

2021年物流企业营商环境调查报告

中国物流与采购联合会

二〇二一年五月

（总报告）

为营造市场化、法治化、国际化营商环境，推动现代物流体系建设，支撑构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，中国物流与采购联合会组织开展了“2021年物流企业营商环境调查”。这也是自2013年以来中物联连续第九次开展的年度营商环境调查。通过问卷调查、实地考察和企业访谈，经汇总分析，形成调研报告如下：

一、基本情况

1. 被调查企业构成情况

本次调查共收到重点联系物流企业提供的有效问卷297份。被调查企业按照企业性质分类，民营企业占比为66.4%，国有及国有控股企业占21.3%，外资及中外合资企业占4.1%，集体企业占3.3%（如图1所示）。其中，A级物流企业占比达75.2%。

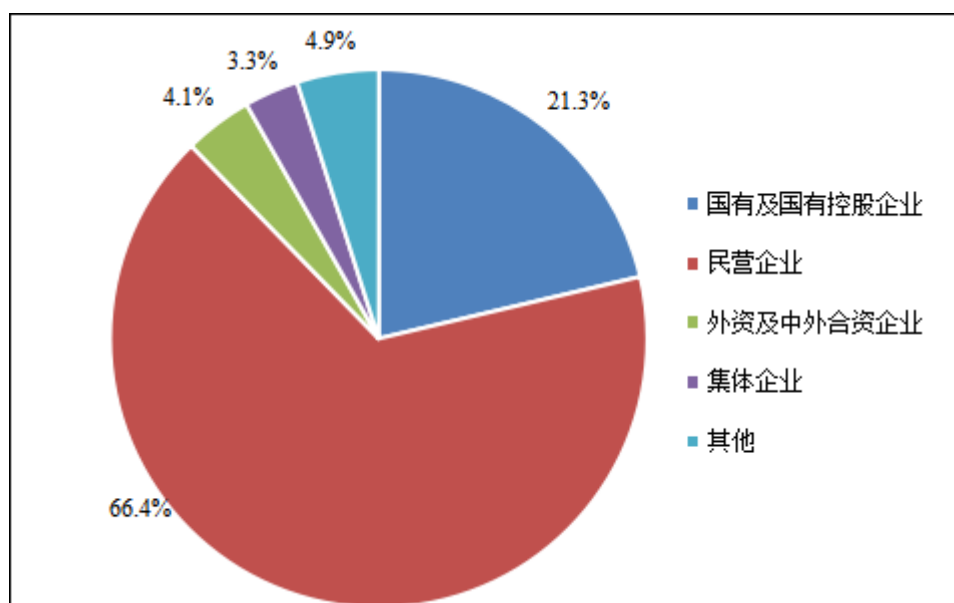


图 1 被调查企业性质构成情况

按照企业主营业务分类（包含企业兼营），69.3%的企业从事公路货运业务，62.5%的企业从事仓储管理业务，大部分物流企业仍然以运输和仓储为主营业务；37.5%的企业从事综合物流业务，23%的企业从事供应链服务，以一体化运作、网络化经营、融合化发展为特征的现代物流服务体系成为发展趋势（如图2所示）。

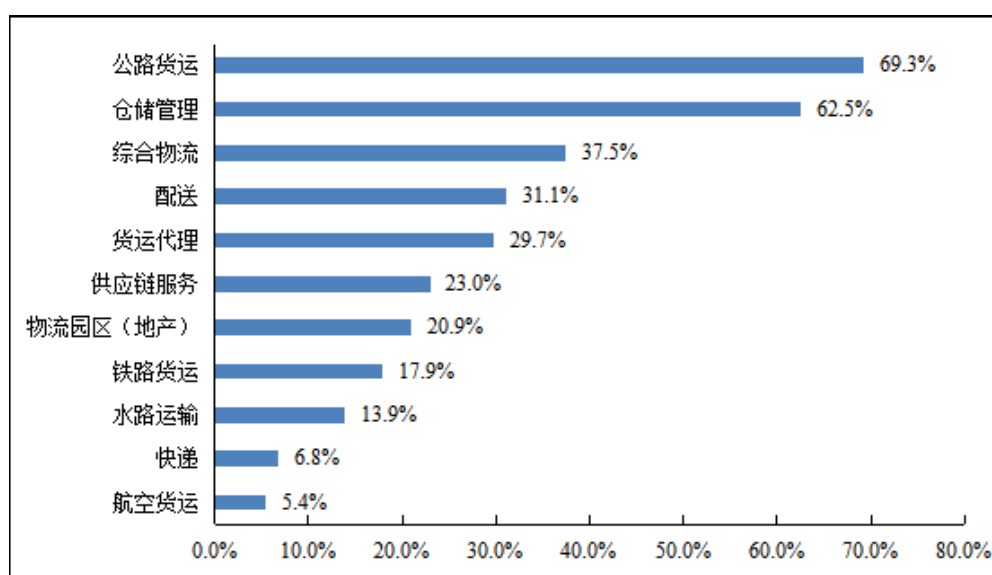


图 2 被调查企业主营业务分类

2. 企业的财务状况

调查显示，2020年一半的被调查企业收入规模集中在3000万-3亿元之间，占比50%；收入规模3-10亿的占比21%，10亿以上的占20.9%，还有8.1%的企业收入在3000万以下（如图3所示）。

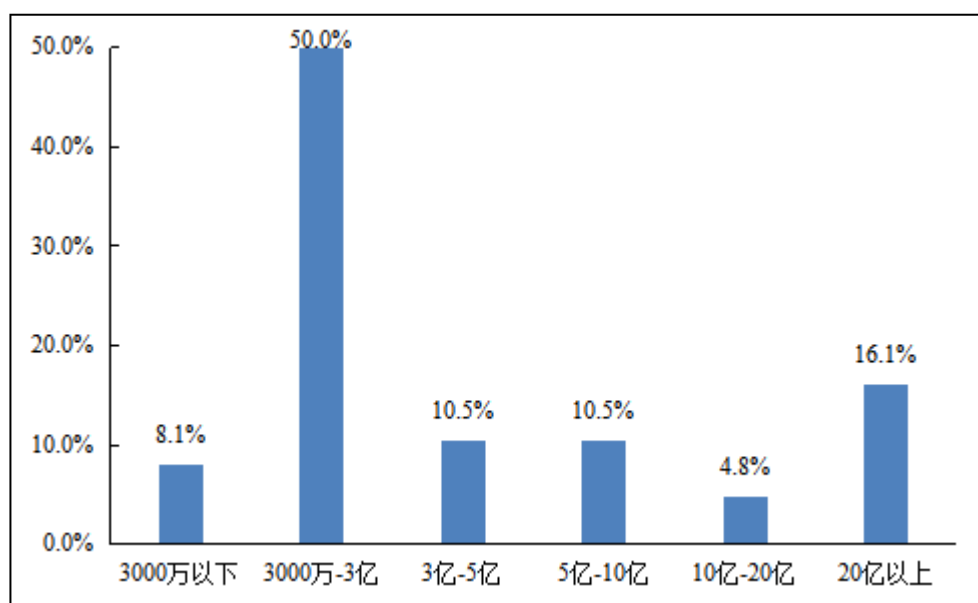


图3 被调查企业2020年收入规模

调查显示，2020年超四成被调查企业收入水平与上年相比出现不同程度的增长，占比为43.5%。其中16.1%的企业收入水平与上年相比增长20%以上；19.4%的企业收入水平与上年基本持平；37.1%的企业收入水平与上年相比出现不同程度减少，其中接近10%的企业收入减少在20%以上（如图4所示）。新冠肺炎疫情冲击和国内需求波动变化对行业产生较大影响，企业收入出现两极分化。

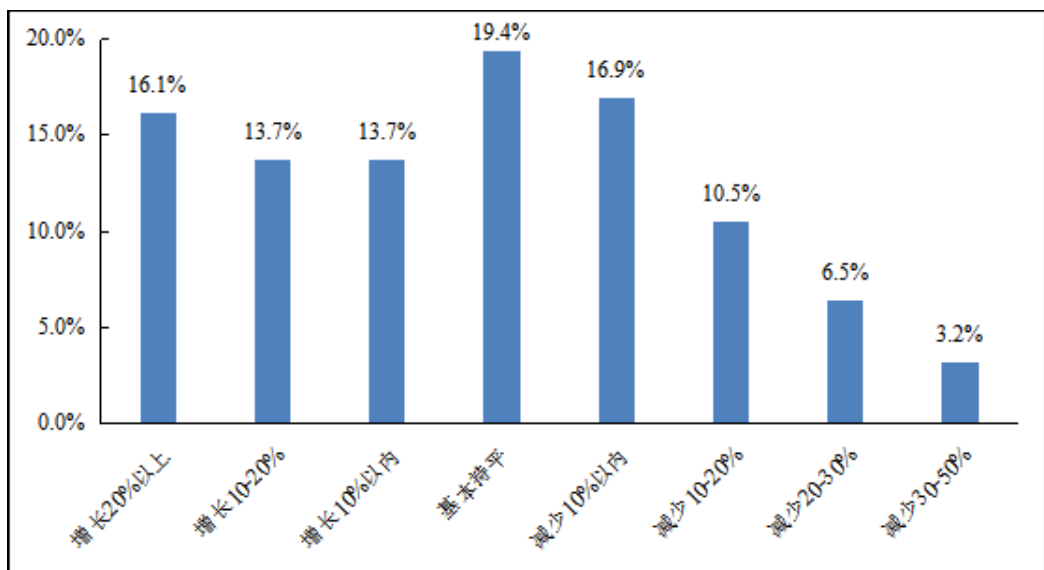


图4 被调查企业2020年收入水平与上年的对比情况

调查显示，2020年被调查企业成本支出与上年相比出现增长的占50.8%，超过总量的一半；成本支出与上年基本持平的占25%，还有24.2%的企业成本支出出现不同程度减少（如图5所示）。企业成本支出总体呈上涨局面。

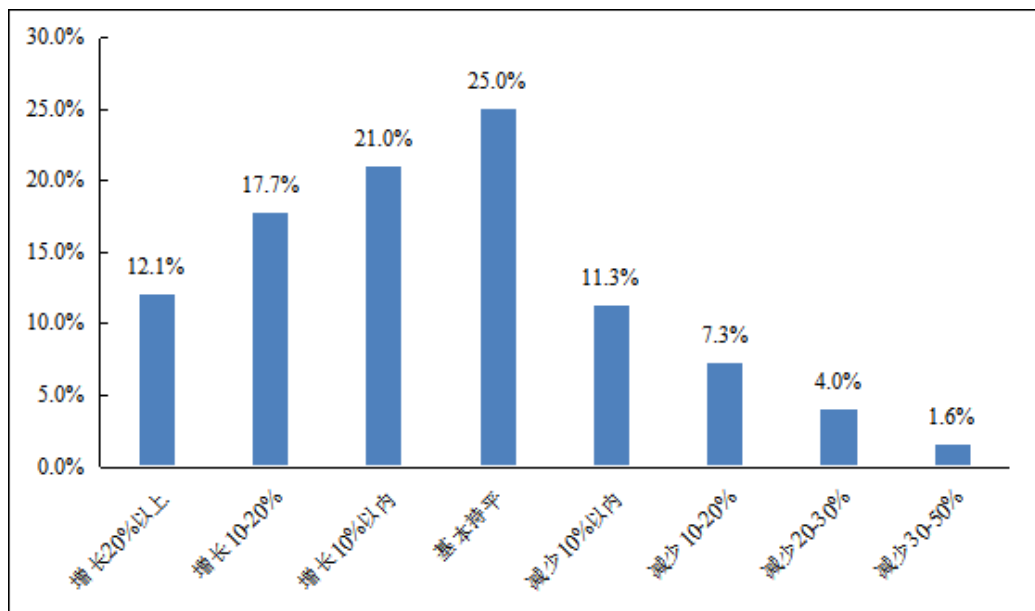


图5 被调查企业2020年成本支出与上年的对比情况

进一步分析成本支出情况，2020年被调查企业反映成本上涨最多的前四项依次是人力成本、资金成本、干线运输成本和

配送成本。反映最多的首先是用人力成本，占比达到81.5%。调研显示，部分物流企业人员缺口大，人力成本特别是基层驾驶员、装卸工成本以每年10%以上的水平增加；其次是资金成本，占比为45.2%，上游客户账期不断延长垫资压力不断增加，资金成本持续上涨；第三，干线运输成本，占比为39.5%，主要是受疫情阶段性封城断路外包运力短缺等不稳定因素影响；第四是配送成本，占比为35.5%，调研显示除了受人工、资金占用影响，主要是因为上游客户时效要求高与城市配送通行限制多的矛盾；反映成本上涨多的还有管理成本、房租成本、仓储成本、用地成本、通行成本等，分别占比28.2%、25%、24.2%、16.9%、12.9%（如图6所示）。

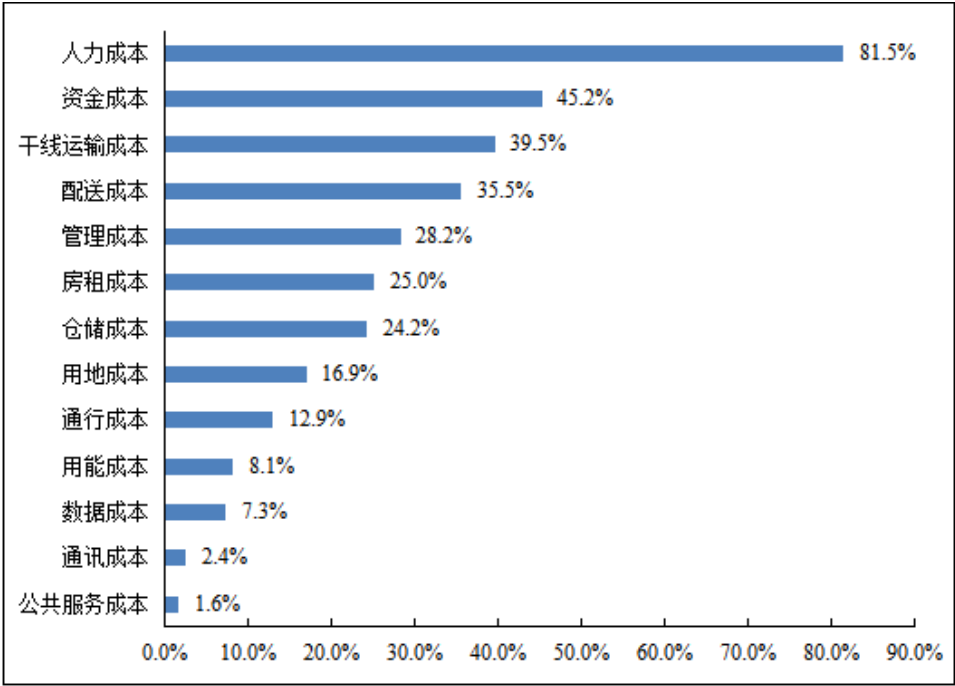


图 6 被调查企业 2020 年成本支出情况

为降低企业成本，抵御疫情冲击，物流企业采取措施积极应对。一是加强运营管理，优化运作流程、改造运营模式、整

合社会资源，强化系统规划与优化，提高资源利用效率，减少各环节资源浪费；二是强化企业协同，通过信息互联互通、业务深度合作、人员资源共享、缩减中间环节等多种方式，深化与上下游企业合作，降低产业链供应链物流成本。三是严控资金成本，缩短回款周期，减少资金占用，做细资金管理，培养成本意识、压缩管理成本、降低费用标准，节约财务成本；四是优化人员结构，精简人员数量、实行减员并岗或一人多岗，提高员工工作效率；五是选择加大信息化、机械化、智能化设施设备投入，提升运营效率，逐步替代人工。

调查数据显示，2020年近六成企业实现了不同程度的盈利，占比58.9%。其中20.2%的企业盈利10%以上；27.4%的企业盈利水平与上年基本持平，13.7%的企业出现亏损（如图7所示）。行业总体实现了盈利，经受了新冠肺炎疫情的挑战。

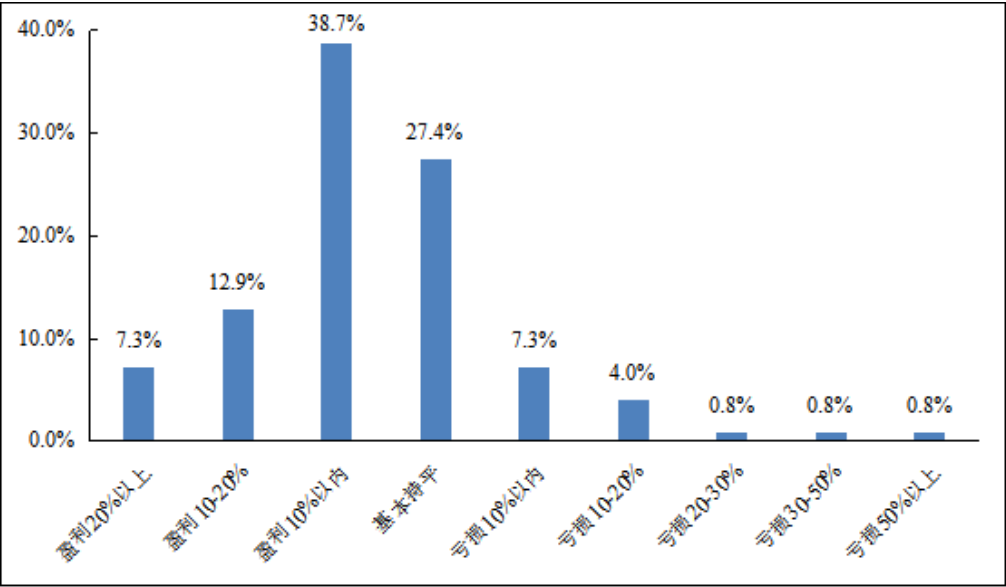


图7 被调查企业2020年盈利水平

二、政务环境

1. 政务环境总体有所改善

调查显示，超七成企业肯定物流领域审批许可等政务环境的改善。其中55.3%的被调查企业认为有所改善，17.1%的企业认为改善明显，两者合计占比72.4%（如图8所示）。总体来看，物流领域政务环境延续了持续改善的势头，企业获得感增强。

