贵州省“十四五”交通运输发展规划

目 录

前 言	1
一、发展基础	2
二、面临形势及阶段特征	4
(一) 面临形势	4
(二) 阶段特征	5
三、总体要求	5
(一) 指导思想	6
(二) 基本原则	7
(三) 发展思路	8
(四) 发展目标	8
四、主要任务	11
(一) 聚焦“七大”重点	11
(二) 彰显“三大”亮点	27
(三) 资金需求	32
五、保障措施	33
(一) 加强党的领导	33
(二) 加强组织实施	34
(三) 强化资金保障	34
(四) 完善政策支持	35
(五) 加强人才保障	36

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，也是贵州开启交通强国建设新征程的第一个五年。交通作为现代化建设的开路先锋，要加速融入新发展格局，要加强对新型城镇化、新型工业化、农业现代化、旅游产业化“四个轮子一起转”的支撑作用。“十四五”时期，仍需加快推动贵州交通运输高质量发展，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，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，不断增强人民群众的获得感、幸福感、满足感，为全省在新时代西部大开发上闯新路，在乡村振兴上开新局，在实施数字经济战略上抢新机，在生态文明建设上出新绩，开创百姓富、生态美的多彩贵州新未来当好先行。

本规划是指导贵州省“十四五”时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、信息化、人才、邮政等领域。

一、发展基础

“十三五”时期是贵州公路水路交通建设史上投资规模最大、建设速度最快、支撑保障最优、发展成效最好、老百姓受益最多的黄金期，贵州交通以“两会战两决战一攻坚一行动”为抓手，奋力下好交通基础设施建设“先手棋”，打好交通运输“组合拳”，实现了从瓶颈制约到基本适应的重大突破，规划主要指标顺利完成，重点任务全面推进，运输服务能力明显提升，支撑保障显著增强，初步走出了一条有别于东部、不同于西部其他省份的发展新路，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，在贵州奋进史上留下波澜壮阔的时代篇章。

一是交通基础设施投融资力度空前。全省公路水运固定资产投资累计完成 7197 亿元，居全国第一方阵，为全省经济社会发展和全国交通稳投资促增长作出了积极贡献。**二是西南陆路交通枢纽更加巩固。**高速公路通车里程超过 7600 公里，出省通道达到 22 个，与周边 5 个省（区、市）均实现 3 个及以上通道连接，省会贵阳到其他市（州）中心城市实现高速公路双通道连接，与高铁共同构建起了横贯东西、纵贯南北的陆路运输大通道。**三是农村交通出行条件根本改变。**在西部地区率先实现村村通硬化路和通客运目标，提前三年完成交通运输脱贫攻坚兜底性任务，在西部地区率先实现 30 户以上自然村寨 100%通硬化路，为书写中国减贫奇迹

的贵州精彩篇章贡献了交通扶贫经典战例。**四是内河航运通道能力大幅跃升。**建成西部山区内河第一批通航设施，实现千里乌江复航。全省航道通航里程达 3958 公里，其中高等级航道突破 1000 公里，居全国 14 个非水网省市第一。**五是养护管理水平显著提升。**高速公路、普通国省干线公路优良路率分别达到 98.6%和 56.8%。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%。省市县三级应急储备体系基本形成，航道养护机制逐步完善。**六是人民满意交通建设成果丰硕。**全省公交运营线路总里程突破 2 万公里，9 个市（州）中心城区、30 个县（市、区）实现交通一卡通互联互通。累计创建“四好农村路”全国示范县 9 个、省级示范县 47 个。在全国率先研发推广“通村村”出行服务平台。“互联网+货运物流”快速发展。快递网点实现乡镇全覆盖，建制村直接通邮。高速公路收费站 ETC 车道覆盖率达到 100%。**七是行业现代治理能力明显增强。**“放管服”改革不断深化。开展科技攻关 220 余项。成立贵州数字交通研究院，建成数字交通创新示范基地。全省新能源、清洁能源公交车比例达 84.8%。全面完成 484 个收费站入口治超设施建设。基本完成乡道及以上行政等级公路安全隐患治理。建成全国首个“体验式”西部山区道路运输安全教育培训基地，交通运输安全事故起数和死亡人数较“十二五”末分别下降 47.4%和 46.4%，连续三年未发生重特大事故。

虽然“十三五”时期贵州交通运输发展取得了显著成效，但与高质量发展的要求相比，与人民群众日益增长的美好生活需要相比，仍存在一些短板和薄弱环节：**一是**基础设施网络有待改善，路网“两头好、中间差”问题依然突出；**二是**水运优势未能发挥，航道等级偏低，单个港口体量较小，潜力未充分释放。**三是**运输服务仍有差距，未有效实现客运“零距离”换乘和货运“无缝衔接”，交通信息化服务水平还不高，新业态、新模式发展不足，运输结构调整任重道远。**四是**融合发展仍有差距，衍生业态不多，桥旅融合系统性开发不够，交通存量盘活资产相对滞后，交通产业发展尚未破题，枢纽经济研究不够深入。

