

中共中央办公厅 国务院办公厅关于加快建设统一开放的交通运输市场的意见

(2024年12月12日)

统一开放的交通运输市场是有效衔接供需、促进国民经济循环畅通的重要基础。为深化综合交通运输体系改革,加快建设统一开放的交通运输市场,更好服务经济社会高质量发展,经党中央、国务院同意,现提出如下意见。

一、总体要求

坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,深入贯彻党的二十大和二十届二中、三中全会精神,完整准确全面贯彻新发展理念,加快构建新发展格局,统筹发展和安全,坚持系统观念,充分发挥市场在资源配置中的决定性作用,更好发挥政府作用,深化铁路、公路、水路、民航、邮政等行业体制机制改革,完善制度规则,推动交通运输跨区域统筹布局、跨方式一体衔接、跨领域协同发展,形成统一开放的交通运输市场,为提升综合交通运输效率、加快建设交通强国提供坚实保障。

二、深化交通运输重点领域改革

(一)完善综合交通运输管理体制机制。健全综合交通运输统筹发展、运行监测、公共服务、科技创新、网络安全和信息化等职责体系和运行机制,统筹推动铁路、公路、水路、民航、邮政等行业发展。推进公路收费制度和养护体制改革,推动收费公路政策优化。构建全要素水上交通管理体制,完善海事监管机制和模式。持续推进空管体制改革,深化低空空域管理改革,发展通用航空和低空经济。

(二)推进综合交通运输协同发展。强化综合交通运输发展重大政策协同,推动跨区域跨领域重大项目前瞻性谋划和统筹实施。做好综合交通运输发展规划与国民经济和社会发展规划、国土空间等规划的衔接。在重点区域、城市群、都市圈加强综合交通运输工作协同。

(三)完善综合交通运输法律法规标准和统计监测体系。开展综合交通运输相关立法研究论证,推动完善铁路、公路、水路、民航、邮政等行业有关法律法规。健全综合交通运输标准和计量体系,完善综合交通枢纽、联程联运等重点领域标准,加强多种运输方式标准衔接。完善综合交通运输统计调查体系,加快交通基础设施长期性能科学观测网建设,加强对公众出行、交通物流、交通碳排放等的动态监测。

(四)稳步推进交通运输领域自然垄断环节改革。以深入推进政企分开、政资分开、特许经营、政府监管为主要内容,加快推进铁路等行业竞争性环节市场化改革,明确自然垄断环节和竞争性环节范围,鼓励和引导社会资本依法依规参与铁路建设运营。促进铁路运输业务经营主体多元化和适度竞争,支持符合条件的企业自主运营城际铁路和市域(郊)铁路。支持地方控股铁路企业自主选择运营管理模式。

(五)健全多式联运运行体系。以联网、补网、强链为重点,适度超前开展交通基础设施建设,加快建设国家综合立体交通网主骨架,提升国家综合货运枢纽能力。严格交通基础设施关停关闭程序。积极发展铁路(高铁)快运、甩挂运

输、网络货运、江海直达、水水中转等运输组织模式,加快铁路、公路、水陆等多式联运发展,推动“单一制”等规则协调和互认,加快培育多式联运经营主体。推动冷链、危险货物等专业化运输发展。

(六)推动交通运输绿色智慧转型升级。按规定开展交通基础设施规划和建设项目环境影响评价,保障规划实施与生态保护要求相一致,强化交通运输能耗与碳排放数据共享。完善交通运输装备能源清洁替代政策,推动中重型卡车、船舶等运输工具应用新能源、清洁能源。加快调整优化交通运输结构,深入推进城市绿色货运配送发展。持续实施自动驾驶、智能航运等智能交通先导应用试点。

(七)完善交通运输安全与应急管理体制机制。把安全发展贯穿交通运输发展各领域全过程,加强风险源头防控,落实维护社会稳定责任制,健全并落实安全生产责任制,完善交通运输行业安全监管机制,加强安全生产风险分级管控,强化旅客、危险品运输等重点领域安全监管,坚决防范遏制交通运输领域重特大事故。强化交通重大基础设施安全保障体系建设,加强应急物流保障体系建设,提高重点区域、关键设施的设防水平和承灾能力,强化重点物资和国际集装箱运输保障能力。落实省级政府对地方铁路管理职责,压实铁路沿线(红线外)环境污染治理和铁路沿线安全整治、铁路交通事故应急救援等方面的属地责任。

