

热点聚焦

中粮中纺重组打造『大粮商』

改革方向为建设国资投资平台

本报记者 徐 霄

日前,中纺集团公司整体并入中粮集团有限公司,成为其全资子公司,此次战略重组将对国内国际粮油行业格局产生什么影响?对当前的国企改革有何标本意义?具体又将如何进行试点?《经济日报》记者独家采访了中粮集团相关负责人。

保障国家粮油安全

“这是国家粮油行业资源整合的重要一步,将极大提升中国在世界粮油市场的的话语权。”中粮集团党组书记、董事长赵双连介绍,中粮、中纺同处农粮行业,粮油业务国内市场规模分列第一和第三。重组后,中粮国内油脂加工产能将达2400万吨,整体市场份额提升至18%,成为国内第一,位居全球油脂加工企业产能前列。重组后的棉花业务产业链条,占全球近10%市场份额。在粮油领域将具备更强的上游掌控能力、物流保障能力、综合加工能力和市场覆盖能力。

此次整合后,中粮将形成以粮油为核心主业,食品、金融和地产为主业的业务框架。“未来,中粮要打造全球排名前三的国际化大粮商和世界领先的综合性食品企业,成为国家粮食安全战略和食品安全战略执行主体。”赵双连说。

打造专业化公司

作为国企改革的首批试点企业,中粮改革的方向是将集团改组成为国有资本投资公司。“未来中粮集团将成为我国农粮食品领域的国有资本投资平台、资源整合平台和海外投资平台,在国有资本布局结构调整和供给侧结构性改革中发挥带动作用。”赵双连说,中粮将按照“小总部、大产业”的原则,把资本与资产管理分开,形成定位清晰且职责明确的“集团总部资本层—专业化公司资产层—生产单位执行层”的三级架构。

同时,中粮集团总部也将“瘦身”,把用人权、资产配置权、生产和研发创新权、考核评价权及薪酬分配权等五大类关键权力下放给专业化公司。同时,专业化公司将成为中粮今后资产运营的实体核心,对资产运营的盈利回报负责。“专业化公司只是资产经营和管理体系层面的改革,不涉及上市公司资本结构的调整。”赵双连说。

优化资本布局

“资本投资公司对管理水平的要求非常高,为了保证活而不乱,中粮坚持放管结合,在加大对下属企业放权的同时,从体制上建立健全内外部监督体系。”赵双连说。此外,中粮还将设立综合风控管理部门,统筹审计、法律、质量安全和风险控制等综合监督职能。

“中粮探索的是一条有进有退的优化资本布局之路。”赵双连表示,中粮集团在聚焦核心业务的同时,将推动非核心业务的混合所有制改革,淘汰退出非主业不良资产,逐步实现资本证券化。

据介绍,中粮将根据管理层级和不同业务情况,分类分层地推进混合所有制与股权多元化:农粮业务保持中粮绝对控股地位,在现有股东基础上,积极引入国内外各类资本;食品业务保持中粮相对控股或仅保留第一大股东地位,积极引入各类资本;金融业务通过产融结合提高服务主业的能力;地产业务通过混合所有制改革优化资本结构,提升盈利水平,服务主业发展。

构建交通物流融合发展新体系

中国物流与采购联合会 贺登才

二、《交通物流16条》的核心内容

《交通物流16条》的编制工作由国家发改委主导,相关部门、企业以及研究机构和行业协会参与,中国物流与采购联合会也参加了调研起草工作。文件的主要内容包括总体要求、打通衔接一体的全链条交通物流体系、构建资源共享的交通物流平台、创建协同联动的交通物流新模式、营造交通物流融合发展的良好市场环境等五部分。其核心在于:打通全链条、构建大平台、创建新模式。

核心内容之一:打通衔接一体的全链条交通物流体系。一是完善交通物流网络。完善枢纽集疏运系统、优化交通枢纽与物流节点空间布局、构建便捷通畅的骨干物流通道。二是提高联运服务水平。强化多式联运服务、拓展国际联运服务。三是优化一体化服务流程。推行物流全程“一单制”、健全一体化服务保障。

核心内容之二:构建资源共享的交通物流平台。一是建设完善专业化经营平台。支持社会资本有序建设专业化经营平台;鼓励平台企业拓展社会服务功能,支持平台企业与金融机构合作提供担保结算、金融保险等服务;推动跨境交通物流及贸易平台整合衔接。二是打造信息共享服务平台。建设承载“一单制”电子标签码赋码及信息汇集、共享、监测等功能的公共服务平台。三是加强对各类平台的监督管理。强化平台协同运作。

