

中物联参阅〔2018〕2号

2017年度物流企业营商环境调查报告

中国物流与采购联合会

二〇一八年五月

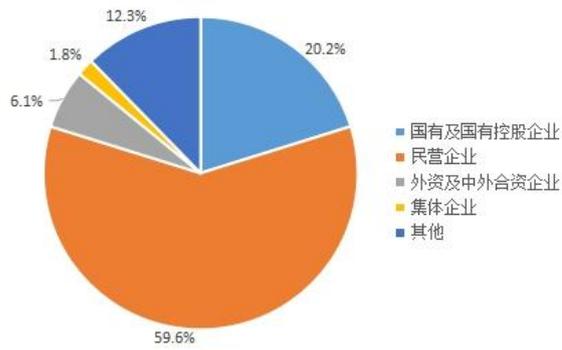
为反映物流行业诉求，减轻物流企业负担，优化行业营商环境，进一步推进物流降本增效，中国物流与采购联合会连续五年组织行业开展物流企业营商环境调查。2018年年初，我会选取部分重点物流企业开展了问卷调查，并对重点问题进行了调研座谈。本报告以100份有效问卷为样本编制而成。

一、被调查企业基本情况

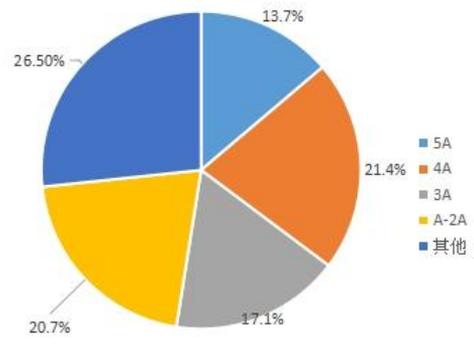
（一）被调查企业构成情况

本次调查企业类型涵盖国有及国有控股企业、民营企业、外资及中外合资企业、集体企业和其他等五类，其中民营企业占比较大为59.6%，其次为国有及国有控股企业，占比20.2%。

按照企业评估等级分，5A企业占比13.7%，4A企业占比21.4%，3A企业占比17.1%，2A及A级企业占比20.7%，未获得A级企业评定的仍占26.5%。

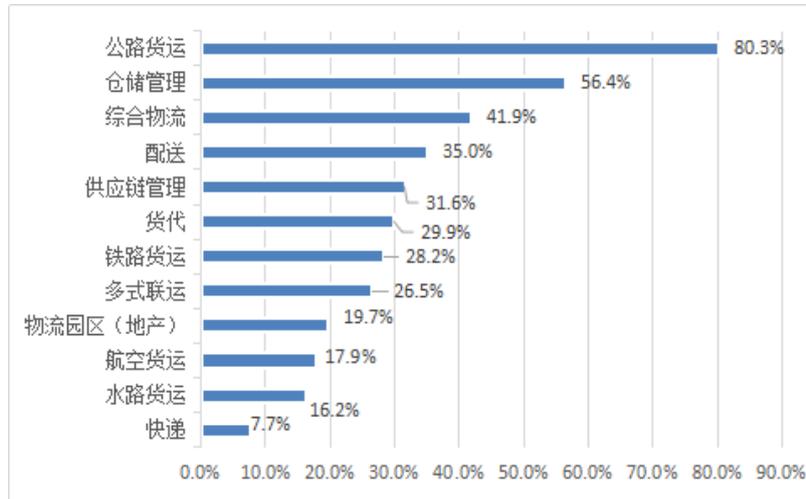


企业性质分类



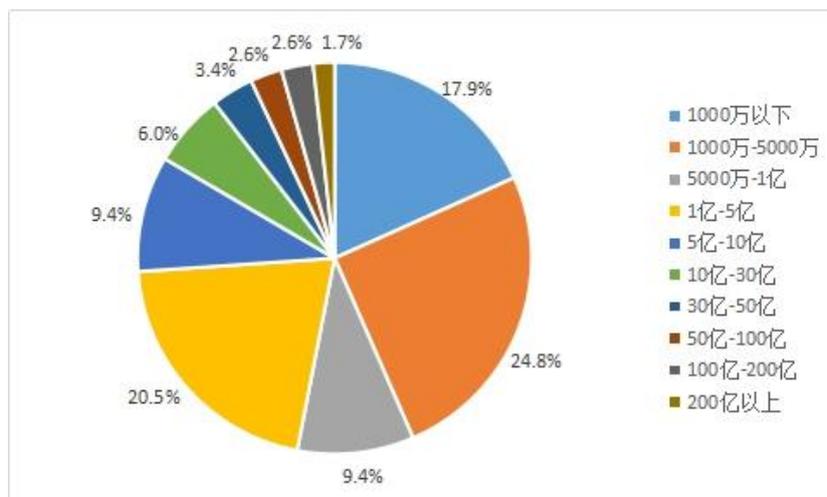
企业等级分类

按主营业务分，公路货运、仓储管理、综合物流、配送、供应链管理为企业的主要业务范围，占比均在 30% 以上。其中公路货运业务占比最大为 80.3%，其次为仓储管理占比 56.4%。除此之外，货代、铁路货运、多式联运、物流园区（地产）、航空货运、水路货运、快递均有涉及。



主营业务分类

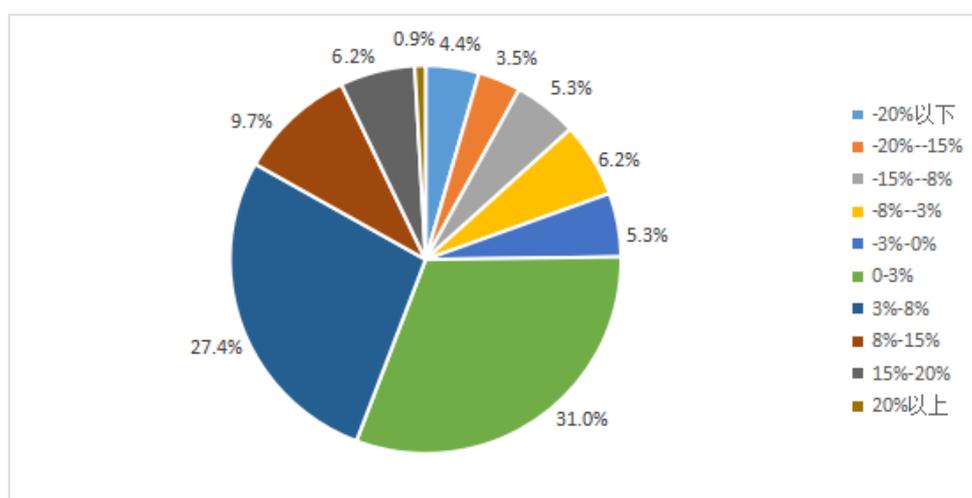
按主营业务收入分，集中在 5 亿以下的区间范围，其中 1000 万以下的占比 17.6%，1000 万至 5000 万的占比 24.8%，5000 万至 1 亿的占比 9.4%，1 亿至 5 亿的占比 20.5%。主营业务收入超过 5 亿元的占比为 25.7%。



主营业务收入分类

（二）被调查企业经营状况

2017 年被调查企业平均利润率集中在 0-8%，企业总体利润水平不高。其中，31%的企业利润率在 0-3%之间，27.4%的企业利润率在 3%-8%之间。还有 9.7%的企业利润率在 8%-15%之间，6.2%的企业利润率在 15%-20%之间，利润率达到 20%以上的仅占 9%。除此之外，有 24.8%的企业利润率为负，其中，4.4%的企业亏损 20%以上。

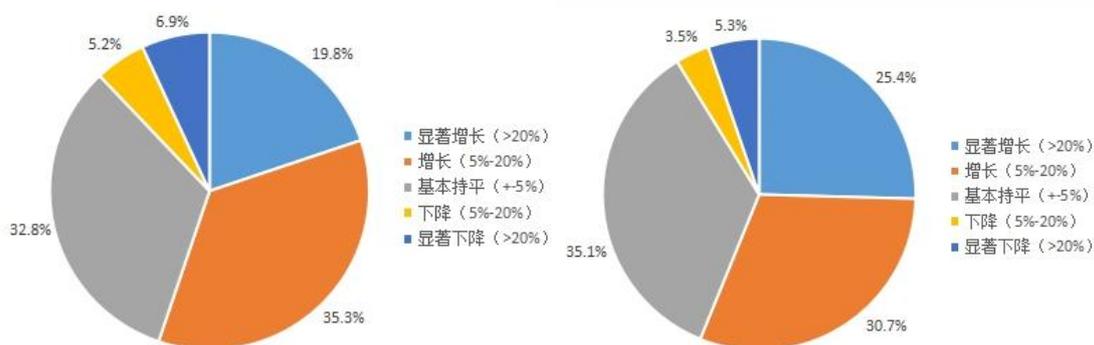


企业利润率情况

调查显示，被调查企业业务收入持续增长，但增速较上年有

所放缓。55.1%的企业收入增长超过 5%，19.8%的企业收入增长超过 20%，还有 32.8%的企业收入与上年基本持平。

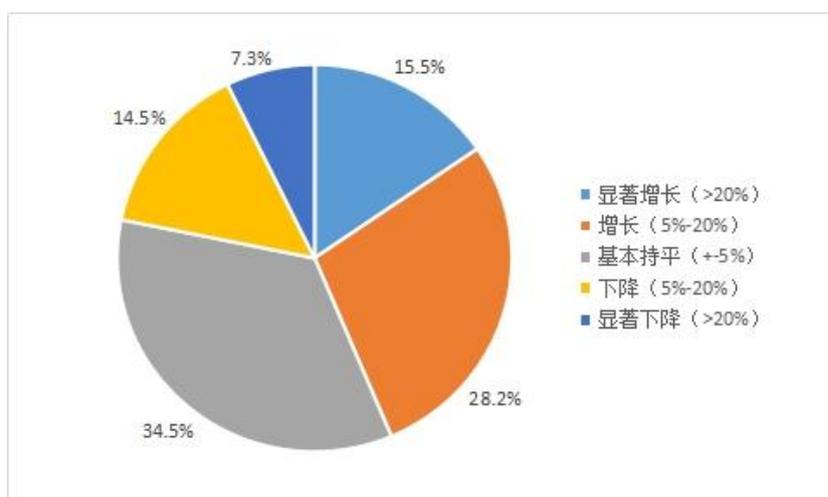
企业成本支出增长较为明显，35.1%的企业成本增长与上年相比基本持平，56.1%的企业成本增长超过 5%，还有 25.4%的企业成本增长超过 20%。



收入增减情况

成本增减情况

企业利润增长慢于收入和成本增长速度，34.5%的企业利润增长与上年基本持平，43.7%的企业利润增长超过 5%，15.5%的企业利润增长超过 20%，还有 21.8%的企业利润出现负增长，其中 7.3%的企业利润呈显著下降态势。



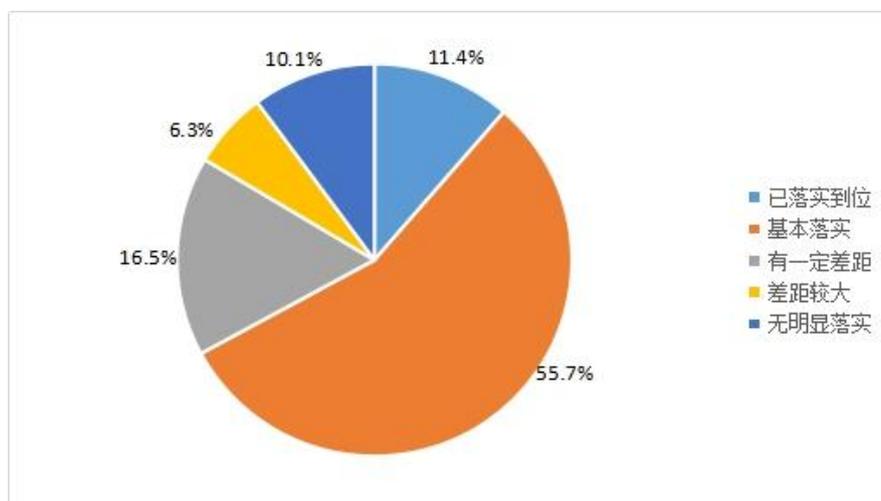
利润增减情况

总体来看，2017 年被调查物流企业收入保持稳定增长，受

成本高企等因素影响，企业盈利能力承受较大压力，行业效益分化日益明显。

二、政务环境

2017年，有关部门推行“放管服”改革，加大物流领域简政、减税、降费政策力度。调查显示，67.1%的被调查企业认为各项政策已落实到位或得到基本落实，16.5%的企业认为距实际落实还有一定差距。



“放管服”改革落实情况

1. 政务事项便利性有所提高

调查显示，政务事项办理手续较为便捷有：车辆上牌手续、车辆营运手续、企业年审手续、工商登记手续、海关通关手续等。调查企业反映，车辆年检、车辆年审、土地规划、土地审批、土地建设、设施消防、环保排污、检验检疫、投融资和外汇管理等手续还有待进一步优化。

对物流相关事项办理手续的看法

	很便捷	便捷	一般	复杂	很复杂
车辆上牌手续	16.18%	39.71%	32.35%	4.41%	7.35%

车辆营运手续	17.91%	38.81%	31.34%	4.48%	7.46%
车辆年检手续	11.27%	22.25%	40.99%	11.27%	2.82%
车辆年审手续	6.15%	43.08%	33.85%	13.85%	3.08%
工商登记手续	12.50%	35.94%	29.69%	6.25%	9.38%
企业年审手续	22.86%	48.57%	24.29%	2.86%	1.43%
企业注销手续	14.63%	31.71%	24.39%	17.07%	12.20%
土地规划手续	12.50%	37.50%	21.43%	14.29%	14.29%
土地审批手续	10.64%	17.02%	29.79%	19.15%	23.40%
土地建设手续	4.44%	22.22%	31.11%	26.67%	15.56%
环保排污手续	12.00%	22.00%	32.00%	26.00%	8.00%
设施消防手续	4.35%	26.09%	36.96%	19.57%	13.04%
投融资手续	10.87%	26.09%	34.78%	19.57%	8.70%
海关通关手续	12.20%	34.39%	29.02%	17.07%	7.32%
检验检疫手续	2.94%	38.24%	38.24%	17.65%	2.94%
外汇管理手续	0.00%	30.00%	50.00%	10.00%	10.00%

