

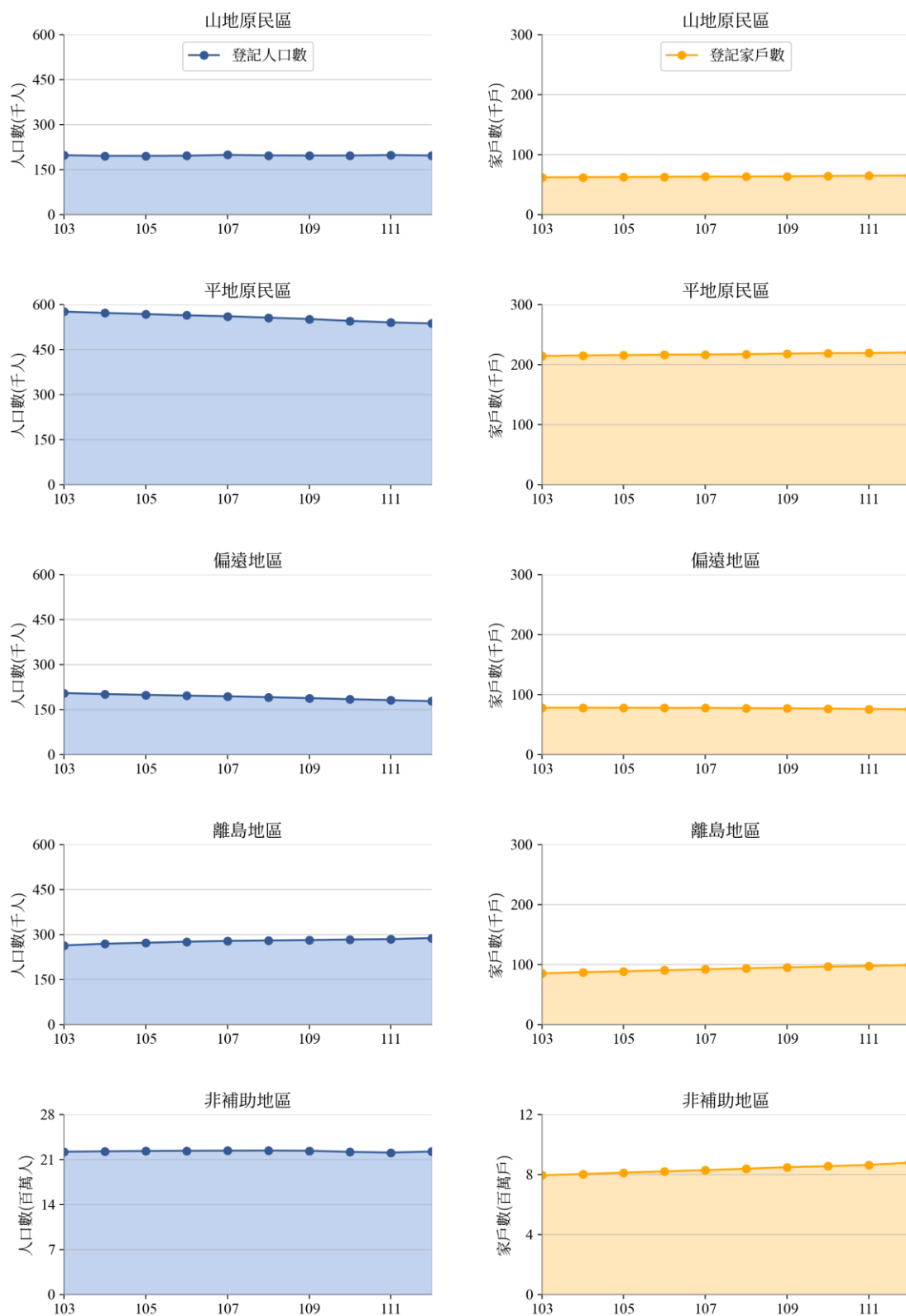
112 年偏遠與原住民族及離島地區油品零售市場分析

2024.06

偏遠與原住民族及離島地區地理位置遠離國內主要都會地區，交通、就業及生活機能相對匱乏，整體人口與經濟活動較主要都會地區為低，油品市場維持與經營較為不易，因此石油基金補助偏遠與原住民族及離島地區（以下簡稱受補助地區）石油設施、用人成本及運輸費用，期減少業者經營困難，提升其持續在地經營意願，維護當地居民能源使用權利。而油品市場環境時有變化，如國內油品市場消費趨勢與車輛能源結構改變，加上人口結構變化、遷移等社會發展，皆會對受補助地區油品市場之穩定造成影響，鑑此，本研究從社會經濟概況、市場需求與供給等方面探討受補助地區市場發展與現況，彙整相關資料供各界之參考，另本研究使用歷年資料探討市場變化趨勢，因歷年受補助地區範圍略有不同，為便於比較數據，除特別註明外，原則依 112 年公告補助地區為準。

一、受補助地區社會經濟概況

