

“双碳”背景下云南省高速公路服务区加油站经营模式分析

杨 凤

(云南交投集团经营开发有限公司, 云南 昆明 650000)

摘要: 现阶段, 国际社会对碳减排和能源转型均指明了新方向, 绿色金融也在引导市场资源流向绿色低碳领域, 有越来越多的国家出台碳达峰、碳中和发展战略。随着可再生能源的快速发展, 在市场的持续冲击下, 如何实现能源业务高质量发展、如何推动能源业务持续增收创效, 是面临的主要问题。基于此, 本文大篇幅介绍云南省高速公路以及全国高速公路沿线服务区加油站大部分采取的合资合作模式, 并指出高速公路沿线服务区加油站属于核心资源, 如何发挥高速公路沿线资源优势至关重要。

关键词: 高速公路; 服务区加油站; 综合能源

中图分类号: F542

文献标识码: A

DOI: 10.12230/j.issn.2095-6657.2022.18.052

2021年, 在市场冲击下, 全球能源供需格局发生深刻变化, 带动全球能源治理格局不断演变, 世界各国出台相关政策, 推动能源结构加快向绿色低碳转型。世界主要油气资源国在推动能源转型的同时, 仍在进行内部改革, 强化油气行业竞争力, 加强市场维护与合作, 维护本国传统能源地位。近年来, 我国能源体系取得了跨越式的发展, 供给保障能力不断增强, 但一些结构性、体制性等深层次矛盾凸显, 影响到我国经济的稳定增长, 基于新发展理念, 尽管近年来我国能源体系可持续发展水平显著提升, 但当前与G20其他国家对比仍处于较低水平, 有必要以新发展理念引领我国能源体系发展, 保障经济的快速增长和社会的稳定运行, 综合能源发展势在必行。

1 能源行业环境分析

1.1 政治环境——国家战略部署, 能源转型发展迫在眉睫

国家印发《“十四五”现代能源体系规划》, 对“十四五”时期加快构建现代能源体系、推动能源高质量发展作出重要部署, 实现碳达峰碳中和要以能源绿色低碳发展为关键, “十四五”时期是为力争在2030年前实现碳达峰、2060年前实现碳中和打好基础的关键时期, 因此, 必须协同推进能源低碳转型与供给保障, 加快能源系统调整以适应新能源大规模发展, 推动形成绿色发展方式和生活方式。

成品油市场供需变化影响加油站行业发展。“十三五”期间, 全球原油产量总体供大于求, 导致成品油市场承压前行; 同时受世界政治格局“单边主义”抬头、世界贸易“逆全球化”、市场全球经济复苏缓慢等多重因素影响, 成品油消费需求增速减缓。随着国家对成品油“放管服”改革的持续推进, 以及炼

油产能过剩压力的进一步凸显, 我国成品油市场竞争将日趋激烈, 给加油站行业发展带来挑战。同时, 国际关系不稳定因素对石化产业影响大, 国际形势全球化与逆全球化矛盾交织发展, 国际贸易摩擦、政策更替频繁, 国际能源、消费品输出门槛较高; 受政治影响贸易协议的不确定性、汇新率的异常波动等因素共同制约经济发展和成品油消费。

1.2 经济环境——能源核心竞争力, 发展能源经济才可持续

能源行业是我国社会经济的核心支撑行业, 能源出了问题, 社会经济会即刻出现问题, 能源的发展不仅影响我国社会经济目标的实现, 而且全方位影响着我国社会经济的发展前景。改革开放以来我国经济的持续稳定发展也得益于有丰富稳定的能源保障。

1.3 科技环境——科技不断发展, 促进综合能源实施性

随着时代的进步, 科技不断地发展, 对目前能源研究可再生具有一定可操作性, 也促进了再生能源的发展, 对综合能源发展奠定了较好的科技基础。

1.4 生态环境——绿色发展理念, 能源可持续发展

党的十八届五中全会明确提出“创新、协调、绿色、开放、共享”五大发展理念, 提出新时期我国能源体系必须实现绿色发展, 把发展清洁低碳能源作为调整能源结构的主攻方向, 在清洁高效利用化石能源的同时, 提高清洁能源的生产和消费比重, 降低二氧化碳和各种污染物排放强度, 促进生态文明建设。

2021年10月11日, 《生物多样性公约》第十五次缔约方大会领导人峰会上指出, 为推动实现碳达峰、碳中和目标, 中国将陆续发布重点领域和行业碳达峰实施方案和一系列支撑保

障措施,构建起碳达峰、碳中和“1+N”政策体系^[1]。当前,我国碳排放仍处于上升期,且碳能源占比过高,要实现2030年前二氧化碳排放达峰、2060年前碳中和的目标任务极其艰巨,双碳目标对企业经济转型,对能源系统转型迫在眉睫。

