

海南自由贸易港建设背景下冷链物流金融制度体系构建研究

陈锦扬

中共海口市委党校 经济教研室，海南海口，570208；

摘要：随着海南省自由贸易港封关工作稳步推进，构建港口式冷链物流体系能促进与国际、内陆贸易规模提升。科学的金融体系可以为构建港口式冷链物流注入资金流，帮助企业和创业者进行融资。面对海南省冷链金融存在第三方企业融资难、缺乏社会投资、多样化风险等问题，本文结合课题调研数据给予了企业不同时期融资等建议。

关键字：金融制度体系；冷链物流；融资模式；金融风险

DOI：10.69979/3041-0673.24.12.030

党的二十大报告指出：“加快建设海南自由贸易港，实施自由贸易试验区提升战略，扩大面向全球的高标准自由贸易区网络。”海南省如果利用金融制度体系构建海口市港口式冷链物流集散中心，在封关运作完成后，可以形成对接内陆双向流通的冷链主干网，与国际贸易接轨，可以形成甩挂式多式联运的国际冷链桥头堡。

1 国内冷链物流发展状况

根据中国物流与采购联合会公布 2023 年上半年冷链物流统计数据，我国冷链物流总额 3.1 万亿，同比增长 3.7%。冷链物流市场规模 2688 亿元，同比增长 3.3%。在疫情结束后，国内消费需求呈现爆发式增长，刺激冷链市场稳步扩大。2023 年上半年，我国冷链物流需求 2.1 吨，同比增长 5.2%。

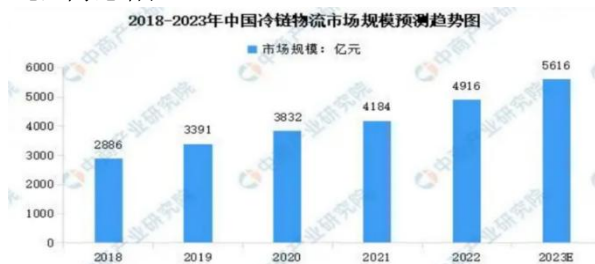


图 1 2018 年-2023 年中国冷链物流市场规模预测趋势图

数据来源：中物冷链委、中商产业研究院整理

如图 1 所示，国内冷链物流市场增长趋势显著。增长数据折射出我国疫情期间，国内消费者对冷藏食品、冷藏医药需求量大，尤其是疫苗、核算检测试剂，均需要冷藏车进行运输配给。疫情结束后预测 2023 年为 5616 亿元，同比增长 14.2%，反映出饮食行业在疫情结束后的爆发式复苏。

海口市作为海南省省会城市，海口市港口承担岛内主要物流运输功能，岛内农产品和冷链产品与岛外的贸

易还需要一个完备的冷链产业集群作为支撑。^[1]总体来看，海南目前冷链产业落后于内陆地区。同时，与海南隔海相望的北海港建设的冷链物流小镇即将在今年投入使用，导致海南面临的港口物流竞争压力不断加大，加快构建港口式冷链物流集散中心成为难题，需要构建科学的金融体系，助力海南省港口式冷链物流集散中心建设。^[2]

2 构建海南省冷链金融存在的问题及原因分析

2.1 第三方冷链物流企业建设融资难

根据课题调研数据，冷库建设成本和冷链车的购置均需要进行大额融资。创业初期启动资金在 30 万-50 元左右。配套购买不同型号冷藏车时，借用银行信贷进行融资，大部凭借自身信用，即使采用冷藏车质押贷款，利率也在 3.88%-5.5%不等（3.88%是今年商业银行一年质押贷款利率，贷款利率会随贷款额度、期限上浮）。但是大部分社会创业者无法通过国有银行的低利率的贷款审批，转而借助网上借贷平台进行融资。这些网商银行平台年利率有些高于 10%，该举措会加大经营风险，加大企业回资难度。

2.2 海南省冷链仓储难以依靠社会投资建设

海南省冷链公司大都不愿意建自己的仓储。构建初期冷库前期投入大，冷库运营管理成本要常态化支出。冷库收入一般依靠生产商或物流企业租赁创收。此外，海南岛内目前还无法通过构建冷链仓储实现双向运输。前期投入巨大，依靠社会投资，是否能将当地仓储填满利用，存在巨大不确定性，而冷链仓储构建初期投入是一笔极大数字。前期投入资本高，依靠社会投资存在巨大不确定性风险，让很多社会风投机构不敢进行大规模

