

就业难与地产降温有关



【环宇杂谈】

地产直接从业人数和建筑行业有7072.4万人。在5809万建筑行业人里,有3591万人属于“房屋建筑业”。地产持续繁荣的另一面,就是金融超常规扩张。2021年,银行业总资产达到344万亿,相比10年前增长158%。

李宇嘉

马上到6月份了,“最难毕业季”来了。在我印象中,自从高校扩招以来,似乎每年都是“最难毕业季”,但今年更难,难到学子们走出校门都难。去年以来,屡有名校毕业生,硕博等高学历人才考公、考编,到街道办工作,甚至要当城管和协警等报道,看来就业真的难。问题是,我国经济体量越来越大,每年还保持5%以上的增长。而且,近些年各界都在焦虑“人口红利”衰退。照理说,不该担心就业问题呀,为什么高校毕业生就业这么难呢?

我发现,很多毕业生要么选择传统的高薪行业,要么选择稳定的行业。前者包括互联网、房地产、金融业、文化传媒等行业,这几年基本上承包了应届毕业生近60%的求职意向;后者就是机关企事业单位了,包括下沉到街道、社区等基层的岗位。如果找不到上述岗位,很多人进入半就业状态,要么继续考公考编,要么考研,要么就没事瞎晃,啃老也有一大帮。

或许前两年毕业的一部分学生,现在还没有在严格意义上实现就业。为什么会出现这种态势呢?或许与前几年部分行业过度繁荣,并在资本裹挟下,呈现泡沫化和持续高景气的现象,导致一段较长时期内高薪岗位暴增,给整个市场传递

“高薪岗位很多”的不健康信号有关。

一旦挤出泡沫后,资本不再裹挟了,就业吸纳能力便迅速衰减,上下游一损俱损。这些行业包括房地产、金融、互联网、教育培训、文化娱乐等等。它们都是资本密集型或资本运作型行业,也都得到政策大力支持。短期内,如果出现“政策扶持+资本扶持”,则一定有一段程度繁荣的镀金时代。以房地产为例,2016年-2021年这六年,是地产的空前繁荣的六年。

这段时期,前100名的开发商都在“冲千亿、冲万亿”,搞规模竞赛,“高周转、高负债、高杠杆”是标准动作。开发商在跑马圈地,高价拿地、高成本融资的同时,也在高薪揽人。地产公司总裁、副总裁动不动就上千万年薪,部门总监年薪达50万以上,一般员工也有20万以上。一人得道,鸡犬升天。如此高的薪酬待遇,上下游60多个行业活得滋润。

目前,地产直接从业人数和建筑行业有7072.4万人,占当时全国人口1/19。在5809万建筑行业人里,有3591万人属于“房屋建筑业”。地产持续繁荣的另一面,就是金融超常规扩张。2021年,银行业总资产达到344万亿,相比10年前增长158%。天眼查数据显示,2010-2019年的这10年,金融行业新增了35.8万家企业,相比2010年扩张了2倍多。

2010年以来的10年,大型银行从业人数基本稳定,增幅不到10%,但股份制银行和城商行从业人数增长一倍多,信托公司增长1.8倍,金融租赁公司增长4倍多,消费金融公司增长308倍。本质上,这是地产正规融资渠道受限后,影子银行大行其道的结果。很多还并未纳入其中。以深圳为例,房产中介从业者大概在4万名左右,但资金中介有8万名以上。

当开始挤泡沫的时候,比如2020年下半年以后,房地产一揽子长效机制落地(贷款集中度、三道红线、自有资金拿地等),资管新规重创影子银行。再加上,疫情冲击下,老百姓购买力没那么强大了。于是,地产、金融业也好,原来的行业潜力逻辑、经营和盈利模式都变了。按新逻辑推算,需求没那么火,或一下子消失了,这些行业开始大规模裁员。

近期,很多房地产企业把投资拓展团队、城市更新团队撤掉了,整个部门一夜之间就消失了。既然不需要买那么多地了,开发商从前端大面积瘦身,中后端(策划、设计、人力、融资)也跟着瘦身。围绕地产的上下游环节,也开始按比例缩减,包括接济地产的金融业。

互联网、平台经济、教育培训等,也是一样的逻辑。长效机制的整顿,传导至最下游,就是大学生“就业难”。说到底,政策和资本扶持下,这些行业过度且持续繁荣,创造出徜徉泡沫的惯性,拉高了就业预期。当这些行业告别虚假繁荣,而新兴行业(如新能源、高科技)还无法吸纳这么大体量就业时,“就业难”加剧了。后泡沫时代,降低不合理的就业预期最关键。

