

本版由国际商报社
与中国仓储协会联合主办



担保存货管理发展需多方加力

——访中国仓储协会会长沈绍基



□ 孟妮

商务部此前发布的《关于促进仓储业转型升级指导意见》指出:要支持仓储企业创新经营模式,支持有条件的仓储企业规范开展质押监管等供应链融资监管服务。就此相关问题,本报记者近日专访了中国仓储协会会长沈绍基。

记者:近几年,中国仓储协会在金融仓储领域频频出手,不久前又成立了金融仓储分会,作为分会会长,请您简单介绍一下行业的发展情况。

沈绍基:“金融仓储”按照国际上的通行叫法为“担保存货管理”,我国担保存货管理的发展,大致可以划分为三个阶段:

第一阶段,1999年至2007年属于尝试与探索阶段,主要依托一些企业自有仓库实施监管,到2005年逐步展开派员到货主企业仓库监管。这个阶段由于对担保存货的验收责任不明确,导致一些经济纠纷的发生。

第二阶段是2008年至2012年,随着《物权法》的颁布,促进了存货担保融资与担保存货管理的大发展,进入快速增长期。2008年,浙江涌金仓储股份有限公司注册成立,标志着我国第一家专业性的内资金融仓储企业诞生,此后在浙江、四川、江西、山东等省得到较快复制;不少传统仓储物流企业派员到货主企业仓库监管,担保存货的规模大幅增加,成为业务主体;同时一批生产资料流通企业参与投资、或直接投资组建仓储企业,并开展担保存货管理业务,包括监管其母公司或股东的担保存货,到2012年全国从事担保存货管理的企业达1000家左右。据有关专家估算,全国经由第三方管理的担保存货融资额达到3万亿元。由于管理上的不完善和标准的缺失,这个时期出现了“监管企业在货主仓库难以履行对担保存货的安保责任,发生货主强行出货”和“虚开仓单、重复质押”等严重问题,突出的案例是“上海钢贸案”。

第三阶段,2013年以来,担保存货管理进入调整与规范发展阶段。受“上海钢贸案”影响,金融机构与仓储物流企业调整了策略,存货担保融资与担保存货管理的业务规模大

幅减少。例如,中国物资储运总公司2013年该项业务收缩了近40%,南储2013年该项业务收缩了10%;中外运集团、中远物流也大幅压缩了派员监管业务。其间,一些地区的中小银行、地方银行、信用社等在这方面态度积极,一些民营仓储公司迅速发展,一些担保公司、期货公司、资产管理公司等也尝试进入这一领域,但业务经营规模普遍较小,也有个别民营仓储公司因业务突破困难放弃了此类业务。

这一阶段,集中暴露的问题引起了政府部门、行业协会和业内企业的重视,并对问题的原因与对策形成了共识,但普遍存在的问题仍然没有得到解决,风险没有得到彻底清理与防范。

记者:您刚才谈到“上海钢贸案”,最近有媒体报道在青岛也发生了德正系企业“有色金属案”,这一事件震动了金融、保险、期货及仓储等关联行业,您对此怎么看?

沈绍基:2012年8月发生的“上海钢贸案”,目前还没审结,但案件的性质与基本事实已经披露;前不久发生的青岛港德正系企业“有色金属案”,目前官方机构还没有正式披露案件性质与相关事实。

事实上,上述案件暴露的问题不是个案,比较普遍,只是没有全部暴露出来。我们应对此有客观、公正、全面的认识,相关企业必须为其违规行为承担责任,必须正视产生这些问题的深层次原因:

第一,法律法规不完善。《物权法》只明确存货可作为担保融资,但没有规定存货担保融资应当登记公示,工商局只负责对抵押品进行登记,而目前为止没有公示平台,有的地区甚至不允许查询;《合同法》没有对担保存货管理合同作出专门要求,担保存货管理协议与现行的仓储合同、保管合同如何衔接、适用也没有明确的规定;此外,《合同法》中对监管担保存货是否承担存货保管责任,什么企业可以开具仓单,存货验收的责任是外观验收,还是内在质量验收等问题也不明确。

