

二零零零年六月九日  
會議參考文件

## 立法會經濟事務委員會

### 主要燃料零售／批發價

#### 引言

本文件旨在告知委員我們對油公司在一九九九年零售無鉛汽油和車用柴油，以及批發瓶裝石油氣所作的成本與利潤分析結果。

#### 背景

2. 於一九九九年，鑑於公眾關注到並無足夠資料去評估石油產品零售價格是否公平，我們遂對油公司供應三類主要燃料(即無鉛汽油、車用柴油及瓶裝石油氣)所涉營運成本和利潤進行分析。我們已於一九九九年四月二十六日向各委員交待有關的分析結果。

3. 此外，消費者委員會(消委會)亦建議政府向油公司索取有關資料，以便對業界的盈利水平進行趨勢分析，從而對業界發揮監察作用。

4. 在是次分析中，我們要求五家油公司提供一九九九年的成本與利潤資料，特別是一九九九和一九九八年的回報資料。

5. 四家油公司提供了有關資料，並強調這些資料屬關乎公司權益的商業敏感資料。與一九九九年進行的分析相同，為使資料保持機密而又同時讓公眾更清楚了解油公司的成本結構、定價方法和盈利水平，油公司同意讓我們以綜合、比較和不透露資料個別來源的方式陳述他們的資料。

#### 分析

6. 下文各段所敘述一九九九年每單位主要燃料(即每公升無鉛汽油或車用柴油或每公斤瓶裝石油氣)的平均售價(零售／批發)／成本／利潤代表四家公司的加權平均數字，至於一九九八年的數字，則為三家公司的加權平均數字。在比較該兩年的單位數字時應該顧及這一

點。儘管如此，我們在分析有關資料時發覺，與一九九八年相比，一九九九年各主要組成部分的相關單位數字的整體變動方向並未因加進了另一家公司的資料而受影響。其實，一九九九年所依據的資料，應比一九九八年的更能代表業界的一般情況。為劃一起見，我們把一九九八年的數字稍作一些輕微重新分類，以便與一九九九年的資料陳述基礎一致。

## 無鉛汽油和車用柴油

### 零售價的組成部分

7. 加油站所收取的平均零售價(或油站價格)的組成部分大致可分為三個類別——政府稅項、成本和稅前利潤。有關組成部分的資料詳載於附件 1。

#### 政府稅項

8. 無鉛汽油的政府稅項自一九九七年三月以來主要維持於每公升 6.06 元的水平，而車用柴油的政府稅項則由一九九六年三月的每公升 2.89 元減至一九九八年六月的每公升 2.00 元，減幅達 30%，並一直維持於該水平。

#### 成本

9. 成本可分為變動成本和固定成本。變動成本可直接影響到每公升石油產品的成本，例如進口價；代理佣金；車隊折扣、折扣卡、優惠券和折扣優惠(折扣)；贈品等。固定成本則不會直接影響到每公升石油產品的成本。無論銷量多寡，固定成本一般都是必需的開支，例如地價、租金和其他營運成本等。由於固定成本所佔比重較大，油公司自然會設法提高銷售量，從而降低產品的總單位成本，以提高利潤。一九九九年，無鉛汽油和車用柴油的固定成本，分別佔平均零售價的 76% 及 57% 左右，而一九九八年則分別約佔 79% 及 67%。

10. 無鉛汽油和車用柴油的各項主要成本計有進口價、代理佣金、折扣、加油站地價和租金，其中以進口價和折扣較易波動。

## 利潤

11. 平均零售價扣除政府稅項和各項成本後的餘額就是利潤。

## 組成部分的分項數字

2,3 12. 附件 2 和 3 所載兩個圖表顯示一九九九和一九九八年每公升無鉛汽油和每公升車用柴油平均零售價組成部分的大致分項數字、油公司提供的主要組成部分最高和最低單位成本之間的差距，以及一九九九年主要組成部分加權平均單位成本相對一九九八年的變動。

