



热门文章

- 国外汇储备
- 何加强会计
- 国衍生金融
- 国有商业银行
- 云南农村信
- 章
- 章
- 品市场竞争
- 业银行走混
- 国存款保险
- 国创业板市
- 华夏并购案

120+ renowned advisors reveal what to buy and what to sell

Meet face-to-face with top investment experts

Acquire a global market perspective

Discover profitable investment insights...



WOMEN SHOW 1st MONTH

insights... investment boutique discover

[2008年4月]浅析民工工资拖欠问题的成因及对策

【字体 大 中 小】

作者: [罗永安] 来源: [本站] 浏览:

“民工工资拖欠问题”一个越来越沉重的话题，随着温总理亲自为一个普通农民工讨薪新闻已越来越被社会各界所关注，成为了社会热点。合金高速公路工程是《浙江省公路水路交通建设规划纲要》“两纵两横十八连三绕三通道”架中的十八连的一连。它东起规划中台州境内的沿海高速，途经已建成通车的甬台温高速、中的诸永高速，西止浙江省永康境内的金丽温高速，全长156公里。分三期实施，其中东段62003年9月份开工，已于2006年12月顺利通车；西段67公里，自2004年1月开工，即将交工通段29公里，各项开工前准备工作正在紧锣密鼓进行中。而据东、西段各施工单位自报，东段单位在已通车一年的情况下，还欠1295万元的民工工资。西段（台州境内）七家施工单位共欠工资1516万元。从日前台州市指挥部召开的民工工资问题专题座谈会上了解到，各施工单办法不多，措施也不很有力，要想在年内完成清欠工作难度相当大。在这么一个省重点工程（浙江台金高速公路有限公司大股东为浙江省交通投资集团有限公司、台州路达投资有限公又能充分保障的情况下，民工工资拖欠问题如此严重，究竟为何？根据笔者三年参与建设的谈谈个人的一些想法。

一、原因分析

（一）工程层层转包、分包、工程费用被高额的“管理费”抽空，造成最后的承包者无力支

资，导致民工工资被拖欠。目前的高速公路建设市场看似相当的规范：统一集中在省重点办公开招标，要求入场施工的是国家一级企业，并进行严格的资格审查。那么经这样公开、公平、公正招标来的施工企业如何呢？先听听时下最流行的一种说法是：一级企业招标，二级企业承包，三级企业施工，干活。再来看看台州高速公路的建设历史：1994年开工台州史上第一条高速公路甬台温一期的企业，那可都是货真价实的一级企业的职工，活基本不对外承包。到了1997年开工建设的期进场施工的企业，也都是货真价实的一级企业，但底下一些比如边沟等技术含量低的活开包。再到2003年9月份开工，台金高速东段进场施工的企业虽然绝大多数为一级企业，但他们是进场管理不干活了。再到2004年1月开工的台金西段，则比东段更进一层了，干脆连进场作本不是中标单位，更不要说是干活了。无论是从时下最流行的说法，还是台州高速公路建设不难看出，目前的建设市场是貌似规范实则相当的混乱：工程转包、分包严重，已成公开秘以目前台金西段其中一个标段为例：她以低于业主控制价28%的单价中标后，转手承包给了三板。中标单位只派了一个项目经理（做做样子而已）及少数几个技术员。而分包的个体老板副经理，掌握实权。这是第一次转包，他们之间到底抽了多少管理费这是商业秘密，我们无个个体老板拿到工程后，分别以路基抽取18个百分点的管理费（变更工程为20个百分点），桥取15个百分点管理费后全部分包到下面几个个体户（设工区），最后由工区组织各包工头施一算下来到民工手里是第五层了。其结果是有的工区由于承包价远远低于实际市场价，出现亏损只好一跑了之，剩下一群可怜的民工。一个工程就此这样被层层转包、分包，层层剥皮血，产生的后果不仅仅在于拖欠民工工资，更使工程质量管理面临严峻形势。

（二）施工企业内部管理混乱，导致项目财务亏空，无力支付民工工资，导致民工工资被拖欠高速公路施工企业我们要求的都必须是有国家一级承包资质的企业。而在这些具有高资质有许多都是国有企业，这些企业当然有他们长处，比如技术力量雄厚，施工经验丰富等，但致命的毛病，他们的管理观念陈旧，方法跟不上时代需要，有些企业在工程管理上大手大脚责人更换频繁并且急功近利。特别是在转包、分包、材料采购等方面不去精打细算，造成项空。

