



“三供一业”改革渐入深水区

本报记者 王莹

“在职工小区‘三供一业’上,原先每年支出超过3000万元。”中铁十一局党委副书记、工会主席谢敬平说,“如果整体移交后,企业瘦弱之身,就能轻装上阵,让改革发展的步伐走得更稳健。”

“三供一业”,国有企业职工小区供水、供热、供冷及物业管理的简称。在特定历史背景下,除了组织生产经营,国企还要投入财力、物力和人力承担大量非生产性社会职能。

今年,面对国务院国资委提出“国有企业要通过改革创新,走在高质量发展前列”的新要求,作为建筑央企,中国铁建如何交好“办社会职能”的接力棒?当企业前行的路上不再负担过重,中国铁建在深化改革进程中又能赢得怎样的发展主动权?

卸除“三供一业”重担,难啃的改革硬骨头

作为一家兵改工集体转业的中央企业,在勇闯建筑市场快速成长壮大的同时,中国铁建还承担着部分社会职能。医疗、教育、厂办大集体、“三供一业”等国企办社会的职能,让企业职工享有“正常待遇”的同时,也使企业扛上了历史重担。

2005年,国务院推动国有企业分离办社会职能,国有企业的医疗、教育等社会职能逐渐剥离出企业。2016年,剥离“三供一业”等职能也在深化国企改革的过程中逐步提上了日程。

“目前,中铁十五局‘三供一业’分离移交工作,涉及11家单位21个职工家属区,涉及住户7993户,涉及面积93.79万平方米。”中铁十五局财务部“三供一业”负责人马明会介绍说,国企职工家属区大多建于上世纪七八十年代,房屋年久失修,供热、供水设备和管网老化并超期服役,企业每年投入大量资金维护。

一方面,现有职工家属区“三供一业”需要大量的资金投入;另一方面,已有的资金

投入却并不一定收效良好。

中铁十九局二公司辽阳市四里庄三号院小区占地面积6642.9平方米,因远离市区,自来水、冬季供暖及排污管道都无法连接市区管网。二公司每年需要给小区54户住户补贴100万元,而这个地块的资产净值仅有二三百万元。

“补贴的效果不好不说,因缺乏专业公司的服务,家属区居民经常因为供水、供热、小区维护不到位提意见,吃力不讨好,企业也很头痛。”谈到二公司历史遗留的问题,中铁十九局房产科科长汪宇飞深有感触地说:“这种问题很普遍,处理起来也很棘手。今年国务院国资委要求年底前全部完成‘三供一业’分离移交工作,如何在规定时间内完成工作任务,的确考验着各级管理者的智慧。”

触动利益“奶酪”,民生问题仍需多方协力

“企业负担重,加快推动‘三供一业’分离移交,这个事关职工利益的工作,不仅是企业减负的需要,更是央企必须履行的政治责任。”中国铁建副总裁李宇在“三供一业”分离移交工作推进会上提出要求,各单位要履行好政治责任,主动作为,坚决打好“三供一业”分离移交攻坚战。

中国铁建自2016年7月全面启动“三供一业”分离移交工作,截至2018年2月底,全系统涉及“三供一业”分离移交的共22家单位11.5万户住户,已有10多万住户签订分离移交正式协议或框架协议,收到中央财政补助12986万元。

分离移交经费谁负担?分离移交后,原物业的职工饭碗谁来管?“三供一业”推进工作谁来干?钱、人、事等一个个关键问题摆在眼前,中国铁建究竟该如何处理一系列连锁问题,才能顺利卸重担,而非“甩包袱”?

费用上,“中央财政补助资金是推动分离

移交工作的基础,剩余的按企业隶属关系分级筹措。”中国铁建资本运营部资产管理处负责人介绍,2018年底前,中央企业按照相关要求将“三供一业”分离移交交给地方政府或者指定的水电热运营公司及国有物业公司管理,就能争取到50%的中央财政补助,力度之大,前所未有。剩余的50%的费用由企业自筹来解决。只要补助和企业自筹资金都能及时到位,从签约到改造阶段就能加快完成。

人员上,有关政策规定,按照地市级以上地方政府制定的政策标准接收安置,如果地方政府无法接收人员,由移交企业妥善安置。“为平稳完成移交,移交单位原则上尊重职工意愿,如果职工愿意留下来,企业需要从内部挖掘潜力,多渠道安置职工,确保职工队伍稳定。”中铁二十局社会保障部负责人表示。

