

不要误读油价调控政策

能源广角

近日,国家发展改革委宣布,为减轻下游用户和消费者负担,降低实体经济运行成本,当国际油价超过每桶130美元调控上限后,国内成品油价格短期内(不超过2个月)不再上调,后续如国际油价高于每桶130美元调控上限的时间累计超过2个月,将提前明确有关政策措施。今年3月份以来,国际油价保持在每桶100美元线上高位震荡。有人认为,此时强调该政策就是在释放油价将突破每桶130美元的信号。

这种看法其实是对政策的过度解读。原油属于供给弹性比较大、需求相对刚性的典型商品,国际石油价格的波动通常由多重变量因素决定,如世界石油供需关系、欧佩克和非欧佩克产油国的政策、地缘政治、恐怖袭击、美元汇率变动、市场预期、投机买卖等。因此,预测石油价格走势从来都是一大难题,油价的实际走势也常常出人意料。

上述政策其实早已有之。按照现行成品油价格机制,国内成品油价格根据国际市场原油价格变动,每10个工作日调整一次。根据2016年发布的《石油价格管理办法》有关规定,国际油价低于每桶40美元时,汽油、柴油零售最高限价不降低;当国际油价超过每桶130美元调控上限后,汽油、柴油价格原则

国际石油价格的波动通常由多重变量因素决定,将油价调控政策与油价必然上涨联系在一起并不靠谱。应对高油价挑战还需要多元化利用境外油气资源,加快完善石油储备体系,积极发展可再生能源。

上不提或少提。由此可见,将该政策与油价必然上涨联系在一起并不靠谱。

不过,无法预测并不意味着不能应对。我国是世界上第二大原油消费国和最大的原油进口国,原油对外依存度高达72%。当前我国原油价格已与国际市场接轨,国际石油价格波动对我国能源供应和经济社会发展具有重要影响。俄乌冲突爆发以来,国际油价大幅上涨,对我国经济社会的冲击已经显现。

对消费者来说,国际原油价格高企最直接影响的是成品油价格。今年以来,国内成品油零售限价调整共经历了12轮调价,10次上调2次下跌。据测算,最新一轮调价过后,国内多数地区92号汽油价格保持在每升9元以上,仍处较高水平。同时,航煤价格也不断攀升,导致航空燃油附加费接连上涨,创下自2000年开始征收燃油附加费以来的最高纪录。

有机构预测,在全年国际油价持续高位运行、布伦特原油均价超过每桶100美元的

背景下,我国全年石油进口支出或增加1000亿美元以上,相当于海南省去年全年GDP总额,对我国的人民币汇率、国际收支平衡都会产生重要影响。此外,虽然油价在我国CPI中所占比重较小,但油价上涨会沿产业链向下传导,进而影响到生产和消费环节等方面。因此,油价的上涨不仅将带来通货膨胀的压力,还可能引发整体投资、产值的下降,制约稳增长政策落地。

以上情况短期内难以缓解。从基本面来看,相当长一段时间内国际油价易涨难跌。近日,欧盟正式通过对俄罗斯的第六轮制裁,将在未来6个月内,逐步停止成员国通过海运方式采购俄罗斯原油。预计到今年年底,欧盟从俄罗斯进口的石油将减少超过90%。另外,由于上游投资不足、政局动荡等因素影响,OPEC+增产空间有限,国际油市供需失衡的概率将加大。

此番国家发展改革委对油价调控政策的补充说明,正是为了稳定市场预期,最大限度

降低高油价对实体经济和消费者的不利影响,未雨绸缪,为经济加快复苏创造有利条件。根据最新政策,当国际油价超过每桶130美元调控上限后,汽油、柴油价格原则上不提或少提。同时,为保护炼油企业生产积极性,保障成品油安全稳定供应,由中央财政对炼油企业给予阶段性价格补贴。这为国际油价一旦突破调控上限提供了阶段性操作细则,平衡了消费者和上下游企业的利益。

