**新疆维吾尔自治区综合立体交通网规划**

**（2021-2050年）**

（征求意见稿）

|  |
| --- |
| **新疆维吾尔自治区交通运输厅** |

**二〇一九年十二月**

目 录

[一、发展基础 6](#_Toc27488186)

**[（一）发展现状](#_Toc27488187)** [6](#_Toc27488187)

**[（二）主要问题](#_Toc27488188)** [7](#_Toc27488188)

[二、发展要求 9](#_Toc27488189)

**[（一）面临形势](#_Toc27488190)** [9](#_Toc27488190)

**[（二）需求特征](#_Toc27488191)** [10](#_Toc27488191)

[三、总体思路 12](#_Toc27488192)

**[（一）指导思想](#_Toc27488193)** [12](#_Toc27488193)

**[（二）基本原则](#_Toc27488194)** [13](#_Toc27488194)

**[（三）发展定位](#_Toc27488195)** [14](#_Toc27488195)

**[（四）发展目标](#_Toc27488196)** [15](#_Toc27488196)

[四、空间布局 17](#_Toc27488197)

**[（一）打造四类综合运输通道](#_Toc27488198)** [17](#_Toc27488198)

**[（二）打造四级综合交通枢纽](#_Toc27488199)** [21](#_Toc27488199)

**[（三）构建高品质的快速交通网](#_Toc27488200)** [24](#_Toc27488200)

**[（四）构建高效率的普通干线网](#_Toc27488201)** [26](#_Toc27488201)

**[（五）构建广覆盖的基础服务网](#_Toc27488202)** [30](#_Toc27488202)

[五、重点任务 32](#_Toc27488203)

**[（一）加快建设战略性主通道](#_Toc27488204)** [32](#_Toc27488204)

**[（二）加快建设综合交通主枢纽](#_Toc27488205)** [36](#_Toc27488205)

**[（三）完善高品质高效率的主网络](#_Toc27488206)** [40](#_Toc27488206)

**[（四）提高基础交通网络覆盖水平](#_Toc27488207)** [44](#_Toc27488207)

**[（五）积极推动新型交通方式发展](#_Toc27488208)** [46](#_Toc27488208)

[五、规划环评 47](#_Toc27488209)

**[（一）规划实施环境影响](#_Toc27488210)** [47](#_Toc27488210)

**[（二）规划实施环境影响评价](#_Toc27488211)** [47](#_Toc27488211)

**[（三）预防和降低环境不良影响的措施](#_Toc27488212)** [48](#_Toc27488212)

[六、资金供需 49](#_Toc27488213)

**[（一）争取国家各类资金支持](#_Toc27488214)** [49](#_Toc27488214)

**[（二）争取金融机构信贷支持](#_Toc27488215)** [49](#_Toc27488215)

**[（三）鼓励社会资本参与](#_Toc27488216)** [50](#_Toc27488216)

**[（四）探索建立对口援助交通产业发展基金](#_Toc27488217)** [51](#_Toc27488217)

[七、保障措施 52](#_Toc27488218)

**[（一）继续深化与完善交通管理体制与机制改革](#_Toc27488219)** [52](#_Toc27488219)

**[（二）创新交通投融资政策](#_Toc27488220)** [54](#_Toc27488220)

**[（三）健全人才培养和引进机制](#_Toc27488221)** [55](#_Toc27488221)

**[（四）强化资源环境保护](#_Toc27488222)** [56](#_Toc27488222)

**[（五）建立交通援疆政策机制](#_Toc27488223)** [57](#_Toc27488223)

[八、实施效果 58](#_Toc27488224)

**[（一）综合立体交通网覆盖更广泛](#_Toc27488225)** [58](#_Toc27488225)

**[（二）综合立体交通网空间布局更合理](#_Toc27488226)** [58](#_Toc27488226)

**[（三）综合立体交通网衔接更紧密](#_Toc27488227)** [58](#_Toc27488227)

**[（四）综合立体交通网运行更高效更可靠](#_Toc27488228)** [58](#_Toc27488228)

**[附件：综合立体交通网规划布局示意图（附图1至附图3）](#_Toc27488229)** [59](#_Toc27488229)

**前 言**

交通运输是国民经济和社会发展的战略性、基础性、先导性保障，是现代化经济体系建设的先行军。交通强国建设纲要明确指出，要加快铁路、公路、水运、航空、管道等基础设施网络建设，实现交通运输体系立体化、网络化发展，构建快速、便捷、高效、安全、大容量、低成本的互联互通综合交通网络，更好地发挥交通运输体系的综合保障作用。2019年4月，交通运输部召开国家综合立体交通网规划纲要（2021-2050年）编制工作的启动会，启动了国家和省两个层级的综合立体交通网规划（纲要）的编制工作，这是新时代推进交通强国建设的一项战略任务。

新疆已被列为全国交通强国建设第一批试点单位之一，应当充分发挥试点的示范引领作用，为交通强国建设贡献新疆方案和新疆力量。**交通强国建设强不强，试点看新疆；丝绸之路建设畅不畅，全国看新疆；兵地交通融合好不好，重点看南疆。**新疆将把握千载难逢的机遇，全面谱写好交通强国建设新疆篇章。

新疆维吾尔自治区党委和政府高度重视交通运输在全疆经济高质量发展和开发开放全局中的关键作用，为此要求交通打头阵、当先锋，赋予交通运输行业“丝绸之路经济带核心区交通枢纽中心的定位，继续走在五大中心的前列”的光荣使命。为落实《国家综合立体交通网规划纲要（2021-2050年）》的编制及要求，新疆交通运输厅迅速启动了《新疆综合立体交通网规划（2021-2050年）》的编制工作，系统谋划新疆未来30年综合立体交通网的功能层次、规模结构、发展目标、空间布局、发展重点等内容，统筹各种交通方式融合发展。这既是落实《国家综合立体交通网规划纲要（2021-2050年）》的必然性要求，也为新疆打造成亚欧交通枢纽中心和提前实现交通运输现代化提供强有力的支撑和保障。

本次规划范围为新疆全区，规划对象涵盖公路、铁路、水运、民航、管道等不同交通方式和邮政物流等行业。规划期限为2021-2050年，规划基础年是2018年，目标年为2035年，展望到2050年。

一、发展基础

**（一）发展现状**

新疆和平解放70年来，特别是改革开放40年来，全区各级政府高度重视交通工作，坚持“交通先行”理念，千方百计加快交通建设，综合交通运输发展状况发生了翻天覆地的变化，基础设施网络规模大幅提升，运输服务保障能力显著增强，横跨亚欧大陆的新亚欧陆桥综合运输通道国内段已全线贯通，进出境、进出疆、南北疆、兵地之间交通更加便利，各族群众出行条件明显改善，新疆经济社会发展和安全稳定的交通保障能力明显增强，为保障丝绸之路经济带核心区建设奠定了比较坚实的基础。

**1、综合立体交通网络建设成效显著。**至2018年，全区综合交通网络总里程达到20.1万公里，其中，公路通车里程18.9万公里，高速公路连接新疆所有地州市，行政村公路通达率99.74%，兵团99%的营和 98%的连队通硬化道路；铁路运营里程6219公里，兰新客运专线的运营使新疆接入全国高铁网；输气管道4961公里，输油管道1207公里；拥有21个民用机场，79个通用航空起降场地遍布全疆各地、州、县及农牧团场；建成国际邮件交换局4个、二级中心局3个，地市邮件处理中心13个，乡镇快递网点覆盖率达到63%，初步构建形成了铁路、公路、河湖水运、民航、油气管道、邮政等方式组成的立体综合交通网。路网规模持续扩大，结构布局不断改善，技术水平明显提升，运输能力大幅增强。

**2、综合立体交通网络骨架初步形成。**一是以铁路、高速公路、油气管道为骨干，普通国省道为基础，初步构建形成了丝绸之路经济带北、中、南三大通道，“进出疆”的可达性、便捷程度明显提升。二是以乌鲁木齐空港和喀什空港两大国际化机场为主，19个支线机场为支撑的“空中丝绸之路”初具规模，“进出疆快起来”的运输需求不断得到满足。三是环北疆、环南疆综合运输通道加快建设，“疆内环起来”的网络骨架正在形成。

**3、国际通道互联互通程度不断加强。**新疆肩负着丝绸之路经济带核心区的战略使命和历史发展机遇，互联互通国际联通通道得到强化和实现。口岸公路通道延伸至各个常年开放口岸，15个陆路口岸中7个实现了二级及以上公路连接。阿拉山口、霍尔果斯口岸已经形成国际铁路通道，巴克图口岸铁路已经抵达口岸前沿。疆内国际通道对我国向西开放支撑作用持续增强，并将新疆从国内交通网末端转变成国际开放开发的前沿，推动了区域经济从“通道经济”向“枢纽经济”“口岸经济”转变。

**4、绿洲城镇组群内联通道路体系初步形成。**疆内交通网络在绿色发展的指导下，通过全面契合新疆特有地理生态特征和绿色发展理念进行布局和建设。以乌鲁木齐为核心的天山北坡城市群以及喀什—阿图什、伊犁河谷、库尔勒、克奎乌、阿克苏、库车、麦盖提—莎车—泽普—叶城、和田—墨玉—洛浦、阿勒泰—北屯、博乐—阿拉山口—精河、塔额盆地等绿洲城镇组群依托国省道和城际快速路正在形成绿洲城镇组群内联通道路体系。

**（二）主要问题**

新疆交通经过多年建设取得长足发展，但与建设交通强国和丝绸之路经济带核心区的目标要求相比，还存在较大差距。

**1、综合立体交通网络规模仍然不足。**全疆铁路对县级行政节点的覆盖率仅为51%，高速公路（一级公路）对县级行政节点的覆盖率仅为69%，远低于全国85%的平均水平；南疆地区、沿边地区、农村地区交通运输发展相对滞后，伊犁州、和田地区铁路县级覆盖率不足40%。既有铁路技术标准低，局部路段运输能力趋于饱和。普通国省干线技术等级偏低，覆盖全疆的三大环线均有未贯通高速公路路段，主要运输通道总体能力不足。

**2、国际运输通道尚未全部贯通，国际陆港和空港建设任务仍然艰巨。**中巴、中哈俄、中蒙俄国际通道在新疆境内尚未形成高速、大容量的综合运输通道，境外路段亟待推进建设。以乌鲁木齐国际陆港为核心枢纽、以地州中心城市作为区域枢纽、以边境口岸作为支撑的新疆国际陆港发展格局尚未完善；以乌鲁木齐国际空港为核心的国际空港格局尚未形成。新疆综合交通枢纽承接国际物流和国际客流的竞争力不强，面向亚欧和沟通两洋的国际资源整合能力弱。

**3、兵地交通融合、交通与产业融合发展仍然不深。**兵团师（市）团连场等节点与全区交通基础设施网络衔接的“最后一公里”问题尚未全面解决。交通与产业融合的基础设施尚不完善。仍有部分旅游景区没有通达高等级公路。全区工业园区铁路支线入园比例较低，货物运输“无缝衔接”的理念尚未充分体现，以供应链支撑产业链的交通基础设施尚需加强。

二、发展要求

**（一）面临形势**

**1、打造丝绸之路经济带核心区，要求新疆完善对外交通运输通道和国际性综合交通枢纽。**新疆东与祖国内地相连，西与周边八国接壤，综合立体交通网建设要服务国家“一带一路”倡议，提升丝绸之路经济带核心区功能，要求新疆加快外联内畅的交通运输大通道通道和口岸通道建设，加强国际性综合交通枢纽建设，积极发展国际运输，提高国际运输竞争能力。

**2、促进经济高质量和区域协调发展，要求提高新疆路网通达度。**国家产业逐步向中西部转移给新疆带来发展机遇，新疆的资源禀赋和区位优势具有内在增长潜力，新疆维稳红利逐步释放，经济发展将长期向好，南北区域更加协调发展。要求提高快速交通网、普通干线网的通达深度和质量，充分发挥交通的支撑和引领作用，为促进经济高质量和区域协调发展提供支撑。

**3、维稳戍边和长治久安，要求新疆不断提高交通网韧性。**新疆是我国陆地边境线长、毗邻国家多的多民族地区，稳定和发展事关民族团结、国家安全。要求进一步完善新疆国边防基础设施，统筹考虑兵地融合协调发展，建设大能力、多路径、立体化的交通网，为安全应急和固边维稳提供有力保障。

**4、推进新型城镇化与乡村振兴战略，要求新疆拓展广覆盖基础服务网。**新疆城镇化水平继续提升，人口向城市聚集，要求加快以公共交通为骨干的城市交通体系建设。要巩固扶贫脱贫成果、推动乡村振兴，推动交通基础服务网向农村覆盖、向边远地区倾斜，不断提升特殊类型地区的交通基础设施网络覆盖水平。

**5、科技发展要求新疆交通实施科技创新。**交通新技术发展日新月异，本世纪中叶交通科技创新能力世界前列。作为交通强国试点单位，要求新疆充分应用新一代信息网络技术，推动大数据、互联网、人工智能、区块链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，构建泛在先进的交通信息基础设施建设。要积极为新型载运工具研发提供应用场景，打造新一代交通基础设施示范应用地。

