

对话



中国人民大学国家发展与战略研究院研究员刘昕:

仅公布央企高管薪酬福利还不够

■ 本报记者 王敏

据相关报道,中央企业负责人薪酬改革方案已经正式落地并将于2015年1月正式实施。除了央企负责人薪酬调整外,国家还将建立薪酬信息公开制度,中央管理企业负责人薪酬水平、福利性收入等薪酬信息,无论上市公司还是非上市公司负责人都必须参照上市公司信息披露并向社会公开。

对此,《中国企业报》记者采访了中国人民大学国家发展与战略研究院研究员、公共管理学院教授、博导刘昕。

《中国企业报》:您对建立央企薪酬信息公开制度怎么看?

刘昕:总的来说,将包括非上市公司在内的央企负责人薪酬和福利收入公开是件好事,它有利于整个社会监督央企的薪酬福利开支情况,有利于解决在委托人和代理人的利益不一致的情况下存在的所谓内部人控制问题。理论上来说,央企的全部或大部分产权属于国家的,这样,国家就必须通过对央企的监管确保国家利益得到保障,从而避免作为代理人的央企领导人(甚至包括央企的全体职工)损害国家利益,攫取私人利益。

多年来,央企不向国家上交利润或者上交很小比例的利润,但各级领导和职工的个人薪酬福利却居高不下,已经成为整个社会对央企尤其是具有垄断地位的央企



中国人民大学国家发展与战略研究院研究员,公共管理学院教授、博导刘昕

极为不满的理由。此次公开央企负责人的薪酬福利待遇有利于在一定程度上遏制央企的薪酬福利膨胀冲动,给广大民众提供了一个共同对央企进行监督的机会。

《中国企业报》:央企负责人薪酬过高,一直饱受社会诟病,这次公开将会有利于消除这种负面评价吗?

刘昕:实际上,民众对央企的薪酬福利过高的不满并不是集中在央企负责人薪酬方面。这主要是因为以下三个方面的原因:第一,央企负责人毕竟人数非常有限,即使薪酬高一些,社会恐怕也并非完全不能接受。如果是上市公司,则上市公司高管薪酬的决定具有一定的市场性。而即使是在非上市公司,综合考虑央企负责人承担的经营管理责任以及工作的压力等因素,央企负责人的薪酬福利如果与市场其他同

等规模或同行业企业负责人的薪酬福利相比并不过分,也不至于引起太大的争议。第二,如果客观比较,即使是在目前,仅从数字来看,大部分央企负责人的薪酬福利水平也不算是市场上畸高的,也没有到大家无法接受的程度。

老百姓真正感到不满的问题在两个方面:一个是部分央企高管甚至掌握重要资源或具有较大权力的央企中层干部腐败的问题。尽管从表面上看,央企高管的薪酬福利不算太高,但由于他们掌握着大量的资源,在缺乏监管的情况下,不少人利用企业的资源为自己、亲人或其他人员牟取私利,侵吞国家利益和国有资产;二是部分央企普通职工薪酬福利过高的问题。大部分社会公众不会去与央企高管比较薪酬福利,但社会上传播最多的是关于央企职工薪酬福利超出一般水平的优厚问题。尽管有些传闻有所夸大,但

这一现象确实普遍存在的,很多央企的职工不仅薪酬水平远远高出市场上同类人员的薪酬,而且享受到补充养老保险、补充医疗保险、按上限缴纳住房公积金甚至变相分配住房等多种远远优于其他企业职工的福利。而这两个人方面的问题如果不能得到解决,仅仅公布央企高管的薪酬福利恐怕还不足以消除社会对央企薪酬福利等的负面评价。

《中国企业报》:您认为建立央企薪酬信息公开制度并取得预期效果,应注意哪些问题?

刘昕:第一是要能够确保公开的央企高管的薪酬福利的准确性,因为即使是公开的上市公司高管的薪酬福利也未必能够做到完全真实完整。第二是,除了公开央企高管的薪酬福利之外,还应当公开央企的其他一些薪酬福利信息,比如不同管理层级人员的薪酬福利水平;再有,央企实施的全部福利项目以及每一种福利项目的投入情况等等。只要让央企的薪酬福利信息变得更加透明,才能有效地约束央企内部人“自肥”的现象,以充分保障国家利益。第三,单纯公布央企的薪酬福利状况还不够,因为,如果不了解市场上的通行薪酬福利水平,是很难对央企高管以及央企职工的薪酬福利水平高低做出正确评价的。从长远来看,国家还是应当启动系统的薪酬福利调查,这样,才能在判断央企薪酬福利的时候有一个合理的参照。

厦门国资委:“产融结合”助推国企转型升级

■ 本报记者 高建生

据最新统计数据,今年前三季度,厦门市国资委所出资的19家国有企业累计实现营业收入2513.14亿元,同比增长14.6%;利润总额72.33亿元,同比增长17.9%;实现净利润51.28亿元,同比增长17.9%。

