

我国金融行业物流现状及发展前景初探

Current Situation of Financial Industry Logistics in China and First Exploration of Development Future

李鹏 LI Peng

(中国外运股份有限公司 北京 100044)

(Sinotrans Limited Beijing 100044, China)

摘要: 首先在如何区分金融物流和金融行业物流的概念上加以诠释, 然后用例证的手法阐述了我国金融行业物流当前的现状、与发达国家的差距等。在结论的部分强调了我国金融行业物流方兴正艾, 未来有良好的发展前景。

Abstract: First of all, explain how to distinguish the concepts of logistics finance from financial industry logistics; secondly, illustrate the current situation of financial industry logistics in China, gap between China and developed areas. In conclusion, emphasize financial industry logistics has a promising future in China.

关键词: 金融物流 金融行业物流 空标银行

Key words: logistics finance financial industry logistics blank bank

中图分类号: F830.9

文献标识码: A

文章编号: 1006-4311(2013)01-0013-03

1 金融行业物流概念及其与金融物流的区别

金融行业物流与金融物流是不同的两个物流概念, 二者服务的内容、范围与涉及的货物有较为明显的区别。

金融物流(Finance logistics)也可以称之为物流金融, 根据潘永明^[1]等人的研究, 金融物流起源于“以物融资”业务活动, 是指物流企业与金融机构联合起来为资金需求方企业提供融资服务。目前, 该业务比较有代表性的产品就是质押监管业务。根据吕玉兰^[2]的研究, 质押监管, 即出质

作者简介: 李鹏(1972-), 男, 天津人, 现供职于中国外运股份有限公司, 管理学硕士, 从事物流行业 17 年。

人将银行认可的货物以质押方式申请融资, 并存入银行指定的监管区域(包括仓库、堆场等仓储区域), 由监管方进行监管。该业务可以简单归纳为以下几点: ①企业将资产(原料、产品等)的所有权抵押给银行并从银行处获得贷款; ②银行指定物流供应商保管这些资产; ③企业归还银行贷款并重新获得这些资产的所有权。在金融物流的服务中, 服务主要集中在被质押资产的保管以及交接。

而金融行业物流也可称之为金融票据物流, 是指利用现代物流的理念和技术为银行业、保险业、信托业、证券业和租赁业等金融行业及相关机关团体、企事业单位, 提供

用户成本, 其中直接用户成本就有运价成本、时间成本、货物损差成本。本研究主要目的是探讨货物运输通道内不同运输方式之间的货运量的分担率, 因此, 我们主要以运价 E_i 来衡量货物运输的经济性。

$$E_i = R_i \cdot L_i \quad (6)$$

其中 R_i 为通道内第 i 种运输方式的运价率, L_i 为通道内第 i 种运输方式运输货物的距离。

2.4 方便性 方便性主要通过各种运输方式发车时间间隔, 即发车频率来描述各种运输方式的方便性属性。其中发车频率的值按各种运输方式不同起讫点实际的日发车频数 H_i 来标定。

$$H_i = 1/T_i \quad (7)$$

式中 H_i 为通道内第 i 种运输方式的发车频率, T_i 为通道内第 i 种运输方式发车时间间隔。

2.5 准时性 一般而言, 准时性主要通过准点率 Q_i 衡量, 准点率 Q_i 包括两个方面, 即出发准点率 O_i^D 和运行准点率 O_i^A 。其中出发准点率 O_i^D 指在统计周期内第 i 种运输方式的准点出发班数与总出发班数之比; 运行准点率 O_i^A 指在统计周期内第 i 种运输方式的准点到达班数与总到达班数之比。

$$O_i = (O_i^D + O_i^A) / 2 \quad (8)$$

2.6 货物价值 在一般情况下, 价值越高的货物越倾

向于采用速度高的方式进行运输。在货物运输通道运输方式竞争力研究中, 主要考虑的是运输方式本身特性, 因此, 必须将货物价值与运输方式的特性进行关联。在很多情况下, 由于时效性的限制, 当货物延期送达后, 会造成货物价值损失。现引入缺货损失函数 G_i , 则:

$$G_i = q_i \cdot g \quad (9)$$

式中 q_i 为采用第 i 种运输方式运输某货物时的潜在缺货概率, g 为通过通道内第 i 种运输方式运输的某货物的单位价值。 G_i 越大, 运输方式 i 的效用越小。

