署办规〔2023〕14号

大兴安岭地区行署办公室

关于印发大兴安岭地区“十四五”交通运输发展规划的通知

各县（市、区）人民政府，地直有关单位：

《大兴安岭地区“十四五”交通运输发展规划》已经行署同意，现印发给你们，请认真贯彻落实。

 黑龙江省大兴安岭地区行政公署办公室

2023年11月6日

大兴安岭地区“十四五”交通运输发展规划

“十四五”交通运输发展规划是国民经济和社会发展规划在交通运输领域的细化和落实，编制《大兴安岭地区“十四五”交通运输发展规划》以《大兴安岭地区国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》和国家、省、地区相关规划为指导，按照构建现代化综合交通运输体系的总体目标，明确“十四五”时期大兴安岭地区交通运输的发展目标、重点任务和政策取向，为开启第二个百年奋斗新征程、推动经济高质量发展提供服务和保障，是政府部门履行职责和引导市场主体的重要依据，是指导“十四五”期间大兴安岭地区综合交通运输发展的纲领性文件。

 一、发展基础

（一）经济社会发展现状

1.地理位置及自然条件

大兴安岭是中国最北、纬度最高的边境地区，北为黑龙江上游水域，与俄罗斯隔江相望；东南与黑龙江省黑河市爱辉区、嫩江县接壤；西南与内蒙古自治区呼伦贝尔市鄂伦春自治旗毗邻；西北与呼伦贝尔市额尔古纳市和根河市为界。行政区划8.3万平方公里，常住人口33.1万人，下辖7个县市区、37个乡镇、80个行政村、55个社区、6个街道办事处；区域内大兴安岭林业集团公司是国家林草局直属企业，下设10个林业局，100个林场，地企共同肩负着维护“五大安全”的重要职责。

大兴安岭地区自然资源丰富，是我国重点国有林区，有林地面积709万公顷，森林覆盖率84.89%，是国家生态安全重要保障区和木材资源战略储备基地。林下适生经济植物540多种，药材1475种，蓝莓、红豆、偃松储量丰富，是享誉国内外的“中国野生蓝莓之乡”。区内矿产资源富集，有煤炭、有色金属和贵金属等矿产资源40多种、矿产地611处，潜在经济价值逾万亿元。境内有大小河流500多条，水资源总量160.76亿立方米。

2.旅游资源

全区现有A级旅游景区42个，其中，5A级景区1个(北极村旅游风景区)，4A级景区3个(加格达奇区寒温带植物园、松岭区百泉谷生态旅游风景区、呼玛县鹿鼎山景区)，3A级景区34个，2A级景区3个，A级景区1个。有国家级保护区8处，国家级森林公园4处，国际重要湿地1处，国家湿地公园10处，国家地质公园1处，4S级旅游滑雪场1处。近年来，我区先后斩获“中国最美十大森林”“中国十大最美秋色”和“中国最令人向往的20个地方之一”等诸多殊荣。

3.经济社会发展状况

近年来，大兴安岭地区面对宏观经济形势的深刻变化和转型发展压力，全区上下在地委、行署领导下，保持战略定力，深化林区改革，激发蛰伏潜能，坚守初心，勇担使命，顶压前行，推动全区经济和社会稳步发展。2020年全区实现GDP总量141.9亿元，受疫情影响增速有所缓慢，比上年增长2.7%。从三次产业看，第一产业增加值55.9亿元，增长3.5%；第二产业增加值17.8亿元，增长15%；第三产业增加值68.1亿元，下降0.9%。

 （二）“十三五”发展成绩

按照“基础设施网络更加完善，运输服务水平明显提升，治理体系进一步优化”的发展思路，我区充分利用国家扶贫、西部政策以及林区道路建设优惠政策，实施公路交通网络建设“1234”工程，即构建干线公路“一环两纵”主骨架网，突出通国境、通省际、通区域“三大通道”建设，加快推进农村公路“四联工程”建设。全区建立了功能完善、结构合理、衔接顺畅、安全可靠、服务优质的公路运输网络，改善城乡之间与周围城市之间的出行条件，初步形成了安全、便捷、高效、绿色的交通运输体系，总体进展情况基本符合预期，基本满足全面建成小康社会和发展生态林业的需要，有效支撑和引领林区经济社会持续健康发展。

1.基础设施建设

“十三五”期间，全区公路基础设施建设累计完成投资67.2亿元，争取国家投资47.6亿元(中央车购税资金46.9亿元、燃油税返还资金0.7亿元)。其中，国省干线、农村公路建设分别完成42.6亿元和21.4亿元；国省道危桥改造工程完成投资1.1亿元；农村公路危桥改造工程完成投资1.7亿元；国省道和农村公路安保工程完成投资0.4亿元,交通骨干网络、对外交通条件等得到了明显的改善。

（1）公路

公路规模稳步增长。“十三五”期间，普通国省干线公路和农村公路统筹协调发展，全区公路基础设施建设累计完成投资67.2亿元，实现平稳增长。到2020年底，大兴安岭区域公路网总里程达7226.059公里，其中，大兴安岭地区管养里程7106.774公里，省交投高速公路运营管理有限公司管养里程119.285公里。比2015年增加191.6公里，公路网密度达到8.7公里/百平方公里。全区已初步形成东连黑河地区，西接内蒙古自治区呼伦贝尔,南通哈尔滨、大庆、齐齐哈尔工业走廊，北至对俄口岸的陆路交通网络，为支撑林区转型发展和乡村振兴建设提供了重要支撑。

公路等级持续优化。截至2020年底，大兴安岭地区国道1228.849公里、省道1139.423公里、县道1631.817公里、乡道712.992公里、村道2256.789公里、专用公路256.189公里；地区境内一级公路里程149.202公里，占总里程2.06%，比2015年增加10.3%；二级及以上公路达到1612.531公里，占总里程22.3%，比2015年增加30.8%；公路网等级指数达到3.19，通行条件有所改善。

表1-1 2020年大兴安岭地区公路网构成情况表

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 类别 | 公路技术指标 | 数量 | 技术指标值 |
| 公路网规模 | 公路总里程(公里) | 7226.059 |
| 公路网密度(公里/百平方公里) | 8.7 |
| 按技术、行政等级和路面类型分 | 里程(公里) | 比重(%) |
| 按技术等级分 | 高速 | 0 | 0 |
| 一级 | 149.202 | 2.06 |
| 二级 | 1463.329 | 20.25 |
| 三级 | 2457.030 | 34.00 |
| 四级 | 3128.275 | 43.29 |
| 等外 | 28.223 | 0.39 |
| 按行政等级分 | 国道 | 1228.849 | 17.01 |
| 省道 | 1139.423 | 15.77 |
| 县道 | 1631.817 | 22.58 |
| 乡道 | 712.992 | 9.87 |
| 专道 | 256.189 | 3.55 |
| 村道 | 2256.789 | 31.23 |
| 按路面类型分 | 沥青混凝土 | 636.108 | 8.80 |
| 水泥混凝土 | 2852.820 | 39.48 |
| 砂石路面 | 3709.291 | 51.33 |
| 无路面 | 27.840 | 0.39 |

表1-2大兴安岭地区2015年和2020年公路网等级情况分析表

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 分类 | 2015年 | 2020年 | 对比分析 |
| 里程(公里) | 比例(%) | 里程(公里) | 比例(%) | 增加值(公里) | 增加比例(%) |
| 合计 | 7034.469 | 100 | 7226.059 | 100 | 191.590 | 2.72 |
| 高速 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 一级 | 135.267 | 1.92 | 149.202 | 2.06 | 13.935 | 10.30 |
| 二级 | 1097.145 | 15.60 | 1463.329 | 20.25 | 366.184 | 33.38 |
| 三级 | 2910.883 | 41.38 | 2457.030 | 34.00 | -453.853 | -15.59 |
| 四级 | 2842.925 | 40.41 | 3128.275 | 43.29 | 285.350 | 10.04 |
| 等外 | 48.249 | 0.69 | 28.223 | 0.39 | -20.026 | -41.51 |

（2）水路

目前，全区现有水路客运企业4家，其中，漠河市3家，呼玛县1家。客运船舶26艘，总客位538个，主要从事水路旅游客运经营业务。

（3）铁路

截至2020年底，大兴安岭地区区域内铁路总里程约1041.778公里，其中辖区内主要铁路运营干线4条，四等以上车站46个。“十三五”期间，大兴安岭地区铁路货运总量为2066.29万吨，年货运量呈上升趋势；铁路客运总量为1128万人次，受疫情影响2020年度年客运量有所下降，其余年度保持平稳。

表1-3大兴安岭地区2016年-2020年铁路客货运量一览表

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 年份 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| 客运量(万人次) | 275.1 | 263.1 | 256.9 | 241.1 | 91.8 |
| 货运量(万吨) | 226.91 | 388.43 | 380.60 | 413.25 | 657.1 |

（4）航空

大兴安岭地区现有加格达奇机场和漠河机场2座民用机场。加格达奇机场2012年建成，开通民用航空航线5条，通航北京、哈尔滨、上海、大连、呼和浩特、海拉尔等城市。漠河机场于2008年建成，是中国最北、纬度最高的4C级支线机场，也是中国第一个建于永久冻土带上的机场。开通航线2条，通航北京、哈尔滨和加格达奇3个城市。

“十三五”期间，加格达奇机场航班起降总量达1.45万架次。旅客吞吐总量达70.7万人次，货邮吞吐总量达269.5吨，受疫情影响，2020年度有所下降，其余年度呈逐年上升趋势。2020年，全年航班起降1933架次，同比下降45.7%；旅客吞吐量8.87万人次，同比下降36.4%；货邮吞吐量11.4吨，同比下降88.2%。漠河机场航班起降总量达0.79万架次。旅客吞吐总量达38.6万人次，货邮吞吐总量达331.2吨，受疫情影响，2020年度有所下降，其余年度呈逐年上升趋势。2020年，全年航班起降1150架次，同比下降19.8%；旅客吞吐量6.4万人次，同比下降24.33%；货邮吞吐量29.98吨，同比下降69.6%。

表1-4大兴安岭鄂伦春机场2016年-2020年客货运量及起降架次一览表

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 年份 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| 旅客吞吐量(人次) | 132221 | 147417 | 156084 | 182783 | 88710 |
| 货邮吞吐量(吨) | 37 | 50.2 | 73.5 | 97.4 | 11.4 |
| 飞机起降(架次) | 2772 | 2977 | 3281 | 3558 | 1933 |

表1-5 漠河机场2016年-2020年客货运量及起降架次一览表

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 年份 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| 旅客吞吐量(人次) | 72505 | 83801 | 80735 | 84697 | 64089 |
| 货邮吞吐量(吨) | 45.2 | 77.4 | 80 | 98.6 | 29.98 |
| 飞机起降(架次) | 1774 | 1873 | 1708 | 1434 | 1150 |

（5）综合运输发展

“十三五”期间，全区道路运输基础设施建设总投资830万元，改建县(区)级客运站4个，总投资500万元；改建乡镇客运站(包括农村客运站)5个，总投资230万元；新建漠河市北红村综合站1个，总投资100万元,有力促进全区交通综合运输体系建设，方便百姓出行。

（6）客运交通发展

目前，全区拥有客运班线经营线路45条，其中，省际客运班线4条、市际客运班线6条、县际客运班线18条、县内客运班线17条，基本满足大兴安岭地区居民出行需求。

（7）城市及城乡公共交通发展

截至2020年底，大兴安岭地区共有城市公交线路20条，城乡公交线路11条，城市公交车辆128台，城乡公交车辆21台。公交车共计149台，其中，新能源公交车85台，占比57%。在满足全区城市及城乡居民出行的基础上，优化了公交行业能源消费结构，促进全区公交行业节能减排。

（8）其他固定资产投资项目

交通扶贫成绩显著。全区紧抓贫困地区交通建设扶贫工作，完成漠河市扶贫公路建设任务30公里，开通了漠河市兴安镇大河西村至塔河镇客运线路，投入车辆1台，班次1个，基本满足群众出行需求。

