马云激流勇退

依然掌控集团发展，未来将致力“商业生态系统”建设

本报记者 陈 静

1月15日，阿里巴巴集团董事局主席兼首席执行官(CEO)马云向员工发出内部邮件，宣布于2013年5月10日起，将不再担任阿里巴巴集团CEO一职，将集中精力做好集团董事局主席全职工作，主要负责阿里巴巴董事局的战略决策，协助CEO做好组织文化和人才的培养。

随后，阿里巴巴集团官方微博确认了这一消息。

中国最著名的第一代互联网创业精英中，出现了第一个激流勇退者。

马云在15日的邮件中说，此时提出辞职“绝无偷懒之意”，但“做自己开心，做自己能做的，配合好比我强的人的工作是今天的我最应该做的正确事。”他表示，在接下来的几年内，将主要负责阿里巴巴董事局的战略决策，协助CEO做好组织文化和人才的培养，“并将会和大家一起加强和完善阿里的公益事业”。

新任CEO将在5月10日马云离职时正式宣布，马云在邮件中说，“今年，阿里绝大多数生于上世纪60年代的领导者将会退出管理执行角色，我们将把领导责任交给上世纪70、80年代出生的同事们。我们相信他们比我们更懂得未来，更有能力创造明天。”

马云离职，一石激起千重浪。人们关注的焦点则是：他离职的原因何在？作为我国电子商务行业中举足轻重的企业，阿里巴巴又将因此产生怎样的变化？

新旧交替早露端倪

马云透露，他这两年刻意不回公司，认为“最佳的培养就是让他们自己作决定”

将离职日定在5月10日，显然是马云刻意为之。5月10日是阿里巴巴集团一年一度的“阿里日”，每年的这一天公司都向员工的亲属和朋友开放，组织庆祝活动。今年的5月10日，恰逢淘宝成立10周年。

在这一时间点上进行新旧交替，其象征意义十分明显：这是一次自然发生的健康接任。

马云的“求退”之意此前已有明确展现。2012年，在接受的惟一一次采访中，马云透露，他这两年刻意不回公司，“最佳的培养就是让他们自己作决定。”

马云认为，“假设我的能力不能再匹配这家公司，是对这家公司的巨大伤害。”这种伤害，马云自己解释为“体能不如当年”，而且“对无线互联网的理解，对互联网未来发展的理解，对年轻人的想法，思路跟不上了。”

更明确的暗示则来自阿里巴巴集团上周进行的“大分拆”，这场被称为“阿里13年来最艰难的一次组织、文化变革”将阿里巴巴集团过去相对独立的7大业务分拆为25个事业部。通过业务架构的调整，阿里巴巴集团的原有业务决策和执行体系也发生了变化，新体系由战略决策委员会和战略管理执行委员会构成，分别由董事局和CEO负责，而组成后者的9位高层分别分管相关联的事业部。

分拆一方面进行了资源整合，为马云离职作好公司架构上的准备，另一方面则正如电子商务专家鲁振旺所说，是阿里巴巴人才培养中的重要一步，为中层提供了大量晋升空间。

“后马云时代”谁掌舵

分析人士认为，马云此举将“让媒体猜4个月，让部下比4个月”

已经发生的分拆和即将到来的离职，这两件大事将把阿里巴巴这艘电商巨舰带向全新的方向。

在马云对未来的构想里，“建设商业生态系统而不是商业帝国”始终被摆在首要地位，但集团庞杂的产品线和每一业务群巨大的体量却一直挑战着这一构想的可操作性。从这个意义上来讲，对产品线的梳理和在管理上对权力的重新分配已箭在弦上。市场研究机构易观国际首席分析师李智表示，这将有助于阿里巴巴在一个庞大的生态系统中保持活力，同时提高集团对各业务的控制力。

