

贵州省交通运输“十四五”发展规划
——专题规划

贵州省道路运输业“十四五”发展规划

(印发稿)

贵州省交通运输厅

2021年12月

目 录

前 言.....	1
一、发展基础	2
(一) 发展成就.....	2
(二) 问题与不足.....	5
二、形势及需求	7
(一) 发展形势分析.....	7
(二) 阶段特征预判.....	9
三、发展思路	10
(一) 指导思想.....	10
(二) 基本原则	11
(三) 发展目标.....	11
四、主要任务	14
(一) 构建优质高效的道路客运体系.....	14
(二) 构建便捷优先的城市客运体系.....	21
(三) 构建高效专业的货运物流体系.....	25
(四) 构建优质规范的维修驾培体系.....	28
(五) 构建系统完备的安全保障体系.....	31
(六) 构建绿色环保的可持续发展体系.....	37
(七) 构建现代高效的行业治理体系.....	40
五、保障措施	46
(一) 优化体制机制保障.....	46
(二) 强化资金投入保障.....	47
(三) 营造良好发展环境.....	47
(四) 加强规划组织实施.....	48

前 言

“十四五”时期是我国由全面建成小康社会向基本实现社会主义现代化迈进的关键时期，也是全面推进交通强国建设的第一个五年规划期。“十四五”时期，贵州省社会经济和交通运输发展外部环境和内部条件发生深刻变化，既处于重要的战略机遇期，也面临诸多风险挑战。道路运输是综合交通运输体系的重要组成部分，推进道路运输服务发展和提质增效是现代综合交通运输体系建设的重要要求与目的，交通运输全面深化改革，推动实现高质量发展，当好国民经济和社会发展的先行官，离不开道路运输行业的有力支撑。

《贵州省道路运输业“十四五”发展规划》（以下简称《规划》）是贵州省交通运输“十四五”发展规划体系的专项规划，是道路运输业服务和支撑贵州省推进交通强国建设的第一个五年规划。《规划》坚持目标和问题双重导向，以供给侧结构性改革为主线，以推动高质量发展为核心，聚焦行业发展不平衡、不充分的问题，贯彻“在新时代西部大开发上闯新路、在乡村振兴上开新局、在实施数字经济战略上抢新机、在生态文明建设上出新绩”的“四新”总体要求，加快构建符合贵州发展需求的优质高效、数字智能、绿色低碳、安全可靠的道路运输行业发展体系，基本实现道路运输基础设施高质量、运输服务高质量和治理能力高质量，实现全省道路运输由“基本适应”向“提质增效”转换，为交通强国示范省建设夯实基础，为新型工业化、新型城镇化、农业现代化、旅游产业化建设提供有力保障。

一、发展基础

（一）发展成就

1. 客货运输服务能力不断增强

客货运输总量继续保持增长态势。2020 年全年完成客运量 3.4 亿人次、客运周转量 295.8 亿人公里（受疫情影响，2020 年较“十二五”期末下降 58.3%和 30%，但 2019 年较“十二五”期末增长 4.5%和 11.5%），建制村 100%通客运。共有载货汽车 8.2 万辆，完成货运量 7.9 亿吨、周转量 609.8 亿吨公里。**城市客运服务能力明显提升。**2020 年公共汽电车完成客运量 15.24 亿人次，全部县（市、区）实现通公交，公交车辆较“十二五”末增长 45.6%，线路里程增长近一倍；全部市州中心城区、30 个县（市、区）实现一卡通互联互通。城市轨道交通实现“从无到有”突破。**货运组织化水平持续优化。**2 个项目入选全国多式联运示范工程项目，6 家企业纳入了全国道路货运无车承运人试点工作，铜仁市入选全国首批城市绿色货运配送示范工程创建城市；货车牵引车占比逐年提高，甩挂运输试点收到预期效果。

2. 道路运输基础设施不断完善

全省站场建设累计投资达 90.2 亿元，较“十二五”期末增长 441.9%，客运站点总数较“十二五”期末增长 85%。各市（州）至少有 1 个一级客运站，拥有二级以上公路客运站的县城占比达到 95%以上、建有客运站的乡镇占比达到 93 以上%。不断创新客运站场布局，引导设置客运站城区延伸服务点（站），弥补客运站规划布局短板。层次分明的客货运输站场体系基本形成，部分市州逐步实现与其他交通运输方式的无缝衔接。

3. 新业态新模式发展成效初显

定制客运试点有序开展。分两批开展市际定制客运试点，覆盖贵阳、安顺、黔南、铜仁、毕节、六盘水及贵安新区等多个地市（州），带动了传统客运企业转型发展。**“互联网+”助推农村客货服务创新。**在全国率先开发了自主品牌农村智慧交通调度系统“通村村”服务平台，实现100%乡镇全覆盖，初步形成了“1+9+88+N”出行网络，成为交通运输部农村客运智能化应用唯一示范项目。**运游融合发展成为传统客运企业转型发展的重要领域。**各市州核心企业组建了旅游集散中心联盟，开展了旅游客运集散中心企业试点，推动了运游融合发展以及传统客运的转型升级。**网络货运新业态发展迅速。**全省6家货运物流企业和平台企业被列为国家无车承运人试点企业，113家网络货运企业取得许可，提高了货运组织化程度、优化了市场主体结构，降本增效作用显著。**城市客运服务多元创新。**开展了省级公交优先示范城市创建，开通了定制公交、社区公交等多元化服务，在西部省区率先实现全域交通一卡通互联，实现智能化、多元化支付服务全面覆盖。

4. 机动车维修和驾培发展提档升级

机动车维修服务全面升级。在9个市州开展汽车维修电子健康档案系统建设试点，完成一二类企业与省级系统对接以及省级与部级系统互联。启动I/M制度试点。探索成立全国首家机动车维修纠纷速裁法庭。成为全国首个通过立法形式明确“三检合一”的省份，“三检合一”省市县四级联网率达到100%。**驾培服务模式改革全面深化。**改变单一的“一校制和一费制”驾培服务模式，“分科目、跨机构”改革全面推行，覆盖率达到100%。探索高等职业院校试点开展大型客货车驾驶人职业教育，引导建立大型客货车驾驶人培训基地；建设了“贵州省驾驶培训监管服务平台”实现驾驶员培训省市县三级监管，实现了与“全国驾驶培训数据交换与服务平台”对接。

5. 信息化建设全面有序推进

全行业网络化监测服务体系初步形成。**行业数据中心工程**。建设了“贵州省道路运输数据中心”，为汇聚各类系统数据资源，强化行业大数据管理与分析奠定了基础。**运政管理信息工程**。全面启动新版运政管理信息系统建设工作，实现了道路运政基础数据与部、省、市、县四级运政系统业务的协调联动。**旅客运输信息化工程**。建成了贵州省道路客运联网售票系统，开通贵州省汽车票务网，基本实现“一张网购票、24小时购票”的便捷服务。**城市公交信息化工程**。初步建立贵州省城市公交运行监测云平台，接入“省级公交优先示范城市”创建城市相关数据，为企业提供了大数据辅助决策工具。**货运物流信息化工程**。建成了贵州交通运输物流公共信息平台，推动了全省货运物流数据互联互通，实现了与国家交换节点和其他区域节点互联互通，为“黔货出山”和降本增效发挥了重要支撑作用。

6. 安全和绿色发展基础进一步夯实

安全发展条件进一步强化。道路运输事故数量和道路运输事故死亡人数连年下降，平均值分别较“十二五”期末下降 25%和 27%，事故次数和死亡人数实现“双下降”，安全监管能力和安全发展水平进一步提升。建成了贵州省道路运输第三方安全监测平台，成为全国第四个建成运行第三方安全监管平台的省份。创新道路运输安全教育和培训，建成全国首个“体验式”西部山区道路运输安全警示教育基地，构建了以基地为中心、安全小屋为支点的“1+N”安全教育体验场景辐射圈，强化了道路运输安全培训和应急处置学习的保障条件。**绿色发展水平进一步提高**。新能源和清洁能源车辆加快应用推广，全省 9 个市州和贵安新区均开设清洁能源、新能源公交线路，全省天然气公交车占比 28.1%，新能源公交车占比 58.7%。全省清洁能源出租汽车

占比达到 73.7%。着力推进营运性货运车辆向大型化和专业化方向发展，发展货运车辆大型化、专用化发展效果明显。

7. 行业治理水平稳步提升

深化道路客运“放管服”改革。开展客运企业扩大经营自主权改革试点，推动省市际客运班线车辆经营范围改革，支持班线剩余运力依法转为包车客运。**深化出租汽车行业改革。**9个市州相继出台了深化出租汽车行业改革的实施意见和网约车实施细则，在规范经营权管理等方面开展了积极探索，网约车合规化加速推进。**加强监管手段和能力建设。**开展非法营运专项整治，建立疑似非法营运车辆“灰名单”数据库，利用大数据手段，构建了跨部门跨领域的信息互动平台，提升了非法营运治理的精准度和工作效率。**加强法治文明建设。**开展行政许可事项取消和下放后的承接与监管工作，全面实施并执行“双随机一公开”和“双公示”制度，完善诚信考核制度，加强信用信息归集共享；加强运政执法队伍建设，着力提高运政执法队伍整体素质。

(二) 问题与不足

1. 客货运输结构性矛盾依然突出

高品质、多样化运输服务供给不充分。新业态、新模式发展不足，传统业态占比过大，多层次、“一站多点”站场体系建设制约因素较多。综合客运枢纽发展滞后，道路运输比较优势没有充分发挥。**城乡客运服务均等化仍存差距。**农村客运经营效益差、公交化改造难度大、企业主动发展动力不足，客运站闲置现象普遍，农村客运质量仍然有待提高。**货运物流组织化程度偏低。**先进运输组织方式发展仍然滞后，货运组织集约化程度低，多式联运物流园区一体化建设、运营机制不畅，多式联运经营主体少，货运物流与实体供应链创新融合不足。

2. 城市公共交通发展不充分

城市公共交通发展投入不足。县级公交首末站、枢纽站建设严重不足，公交进场率总体较低，充电设施难以满足纯电动车辆推广需要。公交路权保障不足，公交专用道和优先通行信号灯建设不到位、设置不合理、管理不到位。**出租汽车行业改革任重道远。**巡游车历史积弊仍然存在，运价改革严重滞后，新老业态融合发展仍然不足，网约车市场规范发展水平仍然亟待提高，网约车合规化进程仍需快速推进。

