

云南省工业和信息化委员会

省工业和信息化委关于做好重要政策 解读工作的通知

机关各处室，委属各事业单位：

为进一步深化政府信息公开做好政府重要政策解读工作，使社会公众更好地知晓、了解我委出台的经济社会发展政策和改革措施。按照《云南省人民政府办公厅关于做好重要政策解读工作的通知》要求，现就做好我委重要政策解读工作有关事项通知如下：

一、深刻认识做好政策解读工作的重要意义

加强重要政策解读工作是加速推进依法治省进程，加快法治云南建设步伐，全面提升政府公信力，主动回应社会关切，保障社会公众知情权、参与权、监督权的重要举措。政策解读是对重要政策文件的出台背景、目的意义及其执行口径、操作方法所作的解释性说明（立法解释除外）。加强重要政策文件的解读工作，对帮助政府及其部门执行落实重要政策、人民群众和社会各界准确理解政策、规范政策执行行为、依法保障广大人民群众合法权益具有重要作用；是适应当前政府工作新形势新任务新要求，加强和改进政府机关工作作风、优化政务服务流程、提升政府效率效能、转变政府

职能的具体体现；是加强依法行政，建设法治政府、创新政府、廉洁政府和服务型政府的必然要求，对推进政府信息公开工作具有十分重要的意义。

二、进一步明确政策解读的范围、责任主体

（一）政策解读的范围

下列政策文件均应及时进行解读：

1. 我委起草的以省委、省人民政府或省委办公厅、省政府办公厅名义印发的规范性文件；
2. 我委制定的规范性文件；
3. 我委制定的涉及公民、法人和其他组织切身利益的、需要广泛知晓的其他重要政策性文件。

（二）政策解读的责任主体

我委各处室（单位）是政策解读的主体，应坚持“谁起草、谁解读、谁负责”的原则，认真编制解读方案和解读材料，拓展解读的内涵，提升解读效率，回应社会关切。

政策解读工作由起草处室（单位）负责组织实施；多部门会同起草的由牵头处室（单位）牵头组织实施。政策解读牵头处室（单位）可邀请有关专家学者参与政策解读，政策制定的决策者、参与者应牢牢把握政策解读的主动权、主导权，带头分析形式、阐释政策、主动接受媒体采访，向社会公众及时准确、全面深入地宣传解读政府重大决策部署出台的背景、目的、意义、内容和要求，为全面推动各项政策措施的贯彻执行营造良好的舆论氛围。

三、相关工作要求

按照政策文件与解读方案**同步起草、同步审批、同步发布**的“三同步”要求开展。

(一) 政策文件与解读方案由文件起草处室(单位)组织起草并送委**政策法规处进行备案审查**。各处室(单位)在报送省委、省人民政府规章草案、以省委、省人民政府或省委办公厅、省政府办公厅名义出台的规范性文件,以及其他重要政策性文件的请示时,解读方案必须作为附件,随同文件一并报送。解读方案一般包括解读提纲(解读内容)、解读形式、解读途径、解读时间等。提请省人民政府常务会议审议的重要政策文件,解读方案也一并提请审议。解读方案一经审定,各处室(单位)要抓紧组织编写解读材料,于政策文件印发后的10个工作日内提交省政府门户网站公开发布,待省政府门户网站发布后5个工作日内在我委门户网站专栏发布。其中,政府规章和规范性文件的解读材料,发布前应一并送政府法制机构备案审查。

(二) 我委制定的规范性文件以及我委制定的涉及公民、法人和其他组织切身利益的、需要广泛知晓的其他重要政策性文件,文件起草处室(单位)应同步准备解读材料,**送委政策法规处备案审查**,待文件正式印发后5个工作日内将政策文件和解读材料在委门户网站专栏发布。

(三) 政策文件与解读方案对外发布后,媒体或公众通过委门户网站、电话等方式提出的需要解答的问题,由文件起草处室(单位)负责解答。

(四) 政策解读作为政府信息公开的重要内容,应纳入

政府信息公开目录。政策解读的内容，主要包括文件出台的背景依据、目的意义，以及文件内容的重点、重要关键词的诠释、理解的难点和落实的措施要求等。其中，政府规章有立法解释的，其政策解读应当结合立法解释进行全面解读；对于群众和媒体的一些重大关切，应积极回应，避免“误读”。

