

燃气初装费为何屡禁不止?

■ 本报记者 梁沛然

专家观点

“燃气初装费不是简单的‘存在’或‘取消’的问题,在终端气价改革尚未到位的情况下,最重要的是规范。需要统一城市燃气安装收费的内涵及覆盖范围,避免标准不统一。”

日前,河南禹州市多位业主举报所在小区开发商收取燃气初装费,价格每户6000至7000元不等。在此过程中,禹州市发改委、市场监管局互相推诿,不予受理,把备受诟病的燃气初装费再次推上“风口浪尖”。

2019年,国家发改委曾发布《关于规范城镇燃气工程安装收费的指导意见》(以下简称《意见》),提出合理确定收费标准,原

则上成本利润率不得超过10%,并取消包括开口费、接口费、接入费、入网费、清管费、通气费、点火费等城镇燃气工程安装不合理收费。

据记者了解,禹州并非个例,湖南株洲、山西太原、陕西安康、河南焦作等多地仍然存在收取燃气初装费行为。明文禁止的背后,究竟是什么在不合理的燃气初装收费“撑腰”?

乱象仍存 政策执行不及预期

“国家已经出台文件规范燃气初装费,为什么我们的开发商在收房通知书里仍然要求缴纳3500元的管道燃气初装费?我到底该不该交?”广西柳州一位新房主说出了自己的疑虑。

“海南省东方市锦绣蓝湾三期开发商违规收取1200多户业主燃气初装费后,拒不退还现金,擅自公告将业主的燃气初装费抵扣2022年以后的物业费,并扣除赠予业主的燃气灶具钱。”

“一次性把燃气安装费交了,还交了保险费,但时间过去近两年了,燃气管道还没有通进我家。”

此前,为进一步推动城市燃气发展,解决发展和投资费用的矛盾,国家提出了“企业投资一部分、政府补助一部分、用户承担一部分”的思路,城市燃气初装费由此而来。但随着我国天然气市场的发展,管道燃气日益普及,居民生活便利程度大幅提高。2019年,国家发改委发布《意见》,进一步规范城镇燃气工程安装行为,加强工程安装收费管理,成为我国城市燃气行业发展进程中的重要节点和市场化改革的重要一步。但显然,政策的实施效果不尽人意。

对此,城燃企业也多有委屈。“我们早就从不向用户收取燃气初装费了,近期爆出的乱收费现象也多为开发商所为。”多家城燃企业相关人士向记者透露,“燃气初装费属于城市基础设施费用之一,城燃企业前期投入巨大,且敷设管网还要支付施工工程费、入户后的安装费等,因此收取配套安装费是合理的。但对于新建商品房来说,燃气初装费早在房地产开发商买地时就已缴纳,并作为建筑成本被计入到房价中,所以开发商也不能以任何形式向用户收取此费用。”

“城市燃气初装费在初期为推动各地燃气基础设施建设起到了积极作用,推动了城市天然气项目建设,帮助居民享受到管道燃气的绿色与便捷。”国务院发展研究中心资源与环境政策研究所研究员郭焦锋说,“但随着燃气项目的扩张,一些企业在燃气工程安装过程中存在部分不规范行为,导致初装费矛盾逐渐凸显,引发社会对其合法性和合理性的质疑。《意见》出台后,各省市落地情况不一,不少省市收费乱象仍存,让政策约束效果大打折扣。”

权责不清 收费项目亟待规范

郭焦锋指出,《意见》明确要求合理确定城镇燃气工程安装收费标准,与建筑区划红线内燃气工程安装工程设计、施工等服务和材料不相关的收费一律不得收取。纵观全国,缺乏统一规定、权责不一、政府职能缺失等问题导致燃气工程安装服务收费外延。

有业内人士指出,安装费外延主要是由政府和企业权、责、利不统一导致的。本应由燃气用户承担的建筑区划红线内专有和共有燃气设施的维护管理义务,由于《城市燃气管理条例》的规定,转嫁至各城市城燃企业来承担。同时,由于各城燃企业后期的更新维护费用日益增加,企业无力承担相关费用,因此,将本应由燃气用户承担的维护费用错位地转嫁至安装服