3. 信息化发展统筹协调不足

管理信息系统数量多、功能和数据重复、分割运行仍普遍存在，“重建设、轻应用”、“有应用、弱融合”现象明显，数据采集机制不健全，信息资源综合开发和统筹利用程度较低。依托行业数据，运用先进理念、先进技术提升行业监管水平的能力还需加强。各地信息化建设发展水平不均衡不充分，体系效益发挥还有差距。

4. 绿色安全发展水平仍然不高

绿色低碳发展能力有待提升。节能减排长效机制仍不完善，节能减排技术、产品推广应用等的进展较为缓慢。城市公交机动化出行分担率低。绿色能源装备发展制约多，新能源汽车推广支持政策较少，车辆装备结构仍有待优化。**安全发展基础仍需继续加强。**企业主体责任落实有待加强，车辆技术状况老化、农村客运风险增加、新业态新模式监管难依然存在，监管信息化、精准化水平不高。

5. 行业治理能力仍有待提高

市场配置资源的决定性作用还未得到充分发挥，市场主体活力激发仍不够不充分。行业管理、行政执法体制不顺、机制不畅问题依然存在。执法装备保障、依法行政能力、执法理念手段等仍需加强。市

场信用体系亟待完善，适应新业态发展的治理能力明显不足。行业协会作用发挥不足，多方共治的行业治理格局尚未形成。

6. 服务社会经济发展仍存短板

道路运输与经济社会融合发展仍存在需求对接精准度不高、供给服务配套程度较低、资源共享利用效率不高、牵引带动能力不足等不充分、不平衡、不协同的问题，在扩大有效供给和中高端供给，促进降本增效，支撑实体经济振兴升级方面的短板仍然较为明显。

二、形势及需求

(一) 发展形势分析

1. 在新时代西部大开发上闯新路，要求道路运输构建新发展格局推动高质量发展

一是要求立足区位优势，发挥区域枢纽功能。国家立体综合交通网推进建设，要求贵州具备更强区域枢纽功能，要求提升道路运输服务能力，发挥对产业布局、产业结构调整、乡村振兴、扩大对外开放等的支撑作用。二是要求服务“四化”发展，强化支撑引领。服务新型工业化、新型城镇化、农业现代化、旅游产业化的“四化”发展，要求便捷的运输服务和较低的物流成本，要求运输服务发挥引领性、基础性、服务性功能，提供安全、优质、高效、绿色、一体的运输服务。三是要求构建新发展格局，推动运输服务提质增效。要求道路运输提升以城市群为载体的客货运输服务，提高货运物流效率，打通“大动脉”、畅通“微循环”，使道路运输成为内外经济循环相互促进的重要纽带、产业链供应链安全稳定的保障基石。

2. 在乡村振兴上开新局，要求道路运输当好先行推动运输服务一体化和均等化发展

一是要求推进城乡流通骨干网络建设。现代农业发展格局的大布局、大调整，要求生产要素快速流动、资源配置集约高效，要求推进城乡流通基础设施和运输网络建设，发挥道路运输基础作用，畅通区际和城乡物流大通道。**二是要求完善县乡村三级农村物流体系。**围绕服务城乡产业发展，统筹渠道资源，推动交邮融合、客货同网发展，服务农产品产销对接，拓展省内市场、东部市场和“黔货出山进军营”三大市场。**三是要求提升城乡客运一体化发展水平。**紧盯城乡客运发展不均衡和不充分问题，提高一体化发展水平，实现农村基本公共服务均等化。重点巩固乡镇和建制村通客车成果，解决群众出行的“急难愁盼”问题。

3. 在实施数字经济战略上抢新机，要求道路运输创新发展理念推进行业治理深度变革

一是要求培育并促进新业态规范健康发展。要求继续坚持创新驱动发展，继续坚持发挥市场配置资源的决定性作用，守住行业发展底线，不断打通区域性政策制度隔阂，致力于构建和完善统一开放的市场格局。**二是要求传统业态顺应形势变化加快转型升级。**要求顺应定制化、品质化、多样化发展趋势，提前谋划行业转型升级。货运物流领域重点要促进传统企业转型升级，突出大数据等技术应用，立足综合立体运输网络，实现结构优化调整。**三是要求推动行业治理理念变革。**要求创新政策制度、转变管理理念、升级监管方式，营造公平有序的市场环境，提高市场主体活力，践行四轮驱动发展战略，构建多方共建共治共享的行业治理新格局，体现行业管理新作为。

4. 在生态文明建设上出新绩，要求道路运输着眼碳达峰推动运输服务绿色低碳转型

推动生态文明建设必然要求道路运输全面推动绿色低碳发展，对

运输组织、运输装备、运输管理提出更高要求，要求优化调整运力结构，发挥比较优势和不同运输方式的组合效率，推进“公转铁”“公转水”，推广多式联运、甩挂运输共同配送等高效运输组织模式，优先发展公共交通，倡导绿色出行，扎实推进结构性减排、管理型减排，加快推广应用新能源汽车，扎实推进技术性减排。

(二) 阶段特征预判

1. 运输服务转型升级成为行业高质量发展的关键

运输服务效率与品质将成为社会经济高质量发展对交通运输的核心要求。行业外的平台型企业对道路运输涉足将更加深入，传统业态边界将不断模糊甚至被打破，需求主导的供给转型和升级逐步成为主流，要求客货运体系内部结构更加优化，枢纽场站等资源配置更加高效，运行更加经济集约，更具有服务社会经济的经济性和竞争力。

2. 不同运输方式一体化融合成为行业发展的主基调

客运市场将基本完成格局深度调整，铁路出行主导地位将更加强化，道路运输市场及其资源配置将进一步下沉，各种运输方式一体化融合发展逐步成为市场主动选择。宏观层面，“一带一路”国家倡议、长江经济带等重国家战略叠加影响，以综合枢纽为核心的交通运输集疏运体系建设对于贵州将显得越发重要。

3. 市场主导行业发展的主体作用将更加突出

在高质量建设国家内陆开放型经济试验区的背景下，创新发展的市场环境和政策环境将进一步改善，道路运输行业的发展形态预计将迎来更加广泛的、更深程度的变革，市场化机制和“行业外部势力”将成为推动甚至主导全省道路运输行业发展的重要因素。市场主体将更加多元化，资源配置更加市场化，市场需求更加定制化、差异化，

新业态、新模式发展更加充分。

4. 行业治理方式转型和治理能力提升进入攻坚期

随着传统业态转型升级发展和新业态、新模式发展，道路运输各领域市场主体形态、业务和产品供给模式、运营管理模式等发生较大变化，传统以事前准入管理为主的行业管理方式，以及单一部门的治理模式，越来越不能适应行业发展形势，管理效能低下的问题将更加凸显，行业治理理念转变、治理能力提升将成为贯穿始终的重点任务。

三、发展思路

(一) 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中、六中全会精神，围绕统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，融入新发展格局，坚持高质量发展，贯彻习近平总书记在第二届联合国全球可持续交通大会提出的“五个坚持”主张，坚持以人民为中心的发展思想，坚持深化改革，深入落实“交通强国”战略部署，抢抓“西部陆海新通道建设”重大工程、“推进西部大开发形成新格局”等战略机遇，坚持以供给侧结构性改革为主线，以推动高质量发展为核心，聚焦行业发展不平衡、不充分问题，围绕“在新时代西部大开发上闯新路、在乡村振兴上开新局、在实施数字经济战略上抢新机、在生态文明建设上出新绩”的“四新”总体要求，加快构建符合贵州需求的优质高效的道路运输市场服务体系、数字智能的道路运输支撑保障体系，绿色低碳的道路运输行业发展体系、安全可靠的道路运输运行保障体系，推动全省道路运输由“基本适应”向“提质增效”转换，为交通强国示范省建设和贵州社会经

济高质量发展提供支撑和保障。

(二) 基本原则

坚持深化改革、优化环境。深化重点领域和关键环节改革，顺应供给结构的趋势性变化，立足保障性、基础性、衔接性，优化调整行业发展定位，进一步实施深化简政放权、放管结合、优化服务，优化资源配置方式，激发市场活力，释放企业潜能。

坚持服务为本、便民惠民。牢固树立以人民为中心的发展思想，践行出行即服务理念，不断创新服务模式，为广大人民群众提供均等化、多样化、高品质的运输服务，不断提升基本服务保障水平，不断增进民生福祉，努力提高人民群众的获得感、幸福感和安全感。

坚持协同融合、一体发展。破除束缚行业发展的机制障碍、制度障碍，促进道路运输与其他运输方式的衔接和协调；服务全省产业、城镇化布局，加强道路运输与上下游相关产业的融合与联动，提升道路运输服务经济社会发展的能力。

坚持科技引领、创新驱动。突出科技创新引领行业转型发展的作用，引导传统业态与互联网、数字经济等深度融合，激发发展新动能。引导新业态规范发展，进一步激发市场活力。

坚持多元治理、共治共享。合理发挥政府、企业、社会各方作用和优势，积极引入公众参与决策机制、公众监督机制，实现多方合作共赢、发展成果共享，逐步构建“小政府、大社会”的行业治理格局。

(三) 发展目标

1. 总体目标

到 2025 年，全省道路运输服务保障能力和服务品质全面提升，道路运输供给结构明显改善，创新驱动传统行业转型升级取得新突破，

绿色安全发展水平进一步提升，产业融合互动发展能力不断增强，资源配置效率和行业治理效率显著提高，人民群众获得感和满意度明显增强，基本实现道路运输基础设施高质量、运输服务高质量和治理能力高质量，基本构建形成优质高效、数字智能、绿色低碳、安全可靠的道路运输行业体系，全省道路运输基本实现由“基本适应”向“提质增效”转换，实现由外延式扩张向内涵式增长转变，实现与其他产业的高效互动互促，为交通强国示范省建设和贵州省社会经济高质量发展提供支撑和保障。

2. 具体目标

更加优质高效。道路运输服务供给更加丰富、优质，城乡交通运输一体化、均等化水平进一步提高，建制村通客车成果持续巩固拓展，公众获得感、满意度明显提升。客货运组织更加先进高效，体系完善、层级合理、规模适当、衔接高效的站场设施体系基本形成，道路运输与其他运输方式一体衔接水平显著提升，枢纽经济效应初步显现。

