

# 中小微物流企业经营状况调查报告

中国物流与采购联合会

二〇二二年五月九日

根据第四次经济普查数据，我国交通运输、仓储和邮政业法人单位近60万家，个体经营户数580多万个，物流相关市场主体超过600万。其中超过九成的法人单位属于中小微企业。他们是物流业发展的生力军，也是建设现代物流体系的重要基础，更是吸纳就业、改善民生的重要支撑。为贯彻落实《中小企业促进法》《“十四五”促进中小企业发展规划》《优化营商环境条例》，深入了解中小微物流企业经营状况，反映企业诉求、优化营商环境，促进中小微物流企业高质量发展，中国物流与采购联合会在2022年初组织开展了中小微物流企业经营状况问卷调查，共收到有效问卷1187份。

本次调查得到了各地物流主管部门、行业协会、中物联各分支机构的大力支持，在此一并表示感谢。

## 一、企业基本情况

被调查的中小微物流企业主要是民营企业。调查数据显示，民营性质中小微企业占比高达86.2%，国有性质企业次之，占比为5.4%，集体性质和外资及合资性质企业占比较少，合计为1.4%。

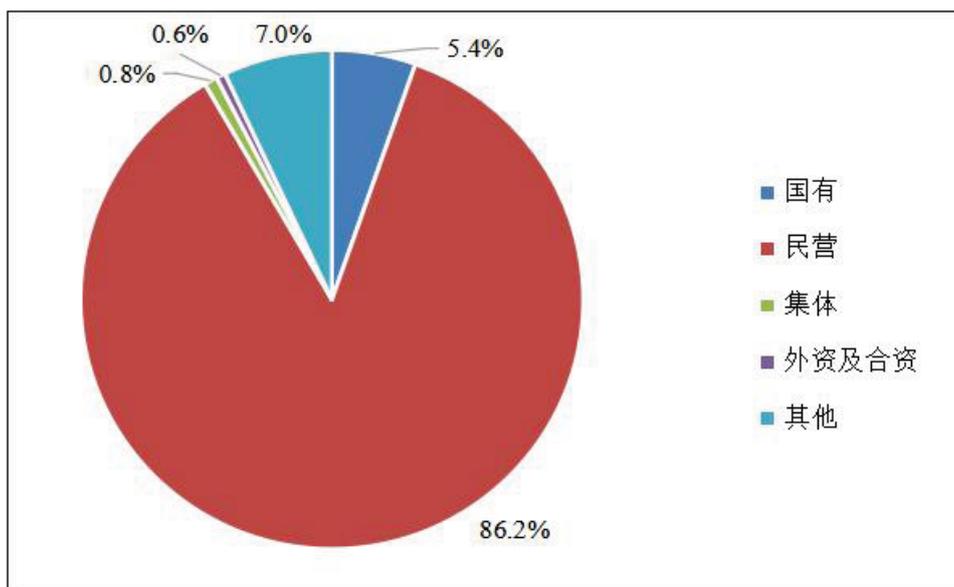


图 1 企业所有制性质分布情况

中小微物流企业主要经营业务集中在公路货运领域。调查数据显示，被调查企业从事公路货运业务的占比为 70.3%，其次为仓储和综合物流业务占比分别为 24.2%、23.2%，从事铁路、水路、航空货运的占比相对较少，尤其是航空货运占比仅为 0.9%。这也反映公路货运市场与其他领域相比规模巨大又较为分散。

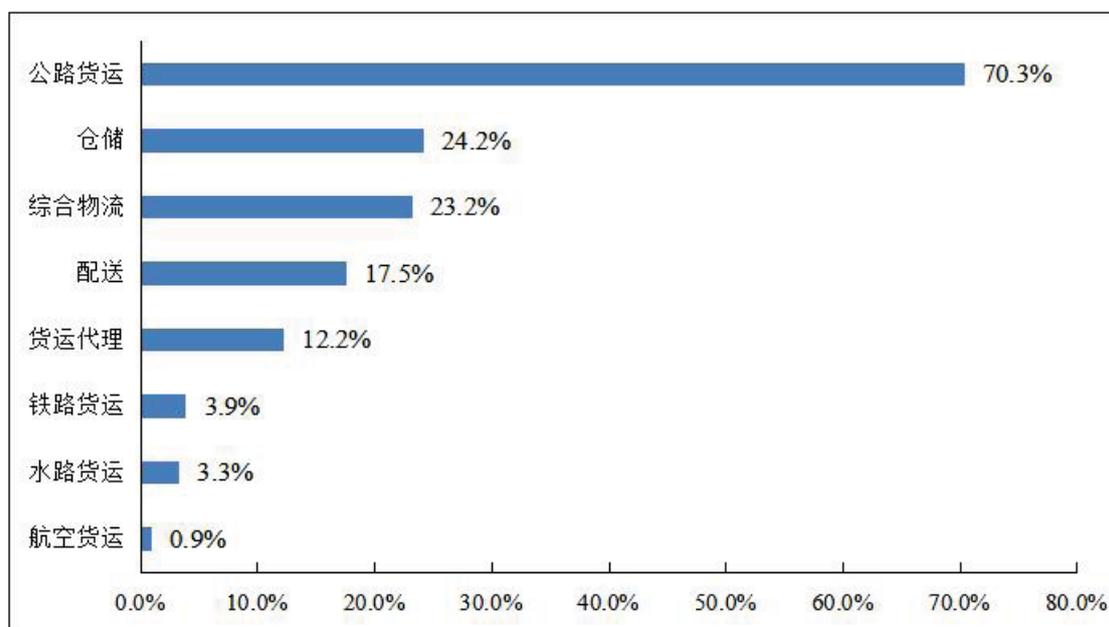


图 2 企业主要从事业务类型分布情况

被调查企业有近七成平均员工人数在 50 人以内，其中四分

之一的平均员工人数在 10 人以内，不到一成的企业员工人数在 200 人以上。

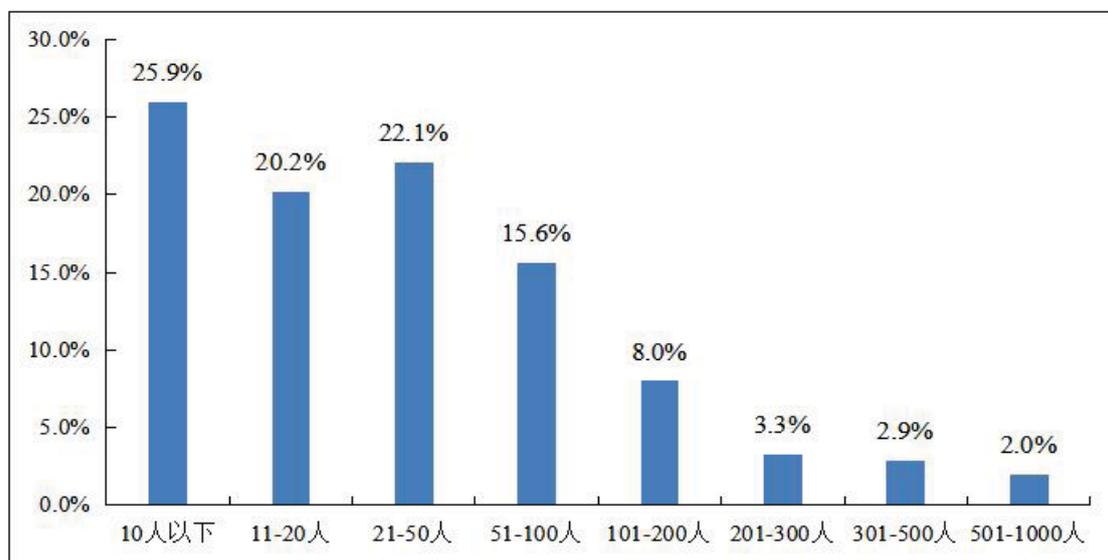


图 3 企业近三年平均员工人数分布情况

被调查企业收入规模较小，近三分之一的企业近三年平均主营业务收入规模在 100 万元以下。调查数据显示，40%的企业收入规模在 200 万元以下属于微型企业，37.9%的企业收入规模在 200 万-3000 万元属于小型企业，17%的企业收入规模在 3000 万-3 亿元属于中型企业。

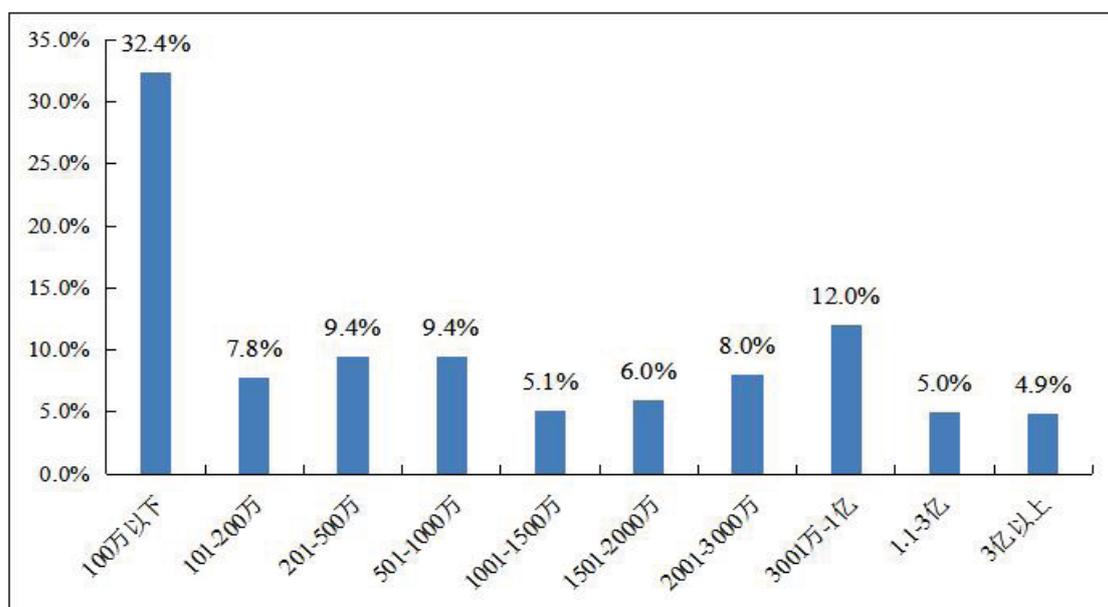


图 4 企业近三年平均主营业务收入规模分布情况

中小微物流企业经营收支压力明显增大。调查数据显示，企业反映营业收入与上年相比增加的占 31.7%，而反映成本增加的占 65.7%，收入增长不足而成本压力加大较为普遍。

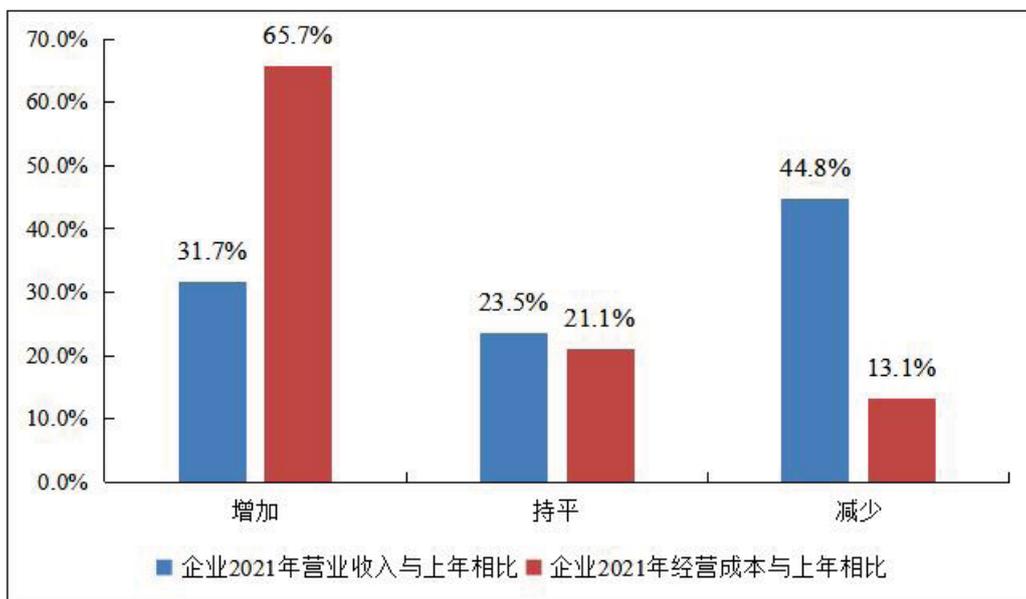


图 5 企业 2021 年营业收入和主营成本与 2020 年对比情况

被调查企业反映价格总体持平，下跌压力较大。调查数据显示，接近一半的被调查企业反映服务价格与上年相比持平，超过三分之一的企业反映价格出现下跌，反映上涨的仅占 18.4%。

