

交通运输“十二五”发展规划

交 通 运 输 部

二〇一一年四月

目 录

前 言	1
第一章 指导思想和发展目标	2
第一节 发展需求	2
第二节 指导思想和基本原则	5
第三节 发展目标	7
第二章 综合运输	12
第一节 强化基础设施优化衔接	12
第二节 促进现代物流发展	14
第三节 加强城市客运管理	15
第四节 提高综合运输服务保障能力	17
第三章 公路交通	20
第一节 完善公路交通网络	20
第二节 加强公路养护管理	22
第三节 提升公路运输服务水平	24
第四节 完善公路市场管理	26
第四章 水路交通	29
第一节 有序推进沿海港口建设	29
第二节 加快发展内河水运	32
第三节 提升水运服务能力和水平	34
第四节 加强水运市场管理	36
第五章 民用航空	38
第一节 增强机场保障能力	38
第二节 建设现代空管服务系统	41
第三节 提高民航服务能力	42
第四节 加快发展通用航空	44
第五节 确保航空持续安全	45
第六章 邮政业	48
第一节 完善邮政普遍服务体系	48

第二节	构建快递服务体系.....	50
第三节	加强邮政行业管理.....	51
第四节	促进交通邮政协同发展.....	52
第七章	交通科技与信息化	53
第一节	推进科技进步.....	53
第二节	加强信息化建设.....	57
第八章	绿色交通	62
第一节	强化节能减排.....	62
第二节	节约集约利用资源.....	65
第三节	加强生态保护和污染治理.....	66
第四节	加强节能环保监管.....	67
第九章	安全与应急保障	69
第一节	加强安全生产管理.....	69
第二节	加强交通安全监管体系建设.....	70
第三节	加强交通运输应急体系建设.....	71
第十章	保障措施	75
第一节	加强组织领导，强化规划的指导性.....	75
第二节	加强资金保障，完善投融资政策.....	76
第三节	加强法规体系建设，深化体制机制改革.....	76
第四节	加强人才队伍建设，提供人才保障和智力支持.....	78
第五节	加强精神文明建设，提升行业发展软实力.....	79
附表	交通运输“十二五”发展指标汇总	82

前 言

“十二五”时期，我国经济社会发展将进入一个新的历史阶段，交通运输也将进入新的发展时期，依据《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十二个五年规划的建议》和《国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》，根据国务院批准交通运输部的职责和工作要求，我部组织编制了《交通运输“十二五”发展规划》（以下简称《规划》）。《规划》以科学发展为主题、以加快转变交通发展方式为主线、以交通运输结构调整为主攻方向、以科技进步和创新为重要支撑、以保障和改善民生为根本出发点和落脚点、以建设资源节约型环境友好型交通运输行业为着力点、以改革开放为强大动力，积极推进现代交通运输业的发展。《规划》包含了综合运输、公路交通、水路交通、民用航空、邮政服务以及城市客运管理等方面，反映了加快交通基础设施网络建设，提高运输服务水平，加强养护管理，强化科技进步和信息化建设，构建绿色交通体系，提高安全与应急保障能力，推进行业精神文明建设，大力提高行业发展软实力等内容，体现了交通运输业发展的时代要求，描绘了交通运输未来发展的蓝图，提出了交通运输发展的行动纲领，对“十二五”时期交通运输发展具有重要的指导意义。

第一章 指导思想和发展目标

“十二五”时期是全面建设小康社会的关键时期，是深化改革开放、加快转变经济发展方式的攻坚时期。纵观国际国内形势，世情国情发生深刻变化。世界多极化和经济全球化深入发展，国际金融危机影响深远，不稳定、不确定因素进一步增加，发展格局面临深度调整。我国经济社会发展呈现新的阶段性特征，工业化、信息化、城镇化、市场化、国际化深入发展，经济发展方式转变加快，经济社会发展长期向好的趋势没有改变，我国发展仍处于重要战略机遇期。同时，必须清醒地看到，我国发展中不平衡、不协调、不可持续问题依然突出，深层次矛盾日益凸显。面对新的发展形势，交通运输发展必须科学判断和准确把握趋势，紧紧抓住战略机遇，积极应对各种挑战，加快交通发展方式的转变，大力发展现代交通运输业。

第一节 发展需求

一、保持经济平稳较快发展，进一步增强交通运输保障能力

根据国民经济“十二五”发展预期，GDP 将年均增长 7%，城市化率将从 47.5%提高到 51.5%，外贸进出口将保持 8%左右的年均增长速度，交通客货运输需求将保持持续增长态势。预计到“十二五”末，公路客货运量分别达到 400 亿人、300 亿吨。沿海港口货物吞吐量达到 78 亿吨。内河货运量达到 38.5 亿吨。民航客货运量分别达到 4.5 亿人、900 万吨。邮政行业业务总量在 2010 年的基础上翻一番，达到 2620 亿元。此外，国土开发、民生改善、社会稳定、国家安全等方面，对交通运输保障提出了更高的要求。因此，要按照“适度超前”

的原则，继续加强交通运输基础设施建设，保持适度规模，优化交通运输结构，推进综合运输体系建设，增强交通运输保障能力。

二、运输需求结构和消费结构升级，必须提升交通运输服务水平

我国加快转变发展方式必将加速产业结构、产品结构的优化升级，高附加值货物运量进一步增加，要求提供安全、快速和可靠的货运服务，构建低成本、高效率的现代物流体系，以满足对运输速度、质量、服务品质的新要求。随着人民群众生活水平的不断提高，小汽车进入寻常百姓家庭，机动化社会进程加快，公众出行需求旺盛，预计到“十二五”末，民用汽车保有量将达到 1.5 亿辆，人均乘用交通工具次数明显增加，对运输服务的安全性、舒适性、快捷性等都提出了更高要求。广大西部地区、农村地区、“老少边穷”地区群众出行需求将进一步增加，提高基本公共运输服务均等化水平将成为交通运输发展的重要任务。因此，必须完善服务设施，加强市场管理，优化运输组织，提高运输效率，拓展服务领域，全面提升交通运输服务水平。

三、充分发挥科技引领作用，不断提高交通运输科技含量和信息化水平

科技进步和信息化发展势头迅猛，科技创新孕育新突破，物联网、云计算等新一代信息技术的出现，将极大地促进人类社会的发展进步。科技进步和创新是加快转变经济发展方式的重要支撑，交通运输加快转变发展方式、发展现代交通运输业，要继续实施“科技强交”战略，加强技术创新，推进现代信息技术在交通运输领域的集成应用，充分发挥科技的引领作用，极大地提升交通基础设施、运输装备的现代化水平。因此，交通运输行业要着力加强科技创新体系建设，提高自主创新能力，大力推进信息化建设，努力提高交通运输科技

含量和信息化水平。

四、落实建设“两型”社会发展战略，加快构建绿色交通运输体系

建设资源节约型、环境友好型社会是我国一项长期的战略任务，交通运输行业是能源资源消费和温室气体排放的重点领域之一，根据国家对节能减排的总要求，交通运输业节能减排的任务非常艰巨；交通运输发展面临的土地、岸线等资源紧缺的刚性约束将进一步强化，环境和生态保护任务更加繁重，推进资源节约和环境保护，促进经济发展模式向高能效、低能耗、低排放模式转型，对交通运输绿色发展提出了更加迫切的要求。因此，必须树立绿色、低碳发展理念，以节能减排为重点，加快形成资源节约、环境友好的交通发展方式和消费模式，构建绿色交通运输体系，实现交通运输发展与资源环境的和谐统一。

五、经济社会快速发展和人民生活水平提高，必须强化交通运输安全与应急保障能力建设

经济社会快速发展和人民生活水平提高，机动化水平迅速提升，交通流量进一步增大，营运车船及从业人员数量增长，对交通运输安全保障提出了更高的要求。全球气候变暖、极端恶劣天气不断增多，由此引发重特大自然灾害，势必对交通基础设施及运输安全构成严重威胁。社会结构深刻变动、利益格局深刻调整，社会矛盾和突发事件明显增多，公共安全和应急管理工作面临的形势更加严峻，对交通运输安全应急保障和反应能力提出了更高要求。因此，要坚持预防与应急并重、常态与非常态结合的原则，建立健全应急管理组织体系，完善应急预案，加强应急队伍建设，切实强化交通运输安全和应急保障能力建设。

在新的历史发展阶段，交通运输面临的任务一方面是要继续加强交通基础设施建设，另一方面要全面提升运输服务水平和效率，以满足经济社会发展的新要求和人民群众的新期待。“十二五”时期，交通运输行业必须把加快发展方式转变作为重要的战略举措，将交通运输结构调整作为主攻方向，以科技进步和创新为重要支撑，加快推进现代交通运输业发展。

第二节 指导思想和基本原则

一、指导思想

高举中国特色社会主义伟大旗帜，以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导，深入贯彻落实科学发展观，围绕全面建设小康社会宏伟目标，坚持以科学发展为主题，以转变发展方式、发展现代交通运输业为主线，着力调整交通结构、拓展服务功能、提高发展质量、提升服务水平，努力推进综合运输体系建设、促进现代物流发展、提升科技进步和信息化水平、建设资源节约型环境友好型行业、提高安全监管和应急处置能力，按照“适度超前”的原则，构建便捷、安全、经济、高效的综合运输体系，为国民经济和社会发展提供强有力的支撑和保障。

二、基本原则

——把发展作为第一要务，保持持续发展。按照“适度超前”的原则，把握发展节奏，合理有序、平稳较快地推进交通基础设施建设，加速形成基础设施网络，加快提升运输保障能力，优化交通结构、提升质量效率，坚持速度、

结构、质量、效益相统一，在发展中促转变，在转变中谋发展，实现交通运输又好又快发展。

——**把统筹兼顾作为根本方法，推进协调发展。**统筹各种运输方式协调发展，加快综合运输体系建设，坚持建、养、运、管并重，着力提升服务水平。统筹区域、城乡交通运输发展，进一步向西部地区、“老少边穷”地区倾斜，推进公共服务均等化，使人民群众共享交通改革发展的成果，实现交通运输协调发展。

——**把深化改革作为强大动力，鼓励创新发展。**坚持解放思想，抢抓战略机遇，深化交通运输领域的各项改革，坚持理念创新、科技创新、体制机制创新、政策创新，以世界眼光、战略思维谋划交通运输发展，以科技进步和信息化改造和提升交通运输业，建立和完善适应市场经济体制要求和符合交通运输发展规律的新体制、新机制，构建交通运输科学发展的政策环境，实现交通运输创新发展。

——**把可持续发展作为基本要求，促进绿色发展。**树立绿色、低碳的发展理念，继续推进资源节约型、环境友好型交通行业建设，加快建立以低碳为特征的交通运输体系，强化节能减排，集约节约利用资源，促进资源循环利用，加强生态和环境保护，实现交通运输绿色发展。

——**把保障安全作为重要前提，坚持安全发展。**牢固树立“安全第一”的思想，努力提高安全保障能力，强化安全监督管理，切实加强预防预警和应急处置体系建设，为经济社会发展提供安全可靠的运输服务，实现交通运输安全发展。

第三节 发展目标

一、总体目标

到 2015 年，基础设施网络更趋完善，结构更加合理，交通运输供给能力明显增强，运输装备进一步改善，运输组织不断优化，运输效率和服务水平明显提升，创新能力不断增强，科技进步和信息化水平不断提高，行业监管能力明显加强，以低碳为特征的交通运输体系建设取得成效，资源节约型、环境友好型行业建设取得明显进展，交通安全监管体系逐步完善，应急反应能力进一步加强，安全保障能力明显提高。便捷、安全、经济、高效的综合运输体系初步形成，基本适应国民经济和社会发展的需要。

二、具体目标

（一）基础设施

——公路网规模进一步扩大，技术质量明显提升。公路总里程达到 450 万公里，国家高速公路网基本建成，高速公路总里程达到 10.8 万公里，覆盖 90% 以上的 20 万以上城镇人口城市，二级及以上公路里程达到 65 万公里，国省道总体技术状况达到良等水平，农村公路总里程达到 390 万公里。

——沿海港口布局进一步完善，服务功能明显拓展。形成布局合理、保障有力、服务高效、安全环保、管理先进的现代化港口体系，港口码头结构进一步优化，深水泊位达到 2214 个，能力适应度（港口通过能力/实际完成吞吐量）达到 1.1。

——内河航道通航条件显著改善。“两横一纵两网十八线” 1.9 万公里高等级航道 70% 达到规划标准，高等级航道里程达到 1.3 万公里，内河水运得到较

快发展，运输优势进一步发挥。

——民用航空保障能力整体提高。初步建成布局合理、功能完善、层次分明、安全高效的机场体系，运输机场数量达到 230 个以上，大型机场容量饱和问题得到缓解。

——邮政服务范围进一步扩大，能力进一步增强。基本建成覆盖城乡、惠及全民、水平适度、可持续发展的邮政普遍服务体系，邮政普遍服务局所总数达到 6.2 万个。

——运输枢纽建设取得明显进展。建成 100 个左右铁路、公路、城市交通有效衔接的综合客运枢纽，建设 200 个功能完善的综合性物流园区或公路货运枢纽。

（二）运输服务

——运输装备专业化、标准化水平显著提升。中高级营运客车比例达到 40%，重型车、专用车和厢式车占营运货车比例达到 25%、10%和 25%，内河货运船舶船型标准化率达到 50%。

——运输组织化程度明显提高，服务范围进一步延伸。集装箱、大宗货物水铁联运、江海联运较快发展。所有具备条件的乡镇和 92%的建制村通客车，有条件的地区实现城乡客运一体化。

——服务水平和运行效率显著提升。国道平均运行速度提高到 60 公里/小时，内河主要港口基本实现机械化、专业化，沿海主要港口平均每装卸千吨货在港停时下降 15%，民航航班正常率高于 80%，邮件、快件全程时限达标率达到 85%。

——城市客运服务水平明显提升。300 万人口以上的城市、100—300 万人

口的城市以及 100 万人口以下的城市，万人公交车辆拥有量分别达到 15、12 和 10 标台以上。

（三）交通科技与信息化

——科技创新体系进一步完善，创新能力显著增强。重大关键技术研发取得突破性进展，科技成果推广应用水平进一步提高，科技进步贡献率达到 55%。

——信息化、智能化水平显著提升，在保障畅通运行、规范市场秩序、强化安全应急、服务决策支持方面取得明显成效，在推进综合运输体系建设、发展现代物流和实现低碳、绿色交通方面取得实质性突破。国省道重要路段和内河干线航道重要航段监测覆盖率达到 70%以上，重点营业性运输装备监测覆盖率达到 100%。

（四）绿色交通

——环境保护力度进一步加强，重大交通工程生态修复取得明显进展，主要污染物排放强度进一步降低，力争行业总悬浮颗粒物（TSP）和化学需氧量（COD）等主要污染物排放强度比“十一五”末降低 20%。

——节能减排取得明显成效。与 2005 年相比，营运车辆单位运输周转量的能耗和二氧化碳排放分别下降 10%和 11%，营运船舶单位运输周转量的能耗和二氧化碳排放分别下降 15%和 16%。与 2010 年相比，民航运输吨公里的能耗和二氧化碳排放均下降 3%以上。

——资源集约利用程度进一步提高。国省道单位行驶量用地面积下降 5%，沿海港口单位长度码头岸线通过能力提高 5%。

——港口、公路服务区等生产、生活污水的循环利用水平，路面废弃材料等资源的再生利用水平显著提高。

（五）安全应急

——公路交通安全应急水平明显提高。营运车辆万车公里事故数和死亡人数年均下降 3%，城市客运百万车公里事故数和死亡人数年均下降 1%。公路应急保障体系基本完善，应急指挥调度能力显著增强，一般灾害情况下公路抢通时间不超过 24 小时，公路应急救援到达时间不超过 2 小时。

