

央企交叉持股的方向不能变

刘兴国

种种迹象表明，以资本运作为纽带的交叉持股方式正成为国企改革的新模式、新路径。央企间交叉持股，可进一步强化当前国企改革以资本为导向的改革逻辑，确保改革以资本为纽带继续深入；有利于加强央企间整体战略协同，推动相互持股的中央企业结成稳定的战略联盟；有利于加快央企完善公司治理与建立现代企业制度。在改革的过程中，必须谨慎防范消极影响的发生

《在治理整顿中深化企业改革强化企业管理的意见》中就已提出，要积极试行企业间相互参股、持股；尽管去年出台的《中共中央、国务院关于深化国有企业改革的指导意见》中也提出，“积极促进国有资本、集体资本、非公有资本等交叉持股、相互融合”，但在以往的实践中，通过国资委无偿划转股份方式实现交叉持股的案例并不多，央企层面也从来没有像今年这样密集性地推进过这一尝试。

具体来说，央企间交叉持股或可达到几方面的积极成果。其一，可进一步强化当前国企改革以资本为导向的改革逻辑，确保改革以资本为纽带继续深入，为今后更广泛范围内的国有资本布局结构优化调整、组建国有资本投资运营平台等积累经验，同时，还有利于加快推动国资监管从管企业转向管资本。其二，有利于加强央企间整体战略协同，推动相互持股的中央企业结成稳定的战

略联盟。再进一步说，央企之间实现战略协同，不仅可以协调各自的市场行为，还有助于降低交易成本、改善经营绩效，有助于熨平央企之间因行业与资源占有程度差异而导致的绩效水平差异。其三，有利于加快央企完善公司治理与建立现代企业制度，可在不增加持股股东财务压力的情况下，快速实现央企股权的分散化、多元化，有效推动央企公司治理水平的提升。

改革的出发点是好的，但其所追求的改革目标，尤其是关于公司治理与管理方面的目标能否如愿实现，还需要在推进这项改革的过程中跟进观察。一方面，无偿获得股权的国有法人股东是否会切实履行股东责任存在不确定性；另一方面，改革诞生的这些只占一小部分股权的新股东，不见得就能从实质上对原来的大股东构成有效制衡，对完善公司治理与提升管理水平的贡献，也未必能达到改革期望。

要避免出现上述问题，确保央企交叉持股改革目标顺利实现，需要在深化改革中作出一些新的安排。首先，可考虑适当提高划转比例，尽可能通过交叉持股改革有效优化央企股权结构，用相对较为分散、主要股东之间股权比例较为均衡的股权结构，替代原来过于集中的股权结构，从而确保新股东真正拥有话语权。其次，将股权划转与混合所有制改革结合起来同步推进，在引入国有法人股东的同时，引入民营资本股东，更加有效地推动央企完善公司治理与改进企业管理。另外，在推进央企交叉持股改革的过程中，必须谨慎防范消极影响的发生，尤其要注意防范央企借助交叉持股形成战略联盟后，以不正当竞争方式打造内部封闭市场的行为。此外，还要注意防范央企交叉持股后企业盈利平均化倾向可能对原来高盈利企业积极性的不利影响。

(作者系中国企业联合会研究员)

思辨

综合治理消除“脚下之危”

杨明生

8月23日至25日，兰州市区3天内连续发生6起路面塌陷事故，多名行人受伤。8月30日下午，兰州市主城区酒泉路北段再次发生马路塌陷，市政部门已进行围挡抢修。

本该平坦安全的城市道路，缘何频繁上演险象环生、步步惊心的塌陷事故？除了极端暴雨天气造成土质疏松、地下水自然流动沉降等自然因素以外，恐怕还有人为因素。在规划建设上，很多城市重地上轻地下，上下未能统筹兼顾，地下管线、地下设施建设仓促上阵、无序发展；综合管廊建设明显滞后，道路时开时合如同拉链；地下设施施工不规范，地下管线回填不密实，留下安全隐患。而在管理上，地下管线、地下设施多家管理、多头管理，各自为政、相互掣肘，责任主体不明，基础数据不清，信息交流不畅，资源难以共享。与此同时，由于来自地下的危险难发现、难防范，监管部门的监管力度也远远没有跟上。

要想消除“脚下之危”，让公众在城市安全行走，关键在于各地建设管理决策者要切实转变“重地上、轻地下”“重建设、轻维护”的观念，要更加注重地上地下协调发展、相关部门之间整体联动，保障地上地下各种建设行为在统筹管理下有序推进。要系统研究出现陷塌城市灾害发生的规律，落实常态监管制度，注重抓源头、除隐患，把事故消灭在萌芽状态。要深入摸清城市“家底”，及时弥补“地下欠账”。要大力推进城市综合管廊建设，搭建完善、高效、开放的基础设施信息管理系统，逐步实现城市基础设施建设管护的精细化。当然，更要明确建设责任主体，让失职问责机制成为建设者、管理者中的“紧箍咒”，促使其尽责、守责、负责，全力营造安全宜居城市，逐步提升市民获得感。