(八)推动交通运输领域更高水平对外开放。构建与国际通行规则相衔接的制度体系和监管模式,稳步扩大规则、规制、管理、标准等制度型开放。主动对接国际高标准经贸规则,在有条件的自由贸易试验区、自由贸易港推进交通运输领域对外开放制度创新。提高航运保险承保能力和全球服务水平,推进海事仲裁制度规则创新。加强与共建“一带一路”国家的交通互联互通合作,充分利用中国国际可持续交通创新和知识中心等现有平台促进全球交通合作。加快构建国际物流供应链体系,建设多元化的国际运输通道,完善面向全球的运输服务网络,提升物流供应链韧性和安全水平。

三、完善交通运输市场制度

(九)完善市场准入和退出制度。严格落实“全国一张清单”管理模式。将交通运输领域纳入市场准入效能评估重点范围,加强对各类显性和隐性壁垒的评估、排查、清理,建立健全道路运输、水路运输等领域市场退出机制,依法依规退出条件、标准和具体程序,强化安全运营、节能减排等要求。

(十)完善交通领域价格机制。完善铁路、公路、港口、民航等领域价格形成机制,建立健全统一、公开、透明的价格体系。加强对国际海运等重点领域价格监测分析。完善政府购买公共交通运输服务机制。对交通运输领域招标投标、政府采购、经营行为规范、资质标准等相关规章制度按照有关规定进行公平竞争审查,维护公平竞争市场秩序。

(十一)破除区域壁垒和市场分割。清理和废除妨碍交通统一市场建设和公平竞争的各种规定和做法。动态发

布不当干预统一开放交通运输市场建设的问题清单。推动完善约谈制度,及时纠正交通运输市场建设中存在排除、限制竞争等问题的政策措施。

(十二)依法平等对待各类经营主体。健全支持交通运输领域民营企业、中小微企业和个体工商户发展的政策制度,在要素获取、准入许可、经营运行、政府采购和招标投标等方面对各类所有制企业依法平等对待;鼓励金融机构按照市场化法治化原则保障民营企业、中小微企业和个体工商户信贷需求。建立规范化、机制化政企沟通渠道,保持交通运输领域涉企政策的连续性、稳定性。

(十三)深化交通运输领域国有企业改革。加快健全铁路等领域国有企业现代企业制度。研究制定铁路、邮政等领域公益性服务目录清单,研究完善公益性服务标准、补贴等规则,加快推进铁路、邮政等领域国有企业公益性业务分类核算、分类考核。履行出资人职责机构会同相关部门完善铁路、邮政等领域国有企业经营业绩考核和领导班子薪酬管理制度。推动邮政普遍服务业务与竞争性业务分业经营。

四、优化交通运输市场要素资源配置

(十四)优化土地和空域资源配置。加强部门和地方工作协同,按规定强化交通运输重大项目的用地、用海、用能等要素保障。优化铁路场站、公路场站、港口、机场、城市公共交通场站等相邻设施功能定位,统筹推动交通基础设施与能源等基础设施空间整合、共建共享,加强高速公路设施在交通运输、公安、应急管理、气象等部门间共用共享。扩大空域资源供给,实施空域资源分类精细化管理。积极稳妥推进航线、时刻等资源的差异化、精准化、协同化管理,科学合理增加临时航线的划设和使用。

(十五)提升资金保障能力。落实相关财税政策,推动交通基础设施发展。深化交通投融资改革,完善铁路、公路、城市轨道交通等领域的资金政策和管理权责,完善公路养护管理、水运建设养护、通用航空建设发展的各级政府财政投入机制。鼓励各类金融机构、社会资本依法依规参与交通基础设施建设融资。支持符合条件的交通项目发行基础设施领域不动产投资信托基金(REITs),研究长期融资工具支持交通基础设施发展。鼓励社会资本按照市场化法治化原则设立多式联运、交通运输绿色低碳发展等产业投资基金。

(十六)推进数据和技术赋能交通运输发展。依托全国一体化大数据中心协同创新体系布局,构建综合交通大数据中心体系。加快推进国家综合交通信息平台建设。依托全国一体化政务大数据体系,推动区域间、部门间、省区间综合交通运营数据共享交换,强化数据分析应用,深化数据资源综合开发和智能应用。完善各种运输方式数据采集、交换、加工、共享等标准规范,推进数据分类分级管理,编制行业重要数据目录。建立健全全流程数据安全管理制度,加强交通运输系统平台网络安全、数据安全和个人信息保护管理,定期开展安全排查和风险评估。完善交通运输科技资源共享服务体系。

