

第一篇 市场/Market

第 1 章 油价波涛冲击着中国

20 世纪中期以来，世界经济增长是沿着一条迅速上升的直线前进的——即石油消费。石油成为世界上最大、最普及的商业。

随着石油消费直线上升，石油这把双刃剑狰狞的一面也已磨利。70 年代末开始，大起大落的油价使世界经济倍受震荡。

这一切本与中国无缘。但进入 90 年代，国内市场日益成为世界市场的一部分，国际油市流行感冒，国内市场也要大打“喷嚏”。

1998，国际油价暴跌，国内市场险些跟着乱了阵脚，中国石油新战略的制定已迫在眉睫，油价改革勇闯“雷区”。

石油：一夜为“土”，一夜为金

您能想到吗？一桶^①石油，五六十年代只卖一两个美元，70年代末则涨到30多美元；

您能想到吗？一桶石油，80年代初售价突破40美元，到1986年，却一度跌到6~10美元；

您能想到吗？1993年，国内油品市场放开，倒油成了炙手可热的致富门路，全国“油贩子”有140万之众，而此时正值国际油价下滑，国内一些油品价格甚至比国际市场还高出1~2倍……

风云突变！

海湾战争后一直稳定在18美元上下一桶的石油价格，1997年10月起突然持续下跌。

1998年3月17日，国际市场基准原油美国西得克萨斯中质油现货价格为13.67美元，比上一年同期下跌了35%；

英国布伦特油11美元，比上一年同期下跌了45%；

我国大庆原油出口价格也下跌了6个多美元，下跌幅度超过三分之一。

原油价格下跌带动油品价格同步下滑。如新加坡市场柴油价格只有上年同期的一半。

尽管欧佩克采取“减产保价”措施，油价短期内上扬2美元，但上涨乏力，国际油价依然低迷，仅相当于80年代初油价的40%。

油价暴跌，国际石油界一片悲鸣。装入各产油国口袋的“石油美元”锐减。各石油公司的股票价格普遍下跌，如阿莫科、阿科等石油公司在纽约上市的股价1997年底就下跌6%~10%。不少公司纷纷裁员，削减开支，压缩风险较大的投资。

国际油价下跌，对于中国这样的一个石油净进口国来说，应

● 7.3桶石油约等于1吨。

当是有益无害的大好事。然而，不！

大庆、胜利、塔里木等油田先后关井 1000 多口，每天减产 1 万多吨，仅 1998 年第一季度就减产 59 万吨。由于出口油价下跌 1/3，出口量和创汇额也受到很大影响。

回想 1986 年，当时国际市场油价一年内暴跌一半以上，石油界惊呼声四起。但，中国则是“任凭风浪起，稳坐钓鱼台”。因为那时中国经济刚刚由计划经济向市场经济演化，国家的宏观政策犹如一道屏障，把国际市场的波涛拒之门外。而 12 年后油价下跌的幅度和程度都远不如当年，但中国的企业都“感冒发烧”了！

时代在变，中国也在变。

油价：变幻莫测的曲线

五六十年代，国际油价徘徊在 1~2 美元间，只有几个美分的波动。低油价刺激了世界经济从战争创伤中加速崛起。

1971 年，石油和天然气提供了世界三分之二的能源，取代了煤炭“首席能源”的地位。

这是一个石油低廉得似乎取之不尽的年代。西方国家，城市郊区化运动及现代农业、化学工业大规模兴起，人们的生活旅行更为方便。

到 1972 年，美国有汽车 1.2 亿辆。调查表明，美国 40% 的婚姻是在汽车中求婚而成的。大马力引擎、装饰着奢华的镀铬尾翼的汽车越来越长，越来越宽大，也更耗油。

1973 年之后，当世界石油供应日益依赖极不稳定的中东地区时，国际油价波动加剧，短期内就可上升（或下降）几个甚至十几个美元。如，1973 年 10 月之前，油价 2.3 美元，1974 年已达到 10.4 美元，上涨 350%；1978 年油价 12.9 美元，1979 年陡升至 29.2 美元，1980 年为 36 美元，两年内上涨 180%；1981 年元月，油价甚至突破了 40 美元大关。

