小微物流金融
发展与模式创新

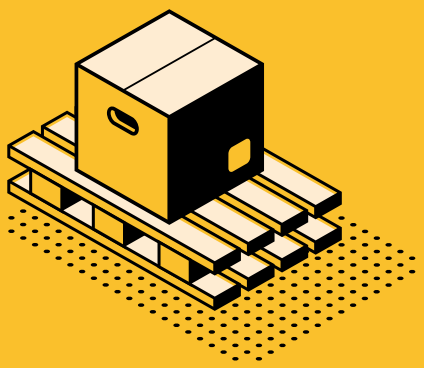
出品 零壹财经 · 零壹智库　　联合发布 轻易贷 QINGYIDAI.COM

小微物流金融发展与模式创新

研究机构　零壹财经 · 零壹智库
联合发布　轻易贷
学术支持　零壹租赁智库
报告主编*　赵慧利
执笔团队*　马雪飞　张召　吴雪阳　李梦

*赵慧利　零壹财经合伙人
*马雪飞、张召、吴雪阳、李梦　均为零壹财经分析师

目录



06 第一章 物流运输服务及汽运物流发展现状

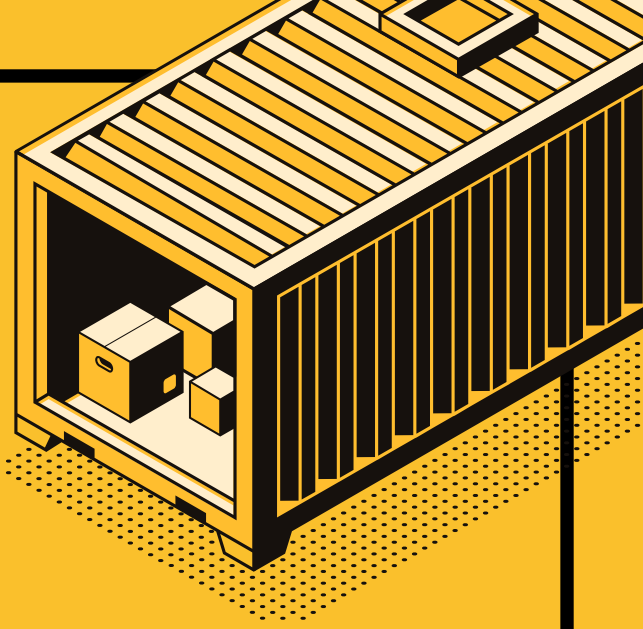
08 物流运输业发展现状
11 物流业发展政策环境
16 汽运物流发展现状及竞争格局

20 第二章 物流金融市场向小微用户渗透

22 物流运输服务资金需求
23 物流金融服务参与主体与发展变化
29 物流金融切入小微市场的核心要素

32 第三章 “互联网+”助力小微物流金融服务发展

34 小微物流金融发展大有可为
35 P2P网贷抢滩小微物流金融的优势



38 第四章

小微物流金融模式创新解析

轻易贷——

“物流贷”化解小微物流借贷难题

40 开元金融系全国首家卡车分期提供商　20载夯实轻易贷发展之基

40 轻易贷基本信息

41 累计交易额突破800亿元 投资人数超20万

43 从车主实际需求入手 业务植入真实场景

45 基于用户需求探索卡车产业链服务

47 未来发展以卡车产业链为中轴线

48 第五章

小微物流金融

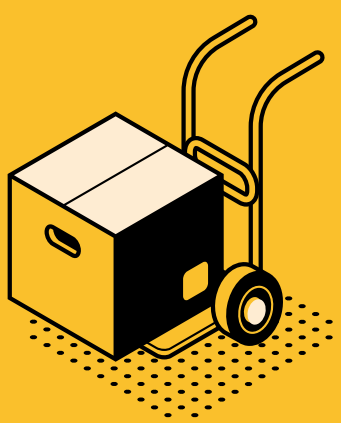
趋势与创新发展

50 信息流、物流、资金流三流合一的发展

51 以互联网平台为基础的产业整合在加剧

52 垂直化、细分化、全面化的时代将来临

52 金融科技逐渐发力成为发展主导力量



摘要

2017年我国物流需求稳中向好

全国社会物流总额

252.8 万亿元

比 2016 年增长 **6.7%**

增速提高 **0.6%**

作为我国物流运输最主要的方式，公路物流 2017 年整体货运量占比超过七成，成为名副其实的物流经济动脉。与此同时，作为承载公路物流运输最主要的交通工具，近几年我国载货汽车数量增幅放缓，但吨位不断上涨，牵引车、挂车数量占比有所提升，卡车物流运输在汽运物流市场的地位开始进一步凸显。

物流行业碎片化、网络化的特点造成了超过 90% 的物流企业都是中小企业，同样公路运输长期以来表现出松散、低效、高资源浪费率的状态，严重制约着我国物流整体效率的提升。运营周期和结算周期的滞后性，让资金已经成为这些中小企业最大的发展瓶颈。

中国物流与采购联合会物流金融委员会数据显示，2016 年，我国物流企业的贷款融资需求保守估计在三万亿元以上，被传统金融机构满足的需求不足 10%；仅物流运费垫资一项，约有 6000 亿元的融资需求，而公路运输公司规模小、分散，传统金融机构为其贷款的比例不到 5%。

这意味着，物流企业绝大部分的融资需求，需要通过其它渠道来实现，其中不规范、不安全的因素也严重影响着物流效率的提升，融资难融资贵问题依然突出。

受益于“互联网＋”的东风，物流金融向互联网化转型，物流电商、供应链平台、P2P 网贷机构等应运而生，物流金融服务逐渐突破地域限制、向小微用户渗透。

在资金“寒冬”和物流企业转型需求的双重驱动下，互联网切入小微物流市场大有可为。

现阶段，如何利用大数据、云计算等金融科技手段破解中小物流企业的融资难题、搭建可持续发展的信息交互平台，俨然成为物流金融各参与主体抢占市场份额、拓展长尾客户热切关注和亟待解决的问题。

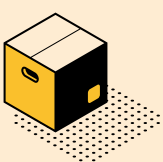
带着这些问题，零壹财经·零壹智库联合轻易贷合作编写《小微物流金融发展与模式创新》，聚焦行业发展现状、变化、及转型方向，突出呈现行业代表性企业的发展模式，以期为行业发展提供参考借鉴。

CHAPTER 01

第一章

物流运输服务及汽运物流发展现状

物流运输包含公路、铁路、水路、航空等运输服务。
其中，公路运输作为覆盖面最广、灵活性最大的物流运输方式，
具有不可替代的作用和广阔的市场空间。
汽运物流作为承担公路运输的主要载体，
在过去的十几年间发展迅猛，资金需求与日俱增。

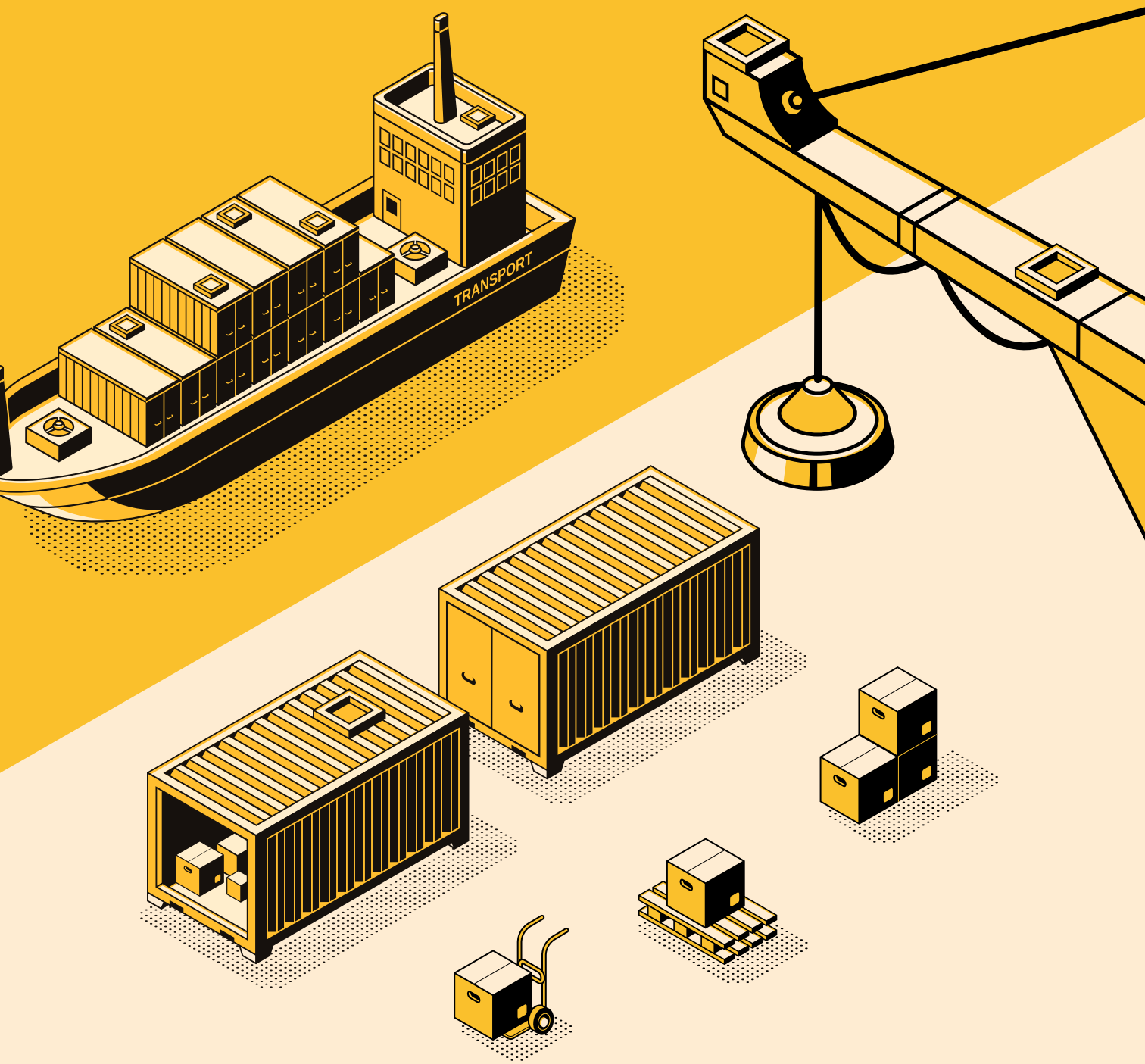


据统计，目前市场上的物流企业中，

中小微物流企业

超过 **90%**

汽运行业分散化、非标准化的特征
让多数小微物流企业发展
面临融资难题。



01 物流运输业发展现状

2017年

中国营业性货运量

472.43亿吨

中国货物周转量

192,588.50亿吨公里

一、物流运行总体向好

2017年我国物流运行总体向好。数据显示，物流发展质量和效益稳步提升，社会物流总费用与GDP的比率持续下降。

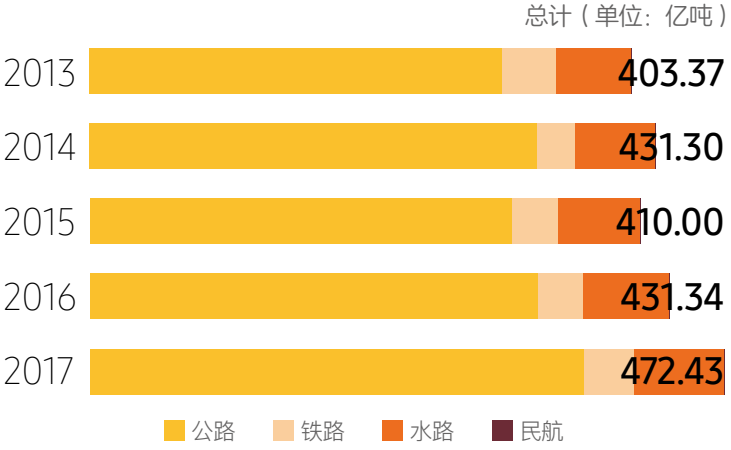
交通运输部统计数据显示，2017年我国营业性货运量472.43亿吨，同比增长9.5%，货物周转量192588.50亿吨公里，同比增长5.6%。

公路 完成货运量368.69亿吨，同比增长10.3%，占营业性货运量的78.04%；货物周转量66771.52亿吨公里，同比增长9.3%。

铁路 完成货运量36.89亿吨，同比增长10.7%，货运周转量26962.20亿吨公里，同比增长13.3%。

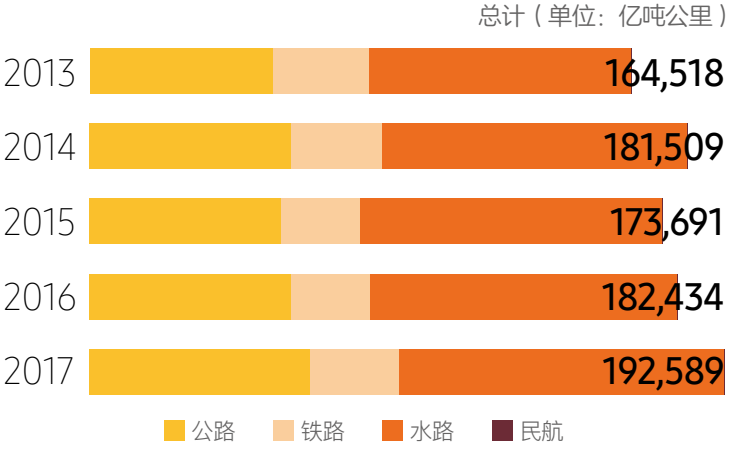
水路 完成货运量66.78亿吨，同比增长4.6%，货物周转量98611.25亿吨公里，同比增长1.3%。

民航 完成货邮运输量705.8万吨，同比增长5.7%，货邮周转量243.54亿吨公里，同比增长9.5%。



2013~2017年中国营业性货运量

来源：交通运输部



2013~2017年中国营业性货物周转量

来源：交通运输部

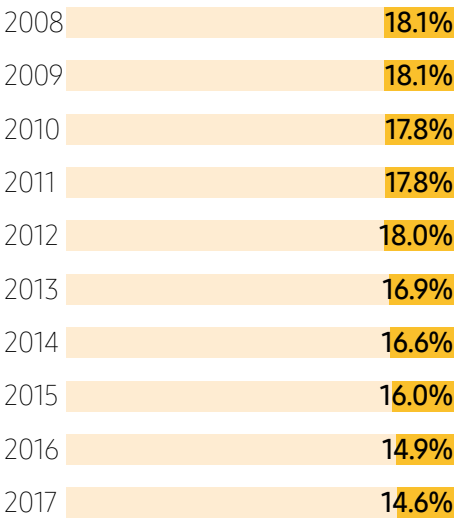
二、物流运行质量提升，“降成本”取得成效

2017 年社会物流总费用与 GDP 的比率为 14.6%，比上年下降 0.3 个百分点；即每万元 GDP 所消耗的社会物流总费用为 1460 元，比上年下降 2.0%，社会物流总费用占 GDP 的比率进入连续回落阶段。

