

# 中共中央 国务院印发《交通强国建设纲要》

(上接第一版)打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务,建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国,为全面建成社会主义现代化强国、实现中华民族伟大复兴中国梦提供坚强支撑。

## (二)发展目标

到2020年,完成决胜全面建成小康社会交通建设任务和“十三五”现代综合交通运输体系发展规划各项任务,为交通强国建设奠定坚实基础。

从2021年到本世纪中叶,分两个阶段推进交通强国建设。

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,支撑国家现代化能力建设显著增强;拥有发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网,城乡区域协调发展达到新高度;基本形成“全国123出行交通圈”(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)和“全球123快货物流圈”(国内1天送达、周边国家2天送达、全球主要城市3天送达),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;基本实现交通治理体系和治理能力现代化;交通国际竞争力和影响力显著提升。

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。

## 二、基础设施布局完善、立体互联

(一)建设现代化高质量综合立体交通网络。以国家发展规划为依据,发挥国土空间规划的指导和约束作用,统筹铁路、公路、水运、民航、管道、邮政等基础设施规划建设,以多中心、网络化为主形态,完善多层次网络布局,优化存量资源配置,扩大优质增量供给,实现立体互联,增强系统弹性。强化西部地区补短板,推进东北地区提质改造,推动中部地区大通道大枢纽建设,加速东部地区优化升级,形成区域协调发展新格局。

(二)构建便捷顺畅的城市(群)交通网。建设城市群一体化交通网,推进干线铁路、城际铁路、市域(郊)铁路、城市轨道交通融合发展,完善城市群快速公路网络,加强公路与城市道路衔接。尊重城市发展规律,立足促进城市的整体性、系统性、生长性,统筹安排城市功能和用地布局,科学制定和实施城市综合交通体系规划。推进城市公共交通设施建设,强化城市轨道交通与其他交通方式衔接,完善快速路、主次干路、支路级配和结构合理的城市道路网,打通道路微循环,提高道路通达性,完善城市步行和非机动车交通系统,提升步行、自行车等出行品质,完善无障碍设施。科学规划建设城市停车设施,加强充电、加气、加气和公交站点等设施建设。全面提升城市交通基础设施智能化水平。

(三)形成广覆盖的农村交通基础设施网。全面推进“四好农村路”建设,加快实施通村组硬化路建设,建立规范化可持续管护机制。促进交通建设与农村地区资源开发、产业发展有机结合,加强特色农产品优势区与旅游资源富集区交

通建设。大力推进革命老区、民族地区、边疆地区、贫困地区、垦区林区交通发展,实现以交通便利带动脱贫致富,深度贫困地区交通建设项目尽量向进村入户倾斜。推动资源丰富和人口相对密集贫困地区开发性铁路建设,在有条件的地区推进具备旅游、农业作业、应急救援等功能的通用机场建设,加强农村邮政等基础设施建设。

(四)构筑多层次、一体化的综合交通枢纽体系。依托京津冀、长三角、粤港澳大湾区等世界级城市群,打造具有全球竞争力的国际海港枢纽、航空枢纽和邮政快递核心枢纽,建设一批全国性、区域性交通枢纽,推进综合交通枢纽一体化规划建设,提高换乘装载水平,完善集疏运体系。大力发展枢纽经济。

## 三、交通装备先进适用、完备可控

(一)加强新型载运工具研发。实现3万吨级重载列车、时速250公里级高速轮轨货运列车等方面的重大突破。加强智能网联汽车(智能汽车、自动驾驶、车路协同)研发,形成自主可控完整的产业链。强化大中型邮轮、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。完善民用飞机产品谱系,在大中型民用飞机、重型直升机、通用航空器等方面取得显著进展。

(二)加强特种装备研发。推进隧道工程、整跨吊运安装设备等工程机械装备研发。研发水下机器人、深潜水装备、大型溢油回收船、大型深远海多功能救助船等新型装备。

(三)推进装备技术升级。推广新能源、清洁能源、智能化、数字化、轻量化、环保型交通装备及成套技术装备。广泛应用智能高铁、智能道路、智能航运、自动化码头、数字管网、智能仓储和分拣系统等新型装备设施,开发新一代智能交通管理系统。提升国产飞机和发动机技术水平,加强民用航空器、发动机研发制造和适航审定体系建设。推广应用交通装备的智能检测监测和运维技术。加速淘汰落后技术和高耗低效交通装备。

