



Auto Society

Auto Society

Auto Society

Auto Society

Auto Society

Auto Society

Auto Society

Auto Society

Auto Society

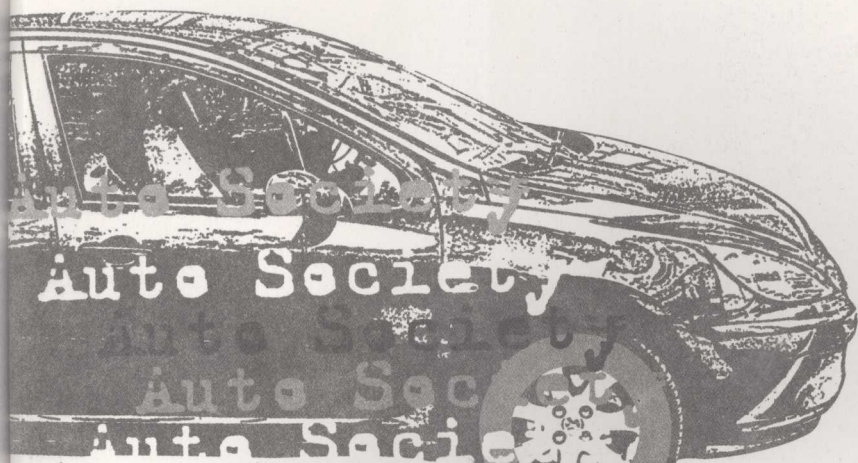
# 汽车社会

南辰 著



汽车社会

作者：[美] 阿尔文·托夫勒



Auto Society  
Auto Society  
Auto Society  
Auto Soc  
Auto Socie  
Auto Society  
Auto Society  
Auto Society

Auto Society

# 汽车社会

南辰 著

山东人民出版社

## 图书在版编目 (C I P) 数据

汽车社会 / 南辰著. — 济南: 山东人民出版社, 2007

ISBN 978-7-209-04279-6

I. 汽… II. 南… III. 汽车工业 - 社会影响 - 研究 - 中国 IV. F426.471

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 115631 号

责任编辑 董新兴 陈丹丹

封面设计 蔡立国

汽车社会

南辰著

山东出版集团

山东人民出版社出版发行

社址: 济南市经九路胜利大街 39 号 邮编: 250001

网址: <http://www.sd-book.com.cn>

发行部: (0531)82098027 82098028

新华书店经销

泰安市长城印刷有限公司印装

规格 16 开 (170mm × 230mm)

印张 14

字数 250 千字

版次 2007 年 8 月第 1 版

印次 2007 年 8 月第 1 次

印数 1 - 4000

ISBN 978-7-209-04279-6

定价 20.00 元

---

如有印装质量问题, 请与印刷厂调换。(0538)8261018

序一：

## 呼唤汽车文明

梁小民

记得近二十年前，经济学家樊纲和社会学家郑也夫曾经有一场关于汽车进入家庭的争论。樊纲是支持汽车进入家庭和发展汽车工业的，郑也夫是持反对观点的。而且，他们都实践着自己的观点——樊纲是最早的有车族，郑也夫现在仍然坚持骑自行车。

从那时到现在，像郑也夫这样反对汽车文明的人越来越少，而更多的人“樊纲化”，加入有车族了。看来不管学者们如何争论，汽车时代的来临还是不以人的意志为转移的。堵车已是北京和许多大城市的一景，有学者甚至把堵车看做经济繁荣的标志之一。汽车工业也已经成为推动中国经济高速增长的强劲动力。现在的问题已经不是二十年前所争论的汽车要不要进入家庭，以及要不要发展汽车工业，而是如何在这个时代发展汽车文明。南辰先生的《汽车社会》探讨的正是这个话题。

走在欧洲的大小城市，对汽车文明有点儿走马观花的感受。满街跑的车以小排量、柴油车为主，即使相当有地位的富人，也不以开豪华车为荣。但即便是小排量的车，质量也相当好，绝非一碰就出事的“铁皮罐头”。欧洲的马路并不比中国的宽多少，但交通秩序相当好，几乎没有在我们这里常见的酒后驾车、违章行车、抢道或“加塞”。在没有红灯的地方汽车总是礼让行人。过去我也曾为中国汽车太多而发愁，到了欧洲才知道，汽车多少无关紧要，关键是有没有汽车文明。

