中华人民共和国 交通运输部
(http://www.mot.gov.cn)
政府信息公开

索引号：	000019713O04/2026-00095	机构分类：	综合规划司
文号：	交规划发〔2026〕118号	主题分类：	综合规划
公开日期：	2026年10月23日	公文类型：	部文件
主题词：	综合交通枢纽;“十五五”规划		

交通运输部 国家发展改革委 财政部 自然资源部 国家铁路局 中国民航局 国家邮政局 中国国家铁路集团有限公司关于印发《综合交通枢纽发展“十五五”规划》的通知

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团及计划单列市交通运输厅（局、委）、发展改革委、财政厅（局）、自然资源厅（局、委），各地区铁路监督管理局，民航各地区管理局，各省、自治区、直辖市邮政管理局，各铁路局集团公司：

现将《综合交通枢纽发展“十五五”规划》印发给你们，请认真贯彻执行。

联系人：综合规划司 孔哲，联系电话：010-65293175。

交通运输部 国家发展改革委 财政部

自然资源部 国家铁路局 中国民航局

国家邮政局 中国国家铁路集团有限公司

2026年9月10日

（此件公开发布）

综合交通枢纽发展“十五五”规划

综合交通枢纽是各方式衔接转换的设施和服务系统，是综合立体交通网络的关键节点，是现代化综合交通运输体系的重要组成。根据《中华人民共和国国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》和《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》，落实现代综合交通运输体系发展“十五五”规划部署，制定本规划。

一、总体要求

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的二十大和二十届历次全会精神，坚持以人民为中心的发展思想，完整准确全面贯彻新发展理念，以推动高质量发展为主题，锚定交通强国建设目标，有力促进物流网建设，坚持适度超前、不过度超前，聚焦提升国内外、干支线、跨方式衔接转换效率，着力提能级、强连接、增质效，统筹推进综合交通枢纽集群、枢纽城市、枢纽港站建设，打造旅客便捷换乘中心和物流高效集散中心，完善现代化综合交通运输体系。

“十五五”时期，综合交通枢纽发展进入系统优化、集成融合、更新提质的新阶段，更加注重提升综合交通枢纽城市功能，构建多层级一体化枢纽体系，统筹推进综合交通枢纽港站、集疏运、内接和外联体系建设；更加注重软硬结合，推动枢纽设施与运输服务、相关业态集成融合，加强运营管理、标准规则等衔接协同；更加注重提质存量、做优增量，加强枢纽设施更新改造，推进一体化、安全化、数智化、绿色化转型升级。

到2030年，现代化综合交通枢纽体系加快完善。枢纽集群开放协同水平明显提高，京津冀、长三角、粤港澳大湾区以及成渝地区双城经济圈国际性综合交通枢纽集群的全球集聚辐射能力进一步增强，打造若干全国性综合交通枢纽集群。枢纽城市功能加快提升，国际性综合交通枢纽城市门户作用有效发挥，全国性综合交通枢纽城市集聚辐射能力明显提升，具备条件的枢纽城市率先实现“全国123出行交通圈”和“全球123快货物流圈”。枢纽港站发展提质增效，布局进一步完善，集疏运体系更加完备，枢纽更新提质取得明显成效，一体化、安全化、数智化、绿色化和适老化水平显著提升，与城市功能和产业有机融合。

专栏 1 “十五五”时期综合交通枢纽发展主要指标表

序号	指标	2025 年	2030 年
1	国际性枢纽城市实现 2 小时省内地级行政单元全覆盖占比（%）①	60	75
2	国际性枢纽城市拥有千万级国际吞吐量枢纽港站占比（%）②	55	65
3	重点综合客运枢纽一体化衔接比例（%）③	—	70
4	重点综合客运枢纽至中心城区半小时可达率（%）	—	90
5	重点综合货运枢纽多式联运 1 小时换装率（%）	—	90
6	枢纽机场轨道交通接入率（%）	85.7	90
7	沿海港口多式联运港区铁路进港率（%）	75	80

注：
①指能够实现 2 小时通达省内地级行政单元的国际性枢纽城市占国际性枢纽城市总数量的比例。
②指具有外贸货物吞吐量达千万吨港口、或国际铁路班列发送量达千万吨铁路枢纽场站、或国际旅客吞吐量达千万人次机场的国际性枢纽城市数量占国际性枢纽城市总数量的比例。
③指“十五五”重点推进的新建和更新改造综合客运枢纽中，实现主要运输方式客运功能区位于同一建筑体内，或主体建筑（站房、到发车位）贴临且换乘功能空间直接连通的综合客运枢纽比例。