在厦门市国资委主任林杰看来,国资国企“产融结合”亮点频现,是推动厦门国企两位数高速增长的主要动力。

近年来,厦门市国资部门逐步

从管资产向管资本转变。目前,厦门国企已创立19只产业投资基金,规模合计超50亿元。通过推进产业重组整合,发挥基金对新兴产业的引导和孵化作用,厦门国企转型升级步伐加快。

与此同时,厦门市国资部门还致力推动产业转型升级,着力构建现代产业支撑体系,大力培育平板显示、计算机与通信设备、旅游会展、航运物流、软件信息等十大千亿产业链(群)。

目前,已有13家厦门国资委出资企业涉足新兴产业,主要涉及新

型金融服务业、节能环保产业、新一代信息技术产业、高端装备制造产业、新材料产业、新能源汽车产业、新兴文化旅游产业等。2013年以来,对新兴产业的投资累计超过50亿元,涉及项目的总资产超过600亿元,项目产生的净利润近10亿元。

“产业基金是一种更科学、更现代的发展模式,是国资委向管资本转变的很好路径,也是国企‘产融结合’、科学发展的重要途径。”林杰表示,产业基金平台是转型之需,通过它,国企可降低融资费用,国企之间可互相支撑,发挥金融杠杆作用。

据介绍,厦门国资国企在推动“产融结合”中亮点频现:设立政府支持型产业投资基金、开展融资方式创新、国企设立投资基金、组建集团财务公司、参股股份制银行、设立小额贷款公司、在深圳前海设立公司创立内保外贷新模式……

为进一步推进“产融结合”,厦门将对国企在产权管理、业绩考核、经营预算、工资预算、税收政策等方面加大支持力度,并做强做大产权交易平台,探索设立国资系统引导基金等,集中国有资金投资具有战略性、创新性、前瞻性的产业项目。

专家呼吁规范“混改”方案尽快出台

(上接G01版)

日前,中央全面深化改革领导小组经济体制和生态文明体制改革专项小组派出8个国企改革调研小组,分赴地方进行调研,了解地方国企改革情况,为中央深化改革领导小组决策提供参考。国务院国资委全面深化国企改革领导小组也已召开14次全体会议,审议有关改革方案。《中央企业布局结构调整总体方案(征求意见稿)》等方案正修改完善,抓紧征求有关部门意见。这些都表明,中央层面的国资改革方案正加快推进。

各部委方案谁先出台意见不一

据《中国企业报》记者了解到,国企改革顶层设计方案最早是在2012年12月由时任国资委主任王勇在中央企业负责人会议上提出的。2013年上半年拿出了一份初稿,至今已修改十多次,仍然没有面世。

国务院国有重点大型企业监事会主席季晓南在“2014年中国资本市场法治论坛”上表示,深化国企改革指导意见即俗称的总文件,但是从顺序来说,前面的若干文件出来后才可能出台。

季晓南指出,国企改革总体改革方案由发改委、财政部、国资委、人社部分别牵头,各部委分工也已明确:由发改委负责制定混合所有制改革办法;财政部负责牵头三个文件,包括国有资产管理体制改革、成立和改组国有资本运营公司及投资公司的方案文件,以及国有资本预算改革方案的制定;人社部主要负责薪酬改革方案及细则制定;国资委则牵头两个文件,一是深化国企改革指导意见,二是国有企业功能界定和分类。

“国企改革方案是一个体系,由顶层牵头设计、部委分工协作、省市呼应的局面已经形成,说明中国国企改革已经步入主次分明、上下结合、

全面深化新阶段。改革的难度和复杂性全面展开,国有企业改革发展的蓝图和实现路径也逐渐清晰。”上述权威人士对记者道出了自己的看法。

清华大学社科学院战略新兴产业研究中心主任吴金希在接受《中国企业报》记者采访时指出:“国企新一轮改革已经进入深水区,涉及资源和利益的重新分配与重大调整,是全面深化改革的难点和重点,应该允许各地和各个企业探索和试点。目前有些企业的探索还是得到了社会的认可的,另外,各个部委都在研究国企改革的具体实施方案,各个方案之间的协调性还需要进一步加强。对于一些重大改革问题仍然需要中央深改委的指导性意见。”

对于哪个部委应该最先出台方案,李锦给出了自己的看法:“国企改革必须首先从分类开始,这是基础,应尽快出台分类改革的实施意见,才能有效地推动分类管理、分类改革。我们目前在国资监管改革中最大的

问题,是以行业划分还是功能划分问题。把国有资产分为经营性资产、资源保障资产和公益性资产,是一种科学性划分,现在难点是资源保障资产的细分问题。”

吴金希认为,国有企业的新一轮改革意义重大,不是一个细枝末节的修修补补,而是涉及全面深化改革和完善市场经济体制的大局,国企改革是未来十年改革核心问题之一,牵一发而动全身。国企改革成功与否是衡量我国全面深化改革和建设完善的市场经济体制成功与否的主要标志。

