



物资公司 2009-2010 年度
优秀论文评选

论
文
汇
编

公司办公室
二〇一一年二月

目 录

1. 我国成品油定价机制研究	1
2. 企业转型中的企业文化变革	15
3. B2B 电子商务在石油化工领域的应用	25
4. 天然气管线压缩机组及其在国内的应用与发展	39
5. 基于电子平台的招标采购问题分析	48
6. 现代企业财务管理中的电子商务	58
7. 采购活动中技术评价分析与实践	67
8. 抓着重点 推进反腐倡廉制度建设	77
9. 论电子商务中的客户关系管理	85
10. 分析 ERP 系统对物资公司的影响及意义	94
11. 浅谈工作流引擎技术在电子公文流程管理中的应用	104
12. 基于层次-灰色关联分析法的战略供应商评价模型	115
13. 谈仓库安全管理	129
14. 基于系统现状分析如何提升能源一号网动态交易功能	136
15. 两法之争何时休——浅析《招标投标法》与《政府采购法》之冲突	146
16. 浅论企业文化融合的重要性	155
17. 中国石油评标专家专业分类研究及专家库建设	162
18. 评标专家库管理信息系统建设初探	171
19. 集中采购框架下选择合作供应商的策略与方法	182
20. 加强物资管理 提高采购服务质量	189
21. 浅议企业固定资产管理存在的问题及对策	195
22. 供应商管理在信息系统中的应用	201
23. 中国石油炼化企业备品配件储备模式研究	208
24. 结合中油 FMIS7.0 使用 进一步加强企业财务管理	213
25. 长期执政的根本保证——关于以科学制度保障党的建设的若干思考	219
26. 催化裂化装置压缩机组工程设计技术特点	224

27. 采购活动中的管道全焊接球阀质量控制要点	230
28. 完善第三方医药物流——物流金融的应用	237
29. 强化安全监督工作 实现 HSE 工作目标	245
30. 浅谈电子商务中的信息安全问题	250
31. 石油物资集中采购之我见	257
32. 大口径管线钢管海运出口运输中应注意的问题	262
33. 国际集中采购模式在石油设备采购行业应用探讨	268
34. 国际技术贸易风险与风险控制	274
35. 进出口业务中合理运用国际贸易惯例的重要性	283
36. 浅议集中采购	288
37. 不锈钢在我国石油工业中的应用、要求及展望	293
38. 大型石油工程项目引进物资 CIF、FOB 贸易术语的选择	301
39. 关于实施《中国石油天然气集团公司物资采购管理办法》的思考之一	307
40. 关于实施《中国石油天然气集团公司物资采购管理办法》的思考之二	314
41. 浅谈会计人员素质修养在企业管理中的作用	319
42. 浅谈大中型企业资金集团化管理趋式	325
43. 浅议工程项目物资采购和供应商的选择	333
44. 如何优化石油物资的采购模式	341
45. 物流信息系统对物流管理的意义	348
46. 浅谈国际石油市场的主导力量及其演变进程	356
47. 浅析供应链管理环境下石油设备的采购	361
48. 虚假财务报告的识别与防范	367
49. 石油企业物流管理新模式探讨	373
50. 浅谈国际招标综合评价法评价标准的制定	379
51. 对固井水泥车集中采购的思考	385
52. 管线压缩机组基础知识简述	390
53. 机电产品国际招标质疑分析	401
54. 西部管道工程竣工资料整编中的问题及对策	410
55. 积极推进企业法律风险防范机制建设	417

我国成品油定价机制研究

摘 要

随着社会的不断发展与进步，本文从石油价格的形成机制入手，分析阐述了我国原油价格与国际接轨以来，成品油定价机制的发展沿革，总结了经验教训，进而分析了成品油价格对我国经济发展和人民生活的影响，指出了偏高的油价对国民经济各种行业的抑制或推动作用，以及可能出现的后果。在此基础上，进一步分析了当前国内成品油价格形成机制即“原油加成本”的形成来由及其影响、利弊，最后，通过深入分析世界各国成品油定价机制的改革完善过程，总结其经验教训，得出了我国成品油定价机制必须走市场化道路的结论。