展望到2035年，一体融合、便捷顺畅、经济高效、开放互联的现代化综合交通枢纽体系基本建成，国际性综合交通枢纽集群的全球集聚辐射能力跃居世界前列，全国性综合交通枢纽城市的集聚辐射能级显著提升，枢纽港站联程运输和多式联运更加便捷高效，安全韧性和智慧绿色水平全面提升，支撑形成“全国123出行交通圈”和“全球123快货物流圈”。

二、推进枢纽集群开放协同

（一）加快建设国际性枢纽集群。

京津冀枢纽集群。增强北京国际航空枢纽服务功能和辐射能力。推动京津冀枢纽机场间、机场与高铁站间实现多层次轨道交通互联互通。深化津冀港口群一体化运营，推动航运基础设施扩容升级，加强石家庄、雄安等内陆港与天津港、黄骅港等港口间快速通道建设。建设北京天津雄安廊坊全球性国际邮政快递枢纽集群，提升航空转运能力。

长三角枢纽集群。加快发展上海国际航运中心高端航运服务，深化上海国际航空枢纽功能建设，提升虹桥国际开放枢纽辐射能级，建成东方枢纽上海东站以及空铁联运设施，推动上海港与具备条件的港口开展“联动接卸”，推进长三角港口群协同发展。探索中欧（亚）班列接续班列合作共建。强化宁波舟山国际枢纽海港全球航线布局与中转能力，加快金华（义乌）“第六港区”建设。提升南京、杭州、宁波等区域航空枢纽国际服务功能。建设上海南京杭州嘉兴全球性国际邮政快递枢纽集群，加强与境外航空枢纽、海外仓等设施协同连通。

粤港澳大湾区枢纽集群。加强内地与港澳跨境通勤、物流联动。推进广州、深圳以及香港国际航空枢纽建设，推动粤港澳在航空领域协同发展，推进“经珠港飞”、陆空联运、跨境邮快件业务发展。巩固香港国际航运中心地位，增强广州、深圳国际枢纽海港航运服务功能，促进港口间协同发展。加密中欧（亚）班列的班次。建设广州深圳海口全球性国际邮政快递枢纽集群，引导跨境设施有序布局。

成渝地区双城经济圈枢纽集群。加强国际航线发展、中转联程运输合作，加密通达主要经济体的航班航线，共建国际航空枢纽。推动泸州、宜宾至重庆水水中转班轮常态化运行，共建长江上游航运中心。提升中欧（亚）班列回程货物装运能力。建设成都重庆西安全球性国际邮政快递枢纽集群，完善海外仓与境外分拨中心布局。

（二）发展全国性枢纽集群。

完善全国性枢纽集群布局。依托具备条件的城市群、都市圈，因地制宜发展以国家枢纽城市为中心的全国性枢纽集群。强化城市定位错位互补、设施互联互通、治理联动协作，织密国际、区际、城际等多层次设施服务网络，提升集群中转集散组织作用和运行协同水平。建设武汉鄂州郑州长沙全球性国际邮政快递枢纽集群。

培育长江中游枢纽集群。提升武汉、长沙、南昌区域航空枢纽和鄂州专业性航空货运枢纽功能，加强协同运营。共建武汉长江中游航运中心，加强沿江捎带合作，共享船期安排，加密江海联运航线，联合开行国际直航航线，稳定运营集装箱公共班轮航线。优化中欧（亚）班列线路。

培育中原枢纽集群。构建以郑州为中心、辐射集群其他城市的“米”字形交通廊道。研究建设中国邮政郑州航空物流枢纽，完善“一带一路”核心节点航空货运网络。培育铁海联运线路，拓展郑州至东盟、中亚、欧洲的国际公路运输（TIR）。

三、提升枢纽城市集聚辐射能级

（三）强化国际性枢纽城市对外开放功能。

加快提升国际性枢纽城市服务国际人员交往、物流集散中转、全球资源配置等功能作用，推动具备条件的国际性枢纽城市提升国际物流功能。加强国际航线、班列运能集聚，完善国际转运、口岸通关、保税物流、跨境电商、邮轮旅游等设施。吸引全球性航空公司、班轮公司及跨国物流企业落户，培育高端航空航运业态。加强产业基地、货源地、口岸与国际性枢纽城市交通连接，快速接入国际运输网络。推动与境外主要枢纽城市发展规模化的国际铁路联运班列、国际道路货运班线、国际集装箱航线和海运快线、国际航空航线和全货机航线，建立长期稳定的国际运输联系。

