

高管薪酬揭秘

编者按:对于大多数人来说,上市公司高管的薪水一直都是个神秘的数字。而在交通运输业上市公司高管中,由于岗位需要和个人能力等差别,其高管薪酬水平的差异也是巨大的。

在整车上市公司中,受国企高管薪酬水平限高影响,民企高管薪酬普遍高于国企高管薪酬,与排名靠前的私车企业动辄几百万元的“高管金主”相比,国有车企虽然总体利润突出,但高管薪水普遍表现平平,国有控股公司上汽集团表现尤为明显。

而在已上市的快递业公司中,在市场中有着“快递一哥”之称的顺丰快递高管薪酬遥遥领先。虽然中国国航的高管薪酬领先航空运输业一众上市公司,但是,在交通运输业中,顺丰控股的高管年度报酬总额排名首位,超过中国国航高管年度报酬总额近2倍。

上市车企高管去年薪酬差距拉大 最高年薪757万元 低者不足20万元

■本报记者 龚泽洋

2018年车企年报披露大幕已落下,市场将目光再次聚焦于汽车上市公司的高管薪酬情况。事实上,车企高管薪酬既能从侧面反应汽车企业的财务和管理状况,也能反映出汽车市场资本、人才的变动及趋势。

昨日,《证券日报》记者根据同花顺iFinD统计数据获悉,在管理层薪酬方面,比亚迪以7253万元的管理层报酬总额再度蝉联车企之首;上汽集团位居次席,薪酬总额达3123.31万元;长城汽车由去年亚军滑落至第三,薪酬总额为2904.42万元。

在高管薪酬方面,比亚迪力压长城汽车包揽了车企薪资榜单前三位,其中比亚迪副总裁廉玉波以757万元蝉联第一;因2017年未能完成既定125万辆年度销量目标,而自罚年薪的长城汽车董事长魏建军及副董事长的年薪收入为563.19万元。

而作为市场投资者与上市公司沟通的桥梁,各家车企董秘薪酬也随年报予以披露。数据显示,去年董秘年薪200万元以上的车企仅有比亚迪和小康股份2家;董秘年薪超百万元的有6家,占比为26%;董秘年薪在20万元至99万元之间的最为集中,达到16家,占比70%;其中,亚星客车董秘盛卫宁年度报酬仅为19.09万元,而比亚迪同等职位年薪相当于其10倍左右。

一位不愿具名的整车公司经理人对《证券日报》记者表示,民营上市企业的造富能力惊人,但其薪酬与企业运营状况息息相关;国有车企高管看似薪资平平,但其职业费用水平极具弹性。

据其透露,很多高管收入的主要来源并非年报公开披露的年薪、红利和股息。上市车企披露的高管个人的薪酬总数,也只是薪酬“冰山的一角”。有些经理人的在职消费甚至超过了年收入,而这种隐蔽的在职消费与公司

业绩没有显著相关性。

民营企业领銜身价榜

2018年度的薪酬排行榜,依然保持着民营企业高管身价远高于国有企业、零部件企业高管身价高于整车的显著特征。薪酬排行靠前的高管人士,几乎全部来自于民营企业。

据同花顺iFinD统计,整车上市公司管理层年度报酬薪酬统计前三名分别为:比亚迪7253万元、上汽集团3123.31万元、长城汽车2904.42万元。而薪酬排名靠后的公司包括一汽轿车、金龙汽车、金杯星马和一汽夏利,报酬总额分别为534.04万元、457.89万元、374万元和372.14万元。

作为近年来A股整车企业中薪酬最高的高管之一,比亚迪副总裁廉玉波依旧雄踞榜单,以757万元的年薪一举摘得2018年薪酬第一名,并连续三年蝉联上市车企薪酬最高高管;副总裁兼财务总监吴经胜以738万元年薪位列第二。值得一提的是,作为比亚迪公司副总裁,廉玉波竟比总裁魏建军的年薪高出90万元。

长城汽车方面,公司董事长魏建军凭借569.19万元年薪收入位列公司第一;副董事长、执行董事、总经理王凤英以540.30万元位居第二;副总经理胡树杰与郝建军年薪为415.26万元和413.72万元,分列第三和第四位;小康股份高管年薪靠前的三位董事和副总裁,分别为刘昌东、岑远川和马剑昌,对应年薪396万元、372万元和321万元。

