



理顺机制解“油荒”

■文 / 林伯强

毫无疑问，仍在肆虐的“电荒”非常有可能会导致“柴油荒”。虽然柴油发电成本高，但面对限电，一些中小企业为了保订单，不得不使用柴油来发电。这在去年下半年限电时，我们已经看到过了。近期国际油价大幅度走高，由于政府不能及时、到位的上调国内成品油价格，批零倒挂使炼厂出现了亏损。在这种情况下，炼厂就会减产甚至停产，至少占据我国炼油总产能20%以上的地方炼厂会这么做。

面对脆弱的国内成品油市场，公众有理由担忧：国内大面积“柴油荒”是否重来？

由于成品油价格的批零倒挂，出口每吨柴油可获利700多元。这刺激了石油企业出口的积极性，从而使柴油缺口更严重。为此，国家发改委发布命令，暂时停止柴油出口。但是，停止柴油出口只是通过增加国内供应暂时缓解短缺，却无法从根本上解决短缺问题。那么，究竟什么样的办法才是根本解决之道？

事实上，因为国内油价与国际油价倒挂，石油国企的供给积极性被挫伤，民营则无油可卖，局部“柴油荒”就来了。如果一段时间内，石油国企的积极性还不能及时得到调动（或提价或补贴），就有可能出现大面积“柴油荒”。也就是说，只要不改革成品油价格机制，“柴油荒”似乎很难避免。

至少有两个办法可以解决“柴油荒”。一是比较极端的做法，即将石油国企作为行政的延伸，让石油国企不惜一切代价保证成品油供应，二是按照成品油价格机制调价，与国际接轨。

中石油和中石化是国家的，如果政府要求公司不惜一切代价保证柴油供应，应该是能做得到的。再把“柴油荒”作为考核石油国企领导人的指标，保证柴油供应就应该没有问题。

问题是我们需要什么样的石油国企和石油行业。如果想将石油国企做成具有国际竞争力的大型油企，政府就应当对能源企业的效率客观衡量，将其效率同国际水平具体比较。如果让石油国企承担

政府的社会职能，政企不分，就很难提高石油国企的经营效率。只有当政企分开了，石油国企才能转变为依靠改善管理、技术创新、提供优质服务来提高赢利。

高效的石油行业要求民营和外企参与，只要石油国企承担政府职能，民营和外企就很难与其竞争。在目前国企一家独大和政府控制价格的情况下，投资放开不足以吸引外资和民营进入。原因之一在于，当能源价格持续上涨时，政府定价不能为石油行业提供一个相对确定的商业运行环境。柴油调价滞后的牺牲者必然是民企。鼓励外资和民营进入石油行业的关键恰恰就是政企分开，避免油企承担政府的社会职能，必须实行透明的市场定价机制。

事实上，在保证柴油供给上，政府并非无所作为。但是政府对油企进行财政补贴，也只是缓解由于油价倒挂对油企形成的压力。除非进口的和炼出的柴油低于国内零售价，否则供给“积极性”就不会高，“柴油荒”的可能性依然存在。因此，问题的关键还是成品油价格机制。

由于市场化的问题和资源税改革的滞后，公众对于油价上涨的质疑是可以理解的：石油国企每年都有利润，为什么还要提价，还要财政补贴？三大石油公司赚的是国有能源资源的钱，亏损的是为政府承担社会职能，捆在一起就是政企不分。如果政府觉得有必要把成品油价格控制在某一水平，可以通过直接透明的补贴来实现，资源税和石油国企的赢利都是可靠的来源。

中国正处于经济的转型期，仍面临较大的社会负担和弱势群体的问题，过渡性的能源消费补贴是合理的，有时候甚至是必需的。此外，国有石油垄断企业应当承担一些社会责任，把获取的利益返还一些给消费者，问题的关键是如何返还不违反效率原则。在改革成品油价格机制的同时，还可以通过政府的直接补贴，来减缓通货膨胀压力和解决社会负担的问题。□

作者为厦门大学中国能源经济研究中心主任

要从根本上解决“柴油荒”，关键还须理顺成品油价格机制。