（五）省人民政府常务会议研究确定的涉及我委的重大政策措施出台后，政策文件起草处室（单位）应及时通过新闻发布会等方式进行解读，其中涉及全省性重大民生问题的政策措施，应以省人民政府新闻发布会形式及时进行全面解读发布。

（六）政策解读文字材料通过我委门户网站专栏发布，视频专访材料通过我委门户网站互动访谈栏目向社会公众发布。

（七）以省人民政府及省政府办公厅名义发布的重要政策文件及解读材料必须首先通过省政府门户网站发布后，我委门户网站方可发布。

联系人及电话：刘兆 63516812

附件：重要政策解读范例



附件：

重要政策解读范例：

解读《沿海码头靠泊能力管理规定》

日前，交通运输部印发了《沿海码头靠泊能力管理规定》（以下简称《规定》），自2014年7月1日起施行。为了便于港口行政管理部门、海事管理部门和港口、航运企业、引航机构等相关单位更好的理解该规定的相关内容，切实做好落实工作，现就《规定》出台的背景和主要内容等说明如下。

一、出台的背景

近年来，随着船舶大型化发展迅速，我国沿海港口结构不合理的矛盾仍然比较突出。为了缓解这种状况，各港口采取“一船一议”方式接靠超码头设计船型的船舶，既容易带来安全生产隐患，也在一定程度上给企业带来经济负担。对此，从2006年至今，部通过对沿海码头采取靠泊能力核查、结构加固改造等一系列措施，释放了部分沿海码头的生产能力，有效缓解了部分生产矛盾，但仍不能满足港口生产的需要，“一船一议”的现象仍然大量发生。为此，自2013年5月我部就开始着力研究起草沿海码头靠泊能力管理规定。经三次大范围征求意见和多次专家论

证，反复修改完善，形成了《规定》。《规定》的出台，将起到以下作用：

一是取消“一船一议”，确保港口安全。按照发展“四个交通”的要求，守住港口安全这条红线，打造平安港口。在总结港口实际生产经验基础上，《规定》对减载靠泊和清舱移泊能力等级实行严格管理，明确经工程检测、设计单位严格检测和论证后，由港口行政管理部门会同海事管理机构等单位按照相关技术规范，严格把关、核定，并且实行“一次核定、动态管理”，既为港口行政管理部门和海事管理机构的管理提供依据，避免利用“一船一议”随意靠泊船舶，也避免了重复论证和核准。

二是发挥码头潜力，帮助企业解决困难。当前航运市场低迷，港口码头结构不合理，为帮助企业解决生产困难，《规定》允许通过科学核定，在保障安全的条件下，码头可上浮一、二个靠泊等级进行减载靠泊，以发挥现有码头潜力，充分利用码头资源，满足港口生产的需要。

三是巩固码头核定、加固改造的成果，加强事后监管。部近几年来下发了一系列关于码头靠泊能力核查、结构加固改造的文件，但文件中对码头能力核定、靠泊动态监管没有系统的规定。该《规定》全面系统明确了减载靠泊能力核定和后续动态监管的程序、责任和要求，巩固了前期码头核查和加固改造的工作成果。

二、主要内容

(一) 关于适用范围。

《规定》的适用对象为沿海货运码头，允许减载靠泊的码头为 25 万吨级及以下的非散装液货码头。主要基于以下考虑：一是传统客运不断萎缩，各地的邮轮码头多为新建，能够适应邮轮靠泊需要，当前的结构矛盾主要集中在货运船舶的靠泊。二是对于散装液货码头，其靠泊能力除码头结构外，还涉及消防等安全设施，一旦发生安全事故，影响极大，从确保安全的角度出发，将散装液货码头排除在外。三是通过减载靠泊和移泊只是针对当前港口结构矛盾的措施，从根本上看，应当通过新建码头和老码头技改来提高码头能力，以适应船舶大型化的要求。经调研，目前发生大量减载或移泊行为的都集中在 25 万吨级及以下的码头，因此，《规定》从安全保障出发，针对突出矛盾，明确只有 25 万吨级及以下的码头才能进行减载或移泊。

