附件2

贵州省“十四五”综合交通运输体系发展规划

贵州省发展和改革委员会

2022 年 6 月

前　言

“十四五”时期是我国开启全面建设社会主义现代化国家新征程的第一个五年，加快建设和完善现代化综合交通运输体系，发挥交通运输的基础性、先导性、战略性作用，为现代化经济体系建设和经济社会发展提供更强有力的支撑保障。

贵州省“十四五”综合交通运输体系发展规划依据《国务院关于支持贵州在新时代西部大开发上闯新路的意见》（国发〔2022〕2号）《贵州省国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》《贵州省推进交通强国建设实施纲要》编制，并与国家《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》及省相关专项规划进行了衔接。规划立足新发展阶段，贯彻新发展理念，融入新发展格局，坚持以高质量发展统揽全局，落实交通强国建设战略部署，推进贵州交通强省建设，加快建设形成有力服务国家战略、有力支撑我省围绕“四新”主攻“四化”的现代化高质量综合交通运输体系，明确了“十四五”时期建设发展的目标和主要任务，是我省“十四五”时期综合交通运输发展的指导性文件。

目　录

一、发展成就和基础 ..... - 1 -
（一）总体评价 ..... - 1 -
（二）“十三五”交通发展成绩 ..... - 2 -
（三）存在主要问题 ..... - 8 -
二、发展环境 ..... - 10 -
（一）国际环境变化 ..... - 10 -
（二）国内发展环境 ..... - 10 -
（三）贵州省交通发展面临的形势 ..... - 11 -
（四）交通需求预测 ..... - 13 -
三、总体要求 ..... - 15 -
（一）指导思想 ..... - 15 -
（二）基本原则 ..... - 15 -
（三）发展目标 ..... - 16 -
四、建设高质量综合立体交通网 ..... - 20 -
（一）完善主干网 ..... - 20 -
（二）优化干线网 ..... - 23 -
（三）提升基础网 ..... - 28 -
（四）推进轨道网 ..... - 29 -
（五）巩固枢纽地位 ..... - 30 -
五、强化运输保障和服务提升 ..... - 33 -
（一）打造高效便捷的航空服务网络 ..... - 34 -
（二）推进城际交通公交化 ..... - 35 -
（三）强化城乡交通一体化 ..... - 35 -

（四）强化客运枢纽一体化服务 ..... - 36 -
（五）大力提升现代物流运输服务体系 ..... - 37 -
（六）积极推进邮政快递高质量发展 ..... - 41 -
六、加快交通信息化和智慧化发展 ..... - 42 -
（一）实施交通数字化工程 ..... - 42 -
（二）建设交通运输数据体系 ..... - 42 -
（三）推进智慧交通发展 ..... - 43 -
七、推进绿色交通发展和交旅融合 ..... - 45 -
（一）发展绿色运输 ..... - 45 -
（二）推广新能源交通装备应用 ..... - 46 -
（三）推进交旅融合发展 ..... - 47 -
八、强化交通安全保障 ..... - 48 -
（一）强化基础设施质量和安全 ..... - 48 -
（二）强化运输生产安全监管和隐患排查治理 ..... - 49 -
（三）健全安全应急保障体系 ..... - 50 -
九、投资需求和资金筹措计划 ..... - 51 -
（一）投资需求 ..... - 51 -
（二）资金筹措计划 ..... - 51 -
十、环境影响评价 ..... - 52 -
（一）《规划》实施环境影响分析 ..... - 52 -
（二）预防和减缓不良环境影响的措施 ..... - 53 -
十一、保障措施 ..... - 55 -
（一）加强组织领导和部门协调 ..... - 55 -
（二）强化要素保障 ..... - 55 -
（三）加大投融资模式创新 ..... - 56 -
附图 ..... - 56 -

一、发展成就和基础

（一）总体评价

在省委省政府高度重视和有力政策支持下，2006年以来是我省交通发展的黄金时期，交通投资建设不断登上新台阶，交通建设发展速度居全国前列，取得了历史性成就，实现了跨越式发展，交通运输从“瓶颈制约”转变到“有力支撑”，为我省连续十年经济增速位居全国前三的“黄金十年”提供了坚实保障。

“十三五”时期完成交通投资8912亿元（年均1782.4亿元），在“十二五”基础上增长43.8%，建成了贵阳至昆明、重庆、成都以及铜仁至玉屏、安顺至六盘水等高铁，高铁里程排名全国省第15位、西部第2位，实现了全省9个市（州）8个通高铁，全面融入全国高铁网；建成了六盘水至威宁、罗甸至望谟、铜仁至怀化等高速公路，通车里程达7607公里，排名全国第5位、西部第3位，形成了内通外联的高速公路网，率先在西部地区实现“村村通沥青（水泥）路、村村通客运”和“组组通硬化路”（即30户以上自然村寨通硬化路）；建成贵阳机场二跑道和遵义茅台机场，加快构建“一枢十六支”机场布局；千里乌江实现全线复航，进一步融入长江经济带发展；贵阳地铁1号线建成运营。贵州作为西南陆路交通枢纽的地位得到巩固，为我省打赢脱贫攻坚战、全面建成小康社会提供了有力支撑，为开启全面建设社会主义现代化新征程奠定了坚实基础。

（二）“十三五”交通发展成绩

在省委省政府的坚强领导和国家有关部门的大力支持下，“十三五”时期我省综合交通继续快速发展，在快速网、干线网、基础网、枢纽、城市轨道交通等方面取得了显著成绩。

1.交通投资续创新高

“十三五”时期，全省完成综合交通投资 8912 亿元，其中，铁路 994 亿元、公路 7107 亿元、水运 90 亿元、民航 238 亿元、城市轨道交通 483 亿元，分别增长了-33.1%、62.7%、42.9%、116.4%、179.2%。交通投资占全省固定资产投资比重达 12%，对支撑交通发展和全省经济、投资、就业增长发挥了重要作用。

表 1-1 “十三五”期完成综合交通固定资产投资

名称	“十二五”期（亿元）	“十三五”期（亿元）	增长（%）
合计	6199	8912	43.8%
铁路	1485	994	-33.1%
公路	4368	7107	62.7%
水运	63	90	42.9%
民航	110	238	116.4%
城市轨道	173	483	179.2%

2.铁路骨架网加快形成

建成了沪昆高铁贵阳至昆明段、渝贵、成贵、铜玉、安六等铁路，新增高铁里程 826 公里，高铁里程达 1527 公里，实现了贵阳与周边 5 个省会城市通高铁、全省 8 个市（州）

中心城市通高铁，初步形成了贵阳至黔中城市群中心城市1小时、至成渝双城经济圈2小时、至粤港澳大湾区4小时、至京津冀8小时的高铁网。开工建设了贵阳至南宁、盘州至兴义高铁，区际、省际、城际高铁快速网加快构建完善。建成了瓮安至马场坪铁路、渝怀二线等普速铁路。截至2020年底，全省铁路总里程达到3867公里。铁路出省通道15个，其中高铁通道5个，铁路通县51个，其中高铁通县36个。

3.公路网加快完善

“十三五”新增高速公路2479公里,高速公路通车里程达7607公里，高速公路出省通道22个，基本形成内通外联的高速公路网，贵阳至其他市州中心城市有2条以上通道，实现2小时覆盖黔中经济圈、4小时通达全省、7小时通达周边省会城市。

“十三五”建成普通国道省道4714公里，其中普通国道2496公里、普通省道2218公里。普通国道二级及以上比重达80%，较“十二五”末提高29个百分点；普通省道三级及以上比重达40%，较“十二五”末提高7个百分点。

“四好农村路”建设深入推进，交通脱贫攻坚圆满收官。新改建农村公路6.86万公里，在西部地区率先实现村村通硬化路、通客车；完成“组组通”硬化路三年大决战，建成“组组通”硬化路7.87万公里，在西部地区率先实现30户以上自然

村寨100%通硬化路，惠及近4万个村寨1200万农村人口；启动实施县乡公路路面改善提升工程。

“十三五”新增公路通车里程2.1万公里,截至2020年,全省公路总里程达到20.7万公里，其中二级及以上公路里程19327公里。

4.机场建设取得新成就

基本建成贵阳机场三期扩建工程，第二条跑道已投入运行，建成遵义茅台机场，完成兴义、铜仁等机场改扩建工程，全省机场保障能力提升。威宁机场开工建设，黔北（德江）机场工可获批，盘州机场立项获批，荔波、毕节等机场改扩建工程开工建设，黄平旧州通用机场获得颁证，独山、平坝、百里杜鹃等一批通用机场前期工作有序推进。

5.水运通道能力提升

思林、沙沱通航设施建成，实现乌江航道复航。建成清水江锦屏至白市高等级航道工程和都柳江从江、大融、郎洞、温寨4个航电枢纽工程。红水河龙滩水电站1000吨级通航设施建设项目前期工作加快推进。全省内河通航里程达3957公里，其中高等级航道里程达988公里。

6.城市轨道交通实现零突破

2017年底贵阳市城市轨道交通1号线建成运营，正式迈入城市轨道交通时代；2020年底2号线建成试运行。1号线和2号线共75.7公里。3号线一期、S1号线一期开工建设。

7.邮政快递业迅猛发展

建成了全国第一个省级快递物流园，贵阳国际邮件互换局获国家审批开办，顺丰全货机降落贵阳机场，填补了我省无专运货机的空白；完成全省658个邮政空白乡镇网点的补建工作，建设总量居全国第三位；全省县级以上城市党政机关实现党报当日见报，快递网点乡镇覆盖率和邮政通村率均实现了100%，邮政行业业务总量年均增速超过20%。

8.多层级枢纽体系加快建设形成

贵阳、遵义全国性综合交通枢纽和国家物流枢纽承载城市加快建设。建成了安顺西综合客运枢纽、遵义站综合客运枢纽、毕节高铁客运枢纽中心等主要大型客运枢纽；全省各市（州）至少有1个一级公路客运站，县二级及以上公路客运站覆盖率达到96%，乡镇等级客运站覆盖率达到93%。建成阁老坝铁路货场，黔北现代物流新城（一期）、毕节铁路东站和金海湖新区竹园物流中心等。

9.客货运输保障能力增强

高铁发车对数显著增加，贵阳地区开行的动车组可直接到达20多个省会主要城市及铁路沿线城市，涵盖京津冀、长三角、粤港澳大湾区、中部、北部湾、成渝、西北、滇中等城市群；2020年平均每天开行动车184对，其中始发终到75对、经停109对。全省机场旅客吞吐量突破3000万人次（2019年），其中贵阳机场旅客吞吐量突破2000万人次，

多彩贵州航空公司机队规模和机型优化调整，增加了航空运力保障。

“十三五”期2016—2019年完成全社会客货运量稳步增长，2020年因新冠肺炎疫情下降幅度比例较大。2019年，完成全社会客运量95359万人，年均增长1.92%，其中铁路7196万人次（占全社会客运量7.55%)，年均增长10.08%；公路84255万人次（占全社会客运量88.36％），年均增长1.11%；水运2305万人次（占全社会客运量2.42％），年均增长3.37%；航空1603万人次（占全社会客运量1.68%），年均增长18.0%。高铁和航空快速交通客运吸引力增强，铁路、航空客运比重比2015年分别提高2个、0.75个百分点。

2020年，完成全社会货运量86450万吨，年均增长0.45%，其中铁路5801万吨（占全社会货运量6.71%），年均增长0.23%；公路79412万吨（占全社会货运量91.86%），年均增长0.53%；水运1231万吨（占全社会货运量1.42%），年均增长-3.39%；机场货邮吞吐量11.81万吨，年均增长5.68%。对比2015年，铁路、航空货运比重基本持平，公路货运比重略升，水运货运比重下降0.31个百分点，铁路货运比重基本扭转了“十二五”时期的下降趋势，开始企稳回升。