**6、国土空间规划调整和产业升级，要求新疆交通布局和结构精准匹配。**支撑和引领新疆以乌昌都市圈为核心，以天山北坡经济带、南坡产业带为驱动，以喀图、伊霍、阿北新兴经济增长极为突破点，以重要中心城市为辐射点的空间形态，要求科学布局交通路网、优化调整方式结构，精准匹配，加快形成交通、产业和城镇融合发展新格局。

**（二）需求特征**

**1、客运需求持续增长，出行品质要求不断提高。一是客运需求总量中高速增长并逐渐趋缓。**新疆正处于城镇化中期，城镇化将加快提升，常住人口继续增长，城乡居民生活水平不断提高，疆内、疆外旅游人数增加，人均出行次数和距离继续增长，多样化出行需求迅速增加。预计2035年全区客运总量年均增长率5%；2036年～2050年全区客运年均增长率2.5%。**二是城际和城市客运需求快速增加。**城镇化发展加速了人口流动，各城市间产业融合发展，经济社会联系日趋紧密，人员交往更加频繁，城际交通需求显著增加。城市数量不断增加，人口加快向大中城市聚集，城市交通需求更加旺盛。**三是高品质客运需求进一步增加。**人均收入水平提高，时间价值提升，消费结构升级，旅客运输需求呈现多样化、多层次特征。高速公路、高速铁路、民航机场和通用机场的完善增加了出行的选择性。城乡居民对出行安全性和舒适性的要求提升，高效、便捷的运输需求增加。**四是城乡交通需求增长明显。**随着乡村振兴战略实施和新型城镇化的深入发展，城乡一体化进程加快，农村人口加速向城市迁移，城市与农村的经济沟通更加紧密，人员往来更加频繁，城乡之间的交通需求增长趋势明显。

**2、货运需求增速减缓，需求结构进一步调整。一是货运需求总量持续缓慢增长。**工业化快速发展推动货运总量继续保持较高增长速度。随着新疆对外开放步伐的加快以及周边国家的发展，未来新疆与周边国家的建设材料物资的运输需求较大。2035年全区货运总量年均增长率4%；2036年～2050年全区货运年均增长率2%。**二是国际货运需求保持较高增速。**丝绸之路经济带核心区的建设，随着国际陆港和空港的服务能力、服务水平和国际竞争力的提高，国家对中欧班列乌鲁木齐集结枢纽支持力度的加大，国际货运需求将保持较长期的较快速度增长。**三是城际和城市货运需求快速增长。**新疆产业结构转型升级步伐加快，长途货物运输量增比例下降，城市群与产业集群协同发展促进城际和城市货运需求快速增长。农业现代化和城乡一体化发展有力提升了城乡商贸物流需求。**四是货类结构发生较大变化。**大宗货类仍占主导，小批量多频次运输需求大幅增加。工业化快速发展对能源、原材料等大宗货物运输仍有较大需求。随着新兴产业的发展和网购规模的迅猛增长，与之匹配的小批量、多频次、分散式的货物快运需求显著增加。

三、总体思路

**（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、四中全会精神，坚决维护以习近平同志为核心的党中央权威和集中统一领导，坚决贯彻落实习近平总书记关于新疆工作的重要讲话和重要指示精神，坚持以人民为中心的发展思想，牢固树立新发展理念，紧紧围绕统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局，全面实施自治区党委“1+3+3+改革开放”工作部署，以国家发展规划为统领，以国土空间规划为基础，以深化交通运输供给侧结构性改革为主线，以支撑交通强国建设和维护社会稳定，长治久安和边疆稳固为总目标，统筹铁路、公路、水运、民航、管道、邮政等基础设施空间布局和合理规模，加强各类要素资源集约节约利用和各种运输方式的有效衔接，重塑区域交通空间形态，提升整合利用国内国际两种资源、两个市场的能力，着力构建安全、便捷、高效、绿色的现代化综合立体交通网，建设全方式、全覆盖、全天候、全要素、全生命周期的新型交通生态系统，打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，建成丝绸之路经济带交通枢纽中心、交通强国建设试点示范区和兵地交产融合发展典范区，为新疆同步实现现代化、我国全面建成社会主义现代化强国、中华民族实现伟大复兴提供坚强支撑。

**（二）基本原则**

**服务大局，人民满意。**以满足人民群众日益增长的美好生活需要为根本出发点，以支撑国家全面对外开放、区域协同发展、乡村振兴、军民融合、民族团结与边疆稳定等国家战略为着力点，全力加快交通基础设施建设，走具新疆特色的交通强国之路。

**开放引领，区域协同。**以交通互联互通引领对外开放，以运输便利化促进经济转型升级，构筑陆海联动、东西双向开放的新格局。完善国际、区际、城际和城乡交通网络，促进资源要素跨区域自由流动，推动国际国内、疆内疆外、南疆北疆协同发展。

**创新驱动，精准高效。**通过科技、制度、管理创新，优化并充分利用存量资源，扩大优质增量资源，破除无效供给，补齐设施短板，强化不同方式的高效衔接，提高交通供给的精准性、有效性和灵活性，实现交通基础设施供需更高层次的动态平衡。

**兵地融合，共建共享。**坚持“兵地一盘棋”思想，以交通基础设施建设为突破口，推进兵地在经济、社会、文化等方面融合，实现基础设施和公共服务共建共享。

**安全可靠，绿色低碳。**牢固树立安全发展理念，严守生态底线，处理好交通建设与“三区三线”的关系，在集约节约利用资源的前提下，提高综合交通网络的安全性和可靠性。将生态文明理念融入交通发展各方面和全过程，推动交通绿色低碳循环发展。

**（三）发展定位**

依托现代化综合立体交通网建设，充分发挥各种运输方式的比较优势和组合效率，把新疆建设成为丝绸之路经济带交通枢纽中心、交通强国建设试点示范区和兵地交产融合发展典范区。

**1、丝绸之路经济带交通枢纽中心。**发挥新疆独特的区位优势和向西开放重要窗口作用，国际上深化与中西亚、南亚、欧洲等地区交流合作；国内密切与环渤海、长三角、粤港澳大湾区、长江中游、成渝等主要城市群通道产业联系；疆内构建以国际陆港和国际机场群为基础支撑的开放型综合交通枢纽体系，全面建设面向亚欧国际交通枢纽中心。

**2、交通强国建设试点示范区。**围绕交通强国战略目标要求，推动既有交通网络优化升级和更新改造，促进智能交通、绿色交通等新型交通基础设施先行先试和广泛应用，加快构建现代立体综合交通网络，着力打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，推动新疆交通运输高质量发展和现代化经济体系建设，把新疆打造成为交通强国建设的试点示范区。

**3、兵地交产融合发展典范区。**紧紧围绕维护新疆社会稳定和长治久安的总目标，立足新疆特殊区情，充分发挥交通运输的战略性、先导性、基础性、服务性作用，推动兵团与地方、交通与产业融合发展。统筹规划建设兵地交通基础设施网络，充分发挥交通运输对产业发展的支撑引领作用，把新疆打造成为兵地、交产融合发展的典范区。

**（四）发展目标**

到2035年，交通强国建设取得显著进展，基本建成综合交通枢纽便捷高效，进出境交通通达、进出疆交通畅达、疆内交通直达、城市（城市群、都市圈）内交通捷达、城乡交通便达的现代综合立体交通网，实现“进出疆快起来、疆内环起来”，快速网、干线网发达完善，基础网覆盖广泛，兵地交通深度融合，区域和城乡交通高度协调，沿边交通体系基本完善，各族群众满意度明显提高。基本实现地州市通高铁、动车，市县区高速、一级全覆盖，乡镇三级公路连通，自然村组硬化路全连通。各种运输方式深度融合，综合运输服务便捷高效，实现“出行即服务”；基于大数据、互联网、人工智能、区块链等新技术的智能、平安、绿色、共享交通发展水平明显提高，安全应急保障更加可靠有力，关键技术装备更加先进适用；兵地军民融合有效推进，国防安全保障有力；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，全面形成安全、便捷、高效、绿色、经济的新疆综合立体交通网，全面建成丝绸之路经济带核心区交通枢纽中心和人民满意、保障有力、丝路一流的综合交通运输体系，为交通强国建设提供新疆方案，为建成社会主义现代化强国、实现中华民族伟大复兴中国梦贡献新疆力量。

**表1 新疆综合立体交通网发展主要指标**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **选取维度** | **序号** | **指标** | **2035年目标值** | **2050年目标值** |
| 规模指标 | 1 | 公路网总里程（万公里） | 22.65 | 25.9 |
| 2 | 其中：高速公路里程（公里） | 13500 | 14900 |
| 3 | 国省道里程（万公里） | 3.3 | 3.42 |
| 4 | 农村公路里程（万公里） | 17.5 | 20.5 |
| 5 | 专用公路里程（万公里） | 0.5 | 0.5 |
| 6 | 高速公路里程占总里程比例（%） | 5.96 | 5.8 |
| 7 | 普通国省道二级及以上等级比例（%） | 80 | 100 |
| 8 | 铁路网总规模（km） | ＞16000 | ＞21000 |
| 9 | 其中：高速铁路网规模（km） | ＞2800 | ＞3500 |
| 10 | 运输机场数量（个） | 34 | 38 |
| 11 | A2级及以上通用机场（个） | 98 | 110 |
| 12 | 天然气干线管道总里程（km） | 11654 | 13517 |
| 通达指标 | 1 | 县级行政区公路通达情况 | 所有具备条件县县通一级以上公路 | 所有具备条件县通高速 |
| 2 | 乡镇公路通达情况 | 重点乡镇省道通达 | 重点乡镇二级以上通达 |
| 3 | 建制村公路通达率（%）  通兵团连队硬化路比例（%）  通国边防哨所硬化路比例（%） | 100  90  100 | 100  100  100 |
| 4 | 自然村（组）通硬化路比例（%） | 90 | 100 |
| 5 | 主要经济开发区和工业园区、3A 级 及以上旅游景区、交通枢纽、边境 口岸和重要国边防设施通通二级及 以上公路比例（%） | 100 | 100 |
| 6 | 铁路网县城覆盖率（%） | 85 | 100（县级市） |
| 7 | 铁路5A级景区覆盖率（%） | 100 | 100 |
| 8 | 国际重点城市间72小时邮政通达率（%） | 80 | 100 |
| 9 | 国内重点城市间24小时邮政通达率（%） | 80 | 100 |
| 时效指标 | 1 | 铁路出行时间 | 疆内基本形成“**1-3-5-7（小时交通圈** | 进出疆出行时间，实现**3小时通达**周边主要省会城市 |
| 2 | 铁路运邮快件实现从进站（场）到上车最低时效 | ≤1小时 | ≤0.5小时 |
| 3 | 航空运邮快件实现从进场（站）到上机最低时效 | ≤1.5小时 | ≤1小时 |

四、空间布局

围绕建设“丝绸之路经济带核心区交通枢纽中心”的总目标，着眼服务于国家“一带一路”建设、区域协调发展和支撑引领全区现代化经济体系建设，统筹协调全区综合交通网与国土空间、土地利用、城镇体系、城市发展等布局规划，着力打造**“四类通道四级枢纽三张网络”**，加快构建形成**“枢纽集疏便利、东西扇面辐射、南北双向畅通、疆内环形便捷”**的综合立体交通网络新格局。

**（一）打造四类综合运输通道**

综合立体交通通道是由两种及两种以上运输方式线路组成，承担国家和全区主要客货运输任务的综合运输通道，构成综合交通网的主骨架，是全区的运输大动脉。通道构成以高速铁路、干线铁路、高速公路、管道和民用机场为主，以普通国省道公路为辅，各种运输方式优势互补，具有快速客运和大能力货运功能。在与国家综合立体交通网发展规划和全区经济社会发展规划充分衔接的基础上，统筹考虑区域发展、产业布局、城镇分布、资源禀赋等因素，通过提高通道承载能力、增强运输机动性和扩大网络覆盖面，着力打造“**进出疆快起来” “南北疆畅起来”“出入境联起来境联”“疆内环起来”四类综合运输通道，**加快构建形成综合立体交通网主骨架。

**1、“进出疆快起来”综合运输通道。**

**横一：丝绸之路经济带北通道。**该通道是中蒙俄经济走廊的支撑性通道，疆内主要经哈密、准东、克拉玛依、塔城、阿勒泰(北屯)、富蕴等城市，向东至京津冀经济圈，向西从巴克图口岸出境，经哈萨克斯坦阿亚古兹、俄罗斯莫斯科至欧洲；或从吉木乃口岸出境，经哈萨克斯坦、俄罗斯至欧洲；或从吉克普林口岸出境，经俄罗斯新西伯利亚，连接亚欧大陆桥至欧洲，形成我国环渤海地区与欧洲国家之间重要的国际物流通道。

