

附件

深圳建设交通强国城市范例行动方案 (2019—2035 年)

公众咨询稿

深圳市交通运输局
二〇一九年十一月

目 录

概 况.....	1
一、背景意义	1
二、范围期限	2
三、编制依据	2
第一章 发展环境	4
一、优势特色.....	4
二、问题短板.....	6
三、发展形势.....	8
第二章 总体要求	11
一、指导思想.....	11
二、基本原则.....	11
三、战略定位.....	12
四、发展目标.....	13
第三章 建设国际性综合交通枢纽发展典范.....	16
一、打造高品质创新型国际航空枢纽，支撑世界一流湾区建设....	16
二、推动航运配置功能升级，打造绿色集约港口发展新模式	18
三、谋划对外高铁新走廊，通道经济引领深圳辐射能级提升	20
四、创新枢纽站城一体发展模式，打造铁路地方合作新样板	21
第四章 创建区域交通一体化发展范例	23

一、创新都市圈交通协同发展机制，有力支撑区域联动发展	23
二、推动稀缺通道预留与复合利用，重构湾区交通时空格局	24
第五章 树立城市交通可持续发展标杆	25
一、探索绿色交通发展新模式，先行先试破解大城市病难题	25
二、建立全过程交通安全保障体系，创建交通安全城市范例	26
三、超前应对高密度城镇化发展趋势，探索设施建管新模式	27
四、建设低成本城市物流配送体系，推进物流产业转型升级	28
五、推进交通治理体系治理能力现代化，形成交通文化典范	29
第六章 建设全球交通科技创新高地	31
一、抢抓新一轮产业革命发展机遇，推动交通科技研发应用	31
二、推进体制机制、政策法规创新，营造国际一流创新环境	32
三、壮大交通科技创新主体，提升国家交通运输国际影响力	33
第七章 保障措施	34
一、完善组织保障	34
二、加强多方联动	34
三、做好实施评估	34
四、强化前期研究	35

概 况

一、背景意义

为贯彻落实中共中央、国务院《交通强国建设纲要》《粤港澳大湾区发展规划纲要》《关于支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的意见》等重大战略部署，创建交通强国城市范例，推动交通运输实现更高质量、更有效率、更加公平、更可持续的发展，确定未来较长一段时期交通运输发展目标和重点任务，制定本行动方案。

深圳交通运输迎来新使命新要求，建设交通强国城市范例责任重大、意义深远。一是为交通强国建设当好先行示范。建设交通强国是建设现代化经济体系的先行领域，是全面建成社会主义现代化强国的重要支撑，是新时代做好交通工作的总抓手。目前，交通运输部已将深圳列入第一批交通强国试点。深圳将继续发挥交通运输作为战略性、引领性、服务性要素资源的核心优势，主动作为、探索创新，总结出可推广、可复制的交通运输高质量发展经验，为国家系统推进交通强国建设提供有力支撑。二是为粤港澳大湾区发展当好核心引擎。服务于粤港澳大湾区城市群融合发展，深圳将充分发挥核心城市的辐射带动作用，全方位、立体化构建辐射国际国内、联通粤港澳大湾区、融合都市圈的对外战略通道体系，推动形成粤港澳大湾区一体化交通运输网络，共同打造世界级机场群、港口群，促进粤港澳大湾区综合交通运输体系竞争力整体提升和资源高效利

用。三是为中国特色社会主义先行示范区建设当好开路先锋。深圳交通运输将坚持世界眼光、国际标准、中国特色、高点定位，坚持高质量发展，坚持创新驱动，实现从追求规模速度向追求质量效益转变，从提升自身发展水平向与周边城市协同发展转变，从对标发达国家向树立发展标杆转变，在追求更高更好更优更强上下功夫、求突破，成为世界一流，引领发展潮流。

