

注册制加速推出 退市或成新常态

■ 高山 专栏写手

从今年年初呼唤到将近年末,注册制还是没有来。当市场已经认为注册制遥遥无期的时候,证监会传出消息,不管《证券法》修订的情况如何,明年三月注册制这事儿肯定要见分晓。(11月24日《深圳商报》)

这真可谓“股”暗“市”明又一村,给股市打了一针强心剂,不由得让股民信心满满,也让证券界群情激昂,摩拳擦掌,跃跃欲试。

不可否认,过去的核准制,弊端不少。导致上市公司过度包装、估值偏离、新股定价高得离谱、权力寻租等,针对垃圾股的退市制度而言,在核准制下,长期以来,一些公司基本无营收,业绩差却始终不退市,折射出现有制度的尴尬和弊端。

在A股市场,退市是一个被反复提及的话题,亦因众多公司眼花缭乱的保壳方法,促长了市场上“乌鸦变凤凰”的投机风潮。而随着注册制的逐渐深入,退市机制也自然而然成为不可遗漏的重要内容而得以体现,“退市”不仅有望成为A股市场的新常态,而且资本市场合理定价的功能将得以发挥。

注册制的根本就是“采用了财务退市标准和市场化退市标准”,“大进大出”是优胜劣汰机制及资源配置功能的充分体现。过去的几年和现在,由于资本市场的缺陷,国内A股退市数量少、退市流程长,看似严格的退市制度几乎形同虚设。据统计,2001年以来我国退市的A股共81只,年均退市比例0.3%。退市的81家公司中43家因为连续亏损,占比53%。扣除集团上市等情况,真正退市的公司仅46家,占目前A股的比例仅1.8%。而国外年退市率则要高得多,有的市场高达10%。

流水不腐,户枢不蠹,股票市场要健康发展,不可能多进少出,更不可能只进不出,由于种种原因,A股市场呈现了多进少出的不正常局面,最主要的原因还是“壳”资源十分宝贵,一个企业倒下去,千万个企业想进来,于是出现了诸多企业争抢一个壳的怪现象。注册制取代审批制,将使这种状况大为改观。

注册制改革会逐渐改变新股发行垄断管制的方式。当注册制完全实行之后,壳资源本身会丧失了稀缺性和收益性,尤其是

ST类壳公司大股东的保壳意愿将降低,致使保壳难度增大;另一方面,市场上炒作垃圾股和壳资源的投资行为将会极大收敛。因为在健全、完善和给力的退市机制下,炒作业绩很差的垃圾股就意味着飞蛾扑火,自取灭亡,风险很大。

有退市机制的保驾护航,将为更多的具有活力的中小企业腾出融资空间,提升资本市场的公司质量,做到吐故纳新。主板强制退市企业可在新三板挂牌。随着未来新三板各项制度建设的加速完善,投资者门槛在未来终将下调,这为主板企业退市后留下的中小企业投资者保护难题提供了解决思路,进一步为退市制度的实施提供了制度保护。

退市机制将使中国股市的生态环境发生质变,垃圾股不仅因为业绩不佳而少有人问津,更因为随时面临退市而产生了以儆效尤的效应,尊崇价值和理性投资的投资者越来越多,不仅能够有效保护投资者权益,而且对于遏制股市暴涨暴跌也会起到应有的积极推动作用。

退市,一是由于违法而被监管部门强制启动退市机制,二是主动退市谋求再度回

归。两者集中出现,折射出在注册制即将实行的情况下,监管部门着手大力解决“不死鸟”的问题;也显示出在上市、退市制度行将通常的情况下,企业的选择更具自主性。

股票退市与否应该用三条原则来判断:股票失去价值,股票失去流动性,股票交易失去公允性。一旦上市公司股票不符合以上原则,那么股票就应该进入退市程序。随着注册制的逐步推出,多样化的上市标准必然会推出,比如目前市场预期非常高的未盈利高科技企业将可能上市,这类企业恐怕并不适合采用简单的盈利指标来衡量其是否应该退市。所以,退市制度一定会伴随着上市标准的多样化而呈现多样化,而退市流程的时间规定则非常严格,最长不超过360天;发达国家的退市证券往往退至场外市场进行交易。