关键词： 国际油价 中国 成品油 定价机制 影响 市场化

1 导 论

1.1 研究的背景和意义

石油作为人类进步、社会发展的重要资源，是经济的命脉，战争的血液，流动的金子。石油资源目前是世界上最主要的一次性能源，现代化学工业最重要的原料之一，作为一项重要的战略物资在各国经济和社会生活中占有重要地位。

当前，国内石油市场正处于向国际化转变的新的时期，我国填补石油供需缺口的现行主要方式是从国际石油市场直接进口现货，国际油价的风吹草动对国内市场和经济发展的直接影响将越来越大。据中科院严陆光院士估计，我国石油消耗量到2050年将超过8亿吨，而国内产量由于资源和生产能力的限制，将稳定在年产2亿吨左右，进口依赖程度将达75%。石油的供需矛盾已成为中国经济中长期发展战略的核心。

鉴于以上分析，关注国际石油市场的价格变化，了解这种变化的原因及对我石化行业及其相关的产业的影响，确定合理的成品油价格机制，以增强我国石油产业及其

下游产业的抗风险能力、提高国际竞争力是非常必要的。

1.2 研究方法

石油作为一种特殊的商品，其价格波动对经济的影响十分重大。特别是中国作为发展中国家，经济增长方式仍是传统的高能耗的粗放型经济增长，石油价格的波动对中国经济的影响较发达国家更加明显。持续的高油价将抑制经济过快增长势头，增加经济走向的变数。我国成品油定价是一个复杂的问题，本文的研究主要采用以下研究方法：

(1)系统分析法。本文依照系统分析的思路，强调用系统科学的理论指导本文的谋篇布局，力求全文体系结构的完整性。

(2)比较分析的方法。从国内外比较分析、历史与现状分析多角度对石油价格的变动趋势进行研究，使本论文对石油价格波动的成因分析更具有填密性、更加全面地反映问题。

(3)实证分析和规范分析相结合的方法。在研究过程中不仅运用实证分析的方法对国际油价波动的历史轨迹和趋势进行分析和预测，同时分析成品油价格波动的影响因素。

(4)采用多视角综合分析方法。对石油价格对石化行业的影响进行系统分析，分析了成品油价格改革的多方面经验、并提出了成品油定价机制的建议。

2 成品油定价机制现状与发展

2.1 国外成品油定价机制现状

以美国为例，目前美国炼油厂所生产的成品油在国内外市场的售价完全由市场决定。美国国内有两个有代表性的成品油现货市场：一个是墨西哥湾和德克萨斯州地区，另一个是东海岸的油品消费地区。这两个市场的油品价格都是由供求关系决定，并随着国际市场油价的波动而波动，而其国内成品油的最终零售价格更视地区和季节的不同有所不同。美国政府一直将维护石油安全作为国家战略，通过发布消息、调动国际

资本等手段影响和控制 WTI 价格，从而使国际能源价格按照美国希望的方向浮动。

马来西亚政府调高油价减少政府财政赤字。石油生产是马来西亚的经济支柱之一。马来西亚政府通过马来西亚国营石油公司控制着该国石油资源勘探、开采、加工和销售等各个环节。据马国家统计局数据，马来西亚 2003 财年净出口石油 992.2 万吨，2004 财年增至 1079.8 万吨。在去年 3 月底截止的马国营石油公司 2006 财政年度里，马来西亚自产原油平均价格从 2005 财年的每桶 45 美元上涨至 61 美元，随后又跟进到 75.51 美元。从这个角度看，马来西亚从国际油价上涨过程中获得了丰厚利润，马来西亚应当没有油价之忧。但是，马来西亚政府一直对国内石油产业实施补贴，油价越高，补贴负担越重。