看来我们现在的问题已经不是郑也夫当年主张的限制汽车，而是如何在进入汽车社会时建立汽车文明的问题。如果“上纲上线”，提到一个更高的层次，建立汽车文明也是实现社会和谐的重大问题。





小小的汽车承载了太多的问题。汽车是石油消耗大户,这就有节约资源的问题,汽车的行驶需要道路,引起空气污染,这就有环保问题。汽车往往会发生事故,引起交通拥堵,这就是汽车的立法与道德问题。汽车产业政策(如限小与放小)其核心是中央与地方的利益博弈问题。汽车的生产涉及民族经济发展与自主创新这样事关全局的大问题。汽车生产与消费之间的矛盾实际上是如何保护消费者的问题。如此等等,既有物质文明问题,又有精神文明问题。建立和谐社会所涉及的问题,几乎都体现在了汽车上。

我们是在市场经济的条件下来建立汽车文明的,并不能像计划经济时那样漠视生产者和消费者的权益,全用行政命令的办法。建立汽车文明少不了市场经济的经济利益引导。例如用征收燃油税的办法来节约能源,用收费的办法来缓解交通拥堵是各国通用的办法,且行之有效。但经济手段并不是万能的,也不是唯一的。市场经济还需要立法和政府的政策引导。交通秩序、环境保护、保护消费者需要立法。而引导汽车生产者以有利于经济稳定增长、有利于社会利益的方式发展汽车工业,则少不了政府产业政策的引导。但一个社会仅仅靠经济手段、立法和政策还不能实现和谐,还需要全社会道德和精神文明水平的提高。中外都有交通立法,但中国的道路交通比外国的差,交通事故也比外国多,其原因之一在于司机、行人的道德水平,建立汽车文明难也正难在这一点上。

几乎每一个人都有一个汽车梦,各种汽车展会上人头攒动预示了一个汽车时代的来临,但关注汽车文明的人远远比想实现汽车梦的人少得多。如果每个人都不关心汽车文明,汽车梦的实现就将是一场灾难,个人的理性行为将会引致社会的非理性状态。南辰先生的这本书对我们思考如何建立汽车文明是十分有益的。而且南辰先生一直担任汽车专栏主持人,对涉及汽车的各种问题极为熟悉,又掌握了大量的第一手资料。由他来写这本书是内行人讲内行话,其间的含义还要读者去品味。

我是一个司机,也是一个关注汽车文明的人,曾就燃油费、拥堵道路收费、交通立法的公正性等个别问题写过文章,但毕竟是汽车业的外行。所以,在颇有兴趣地读了《汽车社会》之后写下了这些感想。承蒙南辰先生厚爱,把这篇杂感作为本书的序。序仅仅是餐前的“布丁”,“大餐”是书的正文。再往后翻,大餐就开始了。

序二：

## 阐释汽车社会学

吴锦才

南辰现在把近年所写的关于汽车社会的文章汇集成书，我想，这是他作为新华社一名优秀的汽车专业记者勤奋耕耘多年而聚下的一个重要成果。我试着在“爱问”平台上去搜索“南辰”、“汽车”这两组词，一下子就跳出来 72000 个网页。这个方法因为简单而显得并不科学，但是，简单的事往往是最直观的——这十分清楚地证明了南辰坚守汽车报道这块阵地所取得的影响。

在新华社的新闻实践中，我们十分看重记者的专业特质。因为一名记者长期在某一两个领域坚持采访，完全可以积累出旁人难以相比的丰厚资源，成为这一领域的专家。但是，要实现这一目标，必须克服记者轮岗、工作流动性大等困难。同时，通讯社没有固定的报纸版面，也是一个缺少向社会展示自己影响的舞台的劣势。但我们十几年前就一直在想推出一批坚持自己的专业方向、产生重大影响的专业记者。田聪明社长还专门概括出了“一专多能”这条培养新华社记者的新思路。2003 年，新华社开办了一条全新的以满足群众需求为己任的发稿线路——服务新闻专线。南辰作为这条专线的第一批主持人，在专线创办后就率先开出了以个人名字命名的专栏“南辰观察”，每周差不多都要写出一篇或者两篇专栏，这在新华社的新闻实践中是有创新意义的。特别是网络媒体的崛起，使专栏有了固定的载体，南辰及时地运用了博客等形式，把自己在平面媒体发出的文章同时通过网络专栏送到各种各样的读者面前。他在汽车领域的影响越来越大。