他山之石,可以攻玉,中国的退市机制不妨借鉴参考国外的先进做法。

退市规则与注册制发行规则相配合,退市制度的改革方向将会更多更灵活地考虑投资者利益:匹配发行注册制,增加标准缩短退市时长;打击炒作壳资源,规范证券市场健康发展;规范公司合规性,整肃证券市场不法行为;健全主动退市制,发挥证券市场合理定价。

在退市机制下,股民们再也不能去追热点,去追庄家,因为在炒作后很可能这个公司一文不值,甚至直接退市,让股民血本无归。再像现在这样去豪赌*ST的借壳重组,基本上已经没可能了。唯一靠谱的就是业绩,就是公司的成长。当价值投资者逐渐增多的时候,类似于均线系统的技术分析,也将逐渐失效。

对于股市而言,只有上市公司质地优良,潜力无限,树立了良好的品牌效应,少有没有假冒伪劣股票,那么投资才是安全的。上市公司上好股票,投资者做好人,买好股,实现双方的良性互动和有机牵制,股票市场才能够健康而有秩序的发展。

“防暴”应成为中国企业走出去的必修课

■ 付森 职员

11月21日,习近平主席就3名我国公民在马里人质劫持事件中遇害作出重要批示,对这一恶性事件予以强烈谴责,向遇难者家属表示深切慰问,要求有关部门加大投入和保障,加强境外安全保护工作,确保我国公民和机构安全。(11月21日央视网)

巴黎暴恐的阴霾尚未从心头散去,当地时间11月20日7时左右,马里首都巴马科丽笙酒店遭到武装分子袭击,中国铁建赴马里交通部洽谈合作项目的三名员工不幸遇难。而之前中国外交部刚刚证实,IS人质、中国公民樊军辉遇难。海外暴恐事件,突然间让我国普通民众感受到了切肤之痛。曾几何时,我们还沉浸在面临局部战争时,神秘的也门撤侨行动带来的大国荣誉感,然而,复杂的国际环境用血的教训提醒我们,防范暴恐,也应当成为中国企业走出去过程中,国家、企业、公民等多个层面都必须面对的必修课。

防范暴恐,要由国家着手建立全球暴恐预警机制。针对马里暴恐事件,习主席批示,有关部门应当加大投入和保障,而一个地区安全形势如何,暴恐发生的可能性有多高,国家层面的安全机构应为本国公民和企业提供更权威的数据。因此,由国家着手发布全球各区域发生暴恐危险系数,圈出危险区域,由地区领事馆做好防暴恐宣传工作,让出国的企业和公民做到心中有数显得更加刻不容缓。

防范暴恐,应增强企业和公民防范暴恐的意识和观念。纵观巴黎、马里等地暴恐不难发现,袭击带有追求残忍后果的盲目性。而任何地方的安保措施都难免百密一疏。因此,远在海外的公民和企业,应当树立防范暴恐的意识,并根据地方可能面临暴恐的特点,做好身陷暴恐中如何处置的演练。例如,此次马里暴恐案中,暴徒就曾释放多名背诵古兰经的游客,因此,临时抱佛脚未尝不是保命之道。

防范暴恐,要适度转移高危岗位从业人员,规避暴恐风险。在一些战乱、暴恐多发区域,因暴徒的盲目排外性,中国企业可以适当加大培育本地技工人才力度,减少企业职工与地方武装势力接触的几率,规避将本国公民直接暴露在暴恐威胁下的风险。

防范暴恐,要建立或通过合作建立自己的安保体系,保护我国公民安全。与面对区域战争时,出动军警撤侨相比,防范暴力恐怖袭击面临着更复杂的环境和条件。因此,通过雇佣安保公司或雇佣当地势力成立自己的安保体系,有助于降低暴恐袭击的概率。

