



Global Marketing



Chevron Hong Kong Limited
 42/F Central Plaza
 18 Harbour Road
 Wanchai, Hong Kong
 Tel 852 2802 8338
 Fax 852 2802 8966

**雪佛龍香港有限公司就車用燃油價格
 呈交立法會經濟事務委員會的意見書
 (二零零七年三月二十日)**

雪佛龍香港有限公司(“雪佛龍”) 感謝立法會經濟事務委員會的邀請出席二零零七年三月二十六日之會議。

I. 雪佛龍就釐定車用燃油價格之立場

雪佛龍非常重視委員會給予本公司是次機會，在委員會會議上闡釋我們在業務上所遇到的挑戰，本公司一向致力於與我們業務網絡裏不同的相關利益者維持開放及透明的對話。

我們對車用燃油價格的立場已在許多公眾論壇裏，包括新聞媒體，廣泛地討論過。我們亦按由政府委託的顧問的要求，就最近進行的車用燃油零售市場的研究提供大量公司內部的數據。本公司樂意就影響雪佛龍對燃油價格制定的因素，提供這書面回覆，讓委員會以作參考。

雪佛龍理解本地市場對零售燃油價格波動極為關注，故此我們審慎處理每個價格調整的決定，以確保我們的燃油產品價格在市場上具競爭力。

II. 影響香港本地車用燃油零售價格的因素

(i) 車用燃油零售價格與進口價格大致一致

車用燃油零售價格是受到自由市場上各種動態所影響。香港並沒有原油提煉的設施，所有的燃油均以煉油產品模式由鄰近國家如新加坡、泰國、及韓國等地進口。因此車用燃油零售價格無可避免地，亦很大程度上取決於國際成品油產品價格的升跌，香港並沒有能力去影響這些價格的波動。



煉油的進口成本價格是以 Mean of Platt's Singapore Oilgram 作為定價參考指標，而非根據國際的原油價格，因為香港所進口的是成品油，而由原油提煉至成品油需要經過多種程序，因此煉油成品的成本與原油價格亦有差異。油公司需要每月向政府統計處呈報油產品進口單位價格，而政府統計處亦會按月進行零售物價統計調查，從零售商搜集得來的資料，計算出該月的平均零售價格。故此，公眾可以透過政府統計處的圖表輕易地獲得有關主要油產品的入口及零售價格的變動和趨勢。根據這些政府統計處纂輯的資料和數據，包括最新於二零零七年三月所發表的報告，本地零售價格走勢與進口價格的升跌基本上是一致的。

政府早前委任的顧問團所作的車用燃油零售市場研究報告，也核實了本地燃油價格的制定和升跌與進口價的關聯。公眾普遍有一種觀感，認為燃油入口加價時，香港的零售商迅速跟隨加價，但在進口價下跌時，卻減價緩慢，此乃所謂的「火箭與羽毛的現象」。但經過仔細的研究後，顧問團發現所謂的「火箭與羽毛的現象」純屬一種誤解，並不存在於香港的市場。本地的燃油零售價格大致上反映進口價格的升跌。

(ii) 油站的經營成本高昂

產品的進口價只佔汽油價格其中一個部份。其實香港的油產品的零售價格也會受着進口價以外的其他因素所影響。這包括政府的稅項，各種成本如土地、工資、燃油儲存、運輸、分銷、營運，政府的租金及差餉，投資在環境保護方面的設施，還有各種宣傳優惠及折扣等等。

高地價

香港車用燃油零售市場研究報告指出與海外市場的土地成本相比，香港的加油站的土地成本十分高昂。若以每公升作計算，香港加油站的土地成本比東京高出兩倍，比倫敦高出六倍。二零零五年平均一個加油站所付出的實際土地支出為一億港元。除了加油站土地競投所付出的高昂價格外，政府及私人地主亦於過去兩年大幅地提高了租金。

工資昂貴

香港的工資亦十分昂貴，根據車用燃油零售市場研究的顧問表示，加油站員工的時薪為全球數一數二最高。此外，本港加油站僱用的員工數目及水平亦較高，茲因本地駕駛人士要求較高的服務水平。顧問估計本港加油站在工資方面的成本比美國的每公升計算高出約 0.09 港元。



