

业，缺乏价值高昂的固定资产，很难获得大规模抵押融资。另外，由于物流企业各项业务内部转租、转包的情况比较常见，资源整合进行抵押就比较困难，也给企业和银行的合作带来了一定的挑战。直接融资方面，物流业受债券融资“规模控制、集中管理、分级审批”的约束，融资比较困难，许多物流企业营业规模受限，资信等级不高，达不到上市融资的要求。特别是在新冠疫情时期，由于面临着市场风险与不确定性，一些供应链金融创新受到限制，针对物流业特定环节个性化、场景化的金融支持产品更是欠缺。

2、物流金融信息化水平不高

物流行业具有环节较多、流程繁琐、流程化作业的特点，总体来看，目前陕西省物流金融信息化水平不高，主要体现为物流企业信息技术应用较少、信息系统开发与应用不足、物流与金融的信息交换渠道不够通畅、信息资源零散、信息共享度与利用率较低等。在物流行业发达的地区，金融支持物流业发展过程中，根据贷款管理需要，一般会建立一个与物流行业相匹配的信息管理体系，确保贷款管理和物流进程相同步。但现阶段，陕西省内拥有较为完备信息管理系统物流企业较少，也很少有金融机构建立专门的与物流行业相匹配的管理信息系统，产融合作的数字化水平不高。对于物流企业和金融机构而言，这种信息不对称会滋生更多金融风险，阻碍物流与金融在产融合作方面的进一步深化。

3、物流融资规模相对不足

近十年来，物流业对陕西经济的贡献度逐年增加，但是物流业固定资产投资呈下降趋势，物流融资后劲不足。鉴于新冠疫情的特殊性因素影响，本文以疫情前的2018年为例，当年陕西省物流业总收入为2637.1亿元，同比增长7.9%，邮政、商贸、配送等行业的收入迅速增加，物流配送、网上购物等多种经营模式相继涌现。与此同时，物流行业固定资产投资2690.53亿元，较上年同期下降7.4%。由此可看，陕西省的物流行业总体呈现上升的发展趋势，但是物流业的固定资产投资有较大回落，物流业的投入-产出比例不协调，短期来看陕西物流行业对经济发展的贡献度是较大的，全要素生产率较高，但是由于物流业获得的融资份额相对不足，因此不利于陕西物流业的长期持续发展。

4、物流金融专业人才缺乏

陕西省物流行业发展速度较为缓慢，一部分原因是从事物流金融行业的专业人才欠缺，在经济金融、物流发展等方面存在文化以及教育水平缺陷。从目前的情况来看，由于现代物流业所包含的产品数量庞大、关联面

广、链条繁琐，特别是在物流投融资方面，大部分物流技术人员在上岗前未接受过专业的金融培训，对物流金融的认知存在偏差，人才的专业水平直接影响了陕西省金融支持物流的发展。^[4]虽然陕西省高校数量在全国范围内处于中上游水平，但是现代物流职业教育水平仍存在不足，忽略了对物流业与金融业交叉学科人才的培养，这在一定程度上造成人才供给与市场需求不匹配，加大了金融支持物流发展的人力资本障碍。

5、物流业的金融生态环境有待提升

陕西省目前还面临着金融生态环境支撑物流产业发展方面的问题。首先，在物流税收方面，“营改增”改革后，税制透明化迫使许多小微物流企业的税收负担有所增加，税费负担依然较重。其次，在信用担保方面，陕西省物流业的信贷保障体系还不健全，各类担保政策与支持资金偏向大型物流企业，对小微物流企业的支持力度还远远不够。^[5]最后，在信用风险控制方面，新冠疫情对物流行业造成重创，加大了社会各类企业的违约风险，物流行业在对信用风险识别方面存在不足，容易陷入违约的陷阱。

金融支持陕西省物流业发展的对策建议

1、创新物流业的金融支持产品种类

针对物流产业链的企业普遍缺少资产抵押、间接融资困难等现状，金融机构要积极与物流企业沟通，共同创新符合物流行业特征的供应链金融产品，可探索尝试龙头企业担保、订单金融、应收账款质押等方式，依托龙头企业和物流核心平台资金规模优势为链条企业开展授信。建立物流企业货运运力数据库，确保运营交易规模与交易量真实有效，以此作为物流企业授信基础。

利用“互联网+”技术积极开发物流企业特色征信产品，发挥征信服务在缓解银企信息不对称方面的障碍。加大政府引导基金向物流行业的直接融资力度，加大对社会资本投入物流行业的激励与奖助力度，对于疫情阶段有效发挥社会服务功能的物流公司给予特别财政支持。积极开发适应物流行业的结算方式，提供更加便利、安全、高效的支付系统。切实推动金融机构敢贷、愿贷、能贷，民间资本敢投、愿投、能投，最大程度满足物流企业资金需求。

2、完善物流融资信息综合平台功能

传统的物流信息平台主要为了实现货主与车主高效的匹配，以及在物流过程中的运力资源管理、运输路线优化、运输过程管理、业务流程管控、当事人关系协调等。现代物流业信息平台，则要求为物流业各个环节