昌吉回族自治州人民政府办公室

文　件

昌州政办发〔2022〕15号

关于印发《昌吉回族自治州综合交通运输“十四五”发展规划》的通知

各县市人民政府，新疆准东经济技术开发区、昌吉高新技术产业开发区、昌吉国家农业科技园区管委会，州直有关部门：

《昌吉回族自治州综合交通运输“十四五”发展规划》已经州党委、州人民政府研究同意，现印发给你们，请认真贯彻执行。

昌吉回族自治州人民政府办公室

2022年4月7日

昌吉回族自治州综合交通运输“十四五”发展规划

一、发展基础

（一）发展成就

“十三五”以来，在以习近平同志为核心的党中央坚强领导和深切关怀下，在州党委、州人民政府的正确领导下，全州交通运输事业取得了长足发展，率先在全疆实现“县县通高速”，区域综合立体交通体系更加完善。昌吉州交通运输在维护社会稳定和长治久安总目标，服务“一带一路”、乡村振兴、军民融合、交通强国、“旅游兴疆”等重大战略，统筹做好疫情防控和经济社会发展提供了有力的交通运输保障。

1.基础设施建设成效显著，重点工程稳步推进

公路网络日趋完善。“十三五”期间，配合自治区完成了G216五彩湾-富蕴、G30乌鲁木齐-奎屯、G7大黄山-乌鲁木齐高速公路改扩建等国省道项目，累计完成公路新改建4487公里。截止2020年底，全州公路通车里程13519公里，路网密度达到18.29公里/百平方公里（自治区公路网密度11.7公里/百平方公里）。在全疆率先实现“县县通高速”目标，乡镇通油路率达100%，具备条件的行政村通硬化路、通客车率达100%。

铁路建设持续加快。抓住国家加快铁路发展、调整运输结构的历史机遇，以大能力客、货运铁路为重点，完成了乌准铁路扩能改造、兰新铁路玛纳斯站货场改造等项目，顺利贯通阿

富准铁路，并积极推动乌昌轨道交通、将淖铁路等多个项目。初步形成了以兰新铁路、乌将铁路为主动脉、各铁路专用线为辅助的铁路运输网络。

机场项目稳步推进。借助与乌鲁木齐地窝堡国际机场的地理优势，来满足昌吉州不断增长的航空客货运输需求。积极开展准东（奇台）支线机场、准东五彩湾通用机场的各项前期工作，随着这些机场的建成通航，将填补昌吉州航空产业的空白，并进一步完善昌吉州综合交通运输体系。

油气管网持续发力。随着我国油气进口量的不断增加和天然气资源开发利用水平的不断提高，管道运输呈现出蓬勃发展的态势，运输量持续增加。

枢纽场站品质提升。“十三五”期间，昌吉州积极打造以三大支点城市为基础的综合交通运输体系，建成昌吉、阜康、奇台3个一级客运站，玛纳斯、吉木萨尔2个二级客运站（呼图壁县二级客运站主体已完工），玛纳斯包家店镇、木垒东城镇、奇台老奇台镇等7个四级客运站。客运站服务品质不断提升，旅客满意度和公路客运的市场竞争力不断提高。此外，中疆物流周转基地和新疆连运物流货运周转基地正在加紧实施，中疆物流货运周转基地项目仓储堆场已基本建成。

2.运输服务能力不断增强，服务水平不断提升

运输服务品质显著提升。截止2020年底，全州客运清洁能源车辆944辆，占比56%，货运清洁能源车辆4001辆，占比15%。开通客运班线404条，市际、县际、县内线路分别为54条、35条、315条。全州70个乡镇、440个行政村已实现全部

通客运车辆，通车率达到100%，农村居民出行条件明显改善。继续实施公交优先发展战略，全州3787辆出租汽车全部使用清洁能源，新能源公交车达284辆，占比37%，城市居民公交出行率由10%提高到30%。“十三五”期间，全州累计完成客运量1.08亿人，客运周转量90.38亿人公里，货运量6.48亿吨，货运周转量1307.34亿吨公里。

运输方式日趋合理。在运输方式结构中，公路运输占比有所下降，但仍“一枝独秀”。客运运输结构中，由于只有兰新铁路玛纳斯站、乌将铁路准东站开通客运功能，铁路占比仅为0.9%，公路呈现“一家独大”的局面，几乎承担了昌吉州全部的旅客运输量。货运运输结构中，公路占比69.1%，铁路占比30.9%，准东地区运输结构调整成效显著，铁路分流作用进一步增强。

农村交通持续改善。通过交通扶贫工作有力地凝聚民心人心，全州10个自治区级扶贫开发重点村的村组道路和巷道硬化率达到91.3%，贫困人口集中通四级以上公路的比例达到100%；加快建设一批贫困村旅游路、产业路，建成了木垒县照壁山乡万亩旱田景区公路，奇台县S303岔口至半截沟镇公路等，推广“交通+就业”模式，转移当地农村劳动力就业。深入推进“四好农村路”建设，吉木萨尔县被评为自治区“四好农村路”示范县，木垒县被交通运输部和财政部确定为“美丽农村路”试点县。

邮政快递蓬勃发展。企业规模不断壮大，新疆中通、新疆圆通2家省级快件分拨中心落户昌吉市，县（市）设立邮件快件分拨中心16家。品牌企业不断增加，有邮政分公司7家，快

递法人企业29家，包含EMS、顺丰、京东、德邦、申通、中通、圆通、韵达、百世等14个品牌快递，所属邮政网点127处，快递网点149处，快递末端服务点90个，布设智能快件箱329组5736个格口。服务网络不断延伸，邮政快递服务乡镇覆盖率100%，建制村快递服务覆盖率57.6%。行业发展保持2位数增速，预计到2020年底，全州邮政业业务总量完成3.1亿元，同比增长13%；业务收入完成3.8亿元，同比增长16%。其中，快递业务量完成4718.93万件，同比增长27%；业务收入完成2.3亿元，同比增长23%。

3.交通应急体系初步建立，行业管理水平稳步提高

昌吉交通应急储备中心项目加快推进，将对重大自然灾害和处置突发事件发挥重要作用。高度重视交通运输安全生产工作，联合公安、市场监督、路政、综合执法等部门持续不间断开展执法监督检查，对硫磺沟、准东等重点区域进行超限超载专项治理；对客车非法营运、车辆非法改型、不按规定覆盖货箱等行业乱象进行治理，规范汽车租赁行业管理，开展驾培机构治理整顿；加强重要节假日的运输组织调度，开展出租汽车不文明服务专项治理。