## 成本變動和對零售價及利潤的影響

### 進口成本

13. 一九九九年，由於世界燃油價格上升，無鉛汽油和車用柴油的進口價也大幅提升。根據進口統計數字，一九九九年年初無鉛汽油和輕質柴油的每月平均進口價分別為每公升 0.85 元和 0.73 元，到了年底則分別上升至每公升 1.44 元和 1.27 元。年內，無鉛汽油進口價由每公升介乎 0.83 元和 1.47 元之間不等，而一九九八年則介乎每公升 0.85 元和 1.21 元之間。一九九九年，車用柴油進口價由每公升介乎 0.69 元和 1.27 元不等，而一九九八年則介乎介乎 0.66 元和 0.99 元之間。九月底，油公司把無鉛汽油和車用柴油的每公升零售價分別調高 0.50 元和 0.40 元。

14. 按一九九九年全年計算，油公司進口無鉛汽油和車用柴油的平均成本每公升分別增加 0.13 元和 0.18 元，即分別增至每公升 1.19 元和 1.03 元。無鉛汽油的平均零售價(不包括政府稅項)每公升增至 4.07 元，即每公升增加 0.07 元，而車用柴油的平均零售價(不包括政府稅項)則與一九九八年的水平相若。

15. 在二零零零年首季，無鉛汽油和車用柴油的進口價繼續上升，到了三月更創新高，分別增至每公升 1.82 元和 1.65 元。在二零零零年一月底，油公司把無鉛汽油和車用柴油的每公升零售價分別再調高 0.16 元和 0.30 元。

## 其他成本和利潤

16. 一九九九年，其他成本有所增加，主要是由於油公司把每公升無鉛汽油和車用柴油的折扣額分別提高 0.20 元和 0.27 元。至於地價與租金、加油站的其他營運成本以及廣告和其他成本，則稍為下降。每公升無鉛汽油和車用柴油的平均利潤分別下跌 0.03 元和 0.13 元。

## 油公司的成本結構和利潤

17. 從油公司提供的最高和最低單位成本之間的差距(見附件 2 和 3)可見，各油公司的成本結構存在固有的差異。舉例來說，由於各油公司的加油站用地的已用年期不盡相同，故加油站地價與租金方面的單位成本亦有差異。代理佣金方面也有差異，不過相差幅度在一九九九年至一九九八年之間大致保持穩定，但折扣方面的差距則擴大，相信這是由於個別油公司提高其折扣所至。

18. 油公司之間的利潤有所差異，是由於各項成本要素之間的差異起變化所致。一九九九年，無鉛汽油和車用柴油的稅前利潤，平均分別佔平均連政府稅項零售價的 3% 和 2% 左右，而一九九八年則分別約佔 3% 和 4%。一九九九年，無鉛汽油和車用柴油的稅前利潤，平均分別佔平均不連政府稅項零售價的 8% 和 3% 左右，而一九九八年則分別約佔 9% 和 7%。

19. 一九九九年，無鉛汽油和車用柴油的稅後利潤，平均分別佔平均連政府稅項零售價的 3% 和 2% 左右，而一九九八年則分別約佔 3%。一九九九年，無鉛汽油和車用柴油的稅後利潤，平均分別佔平均不連政府稅項零售價的 6% 和 3% 左右，而一九九八年則分別約佔 7% 和 4%。

## 瓶裝石油氣

### 批發價

20. 油公司以批發方式把瓶裝石油氣售予經銷商，而經銷商則以零售方式轉售予最終用戶。目前本港有超過 300 家瓶裝石油氣經銷商。每家油公司會釐定本身的批發價。例如，現時有一家油公司把批發價定於高於每公斤 8.5 元的水平，而另一家則定於每公斤 6.15 元

的水平。批發價會受折扣／優惠所影響；所以油公司實際上只向其經銷商收取淨批發價，即經折減或扣除優惠額後的價格。因此，淨批發價比批發價更有助我們了解油公司之間的競爭激烈程度以及與進口成本和利潤之間的關係。有見於此，我們採用了淨批發價作為是次分析的基礎。

## 零售價

21. 瓶裝石油氣零售價由經銷商釐定。經銷商在釐定本身的零售價時會考慮本地的經營環境和營運成本，例如工資、店鋪租金、保險、運輸和貯存費用等。瓶裝石油氣零售價的細節不屬是次分析的研究範圍。

## 引入瓶裝石油氣定價機制

22. 一九九九年一月，香港蜆殼有限公司(蜆殼公司)採用了每半年調整石油氣價格的機制，從而提高該公司在釐定石油氣批發價方面的透明度。此舉主要是為了證明該公司會透過調整批發價，將進口價的變動轉嫁到用戶身上，不會因石油氣進口價的變動而有所得益／損失。

