

员工持股意在实现“两个发展”

郭文婧

此次央企员工持股，划出了“存量不碰”的红线。同时，是以经营管理、科技、业务骨干为主的员工持股，不是平均持股、福利持股，总比例不能超过25%、个人持股比例不能超过5%，为混合所有制的国有股、民营股、员工股的相互制衡奠定基础，从制度上避免国有资产“被掏空”的危险

文物保护别等生米煮成熟饭

去年8月份开始，西安城墙景区管委会下属的几个部门低调地搬进城墙办公。新的办公地点位于朝阳门，南侧夯土内被掏出一个可以容纳百余人同时办公的四层空间,各种办公设施一应俱全，用“别有洞天”这个词形容也毫不夸张。

【微评】将明代古城墙“掏空”后建筑装饰成办公场所，这一行为是严重违法的。然而，在明知违法的情况下，当地城墙景区管委会仍然选择无视，其根源正是部门利益在作祟。当部门利益占了上风，法律因此被漠视。这一事件应引起高度重视，地方“自净”和“自查”已很难解决问题，期待国家文物部门和上级政府及时介入，还古城墙一份安宁；也期待文物保护工作不要等到生米煮成熟饭后才开始。

治理“黄牛”需多管齐下

春运大幕已经拉开,尽管今年火车票购票时间大幅提前,铁路部门和公安机关重拳打击“黄牛”抢票倒票,但近日有媒体调查发现,这些举措并未使“黄牛”销声匿迹，他们从线下转战线上,接单生意依然红火。

【微评】尽管打击“黄牛”的专项行动年年都有，但“黄牛”囤票、倒票的手法也在与时俱进，花样不断翻新。与传统“黄牛”相比，网络“黄牛”不靠关系吃饭，只靠技术发财，主要依赖网速优势和抢票软件从事非法倒票活动。治理“黄牛”需多管齐下，铁路部门要尽快提升12306网站的技术水平，严密监视非正常网络抢票行为；同时，应从立法层面把网络“黄牛”纳入依法打击的范围，必要时将非法囤票、倒票行为纳入社会征信体系，进一步加大网络“黄牛”的违法成本。

关爱环卫工彰显城市文明

近日，浙江台州黄岩区义工协会发起了“感恩环卫工,爱心早餐在行动”活动,在黄岩楠乡大道、引泉路和滨江公园附近的垃圾中转站,给环卫工人送去免费早餐,让他们在寒冬里感受到温暖。

【微评】环卫工人劳动强度大，工作环境差，他们用辛勤的汗水换来了城市的整洁，值得每一位市民尊敬。最近各地涌现的“爱心棉衣”、“爱心早餐”、“免费火锅”等主题活动，给环卫工送来了温暖，也彰显了城市文明。让环卫工时刻都能感受社会关爱，需要政府部门将这种关爱制度化、常态化，如适当提高他们的工资待遇、在街头多设立一些休息室、每年提供免费体检等。通过提供稳定可靠的保障，让环卫工在体面劳动中感受尊严、实现价值。

来 论

聘任制公务员不能“只进不出”

潘铎印

近日，深圳市出台了《聘任制公务员聘任合同管理办法(试行)》，该管理办法首次引入淘汰机制，明确规定了聘任制公务员14种解聘情形和解聘程序，用人单位违规聘用及解聘聘任公务员的，将被责令纠正，违规者将被处分。

聘任制旨在打破公务员“铁饭碗”，但不少地方在操作中却是聘任制公务员“零解聘”，显然违背了公务员聘任制改革的初衷。因此，此次深圳市严格规范并执行淘汰机制的做法值得肯定。只有让淘汰机制落地，才能真正破解公务员“只进不出”的怪圈。

推进公务员分类改革、实行公务员聘任制，必须明确聘任制公务员的责、权、利，让聘任制公务员的“进”与“出”都能经得起考验。这首先需要创新考核机制，实行考核规定与单位业务相结合、民主评议与工作实绩相结合、年度考核与平时考核相结合、定性考核与定量考核相结合，并让考核结果落地有声。同时，更要完善退出机制，真正激活公务员队伍的履职热情。