## 四、运输服务便捷舒适、经济高效

(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、高效率国际快速客服务,提升主要通道旅客运输能力。完善航空服务网络,逐步加密机场建设,大力发展支线航空,推进干支有效衔接,提高航空服务能力和品质。提高城市群内轨道交通通勤化水平,推广城际道路客运公交化运行模式,打造旅客联程运输系统。加强城市轨道交通综合治理,优先发展城市公共交通,鼓励引导绿色出行,合理引导个体机动化出行。推进城乡客运服务一体化,提升公共服务均等化水平,保障城乡居民行有所乘。

(二)打造绿色高效的现代物流系统。优化运输结构,加快推进港口集疏运铁路、物流园区及大型工矿企业铁路专用线等“公转铁”重点项目建设,推进大宗货物及中长距离货物运输向铁路和水运有序转移。推动铁水、公铁、公水、空陆等联运发展,推广跨方式快速换装转运标准化设施设备,形成统一的多式联运标准和规则。发挥公路货运“门到门”优势。完善航空物流网络,提升航空货运效率。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,促进城际干线运输和城市末端配送有机衔接,鼓励发展集约化配送模式。综合利用多种资源,完善农村配送网络,促进城乡双向流通。落实减税降费政策,优化物流组织模式,提高物流效率,降低物流

成本。

(三)加速新业态新模式发展。深化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。大力发展共享交通,打造基于移动智能终端技术的服务平台,实现出行即服务。发展“互联网+”高效物流,创新智慧物流运营模式。培育充满活力的通用航空及市域(郊)铁路市场,完善政府购买服务政策,稳步扩大短途运输、公益服务、航空消费等市场规模。建立通达全球的寄递服务体系,推动邮政普遍服务升级换代。加快快递扩容增效和数字化转型,壮大供应链服务、冷链快递、即时直递等新业态新模式,推进智能收投终端和末端公共服务平台建设。积极发展无人机(车)物流配送、城市地下物流配送等。

## 五、科技创新富有活力、智慧引领

(一)强化前沿关键技术研发。瞄准新一代信息技术、人工智能、智能制造、新材料、新能源等世界前沿科技,加强对可能引发交通产业变革的前瞻性、颠覆性技术研究。强化汽车、民用飞行器、船舶等装备动力传动系统研发,突破高效率、大推力/大功率发动机装备设备关键技术。加强区域综合交通网络协调运营与服务技术、城市综合交通协同管控技术、基于船岸协同的内河航运安全管控与应急搜救技术等研发。合理统筹安排时速600公里级高速磁悬浮系统、时速400公里级高速轮轨(含可变轨距)客列车系统、低真空管(隧)道高速列车等技术储备研发。

(二)大力发展智慧交通。推动大数据、互联网、人工智能、区块链、超级计算等新技术与交通行业深度融合。推进数据资源赋能交通发展,加速交通基础设施网、运输服务网、能源网与信息网络融合发展,构建泛在先进的交通信息基础设施。构建综合交通大数据中心体系,深化交通公共服务和电子政务发展。推进北斗卫星导航系统应用。

(三)完善科技创新机制。建立以企业为主体、产学研用深度融合的技术创新机制,鼓励交通行业各类创新主体建立创新联盟,建立关键核心技术攻关机制。建设一批具有国际影响力的实验室、试验基地、技术创新中心等创新平台,加大资源开放共享力度,优化科研资金投入机制。构建适应交通高质量发展的标准体系,加强重点领域标准有效供给。

## 六、安全保障完善可靠、反应快速

(一)提升本质安全水平。完善交通基础设施安全技术标准规范,持续加大基础设施安全防护投入,提升关键基础设施安全防护能力。构建现代化工程建设质量管理体系,推进精品建设和精细化管理。强化交通基础设施养护,加强基础设施运行监测检测,提高养护专业化、信息化水平,增强设施耐久性和可靠性。强化载运工具质量治理,保障运输装备安全。

(二)完善交通安全生产体系。完善依法治理体系,健全交通安全法规制度和标准规范。完善安全责任体系,强化企业主体责任,明确部门监管责任。完善预防控制体系,有效防控系统性风险,建立交通装备、工程第三方认证制度。强化安全生产事故调查评估。完善网络安全保障体系,增强科技兴安能力,加强交通信息基础设施安全保护。完善支撑保障体系,加强安全设施建设和自然灾难害交通防治体

系,提高交通防灾减灾能力。加强交通安全综合治理,切实提高交通安全水平。

(三)强化交通应急救援能力。建立健全综合交通应急管理体制机制、法规制度和预案体系,加强应急救援专业装备、设施、队伍建设,积极参与国际应急救援合作。强化应急救援社会协同能力,完善征用补偿机制。

