加快形成统一开放交通运输市场

——访交通运输部部长李小鹏

本报记者 齐 慧

权威访谈

交通运输是我国最早开放、也是开放程度较高的行业之一。面对新发展格局，交通运输行业面临哪些机遇与挑战？在建设统一开放交通运输市场方面，又面临着哪些困难和问题？经济日报记者近日就相关问题采访了交通运输部部长李小鹏。

记者：目前我国交通运输行业市场发展情况如何？面临哪些新形势新要求？

李小鹏：党的十八大以来，以习近平同志为核心的党中央高度重视交通运输发展，作出加快建设交通强国的战略部署，要求深化交通运输体系改革、形成统一开放的交通运输市场。

我们认真落实习近平总书记重要指示和党中央、国务院决策部署，更加注重交通运输市场体系的完善和基础制度建设，持续推进“放管服”改革、综合行政执法改革，交通运输市场监管体系和营商环境持续改善，为加快建设交通强国奠定了坚实基础。

进入新发展阶段，党中央提出要加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，这对交通运输提出了新的更高要求，要更好畅通国民经济循环，加快构建现代流通体系，加快完善国内统一大市场。

当前和今后一个时期，交通运输行业将紧紧围绕加快建设交通强国的奋斗目标，持续打通“大动脉”、畅通“微循环”，加快构建现代综合交通运输体系，加快建立交通运输高标准市场体系，努力成为现代产业体系协调发展的坚实支撑，成为内外经济循环相互促进的重要纽带，成为产业链供应链安全稳定的保障基石，为构建新发展格局贡献交通力量。

记者：在建设统一开放交通运输市场方面，“十四五”时期的主要思路和举措是什么？

李小鹏：“十四五”时期，我们将紧紧围绕“统一”和“开放”两个核心要求，研究制定深化交通运输体系改革、形成统一开放交通运输市场的政策文件，重点做好6个方面的工作：一是完善制度体系，健全市场基础性制度，营造良好营商环境，破除区域和行业壁垒。二是强化竞争政策实施，加强反垄断和反不正当竞争行为规制，有序推进竞争性环节市场化改革。三是便利要素流动，优化市场要素资源配置，提升土地和资金保障能力，推进数据资源开放共享。四是增强监管效能，完善市场监管机制，推进市场综合协同监管。五是推动融合发展，推动产业间联动发展，建立健全交通运输产业链发展战略政策。六是扩大对外开放，促进国内国际市场衔接联动，完善国际物流供应链体系。

记者：交通运输部在加强网约车等新业态领域垄断和不正当竞争行为规制方面，开展了哪些工作？下一步将采取哪些措施？

李小鹏：近年来，以网约车、共享单车、网络货运等为代表的交通运输新业态企业快速发展，为改善人民生活、发展国民经济发挥了重要作用。不过，这些新业态在快速发展的过程中，也存在一些发展不规范等问题，影响了市场公平竞争。

针对这些问题，我们发挥交通运输新业态协同监管部际联席会议制度作用，会同有关部门多次研究，实施了一系列政策举措，规范企业经营行为，取得了初步成效。目前，全国共有248家网约车平台公司取得网约车平台经营许可，日均完成订单量2160万单，覆盖325个地级以上城市。在360多个城市投放运营1652万辆共享单车，日均订单量4570多万单。截至今年上半年，全国共有网络货运平台企业1200多家，完成运单2800多万单。

下一步，我们将加强部门协同配合，推动交通运输新业态规范健康持续发展。一是加强反垄断工作。加强对行业运行状况的监测分析，配合相关部门预防和制止垄断行为。二是强化行业监管。探索综合运用数字监管、信用监管、协同监管、社会监督等监管方式，加强网约车等新业态企业事前事中事后全链条联合监管。三是持续优化发展环境。指导各地管理部门进一步强化服务意识，加快网约车等新业态企业合规化进程，扩大交通运输新业态优质服务供给。