在英国零售油价易涨难跌。国际油价一段时间以来波动很大，半年内从最高的 78 美元多一桶落到 60 美元左右，而英国加油站的燃油价格却可以说是：涨得容易跌得难。有统计显示，在这一波油价回落之后，英国经销汽油、柴油零售的大公司虽先后宣布降价，但降幅可怜。不满的英国消费者要求给个说法，而燃油供应商们纷纷表示其价格合理。按照英国汽油和柴油零售商的说法，英国国内油价变动不可能与国际完全同步。另外，从国际市场的原油到加油站零售的燃油之间有加工、运输、储存、分类、油站建设、运营等种种因素和成本，因此国际油价对英国国内的燃油零售价格的参考性不大。

2.2 我国成品油价格机制形成

回顾我国的石油价格形成机制改革，我国在 1998 年和 2001 年两次对原油和成品油价格形成机制进行了重大改革。改革后，国内原油价格实现了与国际市场的接轨并保持了国内油价的相对稳定。改革的主要内容有六方面：一是国内汽、柴油价格与新加坡、鹿特丹和纽约三地的市场价格挂钩；二是当新加坡、鹿特丹和纽约市场汽、柴油月加权平均价格变动超过一定幅度时，相应调整国内成品油价格；三是根据国内市场消费结构的实际情况，在不突破按接轨原则确定的调价总额的前提下，参照国际市场比价关系，相对调整国内汽、柴油价格；四是汽、柴油零售价仍实行政府指导价，由国家计委制定并公布零售中准价，具体零售价由中石油、中石化集团公司在规定浮

动幅度内确定，浮动幅度为上下 8%；五是按国内成品油涨（降）价区间，稳定成品油价格；六是汽油、柴油销售由两个集团公司统一组织配送到基层零售单位，实行城乡统一价格。

2.3 我国成品油定价机制现状

为推进我国成品油定价机制的市场化，逐步与国际市场接轨，我国成品油的定价机制已经历了几次重大的改革。这几次改革有着几个共同点：一是遵循市场化改革的思路，由单纯的政府定价转变为政府指导价，最终目标是完全地由市场定价，政府实施监管的功能；二是体现出逐步推进改革的指导思想，避免因改革而导致油价高涨、经济增长受抑制、人民生活受到严重影响的事情出现；三是每次改革都与其他配套措施一并实施；四是每次改革后，政府根据国际油价波动情况相应调整国内成品油价格，基本上保证了国内的石油供应。

因此，无论我国成品油定价机制如何改，改到什么程度，在目前的市场条件下都不可能脱离政府而单独形成，最终都会以“市场定价为主+政府适当干预”的面目出现，那种完全以市场定价的思路只是一种理想状态，实际很难达到。

2.4 我国成品油定价机制的弊端

这一定价机制遵循了与国际石油市场接轨的基本原则，但总体来看，目前的价格接轨还只是被动接轨，并且存在滞后性，还无法真正反映国内供求状况，还不能完全适应我国成品油市场的发展需要，主要表现在以下两个方面：

第一、成品油调价相应迟缓，时常造成严重油价倒挂现象。现行国家确定的成品油零售中准价，是要在国际市场三地价格加权平均变动超过一定幅度时才做调整。这个机制在国际市场油价大幅波动、国内 50%左右的原油依靠进口的情况下，很容易出现“原成油价倒挂”现象。

第二，油价形成机制与国际原油价格接轨困难。原油完全随国际油价而变动，成品油价格调整则有一个稳定的区间。这既忽视世界各地成品油销售结构、习惯、季节变化及需求与国内市场不尽相同的事实，难以反映国内石油市场的供求变化，也使原