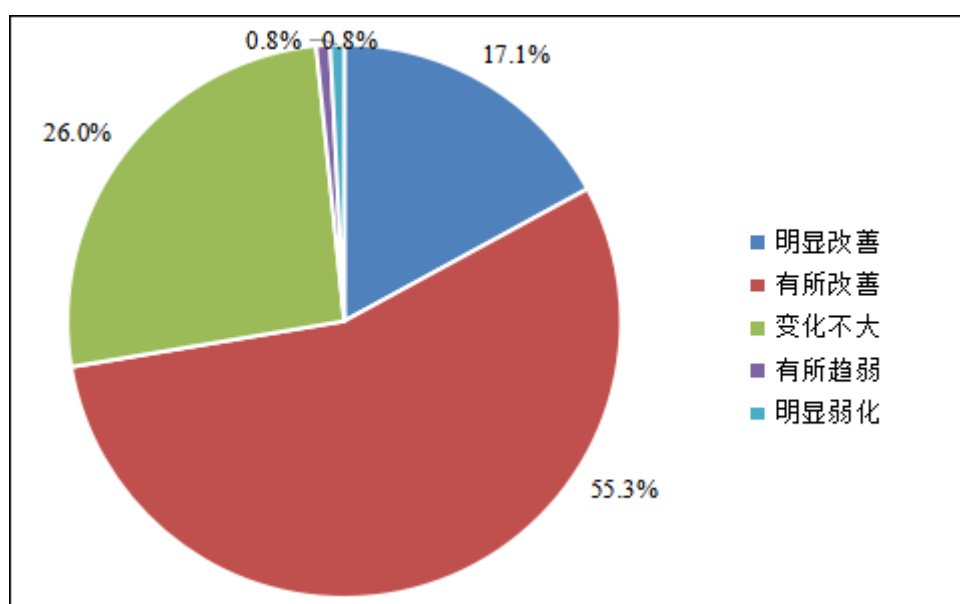


图8 2020年物流领域审批许可等政务环境变化情况

2. 许可便利程度有待进一步加强

调查显示，71.2%的企业认为工商登记手续非常便利，63.3%的被调查企业认为经营许可手续非常便利，62.2%的企业认为分支机构备案手续非常便利（如图9所示）。有调查企业反映，单车司机不太清楚如何申请道路运输经营许可证，单车司机经营许可和车辆营运办理便利程度不高。司机往往认为只有采取挂靠经营的方式违规借用其他运输企业的经营资质才能进入市

场。物流企业外包业务给挂靠司机时，由于车辆名义上属于挂靠企业因此无法取得合规运输发票和通行费发票。

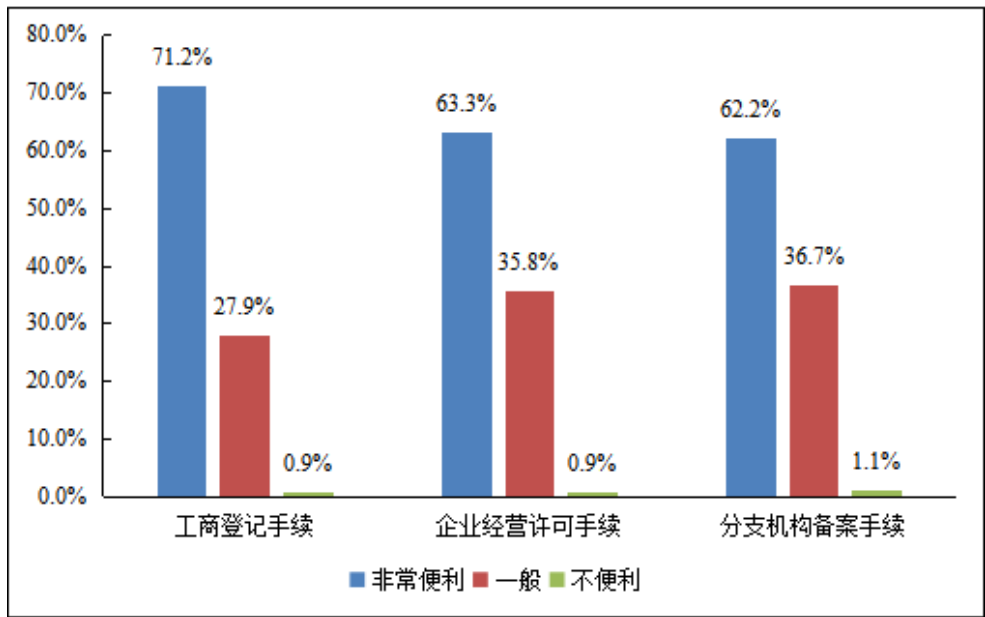


图 9 基本工商类审批许可便利程度情况

调查显示，对于物流企业车辆（设备）经常遇到的上牌、营运、年检、年审等相关手续，认为审批非常便利的分别占到56.9%、55%、55.8%、58.9%，总体较为便利，但是与工商登记手续便利度仍有一定差距（如图10所示）。企业反映年审年检时间过于集中，审批人为设限，流程和标准不统一、不透明，审批手续繁琐、时间消耗较长，咨询电话无人接听，需要黄牛代验等问题。一些地方因为环保要求限制货车上牌。4.5吨及以下轻型货车取消营运证后，企业车辆上牌不清楚是否填报营运车辆，4.5吨及以下冷链运输等专业车辆不清楚是否需要营运证。

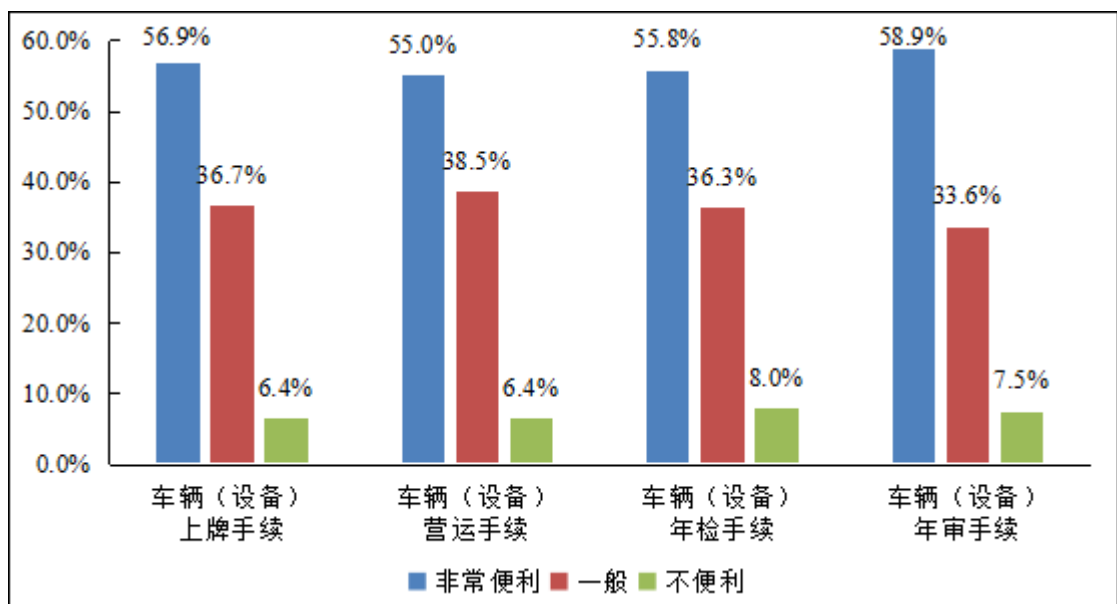


图 10 车辆（设备）相关手续审批许可的便利情况

调查显示，对于物流企业普遍遇到的通关、用地、投资、安全生产等审批手续，海关通关手续较为便利，反映非常便利的占到56%。安全生产手续反映非常便利的也超过50%。用地、投资和消防审批相对便利性不足，反映不便利的分别占到17.8%、11.3%和9%（如图11所示）。企业反映消防审批规范性不足、时间过长、流程不清、第三方中介费用高。

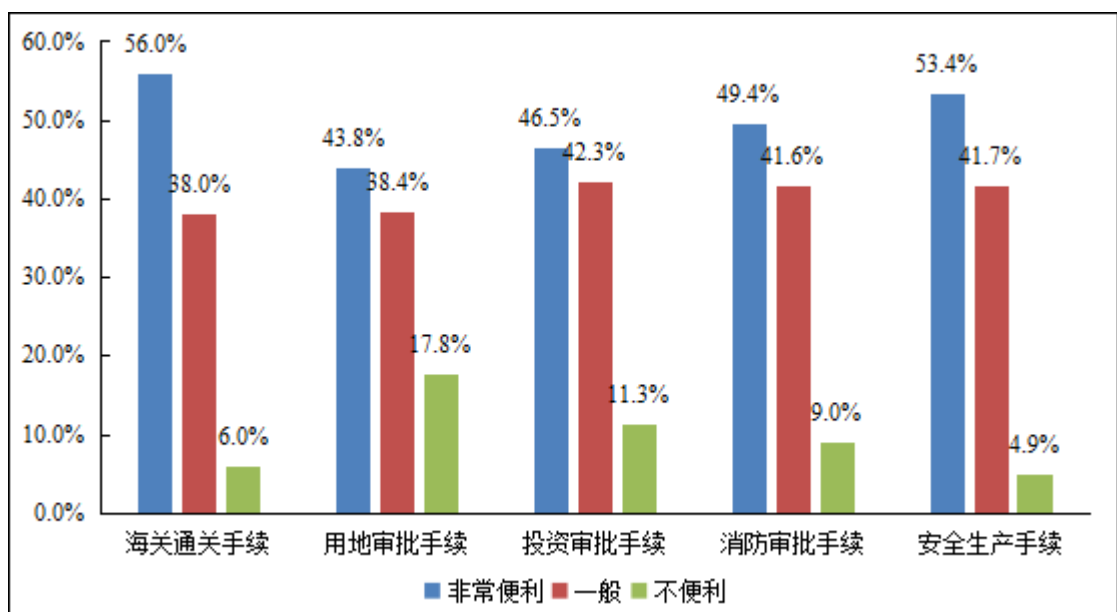


图 11 其他物流领域涉及手续审批许可便利情况

3. 简政放权政策取得明显成效

调查显示，93.3%的被调查企业已享受或部分享受货运车辆“三检合一”（安检、综检、环检）政策，85%以上的企业已享受或部分享受货运车辆异地年检、年审政策（如图12所示）。总体来看，货运车辆相关简政放权政策效果明显。但仍有约10%左右的企业没有享受到相关政策。企业反映仍有部分地区没有真正实现货车“三检合一”；部分地区对于异地车辆审验设限；部分地区要求货运车辆回车籍地审验或等级评估；部分地区没有联网，不认可异地检测材料；部分地区异地审验后，证件必须回车籍地盖章或由车籍地网上出具签注证明。各地异地年检年审流程、所需资料和办理时限不统一。

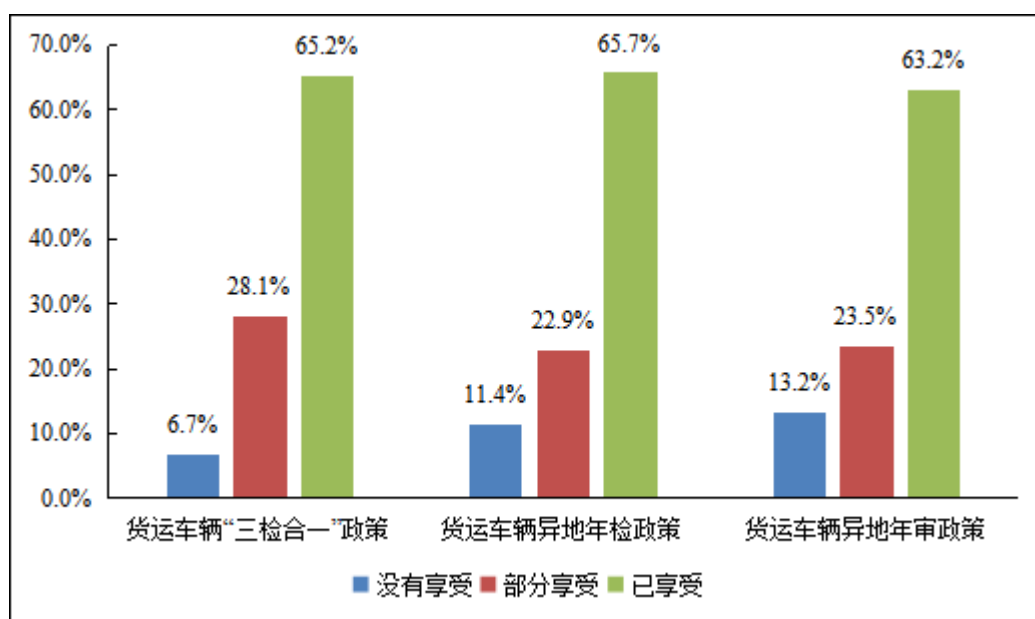


图 12 货运车辆相关简政放权政策享受情况

调查显示，92.2%的被调查企业已经享受或部分享受取消4.5吨及以下普通货运从业资格证和车辆营运证，政策基本实现全覆盖。随着网上便民政务服务系统的推广，84%的企业已经享受或

部分享受网上签注政策。随着大件运输跨省并联许可系统的推广，82.1%的企业已经享受或部分享受网上许可服务。随着《车用起重尾板安装与使用技术要求》国家标准的实施，78.7%的企业已经能够合规安装尾板（如图13所示）。但是，企业反映网上政务服务覆盖范围还有限，企业期待的普通货运许可准入尚未实现网上一键式办理。随着尾板市场放开，车辆制造企业公告中没有明确尾板型号，导致具有安全隐患的产品流入市场。

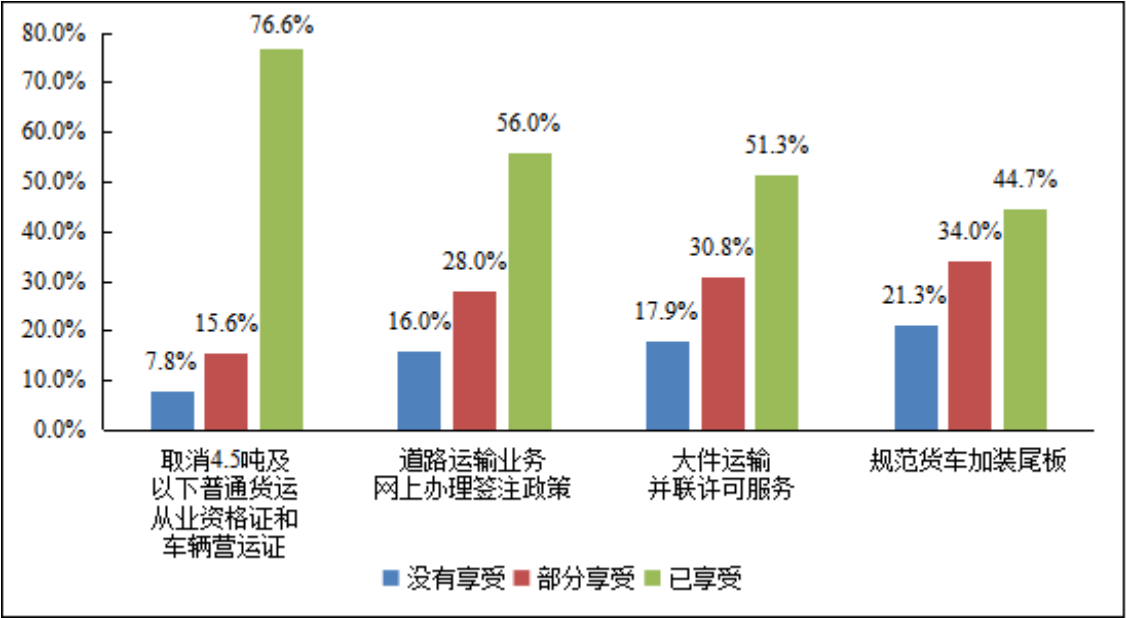


图 13 货运车辆业务相关简政放权政策享受情况

调查显示，88%的被调查企业享受或部分享受快递末端网点按要求备案后无需办理营业执照政策，89.3%的企业已经享受或部分享受海关两步申报政策（如图14所示）。企业反映，部分领域没有开放“两步申报”模式，现行审批环节与“提前申报”还有不适应，部分企业由于资金紧张不愿意采取“提前申报”模式。

