

中小汽车零部件生产企业物流金融模式选择研究

——以湖北省襄阳市为例¹

马秀秀，马 俊

（湖北文理学院，湖北 襄阳 441053）

【摘 要】：在分析中小汽车零部件生产企业融资特点的基础上，论证其参与物流金融的可行性，通过对现有物流金融的模式分析评价，探讨中小汽车零部件生产企业开展物流金融模式及相关建议。

【关键词】：汽车零部件；中小企业；物流金融；襄阳市

【中图分类号】：F83

【文献标识码】：A

【doi】：10.19311/j.cnki.1672-3198.2018.16.040

在当前经济社会发展“新常态”环境下，随着产业转型升级的持续推进，中小企业融资方面，因为其自身竞争力不强、经营管理水平落后、企业主素质低下等原因，融资难的问题仍然没有得到有效缓解。其中，中小汽车零部件生产企业，由于规模小、可抵押资产少、资金占用量大、资金回收周期长等原因，其融资难、成本高等问题日渐突出，在金融与产业共融的大趋势下，可以通过物流金融来缓解困境，从而增强此类企业的竞争力，为其快速发展提供资金保障。但目前各地各行业物流金融应用状况各不相同，选择合适的物流金融模式，是中小汽车零部件生产企业面临的主要问题之一。

1、襄阳市中小汽车零部件生产企业融资特点

湖北省襄阳市，位于湖北省西北部的省级副中心城市，2017 年实现 GDP4064.9 亿元，以汽车产业为龙头的汽车制造业产值更是增长 13.5%，汽车产业的快速发展与转型升级，带动了产业链上的众多零部件生产企业。但是作为中部汽车生产重镇，襄阳市除了东风汽车、风神汽车、九州汽车、一飞汽车、德纳车桥、骆驼电池等大型主机厂与零部件厂，更多的是中小型零部件生产企业。这些中小型零部件生产企业，大都面临着融资难、融资贵的困境。

中小汽车零部件生产企业从行业上来看，大多属于附加值较低的制造业，行业入门门槛与技术含量较低，同类型的生产企业众多，市场竞争激烈，利润率低，融资成本较高。从汽车供应链的位置上来看，零部件生产企业与汽车销售企业一起处于以强势汽车制造商为主导的供应链中弱势的两端，近年来，零部件生产企业同时掣肘于下游制造商降价要求和上游原材料涨价的双重压力下，除了提高效率、降低成本之外，获得较低的融资成本也是此类企业生存和发展的必要条件。从融资来源方面看，囿于中小汽车零部件生产企业规模小和财务制度等管理制度的不完善，融资融券难度非常大，同时，因为资金缺口大、抵押资产少、偿还能力低、银行惜贷现在较为突出，因此此类企业融资来源过分依赖于企业内部积累以及民间借贷，从银行方面融资的比例非常小。融资结构决定了融资成本，比如，根据 2017 年中国财政科学研究院调查数据表明：在受调查的企业（不限于中小企业）中，认为存在“融资难、融资贵”的企业数量占比达到了 56.3%，同时认为利息费用高是导致融资贵的主要原因占受访

¹**【基金项目】**：机电汽车湖北省优势特色学科群 2017 年项目，项目编号：XKQ2017017。

【作者简介】：马秀秀（1997-），女，湖北文理学院工商管理专业学生；马俊（1976-），博士，讲师，湖北文理学院教师，研究方向为物流企业管理（通讯作者）。

企业的 84.1%，另外，认为中介机构服务收费高以及金融机构非利息收费高的看法分别占的受访企业的 26.2%和 26.9%。从中小汽车零部件生产企业融资痛点上看，主要集中在利用存货和应收账款进行传统融资比较困难，除了厂房、设备作为抵押物向银行贷款以外，利用存货和应收账款这些相对流动性较好的资产进行融资渠道还未有效打开。

2、襄阳市中小零部件生产企业采用物流金融的可行性分析

物流金融作为物流业的一种创新型增值业务，以物流的经营运作为基础，通过开发与创新金融产品，实现物流企业、金融机构、融资企业多方共赢，提高社会资金利用率。就中小零部件生产企业而言，积极采用物流金融，可以拓宽融资渠道，有效缓解融资企业的困境。我国物流金融市场潜力巨大，引起了我国政府的极大重视，从国务院先后颁布了《物流业发展中长期规划 2014-2020》（国发[2014]42 号）、《物流标准化中长期发展规划（2015-2020 年）》，可以看出：政府通过制度安排，在实现提升物流业市场竞争能力的情况下，为企业的发展提供更为便捷、多种渠道的金融服务。

2017 年 4 月 1 日，以制度创新和模式创新为核心的中国（湖北）自由贸易试验区襄阳片区正式揭牌。借鉴 2013 年起，中国（上海、天津、福建、广东）自由贸易试验区的先进经验和建设成效，襄阳市及周边地区的物流金融发展必将更具有广阔的发展空间。