（四）提升全国性枢纽城市跨区域组织中转集散能力。

提升全国性枢纽城市服务跨区域人员交流、重点物资中转集散等方面功能作用，服务区域协调发展。推动省会城市、计划单列市等枢纽城市强化对外连接、辐射周边能力，加强与所在都市圈城市互联互通，因地制宜增强面向特定区域的国际运输能力。针对在粮食、能源、矿产资源、先进制造等重点货类运输中转具有重要作用的枢纽城市，着力提升枢纽服务供需适配性。针对旅游资源丰富的枢纽城市，注重增强旅游运输服务品质。推动组合型枢纽城市强化协同联动、互联互通，推动重大枢纽港站设施共建共享共治。重点依托枢纽城市，完善综合货物骨干运输通道转运枢纽布局，增强专业化运输服务保障。

专栏 2　国家枢纽城市布局和建设要求

国际性综合交通枢纽城市。巩固提升北京、上海、广州国际门户功能，增强洲际连接能力和全球辐射能力。提升深圳、重庆、成都、昆明、西安、乌鲁木齐、哈尔滨面向特定区域的国际连通度和枢纽辐射功能。支持天津、沈阳、大连、南京、杭州、厦门、青岛、郑州、武汉、海口等基于国家赋予的特定定位，拓展面向特定方向的国际链接。

全国性综合交通枢纽城市。发挥石家庄、太原、呼和浩特、长春、宁波、合肥、福州、南昌—九江、济南、长沙—株洲—湘潭、南宁、贵阳、拉萨、兰州、西宁、银川等枢纽城市在区域和都市圈客货组织中的核心作用，推动宁波、合肥、长沙—株洲—湘潭、钦州—北海—防城港、黄冈—鄂州—黄石、连云港—徐州—淮安等枢纽城市完善国际运输网络。加快唐山—秦皇岛、雄安、邯郸、大同、包头、通辽、营口、吉林、齐齐哈尔、苏州—无锡—南通、温州、金华（义乌）、蚌埠、芜湖、泉州、赣州、上饶、烟台、潍坊、临沂、洛阳、商丘、南阳、襄阳、宜昌、岳阳、怀化、衡阳、珠海、湛江、汕头—揭阳—潮州、柳州、桂林、三亚、攀枝花、泸州—宜宾、万州—达州—开州、广元、遵义、曲靖、大理、宝鸡、榆林、安康、酒泉—嘉峪关等枢纽城市建设，推动格尔木、中卫、喀什、库尔勒、伊宁重点完善物资储备、应急调度等功能。推动延安等革命老区城市与毗邻的国家枢纽城市协同联动发展。适时优化全国性综合交通枢纽城市布局。

坚持统筹谋划、更新为主、硬软并重，提升枢纽城市集聚辐射能级。建设布局合理、功能集成的港站体系，总体遵循“客内货外”原则，形成以大型综合交通枢纽港站为主、其他类型港站为补充的枢纽港站格局，因地制宜拓展港站多元化服务功能；构建能级适配、一体衔接的集疏运体系，推动枢纽机场接入轨道交通、港口码头后方堆场接入铁路专用线，加强港站集疏运公路规划建设；健全方式多元、互联互通的内接体系，推动主要综合客运枢纽间通过铁路环线、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通、定制客运、直达公交等方式互联互通，鼓励主要货运枢纽间通过干线铁路、铁路专用线直连；打造多向辐射、高效畅达的外联体系，加强综合交通枢纽港站与铁路网、公路网、航道网直接连通或通过集疏运体系快速连通。

（五）提高地区性枢纽城市转运能力。

综合考量经济、人口、交通条件和发展潜力等因素，逐步完善地区性枢纽城市布局，发挥好地区性枢纽城市在跨省域对外连接、辐射周边城市、服务城乡中转集散中的功能作用。加强地区性枢纽城市与所在都市圈的国家枢纽城市协同联动，合理承接客货运枢纽功能。

