香港文匯報訊（兩會報道組 海巖）隨着十二屆全國人大一次會議3月14日表決通過了國務院機構改革和職能轉變方案的決定，鐵道部被取消。當日，原鐵道部拆分的中國鐵路總公司依據企業法正式掛牌成立，包括廣鐵及青藏鐵路在內的18個鐵路局、3個專業運輸公司等全部納入旗下，原鐵道部部長盛光祖被任命為中國鐵路總公司總經理兼黨組書記，中國鐵路的新時代正式開啟。

■中國鐵路總公司昨日正式掛牌，國務委員馬凱(右三)、中國鐵路總公司總經理盛光祖(右二)出席成立大會。 中新社

原鐵道部資料

1. 截至2012年三季度，原鐵道部的資產為4.3萬億元，負債為2.66萬億元，資產負債率為61.81%，稅後虧損85.41億元。
2. 截至2012年底，全國鐵路營業里程達到9.8萬公里，居世界第二位。
3. 原鐵道部下屬18個鐵路局，員工總數約200萬。
4. 原鐵道部安排鐵路固定資產投資額為6,500億元，其中鐵路建設投資5,200億元。

鐵路總公司掛牌 註冊資本逾萬億

納原鐵道部人員資產負債 盛光祖任總經理

中國鐵路總公司成立大會在原鐵道部機關舉行，中共中央政治局委員、國務委員兼國務院秘書長馬凱出席並講話。「中國鐵路改革領導小組」同時成立，由馬凱任組長，盛光祖任副組長。

包含18鐵路局3運輸公司

同一日國務院辦公廳發布了《國務院關於組建中國鐵路總公司有關問題的批覆》。國務院批准組建中國鐵路總公司，註冊資金為10,360億元人民幣，由中央管理的國有獨資企業，由財政部代表國務院履行出資人職責，交通運輸部、國家鐵路局依法對公司進行行業監管。

批覆同意將原鐵道部相關資產、負債和人員劃入中國鐵路總公司，將包括廣州鐵路集團公司、青藏鐵路公司在內的原鐵道部所屬18個鐵路局、3個專業運輸公司及其他企業的權益作為中國鐵路總公司的國有資本。

不增改革成本續享稅收優惠

「歷史債務問題沒有解決前，國家對公司暫不徵收國有資產收益。不增加鐵路改革成本。」批覆還明確，建立鐵路公益性運輸補貼機制。對於鐵路承擔的學生、傷殘軍人、涉農物資等公益性運輸任務，以及青藏線、南疆線等有關公益性鐵路的經營虧損，研究建立鐵路公益性運輸補貼機制，研究採取財政補貼等方式，對鐵路公益性運輸虧損給予適當補償。

中國鐵路總公司組建後，繼續享有國家對原鐵道部的稅收優惠政策，國務院及有關部門、地方政府對鐵路實行的原有優惠政策繼續執行，繼續明確鐵路建設債券為政府支持債券。對企業設立和重組改制過程中涉及的各項稅費政策，按國家規定執行，不增加鐵路改革成本。

批覆要求，中國鐵路總公司組建後，要加強鐵路運輸調度集中統一指揮，維護良好運輸秩序，保證重點運輸、公益性運輸，確保鐵路運輸安全和職工隊伍穩定。要有序推進鐵路建設，按期完成「十二五」規劃建設任務。

學者：發展道路未明晰

對於此次鐵路改革，北京交通大學經濟管理學院教授趙堅認為，這只是鐵路及交通運輸行業改革的一個序幕。這次改革解決了鐵道部多年政企不分的問題，但是鐵路以後的發展道路還未明晰。此次改革的目的是企業能夠煥發活力、更有效率，如果不能打破壟斷、實現競爭，政企分開只是形式分開，起不到提高效率、改進服務和促進發展的作用，也就無法實現目標。此外，民航、公路、鐵路都劃進交通運輸部，下一步整合對交通運輸部是一個巨大挑戰。如何平衡交通運輸方式的發展，使交通運輸更加合理，是亟待解決的問題。