在我们台金线上施工的企业就有好多这样的国有企业。比如有一国有企业施工单位，她的大量为隧道，其隧道开凿的中标单价为115元/立方米，二衬单价为412.93元/立方米，这个单在单价在台金东、西段所有中标单位都算是高的（其他单位开凿单价一般为80元/平方米），大赚一笔（一般市场价70元/立方米），但其结果却大大出乎我们的意料——亏了，分析其原因有：一是开凿分包单价太高（100多元/立方米），比其他施工单位中标价还要高出很多；二与二衬捆绑承包造成二衬亏损。据了解，有一包工头承包了该单位的其中一个小隧道，一转00多万元。还是这家施工单位，市场上水泥单价有330元/吨的，可它偏要采购360元/吨的，不亏那才叫不正常。

由于施工企业管理上的混乱，造成普遍的亏空，项目部财务难以继，无力支付民工工资，结果只能是拖欠民工工资。

（三）招标设置不尽合理，施工企业投标恶性竞争，造成因工程亏损而无力支付民工工资，导致民工工资被拖欠

早在2003年东段招标时，对工程材料涨跌风险的设置是完全由施工企业自己承担的，也就是遇涨不补、遇跌不扣的政策。04、05年施工进入高潮时正是工程材料大涨之际，钢材、水泥基本都上涨每吨500元左右。这样一来，沿线施工企业在材料款一项，就亏损少则500万元，多则1000多万元，虽经后来省厅下发了浙交厅（2003）47号《关于钢材、水泥结算价格调整的指导性意见》对工程主材差价予以补助（在上涨10%以内业主不补，超出10%部分业主负责80%，施工企业负责20%），但那只是杯水车薪。东段土建10个标段，据施工单位自报亏损的有6家，其最主要的原因就是材料上涨的因素所致。东段10个土建标在通车已一年的情况下，有8个标共计拖欠民工工资达1295万元之多。

2007年台金东延段招标时，引来了全国300多家施工企业来竞标，而东延段仅仅只有7个标段，平均每个标段竞争者达40多家。现在的建筑行业是僧多粥少，市场竞争激烈程度可见一斑。各家竞争企业为了在竞争中获胜，可谓是使出浑身解数，各显神通，但在合理价位上还是不能保证中标，于是他们为了确保自己一举夺标，采取了不择手段，拼命压低单价，你让利15%，我就20%，最后有些企业到了明知自己的报价已远远低于市场价了，还是往下压。西段4个土建标中一、二、三标自报价分别低于业主控制价的29.7%、18.9%、25%（一般在10-15%应该还算较正常，东段土建10个标平均低于业主控制价12%，东延段7个土建标平均低于业主控制价7.5%）。其结果可想而知，这种恶性竞争，低价中标，可以说从一开始就埋下了拖欠的祸根。西段3个标的清欠工作在市台指挥部从2006年开始强烈干预下至今

120+ renowned advisors reveal what to buy and what to sell

Meet face-to-face with top investment experts

Acquire a global market perspective

Discover profitable investment insights...



WOMEN SHOW 1st MONTH

insights... investment boutique discover

拖欠500多万的民工工资。

(四)施工企业对底下的包工头平时疏于管理,有些“包工头”恶意拖欠民工工资,导致民工工资被拖欠。前面也讲到,施工企业一旦中标后,立即把工程层层转包分包,最后到了大大小小的“包工头”手里。他们对这些“包工头”的管理却是以包代管,施工企业平时根本不去顾问,与民工有没有签订用工合同,及不及时对账,给包工头的钱是不是到民工手里了都一概不知,等到出事了还蒙在鼓里。而包工头这边呢,一方面与民工不对账也不及时结账,这给以后政府劳动部门插手清欠留下了很大的隐患;另一方面有些包工头与施工企业也打起了糊涂账,有些干脆因施工亏空而逃之夭夭,把包袱甩给了施工企业、指挥部,害得民工讨要无门。而使指挥部、政府部门陷入即使想介入主持公道,但又缺乏相应依据的尴尬局面。

(五)法制不健全,劳动监督不够严格,执法力度疲软,使拖欠现象屡禁不止,清欠工作雷声大、雨点小,导致拖欠有愈演愈烈之势。

民工工资问题所依据的法律主要是《劳动法》,而执行《劳动法》具有很大的局限性,劳动者的权益很难得到完全的保护。比如在用工方面,劳动法明确规定应当与劳动者签订劳动合同,但产生争议而发生纠纷的事件往往都是双方未签订任何手续,使通过法律途径解决争议缺乏依据,并且司法解决成本高、周期长,民工望而却步,司法部门取证困难却又无可奈何。

同时,劳动监督力度疲软,不能主动有力地查处劳动用工方面的违法事件,往往采取民告官办、不告不理的被动态度来对待劳务纠纷,使得一些施工企业在违法用工,甚至拖欠民工工资方面为所欲为、肆无忌惮。