表 1-2 “十三五”交通基础设施规模增长情况					
名称		单位	2015	2020	增加
铁路	总里程	公里	3037	3867	830
	其中:高铁	公里	701	1527	826
公路	总里程	万公里	18.6	20.7	2.1
	其中：高速公路	公里	5128	7607	2479
	二级及以上公路	公里	11776	19327	7551
	普通国道二级及以上比重	%	51	80	29
	普通省道三级及以上比重	%	33	40	7
	建制村通畅率	%	75	100	25
内河	航道总里程	公里	3661	3957	296
	四级及以上里程	公里	690	988	298
机场	运输机场	个	10	11	1
	通用机场	个	--	1	1
城市公共交通	城市轨道	公里	--	75.7	75.7
	城市有轨电车	公里	--	--	
邮政快递	邮政乡镇网点覆盖率	%	100	100	
	快递网点乡镇覆盖率	%	--	100	

表 1-3 “十三五”客货运输量完成情况							
指标	运输方式	单位	2015 年	2019 年	2020 年	15-19 年年均增长	15-20 年年均增长
客运量	合计	万人	88368	95359	41329	1.92%	-14.10%
	铁路	万人	4901	7196	5535.8	10.08%	2.47%
	公路	万人	80621	84255	33584	1.11%	-16.07%
	水运	万人	2019	2305	1017	3.37%	-12.82%
	民航	万人	827	1603	1192	18.00%	7.58%
	机场吞吐量	万人	1563.3	3030.9	2253.15	18.00%	7.58%
旅客周转量	合计	亿人公里	658.5	832.5	524.47	6.04%	-4.45%
	铁路	亿人公里	230	354	224.98	11.38%	-0.44%
	公路	亿人公里	423	471	295.84	2.72%	-6.90%
	水运	亿人公里	5.5	7.5	3.65	8.06%	-7.87%
	民航	亿人公里	--	--	--	--	--
货运量	合计	万吨	84544.5	83461	86450	-0.32%	0.45%
	铁路	万吨	5736	5523	5801	-0.94%	0.23%
	公路	万吨	77341	76258	79412	-0.35%	0.53%
	水运	万吨	1463	1674	1231	3.43%	-3.39%

	民航	万吨	4.5	6.4	5.95	9.08%	5.75%
	机场货邮吞吐量	万吨	8.96	12.74	11.81	9.20%	5.68%
货物周转量	合计	亿吨公里	1378	1235.48	1265.12	-2.69%	-1.69%
	铁路	亿吨公里	561	642	617.79	3.43%	1.95%
	公路	亿吨公里	782	548.48	609.8	-8.49%	-4.85%
	水运	亿吨公里	35	45	37.53	6.48%	1.41%
	民航	亿吨公里	--	--	--	--	--
注：1.2020年交通运输部开展了全国公路货物运输量专项调查，修正了各省2019年公路货运量及周转量数据，我省公路货运量由9.9亿吨修正为7.6亿吨、周转量由1267.1亿吨公里修正为548.5亿吨公里。 2.受生态保护政策趋严等影响，近年来部分老旧船舶逐步淘汰、赤水河码头陆续关停，水路货运量有所下降。							

（三）存在主要问题

虽然发展成就巨大，但对照交通高质量发展的要求，仍有不小差距，需进一步建设发展和完善提升，增强交通对经济社会新发展格局的支撑和引领作用。

通道不完善，质量有待进一步提高。规划的大通道尚未全部建成，市（州）枢纽对外通道偏少，北部、南部缺少横向大通道，东部、西部缺少纵向大通道。西部陆海新通道中通道设施技术老旧、能力不足，西通道尚未贯通。渝黔通道铁路货运标准不高，贵广通道高铁客运时速有待提高。

城际便捷交通服务体系尚未健全。目前主要依托区际干线列车提供部分城际交通服务，城际服务功能不强，未能有效适应城际交通便捷化的要求和运输能力供给保障。

路网整体质量差距较大。部分高速公路技术标准低、通行能力不足；普通国道还有20%未达二级路标准，普通省道还有一半以上未达三级路标准，县乡道以及通建制村公路未

达技术等级要求还占相当大的比重；部分地区农村公路通达深度不够、连通度不足、抗灾害能力弱、安全防护和畅通保障有待提高。

交通服务质量有待提高，运输结构还需优化。客运高品质、快捷化等运输服务产品供给不足，各种运输方式紧密一体化衔接不足，城乡客运一体化和交通基本公共服务均等化有待提高。多式联运、高铁快运、航空货运有待进一步发展，农村物流、城市配送等仍存在“最后一公里”问题。铁路、水路货物运输占比不高，社会物流成本高。

枢纽体系不完善，枢纽功能不够强。通道优势尚未充分转化为枢纽优势，核心枢纽规模不大、功能不够强，市（州）枢纽建设发展滞后，尚未有效形成与核心枢纽互联互通相匹配的高效体系。

信息化、智慧化发展有待加快。综合交通信息服务、数据共享、一体化运输组织协调等仍存在较大差距，数字交通、智慧交通建设尚在起步，数字化设施建设力度需要加大，5G、人工智能、区块链等新技术应用研究和试验示范需要加快开展。

同时，面临着资金压力增大、环境约束增强、实现碳达峰碳中和目标等挑战。全省财政实力不强，债务率高，保持“十三五”期的投融资规模困难大。在严格贯彻执行“永久基本农田、生态保护红线、城镇开发边界”三条控制线下，按照“多规合一”要求，需要更加科学统筹规划和深入研究空间优化布局。

二、发展环境

（一）国际环境变化

当今世界正经历百年未有之大变局，新一轮科技革命和产业变革深入发展，新冠肺炎疫情影响广泛深远，国际力量对比深刻调整，国际环境日趋复杂，不稳定性不确定性明显增加，经济全球化遭遇逆流，单边主义、贸易保护主义、科技霸权等对国际经贸、跨国投资、技术合作、国际人员往来等产生巨大的影响变化，全球产业链、供应链面临重构风险，分散化、区域化发展趋势增大。“一带一路”建设的不断推进，中欧班列的不断扩展，将有助于中国进一步扩大国际经贸合作；区域全面经济伙伴关系协定（RCEP）的正式签署，将有助于中国扩大与东盟十国以及日、韩、新等国家的区域经贸和产业链供应链合作。这些因素将对贵州的对外开放合作和国际运输通道的建设重点产生引领作用。

（二）国内发展环境

我国已进入开启全面建设社会主义现代化强国新征程，将大力推进交通强国建设，加快建设高质量综合立体交通网和现代化综合交通运输体系。我国新冠疫情防控取得重大战略成果，经济建设快速恢复增长，人员出行、货物运输已逐步向正常水平恢复。“十四五”期将以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，加快建设现代化经济体系，加快构建以国内大循环为主体、国内国际

双循环相互促进的新发展格局；将优化产业链供应链发展环境，强化要素支撑；将统筹推进基础设施建设，完善综合运输大通道、综合交通枢纽和物流网络，加快城市群和都市圈轨道交通网络化，提高农村地区交通通达深度。交通运输建设将支撑引领新一轮高质量发展。

（三）贵州省交通发展面临的形势

为贯彻习近平总书记视察贵州重要讲话精神和《国务院关于支持贵州在新时代西部大开发上闯新路的意见》（国发〔2022〕2号）、我省“十四五”国民经济和社会发展规划纲要，坚持以高质量发展统揽全局，落实围绕“四新”主攻“四化”主战略和“四区一高地”主定位，交通基础设施必须发挥更强有力的支撑和引领作用，以交通格局引领发展格局。

——抓住建设交通强国的战略机遇，对接国家综合立体交通网规划纲要，对我省交通进行统筹战略谋划，系统性总体规划布局，坚持目标导向和问题导向相结合，适度超前建设发展，大力推进交通便捷化、数字化、智慧化、绿色化建设，加快建成现代化高质量综合交通运输体系，有力支撑我省现代化经济体系建设。

——抓住推进新时代西部大开发、内陆开放型经济新高地、西部陆海新通道建设的发展机遇，加快大通道和现代物流体系建设，构建完善的对内对外开放通道新格局，提升枢纽能级和地位，支撑深度融入“一路一带”、长江经济带、粤

港澳大湾区、成渝地区双城经济圈等国家战略和区域一体化发展，支撑促进融入双循环高质量发展。

——抓住脱贫攻坚成果巩固拓展期、乡村振兴战略深入实施期、新发展格局加速构建期等重要战略机遇期和国家支持政策，加快建设完善全省铁路、公路、机场、航道港口等基础设施网络和枢纽体系，加快城际交通功能提升和公交化网络打造，加强区域协调发展推进空白区域铁路等交通网布局，全面构建高质量发展的综合交通运输体系，为我省乡村振兴和推动新型工业化、新型城镇化、农业现代化、旅游产业化提供更强有力的支撑。

——落实省委省政府强省会战略，做大做强贵阳全国性综合交通枢纽，提升枢纽能级和区域竞争影响力。加快建设完善遵义全国性综合交通枢纽以及其他区域性枢纽。不断加强和完善全省通道和枢纽体系，巩固提升西南陆路重要枢纽地位，助推以人为核心的新型城镇化建设。

——打造人民满意的交通出行体系和降低物流成本的货运物流体系。加快建设完善交通服务网络，打造便捷化的区际、城际、城乡出行体系，进一步推进城乡交通一体化和交通基本公共服务均等化，不断增强人民群众获得感、幸福感和对交通的满意度。加大运输结构优化，完善提升现代物流运输服务体系，推进物联网等智慧化建设，降低贵州物流成本至全国平均水平以下。

（四）交通需求预测

因深受新冠肺炎疫情影响，2020 年客货运输量降幅较大，随着疫情得到有效控制，经济恢复增长，客货运输也逐步恢复正增长。“十四五”时期，我省经济增速保持高于全国平均水平，地区生产总值年均增长 7%左右，经济发展继续迈上新台阶，到 2025 年经济总量达到 2.6 万亿元左右，人均达到 7 万元左右，将实现工业大突破、城镇大提升、农业大发展、旅游产业大提质。根据国家、贵州省经济社会发展目标，新冠肺炎疫情防控常态化、疫苗接种群体免疫形成等发展趋势，经分析预测，铁路客运量年均增长 12.10%，民航客运量年均增长 10.13%，公路客运量按 2021 年交通运输部采用的新统计方法，以 2021 年为基数，年均增长 4.66%左右；2025 年铁路客运量占全社会营业性客运量比重提高到 28.02%（2020 年为 13.39%）。货物运输需求随着经济增长和大力推进工业化将继续保持相对较快增速，其中铁路货运量随西部陆海新通道物流增多、本省煤炭等产量提升、新铁路建成使用、运输结构优化支持政策等而增长较多，年均增长达 7.94%，2025 年铁路货运量占全社会货运量比重提高到 7.04%（2020 为 6.71%）；按照交通运输部新统计方法，以 2021 年为基数，公路货运量年均增长 5.73%,水运货运量年均增长 12.59%。

表 2-1 “十四五”时期客货运输需求预测

指标	运输方式	单位	2020 年	2021 年	2025 年	20-25 年	21-25 年
			实际	实际	预测	年均增长	年均增长
客运量	合计	万人	41329	26931.0	34981	-3.28%	6.76%
	铁路（高铁）	万人	5535.79（4048.4）	6390.8（5110.4）	9800（8000）	12.10%（14.59%）	11.28%（11.86%）
	公路	万人	33584	19004	22800	-7.45%	4.66%
	水运	万人	1017	369.8	450	-15.05%	5.03%
	民航	万人	1192	1166	1931	10.13%	13.43%
	机场旅客吞吐量	万人	2253	2221.7	3650	10.13%	13.21%
旅客周转量	合计	亿人公里	524	410	641	4.10%	11.82%
	铁路	亿人公里	225	255.3	447	14.72%	15.03%
	公路	亿人公里	296	153.89	193	-8.19%	5.82%
	水运	亿人公里	4	0.89	1.1	-21.33%	5.44%
	民航	亿人公里	--	--	--	--	--
货运量	合计	万吨	86450	96812.6	120808	6.92%	5.69%
	铁路	万吨	5801	7093.0	8500	7.94%	4.63%
	公路	万吨	79412	89153.7	111400	7.00%	5.73%
	水运	万吨	1231	560	900	-6.07%	12.59%
	民航	万吨	6	5.9	8.4	7.14%	9.23%
	机场货邮吞吐量	万吨	12	11.7	16.5	6.92%	8.97%
货物周转量	合计	亿吨公里	1265	1435.1	2047	10.10%	9.28%
	铁路	亿吨公里	618	685.1	897	7.74%	6.97%
	公路	亿吨公里	610	726.3	1109	12.71%	11.16%
	水运	亿吨公里	38	23.7	40	1.28%	13.98%
	民航	亿吨公里	--	--	--	--	--
快递服务企业业务量		亿件	3	3.9787	8	23.19%	19.08%

