**贵州省“十四五”交通运输发展规划**

（征求意见稿）

**贵 州 省 交 通 运 输 厅**

**二〇二〇年十一月**

**目 录**

前 言 1

一、“十三五”发展总结 2

（一）发展成就 2

1. 交通投资持续高位运行。 2

2. 基础设施建设实现新突破。 2

3. 养护管理水平显著提升。 4

4. 运输服务能力和水平稳步提升。 6

5. 科技创新引领作用不断发挥。 7

6. 绿色交通建设不断加快。 8

7. 平安交通建设稳步推进。 10

8. 行业治理水平进一步提升。 10

（二）存在问题 11

1. 基础设施网络供给能力仍然不足。 11

2. 基础设施衔接水平亟待提高。 13

3. 运输服务品质有待进一步提升。 13

4. 智慧交通发展支撑能力不足。 14

5. 行业治理现代化水平有待提高。 14

二、“十四五”发展形势及阶段性特征 15

（一）形势要求 15

（二）发展环境 21

1. 发展优势 22

2. 发展机遇 23

3. 面临挑战 25

（三）阶段性特征 26

三、“十四五”发展思路及规划目标 29

（一）指导思想 29

（二）基本原则 29

（三）发展思路 30

（四）发展目标 31

四、“十四五”发展的主要任务 34

（一）强化基础设施网络供给能力 34

（二）进一步推动交通和旅游融合发展 37

（三）全面提高公路与航道管理养护水平 38

（四）提升客货运输服务效率和品质 39

（五）强化科技智慧对交通运输的引领支撑作用 40

（六）着力构建绿色循环低碳交通运输体系 42

（七）切实提高交通安全水平和应急保障能力 44

（八）加快构建协同高效的现代化治理体系 45

（九）资金测算 46

1. 资金需求 46

2. 资金筹措方案 47

五、保障措施 49

（一）加强组织实施 49

（二）强化资金保障 49

（三）完善政策支持 49

# 前 言

“十四五”时期，是我国全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标之后，乘势而上开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年，也是贵州开启建设交通强国建设新征程的第一个五年。随着“一带一路”、长江经济带、新一轮西部大开发等国家重大战略深入实施，贵州经济社会发展将迎来新的战略机遇期。交通运输是经济社会发展的“先行官”，对推动新型城镇化、新型工业化、农业现代化、旅游产业化都具有重要的支撑和引领作用。“十四五”期，面对新形势和新环境，仍需继续加快贵州交通运输发展，着力补齐短板，增强有效供给，加快构建“西南综合立体交通枢纽中心”，大力服务大城市、都市圈和重点产业集聚区建设，有力支撑交通强国建设，为社会主义现代化强国建设当好先行。

本规划是指导贵州省“十四五”期交通运输行业发展的战略性、纲领性、综合性规划，是国民经济和社会发展五年规划在交通运输领域的细化和落实。规划重点是公路、水路、城市客运，衔接铁路、民航等多种运输方式，涵盖基础设施、运输服务、养护管理、智慧交通、绿色交通、安全应急等多个领域。

# 一、“十三五”发展总结

## （一）发展成就

“十三五”时期，在国家的大力支持和省委、省政府的高度重视、坚强领导下，全省各级交通主管部门紧紧抓住“十三五”交通运输发展的黄金时期，继续加快推进交通运输发展，取得了显著成效，“十三五”规划主要目标和任务顺利完成，总体适应经济社会发展需要，为高质量打赢脱贫攻坚战和全面建成小康社会提供了强有力的交通运输保障。

### 1. 交通投资持续高位运行。

“十三五”时期，全省公路水路交通固定资产投资持续高位运行，屡创历史新高，年投资总额均实现超千亿，继续位居全国前列，累计完成交通投资XX亿元，约为“十二五”期的X倍。交通投资持续高位运行，为全省经济社会发展和全国交通投资稳增长作出了重要贡献。从投资结构来看，高速公路、普通国省干线、农村公路、枢纽场站、路网结构改造、水运建设和其他交通项目分别完成投资XX亿元、XX亿元、XX亿元、XX亿元、XX亿元、XX亿元和XX亿元，分别占投资总额的XX。

### 2. 基础设施建设实现新突破。

**内通外联的高速公路网络基本形成。**“十三五”以来，G69惠水至罗甸段、G75遵义至贵阳扩容工程等高速公路重点项目相继建成通车。截至2019年底，全省高速公路通车里程达7005公里，总里程跃升至全国第四位、西部第二位。内通外联的高速公路网络基本形成，实现省会贵阳到市（州）中心城市双通道连接，基本形成了以贵阳为中心，便捷连接所有地州，全面通达所有县市，“两小时”覆盖黔中经济圈、“四小时”通达全省、“七小时”通达周边省会城市的交通圈。

**普通国道技术等级大幅提升。**“十三五”以来，普通国道提等升级进一步加快，全省新开工普通国道建设项目规模达到约3000公里，截至2020年底，全省普通国道二级及以上比重达X%，较“十二五”末提高了X个百分点；普通省道建设稳步推进，“十三五”以来新开工普通省道建设项目规模达到约1900公里，截至2020年底，全省普通省道三级及以上比重达X%，较“十二五”末提升X个百分点。

**农村公路兜底性任务提前完成，“组组通”硬化路实现圆满收官。**“十三五”以来，对标全面建成小康社会总目标，全省农村公路建设进一步加快。2017年，实现了建制村通畅率达100%，成为西部第1个实现建制村通畅的省份，提前两年完成兜底性目标。2019年6月，“组组通”硬化路建设圆满收官，全省3.99万个30户以上村民组实现100%通硬化路，惠及农村人口1166万，其中建档立卡贫困人口183万，长期困扰广大农村地区群众出行、“黔货出山”的痛点难点问题得到显著改善。启动实施县乡公路路面改善提升工程，首期启动建设的5000公里项目全部集中在贫困地区。

**枢纽站场建设有序推进。**“十三五”以来，已建成贵阳客运北站、安顺西综合客运枢纽、遵义颜村综合客运站、中国辣椒城综合物流园等一批综合客运枢纽和物流园区。普通公路客运站方面，已建设2个地市级客运站、7个县级客运站和31个乡镇客运站。到“十三五”末，全省各市（州）至少有1个一级客运站，将实现二级及以上公路客运站县级覆盖率、等级客运站乡镇覆盖率均达到100%。

**“两主三辅”水运航道网加速形成。**一批水运重大项目顺利实施，已建成清水江锦屏—白市高等级航道建设工程和都柳江从江、大融航电枢纽工程，开工建设都柳江郎洞、清水江平寨等4个航电枢纽工程和北盘江光照、乌江乌江渡等4个库区航运建设工程，“两主三辅”水运航道网加速形成。截至2020年底，全省内河航道里程为X公里，其中高等级航道建成里程接近1000公里。港口方面，“十三五”以来新建港口泊位27个，其中包括500吨级泊位24个。

### 3. 养护管理水平显著提升。

**公路养护力度不断加大。**“十三五”以来，公路养护市场化、专业化、机械化、规范化进程进一步加快，持续开展“高速公路养护管理示范路”创建活动，普通国省道养护市场化改革试点取得积极成效，开展了全省公路技术状况提升专项行动。全省公路养护里程达到19.2万公里，基本实现有路必养。全省高速公路、普通国省干线公路优良路率分别达到X%和X%，农村公路中等路率达到X%，路况水平进一步提高。

**公路安全保障能力不断提升。**“十三五”以来，全省持续开展“多彩贵州·平安高速”创建，大力实施“平安交通”工程，积极开展了公路隧道安全风险防控、公路桥梁安全防护能力提升等一系列专项行动。大力推进安全保障工程、危桥改造工程及灾害防治工程，累计实施普通国省道安防工程X万公里、危桥改造X万延米，实施县乡道安防工程X万公里、危桥改造X万延米，国省道安全设施完好率和县乡道安全隐患排查治理率达到100%。

**公路运营服务水平进一步提高。**印发了《贵州省高速公路服务区发展规划（2018-2030）》，着力推进服务区、收费站改建及高速公路沿线景观等设施品质升级，高速公路服务质量和形象明显提升。收费站入口治超设施建设全面完成，实现全省高速公路超限运输车辆比例不超过0.5%。在全国率先完成ETC推广发行目标，全省收费站ETC车道覆盖率达100%。

