

中国可持续交通发展报告

前言

2021年10月14日至16日，第二届联合国全球可持续交通大会在北京召开。为展示中国可持续交通发展成就，分享中国可持续交通发展的经验和做法，我们编制了《中国可持续交通发展报告》（以下简称《报告》），以“创新、协调、绿色、开放、共享”新发展理念为主线，展现中国交通在落实联合国2030年可持续发展议程提出的“人类、地球、繁荣、和平、伙伴”理念方面的探索和实践，体现中国对可持续发展的理论创新和对联合国可持续发展目标任务的落实，希望本《报告》能对第二届联合国全球可持续交通大会提供有益的支持和贡献。《报告》共分七章。第一章对中国可持续交通发展总体进展、总体思路进行概述。第二章至第七章分别从新发展理念五个方面、统筹发展和安全方面对中国可持续交通进展与成效进行了阐述，主要内容包括促进综合交通运输协调发展、推进交通运输创新驱动发展、推动交通运输绿色低碳转型、加强交通对外开放与交流合作、让人民共享交通运输发展成果、生命至上与安全发展。《报告》编写过程中，中国交通运输部和有关部门、地方交通运输主管部门及有关科研院所、企业和专家给予了大力的支持和帮助，提出了宝贵的意见和建议，在此一并表示衷心的感谢！

目录

第一章 总论

第一节 中国可持续交通发展总体进展
第二节 中国推进可持续交通发展的总体思路

第二章 促进综合交通运输协调发展

第一节 完善综合交通基础设施网络
第二节 提高综合运输服务能力水平
第三节 为经济社会发展当好先行

第三章 推进交通运输创新驱动发展

第一节 营造支持创新的良好环境
第二节 提高交通运输科技创新技术水平

第三节 在法治轨道上推进交通治理创新

第四节 不断优化交通运输营商环境

第四章 推动交通运输绿色低碳转型

第一节 推动交通运输节能减排与低碳发展

第二节 促进交通运输资源节约集约与循环利用

第三节 加强交通运输生态环境保护与修复

第四节 推进交通运输污染综合防治

第五章 加强交通运输对外开放与交流合作

第一节 推进“一带一路”交通互联互通

第二节 加强交通运输国际交流合作

第三节 促进国际物流供应链畅通

第六章 让人民共享交通运输发展成果

第一节 服务全面建成小康社会

第二节 推动城市公共交通优先发展

第三节 不断丰富多样化出行选择

第四节 打造无障碍出行服务环境

第七章 生命至上与安全发展

第一节 大力推进平安交通建设

第二节 强化交通运输应急管理体系建设

第三节 坚决抗击新冠肺炎疫情结束语

第一章 总论

交通是影响全球可持续发展的重要领域。1992年联合国地球峰会通过的《21世纪议程》首次确认了交通在可持续发展中的重要作用。2002年世界可持续发展峰会的成果文件《约翰内斯堡行动计划》再次突出了交通的地位。2012年联合国可持续发展大会上，各国领导人一致认同交通在可持续发展中的中心地位。为促进和支持可持续交通发展方面的国际合作，联合国于2016年在土库曼斯坦召开首届全球可持续交通大会，就交通可持续发展及其对实现可持续发展目标的支持作用达成了初步共识。2021年第二届联合国全球可持续交通大会以“可持续的交通，可持续的发展”为主题，聚焦减贫脱贫、国际互联互通合作、绿色发展、创新发展、安全发展等议题，有助于各方凝聚共识，进一步推进全球、区域和国家的可持续交通发展。中国高度重视可持续发展。早在1996年，中国已将可持续发展上升为国家战略并全面实施，是最早提出实施可持续发展战略的国家之一。中共十八大以来，在习近平新时代中国特色社会主义思想指引下，中国交通发展取得历史性成就、发生历史性变革，迈入高质量发展的新阶段，正在加快向交通强国迈进。中国交通将立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，服务构建新发展格局，在发展中加快解决不平衡不充分问题，努力实现更高质量、更有效率、更加公平、更可持续、更为安全的发展，为促进全球可持续发展，推动构建人类命运共同体贡献中国智慧、中国力量。

第一节中国可持续交通发展总体进展

新中国成立以来特别是改革开放以来，在中国共产党领导下，中国交通秉持与经济社会协调发展、与自然生态和谐共生的理念，自立自强，艰苦奋斗，努力建设人民满意交通，取得了举世瞩目的发展成就，从根本上改变了基础薄弱、整体落后的面貌。进入新时代，中国交通坚持贯彻创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念，加快构建现代化综合交通运输体系，推动中国可持续交通发展取得明显成效。

一、中国可持续交通发展历程

1949年至1978年，中国致力于解决交通运输“有没有”的问题，建设发展了新中国交通运输体系。新中国成立之前，交通运输面貌十分落后。新中国成立后，中国政府明确提出首先要创造一些基本条件恢复交通运输。经过3年的国民经济恢复期，修复了被破坏的交通运输设施设备，恢复了水陆空运输。1953年起，开始有计划地进行交通运输建设。在第一个、第二个五年计划和国民经济调整期间（1953—1965年），国家投资向交通运输倾斜，改造和新建了一批铁路、公路、港口码头、民用机场，提高了西部和边远地区的交通运输基础设施覆盖程度，疏浚了主要航道，新开辟了国际、国内水路和空中航线，扩大了邮政网络，增加了运输装备数量。1966年至1976年，交通运输设施和装备规模、运输线路继续增加，特别是针对沿海主要港口压船、压港、压货日趋严重的局面，加快了港口基础设施建设。

1978年至2012年，中国致力于解决交通运输“够不够”的问题，推动交通运输快速发展。1978年，改革开放掀开了中国经济社会发展的新篇章，交通运输步入了快速发展阶段。中国政府把交通运输放在优先发展的位置，加大政策扶持力

度，在放开交通运输市场、建立社会化融资机制方面进行开创性探索，积极扭转交通运输不适应经济社会发展的被动局面。1984年，中国交通部实施“有河大家走船、有路大家走车”，开始全面开放交通运输市场。之后又提出“各部门、各行业、各地区一起干，国营、集体、个人以及各种运输工具一起上”，极大促进了交通运输发展。铁路实行经济承包责任制；公路、水运工程建设项目开始实行招标投标制度；出台了提高养路费征收标准、开征车辆购置附加费以及“贷款修路、收费还贷”等扶持公路发展的三项政策；港口率先对外开放，开征港口建设费，海运业最早实现“走出去”；民航走上了企业化发展道路，航空运输市场开始形成；实施邮政管理体制变革，成立中国速递服务公司，恢复办理邮政储蓄业务；加大交通运输建设投资力度，吸引社会资本参与基础设施建设。1992年，中国确立了建立社会主义市场经济体制的改革目标。交通运输不断加大改革开放力度，各种交通运输方式实现快速发展。开展铁路建设大会战，1997年起铁路进行了连续六次大提速，大秦铁路、京九铁路、青藏铁路、京沪高铁等相继开通运营。为应对1997年亚洲金融危机和2008年全球金融危机，中国实施积极的财政政策，公路建设投资进入“快车道”，高速公路建设大规模兴起。2003年，中国交通部提出“修好农村路，服务城镇化，让农民兄弟走上油路 and 水泥路”目标，掀起农村公路建设新高潮。港口管理体制变革持续深化，港口建设不断加快。民航机场建设费和基础设施建设基金、铁路建设基金、内河航运建设基金先后设立。实行邮电分营和邮政政企分开，邮政向信息流、资金流和物流“三流合一”的现代邮政业方向发展。城乡客运、城市公共交通、交通运输安全应急救援等领域建设不断加强。中国坚持规划引领，1981年划定国家干线公路网，1992年公路和水运开始实施公路主骨架、水运主通道、港站主枢纽和支持保障系统的“三主一支持”规划。2002年以来，中国制定实施了《中长期铁路网规划》《国家高速公路网规划》《农村公路建设规划》《全国沿海港口布局规划》《全国内河航道与港口布局规划》等一系列规划。落实西部大开发等国家区域发展战略，先后制定实施系列规划纲要，全面加强西部地区交通基础设施建设。2007年中国政府批准的《综合交通网中长期发展规划》明确提出建设现代化综合交通网。在此期间，中国交通不断深化管理体制变革，1998年启动水上安全监管体制改革，实行“一水一监、一港一监”的管理体制。2008年组建交通运输部，交通运输大部体制改革迈出实质性步伐，为加快形成综合运输体系提供了体制保障。

2012年至今，中国致力于解决交通运输“好不好”的问题，加快推动交通运输高质量发展，建成了名副其实的交通大国，正在向交通强国迈进。中共十八大以来，中国交通进入了加快现代化综合交通运输体系建设的新阶段，铁路、公路、水路、民航、邮政行业统筹规划、协调发展。以新发展理念为指导，深化交通运输供给侧结构性改革，加大投资力度，完善交通基础设施网络，推进多种运输方式有效衔接，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系。充分发挥交通运输在区域经济发展中的先导作用，在实施京津冀协同发展、长江经济带发展、粤港澳大湾区建设、长三角一体化发展、黄河流域生态保护和高质量发展、成渝地区双城经济圈等重大国家战略和重大决策部署中，把交通运输作为先行领域重点部署。中国2014年开始大力推动“四好农村路”建设（即建好、管好、护好、运营好农村公路），2019年和2020年先后实现具备条件的乡镇和建制村通硬化路、通客车，交通运输脱贫攻坚战取得全面胜利。推动建立现代物流服务体系，促进物流业降本增效，发展多式联运、甩挂运输、无车承运等先进

组织方式。加快推进旅客联程联运发展，提高城际、城市、城乡客运服务水平。着力增强交通运输发展新动能，推动交通运输新型基础设施建设，推动网络预约出租汽车、互联网租赁自行车等新业态健康发展。积极推进交通运输生态文明建设，交通基础设施、运输装备、运输组织的绿色发展水平全面提升。大力建设平安交通，交通运输安全发展水平不断提高。综合交通运输体制机制逐步完善，“放管服”改革、综合行政执法改革、财政事权与支出责任划分改革等持续深化，交通运输法治政府部门建设深入推进。构建全方位、多层次、多渠道的交通运输对外开放和国际合作格局，加强与共建“一带一路”国家的合作，积极推动交通基础设施互联互通和运输便利化，积极参与交通运输全球治理，认真履行各项国际义务。中国国家层面先后出台《国家公路网规划（2013年—2030年）》《物流业发展中长期规划（2014—2020年）》《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》等规划，制定印发了促进铁路建设、普通公路、海运业、民航业、快递业健康发展等意见，推动交通运输高质量发展。2017年，中共十九大提出建设交通强国。2019年和2021年，中共中央、国务院先后印发《交通强国建设纲要》和《国家综合立体交通网规划纲要》，提出到2035年，基本建成交通强国，到本世纪中叶，全面建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国的奋斗目标，中国开启了加快建设交通强国的新征程。

二、中国可持续交通发展取得的成效

综合交通基础设施网络日益完善，为经济社会发展提供有力支撑。交通基础设施日趋完善，基本形成以“十纵十横”综合运输大通道为主骨架、内畅外通的综合立体交通网络。高速铁路里程、高速公路里程、内河航道通航里程、城市轨道交通运营里程、沿海港口万吨级及以上泊位数、颁证运输机场、邮路和快递服务网络长度居世界前列。高速铁路对百万人以上城市覆盖率超过95%，高速公路对20万人口以上城市覆盖率超过98%，民用运输机场已覆盖92%的地级市。综合交通枢纽布局逐步完善，各种运输方式衔接效率不断提升，交通运输进入了各种方式交汇融合、统筹发展的新阶段。依托京沪、京广、沿海、沿江等综合运输大通道，长三角、珠三角、环渤海等港口群和长江沿线港口形成的经济带、城市群成为中国经济最具活力、人口最为密集的区域。

交通运输服务水平不断提升，持续增进民生福祉。中国已成为世界上运输最繁忙的国家之一，铁路、公路、水路、民航客货周转量，港口货物吞吐量，邮政快递业务量等指标居世界前列。旅客出行服务更加便捷舒适，出行服务体系更加完善，多层次、差异化的公共交通服务体系加快形成，旅客运输专业化、个性化服务品质不断提升。货运服务更加高效，多式联运等高效运输组织模式创新发展，综合运输效率不断提高，交通运输对国家经济社会发展的支撑显著增强。交通运输服务智慧化水平不断提高，5G、大数据、人工智能等新兴技术与交通运输服务加快融合，交通运输新业态健康发展，为人民群众提供了更加多样化、个性化的服务。

绿色交通发展成效显著，为实现人与自然和谐共生作出贡献。中国交通牢固树立和贯彻落实绿色发展理念，大力发展绿色交通。运输结构调整深入推进，运输通道、枢纽、装备等资源集约利用效果明显。建设了一批绿色铁路、公路、港口、航道、邮政示范项目以及民航节能减排项目，新能源和清洁能源运输工具不断增