23. 蜆殼公司在公佈其定價調整機制時，同時把瓶裝石油氣批發價調低，減幅為每公斤 0.4 元。此舉立即引致其他油公司把瓶裝石油氣批發價降低；不過，他們都沒有仿效蜆殼公司的做法，提高釐定瓶裝石油氣批發價方面的透明度。其他公司一般仍以他們的訂價作為批發價。

## 平均淨批發價的組成部分

24. 有關的組成部分可大致分為兩個類別：成本和稅前利潤。成本由固定成本(例如貯存費用，以及石油氣瓶車停車場的租金)和變動成本(例如進口價)組成。組成部分的詳細資料載列於附件 4。

25. 在一九九九及一九九八年，每公斤瓶裝石油氣的固定成本分別佔平均淨批發價約 52% 和 50%，而屬主要變動成本項目的進口價，則分別佔平均淨批發價約 40% 和 28%。

## 組成部分的分項數字

- 5 26. 附件 5 表列了一九九九及一九九八年每公斤瓶裝石油氣的平均淨批發價組成部分的大致分項比例，油公司提供的主要組成部分最高和最低單位成本之間的差距，以及一九九九年主要組成部分的加權平均單位成本相對一九九八年的變動。

## 成本變動和對淨批發價與利潤的影響

27. 一九九九年，成本方面的主要變動是平均進口成本每公斤上升 0.50 元，這是由於一九九九年世界石油氣價格相對一九九八年的有顯著上升所致。根據進口統計資料，一九九九年的每月平均進口價是每公斤介乎 1.32 元和 2.46 元不等，而一九九八年則介乎每公斤 1.12 元和 1.90 元之間。

28. 一九九九年七月，蜆殼公司根據其價格調整機制進行了每半年一次的批發價檢討。其後，蜆殼公司調高其批發價格，但同時又向住宅用戶提供每公斤 0.95 元的特別折扣，此舉實際上把批發價凍結於一九九九年一月的水平。其他油公司亦跟隨這個凍結批發價的做法。按一九九九年全年計算，油公司的平均淨批發價每公斤下降了 0.38 元。

29. 二零零零年一月，蜆殼公司進行了十二個月一次的批發價檢討，把每公斤石油氣的批發價調低 0.3 元，同時取消向住宅用戶提供的特別折扣，因此實際上把每公斤的批發價調高了 0.65 元。其他油公司亦跟隨作同樣調整。

## 油公司的成本結構和利潤

30. 與無鉛汽油和車用柴油的情況相若，各家從事批發瓶裝石油氣的油公司的成本結構和利潤水平亦各有不同。一九九九年的平均淨批發價差距為每公斤 0.36 元，而一九九八年則為每公斤 0.49 元，顯示出各油公司在價格方面互相競爭。

31. 一九九九年的稅前利潤，平均約佔平均淨批發價的 8%，而一九九八年則約佔 22%。一九九九年的稅後利潤，約佔平均淨批發價的 6%，一九九八年則約佔 19%。利潤下降顯然是由於批發價在一九九九年年年初下調，而進口成本在該年餘下期間卻上升所致。

## 盈利水平

32. 應我們提出的要求，其中一家油公司提供了一九九九年平均已運用資本的回報率(扣除稅項和利息後的利潤)資料。有關資料是以實際成本為計算基礎，包括燃料零售(綜合無鉛汽油和車用柴油)及瓶裝石油氣供應兩種業務，而不是如我們所要求，提供三種不同產品的各自回報率資料。另一家公司亦以類似基礎，提供燃料零售(綜合無鉛汽油和車用柴油)及石油氣供應(綜合瓶裝和以管道輸送的石油氣)兩種業務的一九九九和一九九八年回報率(除稅後和扣除利息前的利潤)資料，但以重置成本為計算基礎。在一九九九及一九九八年，除了石油氣方面的回報率曾於一九九八年稍為超逾單位數字外，兩家公司從事這些業務的回報率皆屬單位數字。