就中小零部件企业生产过程而言，其为生产准备而采购原材料、燃料，生产过程中的半成品，以及生产完成之后的汽车零部件成品，一般而言，在市场中价格波动较少，又具有看得见摸得着的实物属性及易变现性，为此类企业参与物流金融提供了有利的条件。

3、常见物流金融模式与评价

物流金融的主要参与方包括金融机构、物流企业、融资企业。物流金融的主要功能是物流结算、物流融资与物流保险。其运作模式可以细分为代收货款、垫付货款、仓单质押、保兑仓、动产质押逐笔控制、动产质押总量控制、物流保理业务 7 种。结合中小汽车零部件生产的实际，可以采用的物流金融模式可以分为订单融资、存货抵押融资以及应收账款融资等。

代收货款与金融机构垫付款业务是物流金融结算的基本模式。中小汽车零部件企业可以根据需要委托物流企业，向货物接受人（消费者）收取货款的业务。也就是借助于物流企业实现货到付款，缩短应收货款的回收期以及提升资金安全保障。中小汽车零部件企业可以选择银行为信任主体，在物流过程中，把货权先转交给银行或其他金融机构，银行先垫付货款，然后在收到提货人的付款后，通知物流企业发货。这两种模式都有效地提升了资金流转，但是对中小汽车零部件企业与物流企业、金融机构的合作关系，以及该模式运用的广泛性均有要求，因此，技术含量高、竞争力强产品，或者与物流企业银行机构具有较为稳定的合作关系，可以采用此类模式。

保兑仓模式，此种模式参与方包括银行、物流企业、采购商以及货物提供商，首先四方需要联合签订保兑仓协议。在此模式中，承兑担保由物流企业提供，生产商以承诺回购货物的形式对物流企业的担保进行发担保，汽车零部件采购方在交纳一定的保证金后，即可向货物供货商进行采购，银行根据协议开具承兑汇票，零部件生产企业将货物交由物流企业评估入库作为质押物，然后，银行以物流企业的仓单为依据，为货物提供商汇票兑现划拨，并把零部件生产企业的还款信息，共享给物流企业，作为物流企业是否将质押物释放的依据。保兑仓模式使采购商与生产商的资金压力得到了有效的缓解，特别是中小汽车零部件生产企业，因为采供资金占用较大，生产周期与回款周期较长，采用此类模式，可以在融资过程中发挥保证金的杠杆作用，缓解了企业的融资压力。

融通仓模式。就是发挥物流企业的作用，将银行与融资企业之间的资金供需实现了融通。以中小零部件生产企业为例，该企业可以将采购到的原材料或半成品放入到物流企业指定的仓库里，货物保管、担保以及价值评估的服务由物流企业完成，其

中，物流企业的评估作为银行是否发放贷款给生产商的凭据，零部件生产企业在后续经营中采用逐步分阶段还款方式。采用这种模式，中小零部件企业可以将原材料、半成品进行动产质押，获得贷款，减轻了生产过程中的资金占用。

物流授信金融模式，也称物流银行，金融机构将信用额度直接授予物流企业，而授予物流企业信用额度的前提是需要对物流企业多方面的评估，常见的内容包括物流企业的资产规模、经营状况、企业信用、担保措施等，重点考虑物流企业的管理水平及风险抵抗能力。中小汽车零部件企业可以将存放在其仓库里的货物为质押品或反担保品，直接向物流企业在授信额度范围内享受融资或结算服务。物流银行模式中，由于银行直接参与，贷款、融资、结算等环节均由物流企业监控实施，相比银行，物流企业更熟悉融资企业的经营活动，所以除了此种模式有着形式灵活、手续简化等好处之外，中小零部件生产企业得到融资的机会大大增加。

4、相关建议与对策

物流金融的发展为包含中小汽车零部件生产企业在内的众多融资企业缓解融资压力。作为一个新事物，物流金融的健康快速发展也需要来自各方面的条件，除了来自于政府政策法规以外，对物流金融参与的主体：银行、物流企业、融资企业都有不同的要求。

银行和金融机构应在政策条件范围内，在加强信息化平台建设的基础上，甄选出有实力有影响的物流企业，结合不同的物流业务流程和类型，开发出更多的金融产品和服务。开展物流金融的物流企业，必须以物流信息化及物流复合人才储备为基础，熟悉对市场、政策、产品变化，加强对风险的把控能力。中小型汽车零部件企业，应该在优化生产流程、加大产品研发投入和诚信建设、规范财务管理的基础上，积极与物流企业和金融机构保持紧密联系，了解和熟悉物流金融产品，并把相应的物流金融产品需求反馈到物流企业及金融机构，为物流金融产品的创新提供目标。

[参考文献]:

[1]刘雯凤. 自贸区建设背景下物流金融发展模式改进与风险评价研究——以天津自贸区为例[D]. 天津：天津理工大学，2016.

[2]谢迎丰. 物流金融如何为汽车供应链创造价值[J]. 科技展望，2015，（15）：239-241.

[3]杜涛. 企业融资成本差距大，中小企业融资难融资贵日益突出[N]. 经济观察报，2017-8-1.