

香港加德士有限公司

石油產品零售價格聲明

作為香港主要的石油產品經銷商之一，加德士一直竭力承擔社會責任，緊隨石油產品進口價的上落調整油價。加德士完全支持香港的自由市場經濟體系，並主張自由公平的競爭。鑑於近日大眾對石油產品零售價格的言論，我們現藉此機會說明並解釋本公司在原油，無鉛汽油，柴油及石油氣價格方面所採取的政策。

1. 原油

市民一般都對原油價格及石油產品價格之間的關係存有誤解，就是以為一旦原油價格下跌，其他石油產品亦必須以同一跌幅下調。其實石油產品如無鉛汽油或柴油等，雖然是以原油作為材料，但經過提煉後已成為擁有不同用途及價值的石油產品。故此，認為石油產品及原油價格應以同一百份比下調，是不正確的。

為了更清楚解釋，我們可引用消費者委員會於九八年十一月六日致加德士的來函中的例子說明。消委會在信中表示“在九七年十月至九八年七月間，阿拉伯原油價格由每桶\$19.20 美元下跌至\$11.85 美元，即每桶下跌\$7 美元，或 38%。預料香港平均入口價亦會隨著原油價格的上落而變動”。如以原油的計算單位（每桶）比較零售的計算單位（每公升），會發現其實每桶\$1 美元的價格變動，只相等於每公升\$0.05 港元

。由此可見，原油及零售價格變動的百份比，是不能互相比較的；但加德士確是如信所指，以原油價格的上落作為調整零售價格的指引。

2. 無鉛汽油及柴油

無鉛汽油及柴油的加油站零售價均由多個不同的因素組合而成，其中汽油稅佔價格最主要的部份。在市民所付的零售價中，超過一半為直接經石油公司撥歸政府的汽油稅。從圖表 1 可見，每公升無鉛汽油需付 60% 稅，柴油則為 35%。基於零售價格是由不同因素所制定並汽油稅的存在，以零售價，原油價及入口價下調的幅度互相比較，是不正確的。

圖表 1 汽油稅佔零售價的百份比（每公升）

	柴油	無鉛汽油	汽油
零售價	\$5.69	\$10.04	\$10.69
汽油稅	\$2.00	\$6.06	\$6.82
汽油稅佔百份比	35%	60%	64%

就消委會來函中，由政府統計處提供，於九七年十月至九八年七月之間的無鉛汽油及柴油平均入口價為：

圖表 2 每公升平均入口價

產品	九七年十月	九八年七月	跌幅
無鉛汽油	\$1.30	\$1.06	-\$0.24
柴油	\$1.19	\$0.79	-\$0.40

另一方面，加德士於同一時期的零售價調整為：

圖表 3 加德士零售價調整

產品	由九七年十月至九八年七月的價格調整
無鉛汽油	-\$0.20
柴油	-\$0.33

圖表 2 及 3 顯示，本公司在同一時間內的零售價調整其實與政府公佈數字十分接近，表示公司已根據入口價格的上落來調整零售價，並會竭力保持價格於合理水平，令顧客受惠。

除了跟隨入口價的變動來減低零售價外，我們更須面對上升的經營成本，及在激烈的市場競爭中給予顧客多種折扣優惠。以上種種都加重了本公司的負擔，並輕易地抵銷了入口價下跌的差額。

2.1 經營成本

無鉛汽油及柴油的經營成本一直不斷上升，其中數目最龐大的費用，是加德士於一九九七年付給政府的補地價費用。

在一九九七年香港主權移交中國政府的同時，本公司有十二個加油站的租約亦告結束。這十二個加油站分別位於：啓德，觀塘，大埔道，大坑東，蒲崗村，九龍灣，大埔墟，梅窩，火炭，圓洲角，荃灣及清水灣。為了繼續經營，我們必須將一筆高達七億港元的補地價費用一次過繳交政府。假設我們付給銀行的利息是 7%，並以加德士每月的平均銷售量計算，我們需要為每公升石油產品多付 \$0.20 港元作為銀行利息及補地價的費用本身。雖然如此，本公司亦只是一力承擔此龐