单位、社会组织、新就业群体”多方力量参与治理。

驻区单位人到心到。打造“红润郇阳·亲如儒家”党建品牌,通过公众号平台晒需求、职能部门领任务,1800余名在职党员开展服务270次,协调解决巷道硬化、路灯亮化、小区供暖等民生实事112件。

物业企业兼职兼责。17名物业企业负责人担任社区兼职委员,细化制定兼职委员履职清单,召开联席会议15次,协助解决社区办公场所、中央空调改造、增设充电桩、电梯维修等事项68件。

社会组织出人出力。成立两个社会组织培育孵化基地,培育社会组织84家,通过开展文艺汇演、志愿服务、技能培训、应急救援、心理咨询等活动,引导全镇南王村后备干部李康兴奋地表示。

小哥骑手边跑边“看”。开展新就业群体“双报到双服务”,开通小哥“随手拍”、担任食品安全“移动探头”、组建“骑”心协力志愿服务队,引导“新”力量及时发现治理隐患,提升社区治理效能。

“参加临猗县委‘两新’工委组织的小哥志愿服务活动,让我从忙碌的派送工作中暂时抽离,关注平时忽视的人和事,使我深刻认识到,自己是一名党员,不仅要当好好城市的‘小蜜蜂’,还要做爱与温暖的传递者。”临猗饿了么外卖小哥罗飞欣喜地说。

五、完善交通运输市场监管机制

(十七)健全交通运输市场监管规则。完善交通运输领域市场监管程序,加强市场监管标准化规范化建设,依法公开监管标准和规则,推动市场监管公平统一。以城市群、都市圈为重点,加强跨区域监管协作,鼓励跨区域按规定联合发布交通运输统一监管政策、法规及标准。充分发挥行业协会商会作用,强化行业和企业自律。完善交通运输新业态监管制度和经营服务规范,促进新老业态融合发展。

(十八)完善综合执法制度机制。加强交通运输领域执法队伍专业化建设,完善跨部门联合执法机制,推进行政执法与刑事司法高效衔接,全面严格落实行政执法公示、执法全过程记录、重大执法决定法制审核制度,规范行政执法裁量权。持续开展交通运输、公安部门治理货运车辆超限超载联合执法,统一执法流程 and 标准,提升执法规范化水平。

(十九)强化反垄断和反不正当竞争。加强交通运输领域市场竞争状况评估,依法查处垄断和不正当竞争行为,防止利用数据、算法、技术等手段排除限制竞争、侵害用户合法权益。依法对网络预约出租汽车、网络道路货运等平台经济领域开展跨部门协同监管和服务。依法加强对交通运输新业态经营者集中审查。

(二十)全面提升交通运输监管能力。强化全链条全领域监管,加强各类监管方式衔接配合。建立健全交通运输行政许可事项实施规范和办事指南,完善电子证照标准体系,推动行业电子证照信息跨部门共享和互认互信,推进交通运输政务服务“跨省通办”扩面增效。建立健全交通运输领域严重失信主体名单制度。

(二十一)维护消费者和从业人员合法权益。加强交通运输领域消费者权益保护,强化消费投诉信息分析,动态研判市场环境和消费环境。优化消费争议多元化化解机制,不断提升在线消费纠纷解决机制效能。改善交通运输领域从业环境和工作条件,规范企业经营和用工行为,依法保障货车、船舶、出租汽车、公交车等司乘人员和快递员等群体合法权益。

六、加强组织实施

各地区各有关部门要把党的领导贯彻到加快建设统一开放的交通运输市场工作各领域全过程,守正创新、担当作为,强化协同,结合实际抓好本意见贯彻落实,结合区域协调发展、区域重大战略实施,鼓励有条件的地区在维护全国统一开放交通市场前提下,开展区域交通市场一体化建设先行先试。及时梳理总结、复制推广典型经验和做法,研究形成统一开放的交通运输市场指数,促进全国统一开放交通运输市场建设。交通运输部要会同有关部门加大统筹协调力度,开展跟踪评估和工作指导,稳妥有序推进相关领域改革。做好政策宣传解读,营造加快建设统一开放的交通运输市场的良好社会氛围。重大事项及时按程序向党中央、国务院请示报告。(新华社北京12月23日电)

