

强推国企控股51%违反法律政策规定

——评琼州海峡北岸航运资源整合“拉郎配”

□ 孙晋

11月8日,《中国水运报》刊发了《琼州海峡北岸航运整合究竟难在何处》的新闻报道。据报道,在加快海峡北岸广东湛江港航运资源整合的工作中,由湛江市国资委与省航集团达成,经该市人大常委会扩大会议通过,并上报省政府及相关部门的《琼州海峡北岸航运资源整合实施方案》(下称《整合实施方案》),由于没有充分听取另外两家整合方广东双泰和徐闻海运的反馈意见,引起了这两家公司共2000余名职工与股东的质疑和强烈反对,使其矛盾由此更加激化。

目前在琼州海峡北岸从事客滚船运输的有三家企业,分别是徐闻港航控股有限公司(下称“徐闻港航”)、海峡北岸广东双泰运输集团有限公司(下称“广东双泰”)和徐闻海运有限公司(下称“徐闻海运”),其中,徐闻港航的资产所有权实际被广东省航运集团有限公司(下称“省航集团”)控制,属国有企业;广东双泰是混合所有制企业;而徐闻海运则是集体及民营企业。琼州海峡港航资源整合就发生在这三家企业之间。

其中,产生冲突的核心焦点主要表现在如下三个方面:

一、强推国企控股51%有违《物权法》相关规定

据相关新闻报道,《整合实施方案》强行采取剥离后重组的方式,将广东双泰的国资占股3.55%和徐闻海运的集体及个人占股19.5%强行划拨给徐闻港航,使其实现控股51%的目的。根据《物权法》第三十九条:“所有权人对自己的不动产或者动产,依法享有占有、使用、收益和处分的权利。”《整合实施方案》的这一约定违反了《物权法》对所有权的保护。

根据《企业国有资产监督管理暂行条例》(国务院令378号)、《企业国有资产无偿划转管理暂行办法》(国资发产权[2005]239号)和《企业国有资产无偿划转工作指引》(国资发产权[2009]25号)等相关规定,在国有独资企业、国有独资公司、国有一人公司之间,国有资产可以无偿划转。但是,对于混合所有制的广东双泰,《整合实施方案》不经其公司内部决议,就决定划拨国资占股的行为明显侵犯了该公司的所有权。对于徐闻海运,强行划拨其集体及个人占股的行为不具备国有资产划转的正当理由,更是对徐闻海运所有权的严重侵犯。

二、强推国企控股51%有违《公司法》和《合同法》相关规定

根据《公司法》第一百七十二条规定:“公司合并可以采取吸收合并或者新设合并...两个以上公司合并设立一个新的公司为新设合并,合并各方解散。”第二十三条的规定:“设立有限责任公司,应当具备下列条件:(三)股东共同制定公司章程...”在本案中,各方欲达成新设合并,《整合实施方案》类似于新设公司的初步公司章程。由于这一章程由湛江市国资委单独与省航集团达成,强推徐闻港航控股51%,并没有由合并的三方当事人即新设公司的股东共同制定,故违反了《公司法》的规定。

同时,根据《公司法》第四十二条规定:“股东会会议由股东按照出资比例行使表决权;但是,公司章程另有规定的除外。”《整合实施方案》把广东双泰占有的37.83%股权约定为33%的表决权,虽看似符合《公司法》

规定,以章程的方式约定了与出资比例不一致的表决权,但其章程设立的不合法,表明了这一对表决权的约定也违反了《公司法》的规定。

三、强推国企控股51%有违“竞争中立”理念

2018年10月14日,中国人民银行行长易纲在G30国际银行业研讨会发言,提出“考虑以竞争中性原则对待国有企业”。这是中国部级以上官员首次提及“竞争中性”概念。“竞争中性”,学界一般称之为“竞争中立”,是指政府(及其拥有企业)在竞争性领域不得凭借其公共部门所有者的身份获得优于其他私人竞争者的竞争优势,以确保市场竞争不受任何因素的干扰。

实际上,“竞争中立”理念的引入在我国经济体制改革进程中并非无迹可寻。2013年11月,《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》提出“发挥市场在资源配置中的决定性作用”旨在最大程度地发挥竞争机制的作用。在此基础上,2016年3月《中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》提出了“清理废除妨碍统一市场和公平竞争的各种规定和做法”;2017年1月,国务院印发的《“十三五”市场监管规划》,更是第一次明确提出了“实行竞争中立制度,避免对市场机制的扭曲”。改革的顶层设计说到底就是要以“最大程度保护竞争的价值导向”来规范政府对经济的干预。在此意义上,政府行为竞争中立已经成为政府与市场边界合理划分的新标杆。在“竞争中立”理念的指导下,政府应当从市场中腾出精力和资源,一边集中于秉持“竞争

