

央企国企启动筹谋员工持股计划兴趣浓混改破冰须防利益输送国企成为唐僧肉

■ 庞瑞

在国企“混改”大背景下,政策允许混合所有制经济实行企业员工持股,形成资本所有者和劳动者利益共同体,国有上市公司对推行员工持股计划兴趣渐浓。记者近日获悉,包括国有银行在内的央企及部分地方国企,都在筹谋员工持股计划。

在市场人士看来,要防止国企成为“唐僧肉”,避免员工持股异化为利益输送或者是“变相高管股权激励”,必须发挥资本市场在定价中的作用,同时对全过程予以公开、透明的监督。

上证资讯统计发现,截至11月12日,今年以来已有30家A股公司宣布启动员工持股计划,其中民企26家,国企4家。这些国企几乎都是10月底以来才加入“试水”行列。

国企陆续“试水”员工持股

11月12日,国防军工高科技企业的海格通信发布一份与员工持股计划“一体两面”的定增预案,在成为A股最新员工持股计划案例的同时,也成为广州国有上市公司中的“首尝螃蟹”。

据方案,海格通信拟以15.76元/股的价格发行不超过7500万股股份,募资总额不超过11.82亿,用于还贷和补充流动资金。其中,公司控股股东广州无线电集团有限公司将认购4500万股,添富-定增盛专专户35号、36号两个资产管理计划分别认购不超过355万股、2645万股。添富-定增35号、添富-定增36号的管理人均为汇添富基金管理股份有限公司,委托人均均为海格通信2014年度员工持股计划。

“委托外部管理人成立资产管理计划,进而实施员工持股计划的做法是比较常见的,”一名券商分析师对记者谈到,“但像这样同时设立两个资管计划的,在今年以来的国有上市企业里面,还属首例。”上述分析师表示,这其实是一个包括了“高管股权激励”在内的员



工持股计划,35号资管计划由10名高管构成,36号资管计划由次级公司员工构成。

此外,仍在停牌之中的上港集团于11月4日发布停牌进展公告称,“公司目前正在根据中国证监会《关于上市公司实施员工持股计划试点的指导意见》、上海市政府《关于推进本市国有企业积极发展混合所有制经济的若干意见(试行)》等相关法律法规的规定和精神研究制定员工持股计划的重大事项”。

再往前溯,上海的案例还有兰生股份。今年5月28日,兰生股份成为上海国资改革的先锋,宣布拟在贸易板块实施“将经营者利益与公司利益紧密结合在一起的改制方案”。具体来看,该公司拟在贸易板块的4家全资子公司中,选择一家作为改制平台,以经营管理团队、业务骨干为主出资设立一家或数家有限合伙制企业作为员工持股企业。兰生股份与员工持股企业将共同对平台公司增资,增资后平台公司注册资本不超过人民币1亿元,其中兰生股份持股比例不低于51%,员工持股企业持股比例不超过49%。

海宁拾贝投资管理公司销售总监李达认为,上述几家国企披露的方案都有摸着石头过河的意味,具体效果还有待观察,但从心理上讲,对资本市场是有促进作用的。

混改政策允许员工持股

若单从公告员工持股计划的数字来看,26家民企对4家国企,差距甚大;但在市场人士看来,国有上市企业试水员工持股计划,其破冰意义不可小觑。

“民企搞员工持股乃至股权激励相对比较容易,但对国有企业而言,要复杂很多。”上海某投资公司高管如此表示,据他透露,新一轮上海国企改革的“首站”就是实行股权激励或员工持股计划,只有如此,才能推动国企高管有动力去推行切实利于上市公司发展的资本运作或者项目建设。

上证资讯统计发现,自今年6月证监会发布《关于上市公司实施员工持股计划试点的指导意见》后,员工持股计划开始频繁出现,其中7月份发布员工持股计划的上市公司有2家,8月份有4家,9月份达到8家,10月份则有9家。

“可以看到,国有企业在充分观察了市场上的案例之后,才非常谨慎下水,”一名私募人士表示,“这和政策风向有密切关系。”