二、面临形势及阶段特征

（一）面临形势

从全球看，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，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。从全国看，我国已转向高质量发展阶段，制度优势显著，治理效能提升，经济长期向好，物质基础雄厚，人力资源丰富，市场空间广阔，发展韧性强劲，社会大局稳定。从贵州看，全省经济社会发展的基本面没有变，势头好、速度快、动力足，继续发展具有五方面优势和条件，即率先突破的比较优势、得天独

厚的区位优势、追赶跨越的后发优势、要素集聚的成本优势、持续稳定的政策优势。

“十四五”时期，贵州交通运输行业发展仍然处于重要战略机遇期，但机遇和挑战都有新的发展变化，总体上机遇大于挑战。从发展机遇看，一是我省仍然处于重要战略机遇期，为交通发展创造新条件；二是巩固拓展脱贫攻坚成果同乡村振兴有效衔接，为交通发展带来新潜力；三是构建新发展格局，为交通发展释放新活力；四是交通强国建设全面推进，为交通发展带来新机遇；五是西部陆海新通道加快建设，为交通发展拓展新空间。从面临挑战看，在投融资环境收紧和政府债务管控严格等政策背景下，交通项目地方配套资金筹集困难，资金供需矛盾进一步凸显；此外，土地、生态环境等外部约束长期存在，对交通项目前期工作的要求不断提高。

（二）阶段特征

“十四五”时期，贵州交通运输发展将呈现三个阶段性特征，即处于由“基本适应”向“提质增效”、由“大”向“强”的转换期；处于各种运输方式强化衔接、实现一体化融合的攻坚期；处于加强行业改革创新、全面提升治理能力的关键期。

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，深入贯彻党的十九大和十九届历次全会精神 and 习近平总书记对贵州、对交通运输工作的重要指示精神，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，坚持以人民为中心的发展思想，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，融入新发展格局，坚持高质量发展，坚持以供给侧结构性改革为主线，坚持以改革创新为根本动力，以交通强国建设为统领，牢牢把握交通成为中国现代化建设开路先锋的定位，紧扣实施乡村振兴、大数据、大生态三大战略行动，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，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，为新型工业化、新型城镇化、农业现代化、旅游产业化提供支撑，坚定不移走出一条有别于东部、不同于西部其他省份的交通运输高质量发展新路，不断增强人民群众的获得感、幸福感、满足感。为全省在新时代西部大开发上闯新路，在乡村振兴上开新局，在实施数字经济战略上抢新机，在生态文明建设上出新绩，开创百姓富、生态美的多彩贵州新未来当好先行。

（二）基本原则

坚持服务大局。紧紧围绕国家和全省重大战略、融入新发展格局、保障和改善民生等工作大局，以提高人民获得感、幸福感、安全感为出发点和落脚点，牢牢把握交通作为“先行官”和现代化建设开路先锋的定位，充分发挥交通在贵州对外开放、区域协调发展、乡村振兴、新型工业化、新型城镇化、农业现代化、旅游产业化、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，以交通格局引领发展格局。

坚持统筹协调。坚持系统观念，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、运输协调发展转变。

坚持生态优先。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，加强绿色基础设施建设，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，强化科技创新赋能，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

“十四五”时期贵州交通运输发展要立足新发展阶段，贯彻新发展理念，融入新发展格局，深入落实习近平总书记在第二届联合国全球可持续交通大会上讲话精神和视察贵州的重要指示精神，紧紧围绕省委十二届八次全会提出的“一二三四”工作思路，围绕“四新”主攻“四化”，从需求和供给两端发力，注重把握“四个关系”，着力推进“四个转变”，全省交通运输以“435”行动计划为统领，抓好各项工作，编制“十四五”项目库，努力实现“五个转化”，服务“四个轮子一起转”，做到“四个轮子”转到哪里，交通就通到那里。

（四）发展目标

1. 总体目标

到 2025 年，全省交通运输发展努力实现“五新”总目标，即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，交旅融合发展探索新模式，行业高质量发展取得新成效。

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，形成一批高水平技术导则、政策指南和具有贵州特色、可复制可推广的经验。

综合交通发展达到新水平。公、铁、水、民航等运输网络融合发展，基本形成布局完善、结构合理、能力充分、衔接高效、绿色智能的综合交通运输网。综合运输大通道和综合交通枢纽建设加快推进，西南综合立体交通枢纽中心构建取得重大进展，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。综合客货枢纽建设加快推进，多式联运、甩挂运输加快推广。贵阳、遵义等国家物流枢纽功能显著增强，市州中心城市区域物流枢纽功能加快提升，县级节点地区物流枢纽功能不断完善，助推“枢纽经济”实现高质量发展，服务中欧班列，支撑西部陆海新通道建设。

文旅融合发展探索新模式。打造形成“路旅融合”“桥旅融合”“航旅融合”“山地房车”等品牌，“水运+旅游”“枢纽+旅游”等新业态新模式发展迈出新步伐。高速公路、普通国省道、旅游公路等旅游服务设施进一步增加，交通运输车辆服务、信息服务等内容不断完善，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“四个轮子一起转”。

