

# 上市公司回购增持大潮再起

今年以来,上市公司回购增持大潮再起。Wind 数据显示,截至 4 月 14 日,443 家公司已实施回购方案,194 家公司股东增持自家股票。市场预期,基于对未来发展的信心和对公司价值的认可,上市公司回购增持潮将延续。这有助于提振市场信心,更好维护中小股东权益,促进公司长远健康发展。

## 完善长效激励机制

Wind 数据显示,截至 4 月 14 日,今年实施回购的 443 家公司中,牧原股份、中联重科、徐工机械等 9 家公司回购金额超 5 亿元。其中,最大手笔来自牧原股份。

稳定的业绩是牧原股份大手笔回购的底气。牧原股份发布的 2022 年度业绩预告称,预计公司 2022 年营业收入为 1220 亿元至 1270 亿元,同比增长 54.65%至 60.98%;归母净利润为 120 亿元至 140 亿元,同比增长 73.82%至 102.79%。

从回购计划来看,今年以来,272 家公司发布了董事会预案,实施股权激励或员工持股计划、市值管理、盈利补偿等是回购的主要原因。

川财证券首席经济学家、研究所所长陈雳表示,上市公司通过实施股权激励或员工持股计划、强化市值管理等方式回购股份,向市场释放了积极信号,有助于完善公司长效激励机制,进一步坚定市场对公司长期持有的信心。

## 增持计划密集公布

大手笔回购的同时,不少上市公司实控人或董监高纷纷出手,通过“真金白银”增持自家公司股票,表达了对公司未来发展前景的信心。

194 家公司中,24 家公司的股东增持参考市值超过亿元,5 家公司超 10 亿元。

值得关注的是,不少公司增持、回购齐上阵。徐工机械 3 月 29 日公告,公司控股股东徐工集团拟自 3 月 29 日起 6 个月内增持公司股份,金额为 5 亿元至 10 亿元。此前的 2 月 20 日,公司公告,拟使用自有资金 6 亿元至 10 亿元回购公司股份。

上市公司董监高通过增持等方式表达对公司未来发展前景的信心,有利于提振市场信心,助力 A 股稳定运行。“上市公司积极主动、审慎有序地运用增持等工具,表达出其对经营状况、发展前景和长期投资价值的信心,将有效维护公司股票价格,市场价值与资本价值。”允泰资本创始合伙人付立春说。



资料图片。新华社发

## 优化回购与增持制度

为进一步提升回购、增持的制度包容性和实施便利性,证监会去年 10 月拟对《上市公司股份回购规则》《上市公司董事、监事和高级管理人员所持本公司股份及其变动管理规则》部分条款进行修订,并向社会公开征求意见。

“回购新规拟进一步放宽回购条件、实施条件、禁止回购窗口期,有利于提升上市公司实施股份回购的包容性与便利性,激发上市公司进行股份回购的积极性。”中金公司研究部策略分析师、董事总经理李求索表示,增持新规减少了董监高交易公司股票的时间限制,有助于提升董监高增持公司股份

的灵活度与便捷性。近期,个别上市公司出现“忽悠式”回购、增持的情况,部分公司因未在承诺期内完成回购,增持股份计划受到有关部门关注或遭到起诉索赔。

上海久诚律师事务所律师许峰提醒,近年来,因回购、增持“放鸽子”被出具行政监管措施或自律监管措施的上市公司不在少数。董监高买卖上市公司股票仍要遵守证券法、公司法等相关法律关于禁止内幕交易、短线交易的相关规定,特别是股份减持方面还需要遵守转让比例限制、信息披露义务。董监高应加强学习,避免违规。(新华社北京 4 月 17 日电)

## 交通运输部印发方案 推动主要网约车平台公司降低过高抽成

新华社北京 4 月 17 日电 记者 17 日从交通运输部获悉,为保障交通运输新业态从业人员合理劳动报酬水平,将推动主要网约车和货运平台公司降低平台过高的抽成比例或者会员费上限,并向社会公开发布。

交通运输部近日印发《2023 年推动交通运输新业态平台企业降低过高抽成工作方案》。根据方案,针对网约车平台公司,各城市交通运输主管部门组织在本地运营服务的网约车平台公司部署推进落实工作;督促在本地运营服务的各网约车平台公司与从业人员代表、行业协会等沟通协商,保障从业人员合理劳动报酬水平;主动向社会公告降低本企业过高抽成比例上限的工作安排。各省级交通运输主管部门对在本省份运营服务的网约车平台公司落实工作情况开展调研督导。交通运输部指导各省、城市交通运输主管部门督促主要网约车平台公司明确工作安排、时间节点及责任人;持续跟踪掌握各项目标任务进展情况,定期调度各网约车平台公司;组织对落实工作情况进行评估和总结,将宣传推广各地及企业推进降低过高抽成比例、保障交通运输新业态从业人员权益的典型经验做法。各主要网约车平台公司将在 5 月底前基本完成降低过高抽成比例上限有关工作。