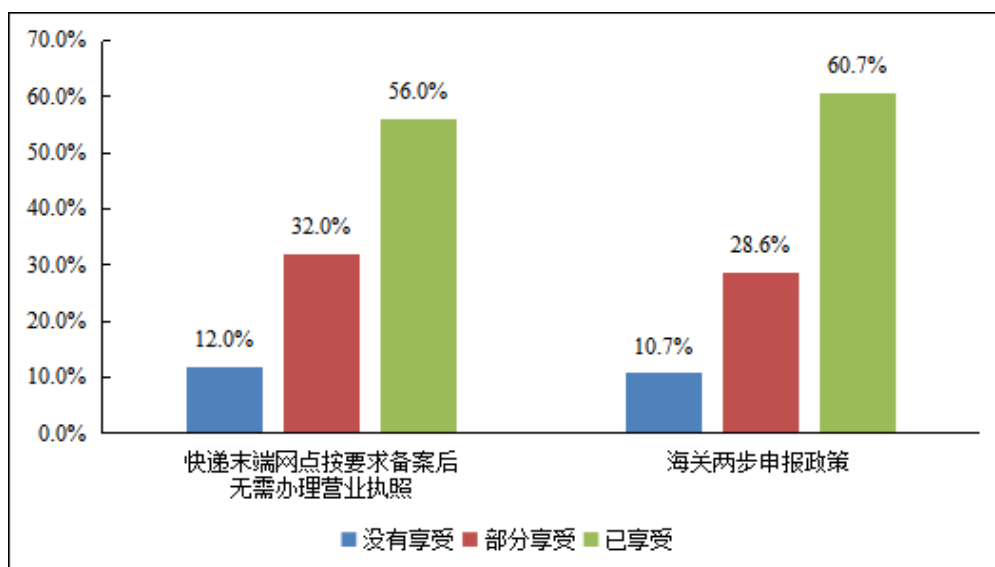


图 14 简政放权政策享受情况

调查显示，随着海关通关作业无纸化政策的全面推广，89.3%的被调查企业享受海关单证无纸化政策。随着货运资质证照电子化试点政策启动，部分企业享受该项政策(如图15所示)。企业反映证照电子化应尽快全面推开，下一步希望重点解决行业急需的货车和挂车等车辆行驶证、营运证电子化和资质互认问题。

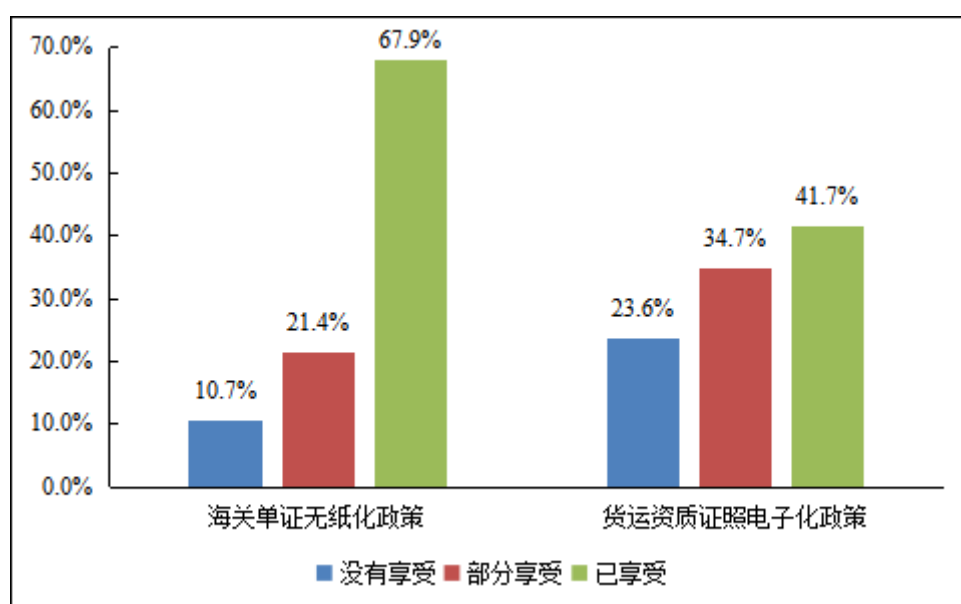


图 15 证照无纸化简政放权政策享受情况

被调查企业反映，营运货车需要携带车辆行驶证和营运证，司机需要携带驾驶证和从业资格证。目前司机经驾培机构考核合格发放结业证并上传相关信息，就可在取得相应机动车驾驶证之后，凭驾驶证和结业证申领从业资格证。但是，车辆上牌后仍然需要到交管部门和运管部门分别申领两个证照，流程和时间较长。

在道路运输安全管理方面，需要到交管部门、安监部门和应急管理部门分别申请安全管理资质。在冷链运输方面，运载国内冷冻猪肉的车辆需持《动物检疫合格证明》。在仓库作业方面，叉车需要办理特种设备证件，且检查较多。在危化品运输方面，企业和车辆资质申请时间较长，有的企业反映超过4个月。

目前，交通运输部、公安部纷纷开展网上便民政务服务，许多行政服务可实现“网上办”。但是企业反映，对于企业和车辆注册登记、年检年审等“普适性”的服务还没有上网；交通运输便民服务实现“网上办”但是还没有实现“掌上办”，更加便利的手机端还没有开放；政府相关政务服务事项间数据没有打通，仍然需要重复填报提交资料，不同地区同一事项填报资料不同，跨省政务信息没有联网，政务服务“一次办”“跨省办”仍然难以实现。

4. “双随机、一公开”有序推进

调查显示，被调查企业反映被上门检查的次数和检查涉及的部门与上年持平的分别占45.5%和55.8%，反映检查次数和检

查部门减少的分别占26.4%和23.3%（如图16所示）。企业反映在“双随机 一公开”检查中部门间相互配合、信息联动不够，缺乏操作规范和实施细则，部分地区检查较为频繁，对于检查中出现的问题没有具体整改要求。

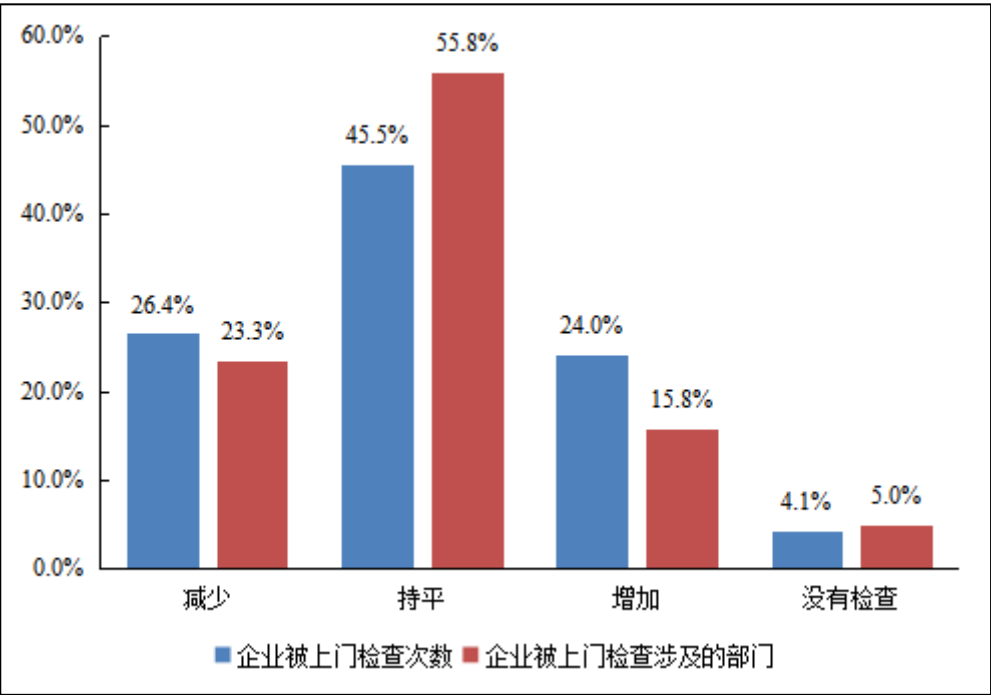


图 16 2020 年企业被检查行为与上年的变化情况

三、税费环境

1. 税务征管环境持续改善

调查显示，超七成被调查企业肯定2020年物流领域税务征管环境的改善，其中56.5%的企业认为有所改善，16.9%的企业认为明显改善，两者合计占比73.4%（如图17所示）。

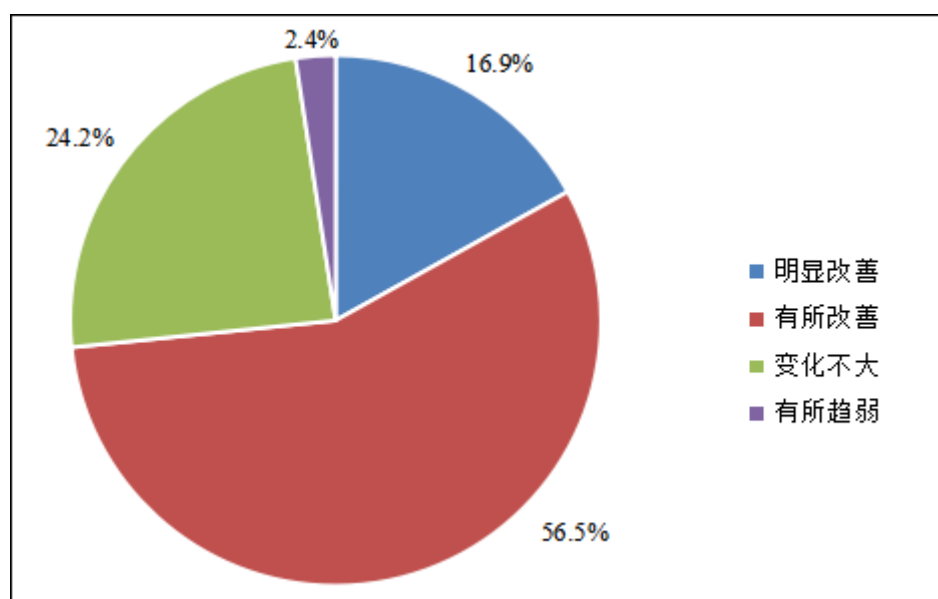


图 17 2020 年物流领域税务征管环境变化情况

2. 税收优惠便利政策有效落实

疫情期间国家出台了增值税、所得税减免政策，四分之三左右的被调查企业反映已经享受或部分享受，政策覆盖面较广（如图18所示）。企业反映希望相关减免税政策继续延续。此外，企业所得税优惠政策仅为西部大开发优惠政策覆盖范围有限，增值税留底退税政策仅对增量留底部分退税，无法实现按季按月退税。

调查显示，74.4%的被调查企业享受或部分享受土地使用税减半征收政策，部分企业反映对于所存货物是大宗商品的限定

难以明确界定和充分满足，部分物流基础设施开发商无法享受政策。部分企业反映土地使用税、房产税存在重复缴纳问题。

调查显示，71.9%的被调查企业享受挂车购置税减半征收政策（如图18所示），运输型物流企业全部享受。目前该项政策实施效果行业反响较好，已延续到2023年12月31日。

调查显示，92%的被调查企业享受或部分享受通行费电子发票抵扣政策。但是也有企业反映通行费发票存在漏开、延迟开等问题，影响财务结算；个体司机由于挂靠经营，无法获取通行费发票，流入其他市场。

随着增值税电子专用发票正式开始推广。企业反映，增值税电子专用发票还没有大规模使用，企业普遍期待物流领域增值税发票电子发票尽快推开。

企业反映货车在加油站加油后无法开具增值税专用发票和电子发票，企业需要购买大量油卡沉淀大量资金以获取增值税进项抵扣，造成流动资金占压。

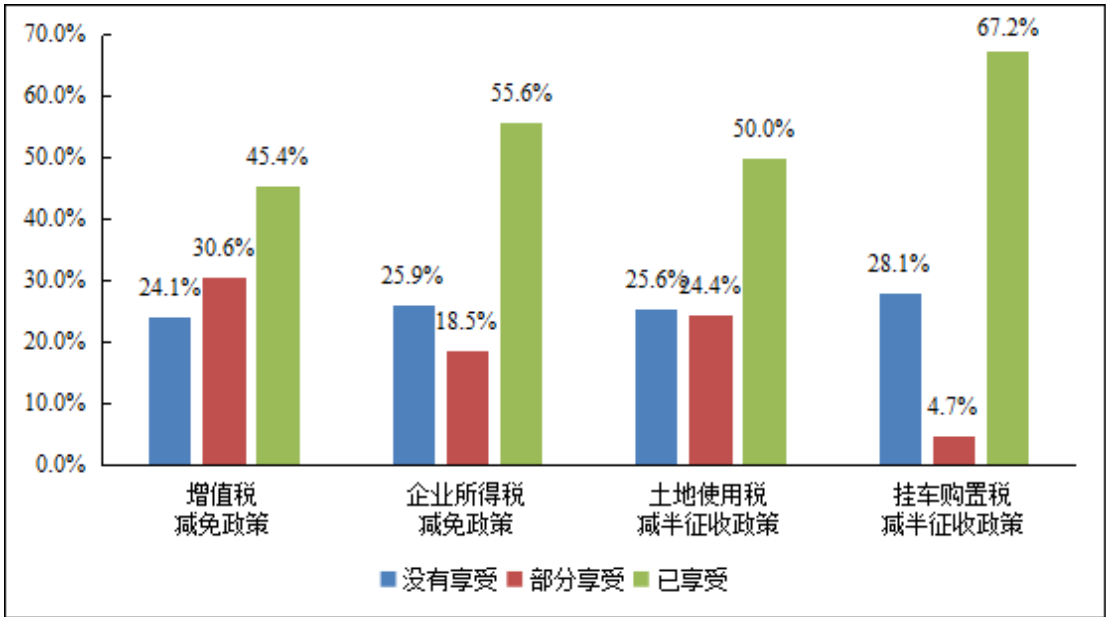


图 18 物流领域基础税负政策享受情况

调查显示，小规模纳税人异地代开增值税专用发票政策落实不够。平台企业代开增值税专用发票试点政策没有全面放开，没有享受政策的企业占比超过30%（如图19所示）。企业反映与税务部门对接成本较高，代开发票第三方中间服务接口价格贵。

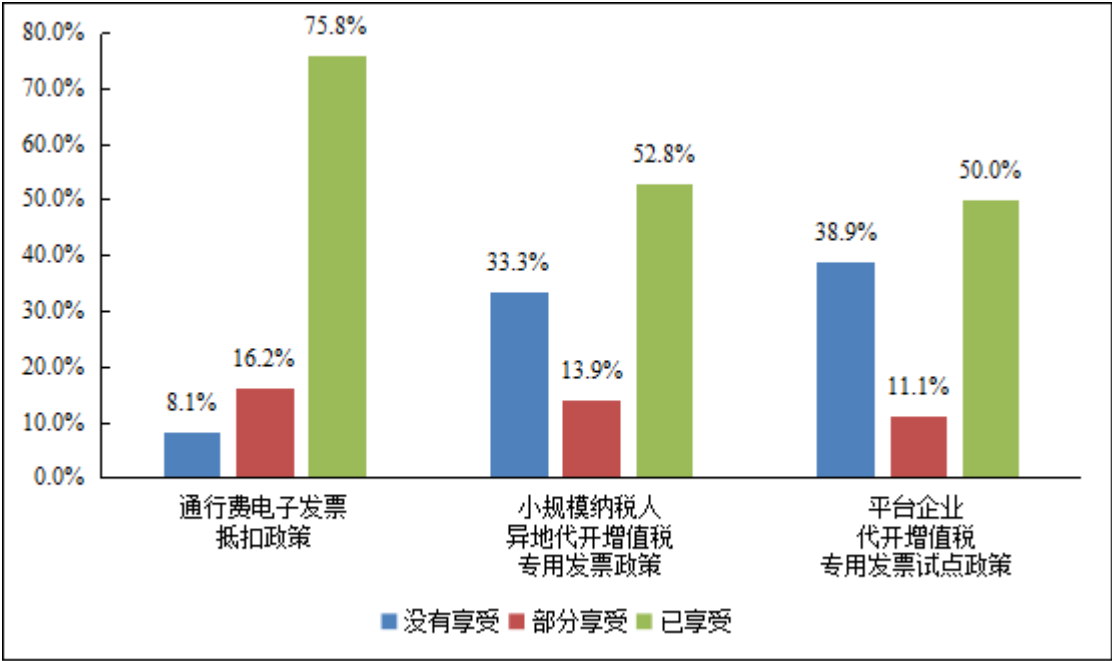


图 19 货运企业发票相关政策享受情况

3. 高速公路通行费总体变化不大

自2020年1月1日起，收费公路货车通行费计费方式由计重收费改为统一按车（轴）型收费。调查显示，37.6%的被调查企业反映按车（轴）型收费与计重收费相比变化不大，反映小幅增加和大幅增加的分别占25.7%和16.8%，反映小幅减少和大幅减少的分别占13.9%和5.9%（如图20所示），反映收费增加的企业占比高于反映收费减少的企业。

空车运输和轻抛货运输通行费增长较高是企业反映集中的问题。受货源结构不均衡影响，货车空驶难以避免，对于危化

品运输等单程空车特点的车辆收费增加。对于快递运输、冷链运输、车辆运输车运输等以轻抛货运输为主的领域通行费也出现上涨。此外，货车ETC服务质量也是企业反映问题较多，包括信用额度不够、服务网点少、申领和注销手续麻烦、车辆识别经常错误、出口仍要停车称重等，影响了企业使用积极性。部分省份开展追逃工作，由于ETC车辆识别问题导致交费错误的也拉入黑名单，在高速出口要求司机一次性缴清费用，且各省没有联网，存在重复清费问题。