从构成看，物流降本增效、货畅其流取得初步成效，物流各环节的协同性不断增强。在社会物流总费用中，运输费用 6.6 万亿元，占 54.7%，同比升高 0.9 个百分点；保管费用 3.9 万亿元，占 32.4%，同比下降 0.8 个百分点；管理费用 1.6 万亿元，占 12.9%，同比下降 0.1 个百分点。

从变化情况看，运输环节在社会物流总费用中的比重持续升高，保管环节则连续下降，表明当前物流流转速度提升，库存、资金占用时间及成本有所下降。

总体来看，运输物流效率稳中有升：一是运输物流协调性增强；二是运输物流时效持续提升；另外，库存周转效率保持较高水平。



2008~2017年
中国社会物流总费用与GDP的比率

来源：中国物流与采购联合会，中国物流信息中心

三、物流需求稳中向好，结构进一步改善

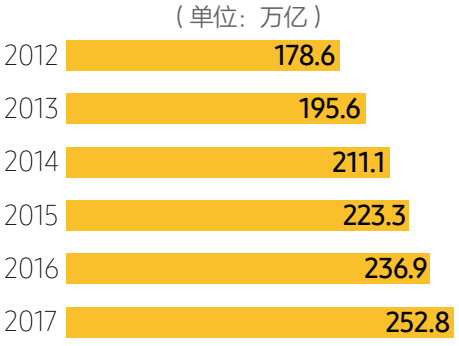
物流需求稳中向好。2017 年，全国社会物流总额 252.8 万亿元，按可比价格计算，比上年增长 6.7%，增速比上年提高 0.6 个百分点。

其中，物流需求结构性改革取得重要进展

01 物流需求新旧动能的转换加快。

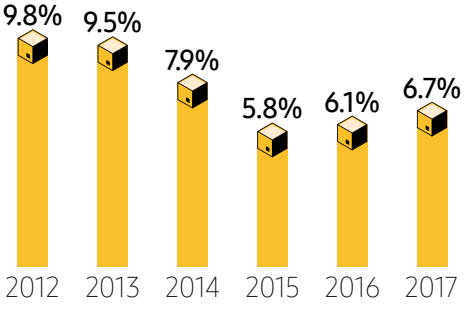
02 消费与民生领域物流需求成为物流需求增长的重要驱动力。网络消费驱动的物流需求在上年高增速的基础上继续快速增长，全年实物商品网上零售额规模超过 5 万亿元，增长 28%，带动快递及电商物流需求高速增长。

03 进口物流需求形势较好。全年增长 8.7%，比上年提高 1.6 个百分点。



2012~2017年中国社会物流总额

来源：中国物流与采购联合会，中国物流信息中心



2012~2017年中国社会物流可比增长

来源：中国物流与采购联合会，中国物流信息中心

2017年

中国物流业总收入

88,000亿元

中国物流景气指数

平均值55.3%

四、物流产业转型升级态势明显

一方面物流专业化提升，市场规模持续扩大。2017 年物流业总收入为 8.8 万亿元，比上年增长 11.5%，增速提高 6.9 个百分点。从细分市场来看，与产业升级相关的物流细分行业增势良好，冷链市场规模预计仍将超过 20%，快递服务企业业务收入比上年增长 24.7%，增速均高于物流业平均水平。

另一方面物流业景气状况良好，企业经营状况改善。2017 年中国物流景气指数平均为 55.3%，比 2016 年均值高出 0.1 个百分点。

五、物流供需平衡性增强，价格回升

2017 年，一方面，受大宗产品价格回升等因素影响，相关物流需求增势良好；另一方面，在相关政策及企业转型升级等多方因素推动下，公路和水运等领域淘汰过剩运能、更新升级运力的步伐不断加快。

01

公路物流价格总体平稳

公路物流运价指数[1]年平均为 106.5 点，比 2016 年均值回升 3%。其中以大宗商品及区域间运输为主的整车指数[2]全年平均为 103.4 点，比上年回升 7.7%。零担[3]轻货指数平均为 117.2 点，比上年回升 0.26%；零担重货指数平均为 105.7 点，比上年回落 6.0%，年内总体呈回落走势。

02

水运价格连续上涨，显著回升

上半年价格震荡波动，进入下半年则显著回升，价格指数连续 5 个月上涨。2017 年全年沿海散货运价指数平均为 1148 点，比 2016 年上升 25.1%。

作为货物运输周转的重要途径，公路物流运输量占总货运量的 78.04%，已经成为货物运输的支柱和核心。近几年，随着产业政策利好信号的不断释放，物流运输规范化发展逐渐进入快车道。

1 **物流运价指数** 以公路运价为基础的指数体系，指数以 2012 年 12 月最后一周的平均价格为基期。按车型、线路、区域划分的各类指数。

2 **整车指数** 运价指数中的一个分类。

3 **零担（即零担运输）** 是相对于整车而言，指货主需要运送的货不足一车，作为零星货物交运，期间会产生高额运输费用。

02
物流业发展政策环境

物流被誉为经济的血液，自物流业诞生以来，国家及地方层面先后出台多项扶持政策，保证物流行业发展实现量质齐升。

2016年

4月21日国务院发布
关于深入实施“互联网＋流通”行动计划的意见

7月29日发改委发布
“互联网＋”高效物流实施意见

借助互联网东风鼓励企业创新商业模式、经营业态，实现物流资源有效配置，降低物流企业成本、提供高效服务、提升社会生产效率。

与此同期，“普惠金融”的金融服务方向开始切实推进，作为拥有大量中小微企业的物流产业也迎来了新一轮发展机遇。随着近两年“降本增效”政策以及多个物流体系建设方案的公布，物流产业正在不断创新、升级发展。

在国家物流政策以及规划的带动下，各省市地区结合实践情况规划产业结构，推动产业转型升级，促进物流行业及相关产业的服务发展。2018 年，河南、河北、山东等省市先后发布物流业降本增效实施措施。

河北省

进一步推进物流降本增效促进实体经济发展的实施意见

（又称“河北物流业 30 条”）

从创新物流新模式新业态、提升物流运作效率、增强物流服务实体经济的新动能八个方面做出规范，加强行业建设。

河南省

促进物流业转型发展若干措施

要求从物流园建设、物流设备研发、物流信息化建设、物流融资等八方面加快物流业转型发展。

物流产业相关政策

2018

12.24 发改委、交通部

国家物流枢纽布局和建设规划

选择 127 个具备一定基础条件的城市作为国家物流枢纽承载城市，规划建设 212 个国家物流枢纽。

04.08 交通部

营运货车安全技术条件 第 1 部分：载货汽车

规定了载货汽车的整车、制动系统、安全防护、载荷布置标识与系固点、报警与提示等安全技术要求和试验方法。适用于 N1 类、N2 类和 N3 类载货汽车，不适用于牵引货车和半挂牵引车，并于 2018年5月1日起开始实施。

01.04 央行、银监会

关于调整汽车贷款有关政策的通知

2018年1月1日起，自用传统动力汽车贷款最高发放比例为 80%，商用传统动力汽车贷款最高发放比例为 70%；商用新能源汽车贷款最高发放比例为 75%；二手车贷款最高发放比例为 70%。同时汽车购置税将从 7% 调回 10%。新车贷款年限最高为五年，二手车最高年限为三年。

2017

12.19 商务部、交通部、公安部等

城乡高效配送专项行动计划

到 2020 年，确定全国城乡高效配送示范城市 50 个左右、骨干企业 100 家左右。配送成本明显下降，商贸物流费用率降低到 7%。

10.13 国务院

关于积极推进供应链创新与应用的指导意见

通过六项重点任务部署供应链创新与应用有关工作，推动供应链发展水平全面提升。同时提出积极稳妥发展供应链金融，推动供应链金融服务实体经济，有效发防范供应链金融风险。

09.20 交通部等十四个部门

促进道路货运行业健康稳定发展行动计划

通过深化新一轮改革创新、破解多方面政策瓶颈，引导发展壮大一批龙头骨干企业、解决道路货运市场主体小、散、弱、乱等现象。

09.06 发改委、央行、交通部等

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

健全跨部门失信联合惩戒机制，推进运输物流行业信用体系建设，就运输物流行业严重违法失信市场主体及其有关人员，采用“黑名单”的形式实施联合惩戒。

08.22 交通部

关于加快发展冷链物流保障食品安全促进消费升级的实施意见

明确到2020年，初步形成全程温控、标准规范、运行高效、绿色安全的冷链物流服务体系，基本解决“断链”问题。

08.17 国务院

关于进一步推进物流降成本增效促进实体经济发展的意见

从深化“放管服”改革、加大降税清费力度、加强重点领域和薄弱环节等八个方面，27 条措施，切实推挤物流产业结构调整，降低企业成本，提升服务效率。意见提到要拓展物流企业融资渠道，支持设立产业发展投资基金，创新供应链金融产品和服务。

08.16 商务部、财政部

关于开展供应链体系建设工作的通知

明确在天津、上海、重庆、深圳、青岛等 17 个城市开展供应链体系建设。

07.20 国务院

新一代人工智能发展规划

加快推进智能物流，加强智能化装载搬运、分拣包装、加工配送等智能物流装备研发和推广应用，建设深度感知智能仓储系统等。

03.15 质检总局、发改委、交通运输部等

关于推动物流服务质量提升工作的指导意见

通过强化物流企业服务质量意识、建立物流服务质量标准体系等多项工作，树立中国物流优质形象。

03.10 发改委、粮食局

粮食物流业“十三五”发展规划

明确行业发展指导思想、基本原则、发展目标和主要任务，提出了相应实施保障措施。

02.08 商务部、发改委、国土资源部等

商贸物流发展“十三五”规划

提出构建多层次商贸物流网络、加强物流基础设施建设、标准化、信息化建设等九大任务；并将重点工程分为城乡物流网络建设、商贸标准化、物流平台建设等七大工程；规划提出加大金融财政支持力度，鼓励引导社会资本探索物流产业，扩大融资渠道，同时引导金融机构探索商贸物流信贷产品服务。

01.01 工信部

车辆生产企业及产品公告

1月1日起，取消低速货车产品类别，相关企业停止生产、销售低速货车。同时强调货车生产企业升级我轻型载货汽车后，注销低速汽车生产资质。

2016

10.25 交通部

关于进一步加强农村物流网络节点的体系建设的通知

加快建成一批农村物流功能突出、服务“三农”效益显著地网络节点，建设标准化、管理规范化、服务多元化的农村物流体系。

09.18 发改委

物流业降本增效专项行动方案（2016~2018年）

部署降低企业物流成本、提高社会物流效率工作，大力推进物流业转型升级和创新发展。提出拓宽物流企业投融资渠道，适当探索、尝试金融服务工具，实现投融资服务。

08.11 交通部

关于推进供给侧结构性改革，促进物流业“降本增效”的若干意见

着力推进物流业集约化、智能化、标准化发展促进物流业降本增效，为我国经济转型升级和高效运行注入新活力。

07.29 发改委

“互联网＋”高效物流实施意见

构建物流信息互联共享体系；提升仓储配送智能化水平；发展高效便捷物流新模式；营造开放共赢的物流发展环境等四项主要任务。

04.21 国务院

关于深入实施“互联网＋流通”行动计划的意见

鼓励以互联网、物联网、大数据等手段加快推动流通转型升级；积极推进流通创新发展，拓展消费、服务空间；增强基础设施建设，鼓励探索智能消费；同时加大绿色流通以及农村物流等 12 方面。

03.17 商务部、发改委、交通部等

全国电子商务发展专项计划（2016~2020年）

到 2020 年基本形成“布局完善、结构优化、功能强大、运作高效、服务优质”的电商物流体系。

01.15 国务院

关于印发推进普惠金融发展规划（2016~2020年）的通知

分为健全多元化广覆盖的金融服务体系；创新金融产品和服务；推进金融基础设施建设等八大方面，为小微企业、农民等传统机构无法完全覆盖的群体提供高效、便捷的普惠金融服务。

来源：国务院、发改委、交通部等

各省市“十三五”物流产业规划

安徽省 01

到 2020 年，力争物流产业增加值较 2015 年翻一番，基本建成布局合理、技术先进、绿色环保、安全有序的现代物流产业体系，打造成为“一路一带”和长江经济带重要物流枢纽。

北京市 02

到 2020 年，共同配送比例显著提高，规模以上连锁超市主要商品统一配送率 95% 以上，城区物流末端配送网点覆盖率 95%，郊区统一配送连锁便利店行政村覆盖率 70% 以上。

甘肃省 03

到 2020 年，形成以兰白都市圈为核心重点城市物流园区为支撑的物流基础设施网络，依托物流节点开展网络化运营的物流企业初具规模，高效、快捷的物流服务体系基本建成，建成功能完善的物流公共信息交互平台，实现物流资源和效率显著提高、物流成本明显降低。

广东省 04

建设高效便捷、通达顺畅、绿色安全的现代物流服务体系。培育发展专业化、精细化第三方物流。积极发展第四方物流，为供方、需方和第三方物流提供物流规划、咨询、物流信息系统设计、供应链解决方案等服务。引导物流设施资源集聚集约发展，培育 50 个具有较强服务能力的生产服务型物流园区和配送中心，同时加强物流信息化建设。

河北省 05

到 2020 年，商贸物流业将成为河北省重要支柱产业，将建成 5 个国家级物流枢纽、6 个区域型物流节点、20 个年交易额超过百亿的物流园区和 20 个年交易额超过 10 亿元的大型商贸中心，建成 10 个有全国影响力的大宗商品交易平台、100 个县域特色产业交易平台和 1000 个单品交易平台。

河南省 06

到 2020 年，现代国际物流中心地位基本确立，覆盖河南物流空间体系基本形成，产业规模效益大幅提高、企业实力明显增强，冷链、快递、电商物流竞争优势显著提高，培育形成全国乃至国际影响力的支柱性、地标性产业。

湖北省 07

到 2020 年，基本建成布局合理、便捷高效、技术先进、绿色环保、安全有序的现代物流服务体系。基本建成辐射中部地区乃至全国的战略物资集散中心、全国内陆地区主要的多式联运中心、商贸物流和中转分拨中心、中部地区物流信息中心等重要的现代物流基地。