## 七、绿色发展节约集约、低碳环保

(一)促进资源节约集约利用。加强土地、海域、无居民海岛、岸线、空域等资源节约集约利用,提升用地用海用岛效率。加强老旧设施更新利用,推广应用材料、废旧材料再生和综合利用,推进邮件快件包装绿色化、减量化,提高资源再利用和循环利用水平,推进交通资源循环利用产业发展。

(二)强化节能减排和污染防治。优化交通能源结构,推进新能源、清洁能源应用,促进公路货运节能减排,推动城市公共交通工具和城市物流配送车辆全部实现电动化、新能源化和清洁化。打好柴油货车污染治理攻坚战,统筹油、路、车治理,有效防治公路运输大气污染。严格执行国家和地方污染物控制标准及船舶排放标准,推进船舶、港口污染防治。降低交通沿线噪声、振动,妥善处理大型机场噪声影响。开展绿色出行行动,倡导绿色低碳出行理念。

(三)强化交通生态环境保护修复。严守生态保护红线,严格落实生态保护和水土保持措施,严格实施生态修复、地质环境治理恢复与土地复垦,将生态环保理念贯穿交通基础设施规划、建设、运营和养护全过程。推进生态选线选址,强化生态环保设计,避让耕地、林地、湿地等具有重要生态功能的国土空间。建设绿色交通廊道。

## 八、开放合作面向全球、互利共赢

(一)构建互联互通、面向全球的交通网络。以丝绸之路经济带六大国际经济合作走廊为主体,推进与周边国家铁路、公路、航空、油气管道等基础设施互联互通。提高海运、民航的全球连接度,建设世界一流的国际航运中心,推进21世纪海上丝绸之路建设。拓展国际航运物流,发展铁路国际班列,推进跨境道路运输便利化,大力发展航空物流枢纽,构建国际寄递物流供应链体系,打造国际海运新通道。维护国际海运重要通道安全与畅通。

(二)加大对外开放力度。吸引外资进入交通领域,全面落实准入前国民待遇负面清单管理制度。协同推进自由贸易试验区、中国特色自由贸易港建设。鼓励国内交通企业积极参与“一带一路”沿线交通基础设施建设和国际运输市场合作,打造世界一流交通企业。

(三)深化交通国际合作。提升国际合作深度与广度,形成国家、社会、企业多层次合作渠道。拓展国际合作平台,积极打造交通新平台,吸引重要国际组织国际来华落址。积极推动全球交通治理体系建设与变革,促进交通运输政策、规则、制度、技术、标准“引进来”和“走出去”,积极参与交通国际组织事务框架下规则、标准制定修订。提升交通国际话语权和影响力。

## 九、人才队伍精良专业、创新奉献

(一)培育高水平交通科技人才。坚持高精尖缺导向,培养一批具有国际水平的战略科技人才、科技领军人才、青年科技人才和创新团队,培养交通一线创新人才,支持各领域各学科人才进入交通相关产业行业。推进交通高端智库建设,

完善专家工作体系。

(二)打造素质优良的交通劳动者大军。弘扬劳模精神和工匠精神,造就一支素质优良的知识型、技能型、创新型劳动者大军。大力培养支撑中国创造、中国创造的交通技术技能人才队伍,构建适应交通发展需要的现代职业教育体系。

(三)建设高素质专业化交通干部队伍。落实建设高素质专业化干部队伍要求,打造一支忠诚干净担当的高素质干部队伍。注重专业能力培养,增强干部队伍适应现代综合交通运输发展要求的能力。加强优秀年轻干部队伍建设,加强国际交通组织人才培养。

## 十、完善治理体系,提升治理能力

(一)深化行业改革。坚持法治引领,完善综合交通法规体系,推动重点领域法律法规制定修订。不断深化铁路、公路、航空、空域管理体制的改革,建立健全适应综合交通一体化发展的体制机制。推动国家铁路企业股份制改造、邮政企业混合所有制改革,支持民营企业健康发展。系统制定交通发展战略、规划和政策,加快构建现代化综合交通体系。强化规划协同,实现“多规合一”、“多规融合”。

(二)优化营商环境。健全市场治理规则,深入推进简政放权,破除区域壁垒,防止市场垄断,完善运输价格形成机制,构建统一开放、竞争有序的现代交通市场体系。全面实施市场准入负面清单制度,构建以信用为基础的新型监管机制。