南辰开专栏，现在品尝的是坚持数年后的成功的喜悦。但是，行内人都深知开专栏的个中辛苦。南辰选择的是一个高难度的新闻专栏。大家都知道，写文章最苦的是带框框，而专栏的框框，一是字数的规范，二是时间的紧迫，每周固定要拿出东西来，独力支撑一个专栏，那就完全是毅力的竞赛。你无论是身体强健时还是在病中，无论是在家中还是在外出途中，专栏的连续性特点，需要专栏作者持续地写下



去，并且写出新的东西。新的东西，仰赖的是文思的活跃；而新闻专栏，则还要求奔走天下、四处采访。我们很高兴看到南辰以顽强的毅力、活跃的采访、深沉的思考，把专栏写得有声有色，在全国目前约以百计的汽车专栏中，出类拔萃，独领风骚。

南辰以《汽车社会》为名写出这本书，可以看出他的视野是广阔的。南辰的汽车专栏文章一个最大的特点是在全国高歌猛进式的汽车普及进程中，时刻没有忘记进行冷静思考。他当然也像每一位热爱开汽车的人那样，关注汽车给人类带来的时间上的加速之感、空间上的扩张之感，给人们带来的生产力的巨大飞跃，给国民经济带来的支柱的作用；但他同时十分关注汽车普及给社会所带来的负作用。在南辰的视野里，“汽车社会”这个概念，还包括石油、包括道路、包括土地、包括空气、包括开车人的文明程度……这样，他写的一些专栏稿件，就有了社会学上的意义。我有时在经手签发南辰写的汽车报道时感叹他的报道角度之新，有时觉得他是在“汽车社会学”的大框架内，观察他面前的汽车世界。他在新华网所开的博客上自陈，自己“汽车观”的形成，深受美国莱斯特·R·布朗所著《B模式》的影响。《B模式》认为，在中国、印度和其他人口密集的国家，如印度尼西亚、孟加拉国、巴基斯坦、伊朗、埃及和墨西哥等国家，没有充足的土地既能用来支持以私家车为中心的交通系统，同时又能养活自己的人民。作者假定中国有朝一日达到日本每人一辆汽车的拥有率，汽车总量将增加到6.4亿辆，如果再假定中国每辆机动车的用地面积与欧洲、日本相同，那么，6.4亿辆汽车需要铺上沥青的土地面积会接近1300万公顷，而目前这些稻田年产1.22亿吨大米，是中国人的主要粮食。其实，南辰自己的多篇研讨汽车带来的社会问题的文章中，不乏给人深刻启发的内容。他的一些研讨方法，我觉得深得法国史学大师布罗代尔的方法的奥秘。布罗代尔在研究史学时，综合利用人文地理学、经济学、社会学、人类学、人口学等各种社会科学的原理，阐明变化中的历史现象以及这些现象间的相互关系，从而创出了新的史学流派。汽车作为我们所生存的社会的一个标志性、象征性物品，所发生的各种现象，已不仅仅是汽车本身，既不能用单线的因果关系，也不能用某种单一因素来解释，需要联系各个角度的事实加以综合观察，借助各种学科的理论从不同方面予以说明。打开这本书，南辰在分析“杜宝良万元罚单事件”、“奥拓撞人事件”、“小排量问题”等现象时，正是使用了这样的分析方法。我希望在这本书出版之后，南辰能够百尺竿头，更进一步，运用记者对社会的敏锐触觉和专家对汽车问题的深度把握，用自己的方式把“汽车社会学”这门学科阐释得更加全面、系统、深刻。



## 目 录

|                                |    |
|--------------------------------|----|
| 序一：呼唤汽车文明（梁小民） .....           | 1  |
| 序二：阐释汽车社会学（吴锦才） .....          | 3  |
| <br>第一章：石油，卡住了汽车社会的脖子 .....    | 1  |
| 第一节：“油荒预演”的启示 .....            | 2  |
| 第二节：油价震荡与垄断企业的社会责任 .....       | 7  |
| 第三节：第二汽车世纪的能源抉择 .....          | 13 |
| 第二章：汽车社会不能超越环境极限 .....         | 26 |
| 第一节：中国的土地能容纳多少辆汽车 .....        | 27 |
| 第二节：空气质量与排气管数量的较量 .....        | 36 |
| 第三章：汽车社会需要和谐立法、和谐执法、和谐守法 ..... | 41 |
| 第一节：和谐立法 .....                 | 42 |
| 第二节：和谐执法 .....                 | 50 |
| 第三节：和谐守法 .....                 | 57 |
| 第四章：汽车社会与和谐交通 .....            | 66 |
| 第一节：和谐交通需要扬公交抑小车 .....         | 67 |
| 第二节：特权车是汽车社会的“公害” .....        | 69 |
| 第三节：公车改革急需提速 .....             | 72 |
| 第五章：“小排量”折射中央与地方“执行之墙” .....   | 80 |



