



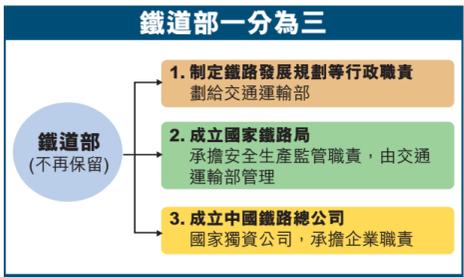
# 政企合一落幕 鐵道部，再見！

## 「末代部長」：不裁人不減投資

香港文匯報訊（兩會報道組 海巖）國務院機構改革和職能轉變方案（俗稱「大部制」方案）不再保留鐵道部，實行鐵路政企分開，行政職責劃入交通運輸部，這意味着已有63年歷史、有「鐵老大」之稱的鐵道部，作為國務院最後一個政企合一的行政機構即將走入歷史。「末代部長」盛光祖昨日強調：不會有人下崗，鐵路投資亦不會縮減。



中國鐵道部部長盛光祖昨日遭遇媒體圍堵。



雖然昨日公布的大部制改革方案涉及多個國務院部委，但最受關注的則是鐵道部。在人大會議開始前，眾多記者在大會堂圍堵追問盛光祖「作為末任鐵道部長是否感到遺憾」時，擔任部長已兩年的他面帶微笑：「沒有遺憾，我當不當部長沒有關係，關鍵是鐵路要發展好。」

### 服從組織安排 盛光祖不遺憾

「我完全贊同國務院機構改革方案，作為個人將服從組織安排。」盛光祖說，機構改革方案通過後，鐵路系統會抓緊研究落實。其中鐵道總公司的總資本還要界定，負債會按照公益性負債、經營性負債的區別，由有關部門和有關投資方商定妥善處理。他強調，目前鐵路負債率逾61%，低於國有企業的平均負債率，沒有風險。

至於鐵路總公司未來是否會整體上市，盛光祖未直接回應，只稱鐵路總公司還要進一步深化改革。至於未來會否設計職工持股，他也表示，暫時還沒有考慮，但會謹慎。在談到人員是否會因機構改革而進行調整時，盛光祖稱，鐵路系統的員工目前都在崗位上，不存在崗位變動情況，「鐵路員工都非常好，他們支持改革」。而鐵路發展的十二五規劃將如期兌現，未來公益性鐵路將由政府投入，經營性的則鼓勵民資投資。

### 功能一分為三 票價市場決定

談及未來火車票價會否因企業化而調整，盛光祖說，鐵路的平均票價是偏低的，今後要按照市場規律，企業化經營來定價，並努力解決買票難問題。

而中央機構編制委員會辦公室副主任王峰表示，撤銷鐵道部，實際是一分為三。一部分是企業職能剝離出來，成立中國鐵路總公司，是國家獨資公司；一部分是和綜合交通運輸體系有關的管理職能，如制定規劃、政策、法規等，剝離出來劃給交通運輸部；最後一部分是安全生產監管職能，專門成立國家鐵路局，為副部級機構，由交通運輸部管理。

王峰介紹，改革後將形成交通運輸管理的新格局，由交通運輸部統籌各種交通運輸方式，加快形成綜合交通運輸體系。國家鐵路局將集中精力行使政府的安全監管責任，鐵路運營與建設、鐵路安全生產主體責任，及鐵路的統一指揮調度，都由新組建的鐵路總公司承擔。



鐵道部即將走入歷史，鐵道部門前昨日媒體、市民雲集，爭相拍照留念。香港文匯報記者劉坤領攝



「大部制」方案不再保留鐵道部，這意味着作為國務院最後一個政企合一的行政機構即將走入歷史。圖為重慶火車站的保潔員在動車發車前清潔動車車頭。

## 鐵路政企不分 改革阻力重重



截至4日，全國鐵路春運期間累計發送旅客近2.3億人。

香港文匯報訊（兩會報道組 海巖）鐵路系統是內地計劃經濟的最後堡壘之一，可稱中國「政企不分」最為嚴重的部門。長期以來，鐵道部兼具政府和企業雙重職能，既是行業的行政主管部門，又直接經營鐵路運輸企業，早已弊端叢生，難以為繼。多年來，鐵路改革的強烈呼聲從未中斷。

### 國家辦企業 號稱「鐵老大」

考慮到鐵路是國家大動脈、鐵路運輸跨區域、社會治安形勢複雜等因素，尤其是在政企不分、由國家辦企業，鐵道部代表國家對該系統實行全面治理的背景，鐵路系統參照前蘇聯模式組建，實行半軍事化管理，擁有相對獨立的公安、檢察、法院系統，下屬設有政治部、公安局，建有醫院和學校，還有相對獨立的供水、供電，甚至質量監督等部門，完全實行封閉運作，在國內交通格局中被稱為「鐵老大」。

近年來，鐵路系統的鐵路建設、子弟學校、醫院、後勤服務體系，也陸續從運輸主業中分離出來，去年各地的鐵路運輸法院、檢察院也開始移交地方，改變隸屬關係，都在為鐵路系統改革做準備，但人員去留、資產去留及高鐵快速發展中的債務等仍是待解難題。