第二,缺乏专业性的统一标准。相比一般仓储管理,担保存货管理有其特殊性,更复杂、风险更大、要求更高,现行的仓库技术、仓

储作业、仓储服务与仓储从业人员资质等标准,不能完全满足管理担保存货的要求,相关国家标准也未颁布。

第三,行业监管缺失。由于对担保存货管理的风险性缺乏全面认识,到目前为止,国家既没有相关的行政许可制度,也没有企业备案制度,对现有从事担保存货管理的企业情况也不清楚,对开展担保存货管理的企业也没有明确的资质条件要求,对这种特殊仓储的管理权是属于商务部门还是属于金融监管部门也无明确的说法。

记者:担保存货管理涵盖多行业,就对其参与程度来说,金融和仓储无疑起着主体作用,对此,您怎么理解?

沈绍基:你提出了一个非常关键的问题。金融与仓储两个行业非常需要就担保存货管理的产业定位、商业模式、发展意义与管理规则统一认识。为此,中国仓储协会与中国银行业协会、世界银行国际金融公司先后于2013年3月、2014年5月联合召开了“担保存货管理国际研讨会”,为促成业界就担保存货管理形成广泛共识做了积极探索。

一是明确了担保存货管理的内涵与外延。我国习惯的称谓“动产质押监管”“仓单质押监管”是不准确的。“动产质押”是一种融资方式,是一种动态行为,仓储企业监管的对象只能是被质押的动产;“动产”概念很宽泛,在实际工作中,仓储企业监管的只是“存货”;“动产”既可以质押也可以抵押,按我国《物权法》与国际惯例,质押与抵押都属于担保,质押品与抵押品都属于担保品。实际工作中,仓储企业管理被质押的和被抵押的存货,即管理“担保存货”。我们习惯说法“动产质押监管”应界定为“担保存货第三方管理”,所谓“仓单质押监管”也是管理仓单项下的担保存货。

按发达国家惯例,担保存货管理可分为“监管”与“监控”两种方式,在我国,虽通称为“监管”,但其中也包括国外所谓的“监控”行为。在实际中,由于质押品与抵押品的性质不同,担保品存放仓库的权属不同,使第三方管理企业的“监管”责任很难统一和实施,在借款人与第三方管理企业之间造成许多纠纷。发达国家的通行做法、世界银行国际金融公司提供的“监管协议”与“监控协议”两个范本,正好解决了这个问题:“监控”只负责“对担保存货进行核实与报告”,对仓库与存货保管不承担责任;而“监管”则要对担保存货的仓储保管承担全部责任。按我国现行法律规定,监管方式适用仓储合同的规定,监控方式适用委托合同的规定。

二是确立了担保存货管理的产业定位。担保存货第三方管理具有巨大的市场空间。据统计,我国目前的动产资产达到50万亿~70万亿元,金融机构每年短期贷款余额30万亿左右,其中动产担保贷款只有5万亿~10万亿,若按西方发达国家短期贷款60%~70%为动产担保贷款的水平测算,我国动产融资的市场潜力还很大。仓储企业和专业管理企业依托仓储设施从事担保存货管理,是增值服务创新,也是仓储业的一个新业态。担保存货第三方管理的健康发展对于进一步扩大存货担保融资规模、保障存货担保融资安全有积极作用,对我国仓储业转型升级与创新也有重要意义。

三是就担保存货管理的行业监管达成了共识。国际上担保存货第三方管理业务已经有成熟商业模式与严格的监管制度。鉴于担保存货管理的特殊性、复杂性、风险性,为了规范发展我国担保存货管理,我们应当借鉴发达国家的经验,制定专门的管理标准,对第三方管理企业进行资质认证管理;同时建立

健全存货担保融资的登记公示制度及其相应的信息平台;还应当对担保存货管理企业实行备案管理,并对担保存货管理企业及其活动实施动态监管制度。

记者:您对未来推动行业发展有何意见或建议?