期待更多“春运神器”下岗

乔志峰

今年春运以来，郑州火车站广场上贩卖马扎的生意十分冷清。去年一天能卖三四十个、被旅客称为“春运神器”的小马扎，今年却少有人问津。

曾经红极一时的小马扎遇冷，一方面说明人们出行更加理性，越来越多的人选择“错峰回家”，“一票难求”的情况在一定程度上得到缓解；另一方面也说明铁路部门春运期间主动增加运力，服务水平日渐提升，让乘客的舒适度大大提高。

可以说，每一个“春运神器”的出现，都从一定程度上反映了铁路部门服务的盲点或不足之处；而每一个“春运神器”的遇冷或消失，则都反映了其服务水平和服务理念进步。期待铁路部门能够透过“神器”找不足，千方百计提升服务质量，让更多的“春运神器”早日下岗。

欢迎读者就热点经济话题发表评论、漫画，来稿请发至:mzjjgc@163.com。

本版编辑 牛瑾 祝伟

行业

基金业转型迫在眉睫

周琳

基金行业内部正孕育着前所未有的深刻变化，全行业向财富管理转型已迫在眉睫。在推行基金注册制的大背景下，基金公司需要更多维度的业务带动新一轮业绩增长。为此，必须自我革新，开拓“以客户为中心，以需求为导向”的财富管理之路

近日，公募基金圈有两则新闻值得玩味。一是，近期部分业绩表现良好的债券型基金反而遭到赎回，整体看债基规模自去年11月份以来的增幅几乎停滞；二是，最新的中国证券投资基金业协会数据显示，2014年全年非公募业务资产管理规模几乎翻倍，增幅远超公募基金业务规模。这“一降一升”看似没有关联，实际上说明基金行业内部正孕育着前所未有的深刻变化，全行业向财富管理转型已迫在眉睫。

目前，基金业在产品条线、发行数量、发行规模等方面的发展稳中有进，取得了不俗的成绩。然而，作为资本市场的子市场，基金行业的内部结构依然面临多样问题。一方面，各类机构相继进入公募行业，加上外部市场金融产品多元化的冲击，基金公司凭借资产管理实力在传统二级市场建立的格局正逐渐被打破。另一方面，部分基金公司仍旧停留在过去“代客理财”收取管理费的机械思维上，出于“产品中心论”的旧视角，维系原来以“募资高”、“数量多”、“规模大”为美的状态。这些想法使部分公募基金公司失去了向二级市场外延拓展的战略机遇。

当然，压力产生的原因是多方面的。从基金本身收益看，最近几年，基

金公司在传统二级市场所取得的投资回报不能完全让投资者满意，基金所依附的资本市场给投资者创造的红利有限，传导到资产管理端，公募基金在传统投资领域的发展动力有所减弱。从外部竞争看，传统牌照优势已被突破，在推行基金注册制的大背景下，基金公司需要更多维度的业务带动新一轮业绩增长，不少基金公司选择了走出二级市场、走出国内。

显然，要“走出去”跨界竞争，必须进行自我革新，努力开拓“以客户为中心，以需求为导向”的财富管理之路。相对于传统财富管理机构，基金公司在资产管理业务上优势明显，良好的理财规划、投资者教育和全面的金融服务必将为基金公司带来更多客户。

同时，不要忘了，基金公司的看家本领是资产管理，通俗一点说是“受人之托，代人理财”。既然能在二级市场“扛大旗”，就更有经验在其他市场打造不同类型的资管产品。为此，转型的基金公司必须逐步升级为“全天候、多策略”的投资体系，以适应不同市场，力争在各种环境下都能获得优异的投资业绩。唯有如此，才能适应大资管时代的要求，真正在混业经营的激烈竞争中立于不败之地。