**航道管养逐步向正规化迈进。**“十三五”以来，航道养护机制逐步完善，省管航道机构健全，管养人员、机具配备合理，航道通航得到有效保障。赤水河、乌江、南北盘江红水河三条省管通航河流的航道维护通航保证率和维护正常率分别达到97%和96%以上。

### 4. 运输服务能力和水平稳步提升。

**公路水路运输量保持平稳较快增长。**2020年，全省完成公路客运量X亿人、客运周转量X亿人公里、货运量X亿吨、货运周转量X亿吨公里，较2015年分别增长X。水运方面，全省完成水路客运量X亿人、旅客周转量X亿人公里，完成水路货运量X亿吨、货物周转量X亿吨公里，较2015年分别增长X。

**客货运输服务体系持续改善。**“十三五”以来，农村客运服务网络进一步完善，2016年实现“村村通客运”。全省公共交通得到较快发展，2016年实现了县县通公交目标，贵阳、遵义、凯里“公交都市”创建取得新进展，中心城区公共交通机动化出行分担率超过55%，其余地级市均突破30%。城市轨道交通实现“从无到有”的突破。货运物流业“降本增效”取得明显成效，多式联运、甩挂运输等先进货运组织模式推广效果明显，2个项目入选全国多式联运示范工程，国家甩挂运输试点项目顺利完成，铜仁市入选全国首批城市绿色货运配送示范工程创建城市。

**新业态新模式发展成效初显。**定制化道路客运试点有序开展，积极引导和支持传统道路客运企业开展定制服务，已覆盖贵阳、安顺等多个地市（州）。自主开发的“通村村”农村出行服务平台已实现乡镇全覆盖，累计服务超1000万人次，并被纳入交通运输部农村客运智能化应用示范项目。组建贵州旅游集散中心联盟，开展旅游客运集散中心企业试点，实现运输服务与旅游业发展深度融合。启动了道路货运无车承运人试点工作，推动传统货运业转型升级。

**运输装备水平稳步提升。**2020年，全省客运班车中中高级客车数量达到X万辆，占客运班车总数的X%，较2015年提高X个百分点；货运车辆大型化、专用化发展趋势明显，全省专用载货汽车达到X万辆，占货车总数的X%，较2015年提高X个百分点；船舶进一步向大型化、规模化方向发展，平均载客量和净载重量分别较“十二五”末提高了X%和X%。

**邮政业保持持续快速发展。**“十三五”以来，全省邮政行业业绩总量增速保持在15%以上。2020年，全省邮政行业业务总量达到X亿元，业务收入近X亿元，其中快递业务量约X亿件，业务收入超过X亿元，快递服务发展迅猛。邮政服务覆盖范围进一步扩大，在“十二五”末实现“乡乡设所”的基础上，目前已基本实现了快递网点乡镇全覆盖，实现“村村通邮”。

### 5. 科技创新引领作用不断发挥。

**科技创新能力显著提升。**关键核心技术研发取得重大突破，开展科技攻关270余项，获省部级以上科学技术奖44项，复杂环境条件下基础设施建设技术国内领先，交通节能环保技术取得突破性进展，高海拔山地地区安全应急技术瓶颈加速突破。科技成果推广效果显著，积极实施和推广了多项交通运输部科技示范项目和20余项新材料新技术。加快推动标准化发展，“十三五”时期共发布交通运输贵州省地方标准17项，发布贵州省交通运输厅技术指南18项。建立了层次分明的科研平台体系，在全国率先开展“厅级研发中心”认定。

**以大数据为核心的信息化支撑行业治理和公众服务能力显著提升。**以交通大数据“聚通用”为核心，加快云计算、大数据等现代信息技术在交通领域的集成创新与应用，基本建成了交通运输大数据体系。支撑行业治理方面，跨部门、跨领域的融合不断深入，总体呈现出“基础设施建设逐步统一、业务领域应用不断深入、综合融合水平不断提升”的新特征，决策的科学性和精准性得到明显提升；服务公众出行方面，完成联网售票、“黔通途”“智行公交”“通村村”“乐享黔程”等应用建设，实现全省所有城市公共交通一卡通互联互通，高速公路服务区非现金支付覆盖率达80%以上。

### 6. 绿色交通建设不断加快。

**生态保护水平持续提升。**“十三五”以来，出台《贵州省交通运输厅关于全面加强公路水路生态环境保护工作的实施方案》《贵州省实施绿色公路建设的指导意见》等一系列政策文件，强化交通基础设施规划、设计、建设、运营和养护全生命周期环境保护工作。积极推进绿色公路建设，开展了道安高速、盘兴高速2条绿色低碳公路示范项目建设，厦蓉高速公路都匀至香格里拉联络线都匀至安顺段、中国茶海公路源潭至凤岗段被列入全国绿色公路示范工程。加快推进绿色施工，加强施工期生态环境保护，严格控制施工作业范围，减少生态破坏和水土流失。稳步推进水运绿色发展，严格执行节能环保审批制度和环保设施“三同时”制度，美化、亮化水运工程，建成贵州第一条旅游航道工程——湄江旅游航运通道。

**污染防治工作初见成效。**全面推进高速公路污染治理，启动服务区（停车区）污水治理专项行动。加快推进港口和船舶污染治理，各市州均已建立船舶污染物接收、转运、处置联单监管制度，实现闭环管理。开展污染环境违法专项整治，加强危险废物、医疗废物运输环节监管，强化公路沿线区域生产生活及养护作业污水、垃圾管理。加强源头和运输工具管控，严厉查处违规向水中倾倒排放各类污染物的行为。

**节能减排工作深入推进。**推进公路建设和运营期节能减排，加强沥青再生、工业废弃物、建设废弃物的再利用，在全省新建高速公路隧道全部推广使用LED灯，高速公路隧道LED灯使用率超过70%。清洁能源及新能源装备得到广泛应用，全省新能源、清洁能源公交车比例超过82%，LNG、电动等新能源动力船舶投入使用。低碳交通城市建设成效显著，贵阳市、遵义市2个绿色交通城市区域性示范项目建设通过验收。

### 7. 平安交通建设稳步推进。

**安全生产形势持续稳定。**“十三五”以来，全省密集开展安全隐患大排查大整治，交通安全生产总体形势持续稳定，安全生产事故起数和死亡人数持续实现“双下降”，水上交通连续保持“零事故、零死亡”。

**安全监管能力明显提升。**建成贵州省道路运输第三方安全监测平台，推动道路运输安全管理从“事后应急处置”向“事前事中风险预防”转变。在水上交通、工程建设、公路运营、道路运输等领域扎实开展风险管理，从源头上防范风险。借助新技术提升监管效能，利用无人机、监控视频开展路政巡查和网巡，并探索运用雷达卫星遥感监测技术对公路边坡地质灾害进行监测。

**应急保障能力持续增强。**应急管理平台不断完善，建成了“一张网”监测预警系统、“一张图”地理信息系统、“一令通”综合应急系统、“一网通”综合应急系统以及“一号通”热线系统。建设贵阳、安顺、遵义和铜仁4个应急物资储备库，省、市、县三级应急储备体系基本形成。

### 8. 行业治理水平进一步提升。

**行业改革持续深化。**不断深化“放管服”改革，全面推行“双随机一公开”“双公示”等事中事后监管措施，推进“证照分离”、公平竞争、市场准入负面清单试点等制度，加强行业有序监管；推进行政权责规范，实现业务网上申请、审核、批准、办证“一站式”服务、“一窗口”办理。

**综合交通法规体系加快构建。**“十三五”时期间，陆续制定并印发了《贵州省公路养护工程管理办法》《贵州省交通建设工程质量安全监督条例》《贵州省交通运输厅关于全面加强公路水路生态环境保护工作的实施方案》《公路边坡养护管理办法》《贵州省通航设施管理办法》等一系列法规条例和规章制度，有效地规范了各领域的建设、管理、养护和管理行为，为交通发展提供了坚实的法律保障和制度保障。

**人才队伍建设实现新突破。**“十三五”以来，省委省政府和各级交通部门高度重视交通运输人才培养工作，行业从业人员队伍不断壮大，截至2020年底，省交通运输行业从业人数已超过X万人。高层次人才队伍建设取得显著成效，交通行业多名人才入选贵州省“核心专家”“省管专家”以及交通运输部“青年科技英才”“交通运输行业创新人才”等人才库。依托重点工程项目、交通院校和科研院所，培养高层次创新人才，推进交通运输人才继续教育和职业教育，定期举办专题培训，人才培养能力不断增强。