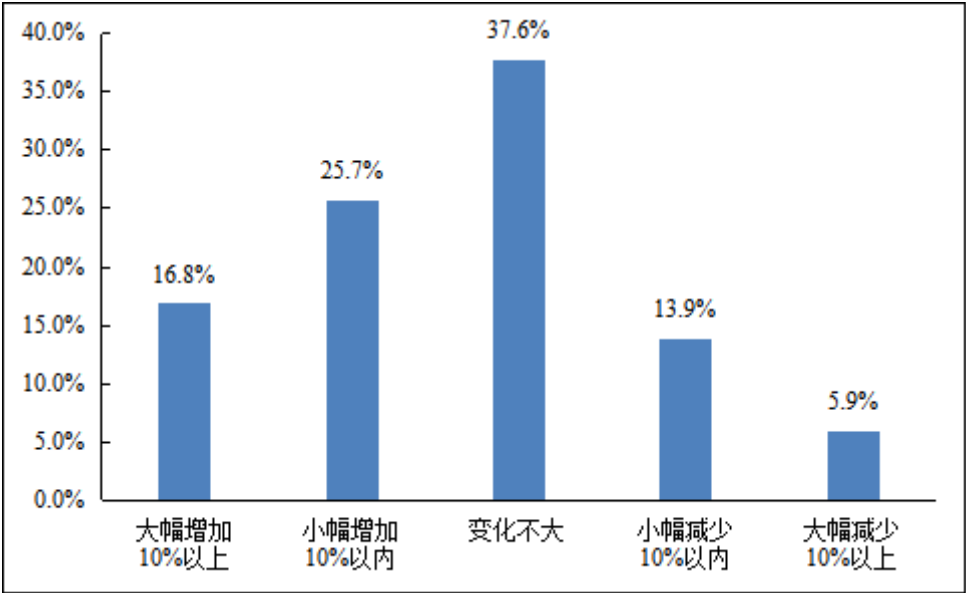


图 20 2020 年按车（轴）型收费较计重收费方式通行费变化情况

4. 费用减免政策有效落实

调查显示，疫情期间国家出台了一系列费用减免政策，总体得到有效落实。享受或部分享受港口、铁路和机场减并收费的分别占比80%、62.9%和61.6%，涉及相关收费的企业基本享受。71.5%的企业享受或部分享受承租国有企业房产的房租减免政策（如图21所示）。

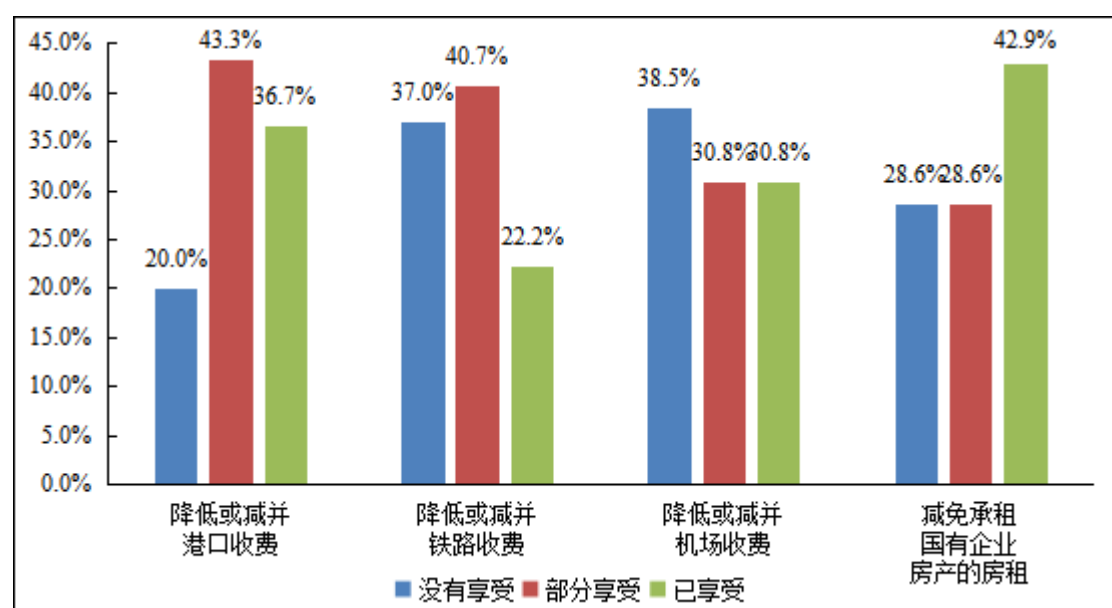


图 21 物流领域不同运输方式相关减费政策享受情况

四、金融环境

1. 融资环境总体有所好转

调查显示，47.5%的被调查企业反映2020年融资环境有所好转，但是仍有20.5%的企业反映融资环境相对趋紧(如图22所示)。

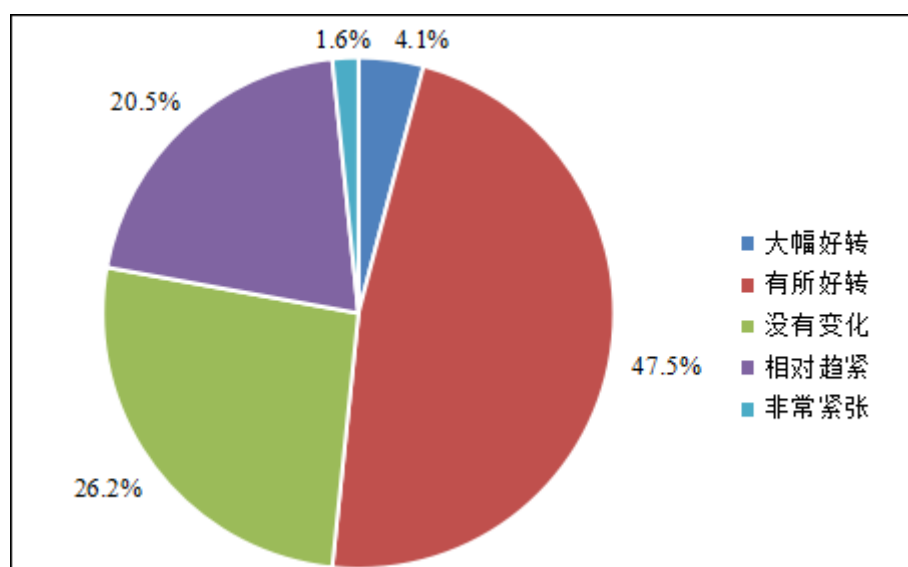


图 22 2020 年企业融资环境变化情况

调查显示，超七成被调查企业有融资需求，其中，57.7%的被调查企业资金略有缺口需要融资，14.6%的企业表示2020年经营中出现很大的资金缺口，急需融资(如图23所示)。另有27.6%的企业自有或集团资金支持，没有融资需求。

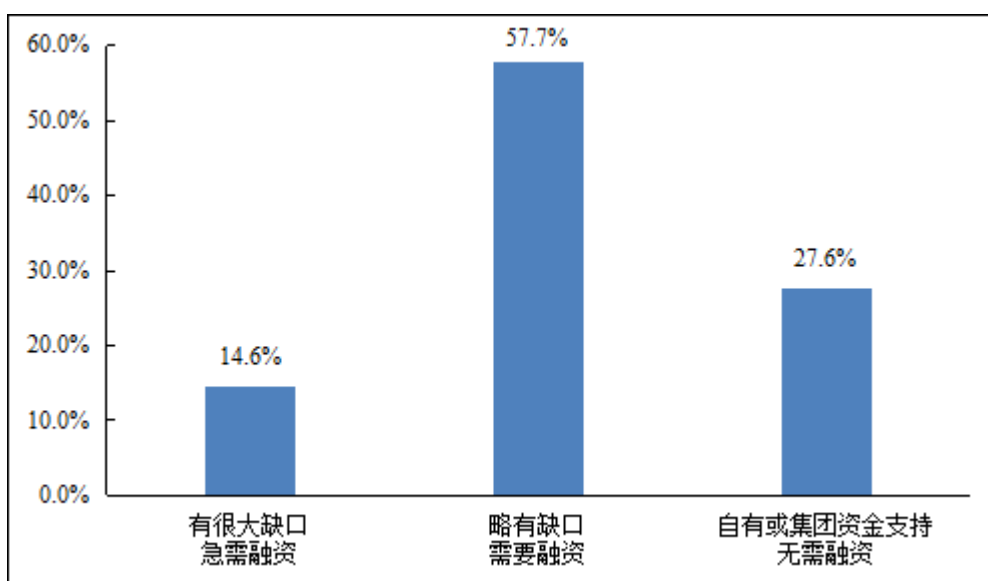


图 23 企业资金需求情况

2. 数字化智能化改造成为投资重点

调查显示，54%的被调查企业2020年主要投资方向集中在土地、土建和仓储设施投入；51.6%的企业主要投资数字化、智能化改造；41.1%的企业主要投资方向在更新车辆、飞机、轮船等运输工具和添置机械化、自动化设备（如图24所示）。数字化智能化改造以及相关的机械化自动化设备更新成为物流企业投资重点。

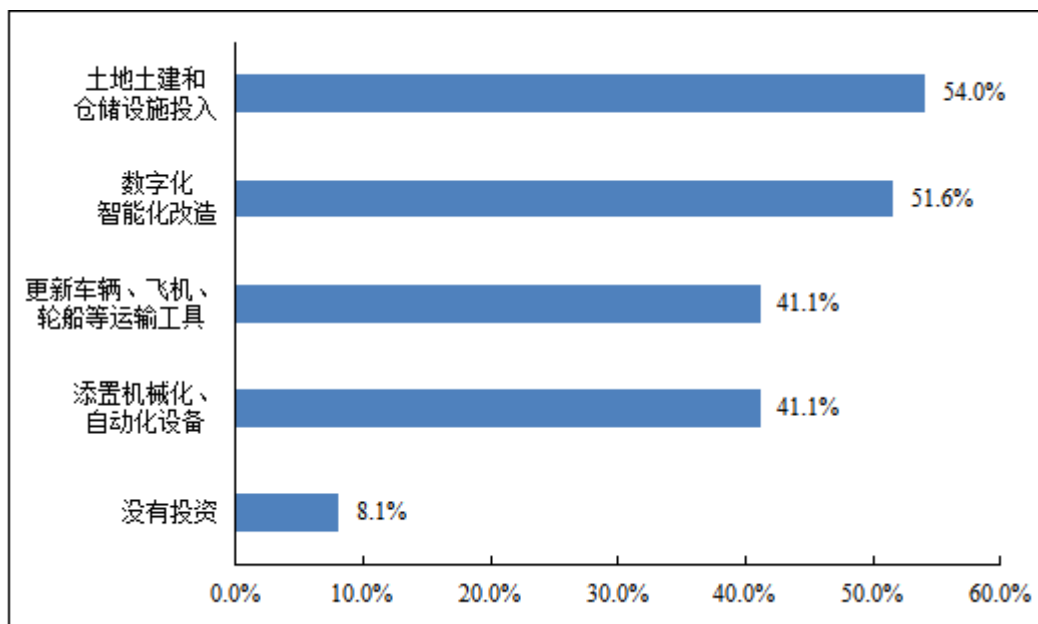


图 24 企业主要投资方向分布情况

3. 物流融资难问题依然普遍

调查显示，企业融资渠道较为单一。83.6%的被调查企业融资渠道采用银行贷款。企业债券、上市融资、基金和风险投资等融资方式占比较小，分别为6.6%、4.1%和2.5%；还有6.6%的企业选择民间借贷方式。21.3%的企业能够获取一定财政补贴和税收优惠政策支持（如图25所示）。

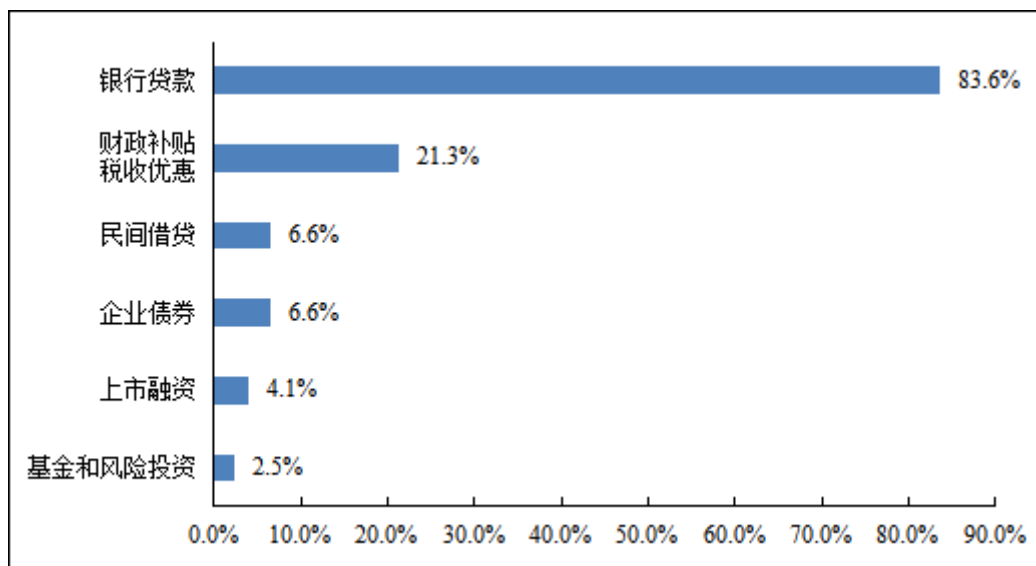


图 25 企业主要融资渠道分布情况

在银行贷款方面，企业反映融资成本偏高，审批耗时过长、贷款期限较短；信贷担保费用和保证金比例较高，担保条件过高，有抵押物仍然需要担保；企业贷款额度有限，超过门槛不予以担保贷款；仍然以抵押贷款为主，信用贷款不足，认可的抵押物偏少，抵押物评估价格过低等。

4. 金融惠企政策有待落实

调查显示，疫情期间出台的金融惠企政策落实不够。没有享受金融机构优惠信贷政策和金融机构创新融资产品与服务的分别占30.4%和42.3%。没有享受企业贷款临时性延期还本付息政策和加强政策性担保取消反担保政策的均占51.1%，超过一半的企业没有享受（如图26所示）。企业反映金融产品和服务门槛较高，灵活度不够，成本价格总体偏高。供应链核心企业确权难度较大，导致供应链金融产品难以落地。临时性延期还本付息政策落实难，对于车贷等社会金融机构没有约束力；政策性担保覆盖水平和服务能力不足，仍然需要抵押等保证。

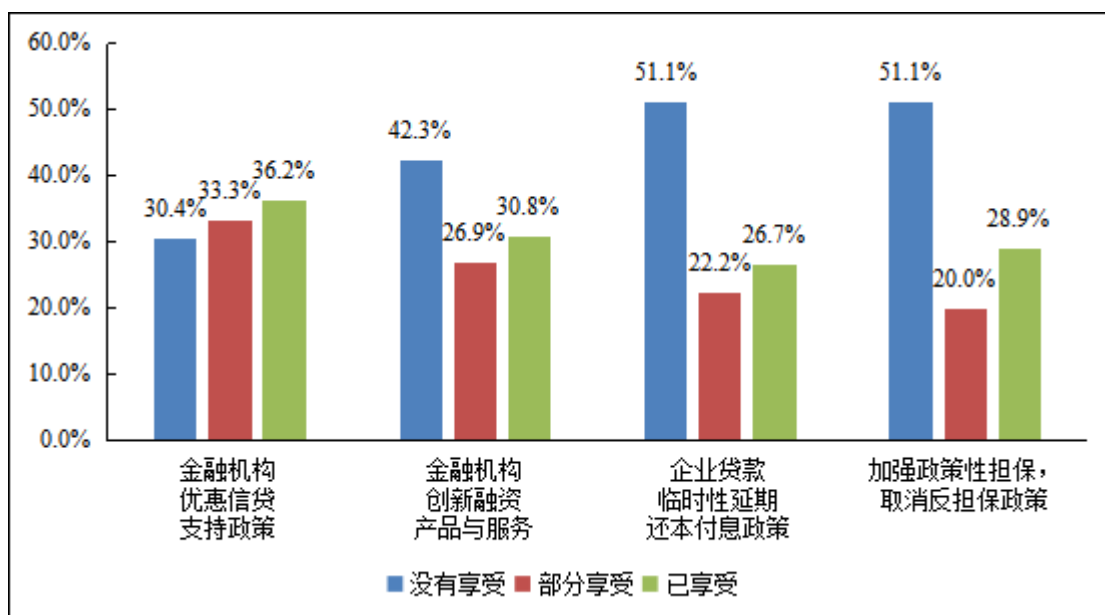


图 26 相关金融政策享受情况

注：金融机构创新融资产品与服务（供应链金融、商业保理、应收账款抵质押等）

5. 物流结费账期依然较长

调查显示，上游货主给被调查企业平均账期集中在1-3个月的，占47.4%。上游货主账期3-6个月的占26.3%，超过6个月占7.1%，仅有8.8%的上游货主给企业现结费用（如图27所示）。企业反映上游货主一再拉长账期，人为延长对账期限，占压大量流动资金，企业资金周转率下降，是影响企业盈利能力的重要原因。企业不得不向下游供应商传导账期压力，但是对于下游个体司机一般是现结，企业需要垫付大量资金，导致物流企业资金流动效率下降。

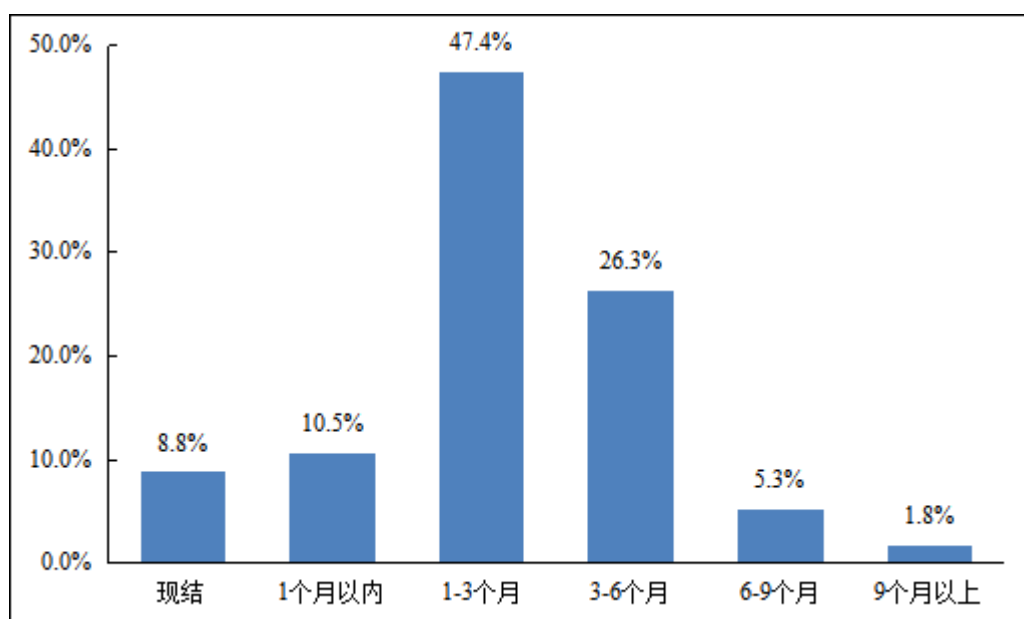


图 27 企业上游货主应收账款平均账期时间分布

五、通行环境

1. 车辆通行环境持续好转

自2020年1月1日起，全国全面取消高速公路省界收费站，货运车辆通行环境持续好转，近九成企业给予肯定。调查显示，89.7%的被调查企业认为高速公路车辆通行环境趋于好转，其中67.3%的企业认为有所好转，22.4%认为大幅好转（如图28所示）。

