

行业政策信息专报

吉林省运输协会 2026 第 3 期（总第 48 期）2026 年 9 月 30 日

目 录

01. 交通运输部 国家铁路局 中国民用航空局 国家邮政局 中国国家铁路集团有限公司关于印发《“人工智能+交通运输”典型应用场景创新行动方案》的通知（文号：交科技发〔2026〕60 号，成文日期：2026 年 6 月 4 日，发布日期：2026 年 06 月 25 日）

02. 交通运输部 国家发展改革委 公安部 财政部 自然资源部 住房城乡建设部 国家铁路局 中国民用航空局 国家邮政局 中国国家铁路集团有限公司关于完善现代化都市圈综合交通运输体系的指导意见（文号：交规划发〔2026〕64 号，成文日期：2026 年 06 月 11 日，发布日期：2026 年 06 月 30 日）

03. 交通运输部 公安部 农业农村部 商务部 国家邮政局 中国邮政集团有限公司关于印发《农村客货邮融合发展提质增效行动方案（2026—2028 年）》的通知（文号：交运

发〔2026〕73号,成文日期:2026年06月30日,发布日期:2026年07月03日)

04. 交通运输部办公厅关于印发《城市轨道交通运营安全风险分级管控和隐患排查治理操作指南》的通知(文号:交办运〔2026〕39号,成文日期:2026年06月29日,发布日期:2026年07月07日)

05. 交通运输部 国家发展改革委关于深化综合交通运输体系改革的意见(文号:交政研发〔2026〕74号,成文日期:2026年06月30日,发布日期:2026年07月24日)

06. 交通运输部 市场监管总局 国家铁路局 中国民航局 国家邮政局关于印发《综合交通运输标准化发展“十五五”规划》的通知(文号:交科技发〔2026〕89号,成文日期:2026年07月20日,发布日期:2026年08月11日)

07. 公安部发布《机动车驾驶人疲劳驾驶认定规则》GA/T 2372-2026

08. 交通运输部 国家发展改革委 公安部 自然资源部 住房城乡建设部 国家铁路局 中国民用航空局 国家邮政局 北京市人民政府 天津市人民政府 河北省人民政府 中国国家铁路集团有限公司关于印发《加快建设现代化首都都市圈综合交通运输体系实施方案(2026—2030年)》的通知(文

号：无，成文日期：2026 年 07 月 03 日，发布日期：2026 年 09 月 21 日)

09. 交通运输部 国家发展改革委 财政部 人力资源社会保障部关于促进城市公交企业深化改革的指导意见（文号：交运发〔2026〕122 号，成文日期：2026 年 09 月 23 日，发布日期：2026 年 09 月 29 日)

01. 交通运输部 国家铁路局 中国民用航空局 国家邮政局 中国国家铁路集团有限公司关于印发《“人工智能+交通运输”典型应用场景创新行动方案》的通知（文号：交科技发(2026)60号,成文日期:2026年6月4日,发布日期:2026年06月25日）

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输、邮政管理厅（局、委），各铁路监督管理局，民航各地区管理局，各铁路局集团公司：

现将《“人工智能+交通运输”典型应用场景创新行动方案》印发给你们，请结合实际认真贯彻落实。

交通运输部 国家铁路局 中国民用航空局

国家邮政局 中国国家铁路集团有限公司

2026年6月4日

（此件公开发布）

“人工智能+交通运输”典型应用场景创新行动方案

为深入贯彻党中央、国务院决策部署，全面落实交通运输部等部门《关于“人工智能+交通运输”的实施意见》，加快推动人工智能在交通运输领域规模化创新应用，交通运输部会同国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局、国家铁路集团组织开展“人工智能+交通运输”典型应用场景创新行动（以下简称应用场景创新行动），制定方案如下。

一、总体要求

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党中央、国务院关于“人工智能+”行动决策部署，统筹发展和安全，遵循“市场主导、政府支持、多方参与、协同推进”的原则，坚持创新引领、应用牵引、因地制宜、安全有序，以“技术突破—场景验证—产业应用—体系升级”为路径，稳妥有序推进“人工智能+交通运输”规模化创新应用，服务构建智能综合立体交通网，助力交通运输一体化融合、安全化提升、数智化升级、绿色化转型。

到2030年，开放一批高价值应用场景，形成一批高水平算法模型，涌现一批“人工智能+交通运输”新基础设施、新技术装备、新服务模式、新产业形态，人工智能更加有力地引领交通运输高质量发展和高水平安全。

二、重点任务

聚焦智能驾驶、智慧公路、智能铁路、智能航运、智慧民航、智慧邮政、智能建养、智慧出行服务、智慧货运、智能安全监管等重点方向，围绕路网运行状态智能监测、铁路装备自主健康管理、船舶编队智能航行、航空旅客智能安检、邮件快件智能分拣、基础设施智能巡检、海上智能救援、数智化执法等典型应用场景开展试点示范，广泛凝聚各方面创新主体力量，营造“千帆竞渡、百舸争流”的浓厚创新氛围，持续拓展人工智能技术在交通运输领域的应用广度与深度。

（一）智能驾驶

开展智能驾驶“端到端”大模型研发与测试。面向公路货运、园区运输、短途接驳等不同类型场景，开展智能测评技术研发与验证，探索建立虚实结合的智

能化测试场。聚焦矿产、集装箱、粮食等大宗货物干线运输场景，开展智能驾驶技术集成应用验证，推进货物运输技术性降本提质增效。

（二）智慧公路

依托公路既有感知设施，探索采用多杆合一、多感合一等模式，利用多模态大模型等技术，提升覆盖基础设施、交通运行、路网环境的公路全要素感知能力，加强对夜间、雨雪等天气、施工作业等异常状态下的路网运行监测。开展交通流态势智能推演与拥堵机理分析，自动生成疏导策略，并向出行者推送，提升路网智能调度能力。鼓励采用人工智能技术，开展公路自由流收费创新，实现“无感通行”新体验。

（三）智能铁路

推动智能列车与运行控制系统研发与测试，支持嵌入具备自感知、自学习、自运行能力的智能化部件，提升列车状态识别与运行过程自主调节能力。鼓励采用视觉大模型、智能机器人等，实现简单重复性巡检场景的智能化作业，提升装备自主检测、自主诊断、自适应等数智化精准运维能力。围绕调度、通信、供电、服务、应急等核心环节，推动铁路运行模式智能化能力提升，拓展智能铁路应用边界。

（四）智能航运

聚焦船岸协同、港航调度、安全监管、智能运维、船舶节能等场景，开展状态感知、路径规划、船闸调度、安全管控等关键技术集成与应用，实现通航环境下的辅助靠离泊、集疏运协调和编队航行等。开展船舶编队智能航行技术创新，提升内河、沿海航行效率。鼓励依托通航环境、气象水文、运行状态等多源数据

融合，实现智能监测预警与设备设施故障诊断，构建安全高效的智能航运保障体系。推动人工智能全面赋能港口数字化建设、自动化改造、智能化升级以及智慧航道建设、航道数智升级，提升港口生产运营、航道运行养护管理和对外服务智能化水平。

（五）智慧民航

围绕航线规划、飞行安全、航班编排、签派决策、机组排班等核心任务，鼓励开发民航垂域大模型，开展运行预测、调度优化、风险防控等关键技术应用，打造全流程个性化出行服务、机坪态势感知与风险预警、无人化智慧货运站等多方面立体化应用场景，加快推进民航数智化转型升级。深化多模态生物识别与智能安检技术在值机、通关、登机等环节集成应用，构建安检通道旅客识别系统、行李匹配系统、服务引导终端等，提升旅客出行体验。在确保安全的前提下，探索开展垂直起降航空器与无人机在短途运输、空中游览等场景应用，提升低空运输服务能力。

（六）智慧邮政

围绕邮件快件分拣、运输调度、末端投递、运行监控等环节，推进邮政快递基础设施数智化改造与应用场景数智化升级，开展自动化仓储、智能分拣、智能安检、无人配送等关键技术研发，探索基于数据驱动的服务调度、路径优化、智能客服等智能体部署，加快智能终端在农村、社区、校园等末端节点的规模化应用，提升邮政寄递整体运行水平与服务质量。

（七）智能建养

面向桥梁、隧道、路面等典型结构设施，开展结构状态感知、病害识别、趋势预测、养护决策等关键技术应用，实现结构性能评估、风险等级判断、质量安全管控、养护策略推荐等功能。依托物联网和智能机器人、无人机等装备，利用多模态大模型，提升智能化巡检能力。探索人工智能技术应用于设计、施工、管理、养护等建养全流程，提升交通基础设施全生命周期管理能力。

（八）智慧出行服务

支持建设基于人工智能的多模式出行规划与路径推荐系统，整合多种交通方式运行数据和服务资源，提供个性化出行方案推荐、实时路况信息推送、换乘引导提示等功能。鼓励城市群、都市圈建设出行服务“一体化系统”，探索联程联运、扫码通行、一键支付等服务模式，推动面向公众的交通信息服务精准推送、智能客服等技术应用，培育一批服务精准、体验友好的出行服务智能终端和智能体，提升公众出行便捷性、舒适性和获得感。

（九）智慧货运

深化人工智能技术在大宗货物运输、冷链运输、危险品运输等场景集成应用，提升智能调度、仓储协同、异常预警等能力，实现铁公水空多式联运智能协同，提升运输组织效率。支持构建多式联运电子运单、协同调度与智能合约系统，完善枢纽集疏运与大通道运输智能调度机制。推进智慧货运管理，鼓励构建全链路智慧货运协同系统。

（十）智能安全监管

聚焦交通运输、设施运行、应急响应、经济运行等场景的智能风险预警与干预能力提升，开展交通安全态势感知、异常事件自动识别、事故智能推演与干预

策略生成等关键技术应用，强化高风险作业智能提醒、突发事件智能调度、重大危险源管控、数智化执法、智慧化财审监督等能力，实现对高风险区域、重点设备、危险作业行为、重要经济活动等方面的预测、监管与响应。

三、组织实施

（一）统筹推动，凝聚合力

应用场景创新行动由交通运输部会同国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局、国家铁路集团等部门组织实施。交通运输部牵头，加强组织协调和工作统筹，具体组织综合交通运输、公路、水路等领域试点任务。国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局、国家铁路集团根据工作职责，具体组织各自领域试点任务。

（二）分类实施，多维创新

应用场景创新行动试点任务分为“应用推广类”“创新示范类”和“攻关突破类”。应用推广类聚焦技术成熟、需求明确的场景，加速成果转化与推广，鼓励率先实现规模化应用。创新示范类聚焦成熟技术的系统集成与落地推广，加大高价值典型场景开放力度，促进技术供需双方对接，以人工智能赋能交通运输业务应用，原则上由场景所有方牵头，联合人工智能企业、高校、科研院所等创新主体共同实施。攻关突破类聚焦算法、智能终端等核心技术研发和试用，通过真实应用场景检验和提升技术供给能力，原则上由人工智能企业牵头，联合行业用户共同实施。引导人工智能技术优先应用于工作环境差、危险度高的应用场景，对智能驾驶、无人配送等智能技术及应用，加强就业影响评估和监测预警，审慎把握其应用节奏、范围和力度，尽可能减少对从业人员的冲击。

（三）分批推进，动态调整

应用场景创新行动将根据人工智能技术发展态势，“十五五”期分批次推出典型应用场景建设指引（第一批典型应用场景建设指引详见附件），动态组织推进。交通运输部会同国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局、国家铁路集团，按职责分工组织开展综合绩效评价，凝练形成一批可复制、可推广的创新成果，建立“人工智能+交通运输”创新成果库。鼓励各地立足行业实际与发展需求，因地制宜拓展特色应用场景创新实践。组织加强典型经验总结与交流，鼓励优秀智能体成果积极参与综合交通运输大模型智能体创新应用大赛等，发挥标杆示范引领作用，营造互学互鉴、协同共进的创新氛围。

（四）健全标准，加速转化

健全“人工智能+交通运输”标准体系，积极开展预标准化研究，对验证成熟的产品、技术和场景，支持相关技术单位、用户单位联合制定国家和行业标准。采用“科技+工程”的模式，聚焦综合性重大场景、集成式场景，进一步实施重大创新工程，健全成果转化应用机制。

附件：“人工智能+交通运输”典型应用场景建设指引（第一批）

附件下载：

1. 附件：“人工智能+交通运输”典型应用场景建设指引（第一批）.doc

02. 交通运输部 国家发展改革委 公安部 财政部 自然资源部 住房城乡建设部 国家铁路局 中国民用航空局 国家邮政局 中国国家铁路集团有限公司关于完善现代化都市

圈综合交通运输体系的指导意见（成文日期：文号：交规划发〔2026〕64号，成文日期：2026年06月11日，发布日期：2026年06月30日）

交通运输是现代化都市圈建设的先行领域和重要支撑。为贯彻落实党中央、国务院决策部署，完善现代化都市圈综合交通运输体系，现提出以下意见。

一、总体要求

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的二十大和二十届历次全会精神，全面落实中央城市工作会议精神，坚持以人民为中心的发展思想，坚持分层分类、精准施策，坚持交通与人口、产业、城镇一体规划发展，以衔接、融合、提质、更新为重点，推动都市圈对外交通、城际交通、城乡交通有机衔接，与城市交通一体融合，完善多中心、多廊道、网络化布局，加强与都市圈空间功能适配，完善现代化都市圈综合交通运输体系，为发展组团式、网络化的现代化都市圈提供有力支撑。

工作中要做到：以人为本，着眼解决群众急难愁盼问题，服务都市圈同城化发展，促进通勤圈便捷高效、产业圈梯次配套、生活圈便利共享。分类施策，遵循都市圈发展阶段和规律，“一圈一策”合理确定都市圈综合交通运输体系发展目标和任务。集约高效，注重存量交通基础设施更新，推进一体化融合、安全化提升、数智化升级、绿色化转型，支撑现代化都市圈建设。协同发力，形成国家部门指导、省级统筹、城市协同的现代化都市圈综合交通运输体系建设局面。

主要目标是：到2030年，现代化都市圈综合交通运输体系基本形成，“全国123出行交通圈”和“全球123快货物流圈”加快实现，主要都市圈具备1

小时通勤条件人口占比达 75%左右，交通基础设施本质安全水平大幅提升，应急救援和服务保障能力不断增强，智慧出行和智慧物流加快发展，绿色交通工具广泛应用，跨行政区交通运输协同共治水平不断提升。到 2035 年，建成内畅外联、便捷高效、安全可靠、智慧绿色、协同共治的现代化都市圈综合交通运输体系，一些具备条件的都市圈建成全球领先的现代化综合交通运输体系。

