

油价，到底谁说了算？

——成品油定价机制改革之争

本报记者 刘 丹

近期,成品油定价机制改革再次成为业界争议的焦点。据相关媒体报道,新成品油定价方案在数月前就已经交到国务院,目前国际油价水平较为稳定,年内推出新方案的可能性较大。

多位业内人士称,新方案将进一步突出市场的导向原则,缩短调价周期。而对于业界最为关心的关于发改委是否将成品油定价权下放给三大石油巨头的争议成为此次改革的核心议题。

定价权下放？

事实上,对于酝酿多时的新成品油定价方案,国家发改委在此之前就已将操作方案征求意见稿(简称“意见稿”)发予几大石油公司。

在该意见稿中,除将成品油调价间隔从目前的 22 天缩短至 10 天外,还提出两个具体操作方案:一是将定价权限下放给三大石油巨头,二是由发改委委托中介机构颁布调价。

根据第一个方案,当国际市场原油价格在每桶 40-130 美元时,三大石油公司可以按照国家确定的成品油价格机制,根据国际市场油价变化及国内市场供求情况自行确定调价方案,发改委不再发文。

而根据第二个方案,当国内成品油满足调价边界条件时,发改委将委托中介机构公布国际市场油价变化情况和国内成品油最高零售价格,企业可以此为基础自主确定具体执行价格,每次调价政府不再

聚焦宏观



成品油定价机制改革再次成为业界争议的焦点。

张彦军摄

发文。

业界普遍认为,三大石油集团都倾向于采用下放定价权的方案。

改革必举？

现行的成品油定价机制是从 2008 年开始实施的。依据是,当布伦特、迪拜、辛塔三地原油连续 22 个工作日移动平均价格变化超过 4%时,相应调整国内成

品油价格。

从多年前曾与国际成品油价格挂钩到 2008 年底正式推出新的成品油定价机制,中国基本确立了“国内成品油价格以国际市场原油价格为基础,加国内平均加工成本、税金、合理流通费用和适当利润确定”的原则。

依据此机制,从 2010 年 4 月 14 日到 2011 年 4 月 7 日约一年的时间里,成品油价格涨了 6 次,涨幅大、频率高;随后尽管

国际油价一路走低,但是直到 16 个月以后,才第一次微降,降价的反应速度慢,幅度小、频率低。而每次调整价格的同时,对调价时机滞后的争议也如影随形。

对此,国家发改委能源研究所所长周大地并未完全否认现行定价机制。他认为,时下国内成品油价与国际原油涨跌是“基本接轨”,还不“完全接轨”。这一方面是保护消费者利益,另一方面控制某些商品价格,也带有一定宏观调控的含义。

在另一些专家看来,现行的成品油定价机制存在很多弊端。现行定价机制运行了两年多时间,尽管市场不像往常那样没有调价依据,但却一直不为消费者乃至相关企业所认可,甚至处于“两面不讨好”的境地——一方面消费者认为国内的油价水平在世界上还处于绝对高位,油价调整频率慢,往往上涨的幅度大于下跌的幅度。而国内“两桶油”则抱怨“内地成品油定价机制不够市场化,即国际原油价格高位运行,国内成品油价格调整又不到位”。

有评论认为,作为油价的制定者,发改委的初衷本是为了平衡消费者和三大油企的利益,但从目前的情况来看,相关各方并不满意,发改委费力不讨好,两头受气,因此油价定价机制的改革迫在眉睫,而发改委也乐意退到幕后,进一步弱化自己的角色,让消费者和油企有更多面对面的博弈,从而在油价的市场化改革方面迈出关键的一步。

(下转 B3 版)

“柴油荒”抑或人心慌？

中移动)。

我国现行的成品油价格形成机制为“原油价格+炼油成本”,由国家发改委于 2008 年正式推出。据报道,以中石化 2009 年为例,销售毛利率从 2008 年的 8.63%飙升近 3 倍至 23.46%;净利润从 2008 年实施新价格形成机制之前的 296.89 亿元,飙升至 2009 年的 626.77 亿元,增长了一倍多。中石化 2010 年年报数据也显示,上游 80%的利润来自于中国境内。