台金高速自2004年1月开工至今,违法用工的事每天都在发生,拖欠民工工资的事年年都有,欠薪民工也有去到劳动部门申诉的,但真正解决得很好,对违法用工了处理的少之又少,并且政府每年年终也都发了各种清欠文件,但动真格,对拖欠施工企业因拖欠民工工资而上榜的至今还没有一家。

(六)民工维权意识不强,加上社会地位处于弱势,使拖欠者有机可乘、无所顾忌,导致拖欠民工工资司空见惯。

外出务工的民工,大多数是无一定的社会背景和经济基础,并且文化程度普遍不高,外出务工前又没有经专门机构作过维权方面培训,绝大多数为法盲。包工头找到他们时,不知道要签订劳动合同,工程结束后不知道与包工头结算写欠条,甚至被拖欠后不知道到哪里申诉,用什么方式申诉,结果是为维护自己合法权益,自己却先走上了违法道路。即使找到了申诉地方,却又苦于提供不了合法依据而无法得到维护。

同时,由于现阶段用工现状决定了劳动者岗位有限,造成人多粮少,而大量的农村剩余劳动力,在无政府无计划引导的情况下,仓促外出,有时能找到一份糊口的工作就已经很不错了。作为弱势群体的民工在自己权益被侵害时,有着“人在屋檐下,不得不低头”的想法,因而不得不委曲求全,不敢与“包工头”斤斤计较。比如我们在处理拖欠时,就遇到这样一位民工,他与包工头账已结清,但包工头以自己还没拿到钱为由拖欠着,被拖欠的人是贵州人,不可能在这里耗太长时间,于是包工头提出3.6万元的工钱,要么你拿2万元可以上路,要么你等着。

(七)业主计量手续繁琐,计量周期长,形成三角债。台金高速公路计量管理为四级管理程序,即驻地监理工程师办公室-县(市)指挥部-市指挥部-台金公司。每级程序中又可分许多级(人)的签字确认(超过15人)。这还是正常工程的计量程序,如遇变更工程,则要根据变更涉及金额的大小分为一般变更(10万元以下)、重要变更(10~30万元)、重大变更(30万元以上)等不同等级,由驻地监理工程师办公室分别报县(市)指挥部,县(市)指挥部及台金公司备案;县(市)指挥部、台金公司审定后再进行计量。也就是说涉及重大变更的要走差不多两趟的计量程序,并且有可能由于变更使整大块相关工程量无法及时计量。

据统计,一般正常计量,一切顺利的半个月就能办好一切手续,拿到计量款。如果不顺利,如遇15人以上签字确认(审查)有几个不在的话,那拖半个月、一个月、两个月谁也说得不准。要是变更工程一切顺利的话,个把月就能搞定,如不顺利的话,拖个半年、一年也说得不准(当然这里的顺利不顺利一方面取决于审查人,另一方面也取决于施工企业的资料准备得充不充分,都有极大的关系)。据施工单位自报,至目前为止东、西段的有20家施工企业已完工未计量的,小则几十万元,多则几百万元,最多的甚至上千万元。

不能及时计量,那么施工企业拿不到钱,施工企业拿不到钱那么这些二包三包的“包工头”也拿不到钱,这些“包工头”拿不到钱意味着民工工资也拿不到钱。

二、对策

(一)合理设置招标条件和内容,坚决杜绝不合理的低标中标,从源头上控制拖欠行为的发生。

前面分析拖欠原因时就分析到,多数拖欠的发生,一方面是由于施工承包发生亏损所致,而工程施工承包发生亏损,其中一个比较重要的方面是低价中标(西段普遍出现)及材料调差的不合理设置(东段就如此)。另一方面是由于工程层层转包、分包,层层抽取高昂的管理费,致使最后的承包商发生亏损,所以在设置招标条件和内容时,我认为必须坚持允许承包企业合理赚取利润的原则设置。比如中标设置不可为了省建设成本而取最低标,材料涨跌不能完全由施工企业承担等(台金东段就已这样操作),这样做既可从源头上控制施工企业亏损行为少发生,更有利于业主管理好工程的质量和进度。另外,我认为既然在现实中实际施工的企业绝大多数不是具有一级承包资格的总承包单位,那么是否可以考虑在招标条件上是否可以降低一个级别企业也可参加投标,这样就可以省掉中间一个环节的管理费。总而言之,一个工程一个施工企业,如果有利可图了,那么跟在他后面的这些民工拿到工资的可能性就会大大增加。