大費用，而非以加價手法將費用轉嫁至用戶身上。必須提及的是，此補地價將於九七年起的二十一年後再次繳交。

此外，我們需為某些簽下短期租約的加油站在每公升售價中付予政府約\$1作為租金，同時面對其他上漲的經營成本如折舊，攤還款項，維修，公共收費，及人力資源費用等。詳情可參考附表 1。

2.2 石油市場的競爭

在這個地理上細小的市場，石油同業之間的競爭自然十分激烈，每間公司都渴望增加在這個市場上的佔有率。雖然我們沒有在加油站零售價上減價，但我們常為顧客提供其他價格優惠。其實現時有許多汽車燃油的顧客受惠於較定價為低的實價，實價的出現來自石油公司給予職業司機車隊的價格折扣，其他贈品，免費放賬，信用咭優惠及多種額外服務等。例如，現時凡於加德士入油滿二百元便可使用由西隧派發價值十二元的優惠券一張，享有即時的入油折扣優惠。基於市場競爭，這張優惠券的價值在短短一年內由\$5 跳升至\$12。

而且，加油站零售業務只是加德士業務的一個環節而已。我們也向各工商用戶，公共事業機構，政府，國際航運公司及船運公司等供應大量石油產品。在此激烈的競爭下，我們必須提供折扣及各種附加服務，才能招徠客戶。

事實上，激烈的市場競爭使香港的燃油價格長期處於合理而穩定的水平。若刪除政府徵收的汽油稅，九七年的汽車燃油零售價格實際上下跌了 6.7%。同時，燃油價格在九零至九八年增加的百份比，亦比本港

其他民生必需品如住屋，交通及衣服等在同期的百份比爲低。詳情可參考附表 2 及 3。

3. 液化石油氣（石油氣）

本公司的石油氣價格已停留於每公斤 \$8.35 港元兩年之久。雖然經營成本及通脹率不斷上升，但我們自九六年十一月的價格調整後，便沒有再調整價格。

與無鉛汽油及柴油一樣，石油氣零售價其實是由眾多因素所組成。除了石油氣入口價外，還包括了經銷商的佣金，石油氣罐填充廠的費用，石油氣罐的保養及替換費用，遞送費及其他成本等。由於石油氣入口價只佔零售價的一小部份（約 25%），故其單獨來說並不一定能構成價格調整。

因此，雖然石油氣的平均入口價由九七年的每公斤 \$1.75 港元下跌至九八年（預測至十二月）的 \$1.13 港元，也未必會導致零售價格下調。而當中由於入口價下跌而得出的 \$0.62 港元差額，則因爲其他成本上漲而輕易被抵銷。其他成本包括：

3.1 經銷商佣金提高

過去數年來，罐裝石油氣的使用量大幅下降，達到每年 5%。由於石油氣經銷商面對的競爭越來越劇烈，加德士逐於九七年八月推出一個新的鼓勵計劃支持我們的經銷商。在新計劃下，我們須爲每一公斤石油氣多付 \$0.17 元佣金予經銷商以減輕他們的經營成本負擔，讓他們可以繼續經營，並保持一定的服務質素。

3.2 新安全條例導致投資及經營成本上升

由於通過了新的石油氣運輸車安全條例，石油同業合資於屯門，葵青及薄扶林興建了三個危險品貨車停車場。除了龐大的建築費用外，這些停車場更需要一定的經營成本支持運作，以上開支約佔每公斤石油氣\$0.10 港元。

3.3 通貨膨脹

如前文所述，儘管九七年的平均通脹率為 5.8%，而九八年一月至九月的通脹率為 4.1%（資料取自政府統計處），我們的石油氣零售價已兩年沒有調整。在九七年，我們其實因通貨膨脹而為每公斤石油氣多付\$0.383 港元的經營成本。

3.4 石油氣系統投資

為了維持我們倉庫的石油氣系統的正常運作，我們須作一定的投資，以確保客戶可繼續得到可靠而安全的石油氣供應。因此，投資款項如提升石油氣罐填充廠質素及替換石油氣罐費用等均需計算在零售價內。