务费中收取,是导致安装服务收费混乱的局面。由于没有做好用户燃气设施的权责利的有效划分,形成安装服务收费“包罗万象”。

某大型城燃企业相关人士表示,在用户燃气安装服务过程中,国家没有统一标准,对收费的具体概念、范围、内容等没有相关规定,导致下游城燃企业在执行过程中不规范、不统一,用户对此部分服务收费产生质疑。

“此外,部分政府部门未有效履行转移支付,未将‘城市建设配套费’中返还给城燃企业的部分足额按时返还企业,导致城燃企业面对大规模投资压力颇大。由于缺乏有效的标准,在市场监管过程中,相关部门缺乏有效的遵循依据。加之企业施工质量参差不齐,

成本差异较大,导致各城市城燃企业成本大小悬殊。”上述相关人士说,“由于与配气价格有关的各类收费项目不清晰,导致终端用气成本增加,与国家降低终端用能成本的政策背道而驰。”

受访人士均表示,目前完全取消燃气初装费,不利于整个行业的快速发展和广大农村地区的天然气普及。须首先明确政府、企业和用户各自的权利和义务,只有厘清各自的责任,才能捋顺燃气安装收费问题。

“燃气初装费不是简单的‘存在’或‘取消’的问题,在终端气价改革尚未到位的情况下,最重要是规范。需要统一城市燃气安装收费的内涵及覆盖范围,避免标准不统一。”郭焦锋说。

合理定价 市场监管仍需加强

多位业内人士呼吁,要理顺政府、企业、用户之间的权责关系,在做好各项收费的出处、明确城市燃气参与各方责任和义务的前提下,加强对燃气安装收费的市场监管。同时,加强对各城市城燃企业的成本核算,对于不合理的价格适时调整,调动企业积极性。同时,对城燃企业和地产开发商的乱收费行为进行处罚,推动行业规范发展。

例如,在实行政府定价的地区,以当地政府定价为依据进行市场开发;在不实行政府定价的地区,根据国家和当地相关政策,积极对成本监审,争取政府政策支持。工商业等非居民用户燃气工程安装费应坚持市场定价原则,根据用户需求的迫切程度、燃气价格与用户现用能源或可替代能源的价格之比、燃气工程安装成本及燃气销售能够给公司创造的利润等合

理定价。

“应加大对社会化工程安装主体的资质审查和监管力度,规定其对后续安全供气承担一定连带责任,确保安全供气。”郭焦锋说。

“若燃气工程领域利润压缩,城燃企业可在其他领域寻找机会。比如《意见》中提到的用户个性化需求的延伸服务,城燃企业可根据各地实际情况,积极拓宽业务。”上述相关人士说。

聚焦

渤海油田群电能替代拉开大幕

本报讯 4月21日,我国首个海上油田岸电改造一期示范项目(以下简称“岸电”)完成全部电力动力平台的海上安装,海上油田用电方式即将实现历史性变革。

“渤海秦皇岛和曹妃甸油田群岸电改造示范项目是我国海上首次大规模实施海上油田电能替代,输送容量200兆瓦,电压220千伏,也是世界海上油田交流输电电压最高、规模最大岸电项目。”渤海油田岸电项目组(一期)总经理刘巍介绍道。

一直以来,受技术、基础设施等条件限制,海上油田主要利用油田开发伴生的天然气或者原油作为燃料进行发电,供平台生产生活使用。由于海上发电机组容量小、效率低,能耗约为岸上大机组的2-3倍。为进一步节能减排,同时增强海上平台供电稳定性,2019年起,中国海油联合国家电网开展技术攻关,探索将陆上电网的电通过海底高压电缆传输至海上油田使用。

“海上油田使用岸电可以一举多得。”中国海油开发生产部管虹翔介绍,“首先,原来发电消耗的原油和天然气可得到更好的利用,以降低二氧化碳等温室气体和污染物排放;陆地电网供电稳定,有利于