安全保障服务水平显著提高。“十三五”期间，国省道危桥改造19座，改造长度1186.46延米；安保工程处理隐患里程149.645公里；农村公路危桥改造工程完成66座，改造长度2724.22延米；安保工程处理隐患75项，处理隐患里程342.01公里。安全保障水平得到加强。

2.运输服务发展

（1）客货运量和周转量发展情况

“十三五”期间，大兴安岭地区客货运输整体呈下降趋势。旅客运输主要依靠公路、铁路、水路和航空4种交通方式，2020年全区客运量完成160.5万人次，其中，公路客运量53.4万人次，比2015年下降57.3%；完成旅客周转量5344万人公里，比2015年下降59.2%。

表1-7 大兴安岭地区历年公路客货运量及周转量一览表

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 年份 | 客运量(万人) | 旅客周转量(万人公里) | 货运量(万吨) | 货物周转量(万吨公里) |
| 2015 | 125 | 13113 | 634 | 166313 |
| 2016 | 107 | 9780 | 445 | 212084 |
| 2017 | 95 | 8584 | 419 | 200299 |
| 2018 | 79 | 7587 | 437 | 190676 |
| 2019 | 84 | 7576 | 304 | 110209 |
| 2020 | 53.4 | 5344 | 305 | 107018 |

货物运输主要依靠公路、铁路和航空3种交通方式，2020年完成货运量1003.48万吨，其中，公路货运量305万吨，比2015年下降51.9%；完成货物周转量107018万吨公里，比2015年下降35.6%。

表1-7 大兴安岭地区历年公路客货运量及周转量一览表

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 年份 | 客运量(万人) | 旅客周转量(万人公里) | 货运量(万吨) | 货物周转量(万吨公里) |
| 2015 | 125 | 13113 | 634 | 166313 |
| 2016 | 107 | 9780 | 445 | 212084 |
| 2017 | 95 | 8584 | 419 | 200299 |
| 2018 | 79 | 7587 | 437 | 190676 |
| 2019 | 84 | 7576 | 304 | 110209 |
| 2020 | 53.4 | 5344 | 305 | 107018 |

（2）客运服务体系协调发展

城市公共交通稳步发展。截至2020年底，全区公交线路31条，其中，城市公交线路20条、城乡公交线路11条，拥有公交车149辆，日均公共交通客运量18.76万人次。智能公交和绿色公交加快发展，以加格达奇区为试点，组织城市公交企业参与互联互通系统建设及改造升级。加格达奇区开通并使用交通一卡通互联互通系统。全区拥有出租车2802台，推进巡游出租汽车驾驶员从业资格证换发工作，累计换证4590人。

客货运输场站建设稳步推进。“十三五”期间，改建县级客运站4个、乡镇客运站(包括农村客运站)5个，新建漠河北红村综合站1个。截至2020年底，全区有客运站41个，包括县级客运站7个，其中二级客运站3个；乡镇级客运站34个，全部为便捷站，乡镇客运站建设覆盖率达到100%。货运自营配货站40家，都处于小规模经营状态。

（3）传统货运转型升级

截至2020年底，全区拥有3个物流园和21家物流公司，主要集中在加格达奇区和漠河市两地，运输线路均在国内。“十三五”期间，全区积极推动构建农村物流网络，通过对客运、快递、邮政、仓买等资源整合，增强乡镇运输服务站的活力，提升运输服务的质量和水平，更好地为群众生活创造便利条件。

（4）运输装备水平明显改善

截至2020年底，全区营运车辆合计5031辆，比2015年减少3390辆，其中客运车辆增加85辆，货运车辆减少3327辆,出租车辆减少133辆，公交车辆减少15辆。客运车辆中，中高级客车138辆，比2015年增加26辆，营运客车向高档化、舒适化方向快速发展。更新的出租汽车车型由原来的夏利转变为捷达、桑塔纳和现代，排量为1.6以上。公交车由原来的燃油车逐步更新为新能源公交车。货运车辆中，中型货车100辆、大型货车1255辆、拖挂车589辆，分别较2015年减少337、1058和增加125辆，全区大力推进老旧营运货车淘汰更新，有效减少营运车辆氮氧化合物、颗粒物排放，持续改善环境和空气质量。全区拥有客运船舶26艘，总客位538个,无货物运输船舶。

（5）道路运输辅助服务稳步发展

汽修企业方面。全区共有汽修企业144家，其中二类以上汽修企业15家。 全面取消机动车维修经营许可，对汽修企业实行备案制度，已完成一、二类汽修企业诚信考核，共有4家企业获得省级诚信企业AA级。车辆检测方面。全区有8家检测站，其中5家实现“三检合一”，通过政府网对符合要求的检测站进行公告，方便车业主自主选择检测企业。从业人员培训方面。全区机动车驾驶员培训企业4户。在驾驶员培训方面严把准入关，全面提升驾驶员素质。从驾校入手，严把教学关，推进全区机动车驾驶员培训与考试监管平台联网对接，实现全区机动车驾驶人培训和考试信息共享，为群众提供高效和便捷的培训考试服务。

（6）邮政快递持续健康发展

“十三五”期间，全区创新客运经营与服务，通过交通与邮政系统联合推进“客运+邮政”“客运+快递”的多元化发展，进一步完善县(市、区)、乡镇、村屯综合交通运输服务网点，打造“站、车、物”一体的综合运输服务机制。通过利用客运资源，更好地优化全区小件物流、快递等运输。呼玛邮政分公司与当地客运公司开展交邮合作，目前，合作线路有呼玛—北疆、呼玛—鸥浦、呼玛—新街基三条线路。全区积极拓展乡镇运输服务站的服务功能，集邮政、快递、小卖部等多方面服务于一体，增强乡镇运输服务站的活力，提升运输服务的质量和水平，更好地为群众生活创造便利条件。截至2020年，全区邮政快递业务总量完成12130.71万元，同比增长9.37%；全区邮政服务业务总量完成7800万元，同比增长4.44%。

3.交通治理

（1）行业治理

“十三五”期间，严格落实国家、省、地和行业主管部门执法行为规范要求，严格、公正、文明执法，严禁趋利执法，全面提升执法效能，规范执法行为。加大执法人员学习和培训力度，不断提高交通行政执法水平。扎实推进扫黑除恶治乱专项斗争,以治理行业黑恶乱象、推进行业服务发展为主线，重点治理超限超载、打击非法营运等违法违规行为，全区共检查车辆8.1万辆，确认超限超载486辆，卸、分载货物3424吨，完成了普通国省干线公路超限超载率控制在2%以下的工作目标。

（2）安全应急

“十三五”期间，积极开展安全生产大检查，落实了安全生产责任制及“网格化”安全管理机制。坚持“安全第一、预防为主、综合治理”的方针，压实安全责任制，对管养道路、桥梁、在建工程、客货运输市场、危险货物运输以及重点项目进行全面检查，并督促相关单位及时将事故隐患整改到位。强化安全生产责任落实，夯实道路运输安全基础，扎实开展安全生产法治建设大培训及安全生产宣传教育活动，成立专项整治行动领导小组，加强超限超载治理，强化路政管理，维护路产路权。严格按照国家、省、地有关文件精神，加大治超工作行业监管力度。加大行车安全资金投入，对辖区桥梁开展定期维护和检查，增设交通标志、减速标线、桥头护栏连接过渡段等安全设施，切实保证了公路安全畅通。严格落实行业监管和企业主体两个责任，强化客货危险品运输专项整治、打非治违、卫星定位监控、驾驶员和安全员教育培训，安全生产形势平稳向好，交通运输安全可控。

（3）管理养护

“十三五”期间，牢固树立“以服务人民为中心”的养护理念，服务兴安经济转型发展大局，不断创新工作思路，严格养护管理，路况、养护质量、服务水平大幅提升，养护名次逐年提高。2018年、2019连续2年获得地市级单位干线公路养护管理全省考核第3名，2020年全省考核第2名。漠河市被评为“四好农村路”省级示范县。

干线公路养护质量、服务水平、路容路貌、通行安全水平均显著提升。累计投入更新机械设备资金3246.31万元，使全区机械设备更新步伐进一步加快，机械化养护水平不断提高。

4.智慧交通

“十三五”期间，公路客运实现微信公众号、全省联网售票服务，安装自动售票机，全部实行实名售票，完成了乘车公交IC卡平台系统调试工作，发行了带有“交通联合”标志的全国一卡通。推进汽修电子健康档案系统建设。公众出行信息服务系统、物流信息服务系统已初步建立，联网收费基本实现。卫星定位监控系统实现对营运车辆实时、动态的管理。

5.绿色交通

“十三五”期间，我区注重绿色循环低碳交通建设，始终深入贯彻“绿色交通”理念，通过实施示范路创建，公路空白路段绿化等措施，共创建498公里示范路段，实现绿色公路。在公路两侧栽种花卉，将公路绿化空白段填充；增设垃圾箱、停靠站、公厕等基础设施，实现公路建设与自然有机结合，加强对营运车辆定期监督、检查和维修，控制和减少运营车辆的污染排放。推进运输行业可持续发展，不断扩大新能源公交车和纯电动公交车的投放，加强城市交通拥堵综合治理，优先发展城市公共交通，鼓励引导绿色公交出行。

（三）存在问题

“十三五”时期，大兴安岭地区交通运输发展取得了较大成绩，基本完成了“十三五”规划确定的主要发展目标，但与高质量发展的新要求和人民群众新期待相比，仍存在差距。

1.综合交通基础设施供给不足。公路网络尚不完善；铁路通道短板突出；通用机场建设滞后；农村公路发展水平相对滞后，农村公路建设等级低、路况差、路面过窄，进村入户还未全部实现。

 2.综合运输服务水平有待提高。综合客运枢纽、货运枢纽(物流园区)数量不足、功能还不完善。道路旅客运输市场无序竞争、同质化竞争现象还不同程度存在；服务质量和服务水平还有待提高，管理和服务理念还有待转变。货运企业呈现多、小、散、弱的特点，没有形成合力。传统物流服务方式比例较高，现代化的信息支撑能力弱。

3.智慧、绿色交通发展水平有待提高。信息化建设发展基础薄弱，科技研发、标准化建设、成果转化应用等方面有待加强。信息化集成应用水平不高，交通运输行业信息化服务水平有待提升。绿色交通治理体系不完善、治理能力有待提高等问题依然存在。

 4.交通治理能力有待加强。源头治理、综合治理、依法治理的能力有待加强。交通应急救援体系和预防控制体系不够完善，深化综合交通运输管理体制机制改革，跨部门综合交通运输发展协调机制仍需完善。

5.交通与产业融合发展不够深入。交旅融合发展不深，尚未完全形成闭合旅游线路网，没有将重要交通线路建设成旅游景观廊道或绿色通道，景区景点之间的通达性不能满足交旅融合发展需求。

 二、形势与需求

（一）面临形势

1.国家层面：重大战略提供发展机遇

党的二十大报告中明确提出要“加快建设交通强国”，加快建设交通强国是以习近平同志为核心的党中央立足国情、着眼全局、面向未来作出的重大决策，是全面建设社会主义现代化国家的先行领域和战略支撑。党中央、国务院先后印发《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》，充分体现了以习近平同志为核心的党中央对交通强国建设的高度重视和殷切期望。

国家层面先后提出“一带一路”、东北振兴、交通强国建设等重大战略，高效、便捷地连接全球将成为“十四五”期间全国交通发展的重要使命。为全面推进打造具有全球影响力的枢纽网络，构建畅通、安全、高效的国际运输大通道，不断完善基础设施网络、提高运输服务水平，推动交通运输由“基本适应”向“提质增效”的转换，全力建设人民满意交通，加快形成对外开放新格局，为保障国家重大战略顺利实施，交通运输行业将迎来新机遇与新挑战。

