

取消二级公路收费,只是个开始

■ 范程程

据相关媒体报道,随着内蒙古5月1日起取消全区所有政府还贷二级公路收费工作,截至目前,全国已有28个省份取消了对政府还贷二级公路的收费,减少收费里程超14.16万公里。目前,全国只有青海、甘肃、新疆等省(区)尚未取消政府还贷二级公路收费。

取消二级公路收费,让利于民,降低企业物流成本和个人出行费用,看起来一切都很好。然而,政府还贷的二级公路的收费占比已经很小,以2015年度为例,它只占了政府还贷公路通行费收入的2%。不仅如此,据《2015年全国收费公路统计公报》显示,与2014年相比,二级公路里程净减8761公里,下降27.7%,但是高速公路里程净增10283公里,增长9.6%,而一级公路里程基本保持不变,全国收费公路总里程是净增的。

简单地说,近年来虽然各省相继取消了二级公路收费,但企业的物流成本和个人出行费用非但没有降低,反而上升了。因而,正如央视评论所说的那样,取消二级公路收费,只是个开始,更多的目光,还是要对准一级公路和高速公路。

事实上,我国除了公路收费外,车主还承担了车船税、成品油消费税等等,这些费用又和公路收费相互叠加,重复收费,早就备受诟病。但现阶段,如果取消收费,财政将不堪重负,两难的处境下,取消二级公路收费这样的折中方案应运而生。

如何真正做到“还路于民”?最为重要的当然是“钱”。2013、2014、2015年的收费公路通行费规模为:3652亿元、3916亿元和4097亿元。然而,成品油消费税自2012年改革以来,至少征收了1万多亿。这部分钱,是通过中央征收,再转移到地方专款专用,这些钱,如果能用到收费公路上,代替部分的公路收费,或许可以大幅度降低企业物流成本和个人出行费用。

当然,能开源,自然也可以节流。如近年来,多省开始通用ETC通行。大力普及ETC的使用,可以大大降低人力成本,也可以提高通行效率,是个一举两得的方法。另外,可以由省级主管部门牵头,统筹规划各县市地方公路管理人员,减少重复交叉管理,节省开支。

在以“利润最大化”为根本目的的企业面

8月底前我国彻查铁路违规收费

5月5日,国家发改委发布《关于清理规范涉企业经营服务性收费的通知》提出,要重点清理地方行政部门或事业单位在铁路货物运输、专用线经营上的违规收费,规范铁路运输企业、专用线产权或经营单位收费,在8月底前接受国家发改委的全面检查,对违规收费问题,要公开曝光典型案件并追责。实际上,去年底国家发改委就曾喊话清理涉铁收费,但业界指出,乱收费现象仍屡禁不止。国家发改委本次也明确提出,目前收费名目较多、乱收费等问题依然突出,亟须通过清理规范进一步加强涉企收费管理,切实减轻企业负担。

据了解,早在2014年12月,国家发改委印发的《关于放开部分铁路运输产品价格的通知》就提出,要放开4项“具备竞争条件的铁路运输价格”实行市场调节价,铁路运输企业可以自主确定具体运输价格。这4项分别是:铁路散货快运、铁路包裹运输价格以及社会资本投资控股新建铁路的货物运价、社会资本投资控股新建铁路客运专线旅客票价等。但业界指出,上述收费项目放开后,部分企业出现了收费过高、未明码标价等情况,而在政府定价范围内的涉铁收费也有收费标准较高等现象。

为此,国家发改委在去年12月曾发布《关于清理规范涉铁路货物运输有关收费的通知》,点名要将附加费、专用线收费和运输企业收费三项纳入重点清理范围内。其中,需要被取消的附加费就包括地方行政部门或事业单位在铁路货物运输、专用线经营上的违规收费、违规参与收入分成、收取歧视性的地方保护收费。在运输企业收费方面,则要求重点规范铁路运输企业在提供抑尘、代办保险、保价等服务过程中强制服务并强行收费行为。

但有业内人士指出,尽管国家发改委已经下发通知,但乱收费现象在安徽等地仍然屡禁不止。以安徽为例,去年底,曾有网友向安徽省长信箱举报铁路托运多收费的乱象。当地市政府当时回应称,经实地调查和走访部分货主了解到,确实偶尔会出现当地无业人员冒充车站装卸人员,私下向货主收取一定费用。目前,相关部门已经对此现象加强制止与打击。

