

连云港市“十四五”综合交通运输体系 发展规划

“十四五”时期，是我国全面开启建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年，是全面落实习近平新时代中国特色社会主义思想特别是习近平总书记对江苏工作重要讲话指示精神，深入践行“争当表率、争做示范、走在前列”新使命新要求的重要时期，是连云港加快建设“强富美高”新港城，奋力实现连云港在新时代“后发先至”的关键五年。交通是中国现代化的开路先锋，是国民经济中基础性、先导性、战略性产业，是服务经济发展和公众出行的重要载体。市委市政府和各级部门高度重视交通运输发展，立足亚欧重要国际交通枢纽和全国性综合交通枢纽城市定位，全力推进综合交通运输体系发展，为全市“后发先至”迈上新台阶、进入新境界提供有力支撑和保障。

《连云港市“十四五”综合交通运输体系发展规划》以《连云港市国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》和国省相关规划为指导，紧紧围绕江苏积极打造交通运输现代化示范区的总纲领，按照高质量发展的要求，突出连云港的特色和优势，明确“十四五”期连云港交通运输的发展思路、目标、重点任务和政策取向，是政府部门履行职责和引导市场主体的重要依据，是指导今后五年连云港交通运输发展的纲领性文件。

第一章 发展基础

（一）发展回顾

“十三五”以来，在市委市政府的正确领导下，全市交通运输系统围绕发展定位，抢抓政策机遇，紧盯目标任务，狠抓综合交通体系建设，“大港口、大交通”的发展格局加快形成，区域对外支撑能力不断增强。

1、交通基础设施建设成效显著

“十三五”期间，全市交通基础设施建设累计完成投资约640亿元，较“十二五”期间增加118亿元，增长23%。其中，铁路建设取得突破性进展，完成投资220亿元，是“十二五”的1.9倍；公路建设稳步推进，完成投资180亿元，与“十二五”基本持平；水运受到国家用海限批政策的影响，完成投资160亿元，比“十二五”下降25%；客货运场站完成投资55亿元，是“十二五”的2.2倍；花果山机场完成投资25亿元。

截至2020年末，综合交通网总里程达到13536公里，较2015年增加328公里。其中，新建高快速铁路240公里，国铁干线总里程达到330公里；高速公路增加5公里，总里程达到354公里，新改扩建国省干线公路521公里，总里程达到861公里，新改建农村公路2279公里；三级以上干线航道里程增加29公里，总里程达到147公里。

表1. “十三五”交通基础设施投资完成情况

类别		“十二五” 完成投资（亿元）	“十三五” 完成投资（亿元）	增长率
铁路		114	220	93%
公路	高速公路	30.5	0.8	-97%
	普通国省道	128	131	2%
	农村公路	19.5	34.3	76%
	小计	178	180	1%
水运	内河水运	11	2	-82%
	沿海港口	202	155	-23%
	小计	213	160	-25%
航空		/	25	/
客货场站		17	55	224%
合计		522	640	23%

枢纽大港建设成效显著。“一体两翼”沿海港区建设发展全面铺开，连云港区30万吨级航道、徐圩港区西防波堤、赣榆港区10万吨级航道一期工程建成，徐圩港区30万吨级航道开工建设，赣榆港区10万吨级航道延伸段工程、赣榆港区防波堤二期工程有序推进。赣榆、徐圩、灌河等新建港区全部实现开港运营，专业化码头泊位加快建设，盛虹炼化一体化配套原油泊位、卫星石化液体散货泊位建成，徐圩液体散货区公共配套起步工程、赣榆港区三宗堆场工程等建设项目完工。港口转型升级不断加快，主体港区运输结构调整加快推进，货种布局更加优化。两翼新建港区吞吐量均突破1500万吨，全部实现一类口岸开放，港产联动集聚效应不断增强。海河联运发展空间加快突破，连云港港内河港中云台作业区一期工程、灌河港区燕尾

一期工程基本建成。截至2020年底，全港万吨级以上生产泊位74个，集装箱通过能力达到309万标箱，港口最大靠泊等级达到30万吨级，各项指标继续稳居江苏省首位；完成货物吞吐量2.5亿吨，全省第7位，较2015年增长19%，完成集装箱吞吐量480万标箱，全省第2位、全国第13位。

铁路发展取得重大突破。建成连盐铁路、连青铁路、连淮扬镇铁路、陇海铁路连云至连云港东新增二线，连徐高铁于2021年2月8日开通运营，“π型”高铁网已经形成，实现高铁直通北京、上海、广州等全国主要城市及南京、合肥、杭州等长三角中心城市。截至2020年底，全市干线铁路总里程达到330公里，较2015年底增长2.4倍，规模位列全省第5位，面积密度（4.33公里/百平方公里）、人口密度（0.73公里/万人）分别位列全省第6位、第3位。铁路专支线建设加快推进，建成连盐铁路徐圩、赣榆支线及上合组织（连云港）国际物流园铁路专用线，赣榆港区铁路专用线一期工程开工建设。市域（郊）铁路实现率先探索和先行先试，“十三五”期间利用陇海线连云港至连云段开行动车组列车，实现主城区与东部城区半小时通达，是全省首条真正意义上的市域（郊）铁路。

公路通达能力显著提高。公路总里程超过1.2万公里，面积密度158.96公里/百平方公里、人口密度26.32公里/万人，分别位列全省第6位、第4位。高速公路形成以G15沈海高速、G25长深高速、G30连霍高速为主骨架的“两纵一横”布局，实现了市到

县、县到县的高速公路联网畅通。随着新一轮省高速公路网规划出台，连宿高速公路新建、连淮高速公路扩建项目前期工作全面推进，2021年底实现开工。普通国省干线公路里程达到861公里，“十三五”期间新改建521公里，初步形成“六纵七横”布局，基本实现二级及以上全覆盖，市域交通、经济、行政等重要节点通达程度进一步提升。“四好农村路”建设高质量推进，“十三五”期间新改建农村公路2279公里、桥梁255座，全市农村公路通达里程10890公里，实现了全市所有行政村双车道四级公路全覆盖。连云区大桅尖路入选2019全国美丽乡村路（全省仅2条），赣榆区、东海县创成省政府“四好农村路”示范县。全市公路路况质量不断提升，普通国省道MQI值达到93、一、二类桥梁达到98.4%以上，县道优良路率83.45%，县道MQI值达86.82，超出省级要求的MQI值达79的发展目标，乡村道好路率达88.55%。

内河水运优势逐步显现。连申线灌河西段航道整治工程基本完成，宿连航道前期工作加快推进，基本形成以疏港航道、盐河航道、灌河航道为主的干线航道网,实现千吨级船舶直通京杭大运河。截至2020年底，全市三级及以上航道里程147公里，较2015年新增29公里，占全市航道总里程的13.3%，规模位列全省第5位，省干线航道达标率78%，全省位列第4位。内河港口加快整治提升，建成五灌河作业区霄洋码头二期工程等。全面开展全市航道沿线非法码头整治工作，共完成拆除非法码头34

家。截至2020年底整合形成内河港口作业区12个、生产性泊位74个，综合通过能力2084.4万吨，完成内河港口吞吐量1770.7万吨。海河联运体系不断完善，联合24家企业成立内河港际合作联盟，开通内河航线13条，实现苏北地区全覆盖，并逐步拓展到苏鲁皖豫全境，完成“一港四线”海河联运通道构建，2020年海河联运量突破1800万吨。

机场迈入全国中型机场行列。白塔埠机场实现一类口岸开放，新增定期航线22条（其中国际航线3条）。2020年航线达到51条，通航36个国内城市和3个国际城市。2017年12月6日，连云港白塔埠机场旅客吞吐量突破100万人次，迈入全国中型机场行列。2019年，完成旅客吞吐量192万人次，较2015年增长171.1%，增速全省第4位；完成货邮吞吐量3343吨，较2015年增长132.8%，增速全省第3位。受白塔埠机场跑道维修和新冠肺炎疫情疫情影响，2020年完成旅客吞吐量96.5万人次、货邮吞吐量1937.2吨。花果山机场于2021年12月2日建成通航，东海县通用机场前期工作加快推进。

客运枢纽体系基本形成。拥有铁路客运站6个（连云港站、连云港东站、赣榆站、东海站、灌云站、灌南站），连云港站客运枢纽体系基本形成。依托铁路客运站的综合客运枢纽加快建设，连云港高铁站及综合客运枢纽一期工程投入使用，赣榆、灌云、灌南、东海铁路综合客运枢纽相继建成运营，高效服务全市对外顺畅出行。拥有公路客运场站42个，其中一级客

运站4个、二级客运站4个、农村客运站34个，二级以上客运站实现全省联网售票。连云港港口国际客运站有力支撑中韩贸易往来和文化交流，服务地方经济发展、提升国际海港形象。

货运枢纽建设加快推进。全市重点物流场站建设稳步推进，建成连云港中哈物流场站一期工程、连云港港中心货运站工程主体、赣榆临港综合物流园区柘汪物流中心一期等项目。上合组织（连云港）国际物流园连续五年获评“年度全国优秀物流园区”，赣榆临港综合物流园、灌云临港物流园、海州智慧物流园、东海电商物流园等纳入省重点培育物流园，现有交通物流基地数量达到6个。

2、客货运输服务水平不断提升

受新冠肺炎疫情影响，2020年，全市完成营业性综合客运量3307万人次，较2015年下降33.6%。其中，公路客运出行仍然占据主导地位，占比达88.4%，铁路、航空占比不断提升，由2015年的4.7%、0.7%上升到10.1%，1.5%，分别提升5.4个和0.8个百分点。2020年，全市完成综合货运量1.966亿吨，较2015年增长52.1%。其中，公路依然是货物运输主要方式，占比达63%，铁路占比由2015年的22.3%上升至25.3%，提升3个百分点，水运占比由2015年的14.1%下降至12.0%，下降2.1个百分点。

客运方面，以航空和海运为主的国际客运服务水平稳步提升，2019年白塔埠机场完成国际旅客吞吐量7.5万人次，开通至泰国曼谷、日本大阪、日本静冈3条国际航线，受新冠肺炎疫情

情影响，2020年完成1.7万人次。连云港至日本邮轮航线开通运营，成为全省首个开行国际邮轮的港口。城际客运网络覆盖度持续提升，客运班线网络规模庞大，公路城际客运与短途客运实现合理分工、有效衔接，全市共开通定制客运14条。民航、高铁客运加快拓展，开通国内航线48条，通达北京、上海、广州、深圳、南京等36个国内城市；每日开行动车71班次，通达上海、南京、杭州、合肥、济南、兰州、黄山、长沙、武汉、青岛等24个城市。形成了以城市动车和BRT为骨干、常规公交为主体、旅游公交为亮点、出租汽车为补充的城市客运体系。市区公交线路开通101条，其中BRT线路11条，“十三五”期间新增公交线路37条，运营总里程达到2461公里，城市公交出行分担率达到29.3%，城市万人公共交通工具拥有量15.5标台，镇村公交开通率100%，市直、东海县城乡交通运输一体化发展水平达到5A级，江苏交通“一卡通”实现县区全覆盖。

货运方面，连云港入选国家物流枢纽布局承载城市，新亚欧大陆桥集装箱多式联运示范工程荣获“国家首批多式联运示范工程”称号，国家级甩挂运输试点中韩-中哈-苏北集装箱跨境甩挂运输项目通过部级验收。形成“连新亚”等中欧（亚）班列品牌线路，2020年共开行554列，占全省开行总量的39.7%，较2015年增长50.1%，东西向班列对流水平位居全国前列，重箱满载率达到100%。连云港港国际集装箱近远洋航线加快拓展，完成国际集装箱吞吐量265万TEU，较2015年增长7.0%。运输

结构调整有序推进，“公转铁”“公转水”不断上量，港口铁路集疏运量达 4973 万吨。多式联运量不断增长，2020 年集装箱铁水联运量 62.8 万标箱、海河联运量 5.58 万标箱。全市邮政快递网点覆盖率提前达到 100%，灌云县被列入全省农村物流示范县创建名单。2020 年全市快递服务企业业务量累计完成 2.58 亿件，较 2015 年增长 396%，实现快递业务量从全省末位到全省第 6 位的“弯道超车”。2020 年社会物流总费用与 GDP 比率为 15.0% 左右，较 2015 年降低 1.4 个百分点。

3、智慧绿色平安交通加快发展

智慧交通发展取得突破。连云港港国家集装箱海铁联运物联网应用示范工程通过验收，集成海关、国检等通关信息及银行支付业务，在全国率先实现港口与铁路业务系统之间数据信息全面交换。主持制修订了全国首批海铁联运信息化行业标准。开发蓝宝星球货运交易平台，构建中哈陆海联运电子数据交换通道，为货主提供“门到门”全程物流服务，建成智慧信息化航道管理体系，实现水上ETC100%覆盖。建成BRT智能调度中心、市级重点营运车辆动态监控中心，有效支撑交通运行监测、管理水平提升。初步建立局综合管理信息系统，交通综合指挥中心软件二期项目通过验收，为数字化行业治理提供有力支撑。

绿色交通发展扎实推进。印发实施“十三五”交通运输节能环保规划，在推进用能结构优化、绿色交通工程建设等领域开

展绿色交通建设。印发运输结构调整实施方案，建立联席会议制度，制定5项任务指标和7个行动计划，给予港口控股集团1000万元专项补贴。以创建省级公交优先示范城市为抓手，制定公交成本规制办法和运营服务质量考核办法，“十三五”期间共开辟及优化调整公交线路89条，2020年清洁能源及新能源公交车占比98.68%，清洁能源及新能源出租车占比100%，2020年成功申报省级绿色出行示范城市。全面推进普通国省道、高速公路、港口、航道、铁路等交通干线沿线环境综合整治，完成省级“五项行动”考核验收。推进绿色港口建设，新苏港码头获评2019年“亚太绿色港口和2020年度江苏省五星级绿色港口”。

平安交通发展不断深化。全面落实行业监管责任和企业主体责任，开展安全生产大检查等专项行动，有效防范了交通运输领域重特大事故发生。扎实开展“两客一危”挂靠车辆清理、危货运输排查治理等专项活动，对企业深入开展“一查三督”等专项行动，广泛开展“平安工地”创建活动，全市交通运输行业安全生产形势持续平稳。建立依法治理常态机制，开展营运车辆联网联控考核。

4、交通行业治理能力不断提高

法治交通建设加快推进。加快推进“互联网+监管”系统落实使用，积极开展“双随机一公开”工作。完善依法行政制度体系，做好对规范性文件制定、修改和清理。开展执法专项整治活动，做好行政许可与行政处罚“双公示”工作，“十三五”期间

