

新疆维吾尔自治区综合交通（公路） 发展战略（2018-2030）

第一章 发展基础

一、发展现状

近年来，在党中央、国务院的大力支持下，自治区党委、自治区人民政府高度重视交通运输工作，认真贯彻落实新发展理念，大力支持交通运输高质量发展，交通运输基础设施网络规模大幅提升，运输服务保障水平显著增强，进出境、进出疆、南北疆之间交通更加便利，群众出行条件明显改善，为建设丝绸之路经济带核心区、决胜全面建成小康社会、实现新疆社会稳定和长治久安总目标提供了强有力的支撑保障。

基础设施建设成效显著，公路交通网络逐步完善。截至2017年底，公路通车总里程达18.5万公里，其中高速公路4578公里，随着G3012墨玉至和田高速公路建成通车，所有地（州、市）均迈入了高速公路时代，全区105个县（市、区）中66个实现通高速（一级）公路；普通国省干线技术状况进一步提高，普通国道二级及以上公路比重达到54.7%，2020年将力争实现县县通二级的目标；口岸公路技术状况全面改善，全区15个陆路口岸中7个实现了二级及以上公路连接；农村公路覆盖水平显著提升，自治区乡镇通达率和通畅率分别为100%和99.5%，建制村通达率和通畅率分别为99.4%和97.5%，兵团已实现99%的营和98%的连

队通硬化道路，南疆四地州农村地区的交通条件明显改善。全区道路等级客运站达 567 个，等级货运站达 113 个。

表 1-1 新疆 2017 年底公路交通基础设施建设情况

指 标	单 位	2017 年	2015 年
公路通车里程	万公里	18.53	17.83
高速公路里程	公里	4578	4316
普通国道二级及以上公路比重	%	54.7	50
乡镇通畅率	%	99.33	98.81
建制村通畅率	%	97.63	91.05

（数据来源：2017 年全国公路统计资料摘要）

基本公共服务能力不断提高，服务水平整体提升。公路基本公共服务均等化水平进一步提高，2017 年全区完成经营性道路客运 2.36 亿人次，共有道路客运班线 4706 条，平均日发班次 4.3 万次；开通农村客运班线 3441 条，完成农村道路客运 0.9 亿人次，具备条件的乡（镇）通车率达 99.5%，建制村（连队）通车率达 98.4%。货运方面，运输能力持续提升，新疆物流公共信息平台建设基本完成，实现运单数达 76 万单，注册车辆近 10 万辆，平台实时活跃车辆达 3 万多辆。

国际运输发展迅速，便利化程度明显提高。客运方面，2017 年，开通国际公路客运线路 26 条，拥有国际道路旅客运输车辆 130 辆，完成班线客运量 43.2 万人次。货运方面，2017 年，全区口岸过货量达 4700 万吨，其中经营性国际道路货运量达 425 万吨。根据海关统计数据，2017 年，全区国际集装箱运输量 18.4 万标准箱，其中 67.9% 的集装箱通过江、海运输，30.3% 通过铁路运输实现进出口；除外贸集装箱外，其他外贸货物货值 410 亿

美元，其中约 45.8%的外贸货物通过汽车运输完成。国际道路运输坚持“巩固双边、拓展多边”的原则，与周边 5 国（哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、蒙古、巴基斯坦、塔吉克斯坦）开通直达国际道路货运线路 20 条，有国际道路货运车辆 4473 辆，在 13 个已开放公路口岸（阿拉山口口岸、霍尔果斯口岸、都拉塔口岸、巴克图口岸、吐尔尕特口岸、伊尔克什坦口岸、乌拉斯台口岸、红其拉甫口岸、卡拉苏口岸、老爷庙口岸、红山嘴口岸、吉木乃口岸、塔克什肯口岸）中，9 个口岸（阿拉山口口岸、霍尔果斯口岸、都拉塔口岸、巴克图口岸、吐尔尕特口岸、伊尔克什坦口岸、卡拉苏口岸、老爷庙口岸、吉木乃口岸、塔克什肯口岸）年过货量超过 10 万吨。

表 1-2 新疆 2017 年公路客货运输情况

指 标	单 位	2017 年	2015 年
经营性道路客运量	亿人次	2.36	3.32
经营性道路货运量	亿吨	7.48	6.45
经营性国际道路客运量	万人次	43.20	85.07
经营性国际道路货运量	万吨	425.38	414.85
农村道路客运量	亿人次	0.9	—

（数据来源：2017 年全国交通运输简明统计资料）

安全应急体系逐步完善，维稳保障能力不断增强。狠抓重点领域、重点时段安全保障，大力开展“平安交通”专项行动，6 个地（州、市）（伊犁、阿勒泰、喀什、哈密、乌鲁木齐、昌吉）已引入重点营运车辆管理第三方监控服务。积极落实交通运输安全生产和应急双基（基层、基础）建设活动的有关要求，加强安全应急体系建设，成立突发公共事件应急领导小组，加强应急保

障队伍，制定完善了《自治区交通运输厅重、特大生产事故应急救援预案》、《交通运输厅突发事件总体预案》等一系列应急救援预案。建设完成交通应急指挥监控中心，覆盖行业业务管理、出行信息、运行监测、应急保障等综合信息服务，维稳保障能力不断增强。

二、主要问题

基础设施总量仍显不足。一是路网覆盖深度仍然不足。高速公路对县级行政节点的覆盖率仅为 65%，远低于全国 85% 的平均水平，普通干线公路对部分资源和产业基地、旅游景区的连接还不够顺畅，对区域经济的带动作用不强。二是进出境、进出疆、南北疆通道单一。跨境基础设施建设协调推进难度大，中巴方向尚未形成二级及以上的公路通道。向东联系内地方向单一，主要依托 G30 连霍高速和 G7 京新高速，通道数量不足。南北疆之间交通联系薄弱，主要依靠国高 G3012、国道 G312 线，乌鲁木齐经巴仑台至库尔勒尚未形成快速通道；独山子至库车通道中国道 G217 线跨越天山路段以二级公路为主，全年通行时间不足 5 个月；伊宁至阿克苏通道公路建设还处在规划研究阶段。三是普通国省干线亟待贯通和提升等级。普通国省干线技术等级偏低，沿边国道 G219 线尚未完全贯通，部分城市过境路段街道化严重；兵地交通“一张网”有待加强，部分穿越兵团垦区的干线公路建设改造滞后，团场、城镇与自治区的高速公路、干线公路衔接不够。四是南疆地区、沿边地区、农村地区交通运输发展相对滞后，南疆地区二级及以上公路比重偏低，34 个沿边县仅有 16 个通了

高速或一级公路，农村公路建设任务仍然艰巨，还有 65%左右的自然村（组）没有通硬化路。

运输服务品质有待提升。客运方面，公路客运班线通达深度不足，农牧民群众出行乘车难问题依然存在，客运线路和班次有待优化。道路运输企业服务能力和管理水平还相对较弱，集约化经营程度不高，企业信息化建设相对滞后，多式联运、甩挂运输、城市共同配送、综合物流服务等先进运输组织方式还未得到广泛应用；城乡配送和农村物流发展缓慢，农牧民物资运送难等问题仍然存在；国际运输的便利化、规范化亟待加强。

公路与其他运输方式衔接不够顺畅。公路与其他运输方式衔接不畅，尚未建立顺畅的统筹协调机制，各种运输方式管理职能分散在多个部门，客运联程联运和货物多式联运推进协调难度较大。城市综合交通枢纽的建设缺乏统筹协调，集疏运体系建设较为滞后。综合交通、城市客运、现代物流、智能交通、节能环保等领域法规政策、标准规范仍不完善、不统一，公路、铁路线路在规划、建设过程中国土空间和线位资源统筹利用不够。