记者：在深化“放管服”改革、优化营商环境、激发市场主体活力等方面交通运输部做了哪些工作？

李小鹏：近年来，按照党中央、国务院决策部署，我部把“放管服”改革作为交通运输转变政府职能的主要抓手，努力为市场主体营造一个公平公正、竞争有序、简便高效的交通运输市场环境。

一是持续深化简政放权。取消下放46项部本级行政许可事项、21项中央指定地方实施行政许可事项。实行行政许可清单管理，清单之外一律不得实施行政许可。

二是持续强化事中事后监管。出台加强和规范事中事后监管的指导意见，实现40项“双随机”抽查事项全覆盖。推进“互联网+监管”和信用监管建设，梳理部监管事项目录清单和监管数据清单，上传数据20余万条。

三是持续优化营商环境。取消46项证明事项，全面推进证明事项告知承诺制，优化精简证明材料。建设交通运输部行政许可网上办理平台、全国大件运输许可平台，推进行政审批全流程和查询告知网上运行。

记者：目前全国共有货车司机近2000万人，存在劳动强度大、工作时间长、经营负担重等问题。在维护货车司机合法权益方面，下一步有哪些举措？

李小鹏：交通运输部一直高度重视货车司机合法权益保障工作，重点开展了几个方面工作。一是优化营商从业环境。推行收费公路差异化收费政策，指导各地加大道路运输电子证照推广力度，健全多部门协同联动机制，优化调整货车禁限行政策，严厉打击车匪路霸。二是改善停车休息条件。持续推进“司机之家”建设，为货车司机停车、就餐、洗漱、淋浴、如厕等提供便利。三是规范新业态经营行为。研究完善互联网道路货运平台管理制度，会同有关部门依法严肃查处互联网道路货运平台损害货车司机合法权益等行为。四是畅通投诉举报渠道。充分发挥全国12328交通运输服务监督电话作用，明确要求受理的货车司机投诉举报事项，一律由省级交通运输主管部门指导和监督，坚持一事一办理、即报即查、即接即办。

下一步，我们将会同相关部门加快印发实施《关于加强货车司机权益保障工作的意见》，围绕推动严格规范公正文明执法、改善停车休息条件、完善社会保障体系等方面切实维护货车司机合法权益。

文体市场面面观

欢乐谷们该如何“乐”？

“十一”黄金周过去了，但北京环球影城的热度还在升温。“园区一票难求”“爆款项目平均排队1小时以上”“人均消费或超3000元”等话题频上微博热搜；率先体验的游客纷纷晒照片、分享游玩攻略，选择错峰游园的人们跃跃欲试，计划着下个周末的行程。在对环球影城的热烈关注中，也有人流露出对欢乐谷等本土主题公园的担忧：面对洋品牌冲击，欢乐谷们还能乐得起来吗？

本土主题公园的经营状况怎样？先来看一组数据。以华侨城为例，“十一”假期，集团旗下包括“欢乐谷”在内的各景区、旅游企业共接待游客670余万人次，恢复至疫情前同期100%以上水平。如果从数据来看，本土主题公园的生存状况还是乐观的。但是，面对越来越多的资本和企业布局主题公园，包括国际高端游乐品牌的入局，本土主题公园面临的挑战依然很大。在文化主题打造、经营管理等方面，“顶流明星”环球影城的身上确实有不少值得学习和借鉴之处。

先要学文化课。要学文化课并不是说本土主题公园缺少文化内容。恰恰相反，华侨城十分重视本土文化的挖掘。近年来，欢乐谷刮起国潮艺术风，通过民乐复兴潮、魔术魅力秀、红歌快闪等精品演艺，用现代高科技赋能中国优秀传统文化的形式来提升园区的文化魅力。但是，如何把这种文化影响力转化为具有经济价值的IP，如何从单一门票经济向综合产业经济转变，本土主题公园还有很长的路要走。北京环球影城中一个热门景区“功夫熊猫盖世之地”，就是根据一部电影所产生的超级IP设计的。功夫是中国的，熊猫也是中国的，但是功夫熊猫就成了美国的。它不仅为园区带来巨大流量，还通过不断丰富自身的盈利模式？这一课必须要学。