更加数字智能。信息化、数字化、智能化技术加快推广应用，线上线下服务深度融合，数字智能技术引领创新发展的作用更加明显。智能监管与服务能力初步形成，高效畅通、融通智能的“互联网+运输管理”管理体系初步建立。

更加绿色低碳。能源消耗和污染排放状况大幅改善，资源集约利用水平明显提升，绿色低碳出行成为发展主流。运输供给结构更加合理，运输组织更加先进高效，清洁能源技术和装备得到广泛应用，装备绿色化水平大幅提升，绿色运输服务政策标准体系更加健全。

更加安全可靠。道路运输安全监管的现代化水平明显提高，重点领域的安全监管进一步强化，安全监管体系和风险管控体系进一步完善，道路运输安全生产意识不断增强，本质安全水平明显提升，道路

运输安全事故死亡人数进一步下降。

表 3-1 贵州省道路运输“十四五”发展指标

分类	编号	具体指标		2020 年	2025 年	指标属性
优质 高效	1	新建综合客运枢纽（个）		—	5	预期性
	2	综合客运枢纽市（州）覆盖率（%）		44.4	100	预期性
	3	客运站城区延伸服务站点（个）		13	50	约束性
	4	具备条件的二、三类班线定制服务开通率（%）		5.4	100	预期性
	5	城乡交通运输一体化发展水平 4A 级以上比例（%）		77	90	约束性
	6	农村客运公交化运营比例（%）		7.8	15	约束性
	7	公交优先发展	BRT 线路长度（公里）	563	600	预期性
			专用车道长度（公里）	117	200	预期性
	8	新建货运枢纽（物流园区）（个）		—	3	预期性
	9	多式联运经营主体（户）		1	3	预期性
	10	大型网络货运经营企业（户）		1	3	预期性
数字 智能	11	区域性机动车维修品牌连锁企业		0	3	预期性
	12	电子客票闸机二级以上客运站覆盖率（%）		—	100	预期性
	13	智能化客运枢纽（个）		0	1-2	预期性
	14	智能化货运枢纽（物流园区）（个）		0	1-2	预期性
	15	统一的道路客运定制服务平台		—	打造应用	预期性
	16	网约车监管信息交互平台		开发建设	应用完善	预期性
	17	行业大数据池（数据中心）		开发建设	应用完善	预期性
	18	公众出行信息服务平台		开发建设	应用完善	预期性
	19	从业人员管理服务系统		开发建设	应用完善	预期性
	20	道路运输电子证照系统		—	主要领域全面应用	预期性
绿色 低碳	21	城区公交车辆万人拥有量（标台）		9	10	约束性
		公交机动化出	贵阳、遵义等大城市	—	50	预期性

分类	编号	具体指标		2020 年	2025 年	指标属性
	22	行分担率 (%)	其他市 (州) 中心城市	——	35	预期性
	23	城市公交新增和更新车辆新能源车占比 (%)		——	80	约束性
安全可靠	24	道路运输安全小屋县级覆盖率 (%)		——	100	预期性
	25	“道路运输企业安全隐患排查治理系统”市州覆盖率 (%)			100	约束性

四、主要任务

(一) 构建优质高效的道路客运体系

1. 完善和丰富客运服务层级体系

(1) 全面实施和规范定制客运发展

细化定制客运的开展形式、条件要求、运营规范和监管重点，引导和鼓励班车客运企业在已经取得经营许可的线路上开展定制化服务。指导各地市重点实施实施二类（省内市际）、三类（市内县际）客运班线的定制化改造，具备条件的二类、三类客运班线定制化服务100%覆盖。推动定制客运向县级区域延伸，逐步形成覆盖城乡、城际空间范围，涵盖商务、校园、旅游等出行场景的定制客运服务体系。

专栏1：定制客运提速工程
定制客运服务平台建设工程。鼓励客运企业通过合资合作等多种形式联合开发建设公用型定制客运服务平台，逐步打造定制客运服务的区域性品牌。 传统客运班线定制化改造工程。实施二类（省内市际）、三类（市内县际）客运班线的定制化服务升级改造工程，具备条件的二三类班线，实现定制化服务 100%覆盖。

（2）优化调整长途客运

立足保障性、基础性、衔接性的发展定位，逐步退出非优势领域，线网布局从“全面覆盖”转向“优干强中拓支”，逐步实现与铁路、民航的有机衔接和错位发展。一是优化长途客运线路，逐步实现起讫地与贵广高铁、成贵高铁、沪昆高铁、贵南高铁、渝贵铁路等重合的客运班线全部退出市场。二是创新长途客运接驳运输，通过包车、网约车、站际接送车等形式实现起讫站点、配客站、接驳点的无缝衔接。

专栏2：长途客运结构优化调整工程

以接驳运输公司为实施主体，先期选择 1-2 个具备条件的市（州）开展“长途客运组织优化试点”，对发往部分省（市、区）的线路、运力、班次、停靠点进行优化整合和合理配置，提升长途客运实载率和运营效率。后期，总结试点经验，全省推进长途客运结构优化调整。

（3）创新城际城乡客运服务

重点培育机场、火车站与周边市州、县区之间的中短途城际、城乡客运市场。支持客运企业加强线路和车辆资源共享，丰富城际城乡客运服务产品，提高城际城乡客运服务品质。支持客运站设置停靠点等延伸服务点，解决班线客运“最先和最后一公里”问题，发挥道路客运“门到门”“点到点”“随客而行”的优势。到 2025 年，衔接高铁、机场的班线或公交线路的县级行政区覆盖率达到 80%。

（4）推动旅客联程运输发展

倡导和推广“出行即服务”（MaaS）理念。重点在贵阳（贵安新区）、遵义发展公铁、空巴联程运输；在贵阳（安顺）都市圈、遵义都市圈、黔中城市群，以及铜仁、都匀发展公铁联程运输。支持客运企业与火车站和机场、铁路和民航企业、平台企业等共同发展旅客联程运输。培育专业化的旅客联程运输经营主体，创新一体化联运产

品。推动实施“一站购票、无缝衔接、一票（证）通行”的联程运输票务服务。鼓励道路客运企业在城市候机楼、枢纽站场、旅游集散中心等为联运旅客提供“行李直挂”“徒手旅行”等服务。鼓励和支持建立旅客联程运输企业联盟，推动运输线路、站场资源等共享，探索完善客票退改签、行李托运等合作机制。

专栏3：旅客联程运输工程
在择优选择3个城市推动发展旅客联程运输业务，完善旅客联程运输服务设施，鼓励不同运输方式共建共享联运设施设备，加快推进联运票务一体化、行李服务便利化、信息资源化。

2. 提升客运服务均等化服务水平

（1）推进城乡客运一体化发展

鼓励地市积极申报交通运输部“城乡交通运输一体化示范县”创建工程，在城镇化水平较高、经济基础较好、人口密集和通行条件允许的地区，通过城市公交线路向毗邻区域、郊区、乡镇、建制村等地进行延伸、班线客运公交化改造、发展镇村公交等模式推动全域公交、区域公交发展，以点带面全面提升城乡客运一体化发展水平。到2025年，城乡交通运输一体化发展水平4A级以上县（市）比例不低于90%。

（2）提升农村客运运营服务水平

提高服务通达深度和覆盖面。加快推进农村客运班线公交化改造，到2025年力争农村客运公交化运营比例达到15%以上。在客流稀少、偏远地区、山岭重丘等地区推广片区经营。发挥农村交通运输综合信息服务平台的资源整合作用，提升预约响应服务效果，弥补农村客运服务短板。**提高资源整合能力和运营服务水平。**鼓励实行“一县一公司”城乡客运经营模式，推动农村“客货邮融合”“交邮融合”发展，提高农村客运组织化程度和抗风险能力，推进农村客运服务品牌建设。

发挥骨干企业在规范化运营、高品质服务方面的引领带动作用。

专栏4：农村客运服务提升工程

推动城乡客运服务能力提升工程。加快推进农村客运班线公交化改造，推动发展镇村公交，力争农村客运公交化运营比例达到 15%以上。

农村客运资源整合提升工程。全面推动实行“一县一公司”的城乡客运经营模式，培育农村客运服务品牌，加快推动农村客运集约化、规模化经营，发挥骨干企业的引领带动作用。

（3）保障特殊旅客的出行权益

重点关注以老年人和残疾人为主的特殊群体的出行需求，在出行购票、站场设施功能配置、车辆配置等环节，更加注重特殊服务需求，推进无障碍通道等设施改造，方便老年人现场购票、打印票证等。在运输服务产品方面，鼓励运输企业加强与旅游企业等的合作，开展适合老年人慢节奏的高品质的休闲旅游产品，开展医疗健康专线等有针对性的定制化客运服务产品，发挥道路运输在应对人口结构老龄化方面社会的使命和社会责任。

3. 提升客运站场综合服务能力

（1）完善客运枢纽层级体系

推动完善由综合客运枢纽和普通公路客运站两个功能层次为主体组成的“紧密衔接、各有侧重”客运枢纽站场体系。推进公路客运站与铁路客运站、机场、城市公交站点的统筹规划、同步建设，加快建设一批综合客运枢纽和普通客运站。到 2025 年，力争实现综合客运枢纽市（州）覆盖率达到 100%。加强市、县级普通公路客运站的升级改造，支持公路客运站拓展旅游集散等功能。探索在 4A 级以上风景名胜旅游景区附近推进建设旅游集散服务型公路客运站。

专栏5：客运枢纽站场建设工程

“十四五”期间，重点推进建设 5 个综合客运枢纽和一批市县级普通客运站。到 2025 年，力争实现综合客运枢纽市（州）覆盖率达 100%。

（2）优化客运站场网络布局

强化客运枢纽间的连通联动。以已建机场、高铁站的各市州政府所在城市为重点，加强城市内部的综合客运枢纽之间，以及火车站、机场、公路客运站等单一交通方式主要站场之间的直接连通，鼓励采用直达公交、直达客运班线、定制客运等形式实现高效连通换乘。**完善道路客运站场网点体系。**重点推动实施公路客运站延伸服务网点布局优化工程，推动构建“1+N”（一站加多点）或“X+N”（多站共享多点）的公路客运站延伸服务体系。鼓励客运站经营者在客运站所在城市市区、县城城区的客运班线主要途经地点和客流集中区域设立停靠（配客）站点，。鼓励同一城市不同的客运站经营者之间加强合作协调，统筹规划、共建共享停靠（配客）站点，提高站点的利用率。

