

内蒙古自治区综合立体交通网规划

2023年9月

前 言

交通运输是国民经济中具有基础性、先导性、战略性的产业，是重要的服务性行业 and 现代化经济体系的重要组成部分，是构建新发展格局的重要支撑和服务人民美好生活、促进共同富裕的坚实保障。党中央、国务院高度重视交通运输发展，先后印发了《交通强国建设纲要》和《国家综合立体交通网规划纲要》，对加快建设交通强国和构建现代化高质量国家综合立体交通网作出了顶层设计。

为全面落实党的二十大精神，深入贯彻“两个纲要”，加快建设交通强国，全力构建横贯东西、纵连南北、顺通北京、畅联八省、抵边达海、城乡一体的内蒙古综合立体交通网，为完成好习近平总书记交给内蒙古的五大任务、全方位建设“模范自治区”两件大事提供坚强有力的支撑保障，制定本规划。

本规划是自治区综合立体交通中长期发展规划，提出未来一个时期自治区综合立体交通网的发展目标、规模结构、空间布局和实施保障，范围包括铁路、公路、水运、民航、邮政等交通运输方式。规划期至 2035 年。

目 录

一、发展现状	(1)
(一) 发展基础	(1)
(二) 存在的问题	(4)
二、发展形势和运输需求	(5)
(一) 发展形势	(5)
(二) 运输需求	(9)
三、指导思想和发展目标	(10)
(一) 指导思想	(10)
(二) 基本原则	(10)
(三) 发展目标	(12)
四、综合立体交通网布局	(12)
(一) 综合运输通道布局方案	(13)
(二) 交通网布局方案	(16)
(三) 重点区域布局方案	(27)
五、综合枢纽布局	(29)
(一) 构建“集群+城市+口岸”综合交通枢纽体系	(29)
(二) 打造综合交通枢纽场站	(34)
六、推进综合交通统筹融合发展	(36)

(一)	推进各种运输方式统筹融合发展	(36)
(二)	推进交通基础设施网与运输服务网、信息网、能源网融合发展	(37)
(三)	推进区域交通运输协调发展	(38)
(四)	推进交通与相关产业融合发展	(39)
七、	推进综合交通高质量发展	(41)
(一)	推进安全发展	(41)
(二)	推进智慧发展	(43)
(三)	推进绿色发展和人文建设	(44)
(四)	提升治理能力	(45)
八、	保障措施	(46)
(一)	加强党的领导	(46)
(二)	健全体制机制	(46)
(三)	加强资金保障	(46)
(四)	加强资源支撑	(47)
(五)	加强实施管理	(47)
九、	环境影响评价	(47)
(一)	内蒙古自治区生态环境总体情况	(47)
(二)	环境影响分析	(48)
(三)	预防和减缓不良环境影响的措施	(49)
附图	综合运输通道布局示意图	(50)

一、发展现状

（一）发展基础。

改革开放特别是党的十八大以来，自治区交通运输基础设施建设持续加快，综合立体交通网络不断完善，交通运输发展实现了从瓶颈制约到基本适应经济社会发展的转变。

1. 综合运输通道加快构建。呼和浩特、包头、乌兰察布、赤峰、通辽等城市接入全国高铁网，普速铁路网主骨架基本形成。所有盟市行政节点与周边八省区重点城市实现高速公路连通，重点口岸实现铁路、高等级公路联通，沿边通道和西部陆海走廊通道加快建设，南向北京、北连口岸、联通八省的综合交通运输通道基本形成，自治区主要城市逐渐融入周边城市群“2h经济圈”。

2. 综合交通网络不断完善。到2022年底，综合交通网络总里程达到23.3万公里（含铁路、公路、航道），其中，公路通车里程21.6万公里、铁路营业里程1.48万公里、民用机场总数48个、内河航道里程2517公里、快递服务网点10331个。

——以高（快）速铁路、高速公路、干线机场为主的快速交通网络逐步完善。高（快）速铁路稳步发展，张呼、通新、赤喀高铁相继建成通车，集大原、包银高铁加快建设，包鄂榆高铁前期工作加快推进，国家规划的呼南、京兰、包（银）海通道内蒙古段建设均取得重要进展。内通外联、便捷高效的高速公路网络基本形成，全区12个盟市行政中心全部通高速公路，76个旗县

(市、区)通高速公路。呼和浩特白塔国际机场通航全区所有盟市，构建了以呼和浩特为中心的全区两小时飞行圈，实现了除拉萨以外全国省会城市的“省会通”。

——以普速铁路、普通国省道、支线机场为主的干线交通网络初步形成。普速铁路基本形成“五横十纵”的格局，全区铁路营业里程居全国第一。铁路网质量逐步提高，铁路复线率、电气化率分别达到45%、40%。国省道建设等级和规模显著提升，普通国道二级及以上比重达到76.04%，普通省道三级及以上比重达到79.4%。支线机场达到19个（含阿拉善3个通勤机场），覆盖所有盟市、重要口岸和重要旅游景区。

——由支线铁路、农村公路、通用机场组成的基础网络基本形成。基础网络普遍服务于旗县（市、区）、苏木乡镇、旅游景区等节点。支线铁路连通区内重点工业园区和重要能矿富集区，补充和延伸铁路网规模，充分发挥铁路网运输能力和运输效率。农村牧区公路总里程达到17.5万公里，实现所有苏木乡镇和具备条件的建制村（嘎查）通硬化路，为乡村振兴战略实施奠定了良好基础。通用机场总数达到28个，通用航空在农、林、草和防疫、电力、急救等社会各方面的应用进一步扩大。

——水运设施日益完善。内蒙古属于非水网地区，重点河流水域包括额尔古纳河949公里、黄河内蒙古段846公里。全区内河航道里程2517公里；水上旅游快速发展，依托重点河湖打造了黄河大峡谷·老牛湾旅游区、根河源国家湿地公园、凉城岱海

旅游区、乌海湖休闲度假旅游区等国家 4A 级水上旅游区，促进了内蒙古水上旅游产业发展。

——邮政业发展迅速。快递专业类物流园区遍及 12 个盟市，建制村快递服务覆盖率达 98.17%，已建各类快递园区或转运中心 28 处，快递法人企业 407 家、分支机构 1458 家、末端网点 8523 家，服务城乡的四级寄递服务网络基本形成。开通了满洲里至俄罗斯莫斯科、叶卡捷林堡，德国莱比锡跨境陆运邮路，形成“一个中心，三个互换局”的跨境寄递通道。

3. 综合交通枢纽建设有序推进。呼和浩特、包头、通辽被列为全国性综合交通枢纽。呼和浩特、包头、赤峰、乌兰察布、鄂尔多斯、满洲里、二连浩特被列为国家物流枢纽承载城市，巴彦淖尔、呼和浩特入选国家骨干冷链物流基地建设名单。已建成呼和浩特东站客运枢纽和乌兰察布公铁客运枢纽等综合客运枢纽、沙良铁路现代物流园区和七苏木国际物流园区等综合货运枢纽。

4. 综合交通运输结构不断优化。客运方面，铁路、民航运输优势逐步显现，铁路、公路、民航客运量占比分别由 2015 年的 30.1%、64.9%、5.0% 变为 2022 年的 41.7%、44.9%、13.4%，客运结构不断优化。货运方面，已形成铁路、公路相协调的货运体系，货物周转量由 2015 年的 4263.86 亿吨公里增长到 2022 年的 5187 亿吨公里，运输能力明显增强。客货运输结构更趋合理，综合交通网络服务水平有较大提升，有力支撑内蒙古

经济社会快速发展。

（二）存在的问题。

虽然自治区综合交通发展取得了一定成效，但是对照党的二十大提出的发展目标，与加快建设交通强国和高质量发展要求相比，在布局结构、系统集成、服务水平、统筹融合、体制机制等方面还存在较大差距，发展不平衡不充分等问题还较为突出，尚不能很好地满足人民群众日益增长的多样化、个性化和品质化要求，不能适应建设社会主义现代化强国的需要。

综合交通网络布局尚不完善。区域基础设施布局不均衡，尚有4个盟市没有通高（快）速铁路，其中阿拉善盟行署所在地还未实现铁路通达；呼和浩特作为首府城市及呼包鄂乌区域性中心城市，综合交通发展首位度不足，主要运输通道不完善。国家高速公路主线内蒙古境内尚未全部建成，自治区东中西部高速公路主通道尚未贯通，重点口岸尚未全部实现高速公路连通，国省干线部分路段等级偏低并存在“断头路”。

综合交通枢纽建设相对滞后。呼和浩特、包头、通辽全国性综合枢纽城市作用尚未充分发挥。客运枢纽方面主要表现在已建成的机场、高铁站对各种交通方式的集中度和衔接转换效率不高。货运枢纽方面主要表现在基础设施布局分散、衔接不好、集疏运不畅、多式联运发展滞后。

运输服务效率与水平差距较大。铁路客运产品供给不足，部分货运铁路线路没有开办客运业务。公路长途客运产品不能满足

人们多样化、个性化、定制化、快速化的需求，正逐步被其他运输方式替代。公路大宗货物长距离运输比例偏高，运输结构需要进一步调整优化。铁路、公路、航空客运联程运输、便捷换乘水平还需提高，货运市场服务体系不完善，一体化服务比例偏低，信息共享缺乏。冷链物流、国际物流通关能力短板明显，整体物流成本较高。

统筹融合亟待加强。交通与运输服务网、信息网、能源网等整体谋划、统筹推进不够，亟待按照现代化基础设施体系要求，优化布局、结构、功能，进行系统集成。交通支撑产业发展仍有不足，连通产业园区、旅游景区、农畜产品基地、工矿企业等集疏运设施仍有完善空间。

综合交通管理体制机制尚不健全。自治区现代综合交通运输体制机制尚不健全完善，各类交通基础设施综合规划、设计建设、管理运营等还存在统筹不足、协调不够、相互独立、权责不一致等问题。交通投资建设管理养护运营全生命周期体制机制亟待完善，法律法规建设滞后于行业发展，行业监管与新技术、新模式、新业态发展还不匹配。

