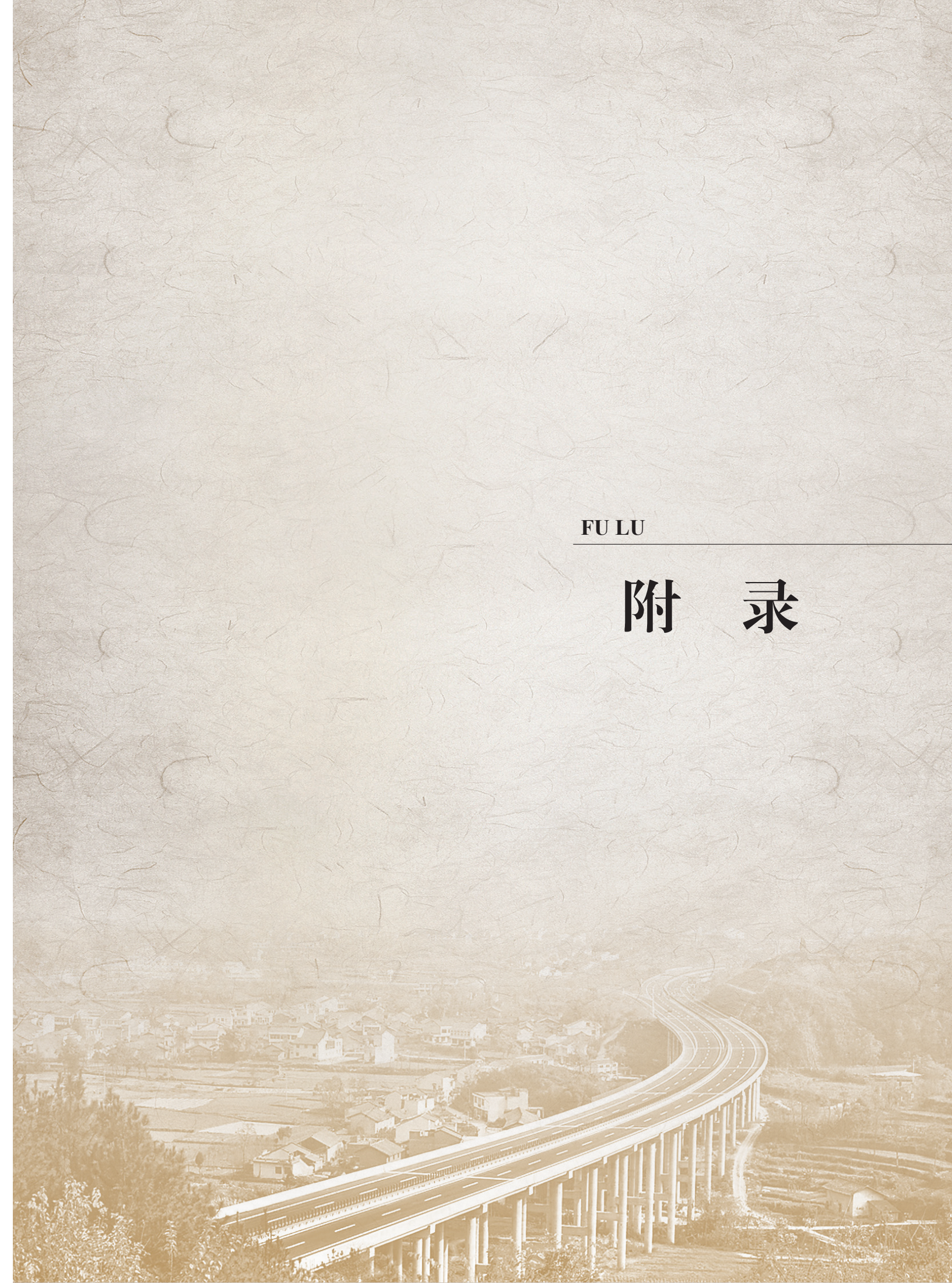


FU LU

附录



法规文件

陕西省转变功能干线公路管理办法

陕西省人民政府令 第197号

第一条 为了保障公路通行安全，加强已转变功能的干线公路管理，根据《中华人民共和国公路法》《陕西省公路条例》等法律法规，结合本省实际，制定本办法。

第二条 本办法所称转变功能干线公路是指因路网调整、公路建设等失去原有功能，永久性停止使用的报废干线公路，或者调整为农村公路和其他道路使用的干线公路（含公路桥梁、公路隧道、公路渡口和其他附属设施）。

第三条 转变功能干线公路处置遵循利用为先、规范合理、保障安全的原则。

第四条 县级以上人民政府领导本行政区域内转变功能干线公路管理工作，协调解决转变功能干线公路利用和处置工作中的重大问题。

第五条 省人民政府交通运输主管部门负责全省转变功能干线公路管理工作。省公路管理机构具体负责转变功能干线公路的处置和利用等工作。

设区的市、县（市、区）人民政府交通运输主管部门负责本行政区域内转变功能干线公路的管理工作。

县级以上人民政府有关部门按照各自职责做好转变功能干线公路管理的相关工作。

第六条 对因路网调整和公路建设等失去干线公路功能的，应当优先调整为农村公路，并按照相关程序处置。

对因路网调整和公路建设等失去公路功能，可以作为其他道路使用的，应当依法按照相关程序处置。

对已不通达、永久性停止使用的干线公路，应当按照报废公路相关程序处置。

第七条 新建、改建、扩建干线公路，建设项目的工程可行性研究报告中，应当对可能转变功能的干线公路线路预先提出处置意见。

第八条 转变功能干线公路由省人民政府交通运输主管部门认定。程序如下：

（一）公路管理单位提出处置方案，经所在地设区的市人民政府交通运输主管部门初审后报省公路管理机构审查；

（二）省公路管理机构提出审查意见报省人民政府交通运输主管部门审批；

（三）省人民政府交通运输主管部门同意后，由所在地人民政府交通运输主管部门报同级人民政府备案。

经认定为转变功能干线公路的，省人民政府交通运输主管部门应当报省人民政府备案。

第九条 经认定转变功能的干线公路，设区的市、县（市、区）人民政府应当按照公路管理权限依法确定管理单位。

经认定调整为农村公路使用的干线公路，由所在地县（市、区）人民政府确定管理单位，原管理单位应当在移交前对调整路段进行必要的修整。

经认定调整为其他道路使用的干线公路，由设区的市人民政府依法确定管理单位。

经认定为永久性停止使用的报废干线公路，由所在地设区的市人民政府依法处置。

第十条 省人民政府交通运输主管部门应当在认定批复作出后五日内，将认定的转变功能干线公路相关信息向社会公告。

新确定的管理单位应当于公告之日起30日内与原公路管理单位完成移交手续。

第十一条 经认定调整后的干线公路上的分离式立交（含引道、涵洞等设施），由交叉道路所属的管理单位管理。分属不同公路管理单位的，由共同上一级交通运输主管部门确定管理单位。

经认定调整后的干线公路上的分离式立交两端公路技术等级不一致的，按照较高公路等级管理。

第十二条 经调整认定后的高速公路连接线的管理单位，由省人民政府交通运输主管部门商设区的市人民政府确定。

第十三条 永久性停止使用的报废干线公路，其土地使用管理和涉及的矿产压覆依照国家有关法律、法规执行，有条件的应当退路还田、还林、还草，或者与新建公路用地进行置换。

第十四条 永久性停止使用但尚未移交的报废干线公路，原公路管理单位应当采取封闭措施禁止通行。

第十五条 国家机关、有关单位及其工作人员，在转变功能干线公路管理工作中，玩忽职守，失职渎职，造成国有资产损失或者重大安全事故的，对其主要负责人、直接责任人员依法给予行政处分；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

第十六条 本办法自 2017 年 4 月 1 日起施行。

陕西省人民政府办公厅

2017 年 3 月 8 日

陕西省公路隧道安全保护办法

陕西省人民政府令第 198 号

第一条 为了确保公路隧道的安全、完好和畅通，有效处置突发事件，根据有关法律法规，结合本省实际，制定本办法。

第二条 公路隧道安全保护工作应当坚持政府领导、属地管理，部门联动、责权一致，预防为主、安全高效的原则。

第三条 县级以上人民政府应当加强对公路隧道安全保护工作的领导，支持、督促有关部门和单位依法履行公路隧道安全保护职责，及时协调、解决公路隧道安全管理中存在的重大问题。

第四条 县级以上人民政府发展改革、财政、环境保护、水利、林业、卫生计生、气象、通信管理等部门和单位，按照法定职责开展公路隧道保护的相关工作。

第五条 县级以上人民政府交通运输主管部门及其所属的公路管理机构按照职责具体负责公路隧道的安全保护工作。

第六条 县级以上人民政府公安机关依法查处属于公安机关管辖的破坏公路隧道设施、影响公路隧道交通安全的违法犯罪行为。

公安机关交通管理部门负责公路隧道的通行秩序管理，预防和处理交通事故。

公安消防机构负责公路隧道消防设施的竣（交）工验收、监督检查工作，实施公路隧道火灾扑救及其他应急救援工作。

第七条 县级以上国土资源行政主管部门负责指导、监督有关部门和单位做好公路隧道地质灾害危险性评估及防治措施的实施，负责公路隧道建成后安全保护区的相关

保护工作。

第八条 县级以上人民政府安全生产监督管理部门，负责指导、协调、监督各有关部门和单位开展公路隧道安全保护工作。

第九条 公路隧道建设单位执行国家技术规范与标准时，可以适当超前并加强施工质量安全，确保土建结构安全，机电设施和其他工程设施完善。

公路隧道管养单位负责执行国家技术规范与标准，加强公路隧道的养护和运营管理，落实安全生产主体责任。

第十条 县级以上人民政府应当将公路隧道安全保护和应对突发事件所需经费列入本级财政预算。

第十一条 任何单位和个人不得破坏、损坏、非法占用或者非法利用公路隧道及其附属设施。

第十二条 公路隧道基础设施的安全保护范围应当包括土建结构、机电设施、其他工程设施和公路隧道的安全保护区。

第十三条 公路隧道建设单位应当建立健全工程质量控制体系，落实安全生产责任，依法实行项目法人负责制、招标投标制、合同管理制、工程监理制和工程质量责任追究制度。

第十四条 公路隧道应当根据国家技术规范与标准要求，配套建设通风、照明、监控、消防等安全设施，并与主体工程同步设计、同步施工、同步投入使用。公路隧道工程设计审查、竣（交）工验收时，负有管理权限的当地公安机关和安全生产监督管理部门应当参加。

第十五条 公路隧道管养单位应当加强日常养护工作，

按照规范要求养护公路隧道的主体结构 and 附属设施。

第十六条 公路隧道养护工程施工,需要封闭交通或长时间占用行车道时,除紧急情况外,公路隧道管养单位应当在施工开始之日前十五日,向社会发布施工信息。

公安机关交通管理部门可以根据情况发布交通管制信息。

第十七条 公路隧道管养单位在养护施工期间,应当合理布设施工作业区,规范设置标志和安全防护设施。公安机关交通管理部门应当做好养护期间的交通疏导工作。

第十八条 国土资源部门应当受理并查处在安全保护区范围内山体的采石、采矿、取土、实施爆破作业、倾倒废弃物等危及公路隧道安全的行为。

水利部门应当受理并查处在河道管理范围内安全保护区的挖砂、挖金、倾倒废弃物等危及公路隧道安全的行为。

安全生产监督部门应当受理并查处在安全保护区范围内实施储存危险物品等危及公路隧道安全的行为。

第十九条 公路隧道管养单位应当在公路隧道变电站、竖井、斜井、高低位水池、通风塔等非公用设施区域设置警示标志,禁止非工作人员进入。

第二十条 禁止在公路隧道及其附属设施上从事下列行为:

- (一) 设置非交通标志;
- (二) 涂写、刻划,张贴、悬挂无关物品;
- (三) 在公路隧道内抛掷火种、使用明火、燃放烟花爆竹;
- (四) 其他有可能危害公路隧道安全的行为。

第二十一条 公路隧道管养单位应当建立健全公路隧道技术档案管理制度,及时更新数据,保证公路隧道技术档案真实完整。

公安机关、安全生产监督管理部门因保护公路隧道安全需要,可以向公路隧道管养单位调取公路隧道技术档案,公路隧道管养单位应当予以配合。

第二十二条 公安机关和交通运输部门根据公路隧道保护的需要,在公路超长隧道和隧道群应当建立负责日常安全管理和养护管理的工作队伍。

第二十三条 重要公路隧道按照有关规定,由中国人民武装警察部队守护。重要公路隧道的名录由省人民政府交通运输主管部门报省人民政府确定。

第二十四条 车辆在公路隧道内应当按照标志、标线及限定速度行驶,不得强行超车、随意变道,禁止在公路隧道内倒车、掉头、逆行。禁止危化品运输车辆通行对其禁行的公路隧道,禁止违法超限超载车辆通行公路隧道。

第二十五条 公安机关交通管理部门应当根据公路隧道交通流量变化、交通违法行为、事故规律特点等,按照相关工作要求,加强公路隧道内巡逻管控,充分利用测速、监控等装置,依法查处交通违法行为。

第二十六条 公安机关交通管理部门、公路隧道管养单位应当建立健全联勤联动机制,共同做好公路隧道交通秩序管理和公路隧道基础设施管理工作。

第二十七条 当公路隧道内出现车辆拥堵时,公安机关交通管理部门应当视情况采取禁止车辆驶入、疏导分流等措施,并及时发布拥堵信息。

第二十八条 公路隧道内发生交通事故时,公安机关交通管理部门应当快速进行处置,并视情况采取疏导分流、交通管制等措施。公路隧道管养单位应当做好配合工作。

第二十九条 公安机关可以根据公路隧道安全保护需要,结合公路隧道技术条件,指定危化品运输车辆通行线路、通行时间,或者禁止危化品运输车辆通行,并向社会公告。

第三十条 公安机关根据公路隧道安全管理的需要,在危化品运输车辆通行较为集中或者禁止危化品运输车辆通行的公路隧道前方路段设置执勤点,依法查处危化品运输车辆违法行为。

第三十一条 载运不可解体物品的车辆通行公路隧道,超过规定吨位或者外廓尺寸可能影响隧道安全的,应当由公路管理机构监护通行。

第三十二条 公路隧道管养单位应当落实消防安全责任制,依法履行消防安全职责,定期组织公路隧道消防演练,及时消除火灾隐患。

第三十三条 公安消防机构依法对公路隧道消防设计进行审核,对公路隧道消防设施进行验收。

未经消防审核或者审核不合格的公路隧道项目不得施工。未经消防验收或者消防验收不合格的,不得投入使用。

本办法施行前已经建成的公路隧道,由公安消防机构组织有关部门进行安全评估,及时消除安全隐患。

第三十四条 公路隧道管养单位应当定期对消防设施进行检查和维护,确保其使用功能完好。公安消防机构应当对公路隧道消防工作进行监督检查,督促公路隧道管养单位落实消防安全责任制。

第三十五条 县级以上人民政府应当按照统筹公路隧道,保障沿线乡镇等消防工作需求,合理规划消防队站建设,提升公路隧道火灾救援能力。

对于消防体系难以覆盖的公路隧道,县级以上人民政府应当建立公路隧道消防执勤点。

公路超长隧道和隧道群的管理单位应当建立专职消防队伍,承担本单位的火灾扑救工作,并建立专职消防人员意外事故保障机制。公安消防机构应当加强对专职消防队的业务指导和培训。

第三十六条 发生公路隧道火灾后,公路隧道管养单位和专职消防队应当及时组织火灾扑救。

公安消防机构应当在接到公路隧道火警后,立即赶赴火灾现场,进行火灾扑救。

第三十七条 县级以上人民政府应当将公路隧道的突

发事件处置,纳入政府突发事件应急管理体系,建立公路隧道突发事件应急预案,有关部门及单位应当按照职责制定与当地预案相衔接的部门预案。

第三十八条 公路隧道管养单位、公安机关交通管理部门发现和接到预警信息,经核实确认后,应当立即启动部门或者单位预案进行处置,并及时向本级人民政府和上级部门报告。必要时,应当报请公路隧道所在地县级以上人民政府,启动相应政府预案。

第三十九条 公路隧道突发事件现场处置工作由当地人民政府统一领导指挥,交通运输部门负责公路隧道抢修保通工作;公安机关负责人员搜救,交通管制和疏导,现场秩序维护;卫生计生部门负责医疗救援工作;其他部门和单位根据应急预案做好配合工作。

第四十条 突发事件处置结束后,由交通运输部门负责提出公路隧道恢复或者重建意见,报同级人民政府批准后组织实施。

第四十一条 负有公路隧道安全保护责任的部门、单位及其工作人员在履行职责过程中,滥用职权、玩忽职守、

徇私舞弊的,由其所在单位或者上级主管部门依法给予行政处分;构成犯罪的,依法追究刑事责任。

第四十二条 违反本办法第二十条规定,未经批准进入公路隧道非公用区域,危害公路隧道安全的,由公路管理机构予以警告。

第四十三条 违反本办法规定的其他行为,法律、法规有处罚规定的,从其规定。

第四十四条 本办法所称公路超长隧道是指单洞长度在6公里以上的公路隧道;公路隧道群是指连续3座以上,且相邻隧道洞口间距不超过1公里,单洞累计长度在6公里以上的公路隧道群。

本办法所称公路隧道的安全保护区是指,公路隧道上方和洞口外一百米范围内的区域。

第四十五条 本办法自2017年4月1日起施行。

陕西省人民政府办公厅

2017年3月8日

陕西省人民政府 关于支持榆林市救灾和灾后恢复重建的意见

陕政发〔2017〕30号

榆林市人民政府,省人民政府各工作部门、各直属机构:

7月25日至26日,榆林市出现区域性特大暴雨,引发特大洪水灾害,9个县(区)不同程度受灾,给群众生命财产造成严重损失。为支持榆林市进一步做好抗洪救灾和灾后恢复重建工作,现提出以下意见。

一、继续加强防汛救灾工作

当前,我省仍处于主汛期,防汛形势依然十分严峻,省级有关部门、榆林市和各县(市、区)政府要认真学习贯彻习近平总书记和中央领导同志近期重要指示批示精神,坚决按照省委、省政府决策部署,提高警觉、毫不松懈,始终把确保人员安全放在首位,进一步强化措施、落实责任,全力以赴做好防汛抗洪和抢险救灾工作。要继续密切关注雨情、水情,严密监测主要干堤、病险水库、地质灾害区、旅游景区等重点部位,逐一排查川道、河道建筑物安全隐患,

及时准确发布灾害预警预报信息,严防新的洪涝和次生灾害。要严格落实防汛责任,特别是要落实基层乡镇村组防汛责任,确保工作不留空档。要完善应急广播和警报系统建设,通过短信、广播、电视、互联网以及基层干部逐户通知等多种途径及时将预警信息发布到户、到人。省级各有关部门要认真履行职责,指导榆林市做好防汛抗洪和抢险救灾各项工作。

二、全力做好受灾群众生活安置工作

(一)妥善安置受灾群众

对因房屋倒塌或严重损毁无法回迁的群众,鼓励通过投亲靠友等方式自行安置。对无法自行安置的群众,由县级政府统筹,集中安置。省级部门要在应急物资等方面给予大力支持,确保受灾群众有饭吃、有衣穿、有干净水喝、有安全住处、有病能及时得到医治。(省民政厅、省卫生计生委等部门,榆林市政府负责)

（二）搞好卫生防疫

强化灾后重点传染病疫情的监测管理和预测预警，开展科学防疫、消毒杀菌和灭虫灭鼠工作，对动物尸体、生活垃圾要及时清理并进行无害化处理。加强饮用水、食品、生活用品等检验检疫，防止发生灾后传染病传播和食物中毒等突发公共卫生事件。（省卫生计生委、省食品药品监管局等部门，榆林市政府负责）

（三）做好生活救助

对紧急转移安置和需紧急生活救助的受灾群众，每人一次性补助 300 元；对需过渡期生活救助的受灾群众，每人每天补助 20 元，救助期限 3 个月；对因灾遇难人员家属一次性发放抚慰金 1 万元；所需资金除中省补助外，其余由市县负担。民政部门要尽快组织力量，认真核实灾情，县级政府根据补助对象困难程度等，合理确定具体补助标准，及时下拨救助资金。（省民政厅、省财政厅等部门，榆林市政府负责）

三、有力有序开展灾后恢复重建工作

（一）抓好基础设施和公共服务设施抢修重建

按照“抢通保畅、恢复功能”的原则，抓紧抢修受损的供排水、水利、道路等基础设施，尽快修复医院、学校等公共服务设施，省级有关部门要抓紧下拨资金予以支持，确保今年 10 月底前恢复基本服务功能。全力争取中央预算内投资应急恢复重建资金，省上安排榆林市恢复重建资金 2 亿元，其中省发展改革委省级预算内基建资金安排 1 亿元、省财政厅安排 1 亿元，对灾后恢复重建项目给予补助支持。灾后恢复重建项目优先申报年度中央预算内投资计划，优先纳入省级相关专项资金年度计划。

以灾后恢复重建重大项目为抓手，以市政、交通、公共服务等领域为重点，全面恢复提升灾区基础设施和公共服务设施水平。系统解决子洲县城供水问题，近期加快实施子洲县无定河应急供水工程和清水沟水库除险加固工程，远期抓紧开展子洲、绥德、米脂引黄供水工程的可行性研究。加快重建子洲、绥德县城污水处理厂，全面修复城市供排水管网。修复 210 省道三眼泉至何家集段，全面整修受损县乡道路、通村公路。抓紧推动子洲县人民医院等医院除险加固及设备购置，尽快修缮绥德师范学校等受损学校设施。力争到 2018 年底，全面完成基础设施和公共服务设施恢复重建任务。（省发展改革委、省财政厅、省水利厅、省住房城乡建设厅、省交通运输厅、省卫生计生委、省教育厅、省通信管理局、省地电公司等部门和单位，榆林市政府负责）

（二）全面提升城市综合防灾能力

榆林市要对中心城区和县城防洪能力进行全面评估，及时修订完善涉及的城市总体规划，提高城市设防标准。进一步加大投入力度，全面提升改造现有市政、水利设施，

对供排水、道路等设施进行统筹设计，尽快补齐榆林城市排水防涝设施短板，全面增强城市防涝能力。

尽快实施一批城市防洪设施重点项目，加快无定河防洪治理工程建设，启动大理河防洪治理工程，推动清涧河等中小河流治理工程，争取国家实施黄河粗泥沙输入集中来源区拦沙工程，推动榆林中心城区和重点县城综合管廊建设，新建内涝应急抽排泵站和截洪泄洪设施。（省住房城乡建设厅、省水利厅、省发展改革委、省财政厅等，榆林市政府负责）

（三）及时修复重建损毁房屋

灾后民房重建要与移民搬迁、农村危房改造、保障性住房建设相结合，统筹安排，科学规划布局，坚决避开洪水、滑坡等危险区域。要用实用好中央救灾补助资金，按需救助对象的困难程度实施分类救助，对农村居民住房因灾倒塌和严重损坏的，每户补助 3 万元；对农村居民住房一般损坏的，每户补助 3000 元；所需资金除中省补助外，其余由市县负担。对城镇民房因灾倒塌或严重损坏需重建的，符合条件的纳入保障性住房范围；对城镇保障性住房损毁重建及配套设施维修等，省级将安排资金给予适当补助。要通过采取多种措施，确保受灾群众入冬前全部有房居住。（省民政厅、省财政厅、省住房城乡建设厅、省国土资源厅、省扶贫办、省发展改革委等部门，榆林市政府负责）

（四）抓紧组织生产自救

要尽快修复受灾农田和生产设施，抓紧补种补栽，省市对损毁农田复耕每亩补助 400 元、日光温室修复每座补助 1000 元、大棚修复每座补助 300 元、畜禽标准化圈舍修复每平方米补助 120 元、粮食作物补种补栽每亩安排农资补助 100 元。抓紧组织工业、商贸企业修复受损的设施，尽快恢复生产经营。在新一轮退耕还林工程中给予榆林市倾斜支持，增强灾区生态修复能力。（省农业厅、省财政厅、省国土资源厅、省林业厅、省扶贫办等部门，榆林市政府负责）

四、分工协作，合力推进救灾和重建工作

（一）摸清底数，建立台账

民政部门要抓紧核实灾情、建立台账，对因灾倒塌、损坏民房进行全面排查，摸清需要重建和维修加固的民房数量。省级有关部门要根据各自职能，组织技术力量对设施受损程度、灾害隐患点、环境承载力等进行评估鉴定，为组织开展灾后恢复重建工作奠定基础。

（二）制定政策，加大支持

省级各有关部门要积极与国家部委衔接，争取中央救助资金和项目支持。对纳入重建范围的城乡居民住房、工商业设施，免收城市基础设施配套费，优先安排用地指标，指标不足时可预先安排使用，边建设、边办理用地手续。简化灾后恢复重建项目审批流程，除重大项目外，市县发

展改革部门可只审批项目初步设计或实施方案。简化保险理赔手续,加快理赔速度,落实政策性农业保险政策。金融机构要积极给予灾区融资支持,鼓励适当降低贷款利率。

(三) 分级负责,制订规划

灾后恢复重建工作由省上统一指导、市负总责、县抓落实。榆林市政府对本地区灾后恢复重建负总责。要做好灾后恢复重建与脱贫攻坚、城乡统筹、新型城镇化等工作的衔接,抓紧编制并实施灾后恢复重建规划,进一步明确重点任务、重建项目和工作措施,确保符合避灾、防灾、抗灾要求。各相关县(区)政府是灾后恢复重建的责任主体和实施主体。省级有关部门按照职能分工,在重建方案制订、重建项目实施等方面给予指导,及时协调解决有关

问题。

(四) 加强监管,确保质量

榆林市各相关县级政府要组织民政、规划(城建)等部门会同乡镇政府,按照工程进度,及时组织验收,保证工程质量。要加强对灾后恢复重建资金的监管,严把工程质量关、资金使用关、廉洁安全关,严肃查处截留、挤占、挪用灾后恢复重建资金、物资等违纪违法行为。今年四季度,省政府将组织督导组,对榆林市灾后恢复重建工作情况进行全面检查督导。