（二）存在问题

尽管“十三五”期间昌吉州交通事业取得了优异的成绩，但与内地相比仍有较大的差距，综合交通仍存在一些薄弱环节，行业发展面临的困难、问题仍不容低估，主要表现在：

1.基础设施总量仍显不足，综合交通运输体系尚未形成

综合交通运输体系方式单一。长期以来，昌吉州交通基础

设施建设均以公路项目为主体，公路网络规模不断扩大和深入，铁路、机场等设施建设滞后，导致综合交通运输体系方式单一。其中铁路运输依旧以兰新铁路、乌将铁路为主，东部三县尚未实现铁路连通；航空运输主要依靠乌鲁木齐地窝堡机场完成，昌吉州支线、通用机场建设尚未实现零突破。

对外运输通道不畅，区域内快速交通联系有待加强。目前，昌吉州已初步形成四大运输通道，但各通道运输方式单一，运力配置普遍较低，缺少大运量、快速的运输方式。其中，昌吉北部准东经济技术开发区的东西向铁路运输通道缺失，导致大部分长途、资源运输任务仍由公路承担，交通方式无法实现优化配置，物流成本较高；乌昌石城市群城之间缺乏大运量、快速的轨道交通联系。

路网整体等级较低，服务水平需进一步提高。截止2020年底，昌吉州公路通车里程13519公里，其中二级及以上公路占比18.0%，高于全疆平均水平（13%），低于发达省份（江苏27.86%，广东18.7%）；等外公路占比11.7%，是全国平均水平（7.87%）的1.48倍。昌吉州公路网整体技术等级偏低，不能发挥公路网应具有的快速便捷、高效经济、安全舒适的作用。

2.各运输方式衔接不畅，运输服务品质需进一步改进提升

昌吉州作为丝绸之路经济带上重要的经济节点和交通枢纽，公路和铁路两种运输方式各自独立，衔接不合理，综合交通枢纽建设滞后，枢纽功能难以发挥。虽然“十三五”期间建成了一批高等级客运站，但仍存在新客站与城市公交衔接不畅、场站服务功能单一等问题。货运场站专业化程度较低，缺乏现

代化的作业场所及技术装备，传统货运业向现代物流转型较慢，多式联运、甩挂运输等先进运输组织方式还未得到广泛应用。

3.交通信息化程度整体偏低，尚未形成信息资源互通共享

全州道路运输信息化建设虽取得一定的发展，但整体水平与运管工作实际需要还存在较大的差距。现有的信息系统主要服务对象是各级道路运输管理机构和工作人员，重点是运政业务，而向公众和企业只能提供较有限的各类政务信息查询，信息化服务层次较低。在行业经营、公众出行等重点领域未能提供强有力的信息服务平台，目前与企业的各类企务系统的联网尚处在初级阶段，缺乏对管理对象的动态监管数据，还未建立起完善的行业监管信息，也未能为各级管理部门事件应急处理及调度提供有力手段。

4.交通运输安全应急体系建设仍显薄弱，安全应急处置能力有待提高

受资金短缺的影响，安全生产经费保障不足；安全应急保障的配套设施建设滞后，安全生产信息共享水平、安全事故协调处置能力和应急处置能力有待提高；企业主体责任落实不到位，管理体制机制有待完善；交通运输行业机构繁多、职能交叉，难以形成管理合力，导致安全监管存在盲区、隐患排查整治不彻底。

5.综合交通运输体系对绿色交通发展的促进作用有待进一步增强，发展的政策资金保障仍需强化

目前，交通运输场站布局分散，枢纽化程度不高，绿色枢纽场站和物流园区建设有待加强；甩挂运输、多式联运等运输

方式之间的衔接协调上还存在着一些体制机制性障碍，城市公交优先总体发展水平不高。节能减排技术应用相对较少，新能源车辆占比较低。交通运输行业节能减排专项政策及引导性资金投入相对不足，节能减排工作人员、经费、设施设备等保障不足，难以满足新时期绿色循环低碳交通运输发展的更高要求。

6.交通行业综合管理能力仍需提升，交通发展的资金需求与供给矛盾突出

交通建设管理体制不畅，协同发展亟待加强。交通建设管理体制的不畅主要表现在以下三方面：一是昌吉州综合运输大交通制改革尚未有效推进，各运输方式管理体制分割，多部门管理。二是兵地交通融合发展协调机制尚未形成，相互之间衔接不够顺畅。三是与乌鲁木齐之间顺畅的协调机制尚未形成。

交通建设资金不足，地方融资能力有限。昌吉州地理位置特殊，辖区面积大，交通基础设施"底子"较薄，且自身经济基础较为薄弱，地方财政比较困难，目前财政支出很大一部分需要中央财政补贴，投融资能力有限。此外，由于地区交通流量不高，采取公路收费的形式经济效益较低，难以实现市场化运作筹集资金。

二、形势与要求

（一）国家层面

我国由交通大国向"交通强国"转变，要求推动综合交通运输高质量发展。交通强国建设，要求牢牢把握交通"开路先锋"定位，加快建设现代化高质量综合立体交通网络，打造发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网，统筹公路、铁路、民

航及城市交通协调发展，加快建设安全、便捷、高效、绿色、经济的综合交通运输体系。

乡村振兴战略发布实施，要求持续强化“四好农村路”建设。按照国家、交通运输部、自治区以及昌吉州关于乡村振兴的最新要求，农村公路建设重点应向“美丽农村公路”“生态旅游路”倾斜，结合全州旅游景区、农业园区、农业观光园区的布局，集中打造“美丽农村公路示范工程”，支撑乡村振兴战略在昌吉市的落实，促进城乡一体化发展。

抢抓新时代西部大开发、“两新一重”发展机遇，要求加快交通重点领域的建设步伐。以共建“一带一路”为引领，加快新疆丝绸之路经济带核心区建设，形成西向交通枢纽和商贸物流、文化科教、医疗服务中心。交通枢纽建设要准确把握“两新一重”投资方向和重点项目，用新技术为传统交通项目赋能，加快新型基础设施建设步伐。

构建国内国际双循环的新发展格局、第三次中央新疆工作座谈会精神，要求加快现代化综合交通运输体系建设。昌吉州毗邻首府乌鲁木齐，是丝绸之路经济带核心区的核心，通过加快建设现代化综合交通运输体系，完善区域内交通主骨架，全面融入国内交通大网络，发挥乌昌石城市群的带动作用，强化国内国际双循环的通道支撑。

（二）行业层面

对标建设交通强国的要求，将《交通强国建设纲要》明确的任务具体化、项目化。紧紧围绕昌吉交通发展现状，对标建设交通强国的要求，设定五年发展目标，深入研究完善基础设

施网络，提高交通综合运输网络效率；提升运输服务品质，推进出行服务便捷快速；巩固并扩大降成本效果，推进物流“降本增效”；突出科技创新，提供发展新动能等九项任务，为推动新疆交通运输高质量发展努力奔跑，为建设“交通强国”筑梦征程。