程序上,据了解,“三供一业”分离移交,涉及中央、地方、企业、接收单位、职工个人等多方利益,各单位分离移交工作中将涉及多方配合,按照“签约—改造—移交”程序依规分步骤执行,才能达到最终结果。“移交单位的工作占整个分离移交工作的50%,剩下的50%主动权在地方政府,如果一方不能做好协调和交割,整个分离移交工作都归于零。”中铁二十一局社会职能处处长赵利强称,2018年底,全系统整体完成分离移交,企业必须做到百分之百的努力,才能配合地方政府最终完成该项改革。

改革向前冲,精准施策化解深层难题

2017年底,中铁十五局和中铁十九局在全系统22家单位中率先完成了“三供一业”总体移交框架协议的签约任务,另有11家单位较好地完成了移交协议签约任务。同样是老工程局,背负着较大负担的两家单位,为何“三供一业”分离移交工作能走在其他单位的前面?

主动对接政府 细化配套措施

中铁十五局找准突破口为“三供一业”定良方

本报北京3月26日讯(记者刘晓雨)日前,中铁十五局“三供一业”分离移交工作取得新进展:集团各公司已基本完成职工家属区“三供一业”分离移交工作,洛阳基地已率先进入改造实施阶段。

中铁十五局“三供一业”分离移交工作涉及住户7993家、物业管理员工196人、21个职工家属区、11家单位及全集团每年近2000万元的物业支出费用。面对如此庞大的移交工作量,该集团将如何充分利用国家政策,交好企业办社会职能的接力棒?

“‘三供一业’分离移交工作是一项新任务,没有经验可借鉴学习,只能摸索推进。”经多次摸底调查后,该集团于第一时间成立了以集团公司主管领导为组长、分管领导及总会计师为副组长、机关各部门负责人为成员的“三供一业”分离移交工作

领导小组,所属单位也分别成立相应机构。“工作难推进,就要想办法突破,想办法创造希望。”中铁十五局财务部“三供一业”分离移交工作负责人马明会说。在2017年初,该集团将发展规划部、洛阳基地、资产中心、资本运营部等多个部门调整理顺,最终确定分离移交工作办公室设在财务部,办公地点设在洛阳基地。

中铁十五局职工家属区大多建于上世纪80年代,部分房屋年久失修,供热、供水等设备老化。经集团公司领导10余次带队与政府沟通,20余次碰头研究现场勘查,该集团与国网电力供电公司、北控水务公司等单位达成了分离移交意向。

为了加速分离工作推进,马明会多次往返于上海、北京、洛阳之间,汇报、沟通、协商,驻地洛阳单位依照决策程序签订了

分离移交协议(含框架),又趁势借鉴洛阳“三供一业”工作经验,推进郑州、焦作、侯马、西安等地区的分离移交协议签订。经国资委、财政部经费预算审核通过申请补助预算金额为9000余万元。

除申请中央财政补助、上级单位补助外,中铁十五局还将移交单位承担的费用列入年度预算,统筹分离移交费用,保障改造工作顺利推进。随后,集团公司从建筑特级资质的房建公司抽调3名市政、房建工程专业工程师集中办公,处理全集团专项业务。

“工欲善其事,必先利其器,为了顺利保质如期完成‘三供一业’分离移交工作,我们最近制定了移交工作奖惩制度,对移交工作先行完成的公司予以奖励,最高20万元。”该集团董事长、党委书记张喜胜表示。

强化政策宣传 压实主体责任

中铁十九局“三供一业”分离移交工作稳步推进

本报北京3月26日讯(记者张振宇)近日,中铁十九局召开第三次“三供一业”分离移交专项工作推进会。记者从会上获悉:2017年,该集团“三供一业”分离移交工作取得阶段性成果,其中物业管理移交工作完成90%,供水、供电、供热完成进度分别为90%、82%和60%,预计2018年年底前移交工作基本完成。

中铁十九局“三供一业”移交工作涉及25个家属院9838户。针对辽阳移交户数多、任务重的现状,他们从辽阳基地抽调5人组成辽阳“三供一业”临时办公室,辽阳片外的山东日照基地、四川金堂基地、辽宁

大连基地、内蒙古通辽基地、广东珠海基地的移交工作由各所属单位组织实施,辽阳“三供一业”临时办公室负责指导。中铁十九局成立领导小组,半年来组织3次专题会议和1次小组碰头会,向总经理办公会提交议题2个,印发了加快推进“三供一业”分离移交工作实施方案。