2.省级层面：“六个强省”“一窗四区”带动经济发展

我省围绕推动高质量发展，落实新发展理念，以质量促效率，坚决打好转方式调结构攻坚战，优化资源配置，重塑发展优势，推动质量变革、效率变革、动力变革，建设现代化经济体系。为推动高质量发展，提出从“六个强省”入手，加快建设工业强省，要向制造业高质量发展；加快建设农业强省，要向实施乡村振兴战略高质量发展；加快建设科教强省，要向培育壮大新动能高质量发展；加快建设生态强省，要向提升绿色优势高质量发展；加快建设文化强省，要向融合创新高质量发展；加快建设旅游强省，要向打造好“两座金山银山”高质量发展。

同时，省委省政府紧紧抓住国家对外开放战略和中国(黑龙江)自由贸易试验区获批的重大机遇，依托得天独厚的地缘区位优势，着力推进以对俄沿边开放为重点的全方位对外开放，完善交通基础设施建设，认真贯彻落实习近平总书记“要主动对接国家“一带一路”倡议，发挥地缘优势，注重同俄罗斯远东地区开展战略对接，构建畅通、安全、高效的国际运输大通道，参与‘中蒙俄经济走廊’建设，加快形成对外开放新格局”的指示要求，提出了“打造一个窗口，建设四个区”的发展定位，综合交通运输是“六个强省”战略和对外开放新格局实施的桥梁和纽带。

3.地区层面：推进经济高质量发展，促进地区全面振兴全方位振兴

大兴安岭地区作为国家级重点生态功能区。“十四五”时期坚持以生态优先、绿色发展为导向，统筹推进经济社会发展与生态环境保护，重点保障国防安全和生态安全建设，以绿色发展推动经济高质量发展。

（二）发展要求

1.贯彻国省重大战略，要求交通运输提供坚实保障

“十四五”时期，大兴安岭地区将全面提高交通运输发展水平，强化交通运输在维护国防安全与生态安全“两大安全”、培育壮大通航经济与数字经济“两个经济”、实施“全域旅游”战略、推动全区产业转型和政企融合发展等方面的支撑保障能力，发挥好交通运输对全域旅游、新型城镇化、乡村振兴、兴边富民、军民融合等重大战略的先行引领作用，全力开创全区交通运输工作蓬勃发展、继往开来的新局面，推动兴安全面振兴全方位振兴。

2.建设交通强国，要求交通运输开好局起好步

建设交通强国是以习近平同志为核心的党中央立足国情、着眼全局、面向未来作出的重大战略决策，是全面建成社会主义现代化强国的重要支撑，是新时代做好交通工作的总抓手。“十四五”时期，是贯彻落实《交通强国建设纲要》、加快建设交通强国的第一个五年，大兴安岭地区将紧紧围绕“交通强国”建设的总思路、总目标、总要求、总任务、总路径，将《交通强国建设纲要》明确的任务具体化、项目化，特别是一些具备条件、能够提升网络效率的关键工程，提前谋划、重点推动，为交通强国远景蓝图的落地实施贡献力量。

3.经济高质量发展，要求推动交通运输质量变革

牢牢把握推进供给侧结构性改革工作主线，优化供给结构，提升供给能力质量效率，在更高水平上实现交通运输供需的动态平衡。牢牢把握基本路径，以改革、创新、开放为动力，推动交通运输由追求速度规模向更加注重质量效益转变，由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变，推进交通运输进入高质量发展新阶段。

4.注重生态环境保护工作，积极推进交通领域污染防治工作

大兴安岭地区作为国家级重点生态功能区，是国家生态安全重要保障区和木材资源战略储备基地。“十四五”时期，应积极推进交通领域污染防治工作，在铁路、公路、机场建设规划上，统筹各类规划布局，注重林业资源保护，避免生态系统功能退化。坚持发展“绿色交通”，在基础设施建设用地上，本着建设节约型交通的发展理念，合理利用空间，减少资源浪费。推广和应用新能源和清洁能源汽车，强化居民绿色交通出行意识，在交通运输领域发展建设的同时，保障生态环境不受影响。

5.加快新型城镇化和城乡一体化建设步伐，积极推动城乡交通运输组织升级

 “十四五”时期，我区正处于经济转型发展升级，实现高质量发展的关键时期，加快新型城镇化和城乡一体化建设步伐有助于城市经济融合发展、林区政企融合发展和经济转型发展升级。因此，要加快建设覆盖城乡的综合交通运输网络和现代综合“铁公机水”体系，基本形成连通大兴安岭地区及周边城镇的快速高效综合交通运输网络，实现城乡交通基础设施条件和民生保障水平不断提高。

6.重点推进交通与旅游融合发展，提升文旅业发展空间

“十四五”期间，大兴安岭地区将旅游业与交通运输领域深度融合，进一步推动建设全域旅游业高质量发展，以建设旅游公路为切入点，全面推进旅游景观道、自驾游房车营地、旅游专列等“交旅融合”项目建设，建设高效的交通基础设施以保障旅游业的健康发展，全力辅助大兴安岭地区文旅业发展突破瓶颈，提升文旅业发展空间，全力打造全国文化旅游特色地区。

（三）需求预测

1.需求分析

根据客货运输量的历史发展数据，结合对“十四五”时期交通发展面临形势的分析以及对运输需求发展趋势的判断，对“十四五”时期交通需求进行预测，具体内容如下：

（1）交通需求总量预测

目前，国家高度重视东北地区的发展，继续推进“东北振兴”的重大发展战略，中蒙俄经济走廊建设力度不断加大，同时“一带一路”倡议提供对外开放新动力和经济发展新支点，预计“十四五”时期大兴安岭地区经济增速将保持增长。随着林下经济节点建设和现代服务业发展、产业转型升级、新型城镇化以及“中蒙俄经济走廊”黑龙江陆海丝绸之路经济带建设，“十四五”时期大兴安岭地区的客货运需求将保持平稳增长趋势。

2020年受新型冠状病毒疫情影响，多种交通方式客货运量呈下降趋势，预计疫情结束后客货运量将恢复正常发展水平，因此预测基年为2019年。初步预测，2025年大兴安岭地区公路客运量约为93万人次，“十四五”时期年均增长1.80%左右；公路旅客周转量约为8559万人公里，年均增长2.01%左右；公路货运量达到约344万吨，年均增长2.10%左右；货物周转量达到约12654万吨公里，年均增长2.21%左右。铁路客运量约为265万人，年均增长1.61%左右；铁路货运量达到约709万吨，年均增长1.54%左右；水运客运量约为15万人，年均增长1.41%左右；旅客周转量约为190万人公里，年均增长1.73%左右；航空客运量约为29.9万人，年均增长1.94%左右；航空货运量达到约218吨，年均增长1.81%左右。

表2-1 大兴安岭地区2025年综合交通客货运量预测值

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 方式 | 指标 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2025 |
| 公路 | 客运量(万人) | 125 | 107 | 95 | 79 | 84 | 53.4 | 93 |
| 旅客周转量(万人公里) | 13113 | 9780 | 8584 | 7587 | 7596 | 5344 | 8559 |
| 货运量(万吨) | 634 | 445 | 419 | 437 | 304 | 305 | 344 |
| 货物周转量(万吨公里) | 166313 | 212084 | 200299 | 190676 | 110209 | 107018 | 125654 |
| 铁路 | 客运量(万人) | 223 | 275 | 263 | 257 | 241 | 91.8 | 265 |
| 货运量(万吨) | 205 | 227 | 388 | 381 | 413 | 657 | 709 |
| 水运 | 客运量(万人) | 7 | 8 | 9 | 12 | 14 | - | 15 |
| 旅客周转量(万人公里) | 70 | 80 | 90 | 120 | 172 | - | 190 |
| 航空 | 客运量(万人) | 26.7 | 20.5 | 23.1 | 23.7 | 26.7 | 15.3 | 29.9 |
| 货运量(吨) | 200 | 82.2 | 127.6 | 153.5 | 196 | 41.4 | 218 |

（2）交通运输结构调整

客运方面，公路运输继续作为最主要的客运方式，发挥灵活便利的优势；随着铁路网建设逐渐完善，在中长途客运出行方面将更受青睐；私家车出行在便捷性、舒适性上更有优势，对于传统公路客运产生部分替代；航空运输发挥快速、机动优势，航空出行需求旺盛；水运在旅游客运等方面将保持较快速度的发展，客运量有所增长。

货运方面，坚持国家“公转铁”的货物运输发展战略，铁路运输网络持续发挥主骨架作用，公路运输继续发挥“门到门”的灵活优势，航空运输发挥快速安全的优势，水运将作为辅助运输方式，继续发挥低成本的优势。各种运输方式优势互补，满足不同层次的运输需求。

（3）交通需求层次预测

“十四五”时期，预计全区汽车保有量将呈现稳步增长趋势。2020年，大兴安岭地区民用汽车保有量达到55604辆，平均每千人拥有汽车数量为136辆，低于全国平均水平173辆/千人，与发达国家相比差距更大。根据发达国家的发展经验，汽车保有量趋于饱和有2种情况：一是随着社会的发展，汽车得到充分普及，新增购车者的数量不再增加；二是城市公共交通高度发达、方便快捷，汽车不再是必需的代步工具。对于大兴安岭地区来说，这2种条件的培育还需要一个较长的阶段，未来五年汽车保有量的增长空间仍很广阔。结合历史数据分析，预计到2025年，大兴安岭地区民用汽车保有量将达到73000辆左右。汽车普及率的大幅提高，将极大提升居民出行的机动性，促进交通需求层次进一步升级。

客运方面，随着消费能力不断增强，居民对出行舒适、便捷的品质要求提升，出行目的更加多样化。出行方式的改变、交通信息服务水平的不断提升，也将有助于人均出行次数提高。随着林区居民收入水平提高和交通基础设施不断完善，林区居民的出行人数和频率也将逐步增加，尤其是城市近郊、城镇化水平较高的周边乡镇、林场出行强度大，通勤出行之外的旅游、娱乐等弹性需求将日益旺盛，对交通运输与旅游融合发展的要求将更为迫切。

货运方面，货物运输发展对运输服务质量、先进运输组织方式和综合枢纽衔接提出了新的要求。从货运结构看，虽然经济增速减缓对资源型产品的依赖降低，受经济新常态、经济转型发展和节能减排等因素影响，传统的木材等原材料运输需求大幅降低，但大兴安岭地区林下经济发展势头良好、项目建设突飞猛进、绿色产业发展取得突破性进展，随着经济发展转型升级，很多行业货物运量将会增长，尤其是电商驱动下快递物流将会出现持续式增长。

2.阶段特征

近年来，随着经济社会的全面发展，交通运输领域取得显著成就，目前正处于由“基本适应”转向“提质增效”的重要转换期。从新的形式和要求看，以补短板为重点，加快完善交通基础设施网络，提高运输服务水平，推动交通与产业融合，是“十四五”时期全区交通运输发展的关键任务。当前，大兴安岭地区交通基础设施网络仍存在短板和薄弱环节，公路技术等级仍需提高，农村公路技术水平和通达深度距离农业现代化的需求还有差距，铁路、航空等运输方式还不完善。“十四五”时期，作为交通强国建设的第一个五年，是全面推进交通强国建设发展的起步期。应持续加大公路、铁路、通用机场等交通基础设施的建设力度，实现综合交通网络，开启“交旅融合”发展新模式，应从完善交通枢纽功能、提高运输服务品质等方面入手，全面适应交通运输发展新模式、新技术、新业态，全力建设“人民满意”“保障有力”交通，为建设交通强国打下良好的基础。

（四）发展趋势分析

1.空间布局

以各县(市、区)、林业局城区为核心，结合规划发展布局，以及自然生态、人口分布情况等，完善区域交通网络，连接对外通道，强化交通枢纽功能，实现边境口岸与中心城市的便捷运输，承担引领地区发展和黑龙江省西部对外重要窗口的职能。

2.对外交通运输

对外交通运输方式将以铁路、公路为主，逐步完善航空、水运基础设施。公路运输以提质增效为主要发展方向，提高地区内重点通道公路等级，完善农村公路网，构建完善的运输通道体系。铁路运输重点推进提速改造，加强铁路网通达深度和网络化程度，扩大覆盖范围和服务人口，全面提升铁路服务能力。航空运输方面，实施漠河机场、加格达奇机场改扩建工程，建成呼玛通用机场，谋划塔河、呼中通用机场建设，加快形成“东西南北中”支线、通用机场布局，增强机场辐射能力，强化区域运输效能。水路运输依托边境各口岸，开辟水运航线，完善港口码头功能，促进水路客货运服务能力稳定增长。