|                           |     |
|---------------------------|-----|
| 第六章：自主创新，一场乱战中的突围 .....   | 100 |
| 第七章：媒体要做汽车社会的守望者 .....    | 141 |
| 第一节：从群发性故障到汽车召回 .....     | 142 |
| 第二节：等待汽车三包 .....          | 157 |
| 第三节：告诉消费者真相 .....         | 162 |
| 第八章：我国汽车社会面临第二次重大转型 ..... | 195 |
| 附录一：做汽车社会的守望者 .....       | 205 |
| 附录二：穷追不舍的收获 .....         | 211 |
| 参考文献 .....                | 216 |
| 后记 .....                  | 217 |

## 第一章：石油，卡住了汽车社会的脖子

加入世贸组织后，中国汽车产量5年翻了一番多，由2001年的世界第七大汽车生产国跃升为世界第三大生产国，并被公认为未来发展潜力最大的汽车市场。数据显示，中国汽车保有量近十年以12%的年均速度增长。中国汽车工业协会专家委员会副主任荣惠康认为，本世纪30年代中后期，中国汽车保有量将赶上或超过美国（2004年美国汽车保有量为2.4亿辆）。

然而，对中国汽车保有量惊人的增长趋势和速度，很难以单纯的经济建设成就眼光进行解读。例如，中国科学院发布的《2007科学发展报告》中的《我国能源的可持续发展》一文介绍，由于我国交通运输的快速发展和国内石油资源与生产能力的限制，保障石油供应已经成为我国能源安全的关键问题。

打个形象的比喻：石油，卡住了汽车社会的脖子。

国际上通常将一个国家或地区的石油净进口量与石油表观消费量之比，称为石油对外依存度。据商务部市场运行司监测，2006年我国石油对外依存度已达47.0%，较2005年提高4.1个百分点。专家指出，至多一两年，我国石油对外依存度将超过50%。

目前，中国是世界上仅次于美国和日本的第三大石油进口国，同时也是仅次于美国的第二大石油消费国。2005年，我国石油消费量为3亿吨，国内产量为1.81亿吨，进口量已占约40%。预计2020年消费量最少将达到4.5亿吨，2050年将达到8亿吨，进口比例将增加到70%~80%。保障能源安全成为迫在眉睫的命题。而我国的现状是，交通运输占石油消耗的比重很大，随着交通的快速发展，其油耗增长已经成为全国石油消耗增长的主要因素。因此，大力发展节油交通应成为交通发展的



重要原则。

《我国能源的可持续发展》一文介绍,交通节油包括发展新型节油车辆,电气化交通与氢能交通三个方面,交通节油应是发展我国未来综合交通体系的重大原则。汽车油耗在交通油耗中占有很大比例,为有效减少油耗,汽车动力系统须向节能化、能源多元化、动力电气化与排放清洁化方向发展,发展节能、代用燃料与电动车辆。我国有关工作已经起步,还应继续积极进行研发与示范,形成自主品牌,开拓市场,逐步建立相关产业体系。应该强调的是,由于新型节油车辆只有大规模产业化后,才能显现显著的节油效果,因此必须进行长期持续努力。要积极发展城市轨道交通,有效减缓汽车数量的增速和降低单位车辆平均年耗油量。

## 第一节:“油荒预演”的启示

### 社会背景素描

2005年夏天,珠三角地区暴发“油荒”。在广州市内,加油站“汽油未到”的告示下面几百米汽车长龙苦候的景象随处可见,油站周边交通拥堵不堪。从当年



2005年8月16日,深圳一个加油站打出“没油”的牌子。当时,城乡处处汽车长龙等候加油成为珠三角一景,“油荒”成为广东市民议论的热点。(新华社记者摄)

