



疯狂的石油



用近2万辆新能源车，并不断尝试其他清洁能源以及多式联运等绿色运配方式。

近几年快递业之所以能发展得如此迅速，与便宜实惠的快递价格密不可分。目前，尚未有快递公司释放涨价信号。有行业分析人士表示，新能源卡车的发展并不能完全取代燃油卡车的能力，短时间内快递运输的主要工具还是使用燃油卡车，无论是总部干线还是末端网点，油价上涨加大了快递企业的成本支出，再加上行业内卷下的利润不断摊薄，快递业涨价的可能性不能排除。

同样被高油价折磨的，还有出租汽车行业，尤其是传统的巡游出租汽车企业。

上海一家大型出租汽车企业的负责人对记者表示，公司这两年虽然逐步更新换代了很多纯电动出租车，但是仍有三分之二的车辆是传统燃油车。油车司机需要个人消化燃油成本，比电车司机每天多支出的费用在200元以上，油价的快速上涨，也极大地影响到了油车司机的收入。他无奈地表示，现在有不少油车司机要求改开电车，一些租赁或者承包车辆的司机也要求退车，而在公司停车场，有大约25%的车辆是在放空趴窝。

这位负责人还表示，今年初，上海的巡游出租车价格已经有了一次上调，疫情下的需求萎缩、网约车的竞争、调价机制的复杂，让他们现在还无法在运价上有所调整，目前只能忍受着一直亏损的局面。他希望，政府能在更新电动出租车的补贴扶持力度上有所加大，以此促进公司的车辆尽快更新。

经常坐飞机的旅客，对油价上



国际油价的上涨，使得国内航空煤油出厂价（含税）已经从2021年年初的约3000元/吨上升至目前约8400元/吨的高位。



涨最为直观的感受，可能就是燃油附加费的翻倍式上涨。国内航线燃油附加费从今年2月恢复征收后，近4个月内经历了四次上调——6月5日，800公里（含）以下航段，每位旅客收取人民币80元（2月为10元）；800公里以上航段，每位旅客收取人民币140元（2月为20元）。

航空燃料成本常年占据航空公司经营费用的30%左右。南方航空在2021年年报中给出的数据显示，假定燃油的消耗量不变，若报告期内平均燃油价格每上升10%，将导致运营成本上升25.51亿元。国际油价的上涨，使得国内航空煤油出厂价（含税）已经从2021年年初的约3000元/吨上升至目前约8400元/吨的高位。

春秋航空董事会办公室主任兼证券事务代表徐亮近日表示，国内旅客燃油附加费的征收政策具有比较好的对冲效果，在正常情况下，客座率达到90%以上，通过征收燃油附加费能基本覆盖油价上涨带来的成本增加。然而，对于在疫情下艰难复苏的国内各大航空公司来说，高油价下要想恢复疫情前的客座水平并盈利，又谈何容易。

价格传导多个行业

虽然油价上涨后，最先感知的是运输行业，但要为此买单的人，

从来不只有他们。石油是现代经济中的重要基础能源和化石原材料，国际原油价格上涨将增加诸多下游产业链的成本。此种压力会传导至最终的消费品价格，这意味着，油价持续走高在一定程度上将提高物价水平。

对外经济贸易大学中国国际碳中和经济研究院执行院长董秀成近日在中新经纬研究院举办的主题为“油价高企，何日‘退烧’？”的《经纬慧谈》栏目中表示，油价上升的影响主要分为直接和间接影响。直接影响体现在交通运输行业，当前未能实现电动化的全面转型阶段，公路交通、航空海运等受到燃油成本上升的影响；间接影响为价格传导的影响，比如纺织行业纤维价格、农业化肥价格、建筑装修业家具涂漆价格等也会受到一定价格传导的影响。

这种价格传导怎么理解？

比如在我们日常的衣服面料中，如尼龙、涤纶等合成纤维均来自于石油产出的原材料，原油价格上涨，这类合成纤维的价格自然也水涨船高；石油是化肥中最主要成分氮肥的原料之一，油价上涨会拉动化肥价格提升，从而导致农产品种植成本增加，并推涨粮食价格；而在居住方面，油价也直接影响到需要消耗油气资源的电力和燃气供应等行业，增加水电燃料费用的支出，而建筑行业需要使用金属与非金属矿