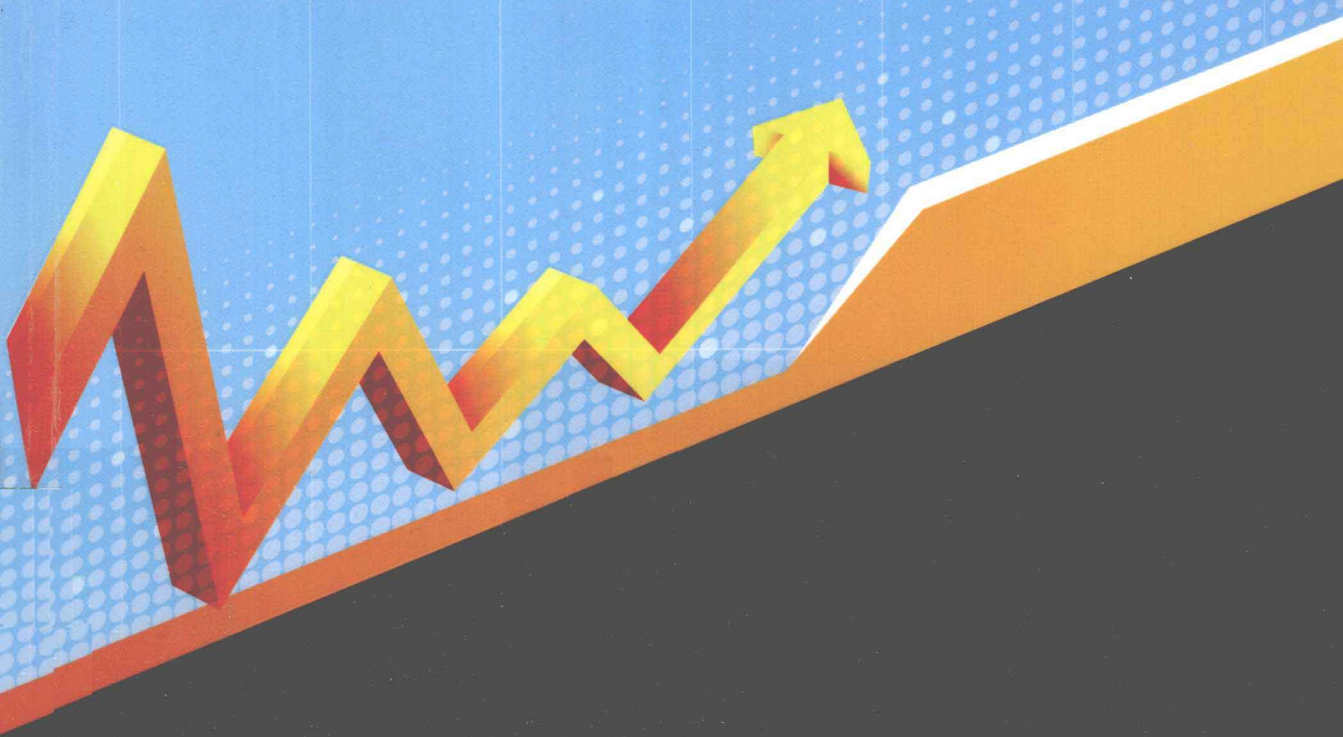


一本详细解读金融物流内涵的教科书
一本全面介绍金融物流体系的实用宝典

LOGISTICS
FINANCE

金融物流

付旭东 著



新世界出版社
NEW WORLD PRESS



- ★ 3%的利润率做什么？**货代**——组建货运代理公司；
- ★ 5%的利润率做什么？**运输**——几十万买台货车；
- ★ 10%的利润率做什么？**集装箱**——投入几百万建场站；
- ★ 20%的利润率做什么？**仓储**——投资几千万建库房；
- ★ 30%的利润率做什么？**市场**——投资几个亿建楼配套货场；
- ★ 50%的利润率做什么？**金融物流**——无投资，靠信誉与管理。