深化交通运输供给侧结构性改革，要求大力发展“公转铁”、“多式联运”。鼓励、支持煤炭、电力等大型工矿企业以及大型物流园区新建或改扩建铁路专用线，充分利用“公转铁”“多式联运”等方式优化调整运输结构，使得铁路运输通过实现门对门、厂对厂的运输模式，打通“最后一公里”，助力“新疆丝绸之路经济带”核心区建设、打好污染防治攻坚战、打赢蓝天保卫战。

国土空间规划时代的到来，要求提高综合交通运输规划的精准度。国土空间规划调整，要求全面梳理重要交通基础设施的建设需求，导入GIS基础平台矢量化，并与国土空间规划以及划定的“三区三线”进行对接，实现交通基础设施建设线位、点位等空间资源有效预留，促进空间资源集约、节约利用，保障综合交通运输体系可持续发展。

（三）自治区及昌吉州层面

打造丝绸之路经济带核心区，要求完善对外运输大通道和乌昌国际性综合交通枢纽。昌吉州所在的乌昌地区是丝绸之路经济带核心区上最重要的经济节点和交通枢纽，加快完善综合交通运输通道和国际商贸物流体系建设是支撑新疆构建丝绸之路经济带核心区战略实施的重要举措。

建设交通强国试点，要求交通运输实施科技创新。作为全国首批13个“交通强国”建设试点单位之一，要求新疆充分应用

新一代信息网络技术，推动大数据、互联网、人工智能、区块链等新技术与交通行业深度融合。

“旅游兴疆”战略的全面实施，要求加快交旅融合创新发展。旅游风景道作为兼具交通与旅游双重功能的公路，是促进交通与旅游融合发展的重要载体，十四五时期，昌吉州以创建国家全域旅游示范区为目标，积极实施旅游风景道建设，依托旅游风景道体系，整合现代交通、交旅融合、产业振兴和生态绿化四大复合功能，以路为基，以文促旅，以旅兴业，实现“交通+旅游+产业”融合发展。

乌昌石区域建设发展进入新阶段，要求加快乌昌石区域综合交通运输体系一体化建设。乌昌石区域是丝绸之路经济带核心区的重点区域，也是天山北坡城市群的核心区域，以乌鲁木齐为中心，推进乌昌石区域经济一体化发展，需要提高站位，扩大视野，瞄准乌昌石一体化交通基础设施畅联畅通，提升一体化运输服务能力，共建全疆国际性综合交通枢纽。

三、总体思路

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中、六中全会精神，贯彻落实第三次中央新疆工作座谈会精神，贯彻落实新时代党的治疆方略，以国家发展规划为统领，以国土空间规划为基础，以推进丝绸之路经济带核心区建设、支撑新疆交通强国试点为驱动，统筹铁路、公路、民航、管道、邮政等基础设施空间布局和合理规模，加强各类要素资源集约、节约利用和各种运输

方式的有效衔接，重塑区域交通空间形态，着力构建功能完善、能力充分、结构合理、服务优质、安全可靠、绿色低碳的现代综合交通运输体系，更好地发挥交通运输对昌吉州社会经济高质量发展的支撑引领作用，推动我州交通强国建设工作位居全疆前列。

（二）基本原则

支撑引领。以推进“交通强国”试点建设、支持乡村振兴战略、助推旅游兴疆战略为着力点，以交通运输网络高效衔接为重点，充分发挥交通运输对产业转型升级、城镇空间优化布局、全方位开发开放的先行引领作用，支撑昌吉现代化经济体系建设。

一体高效。充分发挥各种运输方式的比较优势，提升网络效率和效益。统筹乌昌石地区区域、城际、城市、城乡、兵地交通运输一体化协调发展，因地制宜，务实推进。增强交通公共服务能力，扩大交通多样化有效供给，全面提升服务质量效率。

开放融合。统筹州域内交通发展，全面融入“一带一路”建设，增强乌昌参与国际竞争的实力。坚持“兵地一盘棋”思想，以交通为突破口，推进兵地在经济、文化、社会等各方面的融合，实现基础设施和公共服务共建共享。

创新驱动。创新体制机制，理顺行政区域间、兵地间的关系，构建区域统筹、部门协调、兵地融合的交通运输发展体制机制；突破传统发展路径，创新运输管理、组织和发展模式；加快交通科技创新，全面推进智慧交通发展。

安全绿色。在交通运输领域全方位加强安全举措，强化监管，增强国际运输战略通道和疆内运输安全保障性；全面提升应对

自然灾害、突发事件的保障能力。优化交通运输结构，集约节约利用资源，推进交通节能减排，保护生态环境。

（三）发展目标

1.总体目标

紧抓“一带一路”战略机遇，全方位融入丝绸之路经济带核心区建设，以交通强国建设为导向，以完善综合运输大通道、构建综合交通枢纽和物流网络、加快乌昌交通一体化发展、聚焦准东产业转型升级、打造交旅融合新格局为抓手，形成**布局完善、内畅外联、区域协同、开放融合、绿色低碳、富民惠民**的现代化综合交通运输体系，为把昌吉州打造成为丝绸之路经济带核心区建设的新高地、天山北坡城市群最具潜质的活力之州、乌昌石国家自主创新示范区的集聚区、新时代绿色宜居宜业宜游的美丽家园提供坚实支撑，助力昌吉州高质量发展走在全疆前列。

2.具体目标

实现“**融通升覆有**”的“**五个三**”工程：**三融合**：区域交通更加融合、兵地交通更加融合、交通+产业更加融合；**三贯通**：高速公路“全贯通”实现、准东干线铁路“全贯通”实现、邮政快递“村村通”实现；**三提升**：运输服务品质持续提升、科技智慧支撑性不断提升、安全应急可靠性大幅提升；**三覆盖**：高等级公路重要节点全覆盖、乡镇通三级路全覆盖、二级客运站县市全覆盖；**三突破**：轨道交通建设零突破、民航机场建设零突破、信息化平台建设零突破。