二、发展形势和运输需求

（一）发展形势。

当前，国内外形势、经济结构及产业布局正在发生深刻复杂变化。从国际看，当今世界正经历百年未有之大变局，保护主义、单边主义加剧，但全球化趋势不可逆转。我国与世界经济的

联系和相互作用将日益加深，与世界的联系不断增强，要求交通运输在立足国内的同时，必须提高对外运输能力，提升国际话语权与影响力。新一轮科技革命和产业变革深入发展，“绿色化”“智能化”“共享化”已经成为交通运输发展潮流。从国内看，我国已开启全面建设社会主义现代化国家新征程，转向高质量发展阶段，区域经济布局、国土开发保护格局、人口结构分布、消费需求特征、要素供给模式、社会治理体系等将发生深刻变化，对综合交通运输体系发展提出了新要求，交通运输行业进入完善设施网络、精准补齐短板的关键期，促进一体融合、提升服务质效的机遇期，深化改革创新、转变发展方式的攻坚期。从全区看，自治区正聚焦落实战略定位，全力办好完成习近平总书记交给内蒙古的五大任务和全方位建设“模范自治区”两件大事，服务和融入构建新发展格局，一方面要求交通运输更好地发挥基础性、服务性、引领性和战略性作用，服务经济社会高质量发展和人民群众美好生活需要，服务建设社会主义现代化强国；另一方面要求必须抓住机遇，迎接挑战，着力提升自身发展质量和水平。

服务和融入构建新发展格局，支撑国家重大战略实施，需要进一步优化综合交通基础设施布局。内蒙古与黑龙江、吉林、辽宁、河北、山西、陕西、宁夏、甘肃八省区相邻，深入实施扩大内需、“一带一路”建设、京津冀协同发展、新时代东北全面振兴、新一轮西部大开发、黄河流域生态保护和高质量发展等国家战略，深入推进强首府工程，支持呼和浩特在全区高质量发展中

更好承担首府职能、发挥首府作用、展现首府作为，加强呼包鄂乌一体化发展和赤峰、通辽区域中心城市建设，需要着力联网、补网、强链，加快构建综合运输主通道，加强综合交通枢纽建设，强化主要城市群之间、城市群不同城市间、盟市旗县与自治区首府间的便捷联系通道建设。

加快建设我国北方重要生态安全屏障，在祖国北疆构筑起万里绿色长城，要求加快交通运输绿色低碳转型。筑牢我国北方重要生态安全屏障，是内蒙古必须牢记的“国之大者”。在以生态优先、绿色发展为导向的高质量发展路径下，在碳达峰碳中和目标愿景下，建设绿色交通主导的综合交通体系是走向交通强国的必然选择，需要更加注重优化调整运输结构，推动多式联运提质增效，提高交通运输效率和绿色化水平；积极鼓励引导绿色出行，引导载运装备实行新能源替代，增强绿色基础设施配套服务能力；加强沙漠公路养护，持续实施沿公路线、铁路线固沙、防沙绿化工程，将沙漠路建成治沙绿色屏障。

筑牢祖国北疆安全稳定屏障，统筹发展和安全，需要持续提高国防交通保障能力。内蒙古是祖国的“北大门”和首都的“护城河”，有4200多公里边境线、36万平方公里边境管理区，建设好安全稳定屏障是服务和融入新发展格局的重要前提和保障。需要坚决落实维护国家安全和边疆安宁重大政治责任，坚持把安全发展贯穿交通运输发展各领域和全过程，加强沿边抵边交通基础设施建设，补齐沿边抵边交通基础设施短板，增强边境地区路

网韧性，助力兴边富民、稳边固边。

加快建设国家重要能源和战略资源基地，发展现代产业体系，需要持续强化交通物流保障能力。自治区煤炭储量和产量均占全国的 1/4，风能、太阳能技术可开发量分别占全国的 1/2、1/5 以上。无论是在保障国家能源安全、产业链供应链安全上，还是在优化国家能源战略布局、促进全国实现“双碳”战略目标上，都具有重要地位和作用。在全区上下大力发展现代能源经济，着力推动内蒙古由化石能源大区向清洁能源大区转变的大背景下，需要加强与相邻省区的沟通交流、更好融入双循环新发展格局，进一步强化完善自治区辐射周边省区的交通通道，加强交通运输与能源产供储销体系结合，保障能源运输通道畅通和枢纽节点稳定运行，全力维护国内国际产业链供应链安全；拓展“交能融合”场景应用范围，构建服务煤电、煤化工、稀土、新能源装备制造等基地的集疏运体系。

加快建设国家重要农畜产品生产基地，促进共同富裕，需要推进城乡交通运输协调发展。自治区是国家重要的“粮仓”“肉库”“奶罐”“绒都”。当前，针对农牧业资源开发利用不充分等问题，全区正在下大气力挖潜力、提效益，大力推动农牧业集约化、规模化、高端化发展，努力提供更多优质绿色农畜产品供给，把更多“蒙”字号农畜产品源源不断输向全国。需要进一步畅通“北粮南运”通道，提升重点区域交通基础设施水平，助力保障国家粮食安全；提升城乡客运服务多元化供给水平，引导各

地因地制宜培育农村物流服务品牌；高质量推进“四好农村路”建设，推动交通建设项目更多向进村入户倾斜，增强各族群众获得感、幸福感、安全感，促进共同富裕，促进各民族共同繁荣发展。

建设我国向北开放重要桥头堡，打造国内大循环的重要节点和国内国际双循环的战略支点，需要持续提升交通互联互通和对外开放水平。内蒙古毗邻俄蒙，是我国向北开放的重要桥头堡和充满活力的沿边经济带。随着共建“一带一路”倡议、向北开放战略的深入实施，需要进一步增强连接俄蒙、畅通欧洲、抵边达海的陆路大通道功能，推动构建北方大通道；加强自治区向北开放、面向腹地的运输枢纽建设，打造综合枢纽口岸和重点专业口岸，构建能力充分、衔接顺畅的国际运输通道；加强制度规则软联通，提升交通运输国际影响力。

（二）运输需求。

旅客出行需求稳步增长。根据经济社会发展规律、主要经济指标预测，预计2023—2035年旅客出行量（含小汽车出行量）年均增速为3%左右。未来随着高（快）速铁路、民航快速交通网的全面形成，现有交通运输格局将发生较大变化，高（快）速铁路、民航客运量及小汽车出行需求快速增长。高品质、多层次、多样化、个性化的出行需求快速增长。跨区域合作、城镇化战略的深入实施，使省际、城际出行稳步增长。内蒙古与蒙俄互联互通水平不断提升，国际出行呈较快增长趋势。乡村振兴带动城乡间出行频次增长。

货物运输需求稳中有升。从运输总体需求看，预计 2023—2035 年全社会货运量年均增速为 2.3% 左右。根据内蒙古货运变化趋势特征和消费水平的提高，高价值、小批量、分散性、时效强的货物运输需求快速攀升，对更快速、更便捷、更准时的货运要求不断提高，铁路货运承担比重将不断上升，航空运量将稳步增长，未来公路、铁路、航空在不同货类、不同运距上的分工将更加合理。

三、指导思想和发展目标

（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，全面贯彻党的二十大精神，深入贯彻习近平总书记关于交通运输的重要论述，认真落实习近平总书记对内蒙古的重要指示精神，坚持稳中求进工作总基调，立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，服务和融入新发展格局，以推动高质量发展为主题，以加快建设交通强国为目标，坚持生态优先、绿色发展，统筹发展和安全，着力推动“三个转变”，打造“四个一流”，全力构建横贯东西、纵连南北、顺通北京、畅联八省、抵边达海、城乡一体的内蒙古综合立体交通网，服务支撑自治区完成好习近平总书记交给内蒙古的五大任务和全方位建设“模范自治区”两件大事，为书写中国式现代化内蒙古新篇章提供坚强有力的交通运输服务保障。

（二）基本原则。

——坚持服务人民。坚持以人民为中心的发展思想，建设人

民满意交通，提高可达性、公平性、便捷性、舒适性，增强人民群众的幸福感、获得感和安全感。

——坚持改革开放。准确把握新发展阶段要求，立足区情区位特征，深度服务融入共建“一带一路”，全面参与中蒙俄经济走廊建设，加强国际互联互通，深化交通运输开放合作，全面提升向北开放水平。全面深化改革，破除制约高质量发展的体制机制障碍，全面提升交通运输治理能力。

——坚持统筹融合。统筹各种交通方式，强化衔接协调，发挥各方式比较优势和组合效率，发挥综合立体交通网络效应和规模效益，支撑新一轮西部大开发、新时代东北全面振兴、黄河流域生态保护和高质量发展等国家战略，强化提升内蒙古的区域竞争力和影响力。

——坚持优化供给。坚持系统观念，充分利用存量和扩大优质增量相结合，优化网络布局，创新运输组织，调整运输结构，提升交通运输供给能力、质量和效率，实现供给和需求更高水平的动态平衡。

——坚持绿色集约。坚持绿水青山就是金山银山理念，全面推动交通运输与国土空间开发保护协同发展，稳步推进交通运输行业绿色低碳转型。强化通道等资源共享共用，推动陆地、空域等资源节约集约利用，形成科学绿色可持续发展模式。

——坚持智慧安全。注重科技赋能，加速交通基础设施网与运输服务网、能源网、信息网深度融合发展，推进交通基础设施

数字化、网联化，提升交通运输智慧发展水平。统筹发展和安全，全面提升交通基础设施安全水平，增强突发事件应急处置和综合交通运输应急保障能力。

（三）发展目标。

到 2025 年，综合交通运输通道基本形成，综合交通体制机制进一步完善，综合运输服务和行业治理能力进一步提高。公路通车里程达到 22 万公里，实现首府至盟市及相邻盟市间高速公路互联互通，重点口岸全部通高速公路；主要高（快）速铁路通道基本形成，城际铁路逐步拓展，普速铁路网不断完善，铁路运营里程达到约 1.5 万公里；“干支通”航空网络广泛覆盖，民用机场总数达到 70 个；邮政快递基础设施更加完善，实现“区域有核心、盟市有园区、旗县（市）有集散、乡镇有节点、村村通快递”。