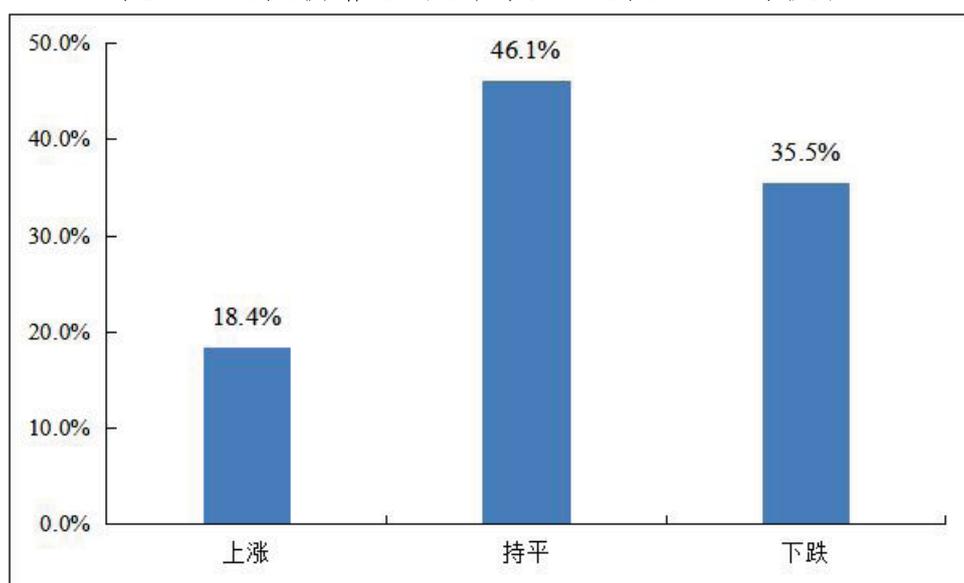


图 6 企业 2021 年服务价格与 2020 年对比情况

中小微物流企业亏损面过半，生存压力大增。调查数据显示，

超过一半的被调查企业利润出现亏损，近三分之一的企业利润基本持平，仅有 18.4%的企业实现盈利。

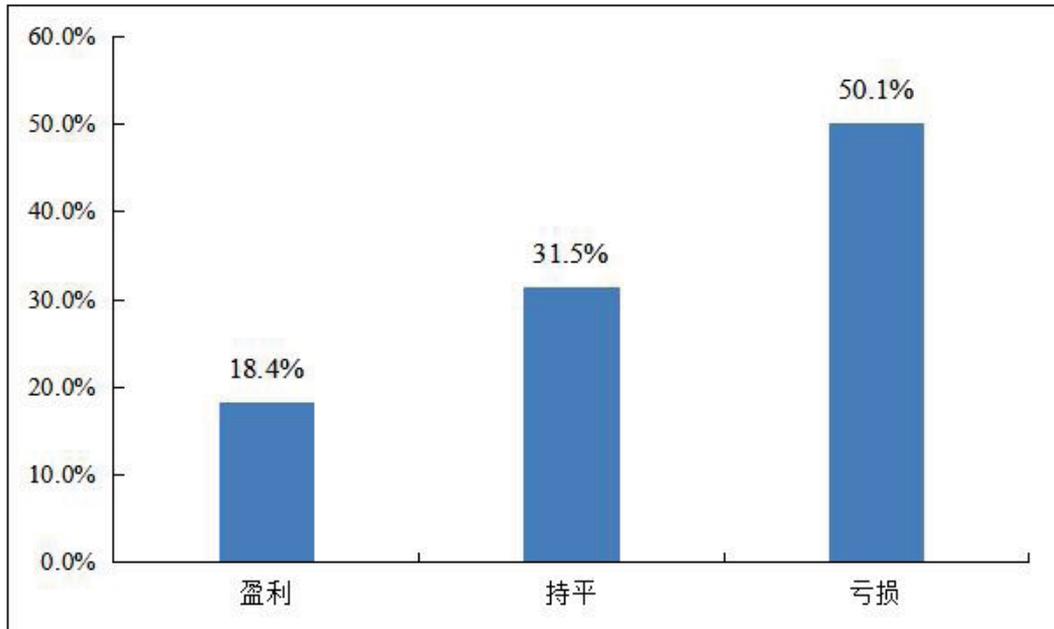


图 7 企业 2021 年经营利润与 2020 年对比情况

## 二、融资促进方面

中小微物流企业资金周转和融资压力没有缓解。调查数据显示，62.9%的企业反映账期垫资压力与上年相比有所增大。我国物流业特别是公路货运业普遍采取垫资运营，托运人在业务完成后一段时间再支付运费等服务费，而物流企业支付的司机运费需要现结或周结，资金压力无法传导。

据《2021 年物流企业营商环境调查报告》显示，我国物流企业账期普遍在 3 个月-6 个月。如果物流企业达到 6000 万的收入规模，按照 3 个月账期垫资规模在 1200 万元左右，如果 6 个月账期垫资规模要超过 2400 万。经济下行压力下甲方托运人通过延长账期来缓解自身资金压力，进一步加大了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，很可能成为压死企业的“最后一根稻草”。

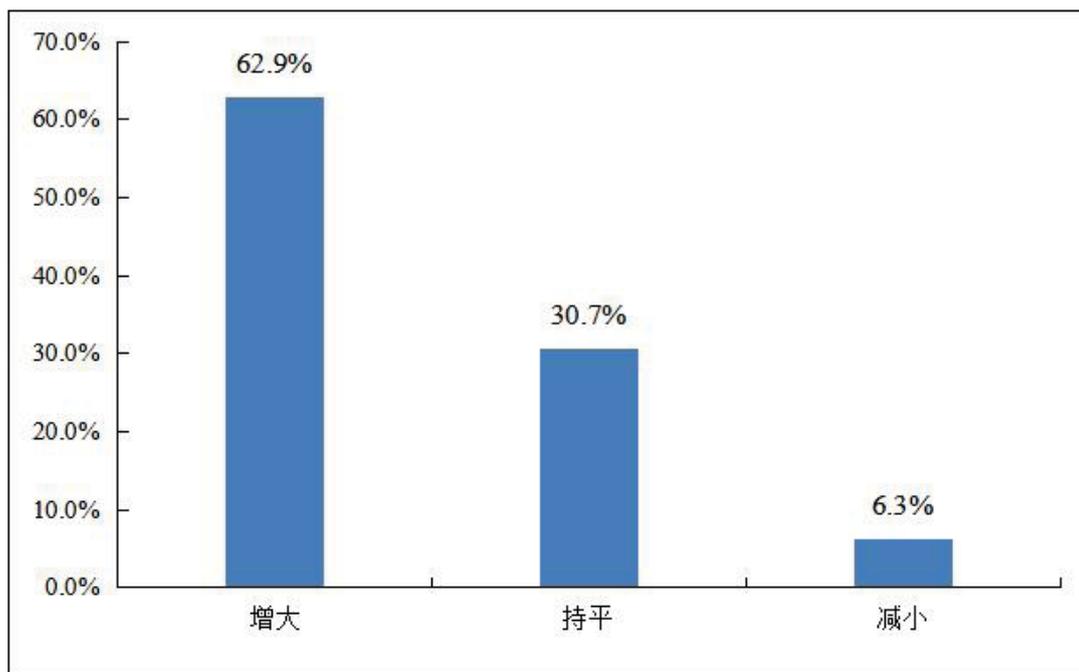


图 8 企业 2021 年垫资账期压力与 2020 年对比情况

《保障中小企业款项支付条例》的出台为缓解中小微物流企业垫资负担带来了政策机会。但是，物流业务特别是公路货运业务往往采取层层分包模式，政府、事业单位和大型企业一般先将业务外包给综合型的大型物流企业，再由大型企业分包给中小物流企业，因此中小微企业难以享受到《条例》的政策红利，这也是《条例》实施企业获得感不足的重要原因。

被调查企业反映上游拖欠运费（费用）压力增大。调查数据显示，近一半的被调查企业反映与上年相比上游拖欠运费（费用）压力增大，还有超过四成的企业反映持平。物流企业由于账期要求已经面临较大资金压力，如果上游企业再拖欠运费，企业一旦流动资金链条断裂，将不得不退出市场，增加了市场不稳定。由于物流业务层层分包的特点，《条例》对于拖欠账款的条款也很难落实。

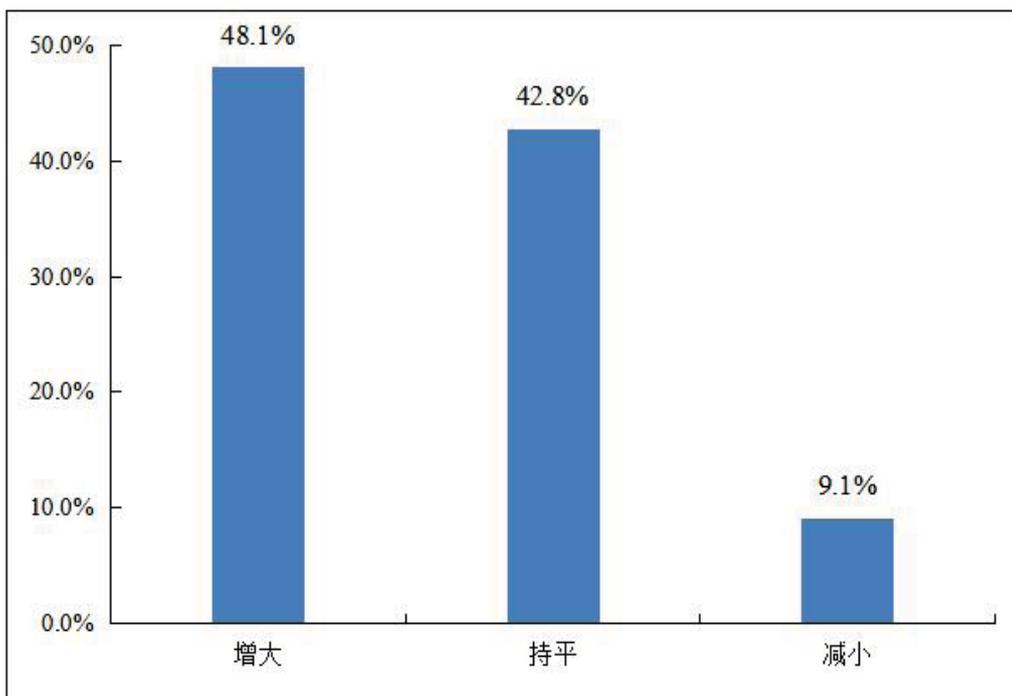


图9 企业2021年上游拖欠运费（费用）压力与2020年对比情况

中小微物流企业借贷融资压力增大。调查数据显示，剔除没有融资需求的企业，超过一半的企业反映借贷融资压力较上年有所增加，近四成的企业反映与上年基本持平。

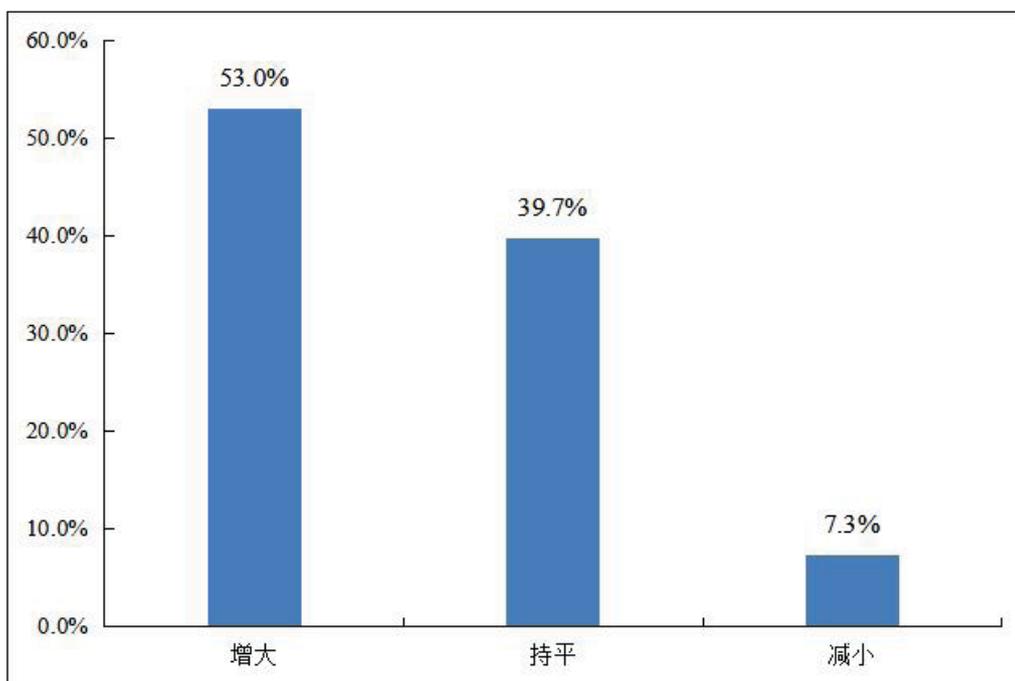


图10 企业2021年借贷融资压力与2020年对比情况

被调查企业融资渠道较为单一。调查数据显示，61%的企业主要通过银行来获取资金，11.9%的通过信用社获取资金；通过

亲朋好友借贷、民间融资以及信用卡等方式获取资金的合计占三分之一，通过股权融资方式获取资金的占比仅为 4.3%。

由于物流企业融资需求主要是垫付应收账款，银行贷款往往需要抵押物导致无法获取，应收账款保理等信用贷款又面临上游企业不愿意确权、银行征信难以保障等问题而无法获取。企业反映信用贷款还面临额度较小、利率偏高的问题。

