

南北车进入合并流程 员工更关心收入是否统一

■ 本报记者 宋笛

5月7日,南北车双双停牌,正式进入合并流程,根据此前合并方案,技术上采取中国南车吸收合并中国北车的方式,合并的具体换股比例为1:1.10。

而再次复牌之日,南北车便会以“中国中车”的新姿态出现,同时也意味着中国轨交制造进入了另一个阶段。

热闹的外围讨论

在股市上最后一次以原有名称出现的南北车表现并不优良,5月6日,南车以29.45元收盘,跌幅为7.30%;北车收盘价为29.98元,跌幅8.04%。

随着南北车的停牌,持续近5个月的“神车股票”也暂告一段落。而对于南北车作为轨交生产商这一身份而言,真正的变化才刚刚开始。

“合并后,一些原先重叠的机构和过剩的生产力会有一些调整,这本是原先的计划之一。”对于南北车合并后会产生影响,一位南车方面人士如此表示道。

在目前的南北车内部,各地分支的生产、研发厂家的运营情况存在较大差异,好的机构被相关专业的毕业生热捧,而一些经营状况并不好的机构,员工的收入已经许久都没有过调整。

南北车合并之时所能带来的影响,在铁路相关院校也引起了较大范围的讨论。“在学校老师内部,对于南北车合并一事普遍都挺理解支持的。我却觉得,今天会合并,迟早也会分。”一位铁路相关院校的在读学生如此表示。

同样的讨论还出现在南北车的供货商中,一位高铁方面的相关供货商也表示,他们几个供货商也讨论过未来可能会出现的影响,以往的南车北车均有自己独立的供货体系,互相之间并无影响,也没有重叠。而南北车合并后,两套供货体系将面临融合的可能,而一些供货标准也有可能产生变化。

低调的合并流程

尽管外围有这样那样的讨论,而处在漩涡中心的南北车两家公司却已经在默默的开始着手合并流程。



有关南北车将合并庞巴迪铁路业务的消息

如属实,最终整合了南车、北车和庞巴迪铁路业务的中国中车将成为毫无质疑的世界轨交装备生产第一品牌。

合并后的南北车无疑可以更好地和铁路基建商并步前进,实现高铁出海的整体战略。

5月8日,北车向上海证交所提交了终止上市的申请。3天后,北车就收到了上交所出具的相关受理通知,根据这份通知,上交所决定受理本公司股票终止上市的申请。而要等到上

交所真正统一北车的终止上市的申请,则最少还需要15天。

“由于南北车的合并涉及范围较广,体量也巨大,所以最终合并完成的时间很难预测。”对于南北车合并完成的时间,一位业内人士如此回应道。

在5月13日,南北车正在以原有身份参加一次位于伯明翰的铁路工业展览会,在这次展览会上,北车展示了CRH380C型动车组等多款经典车型,而南车则与英国帝国理工学院、南安普顿大学、伯明翰大学三所世界顶尖大学签署了合作协议,成立了“中英轨道交通技术联合研发中心”。

而这次活动或许就是南北车最后一次以原有独立身份参加的国际类铁路展览会。

对于南北车的员工而言,这次合并所带来的影响并未完全展开。“目前没感觉到什么变化,如果有变化的话,也是真正合并后的事情,我们比较关心的是收入问题,在一些地区南北车都有厂,而两个厂的工资有一定的差距,不知道合并后会不会调整。”一位北车的相关员工表示。

未知的出海之路

在南北车正步入合并阶段的同时,有关南北车将合并庞巴迪铁路业务的消息却悄然兴起。

记者向相关人士求证这一消息,该人士却表示这属于内幕消息,会影响公司的证券交易,并未给出明确答复。而其他的相关人士也均表示并不知情,未听说过此事。

庞巴迪是轨交制造商中的老牌强者,在近年来的国际轨交市场与中国南北车有过多次的交战,从城际轨道到高速铁路,庞巴迪均有成熟的技术体系。

如若合并一事属实,最终整合了南车、北车和庞巴迪铁路业务的中国中车将成为毫无质疑的世界轨交装备生产第一品牌。

对于南北车而言,合并后的出海之路依然是一个未知数,在目前南北车所开展的高铁出海业务中,多以东南亚国家为主,包括新加坡、泰国、马来西亚等国家均有相关业务正在沟通洽谈之中。

目前的高铁出海模式一般是铁路基建商领头,提供铁路基建服务,南北车提供后续的轨交装备出售和建成后的运营及维护。这一“高铁整体服务体系”的战略已经开始在中国高铁出海之途中占据主要位置——在墨西哥高铁竞标中,是由中国铁建领头,中国南车跟进;而在俄罗斯高铁的案例中,是由中铁领头,中国北车跟进。

