

再提“规范”平台经济意义何在

近日,中共中央政治局召开会议,分析研究当前经济形势,明确提出“推动平台经济规范健康发展”。

在部署下半年经济工作时专门提及平台经济,重申“规范”核心要求。有人担心:这是不是释放了什么信号?难道平台经济又要迎来一轮强监管?

这种担心可以理解。但话说回来,“规范”并不等于“强监管”。

实际上,平台经济从来没有离开过中央的视野,只不过每个阶段的“药方”不一样:2020年重在“防止资本无序扩张”、2021年要求“为资本设置‘红绿灯’”、2022年“支持平台企业在引领发展、创造就业、国际竞争中大显身手”、2023年“鼓励头部平台企业探索创新”、2024年强调“加强监管”与“促进平台经济健康发展”并重、2025年进一步明确“推动平台企业和平台内经营者、劳动者共赢发展”。

最新的这次提及,看似熟悉的一句话,放在2026年下半年的时间节点上,却有着截然不同的分量。就在会议前后,一批平台经济领域的大案要案密集落地,共同构成了理解这次会议的关键坐标。

第一,剑指“内卷式”竞争,给消费者撑腰。

中共中央政治局会议明确提出,“推动平台经济规范健康发展”,放在做好下半年经济工作的时间节点上,意味着:剑指“内卷式”竞争,给消费者撑腰;监管靶心从明面上的垄断转向技术性垄断;规范平台与生态发展,一个都不能少。

4月17日,市场监管总局对7家电商平台开出35.97亿元巨额罚单,严惩平台放任“幽灵外卖”行为。平台坐收渔利,商家却被卷得没利润,连消费者最基本的食品安全都保障不了,这谁受得了?

第二,监管靶心从明面上的垄断转向技术性垄断。

7月25日,携程因滥用市场支配地位被罚没51.79亿元。此案意味着以流量胁迫、技术操控为代表的隐蔽型“歪路”走不通了。

第三,规范平台与生态发展,一个都不能少。

在“幽灵外卖”案和携程垄断案之间,还有一个容易被忽略的案例。6月份,市场监管总局公布督导货拉拉落实反垄断合规整改情况,包括全面取消强制独家车贴规则,

向司机退还不合理费用1.2亿元,降低平台整体抽成费率,每年可减轻司机负担超13亿元。

这3个案例共同指向一个事实——若放任平台经济野蛮生长,很容易出现“平台赚钱、商家薄利、劳动者负重”的恶性循环,最终受伤的是消费者、中小经营者、平台上的劳动者。

也要看到,在“规范”后面,还跟着“健康”。近期,工信部等7部门联合出台了《促进平台经济大中小企业协同发展行动方案(2026—2028年)》,这可是实打实的看重和帮扶。

了解了这些背景,本次会议将“推动平台经济规范健康发展”置于“营造公平有序的市场竞争环境”“继续综合整治‘内卷式’竞争”

和“优化民营经济发展环境”的框架之下,便有了明确的指向。

此时再提平台经济“规范健康”发展,不是政策转向的信号,而是政策深化的宣言:平台经济的“规范”从未退场,只是从“专项整治”走向“常态化监管”;平台经济的“发展”从未被忽视,只是从“规模扩张”转向了“共赢发展”。

平台企业要明白,“规范”不是一阵风,“发展”也不是放任自流。只要在公平竞争的市场环境中合规经营、守正创新,平台经济依然大有可为,平台企业方能大显身手。



陈兵

都市圈通勤不止于道路“相通”

梁瑜

换乘、拥挤、等待……漫长又折腾的通勤路,常被戏称为当代“取经路”。对上班族而言,最棘手的期盼无非是通勤时间再短一些、出行再便利一些。近日,在国新办举行的新闻发布会上,交通运输部相关负责人表示,“十五五”期间,我国将加速推进都市圈城际通勤效率提升,主要都市圈加快形成“1小时通勤圈”。