油价波动引发 7 次战后石油危机。尤其 1973 年和 1979 年的

两次大冲击，高价与短缺并行，使高速发展的世界经济迅速跌入萧条低谷，依赖石油的发展中国家更是入不抵支，濒临“破产”。

在日本，石油短缺的恐慌，引起家庭主妇抢购，意想不到造成卫生纸的短缺；日本大平首相带头穿上“节能式”的短袖夹克衫，号召全国节能。

在美国，加油站外等待的车队曲曲弯弯延伸几个街区。1979年春夏两季，美国驾车人排队加油每天要多浪费掉 2 万多吨汽油，有时他们排队等候时烧去的汽油比可能买到的汽油还多。

冲击导致 1975 年汽车工业规定新的燃料效能标准，由每 4.6 公里耗油一升提高到每 9.7 公里一升。排气量小、用油省的日本汽车乘机走遍世界市场，取代了费油的美国车的领先地位。

涨得快，跌得也快。1985 年油价 27.52 美元，1986 年跌至 12.9 美元，下跌了一半多。有些波斯湾的石油仅为 6 美元。

1986 年 4 月的一天，美国得克萨斯州一家加油站创下最低油价——零美分一加仑，即免费加油，等候加油的车辆长达 10 公里。

进入 90 年代，国际油价一直稳定在 18 美元上下，石油市场风平浪静，甚至海湾战争的炮火也未能搅动油价……然而，1997 年的秋天却风云突变。

1997，油价为何再次下跌？市场供求规律告诉人们一句话：石油又“多”了。

近年来，国际石油需求在缓慢增长，但，供应增长更快。1996 年，世界石油供应量比需求量每天高出 30 万桶，1997 年这一数字上升到 80 万桶，相当于市场上一年“多”出了 4000 万吨石油。

亚洲金融危机使石油需求旺盛的亚太地区需求增长放缓；伊拉克石油换食品协议在执行；欧佩克组织提高产量争夺市场份额；全球气候变暖，石油消费大国抛售战略储备石油；等等。诸多因素同时出现加剧了供大于求，推动油价加速下滑。1998 年石油供应量比需求量每天约高出 160 万桶。

而且，过去 10 年中，技术进步使石油平均发现和生产成本下降了 60%，而探明储量较 10 年前却增加了 60%。这一降一升，使

油价难以维持较高价位。

还有，专家分析：世界上正在进行第三次能源革命——天然气正加快取代石油“首席能源”的地位。预计到 2020 年，天然气年产量有望超过石油，成为世界的最主要能源。这也影响到对石油的需求和价格。

那么，国际油价会永远低迷吗？国际能源机构预测，21 世纪前 10 年，世界石油年均增长仍可保持 2%，石油供应长期看依然偏紧。而按 5 年为一个周期研究，在供需平衡的情况下，石油总体价位仍将温和上升。

即：2000 年高于 1995 年，2005 年高于 2000 年。按这一趋势具体分析，1998 年油价下降，但在 1999 年和 2000 年就将缓慢上升。近期的市场变化便已证明了这一点。

看来，对于油价波涛的强力冲击，我们要有充分的思想准备，但也完全没有必要对前途失去信心，甚至持悲观论调。实践证明，市场会在不断的供需变化的波动中找到自己的均衡价格。

“封闭”与走私的撞击

石油净进口无可厚非。但国际油价下跌，作为净进口国的我们为什么却要封井呢？

走私油成为“害群之马”。国际油价下跌，使国内外市场的油品价差进一步扩大。1998 年初，进口柴油到岸价只有 1200 元，加上应缴税款也只有 1500 多元，还比国内柴油出厂价低 300 元以上。汽油的国内外市场价差达 500 元以上。巨额价差使油品非法走私猖獗。在一些沿海地区，走私油品简直就是发家致富的代名词。大船小船一起上，企业个人一起上。1997 年海关就查获走私柴油 15 万吨，但这只是少数。权威人士估计，1997 年柴油走私接近 100 万吨，仅此一项，国家流失各项税款近 5 亿元。

