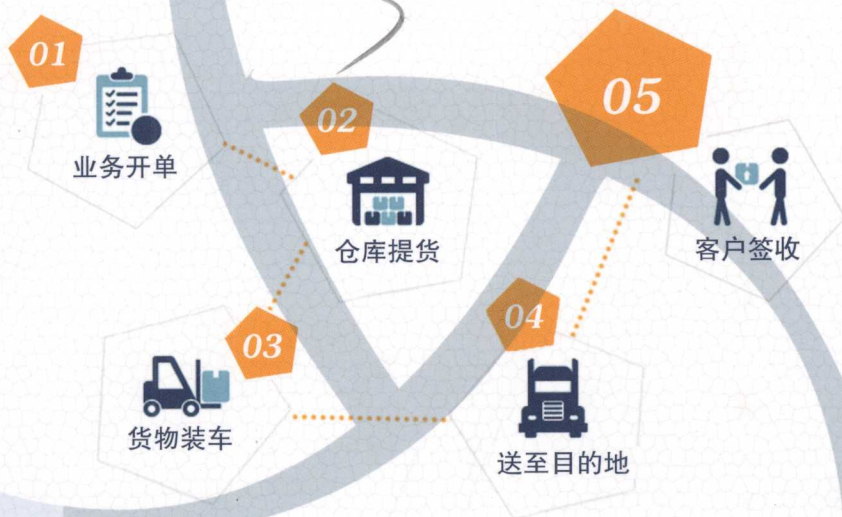


颜浩龙 王 晋 黄成菊◎著

物流与供应链 金融研究



国家行政学院出版社

物流与供应链金融研究

颜浩龙 王 晋 黄成菊◎著

国家行政学院出版社

图书在版编目(CIP)数据

物流与供应链金融研究 / 颜浩龙, 王晋, 黄成菊著
—北京: 国家行政学院出版社, 2016. 9
ISBN 978 - 7 - 5150 - 1861 - 4

I. ①物… II. ①颜… ②王… ③黄… III. ①物流 - 金融业务 - 研究②供应链 - 金融业务 - 研究 IV. ①F25
②F830

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 184122 号

书 名	物流与供应链金融研究
作 者	颜浩龙 王 晋 黄成菊
责任编辑	姚敏华
出版发行	国家行政学院出版社 (北京海淀区长春桥路 6 号 100089)
电 话	(010)68920640 68929037
编 辑 部	(010)68928764
网 址	http://cbs.nsa.gov.cn
经 销	新华书店
印 刷	北京洲际印刷有限责任公司
版 次	2016 年 9 月第 1 版
印 次	2016 年 9 月第 1 次印刷
开 本	16 开
印 张	12.5
字 数	248 千字
书 号	ISBN 978 - 7 - 5150 - 1861 - 4
定 价	35.00 元

本书如有印装质量问题,可随时调换。联系电话:(010)68929097

前言

本书是笔者在多年教学、科研和实践工作的基础上写成的,其中有些章节或部分内容是相关课题、项目的研究成果。力求对物流与供应链金融所涉及的问题和最新发展方向进行系统的研究,并努力使其有特色。

物流与供应链金融是一项创新型的物流与供应链管理增值服务,它是物流业与金融业联动发展的产物。在国外,物流与供应链金融业务开展较早,相关体制和技术业已成熟。在国内,物流与供应链金融业务作为一种创新的金融及物流服务产品,正处于不断探索发展阶段,是物流企业和金融企业拓展发展空间、增强竞争力的重要领域。

本书分为两篇,第一篇为物流金融研究,第二篇为供应链金融研究。

第一篇主要介绍了两个方面的问题:第一个方面是物流金融的概念及在中国发展的状况,并重点对国内外主要的几种物流金融业务模式进行了分析,指出了每种模式在实际应用中的优缺点和运用这些模式时存在的风险,并给出了相应的风险管理策略,可以作为第三方物流公司、金融机构等在从事物流金融业务时的参考。第二个方面是对物流金融产品系统组成、结构和组织设计进行了系统的论述,主要对物流金融产品设计与风险控制进行了深入探讨,并对绿色物流金融和 P2P 与物流金融创新模式进行了深入研究。