为服务国家大局和深圳经济社会发展，实现交通运输高质量发展，深圳建设交通强国城市范例将在国际性综合交通枢纽建设、区域交通一体化、城市交通治理现代化、交通科技创新四个方面先行示范，有力支撑深圳建设竞争力、创新力、影响力卓著的全球标杆城市，为其他地区提供先进经验。

二、范围期限

本行动方案实施范围为深圳市全市域（含深汕特别合作区），实施期限近期为 2019—2022 年，远期为 2023—2035 年，展望至本世纪中叶。

三、编制依据

1. 《交通强国建设纲要》
2. 《粤港澳大湾区发展规划纲要》
3. 《中共中央 国务院关于支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的意见》
4. 《中共中央关于坚持和完善中国特色社会主义制度 推进国家

治理体系和治理能力现代化若干重大问题的决定》

5.《中共中央 国务院关于建立国土空间规划体系并监督实施的若干意见》

6.《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》

7.《交通运输部等十二部门关于印发绿色出行行动计划（2019—2022 年）的通知》

8.《关于印发<智能交通发展近期行动方案>的通知》

9.《国家发展改革委关于培育发展现代化都市圈的指导意见》

10.国家、广东省、深圳市相关专项规划及文件

第一章 发展环境

对标国内外先进城市，对照《交通强国建设纲要》相关要求，深圳交通运输发展既有全国乃至全球领先的优势，也存在薄弱环节，面临一系列问题与挑战。

一、优势特色

作为我国改革开放的重要窗口和粤港澳大湾区的核心引擎城市，深圳经济特区秉持以交通引领城市发展的理念，着力打造联通区域、服务全国、辐射亚太、面向世界的国际性综合交通枢纽，构建了海陆空铁齐全、资源配置集约、辐射国际国内的一体化综合交通运输体系 and 高品质高效能高融合城市交通运行体系，有力促进了深圳经济社会高质量、可持续发展。经过近 40 年的快速发展，深圳已成为一座充满魅力、动力、活力、创新力的国际化创新型城市，实际管理人口近 2000 万，经济总量达 2.24 万亿元，跻身世界一线城市行列。

综合立体交通网建设成效显著。初步建成布局完善、衔接高效、互联互通的海陆空骨架网络。建成全球重要的集装箱枢纽港，2018 年深圳港集装箱吞吐量 2573 万标准箱，国际班轮航线 232 条，覆盖全球主要港口。积极打造国际航空枢纽，2018 年深圳机场旅客吞吐量 4934.9 万人次，国际航空旅客大幅增长。基本建成国家铁路枢纽城市，运营国铁总里程近 120 公里，拥有“两主三辅”客运枢纽，

2018 年旅客发送量 8818 万人次，可 3 小时直达长沙、厦门，5 小时直达武汉、福州，10 小时直达北京、西安。

区域交通一体化稳步推进。随着粤港澳大湾区区域交通不断完善，湾区内初步形成涵盖城际轨道、高快速路、水运交通等多种方式构成的区域交通网络。目前，深圳市拥有广深铁路和穗莞深城际铁路，区域高速路网密度全国领先，深莞、深惠多条跨边界瓶颈路段打通，城际公交线路陆续开通，深港跨界交通整体运行平稳。可实现与广州、香港核心区 1 小时快速连通。深港跨境旅客数量总体稳中有升，2018 年日均跨境人员达到 69 万人次，日均跨境车辆 4.15 万辆次。初步建立深莞惠三地党政联席会议制度，为都市圈交通一体化发展提供制度保障。

交通治理能力走在全国前列。综合交通规划、建设、运营、管理水平逐步提升，交通治理向现代化、精细化方向迈进。基本建成层次分明、衔接顺畅现代路网体系，全市路网长度 7830 公里，并通过供给调控、科技手段等综合措施，引导车辆合理使用。公共交通保持全市出行方式主体地位，建成国家公交都市示范城市。截至 2018 年，共建成城市轨道 8 条，运营里程 285.5 公里，全年客运量 18.87 亿人次。全市公交车辆全部纯电动化，规模全球第一。物流经济效益和产业规模全国领先，全社会物流总费用与 GDP 的比率为 12.6%，优于全国平均水平。率先建立“一城一交”大交通管理体制，充分利用特区立法权在交通法规上率先突破，为城市交通治理能力提升

