

江苏已经先跨出了一步。

# 聚焦 2013 全国两会



互动热线: 96060 加关注: @现代快报

## 大部制改革·连线

# 全国政协委员、江苏省交通厅厅长游庆仲 交通大部制改革 借鉴了“江苏模式”

大部制改革,对江苏的交通管理体制将有什么样的影响?昨天,在人民大会堂,现代快报记者专访了全国政协委员、江苏省交通厅厅长游庆仲。“其实,江苏早就是‘大交通’了。”他透露,国务院相关部门此前还特意到江苏进行大部制改革的调研,应该说,构建综合交通运输体系的“江苏模式”,对此次国家层面改革有一定的借鉴作用。  
现代快报特派记者 郑春平 孙兰兰 鹿伟 张瑜



快报记者跑两会



游庆仲委员 现代快报记者 郑春平 摄

### 8年前,江苏率先进行 交通大融合

“江苏早在2005年,就开始进行交通的大部制改革的探索。把港口、航空、铁路的一些建设和管理职能,归并到了交通运输厅。”游庆仲说,因此,江苏早就是“大交通”,此番改革,本地的动作相对也会比外省要小得多。因为早就完成交通的整合了。

就拿这次大家最关心的铁路来说,江苏省铁路办公室就设在省交通厅。

在其官方网站上,现代快报记者看到,它的职能包括:贯彻执行国家有关铁路的方针政策 and 法律法规,拟订全省合资铁路、地方铁路的中长期规划和年度计划;负责全省合资铁路、地方铁路建设项目前期工作,组织协调铁路建设项目的建设管理工作;拟订全省铁路建设筹

融办法,具体负责全省铁路建设资金的筹措、监管工作;承担全省合资铁路、地方铁路安全生产监管工作;组织协调铁路两侧水土保持工作和建筑设施监督管理,组织协调运输生产和运营管理。

上述职能,与这次改革后的“国家铁路局”职责基本吻合。

游庆仲介绍,此次国务院机构改革前,还专门到江苏进行了调研。“江苏综合交通运输体系的构建,对他们有一定的借鉴作用。”

### 上层设计变革,有利于与江苏对接

既然江苏早就是“大交通”了,这次全国层面的大部制整合,对江苏有着什么样的意义?

“虽然江苏进行了这方面的资源统筹和协调,但是,以前因为在国家层面上,铁道部与交通部是分开,所以,在铁路的规划建设等

方面,沟通协调都不是很方便。”游庆仲认为,此次改革之后,上下就能对接上了,这对江苏来说,是有利的。

另外,这对于江苏的物流业发展是一个重大利好。目前,运输物流的企业都比较小、比较弱,既要受到行政的制约,又常常受到铁路独立性的制约。

这次铁路政企分开,以职能转变为着力点,这对下一步运输企业做大做强很有利。可以充分发挥企业在运输市场上配置资源的作用,大大降低物流成本。江苏经济发展较快,资源绝大部分来自于外地,市场也在外地,物流成本降低,对江苏非常有好处。

“目前,大部制改革的工作部署下来了。”游庆仲表示,回去后就将好好研究,把这项工作推进好,让江苏的交通发展继续走在全国前列。

## 热点关注

### 1 火车站暂无变化

大部制改革后,南京现在的两大火车站(南京火车站、高铁南京南站)又会有什么变化?南京火车站站长杨光表示,暂时不会有任何变化,一切都会根据上级部门的安排来调整。上海铁路局相关负责人也称,改革方案才出来,很多地方要完善,“会有一个过渡,暂时不会有任何变化。”对于人员变动,该负责人称,“铁路职工都在就业岗位,不存在变化。”

### 2 票价会不会上涨?

昨天,网友们最关心的就是铁道部不再保留后火车票价问题。

很多人认为,市场化后,火车票票价会上涨。对此,上海铁路局相关人士认为,铁路票价的制定有很多因素,即使今后要调,或许也要经过价格听证。

有铁路部门人士预言,很可能会全面制定新的客运票价体制,该体系与民航类似,淡季打折,旺季全价。

### 3 公铁空对接互补

虽然眼下,大多数人还“看不清”铁道部消失后会呈现什么样的变化,但现代快报记者从交通部门了解到,在服务民生方面肯定会优势叠加。

一方面,公铁空竞争,将给百姓更多选择;其次,分工更明确,衔接更流畅,各项交通之间“互补”,让乘客更为方便。省交通部门举例,比如以前高铁出现晚点,或者推出临客,交通部门不了解情况,无法提供对接,导致旅客到站后,没有公共交通进城,“以后,就不会了,在一个部门管辖范围内,信息互通,一旦出现大面积晚点,可以立即组织车辆疏散。”

