

油品升级,触动了谁的神经

成品油加价尘埃落定,相关行业有人欢喜有人愁

9月23日,油品升级新政正式落地,明确了我国油品质量升级的时间表。在这场油品升级风暴里,各方所受影响各有不同,可谓几家欢喜几家愁——“两桶油”话语权得以巩固,地炼企业生存堪忧,物流、快递行业利润被稀释……尽管各产业面对油品升级都有不同的方式进行压力转移,但牵一发而动全身的油价上涨再次结结实实地牵动了相关行业的神经。

本报见习记者 李虎

A “两桶油”将受益垄断地位

油品升级对于炼油企业的影响最为直接,新一轮的洗牌也在所难免。从10月1日起,中国石化的所有炼厂都将生产国IV标准汽油,部分企业将能生产国V标准汽油。中石化还提前在上海、江苏等沿江8地市及广东6地市开始置换相当于欧V标准的汽油,其余省区则提前3个月开始置换国IV汽油。

中石油的油品升级也不落后。5月31日,中石油宣布旗下大连石化汽油质量升级项目正式投产,已具备年产400万吨国V汽油的能力,成为中石油最大的国V汽油生产基地。

有数据显示,油品升级带来的成本,“两桶油”并不只靠内部消化,因为它们每年还可以获得很多国家补贴,2012年

“两桶油”就拿到总计122亿元的政府补助。中石油年报显示,2012年中石油营业外收入总计为115.78亿元,其中政府补助为94.06亿元。

此前中石油内部人士曾表示,国家给的补贴是综合补贴,这两年补的主要是天然气进口和油价倒挂时的炼油亏损部分。今年油品升级压力最大,同时也是国资委要求中石油减亏最严厉的一年,所以企业能不能在油品升级方面拿到补贴还很难说。

分析机构普遍认为,油品升级过程中设备、资金、技术的优势,再一次巩固了“两桶油”在中国的垄断地位及其产品定价话语权,这将使油价上涨转化为其自身利好的刺激。



▲油品升级带来的设备改造成本让很多地炼企业吃不消。(资料片)

B 地炼企业徘徊“生死劫”

占据炼油市场80%份额的中石化和中石油,凭借雄厚资金和政策扶持,油品升级改造的难度并不大。但对大部分地炼企业而言,油品升级后将面临着“生死劫”,特别是那些目前仍在依赖国III甚至国II成品油维持生计的小规模地炼企业。

山东目前拥有成品油销售的规模企业50多家,是全国地炼企业最为集中、最为活跃的地区。“未来山东地炼的新一轮洗牌在所难免,中小型地炼企业显得改造乏力,市场份额将向规模大、实力强的龙头企业集中。”卓创资讯分析师秦文平说。

记者了解到,山东多数地炼企业的产能仅在100万-200万吨/年。随着油品升级的需要,持续扩大的投资让这些中小企业叫苦不迭。根据估算,如果安装一套30万-50万吨/年的

加氢脱硫装置,将付出7000万元以上的成本;如果是150万吨/年的脱硫装置,成本更是高达2亿-3亿元人民币。

秦文平告诉记者,对于年产量在200万吨左右的小型炼厂,其本身的造血能力就相对偏低,主要依靠向中石化、中石油提供非标成品油。这个规模的资金投入是他们所无法承受的。山东地区地炼企业的设备升级正在进行,但是进度相当缓慢,很多企业还在观望之中。

“地炼企业的这种观望态度也实属无奈,考虑到下游需求不足,装置升级成本回收的预期时间在被拉长。不过这种观望不会太久,现在的形势已经日趋明朗。”某中石化炼厂负责人告诉记者,过去采购非标成品油后,通过加入添加剂使其符合国III油品品质的做法,

随着油品升级步伐的加快将慢慢无利可图。

虽然各个炼厂的炼化装置水平良莠不齐,所承担的设备升级成本不能一概而论,但是大多数民营炼厂的资金实力无法与央企比肩。目前大部分地炼企业装置的改造规划仅是为了暂时满足国IV标准需求,无法像央企一样斥资百亿元兴建、改扩建覆盖整条石油产业链的一体化装置,因此也就无法实现规模优势。

记者了解到,为了应对油品升级,山东的京博石化和金诚石化等大型地炼企业纷纷斥资启动装备质量改造,已经能够生产国IV标准汽油。与此同时,部分地炼企业已经开始了转型升级,不少地炼企业为谋生存开始谋划转入化工领域。以京博石化为例,在确保炼

油主业优势的同时已经开始向精细化工、煤化工、橡胶、地产等产业扩散。

然而,也有部分业内人士认为,山东地炼企业的处境并没有外界预想中那么悲观。油品升级冲击波的威力正在逐渐显现,但在这个生死门槛上,地方政府不会对这些利税大户见死不救的。