以位于广州的海格通信来看,“是典型的政策前脚落地,公司后脚跟进。”该私募人士评论道。据11月7日下发的广东《关于深化省属国有企业改革的实施方案》,该方案明确指出,广东省国有二级及以下企业,开展50家企业体制机制改革创新、20家科技型企业科技成果产业化创新、经营者和员工持股以

及国有控股上市公司股权激励和市值管理等改革试点。

沪上的情况类似。兰生股份5月发布公告前后,上海市国资委正就《推进国有企业积极发展混合所有制经济的若干意见草案》征求意见;而上港集团宣布员工持股计划前,《关于推进本市国有企业积极发展混合所有制经济的若干意见(试行)》已于7月印发,在其中所提出的9条具体措施中,包括“实施股权激励和员工持股”。

据接近国有四大行的人士透露,四大行均在筹谋试水员工持股计划。不过国有企业决策流程确实缓慢,非国有的民生银行日前已经在发行优先股的同时就推出了员工持股计划。

谨防好政策被异化

“这其中的难点在于给多大的激励,这个度很难把握,”清华大学技术创新研究中心副主任高旭东谈到,“给多了股东或国家吃亏,给少了激励不到位。”

根据张喜亮的研究,即使在激励“到位”的情况下,员工持股也只是在前三年对员工有比较大的激励作用,“一旦其股本收回即分红已经回本,员工的工作热情呈递减状态,慢慢又回到了老样子”。

事实上,早在上世纪90年代,我国就曾经探索过企业职工持股的办法,其历史经验教训值得引起重视。

“当时,有些企业只想通过员工持股实现募集资金的目的,而不考虑员工收益和参加管理的权利;也有的企业高管故意做空企业,以职工持股的名义改革,然后再收购分散在职工手中的股份,从而变国企为私企,”张喜亮指出,“所以,在今天探索员工持股,要防止国有资产流失、防止出现内部人控制。”

在市场人士看来,要想避免员工持股异化为利益输送或者是“变相高管股权激励”,必须发挥资本市场在定价中的作用,同时对全过程予以公开、透明的监督。

亚马逊布局中国电商市场能否招徕“海淘族”

■ 张乐

10月底,国际电商巨头亚马逊相继宣布推出六国直邮和中文海外购两大举措。洋巨头布局中国意欲何为?本地电商是否会迎头阻击?亚马逊的这几张中国牌,能否真正令其挤进中国日益壮大的“海淘”一族?

亚马逊中国双策全力招徕“海淘族”

10月29日,亚马逊中国在北京宣布,开通下属的美国、德国、西班牙、法国、意大利六大海外站点直邮中国的服务。这意味着,中国消费者在亚马逊上的选品将可以从原来中国站的2500万种拓展到6个国家的8000万种,类别涵盖备受中国消费者喜爱的鞋靴、服饰、母婴、营养健康及个人护理等。

通过此举,“海淘族”在美国或欧洲等境外亚马逊网站购物时,将享受和海外消费者同款同价的实惠,并可以使用人民币结算。不仅如此,亚马逊还承诺可以帮助消费者快速处理清关手续,并提供标准、加快、特快三种可选配送服务——网民在该站点购买产品,不但国际邮费大幅下降,而且平均运送时间也缩短为9-15天。

而这只是吸引中国“海淘”一族的第一步。10月30日上午,在杭州举行的博鹰亚洲论坛—2014中国(杭州)全球电商领袖峰会上,亚马逊全球副总裁薛小林宣布,亚马逊将以最快的速度推出美国网页的中文海外购。

记者在亚马逊中国网站的“海外购”商店看到,虽然距离“双11”到来尚有时日,但不少国外的钟表、女装、奶粉已经上架,并被摆放在页面的显著位置。“这只是开始,后面我们还会陆续开通其他国家的直邮和中文海外购,因为我们在全球13个国家设有网站,覆盖北美、南美、大洋洲、亚洲和欧洲。”薛小林说。

