



# 機構改革穩中求進突出重點

# 中編辦：放權與調控並重

中央機構編制委員會辦公室副主任王峰11日上午在京表示，行政體制改革的核心是轉變政府職能，這也是本輪機構改革的重點。他說許多問題並非一次改革就能解決，需要具備條件和更廣泛的共識。針對外界關心的國家發改委權力集中的問題，王峰強調，發改委權力不能完全下放，簡政放權和加強管理之間相輔相成，不能單獨地強調一面。

【本報記者賈磊北京十一日電】

在回答「大部制」改革與社會期望存在差距的問題時，王峰將本輪改革歸結為「穩中求進，突出重點」，先改已經具備條件、達成廣泛共識的，有一些改革是「瓜熟蒂落、水到渠成」。

## 抓緊「三定」釐清權責

王峰介紹，落實這次改革方案有四條措施：第一，抓緊研究制定新組建這6個部門的「三定」（即定機構、定編制、定職能）規定，突出強調轉變政府職能和部門的責任內容，使新機構能夠盡快的按照新的職責、新的要求開展工作。此次6個機構調整涉及18個機構的職能，要相應劃轉和調整，對相關機構的職能要進行修訂。

第二，這次改革提出了10條轉變政府職能的要求，需要各部門限定時間、對號入座，拿出轉變政府職能的具體措施。

第三，涉及到相關法律法規的調整、修訂，為落實改革要求提供法制保障。

第四，各個部門「一把手」負總責。

至於成立「大文化部」等意見，王峰說機構改革不可能畢其功於一役，看準了先邁出一步。如果一味調整機構，為了追求所謂的「大」，運行不久就有可能分開；機構改革若一個部門擔負責任繁重，也可能達不到改革目的。

## 發改委不能完全放權

王峰說，現在政府職能越位錯位和不到位的情況並存。「簡政放權是改革，加強管理也是改革，否則我們的政府就可能失職。」

「發改委不容易啊，我有朋友在裡面，他很抱怨，天天加班加點，可是和朋友們聊的時候，他們有這麼多意見，幹了很多出力不討好的事」。當被記者問及發改委職責權限如何改革時，王峰表示要替發改委「說句公道話」。

他表示，上一次改革在發改委的「三定」當中，它的第一部分「職能轉變」比任何一個部門的要求都多。這次職能轉變推出的十項職能當中，相當一批都和發改委有關係，第一條就是投資項目。王峰認為，發改委的地位和作用要給予充分的肯定，管得過多、過細是一方面的問題；另一方面，宏觀調控體系還要進一步完善和加強，發改委也有進一步加強完善職能的這個任務，也不都是完全下放，該加強的還要加強。

「我們13億人口，各地經濟發展如此不均衡，宏觀調控任務很重，一旦發生一些比較大的經濟波動，靠市場出手能行嗎？靠某一個地方調控能行嗎？」王峰說，在這樣的情況下中央政府必須出手，在最短的時間內，利用最有效的手段，能夠持續的、健康的、協調的發展才是目的。

## 改革有阻力但非「抗拒」

當被問及改革中是否有抗拒的力量，王峰稱改革就是權力的調整，作為當事部門沒阻力不可能，但不至於說是「抗拒」。條件不成熟的就穩步推進，比如金融業是否要從分業監管過渡到混業監管，目前還拿不準，就等看準了再動。

他說每次改革都涉及被改革者的人事去留，要設身處地為這些人安排好，最大限度的解決他們在改革中遇到的實際困難和問題。



▲3月11日，十二屆全國人大一次會議在兩會新聞中心舉行記者會。中央機構編制委員會辦公室副主任王峰就《國務院機構改革和職能轉變方案》有關內容和考慮回答記者提問 中新社

## 「三定」方案含六內容

- 1 職責調整，明確部門取消、劃出移交、劃入和增加以及加強的職責。
- 2 主要職責，規定部門的主要職能和相應承擔的責任。
- 3 內設機構（一般部門內的司局機構），即確定部門內設機構的設置和具體職責。
- 4 人員編制，核定部門的機關行政編制數、部門和內設機構的領導職數。
- 5 其他事項，明確與有關部門的職責分工、部門派出機構和直屬事業單位的機構編制事宜等。
- 6 附則，明確「三定」規定是由誰解釋和調整的事宜。

本報記者賈磊整理

## 重設體改委 王峰坦言「拿不準」

【本報記者賈磊北京十一日電】近幾年，中國學界有關成立改革協調機構或恢復體改委的呼聲不斷，尤其是中央提出要深入研究全面深化體制改革的頂層設計和總體規劃，制定改革的總體方案、路線圖、時間表後，這一呼聲更強烈。今日中央機構編制委員會辦公室副主任王峰就此回應時稱，有三個「拿不準」。

第一，現在經濟體制改革和改革初期不一樣，已經建立了比較完善的社會主義市場經濟體制，接下來是在此基礎上如何深化和完善。這和當初由一個部門來集中思考該領域如何設計、如何推進，要有一個路線圖的情況不一樣了。要不要再搞一個實體機構，拿不準。

第二，現在的改革不僅僅是經濟領域，是全方位、全面深化改革。十八大提出的「五位一體」的戰略部署都面臨着改革任務。在範圍如此廣

泛、改革任務如此繁重的情况下，搞一個這樣的機構，把所有的改革內容都統籌起來，幹得了幹不了，沒把握。

第三，這幾年在各領域改革有序推進，成立了諸多專門負責改革的高層協調機制。比如醫改、教改、科技改革、文化體制改革等，都採用一種高層次的議事協調機構，相關部門參加進來，共同研究這個領域的改革，效果還是不錯的。在這種情況下，現在的體系不用，重新再搞一個機構來推進方方面面的改革，行嗎？拿不準。