注：自 2021 年起，公路、水运采用新统计方法，数据变化较大。

资料来源：相关交通部门统计报表

三、总体要求

（一）指导思想

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、五中、六中全会精神，深入贯彻落实习近平总书记视察贵州重要讲话精神，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，融入新发展格局，坚持以高质量发展统揽全局，以供给侧结构性改革为主线，围绕“四新”主攻“四化”，统筹发展和安全，落实交通强国建设战略部署，加快建设内陆开放型经济新高地，构建有力支撑我省深度融入“一带一路”、长江经济带、粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈等国家发展战略，有力支撑加快“四化”建设的高质量综合立体交通网，加快推进数字交通建设，更加注重交通运输质量效益、创新驱动、一体化融合，大力提升完善客货运输服务体系，不断巩固提升贵州西南重要陆路交通枢纽地位，努力建设人民满意、支撑有力、现代化的交通强省。

（二）基本原则

目标引领，远近结合。按照交通强国建设要求和贵州省综合交通运输中长期发展规划的总体布局，抓住发展机遇和坚持稳中求进工作总基调，目标引领、远近结合、适度超前，加快补短板、畅通道、强枢纽、优衔接、密网络，构建现代化综合立体交通网发展的四梁八柱基础。

扩大增量，提升存量。进一步加大铁路、城市轨道、机场、枢纽等基础设施布局建设，形成合理布局；统筹推进既有基础设施扩能改造和技术升级；加快推进数字化、智能化建设，打造智慧交通发展基础。

综合一体，高效服务。加大统筹推进各种运输方式、城市内外交通、枢纽的一体化布局规划建设，打造无缝衔接的综合立体交通网；大力完善客运服务体系、现代货运物流服务体系，强化高效便捷一体化的全程服务，实现人享其行、货畅其流。

强化支撑，融合发展。强化交通基础设施布局和运输服务对新型工业化、新型城镇化、农业现代化、旅游产业化发展的支撑。加大交通与旅游、临空产业、电商、快递物流等融合发展；进一步贯彻国防要求，加强国防交通，优化平战不同时期的交通基础设施、空域等资源的合理利用。

（三）发展目标

围绕高质量发展，按照《贵州省推进交通强国建设实施纲要》，以统筹融合、综合发展为导向，基本建成较为完善的综合立体交通网和综合运输服务体系，交通数字化、智慧化建设加快推进，交通先行、引领作用进一步体现，加快形成完善的铁路“三张网”（高铁干线网、城际网、货运网）、公路“两张网”（收费公路网、非收费公路网）、民航“一张网”（“干支通、全网联”民航运输网）的综合交通网发展格局，有力支撑“四新”“四化”，有效满足新时期客货运输需求，支撑内陆开放型经济新高地建设。

1.综合立体交通网基础设施

——基本建成高铁通道骨架网络。建成贵南、盘兴等高铁，实现贵阳至周边省会城市全部高铁直联和市市通高铁，力争全省铁路总里程达4500公里以上,其中高速铁路达2000公里左右。

——基本建成高速公路网，提升普通国道省道公路网等级。高速公路里程达9000公里以上，普通国道二级及以上里程比重达90%，普通省道三级及以上里程比重达45%，力争乡镇通三级及以上公路比重达65%以上。

——加快构建“一枢十六支”机场布局。在已建“一枢十支”基础上，建成贵阳机场三期改扩建工程，建成威宁、黔北（德江）、盘州机场，启动贵阳航空枢纽中期能力匹配扩能工程前期工作。

——提升“北上长江、南下珠江”水运通道能力，建成构皮滩通航设施，加快库区航运建设。全省航道通航里程达4000公里以上，其中高等级航道里程达1000公里。

——初步建成贵阳城市轨道交通网骨架，贵阳市城市轨道交通运营里程达150公里左右，推进遵义城市轨道交通近期建设规划获批和开工建设。

——初步建成以贵阳—贵安—安顺、遵义两大都市圈枢纽为龙头的全省联动发展的枢纽体系。基本建成强省会的贵阳国家高铁枢纽、区域航空枢纽、西部陆海新通道重要节点和物流枢纽，加快建设遵义全国性综合交通枢纽和创建陆港型国家物流枢纽，各市（州）中心城市至少有1个以高铁站

为主体的综合客运枢纽，1—2 个有铁路衔接的较大规模物流园区。

2.综合运输服务体系

——更强的综合运输保障能力。铁路、公路、航空、水运设施装备和载运能力显著提升。高铁旅客发送量达 8000 万人次左右，贵阳机场旅客吞吐量达 2700 万人次以上。

——更便捷的区际、城际、城乡交通出行供给。基本建成以贵阳枢纽为中心的“127”[1]高铁快速交通圈，城际交通初步实现公交化运营；总体建成“干支通、全网联”的航空运输网络；城乡公交（客运）一体化不断加强。

——更满意的一体化枢纽换乘。枢纽与城市交通、枢纽与枢纽间实现有效快速交通衔接，综合客运枢纽实现更加便捷换乘和适老化。

——更加完善的货运物流服务体系。货运物流各要素进一步融合发展，环节障碍进一步消除，“一站式，一单制”、多式联运等货运服务有效开展，规模化、网络化经营水平提高，农村物流服务体系有效建立。

——更加优化的货物运输结构。铁路货运能力进一步释放，水运船队规模进一步提升，承担的大宗、中长距离货物运输比重提高。争取铁路货运量达 8500 万吨左右，水运货物运量达 900 万吨[2]。

3.交通数字化、智慧化建设

——基本实现重要交通基础设施数字化。全省高速公路、高速铁路、机场、航道和港口、枢纽场站、物流园区等数字化建设和改造加快推进，交通感知网络加快形成。

——基本建成智慧高速公路、智慧港航、智慧机场、智慧枢纽等试点项目，加快推广车联网、物联网等新技术应用，强化科技赋能，提升智能化管理水平。

——基本建成综合交通出行服务平台。

表 3-1 “十四五”时期交通主要发展指标

名称		单位	2020 年	2025 年	属性
铁路	总里程	公里	3867	4500 以上	预期性
	其中:高铁	公里	1527	2000 左右	预期性
公路	总里程	万公里	20.7	21.5	预期性
	其中：高速公路	公里	7607	9000 以上	预期性
	二级及以上公路	公里	19327	21000	预期性
	普通国道二级及以上比重	%	80	90	预期性
	普通省道三级及以上比重	%	40	45	预期性
	乡镇通三级及以上公路比重	%	52	65	预期性
内河	航道总里程	公里	3957	4000 以上	预期性
	四级及以上航道里程	公里	988	1000	预期性
机场	运输机场	个	11	14	预期性
	航线	条	255	450	预期性
城市公共交通	城市轨道	公里	75.7	150 左右	预期性
邮政快递	建制村快递服务覆盖率	%	35.75	60	预期性

展望 2035 年，交通运输先导性作用充分体现，基本实现交通现代化，总体建成布局趋于完善的高质量综合立体交通基础设施网络、智慧化的高效客货运输服务体系，网络通达程度和服务覆盖达到东部地区平均水平，基本实现城镇居民半小时上高速、1 小时上高铁、1 小时到机场，城际轨道

交通公交化服务，建成一站式、一单制、一小时集疏运服务的现代化货运物流体系。西南重要陆路交通枢纽地位进一步提升，人民满意度明显提高，有力支撑全省社会主义现代化建设。

四、建设高质量综合立体交通网

紧抓交通强国战略和国家综合立体交通网建设的发展机遇，持续推进我省快速主干网、干线网、基础网以及枢纽完善布局，统筹增量和存量高质量发展，加快建成有效覆盖、布局合理、综合立体、支撑有力、高效便捷的现代化综合立体交通网。

（一）完善主干网

快速主干网由高速铁路、国家高速公路主干线、枢纽机场构成，是综合交通网的主骨架、主通道，是确立区位优势、枢纽地位、发展竞争力的关键，体现交通发展的最高水平，是城际、省际、区际、国际快速交通最重要的功能性基础设施，是打造交通圈、经济圈、扩大辐射集聚能力的最重要支撑。“十四五”时期，将继续着力建设提升主干网，进一步推进区际、城际通道布局完善。

1.建设完善以贵阳高铁枢纽为中心呈放射状的高铁通道网络

强化贵阳枢纽龙头作用，打造国家高铁枢纽和全省高铁网络中心，完善连接周边省会城市、通达全国主要经济区和城市群的高铁干线通道网络，依托高铁干线通道及高铁联络

线和省内城际铁路，强化城际功能，支撑新型城镇化和城市群发展。构建“127”高铁快速交通圈，打造高铁经济带、经济圈。

区际大通道：建成贵阳至南宁高速铁路，实现至周边省会全部直联高铁；实施贵广铁路提质改造工程，进一步压缩贵阳至广州旅行时间；规划建设重庆至贵阳高铁，更快融入成渝双城经济圈。

城际铁路及高铁路网联络线：建成盘州至兴义铁路，实现全省“市市通高铁”；建成小碧经清镇至白云联络线，实现贵阳环线高铁贯通运营；开工建设铜仁至吉首铁路、贵阳枢纽双龙站，力争开工建设泸州至遵义、都匀至凯里、盘州至六盘水至威宁至昭通等高铁路网联络线以及贵阳至罗甸铁路等项目。

规划研究贵阳至郑州、贵阳至兴义、遵义至铜仁、兴义至百色等铁路。

2.扩容提升国家高速公路主通道

着力解决国家高速公路主通道交通量持续增长、通行能力不足问题，扩大容量、增强功能，提升骨架基础设施保障水平，适应区际、城际交通不断增长的需求。

加快建设兰海国高扩容重庆至遵义段等续建项目，推进沪昆国高扩容工程贵阳至安顺段、安顺至盘州段、贵阳（乌当）至平塘、贵阳经金沙至古蔺（黔川界）等项目开工建设，争取国家支持，适时推进厦蓉、杭瑞、蓉遵、贵阳环城等国家高速公路扩容改造工程前期工作。

3.加快启动贵阳航空枢纽能力提升工程前期工作

建成贵阳机场三期扩建工程，完善设施配套，提升综合服务能力。

着力解决我省航空枢纽不强、能力保障不足问题。贵阳机场三期扩建工程旅客吞吐量设计能力3000万人次，随着经济发展和旅游产业化深入推进，“十五五”中期将饱和，面临着能力不足、无法满足正常需求、同全国其他主要机场能力增长不协调、与周边省市机场差距拉大的紧迫问题。“十四五”期需要从城市布局、空域容量、地面交通组织保障等客观实际因素，战略性研究和决策贵阳航空枢纽的中长期发展方案，启动中期能力匹配扩能工程，保障枢纽能力有效供给，巩固提升区域枢纽机场地位。

专栏1　主干网主要项目

高速铁路。建成贵阳至南宁高速铁路、盘州至兴义铁路、小碧经清镇至白云联络线等续建项目；实施贵广铁路提质改造（300公里/小时），开工建设铜仁至吉首铁路、贵阳枢纽双龙站，力争开工建设泸州至遵义铁路、都匀至凯里、盘州至六盘水至威宁至昭通、新渝贵、贵阳至罗甸等铁路项目。规划研究贵阳至郑州高铁通道，贵阳至兴义、遵义至铜仁、兴义至百色、都匀至凯里等铁路。