中立”立场以做好市场公平有序竞争的守护神,一边注重民生和二次分配、三次分配的公平,有助于实现可持续发展和普惠发展,实现中华民族伟大复兴,充分体现社会主义制度的优越性。

然而,从历史角度来看,在我国经济正处于转型时期的当下,计划经济的弊端仍然在多个行业不同程度地存在,其最为主要的特征便是政府对经济的不当干预。尤其是在我国一些领域中仍然存在部分国有企业利用优势地位“与民争利”的现象,这显然是与我国当前的经济发展方向相违背的。本案中,在没有充分听取并采纳海峡北岸广东双泰运输集团有限公司和徐闻海运有限公司的反馈意见的前提下,政府力推国企控股51%的行为侵犯了民营企业的自主经营权,剥夺其作为市场主体参与市场公平竞争之资格,有违竞争中立理念。

诚然,开办国有企业是坚持公有制主体地位的体现,是社会主义的本质特征之一。国有企业在设立之初便承载着国有资产保值增值、增加社会福利等不可替代的特殊使命,其存在之重要性不言而喻。然而,国有经济与民营企业之间的关系不是相互隔离、相互排斥的关系,而是相互促进、相互融合、相互渗透的协调发展关系。国有企业在竞争性领域具有缺口的补充和培育市场的“顶天立地”作用,因而,在我国国有资本的企业布局上,应该继续按照有进有退、有所为有所不为和抓大放小的原则,对于国有企业改革的推行,国有企业是否退出竞争性领域等问题不能片面、绝对地地下结论。国有企业在竞争领域应处于动态性的“进出”模式,需要弥补市场机制的缺陷时进入,需要

发挥市场自由竞争机制的作用时退出。我们认为,国家投资经营最重要方式的是国家直接投资开办企业,而投资经营规模、方向、领域等把握不当,则会妨害市场的正常调节作用。通过解读十八大以来习近平总书记对国有企业改革的法治思想,可以发现深化国有企业改革对国有企业提出了更高的要求,将过去“国有企业做强做优做大”改为“国有资本做强做优做大”,且“培育具有全球竞争力的世界一流企业”,国有经济“顶天”的布局呼之欲出,在高铁、深海勘探等高精尖领域通过国有企业“顶上去”,成就一批像孟山都、辉瑞、微软、谷歌等具有国际竞争力的企业,在各行各业树立标杆。同时,通过国有企业兜底解决国有经济“立地”保障民生的问题,托起民营资本不愿、不能进入和发展的行业和领域。也正是早些年学者所提到的,国有企业除在全球化时代国有经济发挥作用的领域外,还肩负建立市场竞争基础和增强主导产业竞争力、以应对经济全球化的挑战的职能。由此,在“天”和“地”的巨大中间层繁荣市场,应当实现市场主体公平自由竞争,打破垄断,实现市场决定资源配置之目标。

显然,本案所涉琼州海峡北岸客滚船运输领域属于“天”与“地”之间的中间层繁荣市场,政府不应助长国有企业独断专行之风,相反,其应当“不断为民营经济营造更好发展环境,帮助民营经济解决发展中的困难”,为民营经济保驾护航。

(作者系武汉大学法学院教授,本文仅代表作者个人观点)



运价衍生品助力航运之路

——2018年四次运力交收的成功实践

□ 海牛



▲ 船行上海—欧基航线和上海—美西航线可通过集装箱运价衍生品实现套期保值。本报资料室供图

编者按:

2018年是改革开放40周年,中国已经从“航运弱国”发展成为“航运大国”。然而,中国航运强在硬实力,弱在软实力,在全球航运从“港口经济”和“船队经济”向“航运金融”转变的过程中,中国航运缺乏“定价权”和“话语权”的短板被无限放大。

上海航运运价交易公司(SSEFC)推出的集装箱运价衍生品将航运与金融有效融合在一起,通过金融对冲方式,提前锁定集装箱远期运价,帮助航运、物流和外贸企业规避受毁约市场、运价大幅波动风险,实现中国航运产业升级。目前,集装箱运价衍生品能对上海—欧基航线和上海—美西航线实现运价套期保值,每条航线合同推出6个连续月度合约,航运和外贸企业可有效利用运价衍生品提前锁定未来半年内的远期运价。每个合约设有最后交易日,即第三个上海出口集装箱运价指数(SCFI)发布日,所有未转让持仓均在最后交易日15:00进行交割。