## （二）存在问题

在取得显著成绩的同时，贵州省交通运输发展中还存在一些突出问题和薄弱环节，主要表现在：

### 1. 基础设施网络供给能力仍然不足。

**高速公路主通道能力不足，网络利用效率有待提高。**兰海、沪昆等早期建成的高速公路主通道能力不足，黔中经济区等城市化地区路网还不完善，交通拥堵现象进一步凸显。部分高速公路路线出入口数量较少，对沿线经济发展带动作用不强，路网服务范围、利用效率有待提高。省际衔接路段建设相对滞后，与重庆、四川、云南、广西、湖南等周边省（区、市）之间的联系有待进一步强化。

**普通省道技术等级偏低。**普通国道发展基础相对较好，但部分城镇过境路段街道化现象严重，通行效率较低。普通省道主要由县乡道调入，发展基础十分薄弱，截至2020年底，普通省道四级及以下公路比重仍高达X%，仍有近1000公里等外路段。普通省道已成为制约全省经济社会发展的路网“中梗阻”，亟需进行提级改造。

**农村公路对乡村振兴战略的支撑能力不足。**连通乡镇节点的农村公路技术等级偏低和服务能力较弱，农村公路网络化水平不高，整体技术等级偏低、路况较差，抗灾害能力弱，安全防护设施不健全，农村公路整体服务品质与“四好农村路”和美丽乡村路建设要求存在较大差距，对乡村振兴战略的支撑能力仍然不足。

**水运短板依旧存在。**“两江一河”、都柳江、清水江等主要水运通道尚未实现全线贯通，未能实现通江达海、干支衔接，水运的中长距离运输优势难以发挥。通航设施建设滞后，瓶颈制约作用明显。

### 2. 基础设施衔接水平亟待提高。

**综合运输枢纽建设相对滞后。**综合运输枢纽项目多为平面简单“拼接”，未实行立体互联，衔接融合不畅，综合服务功能缺乏，例如综合客运枢纽大多通过公路客运站主动衔接铁路客运站、民航机场，在规划、设计、建设、服务和管理等方面未能体现一体化的理念和要求。

**港口、货运站场及物流园区集疏运体系不完善。**港口集疏运公路技术等级普遍偏低，部分重要货运站场及物流园区集疏运道路建设滞后，与城镇、产业基地等重要节点通达性较差，通行效率和能力难以满足未来发展的需要。

### 3. 运输服务品质有待进一步提升。

**高品质客运服务供给不足。**定制客运、运游融合等新业态、新模式发展不足，传统班线客运占道路客运量比重过高，客运转型升级总体较慢，个性化、高品质的客运服务供给能力有待提升，旅客联程运输发展滞后。农村客运班线公交化改造难度大，城乡客运服务均等化仍然存在较大差距。

**货运物流组织化程度偏低。**甩挂运输、多式联运等运输组织方式发展滞后，运行组织的集约化程度不高，多式联运物流园区的一体化建设、运营的机制不畅，适应现代物流发展的全链条、一体化货运服务能力不强。

**城市公共交通发展不充分。**公交基础设施建设不足、路权优先保障欠缺等问题仍然较为普遍，大型建设项目、新建居民住宅区、综合交通枢纽的配套公共交通设施与项目主体建设不同步。出租汽车行业改革任重道远，网约车市场规范发展水平仍然亟待提高。

### 4. 智慧交通发展支撑能力不足。

行业数据规模仍然不足，尚未形成动态共享的数据资源体系，跨部门、跨行业、跨层级数据资源共享仍需加强。应用系统建设需进一步统筹，行业内分散、独立信息系统仍需进一步整合。大数据科学决策支持能力有待增强，业务应用深度与广度不够，新一代信息技术与交通运输的融合发展水平有待提高。信息服务资源不够丰富，服务效果与质量难以满足社会公众的个性化需求。

### 5. 行业治理现代化水平有待提高。

综合交通运输体制机制改革有待深化，行业管理精细化程度仍不能适应交通网络运行效率和服务水平提升的要求，对新业态、新模式的行业监管能力不足。交通综合执法、农村公路管理养护体制、财政事权和支出责任划分等重点领域改革仍需加快推进。综合交通法规体系仍不完善。高素质、高层次人才较为缺乏，创新团队建设相对滞后，人才队伍结构还难以适应高质量发展的要求。

# 二、“十四五”发展形势及阶段性特征

## （一）形势要求

从国际国内来看，当今世界正经历百年未有之大变局，国际环境日趋复杂，不稳定性不确定性明显增加，新冠肺炎疫情影响广泛深远。我国已转向高质量发展阶段，同时我国发展不平衡不充分问题仍然突出，重点领域关键环节改革任务仍然艰巨。统筹中华民族伟大复兴战略全局和世界百年未有之大变局，深刻认识我国社会主要矛盾变化带来的新特征新要求，深刻认识错综复杂的国际环境带来的新矛盾新挑战，增强机遇意识和风险意识，善于在危机中育先机、于变局中开新局，抓住机遇，应对挑战，趋利避害，奋勇前进。

从省内来看，国内外大环境对我省发展总体有利，我们有党的坚强领导和中国特色社会主义制度的显著优势，特别是党中央大支持，为我省加快发展注入了强大动力;中央构建新发展格局，强化举措推进新时代西部大开发，为我省后发赶超带来了重大机遇;中央大力推进“一带一路”建设、长江经济带发展、粤港澳大湾区建设、成渝地区双城经济圈建设等国家战略，为我省对外开放提供了有利条件。

“十四五”时期是我省巩固脱贫成果与乡村振兴的关键期，是城镇化、工业化的转型期，是基础设施网络的提升期，是生态环境红利的释放期，是全面深化改革的攻坚期，是高水平开放的深化期，站在了一个新的历史起点上，即将进入稳中求进、后发赶超的新发展阶段，肩负推动高质量发展和开启全面建设社会主义现代化新征程的重大任务，既面临重大战略机遇，也面临诸多严峻挑战。

外围环境的深刻变化、经济社会发展的新形势、新战略，对“十四五”期贵州交通运输发展提出了新要求，突出体现在以下方面：

1. **应对经济下行压力，全面做好“六稳”和“六保”工作，要求继续加快交通运输发展，发挥交通建设对促投资、稳增长、促进民生改善的重要作用。**

当前我国正处于转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的攻关期，受新冠肺炎疫情影响，经济下行压力进一步加大。针对当前的新形势，中央审时度势，明确提出要扎实做好“六稳”工作，全面落实“六保”任务，保持经济平稳健康发展。

交通运输作为国民经济和社会发展的基础性、先导性、战略性和服务性产业，对促进经济社会发展、优化产业布局、推动城镇建设和改善基本民生都具有重要的支撑和引领作用。“十二五”期以来，贵州交通建设投资占全省GDP的比重超过10%，约为全国平均水平的4倍，交通建设已成为贵州经济发展中极其重要的推动力。在此背景下，迫切要求继续加快贵州交通运输发展，保持一定的发展速度和投资规模，充分发挥交通建设在促投资、稳增长、促进民生改善等方面的关键作用，维护经济长期向好的基本面。

**2. 建设社会主义现代化强国，满足人民群众对美好生活的需要，要求大力推进交通运输供给侧结构性改革，着力补齐发展短板，进一步提升供给质量和效率。**

党的十九大作出了中国特色社会主义进入新时代的重大判断，即将开启全面建设社会主义现代化国家新征程，我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段。推进供给侧结构性改革，推动经济发展质量变革、效率变革、动力变革，是当前和今后一个时期我国经济工作的主线。提高供给质量是供给侧结构性改革的主攻方向，最终目的是满足人民日益增长的美好生活需要。