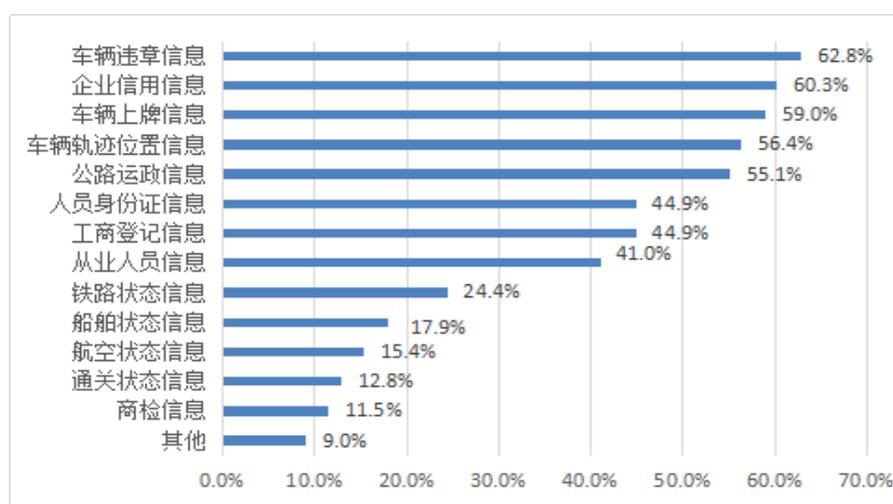
2017 年底，交通运输部、公安部、质检总局联合下发《关于加快推进道路货运车辆检验检测改革工作的通知》（交运发〔2017〕207 号），推进货车检验检测依法合并。调查企业反映，该项政策还没有最终落地，车辆仍需分别上线和重复收费。2018 年初，交通运输部出台相关配套政策措施，深入推进政策落实，企业期待实施方案尽快落到实处。此外，对于车辆异地检验检测，许多地方还没有实行，一些地方存在一定限制，例如，多地车辆异地年检要求提供委托异地检测申请书，且各地委托申请程序和要求各不相同，手续繁琐，导致企业无所适从。

2017 年，有关部门提出指导地方开展快递领域工商登记“一照多址”改革。调查显示，享受“一照多址”政策的企业仅为 24.2%，政策覆盖面较低，相关政策措施有待进一步落实。调查

企业反映，快递领域试点后期望进一步推广到物流全行业。

2. 政务信息需要进一步开放

调查显示，被调查企业反映，目前急需的政务信息为车辆违章信息，占比 62.8%，特别是跨省违章信息不能联网查询，增加了物流企业跨省经营的难度；其次为企业信用信息、车辆上牌信息、车辆轨迹位置信息、公路运政信息等，占比均在 50% 以上。交通运输部 2015 年启动的全国道路运政管理信息系统互联互通工作尚未完全落实，是制约车辆异地年审政策落实的重要原因。此外，企业反映，对工商登记、从业人员、铁路状态、船舶状态、航空状态等政务信息也希望逐步公开，为企业提供政务信息化便利。



企业政务信息需求情况

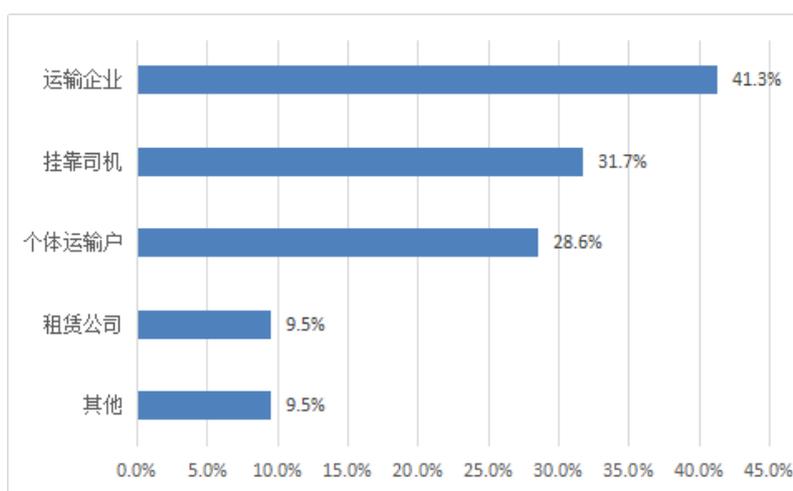
三、通行环境

调查显示，经营公路货运业务的被调查企业自有车辆占比为 25.9%，租用车辆占比 74.1%，长租期的社会化合同运力较为普遍，有助于减轻企业投资压力。其中，国三及以下排放车辆占比

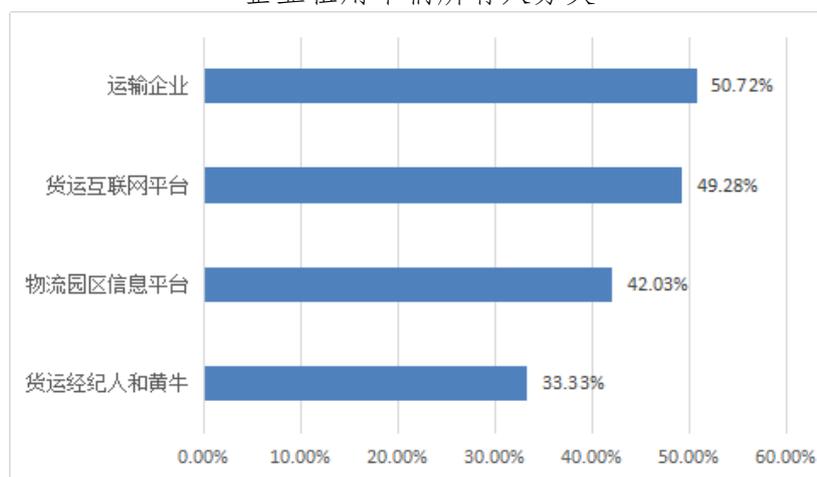
29.7%，尾气排放压力依然较大。被调查企业中，牵引车与挂车的比率即车挂比为 1: 1.46，甩挂运输方式日益普遍。

调查企业反映，企业长期租用车辆时，选择租用运输公司车辆的占比 41.3%，选择租用挂靠个体司机车辆的占 31.7%，还有 28.6% 的选择租用个体运输户的车辆。

企业临时用车时，运输企业和货运互联网平台是被调查企业选择的两大主要方式，占比分别为 50.7% 和 49.3%，货运互联网平台已经快成为临时用车的重要渠道。此外，传统的物流园区信息平台 and 货运经纪人仍然占据相当一部分市场。



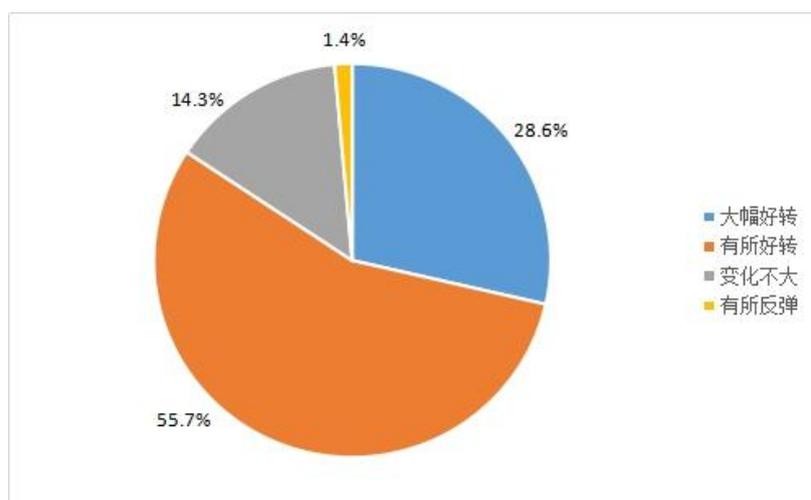
企业租用车辆所有人分类



企业临时用车主要叫车方式

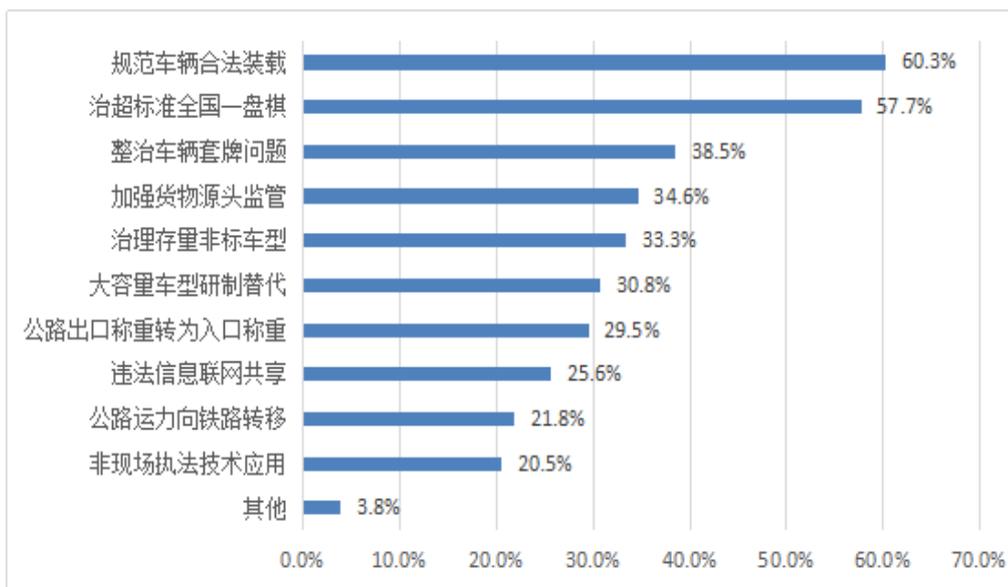
1. “治超”工作任重道远

截至 2017 年 9 月底，为期一年的整治公路货车违法超限超载行为专项行动结束，本次治超重点整治货车总重超过规定限值的即超重行为。调查显示，84.3%的被调查企业反映超重行为呈好转态势。其中，28.6%的企业认为大幅好转，55.7%的认为有所好转，治超工作总体获得社会认可。



货车车货总重超过规定限值的行为整治情况

调查显示，对于下一步常态化治超面临的问题，被调查企业认为规范车辆合法装载（禁止超长、超宽）和治超标准“全国一盘棋”是首要解决的关键问题，占比分别为 60.26%、57.69%。目前，各地对于超长、超宽的超限治理标准不一、进度各异，导致企业无所适从；此外，解决整治车辆套牌问题、加强货物源头监管、治理存量非标车型、大容量车型研制替代等问题企业也较为关注，占比均在 30%以上。



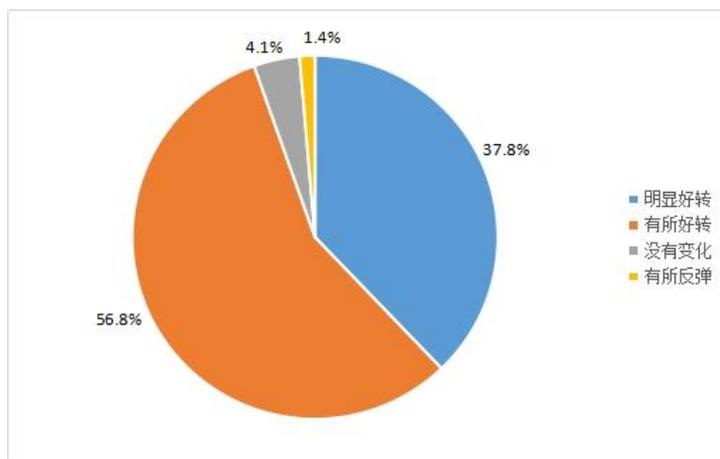
下一步常态化治超需要解决的关键问题

调查显示，在重型卡车半挂车中，17.5 米平板半挂车占比 11.7%，16.5 米厢式半挂车占比 27.6%，合计占重型卡车总数的 39.3%，车型标准化面临较大推进压力。2017 年，交通运输部等十四部门出台《关于印发促进道路货运行业健康稳定发展行动计划（2017-2020 年）的通知》提出，制定出台超长平板半挂车等专项治理方案，分阶段合理设置更新淘汰过渡期，为下一步治超工作指明了方向。调查企业反映，由于没有明确下一步治理要求，货运车辆超长超宽的超限问题有愈演愈烈趋势。期望尽快公布下一步治超方案，明确行业预期，制定过渡政策，引导车辆淘汰更新和车型标准化。

2. 公路执法有待进一步规范

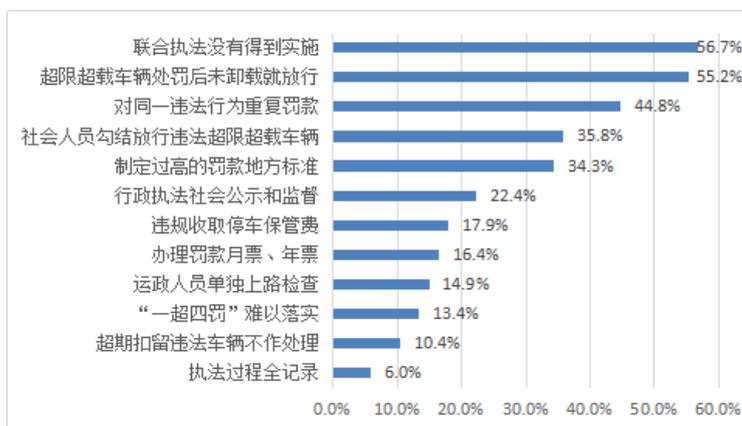
2017 年，交通运输部、公安部开展了为期 4 个月的规范公路治超执法专项整治行动，坚决查处各类违法违规执法行为，明确了“十不准”纪律和“八项制度”。交通运输部、公安部还出

