

專題 6.1

燃料價格與貿易價格比率

雖然去年國際油價急升並沒有大幅推高消費物價通脹(第 6.4 段)，但其對進口價格及貿易價格比率卻造成明顯較大的影響。事實上，油價不斷飆升是過去數季貿易價格比率惡化的主要成因。

貿易價格比率是本地出入口商所面對整體出口價格相對於進口價格的比率，兩項價格均按其各別的單位價格指數計算。出口／進口單位價格指數各是一籃子商品的出口／進口價格，按其各別在去年相同月份的出口／進口貨值加權調整後得出的平均數。

單以進口價格而言，其走勢受數個因素所影響：(1)港元相對於進口來源地貨幣的匯率。港元一旦貶值，進口價格便會隨之上升，反之亦然；(2)假如本港主要進口來源地通脹加劇和生產成本上漲的影響被轉嫁至其產品訂價，本港的進口價格亦會因而被推高；(3)世界商品價格如有變動，會直接在其進口價格中反映出來。

表(1)顯示，匯率的變動頗能解釋進口價格的波動。表中明顯的負相關系數顯示，進口價格一般會隨港元轉強而下調，因而令貿易價格比率有所改善，反之亦然。

表(1)：簡單的相關系數顯示，進口加權港匯指數一般可妥善解釋進口價格的波動

滯後月數	港匯指數與進口單位價格指數在各滯後時段的相關系數	港匯指數與進口單位價格指數的按年增減百分率在各滯後時段的相關系數
0	-0.68	-0.50
1	-0.70	-0.57
2	-0.73	-0.62
3	-0.75	-0.65
4	-0.76	-0.67

不過，如表(2)所示，近期呈現的關係不及過往明顯，即當港元在去年十一月至本年四月期間轉強時，本地進口價格回落的幅度並不夠大，貿易價格比率在港元轉強時因而繼續惡化。

為探究箇中原因，我們將燃油進口單位價格指數從進口單位價格指數中區別開來，以便分析。如表(2)所示，扣除燃油之後的進口價格其實在該段期間出現較大幅度的回落，原因是儘管燃油進口價格在進口單位價格指數中所佔權數僅為 2 至 3% 左右，但國際油價急升在過去數季仍把整體進口單位價格指數推高 1% 以上。如圖 6.5d 所示，燃油進口單位價格指數顯然是緊隨國際原油市場的走勢。燃油進口單位價格指數與國際油價的相關系數高達 0.94，反映出世界原油市場的變動幾乎立即可在本地進口燃油價格中百分百呈現出來。

專題 6.1(續)

表(2)：儘管在二零零五年年底／二零零六年年初港元轉強，但進口價格回落的幅度不夠大

年份	月份	進口 單位價格 指數 ^(a)	燃油進口 單位價格 指數 ^(a)	扣除燃油 後的進口 單位價格 指數 ^(a)	進口貨值 加權 港匯指數 ^(a)
2005	七月	2.7	40.1	1.4	-0.6
	八月	2.2	36.0	0.7	-2.0
	九月	2.0	39.2	0.5	-1.6
	十月	1.4	32.8	-0.4	-0.1
	十一月	1.9	25.1	0.9	1.7
	十二月	1.4	25.1	0.5	2.3
2006	一月	1.1	37.6	*	1.0
	二月	0.9	36.0	-0.8	1.4
	三月	0.9	25.2	-0.6	1.6
	四月	1.0	20.9	-0.3	0.1
	五月	2.1	26.8	0.6	-1.3
	六月	2.6	22.9	1.8	-1.6
	七月	2.6	19.9	1.0	-2.3
	八月	2.7	16.3	1.6	-1.3
	九月	2.7	4.7	2.1	-1.6