加。国家铁路单位运输工作量综合能耗、营运车辆单位运输周转量能耗、营运船舶单位运输周转量能耗及民航吨公里油耗持续下降。通过坚决打好交通运输领域污染防治攻坚战，长江经济带船舶和港口污染突出问题整治成效明显，开展“碧海行动”计划，持续开展邮政快递绿色包装治理。探索创新荒漠区、高寒区、围填海区域交通运输基础设施生态修复技术，环境友好程度不断提升。绿色交通建设为持续改善生态环境质量、建设美丽中国提供了有效支撑。

交通运输安全生产和应急能力不断提高，增强人民群众安全感。中国交通始终把安全放在首要位置，统筹发展和安全，全力推进建设平安交通。实现交通运输安全水平大幅提升，铁路民航客运总体安全水平居世界前列，公路水运安全生产成效明显，重特重大事故得到有效遏制，事故总量明显下降，人民群众享受到更安全、更优质、更可靠的交通运输服务。交通应急保障能力显著提升，科学高效应对新冠肺炎疫情等突发公共卫生事件，及时防范化解交通重大安全风险，有效应对处置各类灾害事故，海上搜救和重大海上溢油应急处置能力不断加强。平安交通建设为经济社会发展和群众出行提供安全运输保障。

交通运输国际交流合作持续深化，服务构建人类命运共同体。交通基础设施互联互通深入推进，注重发挥交通运输对于推进全球联通、促进共同繁荣的基础性先导性作用，与共建“一带一路”国家交通互联互通持续加强，“六廊六路多国多港”互联互通架构基本形成，促进了跨区域资源要素的有序流动和优化配置。积极推进国际运输便利化，促进政策、规则、标准“三位一体”联通，推动中国与沿线国家合作更加紧密、往来更加便利、利益更加融合。国际交流与合作不断加强，与相关国家深入开展交通领域交流合作，推动形成市场合作互利共赢、成果经验互鉴共享的开放新格局。积极推动全球交通治理体系变革，坚定支持多边主义，积极参与国际组织事务和交通运输全球气候治理，努力为全球交通治理提供中国智慧、中国方案。

第二节中国推进可持续交通发展的总体思路

中国推进可持续交通发展，将以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻中共十九大和十九届二中、三中、四中全会精神，围绕统筹推进“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，完整、准确、全面贯彻新发展理念，服务构建新发展格局，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，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，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，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。到2035年，基本建成交通强国。现代化综合交通体系基本形成，人民满意度明显提高，支撑国家现代化建设能力显著增强。拥有发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网，城乡区域交通协调发展达到新高度。基本形成都市区1小时通勤、城市群2小时通达、全国主要城市3小时覆盖的“全国123出行交通圈”和国内1天送达、周边国家2天送达、全球主要城市3天送达的“全球123快货物流圈”，旅客联程运输便捷顺畅，货物多式联运高效经济。智能、平安、绿色、共享交通发展水平明显提高，城市交通

拥堵基本缓解，无障碍出行服务体系基本完善。交通科技创新体系基本建成，交通关键装备先进安全，人才队伍精良，市场环境优良。基本实现交通治理现代化。交通国际竞争力和影响力显著提升。交通运输全面适应人民日益增长的美好生活需要，为基本实现社会主义现代化提供有力支撑。

到本世纪中叶，全面建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国。基础设施规模质量、技术装备、科技创新能力、智能化与绿色化水平位居世界前列，交通安全水平、治理能力、文明程度、国际竞争力及影响力达到国际先进水平，全面服务和保障社会主义现代化强国建设，人民享有美好交通服务。

中国推进可持续交通发展，将坚持把建设人民满意交通作为推进可持续交通发展的目标。贯彻以人民为中心的发展思想，把人民交通为人民作为价值追求，人民交通靠人民作为力量源泉，人民交通由人民共享作为发展导向，人民交通让人民满意作为衡量标准，聚焦人民对交通的期待，加强高品质交通运输服务供给，不断满足人民群众日益增长的多样化、个性化交通运输需求，增强人民群众的获得感、幸福感、安全感。

坚持把当好先行作为推进可持续交通发展的定位。坚持先行引导，加快建设综合立体交通网络，适度超前布局交通基础设施，支撑经济社会发展。在实施区域协调发展战略以及新型城镇化、乡村振兴等重大部署中，统筹规划交通运输发展，加快补齐短板，推进城市群、都市圈、城乡交通运输一体化发展，提高综合交通运输网络效率，促进区域协调发展。

坚持把新发展理念作为推进可持续交通发展的引领。完整、准确、全面贯彻新发展理念，以供给侧结构性改革为主线，加快推动交通运输高质量发展。聚焦薄弱环节，加快补齐基础设施短板，打造高品质的快速交通网、高效率的普通干线网、广覆盖的基础服务网。统筹降低交通运输结构性、制度性、技术性、管理性、服务性成本，促进物流业降本增效。加强法治政府建设，深化简政放权、放管结合、优化服务改革，持续优化交通运输营商环境。推动交通运输新业态规范健康发展，增强交通运输发展动能。

坚持把改革开放作为推进可持续交通发展的动力。坚持社会主义市场经济改革方向，把“有效市场”和“有为政府”更好结合起来，深化交通运输体系改革，形成统一开放、竞争有序的交通运输市场，进一步解放和发展交通运输生产力。加大对外开放力度，构建互联互通面向全球的交通网络，提升交通运输国际合作深度与广度，拓展国际合作平台，促进交通运输规则、技术、标准“引进来”和“走出去”。

坚持把创新驱动作为推进可持续交通发展的支撑。坚持创新驱动发展，以科技创新为牵引，大力推进管理创新、制度创新、文化创新，完善创新体系，优化创新环境，强化人才支撑。推动大数据、人工智能等新技术与交通行业深度融合，大力发展智慧交通，推动模式、业态、产品、服务等联动创新。强化交通基础设施、运输装备、运输组织等领域的技术创新，推进数字化、网络化、智能化、绿色化技术的发展，支撑交通运输可持续发展。

第二章 促进综合交通运输协调发展

中国把现代化综合交通运输体系建设作为可持续交通发展的重要内容，积极推动各种交通运输方式融合发展。经过 2008 年和 2013 年两轮政府机构改革，交通运输大部制主体组织架构基本建立，交通运输部统筹规划铁路、公路、水路、民航以及邮政行业发展，为推进综合交通运输协调发展提供了有力的体制机制保障。

第一节 完善综合交通基础设施网络

中国幅员辽阔，人口众多，资源分布和生产布局极不均衡，建设一个适应经济社会发展需要、立体互联的综合交通基础设施网络是可持续发展的重要支撑。中国不断加强综合交通基础设施建设，网络规模和质量实现跃升，对国家经济社会发展的支撑作用显著增强。

一、构建完善的国家综合立体交通网

以统筹融合为导向，着力补短板、重衔接、优网络、提效能，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。

铁路网络加快延伸。高速铁路建设加快推进，“四纵四横”高速铁路网提前建成，普速铁路网不断完善，全国路网布局持续优化，路网质量显著提高。截至 2020 年底，中国铁路营业里程达到 14.6 万公里，其中高速铁路超过 3.8 万公里，占世界高铁总里程的 2/3 以上。



图 2012—2020 年中国铁路营业里程



图 中国高铁“复兴号”

公路路网四通八达。高速公路网络加快完善，持续推进国家高速公路待贯通路段建设和繁忙拥挤路段扩容改造，加快普通国省干线公路提质升级。全面加快农村公路建设，以县城为中心、乡镇为节点、建制村为网点的城乡交通网络初步形成。截至 2020 年底，中国公路里程达到 519.8 万公里，其中高速公路里程 16.1 万公里，国省干线公路连接了全国县级及以上行政区，农村公路通达所有具备条件的乡镇和建制村，干支衔接、四通八达的公路网已经形成。

图 2012—2020 年中国公路总里程



图 贵州省和云南省交界处的北盘江大桥

水路运输网络不断完善。港口布局不断优化，港口资源整合加快推进，形成了分布合理、层次清晰、与经济社会发展基本适应的格局，深水航道建设成效显著，长江黄金水道功能进一步提升，航道扩能升级改造加快推进，沿海和内河码头专业化水平不断提升。截至 2020 年底，中国港口拥有生产性码头泊位 2.2 万个，其中万吨级及以上泊位数量 2592 个，占泊位总数的 11.7%；内河航道通航里程 12.8 万公里，通江达海、干支衔接的航道网络进一步完善。



图 2012—2020 年中国万吨级及以上泊位数量



图 京杭运河和物流园区码头

民航机场网络更加完善。运输机场功能布局加快完善，着力增强区域枢纽机场功能，实施部分繁忙干线机场新建、迁建和扩能改造工程，以北京大兴国际机场为代表的现代化机场建成投用，第一个以货运功能为主的湖北鄂州机场开工建设，机场网络不断完善，保障能力显著增强。截至 2020 年底，中国民用航空颁证运输机场 241 个，全国航路航线总里程达到 23.7 万公里。



图 北京大兴国际机场

邮政网络覆盖加快拓展。邮政实现乡乡设所，建制村直接通邮，快递网点基本实现乡镇全覆盖，快递通达国家和地区大幅拓展，已基本形成连接城乡、覆盖全国、联通世界的现代邮政和快递服务网络。截至 2020 年底，中国邮政行业拥有各类

营业网点 34.9 万处，快递服务营业网点 22.4 万处，邮路和快递服务网络总长度（单程）5278.8 万公里。



图 中国邮政航空的货机

《国家综合立体交通网规划纲要》提出了“到 2035 年，基本建成便捷顺畅、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，实现国际国内互联互通、全国主要城市立体畅达、县级节点有效覆盖”的目标。根据这个规划，中国将加快建设 6 条主轴、7 条走廊、8 条通道构成的国家综合立体交通网主骨架，国家综合立体交通网实体线网总规模合计 70 万公里左右（不含国际陆路通道境外段、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。

二、建设多层次一体化国家综合交通枢纽系统

中国把打造多层次一体化综合交通枢纽作为推动综合交通运输体系建设的重要任务。着力打造北京、上海、广州等国际性综合交通枢纽城市，加快建设全国性综合交通枢纽城市，积极建设区域性综合交通枢纽城市，国际性、全国性综合交通枢纽城市辐射能力持续提高。中国交通运输部引导支持了一批实现旅客便捷换乘、货物高效联运的综合交通枢纽，不断优化完善综合交通枢纽布局。综合客运枢纽一体化衔接水平显著提高，80%的新建综合客运枢纽实现了 200 米内便捷换乘，枢纽机场轨道接入率达 68%。货运枢纽布局逐步优化，铁路物流基地、港口物流枢纽、航空转运中心、快递物流园区等规划建设和设施改造加快推进，提升了口岸枢纽货运服务功能，枢纽集聚效应增强，提升了物流效率。枢纽与城镇、产业逐步融合，形成了一批城市综合体、临空经济区、临港经济区。



图 上海虹桥综合交通枢纽

根据《国家综合立体交通网规划纲要》，中国将建设综合交通枢纽集群、枢纽城市及枢纽港站“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站、全国性枢纽港站建设。

第二节 提高综合运输服务能力水平

中国交通加快推动建设现代交通运输服务业，综合交通运输服务内容更加丰富，服务形式更加多样，服务品质、效率不断提高，人民群众满意度、获得感明显增强。

一、推进出行服务快速化便捷化

构筑以高铁、航空为主体的大容量、高效率区际快速客运服务体系，提升主要通道旅客运输能力。2020 年，铁路、公路、水路、民航在客运量中的占比分别为 22.8%、71.3%、1.6%、4.3%。动车组已成为铁路旅客运输的主力军，动车组列车承担铁路客运量约 70%，网络售票比例超过 80%。民航航班正常率连续 3 年超过 80%。道路客运转型升级步伐加快，城乡客运服务体系不断完善，公交优先战略深入实施，服务水平明显提升。

