



作者：徐業良(2006-10-14)；推薦：徐業良(2006-10-14)。

附註：本文發表於汽車購買指南雜誌，2006年十一月號，史丹福專欄。

汽油油價到底是怎麼回事兒？

汽油油價上上下下，已經好一陣子我都不知道汽油一公升到底是多少錢，每次到加油站加油，工讀生說多少錢就只有認命掏錢的份。

在汽油還是完全國營的時代，國內的汽油價格是十分穩定的，汽油漲價算是件了不起的大事，經濟部和中油總要慎重其事一再說明，電視新聞也少不了要有漲價前夕汽車在加油站大排長龍的報導。現在汽油價格則是彈性得多，這個月漲一些下個月降一些，九月底中油更宣布試辦「浮動油價調整機制」，基本上從此以後汽油價格每星期二「浮動」一次，漲漲跌跌成了常態，習慣就好，您也不必太在意…

什麼？您還是不能習慣？您覺得每次加油時油價都讓您膽戰心驚？您覺得油價漲跌幾乎看不到規律或理由？您覺得原油價格上漲時汽油漲價不落人後，原油價格下跌時汽油價格卻只慢吞吞地小跌一些？

其實我也有同樣的困惑，不知道汽油油價到底是怎麼一回事兒，但似乎又不能奢望中油把整個油價的成本和機制透明化給大家瞭解。利用這個月史丹福專欄，我便到處蒐集資料，為大家討論、概估一下汽油的成本結構，數字當然不見得很準，但希望給讀友們整體性的概念。

汽油可以說是讓現代人類社會持續運轉的血液。人類對汽油的依賴度有多高呢？有個統計數字說，最喜歡開車的美國人，每年各式各樣汽車行駛的總里程數是 2.5 兆英里，可以從地球到太陽跑 1400 趟來回。您一定也聽說過地球上的石油蘊藏量只夠人類再揮霍四十年，不過儘管工程師們努力發展各種汽車替代能源，全球汽車消耗汽油的總量還是以 2.6% 的數字逐年成長之中。

所以長期來看，汽油持續漲價，是您必須接受的現實。但是您可能更關心的是，到底是哪些因素影響汽油價格短期內漲漲跌跌？您在加油站付的錢到底是付給誰了？

這樣說吧，當您在加油站付了 1000 元新台幣加油，這 1000 元新台幣通常付給了好幾個不同的人。最大的比例，大約 600 元，是付給了原油供應者。汽油價格直接受國際市場原油價格的影響，2004 年時每桶原油價格平均大約 37 美元，2006 年七月原油價格達到每桶 72 美元的高峰，這幾個月又掉到 60 美元左右，漲跌幅度都相當大，當然也直接造成國內油價的大幅波動。

一般來說，進口或生產一桶原油（159 公升）中，大約有 45%（75 公升）提煉成為汽油，其他則是提煉成為其他種類用油（如噴射機燃料）或石油副產品，或者在提煉過程中就消耗掉了。每桶原油巔峰價 72 美元時，很粗略地估算一下，每公升汽油要支付購買原油的成本大約是 0.5 美元，以國內汽油售價來看，這部分成本就佔了汽油售價 60% 左右。

今年六月原油價格在巔峰的時候，CNN 有個報導，列出了全世界每加侖（3.8 公升）汽油油價最便宜的前三名的國家首都：加拉卡斯—委內瑞拉（0.12 美元），科威特市—科威特（0.78 美元），利雅德—沙烏地阿拉伯（0.91 美元）。

便宜得不可想像對不對？算起來如果我在委內瑞拉加滿我的 50 公升油箱，只要不到新台幣 50 元。委內瑞拉、科威特、沙烏地阿拉伯這三個國家的共同點，就是他們都是「世界石油輸出國家組織」OPEC 的一員。

國際市場原油價格基本上決定於石油輸出國家，其中最有影響力的，便是 OPEC。OPEC 由十一個國家組成，除了前述三個國家之外，還包括阿爾及利亞、印尼、伊朗、伊拉克、利比亞、奈及利亞、卡達、和阿拉伯聯合大公國，大部分是北非和阿拉伯國家。這十一個國家合起來，包辦了世界原油產量的百分之四十和石油儲存量的三分之二。OPEC 這十一個國家幾乎可以全盤操縱原油價格，他們要提高原油價格時，只要減少原油產量就可以了，噢，OPEC 甚至不需要實質減產，只要放個話稍微威脅一下「未來可能減產」，石油公司便會十分緊張，就會影響到汽油價格。

除了 OPEC 以外，當然還有好幾個產油國，包括美國、墨西哥、加拿大、安哥拉、赤道幾內亞、俄羅斯、和中國，不過這些國家或者產量不大，或者以供應內需為主，對世界原油價格的影響力不如 OPEC。OPEC 當然也會長期追蹤這些國家的產油量，然後調整自己的產油量以維持其所希望的每桶價格。