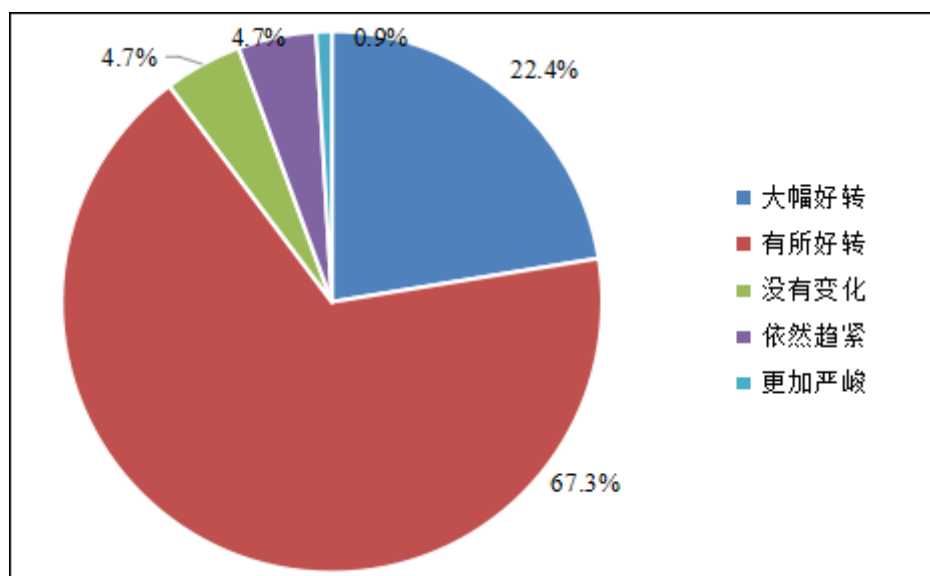


图 28 2020 年全面取消高速公路省界收费站后车辆通行环境变化情况

调查显示，自2020年道路限高限宽设施和检查卡点专项整治行动开展以来，81%的被调查企业认为限制货车通行环境趋于好转，治理效果较为明显（如图29所示）。

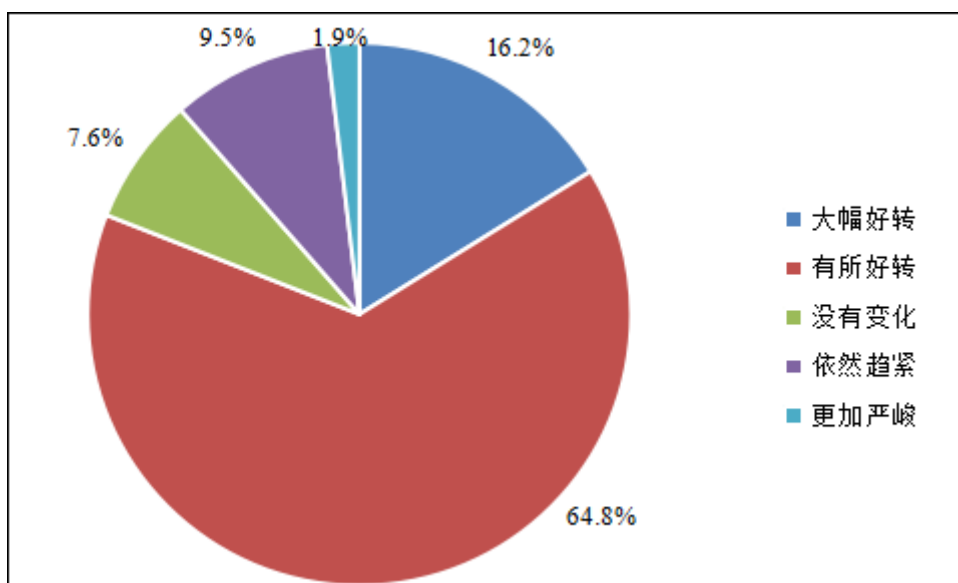


图 29 2020 年货车限制通行环境变化情况

调查显示，自 2020 年鲜活农产品运输“绿色通道”政策调整以来，86.9%的企业认为运输鲜活农产品的车辆通行环境趋于好转，其中，26.2%的企业认为通行环境大幅好转（如图 30 所示）。但是也有企业反映绿色通道预约流程较为繁琐，许多个体司机不清楚预约渠道，现场查验耗费时间、流程不规范，对于产品范围和运输状态各地要求不统一，出现争议难以及时解决。

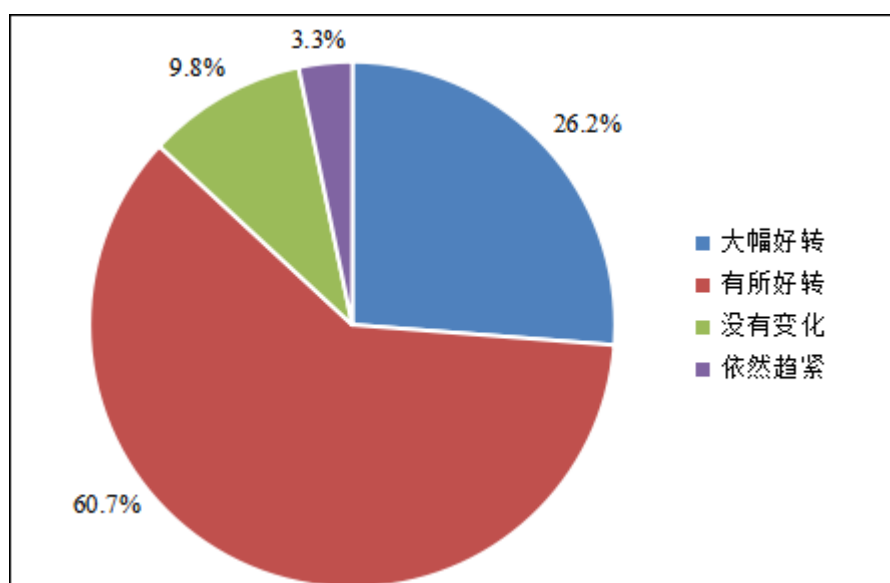


图 30 鲜活农产品运输货车车辆通行环境变化情况

2. 货运车辆进城难依然趋紧

调查显示，41.5%的被调查企业认为货运车辆城市通行停靠装卸作业形势依然趋紧，认为有所好转的占比34%（如图31所示）。企业普遍反映城市货车限行时段、区域、车型不合理，一些城市限行范围不断扩大，部分城市对于外地牌照车辆歧视性限制，部分城市仍然存在24小时限制货车通行现象。大部分城市采取通行证管理方式，申领流程不统一、不规范、不透明，没有开通网上申领渠道和临时车申领渠道，有证车辆也面临高峰限行要求。大部分城市没有货车专用停车位，货车无法停靠装卸，临时违章停车面临罚款扣分风险。各地禁限行标志不统一，异地车辆难以辨识导致闯禁行。部分城市没有对新能源货车出台专门的通行便利政策。

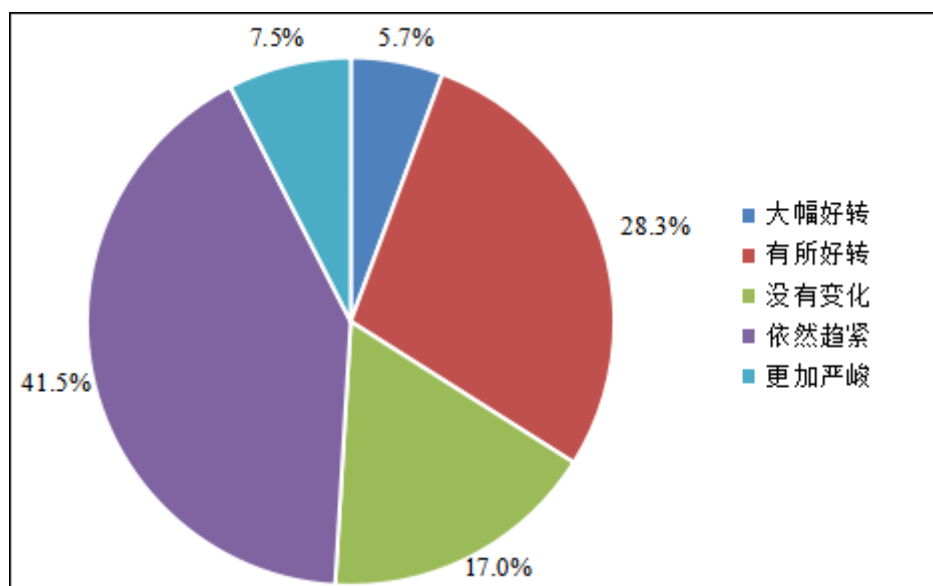


图 31 货运车辆城市通行停靠便利程度

调查显示，59%的被调查企业使用新能源物流车。其中37.7%的企业自购新能源物流车，21.3%的企业租赁使用，也有

41%的企业没有使用新能源物流车（如图32所示）。企业反映，新能源物流车续航里程和装载效率较低，城市内货车充电设施缺乏，大量替换新能源车面临充电设施配置压力，车辆购置和运营成本偏高，无法满足企业配送需求。企业反映，重卡领域难以使用电动车替代，对于天然气（LNG）重卡部分限制柴油车的港口地区不认为是新能源物流车，甚至不认为是清洁能源，无法进行集疏港运输。

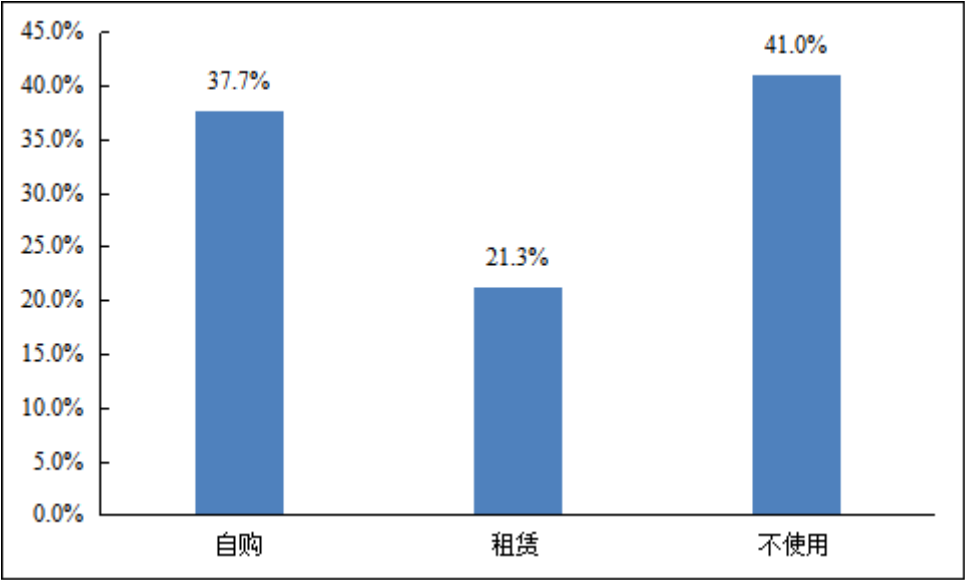


图 32 新能源物流车使用情况

调查显示，城市通行相关便利政策中，货车专用停车位政策落实情况较差，58.3%的被调查企业表示未享受到该政策，大部分城市没有设置货车专用停车位；冷藏运输车辆放宽通行限制政策、允许配送货车短时间停车作业政策、放宽轻微型配送车辆通行限制等政策还刚刚出台，落实程度相对较低；67.3%的企业享受或部分享受统一配送货车统一外观标识政策，77%的企业享受或部分享受通行证网上申领政策，方便企业和车辆进

城通行，提升通行管理的线上化水平。享受或部分享受新能源物流车进城便利通行政策的占比63.1%，也有超过三分之一的没有享受（如图33所示）。

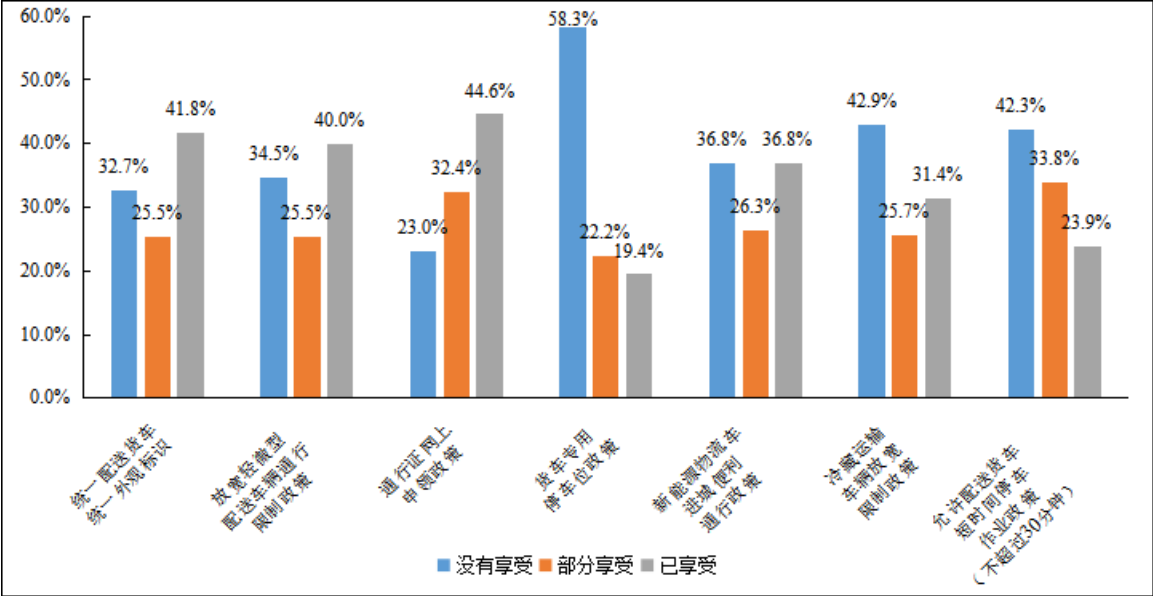


图 33 配送车辆相关通行政策享受情况

3. 重点车辆补贴力度不足

调查显示，81.8%的被调查企业部分或全部享受鲜活农产品运输“绿色通道”政策，落实情况相对较好。接近六成的企业没有享受新能源物流车补贴政策，国家支持国三淘汰国六优惠补贴，超过三分之一的企业没有享受补贴支持（如图34所示）。企业反映，国三淘汰车辆报废回收价格过低，远低于废旧材料回收价格，企业不愿意通过正规途径报废，因此无法获取淘汰更新补贴。国六车购置成本大幅上升，企业投资压力增加。

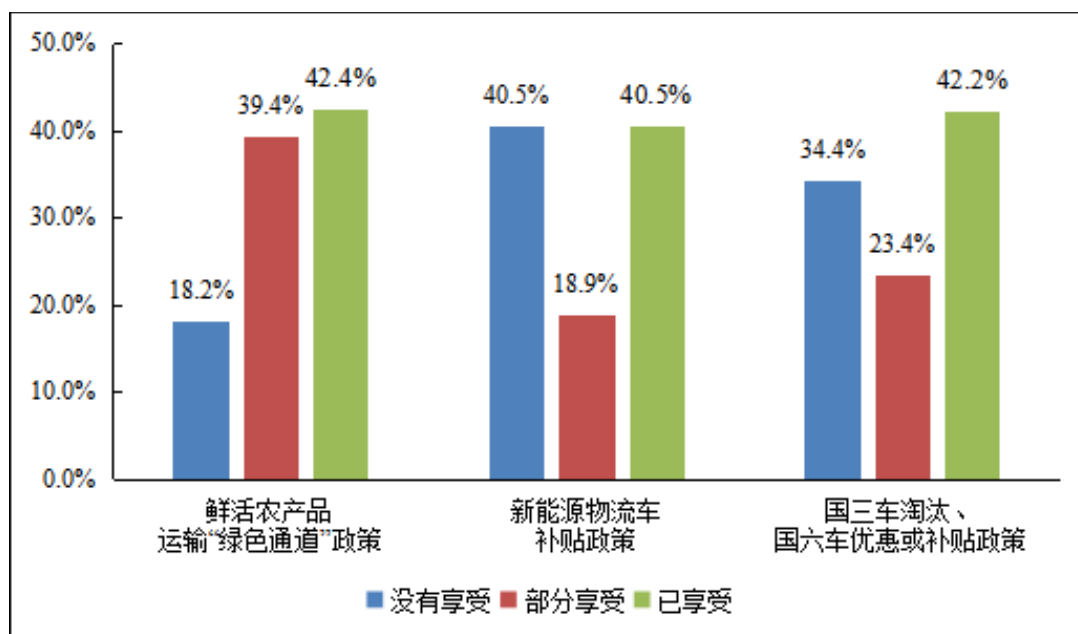


图 34 特殊货运车辆补贴政策享受情况

4. 公路执法政策落实较好

调查显示，与车辆相关的公路执法政策落实较好。其中，企业需求最为迫切的网上查询和缴纳违章罚款，有超过90%的企业享受或部分享受。对清理公路限高限宽设施和检查卡点政策，有81.7%的企业反映落实较好，对于治超联合执法和打击偷油政策反映落实较好的均超过七成（如图35所示），但是也有企业反映公路执法流程不统一、不规范，处罚标准自由裁量权过大，对于轻微违规仍然采取罚款方式，对于处罚结果无法异地申请行政复议。