**横二：丝绸之路经济带中通道。**该通道是新亚欧大陆桥经济走廊的主动脉，疆内主要经过哈密、吐鲁番、乌鲁木齐、昌吉、石河子、奎屯、精河、博乐、伊宁、霍尔果斯等城市；另外一条支线从天山南坡经过，经吐鲁番、库尔勒、巴伦台、精河、伊宁、霍尔果斯等城市。向东至长三角经济圈，向西从阿拉山口、霍尔果斯口岸出境，经哈萨克斯坦连接中西亚和欧洲，形成我国长三角经济圈与欧洲国家之间最重要的国际物流通道和高速客运通道。

**横三：丝绸之路经济带南通道。**该通道是中国－中亚－西亚经济走廊的主动脉，疆内主要经过若羌、库尔勒、库车、阿克苏、阿拉尔、图木舒克、阿图什、和田、喀什等城市，向东至长三角经济圈、粤港澳大湾区和海峡西岸经济区，向西从伊尔克什坦、卡拉苏、吐尔尕特口岸出境，经吉尔吉斯坦、乌兹别克斯坦、塔吉克斯坦、伊朗、土耳其等中西亚国家，形成我国长三角经济圈、粤港澳大湾区和海峡西岸经济区与中亚、西亚、南亚之间重要的国际物流通道。

**2、“南北疆畅起来”的综合运输通道**

**纵一：吉克普林——和田通道。**该通道是中蒙俄经济走廊、新亚欧大陆桥经济走廊、中国—中亚—西亚经济走廊、中巴经济走廊等四大经济走廊间便捷联系发展轴线，也是新疆南北疆直达联系的第一条综合运输通道，该通道起自吉克普林口岸，经过阿勒泰、北屯、克拉玛依、奎屯、库车、阿拉尔、和田等城市。

**纵二：红山嘴——库尔勒通道。**该通道是新亚欧大陆桥经济走廊、中国—中亚—西亚经济走廊等两大经济走廊间便捷联系发展轴线，也是新疆南北疆直达联系的第二条综合运输通道，起自红山嘴口岸，向南经阿勒泰、北屯、富蕴、准东、乌鲁木齐穿越天山至库尔勒等城市，形成中蒙两国间资源能源合作发展交通通道。

**纵三：老爷庙——若羌通道。**该通道是新亚欧大陆桥经济走廊、中国—中亚—西亚经济走廊、中巴经济走廊 等三大经济走廊间便捷联系发展轴线，也是新疆南北疆直达联系的第三条综合运输通道，起自老爷庙，经哈密、罗中，至若羌等城市，形成中蒙两国间资源能源合作发展交通通道。

**3、“出入境联起来”综合运输通道**

**十四联：**新疆与毗邻8个国家全面对接，14个口岸与就近城镇的便捷联系通道，形成支撑全方位开放的多国多通道新格局。

**4、“疆内环起来”综合运输通道**

**环一：北疆环。**乌鲁木齐～昌吉～石河子～奎屯～克拉玛依～阿勒泰（北屯）～富蕴～准东～乌鲁木齐构成环准噶尔盆地综合运输通道，形成支撑引领新疆城镇产业密集带发展的示范性通道，主要服务于阿尔泰山和天山之间的准噶尔盆地区域城镇布局及产业发展。

**环二：南疆环。**库尔勒～阿克苏～喀什～和田～若羌～库尔勒构成环塔里木盆地的综合运输通道，形成新疆兵地军民和产业融合发展的核心通道，主要服务天山和昆仑山之间的塔里木盆地区域城镇布局及产业发展。

**环三：天山环。**乌鲁木齐～奎屯～伊宁～阿克苏～库车～库尔勒～吐鲁番～乌鲁木齐构成环天山的综合运输通道，形成北疆经济带和南疆产业带相互促进发展的新通道，主要服务天山北坡、南坡以及伊犁河谷区域。

|  |
| --- |
| **专栏1　“四横三纵十四联三环”综合运输通道** |
| （一）“进出疆快起来”综合运输通道。  1.丝绸之路经济带北通道。该通道主要由铁路（准东-将军庙-淖毛湖-额济纳-临河铁路、准东-克拉玛依-巴克图铁路、准东-富蕴-阿勒泰-吉克普林铁路、奎屯-克拉玛依-北屯-阿勒泰铁路、北屯-吉木乃铁路）、公路（G7、S18（G216）、S11(G216)和G3015构成）、管道（中俄天然气管道西线）、水路（额尔齐斯河）、民航组成。该通道依托国家“十纵十横”综合运输通道之西北北部出海运输大通道，是我国环渤海地区与欧洲国家之间重要的国际物流通道。  2. 丝绸之路经济带中通道。该通道主要由铁路（兰新高铁、乌伊高铁、兰新铁路、北疆铁路、吐鲁番-库尔勒-巴伦台-伊宁铁路）、公路（G30、S22、S12、G3016、G3018构成）、管道（西气东输一、二、三、四线，西部原油管道、西部成品油管道）、民航四种运输方式组成。该通道依托国家“十纵十横”综合运输通道之陆桥综合运输通道，形成我国长三角经济圈与欧洲国家之间最重要的国际物流通道和高速客运通道。  3. 丝绸之路经济带南通道。该通道主要由铁路（南疆铁路（和若铁路）、格库铁路、新藏铁路、中吉乌铁路、中吉塔阿伊铁路）、公路（G3012、G3013、S26、G0612、G0711、S27（规划）、G314、G315构成）、民航多种运输方式组成。该通道依托国家“十纵十横”综合运输通道之沿江综合运输通道、厦门至喀什综合运输通道，连接伊尔克什坦、卡拉苏、吐尔尕特口岸，形成中国-中亚-西亚国家之间最重要的国际物流通道。  （二）“南北疆畅起来”纵向国际性综合运输通道。  1.吉克普林——和田通道。该通道主要由铁路（奎屯-克拉玛依-北屯-阿勒泰-吉克普林、奎屯-库车-阿拉尔-和田铁路）、公路（G3014、G217、G219、G580（S17））、民航组成。形成新疆境内北接吉克普林口岸，南连丝绸之路经济带西南通道，南北疆跨天山、穿沙漠、串联主要经济据点的重要通道，是改变新疆交通网络格局的关键通道。  2.红山嘴——库尔勒通道。该通道主要由铁路（阿富准铁路、乌将铁路、乌库铁路、南疆铁路）、公路（G216、G7、G0711、G216、G218）和民航组成。形成新疆境内北接红山嘴口岸，南至库尔勒，南北疆跨天山、串联重要经济据点的便捷运输通道。  3.老爷庙——若羌通道。该通道主要由铁路（巴里坤-哈密铁路、哈罗铁路、罗若铁路）、公路（G575、S235）和民航组成。形成新疆境内东疆跨天山、串联重要经济据点的便捷运输通道，是优化新疆交通网络格局的重要通道。  （三）“出入境联起来”综合运输通道。  除阿黑土别克以外， 14个国家级口岸与就近城镇的便捷联系通道，由公路、铁路、或管道、或水运等多种不同运输方式组成，形成支撑全方位开放的多国多通道扇面辐射格局。  （四）“疆内环起来”综合运输通道。  1.北疆环。该通道由乌鲁木齐～石河子～奎屯～克拉玛依～阿勒泰～富蕴～准东～乌鲁木齐高速铁路（兰新高铁、乌伊高铁）、普通铁路（兰新铁路、北疆铁路、奎北阿铁路、阿富准铁路、乌将铁路）、高速公路和普通国道（G30、G3014、G7、G216、G217、G335）、机场组成北疆环形综合运输通道，形成支撑引领新疆城镇产业密集带发展的示范性通道。  2.南疆环。该通道由库尔勒～阿克苏～喀什～和田～若羌～库尔勒构成环塔里木盆地的高速铁路（南疆高铁）、普通铁路（南疆铁路（和若铁路）、格库铁路）、高速公路和普通国道（G3012、G0711、G0612、G315、G314、G218）、机场组成南疆环形综合运输通道，形成新疆兵地军民和产业融合发展的核心通道。  3.天山环。该通道由乌鲁木齐～奎屯～伊宁～阿克苏～库车～库尔勒～吐鲁番～乌鲁木齐构成环天山的高速铁路（兰新高铁、乌伊高铁）、普通铁路（兰新铁路、北疆铁路、精伊霍铁路、伊宁-阿克苏铁路、伊宁-巴伦台铁路、南疆铁路）、高速公路和普通国道（G30、G3012、G0711、G216、G218、G219、G312、G314）、机场组成天山环形综合运输通道，形成北疆经济带和南疆产业带相互促进发展的新通道。 |

**（二）打造四级综合交通枢纽**

综合交通枢纽是综合立体交通网的重要组成部分，是促进多种运输方式有机衔接，实现人流、物流等区域快速集散的集中场所，也是新疆新时期城市集聚资源要素、推动枢纽经济发展的重要承载平台。按照综合立体交通走廊交汇节点区位状况，以及城市规模和辐射能级，口岸等级，打造丝绸之路经济带核心区国际性、国家级、区域级和地区级四层级功能的综合交通枢纽，构建形成“三核六极七中心多点”综合交通枢纽新格局。

**1、三核：三个国际性综合交通枢纽**

强化国际性枢纽的国际人员往来、物流集散、中转服务等综合服务功能，打造通达全球、衔接高效、功能完善的交通中枢，构建乌昌（乌鲁木齐——昌吉）、喀阿（喀什——阿图什）、伊霍（伊宁——霍尔果斯）等三个国际性级综合交通枢纽。

**2、六极：六个国家级综合交通枢纽**

结合丝绸之路经济带综合运输大通道建设，打造库铁（库尔勒——铁门关）、哈密、阿温阿（阿克苏——温宿——阿拉尔）、克奎乌（克拉玛依——奎屯——乌苏）、阿北（阿勒泰——北屯）、和墨洛（和田——墨玉——洛浦）等六个国家级综合交通枢纽。

**3、七中心：七个区域级综合交通枢纽**

围绕新疆区域经济社会发展，构建以塔巴（塔城——巴克图）、博精（博乐——精河）、若羌、吐鲁番、石玛（石河子——玛纳斯）、库车、准东等七个区域级综合交通枢纽，加强对综合运输大通道和全国性综合交通枢纽的支撑。

**4、培育多点：14个口岸型枢纽**

从全方位对外发展的角度，着力打造一批口岸型综合交通枢纽。具备条件的口岸和重要区域节点，如霍尔果斯、阿拉山口、红其拉甫、吉木乃、巴克图、吐尔卡特口岸等，建设具有本地特点客货运输枢纽，并视发展情况，逐步调整其功能层级。