台《关于治理车辆超限超载联合执法常态化制度化工作的实施意见（试行）》（交公路发〔2017〕173号），要求各地交通运输、公安部门要在普通公路、高速公路、货运源头等区域全面实施联合执法，避免重复罚款。调查显示，94.6%的被调查企业认为公路执法情况有所好转，其中37.8%的企业表示明显好转。



公路治超规范执法情况

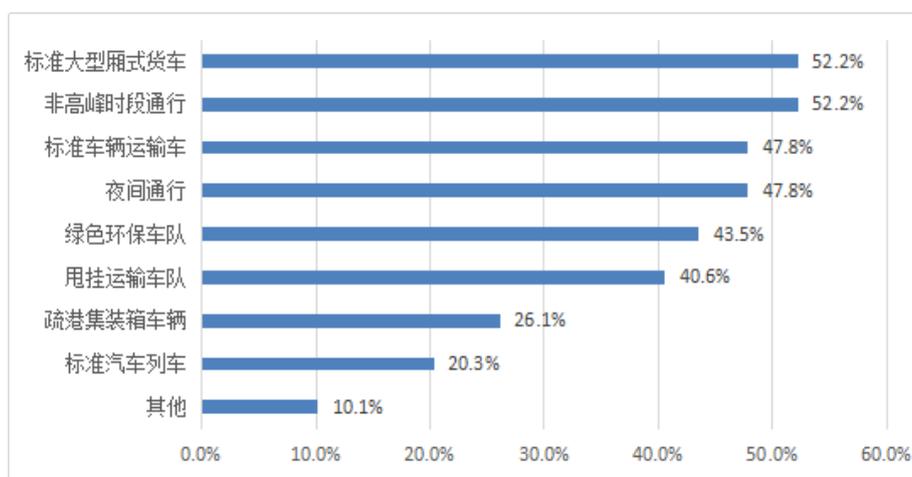
对于公路执法存在的主要问题，排名前三的依次为联合执法没有得到实施、超限超载车辆处罚后未卸载就放行、对同一违法行为重复罚款，占比分别为56.7%、55.2%和44.8%。调查企业反映，公路治超联合执法面临体制机制等问题制约和制度标准等现实障碍，有待进一步落实。



公路执法存在的主要问题

3. 通行费差异化收费有待深化

调查显示，对于通行费差异化收费，被调查企业希望对标准大型厢式货车、标准车辆运输车、绿色环保车、甩挂运输车辆、疏港集装箱车辆、标准汽车列车等实行收费优惠，占比分别为52.2%、47.8%、43.5%、40.6%、26.1%和20.3%。对于通行费分时段收费，被调查企业希望在非高峰时段、夜间时段等开展分时段差异化收费试点，占比分别达到52.2%、47.8%。通过错峰通行，解决道路拥堵问题。调查企业反映，高速公路收费到期后通过改扩建等多种方式延期收费仍较为普遍，增加了社会物流成本支出。



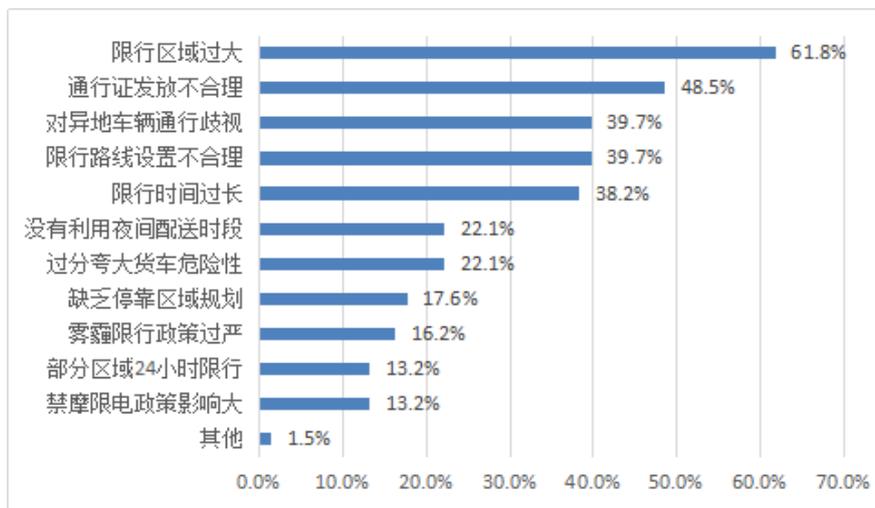
下一步通行费差异化收费建议情况

目前，国内许多省市对使用电子不停车收费系统（ETC）非现金支付卡的货运车辆给予通行费优惠。调查企业反映，享受ETC卡优惠仅限于本省内发行的ETC卡，企业跨省运输无法实现优惠通用，全国ETC卡管理尚未实现管理“全国一盘棋”。

4. 城市道路通行限制依然较多

目前，许多城市对货车通行加以限制，主要存在五大问题。

其中，反映限行区域过大的占据首位，占比达 61.8%。企业反映随着城市扩围，限行区域有从中心城区向周边城区蔓延的趋势。其次是通行证发放不合理，占比 48.5%，企业反映各地通行证制度不科学、管理不透明、流程不便捷，影响了企业正常城市配送运行。此外，反映限行线路设置不合理、异地车辆通行歧视、限行时间过长的均在 30%以上。企业反映，一些地区限行线路存在“断头路”，一些区域实行 24 小时限行影响了居民生活便利。还有一些城市过分夸大货车通行的危险性，没有充分利用夜间配送时段，城市内部缺乏停靠作业区域、雾霾等严重污染天气限行不合理等，制约了货车便捷通行和城市正常运转。

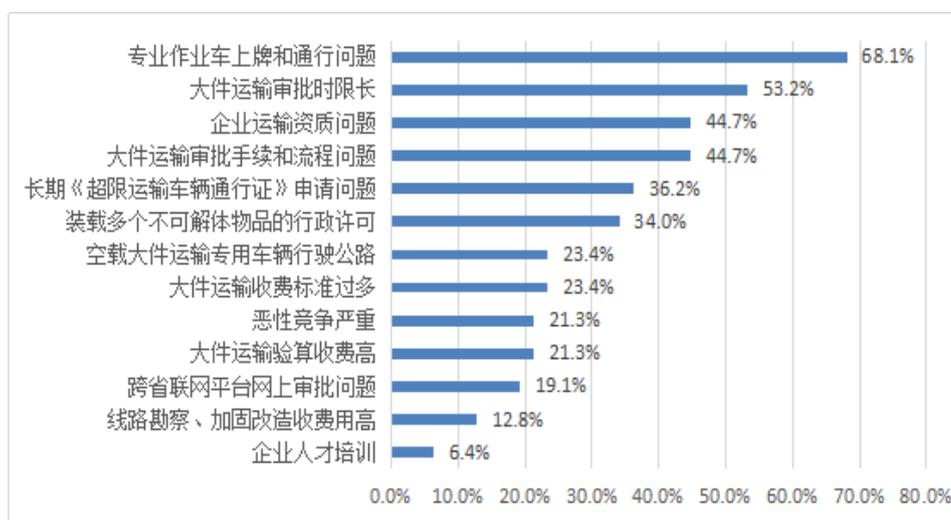


城市货车限行的主要问题

5. 大件运输许可难题待解

大件运输属于载运不可解体物品的超限运输。2016 年，交通运输部发布的《超限运输车辆行驶公路管理规定》，对大件运输许可管理作了明确规定。调查显示，大件运输还存在诸多制度性问题。其中，68.1%的大件运输企业表示专业作业车上牌和通

行是其面临的首要问题，其次还有大件运输审批时限长、大件运输审批手续和流程问题、企业运输资质问题、长期《超限运输车辆通行证》申请问题、装载多个不可解体物品的行政许可等，占比依次为 53.2%、44.7%、44.7%、36.2%和 34%。2017 年，交通运输部推行跨省大件运输并联许可全国联网，由起运地省份统一受理，沿途省份限时并联审批，一地办证、全线通行。相关企业反映政策措施缺乏实施细则，还有待真正落地。

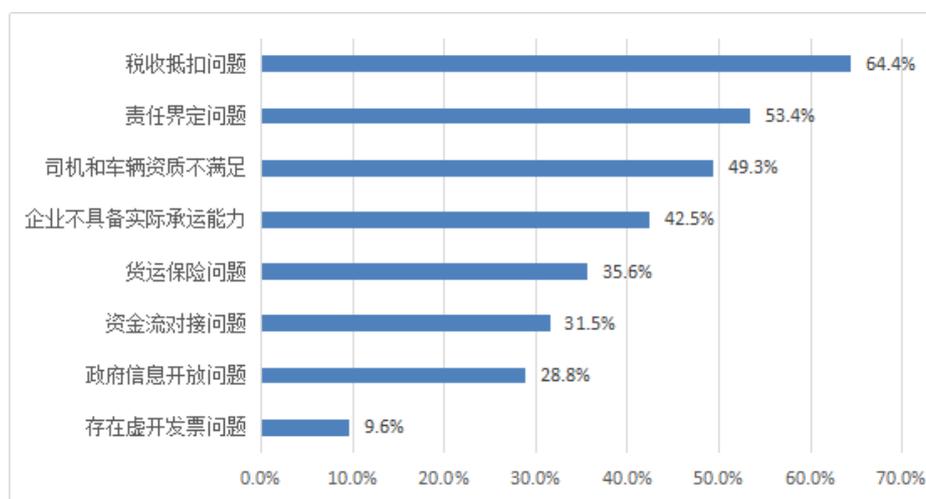


大件运输的主要问题

6. 无车承运试点政策仍需突破

2017 年，交通运输部开展无车承运人试点工作。调查显示，被调查企业反映的首要问题为税收抵扣问题，占比高达 64.4%。受实际承运人大部分没有开票资质的制约，无车承运人无法合理取得进项抵扣运费发票，严重制约了试点工作的开展。还有 53.4% 的企业反映无车承运人责任界定不明确，无车承运人和货运经纪人的界限模糊，不利于试点工作的开展。此外，司机和车辆资质不满足要求、企业不具备实际承运能力、货运保险、资金流对接、

政府信息公开等问题均制约无车承运人发展，亟待有关部门协调解决。



无车承运人试点存在的主要问题

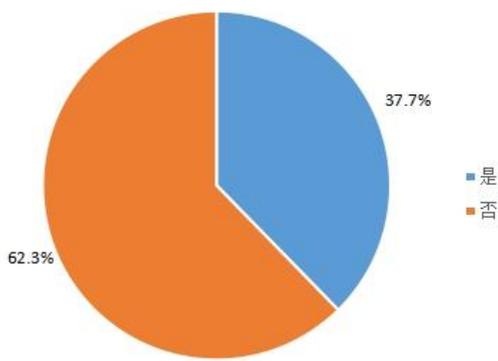
7. 多式联运存在较多障碍

发展铁路运输，推进多式联运，调整运输结构是减轻环境排放污染、推进物流降本增效的重要途径。调查显示，仅有 37.7% 的被调查企业在运输组织过程中使用过铁路运输方式。其中，铁路运输占比为 15.6%，铁路运输所占运输比重较低，调整运输结构潜力较大。调查显示，对于没有使用过铁路资源的企业来说，84.9% 的表示未来愿意加强与铁路的合作。

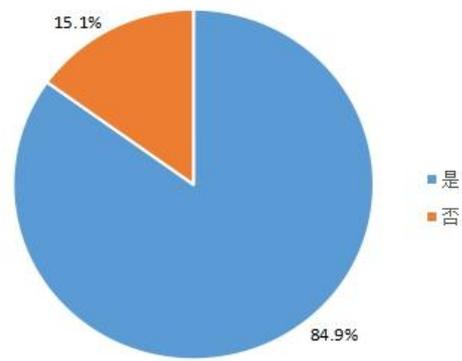
调查企业反映，制约铁路发展多式联运的主要问题是，两端装卸短驳费用高、铁路运价偏高、铁路市场开放不够等，占比分别为 54.8%、51.6%、51.6%。调查企业反映，许多地区铁路货运场站缺乏装卸设备和服务标准，两端装卸短驳费用接近铁路干线运输成本，推高了铁路运输整体成本。此外，铁路运输能力难以保障、铁路物流服务水平不高、企业和园区缺乏铁路专用线、铁路与公路运输标准不匹配难以进行换装、铁路信息及系统不开放

等问题，也在一定程度上制约了铁路运输发展多式联运。调查企业反映，多式联运缺乏统一规则，物流单证标准化程度低，不同运输方式间信息系统未能互联共享，影响了各种运输方式的有效衔接和多式联运。

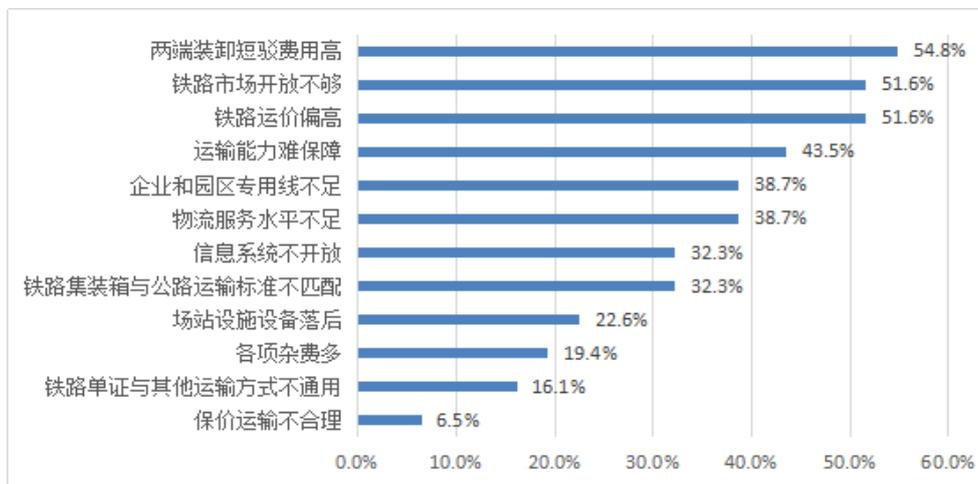
2017 年交通运输部、国家发改委下发《关于组织开展第二批多式联运示范工程申报工作的通知》，第二批 30 个多式联运示范工程项目名单已经公布。同时，交通运输部拟利用车辆购置税资金，支持港口集疏运铁路建设。多式联运迎来良好的发展机遇，亟待相关政策措施支持和基础设施配套保障。