过量进口的冲击。1997 年我国净进口 3380 万吨，比上年增长了 140%。过量的进口和走私油的冲击，打破了国内石油市场供需

平衡和价格体系。天津、广州、上海、成都、济南等 10 多个大中城市的市场调查表明,1998 年 2 月的油品批发价与上年 9~11 月相比,零号柴油价格每吨下跌了 170~445 元,跌幅为 9%~23%;90 号汽油下跌了 260~530 元,跌幅为 11%~26%。即使如此降价,炼厂依然销售不畅,憋库严重,被迫压缩加工量,停开装置,减少接油。受其影响,中国石油化工总公司从 1997 年的全国盈利大户一下跌至亏损行列,仅 1998 年 1 月份就亏损约 9 亿元。

下游“失火”,殃及上游。炼油厂库存严重,使得油田不得不限产,封井实在出于无奈。供求关系的失衡和油价的变化,使油田、炼厂、石油销售公司的三角债愈演愈烈,中国石油天然气总公司被拖欠原油货款半年内激增 100 亿元,经营形势严峻。海洋石油总公司 80 年代即以国际油价为基准来定价销售,此次受冲击更为直接,1998 年第一季度就减少原油销售收入 8 亿元以上。

令人不解的是,油价下跌,普通消费者本应得到实惠。然而,各大城市的石油公司、加油站的油品零售价仍执行着国家统一定价,并未降低;少数地区零售价甚至高于去年同期,消费者并未受益。这种产销脱节、上下游未一体化的体制使国内各石油部门难以形成合力,降低了抵御油价风险的能力。

表面看是封井,实质是“封闭”。截止 1998 年 6 月,我国石油生产、流通体系和价格管理仍在沿用 1994 年制定的模式。国家最后 5 种计划配置的产品是原油、成品油、天然气、化肥和汽车,其中石油占了 3 种,化肥、汽车也与石油紧密相关。

当时我国的石油工业仍处于“投入是市场经济,产出是计划经济”的状况,石油的生产、销售、价格受到严格的计划管制和市场规律的夹击,矛盾较为突出。

面对冲击 国家 1994 年规定的石油配置计划和价格已大面积崩盘,国内旧有的石油生产、流通机制已摇摇欲坠。专家惊呼,这是中国石油业近 20 年来的最大的一次震动。

猛回首：石油净进口是 中国经济安全的“瓶颈”

19 世纪末，当美国埃索公司的煤油灯在紫禁城中点燃时，汉语中多了一个“洋油”的名词，中国人多了一份忧虑和叹息。

上了年纪的人不会忘记，五六十年代，长安街上驮着煤气包的公共汽车；不会忘记，周恩来总理宣布“中国石油基本自给”时，人民大会堂如雷的掌声、欢呼声；不会忘记，十年文革，石油工业为国家提供了近 1/3 的工业财政积累，为中国深受创伤的国民经济“雪中送炭”。

中国石油工业崛起于西部荒漠，成长于大庆。渤海湾一系列大会战，迅速把“贫油”的帽子甩进了太平洋，保障了中国独立自主的国际地位和国家经济安全。

从 1949 年的 12 万吨到目前的 1.6 亿多吨，中国成为世界第五大产油国。石油占能源总消费的比值由不到 1% 上升到 17%。

经济增长与石油需求增长成正比。继 20 年的经济高速增长后，石油需求已赶上了供应，1993 年，中国石油出现净进口。

“三十年河东，三十年河西”。从 1963 年的石油基本自给到 1993 年的净进口，甩掉了贫油帽子的 30 年后，中国又面对着石油净进口的风险。

目前中国经济仍在高速增长，对石油的需求每年增长约 5%，即 800 万吨。中国已成为世界第三大石油消费国。预计到 2010 年，我国进口石油有可能达到 1 亿吨，将占全国石油消费总量约 1/3，低油价对支持中国经济高速增长是件好事。

但，更应看到，国内主要能源中，煤炭和电力无需进口，石油净进口的问题更加突出，事关国家经济安全大局。实现跨世纪的发展蓝图，若缺少稳定、可靠、持续增长的石油供应，无疑是纸上谈兵。迈向现代化进程中的中国，绝不能被“油荒”所困扰。