“十四五”期，贵州经济总量将不断扩大，市场活力不断增强，人员和物资流动不断加快，客货运输需求保持持续旺盛的增长态势，人民群众的出行需求正从“走得了”向“走得安全”“走得便捷”“走得舒适”转变。随着新型城镇化进程不断加快，“一核、一群、两圈、六组、多点”的省域城镇空间格局将加快形成，客货运输需求向城镇化地区集聚的特征更加凸显。同时，随着乡村振兴战略的深入实施，农村经济、产业发展和村镇建设进一步加快，农村地区居民对客货运输服务水平的要求进一步提高。近年来贵州交通发展成效显著，但与此同时，发展短板依然存在，有效供给不足的现象仍然较为突出。这就要求大力推进交通运输供给侧结构性改革，聚焦当前贵州交通发展中的突出短板和薄弱环节，着力优化供给结构，扩大有效供给，重点完善城镇化地区的交通网络，加快提高农村地区公路网络化水平和服务能力，全面提升交通运输的供给质量和效率，推动交通运输服务从“有没有”向“好不好”转变，不断增强人民群众的获得感、幸福感、安全感。

**3. 深度对接和融入“一带一路”、长江经济带、西部陆海新通道、粤港澳大湾区等国家战略，实施全方位开放战略，要求构建互联互通交通网，巩固西南综合立体交通枢纽中心地位。**

党的十九大报告提出，要求以“一带一路”建设为重点，坚持引进来和走出去并重，形成陆海内外联动、东西双向互济的开放格局。贵州具有独特的区位优势，是连接华南、华中地区的西南重要陆路交通枢纽，处于“丝绸之路经济带”和“海上丝绸之路”的重要交汇点，是长江经济带的重要腹地，是西部陆海新通道的重要节点。2016年8月，国务院批复设立贵州内陆开放型经济试验区，要求着力建设内陆投资贸易便利化试验区、现代产业发展试验区和内陆开放式扶贫试验区。

“十四五”及未来更长一段时期，贵州将抢抓国家重大战略深入实施的大好机遇，深度对接和融入“一带一路”、长江经济带、西部陆海新通道、粤港澳大湾区等国家战略，着力建设内陆开放型经济试验区，努力培育开放型经济，积极参与区域产业转移和分工协作，构建西部地区重要增长极。这就要求完善对外运输通道，构建互联互通交通网，强化与周边经济区的快速联系，巩固西南综合立体交通枢纽中心地位。

**4. 实施创新驱动发展战略，适应新一轮科技革命和产业变革，要求加快推进智慧交通体系建设，实现新一代信息技术与交通深度融合。**

创新是引领发展的第一动力，是建设现代化经济体系的战略支撑。党的十九大报告提出推进创新驱动发展战略，加快建设创新型国家，在创新引领、共享经济、现代供应链等领域培育新增长点、形成新动能。当前，新一轮科技革命正掀起产业变革的浪潮，数字经济、人工智能等新技术层出不穷，数字化、信息化正与各个行业深度融合，交通领域的新业态、新模式和新技术也在不断涌现。

“十三五”以来，贵州坚持创新驱动发展，着力实施大数据战略行动，国家首个大数据综合试验区建设顺利推进。“智慧交通云”平台在全省“7+N”朵云中率先建成投用，已成为“云上贵州”的重要板块，带来了智慧交通大发展的重要机遇期。“十四五”期，为适应新一轮科技革命和产业变革，贵州将继续实施创新驱动发展战略，促进经济转型和提质增效升级，打造经济新的增长点。这就要求交通运输行业抢抓重要发展机遇，加快推进智慧交通体系建设，实现大数据、5G、人工智能等新一代信息技术与交通深度融合，培育交通发展新动能。

**5. 践行绿色发展理念，打造国家生态文明试验区，要求大力推进绿色循环低碳的交通运输体系建设，促进交通与生态环境的和谐发展。**

党的十九大报告明确提出，建设生态文明是中华民族永续发展的千年大计，必须树立和践行绿水青山就是金山银山的理念，坚持节约资源和保护环境的基本国策，实行最严格的生态环境保护制度，形成绿色发展方式和生活方式，建设美丽中国。贵州地处“两江上游”生态屏障区，自然资源丰富，是首批“国家生态文明试验区”，在国家生态环境安全战略格局中发挥重要作用。

交通运输作为国家节能减排和应对气候变化的重点领域之一，大力发展绿色交通是建设美丽贵州的客观要求，是实现交通运输与资源环境和谐发展的必然选择。践行绿色发展理念，打造国家生态文明试验区，要求将绿色发展理念融入交通运输发展各方面和全过程，坚持集约节约利用土地等资源，加强节能减排和生态功能恢复，建设绿色循环低碳的交通运输体系，促进交通与生态环境的和谐发展。

**6. 全面深化改革，推进治理体系和治理能力现代化，要求加强行业改革创新，全面提升行业治理能力现代化水平。**

党的十九届四中全会对坚持和完善中国特色社会主义制度、推进国家治理体系和治理能力现代化作出重大部署，为交通运输行业全面深化改革、推进治理体系和治理能力现代化指明了方向、提供了遵循。会议提出，到2035年，各方面制度更加完善，基本实现国家治理体系和治理能力现代化；到新中国成立一百年时，全面实现国家治理体系和治理能力现代化，使中国特色社会主义制度更加巩固、优越性充分展现。

交通运输作为经济社会发展的“先行官”，要率先在推进行业治理现代化上实现突破，为推进国家治理现代化积累经验、作出贡献。“十四五”期是贵州交通运输行业深化改革、健全法治、提升治理体系和治理能力现代化水平的重要时期，要深入贯彻落实党中央、国务院全面深化改革决策部署，不断推进行业改革创新，突出问题导向，着力推进综合交通运输管理体制、交通运输财政事权和支出责任划分、综合行政执法等重点领域改革，加快完善交通运输法规体系，优化营商环境，激发市场活力，全面提升行业治理能力现代化水平。

## （二）发展环境

“十四五”期，贵州交通运输行业发展环境将面临诸多新情况和新变化，发展优势明显，机遇与挑战同生共存，总体上看机遇大于挑战。

### 发展优势

**（1）比较优势。**贵州2015年率先在西部地区实现县县通高速公路，截至2019年，居全国第4、西部第2。2017年率先在西部地区实现100%建制村通硬化路和通客运，2019年率先在全国实现“组组通”硬化路。高等级航道里程居全国14个非水网省(市)第一。交通运输条件的显著改善和提升。

**（2）区位优势。**贵州是西部陆海新通道中的主通道、“一带一路”的重要衔接转换枢纽，长江、珠江“两江”上游经济高效的多式联运枢纽。东毗湖南、南邻广西、西连云南、北接四川和重庆，地理位置上具有承中启西、呼南应北的作用，有利于加速构建西南地区综合立体交通枢纽中心，在“大循环”“双循环”新发展格局下，进一步加速要素的流动和集聚，为下一个“黄金十年”增添了经济发展活力。

**（3）后发优势。**后发赶超是贵州多年来的梦想，省委、省政府坚持“交通优先发展战略”，是实现后发赶超的精彩故事。贵州交通采用新技术、新材料、新工艺“三新”技术先进经验，为其他产业赶超提供了科技优先的交通样本。世界级最高桥梁前100名中（含在建）有50座在贵州，贵州近10年建成27座、在建16座，堪称世界“桥梁博物馆”。全省9个市（州）、20余个县（区）实现全国交通一卡通互联互通，省际、市际、县际客运班线联网售票覆盖率大幅提升，贵阳地铁1号线及BRT车站闸机实现5G刷脸识别支付，收费站通行费快捷支付覆盖率达100%，“互联网+便捷出行”的广泛运用有效满足了人民群众多样化、多层次、个性化出行需求。

**（4）成本优势。**贵州拥有丰富的劳动力资源，人工费成本不足发达地区的70%。全省以石灰岩为代表的砂石材料富集，单价不足全国的三分之二。公路建设占补平衡补偿水田5万/亩、旱地1.6万/亩，不足发达地区的五分之一。“村村通”APP出行服务平台2018年在全国率先全覆盖，实现“一站式”出行定制，“货车帮”网络货源平台高效运用，有效降低客货运空驶率问题，降低货运物流成本。成本洼地与要素流动叠加，将有效促进要素集聚。

**（5）政策优势。**国家和省委、省政府给予交通政策倾斜，实现了“小省办大交通”。国家授予贵州第一批交通强国建设试点单位，第一个批复贵州交通强国试点实施方案，继续给予高速公路等支持政策，锻造交通基础设施发展长板，补齐农村公路、水运发展短板。省委、省政府建立省级财政资金补助机制，支持公路、水运项目建设。与地方政策性银行合作，开发“通组贷”等金融产品，建成7.87万公里“组组通”硬化路，疏通了交通“毛细血管”，近4万个30户以上自然村寨脱贫摘帽。