二、打造多极辐射的对外交通

（一）提质升级对外综合交通廊道。完善以中心城市为核心的对外辐射交通廊道，高效融入国家综合立体交通网主骨架，发挥对都市圈周边城市（镇）的带动能力。推进重要功能节点对外放射交通廊道建设，畅通其他功能节点对外联系，通过铁路联络线、高速公路连接线等顺畅接入对外交通廊道。优化干线铁路功能和网络布局，提升铁路紧张路段能力，有效串联主要都市圈。加快完善对外干线公路，打通未贯通路段和瓶颈路段，推进能力挖潜和更新提质增效。实施内河水运体系联通工程，推进干线航道扩能升级。

（二）畅通过境交通。因地制宜规划完善都市圈铁路环线，具备条件的城市有序推进。推进都市圈公路环线和中心城市绕城公路贯通提质，优化重要功能节点过境公路，加快穿城公路改造升级，强化干线公路与城市道路网一体衔接。合理引导中心城市过境货运功能外迁。

（三）优化交通枢纽布局功能。强化枢纽机场辐射能级，构建都市圈布局合理、功能互补、产业配套的多机场体系。推动枢纽机场引入多层次轨道交通或预留条件，推进航线、时刻等资源协同化配置。鼓励枢纽机场在周边航空货运量较大城市（镇）设置前置货站。有序推进都市圈内中欧（亚）班列集结中心、国际

道路运输集结中心建设，补强重要功能节点铁路客运枢纽能级。推动中心城区的公路、铁路枢纽干线货运功能合理疏解，引导货运枢纽等设施与产业功能区、产业廊道协同布局。推进港口设施更新和功能提升，促进港产联动、港城融合。

（四）提升对外运输服务。强化都市圈国际门户枢纽城市和区域性开放节点城市国际运输能力，完善通达全国、连通洲际的运输网络。积极拓展至共建“一带一路”国家和地区的航空客运网络，发展与全球主要货运枢纽节点连通的航空货运网络。扩大中欧（亚）班列开行范围，培育国际多式联运精品线路。拓展重要方向国际海运航线，沿江沿海都市圈积极拓展邮轮航线，发展邮轮入境游。增强都市圈间动车直达、夕发朝至等多样化铁路出行服务，鼓励都市圈与周边主要城市开行高品质直达定制客运，大力发展“一站式、全过程”旅客联程运输。

三、打造高效便捷的城际交通

（五）打造城际综合通勤廊道。在主要居住功能区和就业功能区之间打造大容量、快速化、集约化综合通勤廊道，因地制宜配置多层次轨道交通、公路（道路）设施。在具备条件的主要都市圈，形成以轨道交通为主体、高快速路为基础的骨干通勤廊道，以干线公路及城市骨干道路为主、多元化通勤服务协同发展的基础通勤廊道。

（六）推动轨道交通融合适配。充分利用既有铁路富余能力，按照市场化方式创造条件开行城际列车，鼓励具备条件的线路小编组、公交化开行市域（郊）列车。统筹考虑通勤等客流需求，有序推进连接城市群内中心城市及城区常住人口 50 万以上的大中城市城际铁路建设改造。进一步严格规范城市轨道交通规划

建设运营管理,确保城市轨道交通发展规模与实际需求相匹配。推进轨道交通“四网融合”,探索运营管理“一张网”。

(七)强化公路联网提质。提升通勤廊道内近城高速公路繁忙路段通行能力。推动都市圈干线公路与城市道路一体规划、有效衔接、融合发展,推进高快速路一体化发展。有序推进承担主要通勤功能的普通国省干线快速化改造。统筹兼顾主线通行效率与安全,合理增加高速公路近城路段出入口,鼓励具备条件的服务区开设出入口,完善配套连接线。

(八)便捷客运枢纽通勤换乘。推动客运枢纽各种交通方式功能区集中集约布设,促进立体换乘、空间共享、设施共建、设备共用。畅通枢纽内外循环交通,推进枢纽与重要功能区便捷直达,提升枢纽与周边路网快速集散能力,开辟服务通勤的快速进出站通道和出入口,优化进出枢纽的慢行交通流线组织。改善客运班线、公交、出租车、网约车、小汽车在枢纽接驳停靠条件,合理满足不同类型停车需求。推进汽车客运站向交通换乘中心转型。完善陆岛码头基础设施、服务设施和航线设置,加强水陆公共交通衔接。

(九)强化跨城出行服务保障。加强跨城出行服务规则衔接,优化异地车牌跨城便利通行措施,加强毗邻城市慢行交通工具管理政策衔接。因地制宜发展定制客运、定制公交。持续优化跨城公交服务,推广“一卡(码)通乘”。

(十)增强同城化货运服务能力。推动产业协作紧密的功能区间干线公路、铁路扩能改造和提质升级,打造对产业集群发展作用明显的快速货运廊道。完善货运枢纽、产业功能区等主要货运节点集疏运体系,强化主要货运节点互联互通。支持城市间合作共建区域物流中心,推进既有设施数智化更新改造,拓展生鲜冷

链、应急物资储备等民生保障功能。在中心城市周边发展前置仓，提高配送即时响应效率。探索具备条件的城市轨道交通线路利用富余运力开展物流配送。创新集中配送、错峰配送、共同配送等模式。

四、打造一体融合的城乡交通

（十一）推进县域路网建设和功能改造。加强县城、重点镇、片区化乡村组团、县域重要产业功能区便捷接入国道、高速连接线建设，实现县级行政中心15分钟接入国道，支持县域融入都市圈发展。推动县域城镇化地区公路提质改造。打通毗邻地区乡镇间断头路，提升低等级路段。完善县域慢行交通系统。

（十二）提升城乡出行服务水平。因地制宜推进县城公交线路向周边乡镇合理延伸，提升毗邻地区客运班线运营服务能力。优化以县城为中心、串联中心镇和重点村的半小时客运服务覆盖网络，发展镇村公交、通学公交、预约响应等客运服务。

（十三）完善县乡村三级配送网络。完善县城周边货运节点布局，拓展既有设施冷链、智能分拣等功能，发展农产品“产地直供”模式。鼓励依托客运站整合邮政快递、商贸、供销等资源，加大客货邮融合线路培育力度。培育电商快递、冷链、医疗救助、农产品、应急等低空运输线路。

（十四）提升交通网络休闲旅游功能。完善中心城区直达休闲功能区的交通路线，推进旅游风景路、绿道、水上旅游、配套停车设施等交旅融合项目建设。完善沿线公路服务区快速补能设施。完善小微型客车租赁服务网络布局。积极探索发展“交通+景区”“交通+乡村旅游”，打造精品旅游线路。

五、推动交通运输绿色化转型

(十五)推进都市圈交通基础设施绿色化更新改造。推进都市圈补能设施“连点成线组网”，拓展主要货运节点及周边区域中短途补能设施网络。建设零碳运输走廊示范路段（航段）和零碳枢纽场站、服务区。推进沿江沿海都市圈港口岸电设施应建尽建、应用尽用。推动交通枢纽等节点源网荷储一体化建设。交通基础设施应当符合生态环境分区管控要求，加强交通基础设施周边自然空间保护和生态修复。

(十六)加快电动化和绿色燃料车船应用。推进都市圈新能源客车有序应用，引导公共领域车辆加快实现电动化。扩大都市圈中短途运输场景新能源重卡使用规模，基本淘汰国四及以下营运柴油货车。港口、物流园区、机场新增或更新的内部车辆、非道路移动机械应电尽电。加快电池动力技术在中小型船舶等场景应用，推动 LNG、甲醇动力技术在中大型船舶应用。推进飞机 APU 替代设备建设和使用。

(十七)优化调整都市圈交通运输结构。高质量实施公交优先发展战略，推进都市圈建立以轨道交通为主体、城市公共汽电车为基础的公共交通系统。优化绿色交通路权保障，加强公共交通多方式网络一体衔接，推广停车换乘（P+R）、骑行换乘（B+R）模式。依托都市圈主要货运节点发展多式联运，推动零排放货运车队发展，提高大宗货物铁路、水路运输比重和新能源汽车运输比重。

六、推动交通运输数智化升级

(十八)推进都市圈数智化线网建设。推进主要都市圈环线、绕城高速、通勤廊道内干线公路以及重要出入口等数智化升级，强化区域交通线网智能监测预

警、应急指挥调度和跨部门数据融合应用。推广高速公路“手机+”无卡便捷通行等服务新模式。推进都市圈铁路设施设备、高等级航道等数智化升级。

（十九）推进枢纽港站智能化升级。推进港口智能感知网络建设，加快码头设备设施数字化建设、自动化改造、智能化升级。加强智慧客运枢纽建设，推进主要货运节点设施设备智能化升级改造。

（二十）强化智慧出行服务。实施都市圈智能综合立体交通先导创新工程，推动人工智能、卫星互联网、6G等新技术创新应用。加强智能导航等应用，促进交通路网资源均衡利用，发展“出行即服务”模式。研究推进电动垂直起降飞行器（eVTOL）载人飞行示范应用。

（二十一）加快智慧交通物流发展。发展多式联运“一单制、一箱制、一口价”，推动电子单证应用。推进全链路协同的智慧交通物流供应链发展。逐步依法推进末端无人配送接驳车辆规模化应用。因地制宜规划建设都市圈无人机物流起降场站和航线网络，拓展低空货运、应急救援、养护巡检等应用场景。

七、提高交通运输安全韧性水平

（二十二）增强都市圈交通网络韧性。提升都市圈交通网络冗余和抗灾能力，加强多方式、多路径建设，实施安全韧性提升工程。加强气候变化对交通基础设施的影响和风险评估，增强自然灾害高风险、地形地质条件复杂区域网络韧性，合理提高设施安全设计标准。推动都市圈重要铁路线路道口“平改立”，开展上跨高速铁路桥梁隐患排查整治，加强铁路沿线轻质物体安全管控。提升枢纽港站、城市轨道交通等领域安全防护、防灾减灾和韧性能力。

（二十三）健全交通运输应急保障体系。建立健全都市圈综合交通应急运输保障预案体系，健全交通与应急、消防救援部门安全预警信息共享机制。加强交通廊道与“平急两用”城郊大仓基地快速衔接。完善交通应急装备物资储备体系。强化都市圈内枢纽应急避难功能。

八、保障措施

（一）强化协同机制。依托国务院加快建设交通强国工作协调机制，加强部门协同配合，推动形成国家部门指导、省级统筹、中心城市牵头、周边城市协同的都市圈交通协调机制，强化城市人民政府主体责任。鼓励都市圈城市共同研究制定实施交通运输相关政策措施，落实都市圈发展规划要求，并与有关国土空间规划做好衔接。

（二）提高治理效能。加强都市圈交通监管协作与执法检查。协同开展都市圈交通重点领域法规制度标准制修订。建立健全都市圈交通信息共享机制，加强综合交通运输政务数据、运行数据资源共享共用，强化治理协同联动。

（三）强化组织实施。加强工作指引，推动“一圈一策”完善现代化都市圈综合交通运输体系。组织实施都市圈城际通勤效率提升工程，推动地方建立健全体检评估机制，发挥交通强国建设试点带动作用。

（四）加强政策支持。统筹利用中央和地方各类资金政策，按照交通运输领域中央和地方财政事权划分原则和现行资金管理办法规定，支持都市圈重大交通基础设施建设和更新。鼓励都市圈建立成本共担、利益共享合作机制，发展基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）等多元化融资模式，推动跨区域交通基

基础设施建设与运营。加强资源要素保障，对国家或省（市）重大交通项目用地予以优先保障。支持因地制宜实施既有交通用地综合开发。

交通运输部 国家发展改革委 公安部

财政部 自然资源部 住房城乡建设部

国家铁路局 中国民用航空局 国家邮政局

中国国家铁路集团有限公司

2026年6月11日

03. 交通运输部 公安部 农业农村部 商务部 国家邮政局 中国邮政集团有限公司关于印发《农村客货邮融合发展提质增效行动方案（2026—2028年）》的通知（文号：交运发〔2026〕73号，成文日期：2026年06月30日，发布日期：2026年07月03日）

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委）、公安厅（局）、农业农村（农牧）厅（局、委）、商务主管部门、邮政管理局，中国邮政集团有限公司各省分公司：

现将《农村客货邮融合发展提质增效行动方案（2026 - 2028年）》印发给你们。请结合实际，抓好贯彻落实。

交通运输部 公安部 农业农村部

商务部 国家邮政局 中国邮政集团有限公司

2026 年 6 月 30 日

(此件公开发布)

农村客货邮融合发展提质增效行动方案 (2026 - 2028 年)

为深入贯彻落实党中央、国务院决策部署，巩固拓展“四好农村路”建设成果，深入推进农村客运、货运物流、邮政快递(以下简称农村客货邮)融合发展，构建集约高效可持续的农村运输服务体系，为加快建设交通强国、推进乡村全面振兴、加快农业农村现代化提供坚实有力支撑，制定本行动方案。

一、总体要求

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的二十大和二十届历次全会精神，以健全工作机制、完善三级站点、推动装备适配、创新运营模式、提升服务质量、实施数智赋能、守牢安全底线、助力产业发展为重点，实施农村客货邮融合发展提质增效行动，实现基础设施、运营主体、运力资源、信息数据、运营服务深度融合，形成“一点多能、一网多用、功能复合、便利高效”的农村运输服务新模式。

力争到 2027 年底，具备条件的涉农县级行政区农村客货邮融合发展基本实现全覆盖，全国县乡村三级客货邮综合服务站点数量达 22 万个以上，农村客货邮合作线路达 2 万条以上。力争到 2028 年底，东部、中部、西部地区实现农村客货邮服务覆盖建制村比例分别达到 45%、45%、40%以上，通过客货邮融合方式实现邮件快件“县到村至少每日送一次”服务覆盖建制村比例分别达到 35%、

35%、30%以上，农村客运稳定运行、可持续发展能力显著提升，更好服务保障农村群众出行和农村经济发展。

二、重点任务

（一）健全农村客货邮融合发展工作机制。

1.建立部门协同推进机制。在实现省级协同工作机制全覆盖的基础上，指导市县积极推动建立交通运输、邮政、公安、财政、自然资源、农业农村、商务、文旅、供销等多部门常态化协调机制，明确各方职责分工，发挥各部门职责优势，统筹利用农村客货运输、邮政普遍服务、快递进村、电子商务进村、供销为民服务等政策资源，形成上下联动、部门协同、衔接顺畅、合力推进的工作格局。

2.推动形成市场合作机制。充分发挥省市县协调机制作用，调动各方参与客货邮融合发展的积极性。培育客货邮融合发展牵头主体，引导农村客货邮参与单位开展市场化合作，签订合作协议，明确各方职责、权利和义务，合理设置投入和利益分配、违约责任和服务投诉处理等机制。鼓励选择或组建具备本地资源整合能力、能够协调农村客货邮融合发展所需资源的经营者作为牵头主体，支持国有企业和有能力的民营企业率先垂范，统筹推进农村客货邮融合发展工作。