 三、发展思路

（一）总体要求

1.主动对接“一带一路”倡议，积极发挥推动作用

积极参与融入“一带一路”建设，充分支撑黑龙江省西北部对外开发开放，将大兴安岭地区“十四五”交通运输发展规划与“一带一路”倡议紧密联系起来。统筹推进基础设施建设，加快省道黑加公路加格达奇至卧都河段高速公路、国道京漠公路嫩江至加格达奇段高速公路、富裕至加格达奇铁路提速改造、加格达奇至漠河铁路提速改造、漠满和韩黑铁路、通用机场等重大工程建设。打通断头瓶颈路径，加强城际、贸易、便境、旅游交通设施建设，加强综合客货枢纽建设，提高物流运行效率，增强大兴安岭地区交通综合实力和服务能力，推动东北内蒙古地区交通、物流和旅游事业的融合发展。

2.在全省林下经济发展中发挥示范作用

“十四五”时期，全区应充分利用我区是中国最佳生态旅游目的地、中国最美十大森林、中国森林氧吧、亚洲最美湿地的先天条件，强化与全省其他城市联动发展，重点推进以人为核心的新型城镇化、旅游通道、产业发展通道、对俄贸易通道建设，构建区域综合交通走廊。

3.在构建国土空间开发保护新格局中发挥积极作用

大兴安岭地区是国家确定的首批生态保护建设示范区和国家级涵养水源主体功能区，在推进黑龙江省西北部开发开放、形成新格局中应展现新作为，实现新突破。要努力推动高质量发展，创造高品质生活，提高交通基础设施通达度、通畅性和现代化水平，拓展区域开发轴线，充分考虑与国土空间规划的衔接，明确土地所有权，注重林业资源保护，构建生态环境优良的国家级生态示范区。

（二）指导思想

高举中国特色社会主义伟大旗帜，全面贯彻落实党的二十大精神，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻落实习近平总书记关于交通运输的重要论述精神，准确把握建设新时代“交通强国”的总要求，以交通运输高质量发展为导向，以建设人民满意交通为目的，聚焦东北振兴、“一带一路”建设、维护国家“五大安全”、建设“六个强省”等重大国省战略，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，为服务高质量发展、构建新发展格局、建设社会主义现代化新兴安当好开路先锋。

(三）发展原则

突出重点，稳中求进。以贯彻落实地委、行署和省交通运输厅决策部署为根本出发点，落实建设交通强国、服务现代化新龙江总体布局等长期部署，科学制定“十四五”发展重点，加快推进对经济社会发展关键性、引领性、支撑性强的重大项目建设。聚焦交通运输发展不平衡不充分问题，以补短板、优结构为重点，提升交通基础设施网络服务能力和品质。

转型升级，融合发展。推动交通运输服务向高质量、高效益转型发展。加快转变交通运输发展方式，实现规模、速度、质量、效益相统一。强化各种运输方式协调衔接，充分发挥比较优势和组合效率，推动交通运输综合化、一体化发展。引导交通运输与旅游、物流等关联产业融合发展，培育新业态、新模式，形成新动能。

以人为本，和谐统筹。坚持以人民为中心，把服务民生作为出发点和落脚点，以人民出行可靠性、便捷性、舒适性来规划和组织交通，紧扣全面振兴、全方位振兴的目标，抓住国家乡村振兴、兴边富民的历史机遇，进一步改善乡镇林场交通条件，努力缩小城乡发展差距，推动从“有没有”向“好不好”转变，加快建成人民满意、保障有力的现代化交通体系。

安全至上，绿色发展。把安全保障作为前提，牢固树立“安全第一”的理念，坚守红线意识和底线思维，全面提升交通运输的安全性、可靠性和应对自然灾害、突发事件的反应能力。贯彻生态文明理念，把节能减排、保护环境和节约集约利用资源落实到交通运输各环节，衔接国土空间规划，促进交通与自然和谐共生。着力提高城区绿色交通出行比例，坚持公交优先，形成以公共交通与慢行交通为主的城市交通出行结构，倡导低碳健康的生活方式。

智能高效，创新发展。突出智慧运输、服务高效，以大数据智能化推动交通高质量发展，提高智能化交通发展水平，提升综合交通运输效率。把改革创新作为推动交通运输提质增效的强大动力，推动技术、制度、政策及管理方式改革创新，推动交通共建共享模式发展，通过“互联网+”的大数据应用，创造智慧交通出行环境，提升交通服务品质。

（四）发展目标

1.总体目标

“十四五”时期，是大兴安岭地区贯彻新发展理念，构建新发展格局，推进转型发展、全面振兴的关键时期，坚持以构建现代化交通运输体系，建设“人民满意、保障有力”交通为根本目标。围绕交通强国战略，以长期目标和近期任务相结合为思路，以改革、创新、开放为动力，构建“补短板、畅网络、保民生、优服务”的综合交通运输网络，推动交通运输供需动态平衡，促进各种运输方式充分衔接，全力建设人民满意交通，提升人民出行幸福感。深入贯彻“大林区、一体化”融合发展理念，构建地企“一体化”融合发展交通事业的长效机制，共同谋划推进大兴安岭地区交通基础设施升级改造项目实施，实现“共建、共用、共管、共享”的目标。

到2025年，交通基础设施网络进一步完善，运输装备水平总体提高，运输管理和服务能力显著增强，乡镇、林场、村屯基本出行条件明显改善，治理体系向现代化迈进，基本建成基础设施能力充分、运输服务优质高效、科技信息化先进适用、资源环境集约绿色、安全保障可靠有力、行业管理法制文明的高效交通运输体系。到2035年，实现对俄联通，对省内和内蒙古通道畅通,外部交通和集疏运体系完善。建成跨区域“铁公机水”综合交通通道及“东西南北中空中走廊”，建设林海经呼中至满归铁路，与漠河至满归铁路形成穿行内蒙古的铁路环线，实现沿边沿江铁路环线闭合，形成“内联外通”的交互格局，带动东北内蒙古地区交通、物流和旅游事业的融合发展。

2.具体目标

（1）基础设施覆盖充分

交通基础设施网络更完善。围绕航空、铁路、公路、水运等交通基础设施国省重点投资领域，加大基础设施补短板力度。公路网络进一步完善，普通国省道新建、改扩建及改造升级等项目保质保量完成，争取建设高速和一级公路，加快改造建设二级公路，跨境基础设施实现互联互通，完成农村公路提档升级和安防工程建设，加快实施通村通组硬化路建设，全面推进“四好农村路”高质量发展。加快铁路建设进程，达到铁路网主骨架功能满足“一带一路”倡议要求。完成航空、水运建设项目及危桥改造工程建设，基本形成广覆盖、多层次、网络化的综合交通基础设施网络。

到2025年，大兴安岭地区围绕“三横六纵一跨”国省干线公路总体布局，即三条横向、六条纵向国省干线和一座跨江大桥，加强国省干线公路大通道建设。依托“一带一路、东北振兴、乡村振兴、兴边富民”等重大战略及东北亚经济圈等规划，形成高速公路、一级公路为骨架，国省道为动脉，农村公路为基础的路网体系。建设快速通达的铁路通道，改善区域内铁路交通出行效率，加强边境口岸铁路集疏运功能。实施富加铁路提速改造项目，谋划漠满、韩呼黑铁路项目，打造中国铁路最北环线。提高航空服务能力，完成漠河机场改扩建、呼玛通用机场建设。到2035年，建成大兴安岭地区重要交通节点、所辖县(市、区)和周边主要城市以高速公路、一级公路或快速铁路连接的主干快速通道；在全区各县(市、区)、林业局之间实现5小时交通圈。

（2）交通网络结构优化

综合交通网络结构更加优化。综合交通网络密度、结构更加完善，设施装备水平得到较大提高，运输能力显著增强。整合资源，优化结构，各种运输方式的优势得到充分发挥，综合运输体系快速发展，交通运输系统的整体效率显著提高。农村路网的通达深度和服务水平进一步提高，基本形成城乡交通一体化格局。

到2025年，大兴安岭地区国省干线公路总量进一步增加，公路快速网和干线网更加完善，国省道二级及以上公路比例达到70%以上；农村公路总量进一步增加，县乡道三级及以上占比达60%，建制村全部通硬化路，形成广覆盖的农村交通基础设施网。中心城市加格达奇区快速通达的铁路通道基本形成，区域内铁路网络进一步完善，改善区域内铁路交通出行效率，加强边境口岸铁路集疏运功能。航空服务能力进一步提高，两座民用机场改扩建完成。

到2035年，建成覆盖广泛、服务高效、衔接顺畅、安全可靠、绿色智能的公路网。普通国省道二级及以上公路比重达到95%以上，具备条件的县（市、区）、林业局通二级以上公路，具备条件的乡镇、林场通三级以上公路，规模以上自然村通硬化路。建成快速通达铁路网络，干线铁路形成“川”字结构，覆盖大兴安岭地区全境，形成穿行内蒙古的铁路环线，实现沿边沿江铁路环线闭合。建成“东西南北中”覆盖全境的支线、通用机场，通航经济健康发展。

（3）交通枢纽衔接顺畅

综合交通衔接转换体系基本形成。综合交通枢纽场站功能合理配置、衔接紧密，公路与民航、公路与城市道路实现顺畅衔接与转换，运输服务质量显著提高。公交网络布局进一步优化，完成城乡客运公交化改造。推进专业化物流产业发展，促进城际干线运输和城市末端配送有机衔接，完善农村配送网络，促进城乡双向流通，实现提高物流效率，降低物流成本。

到2025年，城市公交和农村客运服务水平大幅提高，初步建成绿色、智能、安全、高效的综合交通现代货运服务体系。加快推进富加铁路提速改造项目实施，推动漠满和韩呼黑铁路立项，初步实现铁路客运、公路客运、城市公共交通融合发展；建设物流园区，完善公路货运场站建设，提升枢纽站场服务功能，行政村通邮政、快递比例实现100%。

到2035年，1市2县1区基本实现铁路客运、公路客运、航空客运、城市公共交通融合发展；主要县（市、区）建设物流园区，实现货物运输的无缝衔接。

（4）交通治理实现法治化、安全化

行业治理体系和治理能力显著增强。公路、铁路、水运管理体制改革取得积极进展，重点领域深化改革成效显著，大幅提升行业管理的法治化和规范化水平，进一步改善交通行业管理形象，使行业发展软实力全面提升,营运车辆管理、从业人员素质、安全监管和市场监管显著加强。基本形成系统完备、科学规范、运行有效的交通运输安全体系。道路运输、水上交通事故次数和死亡人数实现逐年下降。交通基础设施和重点载运工具监测监控网络更加完善，应急保障能力进一步增强。

（5）交通运输绿色发展

资源利用和节能减排成效显著。清洁能源及新能源装备得到广泛应用，新能源车辆、新能源公共交通得到充分发展，完成充电桩等场站服务设施建设。营运车辆和船舶单位能耗显著下降。交通排放、噪声污染和公路沿线径流污染得到有效控制。节约、集约利用土地、线位等资源，实现老旧设施更新利用、材料再生和综合利用。

（6）交通服务优质高效

交通服务能力显著增强，全面提升公路服务水平。继续增设服务区、停车区、公厕等服务设施，规划建设服务区3个、停车区13个，满足社会车辆停车休息和旅游需求，打造服务型公路文化，更好地服务旅游发展。国省干线公路路况水平稳步提高，农村公路养护水平全面提升，积极推进科学养护进程，实现“有路必养，养必优良”。养护体制机制进一步完善、技术水平进一步提高，基本适应区域交通运输、国际贸易运输发展需要。