陕西省人民政府

2017年8月17日

陕西省人民政府办公厅 关于在公路建设中推广建筑垃圾综合利用的通知

陕政办函〔2017〕30号

各设区市人民政府,省人民政府各工作部门、各直属机构:

为深入贯彻落实《中共中央 国务院关于加快推进生态文明建设的意见》(中发〔2015〕12号),促进环境保护与经济建设协调发展,改善城市环境质量,加快推动城市建筑垃圾的综合利用,经省政府同意,现就公路建设中推广建筑垃圾综合利用有关事项通知如下。

一、统筹兼顾,加快建筑垃圾材料的综合利用和推广应用

建筑垃圾的综合利用是一项利国利民的重要工作,是节约土地、节约资源,抑制城市扬尘、减少环境污染的重要途径。近年来,随着我省经济社会快速发展和城市化进程的加快,旧城改造、基础设施建设等产生的大量建筑垃圾,不仅占用了有限土地,造成了环境污染,也影响了城市形象。在全省公路建设中大规模、深层次、多用途地使用建筑垃圾,在一定程度上能够解决建筑垃圾占地围城、污染环境以及筑路材料日益匮乏的问题,有利于拓宽城市建筑垃圾消纳途径,开创节能、环保、经济的公路建设新模式,带来显著的经济效益和社会效益。

各地、各部门要深入贯彻“五大发展理念”,坚持“统筹规划、合理布局、政策引导、政府推动、企业实施”的原则,在高速公路、国省干线公路和通村公路建设中,推广可作

为筑路材料建筑垃圾的综合利用,将其作为发展循环经济、提高资源综合利用、环保节能的一项重要工作来抓,作为城市环境综合整治的一项重要内容,促进经济社会可持续发展。

二、夯实责任,创造良好的建筑垃圾材料综合利用和推广应用环境

全省各级政府和有关部门要主动作为,加强指导,制定鼓励政策,不断加大投入,为建筑垃圾材料在公路建设中综合利用和推广应用创造良好的环境和条件。

(一)市容环境卫生部门在编制城市市容环境卫生专业规划时,要根据区域建筑垃圾存量及增量情况,结合城乡环境综合整治,确定建筑垃圾堆放场选址,以便资源就近利用,并将依托公路建设的建筑垃圾处理厂纳入到规划之中,合理布局公路建筑垃圾加工生产企业和生产规模。

(二)国土资源部门对公路建筑垃圾综合利用项目用地要简化审批手续,确保项目依法依规、及时落地。对已有建筑垃圾填埋场综合利用复耕后且无污染的耕地,按照复耕后土地面积制定标准补贴建筑垃圾综合利用企业建厂。临时占用耕地到期后要及时进行复垦,永久性占地可按照公益性或城市基础设施用地以划拨方式供地。

(三)住房城乡建设部门、市容环境卫生部门要严格

执法,核定建筑垃圾产生单位的产出量,指定建筑垃圾的倾倒地点,强化建筑垃圾倾倒、中转、消纳等环节的监督管理。督促建筑垃圾运至符合规划的、指定的建筑垃圾加工企业,核定建筑垃圾加工企业建筑垃圾资源化利用量。严厉查处建筑垃圾乱堆乱放和违规倾倒行为。

(四)市容环境卫生、市政、公安、交警等部门要对公路建设利用建筑垃圾运输予以支持。公路建设项目运输建筑垃圾的运输车辆及运输路线、时间应经项目建设管理单位审核后,向市容环境卫生部门报备。各单位不得阻挠公路建设利用建筑垃圾的正常运输,不得收取规定以外的任何费用。

(五)发展改革部门要积极支持建筑垃圾加工企业,协助其申报相关补贴。

(六)税务部门要对符合税收政策规定的建筑垃圾综合利用企业免征增值税、企业所得税等相关税费。

(七)建筑垃圾加工企业在建厂和生产过程中要执行国家环境保护方面的要求。环境保护部门和项目建设管理单位要加强对建筑垃圾加工企业环境保护的指导和监督管理,减少污染物排放。

(八)电力部门要积极支持公路建筑垃圾综合利用企业,加快办理各项手续,确保及时正常供电,并配合政府相关部门指导公路建筑垃圾综合利用企业参与省内用电市场化交易,有效降低用电成本。

(九)科技部门对建筑垃圾科研课题优先立项,支持建筑垃圾综合利用技术向广度和深度发展。

(十)省交通运输厅负责制定建筑垃圾在公路建设中

利用的设计、施工、质量控制、检测等地方技术标准,报省质量技术监督局审查后发布。交通运输部门和项目建设管理单位要加强建筑垃圾综合利用项目的工程管理,确保工程质量。

(十一)各有关部门要积极支持公路建筑垃圾综合利用企业的立项、注册,简化审批流程,限时办理批复。各地要加大扶持力度,对建筑垃圾处理企业建厂和设备购置以“以奖代补”形式予以支持,督促落实按标准向建筑垃圾产生单位收取处理费,给建筑垃圾处理企业予以适当补助。

三、加强组织领导,做好成果推广应用

全省各级政府要把建筑垃圾材料综合利用和推广应用工作列入重要议事日程,切实加强领导,建立相应工作机制,指导、协调、监督各项工作的落实,加快推进公路建设中的建筑垃圾综合利用。

科技、教育、财政、国土资源、税务等部门要落实有关政策和推广资金,逐步建立起有利于成果推广的运行机制。交通运输、住房城乡建设等部门要相互配合,加强指导,发挥项目引领、典型示范作用,共同推进建筑垃圾综合利用各项工作。项目单位要精心组织,及时总结经验,不断完善工作机制、优化成套技术,建立可复制的长效机制,全面加快建筑垃圾再生材料技术的综合利用和推广应用。利用报刊、广播、电视等加强对建筑垃圾材料综合利用和推广应用的宣传引导,推进我省资源循环利用再上新台阶。

陕西省人民政府办公厅

2017年1月24日

陕西省人民政府办公厅 关于加强全省城市道路交通管理工作的意见

陕政办发〔2017〕3号

各市、县、区人民政府,省人民政府各工作部门、各直属机构:

为进一步加强和改进城市道路交通管理工作,促进城市建设和交通协调发展,改善城市交通和出行环境,缓解城市交通拥堵,经省政府同意,现提出以下意见:

一、坚持用系统化思维治理城市交通

(一)树立协同共治、共建共享新理念。随着我省城镇化进程快速推进,城市规模不断扩大,居民出行距离和

机动化出行比例大幅增加,交通拥堵、出行难、停车难等城市病日益突出,城市道路交通管理工作面临着严峻的形势,加强和改进城市道路交通管理工作,提高城市道路交通治理能力迫在眉睫。各级、各有关部门要顺应城镇化、机动化快速发展的新形势,牢固树立以人民为中心的发展理念,紧扣追赶超越主题,坚持用系统化思维治理城市交通,坚持道路安全与城市畅通并重,协同共治、共建共享,构建政府、企业、社会三位一体的城市道路交通管理格局,

打造交通安全人人参与、安全交通人人共享的命运共同体，有效破解当前城市交通拥堵问题。

二、合理规划建设交通网络

（二）科学编制城市道路交通规划。遵循城镇化和城乡发展客观规律，以资源环境承载力和城市空间容积率为基础，科学编制并严格执行城市道路交通规划、建设和验收“三同步”制度。开展城市道路缓堵保畅满意度调查和交通影响评估，对新建学校、医院等重要公共服务机构及中心商业街区等大型项目建设，在规划、设计、建设时要严格落实交通影响评价制度，由城乡规划、公安机关交通管理部门对建设项目实施后可能造成的交通影响进行分析、预测和评估。

（三）加强城市道路交通基础设施建设。加快完善城市道路网络系统，完善路网结构，推动快速路、主干路、次干路和支路等级配置的优化，通过建设综合型立交、人行过街设施、下穿式通道和打通断头路、拓宽瓶颈路等多种方式，提高城市道路连通性和可达性。加大次干路、支路、背街小巷的建设改造力度，提升路网密度。新建、改建、扩建道路要建设非机动车道和人行道，科学合理分配通行路权。要严格城市道路占用、挖掘的审批，加强施工路段管理。要推进城市道路交通标志标线标准化工作，完善城市道路限速、让行、指路、分道等标志标线设置，确保连续性、规范性、一致性。科学合理改进人行横道，设置人性化交通信号灯及语音提示桩，提高行人通行的舒适感和安全感。

（四）加快城市停车设施建设。加大城市停车设施规划和建设力度，大力发展地下和立体停车设施，提高大型公共建设项目停车场配建比例。鼓励企事业单位、居民小区及个人自建的停车场对外开放，提高停车泊位供给。建立停车信息查询、引导、收费等智能管理系统，提高停车资源利用率。根据区位、设施条件等推行差别化停车收费，利用价格杠杆调节和均衡车辆分布，缓解中心城区交通压力。

三、大力推进城市道路交通管理智能化建设

（五）加快城市交通智能指挥调度系统的建设和应用。推动城市综合交通指挥平台建设，整合交通信号控制系统、视频监控系统、公安交通集成指挥系统、交通诱导信息发布系统、停车场管理系统等信息资源，加强综合分析研判，建立城市道路交通信息采集、综合指挥、勤务调度、应急处置、交通引导、实时监控为一体的智能化管控中心，实现对城市道路交通的系统化、智能化、精细化管理，提高城市道路交通管理的科学性和针对性。

（六）建立城市道路交通信息服务平台。建立社会协同共治的城市道路交通信息服务平台，畅通社会各界和广大群众共同参与城市道路交通管理的信息渠道，及时收集、

分类和督办各类信息，吸收和采纳公众提出的合理化意见和建议，督促相关部门及时解决城市道路交通管理中存在的问题，进一步提升城市道路交通管理效能。

四、依法严管城市道路交通秩序

（七）加大城市道路交通管理执法力度。认真学习借鉴上海等地城市交通治理经验，组织开展城市道路交通违法行为专项整治行动，加大对影响道路交通秩序和安全等严重违法行为的执法力度，提升现场执法比例，强化法律责任追究，提高违法违规成本，始终保持严管高压态势，依法维护城市道路通行秩序。

（八）下茬整治城市交通乱象。各地要因地制宜，坚持疏堵结合，加强电动自行车、三轮摩托车、老年代步车等车辆管理，通过技术鉴定、划定区域等办法，规范通行秩序，杜绝在交通要道聚集以及随意横穿马路、逆行、违法载人等违法违规行为。倡导和规范行人文明过马路行为，纠正行人随意翻越道路隔离设施、横穿马路等交通陋习。

（九）创新和改革执法勤务模式。充分运用交通管理大数据，加强对城市交通流量、流向、违法、事故的分析研判，建立和完善扁平化实战指挥、点对点高效调度、精准化运作模式，确保及时疏导交通、快速处置各类突发情况。

五、优化城市道路交通组织调控

（十）科学调控城市交通流量。按照“因地制宜，一城一策”的原则，结合城市规模和空间，根据天气、高峰时段、重要节假日等情况，采取限行、错峰出行等管控措施，均衡交通流量时空分布，减少机动车出行总量。要加强路口交通的优化组织，合理渠化交叉路口进出车道，通过停止线前移、待驶区设置、增加路口车道、合理信号配时等手段，充分挖掘道路的通行潜力，提高路口通行率。

（十一）推行城市公交优先战略。优化调整城市公交线路，合理设置公交停车站点，提高公交的覆盖率、准点率和运行速度，改善城市公交的通达性和便捷性。施划城市公交优先车道，扩大信号优先范围，大力推进公交优先战略。稳步发展地铁、轻轨等城市轨道交通建设，增加公用自行车站点和投放数量，倡导绿色出行。

（十二）快速处置轻微交通事故。建立轻微道路交通事故快处快赔处理机制，快速处置交通事故，及时撤离现场，减少因交通事故造成的通行阻碍，提高路网通行效率。

六、强化城市道路交通管理保障措施

（十三）强化组织领导。各市、县、区政府要将城市道路交通管理纳入重要议事日程，定期召开会议，研究城市道路交通管理相关工作，解决工作中遇到的重大问题。要建立城市道路交通管理评议制度，广泛听取群众意见和建议，加强社会公众对城市道路交通管理从决策到实施的

全过程监督。

（十四）明晰管理职责。各市、县、区政府是城市交通发展的责任主体。各级住房和城乡建设、规划、交通运输、公安、财政、城市管理行政执法等部门要按照各自职责，加强协同配合，共同做好城市交通管理工作。机关、团体、企事业单位及其他组织要树立协同共治理念，加强本单位、本行业文明交通和绿色出行的宣传、教育，共同营造良好的城市交通环境。

（十五）加强宣传教育。深入实施“文明交通行动计划”，加大城市交通安全宣传投入。要将交通安全宣传教育同普法宣传和创建文明社区、文明单位等工作有机结合，广泛宣传交通安全法律法规，提高市民交通安全意识，引导市民文明出行。加强交通安全公益宣传，重要节点安排在新闻媒体一定的时段、版面和栏目，开展安全文明出行

提示和城市缓堵分流引导，曝光交通违法行为，配合做好城市交通管理执法和整治工作，提升广大市民的交通文明素养。

（十六）保障经费投入。要将城市道路交通管理经费列入同级财政预算，并与城市发展速度和道路建设相适应，确保规划到位、建设到位、运维到位、管理到位、投入到位。加大财政支持力度，保障城市道路交通管理执法人员、装备、技术方面的资金需要。要充分考虑交警执勤执法的需要，由省公车改革办、省财政厅、省公安厅联合制定有关办法，核定执法车辆编制，满足一线工作需求。

陕西省人民政府办公厅

2017年2月7日

陕西省人民政府办公厅 关于推进农村一二三产业融合发展的实施意见

陕政办发〔2017〕8号

各设区市人民政府，省人民政府各工作部门、各直属机构：

为贯彻落实《国务院办公厅关于推进农村一二三产业融合发展的指导意见》（国办发〔2015〕93号），加快产业转型升级，经省政府同意，现就推进我省农村一二三产业融合发展提出以下实施意见。

一、主要目标

坚持以五大发展理念为引领，以市场需求为导向，以完善利益联结机制为核心，以制度、技术和商业模式创新为动力，以新型城镇化建设为依托，推进农业供给侧结构性改革，优化产业产品结构，发展多种形式适度规模经营，培育壮大经营主体，着力构建农业与二、三产业融合的现代产业体系，提高农业全产业链收益，做强一产、做优二产、做活三产。到2020年，农村产业融合发展总体水平明显提升，产业链条完整、功能多样、业态丰富、利益联结紧密的新格局基本形成，主要农产品加工转化率达到70%左右；专业大户、家庭农场、合作社分别达到10万户、6万家和4万个；农村居民收入结构更加优化，人均可支配收入达到15000元以上。

二、发展多类型农村产业融合方式

（一）加快农业结构调整。以农牧结合、农林结合、循环发展为导向，调整优化农业种植养殖结构，重点建设好粮食生产功能区、重要农产品生产保护区、特色农产品优势区。推广优质饲草料种植，促进粮食、经济作物、饲草料三元种植结构协调发展。围绕“关中高效农业、陕北有机农业、陕南生态农业”定位，按照渭北苹果、秦岭北麓及秦巴浅山区猕猴桃、黄河沿岸土石山区红枣、陕南渭北富硒有机食品、陕北小杂粮布局，大力发展区域特色产业。积极发展林下经济，推进农林复合经营。推广适合精深加工、休闲采摘的农作物新品种。加强农业标准体系建设，严格生产全过程管理。（省农业厅、省科技厅、省林业厅负责，列第一位者为牵头单位，下同）

（二）推进农产品精深加工。支持有条件的县（市、区）开展多规融合，完善县域产业空间布局和功能定位。加快提升现代农业园区建设水平，完善配套服务体系，拓展园区功能。扶持发展“一村一品”“一乡一业”，加快培育乡村手工艺品和农村土特产品品牌，推进农产品品牌建设。围绕发展优势特色农产品精深加工业，实施农产品

加工提升“双百”工程，提高农产品加工转化率和附加值，建设一批农产品加工基地和出口基地，培育农业科技创新应用企业集群，推进农产品全产业链开发。（省发展改革委、省科技厅、省财政厅、省国土资源厅、省农业厅、省商务厅、省工商局负责）

（三）发展生产性服务业。鼓励开展代耕代种代收、大田托管、统防统治、烘干储藏等市场化 and 专业化服务。把提高农产品质量安全放在更加突出位置，建立农产品身份识别、质量安全内控和追溯体系。加快农产品冷链物流体系建设，支持国家级洛川苹果批发市场、眉县猕猴桃批发市场建设，推进市场流通体系与储运加工布局有机衔接。落实支持新型农业经营主体的用地政策。健全农产品产地营销体系，推广农超、农企等形式的产销对接，鼓励在城市社区设立鲜活农产品直销网点。（省农业厅、省发展改革委、省财政厅、省国土资源厅、省商务厅、省质监局、省供销社负责）

（四）加快发展乡村旅游。依托历史文化资源，积极发展民宿经济，促进农林旅游融合发展，打造一批历史文化旅游景区。构筑沿黄河、渭河、汉江及南北交通干线、关中环线休闲农业带，建设一批具有地域、民俗特点的乡村旅游示范村和乡村休闲农业示范点，有序发展新型乡村旅游休闲产品。加强农村传统文化保护开发，统筹利用现有资源建设农业教育和社会实践基地，引导公众参与农业科普和农事体验。（省农业厅、省发展改革委、省教育厅、省财政厅、省林业厅、省文化厅、省旅游局负责）

（五）大力发展农业新型业态。实施“互联网+现代农业”行动，推进农业生产、经营、管理和服务信息化建设。采用大数据、云计算等技术，改进监测统计、分析预警、信息发布等手段，健全农业信息监测预警体系。大力发展农村电子商务，加快农产品电子商务示范县建设，在全省80%以上县城设立农村电子商务示范中心，促进特色农产品销售，推进农业生产、经营管理和信息服务信息化建设。建立农村电商销售农产品质量安全监管体系。推广山东现代观光休闲农业模式，发展田园艺术景观、阳台农艺、人工水工程等创意农业。鼓励各地在郊区发展工厂化、立体化等高科技农业。支持发展农业生产租赁业务，探索农产品个性化定制服务、会展农业、农业众筹、水养殖等新型业态。（省农业厅、省发展改革委、省科技厅、省工业和信息化厅、省财政厅、省商务厅负责）

（六）着力推进新型城镇化建设。将农村产业融合发展与新型城镇化建设有机结合，引导农村二、三产业向县城、重点镇及产业园区集中。加强规划引导和市场开发，推进省级重点示范镇和文化旅游名镇建设，培育县域副中心。建立购租并举的住房制度，加快农业转移人口落户城镇。推进城镇基本公共服务常住人口全覆盖，推动城乡最低生活保障制度统筹发展，完善城乡特困人员供养制度，加大

受灾、教育、住房、就业和临时救助力度，健全重特大疾病、疾病应急、贫困人口医疗等救助制度体系。（省发展改革委、省民政厅、省人力资源社会保障厅、省住房城乡建设厅、省农业厅、省商务厅、省卫生计生委负责）

三、培育多元化农村产业融合主体

（七）强化农民合作社和家庭农场基础作用。引导大中专毕业生、新型职业农民、务工经商返乡人员领办农民合作社、兴办家庭农场。鼓励农民合作社发展农产品加工、销售。鼓励家庭农场开展农产品直销。支持符合条件的农民合作社、家庭农场优先承担政府涉农项目，落实财政项目资金直接投向农民合作社、形成资产转交合作社成员持有和管护政策。深入开展省级示范合作社认定和省级百强社提升行动。引导土地流向农民合作社和家庭农场。（省农业厅、省财政厅负责）

（八）支持龙头企业发挥引领示范作用。引导农业产业化龙头企业重点发展农产品加工流通、电子商务和农业社会化服务，建设标准化和规模化原料生产基地，带动农户和农民合作社发展适度规模经营。鼓励龙头企业建设现代物流体系，健全农产品营销网络。加强农产品品牌培育，支持做大做强一批农业品牌。充分发挥农垦企业资金、技术、品牌和管理优势，培育大型现代农业企业集团。（省农业厅、省商务厅、省供销社负责）

（九）发挥供销合作社综合服务优势。支持供销合作社拓展经营领域，在农资供应、农产品流通、农村服务等重点领域和环节为农民提供便利实惠、安全优质的服务。推动供销合作社与新型农业经营主体有效对接，培育大型农产品加工、流通企业。推进供销合作社实体经济与电子商务融合发展，实现“线上线下、互动联通”。支持供销合作社创办领办农民合作社、合办联合社，引领农民参与农村产业融合发展、分享产业链收益。（省供销社负责）

（十）积极发展行业协会和产业联盟。充分发挥行业协会自律、教育培训和品牌营销作用，开展标准制订、商业模式推介等工作。鼓励龙头企业、农民合作社、涉农院校和科研院所围绕特色名优农产品成立行业协会、产业联盟，支持联盟成员通过共同研发、科技成果产业化、融资拆借、统一营销等方式，实现信息互通、优势互补。（省农业厅负责）

（十一）鼓励社会资本投入。鼓励各类社会资本投向农业农村，发展适合企业化经营的现代种养业，利用农村“四荒”资源发展多种经营，开展农业环境治理、农田水利建设和生态修复。对社会资本投资建设连片面积达到一定规模的高标准农田、生态公益林等，给予政策支持。深入开展农村“双创”活动，全面开放商业化运营的农村服务业。积极引导外商投资农村产业融合发展。（省发展改革委、省财政厅、省国土资源厅、省环境保护厅、省水利厅、省

农业厅、省林业厅、省商务厅负责)

四、建立多形式利益联结机制

(十二) **创新发展订单农业。**引导龙头企业在平等互利基础上,与农户、家庭农场、农民合作社签订农产品购销合同,稳定购销关系,形成风险共担的利益共同体。支持龙头企业为农户、家庭农场、农民合作社提供贷款担保,资助订单农户参加农业保险。鼓励农产品产销合作,建立技术开发、生产标准和质量追溯体系。加强茶叶、苹果等地域特点显著的品牌整合,打造联合品牌,实现利益共享。

(省农业厅、省发展改革委、省商务厅、省工商局、陕西银监局、陕西保监局负责)

(十三) **鼓励发展股份合作。**稳步推进和逐步扩大农村产权流转交易试点,全面完成农村承包地确权登记颁证工作。推行“龙头企业+合作社+农户”模式,大力发展合作经济,打开城乡产业融合通道,实现资源变资本、资金变股金、农民变股东、自然人农业变法人农业。以土地、林地为基础的各种形式合作,凡是享受财政投入或政策支持的承包经营者均应成为股东方,并采取“保底收益+按股分红”等形式,让农户分享加工、销售环节收益。探索形成以农户承包土地经营权入股的股份合作社、股份合作制企业利润分配机制,切实保障土地经营权入股部分的收益。(省农业厅、省发展改革委、省财政厅、省国土资源厅、省林业厅负责)

(十四) **强化工商企业社会责任。**鼓励从事农村产业融合发展的工商企业优先聘用流转出土地的农民,为其提供技能培训、就业岗位和社会保障。引导工商企业发挥自身优势,辐射带动农户扩大生产经营规模,提高管理水平。严格龙头企业认定标准,完善认定和退出机制,加强动态管理,逐步建立社会责任报告制度。强化龙头企业联农带农激励机制,相关扶持政策与利益联结机制相挂钩。(省农业厅、省发展改革委、省财政厅负责)

(十五) **健全风险防范机制。**规范工商资本租赁农业用地行为。探索建设与农业保险担保相结合的土地流转、订单农业等风险保障制度,提高风险防范能力。增强新型农业经营主体契约意识,加快建立适合农村特点的信用评级体系。制订和推行涉农合同示范文本,依法打击涉农合同欺诈违法行为。加强土地流转、订单等合同履行监督,建立健全纠纷调解机制。(省农业厅、省发展改革委、省财政厅、省工商局、人民银行西安分行负责)

五、完善多渠道农村产业融合服务

(十六) **搭建公共服务平台。**搭建农村综合性信息化服务平台,为电子商务、乡村旅游、农业物联网、价格信息、市场营销等提供定制化服务。优化农村创业孵化平台,建立在线技术支持体系,提供设计、创意、技术、市场、

融资等定制化解决方案及其他创业服务。建设农村产权流转交易市场,引导其健康发展。采取政府购买、资助、奖励等形式,引导科研机构、行业协会、龙头企业等提供公共服务。(省农业厅、省发展改革委、省科技厅、省工业和信息化厅、省住房城乡建设厅、省商务厅负责)

(十七) **创新农村金融服务。**发展农村普惠金融,优化县域金融机构网点布局,推进县域村镇银行全覆盖。鼓励金融机构与新型农业经营主体建立紧密合作关系,推广产业链金融模式,加大对农村产业融合发展的信贷支持。推进粮食生产规模经营主体营销贷款试点,稳妥有序开展农村承包土地经营权、农民住房财产权抵押贷款试点。坚持社员制、封闭性、民主管理原则,在不对外吸储放贷、不支付固定回报的前提下,稳妥开展农民合作社内部资金合作。鼓励发展“三农”融资担保和再担保机构。鼓励开展支持农村产业融合发展的融资租赁业务。支持符合条件的涉农企业上市和发行债券。完善农业保险制度,丰富农业保险产品,扩大农业保险覆盖面。(人民银行西安分行、省发展改革委、省财政厅、省农业厅、陕西银监局、陕西证监局、陕西保监局负责)

(十八) **强化人才和科技支撑。**加快发展面向农村的职业教育,加大农村实用人才和新型职业农民培育力度。引导各类科技人员、大中专毕业生到农村创业,在农村合作社、农业企业任职兼职。结合实施“百人计划”和“三秦学者计划”,大力推广“大学推广模式”“大荔模式”和科技特派员制度。支持农业企业、科研机构等开展产业融合发展的科技创新,积极开发农产品加工贮藏、分级包装等新技术。加强以青年为重点的农村电商人才培养。(省教育厅、省发展改革委、省科技厅、省人力资源社会保障厅、省农业厅负责)

