



21世纪应用型精品规划教材 • 物流管理

物流金融理论与实务

何娟 冯耕中 编著

免费赠送

PPT电子课件
及习题答案

本書教材内容特色:

- ◆ 既选编必需、够用的理论内容, 又融入丰富的案例
- ◆ 突出行业特色, 体现最新的理论思想和应用技术
- ◆ 以丰富、多样的版块设置, 展现创新教材体系, 引领课程改革



清华大学出版社

F250
03

014030580

21 世纪应用型精品规划教材 · 物流管理

物流金融理论与实务

何 娟 冯耕中 编 著



清华大学出版社
北 京



北航

C1717301

F250
03

内 容 简 介

目前,在国内关于物流金融服务创新的实践非常活跃。然而关于物流金融较系统的理论研究和应用研究较少,所涉研究都局限在存货质押、应收账款融资和采购执行等传统物流金融业务领域,几乎没有研究系统性地涉及物流业与信贷市场、物流业与资本市场以及物流业与保险市场等物流金融创新服务领域,此外系统性的风险管理体系和专业的物流金融公共信息平台也是当前市场研究的热点。本书正是基于此认识而编写的。全书共分为10章,结合物流和金融交叉学科相关知识,全面系统地介绍物流金融的基本理论、服务产品创新和风险控制与管理,内容主要包括:物流金融基本理论、物流金融国内外实践、物流金融的现实需求与发展前景、物流金融的结构因素分析,物流业与信贷市场,物流业与资本市场,物流业与保险市场,物流金融业务风险管理与物流金融公共信息平台。

本书既可作为高等院校物流与金融相关专业学生和研究生的教学用书,也可作为广大物流金融从业人员的实用参考工具。

本书封面贴有清华大学出版社防伪标签,无标签者不得销售。

版权所有,侵权必究。侵权举报电话:010-62782989 13701121933

图书在版编目(CIP)数据

物流金融理论与实务/何娟,冯耕中编著. —北京:清华大学出版社,2014

(21世纪应用型精品规划教材·物流管理)

ISBN 978-7-302-35592-2

I. ①物… II. ①何… ②冯… III. ①物流—金融业务—高等学校—教材 IV. ①F250 ②F830.4

中国版本图书馆CIP数据核字(2014)第039847号

责任编辑:曹 坤

装帧设计:杨玉兰

责任校对:周剑云

责任印制:沈 露

出版发行:清华大学出版社

网 址: <http://www.tup.com.cn>, <http://www.wqbook.com>

地 址:北京清华大学学研大厦A座

邮 编:100084

社总机:010-62770175

邮 购:010-62786544

投稿与读者服务:010-62776969, c-service@tup.tsinghua.edu.cn

质 量 反 馈:010-62772015, zhiliang@tup.tsinghua.edu.cn

课 件 下 载: <http://www.tup.com.cn>, 010-62791865

印 装 者:北京密云胶印厂

经 销:全国新华书店

开 本:185mm×230mm

印 张:19.25

字 数:416千字

版 次:2014年5月第1版

印 次:2014年5月第1次印刷

印 数:1~3000

定 价:39.00元

产品编号:052060-01

前言

近年来,我国物流业在经济持续较快增长和一系列政策措施的推动下,得到了飞速发展,为转变经济发展方式、促进产业转型升级提供了有力支撑。然而,随着全球经济一体化的发展,市场竞争日趋激烈,传统物流服务利润不断受到挤压,物流服务需求方对物流企业的要求越来越高、越来越复杂,甚至希望物流企业能够提供资金流、物流和信息流集成的综合服务。因此,物流企业要想在激烈的市场竞争中脱颖而出,就必须不断进行业务创新,在原有提供物流和信息流集成服务的基础上引入资金流的服务内容。

与此同时,国内外错综复杂的经济形势,加之持续的通胀、人民币升值、原材料和用工成本高等压力,使得我国中小微企业的经营困难不断加剧。虽然国家相继出台了一系列扶持中小微企业发展的政策,但对信用等级评级普遍较低、可抵押资产少、财务制度不健全的中小微企业而言无疑是杯水车薪,融资难仍是制约中小微企业发展的主要瓶颈。

此外,随着银行业存贷利差日益收窄、新的竞争主体不断进入、客户需求日益多元化,商业银行不仅要面对日趋激烈的同质化竞争,而且要承受大型优质客户的金融脱媒化压力。新的竞争格局使得我国金融机构尤其是商业银行创新动力不断增强。