|  |
| --- |
| **专栏2　综合交通枢纽布局** |
| **（一）国际性综合交通枢纽。**  **乌昌枢纽。**该枢纽以乌鲁木齐为核心，涵盖石河子、吐鲁番、昌吉市、阜康市以及五家渠等周边城市，重点依托丝绸之路经济带中通道和红山嘴库尔勒交通轴线、乌鲁木齐国际空港、乌鲁木齐国际陆港、高铁客运枢纽、亚欧国际物流园区、综合运输信息平台等，以国际陆港为核心构建联通欧亚的国际班列集结服务网络，以国际空港为核心培育连接亚欧大陆的国际客运中转能力和物流集散能力，加强兵地双方在交通枢纽和物流园区建设领域合作，凭借不断提升的城市、产业、金融、贸易、文化、国际合作等实力，打造成我国“一带一路”西向开放的源生性、内陆型国际性综合交通枢纽，成为欧洲和中西亚地区进出中国西部的门户枢纽，人流、物流和信息流转换中心。  **喀阿枢纽。**该枢纽以喀什为核心，涵盖疏附、疏勒、阿图什、阿克陶、乌恰等周边城市。重点依托喀什门户机场、陆路交通口岸，特别是中巴通道、中吉乌通道、中塔和中塔阿伊等国际运输通道，充分利用内陆经济特区等政策优势。打造成为我国“一带一路”西向开放的源生性、口岸中转型国际性综合交通枢纽，重点强化我国与中亚、西亚以及印度洋方向的人员物资交往流通。  **伊霍枢纽。**重点依托丝绸之路经济带中通道和沿边开发开放国防交通通道，特别是伊宁国际机场、伊宁火车站、霍尔果斯国际物流园、国家公路运输主枢纽，充分发挥其对接哈萨克斯坦的区位优势，着力打造面向中亚乃至欧洲的口岸型、源生性国际性综合交通枢纽。  **（二）国家级综合交通枢纽。**  **库铁枢纽。**该枢纽以南疆区域中心城市库尔勒为核心节点，涵盖尉犁、铁门关、焉耆、博湖等主要节点，加强兵地在国家物流枢纽建设领域合作。重点依托丝绸之路经济带南通道、南疆环、天山环和红山嘴库尔勒交通轴线，特别是库尔勒机场、铁路客运枢纽、国家公路运输主枢纽、库东铁路物流基地、铁门关公铁联运物流园等，凭借不断提升的天山南坡产业、城市等实力，着力打造成为立足南疆、服务西北、辐射全国的源生性国家级综合交通枢纽。  **哈密枢纽。**该枢纽以新疆“东大门”哈密市为核心节点，涵盖巴里坤、伊吾、十三师等节点。发挥新疆“东大门”的优越区位，重点依托丝绸之路经济带北通道、中通道、老爷庙若羌通道，及哈密高铁客运枢纽、哈密南集装箱运输中心等，着力打造立足东疆、辐射全国的源生性、中转型国家综合交通枢纽。  **阿温阿枢纽。**该枢纽以阿克苏为核心节点，涵盖温宿、阿拉尔等主要枢纽节点，体现区域兵地融合发展。依托重要的南通道、环南疆通道和环天山通道，着力打造成为南疆北部、天山南麓重要的国家级综合交通枢纽。  **克奎乌枢纽。**该枢纽以克拉玛依市为核心节点，涵盖奎屯、乌苏。重点依托丝绸之路经济带北通道和吉克普林和田交通轴线，依托克拉玛依机场、铁路客运枢纽、克拉玛依铁路港、中石油北疆区域仓储物流共享中心等，凭借克拉玛依作为北疆西部重要区域中心城市的基础条件，立足世界石油城发展目标，建成石油企业“走出去”的重要基地，着力打造立足北疆西部、辐射全国的源生性国家综合交通枢纽。  **阿北枢纽。**该枢纽以阿勒泰为核心节点，涵盖北屯市。强化通过吉克普林口岸面向亚欧大陆桥之间的融合互动，全面打造立足北疆北部、面向俄罗斯和蒙古，辐射周边的国家级综合交通枢纽。形成油气、农产品和部分矿产品国际商贸物流中心和国际旅游中心。  **和墨洛枢纽。**该枢纽以和田市为核心节点，涵盖和田县、昆玉市、墨玉和洛浦。充分依托其作为南疆重要门户的区位优势，特别是依托西南通道、南通道和吉克普林和田交通轴线、新藏铁路、新藏公路、和田机场的优势，加强兵地交通物流枢纽融合发展，加强交通枢纽设施短板，形成沟通中巴经济走廊和中孟印缅经济走廊的国际商贸物流中心，打造立足南疆、辐射西藏的国家综合交通枢纽。  **（三）区域性综合交通枢纽。**  **塔巴枢纽。**该枢纽以塔城市为核心节点，涵盖巴克图口岸、额敏。充分依托塔城区位优势，强化与巴克图口岸的融合联动，全面建设立足新疆西北、面向哈萨克斯坦及西亚、欧洲的口岸中转型综合交通枢纽，形成服务中亚、俄罗斯的特色农产品专业物流中心。  **博精枢纽**。该枢纽以博乐为核心节点，涵盖精河、双河等周边城（镇）。充分利用博乐、精河、双河等区位条件，强化与阿拉山口的融合发展，全面打造立足新疆西部、连接中亚的中转型区域综合交通枢纽，形成进出口大宗货物处理中心。  **若羌枢纽。**该枢纽以若羌为核心节点，依托丝绸之路经济带南通道和老爷庙若羌发展轴线的建设，若羌的交通枢纽地位显著提高，从区域性路网完善的角度，前瞻性谋划若羌区域级综合交通枢纽发展，形成中转型货物处理中心。  **吐鲁番枢纽。**该枢纽以吐鲁番为核心节点，根据乌鲁木齐与吐鲁番一体化发展进程，承担乌鲁木齐备降机场功能，重点发展航空货运业务，着力打造区域级综合交通枢纽。  **石玛枢纽**。该枢纽以石河子为核心，涵盖沙湾、玛纳斯，充分依托兵团等基础优势，加强与玛纳斯在枢纽建设领域分工合作，全面构建天山北麓重要的区域性综合交通枢纽。重点打造铁路货运枢纽和航空货运枢纽，承接乌鲁木齐部分铁路枢纽功能。  **库车枢纽。**该枢纽以库车为核心，依托环南疆通道、环天山通道、俄中巴国际交通轴线交汇的有利条件，全面构建天山南坡重要的区域性综合交通枢纽，重点打造铁路货运枢纽。  **准东枢纽。**该枢纽以准东为核心，充分依托丝绸之路经济带北通道、环东疆通道交汇的基础条件，准东煤炭资源和产业等比较优势，全面构建重要的区域性综合交通枢纽，重点打造铁路货运枢纽。  **（四）口岸枢纽。**  推进巴克图、吉木乃、阿拉山口、霍尔果斯、吐尔尕特、红其拉甫、等沿边重要口岸枢纽建设。 |

**（三）构建高品质的快速交通网**

以高速铁路、高速公路、民用航空等为主体，构建服务品质高、运行速度快的高品质综合交通快速网络。

**1、强化高速铁路网布局**

构建以乌鲁木齐为中心，以既有兰新高铁为支撑，覆盖天山北坡经济带和天山南坡产业带，辐射南疆、北疆的高速铁路网。

**2、完善高速公路网络布局**

**完善进出疆快速公路网。**根据“进出疆快起来”的要求，结合国际互联互通的要求，完善丝绸之路经济带公路北通道、中通道和南通道，完善进出疆快速公路网。

**强化疆内快速公路网。**根据“环起来快起来”的要求，同时考虑到发挥乌昌石城市群核心区作用，规划“三环两横两纵三十七联络”高速公路网络。

**加强兵地融合完善兵团师级市与高速化通道联络线。**加强兵地融合支持兵团南向发展，建设兵团师级市阿拉尔、图木舒克、双河等已建和待建市与区内高速公路间联络线建设，实现市级道路通达高速公路用时不超过0.5小时。

**3、完善航空运输机场布局**

**构建以地窝堡机场为核心，吐鲁番、克拉玛依、石河子、哈密、库尔勒等机场为辅助的机场群。**全面扩大乌鲁木齐地窝堡国际机场规模，提升国际空港能力，适时启动乌鲁木齐第二机场方案研究，预留发展条件。改扩建喀什、克拉玛依、阿克苏、库尔勒、伊宁等支线机场；适当新建一些支线机场。

|  |
| --- |
| **专栏3　快速交通网布局** |
| （一）高速铁路。  兰新高铁提速至 350km/h，根据新疆社会经济发展的需求，适时逐步建设北疆高铁和南疆高铁，并分别延伸至阿勒泰、和田地区。与兰新高铁共同构成“根据字型高速铁路主骨架。远期南、北疆高铁可进一步向西延伸，构成“丝绸之路经济带”高速铁路大通道。  根据高速铁路布局、结合客流出行特点布局城际铁路网，南北疆城市群，吐鲁番哈密东疆城市群主要通过高速铁路通道开行城际列车，北疆东三县区域建设城际铁路通道。  （二）高速公路。  构建进出疆快速公路和疆内快速公路网两个层次的快速路。  1. 进出疆快速公路网  ➢ 丝绸之路经济带公路北通道  该通道由 G7、S18（G216）、S11(G216)和 G3015 构成。  ➢ 丝绸之路经济带公路中通道  该通道由 G30、G3016、G3018、S22、S12、构成，是新疆“东联西出”的主通道。  ➢ 丝绸之路经济带公路南通道  该通道由 G3012、G0612、G0711、G3013、G314、G315、S26、S27 构成。  2. 疆内快速公路网  ➢ “三环”疆内环线  环天山公路通道由 G30 乌鲁木齐-精河县、S23（G577）精河-墩麻扎-特克斯、G219特克斯-拜城、G579拜城-盐水沟、G217盐水沟-库车、G3012 库车-库尔勒-托克逊，G30 托克逊-乌鲁木齐，形成绕天山环形高速通道，连接了乌鲁木齐市、库尔勒、库车、阿克苏、伊宁、奎屯市、乌苏市、精河县、昌吉市、呼图壁县、玛纳斯县、石河子市、沙湾县、托克逊县。构建以乌昌石城市群为核心、连接南北疆的环天山通道。  环南疆塔里木盆地通道由 G3012（库尔勒-和田）、G0711（库尔勒-若羌）、G0612（和田至若羌）构成，沟通南部地市，构建南部快速通道。  环北疆准噶尔盆地公路通道由 G30（乌鲁木齐-奎屯）、G3014（奎屯-北屯）、G7（大黄山-乌鲁木齐）、S11（G216）（富蕴-大黄山）、S18（G216）（北屯-富蕴）构成，打造北部联通乌鲁木齐的快速通道。  ➢ “两横”  两横是疆内东西向主要交通走廊，也是联系首府与天山沿线重要地州的通道。  “横一”：明水-乌鲁木齐，乌鲁木齐-霍尔果斯口岸，由 G7和 G30 构成；  “横二”：星星峡-吐鲁番市，吐鲁番市-伊宁市，由 G30 和S12 构成；  ➢ “两纵”  两纵连接南北疆的快速通道，也是跨天山的主要通道，是推动新疆区域协调发展和推动全疆经济跨越式发展的重要载体。  “纵一”：奎屯-那拉提-库车-和田-康西瓦，由省高 S17 构成；  “纵二”：阿勒泰-库尔勒市，由 S21、G0711 构成；  ➢ “三十七联络”  由37 条沟通联络线组成。  （三）民用航空。  打造乌鲁木齐国际航空枢纽，构建以地窝堡机场为核心，吐鲁番、克拉玛依、石河子、哈密、库尔勒等机场为辅助的机场群，改扩建喀什、克拉玛依、阿克苏、库尔勒、伊宁等支线机场。适时启动乌鲁木齐第二机场方案研究，预留发展条件。 |

**（四）构建高效率的普通干线网**

以普速铁路、普通国省道、油气管道等为主体，构建运行效率高、服务能力强的综合交通普通干线网络。

**1、构建普速铁路网**

**进出疆进出境铁路通道布局。**根据全国对外通道布局、新疆既有对外通道现状和“丝绸之路经济带”铁路运输需求，需要构建“丝绸之路经济带核心区”铁通道布局，即新疆面向欧洲的中欧通道、面向印度洋的中巴通道、面向俄罗斯的中俄通道以及面向南亚、北非的中吉塔阿伊通道。

**疆内环形铁路网络布局。**新疆与周边八国接壤，自然地理独特，为加强国土资源开发、保障国防安全，需要构建新疆铁路“大环线”。为提高铁路运输的便捷性、灵活性，支持各地经济发展、持续改善民生，需完善形成沿准噶尔盆地的北疆环线、沿塔里木盆地的南疆环线以及贯通天山南北的东疆环线和天山环线的“四环”网络布局，并根据兵团向南发展、旅游开发及核心区建设等多方面需求，对其进行加密、延伸，对既有铁路扩能改造，提高路网覆盖面和运输能力，增强路网辐射作用。

**2、构建普通国省道网络**

加强国省普通干线公路的提档升级，贯通丝绸之路经济带三大通道和两大盆地环状通道“一主一辅”双服务网络中普通道路骨干网建设。

**完善与升级普通国省干线道路网。**根据新疆自然地理特点，为加强经济开放、国土资源开发、保障国防安全，提高公路运输的便捷性、灵活性，支持各地经济发展、持续改善民生，需要完善与升级国省干线网络。其中，普通国道20 条，规划总里程约 19856 公里；普通省道115条，由首府放射线、南北纵线和东西横线组成，规划总里程 14247 公里。

**强化国边防公路与口岸公路建设。**兵地军民融合发展的需要，全面完善和升级14个陆路口岸的后方集疏运道路。

**完善全域旅游公路建设。**围绕新疆维吾尔自治区“一心一地一业”目标和“旅游兴疆”的总要求，依托公路网和专线道路构建交通+旅游融合发展新格局。依托既有公路网打造北疆旅游大环线、南疆旅游大环线、环西天山旅游大环线和环东天山旅游大环线等，打造高品质自驾与旅游专线，形成旅游环线+专线旅游公路网，疆内共布局布局“四大环、两小环、五联络”的自驾旅游公路网。

**提升南疆四地州和兵团团（镇）节点高等级国省道联通水平。**强化南疆四地州公路基础设施的可达性、运输服务的便利性和出行的经济性，加强对既有道路改造升级和规划省道建设，提升南疆三地州高等级公路对市（县）覆盖率。加强国省道路对兵团团（镇）级人口聚集区国省道联通，按照兵地交通融合理念，建设 G335五家渠（兵团）-克拉玛依国道和G217阿拉尔（兵团）-图木舒克（兵团）-巴楚国道升级为兵地融合升级高速等项目。

**3、强化油气管网互联互通**

巩固和完善既有西气东输干线，新建成西气东输四线、中俄西线、新疆煤制气外输管道、西二三线备用通道，西亚管道国内段，大力推动天然气主干管网、区域管网和互联互通管网建设。满足衔接哈中原油管道复线工程，国内需配套建设阿拉山口-乌鲁木齐-兰州原油管道复线；适时配套煤制油项目外输管道。

