慮的。
6. 調查顯示,69.3%的被訪 都同意引進石油氣小巴,但90.5%均認為增加小巴座位才是「完全解 」、「可以解決大部份」營運損失所引至的問題。
7. 在將來使用石油氣的新措施下,小巴營運商如何增加或維持收入而不須加價,正是其面對的難題。若政府在稅項或其他政策方面能確保燃料價格保持在下限的話,這會紓緩部份營運商的壓力。但氣站數目不足(和分佈不均的)問題,則可能未容易在短期內處理。至於維修保養之相關法例和政策,則有賴政府、營運商及車輛供應商作密切溝通和協商,才能達至三贏局面。

表1:每日每部小巴之盈虧變動(平均氣價:2.27元/公升)