3.完善融合发展保障机制。畅通企业经营资质及人员从业资格扩展、变更渠道，指导农村客货邮经营者根据业务需要及时依法变更、扩展经营范围。继续通过现有资金渠道，按规定支持通过现有场站设施完善功能建设县乡村三级站点、推广适配车型、建设或升级改造农村客货邮综合服务系统等。

（二）完善县乡村三级综合服务节点。

4.打造集中共配型县级客货邮综合服务中心。利用县级汽车客运站、快递分拨中心、物流园区等现有场站设施,通过功能拓展、改造提升等方式,打造资源整合、客货兼顾、集约高效的县级客货邮综合服务中心。鼓励利用具备条件的县级汽车客运站拓展改造为县级客货邮综合服务中心。

5.打造兼具中转和末端服务的乡镇客货邮综合服务站。依托乡镇汽车客运站、城乡公交首末站、乡镇邮政支局所、基层供销合作社、农村公路养护站等现有设施资源,建设乡镇客货邮综合服务站,满足农村客车停靠配客、邮件快件临时中转或收发派送等需求,实现上接县、下联村的集散中转服务功能。

6.打造“一站式”村级客货邮综合服务点。在充分考虑农村客车安全便捷停靠的前提下,结合地方实际情况,统筹利用村委会、农村客运站点、邮政快递服务站、乡村商超、农村公路养护站、农村综合服务社等现有设施资源,打造“一站式”村级客货邮综合服务点,提供客运乘车、邮件快件寄递等基本服务,拓展政务办理、便民缴费等综合功能。

(三)大力推广高效适配装备。

7.普及推广农村客货邮适配车型。引导农村客货邮经营者选用农村客货邮适配客车,或者配备行李舱、车内物品存放区的农村客车,开展邮件快件代运业务。非农村客货邮适配车型开展客货邮业务的,要规范使用行李舱、车内物品存放区代运邮件快件,并完善针对性监管措施,保障旅客运输安全和代运邮件快件安全。

8.推广自动化标准化绿色化设备。引导县级客货邮综合服务中心结合邮件快件日均处理量,配备自动化分拣、快速装卸等设备。推广应用标准化物流周转袋

（箱）、托盘等，建立循环利用、绿色环保的装备体系。鼓励具备条件的地区探索建立无人值守站点，推广无人交换箱等智能交接设施，提升邮件快件交接效率。

（四）创新农村客货邮融合发展模式。

9.建立多元化融合发展模式。充分发挥农村客运网络覆盖广、通达深、频次高等优势，积极发展农村客车代运邮件快件的合作线路，提高农村客运可持续运营能力，提升邮件快件到镇进村时效，扩大邮件快件“县到村至少每日送一次”服务覆盖建制村比例。鼓励探索实施农村客运驾驶员兼任乡邮员、巡路员，减少人员重复进村成本。针对地形复杂、建制村分散、件量密度低的地区，鼓励地方创新机制加大运营支持力度。

10.开展融合发展交通强国试点。按照《交通强国建设试点申报方向指引》，聚焦发展形式创新、三级站点体系建设、先进适配装备推广、运营服务规范、信息数据共享共用、保障体系构建等，申报开展交通强国试点，探索形成可复制、可推广的经验做法，破解制约农村客货邮融合发展的堵点卡点问题，推动提升农村客货邮融合发展质效。

11.培育客货邮融合发展服务品牌。结合地方交通运输、邮政快递、农村产业、民俗特色、地域文化等，培育标识性强、易于推广的农村客货邮融合发展服务品牌，提升服务竞争力和吸引力，让群众可感可知客货邮融合发展成效。鼓励在全省域范围内，统一组织开展农村客货邮融合发展服务品牌培育，支持参与全国农村客货邮服务品牌培育工作。

（五）建立运营管理与作业操作规范。

12.建立运营服务管理规范。落实农村客货邮运营服务制度要求，建立健全本地区农村客货邮融合发展管理制度，细化县乡村综合服务站点、运营线路及车辆、作业流程、安全监管和服务监督等管理要求。指导农村客货邮经营者建立健全企业服务管理制度，公开服务内容、服务标准、收费价格、投诉处理渠道，接受社会监督，全面改进提升服务质量。

13.建立服务质量评价机制。建立健全农村客货邮运营服务规范落实监督机制，定期组织农村客货邮经营者开展自查评估，促进农村客货邮健康规范发展。加强县域快递市场执法能力建设，推动企业规范快递进村考核，整治邮政快递领域不合理“罚款”事项，优化农村地区市场环境。指导企业建立邮件快件丢失破损等情况责任认定规则及处理方案，推动农村客货邮经营者规范开展服务。

（六）实施数智化转型赋能。

14.加强农村客货邮信息化建设。指导农村客货邮经营者加强信息化建设，打通多方数据壁垒，推动农村客运、货运物流、邮政快递数据分类归集、统一汇聚、按需共享。支持打造客货邮综合服务智能体或区域平台，接入县乡村客货邮综合服务站点、农村客运运力、邮件快件统仓共配数据，实现“人、货、车、站、线”智能匹配、统筹调度，提升农村客货邮运输组织效率。鼓励企业拓展系统功能，为群众提供出行购票、寄递下单、物流跟踪、投诉反馈等服务。

15.加强农村客货邮运行监测。依托建制村通客车运行监测系统等信息系统，通过升级改造或功能拓展，打通部省市县企业五级农村客货邮数据共享渠道，实现线路、运力、站点、邮件快件等关键数据互联互通，提升行业运行监

测能力。定期开展监测分析，形成监测分析报告，为优化完善管理制度、改进提升服务质量、调整支持引导政策提供支撑。

（七）坚决守牢安全发展底线。

16.严格落实运营安全管理制度。指导企业落实《道路客运车辆禁止、限制携带和托运物品目录》《客运班车行李舱载货运输规范》等规定，完善企业安全管理制度，细化人员、车辆、设备、场地、信息安全管理要求，并严格落实到位，保障旅客和邮件快件运输安全。指导农村客货邮经营者完善应急预案，开展应急处置培训和实操演练，做好突发事件应对处置。

17.强化运输过程安全监管。加强代运邮件快件的农村客车动态监控，实现报警信息动态清零。在重大活动和节假日等重点时段，集中组织约谈违法违规报警多发企业负责人，必要时实施提级管控。

（八）拓宽服务渠道助力产业发展。

18.拓展“客货邮+电子商务”。深入实施农村电商高质量发展工程，引导农村客货邮经营者统筹用好各类支持政策，探索在县乡村三级客货邮综合服务站点开展直播带货、农产品线下线上展销等活动，促进农村客货邮服务与电商服务深度融合，扩大下乡工业品和进城农产品消费，激发农村地区消费潜力，提升农村群众生活品质。

19.拓展“客货邮+特色农业”。引导农村客货邮经营者加强与基层供销合作社、农产品产地市场、家庭农场、农民合作社等合作，搭建“产地采摘+商品化处理+冷链运输+线上线下销售”产业链条，利用农村客货邮综合服务站点和运力资源，为当地特色农产品、乡村民宿伴手礼等提供产、销、存、配一体化服务，

助力农村群众增收致富。鼓励开通符合地方特色的产业专线、季节专线等客货邮特色线路，满足定制运输服务需求。

20.拓展“客货邮+生活服务”。引导农村客货邮经营者在乡镇、村级客货邮综合服务站点，因地制宜依法依规增设证件办理、询医送药、社保登记、水电缴费、金融储蓄等便民服务，推动农村群众足不出村实现各类生活服务快速办理。

三、保障措施

各地区、各部门要加强组织领导和统筹，细化行动方案，分年度明确工作目标、重点任务，建立工作台账，实施清单管理。要牢固树立和践行正确政绩观，建立常态化联合会商、动态调度、跟踪督办机制，定期联合召开会议，协调解决工作推进难点堵点问题。要统筹用好相关财政政策，支持引导地方加快推进农村客货邮融合发展工作。要及时总结工作成效，查找问题不足，梳理可复制可推广的有效做法，加强交流借鉴，提升农村客货邮融合发展工作质效。在培育客货邮融合发展服务品牌工作过程中不命名、不授牌，不违规开展创建示范和评比达标表彰活动。交通运输部、农业农村部将会同有关部门结合省级党委和政府推进乡村振兴战略实绩考核、“四好农村路”与城乡交通运输一体化全国示范县创建等工作，对各地推进农村客货邮融合发展提质增效行动进行跟踪指导，总结典型案例向全行业推广。

附件：农村客货邮融合发展提质增效行动分省份目标

附件下载：

1. 附件：农村客货邮融合发展提质增效行动分省份目标.docx

04. 交通运输部办公厅关于印发《城市轨道交通运营安全风险分级管控和隐患排查治理操作指南》的通知（文号：交办运〔2026〕39号，成文日期：2026年06月29日，发布日期：2026年07月07日）

各省、自治区、直辖市交通运输厅（委）：

经交通运输部同意，现将《城市轨道交通运营安全风险分级管控和隐患排查治理操作指南》印发给你们，请结合工作实际，认真组织实施，及时做好实施情况的总结评估，执行过程中遇有问题，请及时报部。

联系人及联系方式：部运输服务司 杨远舟，010-65293755、65293262（传真）。

交通运输部办公厅

2026年6月29日

（此件公开发布）

城市轨道交通运营安全风险分级管控和隐患排查治理操作指南

第一章 总 则

第一条 为全面提升城市轨道交通运营单位风险分级管控和隐患排查治理工作质效，进一步规范操作流程、方法和标准，根据《城市轨道交通运营安全风险分级管控和隐患排查治理管理办法》等规定，制定本指南。

第二条 本指南适用于城市轨道交通运营单位（以下简称运营单位）开展全面风险辨识管控和日常隐患排查治理工作。专项风险辨识管控和专项隐患排查治理工作参照本指南执行。

第三条 城市轨道交通运营安全风险分级管控和隐患排查治理工作由运营单位主要负责人牵头组织，各专业分管负责人协同参与，安全管理部门和技术管理部门统筹协调，以专业部门/公司为主体，全员参与，并融入日常生产开展。

城市轨道交通运营安全风险分级管控和隐患排查治理工作应结合业务板块、专业领域和企业组织架构等，组建若干专业工作组，覆盖土建结构、轨道线路、车辆、供电、通信、信号、机电、行车、客运等若干专业。专业工作组原则上由各专业部门/公司主要负责人牵头，参加成员由专业能力强、经验丰富的专业技术人员、安全管理人员和班组/工区负责人等组成，必要时可邀请设备供应商、设计单位等技术人员或行业专家参加。

其中，对于轮轨关系、弓网关系、道岔工电联整等跨专业领域，车辆基地、共用设备房等跨专业场所，以及施工组织、人员管理、外部环境等各专业共用的业务板块，由运营单位主要负责人指定的技术管理部门或专业部门/公司牵头组织开展工作，参与成员覆盖涉及的所有相关专业，并由熟悉系统集成、接口交互、运营协同规则的专业技术人员、安全管理人员和班组/工区负责人等组成。

第二章 风险辨识

第四条 专业工作组开展风险辨识的主要步骤包括明确辨识范围和对象、收集分析资料、确定业务板块和划分单元、辨识风险点和确定风险点位。

第五条 风险辨识原则上以线路为单位开展，范围涵盖运营所有业务（含委外业务）。本线路与线网其他线路相关联的调度指挥、换乘站、联络线、共用设施设备与应急资源等应纳入本线路风险辨识范围或由线网统筹开展风险辨识，相关业务涉及其他运营单位的应联合开展风险辨识。

第六条 收集资料应涵盖风险辨识所需要的规章制度、设计文件、设施设备运行资料 and 人员培训教育记录等，并对相关资料开展梳理和分析。相关资料至少包括：

- （1）相关法律、法规、政策规定和标准规范；
- （2）作业管理、操作规程、检修文件、应急预案等管理制度；
- （3）设施设备设计文件、图纸、检测报告，以及维保记录、运行数据、操作记录等技术资料和台账记录；
- （4）岗位设置和人员配置、持证上岗、培训教育等情况；
- （5）必要的线路沿线气象、水文地质等资料，保护区内的外部管网、建（构）筑物、植物等资料，站场周边重大活动和人员聚集场所情况；
- （6）既有风险数据库、隐患排查手册和隐患排查治理工作台账；
- （7）本企业及城市轨道交通行业发生的险性事件资料。

第七条 确定业务板块和划分单元遵循范围清晰、便于分类、易于管理的原则。业务板块至少包括设施监测养护、设备运行维修、行车组织、客运组织、施工组织、人员管理和运行环境。在此基础上进一步分解细化形成各划分单元，划分单元一般到主要部件、专业子系统或具体作业活动和环节。

以设施监测养护业务板块为例，划分单元可为桥梁、隧道、轨道线路、路基、场站和控制中心等组成部分，根据管理需要还可进一步细化，如桥梁细化为梁体、墩台及基础、拉索及支座和附属设施等主要部件；以行车组织业务板块为例，划分单元可为调度指挥、正常行车和非正常行车等作业，其中调度指挥细化为调度命令、排列进路、运行监控等作业活动或环节。

第八条 风险辨识应根据线路实际和辨识对象合理选择辨识方法。同一对象可选用多种辨识方法进行辨识，互相补充、综合分析，以提高辨识的全面性。

设施监测养护和设备运行维修业务板块风险辨识可采用对标检查表法、故障树分析法、作业危害分析法等方法；行车组织、客运组织和施工组织业务板块风险辨识可采用作业危害分析法、不安全行为分析法、事件序列分析法等方法；人员管理和外部环境业务板块风险辨识可采用对标检查表法、头脑风暴法等方法。常用的风险辨识方法见附件 1。

第九条 风险辨识主要以险性事件为基础，从不同专业领域、设施设备、作业环节、运行环境、网络和数据安全等分析导致事件发生的问题，按照事件发生因果链条提炼出产生该风险的各种情景，形成该风险对应的各项风险点，各项风险点共同构成该事件的风险图谱。

比如，险性事件“列车脱轨”，从轨道专业、车辆专业、外部环境等方面，发生的问题有钢轨状态不良、轮对状态不良、环境异常等，在此基础上可将列车脱轨风险分解为钢轨断裂、轮对损伤、钢轨和道岔结冰覆雪 3 项致险因素导致的风险点。列车脱轨风险图谱示例见附件 2。

第十条 风险点应描述规范、简洁清晰，事件发生的异常现象或特定情形、致险因素和后果等要素齐全。采用“某个或某些情形/原因（A1~An）引发/造成致险因素（B）可能导致风险后果（C）”方式进行表述，情形简单的也可采用“致险因素（B）可能导致风险后果（C）”方式进行表述。比如“锈蚀、擦伤、剥落掉块、裂纹、变形、电灼伤等损伤造成钢轨断裂可能导致列车脱轨”，其中，锈蚀、擦伤、剥落掉块、裂纹、变形、电灼伤是6种钢轨异常状态情形/原因（A1~A6），钢轨断裂是致险因素（B），列车脱轨是风险后果（C）。

