

2 时政新闻

新华社北京2月24日电 近日,中共中央、国务院印发了《国家综合立体交通网规划纲要》,并发出通知,要求各地区各部门结合实际认真贯彻落实。

《国家综合立体交通网规划纲要》全文如下。

为加快建设交通强国,构建现代化高质量国家综合立体交通网,支撑现代化经济体系和社会主义现代化强国建设,编制本规划纲要。规划期为2021至2035年,远景展望到本世纪中叶。

一、规划基础

(一)发展现状

改革开放特别是党的十八大以来,在以习近平总书记为核心的党中央坚强领导下,我国交通运输发展取得了举世瞩目的成就。基础设施网络基本形成,综合交通运输体系不断完善;运输服务能力 and 水平大幅提升,人民群众获得感明显增强;科技创新成效显著,设施建设、运输装备技术水平大幅提升;交通运输建设现代化加快推进,安全智慧绿色发展水平持续提高;交通运输对外开放持续扩大,走出去步伐不断加快。交通运输发展有效促进国土空间开发保护、城乡区域协调发展、生产力布局优化,为经济社会发展充分发挥基础性、先导性、战略性和服务性作用,为决胜全面建成小康社会提供了有力支撑。

与此同时,我国交通运输发展还存在一些短板,不平衡不充分问题仍然突出。综合交通网络布局仍需完善,结构有待优化,互联互通和网络韧性还需增强;综合交通统筹亟待加强,资源集约利用水平有待提高,交通融合与相关产业协同发展尚需深化,全产业链支撑能力仍需提升;综合交通发展质量效率和服务水平不高,现代物流体系有待完善,科技创新能力、安全智慧绿色发展水平还要进一步提高;交通运输重点领域关键环节改革任务仍然艰巨。

(二)形势要求

当前和今后一个时期,我国发展仍处于重要战略机遇期,但机遇和挑战都有新的变化。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,国际力量对比深刻调整,和平与发展仍是时代主题,人类命运共同体理念深入人心。同时国际环境日趋复杂,不稳定性不确定性明显增加,新冠肺炎疫情影响广泛深远,经济全球化遭遇逆流,世界进入动荡变革期。我国已转向高质量发展阶段,制度优势显著,经济长期向好,市场空间广阔,发展韧性增强,社会大局稳定,全面建设社会主义现代化国家新征程开启,但发展不平衡不充分问题仍然突出。

国内国际新形势对加快建设交通强国、构建现代化高质量国家综合立体交通网提出了新的更高要求,必须更加突出创新的核心地位,注重交通运输创新驱动和智慧发展;更加突出统筹协调,注重各种运输方式融合发展和城乡区域交通运输协调发展;更加突出绿色发展,注重国土空间开发和生态环境保护;更加突出高水平对外开放,注重对外互联互通和国际供应链开放、安全、稳定;更加突出共享发展,注重建设人民满意交通,满足人民日益增长的美好生活需要。要着力推动交通运输更高质量、更有效率、更加公平、更可持续、更为安全的发展,发挥交通运输在国民经济扩大循环规模、提高循环效率、增强循环动能、降低循环成本、保障循环安全中的重要作用,为全面建设社会主义现代化国家提供有力支撑。

(三)运输需求

旅客出行需求稳步增长,高品质、多样化、个性化的需求不断增强。预计2021至2035年旅客出行量(含小汽车出行量)年均增速为3.2%左右。高铁、民航、小汽车出行占比不断提升,国际旅客出行以及城市群旅客出行需求更加旺盛。东部地区仍将是我国出行需求最为集中的区域,中西部地区出行需求增速加快。

货物运输需求稳中升,高价值、小批量、时效强的需求快速增长。预计2021至2035年全社会货运量年均增速为2%左右,邮政快递业务量年均增速为6.3%左右。外贸货物运输保持长期增长态势,大宗散货运量未来一段时期保持高位运行状态。东部地区货运需求仍保持较大规模,中西部地区增速将快于东部地区。

二、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二中、三中、四中、五中全会精神,统筹推进“五位一体”总体布局,协调推进“四个全面”战略布局,坚持稳中求进工作总基调,立足新发展阶段,贯彻新发展理念,构建新发展格局,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,统筹发展和安全,充分发挥中央和地方两个积极性,更加注重质量效益、一体化融合、创新驱动,打造一流设施、技术、管理、服务,构建便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量国家综合立体交通网,加快建设交通强国,为全面建设社会主义现代化国家当好先行。