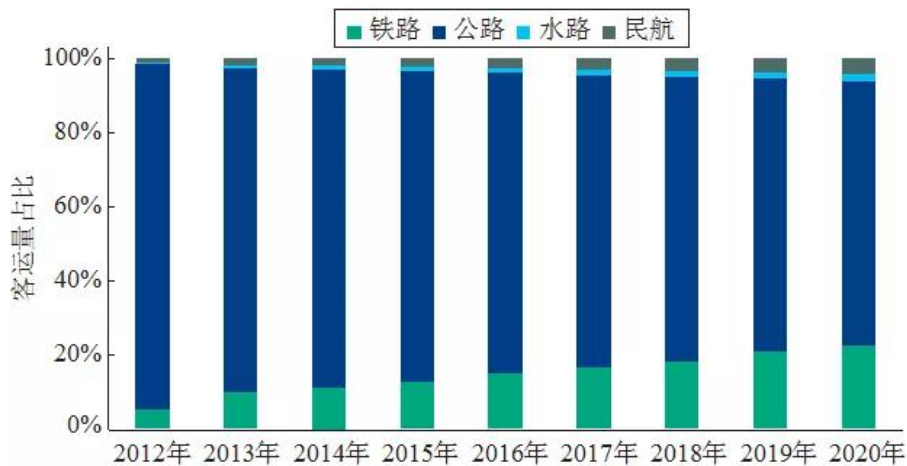


图 2012—2020 年各种交通运输方式客运量占比

鼓励不同运输方式加强协同合作，积极发展公铁、空铁、公空、空海等联运服务模式。不断提升旅客联程运输服务质量，积极推进联运票务一体化，高铁无轨站、异地候机楼、行李直挂运输等专业化服务不断完善。杭州萧山机场、深圳宝安机场等机场的部分城市候机楼结合公路航空联运初步实现了跨运输方式行李直挂。提高旅客联运信息化水平，鼓励综合客运枢纽建设综合信息服务平台，提高旅客联运公共信息服务能力。

二、打造绿色高效的现代物流系统

中国交通聚焦提高货运服务体系的综合效率，不断优化货物运输结构，持续推动大宗货物运输“公转铁、公转水”，提高运输组织水平，推动交通运输绿色发展和高质量发展。2016年至2020年间，中国铁路货运量由33.3亿吨增长至45.5亿吨，在货运量中的占比由7.6%增长至9.8%；水路货运量由63.8亿吨增长至76.2亿吨，在货运量中的占比由14.5%增长至14.8%，铁路、水路在大宗货物中长距离运输中的骨干作用进一步凸显。截至2020年底，环渤海地区、山东省、长三角地区沿海主要港口的煤炭集港已全部改由铁路或水路运输，矿石采用铁路、水运和皮带机疏港的比例达到61.3%，较2017年增长了20个百分点。

加快建设高效货运服务网络，大力发展高铁快运，加强航空货运能力建设，提升道路货运规模化、集约化水平，完善农村物流服务网络，提升城市配送服务水平。发展“互联网+”高效物流，近1300家网络平台道路货运企业在城乡配送、多式联运、线路整合、甩挂运输、冷链物流等领域探索创新运营模式，整合社会零散运力近300万辆，提高了运输效率。推进电商物流、冷链物流、大件运输、危险品物流等专业化物流发展。加快速递扩容增效和数字化转型，壮大供应链服务、冷链快递、即时递送等新业态新模式。



图 宁波舟山港梅山港区

将多式联运作为促进物流业降本增效和可持续交通发展的重要手段，创新公铁联运、空铁联运、铁水联运、江海联运、水水中转、滚装联运等高效运输组织模式。出台了《交通运输部等十八个部门关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知》等一系列指导性文件，加强了多式联运发展的顶层设计。组织开展了三批 70 个多式联运示范工程项目，在基础设施建设、组织模式创新、技术装备研发应用、信息互联互通等方面不断探索，覆盖全国 28 个省份，已开通线路 390 余条，累计完成集装箱多式联运量超过 1400 万标箱。集装箱铁水联运加快发展，2020 年完成集装箱铁水联运量超过 680 万标箱，2016 年至 2020 年，集装箱铁水联运量年均增长 23%。



图 2016—2020 年中国集装箱铁水联运量

三、加速“互联网+”新业态新模式发展

“互联网+”交通运输正在深刻改变着人们的出行模式，网络预约出租汽车覆盖中国 300 多个城市，日均完成订单量达到 2000 万单。互联网租赁自行车已在中国 360 余个城市投放运营，投入车辆达 1945 万辆，日均使用量约 4570 万人次。共有 50 余家汽车分时租赁企业开展经营，投入运营的车辆超过 20 万辆。为促进新业态新模式的健康发展，中国交通运输部先后出台了《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》《小微型客车租赁经营服务管理办法》等部门规章，制定了《关于促进小微型客车租赁健康发展的指导意见》《关于鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见》等文件，明确了新业态发展定位、方向和目标。

中国积极推进智慧化运输服务发展，探索出行即服务（MaaS）模式，围绕城市公共交通、出租车、共享出行等各类交通运输方式，实现数据资源、运营调度、票务清分、聚合支付、信息服务、监督管理等方面的全面整合，在北京、广州、深圳等城市广泛开展应用示范。北京市建立了交通绿色出行一体化服务平台，为市民提供整合多种交通方式的一体化、全流程智慧出行服务。广州市启动了“广州市一站式出行服务体系应用试点工程”，实现人与公共交通出行网络、生活消费网络的连接，构建一站式支付+出行+生活新生态。深圳市推出了深圳湾生态科技园 MaaS 试点示范，市民通过小程序“SOGO 出行”提前预约上车时间与地点，系统根据需求规划路线，实现工作地和地铁站之间的公交快速接驳。

第三节 为经济社会发展当好先行

中国注重发挥交通运输在拉动经济增长、促进区域协调发展、服务城乡统筹协调发展等方面的作用，促进中国经济社会健康发展。

一、拉动经济增长

中国将交通基础设施投资作为逆周期调节、稳定经济增长的重要手段，不断加大基础设施投资力度，快速便捷的交通运输网络不断完善，提升了生产要素的流通效率，促进了产业结构优化，带动了制造业、物流业、旅游业等的发展。同时，交通运输发展也为人口流动带来便利，为促进社会就业提供了有力支撑。

沈大高速公路促进沿线产业集聚发展

沈阳—大连高速公路是中国大陆兴建最早的高速公路,1984年6月开工建设,1990年9月1日全线通车,全长375公里,连接沈阳、辽阳、鞍山、营口、大连五大工业城市,是辽宁省重要经济干

线,也是东北地区出海主通道。沈大高速公路沿线集聚了装备制造、石化、造船、高新技术、钢铁等产业,形成了沈阳—辽阳—鞍山—营口—大连的高速公路经济带,带动了辽宁省经济发展,所创造的生产总值占到全省生产总值的70%以上。



图 沈大高速公路

中国不断推进交通运输与旅游融合发展,推动旅游专列、旅游风景道、旅游航道、自驾车房车营地、游艇旅游、低空飞行旅游等发展,完善客运枢纽、高速公路服务区等交通设施旅游服务功能,发展定制化运游服务,创新交旅融合服务产品,提升旅游交通品质。旅游公路建设持续推进,贵阳、桂林、黄山等重点旅游城市相继开通高铁线路,香格里拉、长白山、腾冲等一批旅游机场建成通航。农村旅游景区景点公路可达性大幅提升,基本实现4A级以上景区旅游客运线路全覆盖,城市内重点景区公交全覆盖。

贵州赤水河谷旅游公路

贵州赤水河谷旅游公路起于贵州省仁怀市茅台镇,途经习水县土城镇,止于赤水市区,包含 160 公里用红色沥青铺成的山地自行车道和 154 公里黑色沥青铺成的汽车道,设计时速 40 公里,全线共设置 12 个驿站、26 个露营地、23 个观景台和休憩点,聚集了人气财气,以路为媒介,促进产业发展。



图 贵州省赤水河谷旅游公路

二、促进区域协调发展

按照区域发展总体战略要求,完善区域交通网络,增强对区域协调发展的交通支撑。西部地区交通短板加快补齐,基本实现省会通高铁,地市通高速、通铁路,具备条件的县城通二级及以上公路,具备条件的乡镇、建制村通硬化路。东北地区进一步畅通对外通道,交通基础设施效能得到提升。中部地区加强大通道大枢纽建设,贯通南北、连接东西的通道能力和综合交通枢纽功能不断强化。东部地区加快推动综合运输高质量发展,着力优化运输结构,率先建设现代综合交通运输体系。



图 沪渝高速公路

发挥交通运输支撑和引领作用，为国家重大战略实施当好先行。加快推进京津冀地区交通一体化，构建以首都为核心的多节点、网格状世界级城市群交通体系，着力打造“轨道上的京津冀”，形成京津冀核心区 1 小时交通圈，高标准、高质量建设雄安新区综合交通运输体系。加速构建长江经济带综合立体交通走廊，高速公路、铁路以及内河航道的多式联运加快发展，实现航道畅通、枢纽互通、江海联通。建设面向世界的粤港澳大湾区国际性综合交通枢纽集群，积极推进世界级机场群和港口群项目建设，加快高速公路和国省道、高铁、城际铁路等重大项目建设，构建大湾区城市群 1 小时交通圈。长三角交通运输一体化步伐加快，以上海、南京、杭州、合肥、苏锡常、宁波等为节点，构建对外高效联通、内部有机衔接的多层次综合交通网络，实现主要城市间 1~1.5 小时快速通达。统筹黄河流域生态环境保护与交通运输高质量发展，优化交通基础设施空间布局。成渝双城经济圈基本建成以干线铁路、高速公路和长江黄金水道为主体的多向对外联系通道，国际航空枢纽基本形成，成渝“双核”之间基本实现 1 小时通达。打造多节点、网格状、全覆盖的铁路、城际轨道和骨架公路网，全面支撑海南自由贸易港建设。



图 京雄高速公路

三、服务城乡统筹协调发展

中国注重发挥交通运输在服务城乡统筹协调发展、促进乡村振兴中的支撑作用，持续加快补齐农村交通运输在基础设施、公共服务等方面的短板，提升城乡交通运输一体化发展水平。2016年，中国交通运输部等部门出台《关于稳步推进城乡交通运输一体化 提升基本公共服务水平的指导意见》，推动加快推进城乡交通运输基础设施、客运服务和货运物流服务一体化建设。同时，中国启动第一批城乡交通运输一体化示范县创建，全国范围内 52 个县（区、市）开展创建工作，涌现出安徽舒城全域公交、山西平定“互联网+供销社”、黑龙江穆稜交邮融合等一批典型模式，为其他地区推进城乡交通运输一体化发展、促进城乡经济社会融合发展提供了经验。

近年来，中国城乡道路网络结构明显改善，截至 2020 年底，已实现具备条件的乡镇和建制村 100%通硬化路，客运场站遍布城乡，县、乡、村三级物流节点体系基本建成，场站功能不断完善。城乡客运服务水平显著提高，具备条件的乡镇和建制村全部通客车，城市公交线路逐步向周边重点乡镇延伸，城乡客运线路公交化改造进程不断加快，越来越多的农村老百姓也能和城市居民一样享受到同等的客运服务。城乡物流服务体系逐步建立，站点客运、货运、邮政快递等功能不

断拓展，农村客运车辆代运邮件快件业务得到有效推广，农村物流服务农产品进城和日用品下乡的能力显著增强。



图 四川省苍溪县农村公路



图 安徽省舒城县依托城乡公交场站设立的交通综合服务站

第三章 推进交通运输创新驱动发展

中国高度重视交通运输创新驱动发展，完善科技创新体系，提升科技创新水平，坚持在法治轨道上深化管理创新，不断优化营商环境，提高可持续交通发展能力。

第一节 营造支持创新的良好环境

近年来，中国持续推动交通运输科技创新能力建设，科技创新政策制度不断优化，科技人才队伍不断壮大，科研平台布局更加完善，有力支撑了交通运输科技进步和创新发展。

一、科技创新政策制度不断优化

中国高度重视交通运输科技创新政策制度建设，持续编制交通运输科技五年规划，引导科技资源配置，推动交通运输科技进步和创新发展。积极推动科技创新改革政策在交通运输领域落地，加快构建适应现代交通发展需要、具有引领性的科技创新体系，出台《交通运输部促进科技成果转化暂行办法》，鼓励支持科技成果转化应用。

二、创新人才队伍加快建设

中国交通牢固树立人才是第一资源理念，加快科技人才队伍建设，通过重大工程技术创新、重点项目研发锻炼人才，依托重点实验室及研发中心凝聚人才，实施交通青年科技英才、行业科技创新人才推进计划培养人才，鼓励行业各类用人主体建立完善科技创新领军人才和团队的支持保障机制，利用市场机制优化配置人才。交通运输科技创新人才总量、结构、素质、梯队等方面取得明显提升。

三、科技创新基地布局加快完善

中国高度重视交通运输科技创新基地建设，围绕基础设施建设养护、交通装备、绿色低碳等领域开展系统布局，形成了涵盖应用基础研究、技术创新与成果转化、基础支撑与条件保障三类的科技创新基地体系。截至 2020 年底，中国已经在交通运输领域布局建成 22 个国家重点实验室、28 个国家工程技术研究中心、24 个国家工程实验室、8 个国家工程研究中心和 3 个国家野外科学观测研究站，同时还布局建设了 254 个部级科技创新基地。