其中，风险后果（C）主要是指《城市轨道交通运营险性事件信息报告与分析管理办法》所规定的险性事件以及运营单位提出的其他可能发生的不安全事件；致险因素（B）是可能直接导致风险后果（C）发生的设施设备安全功能完全失效等不安全状态、人员严重违章作业等不安全行为、环境的重大不安全因素或管理上的严重缺陷；情形/原因（A1~An）一般是岗位一线人员日常随岗作业过程中通过巡检巡视、查看系统报警等方式可直接发现的设施损伤、设备故障等异常现象或人员技能不足、精神状态不佳、责任缺失等情况。

第十一条 风险点位是风险点的具体载体，为风险点可能发生的具体场所、设施设备部位部件、管理环节/操作步骤、承担作业的车间/项目部/站区或班组/工区、管理部门等。点位的合集应覆盖该项风险点所有可能发生的载体。

点位的确定遵循边界范围清晰、便于落实管控、颗粒度适中等原则，其中，设施监测养护、设备运行维修和运行环境业务板块的风险点位一般为风险点对应划分单元所在的具体场所/部位（如整条线路或某个车站/区段/车辆基地/变电所、某类/个或某同一厂家/型号/期/批次设施设备或其部件等）；行车组织、客运组

织和施工组织业务板块的风险点位一般为实施某项作业的车间/项目部/站区或班组/工区，也可以是某个管理环节/操作步骤；人员管理业务板块的风险点位一般为某个管理环节/操作步骤，也可以是负责某个工作机制的专业部门/公司或其他部门（如安全管理、技术管理、人力资源、培训教育等部门）。

比如风险点“混凝土构件裂缝引发梁体结构损伤可能导致桥梁结构坍塌”的划分单元为梁体，其点位可以为“某某区间的梁体”，也可结合管控能力和精细度进一步细化为“某某区间某某里程的梁体”或“某某区间 A 号墩至 B 号墩间的梁体”，各点位的合集覆盖本线路所有梁体。

再比如风险点“擅自切除 ATP 防护可能导致列车脱轨、冲突、撞击、挤岔”的划分单元为“正常行车作业”下的“列车运行”，其点位可以为“列车驾驶作业”这一操作步骤，也可以是具体实施这一操作步骤的某一乘务班组，各点位的合集覆盖本线路开展“列车驾驶作业”的所有列车驾驶员。

第十二条 风险辨识应充分调动岗位一线人员积极性，强化专业工作组和基层班组的上下互动。专业工作组初步提出主要风险点和具体风险点位清单，下发至各基层班组开展讨论，发挥基层班组和岗位一线人员作业情况熟悉的优势，充分提出风险点和精准定位风险点位。专业工作组应深入基层班组参与讨论和充分听取意见建议，修改完善形成风险点和点位清单。

第三章 风险等级评估

第十三条 专业工作组逐一确定各点位对应风险发生的可能性和后果严重程度，主要采用风险矩阵法确定风险等级（见表 1），其中，可能性分为极高、

高、中等、低和极低五个等级，后果严重程度分为特别严重、严重、较严重和不严重四个等级，风险等级分为重大、较大、一般和较小四个等级。

表 1 风险矩阵表

可能性\后果严重程度	不严重	较严重	严重	特别严重
极高	一般	较大	重大	重大
高	一般	较大	较大	重大
中等	较小	一般	较大	重大
低	较小	一般	一般	较大
极低	较小	较小	一般	一般

第十四条 可能性采用定性定量相结合的方法综合判断，依次考虑过去风险后果（C）、致险因素（B）和情形/原因（A1~An）发生的情况（包括频次、指标偏离严重程度等）进行确定，可能性可按照以下标准进行确定：

- （1）过去 1~3 年发生过本风险点造成风险后果（C）的，该点位风险发生的可能性为极高；
- （2）过去 1 年发生过致险因素（B）次数较多或某指标严重偏离的，该点位风险发生的可能性为高；
- （3）过去 1 年发生过致险因素（B）次数较少或某指标偏离的，该点位风险发生的可能性为中等；
- （4）过去 1 年发生过情形/原因（A1~An）次数较多或某指标严重偏离的，该点位风险发生的可能性为低；
- （5）其他情况可能性为极低。

风险点“致险因素（B）可能导致风险后果（C）”的可能性可按照以下标准进行确定：

（1）过去1~3年发生过本风险点造成风险后果（C）的，该点位风险发生的可能性为极高；

（2）过去1年发生过致险因素（B）次数较多或某指标严重偏离的，该点位风险发生的可能性为高；

（3）过去1年发生过致险因素（B）次数中等或某指标一般偏离的，该点位风险发生的可能性为中等；

（4）过去1年发生过致险因素（B）次数较少或某指标轻微偏离的，该点位风险发生的可能性为低；

（5）其他情况可能性为极低。

此外，结合设施设备老化、人员能力水平弱化、外部环境变化，以及行业发生过的险性事件进行趋势研判，在上述标准基础上还可适当提高可能性。新建线路、更新改造后设施设备、新技术新设备应用或其他缺少统计数据的情形，可参考所在城市线网或行业相关同类数据综合确定可能性，或通过技术分析确定可能性。

第十五条 后果严重程度主要从可能造成的人员伤亡、财产损失、线路停运或社会影响等方面确定。后果严重程度判断标准见附件3。

第十六条 对上一年度为重大、较大风险的，采取措施后经评估本年度可下调风险等级的，原则上需逐级下调，以持续检验风险管控措施的有效性。

第四章 风险管控措施制定

第十七条 专业工作组应针对各项风险点初步制定管控措施，下发至基层班组开展讨论，充分吸取基层班组好的做法，补充完善有效可行的作业方法和安全质量卡控措施，形成基础管控措施。

风险等级为重大的点位，除基础管控措施外还应针对性增加监控方案、专项应急措施或其他强化措施，并由运营单位负责人组织确认。

第十八条 风险管控措施立足发现和防范异常情况和致险因素、隔离或阻断事件发生因果链条，结合风险管控实际主要从监测检测和预警、关键岗位人员操作、设施设备维护和更新改造、运行环境保障、管理制度健全和职责落实、专业间协同联动等方面提出要求。风险点“某个或某些情形/原因（ $A_1 \sim A_n$ ）引发/造成致险因素（ B ）可能导致风险后果（ C ）”的管控措施可包含以下方面：

- （1）防范或发现 $A_1 \sim A_n$ 的措施；
- （2）阻断或延缓 $A_1 \sim A_n$ 恶化引发/造成 B 的措施；
- （3） B 发生后的处置和整治措施。

比如，设施设备类风险点管控措施可包括：

- （1）防范 $A_1 \sim A_n$ 发生的维护保养、运行环境保障、技术防范等措施；
- （2）及时发现 $A_1 \sim A_n$ 的状态监测检测和预警、巡检巡视等措施；
- （3）阻断或延缓 $A_1 \sim A_n$ 恶化引发/造成 B 的维修等措施；
- （4） B 发生后的加固升级、更换、改造等处置和整治措施。

再比如，针对操作类风险点“致险因素（B）可能导致风险后果（C）”，管控措施可包括：

- (1)防范 B 发生的技术防范、互控联控、风险告知、人员防护等措施；
- (2)B 发生后的处置措施；
- (3)对作业人员采取宣传培训、警示教育、身心健康关怀等措施。

第十九条 专业工作组结合风险点和管控措施，逐一确定各点位风险管控的责任部门、责任岗位及其负责人。风险管控措施涉及多部门的应逐一列出相关责任部门、责任岗位及其负责人。其中，责任部门为该点位对应业务的专业部门/公司或其他相关部门（如安全管理、技术管理、人力资源、培训教育等部门）；责任岗位为该点位对应业务的执行岗位；负责人按照风险分级管控原则进行确定，重大、较大风险等级点位的负责人分别为运营单位负责人、部门/公司负责人，一般和较小风险等级点位的负责人为班组/工区负责人，也可根据实际情况将一般和较小风险等级相关点位的负责人确定为车间/项目部/站区负责人。

比如风险点“混凝土构件裂缝引发梁体结构损伤可能导致桥梁结构坍塌”包含重大、较大、一般、较小四个风险等级的点位，其中：（1）四个风险等级点位的梁体检修管控措施的责任部门均为土建结构专业部门/公司；（2）四个风险等级点位的梁体检修管控措施的责任岗位均为桥隧检修工；（3）重大风险等级点位的负责人为运营单位负责人，较大风险等级点位的负责人为土建结构专业部门/公司负责人，一般和较小风险等级点位的负责人为班组/工区负责人或根据实际情况将部分点位确定为车间/项目部/站区负责人。

第二十条 一般及以上等级风险相比上一年度等级提高的和重大风险等级未按预期降低的,应深入分析原因并根据实际情况采取针对性强化措施和降低风险后果影响的处置措施。

第二十一条 新增需紧急落实、尚未制度化的风险管控措施,应以通知、纪要或其他书面形式将相关要求及时落实到责任部门、责任岗位及其负责人。

紧急落实的风险管控措施和总结基层班组好的做法形成的风险管控措施,应按专业尽快固化到企业规章制度、操作规程、作业标准和应急预案。

第二十二条 跨专业风险点及其管控措施应分解至各相关专业部门/公司予以落实;其他线路或专业明确的需本线路或专业采取的风险管控措施,应纳入本线路或本专业予以落实。

第二十三条 针对重大风险等级的点位,应结合工作场所、作业岗位等情况,采取风险告知卡、风险公告栏或其他明显、有效的方式将风险点及其管控措施告知相关管理和作业人员。

第二十四条 运营单位应具有统一的运营安全风险数据库,涵盖所有运营线路和专业(含委外业务),在此基础上根据运营线路数量、组织架构和风险管控需要,可按所辖线路、管辖专业、管理区域或委外业务等生成相应风险数据库子库。

风险数据库内容至少包括风险点编号、业务板块、划分单元(含单元、子单元)、风险点、风险点位(含所属线路、具体风险点位)、风险等级评估(含后果严重程度、可能性判定标准、运行表现、可能性、风险等级)、风险管控措施

(含基础措施、强化措施)、责任部门、责任岗位、负责人等。风险数据库示例见附件 4。

第五章 开展隐患排查

第二十五条 专业工作组在对各项风险管控措施提出具体细化要求的基础上,分析各项具体细化要求弱化、失效、缺失的情形或事项,形成隐患排查内容。重点考虑以下内容:

(1)设施设备方面,状态自检、监测报警、冗余功能、联锁互控、故障导向安全等技防措施是否有效,运行环境是否超出工作允许范围,结构强度、电气性能等关键指标是否在安全控制标准内;

(2)操作作业方面,是否按照计划完成要求的作业,是否执行作业标准和制度,是否存在作业点遗漏、安全质量控制项点缺失、作业环节缺失或作业自控互控他控不到位等弱化情形,作业记录、操作台账是否准确、完整;

(3)规章制度方面,管理制度、操作规程和作业标准是否存在不细化、不适用等失效、缺失情形;

(4)从业人员方面,是否存在未持证上岗、岗前岗中培训不到位、作业技能不足、安全意识不够、压力与疲劳、身心健康条件不具备等情形。

第二十六条 隐患排查方法结合排查项点、排查深度、技术装备配置等因素综合确定,一般有随岗排查、现场检查(比如现场踏勘、跟班作业等)、查阅记录(比如调取音/视频、调看运行数据、调看文本记录等)、技术分析(比如事件分析、运行数据分析等)等。

岗位一线人员采用随岗排查方法，融入日常生产作业；班组/工区负责人一般采用随岗排查、现场检查、查阅记录等方法进行排查；专业技术人员、车间/项目部/站区负责人、专业部门/公司负责人、运营单位负责人一般采用现场检查、查阅记录、技术分析等方法进行排查。

第二十七条 专业工作组应将隐患排查内容结合岗位职责、作业要求等分解到相关岗位；结合工作流程、技术装备配置等因素，加强岗位一线人员和班组/工区负责人的隐患排查内容的整合优化，鼓励采用技术手段开展隐患排查，减少隐患排查项点和工作负荷。

针对风险点“某个或某些情形/原因（A1~An）引发/造成致险因素（B）可能导致风险后果（C）”，各岗位的隐患排查重点包括：

（1）岗位一线人员主要排查设施设备、运行环境异常状态，以及互控作业人员的关键项点作业质量、作业标准化、作业防护等情况；

（2）班组/工区负责人主要排查岗位一线人员的作业质量、作业技能、安全意识、安全质量控制措施等情况；

（3）专业技术人员主要根据设施设备运行情况、新设备和新技术应用、人员作业情况以及情形/原因（A1~An）、致险因素（B）和风险后果（C）发生情况，通过技术分析排查设施设备是否存在或批次存在设计和质量缺陷、技术管控措施是否合理、操作和使用要求是否合理、管理制度是否存在无法落实、设施设备修复/改造/更换技术方案是否存在缺陷、跨专业的管控措施是否存在弱化、失效、缺失等情况；

(4) 车间/项目部/站区负责人主要排查所负责点位的管控措施是否存在弱化、失效、缺失等情况, 排查所辖专业技术人员是否按照规定开展技术分析, 技术分析是否到位, 以及班组/工区负责人工作质量、工作技能、责任落实情况;

(5) 专业部门/公司负责人主要排查较大风险等级点位以及企业明确的其他需负责点位的管控措施是否存在弱化、失效、缺失等情况, 排查部门/公司专业技术人员是否按照规定开展技术分析, 技术分析是否到位, 排查车间/项目部/站区负责人工作质量、工作技能、责任落实情况;

(6) 运营单位负责人主要排查重大风险等级点位的管控措施是否存在弱化、失效、缺失等情况, 排查跨专业部门/公司协同管控的措施是否存在弱化、失效、缺失等情况, 排查专业部门/公司负责人工作质量、工作技能、责任落实情况。

第二十八条 隐患排查周期结合风险后果、作业频次、作业类型、岗位职责等因素综合确定, 班组/工区负责人至少每周组织排查一次, 车间/项目部/站区负责人至少每两周组织排查一次, 专业部门/公司负责人至少每月组织排查一次, 排查范围覆盖日常生产作业环节。对于按月度、季度、年等周期开展业务或事件发生后的隐患排查, 班组/工区负责人、车间/项目部/站区负责人、专业部门/公司负责人, 以及专业技术人员随业务周期或事件开展。

第二十九条 专业工作组根据隐患排查内容、排查方法和排查周期, 按岗位职责建立各岗位隐患排查手册。

桥隧结构、房建结构(场站和控制中心)、轨道线路、车辆、供电、通信、信号、机电检修维护以及调度、乘务、站务等生产岗位的一线人员、班组/工区负责人、专业技术人员和车间/项目部/站区负责人应建立隐患排查手册。

