

权威专家接受中国证券报专访时表示

# 铁路体制改革关键在政企分开

□本报记者 孟斯硕

国务院机构改革方案将提交十二届全国人民代表大会讨论表决，其中，交通运输部制改革和既有交通管理部门的职能转变是方案中的重要内容。目前铁道部还未实现政企分开，铁路改革面临改革方案如何设计、铁路企业集团如何组建、铁路债务如何剥离分解、人员如何分流等一系列难题。长期从事铁路行政管理体制改革研究的专家张江宇在接受中国证券报记者专访时表示，铁路体制改革要注重效果、力戒形式，最关键的是要先将铁路政企分开。

**中国证券报：**在2008年国家大部制改革中，铁道部未并入交通运输部，当时主要观点是认为铁路运输系统具有独特性，比较复杂。当前铁路改革所面对的情况有所改变吗？

**张江宇：**交通运输管理体制改革只是取得了阶段性的成果，改革最大的难点在铁路系统。

目前，铁道部还未实现政企分开，铁路大建设还处于高潮，截至2013年2月，铁路线路在建总规模里程高达2.3万公里，铁路安全也需要磨合、加强，线路建设与线路运营之间存在大量的关联交易。在此情况下，第一步，求真务实的办法是扎实、有效的推进铁路政企分开，为实现交通运输大部制准备。

针对铁路行政管理体制改革复杂的情况，2012年3月18日，国务院在《关于2012年深化经济体制改革重点工作意见》中确定：按照政企分开、政资分开的要求，研究制定铁路体制改革方案。”根据此意见，铁道部在去年全面推进并实施客货运组织等前期改革，为实现铁路政企分开做准备。

铁路之所以至今还未完成政



IC图片

企分开，更主要的原因还是铁路改革面临许多技术难点、难题，中央确定稳步推进的改革思路是一个非常准确的判断与定位，比较适用铁路系统。

首先，铁路是一个非常复杂的系统，它的建设、投资、运营三者关系紧密，因联网长段线路之间难以拆分，特别是运营的复杂程度，比一般的公路、民航、水运要复杂得多；二是全国铁路运营除大秦铁路、区域城际等铁路外基本是一张网，难以分割。运营具有联网、联动、联劳的特殊性，由此引起的统一组织、指挥、协调全路运输生产难以分割；三是管理运营效率与规模效益，在统一调度指挥下，铁路的管理运营效率高。从规模效益上看，线路保持在一定的规模下，效益高，缩小线路规模，如对线路拆分不当，自然损失了规模效益。

这些复杂的问题是客观存在

的，铁路也需要经过一步一步的改革来解决这些问题。铁路体制改革最关键的是要先将铁路政企分开。

**中国证券报：**铁路体制改革方案应如何设计？

**张江宇：**铁路改革应按照“求真务实、减少震荡、效果为重、绩效提高”的原则进行。铁路体制改革方案设计的第一要务是要注重效果、力戒形式。针对目前的铁路状况，在整体改革框架设计上，应考虑政企分开、人员分流、铁路行政管理职能、铁路企业的组建、铁路的建设与发展等若干重要方面。

铁路实现政企分开后，在组建铁路企业集团时，是成立一个铁路集团公司，还是成立若干专业集团公司，抑或是其他组建方案。第一步，在既有的铁路系统中，实现政企分开。分开后的铁道部应按照建设法治型、服务型政府的要求，进一步实现职能转变，

坚持的原则和考察标准是：改革后的铁路集团企业总体绩效必须是比原来提高，铁路基础设施必须按需建设，以适应并满足国民经济的发展；铁路投资来源必须更丰富，保证铁路建设稳步推进，不能有停工、延期等现象；铁路运营效率与运输效益应均有提高；国家需要抢险救灾、紧急等运输时，能及时组织、调度，高效完成政府指令的运输任务。

从铁路改革的方法与策略上讲，可遵循“分步推进、分类安排”来进行。

**中国证券报：**铁路改革应如何有序、分步、分类推进？

**张江宇：**铁路改革要有顶层的框架设计方案，在此框架下，要有分步实施的方案。

第一步，在既有的铁路系统中，实现政企分开。分开后的铁道部应按照建设法治型、服务型政府的要求，进一步实现职能转变，

集中精力履行好政府监管、行业管理职能。铁路企业的组建可分为两类情况来考虑：一是将目前不可拆的部分组建一个大的铁路企业集团公司，负责铁路建设、投资和运营，包括国家开发性的线路和国防、民族性的铁路，负责管辖内所有运营线路的统一调度、指挥；二是将既有相对独立的线路成立铁路公司，如：大秦铁路、京沪高速铁路、京广高速铁路、沪宁城际铁路等线路已经具备实现市场化的条件。

