

Special Report

“油荒”再袭 我国明年或加快成品油调价频率

◎本报记者 陈其珏

11月中旬的一个下午,徐先生满腹心事地在沪杭甬高速上驱车疾驰。身为东南亚某大型炼油企业的驻华首席代表,他原本需要频频往返于沪浙两地洽谈进口燃料油批发业务。但最近国际油价飙升,而国内却未随行就市,以致他的订单数量跟着落一落千丈,外出谈判也就去得少了。

在驶入浙江境内后,他蓦地发现高速公路前方尘烟翻滚,似乎有一支车队在远处缓缓行进。驶近细看,原来是一座加油站门口集结了数十辆卡车在排队等候加油,因车子都未熄火,尾气自排气管“突突”而出,远看便如在高速公路上笼罩了一层黑雾。

一路行去,杭州、宁波、台州……同样一幕反复上演,有的加油站外排队的车龙甚至绵延数百米,几乎将一条车道完全占据。而仅有几座没有排队的加油站门口则无一例外挂着“柴油停供”的告示。

这正是当前国内部分地区出现成品油紧张的一个缩影。甚至有评论称,中国遭逢三年来最严重的一次“油荒”。

权威专家告诉上海证券报记者,当前的“油荒”是国际油价攀升与国内定价机制滞后等多种因素综合作用的结果,而一旦明年CPI稳定下来,我国国内有可能加快成品油零售基准价的调整频率,以期实现与国际接轨。再加上我国自身炼油能力的提升,告别“油荒”的日子将不再遥远。



等待加油的出租车在加油站前排起了长龙 资料图

●各地缺油 怪象丛生

今年下半年以来,国际油价持续攀升,并连续挑战每桶100美元的战略关口。但国内油价在相当长一段时间内并没有同步上涨,以致各地涌现以柴油紧张为表象的局部“油荒”现象。

早在10月底,全国工商联石油业商会就曾在一份市场报告中表示,最近这轮柴油紧张状况主要集中在唐山、邯郸、许昌、宁波、温岭、福州、合肥、武汉、广州、深圳等地。

11月1日,发改委宣布上调成品油零售基准价,令“油荒”一度销声匿迹。但没过多久,各地就再度响起成品油供应紧张的警报,“油荒”没有消失,且有蔓延之势。

在四川,一位成都当地人士反映,近期该市多个加油站采取限售策略,如小轿车每次加油不能超过100元;大车每次加油不能超过200元。而一些可加0号柴油的加油站普遍车满为患,大货车排数十米甚至上百米长队的不足为奇,更有几座位于交通要塞的加油站因车辆排队造成交通瘫痪。因为缺油,一些集装箱货车只敢在市内运行,唯恐长距离行驶后加不到油而抛锚。

四川德阳有位车主爆料称,他从11月16日早上10点到下午3点连续跑了当地三个加油站,才加到80元0号柴油,而价格竟是8元一升,只加到了10升——显然,一些不法的社会加油站又在借“油荒”之机擅自提价。

而这并非个别现象。据郑州媒体报道,当地同样标号的柴油在不同加油站出现截然不同的价格,相隔一条马路的两座加油站挂出的同标号柴油价格每升差1元多。

另有消息披露,重庆市有上百位货车司机一度因加不到油而拨打高速公路执法部门电话,紧急请求援助。过去一段时期,该市大部分甚至加油站的柴油供应已“断炊”,甚至汽油供应也出现紧张。

杭州一位网友留言称,当地部分加油站的0号柴油告急,经常造成货车排队、交通拥堵。而另一位杭州人则反映,前段时间,该市连93号汽油也越来越难加,结果很多车主只能以97号汽油代替。