區域人口發展對於市場變化趨勢有全方面的影響，本研究自內政部戶政司蒐集近 10 年登記人口數及家戶數如圖 1，在國內少子化趨勢下，受補助地區人口發展呈現不同走勢，首先是平地原民區及偏遠地區人口數較明顯下滑（分別減少 6.85%、13.13%），家戶數則尚維持穩定；離島地區人口數及家戶數皆呈現小幅增長，可歸功於近年離島地區基礎建設、產業環境、生育、返鄉與移民等政策成效，在國內人口減少之大環境下表現較為亮眼；山地原民區人口數在受補助地區中較低，然近 10 年人口數皆維持平穩，家戶數亦無明顯變化。



資料來源：內政部戶政司全球資訊網（113.05.15），本研究彙整。

圖 1 近 10 年受補助地區登記人口數及家戶數變化情形

除人口變化外，經濟活動亦是影響油品市場發展之重要因素，本研究自財政部財政資訊中心蒐集全國營業登記資料集，檢視目前受補助地區經濟活動情況，首先在營業人數量上（如表1），受補助地區營業人總數量為 74,720 家，占全國營業人總量 4.55%，其中平地原民區及離島地區有人口數較多之優勢，營業人數量亦較多，而偏遠地區及山地原民區營業人數量較少，2 者占比差異不大。

