

*Research on the Supervision
Performance and Risk Management
of Financial Logistics*



金融物流监管绩效 与风险管理研究

董兴林 杨 明 著



中国海洋大学出版社
CHINA OCEAN UNIVERSITY PRESS

金融物流监管绩效与 风险管理研究

董兴林 杨 明 著

中国海洋大学出版社
· 青 岛 ·

图书在版编目(CIP)数据

金融物流监管绩效与风险管理研究 / 董兴林, 杨明
著. —青岛: 中国海洋大学出版社, 2016. 11

ISBN 978-7-5670-1295-0

I. ①金… II. ①董… ②杨… III. ①金融—物流管
理—研究—中国 IV. ①F259.22 ②F832

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 281921 号

出版发行	中国海洋大学出版社	
社 址	青岛市香港东路 23 号	邮政编码 266071
出 版 人	杨立敏	
网 址	http://www.ouc-press.com	
电子信箱	1079285664@qq.com	
订购电话	0532-82032573 (传真)	
责任编辑	孟显丽	电 话 0532-85901092
印 制	日照报业印刷有限公司	
版 次	2016 年 11 月第 1 版	
印 次	2016 年 11 月第 1 次印刷	
成品尺寸	170 mm × 230 mm	
印 张	14	
字 数	234 千	
印 数	0—1 100	
定 价	28.00 元	

前 言

Perfect

金融物流涉及银行等金融机构、第三方物流企业和融资企业三方主体，是银行等金融机构与第三方物流企业联合为资金需求方提供融资的一种业务模式。金融物流能够为物流产业提供资金融通、结算、保险等综合服务，从而盘活融资企业的原材料、产成品的资金占用，解决企业融资难问题，成为银行等金融机构和第三方物流企业新的利润增长点。

开展金融物流融资业务，有利于银行等金融机构、第三方物流企业和融资企业三方“共赢”，对社会经济的快速发展具有良好的促进作用。但是，由于金融物流融资业务本身还处在不断完善与创新阶段，一线操作人员因为业务不熟练或知识水平所限造成的操作失误等风险时时存在。同时，我国金融物流领域相关法律法规的缺失与滞后，以及经济环境的不断变化，都有可能影响金融物流融资业务的广泛开展。

金融物流监管能够很好地控制银行授信风险，提高其资金运作效率，促进产业之间的资金流通和产业结构调整，具有良好的发展前景和重要的现实意义。但在金融物流融资的业务实践中，我国的金融物流融资业务存在着质押货物风险、客户资信风险、第三方物流企业管理风险、法律缺失风险、提单管理风险等诸多问题，值得我们深入探讨。

在金融物流监管模式选择、模式创新和融资风险控制的一系列决定因素中，社会经济制度及其所包含的利益结构和经济发展水平，以及所处的国内外经济金融环境的发展变化，都会成为最直接、最重要的影响因素。因此，金融物流的监管力度，应该随着宏观经济形势、金融市场风险程度、经济社会发展的实际需要随时进行调整，并与国际规则相统一。

本书从金融物流监管和金融物流融资风险控制两个方面出发,主要对我国金融物流的变迁、金融物流运作模式、金融物流监管模式、金融物流监管博弈分析、金融物流监管绩效评价、金融物流风险识别、金融物流风险评价、金融物流风险防范等问题进行了系统研究,并对当前我国金融物流的发展提出了监管模式的创新方向和融资风险控制的定量分析与评价。本书的研究成果依托于本书作者与团队成员承担的教育部人文社会科学规划基金项目“统一授信担保模式物流金融风险管理研究”(项目编号:12YJAZH011),既是前一阶段研究成果的总结,也是进一步研究的开端。

全书共分九章,具体研究内容如下。

第一章,导论。主要介绍本书的研究背景、研究目的与意义、国内外研究综述,以及本书写作的基本框架和主要内容,从而奠定本书写作的理论基础。

第二章,金融物流概述。首先,对金融物流发展变迁进行阐述,分析金融物流的内涵与特点;其次,从融资企业、银行等金融机构、第三方物流企业三个方面分析金融物流业务操作的可行性;最后,对金融物流模式进行分析,为后续研究厘定研究范围与方向。