地炼企业的生死直接关系到政府的税收和地方的就业,因此部分企业仍在怀着侥幸的心理等待。“好一点的话就转行做化工,不然就只能等待被吞并了。”卓创资讯分析师秦文平认为,油品升级的大背景下,地炼企业的逐步淘汰将是一个必然而缓慢的过程。“地方政府的‘援手’一直伴随着地炼企业的成长,但将无法阻止这种产业淘汰。”

相关链接

油品升级意在“减硫”

油品中硫的含量,几乎决定了机动车排放的所有污染物水平。PM2.5、CO、碳氢及氮氧化物,都会随硫含量的增加而增加。中国的汽车排放标准、汽油标准都是参照欧洲标准制定的,也就是说,“国IV油”的硫含量是等同于“欧IV油”的。

但欧洲早就用上了“欧V油”(硫含量≤10ppm),反观国内,北京于2012年年中用上了“京V油”,上海、广州、深圳、南京等地推广“国IV油”不久,全国大部分地区现在用的还是“国III油”(硫含量≤150ppm),硫含量是欧洲标准的15倍、美国的5倍。

私家车支出增加尚可承受

从消费者角度来看,油品升级意味着汽柴油价格的提高,日常支出的增加。有专家估计,以私家车月跑2000公里,百公里油耗8升测算,汽油从“国III”升级到“国IV”,车主人支出费用将增加约400元,总体在可承受的范围之内。

从宏观角度来说,成品油在CPI中的比重约为0.2%。相关数据模型监测,国III升级国IV柴油(柴油在物流行业中占比较大,因此以柴油评估对CPI的影响)的成本占当前成品油价格的4%左右,将对CPI涨幅拉高0.008%。因此成品油升级成本的提升,在物价的传导过程中,层层叠加之后,将对物价有所推高,对未来CPI值将带来一定的支撑。

卓创资讯分析师张斌在接受记者采访时表示,虽然油价上涨将支撑CPI数据,但在当前成品油十天一次的机制下,油价的波动将成为常态,并且成品油价格在CPI中只起到间接作用,在实际计算中,油价的变化影响或可有所忽略。

C 物流行业面临重新洗牌



▲油价上涨,让LNG重卡逐渐成为物流业的主要车辆。(资料片)

“我们公司有过测算,油价每上涨1毛钱,我们一辆车的成本就要增长2%。以此计算,油品升级到国IV标准,我们公司整个山东地区的车辆仅每天的用油成本将要增加10万元左右。”山东佳怡物流副总裁林本洋告诉记者,目前物流行业竞争激烈,本来利润就已摊薄,油品升级推高的油价将进一步稀释利润。公司已经考虑逐步减少柴油车辆的数量,今后将启用LNG(液化

天然气)卡车。

林本洋给记者算了一笔账,到2014年底山东柴油必须升级至国IV标准,每吨上调370元,以载重50吨的货车为例,按月跑1万公里,百公里油耗38升算,年支出费用将增加15000元左右,LNG重卡则可以减少30%的燃料成本,经济性更加明显。该公司济南至青岛的物流线路已经率先使用了LNG重卡,单趟节约成本500元。

济南市交通运输协会相关负责人表示,随着油价的上涨,部分耗油量相对较高的柴油车辆将被迫退出物流业,同时LNG物流车会有所增加,物流业将迎来新的整合。

“LNG卡车在山东物流行业已有所应用,但并不是十分广泛。主要因为天然气供气不如汽柴油稳定,加气网点又相对较少。如果想大量使用LNG物流车以发挥集约化优势,就要建设配套的加

气站。因此,这种换车趋势在规模大、实力强的运输公司上体现更为明显。”该负责人说,考虑到未来能源价格上涨的大趋势,车辆上的投入在以后将会有很大获益。中小规模的物流公司如果不能跟上步伐控制燃料成本,将在今后的竞争中面临窘境。

同样为了油价上涨发愁的还有快递行业。目前快递行业多实行承包制,车辆、油费等成本大多是由快递员承担,油价上涨后,快递员也感受到了不小压力。“为了节约时间能多送几个快件,过去都是骑摩托车。现在油价涨了,油费成本都要自己承担,没办法只能骑着电动车送件,慢了很多。”快递员小陈说,快递员靠计件赚钱,送件慢了,工资收入自然会受到影响。

有分析师认为,油品升级加价后,运输业和物流业将成为转移成本较为困难的行业。油价上涨将直接导致运输成本增加,而国家又严格控制着在交通运输价格方面的调整。即使油价上调,运输公司的运费也只能首先履行合同约定,不能随意提高。“预计频繁上涨的油价将会导致交通、物流、快递等行业的盈利空间进一步被压缩。”

行业风向标 头脑加油站
行业经济QQ群:138552827 电话:0531-85193054
邮箱:qjwbhy@163.com
齐鲁晚报行业工作室