



编者按:为了逃掉高速公路通行费、多挣钱,河南省禹州市一位农民购买两辆大货车后,拿着两套假军车牌照疯狂营运。8个月的时间里,他拉沙挣了20多万元,但由于免费通行高速公路2362次,偷逃过路费368万余元,近日被平顶山市中级人民法院一审以诈骗罪判处无期徒刑。偷逃过路费被判无期徒刑,从媒体的公开报道来看,在全国范围内还未有先例。随着各级政府以及相关部门的追责,高速路收费、中国物流成本中存在的问题浮出水面。

收费公路政策曾促使中国交通建设飞跃式发展,但同时给中国人带来了全球最多的收费路段和最高的物流成本。公路变“私路”,成了地方政府与民争利的工具。现在是反省这一实行近30年政策的时候了。

高速路税费缠身 物流业如何轻装上路

尽管十大产业调整和振兴规划之一的《物流业调整和振兴规划》早在2009年2月底就已出台,但扶持物流行业进一步发展的相关细则迟迟未出,成为制约物流企业快速做大做强的掣肘。最近,记者从国家发改委得到证实,实施细则已于去年10月上报国务院,预计不久将公布。

对于《物流业调整和振兴规划》细则迟迟未下发的原因,国家发改委经济贸易司副司长耿书海做出的解释是“国务院认为文件对物流业的支持力度还不够”,这给行业人士提供了更大的利好政策遐想空间。据悉,细则包括物流业税收、土地、车辆管理、行政管理、资源整合、技术创新等方面。

物流环节营业税有望统一

记者了解到,国务院《物流业调整和振兴规划》实施近两年来,全国已有超过半数的省份出台了相关实施细则。大部分省市建立了现代物流工作协调机制,一些省市政府还成立了主管物流工作的常设机构。许多省市制定了相应的专项规划和法规,出台了具体的财税扶持政策。但是,中国物流与采购联合会会长、中国物流学会会长何黎明指出,整体情况依然不够理想,一直困扰物流业发展的政策问题亟待解决。例如,物流运作环节税率不统一、税负偏高;仓储类物流企业土地使用税不堪重负;城市交通管理与物流业发展存在矛盾;执法标准不一、物流企业罚款负担重;物流基础设施建设征地和融资难;物流企业异地设点受阻,各类资质无法统一使用、税收不能统一核算;在网络化经营和“走出去”中遇到各种问题,等等。

物流行业各个环节的营业税税率不一致一直让物流企业耿耿于怀。国内某公路运输企业的负责人告诉记者:“简单来讲,没有车辆只有仓储的企业可能被划为服务业类别,要被征收5%的营业税;有了车辆以后可能就被归入运输业,营业税就降低为3%。可是,毕竟综合型物流企业各项业

务上下关联,很难区分运输与服务收入,各类业务税率的不同,不仅碍于企业的一体化运作,也不利于税收征管,容易出现重复征税。”

据了解,现行营业税的税目将物流业务划分为运输与服务两大类:运输类(装卸、搬运等)的营业税税率为3%,服务类(仓储、配送、代理等)的营业税税率却为5%。不过,即将出台的《物流业调整和振兴规划》实施细则有望统一税率,减收物流业各环节的营业税。

“最后到底能实施一个怎样的税率,可能还要继续研究。”中国物流与采购联合会副会长贺登才表示。

目前,业内人士普遍认同3%的税率。但据知情人士透露,最终上报时,决策层认为物流行业属于服务业,物流业的税费改革应该纳入增值税扩围改革,进而取消营业税。

对此,耿书海表示了担忧。他指出:“用增值税扩围来解决物流行业税收,这里面涉及下一步物流业增值税税率定多少的问题,如果定17%的话,物流业就被收垮了。”

“真金白银”在路上流走

能拖垮物流行业的,岂止是3%或者5%的营业税。最近闹得沸沸扬扬的“368万元天价高速公路收费案”,集中凸显了物流行业税负过重的残酷现实。

早在2008年10月,一张题为《山西某地收费站组成天罗地网》的图片在网上热传,图上密密麻麻地标注着山西省几个市县的收费站。有媒体记者调查发现,普通公路收费站接近200个,政府还贷性二级公路收费站达157个。