10 月下旬以来,国际原油价格出现阶段性反弹行情。业内普遍认为,按照目前的原油价格

水平,月底前后,布伦特、迪拜、辛塔三地变化率将触及 4%的红线,届时成品油调价窗口将再次开启;眼下国内成品油调价能否兑现仍充满不确定性。

值得担忧的是,油价上调预期一旦产生,可能加剧市场惜售心理,不利于国内“柴油荒”的缓解。“柴油荒”,人心慌。

不过有学者称,成品油价格机制改革后,由油企按照价格机制相关规定自动调整,基本解决了成品油价格机制调价滞后的问题。此乃成品油价格机制最关键的变革。

(易难)

能源观察

成品油价或由油企自动依规调整

林伯强

最近有传言成品油价格机制将进一步改革,将以往由发改委决定是否调价以及调价的幅度,改为由油企按照价格机制相关规定自动调整。通俗地说就是,一旦满足新机制中的调价条件,三大石油公司无须等待发改委的通知,即可对应新机制规定价格自行调价。

首先需要澄清的一点是,这种调价机制并不意味着油企自主定价。改革前后的区别在于,改革前,当调价条件满足后,由发改委考虑调价,而改革后,则由油企按照价格机制相关规定自动调整,这也就基本上解决了成品油价格机制调价滞后的问题。

如果此项改革顺利推出的话,将会是成品油价格机制最关键的变革,市场化改革也将向前迈向关键性的一步。因为以往成品油价格调整产生的正反面影响都与调价滞后有关。

种种迹象说明,国际油价稳定的时代可能不复还了,今后我们面临的更多是油价经常性的大幅度波动。缩短成品油价格机制的调整天数和缩小调整幅度,就是为了使成品油价格机制对短期油价波动更敏感,更加符合国际接轨的原则。但是,如果无法及时调价,就谈不上更敏感和更符合了。从改革的时机来说,无论目前国际油价多少,相对于经济疲软,油价也将会疲软,因此目前应该是改革的好时机。

成品油价格由石油公司自动依规调整可以避免调价滞后,有利于解决目前的柴油荒。成品油价格机制会影响市场供需,因此,柴油荒的出现一定程度上与成品油价格机制相关。首先,目前成品油定价原则是与国际接轨,但由政府调整的价格机制往往导致价格调整滞后,当国际油价上行时,必然会抑制炼油厂的生产动力。其次,价格调整的滞后将会影响柴油的进出口。当国际油价高于国内油价时,柴油供给方将更加倾向于出口。所以,更为市场化的成品油价格机制有利于减少油荒。解决柴油荒的短期措施是增加供应,但我们必须同时思考如何在中长期内减少柴油荒。总不能每次都把改革的问题留到下一次柴油荒。

对三大石油公司来说这显然是非常大的利好。经验上看,政府对价格调整的审批往往比较谨慎,除了调价的不确定性外,还常常滞后调价。如果可以自动调整,将为油企提供调价的不确定性,以及相对稳定的运行环境。进一步说,如果可以按照价格机制自主调整,政府监管,对于相对特殊的能源行业来说,基本上很接近价格市场化了。许多发达国家的能源价格调整机制也基本上是这么做的,如燃料调整机制。

成品油调价由石油公司自动依规调整,调价时间将更为确定,如果辅之适当缩短天数和降低调价幅度,应该可以减少目前存在的投机套利现象。政府定价下的投机问题不可避免,但是改革可以增大投机的难度,增加囤积成本和减少投机获利,从而降低投机积极性。

实施由石油公司自动依规调整成品油价格的改革需要相应的配套措施,以应对国际原油价格大幅度上涨对消费者的影响。由油企自动调价,在国际油价下行时,没有问题,大家都高兴。但是,一旦国际油价大幅度上涨,消费者必然会面临价格大幅度上调。由于能源特性,政府不会远离能源,现阶段我国的能源补贴也难以避免。因此,政府需要考虑如何减少国际油价大幅度上涨对消费者的影响,比如,改革的同时考虑是否对油价上调设上限?补贴设计非常重要,除了需要注重公平与效率外,还需要考虑本国财政状况。不适当的补贴会导致改革失败,这一点,在对油价上调设限时也需要考虑。

对于这次改革,合理透明的定价机制和透明的能源成本是赢得消费者对调价理解的关键,也是为消费者参与定价留有一席之地表现。此项改革的成功,还需要加强能源企业的财政廉洁和能源效率,否则油企在上调油价时,将会面临更多质疑。

虽然背景条件不同,但希望成功的成品油价格机制改革能够为解决煤电矛盾提供一个好的参考和示范。目前我国成品油价格机制的国际接轨,本质上也是成品油价格与原材料价格联动的过程,航空煤油价格改革也基本上是这个套路。最后,根据目前国际油价的走势,需要有切实可行的应对国际油价大幅度上涨的配套措施,否则,一旦国际油价大幅度上涨,成品油价格机制将遭遇“失灵”的风险。