(十九) **改善农村基础设施条件。**加快完善农村水、电、路、通信等基础设施。完善休闲农业和乡村旅游道路、供电、供水、停车场、观景台、游客接待中心等配套设施。推进农村人居环境整治和生态保护,加快美丽乡村建设。统筹规划建设农村物流设施,逐步健全以县、乡、村三级物流节点为支撑的农村物流网络体系,加快打造3至5个具有影响力的特色农产品集散中心、价格形成中心、物流加工配送中心。(省发展改革委、省工业和信息化厅、省财政厅、省交通运输厅、省水利厅、省农业厅、省商务厅、省旅游局负责)

(二十) **支持贫困地区农村产业融合发展。**落实省委、省政府《关于贯彻落实〈中共中央国务院关于打赢脱贫攻坚战的决定〉的实施意见》精神,引导和支持贫困地区立足当地资源优势,发展特色种养业、农产品加工业和农村服务业。大力发展新型农业经营主体,建立各类农村产业融合发展平台,完善“保底收入+股份分红”等收益分配形式,与农户建立紧密型利益联结机制,推进精准扶贫、

精准脱贫。支持企事业单位、社会组织和个人投资贫困地区农村产业融合项目。（省扶贫办、省发展改革委、省农业厅负责）

（二十一）发挥杨凌示范区作用。加快杨凌农业科技创新城市建设，推进产学研深度融合。支持企业开展技术创新，加快建设一批以企业为主体的研发平台。加强国家（杨凌）植物品种权交易中心、国家（杨凌）农业技术转移中心建设，打造示范推广技术支撑平台。持续推进农产品加工贸易示范园区建设，打造一批国内外知名企业和名牌产品。大力发展集种植养殖、采摘体验、休闲观光、生产加工于一体的现代农庄集群经济。创新杨凌农高会办会模式，加快发展网上农高会。探索建立丝绸之路农产品电商交易中心、农科股权交易中心、农科发展基金公司、农地地权融资交易中心等中介平台。（杨凌示范区管委会负责）

（二十二）加强农村物流体系建设。加快完善农产品流通设施布局，建立健全以县、乡、村三级物流节点为支撑的配送网络体系。实施优势农产品储藏营销设施补助项目，加强农产品产区预冷、保鲜、烘干等仓储物流设施建设，支持合作社发展直供直销，降低农产品物流成本。加快国家级洛川苹果、眉县猕猴桃批发市场建设。支持供销合作社、邮政物流、粮食流通、大型商贸企业等参与农产品批发市场、仓储物流体系建设。鼓励民营资本与农民合作社合作建设名特优农产品配送中心，支持大型超市在优势农产品产区建设直接采购基地。（省商务厅、省交通运输厅、省农业厅、省供销社负责）

六、健全农村产业融合推进机制

（二十三）加大财税支持力度。各级财政要在现有资

金渠道内安排资金支持农村产业融合发展试点。省级涉农资金要向农村产业融合发展项目倾斜。改革财政支农投入使用机制，调整优化部分存量资金和新增补贴资金，对各类从事农村产业融合发展的新型农业经营主体予以倾斜。设立农村产业融合发展基金。利用种业基金、畜牧产业投资基金、果业投资发展基金等，通过政府与社会资本合作、政府购买服务、担保贴息、以奖代补等方式，带动金融和社会资本投向农业农村。（省财政厅、省发展改革委、省地税局负责）

（二十四）开展试点示范。围绕产业融合模式、主体培育、政策创新和投融资机制，开展农村产业融合发展试点示范，理顺政府和市场关系，完善体制，创新机制，促进农村产业融合加快发展。启动实施省农村产业融合发展“十县百乡千村”试点示范工程，积极探索和总结成功做法，形成可复制、可推广的经验。（省发展改革委、省财政厅、省农业厅、省商务厅、省旅游局负责）

（二十五）强化组织保障。各市、县（市、区）政府要切实加强组织领导，把推进农村产业融合发展摆上重要议事日程，纳入经济社会发展总体规划、年度计划和年度目标责任考核。县级人民政府要强化主体责任，制订具体实施方案，引导资金、技术、人才等要素向农村产业融合集聚。各有关部门要抓紧制订和完善相关规划、政策措施，密切协作配合，确保各项任务落实到位。省发展改革委要会同有关部门对任务落实情况进行跟踪分析和评估，每年12月20日前将工作进展情况报告省政府。

陕西省人民政府办公厅

2017年2月17日

陕西省“一带一路”建设2017年行动计划

陕政办发〔2017〕22号

为贯彻落实《陕西省推进建设丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路实施方案（2015—2020年）》确定的战略目标和任务，特制订以下行动计划。

一、着力构建交通商贸物流中心

1. 建设综合立体交通网络。加快省内国家高速公路、铁路扩能改造，推进“米”字型高铁网建设，畅通省际出

口和区域大通道，构建陕西与周边省份以及至京津冀、长三角、珠三角等的快速通道。增开和加密洲际以及东南亚、日韩地区的直飞航线，突破中亚、西亚地区航线，实现丝绸之路沿线主要城市全覆盖。支持西安咸阳国际机场打造国际航空枢纽，构建西安连接五大洲的客运航线网络和国际航空物流港。

2. 建设国际物流枢纽。提升物流大通道通行能力，积

极推进全省“三网三港”核心骨干物流体系建设。完善西安国际港务区陆路口岸功能,加快新筑铁路综合物流中心建设,扩建西安港铁路口岸监管区,加强与沿海港口的联动,建设国家多式联运示范基地。支持中欧班列(西安)拓展线路,完善“两干多支两节点”(两干:西线、中线;多支:分支到莫斯科、汉堡、华沙等;两节点:西安枢纽、欧洲枢纽节点)国际铁路物流网络。支持西安咸阳国际机场开拓国际货运航线,推动成立货运航空公司。积极推进与海航、京东等企业在物流领域的合作。建立陕、宁、青货邮“一站式”服务体系,推动航空物流一体化发展。

3. 推进大通关体系建设。全面深化和推进通关一体化和检验检疫区域一体化。多渠道深化与“一带一路”沿线国家通关和检验检疫合作,重点加强信息互换、监管互认、执法互助方面的协作交流,大力推进国际贸易便利化。加快指定口岸申报和建设步伐。推进陕西电子口岸和国际贸易“单一窗口”建设,推进陕西口岸“三互”大通关建设。

4. 支持跨境电子商务发展。建立和完善跨境电子商务服务体系和管理机制,创新通关监管、检验检疫、结汇和退税管理方式,争取创建跨境电子商务试验区,大力发展各类跨境电子商务平台,培育壮大经营主体,推动跨境电子商务一般出口、直购进口和保税进口,促进对外贸易稳定增长和转型升级。

5. 扩大进出口贸易规模。健全外经贸协同服务机制,加大对重点外贸企业的跟踪巡访服务力度。培育孵化外贸企业,不断壮大我省外贸经营主体。推动省内优势企业“走出去”,带动出口增量与外贸效益持续提升。支持企业在沿线国家建设“海外仓”或“陕西商品展示中心”,逐渐形成“买全球、卖全球”格局。加大招商引资力度,推动技术含量高、产业联动效应大的项目落地。

二、着力构建国际产能合作中心

6. 加强与重点国家地区经贸合作。做实中美省州合作,深化与中东欧国家和地区经贸合作,提升与日、韩、澳等国家经贸合作,扩大对港澳台的开放合作,密切与非洲和拉美地区的产能与经贸合作。

7. 加快国际合作产业园建设。推行“一园两地”合作模式,重点建设中俄丝路创新园、中哈人民苹果友谊园。加快境内国际合作产业园区建设,重点推动中韩(陕西)产业园、中哈产业园咸阳纺织工业园区、中以创新示范园、空港新城丝路国际产业园、泾河新城美国科技产业园、陕港融资租赁合作园、半导体国际合作产业园、欧亚经济综合园区核心区建设。积极推动境外园区建设,加快印尼陕西钢铁产业园、柬埔寨中柬金边经济特区和非洲安哥拉农业高技术园区建设。

8. 支持优势企业开拓海外市场。引导市场主体积极参

与国际产能合作,支持陕西延长集团、陕西煤化集团、陕西有色集团、陆港集团、大唐西市集团等国有骨干企业和优势民营企业加快“走出去”步伐,扩大对外投资合作规模。充分发挥我省在对外工程承包领域的集群优势,依托华山国际、中铁一局、中铁二十局集团、水电三局等重点企业拓展境外工程承包市场。

三、着力构建科技教育中心

9. 强化科技领域合作。规划建设国际科技合作产业基地,部署一批引领驱动丝绸之路经济带建设的战略先导任务项目。建设国际科学家协同创新研究及信息共享平台,广泛开展与“一带一路”沿线国家和地区的科技合作交流。全面建设杨凌现代农业国际合作中心,建设国际农业科技商务平台,加快农业科技创新成果转化,加强与中亚各国在现代农业、能源化工、装备制造等领域的合作与交流。支持国外机构在陕设立全球研发中心、实验室、企业技术研究院等新型研发机构,优先支持境外高等学校、科研院所带技术、带成果在我省实施产业化重大项目。鼓励省内机构在海外设立研发中心,支持陕鼓集团海外研发中心建设。

10. 强化培训教育合作。支持波兰研究中心、阿拉伯文化研究中心等智库建设,提高交流共享和协作研究水平。调整优化省内相关院校的学科及专业设置,加快培养国家急需的非通用语种人才和国别区域研究人才,推进面向丝绸之路沿线国家的教育培训基地建设。争取“丝绸之路”中国政府奖学金对陕倾斜,支持省内高校申请中国政府奖学金来华留学生招收资格。支持杨凌加快建设职业农民发展学院。加强教育国际合作交流平台建设,提升省内高等院校国际知名度,推进陕西西部国际学术交流合作高地建设。

四、着力构建国际旅游中心

11. 深化国际旅游合作。在西安咸阳国际机场口岸实行部分国家人员144小时过境免签政策,与丝绸之路沿线国家签订旅游合作框架协议、合作备忘录,共同举办国际旅游展会。以“丝绸之路的起点·兵马俑的故乡”形象宣传为引领,拓展境外旅游宣传渠道,促进更多外国游客来陕旅游。

12. 推进智慧旅游系统建设。完善省级旅游运行监测指挥中心软硬件建设,实现旅游日常监管调度及应急指挥数字化、网络化。加强旅游服务信息互联互通,利用社交媒体平台宣传陕西,构建陕西旅游海外宣传推介网络。

13. 打造特色旅游品牌。支持符合条件的市、县(区)创建国家级旅游业改革创新先行区和国家全域旅游示范区。支持延安建设红色旅游国际合作示范区,打造革命圣地延安红色旅游品牌。构建“丝绸之路起点”风情体验旅游走廊、

大秦岭人文生态旅游度假圈、黄河旅游带，建设黄帝陵国家文化公园，增强陕西旅游品牌国际竞争力。

五、着力构建区域金融中心

14. **打造金融聚集区。**优化金融资源布局，依托西安金融商务区、西咸新区、西安高新区、曲江新区，促进离岸金融、能源金融、科技金融、文化金融聚集发展。积极引进外资金融服务机构，并支持其在陕设立分支机构。推进地方金融体系建设，鼓励符合条件的优秀民营企业依法设立民营银行，积极发展非银行类金融机构，加快区域金融中心建设。

15. **拓展金融业务。**加快开展离岸金融业务和跨境双向人民币资金池业务工作，鼓励有离岸牌照的银行机构发挥优势，大力推介离岸业务，提升离岸业务知名度，扩大离岸业务客户群。

16. **深化金融创新。**创新国际化融资模式，与世界银行、亚洲开发银行、亚投行等国际金融机构和丝路基金、中非基金等在开展境外重大项目投资方面加强合作。深化投融资体制改革，挖掘民间资金和社会资本潜力，推广政府和社会资本合作模式，多渠道拓宽资金来源。

六、搭建人文交流平台

17. **建设历史文化基地。**提升佛道教祖庭建设水平，充分挖掘宗教文化、特别是汉传佛教祖庭文化在服务“一带一路”和历史文化特色国际化大都市建设方面的作用。发挥周秦汉唐中华传统文化资源优势，以黄帝陵祭典、炎帝陵祭典、民间社火等国家级非物质文化遗产代表性项目为依托，研究设立国家级文化生态保护实验区。

18. **扩大文化考古交流。**办好第四届丝绸之路国际艺术节，打造“国风秦韵”陕西对外文化品牌。推进丝绸之路沿线国家博物馆联盟建设，打造以丝路文化为主题的都市智慧博物馆国际合作交流平台和历史文化研究交流中心。继续做好与中亚联合考古工作，扩大合作领域，加大合作力度。

19. **强化中医药产业合作。**以宝鸡、咸阳、汉中、商洛等市为重点地区，建设中草药产业基地，形成我省中医药产业链。支持铜川市与北京中医药大学合作，推进中医药创新创业公共服务基地建设。借助中非基金和丝路基金，在医疗卫生领域与丝绸之路沿线国家广泛合作。

20. **加强影视和版权领域合作。**译制一批反映当代陕西的精品出版物和精品影视剧，形成一系列与“一带一路”建设配套的文化产品。争取“丝绸之路影视桥工程”“丝路书香工程”“经典中国国际出版工程”等项目落户陕西。积极推动版权对外贸易，着力将西部国家版权交易中心打造成我国西部辐射力最强的版权交易国际综合公共服务平台。加快中国（西安）文化中心建设，设立国际文化交流

展示中心。

七、提升优化发展环境

21. **加快中国（陕西）自由贸易试验区建设。**深化行政管理体制改革，积极稳妥地做好 217 项省级行政职权的下放和承接工作，推进政府管理模式向注重事前事中事后监管转变。深化商事登记制度改革，在自贸试验区全面实施“一口受理、多证合一、多项联办”并联审批机制。加快推进投资、贸易便利化改革试点，简化境外投资手续，建成国际贸易“单一窗口”。

22. **加强环保和生态领域合作。**推进韩国与我省共建大气污染防治示范项目和西安高新技术产业开发区环保产业园。推进西安市与瑞典于默市垃圾分类项目合作，在西安浐灞生态区开展试点，完善现代城市垃圾网格化管理体系。加快秦岭国家公园、桥山国家公园和大熊猫国家公园建设。抓好国家湿地公园试点建设。

23. **办好重要国际合作活动。**继续办好欧亚经济论坛、丝博会暨西洽会、杨凌农高会、陕粤港澳经济合作周、全球秦商大会、西部跨采会等重大投资促进活动。精心做好 2017 阿斯塔纳世博会中国馆陕西活动周组织筹备工作。

24. **加强领事交流合作。**争取更多丝绸之路沿线国家在陕设立领事机构、商务代表处。做好柬埔寨、马来西亚在西安设立总领馆后续工作，推进韩国、马来西亚、泰国、柬埔寨等国驻西安总领馆入驻领馆区。

25. **加强知识产权合作。**建立国际间知识产权合作机制，积极争取在陕设立“丝绸之路经济带知识产权国际交流合作中心”。依托西安外国语大学丝绸之路语言服务协同创新中心、国家级翻译实践教育基地和西安交通大学知识产权研究中心，建设以培养外语类知识产权国际化人才为主要目标的教育实践基地。

26. **为企业“走出去”提供便利化服务。**推动更多欧盟国家在陕设立签证代办机构，建设陕西国际采购中心。积极推进丝绸之路商务理事会建设，发挥多边合作机制功能作用，为企业“走出去”提供服务与支持。进一步简化企事业、科研单位人员赴丝绸之路沿线国家及港澳台地区开展商务活动审批手续。

27. **推进保障服务平台建设。**加快推进“一带一路”语言服务及大数据平台建设，提升我省对外开放语言环境和国际化水平。推进我省“一带一路”网站建设，更好展示“一带一路”建设成效。

28. **加强境外安全保障工作。**完善“一带一路”建设境外安全保障工作体系和机制，不断提高我省“一带一路”建设境外安全保障能力和水平。

陕西省人民政府办公厅

2017 年 4 月 5 日

陕西省人民政府办公厅转发省发展改革委《关于推动交通物流融合发展的实施方案》

陕政办发〔2017〕41号

各设区市人民政府，省人民政府各工作部门、各直属机构：
省发展改革委制订的《关于推动交通物流融合发展的实施方案》已经省政府同意，现转发给你们，请结合实际，

认真贯彻执行。

陕西省人民政府办公厅
2017年5月25日

关于推动交通物流融合发展的实施方案

为贯彻落实《国务院办公厅关于转发国家发展改革委营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案的通知》（国办发〔2016〕43号），进一步提升我省交通物流融合发展的广度和深度，有效降低社会物流成本，提出如下实施方案。

一、总体目标

以轨道交通和航空运输为引领，推进多种运输方式融合发展，到2020年，基本实现市市通高铁、关中通城际、县县通高速，全省铁路里程突破6500公里，高速公路突破6000公里，陕西在“一带一路”沿线综合枢纽地位得到强化，西安“国际航空枢纽”功能明显提升，交通物流运营服务能力以及物流社会化、专业化、标准化、集装化水平等稳步提升。

二、打通衔接一体的全链条交通物流体系

（一）完善交通物流网络。

1. 加快综合交通体系建设。加快“米”字型高铁、关中城际铁路、高速公路、干线铁路和货运通道等骨干交通网络建设，加快启动西安咸阳国际机场三期扩建工程。到2020年，关中城市群城际铁路和大西安地铁分别突破300公里、200公里，西安咸阳机场客运量达到5000万人次，其中国际客运航线达到100条，国际客运量超过500万人次。

2. 构建综合客货枢纽。加快建设完善以轨道交通和航空运输为引领的西安综合枢纽，形成“四主一辅”（西安北站、西安站、西安南站和纺织城站为主，阿房宫站为辅）客运站场和“一主六辅”（新筑铁路物流中心为主，引镇、新丰镇、栎阳、咸阳、空港和渭南为辅）货运物流格局，

提升机场航空港综合枢纽功能。完善并提升宝鸡、汉中、安康、渭南和延安等区域性综合枢纽功能。

3. 优化物流节点空间布局。按照优势互补、错位发展、适度竞争的原则，以大西安为核心节点，宝鸡、榆林、安康为一级节点，铜川、渭南、延安等为二级节点，整合现有物流资源与新建物流项目，统筹物流园区、配送中心和公共配送末端建设，打造物流节点城市配送网络。

4. 完善枢纽集疏运系统。全力打造“三网三港”的核心骨干物流体系（航空网、陆路网、信息网和西安国际陆港、西咸国际航空港、陕西自贸港），加快多式联运设施建设，构建能力匹配的集疏运通道，完善机场、港口的铁路、公路集疏运设施。实施铁路专用线引入重要能源通道、货运站场和物流园区等工程，推进西安等铁路枢纽货运外环线建设。加快西安外环高速等重点节点城市绕城公路建设，强化城市出入城道路与高等级公路衔接。

5. 提升货物集疏运能力。坚持“陆空并举”，大力推动公路、铁路物流转型升级，强化多式联运设施衔接建设，提升集散功能。加快“一带一路”西安铁路物流集散中心建设，推动大型公路货运枢纽建设，提升改造传统公路货运场站。依托西安咸阳国际机场和西安港开展多式联运业务和高效中转集散业务。到2020年，公路营业性货车里程利用率达到70%，铁路集装箱装车比率提高至15%以上，大宗物资以外的铁路货物便捷运输比率达到80%，运输空驶率大幅下降。

6. 完善城乡物流配送网络。布局建设物流分拨中心、配送中心、末端配送网点三级配送网络。支持社区、机关、

学校、商务区设置智能收件箱等末端配送设备。探索城市夜间配送,分时段、分路段充分利用骨干道路。到2020年,邮政普遍服务全面达到服务标准,建制村实现直接通邮,法定邮政普遍服务开办率达到100%,快递服务水平显著提升,主要快递企业西安至重点城市间快件48小时投递率超过90%,省内城市间处理时限降低至24小时。

(二) 提高联运服务水平,优化一体化服务流程。

1. 积极发展多式联运服务。鼓励多式联运发展,在大宗物资、集装箱运输等方面开展绿色低碳联运服务和创新试点。鼓励传统运输、仓储企业向供应链上下游延伸服务,整合物流服务资源,建设第三方供应链管理平台。培育10家龙头骨干企业,鼓励中小企业联盟发展。

2. 拓展国际联运服务。全面提升航邮、铁路、公路和高铁物流通道能效,加强有效衔接配套,实现向西打通经新疆到中亚直达欧洲的陆上物流通道以及空中直航通道,向东畅通经山东到日韩、远赴欧美的海上物流通道以及“空中丝绸之路”,形成立体化的交通物流通道。到2020年,西安咸阳国际机场国内国际货运航线达到15条,货运量达到45万吨。

3. 推行物流全程“一单制”。推进单证票据标准化,制订推行企业互认的单证标准,形成绿色畅行物流单。完善电子赋码制度,实现电子标签码在物流全链条、全环节互通互认以及赋码信息实时更新和共享。加快推广“一单制”,实现“一站托运、一次收费、一单到底”。推动集装箱铁水联运、铁公联运两个关键领域在“一单制”运输上率先突破。

4. 提升口岸一体化通关能力。围绕中国(陕西)自由贸易试验区建设,进一步提升贸易便利化水平。加强口岸仓储物流等基础设施建设,完善联检单位查验设施。进一步提升陕西电子口岸功能,建成“单一窗口”模式通关信息服务平台,实现与其他省份电子口岸的互联互通,实行“一次申报、一次查验、一次放行”。

三、创建协同联动的交通物流新模式

(三) 构建资源共享的交通物流平台。坚持政府引导、企业主导,支持社会资本有序建设综合运输信息、物流资源交易、大宗商品交易服务等专业化平台,实现与物流相关企业信息系统深度对接,推动数据共享与业务联动。

(四) 推进交通物流装备现代化与标准化。

1. 强化智能化物流装备技术的推广应用。加强物流核心技术和专业装备研发,推动关键技术装备产业化,强化“物联网+全程监管”,不断提升物流装备的专业化水平。

2. 加快推进物流标准化。推动货运标准化电子货单、托盘标准化、集装箱标准化等技术标准普及应用,建立托盘共用体系,推进管理软件接口标准化。推进多式联运专

用运输装备标准化。推进重点物流企业参与专业领域物流技术标准和管理标准的制(修)订及标准化试点工作。

(五) 推动物流配送主体网络化智能化发展。

1. 引导传统物流企业规模化发展。提升物流企业供应链一体化服务能力,积极发展特色定制物流服务。鼓励传统交通运输、物流企业通过参股控股、兼并重组、协作联盟等方式做大做强。支持优势物流企业加强联合,构建国际物流服务网络,打造具有国际竞争力的跨国物流企业。

2. 推动传统物流管理向供应链管理过渡。鼓励传统运输物流企业强化信息技术应用,推动互联网与供应链大数据应用融合。支持相关企业联合构建城市、农村智能物流配送联盟,积极发展城市同城货运、众包物流、冷链物流等新模式。

四、营造交通物流融合发展的良好环境

(六) 优化市场环境。按照简政放权、放管结合、优化服务的要求,进一步完善相关领域市场准入制度,深入推进行政审批制度改革。规范涉路执法行为,加强对物流市场的监督管理,建立物流业信用体系,加强物流信息安全管理。

(七) 统筹规划建设。统筹交通物流枢纽工程、国家公路港网络工程、骨干物流通道工程、铁路集装箱联运工程、集装箱标准化运输工程、交通物流信息服务工程、智能物流配送工程等规划建设,完善协调调度机制,明确主要任务和节点时序,做好与土地利用总体规划、城乡规划、交通专项规划的衔接工作。由省发展改革委、省交通运输厅牵头,开展全省综合交通物流枢纽规划研究编制并尽快颁布实施。

(八) 创新体制机制。加强与“一带一路”沿线国家和地区的政策协调和物流合作,推动省内物流企业与国际先进物流企业合作交流,支持物流企业“走出去”。支持交通物流企业规模化、集约化、网络化发展。落实“信息互换、监管互认、执法互助”,推进大通关建设。建立健全企业首站负责、安全互认、费用清算等相关制度。

(九) 加大政策支持力度。加大财政性资金、专项建设基金、产业发展引导基金等支持力度,鼓励民间资金进入交通与物流领域,支持交通物流企业通过发行债券、股票上市等方式融资,引导金融机构加大对物流企业的信贷支持,鼓励采取PPP模式推进项目建设和运营。研究制订差别化的用地政策,落实物流业税收优惠政策,不断降低物流业税收负担。

(十) 实施降本增效行动。认真贯彻落实省委省政府《关于推进供给侧结构性改革的实施意见》(陕发〔2016〕19号)精神,着力降低物流成本。推行精益物流等现代管理技术,提升物流信息化水平,降低工商企业存货水平,减少生产和流通环节库存浪费。

五、组织实施

各市（区）、各部门要充分认识推进交通物流融合发展的重要意义，制订完善配套政策措施，加强政策协同和监管协调，合力抓好落实。各市（区）要加强组织领导，

完善协调机制，结合本地实际抓紧制订具体方案，全面落实各项工作任务。省发展改革委、省交通运输厅要牵头建立交通基础设施和物流重点项目建设协调推进机制，对本方案的落实情况进行跟踪分析和监督检查，重大问题及时报告省政府。

陕西省交通运输厅 陕西省邮政管理局 关于加强交邮合作加快实现县级城市党报当日见工作的通知

陕交发〔2017〕54号

各设区市、杨凌示范区、韩城市交通运输局、邮政管理局、省高速公路收费管理中心、省运管局、中国邮政集团公司陕西省分公司：

为贯彻落实交通运输部办公厅《关于加强交邮合作加快实现县级城市党报当日见报有关工作的通知》（交办运〔2017〕89号）精神，做好我省党报党刊运输工作，现将有关事项通知如下：

