

三中全会释放改革红利 国企市场化路径渐显 机械和煤炭国企或率先启动改革

■ 本报记者 陈欣媛

随着《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》(以下简称《决定》)的公布,中国经济正升级为改革2.0版,有关国企改革详情更是成为2.0版中最为密集关注的领域。

近日,多位国资研究人员对《中国企业报》记者表示,《决定》中关于国企改革的内容与以往相比前进了一大步,未来国企改革将坚持市场化方向,让劳动、知识、技术、管理、资本的活力竞相迸发,有利于国有经济与民营经济共同发展。

专家称国企改革相对更加谨慎

据《中国企业报》记者粗略统计,新一轮国企改革的主题包括,国企的治理改善红利、民营资本进入垄断领域形成的新利润空间、垄断性行业改革下的新投资冲动。

在公有制与非公有制的关系方面,有着诸多讨论。

首创证券研发副总经理王剑辉认为这是低于市场预期的,表述来看,国企改革会相对更加谨慎,会晚于市场预期。

王剑辉的话也引起了平安证券投资策略分析师王韧的共鸣,他说,“我觉得比较值得关注的是民营资本对于参股国企资产都持谨慎态度,这意味着混合所有制经济的发展还需要进一步的探索。另外与市场大众认知不同的是,民营企业目前经营环境已经有

所改善,融资渠道也更加便捷。”

但东方证券行业分师邵宇却认为,“重要的是平等待遇和混合所有制,私有化未必会带来效率的提升,但竞争一定会,公平竞争会真正激发活力和创造力,因此市场化导向是必然趋势,而作为市场的参与者之一,预计国企改革必然会加速推进。”

整体来看,本轮国企改革将是一个强者更强、治理完善、激励有效和注重升级的效率提升型改革。必将带来国有企业的一轮新的发展。

更值得关注的是,在水、石油、天然气、电力、交通、电信等领域也在推进价格改革,提出放开竞争性环节的价格,凡是能由市场形成价格的都交给市场。

以石油为例,未来石油产业链的趋势是放开节点,比如石油勘探技术服务公司、炼化工厂、加油站等,把产业链开放,通过完善产业链的创新体系,持续培育石油行业的竞争力,这是中国石油产业未来的发展方向。

中央企业负责人建言国企改革

此次《决定》提出组建若干国有资本运营公司是一大亮点,业内人士普遍认为,这是实现政企分开的重要途径。

目前,面对产能过剩、成本压力大和创新能力相对较弱等内外部困境下,仍然有不少央企处于艰难爬坡期。

随着市场化机制的推进及国企改革核体系及改制思路,尤其是效益为先、政企分离的拓展,国企在人员、资产、

资本、效率等方面都将出现较大的提升空间。

三中全会后,各中央企业更是积极认真促进会议精神转为实际行动。

参加十八届三中全会的中央委员、中国航天科技集团公司董事长、党组书记许达哲说,“集团公司要以中央全面深化改革为契机,把集团公司改革发展的大文章做好;要结合自身发展实际,做好深化改革的顶层设计;要做好年年年初各项工作的部署和检查,确保完成全年任务,确保明年开局良好。”

为助推中国经济的升级,央企正努力通过布局调整、管理模式创新、市场化运作、规范化公司运作等进行全面和彻底的改革。

“要想跟上改革步伐,在激烈的市场竞争中不被淘汰,集团公司广大党员干部必须克服庸、懒、散、软和因循守旧、脱离群众、自私自利等四种毛病。”中国航天科工集团公司董事长、党组书记高红卫说,“为推动集团公司转型升级、二次创业不懈奋斗,为建成国际一流航天防务公司,实现航天梦、强国梦、中国梦作出更大贡献。”

此外,在中国兵器工业集团公司党组书记、董事长尹家绪看来,为深化改革精神,“需要牢固树立进取意识、机遇意识、责任意识。向改革要红利,向创新要竞争力,向市场要效益。”

机械和煤炭行业或成改革重点

改革,也就意味着要敢于啃硬骨头,冲破各种利益藩篱。

《中国企业报》记者在采访中得知,业内更看重机械行业和煤炭行业的后续发展。

目前,国企改革形成跨行业的投资机会较多,机械行业中投资机会密集。现实情况是,国内机械行业从整体看依然呈现大而不强的特征,受制于传统体制机制束缚,国有企业发展步履蹒跚。

“国企改革会在长效激励机制和资产整合方面有突破,前者重在调动管理层和核心人员的主观能动性,后者实现效率和竞争力的提高,来自于体制机制正在改善的地方国有企业。”国泰君安投资策略分析师时伟翔说。

事实上,各地国企在各地区国资委指引下,结合自身优势和特点,更具改革侧重点。

值得注意的是,煤炭上市公司以国有企业为主,是A股中国企市值最高的行业之一。按照最新的股价计算,煤炭央企、地方国企以及民营企业市值占煤炭开采总市值的比重分别为56.9%、38.0%和5.1%。