交通运输与信息技术融合程度明显提高。互联网与交通运输实现深度融合，“互联网+政务服务”一体化建设进程加快，建设智慧公路、智慧铁路、智慧枢纽，实现智慧交通引领运输服务升级。交通枢纽站点无线接入网络广泛覆盖，铁路信息化水平大幅提升，客运网上售票比例明显提高，应用信息化技术得到积极推广，积极探索综合交通大数据中心体系构建。

（7）交通运输与产业深度融合

交通运输与产业发展深度融合。实现交通运输与航空、旅游、工业、物流等产业融合发展，重要运输通道全面畅通。改造升级现有重要景区景点干线公路建设；大力推进旅游干线公路通向各沿线景区景点公路建设；打通各大旅游景区间道路，不断完善大兴安岭全区域旅游公路网络，加快旅游产业整体发展，建成结构合理、功能完善、特色突出、服务优良的旅游交通运输体系。充分发挥区位和口岸优势，对俄交流合作显著加强，对俄贸易通道更加畅通、经贸合作不断扩大、贸易往来大幅提升。

 四、发展任务

（一）综合交通运输体系建设

以构建“一轴一环一中心”的综合交通运输网络为主要任务,即畅通南北综合立体交通主轴，联通省界和相邻地市综合立体交通环线，建设以加格达奇为中心的区域性综合交通枢纽，形成“内联外通”的交互格局。对外以航空、铁路、国道为主要支撑；对内形成以国省道为主动脉、县乡村和林业专用公路为“毛细血管”的公路交通体系，构建多层次、一体化综合交通发展体系，支撑大兴安岭地区高质量跨越发展。

1.以“筑通道”为载体，提升服务和支撑国省战略能力

完善对俄贸易“大通道”建设，提高北部地区的对外连通水平，积极推进对俄经贸合作创新发展与转型升级，确保在建设对俄特色旅游产业和对俄贸易“大通道”方面实现重大突破。完善漠河至齐齐哈尔通道和加格达奇至黑河通道，进一步压缩区域时空距离，主动承接产业转移，开展产业协作，促进区域协调发展。打造沿边高等级公路走廊，促进大兴安岭地区融入“东北亚经济圈”。积极参加“一带一路”建设，推进跨境交通基础设施建设互联互通，打通普通国省道“梗阻段”和“断头路”，完善沿边高等级公路网络，推进沿边开发开放，更好地融入到“东北亚经济圈”。

2.以“补短板”为重点，推进交通运输提质增效升级

借助全省完善高速公路网契机，力争实现区内高速公路零的突破，提升区域高速公路通达率和衔接性，打通对外交通梗阻问题，提高主干路网间转换效率，加强区域联通便捷。推进普通国省道改造升级，以提档升级为重点，力争消灭国省干线砂石路，高质量推进普通国省道路网的通畅性，消除交通瓶颈，加快路网结构优化衔接，扩大路网服务范围，全面提高干线公路保障能力和服务品质，有效服务新型城镇化建设和区域经济的发展。抓住乡村振兴战略机遇期，围绕“四好农村路”建设，加大农村公路基础设施建设力度，推动农村公路向进村入户延伸。加强国防公路建设，按照国防和军队现代化建设新要求，加快完善战略战役通道及联络线布局。

3.以“优结构”为抓手，完善综合交通基础设施网络建设

谋划塔河、呼中两个通用机场项目。加快铁路网络布局，推进富裕至加格达奇铁路提速改造，谋划韩呼黑铁路、林海经呼中至满归铁路、漠河至满归铁路、加格达奇至漠河铁路提速改造和漠河市跨境大桥后方铁路通道等项目，改善城市交通运输结构和长距离交通出行方式，适时推进普速铁路扩能改造，拓展铁路辐射范围，提高铁路运输效率。

4.以“强枢纽”为核心，建设“内畅外达”的现代综合交通运输体系

围绕公路、铁路和航空进行网络拓展，推动区域路网体系完善，提升加格达奇区域综合交通枢纽功能和地位。推动枢纽经济特色发展，推动综合交通枢纽建设，培育枢纽经济，推进枢纽设施、枢纽产业和城市功能融合发展。充分发挥口岸枢纽，联动发展特色产业、跨境贸易及口岸服务等新型服务功能。优化综合交通枢纽布局，提升综合交通效率，降低物流成本，推进传统铁路货运场站向城市物流配送中心、现代物流园区转型发展。

5.以“促产业”为动力，开启交通运输发展新模式

加快交通与林业、农业、绿色矿业、对外贸易、旅游、物流等产业融合发展的新模式，大力发展交通旅游业，加快构建高品质的交旅客运服务体系。围绕北极村、黑龙江国际风景廊道等重点旅游线路，优化交通干线网络结构，完善交通基础设施建设，提高景区景点之间的通达性，把大兴安岭地区打造为区域旅游综合交通集散中心。

6.以“谋创新”为突破，加速打造示范“智慧城市”

强化科技创新能力建设，加大科研资金投入，接入交通运输创新平台，培育建设重点科研平台，加大人才软环境建设，培养引进高层次交通专业技术人才和产业创新团队，强化科研、创新的功能定位、布局完善、领跑作用。推动交通科技创新，实现产业的智慧化、交通的智慧化和智慧的产业化，着力构建交通运输产业链。大力发展信息化、智能化交通。推进行业管理平台建设，构建先进的交通信息基础设施。重点推广和完善卫星定位系统安全监管和服务平台、电子政务系统与黑龙江省运政管理系统。推进交通运输进入高质量发展新阶段。

（二）建设高品质交通网

按照地区“三横六纵一跨”国省干线公路总体布局，进一步完善公路网络，大力推进普通国省道提档升级；全面加快农村公路建设，坚持“农村公路+产业”融合发展理念，稳步推进资源路、旅游路、产业路建设，提升农村公路网络化水平；加强国防公路建设，构建覆盖广泛、能力充分、衔接顺畅、安全可靠的公路网。

1.力争实现区内高速公路零的突破

借助我省完善区域间高速公路网络、提升服务水平的有利契机，力争实现区内高速公路零的突破，打通对外交通梗阻问题。规划建设具有重要联络功能的高速公路线路，提高路网间衔接转换效率，加强区域之间沟通的便捷性，提高路网的整体可靠性。

“十四五”期间谋划高速公路项目2项，总里程315公里。一是规划国道京漠公路嫩江至加格达奇段高速公路建设项目，拟建里程180公里。该项目是大兴安岭地区通往省会的主要通道，也是全省唯一地市与省会不通高速公路路段。二是谋划黑河至加格达奇公路加格达奇至卧都河段高速公路建设项目，总里程135公里。该项目是大兴安岭通往黑河的主要通道，是直接连通两个地级城市的高速公路通道。

|  |
| --- |
| 专栏1高速公路建设任务谋划高速公路项目2项315公里。估算总投资90亿元。1.国道G111京漠公路嫩江至加格达奇段改扩建工程180公里。路基宽度为24.5米、路面宽度为21米。估算投资36亿元，计划开工2023年，计划完工2025年。2.省道S302黑河至加格达奇公路加格达奇至卧都河段改扩建工程135公里。路基宽度为24.5米、路面宽度为21米。估算投资54亿元，计划开工2023年，计划完工2025年。 |

2.提升国省干线公路通达性

“十四五”期间以稳步提升普通国省道技术等级，逐步消除国省干线砂石公路，尽快补齐发展短板为重点，推进普通国省道提质改造，加强省际公路互联互通，加快路网结构优化衔接，扩大路网服务范围，全面提高干线公路保障能力和服务品质。“十四五”时期规划建设实施国省道项目8项，总里程805公里。跨江大桥一座，漠河市跨江大桥建设项目，主桥为钢桁架连续梁桥，长约1300米，中方引道长约2.6公里。

（1）建设大兴安岭公路主骨架网的重要段落，加快林区普通国道升级改造，打通林区交通“血脉末梢”。一是规划建设国道G111京漠公路加格达奇至瓦拉干段、漠河北极村段改建项目共377公里。二是为服务“一带一路”，促进沿边地区开放开发，规划建设国道G331丹阿公路(醉美龙江331)呼黑界至呼玛段126.3公里、漠河口岸路至洛古河段25.9公里。谋划跨境大桥一座，即漠河（连崟）至加林达跨境大桥，促进大兴安岭与俄罗斯贸易往来，推动地区经济快速发展。

（2）实现路网“联网贯通”。提升路网服务能力，提高路网通达性，建设大兴安岭地区“通区域”和“通省际通道”干线公路。一是积极推进全区省道中剩余400余公里砂石路升级改造，其中包括丹阿公路欧浦乡支线、十室公路塔河至呼中段、连崟公路新林至兴华段、嫩呼公路老道店至北疆段。二是对区内路况较差、等级较低的省道进行升级改造。其中包括十室公路塔河至十八站段、连兴公路林海经呼中至内蒙界段、连兴公路呼中至阿木尔段、丹阿公路至依西肯乡段，漠河至满归段。推进低等级路段省级改造，提升普通省道服务品质，提高联网贯通水平。

（3）加强地企联动，协同推进区内林业公路项目建设。地区行署和各县（市、区）政府要加强与林业集团公司、林业局对接沟通，在理清全区林业公路基本情况的基础上，进一步明确林业公路属性归位，对确定为社会公共服务属性的林业公路，争取逐步纳入地方路网规划，并确定投资建设与管理养护方案，着力构建层次清晰、功能明确、衔接顺畅、发展可持续的国有林场林区道路体系。

（4）加强项目谋划储备。谋划国道G604黑加公路加格达奇至卧都河段改建一级公路项目、国道G111京漠公路加格达奇至漠河段改建一级公路项目、国道G331丹阿公路呼玛至黑呼界段改建一级公路项目和国道G331十八站至洛古河段项目。

|  |
| --- |
| 专栏2 普通国省道建设任务一、普通国省道拟建项目： 1.国道G111加格达奇至瓦拉干段、漠河至北极村段改建项目，建设里程377公里，二级公路标准。2.省道S301十室公路塔河至十八站段。估算投资6.8亿元，建设里程59公里，二级公路标准。3.省道S2145嫩呼公路老道店至呼嫩界段。估算投资5.2亿元，建设里程75公里，三级公路标准。4.国道G331丹阿公路(醉美龙江331)主线呼黑界至呼玛段。估算投资18.7亿元，建设里程103公里，二级公路标准。5.国道G331漠河口岸路至洛古河段路面改造。估算投资3790万元，路面改造29公里。6.省道S517白银纳至鸥浦乡段。估算投资3.8亿元，建设里程55公里，三级公路标准。7.国道G605林海至呼中段。估算投资9.57亿元，建设里程107公里，二级公路标准。谋划项目：1.国道G605新林至兴华段。估算投资16.8亿元，建设里程158.9公里，二级公路标准。2.省道S218呼中至阿木尔段。估算投资5.6亿元，建设里程94公里，二级公路标准。3.省道S219漠河至满归公路。估算投资8.5亿元，建设里程85.4公里，二级公路标准。4.省道S301十室公路塔河至呼中段。估算投资5.9亿元，建设里程118.4公里，三级公路标准。5.国道G604黑加公路加格达奇至卧都河段升级改造一级公路项目，规划里程135公里。6.国道G111京漠公路加格达奇至漠河段升级改造一级公路项目，规划里程462公里。7.国道G331丹阿公路呼玛至黑呼界段升级改造一级公路项目，规划里程103公里。8.国道G331十八站至洛古河段改扩建项目，规划里程375.677公里。二、跨境大桥谋划项目：1.漠河（连崟）至加林达跨境大桥建设项目，主桥为钢桁架连续梁桥，长约1390米，大桥全长1390m(含主桥560m)，其中中国境内桥长902m(含主桥280m)，估算投资5.98亿元。 |

3.农村公路优化升级

围绕“四好农村路”建设行动，加大农村公路基础设施建设力度，推动农村公路向进村入户延伸。有序推进农村公路整体技术等级提升，保持农村公路经济节点通畅，打通县乡公路重要路段断头路，提高农村公路通达深度、覆盖广度和网络化水平。强化农村公路服务导向，按照“农村公路+产业”融合发展理念，重点推进旅游路、资源路和产业路建设，促进地方特色经济及支柱产业的发展，满足农林现代化、乡村城镇化发展需要。稳步推进相邻县城之间联网路建设，加强乡镇林场之间、建制村之间联网路建设。