一、统一认识，高度重视

党报党刊是党和国家政策的发布与交流平台，是宣传党的政治主张、先进思想文化的主阵地，是党紧密联系人民群众、弘扬社会新风正气的重要载体，是加强和改善党的执政之基的重要手段。各市（区）交通运输主管部门、邮政管理部门要进一步提高思想认识，把做好党报党刊运输服务工作作为践行“四个意识”的重要载体，纳入“两学一做”活动的重要内容，加强组织领导，建立联动机制，完善政策举措，细化工作任务，合力推动党报当日见服务工作稳定化、规范化发展，尽早实现全省县级城市党报当日见比例达到100%。

二、全力保障党报党刊优先运输

各市（区）交通运输主管部门要积极与同级邮政管理部门对接，了解通过班车、班轮运输党报党刊的需求。各市（区）邮政部门要抓紧摸底调研辖区县级城市未能实现党报当日见的个数和原因，结合需求提出需运输部门协调支持的方案，并及时对接会商交通部门。各市（区）交通、邮政部门在对接会商的基础上，结合当地班车、班轮客运班次安排，研究拟定辖区班车班轮运输党报党刊的组织方案，并组织协调有关运输企业优先安排党报党刊交付后的

首班车、首班轮进行运输，指导企业规范签订运输服务协议，督促客运站（港口）经营者为邮政车辆、运邮班轮进出站场和装卸作业提供便利条件，确保党报党刊运输畅通高效。

三、全力保障党报党刊及邮件运输安全

各市（区）交通运输主管部门要组织承担党报党刊及邮件运输任务的运输企业完善党报党刊和邮件运输安全管理和应急管理制度，明确党报党刊在客运站（港口）内交接、运输过程管理、目的地交接等关键环节的要求，督促企业利用重点营运联网联控平台实施运输过程动态监管，加强相关人员业务培训，确保党报党刊及邮件运输安全。各市（区）邮政部门要督促邮政企业将党报党刊运输相关安全要求及时具体地告知承担运输任务的运输企业，并指导企业在运输合同中明确服务、安全的相关责任、义务。

四、落实完善党报党刊和邮件运输优惠政策

省收费中心和各高速公路经营单位要按照《关于加强全省邮件运输车辆管理的通知》（陕交函〔2016〕451号），做好享受车辆通行费免缴政策的邮件运输车辆的核准和通行工作。各市（区）交通部门会同邮政部门做好协调指导工作，鼓励有关运输企业、客运站与邮政企业通过协商签订长期合作协议，在运输费用、进站通行等方面对党报党刊和邮件运输给予优惠和优先保障。

五、积极拓展交邮合作领域

各市（区）交通、邮政部门要及时总结党报党刊和邮件运输工作经验，适时拓展交邮合作领域，加大政策引导扶持，推进交通运输和邮政在农村客运、物流、邮政、快

递等方面的深入合作。各市（区）交通运输主管部门要按照《关于推动乡镇综合客运服务站建设的通知》（陕交运函〔2017〕74号）、《关于做好全省乡镇客运综合服务站建设工作的通知》（陕交运函〔2017〕116号）要求，积极对接邮政部门，加快建设一批综合客运服务站，引领带动实县、乡、村三级农村客运、物流、邮政、快递服务体系融合发展，全力提升综合运输服务效能。各市（区）邮政管理部门要推进邮政服务和交通运输服务信息交换和共享，支持运输企业依托村镇邮政网点发展农村物流收、发货业务，促进设施资源的整合利用，全面改善公众在出行、邮件寄送、物流和快递等方面的服务体验，全力提升服务满意度。

六、加强组织、合力推进

各市（区）交通、邮政部门要按照本通知精神，抓紧

摸清底数、分解任务、制订方案、有序推进。自2017年9月份开始，各市（区）邮政部门要在每月月底前向省邮政管理局上报工作进展和存在问题，并抄送同级交通部门。省邮政管理局会同省交通运输厅定期对全省工作进展情况汇总通报，对于协作不力、进展滞后的地市，将适时联合开展专项督查，对深化交邮合作中好的做法和经验将及时推广，并在落实相关交邮合作项目支持政策中优先考虑。

联系人：省交通运输厅，辛娟 029-88869159
省邮政管理局，刘思 029-87872135

陕西省交通运输厅 陕西省邮政管理局

2017年8月11日

调研报告

发展现代交通 奉献一流服务 ——改革开放40年陕西交通建设与发展

一、综述

陕西，地处我国地理版图中心，既承东启西，又连接南北。陕西是丝绸之路的起点，隧道和栈道的故乡，也是亚欧大陆桥经济带的核心，是内陆交通运输的大枢纽。

改革开放40年来，陕西交通史无前例的发展变化，被公认为陕西改革开放最为辉煌的成就之一，显著改善了陕西区位环境和对外开放条件，促进了人们思想解放和思维方式变革，加强了与全国及国际市场交流联系，带动了城乡与区域之间对接融合，促进了资源开发和生产要素合理流动，加快了生产力发展和产业结构合理调整，并且为劳动力就业创造了大量机会，基本满足了人民群众不断增长的交通需求，使人民群众享受到交通改革发展的成果，有力地保障了全省改革开放和经济社会发展，并为科学发展现代交通奠定了物质基础和体制条件。实践表明，改革开放是交通发展进步的强大动力，是实现交通现代化的必由之路。古老的丝绸之路，正加速化身为一条现代化的发展

之路、复兴之路，融入国民经济现代化体系中，推动新经济形态下“一带一路”建设，重现丝绸之路的盛世荣光，站在历史的节点回顾与展望，八百里秦川正是宏开气象，十三朝城阙已然再沐春风。

自1978年党的十一届三中全会至今，陕西交通行业改革开放大体经历了五个发展时期。

（一）交通改革开放起步，重视发展阶段（1978—1992年）

1978年党的十一届三中全会吹响改革开放号角，工作重点转移到现代化建设上来。交通改革开放拉开帷幕，解放思想，拨乱反正，简政放权，搞活企业，开放市场，由高度集中计划经济向计划与市场调节相结合转变，解放和发展交通运输生产力，缓解交通供给严重不足。

简政放权，搞活企业。推进交通部门政企分开，由直接管企业生产经营转向加强行业管理。将省交通厅六个直属运输和修理企业下放所在地市管理，并将企业干部任免、

劳动人事管理、机构设置、生产经营、奖金支配、运价浮动权等下放给企业，扩大企业经营自主权。推行厂长经理负责制、任期目标责任制和承包经营等经济责任制，增强企业活力。

开放交通运输市场。贯彻交通部“有水大家行船，有路大家行车”“各部门、各地区、各行业一起干，国营、集体、个体一起上”的方针，打破国营垄断，实行多家经营，鼓励个体运输发展。改革计划管理，除客车改装、载货挂车和船舶制造等少数产品，抢险救灾、军事运输等紧急运输外，其他实行指导性计划。货运大宗物资、重点物资、下站物资运输，基本放开由市场调节。个体运输异军突起，跨区域运输发展，西安等大中城市出租运输兴起，运输生产力增长，道路、水路运输量在全社会运输量中比重上升。1987年个体与私营车辆达到1.1万辆，货运量1554万吨，均首次超过交通部门。1988年个体与私营完成货物周转量超过交通部门，达到12.32亿吨公里。

开放交通建设市场。结合西三一级公路利用世行贷款建设，引进国际通用菲迪克条款，实行国际招投标和工程监理，首开公路项目采用国际通行惯例建设先河。运用公路收费还贷政策修建收费路桥起步，1988年开工的西临高速公路利用招商行贷款5000万元建设，开陕西高速公路国内贷款先例。重点公路建设推行合同制和招投标制，一般公路建设项目推行投资包干，公路养护实行大包干。西三一级公路招标文件编制与项目监理，与英国、德国工程技术人员合作。在国家“贷款修路、收费还贷”政策鼓励下，形成了“国家投资、地方筹资、社会融资、利用外资”的多元化投融资格局，公路交通系统与地方政府多方筹措，以发展二级公路为重点，采用专业队伍修建、专业队伍与群众投工投劳结合修建等方式，形成了长达二十多年的干线公路改建热潮。

发展公路和港航设施。1984年省政府批转省交通厅关于加快全省公路和航运建设的报告，提出更要重视大力发展公路和航运建设，把交通运输尽快搞上去，建成以西安为中心，陕北为重点，国道、省道为骨架，县道、乡道为网络的四通八达公路网，同时大力开发黄河和汉江航运，并提出七条措施，加快公路和港航建设。二十世纪80年代末提出“建设以西安为中心的米字型主干线公路网系统”。公路实行新建与改建相结合，以改建为主，建设规模扩大。先后建成西安—三原一级公路、西安—临潼高速公路和榆林—神木、杨家坡—店塔、咸阳国际机场汽车专用公路等二级公路。积极开发黄河、汉江航运，推进港航设施建设。

改革交通管理体制。20世纪80年代初，公路管理总段实行省公路局与地方双重领导，以省公路局为主。1987年将全省10个公路管理总段及其管理的国道省道养护下放所在地市，实行目标责任管理。按照国务院城乡交通管理体制决定，交通监理移交公安部门管理。组建省交通厅交

通规费征收稽查局，负责汽车养路费征收；将拖拉机养路费下放到区县征收，用于县乡公路建设。1989年成立省高等级公路管理局，承担全省高等级公路建设运营管理。成立交通厅交通质量监督站、交通工程定额站、运输经济信息站、公路运输管理局、航运管理局，全省道路运输管理机构和有水运市县航运管理机构相继建立健全。

（二）交通改革开放推进，加强发展阶段（1993—1999年）

1992年10月党的十四大提出建立社会主义市场经济体制，到1999年6月中央提出实施西部大开发战略这一时期，交通运输由计划与市场调节相结合，向建立社会主义市场经济体制转轨，改革开放总体格局基本形成，交通运输市场经济体制逐步建立。陕西省抓住国家支持高等级公路发展和应对亚洲金融危机，实行积极财政政策向公路建设倾斜机遇，加强公路主骨架建设和运输发展，支持国民经济与社会快速发展。

以统一开放为目标推进交通运输与建设市场发展。

1992年省交通厅先后制定颁布培育和发展道路运输市场两个“十条意见”，全面放开道路运输、汽车维修、搬运装卸、运输服务市场，下放客运审批权限，取消货运运力额度控制，鼓励私有、外资等非公有制经济发展。调整道路运输客运价格，允许按一定比例上浮；放开个体与私营客运票价，由其自主确定；公路与水运货运价格放开由市场调节。推进汽车站对外开放，为各种运输经营者服务。鼓励以运输枢纽、港站和商品集散地为依托，发展有形市场。发展运输信息、货代、中转联运等服务市场。1993年道路客运量中，个体与私营及社会其他单位完成占53.2%，超过交通部门。交通建设市场允许具备资质施工队伍参与重点公路项目竞争，优胜劣汰。在高速公路等重点项目扩大推行合同制、招投标制、工程监理制。推行公路建设项目法人负责制。治理公路“三乱”和运输市场秩序。零担运输、快捷货运、运输服务及中介服务快速发展。高速客运起步。交通运输领域非公有制经济进一步发展，出现了陕西平安运输集团公司、陕西大件汽车运输有限公司、陕西恒丰汽车运输有限公司、香港金秀交通有限公司等私有、外资交通企业。公路建设与运输市场体制基本建立，交通运输市场化、社会化程度明显提高。交通信息化建设起步。

以拓宽筹资渠道为重点推进交通投资体制改革。利用国家向公路建设投资倾斜政策，加强项目前期储备，争取交通部公路建设补助、争取省和市县政府对公路建设投入和优惠。先后实行提高汽车养路费标准，养路费能源交通基金返还、预算调节基金定额包干，和开征公路客运附加费等政策，扩大公路建设投入。扩大利用世行、亚行和科威特政府贷款建设高等级公路和农村公路。利用国内银行贷款修建收费公路形成高峰。按照以“存量换增量，以项

目换资金”的思路，1996年将西临高速公路收费经营权以3.5亿元人民币转让给香港金秀交通有限公司。西蓝高速公路采用陕西华通有限责任公司与西安市交通局合资合作建设模式。同时，省交通厅设立省交通投资公司，承担一般收费公路建设经营。内河航运发展重点转向汉江。

以高等级公路为重点加强公路建设。推进以西安为中心的“米”字型公路主骨架建设。制定《陕西省三十年公路网规划》，提出“建设以高等级公路为主的米字型公路主骨架”。利用国家应对亚洲金融危机，实行积极财政政策，加大公路建设投资的机遇，扩大公路建设投资，先后建成西安—宝鸡、西安—铜川、临潼—渭南等高速公路，蓝田—小商塬汽车专用公路，西宝南线东段、周至—马召等二级公路。贯彻省政府批转省交通厅的《全省农村公路发展纲要》，以扶贫攻坚为重点，推进县乡公路和贫困地区公路建设，实施农村“三通”（通路、通邮、通水）工程，实现县县通油路，乡乡通公路，村村基本通路（包括土路）。

以承包经营和产权制度为主推进交通企业改革。运输企业全面推行单车联产计酬承包、单车租赁承包、单车风险抵押承包等承包经营责任制，所有权与经营权逐步分离。鼓励企业以运为主，多种经营，内引外联，提高效益。20世纪90年代中期之后，以建立现代企业制度为方向，推进企业产权改革。鼓励采取联合、改组、兼并、股份合作、租赁、承包经营等方式，抓大放小，发展运输集团，搞活中小企业。组建陕西高速客运集团有限责任公司。深化企业内部人事、分配和用工制度改革。咸阳运输公司、西安市汽车客运公司、铜川第一运输公司、汉中汽车修理厂等一批国有运输企业，改制为运输集团有限责任公司或者股份合作制企业。组建民营参股的陕西高速客运集团有限责任公司。

（三）交通改革开放扩大，加速发展阶段（2000—2004年）

这一时期，适应西部大开发和加入世贸组织新形势，交通运输市场经济体制由基本建立向建立完善发展，交通改革开放在更大范围推进。抓住西部开发以公路等基础设施建设为重点的机遇，以“米”字型国道主干线和西部大通道高速公路、一纵三横两环次骨架公路建设为重点，加大投入，加速发展，支持西部大开发和西部经济强省建设。

完善交通运输市场机制。道路运输不再下达指导性计划。客运站进一步开放，经营业户自主选择站场。民营企业开始进入运输站场建设领域。公路客运价格改为政府统一定价，同时调整客运基价。建立出租汽车运价与油价联动机制。由政府定价引进公开听证方式。道路运输有形市场加速发展，西安欧亚、贝斯特等货运市场形成规模，并向物流中心拓展。汽车租赁业快速成长。提出公路建设与运输“两轮驱动”，继续推进道路运输结构调整，国有运输经济向

快速客运、危险货物运输等重点领域集中，高速公路客运、农村客运加快发展。道路货运向物流服务延伸。交通信息化统一规划，加强建设。出台《陕西省道路运输管理条例》。

探索公路建设市场化途径。公路、水运建设全面推行合同制、招投标制、工程监理制、质量终身负责制等，并由重点项目向一般项目和公路设计、养护工程推进。完善交通工程三级质量监督体系。对各市公路建设进一步明确包干建设标准，加强投资责任控制。规范项目法人责任。西安绕城高速公路建设首推廉政合同制。推行公路建设无标底招标评标、双信封无标底评标及投标诚信与履约诚信承诺等制度，完善公路招投标。黄延、蓝商高速公路尝试BOT方式建设。将省高等级公路管理局改制为由省政府领导的省高速公路建设集团公司，并出资控股上市公司陕国投。由省公路局与有关地市联合承担部分高速公路建设。扩大公路收费经营权转让融资，先后转让咸永一级公路、西铜高速公路各70%收费经营权。出台陕西省公路路政管理条例。

加速高速公路为重点的公路建设。贯彻省委“抓紧机遇、加快建设、提高等级、增加密度、形成网络”的方针，和省政府批转的《适应西部大开发，加快公路发展规划及实施意见》，确立建设“米”字型国道主干线和西部大通道高速公路、一纵三横两环次骨架公路建设目标，加大建设投资，加强前期工作，转变增长方式，加速公路发展。2001年交通固定资产投资突破100亿元，2003年高速公路里程突破1000公里。先后建成渭南—潼关、铜川—黄陵、延安—安塞、西安—蓝田、西安—阎良—富平、西安—鄠邑区、西安绕城、勉县—宁强、榆林—靖边、靖边—王圈梁、咸阳国际机场等高速公路580公里，绛帐—法门寺—汤峪汽车专用公路34公里。实施公路安保工程。同时加强农村公路发展，实施通县油路、县际公路、通畅工程和通达工程，改善农村公路交通。

引导交通企业深化产权制度改革。继续调整交通运输国有经济布局，探索国有经济多种实现形式。宝鸡市运输公司、延安市运输公司、西安市运输公司、渭南地区运输公司等一批国有运输企业，分别改制为汽车运输（集团）公司，初步实现产权多元化。原西安市国有的第一、二运输公司被兼并或破产。以全面推行客货运输企业资质管理为契机，引导个体运输实行公司化经营，交通运输民营经济发展壮大。国内快运公司宅急送在西安设立陕西宅急送快运有限公司。省路桥总公司与浙江广厦集团联合经营。

（四）交通改革开放深入，加快突破发展阶段（2005—2008年）

这一时期，按照省委、省政府关于交通新一轮加快发展的要求，交通改革开放全面深入推进，交通运输市场经济体制加快建立完善。贯彻科学发展观，践行交通“三个服务”，着力推进新一轮思想解放，确立“发展现代交通，

奉献一流服务”新理念，实施“一个龙头，两个重点”，全面持续加快公路建设，推动交通又好又快发展，完成高速公路建设第一阶段目标，实现交通瓶颈制约明显缓解。

全面推进“四个开放”，持续加大交通建设投资。

2005年10月提出公路设计、融资、建设、养管市场“四个开放”，推出一批高速公路项目，鼓励国内外经济组织以多种方式投资建设经营。榆神高速公路由中铁二局以BOT方式投资建设。宝牛高速公路由宝鸡市交通局作为项目法人负责实施。坚持项目带动战略，积极争取交通部对陕西高速公路和农村公路建设投资补助。加强与金融机构合作，加大举债建设规模，运用收费权质押贷款、账户质押贷款、信用贷款、资本金置换等方式，争取更多贷款用于高速公路和农村公路建设。

实施“一个龙头、两个重点”，推动公路发展新突破。

贯彻省委、省政府进一步加快高速公路建设的决策和加快全省高速公路建设会议精神，实行以高速公路建设为龙头，带动干线公路、农村公路建设两个重点的发展方针，确立高速公路三阶段发展目标，精心组织，强力推进。先后建成靖边—王圈梁、富平—禹门口、榆林—陕蒙界、靖边—安塞、吴堡—子洲、子洲—靖边、黄陵—延安、西安—汉中—勉县、凤翔路口—永寿、永寿—咸阳、蓝田—商州、商州—丹凤、丹凤—商南、西安—柞水、柞水—小河、宁强—棋盘关及秦岭终南山高速公路隧道等项目。三年建成高速公路1000公里。开工建设商州—漫川关、宝鸡—牛背、安康—毛坝、毛坝—陕川界、清兰高速陕西境、十天高速陕鄂界—安康、安康—汉中、汉中—陕甘界、榆林—神木和西安—铜川等高速公路项目。确立“高速公路新跨越、干线公路树形象”和干线公路“一年打基础、三年变面貌”目标，加强国省干线公路建设改造，建成全长480公里关中公路环线。2006至2007年共安排养护资金50多亿元，全面整治、提升高速公路和干线公路路况，同时大力改善公路服务区。抓紧实施省政府办公厅《关于进一步加快农村公路建设的通知》，完善农村公路发展规划，抓紧被交通部确定为全国农村公路建设试点先行省机遇，以通村油路（或水泥路）建设为重点，实行部省联建和“群众打底子，政府铺面子”的办法，通达、通畅工程综合推进，大规模、高标准建设。2006至2007两年投资108亿元，新改建农村公路4.2万公里。2008年投资78亿元，新改建2.5万公里。

抓住“四个重点”，深化交通管理体制变革。改革重组高速公路建设管理体制。按照省政府2005年10月调整重组高速公路建设管理体制的决定，将高速公路建设集团由省政府领导、国资委行使出资人职责，调整为国资委行使出资人职责，由交通厅领导和实际管理，同时整合其他高速公路建设单位，组建省交通建设集团公司，形成交通部门主导，两大国有高速公路企业参与，以收费还贷为主建设管理高速公路新体制，为高速公路大规模、高速度建

设提供了体制保障。改革调整后的2006年，陕西一年建成5条高速公路，新增通车里程420公里。2007年，将厅收费公路管理中心改为高速公路收费管理中心，加强收费公路监管。推进国省干线公路管理体制机制改革。强化省公路局公路养护行业管理职能，理顺省公路局—市交通局—市公路管理局工作关系，市公路管理局与市公路管理处合设。同时加快推进事企分开、管养分离，剥离生产性养护单位，组建公路养护公司，推行干线公路养护大修工程异地招标，加快培育养护工程市场。全面实施农村公路养护管理体制变革。根据国务院办公厅和省政府办公厅关于农村公路养护管理体制变革的通知精神，从2006年起，推行农村公路养护责任以市县为主，投入以公共财政为主，管理以交通部门为主，养护作业以市场化为主的农村公路养护管理改革，2009年全面完成。按照省政府决定，省交通战备办公室交由省交通运输厅管理，省交通运输厅城市客运管理职能移交建设部门。

（五）交通改革开放深化，综合发展阶段（2009—2017年）

这一时期，尤其是党的十八大后，全省交通运输发展极不平凡。实现了行业改革发展重大突破，交通运输从瓶颈制约变为竞争新优势，为全省经济社会持续健康发展作出了重大贡献。

科学规划，引领综合交通运输发展。省交通运输厅与省发改委联合印发了《陕西省交通运输“十二五”专项发展规划》，以规划编制为切入点，完成了陕西省综合交通运输“十三五”发展规划、大西安立体综合交通发展规划、陕甘宁革命老区交通运输发展规划、关天经济区大交通规划等编制工作，促进各种运输方式深度融合。积极推进内河水运中长期发展规划、省道网规划、关天经济区综合运输体系发展规划等编制工作，全面完成交通扶贫规划编制工作，将集中连片贫困地区一批高速公路、干线公路、农村公路和客运站点纳入国家规划，并与交通运输部签订了共建协议，为全省交通运输发展奠定重要基础。积极实施交通扶贫规划，提前一年安排完规划内所有重要县乡公路，投资2亿元支持淳化县创建六盘山区扶贫攻坚示范试点县，显著改善了贫困地区交通条件。适应国家综合交通运输体系建设的大构架大战略，将陕西大交通构建作为“十三五”开篇发力之首要，超前研究部署，精心制定方案，省政府印发了《关于加快构建全省综合交通运输体系的意见》，并成立了综合交通运输协调工作领导小组，建立了地方铁路联合监管会商机制、快递业发展协调联动机制。

抢抓机遇，加强交通基础设施建设。以高速公路建设为交通投资拉动的主力军，精心部署组织，实干攻坚推动。高速公路建设再掀高潮，实现市市通高速目标。按照省政府“保证在建的、开工必须的、缓建不紧迫的”的要求，

及时调整思路,果断采取调结构、控规模、保重点、促稳定的措施,重新安排公路建设任务。提出了“科学办交通、合力办交通、勤俭办交通”的理念,使公路建设保持了快速发展的好势头。以“保通车、抓续建”为重点,高速公路建设持续推进。夯实市县主体责任,加大省补资金投入,加快推进国省干线和农村公路建设,打造了以西铜、铜黄、西商项目为代表的典型示范工程。加快综合枢纽建设,建成了西安咸阳国际机场、西安纺织城等全省首批综合客运枢纽。扎实开展质量“回头看”、弱项指标集中整治、隧道施工质量专项治理等活动,努力打造内实外美、安全可靠、舒适快捷的公路产品。抢抓国家扶贫开发和加快普通公路建设的机遇,加大资金投入,掀起建设热潮。加强省市共建,西安市垫资征迁费用支持高速公路建设,其他市拿出建设用地为项目筹集资本金。神木至米脂、蒲城至黄龙2个项目成功采用BOT方式开工建设。按照“交叉作业、同步推进”的思路,完成了31个1200公里干线公路的前期手续。贯彻省委、省政府决策,把沿黄公路、县城过境公路建设作为重中之重全力推进,在规划制定、项目安排、资金筹措等方面大力倾斜支持,沿黄公路积极推进,安排实施县城过境公路项目28个225公里。建成大西(大同—西安)、宝兰(宝鸡—兰州)、西成(西安—成都)等高铁项目,2017年,全省铁路营业里程达到5300公里,基本形成“两纵五横三枢纽”骨架网。西安咸阳国际机场枢纽作用充分发挥,形成“一主四辅”民用机场体系。完成汉江安康至白河段国家高等级航道整治,汉江黄金水道日趋成形。

合力攻坚,推动投融资改革。把融资作为牵动全局工作的重中之重,广开渠道拓财路,多措并举渡难关。向省政府汇报求助,向交通运输部请求支援,向金融机构联系沟通,向社会资金敞开大门,向企业内部管理深挖潜力。坚决贯彻中省要求,规范清理政府性债务平台,将高速集团、交通集团由政府融资平台转为一般企业类融资平台,降低了政府债务风险。改革创新融资模式,经省政府批复同意启动组建省交通投资集团公司,抓紧搭建新的融资平台。坚持省市携手“合力办交通”,宝鸡、汉中、西安、安康、延安等市先后拿出土地或资金,探索以资源换资金、以土地换资金的新路径。省高速集团、交通集团大胆运用新的金融产品,通过发行中期票据、企业债券、短期融资券等途径筹措资金。面对公路、铁路等综合交通建设带来的巨大资金压力,下大力改革创新筹融资体制,研究利用优质矿产资源,推进资源货币化、债务股权化,努力搭建综合交通融资平台。与省农发行签订战略合作框架协议,利用政府购买服务方式破解普通公路建设资金难题。