### 2. 发展机遇

**（1）建设交通强国带来新契机**

党的十九大作出了建设交通强国的重大战略部署，这是以习近平同志为核心的党中央立足国情、着眼全局、面向未来作出重大战略决策，是党中央对交通运输发展在新时代赋予的新使命，显著提升了交通运输在社会主义现代化强国建设和现代化经济体系中的战略地位。加快建设交通强国，有利于凝聚各方共识，汇聚各方力量，推动交通运输行业加快发展，也为贵州交通加快发展带来了新的机遇。站在新的历史起点，交通运输部将贵州列入首批交通强国试点地区，为贵州交通发展赋予了新使命和新要求，也为贵州交通在投融资模式创新、智慧交通、交旅融合等重点领域先行先试、率先突破提供了新契机。

**（2）国家重大战略叠加拓展新空间**

“十四五”期，“一带一路”、长江经济带、新一轮西部大开发等国家重大区域发展战略将进一步深入实施，西部陆海新通道建设加快推进，贵州作为“丝绸之路经济带”和“海上丝绸之路”的重要交汇点、长江经济带的重要腹地、西部陆海新通道的重要节点，将迎来新一轮发展空间。国家重大区域发展战略叠加推动，有利于贵州“西南综合立体交通枢纽中心”的地位进一步巩固。

**（3）国家出台扩张性宏观政策措施带来新机遇**

为应对新冠肺炎疫情给我国经济带来的严重挑战，今年3月25日中央政治局常委会会议提出，要抓紧研究出台一揽子扩张性宏观政策措施，包括实施积极财政政策、提高财政赤字率、发行特别国债、增加地方政府专项债券规模等，缓解融资难融资贵，为疫情防控、复工复产和实体经济发展提供精准金融服务。当前贵州交通发展的资金供需矛盾不断凸显，国家出台的一系列扩张性宏观政策措施为“十四五”期贵州交通发展提供了重要的资金保障，带来了良好的政策环境和新的重要机遇。

### 3. 面临挑战

**（1）在防范化解政府隐性债务的背景下，交通基础设施项目的资金需求及保障矛盾日趋严重。**

党的十九大报告强调，要把防范和化解行业债务风险放在更加突出位置，妥善处置好行业存量债务，有效遏制债务增量，要求科学规划、审慎推进重大项目实施，防范系统性金融风险。2019年中共中央办公厅、国务院办公厅印发《关于做好地方政府专项债券发行及项目配套融资工作的通知》，要求从严设定政策条件，严禁利用专项债券作为重大项目资本金政策层层放大杠杆，进一步健全地方政府举债融资机制。在此背景下，交通建设项目的融资难度将不断加大，“十四五”期贵州交通建设任务仍然繁重，资金供需矛盾将进一步凸显。

**（2）土地、林地要素保障等刚性约束日趋加剧。**

近年来土地、环保等外部条件较以往发生了显著变化，刚性约束进一步加剧且将长期存在，对交通建设项目实施产生了较大影响。一是土地审批周期长、程序复杂。按照《中共中央 国务院关于加强耕地保护和改进占补平衡的意见》（中发〔2017〕4号）的工作要求，一般项目不得占用永久基本农田，而公路建设项目属于线性工程，完全避让永久基本农田存在现实困难，导致项目用地获批困难，前期工作难度进一步加大；二是环保要求更加严格。随着国家对于生态环境保护的力度不断加大，生态红线的划定越来越严格，占用生态敏感区、生态保护区等的交通建设项目前期工作推进困难，生态环保对项目前期工作的要求不断提高。当前，自然资源、环保等部门正在开展国土空间规划编制和“三区三线”划定工作，为保障交通建设项目的线位资源，需进一步加强协调衔接。

## （三）阶段性特征

新中国成立70年来，特别是改革开放40年来，贵州交通运输发展取得了辉煌成就，实现了交通运输与经济社会发展从整体滞后到瓶颈制约、再从初步缓解到“基本适应”的历史性跨越，明显提升了贵州在区域发展中的战略地位，为贵州省实现经济社会赶超发展奠定了坚实基础。站在新的历史起点，外围环境正在发生深刻变化，结合内外部形势总体判断，“十四五”期，贵州交通运输发展将呈现三个转变：

**在发展重点上，由追求速度规模向更加注重质量效益转变；**

**在发展模式上，由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变；**

**在发展动力上，由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变。**

“十四五”期，贵州交通运输发展将呈现以下显著特征：

**一是处于由“基本适应”向“提质增效”、由“有”向“好”、由“大”向“强”的转换期。**经过多年的快速发展，贵州交通运输已经基本适应经济社会发展需要，但发展短板仍然存在，基础设施网络供给能力不足，服务品质和效率还需要进一步提高。“十四五”期，随着我国经济向高质量发展阶段迈进，供给侧结构性改革不断深化，人民群众对的客货运输服务的品质要求也将不断提高，从“走得了”向“走得安全”“走得便捷”“走得舒适”转变。因此，“十四五”期，在着力补齐交通基础设施网络发展短板的同时，要更加注重服务品质和效率的提高，全面提升供给能力，更好满足人民群众高品质、多样化的运输需求。

**二是处于各种运输方式强化衔接、实现一体化融合的攻坚期。**多年以来，贵州各种运输方式相对独立发展，均已具备一定的发展基础，但各种运输方式统筹协调和衔接的水平不高。《交通强国建设纲要》提出要建设现代化高质量综合立体网络，要求充分发挥各运输方式组合效率，全面提升综合运输的整体优势。“十四五”期，贵州交通发展要着力强化各种交通方式的统筹协调，加大通道内不同方式的协调力度，提升综合运输衔接转换水平，推进各种交通方式综合化、一体化融合发展，充分发挥各交通方式的技术经济优势和综合交通运输体系的组合效率。

**三是处于加强行业改革创新、全面提升治理能力的关键期。**近年来，交通运输投资回报率降低、劳动力成本提高、土地环境刚性约束增强等现象进一步凸显，债务风险问题突出，资金、劳动力、资源等传统要素投入的驱动力正逐步减弱。“十四五”期，贵州交通将围绕国家治理体系和治理能力现代化的要求，将改革创新作为重要驱动力，更多依靠科技创新、制度创新和政策创新，加快推动行业治理体系和治理能力现代化。

# 三、“十四五”发展思路及规划目标

## （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，深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，全面落实省第十二次党代会及历次全会精神，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，坚持稳中求进总基调，牢固树立新发展理念，坚持推进高质量发展，坚持以供给侧结构性改革为主线，坚持以人民为中心的发展思想，以交通强国战略为统领，着力补齐短板，增强有效供给，优化基础设施网络，提升运输服务效率和品质，强化科技创新驱动，加快建设现代流通体系，加快构建“西南综合立体交通枢纽中心”，大力培育形成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，有力支撑交通强国建设，为社会主义现代化强国建设当好先行。

## （二）基本原则

**坚持服务大局。**紧紧围绕国家战略和全省经济社会发展大局，以提高人民获得感、幸福感、安全感为出发点和落脚点，牢牢把握交通的“先行官”定位，充分发挥交通在贵州对外开放、区域协调发展、乡村振兴、旅游产业化建设、新型城镇化建设、现代经济体系建设和生态环境保护中的基础支撑和先行引领作用。

**坚持统筹协调。**统筹各种交通方式发展，由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，发挥综合交通运输体系的整体优势和组合效率。加强与国土空间规划的协调衔接，推进交通与旅游、物流等相关产业融合发展。加快推进由建设为主，向建设、管理、养护、运营协调发展转变。

**坚持绿色集约。**牢固树立生态优先理念，将绿色发展理念融入交通运输发展各方面和全过程，坚持集约节约利用土地等资源，加强节能减排和生态功能恢复，建设绿色循环低碳的交通运输体系，促进交通运输发展与自然和谐共生。

**坚持创新驱动。**由依靠传统的要素驱动向更加注重创新驱动转变，把改革创新作为推动发展的强大动力，深化重点领域和关键环节改革，加快推动交通领域的科技创新、制度创新和政策创新，让创新成为交通运输提质增效的根本动力。

## （三）发展思路

针对新形势和新环境，“十四五”期贵州交通运输发展要立足阶段性特征，遵循发展规律，重点体现以下发展思路：

**一是补短板。**坚持问题导向，对于国高通行能力不足、普通省道技术状况偏低、水运通道有待贯通等贵州交通发展中存在的突出短板和薄弱环节，继续强化基础设施网络供给能力，着力补齐发展短板，发挥基础设施网络的整体效能和网络效益。

**二是提品质。**落实高质量发展要求，构建优质高效的客运体系和高效专业的物流服务体系，强化科技、智慧对交通运输的引领支撑作用，全面提升客货运输服务效率和品质，推动交通运输服务从“有没有”向“好不好”转变，从高投入、高速度向高质量、高效益转变，不断增强人民群众的幸福感、获得感。