提升边境口岸国内外运输衔接转运效率，根据运输货类需求，重点增强霍尔果斯、阿拉山口、二连浩特、甘其毛都、策克、满洲里、绥芬河、同江、珲春、丹东、凭祥（友谊关）、河口、磨憨、瑞丽等边境口岸对外辐射、对内连通功能，完善转运、接卸、储备等设施与中转分拨网络，增强与内陆腹地交通联系。

四、推进枢纽港站一体建设和更新改造

（六）提升综合客运枢纽换乘集散水平。

推动新建枢纽在中心城区或靠近城市建成区选址。强化铁路车站、港口客运站、机场与道路客运、城市轨道交通、城市公交等功能区集中布设，配置换乘大厅、换乘通道等一体立体换乘设施，注重地上地下空间综合立体开发，因地制宜配备双向电梯、自动扶梯、楼梯升降机、盲道、坡道等适老化、无障碍设施设备。加强枢纽主导方式与集疏运方式运行时刻对接、运力组织协同，做好“最晚一班”公共交通接驳兜底性服务。铁路主导型枢纽应实现干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路多条线路衔接，具备城市轨道交通连接或道路客运功能，市域（郊）铁路、城市轨道交通车站宜与干线铁路、城际铁路车站在同一建筑体内，融合设置道路客运、城乡客运、城市公交功能区，鼓励一体布设各方式上下客区。水运主导型枢纽应依托三级及以上港口客运站，实现道路客运、城市公交功能区与港口客运功能区一体设置，鼓励共享共用候车（船）、售票、安检等功能空间。航空主导型枢纽应依托枢纽机场、干线机场航站楼，合理布局综合交通换乘中心（GTC），鼓励具备条件的枢纽机场完善轨道交通连接。

专栏3　新建综合客运枢纽港站
推进南京北站、南宁五象站、武汉西站、海口北站、三亚国际邮轮港、北海涠洲岛码头、大连金州湾机场、广州新机场等综合客运枢纽建设，加快推进南通新机场等综合客运枢纽前期工作。

（七）推动综合货运枢纽集约高效发展。

强化多式联运换装区、装卸作业区、后方堆场和仓储等功能区集中布设，完善公铁换装平台、机场联合作业区、港区换装堆场，鼓励配备邮政快递处理中心，配置集装箱门式起重机、装卸桥、散改集、航空集装器传送机等直接换装设备。铁路主导型枢纽重点依托铁路物流基地，配置三级及以上集疏运公路。公路主导型枢纽注重依托重点内陆港、大型物流园区、规模化产业园区，完善公铁联运设施。水运主导型枢纽主要依托重要港区，配置疏港铁路，统筹布局专业化的集装箱联运转运、装卸堆存、短驳等设施设备。航空主导型枢纽着力依托枢纽机场、干线机场、专业性航空货运枢纽机场货运区，与城市快速路、高等级公路、开行高铁快运业务的高铁站或铁路专用线衔接，鼓励完善机场空侧国际国内货运库、快件转运分拣等设施配备。推动低空物流融入综合货运枢纽多式联运体系。

（八）加快存量枢纽设施更新改造。

推动投产年限超过20年或存在安全隐患的老旧枢纽更新提质，根据需要改造服务设施，更新淘汰老旧设备，提升一体化、安全化、数智化、绿色化、适老化发展水平。推动高峰时段吞吐量超过设计能力或日均吞吐量接近设计容量80%、仓储面积使用率接近或超过80%的枢纽智慧扩容增韧和数智赋能。对于功能单一、服务品质不高的枢纽，根据需要和条件拓展功能，提高综合服务效能。

专栏4　枢纽港站更新改造
推进北京站、广州东站、长春站、济南站、重庆站、大连国际邮轮港、上海浦东机场、南京禄口机场、宁波栎社机场、沈阳桃仙机场、长春龙嘉机场、成都天府机场等综合客运枢纽更新改造。推进京平综合物流枢纽、石家庄国际陆港、华东国际联运港、贵阳国际陆港、昆明国际陆港、合肥国际港务区下派多式联运枢纽、荆州煤炭铁水联运储备基地、广州港南沙港区、南京港龙潭港区、青岛港前湾港区，深圳宝安机场、合肥新桥机场、天津滨海机场等综合货运枢纽更新改造。加强国家邮政快递枢纽建设和枢纽设施升级改造，提升鄂州、南京、嘉兴等邮政快递枢纽航空转运能力。完善城市群、都市圈物流基地、城郊大仓基地和城市分级配送网络。