**4、加快构建都市圈通勤交通网**

以增强乌鲁木齐市、昌吉市、五家渠市、阜康市和十二师衔接区域交通基础设施畅通、区域协同发展为目标，以城市道路干道、轨道交通联通为重点打造0.5小时同城化通勤圈交通网络。**构建“二轴三环多联线”通勤圈骨干交通网络新格局。**

|  |
| --- |
| **专栏3　普通干线网布局** |
| （一）普速铁路。  **1、丝绸之路经济带核心区国际通道**  **（1）中欧通道**  ①亚欧第二大陆桥北线（新疆—哈萨克斯坦—俄罗斯—西欧战略通道）  该通道为“丝绸之路经济带核心区”北通道，由乌鲁木齐经塔城、巴克图至哈萨克斯坦（阿亚古兹），连接哈国土西铁路，向北连接西伯利亚铁路。向西通道还未形成，近期需要打通经巴克图、吉克普林出境，连接哈萨克斯坦北部、俄罗斯至欧洲的通道。向东经准东（富蕴）、将军庙、淖毛湖、额济纳、临河至环渤海地区。目前阿勒泰至富蕴铁路已开工建设，远期需完善建设克拉玛依至准东铁路，加快通道境内建设。  ②亚欧第二大陆桥中线（新疆—哈萨克斯坦—里海—中东欧战略通道）  该通道为“丝绸之路经济带核心区”中通道，由乌鲁木齐经霍尔果斯至哈萨克斯坦（阿拉木图、希姆肯特），经乌兹别克斯坦（塔什干）、土库曼斯坦（阿什哈巴德）可延伸至里海、阿塞拜疆（巴库）和中东欧。向东由兰新铁路、陇海铁路至东海，连接长三角经济圈。目前已全线贯通。  ③亚欧第二大陆桥南线（新疆—中亚—西亚—东南欧战略通道）该通道为“丝绸之路经济带核心区”南通道，经喀什吐尔尕特或伊尔克什坦至吉尔吉斯斯坦（科克扬加克）、乌兹别克斯坦（安吉延），进而连接至伊朗（德黑兰）、土耳其（伊斯坦布尔）和希腊（比雷埃夫斯港）。向东经南疆铁路（和若铁路）、格库铁路经成都、西南、华南地区，至南海，连接我国西南及粤港澳大湾区。在建的格库、和若铁路通车后可实现全线贯通，远期补充南通道的国内部分，建设新藏铁路，加快通道境内建设。向西通道还未形成，近期需要打通由吐尔尕特出境，连接吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦至中亚的通道。  **（2）中巴通道**  该通道依托中巴经济走廊，经新疆（吐鲁番、喀什、红其拉甫）—巴基斯坦（苏斯特、伊斯兰堡、木尔坦、海德拉巴、卡拉奇、瓜达尔）铁路。本通道由新疆经巴基斯坦连接印度洋。向东由南疆铁路连接南通道国内段，已全线贯通。向南通道还未形成，近期需要打通由喀什经红其拉甫出境至巴基斯坦，面向南亚连接印度洋及波斯湾的通道，建设中巴铁路，构建通道国外部分。  **（3）中俄通道**  该通道是亚欧第二大陆桥的优化与补充，是新疆与欧洲丝绸之路通道的重要组成部分。是我国除东北地区满洲里、绥芬河外，又一条不经第三国与俄罗斯连接的铁路，也是新疆唯一一条与俄罗斯陆路直通铁路，近期需要打通由吉克普林出境，连接俄罗斯的通道。  **（4）中吉塔阿伊通道**  该通道为亚欧第二大陆桥南线的辅助通道，经新疆（喀什、伊尔克什坦）—吉尔吉斯斯坦（萨雷塔什）—塔吉克斯坦（库尔干秋别）—阿富汗（昆都士、赫拉特）—伊朗（泰耶巴特、马什哈德）。在伊朗马什哈德与中国至西亚、南亚、北非通道相连。  **2、新疆铁路“大环线”**  **北疆环线：**由乌鲁木齐～石河子～奎屯～克拉玛依～阿勒泰～富蕴～准东～乌鲁木齐构成环准噶尔盆地主骨架。目前阿勒泰～富蕴～准东铁路已在建，建成后将形成北疆环线。  **南疆环线：**由库尔勒～阿克苏～喀什～和田～若羌～库尔勒构成环塔里木盆地主骨架。目前和田～若羌铁路在建，待建成后形成南疆环线。  **东疆环线：**由乌鲁木齐（将军庙）～哈密～若羌～库尔勒～乌鲁木齐构成东疆环线主骨架。目前该环形骨架还未完全形成，需要补充罗布泊～若羌、将军庙～哈密通道建设。  **天山环线：**由乌鲁木齐～奎屯～伊宁～阿克苏～库车～库尔勒～吐鲁番～乌鲁木齐构成天山环线主骨架。目前该环骨架还未完全形成，需要补充伊宁～阿克苏通道建设。  **环内加密线：**北疆环线，加密克拉玛依～准东、石河子～西古城等项目；南疆环线，加密库车～沙雅～阿拉尔～图木舒克～麦盖提～喀什等项目；东疆环线，加密托克逊～大南湖～敦煌、阜康～木垒等项目；天山环线，加密伊宁～巴仑台、奎屯～库车等项目。  （二）普通国道省道。  完善与升级普通国省干线道路网，其中，普通国道20 条，普通省道115条。强化国边防公路与口岸公路建设，全面完善和升级14个陆路口岸的后方集疏运道路。完善全域旅游公路建设，形成旅游环线+专线旅游公路网，疆内共布局“四大环、两小环、五联络”的自驾旅游公路网。提升南疆四地州和兵团团（镇）节点高等级国省道联通水平。  （三）油气管网。  巩固和完善既有西气东输干线，新建成西气东输四线、中俄西线、新疆煤制气外输管道、西二三线备用通道，西亚管道国内段，大力推动天然气主干管网、区域管网和互联互通管网建设。满足衔接哈中原油管道复线工程，国内需配套建设阿拉山口-乌鲁木齐-兰州原油管道复线；适时配套煤制油项目外输管道。 |

|  |
| --- |
| **专栏4 乌昌区域1小时通勤圈布局** |
| 二轴：以两市（乌鲁木齐和昌吉市）一师（十二师）联系主通道为核心主轴发展带，新建乌昌城市轨道交通线，加强主通道通勤与商务客流快速通行能力；扩建乌昌城市快速路与乌奎高速公路形成区域通勤交通流与过境交通流分道配置，形成一轴四线（乌昌轻轨、乌克城际、乌昌城市干道、G312）的新格局。以乌（鲁木齐）五（家渠）为次轴发展带，建设乌市-五家渠城际轨道，提升乌五商务与通勤效率，便利五家渠市、昌吉州北部各节点共享乌鲁木齐机场和高铁站等中心枢纽；改造乌五公路为联通快速路，开行公交化城际客运专线，建设新乌五高速公路分流货运车辆和为社会车辆提供高速化通道。  三环：乌鲁木齐绕城高速公路，由既有东绕城线和规划建设的西绕城线共同组成；昌吉市绕城高速公路；乌五阜城际轨道环线，近期利用双线改建提高后的乌将铁路能力，远期由乌鲁木齐-五家渠-阜康-乌鲁木齐各段城际轨道组成环线。  多联线：强化乌昌两市、十二师、五家渠市同城化区域的交通网络联通，加密乌昌两市、十二师、五家渠市同城化区域内城市路网衔接，重点打通昌吉北过境及其东延伸线、健康东路东延线、石河子路东延、新医路西延线、苏州路西延段+西部南山伴行线等断头路和瓶颈路，以干支协调、城市路网融合形成多向联通通道。。 |

**（五）构建广覆盖的基础服务网**

以农村公路、支线铁路、支线航道、邮政等为主体，通用航空为补充，构建覆盖空间大、通达程度深、惠及面广的综合交通基础服务网络。

**1、构建全覆盖的农村公路网**

按照建设“四好农村路”的要求，确保打赢扶贫攻坚战，大力支持乡村振兴战略的实施。推动农村公路进村入团连（场），推动县乡公路升级改造，夯实农村公路安全基础，推动农村公路+产业的融合发展。加强农村公路养护，完善安全防护设施，保障农村地区基本出行条件。

**2、打造支撑作用强的支线铁路网**

推进地方开发性铁路、支线铁路和沿边铁路建设。强化与矿区、产业园区、物流园区、口岸等有效衔接，增强对干线铁路网的支撑作用。

**3、探索国际河流水运发展**

加强库区湖区航运设施建设。

**4、加快推进通用机场建设**

以偏远地区、地面交通不便地区、自然灾害多发地区、农产品主产区、主要林区和旅游景区等为重点，力争通用航空服务在重点地区、重点团场实现 偏县县通、团团通”，鼓励有条件的运输机场兼顾通用航空服务。

**5、加强邮政交换网设施布局**

交换网的枢纽节点空间布局：以乌鲁木齐为核心的乌昌城市群确定为一级交换枢纽，为出疆和出境的主通道端点和辐射区内各级交换枢纽的主中心。将哈密、昌吉、库尔勒、阿克苏、克拉玛依、阿勒泰、和田确定为二级交换枢纽，对接毗邻省份、国家和乌鲁木齐主中心，分别承担东疆、北疆、南疆的辐射功能。将吐鲁番、塔城市、奎屯市、乌苏市、博乐市、石河子市、北屯市、塔城市、精河县、轮台县、库车县、准东经济技术开发区、若羌等确定为三级交换枢纽，对接二级交换枢纽，承担各自区域内的交换功能。

|  |
| --- |
| **专栏5　基础服务网布局** |
| （一）农村公路。  到 2050 年，基础公路网的路网密度和服务水平将全面提高；农村公路形成以县道为区域骨架、乡村道为基础的干支相连、布局合理，具有较高服务水平的公路网络；部分农村公路通达国边防设施、工矿园区、旅游节点等末梢节点；全区农村公路总里程达到 20.5 万公里，专用公路 0.5 万公里；自然村（组）通硬化路的比例达到 100%。  （二）通用航空。  以偏远地区、地面交通不便地区、自然灾害多发地区、农产品主产区、主要林区和旅游景区等为重点，力争通用航空服务在重点地区、重点团场实现 偏县县通、团团通”，鼓励有条件的运输机场兼顾通用航空服务。  （三）支线铁路。  推进地方开发性铁路、支线铁路和沿边铁路建设。强化与矿区、产业园区、物流园区、口岸等有效衔接，增强对干线铁路网的支撑作用。  （四）邮政。  依托交通基础设施条件，加强邮政枢纽节点空间布局。  一中心：发挥乌鲁木齐作为全国邮政网络关键节点的行业示范带头作用，致力于建设“国内领先，国际一流”的省会现代邮政快递总部经济，打造快递服务首善之区。  七枢纽：在哈密、昌吉、库尔勒、阿克苏、克拉玛依、阿勒泰、和田等邮政业网络的重要枢纽城市，建设快递物流园区、快件处理中心，形成辐射全区的快递集散网络。  多节点：依托具备一定区位交通条件及特色产业优势的重点城镇，培育和建设一批商贸物流节点，形成多点支撑体系。  全覆盖。依托邮政、快递、供销等快递、物流渠道，以小卖店、超市、村邮站为载体，建成乡村邮政网络节点体系，提高农村电商网络站点覆盖率，为农产品销售、生产资料和生活消费品下乡提供畅通的物流运输保障。 |

五、重点任务

根据新疆综合立体交通网布局规划，重点建设“三主一基础”的综合运输战略性主通道、综合立体交通主枢纽、综合立体交通主网络和基础服务网，推动各种运输方式优势互补，共同提升丝绸之路经济带核心区交通枢纽中心的国内国际影响力和竞争力。

**（一）加快建设战略性主通道**

**1. 稳步推进丝绸之路经济带北通道建设**

目前，在阿勒泰至富蕴铁路已开工建设，乌鲁木齐至将军庙铁路扩能改造的基础上，重点建设克拉玛依至准东、将军庙至柳沟、阿勒泰至哈巴河至吉木乃口岸、塔城至巴克图口岸、阿勒泰-吉克普林口岸等铁路。在G7明水（新甘界）至哈密、G7巴里坤至木垒等高速公路新建或改扩建完成的基础上，重点建设G335梧桐大泉至下马崖至伊吾至口门子等国省道项目。加快研究中俄天然气管道西线项目。构筑新疆区域内环飞的航空网络，扩展加密区域内主要机场至内地重要城市直达直通航线航班，打造连通全国的便捷空中走廊。

**2. 继续完善丝绸之路经济带中通道建设**

近期，在兰新高铁提速至 350km/h的基础上，重点建设兰新线精河至阿拉山口段增建二线、精伊霍铁路增建二线，伊宁-阿克苏铁路、伊宁-巴伦台铁路，加强乌鲁木齐至石河子至奎屯至伊宁至霍尔果斯口岸高铁建设的前期论证。G30乌鲁木齐至奎屯高速公路改扩建、G3018精河至阿拉山口等高速公路，加快建设G3001乌鲁木齐绕城西线、G3019博乐岔口至博乐火车站等高速公路。建设面向中西亚、南亚、欧洲的丝绸之路空中走廊。同时，积极构筑连接内地的空中走廊，打造连通全国的5小时空中交通圈。