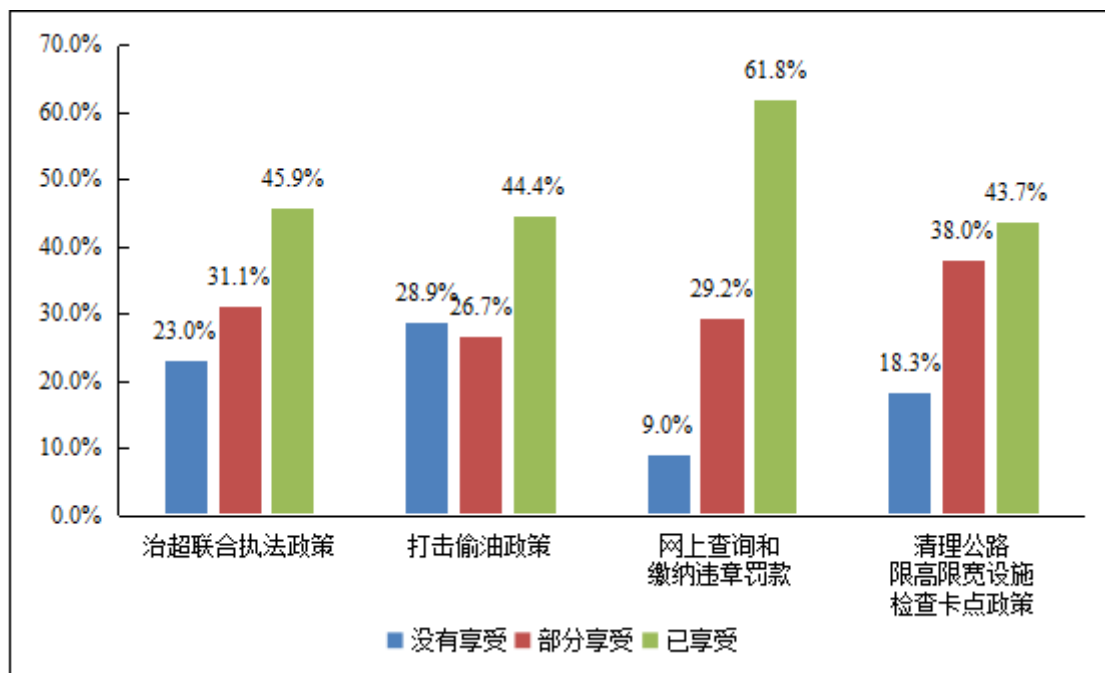


图 35 与车辆相关执法政策享受情况

5. “公转铁”政策有序推进

随着“公转铁”“公转水”政策陆续推进，63.8%的被调查企业采用了铁路运输方式（如图36所示）。企业反映，铁路货运收费规则不透明、不稳定，服务水平不高，时效难以保障，短驳成本和代维代管费用高，停靠等待和编组时间过长，部分地区铁路运输资源线路较为紧张，铁路与其他运输方式信息互联互通不足，无法实现可视化管理等。

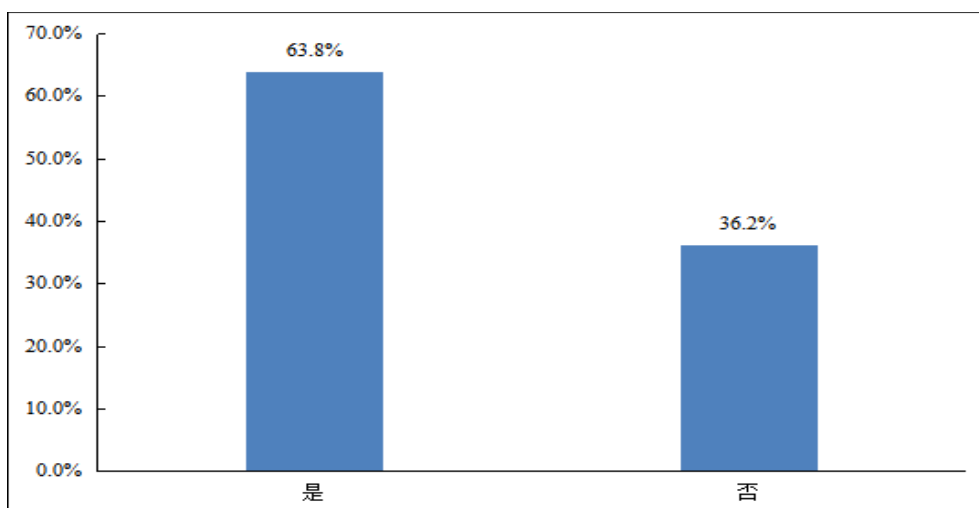


图 36 调查企业是否采用铁路运输方式

在水路货运方面，企业反映海事部门频繁上船临检，严重影响船期、送货及时性。内河水运港口物流基础设施不足，集装箱运输存在短板。内贸船员和远洋船员个税减免待遇存在差异。在航空货运方面，企业反映收费水平较高，货运场站服务效率较低、信息不透明，航空安检要求过高等。

六、用地环境

1. 物流用地环境变化不大

调查显示，51.8%的被调查企业认为2020年物流用地情况与上年相比没有太大变化，22.3%的企业认为与上年相比较为困难（如图37所示）。

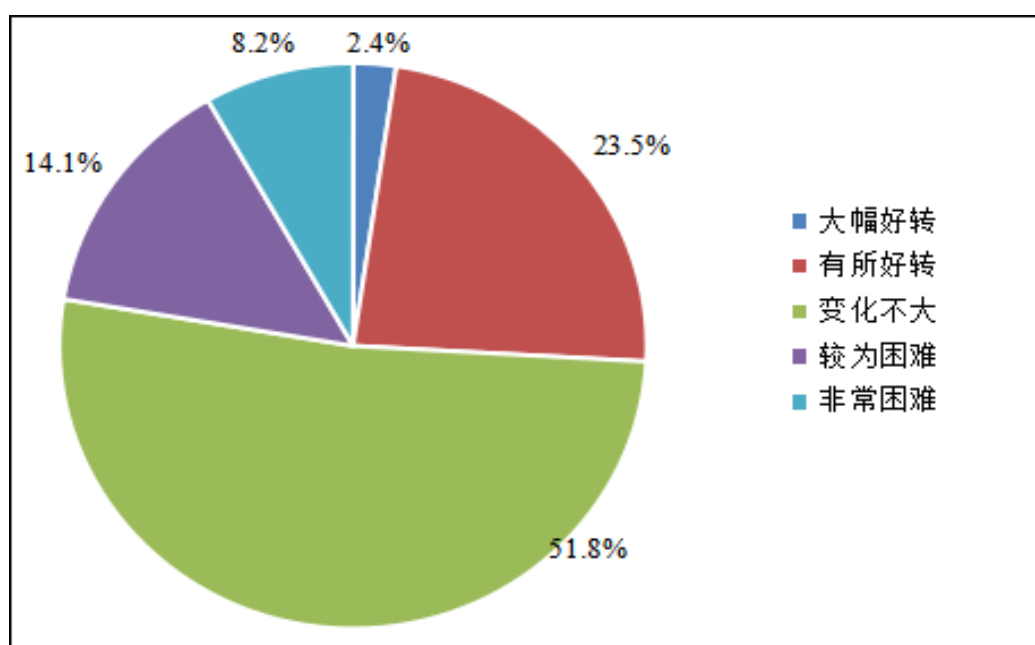


图 37 2020 年物流用地情况与上年变化情况

对于物流用地价格，66.3%被调查企业认为2020年物流用地价格变化不大，22.5%企业认为物流用地价格有所增长，6.3%的企业认为大幅增长（如图38所示）。

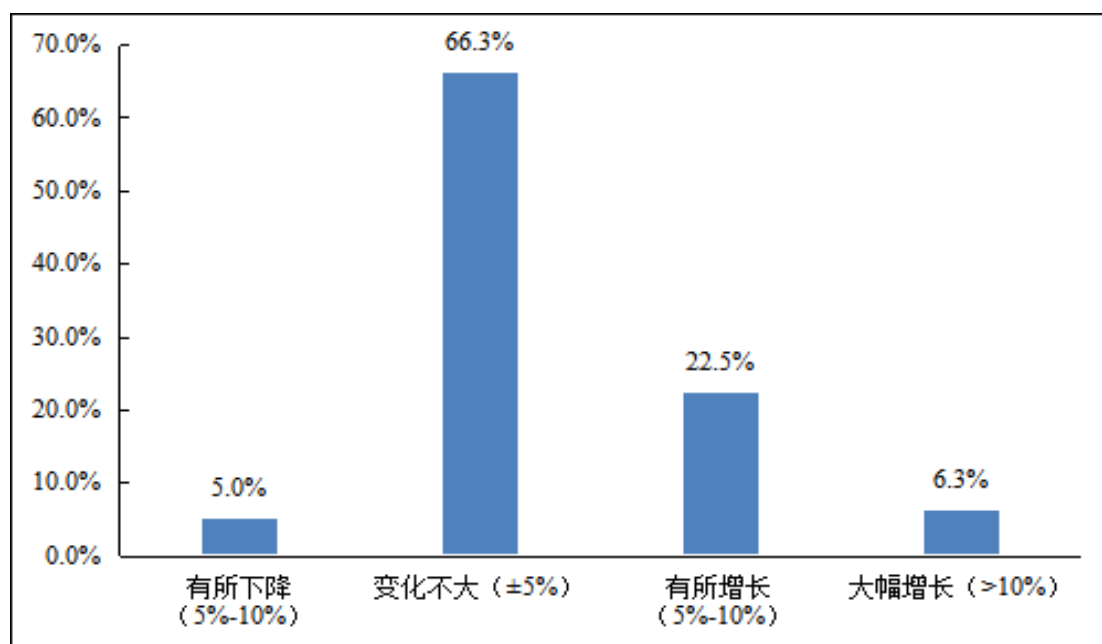


图 38 2020 年物流用地价格相与上年变化情况

对于物流仓储租金，70.8%的被调查企业认为2020年物流仓库租金与上年相比变化不大，23.6%的企业认为趋于增长，仅有5.6%的企业认为租金出现不同程度的下降（如图39所示）。

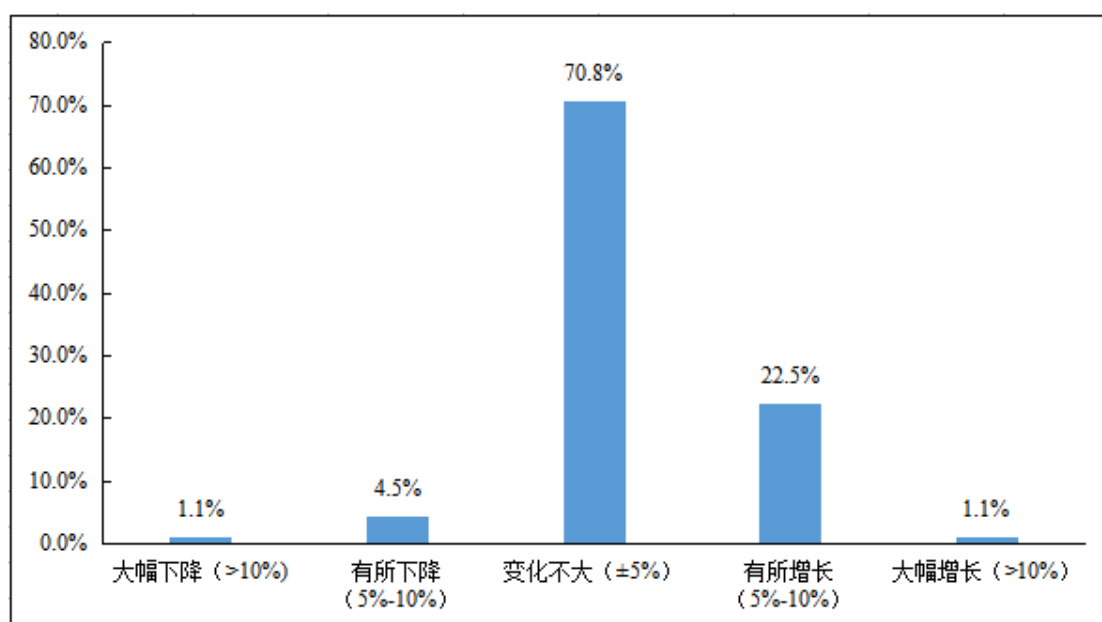


图 39 2020 年物流仓库租金平均价格与上年变化情况

2. 物流用地难政策障碍依旧

企业反映物流用地难问题依旧，核心城市物流用地供给逐

年缩减，且土地控规多数没有充分考虑物流用地供应。用地审批环节多、时间长，没有单独的物流用地分类。物流用地价格偏贵，税费偏高，各地对于物流用地投资强度、税收贡献等要求过高，仓储设施容积率要求偏高，单靠物流经营难以达到标准。城市内原有老旧仓储设施拆迁后置换难，物流企业改造升级老旧仓储设施的，划拨用地仍然需要收取土地出让金。工业企业存量旧厂房、仓库和存量土地资源利用不充分，无法转为物流设施用地。新批用地往往处于远郊地区，布局较为分散，与多种运输方式衔接不畅。部分地区将物流仓储用地划分为民用建筑需要建设人防工程。部分地区也出现物流用地闲置和违规转性问题。目前，国家启动物流领域不动产投资信托基金（REITs）试点，但是企业反映初期试点项目资产条件要求较高，达标项目较少，对于相关政策缺乏认识 and 了解。

七、用工环境

1. 物流用工环境有所趋紧

调查显示，29.6%的被调查企业认为2020年以来物流领域用工环境与上年相比趋紧，36%的企业认为用工环境变化不大，28.8%的企业认为用工环境有所改善（如图40所示）。

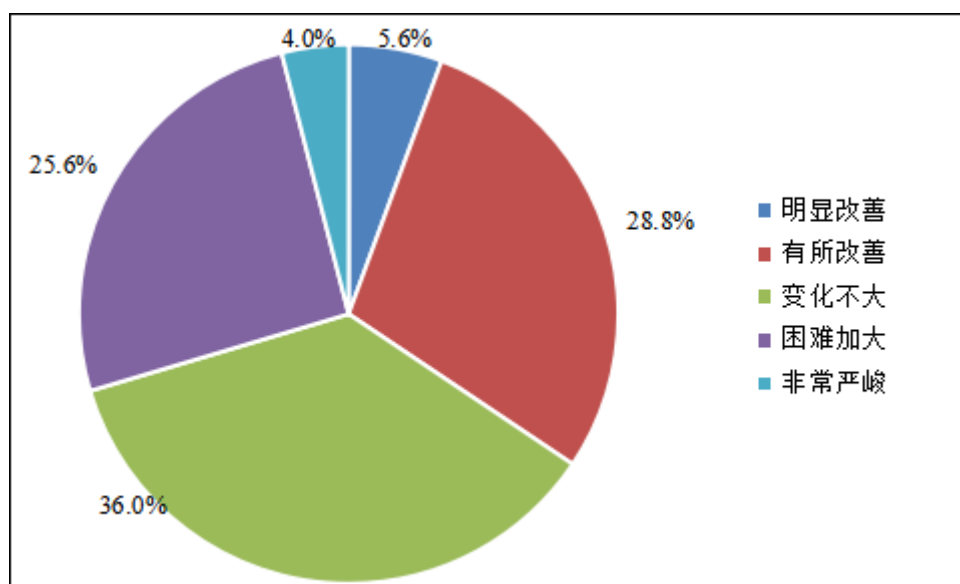


图 40 2020 年物流领域用工环境变化情况

调查显示，有超过一半的被调查企业认为2020年企业员工规模与上年基本持平，31.2%的企业员工规模出现不同程度的缩减，仅有18.4%的企业员工规模出现增加（如图41所示）。

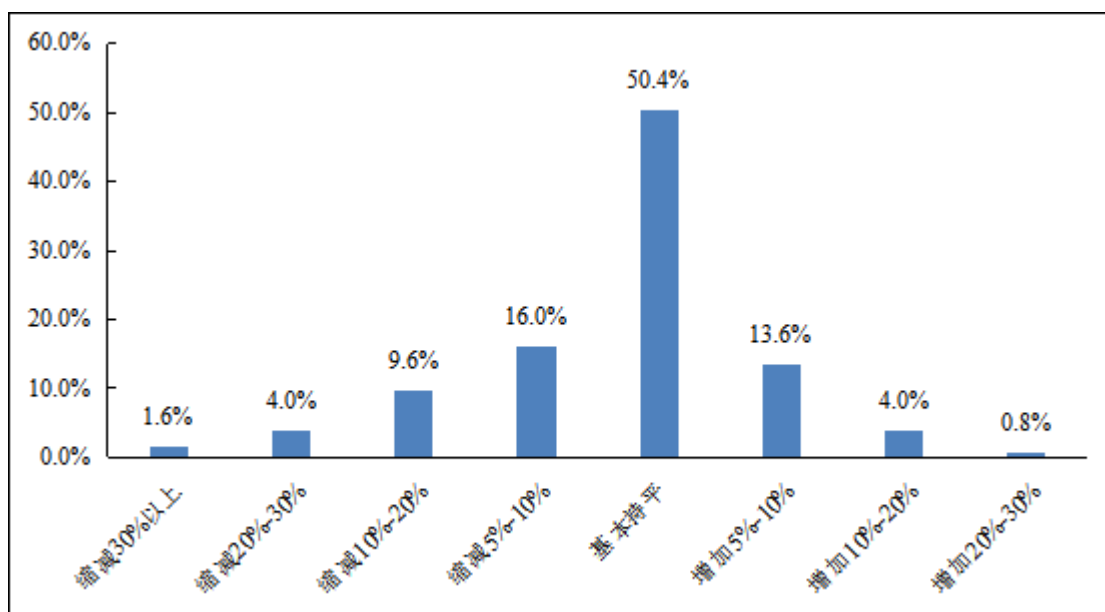


图 41 2020 年员工规模较往年变化情况

2. 物流用工缺口有所扩大

在基层操作员工（司机、搬运工等）缺口方面，40.3%的被调查企业与上年出现了5%-10%的员工缺口，17.6%的企业表示有10%-20%的员工缺口，约6%的企业员工缺口在20%及以上，其中1.7%的企业员工缺口在40%-50%（如图42所示）。企业反映，劳动密集型的快递员、货车司机等领域用工缺口较大。年轻货车司机出现断崖式下跌，除了年轻人不愿意从事货车司机职业外，货车司机驾照获取难也是企业反映的问题，目前获取驾驶牵引车的A2驾照增驾获取，至少需要等3-4年时间才能增驾，时间成本过高。