**三是促融合。**加强多种运输方式紧密衔接的综合客运枢纽建设，提升综合客运一体化水平，完善枢纽集疏运体系，大力发展旅客联程运输和货物多式联运，推动各种运输方式一体化融合发展。

## （四）发展目标

按照交通强国战略部署，紧紧围绕高质量发展要求，综合考虑国内外发展趋势和我省发展条件，坚持目标导向和问题导向相结合，坚持守正和创新相统一，“十四五”期我省交通运输发展要努力实现以下主要目标。

**——交通强国建设迈出新步伐。**高质量完成交通运输投融资模式创新、智慧交通建设、交通与旅游融合发展、“四好农村路”高质量发展、山区公路建设运营安全风险管控等交通强国试点任务，形成具有贵州特色、可复制可推广的交通强省新模式，推动交通运输向“更高、更好、更强”飞跃，构建更加安全、便捷、高效、绿色、经济、文明的现代化综合交通运输体系，为全面推进交通强省建设奠定坚实基础。

**——综合交通发展达到新水平。**结合新型城镇化、产业布局，加快城市群和都市圈交通网络化，提高路网的综合效益。努力构建布局完善、结构合理、能力充分、衔接高效、绿色智能的综合交通运输网，完善综合运输网络和服务体系，完善综合运输大通道、综合交通枢纽、物流网络。贵州作为我国西南综合立体交通枢纽中心地位进一步凸显，全面提高人民群众对交通运输的获得感、幸福感、安全感，服务支撑新型城镇化和乡村振兴战略，全面巩固脱贫攻坚成果，有力支撑贵州经济社会发展。

**——运输服务能力得到新提升。**加快现代流通体系建设，强化贵阳（含贵安新区）、遵义等城市国家物流枢纽功能，提升六盘水、安顺、毕节、铜仁、凯里、都匀、兴义等城市区域物流枢纽功能，完善县级节点为依托的地区物流枢纽功能。提高农村地区交通通达深度，提升农村客运定制化、区域化、预约响应式服务，城乡运输网络衔接更加顺畅。大力推行公交优先理念，完善行业节能降碳、污染防治等相关标准规范体系。探索建立网络货运示范区，研究税收支持性政策，探索完善体制机制。

**——交通融合发展形成新业态。**打造“路旅融合”“桥旅融合”“山地房车”等品牌，增加高速公路、普通国省道、旅游公路等旅游服务设施，完善交通运输车辆服务、信息服务等内容，驱动交通助推新型工业化、新型城镇化、农业现代化、旅游产业化等四个轮子一起转，探索“山为景、水为径、桥隧连、文旅融、田园美”的山地特色交通旅游新型城镇化融合发展新模式，形成交通运输行业新业态。

**——交通行业保障取得新成效。**进一步提高公路与航道管理养护水平，强化科技智慧对交通运输的引领支撑作用，着力构建绿色循环低碳交通运输体系，切实提高交通安全水平和应急保障能力，加快构建协同高效的现代化治理体系，建立健全人才培养及使用机制。主要发展指标达到西部领先，部分指标跻身全国前列，有力支撑全省经济社会发展和社会主义现代化强国建设。

# 四、“十四五”发展的主要任务

围绕**“交通强国建设迈出新步伐、综合交通发展达到新水平、运输服务能力得到新提升、交通融合发展形成新业态、交通行业保障取得新成效”**等“**五新**”发展目标，“十四五”期贵州省交通运输发展需加快推进以下重点任务。

## （一）强化基础设施网络供给能力

**——建成1万公里高速公路网。**在国家高速公路境内路段全面开工的基础上，加快推进沪昆、兰海等国家高速公路主通道扩容改造，提升通行能力和服务水平；依托西部陆海新通道建设，完善综合运输大通道，强化与周边省（区、市）衔接，进一步加快省际通道建设，加快融入成渝双城经济圈，构建成渝黔金三角，实现与北部湾城市群等重要经济区的快速联系；围绕黔中城市群、贵阳都市圈等交通网络化，推进贵阳、遵义等中心城市和铜仁等地州首府城市的绕城高速公路建设；稳步推进城际高速公路通道建设，强化城际融通，做好项目储备，适时启动项目建设。

**——提升普通国省干线技术状况和服务水平。**稳步推进普通国道三级及以下路段改造，实现普通国道二级及以上比例达90%以上；加快推进普通省道升级改造，力争实现三级及以上比重达到60%；持续完善市域、县域骨架路网，推进城乡融合、交旅融合发展；按照新型城镇化发展需要，合理确定建设标准，优化普通干线公路城镇出入口和过境段；加快推进一批衔接高速公路出入口、铁路、机场、港口码头等交通枢纽的普通国省道建设，实现客货运输车辆便捷上高速，各运输方式顺畅衔接；针对技术指标较低、路况较差的路段，因地制宜开展提质改造和路面改造，有效提升服务水平。“十四五”时期，完成普通国省道安全提升工程X公里，完成干线公路灾害防治工程X公里、长陡下坡治理X公里，完成危旧桥（隧）改造X座，国省干线四、五类桥梁当年处置率100%，普通国省干线公路一、二类桥梁比例达到90%以上，一般灾害公路抢通时间不超过12小时。

**——提升乡村和边远山区交通服务水平和保障能力。**巩固交通脱贫攻坚、全面建成小康社会成果，推进县乡道低等级路段升级改造和路面改造；加快推动3.38万公里等外路提等改造，加快推动连通乡镇的低等级公路改造，力争乡镇通二级及以上公路比重达到XX%；支撑服务乡村振兴战略，结合村镇布局和产业发展需要，建设一批资源路、旅游路、产业路，加快推进联网公路建设，提高农村公路网络化水平；继续加强农村公路安全生命防护工程建设和危桥改造，切实提高农村公路安全保障水平；深入推进“四好农村路”示范县创建，实现农村公路高质量发展。“十四五”时期，全省新改建农村公路约2万公里，完成村道安全提升工程4.9万公里。

**——建强用好枢纽站场服务现代流通体系。**坚持“统一规划、一体设计、同步建设、同期运营、协同管理”，积极推进多种运输方式有效衔接的综合客运枢纽建设，提升综合客运一体化水平；服务中欧班列、支撑西部陆海新通道建设，推进一批通用集散型、多式联运型货运枢纽（物流园区）建设，鼓励和引导传统货运场站向物流园区转型升级，探索智慧物流园区建设；结合城市功能区划调整、城市新区建设等新要求，推进地市普通公路客运站建设，对县级老旧客运站进行改造；支持公路客运站拓展旅游集散功能，探索推进旅游集散服务型公路客运站建设；结合农村客运发展和新农村建设，推进乡镇客运站建设，推动乡镇客运站与运政、邮政、快递协调发展，推进乡、村物流站点建设。推进机场、火车站、港口、物流园区等重要枢纽的集疏运公路建设，完善枢纽集疏运体系。

**——补齐水运发展短板。**围绕“北入长江、南下珠江”的战略目标，实现航道由“通不通”向“好不好”“高不高”转变。积极推进乌江水运主通道提等升级工程，力争开展红水河出省通道前期工作，促成龙滩电站1000吨级通航设施建设，打通南下水运大通道；推进水运辅助通道建设，着力打通清水江（贵州境）通道，延伸清水江、都柳江航道服务范围；围绕服务地方经济、促进航运与旅游等产业融合发展，推动一批库区航运工程建设；配合水运通道建设，完善枢纽港口布局，推进开阳港、瓮安港、望谟港等重点港区泊位建设；支持和保障民生，有序推进一批便民码头建设。