所有的报道都讲，国际上最大的物流公司马士基、UPS的第一利润来源都是金融物流。



ISBN 978-7-5104-4194-3



9 787510 441943 >

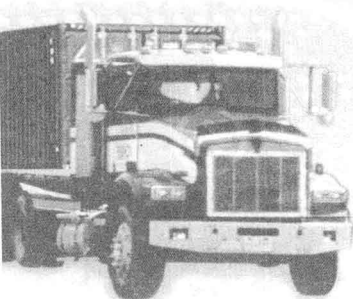
定价：56.00 元

付旭东 著

金融物流



LOGISTICS FINANCE



新世界出版社
NEW WORLD PRESS

图书在版编目 (CIP) 数据

金融物流 / 付旭东著. —北京: 新世界出版社, 2013. 4

ISBN 978-7-5104-4194-3

I. ①金... II. ①付... III. ①金融体系—物资经济学—研究—中国 IV. ①F259.22

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 059545 号

金融物流

作 者: 付旭东

责任编辑: 慧 钰 朱 凡

出版发行: 新世界出版社

社 址: 北京西城区百万庄大街 24 号 (100037)

发行部: (010) 6899 5968 (010) 6899 8733 (传真)

总编室: (010) 6899 5424 (010) 6832 6679 (传真)

http: //www. nwp. cn

http: //www. newworld-press. com

版权部: +8610 6899 6306

版权部电子信箱: frank@nwp. com. cn

印刷: 三河市鑫金马印装有限公司

经销: 新华书店

开本: 787mm×1092mm 1/16

字数: 380 千字 印张: 23. 5

版次: 2013 年 4 月第 1 版 2013 年 4 月第 1 次印刷

书号: ISBN 978-7-5104-4194-3

定价: 56.00 元

版权所有, 侵权必究

凡购本社图书, 如有缺页、倒页、脱页等印装错误, 可随时退换。

客服电话: (010) 6899 8638

序 言

我国动产质押融资出现于上世纪 90 年代。经过有关各方的不断探索，形成了独特的担保融资模式。动产质押融资是出质人以合法占有的动产向质权人出质，作为偿还债务的担保，即还款的保证，属于自偿性贸易融资的一种形态。

随着科学技术的进步和社会分工的发展，人们对物质产品的需求越来越多，社会分工的细化，又使产品的制造被拉长为企业之间的分工合作。由于产权和利益关系的不同，商品贸易的数量成倍增长。1981 年，我国的社会商品零售总额为 2350 亿元，工农业总产值为 7490 亿元。到了 2011 年，社会商品零售总额为 183919 亿元，国内生产总值为 471564 亿元，分别增长了 77.3 倍和 62 倍。如此巨大的贸易和交易环节，必然需要金融业给予资金支持。传统的贷款担保模式即信用担保和固定资产担保模式已远不能满足资金借贷的需求。而根据世界贸易组织（WTO）发布的贸易统计数据，全球的贸易增长速度高于生产总量的增长速度。1973—1990 年，全球制造品的贸易增长速度大约是全球生产总量增速的 118 倍，而 1990—2005 年，这一数字提高到 213 倍。（参考资料：胡跃飞等人文章《供应链金融》）

《巴塞尔协议》（2004 年 6 月版）第 244 条：“商品融资是指在商品交易中，运用结构性短期融资工具，给予商品交易（如原油、金属、谷物等）中的存货、预付款、应收账款等资产的融资。对于这种融资、借款人除商品销售收入作为还款来源外，没有其他生产经营活动，并且在资产负债表上也没有什么实质性的资产，因此其本身没有独立的还款能力。这种融资的结构化特征旨在弥补借款人较低的信用等级。融资的风险主要反映在融资的自偿性程度以及贷款人对交易进行结构化设计方面的技能，而不是借款人本身的信用等级。”由此我们看出，动产质押融资是国际通行的融资模式。