2025年昌吉州综合交通运输发展主要指标

序号	指标名称		单位	2020年	2025年
1	规模合理	公路总里程	公里	13519	14120
		高速公路里程	公里	520	650
		二级及以上干线公路占比	%	18	20
		较大自然村（组）通硬化路比例	%	64	92
		主要工业园区、3A级及以上景区、口岸等重要节点通二级及以上公路比例	%	90	100
		铁路总里程	公里	530	730
		民航运输机场数量	个	0	1
		A2级以上通用机场数量	个	0	4
		建制村快递服务覆盖率	%	57.6	100
2	方式协调	铁路货运量占比	%	30.9	41.7
		自治区级及以上产业园通铁路比例	%	44	56
3	安全可靠	好路率为中等及以上农村公路占比	%	80	80
		道路交通运输万车死亡率	%	0.92	0.87
4	便捷高效	综合交通枢纽一体化水平（城市内部）	m	--	≤300
		交通基本公共服务均等化水平	%	77	84
5	绿色集约	交通运输NO2排放强度降低	%	--	>11.2
		公交新能源车辆占比	%	37	40
		清洁能源客运车辆占比	%	--	65
		清洁能源货运车辆占比	%	--	15
6	经济惠民	交通支出占消费支出比例	%	11.8	10
		交通资产负债率	%	--	75

四、总体布局

（一）综合运输通道

结合全国、全疆综合运输通道的布局规划，统筹考虑昌吉州区域发展、产业布局、城镇分布、资源禀赋等因素，通过提高通道承载能力、增强运输机动性和扩大网络覆盖面，着力打造**四大运输通道**，加快形成全州综合立体交通网主骨架。

专栏一　四大综合运输通道

北部通道（国家能源化工基地运输通道）：该通道包括既有的S327、G331、乌将铁路（五彩湾至将军庙段）以及即将建设的将军庙至淖毛湖铁路和克拉玛依至准东铁路。该通道是准东、淖毛湖等矿区建设开发的重要基础设施，是新疆煤炭基地疆煤外运的重要通道；是西北北部出海通道的重要组成部分，是中亚地区通往我国渤海湾最为便捷的陆路通道，具有桥梁通道功能。

中部通道（丝绸之路经济带核心区快速通道）：该通道包括既有的G7、G335以及规划的G3001、S20、阜康至木垒城际铁路和普通铁路。该通道是新疆境内的第二亚欧大陆桥，新疆对外运输的主要通道之一、昌吉州东部县市的城镇体系发展主轴，不仅能增强昌吉州骨架路网的运输承载能力，也将大大提升中东部地区物资在新疆的过境运输能力。

南部通道（乌昌石城市群运输通道）：该通道即“兰新”通道，包括既有的G30、G312、S101、兰新铁路以及规划的乌鲁木齐至奎屯至霍尔果斯高速铁路、昌吉州西部南山伴行公路。该通道是世界的第二亚欧大陆桥、新疆对外运输的主要通道之一、乌昌石城市群的城镇体系发展轴。

南北发展轴（现代综合物流基地运输通道）：该通道包括G216、S11、乌将铁路（乌鲁木齐至准东段）、准东至富蕴至阿勒泰铁路以及在建的S21、规划的乌鲁木齐至阜康至准东城际铁路。该通道是自治区规划的南北资源通道的重要组成部分，也是昌吉州境内最主要的南北货运大通道。

（二）综合交通枢纽

按照“核心带动、节点提升、对接周边”的原则，优化枢纽布局、强化枢纽功能、加强枢纽衔接、完善运输通道、提升服务水平，构建“一核三主四区多节点”的综合交通枢纽新格局。

一核：1个国际性综合交通枢纽，以乌昌经济一体化视野，加快推进乌鲁木齐-昌吉国际性综合交通枢纽建设。

三主：3个客运主枢纽，依托三大支点城市（昌吉市、阜康市、奇台县），加快三个客运主枢纽建设，即：昌吉客运枢纽、阜康客运枢纽和奇台客运枢纽。

四区：4个物流聚集区，依托四大物流聚集功能区，即昌-阜-呼物流聚集功能区、准东物流聚集功能区、天山东部物流聚集功能区和玛-石物流聚集功能区，培育货运枢纽。

多节点：多个县市级公路客运站和物流园区（中心），加强各县市节点、主要园区的交通枢纽功能，为局部区域客货集散提供条件。实现县市二级及以上客运站覆盖率100%，重要经济节点（重点园区和乡镇）三级及以上客运站覆盖率100%。

专栏二　综合交通枢纽布局
昌吉客运枢纽，涵盖公路运输、铁路运输和城市交通等多种运输方式，是乌昌国际性综合交通枢纽的重要组成部分，由昌吉客运站、

乌奎高铁昌吉站、轨道交通站（乌昌城市轨道交通）组成。

阜康客运枢纽，涵盖公路运输、城际轨道与城市交通等运输方式，主要辐射阜康市以及准东西部的五彩湾地区，由阜康新客运站、城际轨道阜康站（乌阜城际轨道）组成。

奇台客运枢纽，涵盖公路运输、铁路运输与城市交通等运输方式，主要辐射昌吉州东三县以及准东东部的芨芨湖地区，由奇台新客运站、铁路客运奇台站（阜康至木垒铁路）组成。

昌-阜-呼货运枢纽，依托昌-阜-呼物流聚集区，形成新疆商贸物流网络体系的重要枢纽、天山北坡经济带的核心物流枢纽、乌鲁木齐市商贸物流接替区，主要由昌吉火车站三工物流园区、昌吉高新区物流园区、阜康货运枢纽及场站型物流中心和呼图壁货运枢纽及场站型物流中心组成。

准东货运枢纽，依托准东物流聚集区，以准东煤电煤化产业带的建设为契机，积极发展煤炭煤化工物流，形成新疆煤炭煤化工物流的核心区，主要由将军庙物流园区和乌准站公铁枢纽中心组成。

玛纳斯货运枢纽，以玛-石物流聚集区位依托，形成昌吉州西部重要的货运枢纽，主要由乐土驿物流园和万源国际物流园组成，为周边县市农产品、煤化工、铝产品的运输、仓储、配送提供物流服务。

天山东部货运枢纽，以天山东部物流聚集区为依托，形成昌吉州东部重要的农业和商贸物流枢纽。主要由奇台农产品物流中心、吉木萨尔货运站和木垒货运站组成。

（三）综合交通网

1.构建高品质的快速交通网

昌吉州快速交通网主要由城市轨道交通、城际铁路、高速

铁路、高速公路和民航机场组成，具有服务品质高、运行速度快的特点。

构建都市圈轨道交通网。加快推进乌昌城市轨道交通、乌阜城际、乌五阜城际以及乌霍高速铁路建设，实现乌昌区域30-60min同城化通勤交通圈；加快准东地区支线铁路建设，实现准东地区60min通勤交通圈；近期利用兰新铁路西段、乌将铁路提速改造，远期依托高速铁路、城际铁路，构建以乌昌同城化地区为中心向周边辐射的90min协同化交通圈。