五、推进枢纽港站多元融合发展

（九）拓展客运枢纽综合服务功能。

促进跨方式组织优化和客票系统互联互通，推动安检作业流程和禁、限带物品标准统一，促进铁路与城市轨道交通安检互认。鼓励依托客运枢

纽拓展客货邮融合、文化旅游、购物、商务、低空等功能，打造旅客出行综合体。推动枢纽合理配置旅游集散功能区，升级信息服务、充换电等设施，加密枢纽至重点景区直达线路，发展铁路旅游专列、旅游包机、旅游专线、定制客运、小微型客车租赁和“落地自驾”等服务。推动外籍人员出行集中的枢纽设置外语导向标志标识。鼓励枢纽合理设置更衣室（区）。鼓励邮轮港建设旅游集散枢纽，拓展国际邮轮航线，推行“随船查验”模式。

（十）提升都市圈客运枢纽通勤服务能力。

推动位于都市圈主要城际通勤廊道上且服务通勤作用突出的客运枢纽更新改造。提升进出站通道和入口便捷化水平，研究设置通勤专用通道，探索同台换乘或专用快速通道换乘，具备条件的建设封闭的安检互认通道，推行“一码通行、一票通乘”出行服务。完善市域（郊）铁路、城市轨道交通等，鼓励一体化运营，强化运营服务、时刻、规则、数据等协同。完善营运客车停靠站点、驻车换乘（P+R）停车场、非机动车停放区等设施。推动都市圈中心城市近邻组团和周边城镇具备条件的轨道交通车站等向交通换乘中心转型。

专栏 5　都市圈城际通勤枢纽节点更新改造
推进北京西站、天津武清站、深圳西丽站、成都站、眉山东站、郑州南站、南京六合西站、嘉兴南站、无锡宜兴站、宁波慈溪站、青岛北站、厦门高崎站等枢纽节点提升通勤服务能力。

（十一）打通多式联运堵点卡点。

深入实施国家综合货运枢纽补链强链，打通主要货运节点联运设施、信息联通、标准、企业服务堵点卡点，消除货运设施物理隔离，增强多式联运功能，培育发展多式联运经营人和综合物流集成商。主要港口（重要港区）要完善港口集疏运铁路，优化联运设施布局，创新运输组织模式，提升铁水联运效率。重点内陆港要提升中转换装、运输组织、供应链集成、通关等功能，强化集装箱提还点功能，推进关务、港务、船务前置。大型物流园区要引导各类货运功能区集中布局，增强转运设施设备配置，完善集疏运体系，提升数智化水平。规模化产业园区要完善货运功能设施，便捷衔接周边枢纽港站和国家干线路网，提升国家先进制造业集群内各主要生产基地间的物流运输效率，促进物流链与产业链深度融合。中欧（亚）班列集结中心要加强与腹地、周边重点产业园区高效连通，完善通关、多式联运等服务功能。

专栏 6　打通多式联运堵点卡点
依托主要港口（重要港区）、重点内陆港、大型物流园区、规模化产业园区、中欧（亚）班列集结中心等主要货运节点，促进大宗货物和集装箱铁水联运、高附加值货物空铁联运发展，提高“北煤南运”“西煤东运”“北粮南运”等联运效率，提升站点换装装卸能力。实施新一轮国家综合货运枢纽补链强链提升行动，自 2026 年起，用 3 年左右时间集中力量支持 30 个左右城市（群），优化补链强链城市布局，扩大覆盖范围，注重提质存量，加强设施装备“硬联通”与规则标准服务“软联通”，推动系统平台共建共享和数据互联互通，保障粮食、能源资源、集装箱等重点货类产业链供应链稳定畅通，促进枢纽多式联运功能、跨方式转换效率、组织模式创新效力、综合运输网络整体效益进一步提升。

（十二）推动站产城融合发展。

推动综合交通枢纽科学划分核心区、拓展区、辐射区等开发圈层，合理规划各圈层业态模式与开发强度，推动具备条件的综合客运枢纽向城市综合体、综合货运枢纽向物流集聚区转型。依托枢纽机场发展临空经济，壮大航空物流、总部经济等现代服务业。强化港口与临港产业园联动，支持具备条件的建设国际航运交易中心，推动航运服务、现代物流等产业集聚。推动邮轮母港旅游生态圈建设，拓展进出境消费、口岸贸易等服务。