33. 上述首家公司亦提供了一九九九和一九九八年該公司的香港整體業務的應課稅利潤(扣除利息後)資料。

34. 上述第二家公司和另外兩家公司，分別提供了他們一九九九和一九九八年的香港整體業務的利潤(除稅後和扣除利息前)資料。有關資料是以價值和以根據實際成本計算的平均已運用資金回報率的形式表達，而所涉業務則包括該等公司其他石油產品和商業活動。該三家公司的一九九九年加權平均回報率為 6%，而一九九八年則為 11%。以價值計算，該三家公司一九九九年的回報總額加上上述首家公司的應課稅利潤，金額達 6 億 2,000 萬元，而一九九八年的金額則為 11 億 5,700 萬元。

35. 有些公司指出，他們的公司資金是按公司整體業務而非個別產品來取得和運用的，因此，以香港整體業務來衡量其盈利水平會較為合適。

36. 油公司所提供的資料並非完全按照我們的要求計算出來。不過，他們可顯示出油公司在一九九九和一九九八年的盈利水平和趨勢，並可作為參考點，作為日後向油公司索取盈利資料作分析用途時有所依據。

## 觀點

37. 油公司提供的成本及利潤資料，有助我們更清楚了解他們在本港經營業務的成本結構和盈利水平。就一九九九年而言，我們的觀點如下：

- (a) 有關資料顯示，油公司各有不同的成本結構。鑑於固定成本所佔比重較大，而市場增長卻頗為有限，故應有強烈誘因促使油公司除控制營運成本外，還會致力爭取市場佔有率。據悉，無鉛汽油、車用柴油和瓶裝石油氣的市場在一九九九年全年銷量增長率分別約為 7%、1% 和 3%。
- (b) 在無鉛汽油和車用柴油方面，油公司雖然主要透過調整折扣和促銷成本來進行競爭，但亦同時緊貼同業的定價。各家油公司提供的折扣有很大的差別。
- (c) 無鉛汽油和車用柴油的零售價(不包括政府稅項)往往跟隨進口成本的升降而變動，但由於其他成本亦有一定影響，所以變動幅度未必相同。另一方面，單位利潤則似乎受折扣變動所影響。就一九九九年全年而言，無鉛汽油的平均進口成本每公升上升 0.13 元，而車用柴油則每公升上升 0.18 元，但無鉛汽油的平均零售價(不包括政府稅項)則每公升調高 0.07 元，而車用柴油的平均零售價(不包括政府稅項)則大致維持不變。
- (d) 一九九九年，無鉛汽油和車用柴油的稅後利潤，平均分別佔平均連政府稅項零售價的 3% 和 2% 左右，而一九九八年兩者均約佔 3%。一九九九年，無鉛汽油和車用柴油的稅後利潤，平均分別佔平均不連政府稅項零售價的 6% 和 3% 左右，而一九九八年則分別約佔 7% 和 4%。
- (e) 瓶裝石油氣的批發價亦普遍跟隨進口成本的變化而變動。一九九九年的情況也是如此，只不過批發價的升幅因凍結住宅用戶批發價所提供的特別折扣而被抵銷。就一九九九年全年而言，瓶裝石油氣的平均進口成本每公斤上升 0.50 元，但平均淨批發價卻每公斤下降 0.38 元。



- (f) 一九九九年瓶裝石油氣的稅後利潤，平均約佔平均淨批發價的 6%，而一九九八年則佔 19%。
- (g) 其中一家油公司採用了價格調整公式，藉此增加釐定瓶裝石油氣批發價的透明度，但是，其他公司並沒有仿效。其他公司似乎選擇跟隨該油公司調整本身的批發價。實際上，各家油公司會透過提供折扣和優惠來在價格方面互相競爭，這點從瓶裝石油氣淨批發價方面的差異可見一斑。
- (h) 油公司供應上述三種主要燃料方面的盈利能力，以所運用資金的回報率計算，由一九九八年稍為超逾單位數字，下跌至一九九九年處於單位數字的水平。這個觀點是以下述假設為基礎，即三家油公司在香港整體業務的盈利水平，同時是所有油公司在供應上述三種主要燃料方面的盈利水平的有效指標。該三家油公司的平均已運用資金的加權平均回報率(除稅後和扣除利息前)在一九九九年為 6%，一九九八年則為 11%。