——水上交通安全应急水平迈上新台阶。百万吨港口吞吐量事故数和死亡人数年均下降 5%，特别重大事故实行零控制。水上安全监管和救助能力显著提升，监管救助站点布局进一步完善，沿海重点水域离岸 100 海里，飞机 90 分钟内可到达实施救助，长江干线以及珠江水系和黑龙江水系的重要航段船舶应急到达时间不超过 45 分钟。溢油应急和抢险打捞能力进一步增强。

——民航安全水平稳步提升。运输飞行百万小时重大事故率低于 0.2。

三、主要指标

按照初步形成便捷、安全、经济、高效的综合运输体系的总体目标要求，以提高交通运输保障能力和服务水平为核心任务，围绕加快交通基础设施网络建设、提高运输服务水平、强化交通科技进步和信息化建设、构建绿色交通体系、提高安全与应急保障能力等主要方面，提出“十二五”时期交通运输发展主要指标如下：

“十二五”交通运输发展主要指标表

	指标	2010年	2015年
基础设施	公路网总里程（万公里）	398.4	450
	高速公路总里程（万公里）	7.4	10.8
	高速公路覆盖20万以上城镇人口城市比例（%）	80	≥90
	二级及以上公路总里程（万公里）	44.5	65
	国省道总体技术状况（MQI，%）	72	>80
	农村公路总里程（万公里）	345.5	390
	沿海港口通过能力适应度	0.98	1.1
	沿海港口深水泊位数（个）	1774	2214
	内河高等级航道里程（万公里）	1.02	1.3
	民用机场总数（个）	175	≥230
	邮政局所数量（万个）	4.8	6.2
	运输服务	营运中高级客车比例（%）	28
营运重型车、专用车、厢式车比例（%）		17.9、5.4、 19.2	25、10、 25
内河货运船舶船型标准化率（%）		20	50
乡镇、建制村通班车率（%）		98、88	100、92
国道平均运行速度（公里/小时）		57.5	60
沿海主要港口平均每装卸千吨货在港停时下降率（%，基年：2010）		15	
民航航班正常率（%）		81.5	>80
乡（镇）邮政局所、建制村村邮站和邮件转接点覆盖率（%）		75、51	>95、80
300万人口以上、100—300万人口以及100万人口以下的城市，公交车辆拥有率（标台/万人）			15、12、 10
科技与信息化	科技进步贡献率（%）	50	55
	国省道重要路段和内河干线航道重要航段监测覆盖率（%）	30	≥70
	重点营业性运输装备监测覆盖率（%）	70	100
绿色交通	营运车辆单位运输周转量能耗和二氧化碳排放下降率（%，基年：2005）	10、11	
	营运船舶单位运输周转量能耗和二氧化碳排放下降率（%，基年：2005）	15、16	
	民航运输吨公里能耗和二氧化碳排放下降率（%，基年：2010）	>3	
	国省道单位行驶量用地面积下降率（%，基年：2010）	5	
	沿海港口单位长度码头岸线通过能力提高率（%，基年：2010）	5	
	总悬浮颗粒物（TSP）和化学需氧量（COD）等主要污染物排放强度（吨/亿吨公里）下降率（%，基年：2010）	20	
安全应急	营运车辆万车公里事故数和死亡人数下降率（年均%）	3	
	城市客运百万车公里事故数和死亡人数下降率（年均%）	1	
	百万吨港口吞吐量事故数和死亡人数下降率（年均%）	5	
	沿海重点水域监管救助飞机应急到达时间（分钟）	≤150	≤90
	民航运输飞行百万小时重大事故率（五年累计）	0.05	<0.2

第二章 综合运输

推进综合运输体系建设是发展现代交通运输业的重要任务，也是现代物流业发展的重要前提和保障。“十二五”时期，要统筹各种运输方式发展，加快综合运输体系建设，强化基础设施优化衔接、发挥综合运输的整体优势，促进现代物流发展、培育交通新兴战略产业，加强城市客运管理、支撑城镇化加快发展。提高综合运输服务水平、满足多样化运输需求是各种运输方式发展共同肩负的重要使命。

第一节 强化基础设施优化衔接

一、加强各运输方式的规划衔接

建立健全综合运输规划体系，统筹各种运输方式之间以及各种方式与城市交通之间规划的协调与衔接。加强高速公路与运输枢纽、运输枢纽之间通道的规划衔接。加强城际轨道与客运枢纽规划衔接，推进城际轨道交通与城市轨道、城市公共交通系统的衔接。加强铁路与港口的规划衔接，积极发展铁水联运。完善城市交通和城际交通与机场的规划衔接，提高换乘效率和机场辐射能力。

二、优化综合运输基础设施网络布局

增加综合运输基础设施总量。加快推进各种运输方式基础设施建设，进一步加强综合运输通道以及城市群、都市圈和城镇带城际交通通道建设，提高综合运输基础设施网络化水平和运输保障能力。

优化综合运输基础设施网络结构。调整完善综合运输网络布局，落实国家

区域发展总体战略和主体功能区战略，根据各区域交通需求结构和交通资源供给条件，按照各种运输方式比较优势，加快形成布局合理、功能完善、有机衔接、安全环保的综合运输基础设施网络。强化综合运输体系薄弱环节建设，全面加快内河水运发展，充分发挥内河水运优势和潜力，促进各种运输方式协调发展。

合理配置综合运输通道资源。注重综合运输大通道与经济发展主轴的有机衔接，体现对国家主体功能区规划的基础支撑作用。优化各种运输方式在运输通道内的资源配置，发挥各自比较优势。加强通道土地资源集约利用，推进公路与铁路或轨道交通共用跨江、跨海通道，以及城际轨道和干线公路合理共用通道资源。

三、加快综合运输枢纽建设

加快综合客运枢纽建设。加强对综合客运枢纽规划建设工作的指导，引导建立以地方政府为主导的综合客运枢纽规划建设部门协调机制，着力解决规划衔接、建设用地等问题。推动地方政府和枢纽所在城市开展综合客运枢纽布局规划编制工作。以高速铁路、轨道交通等建设为契机，重点建设一批集多种运输方式于一体的综合客运枢纽。

专栏 1 “十二五”综合客运枢纽建设重点

建设与铁路衔接的综合客运枢纽约 100 个，其中，在 36 个中心城市重点打造约 40 个集公路、铁路、轨道交通、城市公交、出租车等多种方式于一体的现代化大型综合客运枢纽。

加快综合运输枢纽集疏运体系建设。加快推进综合客运枢纽集疏运体系建设，保障枢纽效能的发挥，缓解城市交通拥堵。加快推进主要港口、铁路和公

路货运站场、物流园区等货运枢纽的集疏运网络建设。继续加快高速公路与主要集装箱港区的连接，推进铁路疏港支线及联络线建设，加强沿海港口与内河运输的衔接。加快推进吞吐量较大的枢纽机场轨道专用线以及省会和部分经济发达城市的机场快速通道建设。

第二节 促进现代物流发展

一、依托货运枢纽发展现代物流

拓展货运枢纽的现代物流功能。发挥沿海港口货运枢纽优势，建设港口物流园区，沿运输通道扩大辐射范围，带动内陆无水港发展，支持内河港口与保税园区、工业园区联动发展，大力拓展港口的现代物流功能。

推进公路货运枢纽向物流园区转型。推进国家公路运输枢纽货运站场建设，优化与主要港口、铁路站场之间的运输组织，注重与产业园区、商贸市场、国际口岸的有效对接，统筹公路枢纽、港口、机场、铁路站场及邮政、快递作业枢纽的规划建设。拓展公路货运枢纽功能，以促进现代物流发展为重点任务，促进其向物流园区转型。

专栏 2 “十二五”公路货运枢纽向物流园区转型重点工程

在全国 196 个国家公路运输枢纽城市，共建设 200 个左右、具有综合物流服务的物流园区或公路货运枢纽，强化与铁路、水路等其他运输方式的衔接，与产业园区、商贸市场、国际口岸有效对接，全面提升物流服务水平。

二、支持运输企业向现代物流企业转型

拓展运输服务领域。引导和规范货运代理、无车承运人、邮政和快递企业、零担快运等运输组织主体的发展；鼓励货运枢纽经营企业拓展仓储、分拨配送、

流通加工、保税等功能，促进货运枢纽站场加快向现代综合物流园区转型。加快上海国际航运中心建设，推进天津、大连国际航运中心建设，延长航运服务产业链，发展航运贸易、金融、保险、经纪、信息和海事仲裁等服务。

加快培育龙头企业。引导一批重点货运企业按照市场机制整合资源，扩大经营规模和服务范围，拓展经营网络，由运输承运人向综合物流服务商转型，积极发展第三方物流。支持港航企业延伸服务链，向全球或区域物流经营人转变，提高航运信息服务机构在信息发布、咨询等领域的国际影响力。促进航空货运企业向现代物流转型，支持国内航空运输企业拓展国际和国内航空快递业务。鼓励中邮集团等龙头企业深化改革，深度拓展物流业务，积极向现代物流业转型。

三、大力发展农村物流

推进农村物流设施和服务体系建设。逐步推进农村公路、运输枢纽节点与物流中心在规划建设层面的有机结合，继续加快农村公路和客运班车通达建设，适当拓展农村交通基础设施和物流设施建设。发挥邮政系统在农村地区的基础网络体系、认知度和市场占有率优势，支持邮政企业全面参与农村物流流通网络建设，积极发展农村物流的连锁配送业务。充分发挥客运班车村村通优势，推进公路客运班车代运小件邮件、快件试点，拓展快递物流服务范围。

第三节 加强城市客运管理

一、建立多层次的公共交通服务网络

实施公共交通优先发展战略，大力发展城市公共交通系统，建立健全多层

次、差别化的公共交通服务网络，形成便捷、高效、智能、环保的城市公交体系。充分发挥轨道交通和快速公交（BRT）在城市交通系统中的骨干作用，300 万人口以上的城市加快建设以轨道交通和快速公交为骨干、以城市公共汽电车为主体的公共交通服务网络；100—300 万人口的城市加快建设以公共汽电车为主体、轨道交通和快速公交适度发展的公共交通服务网络；100 万人口以下的城市加快建设以公共汽电车为主体的公共交通服务网络。科学规划和调整公交线网，“十二五”末，300 万人口以上的城市、100—300 万人口的城市以及 100 万人口以下的城市，建成区公交站点 300 米覆盖率不低于 85%、75%和 70%；全国公交专用道总里程达到 10000 公里。积极发展地面快速公交系统，提高线网密度和站点覆盖率。发展多种形式的公共交通特色服务，提高公共交通线网覆盖面和通达深度，适应上学、就医、旅游、购物、偏远地区居民以及行动不便人群等的出行需求。鼓励发展城市公共自行车服务系统。

二、提高城市客运信息化和智能化水平

发展面向不同层级政府部门的客运管理信息系统，建立面向公众的客运信息服务体系，初步实现向社会提供全方位、多方式、跨地区的一站式客运信息查询服务。建设以中心城市为节点的国家级城市公共交通运行状态数据中心。发展包括城市公共交通在内的公共客运综合信息平台，支撑对多种交通方式的信息查询、应急保障、综合调度及动态监控等功能。

三、规范城市公交运营管理

加快建立以《城市公共交通条例》为龙头，以配套规章为基础，以地方性法规、规章为补充的法规体系，将优先发展公共交通纳入规范化、法制化轨道。

加快理顺城市公共交通管理体制，统筹城乡公共交通一体化发展。建立完善城市公共交通定价、调价机制。扶持公交企业发展，规范城市公交服务标准，建立政府购买公交公共服务制度。制定“公交都市”建设评价标准和办法，实施示范工程，提高城市公交出行分担率。

专栏3 “十二五”国家“公交都市”建设示范工程

结合国家低碳城市建设需要，选择30个城市实施“公交都市”建设示范工程。研究制定“公交都市”建设目标和评价指标体系。支持综合客运枢纽、智能交通系统和公共服务信息系统建设，鼓励新能源公交车辆的更新使用和配套服务设施建设，提升公交运营效率和服务品质。通过5年的努力，在示范城市实现主城区500米上车，5分钟换乘，公共电汽车运行速度明显提高，公交出行分担率达到50%以上。

四、加强出租汽车市场管理

规范发展城市出租车业，建立完善出租汽车政策法规体系。制订出租汽车服务质量信誉考核办法，建立出租汽车企业、驾驶员服务质量信誉考核体系，形成优胜劣汰的市场机制。制订出租汽车从业资格管理规定，建立出租汽车驾驶员准入与退出机制。推进城市出租汽车服务管理信息系统建设。

第四节 提高综合运输服务保障能力

一、优化运输组织

鼓励跨行业整合运输资源和拓展业务。加强协调，努力破除行业政策壁垒，修订和废止阻碍企业跨行业经营的政策制度，组织公路、铁路、水路、民航、海关、检验检疫等部门开展合作，构建规范的一体化运输市场，鼓励跨行业、跨区域的运输企业间开展多种形式的合作，实现规模化、集约化和网络化经营。

加强对多式联运市场的引导和规范。制定多式联运经营人资格认证标准、资质、经营内容和责任范围。加强对货代企业的监管，规范和整顿各类小型货代，引导、扶持大型货代企业的集约化、规模化发展。强化对公路、内河集装箱运输市场的管理，规范市场竞争秩序和运营行为。

重点推进集装箱多式联运、甩挂运输等先进运输组织方式。充分发挥长江三角洲、珠江三角洲等水网地区的内河航运优势，引导和支持大型航运、码头企业发展集装箱水水转运、驳船快速运输。扩大集装箱海铁联运试点范围，选择特定运输线路、航运公司和货代企业，扩大五定班列的规模和范围。组织开展甩挂运输试点工程，推进甩挂运输全面发展。

二、建设公共信息共享平台

加快建设综合运输管理和公共信息服务平台。继续推进交通运输各行业的信息化建设，建立综合运输信息采集和共享机制，切实加强信息资源的开发利用，促进各运输方式信息系统对接和资源共享，减少票证及单据的流通障碍，为公众出行和货物、邮件、快件运输提供全面覆盖、及时可靠、选择多样的信息，提高交通运输管理效能和服务水平。

三、制定与完善标准规范体系

制定与完善综合运输政策和标准规范，改造提升客货运输服务体系，促进运输方式之间运输组织与市场的衔接。从运输、包装、装卸、信息等各环节，逐步建立和完善多式联运的技术、服务、管理的标准规范。通过行业管理机构设定强制标准，引导企业使用，推进运输组织、运输行为衔接的标准化。

四、进一步完善协商协调机制

进一步加强部门间沟通协商，完善交通运输各部门部际协调机制。努力在综合运输体系规划及重大项目建设、综合客货运枢纽的规划建设与运营管理、区域交通与城乡客运一体化、多式联运标准和技术政策等方面的衔接、沟通与协调上取得突破。

加强与海关、国检、银行等部门的协商协调，增设内陆直通关口岸，在保证海关和国检部门对进出口货物实施有效监管的基础上，减少内陆、沿海口岸之间的转关，提高通关效率。

第三章 公路交通

公路交通要坚持建、养、运、管并重，完善国家公路网规划，基本建成国家高速公路网，加大国道改造力度，加强公路科学养护，优化营运车辆结构，创新运输组织模式，规范建设和运输市场管理，全面提升公路运输保障能力和服务水平。