此外,北京交通大学经管学院教授赵坚表示,在国家发改委放开4项铁路运输价格之后,铁路货运向市场化更进一步,大部分地方部门与企业的价格保持稳定,但也有部分线路的收费出现了上涨。在我国有意推动铁路货运更进一步发展的背景下,清理违规收费十分必要。不过另有业内人士表示,部分地方违规收费已成“习惯”,降费的过程中,上述行政管理部门和企业的收益或将面临损失,清理收费要想推进仍需面对阻力。(李志刚)



前,钱的考量自然重要,但公路企业真的有那么穷吗?我想并不少。在A股的上市公司中,我们也看到了公路企业的身影,以宁沪高速为例,仅2017年一季度利润就达8.79亿元。看来,很多公路企业日子并不难过。既然有办法、有能力创造利润,不妨也更多地承担社会责任,真正做到“让利于民”。

▼ 相关链接

高等级公路为何不免费?

在内蒙古自治区5月1日起取消全区所

有政府还贷二级公路收费后有人问,何时一级公路和高速公路也能不收费?

其实,天下没有免费的午餐,世界上任何国家都没有真正意义上的免费公路,虽然公路是公共产品,但是其资金来源不是税收就是收费。收税和收费之间是一个此消彼长的关系,费交得少了税就要增加,因此想取消收费就需要大幅增加税收。

世界银行曾经有一个估算,如果中国公路全部资金都不靠收费,由收税来养护,以2006年为例,燃油税要征收30%,若全部建设和债务偿还都要靠税收解决,油价要增加3倍以上。因此,公路全部免费单靠税收支撑是不可行的。中国是在1984年国务院第54次常务会议作出“贷款修路,收费还贷”的重大决定,2004年《收费公路管理条例》的出台,对促进公路事业发展、规范收费公路的管理起到了重要作用。

2004年,我国国家高速公路的通车里程只有3.4万公里,到如今总里程突破13万公里,稳居世界第一。可以说,如果没有收费公路政策就没有我们今天的国家高速公路发展成就。2008年12月份国务院印发通知,提出“地方政府要逐步有序取消政府还贷二级公

路收费”。但并不意味着所有收费公路都会逐步取消收费。

据介绍,随着经济社会的快速发展,国家公路网的逐步连成网以及国家财税体制改革的推进,从我国的国情出发,充分考虑对国家财力的需求与可能,以及国家鼓励社会资本投资交通基础设施的政策导向,我国公路交通基础设施的发展,特别是新建公路的发展,仍然需要坚持收费公路政策。

2015年,我国修订《收费公路管理条例》,构建“非收费公路为主,收费公路为辅”的两个公路体系,强调高速公路长期收费是符合“谁用路、谁受益、谁付费”和“不用路、不付费、不负担”的公平原则,不仅能够有效化解高速公路的债务风险,为高速公路的发展提供稳定的养护发展资金,同时还可以使有限的公路税收向普通公路倾斜,使普通公路的通行条件也能得到更好改善。

目前,有发达国家也已在向收费公路转型,以德国为例。2003年,德国高速公路开始对12吨以上的货车征收通行费。2012年,又把征收的范围从高速公路扩大到了四车道的普通联邦公路,这两年德国也将开始对小客车征收高速公路通行费。

我国去年全社会物流总费用占GDP比重降至14.9%

■ 杨帆

商务部部长钟山日前表示,未来商务部将着力在“优商品、通商路、减商负、立商信”等方面发力,进一步为企业降低物流成本。数据显示,2016年,我国全社会物流总费用占GDP的比重下降到14.9%,但依然比不少发达国家高出一倍左右。

去年,全社会物流总费用占GDP的比重为14.9%,这个数据比2013年的18%下降了不少,但相比美、日、德等发达国家,依然高出一倍左右,高于全球平均水平5个百分点左右。这意味着,全社会创造同样规模的GDP和企业创造同样规模的产出,我国付出的物流费用代价更高。

商务部部长钟山表示,未来商务部将着力在“优商品、通商路、减商负、立商信”等方面发力,进一步为企业降低物流成本。

商务部新闻发言人孙继文介绍,“通商路”(就是)鼓励支持融合型创新、共享型创新和智慧型创新,围绕“通”字做文章;“融通”线上线下渠道,加快构建“南北三纵、东西五横”的全国一体化骨干流通网络。“减商负”,主要就是降低流通成本,让消费者得到实惠;应用现代信息技术,推进物流标准化,降低技术性成本。