(作者系资深地产研究人员)

可转债市场制度漏洞亟待补上



【锦心绣口】

当前可转债存在诸多制度漏洞,有些投资者将可转债视为权证或期权来炒作,期权与可转债到期日有关,距离到期日时间越长、期权价值也越高,投资者在到期日前敢于刀口上舔血、与“庄家”共舞。建议监管部门多引导上市公司依照《公司债券发行与交易管理办法》,多发公司债券。

熊锦秋

荣晟环保5月24日公告,“荣晟转债”触发提前赎回条件,董事会决定行使“荣晟转债”的提前赎回权利,有投资者对此不满,上交所对此下发监管工作函。

2021年11月22日荣晟环保董事会审议通过了《关于不提前赎回“荣晟转债”的议案》,同时决定在未来六个月内(2021年11月23日至2022年5月22日),若“荣晟转债”再次触发赎回条款,公司均不行使提前赎回权利。公司认为,截至2022年5月23日,相关承诺期届满后第一个交易日,公司股票价格再次满足自2022年4月7日至2022年5月23日连续三十个交易日内,公司股价至少有十五个交易日的收盘价格不低于“荣晟转债”当期转股价格(10.84元/股)的130%,董事会决议提前赎回“荣晟转债”。

部分荣晟转债投资者认为,此次荣晟环保的强制赎回触发条件所涉及的交易日计算不应覆盖承诺期内,而应从承诺期后的首个交易日,即5月23日起重新计算。事实上,发行人不提前赎回的承诺结束后,是否需要从零日开始计算强赎条件,还是可以在满足条件的情况

下立刻执行,这方面并无明文规定。

此前振德转债曾公告在2020年8月29日至2020年11月7日不提前赎回,然后却在提前赎回期结束的第二日,即2020年11月9日便公告提前赎回。但多数案例选择以赎回期结束后首个交易日作为起点,重新进行强赎条件计算。

可转债的弹性模糊漏洞还有很多。比如,如果某可转债对应正股连续15天收盘价不低于当期转股价格的130%,是否可立即公告强制赎回、还是等满了30个交易日后再发布赎回公告?实践中,采取两种做法的上市公司都有,缺乏规则刚性,弹性空间大。

又比如,《可转换公司债券管理办法》(下称《办法》)第14条规定,发行人决定不行使赎回权的,在深交所规定的期限内不得再次行使赎回权。但这个“期限”,目前也似乎未见明文规定。

当然,本案在信息披露操作方面或存瑕疵。《办法》第13条规定,发行人预计可能满足赎回条件的,应当在赎回条件满足的五个交易日前及时披露,向市场充分提示风险。5月14日荣晟环保发布《关于“荣晟转债”可能满足赎回条件的提示性公告》,之后再无风险提示公告,但在5月24日发布提前赎回公告,或许没有满足上述第13条要求。

强赎是转债生命周期中的关键时间节点,对于转股溢价率较高的可转债而言,强赎犹如达摩克利斯之剑落下,可转债价格往往随之下跌。因为强赎的话,投资者要么让上市公司赎回获得微薄的利息和本金、或者转股流通,但转股溢价率太高,转股后其对应的市值远低于所持可转债的市值。

天下没有不散的宴席,可转债一般存续期限为5年或6年,可转债摘牌是最终不变的归宿,赎回、转股成为必然,可转债转股溢价率回归到零,这是铁律,除非有活雷锋自我牺牲、硬托可转债价格。

从投资者方面也应反思,你持有可转债为什么怕强赎?假若可转债的转股溢价率为零或负值,作为可转债投资者,又有什么可怕的,直接转股不就行了,所得股票的市值与原来可转债市值基本相当,不会因此有什么损失。正是因为一些投资者以投机的心态参与高转股溢价率的可转债交易,由此才整天对强赎提心吊胆。

当然,对应正股表现达到可转债强赎条件的,是否强赎,目前这个权力赋予给上市公司董事会,不排除董事会可能利用这个权力,配合主力庄家收割可转债中小投资者。笔者建议,一旦正股表现达到可转债强赎条件的,一律强制赎回、无需董事会决议。

当前可转债存在诸多制度漏洞,有些投资者将可转债视为权证或期权来炒作,期权与可转债到期日有关,距离到期日时间越长、期权价值也越高,投资者在到期日前敢于刀口上舔血,与“庄家”共舞。此前权证市场的归宿大家都知道,过度投机、过度收割投资者,最终命运必然是关门大吉,可转债市场也不例外。笔者建议,监管部门应多引导上市公司依照《公司债券发行与交易管理办法》多发公司债券,要尽量减少可转债市场过度投机的负面效应。