改革开放 30 多年来，我国中小企业发展迅速。据统计，我国中小企业已有 1100 万户，占企业总数的 98%，对 GDP 的贡献超过 60%，税收贡献比例为 50%。由于中小企业规模小，固定资产不多，抗风险能力较差，信用等级不高，加上企业制度不完善，缺少必要的制约，违规经营较多等因素，金融机构对他们的贷款慎之又慎，以致他们贷款难，问题长期不能得到解决。动产质押融资业务在我国兴起之后，大大改善了中小企业贷款环境。企业无论大小，无论资产多少和信用级别如何，只要有可供质押的存货，便可以以质押的方式取得银行贷款。

动产质押是以转移占有为特征的担保形式，出质人要将质物交付银行占有。但银行业由于经营范围和专业技能所限，不能直接占有质物，要将质物的占有权委托具有专业技能的企业，主要是物流企业占有和管理，这就产生了质权人、出质人、监管人之间的合作关系，从而形成了动产质押监管。这种合作关系使当事人各方都获得利益，是一种共赢。出质人取得了借款，质权人得到了贷款利息，监管人获得了服务收入。



经过十多年的发展，由仓储环节的动产监管延伸到仓储、运输、货代、贸易、信息等多环节的物流监管，形成多种模式的金融物流，实现了商流、物流、资金流和信息流的有效结合。据估计，该项业务发生额在 2 万亿到 4 万亿之间（2012 年）。仓储企业、资产管理企业、港口码头、船公司等诸多类别的物流企业成为监管人。中国物资储运总公司开展这类业务已有 13 年的时间，业务规模从小到大，如今每年已达 1000 亿贷款额，从业人员近 3000 人。

旭东长期从事金融物流的研究和实践，积累了丰富的经验，在完善制度、流程设计、队伍建设、风险控制等方面卓有建树。更可贵的是，他勤于思考、勤于总结、勤于笔耕，工作之余，写成此书，内容丰富，系统性、操作性强，我目力所及，无人能出其右。

本书的出版，会给业界带来新的活力，促进理论界和实业界的交流，也会对规范经营产生重要影响。我们期待正能量的聚集。

中国物资储运协会会长
享受国务院特殊津贴的物流专家
姜超峰

导 言

3%的利润率做什么？货代——组建货运代理公司；
5%的利润率做什么？运输——几十万买台货车；
10%的利润率做什么？集装箱——投入几百万建场站；
20%的利润率做什么？仓储——投资几千万建库房；
30%的利润率做什么？市场——投资几个亿建楼配套货场；
50%的利润率做什么？金融物流——无投资，靠信誉与管理。

所有的报道都讲，国际上最大的物流公司马士基、UPS的第一利润来源都是金融物流。

2005年，金融物流还是星星之火，到了2009年已经燎遍了整个中华大地，其以超常规的发展速度及巨大的覆盖面迅速扩展，演绎了一个充满传奇色彩的故事，掀起了一场经济风暴。一个不争的事实是：几十家银行、三百多家物流公司、数以万计的工商企业参与到金融物流业务之中，金融物流业务的年授信规模已超过万亿，已成为国内中小企业的主要融资形式之一。

面对这样一个不需要投入而又具有暴利的行业，物流公司有着哥伦布发现新大陆的感觉与兴奋，疯狂地投身于这个领域，然而却忽略了金融物流的高风险性（400：1，即平均400笔业务的利润可以赔偿1笔业务的损失）。2012年，由于风险事故的频发，一些物流公司破产而退出这个行业，一些物流公司被迫进行整顿，金融物流业务面临着重新洗牌……