此外,《证券日报》记者发现,民企高管薪酬受公司业绩影响较小。数据显示,2018年,比亚迪归属于母公司的净利润为27.8亿元,同比下滑31.63%。然而,高管薪酬并未受波及,7253万元的报酬总数同比上涨9.7%。此外,2018年,长城汽车管理层薪酬报酬总计达2904.42万元,22.84%的同比

增幅远大于4.05%的净利润增速。

有业内人士表示,高管年薪只是车企某一阶段的劳务报酬体现。如果算上股权价值,事实上车企高管们财富更为惊人。以比亚迪目前每股55.19元的收盘价为例,王传福所拥有的5.13亿股(包括流通A股、受限流通股),股权总价超过283亿元;而根据最新胡润富豪榜,长城汽车董事长魏建军夫妇身价也高达252.5亿元。

国有车企扎堆“百万元梯队”

在整车上市公司中,受国企高管薪酬水平限高影响,民企高管薪酬普遍高于国企高管薪酬,与排名靠前的私车企业动辄几百万元的“高管金主”相比,国有车企虽然总体利润突出,但高管薪水普遍表现平平,国有控股公司上汽集团表现尤为明显。

《证券日报》记者统计发现,国有车企高管年薪普遍集中在100万元至200万元之间。其中,江铃汽车董事长熊春英年薪为165万元、执行副总裁金文辉年薪144万元;宇通客车董事长汤玉祥与总经理牛波年薪同为160万元;广汽集团董事长曾庆洪、总经理冯兴亚年薪分别达119.91万元和138.71万元;此外,东风汽车董事长汤玉祥与总经理牛波年薪同为160万元;广汽集团董事长曾庆洪、总经理冯兴亚年薪分别达119.91万元和138.71万元;此外,东风汽车董事长汤玉祥与总经理牛波年薪同为160万元;广汽集团董事长曾庆洪、总经理冯兴亚年薪分别达119.91万元和138.71万元。

而对于排名更加靠后的国有车企来说,高管的薪酬则稍显“寒酸”。与“百万元梯队”形成鲜明对比的是,一汽轿车总经理柳长庆年薪为70.88万元;一汽夏利总经理田聪明年薪为62.06万元;中国重汽总经理于瑞群年薪仅为67.31万元;而*ST安凯总经理查保应年薪仅为29.77万元。

对此,一位不愿具名的整车企业经理人对《证券日报》记者表示,上市车企披露的高管个人的薪酬总数,并不能涵盖隐性收入和额外的奖金等收入。据其透露,很多高管职业费用水平

极具弹性。可以通过“消费权”灵活配置和使用包括办公费用、差旅费、通讯费、海外培训费、董事会会议费等费用报销。

董秘年薪差别高达9倍

值得关注的是,身兼多项重任的车企董秘们,年收入又是几何呢?

《证券日报》记者据iFinD统计显示,23家上市车企董秘薪酬中,比亚迪董秘李黔去年的报酬是208万元,成为上市车企中最赚钱的董秘。

从履历看,除董秘一职外,李黔还身兼数职—现任比亚迪股份有限公司秘书,并担任比亚迪电子(国际)有限公司之联席公司秘书及西藏日喀则扎布耶锂业高科技有限公司监事。值得注意的是,2017年李黔薪酬为200万元,较去年略低。

小康股份、上汽集团、江铃汽车、长城汽车、广汽集团5家上市车企紧随比亚迪,2018年董秘薪酬分别为202万元、189.11万元、118万元、115.6万元、114.65万元,均实现了百万年薪。

需要指出的是,在上市车企中,董秘的岗位薪酬跨度巨大。据iFinD数据显示,在已披露2018年年报的23家上市车企中,董秘年薪在200万元以上的仅有比亚迪和小康股份2家;董秘年薪百万元的有6家,占比26%;而董秘年薪在20万元至99万元之间的最为集中,达到16家,占比70%;董秘年薪低于20万元的只有亚星客车1家,其董秘盛卫宁年度报酬仅为19.09万元,相比比亚迪同等职位年薪相差9倍之多。

有车企董秘向记者透露,尽管同为上市企业,但国企与民企、内陆与沿海,以及每家企业体量、规模和行业中的地位不同。同时,由于岗位需要和个人能力等差别,董秘薪酬水平的差异也是客观存在的。