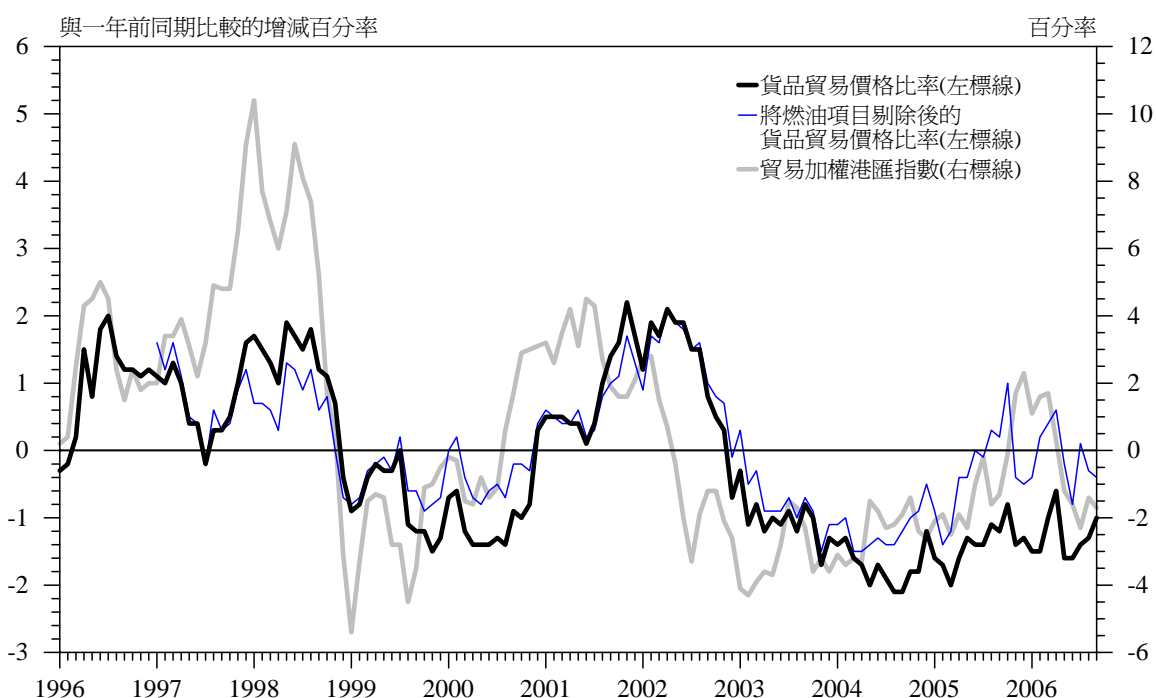
註：(a) 所有數字都是與一年前同期比較的增減百分率。

* 變動少於 0.05%。

進口單位價格指數被燃油價格項目推高，其實可追溯至二零零四年年初油價開始飆升之時。因此，若將扣除油項目之後的進口單位價格指數，與出口單位價格指數作比較，貿易價格比率便會出現去年年初至本年年中原本數列沒有顯示的改善。這主要歸因於上一段所述的燃油價格效應。

專題 6.1(續)

圖1：將燃油項目在進口貨物剔除後，貿易價格比率即呈現不同走勢



表(3)：扣除燃油項目後，貿易價格比率其實隨港元轉強而相對改善

年份	月份	貨品貿易價格 比率 ^(a)	不把燃油項目 計算在內的貨 品貿易價格 比率 ^(a)	進口貨值加權 港匯指數 ^(a)
2004	第一季	-1.5	-1.3	-3.0
	第二季	-1.8	-1.4	-2.4
	第三季	-2.0	-1.4	-2.0
	第四季	-1.6	-0.8	-2.1
2005	第一季	-1.8	-1.1	-2.5
	第二季	-1.4	-0.2	-2.0
	第三季	-1.3	0.1	-1.4
	第四季	-1.2	0.0	1.3
2006	第一季	-1.3	0.1	1.3
	第二季	-1.3	-0.1	-0.9
	第三季	-1.2	-0.2	-1.8

註：(a) 所有數字都是與一年前同期比較的增減百分率。