六公司辽阳基地主任郭庆国负责辽阳基地396户的分离移交任务。为了让住户更好了解国家政策,不产生抵触情绪,他在基地内部成立了“政策宣讲小组”,邀请群众认可度高、口碑好的老干部跟他挨家讲解政策、分发材料,倾听广大住户的意见和

建议。为保证核算数据的准确性,郭庆国和辽阳市文圣房产处工作人员先后5次对院内9栋楼的公共设施进行数据核算,并绘制房产、庭院改造平面图。由于“三供一业”工作进度推进较快,六公司辽阳基地被中铁十九局确定为标杆。

中铁十九局董事长、党委书记赵国旗表示,“三供一业”分离移交工作是优化公共资源配置、减轻企业历史负担的重点民生工程,中铁十九局一定强化政策宣传,明确主体责任,做好协调服务,全力推进国有企业职工家属区“三供一业”分离移交。

打好分离移交攻坚战

穆恒昌

推进混合所有制改革,释放国有企业活力;实行“营改增”,减轻企业税负;简政放权,缩减项目审批时间;清理规范工程建设领域保证金,减轻建筑企业资金压力……近年来,国企改革扎实推进,一系列提质增效的改革措施激发了企业活力,更有利于央企做强做优做大。当前,加快“三供一业”分离移交,剥离国企办社会职能是党中央、国务院深化国企改革的重要举措,更是提升公共管理服务水平、保障民生福祉的重大民生工程。如何妥善解决“三供一业”中的核心问题,让企业职工轻装上阵、聚焦主业谋发展,使职工群众分享改革发展成果,已成为企业和职工的共同期望。

长期以来,“三供一业”是央企自主承担的公共服务。随着国企改革进入深水区,中国铁建加快剥离企业办社会职能,在今年底前基本完成“三供一业”分离移交工作,是企业当前十分重要的改革任务。

分离移交“三供一业”,透过现象看本质,这项改革并非要动谁的“奶酪”,除了能实现企业经济减负,更多的是为了职工群众更加美好的生活。在具体工作推进中,我们选择实力强、信誉好、服务可持续的企业作为接收方,保障公共服务质量不降低;将水、电、暖、物业并入城市大系统联通大网络,能够改善配套设施和居住质量。此外,根据分离移交政策规定,企业变暗补为明补,可对职工发放采暖费等相关补贴,能够确保职工群众的利益不受损。从企业与职工关系看,聚焦主业后,企业进一步提升市场竞争力,获得的经济效益也势必会与企业职工分享,可谓“此消彼长”的共赢之举。

当然,应该清醒地看到,推进“三供一业”移交工作不能统一模式、一刀切,还需“小脚步、快步快”。分离移交离不开人、财、物三要素,其涉及面广、敏感度高、情况复杂,各单位要吃透中央政策,因地制宜制定移交方案,以“小脚步”妥善处置人、财、物。同时,移交工作时间“后门”已经关死,剩余任务清单依然不少,我们只有把握机遇,增强紧迫感、责任感、使命感,勇于担当、主动作为,下定决心、果断决策,以“快步快”推进工作,才能打赢中国铁建“三供一业”分离移交攻坚战。



经验大看台

加快剥离国有企业办社会职能和解决历史遗留问题,是党中央、国务院作出的一项重要决策部署,也是重要的民生工程。面对激烈的国际竞争,交好“办社会职能”的接力棒,实现轻装上阵是国有企业不可逾越的关键环节。

自国务院下发“三供一业”移交分离工作开始至今,已有不少国有企业在“三供一业”移交分离工作中,根据自身特点,找到了“良策”,并取得突破性成绩。

中国中车在推进“三供一业”分离移交工作中营造了“不能因包袱重而等待观望、不能因困难大而无所作为、不能因风险多而逃避现实、不能因阵痛强而止步不前”的改革氛围,将剥离企业办社会职能和解决历史遗留问题纳入《中国中车“十三五”发展战略》,印发了《资产管理业务“十三五”发展规划》《“三供一业”分离移交工作总体方案》。

国家电网与1960家省、市、县供电公司

组建了具体实施机构,协调督办机制,强化过程管控,实行定期通报、动态跟踪,对推进不力的限期督办、严肃考核,并确定了5个实施阶段、12个工作步骤。

鞍钢集团加强组织领导,明确责任分工,成立由董事长挂帅的处理历史遗留问题工作组、分管领导负责的“三供一业”分离移交工作推进组等多个主体责任区域专项工作组,同时将相关工作完成情况纳入绩效考核。(小雨 整理)

