

# 李毅中七年完成三次华丽转身

25日,全国人大常委会经表决决定,免去李毅中的工业和信息化部部长职务,任命苗圩为工业和信息化部部长。

虎年岁末的卸任,对65岁的李毅中来说,是他职业生涯的最后一次转身。过去的七年,他的职业线上依次标记着国资委副主任、安监总局局长、工信部部长这样的头衔,以每两三年为周期,李毅中完成了属于他的三次华丽转身,也留下了三张不同的面孔。



李毅中(资料图片)

## 面孔一:国资“大管家”

2003年,国务院机构改革,国资委挂牌,李毅中调任党委书记、副主任。跨过从事了30多年的石油行业,他成为196家中国最核心国企的出资人代表,开始打理6.9万亿关乎国计民生的国有资产。

上任后,他警告一些央企负责人薪酬过高,他反对大型企业管理层收购,提出5项禁令。有人戏称,他是“媳妇熬成婆”,得到的回答是,“国资委不会成为婆婆”。

## 面孔二:救火队长

2005年,国务院将原为副部级的“国家安全生产监督管理局”升为正部级,更名“国家安全生产监督管理总局”。李毅中迎来了新的挑战:首任安监总局局长。

这一年,临危受命的李毅中打响了煤矿安全的攻坚战。也是这一年,他的身影频频出现在媒体上,背景无一例外的都是矿难现场。一位记者写下这样的日记:

2005年11月28日,星期一,当李毅中在初冬清冷的晨曦中从北京奔赴七台河矿难现场时,他要面临的是零下11℃的寒意。就在前一天晚上,李毅中刚刚处理完松花江污染事件从哈尔滨返回北京,10来个小时候他又因为煤矿爆炸而再次赶往黑龙江的另一个城市。

2005年12月2日,河南洛阳寺

沟煤矿透水事故,5日李毅中主持安全生产视频会议,7日河北唐山刘官屯煤矿特别重大瓦斯爆炸,91名矿工遇难。8日赶赴唐山,主持召开紧急安全生产视频会议,12日上午李毅中主持召开紧急安全生产视频会议。

在任三年,“疲惫”“凝重”,成为他的固定表情。“黑面”“狠话”,成为媒体使用最多的形容词。在一个个矿难现场和安全会议上,李毅中留下了一段段让百姓拍手叫好的经典语录:

·贴封条撕了再贴,贴了再撕,这样下去不行,治罚没有力度,瓦斯不治,矿无宁日。

·我们就是要把矿工的生命放在第一位。

·拿出的图纸画得很正规很清楚,结果都是假的。

·超生越界,私挖滥采,像这种情况不是个别,有一定的普遍性,太拿人命当儿戏了,要钱不要命,煤矿井下不能搞层层转包,我再次强调不能搞,立即关闭,没有商量的余地。

在长期采访安监总局的中央台记者赵九骁眼里,私底下的李毅中,是一个真性情、严谨认真的人:

李毅中可能是在广播记者生涯中遇到的最有个性的采访对象之一,他头脑非常清楚,记性非常好。他更是有个有热情、有性情、有感情的官员,所以李毅中才会对那些违法行为不留情面。记得有一次会议结束之后,与会者

全部都离开了,只剩下李毅中一个人还在那儿,拿着一支红铅笔、戴着老花镜在那儿奋笔疾书。我问他“您在那儿做什么?”李局长告诉我,这些内容马上就要上我们安全生产的网,所以一定要校对清楚,不能出现任何的差错。其实在我看来,李毅中在安监总局工作的这三年,树立了“中国高官勤勉务实、真抓实干”的一个标杆性的形象。

## 面孔三:马前卒

2008年,工信部挂牌,李毅中成为历史上第一任工信部部长。从雷厉风行的救火队长到奔忙不息的马前卒,63岁的他,继续着没有周末、上班时间“五加二”“白加黑”的工作强度。他说,这是自己熟悉和热爱的领域,这里有他对中国工业的深厚情感:

李毅中:小时候火柴叫洋火,钉鞋的钉子叫洋钉子,什么都得加个洋。那时候我们都不会制造,经过60年的变化,到现在工业体系是齐全的,由不能做到能做,由开始做低端的,逐渐地向高端发展,这是很不容易的。所以我最大的感受就是不要发牢骚,不要怨天尤人,一定要知难而上,在磨难中使工信部得到社会的公认。

责任重大,李毅中说,他一上任就得出征,就得作战。在一直跟随采访工信部的中央台记者赵明明眼里,善言、勤奋,是李毅中留给她的最深印象:

我觉得从一个记者的视角来看,首先李毅中可以说是一个非常好的采访对象,因为他不但乐于表达,敢于表达,而且还比较善于表达。我的印象当中,大部分的时候他面对记者的采访,甚至是在工信部内部的一些会议上发言的时候,都是不需要事先准备稿子就能够侃侃而谈的,而且是用他那种很特有的语言表达方式。他身边的人说他每天都在加班,有时候每天工作14个小时。有一次在接受我们采访的时候他自己也说,担任工信部部长以来,他是不敢懈怠,昼夜兼程。

