

# 时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017年8月21日 (第1695期)

◆ 中国下半年价格总水平有望保持平稳运行 .....	1
◆ 日本三家船公司全面盈利 .....	3
◆ 波交所关闭 <b>Baltex</b> 之辨 .....	6
◆ 大连港口整合启幕 .....	8

## 中国下半年价格总水平有望保持平稳运行

价格是经济运行的综合反映。今年上半年，与经济稳中向好态势相适应，我国价格总水平保持平稳运行。国家发展改革委深入贯彻落实党中央、国务院决策部署，坚持稳中求进工作总基调，纵深推进重点领域价格改革，着力发挥价格杠杆作用，进一步完善主要由市场决定价格的机制，为深化供给侧结构性改革、保持经济稳中向好势头发挥了积极作用。

### 1 与经济稳中向好态势相适应，价格总水平保持平稳运行

上半年，居民消费价格(CPI)、工业生产者出厂价格(PPI)在合理区间运行，重点商品价格相对稳定。

一是CPI继续温和上涨。上半年平均，CPI同比上涨1.4%，二季度各月同比涨幅在1.2%—1.5%之间，运行平稳；剔除食品和能源价格的核心CPI同比上涨2.1%。从构成看，服务类价格同比上涨2.9%，涨幅同比扩大0.9个百分点，是支撑CPI上涨的主要因素。CPI温和上涨、服务类价格涨幅扩大，从侧面反映出我国消费保持平稳增长、居民消费结构升级加快。

二是PPI涨幅平稳回落。上半年平均，PPI同比上涨6.6%。去年以来，PPI结束持续深跌快速回升，到今年2月份同比上涨7.8%，创下本轮回升高点，此后涨幅趋于回落，至6月份已回落至5.5%。PPI涨幅回升，对改善企业效益、促进工业平稳运行发挥了积极作用，客观反映出我国供给侧结构性改革不断深化、取得显著成效。

三是重点商品价格相对稳定。与去年底相比，6月份稻谷、玉米收购平均价格分别上涨1.3%和4.6%，小麦收购和生猪出场平均价格分别下降3.7%和21%；布伦特原油期货、国内四种钢材综合平均、环渤海动力煤、上海市场电解铜价格分别下跌13.4%、2.5%、4.3%和0.4%，上海市场电解铝价格上涨3.5%。

### 2 纵深推进重点领域价格改革，主要由市场决定价格的机制基本形成

今年以来，按照《中共中央国务院关于推进价格机制改革的若干意见》(中发〔2015〕28号)要求，国家发展改革委以钉钉子的精神狠抓落实，纵深推进重点领域价格改革，取得显著成效。

一是电力价格改革取得重大成果。全面完成全国省级电网首个监管周期输配电定价工作。取消、降低随电价征收的政府性基金及附加，降低工商企业用电成本，缓解发电企业经营困难，合理调整电价结构。启动4个区域电网、5条跨省跨区专项输配电工程成本监审，研究制定配电价格指导意见，不断完善电网企业事中事后监管制度。

二是天然气管输价格监管迈出重要步伐。完成全国 13 家天然气跨省长输管道公司成本监审工作。印发加强配气价格监管的指导意见，指导地方加强城镇燃气配送环节价格监管，核定独立的配气价格，目前各地正在抓紧落实。

三是医疗服务价格改革全面推开。20 个省份已全部取消公立医院药品加成、调整医疗服务价格，其余 11 个省份中的 500 多家城市公立医院实施了改革。29 个省份已放开特需医疗服务和其它市场竞争比较充分、个性化需求比较强的医疗服务价格。21 个省份开展了按病种收费改革。

四是铁路客运定价成本监审有序启动。印发《铁路普通旅客列车运输定价成本监审办法》，先后分两批启动了对中国铁路总公司及其 18 个铁路局的普通旅客列车运输成本监审。

五是农业水价综合改革扎实推进。印发扎实推进农业水价综合改革的通知，两次召开经验交流座谈会，督促地方落实主体责任，典型引路、示范引领，协同推进相关体制机制改革。

六是重要农产品价格改革不断深化。研究完善棉花目标价格形成机制的思路方案，合理确定定价周期，调整优化补贴方法。调整大豆目标价格政策，实行“市场化收购加补贴”机制。全面小幅下调稻谷最低收购价，早籼稻、中晚籼稻、粳稻每斤分别下调 3 分、2 分、5 分，以明确的改革信号有效引导市场。