在中美元首利马会晤中,习近平主席强调中方对美立场的“四个没有变”,即中方致力于中美关系稳定、健康、可持续发展的目标没有变,按照相互尊重、和平共处、合作共赢处理中美关系的原则没有变,坚定维护自身主权、安全、发展利益的立场没有变,“四个没有变”的宣示,体现了中方对美一以贯之的政策立场,展现了中方愿继续同美方保持对话、拓展合作、管控分歧,努力实现中美关系平稳过渡,造福两国人民的良好意愿,为延续中美关系来之不易的企稳势头注入更多稳定性、确定性。

中方致力于中美关系稳定、健康、可持续发展,不是所谓大国博弈的权宜之计,而是基于人类整体福祉的长远之策。大国竞争不符合时代潮流,更解决不了美国自身的问题和世界面临的挑战。中国始终站在全世界和全人类高度,以历史眼光、全球视野把握和维护中美关系,目的就是增进两国人民福祉,为构建人类命运共同体不断贡献中国力量。在当今世界面临诸多全球性挑战的背景下,各国对中美关系稳定抱有强烈期望。中美应超越分歧,推进对话合作,这不仅符合两国利益,更能够为全球和平、稳定和繁荣作出重要贡献。

中美两国犹如两轮驱动航行海上。习近平主席强调,双方应该坚持相互尊重、和平共处、合作共赢,共同确保中美关系沿着正确航向前行,不偏航、不失速,更不能相撞。相互尊重是前提,和平共处是底线,合作共赢是目标。这既是对中美关系一路走来的深刻经验总结,也是两国新时期的正确相处之道。中国坚持走和平发展道路,坚持国际关系民主化,坚持和平共处五项原则,坚持以合作共赢为核心构建新型国际关系,不会接受在不平等前提下同美国打交道,更不会接受所谓“实力地位”出发以势压人。

中方有推动中美关系发展的意愿,但绝不会以放弃自身核心利益为代价,美方必须明白中方的决心。一个中国原则和中美三个联合公报是双边关系的政治基础,必须恪守。中国人民的发展权利不可剥夺、不容侵犯。各国都有维护国家安全的需要。面对挑战,“脱钩断链”不是解决之道,“小院高墙”不是大国作为。美方若泛化国家安全概念,以此为借口对中国恶意设限打压,只会适得其反。中国人不怕压、不信邪,在核心利益问题上不会退让,这种立场不仅基于国家利益,更源于中华民族的文化传统和坚韧意志。中方坚定维护自身主权、安全、发展利益的立场没有变,也不会变。

赓续中美人民传统友谊是稳定中美关系的可靠保障,是推动两国合作的持久动力。中美关系的基础在民间,力量源泉在人民友好。历史表明,民间交往和人文交流始终是中美关系的重要组成部分,也是推动两国关系发展的源头活水。国之交在于民相亲,越是困难的时候,越需要拉紧民间友好这个纽带,越需要促进民心相通。两国民间交往越频繁、地方合作越密切,中美关系发展的民意基础就越坚实、空间就越广阔。美方应该认识到,两国民间正常交往不应受到政治因素干扰,中美关系走向光明的未来必然依靠人民。

世界在变,中美两国也在变,但中国走和平发展道路的初心没有变,中美相互依存的事实没有变,两国人民交流合作的热情没有变,国际社会对中美关系稳定发展的期待也没有变。无论国际风云如何变幻,中国始终本着对历史、对人民、对世界负责的态度发展中美关系,对美保持高度的连续性和稳定性,希望美方展现理性和远见,同中方共同努力,推动中美关系稳定、健康、可持续发展,造福两国、惠及世界。(新华社北京12月23日电)

「四个没有变」彰显中国对美外交格局担当

新时期中美正确相处之道系列评论之三
新华社记者 许苏培

▼这是12月20日拍摄的呼和浩特市新城区恼包村(无人机照片)。近年来,新城区大力发展乡村旅游,通过打造乡村旅游重点村促进乡村振兴。

近年来,呼和浩特发挥区位优势,加强生态保护,培育产业集群,做精城市管理,促进文旅融合,大力发展乳制品产业,着力实现绿色低碳发展,谱写北疆大地上城市发展的新篇章。

新华社记者 李志鹏 摄

(上接第一版)楚侯乡仁里村党支部书记兼村委会主任王兵激动地说。

在村级层面,临猗县大力推进农村集体经营性建设用地入市,2023年完成土地出让3宗1.11公顷,为村集体带来200万余元收入,2024年已提交入审申请19宗约12公顷,年底前可完成出让8宗4.67公顷,预计为村集体增收上千万。

提升“马力”