到 2035 年，全面建成横贯东西、纵连南北、顺通北京、畅联八省、抵边达海、城乡一体的内蒙古综合立体交通网，旅客出行更加安全便捷，实现呼包鄂城市间 1 小时通勤、首府至盟市行政中心 2 小时直达、盟市行政中心所在地与全国主要城市 3 小时通达。多式联运快速发展，高效快递物流服务网络体系基本形成，国际货运保障能力显著增强，高效的快货物流圈基本形成。智能、平安、绿色、共享交通发展水平明显提高，交通治理能力基本实现现代化。

四、综合立体交通网布局

依据国家及自治区区域发展战略和国土空间开发保护格局，

结合城镇、产业、人口及未来交通运输发展空间分布特点，以统筹融合为导向，着力补短板、重衔接、优网络、提效能，注重存量资源优化利用和优质增量供给，完善铁路、公路、水运、民航、邮政快递等基础设施网络，构建横贯东西、纵连南北、顺通北京、畅联八省、抵边达海、城乡一体的内蒙古综合立体交通网布局。

（一）综合运输通道布局方案。

对接国家“6轴7廊8通道”综合立体交通骨干网布局，按照全力构建横贯东西、纵连南北、顺通北京、畅联八省、抵边达海、城乡一体的内蒙古综合立体交通网发展思路，加快形成“四横十二纵”综合运输通道布局。综合运输通道由综合立体交通网中最为关键的线网构成，是自治区对内对外交通运输的主动脉，是各种运输方式资源配置效率最高、运输强度最大的骨干网络。

“横向通道”

横一：蒙西通道（阿拉善—北京）。通道起自乌兰察布，经呼和浩特、包头、鄂尔多斯、巴彦淖尔、乌海，至阿拉善左旗，向东连接京津冀，向西至银川，通道连接京津冀、呼包鄂乌城市群、宁夏沿黄城市群，是国家“7廊”京藏走廊的重要组成部分，也是内蒙古西部地区融入京津冀协同发展的重要运输通道。

支线1：兴和一杭锦旗，起自兴和，经察哈尔右翼前旗、凉城、和林格尔、托克托、达拉特旗，至杭锦旗，是内蒙古沿黄河通道。

支线2：清水河—海南，起自清水河，经准格尔旗、东胜、鄂托克旗，至海南（乌海），是国家“7廊”京藏走廊支线（秦皇岛—大同—鄂尔多斯）的重要组成部分，也是乌海、鄂尔多斯等地资源外运的关键通道。

横二：蒙东通道（通辽—北京）。通道起自通辽，经赤峰，向西连通京津冀，向东至长春，是国家“8通道”京延通道的重要组成部分。通道连接京津冀、赤峰通辽区域中心城市以及东北地区，是内蒙古东部地区融入京津冀协同发展和新时代东北全面振兴的重要运输通道。

横三：东西通道（呼伦贝尔—阿拉善）。通道起自加格达奇，经扎兰屯、乌兰浩特、扎鲁特旗、林西、正蓝旗、乌兰察布、呼和浩特、包头、巴彦淖尔，至额济纳旗，向东至黑河，向西至乌鲁木齐，是国家“8通道”沿边通道的重要组成部分，也是横贯自治区12盟市的東西运输通道。

支线1：喀喇沁旗—正镶白旗，起自喀喇沁旗，经围场（河北）、多伦、正蓝旗，至正镶白旗，是连接蒙东蒙西的便捷通道。

横四：沿边通道（室韦—策克）。通道起自恩和哈达，经满洲里、新巴尔虎右旗、新巴尔虎左旗、阿尔山、东乌珠穆沁旗、二连浩特、满都拉、甘其毛都，至额济纳旗，串联内蒙古境内全部边境口岸，向东至漠河，向西至乌鲁木齐，是沿边境地区的重要东西联络通道。

“纵向通道”

纵一：满洲里—哈尔滨通道。通道起自满洲里（口岸），经海拉尔、牙克石、扎兰屯，向北连通俄罗斯，向南连通哈尔滨，是国家“8通道”绥满通道的重要组成部分，也是连接中国最大对俄陆路口岸满洲里与哈尔滨都市圈的运输通道。

纵二：阿尔山—长春通道。通道起自阿尔山（口岸），经乌兰浩特，向北连通蒙古，向南连通长春，是连接蒙东地区与东北亚经济圈中心城市的运输通道。

纵三：珠恩嘎达布其—沈阳通道。通道起自珠恩嘎达布其（口岸），经东乌珠穆沁旗、霍林郭勒、扎鲁特旗、通辽，向北连通蒙古，向南连通沈阳，是连接蒙东地区与东北特大城市的运输通道。

纵四：珠恩嘎达布其—锦州通道。通道起自珠恩嘎达布其（口岸），经东乌珠穆沁旗、西乌珠穆沁旗、林西、赤峰，向北连通蒙古，向南至锦州港，是内蒙古最便捷的出海通道。

纵五：二连浩特—秦皇岛通道。通道起自二连浩特（口岸），经锡林浩特、赤峰，向北连通蒙古，向南至秦皇岛，是连接环渤海地区重要港口的运输通道。

纵六：锡林浩特—北京通道。通道起自锡林浩特，经正蓝旗，至北京，是锡林浩特至北京的运输通道。

纵七：二连浩特—太原通道。通道起自二连浩特（口岸），经苏尼特右旗、乌兰察布，至太原，是国家“8通道”二湛通道的重要组成部分，也是中国对蒙最大的陆路口岸二连浩特通往中

原地区的主要运输通道。

纵八：苏尼特右旗—朔州通道。起自苏尼特右旗，经呼和浩特，至朔州，是呼和浩特通往中原地区的运输通道。

纵九：满都拉—西安通道。通道起自满都拉（口岸），经包头、鄂尔多斯，向北连通蒙古，向南连通西安，是国家“8通道”福银通道支线（西安—延安—包头）的重要组成部分，也是自治区纵向连通陕西省的运输通道。

纵十：甘其毛都—盐池通道。通道起自甘其毛都（口岸），经巴彦淖尔、鄂托克旗，向北连通蒙古，向南连通宁夏，是国家“7廊”西部陆海走廊（甘其毛都—南宁）的重要组成部分。

纵十一：乌力吉—重庆通道。通道起自乌力吉（口岸），经阿拉善左旗，向北连通蒙古，向南连通川渝地区，是自治区纵向连通西南地区融入西部陆海新通道的运输通道。

纵十二：策克—酒泉通道。通道起自策克（口岸），经额济纳旗，向北连通蒙古，向南连通兰州—西宁城市群，是策克口岸经阿拉善西部通往西北甘肃省、青海省、西藏自治区的运输通道。

（二）交通网布局方案。

加快构建发达的快速网、完善的干线网和广泛的基础网，到2035年，内蒙古综合立体交通网实体线网总规模约28万公里（不含航道、空中航路、邮路里程）。其中：铁路约2.45万公里，包括高（快）速铁路4500公里、普速铁路2万公里；公路约

25.6 万公里，包括高速公路 1.4 万公里、普通国道 2.2 万公里、普通省道 2 万公里、农村牧区公路约 20 万公里；机场约 139 个，包括运输机场 27 个，通用机场 112 个。

1. 公路网布局。

(1) 高速公路网布局。

在现有高速公路网基础上，有效衔接周边省区高速公路网，加强与区域性中心城市、国家物流枢纽城市、重点口岸和相邻省区的互联互通，完善自治区高速公路网，自治区高速公路网由 9 条横线、11 条纵线、37 条联络线组成。

到 2035 年，高速公路规划总里程达到 1.4 万公里。实现自治区首府至各盟市、相邻盟市之间、重要口岸和重要出区通道高速公路连通，实现所有盟市行政中心通高速公路，基本实现县级行政中心 30 分钟上高速公路，有力支撑自治区经济社会发展。

表 4—1 高速公路网布局方案

序号	路线走向	对应路线编号/名称	主要控制点
一、横线（9 条）			
1	加格达奇至新巴尔虎左旗	G1017 海拉尔至加格达奇、G1013 海拉尔至张家口	鄂伦春旗、根河、额尔古纳、呼伦贝尔、新巴尔虎左旗
2	科尔沁右翼前旗至二连浩特	G1013 海拉尔至张家口、G1612 锡林浩特至二连浩特	阿力得尔（G1216）、霍林郭勒、西乌珠穆沁旗、锡林浩特、二连浩特

序号	路线走向	对应路线编号/名称	主要控制点
3	阿荣旗至呼和浩特	G5511 集宁至阿荣旗、S22 察右后旗至呼和浩特	阿荣旗 (G10)、扎兰屯、扎赉特旗、乌兰浩特、科尔沁右翼前旗、突泉、科尔沁右翼中旗、扎鲁特旗、阿鲁科尔沁旗、克什克腾旗、正镶白旗、化德、商都、察哈尔右翼后旗、察哈尔右翼中旗、呼和浩特 (G7)
4	双辽至茅荆坝	G45 大庆至广州	双辽 (蒙吉界)、通辽、奈曼旗、敖汉旗、赤峰、喀喇沁旗 (蒙冀界)
5	张家口至额济纳旗	G7 北京至乌鲁木齐	兴和 (蒙晋界)、集宁、卓资、呼和浩特、土默特左旗、土默特右旗、包头、乌拉特前旗、五原、临河、杭锦后旗、乌拉特后旗、额济纳旗 (蒙甘界)
6	张家口至乌海	G6 北京至拉萨	兴和 (蒙冀界)、集宁、卓资、呼和浩特、土默特左旗、土默特右旗、包头、乌拉特前旗、五原、临河、磴口、乌海 (蒙宁界)
7	兴和至巴拉贡	S24 兴和至巴拉贡	兴和 (蒙冀界)、察哈尔右翼前旗、凉城、和林格尔、托克托、达拉特旗、巴拉贡 (G6)
8	清水河至乌海	G18 荣成至乌海	清水河 (蒙晋界)、准格尔旗、东胜、鄂托克旗、乌海 (G6)
9	准格尔旗至银川	S26 准格尔至银川	准格尔旗 (S31)、乌审旗、鄂托克前旗 (蒙宁界)
二、纵线 (11 条)			
1	伊南工区至嫩江	G1213 北安至漠河	嫩江 (蒙黑界)、大杨树、加格达奇、伊南工区 (蒙黑界)
2	满洲里至齐齐哈尔	G10 绥芬河至满洲里	满洲里 (口岸)、海拉尔、牙克石、阿荣旗 (蒙黑界)
3	新巴尔虎左旗至白城	G1013 海拉尔至张家口、G1216 乌兰浩特至阿力得尔、G12 琿春至乌兰浩特	新巴尔虎左旗、阿尔山、科尔沁右翼前旗、乌兰浩特、石头井子 (蒙吉界)