第三章,金融物流监管博弈分析。首先,分析我国金融物流监管的现状及其存在的问题,得出金融物流监管的不同类型及其特点;其次,分析我国金融物流监管体系,构建金融物流监管三方博弈模型并分析博弈结果;最后,提出规制我国金融物流监管的对策建议,为下一章的金融物流监管模式创新奠定基础。

第四章,金融物流监管模式创新。首先,分析金融物流监管模式创新的动因,得出金融物流监管模式的创新思想和创新方向;其次,从经济学角度分析金融物流监管模式创新机理和相互作用关系;最后,分析金融物流监管模式创新的风险因素,得出金融物流监管模式创新的常见风险,提出金融物流监管模式创新的建议。

第五章,金融物流监管绩效评价。首先,分析金融物流监管的具体流程与操作规范;其次,筛选金融物流监管绩效评价指标,构建金融物流监管绩效评价模型;第三,通过实例验证模型的科学性和实用性,并对验证结果进行分析;最后,结合模型分析结果,提出提高我国金融物流监管绩效的对策。

第六章,金融物流风险识别。首先,分析金融物流融资的风险机理,得出风险形成机制系统的各个变量和反馈环路;其次,对金融物流融资不同运作流程以及不同阶段的风险进行识别,并对金融物流融资风险因素进行相关性分析;

最后,以钢材市场为例分析我国金融物流融资的风险特征。

第七章,金融物流风险评价。首先,筛选金融物流融资风险的评价指标,构建金融物流融资风险评价指标体系;其次,根据金融物流融资风险指标体系构建风险评价模型,确定各指标的权重;最后,通过实例验证金融物流融资风险评价指标体系的有效性和评价模型的科学性。

第八章,金融物流风险防范。首先,分析金融物流风险应对与风险控制;其次,从金融物流风险的形式入手分析风险转移问题;最后,从金融物流的不同层面分析风险控制的具体对策。

第九章,研究结论与展望。总结本研究得出的主要结论,提出本研究存在的明显不足,并对金融物流的下一步研究方向提出展望。

全书由山东科技大学经济管理学院董兴林教授主笔,从明确研究目的、梳理框架结构、设计著作提纲到确定全书体例与统稿,得到了课题组成员的大力支持与帮助。本书的具体分工如下:董兴林教授负责撰写了第一章、第二章、第三章、第四章、第六章内容;杨明副教授负责撰写了第五章、第七章、第八章、第九章内容。在本书成稿过程中,课题组成员山东科技大学经济管理学院马有才教授、邢苗讲师、聂国栋讲师提出了很多宝贵意见;山东科技大学经济管理学院硕士研究生牛春云、孙珍珍、齐欣,青岛职业技术学院周伟、赵红丽在资料收集、图表编排等方面做了大量工作,在此一并表示感谢。

在本书的写作过程中,作者参考、引用了大量的相关资料,谨表感谢!虽然引用文献基本都一一注明,但唯恐仍有疏漏之处,特此说明,敬请谅解。

作 者

2016年10月

目 录

Contents

第一章 导 论

第一节 研究背景与意义	2
第二节 国内外研究综述	7
第三节 主要研究内容	15

第二章 金融物流概述

第一节 金融物流的内涵与特点	17
第二节 金融物流的可行性分析	23
第三节 金融物流模式分析	26

第三章 金融物流监管博弈分析

第一节 金融物流监管现状分析	38
第二节 金融物流监管分类与特点	51
第三节 金融物流监管体系	57
第四节 金融物流监管三方博弈模型构建	60
第五节 规制金融物流监管的对策措施	64

第四章 金融物流监管模式创新

第一节 金融物流监管模式创新动因分析	67
第二节 金融物流监管模式创新思想与方向	69
第三节 金融物流监管模式创新的经济学分析	74

第四节 金融物流监管模式创新风险分析	80
--------------------------	----

第五章 金融物流监管绩效评价

第一节 金融物流监管流程分析	87
第二节 金融物流监管绩效指标分析	102
第三节 金融物流监管绩效评价模型建立	104
第四节 实例评价分析	107
第五节 金融物流监管绩效提升策略	111

