

立法會 交通事務委員會

關於專用石油氣加氣站的運作

目的

本文件旨在闡釋專用石油氣加氣站在其設計、建造及營運合約下的運作、近期遇到的問題、以及解決措施。

背景

2. 本港現時共有 53 個石油氣加氣站。在這些加氣站當中，有 12 個是專用石油氣加氣站，其中七個由華潤石化(集團)有限公司(華潤)經營，其餘五個則由易高環保能源有限公司(易高)經營。此外，還有 41 個非專用石油氣加氣站。

3. 所有專用氣站均按照與香港特別行政區政府簽訂的設計、建造及營運合約經營。政府與華潤簽訂了三份設計、建造及營運合約，與易高則簽訂了另外三份。專用氣站的地點分布如下 -

	華潤	易高
首份設計、建造及營運合約	上環 觀塘 大埔	柴灣 西九龍
第二份設計、建造及營運合約	九龍灣 葵涌	美孚 屯門
第三份設計、建造及營運合約	馬鞍山 元朗	灣仔

4. 政府於 1999 年推行石油氣的士計劃時，曾以免地價的方式提供專用氣站的用地，以支持有關計劃。為此，承辦商須根據合約條款設計、建造和營運加氣站。此外，專用氣站的石油氣零售價按定價公式定出上限，而非專用氣站則可隨意調整其石油氣零售價。

5. 根據設計、建造及營運合約，承辦商必須按合約條款經營其氣站，例如，無論天氣如何，承辦商都必須維持其加氣站每天 24 小時運作，並盡量把排隊輪候加氣的石油氣車輛數目減至最少。

政府的角色

6. 機電工程署代表政府執行設計、建造及營運合約的條款，即負責監察專用氣站的設計和建造，以及這些加氣站隨後的運作和保養。機電工程署也負責蒐集有關每月國際石油氣價格、每月美元兌港幣的匯率及每年綜合消費物價指數變動的數據，以便根據有關合約內的定價公式計算專用氣站的石油氣價格上限。

7. 按設計、建造及營運合約的條款，機電工程署人員獲授權進入氣站視察，並指示承辦商進行保養和維修工作，以及修復任何不完善或其他發現到的故障。如承辦商沒有履行合約規定的責任，機電工程署會對承辦商作出警告。如果情況持續，機電工程署有權根據合約條款終止聘用該承辦商。不過，在如此情況下，專用氣站的服務會受到嚴重影響，直至透過招標有新的營運者運作這些加氣站為止。有關的招標過程需時最少六個月。

8. 在石油氣的士計劃推出之時，以設計、建造及營運合約的方式經營氣站，並無先例可援。因此，設計、建造及營運合約註明定價公式須每五年檢討一次，以確保為期 21 年的設計、建造及營運合約得以持續下去，而有關的價格安排對各相關人士都是公平和公正的。首批專用氣站已屆檢討期限。政府現正與華潤及易高磋商價格調整機制的檢討事宜。

近期遇到的問題

9. 自 2005 年 9 月起，國際石油氣價格大幅波動。非專用氣站的石油氣零售價已迅速上調，而專用氣站的石油氣零售價則須等待下次半年期的價格上限調整才可更改。因此，專用及非專用氣站的石油氣價格有甚大的差距，使石油氣車輛對專用氣站加氣服務的需求大增，以致出現車輛大排長龍的情況。附件顯示國際石油氣價格和專用及非專用氣站石油氣零售價的變動以及這些變動對加氣站石油氣耗用量所造成的影響。

10. 根據最近的石油氣耗用量數字，約 46% 的石油氣車輛前往華潤的七個專用氣站加氣，約 28% 的石油氣車輛在易高的五個專用氣站加氣，其餘 26% 的石油氣車輛則前往 41 個非專用氣站加氣。供求失衡的情況對專用氣站的石油氣加氣設施造成沉重負擔，特別是華潤的氣站。因為在各氣站中，華潤設置的專用氣站的石油氣零售價是全香港最低的。華潤的七個專用氣站按原先的設計每日支援石油氣車輛約為 10,000 架次，現時每日卻有多達 15,000 架次。這種情況不能持續下去，因為華潤擁有的石油氣缸車、設於青衣的油庫以及其石油氣供應鏈均已達到極限。每當專用及非專用氣站的石油氣價格出現較大差距時，便會出現上述情況（參看附件）。最近數月，有關情況更因華潤的石油氣缸車損壞和國際石油氣價格飆升而加劇。

所採取的行動

11. 自專用氣站開始運作以來，機電工程署已定期到各專用氣站視察，以監察氣體安全，並確保石油氣的持續供應及有關設施的妥善保養。自 2005 年 9 月底起，石油氣車輛業界多次向機電工程署報告，指由華潤及易高經營的部分專用氣站出現車輛大排長龍的情況，而一些加氣槍則報稱損壞。機電工程署已加強巡查各專用氣站，並要求承辦商解決有關問題。

12. 華潤在 2005 年 11 月底致函政府，表示其石油氣加氣設施及石油氣缸車長久以來不勝負荷，需予維修。因此，華潤專用氣站的石油氣補充次數減少，以致到華潤專用氣站加氣的石油氣車輛輪候時間更加長，對石油氣車輛業界及市民造成不便。

13. 在接到華潤上述信函後，機電工程署已採取進一步行動，密切監察有關情況。由 2005 年 11 月 23 日起，機電工程署人員已到華潤各專用氣站記錄石油氣補充次數、石油氣貯存量、使用的加氣槍數目及輪候加氣的石油氣車輛數目。此外，我們又前往華潤設於青衣的油庫，監察石油氣缸車運送石油氣的情況。經調查後發現，華潤石油氣缸車每日行走超過 4 次至其專用氣站，實際上已多於業界一般的運送石油氣次數。政府又與華潤舉行緊急會議，得悉華潤已訂購一輛石油氣缸車，而該車將於 2006 年年初運抵本港。