金融物流扮演着天使与魔鬼的双重角色，让人爱又让人恨。

什么是金融物流？金融物流做什么？应该怎样做？与我们平时所说的物流有何不同？

银行为什么这么积极发展它？物流公司为什么推动这个业务？为什么它有这么高的利润率？

金融物流存在哪些问题？风险是怎样产生的？怎样才能控制与解决？怎样做才能低风险？

为什么马士基、UPS的第一利润来源都是金融物流，而我国的物流业却不是？

为了保证金融物流持续、稳定、健康地发展，政府、司法、银行、物流公司、工商企业应该做什么？

答案都在本书中。

一、金融物流理论的形成

（一）对质押监管的初步认识

我大学毕业后在一家非银行金融机构从事了十几年的金融信贷工作，那时的贷款只有第三人担保和固定资产担保，没有动产的质押、抵押担保。

第一次操作质押业务是在2003年的10月，那时，我在中储股份青岛分公司任仓储部经理，是一笔棉花的库内仓单质押业务，半年后就结束了。

2005年春节刚过，原来负责质押监管业务的部门经理辞职，由我兼任质押监管部经理，当时的质押监管还处在起步阶段。

有一天，一个刚毕业不久的业务员在考察监管现场时给我打电话，说银行要他现在就做出

监管流程，否则业务就让其他物流公司抢走了，而他自己又不会做流程。这件突发事件坚定了我的信念：没有统一的监管流程和现场操作标准，业务是做不大的。于是，我利用周六、周日的组织刚毕业的大学生进行编制，当时很自大地称为“标准化管理”，现在叫做操作规范。

我具有金融信贷和仓储的工作经历，而质押监管又恰恰是信贷与仓储的结合，给了我一个发挥作用的平台；时逢质押监管业务初步发展，机会非常多，加上“标准化管理”办法的实施，到了2006年底，仅两年的时间，由2005年初的0收入变成月收入60多万元，收入利润率高达72%。那时，我与所有做业务的人员一样，拥有极高的热情和粗浅的认识。

2007年6月，我调入中储股份质押管理部，负责中储系统质押监管业务的管理工作，视角的不同，职责的变化，信息的广泛，阅历的增加，使我对质押监管的认识逐步提高。

（二）从质押监管到金融物流的认识过程

这种认识经历了两个阶段。

第一阶段：从质押监管到动产监管

2007年10月，《物权法》正式实施，除了动产质押监管外，还可以开展动产抵押监管业务，同时包括权利人为非银行的贸易监管业务。

命名为动产监管，主要是三点考虑：一是引用《物权法》的概念——动产，明确了动产为担保物，包括动产质押及动产抵押，具有概括性；二是《物权法》实施之前的担保物权，绝大部分都是固定资产抵押，采用动产监管的命名以示明显区别；三是从物流公司的角度看，物流业务中的货物基本上都是动产，符合物流的特征。

通过组织会议和讨论，制订和编写了制度与监管流程，形成了完整的中储动产监管业务的管理体系。

从此套管理制度的作用上看，自2009年到2011年的三年间，中储每年的业务规模以40%~50%的速度在增长，新增业务虽然有危机事件发生但没有风险诉讼案件，这应该讲是一个奇迹。

我将“标准化管理”（操作规范）比喻为“傻瓜相机”。“傻瓜相机”具有两大特点：一是广泛性，只要简单培训，几乎所有人都会使用，便于推广和使用；二是规范性，由于设置的标准，只要按照步骤操作，结果是基本准确的。这就是奇迹产生的奥妙所在。

第二阶段：从动产监管到金融物流

2008年的下半年，由美国金融危机引发了全球的经济衰退，我国的经济也受到了很大的影响，在短短的几个月时间内，发生了十几起危机事件，动产监管的风险全面显现出来。

中储无锡公司，是我国第一个开展仓单质押业务的企业，由于一位台湾老板跑路，陷入10个亿的经济纠纷之中；第一个开展出质人作业库业务，把仓单质押作为盈利手段的中储南仓分公司也被起诉到法院（这两个企业都胜诉）。第一个吃螃蟹的人被螃蟹夹了。

处理危机事件过程中，在看到动产监管“天使”一面的同时，也看到了“魔鬼”的另一面；充分地认识到动产监管向金融物流发展是必然趋势。

（三）金融物流理论的形成

2010年以后，我开始全面地整理资料，对金融物流的理论进行分析与研讨。

我国的动产监管业务，由中储创始，处于仓储环节，为了减少物流成本和满足中小企业的巨大融资需求，延展到出质人仓库开展监管业务，行使的是质权，这是中国特色；美国的UPS是公认的金融物流做得最好的物流企业，它创始于快递业，发展在运输业，将融资担保融合在物流中，行使的是留置权。