在广州,有媒体披露,一度有上百辆货车涌向黄埔大道员村四横路出口处某中石化加油站集体加油,导致道路拥堵,车龙绵延数公里。

在湖北鄂州地区,当地20多条线路的公交车曾有一天因加不到油而集体停运,造成城区10万人出行困难。

至于成品油重点保供地区——上海,前段时间也一度出现因水上柴油资源紧张、港内滞留船舶增多的状况。

在北京,柴油车因天冷开始换油号,以-10号柴油取代0号柴油,但当地不少加油站的-10号柴油停供。有出租车司机向媒体反映,他跑了10个加油站才加上-10号柴油。

值得警惕的是,因“油荒”所诱发的诸多极端“怪象”也已渐次浮出。11月14日早晨,宁波高桥发生的一起加油站抢油事件令坊间首次领略到“油荒”的“杀伤力”。据报道,当天有上百人拿着铁桶前往加油站抢油,又和随后过来的一批人发生冲突。为了避免事态进一步扩大,中石化碧辟宁波分公司不得不暂时关闭该油站。

在上海附近的沪宁高速阳澄湖服务区,安徽司机侯先生花了大量等候时间,在三座加油站排队才加满的一车柴油,竟在一夜之间被偷得一滴不剩。

还有卡车司机则反映,在少数加油站加到的柴油竟是劣质油。伴随柴油紧张状况的加剧,网上甚至开始出现叫卖柴油的帖子,有人更在路边散发传单,声称有办法搞到柴油。

其实影响不止于此。由于负责长途运输的集卡大多加的是柴油,“油荒”袭来后导致运输困难,继而造成客户订单无法及时交付,这给生产型企业已带来不小的困扰。”上述泰国炼油企业驻华代表徐先生对本报记者说。

●各方应对 三令五申



在“油荒”阴霾的笼罩下,两大集团担负起沉重的保供任务。中石化集团上周一在其网站上发布公告,该集团本月18日发布了一个包括十项措施的计划,要求旗下炼油子公司和分销商增加产量、推迟装置检修计划,以确保国内油品供应充足。

五天后,该集团又在官方报纸《中国石化报》上宣布,计划12月进口8艘共31.6万吨成品油。截至11月21日,中石化一个月不到已进口7批成品油,累计达到23.7万吨。另有两批进口柴油共8万吨将于本月内分别抵达广东和浙江。

无独有偶,中石油集团近期也在其网站上发布一份类似公告,要求子公司增加产量,但该公告未提及具体措施。另有报道称,该集团计划下月进口20万吨柴油。其中,进口的两船共7万吨柴油可于12月20日前提货,另外3万吨进口柴油可于新年前提货,至于余下10万吨柴油何时交货,目前尚不清楚。

此外,中国最大的两家炼油商下个月计划进口的成品油将高达50万吨。

在增加进口的同时,两大集团也在开足马力炼油。中石化总部近日下发文件,表示将采取多种措施鼓励各炼油企业继续保持满负荷生产,努力挖掘原油加工潜力,按照多产柴油方案组织生产。11月,中石化集团所属炼油企业安排原油加工量同比增长80万吨,达到历史同期加工最高水平。

与此同时,中石化还承诺推迟炼油厂检修并削减库存。10至12月其广州和燕山炼油厂原油加工总量将比原计划增加21万吨。

11月24日,中石油集团通过其官方报纸表示,其炼油厂开工率达

到100%,预计10至12月原油加工量总计3225万吨,较2006年同期增加213万吨。

颇具意味的是,作为国家成品油市场的两大主管部门,发改委和商务部近期也以连续发文的形式呼吁做好成品油市场供应。

8月4日,国家发改委首先发出《关于做好成品油市场供应加强价格管理的通知》,要求两大集团努力增加原油加工量,合理安排炼油企业检修时间,严格控制成品油出口,千方百计增加市场供给,确保成品油市场供应。

11月3日,国家发改委再度发出通知,要求各地在国家提高成品油价格后,合理疏导受影响行业成本,加大监管力度,组织好生产供应,保持市场物价的基本稳定。

11月24日,商务部也发出《关于进一步做好当前成品油市场供应

工作的通知》,要求地方各级商务主管部门及时掌握成品油市场运行情况,采取切实有效措施,维护国内成品油市场供应和价格稳定。

11月27日,国家发改委下半年以来第三度下发通知。这份题为《加强运行调节,努力保障成品油市场供应》的通知要求千方百计增加供给,合理调度和配置资源,强化供需情况监测和市场监管。

在这份《通知》中,发改委仍以极严厉的口吻要求物价部门对囤积成品的油品,特别是有油不卖、擅自停供、限供、转手加价倒卖以及白天不卖、晚上加价倒卖等行为,坚决制止和严厉打击。

值得注意的是,此前在新加坡访问的国务院总理温家宝也在接受媒体采访时表示,中国正着手解决问题,提升原油尤其是柴油的供应,同时要求炼油厂提高加工能力。

会否成为本轮“油荒”终结的一个转折点?