行业现代治理能力仍然不足。交通运输信息化服务水平不高，综合交通运输公共信息平台未有效建立，自治区物流公共信息平台的跨行业物流公共信息共享有待进一步加强；公路建设与区域产业经济、旅游资源开发创新融合发展不足；外部环境的变化影响不容忽视，交通建设的土地和环保审批的要求愈加严格；交通运输建设发展的投融资体制机制仍不完善，资金筹措渠道较为单一，政府和社会资本合作（PPP）等运作方式运用不足。

第二章 面临的形势

一、发展需求

按照自治区党委“1+3+3+改革开放”的工作部署，未来一段时期，新疆公路交通发展的重大需求主要体现在以下几个方面：

（一）服务“一带一路”战略，建设丝绸之路经济带核心区。加快立足承东启西的区位优势，推进公路交通基础设施互联互通，贯通新疆通往中亚、西亚、南亚和欧洲的国际通道，畅通新疆连接内地的运输通道，以互联互通引领对外开放，以贸易运输便利化促进经济繁荣。

（二）全力推进交通强国战略实施，推动交通运输高质量发展，建设人民满意交通。统筹公路与铁路、民航及城市交通的协调发展，加快建设安全、便捷、高效、绿色、经济的综合交通运输体系。

（三）全面建成小康社会，支撑乡村振兴战略实施。进一步加大对南疆地区、沿边地区、农村地区交通建设的支持力度，提高公路交通基本公共服务均等化水平。

（四）现代化经济体系的建设发展和人民生活水平不断提升。进一步提升公路运输服务品质、降低物流成本，优化运输组织方式和服务方式，提供多层次、多样化、个性化的旅客出行和货物运输服务，为社会公众提供更优质、更便捷、更经济的运输和出行体验。

（五）支撑全域旅游发展，实施旅游兴疆战略。公路交通进

一步当好先行官，加大交通旅游供给能力，提高旅游运输服务水平，提升交通旅游服务品质，全力推进交通与旅游融合发展。

（六）保障国土安全，稳边固边兴边。加强沿边公路交通布局和建设，加强公路交通安全应急体系建设，提升公路交通运输保障能力。

二、公路交通发展定位

新疆公路交通的发展，要紧紧围绕社会稳定和长治久安的总目标，全面贯彻自治区党委、自治区人民政府的一系列工作部署，加快推进交通强国战略实施，全力打造丝绸之路经济带核心区交通枢纽中心，使新疆成为丝绸之路经济带的战略通道和我国向西开放的门户枢纽，将公路交通建设成为社会稳定和长治久安的先行领域和推动高质量发展与人民生活品质提升的有效支撑。

截至2017年底，新疆机动车保有量531.7万辆，其中私人汽车保有量301.8万辆，公路是目前新疆主要的运输方式，承担了大量的国际、省际和疆内客货运输，也是新疆实施乡村振兴，促进脱贫攻坚的重要依托。根据国家综合立体交通网建设和《推进运输结构调整三年行动计划（2018—2020年）》要求，以及新疆自然地理条件、人口社会经济基础、交通运输现状及需求特点，今后一段时期，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，以及扶贫及乡村振兴、旅游交通、国边防交通等功能。

三、阶段性发展特征

总体判断，未来一段时期新疆公路交通发展的突出特征是：

（一）仍处于基础设施加快成网的攻坚时期。交通基础设施网络不完善、不充分，仍是当前新疆公路交通发展面临的首要问题，未来一段时期内仍需保持一定建设规模和发展速度，加快贯通国家高速公路网和普通国道网，继续完善省级公路网，全面提升城乡基础网，大力提升基础设施的总体供给能力。

（二）仍处于运输服务全面提升的重要时期。社会主要矛盾的转化和人民生活水平的提高，要求全面提升运输服务效率与品质，培育运输新服务、新业态、新模式，不断满足多元化、个性化、差异化的出行需求，提供更加可靠、可见、可控的货运服务。

（三）将进入运输结构加速调整的关键时期。随着综合交通网络的逐步完善，运输结构将加速调整，公路承担的中长途客货运输将逐步向铁路转移，在中短距离客货运输以及惠及全民的交通基本公共服务、适应个性化旅客运输需求、提供其他运输方式集疏运、保障应急救援和国防安全等方面，公路交通仍将发挥无可替代的作用。

（四）将进入高质量发展的转型时期。我国经济由高速度增长向高质量发展转型，要求公路交通建设贯彻新发展理念，着力转变发展方式、优化发展结构、转换增长动力，进一步调整要素

投入机制，加快推广绿色、环保、低碳的建设方式和运输组织方式，牢牢把握高质量发展的历史性“窗口期”，实现转型升级。

（五）将进入行业治理能力提升的重要时期。未来一段时期是我国实施收费公路管理政策调整、推进中央与地方事权与支出责任改革、深化生态文明制度建设的重要时期。公路交通发展要统筹推进重点领域和关键环节改革，全面提升行业治理水平。

第三章 指导思想与发展目标

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，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中全会精神，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，贯彻落实以习近平同志为核心的党中央治疆方略、特别是社会稳定和长治久安总目标，贯彻新发展理念，落实自治区党委“1+3+3+改革开放”工作部署，以实施交通强国战略为总揽，以建设人民满意交通为宗旨，以高质量发展为主线，聚焦“互联互通、惠民利民、稳边兴边、兵地融合、绿色低碳、交旅融合”重点领域，加快构筑公路交通基础设施网络，着力贯通国家高速公路网和普通国道网，全面提升南疆地区、沿边地区、农村地区的公路交通基础设施发展水平，提高客货运输服务能力和服务品质，全力打造丝绸之路经济带核心区交通枢纽中心，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的

现代化公路交通体系，为建设团结和谐、繁荣富裕、文明进步、安居乐业的社会主义新疆奠定坚实基础。

二、基本原则

围绕中心、服务大局。以推进丝绸之路经济带核心区建设、支持乡村振兴战略、助推旅游兴疆战略为着力点，全力加快公路交通基础设施建设，充分发挥先行引领作用，走具有新疆特色的交通强国建设之路。

补齐短板、改善民生。以满足人民群众日益增长的美好生活需求为根本出发点和落脚点，加快推进关键通道、重要枢纽和重点领域的建设，集中突破发展短板领域和薄弱环节，全力支持南疆地区、沿边地区、农村地区的发展，切实改善各族群众交通出行条件。

统筹谋划、协调合作。着眼全局、统筹谋划，积极推进跨区域、跨部门、跨领域合作，协调推动公路与铁路共用通道的规划建设，促进公路与多种运输方式的深度融合，全面提升交通运输服务效率和品质，实现由单一方式独立发展向多方式协同发展转变。

政府主导、市场运作。加强政策引导，强化规划引领，充分发挥各方积极性，调动一切有利因素，形成发展合力；发挥市场在资源配置中的决定性作用，着力构建以政府投资为引导、以市场融资为基础的交通基础设施投融资体制，积极吸引社会资本特别是民营资本，大力推进交通市场化。

深化改革、绿色发展。全面、系统、协同推进行业改革，强

化顶层制度框架设计，着力补齐机制短板，破除体制弊端，实现行业治理体系和治理能力现代化；有效转变行业发展方式，用集约、循环、可持续的方式开展公路交通建设和运输服务，节约资源、保护环境，实现公路交通可持续发展。

三、发展目标

到 2030 年，公路交通发展实现“一建成，三突破，三提升”，主要指标水平明显提高，为打造丝绸之路经济带核心区、建设交通强国奠定坚实基础，为维护新疆的社会稳定和长治久安提供有力支撑。

“一建成”，即基本建成以高速公路为骨架、国省干线为支撑、县乡公路为脉络、通村公路为基础的公路交通网络；到 2025 年，实现国家高速公路网、普通国道网基本贯通，到 2030 年，实现省级高速公路网、普通省道网基本贯通。