事实上,物流金融已成为解决物流企业自身融资问题和中小微企业“融资难”问题的一条有效途径,而且为物流企业和金融机构等参与主体增添了新的利润源,较好地化解了日趋激烈的同质化竞争。2013年,物流金融成为供应链亚洲峰会的热点主题。《欧洲货币》杂志将物流金融(供应链金融)形容为近年来“银行交易性业务中最热门的话题”,物流金融业务也早已成为国际快递业巨头UPS和世界排名第一的船公司马士基的第一利润源。UPS更是认为“未来的物流企业谁掌握金融服务,谁就能成为最终的胜利者”。

目前,在国内关于物流金融服务创新的实践非常活跃。然而关于物流金融较系统的理论研究和应用研究较少,所涉研究都局限在存货质押、应收账款融资和采购执行等传统物流金融业务领域,几乎没有研究系统性地涉及物流业与信贷市场、物流业与资本市场以及物流业与保险市场等物流金融创新服务领域。此外,系统性的风险控制与管理体系和专业的物流金融公共信息平台也是当前市场的热点。本书正是基于此认识而编写的。

本书共分为9章,基于物流和金融交叉学科的相关知识,全面系统地介绍了物流金融的基本理论、服务产品创新和风险控制与管理。主要内容包括:物流金融基本理论,物流金融国内外实践,物流金融的现实需求和发展前景,物流金融结构要素分析,物流业与信贷市场,物流业与资本市场,物流业与保险市场,物流金融业务风险管理和物流金融公共信息平台。

本书的编写主要具有以下特点:一是从新的视角,系统性地分析了物流金融市场主体、

服务载体以及规范和支撑要素,以便读者对物流金融有一个更为清晰的认识;二是紧跟市场需求,在传统物流金融服务产品的基础上,提出了物流业与信贷市场、资本市场、保险市场融合发展,开发能满足市场需求的更多的物流金融服务创新产品;三是系统性地介绍物流金融业务风险控制与管理 and 物流金融公共信息平台的搭建与运营,全方位地实施物流金融风险的控制与管理;四是理论与实务相结合,进一步增加本书的价值和实用性,既可作为高等院校物流与金融相关专业学生和研究生在教学用书,也可作为广大物流金融从业人员的实用参考工具。

本书由西南交通大学交通运输与物流学院何娟副教授/博士生导师和西安交通大学管理学院冯耕中教授/博士生导师共同编著,并完成了本书的主体内容和全书的统稿工作。其他参与编写人员的分工如下:贺平、王建负责第1、2章;黄福友、叶纶、王建负责第3、4章;王建、苏国振、周颖负责第5章;王建、崔健、黄福玲负责第6、7章;王建、黄福玲、林楠、陈微艳、夏晓光负责第8、9章。

本书的出版得到了清华大学出版社的大力支持和帮助,在此表示诚挚的谢意!对四川省物流办的关怀表示深深的谢意!同时,非常感谢本书所引用参考文献的所有作者,是他们的前期研究成果丰富了我们的知识和写作。此外,本书的充实得益于调查走访企业的鼎力支持和配合以及为本书写作提出宝贵意见的社会各界人士,在此一并表示衷心的感谢!

由于作者学识有限,书中难免存在不足之处,此外,物流金融是一个不断探索和创新的学科领域,在此恳请广大读者批评指正,以便我们日后进一步完善。

作者

目 录

第1章 物流金融基本理论	1	3.1.1 物流行业的产业特征	39
1.1 物流金融产生背景	3	3.1.2 物流行业的融资特征	43
1.1.1 宏观背景	3	3.2 物流金融需求分析	50
1.1.2 微观背景	5	3.2.1 物流企业	50
1.2 物流与金融相结合的理论基础	7	3.2.2 金融机构	55
1.2.1 物流与金融相结合的必然性	7	3.2.3 中小微企业	59
1.2.2 物流与金融相结合的 前提条件	10	3.3 物流金融发展前景与趋势	62
1.2.3 物流金融与经济发 展的关系	14	3.3.1 物流金融发展前景	62
1.3 物流金融的基本概念	20	3.3.2 物流金融发展趋势	66
本章小结	22	本章小结	68
课后习题	22	课后习题	68
第2章 物流金融国内外实践	25	第4章 物流金融结构要素分析	71
2.1 国外物流金融发展概况	27	4.1 市场主体要素分析	72
2.1.1 国外物流金融的源起	27	4.1.1 物流金融供给方	72
2.1.2 国外物流金融业务概况	28	4.1.2 物流金融需求方	77
2.1.3 国外物流金融业务案例	29	4.1.3 物流金融中介方	78
2.2 国内物流金融发展概况	31	4.2 服务载体要素分析	80
2.2.1 国内物流金融的源起	31	4.2.1 金融市场	80
2.2.2 国内物流金融业务概况	33	4.2.2 物流市场	83
2.2.3 国内物流金融业务案例	34	4.2.3 中介市场	84
本章小结	36	4.3 规范和支撑要素剖析	86
课后习题	36	4.3.1 实体要素分析	86
第3章 物流金融的现实需求与 发展前景	38	4.3.2 技术要素分析	87
3.1 物流行业的产融特征	39	4.3.3 制度要素分析	89
		本章小结	94
		课后习题	95