行业高质量发展取得新成效。科技创新、绿色安全水平和应急保障能力显著提高。协同高效的现代化治理体系加快

构建，“放管服”、交通综合执法、出租车行业等改革扎实推进，建立健全人才培养及使用机制加快完善，多元化投融资体系全面形成。

2. 具体目标

具体目标体现为“一完成、两提升、四优化”，即高质量完成强国五大试点任务；提升现代流通体系的基础设施供给能力，提升行业治理能力和服务水平；优化交通对新型工业化发展支撑，优化交通对新型城镇化发展支撑，优化交通对农业现代化发展支撑，优化交通对旅游产业化发展支撑。

3. 远景目标

到 2035 年，形成安全、便捷、高效、绿色、经济、文明的现代综合交通运输体系，交通基础设施通达程度达到东部地区平均水平，西南综合立体交通枢纽中心全面形成，基本实现治理体系和治理能力现代化，实现交通运输“人民满意、保障有力、西部前列”。

表 1 贵州省“十四五”时期交通运输发展主要指标

领域	指标	2020 年	2025 年	指标属性
基础设施	交通强国试点完成比例（%）	42	100	约束性
	高速公路通车里程（公里）	7607	9500	预期性
	普通国道二级及以上比例（%）	80	90	预期性
	普通省道三级及以上比例（%）	40	45	预期性
	乡镇通三级及以上公路比例（%）	53	65	预期性
	内河航道四级及以上航道里程（公里）	988	1000	预期性
	新建综合客运枢纽（个）	—	5	预期性
	新建货运枢纽（物流园区）（个）	—	3	预期性
运输服务	综合客运枢纽平均换乘时间（分钟）	—	30	预期性
	快递服务农村地区覆盖率（%）	35	80	预期性

领域	指标		2020年	2025年	指标属性
	高速公路优等路率（MQI）（%）		—	90	约束性
	普通国道优良路率（MQI）（%）		—	80	约束性
	普通省道优良路率（MQI）（%）		69.8	75	约束性
	农村公路优良中等路率（PQI）（%）		77.5	85	预期性
	城乡交通运输一体化发展水平4A级以上比例（%）		77	90	预期性
安全 应急	公路水路行业安全生产事故起数及死亡人数下降幅度达（%，基年为2020年）		—	20	预期性
	高速公路一、二类桥梁比例（%）		—	95	约束性
	普通国省干线一、二类桥梁比例（%）		—	90	约束性
	一般灾害情况下干线公路抢通平均时间（小时）		—	不超过24	预期性
	内河水上交交通事故（险情）事发水域应急到达时间（分钟）		—	不超过45	预期性
绿色 智能	城市公交新增和更新新能源车辆占比（%）		—	80	约束性
	公交机动化出行分担率（%）	贵阳、遵义等大城市	—	50	预期性
		其他市（州）中心城市	—	35	预期性
	高速公路废旧路面材料循环利用率（%）		—	95	预期性
	电子客票闸机二级以上客运站覆盖率（%）		—	100	预期性
运营高速公路服务区、停车区充电桩覆盖率		—	100	约束性	

四、主要任务

围绕打造“五新”发展总目标，“十四五”时期贵州省交通运输发展需聚焦“七大”重点，彰显“三大”亮点。

（一）聚焦“七大”重点

1. 强化基础设施网络供给能力

——提升高速公路网覆盖范围和服务水平。实施国家高速公路“补断畅卡”建设工程，推进贵阳至重庆、贵阳至昆明

等国家高速公路繁忙路段扩容改造，提升其通行能力和服务水平。围绕长江经济带和西部陆海新通道建设，进一步完善综合运输大通道，强化与周边省（区、市）衔接，有序推进省际通道建设，加快推进贵阳融入成渝地区双城经济圈，形成西南铁三角，实现与北部湾城市群等重要经济区的快速连通。围绕黔中城市群、贵阳都市圈等交通网络化，推进贵阳、遵义等外环高速公路建设。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。到2025年，高速公路通车里程达到9500公里以上。强化高速公路与沿线城镇、旅游景区、产业园区、农业坝区、物流园区、港口码头等有效衔接，进一步增强高速公路对产业发展、民生保障的支撑。

专栏1“十四五”高速公路建设项目

1. 主通道建设：加快建设兰海国高扩容重庆至遵义段、都香国高都匀至安顺段等续建项目，有序推进沪昆国高扩容工程贵阳至安顺段、沪昆国高扩容工程安顺至盘州（黔滇界）、贵阳（乌当）至平塘、贵阳经金沙至古蔺（黔川界）建设。

2. 省际高速公路建设：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），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）等省际项目前期工作，做好天柱至会同（黔湘界）、威宁至彝良（黔滇界）、兴