江苏省 08

到 2020 年，基本建成布局科学、技术先进、智慧高效、绿色环保、安全有序的物流服务体系，努力把江苏打造成为现代物流强省、物流业创新发展的先导区和示范区。

江西省 09

到 2020 年，基本建成布局合理、技术先进、绿色环保、安全有序的现代物流产业体系，将江西省打造成为“一带一路”和长江经济带的重要物流枢纽。

辽宁省 10

物流业降本增效取得成效、现代物流体系初步建立。行政审批权限下放，税收、土地、金融等支持政策更加完善，影响物流业发展的突出问题得到改善，行业征信体系进一步健全，信息化和标准化水平进一步提高，行业发展环境进一步优化。

山东省 11

到 2020 年，基本建立布局合理、信息畅通、技术先进、便捷高效、安全有序、管理规范的现代物流服务体系；到 2020 年物流产业增加值占地区生产总值的 6.2%，物流业对山东经济的支撑和保障作用进一步增强。

山西省 12

到 2020 年，全省物流业增加值占地区生产总值比重达到 10% 左右，形成以煤炭物流、保税物流、大宗商品物流为龙头，快递物流、制造业物流、城乡集散配送物流等为重点，其他专业物流协调发展的规模化、专业化、网络化现代物流产业体系，基本实现建设中西部现代物流中心的发展目标。

陕西省 13

将物流业打造成为山西服务业支柱产业，将陕西打造成“一带一路”国际商贸物流中心。到 2020 年，降低全社会物流总费用占 GDP 比率至 14% 左右。

上海市 14

到 2020 年，全面构建高效链接全球、服务辐射全国、线上线下联动的开放式、一体化物流业发展新格局，成为具有全球影响力的国际物流枢纽城市和供应链资源配置中心。

四川省 15

优化全省“一核、五极、多点”现代物流空间布局，加快构建立足西部、面向全国、连接国际的西部物流中心。“十三五”期间，力争全省物流业增加值年均增长 8.5% 左右，物流通道设施更加完善，物流企业竞争力明显提升，社会物流综合成本明显降低，对国民经济的贡献明显增强。

天津市 16

到 2020 年，物流资源配置能力显著增强，对接国际、链接腹地、服务全国的物流网络基本建成，便捷、高效、安全、绿色的现代物流服务体系初步形成，物流企业的竞争力和创新能力大幅提高，物流现代化水平明显提升，物流市场环境进一步优化。

云南省 17

到 2020 年，云南省物流总额达 63000 亿元左右，年均增长 10.4% 左右；物流产业增加值达 2000 亿元左右，年均增长 13% 左右；物流产业增加值占 GDP 比重达 9.5% 左右，占服务业增加值比重达 19% 左右，社会物流总费用占 GDP 比率降至 18% 以内。

浙江省 18

到 2020 年，力争在物流降成本、补短板上取得突破性成效，物流园区和基础设施网络体系更加健全，物流产业协同共享体系更加完善，智慧物流生态体系基本形成。努力成为立足浙江、引领全国、辐射全球的现代物流发展标杆省份。

来源：前瞻产业研究院、各省市十三五物流产业规划方案

03 汽运物流发展现状及竞争格局

2017年

中国载货汽车总量

1,368.62万辆

中国载货汽车运力

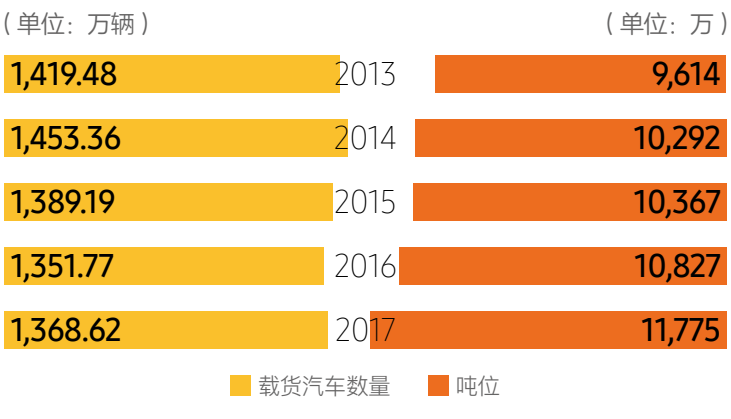
11,774.81万吨位

一、卡车运输在汽运物流的地位进一步凸显

作为公路运输最主要的承载工具，交通运输部统计数据显示，截至2017年末全国载货汽车总量达1368.62万辆，比上年增长1.2%，11774.81万吨位，较上年增长8.8%。

其中，普通货车902.90万辆，同比下降4.6%，4868.40万吨位，同比增长0.5%；专用货车46.25万辆，同比下降2.8%，499.10万吨位，同比下降5.4%；牵引车207.29万辆，同比增长19.0%；挂车212.18万辆，同比增长15.3%。

数据显示，近五年来，载货汽车数量出现小幅减少的同时吨位在不断攀升，一部分原因是牵引车和挂车数量不断增长，卡车[4]运输在汽运物流中的地位进一步凸显。



2013~2017年中国载货汽车拥有量及运力

来源：交通运输部

普通货车

9,029,000辆

专用货车

462,500辆

牵引车

2,072,900辆

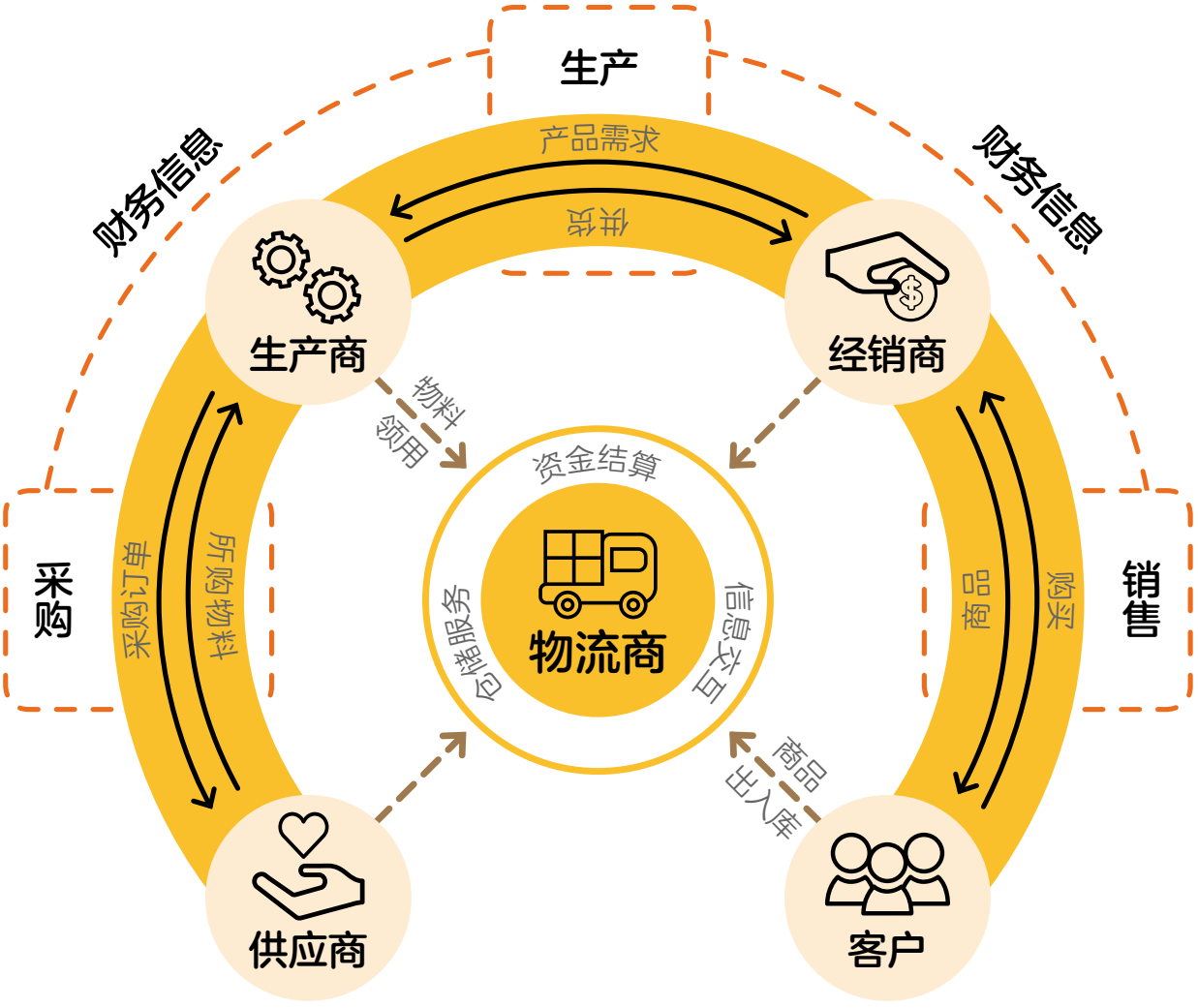
挂车

2,121,800辆

4 卡车 又称载货汽车，也指可以牵引其他车辆的汽车，分为重型、轻型，包含平车、自卸车、牵引车、箱车、半挂等。

二、汽运物流运营模式

伴随着制造业和服务业的发展，商贸物流运输的市场需求愈发庞大，公路运输作为最主要的货运途径已经深入各行业的生产、仓储、销售等产业环节。



物流商参与产业运营环节

整理：零壹财经

作为承担公路运输的主要交通工具，

货车物流运输的基本流程如下

随着公路体系建设日趋完善，高速公路网通达能力持续攀升。

目前卡车和货车物流运输可以主要分为

01

同城配送

多以超市、商贸市场为主，也包含物流配送的散单。此种模式的企业往往拥有多台小型货车及部分大型卡车，拥有一定的地域优势，覆盖区域较窄，但物流运输机制较为灵活。

02

省内区域配送

多为中小型物流公司，集中于某一城市，拥有固定的客户资源，交通运输部《中国高速公路运输监测报告》显示 2017 年超过 70% 的货车从事省内运输。

03

邻省及全国综合物流服务

这种形式下，一部分是大中型第三方物流企业和快递公司，其中部分公司会选择使用第三方社会车辆，满足运输需求。

三、卡车运输服务市场竞争格局

早期的货运市场相对分散、标准化程度低，由于信息化程度落后，大规模的货运运输服务多被大型汽车经销商和物流公司所垄断。随着商贸物流和快递业务的发展，以顺丰、中通等为代表的快递运输公司逐渐崛起。

伴随着互联化＋物流的发展，除了传统的汽运运输服务机构外，越来越多的小型物流企业和个体户出现在大众的视野，发挥效用，提升运输服务效率。

从目前的市场格局来看，

卡车运输服务市场主要由以下三个主体构成

01

卡车经销商

作为运输工具的直接供应商，目前部分大型汽车制造商、经销商已经开始拓展汽车运输服务产业链，涉足物流运输和金融服务。以长春一汽物流为例，作为一汽集团的全资子公司，公司集公路、铁路、水上货物运输服务为一体，通过遍布全国的子公司和物流基地，为企业提供集装箱仓储管理及准时化物流配送服务。

第三方货运物流公司

第三方物流企业是指由供方和需求方之外的企业提供物流服务，又可以称为“物流外包”。现阶段从物流企业综合竞争力来看，物流企业的中外运、中远海运、德邦等企业作为综合性物流供应商仍然位居行业前列，覆盖快递、快运、整车、仓储与供应链、跨境等多元业务。

近几年，随着电子商务和快递运输业的迅猛发展，以顺丰和“通达系”为代表快递物流公司开始逐渐抢占市场份额。继圆通、中通、申通排队上市后，2017 年韵达和顺丰相继于深交所上市，顺丰和“三通一达”等快递领头羊企业均已进入资本市场。

02

03

中小微物流企业及个体户

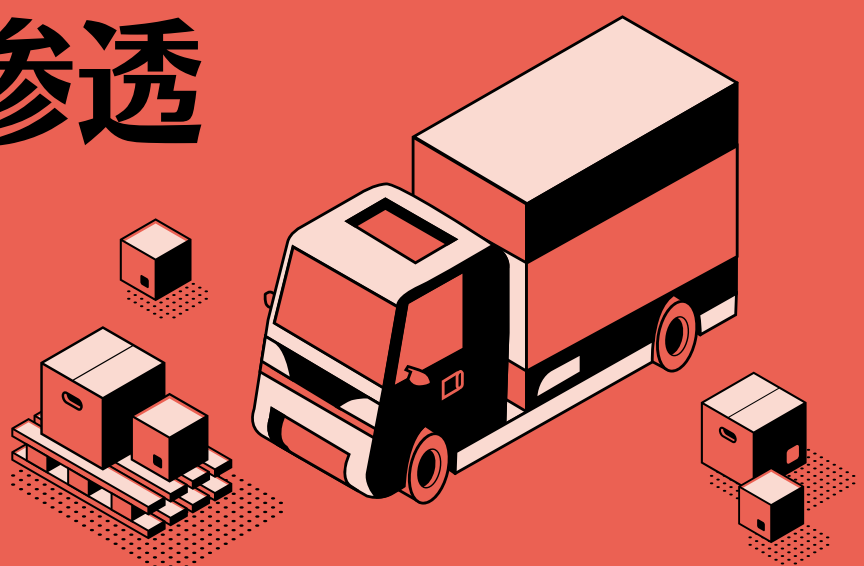
有数据显示，目前市场上的超过 90% 物流企业都是中小微物流企业，年营业额在 3000 万以下。

公路货运领域，由于用户群体分布散、底层需求量巨大，中小微物流企业和个体运输户占据着庞大的市场。由于信息化、标准化程度低，大多数的中小型物流企业业务发展受到地域和资金的局限，难以提升运营效率、提升业务规模。

CHAPTER 02

第二章

物流金融市场向小微用户渗透



截止 2016 年末，

中国公路运输费用占社会物流总费用的 56.7%

超过了其他运输方式运输费用的总和。

01 物流运输服务资金需求

中国物流与采购联合会数据显示，截止2016年末，我国公路运输费用占社会物流总费用的56.7%，超过了其他运输方式运输费用的总和。公路货运市场仍然是我国规模最大和最重要的货运市场，随之而来的是庞大用户群体和金融服务需求。

中国的物流业由于起步较晚，对于物流金融的认识也从近几年开始才提上日程。作为可以缓解物流企业自身融资需求的直接途径，物流金融服务已经很难满足物流企业，尤其是中小微物流企业的融资困境。

目前物流企业的资金瓶颈主要出现在资金不足限制业务规模扩张、货主账期拖长垫资现象严重、运营成本不断攀升利润空间进一步压缩等方面。

从行业整体来看，资金需求具体可以分为以下三类

01 产业建设投资需求

首先，物流金融是一个比较庞大的行业，需要巨大的资金需求建设运营基础设施和配套服务。由于行业起步较晚，目前我国物流行业基础设施严重落后，已经成为制约行业前行的一大重要因素。它的资金需要主要积聚在行业基础配套设施、网点建设、运输车辆以及人员投入。