数据显示,我国22个超大特大城市每天共有近400万人跨市通勤,每天约有3亿人次在都市圈内通勤。从解决上班族的通勤痛点出发,以交通一体化撬动都市圈一体化,既能改善通勤体验,切实增强人民群众的获得感;也能够有效拉近城市时空距离,促进人口、产业等要素自由流动,激活区域发展内生动力。

多年来,各地把修路架桥作为提升都市圈交通效率的重要抓手。我国主要都市圈已建成高速铁路、城际铁路约2.5万公里,建成1300余个铁路客运站,开通运营跨省市毗邻公交线路540余条……愈加多元的交通网络,让通勤族少了赶车的紧张感,多了几分“随到随走”的确定性。

现实中,许多跨城通勤者的时间,并非消耗在列车上,而是消磨在换乘的步行、安检里。以南京南站为例,仅出地铁站、进高铁站,就需耗费七八分钟。运力

与需求不匹配也影响着通勤效率,像京津城际的周五晚高峰、周一早高峰,票源十分紧张。最难跨越的还有行政边界这道“无形之墙”,目前都市圈成本共担、利益共享的合作机制尚未形成,城际通勤全过程出行不便,同城化程度不高。

放眼长远,全国人口分布和经济动向向都市圈集中的趋势仍将延续,中心城区与外围地区间人口、产业联系不断加强,城际通勤总量还将总体增长。如何有效降低通勤成本,是一道必须作答的考题。

都市圈通勤不止于道路“相通”,更在于城市“相融”。与以往侧重交通基础设施建设不同,相关政策更加突出运输服务协同和区域治理创新,既强调交通网络“硬联通”,也注重票务互认、安检互信、运营协同、信息共享等“软联通”。这意味着都市圈交通建设正从“互联互通”向“高效通勤”全面升级。

破壁方能融城。想要建成成熟的“1小时通勤圈”,各地区各部门必须打破“一亩三分地”的思维定式,以全域视野统筹都市圈综合交通运输体系,真正建设一张互联互通的交通网、一套规则标准一致的运营服务体系,进而推动要素自由流动、区域协同发展驶入快车道。

(中国经济网供稿)



王鹏作

漫评

□ 时 锋

人工智能拓展音乐产业边界 交易利益链条

国务院印发的《关于深入实施“人工智能+”行动的意见》提出,利用人工智能辅助创作更多具有中华文化元素和标识的文化内容,壮大文化产业。文化和旅游部此前部署的“人工智能+文化和旅游”应用试点,也提出要提升人工智能技术在音乐、美术、戏曲等领域生成能力,辅助创作更多具有中华文化元素和标识的文化内容。人工智能不再只是文化内容生产的辅助工具,而是推动文化产业结构优化和价值链重塑的重要技术变量。

对音乐产业而言,人工智能的意义不仅是提高歌曲生成效率,更是推动音乐资源以更低成本、更高效率进入演艺、文旅、教育、品牌传播和公共文化服务等多元场景。如何用好人工智能,推动音乐产业高质量发展,已成为一个重要课题。

从我国音乐产业实践看,人工智能的应用正呈现出由单点生成向全链条赋能延伸的特征。第十一届音乐产业高端论坛发布的《2026中国音乐产业发展(总)报告》显示,2025年中国音乐产业同比增长5.3%,核心层产业占比首次突破30%,其中数字音乐产业同比增长12%、音乐演出市场同比增长9.5%,已成为主要增长引擎,也为人工智能深度嵌入音乐产业提供了现实土壤。

在创作生产端,AI作曲、智能编曲、声音合成、虚拟歌手等技术降低了制作门槛,提高了内容生产效率;在传播消费端,

在线K歌、沉浸式演艺等场景不断拓展,使音乐从单一的作品欣赏转向个性化、互动化、场景化体验。在产业运营端,人工智能也进入曲库管理、风格识别、用户需求分析、市场预测和版权监测等环节,推动音乐产业从依赖流量扩张转向内容、技术、数据和版权协同驱动。