“三突破”，即丝绸之路经济带交通枢纽中心建设取得重大突破；南疆地区、沿边地区、农村地区交通发展取得重大突破；交通运输与旅游融合发展取得重大突破。

“三提升”，即综合交通运输协调衔接水平实现显著提升；客货运输服务品质实现显著提升；行业治理能力和治理水平实现显著提升。

（一）基础设施逐步完善

到 2025 年，我区公路总里程达到 23 万公里。国家高速公路网、普通国道网基本贯通。高速公路里程达到 10000 公里左右，我区境内的国家高速公路除国高展望线 G4218 界山达坂至叶城

外全部建成通车，基本实现高速（一级）公路“县县通”目标。普通国省道技术等级明显提升，普通国道二级及以上公路比重提高到75%左右，沿边国道G219、G331二级及以上公路比重达到90%以上，普通省道三级及以上公路比重达到80%以上；强化旅游交通“最后一公里”建设，实现全区现有A级景区全部通等级公路。到2025年，解决1万个自然村（组）通硬化道路问题，自然村（组）通硬化路的比例达到70%。

到2030年，公路基础设施网络进一步完善，覆盖深度不断延伸，公路总里程达到25万公里，高速（一级）公路连接全部县市区，普通国道二级及以上公路比重达到80%以上，基本消除普通省道等外路，自然村（组）通硬化路的比例提高到90%以上。

（二）运输服务高效便捷

公众出行更加便捷。基本实现国际客运便利化、长途客运快速化、基本公共服务均等化、旅游客运精品化，省际、城际客运更加高效，城乡、农村客运更加便捷；共享出行等新业态、新模式得到长足发展。

物流运输更加高效。国际货物运输更加便利，规模不断扩大；运输结构更加优化，公路运输在煤炭、矿石等大宗物资运输以及中长途运输中的占比逐步下降，物流运输成本不断下降；多式联运、甩挂运输、无车承运人、冷链运输等先进运输方式得到有效推广，基本实现“无缝衔接”；邮政普遍服务和快递服务两个体系全面建立，疆内物流分拨网络和城市配送网络更加健全，农村快递网点基本覆盖乡镇和兵团团场。

交通与旅游发展实现高度融合。“快进慢游”网络基本形成，景区通达状况明显改善，旅游风景道和自驾游精品线路建设取得成效，旅游精品线路品牌效应显著提升，交通基础设施旅游服务功能得到强化，旅游客运服务能力显著提高，旅客联程运输、定制化旅游、“互联网+”旅游等得到长足发展，交旅信息基本实现共享，自驾车等租赁服务得到普及，交通运输与旅游资源一体化开发机制初步形成。

（三）转型发展取得成效

交通科技水平显著提升。交通要素信息（基础设施、运载装备、经营业户和从业人员等）全面实现数字化；客货运输基本信息服务实现全覆盖；绿色交通建设技术、高寒高海拔地区交通建设技术等关键技术取得突破。

绿色公路发展取得显著成效。绿色交通建设理念得到有效贯彻，交通运输发展与环境更协调；生态示范公路建设得到有效推广，重大交通工程生态修复取得显著进展；结构性减排取得显著成效，交通能耗水平显著下降，交通排放、噪声污染得到明显缓解。

安全应急保障能力不断提升。公路交通安全水平不断提升，运输安全态势保持平稳；应急保障能力不断增强，突发事件交通应急保障体系更加完善，应急响应更加迅速；实现一般灾害情况下应急救援 1 小时内到达；干线公路除雪作业覆盖率达到 100%。

（四）行业治理规范有序

交通运输投融资、建设、养护、管理等重要领域和关键环节

改革上取得突破性进展，法规体系更加健全，交通运输体制机制更加完善，基本形成成熟规范、运行有效的交通运输制度体系，行业治理体系和治理能力明显提升，适应行业可持续发展的要求。

第四章 新疆干线公路网布局

新疆干线公路网包括高速公路网和普通干线公路网。高速公路网由国家高速公路、省级高速公路及高速连接线组成，普通干线公路网由普通国道与普通省道组成。2013年5月，《国家公路网规划（2013年-2030年）》经国务院批准已印发实施。《新疆省道网规划（2016-2030年）》已通过审批。

一、高速公路网

新疆高速公路网由国家高速公路、省级高速公路及高速连接线组成，规划总规模约1.63万公里。其中，国家高速公路13条，总里程约7900公里，省级高速公路42条，总里程约6000公里，高速连接线42条，总里程约2400公里，可实现所有地州市、兵团师部所在地和县市区（含兵团直接管理的自治区直辖市、中心团场）和5A景区、重要口岸等高速（或一级）连接。

（一）国家高速公路

新疆境内国家高速公路规划总里程8000公里，共有12条线路，包括G0612西和高速、G7京新高速、G0711乌若高速、G30连霍高速、G3012吐和高速、G3013喀什高速、G3014奎阿高速、

G3015 奎塔高速、G3016 清伊高速、G3018 精阿高速、G3019 博阿高速、G4218 雅叶高速。

表 4-1 新疆境内国家高速公路规划情况

路线名称	路线编号	路线类别	起讫点	主要节点	新疆境内规划里程（公里）
西和高速	G0612	联络线、展望线	西宁-和田	若羌、且末、民丰、于田、和田	1080
京新高速	G7	主线、展望线	北京-乌鲁木齐	哈密（梧桐大泉）、伊吾、巴里坤、奇台、阜康、乌鲁木齐	963
乌若高速	G0711	联络线、展望线	乌鲁木齐-若羌	乌鲁木齐、库尔勒、尉犁、若羌	754
连霍高速	G30	主线	连云港-霍尔果斯	哈密、吐鲁番、乌鲁木齐、奎屯、霍尔果斯（口岸）	1439
吐和高速	G3012	联络线	吐鲁番-和田	吐鲁番、库尔勒、库车、阿克苏、喀什、和田	1962
喀伊高速	G3013	联络线	喀什-伊尔克什坦	伊尔克什坦（口岸）	97
奎阿高速	G3014	联络线	奎屯-阿勒泰	奎屯、克拉玛依、阿勒泰	563
奎塔高速	G3015	联络线	奎屯-塔城	奎屯、克拉玛依、塔城、巴克图（口岸）	245
清伊高速	G3016	联络线	清水河-伊宁	清水河、伊宁	53
精阿高速	G3018	联络线	精河-阿拉山口	精河、阿拉山口（口岸）	78
博阿高速	G3019	联络线	博乐-阿拉山口	博乐、阿拉山口（口岸）	73
雅叶高速	G4218	联络线、展望线	雅安-叶城	叶城、界山达坂	705
				合计	8013

（注：1. 规划里程已扣除共线里程。2. 数据来源：《国家公路网规划（2013-2030年）》）

（二）省级高速公路

新疆共规划省级高速公路 17 条，包括横线 4 条、纵线 8 条、联络线 5 条，总里程约 6000 公里。

表 4-2 新疆省级高速公路规划情况

路线名称	路线编号	路线类别	线路走向	规划里程 (公里)
塔吉高速	S18	横线	塔克什肯口岸-北屯-吉木乃口岸	500
乌克高速	S20	横线	乌鲁木齐-克拉玛依	290
高伊高速	S12	横线	高昌-托克逊-阿乐惠-巴仑台-伊宁市	584
喀伊高速	S26	横线	康苏-伊尔克什坦国门	82
老伊高速	S19	纵线	老爷庙口岸-巴里坤-伊州区	246
吉阿高速	S25	纵线	吉克普林-冲乎尔-阿勒泰	238
阿乌高速	S21	纵线	阿勒泰-五家渠-乌鲁木齐	355
独康高速	S17	纵线	独山子-库车-阿拉尔-和田-康西瓦	1475
精木高速	S23	纵线	精河-墩麻扎-特克斯-昭苏-木扎尔特口岸	357
阿巴高速	S15	纵线	阿拉尔-图木舒克-巴楚	327
三莎高速	S13	纵线	三岔口(巴楚)-莎车	235
喀红高速	S27	纵线	疏附-塔什库尔干-红其拉甫国门	426
梧骆线	S22	联络线	梧桐大泉-骆驼圈子	80
富大线	S11	联络线	喀拉通克-大黄山	297
鄯库线	S24	联络线	鄯善-库米什	240
阿拉线	S14	联络线	阿克苏-阿拉尔	120
麦喀线	S16	联络线	麦盖提-喀什	144
			合计	5996