**3. 重点推进丝绸之路经济带南通道建设**

近期，在库尔勒至格尔木铁路通车的基础上，重点建设和田至若羌、和田至若羌扩能、库尔勒经阿克苏至喀什铁路扩能改造、中吉乌铁路（喀什至乌恰至伊尔克什坦）等；研究中国至中西亚多方向多通道的中塔铁路、中阿铁路、中吉铁路建设前期工作；深化中吉乌铁路经伊尔克什坦口岸连接吉尔吉斯斯坦通道前期工作。建设G0612线依吞布拉克-若羌高速公路，研究G4218叶城至界山达坂等高速公路以及G581喀什至乌恰、G315乌恰至吐尔尕特山口等国道项目建设前期工作。建设面向中西亚、南亚的丝绸之路空中走廊，重点强化与中西亚、南亚等主要国际机场的直通航线，同时，积极构筑连接内地的空中走廊，扩展加密南疆主要机场至国内重要城市直达直通航线航班。

**4. 着力建设吉克普林和田交通轴线**

近期在加快奎屯至阿勒泰铁路扩能的基础上，研究阿勒泰至吉克普林铁路、阿克苏至阿拉尔至和田铁路、恰尔巴格至图木舒克铁路、奎屯跨天山至库车铁路等项目前期工作。研究G580阿拉尔至和田、G218那拉提至巴仑台、G218墩麻扎至那拉提、150团至136团至奎克高速（塔岔口）、胡杨河市至126团至克阿高速公路等国道项目前期工作。推动乌苏（奎屯）、阿拉尔等机场建设，积极构筑至疆内重要城市航线网络。研究建设G216民丰至克里雅山口、G580和田至康西瓦等国省道项目。积极构筑和田机场至内地和疆内重要城市的航线网络。

**5. 加快建设红山嘴库尔勒交通轴线**

前期研究富蕴至塔克什肯口岸铁路。重点建设G0711乌鲁木齐至尉犁等高速公路以及阿勒泰福海至乌鲁木齐高速公路、G331鸣沙山至乌拉斯台至塔克什肯口岸。建设G0711尉犁至若羌高速公路、G331阿勒泰至富蕴至青河至塔克什肯，研究G216阿勒泰至红山嘴、开展及G216轮台至民丰等国道建设前期工作。推动富蕴至疆内重要城市航线网络的构建。

**6. 继续建设巴里坤老爷庙交通轴线**

近期重点建设罗布泊至若羌、三塘湖至老爷庙等铁路。建设G575巴里坤至老爷庙等国道项目。发挥哈密机场新疆东大门优势，构筑连接内地和疆内的空中走廊。

**7、尽快完善疆内三环通道**

**加快建设南疆环形通道。**以丝绸之路经济带战略性通道为基础，目前和田～若羌铁路在建，同时，加强南疆地区普通国省道、农村公路建设。待和田～若羌铁路建成后，将形成连接库尔勒、若羌、和田、喀什、阿图什、阿克苏、库车等市州县的南疆环塔里木盆地运输通道，提升南疆地区交通网络覆盖率和通达度。

**优化完善北疆环形通道。**以丝绸之路经济带战略性通道为基础，目前阿勒泰至富蕴至准东铁路在建，待建成后将形成乌鲁木齐～石河子～奎屯～克拉玛依～阿勒泰～富蕴～准东～乌鲁木齐高速等市州县的北疆环准噶尔盆地运输通道，将大幅度提升北疆地区交通国际化现代化服务水平。

**加快建设环天山综合运输通道。**以丝绸之路经济带战略性通道为基础，加快建设伊宁～阿克苏铁路公路通道，加密建设伊宁～巴仑台、奎屯～库车等铁路公路项目，建成后将形成乌鲁木齐～奎屯～伊宁～阿克苏～库车～库尔勒～吐鲁番～乌鲁木齐环天山运输通道。将大幅度增强天山北坡产业带和南坡地区交通现代化服务水平。

**8、尽快完善14条国际联通通道**

加快完善口岸交通基础设施建设，适时推动吉木乃、巴克图、塔克什肯、吐尔尕特、红其拉甫、吉克普林、红山嘴、老爷庙口岸铁路建设，增强喀什机场、伊宁机场口岸功能，扩建精河至阿拉山口口岸高速公路，研究克拉玛依至阿拉山口口岸高速公路前期工作，改扩建G216阿勒泰至红山嘴口岸、G331塔克什肯镇至塔克什肯口岸集疏运高等级公路。

**（二）加快建设综合交通主枢纽**

强化新疆国际、区域交通枢纽功能，推进不同功能层级和不同规模的综合交通枢纽建设。

**1. 加快综合客运枢纽建设**

培育以乌鲁木齐国际机场为核心的国际机场群。发挥新疆地处亚欧地理中心的区位优势，以乌鲁木齐国际空港为核心，加强与吐鲁番、石河子、克拉玛依、哈密、库尔勒等周边机场旅客运输协同分流合作，全面提升机场群的国际化功能和对外开放水平，对内打造至国内中心城市的航空“城市快线”，对外构筑通达中亚、西亚、南亚和欧洲地区的航线网络，争取第五航权、保税航油及过境免签等优惠政策，吸引国际、国内航空公司开辟经停乌鲁木齐机场群至欧洲、中西亚及北非的远程航线，构建“东西成扇、疆内成网、四通八达”的航空服务网络，培育机场群在连接亚欧大陆的国际客运中转能力，全面提升以乌鲁木齐国际机场为核心的机场群在亚欧大陆区域的国际枢纽地位。

加快建设乌鲁木齐、喀什、库尔勒、哈密、伊宁、克拉玛依、阿勒泰、阿克苏、和田等综合客运枢纽。完善乌鲁木齐、哈密、吐鲁番等以高铁站为中心的综合客运枢纽建设，进一步加强库尔勒、喀什、和田、奎屯、伊宁、克拉玛依、塔城、北屯、阿勒泰等以普速铁路为中心的综合客运枢纽建设，推动旅客运输零距离换乘。加快推进乌鲁木齐、喀什、伊宁等机场为中心的综合客运枢纽建设。

重点强化城市内外交通衔接，推进乌昌区域主要客运枢纽场站之间快速直达连接，实施重要综合客运枢纽轨道交通引入工程。推动昌吉市城区与地窝堡国际机场、乌鲁木齐高铁站、乌鲁木齐第二高铁站等综合客运枢纽利用城际和城市轨道交通等骨干公交方式实现快速连接。加快地窝堡国际机场、乌鲁木齐高铁站、乌鲁木齐第二高铁站实施立体化换乘改造，增加自动化换乘设备，实现多种运输方式的零距离换乘，全面提高换乘效率。

|  |
| --- |
| 专栏6 乌昌区域综合客运枢纽衔接重点工程 |
| **乌鲁木齐地窝堡国际机场枢纽。**规划引入高铁接驳站、城际轨道交通和城市轨道交通。近期以衔接城市轨道交通为主，远期衔接高速铁路，愿景链接城际轨道交通。近期衔接城市轨道交通1、2号线和乌昌轨道交通线，实现机场至乌鲁木齐市区及昌吉市区的快速交通联系；远期结合兰新客专西延修建机场西站，衔接既有兰新客专，增强昌吉市区、机场和乌鲁木齐高铁站的交通联系，实现乌鲁木齐机场、高铁站和第二高铁站三大综合交通枢纽间快速直达；愿景衔接乌五、乌阜城际，加强乌鲁木齐高铁站、地窝堡机场和第二高铁站三大区域综合交通枢纽至五家渠和阜康的快速辐射；机场西高铁站与机场的接驳模式，近期以接驳巴士为主，远期结合客运需求，轨道交通1号线自机场西延至机场西高铁站。  **乌鲁木齐高铁站。**近期衔接城市轨道交通2号线，与高铁、城市公交、公路客运实现一体化换乘；远期衔接城市轨道交通4号线和兰新高铁；愿景衔接乌五、乌阜城际；昌吉高铁站与乌昌城市轻轨线衔接，加快高铁与城市轨道交通的规划衔接工作；远期机场西站衔接兰新高铁，愿景引入乌五、乌阜城际和城市轨道交通1号线延长线。  **乌鲁木齐第二高铁站。**结合城市人口发展规模和铁路客运发展需求，至2025年，现有乌鲁木齐站将达到饱和状态，至2035年，铁路需求总量达到接近6000万人，乌鲁木齐站能力缺口约3000万人左右，需要在乌鲁木齐南站基础上适时建设乌鲁木齐第二高铁站，并接入乌库铁路，调整乌鲁木齐市城市轨道交通规划，与新建第二高铁站高效一体化衔接。 |

**2. 强化综合货运枢纽建设**

加快建设以乌鲁木齐国际陆港为核心的新疆国际陆港枢纽体系。以乌鲁木齐国际陆港作为双向开放的核心枢纽港，继续推进铁路集装箱中心站、中欧班列集结中心、多式联运海关监管中心、国际快件中心等设施平台功能完善，连接中西亚、南亚、俄罗斯、欧盟等地区和国家的主要枢纽城市，及我国内陆开放高地和沿海主要港口，构建联通欧亚的国际班列集结服务网络。疆内以各市地州中心城市作为区域枢纽港、以重点边境口岸作为口岸门户港，加强城市间互动协作和紧密联系，形成各地域间交通物流互联互通、功能平台互动互补、经济产业协调联动的新疆国际陆港发展新格局。

加快哈密、库尔勒、喀什、伊宁等公铁联运枢纽建设。推动奎屯货运机场建设，进一步增强乌鲁木齐、哈密、石河子、库尔勒、喀什、伊宁等机场货运能力。推进霍尔果斯、阿拉山口物流园区、昌吉国际物流园区、喀什国际物流港、巴克图口岸物流园区等建设，拓展货运枢纽服务功能。

发挥国家物流枢纽的核心引领作用，按照国家物流枢纽布局规划要求，加强设施资源整合和枢纽运营主体培育，打造陆港型、空港型、生产服务型、陆上边境口岸型五类国家物流枢纽，推动物流资源优化配置和物流活动系统化组织。积极推动更多城市纳入国家物流枢纽空间布局。

推进基础设施互通和体制机制完善，加强兵团和地方在商贸物流产业布局协同、设施共建、要素集成和利益共享等方面合作，打造兵地融合示范重点项目。

|  |
| --- |
| 专栏7 乌昌区域综合货运枢纽培育工程 |
| 强化乌鲁木齐陆港和空港国际功能，大力发展昌吉物流产业集聚区、五家渠物流产业集聚区、三葛庄—乌拉泊物流产业集聚区和米东—甘泉堡—阜康物流产业集聚区，形成双港（国际空港、国际陆港）为龙头，周边四个物流产业集聚区协调发展的新格局。  **两港。**提升乌鲁木齐国际陆港设施平台功能，完善中欧班列集结中心、多式联运海关监管中心、乌鲁木齐集装箱中心站、国际快件中心、枢纽综合信息服务平台等设施平台功能，争取国家支持，增强中欧班列双向集结组织功能，打造集成班列集结和多式联运、国际供应链组织、开放型产业发展和体制机制创新功能的陆向开放驱动引擎。提升乌鲁木齐航空港辐射能级，突出发展面向中亚、西亚、中东及欧洲的国际航线网络，建成联通我国中东部和中西亚地区的国际物流分拨中心。  **四区。**加快推进亚欧国际物流园区建设，密切联动乌鲁木齐国际陆港区及相关产业集聚区，提升国际公路物流组织功能，打造乌昌物流一体化发展核心承载平台。加强五家渠市与乌鲁木齐市临空经济区功能协同，打造成为推动兵地融合发展、具备高端引领带动作用的现代商贸物流示范区。以南北疆和国内大宗商品集散为重点，加快推进三葛庄国际陆港分区建设和功能提升。以甘泉堡站、小黄山站为核心推动区域物流设施共用，重点发展大宗物资采购、工业供应链物流等。 |

|  |
| --- |
| 专栏8：国家物流枢纽培育工程 |
| 按照《国家物流枢纽规划》布局建设11个国家物流枢纽，推动新增3个国家物流枢纽。  （1）陆港型国家物流枢纽承载城市：乌鲁木齐、哈密、库尔勒；  （2）空港型国家物流枢纽承载城市：乌鲁木齐；  （3）生产服务型国家物流枢纽承载城市：石河子；  （4）商贸服务型国家物流枢纽承载城市：乌鲁木齐、喀什；  （5）陆上边境口岸型国家物流枢纽承载城市：伊犁（霍尔果斯）、博尔塔拉（阿拉山口）、克孜勒苏（吐尔尕特）、喀什（红其拉甫）；  （6）推动新增国家物流枢纽承载城市：奎屯-独山子-乌苏、克拉玛依、阿克苏-阿拉尔等。 |

|  |
| --- |
| 专栏9：兵地融合工程重点项目 |
| 兵地融合示范区：乌鲁木齐综合保税区；库尔勒-铁门关陆港型国家物流枢纽；环阿尔泰山“四国六方”跨国合作示范区商贸物流产业园区；辽塔新区兵地融合商贸物流产业园区；十二师商贸物流产业园区；天山北坡垦区商贸物流产业带；奎屯-独山子经济技术开发区物流园区；霍尔果斯综合保税区商贸物流项目。 |