(二)工作原则

——服务大局,服务人民。立足全面建设社会主义现代化国家大局,坚持适度超前,推进交通与国土空间开发保护、产业发展、新型城镇化协调发展,促进军民融合发展,有效支撑国家重大战略。立足扩大内需战略基点,拓展投资空间,有效促进国民经济良性循环。坚持以人民为中心,建设人民满意交通,不断增强人民群众的获得感、幸福感、安全感。

——立足国情,改革开放。准确把握新发展阶段要求和资源禀赋气候特征,加强资源节约集约利用,探索中国特色交通运输现代化发展模式和路径。充分发挥市场在资源配置中的决定性作用,更好发挥政府作用,深化交通运输体制改革,破除制约高质量发展的体制机制障碍,构建统一开放竞争有序的交通运输市场。服务“一带一路”建设,加强国际互联互通,深化交通运输开放合作,提高全球运输网络和物流供应链体系安全性、开放性、可靠性。

——优化结构,统筹融合。坚持系统观念,加强前瞻性思考、全局性谋划、战略性布局、整体性推进。加强规划统筹,优化网络布局,创新运

中共中央 国务院

印发《国家综合立体交通网规划纲要》

体交通网中最为关键的线网构成,是我国区域网、城市群网、省际间以及连通国际运输的主轴脉,是支撑国土空间开发保护的主轴线,也是各种运输方式资源配置效率最高、运输强度最大的骨干网络。

依据国家区域发展战略和国土空间开发保护格局,结合未来交通运输发展和空间分布特点,将重点区域按照交通运输需求量级划分为3类。京津冀、长三角、粤港澳大湾区和成渝地区双城经济圈4个地区作为极,长江中游、山东半岛、海峡西岸、中原地区、哈长、辽中南、北部湾和关中平原8个地区作为组团,呼包鄂榆、黔中、滇中、山西中部、天山北坡、兰西、宁夏沿黄、拉萨和喀什9个地区作为组团。按照极、组团、组团之间交通联系强度,打造由主轴、走廊、通道组成的国家综合立体交通网骨架。国家综合立体交通网骨架实体线网里程29万公里左右,其中国家高速铁路5.6万公里、普速铁路7.1万公里;国家高等级航道2.5万公里。

加快构建6条主轴。加强京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈4极之间联系,建设综合性、多通道、立体化、大容量、快速化的交通主轴。拓展4极辐射空间和交通资源配置能力,打造我国综合立体交通协同发展 and 国内国际交通衔接转换的关键平台,充分发挥促进全国区域发展南北互动、东西交融的重要作用。

加快构建7条走廊。强化京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈4极的辐射作用,加强极与组团和组团之间联系,建设京哈、京藏、大陆桥、西部陆海、沪昆、成渝昆、广昆等多方式、多通道、便捷化的交通走廊,优化完善多中心、网络化的骨干架构。

加快构建8条通道。强化主轴与走廊之间的衔接协调,加强组团与组团之间、组团与组团之间联系,加强资源产业集聚地、重要口岸的连线覆盖,建设绥远、京延、沿江、福银、二湛、川藏、湘桂、厦蓉等交通通道,促进内对外连通、通达海洋,扩大中西部和东北地区交通网络覆盖。