国家高速公路主通道。建成兰海国高扩容重庆至遵义段等续建项目；开工建设沪昆国高扩容工程贵阳至安顺段和安顺至盘州（黔滇界）、纳雍至晴隆、贵阳（乌当）至平塘、贵阳经金沙至古蔺（黔川界）等项目。

航空枢纽。建成贵阳机场三期扩建工程；启动贵阳航空枢纽中期能力匹配扩能工程前期工作。

（二）优化干线网

干线网由普速/快速铁路、省高速公路和普通国道省道、支线机场、水运通道构成，是全省交通网路骨干，决定着全省交通的发达程度和与周边省区市路网互联互通程度，重要影响着城镇体系格局、产业布局、资源开发等。“十四五”时期，将在既有基础上，统筹新建与存量提升，保持合理投资规模，继续完善网络布局，优化连通，提升整体质量和功能。

1.加快完善货运铁路通道建设

围绕扩大铁路覆盖、支撑资源开发和产业布局，推动新型工业化，融入双循环，加快完善普速铁路网络和打造区际大能力货运通道。

建成叙永至毕节、瓮马铁路南北延伸线铁路，开工建设黔桂铁路增建二线、叙永至遵义、黄桶至百色等铁路，力争开工纳雍至六盘水等铁路，规划研究昭通至遵义至黔江、兴义至永州至郴州至赣州、涪陵至柳州等铁路。

2.稳步提升完善公路干线网

稳步推进高速公路网完善，积极开展与周边省份公路通道项目建设，打通省际瓶颈路段，加快普通国道省道升级改造，强化整体质量提升，增强互联互通和与其他运输方式的衔接。

高速公路网。保障在建高速公路项目按计划建成投入使用。有序推进省际高速公路新通道建设、主要城市绕城高速公路建设；加快推进优化路网连接和衔接规模较大的城镇、旅游景区、产业园区、农业园区、物流园区、民用机场、港

口码头等的高速公路建设，进一步增强高速公路对新型工业化、新型城镇化、农业现代化、旅游产业化的支撑。新增高速公路里程1400公里以上，新增高速公路出省通道6个，基本建成有效覆盖、网络化水平较高的高速公路网。

普通国道省道网。加快普通国道省道升级改造，提升公路干线路网质量，不断改善路网“中间差”的局面，形成各级路网质量平衡、技术等级合理衔接，实现路网整体通行顺畅和高效。争取国家支持和加大各级政府财政资金投入、拓展有效资金渠道，统筹省道和农村公路车购税资金的合理分配比例，实施一批重要国道省道路段和城镇出入口、过境路段升级改造工程，一批连通乡镇、重点产业基地、旅游景区的国道省道改造项目，一批衔接高速公路出入口、铁路车站、机场、港口码头等交通枢纽的国道省道连接线建设项目，有效提高非收费公路网通畅性。提升改造普通国道省道3100公里，普通国道二级及以上里程比重达90%，普通省道三级及以上里程比重达到45%，力争乡镇通三级及以上公路比重达65%以上。

旅游公路。加大高速公路、普通国道省道对主要旅游景区的覆盖，合理布局建设联络线、停车场以及沿线旅游服务设施，强化交通对旅游产业化发展的支撑力度。实现高速公路（及联络线）基本覆盖4A级（含）以上旅游景区，二级或三级公路基本覆盖3A级及以上旅游景区。

3.稳步推进支线机场建设和能力提升

加快完善全省机场体系，稳步推进支线机场建设和改扩建工程，打造市（州）门户，适应新时代综合立体交通发展和快速增长的航空运输需求，提升对城市发展、旅游产业做大做强、对外开放、投资环境改善的支撑力。

建成威宁机场、黔北（德江）机场、盘州机场，形成“一枢十三支”格局；实施荔波、黎平、黄平、安顺、六盘水、毕节、遵义新舟、遵义茅台等机场改扩建工程，提升运输保障能力以及增强通用航空功能；完善其他机场通航配套设施建设。

支持通用机场建设，培育航空新消费。充分发挥地方政府积极性，引导企业投资建设通用机场、发展通用航空产业。促进通用航空与旅游、航空体育、飞行培训、农林作业、监测预警、应急救援、飞行爱好、公务航空以及短途客货衔接运输等融合发展。有序推进独山、平坝等一批通用机场前期工作和建设，支持具备条件的部分军队停用机场多用途适航改造应用。支持通航企业合理布局（临时）起降点、主要医院建设直升机停机坪。

4.进一步提升水运通道能力

加快补齐水运短板，重点加强“两主三辅”通航能力建设，构筑“北入长江、南下珠江”绿色水运体系。推进库区、水上旅游等航运工程建设，加大渡改桥、便民码头建设。

按照国家规划推进乌江（乌江渡—龚滩）航道提等升级工程和智慧航道建设，力争开工沙沱第二线 1000 吨通航设

施工程，推进思林第二线1000吨通航设施工程前期工作，促进通航能力提升和通航船舶大型化。推进龙滩水电站1000吨级通航设施建设，适时推进南北盘江—红水河航道扩能工程前期工作，加快打通南下水运大通道。建成清水江平寨、旁海等航电枢纽，推进清水江（白市—分水溪）航道建设工程前期工作。适时推进都柳江永福、红岩航电建设工程前期工作。建设乌江渡、索风营等库区航运工程以及锦江、清水江龙里至下司、荔波漳江等旅游航道。

进一步完善港口配套建设，推进望谟港、播州港、开阳港、思南港、瓮安港等重点港区泊位及配套设施建设，提升港口适应性和能力保障。

专栏2　干线网主要项目

铁路。建成叙永至毕节铁路、瓮马铁路南北延伸线、湖雍铁路林歹南站改扩建工程（一期）、湖林支线湖潮至清镇段外迁工程；开工建设黔桂铁路增建二线、黄桶至百色、叙永至遵义等铁路；争取开工建设纳雍至六盘水、川黔铁路久长至都拉营段扩能、织毕铁路毕节东站改扩建等项目。积极推进昭通至遵义至黔江、兴义至永州至郴州至赣州、涪陵至柳州等铁路前期工作。

省高速公路。加快建设镇雄（黔滇界）至赫章、威宁至围仗、道真至武隆（黔渝界）等省际项目，湄潭至石阡、正安至习水、瓮安至开阳、雷山至榕江、石阡至玉屏等城际通道续建项目。推进乌当（羊昌）至长顺、金沙经仁怀至桐梓、桐梓至新蒲等贵阳、遵义城市高速公路环线建设，推进兴义北环、毕节南环、铜仁环城建设；推进贵阳至黄平高速公路延伸段、纳雍至赫章、六枝至安龙、德江（合兴）至余庆、剑河至黎平等新建项目建设。推进榕江至融安（黔桂界）、蔗香至红水河（黔桂界）、镇雄以勒（滇黔界）至七星关林口、重庆经赤水至叙永（贵州境）、荔波至河池（黔桂界）、天柱至会同（黔湘界）、威宁至彝良（黔滇界）等项目前期工作，条件具备后适时启动建设。

普通国道省道。提升改造普通国道省道3100公里。

支线机场。建成威宁机场、黔北（德江）机场、盘州机场；实施荔波、黎平、黄平、安顺、六盘水、毕节、遵义新舟、遵义茅台等机场改扩建工程。

通用机场。有序推进独山、平坝、贞丰、金沙、百里杜鹃、织金、纳雍、赫章等一批通用机场前期工作和适时建设。

水运基础设施。推进乌江（乌江渡—龚滩）航道提等升级工程前期工作，力争开工建设沙沱第二线1000吨通航设施工程，推进思林第二线1000吨通航设施工程前期工作。推进龙滩电站1000吨级通航设施建设、南北盘江—红水河航道扩能工程前期工作。推进清水江航电一体化开发和清水江（白市—分水溪）航道扩能工程前期工作，建成清水江平寨、旁海等航电枢纽。建设乌江渡、索风营等库区航运工程。

（三）提升基础网

基础网是网络的毛细血管，主体是县、乡、村道等农村公路以及通矿区、通产业园区等道路，还包括铁路专用线、江河支流低等级航道等。

农村公路。巩固拓展交通运输脱贫攻坚成果同乡村振兴有效衔接，围绕实施乡村振兴战略，深入推进“四好农村路”高质量发展，推动农村交通基础设施提档升级，建设广覆盖、深通达、安全畅通、顺畅衔接干线、城乡交通一体化的基础网络。有序推进县乡公路路面改善提升工程；统筹城乡交通基础设施联网一体化，结合地方对资源利用、旅游开发、产业带动需求，加快推进一批连接干线、连通乡镇的低等级公路改造，建设一批资源路、旅游路、产业路、林区路以及联网路。加大农村公路管理养护力度，建立健全农村公路管理养护机制，落实养护责任和养护资金，将人民群众满意度纳入农村公路考评体系。

铁路专用线。推进铁路连接大型工矿、能源企业和物流园区，解决好铁路运输“最后一公里”问题。支持大宗货物年运量150万吨以上的大型工矿、能源企业和大型物流园区建设铁路专用线，促进多式联运，优化运输结构，降低物流成本。依托铁路货运场站完善铁路专用线，研究推进金沙至阁老坝铁路专用线建设。

专栏3　基础网主要项目

农村公路。有序推进县乡公路路面改善提升工程；升级改造一批连接干线、连通乡镇的三级及以上公路；建设一批资源路、旅游路、产业路、林区路以及联网路。

铁路专用线。推进贵州铁投都拉物流有限公司、贵州遵铁物流开发投资有限公司、瓮马铁路有限公司、中国（安顺）石材城、中国物流贵州有限公司、贵州众一金彩黔织金煤炭综合物流园、贵州大龙宝鼎物流市场有限公司等铁路专用线建设。

（四）推进轨道网

轨道交通是保障城市公共交通出行、支撑城市空间发展和规模做大、提升城市功能和品质的现代交通方式。推进新型城镇化，需要省会城市和具备条件的城市加快轨道交通网建设，提升城市功能和能级，发挥龙头引领带动作用。

按照强省会的要求，加快建设贵阳市（含贵安）城市轨道交通网，加快构建以轨道交通为骨架的现代化城市公共交通体系，缓解城市交通拥堵，保障公共交通出行，支撑省会城市做大做强。2021年实现轨道交通2号线初期运营，“十四五”时期，建成3号线一期工程、S1号线一期工程，力争开工建设S2号线一期北段工程。推进新一轮城市轨道交通建设规划工作。

支持遵义市继续深入开展城市轨道交通规划建设相关研究，完善遵义中心城市空间布局。

支持具备条件的其他市（州）中心城市开展轨道交通线网规划研究；支持根据城市空间格局和客流规模研究发展BRT、现代有轨电车等适用型公交，加大客运走廊、老城区与新城区间的高质量公交供给，提升公交分担率。

支持贵阳—贵安—安顺都市圈、遵义都市圈、其他市（州）中心城市规划研究建设市域（郊）铁路，构建1小时快速通勤圈，支撑引领郊区新城建设发展和同城化，促进主城区—周边城镇一体化空间布局。

专栏4　城市轨道交通主要项目

贵阳市（含贵安）。建成贵阳市轨道交通2号线、3号线一期、S1线一期工程，力争开工建设S2号线一期北段工程。

遵义市。支持遵义市继续深入开展城市轨道交通规划建设相关研究，完善遵义中心城市空间布局。

其他市（州）中心城市。支持具备条件的市（州）中心城市开展轨道交通线网规划研究。支持研究发展BRT、现代有轨电车等适用型公交。

支持研究规划建设市域（郊）铁路，构建1小时快速通勤圈。

（五）巩固枢纽地位

加快完善全省枢纽体系布局和站场建设，构建以贵阳、遵义枢纽为双极龙头，市（州）区域枢纽为骨干，地区集散枢纽、县乡客货运站为基础节点，有机联动、协调发展的全省强枢纽体系，强化枢纽对提升交通体系、物流体系和支撑经济发展、城市发展的重要作用。