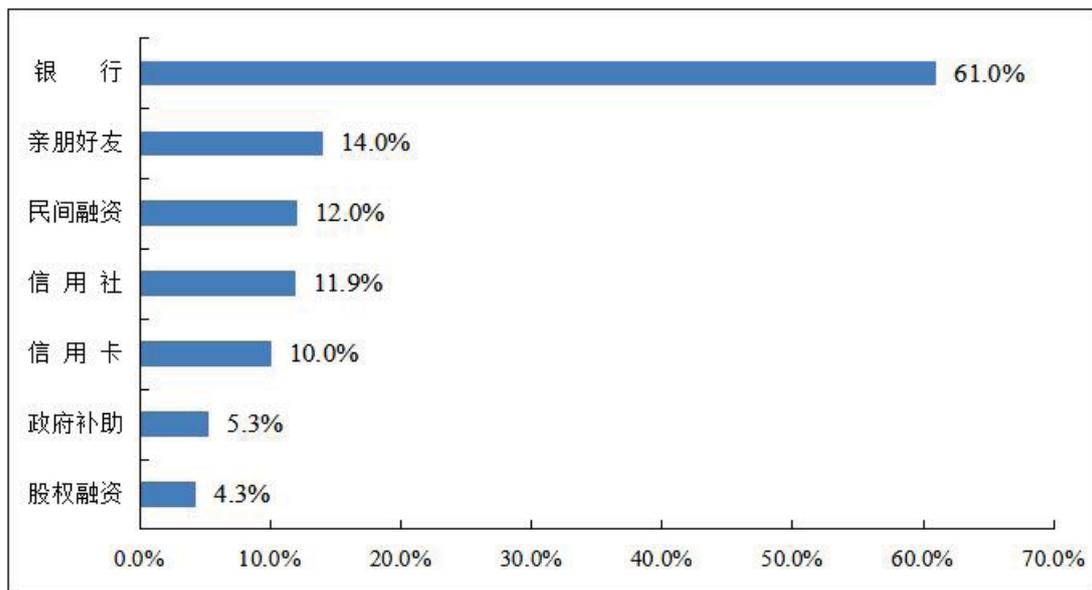


图 11 企业资金获得的主要渠道分布情况

近七成被调查企业反映希望获得中小微企业定向低息贷款，超过三分之一的企业希望获得中小微企业普惠信用贷款。近两成的企业希望加强中小微企业政策性担保及覆盖范围。还有企业希望推行中小微企业应收账款融资。物流企业应收账款的凭证主要是运费发票，由于银行对受票托运人信用征信不足，无法依据开票凭证进行信用贷款。而政策性担保在一定程度上能够解决这个问题，但是也面临覆盖面不足、保障力度不够等问题。

超过三分之一的企业希望延长企业贷款使用期限。目前，银行贷款往往是一年一贷，企业往往需要提前 3 个月就把钱筹备出来准备偿还，资金只能使用 9 个月左右，这也是一年期贷款利用

效率不高的原因之一。超过四分之一的企业希望银行对于符合条件的企业采取直接续贷政策。企业反映，银行自动展期还很难实现，仍需要先还后贷，资金使用成本较高。还有企业希望依法保障不临时抽贷、断贷，这也是导致企业突发风险的原因之一。

超过三成的企业希望保障不拖欠中小微企业运费。还有企业希望保障中小微企业应收账款合理账期。国外物流行业特别是公路货运行业由行业协会制定的交易规则，合同约定一般账期为1-2个月以内，超过账期的还规定了托运人需要支付一定账款逾期利息。

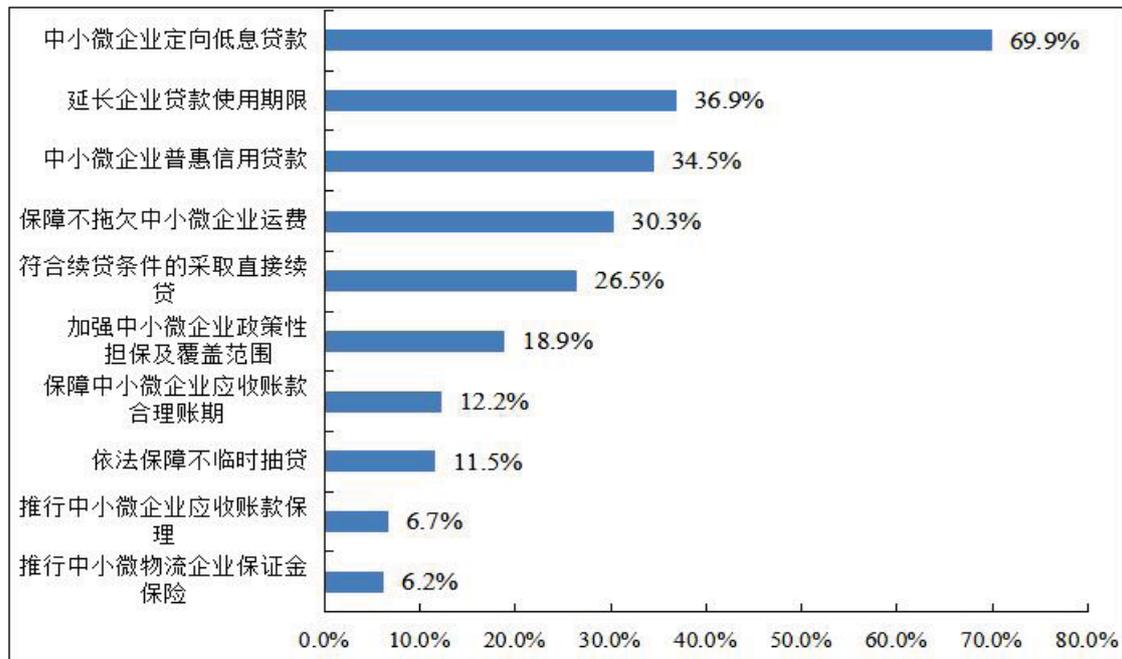


图 12 企业最需要的融资支持政策分布情况

### 三、税费支持方面

中小微物流企业亟需加大税费支持力度。根据被调查企业反映已享受的税费优惠政策来看，行业普惠性政策落实较好。享受企业所得税减免、增值税减免政策的占比较多，分别占到 37.1% 和 36.9%，享受挂车购置税减半政策的企业占 20.1%，还有个人所得税优惠占比也较多。

调查数据显示，享受物流企业土地使用税减半征收政策的占比为 17.9%，企业反映该项政策惠企效应有所减弱，主要原因一是要求仓库所存货物是大宗商品的限定范围过窄，二是大部分物流基础设施由专业化物流地产开发商投资建设和负责招租，这些企业无法享受政策，导致承租物流企业也无法享受。虽然后续政策也放宽到物流企业承租物流用地的，但是由于物流企业作为承租方并不直接支付土地使用税导致该项政策无法落实。

调查数据显示，享受高速公路差异化收费政策企业占比仅为 13.2%，除了一些企业不通行高速公路外，企业反映政策覆盖率偏低、获得感不强。主要是分时段、分路段差异化收费覆盖面不广，大部分优惠时段为夜间，路段为车流量不大的区段，优惠幅度不大。分车型差异化优惠涉及车型较少，仅有部分省市对集装箱运输车辆采取一定通行折扣。

此外，增值税留底退税、年度亏损结转延期、成本一次性扣除等税收政策落实情况也有待推进。

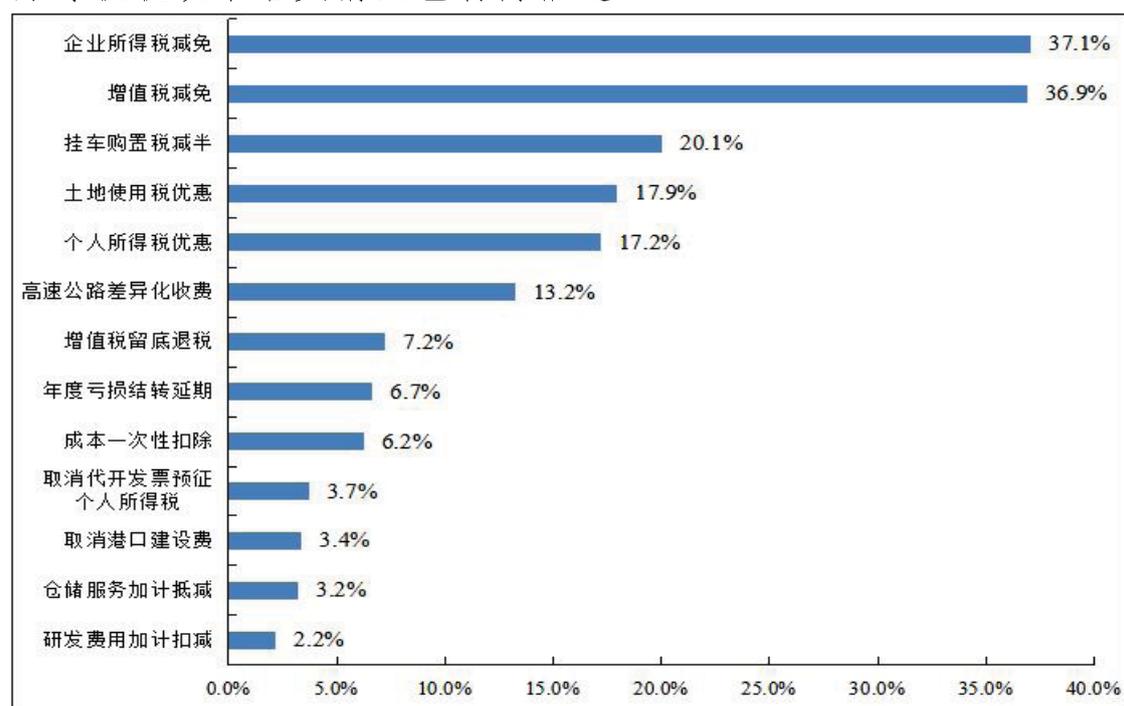


图 13 企业已享受的税费优惠政策分布情况

被调查企业希望获得的税费支持政策排名第一的是降低交通运输行业增值税税率，占比达 67.1%。还有超过三成的企业希望统一物流业各环节增值税税率。目前，我国交通运输业增值税税率为 9%，而营业税时期营业税税率为 3%。公路货运业与其他运输业相比固定资产占比较低，统一设置较高税率导致税负增加。目前物流辅助服务税率为 6%，与交通运输税率不同，不符合物流企业“一体化运作、网络化经营”的要求。企业很难拆分两个税率对应的业务，往往导致从高征收。自 2011 年国办发“物流国九条”出台以来，多次提到物流业各环节统一增值税税率的政策，〔2016〕69 号文又提出“结合增值税立法，积极研究统一物流各环节增值税税率问题。”10 年过去了，这个问题尚未得到解决。此外，物流辅助服务已经纳入加计扣减范围，而税负较高的交通运输业尚未纳入。

希望获得的税费支持政策排名第二的是高速公路收费优惠扩围。企业反映，高速公路由原来的计重收费方式改为按车（轴）型收费方式，空车、轻泡货运输为主的快递车辆，单程运输为主的冷链、车辆运输车等车辆通行费上涨较多，导致这些车辆选择走国道，增加了国道拥堵也浪费了高速公路资源，亟需出台更具针对性的措施引导空车等回流高速。

超过三成的企业希望降低中小微企业保险费率。目前，保险公司对于大型企业往往有较低保险费率和较大保费优惠，而对于中小微企业保费居高不下、保险条件苛刻。货运保险产品不健全，大部分企业很难购买物流责任险，对于小微企业部分风险车辆甚至连购买交强险都遇到困难，出现车辆“裸跑”现象。一些企业参与社会机构组织开展的车辆保险统筹服务，但是也面临赔付压

力和金融监管风险。

接近四分之一的企业希望便利个体司机代开增值税发票。目前，中小企业运输业务主要外包给个体司机，大部分个体司机无法提供合规发票，主要原因是代开发票不便利。货物运输小规模纳税人可在税务登记地、货物起运地、货物到达地或运输业务承揽地申请代开发票。但是个体司机单趟业务金额较低，如果按照正规程序到税务部门申请代开发票排队时间长、程序繁琐不便利，影响了司机正常运营。随着数字经济的发展，货运互联网平台兴起，越来越多的企业通过平台来采购运力。2016年，国家税务总局开展网络货运平台代开发票试点，一批平台企业获得代开发票资质，解决了部分为司机代开发票的问题，也出现了“虚开发票”风险，对大量非平台运输企业开票问题仍难以解决。

接近四分之一的企业希望推动加油站直接开具增值税专用发票。目前，司机使用现金加油可以要求开具增值税专用发票，但是必须到指定的加油站，或者由加油站上传公司系统开票后寄给企业。一方面，由于司机加油需求分布比较零散，很难准确选择能开票的加油站，另一方面，由于司机运输时效要求较高，很难为了一张发票再到另一个加油站。同时，系统开票寄回也存在时间延迟和寄丢风险。目前，行业基本采取预存资金购买加油卡方式以解决增值税发票获取，减少现金交付，方便企业对司机用油资金的统一管理，但又造成了企业的流动资金占压。

超过两成的企业希望推广道路运输业增值税电子发票。道路运输业具有异地经营的特点，且大部分需要开具增值税专用发票。原来运输企业给托运人开具发票往往需要采取邮寄等方式，延长了业务确认时限，拉长了运费支付周期。

