DOI:10.13216/j.cnki.upcjess.2017.04.0001

油品升级对成品油定价政策的影响及对策

刘　慧，高新伟
(中国石油大学 经济管理学院,山东 青岛 266580)

摘要:油品质量升级是减少尾气排放、防治雾霾天气的重要手段,有利于大气环境的保护和人民的身体健康。但优质也意味着优价,油品升级对石油企业、消费者、政府等多方主体产生压力和挑战。在中国现行成品油定价机制的政策框架下,分析国内平均生产加工成本、税收、利润和流通环节费用对油品升级产生的影响,结果表明,中国应加强油品质量监管、合理分担补偿升级成本、加大税收支持、完善配套设施和相关法律制度,以保障油品升级的有效实施。

关键词:油品升级;成本;税收;监管

中图分类号:F407.22　**文献标识码:**A　**文章编号:**1673-5595(2017)04-0001-06

油品质量问题作为雾霾天气的重要诱因引起了国家和社会公众的高度重视。在顺利实现国Ⅳ油品的基础上,中国加快了国Ⅴ油品的升级步伐。2015 年 4 月 28 日,国务院第 90 次常务会议审议通过了《加快成品油质量升级工作方案》,将全国供应国Ⅴ标准车用汽柴油的时间由原定的 2018 年 1 月提前至 2017 年 1 月。国Ⅴ车用汽柴油于 2017 年 1 月 1 日起在全国全面执行,国家发改委公布了车用汽柴油的升级加价标准分别为 170 元/t 和 160 元/t。此次油品质量标准的提升,将实现主要污染源硫含量由国Ⅳ限值 50 mg/kg 降低到国Ⅴ限值 10 mg/kg 以下,降幅高达 80%,有利于进一步减少污染排放、有效治理雾霾和保护大气环境。但优质也意味着优价,油品升级导致的平均加工成本的增加、消费者负担的加重、石油企业下游利润空间的缩小、政府税收管理和油品监管难度的增加将对各方主体形成压力和挑战。为此,本文在中国现行定价机制的政策框架下,分析油品升级带来的多方面现实影响,并提出具体的应对措施和建议,以期促进油品升级的顺利进行和有效实施。

一、中国的油品质量升级步伐加快

虽然中国的油品质量升级起步较晚,油品质量与发达国家相比还有差距,但是升级步伐在不断加快,尤其是从国Ⅲ到国Ⅴ油品升级的进程要短于欧盟、美国等同类指标升级的进程。美国自 20 世纪 70 年代开始推行无铅车用汽油,到 1996 年实现全面禁铅,耗时 21 年;欧洲从 1987 年开始车用汽油无铅化,到 2005 年彻底废除含铅汽油,历时 18 年;日本 1975 年对车用汽油禁铅到无铅化的全面实现大约用了 17 年。[1] 中国自 2000 年开始实行无铅化汽油以来,从 2003 年至 2017 年,用 14 年完成了车用汽油Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ、Ⅳ、Ⅴ的油品质量标准升级;从 2005 年至 2017 年,用 12 年完成了车用柴油Ⅱ、Ⅲ、Ⅳ、Ⅴ的油品质量标准升级。中国汽柴油质量标准及升级历程分别见表 1、表 2。

二、油品升级对成品油定价政策的影响分析

2016 年 1 月 13 日国家发改委最新发布的《石油价格管理办法》规定:“我国汽、柴油最高零售价格是以国际市场原油价格为基础,考虑国内平均加工成本、税金、合理流通环节费用和适当利润确定。”因此,油品升级为国Ⅴ,将对现行的成品油定

收稿日期: 2017-05-02

基金项目: 青岛市社会科学规划项目(QDSKL150711);山东省社会科学规划项目(16CJJJ44);中央高校自主创新项目(17CX04025B);东营市社会科学项目(DYSK(2017)第 30 号);山东省统计课题(KT16112);山东省自然科学基金项目(ZR2014GM002);山东省软科学研究项目(2016RKE28014)