姜天骄

其次是学服务课。学服务说到底还是学文化，因为服务的本质是人与人之间的文化沟通、价值确认、情感互动。服务是企业之本，而文化是服务之根、服务之魂，是服务的最高境界。走进环球影城，游客会被工作人员充满激情的“问好”感染，热情饱满的服务是对“欢乐”最好的诠释和表达。相比之下，一些本土主题公园的服务浮于表面，缺失服务精神和服务意识。如何培育符合中国风土人情的服务体系，是本土主题公园从业者需要思考的问题。

还要学长线思维。过去，本土主题公园走过不少弯路。近十年来涌现的主题公园中，已倒闭的约占80%。这背后的一个主要原因就是很多企业习惯了赚快钱，借助IP去拿地、拿政策、拿补贴，却不去钻研经营之道。一个大型主题公园相当于一个大型经济发动机，能带动城市交通、住宿、餐饮等多方面发展，成为地方政府推动经济增长的杠杆。但主题公园的内核是文化产业，没有“诗和远方”的情怀，没有对文化内容的坚守，是不可能走远的。

随着我国人均可支配收入稳步增长，旅游消费市场的潜力巨大。我们要坚定文化自信，用文化创意赋能旅游产业创新转型。93岁的米老鼠有历史，上下五千年的中华文化更有历史。我们相信，在传统文化的泥土里寻找根基，在时尚潮流的元素中呈现创意，从不同文明中寻求智慧，在不远的将来，本土主题公园一定也能够诞生出像环球影城一样的世界级文化旅游目的地。

坚决担好生态文明建设政治责任

（上接第一版）

记者：甘肃这些年在坚持生态优先、注重系统治理方面探索形成了哪些制度性、机制性的有效经验？

尹弘：我们牢牢扭住生态环保这一底线性任务，加快构建现代环境治理体系和生态文明体系，积极探索管用有效的制度机制，取得了明显成效。政策设计方面，实施“三线一单”生态环境分区管控，划定842个管控单元，严格空间、总量、环境准入管理；制定推动绿色发展的相关《决定》、《规划》以及《行动计划》。制度保障方面，全面建立和推行河湖长制、林长制，取消对限制开发区内县市区的GDP考核，对各级各地年度考核实行生态环保“一票否决”，严格执行生态保护红线制度，建立健全“源头严防、过程严管、后果严惩、修复严抓”的防控治理体系。试点创新方面，积极开展国家公园体制试点，在国家公园生态文明绩效评价考核、自然资源资产确权登记、自然生态用途空间管制等方面探索创新，推动国家公园从试点试行向全面推进转变。监测监管方面，初步建立“天空地”一体化生态环境质量监测网络，构建以排污许可制为核心的固定污染源监管模式，开展跨部门联合执法，强化行政执法和刑事司法衔接，设立跨地区集中管辖环境资源案件专门法庭。资金支持方面，逐年增加生态环保经费投入，设立总规模2000亿元的绿色生态产业发展基金，推动设立兰州新区绿色金融改革试验区，引导银行机构不断创新绿色信贷产品和服务。

记者：甘肃将如何更好贯彻落实习近平生态文明思想，促进人与自然和谐共生？

尹弘：作为国家西部重要生态安全屏障，甘肃在全国生态安全格局中的地位和作用举足轻重。我们将认真贯彻习近平生态文明思想，深入落实习近平总书记对甘肃重要指示要求，坚持生态优先、绿色发展导向，正确处理开发和保护的关系，推动生态环境质量持续改善，更好实现生态保护和经济发展的有机统一。

一是加快推进黄河流域生态保护和高质量发展。坚持重在保护、要在治理，统筹山水林田湖草沙冰一体化保护和系统治理，以祁连山地区、甘南黄河上游水源涵养区和陇中陇东黄土高原区为重点，做好水的涵养、土的保持、沙的治理三篇文章，推动实施“四屏一廊”建设等重大生态工程，全面提升黄河流域生态功能。依托沿黄地区中心城市和城市群，以水定城、以水定地、以水定人、以水定产，优化产业布局，调整产业结构，努力推动黄河流域高质量发展。

