



■ 本版撰文 本报记者 高洪艳

编者按:“油荒”很猖獗,油企很无辜。中石油、中石化辩称自己“加班加点”大生产,民营油企指称“两桶油”闹情绪。“油荒”背后,是两股市场力量的博弈,它折射的不只是供求问题,还有市场结构和利益分配问题。

中国油价高不高,地球人都知道。高油价时代,中国对国际油品的进口关税一降再降,中石油、中石化成为油品关税下调的最大赢家。这回占了点儿便宜,不知道能否弥补“石化双雄”645亿元的炼油业务亏损?

油企之争:“油荒”不是我的错

临近年底,物流运输压力加大,“油荒”阴影再次浮现。

“要问是不是闹‘油荒’,数数加油站外排队加油的车有多少辆就知道了。”天天为加油发愁的司机师傅如是回答。

据安迅思恩旺能源对全国近300座民营油站及近350座主营油站的跟踪监测数据,目前20%的民营油站在加价销售,14%的民营油站及12%的主营油站限量加油,16%的民营油站及5%的主营油站出现断油现象,5%的主营油站出现排队加油现象。

在江苏南京,由于柴油供应紧张,部分加油站开始限量供应。要加油,先给工作人员好处费,已经成了公开的秘密。

“油荒”导致的一系列社会怪现象背后,弥漫着中石油、中石化这对“石化双雄”与地方炼厂、民营油企之间对立的硝烟。

“油荒”引发口水仗

“一年吵一次,一吵吵一年。”山东莱芜一家民营炼油厂的总经理马超告诉记者,从他五六年前接触炼油生意开始,“油荒”是一年比一年明显和严重,“石化双雄”与民营油企的口水仗也越来越激烈。

“现在,也就是今年年底,双方的口水仗已经到了白热化的阶段。目前来讲,民营油企在舆论上占了上风,但在经营上还没得到实质性的改善。”马超哭笑不得地说。

据记者了解,在今年的正面过招中,民营油企抱团迎战,得到了更多组织的支持。先是中国商

业联合会石油流通委员会“炮轰”中石油、中石化断供。后来,“两桶油”纷纷表态将加大柴油供给,但民营油企并不买账。全国工商联石油业商会负责站出来大倒苦水,指责“两桶油”对政府定价不满而在“闹情绪”和蓄意制造“油荒”,并呼吁国家有条件地放开原油和成品油的进口权利。

相比之下,中石油、中石化指责是民营油企囤油、地方炼厂减产导致了“油荒”,却并没有得到舆论的支持。

“所谓‘油荒’由民营油企囤油造成,实在是侮辱大众的智商。”财经评论人叶檀便指出,民营油企至今无法获得进口原油的牌照,被原油进口权卡住了咽喉。民营炼油厂炼油能力在1000万吨以上,但每年只能炼两三百万吨油,意味着有700万吨至800万吨的炼油产能浪费。

马超则告诉记者,油价那么高,现在囤油风险太大了。而且,一吨油要8000多元,存上万吨油就要准备近亿元的资金,银行的钱“攥”的那么紧,根本就运作不出那么多钱来。

“油荒”难掩糊涂账

长久以来,人们对于中石油、中石化的抱怨情绪挥之不去。“石化双雄”成了“石化双熊”,动辄就会成为网民挞伐的对象。中国能源网首席信息官韩晓平指出,令中石油、中石化困惑的是,无论自己怎么做或者做了什么,总是得不到市场的认可,总是挨骂。

“命不好”却又总是犯糊涂。最近,“两桶油”的亏损账单再次引发社会争议。国家发改委披露

数据显示,炼油行业前9个月净亏损11.7亿元。与之形成巨大反差的是,此前,中石油与中石化的财报显示,前三季度炼油业务亏损分别达到了415亿元和230.9亿元,总计逾645亿元。

全行业亏损额仅是两大石油公司亏损额的1.8%,这也就意味着国内除“石化双雄”外,其他炼油企业前9个月盈利高达633.3亿元。

“在‘油荒’的市场背景下,民营炼油企业有633.3亿元的盈利吗?这简直是天方夜谭。”山东省炼油化工协会的一位业内人士指出,长期以来,两大巨头霸占了国内炼化市场份额的80%以上,且旗下炼厂多为千万吨级别。相比之下,存活在夹缝中的地方炼厂普遍规模较小,即便保证油源、开足马力,也难以达到600余亿元的盈利。

马超也告诉记者:“钱都让中石油、中石化赚了,他们说炼油业务亏损,把糊涂账赖到了民营油企的头上,然后再打着‘亏损’的幌子去找国家要补贴、要政策,着实有点儿‘以大欺小’。”