因此,人工智能激发的不是单一的“歌曲生成”功能,而是智能创作、精准分发、个性消费、场景转化、IP孵化、产业协同和版权治理等复合功能。

基于我国音乐产业的发展基础,释放人工智能的赋能效应,重点在于推动技术应用从“能生成”转向“能转化、能治理、能增值”。

夯实产业基础。完善音乐作品元数据、训练数据授权、AI生成内容标识、算法推荐透明和收益分配机制,使人工智能应用建立在清晰的权利边界和规范的产业秩序之上。

拓展人工智能在数字音乐、演艺经济、短视频直播、数字文旅、公共文化服务等场景中的应用,推动音乐资源从单一作品形态转化为可传播、可体验、可消费的数字文化产品。

加强音乐、技术、版权和运营复合型人才培养,支持企业、高校、平台和机构协同创新。只有把技术效率、内容质量、文化价值和治理能力结合起来,人工智能才能从会生成的工具转化为能增值的产业能力,成为激活音乐产业新动能的重要力量。

野生动植物地下交易乱象屡禁不止,部分不法分子违规猎捕、走私、售卖野生动植物及其制品,形成隐秘黑色产业链。此类非法交易脱离监管体系,严重扰乱特种资源市场公平竞争环境,挤压合规人工繁育、科研利用等正规业态的发展空间,破坏绿色经济规范化、法治化发展生态。

针对这一突出乱象,国家林草局联合多部门开展“清风行动2026”专项执法行动,检查各类场所50万余处,查办野生动植物案件6300余起,精准斩断非法利益链条,既守住生态安全底线,也净化特种资源市场环境。未来,需保持常态化执法力度,提高违法成本,持续规范行业发展秩序。



扫码观看内容

产业链韧性决定低空经济“续航力”

丰超 李明川

2026年中央企业低空经济产业发展专题推进会上,国务院国资委将低空经济纳入中央企业产业焕新行动,会议要求国资央企加强关键核心技术攻关,进一步开放应用场景,联合产业链上下游共同培育低空消费新业态。根据中国民航局数据,截至2025年底,中国低空经济全产业链市场规模达1.5万亿元,全行业注册无人机共328.7万架。我国低空经济正处于政策发力、场景拓展和产业规模快速提升的关键阶段,呈现出蓬勃发展的态势。

这一发展态势,既体现在产业链条的加快完善,也体现在各地应用场景的持续落地。目前,低空经济已形成涵盖核心零部件与支撑系统、装备制造与配套服务、物流配送、文旅消费、农林植保、应急救援和城市治理等应用场景的完整产业链条。从各地推进情况看,深圳加快布局低空物流、城市巡检、医疗运输等场景;安徽合肥、芜湖推动整机制造、试飞验证和应用示范协同;四川围绕应急救援、农林植保、高原配送等开展探索。低空经济正在从单点试验走向区域联动,从设备制造走向“制造+运营+服务”一体化发展。

势头良好,产业链的韧性问题更值得关注。一方面,我国低空飞行器核心部件整体国产化率不足30%,高性能航空电机与电控系统等关键环节对外依存度在70%以上。另一方面,低空经济涉及制造、通航、空域、数据、运营、保险等多环节协同,当前跨部门统筹、关键部件验证、场景需求转化和服务保障能力尚未完全跟上产业扩张速度,局部短板容易沿供应链放大为系统性风险。因此,我国低空经济发展绝不能走过去“先发展、后治理”的老路,必须坚持发展产业与强化供应链韧性齐头并进。

加强统筹协调,坚决落实要求。有关部门应依托低空经济协调机制,设立产业供应链韧性专项事项,形成常态会商、清单推进、风险提示机制。必须同步梳理产业链、供应链风险,空域资源和场景需求,动态掌握关键企业、核心部件、重点航线和潜在堵点问题。对低空产业园等重大项目,探索开展立项前韧性审查、运行中跟踪评估、运行后复盘,把关键部件来源、适航验证、数据安全等纳入项目论证和场景开放条件。