义经西林（黔桂界）至文山等储备项目前期工作，条件具备后适时启动。

3. 绕城高速公路建设：开工建设乌当（羊昌）至长顺、金沙经仁怀至桐梓、桐梓至新蒲，加快推进贵阳绕城高速扩容工程、毕节南环、铜仁环城等项目前期工作。

4. 城际通道建设：加快建设湄潭至石阡、正安至习水、瓮安至开阳、雷山至榕江、石阡至玉屏等续建项目，开工建设贵阳至黄平高速公路延伸段、纳雍至晴隆、纳雍至赫章、六枝至安龙、德江（合兴）至余庆、剑河至黎平等。

——**提升普通国省干线技术等级和服务水平。**实施国省干线升级改造工程，逐步提高国省干线技术等级，到2025年，改造国省干线3100公里，实现普通国道二级及以上公路比例达90%，力争实现普通省道三级及以上公路比例达45%。持续完善骨架路网，持续优化普通干线公路城镇出入口和过境段改造。推进一批连接重点产业园区、旅游景区和资源点的重要干线公路建设，为区域经济发展提供有力支撑。加快推进一批衔接高速公路出入口、铁路站、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。

——**提升农村公路通行能力和服务水平。**扎实推进巩固

拓展交通脱贫攻坚成果同乡村振兴有效衔接，完成县乡公路路面改善提升工程 6000 公里，增强县乡公路通行服务和安全保障能力。有序推进乡镇通三级及以上公路建设，力争乡镇通三级及以上公路比例达 65%。推进“农村公路+产业”融合发展，结合城镇布局和产业发展需要，建设一批旅游路、产业路。继续加强农村公路安全生命防护工程建设和危旧桥梁改造，切实提高农村公路安全保障水平。推进集中连片保护利用示范集聚区传统村落农村公路建设，稳步提高传统村落道路通达性。深入推进“四好农村路”示范市、县创建，实现农村公路高质量发展。

——**建强用好枢纽站场服务现代流通体系。**加快贵阳、遵义全国性综合交通枢纽建设，增强贵州在西部陆海新通道中的枢纽作用。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。促进客运站场多元化开发，在不改变客运站产权和服务功能的前提下，适度拓展旅游集散、商业、商务、会展、文化、休闲等功能，引导关联产业聚集和规模发展，打造高品质综合客运枢纽经济区。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，强化与产业集聚区以及自由贸易试验区等联动，大力

发展陆港、空港、水运港口枢纽经济区。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。统筹农村客运与农村物流发展，加快全省农村客运站与农村物流、邮政、供销、快递、电商的融合。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。

——**加快水运出省通道建设。**加快补上水运短板，提升“北入长江、南下珠江”水运大通道运输能力，主动融入长三角航运枢纽，共抓长江流域大保护，实现贵州水运高质量发展。建成都柳江旁海、平寨航电枢纽工程，索风营等库区航运建设工程。开工建设乌江(乌江渡—龚滩)三级航道清水江白市至分水溪航道工程、乌江思林、沙沱二线 1000 吨级通航设施工程，协调推进龙滩 1000 吨级通航设施工程。加快南北盘江红水河航道提等升级建设工程前期工作。加快贵阳（开阳）港、思南港等重点港口港区建设，提高水运周转效率。推进重庆涪陵区贵州码头建设，组织发展干支联运，水水中转运输。加快智慧水运、绿色水运、生态航道建设，实现水运向科技智慧、清洁低碳、先进节能等方向发展。推进库区航运工程、旅游航运工程建设，有序推进一批便民码头建设。到 2025 年，航道通航里程突破 4100 公里。

——**全力服务支撑民族地区高质量发展。**倾斜支持民族地区的交通基础设施建设，实行民族地区项目优先安排。规

划实施民族地区高速公路项目 800 公里（含储备项目）、普通国道 2600 公里、乡镇通三级及以上公路 1500 公里。结合中央车购税切块规模，倾斜支持民族地区的农村公路危桥改造、安防建设。规划建设从江县侗乡长途汽车客运站等县级以上综合客运枢纽和普通客运站，大力推进民族地区水运发展，补齐水运短板。

专栏 2 “十四五”民族地区建设项目

1. 高速公路建设：有序推进沪昆国高扩容工程沪昆国高扩容工程安顺至盘州（黔滇界）、贵阳（乌当）至平塘、荔波至河池（黔桂界）、蔗香至红水河（黔桂界）、榕江至融安（黔桂界）等建设，做好天柱至会同（黔湘界）、威宁至彝良（黔滇界）等储备项目前期工作，条件具备后适时启动。

2. 普通国道建设：建设民族地区 G320 下司至麻江大良田、G321 三都坝街至湾滩、G324 兴义烟厂至小店子等普通国道 2600 公里。

3. 乡镇通三级及以上公路：建设 S206 都匀毛尖至摆忙、S405 剑河堡子至圭类湾、S317 普安下厂河至罗汉公路等乡镇通三级及以上公路 1500 公里以上。