第5章 物流业与信贷市场	97	6.2 债券市场融资	156
5.1 信贷市场概述	98	6.2.1 债券市场融资基本情况	156
5.1.1 信贷市场的概念与构成	98	6.2.2 债券融资工具	158
5.1.2 信贷市场对物流业发展的影响	100	6.3 股权融资	164
5.2 物流企业自身融资活动	103	6.3.1 新三板市场	165
5.2.1 融资租赁	103	6.3.2 区域性股权交易市场(地方OTC)	167
5.2.2 典当融资	107	6.3.3 产权交易所	170
5.2.3 桥隧模式	109	6.3.4 物流产业投资基金和创投服务	171
5.2.4 中小企业集合信托	110	本章小结	174
5.2.5 中小企业集合贷款和产业链贷款	112	课后习题	174
5.2.6 互保联保	113	第7章 物流业与保险市场	178
5.3 物流结算	115	7.1 物流保险市场概述	180
5.3.1 代收货款	115	7.1.1 物流保险市场构成要素	180
5.3.2 垫付货款	118	7.1.2 物流保险市场供求分析	181
5.3.3 物流保理	119	7.1.3 物流业的风险分析	182
5.3.4 保证	119	7.2 物流保险	183
5.4 供应链融资	121	7.2.1 物流保险的关系人及其权利义务	183
5.4.1 供应链金融特征与实践	121	7.2.2 物流保险的范围和种类	185
5.4.2 供应链中的物流金融产品	122	7.2.3 物流保险的特征	190
5.4.3 存货质押融资业务	125	7.2.4 物流保险的职能	191
5.4.4 应收账款融资	131	7.2.5 物流保险的基本原则	192
5.4.5 订单融资业务	136	7.2.6 物流保险与物流业发展的相互作用	194
本章小结	140	7.3 短期贸易信用保险	196
课后习题	141	7.3.1 短期贸易信用保险的概念	196
第6章 物流业与资本市场	144	7.3.2 短期贸易信用保险的优势	197
6.1 资本市场概述	145	7.3.3 适合投保的企业	198
6.1.1 资本市场介绍	145	7.4 中小企业贷款保证保险	199
6.1.2 物流业与资本市场的相互作用	151		

7.4.1 中小企业贷款保证保险的 基本概念	199
7.4.2 中小企业信贷保证保险的 意义	200
7.4.3 中小企业信贷保证保险面临的 问题	201
7.4.4 建立我国中小企业贷款保证 保险制度	202
本章小结	205
课后习题	206
第 8 章 物流金融业务风险管理	209
8.1 物流金融风险管理原则及内涵	211
8.1.1 物流金融风险管理原则	211
8.1.2 物流金融风险管理内涵	212
8.2 物流金融风险分类	214
8.2.1 质物风险	214
8.2.2 信用风险	216
8.2.3 操作风险	217
8.2.4 市场风险	219
8.3 物流金融风险管理流程	220
8.3.1 风险战略	221
8.3.2 风险识别	221
8.3.3 风险度量和风险评估	221
8.3.4 风险控制	222
8.4 物流金融风险控制关键指标	225
8.4.1 利率	225
8.4.2 质押率	225
8.4.3 贷款期限与町市周期	226
8.4.4 警戒线与平仓线	226
8.4.5 保证金	227
本章小结	228

课后习题	228
第 9 章 物流金融公共信息平台	231
9.1 物流金融公共信息平台	233
9.1.1 物流金融公共信息平台的 内涵和特点	233
9.1.2 物流金融公共信息平台的 作用	234
9.2 物流金融公共信息平台的构建	235
9.2.1 物流金融公共信息平台构建的 总体思路	235
9.2.2 平台参与主体	237
9.2.3 需求分析	238
9.2.4 物流金融公共信息平台的 功能设计	239
9.3 物流金融公共信息平台运营保障 设计	247
本章小结	248
课后习题	248
附录一 2012 年物流政策回顾	253
附录二 商务部关于鼓励和引导民间 资本进入商贸流通领域的 实施意见	258
附录三 国务院关于进一步支持 小型微型企业健康发展的 意见	262
附录四 国务院办公厅关于金融支持 小微企业发展的实施意见	270
附录五 中国银监会关于进一步做好 小微企业金融服务工作的 指导意见	274

