

行驶 2800 公里 路桥费近 9000 元

路桥费占运输业成本 1/3 暴利远超房地产

核心提示

4月底,央视财经频道记者选择国内现在最长的直达运输线路之一——广东、辽宁线路,跟随货车司机进行了三天两夜的体验。调查发现,运费至少三分之一被高昂的过路过桥费吸走。数据显示,路桥业暴利远超石油、证券、房地产、金融等行业。

2800 公里路桥费近 9000 元

4月27日,记者在广东结识了长途货车司机吴忠耀,36岁的吴忠耀家住东北,现在常年跑广东到辽宁的专线,这也是目前国内直达运输最长的线路之一。

吴忠耀的车是2009年贷款20多万元买的,这次装了32吨货。车上主要装的是小家电、灯具。发车地点广东佛山市。吴忠耀走的是韶关段,再进入江西。除了这条路线以外,货车还可以走粤赣高速,经老城收费站进入江西向北,并且路程还近些。吴忠耀说,他在那条路被路政多次罚过款,上次因为超载一吨就被罚了800元,还交了500元卸货费。

晚8时,货车抵达广东韶关附近的梅关收费站,即将进入江西。收费站电子屏显示,吴的车总重49.3吨(含车辆自重),没有超重。他说,没超重但超高了,超了半米。只要是从事货物运输的车辆,95%以上不是超重就是超高。因为运费都是固定的,你不拉,别人也会拉。

29日晚7时,经沈大高速抵达终点站沈阳,包括海上轮渡在内,将近三天两夜,总共经过广东、江西、湖北、安徽、江苏、山东、辽宁7个省份,行程2800多公里。

吴忠耀说,这一趟拉了32吨货,运费27500元,油费8080元,过路过桥费和轮渡费用8978元,每趟保险、轮胎折旧、机油等费用2000元,自己能赚7000元左右,但现在从辽宁往广东方向运费压得极低,只有21000元左右,有时甚至是亏本行驶。

这样算下来,正常情况下,从辽宁到广东一个来回,将近6000公里赚六七千元,每个月在辽宁、广东之间能跑两个半来回,总共能赚12000元到15000元,去掉每个月还车贷12000元,能剩下两三千元。

路桥公司暴利信息不透明

中国物流与采购联合会常务理事、北京汇通天下物联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很发达呢。

中国物流与采购联合会副会长戴定一称,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9.9%,日本只有4.8%。

高速公路公司利润率如何?在深市和沪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。

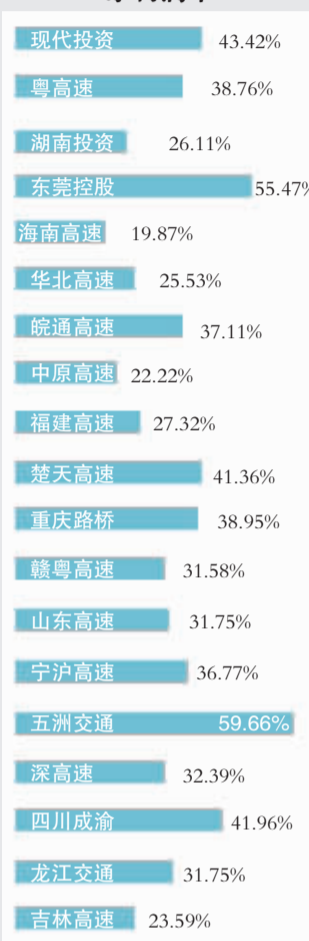
公路收费审计查出多项违规

2008年,国家审计署曾对国内18个省份收费公路进行了审计,发现辽宁、湖北等16个省份在100条公路上违规设置收费站158个,至2005年底违规收取通行费149亿元。浙江、安徽等七省份提高收费标准,多征收通行费82亿多元。山东、北京等12个省份35条经营性公路,由于批准收费期限过长,获取的通行费收入高出投资成本数倍乃至10倍以上。18个省份政府和交通部门将应专项用于还贷的通行费收入291亿元,改用于其他项目。

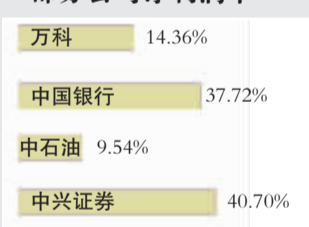
审计署指出,这些做法已违背“贷款修路、收费还贷”政策的初衷,实质是将政府提供公共产品的一部分责任转嫁给社会和公众。审计署建议,交通部和各级地方政府加大对公路建设的投入,降低社会运营成本,体现政府责任;降低公路收费标准,减少收费站点,调整不合理的收费期限。

张晓东说,审计署发出这一公告3年,但主动降低或取消收费的路桥并不多,巨额利益向部门倾斜,最终全社会都将付出代价。

2010年19家上市路桥公司净利润率



2010年其他行业部分公司净利润率



制表:姚倩倩

圆桌

央视《今日观察》评论员张鸿

收费公路不应成印钞机

很多地方政府对公路收费有利益的需求和驱动,很多地方把收费公路当做地方政府的印钞机,或者是没有烟囱的工厂,甚至在一些二三线以下的县城地级市的收费公路是除了土地之外的最高收入来源。有一些省份有专门的收费公路招商引资意见,可以把收费公路作为招商引资的一个重要的项目,然后用各种手段让收费期限不断延长。