序号	路线走向	对应路线编号/名称	主要控制点
4	霍林郭勒至新民	G2515 鲁北至霍林郭勒、G2511 新民至鲁北	霍林郭勒 (G1013)、扎鲁特旗、通辽、科尔沁左翼后旗 (蒙辽界)
5	锡林浩特至锦州	G16 丹东至锡林浩特	锡林浩特、克什克腾旗、翁牛特旗、赤峰、元宝山 (蒙辽界)
6	锡林浩特至张家口	G1013 海拉尔至张家口	锡林浩特、太仆寺旗 (蒙冀界)
7	苏尼特左旗至清水河	S45 苏尼特左旗至呼和浩特、S43 呼和浩特至清水河	苏尼特左旗 (G1612)、苏尼特右旗、四子王旗、武川、呼和浩特 (G6)、清水河 (蒙晋界)
8	二连浩特至大同	G55 二连浩特至广州	二连浩特 (口岸)、苏尼特右旗、察哈尔右翼后旗、集宁、察哈尔右翼前旗、丰镇 (蒙晋界)
9	包头至榆林	G65 包头至茂名	包头 (G6)、达拉特旗、东胜、伊金霍洛旗 (蒙陕界)
10	甘其毛都至乌拉特前旗	G0616 甘其毛都至乌拉特前旗	甘其毛都 (口岸)、乌拉特中旗、乌拉特前旗 (G6)
11	策克至额济纳	G0712 策克至额济纳	策克 (口岸)、额济纳旗 (G7)
三、联络线 (37 条)			
1	海拉尔环线	S50 海拉尔环线	
2	乌兰浩特环线	S51 乌兰浩特环线	
3	东风林场至突泉	S30 东风林场至突泉	东风林场 (蒙吉界)、突泉
4	科尔沁右翼中旗至新发	G1015 铁力至科尔沁右翼中旗	科尔沁右翼中旗、新发 (蒙吉界)
5	科尔沁右翼中旗至舍伯吐	S21 科尔沁右翼中旗至舍伯吐	科尔沁右翼中旗、舍伯吐
6	科尔沁左翼中旗至通辽	S25 科尔沁左翼中旗至通辽	科尔沁左翼中旗 (蒙吉界)、科尔沁

序号	路线走向	对应路线编号/名称	主要控制点
7	金宝屯至查日苏	G25 长春至深圳	金宝屯（蒙吉界）、查日苏（蒙辽界）
8	通辽环线	S52 通辽环线	
9	阿鲁科尔沁旗至翁牛特旗	S28 阿鲁科尔沁旗至翁牛特旗	阿鲁科尔沁旗（G5511）、翁牛特旗（G16）
10	通辽至阿鲁科尔沁旗	S32 通辽至阿鲁科尔沁旗	通辽、开鲁、阿鲁科尔沁旗
11	奈曼至阜新	G4513 奈曼旗至营口	奈曼旗、阜新（蒙辽界）
12	赤峰至凌源	G4515 赤峰至绥中	赤峰、凌源（蒙辽界）
13	克什克腾至承德	G1611 克什克腾旗至承德	克什克腾旗、乌兰布统（蒙冀界）
14	赤峰至围场至宝拉根陶海	S34 赤峰至围场至宝拉根陶海	赤峰、喀喇沁旗、围场（河北）、多伦、正蓝旗、正镶白旗
15	苏尼特右旗至张家口	G5516 苏尼特右旗至张家口	苏尼特右旗、镶黄旗、化德、张家口（蒙冀界）
16	商都至尚义	S23 商都至尚义	商都（G5511）、尚义（蒙冀界）
17	集宁环线	S54 集宁环线	
18	呼和浩特东出口	S40 呼和浩特东出口	
19	呼和浩特环线	G5901 呼和浩特环线	
20	呼和浩特至水泉楼	S29 呼和浩特至水泉楼	呼和浩特、凉城（蒙晋界）
21	呼和浩特至右玉	G59 呼和浩特至右玉	呼和浩特（G5901）、和林格尔、杀虎口（蒙晋界）
22	呼和浩特至河曲	S31 呼和浩特至河曲	呼和浩特、准格尔旗、河曲（蒙晋界）

序号	路线走向	对应路线编号/名称	主要控制点
23	呼和浩特至鄂尔多斯	S27 呼和浩特至鄂尔多斯	呼和浩特 (G59)、托克托、鄂尔多斯
24	龙口至树尔梁	S49 龙口至树尔梁	准格尔旗、树尔梁 (蒙陕界)
25	那日松至石岩塔	S55 那日松至石岩塔	伊金霍洛旗、石岩塔 (蒙陕界)
26	包头环线	S42 包头环线	
27	包头机场路	S44 包头机场路	
28	包头黄河大桥至达拉特旗	S41 包头黄河桥至达拉特旗	包头黄河大桥、达拉特旗
29	鄂尔多斯机场路	S46 鄂尔多斯机场路	
30	补浪河至乌审旗	S36 补浪河至乌审旗	补浪河 (蒙陕界)、乌审旗
31	鄂托克旗至盐池	S35 鄂托克旗至盐池	鄂托克旗、鄂托克前旗、盐池 (蒙宁界)
32	乌海至宁东	S37 乌海至宁东	乌海、宁东 (蒙宁界)
33	敖伦布拉格至蒙西	S33 敖伦布拉格至蒙西	敖伦布拉格、蒙西
34	张家房至查哈尔滩	S47 张家房至查哈尔滩	张家房、查哈尔滩
35	棋盘井至石嘴山	G1816 乌海至玛沁	棋盘井、石嘴山 (蒙宁界)
36	乌海至银川	G1817 乌海至银川	乌达、张家房、阿拉善左旗、长流水 (蒙宁界)
37	阿拉善右旗至金昌	S57 阿拉善右旗至金昌	阿拉善右旗、金昌 (蒙甘界)

(2) 普通国省道布局。

2022 版国家公路网规划在自治区布局国道 49 条，其中放射线 3 条、纵线 13 条、横线 13 条、联络线 20 条。在现有国道网

规划基础上，优化普通省道路网布局，加强与相邻省区的衔接，增设相邻盟市间的便捷通道，加强与城市道路衔接，提高苏木乡镇和重点经济开发区、产业园区、物流园区、旅游景区及运输机场的覆盖程度，提升干线公路的覆盖广度和通达深度，规划形成普通省道 104 条，其中放射线 5 条、纵线 36 条、横线 19 条、联络线 44 条。

到 2035 年，国省干线规划总里程达到 4.2 万公里，其中普通国道 2.2 万公里，普通省道 2 万公里。实现国省干线基本覆盖苏木乡镇，县级行政中心 15 分钟上国道。

2. 铁路网布局。

(1) 高（快）速铁路。

在现有铁路网规划基础上，加强区内贯通东西高铁大通道建设，加快呼包鄂乌、赤峰通辽内部便捷连通，促进蒙东和蒙西地区进一步融入京津冀，连通自治区重点口岸，支撑“一带一路”倡议和向北开放战略实施，构建“一横十一纵”高（快）速铁路网布局。

到 2035 年，高（快）速铁路规划总里程达到 4500 公里。实现高（快）速铁路覆盖全区所有盟市，呼包鄂 1 小时通勤、通赤 2 小时通勤。

(2) 普速铁路。

在现有铁路网规划基础上，以复线、电气化改造为重点，加强衔接重点口岸、重要节点城市间的铁路建设，强化各主体铁路

间互联互通，增强普速铁路网质量及路网协调性，提升中欧班列、西部陆海新通道等国际运输通道能力。以资源富集区、物流园区为重点，建设地区开发性铁路及铁路专用线，形成干支有效衔接，促进多式联运现代铁路集疏运系统。

到 2035 年，普速铁路规划总里程达到 2 万公里，实现普速铁路覆盖所有旗县。

表 4—2 高（快）速铁路网布局方案

形态		起讫点	主要控制点
一横		满洲里至乌海	满洲里、呼伦贝尔、兴安盟、通辽、赤峰、锡林郭勒、乌兰察布、呼和浩特、包头、巴彦淖尔、乌海
十一纵	纵一	加格达奇至齐齐哈尔	加格达奇、富裕、（齐齐哈尔）
	纵二	阿尔山至乌兰浩特至白城	阿尔山、乌兰浩特、（白城）
	纵三	通辽至长春	通辽、（长春）
	纵四	通辽至沈阳	通辽、（沈阳）
	纵五	赤峰至辽宁喀左	赤峰、（喀喇沁左翼蒙古族自治县）
	纵六	锡林浩特至张家口	锡林浩特、正蓝旗、黑城子、（张家口）
	纵七	集宁至大同	集宁、丰镇、（大同）
	纵八	呼和浩特至鄂尔多斯	呼和浩特、准格尔旗、鄂尔多斯
	纵九	包头至榆林	包头、鄂尔多斯、（榆林）
	纵十	巴彦浩特至银川	巴彦浩特、（银川）
	纵十一	呼和浩特至朔州至太原	呼和浩特、（朔州）、（太原）