商务部的这个做法,让物流企业点赞!上海天地汇供应链管理有限公司董事长徐水波认为,如果能有一个平台,既增加信息共享,又提升行业信用和集中度,就能极大地增加

货物流转效率,从而降低物流成本。

徐水波说:“有没有一个‘互联网+’的平台,能够比原来不合作,甚至竞争的物流服务商把货量集中在一起,进行往返对开,用国际先进的甩挂运输方式提升数倍的效率,降低约30%到40%的成本。这个实际上是从我们的实践来看,完全有机会达到。”

除了互联网这个虚拟平台,现在,不少城市间也在打造平台,从物理空间上降低物流成本,比如,上海牵头成立“长江经济带托盘循环共用联盟”;北京朝批商贸股份有限公司与下游客户合作,实行整托盘订货和交接货,优化商业流程。国务院参事室特约研究员姚景源分析,我国降低物流成本还有不小的空间,上中下游都将从中受益。

湖北三峡翻坝物流园加快建设 确保下半年开港试营运

围绕今年下半年开港试营运这一目标,三峡翻坝物流产业园目前各在建项目施工单位咬定竣工时间,倒排工期,全力以赴推进项目建设。在物流园核心区——货运港(也叫水公联营区)1000多亩地的建设现场,放眼望去,只见大型机械往来穿梭,远处在开挖、回填,近处在夯实、运输,整个工地热闹不已。目前正在进行箱涵施工和管网检查井砌筑,5月份将开展水稳层、电力电缆沟施工和路基成形,6月份将进行混凝土路面浇筑和人行道铺装。为确保工期,目前施工单位组织了50名工人和10多台大型设备作业,每天工作时长在12小时以上。

三峡翻坝物流产业园今年计划开工项目10个,总投资8.5亿元。按照开港试营运必备条件,目前在建的项目共有3个,除临港大道外,还有陆域形成项目和茅坪货运中心。陆域形成项目投资4500万元,分为停车区、仓库区和件杂堆场区、生产辅助区,占地约364亩,现已完成了回填区回填、试验区强夯等,计划今年7月份完工。建成后,可停放小轿车7500台、滚装车1800台。茅坪货运中心总建筑面积8万多平方米,建设内容包括信息中心大楼、仓库、车辆检测及维修车间、散货堆场等,目前信息中心大楼主体工程已完工,正在开展装修招投标。为推进这3个项目加快建设,在建设高峰期,每天会有60多台大型设备和300多名工人同时作业。

据了解,三峡翻坝物流产业园自2010年开工以来,累计完成投资约15.5亿元,其中至关重要的茅坪港区3个滚装泊位和茅坪港二期3个件杂泊位已全部建成。园区规划由最初的0.75平方公里拓展到现在的13平方公里,功能定位由最初的单一滚装运输码头发展为现代化综合性物流园区。建成后每年实现货运吞吐量1亿吨,年旅客吞吐能力达到203万人次,客运滚装车车辆吞吐能力达到1.8万辆,税收约20亿元。

秭归县物流园管委会副主任马国平介绍:“物流园规划一期是13平方公里,由三大功能区构成:一是铁路、水路和公路的多式联运区,占地8平方公里;二是金缸城综合配套服务区,占地3平方公里;三是三峡国际生态文化旅游区,占地2平方公里。目前县里正举全县之力建设水公联营区,同时还在全面推进铁路区域。整个园区主要是为水路和公路的货物交换提供服务,无论是水转公还是公转水,都将通过园区码头,实现中转服务。”(吴强)

国家将加大支持冷链物流

国家发展改革委相关负责人近日就《关于加快发展冷链物流保障食品安全促进消费升级的意见》表示,国家发展改革委将认真贯彻落实《意见》相关部署,会同有关部门建立工作协调机制,及时研究解决冷链物流行业发展中的突出矛盾和重大问题,做好业务指导和督促检查工作,确保各项政策措施贯彻落实。同时,将一如既往地加大对冷链物流行业的支持和引导,加强政策协调、出台力度,不断优化政策环境,为冷链物流行业发展创造更好条件。

据中物联冷链委统计,2016年全国冷链物流市场需求达到2200亿元,同比增长22.3%。2017年冷链物流行业将迎来全新的变化,冷链物流体系也将逐步走向第三方服务。在消费能力和对食品安全重视度的不断提升,政策支持力度持续加码,食品消费结构和习惯的变化对冷链物流的要求提高,生鲜电商的崛起等多因素叠加下,冷链物流将迎来快速发展期。(张峰)

