

新三板创新层出路仍在于“创新”



何川

宋志平
中国建筑材料集团公司董事长

迈向中高端 创新须有效

中国企业的技术产品要迈向中高端,需要进行有效的、有目的的创新,在降低企业创新风险的同时,将创新融入企业发展全过程。技术和产品迈向中高端后,简单走模仿式创新已经不适合企业,必须把独立创新和模仿式创新等各种要素组合起来,做集成创新,这是企业创新的一种可行选择。优秀的企业家都应该认真评估风险,如果盲目冒险,企业很可能没走多远就失败了。进行有效的、有目的的创新,可以降低90%的企业风险。

贾生华
浙江大学房地产研究中心主任

楼市去“虚火”杜绝不作为

近日公布的70个大中城市住宅销售价格变动情况显示,5月份全国房价依然呈现普涨格局。在房地产去库存步伐加快的同时,房价过快上涨也带来投资投机性需求回潮,导致楼市“供求错位”、房价“虚火”上升。对此,热点城市政府部门应关注房价过快上涨带来的楼市乱象。楼市调控“去行政化”,不是纵容投机及杠杆炒作,更不是对房价泡沫化“不作为”。应继续因城施策,在三四线城市继续通过人的城镇化“去库存”,逐步完善中央管宏观、地方为主体的差别化调控政策。

王忠武
山东大学社会学教授

夏至天如火 津贴当落实

各地陆续进入高温季,绝大多数省份已制定高温津贴标准,但发放名目、标准等差异很大,部分中小企业的高温津贴仍是“纸上清凉”。对此,相关部门应不断完善细化法规政策并加大宣传力度,让企业知道哪些高温津贴必须发,还应对没有落实高温津贴相关规定的用人单位给予严格处罚,严重的应列入诚信黑名单。与此同时,有关单位应尽可能采用良好的生产工艺,使用隔热、通风等设施降低工作环境温度,从源头上减少高温危害。

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 杨开新 祝伟

深度观察

从境外成熟市场经验来看,分层管理能更好满足不同发展阶段、不同资质的企业的差异化需求,新三板创新层有能力、有条件也应该有信心搞好创新。不过内部分层只是第一步,新三板未来还需在创新层强化制度规则的配套建设,为企业提供更针对性的服务

近日,全国股转公司发布了新三板创新层挂牌公司初步筛选名单的公告,进入初选名单的挂牌公司共有920家。自6月27日起,全国股转公司将正式对挂牌公司实施分层管理。笔者认为,内部分层只是第一步,新三板未来还需借鉴海外成熟市场经验,在创新层强化制度规则的配套建设,为企业提供更针对性的服务,帮助其健康发展。一句话,创新层的出路仍在于“创新”。

从我国多层次资本市场体系来看,新三板的定位与沪深交易所市场差异明显。自成立伊始,新三板就承担着服务于创新型、创业型、成长型中小微企业发展的历史使命。在准入条件上,不设财务门槛,申请挂牌的公司可以尚未盈利,只要股权结构清晰、经营合法规范、公司治理

健全等就可申请在新三板挂牌,市场包容多元而富有朝气。

就挂牌公司而言,去年平均净利润同比增长逾40%,增幅远超过同期主板上市公司。本次创新层从盈利能力、成长性和市场认可等三个维度划设,首批进入创新层的920家企业属于“精挑细选”和“择优录取”。可以说,从企业资质来讲,新三板创新层有能力搞好创新。

从市场制度的供给创新来看,在内部分层作为一项基本制度设立后,未来新三板拟推出的混合做市商制度、引入公募基金和转板机制等,都有望在创新层先行先试,使创新层公司能优先享受“政策红利”。正如一颗种子能够长成参天大树,除了内在基因优势外,也离不开阳光雨露的润泽。从后市制度配套来讲,新三板创

新层有条件搞好创新。

比如,在创新层实施混合做市商制度,能进一步提高做市商的估值定价能力,让难估值的科技创新型企业有更公允的价格,有助于缓解其融资定价难题;对创新层企业提出更高的信息披露及规范性要求,有效降低投资者的信息收集成本,可为后市引入公募基金、适当降低投资者参与门槛创造更好条件,给创新层股票的流动性和估值带来显著提升。

从境外成熟市场经验来看,分层管理能更好满足不同发展阶段、不同资质的企业的差异化需求,有助于吸引更多优质企业前来挂牌,并让优质公司更快脱颖而出。以美国纳斯达克市场为例,在上世纪70年代成立之初只有一个整体的市场,之后两次内部分层才形成如今的三个板