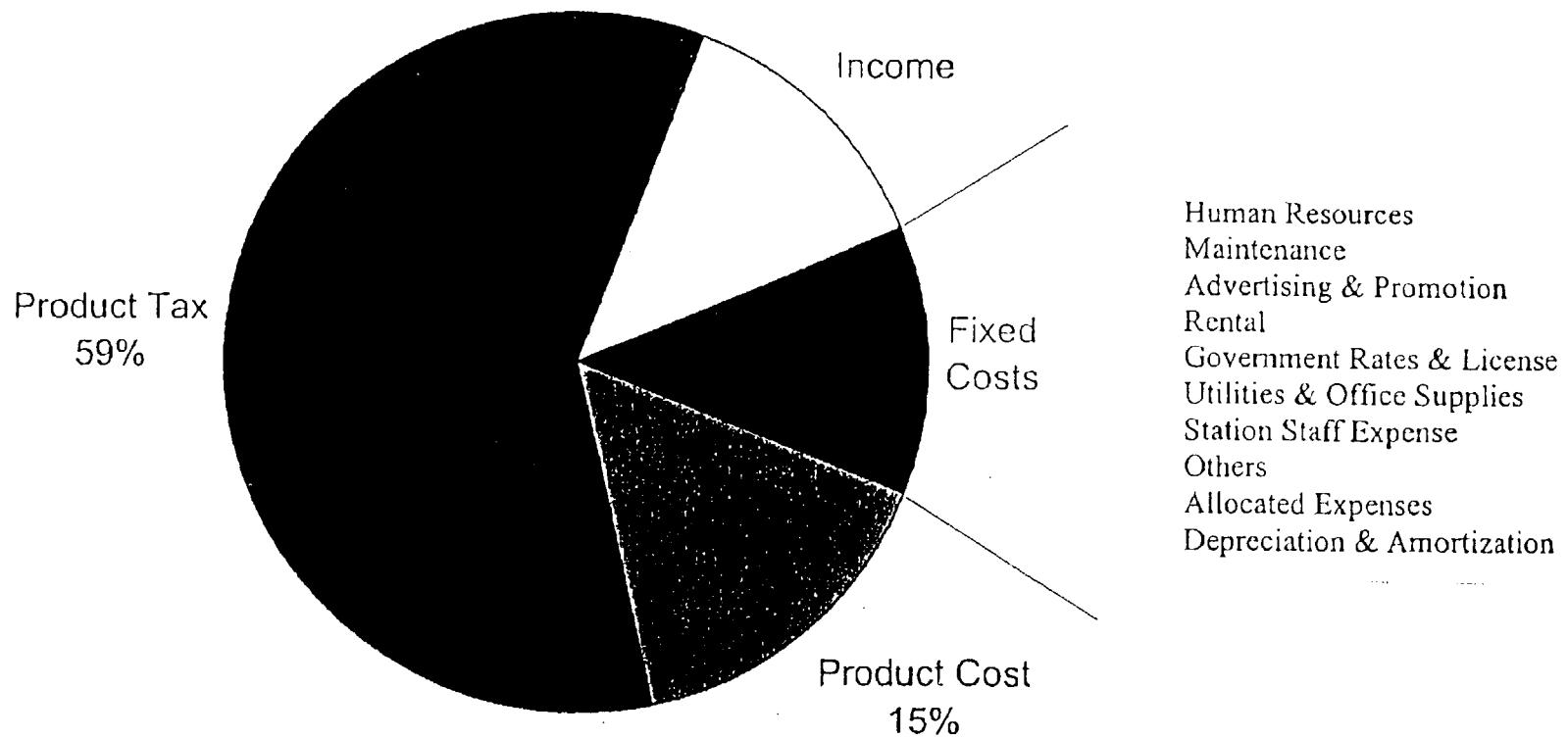
雖然以上各種經營成本不斷上漲，但加德士依然沿用九六年定下的價格；正因如此，即使石油氣入口價下跌，當中的差額亦輕易被抵銷。其實，石油氣入口價自九八年七月起已上升 84%，但我們依然維持原有價格，沒有加價。時至今日，由於石油氣入口價的價格已回升至九七年十月的水平，故以低廉入口價去抵銷成本上漲已不再可行。

事實上，相對電力及煤氣，石油氣仍然是本港最經濟的煮食用能源。此外，石油氣供應商更要面對其他兩間享有專營權的能源公司所不用面對的激烈市場競爭，某些地區的石油氣供應商更需將石油氣價格降低至超過零售價，才能保持競爭力。