第一节 完善公路交通网络

一、完善公路网规划

根据“统筹规划、条块结合、分级负责、联合建设”的公路建设原则，按照现行管理体制，并从事权管理的角度，全面完善公路网规划，推进国家公路网规划建设，形成层次清晰、功能完善、权责分明的干线公路网络系统，重点建设国家高速公路，实施国省道改造，继续推进农村公路建设，加快国家公路运输枢纽等专项建设。贯彻落实新一轮区域发展规划，重点扶持西部地区、“老少边穷”地区，特别是西藏、新疆等重点区域公路交通建设。到2015年，基本形成适应综合运输体系发展要求的公路交通网络，公路网结构明显趋于合理，区域公路发展差距明显缩小，城乡之间路网衔接更加顺畅。积极探索建立高速公路与普通公路统筹发展的新机制，逐步形成以高速公路为主体的收费体系和普通公路为主体的不收费体系。

二、加快形成高速公路网

推进国家高速公路建设，加快高速公路网剩余路段、瓶颈路段的建设，基

本完成 2004 年国务院审议通过的国家高速公路网规划，建成比例超过 90%，通车里程达到 8.3 万公里。积极推进国家公路网规划中的国家高速公路新增路线建设；支持纳入国家区域发展规划、对加强省际、区域和城际联系具有重要意义的高速公路建设，提高主要通道的通行能力；继续完善疏港高速公路和大中城市绕城高速公路等建设；全国高速公路的网络化程度和可靠性显著提高，有力促进综合运输体系的协调发展。

三、强化国省道改造

加大国省道改造力度，着力提升技术等级、服务能力和水平。重点提高国省道二级及以上公路比例，加快实施县通二级公路建设，国道二级及以上公路比例达到 70%以上。按照国家公路网规划，重点推进国道网建设，增强国道对县级及以上行政节点的连接和覆盖。进一步加大危桥改造力度，按照技术规范要求严格实施安保工程。

专栏 4 “十二五”国道改造工程

每年对一批国道重点路线进行综合改造。东中部地区重点改造交通拥挤的 G103、G104、G105、G107 四条射线和 G204、G205 两条纵线；西部地区重点加强 G108、G212、G213、G214、G219、G317、G322、G323、G326 等九条建设相对滞后国道的升级改造；进一步加强制约国道网综合效益发挥的瓶颈路段建设，共约 75 段、2000 公里。

四、继续推进农村公路建设

农村公路建设坚持“扩大成果、完善设施、提升能力、统筹城乡”的总体思路，为广大农村地区提供更完善的公共服务。一是推进以西部建制村通沥青（水泥）路为重点的全国通达、通畅建设任务，满足农民群众的基本出行需求；

二是完善农村公路基础设施，包括桥梁新改建工程、安保工程等，提高农村公路的抗灾能力和安全水平；三是改善农村公路网络状况，包括县乡道改造、连通工程等，提高农村公路的网络化水平和整体服务能力。到“十二五”末，农村公路总里程达到 390 万公里。

五、加快公路运输站场建设

加快推进国家公路运输枢纽站场建设，公路客、货运输站场建成率力争达到 50%和 40%。重点建设一批集铁路、公路、城市交通客运中转换乘功能于一体、实现“零距离换乘”的综合客运枢纽，大力推进一级公路客运站建设，地级市至少拥有 1 个一级客运站。继续推进农村客运站场建设。

六、加强口岸公路等专项建设

推动口岸公路建设，构建国际大通道，支持亚洲公路网、上海合作组织、东盟区域合作以及中俄地区合作规划等涉及的口岸公路建设。全面提高口岸公路技术等级和路面状况，通往国家重要陆路口岸的公路基本实现高等级化。

此外，继续支持红色旅游公路建设。同时结合国省道和农村公路建设，加强旅游公路建设。

第二节 加强公路养护管理

一、完善公路养护管理法规体系

创新公路养护管理的体制机制，建立和完善相关工作制度，研究制定《公路养护作业单位资质管理办法》、《公路养护市场管理办法》以及公路技术状况监督、养护工程交（竣）工等配套部门规章和技术标准，修订养护定额标准，

完善养护决策工作流程。

二、推进公路科学养护

基本建立国省道养护管理科学决策体系，主要路况检测指标基本实现自动化，路况评价及养护决策实现信息化和制度化。

实施公路大中修养护工程。确保全国每年对不少于 17%的国省道实施大中修工程。组织开展公路养护示范工程创建活动。

加快推行预防性养护。研究制订预防性养护指导政策、技术标准。加强预防性养护新设备、新材料、新技术和新工艺的研究，推行低碳、环保、节能养护，努力形成成套技术标准体系。

专栏 5 “十二五”推广多功能路况快速检测系统

全面推广多功能路况快速检测系统，定期检测国省道路况。一是进一步完善路况检测指标，增加公路几何线形、地理位置、沿线设施等信息的数据采集功能，并应用到公路资产的科学化养护管理中。二是提高数据采集的频率和准确性，将路况快速检测系统的适用范围从路网级大规模宏观路况检测扩展到项目级的损坏数据精细检测。三是开发操作方便、成本低廉、功能实用的路况快速检测系统系列装备，为农村公路和低等级路网的科学化养护管理提供技术支撑。

三、全面加强农村公路养护

建立健全农村公路养护管理机制，深化农村公路管理养护体制改革。落实农村公路养护责任主体，进一步完善指标体系和考核体系。加大政府财政投入，建立长期稳定可靠的农村公路养护资金渠道和政策，力争实现农村公路“有路必养”。

四、规范路政管理，强化公路保护工作

加大路政执法和公路保护工作的力度，逐步实现路政管理覆盖所有公路，逐步提高路政管理设施与装备水平，创新路政管理手段，推进路政管理信息化。力争“十二五”时期路政案件查处率达到90%以上。

提高路政管理规范执法和文明服务的能力。逐步推行网上办理行政许可、跨省大件运输联合审批、高速公路救援、公路养护作业现场秩序维持和疏导等便民服务措施。

全面推进经营性公路的路政管理工作由地方交通运输主管部门或公路管理机构实施派驻管理的模式，探索高速公路和公路超限检测站的路政工作由公路管理机构实施跨区统筹管理模式。

第三节 提升公路运输服务水平

一、引导发展现代化营运车辆

引导营运车辆向专业化、标准化、清洁化方向发展。鼓励发展大中型高档客车，大力发展适合农村客运的安全、实用、经济型乡村客车。鼓励发展集装箱、厢式、冷藏、散装、液罐、城市配送等专用运输车辆和标准车型。重点推进干线公路营运货车的轻质化、标准化。加快更新老旧车辆，促进高效、节能运输车辆的发展。建立健全推荐车型制度，促进车型标准化。

二、推进运输组织模式创新

鼓励企业间广泛开展协作与联营，引导运输市场向市场主体集约化和运输经营网络化方向发展。以国家公路运输枢纽为主要节点，完善站场组织功能，

构建城际快速公路货运网络，发展零担快运等网络化运输形式。全面推进甩挂运输试点工程，探索甩挂运输运营组织模式，进一步完善促进甩挂运输全面发展的政策法规和标准规范体系。

专栏 6 “十二五”甩挂运输试点工程

组织开展部、省两级甩挂运输试点工程。择优推荐具有较大资产规模、管理规范、社会信誉好、有稳定的甩挂运输业务需求，有一定的甩挂设施装备条件的企业作为试点对象，重点对试点企业（项目）的甩挂作业站场设施和信息管理系统改造、甩挂运输车辆购置更新给予资金补助和政策扶持，使试点企业“十二五”末牵引车与半挂车比例达到 1：2 以上。

三、促进区域及城乡客运发展

打破地域壁垒，统筹跨区域班线客运、旅游客运线路资源，鼓励有条件的地区开通公交化的城际客运班线，统一规划城际客运线网、专用候车亭和招呼站以及换乘枢纽，稳步推进城际间道路客运一体化发展。

统筹城乡客运资源配置，鼓励城市公交向城市周边延伸覆盖，支持有条件的地区进一步推进农村客运公交化改造。建立城乡客运一体化的协调共享机制，完善城乡客运一体化标准规范体系，实现城乡客运服务的有效衔接。

推行与其他客运方式差异化发展战略。优化城际客运班线线网布局。稳步拓展短途、多样化与个性化客运市场，优化中长途客运资源配置。大力发展包车客运、旅游客运、精品班线、机场快线、商务快客、短途驳载等运输效率高、通达度深的特色客运业务。

四、大力发展农村客运

加大对农村客运的支持力度，完善农村客运线网布局，稳步提高农村客运

班车通达率，基本实现村村通，建制村班车通达率东部地区达到 95%，中西部地区达到 90%以上。

提高农村客运组织化、规模化水平，稳步推广农村客运的片区经营模式，将企业经营范围由线路规定改为区域划定，实行公司化经营，探索开行隔日班、周班、节日或赶集班等固定或者非固定的班次。

第四节 完善公路市场管理

一、完善运输市场管理

以安全、节能减排和服务质量为重点，完善道路运输市场准入和退出机制。加强行业诚信体系建设，完善对道路运输企业质量信誉考核和从业人员的诚信考核。建立驾驶员培训、机动车维修、汽车租赁业的服务质量监测和考核体系，逐步建立全国汽车维修质量检测及汽车配件质量保证和追溯体系。

大力发展汽车租赁业，推动建立全国性的汽车租赁业服务网络，完善汽车租赁业管理制度，规范经营行为。扶持推广“物联网”技术在汽车租赁业的应用，完善租赁车辆调度管理系统。建立顾客诚信管理档案，健全电子支付系统。引导汽车租赁企业以资产和品牌为纽带开展加盟连锁经营，鼓励企业异地设置网点以及与汽车生产企业、汽车维修企业实行联合经营，扩大服务覆盖范围。

二、加强建设市场监管

严格建设市场准入，在资质资格审查、市场资格限制、接受社会监督等方面进一步加强管理，规范工作程序，促进市场公平。加强公路工程招投标监管，严格实行招标文件编制和备案审查，规范评标定标程序，研究建立信用评价辅

助招标工作机制，加强招标工作考评和监督。加强监督检查，进一步规范建设市场秩序。

进一步加强公路工程基本建设程序监督和质量安全管理、招标投标、市场监管等方面的法规建设，不断完善公路建设法规体系。同时要加快涉及安全、环保、用地、节能方面标准规范的制修订进程，进一步完善公路工程标准规范体系。

三、完善信用体系建设

加强信用管理，规范信息采集、评价、发布、监督、应用各环节工作要求，促进信用信息互联互通，形成全国共享的信息管理网络。逐步扩展评价主体，将信用评价范围扩大到项目法人、招标代理、勘察设计、工程咨询、设备材料供应等市场主体。

四、全面推行现代公路工程管理

全面推行现代工程管理，不断提高建设管理水平，推动公路建设发展理念人本化、项目管理专业化、工程施工标准化、管理手段信息化、日常管理精细化。加强对国家重点项目的指导和监督，规范民营和社会资本投资项目管理。严格执行公路工程强制性技术标准，确保工程质量和安全。

专栏7 “十二五”全面推行现代公路工程管理

加强项目法人监督。严格准入管理，完善管理制度，加强监督考核，充分发挥专业团队的优势，促进项目管理专业化。

推进工程施工标准化。开展为期3年的施工标准化活动，通过示范工程，在工序流程、材料加工、场地建设、规范管理等方面实现施工标准化管理。

实现项目管理信息化。加强建设项目信息资源的整合和利用，对质量安全、计划进度、合同管理、远程监控进行信息管理，实现办公自动化、管理智能化和控制实时化。

提高勘察设计质量。着重提高地质勘察工作质量，严格执行标准，实行公路桥梁隧道设计安全风险评估制度，加强设计审查，提高设计质量。

强化建设市场监管。严格市场准入，维护市场秩序。继续推进市场信用体系建设，加强信用管理，规范招投标管理。

引导规范工程分包行为。明确专业分包的合理范畴和准入标准，规范劳务合作，引导施工分包更好地向专业化方向发展，促进工程分包阳光化、科学化、规范化。

第四章 水路交通

继续有序推进沿海港口基础设施建设，优化沿海港口结构与布局，着力拓展港口功能，提升港口的保障能力和服务水平。充分发挥内河水运优势，发挥内河水运对沿江产业布局的引导作用，认真贯彻落实《国务院关于加快长江等内河水运发展的意见》，加快以高等级航道和主要港口为重点的内河水运基础设施建设，大力提高运输服务水平，建设现代化的内河水运体系。

第一节 有序推进沿海港口建设

一、优化港口布局

强化主要港口的核心地位。继续推进主要港口大型综合性港区建设，充分发挥主要港口在综合运输体系中的枢纽作用，提升对腹地经济社会发展的综合服务能力。

推进新港区开发。贯彻落实国家区域发展规划，结合产业布局，统筹规划、科学推进服务于区域经济发展的新港区开发。重点推进大连长兴岛、唐山曹妃甸、天津大港、连云港徐圩、海峡西岸港口、湛江东海岛、防城港企沙等港区建设。

完善煤炭、外贸进口原油、外贸进口铁矿石和集装箱等主要货类运输系统港口布局，提升沿海地区港口群现代化水平。

二、推进主要货类运输系统码头建设

“十二五”时期沿海港口规划新增深水泊位约 440 个，重点推进煤炭、原

油、铁矿石和集装箱码头建设。

煤炭运输系统：结合国家煤炭铁路外运通道的扩能和新建，推进装船码头建设，提高保障能力；加快建设华东、华南地区煤炭公用接卸码头，结合国家煤炭中转储备基地布局、建设相应码头。规划新增北方煤炭装船港煤炭码头通过能力 3.1 亿吨。

外贸进口原油运输系统：根据炼厂扩能与布局，以及原油管道建设、战略储备和能源安全供应的需要，相应建设大型原油接卸码头。规划新增大型原油码头接卸能力 1.0 亿吨。

外贸进口铁矿石运输系统：加快建设环渤海地区、长江三角洲地区外贸铁矿石一程接卸码头。结合沿海大型钢铁基地布局，配套建设铁矿石码头。规划新增大型铁矿石码头接卸能力 3.9 亿吨。

集装箱运输系统：把握建设节奏，充分发挥既有设施能力，稳步推进干线港集装箱码头的建设，相应发展支线港、喂给港集装箱码头。加快形成内贸集装箱运输体系。规划通过新建和挖潜，新增集装箱码头通过能力 5800 万 TEU。

三、加强港口公共基础设施建设

航道、防波堤、公共锚地等公共基础设施：重点建设主要港口、地区性重要港口深水航道和防波堤，推进新港区航道、防波堤建设。

港口集疏运体系：加快主要集装箱港区疏港高速公路建设，推进大型综合性港区建立客货分离的集疏运公路体系，加强港口铁路集疏运通道及场站建设的协调，加快长江三角洲、珠江三角洲地区港口内河集疏运体系建设。

陆岛交通码头：进一步改善陆岛交通运输设施，提升滚装运输适应能力，提高陆岛码头服务水平。重点建设 1000 人以上岛屿客运、车渡（滚装）、货运

码头，继续完善 1000 人以下岛屿陆岛交通码头。

四、促进港口结构调整

发展专业化、规模化港区。通过建设专业化码头和整合港区作业货类，提升港口专业化、规模化水平。

加强老港区改造，提高既有设施的技术水平和生产能力，合理调整港区功能，协调港城关系。

鼓励发展公用码头，鼓励企业专用码头提供社会化服务，提升港口的公共服务水平。

专栏 8 “十二五”沿海港口设施建设重点

“十二五”时期沿海港口规划新增深水泊位 440 个。

煤炭泊位：重点建设锦州港、唐山港（曹妃甸港区）、天津港、黄骅港、秦皇岛港煤炭装船码头，新增煤炭装船能力 3.1 亿吨。加强南方地区公用煤炭接卸码头建设，根据国家煤炭储备要求，相应建设有关码头设施。