山西收费站事件也只是中国人因收费公路而承担的超高交通与物流成本的一个缩影。“遍布全国的设卡收费公路,已成为影响中国经济协调发展的‘拦路虎’。”早在2005年,国家行政学院经济学部副教授张孝德就曾提出这样的观点。“中国高速公路

通行费和国际相比偏高。受高通行费的影响,中国成为全球物流成本最高的国家之一。”他说。

何黎明指出,国家发改委等多个部门一直在研究降低物流行业成本的措施。但是,中国物流成本仍很高。2010年,中国物流总费用占国内生产总值(GDP)的比重约为18%,比发达国家高一倍左右。

“其中虽然有发达国家物流更发达的因素,但近些年中国的高速公里程已经达到世界第二,2008年国际金融危机以后,国家更是大举增加‘铁公基’投资。物流成本为何仍然居高不下?物流行业收费过高显然是重要原因,尤其是过路过桥费过高,这一问题在行业内被诟病已久。”某物流企业管理层人士告诉记者,由于物流企业多是全国网络运营,过路过桥费就成为和油费旗鼓相当的一大块成本,运输车辆每开出一公里,都相当于“真金白银”在流出。

中通快递负责运营的副总经理徐建国给记者算了一笔账:“从上海到北京的运输,跑一次折合成一天的成本就高达7000元,包括车辆的折旧、驾驶员的工资、油费和过路费等。其中,油费和过路费占60%至70%,这两者的费用又大致相当。”

这意味着,中国各种过路过桥费已高达运输企业运营总成本的1/3。耿书海指出,高速公路收费标准过高是目前国内物流业成本居高不下的原因之一。

记者了解到,从1984年中国第一条收费高速公路开通以来,“贷款修路、缴费还贷”几乎成了所有中国高速公路的“建设模式”。目前,像中国这样采取收费公路政策的国家和地区有60多个,但中国收费路段和车辆通行费远高于世界其他国家和地区。

据耿书海介绍:“全球收费公路总长约14万公里,其中10万公里在中国,占总公里数的70%。而在美国,总里程为9万多公里的高速公路中,只有8.8%为收费路段。据世界银行2007年2月公布的研究报告披露,中国车辆通行费占人均GDP比例超过

2%,居世界首位。在全国收费公路总里程中,二级收费公路里程和收费站点均占总量的60%左右。”

“高价公路”陷入公信力危机

“中国的高速公路收费标准过高与建设体制有关。西方一些国家的高速公路都是由政府投资,属于公共设施。在中国高速公路目前的融资模式下,一些地方政府为了改善交通基础设施,引进企业贷款修路,但是很多地方还完了公路贷款却还在收费。”耿书海说。

审计署2008年的报告显示,在被审计的18个省份8.68万公里的收费公路上,不仅有违规设置的收费站158个,通过违规设置收费站、提高收费标准多征收通行费231亿多元,并且有12个省份的35条公路收费期过长,收费高出投资成本数倍乃至10倍以上,成为名副其实的“高价公路”。

收费过高困扰着拥有3000多万名从业者的公路运输业,他们要么合法缴纳各种路费而亏损倒闭,要么采取各种违法手段超载以降低成本。

上述物流企业的管理层便对记者透露,为了能够尽量节省过路过桥费,很多物流企业都是将一辆车能多装就多装,宁可超载被罚,也比运两趟便宜。“超载对我们行业来说已经司空见惯,每次跑车都要罚上1000元到2000元,这也形成了一个恶性循环,企业还是宁可超载。”他说。

巨大的盈利诱惑也促使了地方政府在收费公路项目上“大干快上”。依赖银行贷款建设大量收费公路,却超出地方政府自身财力和资源承受能力,社会运营成本和偿债风险由此大幅上升。如浙江省公路建设的银行贷款高达1400多亿元。黑龙江等5省260多条公路项目拖欠工程款87亿元,拖欠时间有的已达六七年。

