

2014年国内油价屡遭“熊出没”

19次调整 15次下调 11连跌

2014年国内油价屡遭“熊出没”，2014年12月26日国家发改委发出通知，决定自12月26日24时起分别下调国内的汽、柴油限价520元/吨及500元/吨，折合90#汽油0.38元/升，93#汽油0.40元/升；柴油下调幅度在500元/吨，折合0#柴油0.43元/升。

据悉，这是2014年最后一个完整的计价周期，这也将是2014年发改委对成品油价格的最后一次调整，并且也是全年的最大跌幅，油价迎来“十一连跌”。

本报记者 刘相华

消费税不做调整

此前两次油价下跌皆因成品油消费税上调而抵消或缩小降幅，那么这次油价再迎下调消费税是否还会继续上涨？很多消费者担忧，此次调整会再度因成品油消费税上调而“泡汤”。

对此，卓创资讯分析师刘芸表示：“上一计价周期，因国家提高成品油消费税折抵了成品油的部分跌幅。但既然上次成品油价格存在下滑的空间，就说明目前消费税已提高至到位价，短期内不会再有所调整。从目前的情况来看，成品油价格调整机制与消费税提税没有挂钩的迹象。”

金银岛分析师于金波也认为此次消费税再次上调可能性不大。不

过，他认为不排除发改委或以其他手段对下调幅度进行干预。

另外，由于2015年1月1日全国车用柴油将全面升级至国IV标准，也有人担心油价会被部分抵消。对此，刘芸表示：“目前国内仍有部分地区尚未开始置换，因此与发改委调价一起落实的概率较小。”

正如上述专家所言的那样，本次发改委的通知并未涉及到油价消费税调整的事项。

税改只为环保

“只不过，近期国际油价的持续下跌为改革提供了更合适的时机。第一次提税以油价不上涨为前提，第二次是提税与降价同步实施，便于市场平稳过渡。”卓创资讯分析师胡慧春介绍，2014年下半年以来，国际油价从最高超百美元到跌破60美元，国内油价也出现了“十连降”，近期消费税“两连涨”，客观上对油价下跌过猛起到了“对冲”作用。

目前，我国私家车数量超过一亿辆，轿车已经成为现代生活方式的一部分。那么，国家为什么还要提高成品油消费税，而不是让消费者尽情享受更低的油价？

“成品油消费，既是高耗能又是高污染，这两大特性

决定了成品油是消费税的重点‘调控对象’。”胡慧春解释说，汽车尾气是造成空气污染的主要“元凶”之一，油价持续下跌，从市场的角度是鼓励消费。

在我国资源环境的矛盾日益突出，污染治理任务日益艰巨的情况下，通过提高消费税来抑制成品油消费过快增长，应是情理之中。卓创资讯分析师胡慧春表示。

“目前，1升汽油含税1.4元，1升柴油含税1.1元”胡慧春说，税已经调整到位了，但是“我们目前没觉得加油贵，主要原因在于油价一直在下跌的通道中，一旦油价反弹，就会明显感受到油价的金重来了。”

链接

2014年成品油市场“三宗最”

本报记者 刘相华

2014年已经走完，回顾这一年的成品油市场，“最”字通行，下面我们将盘点一下2014年的成品油市场之最。

调价之最：次数最多，下调最多，跌幅最大

2014年国内成品油市场共经历19次价格调整，其中4次上调，15次下调，而在这15次下调中有11次属于连跌，总体来看，2014年的汽油调整幅度为下调2050元/吨，柴油调整幅度为下调2205元/吨，成为新定价机制以来罕见的“以跌为主”的调价模式。

2014年成品油市场“一路下滑”的主要原因是国际油价不断下滑。2014年国际原油市场整体呈现稳后暴跌走势。上半年，欧美油价较去年同期相比，整体稳中走高，支撑油价震荡走高的主要原因是利比亚、乌克兰以及伊拉克等地的地缘政治影响。不过下半年来，原油市场进入连跌模式，欧美油价累计跌幅近50%，造成国际油价持续下跌的影响因素主要有三个方面：第一，全球市场石油供应严重过剩；第二，下半年以来美元指数持续上扬，并升至近四年来新高；第三，原油市场利空消息不断释放，期货市场空头寸暴增，交易者做空浪潮重击原油期货。

产需之最：

柴汽生产比创新低

据有关数据显示，1990至1999年间，国内成品油消费柴汽比由1.33:1升至2.1:1。2000年后基本保持在2.1~2.2:1之间；2005年达到2.31:1的高点，2012年回落至1.97:1，2013年上半年又回落至1.93:1的新低点。随着我国汽柴消费格局的变动，主营集团积极应对，调整汽柴生产比，如下表，两大集团三季度报中数据显示，两大集团的柴汽生产比均已创下近年来最低水平。

中石化预计2015-2019年期间柴油需求增速可能为1%-5%，汽油需求增速可能为5%-10%。后期来看，两大集团在生产方面将继续增产市场需求增幅大的高附加值产品，如高标号汽油和航空煤油等。

政策之最：

税费调整最频繁

2014年成品油市场的税费调整也是近年来最频繁的一年，增值税方面，主要的调整为“将成品油经销企业开具的增值税发票纳入防伪税控系统汉字防伪版管理”，进一步加强成品油流通环节的税费监管，尽量杜绝利用“更名”手段偷逃税问题，实现堵漏增收的目的。

而消费税方面，主要是年末两次消费税税率的提高，经过两次调整，汽油、石脑油、溶剂油和润滑油的消费税单位税额由1元/升提高到1.4元/升；柴油、航空煤油和燃料油的消费税单位税额由0.8元/升提高到1.1元/升。对于消费税的调整目的在于进一步加大力度，遏制大气污染、促进资源节约和推动绿色发展。这次政策调整提税与降价同步实施，兼顾了居民和下游企业等承受能力。提高成品油消费税的新增收入，将继续统筹用于治理环境污染、促进节能环保、鼓励新能源汽车发展。

2014年来经过增值税和消费税的双税调整，国内成品油市场进一步得到规范，对于处于灰色地带的油品调和市场进一步打压和肃清，保障正规成品油生产企业的利益。

石化企业最受伤

值得注意的是，国家之所以干预油价调整，主要还是考虑到国内大型企业的生产、消费等实际情况，“我国的油价调整并没有完全参考国际原油波动，相较于国际原油变化率已经深跌至-12.08%，我国的油价的跌幅较小。”胡慧春说。

显然，受到影响的还有成品油贸易商。据记者掌握的信息，大多数贸易商开始以销定进，囤油操作极为稀少，国内的成品油批发市场早

就陷入了“冰窟”。虽然近期国际油价存在筑底的可能，但是由于进入一月份，临近过年，国内的成品油尤其是柴油需求将会再次被打压，所以在2015年春节之前，预计国内的成品油批发市场都将延续一种较为清冷的走势。

“现在我们的上游产业，每吨油的利润由100美元下跌到50美元了，油价这么下跌对我们的影响太大了。”某大型石油公司相关负责人这样告诉记者。

据悉，为了刺激出货好转，主营及地炼销售单位的汽柴油价格也是持续出现了下滑。在本个计价周期内，除了山东地炼柴油价格因出货好转而且价格过于低廉而出现了上涨外，国内主营销售单位的汽柴油成交价格均是出现了大幅下滑。据卓创资讯数据测算，截至12月26日当天，全国主营93#汽油车提均价在7530元/吨，较上次调价前下跌375元/吨；0#柴油车提均价在6539元/吨，较上次调价前下跌341元/吨。