表 1 受補助地區營業人數量

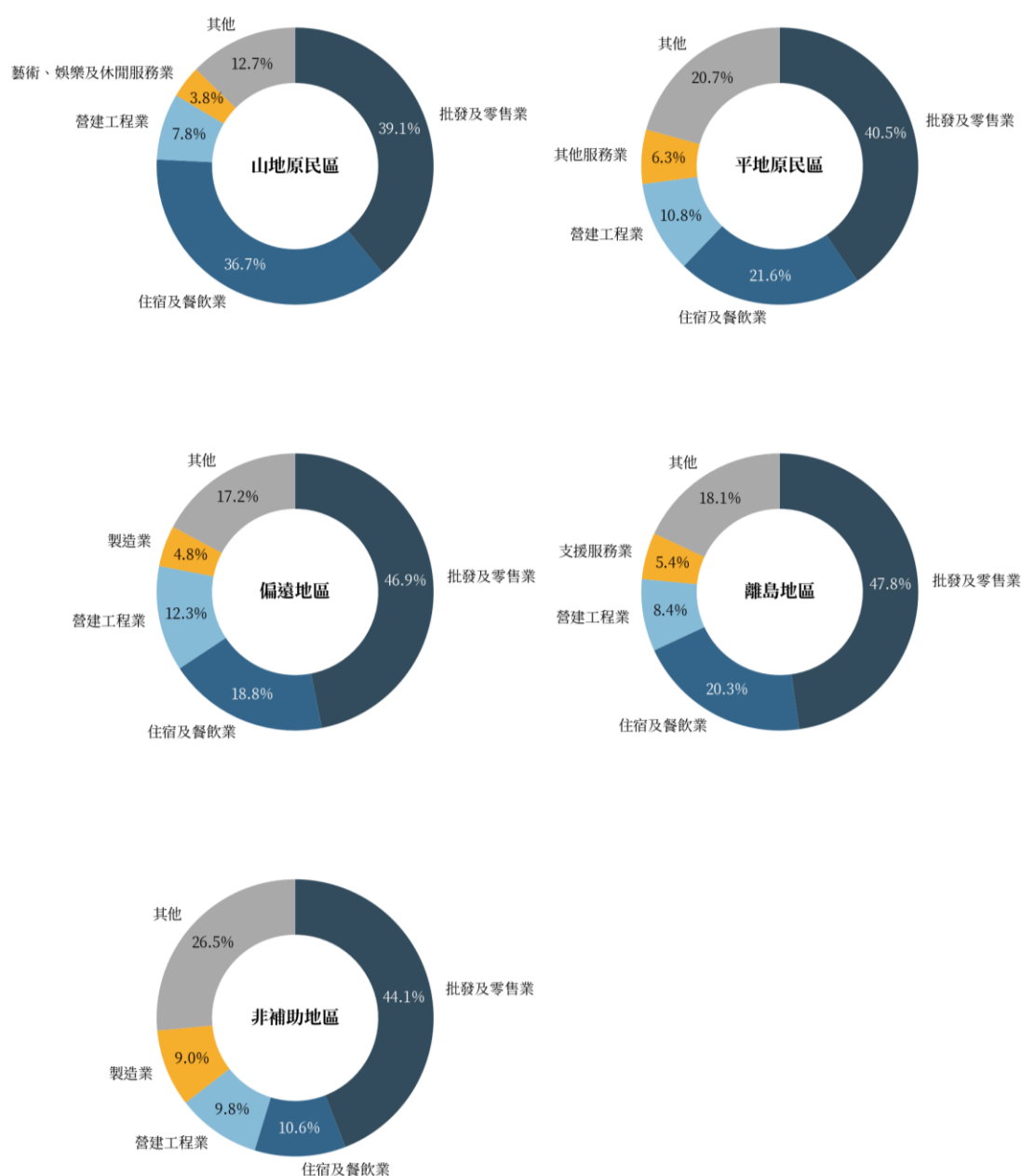
地區		營業人數量(家)	占比
受補助地區	山地原民區	6,984	0.43%
	平地原民區	39,382	2.40%
	偏遠地區	6,567	0.40%
	離島地區 ^註	21,787	1.33%
	小計	74,720	4.55%
非補助地區		1,566,273	95.45%
全國		1,640,993	100.00%

註：金門縣存在特殊「菸酒牌照」（現稱金酒公司金門地區批售卡）制度，當地家戶申請稅籍登記並申辦菸酒牌照後，便能以批售價格購買酒品，因此金門地區存在大量「菸酒零售」之營業人（逾 9,000 家），易造成營業人數量高估，故本研究移除金門縣內行業為「菸酒零售」之營業人。

資料來源：財政部財政資訊中心（113.05.01），本研究彙整。

受補助地區產業結構如圖 2，各地區前 3 大行業相同，皆為批發及零售業、住宿及餐飲業與營建工程業，此 3 大行業也覆蓋一般民眾之食、衣、住、行等需求，不過各地區之占比略有差異。批發及零售業之門檻相對低，在各地區皆為占比最高之行業，惟山地原民區可能因地廣人稀，批發及零售業占比相對較低；住宿及餐飲業占比第 2，此門檻亦不高，而受補助地區可能係普遍觀光資源較為豐富，帶動住宿及餐飲業蓬勃發展，因此行業占比相對非補助地區高；接著營建工程業主要滿足民眾在居住與住家方面之基本需求，因此亦有較高營業人數量，此行業營業人多係提供室內裝潢、水電工程等服務，各地區占比差異並不大。