二是持续改善生态环境整体质量。深入打好污染防治攻坚战，实施大气污染治理工程，加快重点行业领域污染治理，推进冬季清洁取暖改造；实施水污染治理工程，加强饮用水水源地保护，推进城镇污水管网全覆盖，巩固城市黑臭水体治理成效；实施土壤污染治理工程，开展固体废物综合整治，强化重金属污染防治，推进化肥农药减量化和白色污染治理。

三是统筹抓好生态保护治理修复。构建以祁连山、大熊猫、若尔盖—黄河首曲国家公园为主体的自然保护地体系，实行自然保护地分区分级管控。加强江河湖泊生态保护，实施尕海、黑河等湿地生态修复工程和自然湿地抢救性保护项目。加强黄河河道治理工程和标准化堤防建设，提升防灾减灾基础能力。开展大规模国土绿化行动，加大宜林荒山荒地造林力度。

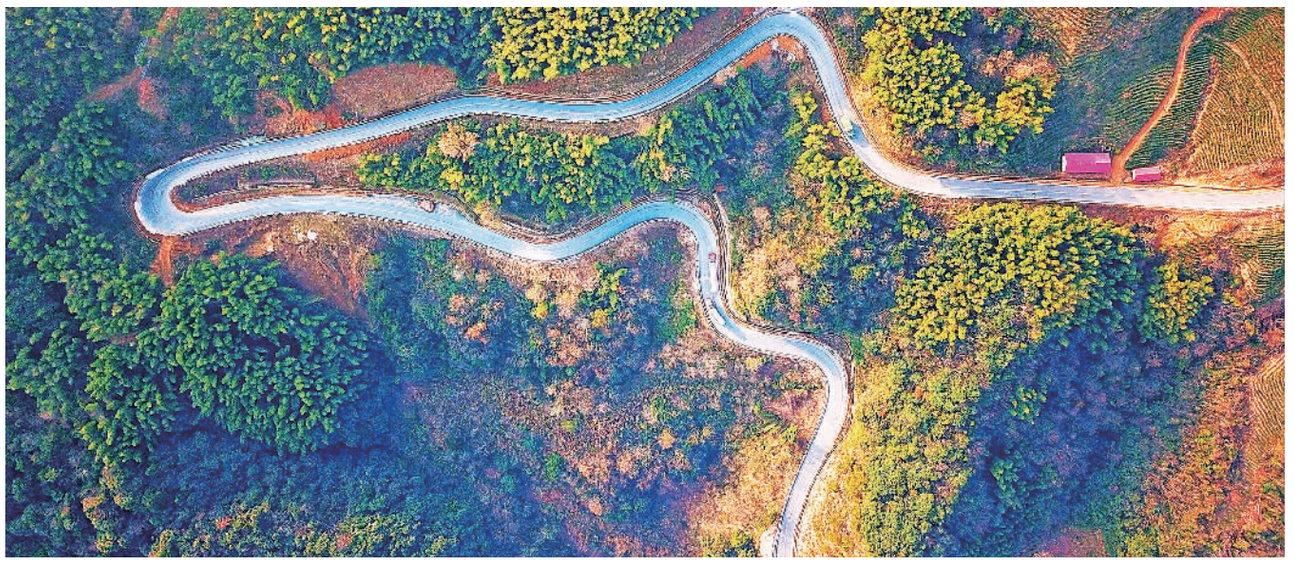
四是全面提高绿色低碳发展水平。坚持产业生态化，加强生态保护治理与发展生态经济有机衔接，构建绿色生态产业体系。跟进做好碳达峰、碳中和工作，推动重点行业和领域绿色化改造，推进经济结构、能源结构、产业结构低碳转型。完善自然资源产权制度和法规，推进资源总量管理、科学配置、全面节约、循环利用，不断建立健全生态补偿机制。