铁四院

《湖南省铁路“十三五”发展规划环境影响报告书》通过审查

本报武汉3月26日讯(记者刘新红)日前,铁四院环境工程处完成的《湖南省铁路“十三五”发展规划环境影响报告书》(以下简称《环境影响报告书》)在湖南省环保厅主持的审查会上通过审查。评审会认为,评价对主要环境影响的预测分析结果较为合理,提出的优化调整建议、预防和减缓不利环境影响的对策措施原则可行。

规划环评制度在控制污染物排放、改善环境质量、优化产业布局等方面发挥了重大作用,正式被纳入法律法规体系已有15年的历史。湖南省发改委编制的《湖南省铁路“十三五”发展规划》提出在“十三五”期间新建6条高速铁路。由于此前此类规划在湖南省内从未进行过环境影响评价,而且规划环评的复杂性远远高于项目环评,科学预测规划实施可能带来的环境影响需要强大的技术力量和先进的技术方法。在湖南省人民政府发布规划前,铁四院受湖南省发改委委托,春节前紧急开展工作,按照湖南省下达的时间节点完成了《环境影响报告书》,为规划的顺利批复提供了坚实保障。

中铁十四局

开建第7条长江盾构隧道

本报南京3月26日讯(通讯员刘福昌)近日,中铁十四局中标南京市和燕路长江盾构隧道工程。至此,该集团承建的长江隧道已达7条。

和燕路过江通道长江盾构隧道长2965米,盾构机开挖直径14.93米,最大水压7.6巴,是整个过江通道的关键控制工程。

由中国铁建投资建设,中铁十四局施工、管理、维保的南京长江隧道,2005年工程开工,2010年竣工通车,不仅成为南京拥江发展的标志性工程,中国铁建的一张靓丽名片,而且实现了中铁十四局在超大直径盾构隧道领域从跟跑、并跑到领跑的弯道超越。

此后,中铁十四局在南京地铁10号线、武汉地铁8号线、芜湖城南、苏通GIL综合管廊项目相继建设了4条大直径盾构穿江隧道。

两年来,南京开工建设的两条大直径盾构隧道被他们悉数拿下。正在建设的五桥夹江隧道开挖直径15.4米,刷新了南京盾构隧道施工纪录,并与和燕路长江隧道并肩穿越长江。

中铁十六局都丹快道项目

55万方弃土 变10亩良田

本报都匀3月26日讯(通讯员许家安)“这个地方原本是荒废的山间沟谷,我们利用施工中的弃土,采用填平造田的方法,改造出了这片良田。”中铁十六局都丹快道项目部总工程师吴文勇指着一片10多亩郁郁葱葱的麦田向记者介绍。

都丹快道项目设计有弃土55万方,需征用大面积弃土场存放弃土,而工地所经区域生态环境脆弱,耕地稀少。针对现场实际情况,项目部制定了“弃土造田,弃土填方”的方案。施工过程中,除45万方弃土用于路基填筑外,他们还充分听取当地土地、水利等政府部门的意见,将剩余9万方弃土进行良田改造。根据施工路线,他们就选择了一片山间沟谷作为造田基地,将施工中产生的弃土运送至该沟谷摊铺后进行分层碾压,再用肥沃的清表土壤覆盖,利用沟谷流水进行灌溉。为防止水土流失,他们还依托沟谷的天然地形,砌筑片石混凝土挡墙和水沟,沿顶部一直顺延至沟底,将雨水引入既有沟道,新改造的良田与周边自然环境融为一体。

据悉,该项目部通过资源利用和改造,对55万方弃土进行路基填筑和良田改造,既节省了弃土倒运费和弃土征地费约30万元,路基填筑土方使用费90多万元,又还田于民,造福当地老百姓,实现了互利双赢。

中铁十五局杭黄铁路项目

获安徽省“环境保护优秀施工项目”称号

本报绩溪3月26日讯(通讯员严珍)日前,中铁十五局杭黄铁路站前Ⅶ标被安徽省人居环境监测中心评为2017年度“环境保护优秀施工项目”。

该合同标段长46.19公里,项目地处皖南青山绿水之间,此地素有“人间仙境”之誉。中铁十五局杭黄铁路项目部自进场伊始,就严格执行环境保护设计文件及有关规定,做到环保设施与工程建设“三同时”。项目部与下属6个分区分别签订了环保责任书,明确保护环境保护落实到第一责任人,同时,制定详细的处罚措施及整改措施,将监管措施做到极致。项目部环保施工工作多次得到省环保单位、当地政府与业主的表彰好评。