原油泊位：根据炼厂扩能和布局以及原油管道建设，相应开展配套原油码头前期工作并适时建设。规划新增大型原油码头接卸能力 1.0 亿吨。

铁矿石泊位：结合新钢厂布局，配套建设矿石泊位。规划新增大型铁矿石码头接卸能力 3.9 亿吨。

集装箱泊位：在充分发挥既有设施能力基础上，根据集装箱运输市场情况，合理把握建设节奏，有序推进新码头建设。规划新增集装箱码头通过能力 5800 万 TEU。

重点建设主要港口、地区性重要港口公用港区航道、防波堤工程，加强新港区航道、防波堤建设。重点建设 1000 人以上岛屿的车渡（滚装）、货运码头，继续完善 1000 人以下岛屿陆岛的交通码头。

第二节 加快发展内河水运

一、实施长江干线航道系统治理

按照“规划指导、项目牵引、加强管理、有序推进”的原则，加快长江干线上、中、下游航道系统治理，全面改善通航条件。实施“中游荆江河段航道治理工程”和“南京以下 12.5 米深水航道建设工程”两大重点工程，继续实施长江口河段航道治理工程，带动长江干线航道发展上一个新台阶，力争到 2015 年，基本实现《长江干线航道总体规划纲要》提出的规划目标。

专栏 9 “十二五”长江干线航道建设重点

上游：实施水富至宜宾段三级航道建设工程，将三级航道延伸至云南水富；结合三峡后续规划，适时推进三峡水库库尾航道治理；实施三峡至葛洲坝两坝间乐天溪、莲沱等航道整治及配套设施建设工程，结合优化水库调度、加强管理等手段，改善两坝间通航条件。

中游：结合河势控制和防洪工程，重点实施荆江河段（宜昌至城陵矶段）航道治理工程，整治沙市、窑监、藕池口等主要碍航水道，荆江河段航道等级由二级标准提高到一级标准，航道水深由 3.0 米提高到 3.5 米；城陵矶至武汉河段重点实施界牌水道二期、赤壁至潘家湾等河段航道整治工程，提高通航标准，航道水深由 3.2 米提高到 3.7 米。

下游：重点实施南京以下 12.5 米深水航道建设工程，按照“整体考虑、自下而上、分段推进”的思路，先期对福姜沙、通州沙、白茆沙水道进行治理，南通以下航道水深达到 12.5 米；实施仪征、和畅洲、口岸直等水道航道治理工程和后续完善工程，加大维护力度，力争开通南京以下 12.5 米深水航道。实施武汉至南京河段主要碍航水道航道治理，武汉至安庆段航道水深由 4.0 米提高到 4.5 米，安庆至芜湖段水深由 5.0 米提高到 6.0 米，芜湖至南京段水深达到 7.5 米。

二、加快以高等级航道为重点的内河航道建设

实施西江航运干线扩能工程，提高主要航段通航标准，建设贵港、桂平二线和长洲三、四线船闸，扩大船闸通过能力，加快推进右江百色、红水河龙滩枢纽过船设施建设。实施京杭运河苏南段和浙江段三级航道建设工程，结合南水北调东线工程实施济宁至东平湖段三级航道建设工程，继续实施船闸扩能工程。全面加快苏申外港线、长湖申线、湖嘉申线、杭申线、杭平申线、芜申线、大芦线等长江三角洲高等级航道建设，建成并完善珠江三角洲高等级航道网。积极推进嘉陵江、乌江、汉江、湘江、赣江、合裕线、右江、沙颍河、松花江、闽江等高等级航道建设。“十二五”时期共改善三级及以上航道里程 3500 公里。到 2015 年末，长江干线以及西江航运干线、京杭运河和珠江三角洲高等级航道网全面或基本达到规划标准，长江三角洲高等级航道网 60%达到规划标准。

实施涡河、沱浍河、三峡库区支流等区域主要航道建设工程，扶持中西部、少边穷地区水运基础设施建设。加强黑龙江、额尔古纳河、鸭绿江等界河航道建设，积极推进澜沧江—湄公河等水运通道建设，加快构建国际水运通道。

三、发展规模化港区

推进重庆长江上游航运中心和武汉长江中游航运中心建设，以主要港口为重点，加快内河港口规模化、专业化港区建设，建成一批集装箱、汽车滚装、大宗散货等专业化泊位。加强内河主要港口铁路、公路集疏运通道建设，发展港口物流，拓展港口功能，增强港口对临港工业和腹地经济发展的支撑带动作用。

四、推进内河船型标准化

继续推进长江干线和京杭运河船型标准化，全面展开西江航运干线和珠江三角洲高等级航道网船型标准化，启动其他高等级航道重点船型的标准化工作。通过资金引导和管理措施，推广标准化船型，鼓励现有老旧运输船舶提前退出航运市场，加快更新改造安全、环保设施达不到规范要求的船舶。到 2015 年末，长江干线、西江航运干线和京杭运河船型标准化率达到 70%。

五、加强航道养护管理

着力提高航道养护水平，保障内河水运畅通安全。坚持分类养护，以长江干线等高等级航道为重点，全面提高航道养护和应急保通能力，加强界河航道养护和管理。健全航道养护技术标准和规章制度，推动航道养护工作规范化和制度化。提升航道养护设施、设备能力建设，加快养护船舶更新改造。加大航道养护资金投入，建立稳定的资金渠道，保证日常维护资金需求。深化航道养护机制改革，发挥航道管理机构专业化管理与市场机制的双重作用，提高航道养护效率和水平。积极推进数字航道、航标遥测遥控等新技术应用，提升航道养护管理的现代化水平。加强航道养护技术研究，提高航道设施服务能力。

第三节 提升水运服务能力和水平

一、提升运输装备水平

调整运力结构，促进运输船舶向大型化、专业化方向发展，到“十二五”末，远洋、沿海、内河船舶平均吨位分别提升到 25000 吨、6500 吨和 800 吨。壮大海运国轮船队，提高进口能源、重要原材料运输保障能力。提升沿海船舶

技术水平，鼓励发展液化气船、商品汽车滚装船等专业化船舶。加快推进内河船型标准化，大力发展江海直达船舶。严格实施和完善老旧船舶强制报废制度，加大船舶技术更新改造力度，改善安全性能，提高技术水平。

二、加快提升港口服务水平

积极发展港口现代物流功能。依托主要港口打造区域物流中心，构建以港口为重要节点的物流服务网络，拓展仓储、货物贸易服务等功能。加强港口物流园区、货运场站及物流通道建设，推进港口物流公共信息平台 and 电子商务平台建设，推进内陆无水港发展。

发挥保税港区政策优势，积极发展国际中转，促进配送、出口加工等保税业务发展。

利用现代信息技术，提升港口服务效率和水平。重点推进港口集装箱多式联运信息服务系统示范工程，基于港航 EDI 中心，结合航运中心建设，依托沿海和长江沿线主要港口，建立多种运输方式一体化单证体系和信息服务体系，实现信息共享和通关一体化服务。

三、完善运输组织体系

继续完善远洋、沿海和内河运输体系。推进内河干支直达和江海直达运输发展，有条件的地区发展顶推船队运输，提高运输效率，降低运输成本。大力发展内河集装箱运输，完善集装箱、大宗物资、汽车滚装运输网络。

积极推进多式联运，重点推进集装箱、大宗物资水铁联运、江海联运。

四、大力发展现代航运服务业

在环渤海、长江三角洲、珠江三角洲、海峡西岸等区域大力发展航运金融、保险、海事仲裁、信息、航运交易等高端航运服务业，拓展航运服务产业链，建设航运交易信息平台，探索建立国际航运发展综合试验区。进一步提升船舶代理、无船承运、船舶管理等传统航运服务业水平。

进一步提升国际航运合作水平，积极参与重要海上运输通道的合作，完善国际海运航线网络，保障能源等战略物资运输安全。支持大型港口及航运企业实施国际化发展战略，增强能源、原材料运输保障能力。推进澜沧江—湄公河国际航运便利化，推进东北亚地区陆海联运发展。

五、提升水上客运服务品质

推动水上客运向高速化、舒适化方向发展。大力发展海峡、岛屿间高速客轮、客滚运输和水上旅游客运。推进大连、天津、青岛、厦门、深圳、北海等港口邮轮运输，重点建设三亚、上海等邮轮母港，逐步延伸产业链条和服务范围，提高邮轮运输发展水平。有序发展游艇码头，加强安全监管。

第四节 加强水运市场管理

一、完善运输市场管理

完善行业管理的经济和法律手段。制定相应政策法规，依法加强港口建设、投资、经营市场准入管理，严把水路运输市场准入、退出关，强化从业人员、企业、船舶的市场准入资格审核。

提高市场监管能力，建设统一、开放、竞争、有序的行业市场体系。依法

加大水路运输、港口经营市场的监管力度，加强企业经营行为监督检查。实施经营资质年度审核，以客船、危险品船的管理为重点，建立经营资质预警和动态监管制度。加强台湾海峡两岸海运市场运力调控和经营秩序监管力度，规范两岸海运市场。

严格实施运价报备制度，调整完善港口收费体系和机制，防止不正当竞争。加强对企业兼并收购的行业监管。

二、加强水运建设市场管理

严格水运建设市场准入管理，加强建设工程咨询、评估、勘察、设计、施工、监理等从业单位和从业人员资质资格管理。推进水运建设市场信用管理体系建设，强化对建设项目投资人、从业单位和从业人员信用的动态管理。严格执行国家基本建设程序，落实项目法人制、招投标制、工程监理制和合同管理制度。进一步完善水运建设质量和安全管理体系，严格执行有关法律、法规、规章和标准，明确责任，落实措施，确保工程质量和安全。

第五章 民用航空

以建设民航强国战略统领民航业发展，以确保持续安全为前提，加快基础设施建设，完善航空运输网络，全面提升运输质量，积极发展通用航空，显著提高民航综合保障能力和服务水平。

第一节 增强机场保障能力

一、优化机场布局

全面实施《全国民用机场布局规划》，并依据经济社会发展形势予以调整完善。完善以国际枢纽机场和干线机场为骨干、支线机场为补充的航空网络，加强珠江三角洲、长江三角洲、京津冀等区域机场功能互补，促进多机场体系的形成。力争到 2015 年，民用机场覆盖全国 81%以上的县级城市单元、83%以上的人口和 94%以上的 GDP。

北方机场群：将北京首都机场建设成为具有较强竞争力的国际枢纽机场，新建北京新机场。加快发展区域枢纽机场，发挥哈尔滨、沈阳、大连、天津机场在东北振兴和天津滨海新区发展中的重要作用。培育哈尔滨机场的门户功能。发挥石家庄、太原、呼和浩特、长春等机场的骨干作用。发展漠河、大庆、二连浩特等支线机场，新增抚远等支线机场。

华东机场群：将上海浦东机场培育成为具有较强竞争力的国际枢纽机场。加快发展上海虹桥、厦门、杭州、南京、青岛等区域枢纽机场。培育青岛机场的门户功能。发挥济南、福州、南昌、合肥等机场的骨干作用。发展淮安等支线机场，新增九华山等支线机场。

中南机场群：将广州机场培育成为具有较强竞争力的国际枢纽机场。完善深圳、武汉、郑州、长沙、南宁、海口等机场区域枢纽功能。增强三亚、桂林等旅游机场功能。发展百色等支线机场，新增衡阳等支线机场。

西南机场群：强化昆明、成都、重庆机场的区域性枢纽功能。加快培育昆明机场的门户功能。提升拉萨、贵阳等机场骨干功能。发展腾冲等支线机场，新增武隆等支线机场。

西北机场群：强化西安、乌鲁木齐机场区域枢纽功能。培育乌鲁木齐机场的门户功能。提升兰州、银川、西宁等干线机场的骨干功能。加快发展库尔勒、喀什机场成为南疆主要机场，发展玉树等支线机场，新增石河子等支线机场。

二、加快机场建设

加快提升现有机场容量。积极推进机场改扩建工程，提高机场保障能力。继续强化北京、上海浦东、广州三大枢纽机场的建设，完善国际枢纽功能。加强哈尔滨、沈阳、杭州、郑州、武汉、长沙、深圳、重庆、成都、昆明、西安等大型机场建设，满足区域枢纽发展需要。

大力推进容量受限机场建设。迁建秦皇岛、锦州、泸州、延安等机场，研究建设成都、青岛、厦门、大连新机场。

合理新建支线机场。积极推进非运输机场改建或迁建为运输机场，鼓励利用现有军用机场。加快建设通化、五台山、三明、黄平、夏河等支线机场。实施复航机场建设和通用机场升级工程，简化支线机场建设审批程序，在内蒙古、新疆等地区建设通勤机场。推进与基本航空服务有关的机场建设。

主动建设机场空管设施。加快推进中小机场空管设施设备更新改造，逐步实现标准化配置，全面改善和提升中小机场空管保障能力。

专栏 10 “十二五”机场建设项目

性质	机场名称
改扩建	哈尔滨、长春、延吉、沈阳、丹东、长海、大连、天津、石家庄、邯郸、唐山、大同、长治、运城、呼和浩特、海拉尔、乌兰浩特、通辽、赤峰、包头、鄂尔多斯、济南、威海、东营、上海浦东、上海虹桥、南京、徐州、常州、南通、淮安、盐城、无锡、阜阳、安庆、宁波、舟山、杭州、义乌、温州、黄山、福州、武夷山、厦门、泉州、连城、南昌、景德镇、赣州、井冈山、郑州、洛阳、南阳、武汉、襄樊、宜昌、恩施、长沙、常德、张家界、怀化、永州、广州、梅州、深圳、佛山、湛江、南宁、桂林、柳州、百色、海口、三亚、重庆、万州、成都、达州、南充、九寨、西昌、攀枝花、贵阳、铜仁、安顺、丽江、腾冲、西双版纳、拉萨、昌都、林芝、西安、榆林、银川、兰州、庆阳、敦煌、西宁、乌鲁木齐、哈密、库尔勒、和田等。
迁建	秦皇岛、锦州、台州、梧州、泸州、宜宾、延安、安康、天水、且末等。研究建设大连、青岛、厦门、成都新机场。
新建	加格达奇、抚远、五大连池、建三江、绥芬河、通化、白城、松原、营口、北京新、承德、张家口、邢台、吕梁、五台山、临汾、朔州、阿尔山、巴彦淖尔、霍林河、扎兰屯、乌兰察布、日照、苏中、丽水、嘉兴、三明、莆田、上饶、宜春、芜湖、九华山、商丘、信阳、豫东北、平顶山、神农架、十堰、衡阳、武冈、韶关、惠州、岳阳、河池、儋州、琼海、巫山、武隆、乐山、稻城、红原、遵义、黄平、毕节、六盘水、泸沽湖、红河、沧源、澜沧、那曲、府谷、陇南、金昌、张掖、夏河、德令哈、果洛、石河子、富蕴、莎车等。
开展前期研究	饶河、宝清、吉林、鞍山、阜新、本溪、沧州、曹妃甸、承德围场、晋城、图木舒克、林西、聊城、滨州、亳州、漳州、抚州、荆门、娄底、郴州、贺州、德钦、定边、平凉、石嘴山、吴忠、楼兰、塔中等。
注：所有项目以国家批复意见为准。	

三、提高运营管理效率

深化机场管理改革，开发新的机场业务，推进业务经营模式转型，提高资源配置效率，打造公平、优质、高效的机场公共服务平台。优化机场服务流程，完善信息交换平台，完善服务设施和流程设计，降低行李分拣差错率，实现枢纽中转航班行李直挂。实施能够充分发挥机场基础设施能力的运行方案，提升多机场体系和多跑道机场运行效率。