打开供应,对云南、广西、浙江等供求矛盾突出地区,逐省研究,采取紧急措施,增加资源投放。《通知》并称,随着上述措施的贯彻落实,成品油市场供应将会很快恢复正常。

这会不会成为本轮“油荒”终结的一个转折点?

制度经济学理论指出,制度的基本功能和存在理由就是为人类的安全和发展提供保障。对中国石油市场而言,定价机制就是这样一种制度,它存在的意义就是让成品油的稀缺不至于成为一场灾难。

最后,根治“油荒”的方药还在于让资源交易实现真正的市场化。去年成立的上海石油交易所原本就是作为这样一个要素市场而存在,但种种原因导致其成立迄今只能惨淡经营。目前,上海所每天区内几万吨的成交量和国内外石油交易所动辄上亿吨比起来,相去何止霄壤。即便和老上海石油交易所日均30多万吨的成交量,也是非昔比。

试想一下,国内各类石油产品真正进入要素市场(石油交易所)交易后又会如何?届时,市场竞争将更加充分,资源流动将更为合理,供应也将得到保障。更重要的是,中国有望借此成为亚太地区的石油定价中心。而掌握定价权最大的好处就是,防止国内油价沦为国际原油炒家的附庸,规避了被动调价所带来的尴尬。

或许也只有到那时,“油荒”才会真正终结。

■观察

破解“油荒”的三帖药方

◎陈其珏

年复一年,我们“例行公事”般遭逢“油荒”。而近年来,“油荒”爆发频率有加快的之势,仅今年下半年就两度出现。其中,后一次更是在成品油零售基准价刚刚上调后不久。每逢“油荒”,交通阻滞,车辆停摆,偷油抢油、以次充好、为一桶油大打出手等情景常常上演,也就总免不了惹来争议。

平心而论,“油荒”的出现,与国际油价驶入长期牛市轨道而中国在工业化、城市化和居民消费现代化进入高峰期后能源需求超负荷增长的现实矛盾不无关联。但这只是硬币的一面。

追根溯源,所谓“油荒”还是石油体制改革相对滞后、市场化程度相对偏低的显性后果。一个例证就是,当初粮改之前,国内粮食实行“统购统销”,每个人只能定量购粮;而粮改之后,粮食供应充裕,国家伤筋的反而是“谷贱伤农”的问题。

从经济学角度看,资源总是稀缺的。石油作为一种不可再生的矿物资源,更是如此。通常情况下,一种资源越稀缺,就越要研究配置方式,提高配置效率。而市场的作用就在于优化资源配置,在供给和需求之间形成良性对接。至于价格则是供求关系的风向标,从中可窥见资源的稀缺程度。

问题在于,中国石油行业既未形成一个要素完全的市场,也缺少一个敏感变化的价格。

一方面,油源被两大集团牢牢把控,只能在封闭的体制内循环——失去充分的流动,也就失去了有效配置的可能;另一方面,定价机制的迟钝又使得市场传导出来的价格信号被严重扭曲——既无法让社会资源利用的有效性跟随着资源稀缺程度的增加而增加,更无法为经营者提供足够的激励来满足市场供应。

从价格上看,今年1月份至今,国际油价从最低点50美元一路攀升至最高99美元,上涨了近100%。而国内成品油零售基准价自1月14日首次下调后就一直按兵不动,直到11月1日才上涨了约10%。尽管考虑到运输、炼制等环节,国内外油价的变动本身并不完全同步,但两者价差越拉越大却显而易见。