■一名列車員在鐵道部門口敬禮。 中新社

■鐵道部不再保留，昨日大批民眾在門口拍照。 中新社

花絮

民眾再集結 鐵道部摘牌「爽約」

一則原鐵道部摘牌的消息不脛而走，大批媒體記者、社會群眾再次雲集到原鐵道部門口。14日下午4點左右，上百人等候在這裡，不少媒體記者架起長槍短炮對準「鐵道部」白色牌子，準備記錄摘牌的歷史時刻。門口東側拉起了警戒線，西側加裝了鐵質護欄，以便車輛正常進出。前來合影的群眾排起了長龍，從門口延伸到復興路上。

一位天津的鐵路人齊女士早晨七點就趕到北京，為了禦寒，特地買了條毛毯披在身上。她告訴記者，撤併自然有國家的考慮。言語間，頗為不捨。

一位媽媽抱着幾個月大的孩子走出原鐵道部大門，沒等站定位置，媒體記者們就把她圍了起來，按下了快門。她幽默的說：「三十年河東三十年河西，沒準哪天鐵道部又回來了。」

隨着天色漸晚，寒意漸濃，摘牌遲遲不見行動，人們紛紛失落離去。安保人員不時勸阻說：「並沒有得到摘牌的通知，請大家不要逗留。」據了解，因社會關注過高，鐵道部摘牌一事或低調處理。

■兩會報道組 劉坤領

重整海洋局 增維權執法力

香港文匯報訊（兩會報道組 趙鵬飛）十二屆全國人大一次會議今天舉行第四次全體會議。國土資源部部長徐紹史在會前接受記者採訪時表示，國家海洋局重組之後，中國海上維權力量會大大加強，同時將有力促進海洋經濟的發展。

海洋產值逾5萬億

海洋經濟已被視為中國、特別是東部沿海地區經濟轉型升級的新引擎，成為中國經濟發展的新增長點。國家海洋局的統計數據顯示，2012年，中國海洋生產總值已經超過5萬億元。國務院先後批准的山東、浙江、廣東、福建等海洋經濟發展規劃也顯示，中國對於重點發展海洋經濟，已經到了刻不容緩的地步。

徐紹史說，國務院機構改革方案，提到的很重要的一點是職能轉變，國家海洋局整合維權執法力量，這不僅是中國海洋經濟發展的需要，同時也是中國海上維權、執法的需要。

住建部堅決執行「國五條」

■姜偉新(左)表示，20%的稅率「一定要堅決執行」。 李叢書 攝

香港文匯報訊 （兩會報道組 涂若奔）「新國五條」推出後，受到不少質疑，有媒體甚至猜測實施一段時間後將被廢除。住建部部長姜偉新昨日對此回應稱，20%的稅率「一定要堅決執行」。對於當前社會爭議，他稱「住建部已經關注到，執行過程中有什麼問題再完善。」

被問及如何看未來房價的走勢時，姜偉新表示，相信房價會按照「國務院調控的趨勢走」。他並強調，保障房要堅決按照原定的任務繼續向前推進，不僅要保證建設質量，在分配環節也要採取一些措施。

原鐵道部債務 「政企分開」處置

■楊傳堂(中)被兩名女記者「挾持」，要求接受採訪。 中通社

香港文匯報訊 （兩會報道組 涂若奔） 交通運輸部部長楊傳堂昨日表示，原鐵道部遺留的巨額債務將按照「政企分開」要求推進解決，原副部長們今後的工作將由「中央安排」。

他強調，大部制改革後，內地的綜合交通運輸體系「已經形成新的一頁」，將來可能會有更好的改革。

被問及原鐵道部下轄的18個鐵路局如何整合，楊傳堂對此回應稱，「應該是在整個公司組成之後，一步一步向前推」。至於未來的火車票票價，他指與大部制改革無關，今後仍將由發改委和有關方面共同研究制定。