作者简介: 刘　慧(1978—),女,湖北黄冈人,中国石油大学(华东)经济管理学院副教授,博士研究生,研究方向为能源与环境管理。

价政策中的国内平均加工成本、税金、流通环节费用和利润这四个方面产生影响。

表 1 中国汽油质量标准及升级历程

项目	第一阶段	第二阶段	第三阶段	第四阶段	第五阶段
执行时间	2003 年	2006 年	2010 年	2014 年	2017 年
标准号	GB17930-1999	GB17930-2004	GB17930-2006	GB17930-2011	GB17930-2013
对应排放标准	欧Ⅰ	欧Ⅱ	国Ⅲ	国Ⅳ	国Ⅴ
硫(mg/kg)	≤800	≤500	≤150	≤50	≤10
苯(wt%)	≤2.5	≤2.5	≤1.0	≤1.0	≤1.0
烯烃(vol%)	≤35	≤35	≤30	≤28	≤24
芳烃(vol%)	≤40	≤40	≤40	≤40	≤40
锰含量(mg/kg)	≤18	≤18	≤16	≤8	≤2

表 2 中国柴油质量标准及升级历程

项目	第一阶段	第二阶段	第三阶段	第四阶段	第五阶段
执行时间	2000 年	2005 年	2011 年	2015 年	2017 年
标准号	GB52-2000	GB/T19147-2003	GB/T19147-2009	GB/T19147-2013	GB/T19147-2013
对应排放标准	欧Ⅰ	欧Ⅱ	国Ⅲ	国Ⅳ	国Ⅴ
硫(mg/kg)	≤2000	≤500	≤350	≤50	≤10
十六烷值	≥45/40	≥49	≥49	≥49	≥51
多环芳烃			≤11	≤11	≤11

(一)油品升级对国内平均生产加工成本的影响

油品升级必然导致国内平均生产加工成本的提升。油品升级的平均加工成本主要包括实际操作成本和技术升级、设备改造的投资成本。笔者通过对中国石油大学石油炼制专家的走访,发现由于每个企业的现有装置结构、技术条件及加工原料不同,油品升级导致的成本提升情况也不尽相同,因此目前只能从理论的角度估算行业的平均加工成本。

根据对石油炼制专家的调研访谈,油品由国Ⅳ升级到国Ⅴ,油品生产企业的平均加工成本可以分为两种类型:第一种类型是现有装置齐全、加工能力具备,只需改变操作条件就能达到国Ⅴ标准,是相对容易的类型。第二种类型是现有国Ⅳ装置单纯依靠改变操作条件达不到国Ⅴ标准,需要增加装置、提高加工能力,是比较复杂的类型。

第一种类型:诸如中石化已预计到中国油品质量国Ⅲ—国Ⅳ—国Ⅴ升级速度会较快,在装置设计和建设时具有前瞻性和预见性,因此中石化国Ⅴ油品升级的现有装置齐全、加工能力具备,只需改变操作条件。中石化的国Ⅴ油品升级成本分为车用汽油和柴油两种情形:(1)中石化车用汽油国Ⅴ升级成本的提高部分主要由新增的操作成本(包括辛烷值损失的补偿成本)构成。车用汽油由国Ⅳ升级至国Ⅴ标准,脱硫和降烯烃技术的应用会影响油品的主要性能,需要采取措施补充。例如,中国的催化裂化汽油占比较大(高达 74%),其烯烃含量、硫含量、蒸汽压和锰含量的降低都将造成辛烷值损失,损失的辛烷值需要添加剂或者再加工弥补。[2] 补充一个单位的辛烷值至少要 70~80 元/t,油品由国Ⅳ升级至国Ⅴ,在脱硫降烯烃的同时,为了不影响汽油性能,需要补充两个单位的辛烷值,其辛烷值补偿成本需要 140~160 元/t,再加上其他加工成本,对于装置配套比较齐全的中石化来说,理论估算车用汽油的国Ⅴ升级成本约加价 200 元/t。(2)中石化的车用柴油国Ⅴ升级成本的提高部分主要由新增操作成本和新增原料成本构成。柴油由国Ⅳ升级到国Ⅴ,柴油硫含量比汽油容易降低,但较难解决的是十六烷值的提升和芳烃含量的降低。柴油不能像汽油那样通过组份来解决,而是需要通过新建装置,尤其是提高加氢装置的加工深度来解决。具体而言,要达到国Ⅴ车用柴油标准,要求十六烷值的氢耗平均值是 3.5%,而中国现有的柴油加氢装置一般都是 1% 的氢耗,因此,要增加 2.5% 的氢耗,需要新增 500 元/t 的氢气原料成本。柴油从国Ⅳ到国Ⅴ的升级成本会高于汽油,理论估算车用柴油的国Ⅴ升级成本约加价 300 元/t。