### 4 购票也会更方便

火车票买不到,因为运力原因,这是一大头疼的问题。昨天,相关人士分析,通勤、站站停等列车有可能会逐步淘汰,改为汽车运输,“根据市场需求,合理调配运力,购票上有可能更容易一些。”

同时,现代快报记者了解到,以后,公路、铁路、航空的售票点可能会集中到一起,方便市民换乘、购买。该人士还透露,为了均衡发展各种交通工具,也有可能出现更多的“公铁空”产品,像买机票,免费送相关的汽车票或火车票等。  
现代快报记者 毛丽萍

# 全国人大代表、上海铁路局副局长姜曦晖: 江苏已先尝“融合”甜头 南京南站最典型

“其实,铁道部本身就是纳税人,以前由于政企不分,很多人都以为铁路花的只是纳税人的钱。”昨天,全国人大代表,南京铁路办事处主任、党组书记兼上海铁路局副局长姜曦晖接受现代快报采访时,有点“委屈”却更释然:“我觉得,在这个时候实施铁路政企分开改革,水到渠成,恰如其时。”具体到未来江苏交通与铁路部门的融合,姜曦晖格外有话说:江苏的融合早就走在了全国的前面,而且已经尝到了甜头,比如:南京站和南京南站的“零换乘”模式,就是地方政府、交通部门与铁路部门三方融合的典型。

现代快报特派记者 郑春平 孙兰兰 鹿伟 张瑜

## 正式启动 还有待方案的细化

眼下,各界尤其是铁路系统员工最关心的,是机构改革方案公布后,真正的动作何时启动。对此,姜曦晖表示,目前,部一级的方案已经明确了,包括成立国家铁路局和中国铁路总公司,职责都予以明确了,“但是到路局和省一级的怎么操作,目前还没有细化,但总体而言,部以下的变化不大。”现行的上海铁路局,管辖范围包括三省一市,与地方政府的协调很密切,对地方铁路安全监管也是全方位的。

### 统筹协调,节约大量成本

#### 实例一 沪通大桥公铁合建,省下30亿

“新公布的部门融合方案,促进了各种交通方式的融合,统筹规划铁路、公路、民航的发展。”姜曦晖说,今后这将会是一个“大交通”系统,有利于把社会所有的交通资源效益最大化,整合为国家的综合交通体系。哪里该建铁路,哪里该建公路、水路,要进行整体规划,促进相互衔接。有的是接力运输,

发挥整体优势和组合效益。

说到这里,眼前就有一个鲜活的例子。3月1日,沪通铁路大桥开工建设,南通“向南难通”的历史将彻底结束。鲜为人知的是,开工锤落下的这一刻,背后是一个多么漫长的过程——由于沪通大桥是公铁两用桥,涉及到铁道部、交通部和江苏省,需要三方协调达成共

### 体制顺畅,最终受益的是老百姓

#### 实例二 南京站和南站“零换乘”成全国典型

部门融合、体制顺畅,最终受益的是谁?

答案无疑是老百姓。关于这一点,只要去过南京站和南京南站的人,相信都不会否认。

南京站、南京南站的建设上,实现了多种交通方式的“零换

乘”,给乘客带来极大的便利,成为全国典范。而最终能把高铁、客运、出租、公交、地铁这么多交通方式集结在一起的,同样是背后所属部门无数次的规划协调。

姜曦晖坦言,当时,为了推动

姜曦晖代表 现代快报记者 郑春平 摄

南京站和南站的“零换乘”,南京几个相关的政府部门,与铁路等交通部门进行了大量的协调沟通,“如果说这是自下而上的沟通,今后部门融合后,再遇到类似的问题,就能自上而下、顺理成章地推进了。”

### 融入市场,带动社会投资

#### 实例三 沪宁城际,三方投资获多赢

政企分开,将直接把铁路部门带入市场化时代。姜曦晖对此十分期待,“加快投融资改革,进一步开放铁路投资领域,今后将让更多的社会资本加入铁路建设。这对于铁路的发展显然是件好事。”

江苏乃至长三角,同样有现成的例子,沪宁城际就是一个多方投资融合的典范,除了服务乘客方便

快捷,经营状况也非常良好。他给现代快报记者列举了一串数字:沪宁线城际全长301公里,投资比例铁道部42.5%、江苏省42.5%、上海市15%,从开通之日起,经营和盈利情况就非常好,“这就是铁道部、地方、社会资本融合的成果。”

也有人关心,市场化了,资本永远是逐利的,未来公益线路没人建了,怎么办?对此,姜曦晖表示大可不必担心。因为,机构改革方案中已经明确,国家将继续支持铁路建设发展,对公益性线路和运输补贴政策不变,而且会加大力度。“以前,说亏了大家还不信,也难怪,定项目的、发包的、做工程的都是同一个。今后则不同,建的和用的一分开,自然就清楚了。”