從第 4 大行業起較凸顯各地區環境特色，例如山地原民區原住民文化保存較為完整，提供其藝術、娛樂及休閒服務業發展根基；離島地區觀光交通仰賴租賃汽、機車，因此支援服務業之機車出租業與旅行業發達；而在其他行業方面，受補助地區占比低於非補助地區，可能代表受補助地區行業選擇性較少，以其他行業為目標的人口可能更容易流向非補助地區就業。

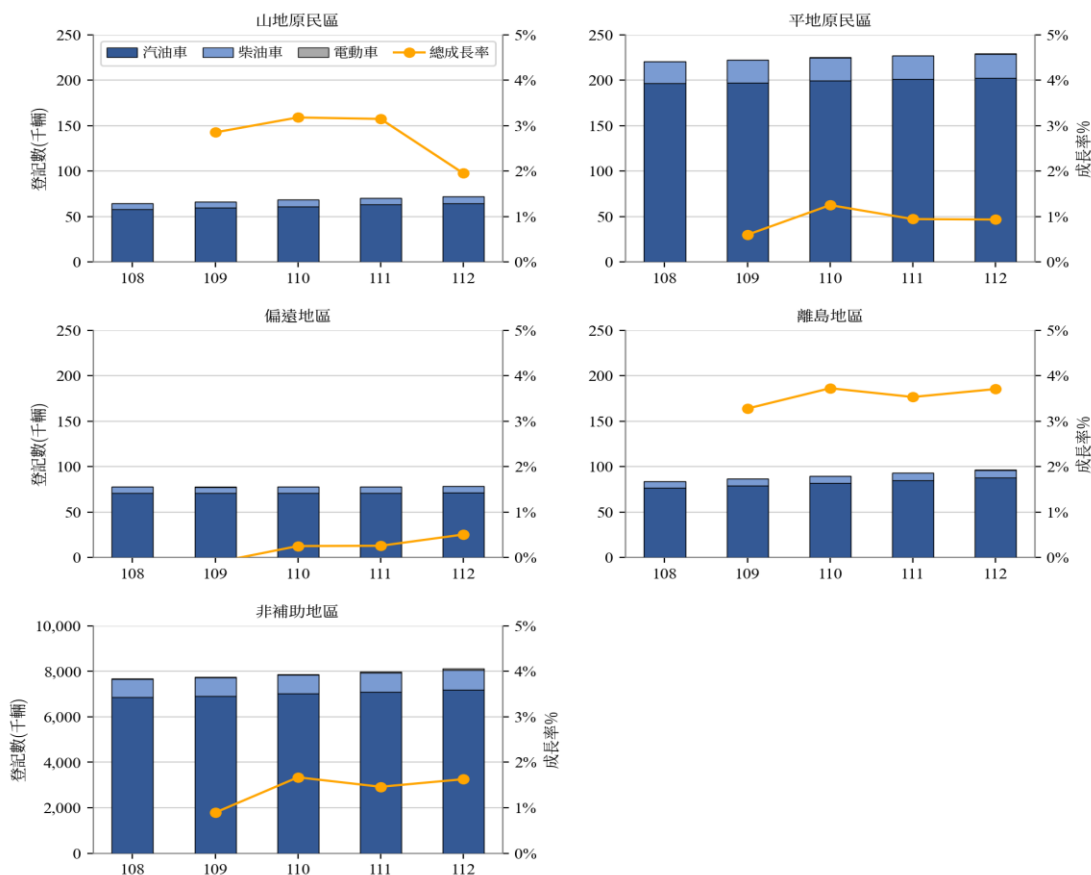


資料來源：財政部財政資訊中心，本研究彙整（113.05.01）。

圖 2 受補助地區營業中營業人行業分類

二、受補助地區市場需求

油品市場規模大小可能直接影響油品業者進入市場或持續經營之意願，為估量受補助地區需求規模，本研究蒐集交通部公路局統計查詢網之汽車登記數，依照汽車使用能源分類以探討不同油品之需求規模與趨勢，惟公路局目前僅公開 107 年起鄉鎮市區汽車燃料別相關資料，爰本研究以近 5 年數據進行分析。受補助地區各燃料類型汽車登記數如圖 3，從車輛總數來看，近 5 年各地區車輛數皆為增長，平地原民區汽車數量最高（112 年約 22.9 萬輛），並且仍在增長當中；離島地區車輛數成長最快，成長率保持在 3% 以上；而山地原民區車輛數在 108 年之 111 年成長快，惟 112 年有較大回落，目前數量係受補助地區中最低（112 年約 7.2 萬輛）；偏遠地區車輛數最為平穩，整體沒有太大變化（成長率不及 1%），市場規模較為穩定。



