

策划词 | CEHUACI

世行报告显示,我国高速公路通行费全球最高,各种过路过桥费已高达运输企业成本的1/3。对于在国内销售商品的公司来说,配送和运输一直是他们最头疼的事情之一。高额的运输费用对相关企业的生存和发展带来了严峻挑战。

与此形成鲜明对照的是路桥企业上市公司的高利润。在路桥公司赚得盆满钵满的同时,是每年上万亿运输费用打入商品成本。



天价“买路钱” “重压”物流企业

▶▶▶ [上接 A1 版]

重庆“八大投” “高调”中前行

第一个循环是资金链上的循环,就是说,假如城投公司有1万亩土地,规划上让他储备了,他拿出部分资金,完成规划红线内的这些亩土地征地拆迁、产权过户,使它成为信用资产,可以在银行抵押贷款。一亩地如果抵押了50万元,那么1万亩地就是50亿元,城投拿了这50亿元可以用于基础设施建设。这是一个循环,从储备到融资都搞项目。

第二个循环,土地储备了以后,要投入、开发,“七通一平”,然后把这个土地通过市场转让给房地产开发商。这是一个土地升值的过程,也许你50万元一亩的地,转让的时候200万元一亩了,这就有一个额外的收入。这个收入,部分土地出让金要转给区县政府和市政府,部分资金用来抵扣基础设施中的各种投资,那么,转让土地以后的收入用来还银行,最终把银行的账平了。第一个循环是跟银行借钱,第二个循环是把银行的钱还了,这样就形成了良性循环。

国企做大 会否导致与民争利?

“八大投”涉及土地、交通旅游、水务、水利、金融等行业,体量大,在行业中占据垄断地位,民营资本难以介入,国企做大是否“与民争利”?

崔坚介绍,“八大投”在生产经营过程中,不是到处撒网或干预市场,而是严格出现在三大应该出现的领域:一是在关系国家经济安全、国民经济命脉的战略性领域,需要有国有建设性投资集团发挥主导、支柱、基础作用的地方;二是在市场信号缺损、市场机制尚不能完全发挥作用的领域,如城市基础设施、公共设施领域的瓶颈项目,民营、外资一时不会来投资,而社会却迫切需要解决问题,政府手中有了这些投资集团,就可以主动出击;三是,在地方政府既不能搞财政赤字、又不能直接担保举债搞项目的情况下,为了按市场化方法融资,平衡政府公共项目建设,也需要这类建设性投资集团作为融资工具。

目前,重庆市已形成“国民共进”的发展新机制。直辖时,重庆非公有经济占GDP约26%,到去年比重已上升到60%。国有企业非公权益比重已达40%,有8675个非公企业与国有企业形成产业链服务关系。

崔坚说,国有集团整体上市目标实现后,按平均3倍市净率计算,非公企业(占股40%)将因此获得4000亿元以上股权增值收益。

【链接】

“八大投”:包括重庆市城投集团、重庆地产集团、重庆市水务集团、重庆市水利投资有限公司、重庆市高速公路发展有限公司、重庆市高等级公路建设投资有限公司、重庆开发投资有限公司和重庆渝富公司。

□ 本组稿件采写 陈圣莉 杨玉华 刘夏



个案 | GEAN

A. 公路收费“吓退”老王

老王开着载有8辆雪铁龙轿车的大货车行驶在京港澳高速上,从湖南段驶出接近广东入口时,他开始减速,车子平稳地停在小塘收费站,计重显示过路费865元。老王从腰上挎包里掏出钱准备交费,临时放上的厚厚一迭钱显然已“减肥”了一多半儿。

“一上路就‘烧钱’,单程的运费才1万多,可光过路费就5000左右,有时候罚款也四五千,根本赚不到什么钱!”老王是一个大货车司机,长期跑从北京到广州的线路,本想等积累一些经验后,自己也买一辆车做老

板,可两年多来的工作经历,让他这个想法渐渐淡了,因为公路收费实在让人不堪重负。

刚说到罚款,就见一旁的交警指挥老王把车子驶到站边的广场院内,“坏了!”老王眉头一皱!工作人员只瞅了一眼车子,便熟练地开出了一张2000元的超限罚款票!老王一个哆嗦赶紧下车,好说歹说、软磨硬泡,最终罚款改为1500元。

老王所在的公司平均每天在某一个收费站最低产生5000元罚款,一个月下来总计约15万元。

现象 | XIANXIANG

B. 路桥暴利推高商品成本

对于在国内销售商品的公司来说,配送和运输一直是他们最头疼的事情之一。

国家发改委经济贸易司副司长耿书海在2011年中国物流发展报告会上指出,我国高速公路收费标准过高,各种过路过桥费已高达运输企业成本的1/3。“如果再加上罚款,公路运输这一块儿的费用能占到企业成本的五成以上。”北京交通大学