第二节 提高交通运输科技创新技术水平

中国高度重视科技创新，在交通基础设施、交通装备、运输服务等方面突破了一批重大关键技术，取得了一批国际领先、实用性强的重大科技成果，为可持续交通发展提供了科技支撑。

一、交通基础设施建设技术跻身世界先进行列

高速公路、高速铁路、高寒铁路、高原铁路、重载铁路技术达到世界领先水平，膨胀土、沙漠等特殊地质公路建设技术攻克世界级难题。特长悬索桥、斜拉桥等桥梁建设技术，离岸深水港建设关键技术，巨型河口航道整治技术，长河段航道系统治理技术以及大型机场工程建设技术世界领先。港珠澳大桥、京张高铁、北京大兴国际机场、长江南京以下 12.5 米深水航道等一批重大工程建成投用。

港珠澳大桥

港珠澳大桥跨越伶仃洋,东接香港特别行政区,西接广东省珠海市和澳门特别行政区,总长约 55 公里,是粤港澳三地合作共建的超大型跨海交通工程,大桥于 2018 年 10 月 23 日开通运营。港珠澳大桥的建设,有力促进了三地的交通连接,对推进粤港澳大湾区建设具有重大意义。大桥建设过程中,攻克了人工岛快速成岛、深埋沉管结构设计、隧道复合基础等多个世界级技术难题,是中国公路建设史上技术最复杂、施工难度最高、工程规模最大的桥梁工程。港珠澳大桥的建设创下多项世界之最,体现了中国的综合国力、自主创新能力,体现了勇创世界一流的民族志气,是一座圆梦桥、同心桥、自信桥、复兴桥。



图 港珠澳大桥



图 世界首座跨度超千米级公铁两用斜拉桥—沪苏通长江公铁大桥



图 穿越沙漠的高速公路—京新高速公路

二、交通运输装备技术取得重大突破

交通运输关键装备技术自主研发水平大幅提升。具有完全自主知识产权的“复兴号”中国标准动车组实现世界上首次时速 420 公里交会和重联运行，在京沪高铁、京津城际铁路、京张高铁实现世界最高时速 350 公里持续商业运营，智能型动车组首次实现时速 350 公里自动驾驶功能；时速 600 公里高速磁浮试验样车成功试跑；具备跨国互联互通能力的时速 400 公里可变轨距高速动车组下线。盾构机等特种工程机械研发实现重大突破。大中型邮轮、大型液化天然气船、极地航行船舶、智能船舶、新能源船舶等自主设计建造能力增强。中国已成为重要的港口装备制造国和出口国，海工装备初步实现作业环境从浅海到深海、从近海到远海、

从水面到水下、从常规海域到极区的转变。成功实施 500 米饱和潜水陆基载人实验。C919 大型客机成功首飞。支线客机 ARJ21 开始商业运营。快递分拣技术快速发展。节能与新能源汽车产业蓬勃发展。

— 专栏 3-2 —

中国高铁技术装备创新

中国持续深化自主创新,突破技术瓶颈,成功研制拥有完全自主知识产权和世界先进水平的“复兴号”中国标准动车组,其中“复兴号”智能动车组在世界上首次实现时速 350 公里自动驾驶功能。目前,中国已经形成涵盖时速 160~350 公里不同速度等级,能够适应高原、高寒、风沙等各种运营环境的“复兴号”系列产品。适应中国高铁成网运营对通信信号和牵引供电技术的特殊要求,自主研发了 CTCS-3 级列车控制系统,建成了高铁供电调度控制系统(SCADA),使高铁网具备功能强大、安全可靠的中枢神经系统和电力供应系统。北斗卫星导航系统、5G、大数据等先进技术在高铁得到成功应用。



图 C919 大型客机



图 中国自行建造的 14.7 万立方米薄膜型液化天然气船



图 振华重工为荷兰鹿特丹港与德国汉堡港建造的岸桥

三、交通基础设施数字化水平不断提高

中国交通积极推进 5G、北斗卫星导航系统等新一代信息技术应用，以铁路、公路、港口、航道、民航、邮政等为重点，推动试点示范项目建设，加快推进交通

基础设施数字转型、智能升级。发布了自动化集装箱码头设计规范、建设指南。2017年以来，中国交通运输部先后在全国组织开展了智慧港口、智慧公路等领域的试点工作，在基础设施智能化改造、“互联网+”应用、创新基础设施运作模式等方面积极探索。

— 专栏 3-3 —

自动化集装箱码头

中远海运港口公司厦门远海自动化码头于2016年3月建成并投入运营，设计和建设运用了云计算、无线通信、自动导航定位、智能识别、无人自动化设备、锂电池供电驱动等最新技术和装备，研发了国内首创国际先进的自动化码头装卸综合控制与管理系统(TOS-ECS)，解决了装卸设备与码头管理系统信息交互、码头作业多重管控模型解算、智能道口无人监控等技术难题。

山东港口集团青岛港全自动化集装箱码头，首创了自动导引车循环充电、大型设备“一键锚定”、机器人拆装集装箱旋锁等十余项技术，连续六次打破由自己保持的自动化码头装卸效率世界纪录，为全球提供了低成本、短周期、全智能、高效率、更安全、零排放的全自动化码头建设“中国方案”。

上海洋山港四期自动化码头总用地面积223万平方米，共建设7个集装箱泊位、集装箱码头岸线总长2350米，首次采用中国自主研发的自动化作业系统，衔接上海港的各大数据信息平台，实现了码头主要业务环节生产调度自动化。码头配有26台岸桥、119台轨道吊、135台自动导引运输车(AGV)、4台轮胎吊，是全球单体最大的全自动化码头，也是全球综合自动化程度最高的码头。



图 厦门远海全自动化码头



图 青岛港全自动化集装箱码头

智能化铁路信号系统广泛应用，京张高铁成为世界首条采用北斗卫星导航系统并实现自动驾驶等功能的智能高铁。高速公路视频监控系统广泛覆盖。港航电子放货平台应用良好，推进基于区块链的全球航运服务网络建设。民航机场“无纸化”

乘机提升了旅客出行体验。智能投递设施遍布中国主要城市，自动化分拣覆盖主要快递企业骨干分拨中心。出台智能网联汽车道路测试管理规范 and 封闭测试场地建设指南，颁布智能船舶规范，建立无人船海上测试场，推动无人机、无人车在快递等领域示范应用。



图 快递企业全自动分拣系统

四、交通运输管理服务信息化水平稳步提高

中国交通积极推动云计算、大数据等新技术与交通运输管理服务深度融合。国家综合交通运输信息平台初步建立，建设部级、省级综合交通大数据中心，部省、部际间数据交换共享框架基本构建，交通运输数据资源共享不断深入。北斗卫星导航系统广泛应用于重点运输过程监控、城市交通出行服务、公路基础设施安全监控、港口高精度实时定位调度监控、铁路测试监测和运输运营等领域，显著提升了综合交通管理效率和运输安全水平。建立部省联动的公路、水路、道路运输、海事、救捞、船检等领域的信息系统，提高了协同工作效率。以数据为纽带，组织建设了部政务服务平台、跨省大件运输并联许可平台等，基本实现部级政务服务事项“一网通办”。

综合交通大数据融合应用

为推动综合交通大数据开放共享、融合应用,赋能行业高效运行和有效治理,交通运输行业以中国政府发布的《促进大数据发展行动纲要》等文件为指导,积极优化政策环境、研发信息化平台、开展数据共享应用。以交通运输信息资源共享交换平台为重要载体,部省、部际间数据共享交换通道全面联通,面向行业治理,为水运、海事、道路运输、应急调度、综合执法、疫情防控等业务应用和运行生产提供了数据支持。综合交通出行大数据开放云平台推动政府企业数据共建共享、创新应用,面向社会提供路网管理、公交管理、春运服务、综合运输等大数据分析服务,促进了行业资源的挖掘利用和效益发挥。

第三节 在法治轨道上推进交通治理创新

中国坚持全面依法治国,深入推进交通运输法治政府部门建设,完善交通运输法律法规标准体系,推进交通运输治理能力提升,为可持续交通发展提供坚实保障。

一、深化交通运输法治政府部门建设

深入贯彻落实习近平法治思想,以交通运输“法治政府部门建设”工程为载体,把法治贯穿交通运输规划、建设、运营、管理和安全生产全过程各方面。出台交通运输法治政府部门建设实施意见和评价制度,建立评价指标体系。健全公共决策机制,完善重大行政决策工作流程,扩大社会参与,提高交通运输科学民主依法决策水平。深入推进权力公开,公布实施权力和责任清单,依法实施政务信息公开,提高政府工作的透明度。法治宣传教育和普法等工作机制逐步健全。

二、完善综合交通法规体系

立足综合交通运输发展谋篇布局,促进不同运输方式法律制度的有效衔接,完善综合交通法规体系。中国交通运输部印发《关于完善综合交通法规体系的意见》,构建了包括跨运输方式法规系统、铁路法规系统、公路法规系统、水路法规系统、

民航法规系统、邮政法规系统等六个系统的综合交通法规体系框架。中国已制定出台铁路法、公路法、海上交通安全法、港口法、航道法、海商法、民用航空法、邮政法等行业龙头法，铁路交通事故应急救援和调查处理条例、收费公路管理条例、道路运输条例、国内水路运输管理条例、国际海运条例、内河交通安全管理条例、快递暂行条例等行政法规。正在研究制定交通运输法、农村公路条例、城市公共交通条例、无人驾驶航空器飞行管理暂行条例等法律法规。出台了加强安全生产、服务群众出行、优化营商环境、防治污染等方面的部门规章。截至 2020 年底，形成了包括 8 部法律、43 部行政法规、300 余部地方性法规、288 件部门规章、近 300 件地方政府规章的综合交通法规体系，使交通运输各领域、各门类基本做到有法可依。力争到 2035 年，基本形成系统完备、架构科学、布局合理、分工明确、相互衔接的综合交通法规体系。

三、严格规范公正文明执法

中国交通深入推进交通运输综合行政执法改革，建立健全综合执法运行机制，推动形成权责统一、权威高效、监管有力、服务优质的交通运输综合行政执法体制。注重提升综合行政执法队伍素质能力，着力打造一支政治坚定、素质过硬、纪律严明、作风优良、廉洁高效的执法队伍。全面推行包括行政执法公示制度、执法全过程记录制度、重大执法决定法制审核制度的执法“三项制度”，推进严格规范公正文明执法。加强以基层执法队伍职业化、基层执法站所标准化、基础管理制度规范化、基层执法工作信息化为内容的“四基四化”建设，基层执法基础不断夯实。完善交通运输行政执法程序，规范行政处罚自由裁量权，强化执法评议考核与监督。持续优化全国交通运输行政执法综合管理信息系统，积极推进非现场执法，行政执法效能不断提升。



图 中国海事执法装备

四、推进综合交通运输标准化工作

中国注重统筹推进综合交通运输标准化管理工作，颁布《交通运输标准化管理办法》部门规章，制定交通标准化发展规划，完善标准化政策制度。出台《交通运输标准化体系》，发布了综合交通、安全应急、绿色交通、物流、信息化等五个专业标准体系，并聚焦高速铁路、多式联运、船型标准化、港口岸电、城市轨道交通、快递绿色包装等领域，推进一批重点标准的制修订。截至 2020 年底，交通运输现行有效标准共计 3854 项，其中国家标准 870 项，行业标准 2984 项；强制性标准 411 项，推荐性标准 3443 项。在高速铁路、智能交通、疏浚装备等领域牵头制定多项国际标准。建立了标准化信息服务平台，各领域行业标准文本在线免费公开，方便群众便捷查询使用。加快工程建设和重点产品装备标准翻译工作，积极推动中国标准广泛应用。

第四节 不断优化交通运输营商环境

中国交通正确处理政府和市场的关系，持续推进简政放权、放管结合、优化服务改革，采取一系列放宽市场准入、减轻市场主体负担的改革举措，激发各类市场主体活力，营商环境不断优化。

一、持续推进简政放权

中国交通加快转职能、提效能，持续推进行政许可事项精简下放、“证照分离”改革等。自 2013 年简政放权、放管结合、优化服务改革以来，累计分 14 批次取消下放 46 项交通运输部本级行政许可事项，超过总审批事项的 70%。取消下放中央指定地方实施的行政许可事项 21 项，取消下放比例超过 34%。中介服务事项全部取消。工商登记前置审批全部改为后置审批。分类推进“证照分离”改革，推动建立简约高效、公正透明、宽进严管的行业准营规则，大幅提高市场主体办事的便利度和可预期性。深入落实交通运输领域各项减税降费政策，激发市场主体活力。