第二篇系统地研究了供应链金融。从系统结构角度分析了供应链金融管理系统的组织结构、流程、功能和决策问题。重点对系统中的三个重要因素——融资活动、支付结算活动和采购活动进行研究,初步构建了供应链金融主要绩效指标体系,从生态学的角度对供应链金融生态系统进行了系统研究,并对供应链金融的新型运作模式进行了探索性研究。

笔者系统地研究物流金融是一种新的尝试,撰写过程中参阅并引用了许多专家、学者的观点和材料,得到了湖南工业职业技术学院专家、同人的帮助与支持,在此深表谢意并恳请批评指正。

颜浩龙

2016 年 5 月 12 日于长沙含浦科教园

目 录

第一篇 物流金融研究

第一章 物流金融概述	2
第一节 物流金融的定义	2
第二节 物流金融的主要职能	3
第三节 国外物流金融发展状况	6
第四节 我国物流金融的发展状况	9
第二章 物流金融出现的背景	11
第一节 我国中小企业融资现状分析	11
第二节 我国商业银行贷款现状分析	18
第三节 我国物流企业发展需求分析	21
第四节 农村物流发展的金融需求分析	23
第三章 物流金融理论	31
第一节 基础支撑理论	31
第二节 物流金融产品系统理论	39
第三节 物流金融产品系统结构和组织设计	41
第四章 物流金融产品设计	43
第一节 基于应收账款管理的物流金融主产品设计	43
第二节 基于存货融资管理的物流金融产品设计	50
第五章 物流金融运作模式	57
第一节 垫资—代收货款模式	57
第二节 替代采购模式	59

第三节	信用证担保模式	60
第四节	仓单质押模式	62
第五节	买方信贷模式	67
第六节	授信融资模式	70
第七节	垫付贷款模式	73
第六章	物流金融产品风险控制研究	76
第一节	信贷风险控制技术概述	76
第二节	物流金融产品风险分析	78
第三节	物流金融产品信用评价分析	83
第四节	面向物流金融产品的其他控制方法分析	87
第七章	绿色物流金融研究	90
第一节	绿色物流运营机理分析	90
第二节	绿色物流金融运营的风险评估	93
第三节	绿色物流金融运营的模式设计	102
第八章	物流金融与 P2P 的融合创新研究	108
第一节	P2P 信贷模式分析	108
第二节	物流金融与 P2P 信贷的融合创新	109

第二篇 供应链金融研究

第九章	供应链金融概论	114
第一节	供应链金融的产生背景	114
第二节	供应链金融的定义与特征	116
第三节	供应链金融的研究内容	119
第十章	供应链金融系统研究	120
第一节	供应链金融系统结构分析	120
第二节	供应链金融系统组织结构	121
第三节	供应链金融系统流程分析	124
第四节	供应链金融系统功能与集成	126
第五节	供应链金融系统的决策问题	127

第十一章	供应链金融的融资研究	129
第一节	供应链金融融资分析	129
第二节	供应链金融融资产品和服务的模式	132
第三节	两种典型的产品:应收账款质押融资与库存质押融资	134
第四节	允许延迟支付方式下的库存质押融资服务定价模型研究	138
第五节	供应链金融中融资产品的标准化设计	142
第六节	供应链金融融资产品在医疗设备供应链中的应用	144
第十二章	供应链金融的支付结算研究	149
第一节	供应链金融支付结算概述	149
第二节	零售业支付结算工具研究:提高我国银行卡网络交易量的若干策略	150
第三节	制造业支付结算的一个研究:延迟支付条件下的最优订货与信用期决策	154
第十三章	供应链金融中的金融风险管理研究	159
第一节	用 VaR 度量供应链金融采购金融风险	159
第二节	供应链金融采购金融风险控制	162
第十四章	供应链金融系统评价	164
第一节	传统供应链绩效评价概述	164
第二节	供应链金融绩效管理方法	165
第三节	基于 ABC 成本法的供应链金融的资金成本分析	168
第四节	供应链金融主要绩效指标的建立与应用	172
第十五章	供应链金融生态体系研究	177
第一节	供应链金融生态圈组成分析	177
第二节	供应链金融生态圈共生效应分析	179
第三节	供应链生态金融模式对小微企业的促进作用分析	182
第四节	供应链金融生态环境优化措施	184
参考文献		187