38. 至於盈利水平方面，有關資料更清楚顯示出業內情況，有助我們日後繼續進行趨勢觀測。雖然消委會未獲提供油公司所提交的商業機密資料，但大致上同意這意見。

經濟局

二零零零年六月三日

無鉛汽油和車用柴油  
平均零售價組成部分

進口價
貯存／輸送
地價與租金*
基礎建設與設備*
輸送*
其他營運成本*
加油站
地價與租金
基礎建設與設備*
其他營運成本*
代理佣金
促銷成本
車隊折扣／折扣卡／優惠券／折扣優惠
贈品
廣告和其他成本
稅前利潤

政府稅項

\* 在附件 2 和 3 中歸入“其他成本”類別。

一九九九和一九九八年無鉛汽油平均零售價組成部分

一九九九年		一九九八年		一九九九年各組成部分 加權平均數字 相對一九九八年的變動 元/公升
平均零售價 10.13元/公升	差距(1) 元/公升	平均零售價 10.10元/公升	差距(1) 元/公升	
A	0.00	A	0.04	A -0.05
B	0.51	B	0.40	B -0.03
C	0.64(6%)	C	0.74(7%)	C -0.10
D	0.53(5%)	D	0.61(6%)	D -0.08
E	1.40(14%)	E	1.24(12%)	E 0.16 (2)
F	1.19(12%)	F	1.06(11%)	F 0.13

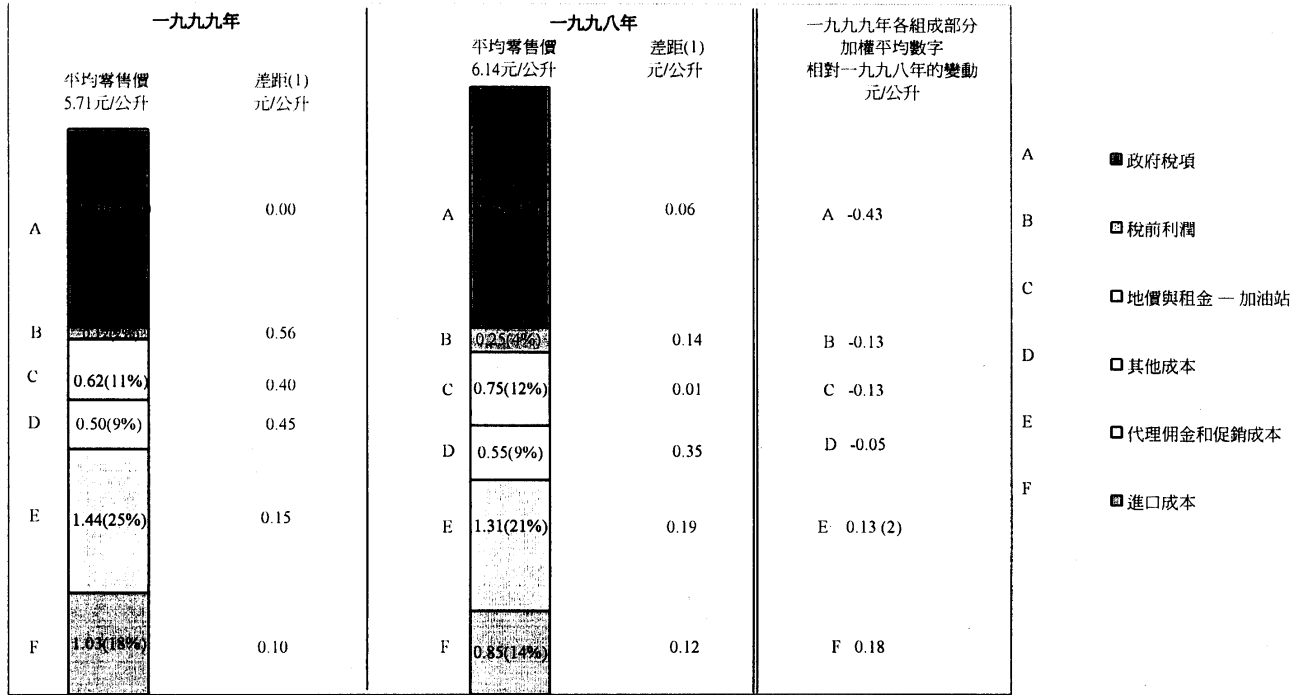
- A  政府稅項
- B  稅前利潤
- C  地價與租金 — 加油站
- D  其他成本
- E  代理佣金和促銷成本
- F  進口成本