第六章 金融物流风险识别

第一节 金融物流风险机理分析	114
第二节 金融物流风险识别	123
第三节 金融物流风险特征分析	136

第七章 金融物流风险评价

第一节 金融物流风险评价指标体系构建	141
第二节 金融物流风险评价模型构建	145
第三节 实例分析	151

第八章 金融物流风险防范

第一节 金融物流风险应对	166
第二节 金融物流风险转移	172
第三节 金融物流风险控制	174

第九章 研究结论与展望

第一节 主要研究结论	184
第二节 问题与展望	186

附 录

参考文献

第一章

导 论

金融物流涉及银行等金融机构、第三方物流企业和融资企业三方主体,是银行等金融机构与第三方物流企业联合为资金需求方提供融资的一种业务模式。金融物流能够为物流产业提供资金融通、结算、保险等综合服务,从而盘活融资企业的原材料、产成品的资金占用,解决企业融资难问题,成为银行等金融机构和第三方物流企业新的利润增长点。

我国的金融物流发展与西方发达国家相比正处于起步阶段,各方面发展还相对滞后。目前研究的重点主要集中在定性分析层面,从单个节点或者单一供应链的角度研究金融物流融资与监管问题,缺乏对金融物流监管绩效与融资风险控制等诸多重要方面的深入研究。

随着金融业务全球化、自由化和金融产品创新的不断发展,导致了金融物流融资业务的许多新变化。这些变化促进了金融业经营效率的提高和全球资源的优化配置,但也带来了一些国家的银行倒闭和金融危机频发的负面效应。因此,金融物流监管绩效与融资风险控制已成为人们日益关注的焦点。金融物流监管模式从根本上决定着金融物流监管的效果,因而决定了金融物流监管模式创新和融资风险控制研究的重要性,对于建立和完善既符合国际规则又兼顾中国特色的金融监管体系具有重要的现实意义。

开展金融物流融资业务,有利于银行等金融机构、第三方物流企业和融资企业三方共赢,对经济社会的快速发展具有良好的促进作用。但是,由于金融物流融资业务本身还处在不断完善与创新阶段,一线操作人员因为业务不熟练或知识水平所限造成的操作失误等风险时时存在。同时,我国金融物流领域相关法律法规的缺失与滞后,以及经济环境的不断变化,都有可能影响金融物流融

资业务的广泛开展。

金融物流监管能够很好地控制银行授信风险,提高其资金运作效率,促进产业之间的资金流通和产业结构调整,具有良好的发展前景和重要的现实意义。但在金融物流融资的业务实践中,我国的金融物流融资业务存在着质押货物风险、客户资信风险、第三方物流企业管理风险、法律缺失风险、提单管理风险等诸多问题,值得我们深入探讨。

在金融物流监管模式选择、模式创新和融资风险控制的一系列决定因素中,社会经济制度及其所包含的利益结构和经济发展水平,以及所处的国内外经济金融环境的发展变化,都会成为最直接、最重要的影响因素。因此,金融物流的监管力度,应该随着宏观经济形势、金融市场风险程度、经济社会发展的实际需要随时进行调整,并与国际规则相统一。

目前,关于金融物流监管与融资风险控制等重要问题,理论界和实务界的认识(包括其定义、来源、分类、内容等基本问题)还没有完全达成一致,一些理论和方法大都来自供应链管理者的实际经验。有关金融物流的理论研究也不尽完善,尤其是关于金融物流监管模式和融资风险控制的研究尚未形成统一的理论体系和具有实践意义的系统方法。因此,本书对我国现有的金融物流监管与融资风险控制等重大问题做出系统研究,以期对我国金融物流融资业务的快速、健康、可持续发展提供理论支撑。

第一节 研究背景与意义

一、研究背景

我国物流行业发展较晚,与发达国家相比,存在着服务水平落后、经营模式单一、创新意识淡薄、设施设备落后和成本控制能力不足等方面的较大差距。进入 21 世纪以来,我国的物流行业蓬勃发展,传统仓储、货代、运输企业纷纷拓展物流领域的业务范围,不断采用先进技术手段,创新服务模式,提高服务水平,逐步形成了许多新兴的物流业态。同时,国外大型跨国物流企业依靠丰富的运作经验、先进的管理手段,纷纷抢滩中国市场,从不同侧面进入我国的物流领域,给我国的传统物流企业带来巨大冲击,进一步加剧了物流行业的竞争态势,从而形成了目前我国多种类型物流企业并存发展的新格局。正因为如此,