专栏三：国家综合立体交通网骨架布局

6条主轴： 京津冀—长三角主轴。路线1：北京经天津、沧州、青岛至杭州。路线2：北京经天津、沧州、济南、蚌埠至上海。路线3：北京经天津、潍坊、淮安至上海。路线4：天津港至上海港沿海海上路线。 京津冀—粤港澳主轴。路线1：北京经雄安、衡水、阜平、九江、赣州至香港(澳门)。支线：阜阳经黄南、福州至台北。路线2：北京经石家庄、郑州、武汉、长沙、广州至深圳。 京津冀—成渝主轴。路线1：北京经石家庄、太原、西安至成都。路线2：北京经太原、延安、西安至重庆。 长三角—粤港澳主轴。路线1：上海经宁波、福州至深圳。路线2：上海经杭州、南宁至广州。路线3：上海经湛江港至珠海海上路线。 长三角—成渝主轴。路线1：上海经成都、合肥、武汉、万州至重庆。路线2：上海经九江、武汉、重庆至成都。 粤港澳—成渝主轴。路线1：广州经桂林、贵阳至成都。路线2：广州经永州、怀化至重庆。 京哈走廊。 路线1：北京经沈阳、长春至哈尔滨。路线2：北京经承德、沈阳、长春至哈尔滨。支线1：沈阳经大连至青岛。支线2：沈阳经丹东。 京藏走廊。 路线1：北京经呼和浩特、包头、银川、兰州、格尔木、拉萨至拉萨。支线：秦皇岛经大同至鄂尔多斯。路线2：青岛经济南、石家庄、太原、银川、西宁至拉萨。支线：黄骅经忻州至包头。 大陆桥走廊。 路线1：连云港经郑州、西安、西宁、乌鲁木齐至霍尔果斯/阿拉山口。路线2：上海经武汉、合肥、南昌至西安。支线：南京经平山至塔子沟。 西部陆海走廊。 路线1：西宁经兰州、成都/重庆、贵阳、南宁、湛江至三亚。路线2：呼和浩特经银川、宝鸡、重庆、毕节、百色至南宁。 沪昆走廊。 路线1：上海经杭州、上饶、南昌、长沙、怀化、贵阳、昆明至昆明。路线2：上海经杭州、景德镇、南昌、长沙、吉首、遵义至昆明。 成渝走廊。 路线1：成都经攀枝花、昆明至腾冲/河口。路线2：重庆经昆明至昆明。 广昆走廊。 路线1：深圳经广州、梧州、南宁、兴义、昆明至瑞丽。路线2：深圳经湛江、南宁、文山至昆明。 8条通道： 陈满通道。经茅台经黔东南至贵州里。支线1：哈尔滨至内江。支线2：哈尔滨至黑河。 京延通道。北京经承德、通辽、长春至长春。 沿边通道。经河内经齐河、乌兰浩特、呼和浩特、临河、哈密、乌鲁木齐、库尔勒、喀什、阿里至拉萨。支线1：喀什至红其拉甫。支线2：喀什至吐尔尕特。 福银通道。福州经南昌、武汉、西安至银川。支线：西安经延安至包头。 二湛通道。二连浩特经大同、太原、洛阳、南阳、宜昌、怀化、桂林至湛江。 川藏通道。成都经林芝至樟木。 湘桂通道。长沙经桂林、南宁至凭祥。 厦蓉通道。厦门经赣州、长沙、黔江、重庆至成都。
--

(三)建设多层次一体化国家综合交通网络系统

建设综合交通枢纽集群、枢纽城市及枢纽港口“三位一体”的国家综合交通枢纽系统。建设面向世界的京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈4大国际性综合交通枢纽集群。加快建设20个左右国际性综合交通枢纽城市以及80个左右全国性综合交通枢纽城市。推进一批国际性枢纽港口、全国性枢纽城市建设。

专栏四：国际性综合交通枢纽

1.国际性综合交通枢纽集群 形成以北京、天津为中心联动石家庄、雄安等城市的京津冀枢纽集群,以上海、杭州、南京为中心联动合肥、宁波等城市的长三角枢纽集群,以广州、深圳、香港为核心联动福州、澳门等城市的粤港澳大湾区枢纽集群,以成都、重庆为中心的成渝地区双城经济圈枢纽集群。 2.国际性综合交通枢纽城市 建设北京、天津、上海、南京、杭州、广州、深圳、成都、重庆、沈阳、大连、哈尔滨、青岛、厦门、郑州、武汉、海口、昆明、西安、乌鲁木齐等20个左右国际性综合交通枢纽城市。 3.国际性综合交通枢纽港口 ——国际铁路枢纽港口：在北京、上海、广州、重庆、成都、西安、郑州、武汉、长沙、乌鲁木齐、义乌、苏州、哈尔滨等城市以及澳门、经珠海、二连浩特、阿拉山口、霍尔果斯等口岸建设具有较强国际运输服务功能的铁路枢纽港口。 ——国际枢纽海港。发挥上海港、大连港、天津港、青岛港、连云港、宁波舟山港、厦门港、深圳港、广州港、北部湾港、洋浦港等国际性枢纽海港作用,巩固提升上海国际航运中心地位,加快建设辐射全球的航运枢纽,推进天津港、厦门港、大连东北亚等国际航运中心建设。 ——国际航空(货运)枢纽：巩固北京、上海、广州、成都、昆明、深圳、重庆、西安、乌鲁木齐、哈尔滨等国际航空枢纽地位,推进郑州、天津、合肥、郑州等国际航空货运枢纽建设。 ——国际邮政快递国际处理中心：在国际邮政快递枢纽城市和口岸城市,依托国际航空枢纽、国际铁路枢纽、国际枢纽海港、公路口岸等建设40个左右国际邮政快递国际处理中心。
--