累计公示行政许可办件**5648**件，行政处罚案件**7961**件。市、县两级水上交通综合指挥体系基本建成，实现通过水上指挥中心平台，对全市辖区渡口渡船全方位覆盖监控。

公路治超持续强化。加强对重点区域和省际交界管控，积极推动县区运政稽查部门和公安部门联合执法，加强源头治理和全面落实超限车辆“一超四罚”职责，严查“百吨王”车辆，有效压降超限率至省控目标**2.5%**以内，超限治理成果在全省位居前列。

交通建设市场监管进一步增强。全面开展建设市场督查检查，积极做好招投标监管工作，完成编制项目建设程序推进一览表。持续推进品质工程创建，开展市级品质工程评价。建立健全交通运输系统决策公平竞争审查机制，进一步规范交通运输市场。

精神文明建设持续强化。搭建集电视媒体、报纸媒体、自有传媒及舆情监控于一体的大宣传平台体系，“雷锋车”等全国性行业品牌效应持续扩大，交通行业内**1**个单位通过全国文明单位复评、局本级和**24**个单位荣获江苏省文明单位，多个集体获得部省先进称号，为交通运输高质量发展提供强有力的支撑和保障。

信用交通体系加快构建。强化信用交通制度体系建设，持续开展信用宣传培训、信息归集共享工作。积极落实交通建设、交通运输、港口经营者市场和过闸船只的信用评价要求，

持续推进信用查询、信用承诺、信用分级监管、联合奖惩工作，加速全行业以信用为基础的新型监管机制转型。

行业党建工作稳步推进。印发《加强市交通运输系统党支部规范化建设的意见》，不断提升市交通运输系统基层党组织规范化水平，强化党支部政治功能。持续推进各级党组织品牌创建创优，进一步擦亮“公路先锋”“陆地共建”2个党建品牌。定期编发《交通党建工作》，广泛宣传在党建工作方面的有效做法和创新载体，营造学习浓厚氛围。

5、支撑重大战略实施成效显著

“一带一路”交通标杆和示范项目建设任务稳步落实。“一体两翼”组合大港加速成型，连云港区30万吨级航道建成通航，近远洋航线通达150多个国家地区，成为国际枢纽海港。高质量推进“两基地、一班列”提档升级。中哈、上合两基地承载能力不断提升，2020年中哈物流集装箱进出量17.7万标箱，霍尔果斯东门无水港集装箱换装量22.9万标箱，上合物流园物流量突破1800万吨。形成“连新亚”、“连新欧”等中欧（亚）班列品牌线路，“连新亚”完成运量居全国首位。连云港新亚欧大陆桥集装箱多式联运示范工程入选全国多式联运示范项目，以连云港港为支撑的亚欧陆海联运出海口地位和功能不断巩固和拓展，支撑江苏“一带一路”交汇点建设，增强东西双向开放能力。

支撑融入长三角区域一体化的交通基础进一步夯实。连云港港区码头设施、进港航道、疏港铁路等基础设施规划建设加

快，“一体两翼”沿海港区建设发展全面铺开，协同提升长三角“北翼”港口群整体竞争力。直连长三角核心区的沿海、宁连等综合运输通道能级显著提升，支撑引领新一轮沿海开发，促进连云港加快融入长三角核心区，提升连云港与上海以及苏南地区的交通联系水平。青盐铁路全线贯通运营、连淮扬镇铁路建成通车，与南京、上海分别实现2.5小时和3.5小时连通。高速公路网实现了连云港市与长三角地区及周边其他城市“5小时交通圈”（至南京4小时、上海5小时）。围绕提升长三角航空枢纽功能和国际竞争力，推进连云港花果山机场二期扩建工程建设，充分发挥自身的比较优势和协同作用，推动形成错位发展、良性互动的格局。

服务淮河生态经济带发展的交通互联互通水平持续提升。连云港位于淮河生态经济带的北部淮海经济区，初步形成以高速铁路、高速公路和干线航道为主的连云港多向联通淮海经济区核心城市的对外运输通道和综合交通网络。连徐高铁建成通车后将进一步缩短连云港与淮海经济区中心城市的时空距离，并且有效提升连云港作为上合组织成员国出海口和物流基地对整个淮海经济区的辐射带动作用。“六纵七横”普通国省干线公路网有效支撑了与临沂、徐州等周边地区的互联互通。跨省际毗邻公交运输服务取得新突破，淮海经济区毗邻城市间公共交通互联互通不断推进，连云港至徐州等多条定制客运线路投入运营，交通一卡通与徐州、宿迁等城市实现优惠互享。

交通运输有力支撑和保障连云港经济社会高质量发展。盛虹炼化一体化项目配套的30万吨级原油码头建成投用，中石化30万吨级原油码头取得交通部岸线批复，支撑保障连云港打造国家级石化基地和国家级原油储备基地建设，高效服务工业立市、产业强市战略实施。204国道市区至灌南段、海滨大道跨海大桥、徐新公路等一大批关注度高、事关民生的重点工程相继建成通车，城市动车开通运营，有效改善城乡功能，进一步促进生产要素快速流动，保障城市内部循环高效。积极推进落实交通帮扶创新举措，石梁河水库、沂河淌等重点贫困片区交通基础设施和公共服务得到较大发展和提升，均已实现行政村双车道四级公路和镇村公交全覆盖，为促进全市脱贫致富奔小康提供切实保障。

表2. 连云港“十三五”交通运输发展规划主要指标完成情况

类别	序号	指标项目	2015年	2020年
基础设施	1	公路总里程（公里）	12007	12105
		（1）干线公路里程（含高速）	1147	1215
		（2）农村公路改扩建里程	/	2279
	2	国省公路优良路率（%）	91	96.63
	3	农村公路优良路率（%）	70.5	89.78
基础设施	4	沿海港口综合通过能力（亿吨）	1.70	1.80
		（1）集装箱综合通过能力（万标箱）	309	309
	5	沿海港口货物吞吐量（亿吨）	2.1	2.5
		（1）集装箱吞吐量（万标箱）	501	480
	6	三级干线航道里程（公里）	118	147
	7	内河港口设计吞吐能力（吨）	2850	2084.4
	8	干线铁路里程（公里）	99.9	330
9	旅客吞吐能力（万人次）	150	150	

类别	序号	指标项目	2015 年	2020 年	
	10	国际航线数量（条）	1 条	3 条	
	11	国内航线数量（条）	19 条	48 条	
	枢纽 场站	12	综合客运枢纽（个）	0	4
		13	交通物流基地（个）	2	6
运输 服务	公众 出行	14	城市公共交通出行分担率（%）	23	29.3
		15	城市万人拥有公交车（标台）	9.5	15.5
		16	镇村公交开通率（%）	48	100
	货运 物流	17	社会物流总费用与 GDP 的比率（%）	16.4	15 左右
		18	集装箱车、厢式货车、专用货车占比（%）	44	50
		19	邮政快递网点覆盖率（%）	/	100
		20	集装箱铁水联运量（万标箱）	25.7	62.8
行业 治理	智慧 交通	21	内河干线航道船闸 ETC 覆盖率（%）	0	100
		22	城市公交“一卡通”省内联通率（%）	0	100
		23	城市公交来车信息预报服务在城市建成区覆盖率（%）	/	100
	绿色 交通	24	清洁能源及新能源公交车占比（%）	24.2	98.4
		25	清洁能源及新能源出租车占比（%）	45.2	100
	法治 交通	26	行政执法机构标准化率（%）	20	80
		27	执法人员大专以上学历比例(%)	98.2	100
	平安 交通	28	交通事故死亡率比 2015 下降率（%）	/	10
		29	公路应急响应启动时间（小时）	1.2	1
	人才 队伍	30	高级专业技术人员占专业技术人员的比例（%）	11.2	12
		31	高技能人才占技能劳动者的比例（%）	20	28

与此同时，与建设亚欧重要国际交通枢纽的发展定位相比、与建设“一带一路”强支点、交通强国的目标要求以及经济社会高质量发展要求相比，还存在着不平衡、不充分的问题。主要表现在：一是综合交通枢纽功能有待提升。沿海港口的服务能力和区域竞争力仍显不足，港产联动仍需加强。新机场需结合设施容量尽快考虑扩容改造。铁路枢纽地区需要尽快完善城市综合换乘功能。二是城市内部交通网络有待完善。港口和

机场集疏运路网仍需加快完善。服务产业发展的运输通道需要加快建设。过境交通、疏港交通、危化品运输等对城市居民生活出行存在干扰，需要进一步构建绕城公路网络、完善货运交通组织，有序实现“客货分离”。三是对外交通出行条件有待改善。需要进一步打通与宿迁、淮安、南京方向高速公路和一级公路通道。需要进一步向上争取沿海方向、鲁南方向的高速铁路及货运铁路规划建设。四是综合运输竞争力有待提升。国际物流服务能力与国家战略定位相比仍有差距，近远洋航线有待拓展，中欧（亚）班列竞争力有待增强，运输结构调整需加快推进。五是交通可持续发展要素亟需保障。国土空间资源要素趋紧，项目审批难度加大。地方政府债务管控力度加大，公益类交通基础设施建设资金的筹措难度进一步加大。六是行业治理能力有待提升。智慧交通发展基础较为薄弱，疫情防控和安全形势依然严峻，节能减排和污染防治能力有待提高，以信用、法治为基础的管理体系仍待完善。

（二）形势要求

1、为全面建设社会主义现代化国家新征程当好先行

党的十九届五中全会明确开启建设社会主义现代化国家新征程。习近平总书记赋予江苏“争当表率、争做示范、走在前列”的新使命新要求，其中包括“在率先实现社会主义现代化上走在前列”。习近平总书记强调“十四五”规划要着眼长远、把握大势，开门问策、集思广益，研究新情况、作出新规划。省委省政府要求围绕高质量发展、高品质生活、高效能治理的要

求，认真做好“十四五”规划编制工作。“十四五”时期是连云港“后发先至”的关键时期。连云港交通应全面对标建设现代化新征程的要求，瞄准国际先进水平，要系统、科学谋划“十四五”时期交通运输发展路径，研究提出连云港交通运输现代化的内涵、阶段性目标和路径，找准参照系、想好关键处、绘好路线图，为新时代交通运输现代化建设贡献连云港力量。

2、为加快构建国内国际双循环新发展格局提供保障

世界百年未有之大变局叠加新冠肺炎疫情全球大流行，国际政治、经济、科技、文化、安全格局深刻调整。开放型经济面临全球产业回流与分流的重大挑战，国际贸易不确定因素显著变多。习近平总书记指出，要加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。“十四五”期，我省将在国内大循环中发挥重要战略支点作用，在国内国际双循环中发挥重要战略枢纽作用，高水平扩内需、促开放、畅循环，建设具有世界聚合力的双向开放枢纽。面对国内循环，连云港是沿海地区仍是我省乃至东部沿海的一块洼地，在进一步承接产业转移，实现后发先至方面有巨大潜力。要更加突出高水平对外开放，进一步完善与周边区域交通的高效衔接和互联互通，向西加强与丝绸之路经济带沿线中西部地区的联系，向南加强与长三角、粤港澳地区衔接，向北加强与京津冀、环渤海地区的联通。面向国际循环，连云港要以中国（江苏）自由贸易试验区连云港片区获批为契机，进一步强化并充分发挥亚欧重要国际交通枢纽功能，用好自贸区平台，加快外向型经济

发展，加强与“一带一路”沿线国家间的国际综合运输联系，重点建设东西双向新亚欧陆海联运通道。

3、为牢牢抓住国省重大战略叠加新机遇强化支撑

连云港是“一带一路”、长江经济带、长三角区域一体化等重大国家战略的交汇叠加区。省委省政府对连云港发展高度重视，提出要充分发挥资源禀赋优势，用好多重国家战略叠加优势，加快建设国家级石化基地和山海相拥的现代化美丽港城。与此同时，沿海高质量发展纵深推进，总书记要求加快建设世界一流的海洋港口，为海洋强国建设作出贡献。省委省政府要求系统谋划推进沿海地区高质量发展，实现发展大跨越、实力大提升，成为支撑我省高质量发展和全国区域经济布局的重要板块，有序引导沿江钢铁、石化等产业向沿海相关产业基地转移升级。连云港作为“一带一路”战略支点，要深入贯彻新发展理念，与徐州陆港、淮安空港实现联动发展，全面支撑苏北物流“金三角”，坚持陆海统筹、江海联动，实现绿色发展，在加快融入长三角一体化发展中谋求新突破。同时积极策应沿海高质量发展新要求，连云港将做好发展海港经济、对外开放、产业转型的文章，突出沿海深水大港建设，提升国际运输能力，建设国家级大通道，提升区域运输能力，形成以连云港港为支撑的陆海联运出海口，服务临港产业，支撑港产城融合发展。

4、为实力打造美丽江苏新愿景增添效能

十九大报告中指出，加快生态文明体制改革，建设美丽中

国。习近平总书记要求把建设美丽中国转化为全体人民的自觉行动。省委省政府提出要高起点推进美丽江苏建设，打造美丽中国的现实样板，并把建设美丽江苏作为推动高质量发展的重要抓手，要求把沿海地区打造成为集中展现美丽江苏建设成效的重要窗口和标杆示范，提出要深化陆海统筹、江海联动、港产城融合发展，打造令人向往的生态风光带、人海和谐的蓝色经济带。连云港市委市政府印发《关于深入推进美丽连云港建设的实施意见》，提出把连云港打造成为美丽江苏建设的连云港样板。“十四五”时期，贯彻落实生态文明建设要求，推进美丽江苏、美丽连云港建设力度将不断加大，交通运输行业作为三大能源消耗及碳排放源之一，是应对气候变化的重点领域，需要承担艰巨的减排任务。要更加突出绿色发展理念，注重国土空间开发和生态环境保护，做好交通运输治污、添绿文章，更好发挥水运优势，打造绿色港口、美丽航道，把综合交通大通道和“四好农村路”打造成为生态绿色景观廊道。

5、为奋力加快新时代的“后发先至”展现作为

十九大报告明确提出我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，建设现代化经济体系是跨越关口的迫切要求和我国发展的战略目标。省委省政府明确提出，江苏作为东部发达省份要努力在高质量发展上走在全国前列。当前，连云港“后发先至”来到了新起点，新时代的“后发先至”既要速度，更重质量。市委市政府要求聚焦高质量发展，坚定不移推进“工业立市、产业强