資料來源：交通部公路局統計查詢網（113.05.06），本研究彙整。

圖 3 近 5 年受補助地區各燃料類型汽車登記數變化情形

從 112 年汽車詳細能源結構來看（如表 2），受補助地區皆以汽油車為主、柴油車次之，作為對比，非補助地區汽車能源結構與受補助地區並無明顯差異，電動車雖然已逐漸進入受補助地區，但目前數量極低，尚未對當地汽車能源結構有明顯影響。

表 2 112 年受補助地區各燃料汽車登記數

地區	汽油車(占比)	柴油車(占比)	電動車(占比)
山地原民區	64,255 (89.35%)	7,545 (10.49%)	116 (0.16%)
平地原民區	202,431 (88.34%)	26,025 (11.36%)	695 (0.30%)
偏遠地區	71,327 (90.86%)	7,037 (8.96%)	139 (0.18%)
離島地區	87,839 (90.96%)	8,439 (8.74%)	288 (0.30%)
非補助地區	7,190,584 (88.61%)	855,281 (10.54%)	68,731 (0.85%)

註：汽車燃料分類如下：

汽油車：汽油、汽油/液化石油氣、汽油/電能、汽油（電能）、汽油（油電）。

柴油車：柴油、柴油/電能、柴油（油電）。

電動車：電能、電能/汽油、電能/柴油、電能（增程）。

資料來源：交通部公路局統計查詢網（113.05.15），本研究彙整。

進一步結合各地區家戶數分析戶均汽車數（如表 3），可發現受補助地區戶均汽車數高於非補助地區，且與非補助地區戶均汽車數維持平穩不同，近 5 年受補助地區戶均汽車數呈增加趨勢，以 112 年來說，山地原民區戶均汽車數最高，平均每戶擁有 1.11 輛汽車，而非補助地區僅 0.92 輛，此數據可能反應受補助地區公共交通較匱乏，當地居民依賴自有汽車出行，此情況在山地原民區更為明顯。

表 3 近 5 年受補助地區戶均汽車數

地區	108 年	109 年	110 年	111 年	112 年
山地原民區	1.02	1.04	1.07	1.09	1.11
平地原民區	1.02	1.02	1.03	1.04	1.04
偏遠地區	1.01	1.01	1.02	1.03	1.04
離島地區	0.90	0.91	0.93	0.96	0.98
非補助地區	0.92	0.91	0.92	0.92	0.92

資料來源：內政部戶政司全球資訊網（113.05.15）；交通部公路局統計查詢網（113.05.15），本研究彙整。

為估量受補助地區汽、柴油需求量，然加油站銷售量統計並未細分至各鄉鎮市區，爰本研究試以各鄉鎮市區汽車數占縣市比例，將前揭統計表銷售量拆分為各鄉鎮市區汽、柴油銷售量，藉此推估受補助地區汽、柴油銷售量（如表 4）。

近 5 年受補助地區汽油銷售量約在 500 千公秉上下，除 110 年受 Covid 疫情影響使汽油銷售量減少外，其餘年度皆維持在 500 千公秉以上，以區域差異來說，平地原民區人口、車輛皆最多，因此銷售量亦最高，其次為偏遠地區及山地原民區，離島地區或因區域面積不大，民眾日常交通移動消耗汽油不高，使其汽油銷售量最低；柴油銷售量在 110 年可能受到疫情影響有較明顯減少，尤其對離島地區影響較大，其餘年度銷售量約在 280 千公秉上下，而柴油銷售量除平地原民區較高外，其他受補助地區差異不大。