物流动态

我国加速打造中部“一带一路”交通物流枢纽

■ 向彬

近日,参加完2017郑州航展的8架来自英国、法国和意大利的轻型飞机乘坐中欧班列离开郑州国际陆港,驶向万里之外的德国汉堡。法国卡普什特特技飞行表演队机械师克萊门特·施奈德说,中欧班列比海运更快更安全,之前飞机运到郑州只花了17天,比海运至少节省一个月时间。

这是中欧班列(郑州)首次承载飞机进出境业务。从郑州发往德国汉堡的中欧班列目前已实现“去四回四、每周八班”的双向满载常态化运营。一季度中欧班列(郑州)开行63班,货值4.21亿美元,开行班次、货值同比分别增长50%和122%,凭借货运总量高、境内和境外集疏分拨范围广等综合实力,在开行中欧班列的20多个城市中持续保持领先地位。

据悉,4月1日,包括河南在内的中国第三批7个自由贸易试验区正式挂牌,其中5个位于中西部地区。中国将在河南加快建设贯通南北、连接东西的现代立体交通体系和现代物流体系,将自贸区建设成为服务于“一带一路”建设的现代综合交通枢纽、全面改革开放试验田和内陆开放型经济示范区。

河南省交通厅厅长张琼说,河南将以航空网、“米”字形高铁网、高等级公路网为重点,统筹推进交通基础设施建设,形成多式联运、内提外畅的现代综合交通网络。



中欧班列(郑州)的运营平台——郑州国际陆港开发建设有限公司董事长袁卫东说,郑欧班列仅仅是个开端,今后将以郑州国际陆港为基地,向东开行到沿海不同方向的郑港班列,与沿海八大港进行“铁水”联运,往南则开行到广州、成都和昆明的特需班列。这样一来,中原经济区就与中国其他主要经济区紧密联系起来,河南也将成为丝绸之路经济带的物流通道和枢纽。

欧洲最大的货运航空公司之一卢森堡国际货运航空公司2014年6月开通卢森堡至郑州货运航线,并把郑州作为两个全球枢纽机场之一,目前已拥有“卢森堡-郑州”“卢森

堡-郑州-芝加哥”“米兰-郑州”3条航线。

卢森堡货航副总裁维格·卡特莱珀说,2014年卢森堡货航郑州航线货运量为1.5万吨,2015年达到了6.6万吨,2016年突破10万吨。河南自贸区建设将为郑州机场吸引商业、附加产业和国外投资,今年货运量有望再创新高,公司计划再开辟郑州到墨西哥、非洲、澳大利亚三条洲际航线,打通郑州到世界各地的货运通道。

河南机场集团航空货运发展有限公司副总经理魏俊华说,河南作为“一带一路”货运枢纽已具雏形。2016年郑州机场货运吞吐量45.7万吨,其中国际货邮量27.5万吨,冷链业务和跨

境电商发展迅猛。河南已成为中国进口水果、海鲜产品、肉类主要集散地和分拨中心之一。

独特的区位和物流优势为河南打造内陆开放高地、助推外向型经济发展提供了不竭动力。据郑州海关统计,2016年,河南省进出口额4714.7亿元,同比增长2.6%,外贸进出口规模首次跨入全国前十。以手机为代表的新兴产业已取代传统产业独占外贸进出口鳌头,成为河南外贸的支柱产业。

跨境电商在地处内陆的河南也迎来跨越式发展。总部设在上海的跨境电商平台小红书2015年3月刚进入郑州时日处理七八百个包裹,目前每天已能处理4万多个包裹,仓库也从3900平方米扩大到了3万多平方米,公司一半以上的出货量来自郑州。

小红书郑州负责人邱阿明说,公司在郑州设立物流中心看中的是郑州的交通枢纽地位和快速分拨能力。河南保税物流中心创造的备货和“秒通关”模式也大大提高了他们的物流效率。郑州的航空、高铁、陆运枢纽等多式联运未来将会发挥更大作用。

河南大学中原发展研究院院长耿明斋指出,河南现代综合交通枢纽的建设还有进一步提升的空间。河南应抓住自贸区建设的契机,加强与京津冀、长三角、山东半岛、关中天水经济区的对接,贯通南北、连接东西,汇集更多市场要素对接河南自贸区,使河南的枢纽特色更加凸显。