市、以港兴市”三大核心战略，更加强化互联互通，以东方大港为龙头，加快打造综合交通“新枢纽”，进一步提升交通能级，形成大交通格局。对照至“十四五”末，“高质发展更加强劲，综合实力明显提升”“社会民生更加优化，生活品质明显提升”的经济社会发展目标，连云港交通要进一步聚力突出“后发先至”的战略引领，围绕高质量发展的主线，坚持以人民为中心的发展思想，更加突出共享发展，注重建设人民满意交通，做好交通运输保畅通、保安全，强服务等各项工作，为连云港经济社会的高质量发展提供有力支撑，以更加优质的交通供给支撑人民群众更高水平的生产生活，为加快推进新时代的后发先至开辟新境界、展现作为。

6、为坚定落实交通运输行业发展新使命输出智慧

《交通强国建设纲要》明确提出要构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国。为贯彻落实交通强国战略，中央印发了《国家综合立体交通网规划纲要》，这是指导国家未来三十年综合交通发展的顶层设计文件，将连云港列入为全国11个沿海国际枢纽海港之一。江苏被交通运输部列入全国第一批试点省份，《交通强国江苏方案》由省委省政府正式印发，先后5次直接点到连云港，提出要着力打造连云港全国性综合交通枢纽，加快形成以连云港港为支撑的陆海联运出海口，大力发展集装箱运输，加大海铁联运国际班列开行密度，强化中哈物

流合作基地和上合组织（连云港）国际物流园建设。与此同时，新技术快速崛起，推动交通组织模式不断创新，赋予行业发展新动能。连云港要抓住交通强国建设试点和国家“新基建”快速推进机遇，充分发挥交通运输作为发展“先行官”的支撑和引领作用，全面提升国家级综合交通枢纽地位，消除瓶颈、优化网络，完善多式联运公共服务设施和对外集疏运通道，强化各种运输方式的顺畅衔接，突出创新的核心地位，注重交通运输创新驱动和智慧发展，以开放包容的心态面对新兴事物，抢占创新发展“制高点”，加快智慧港口等新型基础设施建设和TOCC综合交通运输信息管理平台整合，为交通强国、强省建设输出连云港智慧。

（三）需求特征

预计“十四五”期间，连云港全市进入经济发展加速期和转型升级关键期，地区生产总值跨越2个千亿元台阶、达5000亿元规模，常住人口城镇化率达到70%，带动全社会客货运输需求持续增长，运输结构深刻变化。客运方面，居民收入稳定增长，可支配收入增速高于经济增速带动出行高品质、多样化、个性化特征更加凸显，私家车、高铁客运占比持续提升，民航客运受全球新冠肺炎疫情影响增速有所回落。连淮扬镇、连徐高铁相继开通运营将带动出行空间范围进一步扩大，与淮海经济区、长三角城市群等区域客运联系更加紧密。水路客运持续升级，水上观光、远洋游轮等新模式新业态持续丰富，成为水

路客运新增长点。货运方面，“一带一路”建设、长三角一体化、东中西合作等国家战略机遇叠加，沿海高质量发展推动连云港临港钢铁、石化产业落地，全市货运需求仍将处于高位，陆海联运、海河联运持续还将持续增长。运输结构调整政策带动大宗物资铁路和水运承担比重进一步提升。自贸区新兴产业的落地及居民消费升级将推动公路货运小批量、多批次、高时效特征更加凸显，对集装箱、城市物流、城乡配送专业化、可靠性水平提出更高要求。

受营业性公路客运向铁路出行、私人出行转移影响，预计到2025年，全市营业性客运总量接近4000万人次，较“十三五”末增加约600万人次。私人出行依然旺盛，预计私家车客运量年均增速接近10%，铁路客运发送量较快增长，接近1000万人次，年均增速超过20%，占比由2020年的10.1%提升至25.3%；航空客运发送量恢复到125万人次，年均增速21.1%，占比由现状的1.5%提升至3.2%。

货运方面，预计到2025年，全市公铁水空货运总量达到2.62亿吨，是2020年的1.33倍左右，“十四五”期间年均增速5.9%。其中陆上货运量2.32亿吨，公路货运占货运总量之比由2020年的63%下降至57%，铁路占比有所提升，由现状的25.3%上升至31.3%，航空货运增速较快，年均增速48%，内河货运量稳步增长，水路货运量年均增速4.9%。港口吞吐量达到3.5亿吨，是2020年的1.38倍，年均增长6.8%，集装箱吞吐量1000万

标箱，是2020年的2.1倍，年均增长15.8%。

表3.连云港客运量预测汇总表

单位:万人

	营业性公路	铁路发送量	水路客运量	航空发送量	客运总量
2020年	2922	335	2	48	3307
2020年占比	88.4%	10.1%	0.1%	1.5%	100%
2025年	2767	990	30	125	3912
2025年占比	70.7%	25.3%	0.8%	3.2%	100%
“十四五”增速	-1.1%	24.2%	71.9%	21.1%	3.6%

表4.连云港货运量预测汇总表

单位:万吨

	公路	铁路发送量	水路货运量	航空发送量	货运总量	港口吞吐量	其中集装箱吞吐量(万TEU)
2020年	12322	4973	2364.0	0.167	19659	25200	480
2020年占比	62.7%	25.3%	12.0%	0.001%	100%	/	/
2025年	15000	8200	3000	1.2	26200	35000	1000
2025年占比	57.2%	31.3%	11.5%	0.004%	100%	/	/
“十四五”增速	4.0%	10.5%	4.9%	48.3%	5.9%	6.8%	15.8%

第二章 总体要求

(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、六中全会精神和习近平总书记对交通运输发展要求，围绕“一带一路”战略支点城市、中国（江苏）自由贸易试验区建设、交通强国以及市委市政府新时代后发先至的总体要求，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，坚持高质量发展，坚持以人民为中心，立足亚欧重要国际交通枢纽和全国性综合交通枢纽定位，充分发挥综合交通融合发展和陆海联运特色优势，统筹对内、对外

两个大局，加快构建“面向国际、承东启西、辐射南北、便捷高效”的现代综合交通运输体系，力争在全面建设社会主义现代化新征程和交通强省建设中走在全省前列。

（二）基本原则

战略引领，开放发展。立足本市、面向长三角、淮海经济区，以支撑打造“一带一路”战略支点为视角，放眼国内外，建设亚欧重要国际交通枢纽，优先实施一批全局性、战略性、基础性重大工程，巩固和提升在国家东西双向开放中的枢纽功能。积极主动适应我省陆海内外联动、东西双向互济的开放格局，在国家战略、国民经济和社会发展规划的大框架下谋划交通运输发展，努力实现基础设施能力适度超前配置，提升交通运输对新一轮高水平开发开放的保障水平。

示范引领，创新发展。坚持在交通强省建设的道路上先行引领、示范探索，重点打造连霍新亚欧陆海联运通道标杆示范。将创新贯穿交通运输发展全过程，强化大数据、云计算、物联网的广泛应用，为交通运输发展提供新动能，拓展交通运输发展的新空间。坚持深化改革，建设包容开放的政策环境、创新高效灵动的管理手段，为新技术、新业态的推广应用提供发展土壤，为行业治理能力和软实力提升，抢占行业发展“制高点”提供重要动力。

融合互动，协调发展。推动与长三角区域共建共享世界级城市群综合交通运输体系，推动淮海经济区区域一体化融合发

展，突出苏北物流“金三角”联动发展。着力提升海港枢纽，增强铁路、航空效能，强化方式间一体衔接和深度融合，发挥技术经济组合优势和交通网络整体效能。优化构建市域内部一体化综合交通网络，提升交通设施对交通与港口、产业、城市空间协同发展的支撑力，推进交通运输与相关产业融合发展，推动跨区域、跨方式、跨行业深度融合。

节约集约，绿色发展。充分考虑资源禀赋条件及环境承载能力，探索交通运输领域推进生态优先和绿色发展的新路子。引导交通运输能源消费结构优化，全力推进运输结构调整，增强交通运输减排与应对气候变化能力，鼓励绿色低碳出行，深入打好污染防治攻坚战。节约集约利用岸线、土地、用海、航道、空域等资源，挖掘存量潜力。衔接好国土空间规划，推进交通与外部空间的统筹协调发展。

惠民便民，共享发展。聚焦富民，持续推进交通运输基本公共服务向农村地区延伸，加快改善贫困地区群众出行条件，提高农村交通服务水平。全面落实城市公共交通优先发展战略，切实改善城市公共交通条件，提高交通运输业吸纳就业能力。坚持红线意识和底线思维，全面提升交通运输的安全性、可靠性。不断增强人民群众的获得感，使交通运输发展成果更实更多地惠及全体人民。

（三）2035年远景目标

到2035年，全面建成安全、便捷、高效、绿色、经济的现

代化综合交通运输体系，实现交通运输现代化。国际枢纽海港功能全面发挥，全国性综合交通枢纽功能全面提升，“东西双向、海陆互换”的亚欧重要国际交通枢纽全面建成。建成高品质出行圈和高效快货物流圈。交通运输的国际影响力显著提升，与亚太、欧洲联系的国际海陆联运网络服务效率和品质达到国际先进水平，有力支撑连云港“一带一路”战略支点建设。

（四）“十四五”发展目标

到2025年，基本建成“东西双向、海陆互换”的亚欧重要国际交通枢纽，形成“大枢纽、大通道、大路网、大运输”的海陆空多式联运综合交通运输格局。届时，服务“一带一路”和交通强国的标杆示范打造成效凸显，全国性综合交通枢纽城市地位显著提升，融入长三角一体化、苏北物流“金三角”等区域协同发展取得突破，支撑引领港、产、城协调发展的市域综合交通体系更加完善，力争交通基础设施与全省同步基本实现现代化。

——标杆示范成效凸显

连霍新亚欧陆海联运通道服务效率和品质不断提高，连云港核心节点功能逐步显现，发展成为中亚国家集装箱指定出海口、日韩面向丝绸之路经济带沿线国家和地区的首选中转枢纽。国际班列对“一带一路”沿线国家和地区的辐射能力更强，中欧班列力争突破2000列，承担过境货源达到40%以上，全港海铁联运量达到100万标箱以上。通道物流节点布局形成体系，

中哈物流基地进出量和哈国霍尔果斯（东门）场站通道运量各突破40万标箱，上合物流园物流量超过5000万吨。

——枢纽功能显著提升

基本建成国际枢纽海港，逐步形成以30万吨级以上泊位为龙头、5~15万吨级泊位为主体的泊位等级结构。港口货物吞吐量超过3.5亿吨，力争集装箱吞吐量达到1000万标箱。集装箱航线总数达120条，其中近、远洋航线数达40条，外贸航线力争实现五大洲全覆盖，内贸航线实现国内主要港口直达航线全覆盖。在“一流港口”和“亚欧国际交通枢纽”行列中形成连云港特色和品牌。

全面建成连云港花果山机场，空港枢纽服务能力加快拓展，新开通国际（地区）航线3条、国内航线20条，机场旅客、货邮吞吐量分别达到250万人次、2.4万吨，其中国际（地区）旅客吞吐量占比达到5%。

基本建成“一主五辅”铁路综合客运枢纽，综合客运枢纽实现对县级以上节点全覆盖，城市综合换乘功能明显提高，铁路客运量在营业性客运量中的比例提升至20%以上。货运枢纽体系不断完善，新建成多式联运型综合货运枢纽数量达到4个及以上，沿海港区多式联运综合货运枢纽覆盖率75%。

——交通网络立体互联

“多向放射”高铁网全面建成，实现市域县级节点半小时全覆盖，2~3小时通达省内其他设区市和长三角主要城市。市域郊

铁路网络加快完善，实现主城区与东部城区、东海县城等周边县区半小时通达。货运铁路服务产业能力强化提升，沿海港区铁路进港率达75%。

广覆深达、结构优化、衔接顺畅、服务优质的公路网络基本建成，新改建高速公路115公里，总里程达395公里，实现县级节点15分钟、乡镇节点30分钟上高速公路；新改建普通国省干线公路200公里，总里程达891公里，全市重要经济节点、交通枢纽、城镇节点覆盖率达到90%以上；县道全部达到三级公路及以上标准，重要产业、旅游、物流节点和规划发展村庄通等级公路通达率达到99%。国省公路优良路率保持在95%以上，县乡村公路优良中路率达到90%以上。

通江入海内河航道网更加完善，省干线航道建设规模达到70公里以上，力争未达标省干线航道开工率100%；新增内河港泊位5个以上。

——运输服务便捷经济

客运服务品质和效率赶超全省平均水平，国际客运服务体系持续拓展，民航国际（地区）客运航线达到6条，融入国际海上客运网络。以高铁、民航为主体的城际客运更加便捷高效，新开国内航线20条左右。以城市动车、BRT为主体，常规公交为基础、其他公交方式为补充的城市公共交通网络加快完善，中心城区建成区城市公共交通站点500米覆盖率达到98%，省公交优先示范城市创建成功。

现代化物流运行体系基本形成，“一带一路”沿线国家和地

区全覆盖的国际物流服务体系逐步构建，重去重回的班列双向对流模式基本形成。辐射淮河生态经济带、长三角和中西部地区的海河联运、海铁联运、江海直达的多式联运体系更加完善，集装箱多式联运量年均增长率超10%。运输结构不断优化，港口铁路和水运大宗货物运输量占比达到80%。物流竞争力不断提升，社会物流总费用与GDP的比率下降至13%左右。城乡配送服务品质加快提升，形成一批具有全国性影响力的货运物流龙头企业。

——智慧绿色安全发展

交通运输绿色智慧化水平大幅提升，交通运输对外部资源环境更加友好，交通运行更加安全可靠。普通国省道重要路段及长特大桥梁实时监控覆盖率达到100%，规划发展村庄农村公路地图精准导航覆盖率达到99%。新增或更新的公交、出租、物流配送等车辆中新能源汽车占比不低于80%，营运车船单位运输周转量二氧化碳排放比2020年分别下降3%和3%。城市中心城区绿色出行比例达到70%以上。道路运输事故死亡人数下降20%以上。

——交通运输治理能力现代化

交通运输体制机制更加完善，重点领域改革深入推进。形成法治交通和信用交通的示范，交通执法更加公开公平公正，“四基四化”达标率力争达100%，信用监管基本实现重点领域全覆盖。高级以上职称专业技术人才占专业技术人才总量比例达到15%。