作为中国制造走出去的主力军,铁路、国电等国有企业职工一直坚守在海外,面对恶劣环境、污染疾病、战争暴恐等诸多困难的威胁,我们在为中国企业在世界上承揽更多订单,建设更多工程感到骄傲的同时,在感谢他们的奉献和付出的同时,更应该从国家和企业层面,增强防范暴恐的投入,确保其身处海外的人身财产安全。

不要夸大“机器换人”带来的阵痛

■ 邓海建 媒体人

加工制造业让东莞成了“世界工厂”。但近一年来,“衰落”与“危机”成了外界新加给其的标签。面对现实困境,东莞官方开始大力度推进“机器换人”运动。按相关报道,市政府设立了东莞市“机器换人”专项资金,从2014年起每年出资2亿元,连续3年共6亿元支持企业实施“机器换人”,最高补贴比例可达设备总额的15%。(11月25日《新京报》)

别说产业升级,就是企业调整,也是“三十年河西三十年河东”,变局总是难免的。东莞稍稍转身,或者长珠三角率先转型,要做到无风险、无成本,无异于痴人说梦。世界在变,中国在变,就拿东莞来说,今年的政府工作报告也提出:其他城市数倍于东莞的土地资源优势,北上广深等中心城市和自贸区的“磁吸效应”,制造订单的“去中国化”趋势等,都将是东莞“成长的烦恼”。面对用工荒等困局,东莞主动选择了“机器换人”。可以预估的是,这也将是更多劳动密集型城市接下来转身的必选路径。

怎么看待“机器换人”这个选择呢?在传统制造业转型、世界经济下行的双重压力下,这个选择,很容易被贴标签为“倒闭潮”蛊惑人心。客观地说,厂房撂荒长草的也不是没有,但这一轮“机器换人”,更多还是积极意义上的大势所趋。自阿兰·图灵提出人工智能的概念迄今,一晃大半个世纪过去。今天的工业4.0绕不开工业机器人,同样,《中国制造2025》也离不开人工智能为核心。事实上,据新战略机器人产业研究所统计,2014年全球工业机器人销量增长26.4%,中国增势最为迅猛,达55%,年销售5.65万台左右。理论上说,“机器换人”之后,企业人工成本与管理成本可能会大幅下降,

而终端用户市场的倒逼,必然会促使产业工人适应数控要求,提升劳动技能,进而获得更体面的劳动价值兑现。

这些道理,大家都懂。舆论关切的是,机器换了人,人往哪儿去?

悲观主义认为,换人之后,“打工者就像流通不出去的货币”。因为企业倒闭或换机器而“剩余”的劳动力,确实会遭遇短暂的迷茫期,职业没了,保障没了,方向也成了问题。不过,也许我们还要看到相对的利好:比如时下的人工智能,还处在初级阶段,还需要人来控制,在精度等问题上,还需要人来校准。更重要的,在下面两个层面:一是分工精细化,能部分解决制造专业化带来的岗位问题。就像一部手机,生产线的工人越来越少,但它从贴膜到移动电源等,周边产品与服务却越来越丰富。制造业既有环节需要的人,肯定会呈现减少的趋势,但,制造业的链条却在精细化的趋势中延伸并拉长。二是伴随着实体经济转型,劳动技能培养的转型,也可以相得益彰。比如教育部、发改委、财政部近日联合下发《关于引导部分地方普通本科高校向应用型转变的指导意见》,鼓励部分普通本科高校向应用型转变,创新应用型技术技能型人才培养模式。人与市场更近一点,就不怕岗位太空悬。

“机器换人”开始了,没有人喊“预备起”的口号。劳动者倒无须太过悲观,因为,中国的人口红利时代即将终结,劳动力越来越昂贵、越来越稀缺。最关键的是,公共服务部门,须引导劳动力有序流动,帮他们找到“心若在梦就在”的归处。把就业上的结构性问题解决好,“机器换人”所带来的就业阵痛,起码并不会如金融危机年代那么复杂、那般沉重。信心是个虚量,但很多时候,它一如实体支撑般要紧。

理性看待东莞“工厂倒闭潮”