三轮车完胜飞机 “快递一哥”高管年薪超国航近2倍

■本报记者 矫月

随着快递行业的快速发展,快递小哥的高工资也成为公众津津乐道的一件事情。而在已上市的快递业公司中,在市场中有着“快递一哥”之称的顺丰快递高管薪酬遥遥领先,高出交通运输业上市公司航空运输业、水上运输业等上市公司的高管薪酬一大截。

据同花顺统计数据发现,在A股交通运输业的上市公司中,有110家公司披露高管薪酬,其中,顺丰控股的高管年度报酬总额最高,为4917.54万元,超过中国国航的1737.75万元近2倍。

“快递一哥”高管薪酬领先行业

《证券日报》记者整理同花顺统计数据发现,2018年,110家交通运输业上市公司高管年度报酬总额合计为9.17亿元,其中,有27家上市公司的高管年度报酬总额超1000万元。

顺丰快递一直是中国快递行业的龙头企业,不论是快递的送件速度,还是用户体验,顺丰快递都一直保持着行业领先。同样,顺丰快递的高管工资也傲然行业中一众上市公司高管。

据2018年报显示,顺丰控股的董事长兼总经理卫卫年薪仅有1122万元,而公司董事、副总经理罗世礼年薪超千万元,此外,公司董事、副总经理杜浩洋和董事、集团副总经理兼首席信息执行官。罗世礼也曾向媒体表示:“身上的压力随着平安的扩张与日俱增。”

2019年第一季度,顺丰控股实现营业收入240.28亿元,同比增长16.68%;实现归属于上市公司股东的净利润12.63亿元,同比增长27.94%。

群益证券(香港)行业研究员张楠分析称,公司积极扩展新业务板块,打造物流综合服务提供商,业务量及营收规模仍将持续增长。长期来看,综合物流能力的形成以及品牌优势、网络优势有望为公司带来长期利润的增长。

“公司公告拟公开发行可转债,拟募集资金总额不超过人民币65亿元。投资飞机购置及航材购置维修、智慧物流信息系统建设和速运设备自动化升级等项目。随着公司资产继续夯实和未来发展,不仅提升公司国内运转效率,也是公司国际运输发展的核心,未来将进一步增强公司航空运输能。”张楠如是说。

顺丰控股高管年薪超国航高管近2倍

对于快递行业的高管薪酬,有一家上市公司内部人士向《证券日报》记者表示:“快递业近年来的发展过快,对于高管人才的需求是求贤若渴的,因此,不乏有公司出高薪挖人的情况。”

不过,该人士同时还表示:“快递行业的薪酬有高有低,并不是所有的薪酬都那么高。”

除顺丰控股高管年度报酬总额高达4917.54万元外,同属A股快递业的圆通速递高管年度报酬总额则为1858.83万元,该公司有11位高管的年薪超过百万元;此外,德邦股份高管年度报酬总额为1637.01万元,其中有5位高管年薪超过百万元;韵达股份高管年度薪酬总额仅次于德邦股份,为1521.24万元,其中,公司有6位高管年薪超百万元。

另据同花顺统计数据发现,中远海控、建发股份、招商轮船这3家公司的高管年度报酬总额皆超2000万元,分别为2931.27万元、2927.4万元、2624.51万元。上述公司所属水上运输业。

而对比航空运输业上市公司,有7家航空公司高管年度报酬总额超千万元。其中,中国国航的高管年度薪酬总额居首位,为1737.75万元,其中,公司有8位高管的年薪超百万元。

据中国国航一季报显示,公司2019年第一季度营业收入达到325.5亿元,同比增长3%;归母净利润为27.2亿元,同比增长3.6%,扣非归母净利润为26.5亿元,同比增长1.93%。

另外,同在航空运输业中的南方航空以1737.46万元的高管年度报酬总额位居中国国航之下;其后是春秋航空,高管年度报酬总额为1706.65万元。而同在航空运输业,白云机场等高管年度报酬则在900万元至400万元之间。

金融衍生品工具赋能鸡蛋行业 大商所用创新服务“三农”亮了

■本报记者 王宁

随着我国农业农村现代化建设不断进步,农民对农村金融创新和农产品期货、期权需求迅速增加,涉农企业通过利用期权、期货等衍生品管理风险的积极性也显著增强,所以如何用好金融衍生品工具,积极发挥衍生品优势作用直接影响着农业现代化进程。就鸡蛋行业而言,如何在现代化进程中妥善衔接上下游产业链?如何在面临鸡蛋价格波动时有效规避风险?是相关养殖户和涉蛋企业所关心的。