油进价与成品油销价不匹配，难以反映国内炼油企业的生产成本，不利于产销衔接。

3 成品油价格的影响因素与定价机制

改革开放以来，我国经济持续保持了高速增长，对石油产品的需求也快速增加，国产石油产量的小幅稳增逐渐无法满足国内需求，终于从 1993 年开始成为了石油净进口国，且进口量快速增长，到 2008 年，我国石油净进口量达到 1.9 亿吨，石油对外依存度升至 51.3%。近年来国际油价的持续大幅攀升，对我国经济发展产生了非常大的影响和压力，较大程度上抑制了整体宏观经济的增长，增加了石油进口开支，加剧了潜在的通胀压力，同时一定程度上恶化外部经济环境。

3.1 成品油价格的影响因素

3.1.1 农业发展对成品油价格的影响

据统计分析，上世纪 90 年代以来农业石油消费占石油总消费量的比重在 6.67%-9%之间，而且，1998-2002 年该行业石油消费年均增长 5.9%，仅次于交通业和建筑业的增速。农业主要以消费柴油为主，其柴油消费占柴油消费总量的 1/5 左右。石油价格上涨将直接导致农用化肥、农药、塑料薄膜等农资价格以及灌溉、耕田、运输等农机具用油的成本的上升。

3.1.2 石油和天然气开采业的影响

石油和天然气开采业与原油的关联最为密切，因而从油价的上涨中受益最为直接。目前，我国经济快速增长对石油需求非常旺盛，国际油价持续高位徘徊，而国内原油价格基本同国际接轨，因而对于石油和天然气开采业来说，国际原油价格上涨对企业经营能力产生积极和正面的影响，油价上涨将使石油开采类企业在生产经营过程中处于较为主动的地位，行业盈利能力及资金收益达到历史最好水平。

3.1.3 化工行业的影响

目前我国正进入重化工业阶段，而重化工产业的发展对于原油价格的波动非常敏感。近年来，化学原料及制品制造业消耗原油占原油消费总量的 8.5%左右，1996-2002 年该行业原油消费年均增长 8.2%，增速比同期整个制造业高出 2.7 个百分点。原油作为化学原料及制品制造业、化学纤维制造业等石化行业重要原材料，其价格上升将直接带来石化行业成本上升。

此外，化学纤维制造业消耗原油占原油总消费量的 2.8%左右，1996-2002 年该行业原油消费年均增长 4.4%，增速略低于同期整个制造业。化学纤维制造业比较接近产业链末端，受原油价格波动的影响较为显著，原油价格的上涨在一定程度上压缩了该行业的利润空间。2004 年，化学纤维制造业利润总额 63 亿元，同比仅增长 16.1%，远低于全部工业企业利润的平均增速。

3.1.4 成品油价格对交通运输业的冲击

交通运输业是耗油大户，其石油消费量仅次于工业，而且交通运输业石油消费占石油消费总量的比重在稳步上升，这一比重由 1980 年的 10.4%上升至 1990 年的 14.7%、2000 年的 24.6%，近年来保持在 25%左右。其中，交通运输业汽油、柴油消费占汽、柴油总消费量的 40%和 38%左右。90 年代以来，交通运输业石油消费增速明显快于其他行业，1991-2002 年石油消费年均增长 10.5%，大大超出整个石油消费总量年均 4.7%的增速。石油是交通运输业最主要的原料，油价的大幅上涨，导致交通运输业单位运输成本大幅增加，严重影响了企业的经营效益。面对高油价，航空、航运、公路运输等领域的企业日子比较难过。

油价上涨对公路运输业的影响较为明显。目前，我国运输汽车总量已超过 1000 万辆，因长途货运、客运对汽油、柴油依赖性较大，石油价格连续多次上调明显加大了运输公司的营运成本。同时，由于我国物流业发展相对滞后，运营车辆空载率较高，地区分割导致路桥等各种收费过高等因素，造成运输行业在运费有所上升的情况下，仍面临较大的油价上涨压力。对于公共交通而言，由于公交票价执行的是政府指令性价格，所以汽油、柴油的涨价不会很快反应到公交票价上面，自行消化一部分运营成