表5. 连云港“十四五”综合交通运输体系发展规划主要指标

类别	序号	指标名称（单位）	现状值（2020年）	规划值（2025年）	备注
基础设施	1	沿海港口综合通过能力（亿吨）	1.80	2.2	预期性
	2	沿海重点港区铁路进港率（%）	50	75	预期性
	3	高速公路通车里程（公里）	354	395	预期性
	4	普通国省干线公路重要节点覆盖率（%）	85	90	预期性
	5	规划发展村庄等级公路通达率（%）	98	≥99	约束性
	6	省干线航道开工率（%）	68	100	预期性
	7	沿海港区多式联运综合货运枢纽覆盖率（%）	25	75	预期性
	8	交通物流基地（个）	6	≥10	预期性
运输服务	9	沿海港口货物吞吐量（亿吨）	2.5	3.5	预期性
		其中：集装箱吞吐量（万标箱）	480	1000	预期性
	10	机场旅客吞吐量（万人次）	96.5	250	预期性
	11	机场货邮吞吐量（万吨）	0.1937	2.4	预期性
	12	“一带一路”沿线主要国家民航直达率（%）	3.2	13.5	预期性
	13	社会物流总费用与GDP的比率（%）	15左右	13左右	预期性
	14	集装箱多式联运量年均增长率（%）	/	10	预期性
	15	中欧班列年开行量（列）	416	2000	预期性
	16	港口铁路和水运大宗货物运输量占比（%）	76	80	预期性
17	中心城区建成区城市公共交通站点500米覆盖率（%）	95	≥98	约束性	
智慧绿色安全	18	规划发展村庄农村公路地图精准导航覆盖率（%）	90	99	预期性
	19	新增或更新的公交、出租、物流配送等车辆中新能源汽车占比（%）	/	80	约束性
	20	营运货车和货船单位运输周转量二氧化碳排放比2020年下降(%)	/	车3.0 船3.0	预期性
	21	城市中心城区绿色出行比例（%）	/	≥70	预期性
	22	道路运输事故死亡人数下降（%）	/	≥20	预期性
治理能力	23	信用监管重点领域覆盖率（%）	/	100	预期性
	24	高级以上职称专业技术人才占专业技术人才总量比例（%）	12	15左右	预期性

第三章 建设“一带一路”强支点

紧紧围绕“一带一路”战略支点建设，坚定不移实施以港兴市战略，依托沿海港口、新亚欧陆海联运通道、空中枢纽，打造亚欧重要的国际交通枢纽和智慧物流中心，提高对“一带一路”的战略支撑能力。

（一）打造国际枢纽海港

立足连云港港作为“国际枢纽海港”的定位，发挥陆海联运大通道的货运优势，以“千万标箱、东方大港”为目标，加快完善国际性港口基础设施和集疏运体系，提升港口服务水平，深化港产联动，加速引导产业集聚，放大产业港效应，打造成为上海国际航运中心北翼强港，实现连云港港由运输港向“国际枢纽港、产业集聚港、综合物流港、高效贸易港”转型升级。

优化“一体两翼”港区布局。结合港城融合及江苏自贸区连云港片区发展的要求，加快连云港区功能布局优化和规划调整，强化集装箱干线港功能，逐步形成连云港区“五大中心”布局。优化调整部分与城市紧邻的港口作业区货运功能，将对城市环境、交通影响较大的货类向两翼港区转移，实现连云港区转型升级和功能提升。推进徐圩港区、灌河港区扩大开放。结合陇海沿线各省份的港口建设使用需求，进一步完善“一体两翼”港

区相关规划布局和岸线预控，为区域合作共建提供规划空间。

加快港口基础设施建设。充分发挥连云港港位于“一带一路”交汇点的优势，建设国家级重大港航基础设施，推动航道深水化、船舶大型化、码头专业化，实现港口基础设施达到国际一流海港标准。一是加快连云港区升级改造，强化集装箱运输功能，提升集装箱泊位能级，建成庙岭作业区15万吨级集装箱泊位改扩建工程，加快打造集装箱干线港和超大型集装箱转运中心；建成旗台作业区40万吨矿石码头，打造全球铁矿石国际战略资源的重要承载基地；推进港口智慧化建设，推动庙岭作业区24#-27#集装箱泊位智能化改造、墟沟作业区55#-56#泊位智能化集装箱码头改造，争取列为交通新基建重点工程，打造全省等级最高、自动化程度最高的集装箱码头。有序推进连云港区粮食码头改扩建工程、汽车滚装泊位改扩建工程、液体化工品专用泊位工程等服务中西部合作码头项目前期研究等工作。二是提升徐圩港区干散货及液体散货运输能力，加强服务临港工业的能力，扩大服务范围，加快盛虹炼化一体化配套港储项目码头、30万吨级原油码头等产业配套码头建设，逐步打造成为服务腹地经济和后方临港工业的综合性港区。三是提升赣榆港区散杂货、液体散货及LNG运输能力，加快扩展山东南部腹地，推进赣榆港区4#-6#散货泊位、LNG泊位等建设，加快形成临港产业集聚区。积极谋划在徐圩港区一突堤、五突堤布局通用散杂货泊位用于建设连云港港中西部地区合作港区。四是提

升灌河港区海河联运功能，推进堆沟作业区散货泊位一期工程等工程建设，实现港区服务能力提升。五是加快建设港区进港航道、防波堤、锚地等配套公共设施，建成连云港港30万吨级航道二期工程，推进连云港港30万吨级航道改扩建，力争开工赣榆港区15万吨级航道工程，跻身世界级深水大港行列。

到2025年，新增港口综合通过能力0.4亿吨，港口综合通过能力达到2.2亿吨，新增万吨级以上泊位10个左右达到84个，实现30万吨级航道通达连云港区和徐圩港区，10万吨级航道通达赣榆港区，5万吨级航道通达灌河港区，港口吞吐量达到3.5亿吨，集装箱吞吐量力争达到1000万标箱。

专栏1 国际枢纽海港重点建设项目

(1) 进港航道、防波堤、围填海等配套公共设施

续建：连云港港30万吨级航道二期工程、连云港港徐圩港区30万吨级航道延伸段工程、连云港港赣榆港区防波堤二期工程等

新开工：旗台作业区大宗商品集散中心围堤工程、连云港区超大型散货船航道扩建工程（提升为40万吨级航道）、连云港区庙岭作业区20万吨级航道扩建工程、赣榆港区10万吨级航道南延伸段、赣榆港区15万吨级航道一期工程、赣榆港区LNG专用锚地、连云港港30万吨级航道改扩建工程等

规划储备：赣榆港区南防波堤工程

(2) 港口码头建设工程

续建：盛虹炼化一体化配套港储项目码头工程、徐圩港区一港池三期工程、徐圩港区二港池多用途泊位一期、二期工程、徐圩港区四港池46#-47#液体散货泊位工程、赣榆港区4#-6#散货泊位、赣榆港区6#液体散货泊位工程等

新开工：徐圩港区四港池48#-49#液体散货泊位、徐圩港区六港池64#-65#液体散货泊位、徐圩港区30万吨级原油码头、连云港区旗台作业区40万吨矿石码头工程、连云港区庙岭作业区15万吨级集装箱泊位改扩建、连云港区庙岭作业区24#-27#集装箱泊位智能化改造（提升为20万吨级）、赣榆港区LNG泊位、赣榆港区粮油码头工程、灌河港区堆沟作业区散货泊位一期工程、灌河港区长茂作业区东区码头工程、灌河港区堆沟作业区和港建材码头工程、灌河港区堆沟作业区散货泊位二期工程等

规划储备：连云港区墟沟作业区55#-56#泊位智能化集装箱码头改造、旗台作业区20万吨级矿石装船泊位、旗台作业区4#液体散货泊位工程、赣榆港区11#-12#多用途泊位工程、灌河港区海河联运区一期工程等

加快完善港口集疏运体系。打造公铁水各种运输方式齐全、内外衔接高效的港口综合立体集疏运体系。疏港铁路方面，重点推进赣榆、徐圩港区及临港产业区铁路专用线建设，开展灌河港区铁路专用线等研究，打通进出港区“最后一公里”。疏港航道方面，充分发挥连云港内河水运优势，挖掘海河联运潜力，加快推进宿连航道等内河航道贯通，打通连云港港服务苏北及长江经济带通道。疏港公路方面，加快推进连宿高速公路徐圩至灌云段、北疏港高速公路（二期）建设，加快311国道、245省道等建设，强化港区与外围干线公路网及腹地之间的衔接。管廊通道方面，推进连云港区旗台作业区至上合物流园带式输送机工程、徐圩港区公共管廊二期、赣榆港区带式输送机等港口集疏运管廊通道等设施建设。

（二）打造新亚欧陆海联运通道标杆示范

落实习近平总书记关于将连云港—霍尔果斯串联起的新亚欧陆海联运通道打造为“一带一路”合作倡议标杆和示范项目的重要指示要求，不断提升连云港“一带一路”交汇点建设层次，进一步推进向东开放引领向西开放，打造东西双向、更富活力的开放新门户，强化连云港的亚欧重要国际交通枢纽地位，打造国际合作、国家省市联合推动，公铁水空管方式齐全、多式联运设施完备，运输通道与实体经济有机融合的陆海联运通道标杆示范。

构建国际班列品牌优势。抓住省内国际班列运营和货运资源整合的契机，集中力量打造连云港班列品牌，构建“东部出口基

地+中西部集结中心”枢纽对枢纽运输格局，切实形成支持连云港打造标杆和示范项目的工作合力。提升关键场站配套作业能力，中哈（连云港）物流合作基地、上合组织（连云港）国际物流园等载体服务功能在全国形成较强的影响力。扩大中欧班列辐射范围，创新中欧班列集拼集运模式，重点打造二连通道、中吉乌通道等过境运输通道。提升多式联运运输能力，拓展西向出口货源、东向回程货源、日韩过境货源、土耳其海铁空联运货源，推动中欧班列提质增效。推进与中西部省份和中亚地区战略合作，将连云港打造成为中西部省份乃至中亚国家最便捷出海口。通过收购、合资、合作等方式共建共享物流枢纽、境外代表处、海外仓等场站设施，进一步推广互投共建哈国东门无水港的合作新模式，持续推进霍尔果斯—东门经济特区建设。推动将中欧班列（连云港）纳入中欧安全智能贸易航线试点计划。

强化国际海陆联运服务能力。强化近远洋航线航班建设，扩大向东开放，推动集装箱航线扩量提质，通过“近洋扩运力、远洋补短板、内贸扬优势”，实现近远洋航线对21世纪海上丝绸之路沿线主要国家和地区全覆盖。远洋运输加强中东线、西非线、扩量美西线、恢复欧地线等干线建设。近洋运输以日韩高密度、东南亚广覆盖为方向，解决运输需求远超航线运力的矛盾。深化与上港集团合作，积极争取将连云港港纳入构建长三角世界级港口群形成一体化治理体系总体建设方案，融入长三角港口群一体化发展。发挥中韩陆海联运口岸试点效应，加大

对中韩陆海联运业务的扶持力度，争取“连云港—平泽”滚装航线早日复航。在中韩陆海联运协定扩大至连云港的基础上，进一步将道路运输行车区域扩大到河南、陕西等中西部地区，成为沟通东北亚、连接中西部的国际联运通道。研究开行重庆经连云港至日韩海铁联运班列，提升连云港在东北亚过境运输市场的影响力。建设新亚欧大陆桥陆海联运电子数据交换通道，推进连云港“一带一路”大数据中心建设。

提升自贸区基础设施能力。提升关键场站配套作业能力，加快推进中哈（连云港）物流基地铁路装车点改造建设，优化班列场站作业能力，推进连云港集装箱铁路多式联运中心建设及内陆场站合作。加强综合货运枢纽集疏运设施建设，推进连云港港疏港铁路规划建设，畅通枢纽微循环系统，提高干支衔接能力和转运分拨效率，助力发展依托中欧（亚）班列的铁水联运，进一步拓展货源腹地。

加快打造海港枢纽经济样板。重点引导发展现代港口物流业、现代航运服务业、高端装备制造、精细化工等临港产业，充分利用自贸区及国际海运、中欧班列优势，加快大宗商品交易中心建设，推进混配矿中心、大宗商品期货保税交割库等交易中心平台建设，健全商贸平台功能，形成“交通+”产业发展格局。推进中国（连云港）跨境电子商务综合试验区建设，积极推进连云区、综保区、上合物流园三个跨境产业园区建设，创新商贸新模式，培育发展新动能。以“港口+航运+金融”为发展导向，推进国际航运金融、交易、船舶经纪等功能服务的集

聚，加速向国际航运中心迈进。

（三）打造区域性空港枢纽

按照干线机场、国际机场的定位，建成支撑“一带一路”、服务东西双向开放和国家重大战略的区域性枢纽机场，投运后将服务苏北、鲁南等地区居民的航空出行，着力凸显自身特色品牌，发挥航空运输对区域经济发展和城市对外开放的带动作用，为建设亚欧重要国际交通枢纽提供有力支撑。

加快推进花果山机场建设。按照省委省政府“适度超前”建设连云港新机场的部署要求，加快建成连云港民用机场迁建工程。加快启动机场二期扩建工程建设，建设航站楼7万平方米，跑道和滑行道延长至3200米，建设相关配套工程，飞行区等级达到4E标准，按照远期双跑道做好用地空间的预控。到2025年，机场旅客吞吐量预计达到250万人次、货邮吞吐量达到2.4万吨。

完善航线网络布局。积极拓展国际航线，争取开通并加密至日本、韩国等国际航线，重点打造全省飞日韩的中转节点，适时开通香港、澳门等地区航线，探索向南开辟至印度尼西亚、马来西亚、越南等地国际航线，向西开通至哈萨克斯坦、伊朗等地国际航线。加快完善国内航线网络，重点加密至北京、广州、西安等一线、新一线城市航班密度，实现与国内主要枢纽机场的紧密连接；适度加密至乌鲁木齐等二线城市航班（争取达到每日单程2班）；在东部机场集团的统一协调下，适度新开和加密至三四线城市航线航班。到2025年，开通国际（地区）

航线6条，机场国际（地区）旅客吞吐量占比达到5%，新开国内航线20条，连通主要经济中心和热门旅游城市。

加快补齐航空货运短板。充分发挥自贸区政策优势，积极招引国内外航空快递、电商物流龙头企业入驻，加快布局全货机航线网络，满足连云港发展鲜活快运、冷链医药等高附加值适航产业的需求。重点围绕医药和生鲜产业，开辟货运包机航线航班，探索发展经西安（乌鲁木齐）连接哈萨克斯坦的国际货运航线，支持中哈产业园区建设。完善机场口岸、通关、检验检疫等软环境，探索开设面向“一带一路”沿线国家（地区）的旅客、货物通关专用通道，提高通关效率。鼓励机场主动对接电商、快递公司、地方企业，准确把握货源需求量、生成量和流向，加大周边地区货源的招揽力度。

积极发展通用航空。以低空空域开放为契机，加快推进通用机场规划建设。加快推进东海、灌南通用机场前期工作，完善连云区通用机场滨海旅游服务功能，规划布局徐圩新区空中救援停机点，满足包括航空物流、农林作业、休闲旅游、应急救援等在内的多样化通航需求。依托主要通用机场建设航空特色小镇（或飞行社区），积极争取打造国家通用航空产业发展示范区。加强通用机场与道路、轨道交通等运输方式互联互通，逐步完善集疏运体系。鼓励各类社会资本参与通用机场及相关运行保障设施建设。