從供應面來看，世界原油價格相當敏感，受到很多因素的影響，事實上從鑽油、運輸、煉油、運送到加油站加入您的愛車中，整個供應鍊的任何一個環節，都會影響到汽油價格。世界局勢的變化，像是波斯灣、伊拉克一發生戰爭，使石油公司鑽油和運輸原油困難，油價自然攀高；2005 年卡崔娜颶風摧毀了美國德州的煉油設施、離岸鑽油平台和油輪停靠港口，美國汽油價格立刻攀上高峰；季節也有些關係，煉油廠多半在春天進行檢修、煉油量減少，油價也就貴一些；在美國夏天是開車旅遊旺季，汽油需求量較高，油價也會貴一些；甚至如果有一艘油輪沈沒或毀損漏油到海洋裡等等，也會對市場油價造成些許影響。

所以您知道，汽油價格最主要支付的成本是購買原油，而原油的價格又受許多因素影響浮動地厲害。日前報上的新聞說，中油九月二十五日宣布試辦浮動油價調整機制，「以 WTI 美國西德州中級原油價格日均價變動幅度為指標，每週二下午五時公布新油價，次日零時起生效」。國內油價從此也將浮來浮去，您一定得習慣。

您加油時付的新台幣 1000 元，除了付給原油供應者之外，接下來就是煉油的成本，大約是整體成本的 10% 左右，運輸和銷售的成本又佔了大約 10%，包括將原油運輸到煉油廠，煉油廠提煉的汽油再輸送到各個加油站，再加上加油站本身的設施、場地、廣告、行銷、雇用工讀生等等，都是成本的一部份。不過這個部分的成本就比較固定，短期不會有大幅波動。

前面提到 CNN 的報導，也列出了今年六月全世界每加侖汽油油價最貴的前五名都市：奧斯陸—挪威（6.99 美元）、香港（6.54 美元）、倫敦—英國（6.36 美元）、羅馬—義大利（6.15 美元）、法蘭克福—德國（6.10 美元）。

乖乖，這些城市（大部分是歐洲城市）汽油油價都是國內兩倍以上。在不同的國家或地區汽油價格為什麼有這麼大差距呢？主要就是各國燃料稅率不同的緣故。美國相對來說汽油算是低的，聯邦稅加上地方稅大約佔了汽油售價的 20%。在歐洲汽油價格高得多，主要就是汽油的稅金非常高，例如在英國，能源稅金可以高達 78%。

經濟部常常告訴民眾，國內油價是「亞洲最低價」，但是中間有一項很大的差別是稅制的不同。日、韓都是隨油徵收燃料稅，國內汽車燃料稅則是隨車徵收，油價當中只包含貨物稅，油價水準自然比較低。斤斤計較一下，我的兩千西西小客車每年燃料稅 6210 元，假設一般小客車車主每年行駛一萬公里，每公升汽油跑十公里，也就是每年加油一千公升，分攤一下，燃料稅每公升 6 塊多，也佔了油價大約 25%，您每年油加的越少燃料稅的成本比例還越高。國內燃料稅也許不像英國、歐洲那麼高，但是在與亞洲各國比較油價時，這部分成本也得加進去才行。

這些成本都扣除掉，最後就是加油站本身的利潤了。和一般商品利潤比較起來，加油站的利潤佔總價格的比例其實還蠻低的，所以大概也沒有人會期望加油站週年慶全面八折。但是在激烈競爭之下，加油站又必須利用這個微薄的利潤空間對車主施以小惠，送點兒礦泉水、衛生紙之類的，或者就直接降價競爭。

不知道您是不是像我一樣，不太信任加油站礦泉水和衛生紙的品質，所以我都是儘量找直接降價的加油站加油。在我的經驗裡，沒有跟信用卡公司合作的話，現金降價的空間最多是每公升 2.5 元，也可以從這個數字反推一下加油站可能的利潤空間。

許多人擔心油價的波動會影響整體經濟，造成物價上漲等等。汽油價格的確會對其他經濟活動有影響，像是您可能會儘量少開車，多坐捷運之類大眾運輸工具；您買新車的時候耗油性考量的優先度突然提升很多，結果您決定不要買 SUV，而改買比較省油的柴油引擎車之類的。油價對物價當然也有影響，油價升高最直接的就是各種貨品運輸成本提高，物價當然也會提高。

然而從比較巨觀的角度來看，經濟學家並不把汽油價格當作通貨膨脹的領先指標，主要就是因為油價太敏感，太容易受到短期因素干擾，有點兒像是稻米、蔬菜價格一樣，一個颱風就可以狂漲好幾倍，但不能就結論為通貨膨脹。要觀察通貨膨脹是否發生，經濟學家反而比較注意「消費者物價指數」，像是台灣地區消費者物價指數選取了 150 項消費者經常購買的商品，內容分為食物、衣著、居住、交通通訊、醫藥保健、教養娛樂暨什項等 7 大類，定期調查這些商品的價格，再用一個很複雜的加權計算公式算出來這個消費者物價指數。消費者物價指數穩定得多，汽油價格短期波動的影響影響並不是那麼大，長期油價上漲的趨勢才會造成影響。

談了那麼多，自己覺得對汽油價格的結構比較清楚一些，希望您也有同樣的感覺。

但我還是不清楚，現在汽油價格一公升到底多少錢？