奠定法律和制度基础。

交通技术创新和产业发展全国领先。集聚华为、腾讯、中国平安等一批科技创新企业，智慧交通产业规模大、集聚性强、产业链条齐备，在大数据计算、5G 技术应用、智能网联汽车测试等方面走在全国前列，通过智慧交通系统建设提升交通治理现代化水平，如实现网约车许可等“秒批”政务服务。

二、问题短板

当前，深圳交通面临国际辐射能力不足、区域协调发展滞后、城市精细治理欠缺、交通政策机制制约等发展问题，在构建一流的综合交通设施网络体系、一流的综合交通运输技术体系、一流的综合交通治理体系和一流的综合交通运输服务体系等方面与交通强国建设要求仍存在明显差距。

国际枢纽能级亟待提升。深圳对外交通运输网络还存在短板，国际国内辐射能力仍有待提升。机场方面，宝安机场在国际航线服务、时刻资源、航权配置等方面仍面临瓶颈，T3 航站楼旅客服务量已超过 4500 万人次/年的设计容量，国际及地区旅客吞吐量、国际货邮吞吐量占比分别仅为 9.3%和 24.7%，双跑道小时容量仅为 55 架次。港口方面，深圳港航运金融、航运法律等高端要素资源配置能力较弱，高端航运服务业收入占全球比例不足 1%。铁路方面，深圳仍缺少与国内主要城市群快速直达的铁路联系通道，与长三角、京津冀等城市群铁路联系超过 10 小时，与武汉、长沙等中部城市群的

高铁能力趋于饱和，与成渝、北部湾等城市群缺乏直达高铁联系，对深圳辐射带动泛珠三角乃至更广阔区域发展形成了制约。公路方面，机荷、深汕、深惠等的对外高速公路通道接近饱和，难以支撑深圳对粤东西北地区的辐射带动作用。为此，亟需提升深圳国际综合交通枢纽能级。

区域交通网络存在短板。深莞惠都市圈方面，作为国内融合发展程度较高的都市圈，目前深圳与莞惠之间跨市出行已达 136 万人次/日，但都市圈交通联系仍以公路设施衔接为主，跨市机动化出行中轨道分担比例不足 5%。都市圈轨道发展严重滞后，深圳对外城际铁路仅有广深铁路及穗莞深城际铁路，跨市城市轨道交通如深圳 10 号线东延至东莞凤岗等难以有效推进。跨珠江方面，目前深圳与珠江西岸之间交通出行规模较大，但跨江通道仍存在能力缺口。深港方面，跨境交通设施布局和组织模式亟需优化，通关效率有待提升。体制机制方面，都市圈轨道交通涉及不同的行政主体和管辖范围，城市发展策略存在差异，规划建设协同推动、资金分担、运营管理等机制、政策仍待优化，亟需创新都市圈轨道交通发展模式，推动轨道交通一体成网。

城市交通治理体系有待完善。城市交通方式结构有待进一步优化，2018 年全市绿色出行分担率虽已达 79%，但仍存在提升空间。城市轨道交通服务水平有待提升，全市轨道站点 10 分钟步行范围可覆盖的居民比例仅为 30%，公共交通竞争力相比小汽车仍存在不足。

随着城市用地开发和都市圈一体化发展，城市职住分离趋势明显，居民出行距离逐年增长，如何高效保障居民通勤出行时间可控面临严峻挑战。同时，由于小汽车使用强度较高，深圳城市交通拥堵问题依然较为严峻，交通精细化、动态化、智慧化治理能力不足。港口集疏运方面，深圳港疏港交通主要通过公路完成，疏港交通对城市环境的负面影响有待改善。此外，交通排放已成为深圳大气污染主要排放源之一，交通环境治理水平有待进一步提升。