完善高速公路网布局。聚焦“疆内环起来、进出疆快起来”的目标，结合互联互通、区域发展的要求，继续推进高速公路网建设，形成“两横两纵”的高速公路网格局，进一步提升昌吉州综合交通运输大通道的运输服务能力。

民用航空突破发展。抓住国家开放低空空域的政策机遇，加快推进奇台（准东）支线机场的建设，实现昌吉机场的零突破。

专栏三　高品质的快速交通网布局

轨道交通：

30-60min同城化轨道交通：新建乌昌城市轨道交通，加强两市一师主通道通勤与商务客流快速流通的能力，促进乌昌主轴城镇带的形成；规划建设乌霍高速铁路，承担乌昌部分城际轨道交通功能；加快建设乌阜段城际轨道交通，适时新建乌五阜城际轨道交通，衔接乌鲁木齐高铁站、乌鲁木齐第二高铁站和地窝堡机场综合交通枢纽，实现三大综合交通枢纽的轨道交通直达连接，同时连接十二师、五家渠和阜康市区。

60min通勤交通圈：新建五彩湾至吉木萨尔铁路和将军庙北至奇

台铁路，有效缩短准东产业聚集区与吉木萨尔、奇台县城的空间距离，解决了就医就学及通勤问题。

90min 协同化轨道交通：近期在兰新铁路西段、乌将铁路提速改造的基础上，开行时速达 160km/h 及以上的城市间动车组列车；远期新建乌鲁木齐-霍尔果斯高速铁路、阜康至木垒城际铁路，实现乌昌区域与周边地区间的快速联通。

高速公路：“两横”是进出疆快速公路，由 G7、S20 和 G30 构成。“两纵”为疆内快速公路，由 S11 和 S21 构成。

民用航空：加快奇台(准东)支线机场的建设，实现昌吉机场的零突破。

2.构建高效率的干线交通网

昌吉州干线交通网主要由普通干线铁路、普通干线公路以及油气管道组成，具有运行效率高、服务能力强的特点。

构建普通干线铁路网。普通干线铁路主要服务于区域过境、区域对外长远途大宗货物运输和旅客运输。根据新疆、昌吉州经济发展现状，结合国家、自治区层面的铁路规划，确定昌吉州普通干线铁路网规划布局为“两横两纵”。

优化提升普通干线公路网。普通干线公路主要服务昌吉州与周边县市以及周内重点乡镇之间的交通联系。为提高公路运输的便捷性、灵活性，促进区域经济发展、持续改善民生，需要优化和提升普通干线公路网，确定昌吉州普通干线公路网规划布局为“六横十纵十二连两环”。

强化油气管网互联互通。以现有的油气管线为基础，新建成新疆煤制气外输管道、中俄西线，适时配套煤制油外输管道，

确保境内油气资源外运；同时配合管网建设，在各县市增设接线站，确保能够服务当地，为民生工程提供保障。

专栏四　高效率的干线交通网布局

普通干线铁路：

克拉玛依-准东-淖毛湖铁路：该铁路东段为规划的将军庙至淖毛湖铁路，该铁路由现有准东至将军庙铁路开始向东，沿北塔山煤矿和老君庙煤矿北部向东进入哈密地区境内，继续向东经额济纳旗、包头等地区直通渤海湾。西段由两段组成，一段是现有的乌将铁路（准东至将军庙段），规划将该段进行双线电气化扩建；一段为规划的克拉玛依至准东铁路。

兰新铁路-乌鲁木齐至哈密第二通道铁路：该铁路东段为规划的阜康至木垒至巴里坤铁路，串联了昌吉州东部地区的三县一市，是自治区出疆的又一通道。西段为兰新铁路，兰新铁路从昌吉州中部穿过，串联了昌吉州西部两县一市，是新疆维吾尔自治区铁路网的主骨架。

将军庙-乌拉斯台-漕湖监管库铁路：该铁路南接乌将线，中联乌拉斯台口岸，北接蒙方漕湖监管库湖集运站，是中蒙两国矿产资源进出口通道的重要组成部分，对促进乌拉斯台口岸开发、完善乌将铁路集疏运系统、带动沿线区域经济发展和促进中蒙贸易发展具有重要意义。

将军庙-木垒-鄯善铁路：该铁路将黑山矿区、老君庙矿区与乌哈第二通道、兰新铁路连接，促进准东煤炭资源开发，同时增强了路网机动灵活性，强化了区域路网的应急保障能力。

阜康（滋泥泉子）-准东-富蕴铁路：该铁路南段为乌鲁木齐至准东铁路滋泥泉子至准东五彩湾段，以北段为五彩湾至阿勒泰地区富蕴

段。该纵向铁路主要承担南北向阿勒泰地区、昌吉州区域及对外的铁路客货交流。

普通干线公路：优化和提升普通干线公路网，昌吉州普通干线公路网由州域范围内的普通国省道、部分重要农村公路（县道）以及部分重要专用公路构成，总里程约为5932公里，其中一级公路1642公里、二级公路3256公里、三级公路1034公里。

油气管网：巩固完善油气主干网络互联互通，新建新疆煤制气外输管道、中俄西线，适时配套煤制油外输管道，服务境内油气资源外运；同时配合管网建设，增设接线站，服务当地民生工程。

3.构建广覆盖的基础交通网

昌吉州基础交通网主要由农村公路、专线铁路、皮带运输廊道、通用航空、邮政组成，具有覆盖空间大、通达程度深、惠及面广的特点。

构建全覆盖的农村公路网。按照建设“四好农村路”的要求，确保打赢扶贫攻坚战，大力支持乡村振兴战略的实施。推动县乡公路升级改造，加强农村公路养护，完善安全防护设施，夯实农村公路安全基础，深入推进“交通+特色产业”、“交通+旅游”的融合发展模式。

打造强支撑的专支线铁路网。推进地方开发性铁路、支线铁路的建设，加强与园区、矿区、大型企业等的有效衔接，增强对干线铁路的支撑作用。

鼓励皮带运输廊道建设，构建新型煤炭物流体系。在昌吉州大型煤炭基地建设皮带运输廊道作为铁路运输的有效补充，构建新型煤炭物流体系，直接连通煤炭化工两个产业链，实现上

下游一体化以及煤炭、化工骨干产业模式的健康有序发展。

加快广分布的通用机场建设。以自治区民航发展战略“民生航空战略、门户枢纽战略、品质提升战略”为指导方针，进一步加快发展昌吉州通用航空产业，实现重要经济节点建有一类通用机场，其他县市覆盖二类通用机场及临时起降场。