运营单位负责人、专业部门/公司负责人，以及安全管理、技术管理、人力资源、培训教育等部门的管理人员，应根据岗位职责要求和承担的隐患排查内容制定隐患排查手册或在岗位职责、安全检查制度中明确隐患排查内容和具体要求。

第三十条 运营单位应通过班组间分工衔接、班组内分工排查、不同作业周期内合理安排排查进度等方式，在确保排查全覆盖风险后果（C）“特别严重”和“严重”等级的风险点管控情况下，督促指导岗位一线人员和班组/工区负责人提高隐患排查工作质效。

运营单位负责人应定期通过专题研讨、调度提醒、安全例会等形式，动态掌握专业部门/公司负责人、车间/项目部/站区负责人等对基层班组隐患排查质量的核查情况。

第六章 开展隐患治理

第三十一条 重大隐患一般为风险后果（C）达到特别严重等级且其致险因素（B）已经发生，未采取有效安全控制措施或整治措施形成的隐患，具有治理难度大、需要较长时间治理方能排除、本单位自身难以排除等特点。重大隐患判定标准见附件 5。

第三十二条 排查出的重大隐患应按《城市轨道交通运营安全风险分级管控和隐患排查治理管理办法》规定进行报告、制定治理方案和组织验收销号。

第三十三条 排查出的一般隐患，根据事件后果严重程度、整改时间长短、治理难度大小等因素，运营单位可进一步细分层级（比如由高到低分为一般隐患 A/I 类、一般隐患 B/II 类、一般隐患 C/III 类），按照对事件发生因果链条的关

联程度，将情形/原因（A1~An）、致险因素（B）的管控措施弱化、失效、缺失形成的隐患纳入不同层级。

第三十四条 排查出的一般隐患应立即组织消除，无法立即消除的应分阶段细化整治措施，未整改完毕前应制定可靠的安全控制和防范措施。一般隐患整改完成后，可结合细分层级由专业部门/公司负责人或相关专业技术人员复核确认销号。

第三十五条 运营单位原则上按线路建立隐患排查治理工作台账，也可结合企业组织架构按管辖专业、管理区域或委外业务等运营需要建立台账。以下情形应纳入工作台账：

（1）排查出的设施设备情形/原因（A1~An）、致险因素（B）相关的病害和故障，未采取处置和整治措施或采取临时措施即投入使用的；

（2）排查出人员的严重违章或惯性违章等不安全行为；

（3）运营单位明确的其他需要纳入的情形。

隐患排查治理工作台账至少包括隐患内容、排查部门、排查人员、排查时间、隐患等级、治理部门、主要治理措施、责任人、治理期限、治理结果、未能立即消除时的临时措施、关联风险点编号等。隐患排查治理工作台账示例见附件 6。

第三十六条 运营单位应加强对隐患的根因分析，涉及人员严重违章或惯性违章的，应建立健全违章行为红线清单并强化技术防范和日常监督检查；涉及设施设备前期设计建设遗留缺陷的，应积极推动完成整治，并对后期新线建设和既有线更新改造提出防范措施；涉及管理制度和技术标准缺失失效和执行弱化的，

在补充完善基础上，应通过安排人员跟岗作业、开展设施设备技术分析等方式确认验证制度标准的可行性和有效性。

第七章 其他要求

第三十七条 运营单位安全管理部门通过现场指导、专家培训、案例警示教育等方式，在规范描述风险点、风险点位确定原则和方法、风险数据库和隐患排查治理工作台账的信息填报和相关工作组织等方面加强指导帮扶，依托企业风险数据库和隐患排查治理工作台账等，督促专业部门/公司落实各项风险管控措施和做好隐患治理闭环工作。

运营单位技术管理部门在风险辨识方法选用、风险可能性评判标准制定、技术管控措施制定等方面强化技术指导和审核确认。

运营单位人力资源、培训教育部门应加强风险隐患人因分析，在培训计划制定、培训内容设置、人岗适配考核等方面加强对专业部门/公司的指导帮扶。

第三十八条 重大、较大等级风险管控措施及其落实情况，以及重大隐患整治情况应纳入企业安全生产例会、安全检查考核、安全培训教育等环节；风险管控要点、隐患治理要求应落实到车间/项目部/站区相关作业指引和安全检查等工作；风险告知提醒、严把作业条件、审视作业环境、纠正作业违章行为、关注作业人员工作状态、开展重点作业安全监护等应落实到班组的岗前作业交底、岗中作业指导、岗后作业复盘总结等环节。

第三十九条 运营单位专业部门/公司应针对本专业风险点、管控措施和隐患情形，提炼关键操作和关键维护项点，并将相应的关键技能纳入岗位日常培训

教育；不定期安排专业技术人员或相关管理人员跟岗班组/工区作业，动态掌握风险管控和隐患排查治理工作融入基层班组日常生产情况。

第四十条 运营单位应督促承担相关运营专业业务的委外单位，按照本指南相关要求开展风险分级管控和隐患排查治理工作，形成风险数据库和隐患排查手册，建立隐患排查治理工作台账。临时或零星委外施工作业风险管控和隐患排查治理纳入运营单位日常施工作业管理。

运营单位应针对委外单位的作业安全、维护质量、处置响应、人员到位等履约情况开展风险管控和隐患排查治理。委外单位辨识的运营安全风险应一并纳入运营单位风险数据库。运营单位应定期检查委外单位风险管控和隐患排查治理情况。

第四十一条 运营单位应结合运营线路设施设备配置和运行、外部环境、人员能力、企业管理状况等具体情况，对行业发布的城市轨道交通运营安全主要风险点管控及隐患排查清单中风险点、可能性判定参考标准、风险管控措施、隐患排查内容等进行线路适配性、岗位适用性的补充完善和优化调整。

运营单位应针对本企业发生的险性事件暴露的问题和原因，重新审视风险隐患管控治理工作专业协同、作业覆盖、工作方法、闭环管理等方面可能存在的漏洞和不足并采取针对性措施；针对行业发生的险性事件开展专项类比分析，结合暴露的问题和原因及时采取补充风险点、强化管控措施、开展隐患排查治理等措施。

第四十二条 运营单位应针对每个风险点的情形/原因（A1~An）、致险因素（B），进一步提炼出支撑可能性判定所需的记录内容和数据指标，并明确其

对应的设施设备、运行环境的数据来源和采集要求，在此基础上结合系统升级、更新改造等工作逐步完善系统运行监测和报警功能，不具备监测条件的应有针对性的在运维工单、巡查日志中补充需记录的内容和数据指标，相关内容和指标应尽可能整合和简化。

运营单位专业部门/公司应在设施设备运行质量分析报告或其他报告中强化对后果为“特别严重”和“严重”的风险点的分析，研判情形/原因（A1~An）、致险因素（B）、风险后果（C）的变化趋势，动态掌握各风险点管控情况。在此基础上，运营单位应按年度对风险分级管控和隐患排查治理情况进行分析，总结工作开展情况和运行指标变化情况，开展风险隐患趋势研判，提出下一步工作安排，形成年度风险隐患管控治理分析报告。

其中，运行指标主要包括风险总数、隐患总数、隐患治理完成率、风险可能性和等级等，风险总数以线路为单位按风险点数量进行统计；风险隐患趋势研判应由技术管理部门牵头对照各类险性事件的风险图谱，统筹分析相关专业的各个风险点对该险性事件发生的影响程度，系统分析风险演变趋势和隐患升级苗头性问题，全面识别设施设备运行薄弱环节、人员作业短板不足、外部环境变化情况；下一步工作安排主要是针对性提出设施设备更新改造、人员培训教育、完善管理制度体系等工作举措。

附件：1.常用的风险辨识方法

2.列车脱轨风险图谱示例

3.后果严重程度判断标准

4.××运营单位运营安全风险数据库示例

5.重大隐患判定标准

6.××地铁××号线隐患排查治理工作台账示例

抄送：部科学研究院，部安全与质量监督管理局、科技司、应急办，中央纪委国家监委驻交通运输部纪检监察组。

附件下载：

1. 附件 1-6.pdf

05. 交通运输部 国家发展改革委关于深化综合交通运输体系改革的意见（文号：交政研发〔2026〕74号，成文日期：2026年06月30日，发布日期：2026年07月24日）

各省、自治区、直辖市人民政府，新疆生产建设兵团，国务院有关部委、直属机构：

为深化综合交通运输体系改革，加快完善现代化综合交通运输体系，有力服务保障中国式现代化，经国务院同意，现提出以下意见。

一、总体要求

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的二十大和二十届历次全会精神，完整准确全面贯彻新发展理念，加快构建新发展格局，坚持稳中求进工作总基调，坚持以人民为中心的发展思想，坚持统筹发展和安全，牢牢把握“交通成为中国现代化的开路先锋”使命定位，围绕完善现代化综合交通运

输体系，破除制约跨区域统筹布局、跨方式一体衔接、跨领域深度融合的制度性障碍，健全制度机制，加快建设国家综合立体交通网，推进一体化融合、安全化提升、数智化升级、绿色化转型，努力打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，有效提升综合交通运输体系的运行效率、服务保障水平和治理效能，加快建设交通强国，为推进中国式现代化提供坚强有力的交通运输保障。

二、健全交通运输一体化融合机制

（一）强化综合交通运输规划统筹。加强综合交通运输规划编制跨部门协同。建立完善综合交通运输规划管理制度。强化综合交通运输规划与国家发展规划和其他国家级专项规划、区域规划的衔接，发挥国土空间规划指导约束作用，落实生态环境分区管控制度和环境影响评价制度。加强铁路、公路、水路、民航、邮政等规划与综合交通运输规划的全过程衔接。

（二）加强交通基础设施建设协调。建立综合交通运输通道项目建设需求评估和立项决策统筹制度，推动通道并行路线一体规划、统筹设计、协调建设。研究制定存量交通基础设施更新提质增效支持政策。简化公铁立交互跨许可（审查）程序。在严守耕地和永久基本农田保护红线、生态保护红线，严格保护各类自然保护地的前提下，开展交通基础设施项目建设。推进国家综合交通枢纽城市建设。强化综合交通枢纽统一规划、统一设计、统一建设、协同管理，鼓励和支持铁路场站、机场、港口等客货运枢纽拓展综合交通运输服务功能。有序推进区域港口资源整合和港产城融合发展。

（三）促进多式联运高效运行。完善多式联运管理制度。加快推行多式联运“一单制”，实现各运输方式间单证制度、货物分类、信息互联等规则衔接。探

索建立多式联运单证物权化制度。推进多式联运“一箱制”发展，加强货物装载、运输、安检标准跨方式协同。健全内贸集装箱循环共用系统，加快推动在铁水联运进出口中使用国际标准集装箱，并实现计费规则与国际接轨。制定多式联运数据目录，推动经营主体加强数据交换共享。研究推动铁水联运危险货物品名目录互认、集装箱铁水联运装箱结果互认。建立健全铁路场站与港口堆场共享共用制度和标准。在铁路运力、线路等资源配置方面加大对货运的支持力度，提升重点货运通道能力，健全高铁快运发展支持政策，探索依托城市轨道交通运输邮件快件。优化配置航空客货运时刻资源。

（四）强化综合交通运输运行管理协同。编制国家突发事件交通运输保障应急预案。加强综合交通运输运行监测与应急调度。优化规划布局，实现应急物资储备“一张图”。建立应急运输投送力量管理制度。强化维护抢修力量统筹调配。加强交通运输与应急管理、气象、公安、生态环境等部门协同联动，推进预警信息共享、动态会商研判和高效联动处置。强化跨部门跨区域协作，做好大流量下高速公路路网疏堵保畅工作。研究加强全国航道运行监测和协调。加快推进琼州海峡港航一体化。完善国家海上搜救应急指挥体系，支持地方优化海上搜救机制。

（五）推动交通运输与关联产业深度融合。加快构建现代化交通运输产业体系。深入推动交通运输与旅游融合发展，健全国家旅游风景道、铁路旅游专列、旅游航道等旅游交通体系政策和标准，鼓励发展定制化旅游运输服务。深入推动交通运输与能源融合发展，加快构建交通运输新型用能体系。因地制宜发展服务区经济。

（六）加强区域交通运输互联互通。完善交通运输服务区域协调发展政策措施，加快推进区域交通基础设施互联互通。加快城市群交通运输一体化、都市圈交通运输同城化，推动城市群、都市圈交通运输运营管理和运营服务互联互通。推动干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通“四网融合”发展。强化旅客联程运输标准规范协调统一和票务信息共享，优化铁路、民航与城市轨道交通安检流程。支持革命老区、民族地区、边疆地区、欠发达地区与区域中心城市互联互通。

三、强化综合交通运输高质量发展制度保障

（七）增强运输服务网络韧性。健全多元化、韧性强的国际运输通道体系，推进中欧（亚）班列集结中心建设，健全海运安全保障政策体系。强化综合交通运输保通保畅。推动航运保险发展，拓展保险和再保险业务，提升保赔险国际认可度，提高航运保险承保能力和全球服务水平。推进海事仲裁制度规则创新，研究支持临时仲裁，探索推广海事调解、海事仲裁一站式解纷模式。

（八）健全交通运输安全生产体系。完善交通运输安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制，强化信用评价、分级分类监管在安全生产领域的应用。完善交通运输领域灾害天气主动防御措施。优化承运人责任保险、安全生产责任保险等衔接。构建现代交通工程质量管理体系，优化完善交通工程勘察、设计、施工、养护等技术标准，推进工程质量管理标准化。加强铁路隧道、桥梁等施工安全管理。完善地方审批核准（含联合审批）铁路工程质量安全监管制度，加强安全监管专业技术支撑力量建设，在具备条件的省份稳妥开展地方铁路建设监管委托执法试点。引导提升铁路运输在危险货物中长距离运输中的比例。加强铁路

沿线安全环境治理。提升公路安全韧性水平，研究提高公路路基路面工程、桥梁工程设计使用寿命和防灾抗灾标准。推进危险废物转移数据与危险货物运输数据的共享。健全完善营运车辆智能安全监管制度，落实动态监管责任。健全内河交通安全管理制度。以提升海事监管能力为重点构建现代化海事服务保障体系。健全航空安全管控体系。完善邮政业寄递安全管理制度。

（九）以科技创新引领交通运输数智化升级。优化交通运输领域国家战略科技力量布局，加快建设综合交通运输科技创新体系。强化智能综合立体交通相关科技任务跨部门协同攻关。加快推动“人工智能+交通运输”发展。完善交通基础设施数字化转型升级标准体系。研究建立智能航运监管制度。研究制定低空陆空协同、联程联运政策和标准。