专栏6： 客运站场延伸服务网点布局优化工程

以 9 市州政府所在城市为重点，以客运站经营者为实施主体，推动在城区范围内设置客运站延伸服务站（点）。“十四五”期间，全省争取建成客运站延伸服务站（点）50 个。

（3）提升衔接服务整体水平

提高一体化衔接水平。持续推动建立综合客运枢纽“统一规划、一体设计、同步建设、同期运营、协同管理”体制机制，推动新规划建设综合客运枢纽不同交通方式站场集中布局、空间共享、服务协同、立体或同台换乘。加快已建综合客运枢纽现有设施的功能改善和整合提升，具备条件的枢纽站场，推动建设完善自动步行道、风雨廊道等公共换乘设施，开通联运摆渡车服务。优化大型综合客运枢纽内部安检流程，在保障运输安全的前提下，优化枢纽内部的进出站客流

组织，推动跨交通方式安检标准互认。**实施智能化升级改造。**加快推广应用道路客运电子客票，推广应用二维码、生物识别信息等新媒介乘车。鼓励发展全程电子化服务模式，逐步推进人脸票证合一自助核验识别闸机在道路客运站的应用，推动服务“一码（证）通行”。推动旅客联程运输服务设施建设，逐步实现联程运输一站式票务服务，鼓励建设智能联程导航、自助行李直挂等服务设施。完善客运场站监控，大力推动客运站监控视频上云，强化重点场所监控力度。

专栏7： 客运枢纽站场智能化升级改造工程
在 1-2 个综合客运枢纽推广应用道路客运电子客票，实现客运服务各环节、各流程“一码通行”、全程电子化服务。“十四五”期间，争取全省二级以上客运站安装电子客票检票闸机覆盖率达到 100%。

（4）促进客运站场多元化开发

推进客运枢纽由功能服务型向多元综合体转变，新建客运枢纽和有条件的现有客运枢纽要统筹地上地下空间复合利用，推广地下空间开发利用、上盖物业综合开发等节地技术和模式，适度拓展商业、商务、会展、文化、休闲等功能和服务旅客的餐饮、购物等功能。拓展农村客运站点多元服务功能，因地制宜增设邮政快递、旅游集散等服务设施，多形式推行“多站合一”。在不改变客运站产权和服务功能的前提下，鼓励政府牵头，通过站址优化，以商养站等方式盘活农村客运站场资源，提高农村客运站点适用性和可持续发展能力。

4. 推动道路客运与旅游深度融合

（1）创新运游融合服务模式

重点围绕习水、赤水、仁怀、瓮安、黎平等县市的红色文化旅游资源，荔波喀斯特和铜仁梵净山等自然旅游资源、“桥梁博物馆”旅

游资源，遵义大娄山长征国家文化旅游示范路等资源，推动发展“车票+门票”“车票+门票+酒店”“车票+酒店”等“一站式”运游融合服务产品，以及线路涵盖区域内多数景点的“旅游直通车卡”，为游客提供主题式、定制式、菜单式的定制化运游服务。完善主要旅游景区的公共客运基础设施，鼓励开通和加密机场、火车站、客运站等旅客集散基地至景区景点的旅游专线、旅游直通车，鼓励在重大节假日和旅游高峰期加开定制旅游线路。创新运营模式，加密景区与景区、景区与城区间的旅游公交线路。扩大农村旅游景点的通达深度和覆盖范围，优化城乡客运线路和运力，支持客运班线剩余有效运力向旅游包车客运转型，增强城乡客运线路服务乡村旅游的能力。

（2）提升改造旅游集散中心

旅游集散中心提升改造。对运营效果较差的现有旅游客运集散中心开展全面评估，对具备优化改造条件的实施优化改造，切实发挥旅游客运集散中心的应有功能，对不具备优化改造条件的，进行清理退出，引导集散中心站点经营主体通过商业开发、多元服务功能开发等形式提高站点、场地资源的利用效率。**打造精品旅游集散中心(站点)。**继续推进枢纽站场向旅游集散中心转化，探索旅游集散服务型公路客运站建设，同时利用现有的汽车站、机场、火车站、高速公路服务区、景区附近客运站点等有序建设规模适当、定位合理的优质旅游客运集散中心，改善运游融合线下组织，持续改善游客出行体验。

（3）强化旅游出行信息服务

鼓励道路客运企业依托定制客运服务平台、联网售票平台等线上渠道，为游客提供交通和旅游票务的一站式解决方案，提供交通出行、旅游等综合信息服务。鼓励道路客运企业、企业联盟或行业协会等建立道路运输旅游服务信息平台，实现与行业监管系统对接。实现旅游、

交通部门之间动态信息公开推送，及时共享旅游客运市场信息。强化旅游客运信用管理，完善旅游客运服务质量投诉处理制度，强化联合监管和联合惩戒，切实维护旅游客运市场秩序。

专栏8： 运游融合服务提升工程
旅游集散中心提升改造工程。 全面评估现有集散中心的运营效果，根据实际情况进行提升改造或清理退出。在确有需求且条件具备的地区，打造 2 个精品旅游客运集散中心项目。
旅游客运服务能力提升工程。 完善直通景区的道路旅客运输网络，实现 3A 级以上景区旅游客运线路全覆盖。

(二) 构建便捷优先的城市客运体系

1. 城市公共交通提质增效

(1) 深入实施公交优先发展战略

继续推进实施公交优先发展战略，继续积极申报创建国家“公交都市”建设示范工程，以公交都市建设为载体，发挥城市人民政府的主体作用，发挥相关部门的职能优势，完善城市公共交通支持政策，强化公共交通的主导地位，逐步构建适应不同规模城市特点的公共交通出行服务体系，提高城市公共交通的机动化出行分担率。

专栏9：“公交都市”建设示范工程
国家公交都市建设示范城市创建工程。 继续申报创建国家“公交都市”建设示范工程，争取 1 个城市入选国家“公交都市”示范工程创建城市。

(2) 优化完善公交线网结构

对现有线路进行“延、缩、改”等优化改造，提高公交运营效率和出行分担率。在贵阳、遵义做好公交线路、公交站点与城市轨道交通的衔接。重点推动贵阳、遵义、安顺、六盘水等中心城区常住人口

50 万以上城市公交线路向周边延伸。推进公交微循环线路建设，提高与常规公交和城市轨道交通的衔接水平。促进城际、城区、城乡公交与班线客运的无缝衔接。到 2025 年，贵阳、遵义大城市的公交机动化出行分担率达到 50%，其他市（州）府所在地城市达到 35%。

专栏10： 公交线网优化工程
以 9 个市（州）政府所在城市为重点，利用大数据、移动互联网等现代技术，对现有线路进行“延、缩、改”等改造，实现公交线路与轨道交通的有效衔接，推动构建微循环公交线网。

（3）加快推进基础设施建设

加强场站和换乘设施建设。加快公交首末站、停保场建设，解决停车难和充电难问题。加强城市公交与城市对外交通基础设施衔接水平。结合贵阳市轨道交通 2、3 号线规划，推进城区外围 “P+R” 停车换乘系统建设，推进公共交通综合枢纽站场建设。到 2025 年，建成城市公共交通综合枢纽站场或首末站 5 个，提高城市交通换乘便捷度，提高城市公共交通吸引力。**加快公交专用道、优先道建设。**加快推进贵阳、遵义快速公交 (BRT) 线路及其支线建设。加快中心城区常住人口 50 万以上中等城市的公交专用道、优先道建设，探索公交专用道向通勤班车等高载客量车辆开放。到 2025 年，全省 BRT 线路长度达到 600 公里，公交专用道长度达到 200 公里。**积极发展轨道交通。**到 2025 年，贵阳市初步建成以轨道交通为骨干的城市公共交通网络，轨道交通网络效应初步显现。

专栏11： 公交基础设施建设工程

公交枢纽站和首末站建设工程。以 9 个市（州）政府所在城市为重点，加快公交枢纽站和首末站建设，建成城市公共交通综合枢纽站或首末站 5 个。

公交路权优先保障工程。结合国家级“公交都市”建设示范工程，推动快速公交(BRT)线路、公交专用道、公交优先车道的建设。到 2025 年，全省 BRT 线路长度达到 600 公里，公交专用道长度达到 200 公里。

（4）创新服务提升品质

推动定制公交发展。发挥“一城一交”优势，允许公交企业通过灵活的车型和价格提供定制化公交服务，与传统服务方式形成互补。支持开展预约响应式公交服务。支持有条件的公交企业试点发展预约响应公交，探索实行弹性可控的市场化定价，提供灵活、精准、差异的公交服务。**全面发展旅游公交。**促进“互联网+旅游+公交”深度融合，鼓励公交企业加强线上服务能力建设，打造集公交服务、旅游产品、旅游购物等于一体的公交出行服务，推动发展交通枢纽、旅游集散中心与重点景区之间的旅游公交、景区循环公交。**推动无障碍公交发展。**鼓励新增车辆优先选择低地板车，对低地板车辆进行无障碍设施改造，提高无障碍设施车辆配备比例。指导各地规范公交站台建设，加强公交站台无障碍改造、管理和维护。会同相关部门，争取在贵阳市探索推动无障碍公交发展。**提高车辆装备水平。**加快淘汰残旧、破损、污染严重公交车辆。积极推进混合动力、纯电动、天然气等新能源和清洁燃料车辆在城市公共交通行业的示范和应用。“十四五”期间，城市公交新增和更新车辆中新能源车占比达到 80%。

2. 出租客运稳定规范发展

（1）推动规模化集约化经营

推动巡游车公司化经营，鼓励中小企业采取联盟经营、资产整合等方式，实现规模化、品牌化经营，提升服务水平和抗风险能力。督

促巡游车企业建立现代企业管理制度，向社会承诺服务标准。将企业投诉情况和服务质量信誉考核结果向社会公布，增强企业品牌意识。

（2）促进运营服务转型升级

进一步理清产权关系，继续推动经营权无偿限期使用和有偿使用金清退，探索逐步放松数量管制。提升巡游车“互联网+”和智能化发展水平，鼓励有条件的城市打造巡游车专用“预约”平台，采用技术手段实现乘客对巡游车服务的评价监督，提高运营服务规范化水平。