核心内容之三:创建协同联动的交通物流新模式。一是构建线上线下一体化公路港网络。完善公路港建设布局,强化公路港功能。二是推广集装箱标准化运输模式。加大运输设备集装化、标准化推广力度,加强技术标准支撑保障。三是发展广泛覆盖的智能物流配送。发展“互联网+城乡配送”,推进“互联网+供应链管理”,强化“物联网+全程监管”。

三、多式联运是落实《交通物流16条》的突破口

经过多年建设发展,我国综合运

输体系基本形成。到2015年底,全国公路通车总里程达457万公里,其中高速公路通车里程超过12万公里;全国铁路营业里程达12.1万公里,其中高铁营业里程1.9万公里;沿海港口万吨级以上泊位超过2100个,内河高等级航道达标里程1.36万公里;全国民航运输机场达207个;各类物流园区共计1210家。在规模快速扩张的同时,线路与节点配套不足,各种运输方式之间衔接不够,交通与物流融合发展差距较大,交通基础设施的网络优势有待发挥。

近年来,我国物流业获得较快发展,但社会物流总费用居高不下与物流企业利润空间不断压缩的矛盾依然突出。也就是说,全社会付出了很高的物流费用,而承担物流活动的主体并没有得到应有回报。除了经济结构、产业布局以及发展阶段等客观因素外,交通与物流融合不够是重要原因。各种运输方式缺乏合理分工,物流路径有待优化,货物多次装卸搬倒,过多的物流环节推高了物流成本。

由此看来,发展多式联运,构建交通物流融合发展新体系,是提升物流业运行效率和效益的突破口。多式联运涉及运输方式多、区域地方多、管理部门多,离不开基础设施、运营管理、业务流程、标准规范和市场环境等方面的协调统一。因此,应该从“五个一”建设上取得突破。

——基础设施“一张网”。统筹综合交通枢纽与物流节点布局,强化交通枢纽的物流功能,构建综合交通物流枢纽系统。根据区位条件、辐射范围、基本功能、需求规模等,科学划分全国性、区域性和地区性综合交通物流枢纽。做好骨干物流通道布局,有序推进面向全球、连接内陆的国际联运通道建设。依托综合运输大通道,率先推进集装化货物多式联运。尽快打通连接枢纽的“最后一公里”,加快实施铁路引入重要港口、公路货站和物流园区等工程。

——运营管理“一体化”。推动大型运输企业、货主企业和物流企业建立战略合作关系,支持有实力的物流企业、运输企业向多式联运经营人、综合物流服务商转变,增强

“一体化”服务能力。探索建立各类物流运营主体联运服务、利益共享机制,创新经营模式。运用市场经济规律,发挥各类运营主体优势,形成各种运输方式和各类企业合理分工格局,建立在专业分工基础上的“一体化”运营机制。切实落实企业首站负责、安全互认、费用清算等相关制度,保障各环节衔接顺畅的动态调整和应急处置。

——业务流程“一单制”。推进单证票据标准化,构建电子赋码制度,实现电子标签码在物流全链条、全环节的互通互认,以及赋码信息的实时更新和共享。加快推广“一单制”,引导企业提供便捷运输,实现一站托运、一次收费、一单到底。推动集装箱铁水联运、铁公联运两个关键领域在“一单制”运输上率先突破。大力发展铁路定站点、定时刻、定线路、定价格、定标准运输,加强与“一单制”便捷运输制度对接。

——标准规范“一根绳”。制定完善多式联运规则和全程服务规范,完善和公开铁水联运服务标准。理顺从商品包装模数、托盘货架、集装箱、公铁水运输工具等全程单元化运输相关标准,推广使用标准化基础装载单元。建立共享服务平台标准化网络接口和单证自动转换标准格式。推进多式联运专用运输装备标准化,研发推广公铁两用挂车、驮背运输平车、半挂车和滚装船舶。支持发展大型化、自动化、专业化、集约环保型转运和换装设施设备。加强标准化基础能力建设,建立和完善一把尺子、一根绳多式联运标准化体系。

——市场监管“一道令”。按照多式联运一体化需要,制定和完善交通物流枢纽和骨干通道规划,并保证与土地利用总体规划、城乡规划、交通专项规划有效衔接。进一步发挥全国现代物流工作部际联席会议制度的协调作用,研究协调跨行业、跨部门、跨领域的规划、政策、标准等事项。加强各地方、各部门在体制、机制、法制等方面的统筹协调,统一执法监管标准,营造统一规范的市场环境。

“讲文明树新风”公益广告