**3. 提升客货运输一体化服务水平**

完善国际、区际、城际、城乡、兵地之间旅客运输组织，推进不同运输方式间客票的一体联程和不同地区间的一卡互通，方便旅客出行。加快跨区域多方式联运发展，优化整合中欧班列资源，提升国际化货物运输效率和水平。加强快递园区、转运中心以及跨境电商物流园建设，支持引导快递快运和跨境电商物流发展。

**（三）完善高品质高效率的主网络**

新疆综合立体交通网规划的主网络包括高品质的骨干交通网络和高效率的干线交通网络，是丝绸之路经济带核心区交通枢纽中心重点建设任务，并重点突出未来综合立体交通网中铁路网的建设。

**1、铁路**

铁路是新疆综合立体交通网络的骨干，是新疆综合交通运输战略通道和国家能源资源运输通道的重要组成，是承担新疆国际集装箱运输、进出疆大宗货物中长途运输、南北疆中长途客货运输，城际快速客运和旅游客运的最重要运输方式，是未来新疆综合立体交通网建设的重点。

（1）2025年规划实施方案

“十四五”期间，逐步形成对内多路畅通，对外与周边国家互联互通，区域内天山南北多路贯通，功能完善的铁路网络。规划项目共计24项。共计新增运营里程6322km，总运营里程15012km。其中复线铁路由2772km增加至5825km占比为38.8%，电气化铁路由3861km增加至11952km，占比为79.6%。铁路覆盖全疆80%以上县市。见附表1。

（2）2035年规划实施方案

到2035年，路网覆盖面有了进一步提升。规划项目共计11项，其中新增高铁1项，新增普速铁路9项，既有线提速扩能改造项目1项，共计新增运营里程1908km，总运营里程16920km。其中复线铁路5825km增加至5950km，占比为35.2%，电气化铁路由11952km增加至13726km，占比为81.1%。铁路覆盖全疆85%以上县市。见附表1。

（3）2050年规划实施方案

到2050年，规划项目共计15项，其中新增高铁5项，新增运营里程4470km，总运营里程21390km。其中复线铁路由5950km增加至6719km，占比为31.4%，电气化铁路由13726km增加至16178km，占比为75.6%。铁路基本覆盖全疆100%县市。见附表2。

**2、公路**

公路是新疆自治区综合交通运输体系的重要组成部分，其中，高速公路、普通国省干线公路是综合立体交通网络的骨架。公路是新疆最主要的运输方式，承担了大量的国际、省际和疆内客货运输，也是新疆交通扶贫攻坚、乡村振兴、兵地融合的重要依托。随着铁路运输能力的提升和综合运输结构的优化调整，新疆高速公路将主要承担新疆与临近国家、临近省份的客货运输以及疆内的中短途客货运输；普通国省道是高速公路的重要补充，主要承担疆内中短途的客货运输，同时还承担集疏运、安全维稳、应急救援等重要功能；农村公路是交通运输基本公共服务的基础，主要承担乡镇、团场以及广大农牧区的出行服务和货运运输；此外，公路还将承担铁路、民航集疏运，以及国边防交通、扶贫及乡村振兴、旅游交通等特殊功能。规划项目建设时序与区域发展相协调，按照统筹考虑、突出重点、分清层次，先主后辅、循序渐进，量力而行、适度超前的原则逐步建成线网构架。

（1）2025年规划实施方案

“十四五”期间，新改建高速公路 5600 公里，新改建连接线 1838 公里；新改建普通国道 7637公里、普通省道 7078 公里；新改建农村公路约 1.5 万公里。

（2）2035年规划实施方案

到2035 年，全区公路网新建高速公路 2353 公里，新改建连接线 1194 公里；新改建普通国道 5371 公里、普通省道 3841 公里；新改建农村公路约 2 万公里。

（3）2050年规划实施方案

到2050 年，公路网新改建高速公路 966 公里；新改建普通国道 2361 公里、普通省道 6042 公里；新改建农村公路约 3 万公里。

**3、水运**

完善提升喀纳斯湖区等旅游客运码头。

**4、民用机场**

民航是新疆综合立体交通网络的空中门户和通道，主要承担中长距离的疆内、进出疆、出入境高端客运和轻、小、高附加值货物的长途运输。未来，将重点建设乌鲁木齐国际空港为核心的国际枢纽机场群，主要承担国际、国内以及疆内快速直达和中转客货运输；支线机场主要承担国内和疆内中长途快速客货运输。

（1）2025年规划实施方案

支线机场建设任务包括：一是加快和静巴音布鲁克、和布克赛尔、乌苏（军民合用）、奇台、巴里坤、阿拉尔等6个新建机场建设并争取完工投用。二是尽快开展皮山、阿合奇、轮台等3个新建支线机场项目。三是为缓解民航资源受军事飞行影响的压力，适时启动喀什、和田、库尔勒等军民合用机场的二跑道建设等改扩建工程。争取2025年末，全疆投用运输机场总数达到30个。

（2）2035年规划实施方案

一是完成皮山、阿合奇、轮台等3个新建支线机场项目建设，并争取投入使用。二是开展阿合奇机场的新建前期研究工作。三是重点布局新增现有运输机场未覆盖的重点县市，以及推进通用机场的升级转换为运输机场。到2035年末，全疆运输机场总数超过34个。

**5、管道**

管道是新疆综合立体交通网络的重要组成部分，主要承担疆内、出疆、入境中长距离的油气运输。未来，随着进口油气和新疆外输油气量的增加，管道运输在综合运输体系中的作用会更加突出。

（1）天然气管道建设方案

根据天然气外输资源安排，2025年前建成西气东输四线，2030年前建成中俄西线，2035年前建成新疆煤制气外输管道,2040年前建成西二三线备用通道，2045年前建成西亚管道国内段。到2025年天然气干线管道总里程达到10047km，远期2050年天然气干线管道总里程达到13517km。

（2）原油管道建设方案

如果远期哈萨克斯坦可供进口的原油资源有突破性增长，为衔接哈中原油管道复线工程，国内需配套建设阿拉山口-乌鲁木齐-兰州原油管道复线。

（3）成品油管道建设方案

新疆维吾尔自治区内已建成品油管网能够满足成品油资源外运需求。2021年-2050年自治区内除配套煤制油项目外输管道外，无其他新建成品油管道工程。

**（四）提高基础交通网络覆盖水平**

**1. 加快城乡、兵地交通一体化建设**

完善农村交通网络，实施以通沥青（水泥）路为重点的通达、通畅工程，形成以县城、团场为中心，覆盖乡镇、村、连队等的公路网络。重点加快新疆南疆四地州农村公路建设，强化农村公路安保工程，完善农村、兵团、旅游交通基础设施建设。

**2、加快通用机场建设**

（1）2025年规划实施方案

随着全疆通用航空发展体制机制的逐步完善、市场机制的建立和健全、低空空域逐渐开放，通用航空的要素保障能力逐步提高，通用航空发展的条件逐渐成熟，重点在地方建设意愿较强、旅游资源和农林作业集中地区、边远地区和公共航空运输覆盖薄弱地区建设一批通用机场，规划新增A2级以上通用机场26个，改扩建170团、130团等通用机场6个，总量达到65个。按需建设一批A3级及B类通用机场，通用航空服务骨干网络初步形成。

（2）2030年规划实施方案

完善通用机场及配套设施的建设，规划新增A2级以上通用机场24个，总量达到89个。按需建设一批A3级及B类通用机场，形成较为完善的通用机场体系。对已有的通用机场进行升级改造，完善机场设施设备。

（3）2035年规划实施方案

加快完善通用机场布局，提升通用航空服务能力，在自治区和兵团覆盖薄弱地区补充布局一批通用机场，实现所有规划布局通用机场均建成的局面。规划新增A2级以上通用机场9个，总量达到98个。力争通用航空服务在重点地区、重点团场实现 。县县通、团团通”的目标。

**3、加强邮政建设**

邮政是新疆综合立体交通网络的重要补充，主要承担疆内、进出疆、出入境邮政物流运输。未来，随着枢纽网点和服务网络的完善，服务水平将随之提高，管道运输在综合运输体系中的作用会更加突出。建成我国与中亚、南亚、中东及欧洲地区邮政与贸易的主要流通渠道之一，成为联通中国向西发展的重要节点和枢纽，中亚互通的集散中心和转运中心、西部商品集散中心。加快农村邮政快递配送点建设，农村邮政电商配送站点覆盖100%以上建制村。

|  |
| --- |
| 专栏10：邮政重点实施重大工程  **农村电商邮政寄递网工程：**采取多种形式积极推进村邮站建设、加快完善农村邮政快递物流网络体系、加强农村冷链物流建设。  **邮件快件进出境通道工程：**完善国际邮件处理中心布局、建设邮件快件进出境通道。  **鼓励发展多式联运工程：**规范陆运网干线邮路组织管理、推进多式联运发展。 |

**（五）积极推动新型交通方式发展**

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。推广应用智能高铁、智能道路、智能航运、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。

积极跟踪新技术，推动时速250公里级高速轮轨货运列车、智能网联汽车（智能汽车、自动驾驶、车路协同）、低真空管（隧）道高速列车等在新疆的试验示范。

五、规划环评

**（一）规划实施环境影响**

本规划实施对环境的影响主要体现在资源占用、生态影响、污染排放和社会经济影响等四个方面。交通基础设施建设和运营会消耗土地和大量物资资源，并可能对局部地区地理生态环境产生影响。同时，运输装备运营和服务系统运行向周边环境排放废气、污水、噪声和固体废物等污染物，影响环境质量。

**（二）规划实施环境影响评价**

本规划与国家相关政策和发展战略规划保持一致，以建成横贯东西、沟通南北、国内国际通道、便捷高效的综合立体交通网络为目标，发挥交通对丝绸之路经济带核心区的重要引导和支撑作用。从与国家相关战略规划的协调性看，本规划较好地体现了与《中共中央 国务院关于建立国土空间规划体系并监督实施的若干意见》（中发[2019]18号）、《全国生态功能区划》、《国务院关于同意新增部分县（市、区、旗）纳入国家重点生态功能区的批复》（国函〔2016〕161号）、《新疆生态功能区划》（修编版）、《新疆生物多样性保护战略与行动计划（2015-2030年）》（以下简称《行动计划》）、《新疆生态保护红线划定》等文件的相关要求；与《“十三五”综合交通运输体系发展规划》、《中长期铁路网规划（2008年调整）》、《国家公路网规划（2013》、《国家年）》、《全国民用机场布局规划》以及新疆有关城市总体规划等的衔接。本规划提出的项目将在 “国家综合立体交通网规划”中进一步落实，同时充分吸纳相关专项规划环评工作的成果，不突破相应环评结论，并将有关环评结论作为后续规划实施的依据。

**（三）预防和降低环境不良影响的措施**

优化交通运输结构。优先发展轨道交通等资源节约型、环境友好型运输方式。鼓励轨道交通、公路、管道等共用线位、桥位资源，减少土地占用。鼓励建设综合交通枢纽，提高场站资源利用效率。发展先进适用的运输节能减排技术，采用新型节能的运输工具，推行更高的排放标准，鼓励使用清洁能源，逐步淘汰落后技术和高能耗、低效率的运输设备，提高铁路电气化水平，实施营运车辆燃料排放消耗限制标准，推广清洁环保车辆。

采用环境友好的设计方案。提倡环保早期介入，从规划、选址阶段就开始强调生态环境保护，提出优化方案建议。在规划实施过程中深入循环经济理念，应结合规划具体项目及其所处环境特点，适时优化设计方案，同步完善设计环境保护设施，提升环保措施的有效性。

积极开展生态环境恢复和污染治理。切实采取措施，防止水土流失，做好地形、地貌、生态环境恢复和土地复垦工作。合理设计项目线路走向和场站选址，避绕水源地、自然保护区、风景名胜等环境敏感区域，保护生态环境。注重景观修复，积极推动生态恢复工程和绿色通道建设，积极恢复和改善交通建设中遭破坏的生态环境和自然景观。大力推广采用环保新技术，促进废气、废水和固体废物的循环使用和综合利用。加强交通运输领域工业“三废”和生活废物的资源化利用，积极开展烟气脱硫脱硝除尘、机动车尾气净化工作。

完善环境监控体系。严格执行《中华人民共和国环境保护法》和《中华人民共和国环境影响评价法》等法律法规，严格项目论证审核和土地、环保准入。规范管理制度和监测方法，强化建设项目全过程环境管理，建立完善、统一、高效的环境监控体系。

六、资金供需

到2050年，新疆综合立体交通网规划建设总投资约21500亿元。新疆自治区交通项目普遍社会效益大于财务效益，为确保规划项目按期建设，需要全面拓宽资金来源渠道。

**（一）争取国家各类资金支持**

积极争取较大限度的国家财政资金支持，积极抓住“一带一路”倡议等中央给予新疆的政策红利和兵团向南发展战略，将大通道建设纳入国家相关规划，由中央财政投资建设，充分利用中央财政资金，分阶段、突出重点进行安排。

