

汽油價「破8」 車主陷兩難

專家籲補貼居民 減燃油稅



近年調整成品油價情況

日期	調整詳情
2012年3月20日	汽、柴油價格每噸上漲600元
2012年2月8日	汽、柴油價格每噸上漲300元
2011年10月9日	汽、柴油價格每噸均下調300元
2011年4月7日	汽、柴油價格每噸分別上調500元和400元
2011年2月20日	汽、柴油價格每噸均上調350元

學者：油價上漲影響數月後顯現

香港文匯報訊（記者 莫豐齊 北京報導）對於油價上漲會否造成對通脹的連鎖反應時，林伯強認為，此輪油價上漲對通脹有多少系數的上漲，有人進行過計算。但通脹是一個複雜問題，不確定性很多，基本上沒有完美的模式能定量地揭示油價上漲與通脹究竟構成多少相關性。

PPI先反映 後再傳至CPI

總體上看，油價上漲短期對通脹不會構成較大影響。石油在中國佔能源消費約只有20%，總體佔比不大，而煤炭佔比達70%，所以煤炭價格的上漲才會較大地推動通脹。僅從成品油消費

看，普通老百姓中有車族佔比也不大，而且城市一些社會服務如公交、地鐵價格基本不受油價影響，所以這部分增長的成本不會太多。但如果把時間拉長到五、六個月以後，即油價上漲的影響會有顯現。因為農產品的運費、農機化肥的價格，都會上漲。所以油價上漲的影響，會先反映到PPI上，然後再傳遞到CPI上。

據悉，二三月間國內經濟形勢通脹回落基本確定，經濟增長有望在二季度實現軟著陸。2月CPI同比大幅回落到3.2%，重新恢復自去年8月以來的回落趨勢。因為通脹壓力減緩，所以此次油價上調幅度較大。

排長龍入平油 警車維持秩序

香港文匯報訊 據《法制晚報》報導，3月19日下午，油價要在20日凌晨「破8」的消息不脛而走。隨着高峰的到來，不少市民開始直奔加油站。在北京城區內十幾個加油站，每個加油站外均有20輛以上汽車在排隊等候加油，不耐煩的司機紛紛鳴笛。

由於加油站外趕最後優惠的排隊車輛太多，造成加油站附近路段擁堵。霄雲橋、亮馬河這些原本在晚高峰期間就容易擁堵的路段的加油站外，乾脆有警車「駐紮」，隨時維持交通秩序。

「漲價之前加一回，就相當於打個折。」司機劉女士說，她原本要和朋友吃飯，聽說汽油漲價的事情之後連飯局都不去了，結果再一打聽，原本和她一起去飯局的朋友們也都出來加油了。



內地再調成品油價格，汽、柴油價格每噸均提高600元。

民營油站優惠減少

本輪調價之前，北京民營油站93號油最高優惠0.85元/升，普遍優惠在0.5元/升左右，打折的加油站總共有近500家。這次油價上調後，部分民營油站減少了優惠幅度，因此，並未出現排隊加油的現象。

據了解，一般情況下，北京民營油站的調價幅度會跟着市發改委通知同步調整，當成本壓力過大時，才會出現民營油站超額調價的情況。

香港文匯報訊（記者 莫豐齊 北京報導）兩會剛過，內地汽、柴油價昨日起每噸大幅提高600元，約合柴油上調0.51元/升，汽油上調0.44元/升，其中「93號」汽油（普通汽油）價格首次「破8」，達到8.33元/升。油價上漲「鴨鵝大」（壓力大的諧音）成為京城車主們昨日討論的熱門話題。網上討論區也熱議，應否不開車、少開車、不買車或者「拼車」。有人更擔心，油價大幅上調，會形成新一輪通脹壓力。

這是中國年內第二次上調成品油價格，且漲幅超出預期，為2009年6月以來最大。

國家發改委價格司負責人表示，2月24日，國際市場三種原油連續22個工作日移動平均價格上漲即超過4%，目前漲幅已超過10%，因此，根據現行成品油價格形成機制相應提高了國內汽、柴油價格。負責人稱，及時理順國內成品油價格，一方面能發揮價格槓桿的調節和引導作用，抑制石油消費過快增長，促進資源節約；另一方面，有利於充分利用國際國內兩個市場，滿足國內的石油需求，對保障國內市場供應和國家能源安全具有重要意義。

往返80公里耗費近百元

對此，專家認為，普通居民成品油上漲的壓力客觀存在，這不利於中國勞動生產力的提高，不利於居民生活水平的提高，政府應該有所作為，採取降稅或者補貼的方式，以降低普通居民用油成本。至於通脹壓力，短期內不會明顯，但長期會有影響。

家住朝陽的吳女士昨晚11時許匆匆趕到加油站，為最後一箱便宜油在風雨中排隊加油，在排了半小時隊後，但最終也不過加了百多元93號汽油。她事後在微博上嘆言：「車不開了。地鐵上班，晚上拼車。」