二、强化监管能力建设

中国交通注重加快构建以信用为基础的新型监管机制，强化事中事后监管。加强信息化手段在监管中的运用，大力推广“互联网+监管”模式，线上线下一体化监管模式进一步创新。强化“大数据”监管，强化资源共享、信息互通，提升监管能力和监管效率。全面推动实现交通运输领域“双随机、一公开”（即，随机抽取检查对象、随机选派执法检查人员，抽查情况及查处结果及时向社会公开）监管全覆盖、常态化、制度化。推进网络预约出租汽车、互联网租赁自行车等交通运输新业态协同监管。

三、持续优化政务服务

中国交通注重创新行政管理和服务方式，持续推进“互联网+政务服务”建设，优化行政审批服务方式，推广交通运输政务服务“一网通办”，企业群众办事“只进一扇门”“最多跑一次”服务，让数据多跑路、群众少跑腿。完善公众对政务服务的评价监督机制。推动道路运输驾驶员高频服务事项等异地网上办理，大件运输许可等政务服务实现“一网通办”“跨省通办”。完善海事政务办理程序，推进海事政务服务事项逐步实现一次性提交、一次性受理、一次性办结。加强国际贸易“单一窗口”跨部门推广应用，口岸查验信息在海事、海关、移民等口岸查验部门间实现共享共用，各口岸查验部门所有手续一次办结，一次反馈船舶或者其代理。2021 年底还将全面完成船员证书电子化工作。

第四章 推动交通运输绿色低碳转型

中国力争 2030 年前实现碳达峰、2060 年前实现碳中和。中国交通把推动绿色低碳转型作为可持续交通发展的战略性任务，追求以最少资源投入、最小环境代价，最大限度地满足社会经济发展和人民出行需要，为建设美丽中国贡献力量。

第一节 推动交通运输节能减排与低碳发展

交通运输是能源消耗和温室气体排放的重点领域之一，强化交通运输节能减排，倡导绿色出行，减少交通运输对能源资源的消耗和环境的影响，是推动环境可持续发展的重要内容。

一、能源消耗和碳排放强度持续下降

中国交通积极制定节能降碳发展的行动纲领与阶段路径，推进运输结构调整、装备能效水平提升、能源消费结构优化、节能降碳制度创新与技术应用等节能减排工作。积极开展交通运输节能减排试点示范，先后推进 6 批共 130 个部级节能减排示范项目，深入开展“车船路港”千家企业低碳交通运输专项行动。发布了 2016 年度、2019 年度交通运输行业重点节能低碳技术推广目录。组织开展绿色交通省（城市）、绿色公路、绿色港口等示范工程，年节能量超过 63 万吨标准煤，逐步形成了一套绿色交通发展的管理理念和模式。交通运输能源消耗和碳排放强度持续下降，与 2015 年相比，2020 年交通运输二氧化碳排放强度下降 7.5%。

—专栏 4-1—

发展电子不停车收费技术(ETC)促进节能减排

电子不停车收费技术(Electronic Toll Collection, 简称 ETC)已经成为提高中国高速公路通行效率、节能减排的重要手段。2019 年,中国建设完成超过 2.4 万套 ETC 门架系统,改造完成超过 4.8 万条 ETC 车道,29 个联网省份的 487 个高速公路省界收费站全部取消,实现了全国高速公路“一张网”运行。截至 2020 年底,ETC 用户累计达 2.25 亿户,仅因 ETC 减少车辆启停,日均节省燃油 730.4 吨,减少一氧化碳排放 217.2 吨、氮氧化物排放

1.7吨、碳氢化合物排放5.8吨。年可减少能源消费2.4亿升,减少二氧化碳排放量超过65万吨。



图 广州市三元里公路收费站

二、新能源装备设施加快推广应用

中国积极推动交通装备设施用能多元化发展,加快新能源和清洁能源的推广应用。截至2020年底,城市公交、巡游出租车和城市物流配送新能源汽车数量分别达到46.6万辆、13.2万辆和43万辆。国家铁路电气化率达到74.9%。飞机辅助动力装置(APU)替代设施全面使用。全国31个省份已有1500对高速公路服务区(含停车区)实现充换电设施覆盖。积极探索在水运行业应用液化天然气(LNG),建成LNG动力船舶290余艘,沿海港口建成LNG动力拖轮4艘,LNG动力集装箱卡车2000余辆,港口车用加气站20余座。

深圳市新能源汽车示范

2009年,深圳市入选中国首批13个节能与新能源汽车示范推广试点城市。2017年,深圳市全市专营公交车辆已全部实现纯电动化,是中国特大型城市中首个实现公交全面纯电动化的城市。2018年,深圳市基本实现出租车纯电动化,成为全球纯电动出租车规模最大城市。2020年,深圳市网络预约出租汽车全面实现电动化。



图 深圳市新能源公交车

三、推动船舶靠港使用岸电

中国积极推进港口和船舶岸电建设与使用,截至2020年底,全国港口岸电覆盖泊位7500多个,主要港口90%的港口作业船舶、公务船舶靠泊使用岸电。加强长江经济带岸电建设和使用,建成岸电泊位4700多个,2020年累计使用约23

万次、231 万小时、5000 万度，减排硫氧化物、氮氧化物、颗粒物约 720 吨，二氧化碳 3.5 万吨。长江大型游轮和客运码头基本实现了岸电全覆盖、全使用。

四、开展绿色出行行动

中国倡导绿色出行理念，发挥政府、企业、社会组织等多元主体作用，提高公众对绿色出行方式的认知度和接受度，推动形成绿色发展方式和生活方式。制定了《绿色出行行动计划（2019—2022 年）》，开展绿色出行创建行动，逐步构建以轨道交通为骨干、地面公交为主体，社区公交、定制公交、慢行交通等多样化绿色出行体系。积极构建安全、连续和舒适的城市慢行交通体系，加大非机动车道和步行道的建设力度，加强慢行系统环境治理，塑造绿色出行环境。

北京市自行车专用路

北京市首条专门服务于自行车通行的道路全长约 6.5 公里，

骑行最高时速不超过 15 公里。自行车专用路宽 6 米，设置潮汐车道，全程共设置了 8 个出入口，平均用时节约 20 分钟，为通勤者提供了一种绿色、健康的出行新选择。



图 北京市自行车专用路

第二节 促进交通运输资源节约集约与循环利用

推动交通资源利用方式转变，促进土地、岸线等资源节约集约利用，强化资源循环利用，是可持续交通发展的重要内容。

一、节约集约利用通道、土地、岸线等资源

结合国土空间规划编制和生态保护红线、永久基本农田、城镇开发边界三条控制线划定落实，统筹铁路、公路、水路、民航、邮政等交通运输各领域融合发展。按照“统筹规划、合理布局、集约高效”原则，推动铁路、公路和市政道路统筹集约利用线位、桥位等交通通道资源，改扩建和升级改造工程充分利用既有走廊，促进交通通道由单一向综合、由平面向立体发展。因地制宜采用低路基、以桥代路、以隧代路等节地措施，加强铁路、公路沿线土地资源保护和综合利用，提高土地节约集约利用水平。严格港口岸线使用审批管理与监督，严格控制开发利用强度，提高岸线使用效率。推进区域港口协同发展，促进区域航道、锚地和引航等资源共享共用，促进港口集约化经营。



图 福建省平潭海峡公铁两用大桥

二、推动废旧材料等资源化利用

开展废旧路面、沥青、钢材、水泥等材料再生利用，高速公路路面废旧料循环利用率达到 95%。多措并举实现粉煤灰、煤矸石、矿渣、废旧轮胎等废旧材料资源化综合利用，开展建筑垃圾无害化处理与利用。全面加强疏浚土综合利用。

三、推进快递包装绿色治理

扎实推进快递包装的绿色化、减量化、可循环，大力推进可循环中转袋全面替代一次性塑料编织袋，可循环中转袋使用率达 93.8%， “瘦身胶带”封装比例达到

96.4%，电商快件不再二次包装率达 74%，电子面单使用基本实现全覆盖。积极推进循环周转箱应用，开展邮件快件过度包装和随意包装专项治理。



图 快递企业采用可回收快递包装箱“漂流箱”

四、降低交通基础设施全生命周期成本

加快完善现代化工程建设质量管理体系，推进精品建造和精细管理，聚焦工程安全性和耐久性，依托跨江跨海大桥、隧道工程、港口工程、航道等重点建设工程，全面推进平安百年品质工程建设。推动交通基础设施标准化、智能化、工业化建造，积极应用高性能混凝土，推进钢结构桥梁建设。推动落实全生命周期养护，强化常态化预防性养护，提高养护管理科学决策水平，加大养护新技术推广力度，推进养护机械化和标准化，科学实施养护作业，提高基础设施使用寿命，降低全生命周期成本。

河南省公路预防养护措施

河南省全面实施公路预防养护,编制了地方标准,每年在省级预算中列支专项预防养护资金 2 亿元,平均实施路面养护里程约 1000 公里,占管养里程的 5.1%。探索推进桥梁、隧道预防养护实施,及时处治混凝土破损、普通裂缝、钢筋锈蚀等病害,定期更换桥梁支座、伸缩缝等易损构件,提升桥隧耐久性和一、二类桥隧比例。大力推广新材料、新设备、新工艺、新技术,针对桥梁早期病害,采用玻纤套筒加固、碳纤维板加固、墩柱表面防冲刷涂层、不中断交通空心板铰缝等技术,提前介入处理,延长桥梁使用寿命。



图 桥梁预防性养护增设桥面径流集水系统

第三节 加强交通运输生态环境保护与修复

践行“绿水青山就是金山银山”的理念,将生态环保要求贯穿到交通基础设施规划、建设、运营和养护全过程,推进交通基础设施与生态保护红线相协调、与资源环境承载力相适应。

一、推进绿色基础设施建设

中国交通坚持全生命周期绿色发展理念，实施绿色设计、绿色施工及绿色运维，提升基础设施绿色发展水平。建设绿色公路，出台《关于实施绿色公路建设的指导意见》《绿色公路建设技术指南》等顶层设计文件，组织开展 3 批共 33 个绿色公路典型示范工程，总里程近 3700 公里，大力推广路域生态防护与修复等方面的先进适用技术和产品，加强生态保护，注重自然和谐。大力开展绿色港口、绿色航道建设，出台一批评价标准、技术指南等标准规范，引导新建码头高标准绿色建设和老旧码头绿色升级改造，建设了荆江生态航道和长江南京以下 12.5 米深水航道等一批绿色航道工程，荆江航道工程修复生态环境达 218 万平方米。发展绿色铁路，制定实施一批铁路工程环境保护、节能等方面的设计规范和制度标准，从源头上强化环保选线、生态保护和水土保持等。民航绿色发展规划体系、政策体系、标准体系和考评体系建设不断完善，机场运行电气化率超过 60%。



图 黑龙江省吉东绿色公路典型示范工程



图 荆江工程陡湖堤水道南星洲守护工程

二、推广应用生态保护技术

严守生态保护红线，严格落实生态保护和修复制度，交通基础设施建设全面实行“避让-保护-修复”模式，推进生态选线选址，强化生态环保设计，依法避让自然保护区、水源保护地等生态敏感区域，以及耕地、林地、湿地等具有重要生态功能的国土空间，最大限度保护重要生态功能区。完善生态保护工程措施，合理选用工程结构、建筑材料和施工工艺，降低交通建设造成的生态影响。铁路、公路建设工程注重动物通道建设，青藏铁路建设的动物通道有效保障了藏羚羊的顺利迁徙及其他高原动物的自由活动，实现与自然的和谐统一。

青藏铁路建设注重加强野生动物保护

青藏铁路格尔木—拉萨段全长 1142 公里,生态环境敏感而脆弱。为保护藏羚羊等野生动物的生存环境,铁路选线尽量避开野生动物栖息、活动的重点区域,并在沿线设置了 33 处不同形式的野生动物通道。青藏铁路获得“国家环境友好工程”奖和国家科技进步奖特等奖。政府间气候变化专业委员会(IPCC)第四次和第五次《气候变化评估报告》认为,青藏铁路为其他国家和地区建设适应于气候变化的绿色铁路提供了成功案例。美国《科学》杂志曾刊文指出,青藏铁路提升了中国西部生态、社会、经济的可持续发展,它不仅是一个铁路工程,更是一个生态奇迹。



图 在热带雨林中建成的云南省思茅至小勐养高速公路

三、不断提高生态恢复水平

针对早期建设由于理念和技术原因导致不能满足环保要求的交通基础设施，组织实施了以边坡、取弃土场、生态护岸等修复为主要内容的公路、港口生态修复试点工程。针对高寒高海拔及水源涵养、水土保持等重点生态功能区的铁路、公路生态恢复，开展草皮移植、植物纤维毯等技术研发。港口码头建设和航道整治过程中，实施滩涂湿地恢复、生态护岸、过鱼通道、人工鱼巢、增殖放流等生态恢复措施。铁路、公路、航道沿线加强对原生自然风貌的保护与利用，强化边坡植被恢复与生态防护，提升生态功能和景观品质。