提升花果山机场地面集疏运能力。优化完善机场综合集疏运体系，加强机场与市区及周边地区快速联系，实现市区30分

钟、市域1小时、市外2小时通达。加快构建“一纵（机场大道）、一横（新机场至204国道连接线）、一节点（长深高速新机场互通）”的机场衔接体系，推进233国道、236省道等建设，实现机场与周边高速和重要国省道的快速衔接，加快覆盖市域其他县区。加快推进连宿高速、344省道建设，积极拓展宿迁腹地客源。规划预控新机场至连云港站城市轨道交通线路；开展市域铁路S2机场支线前期研究，争取将青盐铁路董集站（越行站）升级改造，实现客运到发功能。

专栏2 机场重点建设项目

续建：连云港民用机场迁建工程

新开工：花果山机场二期扩建工程

规划储备：东海县通用机场、灌南通用机场

第四章 构建陆海综合运输通道

充分发挥综合交通融合发展和陆海联运特色优势，打造“陆上六向放射、海上两向放射”的综合运输通道，优化通道内设施配置，推动综合交通运输通道更高水平发展，支撑“六轴七廊八通道”国家综合立体交通网主骨架建设，提升连云港服务国内国际双循环的综合交通枢纽功能。

（一）强化国家综合运输通道能级

提升陆桥通道（西向）。提升以新亚欧大陆桥为主轴的跨境

物流通道功能，打造中西部地区的战略出海口，将连云港—霍尔果斯串联起的新亚欧陆海联运通道打造为“一带一路”合作倡议的标杆和示范项目。加快连云港港30万吨级航道二期工程、宿连航道、连宿高速公路等项目建设。高标准建设自贸区综合交通支撑体系，有效推动区港联动、内外互动和要素流动，提升自贸试验区国际直达能力、区域联通能力和区内服务能力。

畅通沿海通道（北向、东南向）。打造连云港南连沪浙闽、北接环渤海的沿海运输大通道，引领新一轮沿海开发，提升连云港北接京津冀、南联长三角和粤港澳大湾区三大国家战略的核心区域能力。结合沿海产业布局，加快完善港口集疏运体系，加快沿海铁路通道客货分线，提升沿海通道公路能力，打通海铁联运最后一公里，推进港产城融合发展。

（二）完善区域联络通道设施布局

提升连宁黄通道（南向）。打造连云港经省会南京直通粤港澳大湾区的连宁黄通道，并力争上升为国家级综合运输通道。完善市域放射状通道格局，巩固连云港全国性综合交通枢纽地位，助力城市能级提升。依托连淮扬镇铁路、宁淮铁路、宁宣（黄）等高铁，加强与省会城市南京以及海峡西岸的联系，加快构建与淮安、南京方向一级公路辅助通道，进一步提高通道的保障性。

建设连宿通道（西南向）。增强连云港与宿迁、淮安以及皖北等地联系。打通连云港港“一体两翼”港区与宿迁、淮安等苏北、皖北城市腹地联系的出海通道，服务淮河生态经济区发

展。加快通道内高速公路、干线航道、普通国省道建设，开展铁路规划研究，提升连云港港向安徽等中西部地区辐射能力，增强城际间直联快通能力。

构筑连临通道（西北向）。沟通沿海通道和京沪二通道，打造连云港港口服务晋煤南运的主要通道，加快铁路、干线公路建设，增强连云港与山东临沂、济南等地联系，积极开展连临高铁前期研究，尽早预控廊道资源，纳入上位规划。加快通道内高等级公路、铁路规划建设，打通沿海港口及连云港北部区域沟通鲁南腹地的一级公路出省通道以及连云港港衔接国家晋煤南运通道的铁路运输通道。

（三）畅通东向海上航运贸易通道

东亚及美西方向。强化国际枢纽海港辐射能力，扩大美西线等远洋航线数量，提高日韩航线等近洋航线密度，着力解决运输需求远超航线运力的矛盾。加快开发跨北冰洋的冰上丝绸之路国际运输通道，保障原油、铁矿石、粮食等国家重点物资国际运输，拓展国际海运物流网络。

东南亚、中东、欧洲地中海、西非、南非方向。加强中东线、新开西非线、恢复欧地线等远洋干线；增大东南亚近洋航线覆盖，重点开发越南、泰国、印尼、菲律宾、马来西亚等航线，全面连通21世纪海上丝绸之路沿线的主要国家和地区。

促进上海港及省内沿江港口近洋航线加挂连云港港，主动融入长三角一体化战略，融入上海航运中心发展，加强在航线方面的合作，提升长三角北翼航运能力。

第五章 完善综合立体交通网络

按照适度超前、互联互通、安全高效、智能绿色原则，打通“大动脉”，畅通“微循环”，构建现代化立体式综合交通网络体系，推动交通基础设施基本实现现代化。

（一）打造多层次一体化轨道交通网

提升连云港铁路枢纽功能，推动重要综合运输通道客货分线，集约高效利用铁路运能，大力发展铁水联运，打造“轨道上的连云港”。

完善干线铁路发展格局。加快连云港“五向扇形”高铁网规划建设，推动连云港进一步融入国家“八横八纵”高铁主通道，提升与京津冀、长三角、淮海经济区的铁路互联互通水平。推进沿海高铁前期研究和向上争取工作，力争纳入国家和省“十四五”建设计划。开展连临高铁前期研究，力争纳入国家和省相关规划，拓展连云港对外联系新空间。支持利用高铁建设契机发展高铁快运新模式。到 2025 年，力争沿海高铁启动建设，连临高铁纳入上位规划，为“五向扇形”高铁网布局打下坚实基础。推动普速铁路提质增效，积极构筑“一纵三横”铁路货运大通道，强化连云港港辐射能力。推动连云港至临沂普速铁路前期工作，力争早日开工，实现与鲁南、豫北、晋中南地区货运铁路连接，打通晋煤南运出海通道；谋划连宿蚌铁路，实现与宿迁、皖北地区的铁路连通；谋划赣榆港区接新菏兖日铁路联络线，进一步拓展港口腹地。

完善铁路专支线布局。推动一批铁路专支线规划建设，打通铁路进港区、园区“最后一公里”。续建国家中东西区域合作示范区（徐圩新区）产业区铁路专用线，新建开发区加工装配工业园区铁路专用线、赣榆港区铁路专用线一期，力争开工建设徐圩港区铁路专用线、盛虹炼化一体化配套铁路装卸站项目铁路专用线，推进赣榆港区铁路专用线二期工程、灌河港区铁路专用线前期研究工作。到 2025 年，新增、在建铁路专用线里程分别达到 7 公里、15 公里，沿海港区铁路进港率达到 75%，有效提升铁路货运效率。

加快完善市域铁路网络。围绕构建“全域市域铁路网”，推动既有铁路市域郊功能改造，支撑市域一体化发展。开展市域铁路 S1 线二期工程前期研究，适时启动项目建设，服务东海与连云港主城区的同城化发展。推动市域铁路 S2 机场支线前期研究，研究董集站开通国铁客运业务，研究连接董集站至花果山机场的轨道支线，力争实现主城区与东部城区、东海县城等周边县区半小时通达。

专栏3 “轨道上的连云港”重点建设项目

续建：国家中东西区域合作示范区（徐圩新区）产业区专用铁路

新开工：开发区加工装配工业园区铁路专用线、赣榆港区铁路专用线一期工程、连云港港旗台作业区矿石码头铁路扩建工程、徐圩港区铁路专用线一期工程

规划储备：沿海高铁、连临高铁、连云港至临沂普速铁路、连云港经宿迁至蚌埠普速铁路、赣榆港区至新荷究日铁路联络线、市域铁路S1线二期工程、市域铁路S2机场支线，徐圩港区铁路专用线、盛虹炼化一体化配套铁路装卸站项目铁路专用线、赣榆港区铁路专用线二期工程、燕尾港铁路专用线、灌河港区铁路专用线、连云港港集装箱铁路扩建工程等

（二）构建互联互通市域干线公路网

围绕港口、产业、城市发展，加快完善高速公路、国省干线公路网络，推动农村公路转型发展，争取“四好农村路”建设走在全省前列。

加快高速公路网络建设。按照全省高速公路网规划，加快推进高速公路网建设，支撑亚欧重要国际交通枢纽地位提升。一是推动国家高速公路主通道扩容，新开工长深高速公路连云港至淮安段扩建，力争开工沈海高速公路赣榆南至灌云北段扩建等项目，开展沈海高速赣榆南至苏鲁界扩建前期研究。二是强化高速公路对外辐射能力，建成连宿高速公路徐圩至灌云段，新开工连宿高速公路灌云至沭阳段，力争开工临沂至盐城高速公路等项目。三是服务港口集疏运、连云新城和自贸区发展，力争开工建设连云港北疏港高速公路二期，实现疏港交通与城市交通的“客货分离”。到 2025 年，新增高速公路通车里程 40.7 公里，总里程达到 395 公里，形成“两纵两横两联”高速公路网络布局形态。

专栏4 高速公路“十四五”重点建设项目

新开工：长深高速公路连云港至淮安段扩建、连宿高速公路徐圩至灌云段、连宿高速公路灌云至沭阳段、连云港北疏港高速公路二期（力争）

规划储备：沈海高速公路赣榆南至灌云北段扩建、临沂至盐城高速公路、沈海高速赣榆南至苏鲁界扩建等

加快国省干线公路建设。坚持“策应国省战略、服务港口发展、支撑城镇建设”的原则，科学安排普通国省干线公路建设。一是支撑亚欧重要国际交通枢纽地位提升，加快集疏运道路建

设，逐步实现公路与港口、机场“无缝衔接”。开工建设 233 国道海州南至灌云北段（机场大道），构建市区向南至新机场快速通道。推进 311 国道至徐圩港区、245 省道至赣榆港区等疏港公路建设，打通港口公路集疏运通道。二是聚焦对产业经济节点服务能力提升，优化重要路段布局。推进 228 国道石化基地绕行和改线建设，保障连云港石化产业基地整体封闭运营。三是支撑市域城镇空间结构优化，推进县际结点联通。建成 402 省道赣榆南环段、204 国道赣榆城区段快速化改造，推进 324 省道灌云西段、326 省道灌南段等规划建设，支持推进东海县“三环多射”等县区路网规划实施，构建县城环城公路。推进 236 省道东海至灌云段、245 省道东海段、264 省道灌云至灌南段等规划建设，促进县城之间互联互通。四是强化区域对外互联互通，畅通市际、省际联系通道。加快 233 国道灌云南至灌南段、344 省道、268 省道东海洪庄至新沂段等市际公路建设，打通淮安、宿迁方向一级公路通道。推进 327 国道赣榆段、310 国道东海青湖至山东界段、204 国道赣榆城区至苏鲁界段等省际公路规划建设，提高出省通道运输能力。抢抓新一轮省道公路网修编机遇，积极争取将赣榆至东海公路、东海至海州公路、赣榆区至连云港综合客运枢纽公路等提升为省道，为下一轮国道调整和市域路网布局优化奠定基础。到 2025 年，新改建普通国省干线公路 200 公里，其中建成约 30 公里，总里程达到 891 公里，初步形成“八纵八横”的国省干线公路网格局，基本实现市

域范围县城、乡镇、开发区、重要园区、4A 级景区、物流基地、交通枢纽等节点全覆盖。

专栏5 普通国省干线公路重点建设项目

新开工：402省道赣榆南环段（228国道至204国道）、233国道海州南段、233国道灌云北段、204国道赣榆城区段快速化改造、236省道东海段三期、311国道连云港东段、228国道灌云北段、344省道连云港东段（力争）、233国道灌云南段、233国道灌南段、245省道黑林至班庄段路面改造、245省道东海段（力争）、245省道柘汪至黑林段（力争）、236省道灌云段（力争）等

规划储备：264省道灌云至灌南段、327国道赣榆段改扩建、310国道东海青湖至山东界改扩建、509省道、268省道东海洪庄至新沂界段、464省道南延至沭阳界、324省道灌云西段、326省道灌南段、401省道赣榆段、204国道苏鲁界至赣榆城区段扩建等

加快集疏散连接公路建设。完善交通枢纽、产业园区、重点景区连接道路建设，打通“最后一公里”。建设南疏港完善工程、赣榆港区一突堤疏港道路一期、204国道至花果山机场连接线、灌南县临港产业区至 228 国道连接线等集疏散及连接道路等共约 10 条，建设里程约 100 公里。

加快“四好农村路”建设。围绕服务乡村振兴等重大战略，以及人居环境整治、苏北地区住房条件改善等工作要求，加快构建现代化农村公路网络。一是实施县道改造提升 425 公里，实现具备条件的县道达到三级及以上技术标准，提高县道公路对县域经济社会发展的服务保障水平。二是畅通农村居民出行，因地制宜推进农村公路建设项目向规划发展村庄延伸，重点实施农民群众住房条件改善配套道路项目 48 公里，规划发展村庄

等级公路通达项目 1628 公里。三是深化“农村公路+”发展模式，打造“特色致富路”“平安放心路”“美丽乡村路”“美好生活路”，支撑美丽连云港建设，实施重要经济产业节点、旅游节点、物流节点等级公路通达项目 267 公里。“十四五”期间，新改建农村公路约 2400 公里，实施危桥改造约 140 座，撤渡建桥 10 个，到 2025 年，基本实现全市规划发展村庄等级公路全通达，基本实现全市农村重要产业、旅游、物流节点等级公路全覆盖。

提升公路养护管理现代化水平。科学安排普通国省干线公路大中修工程，落实“全寿命周期养护、预防性养护”理念，逐步建立常态化预防性养护专项资金，实现预防性养护比重逐年提高。全面提升公路养护作业规范化水平。积极推广废旧路面材料循环利用、公路和桥隧隐蔽工程无损检测、全寿命周期成本养护设计技术和施工工艺，提升养护管理效能。深化农村公路管理养护体制改革，建立权责清晰、齐抓共管的农村公路管理养护体制机制，推行县、乡、村三级路长制，建立农村公路管理养护考核机制。“十四五”时期，全市实施普通国省道大中修养护工程约 100 公里，实施农村公路养护工程约 2300 公里。到 2025 年，全市国省公路优良路率均保持在 95% 以上，县乡村公路优良中路率达到 90% 以上，一、二类养护工区标准化率保持 100%。