80 年代以来，一种时髦的说法是石油不再“重要”了，已丧

失了战略重要性，正越来越接近于一种普通商品。国内也有人认为，只要有钱，就可随时随地买到石油。

然而，海湾战争的炮声打碎了这一“幻想”，西方国家对伊拉克“大打出手”，其核心正是石油。伊拉克武器核查问题的久拖不决，正是西方国家牵制中东产油区的重要砝码。

展望 21 世纪，石油，不仅不是一种普通的商品，而且依然与国家战略、全球政治和实力紧密地交织在一起。这一点，在油价波涛起伏中，更应有足够清醒的认识和准备。

往事可鉴，石油是把“双刃剑”，这在日本、德国的发展历程中表现得淋漓尽致。

争夺石油资源是二战期间日本南进东南亚、德国东进苏联的首要目标，缺少石油则是他们战败的主要原因之一；战后重建时期，低廉的石油正是他们经济起飞的动力，而石油危机又使其高速增长的经济“急刹车”。

50 年代初的日本，石油占其全部能源消费 7%，比木柴还少！日本经济以异乎寻常的速度向石油经济转移，国民生产总值每年增长 10% 以上，石油增长 18%；60 年代末，石油已占日本能源的 70%。日本经济奇迹，石油立了首功。

然而，也正是石油危机，使日本 1974 年出现了战后首次负增长。痛定思痛，自此，资源外交列在日本国际关系的最前列，并促成了日本由“能源密集型”向“知识密集型”产业的转变。

建立在低油价上的经济繁荣犹如沙滩上的大厦，经不起油价起伏的巨浪。在中国经济增长越来越依赖进口石油之时，此次冲击，是对我国石油工业市场适应能力的一次大检阅，更是对国家经济安全中的关键因素——“石油安全”的一次大检阅。

油价有风险，我们的弱点是什么？

我们的弱点突出表现在：

——风险防范能力不足，利用储备调节市场的回旋余地小。我国目前石油供应犹如一根绷紧的“琴弦”，进口石油已占石油消费

的六分之一。而我国严格意义上的国家战略石油储备尚属空白。市场储备也严重不足。一旦供求失衡，或因突变事件进口中断，既不能“吞”，也不能“吐”。

——上下游分割，产供销脱节，应付市场变化的回旋余地小。市场突变之下，囿于各部门利益，难以形成合力来共同稳定市场。石油生产体制、价格体制、流通体制弊端较多，计划管制与市场配置资源之间矛盾突出。

——生产成本偏高，利用价格调节销售的回旋余地小。国内原油生产成本与国际油价相比，缓冲空间大为缩小；国内炼厂成本偏高，降价销售的承受能力有限。

临阵三斧：储备、节能、接轨

针对以上暴露出的问题。我认为：

对策之一：以建立国家战略石油储备为核心，尽快建立一整套石油进出口风险防范机制。

1950 年以来，国际市场不同程度的石油供应中断 15 次，屡受冲击的经合组织成员国，逐步建立了大量石油储备和应急能源储备体系。到 1992 年，经合组织共有战略石油储备约 4 亿吨，可供消费 93 天，相当于其年进口量的二分之一。其中美国 20170 万吨，可消费 94 天；日本储备 8000 万吨，可消费 111 天。战略石油储备的作用：一是保障供给；二是稳定市场油价；三是威慑作用。战略石油储备，已成为西方国家对付石油危机的王牌，并已在海湾战争中发挥巨大作用。

1993 年，由于进口油的冲击，我国部分油田憋罐停产，造成上百万吨的减产。1996 年，国际油价上涨，我国石油库存不足，造成油品脱销的局面。

我国的石油储备不仅要应付国际政治经济突发事件，还关系到稳定国内石油市场秩序和相关产业正常生产。根据国际能源机

构规定（石油储备不低于年石油净进口量的 1/4），我国的战略石油储备应不低于 1000 万吨，才能确保国家经济安全 and 政治稳定。

对策之二：抑制石油过度消费，把节约放在首位，提高能源经济效率，是中国实现可持续发展的内在追求。作为一个后发展的国家，中国在发展方式上，应当坚决选择低油耗的模式。

中国经济总量已跃居世界第 7 位，石油消费却是世界第 3 位。还不包括大量的煤炭消费。

据统计，我国每消耗一吨石油创造的国内生产总值，只有发达国家的二分之一到四分之一，能源利用效率比国际先进水平低 10 个百分点以上。1990 年，日本共有汽车 5300 万辆，汽油消耗 3300 万吨；我国当年汽车总数 540 万辆，只有日本的十分之一，却耗油 1900 万吨，是日本的 57%。我国单位国民生产总值油耗是日本的 4.5 倍，美国的 2.5 倍，比印度等许多发展中国家也高出很多。难怪有人惊呼，中国的石油消费似乎有一个“无底洞”。