挑战国内B2C平台

所谓“海淘”,就是指通过互联网进行海外或境外购物。近年来,母婴、美妆、个人护理、服饰箱包、食品保健、奢侈品等品类深受“海淘”一族喜爱,而伴随着人民币的坚挺、中国购买力的提升以及境外产品优质优价等优势逐步显现,“海淘”一族迅速发展壮大。

中国电子商务研究中心公布的数据显示,2013年中国内地“海淘族”规模已达到1800万。到2018年中国的“海淘”族人数将达到3560万,“海淘”规模将达到1万亿元人民币。中国已成为巨大的海外商品网购消费市场。

成立于1995年的亚马逊是全球最早开始经营电子商务的公司之一。官方统计数据显 示,早在2011年,亚马逊的全球独立用户数量就高达2.822亿,位居全球第一。阿里巴巴一路追赶,但截至2013年底,其旗下的淘宝和天猫两大平台的活跃买家数仍与它有着5000万的差距。

可即便如此,在亚马逊的所有用户中,仅有24.1%来自亚太地区。布局中国由此成为亚马逊近年来的重大战略举措之一。

今年8月,亚马逊宣布将在上海自贸区设立国际贸易总部,通过“跨境通”平台实现美国货物直邮中国。针对海淘商品在国内没有售后服务的缺陷,亚马逊海外直购在国内设立维修售后网点后,无疑消除了“海淘”族最大的后顾之忧。

为争取“海淘族”,薛小林承诺,亚马逊还推出了一系列的便利措施,包括形式多样的跨国支付、现金货到付款和POS机支付等支付手段,商品上门试穿,自助式更换商品服务和急速退款服务等。

“在亚马逊任意网站上,均可持银联卡购物,并与国际支付对接。亚马逊不仅支持手机、平板等移动支付,还开通了支付宝、财付通和中国17家银行的网上银行支付。”薛小林说。

业内人士评价认为,亚马逊这一系列组合拳极大地丰富了中国国内消费者海外选购商品种类、提升网民“海淘”便利度的同时,也对国内B2C电商平台形成了巨大的挑战。

本土电商迎头阻击

面对亚马逊的来势汹汹,本土电商自然不会坐视不管。连日来,阿里、京东、1号店、苏宁等有实力的本土电商相继宣布推出“海淘”业务。10月30日,阿里巴巴宣布开启首个全球化的“双11”。而在当天举行的全球电商领袖峰会上,阿里巴巴集团总裁金建杭也表示,今年“双11”,阿里的促销活动将从过去的天猫拓展到阿里全系列。

截至目前,已有20多个国家的海外商家入驻天猫国际,此外,阿里与保税区合作的电子商务平台还将享有货品通关便利和较低的税率。据介绍,位于杭州下沙的保税区仓配自今年5月建成至今,日处理能力已达到了50万单,目前的进口货物囤货已超过1.3亿件。不仅如此,他透露,上市之后的阿里的目标是:建立一整套的跨境金融、跨境商务、跨境物流和跨境服务体系,并最终实现全球商业生态平台上服务20亿消费者的宏大目标。

低空市场万亿美元诱人 盈利能见度却不清晰

■ 王慧

中国低空市场正在跨越最后藩篱。中国空域管制严格,通航飞行申请审批程序复杂。但随着经济形势的变化和国家经济结构的转型升级,开放低空空域呼声日益高涨。据业内估计,未来10年国内通用飞机需求总价值将达155亿美元,整个产业链总价值能过万亿美元。

近日,在四川绵阳举行的通用航空产业发展研讨会传出消息,有关部门正抓紧研究在全国范围进一步深化低空空域管理改革,一系列对通航发展有重大利好的政策近期有望相继出台。

“目前,在我国经济增长相对比较乏力的情况下,低空空域经济是最后一块没有被开垦的处女地。各地方政府和企业,都想抓住机遇。”绵阳市通航办副主任朱爽告诉记者。但其也表示,通用航空市场的发展肯定是一个漫长而艰巨的过程,需要耐心。