附录六	商务部关于印发《融资租赁企业监督管理办法》的通知	277
-----	--------------------------------	-----

附录七	《银行间债券市场非金融企业债务融资工具管理办法》	281
-----	--------------------------------	-----

附录八	中华人民共和国国内贸易行业标准——质押监管企业评估指标(报批稿)	283
-----	--	-----

附录九	中华人民共和国国内贸易行业标准——动产质押监管服务规范(报批稿)	287
-----	--	-----

附录十	山东省物流质押监管服务质量规范	292
-----	-----------------------	-----

参考文献		295
------	-------	-----

第1章 物流金融基本理论

教学目标

- 了解物流金融产生的背景;
- 理解物流与金融相结合的基础条件;
- 掌握物流金融的基本概念。

【案例导入】

随着利率市场化的推进,传统的融资业务面临更为激烈的竞争,不仅是国有大型银行,众多股份制银行也纷纷加入“战团”。近几年方兴未艾的供应链金融开始得到各家银行的重视。

1. 银行上演供应链金融卡位战

作为经济原生动力的中小企业,其发展困境正在越来越多地受到决策层的重视,而金融正成为其中重要的突破口。

2012年9月中旬,国务院推出促外贸稳增长“国八条”,金融机构提供更多融资和担保服务由此被提上日程。这一以贸易融资和供应链为主要诉求的政策所释放出的信号,意味着供应链金融将在解决中小企业融资难上扮演重要角色。

据申银万国预测,2012年供应链金融融资余额规模将达到6.9万亿元,增速约为20%,如图1-1所示。随着国内直接融资市场的不断成熟,大型企业金融脱媒的趋势日趋明朗,而利率市场化的不断推进,也使得银行传统息差收入面临着前所未有的挑战。

面对企业多元化的金融需求以及多变的市场环境,银行均在寻求传统信贷业务之外的业务蓝海。方兴未艾的供应链金融竞争将越发激烈。

2. 供应链金融撬动“需求杠杆”

中小企业在中国企业总量中的占比高达90%以上,但是这个群体的资金需求却在很长一段时间内难以得到满足。2012年杭州600家知名民营企业联名上书省政府求助,拉响了“互保”“联保”模式的融资风险警报。

这种单纯担保融资的风险转嫁模式受挫之后,带有强烈自偿性质的供应链融资或再度成为解决中小企业融资难的一个途径。而中小企业市场不断呈现多元化需求,供应链融资的特性正使其成为撬动需求的“杠杆”。

随着经济全球化和国家刺激内需政策的推出,国际贸易和国内贸易的各个链条上的企业之间贸易往来越来越多,贸易过程中对融资的需求也大大增加。商务部数据显示,中国企业海外应收账款余额早在2007年就已超过1000亿美元,并以每年150亿美元的速度增

长。央行统计数据也显示,中国企业应收账款总量约占企业总资产的 30%, 高于发达国家 20% 的水平。然而, 当前并不乐观的经济形势, 使得与实体经济息息相关的贸易融资、供应链金融面临严峻考验。