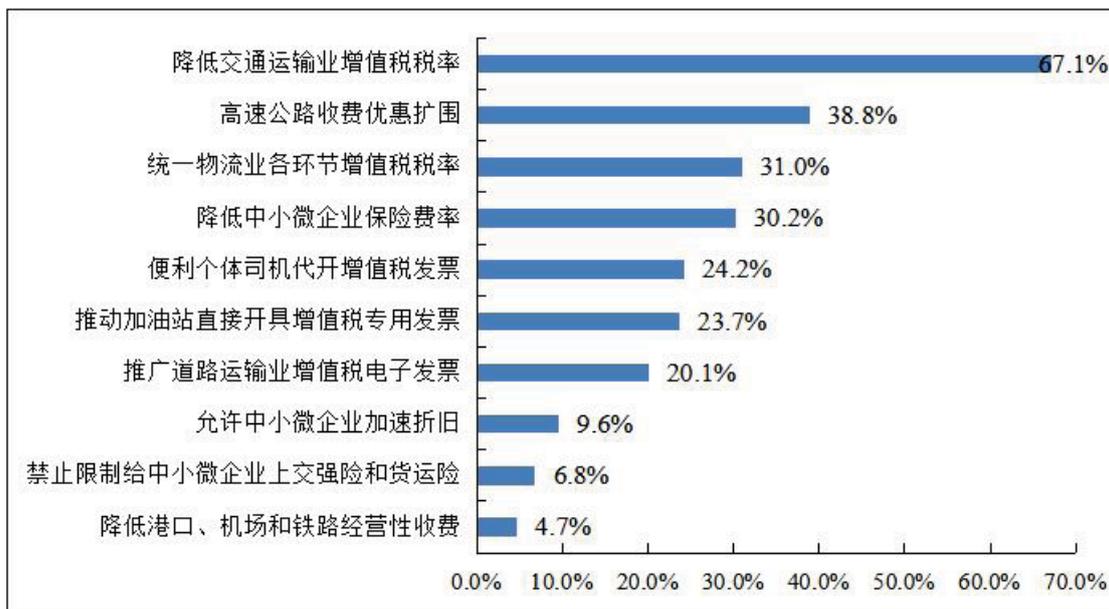


图 14 企业最需要的税费支持政策分布情况

#### 四、用工保障方面

中小微企业基层用工与上年相比总体持平，有一定缺口。调查数据显示，有一半的企业反映与上年相比基层员工（司机、搬运工等）用工情况基本保持稳定，超过三分之一的企业反映用工情况有一定的缺口，还有不到 10%的企业表示较为紧缺。反映有一定缺口的企业主要分布在公路货运、综合物流、仓储业务领域。

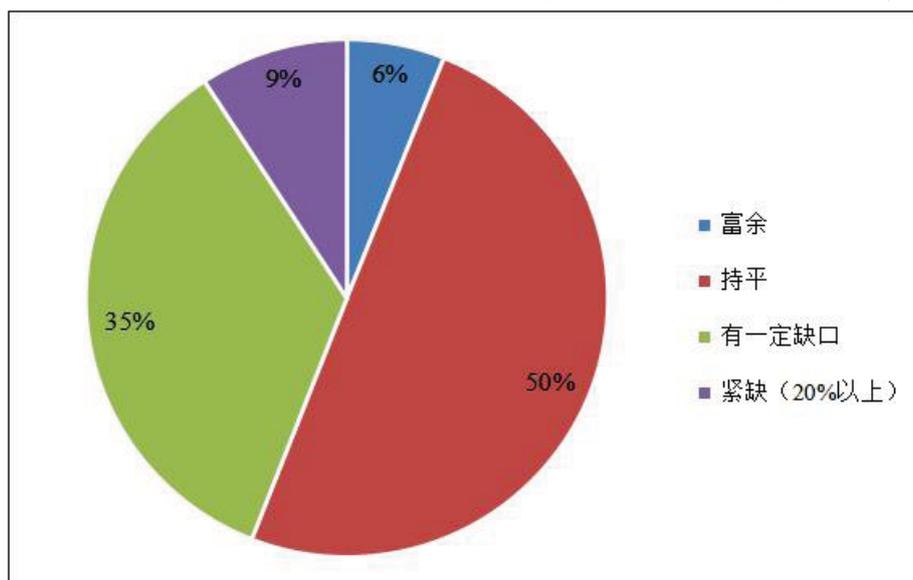


图 15 企业 2021 年基层员工（司机、搬运工等）用工分布情况

物流行业是劳动密集型行业，特别是公路货运行业是吸纳农

村和中低学历劳动力的主要渠道。据《2021年货车司机从业状况调查报告》显示，农村户籍司机和大专以下学历司机分别占比84.6%和96%。近年来，企业普遍反映货车司机用工缺口较大，存在“招聘难”，特别是年轻司机更加紧缺。调查报告显示，35岁以下司机占比为25.5%，其中25岁以下司机仅为1.4%，与2016年调查相比，年轻货车司机占比明显下滑，司机等基层员工结构性短缺日益严重。

被调查企业最需要的用工支撑政策排名第一的是降低中小微企业社保费率。目前，中小微企业普遍享受了阶段性社保缓缴政策，但是总体来看社保费率偏高，占企业用工支出较多。农村户籍的员工普遍参加了新农合，再参加城市社保存在医保和生育保险重复投保问题。还有企业希望阶段性暂停缴纳公积金。

用工支撑政策排名第二的是提供中小微企业稳岗补贴。物流业作为吸纳就业的重要渠道，通过不裁员、少裁员有力支撑了社会就业和行业稳定。还有近三成的企业希望提供培训补贴。

用工支撑政策排名第三的是指导和支持中小微企业开展临时用工等灵活用工。物流行业受季节性和订单影响较大，往往需要雇佣大量非全日制用工。随着用工难问题日益严峻，临时用工等灵活用工将成为企业用工趋势。例如，某物流公司仅北京地区就需要非全日制用工2000人以上，可以解决当地赋闲人员的临时就业。按法律法规要求需要单独缴纳工伤保险，但是很多省市不允许单独缴纳工伤保险，给灵活用工带来一定的法律和政策风险。

部分企业希望指导和支持中小微物流企业执行综合工时制和不定时工作制。物流行业特别是公路货运市场由于工作性质要

求，往往需要机动作业，且很多工作时间在晚上，无法按照标准工作时间衡量，急需执行综合工时制或不定时工作制，但是由于劳动保障行政主管部门管理严格，很难在中小微企业推广实施。这也导致行业相关劳动纠纷较多的原因，增加了社会不稳定因素。

近两成的企业希望解决平台司机社会保险问题。近年来，随着平台经济的发展，中小微企业使用平台来寻找车源日益普遍。但是平台上的司机大部分是个体性质，没有工伤保险等社会保险导致出现事故后企业纠纷难以解决。

还有近两成的企业希望缩短和便利司机相关运营资质获取时间和流程。企业反映，现在市场稀缺的主要是 A 照货车司机。根据《机动车驾驶证申领和使用规定》要求，申请牵引车准驾车型即 A 照的，需要在取得大型货车准驾车型资格即 B 照三年以上才能申请增驾，且在实习期驾驶的机动车不得牵引挂车，因此至少要 3-4 年时间才能开牵引车，时间成本较高。

此外，企业越来越多通过外包使用个体司机提供服务，但是个体司机比例较少，大部分仍是挂靠司机。据《2021 年货车司机从业状况调查报告》显示，在货车司机驾驶车辆中，有 85.2% 的车辆为个人车辆，其中 57.9% 的车辆为挂靠车辆。个体司机申请进入市场需要和企业一样获取道路运输经营许可证和车辆营运证，而类似性质的网约车出租司机只需要车辆营运证。许可准入申请渠道不畅，尚未开通网上办理渠道，造成司机不得不选择违规挂靠方式来获取经营资质，但是挂靠方式无法承担安全主体责任，增加了自身权益保障的困难和用工企业的风险。部分企业希望允许个体司机直接申请车辆营运证以获取经营资质。

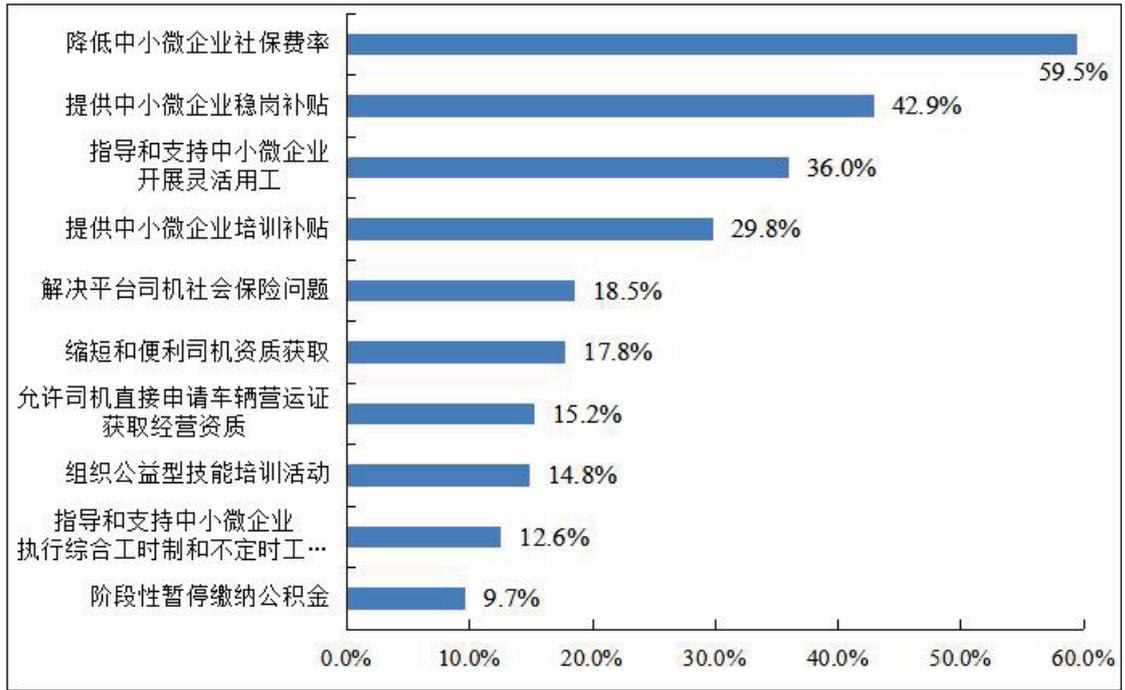


图 16 企业最需要的用工支持政策分布情况

## 五、车辆通行方面

中小微物流企业反映车辆通行环境较上年总体改善。调查数据显示，有一半的企业反映车辆通行环境较上年有所改善，也有34%的企业反映通行环境较上年没有变化。企业总体反映，高速公路通行环境好于国省道。

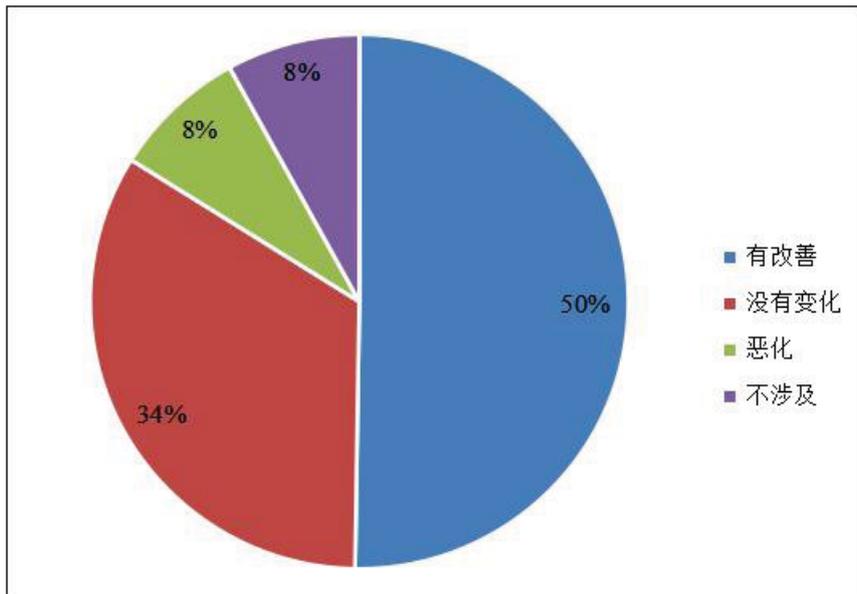


图 17 2021 年通行环境变化情况

2021年初，公安部交管局印发了《关于优化和改进城市配送货车通行管理工作的指导意见》，提出优化通行管理政策、改进服务保障、推进改善停车条件等政策措施。总体来看各项政策落实较好，但是仍有待完善改进。

推行网上办理通行证渐成趋势。调查数据显示，38.2%的企业已经享受网上办理通行证。据公安部公开信息显示，全国第一批70个城市自2021年9月1日起、第二批175个城市自10月20日起，可以通过“交管12123”APP直申领发放货车电子码通行证，统一申领入口，简化申请手续，便利司机使用。