国家“十一五”规划纲要明确提出要“大力发展现代物流业”，国家“十二五”、“十三五”规划纲要也多次强调要发展现代物流业。而要实现传统物流企业向现代物流企业的转变，需要物流企业不断采用先进的技术手段，创新发展模式，寻求新的经济增长点。

发展现代物流业除了更新观念、提升技术和创新模式之外，同样离不开银行等金融机构的大力支持。实现金融业与物流业的紧密结合，才能更好地解决我国中小企业的物流、资金流、信息流的协调统一，促进中小企业长期、健康与可持续发展。发展金融物流融资业务，寻求适合企业自身发展的业务模式，已成为我国中小物流企业在激烈的市场竞争中立于不败之地的重要途径之一。

我国金融物流融资业务开展的时间较短，积累的经验不足，特别是我国的金融物流监管模式过于单一，缺乏模式创新，以及银行等金融机构的风险管理意识尚未到位，从而导致刚刚开展且快速发展的金融物流融资业务很快就出现了一系列严重问题。2012年“上海钢贸事件”爆发以来，我国的金融物流市场问题丛生，长期被掩盖的一些金融物流制度和监管问题逐步暴露出来，从而导致了全国各地不断爆发质押物数量短少，或者以次充好、以假充真，甚至出具虚假仓单、虚假质物清单的恶性事件，沉重打击了我国物流企业从事金融物流融资业务的信心，直接影响了我国金融物流业务的快速、健康发展。

2012年以来，我国发生的金融物流恶性事件，从长远看是因为受2008年国际金融危机的影响，我国实施稳健的货币政策应对金融危机，减量放缓前些年高速增长各类信贷业务，导致了国内的一些中小企业资金严重紧缺，银行借贷成本越来越高，一些从事金融物流的企业以钢材等质押物套取银行贷款后改变资金用途，违法发放高利贷；甚至虚开质物清单，骗取银行贷款后失踪；或者通过货物掉包、以假充真、以次充好等手段进行诈骗，逐步由合法的质押贷款转变为违法发放高利贷的犯罪行为，致使处于高利贷链条上的大量资金极不安全，一环断裂，全链受损，最后发展为一系列震惊全国的金融物流恶性事件，多家金融物流监管企业如中储（中国物资储运总公司）、中远（中国远洋运输（集团）公司）等采取业务收缩或退出策略，部分银行也纷纷叫停统一授信等金融物流融资业务，我国刚刚蓬勃发展的金融物流业务受到沉重打击，众多物流企业也纷纷退出金融物流领域。

正是基于上述现状，本书从金融物流监管模式及其创新、金融物流风险识别及其控制的角度展开研究，以期明确界定金融物流的内涵与特点，理顺金融

物流运作的思路与方法,创新金融物流监管模式,形成一套行之有效的金融物流监管体系与评价方法,建立一套科学合理的金融物流融资风险管理体系,为妥善解决我国中小企业的融资难问题、创新我国银行等金融机构的业务模式、提高其盈利能力与运作水平提供理论支撑。

二、研究意义

1. 理论意义

(1) 有助于完善现代物流理论体系。

物流行业涉及仓储、运输、配送、包装、流通加工、信息系统、金融服务等多个方面,现代物流理论体系涉及上述领域的诸多方面,体现出显著的多学科性与交叉性特征。现代物流理论体系的建立与完善,离不开上述学科的理论发展。受到全球经济一体化的巨大影响,社会经济以前所未有的规模、速度在全球范围内优化布局、迅速发展,因而需要物流业务和资金运作能够在全中国范围内快速流动与优化配置。因此,现代物流理论体系的研究必须关注商流、物流、资金流和信息流,充分理解它们之间的有机结合与相互关系。

(2) 有助于建立金融物流理论体系。

我国的金融物流理论研究起步较晚,远远落后于实践应用,更没有实现理论指导实践的现实需要。目前,我国金融物流的概念和内涵还没有形成统一认识,金融物流监管模式与融资风险控制研究更是处于起步阶段。因此,界定金融物流的定义与内涵、确定金融物流的运作流程与监管模式、实现金融物流融资风险的有效控制,对于建立金融物流理论体系、指导金融物流业务的健康发展具有重要意义。