第一篇 物流金融研究



第一章 物流金融概述

第一节 物流金融的定义

我国加入 WTO 以来,物流业快速发展,物流企业迅速增加。特别是外资物流企业的快速进入,打破了传统物流业的格局,推进了物流的市场化,市场竞争已形成并将进一步加剧。这将要求传统的物流企业向现代物流企业转型,迫使物流企业进行服务创新,从物流服务向物流金融服务延伸,为客户提供更多的增值服务。更重要的是物流企业通过开展物流金融服务业务,不但巩固了原有的客户关系,开拓了新的服务市场,成为业务和利润新的增长点,而且使物流企业的服务水平和管理能力得到提升,大大提高了物流企业在供应链中的号召力,有助于形成物流企业的市场竞争优势。

随着物流企业的逐步发展成熟,物流服务逐渐向价值链的其他环节延伸,如提供采购、销售、交易、电子商务、金融等的衍生服务,这些服务都是在物流企业提供物流服务的基础上展开的,应该说,物流衍生服务是物流企业发展的高级阶段。物流金融服务是物流衍生服务的一个重要方面,物流金融服务是物流与资金流结合的产物。

物流金融从广义上讲就是面向物流业的运营过程,通过应用和开发各种金融产品,有效地组织和调剂物流领域中货币资金的运动。这些资金运动包括发生在物流过程中的各种存款、贷款、投资、信托、租赁、抵押、贴现、保险、有价证券发行与交易,以及金融机构所办理的各类涉及物流业的中间业务等。狭义的物流金融可以定义为:物流供应商在物流业务过程中向客户提供的结算和融资服务,这类服务往往需要银行的参与。

现代物流是对流通方式的革命。现代物流作为一种先进的管理技术和组织方式,通过优化供应链管理,降低企业物流成本,提高综合服务质量,进而增强企业竞争力。现代物流强调即时性,即高速配送、货流畅通;强调企业的零库存和对消费者(或需货方)的零距离;现代物流还强调时效性,提倡个性化服务。要实现这些快捷、方便、灵活的物流服务,离不开金融业的支持。金融市场能聚集资金托起现代物流体系;大量金融工具的运用能实现无时无刻不在的物流结算;金融市场也能转移或分散物流业的经营风险。只有金融市场高效分配资金资源,才能为物流基础设施提供更多的资金来源;只有金融渠道的畅通无阻,才能保障物流过程中产供

销的进一步循环;只有金融网络安全,才能使需求者既能网上订货,又能网上清算,现代化的结算方式才能被广泛应用于物流的整个流程之中。

物流金融正成为物流企业进行高端竞争的服务创新举措和带动银行共同参与的新型金融业务。物流金融还包括银行参与物流业的运营过程,通过针对物流运作开发和应用各种金融产品,有效地组织和调剂物流领域中货币资金的运动。物流和金融的紧密融合能有力支持社会商品的流通,促使流通体制改革顺利进行。物流金融正成为国内银行一项重要的金融业务,并逐步显现其作用。

第二节 物流金融的主要职能

现代物流金融在物流产业中的职能主要体现在物流设施的投融资、物流结算、物流保险等方面,它们构成了物流金融的主体。

一、物流融资职能

物流融资职能体现在物流工作整个流程中,包括采购、生产、加工、仓储、运输、装卸、配送直至到达需求方手中。由于物流业务地理范围广阔,需要巨大的基础设施投资,单个企业难以形成规模经济,必然需要银行、资本市场、政府财政的大量资金支持。1993年,美国的商业物流投入是6700亿美元,相当于当年GDP的11%。高资金的投入促进了美国高效率的物流发展,物流现代化又极大地带动了美国经济的发展。这都离不开美国财政金融对基础设施建设的鼎力相助。而我国的统计数据表明,2009年,国内物流相关行业固定资产投资额为25693亿元,同比增长47.6%,继续保持高速增长。高速发展的物流产业离不开现代化物流金融服务的支撑。物流融资业务主要包括以下几种形式:

(1) 商业银行贷款融资,这是物流企业最主要的融资方式。

(2) 证券市场融资,物流企业可以争取公司股票或债券的发行,也可通过参股、控股上市公司方式实现融资。

(3) 开拓实物型、技术型融资业务,实物型租赁和技术参股,特别是在与物流经营相关的大型耐用设备租赁和关键技术合作,是物流企业可以优先考虑的项目。

(4) 票据性融资业务,商业票据的贴现可以使物流企业获得必要的资金来源。另外,商业贷款以外的其他金融授信业务,如银行承兑汇票、支票、信用证、保函等也是适合现代物流企业发展的融资业务。

