

中物联：超六成公路物流企业前5月收入下滑

本报记者 孙丽朝 北京报道

2022年以来,新冠肺炎疫情叠加国际形势,公路货运行业营收受到较大影响。中国物流与采购联合会公路货运分会(以下简称“中物联公路货运分会”)6月21日发布《2022年上半年公路货运物流市场景气度调查报告》(以下简称“《报告》”)称,1~5月份,仅有19.5%的公路货运企业收入正增长;15.2%的企业收入基本持平;超过六成(65.1%)的企业收入出现不同程度下滑。其中,近29%的企业收入下滑在5%~10%区间,14.2%的企业收入下滑超过30%,企业生存出现严重困难。

《报告》显示,企业货运量受到较大冲击。今年1~5月份,仅有不到两成(19.6%)的企业货运量正增

长;17.6%的企业货运量与去年同期相比基本持平;还有超过六成(62.9%)的企业货运量出现不同程度下滑,其中近三成的(29%)企业下滑区间在5%~10%,也有超过一成(11%)的企业下滑在30%以上,货运量下滑程度较为严重。

交通运输部6月15日发布的数据也显示,2022年1~5月,全国公路货运量为143.69亿吨,同比下降4.6%。

中物联公路货运分会在《报告》中表示,超过三分之一(36.7%)的企业反映当前行业面临的主要问题是需求不足。货运市场需求总体不振,导致实物货运量出现下滑。

此外,公路货运企业还面临着成本上涨、油价过高、资金短缺等问题。《报告》称,一方面,对于有车

经营企业,新冠肺炎疫情期间防疫成本大增,司机走国道改高速的高速通行成本、客户订单取消的车辆闲置成本、仓储出现关停的房租成本、一些司机被隔离带来的人工成本等,存在不可控因素。另一方面,对于无车经营企业,疫情期间车源减少导致临时用车难叫,请车成本大幅增加。

6月14日24时起,国内油价迎来年内第十涨,本次调价后,柴油价格今年累计已经上涨2620元,较年初上涨超过30%。行业调研显示,燃油成本在干线运输成本结构中占比约为30%,而行业平均利润不到4%。半年来油价快速大幅上涨已经完全“吃掉”利润,货运企业和个体司机亏损面加剧。

《报告》还指出,我国公路货

运普遍采取垫资运营。疫情之下,上游货主企业通过延长账期来缓解自身资金压力,进一步加大物流企业的垫资负担。由于中小企业抗风险能力弱,越来越长的账期将造成企业经营风险骤增。

为了缓解物流企业压力,从2022年4月开始,中央陆续出台各项支持政策。4月27日,国务院常务会议指出,加强对货运经营者帮扶。5月1日至年底,对符合条件的快递收派服务收入免征增值税。尽快推出1000亿元再贷款支持交通运输、物流仓储业融资。合理支持车贷延期还贷。5月31日,国务院印发《扎实稳住经济的一揽子政策措施》,物流业特别是中小微物流企业和公路货运企业成为重点支持领域。

在6月21日晚中物联公路货

运分会召开的“市场回头看,进击下半年”线上论坛上,中国物流学会专家委员会委员、德利得供应链管理股份有限公司原运营总监恽绵表示,当前公路货运市场供大于求,价格战会是主要的竞争手段。对公路货运企业来说,最重要的是降本、增效、提质。降低成本是最直接的手段,提高效率是降成本的间接方式,而最核心的是提高服务质量。

恽绵建议,物流企业要利用国家出台的一系列支持政策,通过经营手段和技术手段,降低非经营性的成本,能不花的钱就不花,能不买的东西就不买。而且要帮助客户和供应商提高效率,通过数字化等方式,降低整个服务链成本。

罗戈研究院院长、物流沙龙

联合创始人潘永刚表示,波动的市场意味着机会。逆境之中,有企业退出市场,市场供给和需求的匹配上就会出现相应错配空间,这个错配空间就是其他企业的新机会。

潘永刚认为,面对当前的境况,企业要把困难估计得充分一些,保证自己的资金状况是可持续的,活下去,然后等待市场复苏。“对于下半年,不需要非常悲观,只要疫情受控,消费就会增长,投资就会扩大,物流企业将迎来更多机会。”

