

李克强主持召开国务院常务会议

新华社北京10月9日电 国务院总理李克强10月9日主持召开国务院常务会议，部署进一步做好稳就业工作，确保完成全年目标任务；通过《新能源汽车产业发展规划》，培育壮大绿色发展新增长点；决定在粤港澳大湾区部分地方推广实行国际航运相关

●部署进一步做好稳就业工作 确保完成全年目标任务

●通过《新能源汽车产业发展规划》 培育壮大绿色发展新增长点

●决定在粤港澳大湾区部分地方推广实行国际航运相关

税收优惠政策 推动更高水平对外开放

和创业支持，扩大以工代赈建设领域和实施范围。强化困难人员就业援助。统筹做好受灾群众、退捕渔民、残疾人等就业工作。三要更大释放就业潜力。持续实施职业技能提升行动。压实各方责任，鼓励发展灵活就业，多措并举增加岗位。

适应产业升级趋势和绿色消费新需求，会议通过《新能源汽车产业发展规划》，明确充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，

强化企业在技术路线选择等方面的主体地位，更好发挥政府在标准法规制定、质量安全监管等方面作用。引导新能源汽车产业有序发展，推动建立全国统一市场，提高产业集中度和市场竞争力。为此，一要加大关键技术攻关，鼓励车用操作系统、动力电池等开发创新。支持新能源汽车与能源、交通、信息通信等产业深度融合，推动电动化与网联化、智能化技术互融协同发展，推进标准对接和数据

共享。二要加强充换电、加氢等基础设施建设，加快形成快充为主的高速公路和城乡公共充电网络。对作为公共设施的充电桩建设给予财政支持。鼓励开展换电模式应用。三要鼓励加强新能源汽车领域国际合作。四要加大对公共服务领域使用新能源汽车的政策支持。2021年起，国家生态文明试验区、大气污染防治重点区域新增或更新公交、出租、物流配送等公共领域车辆，新能源汽车比例不低于80%。

为加大对粤港澳大湾区建设的支持，推动更高水平对外开放，会议决定，从今年10月1日至2023年12月31日，对在南沙自贸片区开展国际航运保险业务给予一定的税收优惠；从今年10月1日起，对以珠三角9市37个港口为启运港、以南沙保税港区和前海保税港区为离境港的水运货物实行启运港退税政策，境内货物启运出口即可退税，减少企业资金占用成本。

会议还研究了其他事项。

新华社北京10月9日电 经李克强总理签批，国务院近日印发《关于进一步提高上市公司质量的意见》（以下简称《意见》）。

《意见》指出，要以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中全会精神，坚持市场化、法治化方向，按照深化金融供给侧结构性改革要求，加强资本市场基础性建设，坚持存量与增量并重、治标与治本结合，发挥各方合力，强化持续监管，优化上市公司结构和市场环境，使上市公司运作规范性明显提升，信息披露质量不断改善，突出问题得到有效解决，可持续发展能力和整体质量显著提高。《意见》提出了六个方面17项重点举措。

一是提高上市公司治理水平。完善公司治理制度规则，明确控股股东、实际控制人、董事、监事和高级管理人员的职责界限和法律责任，健全机构投资者参与公司治理的渠道和方式，加快推行内控规范体系，强化上市公司治理底线要求，切实提高公司治理水平。完善分行业信息披露标准，增强信息披露针对性和有效性。

二是推动上市公司做优做强。全面推行、分步实施证券发行注册制，支持优质企业上市。完善上市公司资产重组、收购和分拆上市等制度，允许更多符合条件的外国投资者对境内上市公司进行战略投资。完善上市公司再融资发行条件。探索建立对机构投资者的长期考核机制，吸引更多中长期资金入市。健全激励约束机制。

三是健全上市公司退出机制。严格退市监管，完善退市标准，简化退市程序，严厉打击恶意规避退市行为，加大对违法违规主体的责任追究力度。畅通主动退市、并购重组、破产重整等上市公司多元化退出渠道。

四是解决上市公司突出问题。积极稳妥化解上市公司股票质押风险，坚持控制增量、化解存量，强化场内外一致性监管，强化风险约束机制。对已形成的资金占用、违规担保问题，要限期予以清偿或化解。强化应对重大突发事件政策支持。

五是提高上市公司及相关主体违法违规成本。加大对欺诈发行、信息披露违法、操纵市场、内幕交易等违法违规行为的处罚力度。推动增加法制供给，加重财务造假、资金占用等违法违规行为的行政、刑事法律责任，完善证券民事赔偿和赔偿制度，支持投资者保护机构依法作为代表人参加诉讼。

六是形成提高上市公司质量的工作合力。持续提升监管效能，强化上市公司主体责任，压实中介机构责任，完善上市公司综合监管体系，建立健全信息共享机制，共同营造支持上市公司高质量发展的良好环境。