CALTEX

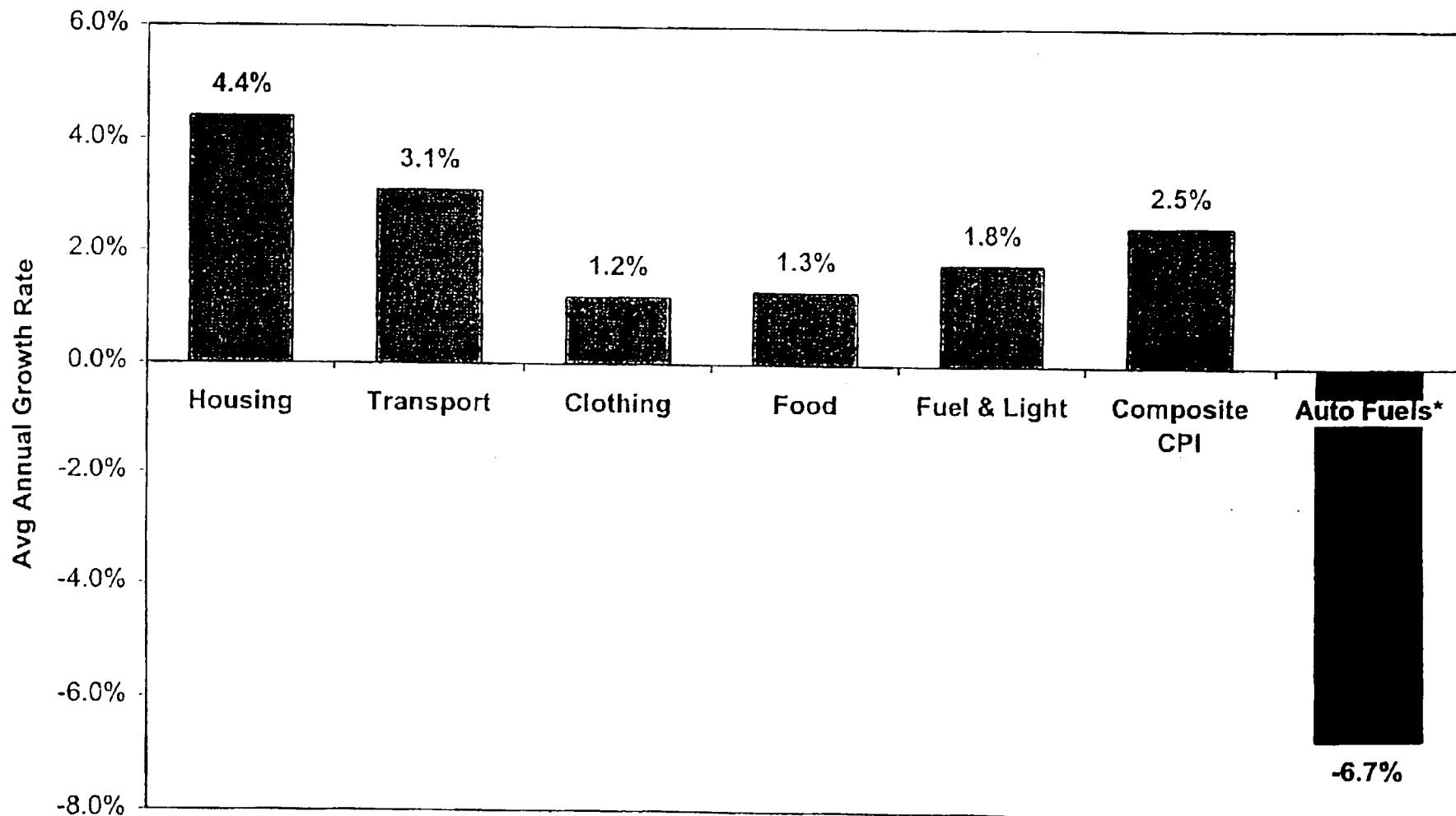
CALTEX OIL HONG KONG - RETAIL SEGMENT COST & PROFIT COMPONENTS (YTD OCT 98)