(作者系资本市场研究人士)

造车新势力要稳住情绪



【缘木求鱼】

电动车确实是人类社会出行工具的发展潮流,在未来一定会全面取代燃油车,但这个过程仍足够长、足够艰难,因为还有许多难题需要人们努力解决,如果这些难题解决不好、不顺利,电动车对燃油车的取代进程就会拉长。

木木

前两天,在2022年粤港澳车展上,余承东热情展望了一下“智能电动网联车”的光明前景。他说,纯燃油车时代会迅速结束,“智能电动网联车”的时代会加速到来,这是历史的必然;面对这种趋势,大家现在还在买燃油车,就像在智能手机时代还购买功能机一样……

余承东想要表达的意思很清楚——消费者现在还在买燃油车,属于逆流而动,实在不智。其实,同样的意思,蔚来汽车的李斌去年就说过——“我完全不明白,现在大家为什么还买油车?这是有多怀旧才会买油车……”

电动车替代燃油车,是潮流,是历史进程的必然。这一点,估计没人会有异议;同时,鉴于“造车新势力”中国企业的表现格外突出,肯定会有许多人更热切地盼望这一天能早些到来。不过,过程和结果是两回事,能清晰看到历史趋势和未来的发展结果,并不意味着能轻松跨越、甚至省略达成结果的过程。历史已经反复证明过这一点。对此,想必余承东会有格外个性化的感受。

在这个由此及彼的过程中,任何参与者要想坚持到最后、把握住那个必然的结果,稳住情绪至关重要,情绪的躁动,有害而无一利。余承东能接了李斌的话茬儿,对消

费者做出如此表达,情绪颇有躁动几乎板上钉钉。用功能机与智能机之间的关系类比燃油车和“智能电动网联车”的关系,显然不合适,想以此证明什么,当然也不可能。

当年,功能机的“老大”诺基亚,据说是能用来砸核桃的;砸核桃功能之外,诺基亚只能用来点对点通话、发短信。从这个角度看,智能机对功能机的颠覆,就是维度上的颠覆。智能机面世之后,许多消费者仍执着于功能机,确实是在维度认知上出了问题。电动车——或余承东的“智能电动网联车”——对燃油车的颠覆,显然跟跨维度没关系。消费者买个电动车,借其助力自由A及B,还是根本目的,不过过程可能更“丝滑”一些罢了。

除了这个“送达功用”之外,电动车还有什么格外让人离不了的用处吗?似乎也没有。或许,余承东知道一些电动车“跨维度”的秘密吧,可惜他没有公开透露。但已经满世界跑来跑去的电动车,传达给普通人的认知,就是与燃油车没什么了不得的区别,“跨维度”就更别提。从这个角度讲,现在的电动车就不会像当年的智能机那样,开创一个颠覆性的“新世界”。

这个问题不妨讲得再直白、残酷些。现在的人简直须臾离不开智能机,电动车可能有这样的待遇吗?而且可以预见的是,电动车做得越好、智能化程度越高,把乘客由A点送达B点的效率就越出色,进而,电动车“占据”人们的时间就越短,于是,它被制造者额外赋予的种种美好功能,似乎也越趋发“鸡肋化”。

这或许就是电动车现实发展与许多人美好预期之间难以化解的“悖论”吧。哪怕是电动车将来拥有了原地腾飞的本领,遇到堵车,马上腾空而起,绝尘而去,能够更快、安全地把人送到他想去的地方,本质上就等于为人们手里的智能机抢出了更多的“黏人”时间罢了。颇有几分为人做嫁衣的味道。

智能机的大发展,一方面依赖于自身强大的功能,另一方面也有赖于政府在相关基础设施上的巨额、高效投入;而电动车呢,功能上没有颠覆性的吸引力,相关基础设施建设的投入,相对而言也慢得多、少得多。因此,余承东对消费者“语重心长”地讲道理,大约就很难讲得通。很难讲得通的道理,还要使劲儿讲,除了在情绪上能够于人、于己获得一些格外的躁动力量外,于行业的发展,实在难言有什么助益。

电动车确实是出行工具的发展潮流,在未来一定会取代燃油车,但这个过程仍足够长、足够艰难,因为还有许多难题需要人们努力解决,这些难题解决不好、不顺利,电动车对燃油车的取代进程就会拉长。要想解决这些难题,余承东、李斌们首先要稳住自己的情绪,情绪都稳定不住,问题就很难解决得快又好。

(作者系证券时报记者)

理工科大学生为何要提升文学素养?