對油價的敏感人群已經擴散至收入水平較高層次的人。中央財經大學應用金融系主任韓復齡教授昨天算了一筆賬：他本人經常往來於中

央財經大學兩個校區，往返80公里，按百公里12升油計算，耗油10升，加往返高速公路20元，開車往返一趟，耗費成本近百元。

承擔油價成本高於歐美

算這筆賬的人遠不止韓復齡。有人估算，隨着北京曾大幅提高市內停車費用，目前京城車主每月的用車成本已超過2,000元大關，而去年北京居民人均收入約3.29萬元，月均約2,700元，用車成本佔到月均收入的大半。中國政法大學法與經濟研究中心教授劉鵬說，油價上漲最終成本都由消費者埋單，對照收入，中國消費者就高油價承擔的成本是歐美國家的5-6倍。

「由於現階段內地城市的公共交通不夠發達，居民熱衷買車的現象還會持續。」廈門大學中國能源經濟研究中心主任林伯強相信，雖然油價不斷上漲，但相信未來較長一段時間內，居民對車的需求都不會減少。換句話說，雖然油價不停地上漲，但該買車的人還會買車。

平衡能源價格與居民訴求

但他認為，面對國際油價不斷上漲，中國不能不上調成品油價，但政府應該考慮民眾的承受能力，需要在「既反映能源成本，又回答普通居民訴求，又利於提升勞動者生產力增長」三者之間尋求一個平衡。「如政府上調油價，就要對普通消費者進行減稅與補貼，如減掉2元的燃油稅，8塊錢立即就變成了6塊錢。」

油價高昂 杭州居民「忙拼車」

香港文匯報訊（記者 田甜 杭州報導）內地從昨日起將90號汽油和0號柴油平均每升分別提高0.44元和0.51元。面對油價上漲，住在杭州富陽市車主申屠昨日便和同事討論「拼車」（合作搭車）問題。申屠說，原本在富陽這樣的三線城市，拼車並不常見，但油價上漲，車主「很受傷」。

申屠算了一筆賬，按照每天來回40公里路程來算，他所使用的97號油漲了0.5元左右，現售8.44元，每100公里，他大概使用汽油11升，那麼他現在每個月的油價支出要比原來上漲660元左右。

同樣是居住在富陽市的俞先生也有同樣的抱怨，可他認為，並不是自己想開車上班，公共交通不給力，單位離家40多公里的路程，開車也是不得已的。

金華市從去年就由政府和企業主導，共同鼓勵消費者購買純電動汽車，浙江省政府和金華



金華市鼓勵消費者買電動汽車，可獲政府資助。

市政府對金華市第1,500輛電動汽車的購買者給予3.2萬元的資助，對第501-1,500輛電動汽車的購買者給予2萬元的資助，對第1,501-3,000輛電動汽車的購買者給予1.6萬元的資助。

盼新型電池方便充電

面對油價上漲，「準車主」金先生說：「買電動車成本可低些，但充電是個大問題，若有新型電池問世，我願意購買電動車。」

深圳車逾二百萬輛 專家：短期增速將放緩

香港文匯報訊（記者 郭若溪 深圳報導）深圳的汽車保有量目前已突破200萬輛，位居全國第二，新牌每月以約以1,500-2,000輛的速度增長。專家表示，今次油價上漲將大幅增加車主的行車成本，短期內汽車保有量增速將放緩。

四年時間急增達一倍

昨日油價上調後，以前每天都開車上班的梁小姐立即改為搭地鐵，她表示油價上漲後每次加油都要多出20-30元，開車成本太高。有買車計劃的王先生則稱，油價一直飆升，擔心買車後難以負擔，已暫緩購車計劃。

來自深圳市交警局統計數據顯示，截至3月20日，深圳汽車保有量已突破200萬輛，僅次於北京位居全國第二；以深圳市道路總長6,100多公里計算，道路車輛密度已突破300輛/公里，超過國際270輛/公里的警戒值，位居全國首位。市交警局新聞發言人徐煒表示，近20年來，深圳汽車增幅相當迅猛，1993年私家車僅2,100輛，2003年底增至18.9萬輛，2007達到100萬輛後，僅用了4年時間就已突破200萬輛。但徐煒強調，去年，全市主幹道平均時速為51.1公里，交通情況仍處於市民可接受程度，

發展軌道交通緩解擠塞

由於汽車數量大幅增長，深圳也出現行車難、停車難問題。深圳市城市交通規劃研究中心張博士認為，今次油價的大幅提升，必定會增加行車成本，短期內也會降低市民的購車慾，但從長期來看，深圳還是應該通過規劃和建設來改善擁堵現狀，包括繼續大力發展軌道交通，加強城市規劃和管理水平等。

深圳大學經濟學院物流研究所所長王江則認為，雖然深圳的道路交通狀況形勢嚴峻，但並不建議限制機動車上牌的治標不治本辦法，而是應該堅持疏導方式來緩解，提高中心城區的停車收費標準、單雙號車牌限行、完善公共交通服務系統等。