铁路运输资源使用情况



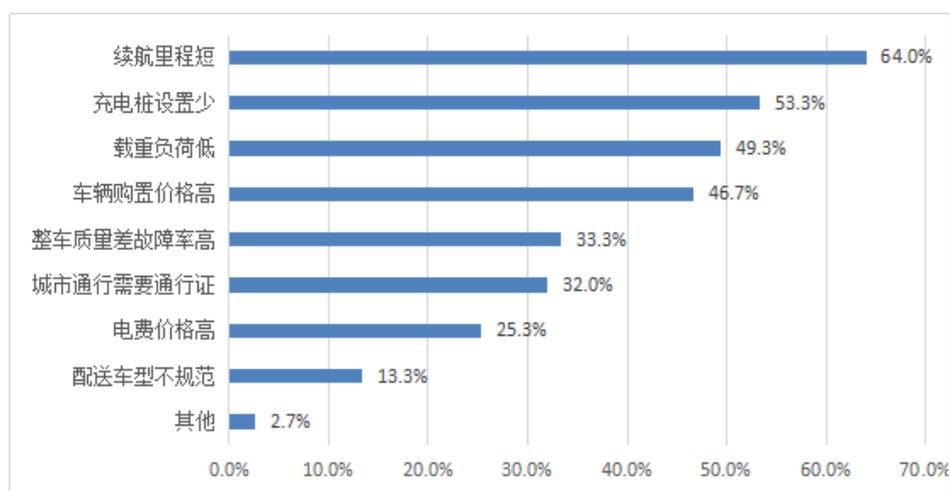
与铁路合作意愿情况



铁路发展多式联运存在的问题

8. 新能源物流车通行有待放开

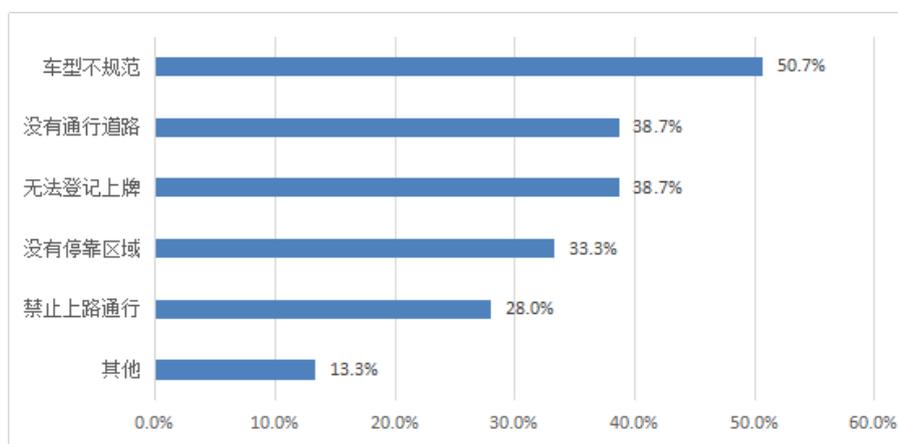
2017年，国家对新能源汽车车辆购置税实行免征政策，深圳、天津、上海、成都、重庆等多地鼓励新能源物流车通行。调查显示，在新能源车发展存在的主要问题中，被调查企业反映新能源车续航里程短的占64%，反映充电桩设置少的占53.3%，载重负荷低占49.3%，车辆购置价格高占46.7%，还有32%的企业反映新能源物流车城市通行仍然需要通行证，这些问题均在一定程度上限制了新能源物流车的便利通行和健康发展。



新能源车进城通行的主要问题

针对目前快递配送最常使用的电动三轮车，调查显示，50.7%的企业反映车型不规范，38.7%的企业反映无法登记上牌，38.7%的企业反映没有道路通行权，33.3%的企业反映没有停靠区域，还有28%的企业反映在部分地区电动三轮车禁止上路通行。2018年初国务院发布的《快递暂行条例》规定，邮政管理部门会同县级以上地方人民政府公安等部门，依法规范快递服务车辆的管理和使用，对快递专用电动三轮车的行驶时速、装载质量等作出规定，并对快递服务车辆加强统一编号和标识管理。这为电动三轮

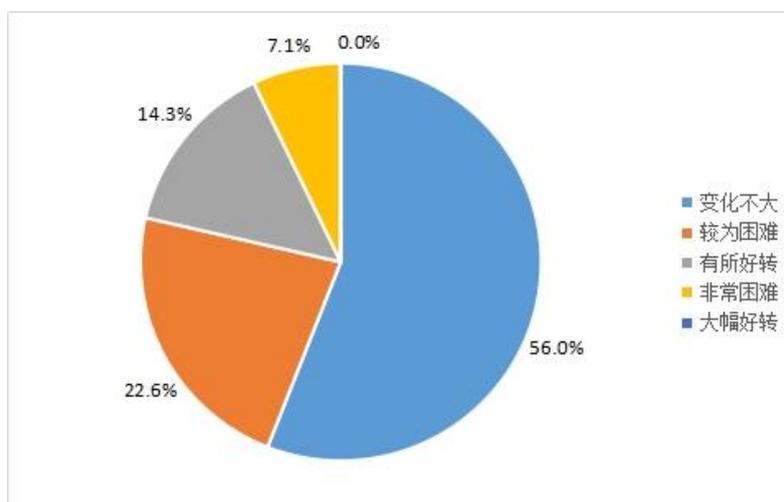
车的规范应用奠定了制度基础。调查企业反映，具体政策的落实还需要得到有关部门的支持配合，最终形成政策合力加以落实推进。



电动三轮车发展存在的主要问题

四、用地政策

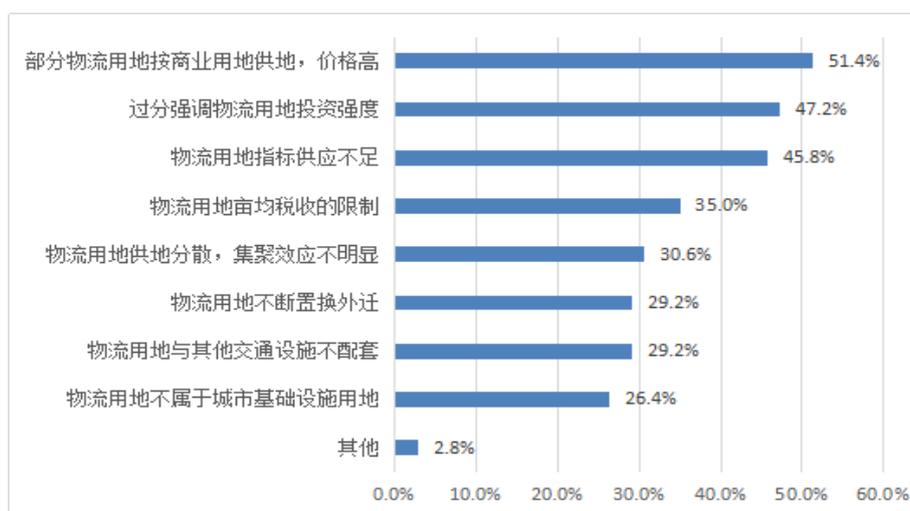
调查显示，被调查企业物流用地情况与上年相比，56%的企业认为变化不大，29.7%的企业认为用地情况更加困难，仅有14.3%的企业认为用地情况有所好转，企业普遍反映物流用地难问题日益严重。



物流用地与上年相比情况

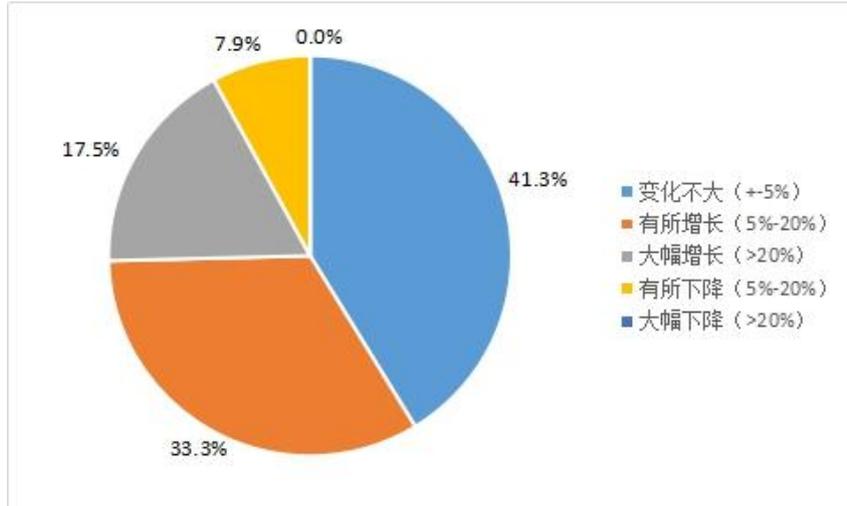
1. 物流用地难更加严峻

调查显示，对于当前物流用地存在的主要问题，51.4%的被调查企业反映一些物流用地按商业用地供地，价格偏高，47.2%的反映政府过分强调物流用地投资强度，45.8%的反映物流用地指标供应不足。此外，物流用地亩均税收限制、物流用地供地分散、与其他交通设施不匹配、随着城市扩围物流用地不断置换外迁等问题也是物流用地难的重要原因。投资强度、亩均税收、供地指标等硬指标仍然是导致物流用地难的老问题。



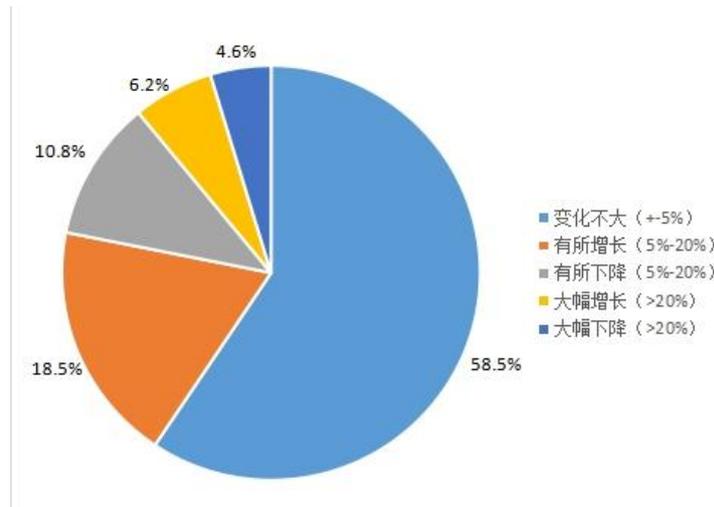
物流用地存在的主要问题

调查显示，对于物流用地的平均价格，41.3%的企业认为变化不大，50.8%的企业认为价格有所增长或大幅增长，物流用地难、用地贵持续影响行业发展。



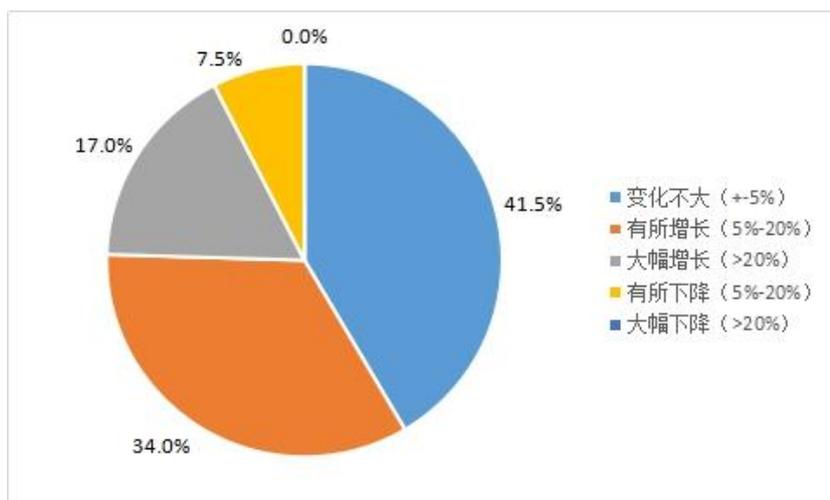
物流用地价格与上年相比情况

从物流用地建设的仓库使用情况来看，仓库完成货物吞吐量与上年相比，58.5%的企业认为变化不大，24.7%的企业认为有所增长或大幅增长。



物流企业仓储吞吐量与上年相比情况

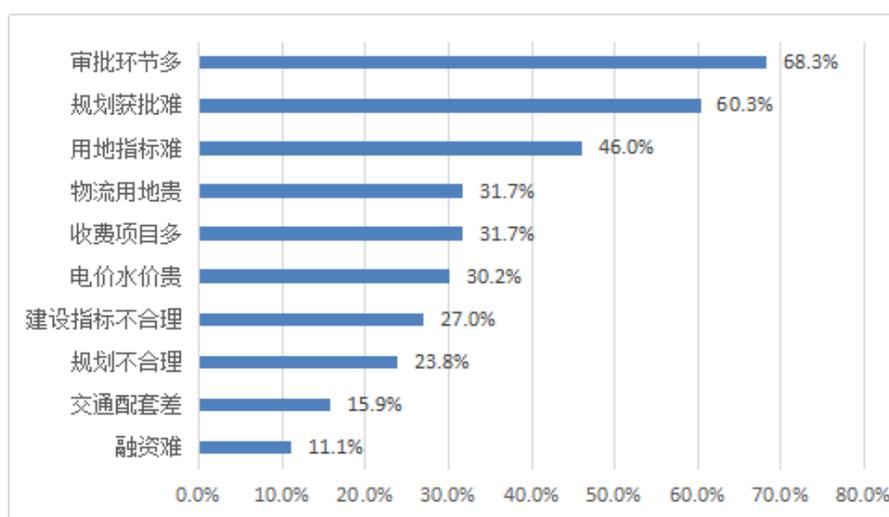
调查显示，在仓库吞吐量与上年变化不大的情况下，51%的被调查企业认为仓库租金有所上涨或大幅上涨，仓库租金压力降低企业盈利能力。