(三)扩大社会参与。健全公共决策机制,实行依法决策、民主决策。鼓励交通行业组织积极参与行业治理,引导社会组织依法自治、规范自律,拓宽公众参与交通治理渠道。推动政府信息公开,建立健全公共监督机制。

(四)培育交通文明。推进优秀交通文化传承创新,加强重要交通遗迹遗址、现代交通重大工程的保护和利用和精神挖掘,讲好中国交通故事。弘扬以“两路”精神、青藏铁路精神、民航英雄机组等为代表的交通精神,增强行业凝聚力和战斗力。全方位提升交通参与者文明素养,引导文明出行,营造文明交通环境,推动全社会交通文明程度大幅提升。

## 十一、保障措施

(一)加强党的领导。坚持党的全面领导,充分发挥党总揽全局、协调各方的作用。建立统筹协调的交通强国建设实施工作机制,强化部门协同、上下联动、军地互动,整体有序推进交通强国建设工作。

(二)加强资金保障。深化交通投融资改革,增强可持续发展能力,完善政府主导、分级负责、多元筹资、风险可控的资金保障和运行管理体制。建立健全中央和地方各级财政投入保障制度,鼓励采用多元化市场融资方式拓宽融资渠道,积极引入社会资本参与交通强国建设,强化风险防控机制建设。

(三)加强实施管理。各地区各部门要提高对交通强国建设重大意义的认识,科学制定配套政策和配置公共资源,促进自然资源、环保、财税、金融、投资、产业、贸易等政策与交通强国建设相关政策协同,部署若干重大工程、重大项目,合理规划交通强国建设进程。鼓励有条件的地方和企业交通强国建设中先行先试。交通运输部会同有关部门加强跟踪分析和督促指导,建立交通强国评价指标体系,重大事项及时向党中央、国务院报告。

# 共同抓好大保护 协同推进大治理 让黄河成为造福人民的幸福河

(上接第一版)要坚持以水定城、以水定地、以水定人、以水定产,把水资源作为最大的刚性约束,合理规划人口、城市和产业发展,坚决抑制不合理用水需求,大力发展节水产业和技术,大力推进农业节水,实施全社会节水行动,推动用水方式由粗放向节约集约转变。

第四,推动黄河流域高质量发展。要从实际出发,宜水则水、宜山则山,宜粮则粮、宜农则农,宜工则工,宜商则商,积极探索富有地域特色的高质量发展新路子。三江源、祁连山等生态功能重要的地区,主要是保护生态、涵养水源,创造更多生态产品。河套灌区、汾渭平原等粮食主产区要发展现代农业,把农产品质量提上去。区域中心城市等经济发展条件好的地区要集约发展,提高经济和人口承载能力。贫困地区要提高基础设施和公共服务水平,全力保障和改善民生。要积极参与共建“一带一路”,提高对外开放水平,以开放促改革、促发展。

第五,保护、传承、弘扬黄河文化。黄河文化是中华文明的重要组成部分,是中华民族的根和魂。要推进黄河文化遗存的系统保护,深入挖掘黄河文化蕴含的时代价值,讲好“黄河故事”,延续历史文脉,坚定文化自信,为实现中华民族伟大复兴的中国梦凝聚精神力量。

习近平指出,要加强对黄河流域生态保护和高质量发展的领导,发挥我国社会主义制度集中力量干大事的优越性,牢固树立“一盘棋”思想,尊重规律,更加注重保护和治理的系统性、整体性、协同性,抓紧开展顶层设计,加强重大问题研究,着力创新体制机制,推动黄河流域生态保护和高质量发展迈出新的大步伐。

习近平强调,推动黄河流域生态保护和高质量发展,非一日之功。要保持历史耐心和战略定力,以功成不必在我的精神境界和功成必定有我的历史担当,既要谋划长远,又要干在当下,一张蓝图绘到底,一茬接着一茬干,让黄河造福人民。

韩正在讲话中表示,要深入学习领会习近平总书记重要讲话精神,坚持共同抓好大保护、协同推进大治理,齐心协力开创黄河流域生态保护和高质量发展新局面。要全面加强黄河流域生态保护,坚持山水林田湖草生态空间一体化保护和污染防治协同治理,形成上游“中华水塔”稳固、中下游生态宜居的生态安全格局。要坚定不移走高质量发展路子,因地制宜构建具有地域特色的现代产业体系,增强经济发展的韧性和韧性。要把保障改善民生作为出发点和落脚点,加快提升全流域基本公共服务均等化水平,让黄河流域人民更好分享改革发展成果。要深化体制机制改革创新,探索出一套符合市场规律和方向的合作机制,形成推进黄河流域生态保护和高质量发展强大合力。

