

做强做大国企是改革核心目标

■ 任明

方向明,改革兴。深入推进国有企业改革,首要一条就是牢牢把握改革的正确方向。



坚持社会主义市场经济改革方向是深化国有企业改革的基本遵循。

日前,中共中央、国务院印发《关于深化国有企业改革的指导意见》。《指导意见》对新形势下深化国有企业改革的根本原则、目标任务作出了全面部署,是指导和推进国有企业改革的纲领性文件,为国企改革指明了方向。

坚持和完善基本经济制度是深化国有企业改革的根本要求。

公有制为主体、多种所有制经济共同发展的基本经济制度,是中国特色社会主义制度的重要支柱,是社会主义市场经济体制的根基。坚持和完善基本经济制度,必须巩固国有经济的主体地位,发挥国有经济主导作用。这种主体地位和主导作用,既体现在国有经济要有一定的数量和规模,与其他所有制经济形成合理布局;也体现在国有经济要有质量和效率,在国内国际市场有较强的竞争力;还体现在国有经济在重要行业和关键领域具有控制力。深化国有企业改革,绝不是国企从竞争性领域大规模退出,更不能把国企改垮了、改没了,而是要坚持“两个毫不动摇”,通过改革更好地发挥国有经济的主导作用,推动各种所有制经济取长补短、相互促进、共同发展。

国企首先是企业。使市场在资源配置中起决定性作用和更好发挥政府作用,是改革必须坚持的原则。深化国企改革必须坚持增强活力与强化监管相结合,遵循市场经济规律和企业发展规律,实行分类改革、分类发展、分类监管、分类定责、分类考核,推动国企与市场经济深度融合,与其他所有制企业公平参与市场竞争,真正成为依法自主经营、自负盈亏、自担风险、自我发展的独立市场主体。必须深化国有资产管理体制改革,切实解决国有资产监管工作存在的越位、缺位、错位等问题,实现以管企业为主向以管资本为主转变,形成更加符合基本经济制度和社会主义市场经济发展要求的国有资产管理体制、现代企业制度、市场化经营机制。

做强做优做大国有企业是深化国有企业改革的核心目标和根本落脚点。

国有企业属全民所有,是推进国家现代化、保障人民共同利益的重要力量,是我们党和国家事业发展的重要物质基础和政治基础。做强做优做大国有企业,对巩固和完善社会主义制度、实现国民经济持续健康发展、增强国家

竞争力具有重要意义,也是检验国有企业改革成败的重要标志。深化国有企业改革,必须坚守底线,保证国有经济在重要行业和关键领域的控制力、影响力不削弱,更不能造成国有资产流失,不能在一片改革声浪中把国企改革变成一部分人牟取暴利的机会。要通过全面深化国有企业改革,推动国有企业做到经营业绩优、公司治理优、布局结构优、企业形象优,最终发展形成一批具有国际竞争力的世界一流企业。

加强和改进党对国有企业的领导是深化国企改革的政治保证。

深化国企改革是促进我国经济社会发展的必然要求,也是全国人民的殷切期盼。必须把加强党的领导和完善公司治理统一起来,明确国有企业党组织在公司法人治理结构中的法定地位,切实承担好、落实好从严治党责任。改革开放30多年来,国企改革作为经济体制改革的重要内容,积累了大量宝贵的经验,取得了举世瞩目的成就。认准方向,激流勇进,我们相信,新时期国有企业改革一定会直挂云帆济沧海,开拓新境界、谱写新篇章。

汽车行业反垄断 应完善制度

■ 刘波

记者从权威来源获得的信息显示,国家发改委牵头起草的《汽车反垄断指南》草案将在年内完成,不出意外的话,将于明年落地。

如果能出台一套统一完善的汽车业反垄断指南,可以说是符合各界的长久期待。近两年来,已有多家车企被处以反垄断罚单,最近一起是9月10日东风日产及其广州经销商因操纵市场价格而被处罚。这些罚单的金额普遍巨大,积极效果的确比较明显,也受到了公众的好评。但是各方也逐渐认识到,要建立起公平规范的市场秩序,要常态化地维护广大消费者的权益,不能只靠“风暴式”的执法,最终还是要依靠制度的完善。