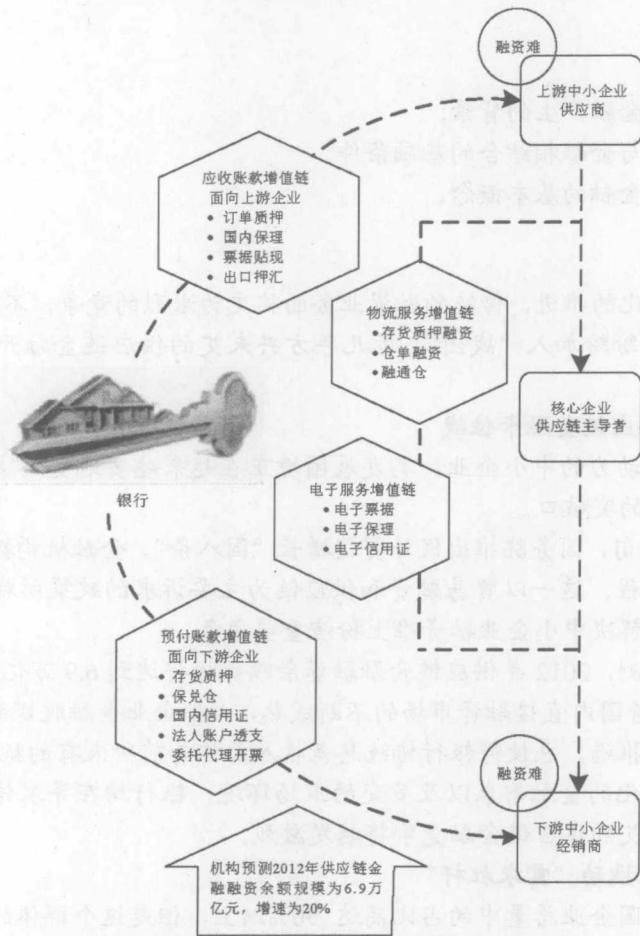


图 1-1 供应链融资业务模式及增值环节示意图

(资料来源: 申万研究)

3. 供应链金融暗战

尽管当下经济增速放缓后, 贸易融资、供应链金融要实现高速扩张仍面临考验, 但另一方面, 在利率市场化推进速度加快的催化之下, 各家银行构建供应链金融业务竞争力的脚步不会放慢。

申银万国分析师倪军在其报告中指出, 总体而言国内整体的供应链金融市场并不成熟,

目前各家银行都处于吸收客户、发展客户的成长期,在这个阶段谁能率先吸收到更多的客户是制胜的关键。

因此,在供应链金融业务实践过程中,对“核心企业”的争取是业务实现的重要保证。而正是在这一点上,较之以往贸易融资老牌外资银行而言,中资银行已经显示出其在国内供应链金融市场中的相对优势和竞争力。

自2010年大力发展供应链金融业务以来,兴业银行提出了“主流市场提升市场份额,细分市场做出特色”的目标,通过对核心企业和交易环节各个要素的把控,对产业链上下游企业提供了综合金融服务,有效满足了链条上中小企业的融资需求,在汽车、家电、冶金、能源、大宗商品等供应链金融主流市场的业务份额逐年提升;与此同时,兴业银行深入各地特色市场,在细分市场推广个性化金融服务,打造了港口金融服务,白酒、食糖、服装等产业的供应链金融服务等一批成功案例。

(资料来源:李银莲.问道供应链金融之全局篇[N].中国经营报,2012-10-19)

想一想:

在当前经济形势下,供应链金融的优势如何能够持续发挥,这对解决我国中小企业的融资困境有什么影响?

一方面,近年来我国物流业在经济持续较快增长和一系列政策措施的推动下,得到了飞速发展,为转变经济发展方式、促进产业转型升级提供了有力支撑。另一方面,全球经济复苏困难加剧,国内经济增速放缓,企业融资困难加剧,整个物流市场需求正发生深刻变化,物流企业经营模式正经历新的变革,全行业正加速整合物流资源、创新服务模式,提升物流服务能力。值得一提的是,作为我国物流行业的标杆企业,国内物流板块的上市公司从大型央企中储股份到传统行业建发股份,再到深圳怡亚通、飞马国际、江苏飞力达等新兴供应链企业纷纷为其客户提供物流与金融的集成服务,并致力于成为物流银行或者供应链集成服务提供商。

事实证明,物流金融业务正成为上述企业中最大的利润来源。那么物流金融何以有如此大的能量,得到行业巨头们的热捧?本章从物流金融的产生背景、物流与金融相结合的理论基础以及物流金融的基本概念三个方面对物流金融进行全面分析。

1.1 物流金融产生背景

1.1.1 宏观背景

近年来,在美国次贷危机、全球经济危机以及欧洲债务危机等金融风暴的袭击之后,世界各国刺激经济复苏的政策、全球流动性持续过剩以及新兴经济体的需求强劲,世界经济面临的下行风险和不确定性有所缓解,但全球经济增长仍未出现明显起色。我国经济运行处在中长期潜在经济增长率下降和短周期弱回升的交织阶段,结构性矛盾突出,运行风

险增加,经济下行和通胀的压力依然存在。^①

国内外错综复杂的经济形势,加之持续的通胀、人民币升值、原材料和用工成本高等压力,使得我国中小微企业的经营困难不断加剧。这些困境的叠加效应直接催生了更大的融资需求,使原本融资困难的中小微企业更加困窘。