■ 舒文 职员

近一年来,“熄火”、“衰落”和“危机”成为外界加在东莞身上的标签。当地加工制造业很多工厂订单流失,不得不关停或将生产线向东南亚、非洲等地转移。东莞当地流传的说法是,近一年以来,至少有4000家企业关门。以电子行业为首的生产制造业企业成批量倒闭,媒体称之为东莞遭遇新一轮“工厂倒闭潮”。(11月25日《新京报》)

加工制造业的快速发展,让东莞赢得了“世界工厂”的称号,工厂遍地的东莞,堪称中国低端制造业的“晴雨表”。因此,媒体对东莞“工厂倒闭潮”的关注,其实也是对国内低端制造业生存图景的关注。事实上,类似“工厂倒闭潮”的说法,自2008年以来几乎从未停止过,只不过之前可能是服装鞋帽类企业,今年又换成了智能手机零部件生产商。但总体来说,类似说法往往只注重于很多企业倒闭的局部,并不一定足够理性和客观。

东莞的核心是制造业,虽然之前被贴上过“性都”的标签,但那其量是制造业繁荣的“副产品”。不难理解,相比“性都”的标签,东莞更害怕被贴上“倒闭潮”的标签。但这却是必须面对的,因为低端制造业的繁荣注定很难持续,那些毫无技术含量搞简单加工、组装的企业,本身就处在生存链条的最低端,不仅利润率很低,而且抗风险能力最差,稍遇风吹草动难免最先成为炮灰。东莞的“工厂倒闭潮”,以更直接的方式揭示着转型升级的迫在眉睫。

市场是不相信眼泪的。“过冬”时节,依靠的只能是企业的“内功”,这些企业被市场淘汰的结果本身,说明它们在某些方面必然存在着“落后”,也许可以说,被市场淘汰的总是落后企业与落后产能。当然,在企业划分的角度,或许并不存在落后与先进的绝对区分标准,但在产业结构、赢利模式、生产能力、管理水平等方面,总还是可以分辨出优劣的。市场经济优胜劣汰的规律,从来都在发挥作用。

对地方政府来说,面对这么多企业倒闭或者搬迁,难免着急难免冲动,所以此刻最需要的,反而是淡定。具体到东莞,地缘优势依然在,规模优势依然在,人才优势依然在,创业氛围也依然在,制造业“去低端”的阵痛是不可逾越的。所以,政府不能救落后倒闭企业,因为这违背市场规律,也违背转型升级愿景。即便要救,也只能对所有企业实施普遍而公正的集体救助,而不能对某几家具体企业施以援手。

当然,中小企业当下面临的经营困难肯定不能无视,尤其是很多时候,其经营困难恰恰与政策的不公平不规范息息相关。在“去低端”之外,数量众多的企业难以持续经营,需要在更高的层面引起足够重视。国家扶助中小企业发展的相关政策有没有很好地落地,中小企业融资难等问题有没有获得有效解决,在与大企业特别是国有垄断大企业竞争时有没有遭遇不公平待遇,凡此种种,在“工厂倒闭潮”背后都需引起“疗救”的注意。

■ 向帅 国企职工

11月12日上午,在海口火车站发生一起暴力抗法事件:面对交通执法人员正常执法,“黑车”司机先后找来八九名拉客仔,除了言语叫嚣恐吓,竟还直接动手对执法人员生拉硬拽,强行抢走涉嫌非法营运的“黑车”。(11月13日《南国都市报》)

火车站“黑车”和乱拉客现象在各地或多或少地存在。火车站作为城市人口流动最为密集的地区之一,治安尤为重要。

“黑车”现象屡禁不绝,这不仅与当地一些非法营运的暴利有关,而且还和一些执法部门不能进行强制性抓扣有关。如交通执法人员没有强制执法权,对于非法营运车辆只能进行驱赶,在发生冲突时,不能有效执法,执法手段不能对非法营运者形成有效震慑,因此,一些非法营运者越来越嚣张。