（十）推动交通运输绿色低碳转型。研究完善支持重点地区运输结构调整政策，推进大宗散货和中长距离运输货物“公转铁”、“公转水”。推动交通运输领域大规模设备更新，加快推广新能源运输装备。支持新能源汽车充绿电。强化交通运输领域绿色低碳监测、评估、预警，健全碳排放统计核算体系。研究推动将民用航空等逐步纳入全国碳排放权交易市场。研究推动交通运输领域绿色低碳项目参与温室气体自愿减排交易。建立健全绿色低碳交通相关准入标准，研究加强交通工程生态环境综合治理。支持地方在公共出行碳普惠方面先行先试。结合交通基础设施建设，因地制宜推动可再生能源集成开发利用。

（十一）提升交通运输普惠共享水平。研究明确铁路、邮政公益性服务范围，优化铁路、邮政公益性业务分类核算办法，推动市场化寄递业务共享使用公共服务网络。健全“四好农村路”和城乡交通运输一体化制度规则。完善农村客货邮

融合发展政策。因地制宜确定公共交通发展模式，促进城市公共交通和轨道交通衔接融合。完善适老化无障碍出行服务体系。深化出租汽车行业改革，促进新老业态协同发展。加强城市交通综合治理，有效缓解城市交通拥堵。

（十二）推动交通运输高水平国际合作。高质量共建“一带一路”综合立体交通网络，统筹推进交通基础设施“硬联通”和规则标准“软联通”。推动中欧（亚）班列、“丝路海运”、空中丝绸之路、中欧公路直达快运和跨境寄递服务高质量发展，积极参与跨里海国际运输走廊建设，提升国际运输便利化水平。建立船用绿色燃料标准和认证体系。强化货车司机、海员等从业人员海外合法权益维护保障。发挥中国国际可持续交通创新和知识中心等作用，办好全球可持续交通高峰论坛。

四、推进综合交通运输高效能治理

（十三）提升综合交通运输管理效能。推动制修订综合交通运输有关法律法规。强化综合交通运输发展重大政策协同。推动收费公路政策优化。研究建立各运输方式标准与综合交通运输标准适应性评估制度。完善综合交通运输重点工作协同推进机制。推广运用人工智能等新技术创新治理模式。完善交通运输新业态从业人员权益保障制度。常态化推进交通运输领域“高效办成一件事”。

（十四）完善统一开放的交通运输市场制度规则。完善交通运输重点领域市场准入和退出制度，清理各类隐性壁垒，支持民营企业参与综合交通运输体系建设。完善铁路货运价格灵活调整机制。依法依规建立健全交通运输领域严重失信主体名单制度。推进交通运输监管与执法协同，支持各地结合实际完善执法队伍装备配备等政策。推进治理货运车辆超限超载联合执法常态化制度化。优化交通

基础设施养护工程组织模式，提升养护市场化水平。健全交通运输领域平台经济常态化监管制度，加强平台企业派单、抽成等算法监管。完善小微型客车租赁制度规则，推进跨区域租赁便利化。推进游艇登记注册和报备便利化。

（十五）积极扩大社会参与。推动交通运输行业协会商会深度参与行业治理，充分发挥行业自律、行为导引、规则约束等作用。提升“12328”交通运输服务监督热线运行服务质效，做好货车司机、网约车司机、快递员等新就业群体的思想引导和服务凝聚工作，维护消费者和从业人员合法权益。

（十六）深化综合交通运输投融资改革。优化交通运输领域转移支付资金支持方式和结构，支持交通运输一体化融合发展和转型升级。完善跨区域跨流域大通道建设多元化投入机制。研究推进综合交通运输预算统筹管理。研究拓宽地方铁路、普通公路、内河水运等多元化筹资渠道。研究建立与公路养护需求相适应的资金投入机制，研究探索合理的成本分担机制。

（十七）强化综合交通运输数据开放共享。定期更新发布政务数据目录，深入推进铁路、公路、水路、民航、邮政等信息数据共享。加强国家综合交通运输信息平台与国家物流信息平台的数据共享与协同应用。建立健全交通运输公共数据资源开发利用和授权运营管理制度。完善交通运输领域数据产业发展政策，构建综合交通运输大模型体系。

（十八）加强综合交通运输人才队伍建设。深入推进新工科建设，支持交通运输领域具备条件的高校探索综合交通运输与智慧物流、低空经济等学科专业建设。构建交通运输新职业体系。实施交通运输英才工程等人才计划，加强战略人

才力量建设。强化交通运输国际化人才培养和管理。加强交通运输领域新型智库建设。

五、强化组织实施

各地区各有关部门要提高政治站位，把党的领导贯彻到深化综合交通运输体系改革的各领域全过程，明确各项改革任务分工和落实措施，鼓励有条件的地区先行先试。交通运输部、国家发展改革委要会同有关部门加强工作指导、统筹协调和跟踪评估，确保取得实效。重大事项及时按程序请示报告。

交通运输部 国家发展改革委

2026 年 6 月 30 日

（本文有删减）

06. 交通运输部 市场监管总局 国家铁路局 中国民航局 国家邮政局关于印发《综合交通运输标准化发展“十五五”规划》的通知（文号：交科技发〔2026〕89号，成文日期：2026年07月20日，发布日期：2026年08月11日）

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委）、市场监管局（厅、委）、邮政管理局，各地区铁路监督管理局，民航各地区管理局，中国远洋海运集团有限公司、招商局集团有限公司、中国交通建设集团有限公司，交通运输部部属各单位、部内各司局，国家铁路局局长属各事业单位，民航直属各单位，相关学会、协会，交通运输各专业标准化技术委员会、计量技术委员会：

现将《综合交通运输标准化发展“十五五”规划》印发给你们，请结合实际认真贯彻执行。

交通运输部 市场监管总局 国家铁路局

中国民航局 国家邮政局

2026年7月20日

（此件公开发布）

抄送：中国国家铁路集团有限公司、中国邮政集团有限公司，中央纪委国家监委驻交通运输部纪检监察组。

附件下载：

1. 附件：综合交通运输标准化发展“十五五”规划.pdf

07. 公安部发布《机动车驾驶人疲劳驾驶认定规则》GA/T 2372-2026

机动车驾驶人疲劳驾驶认定规则

前言

本文件按照 GB/T 1.1—2020《标准化工作导则 第1部分：标准化文件的结构和起草规则》的规定起草。

本文件由公安部交通管理局提出。

本文件由全国道路交通安全管理标准化技术委员会（SAC/TC 576）归口。

本文件起草单位：山西省公安厅交通管理局、公安部道路交通安全研究中心、山西警察学院、上海帝仪科技有限公司、北京航空航天大学。

本文件主要起草人：褚万里、李怀玉、郭鹏、巩建国、宋耀鑫、郝美英、章捷、牛海军、杨昆、张春明、张毅超。

1 范围

本文件规定了机动车驾驶人疲劳驾驶情形、调查取证内容和方法。

本文件适用于道路交通事故调查处理环节对机动车驾驶人疲劳驾驶行为的认定。

2 规范性引用文件

本文件没有规范性引用文件。

3 术语和定义

下列术语和定义适用于本文件。

3.1 连续驾驶时间 continuous driving time

以驾驶人驾驶车辆开始行驶的时间为开始时间，以之后车辆首次停驶的时间为结束时间，两个时间 点中间的时长。

3.2 停车休息时间 parking break time

车辆处于熄火状态或停驶状态的持续时长。

3.3 累计驾驶时间 cumulative driving time

一定统计时间周期内，驾驶人多个连续驾驶时间的总和。

4 疲劳驾驶情形

4.1 有下列情形之一的，应认定为疲劳驾驶：

a) 机动车驾驶人连续驾驶机动车超过 4h 未停车休息或停车休息时间少于 20min 的；

b) 客运机动车驾驶人在晚 22:00 至次日凌晨 6:00 连续驾驶超过 2h 未停车休息或者停车休息时间少于 20min 的；

c) 客运机动车驾驶人在 24h 内累计驾驶时间超过 8h 的。

注：客运机动车驾驶人指从事道路旅客运输经营活动的机动车驾驶人。

4.2 对在道路交通事故发生过程中具备避险条件但未及时采取有效避险措施的机动车驾驶人，经调查具有下列情形之一的，可认定为疲劳驾驶：

a) 通过监测设备（包括但不限于视频监控设备、脑电测量设备等）监测到机动车驾驶人驾驶车辆在事故发生前 10min 内出现生理疲劳闭眼或疲劳程度脑电波特征判断数值小于 30 的（疲劳程度脑电波特征判断数值的具体内容见附录 A）；

注：生理疲劳闭眼是指机动车驾驶人因生理疲劳致双眼睑完全闭合，并持续 2s 以上的行为。

b) 对机动车驾驶人询问/讯问结果证实其处于精神难以集中或精神恍惚、困倦等状态仍驾驶车辆的；

c) 对机动车驾驶人驾驶车辆出发前睡眠状况和工作、饮食、用药、生活等情况进行调查，证实存在表 1 列举的一项或多项调查结果的。

表 1 调查取证内容

序号	项目	调查结果
1	睡眠状况	事故发生前24h内生活轨迹和机动车驾驶人的睡眠情况，存在因参加社交、娱乐活动或使用电子产品等导致没有正常休息或事发前一晚休息时间少于7h的。例如，参加社交活动、打麻将、观看电视、使用手机等
2	工作情况	事故发生前24h内机动车驾驶人从事体力工作和心理（脑力）工作情况，存在从事重体力工作或高强度心理（脑力）工作的
3	饮食情况	事故发生前2h内机动车驾驶人的饮食情况，经专家论证等方式证实存在饮食导致精神状态困倦/打瞌睡的
4	用药情况	事故发生前机动车驾驶人的服用药物情况，存在所服用药物说明书中注有“服药期间不得驾驶机、车、船，从事高空作业、机械作业及操作精密仪器”等类似描述；或有证据表明服用该药物易导致精神困倦的，如血糖异常等
5	生活情况	事故发生前24h内机动车驾驶人的生活情况，存在因开展与身体有关活动导致精神状态困倦/打瞌睡的。例如，徒步、爬山、郊游、游泳、参加体育赛事等

5 调查取证内容和方法

5.1 驾驶时间调查

通过提取车载终端或监控平台的行驶记录数据、询问或讯问机动车驾驶人、询问证人、调取视频证据卡口监控等方式，确定机动车驾驶人的连续驾驶时间、停车休息时间和累计驾驶时间。

5.2 避险情节调查

通过事故现场勘查、模拟实验、数据推算等调查方法，判断事故车辆在事故发生前是否具备避险条件，机动车驾驶人是否及时采取避险措施，并分析其采取避险措施的合理性和有效性。

5.3 生理状态调查

针对配备或穿戴有关生理状态监测设备的机动车驾驶人，可以调取其驾驶期间使用的监测设备（包括但不限于视频监控设备、脑电测量设备等）记录数据，通过分析车载终端或监控平台记录的图片、视频文件等，确定其是否处于过度疲劳状态驾驶车辆。

5.4 精神状态调查

在询问/讯问中主动提问“驾驶车辆途中直至发生事故时你的精神状态如何？”“驾驶车辆途中直至发生事故时你是否曾感到疲惫困倦或打瞌睡？”“你在驾驶车辆过程中身体疲倦/打瞌睡的状态持续了多长时间；什么时间开始，什么时间结束。”等问题进行取证，根据机动车驾驶人的回答确定其是否处于疲惫困倦/打瞌睡状态下驾驶车辆。

5.5 睡眠状况及工作、饮食、用药、生活等情况调查

通过以下方式确定表 1 中有关机动车驾驶人调查项目的结果。单项调查内容时间跨度一般为事故发生前 24h 内，必要时可追溯至 48h 内。

a) 睡眠状况调查。通过询问机动车驾驶人、同行人员、同住人员或者其他知情人，调取机动车驾驶人 24h 内手机流量使用情况，判断机动车驾驶人作息规律和事故发生前 24h 内的睡眠时长。

b) 工作情况调查。通过询问机动车驾驶人、工友同事、同住人员或者其他知情人，调取机动车驾驶人 24h 内工作记录或视频监控等，确定机动车驾驶人的工作情况。

c) 饮食情况调查。通过询问机动车驾驶人、同行人员或者其他知情人，调取机动车驾驶人用餐地点监控视频等，确定机动车驾驶人的饮食情况。

d) 用药情况调查。通过询问机动车驾驶人、同行人员、同住人员或者其他知情人，调取就医购药、住院治疗病例、用餐视频及记录，现场勘查提取物品、个人遗留物品等方式，确定机动车驾驶人用药情况。

e) 生活情况调查。通过询问机动车驾驶人、同行人员或者其他知情人，调取机动车驾驶人购票记录、赛事报名记录、参加活动签到表，景区出入口及周边、体育场馆监控视频等方式，确定机动车驾驶人的生活情况。

5.6 其他要求

事故调查过程中应注意排除或区分酒驾、毒驾、分心驾驶等其他违法行为。
根据酒检、毒检结果排

除酒醉驾、毒驾等违法行为；根据事发时手机、车载视频使用情况，车内
监控录像、车内乘客证言等排除分心驾驶违法行为。

附录 A (资料性)

疲劳程度脑电波特征判断数

A.1 概述

本附录给出了机动车驾驶人疲劳程度脑电波特征判断数值的相关内容和
脑电测量设备的示例。其他类型的脑电测量设备可参照本附录中的内容适配疲
劳程度等级分级算法。

A.2 疲劳程度等级分级模型

卡罗林斯卡嗜睡量表 (Karolinska Sleepiness Scale, KSS) 是国际通用
的疲劳程度划分参考依据，共将疲劳程度从非常警醒到非常困倦划分为 9 个等
级，对应分数为 1~9 分，即：1~4 分为非常警醒到一般警醒；5 分为既不警
醒也不困倦；6 分为有点困倦；7 分为困倦，保持警醒不费力；8 分为困倦，保
持警醒有点费力；9 分为非常困倦。

在建立疲劳程度等级分级模型中，首先参照 KSS 量表将疲劳程度划分为三
种状态：

- a) 不疲劳。可正常驾驶，对应疲劳程度等级 1 ~ 7，即 KSS 中的 “非常警醒” 到 “困倦，保持警醒 不费力” ；
- b) 轻度疲劳。一定程度上影响驾驶行为，对应疲劳程度等级 8，即 KSS 中的 “困倦，保持警醒有 点费力” ；
- c) 过度疲劳。严重影响驾驶行为，对应疲劳程度等级 9，即 KSS 中的 “非常困倦” 。

表A.1 疲劳程度等级与疲劳程度脑电波特征判断数值对应表

KSS 等级	量表陈述	疲劳程度等级	疲劳程度脑电波特征判断数值
1	非常警醒	不疲劳	[40, 100)
2	比较警醒		
3	警醒		
4	一般警醒		
5	既不警醒也不困倦		
6	有点困倦		
7	困倦，保持警醒不费力		
8	困倦，保持警醒有点费力	轻度疲劳	[30, 40)
9	非常困倦，需要努力挣扎去保持警醒	过度疲劳	(0, 30)