（3）完善运价形成调整机制

逐步健全出租车运价形成机制和动态调整机制，推动实现政府定价向指导价过渡。先期选取2-3个城市试点实行政府指导价，扩大增值服务浮动运价范围。后续鼓励各地稳步有序构建运价结构，建立完善运价动态调整机制，探索建立远程调价机制。督促网约车平台公司规范和公开定价机制和动态加价机制。

（4）推动网约车规范有序发展

加快推进合规化进程。推动建立交通运输新业态的多部门联合监管机制，重点加强网约车行业联合监管，完善驾驶员背景核查、事中事后运营监管、安全管理等方面的政策制度。指导各地评估结合网约车政策的适应性并适时调整完善，降低合规化制度性成本。加强网约车平台企业合规化进程的督促检查，推动不合规车辆和驾驶员的清退。**建设省级网约车监管平台。**建设“贵州省级网络预约出租汽车监管信息交互平台”，实现与国家平台对接和数据交换共享，实现网约车准入许可业务办理线上化。到2025年，实现网约车数据信息全量接入。

（5）强化配套服务设施建设

在机场、车站、商场、医院等大型公共场所和居民住宅区，设立

出租汽车停靠点、专用候客区等配套服务设施。通过新设、改造等方式,增加公共厕所区域出租汽车停车位数量。增加集中就餐点等方式,解决驾驶员就餐问题。

专栏12： 出租客运服务品质提升工程
推进网约车合规化工程。建设“贵州省级网络预约出租汽车监管信息交互平台”，实现与国家监管信息交互平台对接和数据交换，到 2025 年，实现平台公司、车辆、驾驶员数据全量接入。 配套服务设施建设工程。重点在中心城区常住人口 50 万以上城市，推动设立出租汽车停靠点、专用候客区等服务设施。

(三) 构建高效专业的货运物流体系

1. 优化枢纽站场体系

(1) 优化枢纽站场布局

重点依托贵阳、遵义 2 个国家物流枢纽节点城市，大力推动全省通用集散型、多式联运型货运枢纽（园区）建设。鼓励和支持其他市州打造区域性物流枢纽节点。到 2025 年，推进建设货运枢纽（园区）项目 3 个,切实发挥货运枢纽(园区)在区域和通道的辐射带动作用，为全省现代物流体系发展提供有力基础设施支撑。

专栏13： 货运枢纽（物流园区）建设工程
统筹货运枢纽层级体系，到 2025 年，重点推动建设 3 个货运枢纽（物流园区）项目。

(2) 完善农村物流网络体系

建设县级交通物流集散中心。依托既有客货运输站场、交通物流园区、邮政快递中心站点等，建设或改造确有需求的县级物流集散中心,实现资源整合、多站合一,提高资源利用效率和一体化服务水平。

建设乡镇交通物流集散站。鼓励依托既有乡镇客运站，建设或改造具备客货运、邮政、快递、仓储、配送、充电设施、旅游集散、农副产品流通、农村金融服务等功能的“一点多能”的乡镇物流集散站。**建设村级交通物流综合服务点。**依托“通村村”服务点和邮政、农村供销、电商、乡村超市等资源建设村级农村物流综合服务点，打造为农村出行服务点、物流服务点、黔货出山点。引导企业因地制宜培育农村物流服务品牌，不提高农村物流网络覆盖率和整体服务水平。

2. 提高运输组织效率

（1）加强货运市场主体建设

依托生产企业提高运输组织效率 and 专业化水平。支持大型生产企业发展货运物流业务，或发挥其货源集聚优势和连接消费端与上游供应端的组织优势，聚合分散经营业户，深度的参与到运输组织中，提升运输组织的效率 and 专业化水平。**支持大型企业做大做强。**支持大型市场主体通过兼并重组等方式，整合分散经营的中小货运企业和个体运输业户，提高规模化、集约化程度。**鼓励中小企业联盟化发展。**通过联盟运作方式加强与货运枢纽（物流园区）的合作，提高分散运力资源的配置效率、降低运输组织成本。

（2）推动货运枢纽转型提升

发挥枢纽协同效应。优化各类、各级枢纽场站之间的分工和协作，发挥各城市不同枢纽站场间的协同效应。**推动园区功能转型。**顺应现代消费流通“去中心化、去中间化”特征，推动园区场站从实体货源、运力集散枢纽向物流信息、上下游供需信息的交互流转平台转变。**推动实施智能化提升改造。**依托产业园区、配送基地、多式联运枢纽，探索发展机械化、智能化立体仓库，提高智能终端、自动分拣、机械化装卸应用水平。

专栏14： 货运枢纽智能化改造提升工程

市场主导推动货运枢纽智能化提升改造，依托新建或现有产业园区、配送基地、多式联运枢纽，探索发展机械化、智能化仓库，提高智能终端、自动分拣、机械化装卸应用水平。“十四五”期间，争取推动 1-2 个货运枢纽（物流园区）智能化改造提升。

（3）推动多式联运优质发展

存量项目评估改造。对现有运营效果较差的多式联运项目进行评估，对具备优化改造条件的实施优化改造，发挥多式联运应有功能和效益。**依托产业发展多式联运。**依托乌江、清水江、南北盘江-红水河、赤水河沿岸港口等，推动公水联运发展，在有条件地区探索建设集装箱港口，引导发展集装箱船舶。**依托示范强化项目建设。**鼓励申报国家多式联运示范项目，推动建设具备“干线多式联运+区域分拨”服务功能的多式联运枢纽项目。到 2025 年，争取建成一批多式联运重点货运枢纽（物流园区）项目，争取创建 1 个国家级多式联运示范项目，培育具有全程货运组织能力的多式联运经营企业 1 家。

专栏15： 多式联运示范工程

加快推进多式联运枢纽（园区）项目建设，推动集装箱运输、商品车滚装运输、全程冷链运输等联运模式。到 2025 年，争取创建 1 个国家级多式联运示范项目，培育具有全程货运组织能力的多式联运经营企业 1 家。

3. 加快网络货运高质量发展

（1）培育发展网络货运企业

做实做强网络货运发展基础。指导各地遴选一批综合实力强的实体企业，发挥其在货运组织管理、运力资源管理等方面的优势，集中资源、资金、技术等要素，推动实体货运物流企业向网络货运企业转型。**促进网络货运的集约化发展。**以市场主体为主导，加大对小型网络货运平台的整合，实现网络货运“聚小成大”，提高集约化运作水

平，真正发挥网络化效益。**加强重点产业和特色产业融合发展。**发展有产业特色的专业化网络货运企业，发挥企业整合和产业辐射带动作用。到 2025 年，网络货运企业整体实力明显增强，培育形成 2 家全国性网络货运平台龙头企业。

（2）扩大网络货运应用范围

依托网络货运平台企业和大型枢纽场站推广挂车共享、长途接驳甩挂等组织新模式。推动网络货运在城市配送、冷链物流等领域的应用。推动网络货运在农村物流的应用，构建“电商运营企业+农村网络货运平台+村级服务站点”的农产品上行销售模式和日常消费品的下行配送模式。支持有条件的地区探索推进网络货运数字产业园区建设，探索“网络货运+产业园区”发展模式。

（3）提高网络货运管理服务水平

加快推进省级监测系统建设，加强闭环监测，提高行业管理服务能力。研究制定网络货运信息化监测评估指标体系，健全信用评价机制。探索开展网络货运企业分级分类评估，并实行差异化监管。鼓励平台企业加强对货流数据采集和监测分析。逐步推动行业管理数据和网络平台数据互联互通，将逐步将行业监测系统打造成为货运物流组织协调和数据分析平台。

专栏16： 网络货运龙头企业培育工程
重点培育 2 家网络货运平台经营龙头企业，实现行业管理数据和平台数据互联互通，推动网络货运在农村物流、城市配送、冷链物流等领域的应用。

（四）构建优质规范的维修驾培体系

1. 构建优质透明的维修服务体系

（1）持续推进优质高效发展

完善备案管理和信息公开。加大汽车维修技术信息公开力度，加强对企业汽车维修技术信息公开情况的监督，全面落实机动车维修经营者公开相关作业规范等要求。“十四五”期间，通过在公共服务平台公开维修企业备案情况，引导、监督、强化维修企业特别是三类维修企业的备案和分类指导。**持续推进维修品牌化建设。**建立以品牌化、连锁化、专业化的汽车维修企业为主体，以专项修理企业、综合小修（快修）为补充的现代维修市场体系。鼓励各地骨干维修企业与全国性的维修连锁品牌企业开展合作，打造规范化、品质化、专业化、品牌化的维修连锁示范企业。“十四五”期间，在全省范围内重点培育形成 3 家区域性机动车维修品牌连锁企业。**鼓励维修服务灵活多样化。**完善维修企业网点布局，鼓励在居民社区、城市公共停车场周边设立连锁维修网点。鼓励采用先进服务技术，创新服务形式，扩大服务内涵，占领细分市场领域。鼓励“互联网+汽车维修”发展，形成线上预约+线下维修服务体系。**加强技术储备及培训教育。**指导行业协会开展机动车排放维修治理技术比武等活动，发挥市场主导作用，加强高级人才队伍建设，探索建立汽车维修质量仲裁分会，建立健全行业专家、人才库，鼓励维修人才规范合理流动。

（2）优化完善监管服务机制

深化电子健康档案系统应用。推进电子健康档案向涵盖综合小修、发动机维修、车身维修、电器系统维修等相关业务的三类机动车维修企业覆盖。强化行业监管和公众服务功能，推动行业大数据分析和数字化监管，将维修数据采集和上传情况与企业质量信誉考核挂钩。推进企业-省级-部级系统互联互通。到 2025 年，电子健康档案系统对一类、二类企业接入率达到 100%，三类企业接入率明显提高。**推动建**