物流研究院执行院长侯汉平说。

公开资料显示,全球共有14万公里收费公路,其中10万公里在中国,占了七成。2007年2月,世界银行专门发布的一份有关我国高速公路的研究报告显示,我国高速公路通行费全球最高,而通行费的可承受性全球最低。

高额的运输费用也对相关企业

的生存和发展带来了严峻的挑战。“你看,这是我们上个月的开支单,过路过桥费100多万元,罚款40万元。”李扬是北京一家大型物流公司的总监,主管公司财务。“汽车整车运输是我们的主业,这几年汽车厂家不断要求运价下调,而包括过路过桥费、罚款等在内的各种费用却一直在上涨。所以虽然现在中国汽车市场产销两旺,但公司的生意却越来越不好做了,这两年公司的毛利平均在百分之二三十,净利仅为百分之五。”

C 成因 | CHENGYIN

C. 路桥公司暴利信息不透明

中国物流与采购联合会常务副理事、北京汇通天下物联网科技有限公司总裁翟学魂说:货主很强势,还有石油公司、高速公路公司、交警、路政,没有一个可以讨价还价,天花板不断地下落,地板不断地上升,所以物流行业怎么可能会很发达呢。

中国物流与采购联合会副会长戴定一说,2010年,中国货物运输总

量75%是由公路承担的,过路过桥费占到了运输成本的20%到30%。根据中国物流信息中心提供的数据,以物流费用率(物流费用与物流物品价值之间的比值)来说,2010年,我国物流费用率是99%,日本只有48%。

高速公路公司利润率如何?在深圳和沪市上市的高速公路上市公司共有19家,记者随机选择了一家上

市公司现代投资进行了调查,这是一家由湖南省高速公路建设开发总公司发起并控股的公司,公司经营高速公路246公里,为湖南省经营高等级公路的重要企业。

2010年,这家公司净利润率43.42%。对比一下其他行业,2010年,万科净利润率14.36%,中国银行净利润率37.72%,中石油净利润率9.54%,中兴证券40.70%。

现代投资在19家路桥业上市公司中主营收入只居中游,19家高速公

路上市公司的净利润率最低也接近20%。

《证券日报》曾评比过2009年三大暴利行业,路桥收费业荣登榜首,金融保险业位居次席,房地产业只能敬陪末座。

北京交通大学交通运输学院院长助理张晓东博士分析,从公开渠道来看,收费公路收取的费用主要用于还贷、道路养护、人员费用、管理费、投资再建设其他道路。但信息不透明,比例无从得知。

连载 | Lian Zai 24



国美地震:陈晓代表谁

陈晓代表谁?这是2010年8月17日《21世纪经济报道》记者博客中提出的一个问题,认为这个问题很重要。因为只有厘清了陈晓代表谁,才能搞清问题的实质,明辨是非。

对陈晓而言,作为社会人,他代表他自己,这是无可非议的,每个人都会代表他自己发表观点,因此众多的媒体都强调:作者代表个人的观点,并不代表本媒体的立场,或许道理也在这里。

另外,陈晓还是国美的股东,占有1.47%的股份(贝恩债转股前)。作为一名股东,他有权选择支持谁与反对谁,有权对管理层及股东提出建议与批评,也有权对管理层及大股东的

国美之战

——公司股东博弈的中国启示(节选)

□ 韦桂华 著

决策与建议表示赞成与反对,同时也无以指责的,他可以和任何股东进行联盟,以更大的力量表示他坚持什么与反对什么;股东推举的董事,这是

一个资本代表的身份,代表推举股东在董事会表达意见,是推举股东的代理人,参与公司决策。当然他也是经过股东大会选举确认的,也是全体股东的代理人,但不可否认他代表着推举他的股东。当股东最初指定的利益代言人不能代表其意志时,有权提出新的代理人。这也是股东的权利。

国美大地震,从角色这个角度看,是股东代表角色与董事局主席角色出现战争。那么,陈晓究竟代表谁呢?