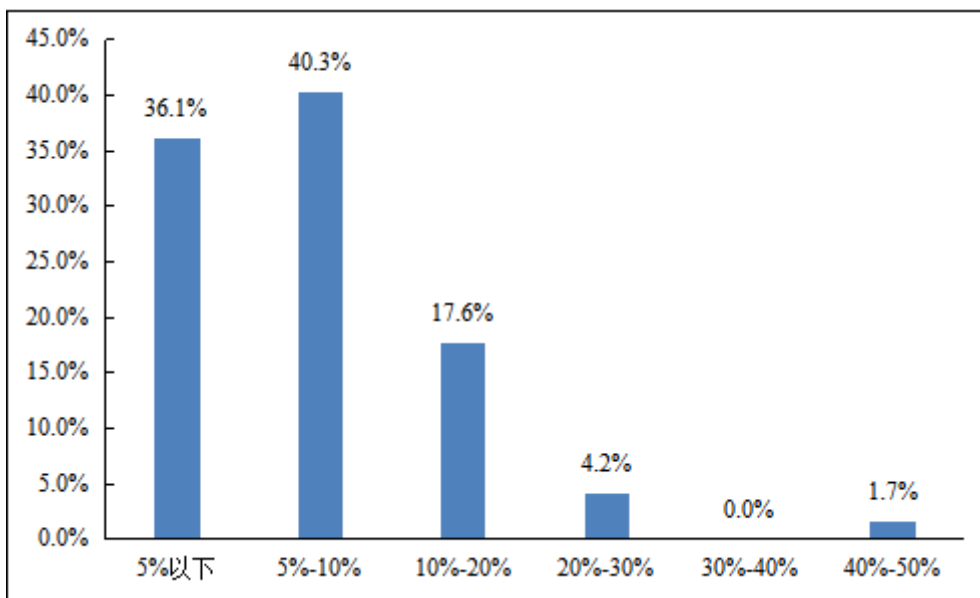


图 42 招聘基层操作员工（司机、搬运工等）缺口较往年变化情况

调查显示，54.1%的被调查企业已享受援企稳岗补贴或职工技能培训补贴政策，部分享受该项补贴政策的企业占29.4%，两者合计占83.5%，政策覆盖范围较广（如图43所示）。部分企业反映相关补贴政策无从了解，导致错过最佳申报时间。职工技能培训补贴申报流程相较繁琐，且需委托指定机构在其平台上培训，操作繁琐且收费高，补贴资金不能直惠企业和员工。

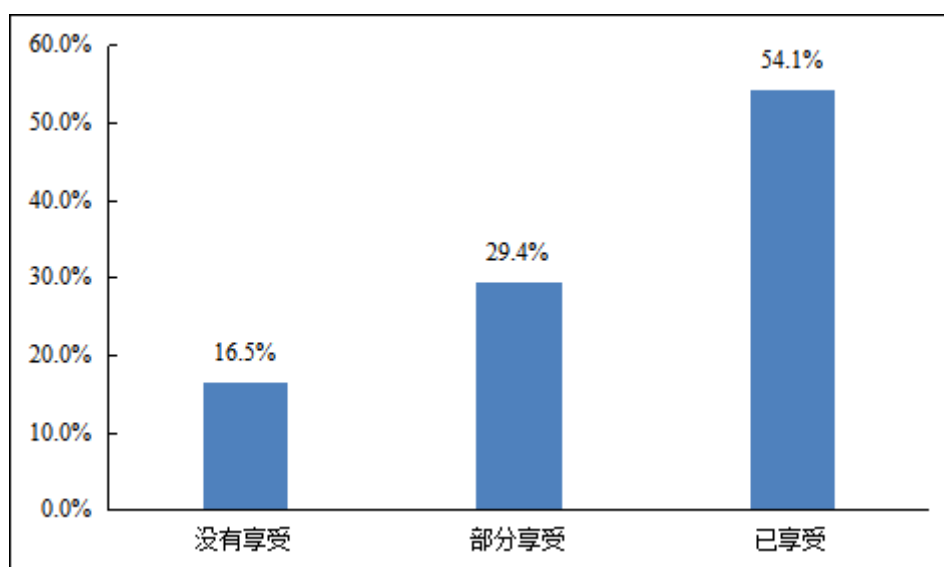


图 43 援企稳岗补贴或职工技能培训补贴支持政策享受情况

八、安全环境

1. 物流安全环境有所改善

调查显示，82.8%的被调查企业认为2020年物流领域企业安全环境出现不同程度改善（如图44所示）。

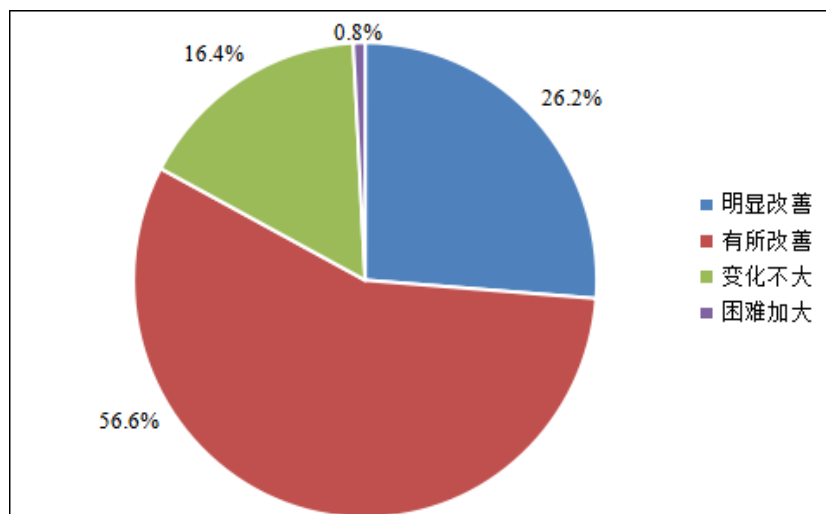


图 44 2020 年物流领域安全生产环境变化情况

2. “三超一疲”仍然最大安全问题

对于物流领域最主要的安全问题排名前四依次是疲劳驾驶、车辆超载、超速驾驶和车辆超限，分别占被调查企业的70.1%、59%、52.1%和47.9%。另外，20%左右的企业认为还有非法改装、大吨小标、资质挂靠等（如图45所示）。

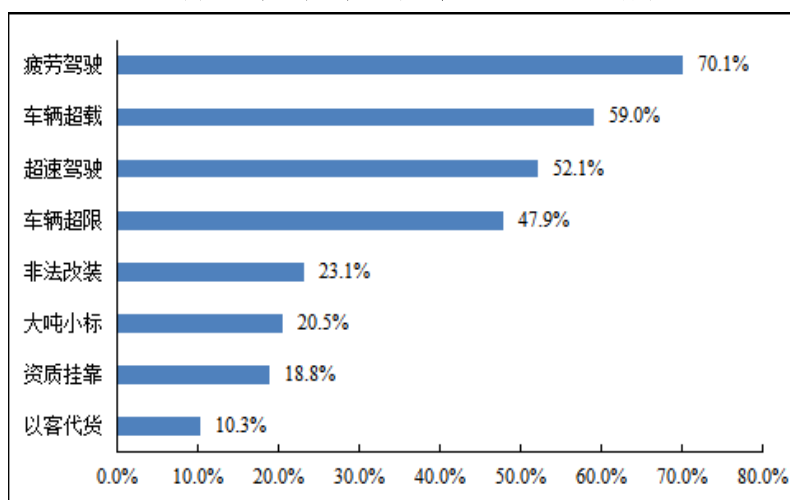


图 45 物流领域主要的安全问题分布情况

对于国家开展的货车超限超载治理、货车非法改装治理、货车大吨小标治理等安全整治工作，总体反映落实情况较好，相关问题总体趋于好转（如图46所示）。企业反映，高速公路治理超载问题基本得到解决，但是高速公路超限问题仍然较为普遍，部分领域存在“全面超限”问题，导致“劣币驱逐良币”现象。货车改装和“大吨小标”的存量车辆规模较大，车辆上路就被罚、无法通过年检年审，企业替换压力较大。

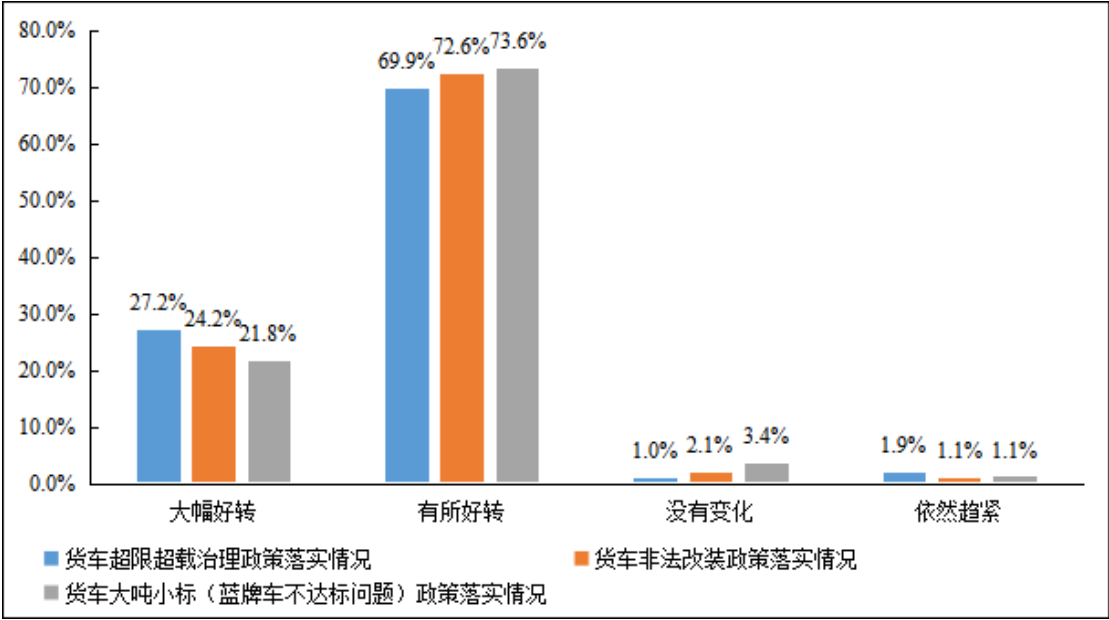


图 46 货车相关安全政策的落实情况

对于企业安全管理，企业反映各地安全管理部门职能交叉，需要填报的材料不统一、不规范；仓储、运输等安全生产标准化评定标准与其他政策法规有所冲突。企业安全管理部门和运营管理部门没有很好地合作协同，安全应急预案和安全管理流程有待加强。一些地区要求企业安装智能视频监控等安全设备，对于车辆动态监控等安全相关数据的规范使用还存在争议。

九、诚信环境

1. 行业诚信环境有所改善

调查显示，77.7%的被调查企业认为2020年物流领域诚信环境出现改善。其中，62%的调查企业认为诚信环境有所改善（如图47所示）。

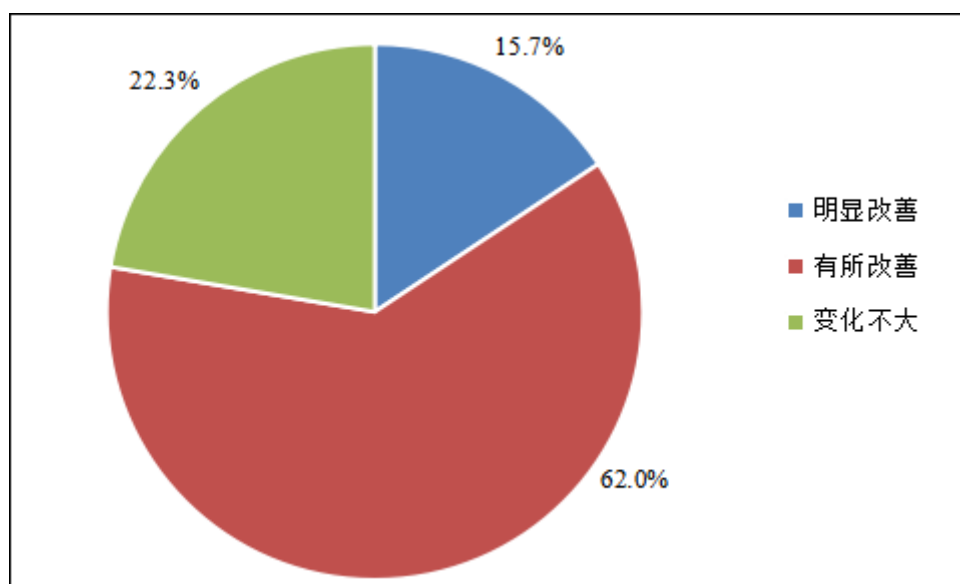


图 47 2020 年物流领域诚信环境改善情况

2. 拖欠运费仍然是普遍问题

对于物流行业诚信问题的调查，排名前五的依次是拖欠运费、超限超载、虚假承诺、野蛮装卸、泄露信息，分别占63.3%、39.2%、26.7%、25%和14.2%。其他的行业诚信问题还包含资质造假、车辆套牌、无证经营、扣货、诈骗等行为（如图48所示）。拖欠运费仍然是行业面临的最大难题，企业反映没有有效的约束机制，法律程序时间和费用耗不起。

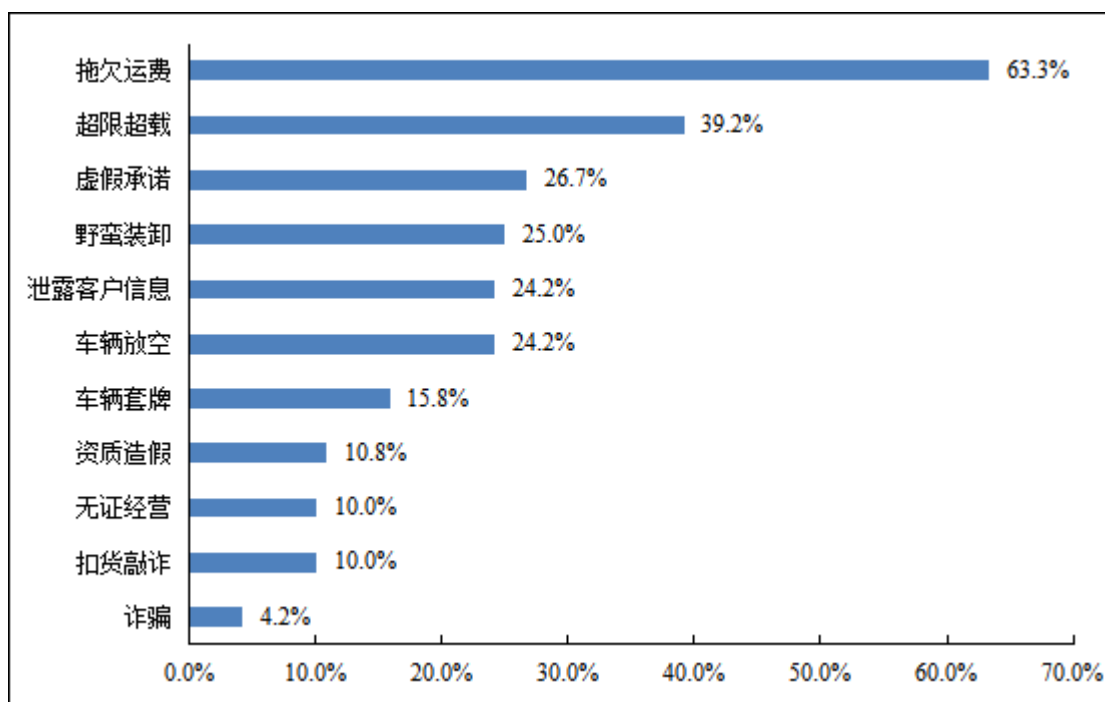


图 48 物流行业存在的诚信问题分布情况

对于出现的诚信纠纷问题，企业反映缺乏投诉渠道和解决机制，行业征信机制缺失，对于失信方缺乏有效的惩戒机制，法律解决方式耗时耗力，缺乏仲裁、调解等灵活解决方式。对于守信企业缺乏切实的激励机制。信用中国等信用平台信用信息不够，数据过于单一，很多数据都不对外公开，参考价值有限。对于一些轻微违规也纳入平台，导致企业信用受损。

十、发展展望

调查显示，被调查企业预计2021年面临的主要困难排名前三的依次是市场竞争激烈、劳动力成本高和招工难用工难、市场需求总体不足，分别占比76.6%、62.9%和31.5%。（如图49所示）。