（1）推进较大人口规模自然村(组)通硬化路

“十三五”末，大兴安岭地区已基本实现了建制村通硬化路的目标，农村公路发展基础良好。在此基础上，进一步加大农村公路的通达深度，推进较大自然村(组)尤其是抵边自然村通硬化公路建设，使农村公路向进村入户倾斜，提升农村公路网络化水平，发挥农村公路对小城镇建设和农业、林业现代化的引领作用。“十四五”时期，规划实施抵边自然村通硬化路73公里，估算投资4323万元。

（2）加大建制村通双车道公路力度

全面推进“四好农村路”高质量发展，继续做好乡村振兴战略统筹衔接，完善农村公路网络，保持农村公路经济节点通畅。“十四五”时期，规划实施建制村通双车道公路工程41公里，估算投资5165.1万元。

（3）促进乡镇通三级及以上公路

有序推进农村公路整体技术等级提升,进一步提高农村公路的发展质量和服务水平,以农村地区出行安全为基础，分批实施乡镇公路升级改造工程。“十四五”时期，规划实施乡镇通三级及以上公路51.5公里，估算投资10797万元。

（4）推进农村路网改善

继续完善农村公路网络，促进农村公路与乡村旅游及旅游景区的衔接，按照“农村公路+产业”融合发展理念，加强农村路网与邮政网的融合发展，稳步推进资源路旅游路产业路建设，提升农村公路网络化水平。规划实施农村公路提质改造320.5公里，估算投资23137.3万元。其中呼玛县90.5公里，漠河市49公里，松岭区124.8公里，塔河县41.2公里，新林区15公里。资源路旅游路产业路：规划实施资源路旅游路产业路80.046公里，估算投资30186万元。其中塔河县52公里，呼中区15.1公里，漠河市11公里，加格达奇区2公里。

|  |
| --- |
| 专栏3 农村公路建设任务建制村通双车道公路工程：规划实施建制村通双车道公路工程40.7公里，估算投资5165.1万元。其中，呼玛县35.5公里，塔河县5.2公里。乡镇通三级及以上公路工程：规划实施乡镇通三级及以上公路51.5公里，估算投资10797万元。公路提质改造：规划实施农村公路提质改造320.5公里，估算投资23137.3万元。其中呼玛县90.5公里，漠河市49公里，松岭区124.8公里，塔河县41.2公里，新林区15公里。抵边自然村通硬化路：规划实施抵边自然村通硬化路73公里，估算投资4323.1万元。其中呼玛县50.87公里，漠河市4公里，塔河县18.2公里。资源路旅游路产业路：规划实施资源路旅游路产业路80.046公里，估算投资30186万元。其中塔河县52公里，呼中区15.1公里，漠河市11公里，加格达奇区2公里。 |

4.加强国防公路建设

按照国防和军队现代化建设新要求，坚持“平战结合、军民融合”的原则，加快完善战略战役通道及联络线布局。一是坚持提升国防公路的技术等级和高等级路面铺装水平。二是增加国防公路密度，着力消除现状国防公路网中的瓶颈路段，有效解决至部队营地“最后一公里”的问题，完善部队进出口道路和部队机动道路的建设。

5.提升公路交通运输安全水平

坚持“安全第一”，坚守红线底线，按照“预防为主、综合治理”的工作方针，坚持和完善公路安保防护设施，提高公路安全通行能力，继续加大国省道、农村公路灾害防治工程实施力度，提高路网整体抗灾能力，规划实施灾害防治工程88公里，估算投资3490万元。继续加强危桥改造工作，国省干线公路新发现危桥处治率100%，地方管理的干线公路到2023年底基本完成2020年底存量危桥的改造，农村公路到2025年底基本完成2020年底存量危桥的改造。同时，加强桥梁日常养护和维修，提高桥梁安全和耐久性。继续加大路面沉陷等病害修复力度，做到“病害全处置、行车零隐患”。

|  |
| --- |
| 专栏4安防、灾害防治、危桥改造和修复养护工程建设任务灾害防治：规划实施灾害防治工程88公里，估算投资3490万元。危桥改造：规划实施危桥改造262座，估算投资47000万元。修复养护工程：规划实施修复类养护工程620公里，估算投资24800万元。 |

6.完善客货运输场站建设

加快推进农村客运站、停靠点建设，形成以县级客运站为龙头、以乡镇客运站为重点、以建制村汽车停靠点为辅助，多层次、广覆盖的客运站场体系，综合考虑铁路客运、公路客运、城市公共交通融合发展，以“线”连“点”，连通全区重点客运服务枢纽，打造铁路、公路客运枢纽一体化工程，缩短不同客运方式间的接驳距离，提高客运运输效率，全面提升交通运输服务水平。“十四五”时期，规划实施松岭区公路客运站项目，谋划加格达奇区公铁客运枢纽站和呼玛县客运服务中心项目。

货运场站。加快建设物流园区，完善公路货运场站建设，提升枢纽站场服务功能，“十四五”时期，重点推进加格达奇区综合物流园区项目和塔河县冷链物流园区项目建设，同时谋划塔河县、呼玛县冷链物流园区。

|  |
| --- |
| 专栏5 枢纽场站建设任务一、公铁客运枢纽站、公路客运站拟建项目：1.松岭区公路客运站，新建，占地面积2400平方米，建筑面积620平方米。谋划项目：1.加格达奇区公铁客运枢纽站项目，项目用地面积为17442.75㎡；公铁联建客运站地上总建筑面积10900㎡，火车站站房及售票厅7300㎡；公路客运站3600㎡；地下建筑面积13522.22㎡。广场面积为11992.75㎡，其中站前广场8072.22㎡、停车场3920.53㎡。客运车辆停车位数为12辆，社会车辆及出租车停车位数200个。建筑高度22m。2.呼玛县客运服务中心项目，新建客运服务中心3400平方米，建设停车场、旅客候车室、监控、自动测温、电子显示屏等设施。二、货运枢纽(物流园区)拟建项目：1.加格达奇综合物流园区项目，该项目建筑面积约27000平方米，设计年吞吐量150万吨，包含综合仓储区、综合服务区、商品交易区、冷链物流、办公区。谋划项目：1.塔河县冷链物流园区项目，该项目建筑面积17663平方米，包括加工厂房、信息交易中心、食宿中心、冷库、仓储、分拣中心、换装房、储备库、加油站等建筑。停车位39个。估算投资7130.45万元。2.呼玛县冷链物流园区项目，该项目建筑面积1.8万平方米，包含综合仓储区、综合服务区、商品交易区、冷链物流、综合办公区等附属设施。估算投资7000万元。3.加格达奇区国邦北药园区项目。三、乡镇级综合服务站谋划项目：1.松岭区古源镇客运站，计划投资300万元，占地面积约800㎡、建筑面积约500㎡2.松岭区劲松镇客运站，计划投资300万元，占地面积约800㎡、建筑面积约500㎡ |

7.完善港口码头建设

谋划现代化多式联运港口，完善口岸货物检测能力，减少通关时间，提升仓储能力。促进水路客货运服务能力稳定增长。谋划开辟界江水运航线，连通漠河、塔河、呼玛、黑河等地，促进水路客货运服务能力提升。

|  |
| --- |
| 专栏6 水运建设任务谋划漠河市码头和索道、浮桥建设项目：1.洛古河码头，估算总投资200万元。2.北红村码头，估算总投资200万元。3.古城岛码头，估算总投资200万元。4.卡伦小镇码头，估算总投资200万元。5.金环岛码头，估算总投资200万元。6.索道、浮桥建设项目。 |

8.提高铁路服务能力

完善快速铁路网络布局，构建快速通达的铁路网络，提升交通出行效率，加强口岸铁路集疏运功能，完善区域铁路网布局，巩固国防，实现沿边沿江铁路环线闭合，改变呼玛县不通铁路的历史，规划建设韩家园至黑河铁路。“十四五”期间，规划实施铁路项目1项，谋划铁路项目6项，估算总投资394亿元。

|  |
| --- |
| 专栏7铁路建设任务拟建项目：1.富裕至加格达奇铁路提速改造项目，全长366公里，估算投资70亿元。谋划项目：1.漠河(古莲)至满归铁路项目，全长140公里，单线。其中我省境内约85公里。估算投资42.5亿元。2.韩家园至黑河铁路项目，全长325公里，估算投资95.2亿元。3.林海经呼中至满归铁路项目。4.加格达奇至漠河瓶颈铁路提速改造项目，全长488公里，估算投资137.3亿元。5.漠河跨境大桥配套后方铁路通道项目。6.松林区铅锌矿铁路项目，全长1公里，计划投资2000万元。 |

9.加快推进机场建设

加快推进漠河机场、加格达奇机场改扩建项目。规划呼玛县、塔河县和呼中区通用机场建设项目，形成“东西南北中”支线、通用机场布局，推进通用航空短途运输、通航旅游和航空飞行，满足日益增长的通用航空服务需求，促进通用航空与民用航空相补充，发挥比较优势，打通联合瓶颈。“十四五”时期，规划实施机场建设项目2项，谋划机场项目5项，估算总投资16.4亿元。

|  |
| --- |
| 专栏8 机场建设任务拟建项目：1. 漠河机场改扩建项目。建设规模为跑道延长至2800米，新建航站楼5000平方米。估算投资8.5亿元。

 2.呼玛县通用机场建设项目。建设规模为A1级，跑道1200米及配套基础设施。估算投资1.76亿元。计划2021年开工，2023年完工。谋划项目：1.加格达奇机场改扩建项目。主要建设内容包括跑道延长至2600米，候机楼改扩建、新建停机坪、廊桥、围界巡场路、净空障碍处理及其他附属工程。估算投资2亿元。2.塔河县通用机场建设项目。建设规模为A1级，跑道1800米及配套基础设施。估算投资2.8亿元。3.呼中区通用机场建设项目。建设规模为A2级，跑道及配套基础设施。远期规划为支线机场。估算投资1.8亿元。4.观音山旅游直升机停机坪。预计建设面积1000平方米，估算投资200万元。5.富克山旅游直升机停机坪。预计建设面积1000平方米，估算投资200万元。 |

10.深化交邮融合

推进交通运输与邮政快递融合高质量发展，重点推进交邮融合发展先行试点发展，充分利用县、乡镇客运站资源，积极拓展邮政快递中转装卸、运输配送等服务，鼓励依托邮政乡村服务点延伸农村物流服务网络，打通林农产品上行“最后一公里”瓶颈制约，助推优质林下产品及农副产品走出田间地头。在运力资源互用互补方面，充分利用乡镇、林场、村屯客运网络，推进建制村通客车与建制村通邮工作协同联动，积极推广农村客车代运邮件快递，合理规划运输线路，开展“定时、定点、定线”的货运专线服务，提高共同配送、集中配送服务能力，鼓励发展“互联网+”新业态，充分利用互联网等现代信息技术，实现农村物流供需精准匹配、提高运输组织效率。

（三）提高运输服务品质

1.养护提质保障路网通畅

全面提升公路养护质量，以打造“最北、最美、最舒适”公路为目标，全面处治公路病害，做到“病害全处治、行车零隐患”；积极开展预防性养护，有序开展大中修养护，提升公路使用功能、延长使用寿命；规范公路沿线非公路标志版面，提高整体感官舒适性能；积极推广“四新技术”的应用，开展高纬度寒冷地区公路路面预防性养护和冻土路段板底脱空预防性养护技术研究，提高养护科技含量，创建更高层次的畅、安、舒、美公路环境。继续加大养护设备投入，提高机械化养护程度和应急处突能力；加强养护中心和服务区标准化、一体化建设；规划建设服务区3个、停车区13个，满足社会车辆停车休息和旅游需求，全面提升服务水平。升级农村公路管理，推动“四好农村路”路长制，让农村公路管起来，更好地服务农村经济发展。建立、完善高标准、高效率的养护体制、机制，按照“事企分开、管养分离”的原则依法依规逐步推行公路养护市场化、机械化、智能化、专业化。