从昔日的“以油顶煤，煤不够了油来凑”，到 80 年代的“以煤代油，全面压缩烧油”，中国的石油消费走过了一段“高消耗、低产出”，违背国情的弯路。粗放的增长方式使我们索取了过多的宝贵石油资源，即使到 90 年代初，每年仍有 3000 万吨石油直接烧掉。这对加工后可增值几倍、十几倍的石油来说，是一个巨大的浪费。专家评价，对中国石油供应的最大威胁不在于国内能产多少油，而在于石油的过度消费。

能源效率是一个国家现代化水平的标志。我国国民生产总值仅为日本的三分之一，而能源消耗却相当于日本的两倍多。即使不考虑能源短缺，仅就市场竞争而言，提高能源效率也是提高我国经济总体竞争能力的有效手段。

对策之三：加快市场化进程，与国际油价真正接轨，使中国石油工业从计划经济中“脱壳”而出，建立适应市场经济的新体制、新机制、新的思维方式。

尽管国家宏观调控是必要手段，但市场配置资源必将成为石油工业的基础，这个时期已经来临。国内石油也由卖方市场走向买方市场，其生产、销售受到市场规律的制约。

与动荡的国际市场形成鲜明对比，中国长期实行计划内低油价，一定几十载。按同期价差计算，仅陆上油田已累计向石油下游和社会贡献 5000 多亿元，客观上助长了高油耗。油价接轨，也可促使石化、化工以及其他能源消耗大户加快走向集约式经营。

专家分析，作为一个产油用油大国，中国应有自己特殊的供求关系，有限接轨。不能盲目跟着国际油价大起大落，而应由国际国内两个市场共同决定国内油价，对国内市场进行微调，减少油价震荡，让变化的周波尽量平稳。

当前我国现有工业体制面对国际市场仍存在诸多不适应。企业没有经营自主权，国家对价格、投资、销售、原料供应等关系企业经营成败的实质性内容严格控制，以保证国家和有关企业的经济利益。这种模式只能在激烈的市场竞争中成为企业的“脚铐”，而非“救生圈”。此次石油业的市场沉浮更能反映出改革这种割裂的、滞涩的计划体制的紧迫性。

死生之地觅存亡之道

好事、坏事常常是一块来，在看到坏事的同时，更要注意变化中蕴含的机遇，冷静应对。计划经济的“温室”必将被拆除。面对压力，中国石油工业要变被动为主动，迎接挑战，闯过难关。出路在于更加坚定地走向市场，更多的用市场配置资源，加快石油流通体制、价格体制和税制的改革，建立起适应市场经济的新的机制和体制。

思路之一：加快一体化进程。1998 年国家石油工业进行外科手术式的大重组，目的就是按国际惯例，实行上下游、内外贸一体化经营，建立直接通向市场的“四跨”企业集团，形成一条龙，首尾相顾，以整体的力量对抗市场竞争。

思路之二：依靠科技进步和转换经营机制，降低成本，使其与国际油价有较大回旋余地，是我们扩大“生存空间”的主动之举。我国石油资源丰富，但勘探开发成本较高，更需要依靠科技进步。此外着眼点由数量逐步转向质量，加快调整产量结构和储量结构，用商业原则指导企业生产。由以产定销转变到以销定产，以价促销，用市场价格倒算油田生产成本。

思路之三：加快发展天然气，使其成为石油工业新的经济增长点。避免“单打一”、“一头沉”，可分散经营风险。由于天然气受地域、运输等因素的限制，其价格也比石油价格稳定得多。天然气取代石油成为“首席能源”的步伐正在加快，加大天然气在石油工业的比重势在必行。

诸多措施，都是我们扩大石油事业“生存空间”的主动之举。

“丢掉一切幻想，立足世界市场。”国际环境不会一成不变，国家宏观环境也会逐步改善，再加上自身的“固本清源”，石油工业新的“朝阳时代”很快会向我们走来。

专家预测，21世纪石油依然会求大于供，必定会随着全球经济的持续增长出现新的消费高峰。黑暗终究会过去，震荡过后将是更长久的平静，正是新的发展机遇，自然界如此，市场经济也是如此。