不敢懈怠、日夜兼程。在国产汽车吉利迎娶美国福特的婚礼上,他是证婚人;在腾讯和奇瑞360的交火纠纷中,他是协调者。中国工业信息企业的每一寸进步,都离不开李毅中这个名字。但是卸任后的他,也有自己的担忧:

李毅中:你可能生产出同样的钢,同样的石油,同样的纺织品,数量是一样的,你卖的钱都是一样的。但是人家的增加值是34元到40元,你只有26.5元,集中地反映了我们大而不强,反映了我们工业经济发展的质量和效益不够。

58到65岁,一个人的退休年龄,李毅中却完成了职业生涯最辉煌的三次华丽转身。7年里,花甲之年的他永远冲锋在前,完成了一个又一个挑战。而他的这份担忧,将留给继任者来化解。

据中国之声《新闻纵横》

# 看看国际大都市治堵有啥高招

“首堵”北京祭出狠招。如何“治堵”?成为眼下中国人最热的话题。

看惯了香港的内地居民赴港旅游,大多会感慨:香港道路真窄,街上人真多,车流真顺畅。

奇迹不仅香港独有。东京聚集了日本1/10的人口,拥有450万辆机动车,却很少堵车……

眼光往外看,你会发现,国外发达的大都市,少有“单双号限行”“摇号限牌”,然而却早已摸索出一套治堵良策。大力发展公交,引导市民坐公交出行,成为最普遍也最行之有效的做法。与此同时,分散城市功能布局,抑制私家车增长,倡导文明驾驶等,也让这些城市建立起维护交通顺畅的长效机制。

## 上牌贵使用费高 香港私家车不多

在世界人口最密集的城市中,香港创造了治堵奇迹,究其原因,首先看一组数据:在香港,每天有1200万人次出行,其中9成人选择乘坐公交车,只有1成人坐私家车上。香港机动车总数仅有58.4万辆,其中39.4万辆是私家车。作为世界金融中心,香港每千人私家车拥有量仅56辆。

这与内地出行习惯形成鲜明对比。在内地,人们生活富裕后,多数人首先想到的是买车。摇号限牌之前,北京每天有2000辆轿车上牌。据估计,到本月底,北京上牌轿车将超过480万辆。在广州,每天新上牌汽车六七百辆,到现在上牌汽车数量已超过140万辆。

道路狭窄的香港,对新车上牌十分苛刻,通过高昂的收费,引导市民坐公交出行。

按照香港的征税标准,15万港元以下的轿车,首次登记税为35%;15-30万港元轿车,超过15万港元部分再征收65%的首次登记税;车价30-50万港元的,超出30万港元部分再征收85%的首次登记税;车价超过50万港元

的,超出50万港元部分再征收100%税费。

交完首次登记税之后,车主还需要按照排气量大小,每年缴纳“车辆牌照费”:排量不超过1500毫升的私家车,每年缴纳3929港元;1500-2500毫升排量的车,每年缴纳5794港元。

在香港开私家车,各种费用都很贵。香港电台著名主持人刘伟恒曾在报刊撰文诉苦:“香港车主最可怜,私家车主尤甚。汽油贵、泊车贵、杂费贵、隧道费贵。”高昂的买车和用车费用,让普通家庭望而却步,多数香港人选择坐公交出行。同时,香港私家车使用率极低,路上的私家车少了,有限的路面被腾出来,政府致力于优化地面公交、地铁等,香港便捷的公交系统已经能满足人们出行特别是上下班需要。

通过税费来抑制私家车使用,这招不只香港在用。在纽约,政府通过征收燃油税、过桥过路费和高额停车费来限制私家车行走。在纽约市一些闹市区,停车费用甚至高达每小时20美元。

## 彻底“公交先行” 纽约有24条地铁

曾富庶甲天下的“日不落帝国”英国,早在1863年就在伦敦建起了世界上第一条地铁。

经过近150年的发展,伦敦已经建立270多个地铁站,通往主要火车站和希斯洛国际机场都有地铁,到城外数十公里远的希斯洛机场的地铁不专门收费,与普通线路同样计价,地铁成为伦敦市民出行的最重要工具之一。通过发展公共交通而不是发展私家车,伦敦成功改善了城市拥堵状况。

纽约是全球最富裕的城市之一,民众生活水平极高,但在曼哈顿中央商务区工作的人当中,有80%选择公共交通作为主要出行手段,因为公交便捷、实惠。

纽约公共交通主要由纽约大都会运输署主管。从1982年开始,

该署耗资720亿美元,在纽约建成了北美地区最大的公共交通系统。目前纽约共有24条地铁线纵横交错,线路总长1300公里,468个车站遍布纽约全市各地,在工作日平均每天运送旅客500多万人次。此外,纽约有5900多辆公共汽车,运营线路达230多条。