目前汽车业的一些法律法规有值得检讨之处。比如,2005年商务部发布的《汽车品牌销售管理实施办法》确立了品牌授权制,也在客观上造成了汽车生产者占据了销售链的主导地位,相对于经销商和消费者来说过于强势。跨国公司在我国设立的独家总代理商,控制着从采购、定价、渠道管理到售后维修的全部环节。目前车企存在很多问题,如进口豪车在中国价格畸高,豪车零整比过高,售后服务和配件价格过高等。虽然这在一定程度上和中国人消费心理不成熟追捧豪车有关,但汽车行业的格局是更重要的原因。当然,《汽车品牌销售管理实施办法》的修改也涉及复杂的利益关系,但使该法规符合反垄断法的原则和精神是绝对必要的。



目前,汽车行业既存在厂商之间的横向垄断,也是生产商与经销商进行纵向垄断的重灾区,尤其是纵向垄断的方式比较隐秘,不利于消费者的监督和反垄断机构的执法。通过细化和明确规则,反垄断指南可以让汽车行业知晓垄断的构成要素,从而更主动地遵守法律,辅以在违法时处以反垄断罚款的威慑力作为后盾,可以起到双重保障的效果。

同时这也可以提高反垄断举措的公信力。近年来中央及地方有关部门已经对车企采取的反垄断措施,也受到了一定的质疑,比如执法机关是不是权力过大,自由裁量的幅度过宽,信息是否准确透明,是否专门针对某些车企等等。比如,欧盟和美国都曾指责中国反垄断行动是在故意排斥外国企业。这些都是不合理的指责,但是,如果反垄断规则更加明确详备,就可以杜绝一些猜疑甚至是诋毁,并使外界更加认同中国合法合理的反垄断行动。

反垄断的最终目标是净化市场竞争秩序,降低垄断利润从而增进消费者福利,即产品价格的降低和服务质量的改善。如果主要依靠罚款的方式,虽能对车企起到一定震慑效果,但能落到普通消费者头上的实惠有限。只有从单纯的执法走向法律的完善,通过制度化的方式抑制和打击垄断,才能让汽车市场更加有序高效,并通过价格的降低和服务的改善刺激消费者的购买能力,使汽车市场走出当前的相对低迷,重现繁荣。同时,这也会促使中国和外国车企有平等的竞争环境,推动中国汽车行业的升级转型。

国企领导 为何对限薪不太在意

■ 银玉芝

2015年夏季达沃斯峰会9月9日在大连召开,中移动前董事长、中国上市公司协会会长王建宙在会上发言表示,大国企、大集团的负责人对限薪不太在意,“他们领导几十万人每天想的事情很多,对个人薪酬高低的问题不会太看重。”(9月9日《东方早报》)

作为巨无霸央企中国移动的前掌门人,王建宙先生当然有资格谈国企领导人是否在意薪酬高低。王先生干过央

企领导,了解各大国企领导对薪酬的看法。不过,他说国企领导不太在意薪酬是因为他们太忙、想的事情很多。这个说法,见仁见智。客观来说,作为企业领导,忙很多时候是不可避免,但是否因此就不在意自己的薪酬高低了啦?这个不好说,每个人的想法不尽然。

当然,王建宙先生还说,“对个人薪酬高薪酬低问题,高也干、低也干毫无疑问。薪酬只是国企改革一个方面,不是全部。大家不要一说国企改革就是领导人现在拿多少薪水,国企改革就是兼并,合并了股价要涨,赶紧买这只股票。”这段话其实讲了几个层面的道理。