(四)完善面向全球的运输网络

便捷顺畅。享受快速交通服务的人口比重大幅提升,除部分边远地区外,基本实现全国县级以上15分钟上国道、30分钟上高速公路、60分钟上铁路,市域铁路行政中心45分钟上高速铁路、60分钟到机场,中心城区地铁市之间当天可达,中心城区至综合客运枢纽半小时到达,中心城区综合客运枢纽之间公共交通换乘时间不超过1小时,交通基础设施无障碍化率大幅提升,旅客出行链条便捷程度显著提高,基本实现“全国123出行交通圈”(国内1小时通达、周边国家2天通达、全球主要城市3天通达)。

集约高效。国家综合立体交通网设施利用更加充分,多式联运占比、换乘效率显著提高,运输结构更加优化,物流成本进一步降低,交通枢纽基本具备寄递功能,实现与寄递网络的无缝衔接,基本实现“全球123快货物流圈”(国内1小时送达、周边国家2天送达、全球主要城市3天送达)。
绿色集约。 综合运输通道资源利用集约化、综合化水平大幅提高,基本实现交通基础设施绿色全覆盖,全周期绿色化、单位运输周转量能耗不断降低,二氧化碳排放量比2020年显著下降,交通污染排放达到世界先进水平。 智能先进。 基本实现国家综合立体交通网基础设施全要素全周期数字化,基本建成广泛先进的交通信息基础设施,实现北斗时空信息覆盖、交通运输全程全覆盖。智能列车、智能网联汽车(智能汽车、自动驾驶、车路协同)、智能化通用航空器、智能船舶及邮轮快速迭代的技术达到世界先进水平。 安全可靠。 交通基础设施耐久性和有效性显著增强,设施安全隐患防治能力大幅提升,交通网络韧性和应对各类重大风险能力显著增强,重要物资运输高效可靠,基本实现陆海空天一体协同的交通安全显著和救助体系,交通安全水平达到世界前列,有效保障人民生命财产安全。

国家综合立体交通网 2035年主要指标表

序号	指 标	目标值
1	便捷顺畅	享受1小时内快速交通服务的人口占比 80%以上
2	集约高效	中心城区至综合客运枢纽半小时可达率 90%以上
3	经济高效	多式联运换乘1小时完成率 90%以上
4	绿色集约	国家综合立体交通网主要基础设施利用率 60%—85%
5	绿色集约	主要通道新增交通基础设施多方式国土空间综合利用率先高比例 80%
6	绿色集约	交通基础设施绿色化建设比例 95%
7	智能先进	交通基础设施数字化率 90%
8	安全可靠	重点区域多路径连通比例 95%以上
9	安全可靠	国家综合立体交通网安全设施完好率 95%以上

到本世纪中叶,全面建成现代化高质量国家综合立体交通网,拥有一流世界的交通基础设施体系,交通運輸供需有效平衡,服务优质均等,安全有力保障。新技术广泛应用,实现数字化、网络化、智能化、绿色化。出行安全便捷舒适,物流高效经济可靠,实现“人享其行、物优其流”,全面建成交通强国,为全面建设社会主义现代化国家当好先行。

三、优化国家综合立体交通布局

(一)构建完善的国家综合立体交通网

国家综合立体交通网连接全国所有县级以上行政区、边境口岸、国防设施、主要景区等。以统筹融合为导向,着力补短板、重衔接、优网络、提效能,更加注重存量资源优化利用和增量供给质量提升。完善铁路、公路、水运、民航、邮政快递等基础设施网络,构建以铁路为主干、以公路为基础,水运、民航比较优势充分发挥的国家综合立体交通网。

到2035年,国家综合立体交通网实体线网总规模合计70万公里左右(不含国际陆路跨境境外段、空中及海上航路、邮路里程)。其中铁路20万公里左右,公路46万公里左右,高等级航道2.5万公里左右。沿海主要港口27个,内河主要港口36个,民用运输机场400个左右,邮政快递枢纽80个左右。