应对高油价挑战是一项复杂工作,还需要倡导企业和居民节约用油,多元化利用境外油气资源,加快完善石油储备体系,积极发展可再生能源。有效落实上述措施,将在一定程度上缓解和国际油价高涨带来的负面影响。此外,国际期货交易活动是国际石油价格的主要避险工具之一。中国原油进口采购主要依赖长期合约和现货交易两种模式,只能被动接受国际石油价格的涨跌,价格风险较大。相关企业应积极参与国际原油期货交易活动,提高我国对国际石油定价的话语权,降低价格大幅波动造成的直接冲击。



如何抓住数字经济发展机遇、为疫后经济社会发展注入新动力,是金砖五国面临的共同课题。6月底,金砖国家领导人第十四次会晤达成了《金砖国家数字经济伙伴关系框架》等经贸成果,就深化金砖国家数字经济合作形成重要共识,开启了金砖国家数字经济合作新进程。

“当前,数字经济等新兴领域已成为推动全球经济发展的重要引擎,为包括金砖成员在内的新兴市场和发展中国家实现跨越式发展提供了重要抓手。”商务部国际司副司长陈超表示。据相关机构测算,金砖五国2022年网络购物用户数将上升到13.5亿人,占全球网购人数的61%;跨境网络零售总额将增加到5536亿美元,占全球的比例达41%。

一方面,《金砖国家数字经济伙伴关系框架》是一份重要成果文件,具有前瞻性、包容性和以行动为导向的特点。

作为金砖经贸领域第一份数字经济合作专门文件,框架纳入了数字认证、电子支付、电子交易单据、数据隐私和安全、网上争端解决等当前数字经济前沿领域,并同意就人工智能等新兴技术开展合作,推动各方加快数字化转型。

同时,针对金砖成员数字经济水平不同的现状,框架把弥合数字鸿沟作为重点之一,鼓励开展能力建设和政策实践分享,缩小数字基础设施、数字技术、数字服务和数字技能发展方面的差距,共同应对数字经济时代贸易投资发展面临的挑战。

陈超强调,框架明确了数字经济合作的方向和重点领域,同意围绕贸易便利化、投资合作、中小微企业合作、能力建设等板块,提出提高港口数字化水平、鼓励数字基础设施投资、提升中小微企业能力等17条合作举措,共同释放数字经济合作潜力。

另一方面,《金砖国家数字经济伙伴关系框架》为未来合作提供了机制保障。金砖五国同意升级电子商务工作组为数字经济工作组,为推动落实数字经济合作做出了重要的制度性安排,为下一步合作行稳致远奠定了良好基础。“新成立的数字经济工作组将与数字金砖任务组等机制加强协同配合,形成促进金砖国家数字经济发展的合力。”陈超表示。

据了解,今年以来,中国作为主席国设计组织了一系列活动来深化金砖国家数字经济领域的务实合作,以增进相互了解、凝聚合作共识。

中国是数字经济大国,数字消费市场规模居全球第一位。为让金砖国家更好地共享中国超大规模市场带来的红利,也为更好满足中国消费者对金砖国家产品的消费需求,中国在“第四届双品网购节”期间开展了“买在金砖”网上促销活动,通过专区销售、基地直播、上线国家馆和多平台联动等形式多样的活动,有力促进了金砖国家优质特色商品在华销售。数据显示,“买在金砖”线上促销活动,使得金砖国家优质特色商品的销售额比去年同期增长133.5%,俄罗斯的巧克力、南非的红酒、印度的调味料和巴西的坚果炒货都成了“爆款”,让广大消费者足不出户就享受到了金砖国家特色产品。

《金砖国家数字经济伙伴关系框架》为加强金砖国家之间的数字经济合作提供了支撑,同时将促进金砖国家产业转型升级。中国人民大学重阳金融研究院常务副院长兼合作研究部主任刘英表示。

陈超介绍,下半年,中国还将举办金砖国家数字经济对话会、“云上大讲堂”电商培训金砖专场等活动,从贸易投资视角聚焦金砖国家数字经济发展,与来自其他成员的官产学研界共话未来合作路径。此外,今年还邀请联合国贸发会议、国际贸易中心等国际组织为金砖数字经济合作撰写了首份《金砖国家数字经济报告》,为金砖五国合作提供技术支持,为推动合作起到了积极作用。