3. 航空布局。

(1) 运输机场。

建设覆盖广泛、辐射全球的航空网络。提升运输机场对地市级和县级行政单元覆盖率。以现有“1千19支”运输机场布局为基础，考虑空间利用和自治区发展需求，规划形成“1+26”运输机场布局，打造呼和浩特对俄蒙1个区域性门户航空枢纽，推进各盟市行政所在地、口岸、重要旅游景区等26个运输机场建设。提高航空服务能力和品质，打造旅客联程运输便捷顺畅、货物多式联运高效经济的航空运输体系。

到2035年，运输机场的数量达到27个，形成辐射世界发达经济体、国际旅游热点城市的航空网络。

专栏 1 运输机场布局

区域性门户航空枢纽（1个）：呼和浩特

其他运输机场（26个）：鄂尔多斯、包头、海拉尔、满洲里、扎兰屯、乌兰浩特、阿尔山、通辽、霍林郭勒、赤峰、锡林浩特、二连浩特、乌兰察布、巴彦淖尔、乌海、莫力达瓦旗、奈曼旗、正蓝旗、林西、东乌珠穆沁旗、扎鲁特旗、巴林左旗、阿拉善左旗、阿拉善右旗、额济纳旗、加格达奇

(2) 通用机场。

充分考虑自治区区位特点和资源禀赋，优先在重点旅游景区、旅游资源富集地区布局通用机场，满足旅游资源开发需求。在具备产业承载潜力的地区布局通用机场，增强产业支撑。注重在沿边地区、不通达高（快）速铁路和高速公路或距离中心城市较远的地区布局通用机场，满足沿边及地面交通不便地区出行和应急救援需求。形成东北部呼伦贝尔区域通用机场群、东南部赤

通锡区域通用机场群、西南部鄂尔多斯区域通用机场群和西部阿拉善区域通用机场群四大通用机场群。

到 2035 年，内蒙古通用机场数量达到 112 个。实现通用机场覆盖所有旗县（市、区）、重点产业集聚区、重点国有林区、重要旅游景点和自然灾害多发地区。

4. 水运布局。

加强自治区内河航运综合治理能力，积极提升航道等级，加快码头、泊位等基础设施建设，逐步构建以呼伦湖、达里湖、乌梁素海、岱海、黄河、额尔古纳河、嫩江为主体的“2 湖 2 海 3 河”自治区航运体系。对黄河、额尔古纳河重点段落航道进行升级改造，加快港口、码头和集疏运系统建设，支撑区域生态环境保护和旅游业发展，推进区域经济社会高质量发展。

5. 邮政布局。

结合国土空间规划，推进邮政快递枢纽与国家物流枢纽、综合交通枢纽统筹规划建设，着力构建“一国际、一核心、十一枢纽、两口岸”的“1+1+11+2”现代快递物流骨干网，即建成 1 个国际性的呼和浩特“三关合一”新国际快件监管中心、1 个全国性的呼和浩特邮政快递枢纽核心、11 个区域性的盟市邮政快递枢纽以及满洲里、二连浩特 2 个口岸型国际邮政快递枢纽的服务网络。统筹推进县域农村寄递物流体系建设，实现全区寄递物流服务全覆盖，实现 4 个及以上快递品牌提供服务的村级寄递物流综合服务点覆盖率达到 90% 以上；持续完善快递物流末端

服务网络。构建邮政快递业与制造业深度融合服务网，打造以“两个中心，三个互换局”为核心的跨境寄递服务通道，即：呼和浩特和赤峰国际快件监管中心，呼和浩特、满洲里、二连浩特国际邮件互换局，基本建立保障有力的现代冷链寄递物流服务体系。

专栏 2 邮政快递枢纽布局

1. 国际性“三关合一”新国际快件监管中心（1个）。呼和浩特
2. 全国性的邮政快递枢纽核心（1个）。呼和浩特
3. 区域性邮政快递枢纽（11个）。包头、乌海、赤峰、通辽、呼伦贝尔、鄂尔多斯、乌兰察布、巴彦淖尔、兴安盟、锡林郭勒、阿拉善
4. 口岸型国际邮政快递枢纽（2个）。满洲里、二连浩特

重点推动呼和浩特作为全国邮政快递枢纽建设，推进京东亚洲一号智能快递物流园、中通快递内蒙古电商产业园等园区提档升级，加快韵达西北区域快递电商总部基地、圆通内蒙古快递电商总部基地、申通内蒙古智慧物流产业园、顺丰内蒙古中转枢纽基地、邮政呼和浩特新机场邮件处理中心等一批区域总部项目建设。以呼和浩特为全区交换枢纽核心，打造辐射全区、面向华北、西北、东北地区，辐射全国主要城市的辐射范围广，集散规模大，综合服务能力强，公铁航多式联运效率高，跨境、跨区域运输流转功能突出的国家级行业枢纽。

各盟市建成省域交换型邮政快递枢纽，对接毗邻省份，分别承担东中西“三大板块”的辐射功能，基本形成集快递、电商、物流、仓储、冷链于一体的智能化、信息化综合物流园区。加快

快递物流园区智能化改造升级，积极承接国家物流枢纽功能，统筹规划邮政快递基础设施建设，以规模化、集中化、功能互补为导向实施园区新建和改扩建项目，提升园区作业效率和整体功能。

加强县域寄递物流基础设施建设，因地制宜加快推进县级寄递物流集散分拨中心建设，有效融合电商、仓储、冷链、物流等多业态发展，加大旗县级处理场所和自动化分拣设备升级改造，有效提升集约化程度和科技应用水平。

加快推进冷链寄递物流工程，推进购置节能环保的冷链运输车辆，推广全程温湿度自动监测系统和控制设备。促进开辟新的全货机航线和冷链运输专线，实现全国大中城市次日递、中小城市隔日递，形成覆盖全国的全程冷链寄递物流网络，融入自治区区域冷链物流枢纽。构建由冷链物流园区、冷库、产地预冷保鲜设施、运输组织服务等物流资源共同组成的有机综合体。

完善快递末端服务网络。推进智能信包箱、智能快件箱、快递驿站等公共服务设施建设，基本形成宅递、箱递、站递等末端多元派送体系。

（三）重点区域布局方案。

1. 全面提升呼和浩特首府首位度。

以呼和浩特市为中心，实施北延、南联、西拓、东融四向发展战略，构建形成沿阴山、沿黄河流域两条东西横向，西部、东部两条南北纵向的综合交通网布局。通过建设高铁枢纽城市、

打造新机场综合交通枢纽、构建高速公路网、强化城市基础保障功能等措施，提升首府城市能级，推动产业结构持续优化，提高首府在全国省会城市的竞争力。公路方面，形成横向由 G6、G7、S24、G18 等构成，纵向由 S29、G59、S43、S45、S27、S31 等构成的高速公路网。铁路方面，将呼鄂城际铁路和呼朔太高铁引入新机场，强化呼和浩特与周边主要城市以及包海高铁、呼南高铁沿线城市的联系。实现呼和浩特纳入国家“八横八纵”高铁网络，促进呼包鄂乌地区融入京津冀，辐射大西北，紧密联系北京、天津、银川、太原等核心城市。航空方面，统筹推进以呼和浩特新机场为核心，以武川、清水河、土默特左旗等通用机场为支撑的连通国际、通达全国、覆盖全区的航空网络布局。推动呼和浩特新机场综合交通枢纽建设，加快构建集航空、铁路、公路、城市轨道及地面公交等服务为一体的换乘体系，增强枢纽辐射能级。

2. 推动呼包鄂乌交通运输一体化发展。

通过“四横十二纵”横一、横三、纵七、纵八、纵九通道，形成呼包鄂乌向东连接京津冀，向西连接新疆、宁夏沿黄城市群，向北连通二连浩特、满都拉口岸，向南连接河北、山西、陕西的多方式高品质综合运输通道，对外连通能力全面提升。构建区域高（快）速铁路网和高速公路网，打造呼包鄂城市间 1 小时通勤圈。公路方面，形成横向由 G6、G7、S22、S24、G18、S26 等构成，纵向由 S23、G55、S29、G59、S43、S45、S31、S27、

G65 等构成的高速公路网。铁路方面，形成横向由张呼高铁、呼包高铁构成，纵向由集大原高铁、呼鄂城际、呼朔太高铁、包鄂榆高铁构成的高（快）速铁路网。航空方面，构建以呼和浩特、包头、鄂尔多斯、乌兰察布 4 个运输机场为主，以武川、化德、固阳、达拉特旗等通用机场为补充的航空网。

3. 提升赤峰、通辽区域中心城市交通能力。

通过“四横十二纵”横二、横三、纵三、纵四、纵五通道，形成赤峰、通辽区域中心城市向东连接东北地区，向西连接京津冀，向北连通珠恩嘎达布其、二连浩特口岸，向南连接辽宁省的多方式高品质综合运输通道，促进蒙东地区融入京津冀协同发展和新时代东北全面振兴。公路方面，形成横向由 G45、G5511 等构成，纵向由 G25、S25、S21、G2511、S32、G4513、S28、G16、G4515 等构成的高速公路网。铁路方面，形成横向由集宁至赤峰至通辽至长春高铁构成，纵向由通辽至京沈客专高速铁路连接线、赤喀高铁赤峰至京沈客专连接线构成的高（快）速铁路网。航空方面，构建以赤峰、通辽运输机场为主，库伦旗、敖汉旗等通用机场为辅的航空网。

五、综合枢纽布局

（一）构建“集群+城市+口岸”综合交通枢纽体系。

以呼和浩特为核心，联动包头、鄂尔多斯、乌兰察布等枢纽城市，形成设施互联互通、服务广泛辐射、功能融合互补、支撑开放发展、运行协同高效的枢纽集群。培育呼和浩特国际性综合

