

谁攫取了“高价物流”的利润？



日前,国家统计局公布的数据显示,4月份CPI同比上涨5.3%,再次超过预期并继续挑战老百姓的心理承受能力。而在一片“物流成本过高推高了物价”的“喊打”声中,物流行业成为众矢之的。但是记者的调查发现,物流业也是有苦难言,高昂的费用背后成本居高不下,利润极低。正如中央电视台的评述所言,这个行业众多小企业生存的现状就说明行业总利润不高的事实。

广东商学院流通经济研究所所长王先庆告诉记者,“中国目前的流通体系还很落后,物流更甚,反而是流通环节太多,各种无形的潜规则推高了流通成本,才导致终端价格居高不下。”业内专家认为,降低物流乃至流通成本,短期亟须打破行政壁垒,整治各种乱收乱罚以及交通管制等潜规则;长期需针对流通体系予以立法,加大政府补贴和扶持力度,并提高行业信息化水平。

正本清源: 运输费、保管费和管理费分别增长13.6%、24.2%和20.8%

根据发改委今年4月披露的一份数据显示,一季度我国社会物流总费用占GDP比例17.9%。在去年,这一数据为17.8%,约为美国的两倍。

据了解,发改委披露的一季度物流总费用中,包含了运输费、保管费和管理费三部分。其中,运输费用占社会物流总费用的比重为54.2%;保管费用占比为34.1%;管理费用占比为11.7%。

广东省物流行业协会副会长马仁洪告诉记者,一方面油价、人力成本在上涨,另一方面高速公路路桥费、停车费、时不时的罚款等各种税费支出居高不下,物流企业的运营成本压力不断加大。

今年一季度物流业PMI中间投入价格指数持续上升,运输费、保管费和管理费三项费用分别增长13.6%、24.2%和20.8%。一位业内人士告诉记者,去年四季度以来,国内汽、柴油价格已连续四次上调,成为物流费用上升的重要原因。

除了油价,早已成为众矢之的的路桥费恐怕是压在物流企业头上的另一座大山。中国物流与采购联合会副会长戴定一指出,对跑长途的物流企业而言,路桥费占到了运营成本的20%~30%。另据广东港中能达物流有限公司总经理邓亚春向记者透露,路桥费占到快递公司运营成本的50%左右。

世界银行发布的一份研究报告称,中国的

高速公路通行费是全世界最高的国家之一。全世界总共14万公里收费公路中,中国占据了10万公里。全国政协委员孙业表示,我国95%的高速公路,65%的一级公路都是收费公路。繁重的公路收费对物流企业的“伤害”可以从一个侧面得到印证,据WIND数据统计,2010年A股19家高速路上市公司的毛利率全部在35%以上,利润率远超地产、金融业。

不断激增的仓储成本也是导致物流成本居高不下的重要因素。据了解,存储成本占整体物流成本的1/3左右,并呈上升趋势。世邦魏理仕今年发布的《亚洲观点》报告预计,物流物业租金的上涨幅度将高达20%。

另一个让物流企业头痛不已的应该是乱收费和各种罚款。据央视日前调查,全国公路罚款每年可能高达4000亿元。这一数据约占到2010年中国物流业增加值的15%。

事实上,上世纪90年代,公路上设站卡、乱罚款、乱收费现象十分严重,极大地增加了物流成本,造成民怨沸腾。然而,有河南维权司机反映,经过17年的治理,这种现象依旧非常严重。更有司机称,钱一交就可以走,他们的主要目的就是罚款,一次罚款至少100元。

马仁洪说:“在广州这种大城市还好,要是去了下面,到处都要查你的货车,卡住你,甚至到了停下车就叫你交钱,否则别想走的地步。”

“只要是穿制服的,谁都想砍一下你,让我无所适从,这个是很要命的。”马仁洪表示,虽然现在情况有好转,但还是很乱。

此外,当下一些城市的“禁行”、“限行”也加大了物流的成本。比如在北京,大货车是不能进城的,而人货混装的车辆也不能上路。

浮华背后: 今年1~2月物流企业成本增长39.6%,利润同比下降8.6%

尽管2010年中国社会物流总费用占GDP已达18%,尽管不少物流企业老板认为,中国物流业可谓“朝阳产业”,甚至有人高喊物流产业将开始“黄金十年”的发展时期,但不容忽视的是,浮华背后可能隐藏着“花钱赚吆喝”的尴尬境地。