嚴格的环境保護要求

香港車用燃油的環保規格幾乎是全球最嚴謹的。早於二零零二年四月，香港出售的柴油便要符合歐盟四型廢氣排放標準，並已採用超低含硫柴油，而自二零零五年一月一日起，所有在本港出售的無鉛汽油亦須要符合歐盟四型廢氣排放量的標準，及含硫量最多不能超過百萬分之五十。這些環保標準的更新為車用燃油供應商帶來成本負擔，因為我們必須裝置這些新的配套設備及輸入特別切合香港環保需求的成品油。香港政府目前正就於二零零九年一月以前引入含硫量近乎零之燃料的可行性作出研究。香港很可能又再次領先亞洲區其他地方，率先推行含硫量近乎零之燃料，而預料此項舉措將會增加產品成本，為用者帶來一定的影響。我們樂意為環保出一份力，但我們亦須指出當中必定會牽涉更大的成本支出。

二零零五年通過了在加油站安裝氣體回收系統的第一期及第二期的立法，我們必須要在三年的寬限期內安裝有關系統。此裝置的成本昂貴，不單是因為我們於採購及安裝此系統方面的巨大投資，也是因為在裝置期間加油站須要停業而招致生意上的損失。

激烈競爭下以折扣優惠招來顧客

香港的油公司所給予的汽油及柴油的折扣幾乎是全球之冠，而優惠亦惠及大部份的顧客。目前，我們給予顧客每公升汽油最少 0.85 港元的折扣，及最少 15% 的柴油折扣優惠。除了入油時的折扣，本地油公司亦透過信用卡及層出不窮的獎賞計劃為顧客提供優惠，項目之多，覆蓋層面之廣，亦可謂全球數一數二。箇中原因其實顯然易見：油公司在不斷萎縮的市場上劇烈競爭，以爭取市場佔有份額。在車用燃油零售市場研究報告準確地指出香港市場所給予的入油價格優惠幾乎是無處不在，差不多人人皆可享有，且歷來的優惠幅度更每創高峰。

因此，車用燃油的零售價格是很大程度上及結構性地受進口價格以外的其他眾多因素影響。加油站高昂的經營成本對影響及釐定車用燃油產品的價格委實也扮演着重要的角色。

III. 香港車用燃油市場營運所遇到的挑戰

受全球及本地獨特的經濟因素影響，產品成本的波動為本港的燃油行業帶來許多挑戰。更重要的是，本地的油市場正在不斷萎縮。

相比海外市場，香港的私家車車主的數目比較少。根據最近的研究報告指出，獲發牌的私家車



少於三十五萬輛，90.8%的住戶沒有汽車，香港的車用燃油市場比其他海外市場亦顯著地小。香港在車用燃油的總耗油量約為十五億公升，大約是加州市場的百分之二左右。車用燃油市場的整體規模十分局限，亦處於下降的狀態；自二零零零年，由於的士及小巴陸續轉用液化石油氣，柴油的銷售量已大幅下跌 25-30%。燃油的整體銷量逐年遞降，自然令規模經濟效益也減低了，每升燃油的營運成本因而相對增加。

除了銷售量的下降，許多加油站的二十一年租約限期亦相繼屆滿，並須要歸還政府以作未來的大型招標。政府把幾個不同的加油站用地以套餐式招標，令營運者必須大大提高投地的成本，方可成功投得加油站。而由於多個加油站陸續喪失，令經營網絡逐漸縮小，我們雖然設法達至規模經濟效益，但加油站數目不斷減少實在對我們構成莫大的影響。

我們希望以上的資料及數據能幫助委員會成員對車用燃油市場面對的挑戰有着更深刻的了解。我們一直致力以公平及具競爭力的方式釐定價格，務求以國際燃油價格指標作為規範，確切地反映實際的經營成本，同時又平衡顧客的利益作為釐定價格的方略。我們一直提供吸引的折扣優惠以保留顧客及引來更多新的使用者。一如以往，我們將會繼續觀察國際成品油價格的變動，以確保我們能以具競爭力、高質素的產品及服務，在本地市場上繼續經營。

~ 完 ~