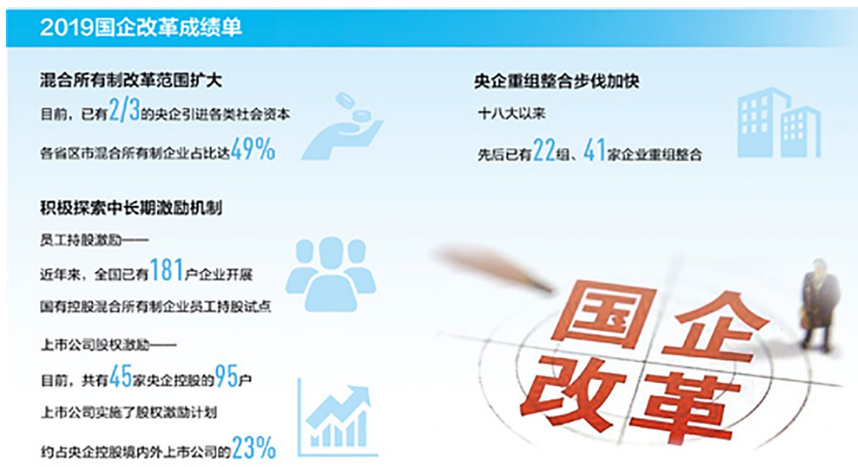
经济观察

激发企业活力　调整国有资本布局　优化监管方式

国企改革推向纵深活力大增



□刘志强

加快国有资本授权经营体制改革，积极稳妥推进混合所有制经济、激发微观主体活力、推动企业兼并重组……2019年，国企改革蹄疾步稳，呈现出向纵深推进的态势。“改革是增强微观主体活力、做强做优做大国有企业的关键一招。”国务院国资委党委书记、主任郝鹏表示，过去一年，国资委紧紧围绕增强活力、提高效率推动国企改革重点任务落实落地，有效激发了央企活力。

“要加快国资国企改革，推动国有资本布局优化调整”“要制定实施国企改革三年行动方案，提升国资国企改革综合成效”……日前召开的中央经济工作会议，又对国企改革作出新的部署。

国企改革改了什么，未来要往哪里改？新年伊始，我们盘点过去一年的改革成效、展望未来的改革重点。

激发企业内生活力

推进混合所有制改革，探索中长期激励机制

“自2017年8月实施混改以来，企业效益明显提升。”中国联通总会计师朱可炳表示，联通混改之后，从完善治理、强化激励、突出主业、提高效率等方面推进改革，使不同资本实现了相互融合和股权有效制衡；从业务板块看，混改激发出资源协同效应，推动联通实现业务转型，2019年前三季度，产业互联网业务收入同比增长约40%。

2019年，作为新一轮国企改革重要突破口，混合所有制改革在我国有序推进、范围稳步扩大。全年中央企业新增混合所有制企业超过1000户，通过资本市场、产权市场引入社会资本超过1500亿元。目前，已有2/3的央企引进了各类社会资本，半数以上国有资本集中在上市公司，各省区市混合所有制企业占比达到49%。看成效，2013—2018年实施混改的央企子企业中，实现利润增长的企业超过七成。

激发企业活力，要靠变革体制，也要靠完善机制。近年来，国有企业在中长期激励机制等方面开展了积极探索。

实施国有科技型企业股权和分红激励。2017年以来，国家电网下属科技型企业——中国电科院对关键岗位一线科研人员开展了岗位分红激励。“分红激励保障了科研队伍稳定性，使企业核心人才保留率上升至98%，也让科研成果同激励对象收益紧密相连，有力推动了新技术研发。”中国电科院副院长王继业表示。

试点国有控股混合所有制企业员工持股。东航物流在2017年混改之后，拿出10%的股权进行了核心员工持股试点。“员工持股，需要拿出真金白银购买股权，有的还作了资产抵押。”东方航空集团公司党组副书记李养民说，员工持股使个人利益与企业发展真正绑定在了一起。近年来，全国已有181户企业开展此项试点，央企层面10户试点子企业已全部完成出资入股。

此外，国有控股上市公司股权激励也在稳步实施。目前，共有45家央企控股的95户上市公司实施了股权激励计划，约占央企控股境内外上市公司的23%。2019年10月，国资委又出台通知，从权益授予数量、授予价格、收益等方面入手，加大激励力度。

薪酬制度改革方面，国资委于2019年初出台了《中央企业工资总额管理办法》。一年来，与劳动力市场基本适应、与企业经济效益和劳动生产率挂钩的工资决定和正常增长机制全面施行，企业自主权更大，分配灵活性更高。

优化调整国有资本布局

推进战略性重组、专业化整合、“央地重组”