物流企业仓库平均租金与上年相比情况

2. 物流基础设施建设存在制度障碍

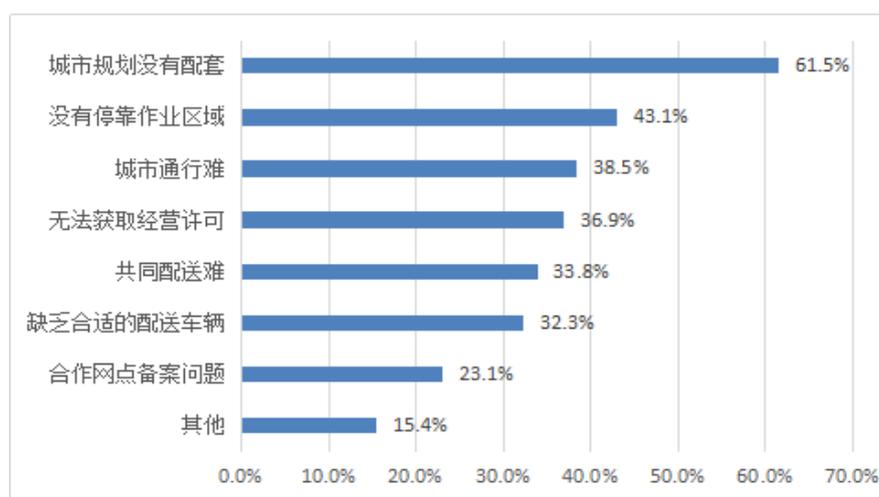
调查显示，物流园区（基地、中心）规划建设运营中存在的问题，主要反映在用地指标和审批流程上。其中，68.3%的企业反映审批环节多，而后为规划获批难和用地指标难，占比分别为60.3%、46%。其次，收费项目多、物流用地贵、电价水价贵、建设指标不合理、规划不合理等也是企业遇到的主要问题。



物流园区（基地、中心）规划建设运营中的主要问题

对于末端物流网点（快递站、配送站、分拨点）的规划建设，主要问题集中在城市末端配送缺乏社会化物流规划配套，占比达

61.5%。大部分城市没有规划配套与居民生活相配套的末端网点设施。其次,43.1%的企业反映末端网点没有停靠作业区域,38.5%的反映城市通行难,末端配送微循环不畅。此外,末端网点无法获得经营许可、末端共同配送难、缺乏合适的配送车辆等也是影响末端网点建设的重要问题。《快递暂行条例》明确提出,经营快递业务的企业及其分支机构开办的快递末端网点无需办理营业执照,只需向所在地邮政管理部门备案,为末端网点规划建设提供了政策支持,但是其他类型的配送末端网点还亟待相关部门出台政策支持。



末端物流网点（快递站、分拨点、自提点）存在的主要问题

五、税收负担

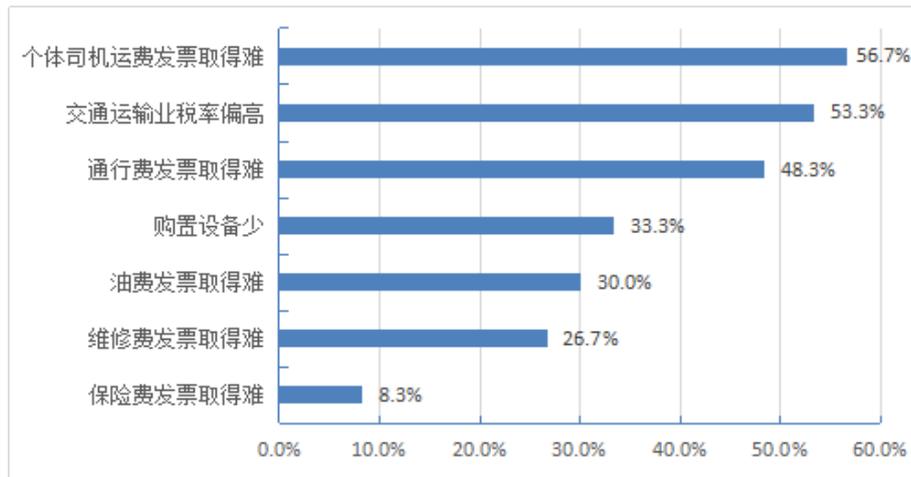
调查显示,被调查企业平均缴纳各项税金及附加占主营业务收入的 4.2%,占企业净利润的 96%,其中,占净利润超过 100%的企业占 21.5%,企业税收负担普遍较重。

1. 增值税税负依然偏高

调查显示,“营改增”全面实施后,被调查企业实现税负“只

“减不增”的占比 48.1%，仍有超过一半的企业反映税负持平或有所上升。其中，道路运输业务缴纳增值税较“营改增”前增加 96.8%。企业增值税税负较“营改增”前有所增加，这也是近年来企业反映比较集中的问题。

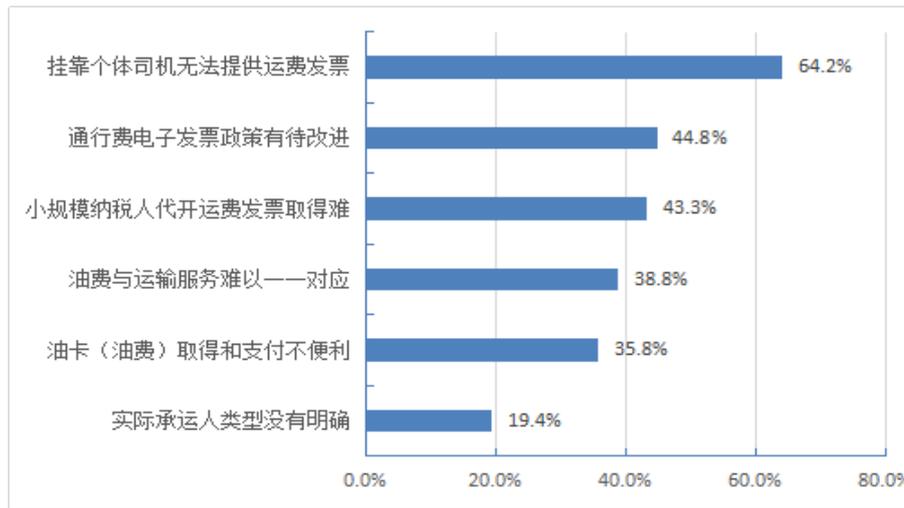
调查企业反映，个体司机运费发票取得难、交通运输业税率偏高、通行费发票取得难是税负增加的三大主要原因，占比依次为 56.7%、53.3%、48.3%；其次，购置设备少、燃油费发票、维修费发票取得难也对其产生一定影响。



2017 年企业税负增加的主要原因

为降低物流企业道路运输业务税收负担，“确保所有行业税负只减不增”，国家税务总局出台国家税务总局公告 2017 年第 30 号，明确了交通运输业承运人自行采购并交给实际承运人使用的成品油和支付的道路、桥、闸通行费，其进项税额准予从销项税额中抵扣。调查显示，享受该项政策的企业占比达到 43.2%，政策适用性较强，贯彻落实较为明显。对于政策实施面临的主要问题，64.2%的企业表示挂靠个体司机无法提供运费发票，44.8%的企业认为通行费电子发票政策有待改进，43.3%的企业表示小

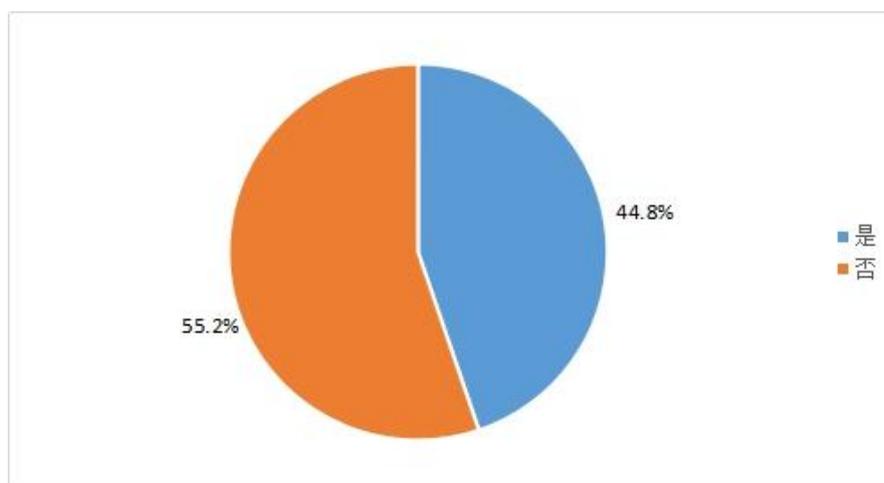
规模纳税人代开运费发票取得难。此外，油费与运输服务难以一一对应、油卡（油费）取得和支付不便利、实际承运人类型没有明确等也成为企业面临的重要问题。



国家税务总局 30 号文实施面临的主要问题

为解决通行费发票取得难问题，交通运输部会同国家税务总局出台《关于收费公路通行费增值税电子普通发票开具等有关事项的公告》（交通运输部公告 2017 年第 66 号），明确了通行费增值税电子普通发票的编码规则、开具流程、相关规定、平台上线时间及业务投诉咨询等内容。调查显示，享受该项政策的企业占比达到 44.8%，政策适用性总体较强。调查企业反映，挂靠个体司机由于自身没有开票资质，无法为托运人提供通行费发票，现金支付个体司机通行费仍然较为普遍。预付通行费无法取得可抵扣电子发票，在实际运输结束后第 10 个自然日才能申请开具可抵扣电子发票，导致企业无法及时核算成本和支付运费。同时，长途运输经过多条收费公路时，由于分别核算开具会打印多张发票，增加了企业票据管理难度。此外，系统操作复杂，查询不便

利，不能导出数据也是企业反映较多的问题。

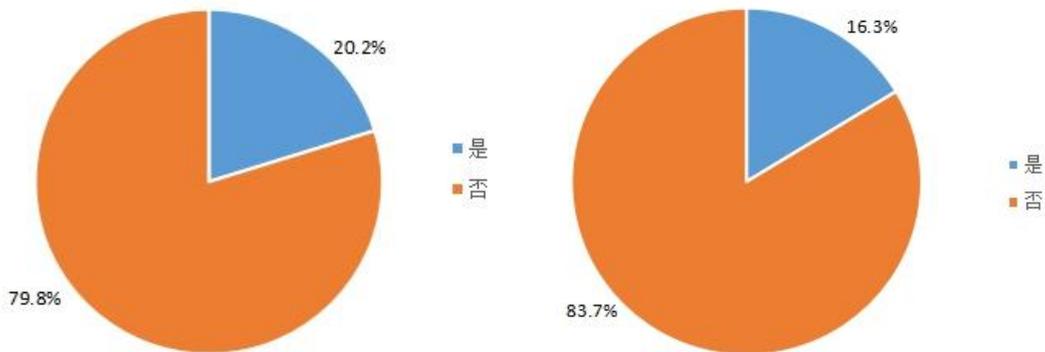


交通运输部 2017 年第 66 号文执行情况

为解决个体司机运费发票取得难问题，国家税务总局先后下发《货物运输业小规模纳税人申请代开增值税专用发票管理办法》（国家税务总局公告 2017 年第 55 号）和《关于开展互联网物流平台企业代开增值税专用发票试点工作的通知》（税总函〔2017〕579 号），明确了具备相关资格的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中任何一地，就近向国税机关申请代开增值税专用发票。以及纳入交通运输部“无车承运人试点企业”的互联网物流平台企业可以为同时符合相关条件的货物运输业小规模纳税人代开增值税专用发票，并代办相关涉税事项。

调查显示，享受上述两项政策的企业占比分别达到 20.2%和 16.3%，政策适用覆盖面没有达到预期。特别是行业寄予厚望的个体司机异地代开票政策真正落地有限。调查企业反映，受我国工商登记、税收管理和运输管理制度制约，作为实际承运人的个体司机难以取得个体工商户和个体运输业户等相关证照资质，不

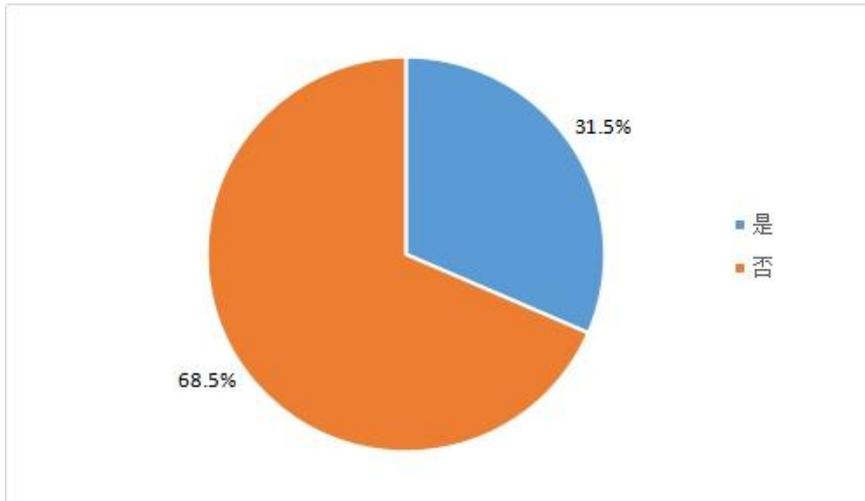
得不采取“挂靠”方式，将车辆产权让渡给“挂靠企业”，借用挂靠企业经营资质，支付一定挂靠费用并独立从事运输服务，这种模式已经成为实际承运人的主要组成部分。由于车辆产权名义上归属挂靠企业，因此实际承运人没有独立纳税登记号，无法为承运人开具运费增值税发票。这也是导致国税第 55 号公告和 579 号函缺乏实施基础，政策难以落地的重要原因，亟待有关部门调整完善相关资质准入条件。受实际承运人资质制约，互联网物流平台企业代开增值税专用发票试点政策推进不力。江苏、河南等地尝试推动制度突破，允许个体司机以临时纳税人身份取得缴税资质，但是缺乏政策稳定性，同时存在一定监管缺位风险。