针对货运平台公司,方案指出,相关省级交通运输主管部门组织在本地运营的货运平台法人公司,与货车司机、行业协会等沟通协商,降低过高的抽成比例或会员费上限,保障货车司机合理收入;主动向社会公告本企业降低过高抽成比例或会员费上限的承诺。各省级交通运输主管部门对在本省份运营服务的货运平台公司落实工作情况开展调研督导。交通运输部指导相关地方交通运输主管部门督促主要货运平台公司制定实施方案,明确工作安排、时间节点及责任人;持续跟踪掌握各项目标任务进展情况,定期调度货运平台公司;组织对落实工作情况进行评估和总结,宣传推广各地及企业推进降低过高抽成、保障货车司机权益的典型经验做法。各货运平台公司将在 10 月底前总结保障货车司机权益的工作经验和成效。

## 油菜籽亩产达 175.7 公斤

# 我国三熟制短生育期油菜育种获重大突破



图为油菜新品种“中油早 1 号”。 新京网发

据新华社电 我国完全自主育种研发的油菜新品种“中油早 1 号”16 日在江西省万安县示范点现场测产,油菜籽亩产达 175.7 公斤,含油量达 44.16%,生育期约 169 天,创造了三熟制模式下短生育期油菜高产纪录,中国农科院油料作物研究所 17 日对外公布了这一喜讯。

我国植物油自给率仅 30%左右,在南方利用冬闲田发展稻油多熟制生产是稳粮增油保供的重要途径。2023 年中央一号文件提出要“推行稻油轮作,大力开发利用冬闲田种植油菜”。

中国农科院油料所王汉中院士团队历经 6 年技术攻关,选育出了短生育期油菜新品种“中油早 1 号”。该品种克服了高产高油与短生育期矛盾,具有迟播下苗期生长势强、冬前不早花、冬后长势稳健、抗倒性和抗病性较强、成熟期一致和适合机械化收获等特性,在北纬 27 度生育期 170 天左右,越往南方生育期越短,为破解南方冬闲田三熟制生产瓶颈提供了突破性品种支撑。其中,在广西柳州市柳南区示范点生育期仅 156 天。

“以亩产 175.7 公斤、含油量 44.16%估算,推动‘中油早 1 号’等短生育期油菜品种在我国冬闲田区域应用,每年可实现增加油菜籽 1124.5 万吨左右,增加菜籽油供给 496.6 万吨左右,使我国食用植物油自给率提高 12 个百分点左右。”中国农科院油料作物研究所油料遗传育种研究室副主任王新发对记者说。

## 湖北省国资委原副主任 何庆丰被双开

新华社武汉 4 月 17 日电 记者 17 日从湖北省纪委监委获悉:日前,经湖北省委批准,湖北省纪委监委对湖北省人民政府国有资产监督管理委员会原党委委员、副主任何庆丰严重违纪违法问题进行了立案审查调查。

经查,何庆丰丧失理想信念,背离初心使命,对党不忠诚、不老实,对抗组织审查,违反中央八项规定精神,违规收受礼品、礼金,利用职权,将应当由个人支付的费用与管理和服务对象支付;无视组织规矩,隐瞒不报个人有关事项,在职工录用工作中为他人谋取利益并收受财物;丧失纪法底线,亲清不分,甘于被“围猎”,利用职务上的便利以及职权或者地位形成的便利条件,为他人谋取利益,工程承接、职工录用等方面谋取利益,并非法收受财物,数额巨大;政绩观错误,不正确履行对国有资产的监管职责,致使公共财产遭受巨额损失。

何庆丰严重违反党的政治纪律、组织纪律和廉洁纪律,构成严重职务违法并涉嫌受贿、滥用职权犯罪,且在党的十八大后不收敛、不收手,性质严重,影响恶劣,应予严肃处理。依据《中国共产党纪律处分条例》《中华人民共和国监察法》《中华人民共和国公职人员政务处分法》等有关规定,经湖北省纪委监委会议研究并报湖北省委批准,决定给予何庆丰开除党籍处分;由湖北省纪委监委给予其开除公职处分;收缴其违纪违法所得;将其涉嫌犯罪问题移送检察机关依法审查起诉,所涉财物一并移送。

## 生产环节播种粗放、采收不精,储运环节冷链不完善

# 生产流通中食物损耗调查

过量使用种子、收割时大量粮食颗粒掉落或破碎、果蔬运输中大量腐烂……

农业农村部食物与营养发展研究所近期一项研究揭示,每年我国蔬菜、水果、水产品、粮食、肉类、奶类、蛋类七大类食物按重量加权平均损耗和浪费率合计 22.7%,约 4.6 亿吨,其中生产流通环节食物损耗 3 亿吨。记者调查发现,生产环节播种粗放、采收不精,储运环节冷链不完善是造成食物损耗的主要原因。