总之，随着城市建设步伐的不断加快，地下设施、地下管线越来越多，加强综合治理势在必行。

驾照自学直考应便民利民

斯涵涵

今年4月1日起，福州市被确定为全国试点小型自动挡汽车、小型自动挡汽车驾驶证自学直考新政的16个城市之一。4个多月后，有媒体发现，真正“甩开”驾校自学的并不多，已开始自学直考的还不到百人。

驾照自学直考给了人们更多选择权，也倒逼驾培市场转型升级、提升服务质量。但这一新政却在落地过程中遇冷，于是有人对新政产生怀疑。笔者认为，这种想法大可不必。

根据试点地区的相关规定，用于驾照自学直考的车辆必须加装相关设备，还必须通过机动车安全技术检验合格，按规定投保交通事故责任强制保险等。考试通过后，为了恢复车辆原貌，还要

拆除加装设备。虽然自学直考一次性考试过关只需500多元，但包括车辆改装费、场地租赁费等在内的一系列成本却不低，自学直考遇冷也就在意料之中了。

无论参加驾校学习，还是自学自考，关键是要有科学、高效、严格的驾考制度，并利用公开透明的社会监督确保制度落地执行。一方面，要加强对驾校的严格监管，一旦发现驾校违规操作或学员违章行为，要严厉追究责任，促使驾校提高服务水平；另一方面，要制定出详尽严谨又不失便利的自学自考细则，明确自学过程、考试资格、上路行驶及考试标准，让“自学自考”真正发挥应有作用，做到便民利民。

“网络补课”提醒监管“上线”

余明辉

在教育部不断给各地中小学“有偿补课”发出禁令之际，刚刚结束的暑假，仍有许多中小学生在告别线下补课，转投在线补课的怀抱——加入到由各母校组织老师讲课的“网络教学直播课堂”。

应该说，网络技术的升级的确为学习提供了极大便利，但却被个别学校和老师用来进行有偿补课，还披上了所谓“网络教学直播课堂”的马甲，不免令人唏嘘。相关主管部门要想对“网络有偿补课”进行有效的监督管理，就要在以往线下查处和打击的同时，让监管思维及时“上线”，加强与其他网络监管部门

的合作，与相关在线教育网站一起强化监管，做到线上线下协同发力。特别是要完善现有的“禁补令”，把“网络有偿补课”纳入其中。

另外，要坚持疏堵结合，消除当前一些人参与暑期有偿补课的动力和精力。一方面，改革现有“放羊式”假日管理办法，给予学生必要的丰富多彩的假日社会实践活动安排，在推进素质教育的同时，让学生不再时间和精力参与补课；另一方面，继续深化招考改革力度，实施多元化的人才教育评价体系，不断降低应试教育在人才评价和招考中的分量。



蒋跃新作(新华社发)

规范老年游

点评 由于老年人身体较弱、行动不便、服务要求高，安全风险相对较高、利润空间相对较小，老年旅游市场多年来被一些旅行社视作“鸡肋”，大多以低价作为主要卖点，充斥着赶行程、加自费、少保障等乱象。9月1日起正式实施的《旅行社老年旅游服务规范》，对旅游景点、活动安排、交通工具、购物安排等老年人旅游诸多环节的服务提出了明确要求。这对我国超过2亿的老年人来说，是个好消息。随着我国社会老龄化的加快，将有越来越多的老年人倾向于舒适型、享受型的品质游，老年旅游市场潜力巨大。(时锋)

降低物流成本需着眼于制度性改革

蔡进

近日，国务院印发《降低实体经济企业成本工作方案》，对今后一个时期的相关工作作出全面部署。而降低实体经济企业物流成本，要“坚持降低外部成本与企业内部挖潜相结合”，要遵循内外结合、双管齐下的原则，在切实提高供给质量的基础上达到降低成本的目的。

具体来说，降低外部物流成本可以从以下几方面入手。其一，创新发展。大力发展运输新业态，重点创新两个体系和三种模式。所谓两个体系，即创新与健全物流标准体系、创新与完善城市物流配送体系；所谓三种模式，即多式联运、甩挂运输和无车承运模式。这三种创新模式在发达国家已经是比较成熟的物流模式，对我国来说，则要加快基础设施互联互通，完善标准规范，提高互联网技术应用水平，做好政策协调。其二，规范执法。即，要合理确定公路运输收费标准，规范公路收费管理和监督执法，规范机场铁路港口收费项目，清理不合理服务收费；要完善法律法规，杜绝以罚代管的现象，加强监督管理。其三，简政放权，降低制度性的物

流成本。从物流费用构成看，我国物流管理费用占物流总费用的12.6%；而在发达国家，这一费用比重只有3%至4%。一般来讲，管理费用控制在4%以内是合理的，超过4%就偏高了。我国物流管理费用明显偏高，其中相当一部分是由制度性成本造成的。因此，简政放权、降低制度性物流成本是个工作重点。