强化补链强链,夯实航空产品能力。相关部门应以整机企业订单、适航审定要求和真实运行数据

《网络餐饮服务经营者落实食品安全主体责任监督管理规定》不久前正式实施,随后多地市场监管部门暗访发现,低价“内卷”催生的变异“幽灵店铺”仍层出不穷。此类线上黑作坊无需承担实体门店房租、线下质检、足额税费、社保等合规成本,长期以极致低价挤压持证线下餐饮商户生存空间;正规实体店合规负担沉重、经营举步维艰,线上线下监管标准松紧失衡带来的不公平竞争矛盾集中凸显。

线上线下经营模式不同,导致同一标准在适用上面临困境。譬如,在线下监管遵循属地管理原则,执法主体明确、管辖边界清晰。线上经营则突破地域限制,平台注册地、经营者所在地、消费者所在地往往分属不同行政区域。按照现行规定,平台内经营者违法违规行为一般由网店经营地或平台所在地市场监管部门管辖,但对自然人网店的执法管辖常因“人户分离”难以落地,导致“看得见的管不着、管得着的看不见”困境。跨区域执法协作虽有探索,但信息互通、证据互认、执法互动机制尚不健全。

对此,多地已开展试点破局。例如,江西鹰潭推行跨区域“发函即下架”联动机制,监管属地排查“幽灵店铺”后,向平台注册地发协查函,平台30分钟内完成违规店铺下架处置;湖北潜江建立跨省市联合办案模式,统一案件裁量标准,对跨区域假证照网店全链条溯源打击,一定程度缓解管辖割裂难题。

线上交易具有瞬时性、海量性、隐蔽性特点,传统“人盯人”式监管难以适应。监管部门在数据获取、分析、追溯等方面的技术能力参差不齐,对算法“黑箱”、大数据杀熟、刷单炒信等新型违法行为的识别和取证能力不足。目前智慧监管平台建设尚处起步阶段,各地进展不一。线上线下融合经营涉及市场监管、税务、人社、网信、公安等多个部门,部门间数据壁垒尚未完全打通。此外,平台掌握的经营者交易数据、纳税数据、信用数据等,向监管部门开放共享的程度有限,制约了精准监管效能。特别是直播电商、社区团购、即时零售等新业态快速发展,传统“按行业、分领域”的静态监管方式难以有效覆盖。对此,应综合施策加以解决。

完善法规标准,推进线上线下规则统一。加快修订相关法律法规。以电子商务法修订为契机,研究调整“零星小额”免登记门槛,探索建立网店交易额跨平台合并计算机制,防止通过拆分店铺规避监管。统一重点领域监管标准。在食品安全、产品质量、广告宣传、消费者权益保护等领域,梳理线上线下规则差异,推动标准衔接统一。明确跨业态经营监管规则。对于线上与线下融合的业务模式,研究制定统一的合规指引,明确“无法分开适用监管规则时同时适用”的具体情形和处理方式。

深化执法改革,统一线上线下执法尺度。规范执法裁量基准。全面梳理线上线下同类违法行为的行政处罚裁量标准,消除“同案不同罚”“线上从宽、线下从严”等现象。建立跨区域执法协作机制。完善经营者违法行为发生地监管部门之间的信息互通、证据互认、执法互动机制,探索以平台内网店网址作为经营场所、由平台所在地市场监管部门统一管辖的模式。

压实平台责任,推动平台参与协同治理。健全平台合规管理制度。引导平台健全入驻审核、日常巡查、违规处置等内控机制,督促平台落实对经营者资质、商品质量、交易行为的管理责任。推动平台数据依法共享。落实《互联网平台企业涉税信息报送规定》,督促平台按规定履行涉税信息报送义务。探索将平台掌握的信用评价信息、交易数据等依法向监管部门开放。健全平台与监管部门间的质量问题精准核查处置机制,推动平台从被动配合转向主动治理。

创新监管模式,适配新业态发展需要。对直播电商、即时零售等新业态,在风险可控的前提下设定包容期,探索适应业态特点的监管方式。基于企业信用评价和风险分类评级,对线上线下经营主体实施差异化监管频次和力度,将有限的监管资源向高风险领域倾斜。引导行业协会、消费者组织、社会公众参与监督,推动完善规范有序的市场治理体系。

(作者系南开大学法学院教授)