

保供给 发补贴 控涨幅

20日起,油价上调4.5%;若不加控制,此次涨幅应为10%

□据 新华社

国家发展和改革委员会19日宣布,自20日零时起将汽油、柴油价格每吨均提高350元,相当于90号汽油全国平均零售价每升上调0.26元,0号柴油全国平均每升上调0.3元,涨幅为4.5%。在当前国内价格总水平上涨压力较大的情况下,国家为什么还要调整成品油价格?国家将采取哪些措施帮助困难群体和公益性行业应对生产和生活成本上涨的压力?国家将如何防止连锁涨价反应?记者就此采访了发展改革委价格司相关负责人。



19日晚,车辆正在上海一家加油站外等候加油。

延伸阅读

中国到底能承载多少汽车?

中国汽车工业协会日前公布元月国产汽车产销统计:今年元月,国产汽车销量达到189万辆,创月度历史新高。2月20日零时起,国家调高成品油价格,北京地区93号汽油每升由7.17元提高到7.45元,创出历史新高。

高企的油价,日益加剧的燃油供应压力以及四处可见的交通拥堵,和高速增长的汽车产量似乎有些不太协调。

中国汽车不可能无限度增长。因此要搞清楚,以土地资源、道路资源和能源供应能力,中国的大地上到底能够承载多少汽车?

保有量的极限在哪

一个国家汽车保有量的多少,既取决于经济发展水平和购买能力,也取决于该国的土地和能源等各种资源。

国家信息中心信息资源部主任徐长明认为,未来中国最高汽车年产量3000万辆,汽车保有量最高可达4.5亿辆。

许多跨国汽车公司的研究机构也这么认为。但对这一预测,有人认为太高了。

清华大学欧阳明高教授的团队,根据我国道路、能源等综合因素分析,前几年得出一个结论,我国汽车保有量的极限是1.5亿辆。去年深圳世界电动汽车大会期间,记者见到欧阳明高教授,他现在把这一数据修改为2亿辆。

工信部装备司副司长王富昌去年9月在天津中国汽车产业国际发展论坛上说,预计到2020年中国汽车保有量将超过2亿辆,由此带来的能源安全和环境问题将更加突出。大力推进传统汽车节能减排和新能源汽车产业化,成为汽车产业亟须解决的重大课题。

汽车保有量接近日本

根据推算,截至2010年底,不含农用车,我国民用汽车保有量大约在7400万辆,低于日本的7500万辆,相当于美国2.85亿辆的1/4。

从全世界范围来看,千人汽车保有量为128辆。而我国目前千人汽车保有量只有55辆,不到世界平均水平的一半。如果达到世界平均水平,我国汽车保有量应该是1.7亿辆多一些。

按照目前的增长速度,再过七八年,我国的汽车保有量就可以达到2亿辆的规模,处于饱和状态。那时,每年需要更新的汽车就有1500万辆左右,再加上每年出口500万辆,届时每年的汽车产量可以保持在2000万辆的规模,仍是世界第一大汽车生产国。

业内普遍认为,经过连续两年高速增长之后,今年我国汽车产销增幅将大幅回落。

合理引导消费 保障市场供应

发展改革委价格司司长曹长庆表示,在当前物价形势比较严峻的情况下,发展改革委根据我国成品油定价机制还坚持调整成品油价格,主要为了充分发挥价格杠杆作用,合理引导消费,及时调整成品油价格,有利于保障市场供应。

他说,根据深化资源性产品价格改革的总体要求,国家建立并不断完善国内成品油价格与国际市场原油价格有控制地间接接轨机制,

充分发挥市场配置资源的作用。

据发展改革委价格司副司长刘振秋介绍,近年来,随着我国经济平稳较快发展,石油消费持续快速增长。近年来国内原油产量一直稳定在1.9亿~2亿吨,新增需求全部依靠进口资源满足。2010年我国进口原油2.39亿吨,同比增长17%,石油对外依存度上升3个百分点,超过55%,已成为仅次于美国的第二大石油进口国和消