思路视野有限、专业能力欠缺、法治意识淡薄、工作质效不高、治理力量不足……目前,基层干部履职本领不足,“小马”拉不动基层这辆“大车”。

临猗县的破解办法是充实后备力量,精准培训,强素质,提升“马力”。

在村党组织带头人后备力量培育储备三年行动中,临猗县委书记和县委副书记、组织部部长分别带队,与全县所有村党组织书记逐一面谈,客观了解农村主干履职情况,按照“群众满意度评价、村党组织书记匿名互评、乡镇班子综合测评、县级领导分析讲评”的方式,对党组织书记履职情况进行综合评定,调整思想松懈、工作不力的村党组织书记17名。同时,采取县领导上门访察、党委综合考察、工作组专题研判、部门资格联考等措施,确定村党组织带头人后备人选

861名,进一步提升组织活力。

临猗县创新实施“乡村振兴骨干学历能力双提升工程”,与运城开放大学合作,组织优秀在任村干部、返乡人员、致富能手、高素质农民等群体上大学深造,不断提升农村“头雁”队伍能力素质。2024年,组织273名后备干部报名。截至目前,临猗县571名学员在校就读,764名村“两委”干部已获得大专以上学历,全县村“两委”主干大专以上学历由3.1%攀升到66.87%,村“两委”干部大专以上学历上升到48.96%。

“开放大学的课程,完全是根据后备干部的实际需求量身打造的,包含‘三农’政策法规、基层工作方法、基层政权建设、农业经济管理、农业技术、信息技术等内容,对我的工作帮助很大。”七级镇南王村后备干部李康兴奋地表示。

车马矩阵

基层治理力量欠缺、服务半径过大、群众参与度不高、部门协同不畅、党员作用发挥不充分,是基层治理中面临的实际问题。

临猗县的破解办法是整合力量、形成合力,构建车马矩阵。

临猗县创新实施“五联”工作法,通过组织联建、资源共享、事务联议、文明联创、服务联评,引导“社区、物业、驻区

单位、社会组织、新就业群体”多方力量参与治理。

驻区单位人到心到。打造“红润郇阳·亲如儒家”党建品牌,通过公众号平台晒需求、职能部门领任务,1800余名在职党员开展服务270次,协调解决巷道硬化、路灯亮化、小区供暖等民生实事112件。

物业企业兼职兼责。17名物业企业负责人担任社区兼职委员,细化制定兼职委员履职清单,召开联席会议15次,协助解决社区办公场所、中央空调改造、增设充电桩、电梯维修等事项68件。

社会组织出人出力。成立两个社会组织培育孵化基地,培育社会组织84家,通过开展文艺汇演、志愿服务、技能培训、应急救援、心理咨询等活动,引导全镇南王村后备干部李康兴奋地表示。

小哥骑手边跑边“看”。开展新就业群体“双报到双服务”,开通小哥“随手拍”、担任食品安全“移动探头”、组建“骑”心协力志愿服务队,引导“新”力量及时发现治理隐患,提升社区治理效能。

“参加临猗县委‘两新’工委组织的小哥志愿服务活动,让我从忙碌的派送工作中暂时抽离,关注平时忽视的人和事,使我深刻认识到,自己是一名党员,不仅要当好好城市的‘小蜜蜂’,还要做爱与温暖的传递者。”临猗饿了么外卖小哥罗飞欣喜地说。



我国数字经济核心产业企业总量突破450万家

新华社北京12月23日电(记者赵文君)记者23日从市场监管总局获悉,根据全国组织机构代码统一社会信用代码数据库统计,截至2024年11月30日,我国数字经济核心产业企业总量超过457万家,与2023年底相比增长17.99%。

从产业分类来看,我国数字技术应用业企业数量216.69万家,数字要素驱

动业企业数量196.25万家,数字产品服务业企业数量23.63万家,数字产品制造业企业数量20.82万家,与2023年底相比分别增长17.6%、19.64%、16.7%、8.92%。

从区域分布来看,广东、浙江、山东三省数字经济核心产业企业数量位于全国前三,分别为75.35万家、44.04万家、40.03万家,占全国总量比重分别为

16.47%、9.62%、8.75%,与2023年底相比分别增长16.68%、21.31%、14.69%。

据介绍,数字经济核心产业是指为产业数字化发展提供数字技术、产品、服务、基础设施和解决方案,以及完全依赖于数字技术、数据要素的各类经济活动,包括数字产品制造业、数字产品服务业、数字技术应用业、数字要素驱动业等大类。