调查数据显示，27.6%的企业已经享受缩短货车禁限行时段、路段，开放通行权的政策，这也是《指导意见》的具体要求。此外，对于企业反映的部分城市区域24小时禁止货车通行的问题，23.6%的企业反映已经取消。但是企业反映车辆禁限行时段仍然偏多，为完成客户要求的送达时限不得不“闯禁行”，或者采用小型客车配送，存在“以客代货”违规问题。随着城市环保政策的实施限行路段有进一步扩围趋势。多地开始以环保名义限制国四排放货车通行，个别城市和工矿厂区甚至只允许国六排放车通行，在部分区域实施24小时禁行，严重影响了民生物流需求保障。

调查数据显示，企业反映城市适当放宽限行吨位的占比较少。大部分城市仍然只允许4.5吨及以下蓝牌轻卡进城通行。随着国内消费市场启动，城市配送需求大增，仅仅依靠蓝牌轻卡已经无法满足城市运转需求，这也是“大吨小标”非法改装车辆出现的原因。近期，随着“大吨小标”治理启动，大量存量违规车辆无法上路，存在行业稳定风险。

交通运输部等有关部门连续两年开展违规设置限高限宽设施和检查卡点专项整治行动，初步取得了较好的效果。但是企业反映获得感不强，调查数据显示，有 17.1% 的企业反映已经享受取消限高限宽设施的政策。企业反映，缺乏对继续留存的限高限宽设施具体位置信息和查询平台，希望通过货车导航等便利企业查询了解。

企业反映，改善城市配送车辆停靠条件、允许货车超时间马路边停靠作业、设置货车专用停车位、延长新能源配送货车通行时间、取消新能源配送货车限行等政策措施享受总体不足。

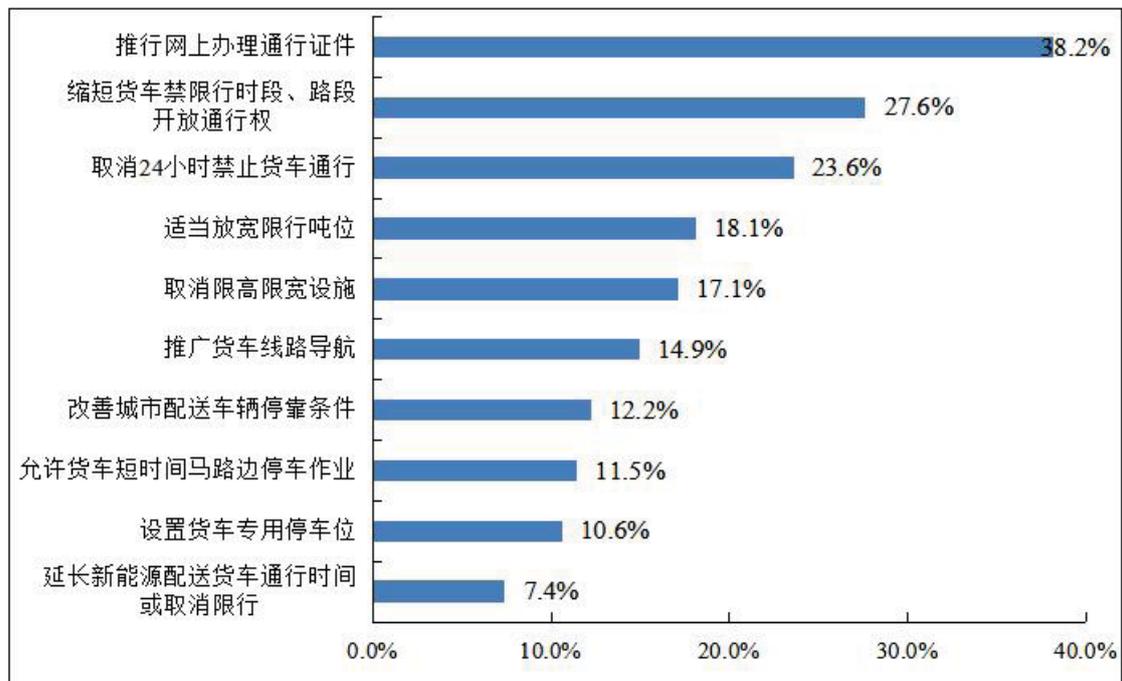


图 18 企业已享受的通行便利政策分布情况

在城市货车通行方面，企业最需要的通行政策排名第一的是放开城市货车通行权。为保障城市生产生活，主要发达国家对城市配送货车不限行，甚至给予城市配送货车优先通行权。例如，日本东京对城市配送货车没有任何限制，还提供财政补贴。而中国香港地区为避免私家车挤占城市配送通道，对重点地区限制私家车行驶，如在尖沙咀的干线路段，从早上 7 点至晚上 19 点，

除装卸货物的货车外不允许车辆通行。

排名第二的是放宽或取消配送车型限制。据了解，主要发达国家对于城市配送货车车型没有限制，大量中型和重型货车能够在城市内部自由通行。目前，一辆合规 9.6 米中型货车装载容积为 75 立方米，载货 10 吨，而一辆合规 4.2 米轻型货车装载容积为 18 立方米，载货 1.5 吨。一辆中型货车能够替代 4-6 辆轻型货车，运输效率明显提升，占用道路面积与排放污染也将大大下降。

排名第三的是对保障民生的城市配送给予通行便利。这也是《指导意见》提出的，对于冷藏运输车、搬家配送车、快递邮政车等保障民生的城市配送车辆放宽通行限制。为保障货车通行，部分企业希望开辟货车主通道或借用公交车道，以避免公共资源浪费。

并列第三的还有全面实施通过 12123 申领通行证（码）。通行证（码）网上申领核发政策推行以来，得到了广大企业和货车司机的普遍欢迎。但是也面临各地申领条件、申领方式、核发时限、使用规则等不统一的问题。

排名第五的是改善货车停车装卸作业环境。目前，大部分城市没有设置专门的货车停车位，货车在商业设施、办公场所、居民社区、生产企业周边找不到专用停车位或临时停靠装卸场地，货车在限行时段进入区域后无法停车，占用客车停车位费用高，路边临时停车违章经常导致罚款。

随着货车导航的普及，部分企业希望通过货车导航便利查询禁限行信息。目前，济南等部分城市大力推广货车路线导航，但是在样本城市中占比不多。通过与配送司机高频使用的货车导航合作，可以更加快速和精准地将禁限行政策推送给司机，加强提

示引导，方便司机查询，避免误入禁限行道路，精准引导货车城市通行。同时，也可打通城市货车通行证（码）和货车导航的连接，便利配送司机直接跳转登陆申领服务。

还有企业希望对新能源配送车全面取消通行限制。2021年，交通运输部发布《关于命名天津市等16个城市“绿色货运配送示范城市”的通报》，天津市、苏州市、厦门市、长沙市、广州市、深圳市、成都市等7市入围首批“绿色货运配送示范城市”，对于新能源配送车辆的通行政策是重要亮点。

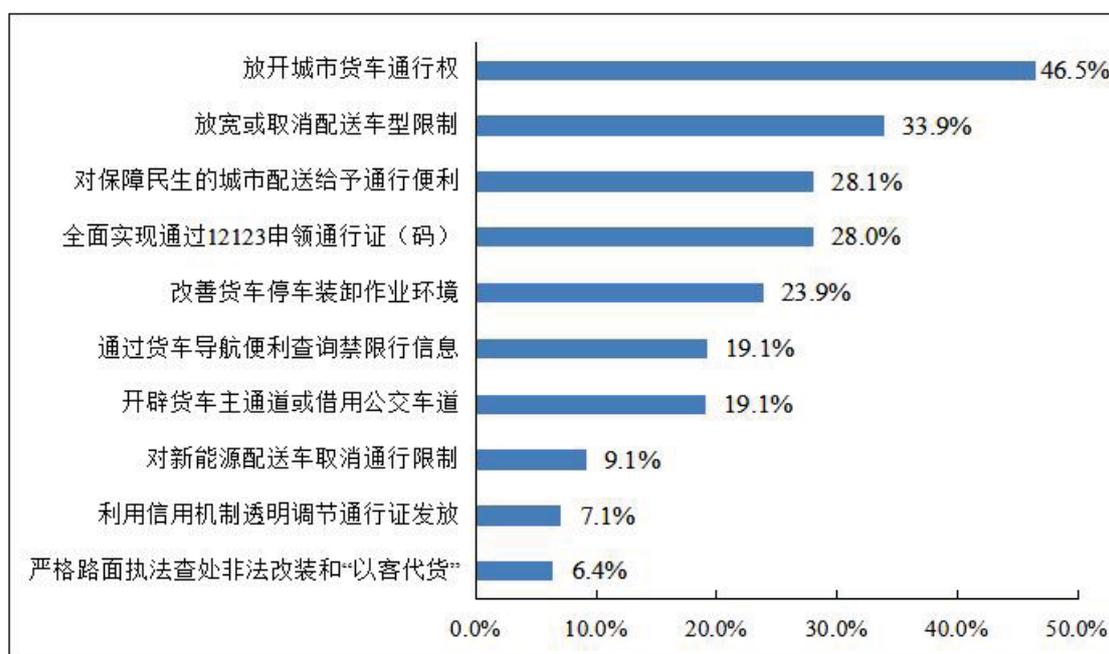


图 19 企业最需要的城市货车通行政策分布情况

在高速公路和国省道货车通行方面，企业最需要的通行政策排名第一的是高速公路空车减半收费优惠政策，超过七成企业选择该项政策措施，反映行业企业总体形成共识和政策期盼。据了解，随着收费方式调整，大量空车选择走国省道，高速公路货车通行量出现下滑，在一定程度上导致高速公司收入减少，也造成了公路资产的闲置浪费。

排名第二的是继续加大偷油和盗窃车辆货物治理。目前，经过几轮的专项整治，一些高发地区此类现象有大幅好转，但是仍

然时有发生。

排名第三的通行政策是扩大农产品绿色通道范围。对于鲜活农产品的认定范围和运输状态各地要求不一，对于冷藏冷冻产品是否可以加入、各类农产品混装行为等仍存在不理解和争议。此外，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，出现争议难以及时解决。

对于高速公路货车停车位保障也是企业关注的政策。目前，大部分高速公路服务区停车场主要服务私家车，对于货车停车位比较少，特别是到晚间休息高峰时期货车无法进入服务区停车。随着疲劳驾驶执法趋严，司机无法进入服务区停车休息导致超时驾驶将面临高昂的处罚结果。为此，交通运输部出台了《关于进一步加强公路服务区货车停放服务工作的通知》，有针对性提升公路服务区货车停放服务水平，引起行业企业期待。

车辆超限超载治理仍然是企业最关注的政策之一。目前，高速公路超载问题基本得到遏制，但是车辆超长超宽超高的超限问题仍然较为普遍。按照车型标准化三年行动计划，超限运输治理方案迟迟没有出台，部分领域出现全行业超限运输问题，车辆加装“超大箱体”比合规车型容积超过一倍以上，存在制动失灵、视线遮挡、车辆侧翻的安全风险。同时，一些非法企业钻货车临时牌照的规则漏洞，非法改装的超限车辆申请临时牌照上路通行，逃避车辆和安全监管。国省道由于治超检查站较少，执法人员配备不到位等原因超载问题有所反弹，出现“劣币驱逐良币”现象。此外，考虑到“大吨小标”较为普遍，二轴蓝牌货车高速公路通行标准暂时按照二轴黄牌车通行

标准的 18 吨处理，导致大量“大吨小标”车辆进入高速，严重影响了合规车辆的正常经营。

此外，企业期待深化公路联合执法。目前，我国公路货运市场仅对超载治理实行联合执法制度，对于其他公路执法仍然采取公安与交通等部门分别执法的方式，执法不互认、信息不沟通，仍然存在职能交叉、执法缺位和重复执法现象。据中国物流与采购联合会《2021 年货车司机从业状况调查报告》显示，62.4%的司机认为公路执法程序不规范，标准不明确。52.3%的司机认为存在多头执法、一事多罚现象。

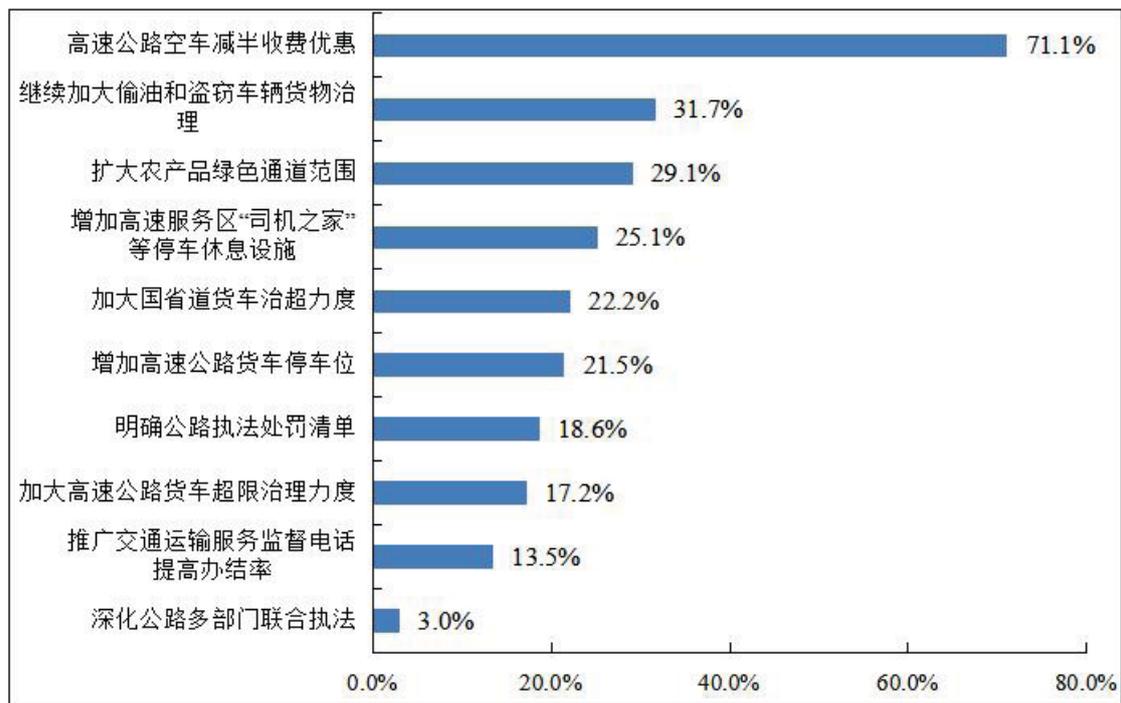


图 20 企业最需要的货车高速公路和国省道通行政策分布情况

## 六、物流用地方面

中小微物流企业反映物流用地总体偏紧，用地难用地贵问题亟待解决。调查数据显示，有六成左右涉及仓储业务的被调查企业表示仓储租金与上年相比基本保持一致，24.5%的被调查企业反映仓储租金较上年有所增加。