费国,石油安全形势不容乐观。

刘振秋表示,同时,石油消费过快增长超出我国经济和资源环境的承载能力。因此,迫切需要发挥价格杠杆的调节和引导作用,抑制石油消费过快增长,促进资源节约。

曹长庆说,由于国内石油资源一半以上需要进口,国际油价变化对国内的影响越来越大。只有及时理顺成品油价格,才能充分利用国际国内两个市场、两种资源,满

足国内日益增长的石油需求。

“近年来的实践证明,如果成品油价格不及时理顺,会抑制企业生产和进口积极性,导致国内成品油市场供应紧张,进而出现限供、排队加油等现象,增加社会运行成本,影响正常的经济秩序,反过来会增加用油者负担,推升价格总水平。”他说。

推迟调价时间 控制涨价幅度

曹长庆说,为尽可能减轻调价影响,国家加大了对成品油价格的调控力度,即推迟调价时间、控制涨价幅度。去年12月22日国家调整国内成品油价格之后,国际市场油价继续攀升,今年1月21日

国内成品油价格即达到调价边界条件,但考虑到临近春运,国家适当推迟了调价时间。

另外,按现行成品油价格机制,即使仅考虑去年12月22日调价后原油价格上涨因素,国内成

品油价格上涨幅度应更大一些;但综合考虑国内经济形势及社会各方面承受能力,国家适当压缩了提价幅度,由石油企业消化了部分原油价格上涨影响。

据了解,如不控制提价幅

度,按现行成品油价格形成机制,这次油价涨幅约为10%。国家已要求中石油、中石化发挥企业内部上下游利益调节机制作用,自行部分消化原油价格上涨压力,补贴炼油企业。

提供财政补贴 控制连锁反应

曹长庆说,这次成品油调价后,国家将按照2006年石油价格综合配套改革时建立的对种粮农民等部分困难群体和公益性行业补贴机制,继续对种粮农民、渔业(含远洋渔业)、林业、城市公交、农村道路客运(含岛际和农村水路客运)给予补贴,对出租车行业给予

临时补贴。

同时,各地将综合考虑成品油、液化气等价格调整和其他居民生活必需品价格上涨等因素,继续做好城乡低保对象等困难群体基本生活保障工作。

曹长庆强调,这次成品油调价后,铁路客运、城市公交、农村道路

客运(含岛际和农村水路客运)价格不上调。另外,价格部门将对已经实行市场调节价的公路货运和水运价格加强监管和监测,防止不合理涨价。

发展改革委还要求各地继续加大减免政府规费工作力度,严格贯彻落实鲜活农产品运输

“绿色通道”等有关政策,减轻经营者负担;同时加强市场物价监测和价格监管工作,严厉查处违规涨价和跟风涨价,切实做好成品油、液化气以及粮食、食用油、猪肉、蔬菜等副食品供应和价格稳定工作,努力保持价格总水平基本稳定。

严防哄抬油价 严处搭车涨价

曹长庆说,目前地方炼油企业加工能力占全国炼油能力的10%~15%,这些企业没有上游原油生产,不能以上游原油生产利润弥补下游炼油亏损,这次成品油价格调整后,多数地方炼油企业可维

持正常生产经营,有利于保障国内成品油市场供应。

发展改革委还明确要求中石油、中石化两公司充分发挥石油企业内部上下游利益调节机制作用,采取多种措施,平衡内部各板块利

益关系,缓解炼油企业困难,调动炼油企业生产积极性,并做好成品油生产和调运的衔接,优化产品结构,确保成品油特别是柴油供应。“国家还要求所有成品油生产经营企业严格执行国家价格政策,不得

超价销售。同时,各级价格主管部门将加大市场监督管理力度,严厉查处不执行国家规定价格政策以及囤积居奇、造谣惑众、合谋涨价、搭车涨价等违法行为,维护正常的市场秩序。”曹长庆说。