加强深通达的邮政网点布局。打造贯通县、乡、村的服务网络，推动快递嵌入一二三产业融合发展，打通城乡大动脉，畅通快递末端微循环。推进快递末端网点的布局建设，进一步完善城乡配送基础设施，统筹考虑服务半径和服务人口密度，推动每个社区建设2-3个快递人工代收点，依托快递人工代收点延展便民服务；在学校、机关、商务区、超市等地设置智能快件箱，作为快递人工代收点的补充，把智能快件箱纳入公共基础设施，为建设智能快件箱预留场地，提供通信、用电等配套设施。

专栏五　广覆盖的基础交通网布局
全覆盖的农村公路：到2035年，农村公路网的路网密度和服务水平将全面提高，形成以县道为骨架、乡村道为基础的干支相连、布局合理，具有较高服务水平的公路网络；全州农村公路总里程达到1.2万公里；自然村（组）通硬化路的比例达到100%。 **强支撑的专支线铁路：**推进地方开发性铁路、支线铁路建设，加强与园区、矿区、大型企业的有效衔接，增强对干线铁路的支撑作用。 **皮带运输廊道：**鼓励在大型煤炭基地建设皮带运输廊道作为铁路运输的有效补充，构建新型煤炭物流体系，直接连通煤炭化工两个产业链，实现上下游一体化，实现煤炭、化工产业模式的健康有序发展。

广分布的通用机场：以打造航空产业链为重点，同时发挥其在工农林作业、空中旅游、飞行培训、抢险救灾、医疗救护、反恐处灾等方面的作用，规划8个通用航空机场和2个通航产业园区，确保通用航空服务在全州县市级行政单元、重要的开发区、团场和旅游景区实现“县县通、及时达”的目标。

深通达的邮政网点：贯通县、乡、村的服务网络，打通城乡大动脉，畅通快递末端微循环，统筹考虑服务半径和服务人口密度，推动人工代收点建设和智能快件箱的设置。

五、建设任务

以昌吉州中长期空间布局为基础，结合贯彻落实“十四五”期间国家、自治区重大战略和服务昌吉州经济社会发展等要求，按照“突出重点、分期实施”的原则，补短板，强弱项，优先推进一批战略意义重大、带动发展能力强、促进全州经济社会发展的重点建设项目。

未来五年，全州交通运输重点实施“五大工程”，交通运输固定资产投资403.5亿元，其中：公路投资176.6亿元，铁路投资167.8亿元，公路、铁路投资占交通固定资产投资的86%。

（一）公路网络强化工程

持续加快乌昌经济一体化公路建设步伐。以完善乌昌地区交通基础设施畅联畅通为导向，大力推进乌鲁木齐绕城高速（西线）、苏州路西延、新医路西延等具有乌昌同城化通道功能的骨架公路建设，稳步推进乌昌经济一体化发展。

全面加快骨架公路升等改造。依托调整后的骨架公路网规划，加快新增骨架公路的断头路段、等外路建设，完善骨架公

路网；围绕提升路网技术等级，积极推进骨架公路升级改造，重点加快交通繁忙路段、瓶颈路段改造，推进准东资源运输通道建设和改造，着力提升二级及以上公路比重，提升骨架公路通行能力；结合产业布局和旅游发展，加快连通重要产业园区、旅游景区的道路建设，力争自治区级产业园区、3A 级旅游景区实现二级公路连通，打造两大旅游环线；加强与周边区域之间的路网衔接，促进区域协调发展。

提高农村公路发展水平。继续实施“四好农村路”建设、安全生命防护工程、桥涵配套工程，提升农村公路安全水平和服务品质；有序推进乡镇、建制村硬化路“畅返不畅”路段改造，解决村内道路泥泞、村民出行不便等问题，打造外通内联、通村畅乡、客车到村、安全便捷的农村交通运输网络。

“十四五”期间，实施公路建设项目488个，包括4个高速公路、12个普通国省道、14个地方道路和458个农村公路，共计3654公里，投资177亿元。加快推进S327线五彩湾-克拉玛依公路、奇台县半截沟镇黑涝坝至吐鲁番七泉湖镇公路、呼图壁县城至雀尔沟镇至S101线公路等干线公路项目的前期工作，加强项目储备。

专栏六　公路建设项目
高速公路建设项目（4 个）: 实施高速公路项目 4 个，即 G7 巴里坤至木垒高速公路项目、S20 五工台至克拉玛依一级改高速项目、S21 乌鲁木齐-阿勒泰高速项目和 S20 线乌鲁木齐（六工镇）-五工台高速公路项目，共计 181.6 公里，总投资 71.5 亿元，“十四五”投资 32.8 亿元。

普通国省道建设项目（12个）:

大力提升国省道路网技术等级，实施普通国省道项目12个，共计1105.7公里，总投资232.3亿元，“十四五”投资100.3亿元。其中普通国道续建项目3个，即G312线呼图壁至玛纳斯公路、G331鸣沙山至乌拉斯台口岸公路和S327北山煤窑至将军庙至五彩湾公路，共计317.0公里，总投资30.7亿元，“十四五”投资11.5亿元。普通省道新开工项目9个，分别为：S101硫磺沟-石门水库段、S239吉木萨尔-吐鲁番大河沿公路工程、S231昌吉至五家渠公路改扩建工程、S246北塔山牧场至芨芨湖公路、S228硅化木园-土圆仓公路改扩建工程、S239五彩湾至吉木萨尔公路改扩建工程、G335甘泉堡至准东石油基地公路改扩建工程、S240准东大井服务区-奇台公路改扩建工程、S327鸣沙山至将军庙硅化木园公路改扩建工程，共计788.7公里，总投资201.6亿元，“十四五”投资88.8亿元，

地方道路建设项目（14个）:

为加快形成昌吉旅游环线、提高旅游服务品质、完善区域干线路网，实施地方道路项目14个，分别为昌吉州西部南山伴行公路项目、木垒老君庙至S327线石钱滩公路项目、昌吉州东部南山伴行公路阜康段、准东（五彩湾）至昌吉公路项目、昌吉市新阿什里乡-S101线、吉木萨尔县至吐鲁番大河沿旅游公路、奇台县X182线半截沟镇-七户乡-双大门道路拓宽项目、奇台喇嘛湖梁-西地镇公路改建项目、奇台县X182线泉子街-吉布库镇道路拓宽项目、呼图壁县G312-石梯子乡-S101线公路工程、呼图壁S201岔口-二十里店公路工程、玛纳斯G312线东岸大渠桥-S101线坎苏瓦特村（玛红线）公路改扩建项目、玛纳斯县广东地至北五岔公路建设项目和吉木萨尔北庭镇-西北湾乡-奇