集装箱运价衍生品采用混合交收模式,即指数现金了结与实际运力交收相结合方式。指数现金了结是买卖双方到期日以合约交收结算价进行现金结算,有利于维护非航运交易商的投资权益,提升盘面流动性。实际运力交收是买卖双方通过舱位和集装箱的实物交割,了结到期未转让合同,有利于更好地服务实体企业的运输需求。运力交收分为提前交收、按期交收和协议交收,采用保证金方式促进船货双方履约。倘若一方违约且情况属实,守约方将收到交收保证金作为补偿。然而在现货市场中,即使遭受毁约损失,守约方依然会考虑到高昂的律师费用、漫长的诉讼时期以及难以回避的人情世故,无奈放弃应有的权利。

自2018年集装箱运价交易合同将交收方式设置为“混合交收模式”后,已经成功完成三次运力交收,第四次运力交收正在进行中。这四次运力交收各有亮点。本报对这四次运力交收事例进行了详解,以飨读者。

首笔“混合交收模式”运力交收合同编号:EU1803

买方:上海新新运国际物流有限公司
卖方:“掠食龙”航运电商平台

混合交收模式吸引了航运市场极大的关注,虽然理念创新,但未得到实践检验,EU1803交收就是最好的试金石。3月中旬,买卖双方经过各自缜密商讨,决定尝试最新的交收方式,先后向SSEFC递交运力交收申请,并配对成功。随后,双方于SSEFC会议室商谈,就班轮公司、航次、交货地点、操作费用、期现升贴水等诸多细节进行磋商,并最终达成协议,共同签署《订舱合同》和《升贴水协议》。双方会谈轻松且富有成效,因为即使无法达成共识,依然可以在最后交易日采用指数交收方式以现金了结平仓离场,与以往不运力交收就要赔付20%保证金相比,混合交收模式更具有弹性和可操作性,得到交易双方的认可。

伴随着“阿拉伯乌穆卡瑞”轮在上海洋山港区扬帆起航,标志着首笔“混合交收模式”下的运力交收顺利完成。交易一小步,航运一大步。虽然双方仅仅托运了1只集装箱,却是航运与金融有效结合的象征。

首次将起运港延伸至内陆地区合同编号:EU1805

买方:天合光能股份有限公司
卖方:上海环世捷物流有限公司

天合光能股份有限公司是江苏省重点制造企业,以出口光伏产品为主,年出口量达到数万TEU。由于出口箱量庞大,企业始终处于巨大的运价波动风险敞口之中,得知集装箱运价衍生品之后如获至宝,终于找到提前锁定远期运价的工具,可是初期了解之后又有点犯难,因为合同标的起运港均为上海港。经过SSEFC的宣传讲解,天合光能股份有限公司方知可以通过升贴水方式将起运港延伸至常州港。

物流有限公司匹配成功,在SSEFC会议室商谈交收细节。经双方磋商以及大数据分析,此次交收选用APL舱位,综合SCFI与市场运价以及常州—上海段驳船运费,两者合计现货与交收结算价升贴水定为-72美元/TEU。美国总统轮船(APL)大中华区总裁赵宏舟作为最终承运人代表亲临现场,见证了此次签约。

EU1805交收成功意味着航运运价衍生品可以合理利用升贴水,将运力交收起运港延伸至内河港或其他海港,卸货港也可拓展至欧洲其他港口。

首笔“混合交收模式”美西航线运力交收合同编号:UW1807

买方:“运去哪”航运电商平台
卖方:上海巴士悦信物流发展有限公司

在中美贸易战的大背景下,“运去哪”航运电商平台与上海巴士悦信物流发展有限公司先后与UW1807建仓套保2手。临近最后交易日,双方高层决定探索尝试混合交收模式,即1手指数交收,1手运力交收,分别于7月16日和17日递交《按期交收申请表》,并成功配对,实现“混合交收模式”下的首次美西航线运力交收。另一手7月20日以交收结算价现金了结。

UW1807交收成功充分体现“混合交收模式”的实用性和灵活性,买卖双方可以根据实际需求选择指数现金了结和实际运力交收。混合交收模式既保障航运物流企业运输要求,又兼顾了集装箱运输市场的特殊性。

首笔协议交收&期现互转合同编号:EU1812

买方:上海神东船务有限公司
卖方:“乐舱网”航运电商平台

传统的即期订舱无法锁定远期价格,远期合同虽然能一定程度约定远期价格,但对违约情况缺乏必要的惩罚机制。上海神东船务有限公司和“乐舱网”航运电商平台采用“期现互转”和“协议

交收”方式,最大限度规避运价波动和违约情况。买卖双方于11月12日签订《集装箱远期订舱合同》,确定远期运价、交收月份、预计交收箱量、承运企业,然后在EU1812盘面“手拉手”建仓并锁仓,这是第一次期现互转,即“现转期”;等到交收月份,双方递交《协议交收申请表》,按照平仓价格共同平仓,随后进入协议交收环节,这是第二次期现互转,即“期转现”。