表 4 近 5 年受補助地區汽、柴油銷售量（推估值）

單位：千公秉

地區			108 年	109 年	110 年	111 年	112 年
汽油	受補助地區	山地原民區	83	88	82	86	87
		平地原民區	271	291	261	271	265
		偏遠地區	101	102	94	95	95
		離島地區	57	58	54	58	60
		小計	512	539	491	510	506
	非補助地區		9,508	9,621	8,878	9,137	9,195
	全國		10,020	10,160	9,369	9,647	9,702
柴油	受補助地區	山地原民區	43	43	43	45	45
		平地原民區	156	148	141	147	146
		偏遠地區	41	42	41	41	41
		離島地區	50	43	38	44	47
		小計	290	275	263	277	278
	非補助地區		4,318	4,373	4,408	4,416	4,373
	全國		4,608	4,648	4,671	4,693	4,650

資料來源：能源署各縣市汽車加油站汽柴油銷售統計月資料（108.01~112.12）；交通部公路局統計查詢網（113.05.15）；本研究彙整。

三、受補助地區市場供給

目前供應偏遠、原民地區之供油中心共 11 座（中油公司 9 座、台塑公司 2 座），離島地區則僅澎湖縣及金門縣各有 1 座供油中心及航油站；加油站方面，本研究自能源署油價資訊管理與分析系統蒐集營業中加油站資料，輔以部分受補助地區加油站停、復業現況進行分析，由於或因設備維護、站所翻新等短期停業之加油站，於工程完成後即會回歸市場提供服務，因此本研究仍將受補助地區暫停營業之加油站納入計算，用以掌握各地長期穩定供應情形，彙整受補助地區加油站數量及分布情形如表 5 及圖 4 所示。

表 5 受補助地區加油站數

地區		108 年	109 年	110 年	111 年	112 年
受補助地區	山地原民區	24	24	24	24	24
	平地原民區	124	124	125	126	127
	偏遠地區 ^註	40	41	41	42	42
	離島地區	32	32	32	33	32
	小計	220	221	222	225	225
非補助地區		2,263	2,256	2,264	2,273	2,281
全國		2,483	2,477	2,486	2,498	2,506

