附件2

修订说明

**（一）第一章“总则”。**

**第一条**、**第二条**，将“交通行业重点实验室”改为“交通运输行业重点实验室”；**第三条**，将“围绕交通建设和交通科技发展战略目标”改为“围绕国家重大战略实施和交通运输发展需求”，将“为提高公路水路交通供给能力”改为“为提高综合交通供给能力”。修订原因是根据交通运输管理体制演进、综合运输发展以及中央财政科技计划管理改革形势，体现科技发展立足综合交通发展、服务国家战略实施的相关内容和要求。

**第四条**，增加“行业重点实验室是具有相对独立性的科研实体，实行人、财、物相对独立的管理机制。”修订原因是参照科技部、教育部等重点实验室做法和行业重点实验室建设需要，对行业重点实验室的相对独立性做出约束性要求，以利于行业重点实验室以相对独立身份，更加有力地开展工作。

**（二）第二章“管理职责”。**

**第五条**，交通运输部科技主管部门的职责，在原有条文基础上补充了“指导重点实验室的建设和运行”“组织申报认定工作”“依据评估结果对重点实验室进行调整”等内容。

**第六条**，增加了组织管理机构的职责，明确了省级交通运输管理部门、部属单位、大型企业集团为重点实验室的组织管理机构，并对其主要职责进行了界定，包括支持重点实验室发展的政策措施以及监督管理的义务等。修订原因是明确主管部门的职责，有利于形成重点实验室建设与发展的整体合力。

**第七条**，补充了依托单位的职责，明确了重点实验室依托单位是重点实验室运行与管理的主体，补充了行业重点实验室重大实现调整的报批程序。修订原因是经过多年的发展，部分行业重点实验室在研发方向、发展目标等方面面临调整需求。

**第八条**，增加了管理委员会的构成、职责，明确了管理委员会是重点实验室的运行管理机构，并对其主要职责进行界定，包括落实保障政策、实施年度考核、协调解决重大问题等。修订原因是目前行业重点实验室管理委员会是缺失的，不利于其发展，参照行业研发中心的管理经验，增加了管理委员会及职责。

**第九条**，修改了学术委员会的构成等要求，增加了学术委员会委员任职的相关要求。

**（三）第三章“申报与认定”。**

**第十条**，补充了重点实验室认定的程序，即：由交通运输部科技主管部门发布认定指南，组织开展认定工作。修订原因是对重点实验室认定的工作流程做前置性交代，为后文认定相关内容奠定基础。

**第十一条**，重新梳理了重点实验室须具备的基本条件，从学术水平、人才队伍、实验条件等方面确立基本条件，并补充了“申报时，一般应是已良好运行2年以上的实验室，具有较完善的管理制度和基础条件”。修订原因是重点实验室认定不是培育，需具备一定的条件、达到一定的水平，本次修订对基本条件进行了约束和界定。

**第十二条**，删除了“每2—3年发布重点实验室认定指南”的表述。修订原因是随着行业重点实验规模的不断增长（50个），已基本覆盖传统学科领域，今后行业重点实验室主要根据行业发展新需求和技术发展的新趋势进行布局。

**第十三条**、**第十四条**、**第十五条**，对重点实验室认定按照初审、现场评审和综合评议进行划分，并对每个环节的流程、要求进行了详细描述。修订原因是根据以往重点实验室认定的经验，进一步规范、明确程序性要求，确保公正性、科学性。

**（四）第四章“运行与管理”。**

**第十六条**，将重点实验室实行“开放、交流、合作、竞争”的运行机制，改为“开放、共享、合作、竞争”的运行机制。修订原因是相应国家关于大型仪器设备、科学设施开放共享的精神要求，倡导重点实验室加强共享。

**第十七条**，补充了“重点实验室实行依托单位领导下的主任负责制”。修订原因是参照行业外重点实验室管理经验及行业重点实验室发展实际，主任负责制是通行做法，此处予以进一步明确。

**第十八条**，增加了固定人员、流动人员的主要构成，并对重点实验室固定人员规模提出要求。修订原因是目前重点实验室固定人员、流动人员缺乏清晰界定，且重点实验室固定人员数量也缺乏标准，此处修订对其进行了明确界定。

**第十九条**，增加了“设立开放课题，吸引优秀人才开展合作研究”相关内容。修订原因是，开放课题是重点实验室充分利用外部优势资源、加强与外部交流合作的重要方式，且当前行业重点实验室也在实施，此处修订对其进行了明确要求。

**第二十条**，增加了重点实验室科研设施、仪器设备等科技资源开放共享的要求，并对重点实验室强化社会责任、开展科学普及等提出要求。修订原因是国家已明确提出科技资源开放共享的要求，以及科研机构、科研平台履行社会义务、加快科学普及等，行业重点实验室建设与管理中应体现这些职责和义务。

**第二十一条**，强化了重点实验室关于知识产权管理的相关要求。

**第二十二条**，增加了严格遵守国家有关保密、安全等管理规定的要求，以及提高仪器设备利用率和使用效益的要求。修订原因是部分行业重点实验室掌握统计数据、科学资料等，须按国家有关保密、安全管理规定严格执行。此外，行业重点实验室购置大量先进仪器设备，需大幅提升利用率和使用效益。

**第二十三条**，明确了重点实验室的日常运行费用由实验室、依托单位自筹，以及建立多渠道筹措研究与管理经费的机制，鼓励合作开展技术研发、成果转化等活动，吸引社会力量投资重点实验室建设。修订原因是当前行业重点实验室从国家财政来讲没有经费支持，重点实验室需自行筹措运行经费，并多渠道筹措研发经费。

**（五）第五章“考核与评估”。**

**第二十四条**，明确了重点实验室实行年度考核与报告制度，并对年度报告的主体、程序进行了要求。修订原因是年度报告制度是行业主管部门掌握重点实验室发展动态的重要方式，有利于行业主管部门及时掌握信息，做出布局、方向调整决策。

**第二十五条**，明确了交通运输部科技主管部门根据年度考核情况，每年会同组织管理机构对部分重点实验室进行现场检查的相关要求。

**第二十六条**，明确了重点实验室实行定期评估制度，以及交通运输部科技主管部门负责重点实验室定期评估的组织实施，以及相应的管理职责。

**第二十七条**，调整了重点实验室定期评估事宜，改为每年评估2-3个领域，并对定期评估的范围、流程、主体进行了界定。

**第二十八条，第二十九条，第三十条**，对重点实验室评估按照初审、现场评审和综合评议进行划分，并对每个环节的流程、要求进行了详细描述。修订原因是根据以往重点实验室评估的经验，进一步规范、明确程序性要求，确保公正性、科学性。

**第三十一条**，调整了定期评估的规则，明确了交通运输部科技主管部门根据定期评估结果，对重点实验室进行动态调整。对于未通过评估的重点实验室不再列入重点实验室序列；评估结果为优秀的重点实验室优先推荐申报国家级重点实验室。修订原因是参照国家重点实验室做法，依据评估结果建立行业重点实验室退出机制，对不达标的重点实验室予以淘汰。

**（六）第六章“附则”。**

**第三十二条**，增加了重点实验室的命名规则。

**第三十三条**，增加了管理办法的实施有效期等内容。