即便交通运输部一再申明,中国的收费公路仅占全部路网的3%,仍无法阻止收

费公路政策陷入严重的公信力危机。

耿书海提出,希望5年之内,高速公路收费标准能降一半左右,撤销不合理的收费站,为物流业创造良好的外部条件。

公路收费标准可能降低

对于高速公路高收费现象,交通运输部副部长翁孟勇在1月18日召开的国新办新闻发布会上说,现行的收费依据是公路法和国家出台的收费公路条例,但这两个法律法规还有一些具体措施需要进一步完善和明确。交通运输部正会同国家有关部门总结梳理各地收费公路的情况,将研究制定相关政策。未来,将致力于建设两个系统,第一个是收费公路系统,即严格限定在一些主干线和快速道,采用相对较低的收费来维持它的运行和养护;第二个是免费公路系统,对普通公路实行免费通行。

翁孟勇还表示,将全部取消二级公路收费,但是要逐步有序推进。据了解,2010年年底,中国已经在17个省全部取消了政府还贷的二级公路收费站点,撤销站点1723个,总里程9万公里。但是,截至2009年,全国二级及以上高等级公路收费里程为42.52万公里。这表明,目前收费的公路上里程仍太大。

另外,在1月19日召开的2011年中国物流发展报告会上,交通运输部综合司副司长蔡玉贺也表示,目前,交通运输部确实在考虑将收费公路标准降低。收费公路在其形成时,由于当初财力不足以支撑国家基础设施建设,所以引入了社会融资。中国高速公路收费年限为30年,而国外大多在90年至100年,如果将时间延长,相应的,收费标准就可以降低。

“交通运输部正在紧锣密鼓地做相关工作,包括相应法律法规的修改,争取多开通绿色通道,降低物流的成本和运输的成本。”蔡玉贺说。

记者了解到,交通运输部党组已经决定在“十二五”时期对物流园区货运枢纽给予一定的补贴。

物流业发展获得持久动力

在1月19日召开的2011年中国物流发展报告会上,中国物流与采购联合会会长、中国物流学会会长何黎明透露,目前,中国物流与采购联合会正在对物流企业进行广泛调研,以配合国家有关部门在“十二五”规划中加入对物流行业的扶持与规划政策。此外,一个关于物流业2010年到2020年的十年规划也在拟定中。

在一系列政策利好下,中国物流产业或将进入爆发式增长阶段。

何黎明提供的中国物流与采购联合会的统计数据显示,在经济发展的推动下,中国物流业有效应对国际金融危机冲击,保持了较快增长。

2010年,中国社会物流总额和物流业增加值分别达125万亿元和2.7万亿元,与“十五”末期的2005年相比,双双实现了总量翻番,年均分别增长21%和16.7%;中国物流业增加值占国内生产总值的比重可达7%左右,占第三产业增加值的比重约为16%左右,有力地支持了国民经济发展和发展方式转变。

同时,中国物流类基础设施投资也保持了快速增长,5年累计投资超过10万亿元,年均增长27.7%。例如,到2010年底,中国公路网总里程达398.4万公里,5年新增63.9万公里;高速公路发展到7.4万公里,5年新增3.3万公里;“五纵七横”12

条国道主干线提前13年全部建成。全国铁路营业里程增加到9万公里以上;高速铁路运营里程已达8358公里。内河通航里程12.4万公里,5年新增和改善4181公里;沿海港口深水泊位1774个,5年建成661个。定期航班机场达176个,5年新增35个。

另外,受物流信息化等基础建设更加完善的带动,2010年末,中国社会物流总费用与国内生产总值的比率约为18%左右,可望比2005年降低0.3个百分点,相当于新增社会效益1000多亿元。

根据国家发改委的初步测算,“十二五”期间,中国社会物流总额年均可增长14%左右,物流业增

加值年均增长13%左右,物流总费用与国内生产总值的比率在17%左右。

商务部商贸服务管理司副司级商务参赞王选庆在接受记者采访时表示,物流需求的扩张、物流结构的分化以及服务业政策环境的优化,正在为中国物流业发展注入持久动力,并将推动物流业进入难得的发展机遇。“其一,消费的大幅增加,将带动物流需求的扩张;其二,经济发展方式的转变,将在客观上要求物流业加快产业升级,应对市场变化;其三,中央把推动服务业大发展作为产业优化升级的战略重点,有利于营造服务业发展的政策和体制环境。”他说。