8月份开始,珠三角加油站就零星出现“无油”、“油未到”的告示,随后一些勉强保持供应的油站也挂起“无油”告示。由于加油难,广州市许多单位公务车和私家车停驶,广州街道和公共停车场出现少见的清静。当时,广州、深圳等地政府被迫出面协调石油企业,要求增加汽油供应,保障市场供应。广州市政府只能采取公

交优先政策，确保公交车和出租车燃料供应。然而，石油公司的实际执行方式是：公交车、出租车与普通车辆同等排队，特权只是可以不限



量一次加满。有的出租车每天加油要耗时6小时。

“油荒风波”之后，据新华社报道，国务院国有资产

监督管理委员会主任李荣融 2005年8月16日，在广州市天河区中石化新力加油站等候加油的车排成长队。（新华社记者陈学思摄）

曾经透露，成品油走私出境是造成这次广东“缺油”现象的主要原因。李荣融说，中国每天走私的成品油大约有1200吨。以前是流入内地，而2005年香港油价是内地的2.5到3倍，每天又有同样的多的油流出内地。李荣融同时指出，旺季消费剧增、台风阻碍运输也在一定程度上加剧了广东“油荒”。



### 南辰观察闪回

#### “油荒预演”给汽车社会敲警钟

2005年夏天，珠三角地区出现了大面积“缺油”现象。广州、东莞、佛山、中山、肇庆等城市相继出现了不同程度的成品油供应紧张局面。据中石化广东分公司介绍，那时，广东各种汽油与柴油全线告急，尤其是汽油，全省绝大部分社会加油站汽油脱销，部分社会加油站柴油脱销。

无独有偶，2005年7月下旬，来自北京市发改委的消息透露，北京的成品油库存量已经逼近10.8万吨的警戒线。当时有关人士认为，北京成品油短缺的局面在短时间内得不到缓解。

分析国内一些城市2005年夏遭遇“油荒”的原因，短期因素有进入燃油消费旺季、台风阻碍运输、从7月1日起使用欧Ⅲ标准的清洁汽油等，长期因素则是国际油价持续走高，对国内燃油供应体系带来严重冲击。虽然可以预计，随着各地有关部门紧急从



运输、调配等各个环节增加供应量，一些城市的“油荒”不会长期持续，但是记者认为，国内部分城市出现的这次“油荒预演”，还是给我国汽车社会敲响了能源警钟。

2004年，中国已经超过日本，成为全球第二大石油消费国，石油的对外依赖度超过40%。同年，中国汽车产销双双超过了500万辆。专家预计，我国汽车产销量和对原油进口的依赖程度也将越来越高。在这种情况下，建设节约型汽车社会已经成为政府部门迫在眉睫的任务。

值得担忧的问题是，我国建设节约型汽车社会的过程中依然面临很多阻力。例如，2006年之前，包括北京、上海在内的80多个城市仍在对小排量汽车的使用和运营进行限制，这种歧视性土政策严重阻碍了中央关于引导消费者购买节能型消费品精神的落实。另外，国家产业政策明文鼓励发展的清洁柴油轿车也在一些地方受到限制。同时，高油耗的SUV、大排量豪华轿车扎堆儿上市，却造成了国内上市新车整体排量趋大的不良消费环境。

对节约型汽车社会应对私家车采取适度发展的问题，也存在着很大的认识误区。其中的一种观点就是对私家车的高速增长听之任之，持一种自然主义的态度。理由是相对美国、日本等发达国家人均轿车拥有率，我们还有很大的增长空间。但实际上，研究任何问题都不能离开国情。中国巨大的人口基数、有限的土地资源、短缺的石油资源都注定我们的汽车社会不能走美国式的“豪放”之路。

在2005年两会上，全国人大代表、长安汽车（集团）公司董事长尹家绪提到由中国科学院中国现代化研究中心中国现代化战略研究课题组撰写的《中国现代化报告2005》。该报告指出，21世纪前50年，中国经济现代化面临十大挑战，其中第二个挑战就是“资源和能源的持续供应”。该报告还提到，如果中国的人均汽车拥有量追上美国，中国的道路上就会奔跑着6亿多辆汽车。记者认为，若真如此，“油荒”将成为灾难性的现实。6亿多辆汽车的尾气排放将给环境造成巨大的破坏，道路与农作物争土地的结局也将造成粮食短缺等诸多问题。