2. 现实意义

(1) 有利于解决中小企业融资难问题。

改革开放以来,我国社会经济快速发展,中小企业大量涌现并迅速成长,其数量占我国企业总数的 95% 以上,承担了 80% 以上的城镇就业机会和国家一半的财税收入,对缓解就业压力、增加国家财政税收起着重要作用,成为推动我国经济发展的重要力量。但是,我国的中小企业发展面临着人才、技术、资金短缺等诸多现实问题,并成为制约其快速发展的瓶颈。不可否认的是,目前我国中小企业普遍存在经济基础薄弱、固定资产规模较小、财务制度不健全、抗风险能力弱等缺点,因而导致其信用等级低,银行等金融机构发放贷款面临更多的风

险和更高的管理成本,从而降低了它们发放贷款的积极性。

我国的中小企业在整个生产供应链中同样存在资金占用大、回收周期长、经常需要银行贷款但又经常无法实现的现实问题,融资难已成为束缚我国中小企业健康、快速、可持续发展的瓶颈。但是,因为我国中小企业的流动资产(如流动资金占用、原材料库存、在制品库存、在途产品以及各种权利单证等)占企业总资产的比例高,而流动资产在融资时一般不会被银行等金融机构接受。银行等金融机构认为,中小企业的流动资产流动性大,监管困难,银行开展流动资产融资业务的运作成本高,风险大,因而不愿意接受中小企业的流动资产融资。这样一来,中小企业很难从银行等金融机构获得贷款,因而丧失很多商机和发展机遇。开展金融物流融资业务可以很好地解决这一难题,这就需要相关的物流企业积极参与金融物流业务运作,利用自身熟悉融资企业的销售与库存情况,并作为担保协助银行开展金融物流信贷业务,从而将银行等金融机构更好地融入中小企业的生产供应链之中,降低银行等金融机构信贷的运作风险和中小企业的融资成本,提高资本的周转速度,实现资源的优化配置,推动我国中小企业的快速健康发展和经济社会的良性循环。

(2) 有利于促进我国银行等金融机构的健康发展。

我国银行等金融机构主要采取分业经营方式开展业务运作,利润来源主要依靠存贷款利差。相关数据显示,目前我国各级银行的存贷款利差呈现扩大趋势,银行之间的竞争已经非常激烈。随着外资银行不断进入我国金融市场,这一竞争将会进一步加剧。一方面,国内银行等金融机构面临前所未有的竞争压力,想方设法争夺客源,扩大存贷款市场份额;另一方面,我国的中小企业数量多,分布范围广,融资需求的总量巨大,具备缓解银行存贷款利差过大的巨大潜力。但是,由于我国银行等金融机构的贷款资产质量不高,呆坏账比例居高不下,出于贷款风险方面的顾虑,银行等金融机构对中小企业融资普遍存在“想贷不敢贷”的矛盾心理。因此,提高贷款质量、控制贷款风险、拓展新的业务模式,成为我国银行等金融机构目前最为紧迫的重要任务。

金融物流业务的开展,为我国银行等金融机构的发展带来契机。金融物流可以为银行等金融机构带来大量相对稳定的客户,扩大业务范围,提高业务量,改变巨额存贷款利差这一问题。尤为重要的是,开展金融物流业务,可以有效地解决银行等金融机构的“物流瓶颈”,银行等金融机构开展质押贷款业务,可以委托第三方物流企业实施评估、仓储监管与资产处理,大大降低了融资企业的

质押物监管成本,降低贷款风险和呆坏账比例,提升利润率,增强竞争力,从而促进我国银行等金融机构健康、快速与可持续发展。

(3) 有利于促进第三方物流企业的发展。

物流产业集商流、物流、信息流、资金流于一体,具有广阔的发展前景和重要的增值功能,因而从 20 世纪 80 年代以来快速发展,年均增速为 20%~30%,成为我国经济社会中与金融业、高科技产业并驾齐驱的三大朝阳产业,在国民经济发展中起着越来越重要的作用,已经成为经济发展的第三利润源泉。

尽管如此,我国的第三方物流企业发展仍处于起步阶段,普遍存在市场分散、企业规模小、数量多、信息化程度低、物流设备与技术落后等问题,导致第三方物流企业能够提供的服务功能单一,增值服务能力较弱,客户满意度不高。目前,国内企业激烈的市场竞争促进了专业化分工,越来越多的生产企业开始物流外包,第三方物流服务的市场需求和业务范围不断扩大,服务质量不断提高,但众多的第三方物流企业依然在低端物流服务层面激烈竞争。因此,亟须第三方物流企业开展服务产品创新,并在更高层面上为客户提供专业化服务。正是由于第三方物流企业、融资企业、银行等金融机构在发展过程中面临着一系列困境,从而为金融业和物流业的协同发展提供了有利契机,催生了金融物流业务的快速发展。