“市场是留给有准备的人的,物流企业应关注哪些产业恢复较快,哪些产业处于快速发展阶段,哪些客群受疫情影响较小,然后不断学习,转化成自己的能力,把握市场机会。”潘永刚强调。

“注销”公司逃避行政处罚 两名股东被强制执行

本报记者 封莉 北京报道

随着“放管服”改革的推进,公司设立、变更、注销登记等手续日益便捷快速,这也为少数企业恶意“注销换壳”逃避处罚提供了“可乘之机”。前不久,江苏省一家木业公司因环境违法被行政处罚,在尚未缴纳行政罚款的情况下,偷偷注销了公司。

这起企业通过“恶意注销”来逃避行政处罚的环境违法行政非诉执行检察监督案件,入选日前最高人民检察院发布的“行政检察与民同行”系列第六批典型案例。

《中国经营报》记者了解到,这类问题企业“注销换壳”逃避处罚现象并非个例。针对此类现象,检察机关推动建立企业注销信息共享机制和数据平台,纠正此类导致行政处罚决定无法执行的注销行为。

最高检发布这批案例,旨在通过行政检察监督助推市场监管,优化营商环境。

最高检第七检察厅负责人告诉记者,检察机关以个案办理为切

入点,发挥检察办案一体化优势,依法推动解决行政监管机关不知情、未履职等问题,并通过制发检察建议、会签文件等方式,从源头堵塞监管漏洞,优化公平竞争的营商环境。

记者了解到,2021年3月,某市检察院检察官在走访该市生态环境局时发现,个别企业受到行政处罚后拒不履行,在被强制执行前注销公司逃避处罚,导致生效行政法律文书执行困难,遂依职权予以监督。

案情回溯显示,2019年12月6日,江苏省苏州市生态环境局依法对其辖区内的某木业有限公司(以下简称“木业公司”)的环境违法行为作出行政处罚决定:罚款25.88万元,责令两个月内通过“三同时”验收,限于接到行政处罚决定之日起十五日内缴纳罚款,逾期缴纳罚款的,每日按罚款数额的百分之三加处罚款。

因木业公司未履行行政处罚决定,且在法定期限内既未申请行政复议,又未提起行政诉讼,苏州市生态环境局向某市法院申请强

制执行。次日,法院裁定准予强制执行苏州市生态环境局作出的行政处罚决定。

2021年1月8日,某市法院依法对该案立案执行,执行标的为51.76万元。但当法院准备执行时却发现,木业公司已于2020年12月1日核准注销,因执行已终止的法人缺乏法律依据,某市法院遂裁定驳回苏州市生态环境局的执行申请。

某市检察院在办案中发现木业公司可能被“恶意注销”,致使苏州市生态环境局的行政处罚决定执行申请被法院驳回,遂依职权启动监督程序。

经调查核实,查明该木业公司在向江苏省某保税区市场监督管理局申请注销时,提供的清算报告中写明公司无其他债权债务和未了结事项。该公司关于清算报告的股东会决议载明,股东签字确认公司清算如有遗留问题,由股东承担全部责任。

2021年5月26日,某市检察院向市法院发出检察建议,指出:木

业公司被注销时,公司股东隐瞒被行政处罚、存在债务的事实,通过提供公司无债务的虚假清算报告,办理恶意注销登记,根据相关规定,木业公司虽被注销,但其存续期间受到的行政处罚仍应执行。木业公司股东承诺对公司遗留问题承担全部责任,应履行相应赔偿义务,法院应当通知苏州市生态环境局变更被执行人,而非裁定驳回执行申请。

据此,某市检察院建议某市法院撤销原裁定,通知申请机关变更木业公司股东为被执行人,推动行政处罚落实到位。2021年8月24日,某市法院回函采纳检察建议,并向申请机关释明,可以依法申请变更被执行人。