立社会评价机制。依托“汽车维修电子健康档案系统”，拓展和完善市级系统的车主服务功能，逐步实现维修档案查询、诚信门店查询、服务评价投诉、门店曝光台、违章处理、加油日记等功能，为车主选择信誉度高、服务质量好的维修企业提供便利权威的渠道。**创新司法保障机制。**鼓励和引导各地推动成立机动车维修纠纷速裁法庭或者成立机动车维修纠纷仲裁中心。“十四五”期间，推广黔南州机动车维修纠纷速裁法庭模式，实现全省各市、州机动车维修速裁法庭或机动车维修纠纷仲裁中心全覆盖。

专栏17： 机动车维修服务和管理提升工程
机动车维修企业品牌创建工程。打造规范化、品质化、专业化、品牌化的维修连锁示范企业，重点培育形成3家区域性机动车维修品牌连锁企业，鼓励品牌企业走出去。 服务纠纷司法机制推广工程。推广黔南州机动车维修纠纷速裁法庭模式，推动地方管理部门与人民法院联合成立机动车维修纠纷速裁法庭或者成立机动车维修纠纷仲裁中心，实现全省各市、州机动车维修速裁法庭或机动车维修纠纷仲裁中心全覆盖。

2. 构建集约规范的驾培服务体系

(1) 提升集约规范发展水平

提升集约化发展水平。鼓励驾校通过机构整合实现规模化、集约化经营，探索驾培联合体经营。指导各地建立驾驶培训市场供求预警信息的发布机制，引导和推动市场良性发展。**提升品牌化发展水平。**强化对品牌化、专业化骨干企业的培育和支持力度，赋予经营者更多自主经营权。鼓励引进大专以上学历人员从事教学与管理工作，鼓励与高等院校合作开展定向培训。鼓励行业协会开展管理服务水平“星级培训机构”评定活动并给予合理政策支持

（2）建立完善学员评价机制

拓展“贵州省驾驶培训监管服务平台”公共服务功能，对驾校静态信息、驾校排名、教练员排名和服务星级、曝光信息等进行公示，引导学员选择服务好、评价好的驾校。逐步开通学员满意度评价功能，培训机构按要求定期相关信息，为学员自主选择培训时间、自主选择信誉度高的驾校和教练员提供便利，逐步建立以学员评价为主的服务质量监督和评价机制，健全学员投诉处理制度。

（3）优化培训考试衔接机制

提升驾培监管信息化水平，不断完善“贵州省驾驶培训监管服务平台”功能，逐步打通机制和技术障碍，推动实现培训监管平台与公安部门驾驶员考试系统的联网对接，实现培训和考试信息交换共享，逐步建立完善驾驶员培训与考试工作衔接机制，共同促进机动车驾驶培训市场规范有序运行。

（五）构建系统完备的安全保障体系

1. 夯实行业安全发展基础

（1）健全安全生产责任体系

县（市、区、特区）交通运输局长通过分管或联系一家公交企业或“两客一危”企业的形式履行安全监管第一责任人职责。交通运输局副局长协助包保道路运输安全生产，一名副局长至少包保一家运输企业或一个片区，履行分管领域安全监管职责。通过直接分管运营安全等方式落实企业主要负责人员的安全生产法定责任，通过按行政区域、运营路线或业务领域分别包保运营安全等方式落实企业高管人员的安全管理责任。企业实行安全网格化管理，明确网格管理安全责任。

（2）完善企业安全生产制度规范

开展安全生产标准化、规范化建设工作，完善安全管理相关制度、规范、操作规程，逐步建立完善企业安全生产制度体系、企业安全生产培训教育体系和安全生产投入保障机制。加强法规制度立改废和标准规范的制修订工作，支持行业协会牵头制定企业安全生产管理制度并推广应用。实施企业安全生产绩效考核。推行企业安全生产达标第三方评价、第三方运营安全评估等制度。

（3）提升“科技兴安”水平

提升运输装备安全水平，完善长途客运车辆、旅游客车、危险物品运输车辆安全技术准入标准。“两客一危”营运车辆推广安装智能视频监控报警、防碰撞和整车安全运行监管技术装备。加快“两客一危”车辆、公交和出租汽车的“5G+北斗”定位装备改造升级。强化二级强制维护取消后经营者的车辆技术管理主体责任，督促经营者建立车辆日常维护、一级维护和二级维护等制度，实施车辆全过程管理。开展常压液体危险货物罐车专项治理，开展超长平板挂车和超长集装箱半挂车治理。加快完善客货枢纽站场、公交站点、运营车辆充电场站的安全设施，规范道路运输生产场所安全警示标志及相关设施。

专栏18：重点车辆“5G+北斗”定位设备升级
卫星动态监控系统逐步覆盖公交车辆和出租汽车，逐步完成“两客一危”车辆、农村客运车辆、城市公交车辆、出租汽车的“5G+北斗”定位设备升级。

（4）强化安全教育培训

加强“两客一危”车辆驾驶人常态化培训教育，严格落实违法记分满分驾驶人再教育与培训考试制度，加强“高危风险企业”“突出违法车辆”“典型事故案例”的曝光力度。加快道路运输安全警示教

育基地的建设和应用。在重点客运站、高速公路服务区、驾培机构等建设道路运输安全小屋，推广应用“黔道安”道路运输从业人员学习教育监管平台，形成“1+N”线上线下的安全生产信息化教育体系。到2025年，道路运输安全小屋实现全省88个县(市、区)全覆盖。

专栏19： 道路运输安全教育培训工程
在重点客运站、高速公路服务区、驾培机构等建设道路运输安全小屋，推广应用“黔道安”学习教育监管平台，形成“1+N”线上线下安全生产教育体系。到2025年，道路运输安全小屋实现全省88个县(市、区)全覆盖。

2. 强化重点领域监管力度

(1) 强化危险货物运输监管

强化安全风险评估和管控。探索开展危险货物运输安全评估技术、企业动态安全评估制度，逐步建立运输工具和装备质量风险评估技术。推进危货道路运输智能化发展，逐步建立全流程、全链条、全要素监管体系，推进信息互联互通，实现危险货物来源可循、去向可溯、状态可控。**建立完善联合防控体系。**推动构建“政府主导、多部门协同，信息化支撑、全链条监管”的危险货物运输安全防控体系，推动建立部门联合监管机制，落实企业主体责任。**完善危货运输监控网网络。**依托国家数据共享交换平台推动危险化学品安全监管信息共享，完善安全风险监测预警系统的自动预警机制和管理制度，升级和完善贵州省道路运输行业安全监管系统和危货运输企业管理平台。

(2) 继续优化长途客运安全监管

清理规范长途客运接驳点，加强对接驳运输企业的监督检查力度，督促企业健全接驳运输安全生产管理制度。督促长途客运企业加大对设置在省外接驳点的管理力度和监督检查，不断优化完善与接驳点运营单位、接驳运输企业所在地主管部门之间的信息通报机制，以及安

全隐患排查和整顿机制。

（3）探索农村客运第三方监管

探索通过购买服务的形式引入第三方机构对农村客运车辆运行实施第三方监管，争取申请燃油补贴退坡资金对农村客运车辆第三方监管提供资金支持，缓解农村客运企业专职安全管理人员缺乏，动态监控投入成本高且管理流于形式的问题。同时，推动建立第三方动态监控运营服务商的服务质量评价及监督制度。

（4）加强新业态风险防范

指导各地管理部门积极主动跟踪市场发展动态，对道路运输行业出现的新业态、新模式，要加强研判，从是否有利于改善出行、是否有利于提高效率、是否满足广大乘客的出行需求、是否有利于社会经济发展等角度，深入分析其产生发展的内在合理性和可能的负面外部效应，做好新业态风险动态研判和动态防范。

3. 创新安全生产监管机制

（1）构建行业安全共建共治机制

鼓励各地探索建立道路运输安全联席会议机制，加强部门间的协同联动，强化资源共享、信息互通。探索设立省、市际道路运输安全检查常态化联合执法监管服务站，强化对重要路段、重点时期的常态化监管。充分发挥行业协会、保险企业等市场力量参与道路运输行业安全治理的积极性，建立健全道路运输领域举报重大事故隐患和安全生产违法行为的激励制度。推进企业投保安责险，分领域形成保险机构和专业技术服务机构等广泛参与的安全生产社会化服务体系，推动构建“保险+风控”的行业安全社会化治理模式。

（2）建立和完善激励和惩戒机制

综合应用信用中国（贵州）、信用交通、安全生产失信联合惩戒“黑名单”等载体，加快建立和完善道路运输领域安全生产守信激励和失信惩戒机制，重点加强客货运输经营行为的信用评价，推动实施分类分级管理。研究探索设立运输企业和驾驶人信用档案，对发生重大安全责任事故等严重失信行为的单位和个人实施联合惩戒。不断健全市场退出机制，对不具备安全生产条件的企业清退出道路运输市场。

（3）创新安全管理资源供给方式

鼓励企业积极推进第三方安全顾问模式、大型企业输出安全管理经验模式、大平台为中小企业提供安全管理服务、管理部门整合多方资源向社会购买安全服务等多种管理创新模式。采用政府购买服务、成立运输应急专家组等方式，借鉴社会研究机构、科研院校等学术资源和其他省市先进实践经验，加大政策研究力度，改进原有管理政策，主动应对新型业态的管理需求。

（4）强化安全风险管控和隐患排查治理能力

深化行业安全风险管理体系建设，开展行业风险辨识、评估，完善重大风险敏感位置清单，建立重大风险省、市二级清单管理模式，建立安全风险研判机制、决策风险评估机制、风险防控协同机制和责任机制，实现重大风险全过程动态管控。建立以安全为导向的市场退出机制，建设“贵州省道路运输企业安全隐患排查治理系统”，发挥互联网、智能终端、大数据分析等在安全风险防范方面的应用。到2025年，实现安全隐患排查治理系统所有地市州全覆盖。

专栏20： 企业安全隐患排查治理信息化工程
建设“贵州省道路运输企业安全隐患排查治理系统”，扩大在道路运输企业的试点范围，到2025年实现所有地市州全覆盖。

4. 提升应急运输保障能力

（1）完善运输应急响应机制

完善预案体系、提高预案质量。梳理各级、各类道路运输应急预案，评估其系统性、层次性、可操作性，完善分类、分级、分阶段的应急运输保障预案体系，加强道路运输与其他运输方式应急预案的衔接。重点针对重大灾害、突发事件完善专项预案，加强动态化实操验证与改进，提高预案质量。**逐步建立跨省道路运输部门间的跨区域合作联动机制。**强化道路运输与公安、环保、气象、卫生防疫等部门之间的合作，不断建立完善省市之间、部门之间信息互通、协同指挥、分类分级的应急响应协调联动机制和应急运力协同调度机制。