A.3 疲劳程度脑电波特征判断数值

A.4 脑电测量设备示例

脑电测量设备应采用便携式设计，能够与道路运输车辆的车载视频记录终端通过无线方式进行连接，相应的数据记录及预警事件上传至系统监控平台。

以便携式脑电设备为示例，对机动车驾驶人在驾驶活动中使用的脑电测量设备作出规范。

A.4.1 功能要求

A.4.1.1 便携式脑电设备由脑电电极、脑电采集模块和无线传输模块组成，使用内置式电源和无线通信方式，操作灵活，佩戴舒适。

A.4.1.2 便携式脑电设备通过脑电电极可采集单通道或双通道的脑电波信号，可实时检测出机动车驾驶人的生理性精神疲劳状态，并触发相应的疲劳预警。发生过度疲劳预警时，应触发疲劳预警语音提醒，发生轻度疲劳时，可选择性触发疲劳预警语音提醒，对应的图片视频在车载视频记录终端自动记录。

A.4.2 性能要求

A.4.2.1 脑电电极数量和位置

脑电电极通过接触头部皮肤表面，采集脑部的电信号。接触皮肤部件宜舒适，不易引起过敏反应，材质对人体无害。脑电电极宜放置于人体前额区域。单通道便携式脑电设备的信号电极宜放置于左额极（Fp1）、右额极（Fp2）或额极中线点（Fpz），双通道便携式脑电设备的信号电极宜放置于左额极（Fp1）和右额极（Fp2）。参考电极宜放置于前额、耳垂或乳突。

注：Fp 是 frontal pole 的缩写，通常译为“额极”，指的是大脑额叶最前端的区域。左额极，英文为 left frontal pole，简称 Fp1，右额极，英文为 right frontal pole，简称 Fp2，额极中线点，英文为 frontal pole midline point，简称 Fpz。

A.4.2.2 采样率

单通道信号采样率应大于或等于 500Hz。

双通道各个通道的信号采样率均大于或等于 500Hz。

A.4.2.3 时间响应要求

参考文献

[1] GB 7258—2017 机动车运行安全技术条件

[2] GB 9706.226—2021 医用电气设备 第 2-26 部分：脑电图机的基本
安全和基本性能专用要求

[3] GB/T 41797—2022 驾驶员注意力监测系统性能要求及试验方法

[4] GA/T 832—2014 道路交通安全违法行为图像取证技术规范

[5] JT/T 794—2019 道路运输车辆卫星定位系统车载终端技术要求

[6] JT/T 1076—2016 道路运输车辆卫星定位系统车载视频终端技术要求

[7] DB 32/T 3610.2—2019 道路运输车辆主动安全智能防控系统技术规
范 第 2 部分：终端及测试 方法

[8] DB 4404/T 5—2021 道路运输车辆疲劳驾驶监测预警管理规范

[9] T/BRTA 0001—2023 北京市道路运输车辆智能视频监控报警装置技
术规范

[10] T/GDRTA 001—2020 道路运输车辆智能视频监控报警系统终端技术规范

[11] 中华人民共和国道路交通安全法

[12] 中华人民共和国道路交通安全法实施条例

[13] 疲劳驾驶交通违法行为取证技术指南（公交管〔2020〕105号）

[14] 道路旅客运输企业安全管理规范(交运规〔2023〕4号)

08. 交通运输部 国家发展改革委 公安部 自然资源部
住房和城乡建设部 国家铁路局 中国民用航空局 国家邮政局
北京市人民政府 天津市人民政府 河北省人民政府 中国
国家铁路集团有限公司关于印发《加快建设现代化首都都市圈
综合交通运输体系实施方案（2026—2030年）》的通知（文
号：无，成文日期：2026年07月03日，发布日期：2026年
09月21日）

现将《加快建设现代化首都都市圈综合交通运输体系实施方案(2026—2030
年)》印发给你们，请结合实际抓好贯彻落实。

交通运输部	国家发展改革委	公安部
自然资源部	住房和城乡建设部	国家铁路局
中国民用航空局		国家邮政局

北京市人民政府 天津市人民政府 河北省人民政府

中国国家铁路集团有限公司

2026 年 7 月 3 日

(本文有删减)

加快建设现代化首都都市圈综合交通运输体系实施方案 (2026—2030 年)

为贯彻《中共中央 国务院关于〈现代化首都都市圈空间协同规划 (2023—2035 年) 〉的批复》精神，落实《关于完善现代化都市圈综合交通运输体系的指导意见》，加快建设现代化首都都市圈综合交通运输体系，制定本实施方案。

一、总体要求

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的二十大和二十届历次全会精神，全面落实中央城市工作会议精神，锚定首都功能优化提升，紧紧抓住疏解北京非首都功能这个“牛鼻子”，以推动交通运输高质量发展为主题，以衔接、融合、提质、更新为重点，围绕构建“一核两翼、双城多点、双廊多圈”的首都都市圈空间格局，推动对外交通、城际交通和城乡交通有机衔接，与城市交通一体融合，建设国际领先的现代化综合交通运输体系，有力保障通勤圈、功能圈、产业协同圈建设，打造现代化都市圈综合交通运输体系建设样板，为建成以首都为核心的世界一流都市圈提供有力交通运输保障。

到 2030 年，首都都市圈率先建成现代化综合交通运输体系，形成多节点、网格状、全覆盖的京津冀综合立体交通网络，成为一体化融合、安全化提升、数

智能化升级、绿色化转型样板，基本实现“全国123出行交通圈”和“全球123快货物流圈”。首都都市圈主要通勤廊道内具备60分钟通勤条件的人口占比超60%，首都主要客运枢纽间基本实现60分钟互联互通。首都都市圈内区县行政中心15分钟接入高快速路网，形成以县城为中心、串联重点村镇的30分钟客运覆盖网络。

二、打造多极辐射的对外交通

（一）推动“八廊两环”交通主廊道建设和更新改造。

打造以首都为核心的交通主廊道。加快完善京唐秦、京津、京雄、京保石、京张、京承等6条放射型廊道，推进京雄商高铁、京德高速等项目建设，全面建成廊道内重点铁路、高快速路。加快建设津雄保廊道和沿海廊道，推进荣乌高速新线、津潍高铁等项目建设。

强化北京城市副中心、雄安新区对外快速连通。推进北京至天津滨海新区铁路、雄郑高速等重点项目建设，加快构建以轨道交通为骨干、高快速路为支撑，畅联北京中心城区、北京城市副中心、雄安新区等主要节点的快速通道。

打造环状复合交通廊道。提质升级都市圈内环线，实施六环路扩能改造、“五环半”“六环半”等项目，加快六环路过境货运功能外移。打造外环线复合廊道，贯通G95首都地区环线高速，建设普通国道货运外环线，分离过境首都货运功能。

专栏1 “八廊两环”交通主廊道建设和更新改造标志性工程

实施京唐秦廊道的京哈高速扩能增智工程，京津廊道的京津塘高速、京沪高速（五环至北京市界段）扩能增智工程，京保石廊道的京港澳高速北京段扩能增智工程，京张廊道的京藏高速北京段扩能增智工程，津雄保廊道的荣乌高速京沪高速至津冀界段、津雄高速河北段等扩能增智工程，沿海廊道的秦滨高速南段、津沧高速扩能增智工程，都市圈内环线的六环路大觉寺立交至潞苑北大街扩能增智工程，都市圈外环线的G95首都地区环线高速廊涿段和G107至榆林互通段等项目。

（二）优化综合交通枢纽布局功能。

建设面向世界的国际性综合交通枢纽集群。提升京津冀机场群辐射能级，优化航权、时刻等资源分配，加强机场间运行协同、应急联动等机制建设。深化京津冀港口联盟合作，推动天津港、秦皇岛港、唐山港、黄骅港等合理分工。支持北京天津雄安廊坊打造全球性国际邮政快递枢纽。

加强国际性、全国性综合交通枢纽城市建设。提升北京国际性综合交通枢纽城市辐射能级。支持首都国际机场临空经济区、大兴国际机场临空经济区建设。加快天津国际性综合交通枢纽城市建设，提升天津国际货物多式联运枢纽功能。推动雄安新区、石家庄与沿海港口加强联动，提升唐山—秦皇岛、邯郸等枢纽城市物流承载能力。

推进枢纽港站一体衔接运营。有序推动客运枢纽及连接线一体化建设和更新改造，支持北京铁路枢纽形成“多节点”联动与“多点乘降”的网络化运营模式。深入实施国家综合货运枢纽补链强链，完善首都地区物流园区布局及集疏运体系，

提升京津海铁联运设施能力，强化铁路货运站场到发、分拨功能。推进津冀港口锚地、内陆货运站场等共建共享，推动津冀港口转型升级。

专栏 2 综合交通枢纽标志性工程

实施首都国际机场三号航站楼提质增效、天津滨海国际机场三期改扩建、丽泽城市航站楼综合交通枢纽一体化工程、京滨城际天津机场站、天津滨海国际机场配套综合交通枢纽等建设工程。推动京平综合物流枢纽陆海联动工程、石家庄国际陆港运能提升工程、天津中欧（亚）班列集结中心效能提升工程、首都机场航空货运基地、大兴国际机场临空经济区新航城云仓、廊坊国际商贸物流港等项目建设。推动大兴国际机场卫星厅、石家庄正定国际机场三期改扩建等项目前期工作。

（三）优化对外客货运输网络。

打造空中丝绸之路。增强北京国际航空枢纽能力，稳固发展欧洲、北美通道，积极拓展六大国际经济合作走廊等通道，更好服务河北雄安新区发展建设。支持天津国际航空物流中心建设，打造精品货运航线和特色口岸服务。支持石家庄机场拓展国内航线网络。

畅通陆海联运网络。巩固津冀沿海港口至欧洲、北美、地中海等远洋集装箱干线，加密东南亚、南美等集装箱航线班次，探索开拓北极快线。加快天津北方国际航运核心区建设，拓展天津国际邮轮航线网络，建设北方国际邮轮旅游中心。建设以天津—石家庄为集结中心的华北区域中欧（亚）班列集结网络，支持依托房山京港物流园常态化开行中欧（亚）班列。发展天津港至石家庄国际陆港、平谷马坊物流基地等枢纽的海铁联运班列，探索发展跨境公路直达运输。

三、打造高效便捷的城际交通

（四）提升城际通勤效率。

打造城际骨干通勤廊道。聚焦国贸—通州—燕郊、丽泽—大兴国际机场—雄安等通勤廊道及衔接段，完善多层次轨道交通。实施城市轨道交通、铁路、客运枢纽等设施设备优化提升和更新改造。畅通枢纽内外循环交通，推进枢纽与重要功能区便捷直达，优化枢纽便捷安检、换乘接驳、智慧停车条件。探索建立跨部门、跨方式的常态化运输调度协调机制。

优化通勤运输服务。优化京沪高铁、京张高铁、京津城际等早晚高峰列车班次安排，研究利用既有铁路按需开行城际和市域（郊）列车，推动“铁路带流”服务城市及城际通勤。拓展跨界地区定制快巴运营规模和范围，推进毗邻地区加密跨省公交，在骨干通勤廊道内灵活设置公交专用道，优化公交运营组织。加强三地交通运输、公安、属地政府协作配合，提升进京检查站功能，在有条件的进京检查站设置公交安检专用通道，利用科技手段优化管控措施。

专栏3 骨干通勤廊道能力提升标志性工程

国贸—通州—燕郊：实施北京地铁平谷线、M101线，实施京通—通燕扩容改造工程、姚家园路东延一期、G230（张凤路至潮小路）等项目。

亦庄—广阳—武清—天津：（略）。

丽泽—大兴国际机场—雄安：实施京雄高速市内接线工程等项目，适时启动大兴国际机场高速五环至四环路等项目建设。

丽泽—良乡—长阳：实施北京站、北京西站、北京南站等站区更新改造项目。

中关村—沙河—昌平：实施北京市郊铁路东北环线、安立路快速化改造等项目。

望京三元桥—首都国际机场临空经济区—怀柔—密云：有序实施京密路机场南线至六环路、六环路至西统路段，研究推动铁路客北环线及科学城会都支线等项目。

（五）完善重要功能节点间交通网络。

推动重要功能节点直联直通。加快建设京滨城际北辰至滨海新区段、京雄高速北京市内接线等轨道交通和高快速路项目建设，强化北京城市副中心、雄安新区、天津滨海新区、天津武清区、北京平原新城等产业功能区、人口集聚区间快速连通。

强化跨界地区快速连通。推动大礼路等项目规划建设，推动雄安新区至大兴机场高速公路等道路建设，开展京沪密涿联络线前期研究。

（六）增强同城化货运服务能力。

推广“干线运输+区域共同配送”模式。推动环京地区物流设施共建共享，优化物流节点布局，完善城区内前置仓配置，实现大型货车“近城不进城”。优

化货运车辆进出城限行线路和时段，科学设置货运通道和交通管理设施。完善邮政快递服务网络，支持建设城市共配中心和村级寄递物流综合服务站。

四、打造一体融合的城乡交通

（七）推进县域路网建设和功能改造。

优化高速公路出入口布局，推动县城、重点乡镇与高速公路、国道的连接线建设，支持县域融入首都都市圈发展。推进穿城段繁忙公路、进城段公路、穿村过镇段采用原路升级、立体高架、改线绕越等方式提质改造。统筹推动片区化组团式乡村联网路建设，推进顺平路快速化改造、G111 新线等项目，促进首都都市圈特色产业组团发展。因地制宜实施集聚提升类、城郊融合类村庄通双车道公路改造。

专栏 4 县域路网建设标志性工程
推动 G107 绕行段工程（南六环—市界）、G108 三期（河北镇—鲁家滩）、G111 出京线（河防口—汤河口）、G111 新线（怀昌路—G234）、G234（G111 至石佛营）、G335 京冀界至 G112 段、G112 赵川镇绕城段及易县段、G112 津冀界至霸州界安次段、G112 霸州安次界至杨各庄村段、G102 卢龙县至抚宁区段、雄安新区起步区至保定徐水快速通道等项目。

（八）完善城乡运输服务网络。

提升城乡客运服务品质。推动道路客运站向城乡出行综合服务节点转型，有序推动城市公交线路向乡村延伸和农村客运班线公交化改造，按需开通勤、通学、赶集、就医等公交线路，打造以县城为中心、串联重点村镇的 30 分钟客运覆盖网络。

提升城乡货运服务效率。完善县乡村三级货运配送网络，支持农产品“产地直供”，构建环京津1小时绿色鲜活农产品物流圈。推动农村客货邮融合发展，鼓励县级客运站、乡镇站点等拓展货运物流、邮政快递、商贸供销等功能，探索“邮快合作”“电商+邮政”等模式。