国务院印发《意见》

进一步提高上市公司质量

“天问一号”探测器顺利完成深空机动

新华社北京10月9日电（记者胡喆）10月9日，在我国首次火星探测任务飞行控制团队努力下，“天问一号”探测器顺利完成深空机动。至此，探测器的飞行轨道变为能够准确被火星捕获的、与火星精确相交的轨道。截至深空机动前，“天问一号”已飞行超过78天，距离地球超过2900万公里，目前探测器各系统状态良好。对我国首次火星探测任务而言，此次深空机动意义重大。

什么是深空机动？与轨道修正有何区别？

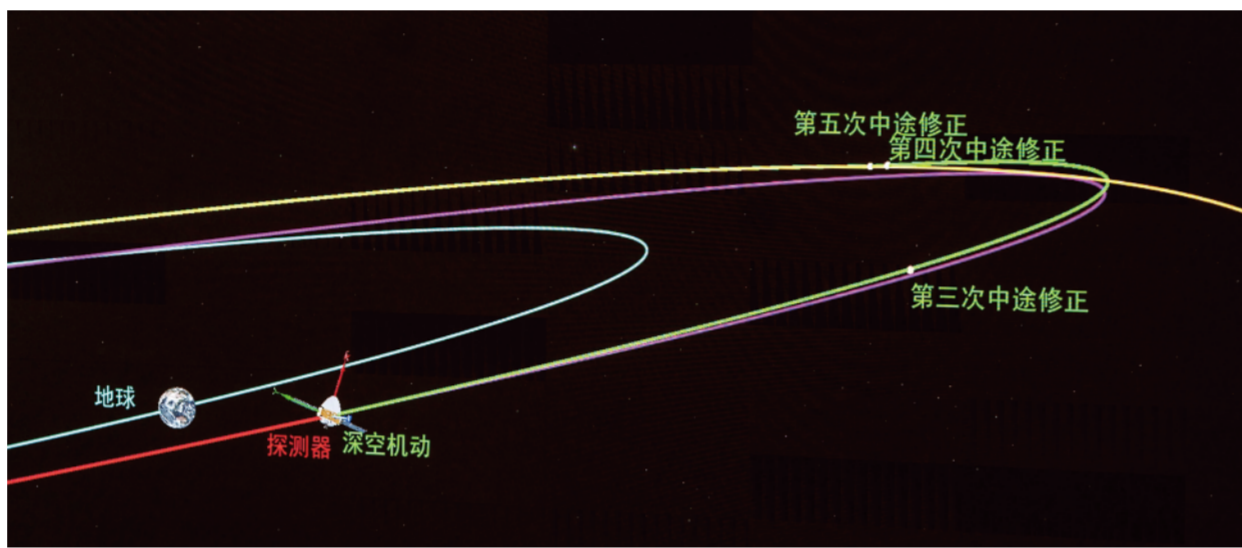
深空机动是指在地火转移段实施的一次变轨机动。中国航天科技集团八院火星环绕器团队专家告诉记者，通过深空机动可以改变探测器原有的飞行速度和方向，使其能够沿着变轨后的轨道顺利飞行至火星。专家介绍，执行深空机动是运载火箭入轨弹道和地火转移轨道联合优化的结果，能够提升运载的发射能力，增加探测器的发射质量，使探测器可以携带更多的推进剂，更好地完成探测任务。

此前，“天问一号”已完成两次轨道中途修正。专家表示，与速度增量较小、发动机工作较短的常规中途修正不同，深空机动过程中，探测器由发射入轨的逃逸转移轨道变轨为精确到达火星的轨道，速度增量较大、发动机工作时间长，对探测器控制和推进系统提出了极高要求。

如何实现深空机动？

执行深空机动任务需要飞行控制团队根据预定到达火星时间、轨道参数与即时测控定轨参数制定深空机动变轨策略，完成对应的探测器姿态和轨道控制，确保探测器在深空机动后处于与火星精确相交的轨道上。

“天问一号”在跑，地球在跑，火星也在跑。目前“天问一号”已经距离地球超过2900万公里，我



这是10月9日在北京航天飞行控制中心拍摄的现场画面。

2020年10月9日23时，在我国首次火星探测任务飞行控制团队控制下，“天问一号”探测器主发动机工作480余秒，顺利完成深空机动。

新华社记者
才扬摄

3亿公里之遥精确瞄准 精度优于设计指标

此次深空机动中，环绕器距离瞄准的火星位置约3亿公里，误差控制约200公里，这相当于从北京到上海约1200公里的距离中瞄准一个直径约0.8米的目标，难度可想而知。

在飞行控制团队的不懈努力下，此次深空机动控制的实际精度优于设计指标。后续，工作人员将根据探测器实际飞行状态，迭代优化中途修正策略，利用中途修正持续到达火星的轨道进行精确修正，确保探测器能够按计划准确进入火星捕获走廊，被火星引力捕获进入环火轨道，开展着陆火星的准备和后续科学探测等工作。