七是邮政包裹资费改革平稳实施。在稳定资费水平的前提下，简化邮政普通包裹资费体系，优化资费结构，增强价格弹性，提升服务水平。

据国家发展改革委测算，随着价格改革的不断深化，目前我国价格市场化程度已经超过 97%，政府定价范围已基本限定在重要公用事业、公益性服务和网络型自然垄断环节，主要由市场决定价格的机制基本形成。

### 3 充分发挥价格杠杆作用，积极助力供给侧结构性改革

价格是引导结构调整的关键信号。今年以来，国家发展改革委深入贯彻新发展理念，积极创新价格机制，充分发挥价格杠杆作用，为深化供给侧结构性改革提供助力。

一是围绕“降成本”，着力降价清费。今年以来，已累计降低实体经济企业负担约 1800 亿元，为“降成本”作出积极贡献。其中，降低企业用电、用气等用能成本约 1000 亿元；取消、降低一批经营服务性收费，减轻企业负担 600 亿元以上；降低企业物流成本 200 亿元以上。

二是围绕“去产能”，严格执行差别化电价政策。对电解铝、水泥、钢铁等行业用电继续实行阶梯电价政策，并根据钢铁行业去产能需要，对淘汰类钢铁企业及未按期完成化解产能任务的钢铁企业实行更严格的差别电价政策，有力地加速了过剩落后产能的退出。

三是围绕促进资源节约，全面推行阶梯价格制度。截至目前，31 个省份全部建立实施居民阶梯水价制度；除新疆、西藏外，29 个省份已建立实施居民阶梯电价制度；除新疆外，29 个省份（西藏未通管道气）的通气城市已建立实施居民阶梯气价制度，有效调动了居民节约资源的积极性。

四是围绕促进环境保护，积极创新环保价费政策。严格落实燃煤电厂脱硫、脱硝、除尘等环保电价政策，对燃煤机组超低排放改造实行电价支持，促进发电企业节能减排。指导地方严格落实排污收费相关政策，合理制定石油化工包装印刷等试点行业挥发性有机物排污费征收标准，明显提高了企业治污减排积极性。

下半年，价格总水平有望保持平稳运行。国家发展改革委将按照党中央、国务院要求，坚持围绕深化供给侧结构性改革主线，继续加强价格监测预警和调控监管、进一步深化价格改革、大力开展降价清费、积极创新价格机制，为价格平稳运行夯基础、为实体经济发展减负担、为结构优化调整添动力，以优异的工作实绩迎接党的十九大胜利召开。 [返回](#)

## 日本三家船公司全面盈利

7月31日，日本三家船公司——日本邮船、商船三井、川崎汽船公布2017财年一季度（2017年4—6月）经营业绩（见表1）。三家船公司摆脱亏损局面，全面盈利。

表1 2017财年一季度日本三家船公司营收与利润 单位:亿日元、%

项目	日本邮船	同比	川崎汽船	同比	商船三井	同比
营业收入	5217.21	10.8	2873.75	17.5	4032.84	12.0
经营收益	35.72	/	38.78	/	11.47	/
经常利润	102.79	/	60	/	58.85	702.6
归母净利润	53.98	/	85.23	/	52.51	274.7

来源:本刊记者根据公开资料整理

展望未来，日本三家船公司表示，未来市场或大概率复苏，但运力过剩状况未得到根本性改变，且国际政治风险犹存，这对航运业来说仍为不确定性因素。

此外，日本邮船、川崎汽船和商船三井整合集运业务组建的 OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD. 已于7月7日成立，并拟于明年4月1日运营。

### 1 日本邮船：大范围扭亏为盈

2017财年一季度，日本邮船营业收入为5217.21亿日元，同比增长10.8%；经营收益为35.72亿日元（去年同期为亏损109.63亿日元）；经常利润为102.79亿日元（去年同期为亏损99.24亿日元）；归母净利润为53.98亿日元（去年同期为亏损127.88亿日元）（见表1）。