虽然国家相继出台了一系列政策扶持中小微企业发展,但对信用等级评级普遍较低、可抵押资产少、财务制度不健全的中小微企业而言无疑是杯水车薪,显然融资难成为制约中小微企业发展的主要瓶颈。因此,要解决这一问题,一方面需要企业自身付出努力;另一方面,也需要社会提供有利于从事供应链管理的服务体系,这其中就包括发展物流金融业务。

综上所述,我国物流金融发展所面临的宏观背景可归纳为以下两个方面。

1. 引领产业转型升级的需要

从2010年下半年开始,我国经济运行下行压力加大。GDP增速已由2011年1季度的9.8%下降为2013年1季度的7.7%。物流业作为重要的生产性服务业必然受此影响。我国社会物流总额和物流业增加值增速已连续6个季度放缓。结构转型时期所带来的经济结构性减速,一定程度上在于我们的生产性服务业的效率低于工业的生产效率,这也是当前时期为什么工业企业不愿外包自己的非核心流程的原因之一。十八大报告中,明确提出把推动发展的立足点转到提高质量和效益上来,激发各类市场主体发展新活力,增强创新发展新动力。因此,作为重要的生产性服务业的物流业不仅要支撑经济总量持续稳健增长的需要,更要通过提高效率,降低成本,减少消耗,来促进国民经济运行质量和效益的提高,减轻资源和环境压力,实现可持续发展。物流业引领产业升级在于提升效率,而创新是效率提升的核心推动力。

2. 成本上涨与盈利薄弱的双重挑战

近10年来,在经济持续较快增长以及一系列政策措施的推动下,我国物流企业得到了长足的发展。但需要指出的是,上述发展严重依赖于大规模扩张,依赖于我们大量基础设施的投入。而物流企业提供的服务业往往是运输、仓储、配送等单一的基础物流服务,很多物流园区依然固守于“坐地收租”的业务模式,造成大量存量资源的浪费。随着“刘易斯拐点”的临近,我国人口红利将消失殆尽,以及稀缺的土地资源,决定了物流生产要素成本的上涨已成必然趋势。显然,高投入、低产出的发展模式不可持续。因此,成本上涨与盈利能力低下的双重挑战将倒逼物流企业通过物流服务创新来提高自身盈利能力。

物流金融的产生不仅能够有效融合物流、信息流、资金流,降低供应链整体融资成本,缓解中小微企业融资难的问题,增强供应链上下游企业业务创新的能力,而且可以增强地

^① 祝宝良. 当前经济形势及宏观调控政策建议[J]. 宏观经济管理, 2013(9).

区间的合作力度,提升企业的运作效率,实现供应链整体的共赢,从而提升我国经济的国际竞争力。

1.1.2 微观背景

1. 中小微企业融资困境,久而不决

目前,我国中小微企业发展迅猛,已有1100多万户,占全国企业总数的99%,提供了近80%的城镇就业岗位,完成了75%以上的企业技术创新,创造的最终产品和服务价值相当于国内生产总值的60%左右,纳税额占国家税收的50%左右。中小微企业,特别是民营企业的蓬勃发展已成为推动中国经济向前的重要动力。^①而事实上,我国中小微企业的发展一直处于“强位弱勢”的尴尬境地,得不到与其贡献相对称的融资待遇。

中小微企业的发展速度较快,使得其资金需求呈现“短、小、急、频”的特点,而且融资渠道单一,过度依赖于银行信贷融资。当前,中小微企业尤其是小微企业信用等级评级普遍较低、可抵押资产少且财务制度不健全,使得银行等金融机构为控制贷款风险,几乎不对中小微企业做信用贷款,仅以固定资产抵押担保方式提供贷款服务。而广大中小微企业资产70%以上表现为应收账款和存货,普遍缺乏不动产担保资源。

实际上,在我国信贷实践中,长期存在“两个矛盾,一个不匹配”现象。其中,“两个矛盾”是指大量动产资源闲置与中小微企业融资难,不动产资源枯竭趋势与信贷担保过分依赖不动产这两个矛盾并存;“一个不匹配”是商业银行接受的信贷担保物70%左右是土地和建筑物等不动产,而广大中小微企业普遍缺乏不动产资源。据央行(2010)估算,我国中小微企业大约有16万亿的资产由于受到法律等方面的限制,不能用于担保借入信贷资金。物流金融恰恰可以允许中小微企业通过存货和应收账款担保融资,这对解决中小微企业融资难意义重大。