(数据来源:《新疆省道网规划(2016—2030年)》)

(三) 高速连接线

新疆共规划高速连接线 42 条,总里程 2400 公里,其中高速公路 260 公里,一级公路 2140 公里。其中,县县通连接线 33 条,规划建设高速公路 260 公里,一级公路 1440 公里,5A 级景区连接线 6 条,规划建设一级公路 500 公里,口岸连接线 3 条,规划建设一级公路 200 公里。

表 4-3 新疆高速连接线规划情况

路线编号	路线类别	线路走向	技术等级（公里）	
			高速	一级
S116	县县通	乌鲁木齐-南山旅游基地		23
G331	县县通	布尔津-哈巴河		60
S228	县县通	科克塔斯-青河		25
S225	县县通	和布克赛尔-和什托洛盖		42
S501	县县通	二道桥-额敏		12
S502	县县通	喀拉苏-塔城		7
G335	县县通	托里-额敏		65
G219	县县通	塔城-裕民		66
G576	县县通	东阜城-莫索湾-石河子		96
G219	县县通	博乐-温泉		87
S503	县县通	双岔口-双河市		15
G578	县县通	墩麻扎-尼勒克		65
G578	县县通	旱田-巩留		56
S504	县县通	界梁子牧场-可克达拉市-佛尔善-孙扎齐牛录		30
S505	县县通	黄田农场-红星一场		30
S506	县县通	塔尔拉克-轮台		20
G218	县县通	和静-焉耆-博湖		70
S507	县县通	米兰-罗布庄		65
G579	县县通	盐水沟-拜城-察尔齐-喀拉玉尔滚		174
S508	县县通	西立交-新和		14
G219	县县通	阿克苏-乌什-阿合奇		185
S208	县县通	阿克苏-阿瓦提-丰收场		75
S509	县县通	一间房-图木舒克		45
S308	县县通	柯坪-阿恰勒		24
S510	县县通	河东立交-阿克苏克马热勒		10

路线编号	路线类别	线路走向	技术等级（公里）	
			高速	一级
S511	县县通	琼库尔恰克立交-色力布亚		14
S311	县县通	夏普吐勒立交-伽师		16
S512	县县通	提埂-岳普湖		11
S513	县县通	希依提墩立交-麦盖提		14
S514	县县通	艾尔木东-阿克陶		17
S519	县县通	梧桐大泉-沙泉子	67	
S520	县县通	福海黄金海岸-黄花沟南	86	11
S91	县县通	喀什绕城	111	
S232	通 5A 景区	喀纳斯-布尔津		170
G217	通 5A 景区	布尔津-乌图布拉克		70
S226	通 5A 景区	喀拉通克-富蕴-可可托海		86
S515	通 5A 景区	冰湖-天池		35
S516	通 5A 景区	特克斯-喀拉峻		48
S321	通 5A 景区	盖干塔克勒根-巴音布鲁克		54
S517	通 5A 景区	泽普立交-金胡杨		35
S313	通口岸	伊宁-察布查尔县-都拉塔口岸		74
S518	通口岸	卡拉苏口岸-阔勒买达坂		14
G315	通口岸	吐尔尕特国门-边贸口岸景观区		110
		合 计	264	2140

（数据来源：《新疆省道网规划（2016—2030年）》）

二、普通国省干线公路网

新疆普通干线公路网由 16 条普通国道和 148 条普通省道组成，规划总规模约 3.88 万公里。普通国省道共同连接县级及以上行政区（含兵团中心团场）、交通枢纽、边境口岸和重要国防设施，连接或覆盖重要乡镇，国家级、自治区级和兵团级经济开发区和工业园区，3A 级及以上旅游景区、国家级和自治区级风

景名胜区。

(一) 普通国道

新疆境内普通国道规划总里程约1.96万公里,共16条线路,包括红山嘴-吉隆(G216)、阿勒泰-塔什库尔干(G217)、霍尔果斯-若羌(G218)、喀纳斯-东兴(G219)、上海-霍尔果斯(G312)、乌鲁木齐-红其拉甫(G314)、西宁-吐尔尕特(G315)、丹东-阿勒泰(G331)、承德-塔城(G335)、老爷庙-哈密(G575)、北屯-石河子(G576)、精河-昭苏(G577)、新源-尼勒克(G578)、拜城连接线(G579)、阿克苏-康西瓦(G580)、喀什-伊尔克什坦(G581)。

表 4-4 新疆境内普通国道规划情况

路线编号	路线类别	起讫点	主要节点	新疆境内规划里程(公里)
G216	纵线	红山嘴-吉隆	红山嘴(口岸)、阿勒泰、阜康、乌鲁木齐、巴仑台、库尔勒、轮台、民丰	2111
G217	纵线	阿勒泰-塔什库尔干	阿勒泰、布尔津、克拉玛依、奎屯、库车、沙雅、阿拉尔、阿瓦提、图木舒克、巴楚、麦盖提、莎车、塔什库尔干	2159
G218	纵线	霍尔果斯-若羌	霍尔果斯(口岸)、伊宁、巴仑台、库尔勒、尉犁、若羌	1189
G219	纵线	喀纳斯-东兴	喀纳斯、哈巴河、吉木乃、和布克赛尔、裕民、博乐、温泉、昭苏、温宿、乌什、阿合奇、伽师、岳普湖、英吉沙、莎车、泽普、叶城	3328
G312	横线	上海-霍尔果斯	哈密、鄯善、吐鲁番、乌鲁木齐、昌吉、呼图壁、石河子、沙湾、奎屯、乌苏、精河、霍尔果斯(口岸)	1440
G314	横线	乌鲁木齐-红其拉甫	乌鲁木齐、托克逊、和硕、焉耆、库尔勒、轮台、库车、新和、阿克苏、阿图什、喀什、塔什库尔干、红其拉甫(口岸)	1896
G315	横线	西宁-吐尔尕特	若羌、且末、民丰、于田、策勒、洛浦、和田、墨玉、皮山、叶城、泽普、莎车、	1845

路线编号	路线类别	起讫点	主要节点	新疆境内规划里程(公里)
			英吉沙、阿克陶、疏勒、喀什、吐尔尕特(口岸)	
G331	横线	丹东—阿勒泰	塔克什肯、青河、富蕴、阿勒泰、布尔津、哈巴河、阿勒泰(阿黑土别克口岸)	1464
G335	横线	承德—塔城	伊吾、巴里坤、木垒、奇台、吉木萨尔、阜康、五家渠、克拉玛依、托里、额敏、塔城(巴克图口岸)	1423
G575	联络线	老爷庙—哈密	老爷庙(口岸)、巴里坤、哈密	310
G576	联络线	北屯—石河子	北屯、石河子	530
G577	联络线	精河—昭苏	精河、特克斯、昭苏	426
G578	联络线	新源—尼勒克	新源、巩留、尼勒克	264
G579	联络线	拜城连接线	拜城	180
G580	联络线	阿克苏—康西瓦	阿克苏、阿瓦提、阿拉尔、和田、康西瓦	789
G581	联络线	喀什—伊尔克什坦	喀什(托帕)、乌恰、伊尔克什坦(口岸)	214
			合计	19566

(数据来源:《国家公路网规划(2013-2030年)》)