四、保障航空油料供应

到 2015 年保障航油供给约 2850 万吨。合理布局和建设长江三角洲、珠江三角洲、环渤海及西南地区的成品油储运配送基地，建设南疆航油战略储备库。提高航油获取能力，发展航油物流，稳定、拓展和优化航油供应渠道。根据重点机场迁建和改扩建工程项目，加强广州、西安、杭州、厦门等机场航空油料的物流、存贮、加注和长输管线等基础设施建设。探索和实施适合通用和支线机场的航空油料供应保障模式。加强航油安全管理。

第二节 建设现代空管服务系统

一、完善空中交通网络

规划调整航路网，形成枢纽航路网、区域干线航路网和区域支线航路网有机结合的航路网络构架。建设国内大能力空中通道，在北京至广州、北京至上海等繁忙地区，增加干线航路数量或划设平行航路，构建大能力枢纽航路和区域干线航路。扩大空中交通网覆盖范围。优化繁忙地区航路航线结构。

二、提高空管运行效率

深化区域管制区重组，调整为 8 个高空管制区和 27 个中低空管制区。加强管制中心建设，在高空管制区推行大区域管制运行。施行缩小飞机间隔。建设空管运行管理系统。完善空管运行协调机制，不断推进空域管理和使用机制创新。加强气象和情报服务能力建设。

三、加强空管技术保障

提高空管自动化水平，以高空区域管制中心为核心，建立全国一体化空管自动化系统框架。提高空管通信、空中导航和监视能力。提高空管设备运行管理水平。推广应用空管新技术，加强技术服务平台建设。重点推广应用自动化系统融合处理、航空电信网/空管服务信息处理系统（ATN/AMHS）、地空数据链系统、地基增强系统（GBAS）、航路对流天气预报系统、高原机场气象预报系统等新技术。

第三节 提高民航服务能力

一、大力发展旅客运输

完善国内干线网络建设。发展快线化旅客运输，增加直达航线的航班密度，构建骨干航空运输通道，在旅客吞吐量超过 1000 万人次机场间的干线上全面开展航空快线运输服务。增加枢纽机场与省会城市、沿海开放城市和重点旅游城市的航班密度。引导航空公司提供多层次、差异化的航空服务。鼓励低成本航空公司逐步进入主要的干线运输市场。

促进支线航空发展。鼓励支线航班开展代码共享、联营联运等合作，提升支线航空的通达通畅能力。完善支线航线的准入制度。选择西北、西南等“老少边穷”和地面交通极为不便地区作为试点，实施基本航空服务计划。

大力发展以枢纽化运作为支撑的国际旅客运输。优化国际航线网络，增加欧美航线航班密度，着力开辟连接南美、非洲的国际航线，积极推进周边区域航空一体化进程。增加枢纽的网络辐射范围和广度，增强门户枢纽集散功能，提高国际中转旅客比重。

主动参与国际民航运输合作与竞争。在更大范围、更多领域、更高层次上参与国际民航技术经济领域的合作与竞争，以开放的姿态引进资金、技术和管理。着力培育具有国际竞争力的大型网络型航空公司，打造具有较强国际竞争力的航空货运承运人，提升航空运输业国际竞争力。

二、积极发展货邮运输

提高国际货运能力。鼓励货运公司间的并购、重组和业务合作，打造 1 家具有较强国际竞争力的全货运航空公司。积极稳妥、有序渐进地开放货运市场，引导我国航空货运企业开辟国际航线，加入国际航空货运联盟，扩展航空货运网络。

推动航空货运物流化。鼓励货运航空公司与铁路、公路、水路等运输企业以及邮政、快递等企业开展各种形式的合作，完善地面物流网络，开展多式联运。鼓励口岸机场建设航空保税物流园区。引导建立航空物流公共信息平台。

支持和鼓励航空货运企业建设航空货运枢纽、货运集散地和快件处理中心，在航线经营权、航班时刻等方面给予支持。在环渤海、长江三角洲和珠江三角洲地区，引导形成三个国际航空货运枢纽群。加强沈阳、厦门、郑州、武汉、成都、重庆、昆明、西安和乌鲁木齐等机场航空货运枢纽的建设。

三、努力提高航班正常率

采取措施切实提高航班正常率。完善我国航班正常率统计办法，细化落实行业运输服务最低标准承诺的措施，建立主要机场航班正常率、平均延误时间的公众信息通报机制。将航班正常率作为航空公司申请航线、航班的先决条件之一。对大型机场航班时刻“削峰平谷”，避免航班聚集拥堵。建立空管航班正

常激励约束机制，提高管制水平，改进航班正常率。

建立大面积航班延误应急机制。大型机场、航空公司和空管等单位必须建立和完善大面积航班延误应急信息中心和指挥中心。制定航班延误后的应急工作程序。及时有效地向公众通报航班延误信息和对应方案。建立航班延误及应急处理后评估机制。

第四节 加快发展通用航空

一、推进基础设施建设

探索建立通用航空低空运行服务模式。布局建设通用航空机场、起降点，建立完善空管、维修、航油配送等保障能力，形成一批航空服务站，引入固定基地运营商（FBO）。支持在东部沿海、东北和西部地区构建农林防护、海洋维权、应急救援等公益性航空服务网络。加快特殊地区的通勤机场布局和建设。

二、改善企业运营环境

支持社会力量兴办通用航空企业、参与通用航空机场以及运行保障设施建设。建立长效补贴机制，支持和引导通用航空企业发展。巩固工业、农林业、飞行培训等通用航空传统服务，积极拓展通勤飞行、公务飞行、航空游览和私人飞行等新兴业务。增加通用航空企业数量，扩大经营规模，重点培育 3—5 家骨干通用航空企业。加快完成内蒙古阿拉善盟的通勤航空试点，在西部、东北等地区选择若干区域推广通勤航空建设。建立以市场为主导、有利于通用航空企业发展的收费管理模式。

三、完善规章标准体系

加快制订通用航空机场、起降点建设标准，规范建设程序。加快修订通用航空市场准入等规章，规范通用航空作业项目分类方式，进一步降低市场准入门槛。简化非经营性通用航空登记手续。健全通用航空行业统计指标体系，规划建设通用航空信息体系。

完善通用航空运行规范。加快建立通用航空安全监察体系，进一步加强和完善通用航空安全体系建设。构建和完善适合我国通用航空发展特点的空中交通管理运行机制和技术规范。

做好低空空域管理改革配套工作。修订《通用航空飞行管制条例》，构建低空空域法规标准体系，研究运行管理机制。2015年前，在北京、兰州、济南、南京、成都管制区推广改革试点，建设低空空域运行管理和服务保障体系。

第五节 确保航空持续安全

一、完善安全监督管理体系

建立健全覆盖全行业的安全监管体系，实现跨专业、跨地区紧密联合作业的网状监管运行模式。完善和创新监管方式和手段，打造闭环监管系统，建立并实施重点领域监管机制。加强事故调查能力建设。

完善航空安全规章标准体系及其修订机制。建立并持续改进安全管理体系。实施航空安全方案内部定期评审机制。推进安全信息分析中心建设。提高飞行校验能力。

二、加强安保系统建设

建设航空安保管理体系。建立与国际接轨的航空安保法规和标准体系，完善空防安全监管制度，逐步开展航空安保审计。指导机场和航空公司建立航空安保质量控制系统。

建立威胁评估与预判系统。建立并完善民航与其他情报信息部门交流的渠道和机制。依托公安专网建设连通全国民航公安机关的安全保卫信息系统。健全以情报信息为导向的安保工作机制。

提高设施设备保障能力。规范安保技术标准，引导民航安保技术和设施设备研发，推动安保核心技术的掌握，提高安保设备国产化率。加快建设民航安保实验室。

加强空中安保力量建设。适度扩大安全员队伍，提升机组和安全员处置反恐和突发事件的能力。建立空警执行急难险重任务的勤务运行机制。

三、强化应急处置能力

建立应急工作体系。完善民航应急工作的体制机制，健全法规和预案体系。充分利用现有资源，整合航空器搜寻援救协调、防劫机炸机和其他突发事件应急处置指挥等功能，建设民航局、地区管理局和省（区、市）监管局应急指挥平台，实现三级应急指挥平台与国务院及相关部门、地方政府、航空公司、机场、空管等运行管理部门的互联互通。

增强应急服务能力。依托现有货运和快递航空公司，建立具有高原应急救援能力的货运机队。重点支持大型通用航空企事业单位根据区域特点，定期演练，提高特种航空服务能力。建立直升机救援基地。

提高危机应对能力。理顺机场应急救援的体制和机制。加强机场消防能力建设，完善机场应急救护队伍和专家库，建立健全机场应急医疗救护物资和设备储备系统。强化民航空管局和地区空管局两级航空器搜寻救援协调中心功能。

四、提升适航系统水平

加快适航审定能力建设。制定适航审定能力建设方案，优先考虑满足大型客机项目，形成与国际接轨的适航审定能力。进一步推进上海、沈阳适航审定中心和航油航化适航审定中心建设，建设适航审定技术与管理研究中心和发动机适航审定中心，新建适航验证技术研究中心。

加强维修能力布局和建设。增强维修核心技术能力和工程能力，提高行业维修质量。制定国产大型民机维修方案。系统规划行业布局，培育形成北京、上海、广州等 3—4 个规模较大的维修产业集群。引导实施联合重组，重点培育 3—4 家具有国际竞争力的飞机维修企业。加强维修企业与生产制造企业、科研院所的横向合作，开发维修项目和工装设备，提高国内部（附）件和发动机维修能力。进一步推进维修法规建设，完善工程技术审批体系。细化实施标准，增强工程技术审定和监管能力。

提高航材综合保障能力。加强航材供应监管，打造航材共享平台，优化航空器材的资源配置，增强航材的适航性和保障的可靠性。

第六章 邮政业

交通运输是发展现代邮政业的基础平台和重要依托。要充分依托综合运输体系，加强邮政和交通运输资源的合理配置，强化邮政基础网络，提高邮政服务能力和水平，促进快递大发展、上水平。

第一节 完善邮政普遍服务体系

一、加强普遍服务能力建设

编制邮政设施专项规划，明确建设重点，逐步建立邮政设施规划体系。协调有关部门继续对邮政普遍服务设施建设给予资金支持。按照统筹规划、条块结合、分层负责、联合建设的思路，积极探索中央和地方共投共建邮政设施的模式，发挥地方政府积极性，扩大投资规模，加快建设速度，完善服务网络。

加强邮政基础网络建设，完善保障机制，均衡资源配置，提升服务水平，推进邮政公共服务均等化。以提升普遍服务能力为目标，完善邮政基础设施建设。重点加强邮政普遍服务终端能力建设，推进空白乡镇邮政局所、建制村村邮站和城镇居民住宅楼信报箱建设和补建，实施农村邮政局所的标准化、电子化改造。积极改善邮政普遍服务营业、投递和内部处理设施、设备条件，优化城乡邮件投递点布局，增加服务终端设备，提高服务能力和效率。

专栏 11 “十二五”邮政普遍服务基础设施建设

着力建设面向社会的邮政公共服务平台。基本完成 6000 个空白乡镇邮政局所补建，建设 20 万个建制村村邮站，完成 2 万个邮政局所的标准化、电子化改造。新建和改扩建全国部分邮件处理中心，调整功能布局，更新邮件处理设备，加强运力资源投入，提升处理效率和邮运能力。构建邮政机要通信安全保密作业系统。新增省会机要网点 32 个，建设北京邮政机要通信枢纽局，购置机要通信专用汽车，改造和增加监控设备，建立全国机要通信运行管理信息系统。

二、大力提升普遍服务水平

限定邮政局所平均服务人口数量，保障邮件全程时限、投递频次和深度不低于《邮政普遍服务标准》的要求。

大力提高中西部农村和边远地区邮政普遍服务水平，贯彻落实国家对西藏、新疆等地邮政普遍服务的政策措施，缩小城乡和区域间普遍服务水平差距。优化普遍服务资源配置，拓展服务领域，发展农村邮政物流，积极服务“三农”。推动发达地区普遍服务标准和水平进一步提高。

三、完善普遍服务保障机制

加快建立邮政普遍服务基金，制定基金征收、使用和监督管理的具体办法。完善中央和地方共投共建模式，健全邮政基础设施投资保障机制，推动落实各级政府对普遍服务的支持政策。对邮政普遍服务的质量和水平、财政补贴资金和建设基金的使用效果等进行综合考核评估。

健全邮政服务“三农”长效机制，支持邮政企业大力发展农村邮政物流，着力打造现代农村邮政物流综合服务平台。支持邮政企业发展农业生产资料、日用消费品、医药产品、中小学教材等连锁配送服务。

第二节 构建快递服务体系

一、提升快递服务能力和水平

鼓励和支持快递企业拓展服务领域，重点快递企业在直辖市和省会城市服务覆盖率达到 98%，省辖市服务覆盖率达 90%以上。构建多品种、个性化服务的产品体系，提高当日递、次晨达等限时产品的比例。推动快递企业加强自动化、信息化、标准化建设，大幅提升揽收分拣运输投递等环节的信息化机械化标准化水平，重点快递企业普遍使用手持终端（PDA）设备。

重点快递企业快件跟踪查询和信息反馈的便利性、及时性和准确性大幅提升。重点快递企业达到《快递服务》标准，快件延误率、损毁率和丢失率明显下降，用户申诉受理率和处理满意率稳步提高。快递服务的社会用户满意度明显提升。

二、优化快递基础网络布局

按照国家《物流业调整与振兴规划》关于重点物流区域和全国性物流节点城市规划布局，引导和鼓励快递企业在全国物流节点城市，建设快件处理中心、航空及陆运集散中心，提升运营能力和效率。积极推进长江三角洲、珠江三角洲、京津冀和海峡西岸等区域与国家规划布局相衔接的重点快递物流园区建设。

在北京、上海、广州、深圳、杭州、南京等重点城市，建设航空快件绿色通道。加强南京中心、重点区域分拨中心和配送中心建设，构建邮政快递物流综合服务平台。鼓励有条件的快递企业形成自主航空运输能力。形成以重点快递服务区域为核心，以重要快递物流节点城市、航空进出境通道以及综合运输

体系为支撑的全国快递物流网络布局。

三、推动快递企业做大做强

鼓励快递企业兼并重组，实现优势互补和强强联合。促进快递企业创新运行机制，推动骨干企业功能整合和服务延伸，加快向综合型快递物流企业转型。引导企业提升服务品质，打造服务品牌，促进快递竞争方式转变。支持骨干快递企业“走出去”，鼓励快递企业通过自建合作并购等方式设立境外分支机构，延伸服务网络，实施国际化发展战略。

鼓励快递企业与电子商务、制造业企业联动发展，促进快递配送网络与电子商务网络和企业物流网络一体化协同发展，培育产业新的增长点。到 2015 年培育出 4—5 个具有较强国际竞争力的大型快递企业。

第三节 加强邮政行业管理

一、建立健全邮政行业监管体系

贯彻落实《邮政法》，加强普遍服务监督检查，研究建立服务水平监测和综合评价体系，开展普遍服务综合绩效考核，保障普遍服务有效实施。实施快递经营许可制度，规范市场主体行为，营造公平竞争的市场环境。强化执法监督和行业自律，规范市场行为，建立公平公正竞争有序的市场秩序。推进监管机构设置，完善邮政监管组织保障，健全政府监管、行（企）业自律、社会监督三位一体的邮政行业监管体系。

二、规范快递业务市场

规范市场准入，认真贯彻执行《快递业务经营许可管理办法》，严格规范

快递业务员的资格认证工作。开放邮政管理部门和快递企业相关系统端口，方便企业申请快递业务经营许可证。制定快递代理资质管理制度，维护市场秩序。

规范企业经营行为，加快完善配套制度。加强市场监管和诚信体系建设，开展快递服务质量评价，构建分级分类的快递市场管理体系。推动快递企业设立专门的代收货款监控部门，规范快递代理。加大对快递企业经营的监督检查力度，制止各种违法违规经营行为，做到合法入市，守法经营，有序退出，维护国家利益和消费者合法权益。