当务之急，中国石油业应振作起来，勇敢地面对国际石油业的竞争，不再回到计划经济宁静的港湾，而是在太平洋的广阔天地中搏击风浪。

这种由计划经济向市场经济的跳跃是艰巨、复杂的，有时会带来暂时的苦痛。这是伟大的跳跃。只要我们熟读了市场经济这本大书，上下同心，险途也会变坦途^①。

^① 以上均引自 1998 年《经济日报》的《油价暴跌冲击着中国》、《国际油价不会永远低迷》等文，有所修改。

“地雷阵”别无选择^①

1998 年 8 月，张宏和 4 名同事离开国家计委灰白色的大楼，来到中国石油销售总公司新成立的价格商情处。张宏在国家计委 10 年间，一直从事石油价格管理和有关政策制订等。

从政府到企业，张宏个人工作单位的变化，映衬着一个大背景，即：石油价格管理和制订正逐步由政府定价向市场定价过渡，企业的定价自主权越来越大了。

达到这一步，中国油价体制变革整整经历了 40 多年风雨沧桑。

由“坚冰”，至“暖冬”，至“立春”，
中国石油价格的“气候”变化是渐进的，
油价改革在“雷区”中谨慎前行

“油价动，天地动”。长期以来，石油价格和粮食价格一直被列为关系国计民生的大事，是中国价格改革的两个“雷区”。甚至在粮价逐步放开后，由于宏观管理部门担心“连锁涨价”效应、担心关联产业受冲击等因素，油价改革只能小步慢调，走走停停，远远落后于全国价格改革的整体速度。

截至 1998 年 6 月原油价格接轨之前，中国的石油价格已经历了三个阶段：

其一，“坚冰”时期——产品经济下的单一价格阶段（1955～1980 年）。1955 年玉门原油外运，原油在中国首次有了价格，成为商品，结束了国际油价主宰中国市场的局面。1960 年 3 月，国家调整油价，一定 20 年，基本未变。

80 年代以前，中国的石油价格长期冻结，任凭国际油价潮涨潮落，我自岿然不动。其结果是，国内油价与国际油价的比值由

① 引自 1999 年 2 月中国石油报《油价接轨：别无选择》。

60 年代初的 4 : 1 直线下跌为 80 年代初的 1 : 4。原先为支持国内石油工业发展而采取的所谓高油价，因国际油价飞涨，因石油开采成本的急剧上升，已不进则退，由“高”变“低”，远远落后于国际油价水平，并严重制约着国内石油工业的长期持续发展，造成 1978 年原油产量突破 1 亿吨大关之后的三年徘徊。

其二“暖冬”时期——多种价格形成与运行阶段（1981~1994 年）。作为亿吨原油包干的核心政策，包干产量之外的原油按国际油价出售，原油“双轨制”价格出现；成品油随之出现多种价格。

“双轨制”的出现，标志着油价改革的大门终于开启，尽管只是一条“缝隙”，但却透进了外面世界的许多光亮。随后几年，计划价格依然冷冻，但高价油所占比重不断加大，拉动了原油平均价格逐年升高，由 1981 年的 147 元升高到 1987 年的 207 元。新注入的资金使石油勘探开发摆脱徘徊，产量箭头再次抬起，1987 年原油年产量达到 1.34 亿吨。

1989~1993 年又 4 次实行了原油平价转高价政策，同时 3 次调整原油出厂价格（分别在 10~34 元间），1993 年又给予上游企业 5% 的自销权，到 1994 年，计划内平价油占原油总产量的比例已跌破 50%。原油价格逐步解冻，但价格总水平仍很低。与此同时，成品油价格“跳”得更高。原油与成品油比价相差悬殊，长时期保持在 1 : 6，比国际上 1 : 1.3 比值高出 4 倍多。

其三“立春”时期——合并与规范油价阶段（1994 年 5 月~1998 年 5 月）。价格多轨制取消，国家统一定价，原油分为“两档油五类价”，石化产品除 6 个品种外，其余 10 多个品种价格放开。国家随后进行的 3 次调整，使原油平均价格达到每吨 1020 元，原油低价历史基本结束，但油品市场无序状况没有根本性好转。

