新京报
2012年3月12日 星期一

■ 宏观大势

地方保护导致物流费用居高不下

我国的物流费用2010年为7.1万亿元，2011年同比增长18.5%高达8.4万亿元，占到我国同期GDP比重均接近18%的高位。同期大多数发达国家的物流费用占比GDP尚不到10%。

物流费用企高难下，已成为今年两会的热门话题之一——3月10日，在广东代表团分组审议时，全国人大代表、宝供物流企业集团董事长刘武直指物流业乱象，并举例说明，“一个出厂价只有24元的小马达，在北京卖到185元，门店的老板却说利润太低，问题就在于流通环节过多。”刘武的感慨，全国人大代表、广汽集团总经理曾庆洪感同身受“我们有两个在外省的物流公司，一个企业一年的公路罚款要一亿多元，另外一个小企业也被罚款两千多万元。”

我国过于高企的物流费用，不仅直接推高了终端物价，而且变相提高了我国经济的运行成本。以我国最近两年的物流费用为例，2010年为7.1万亿元，2011年同比增长18.5%高达8.4万亿元，占到我国同期GDP比重均接近18%的高位。

值得注意，同期大多数发达国家的物流费用占比GDP尚不到10%。而且，更让人觉得讽刺的是，我国近两年高企的物流费用，还是在国家三番五次旨在控制物流费用的政策发布下进行的——2009年1月，我国成品油税费改革正式实施，并逐步取消二级公路收费站；2009年3月，国务院印发《物流业调整和振兴规划》，着力提高我国物流业发展水平；2011年6月，国务院发布旨在完善物流业相关配套措施的“国八条”，以期真实降低我国的物流费用。

但是，现实中物流费用的居高不下，却给旨在降低物流费用的多条国家政策开了个巨大的玩笑。这种背道而驰结果的形成，其根源在于地方保护主义在作怪。

比如，经过多年谈判博弈的取消二级公路收费站，自2009年初就正式施行，可是直到现在，全国仍有逾千家二级公路还在收费，仅福建一省就有120个二级公路收费站仍在收费。二级公路收费站至今难以完全取消，令人极其不解，因为当年国家对地方二级公路收费站的取消，是在充分平衡地方财政收支的基础上展开的：对于二级公路日常运输管理和公路桥梁建设养护费用，国家从每年新增成品油消费税中，逐年少量增加转移支付返还给地方政府，对于地方二级公路的债务偿还以及人员安置等支出，国家亦依据相关标准给予逐年补助。

地方保护主义导致物流费用的高企难下，还体现在我国路桥收费标准的节节攀升上，专项审计报告显示，在被审计的18个省市中，收费站点达4328个，平均每个省市240个。2010年，19家路桥上市公司毛利率高达59%，成为最暴利的行业之一。对此，今年全国政协二次会议上，全国政协委员、民革山东省委副主委孙继业对之进行了痛斥。

还有，虽然国家对物流企业申办物流中心或中转库，给予了诸多优惠政策，但是物流企业在实际申办过程中，相当部分地方政府却不予配合，因为一者物流企业与制造业企业相比，无法给地方政府提供高额税收；二者将土地用作物流中心或中转库与拍卖给房地产商开发房地产，其土地转让收入有天壤之别。

此外，早在去年6月“国八条”颁布时即已明确的物流企业税收优惠，在实践中却难以操作，因为增值税作为其中的关键组成部分，当下实施的“抵扣”优惠政策，仅能体现在设备采购环节，而这对于物流企业而言几乎是空谈，因为物流企业都以轻资产运营模式为主。

□杨国英（财经评论人）

财经7日谈

这个春天有点“冷”

上周末，银行行长们的一句话，被网友称之为“年度最佳冷笑话”。这句话大意是：银行利润并不高，利润大部分都被政府拿走（据《中国青年报》、《新快报》11日报道）。按照一位行长的理由，去年虽然银行业利润10412亿元，但其中80%都要用来补充资本金，剩下的“大头都给政府拿走了”。

银行利润高不高？笔者不在业内不敢妄下断言，但有几个数据或可从侧面说明这个问题。据深发展银行2011年年报，深发展全年支付员工薪酬51.6亿元，平均年薪27.8万元，同比增长80.6%。24名高管平均年薪为174.13万元。对此，原统计局副局长李德水对银行行长另有说法：“银行的资本回报率是实体经济的20倍呢”。

金融企业也是企业，银行也要挣钱，这都无可厚非，而银行利润让老百姓不痛快，究其原因，一是银行的乱收费、服务差等问题，为人诟病已久。二是部分银行公布的员工收入，尤其是高管收入，和当今中国大部分老百姓的收入相比，差距不是一点两点。何时用户去银行不用再排长队，不必担心名目繁多的收费，买了银行发售的理财产品不会赔多赚少，或许银行在谈及自己赚钱本领时能更理直气壮一点。

比行长们郁闷得多的企业家比比皆是，而他们，大多身处实体经济中。比如武钢总经理邓崎琳，因为主业利润微薄，最近决定养猪种菜；又如首钢，已开建亚洲最大垃圾焚烧厂。即便是龙头老大宝钢，去年的利润也有近一半来自于非钢产业。

