

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)713/05-06號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日期 : 2005年12月16日(星期五)
時間 : 上午10時
地點 : 立法會大樓會議室A

出席委員 : 劉江華議員, JP (主席)
鄭家富議員(副主席)
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉千石議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
鄭經翰議員

其他出席議員 : 陳鑑林議員, SBS, JP

缺席委員 : 譚耀宗議員, GBS, JP
梁國雄議員
張學明議員, SBS, JP

出席公職人員 : 參與議程第IV項的討論

機電工程署署長
黎仕海先生

機電工程署助理署長
陳帆先生

機電工程署
署理總工程師
王錫章先生

環境保護署副署長
鄧忍光先生

環境保護署
首席環境保護主任
莫偉全先生

運輸署總運輸主任
許權先生

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局局長
廖秀冬博士

環境運輸及工務局常任秘書長
羅智光先生

環境運輸及工務局副秘書長
朱曼鈴女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
李頌恩女士

環境運輸及工務局
總庫務會計師(運輸)
李光明先生

運輸署署長
黃志光先生

運輸署助理署長／巴士及鐵路
袁立本先生

運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路
王偉銘先生

應邀出席人士：參與議程第V項的討論

九龍巴士(一九三三)有限公司／
龍運巴士有限公司

董事長
陳祖澤先生

車務總監
雷普照先生

城巴有限公司／
新世界第一巴士服務有限公司

董事總經理
李日新先生

副董事總經理
鄭偉波先生

副董事總經理
施偉廉先生

新大嶼巴士(一九七三)有限公司

執行董事
莫華勳先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級議會秘書(1)9
薛鳳鳴女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

* * * * *

IV 石油氣加氣站

(立法會CB(1)503/05-06 —— 政府當局提供的資料文
(03)號文件 件

立法會CB(1)529/05-06 —— 司機權益關注組／的士
(01)號文件 司機權益協會籌委會提交的聯署意見書

立法會CB(1)543/05-06 —— 司機權益關注組／的士
(01)號文件 司機權益協會籌委會與當值議員進行討論的重點)

6. 機電工程署署長解釋專用石油氣加氣站(下稱“專用氣站”)在“設計、建造及營運”合約下的運作情況、近期遇到的問題，以及解決問題的措施。他提出以下各點 ——

- (a) 每個專用氣站的石油氣零售價由兩個元素組成，即國際石油氣價格及有關營辦商承諾的最高營運價格。專用氣站的“設計、建造及營運”合約是透過公開招標的方式批出。在每次招標工作中，“設計、建造及營運”合約均是批給提出最低營運價格的投標者。在發給所有投標者的有關招標文件，以及與營辦商簽訂的“設計、建造及營運”合約內，已清楚訂明專用氣站的定價機制。
- (b) 政府在1999年設計定價公式時，國際石油氣價格頗為穩定。為免經常調整石油氣零售價，石油氣定價上限的調整周期當時訂為每半年一次。另一方面，為確保為期21年的“設計、建造及營運”合約長遠上得以持續下去，在“設計、建造及營運”合約文件內納入了一項條文，訂明定價機制必須每5年檢討一次。同樣地，在發給所有投票者的有關招標文件，以及與營辦商簽訂的“設計、建造及營運”合約內，已清楚訂明有關定價機制的檢討。
- (c) 專用氣站及非專用氣站的石油氣價格差距一向甚小，每公升相差1毫至2毫不等。然而，由於近期國際石油氣價格飈升，非專用氣站營辦商已調高石油氣的零售價。另一方面，專用氣站營辦商不可隨意調整石油氣的零售價。由於該兩類加氣站的價格差距有所擴大，專用氣站的加氣需求增加，而非專用氣站的加氣需求則減少。
- (d) 截至2005年上半年為止，專用氣站一直運作暢順。華潤石化(集團)有限公司(下稱“華潤”)經營的專用氣站每天的石油氣耗用量平均約為

400 000公升。這數字在近數月已增加至550 000公升左右。目前的情況是，專用氣站營辦商的石油氣缸車、設於青衣的油庫，甚至是專用氣站營辦商的石油氣供應鏈已到了極限。因此，問題的癥結在於專用氣站的石油氣零售價滯後國際石油氣價格的走勢。