2 云南省高速公路服务区加油站自营模式分析

2.1 加油站自营面临的机遇

经济规模逐步扩大——“十四五”期间,我国经济规模总量将不断扩大,云南省紧盯高质量是发展目标,“十四五”时期GDP将保持7.5%—8%之间的高速增长,到2025年全省工业增加值占GDP比重、常住人口城镇化率、中等收入群体比重大幅提高。目前,国际能源形势紧张以及汽车保有量增加的背景下,人们生活水平逐步提高,加上部分地区实施禁摩政策,中国地区拥有车辆的数量逐年稳步上升,根据国家统计局2021年国民经济和社会发展统计公报,2021年全国新注册登记机动车3172万辆,机动车保有量已达3.27亿辆,2021年汽车保有量继续保持10%的高增长,其中汽车2.4亿辆,小型载客汽车首次突破2亿辆;机动车驾驶人突破4亿人,达4.09亿人,其中汽车驾驶人3.69亿人。加油站需要司机开车前来加油,更需要司机在加油时到服务区消费,更多的汽车保有量意味着更多的现实消费者和潜在消费者。伴随省城镇发展、大基建投资项目的快速推进,给云南省成品油行业带来新机遇。

云南省省内成品油炼化能力增强——“十四五”末,云南炼油项目力争建成炼化一体化项目,新增原油输送和加工能力1000万吨,原油输送和加工能力达到2300万吨/年;新增成品油生产能力约390万吨/年,省内成品油生产能力总计可达到1400万吨/年左右。云南成品油资源从输入变为输出,由资源末梢变为资源前沿,目前在云南省内已形成了原油加工及成品油生产、储运和销售的一体化产业链。

云南省高速公路里程增加——“十四五”期间,云南高速公路通车里程将达150000公里,将在现有基础上翻一番,随着高速公路的建成通车将带动高速公路网络终端服务行业发展。

2.2 加油站自营面临的新挑战

公共交通快速发展影响传统汽车用油需求——“十四五”时期,随着中老、丽香、大瑞铁路的建成,云南铁路运营里程将突破60000公里,全省铁路网覆盖全部州市,其中高铁(动车)将超过40000公里,覆盖300万以上人口的州市和重点旅游区,城际间高铁(动车)出行将极为便利。同时,随着城市地铁、轻轨等公交系统的完善,也将继续改变市民出行方式,预计群众出行对传统汽车的需求会进一步减弱,柴油、汽油需

求增长会进一步放缓。

新能源汽车将继续快速发展——“十四五”时期,纯电动汽车、燃料电池电动汽车、氢发动机汽车等新能源汽车将快速发展,进步争夺传统燃油汽车市场份额,面对“碳达峰、碳中和”的时代浪潮,“30.60”目标和“构建以新能源为主体的新型电力系统”,给成品油市场带来深度影响。近年来,云南省加大新能源汽车推广力度,依托部分重点运营企业,重点在公务、出租、网约车等公共领域进行推广,2021年公共领域新能源汽车将达到2—2.5万辆,2022年公共领域推广数量超过4万辆^[2]。

云南省社会加油站实力不容小觑——云南省2020年底加油站共计4019座,其中国有企业加油站2140座,占53.25%,其他社会加油站1879座,占46.75%,其他加油站对服务区加油站存在极大竞争威胁。

2.3 加油站自营的建议

资源供应需多方供应——如果加油站自营,需要洽谈好供应稳定,具有较强资源供应能力的供应商,在国际环境、市场影响及面临其他资源危机时,也需要保证具有较好的资源供应保障能力,才能保证加油站供应服务。

站管理规范,良好品牌效应——加油站运营涉及各方面,除了油品的采购、销售外,在加油站运营过程中需要从规范制度体系、现场安全管理、数质量管理、营销管理、日常管理以及服务等等各方面具有专业运营能力,加油站自营首先得具备专业运营能力或团队,才能打造出高速公路加油站自有品牌。

3 云南省高速公路服务区加油站自营模式实施举措

3.1 梳理外部资源,完善产业链

(1) 上游采购渠道打通

积极对接外采油品资源,除了中石化、中石油外,要积极挖掘其他油品资源供应商,至优质油品供应商调研洽谈,与上游销售商、地炼获取资源供应优势及价格优势,获取利润空间,从而避免被“两桶油”制约。