(二) 普通省道

新疆普通省道由首府放射线、南北纵线和东西横线组成,共148条,规划总里程19239公里。其中,普通省道放射线路4条,规划里程467公里;普通省道南北纵线82条,规划里程8692公里;普通省道东西横线62条,规划里程10080公里。

第五章 “十四五”时期发展任务和重点

“十四五”时期,新疆公路交通建设发展的主要任务是“贯通两网、提升三区、全面融合、转型发展”,实施基础设施建设

养护的六大工程，开展引领高质量发展的五大行动，推进关键领域的四个示范项目。

“贯通两网”，即到“十四五”末，实现**国家高速公路网、普通国道网**新疆境内路段基本贯通，全面完善新疆公路网主骨架。

“提升三区”，即以**南疆地区、农村地区、沿边地区**为重点，服务和**支持脱贫攻坚、乡村振兴**，保障**边疆稳定和边境安全**，进一步提高公路基础设施的**可达性、运输服务的便利性和出行的经济性**，着力满足人民群众的出行需求。

“全面融合”，即促进**兵地融合、交通运输与旅游融合发展以及综合交通运输体系融合**。强化兵团与自治区间交通发展的融合，做到**“兵地一盘棋”**；加快推进**“交通+旅游”**融合发展，全力支撑全域旅游的发展；促进多种运输方式融合，提升客货运输服务的一体化水平。

“转型发展”，即要贯彻发展新理念，提高发展的质量效益，促进公路交通**绿色发展、智慧发展**，全面提升行业治理现代化水平。

一、基础设施建设养护六大工程

（一）高速公路贯通成网工程。

加快推进国家高速公路网贯通，有序推进省级高速公路、高速（一级）连接线建设，构建**“互联互通、覆盖广泛、畅通高效”**的高速公路网。

加快推进国家高速公路建设。加快推进国家高速公路主线、

实线剩余路段建设，到“十四五”末，实现国家高速公路主线、实线全部贯通。加快推动G0612依托布拉克至和田高速、G0711乌鲁木齐至若羌高速等需求迫切的国高展望线建设，加快形成新的进疆高速公路通道；适时开展G30连霍高速、G3012吐鲁番至和田等国家高速公路拥挤通道改造扩容，畅通高速公路主通道。

有序推进省级高速公路建设。积极推进省级高速公路建设，加快畅通丝绸之路经济带通道和南北疆通道的重要路段，与国家高速公路共同形成北疆环线和南疆环线；综合考虑路网完善、交通需求、工程建设条件等因素，科学确定技术标准和建设时序；稳步推进喀什等重点城市绕城路、城市过境段建设，提高路网便捷性和衔接转换效率。

加快重要高速（一级）连接线建设。加强高速（一级）公路对县（市、区）的连接，加快开工建设一批建设必要性强、前期工作进展快、资金落实情况好的“县县通”项目，加快改善沿边地州县级行政节点的交通条件；改善重要沿边口岸的对外交通条件，提升口岸公路等级；服务新疆全域旅游发展，加强高速（一级）连接线对5A级旅游景区的覆盖。

要综合考虑建设必要性、交通需求、工程建设条件等因素，逐步开展G4218界山达坂-叶城、阿勒泰市-禾木（吉克普林）、康苏-伊尔克什坦国门等项目的前期研究，适时推进项目建设，不断完善省级高速公路网，更好地服务和支撑区域经济社会发展。

专栏一：2018-2025 年高速公路建设的任务重点

一、国家高速公路

国高主线、实线待贯通路段建设： G3012 线喀什（疏勒）至叶城至墨玉高速公路二期工程（在建）、G7 梧桐大泉-伊吾、G3018 线精河-阿拉山口、G3001 线乌鲁木齐绕城高速公路（西线）、G7 伊吾-巴里坤-木垒、G3019 博乐-阿拉山口、G3013 乌恰—康苏。

国高展望线建设： G0711 乌鲁木齐-库尔勒（尉犁）、G0711 线尉犁-35 团-若羌、G0612 线依吞布拉克-若羌-民丰-洛浦。

拥挤通道升级扩容： G30 线小草湖-乌鲁木齐（在建）、G30 线乌鲁木齐-奎屯（在建）、G7 大黄山-乌鲁木齐（在建）、G3012 托克逊至库米什段改造工程、G3012 库尔勒过境、G30 线清水河-霍尔果斯段高速公路改扩建、G3014 一二八团至塔岔口升级改造、G3012 库尔勒至野云沟升级改造、G3012 轮台西至库车升级改造。

二、省级高速公路

丝绸之路经济带北通道： S18（G216）喀拉通克（富蕴）-北屯（在建）、S18 北屯-吉木乃、S20 线乌鲁木齐（六工镇）-克拉玛依。

丝绸之路经济带中通道： S12（G218）线墩麻扎-那拉提（在建）、S12 高昌-巴仑台、S14 阿克苏-阿拉尔、S91（G314）喀什过境公路、S24 鄯善至库米什。

丝绸之路经济带南通道： S336 线拉配泉—巴什库尔干等。

南北疆通道： S19（G575）线巴里坤-哈密（在建）、S11（G216）喀拉通克（富蕴）-五彩湾（在建）、S21 阿勒泰-乌鲁木齐。

三、高速（一级）连接线

县县通： 推进连接市县区的高速（一级）公路建设，裕民（在建）、和布克赛尔、青河、托里、乌什、阿合奇、新和、昭苏（在建）、黄田农场（拟建红星市）、哈巴河、阿瓦提、新源（在建）、阿克陶（在建）、图木舒克、双河市等。

连接沿边口岸： 推进连接吐尔尕特等口岸的高速（一级）公路建设。

连接 5A 景区： 推进连接喀纳斯（机场）、可可托海、天池、喀拉峻、博湖、金胡杨等的高速（一级）公路建设。

（二）国省干线升级改造工程。适应稳边兴边和新型城镇化建设的需要，加快推进普通国省道升级改造，全面提升普通国省道的保障能力和服务品质。

加快低等级路段升级改造。全面推进普通国道待贯通路段建

设。加强沿边国道建设，实现国道 G219 线、国道 G331 线三级及以上公路贯通。以南疆地区 G216、G217 等低等级线路为重点，加强普通国省道低等级路段升级改造力度，着力提升普通国省道公路技术等级和服务能力。

加强普通干线公路服务能力。适应新疆经济建设、对外开放、旅游开发及城镇化发展的要求，加快建设一批连接口岸、交通枢纽、旅游景区、产业园区的普通国省道项目，实现重点乡镇（含地方重点镇、兵团建制镇）、重要园区及 3A 级及以上旅游景区三级及以上公路覆盖。推动军民融合发展。推动兵地融合发展，加快建设一批连接自治区县市、乡镇与周边兵团城市、团场的公路建设，加强兵地交通联系。

推进普通国省道城镇过境路段改造。结合城镇体系规划，选用合理的方式推进国道 G312 线、国道 G314 线、国道 G217 线等城镇过境段改造，促进干线公路与城市道路的有机衔接，减少过境交通与城市交通相互干扰。

协调好高速公路和普通国省道建设的关系。对于同一通道内的高速公路与普通国省道，要对建设时序、通道线位、建设标准进行合理安排，节约集约利用资金、土地资源。

（三）交通运输枢纽优化工程。以推进交通枢纽建设为抓手，以优化枢纽衔接为重点，提升运输服务能力，促进运输服务一体化发展，实现“客运零换乘”和“货运无缝衔接”。

完善综合交通枢纽节点布局。重点打造乌鲁木齐国际性综合交通枢纽，推进乌鲁木齐国际陆路港建设，发挥向西开放优势，

服务丝绸之路经济带核心区交通枢纽中心建设,进一步提升国际辐射能力;建设喀什、库尔勒等全国性综合交通枢纽,同步提升综合运输服务功能;结合城镇体系布局,围绕地区性中心城市,建设一批区域性综合交通枢纽及口岸枢纽,加强对综合运输通道和国际性、全国性枢纽的支撑。