7. 王國興議員表示，為支持政府改善香港空氣質素的政策，多個的士及公共小型巴士營辦商涉及約20 000部車輛已改用石油氣車輛。現時，他們在專用氣站加氣，最少要輪候30分鐘，有時更要輪候超過1小時。各個氣站往往只有不足半數的加氣槍投入服務，而且情況正日趨惡化。石油氣車司機認為再難容忍這情況。他們曾向機電工程署作出投訴，但徒勞無功。在2005年12月12日，他曾聯同石油氣車業人士前往4個專用氣站，隨後更向機電工程署作出投訴。令人失望的是，迄今仍未接獲當局對其投訴作出的口頭或書面回應。他認為政府當局未能監察專用氣站的運作，而情況現已到了急須正視的時候。政府當局告知他，華潤在2006年2月將會有一輛新的石油氣缸車投入服務。然而，屆時才有一些方法紓緩車輛須久候加氣的問題，實在太遲。他建議在這個過渡期內，政府當局應促請華潤及易高環保能源有限公司(下稱“易高”)將非專用氣站與專用氣站的石油氣零售價調整至同一水平，以紓緩車輛輪候加氣的問題。

8. 機電工程署助理署長回應時表示，自2005年11月底以來，機電工程署共接獲290宗對若干專用氣站的投訴。機電工程署已加強視察專用氣站的工作，而自2005年11月底以來，該署共進行了580次突擊檢查。機電工程署在接獲任何投訴後，會立即聯絡有關的加氣站。自2005年11月29日設立投訴熱線後，專用氣站的輪候加氣情況已有改善。根據近期進行視察的結果，大部分專用氣站的輪候時間均少於30分鐘。在第六次部長級會議舉行期間，由於灣仔的專用氣站受影響，上環專用氣站的輪候時間略長於30分鐘。輪候時間為30分鐘或略多於30分鐘的其他專用氣站，包括位於觀塘、葵涌及屯門的專用氣站。機電工程署助理署長亦提出以下各點 ——

(a) 華潤經營的專用氣站，其設計容量是每天可供應400 000公升的石油氣，而現時每天的耗用量為550 000公升左右。在機電工程署的監督下，華潤曾作出特別安排，盡量把石油氣供應量分配給專用氣站。機電工程署的數字顯示，華潤經營的非專用氣站，每天的石油氣耗用量只有40 000公升，相當於華潤專用氣站每天550 000

公升石油氣耗用量的不足一成，反映華潤確有調動其資源，以應付專用氣站大幅劇增的需求。

- (b) 在2005年12月15日，政府當局曾與王國興議員及石油氣的士業界討論有關事宜，其後亦與運輸署及環境保護署進行多次跟進討論。政府當局將會跟進王議員提出把非專用氣站與專用氣站的石油氣價格調整至同一水平的建議，但必須指出，由於非專用氣站的石油氣價格不受政府規管，因此不能保證華潤會聽取有關建議。
- (c) 全港專用氣站共有190支加氣槍(華潤的加氣站有108支加氣槍，而易高的加氣站則有82支加氣槍)，而非專用氣站共有202支加氣槍。因此，該兩類石油氣加氣站預期大致上會平均分擔每日的石油氣耗用量。但目前的情況是約有75%的石油氣車輛選擇前往專用氣站加氣。以華潤的情況而言，專用氣站的設計容量是為每天約10 000架次的石油氣車輛加氣，而現時它們卻每天為15 000架次的石油氣車輛供應石油氣。事實上，國際石油氣價格在過去數月持續上升，華潤和易高已增加其專用氣站的供應量。
- (d) 每個石油氣加氣站的石油氣存量均有限額，約為40 000公升。若某個加氣站的24支加氣槍全部投入服務，在1小時內便會耗用25%的石油氣存量。這解釋了為何即使需求甚殷，但營辦商仍然關掉專用氣站部分加氣槍，以維持加氣站的運作，直至加氣站的石油氣貯存缸下次獲得補給。另外，現時亦有一項安全規定，就是當某個加氣站只餘下約一成的石油氣存量，整個加氣站必須停止運作，這情況可能對運輸業造成重大影響。
- (e) 有意見建議專用氣站須盡量因應需求，把加氣站的所有加氣槍投入服務，以及當加氣站的石油氣存量用罄時，有關營辦商可關閉該加氣站，並在站外張貼有關通告。石油氣車業界對此建議意見非常分歧。機電工程署會與石油氣車業界及專用氣站營辦商繼續商討，以期制訂一項各有關方面均會接受的安排。與此同時，機電工程署會指令營辦商加強其設施及供應鏈，以減少對石油氣車業界造成的不便。