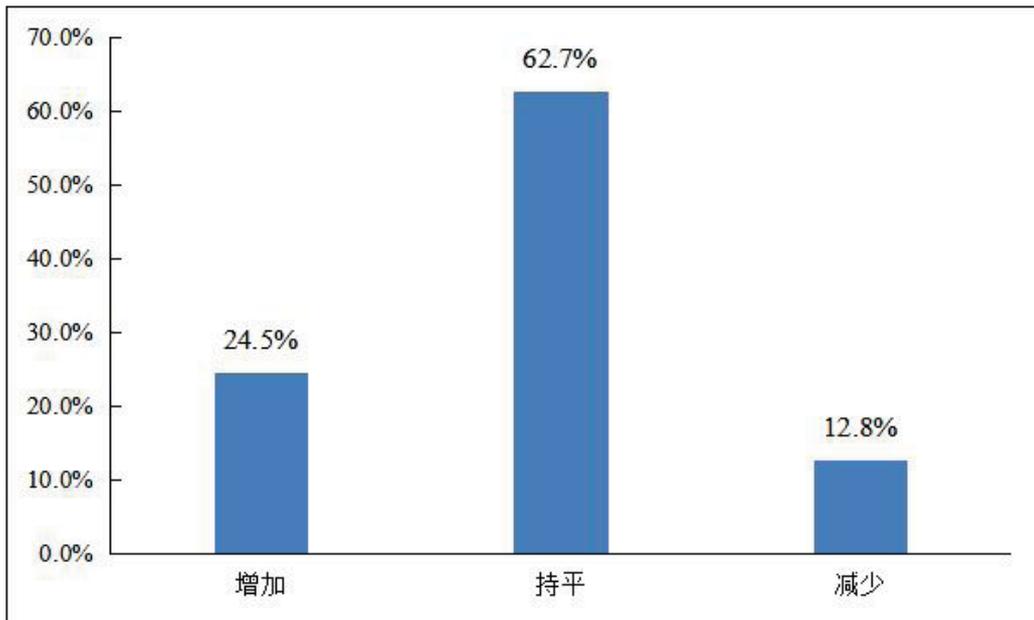


图 24 企业 2021 年仓储租金变化情况

企业最需要的仓储和用地支持政策排名第一的是中小微企业土地使用税减免及房产税减免政策。

排名第二的是降低物流企业物流用地税收贡献要求。目前，各地对于物流用地投资强度、税收贡献等要求过高，一二线城市物流用地税收贡献每年在亩均 50 万以上，单靠物流业务不可能实现。近年来，企业反映不仅新增用地难，而且现有用地由于税收贡献不足也有被要求腾退的情况。大量仓储设施不得不疏散到远离城市或其他城市，增加了城市配送成本和应急保障风险。

排名第三的用地支持政策是提供中小微企业仓库阶段性租金减免政策。目前，对承租国有房屋的服务业小微企业可以享受租金减免政策，但是并没有明确承租仓库的企业是否可以享受政策。

近年来，大中型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。调研显示，大部分城市没有单独的物流用地分类，用地规定中未明确物流仓储用地占比标准，导致用地指标获取难。特别是一二线城市物流用地供给逐年缩减，

供应严重不足，难以满足社会需求。一些城市缩短物流用地年限，削弱了企业投资积极性。新增物流用地还面临容积率限制，无法建设高层库，不利于集约节约利用土地。此外，新建商业设施、居民社区缺乏内部配送设施、末端网点等配套，严重影响了城市物流服务供应。企业反映希望合理布局城市内部配送设施用地和保障物流末端网点用地。

企业反映，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。大量货运场站都是自发形成，往往属于集体用地、工业用地等非物流用地，也无法进行投资改造升级。此外，城市内原有老旧仓储设施拆迁后置换难，往往远离城市，导致配送成本过高。例如，北京市某企业由于原来租赁的物流园区拆迁，将仓库从北京六环以内搬迁到河北保定，运输里程增加到 5 倍，不仅增加了配送成本，也难以保证商品新鲜度。

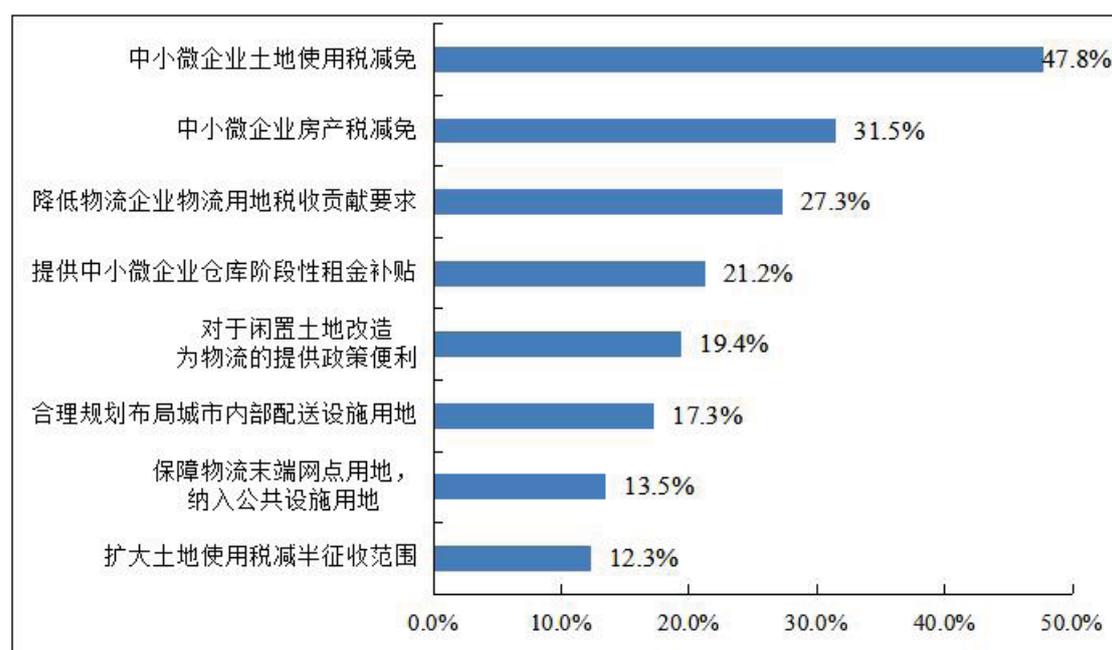


图 25 企业最需要的仓储和用地支持政策分布情况

## 七、创新扶持方面

中小微物流企业在数字转型方面的投入总体不足。调查数据显示，22%的中小企业没有数字化投入，面临“没钱转”问题。随着数字化转型持续影响行业，中小企业也在转变观念，加大投入。调查数据显示，31.3%的企业数字化转型投入增加，42.8%的企业投入总体持平。当前，物联网、云计算、大数据、人工智能、区块链等新一代信息技术应用成本仍然偏高，硬件装备改造或替换成本也很高。而物流企业税后利润率在4%左右，转型成本高。

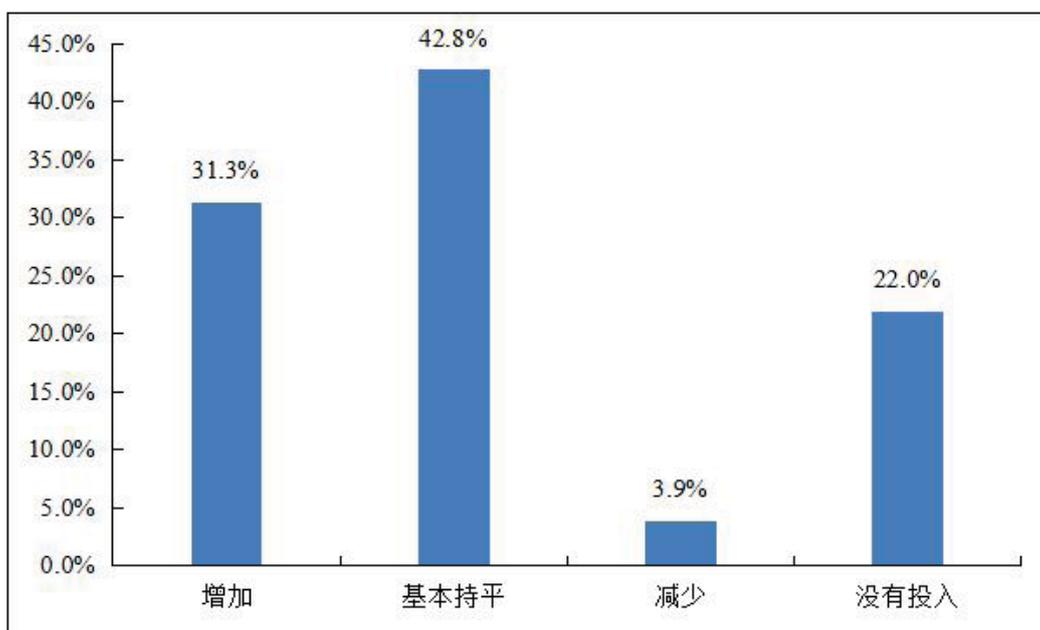


图 21 2021 年企业在数字化转型方面的投入情况

当前，数字化转型已经成为中小微企业转型升级的新动力。调查数据反映，提质降本增效是中小微物流企业数字化转型的主要驱动因素。此外，上游客户产业数字化带动物流数字化提速，如果达不到客户需求，无法实现互联互通，只能被市场淘汰。作为一项高危行业，加强安全保障也是数字化转型给行业带来的深刻变革。

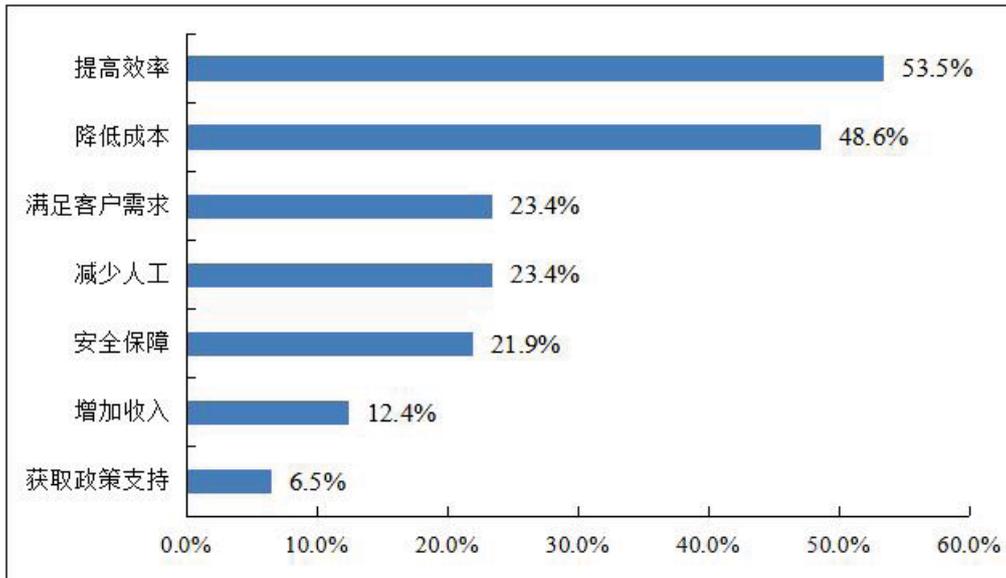


图 22 企业物流数字化转型驱动因素的分布情况

近年来，物流行业数字化转型提速。截止到 2021 年底，全国共有 1968 家网络货运平台企业，整合社会零散运力 360 万辆，全年完成运单量近 7 千万单。大量中小微物流企业通过网络货运平台发布需求、撮合交易、寻找运力，焕发平台经济活力。但是，也面临资本无序扩张、不正当竞争和行业垄断等问题，中小微物流企业和个体工商户权益受到影响。