第二步，铁道部剥离企业职能后，根据交通运输部、民航局、管道局内部职能整合的进展情况，适时撤并铁道部，组建新的国家运输部。

第三步，深化铁路企业集团总公司拆分改革。根据线路建设的进展与完善、线路市场化培育的进展情况，研究拆分总公司的路网。拆分方式有三个：一是直拆，将总公司按建设、投资、运营拆分，成立3个市场化的公司；二是横拆，将总公司按区域拆分，成立若干市场化的公司；三是将国家开发性的线路和国防、民族性的铁路成立一个公益性的国有铁路公司，由国家负责投资建设，委托其运营管理。具体哪一种方式最好，要通过评估、对比研究决定。

**中国证券报：**现在铁路发展中遇到很多问题，譬如管理机制、投资来源不足、债务负担较重等问题，铁路体制改革能否解决这些问题？

**张江宇：**目前铁路发展中的确积累了一些问题，当前铁路改革需要解决的问题主要有三个：一是铁路的效益和管理问题；二是铁路的投资来源和债务剥离问题；三是铁路运力短缺问题。通过铁路体制改革和管理机制、措施的逐步到位，将会有力地促进上述问题快速的解决。

石油消费税免税名单或两会后出台

石油树脂、芳烃溶剂油价有望回落

□本报记者 汪珺

中国证券报记者获悉，国税总局有望在两会后出台石油消费税的征收细则，对一些产品予以免税，同时对征收条件做进一步明确。

而近日中石化下发的一份指导意见则被市场解读为该细则的“风向标”。

指导意见提出，对裂解C5、裂解C9、C10重芳烃等产品暂不征收消费税。裂解C5、裂解C9主要用于生产石油树脂，C10重芳烃主要用于生产芳烃溶剂油，业内人士预计，石油树脂、芳烃溶剂油的价格有望因此回落。

细则或两会后出台

国税总局去年11月6日发布了液体石油产品消费税新政（简称“47号公告”），规定“纳税人以原油或其他原料生产加工的在常温常压条件下呈液态状（沥青除外）的产品，按规定征收消费税”，并定于2013年1月1日开始执行。

业内人士认为，考虑到中石化的行业地位，且上述指导意见已发布通过了申报程序，国税总局的跟进细则或将以此作为参考，最终在全国落实的可能性较大。

中宇资讯分析师马海英认为，之前受原料裂解C5、裂解C9将征收消费税猜测的影响，石油树脂价格逆势上涨。若其原料裂解C5、C9不征收消费税，将使得其成本压力得以缓解，后期石油树脂价格有松动的可能。

此外，因消费税政策不明，芳烃溶剂油的原料——重整C9、C10货紧价高，芳烃溶剂油价格上涨。如今C10免收消费税，以C10为原料的芳烃溶剂油厂家的生产成本将降低，后期芳烃溶剂油市场的高价也将有回落的可能。

工信部支持传感器龙头企业

□本报记者 姚轩杰

工信部2月28日发布《加快推进传感器及智能化仪器仪表产业发展行动计划》。行动计划指出，根据传感器及智能化仪器仪表技术发展趋势和产业存在的主要问题，将实施技术创新、产品升级、产业和企业转型升级、产业化应用四大工程。未来将培育产值超10亿元的行业龙头企业和产值5000万元以上的“小巨人”精、精而专、专而强”的创新型企业。

根据该行动计划，到2015年，以工业转型升级、发展战略性新兴产业、保障和提高人民生活质量为重点，着重于全产业链的系统推进；解决行业主干产品智能化、网络化、可靠性、安全性等关键问题；完成一批高精度仪表和新型传感

器的自主设计、开发及产业化；重点满足战略性新兴产业、工业物联网、环保和食品安全、文物保护和传承等领域需求；建立行业共性技术服务平台，为行业自主创新及可持续发展提供支撑；行业整体发展水平得到显著提升。

到2025年，传感器及智能化仪器仪表产业整体水平跨入世界领先地位。先进行列，产业形态实现由“生产型制造”向“服务型制造”的转变，涉及国防和重点产业安全、重大工程所需的传感器及智能化仪器仪表实现自主制造和自主可控，高端产品和服务市场占有率提高到50%以上。

上市公司中，汉威电子、苏州固锝、威尔泰、自仪股份等涉足传感器和智能化仪表的企业均有望受益。

能源局：大力扶持海上风电发展

近日，国家能源局在京召开海上风电发展座谈会。国家能源局副局长刘琦在会上指出，必须充分认识发展海上风电的必要性和紧迫性，把推动海上风电规模化发展作为当前风电发展的重要任务。

海上风电具备资源条件稳定、距离负荷中心区域较近等优势，是未来风电发展的重要领域。受目前价格政策不明确、海域使用协调难度大、技术研发和施工体系不完善等因素的制约，我国海上风电发展较为缓慢，到2012年底，我国海上风电机组容量仅约30万千瓦。实现2015年500万千瓦目标任务还很重，必须采取有效措施，解决制约海上风电发展面临的突出问题，加快推进海上风电开发，促进我国海上风电持续健康发展。