(會後補註：政府當局其後表示，機電工程署已與華潤跟進王議員關於調低該公司非專用氣站的石油氣

零售價的建議。華潤表示他們不能這樣做。然而，在2006年1月5日，華潤把位於粉嶺的非專用氣站的石油氣零售價調低兩毫。)

9. 機電工程署助理署長在回應鄭經翰議員的詢問時證實，機電工程署曾在午夜時分前往專用氣站進行突擊檢查，而上文所述的輪候時間已涵蓋午夜時分的情況。

10. 陳鑑林議員指出，問題的癥結在於專用氣站及非專用氣站的價格差距甚大(現時每公升價格差距約為1元)，以致專用氣站的需求大增，前往此類加氣站加氣的石油氣車輛須輪候甚久。當局急須檢討專用氣站的定價機制，而事實上，兩間有關公司曾在2004年提出此事。他詢問專用氣站調整石油氣價格上限的周期會否由每半年一次改為每月一次，使石油氣零售價可適時反映國際石油氣價格的變動。

11. 機電工程署助理署長贊同陳鑑林議員的意見，認為專用氣站的供求失衡是由於專用氣站及非專用氣站的石油氣價格出現重大差距所致。他表示，自2005年5月以來，一個跨部門工作小組已按照“設計、建造及營運”合約的規定，開展每5年一次的價格調整機制檢討。工作小組得出的意見是，讓價格上限可更經常地作出調整，將會減輕石油氣價格滯後的影響，並從而縮窄專用氣站及非專用氣站價格的差距。他強調，引入一個增加價格調整次數的機制，本身不會令運輸業界的營運成本增加，反之可更適時跟隨國際石油氣價格的變動而調整石油氣價格的上限。政府當局打算在有關各方取得普遍共識後，盡快把經修訂的機制付諸實行。

12. 陳鑑林議員表示，現時專用氣站營辦商在加氣站每出售1公升石油氣，便虧損4角至5角左右。事實上，他們在過去數月並無減少供應量，反而供應較加氣站的設計容量更多的石油氣。華潤經營的專用氣站在2005年9月錄得的虧損為900萬元，2005年10月的虧損為1,200萬元，而2005年11月的虧損為1,000萬元。他指出，除非讓石油氣價格上限可更經常地調整，否則無法解決有關問題。他詢問增加調整石油氣價格上限次數的安排，可否早於2006年2月之前落實。機電工程署助理署長表示，政府當局會研究可否更早實施該項安排。

13. 李鳳英議員表示，石油氣車業界曾於2005年12月13日向立法會申訴部作出投訴。他們表達強烈不滿，並表示他們無法再容忍為車輛加氣須輪候甚久的問題。他們指出，該問題並非最近才出現，早在2004年已存在，但政府當局沒有迅速採取行動解決該問題。她質疑政府

當局為何沒有增選石油氣車業界的代表加入有關的工作小組，參與進行上述5年一次的價格調整機制檢討。她認為把石油氣價格上限的調整周期由每半年一次改為每月一次，是重大的變更，並關注到專用氣站會出現“石油氣零售價加快減慢”的情況，從而加重石油氣車業界的財政負擔，以至增加市民的交通開支負擔。她強調政府是以免地價的方式，向營辦商提供專用氣站的用地。雖然他們近數月蒙受虧損，但營辦商以往可能賺取了可觀的利潤。當局不應純粹因為目前每半年一次調整石油氣價格上限的安排，令營辦商不能賺取利潤而更改目前的安排。她詢問政府當局會否與石油氣車業界討論此事。

14. 機電工程署署長強調，即使石油氣價格上限的調整周期改為每月一次，有關調整仍會以相同因素作為依據，因此，價格調整的過程會繼續保持高度透明。政府當局在1999年推出石油氣的士計劃時，曾向石油氣車業界解釋有關的價格調整機制。把價格上限調整周期由每半年一次改為每月一次的建議，是為了盡量減少石油氣價格滯後的影響，從而縮窄專用氣站及非專用氣站的價格差距。政府當局須根據每5年一次的價格調整機制檢討達致一個立場，因而為此成立了由各有關政府部門代表組成的跨部門工作小組。事實上，政府當局透過正式及非正式的渠道，一直與石油氣車業界保持對話。最近一次是在2005年12月9日與有關業界進行討論。