交通科技基础研究能力不足。深圳市虽拥有国家级创新载体 103 个，但交通类国家级创新载体数量较少。全球顶尖的交通科技研发人才相对不足，国际一流的交通创新环境仍有待营造。随着智慧道路、智慧枢纽等新型交通基础设施建设加速推进，适应新技术、新业态创新发展的机制保障、政策法律、技术标准有待进一步优化，交通科技创新国际影响力仍有待提高。

三、发展形势

建设交通强国是国家立足国情、着眼全局、面向未来作出的重大战略决策，是建设现代化经济体系的先行领域，是全面建成社会主义现代化强国的重要支撑，是新时代做好交通工作的总抓手。

国家战略对深圳交通运输发展提供新契机、提出新要求。当前，深圳经济特区正肩负新时代中央赋予的历史重任，朝着建设中国特色社会主义先行示范区的方向前行，努力创建社会主义现代化强国的城市范例。目前，交通运输部已将深圳列入第一批交通强国建设

试点。深圳应抢抓交通强国建设重大战略机遇，发挥深圳改革创新的特点和优势，结合深圳交通发展特征和资源要素禀赋，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，不断增强深圳粤港澳大湾区核心引擎功能，加快建设“人民满意、保障有力、世界前列的交通强国”城市范例。加快转变发展方式，推动深圳交通运输由追求速度规模向更加注重质量效益转变，由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变。

城市人口、空间和产业演化亟需高质量发展的交通支撑。一是随着人口总量增加和人口结构调整，交通出行需求和出行特征将发生深刻变化，出行者对交通运输效率、服务品质、可持续性、安全性提出更高的要求。未来城市交通出行需求总量将进一步增长，预计 2035 年，全市机动化出行量将超过 3300 万人次/日，约为现状的 1.5 倍。对外交通方面，根据预测宝安机场旅客吞吐量将超过 8000 万人次，深圳港集装箱吞吐量将进一步增加，铁路客运量年均增速超过 10%。如何在空间紧约束条件下，高效实现立体综合交通网络集约化布局和高效组织，将成为下阶段城市交通发展主要挑战。二是深圳正大力推进城市重点区域开发建设和加快产业结构优化升级。目前，深圳湾超级总部基地、深圳北站商务中心区、宝安中心区等全市 17 个重点片区开发建设相继启动，总建设规模超过一亿平方米。光明科学城、深港科技创新特别合作区、国家高新区扩区等

工作也已提上日程。战略新兴产业的全面布局，亟需在全球范围内高效配置科研、技术、人才等顶尖创新资源，将对综合交通枢纽、轨道交通、高快速路等重大交通战略基建在空间布局、承载能力、组织效率等方面提出更高的要求。同时，深圳也将以重点片区与枢纽体系的协同规划建设，带动城市公共空间环境品质与市民出行体验的全面提升，为“站-产-城”的高质量融合发展创造全新空间。

新一轮科技革命将推动交通基础设施、交通技术、交通服务、交通管理重大变革。移动互联网、云计算、物联网、大数据、5G 通信等新技术加速向交通领域渗透，对客货运输模式产生全面、深刻的影响。其中自动驾驶、自由流收费、北斗高精定位等技术已具备实验基础并逐步进入应用。根据麦肯锡预测，未来 15—30 年城市交通将发生颠覆性改变，共享移动性、汽车电气化、自动驾驶、新型公共交通、可再生能源、新型基础设施、物联网将成为七大发展趋势。上述新技术将为深圳交通运输行业发展提供持续动力，但同时也要求深圳制定更加开放包容、鼓励创新的政策制度环境。