提高综合客运枢纽一体化水平。加强顶层设计,从建设运营全周期、运输服务全过程,系统规划综合客运枢纽的建设和发展,统筹协调各种运输方式以及相关部门,推动实现统一规划、同步建设和一体运营。按照零距离换乘要求,推动接驳换乘体系不完善的既有客运枢纽站场改造,提升空间立体性、平面协调性和整体适用性,结合乌鲁木齐国际机场改扩建工程以及铁路枢纽的建设,打造综合立体客运枢纽示范工程,提高旅客中转集散效率,加强综合客运枢纽与城市空间、产业发展的联动融合。

增强综合货运枢纽服务功能。发挥市场在资源配置中的决定性作用,合理引导推进综合货运枢纽(物流园区)发展。按照无缝衔接要求,推进一批多式联运和干支衔接型货运枢纽(物流园区)建设,重点围绕服务“一带一路”互联互通,打造中欧班列货运集结中心、乌鲁木齐国际陆港区、口岸物流园区等,优化物流运输组织方式,推进物流运输信息共享,提升货物周转能力和集散效率。

(四) 支撑乡村振兴交通惠民工程。确保打赢脱贫攻坚战,大力支持乡村振兴战略的实施,按照建设“四好农村路”的要求,进一步提高农村公路的发展质量和服务水平,促进基本公共服务

均等化。

推动通自然村（组）硬化路建设。继续提高农村公路通达深度，在2019年确保完成建制村（含兵团营连）通硬化路目标的基础上，推进通自然村（组）的公路建设，逐步提高农村公路通达深度和通畅水平。

推进县（乡）公路升级改造。服务农村经济社会发展，推进毗邻乡镇之间、毗邻建制村（兵团营连）之间公路有效联通；推动县乡公路提档升级，加强旅游路、资源路、产业路等主要经济节点连通公路建设，逐步消除制约农村地区发展的交通瓶颈，有效推动乡村产业兴旺。

夯实农村公路安全基础。因地制宜、统筹推进农村公路拓宽改造和危桥改造，推进安全生命防护工程建设，提高农村公路的安全水平和抗灾能力。

加强乡村客货运输综合站点建设。依托乡镇、兵团团场节点，建设一批集客运、物流、供销、邮政等功能为一体的乡村客货运输综合站点，完善邮政普遍服务城乡终端服务体系，推动邮政普遍服务站点、农村客运站点及养护道班、服务设施整合。

（五）稳边兴边沿边交通畅通工程。加快完善沿边地区交通基础设施网络，着力保障国家安全和边疆稳定，促进沿边开发开放和兴边富民。

加快构筑沿边快速交通体系。加快建设以高速公路、干线公路为主，通达新疆沿边地州的快速通道，打通沿边地州的对内对外交通联系，提升沿边地区的快速通达能力。

加快建设沿边地（州）干线交通网。畅通串联沿边地区县级节点的沿边干线公路，推进连接沿边县（市、区）的高速（一级）公路建设，推进沿边国道 G219 线、国道 G331 线的建设改造，改善沿边地区口岸、经济节点、旅游景区、资源富集区的对外交通条件。

不断完善沿边地（州）城乡基础交通网。按照“保基本、补短板、抓重点”的方针，着力提高路网通达性，充分考虑沿边地区经济社会发展的需要，大力推进服务于沿边地区经济发展和边疆稳固的公路建设，加强口岸公路、国边防公路以及沿边地区乡镇、建制村、抵边自然村、国有林区林场场部通硬化路建设。

加强对沿边地区交通建设的支持力度。从路网规划、项目安排、资金投入等方面，对互联互通运输通道、口岸公路、沿边路、扶贫路等的建设给予支持，为沿边地区的开发开放提供有利条件。

（六）公路养护管理提升工程。进一步加大养护资金投入力度，完善养护管理体制，全面提升公路养护管理水平，改善公路路况。

改善公路路况，提高养护管理水平。逐步加大公路养护资金投入，科学有序推进高速公路、国省干线的大中修工程实施；加强国省干线、农村公路的安保防护工程、桥涵建设和危桥改造；积极推进县（乡）道老旧油路、破损路面、油返砂路面维修，着力提高农村公路管理养护水平；组织做好各层次路网的日常养护工作。

积极推进养护规范化和标准化。牢固树立全寿命周期成本的理念，积极推行预防性养护，进一步明确预防性养护的技术要求和质量标准；大力推行精细化养护和机械化养护，推进养护装备技术进步；建立公路养护日常监测、综合评估和规划决策体系，科学安排养护计划。

进一步完善养护管理体制。在理清自治区各级政府对各层次公路网的管理事权和支出责任的基础上，界定各层次公路网养护管理主体的责任，合理设置各层次路网管理机构及职能；加快完善农村公路养护管理机构设置，推行农村公路区域“建管养一体化”模式；建立完善以公共财政为主的非收费公路养护保障机制，加强养护资金使用监管。

二、引领高质量发展五大行动

（一）客运服务品质提升行动。以公共客运为主导，大力推进国际、省际、城际、城乡客运协调发展，优化提升客运服务品质，积极推进公路客运服务便捷化、多样化水平，更好满足公众多层次出行需求。

大力提升国际客运服务水平。立足新疆地理区位、历史文化和民族宗教等优势，以及丝绸之路经济带核心区的政策优势，加快建设交通枢纽中心；完善国际公路运输协定及相关协议，开辟和完善至哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦等国际公路客运服务精品线路，不断提升新疆国际公路客运服务品质。

加快构建进出疆快速客运网。借助综合运输通道建设，依托连霍高速、京新高速等，优化与周边地区快速直达客运班线，调

整与干线铁路平行的营运线路上的客运班线，稳步拓展短途、多样化与个性化客运服务。

积极提升城际客运服务品质。进一步优化公路班线客运结构，积极发展城际间中短途快速直达客运服务，积极开展长途客运接驳运输工作，在具备条件的天山北坡城市群等地发展城际快速公交客运，引导规范共享汽车、旅游包车等客运新业态发展。

有效推动城乡客运协调发展。根据新疆地广人稀特点，进一步完善城乡客运网络，通过新辟、改线和延伸既有农村客运班线等方式，增加农牧区客运覆盖范围和通达深度，满足广大农牧民群众出行需求；稳步推广客运片区经营模式，推动城区周边等有条件的乡镇客运班线实行公交化改造，探索开行隔日班、周班、节日或赶集班等固定或非固定班次，采用城乡公交、区域经营班车、预约响应客车等农村客运组织形式，提升农村客运组织模式灵活性、适应性；加大补贴和扶持力度，有效降低农牧民出行成本。

大力发展旅客联程运输。加强公路和航空、铁路运输资源的协调配置，支持不同运输方式企业间的合作，建设一体化的联程客运系统，优化不同运输方式间运力、时间、班次安排，实现不同地区联运资源共享、运营规则衔接、服务标准统一，建设“一票制”旅客运输服务平台，更好地满足不同层次旅客个性化、多样化、高品质出行需求。培育和鼓励发展新模式、新业态，进一步规范和鼓励网络约车、定制出行、共享出行发展。

(二) 物流运输便利化行动。着力推动国际道路货运便利化，

优化物流运输组织，促进城乡配送和农村物流发展，培育专业化物流体系，为建设丝绸之路经济带交通枢纽中心奠定坚实基础。

积极推动国际道路货运便利化。继续完善打造一批具有多式联运功能的大型综合物流基地，完善冷链物流基地、城市配送中心布局，构筑国际多式联运体系，实现无缝高效衔接。落实国际公路运输合作协定，建立健全与周边国家的双边、多边汽车货物运输合作机制；加强与丝绸之路经济带沿线国家相关部门的磋商，协调解决客货运输线路、运输站场、运营班次、运输价格、跨国结算、运输形式、交通安全及运输事故处理等方面的问题；加紧协调、积极推进跨境公路便利化运输，对开展跨国和转口运输的车辆实行减费优惠。