落实强省会精神，做大做强贵阳全国性综合交通枢纽，提升能级，打造更具有区域竞争影响力的国家高铁枢纽、国家航空区域枢纽、西部陆海新通道重要节点和物流枢纽，增强全省核心枢纽带动作用。进一步完善高铁贵阳北、龙洞堡机场、贵阳西站（贵安站）、贵阳东站综合客运枢纽设施，提升综合服务功能；推进贵阳枢纽双龙站规划建设，强化城际交通中心枢纽功能。加快贵阳陆港型国家物流枢纽建设，积极推动贵阳市创建空港型、商贸服务型、生产服务型国家物流枢纽，提升铁路改貌货运枢纽，支持贵阳南站周边环境整治，优化货物进出的交通线路，建设清镇市物流园区、湖潮铁路货运枢纽、贵阳都拉营国际陆海通物流港、开阳久永铁路永温站货场扩能改造工程。

建设遵义全国性综合交通枢纽，打造全省次核心枢纽，形成与贵阳枢纽高效互动双极，提升全省枢纽龙头整体实力。完善遵义站综合客运枢纽配套设施，加快推进城市轨道交通衔接。创建遵义陆港型国家物流枢纽，建设贵州黔北现代物流新城等工程以及西部陆海通道（遵义）物流中心暨特色粮食保障基地，提升黔川渝结合部区域中心枢纽地位，打造西部陆海新通道重要物流节点。

完善其他市（州）区域枢纽，提升区域集聚辐射功能，强化与核心枢纽的联动发展。各市（州）中心城市要依托高铁车站、机场建设综合客运枢纽，加快公路客运站优化布局和提升改造，加强旅游集散中心布局建设。建设兴义南、铜仁北、铜仁南等综合客运枢纽。支持铁路货运站场改造升级

以及发展铁路物流，推进以主要铁路货场为核心的货运物流枢纽（物流园区）建设；合理布局建设依托公路货运枢纽、港口、机场、产业园区、大型商贸流通节点等的各类物流园区（物流中心），完善配送网点布局和设施建设；支持和鼓励大型电商企业、邮政快递企业依托空港、铁路车站建设物流基地（物流中心）和分拨中心。改造提升铜仁东等铁路货运站场，加快推进黔中（安顺）物流园区、贵州快递物流集聚区等国家级示范物流园区建设，推进毕节金海湖新区竹园物流中心、贵州红果经济开发区中心物流园、大方特色农产品物流园、黔东智慧物流园、六盘水智慧物流中心、贵定南铁路物流基地、兴义智能一体化现代综合物流园区等物流园区建设，支持黎从榕片区建设对接服务粤港澳大湾区综合物流园。

进一步完善县级客运站升级改造和依托高铁站建设县综合客运枢纽，推进乡镇客运站向“多站合一”的综合服务站发展。优化建设一批以覆盖县域为主的物流园区（中心），加强县级快递分拨中心以及乡镇物流设施建设，不断完善各级货运物流基础配套，为畅通省市县乡货运物流提供基础支撑。

专栏 5　枢纽站场主要项目

客运枢纽站场。进一步完善各市综合客运枢纽设施，提升综合服务功能；推进贵阳枢纽双龙站，建设兴义南、铜仁北、铜仁南等综合客运枢纽。推进一批县级客运站升级改造，新改建印江县城东客运服务中心等一批公路客运站项目；推进乡镇客运站向“多站合一”的综合服务站发展。

货运枢纽站场。推进贵阳改貌铁路物流中心、贵州现代物流牛郎关智慧物流园升级改造。推进清镇市物流园区、黔中（安顺）物流园区、贵州快递物流集聚区等国家级示范物流园区建设。推进贵阳都拉营国际陆海通物流港、西南粮食城、湖潮铁路货运枢纽、贵州黔北现代物流新城、毕节金海湖新区竹园物流中心、贵州红果经济开发区中心物流园、大方特色农产品物流园、黔东智慧物流园、六盘水智慧物流中心、贵定南铁路物流基地、兴义智能一体化综合物流园区等物流园区建设。推进一批县级物流中心、快递分拨中心以及乡镇物流设施建设。

五、强化运输保障和服务提升

依托交通基础设施网络的不断完善和现代化交通基础设施的快速发展，大力深化供给侧结构性改革，加快完善客货运输网络，推动运输组织模式创新，构建更加便捷化、智慧化的现代化客货运输服务系统，增加优质服务供给，满足人民日益增长的美好生活需求和经济社会发展对物流运输的需求。到 2025 年，社会物流总费用占地区生产总值的比重降到全国平均水平。

（一）打造高效便捷的航空服务网络

拓展贵阳机场至全国主要城市干线网络，加密至全国性枢纽城市的航线航班，打造大客流密度航线“空中快线”，围绕国家区域枢纽机场建设，加快盲点航线开辟，增强虹吸功能；支持支线机场结合地方特色和优势开发培育至主要客源城市、对口帮扶城市、周边旅游城市的直飞\经停航线以及旅游航线；强化贵阳机场干支衔接和中转服务，鼓励“贵阳飞”通程航班和支支联动。

培育发展贵阳机场联通国际及地区主要城市的国际航线网络，加密至国际性枢纽城市航线航班，扩大开发直飞航线、国际门户枢纽延伸航线、经停串飞航线，扩大东南亚、日韩、港澳地区等航线航班，拓展洲际航线航班网络；促进遵义机场、铜仁机场差异化、互补性开发国际航线和国际旅游包机航线。完善贵阳机场口岸，建设遵义、铜仁机场口岸，适应国际航空旅客和货物运输发展需求。

提升航空运输组织和服务水平，积极协调航空公司增加运力投放、保障运力供给，吸引更多基地航空公司入驻贵阳等机场。支持多彩贵州航空公司发展壮大，支持航投集团在双龙航空港经济区打造航空总部基地。

基本建成有效覆盖、干支衔接、适应发展需求的航线网络体系。全省机场航线达 450 条以上，其中贵阳机场航线达 300 条左右（国际及地区航线 25 条左右）。

（二）推进城际交通公交化

依托高铁通道构筑便捷出行服务网络，打造主要区际通道“高铁快线”，实现城际列车公交化运行。

加密高铁始发终到列车，构建更加便捷的高铁快速交通圈。积极协调铁路部门增加动车运力投放，加密开行贵阳至国家中心城市、周边省会城市、主要旅游客源城市的始发终到动车组列车频次，打造客流需求规模大的主要通道“高铁快线”；积极组织开行其他市（州）高铁站的始发终到动车组列车。统筹高速铁路与普速铁路运力资源配置，依托铁路网络增强客运服务，动态优化高铁列车、普速列车开行，适应多层次客运市场需求。

推进省域城际高铁动车组列车公交化运行。沟通协调铁路部门，增强城际交通服务，开行城际列车；深化铁路运营模式改革创新，研究制定城际列车公交化开行方案。研究组建省域铁路运营公司、采购自备动车组等运营模式，以及城际列车公交化开行的运营补贴机制和政策等。

增加布局动车运用所、存车场等设施，保障列车开行需求。适时改造升级贵阳动车运用所，建设铜仁、遵义、毕节动车存车场，规划研究六盘水、兴义、凯里动车存车场。

（三）强化城乡交通一体化

完善市（州）中心城市对外连接、覆盖县及重点乡镇的快速客运网络，提升完善以县城为中心的城乡一体化交通服务网络，全面提升城乡居民交通出行便捷性。

强化各种运输方式的有效便捷衔接，依托高铁、普铁、高速公路、普通国省道，进一步完善市（州）、县对内对外客运网络，增强快速客运服务，推行公交化运行组织；整合市场经营主体，优化市场资源配置，培育骨干运输企业，大力发展品牌运输、精品班线，增加优质服务供给。依法合规发展网络平台定制客运服务，满足不同出行需求。

依托“四好农村路”公路网，进一步提升完善城乡公交和农村客运服务网络，推进城乡交通一体化，提高基本公共服务均等化水平。加强乡镇“多站合一”综合服务站、村客运站点以及沿线简易站点等设施建设；推进城乡客运班线公交化改造，推广城乡巴士运营服务；健全农村客运长效发展机制，引导城乡、乡村客运资源整合和公司化运营，支持开展预约式、定制式客运服务，推广“通村村”平台预约出行服务，满足农村居民出行需求。

（四）强化客运枢纽一体化服务

大力发展综合客运枢纽，加强一体化统筹布局、设计、建设，优化整体空间布局和旅客进出站、购票、候车、中转换乘等流程，实现各种运输方式间便捷互联互通和“零距离换乘”。完善枢纽信息发布、智能机器人查询以及适老化等服务，完善标志标识、引导指示、行李寄存、停车场等；推进智能化安检和铁路、城市轨道交通间安检互认，推广人脸识别、大数据智能监控、手机移动支付等安检和支付方式；优化不同运输方式的运行组织，加强城际与区际、公路客运与铁路和航空、城市交通与对外交通的有效衔接，减少转换等候时

间，提高一体化无缝衔接服务水平，构建人文交通。针对集多种运输方式的综合性和跨部门问题，综合性专业部门要深入研究推进综合客运枢纽的一体化设计建设、综合服务、业务协同、设施配置、信息共享、运行管理等有效措施，指导促进一体化水平和效率效益提高。

强化城市内各枢纽站场之间的快速互联互通和一体化信息服务、票务服务、联程运输服务，强化机场、高铁站、公路客运站、城市主要公交枢纽站间以及同一运输方式不同站场间的摆渡接驳和快速直达巴士服务。支持依托高铁站、机场、主要公路客运站建设旅游集散中心，完善旅游专线、旅游包车、汽车连锁租赁、共享小汽车等服务。支持枢纽站场适度增加商业、商务、休闲等功能，满足旅客需求和增加枢纽多元化经营收入。

打造综合交通出行服务平台。整合各种运输方式信息资源，推进各种运输方式时刻信息、动态跟踪信息、票务信息互联共享；推进不同运输方式联网售票，打造售票一网通、交通一卡通等一体化票务平台，通过多渠道提供购票、付款、退改签等“一站式”票务服务；积极推进空铁、公铁等联程联运的出行服务系统建设。

（五）大力提升现代物流运输服务体系

1.培育物流龙头企业

培育发展龙头企业，招引一批国际国内知名物流企业落户贵州，鼓励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，形成一批技术水平先进、主营业务突出、核心竞争力强的大型现代物流企业集团，促进要素集聚和经营规模化、网络化发展。健全运输市场规则，消除隐性障碍，促进货运物流枢纽、运营网络、承运人（包括无车承运人）、结算、保险等货运物流各要素加强协同融合发展、跨业经营。大力发展第三方、第四方物流服务，加快形成物流业与实体经济配套协同发展的良好格局。

2.大力提升物流运输服务水平

加大铁路货运组织模式创新，提升铁路货运服务水平。完善铁路货场、装车点等，支持建设铁路专用线，加强铁路集货组织能力，探索开行定制化货运班列，支持开行贵阳与主要港口的“五定”集装箱班列。加强铁路、公路、港口货物运输业务协同，推广铁路“一站式”、“一单制”服务和电子化单证，规范和优化各衔接环节，推广设施设备标准化；大力开展多式联运，推进物流枢纽联通粤港澳大湾区、长江经济带、北部湾、成渝地区双城经济圈的公铁、铁水集装箱多式联运示范工程建设。加大融入“一带一路”对外开放，推动贵阳改貌铁路海关监管作业场所建设运营，支持都拉营海关监管作业场所建设，力争常态化开行中欧班列，发展贵州至东盟国家国际货运班列。

提升公路货运物流服务水平。加强物流园区建设，完善集疏运系统，支持大型物流园区引入铁路专用线；完善货物

装卸、仓储、转运设施，使用高性能技术装备，推广集装箱、循环使用标准化托盘等单元化货物运输，提升运输、装卸、仓储、转运等各环节效率。支持园区吸引物流企业投资入驻，促进物流企业集聚；支持物流企业拓展物流网络覆盖，探索组建公铁水多式联运物流联盟；支持平台物流运输服务商、“无车承运人”打造分工协作的物流运输服务链。