台支线机场公路，共计630.7公里，总投资50.7亿元，“十四五’投资23.2亿元，

农村公路建设项目（458个）：

五年实施农村公路项目458个，共计1735.5公里，总投资20.3亿元，

（二）铁路建设提速工程

积极推动乌昌轨道交通建设。建设乌昌轨道交通，有效衔接机场综合交通枢纽、乌鲁木齐市区、十二师和昌吉市区，促进乌昌主轴城市带的形成。

加快推进干支线铁路建设。建设阜康至吉木萨尔至奇台至木垒支线铁路，结束东三县不通铁路的历史；加强资源运输通道建设，加快建设淖毛湖至将军庙铁路，提升重点物资运输效率；推动乌将铁路扩能改造工程，提高资源通道的供应能力；建设将军庙至奇台铁路和吉木萨尔至准东铁路，促进准东地区煤炭资源开发的同时，能有效改善当地人员的就医就学以及通勤问题。

着力推动铁路专用线建设。加强与园区、矿区、大型企业等的有效衔接，破解铁路“最后一公里”难题，对昌吉州加快推进“公转铁”实施进度，深化运输结构调整具有重要意义。

“十四五”期间，实施铁路建设项目16个，包括1个城市轨道交通、5个干支线铁路和10个专用线铁路，共计834公里，投资167.8亿元。加快推进将军庙至木垒至鄯善铁路、将军庙-乌拉斯台-漕湖监管库铁路等干线铁路项目的前期工作，加强项目储备。

专栏七　铁路建设项目

城市轨道交通建设项目（1个）：

乌昌轨道交通项目，有效衔接机场综合交通枢纽、乌鲁木齐市区、十二师和昌吉市区，促进乌昌主轴城市带的形成。乌昌轨道交通一期24公里，投资71亿元。

干支线铁路建设项目（5个）：

淖毛湖至将军庙铁路，由乌将铁路将军庙站引出，向东至三塘湖、白石湖，与红淖铁路并行，跨哈临铁路至梧桐水，跨红山垭口和星星峡东部垭口进入甘肃省，至红石山折向东南，引入兰新铁路柳沟站。线路全长903公里，其中昌吉州境内135公里，总投资30亿元。主要技术标准为：国铁I级，单线，电力牵引，自动站间闭塞。

乌将铁路扩能改造工程，线路自乌鲁木齐，经甘泉堡、阜康、准东至将军庙，全长264公里，其中昌吉州境内217公里，总投资43亿元。扩建后可提高“天山北坡经济带”资源通道的供应能力，促进准东煤炭基地的建设。

将军庙至奇台铁路和吉木萨尔至准东铁路，对准东地区的煤炭资源的开发有积极的促进作用，同时有效的缩短了准东产业聚集区与奇台县城、吉木萨尔县城的空间距离，解决了就医就学及通勤问题。其中，将军庙至奇台铁路约167.4公里，总投资50亿元，“十四五”投资3亿元；吉木萨尔至准东铁路约83公里，总投资24亿元，“十四五”投资1亿元。

阜康至吉木萨尔至奇台至木垒支线铁路项目，是兰新铁路-乌鲁木齐至哈密第二通道的重要组成部分，串联了昌吉州东部三县一市，

是新疆铁路出疆的辅助通道。主要技术标准为：国铁Ⅰ级，单线，电力牵引。总里程约152公里，总投资35亿元，“十四五”投资5亿元。

专用线铁路建设项目（10个）：

实施铁路专用线项目10个，共计55.8公里，总投资19.1亿元，“十四五”投资14.8亿元。其中，续建项目2个，即新疆宜化矿业有限公司铁路专用线和新疆金玉万通物流有限公司铁路专用线；新开工项目8个，分别为：新疆东方希望有色金属有限公司铁路专用线、国网能源新疆准东煤电有限公司铁路专用线、昌吉准东经济技术开发区炬申物流有限公司铁路专用线、中联润世新疆煤业有限公司铁路专用线、新疆潞安协鑫准东能源有限公司铁路专用线、新疆国泰新华五彩湾一号矿井铁路专用线、昌吉高新区铁路专用线和新疆玛石铁路有限责任公司铁路专用线。

（三）民航发展突破工程

抓住国家开放低空空域的政策机遇，重点打造航空产业链，提升昌吉州农业防护、环保监测、气象勘测处置及商务出行的便捷水平，加快推进准东（奇台）支线机场以及准东五彩湾、木垒县、呼图壁县、昌吉高新区和玛纳斯县5个通用机场的建设。

“十四五”期间，实施机场建设项目6个，包括1个支线机场和5个通用机场，投资16.1亿元。加快推进昌吉高新区通用机场、阜康市通用机场等通用机场项目的前期工作，加强项目储备。

专栏八　机场建设项目

支线机场建设项目（1个）：准东（奇台）支线机场。

通用机场建设项目（5个）：准东五彩湾通用机场、木垒县通用机场、呼图壁县通用机场、昌吉高新区通用机场和玛纳斯县通用机场。

实施机场建设项目6个，总投资16.1亿元。

（四）运输服务提质工程

加快完善运输网络节点。以“增强服务功能、提升服务品质”为重点，充分发挥公路运输灵活机动的优势，主动加强与其他运输方式节点衔接，加快完善公路客运站场网络体系。大力提升公路货运基础设施服务能力，加快推进一批带动作用强的货运站（物流园区）建设，结合快递等新型业态，拓展货运场站服务功能。

全面提升邮政服务品质。持续巩固建制村通邮、村邮站建设成果，全面深化邮快合作、快快合作。到2025年底，农村邮政快递服务深度显著增强，县乡、农村综合物流服务供给力度明显加大，邮政业服务“三农”成果更加丰硕，农民享受到更加便捷高效的邮政快递服务，100%实现“村村通快递”。

加速交旅融合创新发展。围绕昌吉州自然景观、人文风情等文化旅游资源，依托兰新铁路、连霍高速、京新高速、南山伴行公路等交通干线以及沿线交通枢纽场站资源，积极开发新型旅游消费产品，打造“出行即服务”旅游消费新模式。加快推进连接全州旅游度假区、旅游景区、旅游乡镇（村）的旅游公路和环线建设，3A级以上旅游景区连接公路达到二级公路及以上水平。促进乌鲁木齐市-昌吉州旅游协同发展，加快实现从机场、车站到主要景区公路交通的无缝对接，推进通用航空、轨道交通、旅游干道、通景公路、自驾风景道、慢行休闲绿道等综合旅游交通体系建设。