本再所难免，油价的上升使原本已比较困难的城市公交企业负担进一步加重。

3.1.5 高油价冲击汽车产业发展格局

汽车制造业本身石油需求量并不大，但是，使用汽车将大量消耗石油。目前，我国正处于人均 GDP1000-3000 美元的经济发展阶段，汽车消费将呈现出快速上升的趋势。2003 年，中国汽车消耗汽柴油量大约 7600 万吨，相当于全年成品油消费量的 28%。随着汽车大量进入家庭，石油供需矛盾将更加突出，目前的高油耗模式将造成我国石油供应难以为继，同时，高油价必然影响消费者的购车选择，进而对汽车制造业产生较大影响，节油型汽车将成为未来汽车市场上的新宠。

3.1.6 对生活消费带来一定负面影响

从石油平衡表来看，生活消费石油占石油消费总量的比重仅为 6%左右，而且生活消费主要以液化石油气为主，2002 年，生活消费中液化石油气占 79.1%，汽油、柴油、煤油分别占 11.1%、5.7%和 4.1%。近年来我国液化石油气并未紧跟大幅上涨的原油价格上调，汽油、柴油价格的涨幅也明显小于原油，因此总的来看，国际油价上涨对生活消费的直接冲击并不太大。但是，必须注意的是，随着住宅、轿车以及高档家电等为主的消费结构升级，生活消费石油的增长速度非常快。1998-2002 年，生活消费石油年均增长 9.5%，增速仅次于交通运输业。

毫无疑问，高油价已给我国宏观经济、相关行业以及居民生活带来了较大的冲击。面对能源供给安全的挑战，面对国际社会对中国拉动油价的指责，我们必须重新审视能源发展战略。粗放式增长方式不仅大量消耗资源，而且造成严重环境污染，为此，必须加快能源行业改革，发展循环经济，建立节约型社会，走可持续发展道路。

3.2“原油加成本”的成品油定价机制

“原油加成本”的成品油定价体系中，参照系发生变化，它是指以布伦特、迪拜和米纳斯三地原油价格为基准，加上炼油企业一定的利润而产生国内成品油价格的一种定价机制。实际上，新旧机制并无本质区别。它只是由原来的与国际成品油价直接接

轨，改为以国际市场原油价格为基础。尽管国际成品油市场价格的形成也远未经过充分竞争，但国际交易中心的价格能在最大程度上反映全球市场对油品价值的认可和接受。因此，国内油价从理论上应当紧盯国际市场价格，以国际成品油价格作为一个参照基准。然而去年年初以来实行的“原油加成本”法替代了原来参考国际成品油价格的定价机制。笔者认为，新机制所形成的价格已经在实质上有别于国际价格水平。该机制从诞生之日开始，不但为日后调价操作中价格标准的确定带来了困难，还有悖于能源局提出的同国际接轨的价改方向。

成品油价格同国际接轨，方向上不应只是价格的上涨，也应包括价格的下调，更应包括定价机制的改革。上游原油生产环节的成本和下游炼油成本应该有个标准和参照，企业规模再大，历史贡献再多，也不能总是自说自话。原油生产环节的资源税费征收水平过低，会导致政府在调整油价同国际接轨的过程中，缺乏现实的政策工具，不得不考虑进行“逐步接轨”。若下游炼油环节的成本不能受到国际市场竞争的约束，油价同国际接轨无异于天方夜谭。因此，在“原油加成本”定价机制的设计上，在原油生产和加工两个环节上都保护了国内大油企的垄断利益。不但在市场短缺、油价上行的环境下，大油企的垄断势力可以发挥得淋漓尽致；在供给过剩、油价下行的今天，“原油加成本”仍可以为脱离国际市场价格水平和国内竞争性厂商价格水平的垄断高价披上合法外衣。