必须承认,公司法的研究是一个不断深入与深化的过程。作为大股东推举的董事代表,他应当在董事会阐述大股东的意见,否则怎么让董事会知道各位股东的思考?如果他认为大股东立场是错误的,是无法表达或无法执行的,就应当辞去这一职位,然后以独立身份或其他身份表达自己的意见,而不是站在股东董事代表的位置去反对自己的保荐者,这如同剥夺了资本的话语权。

如此来看,陈晓当首先辞去国美

评论 | PINGLUN

路桥高收费 成经济“绊脚石”

□ 李云峰

在中国经济目前已经发展到相当规模和一定阶段时,长期以来被掩盖的交通垄断及依附于其上的各种“剪不断理还乱”利益链条和高额成本的负面效应已经开始显现,并成为阻碍中国经济可持续发展的“绊脚石”。

实际上,高速公路“freeway”直译就是“免费之路”,在全世界高速公路通车里程数最长的美国,绝大多数高速公路是不收费的。

中国高速公路总里程将在未来几年内超越美国,是一种必然。但中国和美国的高速公路从经营模式和管理本质上均存在天壤之别,美国的高速公路以燃油税、卡车公司的高速公路使用费、广告收入等支撑的高速公路养建模式,较之中国的“贷款修路、收费还贷”更体现了公路的“公”字。在中国一些高速公路项目中,要么出现回收资金需要数百年等实际“项目破产”现状,要么出现一些高速路在收回投资后依旧在收费等情况,“部门利益高于社会效益、小集团利益高于人民群众利益”等倾向较为明显,这种不正常现象亟待改进。

“坚持非收费公路为主,适当发展收费公路”是早在2004年就开始实施的中国《收费公路管理条例》中明确的大方向,但是从实际情况看,能否落实,至今还是个充满疑惑的未知数。



河北十家价格

欺诈商场被曝光

□ 记者 杨会民

4月29日,河北省物价监督检查局对部分商贸流通企业存在的虚构原价、不履行价格承诺、不如实标示附加条件等价格欺诈行为进行公开通报。

五家商场虚构原价。衡水爱特购物中心有限责任公司从2011年4月25日开始,对某品牌电视在标价10199元/台的基础上,以7999元/台的价格进行“五一”促销,经查该商品最近一次的交易记录价格为9600元/台,此次促销应在9600元/台的基础上进行;保定钟楼商厦销售的某品牌玉石饰品,大部分按吊牌价的38折销售,经查该商厦从未按原价销售过;沧州市同天购物中心富安娜专柜宣传广告称某丝绵4件套原价3860元,现价1980元,经查该专柜没有3860元的原价销售记录;邢台市家乐园大洋百货有限责任公司销售的某品牌男凉鞋于4月21日上架,标价561元/双,现8折销售,经查该品属新品上市,没有原价561元出售的记录;邯郸市阳光三联电器有限公司万达卖场销售的某品牌电视于4月18日上架,4月23日开始在标价17999元/台基础上打8折销售,经查该卖场没有以17999元/台的价格销售记录。

四家商场不如实标示附加条件。邢台银座商城有限公司销售的某品牌休闲装、邢台河北辰光超市股份有限公司销售的某品牌奶粉、河北国美电器有限公司衡水电器商城销售的部分家电,海报宣传均标明购物金额达到×××赠送不同的商品,但均未标明赠品品名、产地、规格、型号及价格等相关信息;保定商场销售某品牌羽绒服,广告宣传买一送三,经查买品和送品不一样。

一家商场不履行价格承诺。邯郸市春天百货有限公司促销海报宣称某品牌床上用品时尚四件套给力价339元/套,结算时却在339元/套的基础上加收30元。

河北省物价监督检查局表示,上述价格行为违反了《禁止价格欺诈行为的规定》相关规定,构成了价格欺诈行为。此次公开曝光旨在惩戒违法经营者,提醒和告诫经营者要严格守法经营,加强价格自律。

民营航空

“告官案”开庭

东星自认胜诉把握比较大

□ 李媚玲

5月9日上午,武汉民营航空公司东星航空起诉民航中南局一案在广州市白云区法院一审开庭,这是民航管理部门首次被推上被告席。

据东星集团方面介绍,法庭上,东星集团代理律师和民航中南局方面辩论的核心在于,民航中南管理局对东星航空停飞的明传电报到底依据为何。第一次庭审结束后,法院将择日再审。

在法庭上,东星集团代理律师严义明认为,民航中南局仅凭武汉市政府的申请,就作出东星航空停飞决定不合法;而民航中南局则表示,2009年初系列事故表明东星航空存在安全隐患,依据《安全生产法》第五十六条条规定,让东星航空停飞。

东星航空总裁助理兰剑敏认为东星集团胜诉把握还是比较大的。

对此,国内某民营航空公司创始人表示,民航管理局以安全的理由来停飞一家航空公司理由很充分,因为资金短缺的确会影响到飞行员以及航材的安全问题,所以这次诉讼东星航空胜诉的可能性不大。