中国工程院院士钱易：

发展模式转变靠法治和科技

实习生 张彦军 本报记者 易蓉蓉

近日,由台达环境与教育基金会主办的 2011 年中达环境法论坛在清华大学举行。中国工程院院士、清华大学环境科学与工程系教授钱易作了题为《科技进步与可持续发展》的特邀报告,指出环境污染与资源破坏问题日益严重,把废弃物变成可再生资源、使科技进步促进人类和

社会的可持续发展成为重要的课题。钱易说,中国迫切需要实现发展模式改变,实施可持续发展战略。西方曾提出一个环境影响方程式,环境影响等于人口乘人均 GDP 再乘单位 GDP 的环境影响。对我国来说,资源消耗和污染排放过多,人均 GDP 虽比过去有了很大增长,但还属于发展中国家。减小环境影响的唯一出路是减少单位 GDP 所产生的环境影响。我国提出到 2020 年 GDP 翻两番的目标,用这个公式计算,如果环境影响减少到 50%的话,生态效率至少要提高 9 倍。而生态效率提高,主要依靠科技进步。

钱易认为我国要走新型工业化道路,有很多途径发展循环经济,如推行清洁生产,包括产品设计、原料选择、工艺设备改造、循环系统利用等。美国作过统计,如果推行“再制造”尽量回收老产品里可以使用的部件,可以吧成本降低 50%,节能 60%,节材 70%,同时可保证产品质量。

我国钢铁工业、汽车工业、建筑工业等都在进行革命。如钢铁工业发展循环经济,可以利用可燃气体回收电能,利用废渣做建筑材料;汽车工业研制混合动力汽车、电动汽车以减少温室气体排放;建筑业从建筑材料、门窗设计和采暖通风设备的设计做到节能。

风能、太阳能等新能源的利用在我国都有发展。但是钱易提醒,对绿色能源利用一定要进行生命周期的全分析。“绿色能源生命周期的全分析要求分析制造绿色能源设备过程中所消耗的资源、能源及产生的污染,算算总账,究竟对环境有哪些利弊。例如,生产光伏板过程中产生的四氯化硅就是一种严重污染物,生产风力发电机需要消耗钢铁和能源等,应作全面的分析。”钱易如是告诉《科学时报》记者。

钱易认为在发展循环经济方面,我们要向日本、德国和美国学习。日本有 26 个生态镇,工厂原料很多来自垃圾;德国是最早公布《循环经济与废物管理法》的国家;美国提出“开发城市矿山”,城市矿山就是工厂和家庭排出的废弃物。

法治与科技相结合,可以产生巨大效应。1987 年制定的《蒙特利尔议定书》,限制生产使用臭氧层消耗物质,20 多年来,科技工作者作了大量努力,2010 年已经有报道,臭氧层损耗的趋势已显著减慢。科学家预言,有望在 2030 年观察到臭氧层浓度的恢复。

名 著 主 编：马 重 芳 主 编：易 蓉 蓉 责任编辑：陈 欢 欢	编辑部电话：82619191-8152 广 告 热 线：82619191-8152 电 子 邮 箱：ryj@stimes.cn
--	---

中国不是气候谈判救世主

本报记者 陈欢欢

在国际气候谈判的进程中,欧盟一直扮演领袖的角色。但现在,欧债危机使得欧盟元气大伤,自顾不暇,甚至开始讨论要不要中国救欧洲的问题。

在气候谈判方面,发达国家也正在将如意算盘伸向中国。

据长期从事气候谈判的发改委气候司谈判处处长李高透露,欧洲同行曾提出希望能同中国联手组成 G2,一起推进国际气候谈判。

北京大学国际关系学院教授张海滨也在接受记者采访时表示,虽然在德班会议上发达国家提出让中国提供气候资金支持的可能性不大,但是在私下,发达国家已经提出这样的问题。而且随着时间的推移,这种声音越来越大。中国必须有所准备。

实际上,中国仍然是处于工业化初级阶段的发展中国家。11 月 13 日,国家气候变化专家委员会委员、科技部原副部长刘燕华在 2011 低碳时代论坛上指出,中国在气候变化问题上有两条根本路径,一是在国际上捍卫发展中国家的发展空间;二是在国内把自己的事情做好。