4. 客货运场站建设：加快推进从江县侗乡长途汽车客运站综合客运枢纽建设，有序推进普安县汽车站、安龙县汽车站等一批普通客运场站建设。

5. 水运建设：加快南北盘江红水河航道提等升级建设工程前期工作，乌江思林、沙沱二线 1000 吨级通航设施工程，协调推进龙滩 1000 吨级通航设施工程。

2. 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修复养护，提升公路路况水平。继续推动实施生命安全防护工程和危旧桥梁改造，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，积极开展“多彩贵州·最美高速”创建，继续推进“畅安舒美”示范工程建设。开展高速公路服务区综合开发利用，进一步完善普通国省干线服务区布局，加快服务设施建设改造，重点打造特色典型交通驿站、综合服务区等服务示范点，提升服务区服务品质，大力发展路衍经济。

——**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例行养护、专项维护、应急抢通等养护，加大航道管养设施设备投入，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，确保航道安全畅通、提高航道通过能力、提高水路运输服务水平。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和运行安全可靠性。

——**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。加强养护“四新”技术研发、交流和推广应用。深入开展公路养护市场化改革，建立科学、高效的公路养护市场资源配置体系和供给体系，提高养护专业化、机械化、规模化水平。

3. 提升客货运输服务效率和品质

——**构建优质便捷的客运体系。**调整道路客运布局，逐步退出非优势领域，实现道路客运与铁路、民航的有机衔接和错位发展，有序推动跨省 800 公里以上长途客运班线逐步退出市场，发挥道路客运在 200 公里以内中短途线路的比较优势，重点培育机场、高铁站与周边市（州）、县（区）之间的中短途城际、城乡客运市场。积极推广“出行即服务”理念，加快旅客联程运输发展，大力推进道路客运电子客票推广应用，逐步实现旅客出行“一站购票、无缝衔接、一票（证）通行”，加快培育专业化的旅客联程联运经营主体。推动道路客运供给侧改革，大力发展定制客运，在传统班线客运基础上“大改小”“小改精”“定制化”，推动传统班线客运转型升级，满足人民群众高品质出行需求。加快城乡交通运输一体化发展，在城镇化水平较高、经济基础较好、人口密集、客流集中和通行条件允许的地区，通过城市公交线路进一步向毗邻区域、郊区、乡镇、建制村等地进行延伸、班线客运公交化改造、发展镇村公交等模式推动全域公交、区域公交发展。

提高道路客运均等化水平，优先发展农村客运，加快政府对农村客运的投入，推进农村客运经营主体整合和客运资源整合，优化运输组织方式，提升网络预约、电话预约等预约响应服务效果，提升广大农民群众的幸福感、获得感。发挥城市公共客运公益属性，深入实施公交优先发展战略，提高公交运行效率和吸引力，加快轨道交通发展，根据轨道交通发展情况，做好公交线路、公交站点和城市轨道交通的衔接，提高轨道交通分担率。创新道路客运发展模式，深入推进“运输+”模式创新，推动客运与旅游、客运与园区、客运与坝区等深度融合发展。深化出租车行业改革创新，推行巡游车和网约车融合发展，加快网约车合规化进程。推进客运综合运输发展，提升不同旅客运输方式之间的衔接度，加强城市内部综合客运枢纽之间，以及火车站、机场、公路客运站等单一交通方式主要站场之间的运输衔接。

——**构建高效专业的货运物流体系。**优化运输结构，推进大宗货物及中长距离货物运输向铁路和水路有序转移，构建统一开放有序的运输市场，优化调整运输结构，创新运输组织模式。发展专业运输，加快冷链运输发展，缩短山区生鲜农产品“出山半径”，助推“黔货出山”。优化城市配送，打造绿色创新的城市配送体系，提高城市物流配送效率。发展农村现代物流，建立完善县、乡、村三级网络节点体系，整合物流、客运、商贸、邮政、快递、供销等多种基础设施资

源，整合农村市场资源、市场主体、信息资源，推进“交通物流+优势产业”“交通物流+电子商务”“交通物流+特色资源”等项目建设，为农村地区一、二、三产业融合发展提供产销运一体的供应链综合物流服务。创新货运物流组织模式，推进干线甩挂运输、多式联运、集装箱运输，发展统一配送、集中配送、共同配送、夜间配送、分时段配送等精细化、集约化配送方式。大力发展“互联网+”高效物流，积极发展网络货运。培育壮大市场主体，支持货运物流企业做强做优，加快发展货运物流企业联盟。落实减税降费政策，降低物流成本。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”末持续推进村村通快递服务，加快推进邮政快递网络与各种运输方式的无缝衔接、快速转换、快速运递，推进“交邮融合+”发展，支持邮政快递业与现代农业、电子商务等深度融合发展。

4. 强化科技创新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。**加强特殊复杂地质结构下，公路、水运建设、数字化维养等基础设施建设养护领域关键技术研究。加快推进大数据、5G、区块链、人工智能等技术在交通领域的应用，加快产业转型升级发展。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。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。**深化交通运输“一张网”、智能交通“一朵云”、数据资源“一中心”、政务服务“一平台”总体架构，基本形成综合交通运输“数据大脑”。依托智慧高速公路、数字航道等融合基础设施建设，提升交通运输基础设施感知能力和数字化水平，云网融合、安全高效的交通运输行业融合通信网络基本形成。