#### 1.1 集运：全面复苏

欧洲航线运价稳定、运量增加，其他航线运价大多上涨，包括中南美洲航线。环太平洋航线运量得到提振，然而运力增加，拖累复苏速度。

日本邮船致力于限制船队规模及运营成本，以提高船队运营效率。调整使用新型高燃油效率的1.4万TEU型船，并使船舶业务最优化以展现最佳经济效益。减少运费成本，特别是提高集装箱船运营效率，日本邮船的利润增加，且更能抵御市场波动。此外，日本及全球集装箱码头吞吐量均同比增长。综上所述，日本邮船集运部门业绩整体上升，取得正面利润，营业收入同比大幅增长（见表2）。

表2 2017财年一季度日本邮船业务部门营收与利润 单位:亿日元、%

业务部门	项目	金额	同比
集运	营业收入	1715	21.3
	部门利润	57	/
空运	营业收入	233	22.8
	部门利润	7	/
物流	营业收入	1189	4.5
	部门利润	0	-100
散运	营业收入	1889	4.9
	部门利润	27	/
其他	营业收入	40.9	3.7
	部门利润	1.7	/

#### 1.2 散运：受益长协

汽车运输船：资源富裕型国家的汽车进口量下降；至北美和亚洲的汽车运输量较坚挺，整体同比温和增长。一季度，日本邮船将全球首艘LNG加注船投入比利时市场，支持去年开始服役的纯LNG动力汽车专用运输船的运营。

汽车物流：目前运营表现总体稳固，特别是中国和印度的汽车物流中心。该业务领域扩张至新兴市场的进展较稳定，在越南已成立一家新企业。

干散货运输：铁矿石、煤炭、谷物都有增长，但运力仍过剩，市场只是温和复苏。日本邮船奋力保住长期合同，并继续降本增效。

液货运输：市场因 VLCC 的大量投入而变糟。中东出货的化学品船运输低迷，长距离的 LPG 船运输量下降。但日本邮船还是通过长期合同而保持有利形势，从 LNG 船获得稳定利润源。另外，日本邮船的浮式生产储油装置（FPSO）、钻井船和穿梭油轮对海工业务有实质性贡献。

综上所述，日本邮船散运部门取得正面利润，营业收入同比增长（见表 2）。

### 1.3 展望：市场复苏

日本邮船认为 2017 财年，集运运价将维持稳定；干散货运输市场将从夏季开始重拾稳定；液货运输市场将从 2017 财年三季度开始稳定；LNG 船和海工业务将从长期合同中取得稳定利润。在汽车运输市场，虽然至资源富裕型国家运输量复苏仍较缓慢，但中日韩三方运输市场将繁荣。

### 2 商船三井：仅集运业务亏损

干散货运输市场：即便受到东澳大利亚飓风和巴西出口货量下降的不利影响，航运市场仍企稳，并因南美洲东岸对煤炭、谷物运输的大量需求而得以巩固。VLCC 运输市场：虽然西非货量和长距离运输增长在短时间内缓解运力过剩状态，但市场仍受到春季以来需求下降以及欧佩克减产协议的不利影响。集运市场：在亚洲—北美航线上，商船三井录得最高货量，亚欧航线上货量稳定增长。现货运价同比增长，年度合同运价整体增长。

2017 财年一季度，商船三井营业收入为 4032.84 亿日元，同比增长 12.0%；经营收益为 11.47 亿日元（去年同期为亏损 35.73 亿日元）；经常利润为 58.85 亿日元，同比增长 702.6%；归母净利润为 52.51 亿日元，同比增长 274.7%（见表 1）。

#### 2.1 散运：利润增长

海岬型船：3 月底，市场运价临时调整至 2 万美元/日，然后连续下滑至 6 月的 7000 美元/日，市场平均运价为 1.2 万美元/日。由于南美东海岸谷物运输稳定，巴拿马型和小型干散货船运输表现稳定，恶劣天气造成港口拥挤，使得运力供应趋紧。4 月中旬，巴拿马型船运价一度达到 1.2 万美元/日，5—6 月中旬因运力过剩而有所低迷，从 6 月中旬开始市场运价维持在 8000 美元/日的高位，此后还因南美东海岸谷物运输增长而得以巩固。由于此前进行的结构调整，商船三井中小型散货船利润有所增长，干散货运输部门的经常性利润同比增长（见表 3）。