【言无不劲】

文学教育及写作,无疑是跨越文理鸿沟的重要桥梁。

陈劲松

读《叶嘉莹说诗讲稿》时,书中关于文理贯通的阐述尤为深刻:“我很早

不仅可以真正实现人文与科技的融通,还能让理工科大学生更好地认识自己、热爱生活、理解世界,提高写作与表达能力的同时,提升人生的高度,拓宽生命的广度。

叶嘉莹先生的上述主张,与国内外理工科大学近年来的教育理念不谋而合,已有不少大学施行了“驻校作家”制度,并开设了各种类型的创意写作课。这些高校及相关制度设计的初衷,并非为了培养作家,但对于理工科大学生文学素养的培育及提升功莫大焉。为何需要增强理工科大学生文学素养,乃至鼓励其进行文学创作?除了叶嘉莹说的文理兼长更利于科学上的创造发明,还有更深层的考量。一般而言,理工科大学生在逻辑与理性思维、动手与创新能力等方面较有优势,但社会和时代需要的毕竟不是单向度的人,如何感知世界的丰富多彩?审美能力不可或缺。怎样探索未来的变幻莫测?认知能力尤为关键。而在人际交往中,表达能力的强弱往往决定着

关系的深浅、沟通的成败。理工科大学生首先必须认识到,科学研究同样须以人为本,科技发展的终极目标,必定要回应人的需求,遵守人道、尊重人性、合乎人伦,正确处理人与自然、人与世界、人与人的关系,并由此建构属于人类自己的精神家园。否则,失去了“人”的科学研究与科技发展,没有任何意义。这一切,决然离不开健全丰富的人格。而文学素养、文学创作,恰恰可以在这些方面得以深度体现。

写出长篇《中华赋》的数学家丘成桐曾说,“中国古典文学深深影响了我做学问的气质和修养。”鼓励理工科大学生提高自身文学素养,适当尝试不同类型或自己感兴趣的文学创作,有百益而无一害。古今中外,从事科学研究且有文学成就的人,不在少数,理工科背景出身的作家更是不胜枚举。譬如,医学专业出身的毛姆、契诃夫、渡边淳一、鲁迅、池莉、毕淑敏。再譬如,罗素既是数学家,也是诺贝尔文学奖得主;推理小说家东野圭吾

的专业为电气工学;作家王小波化学与数学兼长,最后攻读的是计算机。此外,第73届雨果奖最佳长篇小说奖获得者刘慈欣,专业为水利工程;另一位获得雨果奖的青年作家郝景芳,专业则是物理学。或许,正是因为文学有着令人无法抗拒的魅力,才让上述那些原本投身科学的理工科学子,纷纷弃理从文,用他们极致的理工思维,在文学世界里筑造了一道别样风景。

故而,热爱文学乃至成为作家,并非文科生的专利。只要兴趣使然、坚持不懈,理工科学生也能做到。以我所在的南方科技大学为例,虽然招收培养的均为理工科大学生,却不乏热爱文学、喜好写作的“文艺青年”,在各类刊物发表了大量作品。风格各异的众多学生社团中,亦有“南科文学社”的一席之地。背后的原因是什么?一则,南科大虽为理工科大学,但在培养拔尖创新人才的同时,非常注重学生人文素养的培育,提出“一流的理工科大学要有一流的人文教育”发展

理念,面向全校开设了写作与交流、想象力入门、诗词格律与古诗词写作、科幻创作等系列人文通识课。二则,南科大大部分老师虽为理工科出身,却在文学创作领域成就斐然,客观上给学生带来了潜移默化的示范效应及深远影响。凡此种种,都为南科大提升学生人文素养、鼓励其进行文学创作,提供了良好土壤。

21世纪的今天,对于一个理工科大学生来说,究竟应具备哪些能力和素质?答案或许仁者见仁,丰满的想象力和创造力定不可少。这两种能力的获取,离不开经典文学作品的滋养,恰如作家王安忆所说:“学术教育、知识教育是大教育的主要任务,但中文教育一定要包含文学教育而不是排斥。”因为文学与科学本质是相通的,它们都有着同源的精神密码——“对这个世界永远充满好奇,并相信自己能改变它。”而文学教育及写作,无疑是跨越文理鸿沟的重要桥梁,也是提升理工科大学生文学素养的有效途径。

(作者系南方科技大学文学博士)