发展节约型汽车社会，还需要国家和汽车厂家对节能、环保的高科技轿车加大投入。例如，在2005年长春车展上，丰田混合动力轿车普锐斯年内将在长春国产的消息得到证实。一汽集团总经理竺延风对新华社记者表示，生产这种节能、环保的高科技轿车是一汽集团落实中央建设节约型社会精神的一个重要举措。

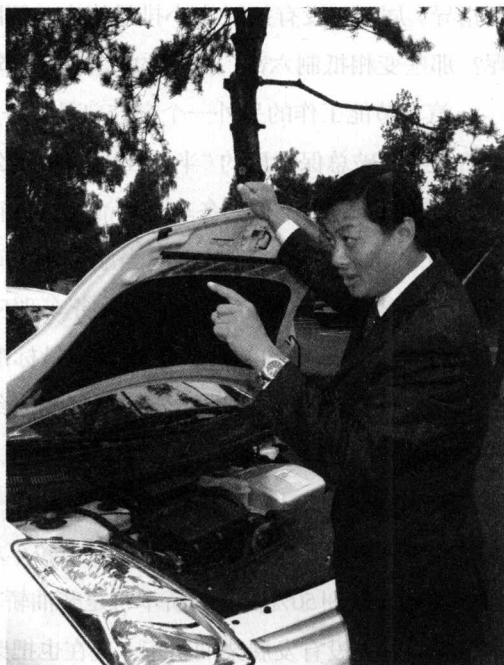
国内汽车消费者耳熟能详的一个词汇就是“高油价时代”。加油站不断更新的价格



牌形象地给它做了注脚。但是，油价不断上升仅仅是石油资源稀缺性的表现形式之一。当消费者口袋里揣着钱却在加油站加不到油时，节约对我国汽车社会的必要性和紧迫性才能完全显现出来。

### 汽车节能急需狠抓执行

2006年中召开的国务院常务会议传出信息，2006年上半年，我国能源消耗增长速度高于同期的经济增长速度。国家发展和改革委员会有关人士接受新华社记者采访时也介绍，国内石油消费量呈现大幅上升趋势，上半年原油、成品油进口增长都在16%左右。记者认为，这些信号充分证明汽车节能工作任重道远。建设节约型汽车社会，有关部门应当紧紧抓住为小排量汽车“解限”



2004年6月，丰田与一汽在钓鱼台国宾馆宣布将在长春生产混合动力轿车普锐斯。这是一汽总经理竺延风对记者讲解混合动力轿车。（南辰摄）

等突破口，继续狠抓执行，加速扩大战果。

2006年上半年以小排量汽车“解限”为主要突破口，汽车节能工作在全国范围内有了一定的推进。据中汽协统计，2006年上半年国产轿车销售量为180.39万辆。其中排量为1升以上、1.6升以下轿车销售97.81万辆，占轿车总销量的54.22%；1升排量以下小轿车销售16.18万辆，占轿车总销量的8.97%。2006年上半年，上海、北京等大城市顺应国家政策和中央精神为小排量汽车“解限”，引导私人汽车消费向节能的小排量发展，有力地推动了汽车节能工作的执行。

但是，至今仍有广州等大城市对小排量汽车没有按时“松绑”，一些城市对小排量出租车运营方面的限制依然存在，很多城市在选择出租车车型时的取向是毫无顾忌地“扬大（排量）”。六部门下发的《关于鼓励发展节能环保型小排量汽车意见的通知》在执行层面被打折了折扣。

在六部门通知中曾经提到，发展改革委将会同有关部门组织一次专项督查，加强督促



和指导。届时，没有按时为小排量汽车“解限”的城市，是不是应当拿出一个“说法”呢？那些变相抵制六部门通知的城市主管部门的负责人，也应当承担执行不力的责任。

汽车节能工作的另外一个突破口是公务用车制度改革。目前，国内私人汽车保有量虽然已经突破总保有量的“半壁江山”，但是公务用车的保有量仍然巨大。如何通过公务用车制度改革有效降低公务车年均油耗，是当前政府有关部门应当狠抓落实的一项工作。