——**夯实交通大数据治理能力。**推进综合交通大数据资源体系重构，加强数据资源工程建设，强化数据标准规范体系建设，持续推动数据资源一体化归集和管理，推进政企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。推动行业各业务领域应用系统在一个平台上整合，统筹建设安全应急、决策支持、综合执法、信用评价、安全生产、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。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”。

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，配合做好政务服务“一网通办”工作。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**。加快推进交通新基建，推动新技术与交通基础设施融合发展，赋能传统交通基础设施，推动交通基础设施数字转型、智能升级，提升基础设施安全保障能力和运行效率。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。倡导“出行即服务”理念，鼓励企业整合多方式出行信息资源，推进省内省外出行信息服务有效衔接，为旅客提供全链条、多方式、一站式出行服务，推动“互联网+”便捷交通发展，鼓励和规范发展定制客运、定制公交、网络预约出租车、等出行服务新业态，提高公众出行便捷服务水平。

5. 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，持续推进赤水河流域生态环境保护航道整治突出问题整改。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；配合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修理，全面推广实施汽车检测与维护制度，推进汽车维修绿色发展；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，切实执行船舶强制报废制度。

——**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、港口等区域污水处理及循环利用；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。

——**强化碳排放控制。**积极推动城市公交车、出租车等

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、停车场等区域充电设施建设，到 2025 年运营高速公路服务区、停车区充电桩覆盖率达 100%。探索建立全省交通运输行业碳排放统计测算系统及制度体系，开展碳排放动态评估。

6. 切实提高交通安全水平和应急保障能力

——**提升交通设备设施本质安全水平。**持续加大基础设施安全防护投入，加快推进实施公路安全生命防护工程向通村、通组公路延伸，加强危旧桥改造、船舶碰撞桥梁隐患治理、桥隧隐患治理、地质灾害隐患治理、渡口升级改造，完善配套安全设施。打造平安百年品质工程，实现平安工地建设全覆盖。交通基础设施养护专业化水平进一步提升。推进安全生产监控监测“十张网”建设，提升交通运输行业安全隐患检测水平，增强安全技防能力，推动视频监控覆盖，建设“可视、可测、可控、可服务”的交通运输综合监控体系，提升行业安全生产监控水平。

——**完善交通运输安全生产体系。**健全交通运输安全生产相关法规制度体系，完善安全生产标准规范。按照“管行业必须管安全、管业务必须管安全、管生产经营必须管安全”的要求，完善安全责任体系，强化企业安全生产主体责任和

行业安全监管责任的落实。加强安全风险分级管控和隐患治理。推动安全生产事故重大隐患清零，一般隐患“减增量、去存量”。扎实开展“安全生产专项整治三年行动”，强化重点领域专项整治。强化安全科技支撑能力，加大安全科技成果推广应用，推进安全生产信息化建设。推进安全信用在行业各领域管理方面的应用。扎实开展事故案例举一反三汲取教训工作，有效遏制和防范重特大安全事故。构建和完善以线上教育为主、线上线下相结合的安全生产教育培训模式，大力开展从业人员经常化教育培训。落实和完善新冠肺炎疫情常态化防控举措，配合做好外防输入、内防反弹工作。

——**强化应急保障与救援保障能力。**建立健全交通运输应急预案体系，加强应急预案的评估、优化和完善，有计划、有组织的开展应急演练。加强与气象、公安、应急、自然等部门的应急协调联动，提升应急处置和应急协调效率。加强应急联动机制建设和信息共享，建立完善省、市州、县各级交通运输部门间的纵向沟通渠道。加强路网运行预警监测，重点强化对高边坡、高墩大跨桥梁等高风险路段的监测覆盖，提升灾害风险防控能力。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。

7. 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合理划分。加快推动出租车行业改革，完善定价机制，实现巡游出租车与网络预约出租车融合发展。

——**完善交通运输法规体系。**力争出台《贵州省交通运输综合行政执法条例》，规范交通运输综合行政执法行为。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。**按照中央“八个坚持”、省委“三个结果”人才工作原则，围绕引才、育才、用才、留才四个重点，统筹推进管理干部、专业技术和实用技能人才队伍建设，突出培养重点领域人才。聚焦全省交通运输高质量发展，发掘培养交通运输建管养优秀人才；聚焦贵州交通强国建设，完善充实高层次紧缺人才；聚焦“一带一路”国家倡议布局，以筹建贵州交通职业技术大学和建设贵州交通技能人才基地为抓手，建立贵州省交通运输行业战略咨询

专家库和讲师团，建强聚集战略发展专家库。实施“交通工匠”“企管精英”培养工程、急需紧缺人才建设工程、交通领导干部能力素质提升工程、交通运输综合执法人才建设工程和交通运输“安全卫士”工程，鼓励校企合作、产教融合，培养支撑新时代中国制造、中国创造的交通技术技能人才。

——**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 and 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，持续推进“信用交通省”创建工作。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。