註：

(1) 代表油公司所提供最高與最低單位成本的相差幅度

(2) 加權平均數字上升主要是由於油公司增加每公升0.20元的折扣優惠，但部分已因為廣告開支和其他成本下降而抵銷。

一九九九年和一九九八年車用柴油平均零售價組成部分



註:

(1) 代表油公司所提供最高與最低單位成本的相差幅度

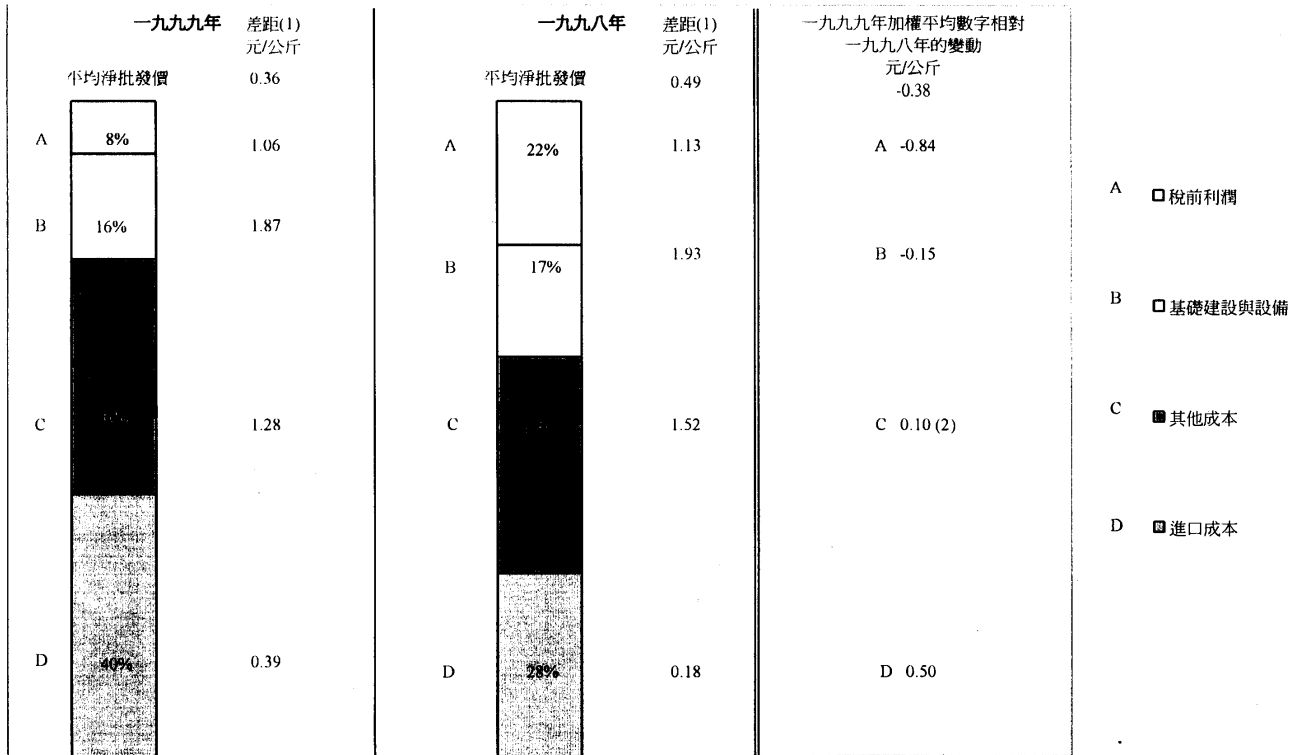
(2) 加權平均數字上升主要是由於油公司增加每公升0.27元的折扣優惠，但部分已因為廣告開支和其他成本下降而抵銷。

瓶裝石油氣  
平均淨批發價組成部分

進口價
貯存／輸送
地價與租金*
基礎建設與設備
輸送*
其他營運成本*
石油氣瓶車停車場租金*
促銷成本
廣告和其他成本*
稅前利潤

\* 在附件 5 中歸入“其他成本”類別。

一九九九年和一九九八年瓶裝石油氣平均淨批發價組成部分



註：

(1) 代表油公司所提供最高與最低單位成本的相差幅度。

(2) 加權平均數字上升主要是由於其他營運成本上升所致，但部分已因為廣告開支和其他成本下降而抵銷。