煤炭上市国企除部分央企外,主要位于山西、河南、河北。此外,江西、山东、云南、安徽、北京、甘肃和贵州等省份也有少数地方国企。

根据广发证券策略组的研究结论,贵州、云南等地国企改革可能成为先锋。而从各省内“十二五”和2013年政府工作报告重点扶持行业来看,河南、河北、江西重点扶持工业包括钢铁、化工、建材等煤炭下游行业,而山西省重点扶持行业包括煤化工,也可能成为煤炭公司未来转型的重要方向。

策略

航运企业应靠合作共赢共度严冬——专访中远集团董事长马泽华

■ 本报记者 张博 蒋皓

目前,国际航运市场面临的最突出问题,仍是市场运力供过于求,航运企业经营陷入困境,导致整个行业面临着生存危机。

作为以航运、物流码头、修造船为主业的跨国企业,中远集团目前拥有和经营740余艘现代化商船,年货运量超4亿吨,远洋航线覆盖全球160多个国家和地区的1500多个港口。

近日,中远集团董事长马泽华在接受《中国企业报》记者专访时指出,面对全球持续最久、最严重的航运“严冬”,任何一家公司都很难做到独善其身,以伤害性竞争为标志的时代已经走到尽头,合作共赢才能推动航运业走向良性循环,走出“严冬”。

《中国企业报》:如何看待本轮航运业危机?未来国际航运业的变革主要体现在哪些方面?

马泽华:本轮航运业危机,是全球航运历史上影响最为严重、最为广泛、最为持久的一次。航运市场运力规模远远大于从前。目前全球集装箱船队规模为1690万标准箱,为十年前的268%;干散货船队规模约为7亿载重吨,为十年前的237%;油轮船队规模约为5亿载重吨,为十年前的167%。目前市场上的低价还带来新的造船冲动。

未来国际航运业的变革主要体现在两大层面:第一个层面是航运产业外部的变革,包括全球经济深度调整对航运业复苏步伐的影响、经济全球化与区域化的再平衡将加剧航运市场走向分化、全球贸易格局的新变化将冲击航运业传统的经营模式;第二大层面是航运产业内部的变革,围绕“过剩运力的消化”和商业模式的重新确立来展开。

《中国企业报》:中国远洋集团做了哪些准备去应对新的变化?

马泽华: 当前全球经济出现了



本轮航运业危机,是全球航运历史上影响最为严重、最为广泛、最为持久的一次。任何一家公司都很难做到独善其身,以伤害性竞争为标志的时代已经走到尽头,合作共赢才能推动航运业走向良性循环,走出“严冬”。

▲图为中远集团董事长马泽华在“国际海运(中国)年会2013”论坛上发表演讲。

三个外部变化:一是全球经济深入调整对航运复苏产生了深刻影响,中国经济将会更追求可持续发展;二是经济全球化与经济区域的再平衡加速航运市场走向分化;三是全球贸易格局的新变化冲击传统的航运模式。

应对新的变化,任何一家公司都很难做到独善其身,我们需要加强合作,创新合作理念、模式及层面。具体来讲,合作体现在三个层面:一是创新船东之间的合作,避免破坏性竞争,合则两立,找准合作价值点;二是创新船东与相关方的合作,加强沟通理解,自

身积极履行责任,侧重企业品牌渗透力;三是创新船东和客户的合作;四是创新服务,个性化定制。

《中国企业报》:面对如今运力过剩的市场环境,如何看待竞争对手的“大船战略”?

马泽华: 在集装箱运力方面,中远的目标是在2012年达到74万标准箱,2013年83万标准箱,2014年85万标准箱。集装箱船队是中远集团中最重要的船队,目前面临一些困难,主要还是供大于求比较严重。马士基目前占有世界集装箱航运市场17%的份额。对于竞争对手的“大船战略”,

我们打算模仿,但我们要学习这种魄力。中远的集装箱船队还是应坚持稳健发展策略比较好,虽然很多船东都在订造新的大型集装箱船舶,这样每个船承担的成本会降低,但装不满的话,费用会更高。

除了寻找集装箱市场的机会之外,我们还把目光放到了最重要的干散货业务上。作为一种传统优势,中远集团拥有世界上最大的干散货船队,我们需要向日本同行学习,他们一般都是锁定风险,和大商社合作,追求稳定回报,不追求一时一地的暴利,这种成熟的经营理念值得我们学习。

《中国企业报》:中远集团旗下永盛轮已于日前靠泊荷兰鹿特丹港,圆满完成北极东北航道首航任务。您有什么样的感想?