沈绍基:商务部《关于促进仓储业转型升级指导意见》明确指出有条件的仓储企业开展金融仓储服务是发展方向之一,金融仓储分会的成立使仓储协会成为这一目标的重要参与者和推动者,我们将不辱使命积极工作。同时建议金融监管部门与商务主管部门加强合作,在进行深入调研的基础上明确担保存货管理的产业定位、发展意义,明确各自的管理责任,对相关银行、相关管理企业提出要求;我们支持最高法院就仓储法律法规进行“司法解释”,重点明确担保存货管理活动的适用法律,同时,建议国家有关部门组织制定《仓储法》或《仓单法》;建议多部门联手,建立全国统一的存货担保融资登记公示平台;希望加快颁布《担保存货第三方管理规范》国家标准,开展担保存货管理企业的资质认证;我们期待建立全国担保存货管理公共信息平台,加强对担保存货的动态监控,监制可流转仓单,实现仓单电子化。



知识窗

仓储绩效具体指标(下)

- 由中国仓储协会组织起草的《仓储绩效指标体系》(GB/T 30331-2013),经国家质量监督检验检疫总局、国家标准化管理委员会批准并正式发布(中华人民共和国国家标准公告2013年第27号),已于2014年7月1日起开始实施。本栏目上期介绍了前7个指标,本期将介绍后8个具体指标。
- 8.机械化作业率
指使用机械作业总量占货物吞吐总量的比例。
机械化作业率=(使用机械作业总量/货物吞吐总量)×100%
- 9.加工包装率
指年加工包装总量占年存储总量的比率。
加工包装率=(年加工包装总量/年存储总量)×100%
- 10.配送率

- 指仓储型物流企业年配送总量占年出库总量的比例。
配送率=(年配送总量/年出库总量)×100%
- 11.单位面积能耗
指单位面积年消耗的能源量(水、电、油)。
单位面积能耗(水、电、油)=年能耗总量(水、电、油)/仓储总面积×100%
- 12.人均日分拣量
指仓储型物流企业人均日分拣总量,即叉车拣货量、人工整件拣货量、人工拆零拣货量。
——每台叉车日均拣货量,可按吨、立方米、托盘计算
每台叉车日均拣货量=年叉车拣货总量(吨、立方米、托盘)/(叉车台数×年工作日)
——人均日整件拣货量

- 人均日整件拣货量=年整件拣货总量/(作业人员总人数×年工作日)×100%
——人均日拆零拣选量
人均日拆零拣选量=年拆零拣选总量/(作业人员总人数×年工作日)×100%
- 13.人均日加工量
指仓储型物流企业人均日加工包装量。
人均日加工量=年加工总量/(作业人员总人数×年工作日)×100%
- 14.人均小时订单录入量
人均小时订单录入量=年订单录入总量/(作业人员总人数×年总工作小时数)×100%
- 15.人均吞吐量
指仓储从业人员年平均吞吐量。
人均吞吐量=(货物吞吐量/年仓储从业人员平均数)×100%

(中仓协培训部供稿)

中国仓储业有了统一“仓单”

本报讯 近日,由中国仓储协会等十几家单位联合起草,经国家标准化委员会批准的《仓单要素与格式规范》(GB/T 30332-2013)正式实施。至此,中国仓储行业终于有了统一的仓单,具有重要意义。

仓单(Warehouse receipt)是保管人收到仓储物后给存货人开付的提取仓储物的凭证。作为货物存储交接的基本凭证,“仓单”是国际物流界通行的概念。我国1995年修订的《担保法》第七十五条首次引入“仓单”一词,《合同法》第二十章“仓储合同”也有明确规定。但在物流实际工作中却很少见到“仓单”。仓储企业与存货人之间交接货物一直沿用“入库单”与“出库单”,没有统一规范的仓单格式,仓单的要素及格式,都是由各仓储物流企业结合自身的业务需要与存货人的要求各自制定的。期货交易在我国产生后,特别是货物质押贷款业务兴起以来,仓单才在这两个领域比较普遍地使用,但也沒有全国统一规范的仓单格式文本。基本上是在存货方、保管方、银行之间根据实际情况拟定的仓单要素和格式,目前,这种与法律条文脱节、仓单要