苏州市生态环境局向某市法院申请变更木业公司股东为被执行人,法院已对公司两名股东采取强制执行措施。

为持续深化“放管服”改革,公司注册、注销登记更加便捷。借助新的制度,市场主体进出的制度成本明显降低,这也为少数公司恶

意“注销换壳”、逃避行政处罚提供了“可乘之机”。

某市检察院通过走访研判、数据碰撞,发现恶意注销企业逃避行政处罚的情况并非个例,遂根据调研情况撰写《问题企业“注销换壳”逃避处罚多发 基层“放管服”改革需完善制度措施》报地方党委、政府,推动全市建立企业注销信息共享机制和数据平台,通过这个平台,已纠正12个导致行政处罚决定无法执行的注销行为。

“过去,个别企业受到行政处罚后直接注销,一关了之,给执法工作带来很大困难。建立这样一个企业注销信息共享机制,可以避免处罚决定成为一纸空文,让行政执法更具公信力。”张家港市人大代表、苏州市张家港生态环境综合行政执法局信访中队中队长黄晓波说。

2022年2月,某市检察院邀请某市法院、行政审批局、市场监督管理局、司法局、生态环境局等部门召开圆桌会议,就防止恶意注销企业逃避行政处罚问题会签了工

作意见,建立常态化工作机制,实现行政处罚信息与公司注销登记信息数据互联互通,有效促进源头治理。

就这起案例的典型意义,据最高检介绍,公司股东隐瞒被行政处罚、存在债务的事实,通过提供公司无债务的虚假清算报告,恶意申请注销登记,使得被执行人失去主体地位的,行政机关依法作出的行政处罚决定仍应执行。人民法院裁定驳回行政机关执行申请的,检察机关应当依法履行行政非诉执行监督职能,建议行政机关申请变更公司股东为被执行人,或者向人民法院制发检察建议提出纠正意见,保障行政处罚的有效性和及时性。

最高检表示,检察机关在办案中发现行政执法机关与市场主体登记机关之间存在信息壁垒,提出防止恶意注销公司的源头治理对策建议,推动相关职能部门建立信息共享平台,打破信息壁垒,破解行政机关市场监管难题,推动优化营商环境。

上接 A5

“电阻点焊工艺质量自动监控技术”的研制只是齐嵩宇研发创新工作的一个缩影。在汽车产业内,能否保持装备运行稳定直接关乎产

在平凡岗位上创造“不凡”

“操千曲而后晓声,观千剑而后识器。”在28年的职业生涯中,从研发到冲压、焊接、涂装、总装,这五个领域齐嵩宇均有涉猎,并且都产生了比较好的技术成果。

在齐嵩宇的认知里,创新从来没有捷径,一切灵感都来自日复一日的平凡工作。这也是他28年从业经历中最大的心得和感悟。

1974年6月,齐嵩宇出生在吉林省长春市一个医生家庭。年少时,齐嵩宇没有想到接下来的几十年里他将与汽车产业紧密捆绑在一起。

1994年,齐嵩宇从一汽技工学校电工电子专业毕业后,进入了一汽集团第二轿车厂设备设施科,在焊装车间干上了维修电工。当初一脚跨进汽车电工维修领域时,20岁的齐嵩宇只是想着一份本本分分的工作,“没想太远”。

1994年,对中国家用轿车市场的发展来说,具有划时代的意义。这一年的7月,国家颁布了第一个产业政策——《汽车工业产业政策》,提出“国家鼓励个人购买汽车,并将根据汽车工业的发展和市场的变化适时制定具体政策”,它第一次将“发展家庭用轿车”定为国策。由于看中了家用轿车市场这一块“肥肉”,众多汽车生产厂家群起“食”之,全国掀起了一场造家庭用轿车的狂潮。