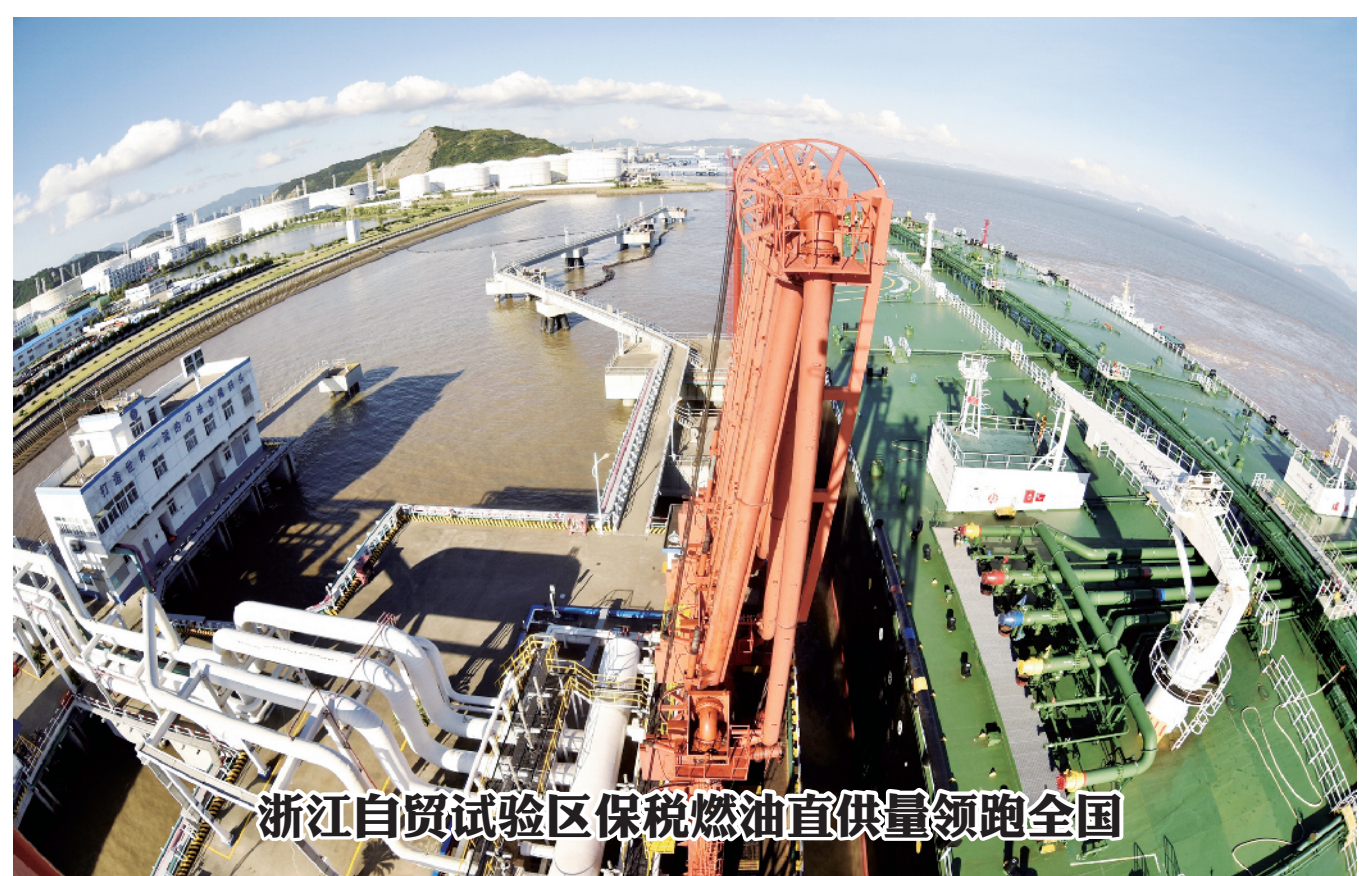
生产稳定;另外还将使海上油田开发模式变革升级,今后周边新开发油田不必再单独配备发电机组,可直接使用电网,有效降低了开发成本,实现油田经济开发。”

此外,岸电改造也缓解了海上平台发电机组长期依赖进口的局面,可以解决进口发电机维修保养成本高、周期长等问题。

据统计,在引入岸电工程后,秦皇岛和曹妃甸油田群每年可平均节约能源约6.47万吨标煤,相当于减少二氧化碳排放17万吨。随着可再生能源发电占比不断提升,电网传输电力更加低碳化,减排效果将更加显著。