纽约的很多地铁和公交线路都是全天24小时运转。地铁各站使用地铁卡,地铁卡也可以在公共汽车上使用,刷卡乘地铁后2小时内可以免费坐一次公共汽车。这大大鼓励了市民坐公交出行。

在纽约,交通流量大的路段被辟为公交专用道,在时段,其他车辆未经许可不准占用公交车道,违规即遭重罚。同时,一些交通要道禁止除公交车之外的车辆左拐或右拐。纽约市政府还设立了HOV(高使用率车辆)专用车道,只允许车内乘坐人数为3人或3人以上的车子行驶,否则将被处以100美元以上罚款,目的是鼓励私家车主上下班拼车。

通过实行“公交先行”,纽约市政府最大限度地利用了有限路面,提高交通流量,防止拥堵。

## 首尔倡文明驾驶 英国拿驾照很难

交通事故往往是造成交通拥堵的“罪魁祸首”。一项研究表明,发生交通事故的原因90%以上出自驾驶员的错误。在国外一些大都市,倡导文明驾驶,也是治堵良方。

在韩国首尔,过江大桥、立交桥、高架桥、主干道为数不少,但这些路桥的出入口几乎看不到塞车现象。原来,韩国人开车,遇到路桥一般都会提前并线,即使行驶速度缓慢,也老实地减速和提前排队等候通行,有时队伍排到几公里之外,也不会争相往前冲。这样一来,即便塞车,也只塞一个车道,其他车道不受影响。

在韩国,许多车道是巴士专用的,大部分时段禁止小车使用,但

并非每个车道都有摄像头监控。车载GPS会提醒哪里有摄像头,要“钻空子”十分容易,但在韩国很少有人“钻空子”。

英国把控制交通事故的第一关放在驾驶员身上,即严格考试,提高拿驾照的门槛,让每个“准司机”都有良好的驾驶技术和安全意识。

在英国,拿到正式驾驶执照是件很不容易的事。不久前有这样一则报道:历时22年,经过上百次场地考试,换了12个教练,花费1.5万英镑,英国一名叫苏茜·休斯的女士终于拿到自己的驾照。虽然这位“笨女人”的情况罕见,但英国考驾照的难度由此可见一斑,据说“路考”三四次通不过是经常发生的。

## 伦敦中心征拥堵费 进入车辆立减两成

作为市场经济发源地,英国人习惯用“看不见的手”,即通过收费来调节城市车流量。

由于历史原因,伦敦的高楼大厦、金融机构相对集中,容易造成交通拥堵。政府于是在伦敦中心区划出一个大约20平方公里的椭圆形区域为拥堵区,每周一至周五从上午7时到晚上6时进入该区域需缴纳“拥堵费”。在距离该区域几公里之外,路中间设立醒目的大红色“C”字提示标志,不想进入收费区的车辆可以及早改道。

这项征收交通“拥堵费”政策,从2003年开始实施,根据伦敦市政交通管理部门提供的数据,实施一段时间后,进入收费区的车辆减少了21%,即每天减少7万辆车进入,而收费时间段乘坐公共汽车的人数则上升了6%。

据悉,从下月开始,伦敦将提高“拥堵费”收费标准。提前预付的,每天10英镑;进入拥堵区后当天付费,则是12英镑。

“拥堵费”在伦敦开征并无多大障碍,但在另外一些城市却引起争论。比如纽约曾想开征“拥堵

费”,但由于收费收益对象错位等原因,最终无法实施。

## 分散布局城市如网 东京车多路面却顺

东京的车辆密度和机动车保有量均超过北京,但东京却很少出现大面积堵车,车辆长时间原地一动不动更是极少出现。即便是交通高峰期,东京路面依然十分顺畅。

这与东京轨道交通发展和道路布局科学等密切相关。另外还有一个重要原因:东京重视分散城市功能,避免人口、产业及功能过度集中在某一个地区。

在中国,很多城市是“摊大饼”式发展,从城市中心逐步向外扩展,导致城市中心不堪重负。东京的“首都圈”结构则更像一张网。整个城市人口密度很大,但人口、功能分布比较平均,一个个“副都心”“新都心”,或未被正式定义的功能区,分布在这张网的各个节点。

东京并没有类似北京的CBD(中央商务区),大型企业总部及高层写字楼相对分散,大学也分散在城市的各个方位。

在节点与节点之间,通过高密度的城市轨道交通将它们连为一体。在东京,轨道交通总长度达到2000多公里,每天有2000多万人次乘坐轨道交通工具。

在各交通节点附近,政府有计划有规划地建设居住区,迅速建起医院、学校等,提供高标准配套服务,引导居民从城市中心转移出来,减轻城市交通压力。

在上下班高峰期,东京也像广州一样,居住在郊区的市民赶车到市中心上班,但由于城市功能相对分散,上班地点很分散,并不会出现大塞车。居住区周边完善的配套服务,也减少了人员流动。

相比之下,广州与东京完全不同。居住在番禺的居民赶回广州上班,主要集中在天河、越秀区,导致广州大道、环市路、黄埔大道等路段长期塞车。据《羊城晚报》