3 结论

在运用 Logit 模型预测通道内货运分担率时, 我们需要选取影响承运人选取运输方式的各种影响因素, 即各种特性变量。虽然运输方式的基本特性如快速性、经济性、方便性、安全性、灵活性以及服务质量等多种服务属性会对货物运输方式选择有影响, 但是有部分特性很难度量, 因此, 根据各种运输方式服务属性量化的难易程度, 就选取了 6 个变量, 包括了货物的安全性、快速性、用户成本、方便性、准时性以及货物价值。

参考文献:

- [1] 王江涛, 马驰. 预测通道客运分担率的 MNL 模型特性变量选取[J]. 重庆交通大学学报, 2010, 29(6): 947-950.
- [2] 邵俊杰. 货物运输通道的演变及实证研究[D]. 北京交通大学.
- [3] 陈峰. 货物运输通道内运输方式分担率的研究[J]. 铁道运营技术, 2012/03.

各种单证、票据和文件的延伸配送、票据整理、影像、仓储、查询等多种服务的物流业务。金融票据的数量巨大,根据戴国强^[3]的研究,近年来我国的票据业务发展非常迅速,1999年我国票据承兑量是5036亿,到2004年二季度达到16000亿。目前,在我国,票据结算已经占到了全部结算的60%以上,而金融行业物流就是围绕这些金融票据提供服务的物流业务。

以服务方式和手段来区分,金融行业物流又可以细分为传统业务和新兴业务。传统的金融行业物流包括现金押运、银行票据的递送与传输等。随着现代it网络、通信传输、数据管理、影像扫描等技术的快速发展,包括空标银行(Blank bank)、分配及收发室管理”(Mailroom & Distribution Management System MDM)、认证(档案)/信息管理(Records & Information Management System RIM)等一系列新兴的物流服务,极大的改变并扩大了金融行业物流的服务领域和服务能力。

2 金融行业物流在发达国家、地区的应用

2.1 空标银行 空标也可以称为白标,是指一家交易商向另一家希望成为交易商的公司提供平台服务,使其拥有自己的LOGO标识并以自有商标面向客户报价,成为交易商。

空标银行也可以称为白标银行或贴牌银行,其诞生与银行业本身非常符合80/20法则的特点关系密切。这就是说,银行需要投入80%以上的资源,增设分支机构、扩建网点并招收人手,这些资源主要用于收储、代发工资、换汇等零散、耗费人工且直接回报很低的传统银行业务;而贷款、投资、发行等可为银行提供80%以上收益的业务反而对类似的资源需要较少,这就促成了空标银行的诞生。

空标银行就是某种意义上的金融行业物流供应商,只不过其需要处理的货物是现金或者有价值证券。像一般的物流供应商一样,空标银行在各地建立分支机构、布设网点(类似一般物流供应商的仓库或操作中心等)、投入电子系统,面对银行客户提供同质的标准服务并收取服务费。这样,银行可以更专注于投入少且收益高的高端业务,而将大部分收益低、投入大的低端业务外包给空标银行。

这种运作模式的核心是,物流供应商提供标准化的基础设施、人力资源和市场通道以及服务,银行外包部门低回报业务。这种模式避免了重复投资的同时提高了物流供应商资源的利用率,可以设想,当进入某个空标银行营业点时,需要存、取现金的客户可以按照自己的喜好选择将现金存(取)在不同的银行,而一切都是在柜台前完成。

2.2 票证的分配与收发——票证影像扫描/补录及数据传输 为便于了解票证影像扫描/补录及数据传输的意义,有必要介绍一下相关票证在银行系统的流转过程。以支票为例,理论上,任何一张支票必须流转回开票行进行真伪和信用审核后才能结算,也就是说,在交易双方的开户银行不同的情况下,收款方收到的支票要流转回付款方开户银行进行审核后才能结算。

举例来说,商户A与商户B进行交易,A的开户银行是招商银行而B的开户银行是工商银行。这样在交易中,A支付给B的就是招商银行支票,而当B将支票交给自

己的开户行工商银行结算时,工商银行理论上无法对该支票进行审核并结算的,于是这张支票必须回到招商银行进行审核并完成结算。实际操作中,为了避免数量巨大且重复无序的往来核算,银行系统采取结算中心的方式来解决该问题,即所有票据不必回到开票行,而直接在结算中心进行审核与结算。