生产流通环节食物损耗 3 亿吨

## 播种粗放,采收不精

根据联合国粮农组织的定义,食物损耗是指食物在生产、收获后处理、贮藏、加工、流通等环节由于人为、技术、设备等因素造成的食物损失,不包括在消费端的食物浪费。

记者在田间地头调研发现,有的地方生产环节播种粗放、采收不精、管理打折,粮食损耗率较高。

在播种环节,一些小麦产区仍是“广种薄收”模式。由于播种技术、种植观念等不同,用种量参差不齐。天津市农业农村委二级巡视员胡伟通过研究发现,正常用种量在 30 至 50 斤,有的农户播种粗放,每亩播量高达 100 斤。

到了收割时节,麦秆被收割机上的鼓风机吹落田里的现象比较普遍,收割机割台高速碰撞穗头也会导

致掉粒损耗和籽粒破碎。这种情况容易让小麦发生霉变,影响后期储存。

一些水稻产区的农户反映,收割机作业过程中稻穗末端稻谷脱落、清选工序中籽粒不能及时分离等情况,都会产生相当数量的稻谷损耗。

农业农村部食物与营养发展研究所动物食物与营养政策中心主任、研究员程广燕研究发现,机械收割粮食环节损耗率最低可以控制在 1.9%,但个别地区玉米机收总损耗率高达 10%。

贵州省威宁彝族回族苗族自治县马铃薯种植大户管绍刚说,使用机械收获马铃薯的损耗率为 5%左右,人工采收损耗率为 15%。

## 存储运输损耗不小

记者调查发现,由于设备保障、专业知识不足,在储运环节中,蔬菜、水果、粮食等损耗量不小。其中,水果、绿叶菜等损耗达到惊人的地步。

有的粮食企业储粮设施陈旧老化,通风、温控等设施配备不足,发霉和虫蛀时有发生。2020 年以来,随着粮食价格预期上涨,一些种粮大户惜售心理变强,但其储粮设施简陋,有的甚至无法及时烘干,损耗较高。

一些农户缺乏储存专业知识,果蔬产后储存环境温度、湿度把握不当。贵州蔬菜种植户李珍文说,一些小规模蔬菜基地,多种蔬菜、水果混合储存现象普遍,已损坏的果蔬产生乙烯会加剧其他果蔬成熟和衰老。

数据显示,果蔬生产及产后处理损耗最低可以控

制在 9.2%,最高则超过 25%。

程广燕说,我国果蔬损耗率高与冷链化程度较低密切相关,大部分果蔬运输处于“裸奔”状态。据了解,发达国家冷链运输普遍在 80%以上,我国目前仅为约 30%。

记者调查发现,一些商家采用的“冷链”还比较原始,仅放几个冰块,有的甚至依旧用简陋的小棉被裹着生鲜品。“为了节约成本,冷链司机在运输途中私自关上制冷机的情况依然存在。”一位冷链企业负责人说。

“一辆豌豆从云南发往北京,需要经过基地收集转运、批发商装车运输、农贸市场批发、零售商进货等环节,装箱搬运最少 4 次。”货车司机王大勇说,“非冷链条件下,一辆 30 吨重的豌豆会产生近 5 吨损耗。”

## 如何减少损耗?

农业农村部食物与营养发展研究所提供的数据显示,我国七大类食物减损空间有五成左右,若挽回一半的损耗和浪费,可每年节约 2.3 亿吨食物,能满足 1.9 亿人 1 年的营养需求。

受访专家和基层干部建议,通过加强冷链建设、构建全产业链食物减损标准体系等减少食物损耗。

普定县农业农村局蔬菜站站长邓飘说,从“最先一公里”和“最后一公里”着手,加大预冷、贮藏、保鲜等农产品冷链物流设施建设投入,增加冷藏车购置使用,尤其是便于城市穿梭的小型冷藏车,保障冷链运输,完善生鲜食物终端配送机制。

近年来,我国大规模开展高标准农田建设,提高全程机械化水平和作业标准化程度,推进产地冷藏保鲜设施建设,加强粮食仓储和流通设施建设,有效减少农产品的产后损失。

记者在非黄种植大县贵州普定县看到,为了减损,该县在非黄基地建立清洗、整理、分级、包装、预冷一体的非黄产后商品化处理配套设施。邓飘说:“目前,全县非黄商品化处理配套设施齐全,非黄全产业链损耗降低了 50%以上。”

业内专家建议,加快构建全产业链食物减损标准体系,推动先进技术、工艺、设备等及时应用于食物减损实践。如一些山区因地形原因不能使用大型机械采收,可研发适用于不同地形、不同品种的高精度农业收割机械,同时开展农民技术培训,提高作业的规范性和精准性。

程广燕建议,做好蔬菜等非耐储生鲜农产品产销衔接,提高食物系统供给效率与韧性。加大产地预处理,推广净菜,对食物的边角废料进行集中高效分类处理,最大程度提高食物利用水平。(新华社贵阳 4 月 17 日电)