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，全面落实“一带一路”倡议和交通强国建设战略，抢抓粤港澳大湾区建设和支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的“双区驱动”战略机遇，主动对标全球最高最好最优，聚焦国家战略需要的重点领域，加快重大示范项目建设，着力打造畅达全球的国际枢纽发展典范、区域交通一体化发展范例、城市交通可持续发展标杆和全球交通科技创新高地，为深圳增强粤港澳大湾区核心引擎功能和建设竞争力、创新力、影响力卓著的全球标杆城市提供战略支撑，为我国交通强国战略实施提供示范样板。

二、基本原则

服务大局，先行支撑。紧扣习近平新时代中国特色社会主义思想，服务国家发展大局，发挥交通先行官作用，适度超前，提升国际枢纽功能，优化对外运输通道，完善城市交通治理，推进交通科技创新，构建世界一流交通体系，支撑粤港澳大湾区建设。

创新驱动，示范引领。紧扣深圳建设中国特色社会主义先行示范区新使命，坚持创新驱动，在国际枢纽建设、区域交通协同、城市交通治理、交通科技创新等领域，在模式、技术、政策、法规等方面率先突破，为交通强国建设提供示范。

多方联动，合力推进。紧扣交通治理体系和治理能力现代化发展要求，强化顶层设计，建立实施机制，完善配套政策体系，加强与中央、省、周边城市对接，调动政府、企业、研发机构、社会公众等各方力量，确保工作取得良好成效。

三、战略定位

展望 2050，深圳市交通运输将以高效率、高品质、低排放、低死亡为愿景，更加注重交通发展质量、服务品质、社会经济环境效益和创新能力，建成国际性综合交通枢纽发展典范、区域交通一体化发展范例、城市交通可持续发展标杆、全球交通科技创新高地。

国际性综合交通枢纽发展典范。立足湾区、放眼全球，构建世界级机场群、港口群，推动形成联通湾区、服务全国、辐射亚太、面向世界国际综合交通枢纽，支撑国际间人文交流和经贸往来，打造成为“一带一路”的战略枢纽和亚太地区的重要门户枢纽。

区域交通一体化发展范例。创新区域交通合作模式，打破阻碍区域要素自由流动的行政壁垒和体制机制障碍，促进区域交通合作机制创新和交通资源共建共享，强化深圳对粤港澳大湾区的辐射带动作用，支撑区域城市联动发展。

城市交通可持续发展标杆。探索通过交通解决社会、经济、环境问题的新路径，推动社会共治体系和交通文明建设，构建世界一流轨道都市，积极探索不过度依赖小汽车的城市交通模式，城市空间舒适宜行，物流配送服务高品质，交通事故数和死亡人数极低。

全球交通科技创新高地。坚持科技创新引领，强化产学研深度融合，推动交通法律法规、技术标准、体制机制创新，壮大创新主体，构建机制完善、充满活力的交通创新驱动体系，营造鼓励创新的发展环境，成为全球交通科技创新的引领者。

四、发展目标

到 2022 年，建成现代化国际化一体化的综合交通运输体系、高品质高效能高融合的城市交通运行体系，全球联通水平、区域辐射功能、城市交通品质、交通科研能力稳步提升，交通强国建设试点取得显著成效。

——进一步巩固国际性综合交通枢纽地位。港口集疏运网络、民航国际航线网络及对外陆路通道布局进一步优化，形成华南地区空铁联运枢纽。机场国际及地区旅客吞吐量比重达到 12%。

——进一步支撑深圳发挥粤港澳大湾区核心引擎功能。粤港澳大湾区核心城市核心区联系时间 1 小时以内，口岸联通更加便捷。

——进一步推动城市交通公平、安全、绿色发展。城市交通运行效率、服务品质、安全水平、社会经济环境效益等显著提升。全市绿色出行分担率达到 81%，全社会物流总费用与 GDP 的比率降至 12%。