4 成品油价格机制实施的相关建议

在国际上成品油价格改革的重要经验包括：将油价改革与调整经济结构、提高企业竞争力相结合；不刻意追求在低油价时启动油价改革；将汽柴油区别对待；实行价税分离；加强政府监管；运用税收调控油价等。这些经验对我们探索价税分离、价格市场化的改革新思路有重要启示。

4.1 全球成品油价格改革的重要经验

4.1.1 市场化是全球成品油定价的主流模式和趋势

目前全球多数国家都实行市场化的油价机制，成品油由政府定价的国家越来越少。欧美发达国家的成品油价格早就由市场形成。美国从 1979 年开始废除了第一次石油危机时采用的政府价格管制政策，重新采用市场定价机制。欧洲主要国家也都在 20 世纪 80 年代基本实现了成品油价格市场化。亚洲国家成品油价格市场化改革虽较晚，但改革时间较集中，参与的国家 and 地区逐渐增多。日本、韩国、我国台湾地区已平稳过渡到了市场定价时代，印度、越南、马来西亚等国正在积极探索适合本国的市场化改革道路。

4.1.2 汽油、柴油区别对待

汽油与柴油的消费主体不同，汽油主要用于轿车消费，柴油主要用于交通、仓储和农业。各国对汽油和柴油实行差别化的税收政策，对汽油征的税收普遍高于柴油。从全球看，汽油税负一般是柴油税负的 1.2~1.8 倍。日本的汽油税收占日本石油诸税收入的 64%，单位汽油的税负约是柴油的 1.7 倍。韩国对汽油和柴油征收不同的交通税，汽油为 455 韩元/升，柴油为 85 韩元/升。欧洲是现代先进柴油技术的发祥地，多数国家采取了汽、柴油税收差别政策，使柴油比汽油便宜 8%~28%。

4.1.3 政府主要用税收而非直接定价方式调控油品生产和消费

各国成品油终端零售价格由不含税的市场基本价格和政府税收两部分构成。各国成品油不含税价格相差不多，但成品油终端零售价格却差别很大，主要是因为税种、税率不同。以汽油为例，西方各国不含税价基本在 0.6~0.7 美元/升之间，而零售价格有的却相差两倍多。如汽油中税收占总价的比例，2006 年美国约是 14%，英国是 65%，德国是 63%，日本是 43%，韩国是 58%。由于税收不同，各国也形成了两种不同的耗能、耗油模式。西欧、日本等国石油税收比美、加等国高 1~4 倍，而人均油耗却比美、加少一半。这表明，税收工具可以对油价和油品生产与消费起到很大的调控作用。实践也证明，运用税收工具而不是政府直接定价是政府调控油品生产与消费最有效的办法。

4.1.4 油价改革与调整经济结构、提高企业竞争力有机结合

日本是石油资源贫乏的国家，国内生产原油比率仅占总供应量的 0.3%。两次石油危机对日本经济产生了重要影响，出现如供应中断、油价狂乱、石油企业利润倒挂、制造企业成本增加、政府财政赤字扩大等问题。为应对高油价以及未来可能的石油危机，日本政府一方面逐步放松石油管制，确保油价压力能有序、顺畅地向企业和消费者转移，使油价成为逼迫企业进行技术升级、开展节能降耗、增强消费者节约意识的基本经济机制；另一方面，则下决心调整国内产业结构，抑制和淘汰高耗能产业，制定苛刻的节能和环保标准，引导和逼迫企业降低能耗。结果，日本由于很巧妙地将油价改革与调整经济结构、提高企业竞争力有机结合起来，日本经济不仅没有被石油危机冲垮，反而以此为契机，促进了国内产业升级，培育出了如丰田汽车、东芝电子等极为注重节能环保、有全球竞争力的大公司，日本也成为世界上最注重节能的国家之一。

4.1.5 油价改革的时机

国际经验证明，时机对油价改革很重要，但更关键的是改革方案是否合理可行以及推进改革的决心。国家信息中心经济预测部能源研究专家牛犁表示，目前成品油改革机制的条件相对已经成熟，主要体现在宏观经济和价格两个方面。