第二种类型:诸如中石油等一些企业,生产装置是按照国Ⅲ标准配套的,油品由国Ⅳ升级到国Ⅴ,需要新建装置,所以技术升级和设备改造投资成本占比大,升级成本较高。中石油的汽柴油升级成本比中石化高,原因是中石油围绕油品升级配套装置的改造和新建数量要比中石化多,理论估算,中石油的汽柴油升级成本可能比中石化汽柴油升级成本高 50%,即中石油的车用汽油国Ⅴ升级成本约加价 300 元/t,车用柴油的国Ⅴ升级成本约加价 450

元/t。

此外,油品升级不仅涉及中石油、中石化、中海油、中化国际、延长石油等大型石油国企,还涉及大量的民营企业。据调查研究,中国 213 家民营石油企业,在山东省的生产加工能力达 1.6×10^8 t,接近全国炼化能力的 40%,民营企业由于油源、资金、技术和规模等诸多瓶颈,从理论上民营企业生产达标的国Ⅴ汽柴油的平均加工成本会比中石化、中石油的升级成本高,理论估算,车用汽油升级成本约加价 400 元/t,车用柴油升级成本约加价 600 元/t。

(二)油品升级对税收的影响

根据 2015 年成品油消费税改革,消费税与油价调整实行联动,实行"加税不加价"政策,不额外增加企业和居民负担。目前,中国的成品油消费税采取价内、从量定额征收的方法。因此,油品升级增加了税收调控、税收征管和税收执法的难度。

1. 油品升级对税收调控的力度和效果提出了更高的要求

县市区加油站的汽柴油要完全置换成国Ⅴ油品还存在一定滞后期。民营石油企业要实现油品标准提升需要更多的资金支持,而且成套装置改造非常复杂,因改造需要前期设计、试车、验收等环节,短期内难以改造完成。即使改造完成,能实现硫、烯烃等最重要指标的达标,短期内也难以实现油品其他各项指标的全部达标。当市场上非达标油和达标油同时销售时,如果缺乏税收杠杆向达标油的倾斜,会导致非达标油以低廉的价格把达标油驱逐出市场。因此,油品提升迫切需要充分发挥税收的调控作用,以实现对达标油品和非达标油品终端价格的有效控制。

2. 油品升级会进一步增加税收征管的难度

中国的油品征税政策采取的是列举式规定,政策设计存在漏洞,在现实中引发了大量投机。例如,成品油消费税是指消费者在消费汽油、柴油、石脑油、溶剂油、航空煤油、润滑油、燃料油等 7 种成品油时交纳的消费税。根据 2015 年的成品油消费税规定:"汽油、石脑油等的消费税单位税额是 1.52 元/L,柴油、航空煤油和燃料油的消费税单位税额是 1.2 元/L,而 MTBE(19468)以及异辛烷(40828)均为单一分子式构成的化学物质,不属于应税成品油范围。"虽然国税总局公布的关于 50 号文的解读中,也明确了应税成品油与其他石油化工产品区分的方法,但对于征税部门而言,在实践中的可操作性和技术判别难度较大,给税收征管带来压力。不同成品油种类间的税率差异较大,有的税率低,有的税率高,有的甚至不在应税范围,而税务部门在技术辨别和检验方面专业能力不强,且和技术监督部门存在协调沟通方面的障碍,形成监管漏洞和两不管地带,易滋生"浑水摸鱼"和"挂羊头卖狗肉"现象,如拿低税率的燃料油替代高税率的柴油样品去税务部门送检缴税或是按照低税率甚至不交税的油品名称开票交税,借此避税、逃税,导致一定程度的税收混乱。由于市场上存在偷漏消费税的油品,巨大的价差对于完税产品造成很大冲击,需要加强税收监管力度。