合并后的南北车无疑可以更好地和铁路基建商并步前进,实现高铁出海的整体战略。

《山东省省管企业负责人薪酬制度改革实施方案》原则性通过

地方国企负责人薪酬逐渐制度化

■ 本报记者 宋笛

继广东省省管企业负责人薪酬办法实施后,山东省也于5月13日原则上通过了《山东省省管企业负责人薪酬制度改革实施方案》。

随着各地的省属企业负责人薪酬管理制度的相继出台,国企负责人的薪酬也将逐渐实现透明化、制度化。

省属企业负责人管理进一步规范

在5月13日召开的山东省省委全面深化改革领导小组第十次会议中,《山东省省管企业负责人薪酬制度改革实施方案》(以下简称方案)获得原则性通过。

《中国企业报》记者从山东省委获悉,这份文件在原则性通过后将进行进一步的修改和完善,之后再公布实施。

对于山东省属企业负责人薪酬制度改革,会议指出,“深化国有企业负责人薪酬制度改革,要从山东实际出发,坚持统筹兼顾、稳妥推进,加强测算对比论证,形成合理有序的收入分配格局”。

在此前不久,山东省省委组织部、国资委联合刚刚下发文件,规定山东省管国有企业领导人员任职,需回避夫妻关系、直系血亲关系、三代以内旁系血亲关系及近姻亲关系;禁止和亲属在同一领导班子中任职,也不允许当亲属的“直接上司”。

此次的《方案》可以被视作山东省在规范省属国企领导人任职制度后,对于深化国企改革进步的进一步举措。

在2014年10月,山东省委第二巡视组向山东省国资委反馈巡视情况时,曾专门指出国有企业领导人员廉洁从业方面反映较严重的问题,存在利用职务影响搞利益输送,在工程招投标、营销采购中打招呼,违规为亲朋拉存款,在项目投资中内外勾结、弄虚作假等现象。

多地相关方案将陆续出台

2015年1月1日,《中央管理企业负责人薪酬制度改革方案》正式实施。72家中央管理企业按照这份方案的要求,调整了企业负责人的基本年薪标准。

在中央的文件落地实施后,包括北京、上海、广东等地的省属企业薪酬管理办法也相继进入制定的过程中。

而此次山东省的《方案》也是在这一大背景之下被提出的,在此之前,广东省已率先通过了《关于深化省属企业负责人薪酬制度改革的实施方案》,并成为全国各省市首个通过并发布相关薪酬管理办法的省份。

在广东省的这份方案中,大体依据了中央此前颁布的改革方案,基本年薪根据上年度省属企业在岗平均工资的2倍确定,绩效年薪以基本年薪为基数,根据年度考核评价结果并结合绩效年薪调节系数确定,年度考核评价系数最高为2,同时规定了国有企业负责人的收入应该定期向社会公开。

在广东省公布相关文件后,贵州省也于4月下旬审议了《贵州省深化省管国有企业负责人薪酬制度改革意见》和《贵州省省属国有企业负责人履职待遇、业务支出管理办法(送审稿)》两份文件。

据了解,目前这两份文件正在进一步的修改完善中,在此之后将进入相关报批阶段,待国家领导小组批准后,以省委、省政府名义下发执行。

永不熄火的公益列车

■ 本报记者 鲁扬 丁国明

3月底,中国石化光明号健康快车驶抵2015年的首站——湖北恩施苗族土家族自治州。截至5月10日,这列健康快车已救治患者279名,面向恩施地区继续征集白内障患者并予以免费治疗的行动还在进行中,计划免费救治这里的贫困白内障患者1000名。

自2004年中国石化光明号健康快车启动以来,已经为新疆维吾尔自治区、内蒙古自治区、西藏自治区、广西壮族自治区、宁夏回族自治区治愈患者超过1万名,加上青海、云南、贵州等12个省治疗的患者,总计已经达到31791名。

湖北恩施州是个少数民族聚集的地区,山高谷深、交通不便,加上经济条件有限,很多患有白内障的老百姓得不到及时治疗。中国石化中华健康快车基金会今年确定的9个站点中,首先选湖北恩施苗族土家族自治州作为光明号健康快车救治地区。

2015年,中国石化计划继续投入900万元支持健康快车慈善事业,并会走进湖北恩施苗族土家族自治州、黑龙江齐齐哈尔、四川凉山三个地区,为3000名贫困白内障患者实施免费手术,同时在每个服务地区为当地建成一个由中国石化冠名的健康快车基地医院白内障治疗中心。

