

# 的士排队加气加到一肚子气

## 广州多个LPG加气站近日连续出现长龙,供气商称短期内问题难解除

□专题撰文 时报记者 黄鹏  
 专题摄影 时报记者 陈文杰 实习生 李细华

“这几天加气太难了,至少都要排队一个半小时以上!”近日,许多的士司机抱怨加LPG(液化石油气)总需排长龙。部分司机猜测,这既与气站少、交班集中有关,也与气价和油价价格倒挂气站长期亏损有关。对此,广州最大的LPG供气商联新公司总经理张健玲回应称,关停个别气站是因为检罐的需要。至于“涨价”的传言更是没有任何根据,“这不是我们自己说了就算的事。”



在员村的LPG加气站,等待加气的的士挤得密密麻麻。

### 加气难原因何在?

司机认为:

- 部分气站关闭
- 司机交班集中
- 气价倒挂,争取涨价

气站认为:

- 部分气站检罐
- 使用LPG的士增多
- 气温高加气速度变慢

## 的士司机: 排队加气至少一小时

昨天下午16时,记者先后来到员村一横路、车陂路的加气站,这里的的士都将近百辆,许多的士已经排到黄埔大道和车陂路上,车如蜗牛般挪动。司机冒着暑气站在车旁翘首以盼。许多司机表示,上个月加气10余分钟就搞定,现在却要至少一小时。到了晚上还有部分气站因检修关闭,加气就更加困难,车更多。随后记者又到几家气站,看到的情景如出一辙,而且部分气站还贴出公告称关闭检罐,譬如黄村西路、大观路力康气站等。

“我已经在这里排队40分钟了,前面还有10辆车,这要等到什么时候?光这等

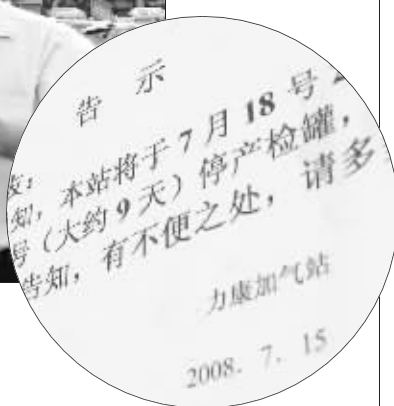
加气的时我都能跑几趟赚近百元了。”广物汽贸的王师傅一见记者就抱怨道,前两周加气还很顺畅,这两天人突然多了起来,“听说很多气站关停了,好像是在给有关部门压力,以争取涨价。”他猜测道。

白云集团的梁师傅说,现在油价涨得利害,许多“两用的士”都不烧油了,改烧气了,一天能省近百元,加气的车自然多了,“另外关了部分气站,加气肯定紧张,但是你又不能不加气,没办法,只能等了。”有部分司机甚至猜测道:“由于气价倒挂严重,气站又是关闭又是限时加气,可能想给有关部门压力要涨价了!”



的哥见到记者,马上走过来大吐苦水。

▼大观路的力康加气站贴出了停产检罐的公告。



## LPG公司: 加气紧张只在两个时段

针对的士司机的质疑,记者采访了联新公司总经理张健玲,她表示,关闭气站绝对不是故意为之,而是技术监督部门的要求,“技术监督部门要求气站每3年检罐一次,这几天正好到了时间,所以关了个别气站。话说回来,我们也不想检罐,每检一次就需要10天左右,还要花费几十万元费用;也不存在要涨价的传闻,因为即使我们亏损,政府的补贴也已经跟上,上半年已经预拨给我们了,另外涨价是需要经过听证、审批的,不是我们说了算。”

### 部分气站门可罗雀

“气站加气紧张一天分两个时间,就是下午的士交班时间和晚上公交、的士一起加气时间。其实,话说回来,我们的部分气站生意却是门可罗雀,譬

如开发区的气站,每天就只有百来部车,我的员工都没事可做。”张健玲称,其实从气站反馈的信息来看,整个上午几乎每个气站都是比较空的,但是这个时候的士却忙着载客不肯进来加油,我们也没办法,“不过针对个别气站加气排长龙的现象,我们都加了枪,其中车陂气站加了6支,变成22支,永泰气站方面也加了枪。不过,加枪不是想加就加的,因为加枪气罐压力就会加大,会带来安全隐患。”