专栏二：国家综合立体交通网布局

1.铁路。 国家铁路网包括高速铁路、普速铁路。其中,高速铁路7万公里(含部分城际铁路),普速铁路13万公里(含部分市域铁路),合计20万公里左右。形成由“八纵八横”高速铁路主通道为骨架、区域性城际铁路和普速铁路组成、由骨干线路和普速铁路构成的国家“四横八纵、衔接贯通”的普速铁路网。京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈等重点城市群率先建成高速铁路网,其他城市群城际铁路逐步成网。研究推进超大城市间高速铁路通道布局和试验线建设。 2.公路。 包括国家高速公路网、普通国道路网,合计46万公里左右。其中,国家高速公路网16万公里左右,由7条首都放射线、11条省会、18条横纵及若干条地区环线、都市圈环线、城市绕城环线、联络线、并行线组成;普通国道路网30万公里左右,由12条首都放射线、47条纵线、60条横纵及若干条联络线组成。 3.水运。 包括国家内河水运和全国主要港口。国家航道网由国家高等级航道和内河国际通航河流航道组成。其中,“四纵四横两网”的国家高等级航道2.5万公里左右;内河国际通航河流主要集运通道为南京、武汉、长航线;内河主要港口27个,内河主要港口合计63个,其中沿海主要港口27个,内河主要港口36个。 4.民航。 包括国家民用运输机场和国家航路网。国家民用运输机场合计400个左右,基本建成以世界级机场群、国际航空(货运)枢纽为核心、区域枢纽为骨干,非枢纽机场和通用机场为重要补充的国家综合机场体系。按照突出功能、辐射区域、分层衔接、立体布局,先进主导技术为先,传统主导技术为辅的要求,加快实施地区级培育基地建设,加快构建结构清晰、衔接顺畅的国际机场航线网络;构建基于大容量通道、平行航路、单向闭环等先进运行方式的国际航空航线网络;构建基于高性能导航为主、传统导航为辅的通用航空用户需求的通用航空航线网络。 5.邮政快递。 包括国家邮政快递枢纽和邮路。国家邮政快递枢纽主要布局于天津、上海、南京、北京、武汉、郑州、广州、长沙、广州、成都等重点城市,5个全国邮政国际邮政快递枢纽群,20个左右区域性国际邮政快递枢纽。45个左右全国性邮政快递枢纽组成。依托国家综合立体交通网,布局航空邮路、铁路邮路、公路邮路、水运邮路。
--

(二)加快建设高效率国家综合立体交通网骨架

国家综合立体交通网骨架由国家综合立

体协调发展。加速东部地区优化升级,提高人口、经济密集地区交通承载力,强化对外开放国际运输服务功能。推进中部地区大通道大枢纽建设,更好发挥承东启西、连南接北功能。强化西部地区交通基础设施建设,推进西部陆海新通道建设,打造东西双向互济对外开放通道网络。优化枢纽布局,完善枢纽体系,发展通用航空,改善偏远地区居民出行条件。推动东北地区交通运输发展提质增效,强化与京津冀等地区通道能力建设,打造面向东北亚对外开放的交通枢纽。支持革命老区、民族地区、边疆地区交通运输发展,推进沿边沿江沿海交通建设。

推进城市群内部交通运输一体化发展。构建便捷高效的城际交通网,加快城市群轨道交通网络化,完善城市群快速公路网络,加强城市交界地区道路和轨道顺畅连通,基本实现城市群内部2小时交通圈。加强城市群内部重要港口、机场、机场的路网连通性,促进城市群内港口群、机场场群统筹资源利用、信息共享、分工协作、互利共赢,提高城市群交通基础设施体系整体效率和国际竞争力。统筹城际网络、运力与运输组织,提高运输服务效率。研究布局综合性通用机场,疏解繁忙机场的通用航空活动,发展城市直升机运输服务,构建城市群内部快速空中交通网络。建立健全城市群内交通運輸协同发展体制机制,推动相关政策、法规、标准等一体化。

推进都市圈交通運輸一体化发展。建设中心城区连接卫星城、新城的大容量、快速化轨道交通网,推进公交化运营,加强道路交通衔接,打造1小时“门到门”通勤圈。推动城市道路网结构优化、形成级配合理、接入顺畅的路网系统。有序发展共享交通,加强城市步行和自行车等慢行交通系统建设,合理配置停车设施,开展人行道净化行动,因地制宜建设自行车专用道,鼓励公众绿色出行。深入实施公交优先发展战略,构建以城市轨道交通为骨干、常规公交为主体的城市公共交通系统,推进以公共交通为导向的城市土地开发模式,提高城市绿色交通分担率。超大城市充分利用轨道交通地下空间和建筑,优化客流疏散。