02 物流企业运营资金补充周转需求

物流行业拥有合同稳定、结算周期长等特殊的行业特点，客户应收账款的压力大，尤其在业务旺期，客户越多、客户规模越大，物流企业流动资金占压越大。融资渠道受限、信贷审批周期长往往成为掣肘企业拓展新业务，扩大企业规模扩张的重要因素。

目前，中小企业获得的银行贷款多不过半年，只能用于弥补短期流动资金缺口，很难帮助企业进行技术改造和基本设施建设。

03 小微物流企业流动资金需求

作为一个货物、人员高速流转的行业，多数物流企业面临垫资、流动资金压力大等问题，小微物流企业作为行业的弱势群体，往往需要进行垫资运营，来满足日常运营中的工资支付、设备租赁费、燃油费、过桥过路费、购置车辆和车辆维修费等资金需要。

除此之外，银行作为提供信贷支持的主要金融机构，对于中小物流企业的信贷管理标准大多高于大型物流企业，特别是对不发达地区的信贷管理条件。

中长期融资渠道受限、物流企业长期权益性难以保障已经成为严重制约企业规模扩张和长久发展的重要因素。作为拥有庞大中小微企业的物流产业，“融资难”已经成为行业共识。

02 物流金融服务参与主体与发展变化

物流金融是近几年来逐渐兴起的一种新型物流增值服务，起初主要由大型第三方物流公司提供，后逐渐与金融机构合作。伴随着互联网金融发展，为解决中小物流企业融资难、融资贵问题，参与主体延伸至网贷平台及其他互联网金融机构。

一、物流金融发展

物流金融从字面上来看就是“物流＋金融”，但实质上来说是一个资产与资金相匹配的过程。从广义来看，物流金融就在是面向物流运营的全过程中，通过各种金融产品，实施物流、商流、资金流、信息流的有效整合，组织和调节运作过程中货币资金的运动。

近十几年，伴随着商品贸易规模的日益增长以及消费升级带来的市场变化，物流运输业也搭上了快车正在迅速壮大。由于成长周期尚短，物流金融在行业在前行的过程中也遇到了一定的问题，正在逐步完善和成长。

从物流金融的成长历程来看，大致可以分为三个阶段

1.0 物流企业自有资金

20 世纪 90 年代末，伴随着经济体制的改革，生产、贸易等企业开始认识到物流的重要性，国内开始出现了不同的物流公司，物流金融服务也应运而生。

国外金融服务的推动者更多是金融机构，而国内物流金融服务的推动者主要是第三方物流公司，金融服务也伴随物流企业而生。起初，国内的物流金融主要由大型物流公司提供。

2.0 大型物流企业与金融机构合作

随着市场需求的不断扩张，第三方物流企业的金融服务已经难以满足物流运输业的资金需求。因此，部分企业除了提供基础物流服务外，也开始尝试和金融机构合作，完善金融服务功能。

由于金融机构的天然属性，以及运营成本和服务效率等问题，商业银行以及其他金融机构与物流企业的合作多局限于大型核心物流企业，门槛过高导致服务半径十分有限。

3.0 进一步向中小微物流商渗透、互联网化运作

物流行业碎片化、网络化的特点造成了超过 90% 的物流企业都是中小企业，运营周期和结算周期的滞后性，让资金已经成为这些中小企业最大的瓶颈。

随着互联网的蓬勃发展以及 P2P 等新兴金融模式的产生，物流金融服务向小微企业渗透的范围在进一步加强。

二、物流金融服务参与主体

随着“一带一路”和国家供给侧改革战略的深入推进，物流运输的产业价值愈发凸显。伴随着产业规模而来的是资金需求不断增长。在这一过程中，金融机构利用金融工具为物流增值链中的供应商、终端用户、物流企业等各方主体提供服务，能够有效帮助物流行业进行信息流和资金流的资源整合，提升运转效率。

物流金融参与主体包括

- 资金方
- 融资方
- 第三方信息服务及技术支持机构

资金方包括

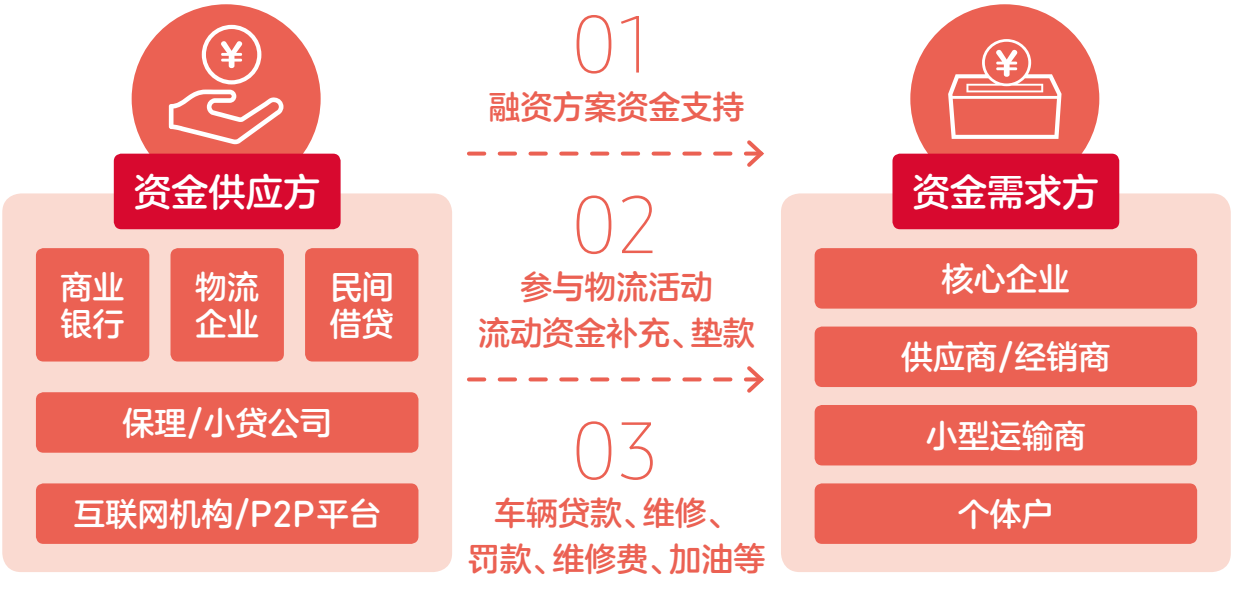
- 金融机构
- 大型物流公司
- 保理小贷公司
- 网贷平台
- ……

01

银行

银行等金融机构通常通过供应链融资模式参与物流金融，选择核心企业或者大型物流公司切入行业，进而拓展上下游产业金融服务。最早进入物流金融领域的平安银行已经开始通过布局核心城市，分层级搭建全国商贸物流网络，将小而散、碎片化的物流商进行集中化管理。

但从金融机构整体来看，大多数的物流金融服务仍然需要大型核心企业进行担保为融资方提供的合作平台，协助客户向金融机构进行融资，物流公司提供担保。通常包括仓单质押、买方信贷、垫付货款、应收账款融资、授信融资等等。



物流金融服务参与主体

整理：零壹财经

02

第三方物流公司

典型的物流金融通常由第三方物流公司或者商业银行提供。其中第三方物流公司通常利用自身的综合实力、信誉、以及资金间接为客户提供融资、物流、仓储、加工等集成服务。此种模式下物流企业通过自有资金提供融资服务、垫付运营成本，也有商业银行参与，通常有替代采购和信用证担保等。

03

网贷平台、互联网机构

随着小微企业融资需求、以及出借用户的投资需求暴增，在互联网金融时代，P2P 网贷应运而生，为双方搭建互通桥梁。与此同时物流信息交互平台也开始崛起，为中小微物流信息汇集、应用、沟通互联网化提供渠道。

在中国的货运市场上，付款账期很大程度影响甚至决定了运费高低。占国内货车总数超过 80% 的司机自有车辆，往往要求预付款或货到付款。因此，承运商们常常会产生资金拆借需求。

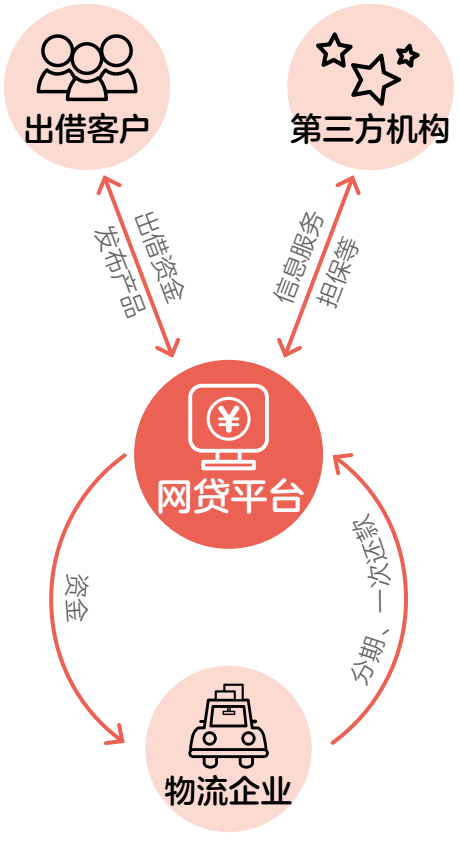
在物流行业的竞争不断压缩基础运输服务的利润空间之际，物流金融以及物流行业衍生服务逐渐成为大型物流企业、汽运公司的发力点。

由于在物流和信息流方面的成熟与专业性推动着其资金流模式的创新和发展，互联网公司以及物流企业针对供应链上中小企业的特点，开始有目的性的建立具有信息集成功能的 P2P 平台，在为上下游企业提供物流服务的同时，运用互联网途径以及大数据、云计算等技术形成信贷管理核心优势为出借方和借款方搭建信息交互途径。

04

其他

除银行、物流公司、网贷机构外，小贷、保理公司也是物流金融的参与方，另外大型零售机构也在通过自身在仓储、配送、信息等渠道的先天优势纷纷涉足物流金融领域，为广大实体商户提供贷款类融资产品，并通过全线上化的服务流程，提升融资服务、物流运输效率。



网贷平台参与物流金融

整理：零壹财经

三、物流金融服务产品与变化

融资方通常涉及核心企业、经销商、小型运输商以及个体。

物流金融服务包括

- 仓单质押
- 应收账款质押
- 订单融资
- 营运资金补充贷款
- ……

小型物流企业通常还面临着新车贷款、工资垫付、高速费和加油费等资金周转需求。

在这些物流金融模式中，最核心的是第三方物流企业利用传统的物流服务来监督和掌控资金不足企业的流动资产，这就使得银行为资金不足的企业提供商业贷款变得可行，这也是传统物流金融的核心模式。

另外部分大型第三方物流企业利用自身综合实力和信誉等也间接为客户提供融资、物流运输等集成服务。

典型的传统物流金融模式产品

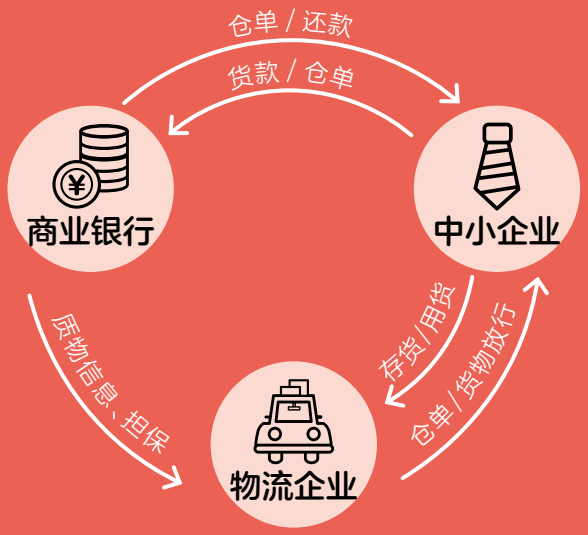
01

仓单质押

仓单质押指基于权利质押的物流金融模式，此种模式下借款方企业以物流企业开出的仓单为质押物向银行提出申请贷款的一种金融业务，是在物流企业参与下的一项权利质押业务。

此种模式下仓单是物流企业和借款企业签订仓储保管合同的前提下，存货人所交付的仓储货物进行验收后出具的一种物权凭证，可以分为标准仓单和非标准仓当两种，前者可以通过其标准化的结构进入期货交易市场，具有较强的变现能力，可以更好实现对债权的保障。

在银行的信贷体系中仓单质押早已出现，主要是通过物流企业担保的方式用来补充企业贷款中信用不足的问题。从物流金融的角度来看，仓单质押则是将质押藏的价值等同为融资对价，融资的期限、金额以及贷后管理等都以仓单为基础。



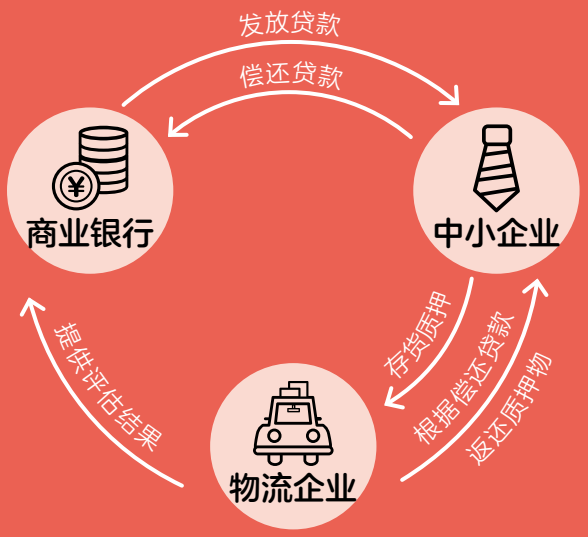
典型的传统物流金融模式产品

02

动产质押

动产质押主要指基于存货质押的融资模式，这种方式是一以借方企业以其所属的动产作为担保，向银行质押。与此同时将质押物交给具有合法保存动产资格的物流企业托管以获得融资。