(5) 物流发展基金和风险基金,此种基金可以是已经上市的、面向公众筹资的投资基金,也可以是未上市的投资基金,其资金来源主要由财政补贴和企业的多元化投资组成。

(6) 境外资金和政府财政的战略投资。



二、物流结算职能

为了实现 B to B、B to C 等的流程,诞生了现代物流。物流的发展方向就是满足不同批量、不同规格、不同地区的需求。随着物流业的顾客扩展到全国范围乃至世界范围,金融服务也就随之延伸到全国和世界范围。如果没有金融结算及资金划转等服务措施的配套,物流企业的成本无法降低,中小企业就会对现代物流服务望而却步。大型物流企业会对订单较小、运送距离较远、服务要求较多的产品失去兴趣,物流的灵活性、多样化、个性化的发展优势就会丧失。对于客户而言,如果网上下单却不能获得应有的服务,物流的价值将大打折扣。

为物流业服务的金融机构面临大量的结算和支付等中间业务,我国现行的结算方式主要运用支票、汇兑、委托收款、托收承付、银行汇票、商业汇票、银行本票和信用卡等几种代表性的结算工具;另外还有多种的结算服务可供选择,比如信用证、国际保理等等。每一种方式都有自身的特点。

(1) 银行承兑汇票。银行承兑汇票一般由银行签发并承兑,委托付款人在指定日期无条件支付确定的金额给收款人或持票人的票据。由于有银行作为付款人,付款保证性强,具有融资功能,但同时票据的流转环节多,查询难度大。

(2) 商业承兑汇票。商业承兑汇票是由付款人或收款人签发,委托付款人在指定日期无条件支付确定的金额给收款人或持票人的票据,由银行以外的付款人承兑的即为商业承兑汇票。一般商业承兑汇票付款的保证程度视企业的信誉高低而定。

(3) 本票。本票是出票人签发的,承诺自己在见票时无条件支付确定的金额给收款人或者持票人的票据。票据法所称的本票,是指银行本票。在上述本票的概念中,它的基本当事人只有两个:即出票人和收款人。支票则是由出票人签发的,委托办理支票存款的银行或者其他金融机构在见票时无条件支付确定的金额给收款人或者持票人的票据。支票的基本当事人有三个:一是出票人,即在开户银行有相应存款的签发票据的人;二是付款人,即银行等法定金融机构;三是收款人,即接收付款的人。支票和本票都由出票单位签发,都适合在同城使用。

(4) 信用卡。信用卡属于电子支付工具,方便、灵活、快捷,但是该结算方式受银行网络的限制。

(5) 汇兑。汇兑是异地结算的主要方式,是汇款人委托银行将其款项支付给收款人的结算方式,一般适用于付款人主动付款。

(6) 委托收款。委托收款是指收款人委托银行向付款人收取款项的结算方式,同城、异地结算都可以使用,属于商业信用,保付性较差。

(7) 托收承付。托收承付是根据购销合同由收款人发货后委托银行向异地付款人收取款项、由付款人向银行承诺付款的结算方式。一般此方式要求购销双方

必须签订购销合同约定,实际应用中付款争议经常发生。

(8)信用证。信用证是银行用以保证买方或进口方有支付能力的凭证,是银行有条件保证付款的证书,是国际贸易活动中常见的结算方式。而国内信用证是适合于国内贸易的一种支付结算方式,按照这种结算方式的一般规定,买方先将货款交存银行,由银行开立信用证,通知异地卖方开户银行转告卖方,卖方按合同和信用证规定的条款发货,银行代买方付款。国内信用证通过银行传递,手续严密,具有融资功能,但是手续烦琐、手续费用也比较高。

物流企业选择这些方式的时候要兼顾安全性、时效性和经济性。比如物流企业在异地结算方式的选择上,如果是一次性交易,宜采用先收款后发货或一手钱一手货的方式,如现金、信汇、电汇、自带汇票等方式;经常往来的客户可先发货后收款,采用汇款、异地托收承付、委托银行收款等方式。