CALTEX

1997-1998 ANNUAL PRICE INCREASES IN HONG KONG

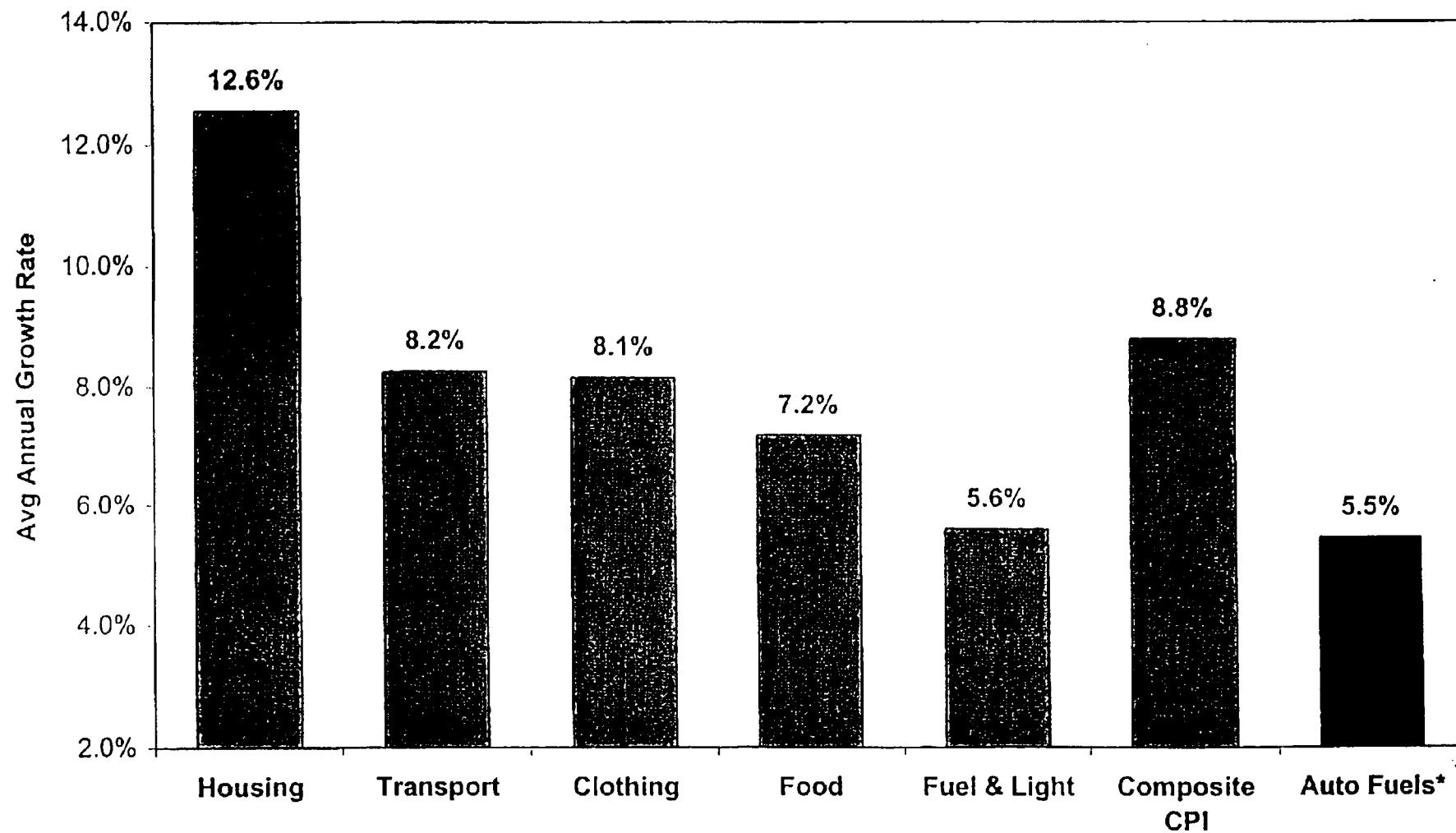


* Retail Automotive Fuels with Tax Component Excluded

Source: Hong Kong Monthly Digest of Statistics, Census and Statistics Department (Sep97 - Sep 98)



1990-1998 ANNUAL PRICE INCREASES IN HONG KONG



* Retail Automotive Fuels with Tax Component Excluded

Source: Hong Kong Monthly Digest of Statistics, Census and Statistics Department (1990 - Sep 98)