4.1.6 油价改革的短期冲击可以控制，也可接受

油价是经济和社会的神经，操作不好会导致通货膨胀、经济增长放缓、社会不稳定，各国对油价改革都极为重视。日、韩两国都是高度依赖石油进口的国家，油价波动对其影响更大。两国都采取了“综合改革、分步实施”的做法，将油价改革置于石油产业改革的整体框架中，与市场准入、政府监管等改革联动，并在改革前设计详细的改革方案，实施时则分阶段推进。

4.1.7 放开油价并不意味着政府对价格放任不管

在摒弃了政府直接定价这种传统手段的同时，各国政府主要通过间接、宏观的手段对油价进行监管和调控。监管方面，无论是市场机制较完善的欧美国家，还是刚刚完成市场化或正在向市场化过渡的国家，各国均通过行业立法、设立分销商资质、建

立健全技术法规体系等手段，规范石油企业的经营行为，制止价格垄断、哄抬物价、恶性竞争等行为。财税方面，欧洲国家的做法是，当油价过高时，政府可以适当调整税收，以减弱高油价对社会的冲击，同时对弱势群体进行补贴，但补贴范围和力度各国不尽相同。储备方面，1973年石油危机以后，美国等国纷纷建立了战略石油储备体系，主要是为防止石油禁运和石油供应中断。石油储备平时不轻易动用，但也可以通过市场信号的传递影响国际、国内油价。金融方面，政府利用石油期货市场等金融平台并配合使用战略石油储备工具，达到降低和避免国际油价剧烈波动严重冲击本国经济的目的。

4.2 成品油定价机制的建议

4.2.1 坚持油价市场化的改革方向

我国在油价改革上已有 10 年连续性探索，市场化改革的方向不能动摇。油价市场化改革也必须与中国国情相结合，坚持系统设计，分步实施。但是成品油价格改革关系到国计民生，也关系到国家经济运行安全，社会对成品油价格改革问题反应十分敏感。因此国家在制定成品油价格政策方面也应该持“谨慎对待、积极稳妥、逐步完善”的方针，实施分步走的战略和措施。

1、改革方向。必须制定成品油价格形成机制改革的长远思路和近期改革措施。从长远看，国内成品油价格改革的最终目标是在整个成品油流通体制改革到位的基本前提下，完全放开市场价格，最终由市场竞争来形成市场价格。从近期看，国内成品油市场流通体制改革还远远没有到位，竞争性的市场结构没有建立起来，市场竞争还很不充分，而且还没有建立起国内健全的市场报价系统，尚不具备完全放开价格的基本条件。因此，近期成品油价格改革的重点是如何进一步完善现有成品油价格形成机制，即如何完善国内成品油价格与国际成品油价格“挂钩连动”的具体办法和措施。

2、改革原则。今后在完善成品油价格形成机制方面应该遵循如下几条原则：市场化原则。成品油价格改革的最终目标是完全市场化，即成品油的价格要由市场竞争来决定。因此，成品油价格的近期改革措施必须把握这一改革方向，向有利于实现完全市场化目标的方向发展。国际化原则。国内成品油市场最终要与国际市场完全接轨，

因此国内成品油价格改革必须坚持国内外市场接轨的国际化原则，做到内外结合，相互影响。竞争性原则。成品油价格改革应该在市场主体多元化和竞争充分的基础上完全放开，但同时近期改革方案中必须有利于培育国内成品油市场主体多元化，有利于打破垄断和强化市场竞争。协调性原则。成品油价格改革必须与整个国家改革开放进程相结合，与整个石油工业和成品油流通体制改革相配合，与国家宏观控制目标相结合，与原油价格改革相结合，与保护国内油气工业健康稳定发展相结合。公开性原则。成品油价格改革和实施方案必须向全社会公开，政策制定过程中争取民众的参与、理解和支持，政策实施过程中要受到民众的监督。

