

CB(1)932/05-06(17)



汽車交通運輸業總工會

對專用石油氣加氣站的運作 及價格調整機制的意見書

政府批准全港 12 個專用石油氣加氣站（下稱專用氣站）於 2006 年 2 月 1 日開始按照以過機制調整價格。從這次價格調整的情況來看，大部份專用氣站都加價 0.36 元，而餘下的一小部份也加價 0.35 元，使這次加價的幅度為 12.9% - 14.7%。然而，石油氣公司在千方百計加價後，依然故我，沒有全面和有效地改善專用氣站的服務，使職業司機仍然要在專用氣站大排長龍。這不但嚴重影響司機們的生計，而且引起他們的強烈不滿，為社會安全帶來了極大的隱憂。另一方面，我們從整個事件的發展過程來看，政府不但「積極」地因應石油氣公司的要求，而且「努力」地介入了整個事件，近期甚至作出允許全港 12 個專用氣站由 2006 年 3 月 1 日開始將每年調整價格兩次改為每月調整一次的決定，意圖以此來解決問題。對此，汽車交通運輸業總工會（下稱本會）是持強烈反對態度的。主要原因有以下幾點：

1. 官員好大喜功 沒有兌現承諾

政府當初為了「鼓勵」司機轉用石油氣，曾向作出提供足夠及良好加氣服務的承諾。然而，近期卻出現職業司機要在專用氣站外大排長龍，花很長時間輪候才能為車輛加氣。這種現象並不是只在近期才出現，而是過往石油公司準備和政府商討石油價格前夕，便會發生這種問題。對此，本會認為石油公司為了增加政府討價還價的籌碼，無理迫使司機排隊，行為十分無恥。對此，本會認為由於專用氣站沒有向廣大司機提供良好的加氣服務，甚至刻意封閉加氣槍，嚴重影響職業司機的生計，因此完全沒有基礎和條件提出調整車用石油氣價格機制的要求。

在政府方面，本會從職業司機在專用氣站外大排長龍的現象中便可以肯定地說，政府沒有兌現當初所作出的承諾，因此有嚴重失職之嫌。另外，在處理有關問題時，政府官員也選擇性地忽略這個承諾，沒有明確地向廣大職業司機作出交待，因此引起不滿自然不在話下。

2. 拉近兩種氣站的價格乃本末倒置

早在 2000 年，政府同意以免地價方式批出專用氣站合約時，本港專用氣站和非專用氣站的石油氣定價差額高達 1.88 元。具體一點來說，也就是專用氣站的定價為港幣 2 元，而非專用氣站的定價則為 3.88 元，可見政府免除專用氣站的地價起了明顯作用。後來，非專用氣站因使用率很低而被迫調低價格，使兩種加氣站的價格逐漸拉近。然而，政府近期的說法卻是兩種加氣站的價格相差 0.8 元，造成過多司機使用專用氣站，使之不勝負荷，因此想人為地拉近兩種氣站的價距差距。對此，本會認為政府官員不但沒有清楚意識問題的嚴重性和根源所在，反而準備同意石油公司的要求，意圖透過專用氣站加價，惡性地迫使司機使用價格較高的加氣站服務。從另一方面來說，這種做法也會在很大程度上增加職業司機的生計壓力，對他們十分不公平，故本會認為政府官員處理這個問題嚴重失當，堅決反對這項決定。

另一方面，過往多年的經驗告訴我們，香港石油供應商長期採用的「加快減慢」和「加多減少」手法不但深為社會各界人士詬病，而且政府似乎一直都「束手無策」，未能有效解決這個問題。在這種情況下，如果非專用氣站在政府同意專用氣站加價後再調高價格的話，那麼仍會存在著兩種加氣站價格差額很大的問題，甚至會出現車用石油氣不斷加價問題，結果受苦的只是會廣大職業司機，而得益的只是賺取巨額利潤的石油氣供應商。對此，本會認為政府的決定乃是一項本末倒置的做法，無助於解決問題。

3. 石油氣價格的釐定方法不合理

據本會了解，石油公司要花費 1 億元才能投得一個加油站的營運權（即支付

地價)，因此它們在經營非專用氣站時，必須收取較高價格才能賺取利潤。相反來說，專用氣站由於得到免除地價的好處，故成本負擔比非專用氣站的輕得多。可惜的是，政府官員在釐定專用氣站的價格時，竟然自動自覺地撤除了免除地價的因素，希望片面地拉近兩種氣站的價距差距，其思維方式真的讓人感到莫名其妙，甚至啼笑皆非。