—|专栏 4-6|—

高原公路草皮保护

在中国西部青藏高原等地，生态系统极其脆弱，地表的草皮一旦破坏，可能需要几百年时间才能恢复。在这些地区修建公路时，将草皮连同其附着的表层土壤一起分块揭取下来，异地存放，公路修建完成后，再铺到路基边坡上，使其继续成活，堪称“高原上的草皮移植手术”。

第四节 推进交通运输污染综合防治

严格落实环保要求，不断加大大气、水等污染综合防治力度，打好交通运输领域污染防治攻坚战，更好地服务美丽中国建设。

一、加强船舶和机动车大气污染治理

为改善沿海和内河区域特别是港口城市空气质量，中国于 2015 年在珠三角、长三角、环渤海（京津冀）水域设立了 3 个船舶排放控制区。2018 年 12 月，印发《船舶大气污染物排放控制区实施方案》，扩大控制范围覆盖至全国沿海海域、港口及长江干线等内河水域，提高了硫氧化物控制要求，并对船舶装载燃油的硫含量做出了规定，明确了氮氧化物和挥发性有机化合物的控制措施、同时鼓励清洁能源应用。加强基层海事管理机构燃油快速检测设备、船舶尾气遥测无人机及机载嗅探设备等装备配备，提高监管效率。船舶大气污染物排放量显著下降，与 2015 年相比，2020 年船舶硫氧化物减排约 61.4 万吨、颗粒物减排约 8.2 万吨。



图 船舶尾气遥测无人机及机载嗅探设备

中国注重强化机动车污染排放源头管控。推进实施汽车排放检验与维护制度，强化超标排放汽车维护修理，降低在用汽车污染排放强度。按计划加快推进京津冀及周边地区、汾渭平原国三及以下排放标准营运柴油货车淘汰工作。

二、强化水污染物排放控制

严格执行船舶水污染物排放标准，按照《水污染防治行动计划》和《船舶与港口污染防治行动方案（2015—2020年）》《长江经济带船舶和港口污染突出问题整治方案》要求，加强船舶水污染物排放控制。建立完善船舶水污染物转移、处置联合监管制度。坚持长江经济带“共抓大保护”，开展长江经济带船舶和港口污染突出问题专项整治，开展港区污水综合治理，长江经济带400总吨及以上船舶已全部具备生活污水收集或处理装置，长江经济带内河船舶污染物港口接收设施基本实现全覆盖。推动载运散装液体危险货物船舶强制洗舱和洗舱水收集处理。加强铁路客运站、公路运输枢纽、民航机场等污水处理和循环利用，在高速公路服务区建设6000余套污水处理设施，年处理能力超过2亿吨。

三、加强交通噪声污染控制

交通噪声控制技术体系日益完善，注重加强公路建设与运营中的噪声监测与控制，各类声屏障、低噪声路面、通风隔声窗、吸声板等技术不断应用。开展高速铁路噪声源识别、低噪声车辆制造、声屏障降噪等技术研究。加强机场周边噪声污染防治。



图 高速公路声屏障

第五章 加强交通运输对外开放与交流合作

中国注重发挥交通运输对于推进全球互联互通、促进共同发展繁荣的基础性作用，深化与有关国家在交通领域互利合作，积极参与全球交通治理，认真履行国际责任与义务，服务构建人类命运共同体。

第一节 推进“一带一路”交通互联互通

加强与共建“一带一路”国家的互联互通伙伴关系，构建全方位、多层次、复合型的交通互联互通网络，促进沿线各国共同实现多元、自主、平衡、可持续发展。

一、完善“一带一路”交通合作机制

中国积极推进与共建“一带一路”国家交通互联互通，加强政策规则标准“软联通”。成功举办第一届“一带一路”国际合作高峰论坛“加快基础设施互联互通”平行主题会议和第二届“一带一路”国际合作高峰论坛设施联通分论坛，凝聚“一带一路”交通互联互通国际共识。在中国与 140 个国家和 32 个国际组织签署的 200 多份共建“一带一路”合作文件中，大部分都涉及交通互联互通合作。中国联合相关国家建立了中巴经济走廊交通基础设施工作组、中缅经济走廊交通合作工作组等“一带一路”交通合作机制，共同编制了《大湄公河次区域交通战略 2030》《中亚区域经济合作交通战略 2030》《中亚区域经济合作铁路发展战略 2030》《中巴经济走廊远景规划交通规划（2014—2030）》等文件，共同谋

划区域交通发展规划，推动与相关国家现有规划的有效衔接。

二、加强铁路互联互通

铁路合作项目取得重大进展，亚吉铁路、蒙内铁路、拉伊铁路、中俄同江铁路大桥建成通车，中老铁路、中泰铁路、匈塞铁路、雅万高铁等项目扎实推进。巴基斯坦 1 号铁路干线升级改造、中吉乌铁路等项目前期研究正在积极推进。中欧班列累计开行超过 4 万列、通达欧洲 23 个国家的 174 个城市，初步探索形成了多国协作的国际班列运行机制。



图 肯尼亚蒙内铁路

中欧班列

中欧班列是按照固定车次、线路、班期和全程运行时刻开行，运行于中国与欧洲以及共建“一带一路”国家间的铁路国际联运列车。自 2011 年首次开行以来，中欧班列辐射范围不断扩大，货物品类逐步拓展，构建了一条全天候、大运量、绿色低碳的陆上运输新通道，有力保障了全球产业链供应链稳定，班列年度运送货值由 2016 年的 80 亿美元增长到 2020 年的近 560 亿美元。自新冠肺炎疫情发生至 2021 年 6 月底，中欧班列累计向欧洲发运 1232 万件、9.6 万吨防疫物资。



图 中欧班列

三、推动公路互联互通

加快推动与周边国家公路联通，昆曼公路、昆明—河内—海防高速公路、中巴经济走廊“两大”公路全线通车，中俄黑河公路大桥完工，“双西公路”（中国西部—欧洲西部）建设稳步推进。以共建“一带一路”为合作平台，与 19 个国家签署了 22 项双边、多边政府间国际道路运输便利化协定。中蒙俄、中吉乌、中塔乌、中俄（大连—新西伯利亚）、中越实现国际道路直达运输试运行，国际道路运输辐射范围进一步拓展。中国加入并全面实施了《国际公路运输公约》（TIR 公约），已有 10 个国家 TIR 证持有人通过中国公路口岸开展了超过 3000 票运输业务，为推进国际道路运输便利化提供有力支持。



图 中俄国际道路运输试运行车队通过满洲里口岸

四、加强海运互联互通

中国与 66 个国家和地区签署 70 个双边和区域海运协定，海运服务覆盖沿线所有沿海国家。与 27 个国家（地区）签署船员适任证书认可协议。与新加坡签署船舶电子证书谅解备忘录，便利船舶通关，引领和推进电子证书在全球航运业的应用进程。共同开展希腊比雷埃夫斯港、斯里兰卡科伦坡港、巴基斯坦瓜达尔港等海外港口的建设和运营。积极打造丝路海运品牌，提供高质量海运服务。



图 希腊比雷埃夫斯港

五、推进航空互联互通

注重发挥民航在互联互通中的重要支撑作用，中国与其他国家或地区签订 128 个双边航空运输协定。与卢森堡、俄罗斯、亚美尼亚、印度尼西亚、柬埔寨、孟加拉国、以色列、蒙古、马来西亚、埃及等国家举行双边航空会谈并扩大了航权安排，积极倡导“一带一路”上的航空运输自由化和便利化。截至 2020 年底，中国航空公司国际定期航班通航 62 个国家的 153 个城市。中国帮助巴基斯坦、尼泊尔、马尔代夫、柬埔寨、赞比亚、津巴布韦、多哥等国实施机场升级扩建项目，提高了机场运营能力和安全性，为跨境人员流动和贸易往来带来更多便利。

第二节 加强交通运输国际交流合作

中国秉持正确义利观，加强与各有关国家的交流合作，积极参与国际组织事务，认真履行相关国际义务，为全球交通治理提供中国智慧、中国方案。

一、打造全球交通合作伙伴关系

依托中俄总理定期会晤委员会运输合作分委会、中美交通论坛、中国—中东欧国家交通部长会议等平台，深化交通国际合作，为构建新型国际关系发挥积极作用。持续提升与俄罗斯在基础设施建设与养护管理、跨（过）境运输、智能交通等领域的合作水平，加强与欧洲国家在可持续交通、自动驾驶、新能源应用、交通安

全与物流信息共享等前沿领域的合作，与中东欧国家共同建立海运合作机制。中国政府与欧洲航空安全局（EASA）共同启动中欧民航合作项目（EU-ChinaAPP）。

通过上海合作组织、中国—东盟（10+1）等区域合作机制，不断深化和扩大与有关国家交通运输合作，与东盟国家建立海事磋商机制，参与大湄公河次区域（GMS）、中亚区域经济合作（CAREC）等机制下的交通合作。中国先后参与“全球海运能效伙伴”“2050 绿色航行”等国际合作项目，支持在上海成立国际海事组织亚洲海事技术合作中心，帮助周边发展中国家海事能力建设，促进海事技术推广，共享中国绿色航运最佳实践。拓展与发展中国家交通合作，通过组织承办发展中国家技术培训班项目，积极培训广大发展中国家交通运输科技人员。支持非洲国家交通能力建设，拓展与拉美国家交通合作。

二、认真履行国际责任和义务

中国作为负责任大国，认真履行国际责任和义务，坚定支持多边主义，推动实现联合国 2030 年可持续发展议程，积极参与联合国亚洲及太平洋经济社会委员会、铁路合作组织、国际铁路联盟、世界道路协会、国际运输论坛、国际海事组织、国际民航组织、万国邮政联盟、国际海道测量组织、国际移动卫星组织等国际组织事务，多次当选或连任国际民航组织一类理事国、国际海事组织 A 类理事国、万国邮政联盟相关理事会理事国。积极参与上述组织开展的交通运输领域国际规则的制定工作，积极参与保障航行安全、防止船舶污染等重要议题国际谈判。中国认真履行交通运输领域国际公约，遵守有关国际标准，积极推动国内法律与国际公约有效衔接。

三、积极参与交通运输全球气候治理

中国积极参与联合国气候变化框架公约、国际海事组织、国际民航组织等框架下的温室气体减排谈判，推动国际海事组织在中国方案的基础上通过了公正、务实的海运温室气体减排初步战略，在全球航空减排市场机制制定和实施进程中努力维护发展中国家权益，为全球可持续发展贡献力量。

第三节 促进国际物流供应链畅通

国际物流供应链对于保障全球产业链畅通高效运转、促进国际产业分工协作以及经济贸易往来具有重要意义。

一、提高国际物流供应链服务能力

中国初步形成国际物流主通道网络，已开通泛太平洋、欧洲、泛大西洋、亚太、东南亚及南亚等集装箱航线，以国际海运、航空货运、铁路联运为主的国际物流供应链服务体系逐步形成。海运服务体系持续完善，国际海运航线往来 100 多个国家和地区的主要港口，海运船队规模达到 3.14 亿载重吨，注册海员数量为 80.8 万，海员规模居世界前列。国际航空货运快速发展，2020 年中国民航完成国际货邮运输量 223 万吨，2016 年至 2020 年，国际航空货邮运输量年均增长 6.7%。

国际铁路联运产品基本稳定，成为国际货物交流的重要选择。

二、推进国际物流与供应链融合发展

鼓励和推动“一带一路”国际物流全程经营主体间开展战略合作，降低国际联运全程物流成本。鼓励国际物流企业与生产制造、外贸等企业深度融合协同发展，提高产业链供应链现代化水平。加快推进自由贸易港、自由贸易试验区、跨境电商综合试验区和国际航运中心等建设，加大政策和制度创新，强化与国际规则和标准对接，为畅通国际物流供应链营造良好环境。

三、提高国际物流供应链应急保障能力

增进国际合作，研究健全集风险识别、分类评估、安全防控、应急预警、应急救援等于一体的国际物流供应链安全预警监测体系，深化大数据、人工智能在信息共享、预测预警、响应处置和智能调度等方面技术研发与应用，提升整体快速协同反应能力，与全球各国共同构建反应迅速、保障有力的国际物流供应链应急服务体系。

第六章 让人民共享交通运输发展成果

中国交通始终坚持以人民为中心，坚持人民共建共治共享，大力推进交通运输基本公共服务均等化，保障城乡居民行有所乘，让人民共享交通运输发展成果，努力建设人民满意交通。

第一节 服务全面建成小康社会

中国有 14 亿多人口，约有 5.1 亿农民。全面奔小康，关键在农村；农村奔小康，交通要先行。中国用实际行动履行了“小康路上决不让任何一个地方因交通而掉队”的庄严承诺和光荣责任，为广大农民脱贫致富奔小康提供了坚实保障。