（2）完善旅客应急运输保障

统筹常态和非常态下的旅客运输需求，做好跨区域和特定时期人员流动运输保障。加强对重大公共卫生事件、重大公共安全事件、重大自然灾害等非常态下人员流动规律的分析研判，强化监测预警，高效匹配运输需求和应急运力，快速安全的转运重点人员。逐步完善与应急管理、卫生防疫、气象等部门和手机通讯商之间的应急联动机制。

（3）优化货物应急运力储备

优化应急运力布局，对接国家、省级和地方的应急物资产能分布和储备基地分布，优化应急运输人员和运力规模、类型和储备区域、征调范围等，实现应急运力与应急物资储备的高效衔接，提高道路运输应急运力保障效率和覆盖面。按照国家和地方相关要求，提升应急运输保障队伍的装备水平。开展制度化、常态化的应急运输保障演练，提高应急实战水平，加强政企协同能力，保证应急处突保障能力。

(4) 强化应急救援能力建设

指导道路运输企业强化应急救援能力建设，针对本单位可能发生的生产安全事故特点及危害，制定完善应急救援预案。由企业主导，根据自身需要，建立专职或兼职人员组成的应急救援队伍，不具备单独建立应急救援队伍又确有需要的企业，可采取与第三方协议合作等形式。督促企业定期组织应急救援实战演练，提高应急救援能力。

(六) 构建绿色环保的可持续发展体系

1. 装备设施绿色节能

(1) 推进清洁能源和新能源车辆应用

配合相关部门推动城市客运场站天然气加气站、城市客运场站和客货运站场的充电站规划和建设。重点推进以电动和天然气为主的环保车辆使用。进一步提高城市公交新能源和清洁能源车辆比重。在道路客货运输车辆中，积极开展新能源和清洁能源车辆推广工作，鼓励推广使用甲醇燃料。严格执行营运车辆达标核查，推广应用高能效、低排放的交通运输装备。“十四五”期间，城市公交新增和更新车辆中新能源车占比达到 80%。

(2) 提高运输装备专业化水平

推进货运车辆大型化、重型化、专业化，鼓励发展集装箱、厢式、冷藏、散装、液罐等专用运输车辆和多轴重载大型车辆。依托多式联运、城市绿色配送等试点示范工程，鼓励和推广应用中置轴汽车列车、集装箱半挂车、厢式半挂车等标准化车辆装备，加大城市配送标准车型车辆的推广应用，在枢纽站场发展快速转运设备，多式联运吊装和滚装等设备。指导行业协会、企业联盟等研究推广挂车互换标准协议，创新挂车共享、集装单元化等新模式。

（3）加快老旧车辆淘汰更新

开展国 III 排放标准营运柴油货车及采用稀薄燃烧技术、“油改气”老旧燃气车辆情况摸底调查，指导各地制定老旧车辆淘汰更新目标及实施计划。鼓励采取经济补偿、限制使用、加强监管执法等措施，鼓励高排放营运车辆淘汰更新。引导企业使用新能源、清洁能源、环保型交通运输装备。

（4）推进绿色驾驶和绿色维修

把节能环保意识和技能作为机动车驾驶培训教练员、汽车驾驶员从业教育的重要内容。鼓励企业进行绿色汽修设施设备及工艺的升级改造，加强重点维修设备维护管理，推进新设备、新工艺和新材料使用，扶持建设一批绿色汽车维修示范企业。逐年提高一、二类维修企业危险维修废弃物规范处置率。强化在用车排放检验和维修治理，全面实施汽车排放检验和维护制度（I/M 制度），加快推进汽车排放性能维护（维修）示范站（M 站）建设。

专栏21： 装备设施绿色环保工程
提高城市公交新能源和清洁能源车辆比重，推进货运车辆大型化、重型化、专业化，加快老旧车辆淘汰。“十四五”期间，城市公交新增和更新车辆中新能源车占比达到 80%。

2. 客货运输组织绿色高效

（1）发展多式联运和绿色货运

加快货物运输结构调整。推动公路大宗货物中长距离向铁路转换。大力发展多式联运，重点建设（含改扩建）一批集铁路、民航、公路、水路运输等两种及以上交通方式的货运枢纽（物流园区项目）。**促进城市绿色配送发展。**促进城际干线运输和城市末端配送有机衔接，推动干线货运与城市配送企业之间、同城配送企业之间建立合作联盟，

鼓励发展集中配送、共同配送、夜间配送、分时配送等模式，支持建设城市共同配送中心等设施。**探索发展农村共同配送。**鼓励网络货运新业态向基层发展，以雷山县“通村村”共同配送为经验样板，在城乡物流链条上推广农村共同配送模式。

（2）提高城市绿色出行比例

优化以步行、公共交通为主体的绿色出行环境。深入实施公交优先发展战略，提高站点覆盖率、车辆准点率、运行速度和换乘效率，加强地铁、快速公交系统（BRT）、常规公交等多层次出行体系的衔接。鼓励定制公交、社区公交等多种服务模式与传统服务方式形成互补。推动慢行交通系统建设，优化轨道交通站点、城市公交枢纽、首末站与周边步行道、自行车道的衔接。

3. 提升绿色管理能力

（1）加大在用车辆监督执法力度

配合相关部门完善监管执法模式，加强柴油货车超标排放治理，督促指导柴油车超过 20 辆的重点企业建立车辆维护台账。配合相关部门对重点场所、重点单位开展定期和不定期监督抽测。

（2）完善环保联合治理机制

指导各地建立部门联合治理机制，形成信息互联、协作配合、共同监管的联动工作机制，对 M 站、I 站开展监督检查。建立机动车排放超标车辆检验维护信息追溯反馈机制，开展联合执法和随机抽检抽查，追溯倒查排放超标车辆上路行驶原因，建立执法信息抄告制度，确保机动车排放超标治理取得实效。

（3）加强绿色交通宣传力度

树立全民绿色出行、交通环保意识。以车体、车站广告，电视、

广播、公众号等媒体，借助“交通节能宣传周”、技能大赛、驾驶员培训和再教育等形式，宣传绿色交通理念。

(七) 构建现代高效的行业治理体系

1. 提高行业信息化管理服务水平

(1) 统筹建设行业“大数据池（数据中心）”

统筹清理现有道路运输相关管理系统的数据资源，接入到统一的大数据池，实现道路运输全过程、全链条管理行为数据的一次性采集、一次性录入，实现“一数一源，一源多用”。推动建设协同办公管理平台，开展业务管理系统单点登录建设，建立统一的业务登录界面，打造集中统一的业务综合协同管理平台。

(2) 完善公众出行信息服务平台

建成并启用公众出行信息服务平台（一体化出行服务平台），整合自驾车出行、道路客运、城市公交、出租客运和其他出行方式（铁路、民航、航运等）的出行服务功能，探索推动开展旅客联程运输电子客票。到 2025 年，至少在 2 个地市试点开展“掌上一站购票”、“掌上一票出行”出行服务模式，为公众提供行前智慧决策、途中全程引导等一站式的出行智能引导以及城际出行全过程规划服务。

(3) 建设从业人员管理服务系统

建设全省统一的道路运输从业人员管理服务系统，以“大数据池”为底层数据基础，实现道路运输从业人员不同业务管理系统的互联互通，实现各地从业人员从业资格的申请、培训、考试、出证、换证、补证、考核、信息变更、迁入、迁出、档案管理等业务的流程统一和相关数据信息共享，实现从业人员电子档案统一管理，为驾驶员省内异地就业提供便利。到 2025 年，实现省内从业人员培训考试、资格

档案、资格证件的全流程一体化管理。

（4）推广应用道路运输电子证照

完成贵州省级道路运政系统的升级改造，实现道路运输电子证照实时交互共享和互信互认，在经营性道路客货运输、道路危险货物运输、巡游出租汽车和网络预约出租汽车等领域，全面推行使用道路运输经营许可证、从业资格证和道路运输证电子证照及其纸质凭证，按照网络安全等级保护第三级要求，加强省级电子证照系统的网络安全防护，确保系统安全稳定运行。

（5）全面开展行业数据治理

完善数据资源管理体系。成立运行管理机构和日常维护机构、制定信息采集管理制度和运行维护制度，对道路运输业务数据进行规划、汇聚、治理、管理、交换、服务、运维等，对各业务系统中的问题数据进行底端数据开发治理，完善数据接入的传输通道，完成数据工程动态数据库的开发及使用，开展大数据分析、挖掘、应用，不断完善建立信息安全保障体系。**提升数据信息共享共用水平。**扩大数据资源的开放共享程度，推动构建更广范围、更深层次的数据交互共享机制，建立和完善交通运输与公安、应急管理、工信等部门之间的数据资源共享机制，实现综合交通大数据资源的共享共用，为旅客联程联运、货物多式联运、市场主体信用评价等开展提供有力保障。

专栏22： 行业管理服务信息化提升工程
行业“大数据池（数据中心）”工程。建立行业数据中心，实现道路运输全过程、全链条数据的一次采集、一次录入，实现“一数一源，一源多用”。 公众出行信息服务平台工程。启用公众出行信息服务平台（一体化出行服务平台），推动实现多方式公众出行信息服务深度一体化。至少在 2 个地市试点开展“掌上一站购票”、“掌上一票出行”服务。

从业人员管理服务系统工程。建设统一的从业人员管理服务系统，实现省内从业人员培训考试、档案、证件等全流程一体化管理。

道路运输电子证照推广应用工程。完成省级道路运政系统升级改造，实现电子证照实时交互共享和互信互认，全面推行使用道路运输经营许可证、从业资格证和道路运输证电子证照及其纸质凭证。

2. 继续深化行业“放管服”改革

推动实现道路运输竞争性领域和环节价格放开，除农村客运外，道路客运全面推动实行市场调节价，取消班车客运价格确定、调整的事前备案要求。定制客运、包车客运、非定线旅游客运实行市场调节价。对于竞争不充分的班车客运，实行政府指导价管理。对于确需保留实行政府定价、政府指导价的领域，要建立并不断完善价格动态调整机制。按照固定线路运行或者实行区域经营的农村客运，实行政府指导价管理，农村客运定制服务（含预约响应式）实行市场调节价。