——进一步提升交通科技水平和创新能力。将更多的数据共享给企业，推动建立功能更加强大的出行即服务系统。智能交通、先进交通装备应用全球领先，政策创新、模式创新成为全国示范。争

取申请建设国家级交通创新载体 1-2 个。

到 2035 年，全面建成高效便捷、经济绿色、安全健康、创新智慧的现代化综合交通运输体系，交通运输发展水平全球领先，高质量发展模式全国示范。

——建成高效联通的海陆空国际性综合交通枢纽。机场国际及地区旅客吞吐量占比达到 25%。

——建成共建共享、互联互通的粤港澳大湾区一体化交通运输网络。与粤港澳大湾区核心城市核心区以及莞惠核心区基本实现枢纽间半小时直达，与泛珠三角区域主要城市高铁直达率达到 90%。

——建成高品质城市交通国际典范。建成轨道都市，全市绿色出行分担率超过 85%，全市轨道站点 10 分钟步行范围可覆盖的居民比例达到 70%，基本实现交通公共服务均等化。物流成本大幅降低，全社会物流总费用与 GDP 的比率降至 8%。在全市范围内建成绿色安全的健康街道，道路万车死亡率降至 0.5。

——建成全球交通科技创新中心。智能交通、先进交通装备研发能力全球领先，拥有一批具有全球竞争力的世界一流企业、科研机构 and 人才，交通类国家重点实验室数量增至 5 个。交通设施数字化及智慧管理率达到 100%。

到本世纪中叶，建成高效率、高品质、低排放、低死亡的综合交通运输体系，建成影响力卓著的全球枢纽城市，综合交通运输体系服务品质、运行效率、安全水平、经济社会环境效益全球领先，

实现“人享其行、货优其流、畅通全球”，打造高质量交通发展的全球标杆城市。

第三章 建设国际性综合交通枢纽发展典范

创新国际性综合交通枢纽发展路径，积极探索资源紧约束条件下区域枢纽群、战略通道群的集约协同发展模式，依托枢纽能级跃迁提升全球资源要素配置能力，为深圳代表国家参与全球竞争奠定坚实的枢纽链接基础。

一、打造高品质创新型国际航空枢纽，支撑世界一流湾区建设

探索世界级机场群核心机场品质提升新路径。推进深圳宝安国际机场扩容升级，推进卫星厅、第三跑道、T4 航站楼以及捷运系统等工程建设。在空域、设施扩容受限条件下，优化客货流组织和服务流程，扩建新货站和仓库，最大化挖潜提升机场综合保障能力和服务水平，打造面向亚太、辐射全球的大湾区核心国际枢纽机场。全力推进机场数字化转型。加强与惠州合作，发挥惠州平潭机场作为深圳第二机场功能，创新投资运营模式，并进一步完善深圳至惠州平潭机场陆路集疏运体系，形成协同服务粤港澳大湾区的多机场体系。优化提升飞行区运行效率和航站区客货服务流程，最大化挖潜提升机场综合保障能力和服务水平，打造体验最佳的国际航空枢纽。

争取与国际航空枢纽建设要求相适应的国际航线、航班时刻和国际航权配置。打造具备较强国际竞争力的基地航空公司，培育本土全球网络型航空公司，吸引全球高品质航空公司入驻。积极引导

开通战略性远程航线，深耕国际重点航线，打造国内和中短程国际航空快线；优化国内航线与洲际及东南亚航线衔接，提高国际航线中转比例，实现深圳与世界主要枢纽城市的连通，打造面向亚太、连接欧美澳、衔接“一带一路”的航线网络。打造国际航空货运枢纽，开发国际全货机航线。顺应开放天空趋势，争取以深圳为试点，对特定国际区域（如美国、印度等）放开航权限制，研究开放货运第五航权的必要性和可行性，争取更加灵活的货机航班时刻。