但是,由于支票属于实物,因此在其流转的过程中,需要物流运输的制约。在这种制约下,两地相隔越远则支票物流需要的时间也越长,这使得支票的使用受到较严格的地域限制。一般来说,票据交换受到“2小时交通圈”的限制,距离太远不仅导致成本高昂,而且无法留出足够时间给银行完成票据审查、退票等相关处理。票据交换范围过大,反而可能延迟本地区的票据结算时间。在西方发达国家非常普通的个人支票业务之所以在中国无法推广,地与广大、物流流转时间过长而无法实现异地支票结算是主要的原因。

目前,先进、专业的影像扫描设备的精度和清晰度不断提高,其应用领域也在迅速扩大。根据樊强^[4]等人的研究,高精度非接触式激光扫描测量系统,采用高精密度式激光头,通过数据采集与扫描过程的协调控制,数据采集点间距可达5 μm ,测量精度可以达到 $\pm 10\mu\text{m}$,该精度对于票据的审核已经绰绰有余。这样,通过精密设备对实物票据进行扫描,就可以将实物支票转化为电子数据。

另一方面,电子数据的传输速度当前已经达到惊人的程度。根据德国教授Freude^[5]等人的研究,使用“快速傅里叶变换”把一束激光中的超过300中不同的光的颜色的光分解出来,每一种光被编码成它自己的信息串来进行数据传输,其速度可以达到26terabits/秒。按照这样的传输速度,美国国会图书馆的所有收藏都可以通过光纤在10秒内传输完毕。

伴随上述影像扫描和数据传输技术的突破,传统的票证人工实物审核可以转变为对票证的影像数据的审核。这不仅大大降低了票据流转对实物物流的依赖,也使得大范围内的支票结算成为可能,更为实现跨区域的离岸金融服务打下了坚实的基础。这一设想的成功案例,我们可以通过香港支票的结算的升级、变化来进行说明。

2003年以前,香港银行的支票处理一直沿用“交换所模式”,即所有的银行将受到的票据运输集中在交换所也就是结算公司,使用票据清分机处理。据美国NCR公司测算,香港结算公司每天处理的港币跨行支票超过50万张,票均处理成本5~6港元。

2003年,美国NCR公司开始为7家香港银行提供“RIM(港称:支票影像结算)”服务,根据统计,每天处理票据30万张左右,占香港票据总量的50%。以汇丰银行为例,该行票据量占香港票据总量的35%,借助RIM服务,汇丰银行通过网络将票据影像和数据传输到上海或广州业务处理中心,当地的人工、设施成本远低于香港,使得票据平均处理成本降到0.3港元左右,仅为原成本的5%。

目前,香港地区的金融行业物流已发展为成熟产业,香港金管局与中国人民银行深圳市中心支行、广州分行分别签署“港币支票联合结算备忘录”,结算公司和深圳、广州结算中心达成协议,开通深港的港币支票单向交换,

2004年10月开通粤港的港币支票单向交换,2005年6月开通三地之间的港币支票双向交换。

2.3 档案及信息管理 金融行业流通的各类票证种类繁多而且数量巨大,由于大部分金融行业单据的寿命较长(一般为15年,即使是使用过的支票或者存单,根据国家规定也需要保留10年以上),部分单据如人寿保单等远远超过该年限。因此,这些票证在保存期间的仓储、检索和查询需求量是非常巨大和繁琐的。以中国银行北京一地为例,每年各类金融单据将近20万箱(类似A4纸箱),且每年都有增长。

想象一下,在我们国家,这样的票证,目前保存的方法大多数就是打包在一起然后往仓库里一堆……。由于传统的仓储只能提供较为单一的仓库储存,这些文件实际属于死档案——堆积如山的各类单据很难进行快速的检索、调阅和查询,往往查询某个特定的单据就是几乎不可能完成的人物。

现在,这一问题可以通过现代化的WMS系统以及数据库的建立,使得文件的检索、调阅极大简化。一方面,现代的仓储管理系统可以为每份文件规定独一无二的库位号码,方便在查找时迅速定位;另一方面,借助于先进的影像扫描技术,在妥善保存原始文档的同时,可以把文件以数据的形式保留在数据库中,这样在一般情况下,可以随时调用文件的影像数据,既方便查询也方便保存。

3 我国当前金融行业物流的现状与差距

在我国,金融行业物流还处于初级阶段,与国外成熟的行业相比,存在较大的技术、管理及营销差距。上述较为先进的物流服务大多尚未在我国投入实际运营,部分服务也处于摸索和区域小范围的运行状态。