现代物流的快速发展离不开金融业的大力支持。对物流企业而言,物流是基础,资金流是保障,二者相辅相成才能保证企业的正常运作。金融物流业务模式的出现,可以实现物流与资金流的协调统一,因而可以更好地推动现代物流的发展。第三方物流企业通过开展金融物流这一创新产品,可以加强基础设施建设,拓展金融增值服务,既解决了物流、资金流融合的难题,又为自身发展提供了巨大的利润来源,从而吸引更多的客户,提高综合服务能力,增强企业的竞争力,促进第三方物流企业的健康、快速、可持续发展,因而具有重要的现实意义。

总之,开展金融物流融资业务,可以很好地推动我国银行等金融机构、融资企业、第三方物流企业实现互惠互利、“共赢”发展,并在很大程度上影响着相关企业的经营成败。目前,我国金融物流监管与融资风险控制研究尚处于起步阶段,不能完全支撑金融物流融资业务的健康、快速、可持续发展。本书通过对国内外金融物流监管与融资风险控制的全面研究,结合我国实际提出一套相对完整的金融物流监管与评价体系,以及金融物流风险识别与控制评价指标,以期

对我国物流业的健康、快速、可持续发展有所帮助。

第二节 国内外研究综述

一、国外研究现状综述

国外学者很早就开始研究仓货(单)质押金融问题,研究成果比较丰富,但到目前为止还没有明确提出“金融物流”这一概念。

1. 存货(单)质押融资研究

早在 20 世纪 40 年代,金融物流业务就在国外萌芽并得以发展,一些学者先后开始对存货质押融资和应收账款融资业务的法律氛围、业务模式、监管方式、运作流程等问题展开系统研究。Albea R K (1948)从经济学视角分析了存货问题及其可能产生的贷款方式。Harold B F (1948)进一步探讨存货质押融资的基本运作流程,对有关业务的开展具有指导作用。Eisenetadt M (1966)总结了美国的存货质押融资现状,并提出了相应的观点。Barnett W (1997)研究了存货质押贷款的主体情况,厘清了存货质押贷款的参与各方的主体关系。Allen B N 和 Gregory U F (1998)通过研究得出:在存货质押融资业务中,应收账款约占银行抵押物品的 2/3。

进入 21 世纪以来,Rafael R 和 Javier S (2004)从风险控制角度研究了存货质押融资贷款过程中的道德风险和市场风险,以及二者的规避方式。A Buzacott 和 Rachel Q Zhang (2004)分析了存货抵押融资中的存货管理问题,并从定量研究的视角确定了存货抵押融资中的银行利率、贷款额度等重要指标,以及存货质押融资可能产生的种种风险。Matthesen T (1998)、Clarke P D (2001)和 MacDonald R S (2006)等根据存货质押融资的表现形式,运用数字模拟方式分析说明存货质押融资贷款的具体情况。John Kevin Morley 和 Arnold Cohen (2006)基于加拿大的存货担保融资的法律框架展开研究,分析其存在的问题及其原因,并提出了具体的解决对策。Neville G (2008)分析了存货质押融资中质押物的估值问题,为存货质押融资风险控制提供理论依据。

2. 存货(单)质押业务模式研究

Rutberg (2002)在详细分析了 UPS (United Parcel Service)的金融物流模式及其特征后认为,UPS 从货物入库到出库的每个环节都可以提供存货质押融资服务业务。Weisun (2004)研究了第三方物流企业提供金融物流创新业务的可行

性,并从供应链视角分析了中小企业存货(单)融资的基本模型。

3. 质押物管理与控制研究

Berger (2000)认为,质押物的品种选择与监管是存货质押融资风险控制的关键,据此提出了有关的解决对策。Onumah G 和 Coulter J (2002)从发展经济学的视角分析了发展中国家如何应对质押物市场的价格波动问题,对更好地开展存货质押融资业务具有重要的指导作用。