三、物流保险职能

物流业的责任风险几乎伴随着业务范围的全程:运输过程、装卸搬运过程、仓储过程、流通加工过程、包装过程、配送过程和信息服务过程。物流保险作为物流金融的重要组成部分,提供一个涵盖物流链条各个环节的完整的保险解决方案,努力帮助物流公司防范风险。

随着现代物流业务的发展,在综合性的一体化物流服务理念下,传统货物财产保险体系的不足逐渐暴露出来:

(1)各环节的保险被肢解,与现代物流功能整合的理念背道而驰。

(2)传统货物保险体系不能无缝覆盖物流活动的各个环节,第三方物流保险存在真空。

(3)传统保险的制度设计与现代物流不配套。

有鉴于此,我国一些保险公司早在1998年就开始积极探索个性化的现代物流保险方案。这些方案将保险责任起讫期间延长为“门到门”条款,把货物运输保险和短暂仓储保险打包后低价出售。这些方案的推出,使现行保险体系逐渐与现代物流业接轨,是对现代物流保险的有益尝试。

针对现代物流这个具有巨大潜力的市场,保险公司应整合相关险种,为物流企业量身设计各种新的保险组合产品,如物流综合责任保险,使保险对象可以扩大到物流产业每个环节,比如物流公司、货运代理公司、运输公司、承运人、转运场、码头和车站等。

物流公司的责任较传统的运输承运人大得多,服务的内涵和外延远比运输服务要广,并且不同的服务受不同的法律调节。但是国际国内都还没有关于物流服务的专门法律,因此,物流保险作为针对物流企业定制和设计的金融产品,为物流业的拓展提供保障。



第三节 国外物流金融发展状况

从发达国家的情况看,银行在发放贷款时要求借款者提供抵押品,是银行缓解道德风险和不对称问题的基本方法。在发达国家,银行对中小企业的短期和中长期贷款的 90%~96% 都是有抵押品的。抵押品对防范银行风险,减少资源的错误配置有很重要的意义。

从理论上讲,一切有相对稳定价值的物品或权益都可以作为抵押品。从银行角度看,价值稳定甚至可能逐渐升值的物品是最理想的抵押品,具有这些特征的抵押品通常是土地和房产。但是对于大多数中小企业来说,它们最主要的问题是没有可作抵押的房地产。即使有一些企业有可用于抵押的房地产,许多企业通常也会将其用作长期贷款的抵押品。在这样的背景下,在申请短期贷款时,很多中小企业便无力提供多余的房地产作为抵押品。为了解决这一矛盾,并结合中小企业的实际情况考虑,发达国家银行普遍将中小企业最常见的资产——存货和应收账款作为可接受的抵押品。发达国家银行提供的存货融资技术和应收账款融资技术一般有如下几种。

一、存货抵押

企业的存货属于一种处于不断流动状态的资产,以这部分资产作抵押,在技术处理上具有一定的难度。近 20 年来,发达国家银行逐步摸索出一整套比较成熟的方法,其中,一揽子存货留置权、公开仓储融资、就地仓储融资、信托收据融资和抵押单存货融资等方式最为常见。

(一) 一揽子存货留置权

在一揽子存货留置权 (blanket investor lies) 的安排下,银行对借款者的所有存货都有留置权,但借款者可以自由地销售存货。从技术上讲,这种方式对银行监管存货并不方便,当存货在较长的时间里逐渐减少时,存货的价值也逐渐下降,借款人如不及时补进存货,银行仍然面临贷款抵押品部分留置问题。鉴于存在这些类似问题,此种方法目前已较少使用。

(二) 公开仓储融资

公开仓储融资 (public warehouse finance) 是发达国家 20 世纪 50—60 年代较流行的一种存货抵押贷款融资方法。这种抵押融资要求借款人将存货存放于第三方的仓库中,由第三方代为管理和保管,当借款人销售存货后,购货方直接将购货款支付到借款人在银行的账户上,银行则用销货款来冲减贷款。公开仓库的存货保管人则确认购货方可以提货。公开仓储融资对企业来讲需要额外支付一笔保管费,另外,还可能要支付较多的存货运输和装卸等相关费用。这种方式由于成本较