曾經的國家體改委全稱為國家經濟體制改革委員會，依據五屆全國人大在1982年5月通過的決議成立，曾經是國務院的組成部門，負責主導經濟體制改革。該部門於1998年3月，依據九屆全國人大一次會議通過的《國務院機構改革方案》終止運作。



▶ 記者會現場火爆。圖為記者在提問 新華社

## 花絮

## 坦率回應 滴水不漏

本報記者 賈磊

「我是第一次面對這麼多的記者朋友，說心裡話，心裡有點發慌，還請大家高抬貴手。」中央機構編制委員會辦公室副主任王峰今日這樣一段開場白引來記者一片笑聲。

他說，這次機構改革和職能轉變大家都非常關心，又笑着和記者們商量，「如果有講得不恰當的地方，一律以我們會議上通過的方案，包括馬凱先生的說明為準。」

在之後與記者一個半小時的交流中，王峰的回答滴水不漏，會後又主動稍留片刻，方便一擁而上的記者們拍照。

【本報北京十一日電】



▲3月11日，北京一個報攤上，多家報紙的頭版都關注了「大部制」改革 中新社

【本報記者賈磊北京十一日電】來自國內航空工業系統的全國政協委員吳光輝、唐長紅和全國人大代表唐軍11日對媒體表示，隨着加快調整經濟結構、改變經濟發展方式，國內勢必呈現出發展支線航空的強烈需求。他們建議有關部門落實政策，促進支線航空和民機產業加快發展。

## 幹支結合適應快速運輸

「同西方發達國家相比，我國支線航空總體上還存在較大差距。」中航工業西飛董事長唐軍說。目前國內航空工業唯一交付運營的支線商用飛機——新舟60、新舟600飛機雖已交付運營80架，獲得訂單210架，但中國本土作為新舟飛機最重要的市場，僅有15架在航線運營。

他建議調整落實政策，降低支線航空運營成本，制訂基本航空服務實施細則，加大對民機新型號研發投入，對民營航空公司發展支線航空的支持，鼓勵航空公司使用國產民機。

按照「十二五」機場布局規劃，未來國內新增機場多數是支線機場。唐長紅表示，雖然近年來高鐵發展很快，但支線航空更適合東、西部發展不平衡的現狀，幹支結合的航線網絡形態更適應由此衍生的快速運輸需求。

## 樞紐機場勿歧視小飛機

唐長紅表示，目前樞紐機場對渦輪支線飛機存在歧視，一般不允許或限制小飛機進入，極大地侵害了國產渦輪支線飛機航線運營權利。為此，他們建議國家加大對國產民機新型號飛機研製的支持力度，較大幅度提高研發資金的支持比例，並對民機產品的持續改進提供年度資金支持及專項改進支持。

唐軍還建議，要允許支線飛機進入大機場。發展支線航空必須有大城市與小城市之間的支線線路，否則無法發展，他建議如北京新建的首都第二機場都應該考慮允許支線飛機進入。

吳光輝提到，中國航空運輸量只有美國的一半左右，商用飛機數量也只有美國的一半左右，美國的通用飛機達到30萬架的級別，而中國還不足兩千架。對於國產支線客機ARJ-21的試飛進展，他表示去年的試飛工作進展順利，今年還將完成大量試飛課目。ARJ-21有望在2014年開始交付首批用戶使用。

## 鐵路系統應引入競爭

【本報記者程姝雯北京十一日電】針對新一輪機構改革方案，全國人大代表山東臨工工程機械有限公司董事長王志中昨日向大公報記者表示：如此改革，鐵道局將成中國最大壟斷性國企，必須盡快推出改革後續措施，防止火車票價上漲。

## 鐵道局將成最大壟斷國企

王志中指出，此次機構改革撤銷鐵道部，的確實現了政企分開，但接下來，「鐵道局」即將成爲一個高度壟斷的鐵路公司，堪稱「中國最大壟斷國企」，很難實現中國百姓最爲期盼的坐火車容易、票價下降等目標。企業是以盈利爲目的的，票價不漲就不錯了。」王志中說。

王志中指出，大部制改革撤銷鐵道部，完成政企分開，僅僅邁出了一小步。更重要的是，推出改革後續措施，向鐵路運輸系統引入市場

競爭。

他建議：「第一步，控制住壟斷企業，要求鐵路總公司穩定票價，不能漲價。第二步，解決鐵路總公司的壟斷性質，實行分解，參與市場競爭。」

王志中表示，改革的方向是，國家掌握鐵路所有權、調度權，而鐵路上跑的火車，可組建若干個鐵路運輸公司，在運營方面進行競爭。只有引入競爭，才能提高鐵路行業的管理效率、降低運營成本和票價。

## 「個人也可買火車」

「最終目標是，鐵路運營公司可以實行股份制，也可以上市，完全依靠市場運作，甚至個人也能買火車，就像現在可以購買私人飛機一樣。」

王志中同時指出，在鐵路局掌握建造標準

的前提下，鐵路建設總公司同樣需要分解，否則將難以改變中國高鐵、鐵路建設的高成本局面。



▲「鐵老大」將走入歷史，不少民衆來到鐵道部大門前留影告別 法新社



▲全國人大代表王志中表示，鐵道部完成政企分開，僅僅邁出了一小步，更重要的是，向鐵路運輸系統引入市場競爭 本報攝