4.2.2 分类改革

我国汽柴油的消费结构与国际趋同，汽油 71%用于轿车，用于工业和农村的只有 10.9%和 4.7%，柴油 62%用于交通、仓储和农村。汽油消费主体轿车使用者对改革承受力强，而柴油由于作为中间品使用的比例较大，其价格上升对 GDP 和物价的影响比汽油的影响大。目前剩下的就是汽油、柴油、煤油三种成品油的价格仍实行政府控制。

4.2.3 燃油税改革

燃油税改革旨在把过去税费分离的状况逐步由加油收税进行税费并轨，实行燃油税改革之后，将取消包括公路养路费、航道养护费、公路运输管理费、公路客货运输附加费、水路运输管理费、水运客货运输附加费等六项收费，并拟取消政府还贷二级以下公路收费站点。

燃油税开征是学习参照国际上市场经济国家的税收制度，结合我国国情而做出的选择，其意义有三点：

一是我国税收部门和交通稽查收费部门分离到两个部委，各自一条线，各有各的收费渠道和支出办法，形成了中国特色的税外有费，税费比例约 1：1 的特殊管理制度。

二是燃油税和汽油消费量直接挂钩，多加油多纳税，少加油少纳税，有利于形成消费主导型经济和实施消费型纳税，真正体现公平，自然受到民众欢迎和好评。

三是开征燃油税有利于节约资源、保护环境。公路行驶汽车耗油是中国第一大耗油源，由于过去没有燃油税，很多企业用油成本偏低，造成多耗油、不节油，大排气量汽车偏多。

但是这中存在的另一个问题，也是中国存在的一个普遍性的问题就是税上加税。政府在确定 0.8 元~1 元/升的燃油消费税之后，对燃油消费税征收增值税，汽油每升 0.17 元，柴油、煤油每升 0.136 元，并在这个税上加税的基础上再征收城市维护建设税和教育费附加。

4.2.4 规避油价风险

在完善定价机制的同时，应降低进口原油经营风险，分散进口渠道，降低进口风险。目前世界上大多数国家的原油进口主要来自中东各国，该地区已探明的可采原油储量占世界的 60%，原油输出量占世界原油市场的近一半。同时，利用市场化手段规避原油供应和价格风险，国内企业应充分利用石油期货市场规避国际油价波动风险。抓住进口原油计价公式中的基准价格与远期交提现货市场和期货场的价格相联系的特点，在购原油现货时，利用远期实物交提市场和期货市场对其行相应的运作，锁定价格行保值，以回避价格波动的风险。

加强国内原油勘探开发，确保产量稳定提高，积极参与国际油气勘探开发。我国目前油气资源探明程度极低，全国探明的原油地质储量仅为资源量的 20%—25% 左右，远低于国外的水平，尤其是我国可供直接开采使用的“可采探明储量”更严重不足。最后积极开发新能源，提高资源利用率

5 总结

综上政府对成品油市场主体实行严格的准入制度。这是用管理自然垄断行业的办法管理竞争性行业，因为成品油市场完全可以形成一个充分竞争的市场。在国内原油价格继续实行与国际市场直接接轨的基础上，国内成品油价格实行与国际市场有控制的接轨，即国内成品油的定价既要考虑国际市场原油价格变化因素，还要考虑国内炼油企业合理加工成本和合理利润，特别是要考虑国内各行各业和广大消费者以及国家

财政的现实承受能力。同时，多头管理和政出多门使政府管理职能总体弱化。要完善我国现行成品油价格形成机制，就价格论价格是远远不够的，还必须依靠政府统筹制定周密的配套措施，例如，适时开征燃油税并建立国产原油涨价收入的财政税收调节机制，建立相关行业价格联动机制，建立政府对弱势群体和公益性行业补贴办法，健全石油法律体制和配套产业政策，设立独立统一的监管部门，充分发挥监管职能，调整成品油价格调控区间等，从而形成一个反映资源稀缺程度和供求规律的价格机制