3. 油品升级加大地方政府间税收执法的竞次

油品升级不仅导致炼化成本的提升,关键是会触及利益分配。基于地方利益的保护,为了争夺流动性税基,缺乏法定税率制定权的地方政府之间会在税收执法力度方面展开竞次。地方政府对税法的执行不力是企业大范围避税的主要原因,如擅自扩大优惠政策的执行范围、变通政策违规减免税等。降低对税收的执法程度,如主动放松税收审计和税收督察力度,这种方法比较隐蔽,很难被上级政府监管,因此在实际中其常被地方政府采用。地方政府间不断降低的税收执法力度会增加企业的避税和逃税行为,边际上会诱发更多的企业避税。[3] 因此,企业避税的边际成本取决于地方税务征管机构对税法执行的力度。

(三)油品升级对利润空间的影响

从成品油定价机制分析,成本提高并不一定带来价格提升,但是,可以确定的是油品升级成本的提高,会导致利润空间的缩小。2016 年 1 月 13 日,国家发展和改革委员会发布消息,决定进一步完善成品油价格机制,设置调控上下限,调控上限为每桶 130 美元,下限为每桶 40 美元。即当国际油价高于每桶 130 美元时,国内汽柴油最高零售价格不提高或少提高;当国际油价低于每桶 40 美元时,汽柴油最高零售价格不再下调。"地板价"的设置有利于中国石油产业的持续健康发展和维护国家能源安全。

目前,中国的石油企业是上下游一体化,上游为原油的生产和供应,下游为炼化。由于油品的提升,生产炼化成本会提高,下游的利润会减少。根据前文的分析,理论估算的国Ⅴ油品升级平均加工成本的增加值是发改委公布国Ⅴ油品升级加价标准的 2 倍,说明油品升级成本除消费者承担 1/2 外,另 1/2 是由油品生产企业自身承担,压缩了石油企业下游的利润空间。油品标准升级步伐加快,炼油企业保证油品供应的压力越来越大,技术改造、结构调整以

及技术投入成本进一步加大,盈利空间受到进一步挤压,利润减少。[4]

(四)油品升级对流通费用的影响

成品油流通主要包括成品油仓储、运输和销售三大环节。油品升级后,由于成本提高,油品的销售毛利润降低。为防止油品在流通过程中掺假,需相应提高油品的远程智能管理、监控系统和对三大环节安全环保的投入,这会增加一部分流通费用。此外,流通过程中还存在乱收费和乱罚款现象,这又会进一步增加负担。据调研,各种杂乱收费几乎占流通费用的 30%,尤其是道路乱收费更是巧立名目,种类繁多。

三、积极应对油品升级影响的对策建议

为减少国Ⅴ油品升级对成品油现行定价机制下的平均加工成本、税收、利润和流通费用所产生的不利影响,笔者提出以下具体对策,以期保障油品升级的有效实施。

(一)加强对油品质量的监管

油品升级使地炼企业陷入“不升级,没销路;想投资,没资金”的困境,而地炼企业的存亡直接关系到地方政府的税收和就业。为防止地方保护主义下地方炼厂生产的大量不符合标准的调和油、非标油、劣质油进入市场,以及民营加油站基于利益驱使低价销售不达标油品,与优质油品竞争,必须要加大监管力度。