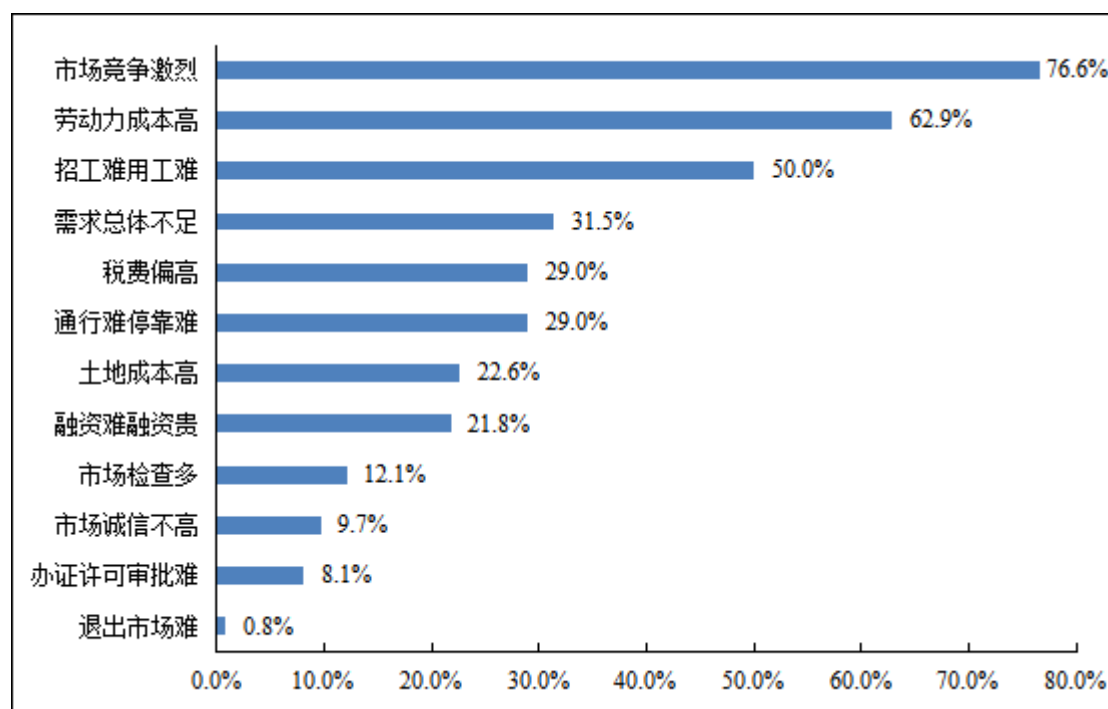


图 49 2021 年企业面临的主要困难分布情况

调查显示，对于2021年企业总体战略导向，49.2%的被调查企业选择维持现状，46.8%的企业选择扩张，稳定和扩张是主要发展战略。（如图50所示）。

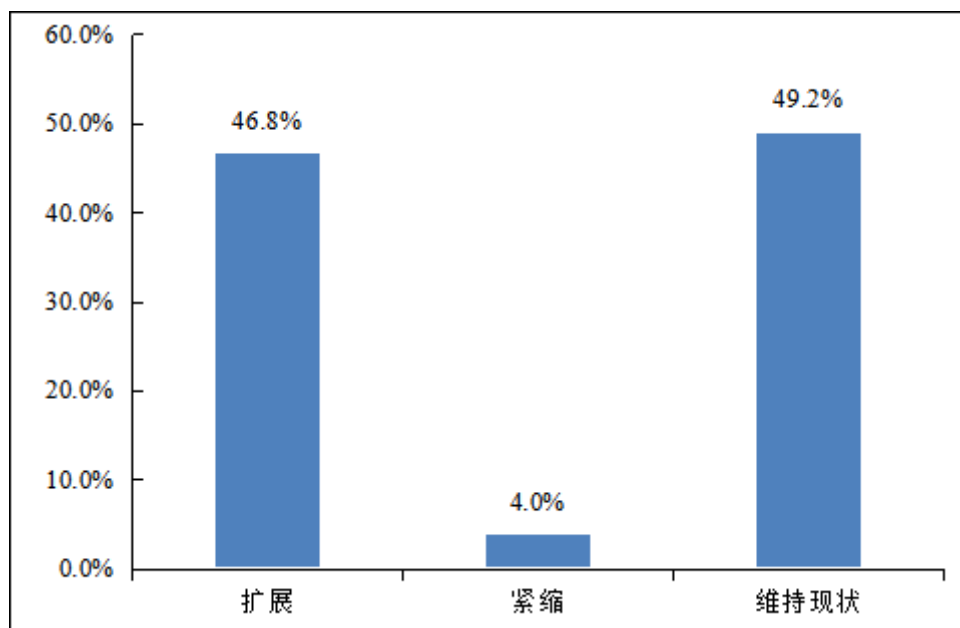


图 50 2021 年企业总体战略导向分布情况

调查显示，被调查企业对于2021年全年收入规模和利润水平预期小幅增长的分别占53.6%和52%，均超过了一半。认为大体持平的分别占32.8%和39.2%（如图51所示）。

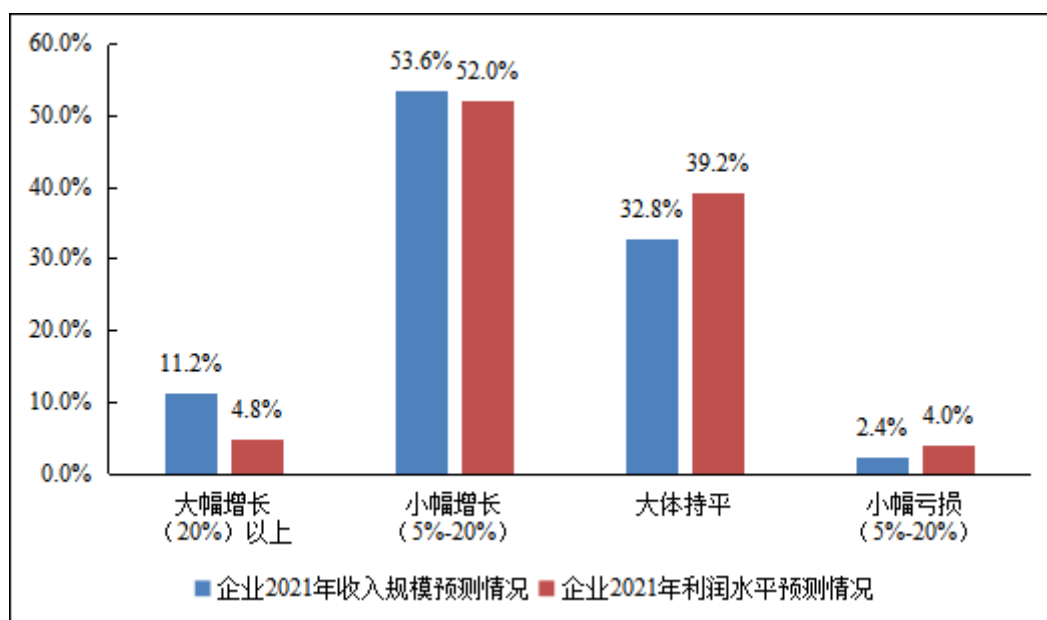


图 51 2021 年全年企业收入规模、利润水平总体预期情况

调查显示，75.8%的被调查企业有信心完成2021年发展目标任务（如图52所示）。

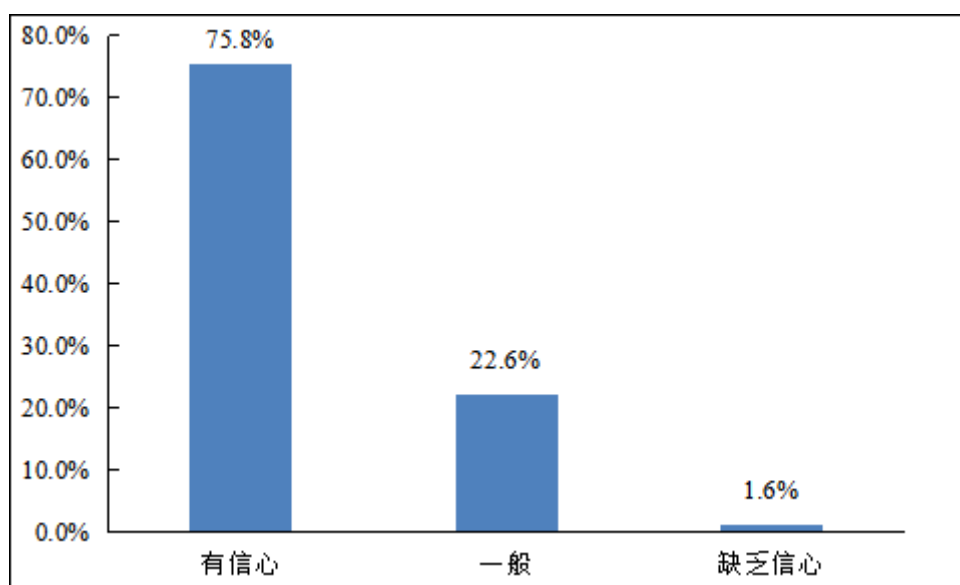


图 52 调查企业对完成 2021 年企业发展目标任务总体看法

十一、政策建议

为营造市场化、法治化、国际化物流营商环境，建设现代物流体系，构建国内国际双循环新发展格局奠定基础保障，根据本次调查反映的主要问题，提出以下政策建议。

一是深化物流“放管服”改革，在“放的到位”基础上，重点在“管出水平”和“服出便利”上下功夫。进一步减并物流领域资质证照。全面推广资质证照电子化，促进跨地区、跨部门互信互任、共享共用。尽快推出道路运输等领域便民政务服务和审批许可系统，进一步统一入口，便利网上审批、网上注册、违章处理、网上年审、预约审验等具有含金量的业务办理，便利跨省异地许可事项网上办理。明确禁止道路运输车辆挂靠经营，明确个体司机可以申请道路运输经营许可证和车辆营运证。制定公路货运处罚事项清单。结合非现场执法认定工作需要，细化公路执法认定标准，减少监管中的重复、繁苛和自由裁量权。

二是研究物流发展规律，进一步加大减税降费力度，让企业切实感受到政策获得感。统一物流领域各环节增值税税率，实现“一趟业务、一个税率”。对于物流企业仓储用地城镇土地使用税实施减半征收优惠政策，取消对大宗商品的限制。在物流领域全面推广增值税电子发票，吸收试点网络货运平台经验，调整相关税收政策措施，切实研究解决个体司机开票难问题。参照住宿业加油站加油后允许现场开具增值税专用发票。

全面推广高速公路差异化收费，吸引空车和轻泡货运输返回高速通行。加强货车ETC收费管理，明确和统一通行费少缴费争议的解决机制。

三是用好物流金融工具，鼓励中小物流企业加快数字化转型，创新物流金融环境，提高资金周转效率，降低全社会融资成本。引导银行等金融机构对物流企业开展直接信贷业务，降低融资成本。鼓励各类金融机构开展运费、通行费、燃油费、车贷等保理和融资租赁业务。鼓励金融机构加快数字化能力建设，并通过与具备场景优势和科技能力的数字供应链金融服务平台加强合作，围绕数字化运单、数字化仓单、数字化设备资产等数字资产进行产品和服务创新，提升企业融资效率。加大银行信贷和政策性担保支持力度，对资信良好的保理和融资租赁等机构给予授信额度，适当降低利率。鼓励符合条件的金融机构或大型物流企业集团等发起成立国家物流产业投资基金。加快物流企业动产监管业务立法，开展物流基础设施领域不动产投资信托基金试点。对具有管控大宗商品能力的物流企业，允许其开展“贸易物流”和“物流贸易”业务，加快规范物资储运企业在有效管控大宗商品基础之上出具电子仓单并提供电子仓单，并与金融机构合作，提供电子仓单质押融资服务。规范供应链金融服务，鼓励开展以数字验真风控为核心的数字供应链金融服务，引导供应链核心企业科学确权。搭建数字化的供应链金融公共服务平台，实现银行间、企业间、平台间、政

府间数据互联互通，建立具有共享机制的信用信息共享平台。
加强行业标准合同规则，明确物流账期期限规定。

四是规范城市配送车辆，提供货车通行便利，优化配送服务网络，降低城市运行成本。放宽城市配送车辆路权限制，开展取消城市配送车辆通行证试点，允许符合车型要求和技术规范的配送车辆按照规定时间、规定路线通行停靠和装卸作业。研究推动大中型城市建立货车通行主通道，给予大中型货车城市通行权利，减少不必要的分拨和短倒。在主要商业设施、办公场所及社区周边科学规划和设置货运临时和专用停车位。对于新能源物流车取消通行证和城市通行限制，加大货车充电设施配套力度，提升车辆续航里程科技攻关力度。完善城市物流配送网络体系建设，加强末端网点配套力度。

五是保障物流用地供应，优化存量资源利用，提高存货周转效率，降低社会库存成本。完善物流设施用地规划，促进城市物流规划与国土空间规划的衔接。研究推动物流用地与工业用地分立，实行物流用地的统一规划和科学布局。对物流园区、配送中心等仓储类物流设施用地应硬性规定和立法保护，确保物流用地规模、土地性质和空间位置长期稳定。创新物流用地模式，试点政府和企业约定土地物流用途并长期租赁或政企合营的新型物流用地供应保障模式。鼓励地方政府盘活存量闲置土地资源，用于物流用途，减免城市配套费和人防异地建设费等。

六是强化人员社会保障，加大信息化、机械化、无人化设

施设备投入，节省人力成本耗费。加强物流从业人员社会保障制度落实。统筹考虑物流行业社保负担，切实降低社保缴费率。完善物流领域灵活就业人员社会保障制度，大力扩展工伤保险参保覆盖面，允许无雇工的个体工商户和未在用人单位参保的非全日制从业人员以及物流行业灵活就业的从业群体参保。放开自动挡牵引车直接报考渠道，将自动挡牵引车纳入A1驾照，允许直接报考申领。加强稳岗补贴和职工技能培训补贴发放力度，推动从业人员职业升级计划。鼓励企业加大智能物流设施设备投资力度，减轻对人工投入需求。

七是关注物流安全建设，坚决治理社会危害大、行业影响广的物流安全问题，降低安全损失成本。明确车货外廓尺寸超限行为的治超执法标准，分阶段、有步骤开展车货外廓尺寸超限行为治理工作，进一步明确社会预期，留出过渡期，合理引导货车尺寸恢复标准。深化货运车辆非法改装治理，在对货车生产、改装、维修企业和安全技术检验机构进行全面检查的基础上，对于已经进入市场的非法改装车辆加大路面执法力度，要求非法改装的厂家召回或定制车主限期整改恢复原状。开展道路货物运输源头超限超载治理，建立道路货物运输源头超限超载治理工作联络协调机制和行政执法联动工作制度。尽快明确“大吨小标”治理政策，放宽进城通行车辆标准要求，督促各地明确并落实快递电动三轮车治理政策。

八是加强社会诚信建设，建立物流失信惩戒守信激励机制，

降低社会信用成本。加强行业诚信体系建设，明确黑名单通报制度，建立企业诚信信息联网共享和信息披露机制，加强行业自律和规范发展。联合公安、交通、环保、工商、税务、司法、银行、保险等机构，对不诚信企业联合惩治，使失信企业寸步难行，同时对信用良好企业提供更多优惠激励。加强物流行业协会与金融机构的联系，整合利用现有行业大数据资源（车辆、保险、交易等），建立行业信用评价体系，与银行信用体系相融合，形成具有物流行业特点的创新风控模式。

中国物流与采购联合会作为行业社团组织，始终坚持“为政府服务、为行业服务、为企业服务”的宗旨，通过联系政府部门、反映企业诉求、提出政策建议，为推进物流降本增效和高质量发展提供决策参考。我们愿意与广大会员和物流企业一道深入调查研究，积极建言献策，共同打造良好的物流行业营商环境。

本报告在问卷调查、座谈交流和研究修改过程中，得到了京东物流、顺丰控股、赤湾东方等会员单位，北京物流与供应链管理协会、湖北省现代物流发展促进会、上海市物流学会、浙江省物流与采购联合会、四川省现代物流协会、山东省物流与采购联合会、河南省物流与采购联合会、内蒙古物流协会、福建省物流协会、厦门市物流协会、沈阳市物流协会、宁波市物流协会、深圳市公路货运与物流行业协会等各地方行业协会以及相关机构、专家学者积极配合和大力支持，在此一并致谢。

（联系人：周志成，13661368763）

送：中央财经委员会办公室，全国人大财政经济委员会，全国政协经济委员会，国务院办公厅（秘书二局、督查室），发展改革委（办公厅、规划司、综合司、运行局、体改司、投资司、基础司、产业司、高技术司、环资司、经贸司、价格司），国资委（办公厅、协会党建局、研究局、规划局、法规局、科创局），工业和信息化部（办公厅、政法司、运行局、装备一司、信发司、中小企业局），公安部（办公厅、交管局），民政部（社会组织管理局），财政部（办公厅、税政司），人力资源社会保障部（办公厅），自然资源部（办公厅、开发利用司），生态环境部（办公厅，大气环境司），住房城乡建设部（办公厅、标准定额司），交通运输部（办公厅、政策研究室、法制司、综合规划司、公路局、水运局、运输服务司、科技司），农业农村部（办公厅，市场与信息化司），商务部（办公厅、政研室、市场建设司、流通发展司、外贸司），应急部（办公厅，安全生产综合协调司），人民银行，海关总署（办公厅、口岸监管司），税务总局（政策法规司、货物和劳务税司、所得税司、财产和行为税司），市场监管总局（办公厅、标准技术管理司、标准创新管理司），统计局，参事室，国研室，网信办，铁路局，民航局，邮政局，银保监会，证监会，国务院发展研究中心，中国社科院（财经战略研究院），国铁集团；各地物流工作主管部门；各地物流行业协会；各会员单位。

中国物流与采购联合会办公室

2021年6月7日印发