表 3 2017 财年一季度商船三井业务部门营收与利润 单位:亿日元、%

业务部门	项目	金额	同比
集运	营业收入	1802	22.4
	部门利润	-62	/
散运	营业收入	693	10
	部门利润	48	219.7
能源	营业收入	667	3.3
	部门利润	34	-50.6
汽车轮渡和国内	营业收入	626	2.6
	部门利润	13	71.4
相关业务	营业收入	297	-0.6
	部门利润	37	21.8
其他	营业收入	57	-7.6
	部门利润	11	53.6

#### 2.2 能源运输：运力过剩

VLCC 和成品油轮运输市场疲软，后者疲软的原因是东西方之间的套利交易减缓、精炼厂定期保养，以及新运力投入。LPG 船运输市场，虽然美国与亚洲之间的套利交易仍

然存在，中东至印度的货量非常强健，市场依旧低迷，主因仍是运力过剩。商船三井油轮运输部门从长期合同中获得稳定收入，但是经常性利润仍同比下降。

### 2.3 产品运输：部分复苏

集运：亚洲—北美航线，亚洲出口货量处于历史高点。亚欧航线去程货量稳定，返程货量增长。虽然集装箱船大型化增加了运力，但是现货运价仍同比大幅增长。亚洲—南美东航线，去程货量增势使运力过剩状况趋缓，现货运价涨到一定高位。因货量增长，年度合同运价得以整体上涨。商船三井集运业务的经常性损失同比有所收窄，有此结果也多亏通过产量管理减少了闲置集装箱的重置费用，从而减少了经营成本。

汽车船运输：至美国的整车运输量稳定，但是至资源富裕型和新兴市场国家的运输量疲软。通过降本增效，商船三井的汽车船运输业务经营收益得以同比增长，且获得正面经常性利润。

### 2.4 展望：美好市场

干散货运输市场将会缓增。至于 VLCC 市场，商船三井预计美国、利比亚以及其他国家产量的增长将提供支撑，因此市场将会在冬季来临前复苏。成品油轮市场很难期待会有显著改进。至于集运市场，7—9 月对很多航线来说都较繁忙，特别是亚洲—北美和亚欧干线，商船三井预期夏季结束，集运现货运价会上升到一定程度。当然，商船三井表示需要密切关注世界经贸趋势。

## 3 川崎汽船：全面扭亏为盈

随着东西和印度区域内航线集运业务变强，运价开始复苏。在干散货运输市场，部分中小型船有所复苏，川崎汽船认为供需平衡尚需时日。

2017 财年一季度，川崎汽船营业收入为 2873.75 亿日元，同比增长 17.5%；经营收益为 38.78 亿日元（去年同期为亏损 148.36 亿日元）；经常利润为 60 亿日元（去年同期为亏损 225 亿日元）；归母净利润为 85.23 亿日元（去年同期为亏损 268 亿日元）（见表 1）。

### 3.1 集运：营收增长

集运：东西和亚洲区内航线货量稳定。亚洲—北美航线，运量同比增长 6%，亚欧航线同比增长约 9%，亚洲区内航线同比增长 17%，南北航线同比下降 5%。综上所述，川崎汽船的集运货量同比增长 7%，取得正收益（见表 4）。

表 4 2017 财年一季度川崎汽船业务部门营收与利润 单位:亿日元、%

业务部门	项目	金额	同比
集运	营业收入	1472	20.4
	部门利润	61	/
散运	营业收入	1264	15.8
	部门利润	4	/
海工能源及 海工支持和重吊	营业收入	49	4.4
	部门利润	-2	/
其他	营业收入	89	4.8
	部门利润	10	/
调整	部门利润	-13	/
全部	营业收入	2874	17.5
	部门利润	60	/

表 2、3、4 数据来源：企业 2017 财年一季报

### 3.2 散运：有惊无险

干散货运输：尽管铁矿石货量与上一财年相比仍算稳定，但是由于对中国金融和房地产市场收紧风险的预期，以及钢铁原材料市场的不确定，海岬型船市场逐渐走下坡路。从春季开始，因运力过剩，中小型船市场不断走低，但是市场还是有好转迹象，因为来

自南美的谷物和来自澳大利亚的煤炭运输表现积极。总体而言，川崎汽船干散货部门在营业利润取得大幅增长的同时，亏损也有所收窄。

汽车船运输：亚洲运往资源富裕型国家（中东、中南美、非洲）的整车数量仍然萧条；另一方面，远东—欧洲、跨大西洋和欧洲区内航线稳定。因此，川崎汽船整车运输数量同比增长 15%，该部门营业收入和利润双双同比增长。