(二) 总体原则。

《规定》明确除按照本《规定》进行减载靠泊和移泊外，货运船舶必须按靠泊等级靠泊，多大的靠泊等级靠多大的船舶，切实保障安全。

(三) 关于减载靠泊的核定和要求。

在当前情况下，实行减载靠泊是一种满足生产需要的方式，

港口企业对此呼声很高。《规定》根据全国港口生产实际情况，从行政管理角度，对减载靠泊提出了三项原则：一是接靠的船舶必须减载至该码头原靠泊等级所允许的最大船舶载重吨之内；二是允许通过核定上浮 1 个靠泊等级；三是使用年限超过 15 年的桩基码头和超过 30 年的重力式码头原则上不得减载靠泊。并在技术上提出三个方面的要求从严控制：一是通过码头结构技术状态检测评估；二是通过专业机构论证和组织专家论证；三是满足一定的限定条件。

考虑到部分沿海大型港口企业的老码头较多，且这些码头普遍靠泊等级较低，在“一船一议”的情况下，这些码头也多次上浮 2 个等级进行减载靠泊，《规定》明确：对靠泊等级为 15 万吨级及以下的码头泊位，满足安全靠泊要求且沿海码头加固改造时结构等级提高不超过 2 级的，经核定允许上浮 2 个靠泊等级减载靠泊。对超年限的码头，原则上不得减载靠泊，对有安全保障、港口生产特别需要的，允许省级港口行政管理部门在严格执行有关标准规范的前提下，根据各码头的实际情况，决定是否核准其进行减载靠泊。

（四）关于管理职责分工。

《规定》将减载靠泊等级的核定权限放在省级港口行政管理部门，主要基于两方面的考虑。一是按照中央关于简政放权的精

神，充分发挥地方管理部门作用，交通运输部仅负责制定规则和监督，不负责具体的核定工作。二是考虑到这项工作政策性和技术性都较强，因此将组织核定的权限定为省级港口行政管理部门，所在地港口行政管理部门可以参与具体的工作。

考虑到码头靠泊能力核定涉及船舶通航安全管理，《规定》明确，码头减载靠泊能力等级的核定由港口行政管理部门牵头，海事管理机构等单位参加，共同就码头靠泊能力等级和船舶通航安全两方面一并复核，一次性核定靠泊能力等级和具体的限定条件，避免重复，减轻企业负担。对核定后码头靠泊不超过核定允许进行减载靠泊的最大船舶吨级范围内、符合靠泊限定条件的船舶，港口行政管理部门、海事管理部门不再进行重复论证或核定。

在监管上，《规定》明确港口所在地港口行政管理部门和海事管理机构按照各自职责履行现场监管。对不符合《规定》的，港口经营人不得安排生产作业，引航机构不得提供引航服务，管理部门严格把关监督。

（五）关于清舱移泊。

除减载靠泊外，部分港口也存在一些清舱移泊现象。这类情况比较复杂，也较对微观。因此，《规定》对清舱移泊的靠泊等级未作统一规定，仅明确了清舱船舶的移泊条件，即剩余货量不

超过该船舶设计满载情况下载货量的 10%，具体靠泊等级由港口所在地设区的市级港口行政管理部门参照减载靠泊的要求进行核定，并对外公布。如清舱移泊活动符合经核定的减载靠泊条件和要求的，可按减载靠泊处理，无需再重复论证、核定。

(六) 关于生效时间和新老政策的衔接问题。

考虑到减载靠泊的码头能力等级要由港口企业委托相关工程检测单位、设计单位进行检测评估和论证后，由管理部门组织复核，整个过程技术性较强，工作量较大。因此，《规定》的生效时间定为 2014 年 7 月 1 日。过渡期内，有关港口企业和管理部门可尽快开展相关工作。省级港口行政管理部门、我部将视工作进展情况于 7 月 1 日前分批集中公布经核定的码头减载靠泊的能力和限定条件。对公布后的码头，按新政策执行。《规定》生效后，将全面按照新的政策执行。