【知识拓展】

近年来,尽管国家出台了不少扶持中小微企业的政策,比如2011年,央行、银监会以及工信部、发改委等部门分别从完善中小微企业征信体系、鼓励商业银行向中小微企业信贷倾斜以及增加微型企业细化中小微企业划型标准等方面,相继出台一系列政策扶持小微企业发展,助其摆脱融资困境。2012年国务院再次出台《关于进一步支持小型微型企业健康发展的意见》,除大力度减税措施外,还设立国家中小企业发展基金,旨在用于引导地方、创业投资机构支持处于初创期的小微企业。与此同时,沪深交易所中小企业私募债的推出,以及各部委落实国务院关于鼓励和引导民间投资健康发展的若干意见(简称“新36条”)实施细则的密集发布,均体现了决策层致力于改善金融服务实体经济所展现出的创新力度。

① 中国中小企业健康发展报告(2012)摘要. 中国中小企业, 2012(11): 24-27.

诚然,上述政策展现了宏观决策部门解决小微企业融资难的决心,然而在盈利和风险控制为核心的商业原则下,如果缺乏盈利模式的创新以及风险管理的适应性突破,势必会形成以下两种局面:一方面,商业银行逆市飘红的亮丽业绩报表,却很难实质性地服务于小微企业;另一方面,脱离金融监管的民间借贷在解决小微企业燃眉之急的同时,也使其背负高额的融资成本,进而滋生出诸多社会问题,甚至是非法吸收公众存款、集资诈骗、高利转贷、违法发放贷款等违法违规行。

2. 金融机构创新意识增强

随着银行业自身及其面对的客户群市场化的转型完成,以及银行新股东的利润和风险控制目标,计划经济体制及其后的金融业发展混沌时期一直沿用的粗放经营模式越来越以为继。同时,金融脱媒,新的竞争主体的不断进入,新的监管制度环境、产业组织模式的变革等,都对产品、营销和风险控制技术手段的创新和适应性变革提出了要求。

发展物流金融业务可以帮助金融机构扩大贷款规模,降低信贷风险,协助金融机构处置部分不良资产、提升质押物评估、企业理财等顾问服务项目,为金融机构提供了新的利润来源和新的竞争手段。

【知识拓展】

据申银万国预测,整个供应链金融业务 2011 年融资余额规模为 5.75 万亿元,2012 年有望达到 6.9 万亿元,增速约为 20%。而更令各大商业银行垂涎的是,供应链金融本身的融资需求将带来存款的派生和丰富的中间业务收入,是国内商业银行在“金融脱媒”和“利率市场化”的双重背景下,全力转型摆脱“利差业务独大”的绝佳通道。

(资料来源:2012 中国供应链金融现状与需求调查[N]. 首席财务官,2012(10))

3. 第三方物流服务革命

随着全球经济一体化的发展,市场竞争日趋激烈,物流服务需求方对物流企业的要求越来越复杂,甚至希望物流企业能够提供资金流、物流和信息流集成的综合服务。因此,物流企业要想在激烈的市场竞争中脱颖而出,就必须不断进行业务创新,在原有提供物流和信息流集成服务的基础上引入资金流的服务内容。

当前中小企业的融资困难和银行等金融机构的竞争压力,使得第三方物流企业可以结合自身优势,成为企业和银行等金融机构的桥梁,为客户提供物流、资金流和信息流三者集成的创新服务。物流金融服务不仅能够拓展物流管理的研究范围,并且对企业的经营实践具有重要的指导意义。

4. 第三方电子商务平台的商业机会

近年来电子商务的快速发展,催生了一批资金实力雄厚的电商平台。为缓解中小供应

商资金紧张、提高资金周转率,阿里巴巴、敦煌网、亚马逊、京东商城以及苏宁云商等纷纷涉足供应链金融向供货商提供订单融资、应收账款融资和协同投资等金融服务,更进一步加速了物流与供应链金融的发展。

1.2 物流与金融相结合的理论基础

现代经济的本质是金融经济,而物流业是现代经济最为古老但又新兴而活跃的行业。物流的经济学意义在于交易,伴随着经济中“物”的流动,必然是“资金”的流动过程,因此物流业与金融业具有天然的紧密联系。物流业是中国服务业中最具发展前景的行业之一,发展空间巨大;而资金流在国民经济体系中与物流同量反方向循环,如果银行从资金融通的角度支持物流,对于支持物流企业融资、控制银行风险以及推动经济增长都具有非常积极的意义。