剂携带量，还实现了三方面目标。

首先，深空机动将一个大的捕获速度增量分解为两次相对较小的速度增量，有利于减小小发动机单次工作时间，保证发动机工作的可靠性。同时，深空机动的实施有利于3000N发动机的标定，过程中可对3000N发动机进行推力和比冲标定，而精确的发动机标定参数可以更好地确保火星捕获的精度。

此外，通过深空机动，八院火星环绕器研制团队实现了对探测器到达时间的优化，能够得到更加有利的捕获点处的光照条件和通信条件，也使捕获时探测器经历的火星时间（探测器进入太阳光被火星遮挡的阴影区）和通信盲区时间更短。

们互相之间的时延已经比较大了，所以很多动作都要靠我们事先设计和探测器自己完成，这些都具有难度和挑战。”我国首次火星探测任务“天问一号”探测器副总指挥张玉花说。

为了完成地面测控的精密定轨和探测器上精确自主的轨道控制，此次深空机动中，地面台共同完成，准确保证了探测器变轨的精密定轨需求。为了能够精确自主控制轨道，火星环绕器配备了具备故障识别与自主处理能力的计算机，充分保证了轨道控制的精度和可靠性。

深空机动对火星探测好处多

据悉，通过使用深空机动进行轨道设计和轨道控制，不但成功增加了探测器的推进

不能过的杆、不好办的证、不让走的路……

实地暗访货车行路难

绕半天”，每日运送货物的司机不得不绕行。

据石家庄某物流园运输经理介绍，公司在2018年购置25辆新能源车，但因车身高度超过限高杆高度，绕路又耽误时效，一直无法投入使用，大多数车的里程数仅为200至400公里。

此外，一些限高杆还带来安全隐患。督查组看到，在石家庄市城区一处路段，一辆公交车靠近2.8米的限高杆后，沿着划好的公交车道，让车顶最高处严丝合缝地经过限高杆的凹槽处，才得以顺利通过。

在淄博市青高县北外环路路段，一处违规设立的限高杆被货车撞坏后形成没人管的“高低杆”，逼得大货车不得不借道逆行，其中不乏危化品运输车。10分钟内，就有4辆大货车逆行驶过。

不好办的证：“拎着猪头都找不到庙门”

“办证是拎着猪头都找不到庙门”。货车司机秦师傅提起办通行证，很是感慨。“去交警队办理，他们说没听到指示，你再等等，可我们等不起啊。”

督查组暗访发现，河北、河南等地部分市县迫于环保压力，实行限行和货车通行证管理，但办证流程长、环节多、数量少。

经暗访了解，石家庄市黄牌货车通行证办理不仅需要有关单位提交一系列材料，还要辗转往返多个部门审批。督查组随机抽查安阳市区柴油货车通行证办理审批表发现，审批所用时间从几天、一周到20天不等。

对此很多司机表示，通行证申办流程不透明，办起来很麻烦，往往办下来就已过了一周或更久，用不了三两趟就过期了，且每到一地都要重新申请，很多人认为“不划算”。

督查组随后调阅石家庄市公安交通管理局数据，按不完全统计，2019年1月至2020年9月16日该市禁行区域行驶的黄牌货车平均每月16625辆，而未持有通行证行驶的平均每月13042辆，占总数的78.4%。

限行规定和证件难办让很多司机不得不硬着头皮闯禁行、吃罚单。有司机一提到罚单

就激动：“我的12分只剩3分了，你说我的分都去哪了？”

督查组调取数据发现，仅2020年5月1日至9月16日，石家庄市未办理通行证行驶的黄牌货车就被随机处罚27350次，罚款273.5万元，扣除82050分。

很多司机表示，他们无奈之下只能靠“黄牛”带路进城。“赶紧往前走，快点！”“左转弯”……督查组随货车体验带路过程，发现当地“黄牛”按每车150元收费。石家庄某运输公司负责人提供的一份手机转账记录显示，2019年以来公司用于“黄牛”带路的费用达32100元。

不让走的路：违规设卡随意执法

收费公路管理条例要求，任何单位或个人不得通过封堵非收费公路或在非收费公路上设卡收费等方式，强迫车辆通行收费公路。

督查组调查发现，聊城市违规在省道706设置4处限行卡点，每个检查点分别标有“前方货车禁行 违者监控抓拍”“大气污染防治检查站”等蓝色提示牌。由于该检查点对8吨以上重型柴油车禁行，部分货车被迫绕行穿城高速，缴纳高速公路通行费。