作为衍生业务，动产监管在配套法律规定、社会信用状况、合作各方理念、业务认识程度，现实操作方式、监管控制能力等方面，都存在问题，显示出其适用性、局限性和阶段性。物流与金融相结合的金融物流，能够克服动产监管的不足，代表着未来的发展方向。

在写作的过程中才真正明白，提高最多的是我自己，原来认为很懂的事情实际上是一知半解，原来认为很明确的内容，发现有很多地方需要重新认识；经过2年多不断地归纳、总结和对金融物流理论的深入探讨，逐步形成了较为完善的金融物流体系。

二、本书内容的主要特点

笔者作为金融物流的参与者、建设者、推动者，力图以自己的视角为大家展现一个完整的金融物流业务，体现以下几个主要特点：

（一）实践性

金融物流是经过十几年的发展，在实践基础上，经过实践—理论—实践……的过程形成的理论，不是凭空杜撰的。本书共引用风险案例和实际操作案例58个，告诉广大读者怎样操作，操作中应注意什么，以便少走弯路，少犯错误，少交学费；体现金融物流来源于实践，服务于实践的宗旨。

（二）创新性

在实践基础上，经过不断地总结，首次提出了金融物流的理论观点，将会对我国金融物流理论的发展奠定基础。主要包括以下内容：

1. 质物、抵押物的担保属性以及与保管物的差异；
2. 在出质人作业库，保管责任的拆分；
3. 监管责任分为基本监管责任及特定监管责任；
4. 以第三方所有权形式占有的担保方式属于留置权；
5. 保税货物质押的合理性；
6. 海关法对提单质押的限制问题；
7. 物流监管的三个核心理论（公权利、大型企业、大型物流公司为核心）；
8. 质物的合理库存理论；
9. 质物验收的行业惯例；
10. 实际操作中的抵押是固定抵押还是浮动抵押；
11. 金融物流偿贷资金的来源；
12. 物流监管业务模式的创新，如输出管理模式、市场监管模式、代垫资金模式、代购监管模式等等。

（三）系统性

本书首先概述了金融物流的沿革过程，说明金融物流的法律基础，对我国金融物流的发展进行简述，然后对协议文本、质物品种、提货权利质押、动产监管、物流监管、业务考察、规范化操作、风险防控进行全面地论述，最后展望了金融物流的发展趋势，囊括了金融物流最主要的内容，形成了一个完整的金融物流体系。

（四）操作性

本书中对每一个主要的金融物流环节都进行了详细的讲解，告诉读者应该怎样做、为什么这样做、需要注意什么，使大家在实际操作中少走弯路，控制与避免风险，具有极强的可操作性。



本书采用了大量的对比表格和流程图，直观易懂，意图是起到教科书的作用。

（五）风控性

对于物流公司而言，金融物流最大的特点就是高风险性，只要不出现危机事件，就是盈利，只是盈利多少的问题；如果出现风险诉讼，可能是物流公司难以承受的。

1. 明确目前法律、法规不配套的情况下所存在的风险，避免无过失赔偿。
2. 从金融物流的视角来分析业务存在的风险，明确风险防控与分散的方法与措施。
3. 列举大量的风险案例，告诉广大读者在操作中应该怎样防控风险。

（六）前瞻性

金融物流作为新兴崛起的业务模式，目前尚处于发展的初级阶段，其业务主要还是集中在出质人作业库的现货监管阶段，物流过程的监管还很少，存在运输环节的“物流顽症”，信息系统不发达等诸多难题。

站在未来发展的角度，提出了很多种物流监管的模式，随着物流业的快速发展，与电子信息技术充分结合，深入企业的真实交易之中，将资金融入其中，真正做到物流、商流、资金流、信息流四流合一，形成完整的金融物流体系。

（七）研讨性

这是我个人在实践基础上的总结，本书的观点为个人的学术观点，不代表任何组织和任何人，充其量是一家之说。

由于笔者对相关法律及金融物流的理解不是很透彻，又站在物流公司的立场上，不管是在表达上、内容上，还是角度上、观点上，都会有很多不足之处，甚至是错误的，对于这种发展中的业务，难免会有一些观点随着时间的推移而证明是不正确的。