马泽华: 此次永盛轮从江苏太仓港出发通过北极东北航道到达鹿特丹航程为7931海里,航行27天,比传统的经马六甲海峡、苏伊士运河的航线缩短航程2800多海里,航行时间减少9天。除了航程和航行时间缩短所带来的经济价值,中国商船成功首航北极东北航道对于促进中欧贸易发展、提升中远市场竞争力还有着更为重要的战略意义。从国际贸易来看,海运目前承担了中国90%以上的国际贸易运输量。北极航道顺利开通,将使中国在现有东、西向两条主干远洋航线上增加两条更为便捷的到达欧洲和北美洲的航线,大大拉近中国与欧洲、北美等市场的距离。

未来,中国在贸易通道方面将有更多的选择。中国开往欧洲的商船将可以不必在繁忙的苏伊士运河等待,更可以避开传统航线上的敏感地区。从节能环保来讲,北极航线的开通,将最大限度地缩短航程,减少船舶燃油消耗和二氧化碳排放,提高能源效率、减少环境污染。据测算,中国到欧洲单航次能耗下降约35%。

前瞻



国企上缴红利将达30% 分档仍需细化

■ 本报记者 万斯琴

《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》(以下简称《决定》)提出,要“提高国有资本收益上缴公共财政比例,2020年提到30%,更多用于保障和改善民生”。随后,各界也展开了关于国企利润上缴比例的讨论。

国资委研究中心主任楚序平在接受《中国企业报》记者采访时说,“企业国有资产属于全国人民,也必将造福于全国人民。我们将认真贯彻三中全会决定,坚持两个毫不动摇,以国企改革的升级版打造中国经济的升级版,回馈社会,造福全民。”

30%标准引争议

对于上缴比例的提高,在业界有着不同的认识。

在部分人看来,国有资本的性质是全民所有,其产生的收益应该全民共享,目前国企红利上缴比例偏低,因此应该逐步提高,用于公共服务,真正让全民共享,让老百姓感受到国有资本全民所有的价值所在。

“有人说低了,但是我觉得太高了。”22日,首都经济贸易大学教授丁冰在接受《中国企业报》记者采访时多次提到,“国有资产属于全民所有,上缴红利是应该的,但是需要有一个参照。”

针对国外的国企上缴比例是30%—50%的说法,丁冰也向记者表达了他的看法,“也不能说它不对,但这个数字还值得探究。”

据丁冰介绍,对于上缴红利,以往还有参考数据。在50年代的中国,有个政策叫做“四马分肥”,即企业的利润分四部分,其中1/4,就是25%给资本家,当然这也是根据当时社会的经济水平、企业的实际情况确定的。

作为参考,再一个是西方经济学中的柯布道格拉斯生产函数,其中,工人所得是3/4,资本家得1/4,资本家得到利润后用于自己消费和投资,这是西方经济学规律性的概括。

在采访中,丁冰较为担心国企后续的发展动力,“30%都给国家,国企又有多少钱去投资呢?因为国家财政是不给国企投资的,完全靠国企自力更生,自己积累,自己投资,自己生产,如果交给国家太多的话,没有积累的沉淀,目前国企还处于困境,前几年还有好的发展,但是近些年国际环境又差些,上缴30%对于国企来说还是较为困难。国企的规模就是要增大投资,创新力度也会不足,国企没钱投资,必然随着全球化的发展,会越来越萎缩。”

事实上,就目前情况来说,全民直接享受到国企分红的实惠比较困难。有专家指出,更多的是需要让“全民”这个股东来监管这些国有资产收益分红是否将更多的部分用于保障和改善民生。

因地制宜细化归档

事实上,对于国企上缴红利的比例,历经了多次改革调整。

从计划经济时代的国家统分统销,利润100%上缴,逐步过渡到1984年利改税,以税代利,税后利润给企业,再到1993年,上缴部分按税率征收税,剩余全部归企业所有,国企开始了长达13年不向政府支付红利,再到2007年恢复国企红利上缴。

从2007年至今,由于国企员工待遇相对较高,社会对提高国企上缴收益比例的呼声越来越高,特别是对央企的利润上缴比例提高的呼声新高。

目前,国企收益的上缴比例情况是根据行业性质不同,分为一般竞争类央企的红利上缴比例是10%,资源类央企上缴比例是15%,军工科研类央企是5%。上缴比例最高的是中国烟草总公司,为20%。

“我以为这次国企上缴红利提到30%,是重大突破。”在中国企业研究院首席研究员李锦看来,上调幅度仍在5%左右,在2014年整体基数是20%,然后逐年递增,在2020年整体基数是30%是有希望的。

同时,李锦建议,中国应定期编制国家资产负债表,细化的资产负债分类和分析体系的建立,有利于提高和促进国有经营性资产的使用效率和经营资产收益情况的分析和考核,以促进扩大国有资本经营预算收入的规模。

对于呼吁加强监管体系的建立,也得到国资研究专家、上海天强管理咨询总经理祝波善的认同,“理论上,红利上缴比例的提高,老百姓会得到实惠。但这会牵扯到复杂的行政管理体制。钱收上来之后,怎么花,拿去做了些什么事。国有资本经营预算,包括给国有企业、给社保,都需要更好的监管体系。”

值得一提的是,国有股归社保持有,充分体现了国有资本收益惠及全民的性质。全国公民,无论在国企、外企还是别的单位工作,都是我国的公民,都有权分享国有经济发展的福利。按照规定,社保部门持有股权,但不参与企业的生产经营管理。

“上缴红利给财政部,需要相关部门统一规划,需要对外公开透明,是去社保用,还是投资建设,都是财政支出,只要发展社会主义经济就对。”丁冰建议,“要因地制宜,不仅央企压力很大,地方国企如果也提高到30%,压力也会很大。虽然分了档次,但还需要再细化。”