交通枢纽城市，建成包头、通辽全国性综合交通枢纽城市，按照全国性综合交通枢纽城市要求建设乌兰察布、赤峰综合交通枢纽，建设一批区域性综合交通枢纽城市和口岸枢纽。

1. 打造以首府为核心的呼包鄂乌综合交通枢纽集群。

呼包鄂乌是自治区重点开发区域和经济发展核心区，是国家综合立体交通网京藏走廊、沿边通道和二湛通道的交汇点，承担服务自治区、连通全国、辐射蒙俄的多层次枢纽职能。立足各自比较优势和功能定位，通过枢纽港站和运输通道布局优化，强化呼包鄂乌一体化发展和开放合作的保障支撑能力，促进与京津冀、关中平原、宁夏沿黄等周边区域紧密联接。重点提升呼和浩特作为枢纽集群核心的服务水平，提高对外交往和专业物流服务能力，积极发展枢纽经济，支撑呼和浩特实施强首府工程。发挥包头枢纽的货运组织效能，加强对稀土、新型材料、能源、装备等产业保障能力。推动鄂尔多斯枢纽向智慧、绿色、安全转型发展，支撑现代能源产业。提高乌兰察布枢纽的国际陆路运输组织功能，加强国际班列中转组织。

2. 形成“1+2+2+N”综合交通枢纽城市体系。

(1) 积极培育呼和浩特国际性综合交通枢纽城市。

呼和浩特是中国“一带一路”倡议面向蒙古国、俄罗斯开放的核心枢纽城市，是国家新一轮西部大开发战略中呼包鄂乌城市群的中心城市，也是自治区连接京津冀城市群和环渤海经济区的重要桥梁。结合蒙西通道（阿拉善—北京）、东西通道（呼伦贝

尔—阿拉善)、苏尼特右旗—朔州通道建设，按照全国性综合交通枢纽城市要求，重点打造2处综合客运枢纽港站和7处综合货运枢纽港站，提升旅客运输服务能力与货运服务水平。依托呼和浩特新机场综合客运枢纽和空港物流园区建设临空经济区，推动呼和浩特东站周边用地综合开发，强化培育空港、高铁枢纽经济。进一步提升综合交通枢纽港站的国际服务能力，加强与二连浩特等国际陆路口岸的多交通方式衔接，争取将呼和浩特打造为国际性综合交通枢纽城市。

(2) 建成包头、通辽全国性综合交通枢纽城市。

包头是自治区最大的工业城市，也是国家新一轮西部大开发战略中呼包鄂乌城市群的中心城市。结合东西通道（呼伦贝尔—阿拉善）、满都拉—西安通道建设，重点打造2处综合客运枢纽港站和8处综合货运枢纽港站。依托包头机场、包头站等交通枢纽，加强包头与呼和浩特枢纽及其他城市的互联互通，不断提高客运服务能力、提升服务水平。完善物流园区布局，充分发挥包头作为中国重要基础工业基地及全球轻稀土产业中心的优势。

通辽是蒙东地区融入东北一体化发展的桥头堡，在国家新一轮西部大开发、新时代东北全面振兴中具有承东启西、联南迎北的重要地位。结合蒙东通道（通辽—北京）、珠恩嘎达布其—沈阳通道建设，提升与京津冀、东北地区重点城市的通达性。依托通辽机场、通辽站等提高客运服务能力，以能源、农畜、医药、矿产等为重点完善物流园区布局，重点打造1处综合客运枢纽港

站和 3 处综合货运枢纽港站。

(3) 培育乌兰察布、赤峰全国性综合交通枢纽城市。

乌兰察布是中欧班列主要铁路枢纽节点城市，承载着国家“一带一路”建设和自治区融入京津冀发展战略的功能。结合蒙西通道（阿拉善—北京）、东西通道（呼伦贝尔—阿拉善）、二连浩特—太原通道建设，加强乌兰察布和二连浩特口岸联动，大力发展开放型和铁路主导的枢纽经济，重点打造 2 处综合客运枢纽港站和 3 处综合货运枢纽港站。

赤峰是东北亚经济圈向北开放的前沿阵地，是蒙东地区对接京津冀的桥头堡。结合蒙东通道（通辽—北京）、珠恩嘎达布其—锦州通道、二连浩特—秦皇岛通道建设，打通赤峰至珠恩嘎达布其口岸的对外陆路运输通道，畅联至北京、天津、沈阳等城市和锦州、曹妃甸等港口的联络通道，推进赤峰、通辽一体化发展，重点打造 3 处综合客运枢纽港站和 3 处综合货运枢纽港站。

(4) 建设一批区域性综合交通枢纽城市。

规划建设乌海、鄂尔多斯、呼伦贝尔、巴彦淖尔、乌兰浩特、锡林浩特、巴彦浩特等区域性综合交通枢纽城市，加强和国际性、全国性综合交通枢纽城市的协同，提升对国土空间开发和重点产业的支撑能力。

3. 完善“两主、三辅、七节点”口岸枢纽格局。

(1) 加快建设满洲里、二连浩特口岸枢纽。

满洲里是中国最大的陆运口岸城市，是“一带一路”倡议向

北开放的第一门户，也是公、铁、空三位一体的国际口岸。结合沿边通道（室韦—策克）、满洲里—哈尔滨通道建设，提升满洲里陆路口岸枢纽对自治区东部盟市及其他口岸的辐射带动作用，丰富国际贸易、国际物流、商贸服务和跨境旅游等功能。重点打造3处综合货运枢纽港站。

二连浩特是中国“一带一路”倡议与蒙古国“草原之路”战略的对接点，是中国对蒙开放的最大陆路口岸。结合沿边通道（室韦—策克）、二连浩特—秦皇岛通道、二连浩特—太原通道建设，充分发挥中欧班列中通道过境优势，提升二连浩特陆路口岸枢纽的跨境运输能力和效率，打造呼包鄂乌枢纽集群对外开放门户，辐射带动自治区中部盟市其他口岸枢纽协同发展。重点打造1处综合货运枢纽港站。

（2）提升重点专业口岸枢纽物流服务质效。

提升甘其毛都口岸枢纽对外连通蒙古国西部矿产资源较富集区、对内辐射包头、巴彦淖尔等自治区西部地区的水平。增强策克陆路口岸枢纽辐射乌海、阿拉善等自治区西部盟市及陕甘宁地区能力，打造西部重要煤炭进口和集散枢纽中心。构建满都拉口岸枢纽以高品质能源和矿产品进口和加工为主导的口岸枢纽经济发展区域。

（3）优化一批口岸枢纽服务功能。

建设室韦、黑山头、阿日哈沙特、额布都格、阿尔山、珠恩嘎达布其、乌力吉等口岸枢纽，拓展跨境旅游、边境贸易、国际

物流等功能，服务对俄罗斯、蒙古人员往来和贸易运输。

专栏3 内蒙古自治区综合交通枢纽体系

综合交通枢纽集群（1个）：

呼包鄂乌综合交通枢纽集群。

综合交通枢纽城市（1+2+2+N）：

培育1个国际性综合交通枢纽城市：呼和浩特。

建成2个全国性综合交通枢纽城市：包头、通辽。

培育2个全国性综合交通枢纽城市：乌兰察布、赤峰。

建设N个区域性综合交通枢纽城市：乌海、鄂尔多斯、呼伦贝尔、巴彦淖尔、乌兰浩特、锡林浩特、巴彦浩特等。

口岸枢纽（2主3辅7节点）：

2主：满洲里、二连浩特。

3辅：甘其毛都、策克、满都拉。

7节点：室韦、黑山头、阿日哈沙特、额布都格、阿尔山、珠恩嘎达布其、乌力吉。

（二）打造综合交通枢纽场站。

以支撑综合交通枢纽城市定位为目标，以综合运输通道布局为支撑，打造一批具有多方式衔接能力强、区域辐射范围广的枢纽场站设施。建设“2+5+11”综合客运枢纽港站和“8+15+21”综合货运枢纽港站，完善配套集疏运系统，优化客货运输网络，有效提升枢纽体系整体服务水平。

1. 建设“2+5+11”综合客运枢纽港站。

依托航空、轨道交通、公路等对外运输方式，在呼包鄂乌枢纽集群建设呼和浩特新机场综合客运枢纽、鄂尔多斯立体交通枢纽等2个一类综合客运枢纽，满足大范围、长距离的国际、省际出行服务需求，形成自治区参与国际竞争和沟通全国的核心枢纽。依托两种对外运输方式，在呼和浩特、包头、通辽、乌兰察

布、赤峰等全国性客运功能突出的枢纽城市，布局 5 个二类综合客运枢纽，服务对蒙俄和省际旅客运输，形成自治区对外的重要客流集散枢纽和国家运输通道上的重要中转换乘点。建设 11 个三类综合客运枢纽，加强自治区与周边经济区之间、自治区内各盟市之间出行交流。

2. 建设“8+15+21”综合货运枢纽港站。

在呼包鄂乌枢纽集群，布局 8 个一类综合货运枢纽，支撑枢纽集群、国家级综合交通枢纽城市、国家物流枢纽实现国际性、全国性物流服务功能，为能源、矿石、农畜、大宗、重要原材料、外贸物资等国际国内大批次货物运输，提供中转、集散、分拨、加工、信息增值等物流功能。在位于全国性综合交通枢纽城市、国家物流枢纽城市、“两主”陆路口岸枢纽建设 15 个二类综合货运枢纽，形成自治区范围内具有影响力的综合货运枢纽，满足区域产业链、重要口岸的物流中转、集散需要。建设 21 个三类综合货运枢纽，满足一般口岸及所在城市周边货物转运、分拨、城市配送等物流活动的需要。

表 5—1 各盟市规划枢纽数量统计表

盟市名称	综合客运枢纽（处）				综合货运枢纽（处）			
	一类	二类	三类	合计	一类	二类	三类	合计
呼和浩特市	1	1	—	2	2	2	3	7
包头市	—	1	1	2	2	3	3	8
通辽市	—	1	—	1	—	1	2	3

盟市名称	综合客运枢纽（处）				综合货运枢纽（处）			
	一类	二类	三类	合计	一类	二类	三类	合计
乌兰察布市	—	1	1	2	1	1	1	3
赤峰市	—	1	2	3	—	1	2	3
鄂尔多斯市	1	—	1	2	1	2	2	5
乌海市	—	—	1	1	—	—	1	1
锡林郭勒盟	—	—	1	1	1	1	1	3
呼伦贝尔市	—	—	1	1	1	1	2	4
兴安盟	—	—	1	1	—	—	2	2
巴彦淖尔市	—	—	1	1	—	2	1	3
阿拉善盟	—	—	1	1	—	1	1	2
总计	2	5	11	18	8	15	21	44