1. 加强油品生产、批发、零售环节质量监督的协同性,跨区域设立监管机构,共建区域联防联控机制

目前,中国对成品油质量的监管比较分散,生产环节由质监部门负责,准入由商务部门负责,流通环节则由工商部门负责,监管成本相对较高。[5] 为防止地方保护和垄断造成的自我监管乏力,可打破地方行政区划的限制,需设立跨区域监管机构对地炼企业独立监管或由行业协会进行第三方监管。构建区域联控机制,可利用现代化的卫星定位和信息系统,建立覆盖全国的油品监测网络和数据交换指令。

2. 对地炼企业进行“优胜劣汰”的差别管理和资源整合

对具有油品升级改造能力的规模较大、环保设施齐全的地炼企业纳入规范化管理,可采取并购、重整,组建地炼航母方式,提高地炼企业的整体议价能力,同时增加其优质原油进口配额;对缺乏升级改造能力、严重环境污染或是高环境风险隐患的小型“地炼”,应坚决关停拆除,消除低档次油品的产生空间。

3. 完善质量管理体系建设,加大油品质量全程监管力度

要统一普通柴油和车用柴油的质量标准,修订现行的车用汽柴油的污染物控制标准,制定并完善各类机动车、轮船和航空器的尾气排放标准。[6] 加大对油品监管的预算资金支持,联合质检、工商多个部门的力量,组织开展汽柴油产品采购—生产—运输—流转(批发、零售)全程常规检查、突击检查和巡查,严把进出口油品质量检验关。

4. 严厉查处质量违法行为,提高违法成本

对于生产假冒伪劣、质量不合格、国家明令淘汰的车用汽柴油及使用油品质量虚假标示等违法行为,一方面要加大经济、行政和法律的惩治力度,使违法成本远远大于收益,使违法者得不偿失,达到遏制其再次违规或违规者不敢铤而走险的效果。除提高罚款额度、吊销营业执照外,为防止其通过地下渠道变相经营,还应没收并销毁其造假设备,没收其全部财产和违法所得,追究当事人责任,对涉嫌犯罪的坚决移交司法机关追究其刑事责任。假冒伪劣油品的泛滥程度与执法腐败、地方保护主义有关,因此也要追究执法不力者、执法犯法者的法律责任。另一方面,要从立法上确保消费者对假冒伪劣油品的监督力度。消费者势单力薄、举证困难,消费维权时,常面临诉讼成本过高的尴尬而不得不放弃对假冒伪劣油品的追究,由此也纵容了违法经营者,建议开通更多、更便捷的消费者投诉信息渠道,在消费侵权公益诉讼中明确界定消费者保护协会可以代表不特定多数消费者进行公益诉讼的主体资格和权利,并简化诉讼程序,降低诉讼成本。[7]

5. 加强对地方税收执法主体的监管

明确税收执法主体的法律责任,发挥专业监管职能。一是推行岗位责任体系建设,构建征、管、查互相独立,互相监督的税收管理体制,实现综合性机构向专业性机构、多种权力向单一权力的转变。二是加快税收管理信息化建设步伐,建立计算机监控管理体系。用高科技手段管理税收,开发核定税软件与征管软件挂接的计算机考核软件,减少人为因素,变单一申报纳税方式为多元化申报纳税方式,变封闭式的管理为开放性的管理;实现各类征管数据信息的集中处理,实时分析和监控;加强税收管理的全过程监管,设计开发涵盖税务管理每个环节的统一征管软件,达到“以机器管人”的目的,实现税收管理的信息化。[8] 三是规范稽查办案程序,强化对税收稽查权的制约。要积极推进稽查体制改革,逐步实现一级稽查;进一步充实专业稽查力量,加大稽查工作力度,充分发挥稽查对征收管理权的监督,充

分发挥稽查透视征管的作用。完善和落实选案、检查、审理、执行四环节的工作机制,实行稽查案件复查的错案追究制。

6. 加强对流通环节的监管

清理流通环节中的乱收费项目。油价上涨后,油品成本约占总成本的 30% ~35%,乱收费在总成本中的占比约 30%,合计达到总成本的 60% ~65%,剩下的车辆折旧、人工成本和利润总共占比约 30% ~35%。因此,为减少流通费用,完全可以通过降低乱收费的占比,减少乱收费来弥补油品升级成本、车辆折旧、人工成本、交通环节的油料消耗来确保利润空间。