（三）打造内畅外达城市快速道路网

加快构建绕城公路环线。一是构筑城市外环，推进连宿高速公路建设，形成由“沈海高速-连宿高速”组成的高速公路外环。推进 204 国道赣榆城区段快速化改造、311 国道连云港东段建设，形成由“204 国道-311 国道”组成的干线公路外环，引导过境货运交通从外环通过，避免对城市内部产生干扰，为城市空间拓展创造条件。同步研究在高速公路以西规划建设区域公路大外环，进一步提高过境分流效率。二是构筑城市中环，推进北疏港高速公路二期（大港路高架）建设，形成由“沈海高速-连霍高速-北疏港高速-长深高速”构成的城市高速公路中环，分离疏港交通和部分过境交通，保护中心城区核心区，同时也有利于城市交通循环。

推进城市组团（枢纽）与枢纽之间的快速连线建设。推进机场大道建设，实现海州城区（高铁站）与花果山机场之间快速联通。推进北疏港高速公路二期建设，强化自贸区与港口的快速衔接以及与中哈物流基地等重要枢纽的联动，支撑港产城融合。配合推进怀仁路前期研究工作，构建赣榆城区与主城区及高铁枢纽之间快速联系通道。

配合推进城市组团之间快速通道建设。按照市政府统一部署和责任分工，配合协调推进港城大道、徐新公路等城市快速路建设，推动秦东门大街与长深高速增设互通，实现海州城区、连云城区、徐圩新区等组团之间的快速联通，促进形成同城化生活圈。

专栏6 城市快速道路重点建设项目

新开工：中心城区干线公路环线（204国道赣榆城区段快速化改造、311国道连云港东段）、北疏港高速公路二期（大港路高架）、机场大道（迎宾大道至204国道段、233国道海州南段、233国道灌云北段）、港城大道快速化改造、徐新公路快速化改造、秦东门大街互通等

储备项目：怀仁路

（四）建设通江入海内河干线航道网

重点优化骨干航道通航条件，强化与江海联运港区、沿海港口衔接，充分发挥内河航运集约化运输优势，加快发展海河联运。推动内河港口资源整合、布局优化，提高与沿岸城镇、产业发展的匹配性，实现港口、物流、产业、城市高质量协同发展。

加快推进内河干线航道网建设。建设苏北、鲁南地区最佳出海海运通道。加快建成宿连航道（京杭运河至盐河段）二期工程，开工建设宿连航道（徐圩港区疏港航道），加快形成京杭运河—宿连航道—徐圩港区出海通道。推进宿连航道东海支线、宿连航道灌云支线前期研究工作，争取纳入省级上位规划，进一步强化海河联运，服务地方产业发展，提升干线航道通达能力和服务水平。到2025年，开工建设航道里程70公里，干线航道总体呈现“两横一纵”布局形态。

推动内河港口集约化规模化发展。加强内河港口与沿海港口互动，构建海河联运体系，发展海河联运重点港区，加快建设高水平的现代化内河港口。完善海河联运作业区配套基础设

施，推进徐圩海河联运作业区码头一期工程规划建设。推进内河港口资源整合，加快内河港口作业区建设，提升内河港口集约化、专业化水平。推进连云港灌南新集镇孙湾码头工程、海州板浦作业区二期工程等码头工程建设，力争建设灌云五灌河作业区、东海房山作业区，为连云港城镇建设及产业发展提供有力支撑。

专栏7 内河水运建设重点建设项目

1. 内河航道

新开工：宿连航道（京杭运河至盐河段）二期工程、宿连航道（徐圩港区疏港航道）

规划储备：宿连航道东海支线、宿连航道灌云支线等

2. 内河港口

新开工：海州板浦作业区二期工程、连云港灌南新集镇孙湾码头工程

规划储备：徐圩海河联运作业区码头一期工程、灌云五灌河作业区、东海房山作业区等

加强内河水运设施养护管理。加强对疏港航道、盐河航道等运量较大的省干线航道的养护管理，做好航道隐患排查、清障扫床、航道助航标志维护等工作，并做好航道维护尺度公布工作。针对碍航航段、碍航临跨河建筑物等“卡脖子”航段，从急到缓合理有序地实施改善工程。积极推进预防性养护及绿色低碳养护，增强设施耐久性和可靠性，提高航道养护标准化、专业化水平。完善船闸养护标准，制定合理养护计划，提升内河船闸养护效能。注重船闸日常养护维护，加强船闸设施运行监测检测，优化船闸调度管理，确保船闸高效运行。

（五）建设一体集约客货运枢纽场站

加快广覆高效的客运枢纽布局。遵循“枢纽集聚资源，提升

带动发展”理念，推动形成广泛覆盖、高度可达的客运枢纽布局，支撑全市内外出行顺畅衔接。一是推动全市“一主五辅”的铁路综合客运枢纽布局落地，加快连云港站铁路综合客运枢纽北广场建设，进一步提升主枢纽服务功能，打造集高铁客运、公路客运、城市轨道交通、旅游集散、汽车租赁为一体的综合客运枢纽。二是加快花果山机场旅客集散中心、公交站等配套设施规划建设，打造成为多方式一体衔接的综合客运枢纽。三是有序推进东海县张湾客运站、灌云县燕尾港汽车客运站、灌南堆沟港汽车客运站等县城乡镇汽车客运站建设，强化道路客运对乡村地区的覆盖和集散功能的发挥。

专栏8 客运枢纽重点建设项目

新开工：连云港站铁路综合客运枢纽（北广场）、伊山刘庄综合运输服务中心、东海（张湾、安峰、李埝、黄川、青湖）、灌云（燕尾港、下车、圩丰、小伊、图河、南岗、龙苴）、灌南堆沟港等汽车客运站

规划储备：连云港花果山机场综合客运枢纽

加快推进货运枢纽建设。以创建港口型国家物流枢纽、建设苏北物流“金三角”等为契机，推动既有货运枢纽场站资源和服务功能集聚整合、网络化协同联动，进一步完善以多式联运型货运枢纽为骨干、通用集散型货运枢纽为支撑的货运枢纽场站体系。突出国际、区域中转枢纽地位提升、国际物流功能强化及与重大产业园区联动，推进建设徐圩新区多式联运中心（二期）、连盐铁路赣榆港多式联运物流中心等一批功能完善、辐射力强的多式联运型货运枢纽。加快建设连云港港口冷链物流中心（一期）工程、庙岭作业区粮食仓储扩建一期工程等一批

具有线上线下结合特色、干支线衔接服务能力的通用集散型货运枢纽。推进旗台作业区至中云台国际物流园区带式输送机、赣榆港区至临沂莒南带式输送机建设，畅通转运微循环系统，提升枢纽运行效率。“十四五”期间，新建成 4 个以上多式联运型货运枢纽场站项目。

专栏9 货运枢纽重点项目
<p>续建：“一带一路”供应链基地（连云港）项目</p> <p>新开工：徐圩新区多式联运中心二期、徐圩新区化工品供应链一体化服务基地A地块、连云港中外运港口化工物流项目、连云港港旗台作业区混矿堆场一期工程、连盐铁路赣榆港多式联运物流中心、上合园智能化集装箱场站工程、连云港港口冷链物流中心（一期）工程、连云港区庙岭作业区散粮筒仓改扩建工程、庙岭作业区粮食仓储扩建一期工程等</p> <p>规划储备：中欧班列集结中心、上合园大宗商品中转集散中心一期工程、旗台作业区大宗商品集散中心堆场一期工程、连云港港中心货运站（二期工程）、连云港区汽车立体仓库项目等</p>

第六章 提升客货运输服务品质

以满足人民日益增长美好生活需要为根本目的，加快发展便捷多样化客运服务，加快优化调整运输结构，创新运输技术和组织模式，构建统一开放有序的运输市场，打造便捷舒适、经济高效、开放互联、绿色智慧的客货运输服务体系。

（一）加快发展便捷多样化客运服务

围绕提升旅客运输服务品质，以推进一体化联程运输为着力点，以满足多层次客运需求为导向，切实提升公共客运服务

水平，主动适应新技术带来的交通组织模式创新，实现“人享其行”。

加快发展国际邮轮。积极申报中国邮轮旅游发展实验区，做大做强连云港港口国际客运站，充分发挥团队“落地签”口岸功能优势，强化与日本、韩国航运企业、旅游企业的合作，加快推进连云港港口国际客运站直达日本、韩国等国际航线开辟，同时力争开通连云港至大连、上海、宁波、厦门等国内主要沿海城市和国际客运港口的海上客运航线，融入国际海上客运网络。探索“邮轮+飞机”、“邮轮+高铁”等特色旅游交通服务。

优化旅客联程运输服务品质。一是积极推进跨运输方式的客运联程联运系统建设，统筹运输方式间运力、班次对接，尤其是民航与高铁时刻对接。二是推广应用电子客票、联网售票，探索建立跨运输方式的旅客联运票务服务平台，逐步实现旅客出行一次购票、无缝衔接和全程服务。三是鼓励开展空铁、空巴、公铁等联程运输服务，积极推动开展联运代码共享，将东航与上海铁路局合作推出的“空铁通”联运产品拓展至连云港境内。四是统筹城市动车与城市公共交通系统等的运输协调，提供“一卡到底、随到随走”轨道客运服务。五是鼓励在自贸区内配建城市候机楼，按需开设机场专线并根据实际载客量实时调整班车频率。

深入落实公交优先发展战略。加快形成以城市动车和快速公交系统（BRT）为骨干，常规公交为主体、出租、旅游等其他公交方式为补充的城市公共交通网络，完成省公交优先示范城

市创建，积极争创国家公交都市建设示范城市。一是城市动车运行范围向县（区）延伸，推进公交线路向市郊区延伸，实现毗邻地区公交线路互联互通。二是全力提升常规公交服务水平，加快线网提升和优化，配合城市空间拓展，及时覆盖公交盲区，串联服务主要的客流集散点及重要对外枢纽，扩大公共交通服务范围。加快公交专用道建设，建设公交优先通行信号系统，扩大城市公共交通信号优先范围。完善公交设施配置，加快公交换乘枢纽、停车场、保养场、首末站、港湾式停靠站等设施建设，有序推进徐圩公交场站、新华公交场站、东海水晶城枢纽、东海县医院首末站、西双湖公园首末站等项目建设，完善节能环保车辆配套设施布局。三是探索发展商务快巴、旅游专线、大站快车、社区接驳公交、高峰通勤班车、定制公交等特色公共交通服务，重点推进城市新区、开发区、高新产业园区等区域发展微循环公交。构建巡游出租汽车、网络预约出租汽车等多样化服务体系，加快建设东海县出租汽车综合服务中心。四是配合自贸区覆盖范围加快常规公交线网提升和优化，串联服务主要的客流集散点及重要对外枢纽。支持企业发展定制公交、预约式个性化服务等新业态、新模式，研究铁路月票，推动自贸区、石化基地园区等重点片区融入市域半小时通勤客运服务网络。五是开展“公共交通+自行车+步行”为主导绿色出行创建行动，争创绿色出行城市，建设步行和自行车等慢行交通系统、无障碍设施，引导降低小汽车使用强度。到 2025 年，中心城区建成区城市公共交通 500 米站点覆盖率达

到 98% 以上。

提供便捷经济的城乡客运服务。结合新型城镇化和新农村建设，优化城乡客运线网结构，提升一体化发展水平，建立以城市公交、城-镇客运班线、镇-村公交为基本框架的三级城乡客运体系，实现农村居民“一次换乘到县城，一次换乘到市区，15 分钟到乡镇，30 分钟到县城，60 分钟到连云港市区”的出行目标。加快推进省级城乡公交一体化建设试点县（市、区）各项工作，推动赣榆区创建城乡公交一体化示范（区），东海县、灌云县、灌南县创建城乡公交一体化达标县。实现城乡公交线路配置和运营调度“一张图”、城乡公交智能信息服务“一张网”、城乡居民出行共用“一张卡”、城乡公交服务质量“一个标准体系”。持续提升镇村公交运营质态，重点推进经济薄弱地区镇村公交持续健康发展，全面落实财政补贴政策，建立与群众出行需求相匹配的镇村公交线网和运营体系，鼓励有条件的地区发展“全域公交”。探索农村客运发展新模式，推广定制服务、预约响应、运游结合等新模式，积极发展“乡村旅游直通车”等个性化客运服务。

引导出行服务新模式新业态健康发展。增加智能化、定制化和体验化客运服务供给，推动道路客运从“站到站”传统模式向“点到点”和“门到门”定制模式转变。鼓励运输企业改革传统客运方式，发展定制班车、预约式个性化服务等新业态、新模式，利用掌上客运等移动互联平台整合客运资源，依托网络服务平台，为社会公众提供道路客运出行方案设计、出行信息查

询、预约、票务和“门到门”运输服务，提高道路客运服务能力和服务品质。在城市公交、旅游出行等领域探索推进“出行即服务（MaaS）”体系建设，整合既有信息发布、导航、购票等功能打造数字化出行助手。

（二）加快发展高效集约化货运服务

以培育和构建“布局合理、设施完善、技术先进、运转高效、绿色低碳”的现代物流服务体系为目标，抓住交通格局变化及产业转型升级的重要机遇，抢抓智慧运输发展先机，全面提升物流运行效率和水平，实现“物畅其流”。

强化物流“金三角”一体化联动支撑。强化三港联动的高效交通网络，依托陇海铁路、连霍高速、徐宿连航道等，推进连徐一体化；依托连淮高速、盐河航道等，强化连淮一体化。深化金三角间战略合作关系和业务协同联动，强化连云港海港枢纽服务徐州陆港的海陆转运基地和出海口功能，发展徐连管内铁海联运班列，强化发展徐连、淮连集装箱海河联运。强化连云港与徐州中欧（亚）班列线路统筹，推动境内外节点设施共建共享。以连云港港口控股集团、徐州淮海国际陆港控股投资发展集团、淮安民用机场有限责任公司等市场主体为重点，加快推动三港合资合作，前期组建三港运输服务联盟，共同搭建运输服务平台，加强资源共享共用；适时研究合资组建苏北物流龙头型企业，着力打造苏北地区全程物流供应链综合服务商。

打造更具竞争力的多式联运体系。发挥公铁水空多种运输方式的网络化效应和协同融合的综合效能，推动交通运输一体化

发展，提升联程运输水平。充分发挥连云港至阿拉山口线路的示范作用，加强与上海、南京、郑州、西安、兰州、乌鲁木齐等相关地区的联运合作，巩固连云港作为全国海铁联运第一大港的地位。支持连云港优化开通至我国中西部地区主要城市“点对点”直达班列，针对重点内陆城市开通双层直达集装箱班列。引导海河联运高效发展，重点开设淮河沿线—淮安—连云港、鲁南—徐州—连云港集装箱定期航线，打造立足苏北、辐射京杭运河及淮河流域的海河联运体系。推进自贸区多式联运中心建设，加快连云港集装箱中心站建设，构建以“一单制”为核心的多式联运创新体系。打造全国首个与铁路系统互联互通的全流程电子口岸平台，实现全自贸区物流信息化整合和交流便捷服务支撑。