15. 至於政府以免地價方式為專用氣站提供用地一事，機電工程署署長指出，“設計、建造及營運”合約是批給提出最低營運價的投標者。因此，“免地價”的利益已計算在營辦商已承諾的營運價格之內。

16. 關於“石油氣零售價加快減慢”的關注，環境保護署副署長表示，每份“設計、建造及營運”合約均是批給提出最低零售價，亦即願意接受最低邊際利潤的投標者。在2000年，國際石油氣價格每公升約為1.5元，而非專用氣站的石油氣零售價約為3.4元。目前的國際石油氣價格已上升至每公升2.3元，升幅達50%，但非專用氣站的石油氣零售價則跌至3.27元。這現象是由於專用氣站的零售價的遏抑作用所致。非專用氣站的石油氣零售價受到遏抑的情況在專用氣站投入服務後的首年尤為明顯，當時非專用氣站的石油氣零售價下跌了1元。若石油氣價格上限可更經常地調整，當國際石油氣價格下跌時，專用氣站便會更適時調低其石油氣零售價，而結果會導致非專用氣站同樣受到調低零售價的壓力。因此，“石油氣零售價加快減慢”的情況不可能出現。

17. 鄭經翰議員表示，他曾在2005年3月2日的立法會會議上提出一項相關的口頭質詢。然而，在專用氣站加氣須輪候甚久的問題始終未見改善。作為在2005年12月13日接待石油氣車業界的其中一位當值議員，他肯定石油氣車業界不是要求調高專用氣站的石油氣零售價。鑑於專用氣站及非專用氣站的價格存在差距，可以理解情況的是，即使要輪候甚久，石油氣車輛(不論是的士抑或公共小型巴士)也很可能會選擇在專用氣站加氣，因為有關的營運者無法從別處賺回價格上的差距。他無法接受由於專用氣站的石油氣存量有限，因而要關掉部分加氣槍，以減慢存量耗用的速度這個解釋。反之，專用氣站石油氣存量的設計，理應可配合全面操作設於加氣站的所有加氣槍。他亦認為，目前存在一個嚴重的漏洞，就是容許同一間油公司同時營運專用及非專用氣站。由於專用氣站的邊際利潤低於非專用氣站，有關公司自然有經營上的誘因，將專用氣站維持在較低的服務水平，以迫使部分石油氣車輛在非專用氣站加氣。

18. 劉健儀議員認同其他委員的意見，認為專用氣站的運作問題存在已有一段時間，而根據她接獲的投訴，車輛加氣須輪候甚久，原因是有關加氣站聲稱部分加氣槍損壞，又或加氣站沒有足夠的操作人手。她曾去信營辦商，轉達石油氣車業界的關注，而其後看到情況略有改善。石油氣車業界相信根本的問題，是專用氣站售出的石油氣越多，營辦商便會虧損越多。業界亦懷疑，現時出現的輪候問題實際上是營辦商強迫政府更改價格調整機制的手段。雖然司機須在專用氣站輪候超過30分鐘或以上，但他們仍選擇在專用氣站輪候，因為他們每次在非專用氣站加氣，便須多付約40元或以上，而他們不能藉額外營運多1小時，賺回多付的款額。對石油氣車司機而言，這情況確實悲慘。

19. 劉健儀議員又表示，政府以免地價方式為專用氣站營辦商提供用地。因此，他們有責任將所有加氣槍投入服務，使加氣站全面運作。處理有關問題的正確方法，並非容許營辦商提高石油氣的零售價，而是確保石油氣的存量可更頻密地及時得到補給，以配合專用氣站的全面運作。她詢問“設計、建造及營運”合約內有否訂定條文，規定營辦商須把裝設在加氣站內的所有加氣槍投入服務。

20. 機電工程署助理署長表示，“設計、建造及營運”合約內並無條文，規定專用氣站內的所有加氣槍必須全面運作。若干專用氣站偽稱某些加氣槍損壞，因而無法操作的做法，近期亦已得到糾正。他解釋專用氣站的供應鏈是問題癥結所在。為補給石油氣的存量，營辦商須