因此，我在这里树个靶子，请各位读者不吝赐教，我当好好学习，加以改正，以得到更大程度的提高。同时，也做个说明，本书中除了引用正式发表的文章外，所有案例都删掉了事件的相关背景，对事不对人，无意伤害任何人。

三、本书的撰写

（一）资料的收集与整理

2007年6月7日（高考日）的凌晨，我乘坐火车从青岛到达北京，开始了中储系统的质押管理工作，这是我人生的又一次高考。那天我所带的行李之中，最重的就是半尺厚的纸质资料。

2008年，针对动产监管业务中出现的法律与操作的具体情况，我提出了88个问题，并以问卷的形式下发到中储系统的各经营单位，由他们反馈自己的认识和想法；通过对这些问题的研讨、分析、解答，形成了动产监管业务的认识，也奠定了金融物流的理论基础；金融危机爆发后，我将出现的危机事件及金融物流的资料进行了收集。

2010年，中储广州会议之后，我着手把上述资料进行整理、汇总、编写。开始的时候，曾想过组成一个小组来完成，但发现那是不可能的，因为作为发展中的新型业务，我对业务的认识也是一个由浅入深的过程，很多理论认识是在写作过程中形成与完善的。

（二）书籍的撰写过程

2010年8月，我撰写了第一篇论文，两万多字。我已经十几年没有写文章了，怀着忐忑不安的心情，请我国享受国务院津贴的物流专家——中国物资储运协会姜超峰会长给予指导和审定。姜会长非常忙，经常出差，利用晚上的休息时间给予审定后打电话跟我说，如果加上案例分析，就可以作为研究生的毕业论文。姜会长的肯定，使我信心大增。

按照姜会长的指点，我将这篇论文拆分成几个论文，在《中国储运》杂志 2010 年 11 期上发表了第一篇论文。中国物资储运协会刘洪波秘书长力荐我写这方面的书，我心中没底，最后决定分两步走，先写论文，后写书；在 2011 年的《中国储运》杂志上连续发表了十几篇论文，将金融物流的核心内容反映出来，对于我而言，基本上形成了金融物流的完整理论。别人发表论文，由于版面的限制，一般不超过 3000 字，有的就占半页纸，而我的论文又是文字、又是图表，每期都占 4 页。非常感谢姜会长、刘洪波秘书长、《中国储运》杂志社给予的大力支持与帮助。

2012 年，我在论文的基础上开始完成这本书。写书与写论文不同，论文要求简练，观点明确，但总觉得没写清楚，而且不系统；写书则不同，系统性很强，但一个问题有多个方面，需要在多个章节中完成，篇章结构的设计上又很难。

两年多的时间里，我利用了 100 多个休息日进行写作，周六、周日与平日一样，闹钟一响就起床，开始一天的写作；节日期间，在别人度假的时候，还是在写作。写作是个苦差事，我深深体会到作家的不容易。

这里需要“赞扬”一下的是我的爱人宋杨，在两年多的时间里，她承担了全部的家务，无私的奉献，使我有时间与精力完成这本书，“军功章上有我的一半，也有她的一半”。

感谢中储公司领导的大力支持，感谢储运协会领导的帮助，也感谢在写作过程中给予我援助的同事们。

这本书与其说是我写出来的，不如说是中储几代人不懈努力的结晶。从最早的创始到走到出质人仓库进行监管，从单一的仓单监管模式到金融物流，从仓储环节的点式监管到物流的全过程，金融物流就像一个新生儿，成长为一个翩翩少年，这期间，有快乐，有喜悦，也有痛苦与挫折，它们伴随着金融物流一起长大；中储人就像对待孩子一样备加呵护，用自己的心血培育着金融物流的茁壮成长。