(二) 彰显“三大”亮点

1. 高质量完成交通强国建设试点任务

——**创新交通运输投融资模式。**一是以“沪昆国家高速公路安顺至盘州（黔滇界）段扩容工程 PPP 项目”“贵州省高速公路机电系统升级改造 PPP 项目”为依托，探索“经营性公路+公益性交通项目”实施方式可行性和路径，形成与宏观政策相适应的高速公路 PPP 项目的合理回报率、合作模式、项目收益评价指标及操作流程、风险识别和分担及补偿机制等重要成果。二是探索利用经营性公路资产证券化、基础设施信托基金(REITs)、TOT 等方式盘活存量资产，提高交通基础设施管养效率。通过市场化方式对全省高速公路机电系统进

行改造，降低高速公路运营单位成本。**三是**以贵阳至龙洞堡机场、贵阳至黄果树等政府转让经营权高速公路项目为案例开展项目后评价，探索研究降低政府债务和企业负债率，提高企业融资评级。

——构建融合高效的智慧交通体系。一是全面构建智慧高速公路技术体系，推动高速公路基础设施数字化，加速智能化与运营业务深度融合，推进人车路网云协同化，促进互联网与公共服务深度融合，推动高速公路大数据融合和新技术集成应用创新，实现对高速公路透彻全面、实时智能的感知和趋势预测。**二是**以构建“大平台、大数据、大应用”为途径，高质量完成我省承担的部综合交通运输大数据专项交通强国建设试点工作，在构建综合交通大数据中心体系、支撑基础设施管理精细化、促进行业治理现代化三个方面形成经验和成果，发挥示范引领作用。打造贵州省交通运输行业“聚通用”升级版，建设交通建设质监平台、交通建设工程投资和建设预警监督平台、新农村交通综合服务开放生态平台、综合交通出行平台，形成以“一张网、一朵云、一中心、一平台”为载体和以“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”为支撑的“4+6”新格局。

——构建特色鲜明的交通与旅游融合发展体系。一是结合高速公路、普通国省道、旅游公路道路体系，推动公路与

核心景区、旅游资源有效串联，形成主题突出、特性鲜明的旅游交通快进漫游网络。**二是**充分整合交通运输与旅游、气象、餐饮、住宿等服务资源，大力发展共享交通。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，全面提升交通服务旅游能力。**三是**依托贵州荔波、梵净山和交通特大桥梁等精品资源，建设精品旅游公路。探索开发旅游航道、低空飞行旅游等新业态新模式，丰富旅游交通产品。**四是**打通旅游与交通的共建共享融资渠道，将旅游资源与道路捆绑开发。逐步培育交通、旅游综合性开发企业，鼓励交旅投企业分别投资道路建设和景区建设，形成多方投入、社会融资的多元化融资模式。

——**构建健全完善的“四好农村路”高质量发展体系。****一是**系统研究农村公路在建设、管理和养护方面存在的短板问题，构建符合山区“四好农村路”高质量发展指标体系，研究出台关于“四好农村路”的技术指南、工程导则等。**二是**以镇宁县、从江县县乡公路为工程试点载体，在贵州省农村“组组通”硬化路监管平台的经验上，启动县乡公路路面改善提升工程、研发“四好农村路”综合系统管理平台。

——**构建完备可控的山区公路安全管控体系。****一是**开展山区公路建设运营质量安全管理研究，制订和完善管理制度及标准规范，构建质量安全关键参数采集和使用体制机制。**二是**开展山区运营公路长大桥梁、高边坡等特殊结构物健康

监测与管理体系研究，加强风险防范顶层设计，制定管控措施，健全标准体系，实时掌握长大桥梁、高边坡的安全运营状况。

2. 把毕节市建设成为贯彻新发展理念示范区

2018年7月，习近平总书记对毕节试验区工作作出重要批示，“要尽锐出战、务求精准，确保按时打赢脱贫攻坚战，做好同2020年后乡村振兴战略的衔接，着力推动绿色发展、人力资源开发、体制机制创新，努力把毕节试验区建设成为贯彻新发展理念的示范区”。新时代党中央赋予毕节试验区新的使命、新的任务和新的要求。

站在新的历史起点，“十四五”时期要抢抓长江经济带、新一轮西部大开发、交通强国建设等国家战略机遇，坚持新发展理念，实现高质量发展，努力把毕节市建设成为贯彻新发展理念示范区。

——**完善高速公路网络，锻造公路发展长板。**毕节全市高速公路总里程达到1308公里，高速公路面积密度达到4.87公里/百平方公里，建成高速公路省际通道9个，乡镇30分钟左右上高速公路比例达到60%。

——**巩固普通国道改造成果，提高路网通行效能。**加快普通国道二级及以上公路提等升级改造，实现普通国道二级及以上公路比例达95%，支持毕节新型城镇化建设等高质量发展。

——**加大普通省道及以下公路改造力度，优化路网结构。**启动乡镇通三级公路建设，实施乡镇通三级公路约 300 公里。支持“四好农村路”创建，启动农村公路改扩建，实现农村公路网高水平服务乡村振兴战略实施。