LNG 船和油轮运输：尽管 LNG 船、VLCC 和 LPG 船运输市场疲软，但该部门的营业收入和利润均同比增长（因有中长期合同支撑）。

总体而言，散运营营业收入同比增长并取得正面收益。

### 3.3 海工：出售亏损业务

钻井船仍然稳定，并得益于稳定的长期合同，而海工支持领域仍然呆滞，缘于海洋资源开发力度下降。总体来说，海工部门的亏损有所收窄，虽然营业收入同比下降（主要受外汇影响）。

重吊：川崎汽船 7 月 26 日宣布转让旗下重吊公司 SAL Heavy Lift GmbH 的全部份额给 SALTO Holding GmbH & Co. KG。因此重吊部门的亏损收窄，营业收入同比大幅增长。

### 3.4 展望：市场复苏，风险犹存

集运运价去年达到历史低点后，将开始复苏，另外长期和短期合同也将增加。当然，市场还有很多问题有待破解，如大量企业合并、联盟之后导致的市场环境变化，以及大国政治风险导致的消费需求和货量变化。

在干散货运输领域，虽然市场将逐步复苏，但还是面临上升困难。在继续降本增效后，川崎汽船将利用优势增强中长期合同，稳定营业收入。

在汽车运输船领域，虽然资源富裕型国家的经济不确定性仍然存在，但是川崎汽船仍然认为整车海运需求会非常强劲。为了弹性应对日益复杂的贸易环境，在适当升级船队及继续加强业务平台的同时，川崎汽船仍将通过最大化利用其大型和新生代船舶来增强营业收入基础，以装载重大建筑机械和轨道车辆的船舶为特色，此外还将促进燃油效率。另外，川崎汽船仍将致力于削减运营成本。

综上所述，虽然集运和散运领域显示走出谷底的信号，但是达到运力供需平衡以及消费需求根本性改善仍需时日，川崎汽船将通过削减成本和合理化运营增进利润。川崎汽船认为从全年来看，其经营性收入或许同比较轻微下降，但是经常性利润和归属于股东的利润将不会改变。[返回](#)

## 波交所关闭 Baltex 之辨

日前，波罗的海交易所（波交所）在一份声明中表示，在经过战略评估后，计划关闭其运价衍生品交易平台——中央结算系统（Baltex）。波交所表示，将向英国金融行为监管机构申请停止执行监管活动，如果顺利获得所有监管机构的批准，Baltex 将于 12 月 29 日正式关闭。

Baltex 是由波交所与软件开发机构 ElysianSystems 协同开发，于 2011 年 6 月正式推出的中央电子全球交易平台。Baltex 最大的特征是提供多方交易，将船东、租船人、经纪人、金融资本集中到该平台上，通过线上进行远期运费协议（FFA）交易。

### 1 何为 FFA

国际航运市场与原材料、贸易、制造、船舶等众多行业紧密关联，有着典型的周期性，运费波动较为频繁和剧烈。为主动规避运费波动风险，国际航运市场自发引入多种金融衍生品，这在整个国际大宗商品市场来说都是领先的。1985 年，运费指数期货出现；1992 年，FFA 出现；2005 年，运费期权出现。经过市场竞争，采取场外双边询价交易模式的 FFA “一枝独秀”，成为国际航运市场最重要、最主流的金融衍生品。

简单地说，FFA 是指交易双方事先约定具体的航线、价格及数量，并在未来某一时点根据运价指数进行差额结算。一方面，大宗商品采购企业、进出口商等航运服务需求方，及船东、航运企业等航运服务供应方，可以在现货市场进行船舶租赁交易的同时，在 FFA 市场买入反向协议，以锁定成本或利润，保证正常经营活动平稳开展；另一方面，其它机构，特别是金融机构也深度参与 FFA 市场，与实体经济活动或者其它金融资产进行风险对冲，客观上提高了市场的流动性，提升了市场的风险管理功能。