（十三）提升国际枢纽功能。

促进多元化、韧性强的国际运输通道体系建设，深化重要经济走廊和支点枢纽合作，实施重庆—杜伊斯堡、西安—阿拉木图、郑州—卢森堡、哈尔滨—莫斯科、天津—鹿特丹、昆明—老挝等国际枢纽联动工程。推进沈阳、天津－石家庄、济南－青岛、连云港－徐州、金华（义乌）、合肥、郑州、武汉、长沙、广州、成都－重庆、昆明、西安、乌鲁木齐等中欧（亚）班列集结中心建设，加大中欧、中亚、东盟等方向班列双向开行组织，完善揽货、分拨服务网络。优化完善内陆港布局，深化与铁路、海关等协作，强化内陆港与沿海港口、边境口岸协同联动，着力发展“内陆港+铁路班列+港口+航线”等国际多式联运模式。加密国际枢纽港与主要贸易伙伴之间的国际集装箱航线，推进“丝路海运”港航贸一体化发展。推动空中丝绸之路建设提质增效，拓展航空枢纽全货机航线。

六、推动枢纽港站安全智慧绿色发展

（十四）增强枢纽安全韧性。

提高综合客运枢纽安全应急能力。推动铁路客站应急疏散通道、机场候机区和安检通道、邮轮港陆上疏散通道等关键部位的安全设施和消防设施的韧性改造，因地制宜实施抗震加固、防洪排涝等安全防护工程。推动综合客运枢纽建立各方式协同应急指挥机制，强化各方式之间的应急联动。加强日常客流监测，在铁路站台、候车室、航站楼、登船通道等高风险区域实施精准管控，加强客流高峰期预警和高风险区域重点管控。提升客运枢纽平急两用功能，易于启用为防疫隔离、应急避难等场所。

提升综合货运枢纽安全韧性。升级改造铁路货场、港口、分拨中心等场所的应急仓储、配送等设施设备。提升既有货运枢纽设施的平急两用功能，依托城郊大仓基地、国家战略物资储备基地、服务重点产业链供应链的枢纽，增强重要物资的铁路、空运、水运快速转运能力和邮件快件与民生必需品的配送效率。加强铁路物流基地、铁路集装箱中心站、航空货站、邮件快件处理中心、重点港区等风险管控体系建设，加强危险货物、禁寄物品、高频作业环节等关键点位的全过程监管，完善重大突发事件交通物流应急预案。

（十五）推进智慧枢纽建设。

加快综合客运枢纽智慧化升级。健全完善枢纽协同运行平台，加强各方式结合部、换乘通道、换乘大厅、人员密集区等重点区域客流监测，强化平时调度与应急响应协同。完善枢纽电子客票服务，加强铁路、航空等不同运输方式票务系统的有效衔接，实现“一站购票、一码（证）通行”。推动枢纽无感安检、智慧停车、智能寻车、出租车网约车智能管理、室内高精度定位与智能导航等技术应用。

推动综合货运枢纽数智化转型。加快大数据、物联网、人工智能、区块链、5G等新一代信息技术集成应用，推进仓储、运输、配送等设施设备的智能化和自动化升级。推动机场货运区及陆空联运功能区应用自动立体货架、自动分拣机、自动导引运输车、智能机器人等智能设备设施。推进多式联运港区加大智能岸桥、智能场桥、远控龙门吊等智能设施设备应用。加大无人闸口、远控龙门吊、无人集卡、超偏载检测机器人等公铁联运智能设备设施应用。推进机场、港口、铁路、海关、海事等数据互联交换。鼓励发展“一单制”“一箱制”“一口价”服务，提供跨方式、跨区域的全程物流信息服务。

打造综合交通枢纽信息服务系统。依托国家综合交通运输信息平台，推动各种运输方式信息共享，提高枢纽港站数据资源的采集与汇聚能力。鼓励国家枢纽城市依托综合交通运行协调指挥中心，打造数据底座，搭建人工智能算法中台，构建“交通大脑”，建设面向综合交通枢纽领域的高质量数据集，部署应用综合交通枢纽信息服务智能体。推动综合货运枢纽信息系统与上下游企业资源计划系统、仓储管理系统、订单管理系统等衔接贯通，推动业务流程再造、供应链优化、产品服务升级。