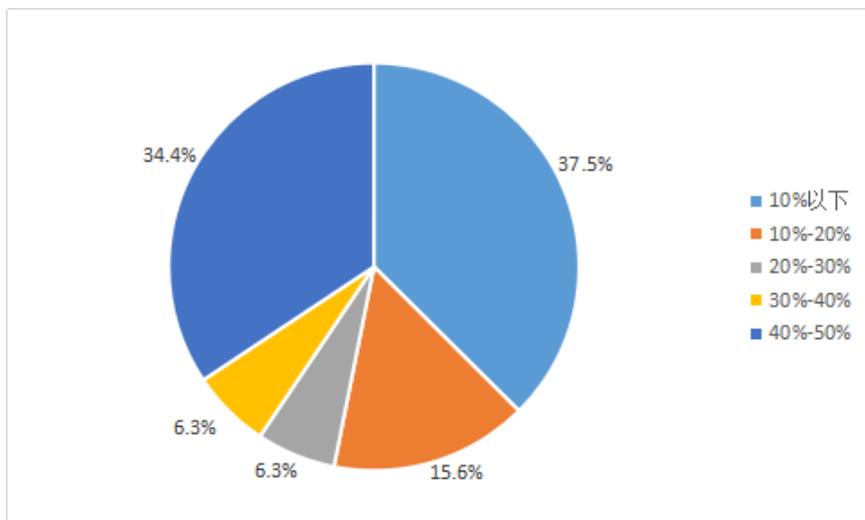
国税总局 2017 年第 55 号文实行情况 互联网物流平台企业试点政策获得情况

2. 土地使用税优惠政策落实不够

调查显示，有 31.5% 的企业享受大宗商品仓储设施用地土地使用税减半征收政策。其中，企业减税幅度集中在 10% 以下和 40%-50% 两个区间，总体来看土地使用税减半征收政策有待进一步落实。



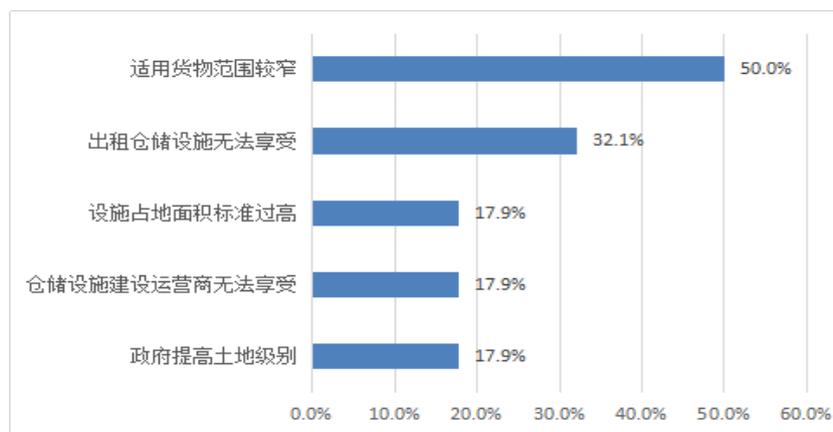
大宗商品仓储设施用地土地使用税减半征收享受情况



土地使用税减税幅度情况

调查企业反映，无法享受土地使用税优惠政策主要是受使用货物范围较窄、出租仓储设施无法享受等问题影响，占比分别达50%、32.1%。调查企业反映，由于仓储业务的通用性，很难明确存储货物是否属于大宗商品；对于开展仓储设施基础运营、出租仓储设施、提供基础仓储服务的大型规模化企业无法享受该项政策，影响了投资仓储设施的积极性和政策实施的效果。此外，政府提高土地级别、仓储设施运营商无法享受、设施占地面积标准过高，也是政策执行中面临的重要问题。调查企业反映，物流企

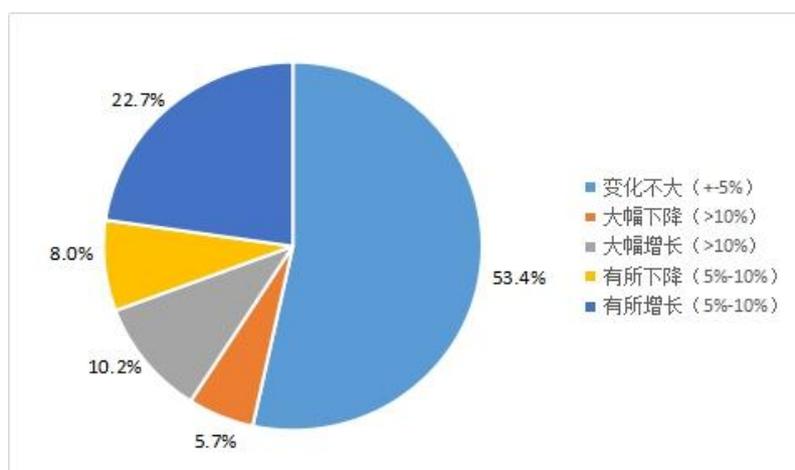
业缴纳土地使用税后，仍需要缴纳房产税，且土地价值计入房产原值计税，存在一定的重复征税问题，增加了企业税收负担。



土地税使用税减半征收执行问题

六、用工环境

调查显示，被调查企业人力成本平均占主营业务的 17.4%，人力成本是企业的重要成本之一。与上年相比，53.4%的被调查企业认为人力成本支出变化不大，32.9%的企业认为人力成本有所增长或大幅增长。



物流企业人力成本与上年相比情况

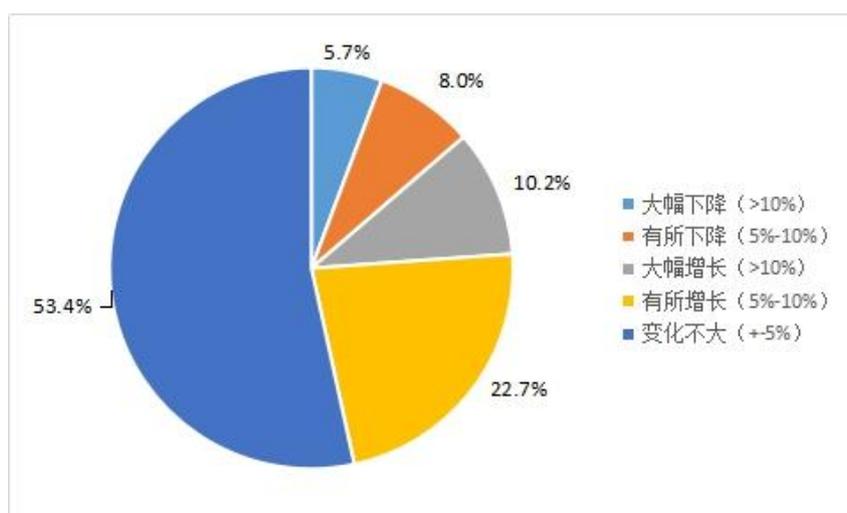
调查显示，被调查企业员工“五险一金”覆盖率达到 78.8%，

企业外部劳务派遣员工占比达 23.9%。

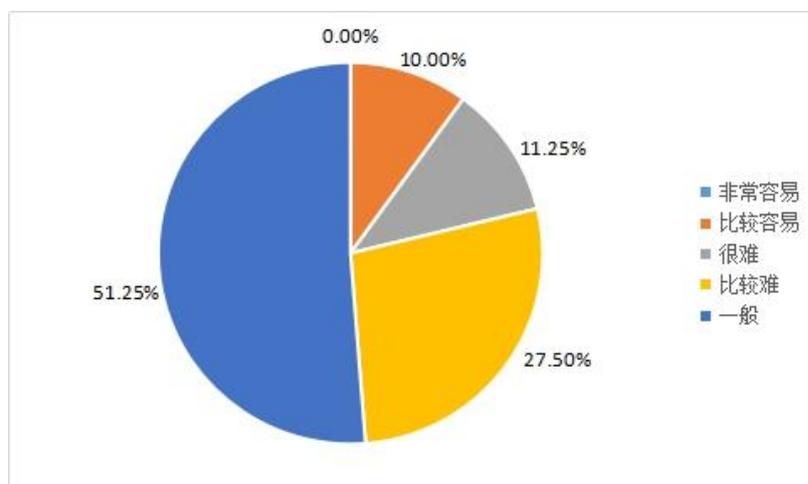
1. 员工流失情况较为普遍

调查显示，员工流失率平均为 13.9%，企业反映员工流失较上年有所增加。

与上年相比，企业在招聘操作型员工时，51.3%的企业反映难度一般，38.8%的企业反映有一定难度。调查企业普遍反映，重型货车司机受驾照限制招聘难度偏大。在招聘管理型员工时，42.5%的企业反映难度一般，51.3%的企业反映有一定难度，相对操作型员工，管理型员工招聘难度较大。

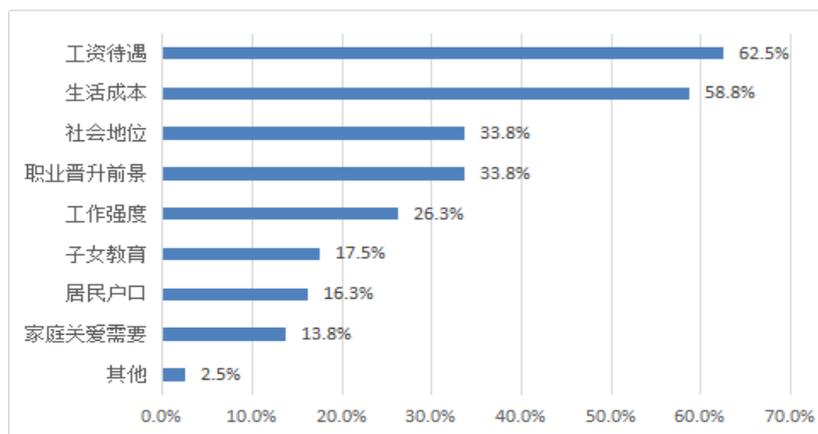


企业招聘操作型员工情况



企业招聘管理型员工情况

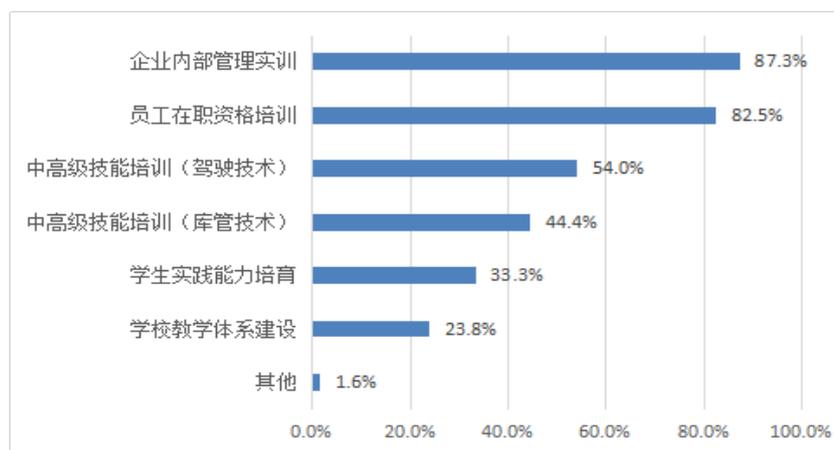
调查显示，员工流失主要原因集中在工资待遇和生活成本上，所占比例分别为 62.5%，58.8%。此外，职业晋升前景、社会地位、工作强度等也是造成员工流失的主要原因。



员工流失的主要原因

2. 企业人才培养有待加强

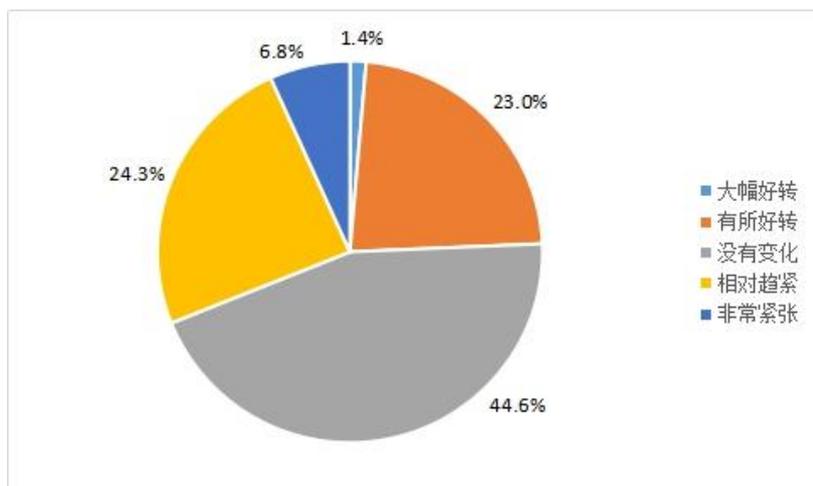
调查显示，90.9%的被调查企业均表示将增加人才培养，其中，企业反映在企业内部管理实训和员工在职资格培训两方面需重点加强对人才培养的支持，占比分别达 87.3%、82.5%。此外，驾驶技术、库管技术、学生实践能力培养、学校教学体系建设等方面需要得到大力支持。