共享经济深刻影响行业，目前全国 700 万辆 12 吨及以上重型货车安装了卫星定位系统，全面接入互联网。以个体经营为主、供需较为分散、需求规模庞大的特性适合探索“所有权与使用权分离”的资源共享新模式。但是企业反映缺乏公共型数字化转型服务支撑。61.7%的企业反映最需要提供物流车辆动态跟踪，38.9%的企业反映最需要物流仓库资源信息服务。车辆、仓库资源都是物流领域重要的生产资料，网络货运平台等物流互联网平台在推进“所有权和使用权分离”方面做了一定探索，但是仍存在信息共享不充分、两权分离不彻底、平台和企业利益分配不合理、政务公共数据不开放等问题。

中小微企业仍然面临数字化鸿沟，存在“不敢转”、“不会转”、

“不能转”等问题，一批互联网平台企业开发面向中小微企业数字化转型的数字连接、流程改造、模式重组以及加油、停车、维修等数字化后市场服务，但是也面临市场效益不足和平台赋能不强的问题。中小微物流企业往往具有区域集聚的特点，随着产业加快升级和物流用地紧缺，中小微企业从线下转向线上缺乏数字化转型指导和平台赋能支持。

目前，“互联网+政务服务”大力推进，对于便利中小微企业经营取得了积极成效。企业反映交通运输便民政务服务还有待推进，包括企业经营许可、年审年检等政务便民服务。以及车企人资质证照核验、交通违章网上查询和批量处理服务等还有待推进。

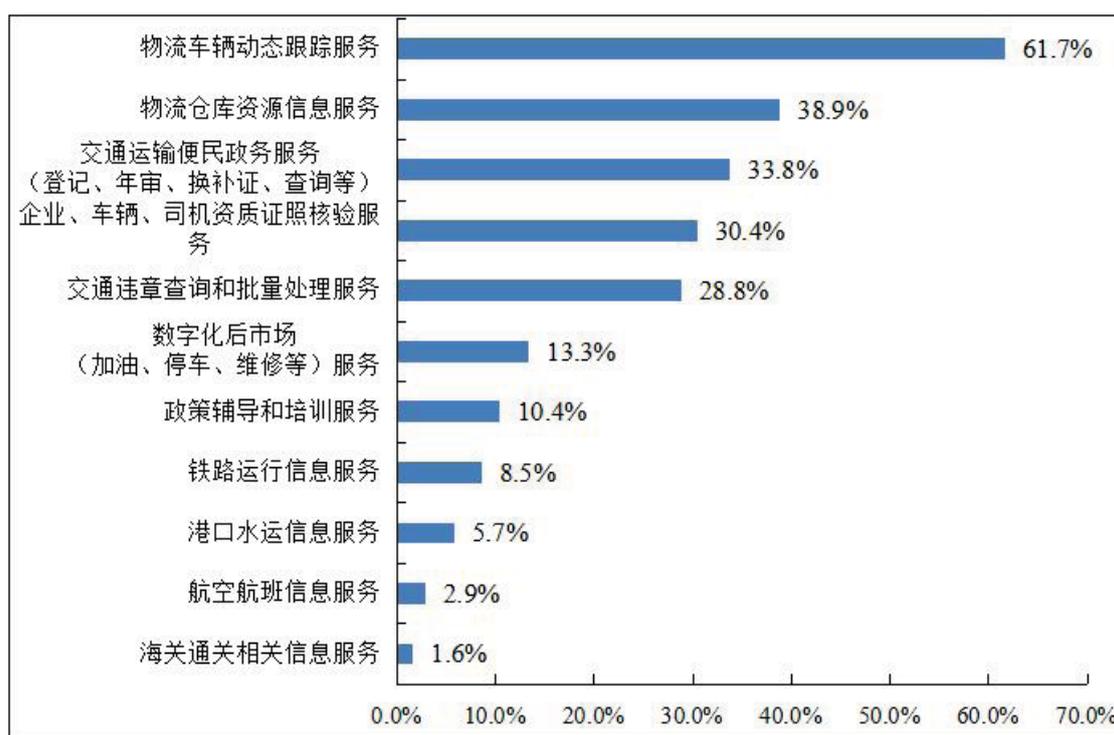


图 23 企业最需要社会提供的公共型数字化转型服务分布情况

## 八、公平竞争方面

中小微物流企业仍然面临较多权利不平等、机会不平等、规则不平等的公平竞争问题。

近一半企业反映油价等成本上涨无法实现价格联动是最大的不公平问题。2021年，成品油价格持续上涨，特别是2021年下半年之后成品油价格快速上涨，全年成品油零售限价呈现“十四涨四跌四搁浅”的格局。其中，柴油价格较年初累计每吨上调1835元。从行业普遍使用的地炼批发价格看，10月份单月大幅上涨38.8%，合计每升就上涨了2元。按照北京到广州2200公里，百公里35升油算，单趟要增加油费1540元左右。受此影响实际承运企业出现全面亏损局面。快递等部分议价能力高的企业小幅上调运价应对。大部分中小微企业基本没有议价能力和调价机制，面临“干一天亏一天”的境地。

被调查企业认为货运车辆无法全面享受通行权存在规则不平等的问题。包括环保政策对存量货车限制过多等。城市交通管理部门在制定车辆通行规则时，对于货运车辆通行权采取差异性管理，不符合公平竞争政策顶层设计要求。

被调查企业认为物流市场特别是公路货运市场存在的低于成本价不正当竞争。据《2021年货车司机从业状况调查报告》显示，货运互联网平台已经成为个体司机寻找货源的重要渠道。对于个体司机货运互联网平台使用中存在的问题，反映最大的是压低运价行为，78.8%的司机认为存在压低运价行为，占比接近八成。这对于中小微企业也是面临同样的问题，低于成本价的不正当竞争扰乱了市场秩序，导致中小微企业利润水平过低无法投入再生产。

此外，货主招投标低价导致超载超限也是企业反映主要的不公平竞争问题。目前，《道路运输条例》对于托运人没有相关的制度约束，由于市场总体过剩，供过于求的格局，货主企业有动

力压低运价或引导超载来影响市场。接受价格的承运企业和个体司机不得不冒险采取超限超载方式。同时，由于超限超载车辆没有得到应有惩治，导致合规车辆竞争力下滑，存在“劣币驱逐良币”现象，也是企业认为不公平的重要问题。

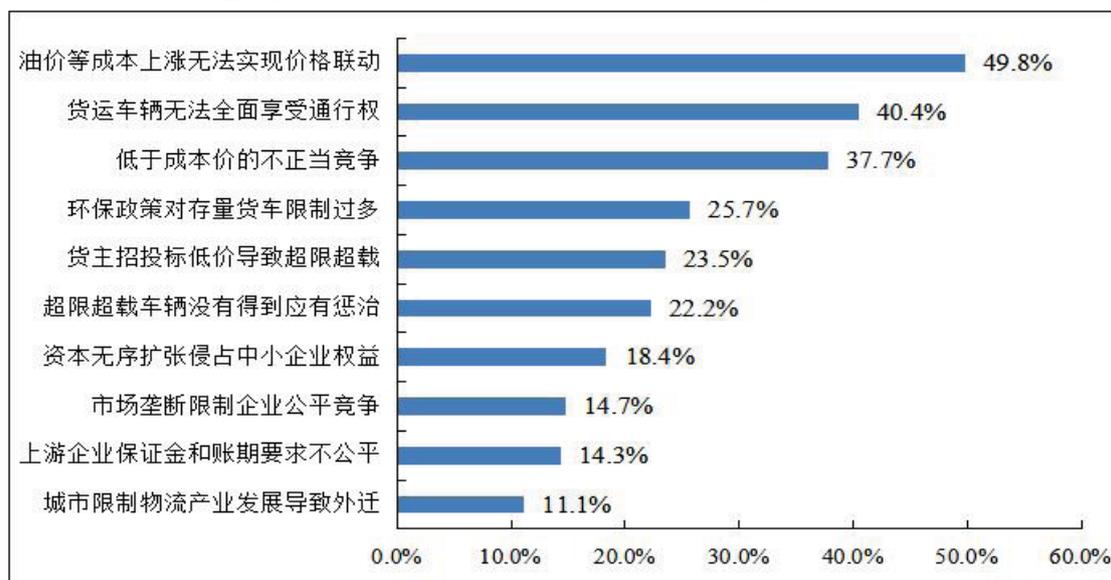


图 26 行业主要存在的不公平竞争现象分布情况

## 九、未来发展展望

中小微物流企业对 2022 年物流行业发展前景预期相对悲观。30%的企业表示与上年相比不乐观，有 17%的企业表示无法判断，表示与上年持平的企业占 25%，表示较为乐观的仅占 28%。

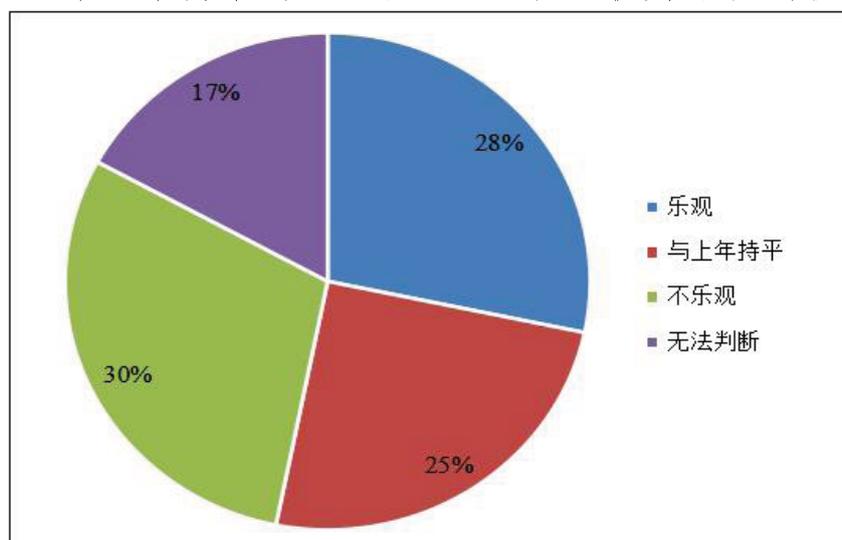


图 27 企业对 2022 年行业发展前景预测情况

被调查企业中，超过一半的企业反映限制行业发展最大的问题是运营成本过快上涨，包括能源、人力、用地、资金等成本压力持续加大，中小微企业抗风险能力不足，行业亏损面加剧将无法保障吸纳就业，增加社会不稳定。

被调查企业中反映限制行业发展第二大问题是市场需求不足。这与经济大势相关，增加了企业生存不确定性。

企业反映限制发展第三大问题是资金不足融资难。行业时间偏长的账期和保证金要求导致企业资金成本过高。

此外，税负负担重、价格水平低、缺人用工难等也是企业普遍关注的问题。

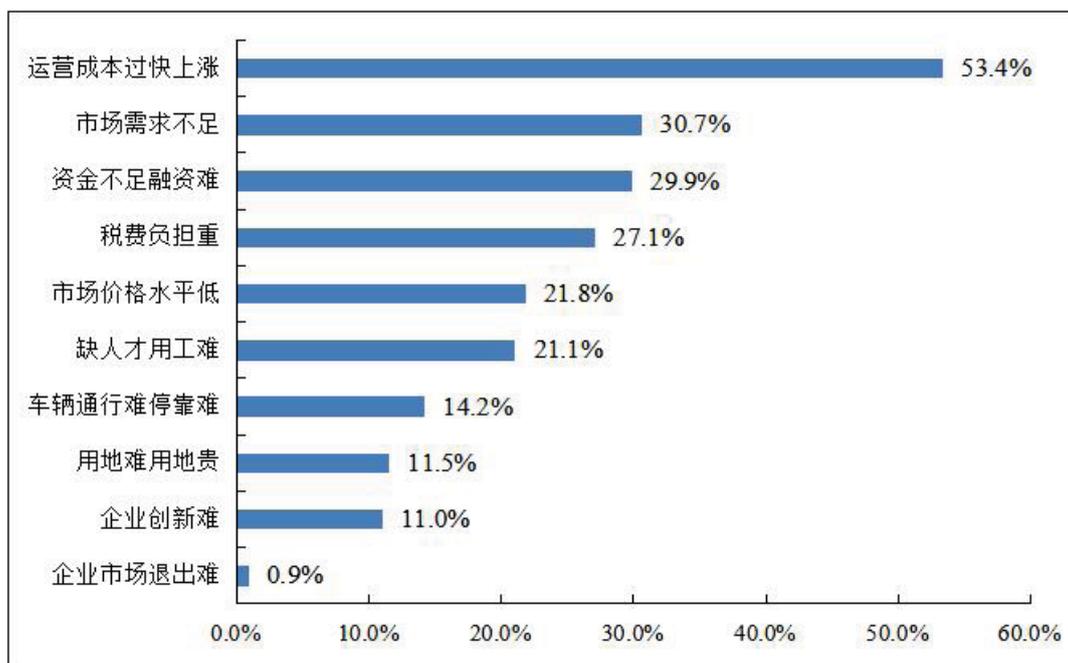


图 28 行业限制发展最大障碍分布情况

## 十、扶持政策建议

中小微物流企业是物流领域保市场主体、保居民就业的生力军。下一步亟需出台针对性的扶危纾困政策措施，进一步优化物流业营商环境，助力中小微企业渡过难关和转型升级，保障市场