不仅如此,马超还分析,也正是在“炼油业务巨亏”的幌子下,中石油、中石化才有理由“缩量供应”,导致“油荒”进一步加剧。

记者了解到,对于外界对“两桶油”糊涂账的质疑,国家发改委官员出面解释称,造成数据悬殊的原因是统计口径不同。中石油、中石化方面却只是表态成品油价格不到位是导致中国石油炼油业务大幅亏损的原因,并未就涉及核算的关键因素进行公示。另外,中石油、中石化的原油加工及批发成本有多高也一直被当作“商业机密”而没有公开过。



中石油高管高薪被指激励过度

北京师范大学公司治理与企业发展研究中心日前发布的一份《中国上市公司高管薪酬指数报告(2011)》称,2007年至2010年,中石油高管人均薪酬分别是96.29万元、89.23万元、86.18万元和110.22万元。但是,企业的实际营业利润率高的时候不到9%,低的时候甚至亏损超过7%。报告中说,鉴于公司的实际业绩,中石油高管薪酬存在严重的激励过度。

报告指出,国有绝对控股公司,尤其是国有垄断上市公司的高营业收入并非完全是高管努力的结果,更多来自国家赋予的垄断优势,所以不能以企业名义业绩为依据,而应该按照实际企业业绩评价高管薪酬。

对于报告中披露的问题,有网友质疑指出:“中石油说国际油价涨了也要涨油价,油价那么高,炼油企业却亏损,可是为什么一家亏损企业的工资却那么高?身为企业的管理人员,凭什么能在拿着全民资源经营一个亏损企业的同时却领着高薪?”

“石化双雄”将成油品关税调整最大赢家

继2011年7月1日大幅下调汽油、柴油、航空煤油和燃料油的进口关税(其中,柴油、航空煤油以零关税进口,汽油、燃料油关税由3%下调至1%)后,经国务院关税税则委员会审议,并报国务院批准,自2012年1月1日起,我国将对730多种商品实施较低的进口暂定税率,其中包括成品油进口关税。

对于年内两次调整油品关税,中宇资讯行业分析师齐绪名分析指出,2011年,国际经济形势错综复杂,日本地震、欧债危机以及中东地缘政治的频繁爆发,使得国际经济形势面临巨大的考验,业内人士纷纷担忧全球经济“二次探底”。而今年国内通胀压力过大,经济增长过缓,经济形势亦不容乐观。在国内资源紧缺、国际原油价格高企以及“油荒”等因素的推动下,国内油品市场迎来“高油价时代”。在这种背景下,我国两次调整油品行业的关税,

无疑是为了鼓励扩大进口、平抑国内油价、刺激国内经济发展与消费需求。

据大宗商品电子商务平台金银岛提供的数据显示,1月至11月,我国累计进口成品油3656万吨,比去年同期的3292万吨累计增长了11.1%;11月单月进口成品油335万吨,环比增加15.12%。

“关税新政将促使国内油企加大进口力度,拉低其成本。”北京大学经济学院教授、北大中国公共经济研究中心主任林双林认为,虽然国内成品油定价体系不完全受市场因素控制,但新政起码会对国内油价的上涨起到抑制作用,预计国内油价涨幅今后将因此有所收窄。

据金银岛分析师董丽珠介绍,目前,我国柴油、航空煤油已经是零关税进口,而未来车用汽油及航空汽油进口关税和5-7号燃料油

暂定进口关税可能面临调整,由此前的1%下调至更低或调整为零。

“如果汽油进口关税下调,对国内汽油市场影响相对较小。因为我国汽油市场目前的状况为供大于求,进口非常有限,而且基本呈现资源流向国外的净出口状态。”董丽珠说。

齐绪名告诉记者,从燃料油方面来看,进口关税下调,将会直接降低以加工进口燃料油为主的地方炼厂企业的采购成本,有利于降低物流与生产成本,提高其产品的价格竞争力,增加地方炼厂利润。对于地炼企业来说,这无疑是一个好消息。

但是,齐绪名提醒,从成品油和原油方面来看,进口关税的下调,对于地炼企业没有丝毫的益处,因为原油和成品油的进口资质几乎全被中石油、中石化“石化双雄”操控。

由中宇资讯提供的统计数据 displays,以目前

国内华南地区国III标准来算,93号汽油最高零售价在9400元/吨左右,97号汽油最高零售价在9820元/吨左右,而目前从新加坡进口1吨95号汽油,加上运费和其他费用,完税到岸价才8746元/吨,相对于93号汽油来说纯利润在654元/吨左右,相对于97号汽油来说纯利润在1074元/吨左右。国内0号柴油最高零售价在8458元/吨左右,而进口1吨新加坡0.05%含硫柴油的纯利润同样高达756元/吨左右。

“面对如此丰厚的利润,国内民营企业和地方炼厂只能‘望油兴叹’,看着近在咫尺的钞票流进‘石化双雄’的口袋,而‘石化双雄’牢牢抓住原油和成品油的进口权,将会成为关税下调的最大赢家。”齐绪名表示,面对国内“油荒”的屡次出现,两巨头刻意操纵市场的筹码也愈加扩大化。对此,民营企业和地炼企业也只能靠着进口燃料油微薄的利润来支撑运行。