推动传统货运业转型升级。提升传统货运物流服务功能，推动与产业、城市、商贸的互动融合发展。大力发展甩挂运输、厢式运输、集装箱运输、鲜活农产品及高附加值货物的直达运输等多种货运组织方式。以连云港港为核心，在优化提升苏北甩挂运输网络的基础上，积极融入长三角甩挂运输网络体系，引导连云港吉安集装箱等甩挂运输公司做强做大，重点开展连云港港区及赣榆港区的集装箱甩挂运输、连云港与苏北、豫东、皖北、鲁南地区的集装箱甩挂运输。积极推进货运车辆大型化、厢式化和专业化，鼓励发展集装箱、厢式、冷藏、散装、液罐、城市配送等专用运输车辆和多轴重载大型车辆。推动公路运输网络化发展，总结推广无车承运人试点成果，推动

发展网络货运平台。加强与“一带一路”沿线国家（地区）口岸执法机构的机制化合作，支持口岸开展国际公路运输公约（TIR）业务。优化口岸大通关流程，推进大通关无纸化，推动口岸“一站式”平台建设。

创新绿色高效城市货运配送体系。支持具备条件的企业充分发挥铁路既有站场资源优势，完善干支衔接的基础设施网络，创新运营组织模式，打造“轨道+仓配”的铁路城市物流配送新模式，发展省际、市际铁路干线运输，增加城市生产生活物资运输中公铁联运比例。支持物流配送企业加快发展夜间配送、共同配送等集约化组织模式，鼓励电子商务企业与社区便利店合作开展“网订店取（送）”合作模式，鼓励探索应用无人配送、智能快递柜等新技术拓展末端服务能力。推动城市配送车辆标准化、专业化、清洁化发展，深化与交管、城管等部门联动，优化城市配送运力调控和通行管理。

加快提升农村物流服务水平。加快推进灌云县创建物流一体化示范县，东海县、灌云县、赣榆区创建物流一体化达标县，打造一批网络覆盖健全、资源整合高效、运营服务规范、产业支撑明显的农村物流服务品牌。优化完善农村物流节点体系，推动农村物流站场资源共享、运力资源共用、信息资源融合，推进乡镇运输服务站建设，积极发展客运班车发展小件快运服务，提升网络覆盖度和稳定性。鼓励农产品产地和部分田头市场建设规模适度初加工冷链设施，加快补齐农产品产地“最先一公里”短板。鼓励企业加强与特色产业、电子商务等的整合联

动，不断延伸产业链，创新农村物流新业态、新模式、新服务。

促进交邮融合发展。以将连云港打造为全国邮政快递枢纽为目标，完善快递配送体系，实现邮政快递同城小时级、长三角当日可达、国内重点城市次日可达。开展《连云港市深化交通运输与邮政快递融合推进城乡物流服务一体化发展对策研究》课题研究，强化邮政与交通运输在规划、建设和管理等层面的统筹协调，充分整合交通与邮政站点、网点资源优势，促进各种运输方式协同发展。推进快递上车、上船、上飞机，发展航空快递、高铁快递和水上快递班列，鼓励中欧、中亚等国际班列运输邮件快递。加快绿色邮政建设，联动推进邮政、快递包装标准化、绿色化、减量化、可循环。

第七章 提升智慧绿色安全发展水平

加快构建交通领域数字化采集体系和智能化应用体系，发掘交通运输行业绿色发展内生动力，筑牢交通强国安全基础，探索交通运输可持续发展新路子。

（一）强化科技创新智慧引领

响应“数字连云港”建设，大力发展智慧交通，推动 5G、人工智能、大数据、物联网等新技术与交通行业深度融合，有效提升交通基础设施运行效率与客货运输服务品质。

加快交通基础设施数字化建设。构建高水准的智慧交通基础

设施体系，推进 **BIM** 技术在交通基础设施规划、设计、建造、养护、运行管理全生命周期中的应用。全方位布局交通感知系统，重点推进智慧港口建设，进一步完善港口智能调度系统及电子口岸、铁水联运信息服务平台建设，推动墟沟作业区部分泊位开展集装箱自动化码头研究。推进智能航道建设，在全省智慧航运顶层设计框架下，加快建设航道感知网络，加快开展电子航道图建设，提升航闸全要素数字化能力。推动智慧公路建设，推动新改建干线公路规划、设计、建造、养护运行管理全要素、全周期数字化，加强智能运行监控。打造数字化智能化农路，建成应用农村公路建管养运“一网一平台”管理和服系统。加快智慧枢纽建设，在花果山机场布局“5G+AI”智慧体验区，建设智慧安检辅助系统，加强机坪自动驾驶、自助智能服务设备、跑道智能监测等应用。升级改造连云港交通骨干网和数据专网部分节点设备，扩展提升网络传输能力，促进交通专网与“天网”、“公网”深入融合

推动公众出行和货运物流智能化应用。围绕出行链打造数字化出行助手，整合发布不同方式班次、票务、换乘等信息资源，以及旅游资源信息，建设旅客出行线上服务平台，同步开发互联网 **PC** 端和手机 **APP** 客户端，进一步推进连云港 **BRT** 系统升级。围绕物流全过程数字化，进一步推广多式联运信息服务平台，推进部门数据资源整合。加快打造连云港“一带一路”互联网数据开放交换共享试验区，形成新亚欧大陆桥陆海联运电子数据交换通道。搭建口岸公路货运交易平台，实现公路货

运货盘运力交易的公开透明化。加快海河联运信息系统开发步伐。加强“蓝宝星球”（散件杂货公路货运交易平台）等货运信息平台建设和应用，鼓励和引导高端物流企业入驻物流园区。

推动行业治理数字化应用。加快市级综合交通运输调度与应急指挥中心（TOCC）建设，整合部门平台功能并与省级平台形成对接，实现运行监测分析、交通拥堵预警、路网运营调度、道路运输执法、“两客一危”车辆监管、规划决策评估、交通污染防治及节假日客流预测等模块化应用。推动一体化在线政务服务平台建设，支撑省市县三级交通运输政务事项运行、管理、监控，推动交通政务移动应用、高效对接省一体化在线政务服务平台。加快城市交通大脑应用落地。建设交通信息基础设施安全防护和监管平台。推动执法、信用等大数据在行政审批、行政检查、招投标等业务中深度应用。推动区块链在交通数据传输和访问安全中的应用。

（二）推动交通运输绿色发展

坚持生态优先、绿色发展，扎实做好碳达峰、碳中和各项工作，促进资源节约集约利用，强化节能降碳、污染防治和交通生态环境保护修复，形成与资源环境承载力相匹配、与生产生活生态相协调的交通运输发展新格局。

全面建设绿色交通基础设施。将绿色发展理念贯穿于交通基础设施规划、设计、建设、运营和养护全过程，积极推进绿色铁路、绿色机场、绿色公路、绿色航道、绿色港口及绿色枢纽场站示范工程建设，建设项目严格执行国家环境保护“三同时”

制度，实施交通基础设施无害化穿（跨）越和工程无痕化生态修复。积极开展生态港区示范工程建设，确保赣榆、徐圩等新建港区绿化率 100% 达标。推进公路、铁路、航道等交通干线沿线绿化和环境整治，打造生态绿色景观廊道，围绕高速公路互通提升城市出入口形象。

强化污染防治工作。推动柴油货车尾气排放深度治理，全面实施汽车排放检测与强制维修制度（I/M 制度）。强化港口污染防治工作，进一步加强水污染防治、油气回收治理等设施的建设，鼓励市人民政府加强船舶污染物接收、转运、处置设施衔接和有效运行，并加强对相关设施运营维护的监管。强化港口粉尘综合防治，主要港口大型煤炭、矿石堆场加快建设防风抑尘设施，或采用堆场智能喷洒抑尘等综合防尘措施，新建散货码头 100% 建设防风抑尘设施或实现封闭储存。严格施工环境保护，严控施工污染。

推进交通运输节能降碳。推广应用节能环保型交通运输装备，加快淘汰老旧车辆，实施国 VI 排放标准和相应油品标准，一体化建设或预留电动汽车充电桩，到 2025 年，新增或更新的公交、出租、物流配送等车辆中新能源汽车比例不低于 80%。推广港作机械车辆“油改电”“油改气”，加大港口码头、水上服务区、船闸远调站等岸基供电设施的建设和改造力度，推进船舶受电设施改造，出台岸电电价扶持政策，进一步提升靠港船舶岸电使用量。在中短途运输、中小量运输的集装箱、港作拖轮等船舶上探索应用纯电动技术。推进赣榆 LNG 码头建设，加

快 LNG 动力船舶新改建。结合江苏公交优先示范建设试点城市发展，推进连云港争创绿色出行城市，开展“公共交通+自行车+步行”为主导的绿色出行行动，到 2025 年，中心城区绿色出行比例达到 70% 以上。推动大宗物资运输“公转铁”“公转水”，深化运输结构调整。加强交通运输领域节能减排监测体系和标准体系建设。

（三）提升安全应急保障能力

统筹做好发展与安全的关系，不断提升本质安全水平，注重安全生产源头治理，强化重点行业领域安全监管，提高应急救援保障能力，营造良好的交通运输安全环境。

提升交通设施装备安全保障能力。推进普通国省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，推进农村公路危桥改造；加密重要路段交通运行路网监测设施，实施重点运输船舶安全技术性能与港口基础安全性能提升工程。提升重点运输船舶安全技术性能，提高进入我市水域的危化品船舶标准，在公共交通汽车、港区货运车辆等推广应用主动安全智能防控系统。

加强安全监管水平和防控体系建设。建设海河全覆盖的港口安全监管信息平台，推进重大危险源智能在线监测预警系统。严把港口危化品建设项目安全条件审查关，持续开展“两客一危”道路运输安全专项整治行动，落实公路超限“一超四罚”并建立超限运输车辆黑名单管理机制。加强公路源头治超、科技治超，推动治超信息化建设和部省联网。加强与海事、检验检疫

部门等行政执法部门的合作联合执法，推广非现场执法等新技术应用。结合信用体系建设推动安全监管，鼓励第三方信用服务机构加强对交通行业公共信用信息和非公共信用信息的整合，提供多样化的信用服务产品。到 2025 年，高速公路车辆超限率不大于 0.3%，普通干线公路车辆超限率不大于 0.6%。

强化交通应急救援能力。进一步发挥市公路路网管理与应急指挥中心的职能。建立水上安全保障体系，推动水上交通安全监管和救助系统覆盖所有水域。明确应急物资和装备配备标准，建立应急物资共享共用及统一调配机制。建立和完善重大灾害、防疫、安全等突发事件交通应急预案体系，定期开展演练演习。健全与常态化疫情防控相适应的交通保畅和管控机制。

第八章 推进行业治理能力现代化

以“深化改革、协同高效”为导向，加强体制机制改革创新深度，发挥政府与市场双向引擎作用，优化市场配置资源的能力，提升交通治理能力现代化水平，建设人人有责、人人尽责、人人享有的治理共同体。

（一）深化体制机制改革

深化综合交通运输行业监管体制机制改革。贯彻落实《国务院关于取消和下放一批行政许可事项的决定》《交通运输部关于公布十项交通运输行政许可事项取消下放后事中事后监管措施的公告》，深化“放管服”改革，进一步加大简政放权力度，

继续跟进落实市级交通运输行政审批事项的取消下放工作。推进“一网通办”工作，依托省级政务服务一体化平台，打通业务系统壁垒。通过交通政务服务 APP 实现政务服务事项移动端办理。

推进交通运输财政事权和支出责任改革。对市县（区）公路、港航、铁路、民航、邮政和综合交通等六个方面的财政事权进行合理划分，细化交通运输领域市县（区）各级政府间的职责，明确承担相应支出责任，通过改革形成与现代财政制度相匹配、与国家治理体系和治理能力现代化要求相适应的划分模式。对属于市县（区）财政事权的，原则上由市县（区）政府通过自有财力安排，确保市县（区）承担的支出责任落实到位。将交通运输领域财政事权与支出责任划分改革与其他相关改革紧密结合起来，创新举措、统筹实施、协同推进，形成推动交通运输事业发展合力。

着力深化综合交通运输规划体制机制改革。提升交通运输规划跨部门间协调对接水平，建立相应工作机制，进一步加强与自然资源、生态环境和规划部门的沟通衔接，扎实推进全市交通基础设施国土空间控制规划工作，推进综合交通规划一张图。完善市县交通运输规划对接机制，进一步统筹融汇全市发展的全局性要求与各地具体诉求、资源禀赋、发展条件，进一步增强全市交通运输规划的系统性、全面性和可落地性。提升交通运输规划呼应国家和省发展战略的水平，围绕“一带一路”倡议以及长江经济带、长三角一体化、物流“金三角”等发展战

略需要，研究探索跨区域层面交通运输规划高效协同协作机制。

（二）加强法治交通建设

完善综合交通运输法规制度体系。推进综合交通、城市公共交通、行业环保治理和安全监管以及新业态规范发展等领域立法工作，研究制定、修订完善有关地方交通运输法规规章，以法治建设打好精细化管理基础。构建现代化工程建设质量管理体系，推进精品建造和精细化管理。

健全重大行政决策机制。全面落实公众参与、专家论证、风险评估、合法性审查、集体讨论决定等重大行政决策程序。实行重大行政决策全过程记录和立卷归档制度，完善责任追究制度，规范交通运输行政决策行为。推行交通运输部门法律顾问制度，探索公职律师参与决策论证。

统筹推进交通运输综合执法。着力深化交通运输综合行政执法体制改革工作，进一步整合优化交通执法队伍，指导和推动区县交通运输综合行政执法改革工作。推进交通运输综合执法改革，加强农村公路法治工作，开展农村公路法制和执法机构能力建设，实行县统一执法、乡村协助执法的路政管理工作机制，建立农村公路路政群管（协管）网络，实现农村公路路政管理全覆盖。着力健全交通运输行政执法“四基四化”建设标准和制度体系，全面落实交通运输行政执法公示制度、执法全过程记录制度、重大执法决定法治审核制度和“双随机、一公开”监管制度，确保交通运输行政执法规范透明公平公正。

（三）加强信用体系建设

建立健全行业信用制度标准。建立健全行业信用法规制度，研究制定重点领域信用监管制度。围绕信用信息归集、公开、共享、评价、应用、管理等重点环节，推进相关标准规范制修订，积极推动信用交通有关内容纳入相关法律法规。