通过上述文献综述可以看出,国外学者研究金融物流问题更多地关注存货(单)质押融资模式,一般从经济学的视角定量研究质押率、贷款额度等具体问题,并对相关的法律框架进行研究,具体研究金融物流融资业务模式的学者相对较少。

二、国内研究现状综述

我国金融物流的研究开始较晚,但国内最先提出了物资银行、金融物流、保兑仓、融通仓、物流金融等一系列概念,并将金融物流的运作模式、业务流程和风险防范等问题作为研究重点,目前大部分研究还停留在实践经验的总结方面。

1. 物资银行与物流银行研究

陈淮(1987)较早提出了构建我国物资银行的基本设想,建议将物资流通和货币融通结合在一起。赵明慎(1993)基于当时的物资银行带有非常浓厚的计划经济色彩这一背景,详细研究了物资银行的运作方式问题。任文超(1998)提出利用“订单、信息、资本”三要素解决市场再创造和利润再发现问题,以便于物资银行解决企业的三角债问题。于洋、冯耕中(2003)认为,物资银行可以将银行、生产商或经销商紧密地联系在一起,使银行的传统信贷模式转变为不动产贷款和动产质押贷款相结合的信贷模式,并深入研究物资银行业务运作风险及其控制方法,提出了基于权利质押和基于流动货物质押的两种物资银行运作模式。任文超(1998、2006)深入研究了物资银行的业务问题,指出当制造企业或贸易企业需要向银行贷款而又没有足够的不动产质押时,企业可以将其拥有的原材料、产成品或半成品等动产向银行质押以获得贷款,从而将物资银行提升到物流银行的高度。

广东发展银行最早提出“物流银行”这一概念,杨晓依(2005)在系统分析广东发展银行开展物流银行业务的基础上,认为物流银行业务包括融资、结算、

贴现等内容,具有综合性的特点。杜红权、胡介坝(2005)对开展物流银行业务的可行性与必要性进行分析,指出物流银行涉及第三方物流企业、融资企业、银行等金融机构三个主体,主要从事质押、担保、垫资等一系列业务模式。徐莉、罗茜、熊侃霞(2005)认为,物流银行业务具有标准化、规范化、信息化、远程化和广泛性的特点。林瑞欣(2010)系统地梳理了物流银行的概念、分类与特点,基于供应链金融视角分析了我国基于权利质押的物流银行和基于流动货物质押的物流银行的主要运作模式、其存在的问题和面临的风险,认为物流银行能够破解物流供应链上中小企业融资难的矛盾,成为我国银行等金融机构和第三方物流企业互补发展的良好契机,提出了建立综合性金融物流服务平台是发展物流银行业务和防范风险的一种具体操作模式。

2. 金融物流研究

邹小芄、唐元琦(2004)首次提出“金融物流”的概念,认为金融物流就是为物流产业提供资金融通、结算、保险等服务的金融业务,并引入物流企业作为第三方监管和担保企业。此后,有关金融物流的研究不断增多,并在金融界引起广泛重视。

陈祥锋、朱道立(2005)基于整个生产供应链的角度研究金融物流问题,认为仓单质押、替代采购、授信融资等业务不仅有利于第三方物流企业,而且有利于整个生产供应链,有利于资金在整个供应链条上的周转,从而实现第三方物流企业、融资企业和银行等金融机构的共赢效果。其研究视角比物资银行、融通仓、物流银行的范围更为广泛,因而进一步拓宽了金融物流的研究内容。

(1) 金融物流运作模式研究。

唐少艺(2005)认为,从事金融物流业务的主体是第三方物流企业,银行等金融机构只是参与者。曹静(2005)通过研究认为,金融物流公司是金融物流服务市场的主体。这些研究成果都是基于金融物流业务的不同视角提出的,具有一定的理论意义。

关于金融物流的运作模式,国内许多学者从不同视角展开研究。朱道立、石代伦、陈祥锋(2004)基于融通仓的角度认为,金融物流可以分为基于动产管理、资产管理和风险管理的三种运作模式。唐少艺(2005)认为,第三方物流供应商提供较多的两类金融物流服务产品就是代客结算业务和融通仓业务。代客结算业务分为垫付货款、代收货款两种模式,而融通仓业务分为仓单质押业务、保兑仓业务两种模式。闰俊宏、许祥秦(2007)则认为,金融物流可以分为应收账款