稳定，增强产业链韧性，提升供应链竞争力。

### （一）在融资促进方面

建议 1：鼓励增加物流领域小微普惠贷款，加大应收帐款融资等信用贷款比例。

建议 2：鼓励政府性融资担保机构为符合条件的物流业中小微企业提供融资增信支持，扩大担保覆盖范围，及时履行代偿责任，帮助企业续保续贷。

建议 3：依托全国一体化融资信用服务平台，大力推广电子签约、电子运单和电子发票，开展交通物流领域应收账款动产融资试点示范，重点破解物流领域中小微企业融资难问题，明确要求核心企业在收到中小微物流企业确权请求之日起 10 日内确认债权债务关系。

建议 4：依托行业协会制定物流领域交易条件或规则标准，合理规范物流业务账期约定时限和超时拖欠账款处理规则。迟延履行中小微物流企业款项的应当支付逾期利息。

建议 5：深化执行《保障中小企业款项支付条例》，要求机关、事业单位和大型企业采购中标单位货物、工程、服务的，中标单位分包物流服务的，与分包物流商的相关合同约定应符合《条例》规定。分包物流商再次分包的，下级物流商的相关合同约定也要符合《条例》要求。

### （二）在税费支持方面

建议 6：延长小微普惠贷款期限，适当增加资金额度。加大贷款自动展期力度，明确符合续贷条件的贷款直接采取续贷支持。对于货车商业性贷款研究延期还本付息落地政策。

建议 7：从低统一物流业各环节税率。降低交通运输增值税

税率，按照三档变两档要求，统一物流领域各环节增值税税率到6%，实现物流全流程“一个税率”。

建议 8：免征中小微物流企业增值税一年。

建议 9：将交通运输业纳入加计扣减政策范围。

建议 10：中小微物流企业实现的企业所得税和国内增值税、国内消费税及随其附征的城市建设维护税，以及个体工商户缴纳的个人所得税（不含其代扣代缴的个人所得税）实行阶段性税收缓缴。

建议 11：优化物流企业城镇土地使用税减半政策，扩大物流企业范围，取消存储大宗商品的限制。对于缴纳房产税、城镇土地使用税确有困难的纳税人给予阶段性减免。

建议 12：扩大高速公路差异化收费范围，制定有力度的空车差异化收费标准，吸引空车“回流”高速公路。对于规范装载的轻抛货为主的快递运输，单程为主的冷链、车辆运输车等纳入按车型差异化收费的范围，明确车型认定标准。尽快搭建高速公路货车收费查询系统，方便用户在线查询和路径选择。

建议 13：推广物流责任险，鼓励降低中小微企业保险费率，禁止以各种理由限制货运车辆上交强险的行为，有序规范和合理疏导货运车辆保险统筹管理，开展相关试点工作。

建议 14：结合网络货运平台代开发票试点经验，搭建交通运输业代开发票系统，由司机选择从平台或税务代开点，按照车牌+纳税人识别号+收款凭证及金额自主开具发票。

建议 15：全面推广道路运输业增值税电子专用发票，便利电子发票获取。

建议 16：推动成品油现加现结现票模式，加油站全面具备

开具增值税专用发票和电子发票能力，提高获票便利性。打通企业账户和加油账户，实现“实时圈存”，现用现存。

建议 17：扩大“六税两费”减免政策适用主体范围至物流中小微企业和个体工商户。

### （三）在用工保障方面

建议 17：延续实施阶段性降低失业保险、工伤保险费率政策。阶段性降低中小微企业社会保险费率到 10%。对于在城市就业的农村户籍人口，解除全险种参保的要求，允许其参加养老保险和工伤保险，避免在户籍地和就业地重复参加医疗和生育保险。阶段性暂停或缓缴中小微企业公积金。

建议 18：对不裁员、少裁员的中小微企业继续实施普惠性失业保险稳岗返还政策，将中小微物流企业返还比例最高提至 100%。

建议 19：落实培训经费税前扣除政策。对购买用于培训的相关设备，予以税收支持。运用失业保险基金开展稳岗和职业技能培训，培训货车司机、快递员 100 万人次以上。

建议 20：支持企业提高劳动生产率，指导物流企业实行非全日制用工，研究完善非全日制用工工伤保险参保缴费政策。

建议 21：中小微物流企业实行综合工时制和不定工时制的，符合劳动保障行政主管部门核定范围的，采取备案制，免于审批手续。

建议 22：依托货运互联网平台、灵活用工服务平台、灵活用工服务企业开展新业态工伤保险推广工作，按一定比例计算缴纳工伤保险费。

建议 23：将对达到驾驶时间要求的 A2 驾照司机增驾时间缩

短到 1 年以内，取消 A2 驾照实习期不得牵引挂车上高速的规定。

建议 24：参考网约车司机管理办法，允许个体司机直接申请个体车辆营运证获取经营资质，或者对于个体司机实行经营许可和营运证“两证合一”。

建议 25：开通个体司机经营许可“网上办”“在线办”，便利个体司机获取经营资质，开展专项行动，引导挂靠司机转为权责统一的个体司机。

建议 26：对于无雇工的个体司机完善本人工伤保险参保缴费政策。

#### （四）在车辆通行方面

建议 27：将城市配送货车参照城市公共交通看待，放宽城市配送车辆路权限制，每天限制配送货车通行时间不得超过 4 小时。开展取消城市配送车辆通行证试点，搭建城市配送公共服务平台，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。

建议 28：参照公路限高限宽设施和检查卡点整治，对于城市区域禁限行政策进行清理，继续保留的要说明原因，在省内汇总后进行社会公示，并通过货车导航等实现在线查询。

建议 29：将城市通行货车限行标准从 4.2 米蓝牌轻卡放宽到允许中型黄牌货车通行，合理引导“大吨小标”车辆替换为合规的标准车型，出台“大吨小标”年审不达标存量货车召回和退出市场补偿政策。

建议 30：对于冷藏运输车、搬家配送车、快递邮政车、城市配送车等保障民生的城市配送车辆放宽通行限制。

建议 31：建立城市配送是城市公共交通组成部分的理念，

研究推动大中型城市建立货车通行主通道或允许借用公交车道的政策。

建议 32: 全面推广通行证（码）网上申领，统一申领条件、申领方式、核发时限、使用规则等要求。对于确需在高峰时段通行的车辆提供临时通行证申领渠道。

建议 33: 在主要商业设施、办公场所、居民社区及生产企业周边科学规划和设置货运临时和专用停车位。允许城市配送货车短时间（30 分钟）马路边停车作业，不按照违章处理。

建议 34: 对于新能源物流车全面取消通行证和城市通行限制，给予充分道路通行权。对于新能源配送货车淘汰更新和运营使用提供补贴，加大新能源配送货车充电设施配套保障力度并给予电费优惠。同时，避免对于燃油货车“一刀切”的治理方式。

建议 35: 加强与司机高频使用的货车导航合作，在推送城市禁限行信息、链接通行证（码）申领、引导货车专用临时停车位、查询司机之家所在位置等方面开展合作。

建议 36: 深化高速公路差异化收费政策，对于空车采取减半收费优惠，吸引空车回流高速，研究路产方收费补偿机制。

建议 37: 进一步明确“绿色通道”政策规定，扩大鲜活农产品品种目录，将冷藏冷冻农产品纳入目录范围。

建议 38: 加强货车停车位供给，科学调整车位比例、加强停车位改扩建，提升货车停放效率。货车流量大的服务区，要适当增加货车停车位，增强服务能力。数量夜间货车流量大的服务区，可将客车位临时调整为普通货车位。

建议 39: 营造安全停车环境，加强停车监控服务、加强停车区巡逻巡查以及严厉打击涉车偷盗行为。将在公路服务区偷盗

货车油料、货物等行为纳入交通运输领域“扫黑除恶”专项整治范围。

**建议 40:** 在《道路运输条例》中明确货主托运人的责任，从源头上把控超限超载。严禁货主或货代低于成本价支付运费导致司机超载超限运输。将货主企业、货代纳入“一超多罚”范围，实施联合惩戒。

**建议 41:** 加大治超处罚力度，除罚款扣分外，更多通过从业禁入、吊销执照、联合惩戒等方式，提高违法成本。

**建议 42:** 将公路超限超载联合执法机制延伸到更多公路执法领域，制定公路综合执法行政执法清单，明确公路执法的部门分工、执法流程和处罚标准。逐步将传统的行政处罚罚“款”为主转为罚“分”为主。加大不停车动态称重、智能量方等非现场执法等科技执法的投入，完善非现场执法的执法依据。加强执法信息跨部门共享互认，压实执法部门责任。

**建议 43:** 协调解决超限车辆申请临时牌照违规上路问题，尽快公布超长低平板半挂车和超长集装箱半挂车超限治理方案，进一步明确社会预期，合理留出过渡期，确保“全国一盘棋”，出台相关财税政策支持车辆更新替换。

**建议 44:** 及时调整二轴蓝牌货车高速公路通行标准，明确过渡方案和时间表，逐步过渡到合规车型通行标准，保持市场公平竞争秩序。

**建议 45:** 充分利用 12328 交通运输服务监督电话等受理超限超载执法和违法投诉，坚持一事一办理、即报即查、即接即办。依托“交通运输部”微信公众号，开通全国统一的治超投诉举报小程序，对于超限超载的车辆、驾驶员、运输企业、装卸场站、

货主托运人进行举报，将线索推送治超相关的执法部门。依托行业协会，制定行业超限超载自律公约，鼓励加强行业自律。

### （五）在物流用地方面

建议 46：阶段性减免中小微物流企业土地使用税和房产税。

建议 47：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，将物流强度替代税收贡献作为考核指标。

建议 48：对承租国有仓库的中小微物流企业享受阶段性租金减免政策，鼓励非国有仓库租赁主体在平等协商的基础上适当下浮仓库租金。对减免租金的仓库业主，阶段性减免所得税、房产税、城镇土地使用税。

建议 49：加强物流用地立法保障，在《城市用地分类与规划建设用地标准》中予以明确。科学制定物流用地占比指标，促进城市物流规划与国土空间规划的衔接，并将物流用地占比纳入城市考核指标。

建议 50：对于部分具有公共品属性的物流用地，如共同配送中心、末端网点等物流用地纳入城市公共设施用地，作为城市配套公建，从制度上解决物流用地难用地贵的问题。鼓励调整优化物流用地容积率，支持高层库建设。

建议 51：鼓励地方政府盘活存量闲置土地资源，用于物流用途。研究利用工业企业旧厂房、旧仓库、铁路专用线、客运场站、铁路闲置货场和存量土地资源投资建设或改造升级物流设施及城市配送中转设施。

建议 52：配合老旧城区改造，对于存量货运物流设施进行清理和整合利用，对于用地性质不符合的、城市发展确有需要的

予以调整用地性质。对于国有划拨用地进行设施改造升级的，允许保留划拨用地性质。

### （六）在创新扶持方面

建议 53：进一步规范物流互联网平台，引导平台企业合理确定支付结算、平台佣金等服务规则，给予优质小微企业一定的费用扶持。平台服务收费应质价相符、公平合理，应与平台内经营者平等协商、充分沟通，不得损害公平竞争秩序。

建议 54：开展智慧物流共享资源骨干平台试点，探索“所有权与使用权分离”共享经济新业态，盘活车辆、仓库等物流闲置资源，更多向中小微企业开放和共享资源。

建议 55：支持平台企业赋能中小微物流企业数字化转型，推动运输、仓储、配送等全流程数字化转型，鼓励平台企业开发提供适合中小微企业数字化转型的产品、服务和工具，助力中小微企业提质增效降本。探索推动平台企业与中小物流企业集聚的物流园区、产业集群合作，补齐区域产业转型发展短板。

建议 56：全面提升交通物流领域一体化政务服务平台功能，对于利企便民的经营许可、年审年检、资质核验、违章查询和处理等服务事项“网上办”和“一网通办”。推进交通、公安、工信、税务等部门政务数据共享、流程优化和业务协同，便利中小微企业信息“跨部门互认”。

### （七）在公平竞争方面

建议 57：加强行业自律规范，明确市场交易规则，推动道路运输标准合同制定和推广，将油价联动机制纳入其中。

建议 58：在交通物流领域深入实施公平竞争审查制度，完善第三方审查和评估机制，推动取消货运车辆通行限制，利用数

字化手段推进货车城市通行实时管控。

**建议 59:** 研究落实货主托运人责任及相关处罚标准。加强行业价格监管，依托行业协会发布运价指数和标准运价表，严禁货主或货代低于成本价支付运费导致超载超限运输。加强货运互联网平台运价管理责任，对简单的无下限竞价排名予以限制，对于明显低于成本价，存在明显导致超限超载运输的予以禁止。

**建议 60:** 大力发展科技治超、数字治超、协同治超，推动车辆自动称重、智能量方等监控设备投入，规范非现场执法制度，有效遏制车辆超限超载现象。选择一些地方开展国道动态称重、高速智能量方等非现场执法超限治理试点工作。

本报告发布时间恰逢疫情防控和物流保通保畅到了关键时刻，物流业复工复产是物流保通保畅、保障供应链稳定的重要条件。相关政策诉求也可作为物流行业纾困政策措施参考，欢迎各部门、各地方政府选择采纳。

---

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、研究室、职转办、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、经建司、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），住房和城乡建设部（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。

---