### 与公交车错峰难奏效

针对部分气站夜间关闭,张健玲表示,因为安全问题,原本许多气站就一直是夜间停止营业不加气的,而且部分气站原来还只准许公交车加气,不允许的士进去加气,现在都有所松动了。“自从油价上

涨之后,广州加气的的士增加了不下4000台,而且这个数字还在不断扩大,现在广州市仅有29家气站,本应再多建一些,但是广州市区可选做气站的地方已经不多,另外,现在部分气站还因为地处偏远,的士司机都不愿大老远去加气,喂都喂不饱,多建气站的想法很难在短期内实现,所以排长龙加气可能短时间内很难解决。”

另外,加气慢还可能与当下的高温天气有关。“因为气温高,气罐的压力就高,加气的速度就会变慢,如果每台车加气慢1分钟,加起来后面排队的车就会慢很多。”张总经理表示,除了客观原因,他们正在想办法与交委沟通,看看能否调整一下公交车的错峰加气时间,但是可能还是比较难执行,因为老百姓坐公交也耽误不得。

### 链接

## 成品油断供 全国1/3 民营油站关闭

近一年以来,由于中石化和中石油两大集团对民营加油站成品油停供,全国三万多家民营加油站面临生死危机,“油荒”愈演愈烈。

从中国商业联合会石油流通委员会会长赵友山那里,记者得到了一组惊人的数字。截至目前,全国660余家民营成品油批发企业,仅剩一百余家;45000多家民营零售加油站,已关门三分之一;一百多万就业人员已有数十万下岗失业。

### 巧妇难为无“油”之炊

据知情人士透露,1998年之前,民营油企享受平等待遇,可以从炼油厂以出厂价买油,利润相当可观。而之后,只能从两大集团以零售价买到油,成本一下提高了很多。从油贩子手上买油,克扣非常严重,一般情况下每吨扣500斤。这更是让民营油企的经营每况愈下。

### 政府支持≠生存空间

针对民营加油站油荒的问题,业内权威人士支招说,应该争取当地的支持。当地政府应对当事各方进行沟通和协调,促使问题解决。事实上,这里所说的各方,主要就是掌握石油话语权的石油、中石化两大石油巨头,当然,应该承认,如果当地政府鼎力支持,与石油巨头沟通或许能暂时缓解油荒,但这并非根本之法。

8月1日,《反垄断法》将施行,对于该法的出台,业内专家指出,制定切实可行的配套政策体系是石油流通体制改革取得预期成效的重要保证。众多民企老板也期望《反垄断法》能真正激活市场竞争,保护合法竞争。 据《法制日报》

## 的士公司: 交班加气时间难错开

“加气难的问题其实已经很久了,以前油价没大涨之前也有这种现象。”交通集团办公室负责人云永东说,广州市用气的的士和公交比较多,气站却只有29个,相对于随处可见的加油站来说少得可怜,“的士车辆烧气的比例在迅速上涨,交通集团就有70%的的士是加气的,而且这个数字还在增加,其他的士公司加气的的士也越来越多,加气难问题肯定会越来越凸现。”

那么,针对的士交班加气时间太过统一造成加气拥挤的问题,云永东以及白云集团办公室的何楚建皆表

示,由于的士本身有两名司机交替驾驶的特殊原因,司机们为了统一划清成本,一般都是在交班的时候加满气,这样账面上容易分清楚,让他们在不交班的时候去加气比较难以操作。

“其实在交班问题上,我们已经作了很大调整,不过公司之间还是很难错开时间。至于要求司机不在交班时间加气是很难操作的,因为一般他们交班时都是加满气再移交,这样可以避免经济上的混乱,这个我们不能强行干涉。增加气站是个必然趋势,目前多增加点气枪可能可以缓解一下。”