全面统筹,推进行业管理改革。组建省交通运输厅,实施“三定方案”,完成机关内部处室职能调整和机构整合。全省100%的县(市、区)完成农村公路管养体制改革任务。积极贯彻省政府《加快发展通村客运的实施意见》。规范

标志标牌设置。加大源头治理,整顿执法队伍,规范处罚标准,省政府规章《陕西省治理公路超限运输办法》颁布施行。调整理顺了高速公路路政管理体制,同步做好征稽转岗人员安置工作。推进高速公路企业职能调整,完成了陕西宝汉公司和省交通外资公司的划转移交工作。开展公路养护管理体制改革研究,建立普通公路分类发展模式,落实各级养管责任,推进养管分离改革。积极推进法治部门建设,开展公路执法专项整改,加快执法机构“四统一”和“三基三化”建设。争取省政府出台了《进一步加快全省公路建设的决定》《进一步推进普通公路持续健康发展的实施意见》《加快全省内河水运发展的实施意见》。节能减排稳步推进,“车船路港”千企低碳专项行动不断深化。修订完善陕西省公路、水上交通突发事件应急预案。

二、发展成就

改革开放40年来,陕西交通实现由封闭型交通到开放型交通,由管理型交通到服务型交通,由传统型交通到现代型交通的历史性跨越。全省交通面貌发生翻天覆地变化,交通生产力水平大幅度提高,交通综合实力全面增强,基础与先导作用显著提升,为经济社会快速发展和人民生活小康发挥了重要支持保障作用。经过40年的发展,全省基本形成以西安为中心,覆盖全省、辐射全国、直通国际的区域综合运输网络系统。各种交通运输方式的技术装备、运输服务的总量和水平逐步提升。省级大部门交通运输管理体制初步建立,综合交通运输协调机制、规划统筹、综合枢纽建设等取得显著成果。全省交通运输实现了基础设施由“点线建设”向“联网连片”的跨越,运输方式由“各自发展”向“融合发展”的转型,发展阶段由“总体缓解”向“基本适应”的跃升。

(一) 基础设施成就

1. 公路建设

在公路发展的40年历程中,陕西公路交通进入投资最多、发展最快、变化最大、成效最显著的新时期。经过1991—1997年重视和优先发展,1998—2004年加快和提速发展,2005—2010年加快和跨越式发展,2011—2015年转型和跨越式发展,陕西省建立起以高速公路为主骨架、干线公路为次骨架、农村公路为支脉的公路网络,形成覆盖城乡、辐射周边、连区域、通达江海的公路交通系统,基本适应陕西省经济社会加快发展要求和人民群众日益增长的美好生活需要。2017年,全省交通投资680亿元,其中交通固定资产投资582.23亿元。特别是西部大开发以来,交通投资强度进一步加大,2001年突破100亿元,2006年突破200亿元,2008年突破300亿元,2015年突破600亿元。交通投资加大促进了以公路为重点的交通基础设施大规模、高质量发展。2017年水运建设总投资7195万元,其中航道

及航标建设投资 5690 万元，港口建设投资 1500 万元。

高速公路迅速崛起，“米”字型骨架基本形成。1989 年，省交通厅提出以高速公路、一级公路和汽车专用公路为骨架，以西安为中心的“米”字形公路主骨架规划，建成了西（安）三（原）一级公路和西（安）临（潼）高速公路，实现了高速公路“零”的突破。2006 年省政府审议通过《陕西省高速公路网规划》，形成“三纵四横五辐射”的“345”高速公路网规划，规划总里程约 5000 公里。2008 年省交通运输厅重新调整了陕西省高速公路网规划，形成“两环三纵六辐射七横”的“2367”高速公路网规划，规划总里程约 8000 公里。高速公路通车里程于 2003 年突破 1000 公里，此后建设速度不断加快，2007 年、2010 年、2012 年相继突破 2000 公里、3000 公里、4000 公里。至 2017 年，陕西省高速公路通车总里程达到 5279 公里，持续位居全国前列，连霍、沪陕、京昆、青银等 4 条国家高速公路陕西境内 1560 公里全部贯通，连通 98 个县市区，构筑起与周边中心城市的“一日交通圈”，并实现与周边河南、山西、内蒙古、宁夏、四川等省区高速公路通道连接，成为陕西通往华北、华东、华南、西南、西北等经济区域“通江达海”大动脉。

干线公路加强改善，通行质量全面升级。普通国道方面，1981 年《国家干线公路网（国道）试行方案》正式划定陕西普通国道共 8 条，入网里程 3853 公里。2013 年《国家公路网规划（2013—2030 年）》划定陕西普通国道 25 条，规划总里程 9189 公里，普通国道入网规模增长了 2.4 倍。普通省道方面，1982 年《关于颁发国省干线和划定陕西省干线公路网的通知》确定陕西省普通省道公路 53 条，入网里程 4801 公里。1996 年省交通厅将普通省道调整为 28 条，入网里程 5190 公里，其中放射线 6 条，纵向线 12 条，横向线 10 条。目前，陕西省已制定了《陕西省省级公路网规划（2015—2030 年）》，调整后规划省道 88 条，其中放射线及环线 8 条，纵向线 25 条，横向线 20 条，联络线 35 条，总里程约 1.3 万公里，陕西省省道入网规模增长 3.2 倍以上。截至 2017 年底，全省国省干线公路总里程为 17499.02 公里，其中高速公路 5278.786 公里，一级公路 1164.223 公里，二级公路 6190.955 公里。2017 年全省干线公路技术状况指数（MQI）92.85，路面技术状况指数（PQI）91.11。

农村公路加快建设，交通面貌焕然一新。1987 年，省交通厅对陕西省县公路网进行规划，入网县公路 433 条，入网里程 14235 公里。2005 年，省政府颁布《全面加快农村公路发展的意见》，确定陕西省农村公路发展思路与规划目标，并明确省投资补助标准和政策，推动农村公路全面发展。截至 2017 年底，陕西省农村公路总里程达 156896 公里，其中县道 16028 公里，乡道 23723 公里，专用公路 2166 公里，村道 114979 公里。通公路乡镇、建制村分别达到 100%，通油路乡镇、建制村分别达到 100%、97.2%。

桥梁建设成就斐然，隧道建设跻身前列。截至 2017

年底，全省公路桥梁 26024 座（其中特大桥 343 座），较 1978 年增加 23157 座。桥型由石拱桥、混凝土简支梁桥发展到高墩大跨连续刚构、钢管拱桥等。全省公路隧道达到 1455 处，其中特长隧道 73 处，在秦巴山区形成高速公路隧道群，尤其是包茂高速建成全长 18.02 公里，规模居世界第二的秦岭终南山特长隧道。一大批桥梁隧道穿越秦岭沟壑，横跨江河，天堑变通途，成为三秦大地风景线。

2. 水运建设

改革开放初期，水运受内河闸坝碍航及公路交通发展等影响，持续萎缩。20 世纪 90 年代开始，水运重点实施汉江安康至白河段航道整治、黄河石坪至禹门口段航道整治工程。21 世纪初，陕西水路运输建设迎来重要机遇，水运交通转向以汉江开发为重点，实施汉江航运建设工程。重点实施汉江喜河库区航运建设工程，加速汉江安康至丹江口国家高等级航道建设。2007 年起动工建设喜河库区 97 公里航运工程；重点进行航道整治、码头与停靠点及配套设施建设，使石泉水电站大坝至喜河水电站大坝段航道得以畅通。结合喜河、蜀河水电枢纽建设，交通部门组织实施漩渦至安康段航道整治一期工程，重点建设紫阳和安康市汉滨区 5 个港口，治理火石岩水电梯级以下 3 处碍航滩险。通过筑坝、炸礁，疏滩导流，整修岸线，稳定河床，调整比降，匀缓流速，改善流态，使该航段达到Ⅵ航道技术标准。特别是“十二五”期间，陕西水路运输建设才得到长足发展，以汉江区段航道开发建设为重点，建成安康至白河 164 公里国家高等级航道，以及旬阳、蜀河、白河等 3 个港口，新建 300 吨级码头 21 座，整治滩险 32 公里，改造农村渡口 366 个，建成小型客货运码头 16 个。截至 2017 年底，全省内河通航里程 1218 公里，内河港口 28 个。

3. 铁路建设

改革开放初期，铁路重点建设下峪口至桑树坪、包（头）神（神木—大柳塔）、陇海线至南同蒲联络线等线路，同时加强铁路电气化改造。20 世纪 90 年代开始，以增加干线铁路，贯通南北铁路主干线和煤炭外运大通道为主要目标，建成西（安）安（康）铁路、神（木北）延（安北）铁路，西延铁路铺轨到延安，南北铁路大动脉全线贯通；同时建成秦家川至七里铺运煤专线，开工建设宝（鸡）中（卫）铁路，加快建设神（木）朔（州）铁路，完成阳安铁路、襄渝铁路扩能改造；开通宝鸡货运口岸。铁路初步形成“两纵三横三个枢纽”路网构架，铁路网初具规模。随着西部大开发战略的实施，铁路交通以改造、提高干线通道，建设和完善枢纽为主要任务，推进“十大工程”建设，着力构建“两纵五横四个枢纽”，先后完成西（安）合（肥）铁路、陇海铁路宝（鸡）兰（州）复线，阳安铁路扩能改造、西（安）宝（鸡）铁路提速改造以及西安铁路枢纽扩能工程。“十一五”时期，铁路完成西延扩能改造、郑（州）西（安）客运专线、包（头）西（安）复线，开通太原至中卫铁路（陕

西段),新建铁路2600公里,“两纵五横四枢纽”铁路网基本形成;西安铁路集装箱中心站成为全国18个具有国际先进技术和物流功能的集装箱中心站之一。“十二五”时期,全省铁路迈入快速发展阶段,加快推进构建“两纵五横八辐射一城际”铁路网,以快速铁路、增建复线、强化枢纽、路网加密和地方铁路发展为重点,建成通江达海的客运专线、增密成网的铁路干线和扩容增量的能源通道。西延动车组开行,“长安号”国际货运班列开通并实现周一班常态运行。西康铁路二线、西(安)平(凉)铁路、黄(陵)韩(城)侯(马)铁路、西宝客专、西合复线、大(同)西(安)客运专线及西安北客站建成使用。截至2017年底,陕西省铁路营业里程达到5300公里,路网密度达到258公里/万平方公里;已建成高铁项目4条,分别是:郑西、大西、西兰、西成客专,营业总里程856公里。基本形成了以陇海、包西为东西和南北主轴,以西安为中心的“两纵五横三枢纽”铁路骨架网,初步构建起了以郑西、西宝、大西、宝兰、西成客专构成的向外辐射高速铁路网,为助推西安国际化大都市建设,放大陕西“一带一路”区位优势,促进陕西省经济社会快速发展作出了积极贡献。

4. 民航建设

改革开放初期,民航扩展通航线路,成立西北民航局,中国西北航空公司、西安航务管理中心等机构,引进新机型,增加运力和客货发运量,西安机场成为西北和国内重要航空枢纽和航空基地。随着西部大开发战略的实施,民航交通重点建设“一主四辅”航空运输格局,增辟新的国际航线;实施西安咸阳国际机场二期扩建工程;完成延安机场改造,榆林、汉中机场迁建扩建。“十一五”时期,民航完成西安咸阳国际机场二期扩建主体工程框架;通用航空进一步发展。建成投运西安咸阳国际机场二期工程和汉中城固机场。“十二五”时期西安咸阳国际机场二期扩建工程完成并投入运营,成中国西北地区最大的空中交通枢纽,旅客吞吐量相继突破2000万、3300万人次,位居全国民用机场第八;形成了以西安咸阳国际机场为中心,以榆林机场、延安机场、安康机场、汉中城固机场为支撑的“一主四辅”民用机场体系。创办长安航空公司,发展支线航空运输。2014年4月5日起对51个国家公民实施72小时过境免签。截至2017年底,咸阳机场共有64家航空公司参与运营,国内外通航点总数达到198个;旅客吞吐量突破4100万人次,进入全球最繁忙机场前50位,形成了覆盖国内所有省会城市、主要旅游和热点城市,以及与全省联系紧密的国际(地区)城市的航线网络。2017年,咸阳机场新开国际航线16条,新增国际通航点14个,其中“一带一路”沿线地区通航点占比达到43%;航空货运市场快速发展,咸阳机场新开全货航线4条,国际货邮吞吐量增速超过60%。

5. 邮政建设

改革开放初期,邮政按照多渠道运邮的要求,扩大自

办汽车邮路,增开铁路、航空邮路,加强邮件转运场地建设,先后建成西安、宝鸡邮件转运楼和西安邮件集装箱场地。之后,实行邮电分开,成立陕西省邮政局,按照“强邮储、抓邮递、推物流、促代办”的业务策略,完善邮政基础设施,提高邮政网络技术含量,搭建电子邮政技术平台,大力发展邮购(代销)业务、速递业务和一体化物流。“十一五”时期,推进邮政政企分开,快递服务持续发展,西安等城市建立同城速递物流邮件互换中心,在全省100个建制村启动“村邮站”试点建设,并完成202个空白乡镇邮政网点补建。“十二五”时期,邮政业以转型升级为核心,重点强化基础网络,健全保障机制,做强国有邮政,做大快递企业,构建覆盖城乡的邮政普遍服务体系及便捷高效的快递服务体系,做到乡乡设所、村村通邮。截至2017年底,建成邮政普遍服务网点1808个,建成村邮站7242个、便民服务站9030处,邮政普遍服务深度和频次不断提高。全省快递企业达到450家,分支机构2241个,网点近6000个,分拨中心135个。持续推进快递服务网点标准化建设,建成标准化网点1857个,主要品牌企业城区自营网点标准化达标率达到70%。稳步推进快递专业类物流园区建设,圆通(西安)跨境商贸及服务产业园、申通西北地区转运中心、京东集团全球物流供应链总部和全球无人机基地等项目落户陕西,延安、安康等地政府将快递物流园区建设纳入全市重点推进项目,西安、榆林、咸阳等地快递物流园区建设实现向县乡延伸。

(二) 运输服务成就

1. 客运服务

改革开放40年来,道路运输行业打破了单一所有制和交通部门一家办公用运输的旧格局,道路客运市场化进程不断加快,运输结构调整不断优化,服务质量和效能得到有效提高。“十一五”以后,以公路为重点的交通基础设施加快改善,道路运输行业紧跟公路建设步伐,呈现出了新的发展格局。2017年,道路运输完成客运量、旅客周转量为6.07亿人、289.15亿人公里,道路客货运输量在综合运输体系中的占比达85.36%;水路运输完成客运量、旅客周转量393万人、6801万人公里,道路运输在综合运输中已由原来的辅助地位发展到长期占主导地位。目前,全省已基本形成了功能层次结构合理的换乘枢纽和城市客运、城乡客运、农村客运三级城乡道路客运服务保障网络。

班线客运。2007年,以西汉、西宝、西康、西铜、西禹等高速客运为典型示范,按照“三高三化六统一”的要求,在全国率先大范围推广线路公司化经营,到2010年底,全省高速客运线路公司化率达到100%,位居全国前列,西部领先。依托高速公路客运公司化经营的示范效应,大力实施“品牌战略”,以龙头企业为引领,积极开展星级汽车客运站、精品线路创建和“情满车厢、舒心旅途”等活动,创建四星级以上客运站7家、精品线路6条,建立全省长

途客运接驳运输联盟,深化质量信誉考核工作,出台《道路客运企业及汽车客运站质量信誉考核实施细则》。道路客运班线和平均日发班次,分别由1979年562条、1754班次,增加到2017年5026条、43879班次,平均日旅客发送量增加到853084人次。其中跨省客运线路由1979年18条,增加到2017年492条,跨地(市)线路增加到893条,跨县线路增加到1073条,县内线路增加到2568条。截至2017年底,全省公路客运站达到11452个,其中一级站36个,二级站81个,三级站16个,四级站32个,五级站887个,招呼站10400个。等级货运站37个。

城市客运。“十五”期间,全省城市客运开始交由交通部门统一管理。“十一五”以来,随着社会经济的快速发展,城市客流量迅速激增,给城市公共交通带来了很大压力。针对这种情况全省积极落实公交优先发展战略,不断加快公交专用道建设,城市公交线路覆盖率和分担率得到快速提升,特别是“十二五”以来,随着省政府《关于城市优先发展公共交通的实施意见》的出台,公交优先政策得到了将进一步落实。西安市建设成3条城市轨道交通线路,建成地铁线路91公里,实现全省城市轨道交通“零突破”。宝鸡、咸阳两市入选首批“十三五”期“公交都市”创建城市。深化出租汽车行业改革,汉中、韩城等5市出台出租汽车行业改革指导意见,网约车和传统巡游出租车走向融合发展。

农村客运。改革开放初期,农村客运受经济条件、收入水平、出行习惯和道路、运力等因素影响,线路稀少、车辆少、车况差,农村群众出行难、难乘车问题极为普遍。“九五”“十五”期间,随着农村经济开放搞活,县际公路改造、通达工程的实施,农村客运市场初步形成。“十一五”期间,全省依托农村道路基础设施,积极出台优惠扶持政策,通过典型示范推广,采用灵活经营方式,农村客运得到了较快发展。“十二五”以后,随着农村经济的快速发展和农村公路建设的持续延伸,全省农村客运运力保障、服务品质、节点布局均有了较大提升。截至2017年底,全省共有农村客运站919个;农村招呼站10400个,农村客车8422辆,农村班线3036条,平均日发32397班次,乡镇通班车率达到100%,建制村通班车率达到96%。农村人均累计出行次数和累计出行距离明显增长,农村客运的快速发展为全省1300万农民群众提供了强力的运输服务保障。为进一步缩小城乡客运差距,推进城乡均等化发展,在大力推进农村客运发展的同时,积极推进城乡客运一体化发展,2016年先后出台了《陕西省关于推进城乡道路客运一体化发展的实施意见》《陕西省城乡道路客运一体化试点项目管理办法》,培育确立了30个试点项目并给予了资金政策支持,城乡客运一体化发展进程明显加快。2017年大荔、鄂邑区成功入选部首批城乡交通运输一体化示范创建县。

2. 货运服务

改革开放以来,货运行业打破了货物运输的计划管理

体制,实行市场调节。国家规定,除抢险救灾、战备、特殊货物等由道路运输管理部门组织协调外,其余物资运输全部开放,只要符合《道路货物运输业户开业技术经济条件(实行)》均准予进入市场参与竞争,货运市场的自由开放程度空前提升。“十一五”期间道路货运基本形成了由道路货运向物流服务转型趋势,“十二五”期间,在国家大力振兴物流业发展的良好机遇下,全省货运物流行业快速发展,2014年全省出台了《关于交通运输推进物流业健康发展的实施意见》及相关扶持政策,明确了发展思路、发展目标和主要任务,有效推进了货运物流行业转型发展。2017年,全省道路运输完成货运量、货物周转量为12.37亿吨、2118.21亿吨公里,道路客货运输量在综合运输体系中的占比达75.86%。水路运输完成货运量、货物周转量为196万吨、6617万吨公里,在综合运输中发挥重要补充作用。

农村物流。按照“一年试点,两年推广,五年见效”的思路,2011年召开全省农村交通物流现场会,大力推广大荔县农村三级物流服务体系模式,各市区结合辖区经济产业特点,近年来先后培育出10余个特色鲜明的农村物流典型区县,为当地农产品流通和农民生产生活提供了坚实的运输服务保障。2015年,在全省首批货运试点项目遴选中,确定了渭南齐胜、宝鸡扶风、铜川弘林等9个基础条件好、发展潜力大、示范作用强的农村物流试点项目,对其网点布设、站场建设改造和物流信息化建设予以一定的资金支持。在各试点的引领带动下,全省农村物流发展取得明显突破,服务城乡经济发展能力进一步提升。

甩挂运输、城市配送、无车承运等试点项目。全省积极开展甩挂运输试点工作,培育了数家国家公路甩挂运输试点企业。积极探索城市配送发展模式,联合铁路、公安、邮政等5部门出台城市配送试点方案,启动了西安新筑铁路集装箱中心、宝鸡东站铁路货运场、西安三桥货场等城市配送试点项目,支持发展多式联运,成功将西安港“一带一路”陆海空多式联运枢纽项目纳入全国示范工程。开展无车承运试点,陕西铁易达等14家无车承运人试点企业完成与国家物流平台对接并开展动态监测。

货运龙头示范企业。针对长期以来货运物流市场“多、小、散、弱”的现状,为积极培育具有示范引领作用的龙头骨干企业,2012年全省开展了道路货运物流龙头骨干企业申报工作,全省评选出陕西大件等5家企业货运(物流)示范企业。同时与有关企业共同签订了《关于扶持陕西交通物流龙头骨干企业发展框架协议》,对龙头示范企业车辆购置方面实行零首付、3年贴息、超长期限还款等优惠措施,为龙头示范企业发展提供了支撑保障。道路货物运输由整车、零担、快捷、直达货运及冷藏、特种、大件、危险品、紧急运输和物流服务等构成的货运网络,覆盖广大城乡,通达全国各地。道路旅客与货物运输平均运距,分别由1978年的36公里、22公里,提高到2017年的47.64

公里、171.21 公里。

3. 运输装备

改革开放之初，全省公路货运由汽车、人力车和畜力车承担，货运汽车以普通货车和挂车为主，缺轻少重。改革开放以来，全省运输装备总量大幅增加，高级化、专业化程度进一步提升，运力结构进一步优化。截至 2017 年底，全省共有道路客运业户 306 户，货运业户 25.7 万户，驾校 429 户，机动车维修业户 1.3 万户；三级以上客运站 133 个、货运站 37 个；道路运输从业人员 81 万人。

客货汽车。道路客运车辆向高档化、舒适化发展，一批技术含量高、运行速度快、安全性能好、乘坐舒适的大型豪华客运车辆沃尔沃、五十铃、安凯、金龙、宇通等投入运输市场，适合农村短途零散客运的小型客车大量增加，全省公路货运车辆不断向重型化、专用功能强、技术含量高的方向发展。截至 2017 年底，全省共有营业性载客汽车 1.9 万辆，其中天然气 1857 辆，双燃料车 43 辆，纯电动 87 辆；全省拥有公路营业性载货汽车 391442 辆，大中型货车 17477 辆，占全省货车总量的 4.46%，

城市公共交通。城市公共交通车型结构持续优化，截至 2017 年底，全省共有公交车 14711 辆，其中天然气车 7609 辆，双燃料车 1157 辆，纯电动公交车 2633 辆，混合动力公交车 2005 辆；企业 138 家，累计完成客运量 24.04 亿人次；全省巡游出租汽车共有 35960 辆，其中双燃料车 34012 辆，纯电动车 482 辆。出租汽车企业 342 户，其中，西安市共有出租汽车 14459 辆，占全省的 40%。

内河船舶。全省内河船舶数量逐步增加，船舶类型与结构明显变化，基本实现钢质化和机动化。客运船舶趋向安全、舒适、快捷，货运船舶趋向大吨位、专业化，并带动船舶设计制造和船舶修理业发展。截至 2017 年底，内河营运船舶达到 1355 艘，净载重量达到 3.2809 万吨位，载客量 2.1289 万客位，较 1978 年分别增加 1214 艘、3.2499 万吨位、1.9732 万客位。

（三）行业管理成就

1. 法制建设

加强制度建设，推进依法行政。改革开放以来，在贯彻执行国家有关交通法律、法规、规章的同时，加强制度建设，推进依法行政，重视立法工作，先后制定了《陕西省邮政条例》《陕西省公路路政管理条例》《陕西省公路条例》《陕西省道路运输管理条例》《陕西省出租汽车客运条例》《陕西省水路交通管理条例》等 6 部地方性法规；出台了《陕西省农村公路建设养护管理办法》《陕西省收费公路管理办法》《陕西省民用运力国防动员办法》《陕西省治理公路超限运输办法》《陕西省水上漂流安全管理办法》《陕西省民用运输机场管理办法》《陕西省转变功能干线公路管理办法》《陕西省公路隧道安全保护办法》等 8 部政府规章。

规范重大行政决策程序，出台了《陕西省交通运输厅重大行政决策程序规定》，进一步规范了省交通运输厅重大行政决策行为，从制度上保证了交通运输行政决策的科学化、民主化和法制化。加强行政复议和行政应诉工作，印发了《陕西省交通运输厅行政复议、行政诉讼应诉规则》。

加强队伍建设，提升素质形象。行政执法工作不断加强，执法队伍素质和执法水平不断提高，执法程序逐步规范。执法监督工作不断完善。普法工作持续开展。通过制定出台了陕西省交通运输《行政执法人员执法行为规范》《行政执法监督检查规定》《行政执法过错责任追究规定》制度，加强对执法行为的监督。开展执法评议考核工作，建立行政执法评议考核制度，促使各级执法机构逐步解决制约全省交通运输行政执法的突出问题。实行执法证件管理制度，通过严格执法证件管理制度，有效地提高了执法人员业务知识学习的自觉性，使全省交通运输行政执法队伍的整体素质有了明显提高。不断建设完善交通运输行政执法综合管理信息系统，现在已经开通全省交通运输行政执法人员管理和考试功能，实现了对全省交通运输行政执法人员的闭环管理。

建立健全法律顾问制度，提高依法行政水平。省交通运输厅自 2006 年起建立了法律顾问制度，常年聘请陕西永嘉信律师事务所承担省交通运输厅法律顾问工作，法律顾问广泛深入参与省交通厅各项法律事务，在处理涉法信访案件、审查合同，对重大涉法事务提供法律咨询、规范性文件 and 立法文件的法律审查、协助厅属企业构建“以事前预防为主，事后补救为辅，加强事中控制”的法律风险防控体系、司法应诉等方面发挥了重要作用。