丁薛祥、刘鹤、何立峰出席座谈会,中央和国家机关有关部门负责同志,有关省区负责同志参加座谈会。

# 翻身农奴把歌唱



“太阳啊霞光万丈,雄鹰啊展翅飞翔,高原春光无限好,叫我怎能不歌唱……驱散乌云见太阳,幸福的歌声传四方。”藏族同胞的嘹亮歌声,唱出了民主改革后西藏人民的幸福生活。

西藏自古以来就是我国领土不可分割的一部分。新中国成立后,中央政府根据国内外形势,为维护民族团结,确定了和平解放西藏的方针。

中央政府保护西藏的政治、宗教制度,帮助发展西藏的经济文化,改善

人民生活。西藏的社会经济在中央政府的帮助下有了很大发展。

但是,民族分裂分子却不断地蛊惑和策动武装叛乱。1959年3月10日,西藏上层反动分子发动全面武装叛乱。1959年3月28日,周恩来总理签署《中华人民共和国国务院命令》,宣布:“为维护国家统一和民族团结,除责成中国人民解放军西藏军区彻底平息叛乱外,特决定自即日起,解放西藏地方政府,由西藏自治区筹备委员会行使西藏地方政府职权。”解放军驻藏部队按照中央的

命令对叛乱武装发起反击,平定了这场叛乱。

平叛的胜利,为西藏进行民主改革创造了条件。民主改革前的西藏社会有农奴主和农奴两个根本对立的阶级。在党和政府的领导下,经过“三反”(反叛乱、反乌拉差役、反农奴)“双减”(减租、减息)和分配土地,百万农奴打碎了封建枷锁,成了掌握自己命运的主人。

民主改革解放了社会生产力,翻身农奴有了自己的土地、牛羊,生产积极性空前高涨,其他各项建设事业也得到了迅速发展。

2009年1月19日,西藏自治区九届人大二次会议决定,将每年的3月28日设为西藏百万农奴解放纪念日。(新华社北京9月19日电)

# 文武纵横的“娃娃将军”



走进江西省兴国县肖屋村,可以看到一栋青砖黛瓦、飞檐翘角的传统客家建筑,这便是“萧华将军故居”。

萧华,1916年出生,江西省兴国县激江镇人。1928年12月加入中国共产主义青年团,1930年3月参加中国工农红军,同年7月加入中国共产党。萧华17岁任少共国际纵队司令员兼政委,23岁任鲁西军区司令员……

萧华还参加了中央苏区历次反“围剿”,在长征中任红1军团政治部组织部部长、红2师政治委员,是我军公认的杰出政治工作者。

1935年5月,红军渡过金沙江后,遇上拦路的彝族部落,战士们剑拔弩张,萧华严肃地说:“没有命令,谁也不许开枪,一定要遵守民族政策!”然后通过翻译,和彝民兄弟解释了此行目的,并协助刘伯承同彝民首领小叶丹结为异性兄弟,在大凉山腹地播下革命的火种。到陕北后,他又参加了直罗镇、东征、西征和山城堡等战役。

全面抗日战争爆发后,萧华任八路军第115师政治部副主任,参加平型关战斗,后任第343旅政治委员。1938年任八路军东进抗日挺进纵队司令员

地。1948年起任东北野战军第1兵团政治委员、中国人民解放军第四野战军特种兵司令部,先后指挥本溪、鞍海、新开岭作战,率部参加临江、辽沈、平津等战役。

中华人民共和国成立后,萧华历任人民解放军空军政治委员、人民解放军总政治部副主任、总干部部部长、中共中央军委副秘书长、总政治部主任、中央军委常务委员。参与领导制定《中国人民解放军政治工作条例》《连队管理教育工作条例》等。1975年后任军事科学院第二政治委员、兰州军区政治委员、中共甘肃省委书记等职。1955年被授予上将军衔。萧华将军还著有《长征组歌》《铁流之歌》等传世名篇。1985年8月于北京病逝,享年70岁。

“年轻有为的萧华将军曾被称为‘娃娃将军’,年少时就胸怀为国为民的情怀大义,他的事迹深深感染教育着一代又一代爱国青年。”兴国县委常委办主任张开泉说。

(据新华社南昌9月18日电)