在日前召开的云南省政协十一届三次会议上,委员们表示,在指标驱动下,部分地区城镇化率过快,以完成任务的方式片面“数字城镇化”,让一些地区的农民成为进不了城又回不了乡的“夹心人”。这是与城镇化的初衷背道而驰的,甚至这本身就是一种“伪城镇化”。城镇化进程,首先要保证农民的合法权益,而农民也理应成为城镇化进程中的受益者而非牺牲品。

(时 锋)

海上丝路建设彰显中国诚意

连俊

国际

建设21世纪海上丝绸之路的倡议充分表明中国正以更加开放包容的姿态走向世界,也彰显了中国对外合作的诚意。当然,海上丝路建设不会一帆风顺。正因如此,在其建设过程中,不同文明之间更要相互尊重,各国间通过求同存异、优势互补实现互利共赢

21世纪海上丝绸之路的概念一经提出,应者云集。仅仅一年多时间,其就已经从倡议变成了实实在在的行动。即将于福建泉州举行的21世纪海上丝绸之路建设国际研讨会再次将世界的目光聚焦于此,这不仅有助于沿线各国加深对建设21世纪海上丝绸之路的理解,也将为推动沿线各国在政治、经济、文化等各个领域的交流与合作提供新的契机。

在共同建设21世纪海上丝绸之路的过程中,中国秉持共商、共建、共享的原则,不断与沿线国家加强互利合作和互联互通,进而推动政治互信、经济融合、文化包容的利益共同体、命运共同体和责任共同体的建设。建设21世纪海上丝绸之路的倡议充分表明中国正以更加开放包容的姿态走向世界,也充分彰显了中国对外合作的诚意。

“海上丝绸之路”的概念由来已久。1990年,联合国教科文组织开展“海上丝绸之路”国际性考察活动,让这个概念得到了广泛传播。当下,中国倡导与相关国家共建21世纪海上丝绸之路,合作层

次更高,覆盖范围更广,参与国家更多,将串起连通东盟、南亚、西亚、北非、东非、欧洲等各大经济板块的市场链。

对中国来说,海上丝路建设具有重要的现实意义。数据显示,海洋经济在我国国民经济中已占据极为重要的地位:近90%的外贸进出口货物、95%的进口原油和99%的进口铁矿石通过海运进行;全国港口货物吞吐量和集装箱吞吐量连续10年位居世界第一。毋庸讳言,建设21世纪海上丝绸之路是中国经济发展现阶段的内在要求。对沿线国家而言,这一战略则包含了更深刻的意义和更丰富的内容。2013年,海上丝绸之路国家(不含中国)人口约26亿,GDP总值达到7.4万亿美元,与中国的贸易总额达到7938亿美元,占2013年我国对外贸易总额的19.2%。在当前世界经济增长格局出现此消彼长的新变化之际,这种利益上的契合需要中国和沿线国家之间构筑21世纪海上丝绸之路,以合作共赢为基本原则,抓住文化、资本、技术、资源等核心要素,形成更广范围、更宽领域、更深层次的区

域合作一体化。

而这种区域一体化合作,是在可以在多层次实现的。首先,可以加强政府往来,中方与相关国家可通过优势互补开展经济、贸易、能源、金融、服务多领域合作,促进地区繁荣。其次,可以不断完善基础设施互联互通,推动合作交流国际化。同时,加强制度机制对接,抓好信息、通关、质检等制度标准的“软件衔接”,建立国际安全合作机制,保证海路资源运输的安全。此外,还可以加强各国间文化交流与合作,提升彼此间合作的向心力。

当然,我们也要清醒地看到,21世纪海上丝绸之路的建设并不会一帆风顺,其间也会遇到这样或那样的困难。也正因为如此,在其建设过程中,不同文明之间更要相互尊重,各国间通过求同存异、优势互补实现互利共赢。我们相信,随着中国对外合作的诚意得到越来越多国家的理解和支持,21世纪海上丝绸之路终将成为沿线各国“发挥各自优势,实现多元共生、包容共进,共同造福于本地区人民和世界各国人民”的金光大道。