刘琦指出，未来要着力推进海上风电发展，重点抓好以下五项工作：

一要加快推进已核准和正在开展前期工作的海上风电项目建设，积极扩大海上风电的建设规模；二要建立有利于海上风电发展的协调机制，为海上风电项目规划和建设提供便利；三要研究制定海上风电的标杆电价政策，引导海上风电产业持续健康发展；四要加快完善海上风电产业链建设；五要加强海上风电领域的国际合作，积极引进国外先进技术经验和工程经验，不断提高我国海上风电的技术水平。

据了解，欧洲海上风电已取得显著成绩，截至2012年底，欧洲海上风电机组容量达到500万千瓦。而且，欧洲把海上风电作为风电发展的重要领域，制定了到2020年建成4000万千瓦、2030年建成1.5亿千瓦的发展目标。

原料价格大幅上涨

水产饲料企业将陆续提价

受生产原料价格上涨推动，近日部分水产饲料龙头企业对虾料进行了提价，其他公司在3月上旬也有望陆续提价。

业内人士判断，在这一轮涨价中，常规淡水鱼料可能上涨50-100元/吨，常规虾料涨幅为300-400元/吨，鱼虾混养料应该有100-200元/吨涨幅。广东海大集团董事长薛华日前接受媒体采访时表示，由于鱼粉价格太高，对鱼粉依赖性比较高的品种如对虾饲料，会考虑近期启动涨价。

据中国饲料行业信息网数据，2012年鱼粉由年初的7500元/吨，一路飙升至13500元/吨，在年

## 中移动千亿招标大幕即将拉开 4G时代移动互联应用将开花结果

农业综合水价  
改革试点范围扩大

□本报记者 郭力方

中国证券报记者从相关渠道获悉，水利部近日印发《关于征求开展农业水价综合改革示范工作意见的函》，拟全面扩大农业综合水价综合改革试点。

2008年以来，中央财政安排专项资金先后在20个省（自治区、直辖市）125个县（区）实施农业水价综合改革试点项目，示范区通过末级渠系节水改造、供水计量设施配套建设、农民用水户规范化建设和农业终端水价制度改革等，在促进农业节水、粮食增产等方面取得显著成效。不过，由于配套资金投入不足等问题，试点的规模化扩受到影响。

去年以来，国家先后明确了东北和西北、华北等北方粮食主产区推广农业节水灌溉面积，并拟定农田水利基本建设资金将重点投向这一领域。去年冬春，这一资金规模已达3364亿元。尽管如此，由于灌区农业终端水价机制存在一系列亟待改进地方，一定程度上影响到灌区节水灌溉工程的运行效益以及灌区农户推进节水灌溉的积极性。有鉴于此，推进农业综合水价改革成为必要之举。

据了解，水利部目前正在制定推进农业水价综合改革的指导意见，其主要内容，一是推进改革试点范围由此前的128个县区进一步扩大至全国千余县；二是将在试点区域加大农业节水及灌区节水灌溉工程的运行管理财政补贴力度。

分析指出，农业水价综合改革作为水利部推进灌区节水灌溉面积工作的一项重要内容，有利于通过疏导农业节水灌溉产业终端的瓶颈因素，通过提升节水灌溉工程运行的效果来刺激终端市场需求，进而加快上游节水灌溉技术设备及工程施工招标的进度，对于节水灌溉市场特别是龙头企业将形成普遍利好。

中国证券报：截至目前，公司新能源汽车的最新销量情况怎样？

比亚迪：当前，环保和油价上涨等多方面因素，都促使政策制定者和消费者更加重视新能源汽车市场的发展。从目前国内车市反应以及各大车企的反应预计，2013年新能源汽车市场将迎来拐点，之后行业会迎来良性循环，实现多方面的突破。

中国证券报：截至今年，比亚迪新能源汽车的最新销量情况怎样？

比亚迪：在传统汽车市场放缓等因素影响下，比亚迪2012年度的业绩并不尽如人意。不过，作为新能源汽车概念公司，比亚迪在新能源汽车的示范运营和推广中处于领先地位，能够代表行业的发展现状。比亚迪在与中国证券报记者连线时表示，在环保、油价上涨等因素推动下，2013年将成为新能源汽车向好发展的拐点。

中国证券报：公司如何看待今后的新能源汽车市场？

比亚迪：当前，环保和油价上涨等多方面因素，都促使政策制定者和消费者更加重视新能源汽车市场的发展。从目前国内车市反应以及各大车企的反应预计，2013年新能源汽车市场将迎来拐点，之后行业会迎来良性循环，实现多方面的突破。

中国证券报：截至目前，公司新能源汽车的最新销量情况怎样？

比亚迪：在传统汽车市场放缓等因素影响下，比亚迪2012年度的业绩并不尽如人意。不过，作为新能源汽车概念公司，比亚迪在新能源汽车的示范运营和推广中处于领先地位，能够代表行业的发展现状。比亚迪在与中国证券报记者连线时表示，在环保、油价上涨等因素推动下，2013年将成为新能源汽车向好发展的拐点。

中国证券报：截至目前，公司新能源汽车的最新销量情况怎样？