

增持 维持

物流行业

2011 年 6 月 9 日

国务院常务会议关于研究部署促进物流业健康发展工作的内容解读

交通运输行业分析师：钱列飞
SAC 执业证书编号：S0850210050004
qianlf@htsec.com
021-23219104

交通运输行业高级分析师：钮宇鸣
SAC 执业证书编号：S0850203100053
ymniu@htsec.com
021-23219420

2011 年 6 月 8 日，温家宝总理主持召开国务院常务会议，研究部署促进物流业健康发展工作。会议指出，必须制定完善配套政策措施，促进物流业健康发展，并提出八个“要”。

整体解读：2009 年 3 月国务院印发《物流业调整和振兴规划》，规划期为 2009-2011 年，但 2 年多时间相关细则并未出台，此次国务院常务会议关注物流业，从会议内容来看，仍属于宏观指导层面（虽然在营业税等方面的表述已经相对更为清晰），而且 8 条内容几乎全部源自中国物流联合会 2009 年曾向相关部门提出的 60 条物流业发展政策建议（见附录），所以并未有超预期的政策指引出台。我们判断，此次会议后，各地区和相关部门将会陆续颁布相对应的更为细化的物流扶持政策。我们继续维持对行业“增持”的投资建议。

风险提示：后续物流细化政策出台时间不确定。

点评：

一要切实减轻物流企业税收负担。完善物流企业营业税差额纳税试点办法，扩大试点范围，尽快全面推广。研究解决仓储、配送和货运代理等环节与运输环节营业税税率不统一问题。完善大宗商品仓储设施用地的土地使用税政策。

解读：关于税收的改革方向较《物流业调整和振兴规划》更为明晰。2009 年《规划》中关于“政策措施”这一章的第 3 节，仅简单表述为“加大政策支持力度，抓紧解决影响当前物流业发展的土地、**税收**、收费、融资和交通管理等方面的问题。”此次关于物流企业营业税差额纳税、营业税税率不统一、土地使用税等均为中央政府首次公开提及，但仍停留在宏观指导层面，未有细化方案。

我国目前的物流企业业务开展中所涉及的税种主要包括营业税、增值税、城建税、教育费附加、房产税、车船使用税、城镇土地使用税、耕地占用税、印花税、契税、车辆购置税、个人所得税及企业所得税等，其中特别在营业税环节的征收上存在重复纳税、税负不均以及土地使用税负担过重的现象。

（一）**关于物流企业营业税差额纳税。**差额纳税缓解了物流行业重复纳税的情况，主要是涉及外包业务的物流企业。2005 年 12 月 29 日，国家税务总局发出《关于试点物流企业有关税收政策问题的通知》，提出“试点（物流）企业将承揽的运输业务分给其他单位并由其统一收取价款的，应以该企业取得的全部收入减去付给其他运输企业的运费后的余额为营业额计算征收营业税”。2005 年起，经国家发展改革委推荐，国家税务总局先后确认了 6 批共约 692 家企业为试点物流企业，享受营业税差额纳税政策，其中包括中储股份、铁龙物流、飞马国际等上市公司。目前国家发展改革委经济运行调节局正在对第 7 批申报企业进行审核。

（二）**关于营业税税率不统一问题。**现行的营业税税目将物流业务划分为运输与服务（包括仓储、代理等）两大类。运输、装卸、搬运的营业税税率为 3%，仓储、配送、代理等的营业税税率为 5%。由于物流业务上下环节联系紧

密，并不易单独进行区分，不同营业税率不利于物流业务的统一运作。在 2009 年中国物流联合会向相关部门提交的 60 条建议中，已经提及“将物流业各环节营业税税率统一调整为 3%”。

我们作过简单测算，根据 2009 年底公布的第二次全国经济普查数据，我国仓储行业营业利润率为 7.95%，若按 25% 的所得税率计算，仓储行业“所得税/营业收入”约为 1.99%，对比仓储行业 5% 的营业税率（营业税/营业收入），明显看出，营业税为影响仓储行业盈利水平的重要因素。如果将仓储行业的营业税率调至 3%，将直接提高该行业的营业利润率 2 个百分点，至 9.95%，对应提升净利润率约 1.5 个百分点。按照 2010 年年报财务数据，测算显示，如果营业税率统一调至 3%，对上市的物流企业利润影响最明显的依次为新宁物流、保税科技、恒基达鑫，增厚业绩幅度分别为 11.7%、5.9% 和 4.1%。一般逻辑是，“实际”营业税率越高，净利润率越低的企业影响越大。

- （三）**关于完善大宗商品仓储设施用地的土地使用税政策。**2006 年底，国务院对《城镇土地使用税暂行条例》进行了修改，修改后的土地使用税税率比原来提高了 2 倍。物流企业一般占地面积大，盈利能力低，过高的土地使用税使物流企业面临较高的经营成本，不利于实现规模扩张。按照中物联的建议，提供公共服务的仓储设施占地仍执行 2006 年底《暂行条例》出台前的土地使用税率。