對於鐵道部遺留下的2.6萬億元人民幣巨額債務，楊傳堂聲稱「具體不是太清楚，因為這是鐵道部整個職能轉換過程中的問題」。不過他隨後又補充稱，國務院已經對該問題做了研究，「所有債務和責任，都在按照『政企分開』要求向前推進」。

綜合交通運輸雛形建成

雖然楊傳堂不肯披露改革後的運作詳情，但卻數次談及「綜合交通體系」這一重要概念。他指出，不管是鐵路、公路、航空，還是水運、郵政，都具有一定公益性，目前在內地，「一個綜合的交通運輸體系建設雛形基本建成」。他以今年春運為例，稱春運期間鐵路運輸增長12%，民航和公路分別增長12%及8.8%，「水陸大體平衡」，說明整個運輸方式正在發揮一定變化。

楊傳堂又強調，大部制改革之後，「綜合交通運輸體系已經掀開新的一頁，（中央）已為此做了充分準備，希望能夠有一個好的開局」。未來的交通體系，將更好地為經濟社會發展，為人民生活水平改善做出應有貢獻，「我想將來可能會有更好的改革。」

特寫

改名在即 期待明天

在大部制方案獲通過後，本報記者分赴衛生部、計生委、新聞出版總署、廣電總局和電監會，想見證這些涉及撤併、更名機關改換門牌的特殊時刻，然而，這些機構門前昨天無一「換牌」。

個人利益要服從集體

與鐵道部不同，這些地方的變化並非如人所想的那般立竿見影，也沒有太多的惆悵與傷感。儘管轉變是必然的，淡淡的不捨也是有的，但從採訪中，我們感受得更多的主題詞，是期待。

衛生部的一位工作人員說，「換牌」也就是這幾天的事；電監會的員工淡淡地說：「撤銷了（機構），功能不是還在嗎？」記者在新聞出版總署門口，巧遇下班的謝小姐，「內部的日常工作沒有任何轉變，其實大家心裡還是有一份期待的，畢竟優化組合後的職能會更有效率，現在大家反而更努力地工作了。」這樣的表述，也同樣道出大多數廣電總局員工的心態。「只是希望辦公地點仍能留在現在的地址」，對於在廣電總局工作的王先生來說，這恐怕已是他最可能面對的變化了——也不過如此。

民眾也在期待。「撤銷電監會的舉措是本次改革的一部分，十分必要。如果其間損害到一些人的利益，這些利益群體也應作出讓步，個人利益始終要服從集體利益。」一位街坊說出了許多人的真心期待。

有一群北京大學的研究生很有意思。他們告訴記者，從中午開始，他們就陸續走訪了幾個涉及變動的部委和機構，國家計生委是他們的最後一站，不為別的，只為留念。

夕陽的餘暉中，許多人都在拍照、留念，記錄值得他們回味的東西……

有的，心懷傷感；有的，躊躇滿志。

■兩會報道組 徐樾、王頔、田一涵、高麗丹、江鑫嫻、馬靜

鐵路建設與運輸將拆分

香港文匯報訊（兩會報道組 王曉雪）水利部原部長汪恕誠昨日接受本報訪問時表示，鐵道部拆分為國家鐵路局與中國鐵路總公司僅僅走出政企分開這一步，下一步，中國鐵路總公司要進一步拆分，實行路運分開，企業還要市場化。

他以電力改革為例解釋稱，首先是政企分開，在分成電力部和國家電力公司後，第二步改革就是拆分國家電力公司，分為電網公司和發電公司。「鐵路也是這樣，下一步鐵路總公司還要路運分開，負責鐵道線路建設的是鐵路公司；而在鐵道線路上的運輸業務，客運歸客運公司負責，貨運歸貨運公司負責。」

連天紅（福建）家具有限公司特約