## （二）进一步推动交通和旅游融合发展

——打造精品旅游风景道，实现“路旅融合”。适应全域旅游发展，打造以公路为轴线、以沿线人文特色、自然风光、美丽乡村为依托的多彩贵州风景道，使贵州成为“沿路观景、路即是景”的知名自驾旅游目的地。打造习水、赤水、仁怀、瓮安、黎平等县市的红色文化旅游公路，构建红色文化旅游公路和特色化服务体系及新型旅游产品。重点推进荔波喀斯特旅游风景道、铜仁梵净山世界自然遗产地风景道、贵阳旅游公路环线等示范项目建设，争创国家级示范工程，在全国发挥引领作用。

——打造桥梁旅游示范区，实现“桥旅融合”。发挥贵州省“桥梁博物馆”独特优势，遴选一批桥梁工程，开辟交通观光项目，促进桥梁、旅游、消费。重点推进六安高速花江特大桥“桥旅融合”服务区示范项目建设。

——鼓励普通国省道开展旅游化改造。鼓励普通国省道结合旅游公路建设，因地制宜设置自驾车营地、房车营地、观景平台等旅游配套服务设施，提升旅游交通的服务质量，满足出行者多样化、个性化需求。充分利用普通公路沿线现有公路站（含养护站、超限检查站、路政中队、收费站场等）、加油站、农家乐、公路边闲置场地等进行普通公路服务站建设和功能拓展。

## （三）全面提高公路与航道管理养护水平

**——改善公路路况和服务品质。**积极开展预防性养护和日常养护，提升公路路况水平，实现公路路面技术状况逐年提升。继续推动实施生命安全防护工程和危桥、老旧桥梁改造重建，加强灾害治理力度，提高路网整体抗灾能力和安全性。改善公路路域环境，提升公路养护工程的综合效益，打造以“畅安舒美”为主题的美丽公路。加快普通国省干线公路服务设施建设改造，重点打造特色典型交通驿站、综合服务区等服务示范点。

**——加强内河航道养护管理。**加强乌江、南北盘江-红水河等重点航道的养护。推动由单一养护、粗放型养护向全面养护、集约型养护转变，主要通航河流航道尺度维护不低于维护等级标准要求。加强通航设施运行维护管理，优化通航设施监控系统，完善安全保障措施，提高通航设施的运行安全可靠性。加大航道管养设施设备投入。

**——提升养护决策和管理水平。**建立包括路况检测评定、养护目标设定、养护需求分析和养护计划编制等流程的公路养护决策技术体系，构建“十四五”养护工程项目库，提升养护决策科学化程度。大力推广成熟的养护工程施工工艺和施工设备，构建养护作业标准化框架体系，推进养护作业的机械化、标准化进程，全面提高养护效率；深入开展公路养护市场化改革。

## （四）提升客货运输服务效率和品质

**——构建优质高效的客运体系。**大力推进旅客联程运输发展，构建与铁路、民航相衔接的省际道路客运集疏运网络，全面推广应用客运联网售票系统，探索“一票制”和“一站式”客运服务。加快推动定制客运发展，以“互联网+”“定制化”全面推动传统客运转型升级，提高定制客运规模化、网络化经营水平，培育和规范市场创新发展新动力。适应个性化、多元化的旅客需求，鼓励客运企业开展旅游客运专线等特色业务，积极打造“一站式”运游融合服务产品，建设“交通+旅游”集散中心，推动客运与旅游深度融合，积极探索旅游航道，打造具有特色的沿江旅游项目。深入实施“贵州省道路运输服务品质提升工程”，加强城乡客运资源整合，鼓励有条件的有条件的地区城市公交线路向郊区延伸、实施农村客运公交化改造，提升城乡客运均等化服务能力。继续加快推进“公交都市”建设，着力优化公交线网、完善基础设施、创新服务模式，提升城市公交服务能力和运行服务效率。

**——构建高效专业的物流服务体系。**鼓励货运物流企业做强做优，加快发展货运物流企业联盟。大力发展先进运输组织模式，加快推进货物多式联运发展，发展统一配送、集中配送、共同配送等业务模式，积极组织开展“无车承运人”试点，提升物流效率，降低物流成本。整合合规的社会闲散运力和分散货源，推动农村物流集约化发展，推动黔货出山，积极推广农村“货运班线”、农村客运班车利用货舱承接小件快运等集约化服务模式。加快邮政快递基础设施建设，推进“快递进村”工程实施，到“十四五”末基本实现村村通快递服务，支持邮政快递业与现代农业、电子商务等深度融合发展。

**——着力提升运输装备技术水平。**进一步提高中高级客运车辆占比。大力推进货运车（船）型标准化、大型化、专业化，鼓励发展集装箱、厢式、冷藏、散装、液罐等专用运输车辆和多轴重载大型车辆。推进混合动力、纯电动、天然气等新能源和清洁能源车辆广泛应用。

## （五）强化科技智慧对交通运输的引领支撑作用

**——提升交通关键技术和装备的研发能力。**加强特殊地质和复杂结构下，桥梁隧道、公路建设、水运工程、数字化维养等基础设施建设养护领域关键技术研究。重点突破智慧出行服务平台、出行即服务（MaaS）、“互联网+”高效物流等关键技术，实现信息化、智能化与运输服务的高度融合，支撑运输服务品质化协同化发展。加快推进大数据、5G、区块链、人工智能等技术在交通领域的研发与应用，加快产业转型升级发展。依托重大项目，加强对山区公路安全运营风险管控、交通运输全生命周期绿色发展、综合运输决策支持等领域关键技术研发及材料装备研发。推进贵州交通运输科技成果库建设，促进科技成果转化与应用。

**——完善交通大数据基础设施。**建设完善“一朵云”，完善行业个性化基础云平台应用，为交通运输信息化系统提供统一的信息化基础条件。建设完善“一中心”，完善贵州省综合交通大数据中心，实现行业信息化建设的集中部署和集中管理。建设完善“一张网”，完善贵州省交通运输行业专网，实现交通运输行业专网与全省政务服务“一张网”整合。综合利用BIM、GIS、遥感、北斗和高精度交通地图等技术，建设完善“一幅图”，建设交通地理信息数据中心，实现全省交通基础地理信息数据的统一管理和全面共享。

**——夯实交通大数据治理能力。**以行业权力清单和责任清单为基础，推进交通运输领域全省一体化在线政务服务，建设交通运输综合行政办公业务和政务服务系统，打造政务服务“一网通办”的全省试点行业。综合运用跨行业、跨层级交通运输大数据，建设贵州省综合交通大数据决策支持信息平台，增强大数据科学决策支持能力，有效支撑交通运输决策管理与服务。

**——深化智慧交通应用。**推动交通基础设施全要素、全周期数字化，加强技术状况、交通运行等数据的积累和挖掘，积极推进智慧公路和智慧水运建设。建设新农村交通综合信息服务平台，整合交通、邮政客运等各类资源，形成以“交通运输＋农村新生活”为特色的新农村交通综合服务开放生态平台。大力发展“互联网+”高效物流新模式、新业态，加快物流组成要素和活动的数字化，构建覆盖不同运输方式、不同层次的物流数据资源开放共享机制，推动物流数据资源高效汇聚、优势互补和协同开发。推进综合交通出行领域的大数据应用，打造数字化出行助手，提供“门到门”的全程出行定制服务，推动“出行即服务（MaaS）体验区”建设试点。推动“互联网+”便捷交通发展，鼓励和规范发展定制公交、网络预约出租车、互联网租赁自行车、小微型客车分时租赁等出行服务新业态，提高公众出行便捷服务水平。

## （六）着力构建绿色循环低碳交通运输体系

**——强化生态保护和资源集约利用。**加强规划衔接，推动交通基础设施与国土空间规划“三区三线”相协调；统筹各种运输方式基础设施布局，集约利用土地、岸线、通道线位等资源；将绿色发展理念贯穿于交通基础设施规划、设计、建设、运营、养护全过程；落实最严格的生态环境保护制度，强化全过程环保监管；针对早期工程历史遗留生态环境问题，开展交通基础设施生态保护与修复；实施交通廊道绿化美化行动，提升生态功能和景观品质；全面推进绿色公路建设，加快推进绿色港口、生态航道建设，深入推进绿色客货枢纽建设。