近日,《证券日报》记者从大连商品交易所(以下简称大商所)调研团队了解到,近些年大商所积极开展“农民收入保障计划”,丰富金融衍生品工具品种,加强对农服务力度。本次调研的项目是大商所“农民收入保障计划”创新试点项目,由永安期货有限责任公司、吉林金翼蛋品有限公司(以下简称吉林金翼)和吉林众联农业发展有限公司(以下简称吉林众联)携手,在东辽县开展鸡蛋“场外期权+含权贸易+产业扶贫”风险管理试点,试点效果可观可点,充分体现了期货市场服务实体经济的功能。

蛋鸡养殖产业化 压力陡增

吉林众联处于整个鸡蛋产业链的上游,其在东辽县区域内共规划建设7座蛋鸡养殖场。其中一期3座养殖场,300万只蛋鸡已经建成使用,产业化生产已经颇具规模,二期计划再建设4座养殖场,可容纳蛋鸡高达420万只。

“对!再投资建设四个,到时候蛋鸡养殖总规模将达到720万只左右。”吉林众联总经理隋明宝在带领记者参观现代化养鸡场时自豪地说道。他表示,众联通过建设经营合作社,整合区域蛋鸡资源,凭借自身技术、资本、管理优势,开展规模化养殖,成本也相对较低。“我们这个养鸡场共有90万只鸡,通过计算,每只鸡每天吃125克饲料,基本



图/李琳

上一周下6个蛋,当产蛋量和饲料比例低于70%时就会把这一批鸡处理掉,确保鸡蛋产出的高效,也节省成本。”他说。

据隋明宝介绍,鸡蛋产业发展经历了多年的发展,目前处于一个鸡蛋供应量过剩的状态,大型规模化养鸡场群体数量小,但承担了较大的养殖量。从2015年年底开始,鸡蛋市场价格周期性波动幅度变大,蛋鸡养殖场盈利水平不确定性增强,在这样的状态下,蛋鸡养殖的规模化程度却越来越高。

“相比于家庭养殖或是小型农舍养殖,我们的优势就是产量大、品质高。”隋明宝站在参观走廊,望着现代化鸡舍深情地说:“虽然当时每个鸡舍的建造成本是7000万,但是为了原料的安全,这些投入是值得的。”吉林金翼是亚洲最大的蛋粉加工企业,年加工鲜蛋15万吨,处于整个产业链的中下游,在此次“农民收入保障计划”项目中负责保底采购吉林众联的部分鸡蛋。在同参观蛋鸡养殖场时,吉林金翼副总经理李开友讲到,规模扩大代表企业在进步,

但是进步的同时压力也陡增,“蛋鸡养殖户缺少其他技能,跟风严重,所以有盈利便扩大养殖,养殖量扩大后行业利润便会回落,使得鸡蛋销售利润长期在盈亏平衡点附近波动,企业收益难以稳定。”李开友说。

据了解,目前我国蛋鸡养殖行业的深刻变化也是造成企业压力陡增的原因之一:首先,国家环保政策实施力度加强和饲料原料价格不断上涨,导致养殖成本增加3角-5角/斤。养殖压力的增大令大批散户退出蛋鸡养殖市场,也令集约化、规模化程度高的蛋鸡养殖企业成本增加,资金流转压力变大;其次,近年来发生的食品安全事件推动行业洗牌,消费者更加注重食品安全问题,家庭蛋鸡养殖愈加得不到市场的接受,为规模化养殖蛋鸡提供了发展机遇,同时百姓提高了蛋鸡企业产品质量预期标准,企业生产压力变大。

“成本优化是确保利润的关键,也是规模化养殖的优势。”在参观鸡蛋加工展览走廊时,李开友边走边指着不同的机器说道,“现代化生产提高了生产

效率,保证了产品质量,使得我们可以用数据核定预估成本,让心里有个谱。”据介绍,国家正在清理蛋鸡库存,过剩的供给令鸡蛋价格下跌压力增大。此外,中美贸易战令玉米大豆等饲料原料进口受到负面影响,需求的缺口令饲料成本持续增加,养殖成本应声上涨。供给需求的差异导致鸡蛋价格波动明显,严重影响企业收益。“当时价格最低的时候一斤鸡蛋就卖2块多,然后之后又涨到5块,变化太大。”李开友忧心地说道,“我们规模这么大,价格轻微变动都可能会造成巨大损失,何况价格波动还像是‘过山车’。”