保利与中丝重组，“南北船”合并为中国船舶集团，国家石油天然气管网集团挂牌……2019年，央企重组整合步伐加快。十八大以来，先后已有22组、41家企业重组整合。

“央企重组整合是加快国有经济布局结构调整、实现高质量发展的重要举措，也是做强做优做大国有资本、培育世界一流企业的必然要求。”国务院国资委研究中心主任李明星表示。

近年来，重组整合也出现了多种方式——

为更好发挥规模效应，推动战略性重组。

“南北船”牵手，正是这方面的典型案例。“国际金融危机之后，全球船舶业进入‘寒冬’，尽管近两年有所复苏，但形势仍不乐观，造船企业的兼并重组也成了国际趋势。”中国企业研究院首席研究员李锦认为，成立中国船舶集团，有利于企业优势互补、优化资源配置，也让中国有了全球规模最大的造船公司，有了建设世界一流船舶强国的底气。

南车与北车重组、宝钢与武钢重组、中远集团与中国海运重组……近几年，央企间战略性重组动作频频。国务院国资委秘书长彭华岗表示，战略性重组使国有资本向符合国家战略的重点行业、关键领域集中，推动了产业结构调整升级。

以做强做精主业为目标，开展专业化整合。

2019年12月，新成立的国家石油天然气管网公司揭开面纱。此前分属“三桶油”的油气管网由此实现互联互通，形成“全国一张网”，未来可有效避免重复投资建设，“三桶油”也可将精力集中于上游油气勘探开发、下游炼化销售业务。“专业化整合通过梳理央企同质化业务，推动资源向优势企业、主业企业集中，解决了原来大而全、小而全的问题，也提升了企业核心竞争力。”李明星说。

过去一年，国企重组还呈现出“央地重组”的新动向。2019年5月底，安徽省国资委将马钢集团51%股权无偿划转至中国宝武，中国宝武与马钢集团的重组落地；2019年7月20日，南航集团宣布在集团层面引入广东省和广州市、深圳市确定的投资主体，成为多元股东的中央企业。“‘央地重组’基于企业自身发展需要，有利于推动产业结构调整。”彭华岗认为。

“2020年，我们将以发展先进制造业、振兴实体经济为重点，坚持有进有退、有所为有所不为，着力推动国有资本布局优化调整，提升国有资本配置效率和整体功能。”郝鹏表示，今年国资委将重新厘定央企主责主业，各企业要严格执行新版投资项目负面清单，严控非主业投资比例和投向，推动各类资源要素向主责主业集中。李锦认为，未来国有资本将更多投向重要行业、关键领域、战略性新兴产业，“国企重组有望迎来更多‘好戏’。”

优化国资监管方式

实行清单管理，推进改革专项工程，向“管资本”转变

从“管企业”转向“管资本”，是近年来国资监管体制改革的明确方向。2019年，国资监管体制改革步伐加快、眉目渐清：国务院出台《改革国有资本授权经营体制方案》，国资委发布授权放权清单、关于加快职能转变的方案……

——更多实行清单管理，“清单之外不干预”。

2018年，国资委出台了“出资人监管权力和责任清单”，明确9大类、36项权责事项，“清单之外无权力”，近期，国资委又对这份清单进行了修订。2019年6月，国资委授权放权清单（2019年版）发布，重点选取了规划投资与主业、产权、选人用人、薪酬激励、重大财务事项等5大类、35项授权放权事项。

“一份权责清单、一份授权放权清单，形成了有机整体。哪些事项出资人直接管，哪些事项授权给企业，哪些事项由企业依法自主决策，一目了然、方便执行。”李明星认为，清单管理有利于准确把握出资人职责定位，也可以更好调动和激发企业积极性。

——推进改革专项工程，充分发挥改革合力。

2018年3月以来，国资委先后遴选出400多家央企子企业和地方国有企业，实施国企改革“双百行动”。不同于以往的专项试点，“双百行动”要在试点企业全面落实国企改革“1+N”政策体系，充分发挥示范带动作用。此外，2019年7月，上海、深圳、沈阳等地陆续启动了“区域性国资国企综合改革试验”。国企改革正从点到面、全面铺开。

——强化有效监管，实现放活与管好相统一。

“改革，在‘放活’的同时，也要强化有效监管、实现‘管好’。”国务院国资委副主任翁杰明表示，做到“管好”，除要整合各种监督资源、健全违规经营责任追究制度之外，还要完善国资国企在线监管系统。

未来改革重点在哪里？李锦认为，未来国资国企改革的重点一是积极稳妥推进混改，推动各类所有制企业互利合作、共同发展，二是要转变监管理念、监管重点、监管方式，加快形成以管资本为主的国有资产监管体制，目的也很明确，就是全面增强国有经济竞争力、创新力、控制力、影响力、抗风险能力。