块,并在不同板块创新实施不同的交易制度。这一过程中,纳斯达克吸引了苹果、微软等创新型公司前来挂牌,并逐渐将其培育成世界级巨头,分层管理也因此被誉为是纳斯达克市场赖以成功的基础性制度之一。从海外市场经验来看,新三板创新层也应该有信心搞好创新。

值得一提的是,由于创新层入选条件并不比深交所创业板IPO门槛更宽松,有些极具发展潜力但体量暂时较小、挂牌时间较短的企业也被划分至基础层,但正如普通班上也有好学生一样,这些企业在获得与其发展阶段、发展需求相适应的资本市场服务后,也能赢得成长空间,并晋升至创新层,能为创新层源源不断注入活水。从这个角度来看,我们也应该对创新层未来充满期待。

方面的规定,尽快实现与国际接轨。同时,应尽快制定空地互联用频规划,提升联网的稳定性、可靠性,提高系统兼容能力,为相关设备的研发、制造和运营服务提供用频保障。对于相应基站、机载空地互联设备等无线电设备,要出台新的国家标准和管理政策,统一发射功率、无用发射限值等指标,以推进产业的标准化和规模化发展。

而且,要因制宜实施空中上网,有效降低成本。不同上网方式的投资成本和运营成本不同,改造的周期也不同,航空公司应根据具体情况,因地制宜选择空中上网的实现方式;除了在新购飞机时将空中WiFi系统作为标配外,还可根据航班情况选择空中上网实现方式。

此外,要创新民航商业模式,构建空中综合服务平台。空中WiFi系统不仅是上网的渠道,也是整合内部资源、充分挖掘客户价值和推动航空公司运营转型的平台。因此,除了要低价推广,提高使用率外,还应不断改善用户体验,提升航空公司服务质量。

行业 空中WiFi应成标配

李佳霖

截至目前,我国地面移动网络信号已基本实现全国覆盖,但人们乘坐飞机时仍基本处于“失联”状态,机舱成为了网络“孤岛”。眼下,世界各大航空公司已经或正在快速普及空中WiFi业务,我国加快空中WiFi的发展与普及势在必行。

自2005年空中WiFi系统问世,世界各大航空公司纷纷配备空中WiFi系统,将其视作航空服务的标配之一,以提升市场竞争力。目前,美国是空中WiFi服务普及程度最高的国家,大部分国内航班都提供WiFi,普及度高达71%。我国民航空中WiFi业务起步较晚,目前仍处于试运营阶段。尽管我国空中上网在技术上已经具备国际领先水平,但目前仅有几十个航班能提供空中WiFi服务,大部分还都

属于机内局域网,能够接入互联网的航班少之又少。

当前,我国空中WiFi发展面临相关民航法规制约空地互联用频及台站设置缺乏统一标准、航空公司提供空中上网成本偏高、国内航空业缺乏有效的商业运作模式等瓶颈。

第一,根据我国民航的相关法规,乘客乘坐飞机时全程禁止使用移动电话等主动发射无线电信号的便携式电子设备,即使使用飞行模式也不允许;经航空公司同意,乘客可以使用笔记本电脑、iPad等便携式电子设备,但目前仅限于飞行平飞阶段。类似规定虽然是为了确保飞行安全,但限制了我国空中WiFi的发展需求。

第二,空中上网在我国属于新兴的无

线电技术应用,尚没有制定专门的空地互联用频规划及台站设置要求。目前,我国空地互联设备的用频、发射功率等射频技术指标以及台站设置尚缺乏统一管理和保护,类型多种多样,不利于开展相关设备的研发、制造和应用。此外,缺乏用频规划和设备标准,还容易导致各种系统之间的兼容能力差。

第三,航空公司要在现有飞机上实现高空上网,涉及飞机改装费用、卫星租赁费用或地面基站建设费用以及技术测试、改装期间的收益损失等费用。而且,航空公司需要寻找合适的盈利模式以抵消高昂的成本,但目前尚缺乏成功模式。

加快我国空中WiFi产业发展,需要有关部门尽快完善改进飞机上使用手机

“讲文明树新风”公益广告

节能有道 节俭有德

随手节能,你可以:

- 骑单车、坐公交出行,省钱又环保。
- 使用节能灯,替换费电的白炽灯。
- 使用再生纸,替换原木浆纸,拯救森林资源。
- 及时关闭水龙头,节约水资源。
- 避免使用一次性纸杯和塑料杯。