(二)建立和完善相关制度,加强对施工企业工程建设过程的监管,尽量避免民工工资问题在建设过程中出现漏洞。

一个施工企业在工程建设过程中,他要受交通主管部门、劳动、司法,以及业主方等主要四个方面的日常监管。当然业主是最主要日常监管者,其监管的主要依据是双方的合同,另外三个部门的监管主要是在业主方无法监管或监管不了的情况下进行,其监管的主要依据是各自相关法律法规。

业主(包括工程监理单位)要依据双方合同的约定,除了对施工单位工程质量进行监督外,要把施工企业民工工资的发放情况、有无执行上级有关民工工资发放制度列入日常工作范畴;发现异常情况及时督促施工企业整改落实,并及时报告劳动及交通主管部门;同时要增强对施工企业的服务意识,尽可能减少不必要的环节,加快计量进程。

各级交通主管部门要深入施工工地,加强对分包、转包行为的查处力度,对教育后不整改者坚决上黑名单或扣减信誉分等(东、西段到目前为止还没采取过),对业主上报的民工工资拖欠情况及时启动应急预案(民工工资保证金制度)。

劳动和司法部门是民工工资最后的保障者,在接到民工投诉或业主请求协助时,要以最简便的程序、最短的时间执行完毕。

建议:1.建立建设单位民工工资代偿制,切断克扣拖欠民工工资的魔手。2.加强民工工资投诉、诉讼的法律援助,强化司法保护。3.建立施工企业欠薪报告制度。4.严格执行《劳动法》,规范劳动用工手续。5.严格对施工企业法人资格的审查和年检,发现有欠薪行为要严格把关,不予过关。

(三)加大普法力度,增强民工自我保护意识,增加拖欠调处率。

民工工资拖欠问题得不到依法保护,关键是民工法律意识淡泊,自我保护意识不强所致,所以加大普法力度势在必行。

加大普法力度一方面要在民工出门前由当地司法部门进行教育,另一方面在民工就业和劳动过程中,由建设所在地司法部门采取送法下工地,通过法律咨询,发放普法资料方式直接与民工对话,以增加法律知识,增强自我保护意识,增加欠薪调处率。

三、在清欠民工工资过程中值得关注的三个问题

(一)民工工资与其他拖欠款项难以搞清的问题

由于目前我们尚未建立民工工资业主代偿制，在清欠过程中很难搞清民工工资与其他诸如材料款、承包款、机械租金等欠款。比如在东段、西段清欠过程中，来反应的人都说自己是民工工资（施工单位只在欠条上写欠××多少钱，而无款项内容），这就增加了业主代为垫付的难度。

（二）个别“包工头”甚至是施工企业借民工工资为由向业主施加变更审批压力。特别是工程施工临近结束或已结束工程，有些变更在施工企业与业主达不成一致意见时，个别“包工头”甚至施工企业就组织民工甚至是雇用当地农民，以业主不批变更就拿不到计量为由打起横幅，组织不明真相的民工上街游行，向业主施加压力。搞得当地政府及有关部门对业主有看法，此类事件在东段就出现过几次。

（三）国家宏观调控，银根紧缩，建设业主在建设资金筹集上压力明显加大。台金高速公路全长156公里，概算总投资97.83亿元，其中已建成通车的东、西段75.13亿元，实际预计投资62.27亿元（未最后决算），东延段概算投资22.7亿元。这些建设资金绝大多数来源于银行贷款。2005至2007年都是多家银行争着贷款给台金公司，所以建设业主根本不需在建设资金的筹措上费劲。2008年，国家加大宏观调控力度，实行从紧的货币政策，使建设业主在建设资金的筹措上压力明显加大。2008年初对台金高速公路建设指挥部计量款的拨付上我们明显感觉得到。虽然到目前为止还没发生不及时支付的现象，但不能保证以后不发生。如果一旦发生建设资金不能及时到位，那么诸永高速发生的施工单位带着民工集体上访省政府的一幕将可能会在台金重演。

（作者单位：台州市台金高速公路建设指挥部）

【 评论 】 【 推荐 】

评一评

正在读取...



笔名:



评论:

发表评论

重写评论

[评论将在5分钟内被审核，请耐心等待]

【注】 发表评论必需遵守以下条例：

- 尊重网上道德，遵守中华人民共和国的各项有关法律法规
- 承担一切因您的行为而直接或间接导致的民事或刑事责任
- 本站管理人员有权保留或删除其管辖留言中的任意内容
- 本站有权在网站内转载或引用您的评论
- 参与本评论即表明您已经阅读并接受上述条款

Copyright ©2007-2008 时代金融

XML RSS 2.0



EliteArticle System Version 3.00 Beta2

当前风格：经典风格

云南省昆明市正义路69号金融大厦