对于关闭 Baltex，波交所首席执行官马克·杰克逊表示：“虽然我们决定关闭 Baltex，但波交所仍处于全球 FFA 市场的中心，并将‘坚定不移’地支持该市场发展。波交所将与其成员，特别是 FFA 经纪人协会，继续努力推动使用 FFA 作为一种有价值的对冲工具，并促进世界各地 FFA 市场的进一步发展。”

## 2Baltex 为何落败

首先看一下波交所对于 FFA 的定义：FFA 是客户对客户的场外交易产品。因此，它们是灵活的，不在任何交易所上市交易。合同交易通常会在 FFA 经纪人协会标准合同基础上由客户商定修订。协议的主要条款包含：商定的航线、结算的日/月/年、合约数量、以何种合约差价进行结算、客户与经纪人之间商议的佣金。经纪人仅为中间人，不对合约是否履行负责。

波交所对于 FFA 的交易形态是清楚的，为何在传统经纪人撮合方式大行其道的情情况下还推出 Baltex 呢？

实际上，Baltex 的开发是为了响应 2008 年全球金融危机后欧盟对柜台交易金融衍生品的监管要求，希望能够有效增加标准干散货 FFA 合约的流动性，并满足衍生品市场日益增长的监管需求。

Baltex 开展的主要是基于波交所发布的干散货运价指数进行结算的干散货 FFA 交易。2008 年全球金融危机爆发之后，全球干散货运输市场遭受有史以来最长的衰退期。根据业内消息称，干散货 FFA 市场，2008 年交易估值已经达到 1500 亿美元，而去年则降至 80 亿~120 亿美元。

业内人士表示：“干散货 FFA 市场已经陷入缺乏流动资金和成交量的境地，成交量自 2008 年以来没有真正恢复。”显然，Baltex 成立于 2011 年，建于航运市场回暖的预期之上，但随后市场陷入持续低迷中，因此，Baltex 也难逃被关闭的厄运。

Baltex 推出后效益并不明显，但是波交所一直试图加大推广力度。2014 年，波交所与伦敦清算所达成一项具有里程碑意义的协议，允许 FFA 交易被清算，并通过 Baltex 进行报告，这一协议使该平台恢复了活力。伦敦清算所近期宣布，由于交易量放缓，该所将在 12 月 29 日之前停止运费价格清算服务。显然，由于伦敦清算所停止 FFA 清算服务，波交所于是顺势宣布关闭 Baltex。

## 3FFA 的未来

2013 年 4 月 16 日，波交所与上海清算所合作推出人民币远期运费协议中央对手清算业务，具体包括海岬型船平均期租远期运费协议、巴拿马型船平均期租远期运费协议和超灵便型船平均期租远期运费协议三个产品的中央对手清算服务。

据了解，目前上海清算所的人民币 FFA 业务还在正常进行中。但是，由于国际 FFA 主要以美元结算、国内市场接受度不高等多重原因，人民币 FFA 业务的清算量并不大。

那么，波交所关闭 Baltex，是否与波交所被收购有关呢？去年 11 月，新加坡交易所（新交所）以 8700 万英镑的价格完成对波交所的收购。在收购成功后，新交所表示将保持波交所的经营模式不变，保留伦敦的办公大楼作为日后发展的平台。业内人士表示，波交所关闭 Baltex 后，是否会在新交所的支持下在新加坡重起炉灶还未确定，但是一些原本在伦敦清算所进行清算的 FFA 业务也许会分流至新加坡进行清算。

上述人士指出，事实上 Baltex 的关闭，流动性不足是果，业务模式与市场脱节是因。Baltex 实行的模式是场内交易+场外清算，而目前的市场环境更支持场外交易+场内清算模式。

一位金融从业人士告诉笔者，对于大宗商品期货而言，实际上场外交易与场内交易各有优势，不可能被替代，而且更依赖于交易习惯。场外交易，更利于创新，便于一些大机构、大企业商谈个性化方案；场内交易，可以吸引更多中小型企业，提高市场参与度。