推进航空货运物流发展。支持贵阳机场依托贵州双龙航空港经济区发展壮大航空物流；健全贵阳国际邮件互换局（交换站）和国际快件监管中心配套能力建设，畅通国际寄递渠道；鼓励电商和邮政快递企业在双龙航空港经济区设立电商分拨中心、航空快件分拣中心，建立辐射西南地区的航空快件区域性枢纽；鼓励航空公司开辟贵阳机场至主要货源地全货机航线、国际货运航线以及开展包机货运等，鼓励航空物流企业依托贵阳航空口岸，发展国际航空物流、航空保税物流。

支持提升水运能力。依托“两主三辅”航道，加强水运船队建设，加大船舶运力投入，推进船舶标准化，完善港口码头配套设施和集疏运体系建设。

3.大力完善冷链物流设施布局和体系建设

优化冷链物流布局，补足冷链基础设施短板，形成省内生产、流通、销售为一体的冷链骨干网络。支持贵阳申报国家骨干冷链物流基地。以贵阳农产品物流园、贵阳地利农产

品物流园、贵州黔北现代物流新城（冷链物流区）、钟山冷链物流园、威宁江楠现代农业物流园、贵州现代物流（黔东）产业园等为重点，打造集冷链产业“供、储、运、销、配”全链条无缝衔接的物流园区,形成多个冷链物流中转基地，与全省 88 个区县建设的农商旅互联综合体、外销中心联动。

围绕全省坝区产业结构调整和 12 个特色农业产业重点建设公益型、共享型、移动型产地冷库；以贵阳市为重点加强生鲜冷藏自提柜等末端冷链配送设施设备配套；在全省开展生鲜超市建设,补齐农产品冷链物流“最后一公里”短板。

培育冷链物流主体，加快冷链信息平台建设，建立健全标准体系。支持贵州现代物流、贵州冷投、贵阳农业农垦、遵铁物流、贵州省机场集团、贵州航投集团等企业开展冷链物流体系建设。建设全省冷链流通监控平台,与“全国农产品冷链流通监控平台”实现数据共享，推动农贸市场冷储商品和大宗农产品调配数据化、交易电子化,不断提升农贸市场规范化、信息化、智能化水平。

4.大力完善农村物流网络和服务体系建设

健全完善县级物流中心、乡镇配送站、农村货运网点三级物流节点设施布局，鼓励交通、邮政、快递等“多站合一”的乡镇综合服务站点建设，将其作为农村物流基础设施，纳入城乡建设规划。统筹电商、邮政、快递、交通运输、商贸、供销等企业农村网络资源，鼓励企业加强合作，保持稳定经

营，推广集约配送、共用网点、统仓统配等模式。鼓励创新农村物流模式，依托农村电商平台，打造线上线下一体化农村物流模式，探索无人机配送等先进智慧物流技术应用。

（六）积极推进邮政快递高质量发展

完善邮政快递物流枢纽布局。加大邮政快递物流基地、区域集散分拨中心的布局建设，支持邮政企业、快递企业、货运物流企业和电商企业建立或运营管理区域分拨配送中心、仓储中心，提升交通枢纽的寄递配套能力。支持发展航空快递、高铁快递。

推进城市网点标准化建设和改造。推动社区、机关、高校等划定专门派件区域或建设智能信包箱、快递服务站点。新建住宅小区应按标准为快递末端配送服务预留配套场所，老旧小区改造结合实际提供（预留）满足快递服务用房，支持传统信报箱改造，推动智能快件箱（信包箱）建设纳入老旧小区改造项目范围。

完善农村邮政普遍服务网点、投递站点设施。推进邮政快递物流与农村交通基础设施融合发展，推进乡村旅游点物流运输，统筹建设“多站合一”的乡镇综合服务站以及村便民综合服务网点，推动农村邮政快递与电商设施设备集约共享，形成交通运输、邮政、快递、农村物流等有效综合服务。

六、加快交通信息化和智慧化发展

加强交通运输新型基础设施建设和信息化水平改造提升，集成先进的感知技术、传输技术、信息处理技术、控制技术等，推进智慧交通发展。

（一）实施交通数字化工程

打造数字化交通感知体系和信息传输网络。研究体系架构，以贵阳市、遵义市为重点推进一批试点工程、技术成熟的引领性工程。推进信息采集和监测设施布局建设与交通运输基础设施工程同步规划、同步建设；推进跨区域、跨交通行业信息通信传输联网工程建设，实现立体交通信息互联互通。构建交通基础设施监测体系、路网运行感知体系、通信资源保障体系、预报预警体系、应急保障体系和出行服务体系。运用云计算、大数据、物联网等技术以及计算机数字化手段，对公路、航道、轨道、机场、枢纽场站等交通基础设施及其相关设备运行、服务供给等进行数字采集和处理，全面推进交通运输要素资源数字化、在线化和智能化。

加快实现高速公路、普通国道省道重要路段、主要航道航段以及重要隧道、桥梁等基础设施数字化和交通感知网络覆盖。推动铁路、机场、综合枢纽数字化和智能化升级。

（二）建设交通运输数据体系

依托“一云一网一平台”总体架构，深化综合交通大数据体系建设。强化数据标准规范体系建设，明确重构数据资源架构和治理体系，持续推动数据资源一体化归集和管理，推

进政府企业数据交换共享与业务协同，有序推动交通运输公共数据开放应用，为数字交通发展提供动态集聚、开放共享的数据支撑。搭建综合交通运输数据中台，构建核心算法模型库，推进综合交通大数据智能分析、融合应用，以数据中心支撑行业赋能，增强大数据科学决策支持能力。

依托“一云一网一平台”，建设综合交通运输信息平台。推动行业各业务领域应用系统在一个平台上实质性整合，统筹建设安全应急、决策支持、综合行政执法、市场信用评价、安全生产监管、网络安全保障等横向协同综合应用，建设完善公路、水路、道路运输等纵向联动业务应用，建设基于全网搜索技术的贵州交通大视界系统。强化技术统筹，完善平台技术架构，建立统一的技术支撑和集成管控体系，实现“统一基础条件、统一门户入口、统一信息资源、统一地图服务、统一安全防护、统一标准规范”。

依托“一云一网一中心一平台”，打造以贵阳为数据存储、运营指挥中心的交通运输智慧网络体系。

（三）推进智慧交通发展

落实交通强国建设试点实施方案，打造数字交通强省优势。推进物联网、车联网、船联网等建设，促进智慧停车、智慧出行、智慧物流等智慧交通试点项目建设和应用，实现智慧化感知、智慧化服务、智慧化管理。

支持智能网联汽车场景建设，推动智能网联汽车与智慧城市建设协同发展。促进基于5G的车路协同应用，逐步扩大智能网联驾驶在封闭园区、高速公路、城市开放道路等的

示范应用范围，打造公交车联网应用示范，推进远程遥控驾驶、无人物流配送，研究山区高速公路智能网联汽车开放式测试和比赛的技术体系、支撑体系和运营体系。依托沪昆国高贵阳至安顺段扩容项目打造智慧高速样板工程，构建感知交互网、“建管养运服”一体化系统及车路协同系统，谋划打造贵阳环城高速公路的车路协同车联网试点。

推进智慧出行服务体系建设。加快构建综合交通旅客出行信息服务平台，为社会公众提供实时交通运行状态查询、通行收费服务、车道级服务、精准气象服务、智慧服务区服务、伴随式交通安全信息服务、伴随式交通诱导服务、出行路线规划、全程票务、智能停车等服务；支持互联网企业和交通运输企业等市场主体整合线上线下资源，提供“一站式”智慧出行服务。完善“黔通途”、“智行公交”、“通村村”、“乐享黔程”等应用建设，鼓励企业提供基于大数据等新技术的定制公交服务，灵活探索适合贵州山区特点的客运组织方式。

深化智慧物流联运体系。加快物流组成要素和活动的数字化，加快推进物流大数据“聚通用”，加强北斗导航、物联网、云计算、大数据等先进信息技术在物流领域的应用。推动多式联运网络化发展，推进公路、水路等货运单证电子化和单证信息共享互认，积极推进“一单制”，鼓励提供全程可监测、可追溯的“一站式”物流服务。开展省级网络货运信息监测系统建设，对全省货物流量流向进行监测。推进交通运输物流公共信息平台发展，鼓励物流重点企业与政府公共信息平台实现物流公共数据互认，探索智慧物流园区建设。

专栏 6　智能交通主要项目

智慧高速公路示范工程、重要交通基础设施健康监测网络工程、贵州高速公路智慧服务区建设工程、贵州省交通运输应急指挥中心平台工程、交通运输安全生产监管监察和工程质量监督信息系统工程。

七、推进绿色交通发展和交旅融合

优化运输结构，发展新能源交通，加大科技创新应用，促进交通各要素的迭代升级，加快交通绿色低碳转型，积极推动交通运输领域碳达峰、碳中和。

（一）发展绿色运输

逐步推动构建以电气化铁路、节能环保船舶为主的中长途货运系统，以低排放、新能源车为主的短途货运系统。优化“门到门”物流服务网络。完善铁路站场、港口及铁路专用线布局建设和公路等集疏运系统。提升铁路、水运货物运输服务水平，优化运输组织和各环节，缩短全程运输时间，研究价格优惠机制和相关政策，吸引更多大宗、中长以上距离货物运输选择铁路、水运，实现优化运输结构和物流成本降低。争取铁路承担的货运量比重尤其是承担的大宗货物、长途货物运输比重稳步提升；争取水运尽快发挥潜力和优势承担更多大宗货物、进出省货物运输。

开展绿色出行行动，倡导绿色低碳出行理念。深入推进公交都市建设，加大公共交通线网覆盖，提升服务品质，贵阳、遵义等城市加快轨道交通网建设，加强轨道交通与其他

公交方式、枢纽站场的衔接；鼓励和规范定制客运、网约车等共享交通新模式发展；扩大交通一卡通互联互通，推广贵州“公交云卡”使用等，大力提高公共交通占机动化出行分担率比重。推动城际铁路、城际公路客运公交化发展，减少私人小汽车出行比例。

（二）推广新能源交通装备应用

加强可再生能源、新能源、清洁能源装备设施更新利用，加快淘汰老旧高能耗车船。推广新能源车使用，加快城市公交车更新为清洁能源和新能源车辆，推进出租汽车、城市物流配送汽车更换清洁能源汽车和新能源汽车。推广节能环保型船舶、铁路机车车辆、民用航空器、港站设备等。新增城市公交车新能源清洁能源车辆占比达100%，城市公共交通占机动化出行分担率力争超过40%。

推广新能源汽车充电站、充电桩等基础设施覆盖，加强新能源汽车使用保障；打造全省统一的智能充电服务平台，推进“互联网+”充电设施建设和应用；优先在商业建筑、高速公路服务区、交通枢纽、公共停车场等场所配置公共充（换）电设施，加快实现电动汽车充换电站“县县全覆盖”，充电桩“乡乡全覆盖”，进一步提升充电基础设施服务保障能力。推动机场、码头岸电应用。

鼓励利用新技术提升既有交通基础设施设备，提高设施设备利用效率和服务水平，推动节能降耗、减少污染排放。

（三）推进交旅融合发展

深化高铁、航空等快速交通方式供给侧结构性改革，打造便捷“快进快出”交通网络，构建航旅联盟，发展旅游包机、高铁旅游专列等旅游交通服务产品。依托城际铁路、高速公路、支线机场打造全省互联互通便捷的旅游交通网络，支撑大旅游环线发展。完善旅游公路，提升通达性、安全性、良好体验性；完善高速公路沿线旅游景区景点标识标牌，优化高速公路落地互通设置，加强高速公路服务区、普通国道省道驿站、房车营地等设施旅游服务功能建设。加强旅游集散中心布局建设，优化旅游组织模式，打造一批集吃住行、游购娱一体化的旅游集散中心和高速公路新型旅游服务区。