——**完善客货运场站建设，提升运输服务水平。**积极推进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。推进普通公路客运站建设，对县级老旧客运站进行改造。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。

——**发挥绿色水运优势，补齐水运发展短板。**加强市域范围内河航道整治。实施乡镇渡口改造、渡改桥工程和便民码头建设工程，更好满足群众出行需求。

——**实施绿色交通工程，打造低碳环保体系。**全面推进绿色公路建设，加快推进绿色港口、生态航道建设。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，提高公共交通新能源汽车比例。新增与更换公交车中新能源车比重达 80%，完成毕节市船舶港口污染物接收、转运和处置设施建设。

3. 以市场为导向，竞相绽放交通企业新活力

坚持以企业为主体，以市场为导向，遵循国际惯例和债务可持续原则，健全多元化投融资体系，努力形成交通企业竞相绽放的新局面。

——**打造交通产业贵州品牌。**规划建设贵州（惠水）综合交通产业园，整合贵阳高新区、白云区等传统交通制造业基地，推动国内外知名交通装备制造企业、高新技术企业合作入园，形成以贵州（惠水）综合交通产业园为中心，不同区域协同发展的贵州交通制造产业集群。

——**发行交通企业债券。**鼓励贵州高速集团、贵州交建集团等交通企业发行债券，主要用于提高公司现金使用效率，补充流动资金，偿还银行短期贷款以及用于项目建设，优化债务结构，降低融资成本。

——**做大做强交通基金。**充分发挥财政资金的引导作用，争取省级财政配套资金，逐年增加交通产业基金实缴出资；鼓励社会资本参与贵州交通建设，探索引入社会投资人认缴交通基金，进一步做大基金规模，防控交通领域债务风险，支持交通基础设施建设，推动贵州交通企业战略转型和可持续发展。

——**发挥交通担保、交通小贷金融优势。**对厅属企业提供循环额度授信支持，推动担保增信，提升发债成功率，降低企业融资综合成本，以“低成本、弱担保”的融资产品置换“高成本、强担保”的融资产品。

（三）资金需求

“十四五”时期，完成上述各项任务，全省交通建设投资

约为 4200 亿元。其中，高速公路 3228 亿元、普通国道 352 亿元、普通省道及以下公路 465 亿元、客货运枢纽 50 亿元、水运 50 亿元、公路大中修及新型服务区等其他交通项目 55 亿元。

表 2 贵州省“十四五”时期交通建设资金需求

类别	“十四五”时期规划投资		“十三五”时期完成投资	
	投资额（亿元）	占比	投资额（亿元）	占比
总投资	4200	100%	7197	100%
高速公路	3228	76.9%	4399	61.1%
普通国省道	—	—	957	13.3%
普通国道	352	8.4%	—	—
普通省道及以下公路	465	11.1%	—	—
农村公路	—	—	1170	16.3%
路网结构改造	—	—	145	2.0%
枢纽站场	50	1.2%	66	0.9%
水运建设	50	1.2%	90	1.3%
其他交通项目	55	1.3%	370	5.1%

五、保障措施

（一）加强党的领导

坚持和加强党的全面领导，坚持用习近平新时代中国特色社会主义思想武装头脑，认真贯彻落实党中央、国务院决策部署，增强“四个意识”、坚定“四个自信”、坚持“两个确立”、做到“两个维护”。充分发挥党总揽全局、协调各方的作用，加强党对交通运输发展各方面各环节的领导。加强基层党组织建设，引导广大党员发挥先锋模范作用。

（二）加强组织实施

按照“全省统筹、分级负责”的原则，建立由省人民政府牵头的交通运输发展协调机制，统筹研究和制定相关政策，协调解决交通运输发展中的重大综合性问题。各市州、县市区在当地政府领导下，结合各地发展实际，加强对交通运输发展工作的领导，统筹推进规划实施。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。将全生命周期管理理念贯穿交通运输发展，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。

（三）强化资金保障

充分利用好长江经济带、新一轮西部大开发、成渝地区双城经济圈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。积极争取一般和专项债券，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。继续用好省内已出台的公路水路交通建设各项优惠政策，切实解决交通公益发展投入不足问题。用活用好交通产

业基金，积极推动交通企业上市直接融资，激发交通担保、小贷公司融资潜能。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。

（四）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，鼓励市州县加大对普通公路等公益性交通基础设施建设的投入力度，鼓励各级政府以资源开发收益补偿等方式对相关公路建设养护进行融资。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。

（五）加强人才保障

继续实施“人才强交”战略，加大复合型人才和高层次人才的培养引进力度。探索建立专家联席长效机制，依托和广泛联系各相关领域专家、学者和精英人士，为贵州交通发展建设智库，为有关重大决策研究出谋划策。提升行业人才培养交流力度，依托院校、科研院所、企业现有施教机构，整合资源建设贵州交通运输人才继续教育基地、交通建设桥梁施工人才基地。培养和集聚一批行业领军人才，形成人才总量适度、人才层次结构合理、人才服务环境优良、人才发展制度创新的交通运输人才集聚地，充分发挥各类人才在交通运输发展中的关键作用。