推进城乡交通運輸一体化发展。统筹规划城乡高速公路网,加强与国道、农村公路以及其他运输方式的衔接协调,构建功能明确、布局合理、规模适当的省路网。加快推动乡村交通基础设施提档升级,全面推进“四好农村路”建设,实现城乡交通基础设施一体化规划、建设、管护。畅通城乡交通運輸连接,推进县乡村(户)道路连通、城乡客运一体化,解决好群众出行“最后一公里”问题。提高城乡交通運輸公共服务均等化水平,巩固拓展交通脱贫攻坚成果同乡村振兴有效衔接。

(四)推进交通与相关产业融合发展

推进交通与邮政快递融合发展。推动在铁路、机场、城市轨道交通等交通场站建设邮政快递专用处理场所、运输通道、装卸设施。在重要交通枢纽实现邮件快件集中分拣、集中上机(车),发展航空、铁路、水运快递专用运载设施设备。推动不同运输方式之间邮件快件装卸标准、跟踪数据等信息共享,实现信息共享。发展航空快递、高铁快递,推动邮件快件多式联运,实现跨领域、跨区域和跨运输方式顺畅衔接,推进全程运输透明化。推进乡村邮政快递网点、综合服务站、汽车站等设施资源整合共享。

推进交通与物流融合发展。加强现代物流体系建设,优化国家物流大通道的枢纽布局,加强国家物流枢纽应急、冷链、分拣处理等功能区建设,完善与口岸衔接,畅通物流大通道的城市配送网络交通线网连接,提高干支衔接能力和转运分拨效率。加快构建农村物流基础设施骨干网络和末端网络。发展高铁快运,推动双层集装箱铁路运输发展。加快航空物流发展,加强国际航空货邮能力建设。培育壮大一批具有国际竞争力的现代物流企业,鼓励企业积极参与全球供应链重构与升级,依托综合交通枢纽城市建设全球供应链服务中心,打造开放、安全、稳定的全球物流供应链体系。

推进交通与旅游融合发展。充分发挥交通促进全域旅游发展的基础性作用,加快国家旅游风景道、旅游交通体系等规划建设,打造具有广泛影响力的自然风景线。强化交通网“快速慢行”功能,加强交通干线与重要旅游景区衔接,完善公路沿线、服务区、客运枢纽、邮轮旅游游艇码头等旅游服务设施功能,支持红色旅游、乡村旅游、度假休闲旅游、自驾游等相关交通基础设施建设,推进通用航空与旅游融合发展。健全重点旅游景区交通集散体系,鼓励发展定制化旅游运输服务,丰富邮轮旅游服务,形成交通带动旅游、旅游促进交通发展的良性互动格局。

推进交通与装备制造等相关产业融合发展。加强交通建设与现代农业、生产制造、商贸金融等跨行业合作,发展交通運輸平台经济、枢纽经济、通道经济、低空经济。支持交通装备制造企业延伸服务链条,促进现代装备在交通运输领域应用,带动国产航空装备的产业化、商业化应用,强化交通運輸与现代装备制造业的相互支撑。推动交通運輸与生产制造、流通环节资源整合,鼓励物流组织模式与业态创新。推进智能交通产业化。

五、推进综合交通高质量发展

(一)推进安全发展

提升安全保障能力。加强交通運輸安全风险预警、防控能力和能力建设。加快推进城市群、重点地区、重要口岸、主要产业及能源基地、自然灾害多发地区多通道、多方式、多路径建设,提升交通网络系统韧性和安全性。健全粮食、能源等战略物资运输保障体系,提升产业链、供应链安全保障水平。构建管道安全保障、海上远航搜救打捞、远洋深海极地救援能力建设,健全交通安全监管体系和搜寻救助系统。健全关键信息基础设施安全保护体系,提升车联网、船舶网等重要融合基础设施安全保障能力。加强交通信息系统安全防护,加强关键技术创新能力,提升自主可控能力。提升交通運輸装备安全水平。健全安全宣传教育体系,强化全民安全意识和法治意识。

(下转第五版)