炼钢不挣钱，不如卖猪肉，似乎也像一个“冷笑话”。这背后凸显的是实体经济的困境，在国家的宏观调控中，房地产行业停止疯涨，各地基建投资暂时停滞，而汽车、家电行业不复去年繁荣，处于这些行业上游的钢铁行业受到冲击尤深。去年我国钢铁行业销售利润率仅为2.42%，连续两年低于3%，远低于同期全国规模以上工业企业6.47%的平均水平。如何在对虚拟经济过度追崇的今天，让经济结构恢复平衡，让经济基石——实体经济日子更好过一点，这是亟须政策制定者解决的问题。

企业家的郁闷除了大环境和政策调控的影响，更多还有税负的不可承受之重。两会期间，联想集团董事长杨元庆就为自己的产品“内贵外贱”喊屈：“联想电脑在国内没有办法卖得不贵，有17%的增值税必须加到价格里面，但产品毛利率只有15%。”而TCL董事长李东生显然更郁闷，2011年该公司净利润不到17亿元，但税收高达42亿多元。

去年我国税收接近9万亿，背后则是错综复杂的税收迷宫，民众和企业感到“税痛”，却又说不清痛在何处。事实上，我国政府从2002年以后就提出“结构性减税”战略，但却越减越多，症结或在许多税收政策减税和增税间的博弈。中国大幅度、大范围减税的时机已成熟，更重要的是在实践中落实减税战略。

□张奕（北京 媒体从业者）

■ 财经漫谈 **跨界**

《新快报》报道，眼下，钢铁企业利润下滑，行业整体步入寒冬，企业另觅副业成为无可非议的事情。实际上，除了大举养猪的武钢，本土钢企广钢集团也正逐步退出钢铁冶炼行业，该集团有关负责人称公司目前也在卖腊肠和矿泉水，目前广钢集团的非钢产业比已超50%，未来占比或更大。

新京报漫画/许英剑

■ 金融观察

垄断银行业难言“利润不高”

以利润补充资本金，钱还在本银行里，新的资本还能产生新的利润——“肉烂在锅里”；其次，即便扣去补充资本金，银行的利润率还在8%以上，而同期作为银行赚钱基础的制造业，其利润率只有7%。

银行业利润高在社会上已经引起很大反响了，连银行业内资深人士都发出质疑声。民生银行行长曾说“银行利润高到自己都不好意思公布”，而从原央行副行长、现任全国人大财政经济委员会副主任委员吴晓灵称“中国银行业巨额的利润的确有不合理的地方”。然而，在两会上却有多家银行行长否认高利润。

如中国进出口银行董事长李若谷说：“去年银行业利润10412亿元，拿去补充资本金就需要8000亿，就剩2000多亿了，绝没有大家想像得高。”

真的没有高利润吗？首先，以利润补充资本金，钱还在本银行里，新的资本还能产生新的利润——“肉烂在锅里”；其次，即使剩下2000多亿，以整个银行业利润率的42%计算，扣去补充资本金，银行的利润率还在8%以上，而同期作为银行赚钱基础的制造业，其利润率只有7%。

根据经济学的基本理论，在市场经济体制下整个经济存在平均利润率，不可能存在某一个行业利润特别高的现象。而现在中国银行业之所以能够使自己的利润率大大高于其它行业，关键在于社会资本不能自由流入银行业，实际上银行业的准入门槛的设置阻挡了流动的自由资本，造成了银行业的垄断。垄断造成了高额的垄断利润。

垄断造成了银行名目繁多的不含多少服务的服务收费，但是银行利润来源最大的一块还是存贷息差。而工商银行行长杨凯生认为：“中国银行业的利差水平大体是2.5%左右，与世界上已经实现利率市场化的国家相比，这个利差水平是偏低的。”

或许，世界上某个国家和地区的银行在某段时间内的确比中国的利差还高，可那多半是在资金比较短缺且风险比较大的时候，一旦形势发生相反变化时，利差会变得很小。而中国银行业的利差一直比较大，而且相对固定。某种意义上来说，相对固定的较大的利差，已经成了银行垄断的有力工具。

李若谷有句话：“商业银行就一个责任：是不是把经济搞活了。”言外之意就是把这点做好了，银行赚多少钱，你们就不用管了。我同意这句话，可是去年商业银行赚了这么多钱，并没有把经济搞活。

去年，中国经济中最活跃的民营经济普遍缺钱，银行虽然信贷资金同样短缺但社会上游资仍然充沛。此时，银行既无能力大量吸引社会游资，又无能力提供中小企业资金以解燃眉之急，作为整个经济的主要金融管道——商业银行，怎能说是把经济搞活了？

当然这一切或许不能全怪银行本身不努力，可是银行如此高的利润率同样不是通过其自身努力——提高服务水平、提高劳动效率得来的。因此，银行业高利润是市场畸形发展的结果。

□郁慕湛（上海 学者）

责编 常惠芳 美编 王璇 责校 李立军

在线投稿：www.bjnews.com.cn/tougao.php 评论投稿信箱：jingjipinglun@vip.sina.com