从现在起到5月10日的这段时间，也被视为对新架构中管理层的“观察期”。投资机构易凯资本CEO王冉点评说，马云此举是“让媒体猜4个月，让部下比4个月”。

那么“后马云时代”，谁又将在“逐鹿”中脱颖而出？马云在邮件中表示，“接任创始人CEO是个很艰难的工作……阿里有幸有数位这样的领导者，每一位都具有罕见的领导魅力和风格。”几乎可以肯定这一人选将从目前阿里巴巴集团数位高层中产生。

不过，和柳传志“交班”后联想的最高执行委员会由多人向董事局汇报的架构不同，在阿里巴巴的新架构中，分管各事业部的高层所组成的战略管理执行委员会由CEO一人负责，这将对新CEO的平衡和协调能力提出更高的要求。

另一方面，在其阿里巴巴B2B“私有化”和回购雅虎股权完成后，马云其实在董事局中拥有了更多话语权，有行业人士表示，即便让出CEO位置，马云作为阿里巴巴董事局主席，依然可控制公司未来发展。因此，新CEO的人选也依然要取决于马云在其中扮演的角色和起到的作用。

微讯

中船重工位居全球行业前三

本报北京1月15日讯 记者杨国民报道：2012年，中国船舶重工集团公司以营业收入251亿美元再次入选世界500强，与韩国现代重工、日本三菱重工一起位居全球造船企业三强，但盈利能力好于日本三菱重工。

2012年，中船重工实现经济总量、营业收入、增加值、利润总额均同比增长7%以上，明显好于国内船舶行业平均水平。同时，中船重工发挥科研制造优势，加快发展非船产业，完成非船经济总量比上年同比增长21%，占集团公司经济总量的比重达到47%，首次超过民船产业，对集团公司持续发展的支撑作用更加明显。

中联航新开独家运营航线

本报北京1月15日讯 记者牛瑾报道：从今天开始，中国联合航空有限公司新开北京南苑至贵州兴义、安顺航线，目前两条航线均为中联航独家运营。正值春运，为了使更多旅客顺利出行，中联航多条航线均推出特价机票。

据了解，北京南苑至兴义航线每周二、四、六各一班，北京南苑至安顺航线每天一班。目前两条航线均推出5.5折特价机票，旅客在中联航各售票网点均可购买。

“中国式企业”存九大共性

本报讯 记者金晶报道：由国务院发展研究中心、中国企业联合会、清华大学3家单位联合组成专项课题组历时6年多完成的《中国式企业管理科学基础研究》日前发布，研究成果显示，当代中国成功企业管理实践具有变的战略、家的组织、融的文化、和的环境、集的创新等9大共性。

目前，所有研究成果已经出版为系列丛书，共33本专著。课题项目领导小组组长、国务院发展研究中心原党组书记陈清泰指出，中国企业应认真总结和发掘中国企业的成功之道，可提高中国企业的管理自觉。

汉高完善亚太区研发体系

本报讯 记者李治国报道：位于上海浦东张江高科技园区的汉高展示中心近日正式开门迎客。

据介绍，汉高展示中心将为中国及亚太地区手持设备、电视机领域客户提供技术支持。此外，该展示中心还是汉高的技术研发中心，将侧重于展示材料的开发。作为汉高亚太地区研发战略一部分，汉高展示中心将进一步完善亚太及中国地区汉高技术研发体系。

本版编辑 董庆森 王轶辰

电子邮箱：jjrbqybd@126.com

北汽集团董事长徐和谊：

2013，北汽股份将迎“大考”

本报记者 苏 民

2013年，是中国汽车市场深度调整的第3年，汽车产业的发展趋势进一步明晰。作为自主品牌，北汽集团后发先至。伴随着汽车产业深化调整进程迅速成长，借势汽车产业转型升级的大趋势，北汽集团用不足3年的时间，借助海外并购已初步构建起全价值链自主创新体系能力，成为中国自主品牌汽车企业可持续发展的典范。