金砖国家在数字经济领域达成合作共识,是金砖合作顺应时代变化,做到与时俱进的良好范例,将为构建高质量伙伴关系、开启金砖合作新征程注入新动能,也将为全球复苏和可持续发展贡献更多金砖力量。陈超表示,下一步,中方愿与其他各方一道,落实好相关合作共识,积极开展政策交流、能力建设和最佳实践分享等合作,激发数字经济合作的潜力和活力,造福五国人民。

激

本报记者

冯其予

标本兼治提升汽车供应链韧性

本报记者 杨忠阳

产业聚焦

稳定供应链是汽车产业健康发展的基础。今年3月份以来,新冠肺炎疫情多点散发,叠加原材料价格上涨、芯片供应紧张等多重因素影响,对我国汽车工业经济运行造成严重冲击。小鹏汽车董事长何小鹏甚至抛出了“停产论”。随着疫情得到有效控制,我国汽车供应链恢复得如何?还面临哪些挑战?我们该如何应对?

供应链重要性日益凸显

“在各方共同努力下,我国汽车产业链供应链已经畅通稳定,整车生产全面恢复。”在日前举行的2022中国汽车供应链大会暨首届中国新能源汽车供应链生态大会上,工业和信息化部装备工业一司汽车管理处处长吴锋如是说。根据对机动车出厂合格证的统计,6月1日至26日,15家重点汽车企业集团产量累计达168.4万辆,同比增长15.9%,较5月份同期增长48.3%。与此同时,国家层面也陆续出台稳定汽车消费、支持产业发展的政策措施,效果正在显现。

虽然我国汽车供应链已恢复常态,汽车产业触底反弹的动能在集聚,但吴锋指出,当前我国的汽车产业链短板、弱项依然存在,上下游的供需信息也不够通畅,部分企业供应链管理水平和有待提升。

“汽车是国民经济的重要支柱产业,产业链长、涉及面广、带动性强、国际化程度高,某个地区的相关企业出现供给不足,甚至暂时停产,都会对产业链安全稳定带来较大挑战。”工信部装备工业一司副司长郭守刚表示,“环环相扣的长链条,无形中增加了潜在风险。”

供应链是造车的技术体系支撑和整车企业经营活动的重要组成部分,在汽车行业和相关产业中具有非常重要的战略地位。由于“链”的存在,蝴蝶效应更加明显,小风险也很容易通过逐级传导不断放大。事实上,自2020年年初开始,从新冠肺炎疫情、芯片紧张、原材料价格上涨到俄乌冲突,全球汽车供应链屡受冲击,进而深刻影响产业链。数据显示,截至今年5月份,全球因缺芯导致的新车减产已达172万辆。如果加上2021年减产的1050万辆,全球因缺芯导致的新车减产已经超过了1200万辆,且规模仍在持续扩大。

“中国汽车供应链已经深度融入全球化体系,在本地形成区域布局和专业分工,全行业具有强相关性,牵一发而动全身。”中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋表示,近来供应链上的一些“断点”“堵点”“卡点”等瓶颈,包括“芯片错配”、物流受阻、人流受限以及原材料价格大幅上涨带来的上下游收益平衡被打破,值得深刻反思。

产业重构孕育新变化

汽车供应链本就冗长庞大,而新一轮科技革命和产业变革又扩展了其原有范畴,更多参与方进入这一领域的同时,也让复杂性成倍叠加。



近日,山东省滨州市惠民县的汽车零部件生产企业抢时间、赶订单,产品远销东南亚、欧美等国家和地区。初宝瑞摄(中经视觉)

“在过去传统研发的时代,整车企业基本上只关注一级供应商,对于上游产业的技术情况、供应链的情况掌握甚少,尤其是对芯片的掌握更是微乎其微,两大工业领域的体系互不跨界。”但付炳锋表示,今天只有汽车和集成电路两大产业需要深度融合,才能共同支撑未来低碳智能时代汽车供应链发展的需求。

随着新能源、智能网联汽车的快速发展,产业重构也给供应链带来了新变化。“当前汽车行业正在引领工业经济走向智能化和数字经济时代,需要汽车供应链向产业新生态快速延伸,是新的增长极,将形成巨大市场,但也离不开全球新技术、新材料的支持。”付炳锋表示,这就要求汽车产业既要坚持自主创新,加强核心技术自主研发和关键资源自主掌控,同时也要坚持更高水平的开放,广泛拥抱全球优秀的创新资源和创新企业。