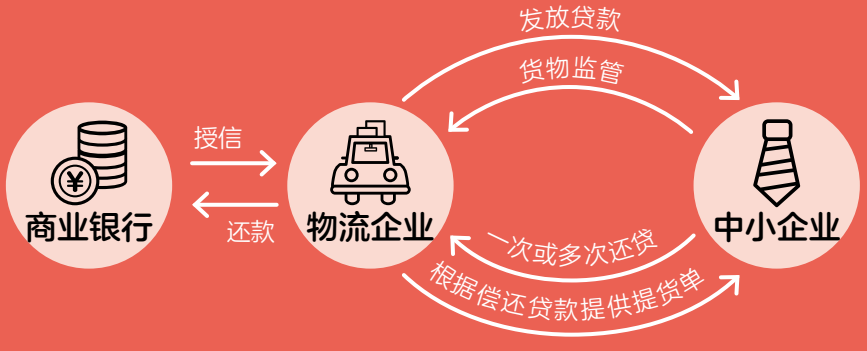
目前在国内基于动产质押的物流金融涉及石油、刚材、建材、家电等行业，房产、粮油、棉花、玻璃等各类价值稳定且具有良好市场流通性的产品往往成为质押品。



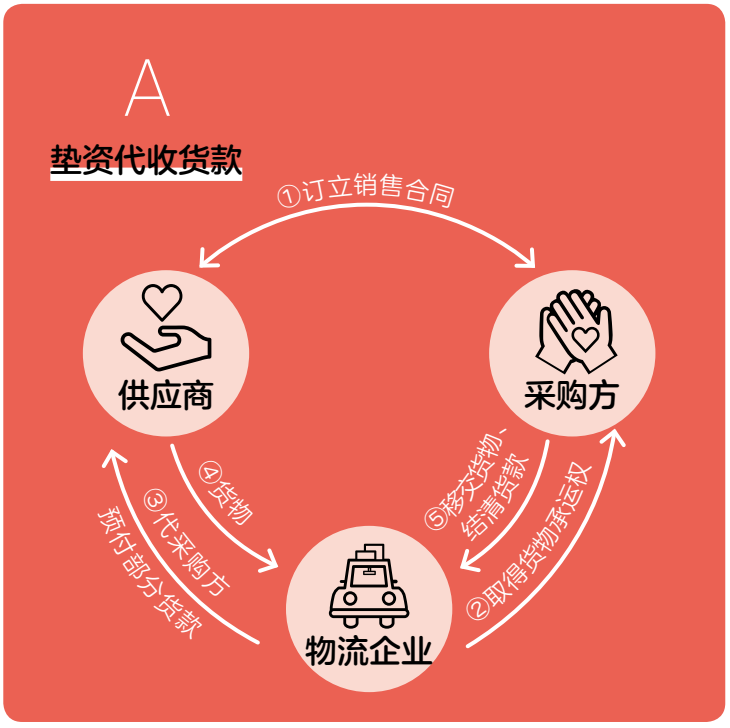
03

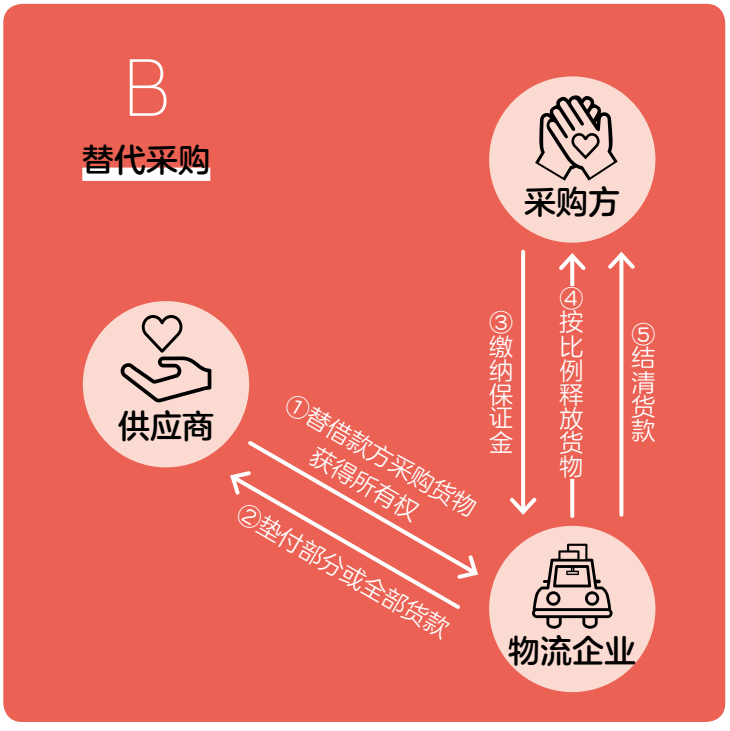
授信融资

授信融资是指银行根据物流公司的实际情况授予物流公司一定的信贷额度，借款企业将货物质押到仓库进行监管，物流公司按比例发放贷款，而借款企业一次或者多次向物流公司还贷取得提货单据交货。



除传统金融机构提供的仓单质押、动产（存货）质押、授信等融资渠道外，物流公司通常会提供垫付货款和替代采购等融资模式。





新型物流金融服务

随着不同市场主体在物流金融领域的加大投入和实践，国内物流与金融产业融合不断深化，出现了多种创新而富有竞争力的物流金融服务模式。

互联网化的发展，让第三方信息服务机构开始向物流金融渗透，通过信息平台突破地域和用户限制，打破传统信息沟通的壁垒，将金融服务覆盖范围进一步扩大，逐渐向物流后市场延伸。

03 物流金融切入小微市场的核心要素

一、传统物流金融服务特点

传统物流在高速发展的同时，低效、高成本等弊端仍未得到有效解决。物流金融作为提升物流行业运转效率的重要因素之一，一直滞后于产业发展速度。

01 高门槛制约小微企业金融服务

受机构体制、贷款流程、风控模式的限制，传统金融机构信贷标准较高，对企业资质、规模以及营收等诸多方面具有严格信贷审批制度和审批流程，这就致使传统金融机构的综合考量标准往往会将大多数的借款方拒之门外。

民间借贷以及互联网金融机构 0~20 万的信贷额度，往往可以满足大多数小微企业及个人的信贷需求，就整个金融服务体系而言，互联网金融机构的出现已经于传统金融机构实现资源互补。

2017年各类机构平均贷款额度情况

来源：金融城

机构		贷款额度	贷款期限
传统银行（户均）	国有大行	40~500万元	1~3年
	股份制银行	20~1000万元	1~3年
	城商行	50万元	1~3年
	邮政储蓄	40~1000万元	1~3年
民间贷款		普遍10万元以下	几天~几年
小额贷款公司		几百元~30万元	0.5~5年
新型银行		0.5~300万元	0.5~3年
互金机构		1~10万元	几天~1年
P2P 网贷		0.5~20万元	1个月~3年

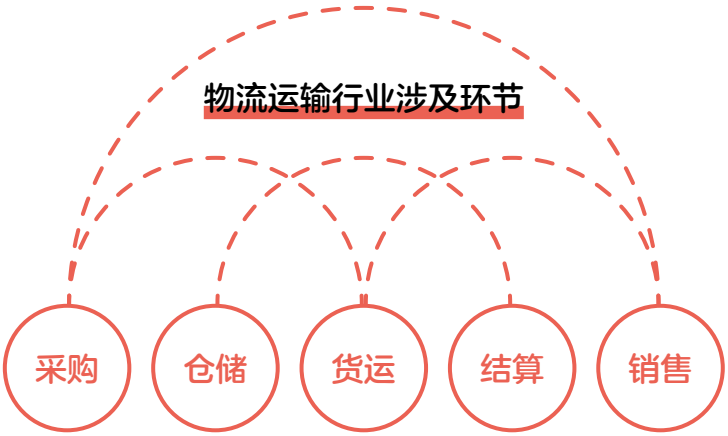
由于大量物流机构以小微企业为主，具有额度小、用钱急、期限短等特点，银行放贷流程和审核成本往往并不适用于众多中小型企业。一系列的因素导致传统金融机构在小微企业金融服务上难以保持积极性，小微企业在信贷服务方面往往也不会将银行纳入首选。

02

物流信息交互存在严重不对称

物流运输行业涉及采购、仓储、货运、结算、销售等诸多环节，由于各环节信息交叉、票据众多导致整个运输流程无法做到统一化、标准化。零散化、碎片化的信息和资金流动也直接导致了金融机构在前期信贷审核和后期贷后管理时难以进行监测和评判。

另外，由于信息存在严重的不对称性也直接导致了行业资源调配、信用信息、商品信息等方面容易产生问题，货运汽车空驶率高、资源浪费已经成为行业的一个共性问题。



03

政策制度缺失、法律标准尚未统一

小微信贷风险分担机制是解决问题的根本所在，政府及相关部门在风险分担机制建设方面是天然的牵头者。在这方面目前辖内以财政主导的小微企业信贷风险补偿基金、中小企业信用担保体系等分担机制尚未真正建立起来。例如银企对接平台、信息平台等制度并未完善。

二、物流金融切入小微市场的核心能力

01

核心资源和资本实力

场景化服务和足以把控小微市场资产质量的信用体系是物流金融得以发展的核心资源。而所掌控的资本实力是决定其发展规模与运输产业链是否完备的重大必要条件。

02

信息集合与处理

物流金融业务涉及主体多、模式多、流程复杂且不断变化，这些特征也导致切入小微市场的进程中需要极为强大的信息处理能力，在合理的时间内完成信息的撷取、管理、处理并整理成为帮助企业经营决策更积极目的的资讯。

金融供给方需要通过使用高速的采集、发现和分析，从超大容量的多样性数据中经济地提取价值。

03

P2P 切入小微物流金融核心（风控、技术、智能化）

不论何种行业的金融业务，风控永远是其发展的基石，物流金融业务的传导性及链条覆盖性导致一旦发生金融风险将给金融机构和物流企业带来莫大损失。

在物流金融项目实施前，应对该项目所蕴含的风险进行系统性判定，包含外部环境风险、被监管企业风险、物流企业自身风险等，对融资企业、司机个人等群体充分做好贷前审查、贷中识别、贷后处置工作，综合分类监控、综合分析，通过环环相扣的控制手段，实现物流金融业务的风险预判、识别、控制。

由于技术条件的限制，

传统的物流金融业务风险控制工作存在一系列的局限性

01 信息收集和统计主要依靠人工来完成，人力物力成本高；
02 收集到的信息有限且片面，不能反映业务的全貌；
03 我国目前信用体系尚未健全至拥有足够的违约成本，部分小微企业缺乏借款意识；
04 信息的处理效率低、滞后性严重、有效信息识别度低；
05 缺乏对客户经营情况的动态跟踪、对客户的经营数据缺乏可靠的参照标准；
06 在风险的分析和处置上具备较强的主观性，缺乏决策依据。

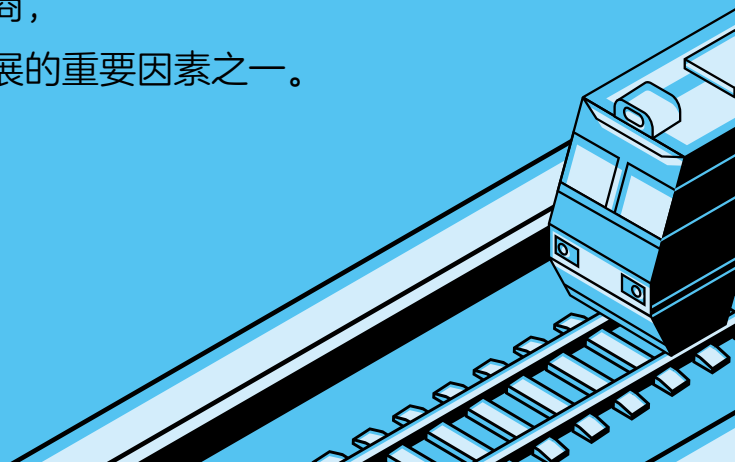
P2P 平台切入物流行业小微企业需要通过自身互联网属性，以技术能力为物流行业的业务智能化赋能。如采用大数据技术拓展数据来源，通过互联网这一介质攫取更多传统途径无法获得的多维度数据，对风险研判工作做出更多拓展。

CHAPTER 03

第三章

“互联网＋”助力小微物流金融服务发展

在物流行业，
传统金融机构的金融服务目前主要覆盖
大型物流企业和汽车经销商，
资金短缺已经掣肘行业发展的重要因素之一。



国家统计局数据显示，

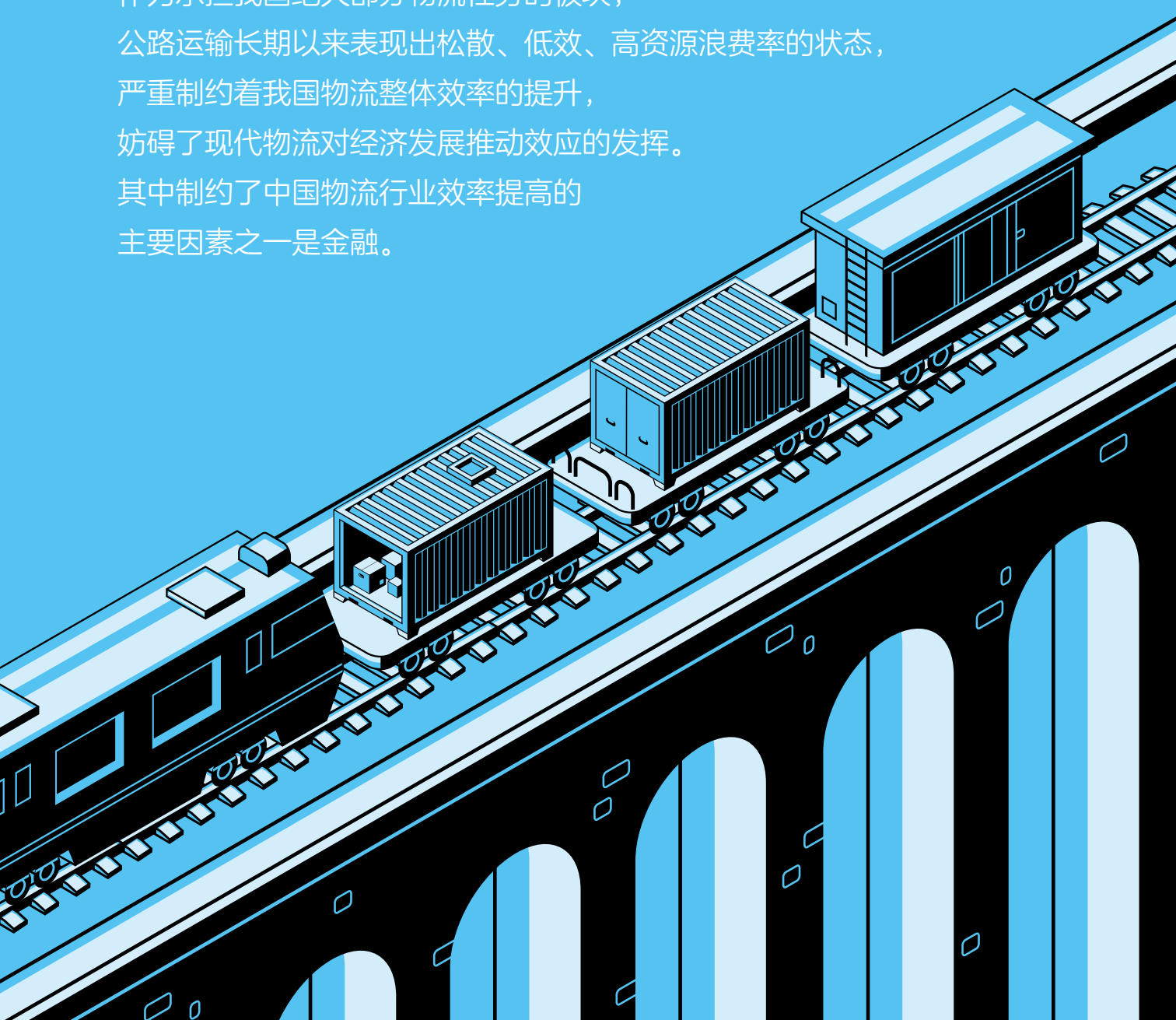
2017 年社会物流总费用

121,000 亿元

占GDP的 14.6%

公路物流作为中国物流的主力军，承载了 77.5% 的货运量。

作为承担我国绝大部分物流任务的板块，
公路运输长期以来表现出松散、低效、高资源浪费率的状态，
严重制约着我国物流整体效率的提升，
妨碍了现代物流对经济发展推动效应的发挥。
其中制约了中国物流行业效率提高的
主要因素之一是金融。