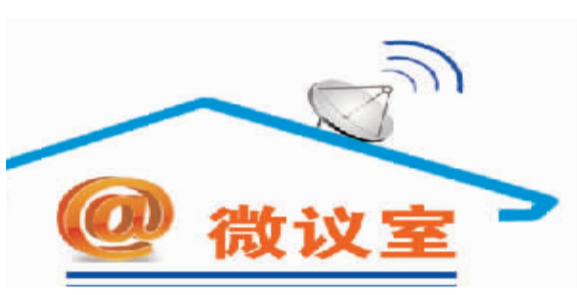
而要想在企业内部挖掘降低物流成本的潜力，最根本的途径就是创新物流模式，加快供应链管理转型升级。换句话说，要在供应链平台基础上做好3件事：在更大范围内充分整合资源，由此实现资源共享；提高供应链全流程优化水平，提升物流效率；加强供应链各环节、各企业的协同能力，提升物流便利化水平。

《方案》明确提出，经过1至2年的努力，降低实体经济企业成本工作取得初步成效，3年左右使实体经济企业综合成本合理下降，盈利能力较为明显增强，其中物流成本较大幅度降低。可以说，这个目标是科学合理的，也是经过努力能够实现的。

从社会经济发展规律看，物流成本与经济发展阶段密切相关。过剩经济阶段，物流成本处于高位平台期；经济转型期，物流成本处于回落期。在过剩经济背景下，产能过剩导致供需矛盾凸显，“高成本、低效率”问题突出，在这样的背景下推进经济结构调整、化解产能过剩，降低物流成本成为必然选择。经济转型完成后，物流成本处于平稳期。物流成本不是降得越低越好，当经济转型完成后，经济结构得到优化，社会经济稳定协同，也要求物流成本稳定在一个合理适度的水平，从而保证协同发展基础上的互利共赢。现阶段，我国正从过剩期向转型期转变，随着物流模式的创新发展，物流成本明显处于快速下降期。

况且，各地区各部门已经发布了多项政策推进交通与物流融合发展，打造交通运输物流新体系，形成了政策互动、合力推进的良好局面。特别是此次《方案》的出台，更会在“内外结合，双管齐下”原则的指导下，进一步加快物流成本降低的步伐。

(作者系中国物流与采购联合会副会长)



“先定一个小目标”

近日，万达集团董事长王健林在接受访谈时说的一句话意外走红。他在讲述很多学生想当首富这件事时，耐心劝导说：“先定一个小目标，比方说，我先挣它一个亿！”

@恒久忍耐：金钱不是万能的，我的小目标不是挣够多少钱，而是有一份稳定的收入，过平安的生活，不攀比，不追星，不盲从，不妄动，凡事顺其自然。

@虞荷：有目标才有方向，有了目标还需要不懈地努力，需要付出汗水、耐力等才能实现，不能只是说说而已。



手机成了爸妈“二胎”

“别人都要生二胎，我爸妈不用了，因为他们已经有了小儿子——手机。”近日，“董心里的诗篇”——中国·江苏第二届全国少儿诗会举行颁奖典礼，来自常州的费东小朋友写的《手机》获得了一等奖。

@爱拼才会赢：手机的作用很大，但不能形成“手机依赖症”。特别是在家里，父母玩手机，对孩子起到了负面的言传身教作用，影响了孩子作息有规律、读书学习按计划等好习惯的培养。奉劝家长们不要再玩手机了，多陪孩子读书学习。

@huangyuns：只有在现实中构建良好的人际环境，对手机的依赖才可能减少。

@游泳的浪花：“手机依赖症”必须引起人们注意，有必要进行有意识的“戒毒”。



方言逐渐退出日常交际

“胸是炒鸡蛋(西红柿炒鸡蛋)、王五井儿(王府井)、装垫儿台(中央电视台)。”最近北京话的“吞音”在网上火了，然而有调查发现，家乡话在不少家庭中使用的频率越来越少，逐渐退出日常交际，越来越多的人产生母语危机感。

@高山：现在的年轻人走南闯北，平时很少讲方言，这样便于与人交流，使自己更好融入当地社会。一个人或许不会讲方言，但并不意味着他忘记了乡情，而是交往的需要，社会发展的需要。

@肖子杏：让孩子讲好普通话的同时，保留家乡话很有必要，是拉近与祖孙辈的亲情的，融入乡情的体现。我赞成普通话为主语，家乡语为辅助语言！(李静整理)



更多内容，欢迎关注经济日报微信公众号

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 马洪超 祝伟

行业

降低实体经济企业物流成本，要坚持降低外部成本与企业内部挖潜相结合，遵循内外结合、双管齐下的原则。而降低外部物流成本，则需要做到创新发展、规范执法和简政放权，降低制度性的物流成本。要在企业内部挖掘降低物流成本的潜力，最根本的途径就是创新物流模式，加快供应链管理