基于此,一轮被动推出的成品油零售基准价上调有点隔靴搔痒,这种定价滞后已给社会增加了不小的隐性成本。一个直接后果,国内成品油市场的“批零倒挂”。由于炼油亏损、卖油亏本,无论是炼油企业还是零售企业的积极性都大打折扣。尤为严峻的是,随着国内外油价价差的不时拉大,调价预期也日益高涨。有了这一预期,部分企业就动起囤油的脑筋,更有单位和个人则借题发挥、浑水摸鱼,成为“油荒”的幕后推手。

与此同时,大量油品还在出口到海外。中国海关总署最新数据显示,10月份,中国进口约3万吨汽油,但出口的量却高达18万吨,远超进口。整个1至10月,中国的汽油出口总量比去年同期增长53.1%。这其中还不包括走私的部分。

不仅如此,因当前的国内成品油零售基准价无法反映资源的稀缺程度,这对我们的节能减排大政方针的落实也构成威胁。须知,供需决定价格,价格反过来再决定供需。没有价格杠杆的作用,节约从何谈起?

最后,炼油企业的亏损迟早要通过财政补贴的形式返还,但以往这种做法已被质疑“违背了收支两条线”,个中得失又如何算?

诚然,CPI是高悬在油价项上的一道无形高压线,政府担心油价上调会令CPI指数火上浇油,并间接传导给社会各界。这种担心本无可厚非,但解决问题的办法却并非只有强硬硬堵这一种。所谓“堵不如疏”,强堵引发的后果可能更为严重。

在此,我们给出医治“油荒”的三帖“药方”。一家之言,权可商榷。

首先,短期内,在国内成品油不可能与国际完全接轨的前提下,放开成品油进口配额就成为最务实、也最易见效的方案。多年来,配额制度的存在避免了国际油品冲击国内市场,一定程度上维护了石油安全。但资源紧张后,配额制又成了供需之间的瓶颈,阻碍了国际资源向国内补充。

一位民营石油商会会长就曾在私下告诉笔者,尽管油价大幅上涨,但从国际市场实际上还是能买到相对便宜的油品,只不过因配额的关系,这些油品未必得到了国内。一旦配额放开,摆脱束缚的民企将各显神通从海外找油,这对国内市场供应不啻是一大喜音。

其次,在合适的时机推出新成品油定价机制,实现国内外油价的真正接轨。如果说配额的取消意味着在两大市场间打开一道闸门的话,那么,定价机制则决定了闸门外的市场资源是否愿意进来,或者说愿意进来多少。在一个定价机制完善的市场上,资源的流动将遵循经济规律,既不会因调价预期的存在而“囤油”逼宫,更不会因价格落差的扩大而向外倒流。

当然,在定价机制理顺的同时,补贴措施也必须配套跟进。早在去年3月26日,发改委向地方传达的石油综合配套改革方案中就提出,要建立对种粮农民等部分弱势群体和部分公益性行业给予补贴的机制。对于这一方案,政府有必要切实履行,并使之成为新定价机制顺利实施的护身符。

制度经济学理论指出,制度的基本功能和存在理由就是为人类的安全和发展提供保障。对中国石油市场而言,定价机制就是这样一种制度,它存在的意义就是让成品油的稀缺不至于成为一场灾难。

最后,根治“油荒”的方药还在于让资源交易实现真正的市场化。去年成立的上海石油交易所原本就是作为这样一个要素市场而存在,但种种原因导致其成立迄今只能惨淡经营。目前,上海所每天区内几万吨的成交量和国内外石油交易所动辄上亿吨比起来,相去何止霄壤。即便和老上海石油交易所日均30多万吨的成交量,也是非昔比。

试想一下,国内各类石油产品真正进入要素市场(石油交易所)交易后又会如何?届时,市场竞争将更加充分,资源流动将更为合理,供应也将得到保障。更重要的是,中国有望借此成为亚太地区的石油定价中心。而掌握定价权最大的好处就是,防止国内油价沦为国际原油炒家的附庸,规避了被动调价所带来的尴尬。