作为物流业中的朝阳行业，经历过风雨的金融物流，将对我国的经济增长、金融稳定、企业融资、物流发展起到越来越重要的作用。

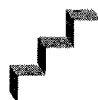
金融物流的明天会更美好。

付旭东

目 录

第一章 金融物流的概述

第一节	金融物流的定义及分类	(1)
一、	金融物流的定义	(1)
二、	金融物流的释义	(1)
三、	金融物流的分类	(2)
四、	动产监管的定义及分类	(3)
五、	物流监管的定义及分类	(4)
第二节	金融物流的起源与沿革	(4)
一、	金融物流的起源	(5)
二、	金融物流的沿革	(7)
第三节	金融物流与现代物流的差异分析	(10)
一、	货物流通	(10)
二、	运作模式	(11)
三、	担保物属性带来的差异	(11)
四、	融资功能带来的差异	(13)
五、	金融物流业务与现代物流业务对比表	(14)
第四节	金融物流业务的管理体系	(14)
一、	机构设置	(15)
二、	监管员管理	(15)
三、	质物品种管理	(16)
四、	协议文本管理	(17)
五、	合作方管理	(17)
六、	项目考察及风险评估	(18)
七、	授权与审批管理	(18)
八、	风险管理	(19)
九、	信息系统管理	(19)
第五节	案例分析	(19)
案例 1—1:	降低融资成本 (金融物流与现代物流的差异)	(19)
一、	发生过程	(19)
二、	处理过程	(19)



三、处理结果	(20)
四、经验教训	(20)
案例 1—2: 提升谈判地位 (金融物流与现代物流的差异)	(20)
一、发生过程	(20)
二、处理过程	(20)
三、处理结果	(20)
四、经验教训	(20)

第二章 我国金融物流的发展

第一节 动产监管概述	(21)
一、动产监管的特点	(21)
二、质押监管	(22)
三、抵押监管	(23)
四、贸易监管	(23)
五、动产监管的模式	(24)
第二节 金融物流的理论探索	(25)
一、理论界	(25)
二、金融界	(26)
三、物流界	(29)
第三节 我国金融物流的发展阶段	(30)
一、我国金融物流的大体发展阶段	(30)
二、社会需求是金融物流发展的根本动力	(36)
第四节 质押、抵押、贸易监管的差异分析	(37)
一、质押、抵押、贸易监管的主要差异	(37)
二、动产监管三种模式对比表	(40)
第五节 动产监管与物流监管的差异分析	(41)
一、物流监管业务特点	(41)
二、动产监管与物流监管的区别	(41)
三、动产监管与物流监管对比表	(43)
第六节 中储金融物流的发展历程	(43)
一、中国物资储运总公司简介	(43)
二、中储金融物流的发展历程	(44)
三、中储金融物流的发展及社会贡献	(46)
第七节 案例分析	(47)
案例 2—1: 机构设置	(47)
一、发生过程	(47)

二、处理过程	(47)
三、处理结果	(47)
四、经验教训	(47)
案例 2—2: 监管员配置	(47)
一、发生过程	(47)
二、处理过程	(47)
三、处理结果	(47)
四、经验教训	(48)
案例 2—3: 监管员道德风险	(48)
一、发生过程	(48)
二、处理过程	(48)
三、处理结果	(48)
四、经验教训	(48)

第三章 金融物流业的法律基础——担保物权

第一节 法律、法规的主要相关规定	(49)
一、《贷款通则》	(49)
二、《担保法》	(50)
三、《〈担保法〉司法解释》	(50)
四、《物权法》	(50)
五、《合同法·仓储合同》	(53)
第二节 担保物权的优先受偿问题分析	(54)
一、法律规定及其影响下的运行状况	(54)
二、担保物权的优先受偿顺序分析	(55)
第三节 不同担保物权的主要差异	(58)
一、质权与抵押权的主要差异分析	(58)
二、留置权与质权的主要差异分析	(60)
第四节 金融物流法律问题的探讨与分析	(61)
一、动产担保物属性	(61)
二、动产质押监管业务的基础法律关系	(63)
三、非标准仓单质押监管	(63)
四、出质人作业库监管业务的租赁与占有	(64)
五、出质人作业库中监管方的监管责任	(65)
六、总量控制业务模式的可行性	(66)
第五节 案例分析——影响质物担保属性的因素	(68)
一、质物内在品质方面	(68)