“汽车产业的重构就是汽车‘新四化’,核心是生产要素将从硬件向软件转化,未来数据将是新的最大的生产要素。”清华大学车辆与运载学院教授、汽车产业与技术战略研究院院长赵福全说,“未来的汽车既要有硬件,还要有软件。只有硬件和软件加在一起,整个汽车产业才能变得与此前完全不同,成为具有生命力、能够自我进化的产业。”

当然,这并不代表硬件不重要,硬件是必要条件,软件才是充分条件。“零部件的概念已经不准确了,应该称之为供应链,这其中有些传统硬件,有新硬件,还有软件,也包括内容、服务等,否则汽车产业生态是做不起来的。”赵福全指出,“我们对于传统供应链的管理模式,强调效率、速度、供货、物流等,这些理论逐渐暴露出一些问题,需要创新突破。换言之,我们要彻底改变原先只追求效率和成本的供应链管控模式,未来安全必须成为供应链的核心要素。”



保障供应链畅通稳定

“去年缺芯,今年很有可能既缺芯、又少电,明年或许还会有新的情况。因此,未来供应链问题仍将是整个汽车产业面临的巨大挑战。”怎么办?赵福全认为,一定要标本兼治,“短期内解决‘保供’问题,长期来看要加快打造软硬融合、强韧性、高安全,同时又兼顾效率和成本等指标的供应链,这应该是国家和企业当前最大的战略之一。”

赵福全说,企业绝不能只盯着眼前的“保供”,觉得建设供应链是国家操心的事,和自己无关,特别要摒弃那种“车到山前必有路”的错误想法,努力实现供应链体系的长治久安。在他看来,整车和供应链企业之间进行简单的买卖还不够,和关键供应商一定要深度绑定,一定要联合开发、数据共享。整车和供应链企业需要“对赌”,没有这种精神就没有办法建立真正意义上的战略互信,离开了信任,签什么合同都没有用。此外,高风险零部件在关键市场应进行多地多地的组合布局,同一个产品应在不同的地方设立不同的工厂,或者在不同的地方使用不同的供应商。同时,零库存管理模式必须适度,要构建储备库存,并减少供应层级。

“简单的订单式管理,被动应急不再适用,一定要建立敏捷的供应链。”赵福全表示,“核心是整车企业对于供应链的管控,要建立在供应链科学预测的基础上,把内部资源产供销打通,这就需要实施数字化转型;在此基础上还要和外部成为一体,充分使用内外部资源。同时,我们还要重新构建供应链管理理论。原来的供应链管理,包括成本、效

率、质量、物流、仓储等要素依然重要,但是必须增加新的要素,围绕国际形势、区域市场、产业重构、科技生态和产品迭代等,放在一起综合考虑。”

国家主管部门也要采取多种措施保障供应链畅通稳定运行。郭守刚指出,工信部将坚持供需两侧发力的思路,继续锚定“电动化、智能化、网联化”发展大势,兼顾效率安全,不断增强供应链韧性,推动新兴产业生态的构建,努力推动汽车产业高质量发展。

一是加快补齐产业链短板。持续加强行业运行情况监测,及时发现供应链、产业链的问题,加强汽车芯片保供和动力电池原材料稳价,全力保障供应链畅通和稳定。

二是提高供应链管理水平。工信部将持续用好汽车产业链供应链协调平台、数字工信运行监测平台,加快汽车行业大数据平台建设。积极推进建设,发挥大数据在经济运行监测中的积极作用,在强化产业链供应链动态监测的同时,积极推动实现部门相关数据的共享共用,夯实行业管理的数据基础。组织制定汽车产业链全景图、汽车芯片产品图谱,摸底掌握国内相应技术和应用的发展动态,支撑推广应用、技术攻关、产能提升等工作开展。

三是做好前瞻布局,积极推动构建智能化的新型生态。聚焦充电桩设施,新一代电池技术和材料、基础操作系统及应用软件等新能源汽车和智能网联汽车的关键技术,鼓励企业加大研发投入力度。