第四节 促进交通邮政协同发展

一、统筹设施建设和政策协调

在公路、民航、铁路等客货运输枢纽的建设中，推动邮政和快递的服务网点、处理中心等设施的同步配套，促进综合交通运输设施的集约利用。完善邮政车辆通行的优惠政策，降低邮政普遍服务运营成本。统一制定快递车辆相关标准，协调运输政策，有效解决快递车辆城市通行问题。推进航空“快件绿色通道”建设。推进邮、快件运输标准的制定和标准化推广，推动信息互联互通和交通运输环节的无缝衔接。

二、推进业务合作和优势互补

鼓励邮政和快递企业与运输企业合作、联合、重组，实现资源与优势互补。依托邮政和快递网络，加大代理票务力度。鼓励和推进公路客运班线代运小件邮件、快件试点。研究推进在铁路客货运线路加载邮、快件车厢，开行邮、快件专列。研究提出利用高铁运送邮件和快件的办法，协调有关部门试点推广。进一步加强邮件和快件的航空运力供给。

第七章 交通科技与信息化

科技进步和创新是推动交通运输科学发展、转变发展方式的重要支撑。“十二五”时期，要以科技进步为引领，强化科技创新，加强科技成果推广和应用，推进交通信息化建设，大力发展智能交通，提升交通运输的现代化水平。

第一节 推进科技进步

一、推进科技创新能力建设

继续推进行业重点实验室建设。完善行业重点实验室布局，优化实验室研究方向，重点加强交通安全、节能环保、智能交通、决策支持等领域实验室建设，对符合国家重点实验室建设领域和方向、对交通运输行业发展有重大作用的行业重点实验室，继续加大支持力度，力争培育 2—3 个国家重点实验室。

稳步推进行业研发中心建设。在明确总体布局、建设模式、实施方式、管理机制和发展政策的基础上，稳步推进行业研发中心建设，力争在基础设施建设与养护、综合运输与现代物流、民航工程技术、交通运输安全与应急保障等领域建设 15 个左右行业研发中心，促进行业技术开发和成果工程化、产业化。

加快培育国家级科研基地建设。继续加大对直属交通运输科研机构基础条件投入，重点支持应用基础研究装备、重大关键仪器设备和大型综合试验场建设；继续支持工程建养、运输、信息、安全、节能、环保和决策支持等领域科研条件建设；注重发挥中央财政资金投入的引导性作用，鼓励企业以多种形式参与科研基础条件建设。

二、加强重大科技研发

支持重大交通科技专项。以重大关键技术开发与集成应用为主，依托重大工程建设，着力支持跨江海通道大型结构工程建设关键技术、内河航道通过能力提升关键技术、新一代智能交通技术开发与应用、新一代公路基础设施维护技术与装备开发、水上搜救打捞、航空安全等重大关键技术与装备开发等重大科技专项，力争形成一批拥有核心自主知识产权、技术水平国际领先、实用性强的重大科研项目研发成果。

突出交通科技研发重点。以实用性、前瞻性技术为主，紧密结合全国和区域交通运输发展需求，开展公路基础设施建设与养护、港口与航道建设与养护、内河通航枢纽、交通运输组织与管理、城市客运、交通安全与应急保障、交通资源节约与环境友好、交通运输信息化、交通运输科学决策支持等重点方向研发，显著提升交通运输发展的科技含量和技术水平。

专栏 12 “十二五”重大科技研发专项

重点开展以下五个方面的专项研发：

大型跨海通道工程建设关键技术：重点攻克超长跨越桥梁、海底超长隧道、大型海上人工岛等建设的核心技术，提升跨海大型结构工程建设质量和耐久性。

长江航道通过能力提升关键技术：重点突破通航设施建设、安全保障和航运信息服务等关键技术，支持干线航道通过能力的显著提升。

城市智能交通关键技术：重点研发智能车载终端设备、公共交通信息采集监测与服务、运营监管和应急保障等关键技术，显著提高城市交通运营管理与服务水平。

新一代公路基础设施维护技术与装备：重点突破公路、桥梁和隧道结构状况无损检测、全寿命养护与管理、结构物安全预警与保障、材料循环利用和快速维修等方面的核心技术，构建我国新一代公路维护技术体系。

水上溢油事故应急响应与污染控制技术：重点突破水上溢油立体监测与追踪、反应辅助决策、回收与处置等技术及装备，有效提升我国水上溢油应急响应处置能力。

三、促进科技成果推广应用

推进科技成果转化。紧密结合行业实际需求，通过开展示范工程及专项行动计划等各种方式，加强基础设施建设、运输组织优化、智能交通、资源节约、环境保护、安全保障、邮政专用技术装备等重点领域的成果推广应用。

建立科技成果推广规章制度。重点在资金投入、人才保障、激励措施、信息共享、知识产权保护等方面完善促进科技成果推广的制度保障与动力机制，探索建立专业化科技成果推广机构，促进成果推广应用。

建设交通科技信息资源共享平台。整合科技信息资源，推进交通运输科技数据中心建设，建立覆盖全国的交通运输科技信息资源共享体系，强化科技信息资源服务能力，提升科技成果推广信息服务水平。

专栏 13 “十二五”科技成果推广应用重点领域

重点推广应用以下六个领域先进适用技术：

基础设施建设技术：重载交通长寿命半刚性基层沥青路面设计与施工技术、大跨径桥梁建设技术、长大隧道建设技术、深水筑港技术、内河航道整治技术等。

运输组织优化技术：甩挂运输技术、物流公共信息服务平台技术、船货动态集成一体化监控技术、多式联运组织优化技术等。

智能交通技术：联网不停车收费技术、电子证件技术、船舶交通监管技术、集装箱信息化管控一体化、集装箱码头集卡全场智能调度系统技术等。

安全保障技术：交通安全设施设计技术、山区公路运输安全保障技术与产品、水上危险品运输安全保障技术等。

资源节约技术：沥青与水泥混凝土路面材料再生利用技术、废旧轮胎橡胶粉筑路应用技术、隧道照明与通风节能技术、港口装卸机械“油改电”技术、港口船舶岸电利用技术、太阳能一体化航标灯等。

环境保护技术：路域生态工程技术、路域生态环境监测技术、航道整治工程生态环境保护技术、疏浚土利用技术、散货码头防风除尘体系等。

四、强化科技标准化建设

推进技术标准制修订和宣贯实施。促进标准化建设的协同管理，加强现代物流、道路运输、建设养护、内河船舶、城市客运、智能交通、交通信息化、安全保障、节能环保、邮政服务等技术标准的制修订，积极推进交通运输国际标准化工作，促进交通运输标准化建设质量与应用水平的有效提升。

加强计量检测技术体系建设与产品质量监督。针对交通产品质量和基础设施建养质量，加强计量检测机构与基础条件建设，开展计量技术规范及校准技术研究和规程制修订工作；完善交通运输产品质量抽查、质量认证工作，提高交通产品质量监督水平。

第二节 加强信息化建设

一、加强行业管理服务应用系统建设

深化各业务领域管理服务应用系统建设，完善公路养护管理、收费管理、路政管理、交通情况调查等系统，并加强联网管理和集成应用。深化部省道路运输信息系统联网工作，推进部省水路运输信息系统、港口管理信息系统联网工作。积极开展港航公共基础设施运行和维护管理系统建设。开展内河水网重点区域数字航道建设，深化水上重点物资跟踪管理系统。完善海事管理信息系统，积极推进地方海事信息系统建设，加快救助打捞管理信息系统、交通安全综合业务应用系统、交通运输行政执法综合管理信息系统建设。加快建设民航电子政务技术平台、民航综合信息平台以及民航网络与信息安全保障系统。建立邮政行业服务水平监测和综合评价系统，健全邮政行业监管体系。完善行政许可在线办理平台，推动各级交通政务网站开展路政管理、运政管理、海事管理、港政管理等交通行政许可的“一站式”服务。推进交通电子口岸建设，并与国家电子口岸对接，促进外贸和物流便利化。推进民航简化商务信息系统工程、新一代全球分销系统工程、航空物流信息平台建设。继续推进国家交通运输物流公共信息共享平台建设，建设以行业监测分析、政务公开、行政执法和社会应急等为重点的邮政行业公共信息服务平台。到“十二五”末，力争部省两级电子政务核心业务信息化覆盖率达到85%以上。

二、加强公众出行信息服务系统建设

深化完善省域公路交通出行信息服务系统，强化路况、养护施工、交通管制、气象等实时信息的服务，实施省域、跨省域客运售票联网和电子客票系统

建设，力争实现以全国统一特服号、统一交通广播频率为特征，提供有机衔接的多种服务手段，并覆盖高速公路、国省干线及广大城乡地区的交通出行信息服务体系。

加快建设内河航运综合信息服务系统，强化航道状况、水位水深、水上水下施工、交通管制、水文气象等信息的服务，在重点水域实施水路客运售票联网和电子客票系统建设，进一步完善水路客运出行信息服务系统建设。

在地市级以上城市加快建设覆盖城乡的公共交通信息服务系统。鼓励和引导社会力量广泛参与，培育交通出行信息服务产业的健康发展。

三、加强行业市场信用信息服务平台建设

建设完善公路水路交通建设市场信用信息服务平台，推广普及公路水运建设工程项目管理、工程标准规范管理系统，建设公路水运工程招投标管理等系统。

建设完善公路水路运输市场信用信息服务平台，深化完善公路水路运输管理信息系统，推广普及 IC 卡道路运输电子证件、船舶船员“一卡通”、船舶电子签证等系统，实现公路水路运输行政执法信息、信用信息跨区域、跨部门的交换和共享，形成政府监管、企业自律、社会监督的信用管理和服务体系。

四、加强安全畅通与应急处置系统建设

积极引导建设、推广跨省市高速公路联网收费系统和区域联网不停车收费系统（ETC），“十二五”末，实现全国高速公路 ETC 平均覆盖率 60%，ETC 车道数 6000 条，ETC 用户量 500 万个。

建设信息互通、协同高效的部省两级路网管理平台，完善对国省道重要路

段、特大型桥梁、长大隧道等重点监控目标运行状态、气象条件等的监测、监控和预警。

完善海事、航道管理、港口安全管理信息系统，健全沿海港口重点水域及内河高等级航道的船舶交通、通航环境、港航设施、水文气象等状态的实时监测和安全预警体系。

建立健全重点营运车辆和船舶的监测监控系统，重点跟踪“两客一危”车辆（长途客车、客运包车和危险货物运输车）和重点营运货车、“四客一危”船舶（客渡船、旅游客船、高速客船、滚装客船和危险品运输船）的安全技术状态和运行状况。

建设多网联动的交通运输安全监管与应急处置平台，满足“监管到位、协调联动、上下贯通、左右衔接、响应迅速、处置有效”的要求。

五、加强交通运输经济运行监测预警与决策分析系统建设

建设与业务系统相融合的交通统计信息系统，依托业务管理与服务系统，完善交通统计信息指标体系，实现统计数据从交通运输业务系统的有效获取。

在行业统计、各主要业务系统基础上，建设部省两级行业经济运行监测预警和决策分析系统，开展重点物资运输、基础设施运行、固定资产投资、生产安全、运输市场、行业能耗等交通运输经济运行状态的监测、预警和综合分析，研判经济社会发展趋势对交通运输行业的影响，适时调整行业发展政策，面向社会及时发布相关信息，发挥导向性作用。

专栏 14 “十二五”信息化示范试点工程

在 4 个左右特大型或大型城市试点开展综合客运枢纽协同管理与信息服务系统建设，实现枢纽内不同运输方式的协同运转、安全监测及紧急事件联动处置，提供枢纽内外旅客出行、换乘及交通诱导信息服务。

示范开展港口集装箱多式联运信息服务系统建设，实现港口集装箱水水、公水、水铁等联运信息服务，实现多种运输方式单证信息共享和通关一体化服务。

推进国家及区域物流公共信息服务平台建设，促进东北亚物流信息服务网络建设，整合物流服务供需双方信息资源，提供政府公共信息、物流交易信息和增值信息服务。试点开展道路货物甩挂运输信息平台建设，实现甩挂运输智能运营调度管理、运行监测与综合分析。

推广城市公共交通智能系统建设，开展城市公交与轨道交通智能调度与管理、动态停车诱导等智能化系统的推广应用。在 10 个左右的城市试点开展出租汽车服务管理信息系统建设。

六、加强信息化基础工作和保障能力建设

完善行业信息基础设施，提升通信信息网络支撑能力。利用全国高速公路光纤、管道资源，适时组建连接部省的交通运输行业专网，有条件的省份可根据本地区发展的实际需要，充分利用高速公路通信网络资源开展行业专网建设。完善应急指挥通信系统，建立应急联合通信保障机制。

完善部省两级数据中心体系，提升行业数据服务能力。完善交通行业信息资源目录体系建设，结合重大工程和核心业务系统建设，健全和完善行业基础信息资源数据库；完善部省两级数据交换平台，满足行业数据交换和共享要求；建设运行维护综合管理平台，实现数据和设施设备的维护管理。

完善行业信息标准框架体系，提升信息共享协同能力。加快制定交通信息化基础性关键标准，按照行业标准体系框架，结合重大工程和示范、试点工程

的建设，及时提炼和完善相关信息标准规范；加快制定基础性关键标准，建设标准一致性和符合性检测平台。

构筑行业信息安全体系，提升信息安全防范能力。建设交通运输行业统一的信息安全认证体系；完善交通运输行业信息系统分级保护和等级保护系统；加快建立部级数据容灾备份中心。

第八章 绿色交通

交通运输行业要以节能减排为重点，建立以低碳为特征的交通发展模式，提高资源利用效率，加强生态保护和污染治理，构建绿色交通运输体系，走资源节约、环境友好的发展道路。

第一节 强化节能减排

一、结构性节能减排

充分发挥各种运输方式比较优势，优化交通运输资源配置，发挥综合运输的整体优势和组合效率，降低能源消耗强度；加快发展城市公共交通、水运等低能耗运输方式，倡导低碳型交通消费模式和出行方式。

大力优化公路网结构，提高路网通行能力和效率，提升公路技术等级和路面等级，调整公路运输运力结构；推进港口结构调整，发展大型化、专业化港口；提升航道技术等级，加快形成以高等级航道为主体的内河航道网。推进交通能源消费结构优化，鼓励替代能源在营运车船中的应用。

二、技术性节能减排

积极采用混合动力汽车、替代燃料车等节能环保型营运车辆以及双尾船、新能源动力船等节能环保型营运船舶，推广应用自重轻、载重量大的运输装备。对营运车船设置能耗和排放限制标准，提高准入门槛，淘汰低标准及老旧车船。鼓励使用天然气动力和电动车等节能环保型城市公交车，开展混合动力、电能出租汽车试点工作。与 2005 年相比，力争“十二五”末营运客车、货车单位运

输周转量能耗分别下降 6%和 12%，海洋和内河营运船舶单位运输周转量能耗分别下降 16%和 14%。

大力研发推广隧道智能通风照明控制技术，推行隧道“绿色照明工程”。加快发展高效电力驱动港口装卸设备，研发推广电能回馈、储能回用等新工艺新技术，基本完成轮胎式集装箱门式起重机“油改电”技术改造，推进船舶靠泊使用岸电技术改造。逐步推广港口太阳能、地源及海水源能、潮汐能、风能等新能源利用技术。与 2005 年相比，力争“十二五”末港口生产单位吞吐量综合能耗下降 8%。