也正是在这一时期,中国汽车产业界涌现出了越来越多的灵魂人物和技能娴熟的技术工人,新一代的产业工人也正在孕育当中。

与许多新进入社会的职场新人一样,彼时刚进入一汽轿车厂的齐嵩宇虽有一定理论知识,但是缺

乏实践经验,只能跟在老师傅后边打下手,但这样的沉淀在当时的齐嵩宇看来是值得的。

“在老百姓心里,‘红旗车’是‘国车’。我能去造‘国车’,是让全家人挺自豪的一件事情。我在进入一汽的时候是一张白纸,工作经验等各方面都有欠缺,一汽集团搭建了很好的舞台。”至今回想起来,齐嵩宇仍然难掩激动之情。齐嵩宇还记得,刚进工厂时,他瞧着满车间的先进设备“心痒”“手痒”,心想着,以后有机会要把这个“金刚铁臂”的大家伙拆解明白,一探究竟。

罗马不是一天建成的。从“小白”成长为“大牛”,齐嵩宇付出了许多艰辛和心血。

当时,齐嵩宇的家位于长春市的东北角,而汽车厂位于西北角,每天骑自行车一个小时穿越大半个长春城去上班,对齐嵩宇来说实在不方便,“通勤”时间太长,这让彼时沉迷于技术钻研、求知若渴的齐嵩宇感到焦急。

为了把节省下的时间用于技能提高,齐嵩宇搬到了单位的单身宿舍。每天下班,等到工友们都陆续散去之后,车间里的备用生产线就成了他的“实验场”。很多时候,齐嵩宇忘记了时间的流逝,常常在维修间埋头苦干待到深夜。

“越是往里钻,就越觉得里面有门道。”从1994年进入一汽集团从事维修电工开始,齐嵩宇在维修岗

实现了装备运行稳定性智能监控。这项技术在2014年获得了第八届国际发明展金奖,同年也获得了世界知识产权组织交流会一等奖。

位上沉淀了八年半时间。这八年半时间成就了他维修技术的“精耕细作”,使他成长为技术娴熟的维修骨干,也为他以后研发出诸多发明专利作了重要的铺垫。回想起通宵达旦学习、琢磨技术的那段经历,齐嵩宇觉得是充实而有意义的。

“我前面经历了八年半左右的维修电工的经历,这主要是我的积累期,后期的转岗对我来讲是人生的一个重大转折点。”在转岗后多年的工作中,齐嵩宇跨越技术专业束缚,有针对性地深入学习了压力焊接、金属材料与热处理、计算机、单片机、机械构造等多个学科。在电气控制领域,掌握了多条日本进口自动化机器人焊接生产线上的高压、低压、弱电控制维修技术,总结了诸多运行故障快速排除方法。

“操千曲而后晓声,观千剑而后识器。”在28年的职业生涯中,从研发到冲压、焊接、涂装、总装,这五个领域齐嵩宇均有涉猎,并且都产生了比较好的技术成果。2004年以来,齐嵩宇一共研发了33项发明专利,其中28项获得国家科技创新奖。

因突出的创新发明成绩,齐嵩宇在2014年被人力资源和社会保障部授予中华技能大奖,享受中共中央国务院政府特殊津贴。2015年以及2018年,他先后获得了全国劳动模范荣誉称号,当选第十三届全国人大代表。

创新是“破”和“立”的结合

倘若这些技术能人的“绝技绝活”能用数字化手段,用虚拟仿真、增强现实等先进技术变成一种模块化方法固定下来,进入“资源库”保存,或将发挥出最大价值。

“工人陪伴自己的设备时间太长了以后会形成一种惯性。关于创新和工匠精神,我想讲两条:一个是‘破’,即如何破掉以前的这种习惯,一个是‘立’。‘破’和‘立’是缺一不可的,‘破’了以后没有‘立’,这个项目是失败的,就不会有新的东西来代替旧的东西。”

创新是制造业永恒的主题。在采访中,当记者问到“工人应如何在重复、繁杂的日常工作中做到创新”时,齐嵩宇给出了这样的回复。28年的一线工作经历,让齐嵩宇对工人和创新有了比寻常人更多的了解和体悟。