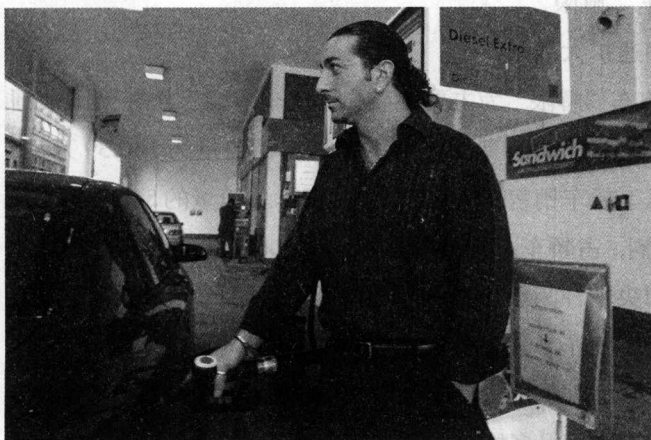
新采购公务车的排量也应当顺应国家政策和中央精神，尽量走小排量、低排量的路子。建设节约型汽车社会，公务车理应带头节能。因此，有关部门应尽快在执行层面对公务车采购的价格上限、排量标准上限、油耗指标上限等做出新的更加严格的规定。政府机关在进行公务车采购时绝不能偏向大排量的“油老虎”。

加速实现汽车能源转型也是汽车节能工作的一个重要突破口。目前，很多城市对节能、环保的现代柴油乘用车依然有政策歧视，以种种借口不给柴油乘用车上牌照。而据专家介绍，柴油轿车在欧洲目前已经占轿车总量的45%以上。根据日本研究机构预测，到2010年，欧洲50%以上的轿车将是柴油轿车，日本会达到10%，美国会达到5.7%。日本、美国过去没有发展柴油轿车，现在也把柴油轿车着重推出。中国目前刚刚起步，乘用车柴油轿车的比例不到1%，但是中国的条件更接近欧洲。所以，我国逐步发展柴油轿车是一个必然趋势。与小排量汽车一样，节能、环保的柴油乘用车也急需一场执行层面的

“解限风暴”。

另外，新的汽车消费税提到对混合动力汽车将有后续的税收优惠政策出台。从加速建设节约型汽车社会和保护环境的角度出发，这种优惠政策应当尽快落实，不要让消费者等待太久。

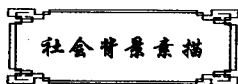
近些年，国内汽车产销量逐年高速猛增，而汽车保有量的猛增势必将带动石油消费猛增。汽车节



布鲁塞尔的一个加油站，一名男子在为自己的柴油轿车加油。欧盟委员会2006年11月7日称，鉴于欧盟柴油轿车逐渐增多，该委员会正在酝酿制定更低氮氧化物排放的柴油轿车“欧6”标准，与目前已进入立法程序的“欧5”标准并列执行。（新华社记者徐金泉摄）

能工作“逆水行舟”，是在与汽车保有量的猛增“赛跑”，只有狠抓执行，才能有效提高“加速度”，在一定程度上缓解巨大的能源压力。

## 第二节：油价震荡与垄断企业的社会责任



自2003年下半年以来，受美元贬值、基金炒作、全球经济成长带动石油需求强劲增长、环保措施引发炼油加工能力出现瓶颈、地缘政治以及欧佩克产量政策等因素影响，国际原油价格一路震荡攀升，从2003年平均28.4美元/桶上升到2006年1~9月平均66美元/桶，上升了132%。中国虽然先后13次调价，但远低于原油价格上涨的速度，导致在相当长时间内国内成品油价格与进口原油价格严重倒挂。

当然，国际油价有涨必有跌。2007年1月14日起，根据国际市场原油价格大幅回落的情况，国家发展和改革委员会决定将汽油价格每吨降低220元，将航空煤油价格每吨降低90元。这是近几年来国内油价第二次下调。据统计，自2003年初至2006年5月份，我国汽油价格从3020元/吨涨至5200元/吨，其间仅有1次下调，即2005年5月24日汽油价格每吨降低150元。

然而，对于2007年初的这次油价下调的幅度和反应时间，公众普遍表示不满。尤其是中国石油天然气股份有限公司2006年全年实现净利润1422亿元人民币，再次刷新上市以来的盈利纪录的消息，再次将人们的视线集中到国内石油企业凭借垄断攫取暴利的本质上，希望他们能反思本应承担的社会责任。



南辰观察闪回

### 高油价逼出来的“进步”

几位朋友在北京市汽油价格再次调高后告诉我，由于油价不断上涨，再加上位