推广高速公路不停车收费（ETC）系统，推广内河船舶免停靠报港信息服务系统，完善公众出行信息服务系统，促进客货运输市场的电子化、网络化，实现信息共享，提高运输效率，降低能源消耗，实现节能减排。

三、管理性节能减排

发展先进公路运输组织方式，加强货运组织和运力调配，利用回程运力，降低车辆空驶率。鼓励厢式运输、集装箱运输等专业化运输方式，发挥甩挂运输效率高和减排效果好的优势。合理安排客运线路，完善道路客运信息监测、分析和发布制度，提高客车实载率。推动建立绿色汽车维修体制机制，建立较完善的驾培行业节能减排体系。加强水路运输组织管理，鼓励航运企业联合经营，发挥规模优势，提高运输组织化程度。发展大宗散货专业化运输、多式联运等现代运输组织方式，全面提升船舶营运组织效率和节能减排水平。优化港口机械作业和港内运输组织管理。鼓励道路运输企业及港口企业完善能源管理体系，推广能源合同管理。

发挥港口、公路枢纽站场在物流发展中的节点作用，引导运输企业向依托

港口、公路货运枢纽的物流园区集聚，提高不同运输方式间货物换装效率，促进节能减排。

加强民航业节能减排，以航空公司、机场、空管为主体，政府主导与市场调节相结合，加强监督检查和综合协调，控制航空排放。

专栏 15 “十二五”交通运输节能减排示范推广工程

营运车船燃料消耗量准入与退出工程：实施营运车辆燃料消耗量限值标准，加快淘汰高能耗、高污染的运输车辆和船舶。

节能与新能源车辆示范推广工程：促进混合动力、纯电动、天然气等新能源和清洁能源车辆在公共汽车和出租车领域的示范推广应用，在城际客货运输和城市物流配送车辆中试点推广新能源和天然气车辆。

绿色驾驶与维修工程：大力推广绿色节能驾驶技术，组织实施绿色维修工程。

智能交通节能减排工程：推广电子不停车收费技术、内河船舶免停靠报港信息服务系统，建设物流公共信息平台、公众出行信息服务系统。

公路建设和运营节能减排技术推广工程：推广应用温拌沥青铺路技术、交通建设材料循环利用技术，实施公路隧道通风照明智能控制、高速公路服务区、收费站等节能减排技术改造，大力推进太阳能、风能等可再生能源利用，建设低碳服务区等一批试点工程。

绿色港航建设工程：加快港口集装箱码头轮胎式集装箱起重机“油改电”和船舶靠港使用岸电技术改造，积极推广太阳能、地热能等再生能源利用。

合同能源管理推广工程：逐步使合同能源管理成为交通运输行业节能技术服务市场的重要机制。

船舶能效管理体系与数据库建设工程：参照国际上在船舶能效改进方面的先进做法和经验，积极推动航运企业将船舶能效纳入体系管理。

第二节 节约集约利用资源

一、节约土地和岸线资源

统筹利用综合运输通道线位资源和运输枢纽资源，协调通道内各种运输方式的线位走向和技术标准，促进各种运输方式在枢纽节点的有效整合，提高枢纽建设对土地资源的利用率。

大力推广节地技术，优化公路工程建设方案，高效利用线位资源，合理确定建设规模和技术标准。鼓励利用旧路改扩建，因地制宜的控制公路建设永久用地和临时用地，提高土地资源综合利用效率。加强对施工临时用地的恢复管理，严格执行工程建设中采取改地、造地、复垦等措施要求，集约节约利用土地资源。

完善港口岸线使用管理，坚持统筹规划、深水深用、合理开发，保障港口岸线资源合理、有序开发利用。鼓励通过提高等级、改进工艺、更新设备、扩大陆域、完善配套等方式，加强老港区技术改造工作，提高老港区生产能力和技术水平，发展集约化、专业化、现代化港区，提高港区岸线资源利用效率。

二、循环利用资源

积极探索交通运输资源循环利用的发展模式，完善相关标准规范和评价指标体系。推广使用交通废弃物（废水）循环利用的新材料、新工艺、新设备，倡导标准化设计及工厂化预制，提高资源再利用水平。

加强港口、公路等的生产、生活污水循环利用，大力开展路面材料、施工废料、弃渣、港口疏浚土等资源的再生和综合利用，建设资源循环利用试点工程。以工程应用急需的高性能材料、工艺和装备为重点，积极推广废旧路面材

料冷再生、热再生等循环利用技术和施工工艺。推广航空水资源综合再生利用技术，促进航空垃圾资源化利用。

第三节 加强生态保护和污染治理

一、加强工程建设生态保护力度

研究制订生态型公路、港口、航道等工程的技术指南，逐步建立交通基础设施建设的生态保护激励机制。

继续加强公路生态保护。优化公路建设路线，合理避让生态敏感区。公路建设尽量拟合原地形，减少高填深挖，采取水土保持、动物通道设置、植物和湿地保护等有效措施，减少公路建设对生态环境的影响，对生态敏感区域路段，注重生态修复建设，有效改善公路路域生态环境功能。

强化港口航道工程的生态保护。港口和航道建设过程中尽量避免或减少对水生动植物生存环境的改变、湿地破坏、海岸非正常侵蚀等生态问题，注重湿地保护、生态护岸、生态缓冲带建设以及重大港口工程的生态修复等工作。

二、加强污染治理

加强公路、港口、机场等施工和运营过程中的污染治理，确保污染物达标排放。

控制并逐步减少公路施工期污染。提升高速公路服务区污水处理效果，因地制宜的推广生态型污水处理技术。对营运期超标的高速公路路段，实施声屏障、隔声窗等噪声治理工程。推广应用公路营运期固体废弃物分类收集、处理等环保技术。

推进港口污水回用系统建设，在部分客运量较大的港口、内河水上门服务区及京杭运河全线，建设船舶生活污水接收处理设施。加强煤炭、矿石码头的粉尘防治。加强对运量较大、周边居民密集的集装箱作业区的噪声治理。加强远离市区的分散小型港点的垃圾处理。

强化对营运车船定期监督、检查和维修，严格控制和减少营运车船的污染排放。全面实施船舶污染治理，对营运船舶强制要求安装污水处理（或储纳）设施和垃圾回收设施。

第四节 加强节能环保监管

一、强化工程全过程节能环保监管

强化对交通运输工程规划、建设和运营的全过程节能环保监管。制定监督与责任追究制度。严格执行交通建设项目节能评估、交通规划和建设项目环境影响评价、竣工环保验收等监管制度。全面开展工程节能环保设计，对已运营的工程逐步实施节能环保后评估。

二、建立交通节能环保统计及考核机制

建设部省两级交通运输节能环保统计机制和平台，建立标准统一的行业节能环保统计数据库和网络传输系统，开发统计分析系统。建立完善的交通运输节能环保统计数据核查制度和节能环保公报制度。

建立统一、科学的交通运输行业 and 重点交通能耗企业的单位能耗核算制度，加紧研究交通运输行业节能环保评价和考核体系，定期开展行业能源消耗、污染排放和生态保护等评估工作。建立节能环保的目标责任制，研究制订交通运

输行业污染损害赔偿制度。

三、建设交通运输节能环保监测网络

依托现有的信息网络基础，建设交通运输部节能环保数据中心和省级交通运输节能环保监测中心站；选择生态环境敏感或具备一定工作基础的区域重点开始建设公路和港口的监测站点，结合部分社会监测力量和资源，初步形成布局科学、层次合理的行业节能环保监测网络，全面开展交通运输节能和环保监测工作。

重点建设国家高速公路网沿线公路交通环境监测网络，三峡库区、环渤海、长江口、珠江口等敏感水域的水运交通环境监测网络。大力加强机场噪声监测能力，试点推广船舶污染物在线监测系统。针对行业能耗较大的重点运输企业开展节能监测。

第九章 安全与应急保障

安全是交通运输发展的永恒主题，是交通运输可持续发展的基本保障。要加强安全生产管理，加强交通安全监管和应急体系建设，更好地保障经济社会持续健康发展和人民群众安全便捷出行。

第一节 加强安全生产管理

一、强化交通运输企业安全管理

完善交通运输安全生产和应急管理的法规、标准和体制、机制建设，加强安全监管和应急管理工作。强化运输企业源头准入管理，建立健全市场退出机制。继续开展车辆超载超限治理工作，进一步健全长效机制，遏制违法超限超载反弹。加快推进交通运输企业安全管理体系建设，开展企业安全生产评估和绩效考核。

二、强化交通运输从业人员安全管理

严把交通运输行业从业人员资质准入关，加强安全生产职业资格制度建设。加强交通运输安全生产和应急专兼职队伍建设，重点加大企业安全生产负责人、安全应急专职管理人员的培训教育，重点实施营运车辆驾驶员、运输船舶船员、危险品码头现场作业人员安全教育工程，加大安全生产和应急关键岗位的安全知识和技能培训力度，严格培训与考试。对从业人员定期进行考核评估，并将评估情况作为退出市场和业绩考核的重要依据。加强交通运输建设安全管理人员和安全监理工程师等关键岗位的培训考核。

三、加强交通运输工具安全管理

交通运输企业要建立车辆、船舶保养维护制度，交通建设施工企业要制定和完善工程施工安全防护规程，交通运输主管部门要进一步完善营运车辆和运输船舶安全技术标准规范。健全营运车辆、运输船舶和城市公交工具维护检查（验）制度，加强维护、检测（验）和等级评定监督。加快制定与完善公路、桥梁、港口、航道、通航枢纽等交通基础设施维护和安全检测的技术规程。严格安全维护检测机构的资格管理，实行许可证制度。

第二节 加强交通安全监管体系建设

一、加强水上安全监管能力建设

加快实施国务院批准的《国家水上交通安全监管和救助系统布局规划》，以沿海和长江干线水域为重点，基本建立全方位覆盖、全天候运行、具备快速反应能力的现代化水上交通安全监管系统。

全面建成覆盖我国沿海近岸水域和长江干线的甚高频(VHF)安全通信系统，优化调整现有中高频海岸电台布局。加强主要港口及地区性重要港口、内河主要干线航道、重要航运枢纽、跨江跨海大桥通航水域监测系统建设，完善并有效整合沿海和长江干线重点水域船舶交通管理系统(VTS)、船舶自动识别系统(AIS)和船舶远程跟踪与识别系统(LRIT)，对重点关联水域VTS系统进行区域联网。强化重点物资、危险品装卸作业以及客运、客滚运输的监视监测。加强沿海和长江干线重点水域海事监管设施和海事船艇建设，支持推进其他内河干线和重要支流航道、界河航道海事巡航救助一体化船艇和有关设施建设，进一步提高我国管辖水域水上交通安全监管的能力。

二、加强航海保障能力建设

调整完善沿海航标配布，实现重要水域助航服务系统多重和立体覆盖；整合现有航标测绘系统资源，构建统一的航标测绘业务管理平台和信息服务平台。

加快航标船、测量船开发和更新建设，满足航标维护、深海航道测量、气象观测、扫海等航海保障任务。

建造具备破冰功能的大型航标船和大型救助船，保证北方海区冰期各港口正常运营和船舶航行安全。加快内河航道维护船舶更新升级，开发适用于日常航道维护、应急打捞、水下清障等需要的新型船舶，提升长江干线和界河航道维护能力。

三、提升交通治安保障水平

根据国际安全公约和国家安全规定，在国际航行船舶及跨境营运车辆上配备保安设施，加强大型公路客运枢纽、重要的水路客运及滚装码头、城市综合交通枢纽的安全检测，完善反恐怖防范等级标准，推进港口保安体系建设，加快沿海港口和长江等内河水陆治安防控体系建设，增强治安管理、反恐怖防范和突发事件的处置能力，加快监管系统区域联网，实现监管信息互联互通，满足多区域协同监管需求。

第三节 加强交通运输应急体系建设

一、完善交通安全应急预案体系

按照国家确定的应急体系，制定交通运输行业应急预案体系框架，完善各个领域不同层次的应急预案。修订《国家处置城市地铁事故灾难应急预案》等

国家专项应急预案、部门预案及分项预案，制定《交通运输突发事件总预案》等国家专项应急预案、部门预案及分项预案。

二、加快交通安全应急指挥体系建设

建设国家级安全监管和应急指挥系统，推进省级（含部属一级单位）交通安全应急指挥系统建设，整合交通安全与应急信息，实现信息统一报送和统计，确保与政府、行业、部门内部信息平台互联互通和共享。

完善公路、水路、城市客运及交通工程建设等方面的安全应急专项指挥系统建设。加快建设路网运行管理、交通运输应急指挥调度、交通运输建设施工安全生产管理、港口安全和保安管理等专项安全应急平台。

支持各省（自治区、直辖市）配置移动应急指挥通信装备，充分利用国际海事卫星等多种通信手段，形成快速、灵活、畅通的应急通信指挥系统。

三、加强应急监测系统建设

加强国家高速公路、重要国省道路段、重点客货运输站场、通航枢纽、大型桥梁、长大隧道、大型互通式立交桥的监控设施建设；加快治超检测站联网，完善治超监控网络。

建设营运车辆联网联控系统，实现对危险品运输车辆、三类以上班线和旅游客运车辆行车路线、连续驾驶时间等的运行监控；推进建设二级及以上汽车客运站重点区域的视频监管系统。

加强紧急状态下的水路重点物资运输监控，强化港口作业现场管理，加强客滚码头安检设施建设，重点加强危险品码头和客运码头的动态监管，逐步实现视频监控。

依托气象监测网络，逐步形成覆盖全国重要干线公路和沿海港口的气象预警系统，实现恶劣气候 6 小时内预警。

积极推进城市客运（换乘）枢纽、公共汽车、轨道交通日常运行状态和突发事件监测监控系统建设。

四、加强交通运输应急能力建设

加强水上交通事故应急能力建设。在沿海重点水域加快监管救助机场和飞机起降点建设，加大监管救助直升机配置，启动固定翼飞机建设，有效扩大监管救助飞机覆盖范围。继续推进救助船舶、救助基地和救助站点建设，完善沿海、长江干线和其他内河水域救助力量布局，提升恶劣海况下人命救助能力。充分利用卫星和航空遥感资源信息，提升海区船舶溢油监视监测能力，加强国家船舶溢油应急设备库和溢油应急船舶建设，同时通过政策扶持，逐步建立起广泛的社会清污力量。

加强交通抢险保通能力建设。统一协调中央与地方、交通运输部门与其他部门、专业力量与社会力量的交通应急保障物资，充分发挥全社会资源优势。结合武警交通部队兵力部署和公路养护队伍现状，构建平时服务、急时应急的交通应急物资保障体系。在全国部署 10 个左右区域性国家公路应急保障中心，提高国家处置重特大公路交通突发事件的能力。组建以地方公路养护部门、路政管理部门及日常养护机构为主体的省级公路应急养护中心。加快推进大型起重船、大型半潜式打捞驳船等水上抢险打捞装备的建造，提升沉船整体打捞能力和水下救援打捞深度。加快建设水路抢通应急设施和物资储备库，保障沿海重要通道和长江干线、珠江、黑龙江、京杭运河航道畅通。

加强紧急运力储备，建立紧急运力动员调用机制。按照“平急结合”原则

构建应急保障运力，以省为基本单元，构建满足抢险救灾人员、物资和战略物资运输需要的国家应急运输保障车队。以地（市、州、盟）为基本单元，组建省级道路客、货应急运输保障队伍。完善港航企业联动机制，依托大中型港航企业提供运能保障，建立部级、省级水路紧急运力储备。

提高城市轨道交通应急处置能力。开展城市轨道交通运营安保工程，改造运营控制中心，增配安检设备。组织开展城市轨道交通应急演练，提高城市轨道交通的安全防范水平和应急保障能力。