2.提升运输服务水平

加大公交首末站建设力度，配建充电桩，更新纯电动公交车。根据城市建设和百姓出行需求，适时新辟或调整城市公交线路。开通定制公交、特色公交服务，待铁路、机场建成使用后，开通公交专线，同时结合城区公交，调整优化线路，方便乘客换乘。继续推进城乡公交客运一体化改革。创新农村客运组织模式，为农民群众提供安全的出行服务。

3.促进新业态新模式运输服务发展

推进交邮融合新模式运输服务发展。利用邮政在乡镇农村闲置场地和场所，将客运站各项业务功能引入邮政营业网点，提供客车停靠、客运售票和旅客等候等交通服务功能；按照交通、邮政运输网络规划，依托各自的资源优势，在客运运输沿线，建设交通邮政综合服务站点，共同规划、共同选址、共同投资、共同建设；利用公交车首末站场地作为邮件集散、交换作业场地，提高场地利用效率，满足城市新区、城乡结合部物流配送需求。

（四）强化科技创新智慧引领

1.强化科技创新能力建设

借助国家“新基建”行动，立足于基础设施建设和智慧引领两手抓，重点推进公路建养管运和安全的区域协同监管以及现代物流、城市客运和农村客运等公共信息服务的智能化、信息化应用。进一步强化交通运输信息化建设，推进交通基础设施智能化管理，以新一代5G、物联网、云计算技术和全覆盖的通信网络为基础，加强公路养护决策、路网运行监测、应急调度指挥等核心业务系统的应用，实时感知公路交通运行状态，探索“多源交通数据融合”等新技术应用，进一步强化大兴安岭的智慧交通建设。

2.大力发展信息化、智能化交通

鼓励引导企业加大对物流信息化投入，依托5G现代网络技术平台，应用区块链等现代大数据实用技术，按照供应链一体化体系建设的总体要求，加快完善大兴安岭的现代物流中心，建设物流中心信息化平台，促进物流信息互联互通，实现城乡物流信息共享。加强物流中心、配送基地的交通基础设施建设，使物流产业路便捷畅通，沿区域主要交通干线在乡镇、农村、林场、示范基地、科技园区等重要节点，开展双向货物运输配送服务，推广农村“货运班线”模式的快递物流，强化智慧科技技术引领交通物流行业管理。“十四五”时期，大兴安岭地区利用5G、云技术等手段，实现国道G111京漠公路和G331丹阿公路全线智慧监控、通行、服务区、停车区等项目。实施G331智慧交旅工程，为游客提供以人为本的智慧旅游体验。完善普通国省干线公路路况和服务设施(服务区、停车区等)公众号，将公众号二维码粘贴在服务区、停车区显著位置，便于社会车辆尤其外来游客及时掌握公路路况和服务设施信息。

（五）推动交通运输绿色发展

1.促进资源节约利用和生态保护

贯彻生态文明理念，把节能减排、保护环境和节约集约利用资源落实到交通运输各环节，衔接国土空间规划，促进交通与自然和谐共生。强化生态环境保护，全面推进绿色公路建设。严守生态保护红线，严格实施生态修复，全面推进绿色交通体系建设。统筹规划交通线路及枢纽布局，集约利用土地、线位等资源，加强老旧设施更新利用，推广材料再生和综合利用。推进邮件快件包装绿色化、减量化。

2.强化节能减排和污染防治

推动货物运输结构调整，鼓励大宗货物运输“公转铁”的运输方式，改善“公转铁”基础设施。严格把控排放指标，加大对施工产生污水废气的处理，完善污染防治管理体系。

3.推动绿色出行

深入开展绿色出行行动，推进全区交通一卡通互联互通建设。充分利用大数据实施精准化的综合性拥堵治理。推广清洁能源交通工具，提升绿色出行比例，更新使用新能源汽车，进一步加快汽车充电桩等新能源汽车基础设施建设。加强宣传力度，提升市民绿色交通出行意识。

（六）提升安全应急保障能力

1.完善安全生产体系

严格执行交通安全生产法规和技术标准规范。强化安全“三同时”制度和企业主体责任，明确部门监管责任。完善依法治理体系，健全安全生产法规制度和标准规范。坚持源头治理、综合治理、依法治理，形成政府统一领导，各部门协同联动，全社会共同参与的交通安全防控治理格局。强化交通网络安全保障，持续推进交通基础设施安全保障能力提升工程，推进干线公路生命安全防护设施建设改造工程和农村公路安保工程。

2.提升设施设备安全水平

加大对道路运输、农村公路、在建项目及水上交通安全隐患排查整治，重点针对“两客一危”、农村公路危险路段、在建项目高边坡及高空作业等重点领域重要环节开展大排查大整治行动，有效保证交通行业安全形势稳定。加大基础设施安全防护投入，强化基础设施养护，加强设施运行监测检测，提升运输装备安全水平。加大公路安全防护设施投入力度，实施农村交通安全系统提升工程，进一步提高交通基础设施运输装备的安全水平，提升交通基础设施网络的安全性和可靠性，强化应对自然灾害、突发事件保障能力。

3.强化应急救援能力

建立健全交通应急管理体制机制和预案体系，加强应急装备、设施和队伍的建设。为应对疫情常态化发展，加强各县（市、区）应急联动，健全交通应急救援体系，完善预防控制体系，充分利用互联网大数据等手段，强化动态监测和风险预警，加强应急救援能力建设。

（七）构建现代化治理体系

1.深化改革加强监管

深化管理体制机制改革，规范城市公交、汽配维修、仓储配货等行业管理，严厉打击出租汽车非法营运、拒载、违价、拼客，线路客车不按规定线路营运、超员行为，超限超载运输等违法违规经营行为，确保市场规范有序，特别是加强火车站、机场、客运站、学校等重点区域的出租汽车管理，巩固治理成果，建立长效机制。

2.构建以信用为基础的新型监管机制

探索优化针对新业态的管理模式。加强信用评价，联合奖惩和诚信宣传。进一步细化落实安全生产责任和安全生产监管网格化管理体系。建立信用体系建设工作的组织协调机制，重点推进运输服务、企业管理、关键岗位从业人员等薄弱环节信用建设工作。统筹铁路、公路、水路、民航和邮政的信用体系建设工作，完善统筹协同推进机制，为新时期交通运输信用体系建设提供组织保障。

（八）推进交通运输与产业融合发展

1.加强旅游产业发展

开展特色旅游公交服务，推动交通线路建设成旅游景观廊道或绿色通道，优化组织形式，完善多样化服务功能。服务和支持旅游企业发展，为企业创造更多发展空间。大力发展交通旅游业，完善旅游交通基础设施网络体系，加快构建高品质的交旅客运服务体系，围绕国家级自然保护区、国家级森林公园、国家级湿地公园等重点旅游景区，打造旅游环线，加强环线内道路建设，完善各旅游功能区、各景区间的内部交通，提高各景区景点之间的通达性。加强与醉美龙江331边防路深度融合，推进旅游交通产品创新，结合大兴安岭丰富的旅游资源和重要的旅游景点布局，深化交通运输与旅游融合发展；在旅游公路沿线，规划建设房车营地、公路服务区、停车区等“交旅融合”项目，加速新业态、新模式的开发，带动经济发展。同时，在旅游公路沿线统一设置旅游指示标识牌与交通标志标牌，提升基础设施服务能力，促进交通与旅游更好融合，同步发展。

2.创建物流运作新模式

大力发展运输业、仓储业、配送业、快递业，尽快构建覆盖全区、辐射周边、联通国内国际的物流体系，促进全区经济社会发展和经济发展方式的转变。大力发展各种专用运输和高附加值货物直达运输，加快发展定班定线的厢式运输、汽车列车运输、集装箱运输、保鲜或冷链运输。

（九）推动地区行署和林业集团公司在交通基础设施建设方面深度融合发展

1.地企建立常态化联合工作机制

统筹安排交通等基础设施项目建设。在项目谋划、政策争取上相互征求意见、相互支持。建立日常工作相互协调配合机制。信息互通共享,及时沟通解决融合发展问题。特别是遇到需要双方共同解决的重大问题，可由任何一方发起，履行相关程序，征求意见，研究提出解决问题的建议，为争取后续政策支持和施工建设奠定基础。

2.交通基础设施共建共享

地区行署、林业集团公司双方共同谋划推进交通基础设施升级改造，共同向上争取政策支持，推进项目实施，协调林业部门在定额范围内，统筹安排，优先考虑交通基础设施建设项目永久占用林地的定额数量。在项目前期规划和建设计划争取上，互相征求意见，系统谋划国省干线、农村公路、林业公路、危旧桥涵等项目的建设需求，共同向上争取政策支持。争取林业部门减免交通基础设施项目林地、林木补偿费，承担或向国家相关部门争取返还植被恢复费，以减轻地方政府资金配套压力。林业部门在满足整体规划和上级部门管理规定情况下，可利用服务区、停车区实施林业文化宣传、特色产品销售或旅游景观设置等活动，实现共商、共建、共享目的。

3.公路管理养护方面合作共赢

将主要为林业生产服务的部分农村公路委托林业部门进行养护，同时将此部分公路省补资金，按程序交给林业部门用于该部分道路的养护，交通部门做好养护监管和验收工作。在公路养护取料方面，协调林业部门按照林服项目办理林地手续，以保证公路养护取料需要。出现水毁等公路险情，协调所在林业局及时指定取土场，便于公路部门及时抢修，避免交通中断现象发生。

 五、环境影响分析及对策

（一）环境影响分析

大兴安岭是我国重点国有林区。全区共有国家级自然保护区6个、国家级森林公园3个、国家级湿地公园(试点)9个，境内有大小河流500余条，林地面积709万公顷，森林覆盖率85.3%，林下适生经济植物540多种，是国家生态安全重要保障区和木材资源战略储备基地。“十四五”时期大兴安岭坚持走“生态优先，绿色发展”为导向的高质量发展之路，全方位提升生态供给能力，稳固生态安全天然屏障，维护好东北森林带国家生态安全。因此在交通运输基础设施项目建设时加强环境保护工作意义重大。

交通基础设施建设阶段对生态环境的影响主要表现在以下几个方面：

一是地形地貌。路网建设对地形、地貌的影响表现在对原来地形地貌的改变，特别是扩大水土流失和土地沙化的面积。直接原因是填方、挖方、弃土等操作改变了原有的自然生态环境。

二是动物群。大兴安岭有野生动物379种，交通对动物群影响多种多样，有交通建设而直接导致动物迁徙，有车辆交通公害(如噪声、光害、大气污染)直接或间接影响动物生存，还有因路线周围地区开发而造成的影响等。

三是植物群。交通建设对植物群影响也是多方面的。如建设土石方工程直接导致植被的破坏；由于地表水系地下水位的变化，土壤、大气等生态条件的改变间接对植物产生影响；建设时破坏冻土，影响部分植物繁育以致生态系统遭到破坏。

四是自然景观。由于路网建设阻隔或抑制了景观，如新道路的路堤、噪声围栏、高架桥等结构可能会阻挡环境景观。

五是大气污染。在交通运输中，车辆排出的烟尘和有害气体，其数量、浓度和持续时间都超过大气的自然净化能力和允许标准，对植物、动物、工业、全球气候都产生深远影响。当大气污染物浓度超过植物的耐受限度时，会造成植物细胞或组织器官受损、生理功能受阻，甚至造成植物个体死亡，因此引起农作物产量下降、品质变坏。大气污染对动物有着显著的危害，如减缓动物发育，降低动物对病害的抵御能力，严重时使动物中毒或死亡。大气污染对工业也具有重要影响，一方面，大气中的二氧化硫、二氧化氮及其所生成的酸雨、酸雾等酸性污染物，严重腐蚀金属制品、皮革制品、纸制品、纺织品、橡胶制品等；另一方面，大气中颗粒物增多，严重影响精密仪器及设备的生产、安装调试及使用。大气污染还对全球气候的变化产生作用。大量污染物排放的大气中，其辐射效应将对人类赖以生存的太阳与地球之间的热平衡造成干扰，引起大气异常升温或降温。