日前，记者就此专访了北京汽车集团有限公司董事长兼北京汽车股份有限公司董事长徐和谊。

转型升级是当务之急

徐和谊表示，当前，中国汽车产业正从高速增长进入平稳增长期，北汽的发展具备了“借东风之势，先万里之行”的便利条件。作为中国自主品牌汽车的后进者，跟随策略显然不是北汽的目标，创新发展和跨越发展是北汽必须要解决的一个核心课题。

北汽的发展从来就不是“循规蹈矩”的，得益于北汽在结构调整与升级转型持续的坚持，10年的巨大发展让北汽已经具备了世界级的规模。2002年，北汽集团产销不足18万辆，2012年北汽集团产销达到170多万辆，10年增长8倍；2002年，北汽集团产值为117亿元，2012年实现产值1820亿元，增长近14倍。如今已成为中国汽车行业骨干企业的北汽集团，其综合经营指标排在行业第四。如单从销量上比较，北汽集团已经与宝马(2011年销量167万辆)接近。

2013年北汽该如何转变发展方式？徐和谊告诉记者，党的十八大报告已经明确，要靠创新驱动，不创新怎么转变？北汽要考虑的是怎么把转变发展方式落到实处。北京市提出要推动集成电路、新材料、高端装备与通用航空、新能源和新能源汽车4大潜力产业集群跨越发展。4大潜力产业中，北汽的业务就涉及两项。

集团化发展是北汽的“看家宝”，在此基础上北汽将考虑用集群化管理来提升集团整体发展速度。如乘用车集群、商用车集群、新能源集群、金融集群、国际业务集群、技术研发集群、通用航空集群等，用集群对业务进行分类管理。

先进制造观引领发展

徐和谊认为，中国要成为汽车强国，一是要有国际化的中国自主品牌，二是要有世界级的跨国公司。但中国汽车产业目前存在3大怪现象：一是有大企业但没有大品牌；二是有大制造却没有大研发；三是有大引进却没有大出口。中国汽车产业要真正由大变强，就必须拥有一批世界级的跨国公司。

北汽坚定地走出了一条先进制造之路。近年来，北汽坚持原始创新、集成创新和引进消化吸收再创新的多重创新之路。坚持高举高打，通过收购萨博品牌车的技术，站在巨人的肩膀上，建立属于自己的全价值链自主创新体系，以高起点打造具有国际水准的高端化自主品牌。下一步，北汽将发展汽车轻量化、智能化、电子化方面的技术，使中国的先进制造业跟上国际的发展水平。

大力推进自主创新

去年上市的北汽自主品牌乘用车E系列，市场反响与销量表现不凡，上市伊始就保持月销量2000辆以上。截至去年12月底，E系列累计销量达20008辆，并成为12月A0级市场销售涨幅最高车型，在该细分市场排名第四，在业内一举开创了“销量增长快、渠道建设快、口碑积累快”的“北汽速度”。

今年上半年，北汽将正式推出在完成对萨博技术消化、吸收再创新后的首款中高端自主品牌乘用车绅宝D系列，越野系列的B40也将在2013年全面上市，这对矢志走国际化中高端自主品牌道路的北汽来说，是一个非常关键的挑战。此外，作为北汽自主品牌发展核心载体的北京汽车股份有限公司也将在2013年迎来大考。徐和谊透露，全面进入资本市场是北汽“十二五”发展的重要战略目标，按照这一目标指引，北京汽车股份有限公司的上市工作也将在2013年进入倒计时准备。

徐和谊表示，过去整个汽车行业的发展方式都比较粗放，大家都把眼睛盯在销量、营业收入这些硬指标上，而对于发展的质量、运行的效益、资源的消耗、劳动生产率等指标关注得很不够。对于北汽来说，未来要在发展理念和增长方式上来一个根本转变，即由单纯依赖规模扩张的外延式增长，向以效益和质量为基础的内涵式增长与外延式增长结合的方向转变。北汽集团的目标不是全国最大而是全国最强，要做国际化的企业，形成自己的自主创新能力，制造出有口皆碑的高质量产品。