



交通部官网日前发布消息称,目前交通运输部有关职责和机构编制调整已基本到位,标志着交通运输大部体制改革落实工作顺利完成。

据介绍,此次改革形成了由交通运输部负责管理国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局的交通运输大部管理架构格局,初步建立起与综合交通运输体系相适应的大部门体制机制。

接受记者采访的专家表示,这次改革从形式上看已经比较到位,但未来如何协调大交通的宏观意义和市场属性仍存在许多博弈,许多权责明细仍需进一步理顺。目前来看,大交通部的组建尚无法解决铁路发展难题。

交通部职责及机构编制基本落实到位 许多权责明细仍需理顺 专家称——

大交通部 尚无法解决铁路难题

交通运输部部长杨传堂日前接受记者采访时明确指出:“搭建综合交通运输管理的‘大舞台’,是一块国家行政体制改革中难啃的硬骨头。”

2013年3月,十二届全国人大一次会议通过了《国务院机构改革和职能转变方案》,提出实行铁路政企分开,将铁道部拟订铁路发展规划和政策的行政职责划入交通运输部;交通运输部统筹规划铁路、公路、水路、民

航发展,加快推进综合交通运输体系建设。

去年3月下旬,交通运输部成立了机构改革和职能转变领导小组及其办公室。

去年11月,中央编办印发了机构编制调整方案。

接着,交通运输部召开了动员大会,公布了机构改革实施方案:明晰了交通运输部承担综合交通运输规划、战略、政策、法律法规和标准的拟订及起草职能;调整交通运输部

部分内设机构设置,包括设置政策研究室,将道路运输司调整为运输司、安全监管司和质监局调整为安全与质量监督管理局等。

完成了铁路管理体制变革,是组建综合交通运输管理新体制的亮点。

杨传堂指出,国家铁路局正式挂牌,7个地区监管局的组建工作目前进展顺利。交通运输部配合有关部门推进铁路投融资体制改革,设立铁路发展基金,实施铁路运价改革,

配合国家发改委加快铁路建设项目前期工作。

杨传堂介绍,交通运输部去年成立了综合交通运输法规体系建设专题小组,由他担任组长,推进建立综合交通运输公共信息服务平台,推进铁路、公路、水路、民航联网售票系统建设,组织编制综合运输体系规划,加大综合运输枢纽建设,促进各种运输方式有效衔接。

■释疑

为何机构改革 历时一年?

据交通运输部介绍,经过将近一年的紧张工作,部机关先后制定印发了改革实施方案、内设机构主要职责、处室设置和人员编制方案,明确了改革实施工作的具体安排,确定了机关各司局的主要职责、人员编制、司局级领导职数以及处室设置,建立了明确了部与管理的国家局之间的职责分工和工作程序;同时,积极推进和完成了新设司局组建、相关司局职责调整和人员划转等工作。

“方案的施行有一个过程,方案确定后就一直在进行人员、机构等的配置和调整,这个过程是复杂的,需要时间。”中国人民大学行政管理学研究所所长毛寿龙教授对记者说。

完成了铁路管理体制变革,是组建综合交通运输管理新体制的亮点。

发改委综合运输研究所研究员李堃曾表示,目前铁路改革面临的主要挑战是体制机制滞后、国家管制较严、货运手续繁杂、市场份额持续下降及负债率高。政企不分的管理体制是铁路问题的核心,铁路改革不可能立马看到效果,得循序渐进。

毛寿龙教授表示,将国家铁路局划归到大交通部,或许将利于中铁总去行政化,政企分离也是铁路改革的关键。

“大交通部履行的是行政管理职能,该由企业去做的还需要归还给企业,这样的话可能会和以前有所区别,但这个区别也很难说,因为毕竟很多东西还是和政府有着千丝万缕的联系。”毛寿龙认为,即使成立了大交通部,铁路的一些问题还是会出现,比如说人事,肯定政府管得多。

■专家解读

交通部“扩权” 有能力多方统筹

全国人大代表、中铁隧道副总工程师、中国工程院院士王梦恕从事铁路工程科技工作40余年,2012年的全国“两会”上,他就曾提交过一份将原铁道部并入交通部,形成大交通部的建议。日前,记者对王梦恕院士进行了独家专访。

记者:您当初提这个建议,是出于什么考虑?

王梦恕(以下简称“王”):我原来是搞铁路和地铁的,发现地铁交会点的换乘非常重要,比如说从北京地铁一号线换二号线,中间就有结点,必须处理好这些结点。

另外,现在地铁要“走出去”和城际铁路接轨。这些都是老百姓最关心

的,也是提高效益最好的办法,同时又是最节能、最安全的方式。而这一切都需要交通部出面协调管理,这也是成立大交通部的理念所在。

记者:此前的交通系统分工存在什么问题?