2. 管理体制变革

厅机关管理体制变革。1950 年 3 月，陕西省人民政府交通运输厅正式成立。此后至 1986 年底，机构名称变更了三次（交通厅、交通局、交通厅），现有资料显示陕西省人民政府分别于 1994、2000、2009、2014 年先后四次核定省交通运输厅三定方案，职责范围也相应进行了调整。1994 年，三定方案明确省交通厅主管全省公路、水路交通和地方民航工作。2000 年，明确省交通厅主管全省公路、水路交通行业。2002 年，城市客运管理职能由省建设管理部门交由省交通主管部门。各市、县机构改革坚持职能上下对应、衔接，统一由交通部门归口城市客运管理。2006 年，全省调整和重组高速公路建设管理体制，由省交通厅统一行使高速公路行政管理职能，高速公路企业不再行使行政管理职能。2009 年，国家实施成品油价格和税费改革，陕西省征稽队伍转岗安置工作按要求逐步展开。同年，省人民政府办公厅印发省厅三定方案，陕西省交通厅更名陕西省交通运输厅，原省建设厅的指导城市客运职责，整合划入省交通运输厅；明确了由省交通运输厅指导城市地铁、轨道交通的运营。2014 年 6 月，陕西省对省政府各组成部门进行了机构改革，根据省人民政府办公厅《关于印发省交通运输

厅主要职责内设机构和人员编制规定的通知》(陕政办发〔2014〕82号)精神,明确了省交通运输厅主要职责十二项,内设处室14个。核定厅机关行政编制78名。

公路建设管理体制改革。陕西公路建设市场形成与发展,始于20世纪80年代中期鼓励集资、贷款修路建桥,利用世界银行贷款修建西三一级公路,引进国际通行的工程招投标制和工程监理制。2001年,加强项目法人投资控制责任,省交通厅下发《陕西省公路工程投资控制责任制实施办法》(陕交发〔2001〕498号),明确项目法人单位是投资控制主体,对项目投资控制负全责。2002年2月1日,省交通厅下发《陕西省公路建设项目法人责任制实施细则(试行)》(陕交发〔2002〕41号),进一步明确规定项目法人责任制实施范围,经营性、公益性项目法人设立及资格审查程序,公路项目法人职责与考核奖罚等。2005年,高速公路建设管理体制调整重组。全省高速公路主要由调整重组后省高速集团、省交通集团与省交通厅外资办、省宝汉集团为项目法人,分别承担有关高速公路项目建设。2006年开始调整完善国省干线公路养护管理体制,强化省公路局对全省公路养护行业管理职能,理顺省公路局—市交通局—市公路管理局的工作关系,将各市公路管理处与市公路局整合,初步建立了统一管理、分工负责、上下协调、运转高效的新体制。强化工程招投标、工程监理、合同履行及公路项目设备材料采购供应监控管理。整顿监理单位和监理人员作风,查处一批违规监理企业和监理人员。建成高速公路建设项目信息管理平台即“阳光工程”,公开高速公路项目信息,强化社会监督。工程招标扩大推行至所有公路大、中修养护工程和通村油(水泥)路建设项目。以项目法人制、工程监理制、招标投标制和合同管理制等四项制度为核心的现行公路建设管理体制,是改革开放以来公路建设发展不断总结的成果。

道路运输管理体制改革。1990年6月,省编委以陕编办发〔90〕079号文批准成立陕西省交通厅运输管理局,隶属于省交通运输厅。之后,随着道路运输管理职责增减、内设城市客运管理机构也随之设立或撤销。2000—2004年,依据交通部有关道路运输管理规定和《陕西省道路运输条例》,全省申请道路运输经营仍实行分级审批,审批范围与权限有所调整。2008年,随着行政审批制度改革深入,道路运输行政审批项目经多次清理、精简后,保留的行政许可项目为:申请经营客运、货运、客货运站场、机动车维修、机动车驾驶员培训等共12项;将从事搬运装卸、运输服务(含信息配载、货运代理、客运代理、仓储理货、汽车租赁)经营等6项,改为实行备案制,即申请经营者不再领取道路运输经营许可证,直接依法向工商行政管理部门办理有关登记手续后,在道路运输管理机构备案。2009年,按照省政府批准省交通运输厅“三定”方案,省交通运输厅运管局承担经整合划入的城市客运职责,同时取消运输管理

费征收管理职责。2016年,根据省编办《关于印发〈陕西省交通运输厅所属事业单位整合机构精简编制规范化管理方案〉的通知》(陕编办发〔2016〕130号)精神,陕西省交通运输厅运输管理局更名为陕西省道路运输管理局。“八五”期间,道路运输开业、停业,依据交通部、国家经委《公路运输管理暂行条例》(86交公路字1013号)进行管理。

水运建设管理体制改革。1985年12月,经陕西省编制委员会(简称省编委)同意,成立陕西省航运建设指挥部,为省交通厅领导下的县级事业单位;同时撤销省交通厅水运处和省交通厅黄河、汉江航运规划办公室,其承担的航运事业管理职能交由省航运建设指挥部行使。1986年2月15日,中共陕西省交通厅党组扩大会议研究决定,考虑全省水运行业管理工作需要,决定保留省交通厅水运处,继续履行省港航监督处、省船舶检验处职能和水上交通安全管理职能。1989年11月,省编委以陕编发〔1989〕144号文批准成立省交通厅航运管理局,并将原省船舶检验处、省港航监督处并入该局。1990年4月,省交通厅航运管理局正式成立。2002年10月,贯彻国务院批转交通部全国水上安全监督管理体制改革实施方案,经省编制委员会办公室〔2002〕127号文件批复,省交通厅航运管理局加挂陕西省地方海事局牌子,撤销省港航监督处、省船舶检验处;省交通厅航运管理局与省地方海事局实行合署办公。2016年10月,经省编办批准更名为陕西省地方海事局(陕西省交通运输厅航运管理局)。

3. 投融资体制改革

公路投融资机制改革。改革开放以来,全省高速公路建设领域基本形成了以中央和地方财政投入为引导、银行贷款等债务资金为主体、社会资本投入为补充的融资机制。目前,全省高速公路除特殊项目(改扩建项目)外,原则上全部面向市场,利用PPP模式组织建设。2016年以来,积极运用PPP模式发展高速公路。创新重大项目建设模式,积极加强与中铁、中国铁建、葛洲坝集团等央企进行合作,与中国铁建、中国中铁和葛洲坝集团签署了1465亿元的项目合同和投资意向协议。为更好地发挥融资平台作用,结合全省目前的实际情况,经过认真研究,省委、省政府决定利用全省优质矿产资源,搭建交通筹融资新平台,通过资本化运作筹措资金,实现资源资本化、货币化,支持全省综合交通运输体系建设。目前,陕西省交通投资集团有限公司已注册成立(以下简称“交投集团”),省政府注入优质的矿产资源(包括煤矿、盐矿,多金属矿等)给交投集团,交投集团将按商业化原则运作,整合有效资源,为全省综合交通体系建设做好资金保障。政府收费公路,按照《办法》要求,通过发行专项债券满足债务性资金需求。普通公路融资机制。全省农村公路建设和养护以县为主、省市支持,普通公路建设和养护以市为主、省市共建(担)。近年来,中央车购税、成品油税费改革交通资金、省级交

通专项资金成为全省普通公路建设的主要资金来源。

水运建设投融资机制。1983年,交通部提出“谁投资、谁使用、谁受益”的原则,鼓励货主单位投资建设码头。1986年,国家决定对26个沿海港口的货物征收港建费,实行“以港养港,以收抵支”政策,港口建设资金有了稳定渠道。目前,中央车购税、成品油税费改革交通资金、省级交通专项资金仍是全省水运建设的主要资金来源。

铁路建设投融资机制。1992年国务院批转国家计委、铁道部《关于发展中央和地方合资建设铁路的通知》,明确了中央和地方合资铁路建设的发展模式。1991年,铁路开始征收每吨公里2厘的建设基金,铁路建设资金有了基本保障。2013年,国务院《关于改革铁路投融资体制加快推进铁路建设的意见》提出,全面开放铁路建设市场,鼓励社会资本投资建设铁路。2016年,省委、省政府批准组建省铁路集团,负责全省铁路建设。目前,全省铁路建设投融资以市场化运作为主,通过发行城际铁路专项债券、铁路基金,积极面向市场,引入社会资本,推行PPP模式等各项措施满足铁路建设资金需要。为解决铁路建设资金,经省政府2016年第74次专题会议研究同意,设立陕西铁路建设基金。2017年11月23日,首批42亿元铁路建设基金已由光证基金成功发行。同时,通过沿线开发、互通互联、旅游带动等措施,改善铁路的经营状况。

4. 技术政策及标准建设

技术政策。改革开放以来,适应市场经济发展需求,逐步形成产、学、研相结合的科技管理体系,着力解决实践中的具体问题,提高科研成果的实用性,加快技术转化与推广,为社会经济发展做出重大贡献。全省交通运输行业的发展、体制改革同国家经济体制改革、交通部科技体制改革基本同步。围绕高速公路、干线公路的建设、运营与养护,利用陕西交通行业科研、教学、施工等区位与人才优势,形成了公路建设项目管理部门与科研机构、高等院校、施工单位等联合进行重大、关键技术攻关的新模式,加速科研成果利用、应用与转化。省交通厅实行科教先导,制定了科技项目管理办法,面向行业和社会征集科技项目,开通网上申报与审核,成果验收增加专家评阅预审程序,增强课题立项科学性、时效性、实用性、创新性。省公路局、省高速集团、省交通建设集团、省运管局、省航运局、宝汉公司等行业或建设管理单位联合西安公路研究所、省公路设计院、长安大学等单位,组织重大项目、关键技术的联合攻关,推动全行业在桥梁、隧道、路面等领域的技术进步。例如,秦岭终南山公路隧道关键技术研究项目,成立由4位院士领衔、13位知名专家组成的专家委员会,52个单位、100多位高级工程师参与研究工作。沙漠地区公路建设成套技术研究项目,西安公路研究所、长安大学等32个单位、154人承担研究任务。一些民营公路交通科研、咨询机构,采取独立、协作方式参与技术开发研究,成为科

技创新的新生力量。

标准建设。改革开放以来,针对没有国家标准和行业标准而又亟需在全省交通运输行业范围内统一的技术指标、要求和方法,省交通厅组织开展了系列地方标准的草拟工作,重点支持通过验收(鉴定)的交通运输科研项目中技术先进成熟、经济合理的科技成果和专利技术申报地方标准。省交通厅科技处统一负责交通运输行业标准化的管理工作,其他各厅直单位相关部门设专人负责,形成系统各部门共同参与的标准化推进机制。截至目前,共有140个标准列入地方标准制修订项目计划,垂直振动法系列施工技术规范、建筑垃圾再生利用系列标准等63项项公路交通运输地方标准获得颁布,有效地促进了交通运输科技成果的推广应用,提高了科技进步贡献率,为全省交通运输行业在地方规范化标准化建设开了个好局面。为提高全省交通运输标准化工作水平,推进行业治理体系和治理能力现代化,与省质监局联合下发了《关于深入实施标准化战略加强交通运输标准化发展的实施意见》,贯彻落实中省关于加强交通运输标准化工作的意见,着力形成“技术研发—标准研制—产业应用”的科技创新与标准同步研发机制,同时组建了陕西省交通运输标准化技术委员会。根据十三五期间基本建成适应交通运输行业发展要求,结构合理、重点突出、科学适用、相互协调的陕西省交通运输标准体系,联合省质监局组织编制了《陕西省“十三五”交通运输标准体系建设规划》。

(四) 科技创新成就

1. 科技创新体制改革

改革开放以来,省交通厅按照建立社会主义市场经济体制方向,实行科技兴交战略,加强公路交通科技体系建设,构建以专为主、专辅结合,纵深配套合理、人才队伍精干、运行机制得当的科学研究与开发体系,初步形成以西安公路研究所为主导,各交通运输单位技术管理部门为骨干的科研体系,成为推动交通运输科研工作主力军。同时,建立相应机构开展新材料、新技术开发应用研究,如西安公路研究所组建新材料试验研究所,省公路设计院成立遥感中心。省交通厅进一步扩大科研单位自主权,推进科研单位向科技型企业转变;制定交通科技创新工作规划纲要,按照“政府主导、宏观调控;市场导向、需求带动;重点突破、协调发展;措施有效、确保实施”的基本原则,坚持以基础设施建设为重点,面向生产,引进、消化、吸收和自主开发相结合,引入竞争机制,建立起省交通厅宏观指导,以企业为主体,以大专院校、科研院所为主力,以重点工程为依托,适应市场经济机制的交通科技创新体系。

2. 科研能力建设

改革开放以来,省交通厅重视科技队伍的建设和科研人才的培养,制订科技项目管理办法,依托科技项目培养

学科带头人、技术骨干,积极落实国家对科技人员的优抚政策,激励各单位引进优秀人才。为适应高速公路建设、运营管理的需求,省交通厅逐年加大科研投入,落实科技体制改革,鼓励企业科技创新。省公路局、省公路设计院、省路桥公司、各运输企业等行业管理、设计、施工等单位结合自身工作需求,制定相应鼓励政策,组织技术干部承担科研工作,逐步形成一批从事研究工作的群体。省交通厅发挥科技对交通的引领作用,把人才培养、科技攻关、技术引进和应用作为技术创新的主要任务,形成以重点工程为依托,以科研项目为纽带,以产学研联合体为主体,政府扶持,多方参与,联合攻关的科技体系。省交通建设集团在组建初期就设立科技质量部负责企业的科技管理工作。承担高速公路建设任务的省高速集团公司、省交通建设集团公司、省交通厅外资办、陕西宝汉高速公路建设管理有限公司等建设管理单位组织高等院校、科研机构、设计单位、施工单位、运营管理单位对公路建设与运营管理中面临的技术难题开展技术攻关,支持科技投入,培养了一批管理型技术专家。交通系统形成了积极参与科研工作的良好气氛,从事研究的技术人员不断增加。

3. 重大科技创新成果及推广应用

改革开放以来,围绕交通改革开放和规划、建设、运输、管理与服务,攻克一大批重大和关键课题,如秦岭终南山公路隧道建设与运营管理关键技术、黄土地区高速公路修筑成套技术、沙漠地区修筑高速公路关键技术、高墩大跨公路桥梁设计与建设技术、高速公路隧道建设与管理技术等,取得重大技术创新并在公路建设中应用。

天下第一隧——秦岭终南山公路隧道。双向4车道的秦岭终南山公路隧道全长18.02公里,2001年1月开工,2007年1月20日建成通车,是国家高速公路网G65包茂线控制性工程,建设规模世界第一,是亚洲最长的公路隧道。建设过程中,陕西组织52家单位多学科联合攻关,不断克服断层、涌水、岩爆等施工难题,以及通风、火灾、监控等运营中的重大技术课题,取得科研成果11类40余项,解决了一系列世界性难题,使中国公路隧道建设技术达到世界一流水平。同时,陕西交通人也凭借《秦岭终南山公路隧道建设与运营管理关键技术》获得了中国国家科学技术进步一等奖殊荣。

亚洲第一高墩——三水河特大刚构桥。全桥长1688米,是国家高速公路网G69银百线咸(阳)旬(邑)高速公路的控制性工程,该桥为7跨预应力混凝土连续刚构桥,跨径布置为98米、185米、98米,共6个主墩,其中14号主墩高达183米,破亚洲最高桥梁纪录。

第一条穿越秦岭的高速公路——西汉高速。G5京昆线西(安)汉(中)高速公路是陕西交通史上一次性开工里程最长、投资最大、施工条件最差、地质灾害最多、技术难度最大的山区高速公路项目。全长258.65公里,2002年

开工建设,2007年9月30日建成通车。西汉高速从秦岭腹地穿过,形成全国最多的公路隧道群,这条高速长廊穿越秦岭主峰,不仅结束了“蜀道难,难于上青天”的千年慨叹,也为中国南北分水的秦岭注入了生机与活力。

中国首条沙漠高速公路——榆靖高速。G65包茂线榆(林)靖(边)高速公路穿越了陕北毛乌素沙漠。在施工过程中,上百名工程技术人员大胆创新,在全国率先探索出了科技防沙、以路治沙的成功经验,彻底解决了沙漠高速公路本体防护和遏制路基两侧流沙的世界性难题。省门第一路——西安咸阳国际机场高速公路。全长18.2公里,双向六车道,拥有当时国内规模最大的高速公路排水性路面,控制性工程渭河特大桥为西北地区标准最高、规模最大、最长的高速公路特大桥。2009年7月陕西第二条西安咸阳国际机场专用高速公路建成通车,全长20.58公里,双向八车道,是国内第一条全线采用排水性路面的高速公路,也是国内建成里程最长的八车道机场高速公路,建设标准、配套设施、智能化服务水平为中西部地区最高。

西北第一条四车道改扩建八车道高速公路——G30连霍线潼(关)西(安)高速公路。全长130.09公里,这是西北地区第一条四车道改扩建为八车道的高速公路,也是国内工期最短的改扩建项目,实现了“边施工、边行车”两不误。

西北第一大跨桥——石门水库特大桥。宝(鸡)汉(中)高速公路汉中至坪坎段的控制性工程石门水库特大桥,跨越316国道和石门水库,主跨径262米,大桥两侧分别连接石门隧道及牛头山隧道,库区中没有墩柱,最大限度地保护了石门水库的生态环境,成为横跨石门水库的一道美丽景观。

中国首个建筑垃圾再生环保示范工程——西咸北环高速公路。西咸北环高速公路在国内高速公路建设领域首次大规模综合利用建筑垃圾再生材料,应用于路基填筑、特殊地基处理、路面、小型预制构件和临建设施建设,被交通运输部命名为“生态环保示范工程”。本项目共回收利用建筑垃圾600万吨,恢复垃圾场占用土地3000亩,减少土地开挖1500余亩,节省生石灰17万吨、燃煤3.2万吨,减少二氧化碳排放量4000万立方米,创造直接、间接经济效益10亿元,填补了我国高速公路建设领域建筑垃圾再生综合利用的空白。

基于车载称重技术的货车安全运输综合监控研究。作为2014交通运输科技十大重点推进方向,历时3年多,取得重大进展。在此基础上形成了发明专利3项、软件著作权2项、实用新型专利1项、检定规程1项。该技术的推广应用将颠覆我国称量计重上下游行业的管理手段和技术水平。斜向预应力水泥混凝土路面技术历时6年,在国内外首次创新了斜向预应力水泥混凝土路面结构、设计方法、施工技术及质量检验标准。自2009年在全省开始应用,并逐步推广

到河北、内蒙古、山东等省市（自治区）重点工程，目前共有 13 条公路 20 多处工程成功应用，经济、社会效益显著。

（五）党的建设与精神文明建设成就

1. 党建工作

党的政治建设不断增强。坚持把党的政治建设摆在首位，坚决维护党中央权威和集中统一领导。坚持把讲政治贯穿于各项工作之中，牢固树立“四个意识”，坚持做到“四个服从”，在政治立场、政治方向、政治原则、政治道路上始终与党中央保持高度一致。坚决落实党的路线方针政策，不折不扣地把中、省重大决策部署贯彻到交通建设、养护、运营、管理各项工作中，引导党员干部提高政治站位、履行政治责任、强化政治担当，推动交通运输事业实现了历史性转变。

党员理论武装持续深化。坚持把党的理论作为党员教育“必修课”，坚持系统学、深入学、跟进学，坚持全覆盖、重创新、求实效，持续推动党员教育不断深化。一是深入学习马列主义毛泽东思想、邓小平理论、“三个代表”重要思想和“科学发展观”，认真学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想和党章党规党纪，坚持读原著、学原文、悟原理，引导党员干部用党的理论武装头脑、指导实践、推动工作。二是高质量抓好专题教育。开展“讲学习、讲政治、讲正气”党性党风教育和保持共产党员先进性教育活动；按照“照镜子、正衣冠、洗洗澡、治治病”的总要求，坚持“上下衔接”“突出特色”，扎实开展群众路线教育实践活动；按照三个阶段，通过研讨交流、现场学习、专题辅导和落实整改，深入开展“三严三实”专题教育；制定特色鲜明的“五个一批”目标，完善党建工作制度、机制，扎实推进“两学一做”教育常态化制度化；紧扣学懂弄通做实，开展多形式、分层次、全覆盖的党的十九大精神学习宣贯活动。通过抓细抓实专题教育，全系统广大党员理想信念更加坚定、党性更加坚强。三是创新党员教育方式方法。在充分利用党组（党委）理论学习中心组、“三会一课”、民主生活会和组织生活会、辅导讲座等教育载体的基础上，开办处级干部轮训班、陕西交通大讲堂、陕西交通号角讲台，组织新提拔处级干部参加延安精神再教育，组织全体党员开展《准则》《条例》知识竞赛，同时充分利用现代媒体与互联网技术，组织党员干部参与网络答题，开通陕西交通党建号角微信公众号，进一步提高了思想理论教育覆盖面。通过丰富教育载体、创新教育方式，取得了良好的学习成效，广大党员干部的理论水平和政治素养得到了显著提高。

党组织建设不断增强。坚持合理设置党的基层组织，严格按照党内相关规定成立党委、总支和支部，做到了业务工作开展到哪里，哪里就有党组织，实现了党的工作全覆盖。严格落实党的基层组织按期换届制度，通过督促提

醒、规范程序，厅属 29 个党委、19 个党总支、266 个党支部全部按时进行了换届。严肃党内政治生活，严格执行民主集中制，健全党组（党委）工作规则和领导班子议事规则、“三重一大”决策机制；严格落实“三会一课”、民主生活会和组织生活会、谈心谈话、党员党性分析和民主评议党员等制度，严肃开展批评与自我批评，不断增强党内政治生活的政治性、时代性、原则性、战斗性。牢固树立一切工作到支部的鲜明导向，抓细抓实党支部工作。深入开展“1+1+X”主题党日活动，通过每个季度确定一个主题、每个月党员主题发言和集中交纳党费、结合业务工作实际特色开展“X”环节的活动，不断提升党支部工作活力；推行组织生活“开放日”工作，充分利用“聚光灯”效应，督促支部组织生活高质量开展，推进各党支部学习交流、共同提高；开展“走出机关、联学共建”工作，通过机关支部与业务工作相近的生产一线党支部结成对子联学共建，促进党建工作与业务工作双提升；深入开展“对标定位、晋级争星”活动，明确“五好”党支部工作标准，通过评星晋级，党支部标准化建设水平不断提升。

党员队伍管理不断规范。严把党员发展质量关，明确审批权限，严格党员发展程序，加强过程资料审核，注重从生产一线、高知识群体中发展党员，不断优化党员队伍结构。全方位无死角排查党员组织关系，找到“口袋”党员 36 名，找回失联党员 32 名，摸清了全系统党员底数。对全系统 5300 余名党员进行积分制管理，坚持把党员思想素质提升、业务工作表现量化成分值，通过季度评分、年终评定、书记点评，激发党员内在动力，增强党员岗位建功的积极性、主动性。坚持开展“两优一先”评比表彰活动，挖掘培树行业先进典型，通过开展先进事迹宣讲，发挥其示范引领作用，营造学习先进、赶超先进、争当先进的浓厚氛围。开展“亮承诺、亮标准、亮身份”主题活动，引导广大党员做到政治合格、执行纪律合格、品德合格、发挥作用合格，树立了良好的党员干部队伍形象。

党风政风行风持续向好。制定厅党组贯彻落实中央八项规定和省委实施意见的《实施办法》，立足行业特点，细化 7 方面 22 条规定，通过运用暗访、曝光、查处、追责等方式手段，大力整治各类不良风气和违纪行为，严防“四风”反弹回潮。结合群众路线教育实践活动，相继完善公车管理、预算管理等一系列配套制度，扎紧了制度的笼子。从简举办交通重点建设项目开工和建成仪式，依托一线交通站所建立“廉政灶”，厅直系统“三公”经费连年下降，文件简报大幅精简，会议活动、调研检查、新闻报道风气焕然一新，厅领导带头腾退办公用房、清退公务用车，以上率下，引领作风建设取得扎实成效。将“勤俭办交通”理念延伸到机关管理、生产经营等各方面，贯穿到交通投资、规划、建设、运营全过程，推广节能环保材料，开展建筑垃圾综合利用等科技攻关，推行全方位精细化管理，重实际、

求实效蔚然成风。

党风廉政建设深入推进。压实压紧党风廉政建设主体责任，夯实“一岗双责”。坚持党风廉政建设工作与中心业务工作同部署、同落实、同检查、同考核，及时召开党风廉政工作会议和党组（党委）专题会议，部署党风廉政建设重点工作。落实党风廉政建设责任制，分解党风廉政建设年度任务，签订责任书。落实清单管理制度，强化动态管理和纪实管理。坚持常态化开展党纪法规教育，不断增强党员干部特别是党员领导干部纪律观念和规矩意识。通过集中观看纪录片、现场教学等形式开展警示教育，以案说法，以案释纪，让广大党员干部知敬畏、存戒惧、守底线。深化纪检监察体制改革，健全各级纪检监察组织机构，充实加强了监督执纪力量。强化干部日常监督，印发规范领导干部报告个人有关事项制度。紧盯项目招投标、资金使用管理和行政审批事项等廉政风险防控重点工作，完善防控举措和工作机制，切实消除廉政风险隐患。坚持挺纪在前、铁面问责，坚持有案必查、有贪必肃，准确运用监督执纪“四种形态”，全面从严治党扎实推进。

2. 精神文明建设

激发行业文明创建自觉性。40年来，省交通运输主管部门秉承“发展现代交通，奉献一流服务”的发展理念，弘扬“大爱在心，为民开路”的陕西交通精神，行业精神文明建设取得丰硕成果。在陕西省社会科学院编纂的2009版《陕西社会发展报告》蓝皮书中，“交通道路建设”群众满意度位列全省第一。注重把常态化的文化活动与打造文化精品相结合，通过系统性的组织主题活动和建设学习平台，不断增强干部职工归属感，激发积极性和创造性。

践行社会主义核心价值观。积极培育践行社会主义核心价值观，做好核心价值观教育月主题实践工作，以“道德讲堂”主题实践活动为载体，在每年4月集中开展“行业核心价值观教育月活动”主题活动，教育引导全行业干部职工立足本职工作、深化敬业意识、恪守诚信准则。