记者：甘肃在经济社会发展中，如何更好处理绿色发展与共同富裕的关系？

尹弘：生态美则发展优，发展优则百姓富，生态与发展的共赢已然成为关系人民福祉和未来发展的战略抉择。我们将把保障人民群众生态环境权益作为最大民生工程，把解决生态环境问题与改善生态环境质量、为群众提供更多优质生态产品相结合，系统谋划，综合施策，让群众共享生态文明建设红利。一是以整治突出生态安全隐患和群众反映强烈的环境问题为重点，扎实开展生态环境问题排查化解，努力推动生态环保隐患彻底消除、问题全面见底。二是以发展壮大清洁能源、循环农业、文化旅游、中医中药等生态产业为牵引，在为经济增长培育新动能的同时，让群众更好实现就业和致富。三是以实施生态移民搬迁和农村人居环境整治为抓手，努力打造一批生态宜居美丽乡村，整体提升群众生活质量。四是以实施生态惠民工程为载体，结合退耕还林、退牧还草、公益林补偿、天然林保护等生态项目，为生态保护区的农牧民增加就业机会和实际收入，让共同富裕更加真实可感。

记者：在深入贯彻习近平生态文明思想的实践中，甘肃如何把培育“绿色文化”、展现“绿色魅力”同文化建设结合起来？

尹弘：我们充分发掘甘肃丰富历史文化资源中的生态元素，有效发挥生态文化在弘扬传统、培育风尚、凝聚共识方面的突出作用，引领带动全社会深入贯彻习近平生态文明思想，厚植生态底色，彰显绿色文化。一是创造生态文化宣传产品。集中创作反映生态环保成效、承载生态文化理念的宣传产品，推出了《祁连山下》《静静的湿地》《守山者》等多部纪录片和主题电影，《天马故乡的绿色传奇》荣获全国环保宣传“品质之心”优秀奖。二是打响生态环境宣传品牌。大力弘扬八步沙“六老汉”当代愚公精神，教育引导社会成员把“六老汉”治沙精神传承下去，积极建设秀美家园。结合重大环保纪念日，广泛开展公益环保宣传活动，引导群众树立正确的价值观和生态观，自觉投身生态环境保护的生动实践。三是创新生态环保宣传方式。采取集中报道、新闻发布等方式，全方位展示甘肃生态环境治理成效。策划组织主题采访活动，深入挖掘生态环保故事，通过网络直播、系列专题、热词速评等渠道，多视角呈现生态甘肃的魅力与活力。



10月23日，高空俯瞰江西鹰潭市冷水镇盘山公路，宛若玉带。近年来，当地加强交通建设投资力度，极大地改善了乡村交通条件，以前深藏深山的农特产品依托便捷交通走出深山，走向市场。

严米金摄（中经视觉）

推动成渝地区双城经济圈建设意义重大

尹 稚

近日，指导当前和今后一个时期成渝地区双城经济圈建设的纲领性文件《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》正式公开发布，标志着成渝地区发展进入新阶段。

双城经济圈建设对完善我国空间战略格局意义重大

自改革开放以来，我国发展的空间布局由沿海开放的黄金海岸一条边、江海联动的T字形布局，逐步向多极支撑、中部崛起、陆海统筹的格局演进。培育成渝地区双城经济圈这一西部地区重要增长极，对新形势下促进区域协调发展，形成优势互补、高质量发展区域经济布局，推动我国高质量发展具有多重价值。

应对世界百年未有之大变局，呼应“一带一路”的陆海联动对外开放新格局。成渝地区双城经济圈位于“一带一路”和长江经济带交汇处，是我国西部陆海新通道的起点，依托南向、西向、东向立体开放通道的独特优势，未来将成为支撑我国陆海内外联动、东西双向互济对外开放新格局的战略性枢纽。

应对国际分工体系调整，呼应“双循环”相互促进的新发展格局。成渝地区双城经济圈涉及16个城市的经济总量占全国比重已由2000年的3.5%，增长至2019年的6.6%，发展势头强劲。双城经济圈已具备较强的中心城市、相对均衡的中小城市、日趋完善的产业体系，以及近20年来显著增长的科技创新实力，都大幅扩大了其内需空间。随着铁路枢纽和机场群的快速建设，也使其对外交往能力有了质的提升，未来必将成为双循环格局下的新发展高地。