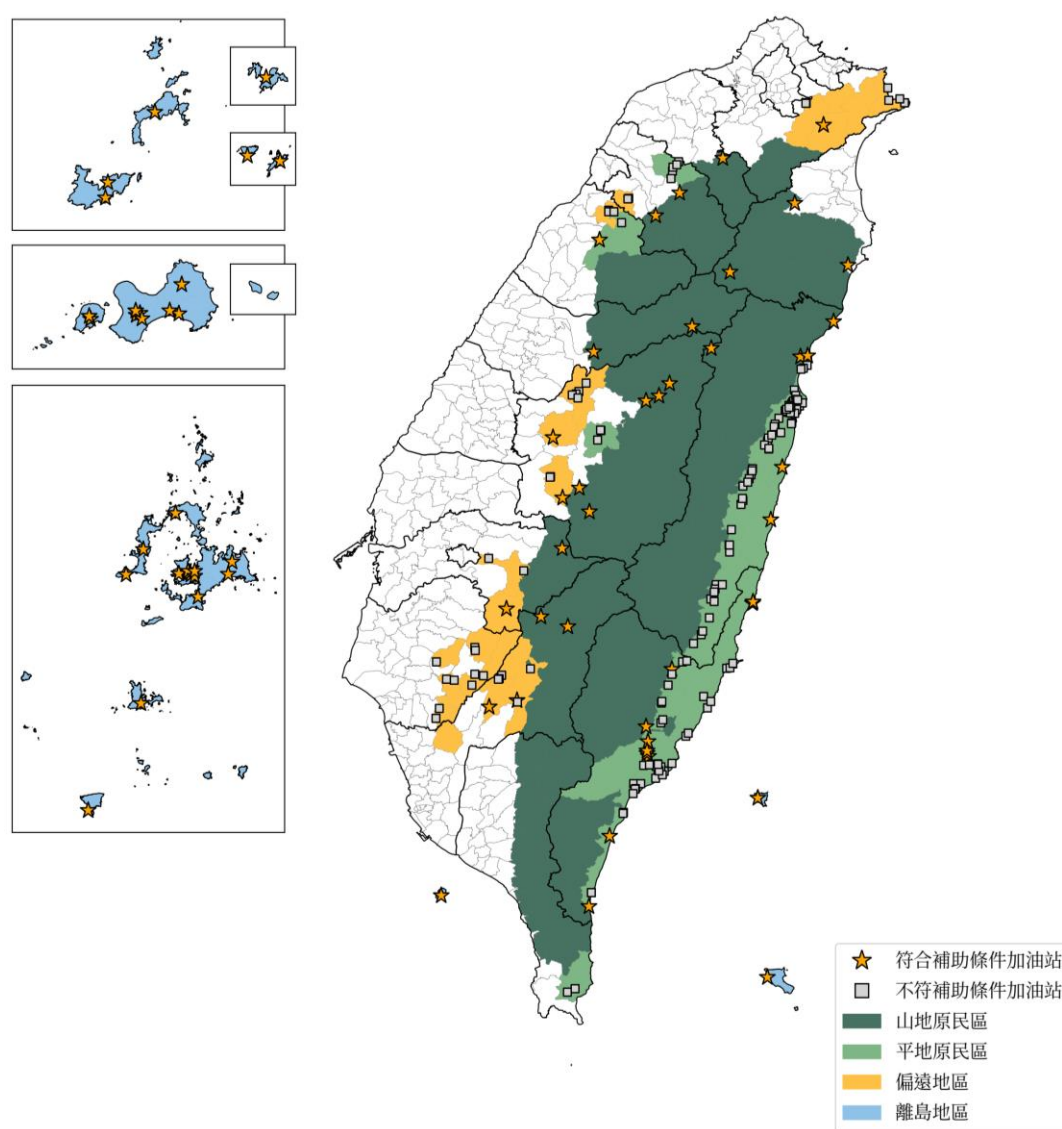
註：臺南市大內區自 111 年始為偏遠地區，108 至 110 年之偏遠與非補助地區加油站數係依當年度數據計算。

資料來源：能源署油價資訊管理與分析系統（112.12.28），本研究彙整。

近 5 年受補助地區加油站總數略有變化，部分地區有零星加油站進出市場，山地原民區共設立 24 座加油站，雖然在山地原民區 29 個鄉鎮市區中，尚有 13 個鄉鎮市區未設加油站¹，且除新竹縣 1 家加油站外，其餘皆為國營供油商負責供應，但近 5 年加油站數量保持在 24 家，市場供應較為穩定；平地原民區 112 年共設有 127 座加油站，且各鄉鎮市區皆有設立，其中人口較為集中之花蓮市、吉安鄉

¹ 包含新北市烏來區、苗栗縣泰安鄉、高雄市茂林區、屏東縣泰武鄉、獅子鄉、牡丹鄉、瑪家鄉、霧臺鄉、春日鄉、來義鄉、三地門鄉及花蓮縣萬榮鄉、卓溪鄉。

及臺東市等鄉鎮市區，更是有超過 10 座以上加油站，顯示當地居民可選擇加油站較多，加油站間有適度競爭關係，此外，當地有 28 座加油站為民營供油商，不過由於其所在地條件未符合補助條件，故均非石油基金補助對象；另一方面，平地原民區人口數近 10 年呈下滑趨勢，且車輛數亦無明顯增長，而近 5 年加油站數量持續增加，可能加劇當地市場競爭情形，對當地市場影響需持續觀察。