01

小微物流金融发展大有可为

目前，我国物流金融主要依靠金融机构，针对物流运输中的核心企业和关联方提供融资服务。

物流金融的行业痛点在于行业集中度很低，中小物流企业信用不足，无法通过信用背书从银行获得足以支撑企业发展的融资支持。2017 年，前 50 强物流业务收入占全国物流业总收入的 11.1%。中国约有 60 万家物流公司，其中合同物流公司占 2/3，近 90%的合同物流企业为员工人数不足 500 人的中小微型企业。

中国物流与采购联合会物流金融委员会数据显示，2016 年，我国物流企业的贷款融资需求保守估计在三万亿元以上，但被传统金融机构满足的需求不足 10%；仅物流运费垫资一项，约有 6000 亿元的融资需求，公路运输公司规模小、分散，传统金融机构为其贷款的比例不到 5%。

这意味着，物流企业绝大部分的融资需求，需要通过其它渠道来实现，其中不规范、不安全的因素也严重影响着物流效率的提升。

要解决物流高效率的问题，推动物流由规模速度型向效率质量型转变，关键之一就是要发展物流金融。

据业界分析，当前我国 3000 万卡车司机的生活消费、娱乐等市场规模超过 1.1 万亿元 ;2000 万辆卡车等物流装备的升级、汽修汽配市场的规模超过 1.7 万亿 元。此外，还有每年 200 万亿元的物资调度市场以及 10 万亿元的物流运输、仓储市场。这意味着，如果能在物流业构筑起覆盖 B 端、C 端的交易闭环，将会在上述四个万亿级市场中占据有利地位。

但是不同资源禀赋的企业开展物流金融仍然面临着场景化切入、产品创新和风控等不同的问题。在市场仍然缺乏行业规范和信任保障的环境下，不断有物流及供应链企业爆发各种危机。

此外，我国物流产业中小企业大量的资金需求仍然无法得到有效满足，融资难融资贵问题依然突出。

尤其是进入 2018 年，在监管层面持续推动金融去杠杆的经济大环境下，中小微企业面临更加突出的资金压力。

在当前的市场环境下，如何破解中小物流企业的融资难题、利用大数据、物联网等金融科技助力企业风控模型的构建和融资能力的提升、搭建物流金融生态的良性健康、可持续发展的信息交互平台，俨然成为物流金融各参与主体热切关注和亟待解决的问题。

在资金“寒冬”和物流企业转型需求双重驱动下，互联网切入小微物流市场大有可为。

02 P2P网贷抢滩小微物流金融的优势

一、“互联网＋”突破地域限制，提高金融服务覆盖率

由于物流市场分散程度很高，体现为公司多、分布广、信息流通不畅等行业特点，甚至部分物流商户经常表现为一人一车一电话的作坊模式，运作往往局限于区域性物流配送和资金借贷。

“互联网＋”的借贷模式，让零散用户的出借和借款行为跳出地域限制，发挥网络渠道优势，使金融服务变得移动化、扁平化，全面提升了服务的覆盖率，触达传统金融服务不能覆盖的长尾客户群体，提升金融服务的可得性。

2017年中国网贷平台借款用户分布

来源：轻易贷 2017 年运营报告

目前 P2P 网贷平台均以互联网为载体，搭建覆盖全国多省市的信息交互平台，通过“线上＋线下”的运营模式为出借群体和借款用户提供沟通渠道。多数平台早已突破地域限制，省内用户群并不是最活跃出借、借款群体。

注册地：北京	
人人贷	出借人：京、苏、粤、沪、浙 借款人：粤、苏、浙、京、鲁
翼龙贷	借款人：冀、豫、蒙、浙、晋
爱钱进	出借人：粤、苏、浙、鲁、京 借款人：粤、浙、豫、川、苏
注册地：广东	
红岭创投	出借人：苏、鄂、鲁、粤、湘
PPmoney	出借人：粤、苏、鲁、浙、京 借款人：粤、川、湘、桂、豫
小赢网金	出借人：沪、粤、浙、苏、京 借款人：粤、浙、苏、闽、鲁
注册地：河北	
轻易贷	出借人：冀、豫、陕、鲁、蒙 借款人：豫、陕、蒙、鲁、滇
注册地：上海	
拍拍贷	借款人：粤、苏、川、豫、浙
你我贷	出借人：沪、苏、浙、粤、京 借款人：粤、苏、浙、川、沪
注册地：浙江	
微贷网	借款人：浙、川、闽、粤、京

各大P2P平台主要活跃用户分布

来源：零壹财经，各平台官网及运营报告

二、下沉式金融服务破解投资用户、小微企业双向难题

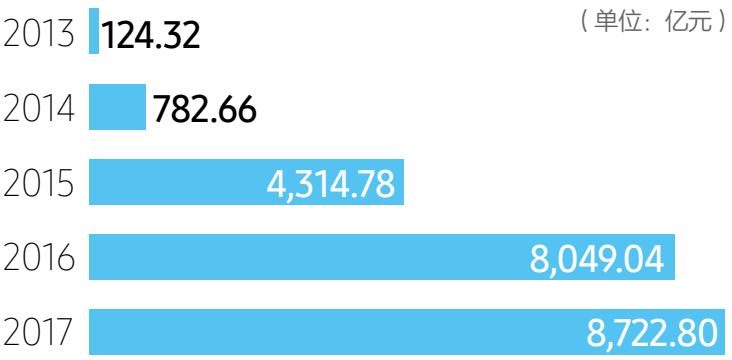
从借款方来看，传统的商业银行不愿意给广大的中小企业融资，中小企业也往往不适用于银行信贷审批繁琐的业务流程。在 P2P 网贷出现以前，很多中小企业受制于资金困扰，默默接受民间高利贷，罚息现象十分严重，套路贷也层出不穷。

网贷平台的出现及时缓解了中小微企业融资难的基本现状，尽管行业发展尚处于初级阶段、标准尚未统一，但成交量连年攀升，金融服务已经不再成为困扰和限制中小企业发展的天然屏障，行业痛点正在逐渐破解。

2017年

中国小微企业业务成交量

8,722.80亿元



2013~2017年网络借贷行业小微企业业务成交量

来源：网贷之家，金融城

从出借用户的角度来看，

传统金融服务出借用户的主要困扰

- 理财门槛高
- 投资收益低
- 服务覆盖率低

网贷平台的模式让金融服务移动化的同时，解决了期限和金额的种种限制，已经逐渐成为普惠金融服务的重要载体。

	银行理财	余额宝	P2P平台
起投金额	1/5/10万	—	50/100元
年化利率	2%~4.5%	2%~3%	6%~15%
理财期限	90~360天	—	30~480天

理财方式对比

公开数据整理

三、大数据、云计算等科技手段大幅降低成本和门槛，提升融资效率

中小微企业具有信息量大、碎片化、非标准化的特点，按照传统信贷审核的方式往往会耗费大量的人力、物力和财力，也无法满足及时性的资金需求。

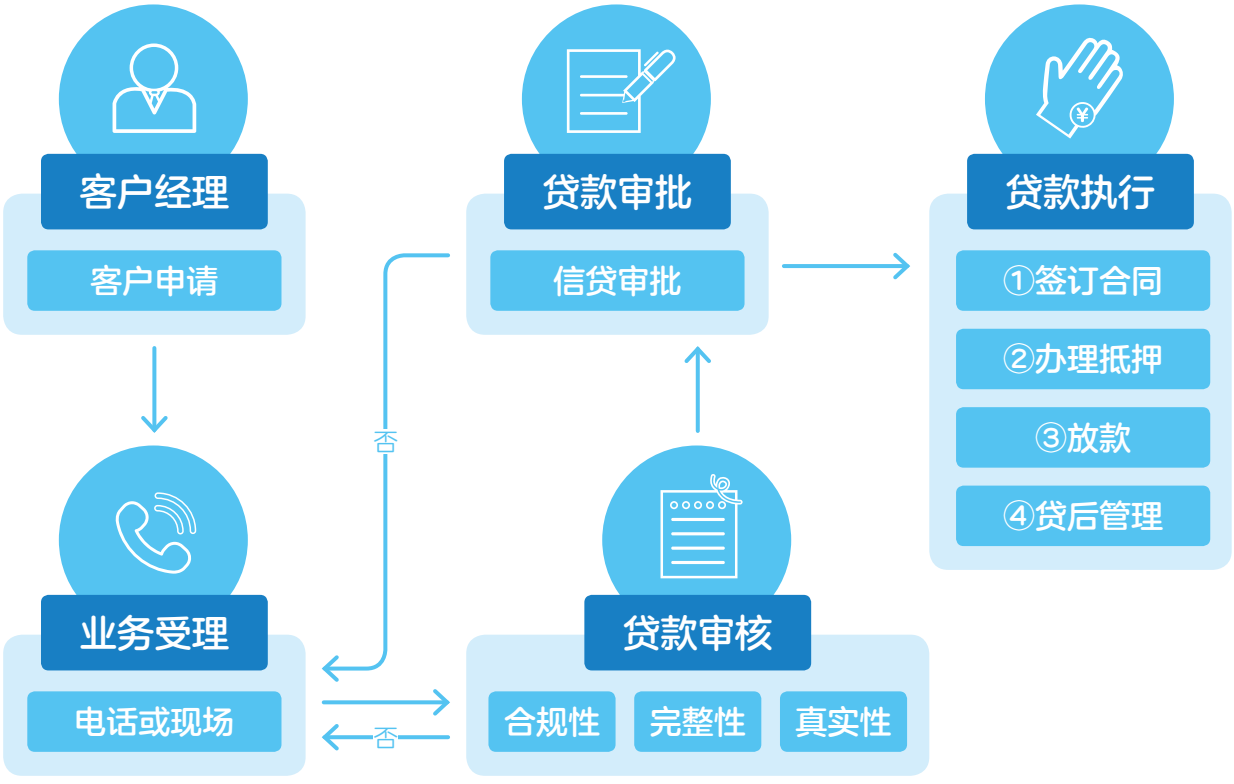
网贷平台中大数据、云计算等金融科技手段的介入，可以通过数据模型用最快的速度进行信贷审核和资产定价，充分降低了服务门槛，最快可实现 1~2 小时实现高速放款，完成借贷服务。语音识别、人工智能等技术的可以用机器替代人工进行 7×24 小时不间断地金融服务，大大解放人工、降低经营成本。

另外在贷后审核方面，海量维度的用户数据可以及时监测客户动向，实行风险预警。以车贷为例，通过 GPS 对车辆实时定位，监测车辆是否正常运行，同时辅以人的维度进行综合判断可以保证贷后管理及时有效，降低风险。

四、信息的可记录、可追溯、可评估解决信息不对称难题

互联网化的物流金融服务可以快速实现信息分类、数据存储、在保障用户信息的私密性和流通性的同时，进一步提升交易的透明度和信息的对称性，降低金融风险。

网贷平台广泛应用金融科技手段，可以海量处理信息数据，最大程度上确保信息源的真实可靠。在物流金融领域，金融科技手段可以运用广大中小微用户群体的配送信息、车辆信息、货物单据、高速行程、车辆违章等综合信息帮助出借方全面了解借款用户，最大限度解决信息不对称造成的信任危机。



传统信贷审核流程

来源：中国建设银行

CHAPTER 04

第四章

小微物流金融模式创新解析

轻易贷——“物流贷”化解小微物流借贷难题

轻易贷是开元金融旗下网络借贷信息中介服务平台，
开元金融在卡车金融、投资等领域躬耕 24 年，
拥有丰富经营经验和风险管控方法。
站在巨人的肩膀上，轻易贷已为全国超过 30 万的
中小民营企业及其用户提供网络借贷服务。

截至 2018 年 10 月底，

轻易贷平台

累计交易（借贷）总额

845.99 亿元

累计出借人

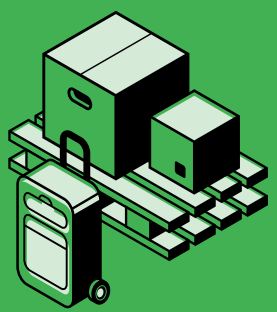
201,176 人

累计交易（借贷）笔数

276.77 万笔

累计借款人

103,708 人



借贷余额

88.97 亿元

轻易贷实缴资本 25 亿元人民币，刷新国内 P2P 平台注册资本纪录。

依托母公司开元金融 24 年的金融从业经验及卡车物流布局，轻易贷自诞生初期就继承其交易场景真实、借款人群体真实、风控体系成熟等优势，以服务卡车车主这一经营性群体为本，通过“轻盈”、“月盈”、“众盈”三款产品，辐射物流金融产业链中卡车经销商、分期公司、物流公司、加油站等周边链条，为“金融服务实体经济”的口号添砖加瓦。

“用科技提高物流领域效率，用金融助力小微企业及更多人获取价值。”是轻易贷未来发展的愿景。

01

开元金融系全国首家卡车分期提供商 20载夯实轻易贷发展之基

开元金融成立于 1994 年，彼时国内市场并未存在分期购车概念。创始人李勇会受加拿大按揭付款案例启发，在国内注册开元汽车贸易公司，成为中国第一家汽车行业的金融供应商。

以独特卡车车主为消费群体，基于真实购车经营消费场景，开元金融资产端体量发展迅速，并于 2001 年进军房地产市场，独立融资开发多个房地产项目，其中包括中国顶级的钢结构建筑群——先天下广场。