一位仓储业人士透露,整个物流行业的平均毛利率由2002年的30%降低到了10%以下,已进入微利时代。另据中物联副秘书长贺登才估计,目前仓储企业的利润率只有3%~5%,而运输企业只有2%~3%。国家发改委称,全国重点企业物流统计调查数据显示,今年1~2月物流企业主营业务收入同比增长34.6%,成本增长39.6%,利润额同比下降8.6%。

马仁洪不无担忧地表示,目前,中国第三方物流企业基本上已经到了难以生存的窘境。“物流企业成本在上涨,但是运输价格提不上去,加

之各种税费支出多,企业都快顶不住了!”

令马仁洪感到困惑的是,第三方物流企业减少了,价格却没有跟上去。邓亚春也向记者诉苦,“包括油价、人工等成本都在上升,但是物流公司对客户的价格就是上不去”。

以今年一季度为例,物流业收费价格指数各月分别为53%、52.2%和50%,逐月下降。1~3月,大中型运输企业公路运输价格大体平稳,中小企业运价同比下降20.7%。

不幸的是,中国物流公司绝大部分属于中小企业,乃至个体户。据交通运输部统计,目前中国物流市场中,车辆在10台以上的公司,比例不到10%,车辆在100台以上的不到3%,只拥有一台车的个体运输户占了将近40%。

长期关注物流成本构成的中国物流与采购联合会常务理事翟学魂一语中的,“小、散、弱、差的现状决定了公路货运基本上还是依靠价格进行竞争。仅以近五年为例,每吨公里运费从三毛钱左右降到了两毛钱。”

事实上,正是因为价格上不去,各种成本却在节节攀升,物流行业陷入了“不超载不赚钱”的怪圈,这也是导致超载超限屡禁不止的一个根本原因。

解决之道: 流通体系立法提上日程

近日有媒体透露,本月底国家发改委、商务部、工信部、铁道部、交通运输部等五部门及物流、仓储、货运、交通运输四大协会将在钓鱼台国宾馆共商破解物流顽症之道。

在记者的采访过程中,无论是学术界还是行业协会,物流企业,都不约而同地提到,首先应该多部门联合,制定行业法规,为物流业的发展创造更为宽松、顺畅的大环境。

目前,中国尚无一部专门的物流法律,各个法律法规之间存在着不协调甚至冲突的现象,亟须统一立法。

王先庆告诉记者,“如果能针对流通体系立法,无疑将起到规范物品流通,提高流通效率的作用”。

此外,马仁洪认为,作为公共必需品,政府有必要对物流行业的油料支出或者其他税费进行补贴,澳门对运输业就实行了补贴。持有类似观点的王先庆指出,对于流通中存在的问题,不能任由市场自发解决,政府应予扶持和投资,加强基础设施建设。邓亚春表示,物流业正进入微利时代,“再不大力扶持,行业将来会很艰难”。

2009年3月,国务院曾发布中国第一个全国性物流业专项规划,即《物流业调整和振兴规划》,但整体实施情况不够理想。中国物流学会会长何黎明表示,当前物流各环节税制不统一、税负偏高,城市交通管理与物流业发展矛盾明显,物流企业面临较重的罚款负担等问题仍十分突出。

最新消息称,目前国家发改委对物流振兴规划的细则制定已进入尾声,初步确定将物流行业营业税改变为以增值税征收,并大幅降低公路物流收费以及有关物流行业的土地使用费。

从物流行业自身来讲,马仁洪建议,企业应加大高科技投入,发展冷链物流与前沿的物联网,提高企业运营的透明度,同时减少空载率。“物流行业不能突破瓶颈,取决于信息化能否成功”。

最后,针对物流企业反映城市对配送货车实行过多的交通限制,中国物流与采购联合会副会长何明珂认为,政府应大力推行市区的制造商和销售商夜间收货和共同配送,建立共同配送中心,特别是便于夜间送货车辆停靠、装卸、配送的设施。