郝鹏表示，今年国资委将以落实国企改革三年行动方案为契机，在完善中国特色现代企业制度、推进混合所有制改革、建立市场化经营机制、剥离办社会职能和解决历史遗留问题、推进改革示范工程等方面实现新突破，着力提升国企改革综合成效，“用改革的突破性进展激活发展潜能，有效对冲风险挑战和经济下行压力。”

中铁十二局集团一公司把读书活动作为2020年的一项文化工程，将“职工书屋”作为公司文化建设的切入点。新年伊始，该公司工会投入10万元，购书数千册，努力使“职工书屋”成为职工陶冶情操的“净化站”、素质提升的“加油站”。　□曹祜　景礼红　摄

工信部

批准5G移动通信网等447项行业标准

本报讯（钟源）工业和信息化部1月7日发布了《中华人民共和国工业和信息化部公告2019年第61号》，公布了工信部批准的《5G移动通信网 核心网总体技术要求》等447项行业标准。

具体来看，447项行业标准包括通信行业标准32项、电子行业标准14项、化工行业标准151项、石化行业标准8项、冶金行业标准19项、有色金属行业标准4项、建材行业标准23项、机械行业标准39项、汽车行业标准3项、船舶行业标准29项、航空行业标准2项、轻工行业标准68项、纺织行业标准55项。

早在2019年5月17日举行的“2019年世界电信和信息社会日大会”上，工业和信息化部党组成员、总工程师张峰表示，我国信息通信行业标准体系不断完善、技术水平持续提升、国际影响力越来越大，在制造强国和网络强国建设中的作用日益凸显。特别是在5G国际标准化工作中，国内企事业单位积极向国际社会贡献中国智慧和中国方案，共同制定全球统一的5G标准，提升了我国在全球移动通信领域的影响力。

信息窗

中铁二十局党委列出问题清单 逐项整改销号

本报讯（史天侠　苏燕）“同类型资料多个部门重复要，无形中给基层增加了工作量。”“多了解职工的诉求和基层的合理建议，帮助基层解决实际困难。”……这些戳中痛点的问题，都是中铁二十局领导班子成员在开展“不忘初心、牢记使命”主题教育调研时收集上来的。

面对基层单位提出的113条意见和建议，该集团党委不等不靠，立查立改，68个能够第一时间答复整改的问题，均已答复整改并尽最大努力让职工群众满意。针对剩余的45个问题，该集团党委已进行系统梳理，经过专题研究形成问题清单、制定整治方案，做到“五明确一公开”，即明确整治项目、责任领导、责任部门、措施和时限要求，对整治方案公开承诺，真正做到将“改”字贯穿到底。

同时，该集团党委紧盯“品质铁建”“海外优先”、转型升级等方面存在的突出问题，通过召开座谈会、实地走访、调查问卷等形式征求各类意见和建议160余条。针对联系点单位提出的30个重难点帮扶问题，他们已解决重点问题26个，并坚持做到问题清单整改不降标准、不留“死角”，提升群众满意度。

宝鸡热电厂四曲协奏唱响幸福主旋律

本报讯（胡小进）2020年元旦刚过，宝鸡热电厂以幸福大唐建设为主线，紧扣企业中心工作，从安全环保、党风廉政、慰问帮扶、多彩文体等四点持续发力，谱写节日四重奏，为职工带来稳稳的幸福感和满满的获得感。

安全环保要为先，突出一个“安”。该厂各部门、班组迅速行动起来，认真学习落实集团公司安全环保一号文精神，结合工作实际深刻领会精神内涵，加强设备安全隐患排查，确保“双机满发稳供”和安全生产局面持续稳定。

慰问关爱全覆盖，突出一个“暖”。该厂高度关注困难职工冷暖需求，深化“五必访”特色关爱活动，健全帮扶救助常态长效机制 。

靓丽文体注活力，突出一个“乐”。该厂组织举办“携手奋进，迈向2020”全员健步走活动，吹响了全年奋战号角。

廉洁教育严保障，突出一个“净”。该厂紧抓关键岗位的节前廉洁教育重要环节，层层传导责任压力，为企业高质量发展汇聚了强劲的正能量。

榆林与华为联手共建中国能源大数据中心

本报讯（赵波　李羽佳）1月6日，榆林市政府与华为技术有限公司签订合作协议，共建华为—榆林中国能源大数据中心。

双方将在信息化人才培养、智慧社会建设等领域开展深入合作，包括共建华为—榆林ICT学院、开展榆林市新型智慧社会专项设计工作；通过建设智能化的学习、实验、实践平台，高水平的技术技能实践平台，使各专业学生均能通过新技术面向各自的行业进行创新，推动产业升级；在榆林市智慧社会建设的总体框架下，共同开展榆林市新型智慧社会专项设计工作。榆林市借助华为技术有限公司在云计算、大数据、5G等方面的优势，将能源“榆林指数”打造成榆林数字经济发展的新名片，把能源大数据产业打造成支撑榆林未来发展新的主导产业，积极推动“智慧社会 数字榆林”建设。

