



▲在天源物流园区,工人正在搬运货物。

物流携款“跑路” 园区要担责

兰山规定:物流园区须交纳至少50万保证金

本报8月11日讯 11日,记者从兰山区召开的商贸物流管理工作会议上获悉,兰山区出台《关于加强物流业管理的办法(暂行)》(下称《办法》),从物流管理、责任追究等方面对物流行业规范管理进行了责任细化,其中首次提出物流园区要设立至少50万元的保证金,一旦园区内出现物流企业携款携货跑路等恶性事件,保证金将被扣除。

《办法》明确提出实行物流园区保证金制度,规定物流园区须交纳一定数额的保证金到指定账户,该笔资金由区物流业整顿规范办公室与银行签订协议进行管理,未经允许不得动用。保证金数额由园区内经营户数确定,每个园区不低于

50万元,经营户超过50户以上的,按每户1万元交纳。该保证金由物流园区交纳,不得向物流企业业户收取。

园区内如因物流经营户携款携货逃跑或出现巨额代收货款亏空,导致集中抢兑群体事件发生,园区要承担相应的责任。该责任所应承担的款项从园区保证金中支付,保证金不足部分由所在园区补齐。保证金扣除之后,园区内应及时补齐。

同时,推行保险全覆盖,物流企业必须购买道路货物运输险,雇主责任险,探索推行代收货款保险;规范货运单据,货物运输合同文本。物流企业必须使用区物流业整顿规范办公室提供的规范货运单据,并同意区物流整顿规范办公室提

供的货物运输合同文本。推行电脑开票,严禁手工开票或打白条。此外,还将规范货款结算制度,积极推广“互联网+”,加快代收货款平台建设,推行代收货款由银行直接结算,外地卸货点须使用移动POS机收款,严禁物流经营户截留、挪用代收货款。

《办法》还规定,凡在物流园区内的物流经营业户必须建立物流信息公示平台,物流信息主要包括物流经营户信用资质状况、每条线路代收货款发放承诺期限、诚信经营保证金交纳数额、发货人对物流经营户的投诉和评价等。而管理部门参考以上信息对物流园区内每个物流经营业户进行综合评价,初步建立物流诚信体系。

相关链接

代收货款有风险,为啥还用它?

很多人说,“代收货款”是导致物流公司老板“跑路”的根源。

所谓“代收货款”,通俗解释就是商户通过物流公司发货,物流公司将货送达目的地后,对方验货付款,物流公司收取货款后,再将钱返还发货方,这笔钱就叫做代收款。

“货款本来应该在买卖双方之间流通,但商户把这个本不该由物流干的活儿交给了物流来做,当大量的货款累积时,这个代收货款的‘第三方’保不准就会做出一些不大地道的举动。”一位不愿透露姓名的物流企业老板说。

另一种情况同样十分常见,物流企业的账户上有大笔代收货款,在发货方没有催促收款的情况下,这笔钱完全可能被物流企业挪作他用——

投资炒股或是民间借贷,所得利润的一部分成为物流企业的净利润,还有一部分被用在降低运费上。“这就不难解释为什么在房租、人工成本普涨的当下,临沂物流运费却怎么涨的疑问。”这位老板说。而一旦其中一个环节出现差错,比如投资失败,那么整个资金链条就会断裂,如果缺乏后续资金支撑巨大的亏空漏洞,此时物流公司只能选择“跑路”。

既然存在风险,为什么还要让物流公司来代为收取货款?“客户遍布全国各地,有的仅仅通过网络和电话传真联系,如果发了货客户却迟迟不付款,我们怎么追讨货款?但委托物流公司就觉得保险一些,毕竟物流公司没收到买方的钱就不交货。”临沂商城一

位商户说。

然而实际情况却是个别物流公司在抵达送货目的地后,由于不愿得罪收货方,往往违约放货,使得收货人可以提前把货取走,过三五天甚至一个星期再付款。“万一客户因为货物质量问题或者其他原因选择赖账,物流公司自然拿不到货款,如果数额特别巨大,物流公司无法跟发货方交代,这时候往往选择一跑了之。”天源国际物流园副总经理宋曙光说。

“说到底,还是买卖双方之间的相互不信任,卖方希望先拿钱再发货,买方希望先到货满意后再付钱,双方协商不下,物流公司就成为了双方默认的‘货款监管方’,问题是这个‘监管方’同时也是利益方,显然并不保险。”宋曙光说。

物流“跑路”何时休?