14. 當局於 2005 年 5 月成立一個跨部門工作小組，以便按照設計、建造及營運合約的條文進行每五年的價格調整機制檢討。小組由機電工程署、環境保護署及運輸署的代表組成。在考慮以往加氣站的運作情況及徵詢易高及華潤的意見後，工作小組建議把價格上限調整周期由半年改為一個月，並參考之前一個月的國際石油氣價格。在增加價格上限調整頻率後，我們相信因價格上的滯後而導致專用氣站出現車龍的情況應可得到改善。

15. 自檢討價格調整機制的工作展開後，運輸署（工作小組成員之一）一直與石油氣車輛業界保持非正式的聯繫。機電工程署已設立 24 小時熱線，讓業界報告有關專用氣站的問題，以便當局可迅速採取跟進行動。運輸署、環境保護署及機電工程署曾於 2005 年 11 月 29 日與石油氣的士業界舉行會議，會上就專用氣站的運作向業界解釋近期發生的事情、有關問題及所採取的行動。我們已向石油氣車輛業界表示，更改價格上限調整周期的建議，能使專用氣站的石油氣價格緊貼市場。業界對縮短石油氣價格上限檢討期的建議並無異議，並要求華潤盡快改善其專用氣站的石油氣供應服務。

未來路向

16. 機電工程署會繼續按照設計、建造及營運合約的條款密切監察各專用氣站的運作情況。此外，鑑於華潤現時的情況，機電工程署人員會繼續到華潤各專用加氣站視察，以記錄其石油氣補充次數、石油氣貯存量、使用的加氣槍數目及輪候加氣的石油氣車輛數目。機電工程署亦會留意華潤的石油氣缸車從青衣油庫運送石油氣往加氣站的次數。

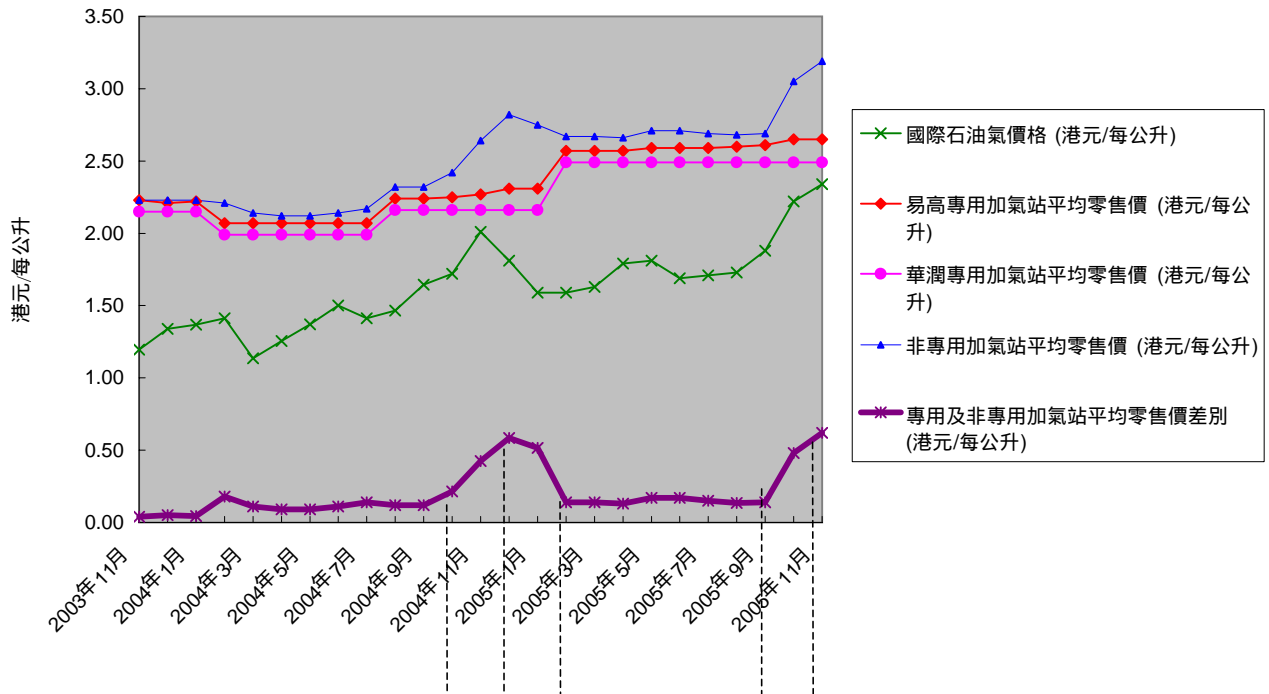
17. 我們曾於 2005 年 12 月 2 日與華潤舉行會議，華潤承諾會加強其石油氣供應鏈，以運送更多的石油氣到其專用氣站。至於加氣站的加氣槍，除非有損壞，否則都會加以使用。機電工程署其後多次進行實地視察，發現華潤已採取措施，使其專用氣站能持續供應石油氣，以應付石油氣車輛業界的需要。

18. 有關問題的長遠解決辦法，是合時反映國際石油氣價格的走勢。在增加價格上限調整頻率後，專用氣站的石油氣價格滯後的問題將可以減少。因此，就算在國際石油氣價格大幅波動的時候，專用和非專用氣站的石油氣價格的差距將會縮窄，而石油氣車輛排隊輪候加氣的問題亦會得到改善。

機電工程署

二 五年十二月

國際石油氣價格及車用石油氣零售價走勢圖



專用及非專用加氣站的石油氣耗用量 (公升)