2013 年开元金融独立开发河北第一高楼——开元金融中心隆重开业，中国大陆最高希尔顿酒店一并开业。

为进一步扩大规模和降低融资成本，2014 年公司开始探索 P2P 模式并决定转型 P2P 平台，改变融资方式，轻易贷应运而生。

02

轻易贷基本信息

轻易贷 PC 端产品上线于 2014 年 10 月 25 日，App 端也于 2015 年 8 月 27 日正式上线。轻易贷继承开元金融资产端优势，为卡车产业链中用户提供贷款服务，也为出借人提供专业、可信赖的投资服务，帮助实现财富增值。在后续的发展中，轻易贷不断完善新型业务模式，为卡车产业链提供更完善的服务。

轻易科技有限公司

成立时间	2014年9月26日
注册资本	25亿元
注册住所	河北省石家庄高新区 长江大道315号 创新大厦第5层B502室
资金存管	新网银行（2018.3.20）
电信业务经营许可	冀B2-20160056
冀ICP备	15017012号
冀公网安备	13010202001792号

物流公司在实际运营中面临的资金压力

物流贷，伴随物流金融的发展而产生，是银行或各类金融机构针对物流领域，按照规定利率和期限出借货币资金的一种信用活动形式，通常用于解决物流公司在实际运营中，如运输、人力、加油、仓储、配送、购车、维修、保养、保险等方面的资金压力，满足物流企业扩大再生产对补充资金的需要。

值得注意是，由于物流行业在国民经济中占据重要定位，且该领域中小微企业较多，每年的融资需求就达到 6000 亿元，但这种融资需求中只有不到 5% 为银行贷款方式获得。（数据来自中国物流与采购联合会物流金融专业委员会估算）

因此，自互联网金融出现后，针对中小微企业的物流贷也逐步落实、深入，尤其是以 P2P 形式的贷款，让更多物流企业获得了长足、持续的发展。

03

累计交易额突破800亿元 投资人数超20万

2018年1~10月

平台成交额

277.50亿元

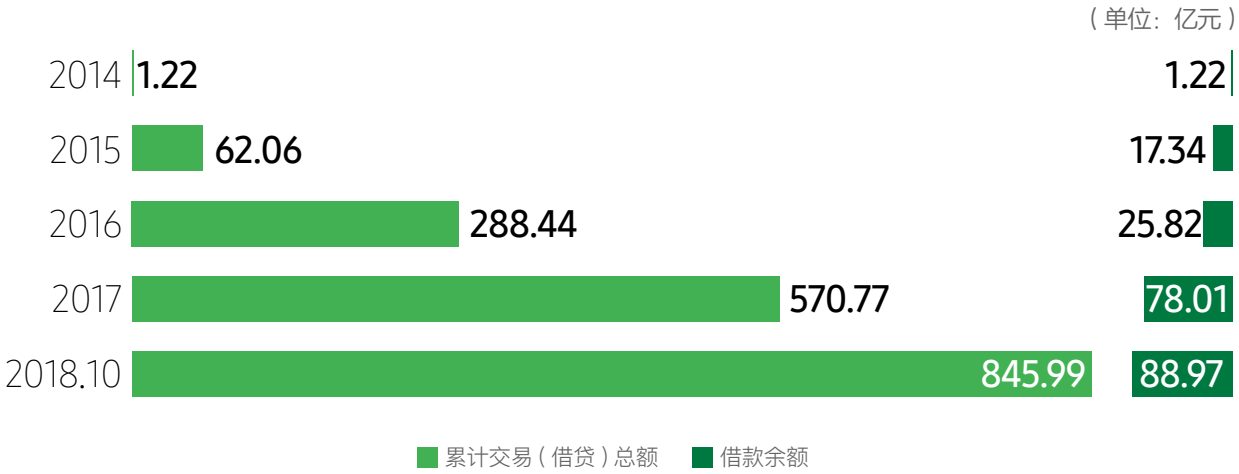
平台借贷余额额

88.97亿元

自平台成立以来，成交额稳步增长。2018 年 1~10 月，平台成交额 277.50 亿元，累计交易（借贷）总额 845.99 亿元，较上年末增长 48.22%。

受监管“双降[5]”影响，轻易贷借款余额在 2018 年度得到有效控制，并保持稳步增长。截至 10 月末，平台借贷余额 88.97 亿元。

5 双降　指 2017 年《关于进一步做好互联网金融风险专项整治清理整顿工作的通知》提出的 P2P 机构数量及业务规模应“双降”。



2014~2018年10月轻易贷累计成交额、借款余额

来源：轻易贷

2014 年轻易贷平台上线之初，投资人数仅 280 人，随着业务的逐步铺开，凭借其母公司开元金融的早期市场积累，轻易贷平台的投资人数稳定走高，截至 2015 年，投资人数上涨至 3.58 万人。2018 年 10 月末，投资总人数已突破 20 万人，迎来历史新高。

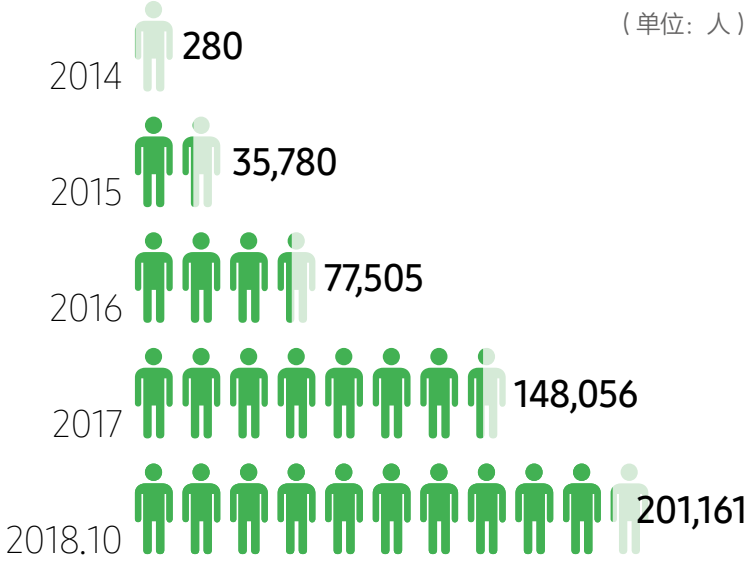
2018年10月

轻易贷投资总人数

201,161 人

轻易贷投资利率

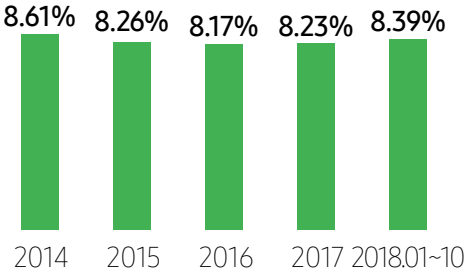
8.39%



2014~2018年10月轻易贷投资人数

来源：轻易贷

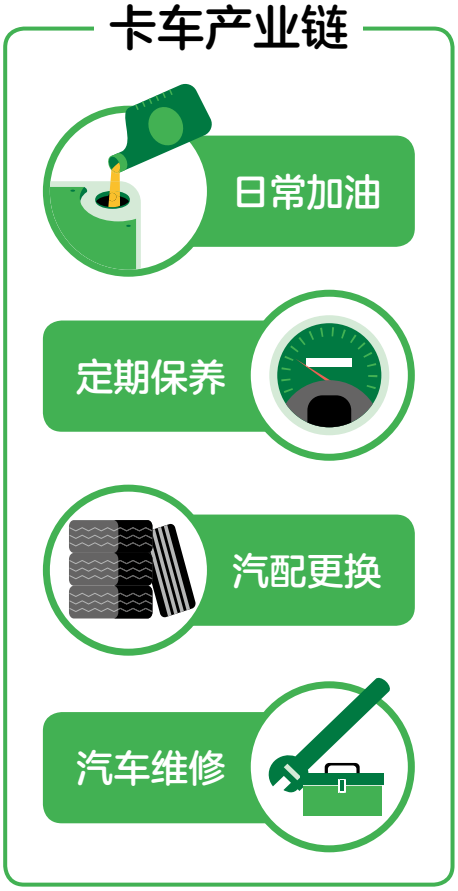
平均投资利率较为稳定。自 2014 年平台成立，投资利率分别为 8.61%、8.26%、8.17%、8.23%，2018 年 1~10 月平台投资利率有小幅微涨，为 8.39%，历年平均投资利率 8.33%。



2014~2018年10月轻易贷平均投资利率

来源：轻易贷

04 从车主实际需求入手 业务植入真实场景



卡车消费分期金融不同与一般的小型客车分期群体，多数购车者出于经营性考虑，其日常加油、定期保养、汽配更换、汽车维修等形成完整产业链条，轻易贷凭借母公司开元金融卡车行业多年经验，服务于卡车产业链中每一环。

开元金融多年卡车物流行业的数据积累，为缓解轻易贷风险压力作出巨大贡献。运用广大中小微用户群体的配送信息、车辆信息、货物单据、高速行程、车辆违章等综合信息帮助出借方全面了解借款用户，最大限度解决信息不对称造成的信任危机。

从业务模式来看

轻易贷业务涵盖卡车车主日常经营多个刚性需求环节，一面逾期处处受限，是否正常还款将影响日常经营状态，以产业链模式提升其违约成本，达到控制逾期、坏账率目标。

另外，风控部门对借款人申请借款信息进行体系化的初步审查、背景调查、还款能力评估等一系列的风险控制审核流程后，借款人才能进行申请手续的办理，此后标的才会发布。

值得一提的是，借款人授信经大数据及人工审核双重核验。除对接互联网大数据、公开商业数据、第三方合作伙伴的用户数据和交易数据以及第三方信用机构的数据外，开元更是结合业务特色及需求，打通对接中交兴路车辆数据，更加贴合业务及真实用户交易场景。

从流程来看

轻易贷将贷前、贷中、贷后三个风控环节细分为申请，授信，额度，借款，还款，违约，催收 7 大模块，运用大数据风控体系和公司多年的线下管理经验为业务保驾护航。

01 申请

实地考察，信用调查。提供影像、照片、资信等业务资料，丰富开元会员体系业务资料库，保证后续业务跟进。

02 授信

人工＋大数据双重核验。除互联网数据、第三方机构数据外，公司结合业务需求打通对接中交兴路车辆数据，更加贴合业务场景。

03 额度

灵活匹配用户需求与资质。针对借款用户构建信用评估体系，基于信用评估定期给与授信额度调增调减冻结。

04 借款

信息完整、严格披露。在每一笔进行严格审批的前提下，对大额借款用户核验，同时设立审查监督金对借款人进行约束。

05 还款

风险提前预警。基于多个维度，对风险进行预判，实施动态监测。

06 违约

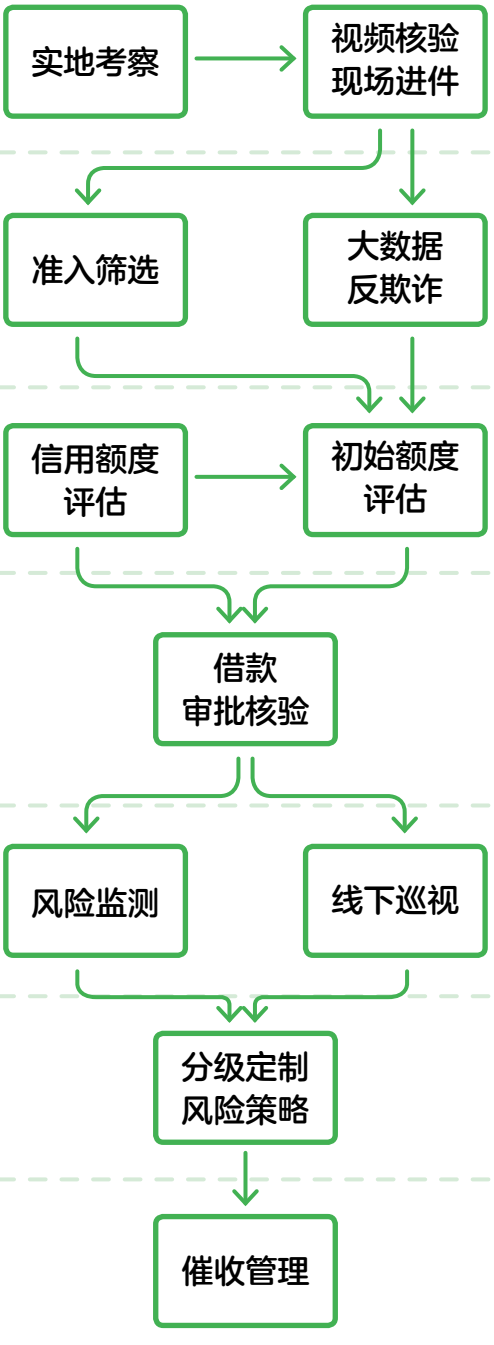
分级策略。短信提醒、语音电话、上门拜访等，对催收还款环节给与策略性指导，设置黑名单。

07 催收

高效数据化动态监测。对逾期欠款用户分级管理，建立并完善催收系统，提升贷后管理效率。

轻易贷风控审核模块及流程

来源：轻易贷



05 基于用户需求 探索卡车产业链服务

轻易贷以卡车购车分期为切入点进行横向和纵向业务拓展，投资产品分为轻盈、月盈、众盈，三种产品分别对应物流金融产业链相关布局。

横向，为满足小微物流企业和物流上下游企业的借款推出轻盈业务。纵向，为满足卡车车主购车后的金融需求，推出月盈业务，提供卡车车主购买加油卡或进行维修保养时的消费贷服务。同时，众盈业务提供用户在购买其它商品时需要的分期服务。

产品	轻盈	月盈	众盈
资产来源	资产主要来自卡车经销商、分期公司、物流公司、加油站等中小微实体企业的借款。	产品的资产主要来自卡车车主运营消费，如卡车加油、维修等日常运营中产生的借款，以及企业流动资金借款。	主要来自卡车购车分期、轿车购车分期、购物分期等分期消费（每30天返还一次本金＋收益）。
期限	180天	最长39天	12期×30天
协议约定年化结算利率	8.62%起	8.10%起	9.02%
起投金额	100元	100元	100元

轻易贷产品类型

来源：轻易贷

轻盈

产品资产主要来自于卡车经销商、分期公司、物流公司、加油站等经营性机构的常规性资金周转，增强其企业流动性，借款期限多为 180 天。

月盈

产品主要针对卡车车主日常经营性消费，如车主购车、卡车加油、维修等日常运营中产生的借款。车主收入主要来自于运输经营，其结算周期各地不一，月盈产品服务于车主经营刚需，助力车主可平稳运营。借款期限最高 39 天。