丰富学习型行业建设载体。2007年组建全国首家省级行业作协，出版职工创作书籍近百部；2008年作为唯一进入决赛圈的行业队，在全国“迎讲树”知识竞赛活动中勇夺铜牌；2009年组织职工合唱团代表陕西省，参加国家十部委组织的《放歌中华》展演活动，获得中宣部和中央文明办领导的表扬；2009年发行全国首张交通音乐专辑《我们一直在路上》，专辑歌曲《圆梦》进入全国流行歌曲大奖赛决赛，获陕西省“五个一”工程奖。2014年陕西交通运输行业职工自编自演的话剧《穿越》获全国话剧界最高奖“金狮奖”。

丰富路域文化体系。建设以全国最大的花岗岩雕塑群“华夏龙脉”为代表的交通文化地标，打造交通文化名片。连续12年组织专题读书活动，一年一个主题，积极引导打造学习型行业，加强行业文化阵地建设，健全行业“职工

书屋”建设体系，截至2017年10月全行业共建成职工书屋300余个，惠及一线职工2万余名，进一步凝聚行业力量、丰富职工文化生活。

构建人人文明创建格局。扎实开展文明创建“533”工程，着力构建“文明创建人人参与、创建成果人人共享”的行业文明创建格局，即：文明单位、文明公路、文明运输窗口、文明执法窗口、优秀志愿组织5项文明创建；服务区、收费站、汽车站3项星级创建；精神文明建设先进工作者、文明职工标兵、优秀志愿者3类典型个人。同时在全行业开展五大品牌创建，即：收费系统“微笑服务 温情一路”、公路养护“三心服务 畅行陕西”、运输行业“情满车厢 舒心旅途”、12122“服务热线 尽享方便”和服务区“温馨驿站 真情如家”5大服务品牌。在全省率先成立“陕西省交通运输行业志愿服务联合会”，搭建专设志愿服务组织，注册志愿者人数累计超过8万人。全行业开展“一诺千金、打造诚信交通”活动；在交通建设基层项目组开展扶贫帮困、送温暖、送清凉活动；组织职工家属与职工一起到一线站所联欢，营造和谐氛围；在公交车、长途车、出租车上开展“跟我排”“争当形象大使”等活动。

3. 行业先进典型

改革开放四十年以来，全系统系统共产生五一劳动奖状单位7个，全国劳模6名，省部级劳模79名，全国五一劳动奖章获得者7名；获中央文明委表彰的全国文明单位8个、全国精神文明建设先进单位1个；全国交通运输文明行业2个、全国交通运输文明单位29个、全国交通运输文明示范窗口35个；陕西省文明单位标兵23个、陕西省文明单位82个；8对高速公路服务区获评“全国百佳示范服务区”；12名职工荣登中央文明办“中国好人榜”；24名陕西交通人荣登“陕西好人榜”；曹森书记当选“60位新中国成立以来感动交通人物”、铜川驾驶员沙磊获评2014年度“感动交通十大人物”，创建省、部级文明路7条3000多公里。

三、经验启示

陕西交通运输改革开放40年，是以中国特色社会主义理论为指导，以建立市场经济体制为取向，以改变交通落后面貌为目标，以推进交通不断加快发展为中心，创新交通运输体制机制，探索符合国情省情的交通发展道路的过程。改革开放发展实践，给我们许多深刻启示和重要经验，为推动交通行业更好更快发展打开了局面，奠定了基础。交通改革开放以来陕西交通运输事业发展最基本的经验是：以中国特色社会主义理论为指导，坚持以持续快速发展交通为根本任务，以适应经济社会发展需求为目标，实事求是，解放思想，深化改革，扩大开放，与时俱进，勇于创新，探索并走出了一条有特色的社会主义交通发展道路。

（一）解放思想，创新理念，是交通改革开放的前提条件

必须坚持解放思想，大胆创新。把交通改革与推进思想解放结合，推进发展理念创新，推进交通运输思想观念解放，交通发展理念发生了深刻变化。先后开展了真理标准讨论、生产力标准讨论、交通建设“三个有利于”的讨论，如何建设运营管理高速公路的讨论，陕西交通发展是快是慢的讨论等。坚持实事求是，与时俱进，解放思想，更新观念，创新理念，以新理念引领改革开放，以改革开放推进观念理念创新，牢固树立机遇意识，不断强化发展意识，锻造科学发展意识，强化交通服务意识，确立可持续发展理念、责任理念，服务理念、创新理念。清醒认识自身发展水平，陕西交通发展定位，从全国交通发展趋势，邻省交通发展态势，陕西省经济社会发展形势，思考权衡交通发展的规模、速度与水平，找差距，抓措施，求突破，谋发展，着力解决思想解放不够，发展步子不快的问题，破除发展上乐于知足，小成即满等传统思维，怕担风险、不敢创新的陈旧意识，盲目乐观，不积极进取的落后观念，粗放管理、粗放发展的传统习惯，破解发展速度不快，规模不大，工作不实，水平不高等问题。认识到陕西交通发展起步早而发展慢的现实，认识陕西交通有发展但明显落后的状况，认识陕西交通发展缓慢与落后的思想观念、体制机制原因，以思想大解放，投资大提高，规模大扩展，项目大增加，推动陕西省交通大发展。使大家有必须奋起加快的紧迫感，慢发展就是落后的危机感，必须加快发展的责任感，有能力条件加快发展的自信感，在陕西省形成交通必须加快发展，必须加快交通发展的共识。坚持好中求快，能快则快，快中求好，推进交通迈入超常规、跨越式发展轨道。

（二）围绕中心，加快发展，是交通改革开放的中心任务

必须坚持围绕中心，加快发展。始终坚持加快交通发展为目标，紧抓发展第一要务不放松，将交通放在经济全球化的条件下思考，放在经济社会三步走的战略大局中定位，把握时代要求和经济社会需求，明确交通发展方向，确定各个时期发展战略、发展目标、发展重点及发展政策。用改革破解束缚交通生产力发展的体制障碍，以开放吸引和优化交通发展资源，增强交通发展的动力和活力，紧紧围绕制约和影响交通生产力发展的主要矛盾、突出问题推进改革开放，破除制约交通发展的瓶颈和障碍，解放交通运输生产力，促进交通抓住机遇，不断加快发展，为交通发展不断注入动力和活力，使陕西省交通从加强发展、加速发展、加快发展到全面持续快速超常规发展。

（三）创新体制，健全机制，是交通改革开放的关键环节

必须坚持创新体制，健全机制。把握交通发展客观规律，

不断探索符合社会主义市场经济体制和国情省情的交通发展思路、发展战略、发展途径和发展方式，取得了交通发展理论的重大创新，丰富了中国特色的社会主义的伟大实践。把影响交通发展的体制问题作为交通改革开放的重点，作为体制创新的关键，按照市场经济体制要求，从行业规律特点出发，持续推进，逐步深化。推进管理体制与运行机制创新。用制度保障改革开放，以改革开放促进机制创新。通过政府交通部门和交通事业机构不断改革，建立健全了交通行政管理与专业机构、中介机构结合的交通运输管理体系，组建地方性的行业协会、联合会，在政府与企业之间发挥桥梁作用；加强交通法制建设，基本建立超了具有中国特色的交通法律法规体系和行业规范标准体系；实施依法治交，维护交通运输市场的统一开放、有序竞争和交通服务的公平正义。交通行政管理着重规划指导、政策引导，市场监管，注重运用经济、法律手段和必要的行政手段间接调控。同时注重发挥财政、税收、信贷等经济杠杆的调控作用。

（四）全面统筹，协调推进，是交通改革开放的科学方式

必须坚持全面统筹，协调推进。把经济体制改革总体要求与交通改革开放实际结合起来，把交通改革开放与交通快速发展要求结合起来，把阶段性目标与整体目标结合起来，统筹谋划，总体部署，分步推进，稳步实施。把解决交通发展中的突出瓶颈、关键环节，作为推进交通改革开放的重点，统筹安排，逐步深入，先试点总结经验，再普及推广，带动整体提高。以政府简政放权开始，推进政府职能转变，打造责任、服务交通部门；从扩大企业自主权开始，推进企业内部承包和配套改革，到推进企业产权制度改革，建立现代企业制度，培育交通市场主体。把推进交通改革与行业稳定相结合，推进交通发展环境创新。确保交通行业协调稳定发展，促进社会安定和谐有序。积极稳妥地解决交通发展各方面利益关系，运用政策和各种有效方式关于破解交通发展突出难题，化解不利因素；处理好交通发展与自然生态环境保护的关系，增强交通发展可持续性；处理好交通建设与维护、管理、服务的关系，全面提升交通发展水平；处理好交通建设与运输发展的关系，全面提升交通服务效率质量。

（五）立足实际，勇于实践，是交通改革开放的精神内涵

必须坚持立足实际，勇于实践。坚持从陕西实际出发推进改革开放。从陕西地处西部内陆，经济欠发达，思想观念落后，交通发展基础薄弱，社会改革开放进程较慢等情况出发，安排交通改革开放的进程、任务和重点，既不照搬硬套，又积极大胆探索，以交通改革开放带动整个突破，同时稳妥安排实施，防止交通改革大起大落。与时俱进，敢为人先，敢于破解影响交通发展的重大难点、社会热点，

敢于担风险，敢于迎接新挑战，破解新难题，能够立得了势，下得了茬，经得起考验，迈得过关口，这样改革开放才能有大手笔，有大作为。在改革方式选择上，不盲目照搬，解决了在高速公路建设上过度追求市场化的偏向，找到了又好又快发展的道路；在高速公路国有资产管理上，实行了由交通部门实际管理；坚持交通发展依靠科技，确立科技第一生产力的思想，实施科教兴交战略，建立健全交通

科技体系，组织对重大、关键交通项目进行科技攻关，既积极引进消化先进技术，同时又积极鼓励自主创新，公路、桥梁、隧道建设与管理技术，跻身世界先进行列，交通生产力水平显著提高，对交通发展的贡献率显著增强，促进了交通发展方式转变。

（陕西省交通运输发展研究中心 陕西省交通史志编纂委员会办公室）

陕西省六盘山片区交通建设扶贫调研报告

按照中省关于脱贫攻坚和全面建成小康社会的要求，陕西省交通运输厅抢抓国家扶贫政策机遇，深入实施精准扶贫，加快构建“外通内联、通村畅乡、班车到村、安全便捷”的交通运输网络，当好六盘山区扶贫攻坚奔小康的先行官。

一、六盘山片区交通扶贫的现状

根据《陕西省六盘山片区区域发展与扶贫攻坚实施规划（2016—2020）》，加大对贫困地区交通运输发展的支持力度，着重实施区域通道畅通工程、农村公路通畅工程、通村公路完善工程等重点任务，努力打造扶贫脱贫的“康庄大道”“幸福小康路”“平安畅通路”，为六盘山片区全面建成小康社会提供坚实的交通运输保障。

六盘山片区扶贫涉及我省咸阳市永寿县、淳化县、长武县，宝鸡市扶风县、千阳县、陇县、麟游县，共7个县。区域内沟壑纵横、梁峁起伏，地形条件复杂，交通基础薄弱，是我省交通脱贫攻坚的主战场。截至2016年底，陕西六盘山片区公路总里程8864公里，其中高速公路193公里，建制村通畅率超过95%，通客车率87.4%。

1. 连片扶贫区交通条件持续改善。一是突出重点建设“康庄大道”，贫困地区过境高速公路建设和国省干线公路提级改造持续推进。加快银昆线陇县火烧寨至陕甘界等高速公路项目建设，加快推进荷宝线旬邑至凤翔等高速公路项目前期工作。加快G312、G244、S209、G342、G344、S306等国省干线部分路段升级改造，区域内主通道的交通运输能力明显提升。二是集中力量建设“幸福小康路”，农村公路通行条件得到改善。通过实施县城过境公路改建工程、农村公路通畅工程，县际及通县公路的技术等级和通行能力得到进一步提高。三是大力推进农村客运公交一体化改造，符合通行条件建制村班车通达深度不断提高，城乡客运一体化加

快发展，客运服务均等化能力逐步提升。

2. 交通扶贫体制机制进一步完善。一是强化顶层设计，省政府印发了《关于“十三五”持续加快全省公路建设推进交通脱贫攻坚的意见》，交通运输部与省政府签订部省交通扶贫共建协议，我省76个县纳入国家交通扶贫支持范围；二是夯实市县地方政府的主体责任，将交通扶贫目标任务分解到市县、落实到具体项目，分级成立交通脱贫攻坚领导小组，推行领导包片制度，做到层层压实责任、级级传导压力；三是摸清底数提高扶贫精准性。按照精准识别、核查确认、建立台账、挂图作战、逐一销号的办法，强化考核问责，对市县交通扶贫攻坚工作进行考核点评，加强对交通扶贫攻坚工作的指导和督办。四是农村公路推行干线化养护，建立省、市、县、乡四级养护管理组织体系，以公共财政投入为主，多渠道筹措养护经费。探索分行政等级、分乡镇片区、分技术等级三种行之有效的养护模式，构建了以市场化为主的养护运行机制，市、县、乡三级联动的行业管理机制，全方位多层次的考核监督机制。

3. 交通扶贫资金渠道进一步拓宽。一是积极争取交通运输部补助资金，大幅提高对贫困地区建设投资补助标准，国道和通村公路分别较“十二五”提高了100%、50%和30%左右。二是与省农发行签订战略框架协议，采用政府购买服务的方式支持普通公路建设，破解了建设资金短缺难题。三是积极引入社会资本，鼓励采用PPP模式实施片区部分高速公路和干线公路建设，多方式筹集项目建设资金，为项目建设注入了资金活力。

4. 交通扶贫项目管理进一步强化。完善交通扶贫项目库管理，对片区内农村公路情况进行普查和调研摸底，建立了县乡公路、剩余未通畅建制村、通村公路联网工程、通村公路完善工程、生命安全防护工程、危桥改造及桥涵配套工程六大项目库，对六盘山片区的通村公路建设核查

确认，摸清底数，确保脱贫攻坚目标按期完成。

二、六盘山片区交通扶贫中存在的问题

六盘山片区交通运输面貌发生了明显变化，但是站在全面建成小康社会的高度来审视，由于农村公路本身设计标准等级低、附属配套设施欠缺、养护资金与人员不足等原因，交通扶贫工作还存在以下突出问题：

1. **交通扶贫攻坚基础仍然薄弱。**片区地处西部，经济基础薄弱，交通扶贫任务艰巨。一是高速公路短板明显，片区宝鸡麟游县不通高速，银昆线陕甘界—陇县等对外通道尚未打通，受山区地形、气候及资金条件对施工的影响，要实现2020年县县通高速公路目标任务依然艰巨。二是干线路网技术等级偏低，结构不尽合理，通行能力还需进一步提升。三是农村路网覆盖深度有待提高，仍有一部分建制村不通沥青、水泥路。四是部分“十一五”期间建设的通村公路如今已超期服役，许多道路尤其是沥青路已破损严重甚至退化为砂石路，急需进行升级改造。加大贫困地区交通基础设施建设，完成建制村通沥青水泥路等“保底性”指标，依然是实现脱贫攻坚和全面建成小康社会的首要任务。

2. **农村客运和农村物流运营困难。**受村庄布局分散、自然条件差等因素影响，片区农村客运班线运营成本高，运力装备、经营结构和经营模式方面相对落后，在建设用地、规费税收、车辆购置、运营补贴等方面的扶持政策少的情况下，亏损经营较为普遍，农村客运“开的通、留不住”的问题比较突出，造成农村客运班线通达深度和密度不够，难以实现基本公共服务均等化要求。连片贫困区农村物流基础设施较薄弱，物流公共服务平台建设滞后，信息共享水平低，导致农村物流服务效率较低，服务水平不高。

3. **农村公路安全隐患依然严峻。**集中连片贫困区山大沟深，自然条件差，受地理条件和建设资金不足等因素的影响，前些年建设的通村道路标准低，大部分道路坡陡弯急，路基窄，路面不规整，双向车辆会车难。农村公路缺桥少涵现象较为突出，道路沿线的安全防护设施不够完善，高崖边坡缺少防护栏，排水设施不完善，标识标线不全，遇到雨雪天气极易发生交通事故。

4. **交通扶贫配套资金缺口较大。**破解交通融资问题依然是交通扶贫工作面临的重大问题。贫困地区山大沟深，建设成本高，养护难度大，市县财政基础薄弱，配套资金落实比较困难，需要配套的资金缺口大。

5. **外部环境刚性约束因素较多。**随着集体林地和农村土地确权改革的推进，征地指标少，用地审批难的问题突出，增加了交通基础设施建设征迁难度和成本，公路项目建设受到不同程度的影响。资源节约和严峻的生态环境保护任务等外部因素给农村公路建设提出了更高的要求，建设养护成本进一步增加。

三、六盘山交通扶贫的对策措施

“十三五”期，全省交通运输系统将继续加大对贫困地区交通运输发展支持力度，以“十三五”规划为引领，加大投入、创新机制、统筹协调，形成集中连片特困地区交通运输科学发展的整体合力。

1. **进一步完善扶贫工作协调机制。**加大交通扶贫工作协调力度，交通、国土、环保、扶贫等部门加强合作，紧密配合，简化公路建设土地、环保审批程序，共同推进交通扶贫建设项目顺利开展。在明确地方政府农村公路建设和客运工作责任主体的基础上，充分发挥地方政府在推进农村物流发展中的作用，建立起由政府统一领导，交通、邮政、农业、供销等多部门共同参与的农村物流发展协调机制。

2. **统筹做好交通扶贫与农村经济发展规划。**围绕脱贫攻坚总目标，以改善民生、发展农村经济为主线，创新交通扶贫攻坚方式，统筹规划交通扶贫、城镇化建设和农村经济发展。一是将农村公路建设与城镇化建设相结合，实现农村公路建设与村镇建设整体和谐统一。二是将农村公路建设与特色产业园区和生态旅游相结合，推动“交通+特色产业”“交通+生态旅游”“交通+电商快递”扶贫，使交通扶贫支撑特色产业发展的功能更加突出。

3. **多方合力营造良好的交通扶贫环境。**进一步完善政府主导、社会支持、群众参与的农村公路建设管理体制，营造全民“建路、爱路、护路”的良好环境。整合扶贫、发改、国土、住建、水利、林业等部门项目资金，合力解决农村公路征地拆迁、管网迁移、生态绿化等问题；大力倡导社会扶贫，鼓励企业、个人对交通扶贫项目捐资、捐助；鼓励采取拍卖路桥冠名权、“路、站、运一体化”开发沿线经营服务设施等形式拓宽农村公路筹资渠道。

四、六盘山片区交通扶贫需要国家政策层面支持和倾斜的建议

1. **建议国家进一步加大对贫困地区道路建设和道路运输的支持力度。**进一步加大贫困地区中央财政投资补助力度，将“油返砂”、桥涵配套等建设内容纳入农村公路建设支持范围，增加安保工程，完善工程建设规模，提升片区农村公路通行能力和服务水平；研究制定贫困地区农村客运支持政策，确保农村客运开的通、留得住。对六盘山片区的交通建设项目，在项目前置手续办理、项目审批等方面给予倾斜支持，加快重点项目推进实施。

2. **建议国家制定适用贫困山区交通特点的运输装备标准。**针对贫困山区公路通行条件限制和客源分散的实际情况，建议结合地形条件、道路技术状况、客源分布等因素，调整通村客运专用车型标准，允许10座以下客车从事农村客运，推出适合农村客运且便于携带快递下乡的车型，推出适合农村地区物流运输的货运车型，解决贫困山区经济

发展需求和群众出行难的问题。

3. 建议建立人才交流培训机制。紧密结合贫困地区交通建设发展目标任务和干部人才队伍特点,加大教育培训支持力度,加强对集中连片特困地区基层公路建设、管理、养护等交通专业技术人才的培训,进一步帮助贫困地区培养交通建设技术、管理人才。

五、六盘山片区交通扶贫需要国家项目和资金支持的建议

1. 建议国家加快旬邑至凤翔高速公路项目审批工作。为加快完善国家高速公路网络,构建对外快速公路运输通道,请交通运输部尽快启动旬邑至凤翔高速公路工可审查工作,并尽早出具行业审查意见。该项目属国家高速荷宝线,全长128公里,估算投资约117亿元,是陕西六盘山片区通往山西的一条东西向便捷通道,进一步完善六盘山片区互通互联网络,促进片区内外的经济交往。

2. 建议将麟游至法门寺高速公路项目参照国家高速公路标准给予资金支持。该项目与连霍高速、福银高速、荷

宝高速构成环线,增加路网联络通道,对进一步完善区域路网结构、促进渭北“黑腰带”煤炭资源开发,带动片区内旅游业发展和经济、文化建设具有重要意义。

3. 建议国家将片区省道纳入国家补助范围,加大对普通省道的支持力度。“十三五”期国家相关规划中的陕西省道项目建设规模非常少,为提升区域干线公路服务水平,扩大路网覆盖范围,建议将311省道麟游县两亭至良舍等普通省道项目纳入国家“十三五”规划,加大资金支持力度,为项目顺利实施创造条件。

4. 建议国家加大农村产业路旅游路等项目的支持力度。从增强贫困地区内生发展能力出发,优先发展扶贫地区资源路、产业路、旅游路,促进贫困地区旅游、特色加工、能源开发、绿色生态等产业落地发展。建议将片区产业路、旅游路等项目列入国家计划,增加建设项目规模,提升特色致富路等级,提高资金补助标准,加快贫困地区开发式脱贫致富。

(陕西省交通运输发展研究中心)

陕西省交通运输厅关于陕西安康京昆高速“8·10”特别重大道路交通事故整改落实情况的报告

2018年1月12日,国家安全监管总局下发《关于陕西安康京昆高速“8·10”特别重大道路交通事故结案的通知》(以下简称《调查报告》)。按照省委省政府领导批示要求,陕西省交通运输厅高度重视,依据省安委会《关于落实〈陕西安康京昆高速“8·10”特别重大道路交通事故调查报告〉的整改意见》(陕安委〔2018〕3号)精神,坚持把事故整改作为抓好交通运输安全生产工作首要任务,高标准、严要求、高质量推进整改工作。2018年6月底,基本完成整改工作。2019年1月9日至12日,国务院安委办对陕西安康京昆高速“8·10”特别重大道路交通事故整改措施落实情况开展评估,期间对省交通运输厅牵头整改各项工作进行详细检查,举一反三,实地查看隧道洞口及其他问题整改情况,整治情况受到检查组好评。现将整改情况报告如下:

一、提高站位,严格要求,切实扛起事故整改政治责任

《调查报告》认定事故性质和责任,指出事故发生原

因,提出对责任单位、责任人员处理建议和6项改进工作措施建议。省交通运输厅牢牢把握整改要求,强化政治担当,坚持举一反三,扎实推进整改工作。

(一)细化工作方案,强化安排部署。一是细化工作方案。《调查报告》印发后,立即组织厅直有关单位召开专题会议学习研究,印发《关于落实〈陕西安康京昆高速“8·10”特别重大道路交通事故调查报告〉整改意见的通知》(陕交发〔2018〕18号),逐条逐项分解任务,明确牵头、落实以及配合部门,确定完成时限,确保整改实效。二是强化安排部署。于2017年8月17日、2018年1月26日、2月24日、4月11日四次召开全系统安全生产视频会、事故整改推进会,传达学习中、省、部有关工作要求,就抓好事故整改进行安排、部署,全系统以事故问题整改为契机,自加压力,主动作为,狠抓安全生产工作落实,保持了全系统安全生产工作稳定。

(二)突出时间节点,强化措施落实。一是针对“8·10”事故调查组提出的加强措施。2017年8月11日,省交通运输厅印发专项通知,紧急部署安全生产大排查大整治工作。

省交通运输厅成立 5 个检查组,行业管理单位成立 25 个专项督查组,对公路运营、工程施工、公路水路运输等重点领域开展隐患排查治理。二是《调查报告》印发后采取的整改措施。按照交通运输部隧道洞口整治和《公路交通安全设施设计规范》(JTGD81-2017)要求,2018 年 1 月 11 日,印发《全省公路设施安全隐患专项治理三年行动方案(2018-2020 年)》(陕交发〔2018〕6 号),对隧道入口交安设施进行全面排查。经排查,陕西省最终确定 1004 座隧道入口交安设施不符合规范要求,至 2018 年 9 月底,全省高速公路、国省干线隧道洞口入口段均全部治理,此外,省交通运输厅利用三年时间,对全省运营公路危桥病隧、隐患路段、安保工程等公路设施安全隐患进行专项治理,提升全省公路设施安全防护能力。2018 年 3 月 30 日,为落实省政府安全生产“三项攻坚”行动,印发《交通运输安全生产攻坚专项行动实施方案》(陕交发〔2018〕37 号),在全系统开展为期一年攻坚行动,着力解决交通运输安全生产工作存在的薄弱环节和突出问题。按照交通运输部安排,印发《平安交通百日专项行动》《道路运输安全生产工作计划(2018-2020 年)》,在全系统开展专项治理,强化安全基层基础,实现“一杜绝”“两下降”,推动交通运输行业安全生产形势持续稳定。

(三) 加大安全投入,完善基层基础。一是扎实推进生命安全防护工程。至 2018 年 11 月底,全省农村公路实施桥涵配套和危桥改造 1.07 万延米(完成桥涵配套 3446.6 延米,危桥改造 2532 延米);完成农村公路安全生命防护工程 1.03 万公里。此外,建立路网运行监测平台和高速公路路网监控系统,对全省长大桥隧等重点部位实施 24 小时视频监控,确保长大桥隧运行安全。二是积极探索车辆主动防御技术应用。组织人员赴江苏省调研学习“两客一危”重点营运车辆车载终端换装升级工作,探索主动防疲劳、防碰撞、高级辅助驾驶等技术应用,印发《关于开展陕西省“两客一危”车辆车载集成终端换装升级工作的通知》(陕交函〔2018〕742 号),在西安、宝鸡等市开展“两客一危”重点营运车辆 4G 车载集成终端换装升级工作基础上,加快推进,实现“两客一危”重点营运车辆不安全驾驶行为自动识别、自动监控、实时报警和具备主动防碰撞、车道防偏离等功能,提高重点营运车辆本质安全。