“十四五”期间，实施场站建设项目22个，包括14个客运场站和8个货运场站，投资13亿元。

专栏九　场站建设项目
客运场站建设项目（14个）：呼图壁县二级客运站、准东五彩湾二级客运站、吉木萨尔县三台镇客运站、吉木萨尔县新地乡客运站、吉木萨尔县公交首末站、呼图壁县火车站、吉木萨尔县二工镇客运站、奇台县准东支线机场客运站、昌吉市新型城镇化建设客运站建设、阜康铁路客运站、阜康市客运站迁建、玛纳斯县二级客运站及附属设施，投资2.1亿元。 **货运场站建设项目（8个）：**新铁中泰物流园、呼图壁县公铁物流园、奇台乌拉斯台口岸货运站、奇台空港物流园货运站、奇台三个庄子货运站、吉木萨尔县北庭物流园、中疆物流有限责任公司物流货运基地扩能改造、昌吉高新园区货运物流园，投资10.9亿元。

（五）智慧绿色引领工程

加强科技创新能力建设。加强人才、平台、项目有机结合，增强交通运输创新能力，加快形成以创新为主要支撑引领的交通运输发展体系和发展模式。鼓励企业加大资金投入力度，结合工程项目开展科技研究。加强重大交通科技攻关和重大软科学研究，强化重大关键技术开发和应用研究，提高科技含量和技术水平，提升交通科技竞争力。采取引导、支持、鼓励性措施，积极推动科技成果转化及应用，提高科技进步对行业发展的支撑作用。依托科技成果，不断完善地方行业技术标准体系。

推动交通运输与互联网深入融合。以“互联网+”交通运输发展为切入点，实施“互联网+便捷交通”、“互联网+高效物流”行动计划，全面推进信息化技术在运行监测、运输服务、业务管理、综合执法、安全应急和市场监管等领域的应用。昌吉州交

通运输信息化建设以自治区“234”框架体系为指导，重点利用已建成的业务系统进行二次开发或升级，形成覆盖工程建设、公路管理、道路运输、路政执法、安全应急等业务管理领域的信息化指挥平台。十四五期间，重点推进实施道路运输安全生产应急服务平台工程。

提升绿色交通发展水平。深入贯彻绿色发展理念，持续推进全州交通运输生态文明建设。强化各种运输方式之间的高效衔接，充分发挥干线铁路在大宗物资中远距离运输中的骨干作用，以及铁路专用线和皮带运输廊道在煤炭倒短运输中的综合效益，逐步减少重载柴油货车的运输比重。调整优化运力结构，加快淘汰高能耗、低效率的老旧车辆，同时大力加强加气、充电等配套设施的规划与建设。联合运管、路政、公路等部门开展联合执法，加强路域环境综合整治。

“十四五”期间，实施皮带运输廊道建设项目10个，共计307公里，投资30亿元。

专栏十　皮带运输廊道建设项目
昌吉市（2个）：东线皮带运输廊道及物流枢纽中心、西线皮带运输廊道及物流枢纽中心。 **呼图壁县（2个）：**东线皮带运输廊道及物流枢纽中心、西线皮带运输廊道及物流枢纽中心。 **玛纳斯县（2个）：**东线皮带运输廊道及物流枢纽中心、西线皮带运输廊道及物流枢纽中心。 **阜康市（1个）：**中泰阜康产业园皮带运输廊道。 **准东经济技术开发区（3个）：**宜化矿业皮带运输廊道、天池能

源南矿至北一、北二电厂皮带运输廊道（二期复线）、九华天皮带运输廊道。

六、保障措施

（一）深化体制机制改革创新

深化综合交通管理体制改革。按照中央深化改革要求，进一步整合交通运输行业政府管理职能，加快建立和完善与构建综合运输体系相适应的行政管理体制，提高综合运输管理效能。认真贯彻落实国务院、自治区人民政府关于农村公路管理养护体制改革的意见及实施方案，进一步深化昌吉州农村公路管理体制改革，建立农村公路管理养护长效机制。根据党中央、国务院以及自治区党委、人民政府关于交通运输综合行政执法改革的相关文件要求，进一步加快昌吉州交通运输综合行政执法改革，理顺职能配置，提高执法效能。

确立统筹协调机制。充分发挥昌吉州交通基础设施建设领导小组对昌吉州综合交通规划、建设与管理中的重大问题的统筹协调与指导作用，形成政策合力，优化审批流程，加快审批进度，保障资金、土地等发展要素的有效供给。进一步整合交通运输行业政府管理职能，实现机构设置由分散向集中转变，提高行政效能。优化交通部门职能结构，实行决策权、执行权、监督权相互制约又相互协调的管理模式。做好本规划与国土空间开发、重大产业布局、生态环境建设、城市总体规划等规划的衔接，针对重点交通项目建设，由领导小组牵头组织各相关部门负责人共同参与，统一协调交通建设与运营的重大问题，以及铁路、公路、民航、油气管网、邮政等专项规划对本规划

的衔接落实。加强规划实施事中事后监管和动态监测分析，根据规划落实情况及时动态调整。

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

（二）落实规划用地保障

根据交通基础设施建设发展的客观需求，落实和完善支持综合交通发展的用地政策；在处理好综合交通建设与“三区三线”空间管控关系的基础上，加强交通基础设施建设用地需求的统筹平衡，提前做好建设用地的预留和控制。各县市需要在此基础上做好交通基础设施国土空间规划，进一步论证线路走向、场站布局等问题，使得规划方案能够落到实处。

（三）加大资金支持力度

争取国家及自治区各类资金支持。抓住中央给予新疆的政策红利，积极争取国家财政资金，将大通道建设项目纳入国家相关规划，由中央财政投资建设。完善综合立体交通网建设领域长效发展的扶持机制，注重补贴的持续性和补贴方式的多元化，创新政府投入。

拓宽投融资渠道。运用好“BOT+EPC+政府补助”、“股权合作+EPC+运营期政府补贴”等PPP模式，引入大集团、大企业以独资、参股等方式昌吉州交通投资建设运营。通过做大做强昌吉州交通投资有限责任公司、积极筹备建立交通发展基金或交通产业基金，加大地方财政资金的支持力度。

（四）健全人才培养和引进机制

大力实施“人才强交”战略。牢固树立“人才是第一资源”的观念，继续实施自治区交通厅党委提出的“人才强交”战略目标，着力培植竞争力强、凝聚力强、业绩突出的高水平创新团队。

加强高端人才的培养和引进。在推进“人才强交”的过程中，建立和完善交通人力资源保障体系，做好人才援疆、人才引进工作，加大人才培养力度，提高专业高端人才比例。

（五）强化资源环境保护

统筹交通网规划和国土空间等规划的高效衔接，综合考虑“生态保护红线、环境质量底线、资源利用上线、环境准入负责清单”等刚性约束条件，保障综合交通网的规划、审批和建设的科学布局，绕避环境敏感区域，进而在资源和环境可承载条件下进行规划建设。

昌吉回族自治州人民政府办公室　　2022年4月7日印发