（九）完善高品质城乡休闲旅游交通网络。

推动中心城区与休闲旅游功能区快速直达。优化衔接景区的干线公路，推动乡村旅游路与沿线配套设施、旅游景区等一体化建设。发展“交通+景区”“交通+乡村旅游”，建设环京津旅游集散中心、驿站，因地制宜配建停车区、观景台等设施。推进市域（郊）铁路S2线等旅游化升级，打造串联三地的特色旅游列车。

五、推动交通运输转型升级

（十）建设智慧交通样板。

打造数智交通走廊。加快推进交通基础设施数智化升级。推动“八廊两环”交通主廊道数智化改造，综合运用数智化改造、节点改造、路段扩能等方式推动高速公路繁忙路段扩能增智。依托京哈、京沪等高速公路打造数智交通走廊，规模化部署智能传感器、路侧感知设备、车路协同终端等设施。构建全天候、全路段智慧交通运行监测网络，推进智慧通行、智能监测预警、干线数智管控等场景建设。基本实现走廊内普通国道多功能交通调查站全覆盖。推动天津港、唐山港等大型装卸设备、码头管控系统智能化改造。

深化“人工智能+交通运输”场景应用。推进京津塘等高速公路智慧货运编队行驶试点。因地制宜推动智能网联公交规模化发展。推动公路铁路智能巡检等场景应用。

强化城市智慧交通平台建设。推动跨层级、跨区域、跨行业交通运输数据交换共享，建设覆盖各方式的首都都市圈综合交通智能运行服务平台。推进“一张网”出行服务，推动三地交通 APP 跨省市服务跳转与信息同步。加强跨省市交通信息联动发布和应急资源联合调度。

专栏 5 公路基础设施数智化升级标志性工程

推动 G1 京哈、G2 京沪、G4 京港澳、G5 京昆等干线高速公路，首都都市圈环线、绕城高速、通勤廊道等线网及重点出入口实施数智化改造，以人工智能创新应用为主导，推动先进集成技术规模化落地。推动高速公路“手机+”无卡便捷通行、站前预交易等技术推广应用。推广“一张网”数智服务，实现公路突发事件、施工养护、交通管控等信息统一汇聚和规模化“上车”，推动客服智能体建设。推广干线数智管控，基于交通流动态监测，实施开放应急车道、匝道控制等管控措施。推广数智监测调度，实现突发事件快速发现、精准定位、一键报警，推动一路多方协同联动。推广数智服务区，实现服务区远端诱导、充电智能引导等功能。推动车路云协同应用示范。

（十一）打造绿色低碳交通先行示范。

推动新能源重卡规模化应用。推动首都都市圈重点港口、货运枢纽（物流园区）、储煤基地和钢铁、电力、焦化、水泥等重点企业周边短途运输车辆新能源替代。依托京沪、京港澳、京津塘、京津等货运繁忙高速公路，加快推进新能源重卡充换电、加氢（醇、氨）等补能设施网络建设，打造零碳公路运输通道。

打造超低排放区交通试点示范。围绕雄安新区、北京城市副中心、中新天津生态城等重点区域，有序推进轨道交通建设，规划建设人行道和非机动车道，完善绿色慢行交通系统，发展“停车+换乘”（P+R）、“自行车+换乘”（B+R）等绿色出行模式。推动公交、出租、环卫、物流配送等城市服务车辆新能源化。支持货运枢纽、物流园区、高速公路服务区等源网荷储一体化绿色改造，推进港口岸电系统应建尽建、应用尽用和装卸设备电动化以及港作船舶燃料清洁化。

实施多式联运攻坚行动。依托津冀沿海港口、马坊物流基地、石家庄国际陆港等货运节点，完善换装设施设备、推进数据联通共享，加强标准规则衔接互认，创新多式联运组织模式。提高进京大宗货物铁路和新能源汽车运输比重。

专栏6 零碳公路运输通道标志性工程
依托京沪、京港澳、京津塘、京津等高速公路，在沿线服务区建设充换电、加氢（醇、氨）等补能设施。利用高速公路边坡、互通匝道等路域资源建设分布式光伏系统，实现绿色电力直接供给沿线换电站，构建天津港至马驹桥等物流基地、天津港至武清开发区以及天津港至雄安新区等零碳公路运输通道。完善 G95 首都地区环线高速沿线重卡充换电站布局，推动煤炭、矿石、建材等重载运输绿色化。

（十二）提升区域交通安全韧性。

强化交通基础设施本质安全和网络韧性。完善安全冗余设计，合理提高灾害多发区域安全设计标准。加大桥梁隐患排查力度，加快改造影响行洪、低荷载、危旧桥梁。推动重要枢纽设施安全防护设施升级，支持北京实施地下设施全生命周期安全防护工程。开展交通基础设施重大灾害智能管控处置创新示范，加强高边坡、崩塌、滑坡等公路风险点位实时监测预警。推进天津港、唐山港等港口企

业危险货物储罐预警监控系统建设。实施 G108 新线、G234（永宁至琉璃庙）等项目，强化首都都市圈自然灾害高风险、地形地质条件复杂区域多通道、多路径连接。

加强安全运行应急保障能力。完善“平急两用”设施，利用公路服务区、原省界收费站等既有设施建设应急保障点、避难点，沿主要交通干线建设城郊大仓基地。健全交通运输应急物资装备储备体系，优化物资储备布局，完善社会运输力量紧急动员机制。建立健全三地突发事件协同应对和联合指挥、联防联控机制，推动重点领域重大危险源、灾害天气在线联网监测预警。

六、推动交通运输协同治理走深走实

（十三）完善交通运输重点领域协同机制。

推动形成国家部门指导、中心城市牵头、周边城市协同的都市圈交通协调机制。完善跨区域交通设施建设投资协作机制，结合各地区主体功能定位，优化跨区域交通设施空间布局，探索用地指标统筹配置机制。健全跨区域运输管理协作机制，加强跨省（市）运输服务标准和监管制度衔接，持续完善跨区域运输服务联合运营机制，加强跨省市地铁线路运营安全协作，强化交通运输新业态监管。推动交通运输信用评价结果跨省市互认应用，构建信用协同监管机制。加强三地碳排放等重点领域立法协作，建立交通运输信息共享长效机制。

（十四）健全跨界地区交通运输协同机制。

推动跨界地区交通规划统一编制、联合审批、共同实施。完善毗邻地区跨界公交审批政策机制，制定公交信息共享、场站共用、线路共营、补贴共担政策。完善交通执法协同与联合治超机制，持续开展跨界地区联合专项执法行动。

七、保障措施

在首都规划建设委员会统筹领导下,交通运输部与国家发展改革委、公安部、自然资源部、住房城乡建设部、国家铁路局、中国民航局、国家邮政局和中国国家铁路集团有限公司等部门加强跨省市交通发展重大事项指导和支持。各有关部门强化各类央地等资金政策支持保障,健全用地、用海、环保等部门会商机制,做好重大基础设施资金和要素保障。京津冀三地发挥主体作用,抓好方案组织实施。定期开展首都都市圈综合交通运输体系建设情况体检评估,跟踪工作进展成效。

附件:现代化首都都市圈综合交通运输重点项目和举措清单(略)

09. 交通运输部 国家发展改革委 财政部 人力资源社会保障部关于促进城市公交企业深化改革的指导意见(文号:交运发〔2026〕122号,成文日期:2026年09月23日,发布日期:2026年09月29日)

各省、自治区、直辖市人民政府,计划单列市人民政府:

城市公共交通是重要的公益性事业和民生工程。为贯彻落实党中央、国务院决策部署,推动公交企业深化改革,提升城市公共交通保障能力和服务水平,更好满足人民群众基本出行需求,经国务院同意,现提出以下意见。

一、总体要求

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,深入贯彻党的二十大和二十届历次全会精神,落实中央城市工作会议部署,坚持与时俱进、因地制宜,坚持

城市公共交通公益属性，坚持一城一策、一企一策，压实城市人民政府主体责任，深化公交企业改革，加强政策支持，促进城市公交行业高质量发展，更好保障人民群众基本出行需求，为加快建设现代化人民城市提供有力支撑。

二、提升公交企业管理效能

（一）分类指导企业深化改革。引导国有公交企业聚焦主责主业，提高决策效率和经营管理水平，完善职工激励机制。引导民营公交企业提质增效、规范运营。支持大型公交企业在企业治理、数智赋能、民生服务、党建引领等方面发挥示范作用，探索深化改革的新路径。引导中小型公交企业强化风险意识，保障基本运营。

（二）优化岗位设置和人员配备。指导公交企业根据实际运营需求，合理确定驾驶员与车辆配比，并实施跨线路动态调配。推动公交企业组织架构扁平化，精简管理岗位。引导企业管理人员下沉充实一线运营力量。支持依法采取共享用工等方式，促进公交企业人力资源高效配置。

（三）严格财务管理。指导公交企业加强全面预算管理。规范公交运营、车辆购置、维修保养、能源消耗等成本核算，厘清企业合理支出，严控非生产性支出。实施公开采购、阳光采购，降低经营成本。严格票款收入、政府补贴等资金使用。完善企业内部财务风险防控制度。

（四）健全完善绩效考核制度。建立并实施公交企业运营成本核算制度，探索对公交企业基本出行服务和市场化服务进行分类核算。对保障基本出行的公交线路，重点考核其落实安全运营、节支增效、履行社会责任等要求的情况。

（五）加强资产管理和资源盘活利用。指导公交企业建立健全资产全生命周期管理体系。加强维修配件、轮胎、燃油、动力电池等重点物资专项管理和规范化处置。鼓励公交企业利用公交场站部分闲置设施开展充电、停车、物流配送、房屋租赁等社会化商业服务。

（六）规范安全生产管理。严格落实《中华人民共和国安全生产法》、《城市公共交通条例》等法律法规规定，保障公交企业安全生产经费足额提取、专款专用。对驾驶员等重点岗位人员定期开展安全生产技能培训并建档备案，对更换车型和线路的驾驶员及时开展适应性培训，加强驾驶员出岗前健康检测和在岗期间驾驶行为、身体状况动态监测，切实维护城市公交运营安全。

三、保障职工合法权益

（七）确保职工工资按时足额发放。全面建立公交企业职工工资专用账户。加强工资发放和社保缴纳情况动态监测。指导企业完善薪酬分配制度，建立职工工资收入动态调整机制，与当地在岗职工平均工资水平做好衔接，加大工资分配向驾驶员等一线岗位倾斜力度。

（八）加强职工思想教育和关心关爱。定期组织驾驶员职业健康体检和心理辅导，及时掌握身体状况和思想动态，有力保障其身心健康。完善公交首末站驾驶员休息服务设施，解决驾驶员就餐、休息等基本需求。

四、优化城市公交运营服务

（九）因地制宜发展城市公共交通。适应新型城镇化和公众出行结构变化趋势，一城一策确定城市公共交通发展模式。超大、特大城市和轨道交通成网的大城市，加快构建以城市轨道交通为骨干、城市公交为基础的公共交通系统，充分

发挥公共交通在城市机动化出行中的主体作用。轨道交通未成网的大城市，积极构建快干支微分层布局、功能衔接的城市公交网络，在早晚高峰通勤出行中发挥重要作用。其他未建设运营轨道交通的大城市及中小城市，充分发挥城市公交对老年人、低收入群体等基本出行保障作用。鼓励构建都市圈通勤公交走廊，推动城乡公共交通一体化融合发展。

（十）保障人民群众基本出行需求。结合群众出行方式变化、综合交通发展状况等，重点保障城市公交基本出行服务。根据客流需求和财政承受能力，因地制宜制修订城市公交基本出行服务标准，细化线路范围、站点覆盖率、首末班时间、发车频次等服务要求。科学确定城市公交车辆规模，合理配置城市公交车型，逐步降低特大型车辆在常规公交中的比例。在早晚高峰通勤时段适度加密班次，提高城市公交出行占比。建立城市公交线网动态评估和优化调整机制。处理好政府与市场的关系，支持公交企业在保障公众基本出行的前提下，根据需要开展定制化出行服务。

（十一）合理确定票制票价和优惠范围。落实城市公交票价动态调整机制，定期开展评估，根据需要平稳有序做好动态调整。对城市公交实行政府定价或政府指导价，定制公交可实行市场调节价。建立多层次、差别化的票制票价体系，完善年票、月票、周票等多元化票制，长距离线路实行按里程分段计价。严格执行法律、行政法规和国家有关规定的乘车优惠政策。

（十二）加快推动行业数智化升级。加快人工智能等新技术在公交客流预测、线网优化、智能调度、运行安全中的应用，提升公交班次设置、运力安排的科学性有效性，精准匹配出行需求。支持有条件的企业实施集中统一调度。支持公交、

轨道交通企业按线路、分区域一体化运营，推进数据资源共享，加强协同联动与统筹调度。

五、加大政策支持力度

（十三）严格落实政府补贴补偿制度。贯彻落实《城市公共交通条例》相关规定，落实市县级财政支出责任，根据城市公共交通实际和财政承受能力安排城市公共交通发展所需经费并纳入本级预算。城市人民政府要在公交企业营收达不到年度预期目标时，按规定做好政策支持，采取措施保障公交线路正常运行。对于执行政府乘车优惠政策或低票价减少的收入，以及因承担政府指令性任务所造成的政策性亏损，地方政府应在核定运营补贴时予以统筹考虑。平等对待不同所有制运营主体。结合实施大规模设备更新政策，支持新能源公交车及动力电池更新。

（十四）加强公交专用道建设管理和场站设施保障。统筹公交优先通行和社会车辆通行需求，合理设置公交专用道，优先保障严重拥堵路段、客流集中路段公交车辆通行便利。科学评估设定公交专用道专用时段并动态调整。加强公交专用道使用监管。结合增量和存量用地统筹配置，优化城市公交场站布局，将场站用地纳入国土空间规划“一张图”，在国土空间详细规划中合理保障用地需求，涉及新增建设用地的优先保障用地指标。鼓励安全高效利用城区腾退土地、城市外围高架桥下空间、地下空间等建设公交场站，依法依规盘活利用低效公交场站用地。鼓励各地对新能源城市公交车辆充电给予政策支持。鼓励有条件的学校、医院、小区等为公交车辆停靠提供便利。

六、加强组织保障

城市人民政府要切实履行主体责任，加强对公交企业深化改革的组织领导，指导一企一策制定改革方案，并审议本城市公交企业深化改革方案，统筹研究和协调解决公交企业深化改革中的重大问题。省级人民政府要加强政策支持和监督指导。交通运输部要会同有关方面加强政策指导和督促落实，重大事项及时按程序请示报告。

交通运输部 国家发展改革委

财政部 人力资源社会保障部

2026 年 9 月 23 日

（本文有删减）