投资。

2.3 海南省冷链金融构建存在多样化风险

法律环境风险方面：冷链物流投资本身投资周期性强、投资额大，海南省目前制度改革存在不确定性，这会增加企业或个人的日常运营成本。信用风险：疫情常态化影响，冷链物流服务的餐饮、酒店等行业都容易受冲击。这会给企业或个人带来应收账款风险。质押物风险：部分冷链公司会把已经向银行质押过的商品作为质押物，再次向其它金融机构进行质押贷款，造成质押物重复质押的情况，增加金融机构在放贷风险，以及质押产品可能出现资不抵债的情况和存在贱卖风险。运营管理风险：智能化冷链仓储管理系统，已经不需要人工在库内服务，库内产品多少全部由智能操作系统管理，会存在企业员工通过智能系统，人为输入与金融融资相匹配的标的物数量，会存在登记质押物数量与质量不匹配风险，造成放贷款项存在极大的回收运营风险。^[3]

3 构建冷链金融体系的对策及建议

3.1 创新冷链物流不同发展阶段金融融资模式

冷链物流企业创业需要经过种子期的筹备，精心调研市场，做好前期投入准备后，进入创业初期阶段。

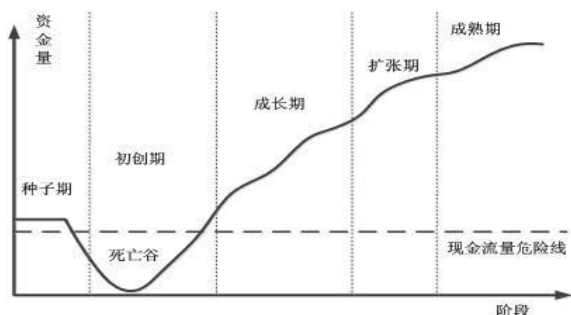


图 2

如图2所示，雷军在这一阶段有几句很深刻的评价：“1000 个创业想法中，能转化创业行动的只有 100 个；其中在创业初期夭折的高达 90 个，剩下 10 个还有 9 个是亏损的”。创业初期出现的死亡谷描述的就是这种创业现象。冷链企业迈过创业初期后每一步发展也都伴随资本现金流的递升，直到发展进入成熟期后，这个时候企业市场份额固定。本文针对海南省冷链物流发展的情况，给予不同阶段融资对策

3.1.1 冷链物流金融众筹模式在种子期和创业初期的运用

众筹融资是“大众创业，万众创新”背景下，创新

的合法社会集资创业模式。一般向多个投资人筹集创业项目的小额资金，汇聚成该项目创业初期创业启动资金，并在后续运营过程中向投资人提供盈利回报的融资模式。早期的 P2P 平台就是一个很典型的众筹平台，但是该平台有些项目给予的回报率高达 2 分，导致平台运营成为了一定程度上的彭氏骗局，利用后续投入还前利息，破产倒闭毋庸置疑。海南省冷链众筹构建，要吸取 P2P 的经验教训。根据创业者自身情况，采用合适的众筹模式进行风险分担，而不是拖垮自身现金流。根据本课题前期调研数据，海南省冷链物流构建采用低息的众筹模式，在筹集资金上会存在启动资金不足的情款。所以，要在固定利息债券筹资基础上进行创新，让债券利息随着企业利润高低浮动，既可以降低创业者初期创业现金流管理压力，又可以满足投资者赌徒心理。股权众筹模式可能是海南构建第三方冷链物流的最优解。通过将公司股权交易给投资者，换取创业启动金。签订相关合同，约定企业管理由创业者负责，股东仅提供管理建议。既保证创业者权力，又能借用投资者的资源，减少创业初期的经营管理压力。

3.1.2 冷链物流兼并股权模式在成长期的运用

冷链物流企业作为中间运营商，进入到成长期后。由于企业自身硬件设备不足、资源不够。面临冷链产业规模扩大需求，企业间股权兼并成为冷链企业的首选。通过兼并模式不断壮大企业自身市场份额，增强自身竞争力。企业兼并时，要注意股权分配。股东股权超过 10%，拥有临时会议权；超过 30%，拥有收购权；超过 34%，拥有一票否决权；超过 51%，拥有绝对控制权；超过 67%，拥有绝对控制权。一般并购，大都会出现大鱼吃小鱼的情况，第三冷链物流相互并购，企业家想要保证自身在企业的发言权，最好注意并购时 34% 的界限。