第十章 保障措施

为保证交通运输发展目标的实现，必须加强组织领导和规划指导，完善投融资政策，深化体制机制改革，加强法规体系建设，强化人才队伍、精神文明和廉政建设，为规划实施提供有力的支撑和保障。

第一节 加强组织领导，强化规划的指导性

各级交通运输部门要统一思想、高度重视、周密部署、精心组织，切实编制好本地区、本部门的专项规划，并注重与行业发展规划的衔接。规划实施过程中，要加强领导，明确权责，统筹做好重大建设项目的前期工作和进度安排，确保“十二五”规划各项目标和任务的顺利完成，要加强与水利水电、国土、环保等部门的协调，保障规划的有效实施。

为强化规划的指导性和针对性，要探索建立分类指导的实施机制。处理好政府与市场的关系，在公益性基础设施建设养护、安全监管和应急体系等领域，切实履行政府职责，合理配置公共资源；在科技和信息化、节能环保等领域，通过体制机制创新，完善引导政策，激发市场主体的积极性、创造性，为企业规模化、集约化和高效发展营造良好的制度和政策环境；在运输服务等领域，主要依靠市场主体的自主行为，各级交通主管部门要规范市场行为，加强市场监管，维护市场公平竞争。

切实加强规划实施的跟踪和中期绩效评估，及时把握交通运输发展中出现的新情况、新问题，适时调整规划和相关政策，进一步增强规划的指导性。要积极开展交通运输专项规划的研究，制定国家公路网布局规划，推动各地开展

本省（区、市）公路网系统规划工作，开展《全国沿海港口布局规划》等规划的评估工作，适时开展《国家水上交通安全监管和救助系统布局规划》等规划的调整工作，调整完善《全国民用机场布局规划》。

第二节 加强资金保障，完善投融资政策

继续坚持“国家投资、地方筹资、社会融资、利用外资”的良好机制。积极争取更多的中央和地方财政性资金投入交通运输公益性事业，加强和规范现有交通建设专项资金和财政性资金的管理和使用，充分发挥国家投资的效率和效益；积极拓展融资渠道，利用好金融市场，继续发挥银行贷款等间接融资渠道的功能；鼓励民营和社会资本进入交通基础设施建设领域，加强和规范民营和社会资本投资项目管理；继续利用外商直接投资和国际金融组织贷款，促进交通基础设施建设。

强化对交通发展重点领域的支持。按照“分类指导”的原则，继续实施区域差异化投资政策，加大对西部地区、“老少边穷”地区以及西藏、新疆等重点区域交通建设的投资倾斜力度。加大对国省道改造、内河水运、安全监管和应急体系能力建设的投资支持力度。加大民航安全监管能力建设的投入，增加对通用航空、国际航空等民航重点领域的资金扶持。研究制订综合运输、现代物流、城市公交、绿色交通等相关领域的投资政策。

第三节 加强法规体系建设，深化体制机制改革

开展综合运输法规体系研究制订，统筹考虑公路、水路、民航、邮政等方面的法律、行政法规项目，提出综合运输法规体系框架，推动立法工作开展，

研究、制定、出台一批交通运输法律法规。

专栏 16 推进立法进程，加强法制保障

努力促进《城市公共交通条例》、《收费公路管理条例（修订）》、《水路运输管理条例（修订）》、《航道法》出台。

推进《海商法（修订）》、《航运法》、《道路运输条例（修订）》、《海上交通安全法（修订）》的立法进程。

制定完善《公路安全保护条例》、《城市公共交通条例》、《水路运输管理条例》等法规的配套规章。推进《港口岸线使用管理规定》等行业管理规章的出台。

推进《民用航空法》的修改和完善。研究制订《邮政企业专营业务范围的规定》。

按照大部门制改革要求，深化综合运输管理体制机制改革，落实各级交通运输管理部门职责，进一步建立和完善促进综合运输发展的协调机制，继续探索和完善职能有机统一的交通运输大部门体制。加强交通运输发展相关政策研究。加快推进公路管理体制改革，进一步理顺公路管理体制，深化高速公路管理和农村公路养护管理体制改革。深化港航管理体制改革，加强港口岸线、港界范围内土地资源的管理和保护，逐步完善航道、锚地等公用基础设施的建设、维护、管理的体制机制，理顺通航枢纽等节点管理体制和运行机制。深化民航管理体制改革，建立航空公司、机场、空管协调发展的机制，推进空域管理体制和机场管理体制改革。深化邮政体制改革，推动完善省级以下邮政监管体制，推进普遍服务与竞争性业务分业经营、分账核算，建立合理透明的邮政普遍服务成本核算与补贴制度，完善邮政普遍服务运营保障，推动邮政企业体制机制创新和邮政快递物流重组上市，充分发挥国有邮政企业的骨干作用。

全面推行依法行政，推进执法模式变革，做到决策权、执行权、监督权相对分离、相互制约。建立健全《交通行政执法规范》。完善行政许可网上办理系统，加快交通运输执法信息平台建设。完善行政执法机关的内部监督制约机制。

规范执法程序、执法文书自由裁量权。整合执法资源，实现跨地区联合执法。力争“十二五”末行政复议被变更或撤销比例降低至 0.5%，行政执法群众评议满意度达到 95%以上。加强基层执法单位标准化建设，统一执法标识，提升交通运输执法形象。

第四节 加强人才队伍建设，提供人才保障和智力支持

深入实施“人才强交”战略，以高层次人才、高技能实用人才、高素质管理人才及有关重点领域急需紧缺人才为重点，加强优秀拔尖人才和急需紧缺人才培养，优化人才结构，提升人才素质，强化人才使用与激励机制建设，为发展现代交通运输业提供人才保障和智力支持。

加强交通运输行业教育培训的基础条件和软硬件环境建设，加快交通远程教育服务网络建设，积极推动交通远程大学的建立。组织开展以地市级、县级交通运输主管部门领导为主的领导干部培训，继续实施支持西部地区交通干部培训计划。支持部属院校和共建院校开展交通基础科学和应用科学研究，培养交通发展急需的高层次创新型人才。依托交通运输重点学科专业、重大建设工程、重点科研项目和重点科研基地，加强重点领域科技领军人才和优秀青年人才培养，重点建设一批创新人才培养基地，打造一批高水平创新团队。支持全社会航海教育发展，引导航海职业教育发展，采取多方式改善航海院校海上教学实习实训条件。支持交通运输建设、运营管理和运输服务领域的技能型实用人才培养实训基地和职业教育示范院校建设。建立机制、创造条件、加快培养，储备和造就一支政治思想素质过硬、责任心强、熟悉交通业务和国际事务运行规则的专业人才队伍。提高飞行、机务、空管、机场等专业培养能力，

实施人才培育模式创新工程、实践实训基地建设工程等，加快培养一批具备民航专业背景、熟悉国际民航规章标准、能够参与国际交流合作的人才。建立邮政行业专业化技能型人才培养基地，构建企业经营管理人才评价机制，加快快递服务专业人才培养。以增加人才总量、改善人才结构、提升人才素质为核心，继续支持中西部地区人才队伍建设。加强执法队伍正规化、专业化、规范化、标准化建设。制定《交通运输行政执法证件管理规定》，进一步严格执法人员资格条件和奖惩标准。推广执法人员和执法证件管理系统，对执法人员实行动态监管和自动考评。加强执法业务骨干队伍与执法管理队伍建设。

专栏 17 加强交通运输行业人才队伍建设

干部队伍培训：推动交通运输行业管理干部队伍培训平台（1+32）建设，加大培训资源开发，进一步改善部党校和管理干部学院基础教学条件建设。

重点学科及创新人才培养：支持航海技术、轮机工程、公路桥梁、港口航道、物流管理等 30 个交通重点学科点，形成 10 个交通创新人才培养基地，全行业培育 20—30 个高水平创新团队。

技能型人才培养：支持公路建养、运输管理、航道建养、船闸运行、城市轨道交通运营、现代物流、汽车维修、港口航运、交通安全、救助打捞与应急管理 etc 技能型实用人才培养实训基地建设。“十二五”时期，为交通运输行业输送 60 万高素质技能型人才。

重点领域急需紧缺人才培养：加强综合运输、现代物流、道路运输、城市客运、城市轨道交通、公路桥梁养护、港口航运、应急救援等重点领域急需紧缺人才的培养。

第五节 加强精神文明建设，提升行业发展软实力

按照社会主义核心价值体系的要求，结合交通运输实际和特点，践行行业核心价值体系，全面提升行业文明程度和职工文明素质。加强政治理论学习、政策法规学习和业务学习，建立各类学习型组织，拓展学习型组织主题实践活

动，提高服务交通运输科学发展的能力和水平。深入开展“学先进、树新风、建体系、创一流”活动，认真组织实施文化建设“十百千”工程，提高行业文化感染力。加快文化研究成果转化应用，着力创新文化管理实践活动，改善文化阵地环境条件，开展丰富多彩的群众性文化活动。建设诚信交通，大力推进服务型政府部门的诚信建设和职业道德建设，加强职工队伍的社会公德、职业道德、家庭美德建设。建设阳光交通，完善信息公开机制，全面推行政务公开，扩大公众、社会和新闻舆论的知情权、监督权。加强政工队伍建设。

切实加强反腐倡廉工作，进一步完善惩防体系建设，加强对行业不正之风的监督治理，加大违纪违法案件查处力度。深入开展工程建设领域突出问题专项治理工作，开展优质廉政工程的创建活动。

加强新闻宣传，提高社会沟通能力和水平。整合全行业新闻宣传资源，创新宣传模式，抓好交通运输重大题材的策划宣传，加强与社会媒体的联系沟通，为交通运输发展营造良好的舆论环境。妥善应对突发新闻事件，加快形成交通运输应急宣传的体制机制，推进突发事件应急宣传网络向最基层覆盖。建立健全新闻宣传机构，规范新闻发布工作机制，建设及时畅通的新闻宣传信息网络，加强新闻宣传体系建设。注重发挥网络媒体宣传渠道作用，进一步加大网络媒体舆情跟踪分析，探索建立交通运输网络评论员队伍。

专栏 18 加强交通运输行业精神文明建设

“十百千”工程：打造 10 大交通运输文化品牌，创建 100 家文化建设示范单位，培养宣传 1000 名先进典型。

“学先进、树新风、建体系、创一流”活动：以交通运输管理部门、交通行政执法部门和交通运输窗口单位为重点，争取创建 150 个全国文明单位，80 个省部级文明行业、400 个省部级文明单位和 500 个省部级文明示范窗口。

此外，“十二五”时期，要按照国家互利共赢开放战略的要求，坚持“引进来”和“走出去”相结合，进一步深化我国交通运输领域的双边和多边合作，加大国际组织事务和应对气候变化等重要国际谈判参与力度，继续加强区域合作，拓展合作领域，加强国际条约履约，推进国际运输便利化，加强海盗防范国际合作，提升我国交通运输行业的国际地位和竞争力，保障国家交通运输安全，维护国家利益。

交通运输行业要积极开拓创新、锐意进取、扎实工作，在推进综合运输体系建设、促进现代物流发展、提升科技进步和信息化水平、建设资源节约型环境友好型交通行业、完善安全监管和提高应急处置能力等方面取得显著成效，全面完成“十二五”规划目标和各项任务，开创现代交通运输业发展的新局面，为实现国民经济和社会发展第十二个五年规划和全面建设小康社会宏伟目标而努力奋斗！

附表 交通运输“十二五”发展指标汇总

	指标	2010年	2015年
基础设施	公路网总里程（万公里）	398.4	450
	高速公路总里程（万公里）	7.4	10.8
	国家高速公路通车里程*（万公里）	5.8	8.3
	高速公路覆盖20万以上城镇人口城市比例（%）	80	≥90
	二级及以上公路总里程（万公里）	44.5	65
	国道二级及以上公路比例**（%）	60	≥70
	每年实施国省道大中修工程比例（%）	13	≥17
	国省道总体技术状况（MQI，%）	72	>80
	农村公路总里程（万公里）	345.5	390
	国家公路运输枢纽客货运输站场建成率（%）	21、13	50、40
	沿海港口通过能力适应度	0.98	1.1
	沿海港口深水泊位数（个）	1774	2214
	内河高等级航道里程（万公里）	1.02	1.3
	内河高等级航道达标率（%）	54	70
	五年累计改善三级及以上航道里程（公里）	2700	3500
	民航机场总数（个）	175	≥230
	邮政局所数量（万个）	4.8	6.2
运输服务	营运中高级客车比例（%）	28	40
	营运重型车、专用车、厢式车比例（%）	17.9、5.4、 19.2	25、10、 25
	远洋、沿海、内河船舶平均吨位（吨）	23000、 4800、480	25000、 6500、800
	内河货运船舶船型标准化率（%）	20	50
	长江干线、西江航运干线和京杭运河船型标准化率（%）	<40	70
	公路甩挂运输拖挂比	1：1.2	1：2
	乡镇、建制村通班车率（%）	98、88	100、92
	国道平均运行速度（公里/小时）	57.5	60
	沿海主要港口平均每装卸千吨货在港停时下降率（%，基年：2010）	15	
	民航航班正常率（%）	81.5	>80
	乡（镇）邮政局所、建制村村邮站和邮件转接点覆盖率（%）	75、51	>95、80
	重点快递企业网点在直辖市和省会城市、省辖市的覆盖率（%）	95、88.9	98、>90
	300万人口以上、100—300万人口以及100万人口以下的城市，公交车辆拥有率（标台/万人）		15、12、 10
	300万人口以上、100—300万人口以及100万人口以下的城市，建成区公交站点300米覆盖率（%）		≥85、 ≥75、≥70
全国公交专用道总里程（公里）		10000	

	指标	2010年	2015年
科技与信息化	科技进步贡献率(%)	50	55
	国省道重要路段和内河干线航道重要航段监测覆盖率(%)	30	≥70
	重点营业性运输装备监测覆盖率(%)	70	100
	高速公路电子不停车收费平均覆盖率(%)	20	60
绿色交通	营运车辆单位运输周转量能耗和二氧化碳排放下降率(%，基年：2005)	10、11	
	营运船舶单位运输周转量能耗和二氧化碳排放下降率(%，基年：2005)	15、16	
	营运客、货车单位运输周转量能耗下降率(%，基年：2005)	6、12	
	海洋和内河货运船舶单位运输周转量能耗下降率(%，基年：2005)	16、14	
	港口生产单位吞吐量综合能耗下降率(%，基年：2005)	8	
	民航运输吨公里能耗和二氧化碳排放下降率(%，基年：2010)	>3	
	国省道单位行驶量用地面积下降率(%，基年：2010)	5	
	沿海港口单位长度码头岸线通过能力提高率(%，基年：2010)	5	
	总悬浮颗粒物(TSP)和化学需氧量(COD)等主要污染物排放强度(吨/亿吨公里)下降率(%，基年：2010)	20	
安全应急	营运车辆万车公里事故数和死亡人数下降率(年均%)	3	
	城市客运百万车公里事故数和死亡人数下降率(年均%)	1	
	百万吨港口吞吐量事故数和死亡人数下降率(年均%)	5	
	水上人命救助有效率(%)	>93	>93
	一般灾害情况下公路应急救援到达时间(小时)	≤8	≤2
	沿海重点水域监管救助飞机应急到达时间(分钟)	≤150	≤90
	长江干线以及珠江水系、黑龙江水系的重要航段，监管救助船舶应急到达时间(分钟)	≤45	≤45(局部≤30)
民航运输飞行百万小时重大事故率(五年累计)	0.05	<0.2	

注：*指2004年国务院批准的国家高速公路，**指国家公路网规划调整后的普通国道。