推进农村公路建设改造与乡村旅游、全域旅游融合发展，改善连接旅游景点重点村、“四在农家”建设示范点的农村公路，规范乡村旅游交通标识，强化路域环境治理，合理布局乡村旅游停车场地及旅游服务设施。强化旅游沿线景观风貌塑造，打造最美风情道、靓丽风景线，将修一条路、造一片景、富一方百姓的理念贯穿于交通规划、设计、建设、营运、管理全过程，打造美丽自然风景线、少数民族人文风景线、生态富民路。建设花江特大桥、平塘特大桥、荔波喀斯特和铜仁梵净山世界自然遗产地风景道等一批“桥旅融合”、“路旅融合”样板工程。

专栏 7　交旅融合主要项目

铜仁锦江、荔波樟江、清水江龙里至下司旅游航道，六安高速公路花江峡谷大桥、“重走长征路”红色旅游观塘村委会至擦耳岩公路、高速公路新站服务区、金鼎山服务区。

八、强化交通安全保障

坚守安全底线，将交通安全发展理念始终贯穿于交通运输的规划、设计、建设、运营、维护、管理的全过程和各环节。

（一）强化基础设施质量和安全

坚定树立安全理念，健全交通安全标准与技术体系，提高科学规划、科学设计水平，将安全发展作为项目论证、设计方案比选、材料应用的第一内容，强化安全风险防范，完善安全防护设计，提高安全投入。

建设“平安百年品质工程”。严格执行国家质量和安全标准、规范，按照全生命周期管理要求，构建安全第一的现代化工程建设质量管理体系。推进交通工程预制件标准化设计、工厂化生产、装配化施工，加强施工设施设备的检查检测，淘汰落后工艺设备，加大交通基础设施长寿命技术、耐久性新材料等方面关键技术研究和集成应用。制定完善山区公路工程质量安全关键参数采集和使用机制。

加强安全防护设施建设，提升安全防护能力。加大实施普通国道省道、农村公路安全防护工程，完善公路防撞设施、视线诱导设施、交通标志、标线，加强急弯、视距不良、长陡下坡等道路的警示标志及减速带设置；实施普通国省道平面交叉路口、穿城镇路段安全设施精细化提升工程；以村道为重点继续实施农村公路安全生命防护工程 1.5 万公里，按轻重缓急的原则，优先实施通行客运班线和接送学生车辆集

中的村道及急弯陡坡、临水临崖等重点路段；升级改造一批建成较早高速公路老旧安全防护设施。实施一批渡口升级改造，加强航道安全设施配置，优化通航设施监控系统；配合铁路、民航做好安全防护设施、设备建设。

加强基础设施运营维护管理，保持优良运行状态。强化安全监测检测，完善风险排查和隐患治理体系。出台山区公路风险管控、建设养护、应急救援、地质灾害防治等方面的制度与标准，全面开展山区公路特殊结构桥梁、高陡边坡等关键设施的健康（安全）监测。持续推动实施生命安全防护工程和危桥、老旧桥梁改造重建，加强事故多发路段和公路安全隐患路段综合治理，加强公路、水路、铁路等沿线灾害治理，全面提高路网安全性和抗灾害能力。

（二）强化运输生产安全监管和隐患排查治理

完善交通运输安全执法体系建设。健全交通运输行政执法机制和安全生产联合执法机制，加强跨部门共管共治体系建设。加强交通执法队伍建设，推进安全生产社会治理，强化重点领域专项整治。强化行业、源头、执法监管，形成各司其职、社会参与、多管齐下、多措并举的交通行业安全管理模式。

强化交通运输安全生产风险防控和隐患排查治理。建立省、市（州）、县三级分级防控责任和管理措施，强化重点领域安全隐患的智能监测和排查治理。健全交通企业安全生产责任体系，完善安全生产责任考核机制；加强“两客一危”营运车辆安全生产监管；加强对危货运输企业和危化品运输

监管；加强农村客运安全监管。健全灾害实时预警和监控体系，强化春运、暑运、黄金周等重点时段安全监管和应急值守，建好交通运输系统在恶劣环境和突发事件下的防护体系，做好重点时段运输服务安保工作和行业反恐怖防范。

（三）健全安全应急保障体系

建立健全全省统一协调指挥的综合交通运输应急救援保障机制和预案体系。加快建设综合交通运输应急救援指挥平台，实现交通各重点领域监测系统和信息全面接入，完善信息共享机制，提升应对交通运输重（特）大事故和交通环境污染突发事件的应急处置指挥协调能力。加强应急预案的评估、优化和完善，有计划、有组织开展各类突发事件应急处置演练，提高应急救援社会协同能力。

强化交通应急救援能力建设。加强应急救援专业装备、设施、队伍建设，科学布局应急救援物资储备点。加强安全应急信息化系统建设，建立安全应急业务数据库，推进落实大型应急装备赋码，实现移动端检查与视频联网联控；加强交通事故趋势分析和综合研判研究，提高指挥调度与辅助决策能力；加强安全救助系统建设，提高应急反应速度和救援成功率，一般灾害公路抢通时间不超过24小时，重点水域水上应急响应时间不超过40分钟，依托通用航空发展，不断提高通用航空应急救援保障能力。

九、投资需求和资金筹措计划

（一）投资需求

根据贯彻落实交通强国建设纲要迈出新步伐和推进交通运输高质量发展的总体要求，主动抓住机遇，加快建设完善我省现代化综合交通运输体系。综合分析远近结合、项目前期准备工作、重大项目纳入国家规划等情况以及我省政府财政实力、投融资形势、政府债务等因素，坚持稳中求进工作总基调，实现交通运输建设健康较快发展，“十四五”期规划的综合交通建设总投资规模约5420亿元，其中，铁路600亿元，公路4150亿元，水运50亿元，民航机场120亿元，城市轨道交通500亿元。

（二）资金筹措计划

交通投资的资金来源包括中央政府、地方政府用于交通的资金和专项债券，国家铁路集团投资，项目单位自筹资金，社会资金（包括央企、省国企、民营资本），基金，银行贷款，企业债券等。

根据铁路、公路、水路、民航、城市轨道交通的投资政策，以及事权划分和深化财税体制改革的发展趋势，“十四五”期，努力争取中央预算内投资、车购税资金、民航发展基金等各项资金以及国家铁路集团资金对贵州交通发展的持续投入；争取省、市级财政资金及专项债券对交通的更大支持；大力深化投融资体制机制改革，创新投融资模式，推广政府和社会资本合作（PPP），更大力度地吸引社会资本投资建

设交通项目；进一步挖掘省、市地方政府企业投资能力多渠道自筹资金；争取金融机构贷款支持。

十、环境影响评价

本规划贯彻生态优先、绿色发展的理念，将环境保护需要作为交通运输规划和实施的重要内容，加快建成绿色交通运输体系，实现贵州省经济、社会和环境的协调、持续发展。

（一）《规划》实施环境影响分析

《规划》与《国家综合立体交通网规划纲要》《中长期铁路网规划》《国家公路网规划（2013 年—2030 年）》、《贵州省国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》《贵州省国土空间总体规划》等有关规划相协调。规划目标及重点项目规划是合理的，《规划》的实施，对全省交通的改善和对经济、城镇化加快发展具有重要的支撑和促进作用。

《规划》实施将会在工程建设期和项目运营期对资源占用、地理生态、水土流失、污染排放等方面造成环境影响。交通基础设施建设期对环境的直接影响主要包括占地、施工造成的水土流失，施工活动对水陆生态、水陆环境的影响，土石开挖和弃渣等造成的固体废弃物，施工耗能等造成的空气污染和废水排放，施工机械和车辆噪声对局部声环境的影响等。运输系统在运行时，车辆完成各类运输产生的能耗、排放等也会对沿线环境造成一定影响。

从区域的生态适宜性和环境承载力分析，通过采取环境污染控制和减缓措施，发展规划制定的交通运输建设项目，不会对环境质量产生较大影响。《规划》从环境保护角度分析是可行的。

（二）预防和减缓不良环境影响的措施

1.严守生态保护红线和永久基本农田保护

坚持科学布局规划,严格落实国土空间规划中统筹“三条控制线”等空间管控要求和国土空间规划管控规则；按照“保护优先、避让为主”的选线原则，尽量避让永久基本农田、自然保护区、风景名胜区、湿地公园、森林公园、一级保护林地、水源保护区及人口密集的居民区等环境敏感区；依法履行用地审批制度，切实保护耕地，节约集约用地；严格执行项目环境影响评价制度，严格执行“三同时”制度[3]。

2.节约集约利用土地资源

强化资源集约节约利用机制，优化交通线位和桥位、站场选址，尽量共用交通廊道资源，减少土地占用和对生态环境的影响。优化供给结构，加大既有设施改造、扩容升级等增加供给，减少对土地和空间需求；加大项目精细化设计、节能节地设计以及土地综合开发。

3.落实项目施工环境保护措施

制定和落实规划项目施工期的环境保护措施，加强项目

施工、运行阶段的环境监测监管。尽量减少施工场地扬尘污染、噪声，按规定要求处理废水、固体废物等。大力推广采用环保新技术和新材料，促进废气、废水、固体废物的循环利用和综合使用。强化验收环节的管理以及项目后期的环境监管。

4.强化生态保护和生态修复

加强新建交通基础设施生态保护，继续推进已建基础设施生态修复工程。根据地质特征尽量减少大挖大填，适当提高桥隧比重。采取必要的保护性工程和植被绿化等措施，做好地形、地貌、生态环境恢复和复垦复绿工作，减少水土流失以及对声环境、水环境、植被等生态环境的影响，注重景观恢复。

5.减少运行过程的碳排放

发展先进适用的交通节能减排技术，推广新型智能、节能降碳环保技术装备的应用，提升交通运输装备能效水平；严格执行排放标准，加快老旧、落后设备的更新淘汰，推广新能源、节能环保运输装备的应用；推进交通运输结构优化调整，创新运输组织模式，降低单位运输量碳排放；推进交通运输信息化、智能化，提高路网通畅性，减少运输工具运行排放总量。

十一、保障措施

（一）加强组织领导和部门协调

坚持党的全面领导，充分发挥党总揽全局、协调各方的作用。健全统筹协调与分工协作的工作机制，落实任务分解和部门分工，强化部门协同、省市（州）联动、军地互动的工作协调和项目推进机制。争取重大项目纳入国家相关规划和国家资金支持。深化“放管服”改革，进一步简化优化项目审批手续，优化审批流程、缩短审批时间，协助业主部门推进重大项目的立项审查、用地预审与规划选址、环评等前期工作。

（二）强化要素保障

进一步落实交通运输领域省级与市（州）财政事权和支出责任划分改革，建立健全各级政府稳定的财政资金投入保障制度，加大财政资金、地方政府债券/专项债券对交通的投入。积极争取中央预算内投资资金、车购税资金、民航发展基金以及国家公路建设长期债券等更大支持。推进我省交通产业发展基金、铁路发展基金稳定发行和健康使用。加大对交通建设重点项目用地指标需求的保障力度，探索建立跨区域项目统筹用地指标、盘活空间资源的土地管理机制；落实生态保护红线管控措施和压覆矿产资源调查等相关专题论证，扎实做好重大交通项目建设方案研究。加强军地部门协调，推进解决贵阳机场等空域容量保障问题。强化交通专业人才培养和队伍建设，发挥综合交通和区域经济发展中心在

政策措施研究、协调推进综合交通一体化发展方面的专业作用。

（三）加大投融资模式创新

进一步规范完善、用好已有的投融资模式，扩大推广BOT、政府和社会资本合作（PPP）等投融资模式。坚决防范化解交通运输行业地方政府债务风险，加大投融资模式创新。加强交通基础设施存量资产的运营管理，充分发挥路网效益。积极探索开展经营性资产证券化和基础设施 REITs 试点；支持大型优质国企认购交通发展基金、重要交通项目股权等权益性/财务性投资，降低交通行业负债率；支持交通企业发行企业/公司债券、永续债券等融资，用好各类新型融资工具，优化融资成本和融资结构。探索交通+土地空间综合开发、交通+旅游资源开发等模式，吸引社会资本投资。