该人士强调说，目前市场上的场外交易伴随互联网的兴起已经快速变化，实际上客户端是可以看到价格的，其便利度与场内交易是一致的。

从上述分析来看，或许交易模式不是最主要的，最主要的是市场的培育、清晰的政策环境以及严格的监管措施。这一结论同样可从上海航运交易所的实践中得出。

2011 年 6 月 28 日，上海航运交易所控股成立的中国首个航运运价衍生品交易平台——上海航运运价交易有限公司（运价公司）鸣锣开市，其推出的上海出口集装箱、中国沿海煤炭、国际干散货三大航运运力交易品种被列为“十二五”期间上海国际航运中心建设阶段性成果。然而，作为中国航运运价衍生品市场建设的先锋，运价公司发展也遭受挫折。2011 年年底，国务院明确要求“除依法设立的证券交易所或国务院批准的从事金融产品交易的交易场所外，任何交易场所均不得采取集中竞价等集中交易方式进行交易。”运价公司由此将航运运价衍生品市场的交易模式由电子集中交易更改为场外电子交易，即“运价衍生品报价、登记、清算服务平台”，实行成交确认、实名交易等非连续协议转让模式，致市场规模、市场功能的发挥受到极大限制。[返回](#)

### 大连港口整合启幕

继 6 月份招商局港口强势外援主导辽宁港口整合之后，以上市公司为基础的区域港口内部整合大幕开启，大连港（600717.SH, 02880.HK）旗下 3 个集装箱码头合并为一，并依靠资本运作进一步提高上市公司对运营码头的控制权和主导地位。

辽宁港口整合主要涉及大连港、营口港、锦州港、丹东港、葫芦岛港和盘锦港。大连港是中国东北最重要的集装箱港口，拥有国际、国内集装箱航线 100 多条，航班密度每月 300 多班，东北三省 90% 以上的外贸集装箱均在大连港转运，其中主要运营大连港集装箱业务的码头公司均为大连港与其他港口企业合资而成。

#### 1 集装箱码头合三为一

大连港旗下有 4 家集装箱码头公司，其中 3 家主营外贸业务，8 月 4 日，大连港发布对该 3 家集装箱码头公司整合的议案。大连港称，根据公司经营发展需要，为进一步整合资源、降低管理成本和提高运营效率，公司下属控股子公司——大连集装箱码头有限公司（大连集装箱码头）将作为本次吸收合并的主体，整体吸收合并大连港湾集装箱码头有限公司（大连港湾码头）、大连国际集装箱码头有限公司（大连国际码头）的全部资产、负债、权益及业务。



具体来看，大连集装箱码头是大连港与新加坡港务集团（PSA）合资组建的外贸集装箱码头公司，集装箱年处理能力达 230 万 TEU，其中大连港全资子公司——大连港集装箱发展有限公司（大连港集装箱发展）和 PSA 旗下新加坡大连港口投资私人有限公司（新加坡大连港口）分别持股 51%和 49%。

大连港湾码头是在大连港与 PSA 合作基础上，携手马士基集团、原中远集团共同经营的国际化集装箱码头。大连港湾码头拥有 6 个集装箱泊位，集装箱年处理能力达 300 万 TEU，其中在大窑湾港区经营的有 5 个。合并完成前，大连港集装箱发展、PSA China、中远海运港口及马士基码头分别持有 35%、25%、20%及 20%的股权。

大连国际码头由大连集装箱发展、中海码头、中海码头（香港）、日本邮船共同投资组建，位于大窑湾港区，是大窑湾南岸占地最广、潜力最大的集装箱码头。

上述 3 家码头公司现共有泊位 13 个，其中 10 万吨级泊位 6 个。

根据公告，大连港湾码头评估价值约 9.07 亿元，其中 PSA China 所持 25%股权的评估价值约 2.27 亿元。经参与整合各方协商，PSA China 同意以约 2.24 亿元的对价将其权益并入大连集装箱码头。此外，根据评估，大连国际码头价值约为 15.29 亿元。

大连港此次吸收合并完成后，大连港湾码头、大连国际码头两家企业将被注销。但协议要求，大连集装箱码头应与两家被吸收合并企业拟转移至新企业的员工签署新的劳动合同，就新企业继续行使和履行原劳动合同的权利和义务达成一致。对于此次整合，大连港称，吸收合并事项尚需获得商务部反垄断局等主管部门的审批后方可实施；至本公告日，本次吸收合并事项所涉各方尚未签署任何书面协议。

## 2 提高控股权推进整合

与此同时，为推进整合，大连港还宣布，公司全资子公司——大连集装箱发展收购马士基码头持有的大连港湾码头 20%股权，作价 1800 万美元。加之整合 PSA China 的 2.24 亿元权益支出，大连港此次对整合集装箱业务的资本运作将达 3.5 亿元。