一、决战决胜交通运输脱贫攻坚

中国注重发挥交通在脱贫攻坚中的基础支撑作用，加强顶层设计，完善交通扶贫规划政策体系，制定了一系列五年规划、三年行动计划、实施方案、年度计划。聚焦 2020 年底前实现具备条件的乡镇和建制村通硬化路、通客车目标，推动交通建设项目向进村入户倾斜。2012 年至 2020 年，贫困地区新改建农村公路 121 万公里，约 7 万个建制村新通了硬化路，超 5 万个建制村新通了客车，实施 309

个“溜索改桥”项目，完成了渡口改造 996 座、渡改桥 5.2 万延米，贫困地区告别了“出行难”“运输难”。加快推进农村物流发展，扎实推进“快递下乡”工程，有效服务脱贫攻坚，加大产业扶贫力度，为贫困地区如期打赢脱贫攻坚战提供了有力支撑。

— 专栏 6-1 —

西部边远山区贫困群众告别“溜索时代”

为彻底改善西部边远山区溜索出行痛点难点问题，2013 年开始，中国交通运输部会同有关部门，帮助四川、贵州、云南、陕西、甘肃、青海、新疆等 7 个省（区）将 309 对溜索全部改造为安全便捷可靠的车行桥或人行桥，约 1168 个建制村 4000 个自然村告别“溜索时代”，惠及人口近 165 万，彻底改变了溜索地区群众的出行方式，让群众出行更安全更舒心，对外运输更方便更快捷。



图 云南省福贡县上帕镇替代溜索的跨江大桥

以深度贫困地区为重点，强化“外通内联”，加快完善综合交通运输网络。2016年至2020年，贫困地区改造了约1.7万公里国家高速公路、5.3万公里普通国道、3100余公里内河航道。持续加强贫困地区铁路建设，部分贫困地区结束了不通高铁的历史。开行了81对“慢火车”，为出行不便的革命老区、少数民族地区、边远山区、贫困地区等提供服务。支持贫困地区机场建设和航空运输发展，民航部门近5年建设了12个脱贫攻坚规划机场建设项目，在16个省份开通40条短途运输航线，提高贫困地区的民航通达水平。



图 公益慢火车

根据贫困地区发展特点的不同，交通运输主动融合特色产业、电商、文化旅游等，探索出了“交通+特色农业+电商”“交通+文化+旅游”“交通+就业+公益岗位”等发展模式，制定差异化支持政策，有效带动了种养业、农村电商、乡村旅游等特色产业发展，为贫困地区群众打开了脱贫致富的大门。

二、“四好农村路”建设推动农村交通运输高质量发展

中国高度重视建好、管好、护好、运营好农村公路（简称“四好农村路”），助力贫困地区走上致富路。以“建好”为基础，2012年至2020年推动全国新建改建农村公路约235.7万公里，总里程达到438万公里；支持建设乡村旅游路、资源路、产业路5.9万公里，帮助农民脱贫致富。以“管好”为手段，出台《关于推动“四好

农村路”高质量发展的指导意见》等 16 项政策文件和 3 项标准规范，先后创建 200 个全国示范县，有效发挥了引领作用。以“护好”为保障，农村公路管理养护体制改革深入推进，养护资金补助标准显著提升，在各地积极推广农村公路“路长制”，集中整治 24 万公里“畅返不畅”农村公路。以“运营好”为目的，实现所有具备条件的乡镇和建制村通客车，逐步形成县乡村三级物流网络体系，建制村全部实现直接通邮。“四好农村路”建设取得了实实在在成效，为农村特别是贫困地区带去了人气、财气，凝聚了民心。

图 贵州省黔南州长顺县农村公路



图 江西省赣州市沙石镇农村公交

第二节 推动城市公共交通优先发展

发展公共交通是现代城市发展的方向，是促进交通可持续发展、提升城市居民生活品质的有效措施。中国坚持公交优先发展战略，将公共交通作为“民生工程”持续推进，不断满足人民群众美好出行需要。

一、公交优先发展制度不断完善

2012 年 12 月，中国政府发布《关于城市优先发展公共交通的指导意见》，确立公交优先发展战略。中国交通运输部从 2012 年开始先后组织在 87 个城市开展国家公交都市建设示范工程。中国交通运输部先后颁布实施了《城市公共汽车和电车客运管理规定》《城市轨道交通运营管理规定》等一系列部门规章，指导公共

汽电车、城市轨道交通运营管理和健康发展。

二、城市公共汽电车稳步发展

中国城市公共汽电车线路数和车辆数持续增长，截至 2020 年底，城市公共汽电车运营车辆 70.4 万辆，公共汽电车运营线路超过 7 万条，运营线路总长度 148.2 万公里。保障公交路权优先，中国公交专用道长度超过 1.6 万公里。快速公交系统（BRT）发挥重要作用，北京、上海、广州等 35 个城市开通了 BRT，运营车辆数达 9891 辆，BRT 线路总长度 6682.2 公里。



图 广西壮族自治区南宁市快速公交

三、城市轨道交通快速发展

城市轨道交通在中国的覆盖范围逐渐扩大，成为人民群众日常出行的首选。截至 2020 年底，中国共有 43 个城市开通运营城市轨道交通，运营线路 226 条，运营里程 7354.7 公里，2020 年全年累计完成客运量 175.9 亿人次。中国城市轨道交通运营效率不断提高，2020 年，北京、广州、上海、成都、杭州等五个城市轨道交通最小发车间隔达到 120 秒（含）以下，其中，上海最小发车间隔为 105 秒，达到世界先进水平。2020 年，各城市轨道交通列车正点率均在 99% 以上。北京、上海、广州、深圳等城市，城市轨道交通在公共交通中的分担率达到 50% 以上。

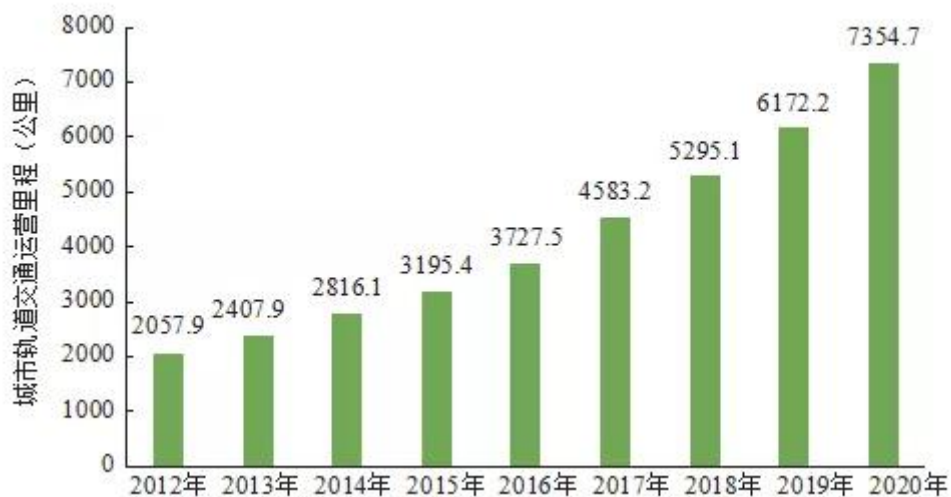


图 2012—2020 年中国城市轨道交通运营里程

四、城市公共交通工具装备提档升级

加快城市公共交通升级换代，提升服务效能。截至 2020 年底，中国新能源公交车超过 46 万辆，占比 66.2%；空调车占比达到 82.1%；安装卫星定位系统车辆占比达到 90.1%；更新公交车辆基本配备有车载视频监控、驾驶区安全防护隔离设施和无障碍设备；全国巡游出租车 139.4 万辆，其中新能源出租汽车 13.2 万辆。中国城市轨道交通车辆装备现已基本实现自主化，后续将向零件通用化、部件模块化、系统集成化、整车标准化方向发展。

第三节 不断丰富多样化出行选择

中国抓住“互联网+”与交通深度融合的契机，加快完善便捷化、多样化的出行服务体系，丰富了人民群众多样化、个性化的出行选择。

一、发展定制化出行服务

定制化出行服务是通过运用大数据分析和平台整合现有运力资源能力，将用户需求与出行线路做到精准匹配，定制个性化线路，更好满足人民群众点对点出行需求。近年来中国定制公交发展迅速，截至 2020 年底，超过 50 个国家公交都市创建城市开通定制公交、旅游专线、通勤班车等特色服务，25 个省份开通了 3000 余条定制客运线路。

城市定制公交发展

近年来,北京、深圳、上海、广州、南京、济南等城市相继开通了客运定制服务。北京定制公交累计注册用户超过38万,全市已开通300余条定制公交线路,日发车371班次,日均运送乘客超过1.1万人次。北京于望京、东湖区域开设了创新型定制公交产品——巡游定制公交,即在服务区域范围内,提供1分钟响应、动态发车的“区域巡游”服务,采用线上预约的方式,定站不定线,自由灵活,以更加定制化、数字化、智能化的形式服务乘客,乘客可自主预约出行时间、上下车站点,日发车230班次,日均客流量2000余人次。



图 北京市定制公交

二、普及便捷化移动支付方式

交通一卡通互联互通持续拓展，截至 2020 年底，中国已有 303 个地级以上城市实现了交通一卡通互联互通，累计发行互联互通卡近 1 亿张。手机移动支付方式快速发展，已有 80 余个城市公交实现手机移动支付。高铁、民航全面实现客票电子化。建成全国道路客运联网售票系统。11 个省份开展了道路客运电子客票试点，超过 800 个二级以上客运站开通了电子客票服务。

三、发展水路客运服务

中国推进重点水域联网售票和电子客票，琼州海峡已实现联网售票和电子客票，渤海湾联网售票系统试运行。琼州海峡客滚运输实现“定码头、定班期、定船舶”的“三定”班轮化运营模式，大幅降低了船舶装载时间和旅客过海时间，进一步增强了琼州海峡客滚运输的便利性、舒适度。



图 琼州海峡客滚运输船舶

第四节 打造无障碍出行服务环境

中国处于人口老龄化快速发展阶段，目前 60 岁及以上人口已经达到 2.64 亿，占总人口的 18.7%。残疾人达 8500 多万。中国持续加强交通运输无障碍环境建设，全力打造覆盖全面、无缝衔接、安全舒适的无障碍出行服务环境。

一、制定无障碍出行政策

中国制定了《城市公共交通设施无障碍设计指南》《铁道客车及动车组无障碍设施通用技术条件》《无障碍低地板、低入口城市客车技术要求》等相关标准，为交通运输无障碍建设提供了指引和规范。2018 年，中国交通运输部联合有关部门制定了《关于进一步加强和改善老年人残疾人出行服务的实施意见》，推动加

强和改善无障碍出行服务。中国所有省会城市、计划单列市和大部分地级、县级城市均实行了对 65 周岁以上老年人减免公共交通票价的优惠政策。北京、呼和浩特、郑州、深圳、济南、青岛、昆明和拉萨等城市对于 60 周岁及以上老年人乘坐市内公共汽电车免费。

二、加强交通无障碍设施配置配备

中国坚持无障碍配套设施与交通基础设施主体工程同步设计、同步施工、同步投用，不断加强铁路客运站、汽车客运站、高速公路服务区、客运码头、民用运输机场、城市轨道交通车站和城市公共交通枢纽等交通基础设施中的无障碍配套设施建设。积极推进客运列车、客运船舶、民用航空器、公共汽电车、城市轨道交通车辆等交通运输工具无障碍设备配置。

三、提升无障碍出行服务水平

中国各地加快推进综合交通出行信息平台建设，为乘客提供及时准确的交通出行信息服务。优化老年人打车出行服务，建立 95128 等巡游出租汽车电召服务电话，引导网络预约出租汽车平台公司优化约车软件，增设方便、适合老年人使用的“一键叫车”功能。提高客运站无障碍服务水平，完善站场、枢纽、车辆设施的盲文标志标识配置、残疾人通信系统、语音导航和导盲系统，加强对老年人和残疾人进站、购票、乘车（船、机）等环节的引导，为老年人和残疾人提供多样化、便利化的无障碍出行服务。

四、强化妇女儿童权益保障

中国高度重视妇女儿童权益保障和社会关怀。加强服务女性和儿童群体的交通基础设施改造，在大型客运枢纽、公路服务区建设母婴室、母婴候乘休息区等设施，优化男女厕位比例，设置女性专用停车位和女性夜间停车位。实施爱心运输服务，完善城市公共交通工具老弱病残孕优先座椅和标志标识，在机场、火车站、汽车站为孕妇、儿童等重点旅客提供爱心服务，部分城市为女性提供地铁专用车厢、机场专用安检通道。完善政策保障，在儿童身高标准基础上，增加以年龄为依据的儿童票、免票优惠政策。