高,而且历史上发生过较多公开仓库管理人与借款人合伙欺诈银行的事件,所以,目前已较少使用。

(三) 就地仓储融资

就地仓储融资(field warehousing finance)是银行不改变融资企业抵押物所在地的一种抵押融资方式,与公开仓储融资相比它最大的优点是,这种方法对借款人来讲不必支付费用较高的公开仓库管理费,而且存货使用也方便。在这种方法中,仓库建立在借款人的货栈中,为了对存货进行监督,银行根据协定雇用第三方(通常称为就地仓储公司)的代理人来管理存货。在就地仓储融资安排下,一般可接受的产品是不易损坏且在市场上可以销售的产品。对中小企业而言,就地仓储融资有很多优点。存货融资的增长可以和企业销售增长联系起来,使可得资金具有一定的弹性,加之这种方式比公开仓储融资减少了成本,对中小企业更加适用。最重要的一点是,它使无固定资产作为抵押品的中小企业有了获得贷款的可能性。

(四) 信托收据融资

信托收据融资(trust receipt finance)是一种对中小零售企业有着很重要意义的融资方式。信托收据是一种承认借款人代替贷款人持有商品的证书,它与银行对货物拥有“暂时的法律上的所有权”相联系。当借款企业由银行提供贷款并用贷款购买货物后,借款人向银行开出信托收据。信托收据规定:对于购入商品,银行与借款人是一种委托人和受托人之间的关系,商品由借款人为银行代为持有。借款人或将货物存入公开仓库,或就地保存但无须第三者参与货物保管。当货物销售后,借款人当天将销售收入转到贷款者账户。通常,信托收据融资通用的存货为容易辨认的货物,因此,这种融资方式适用于汽车销售经纪人、耐用消费品零售商和机器销售商。

(五) 抵押单存货融资

抵押单存货融资是一种近年来发达国家银行普遍开展的存货抵押贷款业务。抵押单(collateral certificate)是一个由第三方定期签发给贷款银行的文书。在这个文书上,第三方保证作为贷款抵押品的存货数量的存在。企业的存货通常处于不断的流动状态,但企业一般都会保有一部分存货,存货抵押品管理真正烦琐的部分是对浮动部分的价值进行管理。独立的第三方能对企业的销售活动进行跟踪式的贴身观察,专门从事存货融资的保障业务。第三方的此种业务替代了银行工作人员对企业的监管,降低了银行的信贷成本,这对借款人和贷款人都有好处。存货抵押单的签发者除了充当第三者的角色外,还通过提供一系列的服务,使借款人和银行之间的贷款管理问题简化。这一融资方式的出现及在发达国家发展较快的原因主要是它的灵活性,这种方式不需要对存货进行实物上的分离和拥有。从银行来讲,它实际上并不关心存货的实物形态,它关心的是实物的价值及价值的可实



现性。

二、应收账款抵押贷款

在发达国家,应收账款抵押融资是非常普遍的对中小企业提供流动资金的贷款方式。从银行的角度看,它们通常把应收账款看作是优于存货的抵押品,因此,相比较而言,应收账款抵押贷款常被看作是优于存货融资的一种贷款方式。

应收账款抵押贷款是从贷款申请者(卖方)与银行或其他金融机构签订有法律约束的协议开始的。其基本程序是。

(1)商品销售者把一批其所有的货物已经销售但没有收到货款的发票送到银行,接受银行的检查。

(2)银行对货物购买者的信用能力和付款能力进行评估,对不符合信用标准的企业的销售发票予以退回,不接收其为抵押品。

(3)银行与贷款申请者商谈一个抵押品账面价值的折扣率,通常,银行的折扣率在总抵押账面价值的50%~75%。当然,银行在开始做新的应收账款抵押贷款时,由于对购货方的信用不甚了解,可能提出的折扣率会低一些,但当银行获得了经验后,它们就有可能适当提高折扣率。

(4)确定折扣率后,银行可就信贷的利率与贷款申请者进行谈判,有时,银行在谈判中可能引入菜单式合同,比如在不同折扣率下,采用不同的贷款利率等。

(5)签订信贷合同,向应收账款抵押企业发放贷款。应收账款抵押借款合同通常规定,当购货方向借款者支付货款时,借款人需将货款直接划付给银行,由银行增减贷款数额。

(6)银行进行应收款的管理。通常,银行并不通知购货企业其应收款已经作为抵押品,只有当银行看到应收款的账龄较长时才会采取措施。一般银行会在账龄超过1~2个月时,发出应收款催收通知单,说明应收款已被抵押并应及时支付。