比照国内总体价格改革的龙腾虎跃，石油价格改革已显得有些沉闷、滞后了。

改革，没有退路，但从哪改起，以多大步伐迈进，很长一段时期仍是一道难解的题。

收收放放，进进退退，松松紧紧……

国际市场惊涛拍岸，油价改革在反反

复复之后，终于迎来“闯关”时刻

长期以来，中国的石油市场是一个高度计划管理的封闭市场。

1985 年所作的《“七五”期间生产资料价格改革设想》中，专家的论点依然是：“石油产品的短缺将是长期绝对短缺，不能过多地依赖市场机制解决其资源分配问题。”

这一习惯性的思维定势，长期左右着人们对油价改革的认识。每年 8 月在北戴河召开的全国物价会议上，刚有“原油提价”的风吹草动，便会有一批专家列出一堆数字：对下游关联产业的冲击多大，对全国物价总水平的影响多大……一番激烈的讨价还价后，“原油价格到位”的提议往往就被“牺牲”掉了。以致于有人说，中国的油价改革，前十几年一直在作着数字游戏，是蜗牛式的爬行。

言出有因。回顾 1998 年以前的油价改革，总体上看：

在价格水平上——13 年的“暖冬”时期，5 次涨价 1 次降价，以及“平转高”，几乎是年年调整，步伐都不大。只是到 1994 年改革后的 3 次涨价才真正摆脱低油价局面，但仍未达到同期国际油价水平。仅在 1998 年初国际油价暴跌后，才出现了短暂的国内一档油价高于国际油价的“倒挂”现象。

在价格管理体系上——1988 年国家治理整顿时对生产资料统一限价，改革有所收缩；1992 年国家简政放权时，取消生产资料计划外价格的限价，实行市场定价，放开了一段；再到 1994 年国家恢复单一的价格管理体系，统一定价，则是全面抽紧；到 1998 年的原油价格与国际接轨，才真正把原油价格与市场拴在了一起。

20 年改革开放，中国的油价改革一直在“进”与“退”、“放”与“收”、“松”与“紧”的各种相对应政策中，周期反复，划了一个又一个螺旋式上升的“圆圈”。尤其最近 10 多年来，“扩权”的措施和“收权”的行为交错，“松绑”的呼声和“失控”的警报相连，石油人的笑脸和苦脸交替……

然而，客观事实并不以人们的意志为转移。石油价格缓慢解冻，并没有根本性改变石油价格体系。这种由价格提高政策来体现的价格改革，在初期有效防止了油价大幅度波动对下游产品价格的震荡，和对关联产业的冲击。但，有节制的价格调整无法达到供求平衡的目的，偏低的价格仍然无法抑制需求的快速增长。提价只是治标，生产成本的上升使提价效果很快消失殆尽。

仅 80 年代，石油工业就为用户和下游产业提供了 4000 多亿元差价效益，这对于一个高投入、高风险的资源采掘型企业，无疑于“大出血”，石油工业的前进动力受到严重影响。1988 年，中国石油天然气总公司首次跌入政策性亏损，一亏六年，亏损额逐年上升，使得这一事实越来越不能被人所忽略。

经验，教训，是我们走向成熟的最好营养。人们蓦然回首，才悟出缘由——

“马车”岂能放在“马”的前面

——先理顺体制和机制，才能理顺石油价格

让我们先回到惊心动魄的 1996 年。专家曾预测这一年是原油、成品油供大于求的一年。但市场很快让人们跌破眼镜——短短一年，国际柴油价格飙涨了一倍！国内柴油价格随之上扬，几个月内零售价格涨到了 4000 元一吨，几乎翻了一番。在湖北等地，柴油零售价曾卖到 7000 元每吨的暴利价。

市场吃紧。柴油是关系农业、运输业的重要物资，于是，报告雪片般飞至国务院，要求国家紧急“出手”平抑油价。国务院紧急要求中国石化总公司进口，在接近国际油价的最高点上“吃”进了 160 万吨柴油；国家计委也措手不及，半个月内柴油两次提价，甚至把原定第二年出台的提价方案提前“出笼”，柴油每吨提价 290 元，原油每吨提价 80 元。

谁知，进口的油轮还未靠岸，国内柴油市场已显疲态，价格开始下滑。四处叫嚷着要柴油的单位，又突然拒不接油了。

原因很明显，1997 年初国际市场柴油价格一路狂泄，半年内