或许也只有到那时,“油荒”才会真正终结。

●各家献策 理顺机制

“油荒”为何在国内屡屡作祟?中国究竟到何时才能彻底摆脱“油荒”困扰?对于上述问题,业内专家的意见并不完全一致。

“油荒”首先还是归因于国际油价飙升后,国内油价没有跟涨。在油价倒挂下,社会单位纷纷惜售乃至停产,造成市场资源紧张。”国家信息中心宏观经济研究部副主任牛犁昨天向本报记者道出背后的成因。

他指出,不排除市场上一些社会单位有囤油行为,这也是两大集团之所以要采取“停批保零”策略的一个因素。

朱轮资源紧张主要是柴油短缺,这和“三秋”农业用油高峰的到来不无关联。同时,去年以来掀起的节能减排风暴也在一定程度上影响了国内的炼油产能。”中国石油大学专家庞昌伟教授在接受上海证券报采访时说。

在他看来,长痛不如短痛,国家还是要下决心早日让成品油接轨国际。这样既可缓解油荒,也能增强

企业节能减排的积极性。最根本的因素还在于国内成品油定价机制一直没有理顺,导致能源类商品的价格偏低。”

对此,中石油集团石油经济与信息中心石油研究室主任单卫国认为,国内之所以一直对成品油调价比较迟疑,很大一块阻力还是来自CPI。定价部门在决定成品油调价时不可能只考虑单一的成品油市场。目前,农产品价格已大幅上涨,如果成品油再涨价的话,给相关产业带来的影响不言而喻,最终可能对CPI产生触动。

庞昌伟则认为,明年中国将采取银根紧缩策略。在这种情况下,CPI指数可能会稳定下来,这就给油价接轨提供契机。如果国际油价明年也不再冲高,则接轨就更具可操作性。考虑到明年美国进入大选年,一旦民主党执政的话,则很可能重新恢复强势美元政策,这更有助于为高烧的国际油价降温。”

不过,安邦经济一位分析师撰写报告指出,当前能源价格上涨与

会加快成品油调价的频率。尽管不太会实现完全接轨,但至少会形成一个弹性制度,以防止国内外价差过大所带来的市场风险。”庞昌伟判断说。

中国石油大学能源战略研究中心执行主任王震刚告诉上海证券报,市场化的价格机制对于合理配置资源以及节能都有极大的推动作用。如果价格逐步理顺,石油公司没有理由提炼油亏损,社会也不会对政府调整价格抱有太多预期。

国内的成品油定价当然最好与国际接轨,但必须根据中国自身的实际情况适时变动。”中国能源网CEO韩晓平在接受上海证券报采访时表示,油价最终要走向接轨,否则国内的油价变动就无法保障。尽管如此,我们的油价在参照国际的同时,也要考虑自身的实际情况,全国的需求量、环境资源等问题都要考虑进去。

不过,安邦经济一位分析师撰写报告指出,当前能源价格上涨与

通胀顾虑之间的矛盾已变得严重,这就像大河水涨,在两岸采取围堵的方式,只能是把水位越垒越高,一旦堵不住,洪水将会破堤而出。

值得注意的是,国家发改委在最新发布的《通知》中要求,两大集团从24日起对京津沪粤等地实行

会否成为本轮“油荒”终结的一个转折点?

打开供应,对云南、广西、浙江等供求矛盾突出地区,逐省研究,采取紧急措施,增加资源投放。《通知》并称,随着上述措施的贯彻落实,成品油市场供应将会很快恢复正常。

这会不会成为本轮“油荒”终结的一个转折点?

打开供应,对云南、广西、浙江等供求矛盾突出地区,逐省研究,采取紧急措施,增加资源投放。《通知》并称,随着上述措施的贯彻落实,成品油市场供应将会很快恢复正常。

会否成为本轮“油荒”终结的一个转折点?

打开供应,对云南、广西、浙江等供求矛盾突出地区,逐省研究,采取紧急措施,增加资源投放。《通知》并称,随着上述措施的贯彻落实,成品油市场供应将会很快恢复正常。

会否成为本轮“油荒”终结的一个转折点?