知情人士稱，在過去十年中，國內對採用何種模式對鐵路進行拆分重組一直未能取得共識，是造成鐵路改革進展不大的原因之一。早在本世紀初，鐵路改革曾進入試點「網運分離」的關鍵階段，但改革至2003年戛然而止。當時新上任的鐵道部長劉志軍提出「跨越式發展」得到決策層認可，「網運分離」試點被中止，鐵路改革從此成了敏感詞。此後，雖然在各方壓力下，鐵路系統曾在局部實施了「主輔分離」、「撤銷分局」、「減員增效」等改革措施，但始終未觸及政企合一的壟斷之本。2011年鐵道部原部長劉志軍下台後，鐵路改革的呼聲越來越高，但改革路徑始終不明朗。

## 高負債發展 大事故屢發

香港文匯報訊（兩會報道組 海巖）1949年新中國成立時，中國鐵路里程只有2萬公里，而到2012年末，中國鐵路營業里程已達到9.8萬公里，居世界第二位；高鐵運營里程達到9,356公里，居世界第一位。鐵道部快速拓展了全國鐵路網，但積累了高負債，由於政企不分等影響，過去三十年來多次發生特重大事故，鐵道系統內部貪腐叢生受到外界詬病。

### 貪腐叢生 備受詬病

如今，中國鐵路運營里程僅佔世界的6%，卻完成了世界鐵路四分之一的工作量；中國鐵路運輸以不足美國三分之一的路網密度，承擔了世界第一的貨運運輸密度和世界第二的客運運輸密度。

在快速擴張的同時，鐵道部負債亦劇烈膨脹。至2011年底，鐵道部負債合計為24,126.75億元，國際信用評級機構標準普爾將鐵道部目前債務風險評定為「極大」。2011年，隨着鐵道部原黨組書記、部長劉志軍被雙規調查；隨後牽出包括鐵道部原副總工程師兼運輸局局長張曙光在內9名鐵路系統高層官員因涉貪被查辦，其中涉及6名正局級、3名副局級官員，再加上7.23甬溫線特大鐵路交通事故引發了一系列動盪，造成當年鐵路系統拖欠工程款和施工人員工資，一度使得全國近九成的鐵路項目停工。

與此同時，鐵路系統冗員嚴重、人均勞動生產率極低，服務質量差，都是不爭的事實。中國國有鐵路員工214.39萬人，美國僅17萬人。七家美國一級鐵路公司2011年收入總計674億美元，淨利110億美元；客運公司Amtrak收入27億美元，虧損13億美元。中國鐵道部2012年前三季度虧損85.41億元。

未來火車票價將按照市場規律決定，並努力解決買票難問題。

至2011年底，鐵道部負債合計為24,126.75億元，國際信用評級機構標準普爾將鐵道部目前債務風險評定為「極大」。2011年，隨着鐵道部原黨組書記、部長劉志軍被雙規調查；隨後牽出包括鐵道部原副總工程師兼運輸局局長張曙光在內9名鐵路系統高層官員因涉貪被查辦，其中涉及6名正局級、3名副局級官員，再加上7.23甬溫線特大鐵路交通事故引發了一系列動盪，造成當年鐵路系統拖欠工程款和施工人員工資，一度使得全國近九成的鐵路項目停工。

與此同時，鐵路系統冗員嚴重、人均勞動生產率極低，服務質量差，都是不爭的事實。中國國有鐵路員工214.39萬人，美國僅17萬人。七家美國一級鐵路公司2011年收入總計674億美元，淨利110億美元；客運公司Amtrak收入27億美元，虧損13億美元。中國鐵道部2012年前三季度虧損85.41億元。

### 毛鄧愛搭火車 利工作察民生

歷史故事

毛澤東在專列上工作。資料圖片

香港文匯報訊（兩會報道組 海巖）中國鐵路迄今已有100多年的歷史，至今已建成橫貫東西、溝通南北、幹支結合的具有相當規模的鐵路運輸網絡。歷史上，毛澤東、鄧小平等老一輩領導人對鐵路都青睞有加，外出時常常乘坐火車不坐飛機。

毛澤東的秘書謝靜宜曾回憶稱，毛主席每次離京都是乘坐火車外出，也就是專列。「極少乘坐飛機，並不是出於個人安全方面的考慮，而是從工作出發的，主席曾說乘坐火車就可以掌握主動權，想停就停，想走就走。想停就讓火車找個支線停下來，下車去看看，或者找當地領導談談都行。」

鄧小平的女兒鄧楠也曾透露，父親愛坐火車。「在車上能看到周圍的景色，不像乘飛機，一下就飛到了。每次坐火車，他都把窗簾打開，看窗外。看莊稼長得什麼樣，看路、看老百姓的房子，這一路從北到南，看到房子不斷的變化，就看得出老百姓的生活水平。一年一年從南往北，有的地方變成片片的，可有些地方還特窮。」

### 30年內鐵路嚴重事故表

時間	事故	遇難人數	受傷人數
1978年12月16日	南京-西寧87次列車與西安-徐州368次列車相撞	106人	218人
1981年7月9日	442次列車2台機車、1輛行李車和1輛客車墜入大渡河內	逾200人	146人
1988年1月7日	廣州-西安272次列車發生火災	34人	30人
1988年1月24日	昆明-上海80次列車側翻	88人	202人
1988年3月24日	南京-杭州311次列車與長沙-上海208次列車對撞	28人	20人
1993年7月10日	北京-成都163次列車與2011次貨車追尾	40人	9人
1997年4月29日	昆明-鄭州324次列車與長沙-茶嶺818次列車相撞	126人	45人
2008年4月28日	北京-青島T195列車與煙台-徐州5034次列車相撞	72人	416人
2011年7月23日	杭州-福州D3115列車與北京-福州D301列車在溫州追尾	39人	192人

兩會報道組 海巖（根據公開資料整理）