(二)合理分担和补偿油品升级成本

油品升级成本应建立以企业为主、政府财政和消费者为辅的买单制度,即油品提升成本由企业、消费者和政府共同承担。

1. 石油企业基于企业发展和社会责任,应直接承担大部分成本

石油企业有改善产品质量的责任和改善环境的义务,占据油品市场绝大份额的三大国有石油企业应在追求利润的同时比其他企业更主动、更多地承担社会责任。石油企业所进行的油品升级技术改造一劳永逸,虽计入成本但逐年分摊,此外还可通过提高经营效率、减少不必要的人员成本和管理耗费、降低销售成本和管理成本来冲抵增加的生产成本,企业应该而且完全能够消化升级带来的成本压力。从社会公平和社会责任角度,高油价阶段企业应该承担多一点,因为高油价情况下企业的上游利润占得较多;而油品提高,生产炼化成本提高,下游的利润就少了。不能因上游利润空间增大而要求下游利润同比例放大,可以让石油企业用上游利润补下游利润。

2. 消费者直接承担部分成本

污染者付费是环境法的基本精神,根据“谁污染、谁负责,多用油、多负担”的原则,消费者在享受油品升级带来的低污染、低油耗、低维修、低堵塞的同时,理应承担一部分成本。在高油价情况下消费者可以部分选择公共交通和电动汽车作为替代品来降低油品提升的消费成本。

3. 政府间接承担部分成本

政府是环境保护的重要监督者和维护者,应摸清必要成本,通过税收减免和优惠、财政补贴、专项补助等多种途径,做到对油品升级成本的“合理补偿”。由于汽柴油零售价中近 1/2 是税费,对于油品成本推动的价格提升,国家可通过减税来分担部分成本和履行政府责任;对于石化企业为实现油品达标而产生的成本,例如降低硫、烯烃、芳烃含量而产生的成本,政府可利用环境保护和节能减排的调节基金或资金给予专项补助,以提高企业生态环保的积极性;对运输行业因油品升级而带来的成本增加,可通过市场化机制立体化整合税费补贴,同时要加强监管。政府应将对加油站的监管纳入到监管体系中,通过授予油品券兑换资质、建立信誉评价和征信体系等手段,加强对加油站的油品监管。

(三)加大税收支持力度

1. 对不达标的油品和油企多征税,用于返还或补贴达标的油企

政府可通过税收返还或补贴方式对国Ⅴ油品的达标企业加大税收激励力度,但由政府全部承担会导致国家财政负担太重,因此可考虑提高非达标油品税率,将多征收的税收资金用来补贴油品达标企业,这样既能减轻政府负担、激励油品达标企业,又能抑制非达标油的生产和销售。如结合燃油消费税的调整,通过对优质油品减税、劣质油品增税或者组合使用,使国Ⅴ油品在终端价格上与不达标油品相同或略低,从而有效地引导石化行业的生产以及消费者行为。[9] 如 2013 年 1 月 1 日对非标油征税后,生产调和油类的劣质油成本增长 1370 元/t,劣质油的生产和销售量明显减少,税收调节的效果显著。

2. 对高于国家环保标准的优质企业予以税收激励

将生产销售好于国家标准油品的企业纳入《重点区域大气污染防治“十二五”规划》财税补贴激励政策范围,对其进行财税补贴,在消费税政策上予以优惠。制定 VOC(挥发性有机化合物)排污收费政策,对生产销售高于国家标准油品的企业,核算其排放当量,减免征收 VOC 排污费。[10]

3. 对提高资源利用率的企业提供税收优惠

与国外先进的企业相比,中国石油企业资源利用效率和产生效益较低,因此应通过税收优惠和返还的形式激励现有的石油化工企业增加技术投入,适当改造装置设备,降低能耗、减少加工损失,多生产高标准成品油,推动企业的内涵式发展,优化资源配置和提高资源综合利用率。