面临外资竞争

绵阳(北川)通用航空产业园党工委书记张伟说,通航产业发展起来之后,市场非常巨大,带来的产业链条也会很长,主要涉及到机场建



设、飞行器制造以及飞行员的培训等领域。

外资企业在航空器方面具备先天优势。就在低空空域管理改革的消息传出不久,10月22日,全球最大的民用直升机制造商空客直升机公司表示,因中国2015年起放开低空空域限制,6年内中国内地和香港特区有望成为其最大市场。空客直升机的中国总裁NorbertDucrot公开表示,以前其客户主要是国有企业、警方和消防,但现在看到有民用私人直升机运营商涌现。

对于外资企业在国内市场的发展,中国城市临空经济研究中心的秘书长马剑对记者说,“外资企业在投资产业链上分布会和国内企业有差异,由于临空安全的考虑,国外的企业主要是集中在产品和技术上。”

在通用航空器方面,国内厂家主要以央

企为主,且基础还相对薄弱。截至2013年底,中国通用航空器拥有量前三位的地区分别为华北地区、中南地区、西南地区,分别拥有航空器396架、395架、289架。

机场建设已成为中国企业的角力场。国外的通航企业多是民营企业,而国内民企还没有进入机场建设这块市场,这也成为国内通航企业的主战场。“随着低空空域的开放,通航的准入门槛降低之后,通航制造业的发展肯定会经历几次大洗牌,这种以国企为主导的状况也会转变成国企和民企平分秋色的格局。”中国航空运输协会通航委员会秘书长王霞对记者说。

值得一提的是,中国在逐步开放低空的同时,也要对航空制造、航空运营进行规划,要考虑民族品牌,避免走汽车工业发展的老路。“如果大家都搞合资,都从国外来买技术,互相恶性竞争则会重蹈覆辙。”马剑说。

新的低空政策何时落地?

2010年底以来,中国通航企业数量年均增长约25%,航空器数量年均增长约20%。同时,由于整个通航产业链涉及制造、运营及服务三大核心环节,发展前景非常广阔。

民航华东地区管理局计划处调研员李国

强认为,除传统通航领域外,未来10至20年时间,中国通航产业还会在教育培训、公务航空、航空器托管等三大领域实现一定规模的发展,在交通短程运输领域有可能实现“零”的突破。

“通航的春天快要到来了,不过,还没真正到来。”马剑认为,通航产业“看上去繁荣一片”,但基础设施薄弱、专业人员短缺、产业链条不完善的现实,使得通航产业在大发展初期仍面临不少问题和困难。

“虽然说有一些利好的消息传来,但是低空空域改革目前还缺少落地的东西。”朱爽告诉记者。

新的低空政策何时落地?朱爽认为,现在还面临许多困难,一方面,机场建设,通用机场的审批权要下放,但是还没有具体的细则;另一方面,空域改革是一个系统工程,仍需深化,审批程序需进一步简化,比方说,美国3000米以下的空域是开放的,国内现在离地一米空域都得经空军审批监测。此外,专业人员短缺,无法满足发展需求。

栾大龙认为,“目前阶段,通航的发展还处于‘小、散、杂、弱’的状态。政策松绑只是让通航发展迎来了一个拐点,未来10年之后才会出现井喷。”

“贯标”好比站在巨人的肩膀上远望——浅谈质量管理

■ 孙玉霞

质量是安全的保障、是企业的生命。“品质保障、价值创造”是中国建筑的核心价值观。如何让这一核心价值观得以体现,需要我们每个员工在深刻领会其精髓的同时将其落实到实际工作中去。这其中需要对质量管理体系贯标要有正确的理解。“贯标”就是贯彻标准化的工作程序。

标准工作程序这套文件里规定了与三个体系相互关联的25个工作程序,基本涵盖了工程施工现场工作的全部范围,因此,只要把这套标准工作程序弄清楚了、做明白了,项目现场的日常工作就不会出现大的问题。贯标就是在做体系建设的工作。而这种理解和“贯标是增加工作量”的概念是完全背道而驰的。我的理解,真正的贯标并不会增加工作量。当然,工作过程中还是需要留存一定的资料来进行备查,也就是我们常说的管理痕迹。因为,一项工程完工后,过程是不能再现的,唯一的依据就是实施过程中留下的资料,这也是我们质量和安全部门经常强调的。