（十六）推进绿色枢纽建设。

推动综合客运枢纽绿色化转型。推进机场、铁路客站、邮轮港在建筑屋顶、雨棚、遮阳棚配置分布式可再生能源与储能设施，在进出站口、换乘区等区域推广智慧照明、智能通风等节能技术，推动围护结构、暖通空调、照明系统等设施节能改造与设备更新，鼓励构建能源资源管理系统。在营运客车停靠站点、公交首末站、出租车、网约车蓄车区、社会车辆停车场等分区布设充电桩，结合运营需求设置充换电站或移动补能设施。

打造零碳综合货运枢纽。推动新能源重卡在枢纽应用，推动物流设施设备“油改电”，结合堆场、装卸作业区、停车区等用能特征，完善充换电站等补能设施。推动铁路物流基地、铁路集装箱中心站、航空货站、邮件快件处理中心、重点港区清洁能源开发利用，鼓励利用建筑屋顶、幕墙、停车场铺设光伏等分布式新能源设施。鼓励使用太阳能、风能、地热能等可再生能源，合理配置新型储能、柔性制氢资源。鼓励建设枢纽用能和碳排放运行管理平台，实施能耗数据实时跟踪和碳排放系统核算。健全物流包装物循环回收利用体系，推动标准化托盘、周转箱等器具的广泛应用。

七、提高枢纽治理效能

（十七）健全枢纽发展机制。

健全部门协同、部省联动、区域共建的综合交通枢纽集群协同发展机制，推动枢纽集群规划建设统筹。鼓励采用交叉持股等方式，深化设施合资建设、航线合作运营，打造分工明确的组合港。健全机场群一体化发展机制，促进机场资源利用集约化、运营一体化、竞争有序化、服务高效化。完善国家部门指导支持、省级人民政府统筹推动、城市政府组织实施的国家枢纽城市工作机制。加强国家枢纽城市功能提升的政策设计，开展国家枢纽城市发展绩效评价工作。发挥省级人民政府作用，谋划标志性、引领性枢纽项目，协调解决跨区域、跨方式、跨部门重点难点问题。落实城市人民政府主体责任，系统谋划枢纽城市发展，加强资源要素统筹配置。

（十八）创新枢纽港站建设运行模式。

按照“统一规划、统一设计、统一建设、协同管理”原则，发挥主导方式在枢纽功能布局、接口衔接、建设管理等方面的主体作用，创新一体开发建设模式。引导采用各方股权合作、委托代建等方式，组建统一的投资建设主体。

（十九）完善技术标准规范。

加强综合交通枢纽更新和数智化、绿色化改造指引，推进综合交通枢纽城市分级分类、综合客运枢纽协同运行、综合货运枢纽集疏运体系规划等标准制定。加强综合交通枢纽与各方式站场标准间的协调衔接，推进换乘换装设施设备配置、接口管理、信息共享、协同运行等技术要求统一。

八、组织实施

坚持和加强党的全面领导，认真贯彻落实党中央、国务院决策部署，抓好本规划的组织实施。交通运输部、国家发展改革委、财政部、自然资源部、国家铁路局、中国民航局、国家邮政局、中国国家铁路集团有限公司要加强对综合交通枢纽发展的指导和组织推进，统筹利用相关中央资金，对符合条件的枢纽及集疏运项目给予支持。完善国家综合交通运输信息平台功能，加强综合交通枢纽建设跟踪和运行监测。组织开展规划实施情况动态监测、中期评估和总结评估。各地区有关部门要按照本规划要求，协调推进政策落实和重点项目实施，强化资源要素保障，建立枢纽定期评估机制。

抄送：交通运输部各司局，部属单位，中央纪委国家监委驻交通运输部纪检监察组。

相关解读：【一图读懂】综合交通枢纽发展“十五五”规划 (https://www.mot.gov.cn/gongkai/zcjd/202610/t20261023_4226572.html)

)22819AC10D7)
联系我们 (https://www.mot.gov.cn/wangzhangongneng/202512/t20251216_4181728.html) | 免责声明 (https://www.mot.gov.cn/wangzhangongneng/202512/t20251216_4181727.html) 主办单位:交通运输部 开发单位:交通运输部科学研究院
京ICP备05046837号-1 (https://beian.miit.gov.cn) 京公网安备 11040102700014号 政府网站标识码:BM19000004