六、推进综合交通统筹融合发展

（一）推进各种运输方式统筹融合发展。

统筹综合交通通道规划建设。强化国土空间规划对基础设施规划建设的指导约束作用，加强与相关规划的衔接协调。节约集约利用通道线位资源、土地资源、空域资源，促进交通通道由单一向综合、由平面向立体发展，减少对空间的分割，提高国土空间利用效率。统筹考虑多种运输方式规划建设协同和新型运输方式探索应用，实现多种运输方式相互协同、深度融合。用好用足既有交通通道，推动铁路、公路等线性基础设施的线位统筹和断面空间整合。加强综合交通通道与通信、能源、水利等基础设施统筹，提高通道资源利用效率。

推进综合交通枢纽一体化规划建设。推进综合交通枢纽及邮

政快递枢纽统一规划、统一设计、统一建设、协同管理。推动公路、铁路、城市轨道、公共交通等交通方式与综合交通枢纽高效衔接，逐步实现客运“零距离”换乘，推动既有综合客运枢纽整合交通设施、共享服务功能空间。加快综合货运枢纽多式联运换装设施与集疏运体系建设，统筹转运、口岸、保税、邮政快递等功能，提升多式联运效率与物流综合服务水平。逐步实现货运“无缝化”衔接。按照站城一体、产城融合、开放共享原则，做好枢纽发展空间预留、用地功能管控、开发时序协调。大力发展交通枢纽经济，推动通道线位、枢纽场站资源共享利用，推动重点产业园区与综合交通枢纽协同开发，促进资源集聚集散、要素融汇融通。

（二）推进交通基础设施网与运输服务网、信息网、能源网融合发展。

推进交通基础设施网与运输服务网融合发展。推进基础设施、装备、标准、信息与管理的有机衔接，加强新型载运工具、智能网联汽车、特种装备研发，推进装备技术升级。推广应用交通装备的智能检测监测和运维技术。提高交通运输网动态运行管理服务智能化水平，打造以全链条快速化为导向的便捷运输服务网，构建空中、地面与地下融合协同的多式联运网络，完善供应链服务体系。

推进交通基础设施网与信息网融合发展。加强交通基础设施与信息基础设施统筹布局、协同建设。以新基建为牵引大力发展

数字交通，加强 5G、大数据、物联网、人工智能、区块链等新技术在交通运输领域的应用，构建综合交通大数据中心体系，加强交通运输与相关领域数据互换共享。

推进交通基础设施网与能源网融合发展。推进交通基础设施与能源设施统筹布局规划建设，充分考虑煤炭、油气、电力等各种能源输送特点，强化交通与能源基础设施共建共享，提高设施利用效率，减少能源资源消耗。促进交通基础设施网与智能电网融合，适应新能源发展要求。

（三）推进区域交通运输协调发展。

提升与周边区域交通网络互联互通水平。全面对接京津冀、东三省、黄河流域综合立体交通网，强化通道能力建设，打造南向北京、北连口岸、联通八省的大能力综合运输通道。提升与蒙古及俄罗斯联通水平，积极参与共建“一带一路”和中蒙俄经济走廊建设，构筑我国向北开放的重要桥头堡，在联通国内国际双循环中发挥更大作用。

推进城市群交通一体化发展。以呼包鄂乌一体化和赤峰、通辽区域中心城市为重点，构建便捷高效的城际交通网，加快城市群轨道交通网络化，完善城市群快速公路网络。加强城市群内部重要站场、机场的路网连通性，促进城市群统筹资源利用、信息共享、分工协作、互利共赢，提高城市群交通枢纽体系整体效率和竞争力。统筹城际网络、运力与运输组织，提高运输服务效率。建立健全城市群内交通运输协同发展体制机制，推动相关政

策、法规、标准等一体化。

推进城乡交通运输一体化发展。推进高速公路、国省干线、农村牧区公路以及其他运输方式的衔接协调，加快农村牧区交通基础设施提档升级，全面推进“四好农村路”建设，实现城乡交通基础设施一体化规划、建设、管护。畅通城乡交通运输连接，推进县乡村（组）道路连通、城乡客运一体化，解决好群众出行“最后一公里”问题。提高城乡交通运输公共服务均等化水平，巩固拓展交通运输脱贫攻坚成果同乡村振兴有效衔接。

推动边境地区交通基础设施建设。统筹推进边境地区国省干线公路、农村公路等建设，推进沿边公路并行线建设和低等级公路提质改造，加快抵边公路建设，形成层次清晰、结构合理的沿边公路网。稳步推进边境地区机场建设，构建多层次航空网，扩大航空运输服务覆盖面。补强二连浩特等口岸后方铁路通道能力。加强抵边自然村邮政设施建设，实现邮政服务普遍覆盖。大力改善边境地区交通出行条件，进一步提升兴边富民、稳边固边能力。

（四）推进交通与相关产业融合发展。

推进交通与邮政快递融合发展。推动在铁路、机场、公路客运站等交通站场建设邮政快递专用处理场所、运输通道、装卸设施。在重要交通枢纽实现邮件快件集中安检、集中上机（车），发展航空、铁路快递专用运载设施设备。推动不同运输方式之间邮件快件装卸标准、跟踪数据等有效衔接，实现信息共享。支持邮政快递企业参与电商平台运营，通过网络销售、直播电商、社

交营销等方式同步开展经营活动，提升综合服务能力。发展航空快递、高铁快递，推动邮件快件多式联运，实现跨领域、跨区域和跨运输方式顺畅衔接，推进全程运输透明化。深化农村牧区客货邮融合发展，打造“一点多能、一网多用、功能集约、便利高效”的城乡交通运输新模式。

推进交通与现代物流融合发展。大力发展现代物流业，打造若干国家物流枢纽、自治区物流枢纽，构建“通道+枢纽+网络”现代物流体系。完善自治区物流通道和枢纽布局，完善与口岸衔接，畅通物流大通道与城市配送网络交通线网连接，提高干支衔接能力和转运分拨效率。整合公路、铁路、民航、邮政、海关、检验检疫等信息资源，促进物流信息与公共服务信息有效对接，实现“一单制”联运。推动运输装备标准化和运输流程优化，提升多式联运的组织效率和服务水平。加快新时代农村牧区寄递物流体系建设，完善快递园区、集散分拨中心、共配中心、寄递物流综合服务点等基础设施，通过打通三级物流体系关键节点，畅通城乡双向流通服务通道，拓展农村牧区服务网络建设模式，规范农村牧区快递服务行为，全面提升农村牧区寄递物流服务质量。推进口岸物流发展，建设国际航空口岸服务体系，延伸丰富中欧班列运行路线，提高口岸集装箱过境运输能力，依托重点口岸城市建设多式联运现代物流中心和进出口商品集散地。创新货运物流组织模式，支持多式联运、甩挂运输、驼背运输、网络货运等新型运输组织形式，支持传统物流企业参与电商平台运

营，推广小批量、多品种、低成本、高质量的配送模式，面向京津冀等重点区域，打造高效可靠的牛奶、生鲜、牛羊肉等冷链物流服务体系。

推进交通运输与文化旅游融合发展。强化交通网“快进慢游”功能，加强交通干线与重要旅游景区衔接。完善公路沿线、服务区、客运枢纽、码头等旅游服务设施功能，打造沿黄“几”字弯、环京津冀千里草原、大兴安岭森林核心旅游圈、乌阿海满旅游环线。支持红色旅游、乡村旅游、自驾游、露营游、度假游、康养游等相关交通基础设施建设，推进通用航空、特色铁路与旅游融合发展。健全重点旅游景区交通集散体系，鼓励发展定制化旅游运输服务，形成交通带动旅游、旅游促进交通发展的良性互动格局，为将内蒙古打造成为自驾游的首选地、露营游的佳选地、度假游的必选地、康养游的优选地提供交通保障。

推进交通与装备制造等相关产业融合发展。加强交通运输与现代农业、生产制造、商贸金融等跨行业合作，发展交通运输平台经济、枢纽经济、通道经济、低空经济。支持交通装备制造业延伸服务链条，促进现代装备在交通运输领域应用，强化交通运输与现代装备制造业的相互支撑。推动交通运输与生产制造、流通环节资源整合，鼓励物流组织模式与业态创新。推进智能交通产业化。

七、推进综合交通高质量发展

（一）推进安全发展。

提升安全保障能力。切实树牢安全发展理念，将安全发展贯穿于综合交通运输各领域、各环节，牢牢守住安全底线。加强行业安全监管，坚持“三管三必须”原则，健全交通安全监管体系。加强交通运输安全风险预警、防控机制和能力建设，推进安全生产风险专项整治。强化重大基础设施安全保障体系建设，提升交通网络系统韧性和安全性。提升交通运输装备安全水平。健全行业调度指挥和应急救援体系，有效提高防灾减灾救灾和重大突发公共事件处置保障能力。

提高交通基础设施安全水平。建立完善现代化工程建设和运行质量全寿命周期安全管理体系，完善行业安全管理制度。强化交通基础设施运行监测、预防性养护维护、安全评估，及时消除安全隐患。推广使用新材料新技术新工艺，提高交通基础设施质量和使用寿命。完善安全责任体系，创新安全管理模式，强化重点交通基础设施建设、运行安全风险防控，全面改善交通设施安全水平。

完善交通运输应急保障体系。建立健全多部门联动、多方式协同、多主体参与的综合交通应急运输管理协调机制，完善科学协调的综合交通应急运输保障预案体系。构建快速通达、衔接有力、功能适配、安全可靠的综合交通应急运输网络。提升应急运输装备现代化、专业化和智能化水平，推动应急运输标准化、模块化和高效化。统筹交通运输应急救援能力建设，建设多层级的综合运输应急装备物资和运力储备体系。优化内蒙古自治区综合