推进交通信用信息共享。打造连云港交通运输信用信息共享平台，加快构建交通运输行业信用信息数据库。打破行业信息归集共享内部壁垒，加快与发改、公安、铁路、民航等部门沟通协调，努力实现“大交通”信用信息归集共享。在交通出行与物流领域加强信用建设，开展重点领域失信行为专项治理。建立跨部门交通运输从业企业和人员相关信用数据共享与交换机制，加强联合奖惩。

推动交通信用综合监管。实施行政管理全过程信用管理。推广事前信用承诺制，依法依规加强容缺受理。鼓励交通运输市场主体主动向社会做出信用承诺，推动事中各领域信用评价，应用信用评价结果，逐步实施信用分类分级监管。突出强化事后联动奖惩，建立健全信用修复机制。鼓励第三方信用服务机构和行业协会参与信用评价和信用修复培训。

（四）加快人才队伍建设

加大交通运输人才培养力度。积极打造市级交通运输人才工作载体，实施交通运输高层次人才拔尖行动、技能人才强基行动、企业经营人才深耕行动、党政干部素质提升行动等四项行动，选拔培养一批高层次领军人才、创新团队和交通技术能

手。坚持在交通运输战略规划、重大项目、重要研究、重点领域的“主战场”发现、培养和使用人才，打造一批高层次人才培养基地、领军人才工作室和首席技师工作室。建立交通运输加快推进行业人才库和行业专家库，开展新一轮干部职工轮训，加快培养适应交通强国建设需要的交通运输人才队伍。

优化交通运输人才队伍结构。针对重要领域、新兴领域和薄弱环节，加强专业技术人才、高技能人才培养，培养引进战略规划、综合交通、行业治理等急需紧缺行业人才。优化人才年龄和专业结构，着力培养一批既精通业务、又有前瞻意识和业界眼光的复合型、集成型、创新型青年人才。到 2025 年，铁路、航空、战略规划等交通人才专业短板明显改善，具有高级职称的专业技术人员达到专业技术人员总量的 1 / 5 以上，高技能人才占技能劳动者的比例明显提高。党政管理干部年龄结构逐步优化，青年干部人才储备更加充沛。

（五）推动行业文化建设

加强交通行业文化建设。大力实施交通文化建设工程。深化文化品牌、服务品牌、诚信品牌等建设，加大先进典型培养力度，着力优化配置交通运输文化资源，丰富交通场所文化元素，提升交通职工文化素养，把交通文化设施、文化项目、文化产品建设成具有广泛影响力的思想文化传播平台。扩大交通运输文化品牌效应，提升交通运输“软实力”。

提高行业文明程度。实施交通系统文明城市创建常态长效管理，推动社会主义核心价值观进“车、船、机、路、港、站”。

整合行业宣传力量，提升交通行业宣传水平，更好传播交通声音、展示交通形象、弘扬交通文化。积极培树先进典型示范，持续开展文明单位、文明示范窗口等创建活动及最美交通人、交通工匠等评选活动。加强宣传引导，倡导安全、绿色出行理念，提升全体交通参与者的文明素养，使文明出行、文明服务、文明管理和文明执法蔚然成风。

扎实做好行业党建工作。提高党的建设质量。大力推进全系统党的政治建设、思想建设、组织建设、作风建设、纪律建设，不断提高党建科学化水平。持续改进工作作风。紧盯“四风”新动向、新形式，用好联合督查、第三方明查暗访等方式，建立作风督查常态化机制。加强党风廉政建设。完善党风廉政建设“两个责任”清单，深化党委内部巡察，加大对基层执法、行业监管、出行服务等重点领域的执纪检查力度。

第九章 保障措施

加强对本规划实施的组织、协调和领导，汇聚要素资源，凝聚各方力量，建立健全规划实施监测评估、政策保障和考核监督机制，确保“十四五”规划目标任务如期完成。

（一）加强党的领导

加强党的全面领导，充分发挥党总揽全局、协调各方的领导核心作用，把党的领导贯穿规划组织实施各领域全过程。强化组织保障，建立健全由市委、市政府牵头，各县区政府、功能板

块、市有关部门广泛参与、分工明确、协调有力的综合交通运输发展工作推进机制，按照规划目标和重点任务，结合发展实际，研究解决交通建设发展中的重大问题，各级党组织和党员在建设现代综合交通运输体系中应充分发挥先锋模范作用。

（二）加大要素保障

“十四五”时期，全市综合交通运输发展计划总投资约 760 亿元，比“十三五”投资增长约 18.8%，推动重大项目约 110 个，交通基础设施新增用地需求约 3550 公顷。

加强资金保障。建立“政府主导、分级负责、多元筹资、规范高效”的交通投融资体制机制。创新推进综合交通运输体系发展的投融资模式，形成多层次、多元化投入格局，努力拓宽交通投融资渠道。强化财政资金保障，积极发挥财政性资金的关键作用，引导和鼓励社会资本积极进入交通领域，强化债务风险防控。鼓励利用专项债券、企业债券、REITs、PPP 等方式，拓宽重点交通项目建设资金来源。

加强用地用海保障。推动各级政府及自然资源部门优先考虑土地利用效率高、单位土地交通承载量大、经济社会效益高的交通基础设施建设用地用海保障，纳入国土空间规划中统筹考虑，处理好交通重要通道、重大设施和重点项目用地用海与生态空间、基本农田、城镇开发边界等“三区三线”的关系，有效化解交通重点项目基本农田补划、用地空间指标、占补平衡指标等难题，保障重大项目用地需求。

（三）完善实施机制

市各有关部门按照综合交通发展水平力争走在全省前列的要求，各司其职，加强协作，注重强化行业内外、上下规划的协调和衔接，着力推动“多规合一”。建立常态化沟通渠道，加强交通与国土空间、生态环境、水利、旅游等关联领域规划的深度对接、融合，为规划实施空间留白。市财政、资源、住建、生态环境等部门细化完善财政、用地、用海、城乡建设、环保等配套政策及标准规范。注重行业自身规划的衔接，加强发展战略、中长期规划与五年规划的统一和衔接。加强与周边城市的衔接。市辖各县（区）在编制综合交通运输规划时，要贯彻本规划的总体部署，落实本规划的总体要求。细化落实主要目标和重点任务，压实责任，强化举措，确保各项工作落到实处、取得实效。

（四）加强监督评估

建立健全规划实施的监测评估机制，创新统计方法，完善交通运输统计监测体系，及时把握交通运输发展中出现的新情况、新问题。制订规划风险防范及应对方案，加强对规划实施风险的预判，适时调整规划和相关政策。建立规划实施动态评估调整机制，组织第三方对“十四五”规划项目进行年度监测、中期评估，总结推进落实情况，并适时动态调整。加大规划宣传力度，形成全社会关心交通运输发展、参与规划实施和共同评价监督的良好氛围。

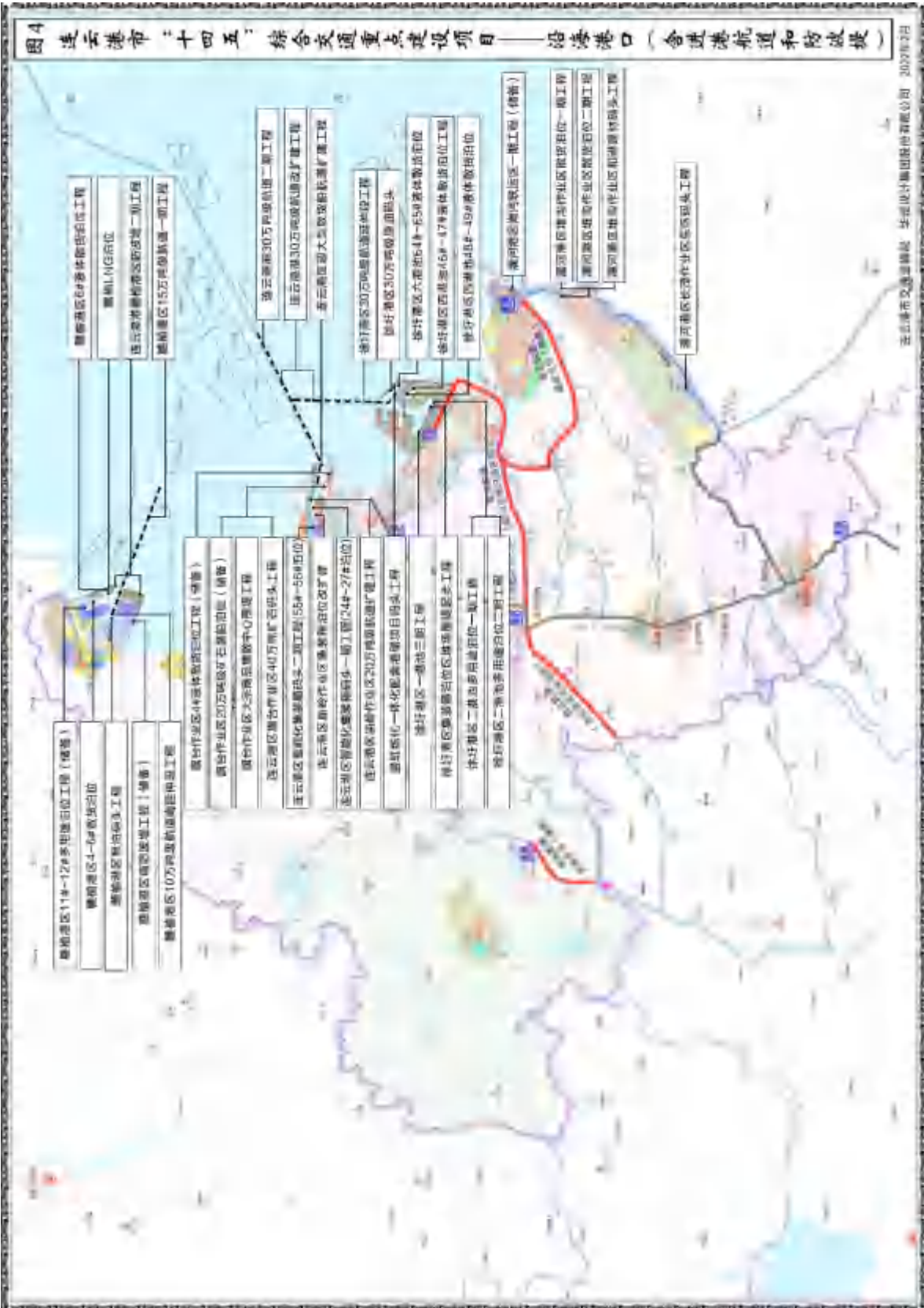




图2 连云港市“十四五”综合运输通道示意图



图4 连云港市“十四五”综合交通重点建设项目——沿海港口（含进港航道和防波堤）



连云港市交通建设集团 华通设计集团有限公司 2022年7月

图6 连云港市“十四五”综合交通重点建设项目——铁路

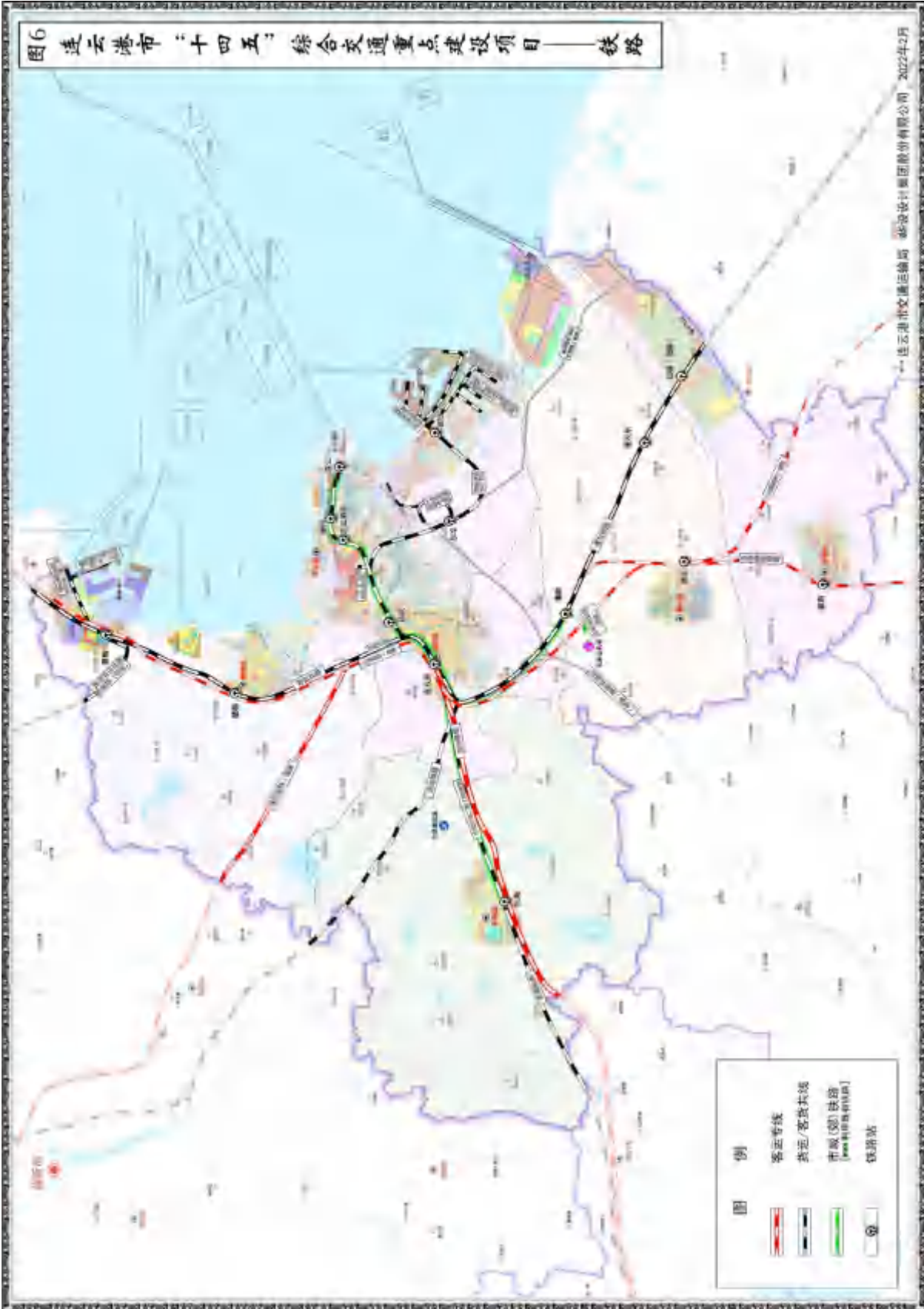


图8 连云港市“十四五”综合交通重点建设项目——机场