可以说,火车站是一个城市的名片,代表着城市的形象,而“黑车”丛生的乱象则往往会给乘客印象带来负面效果。

鉴于这种情势,不少城市在火车站区域设立了驻点式的综合执法办公室,由交警、交通、公安、交警、城管等部门进行综合执法,对辖区内的“黑车”、“三车”等现象进行常态化治理。但是效果究竟如何,还需进一步观察。

但必须要指明的是,“黑车”现象并非仅仅只是非法营运的问题,如同上面所说,在某些地方,往往还是一个涉及到“打黑除恶”的违法犯罪治理问题,拔除“黑车钉子”,从根本上讲,还须对当地以及火车站等地方进行彻底的治安联合行动才能取得最大效果。

国药准字H46020636

快克

复方氨酚烷胺胶囊

请在医生的指导下购买和使用

海南亚洲制药股份有限公司生产

海南快克药业总经销

高铁新城一哄而上的“鬼城”隐忧

■ 舒圣祥 时评人

国内很多城市高铁站距离主城区较远,少则几公里,多则十几公里。高铁站周边以及车站与主城区之间这块地,成为这些城市扩张的首选。围绕高铁站,各种新城新区开始规划建设,有的城市甚至规划多座高铁新城。据不完全统计,将要及已经开始规划、建设的高铁新城新区有70余座。(11月23日《21世纪经济报道》)

倒回去几十年,曾因为铁路“拉来”一座又一座的新城市,还有很多地方因为高速公路改变了整个的城市模样;如今,高铁时代的快速到来,无疑又让很多中小城市热血沸腾。只可惜,越是小的地方在高铁线路规划上越是缺少发言权,于是高铁站往往孤零零地矗立在城外荒野之处,不像欧洲的火车站,不管终点站还是过路站都一定是城市核心。正因为如此,高铁新城的概念因此也是别人所没有的。

因为对于稀缺资源的渴望,很多地方的人们甚至对政府官员喊出了“争不到高

铁就下课”的口号。在这样的基层焦虑状态下,终于“争到”高铁的地方,当然想着要大做高铁文章;不让远离主城区的高铁站孤独存在,致力于发展高铁新城或者高铁新区,其实没有什么不可理解。只不过,当这样的建设冲动遭遇眼下的房地产市场寒冬,再联想到屡见不鲜的“空城”、“鬼城”报道,让人不得不担忧一厢情愿的地方规划,会不会再造更多的“空城”、“鬼城”?

新城规划离不开政府的有效引导和推动,但归根到底必须交由市场来自主完成;政府官员自觉手握马良神笔,在地图上画下一个圈就幻想繁荣似锦肯定行不通。规划建设高铁新城之前,必须思考清楚两个问题:一是,高铁能给本地带来多少增量客流?是出去的多还是到来的多?到来的人群里,他们的主要需求是什么?高铁新城对外来客流关注度几何?对本地居民又有多少吸引力?二是,本地的特色到底是什么?建设高铁新城所欲实现的愿景是什么?只是千篇一律地卖地搞房地产,还是真正能结合本地特色做出好的规划?

之所以高铁新城会给人“鬼城”的担忧,问题就在于冲动有余却理性不足。事实上,高铁给很多中小城市并没有带来太多的增量人流,而且来到此处的人也大多是直奔城区而去,高铁新城对他们并无吸引力;同样,本地的人也没有往高铁新城搬迁的需求,如果新城除了卖房子还是卖房子,不成“鬼城”才怪呢。

曾有经济学家表示,纳入高速公路网,对边缘城市的经济发展具有显著的负面作用。因为高速公路导致地区间运输成本下降,从而导致边缘城市的工业经济不断向中心城市聚集,也便利了落后地区人民的自由迁徙。这样的情况,恐怕不仅高速公路如此,高铁亦如是。很多中小城市以为,通高铁之后会引来更多资源,可最后的结果,很可能是大城市的吸附效应更趋明显,对中小城市的辐射效应反而难以体现。

所以,一哄而上搞高铁新城是值得警惕的,千万不要在自我编织的美好想象里自我陶醉。高铁新城必然有成功有失败,必须冷静下来结合本地实情思考与借鉴。