3. 加快推进法治政府部门建设

（1）持续完善行业政策法规体系

推动出台各领域需求迫切的政策文件，逐步建立完善的路运输规则、制度、标准体系。推动定制客运、网约车、客货运输安全相关监管政策制度的建设和完善。围绕行业管理薄弱环节和突出矛盾，清理和修订影响行业发展的政策文件。研究道路运输领域 PPP 相关政策，引导和带动社会投资公共服务型平台、枢纽站场等相关领域。

（2）明确监管职责提高执法效能

指导各级管理部门梳理制定道路运输行业各领域具体监管事项的监管规则，逐步统一监管标准、规范操作规程、细化监管措施、明确监管责任；加强道路运输安全管理、新业态新模式等领域标准制定工作。进一步完善管理人员和执法人员学法用法制度，提高行业管理

队伍法治修养，培养法治思维和运用法律处理问题的能力。

（3）完善依法决策机制

落实重大执法决定法制审核制度，探索完善重大决策程序和公众参与机制探索建立法律顾问或公职律师参与部门重大决策事项调研、讨论、发表法律意见的工作机制，与行业管理部门的法制干部共同成为部门在依法行政方面的参谋和助手。

4. 完善多方参与的新型市场监管体系

（1）完善行业信用管理机制

加快出台《道路运输行业诚信评价考核管理办法》，建立健全市场主体信用信息采集机制，不断完善企业公共信用信息记录，逐步建立企业经营行为考核和监管体系。建立完善以诚信评价考核为导向的奖励和惩戒制度，通过诚信评价考核推动建立和完善优胜劣汰的竞争机制和市场退出机制。鼓励第三方机构、行业协会等积极发挥作用，加强信用记录建设，不断推动企业诚信信息互联互通。

（2）提高行业自治自律水平

引导建立健全服务道路运输发展的第三方机构工作机制；支持行业协会开展行业信用评价工作，建立健全企业信用档案，建立政府与运输行业协会间的信用信息互联共享机制；探索通过政府购买服务等方式，委托行业协会开展信用评价、咨询服务、法律培训等；逐步构建多方参与、协同高效的市场规制模式。

（3）建立行业社会监督机制

加强地方政策宣传。逐步提升社会公众对行业政策的基本认知度，从出行安全、合法权益保障的角度，加强对道路运输行业新业态、新模式规范管理政策的解释、宣传，对各市场主体的规范经营行为、服

务质量、诚信考核评价等情况的公示。**建立畅通便利的社会监督机制。**充分发挥民众在监督举报非法营运车辆、驾驶员以及相关公司履责不到位、运营行为不规范等方面的作用。在有条件的领域和地区，探索建立社会评价体系，鼓励乘客利用移动互联网对运输服务进行即时满意度点评，开展公众满意度和企业客户满意度调查，强化公众的监督参与权。**完善公开公示制度。**把社会监督和行业诚信考核紧密结合，社会公众投诉举报情况等，定期通过多种方式向社会公开发布，让公众充分了解企业在规范经营方面的实际情况，作为对企业进行经营许可延续、评优奖励、财政资金补助等的重要依据。

5. 提升人员素质优化从业环境

（1）提高管理队伍素质能力

定期举办运输局长班、运输科长班、业务骨干班，着力提升行业管理队伍业务能力和整体素质。建立省市县三级管理部门互派干部挂职锻炼机制，建立人员轮岗机制，弥补基层管理队伍政策水平不足、省市管理队伍实战经验不足的短板。加强基层执法规范化建设，强化专业培训和业务考核，强化执法装备配备，加强智能化执法终端配备运用；强化大数据关联分析，推动实现监管对象的自动查验和在线监管，提高职业化水平，提高执法水平和效率。与行业知名企业、知名院校、科研院所合作，开展货运物流、新业态、互联网+监管等领域的研究，为行业发展储备政策和人才。

（2）实施从业人员素质提升工程

依托交通技能人才基地、大师工作室等平台，推动在汽车维修等领域培养一批交通工匠。加大与知名院校、培训机构合作力度，拓宽运输企业管理人员培训渠道，鼓励企业积极引进高水平经营管理人才。加强对行业标兵、道德标兵的表彰，提振行业精气神，提升职业荣誉

感。开展从业人员继续教育，重点围绕危险货物运输、城市客运、旅游客运、班线客运、驾驶培训等民生领域，加强安全作业、文明从业教育，全面提升行业形象。

（3）优化完善行业从业环境

继续深入推进“司机之家”建设。挖掘现有设施和新建设施的潜力，建设一批“司机之家”，形成线上线下网络完善的“司机之家”体系。拓展配货、ETC、保险代办、车辆安全检测、道路救援等主业和配套增值服务。逐步探索构建“省级统筹、市级监督、企业推进”的“司机之家”规划建设协同推进机制。推进“司机之家”的规范化、标准化建设，不断提升规范化运营服务水平。**推进从业人员职业保障体系建设。**推动改善驾驶员、站务工作人员等的劳动条件，加强对从业人员的劳动保护，督促企业建立完善劳动保障规章制度。鼓励引导行业协会、工会组织为广大从业者提供公益性法律咨询和服务，开展关爱驾驶员等专项行动或公益活动。探索完善网约车平台和从业人员利益分配机制，鼓励平台企业积极参加职业伤害保障试点，强化从业人员的合理劳动报酬保障，引导形成合理收入预期。

专栏23： 从业环境优化--“司机之家”建设工程
在全省范围内选取条件成熟的高速公路服务区、普通国省干线公路服务区（站）、物流园区等开展“司机之家”建设，配套餐饮、休息、停车安保、宣传教育等服务功能。到 2025 年，重点依托高速路管理服务区争取建成 72 个“司机之家”，形成线上线下“司机之家”网络体系。

（4）加强行业组织建设和精神文明建设

强化企业党组织建设。加快推动党建和道路运输各领域业务的深度融合，推动企业党建工作水平全面提升。重点是推动货运行业党组织建设，按照属地化管理要求，推动货运企业、网络货运平台、物流

园区、行业协会等建立党组织，确保党组织和党的工作全覆盖；加强行业主管部门对货运企业党建工作的指导，实现党建和业务工作相互促进；培育基层党建载体，通过线上线下结合方式，引导货运行业党员主动亮身份、亮服务，用身边人教育身边人、身边人带动身边人，树立行业党建旗帜；推动“司机之家”“党群服务中心”融合发展，强化“司机之家”阵地功能，增强司机党员的获得感和归属感，切实发挥党建在道路货运行业发展中的引领作用。**加强行业新时代精神文明建设建设。**继续坚持用社会主义核心价值体系引领运管队伍思想建设，继续努力践行“人便于行，货畅其流，服务群众，奉献社会”的行业核心价值体系，在全系统大力推进精神文明建设，更好的服务于民，把加快结构调整和产业升级，促进现代道路运输业发展作为行业使命。

五、保障措施

（一）优化体制机制保障

切实发挥行业主管部门的主导作用，健全行业主管部门、综合执法机构、公益服务机构之间的业务会商机制、情况通报机制和工作协同机制。推动建立和完善由政府牵头的加快道路运输业发展的跨部门沟通协调机制，通过部门协同和联动，切实推动新形势下道路运输行业跨部门问题的解决。推动建立道路运输与铁路、航空等运输方式的协调机制，为道路运输与其他运输方式实行多部门、多层级、全方位合作，促进道路运输业科学发展创建有利条件，优化道路运输业健康发展的外部环境。引导各地市州之间协调合作，打通行政区划间的政策制度限制，拓宽道路运输市场边界，促进道路运输资源合理流通，推动建立全省统一、开放的道路运输市场格局。

(二) 强化资金投入保障

创新和拓展融资渠道。争取在各级政府的年度部门预算中，加大对道路运输发展专项支持力度，加大对基础设施建设、车辆设备购置和更新、信息化建设等的政策和资金支持。积极协同开辟和创新道路运输相关领域的多元化融资渠道，吸引社会资本参与运输服务项目的投资和运营管理，分层次、多渠道筹措建设资金。如在城乡客运站建设方面，可密切协同各级发改部门，加强公路客运站项目前期工作，完善项目库，支持符合条件的项目申请使用地方政府债券、抗疫特别国债，使用企业债券。争取各级政府支持，鼓励社会资本参与公路客运站运营管理和商业开发。

争取各类补助资金支持。一是客货枢纽站场建设资金补助。进一步加强项目储备，引导加快和规范建设项目前期工作。二是试点项目资金补助。鼓励各地和相关企业积极申报国家试点示范工程，争取国家政策和资金补助支持。利用《车辆购置税收入补助地方资金管理暂行办法》提供的政策契机，积极申报国家“城乡交通运输一体化示范县”创建工程，省级层面在统筹使用车购税补助资金时，应充分考虑并加大对道路运输发展的支持，重点支持县级客运站、乡镇运输服务站等的新建、改建和扩建项目。

(三) 营造良好发展环境

深刻认识改革形势。推动市场化改革不仅要有顶层制度变革的准备，更要有市场主体、市场运营等市场发展层面的准备。随着社会经济和行业整体大环境的改变，贵州省的道路运输行业形态预计将迎来更加广泛的、更深程度的变革，市场化机制和“行业外部势力”将成为推动甚至主导全省道路运输行业发展的重要因素。**赋予市场更多自主性。**省级层面要推进“放管服”改革，积极争取国家和地方政府政

策支持。本规划实施执行过程中，还需加强动态跟踪和预研预判，适时对现有法规、政策、标准以及本规划的部分内容进行修改、调整、完善，让传统企业有充分的空间去适应激烈的市场变革，让新兴企业有平等的参与市场经营活动的权力，以保证规划实施的外部环境和行业政策环境总体稳定。

(四) 加强规划组织实施

不断完善部门协调机制，理顺职责关系和相关工作流程，加快任务推进效率。各地要按照本规划确定的目标和任务，根据难易程度、紧迫程度、现实基础等情况等，做好工作推进计划、明确阶段性目标、落实配套条件。积极争取发改、财政等部门的立项支持，对公益性强的基础设施、信息化监管服务平台和道路运输相关的公共服务领域的投资，形成以财政投入为主、多方筹资共建的经费保障机制。