以空标银行为例,根据易丽^[6]的研究,在我国,少数外资银行正在采取这一服务方式逐步渗透市场。如2007年丹麦盛宝银行(SaxoBank)获得中国银监会的批准,在北京成立代表处。作为贴牌银行,盛宝银行为合作伙伴提供其内部开发的网上交易平台,包括先进的外汇交易技术系统、风险控制和报价支持,而合作伙伴可完全以自己的品牌来命名,并且可以根据自己的具体需求加以改进和增补,但目前这一服务模式并未涵盖到物流服务阶段。

金融档案管理方面,根据张伟^[7]的研究,目前,我国金融行业业务流程正进行着新的重组,金融行业越来越关注自己的核心业务,将资源集中于相对优势领域,而非核心业务发包给外部专业机构去进行。从而提升自身竞争优势,增强自身持续发展能力,但,体现在业务实例上却较少成功案例。

反观物流供应商方面,目前,国内主要的金融行业物流服务供应商大多为护卫公司或现金押运公司,另有部分供应商提供同城银行票据快递业务等低端服务,这些企业提供的物流服务大多内容单一、区间较短。其中,护卫公司或现金押运公司主要负责现金的收集、转运以及各种ATM机的补款工作,这些业务大家已经习以为常,这里不再多做介绍。

以同城银行票据快递业务为例,大家稍微细心观察一下的话,就会发现,在很多城市的银行,都会有一些背着带锁背包的快递摸样的工人往返于各个银行和结算中心,这

些就是同城银行票据快递业务的业务人员。他们负责将各个银行网点的有价票据收集后集中到结算中心进行审核与结算。根据王东雪等人^[8]的研究,由于票据种类繁多,数量较大,安全性、时限性要求较高,而且不同票据的传递流程不同,所以对承担其票据递送工作的单位有着较高要求。但在我国,该业务仍然处于体系不成熟、递送网络分布不合理的状态,无法满足金融行业票据递送业务日益增长的需求,而这基本上就可以代表我国金融行业物流服务的大致现状。

至于档案及信息管理服务,目前国内只有个别供应商在天津、武汉、深圳等地提供部分服务,其他区域则尚未涉及。其中,天津地区有一家中信银行与新加坡企业合资的供应商可以提供较为现代的档案及信息管理服务,且在规模上已经形成一定的优势。但是,由于我国幅员辽阔,各地经济发展情况差异较大,加之银行运作体系复杂、客户接受程度低等原因,相关企业形成跨区域、全国联网运作面临的障碍较多,使得该业务一直无法进入快速发展的轨道。

4 结论

综上,目前,我国金融行业物流的整体市场接受程度、技术水平、服务内容、管理及营销能力等方面与发达国家及地区存在着巨大的差距,处于方兴未艾的状态。同时,正是由于存在巨大的差距和尚未开发的市场,金融行业物流在我国也具备快速发展的机会和巨大的需求市场。

2006年11月9日,央行支付结算司副司长谢众透露,央行正考虑逐步开放支付清算服务市场,允许非金融机构从事该服务,并制定颁布《支付清算组织管理办法》。央行将根据电子支付市场的创新和发展情况,出台有关电子支付的规范性文件。另外,国家将进一步完善基础设施建设,提高现代化支付系统的覆盖范围和运行效率,加快支票影像交换系统的建设,支持支票全国通用。尽管随着金融危机的到来,时至今日,该办法的征求意见稿还在讨论中,尚未正式出台,但是国家提倡并鼓励产业升级、加快金融行业物流发展的原则是不会改变的。可以预见,一旦在政策上有所突破,在硬件技术、物流运作理念方面已经有非常成熟经验可以直接采用的情况下,未来我国金融行业物流市场的发展,将如雨后春笋般,蓬勃发展。

参考文献:

- [1]潘永明.纪富镇我国金融物流发展模式研究[J].税务与经济,2010,2:27-32.
- [2]吕玉兰.物流企业业务扩展的新途径[EB/OL].万联网资讯中心,2011-11-17.
- [3]戴国强.金融票据的风险防范[EB/OL].新浪财经,2005-12-15.
- [4]樊强,陈大为,习俊通.高精度激光点扫描三维测量系统及应用[J].上海交通大学学报,2006,40(2):64-68.
- [5]Wolfgang Freude. Laser puts record data rate through fibre[J].Nature Photonics,2011,5:9-10.
- [6]易丽.丹麦贴牌银行落户中国[J].21世纪经济报道,2007-03-02.
- [7]张伟.TS公司的GD银行票据和档案影像BPO业务研究[D].电子科技大学,2008.
- [8]王东雪,王转.金融票据物流网络配送站选址方法研究[J].物流技术,2009,4:73-78.