“期现互转+协议交收”模式主要有两个方面的作用:一方面,无论合约盘面涨跌或最终交收结算价多少,双方都能以商议价格平仓,从而锁定远期运价。即使协议交收价格超过递交当日的涨跌停板,同样可以在15:00收盘之后通过后台平仓;另一方面,集装箱运价衍生品在交易和交收阶段均采用保证金制度,以订金方式督促交易商履约,最大限度地保证守约方的权益。

上海港与汉堡港相距10081海里,与洛杉矶港相隔12500海里,漫长的跨洋运输充满着不确定性。航运、物流、外贸企业苦于运价暴涨暴跌,由于无法提前预估运营收益或运输成本,对贸易和运输发展产生巨大影响,动辄百万甚至数亿美元的运费波动敞口压垮了不少航运和外贸企业,诸多知名班轮公司或兼营或破产或整合,外贸企业面临突如其来的运费暴涨无奈选择违约或亏本履约。

万里航路,始于衍生品。集装箱运价衍生品从心出发,直击行业痛点,帮助航运和外贸企业在合同签订前锁定远期运费,并采用灵活的混合交收模式为实体经济“保驾护航”。

四次运力交收各有特色,各有亮点,涉及欧美两大跨洋航线、两种运力交收模式——按期和协议交收、两种交易策略——基差交易和期现互转策略。航运和贸易企业可以根据自身特点灵活选择不同的交易和交收模式,通过航运与金融的有效融合,实现规避运价波动风险的目的。

变的是环境 不变的是初心

(上接第1版)没有办公地点,他们就租用当地百姓的民房来工作;没有饮用水,他们就从隔壁老乡的水井打水喝;夏天室内温度高达39摄氏度却没有空调,他们就一边摇扇子一边办公;没有现场通航安全资料,他们就趁退潮时驾驶橡皮艇在海图上沿江标绘浅点、礁石等碍航物以及沿江感潮河段水文信息……

王胜科带领同事们突出工作重点,创新工作制度。他们建立内外管理链,创新工作方式,通过搭建海事微信群、微信课堂、微信公众号等平台服务行政相对人;推动成立钦州首个内河救助站,助推构建内河水上交应急救援体系,提高了部门整体应急处置能力和水平;推行电子巡航,接入辖区渡口、码头CCTV信号,实现对辖区重点水域的全覆盖高效监管。王胜科以身作则、积极思考,带领团队拧成一股绳,有效保障了辖区水上交通安全形势的稳定。在大风江工作站期间,他还带领团队不惧危险、及时应对,成功扑灭了“三洲1688”“鄂三洲1683”轮等火灾险情,船员全部获救,船舶未发生次生灾害,将事故损失降至最低。

执法为民 贴心服务 提升社会满意度

塘庄渡位于钦州市钦南区东场镇,是卢其围自然村20余名小学生到塘庄村中心小学上学的前途之路,也是辖区唯一的“学生渡”,在2015年,王胜科为学生们争取到崭新的“塘庄新渡”船,渡口也增加了护栏等辅助设施。“我们还建立了CCTV监控,渡船的安全状况可以实时掌握,极大地提高了工作效率,学生的安全也得到了保证。”王胜科说。

2018年,王胜科被调整到指挥中心工作,主要负责通过VTS、VHF、AIS、CCTV等现代化监管手段,为船舶提供专业的指导、精准的服务,指挥船舶安全进出港。钦州海事局成立了“王胜科工作室”,突出服务和创新,积极开展南向通道海事便捷服务研究、中国—东盟信息服务研究等,发挥劳模示范带动作用提升海事服务水平和服务能力。工作室自创建以来,通过安全报告查处违法违规行14起,开展海上救助25起,救助船舶24艘次,救助人员83人,人命救助成功率达98.7%。目前,王胜科正不懈努力,带领团队开展提升南向通道集装箱准点率及中国—东盟海上搜救信息研究等工作,为进一步提升钦州海事服务地方经济发展的能力和水平作出深入探索和贡献。

数年如一日的忠诚和坚守,王胜科努力践行着保障水上平安的初心!“现在海事监管手段发生了翻天覆地的变化,事故调查装备箱和执法人员单兵装备的更新换代,使得现场证据的获取和传输更加便捷,钦州“海上小电网”的建设,让港口码头处于全天候监控之下。但是不管环境怎么变化,海事人‘让航行更安全、海洋更清洁’的初心没有变,精益求精,服务地方经济建设和人民群众便捷出行,建设人民满意海事的使命没有变。”王胜科如是说。