首先,国企领导不同于私企职业经理人,行政级别不仅在那里,官员和国企领导的角色变换很快。虽然从账面上看,和民企、外企比起来,大部分国企领导的薪酬确实不算高。但作为准官员、前官员,或之后要调动、提拔做官员的国企领导,没有资格讨价还价,当然是薪酬高低都要干,除非辞职。相对来说,官员的福利、待遇,包括退休之后的级别和待遇始终还是不错的。有级别的国企领导,大部分不会贸然辞职。从这个层面,我们能理解,王建宙先生所言国企领导不太在意薪酬。

其次,王先生还谈到国企的改革、兼并,一合并股价就要涨。这个道理虽说不是百分百应验,但在国企改革预期和初始阶段,国企股价上涨的几率确实很高。而作为国企的领导,哪怕不存在内幕消息交易或其他违法的股票买卖行为,相对外界而言,其信息敏捷程度也是无法比拟的。正如我们看到的,今年南车北车重组为中车的那段时间,有高管积极入市。而面对外界的质疑,其回答看好中国轨道交通装备发展,也是完全站得住脚的。

换句话说,国企改革过程中,即便没有任何违法犯罪行为,内部人抢占先机也是很正常的。这样的机会,很大程度上说,比单纯的薪酬可想象的空间要大得多。更别说了,因为国企体制原因、外部监督等原因,国企领导确实有很多谋私的机会。因此,薪酬高也罢低也罢,不少国企领导人确实不一定十分在意。

不过,至少这些年,国企领导也罢、普通职工也罢,整体的福利待遇相对全社会还是在平均以上。不仅如此,国企领导的薪酬待遇除了上市国企外,大部分国企领导的薪酬到底是多少,如何构成,公开程度偏低。而且,面对社会的批评和质疑,国企降薪动作始终不大。这起码说明,很多国企领导并非如王建宙先生所言,真的不太在意薪酬。

国企领导薪酬高不高、在意与否是一回事,更重要的是,高或低都要有合理规则,有透明公开的程序。去年中央全面深化改革领导小组审议通过了《中央管理企业主要负责人薪酬制度改革方案》和《关于合理确定并严格规范中央企业负责人履职待遇、业务支出的意见》,并于今年开始实施,国企领导薪酬改革开始动真格,这是好的开始。接下来,深层次的国企改革其实还有很多路要走,按照现代企业制度改革改造国企,让国企领导贪腐、寻租的机会减少任重道远。

方便面难道遇到了什么“不方便”?

■ 知风

全球方便面总产量早在2013年就已超过1000亿份,但各国生产企业仍经常遭遇谣言,困扰不断。事实上,科学实验证明,方便面不仅安全,而且在营养、易消化等方面并不比汉堡、馒头等国人常吃的这些食物差。多位食品安全领域的权威专家也为方便面“正名”,现代技术工艺下制造的方便面,其安全性是有保障的。(9月8日《新京报》)

专家为方便面“正名”,似乎应了那句“解铃还须系铃人”。实际上,人们对很多常用食品包括食材的或刮目相看,或大惊失色,无不来自相关专家的那张嘴。特别在层出不穷的养生节目中,更是把有些人们吃了一辈子的食物,

分析的比药物还要精细,不少人想吃就吃的东西,在这些专家嘴里,有些比人参还强身,有些比砒霜还要命。记忆好一些的人,可能会在同一种食物专家给出的不同说法中,感到一筹莫展——有说制癌的,有说致癌的,不知是专家口齿不清还是字幕打错了。

现在,对确实有点名声不济的方便面,竟有多位食品安全领域的权威专家为其“正名”,意思是方便面实在是被“妖魔化”太久,被误会太深了。那么,是谁在“妖魔化”方便面?对只是为了贪方便的方便面,又有多深的“误会”?倒是“2014年我国方便面年人均消费量仅35份,不及韩国的一半”的统计数据,似乎让人觉得,方便面可能遇到了什么“不方便”。

那么,有必要为方便面“正名”么?要说方便面被“妖魔化”,这面“照妖镜”也在专家手里。无论“添加剂”“塑化剂”“黑心油”,哪一样是消费者凭嘴巴吃出来的?而当消费者也在养生专家的“科普”下,逐渐懂得了食品加工行业大多数离不开添加剂、塑化剂,甚至更“高级”的“反式脂肪酸”时,就凭专家一句“方便面不仅安全,而且在营养、易消化等方面并不比汉堡、馒头等国人常吃的这些食物差”,就能打消顾虑,把方便面当成营养食品吃了?