人才培养支持需求

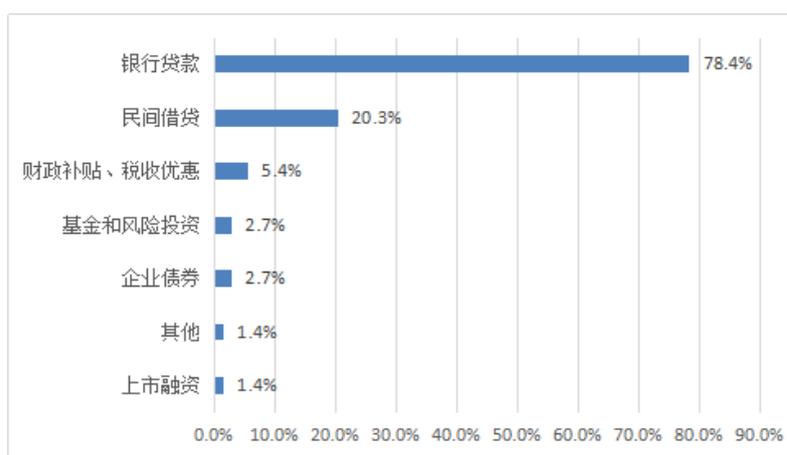
七、融资环境

调查显示，44.6%的企业反映物流企业融资环境与上年相比没有变化，24.3%的企业认为有所好转，31.1%的企业表示融资环境仍处于紧张态势。行业总体依然存在融资难问题。



物流企业融资环境与上年相比情况

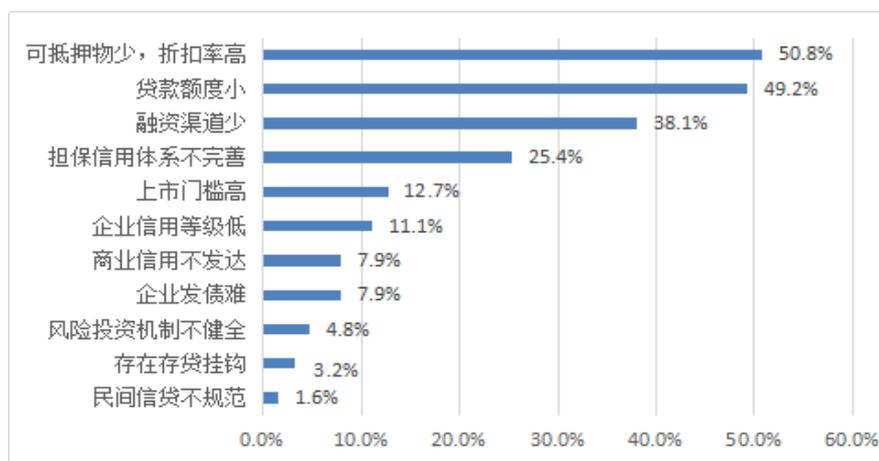
调查显示，银行贷款是企业当前融资的主要渠道，占比78.4%，还有20.3%的企业会借助民间借贷，财政补贴、企业债券、基金和风险投资等占比较小。



企业主要融资渠道

调查显示，企业融资存在三大主要问题分别是可抵押物少，贷款额度小、利率上浮、融资渠道少，占比分别为50.8%、49.2%、

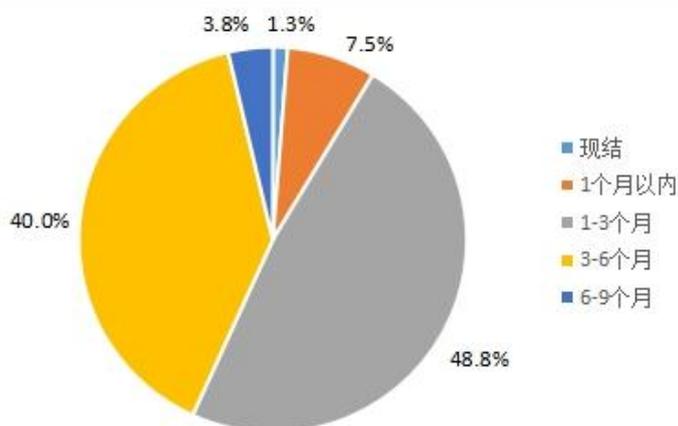
38.1%。由于物流行业属于服务业，缺乏可抵押的资产，大量运费、仓储费等动产无法进行抵押，也是导致企业融资难的重要原因。



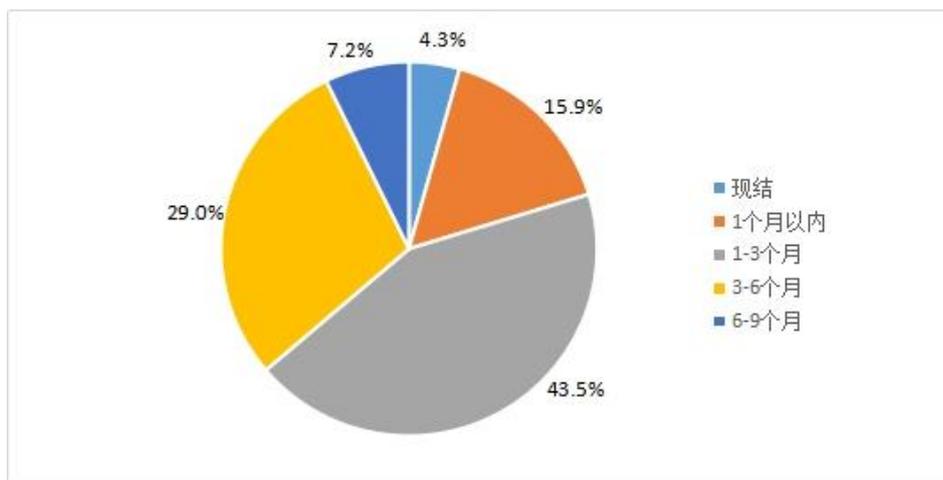
企业融资的主要问题

2. 企业账期存在不平衡

调查显示，上游货主应收账款 1-3 个月的占 48.8%，3-6 个月的占 40%。下游供应商账期 1-3 个月的占 43.5%，3-6 个月的占 29%，企业账期总体过长，影响了企业的盈利能力，也增加了行业的偿付风险。



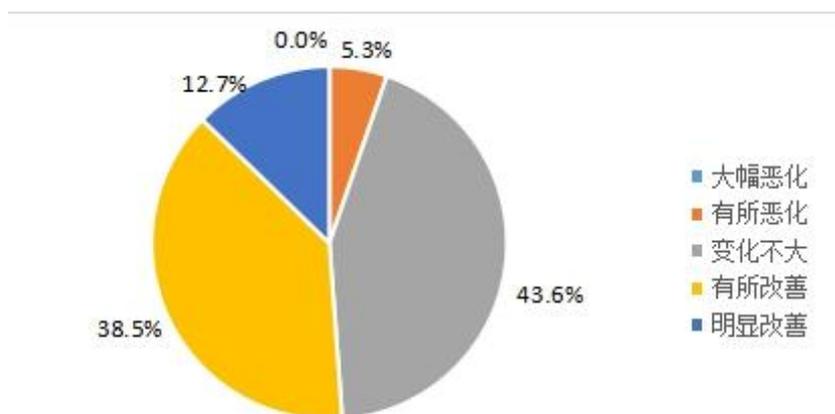
上游货主应收账款账期情况



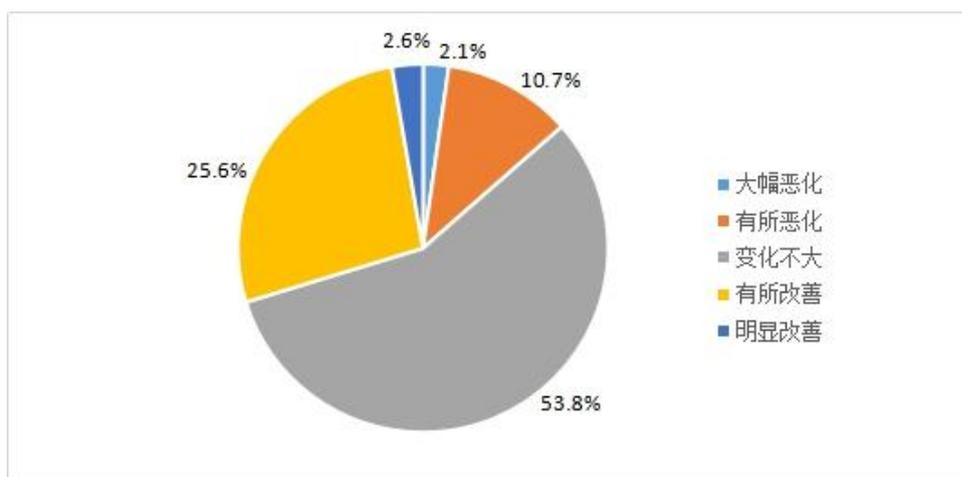
下游供应商账期情况

八、通关环境

调查显示，对于海关通关环境，被调查企业中 51.2% 的表示有所改善或有明显改善，43.6% 的表示变化不大。对于商检环境，被调查企业中 53.8% 的表示变化不大，28.2% 的表示有所改善或有明显改善。



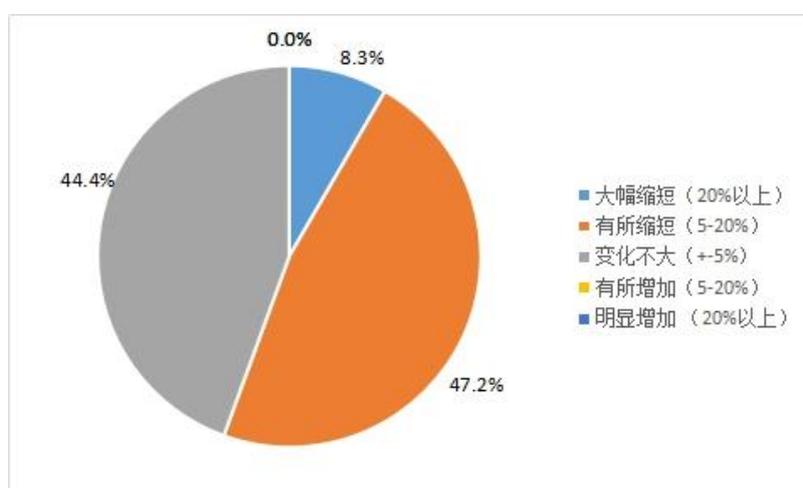
海关通关环境情况



商检环境情况

2017年，海关总署下发《关于推进全国海关通关一体化改革的公告》，并推广国际贸易单一窗口。调查显示，有51.4%的被调查企业享受到通关一体化和单一窗口政策，为企业通关作业和国际贸易提供了便利。

调查显示，91.7%的企业表示通关时间与往年相比有所缩短，其中，44.4%的表示通关时间大幅缩短20%以上，海关通关环境进一步优化。调查企业反映，国际快递业务缺乏机场通关制度配套，无法在机场机坪直接中转，制约了快递企业国际中转和转关业务，影响了跨境电商和国际贸易发展。

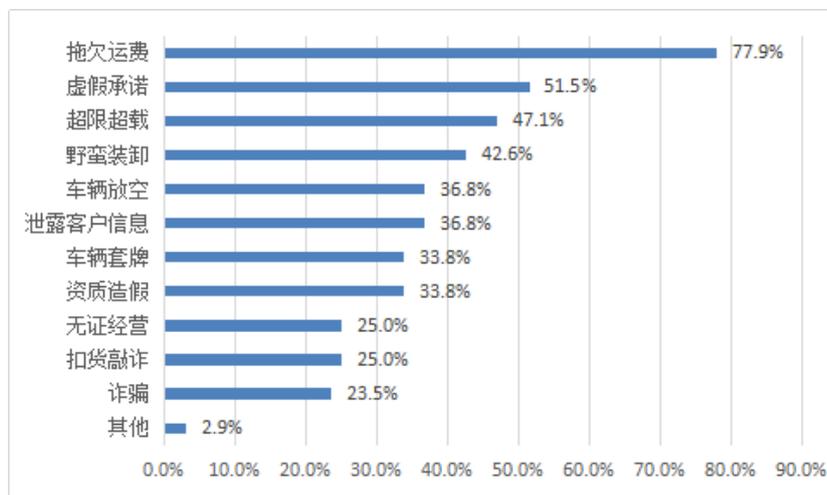


企业通关时间变化情况

九、诚信环境

2017年，多部门联合签署《关于对运输物流行业严重违法失信市场主体及其有关人员实施联合惩戒的合作备忘录》。调查显示，被调查企业中仅有41.2%的对此有所了解，比例不足一半，相关政策仍需在行业内进一步推广落实。

调查显示，行业诚信问题最突出的反映在拖欠运费上，占比高达77.9%，其次为虚假承诺、超限超载、野蛮装卸等，占比分别为51.5%、47.1%、42.6%。此外，泄露客户信息、车辆放空、资质造假、车辆套牌等现象也是影响行业诚信的重要问题。此外，扣货敲诈、无证经营、诈骗等恶劣事件也严重影响整个行业的社会声誉。