交通运输监测与应急指挥系统，提升数据归集、平台对接、信息共享能力。科学规划布局应急救援基地、消防救援站等，加强重要通道应急装备、应急通信、物资储运、防灾防疫、污染应急处置等配套设施建设，提高设施快速修复能力和应对突发事件能力。建立健全行业系统安全风险和重点安全风险监测防控体系，强化危险货物运输全过程、全网络监测预警。

（二）推进智慧发展。

提升智慧交通发展水平。推动智慧公路、智慧铁路、智慧民航等智能化基础设施建设，推进交通基础设施数字化、网联化发展。积极推进北斗系统在重点领域的广泛应用，不断扩大北斗终端规模化。全方位布局交通感知系统，与交通基础设施同步规划建设，部署关键部位主动预警设施，提升多维监测、精准管控、协同服务能力。推广智慧交通应用场景，逐步推进智能网联汽车（智能汽车、自动驾驶、车路协同）、智能输送分拣等在公交、出租、景区接驳、港区物流等领域示范应用。

推进既有设施智能化。利用新技术赋能交通基础设施发展，加强既有交通基础设施提质升级，提高设施利用效率和服务水平。推动公路路网管理和出行信息服务智能化，完善道路交通监控设备及配套网络。推动综合客运枢纽智能化升级改造。推动客运售票、检票、安检、登程等环节电子化、无感化，建设枢纽内智能引导设施。开展“智慧物流”，推动企业间物流信息系统互联互通，推动电子运单，鼓励跨运输方式联程联运生产服务。建

设内蒙古自治区交通运输综合服务平台，通过对行业数据的全面汇聚、管理和应用，进一步优化业务应用高效开发、集成和部署，促进行业治理“一网统管”，业务应用“一网协同”。

（三）推进绿色发展和人文建设。

推进交通绿色低碳发展。落实碳达峰碳中和战略，加快推进交通运输绿色低碳转型。优化调整运输结构，加快发展多式联运，引导大宗货物及中长距离货物运输向铁路转移。推广清洁能源和新能源载运工具，减少二氧化碳排放。推进国家公交都市建设，倡导绿色出行。推进资源节约集约利用，统筹利用综合运输通道线位，提高土地等资源利用效率。推广应用节能环保材料，积极推动废旧道路材料再生利用，加强工业固废、建筑垃圾等综合利用，推进邮件快件包装标准化、可降解化和减量化，提高资源再利用和循环利用水平。加强生态环境保护。促进交通基础设施与生态空间协调，最大限度保护重要生态功能区、避让生态环境敏感区，加强永久基本农田保护。

加强交通运输人文建设。完善交通基础设施、运输装备功能配置和运输服务标准规范体系，满足不同群体出行多样化、个性化要求。加强无障碍设施建设，完善无障碍装备设备，提高特殊人群出行便利程度和服务水平。健全老年人交通运输服务体系，满足老龄化社会交通需求。创新服务模式，提升运输服务人性化、精细化水平。加强交通文明宣传教育，弘扬优秀交通文化，提高交通参与者守法意识和道德水平。

（四）提升治理能力。

完善综合交通管理体制和监管机制。建立健全符合财政事权和支出责任改革要求、适应综合交通一体化发展的大交通管理体制，统筹交通运输各领域政策机制创新，加强改革举措系统集成。统筹制定交通发展规划和政策，强化规划协同，实现“多规合一”、“多规融合”。推进交通运输政务服务能力建设，提升治理水平，优化营商环境。加强交通行业信用体系建设，构建以信用为基础的新型监管机制，建立健全交通诚信电子档案，完善“黑红名单”制度和失信联合惩戒机制。

加强交通运输法治建设。推动交通运输重点领域地方性法规、规章制定修订。适应交通运输新业态新模式发展需求，建立健全行业地方性标准、规范。全面加强规范化建设，提升交通运输执法队伍能力和水平，严格规范公正文明执法。落实普法责任制，营造行业良好法治环境，把法治要求贯穿于综合交通运输规划、建设、管理、运营服务、安全生产各环节全过程。

加强交通运输人才队伍建设。优化人才队伍结构，加强跨学科科研队伍建设，积极培育交通运输行业领军人才和创新团队。大力弘扬劳模精神、工匠精神，提升交通职业队伍法治素养、责任意识，培养一支数量充足、技术精湛、敬业奉献的交通技能人才队伍。加强创新型、应用型、技能型人才培养，做好优秀年轻干部培养、选拔和使用，建设忠诚干净担当的高素质干部队伍。

八、保障措施

（一）加强党的领导。

持续加强党的全面领导，增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”，充分发挥党总揽全局、协调各方的领导核心作用，充分发挥各级党组织在推进内蒙古自治区综合立体交通网建设发展中的作用，激励干部担当作为，不断提高贯彻新发展理念、构建新发展格局、推动高质量发展能力和水平，为实现本规划目标任务提供根本保证。

（二）健全体制机制。

建立完善规划实施协调推进机制，自治区发展改革委负责规划统筹实施和衔接，积极争取国家支持；自治区交通运输厅负责规划具体实施，细化落实主要目标和重点任务；自治区工业和信息化、财政、自然资源、生态环境、商务（口岸）、邮政等有关部门要各司其职，密切协作，确保规划顺利实施。要进一步健全完善交通基础设施全生命周期管理机制，强化部门协同和上下联动，加强各方力量整合，推动各类交通基础设施统筹规划建设，推进公路、铁路、民航、邮政等统筹协同发展，有序推进综合立体交通网建设。

（三）加强资金保障。

完善政府主导、分级负责、多元筹资、风险可控的资金保障和运行管理体制，创新推进综合立体交通发展的投融资模式，努力拓宽投融资渠道，形成多主体、多层次、多元化投入格局。积

极争取国家政策和资金支持，鼓励各类金融机构依法依规为市场化运作的交通发展提供融资，积极引导社会资本参与交通基础设施建设。构建效益增长与风险防控可持续发展的投资机制，防范化解债务风险。

（四）加强资源支撑。

加强自治区综合立体交通网规划项目土地等资源供给，实现交通基础设施空间资源有效预留。规划、建设过程严格用地控制，推动多种运输方式综合开发、立体开发、集约节约开发，提高交通用地复合程度。建立国土空间规划等相关规划与交通规划动态协调和管理机制。

（五）加强实施管理。

本规划实施过程中要坚持目标导向和问题导向，区分轻重缓急，聚焦办好“两件大事”，结合自治区产业发展和人口结构布局优化，及时将有关项目纳入相关专项规划，合理安排时序。要加强与国民经济和社会发展、国土空间、区域发展等各级各类规划衔接，与支持和落实“五大任务”等相关政策举措衔接，定期开展规划评估，依据国家发展规划进行动态调整和修订。各盟市在编制交通运输相关规划中，要与本规划做好衔接。

九、环境影响评价

（一）内蒙古自治区生态环境总体情况。

内蒙古自治区地处祖国北部边疆，横跨“三北”，是我国北方重要的生态安全屏障。《内蒙古自治区主体功能区规划》中全

区重点生态功能区主要有“两屏三区”，分别是大兴安岭生态屏障、阴山北麓生态屏障、沙地防治区、沙漠防治区、黄土高原丘陵沟壑水土保持区，总面积为 54.68 万平方公里，占自治区面积的 46%。自治区生态敏感区主要包括水土流失敏感区、土地沙化敏感区、河湖滨岸敏感区，生态脆弱区主要包括东北林草交错区、北方农牧交错区及西北荒漠绿洲交接区。生态敏感区和脆弱区中极敏感和高度敏感区域划定为生态功能红线，面积为 98996.46 平方公里，占全区总面积的 8.37%。自治区禁止开发区红线主要为国家级自然保护区核心区和缓冲区，根据《全国自然保护区名录》，内蒙古国家级自然保护区共计 25 个，总面积 40489.38 平方公里，其中核心区和缓冲区面积为 15764.49 平方公里，占全区国土总面积的 1.33%。

（二）环境影响分析。

交通基础设施在建设运营过程中不可避免对生态环境、土地资源、水资源、大气等产生影响。各种交通方式编制专项规划时，应同步编制环境影响评价报告书，强化生态保护和污染防治，合理设计项目线位走向和场站选址，坚持可持续发展理念，提倡绿色运输方式，集约节约利用资源，提出减缓对声环境、水环境、空气等产生不利影响的有效措施，构建生态文明、绿色环保的综合交通体系。

本规划紧密衔接国家相关规划，符合国民经济和社会发展要求，符合生态保护红线、国土开发、城镇布局等相关要求，符合

国家能源结构调整以及节能降耗要求。

（三）预防和减缓不良环境影响的措施。

加强生态保护。本规划依据《自然保护区管理条例》、《内蒙古自治区生态保护红线划定方案》的规定，有效避让自然保护区、饮用水源地、湿地等生态敏感区。对于无法避让的生态红线，积极采用生态选线、环保设计，合理利用生态工程技术，减少对自然保护区、风景名胜区、珍稀濒危野生动植物天然集中分布区等生态敏感区域的影响。

优先发展绿色交通运输方式。优化运输结构，鼓励公路、铁路共用廊道，减少土地占用。鼓励既有项目升级改造和建设综合运输枢纽，提高资源利用效率和运输效率，节约集约利用土地资源。鼓励采用较高排放标准的新型节能运输工具，推行新能源和清洁能源使用，实施营运车船燃料排放消耗限制标准。

做好污染物排放控制。积极采用综合措施，对交通建设及运营产生的污染进行有效防治，改善沿线声环境和振动环境质量，严格控制气体和固体污染物排放，最大限度减少地表水和地下水污染。严格执行环境影响评价制度，加强建设项目后期管理力度，强化规划项目施工、运行阶段及验收各个环节的环境监管。

完善监管保障体系。各职能部门应提前介入，为项目勘察设计等前期工作提供政策咨询和实施保障。建立完善绿色交通发展战略规划体系、标准规范体系、监督管理体系和组织保障体系，提升服务与管理能力。完善环境风险事故预防和应急处置机制，构建更加安全、环保的综合交通网络。