有网友调侃“专家们,收了人家厂商多少钱啊?”对这种没有根据的话,笔者不敢苟同。但是,在人们普遍认为多吃方便面不好的今天,专家突然给方便面“正名”,将其的营养价值抬高到披萨之上,消化性能比馒头还要好,这就有点像把冰块说的比马桶水还脏时的夸张了。尽管披萨还不是普通食品,但馒头一直是专家们首推的健康食品,方便面再怎么吹,也是经过了热风干燥或油炸干燥的,这就如刚出锅的红烧肉和灌菜的午餐肉比一样,怎么会比出了越“陈”越好的结果?

在食品卫生管理和现代工艺下,方便面确实不像被“妖魔化”那般的不堪。但即使为一种“蒙冤”的食品正名,也不能言过其实,从一个极端走向另一个极端。诚然,从一个久负盛名的方便面消费大国,变成了“还不及韩国的一半”,从市场消费的角度是有点惹人,但不能因此通过专家之口来引导。何况,在人们的普遍意识中,对现在不少专家的言辞,都觉得“反过来说就对了”。因此,我就很担心,被专家一下子夸到天上的方便面,会不会让消费者对它更加将信将疑?

沪蓉沿江高铁方案的“美中不足”

■ 汪忱草

9月13日,记者获悉,发改委日前再度批复三条铁路新建项目的可行性研究报告,其中包括一条规划中的东西向高铁大动脉——沿江高铁。(9月13日荆楚网)

据介绍,目前横贯东西的铁路大动脉——沪汉蓉铁路,主要由成渝客专、渝利铁路、宜万铁路、汉宜铁路、合武铁路、合宁铁路、沪宁高铁组成。由于各段地形因素,修建标准不统一,一列火车从上海到成都无法保持高速行驶,全程需要16个小时。同时,现有的沪汉蓉铁路客流量压力大,运能不足、速度难以提升的问题日益凸显。为此,沿江高铁的建设立项已被提上日程。目前,对于沿江高铁的设想是,起于上海,经南京、合肥、武汉、重庆等城市,终点在成都,串联长江沿线的22个城市,全程采用时速350公里的标准修建。

沿江高铁,串联起长江黄金水道和从长三角、“中三角”到成渝城市带的三大城市群,让广袤的国土与东部、中部、西部地区的数亿人直接受益,的确是功在当下、利在千秋的善举,也将对发展经济、扩大内需产生巨大的推动作用。

但美中不足的是,我们随便找来一张中国地图,或者在上海与成都之间画一条直线,都不难看到,沿江高铁方案沿线的南京、合肥、重庆等城市,其实都偏离了这条“沪蓉线”。而且,如果单纯从“沿江高铁”来解读,合肥其实也不在长江边上,把合肥拉入上海到成都的沿江高铁,实在有点牵强。

进一步说,在东部地区,如今高铁四通八达,京沪线、京广线与沪宁线、合宁线、合武线以及新开通的合福线已经把东部主要城市紧密联系起来,合肥与武汉、南京、上海等城市都只有不超过三小时的高铁车程。反倒是长江沿线的湖州、芜湖、铜陵、池州、安庆、九江等沿江城市,这些年差不多成了“被高铁遗忘的角落”,而这些地方恰恰是最具文化底蕴、最有发展潜力的地区,曾经独占中国经济鳌头达三百多年的徽商就发轫于皖南的徽山皖水。通过沿江高



铁把这些地方串联起来,对于安徽的发展,对于中国的发展,都是功德无量的好事。

如果说,成都与重庆是沿江高铁西端最不可或缺的两个亮点,那么,在东端,我倒是更愿意看到沿江高铁为湖州、宣州、安庆等城市“雪中送炭”,并最终让徽商文化在高铁时代进一步发扬光大,而不是继续为合肥、南京等大城市“锦上添花”;我们更愿意看到从上海到成都的沿江高铁,能够串联起芜湖、安庆、九江等沿江城市,而不是一次成为既得利益格局“排排坐,吃果果”的盛宴。

企业买单的官员周末游 只是违纪吗?