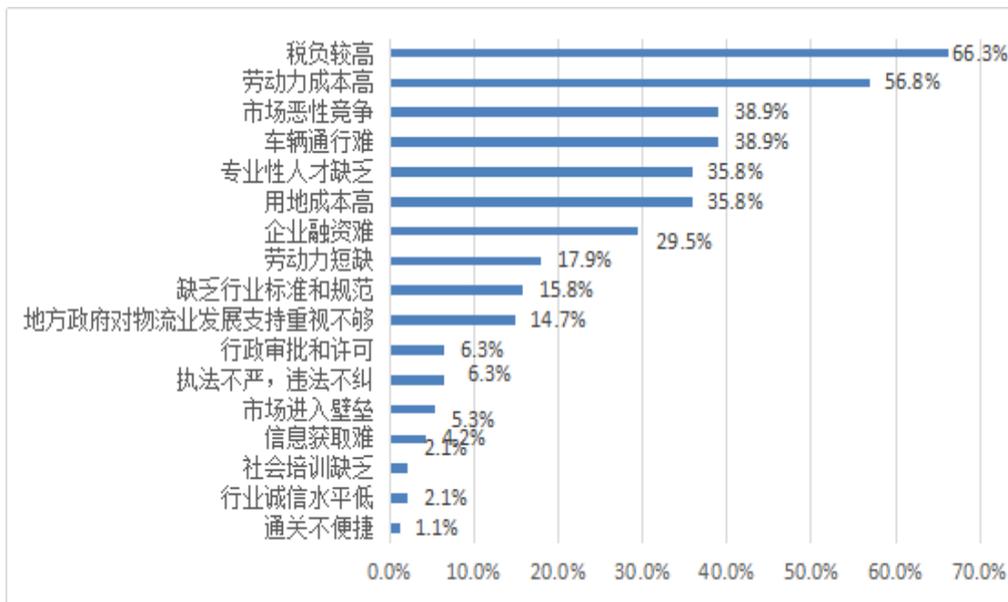
行业诚信问题

十、综合评价和政策建议

1. 营商环境综合评价

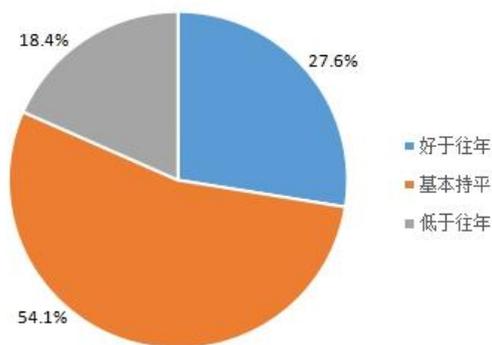
综合评价物流行业营商环境，近三年来阻碍企业发展的主要

因素为税负较高、劳动力成本较高、车辆通行难、市场恶性竞争、用地成本高、专业人才缺乏等。其中反映税负较高的企业 66.3%，占比第一，仍是企业最为关注的因素。其次为劳动力成本高、车辆通行难和市场恶性竞争，占比分别为 56.8%、38.9%和 38.9%。同时，用地成本高、专业性人才缺乏、企业融资难等也是阻碍企业发展的重要因素。此外，行业未来发展还面临劳动力短缺、行业标准规范缺乏、政策支持乏力等多种因素影响。

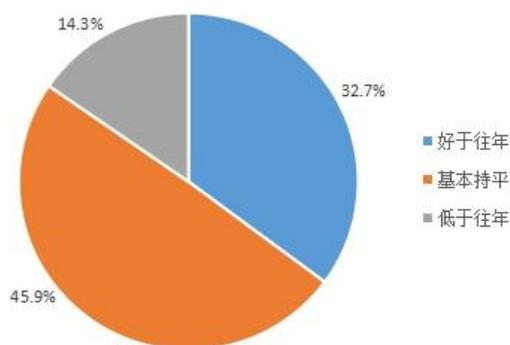


阻碍企业发展的主要因素

调查显示，对于 2018 年经营形势的总体看法，27.6%的企业持乐观态度，认为将会好于往年，54.1%的企业认为会与往年持平。对于 2018 年业务增长率的预期目标，32.7%的企业预期目标好于往年，45.9%的企业预期与往年基本持平。



企业经营形势总体看法



企业业务增长率预期目标

2. 相关政策措施建议

结合问卷调查和企业调研，提出以下政策措施建议：

一是在政务环境方面：

(1) 便利车辆自有、自主经营的个体司机注册为个体工商户和个体运输业户，合理合法取得货物运输经营资质。取消个体工商户对固定经营性场所的要求，取消各地对申请个体运输业户和要求个体司机挂靠运输企业的限制政策。

(2) 开展无车承运人政策创新。允许接受无车承运人管理的个体车辆不进行工商注册，由无车承运人进行管理并申请配发车辆营运证。无车承运人保证注册信息的真实性，实现“政府监管平台、平台监管车辆”的两级监管模式。

(3) 落实货运车辆年检年审依法合并政策。统一检验检测机构资格许可、规范检验检测标准、合并检验检测流程，取消营运车辆技术等级评定，简化车辆年审程序，真正实现“一次上线、一次检测、一次收费”。简化货运车辆认证管理，将工业和信息化部车辆产品公告和交通运输部车辆燃油公告合并管理。

(4) 落实货运车辆省内异地年检和异地年审政策。逐步放宽跨省异地年检年审，规范异地年检和年审程序和要求，切实取消委托异地检验检测申请书要求。落实全国道路运输管理信息系统全国联网，便利车辆和企业异地年审。

(5) 结合《道路运输条例》修订，取消 4.5 吨及以下普通货运车辆道路运输经营许可，推动普通货运车辆道路运输经营备案管理，并与车辆行驶证统一年审周期。便利道路货运驾驶员从业资格取得和诚信考核，推广网上注册、网上培训、网上考核、异地考核。

(6) 在物流、快递领域推广“一照多址”政策。物流、快递末端网点采取部门备案制度，无需办理营业执照。

(7) 进一步推动政府信息公开。推进公路、铁路、航空、水运、邮政及公安、工商、海关、质检等领域相关物流数据开放共享，通过国家骨干物流信息平台，推动物流信息互联互通，为企业开展物流活动提供信息化、数字化支撑。

二是在通行环境方面：

(8) 深化跨省大件运输并联许可全国联网。开展重点企业联网审批试点，统一各地管理要求和程序规范，推动大件运输跨省网上审批。

(9) 深化收费公路制度改革。对国家鼓励支持的标准厢式货车、标准车辆运输车、绿色环保车辆、甩挂运输车辆、标准汽车列车和使用 ETC 卡支付的车辆以及在非高峰时段、夜间时段通

行的货运车辆实收费优惠。高速公路收费到期后免费通行，对于改扩建项目单独核算，降低过路过桥费用。

（10）进一步规范公路治超联合执法组织机制。按照国务院部署，协调有关部门制定公路货运处罚事项清单，明确处罚标准并向社会公布。

（11）启动不合规平板半挂车等车型专项治理工作。尽快公布过渡方案、明确社会预期、出台财政税收优惠政策支持车辆替换。推进汽车列车等车型引进和更新，会同公安交通管理部门解决双挂车、半挂车上路通行问题。规范厢式半挂车合法装载，实行标准“全国一盘棋”，车厢不得超长超宽，鼓励使用标准车厢进行合法装载。按照 GB1589 要求，允许规范加装尾板车辆上路通行，不纳入非法改装范围。鼓励甩挂运输发展，对购置挂车取消或减半征收车辆购置税。

（12）进一步制定城市配送车辆通行管理办法。明确多部门协同工作机制，科学制定城市货运通行规划，逐步缩小限行区域和时段，提供通行和停靠便利。通过信息化手段开展城市配送车辆动态调控，取代通行证发放。支持新能源物流车开展城市配送，建立绿色配送车队，放开对新能源车的城市通行限制。明确营运电动三轮车管理要求，加强车辆牌照管理和从业人员交通规则管理。

（13）大力推进铁路货运市场化改革。发挥铁路长距离干线运输优势，重点发展集装箱班列运输，放开铁路货场经营业务，加大铁路运价改革力度，加强铁路货运信息公开，培育多式联运

经营人，提高铁路货运量占全国货运总量的比重。推动多式联运“一单制”改革，推进多种运输方式信息互联互通，实现多式联运“一次托运、一次收费、一单到底”。

三是在用地政策方面：

（14）研究出台城市物流发展指导意见。在土地利用总体规划、城市总体规划中综合考虑物流发展用地，一经确定不得随意变更土地性质。制定城市物流设施项目规范国家标准，加强与交通、管网等其他规划的衔接，将物流基础设施纳入城市基础设施范围，确保物流规划和用地落实。

（15）降低物流用地审批门槛。简化审批手续，加强周边基础设施配套保障。支持利用工业企业旧厂房、仓库和存量土地资源建设物流设施或提供物流服务。开展物流用地“以租代售”试点，降低企业一次性投入成本。出台鼓励优惠政策，物流用地运营前三年减免土地使用税。

（16）规划建设一批国家级示范物流园区，强化园区的产业集聚和辐射带动作用。加强物流园区间互联互通，鼓励行业协会牵头建立合作共赢的园区互联互通运作机制。

（17）编制城市末端网点布局和建设规划。将末端网点纳入公共服务设施，作为城市配套公建，由政府提供经营场所，与社区服务、市政公用、商业服务、文化体育、金融邮电等公共服务设施实施共建共用。

（18）编制国家级物流枢纽布局和建设规划，充分利用存量

资源，适当投入新建增量，布局和完善一批具有多式联运功能、支撑保障区域和产业经济发展的综合物流枢纽，并在规划和用地上给予重点保障。

四是在税收负担方面：

（19）改革完善物流业增值税。按照三档并两档方向调整税率水平，降低交通运输业税率，将物流各环节增值税税率统一为6%，切实减轻企业税负。

（20）便利个体司机取得货物运输业小规模纳税人资质。充分利用信息化技术手段，按照“互联网”+税务要求，简化开票流程、推广电子发票，为个体司机异地代开票、互联网平台代开票提供便利。

（21）升级收费公路通行费增值税电子发票开票系统。允许单趟运输任务经过多条收费公路的合并开票，运输任务结束后实时开具电子发票。

（22）扩大物流企业仓储设施用地土地使用税减半征收适用范围。取消存储大宗商品的限制，优化物流企业认定标准，允许开展仓储设施运营、出租仓储设施、提供基础仓储服务的物流设施开发企业享受该项政策。

（23）结合房地产税立法，合并土地使用税和房产税，统一企业自用和租赁仓储设施的房地产税税率，并保持较低税率，税负不高于合并前企业自用仓储设施的房产税水平。

五是在用工环境方面：

(24) 引导企业依法与员工签订劳动合同并依法参加社保。保证员工投保失业保险和优先参加工伤保险，完善失业保险和工伤保险参保缴费政策。引导规范行业投保标准，鼓励设计符合行业特点的雇主责任险和货运责任险种。

(25) 落实货车司机定时休息制度，防止疲劳驾驶，降低工作风险。在公路服务区和物流园区开展“司机之家”试点，为货运司机提供休息、饮食和生活便利。鼓励设立行业公益基金，为遇到重大困难的货车司机提供经济援助。

(26) 放宽货车司机驾照资质考证年限规定，允许 C 照培训后直考 B 照 A 照，便利驾照资质获取。

(27) 加强物流职业教育和培训。推动产学研结合，鼓励校企合作，开展多种形式的免费网络多媒体教学，提高员工素质，缓解劳动力短缺矛盾。

六是在融资环境方面：

(28) 支持符合条件的国有企业、金融机构、大型物流企业集团等设立现代物流产业发展投资基金，按照市场化原则运作，支持重要节点物流基础设施建设。

(29) 支持物流金融创新。鼓励建立物流金融服务平台，为供应链上下游企业提供高效便捷的融资渠道。鼓励金融机构开发适应物流行业特点的产品，规范应收账款融资及其他动产融资标准，降低物流金融风险。规范格式合同条款，明确账期要求，平衡企业收支风险。

七是在通关环境方面：

(30) 落实海关、商检合并工作。合并海关商检查验场地和流程，实现“一次申报，一次查验，一次放行”。全面落实海关通关一体化和单一窗口政策，规范跨区域海关查验管理。

(31) 创新和推广通关政策，开展通关政策创新试点，便利企业通关和国际贸易。在国际机场设立国际转运中心，支持国际转运中心开展中转业务，允许在机坪进行直接中转或进入国际转运中心集拼中转，设立跨境电商跨区，推广直邮通关模式。

八是在诚信环境方面：

(32) 严格执行守信激励和失信惩戒制度。对物流行业严重违法失信市场主体及其有关人员实施网上公示和联合惩戒，提高企业失信成本。开展物流企业和从业人员征信，对守信主体给予政策优惠，加强正向激励和引导。

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，通过了解行业问题、反映企业诉求、提供政策建议，为政府有关部门持续推进物流降本增效提供决策参考。希望广大会员和企业积极参与相关工作，共同建言献策，打造物流行业良好的营商环境。

本次调查得到了北京物流协会、浙江省物流与采购联合会、四川省现代物流协会、上海市物流协会、福建省物流协会、厦门市物流协会、内蒙古物流协会、苏州生产性服务业协会等 20 多家地方协会和中物联所属冷链物流专业委员会、医药物流分会、

汽车物流分会、公路货运分会、物流园区专业委员会等 10 多家分支机构的支持，在此一并致以感谢！

送：中央财经领导小组办公室，全国人大财经委，全国政协经济委员会，国务院办公厅，国家发改委（办公厅、经济运行局、经济贸易司、规划司、基础司、综合司、体改司、产业司、高技术司、投资司、环资司、价格司），国资委（办公厅、研究局、政策法规局），商务部（办公厅、政研室、流通发展司、市场建设司、市场运行司、市场秩序司、反垄断局），交通运输部（办公厅、运输服务司、综合规划司、水运局、公路局、法制司、科技司），工业和信息化部（办公厅、运行局、产业司、信息化推进司），财政部（办公厅、经建司、税政司），公安部（办公厅、交管局），国土资源部（办公厅、土地利用管理司），住房城乡建设部（办公厅、城乡规划司），民政部（民间组织管理局），国务院研究室，海关总署，国家税务总局，国家工商总局，国家质检总局，国家统计局，国家铁路局，中国民航局，国家邮政局，国家标准委，国务院发展研究中心，中国社科院（财经战略研究院），铁路总公司；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

2018 年 5 月 10 日印发