众盈

主要来自个人车主卡车购车分期、轿车购车分期及购物消费者购物分期等分期消费，最长 12 期，每期 30 天。

产品标的对应真实消费场景、消费需求，未能按时还款将影响借款人常规生活，将还款必要性提升至与信用卡等同，不寄望于其他金融服务中所依赖的用户还款意愿，而通过增值服务加成提高其违约成本。

截至 2018 年 10 月，轻易贷出借用户轻盈占比居多，在投用户达 50607 人。除新手标外，月盈在投人数占比最小，总人数为 13853 人。

2018年10月

轻易贷轻盈在投用户

50,607 人

轻易贷月盈在投用户

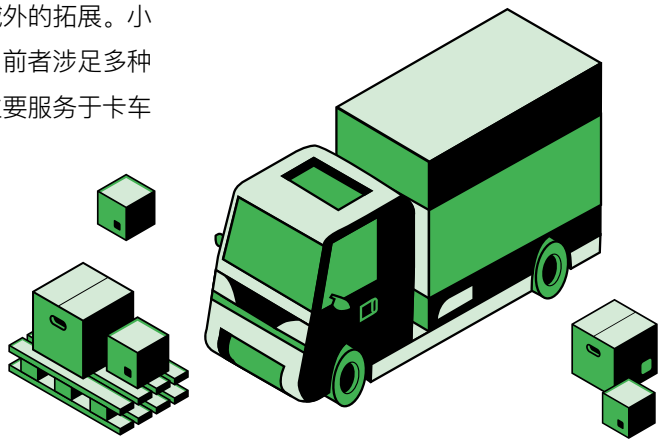
13,853 人

06

未来发展
以卡车产业链为中轴线

轻易贷建立在开元金融 24 载卡车产业链金融服务的基础上，继承其金融行业操刀经验，未来将继续在卡车产业链上深耕，为产业链上所有链条基于真实场景的消费提供金融服务。

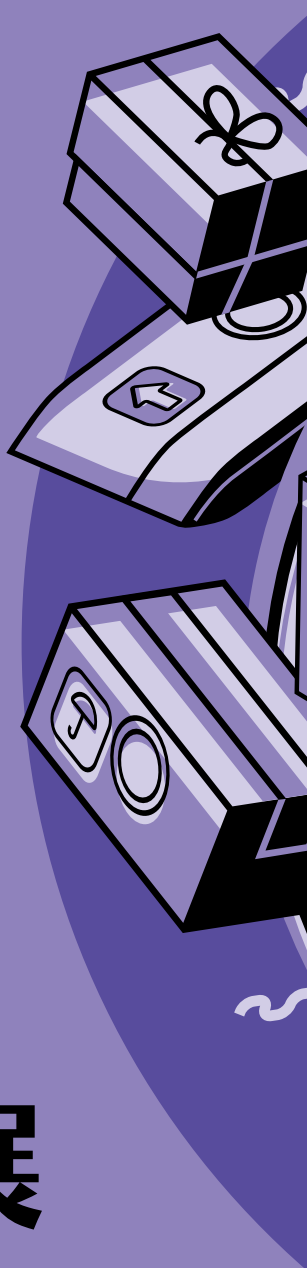
小型客车业务目前有所涉猎，但仅作为卡车服务领域外的拓展。小客车车主与卡车车主群体不同，后者采购用于经营，前者涉足多种用途，借款场景更为广泛，风险也相对提升。坚持主要服务于卡车车主，亦是扶持实体经营的一种体现。

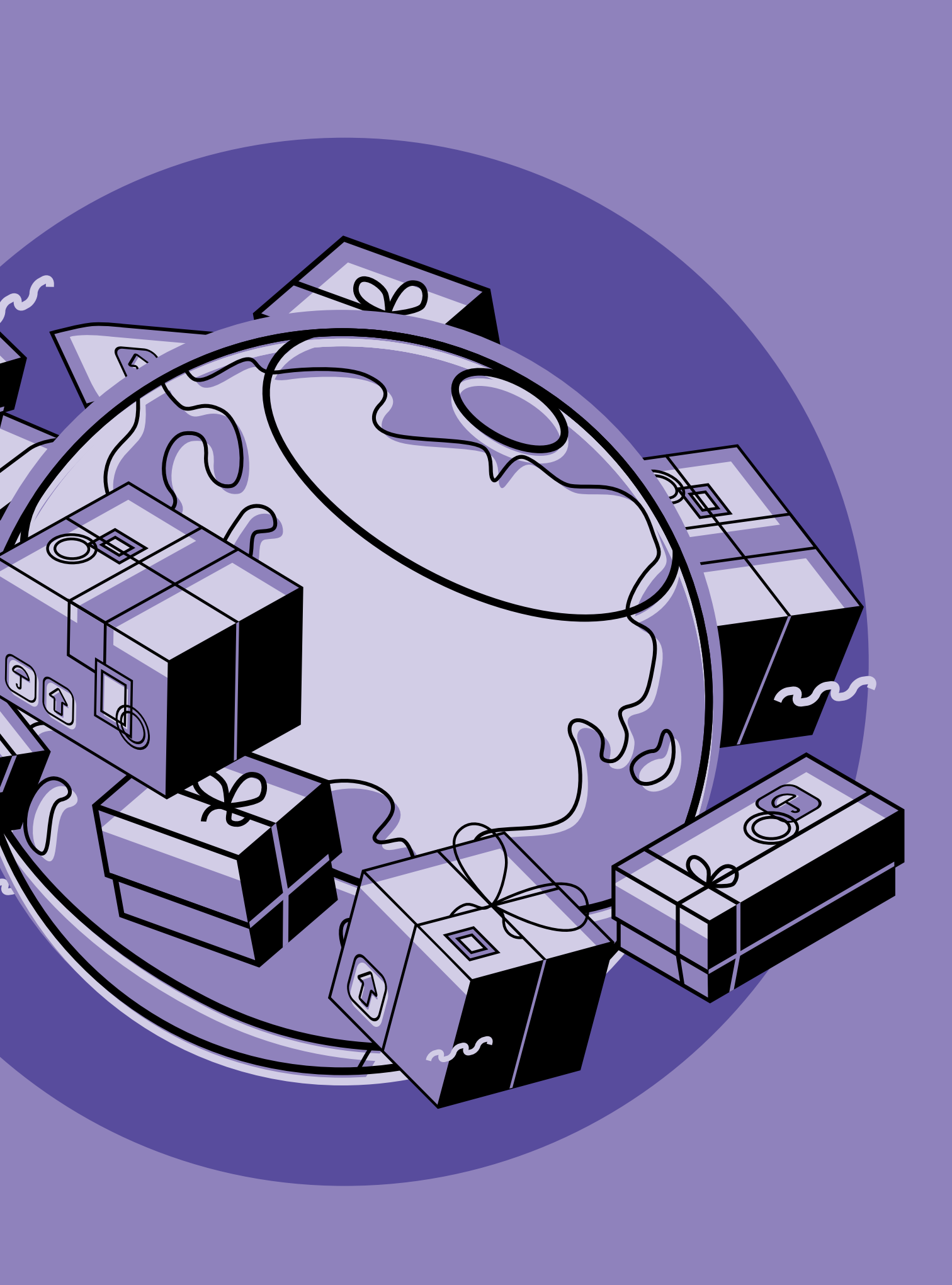


CHAPTER 05

第五章

小微物流金融趋势与创新发展

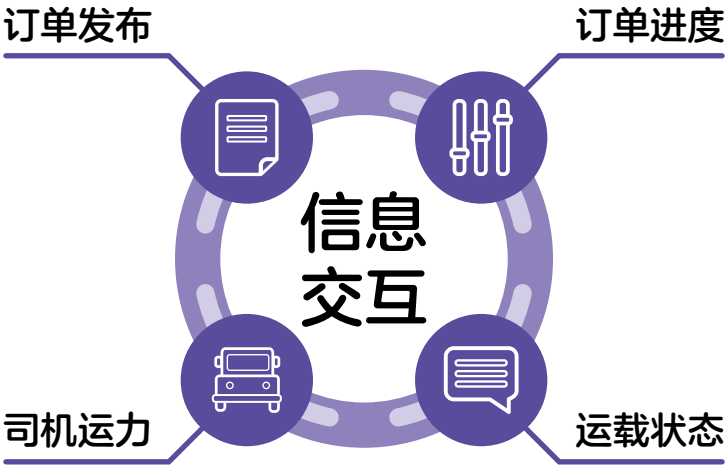




01

信息流、物流、资金流三流合一的发展

信息交互是物流行业发展中应着力深耕的一点。其行业运转过程中订单发布、订单进度、司机运力、运载状态等资源若得到有效整合实现行业共通，运输效率将大幅上涨。



资金流适用于各行业，但对物流行业运力提升具有显著效果。近些年运输大市场和运力小企业形成显著壁垒，后者的点点星辉构成前者的浩瀚光穹。份数小微的物流运输企业先行垫付了油费、路桥费等费用，业务完成后才能收到下游企业支付的运费。这些小微“物流企业”的特点是“资产少”、“业务总量小”、“信用弱”，无法承受更大的业务。充足的资金流储备将拓展其可辐射之业务层面，将之反哺于整体运输大市场中。

物流系统与信息流产业结合将提升其运输效率，与充足完善的资金流结合将提升其业务覆盖量，借助科技与金融的力量实现三流合一，将完成行业进化，创造更高的社会价值。

02

以互联网平台为基础的产业整合在加剧

资源整合需要有效的信息传递才能实现，未来大数据干预下的新运作模式将成为必然趋势，互联网大数据正在改变着整个行业。

2017 年年底，两家 10 亿美金级别的独角兽公司运满满与货车帮宣布联姻，满帮集团成立。两者的成立显现出未来物流企业的发展趋势。

互联网平台的整合将实现

货主

通过平台发布订单
由车主或物流运营公司来接货，
节省中间环节，提升效率。

运输司机

节省找货时间，节约时间成本。

车货匹配系统

节省双方时间成本及部分经济成本；
提升行业服务标准，
优化每个环节从业者体验。

依托互联网平台为基础的整合还将提升金融体验。平台将形成自身的信用体系，良好的群体信用体系有助于打破物流行业与金融机构的隔阂，有利于后续整个金融在整个物流行业的渗透、提升。

03

垂直化、细分化、全面化的时代将来临

对应车主，金融系统匹配符合其日常收入能力、还款能力的小额信用产品，以满足其日常需求；对应规模较大的车队，整合过后的信息平台将根据车队常规经营及信用情况定制专属金融方案。

整个物流体系中所有资源，细分需要服务的对象，金融产品做到因服务对象而异，依托互联网介质实行无差别的全产业链覆盖。

04

金融科技逐渐发力成为发展主导力量

大数据技术的广泛应用，也将给物流行业带来新生。

物流行业是一个相当碎片化的行业，将大量的从业人群、车辆、货物运转信息聚集在一起，形成大量的链条和信息交互，产生连锁反应，满足链条中每一环个性化的需求。

对于金融机构，采用大数据分析为所讲面对的群体画像。根据画像获取海量客群后，用业务赋能的收益覆盖小额信贷的不良。如拓展至 ETC、油卡等经营必备方面，锁定其贷款用途。

物流行业显著特点是交易场景的相对真实，这有利于金融科技对其进行金融赋能。贷前通过数据分析进行海量获客，贷中贷后风控模型可把握贷款进展，开展实时报警机制。

所能改变的不单单是风控，金融科技以物联网、大数据、人工智能、区块链等信息技术为支撑，在物流的运输、仓储、包装、装卸搬运、流通加工、配送、信息服务等各个环节实现系统感知、全面分析、及时处理以及自我调整的功能。

整个行业角度来看，公路物流这张网络需要智能化、信息化的技术赋予它相应的灵魂，依托互联网技术、物联网、人工智能、机器人以及 AGV 等各种各样的装置，来驱动物流行业，提升行业的效率。

未来，科技也势必成为推动物流行业结构优化升级、发展提速增效的强大动力。

关于我们

零壹财经

零壹财经

零壹财经隶属于零壹智库信息科技 (北京) 有限公司，是独立的新金融知识服务机构，建立了媒体＋数据＋研究＋智库的独立第三方服务架构，拥有新媒体、零壹研究院、零壹数据、零壹智库等服务平台。

零壹财经是中国互联网金融协会成员、北京市互联网金融行业协会发起单位并任投资者教育与保护专委会主任单位、中国融资租赁三十人论坛成员机构、湖北融资租赁协会副会长单位。

零壹媒体

P2P日报

零壹财经具备专业的新金融媒体服务平台，包括新金融户网站 (01caijing.com) 和强大的自媒体平台，为新金融提供专业的内容建设和传播服务 ; 旗下包含“零壹财经”、“01Binary”、“零壹租赁智库”、“P2P 日报”、“金羊毛工作坊”、“消费金融观察”、“Fintech 前线”、“零壹独角兽“、“零壹智库”等自媒体品牌。

零壹研究院

零壹研究院以数据和案例为基础，进行新金融前沿理论和实务研究。零壹研究院数据中心（零壹数据）已建成 Fintech、P2P 借贷、众筹、融资租赁等新金融领域的强大数据库，形成了可动态量化分析的数据产品。

零壹智库

零壹智库是零壹财经旗下的内容品牌及研究服务平台，坚持独立、专业、开放、创新的价值观，包含零壹研究院、零壹财经华中新金融研究院、零壹租赁智库等研究机构，建立了多元化的学术团队，通过持续开展金融创新的调研、学术交流、峰会论坛、出版传播等业务，服务新金融机构，探索新金融发展浪潮。

零壹租赁智库

零壹租赁智库

零壹租赁智库为零壹财经旗下独立、专业、开放、创新的融资租赁学术及业务交流平台，提供高质量的新闻资讯和研究产品，开展多层次、高效率、有创见的研讨活动。旨在推动行业企业的融合交流，构建产业生态；通过对市场的前瞻性研究，为企业的长远发展提供外部智力支持；建立租赁新时代的行业新标准；形成长期品牌阵地。

报告声明

本报告得到轻易贷的支持，但研究过程和研究结论均保持独立，零壹智库对本报告的独立性负责。本报告中信息均来源于公开信息及相关行业机构提供的资料，零壹智库对这些信息的准确性及完整性不作任何保证。报告中的信息或所表达意见并不构成任何投资建议。本报告的完整著作权为零壹智库信息科技（北京）有限公司所有，未经本公司书面许可，任何机构和个人不得以任何形式使用，包括但不限于复制、转载、编译或建立镜像等。

零壹财经 · 零壹智库

+86 132 6199 0570　　marketing@01caijing.com

零壹智库信息科技（北京）有限公司　版权所有 翻印必究