二要加大对物流业的土地政策支持力度。科学制定物流园区发展规划，对纳入规划的物流园区用地给予重点保障。支持将工业企业旧厂房、仓库和存量土地资源用于发展物流业。

解读：物流园区是物流基础设施的重要组成部分，在提高物流的组织化水平和集约化程度等方面发挥着重要作用。对于物流园区的发展提供相应的支持政策，有利于实现产业集聚、节约土地占用、提高物流运作的规模效益，并缓解城市交通压力等。相关受益上市公司包括飞马国际等，其业务涉及塑胶物流园经营，包括为塑胶原料贸易提供综合物流服务、商铺及仓库的租赁服务和贸易执行服务等，不过据 2010 年报目前物流园区经营的收入仅占 1.3%。

三要促进物流车辆便利通行。降低过路过桥收费，大力推行不停车收费系统。加强城市配送管理，解决城市中转配送难、配送货车停靠难等问题。

解读：过路过桥费一般占物流企业运输成本 30% 左右，为降低企业的运营成本，提高物流效率，未来的趋势是：控制收费公路规模，撤并一些现有的收费站点，降低收费标准。而关于城市配送这一涉及“最后一公里”的关键环节，央视二套曾在 5 月中旬对目前存在的主要现象进行过揭露，包括：通行证发放暗箱操作、客车改装成货车运货、通行的时间和路段限制太多等等。这些情况都增加了物流企业运营成本，降低了城市物流效率，也增加了交通管理的难度。对于解决“最后一公里”的物流问题，09 年《物流业调整和振兴规划》提出的九大重点工程中，已经特别提出加快建设城市物流配送项目，鼓励专业运输企业开展城市配送，提高城市配送的专业化水平，解决城市快递、配送车辆进城通行、停靠和装卸作业问题，完善城市物流配送网络。

四要改进对物流企业的管理。放宽对物流企业资质的行政许可和审批条件，逐步减少行政审批，提高审批效率。

解读：物流运作涉及交通运输、仓储、货代、加工、配送、质押监管等多种业务，因此所要求的业务资质证明较多。由于物流企业经营有网络化特征，随着企业相关业务的开展，各地分支机构需要具备各类资质来完成总部分派的工作。目前的情况是，一些地方不承认物流企业分支机构在总部取得的经营资质，要求在当地重新登记申报，增加了企业不必要的时间和费用负担。

五要鼓励整合物流设施资源。支持大型优势物流企业对分散的物流设施资源进行整合，鼓励中小物流企业加强联盟合作。引导行业系统内的仓储和运输设施开展社会化物流服务，支持商贸流通企业发展共同配送。

解读：相对于欧美国家，我国物流市场的集中度比较低，根据我们预计的 2010 年收入数据，前 10 位的物流企业所占的市场份额约为 10%，而欧美国家则达到 30%-40%，特别是其中 UPS 和 DHL 在相应市场的份额分别达到 7%和 15%。因此，我国物流企业普遍规模比较小，而且多是从传统的运输、仓储、货代等行业转型而来，有的从原有生产企业分离而来，成立时间较短，多数业务模式单一，规模化服务能力不强。随着市场与需求的不断转变，要求物流企业拥有强大的国内/国外一体化网络，以及完整的供应链管理解决方案，因此走向整合是中国物流企业的方向，在鼓励整合物流资源的政策指引下，我们会看到越来越多的并购和联合，但仍需政府在税收、审批、融资等环节提供支持。

相关受益公司包括中储股份、怡亚通等具备整合能力或整合意愿的公司。中储股份是国内最大的仓储物流企业，控股股东是中国物资储运总公司，实际控制人为诚通集团，后者是国资委下属唯一一家仓储物流企业，被国资委指定为运作央企主辅分离业务的资产管理公司，被划拨的央企物流资产将被纳入中储总公司，而实现整体上市是中储总公司长期战略目标，股份公司有望未来获得持续的资产注入。而对于怡亚通这样一类轻资产型物流服务商，通过彼此整合可以实现优势互补，共享资源，而与上下游资产型物流服务商的整合，实现部分占有资产确保服务质量变得相当重要，所以我们认为这类公司具备较强整合意愿。