据《南方日报》



(均为资料图片)

新闻时评

“一分钱处方”只具道德观赏性

5月14日晚,市民胡先生陪朋友来长沙市中心医院看急诊。医生在详细了解了他的症状后,给他开了药。当胡先生去取药付费时,工作人员说“不要钱”。胡先生以为自己听错了,反复询问后才知医生给他开的是酚酞片,只要一分多钱。因为现在一分面值的钱很少见了,医院一般采用四舍五入法,他本应交的一分钱被“舍掉了”,缴费单上显示的是“0”元。(《三湘都市报》5月25日)

报道说,该医院的“一分钱处方”感动了患者。其实,“感动”倒也未必要,但受惠者却是肯定的。长沙这家医院出现的“一分钱处方”,让笔者想起了武汉医生王争艳。这位从医25年头发花白的医生,平均单张处方不超过20元,至今还常开两毛钱的处方。“几毛钱的处方”原本是正常的,因为医生就应该对症下药,“花最少的钱让病人治好病”,但现实却恰恰相反——进一趟医院少则一百两百,多则数千上万。因此,受欢迎的不是过于廉价的处方,而是一种积极的医疗态度。

能够替病人着想,这当然是好医生。但问题的关键是——还不能“非此即彼”,因此就说,不开一分钱或者一毛钱处方的医生就没有医德了。而事实上,大处方盛行,其实与医德无关,只与药养医的体制有关。

都是对症下药,那为什么大多数医院和医生开不出一分钱处方呢?以药养医的医疗体制下,大处方有其“合理”的生存空间。业内人士表示,大型三甲医院平均药品收费占全院总收入的40%以上,平均每年至少有5000万元以上纯收入来自药品加成。而我们往往只能直观地看到医生从大处方中得到的“提成”,而忽视了作为医疗经营主体在大处方下的利益驱动。医生作为个体,在体制的大背景和医院逐利的小环境中,开廉价处方的难度可想而知。有些医生坚持开小处方,却因完不成指标被扣奖金。

道德从来就不是无源之水。在某种意义上讲,一分钱处方背后的个体行为,在失去群体职业操守滋润的前提下,与其说是道德的闪光,不如说是偶然的个例——“一分钱处方”贴着的不是医德的外衣而是偶然的标签。

不能去强行要求和奢望医生成为无私忘我的道德楷模和“仁心圣手”,但可以通过制度改良和制度评价的方式促动医生恪守责任,坚守医德。不是靠泛泛的道德说教,不能指望一毛钱处方的个体自律,而应该寄希望于制度的规范和运作。如果以药养医的体制坚冰不能消融,如果公立医院的公益和公共属性得不到制度性的确认支撑,如果财政投入不足的积弊没有实质性扭转,一分钱处方所带给我们的注定只会是一个刻意拔高塑造起来的噱头,只具有道德观赏性,没有实际意义。

陈一舟

“皇家会馆”使公共资源变成公共“劣品”

会所的负责人告诉我,经过媒体一曝光,他们的知名度上去了,来咨询的人比以前还多。”河北省承德避暑山庄建“皇家会馆”一事被曝光后,当地相关部门一再对此事进行澄清。而据记者调查得知,所谓的私人会所仍在招募会员,并将于今年六月份如期开业。(5月25日《法制日报》)

承德只有这一个避暑山庄,天下也只有这一个避暑山庄,其唯一性、珍贵性自不待言。有人相中了它,将之视为一块肥肉,并不奇怪。尽管被曝光,眼下“名声大噪”的“皇家会馆”工地上,工人依然干得热火朝天,四周尘土飞扬。且会馆的主体建设和外部装修已经快结束了,房屋的内饰装修马上就开始动工。看来,不让“皇家会馆”建成是不行了。中意于避暑山庄的人,是一定要吧设想变成现实的。