不仅如此，督查组还注意到，检查点的工作人员为市公安局交警支队外雇的保安，他们仅凭目测来判断货车是否驾为“8吨以上”，还扣押了几十辆货车司机的驾驶证、道路运输从业资格证件。

在河南等地，也存在类似随意执法和强迫绕行的问题。

在京港澳高速公路安阳南路段，高速口周边三个可通行的路口被一个限高杆和两个检查卡口所拦，几名由交警部门聘请的非执法人员于卡口处值守和拦截车辆，阻断国省干道。

督查组还调查了解到，河南省安阳市安阳县在国道515汤阴界至瓦店高速段道路维修结束，已恢复正常通行4天后，又因“环保管控”需要，对国道进行二次封堵，造成车辆滞留、绕行。

整改：“限”字不是灵丹妙药

2019年7月，交通运输部根据国办督查

室的督办意见，在全国范围内开展专项清理活动，明确要求各地按照国家有关公路建设规范标准摸查整改；2020年又发布通知要求各地建立农村公路限高限宽设施台账，实行清单管理。

然而，督查组此次调查发现，河北、山东、河南等部分市县对于专项清理工作敷衍了事，对限高杆设置情况摸不清底数、搞不清政策、理不清责任。

聊城市在专项清理行动中，仅在平区等3个区县排查报告了限宽限高设施和检查卡点86处，莘县等5个县区以电话形式进行所谓“零报告”。经再次排查整治，聊城市共有限宽限高设施和检查卡点703处，莘县等5个县区漏报瞒报359处。安阳市汤阴县在专项清理行动中，未将2019年以环保名义设立的21个限高设施和检查卡点纳入清理范围，2020年1月以防疫名义设立的4个检查点也延用至今。

面对督查组检查，一些地方甚至通过连夜拆除或伪造会议纪要的方式，试图蒙混过关。督查组认为，这折射出个别地方任意决策、肆意用权、任性执法等问题。

除此之外，多地解释称，制定各种限高、限行、限证举措，一是缘于大气污染防治的巨大压力，二是出于保护城乡道路需求。

多位业内人士表示，限行实际上解决不了环保问题，车该进还是得进，现在只能绕路，排放量增加，反而带来更多负担。“一限了之”的举措反映出，一些地方缺乏统筹平衡和精细化管理能力。

对此交通运输部管理干部学院教授张柱庭建议，对限高杆等相关设施的设置程序要合法合规；应当完善管理制度和提高技术标准，未来应通过人工智能手段合理安排出行和物流运输；同时各地政府应以改善营商环境为己任，推进现代流通体系建设和治理能力现代化。

经督查组实地督促，石家庄、聊城、淄博、安阳市已对辖区内公路限高限宽设施和检查卡点重新开展摸底排查和清理规范，拆除违规违法设置的设施。



新华社北京10月9日电（记者舒静、魏玉坤）根据群众在国务院“互联网+督查”平台反映的线索，国办督查组日前就货车行路难问题开展实地暗访。

记者跟随督查组在河北、河南、山东等地调查发现，一些地方缺乏统筹平衡和精细化管理，对部分路段货车通行“限”了之，令不少企业和货车司机苦不堪言。

不能过的杆：造价动辄数十万元，到底拦住了谁？

督查组驱车在石家庄、安阳、淄博等地行驶，宛如进入各式限高杆的“陈列馆”。

经随机走访，督查组发现石家庄市仅三环内道路就建有限高设施222处，藁城区在县、乡、村道上设有限高杆82处。有的村庄在每个路口上都设有两米多高的限高杆，有的在一条道路上就安有6个限高杆。

城市道路工程设计规范规定，各种机动车行驶城市道路最小净高为4.5米。按照公路工程技术标准，高速、二级公路的净高应为5米，三四级公路的净高应为4.5米。

而督查组走访发现，各地限高杆标准混乱，高度不一。如在石家庄，固定限高仅为2.8米的就有103处；升降限高为2.8米至5米的有113处。从龙门架、智能升降到“高低杆”“超长杆”“阴阳杆”……样式也不一而足。

经抽查合同发现，很多限高杆造价不菲。石家庄市三环路上设有61套限高设施，总造价达3457.6万元，仅兴华路与藁梅路路口的一个限高杆花费就达52万元。

密、杂、贵的限高杆增加了运输成本，降低了物流效率。

淄博市桓台县在308国道上违规设有3处限高杆，按绕行路线，货车需多跑14.7至19.1公里。在石家庄经济技术开发区，很多物流企业门前路口处都立有限高杆，“眼瞅在跟前，还要