完善综合立体交通网建设领域长效发展的扶持机制，注重补贴的持续性和补贴方式的多元化，创新政府投入。争取提高中央车购税资金、铁路建设资金、民航建设资金等组成的中央补助资金占总投资比例。根据地方综合立体交通规划的发展需要，建立高效、规范、体系化的财政投资政策，积极利用地方债和降低交通项目资本金比例等组合方式解决投资瓶颈问题。使综合立体交通网建设的资金得到充分保障。

**（二）争取金融机构信贷支持**

加强与金融业之间的合作使政府财政拨付与银行信贷资金进行相互配合，鼓励金融机构出台支持综合立体交通网发展的优惠措施，对信贷资金进行合理分配，加强对部分意义重大的国家基础设施项目的支持。增大对交通基础设施建设的贷款额度，解决项目开展过程中部分资金问题。适量增大对新疆综合立体交通网建设的信贷力度，推进新疆交通综合立体交通网建设速度。

**（三）鼓励社会资本参与**

创新投融资模式，积极吸引社会资本，寻求多元化的新型融资模式。政府可通过设立产业基金、政府和社会资本合作、特许经营等形式吸引社会资本。

积极提供良好的政策投资环境以吸引社会资本的积极进入，逐步放宽准入机制，降低融资成本，保证社会投资者的最低收益率的同时缓解政府的还款付息压力，达到双赢。加强交通+产业融合投资渠道，建立产业投资资助产业路、资源路、旅游路的融资机制，将产业在资源、税收方面的优惠政策扩展到各类交通基础设施投资上，通过打包或融合式投资扩大对产业发展支撑强的各类道路建设。并通过规划的总体设计实现从线路到网络的完善。

探索政府投资项目投资、建设、管理与偿债的市场化运作机制，统筹财政性资金和社会资金，如政府与社会资本合作PPP模式、建设-运营-移交的BOT模式、移交-经营-移交的TOT等多元化的投融资和运作模式等，加快构建政府引导、市场运作、社会参与的多元化投资体系，推动政府主导的工作方式逐步向市场化行为转变，进而不断开拓思路、多渠道、多角度研究保障对交通等基础设施项目的资金投入。

**（四）探索建立对口援助交通产业发展基金**

充分利用全国对口援疆的优势，利用对口援疆省市资金与技术优势和对援助地市州和兵团经济发展的深刻理解优势，建立对口援助交通产业发展基金，重点解决干支联络通道和农村公路公路投资不足问题。

七、保障措施

**（一）继续深化与完善交通管理体制与机制改革**

统一思想、强化认识、提高效率、形成合力、树立“一盘棋”思想，建立自治区联合兵团，相关主管部门、地（州、市）参加，统筹管理、明确目标、制定计划、定期协调、落实督办协同建设机制，切实推进新疆综合立体交通网项目的规划、审批、建设等各项工作。

**1、 深化综合交通管理体制改革**

建立区域性综合立体交通、交通价格管理、交通网管理、交通需求管理、交通网经营法规和标准体系，实现政府依法行政和管理交通、规范交通市场，加强交通法制建设，健全相关体制机制。加强综合交通规划、建设、运营、管理部门的沟通与协调，强化管理的统一性与协调性，加强交通用地控制和管理，加强交通建设与国土空间规划的协调，加强项目前期研究深度，完善项目储备机制。

同时，按照中央深化大部门制改革的要求，进一步整合交通运输行业政府管理职能，加快建立和完善与构建综合运输体系相适应的行政管理体制，解决职责交叉、政出多门、权责不清的问题，提高综合运输管理效能。

**2、加快成立综合立体交通网协调机构，统筹发展**

加快成立新疆综合立体交通网规划工作领导小组，由自治区政府主要领导牵头，组织各委办厅局共同研究，对于其规划、建设、推动经济发展等重大发展事项制定相关发展政策，对综合立体交通规划发展相关重大问题进行研究决策，加强组织领导和战略谋划；也加强新疆铁路、公路、民航等各交通运输单位间的协调和沟通，互惠互利，实现多赢。特别是在协调新疆交通运输各单位的关系上，要站在全力促进新疆综合立体交通发展的高度来认识交通运输各单位之间的权利和义务、明确各方责任和利益，并积极推动和实践。

**3、完善政府主导、市场运作、企业化管理模式**

充分发挥政府在交通基础设施直接投资、划拨土地、环境控制、交通配套工程等方面的服务以及行业管理、安全生产、空防安全、维护市场公平等方面的监督中主导作用。企业则应确立市场主体地位，建立真正意义上的企业管理模式和市场化运营机制，加强国际、区域和城市竞争力。

**4、加强各部门协调联动机制**

新疆综合立体交通枢纽中包含的运输主体、参与部门众多，为保证各部门间更好的分工协作，需建立完善、顺畅的协调机制，合理进行责任、权利、利益分配，实现资源优化合理利用，消除各部门间冲突、降低运输成本、提高运输效率。主要包括:打破行政区划，立足于全局、统筹“落子”，改革区域协调发展机制，铁路、公路、民航、管道等各种运输方式间实现运能的匹配、基础设施和信息资源的共享、各个场站职能的明确与地区分工协作，整合部分设施资源，实现对资源的合理配置与利用。

**（二）创新交通投融资政策**

新疆综合立体交通网服务民生和加强国边防的战略意义和社会效益重大，需要依靠中央财政、自筹资金、国内贷款和利用外资等多种融资渠道，确保综合立体交通网的按期建设。

**1、深化交通投融资体制改革**

创新交通发展投融资方式，进一步完善国家投资、地方筹资、社会融资、利用外资的投融资机制。深化铁路投融资体制改革，扩大铁路发展基金募集规模，优化结构和投向。创新轨道交通导向型土地综合开发模式。完善普通公路投融资体制，建立以公共财政为基础，各级政府责任清晰、事权和支出责任相适应的投融资长效机制，加大财政性资金对普通公路建设的支持力度。继续加大中央资金对丝绸之路经济带核心区交通基础设施的投入。

**2、争取全国交通强国建设试点政策支持**

争取交通运输部在全国交通强国建设中对新疆试点相关项目给予重点支持：一是对支撑丝绸之路经济带核心区国际空港陆港项目建设资金的支持；二是对加快促进丝绸之路经济带核心区国际通道项目建设资金的支持；三是对保障综合交通运输应急调度指挥，推进各运输方式间交通管理联网联控项目建设资金的支持，如：有利于加强综合立体交通运输在关键领域、重点时段的全天候安全运输、应急抢修、风险防控、反恐维稳等各类安全保障的各种运输方式布局线路和枢纽设施等；四是对推动兵地融合发展的交通通道和综合交通枢纽项目。

**3、盘活存量资本投入增量交通网建设**

改革开放以来,我国民间资本投资发展迅速,其丰富的资本存量成为潜力巨大的公共建设投资主体,却缺乏有效投资路径，而为了新疆自治区缓解交通运输基础设施建设领域的财政压力，提升公共事业效率，政府可提供极具吸引力的政府保证，提高投资者投资基础设施项目的积极性,从而最大限度的盘活闲置资金,进而充分调动民间社会资金力量注入综合立体交通网的规划项目中。

**4、加强交通行业投融资监管**

作为全国交通强国建设试点单位，对交通项目建设和资金使用实行全过程、全领域监管审计，坚决查处违法乱纪、挪用公款等贪污腐败行为，从而确保所有投入到新疆综合立体交通网规划建设的资金得到高效、充足利用。

**（三）健全人才培养和引进机制**

新疆自治区在进行综合立体交通网的规划建设时，对于高质量专业技能人才的需求正处高位，需要大量专业技能人才不断补足我们在综合立体交通网规划及建设领域存在的短板，并实现跨越发展。

**1、牢固树立“人才是第一资源”的观念**

要牢固树立“人才是第一资源”的观念，大力实施新疆维吾尔自治区交通厅党委提出的“人才强交”战略目标。结合新疆综合立体交通网规划发展实际，把高端人才、骨干人才和普通人才培养结合起来，创造性地落实人才发展的各项措施，努力建设规模庞大、结构合理、素质优良的交通运输人才队伍；同时，要加强少数民族干部队伍建设和人才资源开发；全面提升交通行业的核心竞争力，要造就一批数量充足、结构合理、素质较高的霍尔果斯经济开发区综合运输人才队伍。

**2、加强高端人才的培养和引进**

在推进“人才强交”的过程中，建立和完善交通人力资源保障体系，做好人才援疆、人才引进工作，加大人才培养力度，提高专业高端人才比例；以培养、吸引、使用为重点，充分发挥科研、勘察、设计单位、交通院校和厅党委党校等各类培训基地的作用；要加强复杂地形条件下综合立体交通网建设技术、生态交通网建设技术、智能化信息化技术、立体交通网养护前沿技术等专业人才的培养引进，积极引进先进适用技术，有效提高交通科技水平；不断创新人才体制机制、优化人才成长环境、推进人才工程建设，力争在重点领域形成高端人才比较优势，进而不断攻坚克难，保障综合立体交通网的规划顺利实施。

**（四）强化资源环境保护**

充分考虑新疆特殊的生态地理环境，新疆综合立体交通网规划实施应强化能源节约，建立环境友好、可持续发展的绿色生态运输网。统筹交通网规划与国土空间等规划的高效衔接，综合考虑“生态保护红线、环境质量底线、资源利用上线和环境准入负责清单”等刚性约束条件，保障综合立体交通网的规划、审批和建设的科学布局，绕避环境敏感区域，进而在资源和环境可承受条件下进行规划建设。

积极落实国家生态文明建设要求，坚持“绿水青山就是金山银山，冰天雪地也是金山银山”的理念，积极推进区域环境影响评价工作，加强新建项目工程技术论证，同时要节约集约利用土地资源，保护耕地，共享交通走廊。

**（五）建立交通援疆政策机制**

继续保持和提高全国各地对口援疆的政策支持力度，尤其在综合立体交通网重点工程支持力度。

新疆作为“丝绸之路经济带”核心区，要建立建设强有力的综合立体交通网络，需得到国家及自治区发展规划的上位支持。为此，我们要积极抓住“一带一路”合作倡议、“三区三州”、“天山北（南）坡经济带”等政策红利，将新疆涉及丝绸之路经济带的通道项目统筹纳入到国家十四五及中长期交通规划中。加强中央财政对新疆北中南三大通道高速化项目的财政支持，力争十四五期间全面完成三大通道新疆段高速公路、高速铁路通道建设。

统筹新疆与兵团中央财政资金的使用，在新疆规划实施“一张图”兵地融合的基础上，中央从财政资金补助上按照规划实施精准补贴，集中中央和兵地财力精准实施骨干通道网络建设。

改进扩展对口援疆政策支持范围，探索与建立省市交通精准援疆政策体系。从“输血”援疆转化为援助与投资双向援疆。

八、实施效果

**（一）综合立体交通网覆盖更广泛**

形成了功能明确、层次清晰、规模合适、结构优化的新疆综合立体交通网，规模由2018年196000公里增至2050年294000公里；形成了交通运输全方式、交通网络全覆盖、交通运行全天候、交通配置全要素、交通管理全生命周期的新型交通生态系统，有力支撑了丝绸之路经济带核心区建设。

**（二）综合立体交通网空间布局更合理**

体现了新疆地区特点，对外与周边省市和一带一路沿线城市充分衔接，进一步强化了与邻省路网的对接，进一步突出了衔接国际经济合作走廊的丝绸之路经济带国际运输通道，完善了陆上、空中丝绸之路，优化了新疆“东西两个扇面”的国际区际运输通道布局和口岸的联系；对内实现了自治区首府、各地州市中心城市与兵团各师部、中心团场充分连接，突出了乌鲁木齐首府的辐射带动作用，实现“进出疆快起来”“疆内环起来”“南北疆畅起来”。

**（三）综合立体交通网衔接更紧密**

新疆自治区综合立体交通网与国家综合立体交通网有效衔接，快速网、普通干线网和广覆盖基础网的衔接更协调，各种运输方式间的紧密合作和协调衔接得到进一步强化，综合立体交通网与产业、城镇发展更融合，兵地军民融合发展的能力显著增强。

**（四）综合立体交通网运行更高效更可靠**

形成了现代化国际陆港、国际空港，全面打通了衔接丝绸之路经济带国际经济合作走廊的国际运输通道，全面建成为具有全球竞争力和国际影响力的丝绸之路经济带核心区交通枢纽中心。形成“新疆5221交通圈（乌鲁木齐至中亚、西亚、南亚国家首都及至国内主要城市5小时通达，乌鲁木齐至疆内各地州市2小时通达，天山北坡城市群、天山南坡经济带2小时通达，乌昌都市区1小时通勤）。形成“新疆321快货物流圈”（全球主要城市3天送达、周边省区2天送达、疆内1天送达）。

**附件：****综合立体交通网规划布局示意图****（附图1至附图3）**