王:原来的交通部主要负责公路部分,这样的话,“交通部”的叫法就没有实际意义了。实际上,公路、铁路、民航、水路这四部分要有有机地统一交由交通部管理。

现状是铁路、公路、水路、民航四个部门各自为政。现在唯独上海做到了航天楼下面有铁路、有地铁。所以说大交通部的建立要把这四者联结起来:要在飞机场旁边建铁路,在飞机场

下面修地铁,只有把结点做好,才能方便大家。

第二个问题是各个港口也没有联结起来。此前港口的集装箱运输全部是靠汽车运输。这是非常错误的,汽车运输不仅会超载,造价还非常高,而铁路运输就相对便宜。所以说港口运输也要晋级,和公路、铁路等形成综合运输网。

第三个问题是,除了广东省做得比较好之外,其他省份的省际和城际铁路也没有联结起来,靠汽车运输不仅造成资源浪费,还破坏环境。所以把城际铁路的结点做好非常必要。

全国交通需联网运营

记者:推动大交通部的建立,最大的阻力和障碍是什么?

王:最大的障碍是一些部门不服气,而成立大交通部后,使得他们各部门有了具体明确的责任,责任变大了。

记者:铁路、公路、水路、民航合为一体,作为交通部门该如何分工?大概需要多久的磨合期?

王:各个交通部门的联结,尤其是

结点问题非常重要,但是长期以来都无人管理,是个空白,只有成立交通部才能协调这些个结点。

首先是处理好各个部门的结点问题,不要求交通部去管具体的东西,具体的东西每一个部门都有自身的管理办法。

这样就会给国家节约很多钱,我们的环境也会好很多。至于磨合期,

就要看规划设计院怎么设计和组织了。

记者:接下来做好大交通部的工作,最重要的是哪些方面?

王:互联网时代,交通如果不联网,效益是起不来的,铁路要和公路联网,要和公路联网,要和航空联网。网络运营提升效益,大交通部不联网绝对不行。

(本版稿件据新华社)

广东将倒查“三类罪犯” 减刑、假释、暂予监外执行案件

记者18日从广东省监狱管理局了解到,广东监狱系统将对职务犯罪、破坏金融管理秩序和金融诈骗犯罪、组织黑社会性质组织犯罪的“三类罪犯”的减刑、假释、暂予监外执行案件进行严格规范,并启动近三年此类案件的倒查工作。

最高人民检察院近日对外发布信息,截至2014年1月,检察机关对广东健力宝集团原董事长张海违法减刑系列案共立案24人,涉案范围波及司法机关、看守所、法院系统及部分律师、社会人员。与此同时,中央政法委出台了关于严格规范减刑、假释、暂予监外执行的指导意见,广东省监狱管理局党委书记、局长刘芳介绍,针对指导意见中提及的“三

类罪犯”的考核、奖惩、管理等各个环节,该公开的公开、该走程序的走程序,确保这些执法管理工作站得住脚、经得起倒查。重点检查领域包括是否严格按照法定程序和条件提请、办理,是否有伪造材料、弄虚作假情况,是否存在徇私舞弊、收受贿赂、失职渎职等,发现问题要坚决整改,依法纠正。

记者在广东省监狱管理局采访时发现,该局已建立了多数监狱联网的内部信息化系统,服刑人员的基本信息、减刑和假释情况、监狱内日常开支等都在系统上一目了然。广东监狱系统还将进一步推进这些狱务信息在网络上的公开化,通过远程视频等方式促进减刑、假释、暂予监外执行案件的开庭审理。

纳豆机免费申领

自制纳豆每天只需8毛钱

本报讯:取黄豆200克、泡豆、蒸煮,加入纳豆菌,放入纳豆机发酵即可食用。日本心脑血管发病率低于世界平均水平,仅为0.4%,而平均寿命高达85.76岁,其原因在于日本人每天吃新鲜的纳豆。新鲜纳豆含有大量的活性纳豆激酶,新鲜的纳豆激酶具有强力溶栓、降低血压、血脂、血糖、胆固醇、软化血管,预防飞蚊症、白内障、老年痴呆症、防癌、抗癌(含至少5种天然抗癌物质);双向调节肠道;护肝美容等功效。

相关链接

- 自己做纳豆有四大好处:
- 一、摄取更多纳豆激酶:每天吃纳豆30-100克,摄取纳豆激酶可达20000FU以上,比一般产品多3-5倍,溶栓和保护血管效果更好。
 - 二、活性物质无损耗:纳豆激酶是一种碱性丝氨酸蛋白酶,纳豆制造过程中不可避免造成活性物质损耗,吃自制纳豆活性物质零损耗被全部吸收利用。
 - 三、节省大量费用:纳豆激酶持续作用时间只有12

小时,每天应吃2次才能不间断溶栓,自己做纳豆每天大约0.8元,省钱,还增加生活乐趣。

四、纯天然、无添加:自己做,不添加任何化学添加剂,安全自己把握。

申领 通知

每天吃纳豆多活20年,百万家庭长寿健康行活动正式启动:现向本报读者免费发放300台纳豆机,60岁以上者优先。中老年朋友只需到指定药店购买纳豆菌即可免费申领纳豆机,每天前十名打进电话订购的朋友再再降100元。免费申领报名电话:6997488。申领地址:瑞福祥大药房(龙头路市立医院北门向西100米路南) 滕州百信大药房(滕州中医院斜对面东50米)