大连港集装箱发展为大连港运营集装箱业务的专业平台，在环渤海区域，大连港通过大连港集装箱发展重点加强转运中心建设，打造秦皇岛、曹妃甸、潍坊三大外贸中转中心，通过加强外贸市场开发力度，上半年转运中心外贸进出口箱量均有所增长。该项收购完成后，大连港集装箱发展持有大连港湾码头的股权将由 35%变更为 55%，这意味对大连港湾码头将绝对控股。

伴随着该项收购，大连港对旗下 3 家码头公司的主导权将进一步加大，通过大连港集装箱发展将分别拥有大连集装箱码头、大连港湾码头和大连国际码头 51%、55%和 40%的股权。对此，大连港公告称，该交易旨在进一步提升上市公司在集装箱码头经营发展中的主导地位，为后续推进大连港集装箱码头整合进程奠定基础。

在此基础上，大连港 3 家码头公司合并后的大连集装箱码头股权将发生变化。大连港集装箱发展占合并后新公司注册资本的 48.15%、新加坡大连港口占 20.75%、PSA China 占 5.25%、中远海运港口占 19%（其中中远码头、中海码头和中海港口分别占比 4.35%、10.99%和 3.66%）、日本邮船占 6.85%（见表）。

### 大连港三家码头合并新公司后股权结构

股东	注册资本金额(万元)	股权占比(%)
大连港集装箱发展	167562	48.15
新加坡大连港口	72210	20.75
PSA China	18270	5.25
中远海运港口	中远码头	4.35
	中海码头	10.99
	中海港口	3.66
日本邮船	23838	6.85
总计	348000	100

来源：中远海运港口公告

对此，主要股东之一的中远海运港口称，合并将发挥各方优势，进一步优化资源分配，提升相关码头的“一体化”管理，提升大连集装箱港口的综合竞争力，提高企业效益。

据披露，截至去年年底，大连集装箱码头经审计总资产 15.87 亿元，净资产 13.97 亿元；去年营业总收入 4.76 亿元，净利润 1.37 亿元。大连国际码头总资产 28.86 亿元，净资产 13.59 亿元；去年营业总收入 3.05 亿元，净利润 2056 万元。截至今年上半年，

大连港湾码头总资产 16.02 亿元，净资产 14.78 亿元；上半年营业总收入 2.46 亿元，净利润 7906 万元。

在国资国企改革的大背景下，航运央企旗下的公共码头运营商抢滩布局港口。辽宁省政府与招商局集团签署《港口合作框架协议》，将合作建立辽宁港口统一运营平台，以大连港集团和营口港集团为基础，招商局集团主导运营。在实际运营层面，中远海运港口也参股其中，港口资本运作成为区域港口整合的主要手段。

除上述 3 家外贸集装箱码头外，大连港还运营有内贸集装箱码头——大连大港中海集装箱码头有限公司（大连大港码头）。资料显示，大连大港码头由大连集装箱码头、原中海集团、大连港集团、PSA 共同投资组建，以大连至黄埔、大连至上海为主要干线，联接珠江、长江和渤海湾三大区域性运输体系，使大连港成为中国北方重要的内贸集装箱中转港。今年迄今，大连港共新增内贸航线 3 条，为集装箱航线布局增添了新亮点。

[返回](#)

微信公众号“航运评论”



公众微博



安卓手机 APP



苹果手机 APP



自 2006 年开始原《信息传真》时事经济评论专刊改为《时事经济与航运》。《时事经济与航运》以全球宏观经济形势、国内政策变化趋势、国内外重大经济事件和航运市场、航运管理为主要研究、观察对象，即时分析。对涉及广泛的经济面各领域、各行业的发展走势，与经济相关的政策、社会、事件及其相互关系进行深入分析与精练解读决策咨询，旨在帮助企业高层决策人员获取对各类经济事件的分析观点和参考依据，以便做出科学有效的经营管理决策及适合市场的企业发展规划。

**中国海洋运输情报网**

联系电话：021-65853850-8006 传真：021-65373125

<http://www.chinashippinginfo.net>E-mail: [tong@sisi-smu.org](mailto:tong@sisi-smu.org)



上海国际航运研究中心 Powered by SISI  
CHINA SHIPPING DATABASE  
中国航运数据库