“目前,不是哪个部委先出台文件的问题,争论这些问题没有意义。对于一些重大问题,中央必须统一思想,给出指导性意见,如党的领导和党管干部的界限问题,董事会建设问题,混合所有制问题,国有控股投资公司的监管问题,国有企业经营领域和功能划分的问题,国有企业和政府的关系等问题。”

观察



南北车合并应避免违背市场化方向

如果这种“统分结合,内外有别”的方案得以实施,既可以防止南北车在海外恶性地削价竞争,又能够防范其在国内市场形成垄断。这样一来,在中国高铁品牌“走出去”的背景下,中国轨道交通企业在国际市场中获得竞争力,在国内市场获得活力,岂不是两全其美之策?

■ 邹碧瑶

多年来,南北车的分分合合就像是在上演一幕幕感情戏,既引人关注又让人难以看清事情的真相。

眼下,关于南北车合并的消息又不胫而走,舆论的评价也褒贬不一。有观点就认为,南北车合并有可能背离国企市场化改革的初衷。

十四年前,为了防止轨道交通行业的垄断,增强其在市场机制中的竞争活力,中国铁路机车车辆工业总公司一分为二,分离为中国南车集团公司和中国北车集团公司。分离后南北车在竞争中得到飞速发展,这是有目共睹的。

当然,分开后也并不全是有利的局面。2013年,当中国北车等企业竞标阿根廷动车订单时,南车从斜刺里冲出了以127万美金的低价介入竞标,结果北车败北,也导致阿方对中国轨道交通装备价格产生不信任的态度。这样的削价竞争不仅给中国其他企业带来经济上的损失,也导致这些中国企业的声誉受损。

出现这种状况,自然又让人们对两家合并有所期待。问题在于如果仅仅将南车和北车合并成一家超级企业,尽管其实力可以称霸国内甚至国际市场,然而在国内再度形成垄断,与当年分家之前有什么区别?显然,此次南北车合并需要经过审慎的考虑。

所谓“合”,是指在开拓海外市场、于全球范围内竞争时,南北车形成统一战线,以一家公司的名义出价、竞标,此举既能够防止恶性竞争带来的两败俱伤,又可以实现资源、技术、市场等因素的强强联合,以一个超级轨道交通企业的姿态占据国际市场的龙头地位,为中国企业争夺话语权。然而“合”之后形成更大的垄断之弊端如何消除,是要费脑筋的。采取“统分结合,内外有别”的方针,或许是南北车合并重组的关键所在。

眼下,中国正在进行国有投资运营公司的改革试点。南北车如果借此机会建组成新的国有资本投资运营公司,不仅听起来好听,做起来也有理有利。新成立的投资运营公司不再是原来的行政主管部门,更多的是统筹规划整个企业的运行以及发挥投资运营平台的作用,履行出资人监管的职责。面向海外市场时,以一个企业主体的形式竞标。

其实,南北车在国际上的竞争对手,如德国的西门子、加拿大的庞巴迪、法国的阿尔斯通等,都是每个国家这一领域中最具实力的企业参与开拓海外业务。我们何不仿效之,名字就叫“中国南北车海外业务公司”,向全世界打响中国高铁品牌。从分配方面来看,南北车的海外业务公司争取到的海外订单可以按照公平与效率的原则分配给各自下属的生产公司制造,最终的利润也通过投资运营公司层面的操作进行分配,实现双方的利益共享。

而在国内市场中,可按轨道交通产业涉及的科研、生产、销售环节分别成立三个公司,在公司下面分化出若干个子分公司,内部分别竞争,确保活力,防止垄断。分开的三个公司上面是统,下面是分。科研环节的独立能促使南北车的科研能力在相互竞争中得到提高,生产环节的独立则使得双方生产效率不会因为主体某种程度的合并而受到影响,而销售环节的独立能够让市场体制里的竞争反过来促进科研和生产,提升企业整体实力。

尽管从集团层面上看,集团公司是由一个国有资本投资运营公司负责投资融资和项目建设,其下辖的自主研发公司、轨道交通生产制造公司和销售公司都还是独立的法人。这样一来,中国铁路总公司或者各城市的地铁项目进行招标时,两家下属制造公司依然可以形成竞争关系。

如果这种“统分结合,内外有别”的方案得以实施,既可以防止南北车在海外恶性地削价竞争,又能够防范其在国内市场形成垄断。这样一来,在中国高铁品牌“走出去”的背景下,中国轨道交通企业在国际市场中获得竞争力,在国内市场获得活力,岂不是两全其美之策?

路走得不顺,可以改变,但不是退回来重走一遍。改革千万不要走回头路,倒退的路走不通。南北车合并重组是为了前进,而不是倒退,是为了中国轨道交通企业在全球市场的长足发展,不可违背市场化的方向而失去自身活力。