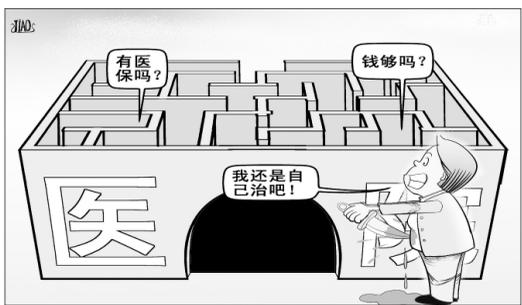
作为国家重点文物保护单位,世界文化遗产,避暑山庄是不可多得的历史文化留存,是传承文化、传递文明所在。作为世界上最大的皇家园林,避暑山庄内的一草一木都不可随意移动,更不可破坏。从另一个方向说,避暑山庄是不可再生资源,亦是公共物品。在经济学的解释里,公共物品是能使整个社会每一成员获益的物品。而一个“皇家会馆”,就使得这公共物品变成了公共“劣品”,即它是一种向一个群体强加成本的物品。

“皇家会馆”的出现,属于社会乱象性质。人无利不起早,“皇家会馆”背后所隐藏的,是一个利益共同体,

它是在某些权力后台的基础上建成的。没有获得许可,一些人就敢擅自把公共资源用作经营开发,是权力拥有者在滥用公权力,追求小集团和个人的私利。为了捞钱,他们不要脸面,不择手段,视严肃的国家法律如废纸,一处造福所有社会成员的历史文化遗产,可以擅变为造福于少数人的私人娱乐场所。

在避暑山庄建“皇家会馆”,既是一种肆意妄为,更是一种违法行为。《文物保护法》第24条明确指出,建立博物馆、保管所或者辟为参观游览场所的国有文物保护单位,不得作为企业资产经营。公众且拭目以待,看在法律的框架内,这种行为最后会带来一个什么样的结果。

今语



国际板的推出“越来越近了”,在其开发已成大势所趋的情况下,我们

有必要对其开发理由进行分析,以端正其目的,尤其是在很多论者将国际板推出会分流大量资金看近日股市大跌的元凶之一的时候。这样,我们才能充分预估国际板可能出现的情况,让市场管理者、投资者都对其有准确的认知。

其一,建立国际板是为了推进中国资本市场的国际化。纽约、伦敦、东京、法兰克福等地的交易所均有全球各地的企业上市挂牌,这是由其背后的所在国货币成为全球通用货币为先决条件的。而我国的人民币至今还未成为全球通用货币,在境外尚不能自由兑换,境外企业进入以人民币计价的A股市场,除了像我们在A股市场上已经见到的国内企业那样大肆圈钱以外,似乎难有其他实际意义,所谓推进中国资本市场的国际化,只是徒具形式。

其二,让外资企业进入中国资本

自医

据报道,53岁的重庆农妇吴远碧因病无钱手术,赌命挥刀自割放出腹部积水。这之前,因为在居住地未办理居住证不能享受城乡医疗保险,户籍所在地则认为吴远碧的病不属“大病救助”之列,希望其办理新农合医疗保险,但因为其本人怕麻烦、等不及,也没有办。该事件引起网友关注和热议,网友对此普遍感到震惊和痛心,认为这是当前进城农民工因病陷入绝望的极端案例,暴露出的医疗体制缺陷引人深思,农民的“新农合”医保政策需要检讨和改进。也有不少网友认为,当事人拒绝医保,性格倔强以及政策上的无知也是造成悲剧的重要原因。 焦海洋/图

设国际板目的究竟是什么

按照目前有关部门所说,进入国际板的跨国公司应该是优质企业,而优质企业的一个最重要标志,就是能给投资者提供丰厚的投资回报,当这个目标成为现实,投资者用投下去的热钱生出更多的热钱,热钱岂不更加泛滥?