二、质物权属方面	(70)
三、质物变现方面	(72)

第四章 协议文本

第一节 协议文本的分类	(74)
一、按照文本制订的主体分类	(74)
二、按照文本的主从关系分类	(74)
三、按业务模式分类	(75)
第二节 监管责任	(75)
一、物流公司的责任	(75)
二、监管责任的影响因素及确定原则	(76)
三、明确监管责任的意义	(77)
第三节 三方动产质押监管协议的主要约定	(78)
一、三方动产质押监管协议	(78)
二、附属协议	(81)
第四节 签订监管协议时需要关注的问题	(82)
一、协议内容中需要关注的问题	(82)
二、质押率的影响因素	(84)
三、监管费的合理收取	(84)
四、第三方仓库业务中存货人的问题	(86)
五、质押监管业务中的相关期限	(87)
六、退出机制	(88)
第五节 案例分析	(91)
案例 4—1：质物权属的认定	(91)
一、发生过程	(91)
二、处理过程	(91)
三、处理结果	(91)
四、经验教训	(91)
案例 4—2：质物返还义务	(92)
一、发生过程	(92)
二、处理过程	(92)
三、处理结果	(92)
四、经验教训	(92)
案例 4—3：银行的义务	(92)
一、发生过程	(92)
二、处理过程	(93)
三、处理结果	(93)

四、经验教训	(93)
案例 4—4: 安全事故及责任 (出质人作业库)	(94)
一、发生过程	(94)
二、处理过程	(94)
三、处理结果	(94)
四、经验教训	(94)
案例 4—5: 投保险种不能涵盖质物损失	(95)
一、发生过程	(95)
二、处理过程	(95)
三、处理结果	(95)
四、经验教训	(95)
案例 4—6: 监管地点位于出质人厂区内的免责	(96)
一、发生过程	(96)
二、处理过程	(96)
三、处理结果	(96)
四、经验教训	(96)
案例 4—7: 监管地点不再符合要求	(96)
一、发生过程	(96)
二、处理过程	(96)
三、处理结果	(96)
四、经验教训	(96)
案例 4—8: 出质人强行出库	(97)
一、发生过程	(97)
二、处理过程	(97)
三、处理结果	(97)
四、经验教训	(97)
案例 4—9: 价格调整导致质物不足	(98)
一、发生过程	(98)
二、处理过程	(98)
三、处理结果	(99)
四、经验教训	(99)
案例 4—10: “协助执行通知书”下达给监管人	(99)
一、发生过程	(99)
二、处理过程	(99)
三、处理结果	(99)
四、经验教训	(100)
案例 4—11: “协助执行通知书”下达给第三方仓库	(100)
一、发生过程	(100)
二、处理过程	(100)
三、处理结果	(100)



四、经验教训	(100)
案例 4—12: 存货人分析 (质物存储在第三方仓库)	(100)
一、发生过程	(100)
二、处理过程	(101)
三、处理结果	(101)
四、经验教训	(101)
案例 4—13: 协商退出	(101)
一、发生过程	(101)
二、处理过程	(101)
三、处理结果	(102)
四、经验教训	(102)

第五章 监管物品种

第一节 质物品种要求	(103)
一、监管物品种分类	(103)
二、质物与仓储物的差异	(104)
三、质物品种的选择要求	(107)
四、质物的特定性要求	(108)
第二节 质物的验收	(111)
一、货物验收标准	(111)
二、质物验收的行业惯例	(112)
三、质物品种、规格、型号等栏目的填写	(115)
第三节 质物的监管要求	(117)
一、货物作为质物的合理性	(117)
二、质物的监管场地	(118)
三、质物监管过程中的管理要求	(119)
四、特殊质物品种的监管要求	(120)
第四节 案例分析	(123)
案例 5—1: 羊绒变羊毛	(123)
一、发生过程	(123)
二、处理过程	(123)
三、处理结果	(124)
四、经验教训	(124)
案例 5—2: 钼铁变钛铁	(124)
一、发生过程	(124)
二、处理过程	(125)
三、处理结果	(125)