資料來源：能源署油價資訊管理與分析系統（112.12.28），本研究彙整。

圖 4 112 年受補助地區加油站分布

偏遠地區 112 年設有 42 座加油站，109 年臺南市南化區新增 1 座加油站，111 年偏遠地區新增臺南市大內區，因此納入當地 1 座加油站，偏遠地區目前尚新北市平溪區、雙溪區及高雄市田寮區等 3 個行政區無加油站設立，說明當地加油亦較為不便；離島地區 112 年因澎湖縣馬公市 1 座加油站歇業，目前共 32 座加油站，另以供應體系來看，目前離島地區 17 座加油站為國營供油商，15 座為民營加油站，結合人口數、家戶數及車輛數來看，離島地區汽柴油市場似仍處於成長狀態。

本研究亦結合前揭受補助地區加油站銷售量推估資料，推算近 5 年受補助地區加油站平均銷售量如表 6，在汽油方面，112 年受補助地區加油站平均銷售量為 2.25 千公秉，山地原民區加油站平均銷售量在受補助地區中最高，由於當地可能較依賴汽車出行，且加油站較少，推升加油站平均銷售量；其次為偏遠地區及平地原民區，平地原民區或因加油站數較多，加油站間競爭較激烈，平均銷售量略低；離島地區加油站汽油平均銷售量最低，主要可能係因離島地區加油站較密集，而當地汽油需求量不高所致。在柴油方面，112 年受補助地區加油站柴油平均銷售量 1.24 千公秉，其中山地原民區銷售量最高，其次為離島地區、平地原民區及偏遠地區，然各地區銷售量差異不大，平均銷售量最高與最低之差異在 1 千公秉內。

表 6 近 5 年受補助地區加油站平均銷售量（推估值）

單位：千公秉

地區			108 年	109 年	110 年	111 年	112 年
汽油	受補助地區	山地原民區	3.46	3.67	3.42	3.58	3.63
		平地原民區	2.19	2.35	2.09	2.15	2.09
		偏遠地區	2.53	2.49	2.29	2.26	2.26
		離島地區	1.78	1.81	1.69	1.76	1.88
		小計	2.33	2.44	2.21	2.27	2.25
	非補助地區		4.20	4.26	3.92	4.02	4.03
	全國		4.04	4.10	3.77	3.86	3.87
柴油	受補助地區	山地原民區	1.79	1.79	1.79	1.88	1.88
		平地原民區	1.26	1.19	1.13	1.17	1.15
		偏遠地區	1.03	1.02	1.00	0.98	0.98
		離島地區	1.56	1.34	1.19	1.33	1.47
		小計	1.32	1.24	1.18	1.23	1.24
	非補助地區		1.91	1.94	1.95	1.94	1.92
	全國		1.86	1.88	1.88	1.88	1.86

資料來源：能源署各縣市汽車加油站汽柴油銷售統計月資料（108.01~112.12）；交通部公路局統計查詢網（113.05.15）；能源署油價資訊管理與分析系統（112.12.28）；本研究彙整。

四、小結

本研究蒐集近 10 年人口數與家戶數之時間序列資料，以及近期稅籍登記營業人之橫斷面資料進行分析，在人口數上，各受補助地區發展略有差異，平地原民區及偏遠地區人口數減少，而離島地區則是有小幅增長，各地區家戶數基本維持穩定，尚未出現明顯減少情形；在產業結構上，各地區前 3 大之產業相同，第 4 大產業則較能體現地區環境特色，而山地原民區、偏遠地區及離島地區之產業選擇相對較少，就業機會之多元性較低。

本研究亦彙整近 5 年受補助地區車輛數及加油站數變化等資料分析當地油品市場供需，首先受補助地區汽車燃料結構與非補助地區差異不大，然受補助地區戶均汽車數高於非補助地區，且山地原民區及離島地區戶均汽車數仍在增加，可能反應當地公共交通較匱

乏，更需要依賴自有汽車出行；另一方面，近 5 年國內加油站數量沒有明顯變動，受補助地區加油站數亦維持穩定。整體而言，國內油品市場在能源轉型政策大環境下，零售市場亦在不斷變化，目前從車輛能源結構方面來看，受補助地區油品市場尚未出現明顯轉變信號，加油站方面亦是維持穩定，未來市場發展仍需持續觀察。