1.2.1 物流与金融相结合的必然性

在中国经济逐步融入全球大市场的过程中,虽然对外贸易不断增加、区域经济协调发展、产业结构进一步调整,物资流动量继续增加,物流需求持续上升,但物流行业内竞争激烈,众多中小物流企业仍然面临生存难和发展难的两大困境。物流企业如何通过物流增值服务来促进物流企业的发展,已成为备受关注的发展点。同时,金融业在保持持续增长势头的时候,也面临诸多金融风险,而与了解企业经营状况的物流企业进行合作成为金融业降低金融风险的一种有效手段。因此,物流业和金融业相结合进行协同发展将会给两个行业带来共赢的结果,也是两个行业发展的必然选择。

1. 物流业实现产业转型升级的必然要求

随着改革开放的深入和国民经济的迅速发展,中国物流业呈现出前所未有的高速发展态势,超过半数物流企业的业务每年都有 30% 以上的增长;物流业的基础设施建设和基本运营得到较大改善,日益成为保障经济整体平稳发展的重要因素。发展物流业来提升经济运行的总体质量和企业的市场竞争力,已经成为社会各界的共识。但是行业内竞争激烈,物流企业如何在减少成本的同时,满足客户需求,提供数量足够多、质量足够好的服务已成为备受关注的焦点,而发展物流金融业务就是其中的一个主要方向。

(1) 物流业“十二五”期间面临繁重的任务,既是良好的发展机遇,也是严峻的挑战。

① 外资物流企业纷纷进驻,物流行业竞争日益加剧。

根据 WTO 协定,2006 年是中国承诺全面开放物流业极其关键的一年。截至 2005 年年底,几乎所有国际顶尖物流企业都已进入了中国市场。对中国本土的物流企业来讲,这是一个严峻的考验。

受竞争环境影响,生产企业原有的生产方式、市场渠道受到很大冲击,企业自身和客户需求发生了巨大变化。为了在市场开放和“微利时代”实现利润的最大化,生产企业将目光转向供应链整合,促使高端物流市场需求向供应链方向发展,这无疑提高了物流企业进入高端物流市场的“门槛”。

② 公路货运利润被进一步挤压。

公路运输是物流活动的重要实现形式,但是现在公路货运面临严峻的局势:

成品油价格的持续上调,对于以汽车为主要运输工具、对燃油依赖性很强的物流行业无疑是一个晴天霹雳,不得不再次面临运输成本上涨所带来的压力。不仅是成品油价格,自2006年起,有20多个省市自治区在收费公路开始实行计重收费,行政“治超”向经济“治超”转型,由此带来物流运输企业的道路通行费用平均增加30%左右。以上要素成本上升的幅度明显大于运价上涨的幅度,进一步挤压了公路货运服务的经营收益。据调查,路桥、燃油及养路费这三项支出已经超过货运业户总收入的70%,只剩不足30%的收入来支持车辆折旧、司机工资、维修配件、保险、通信等运营所需要的一切费用。

③ 增值业务成为物流企业盈利的关键。

面对日益增长的物流需求和不断加剧的行业竞争,“十二五”阶段成为物流业发展的关键阶段,增值服务逐渐成为物流企业盈利的重要筹码。

根据中国物资储运协会对分布于全国的60家大型会员单位的统计,2011年,样本仓储企业生产经营状况基本良好:主营业务收入280亿元,比上年增长16%。其中,公路运输配送收入利润增长5.9%,质押业务收入利润增长47.5%,现货市场业务收入利润增长48%,成为仓储企业两项最大的利润增长点。通过以上数据不难看出,物流金融业务将成为物流业的增值业务发展方向。

【实例 1-1】

中国物资储运总公司自1999年开始和银行合作开展质押监管业务,目前已与20多家金融机构合作,动产监管业务的融资规模超过400亿元,监管地点覆盖20多个省(自治区、直辖市),监管客户超过1200多家,监管物品种涉及黑色金属、有色金属、煤炭及制品类、棉麻类、化工轻工材料及制品类等十六大类。截至2010年,中储质押业务已推广至全国27个省(自治区、直辖市),年质押监管规模超过600亿元。旗下上市公司中储发展股份2012年质押监管收入达到27512万元,总质押规模达到6473万吨。

中储从1999年开始萌芽,到2010年飞速发展的实践表明:物流金融业务在中国市场具有广阔的空间,越来越表现为现代物流企业的一项新型业务,成为我国物流企业在今后的发展竞争和收购重组过程中的一项重要因素,也必然成为物流企业全力加速建设,争取未来市场空间从而决定未来兼并能力的一块制高点。

(资料来源: <http://www.cmst.com.cn/news/news.jsp?id=53d88c89146a3a0a01146c1579bc0008>)