自然资源部：

我国将全面开放油气勘查开采市场

据央视消息　自然资源部近日透露，我国将全面开放油气勘查开采市场，允许民企、外资企业等社会各界资本进入油气勘探开发领域。

自然资源部表示，只要在中华人民共和国境内注册，净资产不低于3亿元人民币的内外资公司，均有资格按照规定取得油气矿业权；企业从事油气勘查开采应符合安全、环保等资质要求和规定，并具有相应的油气勘查开采技术能力。

自然资源部矿业权管理司司长姚华军接受央视记者采访表示，这次全面放开了油气勘查和开采的市场准入，包括探矿权和采矿权，改变了过去主要由几家国有公司专营的这种局面。各类市场主体包括外资的、民营企业、各类社会资本的加入将会进一步激发市场活力，有更多的渠道来筹集勘查开发资金，形成以国家石油公司为主体，多种经济成分参与的市场体系，加大勘探开发力度，提高国家资源保障能力。

国家税务总局陇县税务局针对个人所得税汇算清缴“体量大、业务新、链条长、风险多”的特点，积极做好个人所得税汇算清缴的宣传和辅导工作，确保个人所得税减税政策扎实落地、充分享受减税红利。图为1月9日，该局办税导税员热情解答纳税人有关个税问题。
□左辉　李世平　摄

多方发力，破解蓄电池回收难题

透视镜

□任敏

近年来，我国新能源汽车产销呈现快速增长，与此同时也带来了汽车动力蓄电池回收的新问题。据报道，目前我国新能源汽车动力蓄电池已经进入规模化退役期，到2020年，退役电池累计约为25吉瓦时。面对如此庞大的数量，如何做好新能源汽车电池回收、置换等工作，成为一道现实考题。

在新能源汽车快速发展的大环境下，答好这道考题颇为紧迫。相比较传统燃油车，新能源汽车以其节约燃油能源、减少废气排放的优点，成为行业发展趋势。倘若电池回收的问题得不到有效解决，不仅可能造成严重的资源浪费和环境污染，对新能源汽车行业的健康发展也将带来负面影响。正因如此，从启动新能源汽车国家监测与动力蓄电池回收利用溯源综合管理平台，到在试点省份探索建立蓄电池回收体系，再到制定汽车回收行业标准、加大技术研发力度，政府和企业的未雨绸缪，都是为了让退役电池能得到更好回收和利用。

蓄电池回收，难点不在于“要不要”，而是“如何做”。单从回收环节来看，如何平衡车主、车企的利益就是不小难题。从车主角度，换个电池动辄好几万，二手车置换卖不上价，究竟是留车换电池，还是“止损”换新车，令不少车主陷入两难，也降低了主动参与回收的意愿。从车企角度，根据规定，汽车生产企业是电池回收的主体、负有监督责任，但能不能把电池回收回来，主动权却不在自己手中。当然回收电池只是第一步，进一步来看如何实现有效的梯次利用？如何避免拆卸报废带来的环境污染？把这些问题解决好，方能规避可能出现的风险、最大化提高资源使用效率。

对于这些难题，从中央到地方已经开展了不少有益的尝试。2018年发布的《新能源汽车动力蓄电池回收利用试点实施方案》提出，到2020年，要建立完善动力蓄电池回收利用体系，建设一批退役动力蓄电池高效回收、高值利用的先进示范项目，研究提出促进动力蓄电池回收利用的政策措施。政策大方向早已明确，具体如何做，需要各地因地制宜、探索创新。短期来看，需要通过政策供给，在厘清各个主体回收责任上下功夫，保证电池准确地回收到位。长远来看，需要发挥市场主体作用，在销售、回收、再利用、技术研发等全产业链条发力，让电池回收的制度更完善、监管更严密，让市场有活力、车主有动力。

蓄电池回收，既是一个行业发展面临的困境，也是如何提高治理能力的课题。随着新经济、新领域、新业态层出不穷，老问题得到化解，但一些新的挑战也随之而来。不仅仅是新能源汽车，比方说共享经济带来的安全风险和城市管理难题，再比如大数据、人工智能等发展给个人隐私保护带来隐患，应对这些挑战，无不考验治理者的智慧。治理需要不断升级，跟上快速发展的脚步。不断优化管理方式，补齐制度短板，下足“绣花”的功夫，我们才能推动新经济、新业态行稳致远。

党的十九届四中全会提出，必须加强和创新社会治理，完善党委领导、政府负责、民主协商、社会协同、公众参与、法治保障、科技支撑的社会治理体系。这启示我们，形成多方参与的合力，是做好新能源汽车电池回收工作的治本之策。从政府到行业，从企业到用户，切实履行责任，汇聚市场主体最大合力，才能不断攻克发展难题。