不僅如此，政府官員近期提出改變現行專用氣站價格調整機制的建議時，也簡單地認為，新舊價格調整機制的不同之處只是在於調整頻率由每六個月一次和每個月一次而已。因此只要保持其他元素保持不變，便不會增加司機的營運成本。然而，當我們檢測政府制定專用氣站時所採用的定價公式時，則不難發現，這種似是而非的論調是不能成立的。主要原因是，在定價公式中（即 $P = A + B$ ，其中 P 為上限價格、 A 為國際石油氣價格、 B 為營運價格）存在著一些不合理的地方。可是，政府官員在大部份場合中都大談特談國際石油氣價格（ A ）的變化幅度，而避談營運價格（ B ）的問題，甚至認為這種價格是不可變動的。換言之，也就是政府默許和保證石油氣供應商可以賺取穩定的利潤，經營一盤包賺的生意。對此，本會認為，雖然國際石油氣價格近來的波動幅度頗大，但是由此引起的風險應該在營運價格（ B ）中體現出來。事實上，石油公司在承辦專用氣站時，其營運價格已經包括了支付國際石油氣價格波動風險的成本，因此它們是有責任承擔這些風險所引致的損失，並且保證合約期內的石油氣售價的穩定。可惜的是，政府官員從來沒有考慮國際石油氣價格波動風險的問題，反而同意改變現時的專用氣站價格調整機制，變相地把國際石油氣價格波動的風險轉嫁到職業司機的身上，使人感到政府處處照顧石油公司的利益，甚至讓社會各界人士產生「官商勾結」的聯想。為此，本會堅決反對政府所提出的建議，並且要求政府在制定專用氣站的價格時，更加合理和充份地計算免除地價和國際石油氣價格波動的風險等因素，不能讓石油公司無理地予取予求。此外，本會亦要求政府公開釐定石油氣價格的各種計算方法和詳細項目，增加透明度和接受業界及社會人士的監督，確保司機的合理權益不會受損。

4. 增加專用氣站才是長遠的解決辦法

雖然政府曾多次公開表示，由於難以找到合適地點，故不能增設專用氣站，但是政府近期卻批出三個非專用氣站的合約，因此本會認為政府的說法不但互相矛盾，而且有意推卸責任，不肯兌現當初向司機們所作出的承諾。就此，本會認為，合理地增加專用氣站才是解決司機長時間輪候的辦法，也是一個福為民開的政府應該負起的責任。事實上，目前除了的士外，越來越多小巴也開始轉用石油氣，出現越來越嚴重的加氣服務不敷應用的現象，因此有必要增加專用氣站的數量，才能應付不斷增加的需要。

5. 政府應加強對石油公司的監管

在整個事件中，得到免除地價和營利保證的專用氣站為了改變現有價格檢討機制，無恥地迫使司機長時間輪候，並以此作為要價的籌碼。令人感到不滿的是，政府在以前批出的合約中，沒有明確地列出監管條文，確保專用氣站提供足夠和良好的加氣服務，因而造成現時廣大司機們受苦的局面。更嚴重的是，政府近期所作出的決定更是撤除免除地價和經營風險等因素，在最大程度上保障石油供應商的利益，迫使收入微薄的司機「花錢買時間」，實在非常不合理。

目前，適值5年的專用氣站價格調整機制的檢討期，故本會要求政府在新機制內增列專用氣站一定要提供足夠及良好服務的條文。否則的話，政府必須採取嚴厲懲罰措施，保障一直處於劣勢的司機的權益。此外，為了增加監管的成效，本會亦要求政府成立一個有司機代表參與監察的機制，對專用氣站的運作和價格進行監察，不能再度發生這種不合理的現象。

總的來說，本會認為經營專用氣站的石油氣供應商無恥地迫使司機大排長龍，並以此作為和政府討價還價的籌碼，嚴重影響職業司機的生計，因此完全沒有基礎和條件提出調整車用石油氣價格機制的要求。在政府方面，本會亦認為政府一直以來都不能有效地監管經營專用氣站的石油氣供應商，而且處理石油氣價格調整機制的問題上，沒有全面考慮到免除地價和經營風險等因素，甚至處處照

顧石油公司的利益和犧牲職業司機的利益，存在著非常嚴重的行政失當之嫌。為此，本會懇請各位議員反對政府提出的建議。

如有任何查詢，請與本會權益主任歐陽明先生（電話：9429-3554）、的士司機分會主任袁澄波（電話：9071-6442）或的士司機分會副主任杜燊棠先生（電話：9343-2070）聯絡。



汽車交通運輸業總工會

2006年2月24日