3.1.3 冷链物流公募、私募和上市模式在成熟期期的运用

公募与私募都是基金管理，公募对象是社会大众，募集门槛低。社会民众可以通过二级券商、银行购买企业债券等。申购、赎回都可以通过券商或银行 APP 进行炒作买卖。私募基金，一般门槛起点在百万以上。对象可以是个人也可以是机构，通过委托信托公司募集创业项目所需资金。但是从海南省农业、冷链物流发展状况看，建议海南省以更低成本的上市模式作为成熟冷链企业的融资模式。通过发行公司股票，可以以极低的成本

获取社会资金。同时,股票每年只需根据利润进行分红,如果出现大幅度亏损,企业并不需要支付投资者相关损失。海南省企业达到创业板门槛的企业,均可申请上市。成熟性冷链企业,还可以考虑借助三板市场发行股票融资。

3.2 多错并举化解海南冷链金融多样化风险

针对海南省冷链金融多样化风险,不能将风险单独施策。各个风险之间也会相互影响。必须系统性完善冷链金融管理体系规章制度,法律方面:以《中华人民共和国海南自由贸易港法》作为指导,针对海南省金融贸易特色,立足冷链实体经济,制定冷链金融制度规则。给予冷链物流公司3-5年的低税率政策优惠,保障其创业初期现金流能跨越死亡谷。在冷链业务上,政府可以招商引资助推冷链产业发展。在保税区建仓的物流企业,可以在制度上给予免税,增加企业利润空间。信用方面:加强企业家诚信价值引导,培育企业家契约精神。针对失信的企业,工信局要建立失信者黑名单,协同淘宝等社会有影响力的企业法拍,实现破产企业资产能变现,保障上下游企业现金流能得到一定量返血。质押方面:金融机构可以聘请第三方冷链产品专家协助进行审批。规范网络平台放贷流程标准,严格审核融资人员信誉度和现金流还贷能力。打通银行、金融机构间信息壁垒,构建失信违约黑名单。加大对失信人员执法力度。将失信人员,不得购买机票、火车高铁票政策严格执行。针对守约还贷企业个人,提升其银行、金融机构信用等级,降低其借贷融资利率。质押产品市场价格浮动时,可以以最低价格作为质押品的价值评估,保证贷款发放的安全性和可回收性。运营管理方面:利用区块链技术降低智能系统产品作伪可能性,加强打击数据作假企业商贩的处罚力度。制定冷链行业数据信贷标准,对协同造假者追究经济法律责任。重点完善仓储管理标准和冷链物流运营制度。实施岗位责任制,定人、定岗、定机。倡导企业树立安全生产理念,保障防火、防护工作财政合理支出。设立仓储定期或不定期盘点工作,确实保障仓储货物安全性,数量数字化可行度高。加强企业员工专

业化培训,树立专岗专职人员法制意识。针对违规录入系统人员、企业,政府加强处罚力度,增加企业违法违规成本。银行、金融机构需要加强冷链金融放贷人员培训,严格按照金融放贷标准发放贷款,严格落实“贷款终生责任制度”。

3.3 立足海南省农商贸易实情创新金融衍生品

冷链物流只是中间服务企业,金融衍生品创新必须立足海南省农商品贸易实际情况。根据企业具体需求制定相关金融衍生品时,需要考虑冷链企业,农产品企业风险规避需求。针对远洋冷链贸易,可以利用国际支付体系进行交易。同时,在国内期货交易市场,进行反向掉期购买操作,保障运输过程中产品价值不受国际汇率波动。针对企业国际货币收入,银行、等金融机构可以制定相应外汇理财产品,保障企业日常外汇账户合理收益,也能加强本土金融机构海外投资能力。进出口银行,可以根据贸易需求,给予外商或本土贸易公司,买/买出口信贷。针对运输物流公司外汇支付方面,给予同等金融优惠待遇。此外,加强金融机构金融衍生品监管力度,海南省金融服务局,要联合银保监会成立联合监督部门,定时核查金融部门衍生品业务使用情况,规避不合理牟利行为。传统衍生品的使用,可以根据海南本土企业具体需要进行创新。为有资质、信誉度高的企业适度放宽期限标准或准入标准。

参考文献

- [1]邓春,张先琪,刘玥.海南港口物流的现状分析与
发展策略[J].海南大学学报人文社科版.2012(04):
124-130.
 - [2]陈锦扬.构建港口现代园区式冷链物流产业集群研
究——以海南省海口市为例[J].天津商务职业学院学报.
2017(02):52-53.
 - [3]本书编写组.海南自由贸易港建设总体方案[M].人
民出版社.2020.
- 基金项目:海口市哲学社会科学规划课题“海南自由
贸易港建设背景下冷链物流金融制度体系构建研究”
(项目编号:2022-ZCKT-71)