**——加强重点领域污染防治。**持续推进老旧柴油货车、船舶、机车和施工机械提前淘汰更新；推动柴油货车尾气排放深度治理，会同相关部门开展超标排放联合执法监管，消除柴油货车尾气超标排放现象；强化在用车排放检验和维修治理，全面推广实施汽车检测与维护（I/M）制度，推进汽车绿色维修发展；强化港口污染治理，推进船舶污染物接收、转运及处置工作，深入推进内河船型标准化，加快推广节能环保船型，切实执行船舶强制报废制度；持续改善赤水河等航道环境质量，保护珍稀鱼类生存空间的稳定性。

**——深入推进节能减排。**在公路、港口、客货运输枢纽全面推广节能减排技术应用，加快淘汰高耗能、低效率的老旧设备，全面推广应用节能设施设备；推进高速公路、普通国省道改扩建和维修养护路面材料回收和循环利用；加快推进公路服务区、港口、枢纽场站等区域污水处理及循环利用；全面推进城市绿色货运配送发展，推动新能源城市配送车辆便利通行政策全面落地实施；推进绿色出行体系建设，坚持公共交通优先发展，完善慢行交通系统建设，提升绿色出行比例。

**——推广新能源与清洁能源应用。**积极推动城市公交车、出租车、汽车租赁等领域应用新能源及清洁能源车辆，在城市物流配送、邮政快递等领域以及物流园区、港口等区域，优先使用新能源和清洁能源车辆及作业机械；全面推进高速公路服务区、交通枢纽、停车场等区域充电、加气设施建设；在客货运输枢纽适当开展太阳能、风能、地热能等清洁能源与新能源利用。

## （七）切实提高交通安全水平和应急保障能力

**——完善交通运输安全生产体系。**加快建设适合贵州特点的交通运输安全法规制度，并建立动态完善机制。按照“三管三必须”的要求，抓好安全生产工作，完善安全责任体系，不断健全企业安全生产、行业安全监管、安全生产责任考核、企业安全生产信用及安全责任追究等体系。健全完善安全生产风险管理、安全生产形势分析研判、隐患排查治理、事故暴露问题整改等机制，完善双重预防体系。加强交通安全风险预警、防控机制和能力建设，实现交通基础设施安全可控。加强安全生产重大关键技术研究和装备研发，提升行业突出问题治理和重大风险防控能力。进一步完善安全文化体系，加强行业安全生产宣传教育，推进企业安全文化建设。加强交通运输综合执法，牢牢守住不出现冲击道德底线的安全风险，有效遏制交通重特大安全事故。继续推进《交通运输安全专项整治三年行动计划》、《道路运输安全专项整治三年行动计划》。

**——强化应急保障与救援保障能力。**建立健全综合交通应急预案体系，加强应急预案的评估、优化和完善，有计划、有组织的开展各类突发事件应急处置演练。构建风险化解、应急处置的交通运输综合治理机制。加快推进主要通航河流的监管系统建设，实现对全省高风险水域中重点水域监管“全覆盖”，在高风险水域形成人力巡航与电子巡航相结合的水上安全监管体系。加强应急保障队伍建设，提高应急队伍专业化水平和装备配备水平。统筹规划应急装备站点布局，推进公路应急保障中心（基地）建设。

## （八）加快构建协同高效的现代化治理体系

**——完善行业管理体制机制。**深化综合交通运输管理体制改革，健全综合交通运输发展协调机制，构建跨方式、跨部门、跨区域的综合交通运输管理体制和协调机制。扎实推进“放管服”改革，完善政府权责清单，持续推进简政放权。以公路养护等领域为重点，加快推进各级政府交通运输财政事权和支出责任的合理划分。加快推动出租汽车行业改革，完善定价机制，实现巡游出租汽车与网络预约出租汽车融合发展。

**——完善交通运输法规体系。**以交通治理体系和治理能力现代化为导向，加强交通运输与其他领域的跨部门法律协作，提高立法工作质量；加快新兴业态管理办法研究，完善综合交通法律法规体系。深化交通运输综合行政执法改革，完善交通运输执法程序，推进交通运输行政执法信息化建设，健全交通运输行政执法与刑事司法衔接机制，提升综合执法效率。

**——建立健全人才培养及使用机制。**实施交通领域领军人物与高层次人才培养工程，凝聚和培养高端科研人才，推进创新型人才队伍建设。以贵州省交通运输干部学院和贵州交通技能人才基地建设为抓手，建立贵州省交通运输行业战略咨询专家库和讲师团，实施急需紧缺人才建设工程、交通领导干部能力素质提升工程和交通运输综合执法人才建设工程，打造能适应新时期行业转型发展需要的高素质专业化交通人才队伍。创新交通人才保障机制，对重大人才工程的实施提供资金和项目保障。

**——营造良好市场环境。**优化交通运输营商环境，完善鼓励支持民营企业发展的政策。增强政府对交通运输行业和市场的监管能力，营造公平竞争的交通运输市场，完善交通运输市场准入和退出机制，建立交通运输监管信息服务平台，建立优良信用环境。建立交通运输政策白皮书和市场信息披露制度，增强社会公众和企业参与交通运输发展的认识和理解。

## （九）资金测算

### 1. 资金需求

“十四五”期，完成上述各项任务，全省交通建设投资约为X亿元。

分类来看，高速公路建设投资X亿元，普通国道建设投资X亿元，省道及以下公路建设投资X亿元，枢纽站场体系建设投资X亿元，水运建设投资X亿元，其他交通项目投资X亿元。

从投资结构看，高速公路建设投资占比X%，普通国道建设投资占比X%，省道及以下公路建设投资占比X%，枢纽站场体系建设投资占比X%，水运建设投资占比X%，其他交通项目投资占比X%。

### 2. 资金筹措方案

在严格防范政府债务风险的基础上，积极争取国家政策支持；用足用好省级财政资金；积极创新融资模式，全面强抓股票发行重大机遇，推动交通企业上市；压实地方责任，落实配套资金，为规划顺利实施做好资金保障。

**（1）高速公路**

继续争取中央车购税等补助资金支持；争取省级财政延续对高速公路的有关支持政策，保障高速公路省级资本金需求；明确省地支出责任，各市州、县政府建立财政资金保障机制，落实市州、县资金保障；积极协调争取银行贷款，创新投融资模式，积极引入社会资本。

**（2）普通国道**

继续争取中央车购税等补助资金支持；落实市州、县政府配套资金；加大高速公路对普通国道的“反哺”力度。

**（3）普通省道及以下公路**

争取中央车购税补助和省级财政投入，其余资金由市县自筹。

**（4）枢纽站场**

争取中央车购税补助，其余资金以市州政府自筹和企业自筹等方式筹集。

**（5）水运建设**

争取中央补助资金和省级财政投入，其余通过市州政府自筹、吸引社会资本和银行贷款解决。

# 五、保障措施

## （一）加强组织实施

积极协调发改、自然资源、生态环境等有关部门，共同加快推进项目前期工作。进一步优化项目审批流程、精简审批事项，缩短审批时间，加强事中事后监管。制定重大项目、重大工程、重大政策的时间表和路线图，确保规划实施组织到位、责任到位、投入到位、措施到位。加强规划实施中动态监测分析，及时组织中期评估，及时对规划目标、重点任务进行动态调整，针对分解目标任务强化评估考核。

## （二）强化资金保障

充分利用好“一带一路”、长江经济带、新一轮西部大开发、西部陆海新通道等国家重大战略带来的发展机遇，积极争取国家加大中央资金支持力度。积极争取国家专项债券，以及一般债用于交通的份额，保障政府稳定的财政资金投入，充分发挥财政资金的引导和杠杆作用。严格防范政府债务风险，规范各级地方政府举债融资行为，稳妥化解存量债务。结合推进交通强国建设试点，深化PPP模式研究，积极引导社会资本参与交通建设，探索研究经营性公路资产证券化、TOT等方式盘活存量资产，提高交通基础设施管养效率。

## （三）完善政策支持

根据《交通运输领域中央与地方财政事权和支出责任划分》，研究细化贵州省本级、市（州）级、县级交通运输领域事权和支出责任划分方案，建立相匹配的各级财政预算制度和交通举债制度。将交通基础设施用地纳入各级国土空间规划中统筹考虑，做好与“三区三线”的充分衔接，在坚持资源节约和环境保护的前提下，做好重要通道和重大项目的空间预留，实现交通基础设施国土空间资源的提前储备、多方统筹、有效管控和高效利用。强化政策创新，完善交通项目与周边土地综合开发、传统行业转型、新业态新模式发展、跨部门数据共享等方面的管理办法，激发市场活力。