目前,岸电项目组正同步推进海缆、陆缆敷设,陆地开关站建设及海陆联调,预计陆地乐亭开关站将于今年6月底向海上供电,秦皇岛32-6油田群将成为首批岸电入海的受益者。

按照规划,整个渤海油田岸电项目将分三期实施,覆盖渤海6个油田区域,将分别在环渤海的河北、山东、辽宁区域建设5个陆地开关站,8个海上供电枢纽平台以及相关海上工程设施,总接入规模达到980兆瓦,计划2023年全部建成。(刘群)



浙江自贸试验区保税燃油直供量领跑全国

图片新闻

浙江自贸试验区积极探索油品全产业链投资便利化和贸易自由化,走出了一条“无中生油”的特色发展道路,截至今年4月20日,该自贸试验区舟山港区保税燃油直供量达138.56万吨,其中今年1-3月,保税船用燃油直供量达118.31万吨,同比增长19.14%,成为领跑全国、稳居全球前八名的保税燃油加油港。

图为浙江自贸试验区舟山港区保税燃油转运港口一角。

应红枫/摄

我国与“一带一路”沿线国家 LNG 多式联运研究进一步深化

关注

本报讯 记者李玲报道:日前,交通运输部科学研究院举行了《中国与“一带一路”沿线国家 LNG 多式联运运输模式及应用研究》项目研究大纲评审会暨专家研讨会。受疫情影响,该项目开题启动会与研究大纲评审会合并进行。会议由交通运输部科学研究院标准与计量研究中心副主任陈景主持。交通运输部科学研究院副院长方海、中国国储能源化工集团股份公司副总裁杨双虎、中铁联运国储物流股份有限公司总经理李克勤、交通运输部水运科学研

究院船舶运输技术研究中心主任纪永波、应急管理部天津消防研究所主任常兴等课题组成员参加了会议。

会议还特别邀请了中国工业经济联合会会长李毅中、原铁道部总调度长张正清、北京战略与管理研究会副理事长郭云涛、交通运输部安全与质量监督管理局原巡视员黄勇等专家参与评审及研讨。

《中国与“一带一路”沿线国家 LNG 多式联运运输模式及应用研究》项目由中铁联运国储物流股份有限公司发起组织,由交科院牵头承担课题研究工作,是2020年国家交通运输部行业重点科技项目。项目得到了中国工程院何华院士、陈学东院士

以及国储集团的关注与支持。项目以 LNG 罐箱多式联运作为重点研究对象,分析中国与“一带一路”沿线国家 LNG 运输需求及发展趋势,研究分析中国与“一带一路”沿线国家 LNG 多式联运可行性,研究构建中国与“一带一路”沿线国家 LNG 多式联运标准化体系,并开展案例应用,致力于提高 LNG 多式联运运输效率,激发运输活力,为行业制定 LNG 运输管理政策制度提供重要的决策参考。

评审会上,国储集团副总裁杨双虎介绍了课题研究项目的背景、必要性,提出了课题研究的具体要求。其他课题组成员也分别就项目研究大纲、阶段性研究成果

以及案例应用开展情况进行了全面的汇报。与会专家指出,近年来虽然已有中石油、中海油、中国铁路总公司等企业进行了多次探索,但由于技术标准规范不统一、政策制度体系不健全,LNG 罐箱多式联运一直未能规模化应用发展,认为本课题研究应聚焦“一带一路”沿线国家的合作,重点关注 LNG 罐箱的技术标准规范,立足于国内 LNG 罐箱的公铁水联运尤其是“公转铁”运输,注重 LNG 专有标准以及安全风险防范研究,要形成 LNG 安全共识,打通技术瓶颈和政策瓶颈,完善应急处置方案,做好产品标准和运输标准的衔接,实现 LNG 罐箱多式联运的实际落

地应用。

经过认真细致的评审,专家组对研究大纲和阶段性成果给予了高度评价,认为开展本项目研究对提高中国与“一带一路”沿线国家 LNG 罐箱多式联运运输效率、充分发挥运输效能、完善行业 LNG 运输管理政策制度、促进国家能源结构调整、落实“一带一路”倡议和能源安全新战略具有重要意义。

本次研究大纲通过专家组评审后,课题研究组将继续按照进度计划工作,联合各单位进行深入研究,构建 LNG 罐箱多式联运标准体系,制定关键技术标准,实现 LNG 罐箱多式联运技术标准的协调统一。