六是水质污染。由于人为原因，使某些有害物质进入水中，超过了水的自净能力，使水的组成发生变化，从而对人、环境、生产造成影响。对人的危害，人如果饮用污染水，会引起急性和慢性中毒、癌变、传染病及其他一些奇异病症，污染的水引起的感官恶化，会给人的生活造成不便，情绪受到不良影响。对环境的危害，导致生物的减少或灭绝，造成各类环境资源的价值降低，破坏生态平衡。对生产的危害，被污染的水由于达不到工业生产或农业灌溉的要求而导致减产。

七是噪声污染。交通公路基础设施建设过程中会发出施工噪声，对人的生活和动植物生存，造成直接或间接的影响。

八是固体废弃物污染。交通公路基础设施建设过程中产生大量的生活垃圾与建筑垃圾。会对土壤、水体、大气造成影响。如废物堆置，其中的有害物质容易污染土壤；固体废物随天然降水或地表径流进入河流、湖泊，会造成水体污染；一些有机固体废物在适宜的温度下被微生物分解，会释放出有害气体，固体废物在运输和处理过程中也会产生有害气体和粉尘。

（二）对策措施

充分考虑交通运输基础设施建设对环境的影响，尽量避免穿越环境敏感区，污染排放要控制在达标水平范围内，符合国土开发、城镇布局、生态保护红线等相关要求，符合国家能源结构调整以及节能降耗要求，路网规模和布局总体合理。

1.控制与防治的原则和措施

总结国内外的经验，环境影响控制与防治，必须贯彻“全面规划、合理布局、防治为主、综合治理、强化管理”的方针和“谁污染谁治理，谁破坏谁修复”的原则，采取有力措施，尽可能减少环境影响程度。这些措施包括行政措施、经济措施和技术措施。

行政措施：依据国家有关环境保护的法律、法规、条例和有关标准，制定相应管理办法和实施方案，接受各级环境管理和监督队伍依法行政。完善建设项目环境保护管理程序，把环境影响评价纳入正常工作管理程序。

经济措施：依据有关排污处罚、收费和用水收费的标准，严格执行相应管理办法，用经济手段改变不合理的排污方式，促进排污量的减少，降低污染浓度。另一方面则要尽可能地节约水资源。

技术措施：对污染物的产生、排放、转化及环境效应作全面调查，深入分析交通建设项目环境影响因素，在设计、施工和运营过程中，制定有效的控制与治理措施。

2.控制与防治的对策

控制生态环境影响的途径和对策。线路通过复杂生态系统或不良工程地质地段，设计、施工时应切实考虑各种影响因素，采取措施以减少生态环境影响。设计与施工中应结合线路具体情况，采取相应防护措施，尽量减少高挖深填，合理调配土方，以挖作填，减少施工土方工作量，或借土还田节省用地。施工阶段严格按规定地点取土，严禁就近刮地取土，避免破坏地表现有植被和耕地。合理设置弃土弃碴场地，加强防护设施设计，减少水土流失。桥梁设计、施工时，尽可能减少对河流过水断面排洪、通航的影响。线路两侧地表原有植被和地表硬壳尽量不予破坏。路基边、路堑顶可铺种草皮，有条件的应在线路两侧种植防护林带，形成一条沿线绿色长廊。尽量减少长大路堤、路堑、桥梁等设施对地面水、地下水的流向、水位和水质的影响。施工驻地、料场以及施工运输便道，在施工完毕后，遭到破坏的植被应及时恢复。施工期间严禁乱砍、乱伐、乱挖、滥烧，以保护自然植被。有条件的项目，冻土路段采取以桥代路方式进行建设，减少对资源的占用和破坏，避免破坏冻土导致蓝莓繁育地的进一步退化，同时为野生动物提供过路通道，减少公路对动物正常觅食和迁徙繁殖的影响。

控制噪声的途径和对策。一是科学做好规划选址、功能分区与交通建设的统一布局。二是做好噪声源的控制，即积极降噪法。从声源上降低噪声，探索使用低噪音路面材料降低噪音、控制鸣笛噪声、改善轨道结构及电气化接触网的构造，控制施工噪声等。三是控制与阻挡噪声的传播，设置防护林等声屏障。

控制电磁干扰的途径和对策。设计阶段要积极与电信线路产权单位协商，充分考虑避免与临近长距离平行接近的电信线路平行。可分段采取自耦变压器供电方式、吸流变压器供电方式或直供加回流线供电方式。对于与铁路交叉跨越的电信线路，可改用电缆由路基下穿过，并用钢管保护。对于沿线附近居民电视信号接收干扰问题，可采用共用天线接收系统或采用高增益天线并采取高架方式解决。

控制大气污染的途径和对策。合理选点、布局，有利于污染物排放的稀释、扩散。选择和采用有利于废气扩散的排放方式。优化工艺，使用节能车，改变燃料构成，推广使用清洁燃料，减少烟尘及废气排放，车辆空调、保温制冷机应使用新型无污染制冷剂。绿化造林，缓解大气污染。确保有毒、有害、危险品的运输安全，减少牲畜运输及粉粒状货物运输对环境的影响。加强对现有净化除尘设备的管理维修工作，保证其正常运行，实行定期监测，定期维修。

控制水污染的途径和对策。控制污染物排放量，减少各类污水的废水量和污染物浓度。合理规划污水管网、下水道系统和排污口位置，改进污水口排放方式。采用污水处理措施，选择经济有效的污水处理方式和模式。提高水的回用率，一是机务段经污水设备处理后的水可用于车间地表水冲刷、冲洗机车、厕所以及花池、水池等。充分利用水体自净能力，开发和利用水环境容量。加强管理，认真落实环境监测制度。按照环境保护有关规定，在主要河流位置建设桥梁时，按要求设置集水池。二是针对不同类型地区遴选适宜治理模式，促进厕所粪污、生活污水就近资源化利用。通过生活污水治理和厕所革命有机衔接，达到污水资源利用效果。

控制固体废物的途径和对策。一是集中布置堆放场所，并由所在地方环卫部门定期集中处置。煤渣等废弃物应设专门堆放场地，集中后用于建筑材料或铺设道路，提高资源的循环利用率。研究垃圾处理新技术，使垃圾资源化。二是持续推行“分类、收集、转运、处理”治理途径，降低设施建设和运行成本。逐步应用生活垃圾收转运体系稳定运行。持续排查整治生活垃圾散乱堆放点，组织开展专项整治行动，提升散乱堆放垃圾治理成效。

 六、保障措施

（一）加强组织管理

落实主体责任。建立由地区、县(市、区)各级政府牵头的交通运输发展协调机制，将“十四五”时期重点目标和任务予以贯彻和落实，加强任务分解，明确各级交通运输主管部门的权责及任务分工，确保组织到位、责任到位、投入到位、措施到位。加强建设项目组织管理，严控施工进度和工程质量。加强规划实施的跟踪，及时把握和解决交通运输发展中出现的新情况、新问题，协调解决工作推进中的问题。

（二）注重沟通衔接

重视规划衔接。加强与国土空间、城镇体系、产业布局等规划衔接，把握好交通运输发展与经济社会发展的互动关系，各级政府应协调相关部门，根据建设发展目标的用地需求和规划的实施进程，合理统筹平衡各阶段的用地指标，保障交通运输基础设施建设发展的持续稳定。妥善做好交通运输建设项目与“三线三区”划定的协调工作。

建立部门之间协调机制。交通、发改、财政、自然资源、生态环境、农业农村、水务等部门加强沟通联动，协调推进交通运输基础设施项目建设；各级政府要紧密结合发展实际，细化落实本规划确定的重点项目和重点任务，促进本规划布局落地。

（三）争取政策支持

加强项目谋划。统筹部署项目前期工作，建立和完善建设项目数据库，提前做好项目储备。继续密切跟踪国家重大政策和行业发展重点、投资政策调整动向，力争有更多项目纳入国家、省总体规划及相关专项规划之中，争取更高层面、更大力度的支持。

继续抢抓机遇，争取国家、省有关部门政策和资金支持。同时，各级政府应继续把交通运输事业作为重中之重，积极争取省级财政资金投入、税收优惠、沿线土地经营等政策。落实地区各级财政资金用于相应事权的交通建设和发展。进一步树立服务意识，转变政府职能，简化审批手续，形成有利于项目建设、有利于投资招商的好环境。

创新投融资机制。积极争取更多的中央和地方财政性投入，加大政府直接投资和政策支持力度，建立稳定的资金来源渠道。继续深化投融资体制改革，创新投融资模式，运用好政府与社会资本合作、专项债券等融资方式，广泛吸引社会资本。加强财务分析和资金监管，严格防范债务风险。

（四）完善管理体系

建立规划实施责任制，明晰相关部门职能，针对规划实施情况建立相应的监管考核制度，以确保规划得到有效落实。研究制定交通运输规范体系，从前期工作、方案研究、设计施工、专家咨询等多个环节制定统一的工作流程和技术标准，保证交通建设质量。

提高各级领导干部法治意识，完善领导干部学法制度，提升交通运输依法行政水平，推进行政权力公开透明运行，创新政务公开方式方法，强化法治交通建设保障，加强交通运输政务服务。

（五）加强行业管理

加强干线公路管理，建立养护管理体制，优化提升服务区基础设施和业务流程，推进服务区综合开发利用。加强普通公路管理，以精品示范工程为引领，强力推进养护示范路和绿化精品工程建设，提升公路整体服务水平。加强工程质量管理，加大从业单位、人员质量行为规范和现场实体工程质量监督检查力度，严肃质量问题查处，健全完善科学的质量评价和质量保证体系。加强建设和规范运输市场管理，规范道路运输、水路运输市场秩序，健全完善信用体系，建立和完善统一、开放、竞争、有序的市场秩序。

（六）强化智力保障

坚持把科技引领作为提升服务能力、提高管理效能和实现现代化的重要手段，高度重视并不断强化交通科技、节能减排、人才培养等方面的工作。努力建立符合交通发展规律的科技创新、成果推广工作体系，力争在低碳交通、交通信息化、人才队伍建设等方面走在全省前列。深入实施“人才强交”战略，以交通运输党政领导干部队伍、专业技术人才队伍、交通运输行政执法队伍三支队伍为重点，全面加强干部教育、管理、监督，切实做好人才引进、培养、使用工作。不断深化廉洁交通建设，继续推进交通运输基层基础建设，高度重视交通运输从业人员素质提升和准入管理，努力建设结构合理、充满活力、规范高效、勤政廉洁的高素质交通运输干部人才队伍。

（七）加强文明建设

切实加强行业文明建设和新闻宣传工作，综合运用舆论宣传、理论阐释、文化传播等途径，把社会主义核心价值观融入到交通运输各项文明创建活动，全面提升行业发展软实力。持续增强交通运输干部职工队伍的凝聚力、战斗力和执行力。坚持激励与约束并举，用纪律红线确保党员干部讲纪律、守规矩。增强职业成就感、使命感和荣誉感，健全绩效考核、综合目标考核和干部年度考核机制，制定奖惩制度。完善交通政务信息公开机制，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。整合全行业新闻宣传资源，创新宣传模式，加强与社会媒体的沟通，鼓励公众参与，为交通运输发展营造良好的舆论环境。

（八）依法设计施工

开展前期资源论证，加强“十四五”交通运输发展规划与森林资源管理“一张图”的衔接，与项目涉及的政府林草和森工企业、保护地管理等单位进行占用使用林地、保护地管理政策法律咨询和资源论证，杜绝违法违规设计导致不能施工作业问题；加强规划设计管理，执行林地占用定额制度，统筹安排交通设施建设项目，在坚持不占或少占、节约林地的原则开展规划设计的同时，保证占用使用林地数量足额够用，避免出现未批先占、不批也占等违法违规问题；加强施工作业监管，项目建设单位和施工作业单位严格遵守林业政策法律法规，服从林业部门管理和指导，做到文明作业、依法施工。

 大兴安岭地区行署办秘书科 2023年11月6日印发