六要推进物流技术创新和应用。加强物流新技术自主研发，加快先进物流设备研制，制定和推广物流标准，适时启动物联网的应用示范。推进物流信息资源开放共享。

七要加大对物流业的投入。各级政府要加大对物流基础设施的投资扶持，积极引导银行业金融机构加大对物流企业的信贷支持，拓宽融资渠道。

解读：我国物流企业普遍面临融资瓶颈。有些物流企业在提供物流服务过程中要给客户垫付大量资金，且有的企业账款回收周期较长，由此带来较大的流动资金压力和风险。此外，物流企业在基础设施建设、生产设备更新改造、信息系统建设和运营网络构建等方面，自有资金不能满足需要，银行贷款又缺乏相应的抵押物，所面临的资金短缺问题十分突出，特别是对于有些前期投资规模大、资金占用周期长、投资回收慢的物流设施项目（如物流园区）。

八要促进农产品物流业发展。大力发展农超对接、农校对接、农企对接。完善农产品增值税政策，鼓励大型企业从事农产品物流业。加快建立主要品种和重点地区的冷链物流体系。加大对农产品批发市场、农贸市场的政府投入和政策扶持。严格执行鲜活农产品绿色通道政策和配送车辆 24 小时进城通行、便利停靠政策。加快发展粮食和棉花现代物流。

解读：我国现行的农产品增值税政策使得农民购进农业生产资料的进项税金不能获得抵扣，导致相当部分农业收益被农资价格持续上涨抵消；农产品销售市场对农业生产者免征增值税的税收优惠往往被收购者占有，而农业生产者并未受惠等等，改革和完善农产品增值税政策关系到农业生产的切身利益和积极性。

农产品批发市场是农产品流通的中心环节，我国农产品经由批发市场流通的比例达到 70%-80%，远高于欧美日等的水平。深圳布吉、山东寿光、河南商丘、上海等地已建立起了大型农批市场，对当地乃至全国的农产品流通起到了积极的作用，并成为鲜活农产品流通的主渠道，因此加大政府这方面的投入和政策扶持力度，对于稳定物价、保证食品安全起着十分重要作用，受益相关上市公司如农产品、五洲交通等。

其中，五洲交通旗下的金桥农产品批发市场（持股比例 70%）总占地面积 1474 亩，建成后将成为南宁市首个集净菜集中配送、农产品大宗物流调配及大型农产品网上交易的现代化农产品流通市场，主要盈利来源包括租金、服务费、仓储费、装卸费等，其二股东威宁公司（持股 30%）为南宁市资产管理公司，具有政府背景，下辖 90 多个农贸市场，拥有南宁市农产品流通市场终端消费的 50%以上的份额，终端消费群体广泛，因此我们认为金桥农批市场未来在争取政府扶持方面将具备优势。

附录：中国物流联合会向相关部门提出的 60 条政策建议

表 1 60 条政策建议内容摘要（2009 年）

关于物流业税收问题的政策建议

- 一、在三年《规划》期内对物流企业采取特殊支持政策
- 二、将物流业各环节营业税税率统一调整为 3%
- 三、抓紧解决物流税收试点工作中存在的主要问题
- 四、仓储设施占地仍执行 2006 年底的土地使用税税率
- 五、取消物流企业库房租金收入适用税率
- 六、允许物流企业统一计算与缴纳所得税
- 七、物流企业应享受增值税转型政策
- 八、国际物流业务的境内劳务判定标准应作调整
- 九、加快推进物流税收综合改革
- 十、研究使用全国统一的物流业专用发票

关于推进制造业与物流业联动发展的政策建议

- 一、把“两业”联动作为推进制造业产业升级的重点工程
- 二、加快推进制造企业物流服务社会化
- 三、大力支持物流企业增强一体化服务能力
- 四、整合提升制造业集聚区物流功能
- 五、构建物流服务市场体系和公共信息平台
- 六、鼓励物流企业托管置换制造企业物流要素
- 七、促进制造业与物流业信息共享、标准对接
- 八、建立分行业的物流运行评价体系
- 九、采取鼓励联动发展的财税政策
- 十、组织实施联动发展示范工程和重点项目

关于物流业发展中有关交通管理问题的政策建议

- 一、从根本上解决“大吨小标”商用车的管理问题
- 二、在燃油价格大幅度提高时对物流企业给予阶段性补贴
- 三、全面清理撤并逐步取消高速公路收费站点
- 四、为城市配送车辆进城通行停靠和装卸作业提供便利
- 五、建立集装箱多式联运管理服务体系
- 六、支持甩挂运输发展
- 七、切实解决大件运输的相关问题
- 八、允许中置轴挂车列车在高速公路行驶
- 九、加大对物流企业购置新型环保物流装备的支持力度
- 十、维护全国交通运输管理的统一性和权威性

资料来源：中物联、海通证券研究所

表 2 60 条政策建议内容摘要（2009 年）——续表**关于支持物流企业做强做大的政策建议**

- 一、进一步明确支持物流企业做强做大的政策导向
- 二、鼓励物流企业兼并重组
- 三、简化国有大型物流企业内部产权转让程序
- 四、为物流企业设立分支机构提供方便
- 五、允许物流企业分支机构使用总部取得的各类资质
- 六、为物流企业跨区域运营提供便利
- 七、引导物流企业和工商企业实行战略合作
- 八、支持大型物流企业“走出去”
- 九、加决物流企业综合评估工作进度
- 十、开展重点物流企业综合改革试点工作