标准程序之所以能够被标准化,是前人多年积累的经验。贯标就好比让我们站在巨人的肩膀上远望,会让我们“看得更远”。贯彻执行工作程序的最终目的是“免责”,当然,这

里的“免责”不是逃避,而是避免。

在公司对于程序文件的职责划分中,三个体系其实应该是有相关的主控部门的,质量体系是质量技术部;环境体系是工程部;职业健康安全体系是安全部。而每个体系的工作几乎在这25个程序文件中都会涉及到。因为我是从事质量技术工作的,就从项目层面,谈谈对于质量体系贯标的理解:

首先,身为贯标体系中的一员,不论你处于哪个层级,在程序文件中都详细的规定了你所要承担的职责,也就是每个程序文件中的第3部分,在这里,你可以很清晰地找到你的部门或项目在这个程序文件中所要完成的工作。因此,熟读管理职责是第一步工作。

其次,贯标对于总工而言,不是单一的仅负责质量体系,公司的要求是,贯标工作的牵头负责人是各个层级的总工,要三体系全面主抓。因此,在工作开始之前,重要的一项任务就是建立本层级的《三体系职责分配表》,当然,这张表并不能随意建立,是根据程序文件中所列出的各程序的职责而建立的。有的程序文件涉及体系单一(比如《环境因素识别与环境因素评价程序》只涉及环境体系);有些则会涉及多个体系(比如《法律法规及其他要求管理程序》会涉及三体系)。而目前,项目贯标一般的做法是,把25个程序文件一一落

实到人,每个人或几个人负责1个程序文件,比如《法律法规及其他要求管理程序》,一般会分配到技术部的某位负责,这样也就出现了一个问题,就是对程序文件的理解偏差。这位技术部的人员肯定对自己工作范围内的质量体系的相关法律法规规范图集了如指掌,而对于环境方面的、职业健康方面的也许并不十分清楚,或者需要在日常工作中去花费较大的精力关注这些,因此,这种模式个人认为基本是不科学的。我的建议,是否可以按照体系来进行划分任务分配,这样的话,每个责任人负责三体系中自己体系的相关资料,是完全可以日常工作中贯彻和执行的,避免了贯标和日常工作两张皮的现象。例如前面提到的这个程序,因为涉及全部三体系,那就质量体系的技术部负责,环境体系的工程部负责,职业健康安全体系的安全部负责。甚至于,我们在内审的时候,也可以按照体系进行审查,而不是简单地按照每个人负责几个程序文件来进行检查。

在工作过程中,我们重点需要注意的是各程序文件之间的关联性,贯标是个体系,每一个程序文件都不是单独存在的,都只是明确了某项需要闭合完成的工作中其中一步。领略到贯标程序文件环环相扣的深意后,要想做好工作,就是要确保形成完整的工作

链。首先,我们就应该认真把每一环(即每一个标准程序)的内容做好,然后保证环与环之间有可靠连接。就质量体系而言,涉及的程序文件一共有16个,按照其关联性和需要完成的内容,我把这些文件分成了三个部分:

1、相关类。包括《投标与合同管理程序》、《项目策划管理程序》、《职业健康安全运行控制程序》;

2、文件管理类。包括《法律法规及其他要求管理程序》、《能力意识和培训程序》、《文件管理程序》、《记录管理程序》、《信息交流程序》、《合规性评价控制程序》;

3、现场实务类。包括《生产和服务提供控制程序》、《监视和测量装置控制程序》、《产品监视和测量程序》、《不合格品项控制程序》、《纠正和预防措施控制程序》、《数据分析程序》。

这三个部分就形成了三条大的工作链,在具体应用中,参照上面的“环环相扣”方法就可以很容易地把质量管理体系的贯标工作梳理清晰。

以上只是从质量管理体系的角度对相关的贯标文件进行了一些个人浅显的理解,有偏颇的地方还请指正。

曾经一直都认为“贯标”是个很神秘的事儿,其实,当你把程序文件认真真多读几遍后,你会发现,贯标工作我们每天都在做,只是没有被冠以“贯标”的名号而已。