养殖规模化虽然是蛋鸡产业发展趋势,但是鸡蛋价格风险依旧是掣肘产业发展的原因之一,如何妥善把控风险、稳定生产收益是李开友和隋明宝一直思考的问题。

金融衍生品助力 耳目一新

“金翼面临的压力就是‘贵买贱卖’

的压力。”李开友表示,金翼通过保底采购的方式购买众联旗下合作社的鸡蛋,在鸡蛋市场价格下跌的时候,按照约定的较高价格采购,保证合作社农民收入,承接鸡蛋价格风险。同时,他讲到,做为鸡蛋加工企业,未来也会将产品销售给下游企业,“卖出一个好的价格也是我们关心的”,他说。

面对吉林众联和吉林金翼遇到的问题,永安期货长春分公司总经理金东升很有“解决办法”。

“2017年,我们就帮助金翼设计一份组合期权”,金东升讲到“金翼担心近期以高价采购鸡蛋,远期以低价卖出产品。这个时候我们帮他设计了一款短周期的买入看涨期权,保证其采购鸡蛋成本可控,同时设计一款长周期买入看跌期权,保证销售产品利润锁定,以一种类似于‘蝶式期权’的组合期权给企业提供保护,实际上也是保护了农户的利益。”

据了解,此次场外期权试点项目是吉林金翼连续第二年和永安期货合作。2017年,场外期权试点业务涉及鸡蛋现货量共计3330吨,保值期限为三个月。永安期货通过设计三个月为周期单位的美式期权,每次保值1000吨。在一个月期金翼可根据盘中价格完成点价,永安期货会根据企业点价价格进行结算,最终项目实现赔付24万元。充分满足了项目期间吉林金翼对产品的风险管理需求,实现较好保值效果。

“因为2017年通过试点,我们了解到衍生品工具的好处,所以2018年继续参与到项目中来”吉林金翼副总经理李开友说道,“在当年鸡蛋价格大幅度波动时,场外期权切实保证了我们和吉林众联的收益,证明这是有效的。”

金东升补充道,2017年大连商品交易所支持引导的“吉林省鸡蛋场外期权创新试点”实现了较好的保值效果,2018年永安期货根据吉林金翼和吉林众联实际现货情况,创新性的引入南方需求企业福建盼盼食品有限公司,开展

了“场外期权+含权贸易+产业扶贫”风险管理创新试点,保障蛋鸡存栏100万只,现货量6000吨,项目时间共持续2个月,最终赔付金额为62万余元。

对盼盼集团在整个试点项目中的作用,金东升表示,盼盼集团处在整个产业链下游,是鸡蛋加工产品的重要需求商,“首先,盼盼集团确保了吉林金翼的产品销路。”他详细介绍道,“其次,我们也为盼盼设计一份买入看涨期权,帮助其避免因采购原料价格过高造成损失。”

此外,金东升还表示,相比于2017年的项目,本次项目创新点之一是入场和平仓时机选择比以前要更充分,而且通过充分运用大商所支持的“场外期权试点”模式有机结合了产业上下游,有效控制成本,锁定收益。“另一个创新点就是多主体参与,带动促进‘南北融合、产销对接’,根据不同风险场景设计不同的期权模式,所以说这个保值的效果比以前要提升。”他自豪地说道。

据了解,本项目的另一亮点就是“含权贸易”。即在吉林金翼收购合作社鸡蛋环节嵌入看跌价差期权,合作社按照“市场价”出售鸡蛋,同时与采购方签署鲜鸡蛋“保成本”订单合同,在销售后的一定周期内,若市场价格上涨,合作社可进行二次点价,获得上涨部分的红利,永安期货则通过期货市场复制场外期权进行风险对冲。“在这个过程中,合作社并不承担期权权利金费用,永安期货先垫付80%,吉林金翼承担10%,盼盼集团承担10%,这是几家公司支持合作社发展的举措。”金东升在强调项目优势时说道。

李开友进一步表示,场外期权可以帮助合作社锁定利润,保证农民收入,他同时说,“下一步,我们计划继续和期货公司合作,扩大期权试点范围,完善服务模式,使得更大规模的鸡蛋得到保障,也让我们面对风险时更有信心。”