收费公路分两种:一种是政府还贷,最高年限是15年;一种是经营性公路,最高年限是25年,终极是30年。有些地方政府在还贷的期限内,突然把这条路变成了经营性公路。转给企业,那么对于企业来说,这条路是经营性的,它不是专门的一个服务品,它是一个经营性资产,那么当它是一个经营性资产的时候,收费收100年都是合理的,所以这个问题就很难解决了。

还有就是约束失灵,包括原先的京石高速,北京的首都机场高速,审计署有审计报告,表明这些确实收费比较高。首都机场高速如果收到2022年,根据它现在定的收费年限,将收回90多亿元,但其最初的贷款只有7.65亿元。

央视《今日观察》评论员马光远

收费修路模式可以终结

修高速公路的主要目的是为了能够节省成本,包括车辆的机械损耗、省油、省时间等等。现在恰好相反,前不久的368万元罚款很能说明问题,一旦跑高速路,不但节省不了成本,反而会增加成本。从经济上来说,如果一条路是增加成本的,那么这条路是可以不修的。

为什么我们现在有收费公路?是因为原先政府没钱,为了从多方面的筹措资金来建设路,所以从1984年以来形成了收费修路的模式,从目前来讲,我认为这个模式已经走到头了。第一,我们现在的财政是全球第二大财政,政府是有钱修路的;第二,现在的这种模式本身形成了一个暴利的公路,收费公路本身每年在我们的GDP里占2%,这对经济发展已造成阻碍。

现在彻底要放弃收费很难,因为关于路的维修、运营和新建,现在还没有一个很好的制度安排来取代它。现在来讲,首先收费一定要降下来,这条路不能变成一条暴利的路,要设定一个最高限;其次我们认可交通部的思路,就是要把费降下来,把时间延长,但是费降到多低,时间延长多长,这也需要设计。我们最终的目的应该是把整个的物流成本降低,让路本身能够成为一个增加利润、增加国家经济竞争力的环节,而不是阻碍的环节。

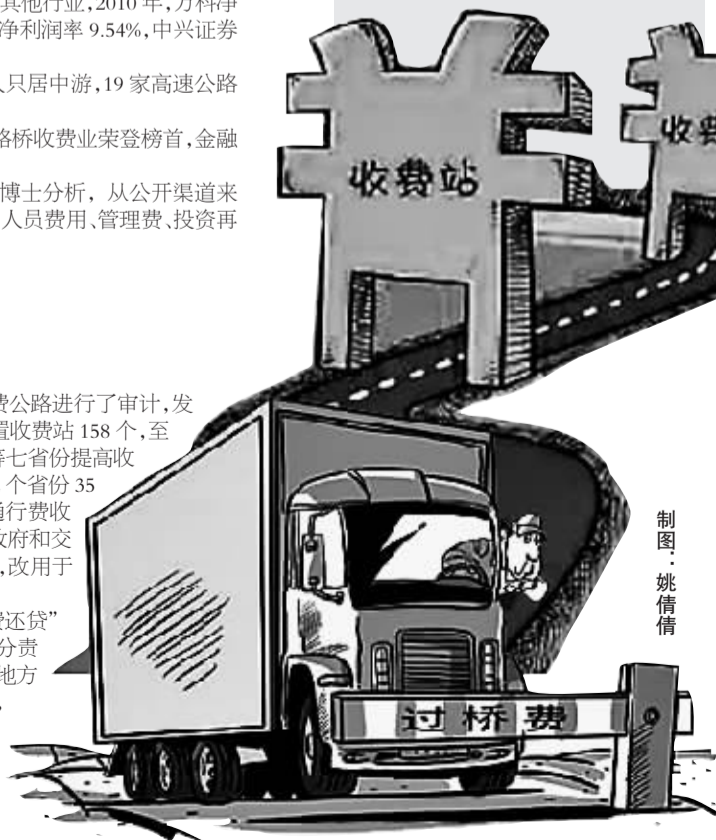
物流企业应进入专业领域

在公共货运中,小客户居多,90%以上货主支出都不超过百万。这样的客户群使得物流服务的门槛很低。做通用类的,如做运输、仓储这一类,利润率基本上是在5%左右。当然还有很多还处在生存线,就是零利润率的情况,然后靠一些不规范的偷漏税去生存。这样的企业经不起风险,遇上赔付就麻烦了。

但另外一些做专业物流的,毛利率却相当高。在业内有一个规矩,专业物流毛利率低于30%是不会去接单的,甚至有50%、100%,完全供不应求,有很大空间。

所以现在应该引导更多的物流企业去专业细分,贴近客户。除了普通仓储运输服务,更多体现产业需求,如汽车物流、食品物流、钢铁物流、图书物流、危险化学品物流。

(据《新京报》)



制图:姚倩倩