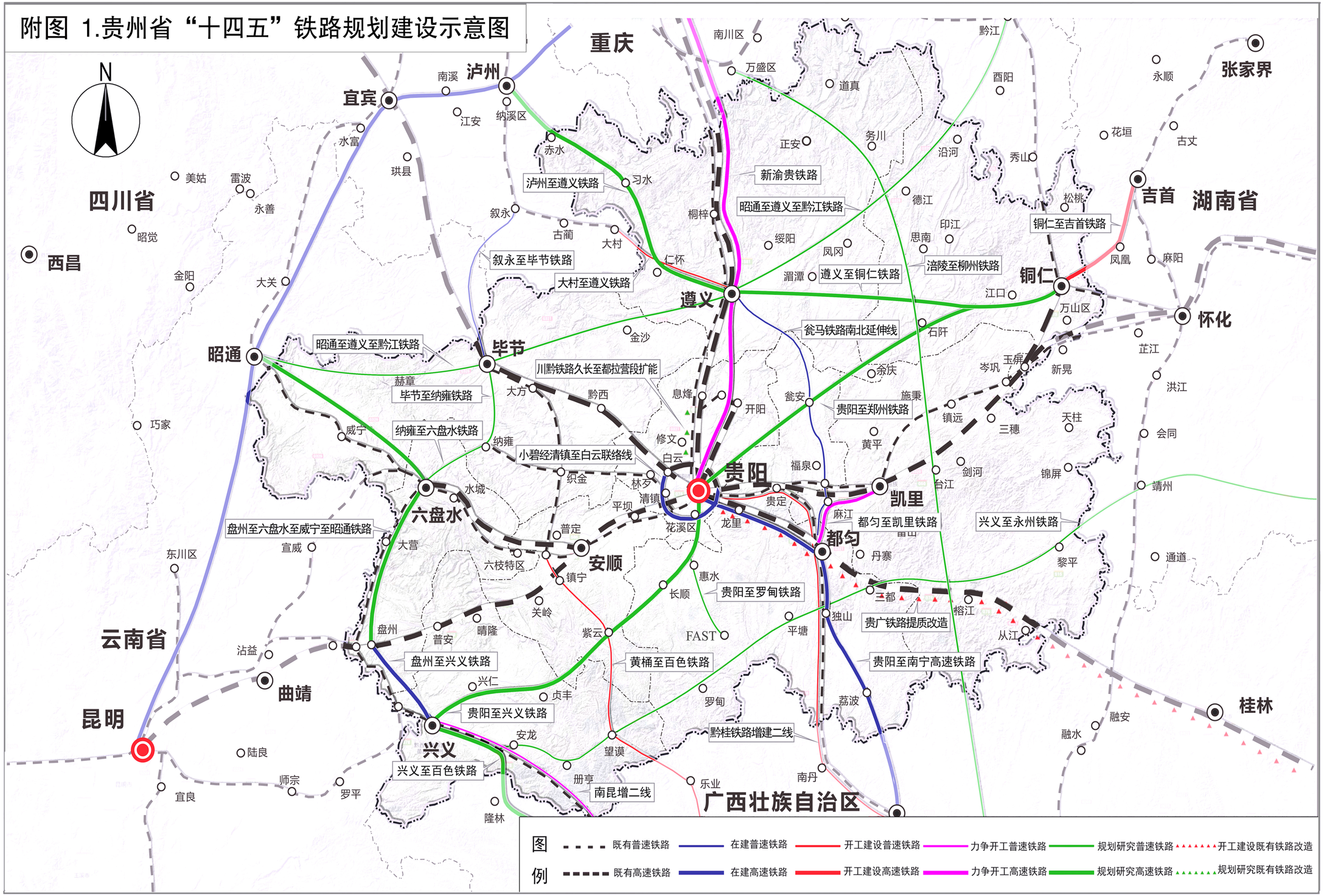
附图：1.贵州省“十四五”铁路规划建设示意图

2.贵州省“十四五”高速公路规划建设示意图

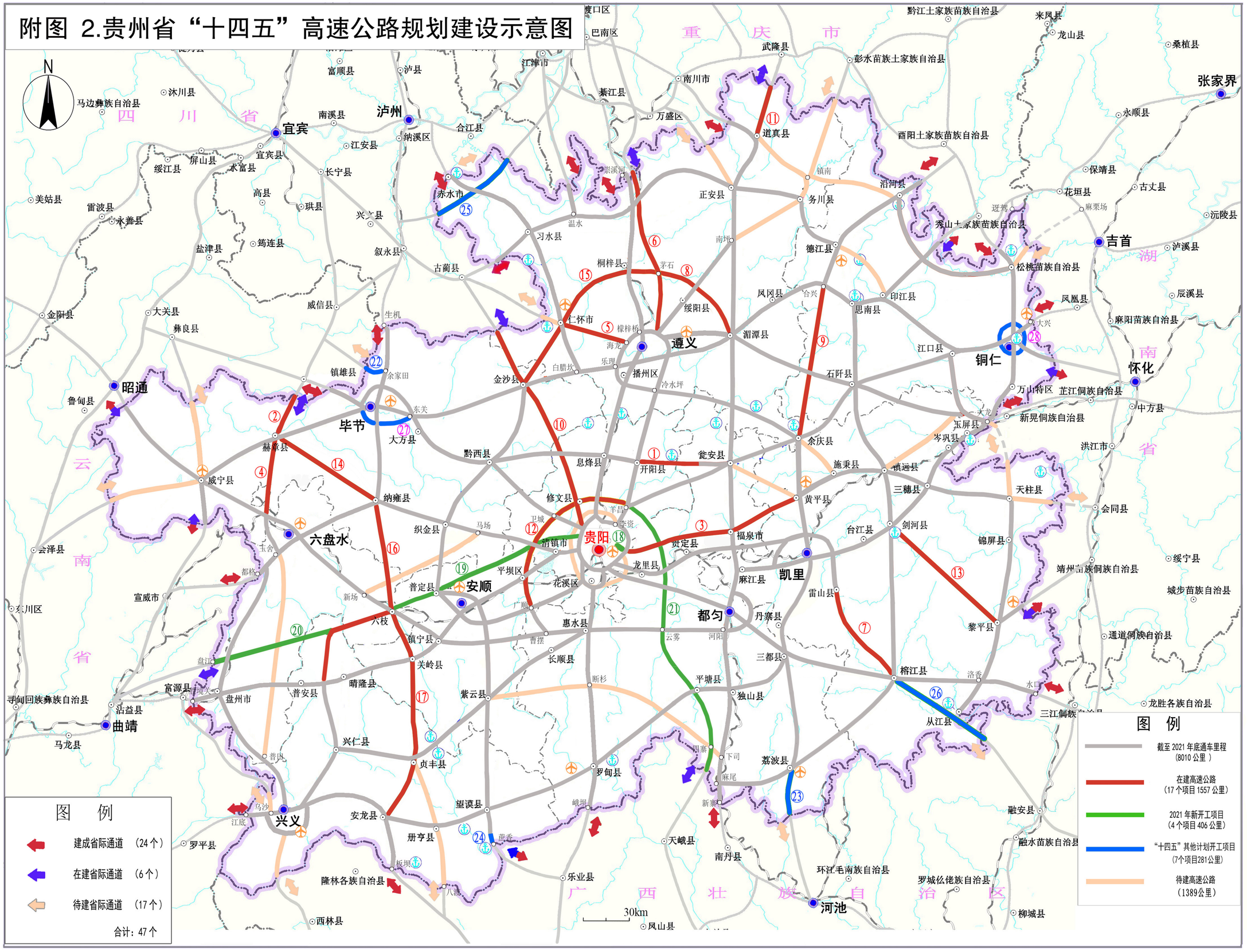
3.贵州省“十四五”运输机场规划建设示意图

4.贵州省“十四五”水运规划建设示意图

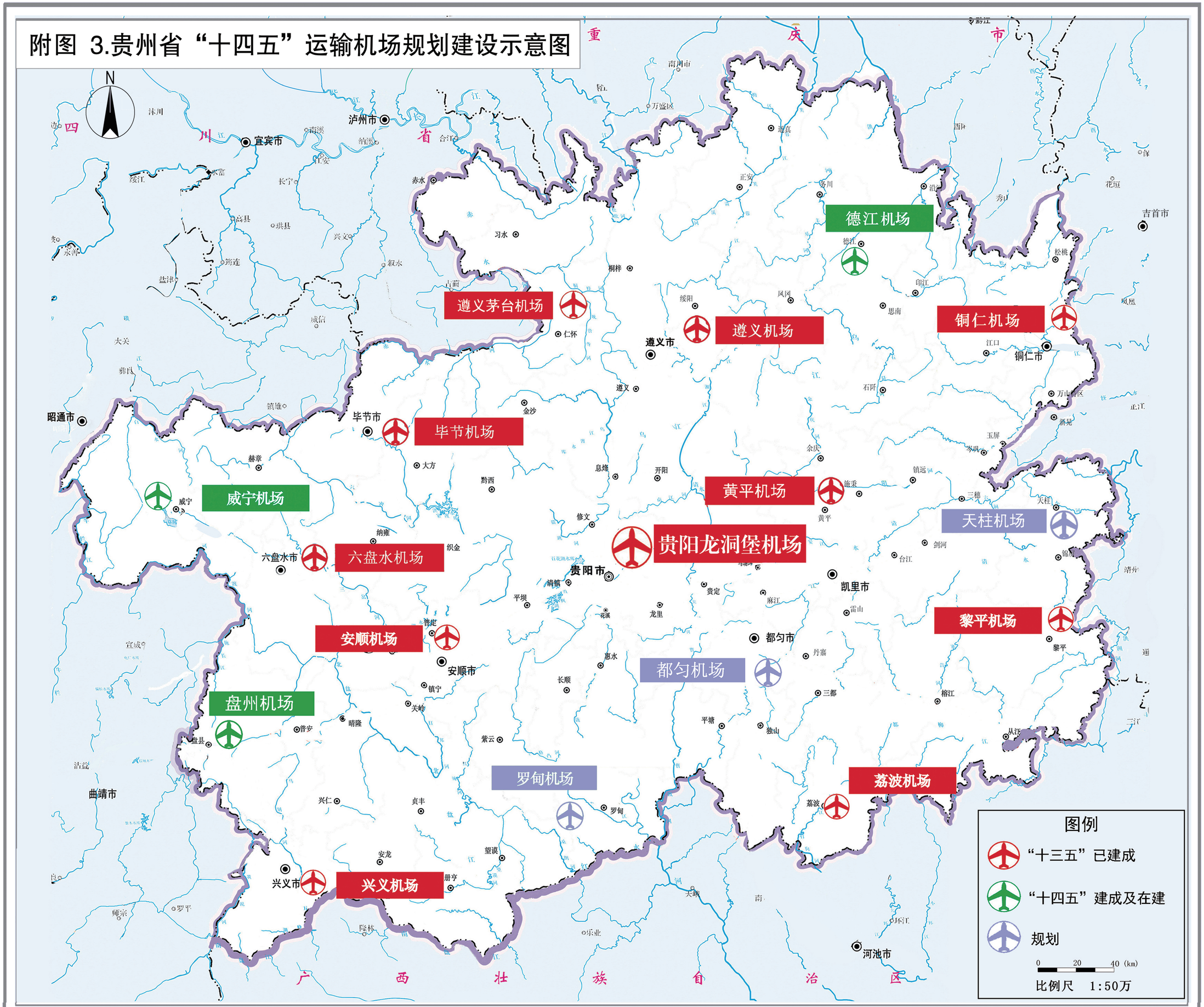
附图 1.贵州省“十四五”铁路规划建设示意图



附图 2.贵州省“十四五”高速公路规划建设示意图



附图 3.贵州省“十四五”运输机场规划建设示意图



附图 4.贵州省“十四五”水运规划建设示意图