关于物流业投融资问题的政策建议

- 一、把物流业作为投融资政策支持的重点产业
- 二、减轻物流基础设施建设与经营的投融资压力
- 三、支持物流企业生产设备更新改造和信息系统建设投入
- 四、拓宽物流企业网络建设的投融资渠道
- 五、建立支持物流企业贷款的专业担保机构
- 六、开展物流产业投资基金试点
- 七、为物流企业上市、发行债券和其他融资创造方便条件
- 八、加强物流行业信用评级工作
- 九、完善有利于物流企业业务开展的政策环境
- 十、探讨建立“中国物流银行”

关于促进物流园区健康发展的政策建议

- 一、开展物流节点城市仓储类物流设施的调查工作
- 二、抓紧制定全国物流园区发展专项规划
- 三、整合利用现有仓储类物流设施
- 四、妥善解决物流园区的用地问题
- 五、拓宽物流园区建设的投融资渠道
- 六、注重物流园区周边交通运输配套设施建设
- 七、实行适宜物流园区运营的税费政策
- 八、建立健全物流园区考核评价体系
- 九、组织实施物流园区示范工程和重点项目
- 十、统筹协调物流园区的规划建设和运营管理

资料来源：中物联，海通证券研究所

信息披露

分析师声明

钱列飞：公路、物流、铁路行业

本人具有中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格，以勤勉的职业态度，独立、客观地出具本报告。本报告所采用的数据和信息均来自市场公开信息，本人不保证该等信息的准确性或完整性。分析逻辑基于作者的职业理解，清晰准确地反映了作者的研究观点，结论不受任何第三方的授意或影响，特此声明。

分析师负责的股票研究范围

重点研究上市公司：赣粤高速、宁沪高速、皖通高速、楚天高速、福建高速、五洲交通、四川成渝、深高速、怡亚通、澳洋顺昌、铁龙物流、保税科技

投资评级说明

1. 投资评级的比较标准

投资评级分为股票评级和行业评级

以报告发布后的 6 个月内的市场表现为比较标准，报告发布日后 6 个月内的公司股价（或行业指数）的涨跌幅相对同期的海通综指的涨跌幅为基准；

2. 投资建议的评级标准

报告发布日后的 6 个月内的公司股价（或行业指数）的涨跌幅相对同期的海通综指的涨跌幅。

类别	评级	说明
股票投资评级	买入	个股相对大盘涨幅在 15%以上；
	增持	个股相对大盘涨幅介于 5%与 15%之间；
	中性	个股相对大盘涨幅介于-5%与 5%之间；
	减持	个股相对大盘涨幅介于-5%与-15%之间；
	卖出	个股相对大盘涨幅低于-15%。
行业投资评级	增持	行业整体回报高于市场整体水平 5%以上；
	中性	行业整体回报介于市场整体水平-5%与 5%之间；
	减持	行业整体回报低于市场整体水平 5%以下。

法律声明

本报告仅供海通证券股份有限公司（以下简称“本公司”）的客户使用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为客户。在任何情况下，本报告中的信息或所表述的意见并不构成对任何人的投资建议。在任何情况下，本公司不对任何人因使用本报告中的任何内容所引致的任何损失负任何责任。

本报告所载的资料、意见及推测仅反映本公司于发布本报告当日的判断，本报告所指的证券或投资标的的价格、价值及投资收入可能会波动。在不同时期，本公司可发出与本报告所载资料、意见及推测不一致的报告。

市场有风险，投资需谨慎。本报告所载的信息、材料及结论只提供特定客户作参考，不构成投资建议，也没有考虑到个别客户特殊的投资目标、财务状况或需要。客户应考虑本报告中的任何意见或建议是否符合其特定状况。在法律许可的情况下，海通证券及其所属关联机构可能会持有报告中提到的公司所发行的证券并进行交易，还可能为这些公司提供投资银行服务或其他服务。

本报告仅向特定客户传送，未经海通证券研究所书面授权，本研究报告的任何部分均不得以任何方式制作任何形式的拷贝、复印件或复制品，或再次分发给任何其他人，或以任何侵犯本公司版权的其他方式使用。所有本报告中使用的商标、服务标记及标记均为本公司的商标、服务标记及标记。如欲引用或转载本文内容，务必联络海通证券研究所并获得许可，并需注明出处为海通证券研究所，且不得对本文进行有悖原意的引用和删改。

根据中国证监会核发的经营证券业务许可，海通证券股份有限公司的经营经营范围包括证券投资咨询业务。