中国石化光明号“火车医院”配备了完善、先进的医疗设施,有技术精湛的眼科医生为贫困的白内障患者免费实施复明手术。列车每到一地,在中华健康快车基金会和卫生部门帮助下,都会通过列车上的专家医疗队伍,培训基层眼科医生。同时赞助当地医院先进的白内障手术治疗设备,即使列车开走,当地医院也有能力继续为贫困白内障患者做手术。

据了解,中国石化捐赠健康快车慈善事业已十年有余,累计捐资近1.2亿元,迄今冠建了1所新疆显微眼科手术培训中心;建造了1列“中国石化光明号”火车医院;已经建成10所健康快车/中国石化白内障治疗中心,另有4所治疗中心也正在建设中。

国资投资运营公司方案将出台 中车或实现首家落地

(上接G01版)

中车或首个吃螃蟹

特别值得一提的就是近日“中车”集团的落地。李克强总理在近日召开的国务院常务会议上听取了汇报后,要求遵循市场规律和企业自愿原则,强调以国资国企改革优化资源配置。

缪荣认为,总理的讲话提到了投资运营公司,意味着南北车重组有可能采取国有资本投资公司或国有资本运营公司的方式进行重组。总理还明确提出以效率和质量为中心,用改革的方式推进重组进程。使人推想,国有资本投资公司和国有资本运营公司的试点在未出来之前,中车集团可能是第一个吃螃蟹的公司。

“新成立的中车集团将怎样接受国资委的领导?怎样管理长辛店、青岛四方、大连和株洲四个机车公司?相应的机构设置及利益分配等内容都会摆到面前。显然,此后国资委对

南北车的管理,也将通过这家国有资本投资或运营公司来进行。”缪荣说。

有接近南北车的业内人士向媒体表示,事实上国资委有意在中车股份成立之后,中国南车和中国北车两家集团公司也将进行合并重组,由于中国南车与中国北车管理结构上颇为特殊,集团公司实际上是个空壳,资产资源等均分散到各子公司手中,集团公司对各子公司的管控力度并不强,大多数经营决策均是各子公司自行完成,造成大量的重复建设和过度竞争问题,如果未来合并后的集团公司转变为国有资本投资公司或运营公司,则新“集团”将坐实管控能力,未来对于新公司的发展将更为有利。

国资委内部人士在接受《中国企业报》记者采访时强调,南北车重组思路将为后期的央企重组提供榜样。以后的央企重组将更多地采取改革的方式,而不是重新成立一个新的公司。特别是同一行业的央企将以某一个央企为外壳,把几个央企收入在内。

改建需满足四个条件

上述人士对记者表示,改建国有资本投资运营公司并不是轻易就能进行的,至少要符合四个条件,即企业集团至少100亿—500亿元规模;实际业务大部分放进上市公司,股权产权清晰;流动资产比例大;有跨行业的股权投资。

那么,到底该如何构架国有资本的管理体制?

云投集团董事长、党委书记保明虎认为,国有资本投资运营公司试点工作,至少要把握住3个大的标准:一是有利于增强国企的活力、控制力、影响力,而不是削弱国企和国有经济;二是紧紧围绕市场在资源配置中起决定性作用这条主线推进试点,不论顶层设计还是摸着石头过河,只要有利于市场发挥决定性作用的改革,方向就是对的;三是牢牢抓住国资国企“服务于国家战略目标”这个根本,积极探索服务国家战略与市场化投资运营相辅相成的互动关系,避免把服务国家

战略与市场化运营简单对立起来。

“要根据国家授权经营管理国有资本,履行出资人的职责,成为专业化的国有资本投资运营机构。”保明虎称。

其实,针对国有资本投资运营公司组建问题,国资委副主任黄淑和早前在接受媒体采访时就表示,主要采取以下四种形式:其一,涉及国家安全的少数国有企业和国有资本投资公司、国有资本运营公司,可以采用国有独资形式;其二,涉及国民经济命脉的重要行业和关键领域的国有企业,可保持国有绝对控股;其三,涉及支柱产业和高新技术产业等行业的重要国有企业,可保持国有相对控股;其四,国有资本不需要控制并可以由社会资本控股的国有企业,可采取国有参股形式或者全部退出。

“预计国资委将直接管理投资运营公司,负责资本的投入产出计划、监管与考核,更多的人权、财权与事权将下放给投资运营公司。投资运营公司董事会的权利将会得到明显的加强。”缪荣称。