(四) 固化整改成果,创新监管举措。一是健全长效机制。省交通运输厅党组先后审议通过《推进交通运输安全生产领域改革发展实施方案》《企业安全生产标准化建设实施意见》《交通运输安全生产风险管理实施办法(试行)》《交通运输安全生产隐患治理实施办法(试行)》等安全生产指导性文件,确定 21 项安全生产改革发展任务,明确责任部门和完成时限,逐步推动完成。二是创新监管举措。在落实“三不进站、六不出站”基础上,增加“卫星定位系统工作不正常不出站、不播放安全宣传录像不出站”两

个安全检查环节,实行“三不进站、八不出站”安全管理规定,提升安全监管效能。此外,省运管局和上海环亚保险经纪有限公司签订陕西省“两客一危”车辆运行第三方安全监测框架协议,利用社会第三方先进技术和管理理念,对全省 732 家运输企业 2.58 万辆“两客一危”营运车辆,进行全年全天候实时动态监测,进一步督促企业落实安全生产主体责任,为管理部门监管提供数据支撑。

二、精准施策,逐项整改,推进各项措施落地见效

按照“党政同责、一岗双责、齐抓共管、失职追责”原则,从思想认识、责任落实、事故防范、基础保障等方面进行深刻反思,逐条逐项制定针对性措施,快速堵塞漏洞,坚决防止重特大事故发生。

(一) 针对《调查报告》事故原因和性质中指出陕西省公路部门对事发路段安全隐患排查整改不到位问题、审核把关不严问题,以及省高速集团及下属单位、西安公路研究院、省公路局等有关责任单位存在的主要问题整改,主要涉及五个方面具体问题。

1. 省高速集团及下属单位。整改进展情况:完成整改,长期坚持。

(1) 照明问题。省高速集团召开专题会议,理顺机电系统管理体制,制定完善有关规章制度和机电运维工作计划,落实路灯巡查、开启、关闭、维护责任。省高速集团西汉分公司对事发地点桥梁右侧单臂路灯启停方式进行改造,加装时序开关,实现照明每日自动关闭。此外,按照养护规范全面开展照明及其控制系统排查,维修更换灯具 58 处;对隧道出入口路灯开关处增加定时器;明确故障维修时限,一般设施故障 48 小时内修复。

(2) 标线问题。省高速集团制定印发《运营公路标志标线管理与维护办法(试行)》(陕高速发〔2018〕28 号)以及《关于进一步提高交安养护工程设计文件质量的通知》(陕高速函〔2018〕123 号),明确交通标线设置及调整、管理与维护相关规定,对交安工程设计文件编制、审查提出要求,每年在日常养护费中单列 100 万元用于标志标线专项养护,建立标线检查资料、工程补划台账和质量责任卡,确保道路交通标线符合有关规范。省高速集团西汉分公司对事故多发路段加速车道与货车分界标线全部显划,宽度不足道路出入口标线(3-3 线)施划为 45 厘米。

(3) 高危路段隐患排查及洞口防护问题。省高速集团西汉分公司委托省交通设计院对秦岭 I、II 号隧道间道路安全进行全面核查和施工图设计,在秦岭 I 号隧道南口新增可导向防撞垫 3 组、增设双横梁护栏 72 米,柔性警示柱 72 米、防撞桶 150 个及隧道洞口斑马线,隧道洞门满贴立面标识。联合桥梁隧道专家、设计单位、高交部门等多方参与,对涝峪口至金水段隧道洞口现场排查整治,治理在役隧道 137 座(单洞),增加防撞垫 73 组、钢板护栏 3777

米、混凝土护栏 525.2 米，改造桥隧过渡段 89 处；增划显划标线 6139 平方米，新增改造立面标记 2123 平方米，设置警示柱 4561 根。

2. 西安公路研究院（标线问题）。整改进展情况：完成整改，长期坚持。

西安公路研究院 2018 年 3 月 6 日、4 月 23 日两次召开质量管理工作会，安排部署 2018 年质量管理工作，组织开展质量大排查大整治活动。并结合实际对《勘察设计技术质量管理办法》《勘察设计后续服务管理办法》《技术质量责任追究管理办法》《公路工程勘察设计技术质量评分办法》等进行修订完善。2017 年底，西安公路研究院研究制定《勘察设计质量标准化方案》，推进质量标准化建设。

3. 省公路局（隐患审核把关不严问题）。整改进展情况：完成整改，长期坚持。

（1）督促省高速集团对事发路段安全隐患进行认真排查和整改落实，印发《全省公路行业安全生产大检查工作方案》（陕公路发〔2017〕30 号），成立 12 个行业督导检查组，开展为期 2 个多月安全大检查。印发《关于扎实做好全省公路隧道洞口交通设施专项排查工作的通知》（陕公路函〔2017〕556 号），开展全省干线公路隧道洞口交通设施专项排查和自查自纠工作，重点对隧道洞口交通安全设施进行核查。

（2）从 2019 年开始，省公路局采取购买服务方式，择优选择技术咨询单位对方案及施工图设计进行技术审查，确保设计审查质量。

（3）依据交通运输部现行标准规范，以安全隐患问题为导向，把握重点环节，注重细节审查。

（二）针对《调查报告》指出陕西省近年来发生 3 起特别重大事故问题和吸取事故教训建议中提出 6 大项 23 小项具体措施建议整改，根据省安委会陕安委〔2018〕3 号分工要求，涉及省交通运输厅牵头 18 项，配合 3 项。

1. 涉及道路运输领域问题。省交通运输厅印发《关于道路运输行业吸取“8·10”事故教训整改落实方案的通知》（陕交发〔2018〕44 号），从五个方面提出 15 条工作措施。

（1）进一步推动道路客运企业全面落实安全生产主体责任。整改进展情况：完成整改，长期坚持。一是推进企业安全标准化考评达标。以道路客运企业安全标准化建设工作为抓手，督促道路客运企业建立健全安全生产管理机构，夯实企业安全生产主体责任。省运管局先后对西安、咸阳和安康市 42 家企业《安全标准化达标考评结果报告》及相关资料进行实地抽查审核，推进企业安全标准化建设。二是加强客运企业安全风险管控和隐患排查。省运管局印发《关于进一步加强客运企业安全管理工作的通知》（陕交运函〔2017〕71 号），从六个方面要求客运企业加强安全风险管控和隐患排查。同时还突出重点时段安全检查，至 2018 年 11 月底，开展执法行动 1.55 万起，

共查处无证或证照不全从事生产经营 9962 起，其他违法违规生产经营 301 起；全省道路运输行业治理隐患 8632 项，整改率 100%；开展安全生产宣传教育 1589 次，发布安全生产新闻报道 1368 篇。三是积极开展陕西省失信企业核查工作。转发国家发改委《关于做好道路疏堵保障和信用建设工作的通知》，组织各市核实 63 家客运企业，开展失信企业治理工作。四是强化部门联动，建立信息抄告制度。协调公安交管部门将 2018 年 2047 名涉及酒驾、醉驾、毒驾驾驶员吊销从业资格证，对 2004 名记满 12 分驾驶员交通违法行为情况予以通报并暂停道路运输从业资格，加强车辆管理和驾驶员管理。

（2）进一步完善道路营运客车防疲劳驾驶制度措施。一是加强长途客运接驳运输监管。坚持每月抽查接驳运输车辆动态运行情况，督促各级道路运输管理机构加强长途客运接驳运输车辆动态监管，严格落实“84220”制度，合理安排长途客车驾驶人出车时间，保障长途客驾驶人落地休息时间，严禁驾驶人疲劳驾驶。对违规运行 26 辆接驳运输车辆给予警告并收回其接驳运输证。全省接驳运输车辆从“8·10”事故前 165 辆降至 87 辆。二是严格旅游包车管理方面。加强陕西省包车客运管理，印发《陕西省道路运输管理局关于加强包车及旅游客运管理的通知》（陕交运发〔2018〕1 号）。同时，建成“陕西省包车客运管理信息系统”，全面推广使用电子包车客运标志牌，“陕西旅游”包车运力均实现“每趟次网上申请、网上备案、自动审核、单趟有效”备案制管理。三是进一步加强道路运输从业人员管理。印发《关于进一步强化道路运输从业人员管理有关工作的补充通知》（陕交运函〔2018〕196 号）。要求客运企业推行定时休息制度，防止疲劳驾驶，保障驾驶员合理薪酬和福利待遇，时刻提醒道路客货运输驾驶员规范行驶，保障驾驶安全。印发《关于开展道路运输从业人员素质提升工程自查自评工作的通知》（陕交运函〔2018〕227 号），要求切实提升专业技能素质，加快推进信用建设及强化职业行为规范，进一步提升从业人员素质，增强服务质量和水平，确保安全驾驶。四是加强道路运输从业资格考试考点建设和进一步规范从业人员继续教育。印发《关于开展从业资格考试考点核查暨规范道路运输从业人员继续教育工作的通知》（陕交运函〔2018〕111 号），规范从业资格管理、提高从业资格考试服务质量，对全省从业资格考试点核查，提高完善考试各项管理制度。全省 38 家道路运输从业资格考试考点予以公示。

（3）进一步加大道路交通路面执法管控力度。会同省公安厅、省教育厅、省旅发委联合印发《〈打击道路客运违法违规经营专项整治行动方案〉的通知》（陕交发〔2018〕11 号），在全省组织开展道路旅客运输经营秩序专项整治行动，有针对性地加大执法检查频次，严厉查处违规站外揽客、不按规定路线行驶等违规行为。查处站外上

客和沿途揽客车辆 1570 辆次,保障客运车辆安全运行。全省开展执法检查活动 9714 次,查处各类违法违规经营行为 1.63 万起,处罚非法经营“黑车” 3700 余辆。

(4) 进一步推进重点营运车辆动态监控联网联控工作。一是建立“两客一危”车辆动态运行月通报制度。通过陕西省道路运输第三方安全监测平台对全省“两客一危”车辆超速、疲劳驾驶、0-5 时运行及离线位移四个方面违规报警情况进行统计分析,对全省“两客一危”营运车辆进行动态监测,重点营运车辆总报警数由原 20.8 万次降为 2.1 万次,降幅 89%。至 2018 年 11 月,全省“两客一危”事故总起数与 2017 年相比下降 47%、死亡总人数下降 36.8%、受伤人数下降 59.4%,联网联控作用明显。全省约谈“两客一危”企业 456 家,停运整顿车辆 636 辆次,收回车辆道路运输证 8 份,吊销 12 家“两客一危”企业经营许可,吊销从业资格证 228 份,清理辞退违章驾驶员 61 人,罚款 96.1 万元。二是贯彻落实重点营运车辆月考核机制。省运管局下发《陕西省道路运输管理局关于加强重点营运车辆动态监控工作的通知》(陕交运函〔2018〕36 号),以“周通报、月考核”方式定期统计、汇总整改工作进展情况。至 2018 年底,公布 41 期《重点营运车辆动态监控数据整改周通报》。按照交通运输部《全国重点营运车辆联网联控系统运行情况月报》,陕西省基本稳定在全国排名 10~13 名,相较年初大幅提升。印发 11 期全省重点营运车辆联网联控系统运行情况月通报。11 月通报中,陕西省道路运输车辆公共服务平台“两客一危”车辆入网总数 2.58 万辆,入网率 99.9%,上线车辆总数 2.5 万辆,上线率 96.6%;“两客一危”车辆动态数据合格率 99.9%,轨迹完整率 93.3%。三是加快推进陕西省 4G 监控平台备案和车辆终端换装工作。下发《关于推进全省“两客一危”车载终端换装工作的通知》(陕交运函〔2018〕233 号),安排具体换装工作,西安、宝鸡、安康、铜川、汉中等市梳理出辖区终端换装升级实施方案和时限要求,涉及“两客一危”车辆 1.03 万辆。

(5) 进一步提升营运客车安全技术性能。一是座谈交流,探讨营运客车安全技术性能。邀请长安大学车辆学院专家,深入交流沟通“8·10”事故中暴露出车辆座椅连接件固定强度不够问题,专家指出原有车辆座椅连接件固定强度按照欧盟标准 7000 牛设计,事故发生后交通运输部参照美国车辆座椅连接件固定强度 2.7 万牛要求,积极研究车辆安全技术性能新标准。二是严格开展道路运输车辆技术管理监督检查。严格执行《道路运输车辆技术管理规定》,建立健全一车一档技术档案。根据交通运输部要求,从车辆基本信息、结构布置、车辆配置、安全防护等四个方面制定《陕西省营运客车安全达标实车核查记录表》,加强车辆安全技术性能管理,狠抓车辆源头关。三是加强汽车综合性能检测服务能力认定和监督管理工作。印发《陕西省道路货运车辆检验检测改革工作实施方案》《陕西省道

路运输车辆综合性能检测联网系统建设工作方案》,建立道路运输综合性能检测工作责任追究制度,加强对汽车检验检测机构检验检测结果监督检查,确保检验检测结果客观、公正、准确。

2. 涉及公路运营领域。整改进展情况:完成整改,长期坚持。

(1) 健全联合执法机制问题。路政方面:落实“122”路警联动联动机制(1 辆路警巡查车+2 名交警+2 名路政人员),加强联合巡查,尤其是加强对桥梁、隧道群、特长隧道和长大下坡等重点路段及桥隧安全保护区巡查力度,要求高速公路 24 小时内对同一路段巡查不少于 3 次,国省干线公路每个工作日工作时段内对同一路段巡查不少于 1 次,切实提高路面见警率和现场查处率。治超方面:省交通运输厅、省公安厅联合印发《路警联合执法常态化制度化实施方案》,推行交警驻站联合执法,规范联合执法工作流程。启动普通公路电子卡口抓拍系统建设,投入 2000 万元建设补助资金,逐步在 88 个干线公路和农村公路超限运输检测站点建成电子卡口抓拍系统,实现部门间信息共享,有效解决货车绕行、逃检等问题。

(2) 依据规范对重点路段开展隐患整治问题。印发《全省公路设施安全隐患专项治理三年行动方案(2018-2020 年)》,依据规范标准,扎实做好公路隧道、长大下坡、急弯陡坡、连续采用设计极限值组合等重点路段安全隐患排查工作,成立 5 个检查组,对全省公路设施安全隐患专项治理工作开展情况进行专项检查,集中力量对排查出道路安全隐患进行梳理,分类建立台账,列入计划,分步治理。

3. 涉及交通工程建设领域(“三同时”制度落实问题)。整改进展情况:完成整改,长期坚持。

(1) 修订《关于加强我省高速公路项目勘察设计管理和投资控制的指导意见(试行)》(陕交发〔2011〕67 号)。增加涉及有关安全两条内容,分别是“对特殊复杂桥梁隧道工程,必须按照相关要求组织开展公路桥梁和隧道工程安全风险评估工作,由项目法人负责审查,并督促设计单位按照评估结论完善设计”和“为减少高速公路运营安全隐患,项目法人委托第三方对项目交通安全性进行评价并进行审查,设计单位应按照安全性评价结论完善设计或强化交通安全设施”。

(2) 印发《关于我省高速公路建设项目贯彻执行公路交通安全设施设计新标准的通知》,从严制定陕西省高速公路贯彻执行新标准有关事宜,强调在建高速公路包括 2018 年通车项目原则都应执行新标准。

(3) 严格执行标准与规范。太白至凤县施工图批复和西乡至镇巴施工图批复中明确短隧道与路基同宽;专题召开延长至黄龙、安康至岚皋高速公路停车视距专题会,并印发纪要,明确视距检验标准和设计修改意见。

(三) 针对有关责任人员处理意见落实情况,《调查

报告》中涉及省交通运输厅牵头 5 人。

根据省安委会陕安委〔2018〕3 号分工要求，责令省高速集团、西安公路研究院对陈海波、梁纪、陈奇、王晓琴、刮俊等 5 人，按照员工管理规定进行问责。

1. 陈海波。2014 年 1 月—2017 年 2 月任省高速集团西汉分公司工程养护科科长，2017 年 3 月调离。问责由现任职单位省高速集团西延分公司以“陕高速西延发〔2018〕55 号”作出记过处分，惩处期 12 个月，自 2018 年 3 月 9 日生效。

2. 梁纪。2010 年 2 月起任省高速集团西汉分公司工程养护科副科长。问责由省高速集团西汉分公司以“陕高速西汉发〔2018〕58 号”作出警告处分，惩处期 6 个月，自 2018 年 3 月 9 日生效。

3. 陈奇。2015 年 5 月起任省高速集团西汉分公司秦岭管理所副所长。问责由省高速集团西汉分公司以“陕高速西汉发〔2018〕59 号”作出警告处分，惩处期 6 个月，自 2018 年 3 月 9 日生效。

4. 王晓琴。2009 年 11 月至 2017 年 5 月任西安公路研究院道路养护所所长，2017 年 7 月起任西安公路研究院运行管理部部长。2014 年西汉高速公路养护中修工程施工图设计项目负责人。问责由西安公路研究院以“西公研党发〔2018〕5 号”作出由院主要领导予以诫勉谈话，予以全院通报并处罚金 6000 元的处罚。

5. 刮俊。2010 年 7 月起为西安公路研究院道路养护所职工。2014 年西汉高速公路养护中修工程施工图设计项目技术负责人。问责由西安公路研究院以“西公研党发〔2018〕5 号”作出予以全院通报并处罚金 3000 元的处罚。

三、举一反三，巩固提高，推动交通运输安全生产再上新台阶

经不懈努力，省交通运输厅“8·10”事故整改工作基本完成。通过整改，全系统安全生产底线思维、红线意识显著增强，各项工作机制不断健全完善。但是安全生产工作永远在路上，丝毫不能松懈，下一步，省交通运输厅将进一步深入学习贯彻党中央、国务院、省委省政府关于安全生产决策部署，增强安全发展责任感、紧迫感，以更鲜明态度、更坚定决心、更有力措施，持续不断抓实抓好整改落实，锲而不舍、久久为功，推动交通运输安全生产再上新台阶。

（一）树牢“四个意识”，切实把安全生产摆在更加突出位置。认真学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想，牢固树立政治意识、大局意识、核心意识、看齐意识，始终坚定“生命至上、安全第一”理念，扎实推动交通运

输安全生产领域改革，促进交通运输安全生产水平整体提升。按照安全生产“三必须”要求，进一步厘清安全生产综合监管与行业监管职责和界限，明确各级监管部门职责，督促企业加快落实全员安全生产责任制。进一步健全完善行业安全生产工作考核评价制度和细则，建立安全生产绩效与履职评定、职务晋升、奖励惩处挂钩制度，严格实行安全生产“一票否决”。

（二）巩固整改成效，建立完善安全生产长效机制。以“8·10”事故整改为契机，坚持举一反三、标本兼治。对实践检验行之有效的整改做法，长期坚持并上升为制度机制；对制度有漏洞、作用不大的，及时修订完善，形成一整套务实管用安全生产制度体系，不断推动交通运输安全生产制度化、问题整改长效化、执法监管常态化，堵塞行业监管漏洞，夯实企业安全生产主体责任。推进企业安全生产标准化建设，突出重点领域，实现企业安全管理、作业现场和操作过程标准化，推动企业建立健全自我约束、持续改进的内生机制。

（三）突出重点领域，推进道路交通安全工作深入开展。一是大力实施公路安全防护工程。认真落实国务院关于实施公路安全生命防护工程建设要求，牢固树立“宁可少修一公里路，也要把安全设施完善好”的理念，将安全设施费用足额计列。在项目建设时，严格工程管理，确保安全设施与主体工程同时设计、同时施工、同时投入使用，加强质量监管，确保“建一条、成一条”。对已建农村公路，按照技术规范，严格完善安全设施。二是强化“两客一危”安全管控。深入推行“三不进站、八不出站”规定，引进第三方安全监测平台，加强重点营运车辆联网联控。三是细化公路设施安全管理。加强公路日常巡查，及时组织预防性养护和维修加固，确保公路设施始终处于良好状态；严格落实桥隧养护责任制，对重要桥隧实行“户籍式”管理，实时掌握技术状况，完善公路隧道灯光照明、防撞护栏、限速和逃生指示标识等安全设施。

（四）加强沟通协调，建立部门间联勤联动机制。一是加强与安监、交警部门合作，新建、改建、扩建公路在设计、建设过程中积极听取公安、安监部门意见，在验收时邀请公安、安监部门参加，切实把公路安全设施建设管理提高到保障生命尊严高度，坚决落实“三同时”制度。二是推进与公安、安监部门公路隐患排查治理联动机制建设，做到联合确定路段、联合确定治理方案、联合进行治理、联合进行验收。三是加强与公安、旅游等部门联动，加大对旅游集散中心、旅游景点、学校等地点联合监督管控力度，严厉打击客运车辆违法违规行为及非法营运车辆。

（厅安监处）

常用缩略词注释

PPP：指政府和社会资本合资，是公共基础设施建设中一种项目融资模式。

安全管理“一岗双责”：主要负责人对安全工作负总责，其他副职领导既对各自分管的业务和部门负责，又对分管业务范围内的安全生产工作负责。

放管服：“放”即简政放权，降低准入门槛；“管”即公正监管，促进公平竞争；“服”即高效服务，营造便利环境。

共享单车：指企业在校园、地铁站点、公交站点、居民区、商业区、公共服务区等提供自行车单车共享服务，是一种分时租赁模式。共享单车是一种新型共享经济。

监督执纪的“四种形态”：指党内关系要正常化。批评和自我批评要经常开展，让咬耳扯袖、红脸出汗成为常态；党纪轻处分和组织处理要成为大多数；对严重违纪的重处分、作出重大职务调整应当是少数；而严重违纪涉嫌立案审查的只能是极少数。

交调站：交通流量调查站。

交通行政执法形象“四统一”：统一执法标识标志、统一执法证件、统一执法服装、统一执法场所外观。

两个纳入：将农村公路发展纳入各级政府目标责任考核，建养经费纳入各级政府财政预算。

两客一危：指从事旅游的包车、三类以上班线客车和运输危险化学品、烟花爆竹、民用爆炸物品的道路专用车辆。两客是指单次运营里程超过 800 公里的客运车辆和高速公路客运车辆；一危是指危险品运输车辆。

农村公路建设项目“七公开”：①建设计划。省（区、市）、市（地、州、盟）、县（市、区）、乡镇、农村公路建设计划按层级公开。②补助政策。公开农村公路建设

资金补助政策，包括县、乡、村道及危桥改造、安保工程等的补助标准和资金。③招投标。符合招标条件的农村公路建设项目，应公开建设规模、技术标准、招标方式、标段划分、评标方法、中标结果、监督机构等。④施工管理。公开工程概况、施工许可（以年度计划替代施工许可的小型项目除外）、参建单位（建设单位、设计、施工、监理等）、岗位职责、质量安全控制、进度计划、主要原材料等信息。⑤质量监管。公开质量管理单位或监督机构、主要职责、质监负责人、联系方式、检查内容及方法、检查结果等。聘请村民监督员的，相关信息也同时公开。⑥资金使用。公开建设资金筹措、资金来源、资金到位、拨付情况等。⑦工程验收。公开工程验收方式、评定结果、竣（交）工验收鉴定书等。

三基三化：基层执法队伍的职业化建设、基层执法站所的标准化建设、基础管理制度的规范化建设，全面推进交通运输依法行政。

三客两危一隧道：班线客车、旅游包车、校车、危化品运输车、危险路段以及超长隧道。

三品：易燃品、易爆品、危险品。

三严三实：指严以修身、严以用权、严以律己，谋事要实、创业要实、做人要实。严以修身，就是要加强党性修养，坚定理想信念，提升道德境界，追求高尚情操，自觉远离低级趣味，自觉抵制歪风邪气。严以用权，就是要坚持用权为民，按三严三实规则、按制度行使权力，把权力关进制度的笼子里，任何时候都不搞特权、不以权谋私。严于律己，就是要心存敬畏，手握戒尺，慎独慎微、勤于自省，遵守党纪国法，做到为政清廉。谋事要实，就是要从实际出发谋划事业和工作，使点子、政策、方案符合实际情况、符合客观规律、符合科学精神，不好高骛远，不脱离实际。创业要实，就是要脚踏实地、真抓实干，敢于担当责任，勇于直面矛盾，善于解决问题，努力创造经得起实践、人民、历史检验的实绩。做人要实，就是要对党、对组织、对人民，对同志忠诚老实，做老实人、说老实话、干老实事、襟怀

坦白，公道正派。要发扬钉钉子精神，保持力度、保持韧劲，善始善终、善作善成，不断取得作风建设新成效。

四好农村路：是中共中央总书记、国家主席、中国共产党中央军事委员会主席习近平于2014年3月4日提出的。习近平指出“要求农村公路建设要因地制宜、以人为本，与优化村镇布局、农村经济发展和广大农民安全便捷出行相适应，要进一步把农村公路建好、管好、护好、运营好，逐步消除制约农村发展的交通瓶颈，为广大农民脱贫致富奔小康提供更好的保障。”

一超四究：指各级人民政府治超办将公路管理机构、公安交通管理部门查处的违法超限运输行为，高速公路收

费站出口计重收费系统确认的超限超载行为所涉及的车辆驾驶人、车属单位、非法改装企业、货物装载源头企业的相关信息，分别抄告公安交警、道路运管等有关职能部门和货物装载源头企业所在的乡（镇、街道）政府，由有关职能部门和乡（镇、街道）政府依法对相应违法行为实施处罚和责任追究的工作机制。

一带一路：“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的简称。它将充分依靠中国与有关国家既有的双多边机制，借助既有的、行之有效的区域合作平台。“一带一路”战略是目前中国最高的国家级顶层战略。

公路“三乱”：乱设站卡、乱罚款、乱收费。



2017年，省交通运输厅依托西安外环高速公路北段建设项目，开展建筑垃圾再生材料在地基填筑中应用研究和推广，填补中国建筑垃圾在高速公路建设中再利用技术的空白（孙满成）