推进公路货运组织化发展。强化货物运输组织创新，大力发展多式联运、货运平台等现代组织模式，积极推进平台型物流经济发展。不断优化货运结构，采取有效措施促进中长距离的公路货运向铁路转移，发展节能、低碳、集约的货运组织模式。完善电子商务物流服务，以国际陆港区、物流中心、综合枢纽为平台，以“互联网+物流”为载体，整合现有的电商资源，依托国内大型电商平台，提升物流服务效率。推动电子数据交换(EDI)、全球定位(GPS)、物联网、车联网等先进信息技术的应用。加快推进公共物流信息平台建设，推进信息交换与共享合作。

促进城乡配送和农村物流发展。综合利用物流、商贸、邮政、快递、供销等多种资源，打造“物流园区、配送中心、农村物流服务站”的双向物流服务网络，进一步完善城乡配送和农村物

流体系，全面打通物流“最先一公里”和“最后一公里”，使物流运输更好地服务于脱贫攻坚和乡村振兴。

培育专业化物流服务系统。推进冷链物流、危险品物流、电商快递等专业物流规范健康发展，结合新疆优势特色产业，培育绿色农产品物流、优势资源产品物流等特色物流体系，提高物流信息化、智能化、网联化水平，强化科技应用，推行智能物流服务。

（三）交通旅游融合发展行动。深入实施旅游兴疆战略，积极探索“旅游+交通”产业融合新路径和发展新模式，加快构建方便快捷的道路客运集疏运网络，提供多样化、个性化的旅游运输产品，共享旅游交通信息服务，全面提升旅游运输服务水平。

加强旅游公路统筹规划。加强旅游公路发展规划编制，统筹考虑交通、游憩、娱乐、购物等旅游要素和旅游资源开发，构建“快进”“慢游”的综合旅游交通网络。构建完善“快进”交通网络，提高旅游目的地的通达性和便捷性，实现游客远距离快速进出目的地；加快干线公路与景区公路连接线以及相邻区域景区之间公路建设。建设集“吃住行游购娱”于一体的“慢游”交通网络。因地制宜建设旅游风景道，结合沿线景观风貌和旅游资源，打造具有通达、游憩、体验、运动、健身、文化、教育等复合功能的主题线路。

健全交通服务设施旅游服务功能。加强旅游交通服务设施改造，增设道路观景台、临时停车带、旅游宣传中心、停车场、自驾车房车营地等服务设施；根据需求建设游憩小径、旅游步道、

自行车道等休闲慢行系统建设；支持为红色旅游景区直接配套的红色旅游公路建设，支持通往少数民族特色村寨、风情小镇等旅游景点的乡村旅游公路建设。依托机场、铁路车站、城市综合客运枢纽、客运站点等建设布局合理、功能完善的旅游咨询中心、游客集散中心。

提升旅游交通服务质量。以市场为纽带，推进游客联程联运，加强旅游交通的公铁联运、陆空联运，完善旅游交通信息服务。积极推进增开旅游班线，依托城市客运和城乡公交，开行连接城市周边景区的旅游班线。加强旅游交通规划与景区规划、美丽乡村规划等的衔接，增强旅游交通的带动效应、串联作用。

推进旅游交通产品创新。积极发展“丝路驿站”等精品旅游产品，建设有广泛影响力的自然风景线、历史人文线、文化旅游线，推广精品旅游公路自驾游线路。

（四）兵地交通融合发展行动。加强与兵团的沟通协商和统筹协调，推动兵地交通发展统筹规划、同步建设、衔接协调，强化与兵团的互联互通，实现兵团与自治区重大交通基础设施建设的规划同图、建设同步；全面深化与兵团在路网建设、枢纽建设、运输服务、应急保障以及交通信息化等方面的协调合作，积极支持兵团向南发展。

（五）行业治理现代化行动。以行业治理能力现代化为目标，加快推进政府职能转变，进一步完善现代市场体系，推进法治政府部门建设，提升行业管理信息化水平，加快形成规范、高效、完备的行业治理体系，为交通强国战略的实施奠定基础。

加快政府职能转变。推进交通运输领域行政审批事项改革，加大简政放权力度，完善行政审批事项承接落实机制，精简行政审批环节，优化审批流程，健全公开制度，推行网上办理；明确公共服务职责，规范行政权力，逐步推行权利清单、责任清单、负面清单制度；强化市场监管职责，加强事中事后监管，加强对安全生产、工程质量、环境保护、服务质量等方面的监管；逐步推动交通运输行业政府管理职能整合，建立与构建综合运输体系相适应的行政管理体制，理顺协调机制，推动形成管理高效、运行顺畅的综合交通运输管理新格局。

加快完善现代市场体系。完善交通运输市场规则，建立公平开放、统一透明的交通运输市场，完善市场准入与退出制度，探索分类建立负面清单。完善交通运输市场价格形成机制，逐步放开竞争性环节价格，充分发挥市场调节作用。消除运输市场壁垒，清理阻碍旅客联程运输、货物多式联运、旅游客运等发展的规章和政策，着力解决地方保护以及阻碍企业网络化、联盟化发展等突出问题，促进运输资源优化配置。加强诚信体系建设，完善信用考核标准，加强信用考核评价监督管理，建立综合运输服务统一的信用信息平台，推进与公安、工商、税务、金融等部门信用系统的有效对接和信息共享。

扎实推进法治建设。加快完善法规体系，推进地方性标准制修订，并加强规范性文件的监督管理。提高依法行政能力，明确执法职责，推进综合执法、统一执法、联合执法、路警共建等交通运输行政执法模式改革，理顺各门类执法机构管理关系，减少

执法层级，从体制机制上解决多头执法、职责交叉、重复处罚、执法扰民等问题。加强执法监督，加强行业信用体系建设，创新市场监管方式；细化并公开发布执法细则和操作流程，完善违规执法举报投诉处理制度；继续联合相关部门深入长效推进治超工作。

提高行业信息化管理水平。推进公路交通要素信息（基础设施、运载装备、经营业户和从业人员等）全面数字化，推动各种运输方式信息交换共享“无障碍”，实现客货运输基本信息服务全覆盖。推进交通运输网上在线许可一站式服务，推进许可证件（书）数字化，促进跨部门行政许可信息互联互通。加强执法信息化建设。建设跨区域执法信息共享平台，利用信息化手段提高行政执法水平，实现违法行为的自动在线筛查、取证，推进执法案件（文书）数字化，促进跨区域、跨部门行政执法信息共享互认。应用信息化手段创新监管方式，建立交通运输监管信息服务平台，推进监管信息的归集和共享。完善公路收费管理，推动取消高速公路省界收费站，提升和完善电子不停车收费系统（ETC服务），替代人工收费；开展高速公路车辆识别、手机移动支付等新技术研发、试点和应用，不断提升公路服务水平和车辆运行效率，推动收费模式从有人向无人、从现金向非现金转变。

三、关键领域四个示范项目

（一）公路与铁路共用通道线位资源示范项目

贯彻落实发展新理念，节约集约利用运输通道线位资源，按照统筹规划、合理布局、集约高效、安全可靠的要求，综合比较

通道建设条件，选取温宿至昭苏、独山子至库车等具备条件的跨天山通道，以及和田至若羌等重要通道，作为公路与铁路共用运输通道线位资源的试点示范，探索通道线位资源集约利用、合理利用的模式和途径，研究公路与铁路共用通道的建设时序、技术方案，提出促进通道线位资源共用的对策措施、技术标准及规范，建立多部门协调机制，协同推进前期工作及项目审批，积极争取建设资金支持，为有序推进综合运输通道规划、建设和运营管理提供决策支撑。