(2) 加油站逐步收回自营

按照加油站到期收回的原则,逐步收回加油站由加油站权属单位自营,逐步完善产业链,参与产业链各个环节的业务开展,打通采购、储存的关键环节,打造核心竞争力。

(3) 综合能源站建设

充分利用高速公路现有资源,争取综合能源建设指标,开展相关综合能源服务技术创新,推动产业升级加速区域能源网络与配套设施建设,促进综合能源多能互补;积极建设集综合

能源一体化运营与数据增值服务的综合能源服务平台，推动能源系统智慧互动，综合加能站是目前传统加油站发展的必然趋势。

（4）拓展终端销售市场

油品业务的拓展方向集中在终端销售市场，除了对加油站，也可拓展到物流企业、矿山、水泥厂、民营加油站等，除了积极对接项目用油，要集中精力开发民营加油站，拓展直销供应群体，在原销量基础上争取实现大量新增业务。

3.2 其他能源补充计划

（1）顺应能源汽车发展趋势，加快推进充电桩建设

1）推进充电桩建设，占领省内市场

按照“车桩相适、适度超前”原则，在高速公路主干线重点服务区按照标准建设直流充电基础设施，适时开展扩容，确保满足过往新能源汽车充电需求。

2）合理网络布局，扩大投运规模

按照“滇中成网、干线联动、点状布局”思路，合理布局建设站点，获取更大充电可能性及充电量，同时，加强组织协调电力相关部门，确保供电扩容保障，快速推进充电基础设施建设投运。

3）提升科技创新能力，保障优质安全服务

新能源汽车销量不断增加，市场覆盖率不断提高，随着新能源汽车的质量、功能不断地提高，对科技的要求不断提高，且不断在创新，充电桩基充电业务也需要不断提高科技创新能力以满足用车客户需求，结合现代互联网创新销售渠道，同时着力提高充电基础设施的安全性、一致性、可靠性，全面提升服务水平和保障能力，逐步实现高速公路充换电一体化服务，提升全省主要高速公路干线充换电服务水平。

4）培育光伏产业，实现充电业务价值链产业

充分利用高速公路沿线资源，挖掘合理地点，选择优质地址，开展光伏发电建设工作，将高速公路服务区扩建成区域供电中心，除满足自身充电桩、服务区用电需求外，再外延向周边农村供电，将高速公路服务区作为分布式能源建设的典型代表，深入挖掘了高速公路沿线路域经济，且可实现长远化发展。

（2）合理布局 LNG 站点，稳步推进天然气业务

1）做好前期调研，掌握上下游事情

对天然气业务进行全面学习，做好天然气行业调研工作，学习发展可观地区天然气供应模式，全面掌握云南省天然气行业需求市场，提供可行性方案。

2）挖掘气源供应渠道，获取利润空间

积极与优质燃气企业对接洽谈业务，关注或参与石油天然气交易中心现货或期货交易，争取天然气合作气源供应合作单位，储备优质供应商，同时，持续关注省内天然气管道建设情况和燃气开采情况，尤其是 LNG 液化厂建设情况，为气源采购奠定好基础^[3]。

3）合理布局 LNG 站点，稳步拓展业务

利用高速公路沿线服务区资源，选择合理地点，推进 LNG 站点建设工作，选择撬装站模式低成本建设，优先推进服务区 LNG 供应业务，以拓展综合再生能源发展，为下一步碳交易奠定基础。

（3）预留氢能发展空间，渗入综合能源站

氢能的应用市场目前主要是交通领域以新能源汽车为主、分布式发电和备用电源、作为可再生能源消纳的储能载体，作为最具发展潜力的清洁能源，将逐渐替代部分石油、天然气等不可再生能源，但目前市场来看，氢能源汽车政策、车市级基础设施受限，作为长远战略储备培育项目。综合能源站建设初期，规划氢能站的布局，待用氢汽车普及合适时机时，开展加氢站的建设，以达到整体综合能源发展目标，实现可持续能源发展，为碳交易提供良好基础。

4 结语

综上所述，云南省高速公路以及全国高速公路沿线服务区加油站大部分采用合资合作模式，结合目前全球能源发展形势，原油市场逐步萎缩，服务区最具核心竞争力加油站经营也将逐步萎缩。为此，将加油站由合资转为自营，掌握核心资源，并在服务区加油站拓展氢能、光伏、充电等业务是高效利用服务区资源的有效途径。

参考文献：

- [1] 林世民. 高速公路服务区加油站非油经营策略研究 [J]. 中国战略新兴产业, 2020 (28): 145.
- [2] 陈素洁. 高速公路服务区加强财务管理的对策 [J]. 会计师, 2017 (02): 19-20.
- [3] 曹志新. 高速公路服务区加油站多元化经营探究 [J]. 经济技术协作信息, 2021 (01): 3.

作者简介：杨凤（1991-），女，重庆人，硕士研究生，中级会计师，主要从事市场经营管理研究。