园区、物流老板、经营户纷纷“开药方”

最近一段时间,临沂个别物流公司“跑路”现象频发,不但影响了市场正常经营秩序,也给临沂“物流之都”的形象抹黑。如何才能遏制“跑路”现象发生?在11日召开的兰山区商贸物流管理工作会议结束后,部分物流园区负责人、物流企业老板以及物流方面的专家纷纷结合实际情况各抒己见。

不让物流代收货款行吗? 有企业已经尝试

在近期发生的跑路事件中,“代收货款”是最为诟病的行为之一。不让物流企业接代收货款行吗?临沂部分物流园区和企业已经开始尝试。

临沂商城物流协会会长高娟旗下的财源物流,早在2004年就已把代收货款业务交给了银行,物流公司不再接收代收货款,目前园区已有3成物流企业将代收货款业务已交给银行。

高娟表示,当买方把钱打到银行设定的一个监管账户上,待双方交易完成后,按要求支付给卖方。“这种安全便捷的支付方式,得到了广大发货方

的信赖,园区内的物流企业也用此种方式吸引客户。而代收货款业务移交到银行,必定是未来发展趋势。”她说。

此外,还有企业尝试将第三方支付平台引入物流体系中。“在商户和物流公司之间搭建一个平台,保证资金和货物安全的同时,快捷地完成物流配送体系。”临沂快托网负责人周纪念说,通过在线发货,实时追踪货物,代收货款实时查账功能让物流更透明。最后,通过网上支付和第三方支付平台实现货款及时回收,让发货方和收货方实时交易。让贷款更安全,让支付更放心。

引入保险兜底行吗? 物流老板觉得靠谱

除了代收货款引发的“跑路”现象之外,多家物流公司老板还表示,货物在运输期间发生损失,物流公司无力赔偿商户而选择跑路事件也时有发生,这时有必要引入相应的保险机制。

“货物运输险是非常有必要的,物流公司本身抗风险能力不强,一旦货物损失金额巨大无力赔付,可能就会一走了之。如果提前引入保险兜底就能减少损失。”山东双龙物流有限责任公司总经理李杰说。

李杰曾经因为没有给货物上保险而吃过亏。2001年,刚做物流生意不久的他遭遇重创,一车发往黑龙江的价值几十万元

的货由于运输期间管理不善,货物损失殆尽。“之前没把保险当回事,出了事再后悔也晚了。”李杰说,当时他几乎是倾家荡产才勉强赔付了委托人,公司险些关门。惨痛的教训之后,李杰给每一车货物都投保了货运险。

与李杰相比,吴金物流公司的老板林本申则幸运多了,因为及时购买了货运险,他减少了不少损失。去年冬天,林本申的物流公司有一车发往新疆的价值20万元的货物不慎丢失,而此前他购买了货物运输险,根据相应赔付标准,他最终拿到了保险公司16万元的赔偿款。

提高准入门槛,建立信用体系? 专家说必须的

“必须提高物流准入门槛,建立信用等级制度。”临沂大学物流管理系副教授刘国栋说。他认为,为了更好地推动临沂物流行业的健康发展,物流业除了推广第三方支付平台、物流保险制度以外,政府和物流园区应发挥监管职能,政府应制定相关法律法规,遏制物流企业“跑路”,物流园区应该提高物流企业准入门槛,建立信用等级制度。

刘国栋表示,物流园区也应该管理好自己的园区,提高

物流企业准入门槛,只有物流企业资质提高了,才能有效减少“跑路”事件发生。而且要根据业务信息建立物流诚信体系,为制定物流实施条例提供科学依据,对严重损害发货单位利益的物流公司通报批评,严重时吊销营业执照,确保发货单位的正当利益。

而作为临沂物流园区的龙头企业,天源国际物流园副总经理宋曙光也明确提出应该设立登记备案制度,提高物流企业的从业资质评定门槛。