顺应经济社会发展客观规律，立足“优势区域重点发展、生态功能区重点保护”的西部国土空间开发保护新格局。成渝地区双城经济圈的发展将提升我国构建更稳定和平国际环境的能力，而环抱蜀地的峻岭，纵贯蜀地的大江大河也多为事关国土生态安全的重要生态功能区，双城经济圈的高质量发展可有效增强城镇化地区的经济人口承载力，引导人口从生态功能区向优势重点发展区域集中，对保护长江上游和西部地区生态环境意义重大。成渝地区作为我国西部人口总量和密度最大的地区，如能就近就地稳定上亿人口和数千万的非农劳动力，并实现共同富裕目标，对化解我国发展中积累的社会矛盾同样意义重大。

双城经济圈是我国探索经济区与行政区适度分离改革“排头兵”

国家层面一直高度关注成渝地区的发展，早在2011年，国务院就批复同意了《成渝经济区区域规划》，2016年，国务院批复同意《成渝城市群发展规划》。此次提出双城经济圈的概念，是对行政等级制和行政边界下的属地治理方式的进一步创新。川渝两地将重点关注和解决跨界协同中存在的体制机制障碍，互相提携共同发展，最终建设一个共同富裕的川渝大家庭。

2000年后，抛弃传统中心地理论中的等级结构、寻求实体世界和虚拟链接世界的网络化互联互通社会成为区域发展的一种新动态。其实社会经济发展的空间布局规律一直是清晰的，即以中心城市为核心的人口、土地及功能圈层扩张，以交通廊道、基础设施廊道、各类资源廊道为轴带强化联系等规律没有改变。都市圈的发展建立在中心城市壮大的基础上，城市群的发展同样依赖于都市圈的支撑，这是一个渐进的城镇体系发育程度不断提升和优化的过程。真实的人口经济要素联系决定着地区发育所处的阶段，强化中心城市、都市圈还是城市群的抉择皆由此而来。

据分析，成渝地区尚处于强城、建圈、望群的阶段。如强化中心城市时，持续在中心主城叠床架屋，可能“画地为牢”；如将强城和建圈相结合，可以更好实现近域协同。选择后者会形成都市圈尺度的资源差异化配置，既治“大城市病”，又可强区域“大城”，实现都市圈中的大中小城市和小城镇协同发展。重庆、成都两大都市圈发展能级的提升，会产生更大的辐射带动能力，惠及城市群的外围地区，实现更大地域、更为均衡的发展。以经济区为抓手的市场机制比以行政区为抓手的分配机制更具前景，期待成渝地区双城经济圈能够把握机会，率先推动经济区与行政区适度分离改革，对全国的高质量发展发挥示范引领作用。

双城经济圈将成为我国探索区域差异化发展战略的样板

解决问题必须要找到症结所在，否则只能“治标不治本”。正如通过城市风貌设计无法真正解决“千城一面”问题，一套考核标准应对不同尺度、不同区位、不同本底条件的城市必然导致所有城市都是“一个模子刻出来的”。区域协同或合作的关键，是在各地差异化发展基础上，通过利益交换形成利益共同体。《纲要》强调差异化施策找准了症结所在。成渝地区城镇体系较为完整，从平原、盆地、江河槽谷到高山峡谷地形地势丰富，资源禀赋差异明显，各类聚居地对“铁公水空”各类交通方式依赖也不尽相同。尺有所短、寸有所长，成渝地区双城经济圈将成为寻求差异化发展、各自发挥比较优势、建立利益交易市场的样板。

画地为牢、封闭发展是依据“短板理论”定成败，打破行政边界约束建立互联互通的统一市场则是以“长板理论”论输赢。坚持差异化引导，发挥比较优势，做强“长板”，建立市场化交易规则，以他之长、补己之短，是区域协同的重点，也是寻求不同规模、不同区位、不同资源禀赋条件下大中小城市协同、城乡融合的必由之路。成渝地区双城经济圈对差异化发展的探索，对中国这样一个区域发展条件差异较大的广域人口大国具有深远的意义。

（作者系清华大学中国新型城镇化研究院执行副院长、教授）