“不管国际情况多么复杂,中国把自己的事情做好,就是对世界最大的贡献。”刘燕华说。

从谨慎到积极

据悉,同以往参会不同,此次德班之行,中国代表团将会举行一系列密集活动,进一步加强跟国际交流,主动展示中国为减排所作的努力。

李高介绍说,在德班期间中国代表团会围绕能效和“十二五”规划以及中国应对气候变化的政策行动组织一系列边会。还会组织“中国角”让国际同行了解中国应对气候变化政策行动和谈判立场。

张海滨分析了过去 20 年来中国气候谈判政策,认为发生了几方面的变化。第一,立场从过去的谨慎转向积极。第二,驱动力从最初的国际压力转向国内需求,国内积极性显著增强。第三,谈判观念更加深入,谈判初期时倾向于把气候问题当成环境技术的问题,在上世纪 90 年代中后期成为发展问题,现在还是国际政治与安全的问题。第四,谈判地位的变化。初期是重要的谈判国,现在主要是谈判国。

“过去 20 年,中国正在国际气候谈判和全球气候治理当中发挥着越来越积极的作用。当之无愧地说,中国在国际气候变化谈判中具有领导作用。”张海滨说。

不过,谈判地位的提升也意味着中国逐步走到了国际气候谈判的前台,成为焦点,面临着越来越大的国际压力。

从政策到行动

张海滨指出,面对压力,中国最重要

的问题是解决内部问题,实现经济转型,在谈判桌上掌握更大主动权。

刘燕华表示,中国为低碳发展作出了巨大的努力,也付出了巨大的代价。

“十一五”期间我国实现了 19.1%的节能目标,相当于减少 6.3 亿吨煤炭消耗,减少 15 亿吨二氧化碳排放。而在今年 3 月出台的国家“十二五”规划中,又进一步提出一系列重要目标。

李高说:“中国的节能减排工作力度是任何发达国家都比不了的。全世界也没有一个国家能够提出控制能源消费总量这样的措施。”

对于此次德班气候谈判,李高表示,必须把巴厘岛和坎昆达成的一系列共识落到实处,才能迈向下一步,否则很多协议将变成一纸空文。

再过几天,新一轮国际气候谈判将在南非德班启动,发达国家和发展中国家将再度上演。

图为乐施会抗议发达国家不履行资助责任。

图片来源:凤凰网

“谈判中最重要的是落实,应对气候变化最重要的是行动。中国可以骄傲地宣布,在应对气候变化的政策行动方面,确实取得了效果。”李高说。

从努力到挑战

实际上,再过二三十年,中国仍处于工业化上升的态势,温室气体减排面临着巨大的挑战。

中国国际经济交流中心秘书长、商务部原副部长魏建国在 2011 低碳时代论坛上指出,中国进一步节能减排有几个难点。

第一,资源性产品的价格机制不到位;第二,长期以煤炭为主的格局短期内难以改变;第三,处于工业化中期,下一步能否实现结构转型尚需时日。



德班不是终点

本报记者 陈欢欢

方的观点和立场已然非常明确,张海滨表示,最关键问题是主要谈判方是否有充分的政治意愿。

但是,当前的国际形势恰恰“不给力”——北非问题、中东问题、伊朗核问题,欧盟主权债务危机等问题使得国际焦点转移,谈判压力小于哥本哈根和坎昆,同时削弱主要谈判方达成协议的政治意愿。

“如果能在过渡期问题达成一致,推出东道国案例,我认为德班会议就算成功了。”张海滨说。

群龙无首

一直以来,欧盟在国际气候谈判中发挥了主导作用,但欧债危机的加剧无疑给本次德班会议蒙上一层阴影,欧盟提供资金的能力会大大削弱,这也成为本次谈判

不被看好的主要因素。

张海滨分析指出,还有 3 点因素将使得德班会议出现“群龙无首”的局面。第一,美国在可预见的将来不会持积极态度;第二,基于国内外环境不确定因素的增加,中国也不会出头;第三,明年是选举年,国家领导人一般比较内向、谨慎,在谈判中不愿意作出更多让步。

此外,张海滨认为,还有一个问题值得关注——发展中国家最近 10 年群体性崛起,而发达国家相对衰落,上世纪 90 年代初期明显的南北阵营逐渐模糊,使得国际的谈判难度更大。

“20 年的谈判为什么越来越难?谈判阵营实力对比的重大变化是一大因素。现在能够明显体会到发达国家的失落感和焦虑感,所以它们提供资金的现实难度越来越大。”张海滨说。

(下转 B4 版)