中国资本市场正在发展之中,但中国市场与国外成熟市场有个明显的区别:它的推动力主要来自政府,与市场的承受力不完全匹配,也就是说它并不是完全市场化的。当然,市场管理部门不可能保证投资者的盈利,但是至少应该考虑到这个现实问题。偏偏在这方面,已有的沪深两地市场,包括主板和中小板、创业板,都还存在着很大缺失。

因此,对于中国资本市场的管理者来说,最重要的事情是弥补市场的制度性缺失,推进市场化建设。如果目前的制度化缺失丝毫没有改变,即使国际板设立了,上述那些目标也未必就能成为现实。

周俊生

高价私了不应成醉驾逃逸的通关密道

近日,广东省中山市检察机关对4宗醉驾案提起公诉。醉驾入刑后,因定性、处罚发生了变化,醉驾者对于处理醉驾后肇事的方式,也发生了相应的改变,如高价私了求对方别报警,先逃逸等酒气过了再自首,等等。(《中山商报》5月24日)

醉驾入刑的舆论涟漪并未彻底散尽,私了逃逸又匆匆闯入公共视线。有意思的是,在醉驾打击力度不断升级之下,维系法律运行的规则与秩序却迅即闪烁,互相制衡的肇事双方竟变得齐心协力起来。如果“高价私了”可以摆平一切,成为越来越多有钱人醉驾逃逸的通关密道,将无疑是对法律的巨大嘲讽与调戏。

日本当代著名法学家川岛武宜认为:“大凡市民社会的法

秩序没有作为法主体的个人守法精神是不能维持的。”而个人守法精神的维持,来自对法律的信服和尊重,这种信服和尊重在人们内心沉淀下来,就形成了法律信仰。法律之威严不在于“严厉打击”,而在于公正公平。缺乏公平而有“贫富之分”的法律信仰,即使再严厉也只会产生恐吓力,而产生不了威严。至少,有些在斑马线上把人撞飞的闹剧并没被处以极刑,尽管他们“以危险方式危害社会”;还有些出了事就掏钱砸的车主,巧妙地规避了处罚。

醉驾入刑,该有配套制度的联动跟进,不能让高价私了大行其道。如果不能让醉驾逃逸者付出代价,其危害马上就可以看到。

罗祥

县长圈地时书记在哪里

日前,媒体报道称从2008年以来,河北省廊坊市香河县以低价租用农民数千亩耕地,再以高价倒卖给开发商用于开发。5月23日,河北省政府宣布处理结果,香河县长等9名官员被处分。其中香河县政府县长被行政记大过,香河县国土资源局局长被撤职。(5月24日人民网)

香河县违法圈地事件这么快就有了处理结果,应该代表着政府整治土地违法的决心和力度。但是仔细品味这个处理结果,实际上力度不算大。

从处理结果来看,县长比国土资源局局长责任轻,圈地数千亩后高价倒卖,这么大的事情国土局长能决定得了?其实,县长也决定不了圈地数千亩这么大的事情,当然,集体决策机制下,哪个领导单独也决定不了这么大的事。但是集体决策中,主要领导和其他人的意见所起的作用是不同的,对决策所承担的责任也不同——“高”相对于县委书记来说,“主要”的程度多少应该差一些,至少,县长和县委书记应该同时承担决策失误责任,承担同等责任吧?

凡事总说“举一反三”,那么,这种上面决策,下面承担主要责任的“严肃处理”模式,后来者会怎样“反三”呢? 马泽明

那么,县长研究、决策与指挥圈地的时候,书记在哪里呢?如果书记不在家,出去学习、考察了,对县里的情况不甚了解,调查通报中应该向公众说明,但是没有这样的情况说明。香河县的违法圈地从2008年便开始了,县委书记不可能好几年都不在家,而这么大一件事情,书记也不可能不过问;即便不过问,也是一种失职渎职,可为什么不见书记承担任何责任呢?

不用说,县委书记的责任被上级给屏蔽了。似乎,这种屏蔽特定官员责任的做法是一种不成文的惯例,或是什么内部默契?因此,遇有重大事件追究责任时,常常看到有些主要领导莫名其妙地“失踪”——只字不提;然后是,“严肃处理”与“严厉追责”都是眼睛朝下——越是下面的人,责任越重,似乎决策都是下面人搞出来的,上面的领导却是执行者,比较无辜;“决不姑息”、“一查到底”、“不管涉及其他人的责任,这个道理很简单。县长当然是主要领导,然而相对于县委书记来说,“主要”的程度多少应该差一些,至少,县长和县委书记应该同时承担决策失误责任,承担同等责任吧?