图 汽车客运站母婴室



图 航空公司工作人员服务无陪儿童

第七章 生命至上与安全发展

中国交通坚持统筹发展和安全，牢固树立安全发展理念，将安全发展的要求贯穿于交通运输的全领域和全过程，提高交通运输防范化解安全风险和应急管理的能力，不断提升交通运输行业整体安全水平。

第一节 大力推进平安交通建设

交通运输安全生产涉及领域广，与人民群众的美好生活和经济社会的可持续发展息息相关。中国交通运输坚持系统治理，持续推进安全生产体系建设，基本建成系统完备、科学规范、运行有效的交通运输安全生产体系。

一、牢固树立安全发展理念

中国交通将“人民至上、生命至上”作为安全工作的根本宗旨，把保障人民的生命财产安全放在首位，统筹发展和安全，完善落实安全生产责任制，加强安全风险管控，开展安全生产专项整治，加强安全生产监管执法，提升交通运输从业人员安全素质，着力打造“平安交通”。加强安全生产公益宣传、案例警示教育，推动将交通安全纳入基础教育课程内容，提升全社会交通参与者的安全意识、技能及应急处置能力，努力营造“人人关注平安交通，全民推进平安交通”的氛围。2016年至2020年，铁路未发生重特大事故，道路运输重特大事故起数和死亡人数分别下降75%和69%，水上较大等级以上交通事故起数大幅下降，民航实现持

续安全飞行 124 个月的新纪录，邮政快递未发生较大以上安全生产事故。

二、提高基础设施安全保障能力

实施高铁安全防护工程，推进人防、物防、技防“三位一体”安全保障体系建设，集中开展铁路沿线安全环境治理，消除高速铁路沿线各类安全隐患和普通铁路沿线各类问题。加大危旧桥梁改造力度，开展公路长大桥梁结构健康监测系统建设，促进公路交通安全设施精细化提升，实施“放心路、放心桥、放心车保安全工程”。推进农村公路安全设施建设，规范和完善农村道路安全警示标志及设施。2016 年至 2020 年，中国共完成乡道及以上公路安全生命防护工程 93 万公里、改造危桥 3.4 万座，完成国省干线公路灾害防治工程 7890 公里，公路基础设施安全保障水平持续提升。推进船舶碰撞桥梁隐患治理，推进老旧码头改造、渡口升级改造、航道整治、航运枢纽大坝除险加固，完善配套安全设施。加强港口、航道安全设施建设维护，完善港口安全设施检测和日常管控。

三、提高运输工具及设施装备安全技术性能

中国注重通过完善车船安全技术标准，持续推进货运车型标准化，推动安装智能视频监控报警、防碰撞和整车整船安全运行监管技术装备，提高运输装备本质安全水平。截至 2020 年底，旅游包车、三类以上班线客车和运输危险货物的道路运输车辆中，80%安装了智能视频监控报警装备，逐步实现驾驶员不安全驾驶行为的自动识别、自动监控、实时报警。严禁车辆非法改装、带病行驶，开展车辆运输车治理，2016 年至 2020 年，淘汰 4 万辆不合规车辆运输车。建立完善港口储罐、安全设施检测和日常管理制度。改善渡口渡船安全设施和技术条件，提升客运码头安检查危能力，推动高危作业场所和环节逐步实现自动化、无人化。



图 对地铁列车开展安全检查

四、提高从业人员安全素质

中国交通注重提高从业人员安全素质，深化从业人员安全素质提升工程，建立交通运输安全生产基础知识库，对从业人员开展经常化教育培训。积极推进企业主要负责人和安全生产管理人员安全知识和管理能力考核，督促企业依法配备注册安全工程师。开展从业人员安全生产知识竞赛和技能比武。聚焦机长、船长、驾驶员等关键岗位，弘扬职业精神，推进安全行为自律。

五、提高交通运输安全生产治理能力

中国交通注重完善安全生产相关法律法规，健全完善相关交通运输安全技术标准体系，出台了安全生产约谈、挂牌督办等管理制度。深化责任体系和履责能力建设，建立管理部门安全生产权责清单，落实企业安全生产主体责任。构建安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制，推动建立健全安全风险研判、风险评估、风险防控等机制，实施全过程安全生产重大风险清单化精准管控。加强事故调查和整改落实，深入剖析典型事故和重大险情深层次原因，及时修订完善有关制度政策。加大安全科技成果推广应用，充分运用科技装备、信息技术等提升行业安全生产和监督管理智能化水平。

第二节 强化交通运输应急管理体系建设

交通运输应急管理体系承担着应对交通运输行业各类突发事件，以及自然灾害、公共卫生、社会安全等事件的保通、保运等保障任务。中国交通坚持以持续提升应急处置能力为目标，深入推进交通运输应急管理体系和能力现代化。

一、应急预案体系建设持续推进

中国持续推进交通运输应急预案体系建设。2009年至2018年，中国政府发布了《国家海上搜救应急预案》《国家城市轨道交通运营突发事件应急预案》《国家重大海上溢油应急处预案》3项国家专项预案。2017年，中国交通运输部修订了《公路交通突发事件应急预案》和《水路交通突发事件应急预案》，并制订了《交通运输综合应急预案》等5项部门预案，进一步完善了应急预案体系。各级交通运输主管部门、直属海事管理机构结合辖区特点构建了应急预案体系，组织编制了应急预案及与之配套的工作规程、操作指南等文件，并定期开展应急演练，根据演练发现的问题，修订完善预案等文件。



图 大型客船遇险演习

二、应急体制机制法制不断完善

中国持续完善交通运输应急管理体制、机制和法制建设。中国交通运输部设立了应急办公室，统筹各种交通运输方式，推动建立综合交通运输应急指挥体系。中国政府建立并完善了国家海上搜救部际联席会议、国家重大海上溢油应急处预案部际联席会议两项制度，形成了政府领导、统一指挥、属地为主、专群结合、就近快速的海上搜救和重大海上溢油应急处预案工作格局。新修订的《中华人民共和国海上交通安全法》于2021年9月1日起施行，设专章规定了海上搜救活动的基本原则、搜救机构建设、参与搜救各方的权利义务、指挥协调机制等。

三、应急信息系统建设持续加快

中国综合交通运输应急指挥平台加快建设，建成了全国重点营运车辆联网联控系统，建成了覆盖沿海、长江干线和其他内河通航水域的船舶自动识别系统（AIS），开通了中国海事船舶 AIS 信息服务平台，进一步增强了行业运行监测与综合应急处置能力。各省级交通运输主管部门已基本建成包括 CCTV 视频监控、视频会商、指挥调度等功能的信息系统，并根据不同区域、地理环境、交通方式等特点有针对性地开发平台功能。

— 专栏 7-11 —

贵州省公路水路安全畅通与应急处置平台

贵州省公路水路安全畅通与应急处置平台由综合监测、路网运行、水上交通、道路运输、安全生产、应急指挥六大系统及一套掌上 App 应用构成，实现了全省路网实时拥堵情况、实时气象情况、基础设施设备健康状况的全景展现，能够动态监测、预警大流量事件和路网突发事件，预警准确率达 90% 以上，平台能对事件持续时间和影响范围进行评估，自动生成交通组织方案，辅助管理部门快速决策。同时结合应急指挥车、移动基站、无人机、手持终端等设备，能够及时调度应急人员、物资、装备参与事件处置，事件处置效率提升了 60%。

四、应急储备和保障能力不断提升

中国加快推进国家区域性公路交通应急装备物资储备中心建设，各省市依托高速公路、公路养护单位或物资储备单位，建设省市两级公路交通应急装备物资储备点，国家、省、市三级公路交通应急储备体系初步形成。水上交通安全监管救助能力持续提升，打造了以大中型专业救助船舶、救助直升机、大吨位打捞船舶、饱和潜水设备为主力的应急装备体系，沿海重点水域应急到达时间不超过 90 分钟，内河主要港口（区）水域应急到达时间不超过 30 分钟。溢油应急能力建设深入推进，完善国家溢油应急设备库布局，规范国家溢油应急设备库管理。中国

沿海重点海域海上专业溢油清除能力达到 1000 吨，沿海高风险海域全社会海上溢油清除能力达到 10000 吨。

—专栏 7-2—

中国海上搜救力量

中国建成 24 处救助基地、3 处综合打捞基地、6 处飞行基地，成立三沙海上救助中心。70 余艘专业救助船舶、120 多艘打捞船舶、20 余架专业救助航空器投入使用，建立 19 支应急救援队。应急保障力量在 9 级海况下能够出动，在 6 级海况下能够实施有效救助。



图 实施海空联合救助



图 实施公路抢通作业

第三节 坚决抗击新冠肺炎疫情

面对突如其来的新冠肺炎疫情，中国交通统筹处理好阻断病毒通过交通运输环节传播和保障人员、应急物资运输畅通的矛盾，为中国疫情防控取得重大战略成果奠定了坚实基础。

一、交通运输在疫情防控中发挥重要作用

中国交通统筹协调铁路、公路、水路、民航、邮政等运输方式，疫情期间坚持“一断三不断”（坚决阻断病毒传播渠道，保障交通网络不断、应急运输绿色通道不断、必要的群众生产生活物资运输通道不断），推出铁路“七快速”（应急运输物资快速受理、快速配空、快速装车、快速挂运、快速输送、快速卸车、快速交付）、公路“三不一优先”（对应急运输车辆做到不停车、不检查、不收费、优先通行）、水运“四优先”（应急运输船舶优先过闸、优先引航、优先锚泊、优先靠离泊）、民航客运“减而不断”、货运“运贸对接”（外贸外资企业与航空运输企业供需精准对接），以及邮政快递“绿色通道”等政策措施，提供重点物资、医疗物资、生活物资等运输保障。联合多部门做好新冠病毒疫苗货物运输组织和服务保障工作，实施疫苗运输车辆免收通行费政策，为疫苗生产、供应和接种提供运输服务保障。



图 中国国际航空公司运送新冠病毒疫苗的包机

二、坚决阻断疫情通过交通运输传播扩散

中国交通精准做好“外防输入、内防反弹”工作。在外防输入方面，实施口岸“货开客关”策略，8个铁路口岸、65个公路口岸全面暂停或关闭国际客运业务（其中39个公路口岸保留货运功能），内地与港澳暂停公路口岸直通客运业务（仅保留港珠澳大桥穿梭巴士运行），暂停国际、大陆与台湾地区间水路旅客运输，暂停出入境邮轮运输航线。在内防反弹方面，交通运输企业严格落实客运场站和交通运输工具各项防疫措施，全力保障货运物流畅通有序。根据需要，中国交通运输主管部门在公路服务区、车站、港口配合卫生健康等部门设置卫生检疫站、留验站，依法开展疫情防控工作。



图 工作人员对地铁进行消毒

三、加强交通运输抗疫国际合作

中国注重加强与其他国家交通领域抗疫合作，推动构建人类卫生健康共同体。国际海事组织向其所有成员国、联系会员及有关国际组织分享中国编制的《船舶船员新冠肺炎疫情防控操作指南》《港口及其一线人员新冠肺炎疫情防控工作指南》《新冠肺炎疫情防控期间针对患病海员紧急救助处置指南》等多份文件。中国民用航空局向 40 多个重点通航国家民航部门分享《运输航空公司、机场疫情防控技术指南》。国家邮政局通过万国邮政联盟向其 192 个成员国分享《中国邮政新型冠状病毒防控指导手册》。以视频会议形式举办“中日韩运输与物流部长会议特别会议”“中国—东盟交通部长应对新冠疫情特别会议”“第 19 次中国—东盟交通部长会议”，发布部长联合声明。对重点物资加强调度，全力做好维护国际物流供应链畅通、保障医疗物资及外贸运输等工作，全力支持保障抗疫援助物资运输。



图 中欧班列防疫物资专列

结束语

中国实现了第一个百年奋斗目标，全面建成了小康社会，历史性地解决了绝对贫困问题，正在向着全面建成社会主义现代化强国的第二个百年奋斗目标迈进。中国交通将立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，服务构建新发展格局，贯彻《交通强国建设纲要》和《国家综合立体交通网规划纲要》，推动交通运输高质量发展，加快建设人民满意、保障有力、世界前列的交通强国，为2035年基本实现社会主义现代化、本世纪中叶全面建成社会主义现代化强国提供坚实基础。

实现可持续发展是全人类共同的追求。当前，新冠肺炎疫情形势仍然严峻，各国面临疫情冲击和经济衰退双重挑战，交通运输对于全球团结抗疫、推动经济增长、促进可持续发展十分重要。中国交通将秉持人类命运共同体理念，落实联合国2030年可持续发展议程，加强国际交流合作，与世界各国一道，更好推进可持续交通发展，推进全球互联互通，为建设繁荣美好世界不断作出新的更大贡献。