(四)完善配套设施建设和相关法律制度

1. 实现配套设施的协调发展

油品的升级需要广泛的社会基础,为防止油品在汽柴油运输配售中掺假,确保汽柴油运输配售相关产业的配套协调发展,应构建油罐车运输防盗电子封签管理系统,运用 RFID 自动识别技术,与计算

机管理系统结合,利用移动手持查询终端构建整个管理信息平台,实现对油罐车信息的一点录入、全程监管,为用户提供全程、实时、动态的跟踪查询。为防止因车油不匹配造成对机动车排放控制实际效果的折损,要严格执行高排放标准,对车辆生产企业进行相应技术和设备更新,相应提升汽柴油车的发动机标准。

2. 完善相关法律制度

从细化油品质量标准、加大环境违法处罚力度、强化油品监管等方面出台相关法律法规,重点解决环境违法成本低、守法成本高,资源低价、环境廉价和信息不公开、公众参与少等问题。认真执行 2016 年 1 月 1 日实施的新《大气污染防治法》,尽快在《关于促进车用汽柴油产品质量提升的指导意见》的基础上制定《汽柴油产品质量的监督管理办法》,明确监管机构、质量标准、监管范围和法律责任,罚款不应设置上限,发挥累计效应,提高违法成本,使监管有法可依,执法必严。

参考文献:

[1] 柯晓明,王丽敏. 中国第五阶段汽柴油质量升级路线图分析[J]. 国际石油经济,2016(5):21-27.

[2] 王新明,田志坚,张艳利. 我国油品对机动车尾气排放的影响及升级经济性分析[J]. 中国科学院院刊,2015(5):535-539.

[3] 范子英,田彬彬. 税收竞争、税收执法与企业避税[J]. 经济研究,2013(9):99-111.

[4] 李振宇,黄格省,任文坡,等. 对“十三五”中国炼油化工结构优化调整及发展方向的思考[J]. 国际石油经济,2016(9):88-96.

[5] 陈嘉茹,刘东旭,陈建荣. 市场化改革加速推进——2015 年中国油气政策回顾及“十三五”展望[J]. 国际石油经济,2016(2):8-15.

[6] 百川. 严苛排放“心脏”与“血液”亟待适应[J]. 现代零部件,2013(4):62-66.

[7] 王月,季兴猛. 消费者团体诉讼胜诉酬金制度研究[J]. 中国青年政治学院学报,2012(3):119-122.

[8] 朱宏涛. 关于我国环境税税权分配的思考[J]. 财会月刊,2011(3):42-43.

[9] 龚慧明. 中国汽柴油标准现状及改善油品质量面临的挑战[J]. 国际石油经济,2013(5):53-57.

[10] 李文增. 谁该为油品质量升级买单[J]. 产权导刊,2013(4):11-15.

责任编辑:张岩林

The Effect Analysis and Countermeasures of Oil Product Quality Upgrading on Oil Product Pricing Policy

LIU Hui, GAO Xinwei

(*School of Economics and Management*, *China University of Petroleum*, *Qingdao*, *Shandong* 266580, *China*)

Abstract: As a crucial method to lower vehicle emissions and prevent haze weather, oil product quality upgrading is beneficial to the protection of the atmospheric environment and people's health. However, the better the quality is, the higher the price is. Oil product quality upgrading also brings pressure and challenges to many market participants, including petroleum enterprises, consumers and the government. In order to implement the policy efficiently, it is necessary to identify the effect of oil product quality upgrading, especially in China's oil pricing mechanism. To be specific, this study analyzes the effect of oil product quality upgrading from multiple perspectives, such as the average processing cost, taxes, profits and so on. Finally, we put forward some policy recommendations on the supervision of oil product quality, the cultivation of ecological and environmental awareness, the supporting facilities and other aspects.

Key words: oil product quality upgrading; cost; taxes; supervision