(7)当应收款出现追索困难时,银行可能会将该笔应收款作为问题贷款向借款人追索,这是因为在应收款抵押贷款中,贷款人不仅对应收款有留置权,而且对借款人有追索权,如果购买商品的企业不付款的话,销售企业必须承担这个损失。

相对于发达国家,发展中国家的物流金融业务开始较晚,业务制度也不够完善。非洲贸易的自由化很早就吸引了众多外国企业作为审查公司进入当地。这些公司以银行、借款人和质押经理为主体,设立三方质押管理协议,审查公司往往作为仓储运营商兼任质押经理的职位。通过该协议,存货人(即借款人)在银行方面获得一定信用而得到融资机会。此类仓单直接开具给提供资金的银行而不是借款人,并且这种仓单不能流转。

在非洲各国中较为成功的例子是赞比亚的物流金融体系。赞比亚没有采用北美以政府为基础的体系模式,而是在自然资源协会的帮助下,创立了与政府保持一

定距离、不受政府监管的自营机构——赞比亚农业产品代理公司。该公司参照发达国家的体系担负物流金融系统的开发和管理,同时避免了政府的干预,从而能更好地适应非洲国家的政治经济环境。

第四节 我国物流金融的发展状况

作为发展中国家之一,我国国内的物流金融服务是伴随着现代第三方物流企业而生的。如果说国外物流金融服务的推动者是金融机构,那么国内物流金融服务的推动者主要是第三方物流公司。在国内的物流金融服务中,现代第三方物流企业的业务变得更加复杂,除了要提供现代物流服务外,还要跟金融机构合作,提供部分金融服务。

在国内的实践中,诚通集团旗下的中国储运集团(简称“中储”)从1999年开始从事物流金融部分业务。物流金融给中国储运集团带来了新的发展机遇,最近该集团公司总结了部分物流金融业务模式,并在集团所有子公司进行推广。该公司主要利用其遍布全国的仓储网络,为客户提供融资服务。仓单质押是指货主把货物存储在仓库中,然后凭借仓储公司开具的货物仓储凭证——仓单向银行质押申请贷款,银行根据货物的价值向货主企业提供一定比例的贷款,同时由仓储公司代理监管货物。通过这一服务,中储不仅稳固了原有的客户关系,还吸引了许多新的客户。目前,这一业务已成为中储新的经济增长点。中储为近500家企业提供质押融资监管服务,质押融资规模累计达150亿元。据诚通集团总裁洪水坤介绍,集团现有业务资源每年可开展500亿元规模的仓单质押融资业务。下一步还将通过对社会仓库资源整合开展租赁经营和管理输出,仓单质押融资的规模将超过1000亿元。与中储主要利用仓库监管不同,中国对外贸易运输(集团)总公司开发了对运输途中货物的监管。不再只是仓库中的货物可以作为银行贷款抵押物,在运输途中的货物也可以作为抵押物,为生产制造企业资金周转提供最大程度的方便。2006年7月18日,中国对外贸易运输(集团)总公司与中国工商银行在北京签署了《物流金融战略框架协议》,中国对外贸易运输(集团)总公司总裁赵沪湘和中国工商银行行长杨凯生代表双方在协议书上签字。协议的签署,正式启动了双方在物流金融领域的全面合作,旨在共建物流金融服务平台,联合研发物流金融新产品。

2005年,深圳发展银行(以下简称深发展)先后与中国对外贸易运输(集团)总公司、中国物资储运总公司和中国远洋物流有限公司签署了战略合作协议,三大物流公司发挥在货物运输、仓储、质物监管等方面专长,深发展基于货权控制、物流与资金流封闭运作给予企业授信支持,为广大中小企业提供创新性的物流金融服务。一年来,已有数百家企业分享到了物流金融平台的融资便利与物流增值,截至2006



年9月末,三家合作物流公司从中新增物流与货押监管货值累计将近500亿元,呈加速增长趋势,深发展从中也获得了新的客户与利润增长。在物流金融平台上,企业、物流公司和银行实现了多赢。另外,深发展目前还与大连、天津、深圳、青岛、湛江等港口以及200多家第三方物流公司签约合作,并和多家担保公司建立战略合作关系,积极推动物流金融发展。