■ 徐甫祥

如果没有纪委调查,一次有人管吃、管住、管行的周末游,似乎会成为四川省大邑县城建局执法大队队长冯伟等6名公务人员的“美好”回忆。但正是这次“安逸”的出游,成了他们职业生涯中的污点。(9月13日《中国纪检监察报》)

八项规定的逐步落实,无疑正在步步封堵公款消费的通道,但上述不甘落寞的官员,却另辟蹊径,玩起了企业买单的周末双日游。其间,企业专车接送,主管全程陪同,住宿费、餐饮费更是全额包干,可说是“酷毙”了。可正应了“自作孽、不可活”这句老话,这次被某些官员视为“分文不出、尽享奢华”的游程,顺理成章地成为了他们政治生命中的“滑铁卢”。

作为在其主管领域掌握着“话语权”的城建部门官员,自然不乏“粉丝”会随时奉上“馅饼”:莫说上不得台面的周末二日游,就是六日游、十日游乃至国外游,都会有人豪掷千金。只是,在官员们“临行”之前,有两句忠告须说在前头,一是“天下没有免费的午餐”;二是“不吃锅巴不会围着锅边转”。也就是说,有来有往有回报,是某些不法商人为之奉上“馅饼”的唯一动机。或许,在这些官员志得意满的游程之后,一场权钱交易的内幕就将开启。

可怕的是,某些官员似乎对此不以为然:譬如,四川大邑的这些官员,就将这次免费旅游视作“朋友之谊”,进而“心照不宣”地接受了安排。可他们不想想,此老板若为一介平民,或者企业经营之项目不是与城建息息相关的房地产,他还会如此“仰人鼻息”么?此中道理,我等平民均知,何况堂堂官员?因此,与其说这些官员“情商”太低,还不如说他们与老板“心有灵犀一点通”来得准确。

笔者之所以如此“定性”这些官员,还缘于以下两点:其一,此事发生在八项规定颁布多年、且反腐持续高压下的今天,显然已非一时糊涂可以自辩;其二,在群众举报、且纪检部门介入调查之后,仍互相串供、伪造假象,试图以“朋友相约自行出游”蒙混过关,更非简单违纪可以解释。其实,类似这些免费旅游的“馅饼”中,似乎还暗藏着一个“玄机”:尽管中央三令五申,权钱交易的暗流却不会轻易销声匿迹。在腐败官员不时落马的情况下,仍然不排除会有人“前仆后继”。笔者以为,上述这些官员似乎正在演绎着这场“戏”:企业买单、官员旅游,好似权钱联姻的“序幕”,其后便是权钱交易的“正戏”。而且越是顶风而上的权钱联姻,其后权钱交易的“赌注”会越大。在既往的“反腐大戏”中,这样的例子难道还少么?

显然,与其说这类官员“顶风违规”,倒不如说是“顶风腐败”更为形象。显然,这类官员已经丧失了为官起码应有的政治素养,故仅仅给予其党内警告处分显然没有“对症下药”。这种处分似乎无伤大雅,并不会让他们改弦更张。一旦风头过后,必将故态复萌,且故伎重演。因此,撤销其党内外一切职务,并调离关键岗位,更为妥当:一是可以由此清除腐败隐患,二是能够让那些曾经追随他们的公职人员不至陷得太深。

惩前方可毖后,对症下药。显然,上述官员顶风违纪的背后,是腐败的“阴魂不散”。对这类官员,彻底撸掉他们的“官帽”,让他们不再有腐败之机,方为“良方”。