“一方面,许多一线工人在‘破’的这个过程中表现出了过于常态化的反应,觉得我上班就应该是这样的,这就是他们不能‘破’的一个主要原因。另一方面,‘立’的过程太难,工人又没有信心,而且工人创新也少有外部支持,就导致创新在工人队伍里很难实现。因此,要解决如何鼓励工人去‘破’和‘立’的问题。只有这个问题解决好了,才能造就出更多的大国工匠,才能实现精益制造。”

除了一汽集团首席技能大师、红旗工厂制造部维修专业培训师的身份外,齐嵩宇还有一重身份是全国人大代表,今年是他当选全国人大代表的第五个年头。

齐嵩宇在长期调研中发现,在像一汽集团这类特大型企业中,高级工以上的工人占比较高。然而,一汽集团这类特大型整车企业的零部件供应商,则主要以中小企业和民营企业为主。它们无法获得拥有较高技能水平

的技术工人,甚至这些企业中的员工很多都是农民工。“如果这样的现状不改变的话,将很难保证我国汽车产业供应链质量,这个问题也将对大型整车企业形成冲击。”

“对整车企业而言,不可能存在因零部件供应商企业提供的产品质量不够高而将之弃之不用的选项,整车企业要优先保证生产的持续性,只能在供应商品质量方面去妥协。这是当前困扰全国汽车生产的一个主要矛盾点。”齐嵩宇说道。

正是基于这样的产业痛点,在近几年履职的过程中,齐嵩宇将目光聚集在了应从国家战略高度培养技术工人这一问题上。

齐嵩宇建议,政府应建设“赋能平台中心公共服务综合体”,由人力资源和社会保障部牵头,结合软硬件优势和先进的课程资源以及先进的职教理念,联合教育部、国资委、中华全国总工会共同完成高技能复合型人才“资源库”建设。

“随着改革开放进程,全球制造业全产业链向中国转移,我国制造业产业人才积累了大量实践经验和技能成果。这些知识作为工匠的个人经验,过去一直都以师带徒的形式传授。”齐嵩宇认为,倘若这些技术能人的“绝技绝活”能用数字化手段,用虚拟仿真、增强现实等先进技术变成一种模块化方法固定下来,进入“资源库”保存,或将发挥出最大价值。

“我希望年轻人中能够涌现出更多的‘大国工匠’。我们也要进一步营造创新环境,给广大的工人团体搭好舞台,让他们有施

展本领的机会,为‘中国智造’保驾护航。”齐嵩宇说道。

当前,中国汽车产业是全球汽车产业中重要的组成部分。作为一个在汽车行业浸淫近30年的一线工人,齐嵩宇认为,当前我国汽车企业与国外汽车品牌最主要的差距在于,“我们在一些细节制造环节还不够精细化,中国汽车企业在标准问题上存在不统一的现象,这种现象使我们的一些产品仍然存在质量问题。”

而在这之外,齐嵩宇认为,在国内汽车产业技能人才中,高级工占比仍不够高。“真正动手干活儿的部分工人的素质整体还偏低,绝大多数汽车生产一线的工人技能水平仍然较低。这在一定程度上限制了国内汽车产业的发展。因此,汽车产业工人整体素质的提升应引起足够的重视。”

在齐嵩宇看来,当下,摆在国内汽车产业面前迫切需要解决的问题一是质量问题,二是智能化应用问题。“整体而言,目前中国汽车自主品牌在智能化发展方面成绩卓著,甚至可以算是做得最好的。那么,未来我们的机遇在哪里?”按照齐嵩宇的理解,“国内车企应从软件更新方面着手,进一步推动国内汽车品牌在智能化方面的引领。”

据了解,齐嵩宇当前也正在带领其所在的团队攻克智能汽车这座山峰,研发基于智能传感技术的预测性维护装置。他希望自己再加把劲,带动更多一线工人成为“金牌工人”,破解技术创新“最后一公里”的难题,“为国内智能汽车的发展添一道微光”。