（二）国际运输通道建设示范项目

着力加强与中亚、南亚等周边国家和地区的沟通协调，力争在中国—中亚—西亚国际通道、中巴国际通道的建设上达成共识，共同推进跨境公路建设项目的前期工作和实施计划对接，推动跨境交通基础设施建设取得实质性进展。在国际运输通道建设投融资、国际合作、建设运营等方面，形成可推广、可复制的发展模式，发挥丝绸之路经济带国际运输通道的示范效应，促进互联互通和共建共赢。

（三）综合交通枢纽衔接示范项目

以提供高品质客货运输服务为核心，以实现“客运零距离换乘，货运无缝衔接”为目标，推进乌鲁木齐国际机场改扩建、喀什国际机场枢纽功能提升、乌鲁木齐国际陆港区、霍尔果斯中哈边境经济合作区物流中心等综合交通枢纽集疏运系统建设，推进统筹规划布局，创新体制机制，加强一体衔接，实现多式联运、联程联运和枢纽集散，打造功能完善、衔接顺畅、运行高效、出

行便捷的现代化综合交通枢纽,全面提升综合交通运输整体质量和综合效率,进一步提升客货运输的满意度和幸福感。

(四) 精品旅游公路建设示范项目

按照新疆全域旅游发展的要求,结合新疆旅游风景道的建设,开展阿尔泰山千里画廊旅游公路、塔河胡杨旅游公路、独库公路、天马文化旅游公路(S237伊宁-昭苏)、塔城边境旅游公路、帕米尔旅游公路等示范项目建设,选取旅游特色突出、旅游交通为主的路线,建设一批特色鲜明、示范带动作用强的精品旅游公路,通过精心设计主体工程、融合利用景观风貌、完善旅游服务设施、开展特色信息服务、创新投资建设模式等,打造公路旅游精品路线,激发和释放旅游消费新需求,服务群众旅游休闲的多样化需要。

第六章 建设规模与资金需求

一、实施原则

“十四五”时期公路交通建设发展的实施应遵循“突出重点、稳步推进、因地制宜、协调发展”的原则。

(一) 突出重点。紧密结合新疆经济社会发展需求,围绕各阶段需要解决的迫切问题和核心矛盾,有的放矢,重点突破,确保建设资金等资源的高效利用。

(二) 稳步推进。科学分析各阶段资金等要素供给能力,合理分配任务,把握好建设节奏,实事求是地确定实施方案,坚决

打好防范化解重大金融风险攻坚战，确保行业持续健康发展。

（三）因地制宜。充分考虑不同区域的地质地形条件、环境承载力和交通需求特点，合理确定基础设施建设技术标准，尤其对于沿边和跨越山脉、沙漠等的项目，要合理确定建设方案。

（四）协调发展。注重区域协调发展、城乡统筹发展、兵地融合发展，注重公路与铁路、航空等运输方式的衔接，发挥综合运输网络的整体效益。

二、建设规模与资金需求

2018-2025年，全区公路建设改造规模约10.5万公里。其中，建设改造高速公路约6300公里，含国家高速公路约3900公里、省级高速公路约1900公里；建设高速（一级）连接线约500公里；建设改造普通国省道1.9万公里，其中普通国道近1.3万公里、普通省道6500公里；其他公路约1000公里；建设农村公路约7.9万公里，解决10500个左右自然村通硬化路问题，使自然村通硬化路比例达到70%。

2018-2025年，全区公路交通基础设施建设需资金6600亿元，其中“十四五”时期需建设资金近5200亿元。分方向来看，国家高速、省级高速及高速（一级）连接线建设分别需要资金1270亿元、500亿元、120亿元，普通国省道建设需资金近3700亿元，其他公路建设需资金约70亿元，农村公路建设需资金915亿元，客货场站建设需资金100亿元。

表 6-1 2018-2025 年公路建设规模与资金需求

建设类型	建设规模（公里）					投资规模（亿元）		
	总规模	2018-2020 年	十四五			总投资	2018-2020 年投资	“十四五”时期投资
			总规模	结转“十三五”	新开工			
国家高速公路	3903	2287	2609	993	1616	1272	324	947
省级高速公路	1921	598	1921	598	1323	506	62	444
高速连接线	522	78	522	78	444	118	33	85
普通国道	12713	8049	10431	5767	4664	3023	789	2234
普通省道	6524	904	5908	266	5642	646	52	593
重点项目小计	25609	11916	21392	7703	13689	5563	1260	4303
农村公路	79000	24000	55000			915	165	750
其他公路			1000			70	20	50
枢纽站场						100	20	80
合计						6648	1465	5183

（数据来源：本规划国省干线重点项目库（2018-2030））

第七章 保障措施

一、加强组织领导

由自治区交通运输厅牵头，会同自治区发展改革委、财政厅、自然资源厅、生态环境厅、文化和旅游厅等部门建立自治区综合交通（公路）战略研究联席会议制度，统筹协调推进全区综合交通（公路）战略研究及建设项目组织实施工作。各地也要建立完善公路交通发展协调工作机制，积极稳妥推进项目建设，确保各项目标任务有序推进。建立分类指导机制，加强对项目决策、资金使用、工程建设等方面的科学管理。

二、拓宽融资渠道

自治区交通运输厅要会同有关部门，在推进公路建设中树立“政府主导、社会办交通”理念，发挥市场在资源配置中的决定性作用，着力构建以国家投资为引导、以地方筹资为主导、以市场融资为主体的公路交通基础设施多元化投融资机制，规范政府和社会资本合作（PPP）、地方债券、政府性基金等投融资模式，加大各级财政支持力度，防范地方政府债务风险。拓宽畅通资金筹措渠道，全力推进“交通加产业、交通大招商”模式，发挥政府资金的引导作用，充分挖掘社会资本潜力，鼓励和吸引民间资本有序进入交通领域，推动向社会公开推介的公路 PPP 项目工程包落地见效，探索以移交-经营-移交（TOT）、改建—运营—移交（ROT）、资产证券化（ABS）等方式盘活存量资产。

三、加快前期工作

自治区交通运输厅、发展改革委要会同有关部门，按照“建设一批、开工一批、储备一批、谋划一批”原则，提前谋划重点建设项目前期工作，建立完善公路重点建设项目库，细化建设项目三年滚动计划，动态调整年度投资计划，加快推进项目落地；加大前期工作中资金、科技和人才投入，提高前期工作质量，做深做细重大建设项目前期工作，加强技术方案比选和经济可行性论证。积极对接国土空间规划体系，开展《交通基础设施国土空间控制规划》编制工作，实现交通基础设施国土空间资源的提前储备、多方统筹、有效管控和高效利用。

四、建设绿色公路

自治区交通运输厅要会同生态环境厅、自然资源厅等部门，

要加快建设“资源节约、生态环保、节能高效、服务提升”为主要特征的绿色公路，统筹规划布局公路与铁路、民航等运输方式的有效衔接，通过改造、扩容等手段积极提高既有交通设施的资源利用效率。加强生态环保设计、推行生态防护技术，尽可能避让耕地、林地、湿地等具有重要生态功能的国土空间，强化建设期、运营期的生态保护。倡导绿色出行和低碳运输方式，建立公共交通优先的客运服务模式，提高公共交通出行分担率，鼓励共享出行；优化货运结构，采取有效措施促进中长距离的公路货运向铁路转移，发展节能、低碳、集约的货运组织模式。

五、加大科技支持

自治区交通运输厅要会同有关部门按照实施“科技强交”的工作部署，完善交通科技创新体系，积极引进先进适用技术，有效提高交通科技水平；加强交通运输地方标准、技术指南的制修订和贯彻实施。推进“人才强交”，建立和完善交通人力资源保障体系，做好人才援疆工作，加大人才培养力度，提高专业人才比例。