素不统一、格式不规范的状况在实际工作中已经产生一些责任纠纷和法律纠纷。

据中国仓储协会相关负责人介绍,自2010年12月接受国家标准修订计划以来,中国仓储协会会同其他起草单位以中国现行法律为依据,借鉴国际上发达国家的成熟范例,总结归纳了全行业各类企业或业务普遍采用的货物存储凭证的要素,形成了最终的国家标准。

随着仓单从开始的基础存储功能,逐步向现货和中远期交易、质押融资等功能拓展,对仓单本身所含信息及形式提出了较全面的要求。《仓单要素与格式规范》(GB/T 30332-2013)的主要贡献是将“仓单”分为“普通仓单”和“可流转仓单”两种类型,将仓单的要素涵盖分为必备要素与可选要素,同时对印制和填写要求进行了规范。标准的制定与实施,有利于区分普通仓单(入库单)与可流转仓单,明确仓单的要素与格式,对于提高仓储服务质量、促进仓单质押融资、规范仓单转让等有着重要的现实意义。对于存货担保行为有关参与方的经营风险也会起到积极的防范和规避作用。(沧闻)

建鲁中无水港 筑行业大平台

——全国仓储转型升级示范企业:正本物流有限公司

2011年6月8日,正本物流有限公司25万立方米油罐正式获得海关批准,成为中国内陆地区首家液体化工公用型保税仓库。正本物流公用型保税仓库经验投入运营后,可经营燃料油、溶剂油、石脑油、甲醇、丙醇、苯、二甲苯等液体化工产品的保税仓储业务。

正本物流位于山东省中部的淄博齐鲁化学工业区内,东临胶州湾,西接鲁中腹地,公路、铁路四通八达,化工产业聚集的区位优势明显,拥有铁路专用线和存储罐区,以公铁联运为载体,以现代仓储为基础,以信息化为支撑,开展第三方物流业务,特别是公司拥有中国内陆唯一的液体保税仓库,为周边化工企业提供危化品运输、储存、装卸以及进口一体化服务。

正本物流的危化品保税仓储业务将原来必须在港口办理的进口业务延伸至自己的库区,由于货主的货品存入保税仓库,可以暂时不办理通关和缴纳关税手续,根据生产和经营的需要随时提货、随时清关和缴纳关税,不但解决了货主危化品的存储问题,也在一定程度上能够缓解集中缴纳进口关税所带来的资金压力,受到了化工用户的一致欢迎。

正本物流根据自身优势创立了主要面向石化行业的物流服务解决方案,提供石化企业生产之外的上下游产业链服务,在原料的进口、运输、仓储以及成品的仓储、运输方面,全程打包服务,为企业提供个性化、专业化、供应链一体化服务。正本物流发挥铁路、保税和大规模的罐存能

力,成为集液体化工贸易、运输、存储、信息为一体的专业物流公司和疏港基地,营造全方位的物流服务模式,以现代物流服务业更好地辅助推动工业经济的发展。

据了解,正本物流将在龙口建设保税罐区30万立方米;在二连浩特建设罐区20万立方米;在沂水一期投资11亿元建设物流仓储项目;在沂源建设物流园区,投资9.8亿元建设149万立方米的罐区项目。项目完成后将实现保税、仓储、国内物流配送、进出口和转口贸易,物流信息处理等功能,有效连接国内国际两个市场,为客户提供专业化、定制化、供应链一体化的服务,将淄博建成鲁中“无水港”和危化品仓储(物流)行业的大平台。(沧闻)