將青衣石油氣儲備庫的石油氣運送至個別加氣站。石油氣缸車通常每天行走兩至3次，而每次約需4小時。目前，專用氣站營辦商的石油氣缸車每天行走4至5次。此外，石油氣缸車行走了某特定車程里數後，須作維修保養，而且亦有若干安全規則須要遵守。因此，供應鏈出現樽頸問題。根據“設計、建造及營運”合約，華潤每天共須為專用氣站供應不少於400 000公升石油氣。現時，華潤為其專用氣站供應共約550 000公升石油氣。

21. 何鍾泰議員認為，專用氣站的運作問題已到了急須正視的階段。若該問題是專用氣站石油氣存量有限所致，則增加專用氣站的數目可能是解決方法。他建議，與其限制石油氣加氣槍投入服務的數量，以維持一定水平的石油氣存量，更好的做法是營辦商因應需求，把所有加氣槍投入服務，並在石油氣存量將要用罄時，通知駛進加氣站的車輛轉往其他加氣站加氣。就此，政府有需要研究如何以有效的方法，向司機發放個別專用氣站石油氣供應量的資料，而最重要的一點，是避免司機須長時間輪候。他亦促請政府當局與石油氣車業界加強溝通。

22. 機電工程署署長認同有需要與石油氣車業加強溝通，但他表示仍需確定何鍾泰議員建議的安排會否為有關業界接受。機電工程署在過去數月做了大量工作，將車輛輪候加氣的時間限於30分鐘內。他解釋，每個專用氣站均配備24支加氣槍，這樣的設計是為了應付繁忙時間(即下午3時至6時)高峰期的需求。如在繁忙時間前完全補足石油氣的存量，應可在繁忙時間把加氣槍全部投入服務，但要做到這點，大前提是繁忙時間的需求並不太大。以華潤的專用氣站而言，該等加氣站現時平均每天供應量為550 000公升石油氣，而在非繁忙時間，專用氣站近乎全面運作。在此情況下，該公司的供應鏈未能應付增加的需求，不能趕及在繁忙時間前完全補足專用氣站的石油氣存量。這解釋了專用氣站現時未能在繁忙時間把所有加氣槍投入服務的原因。他籲請委員體諒目前供不應求的情況。他表示，機電工程署曾深入調查有關情況，並可確證上文所述的情況屬實。

23. 何鍾泰議員促請政府當局從速檢討專用氣站的運作情況，以期以妥善的方法盡快解決各項所指出的問題。

24. 王國興議員重申石油氣車業界的強烈不滿。他建議事務委員會在2006年1月初召開特別會議，並邀請環境運輸及工務局局長及業界人士出席，進一步討論此事。他告誡謂，若不從速解決輪候問題，業界強烈的負

面情緒可能會升級至激烈的行動。他查詢其在2005年12月12日向機電工程署作出的投訴現時情況如何，機電工程署助理署長回答時表示，機電工程署於2005年12月13日接獲王議員的投訴信，該署稍後會向王議員作出書面答覆。

(會後補註：政府當局其後表示，機電工程署已於2005年12月17日向王議員提供書面回覆，並更正該署是在2005年12月12日接獲王議員的投訴信。)

25. 劉健儀議員表示，雖然她不反對召開特別會議，但她認為政府當局及事務委員會已充分掌握有關問題。她認為增加調整石油氣價格上限的頻密度，並非解決所有問題的萬應靈藥。她指出，每半年進行一次價格調整的安排，原意是避免經常更改石油氣的零售價，從而保障石油氣汽車業界的利益。政府當局不應自墮陷阱，容許專用氣站營辦商可更經常地調整價格。

26. 主席要求政府當局在2005年12月底前，以書面就各項所提事宜作出回應，並提出建議的解決方案。若委員對當局的書面回應不感滿意，隨後可舉行特別會議，進一步討論此事。委員表示贊同。

27. 機電工程署署長重申，每個專用氣站的石油氣零售價包括兩個組成元素：國際石油氣價格及在有關“設計、建造及營運”合約內訂明的營運價格。政府當局不建議對該等組成元素作出任何更改。讓價格上限可更經常地作出調整，只會令石油氣零售價更能適時反映國際石油氣價格變動，而不會增加運輸業的營運成本。

28. 鄭經翰議員表示，政府當局在擬備書面回應時，應特別考慮石油氣車業界的意見。他亦複述，的士業界在2005年12月13日與當值議員會面時，曾要求准許他們向乘客徵收燃料附加費。

* * * * *