推动粤港澳大湾区空域体制机制改革和低空空域协同管理改革。争取军方支持，深入推进空域精细化管理改革试点，探索大湾区机场群层面信息共享和协同管控。推动粤港澳大湾区航路航线优化和深圳机场运行容量提升。推动低空空域协同管理改革，合理划设深圳低空空域，实行低空飞行备案制，加强飞行服务保障体系建设，建立低空空域管理政策标准体系。

推进建立多层次航空服务体系。积极发展公务飞行、短途运输、公益服务、航空消费等多种类型的通用航空服务。构建低空飞行服务网络，融入城市综合立体交通体系。在机场、码头、景区、科技金融聚集地等高需求区域建设通用航空起降点，近期建成公共服务类、商业服务类起降点基本骨架，实现全市域范围 20 分钟空中覆盖。推动深汕通用机场选址和规划建设。

优化深圳机场空地、空海、空铁一体化综合交通体系。统筹空地、空海、空铁设施，优化“一票到底、一检到底”等流程，打造

更为便捷顺畅的粤港澳大湾区旅客联程运输品牌。持续拓展城市候机楼，优化行李直挂服务，打造便捷城市候机楼体系，延伸旅客服务空间。发挥机场码头海上快速交通优势，开拓南沙等地船班，完善与前海、南沙、横琴自贸区的紧密联系。完善与穗莞深、中深惠城际对接，打造便捷的空铁联运枢纽。优化与深中通道、沿江高速互通衔接，提升深圳机场对珠江西岸地区的服务能力。优化跨境直升服务，提升深圳机场航空口岸跨境直升机基地保障能力。

充分利用产业优势推动通用航空综合产业示范区和临空经济区发展。加快通用航空装备研发和科研成果产业化，扩大通用航空器生产制造及运行保障领域市场，促进通用航空产品和服务“引进来，走出去”，形成综合型通用航空产业集群。鼓励开展通用航空投资、租赁、保险等业务，支持发展通用航空产业联盟。积极发展会展商贸、创新研发、国际物流等与临空经济紧密相关的功能业态和产业集群，将临空经济区建设成为临空创新港区、航空科技和产业创新引领区。

二、推动航运配置功能升级，打造绿色集约港口发展新模式

推进港航及物流领域准入、监管、通关、金融、税收、人员流动、离岸业务等制度创新。扩大港航开放，争取国家授权，将深圳港海关监管区域和保税港区视为“境内关外”，实施外贸中转集装箱事后备案制度改革，切实落实“一线放开、二线管住”，取消转运和转关货物的事先申报制度。争取国家授权深圳港开展外籍国际航行

船舶沿海捎带业务。实施启运港退税政策，增强深圳港水水中转功能。提高货物通关效率，推进‘单一窗口’建设，探索以“舱单数据”为索引的高效监管机制。争取港航税收优惠政策，对深圳市内注册的港航企事业单位自有船员、引航员和技术专家实行更加优惠的个人所得税减免政策，对船舶及设备进口装备减免征收关税和进口环节增值税，对港航企事业单位所得税等税收实行低税赋优惠政策。

打造前海国际航运金融科技创新区。推动跨境航运金融政策创新，在跨境人民币、财富管理、证券、保险等方面加强合作和试点，推动全球领先的国际航运金融机构到前海发展，共同拓展内地船务融资和海事保险市场。推动航运金融服务创新，研发设计航运金融保险及衍生产品，开展结算、投保、衍生品交易等业务，依托电商平台拓展小额融资服务。推动航运科技创新，打造港航大数据服务品牌，建设航运技术研发孵化器，吸引港航企业建设创新研发中心。

拓展物流服务功能。推进自由贸易区—电子监管通道—内陆物流港（空港）的区港联运模式。推动拓展自由贸易试验区海关特殊监管区域范围，新增盐田港区、空港和内陆物流港，开展货物中转集拼业务。服务跨境电商等新型贸易模式，支持大型快递企业在深圳设立清关中心和集散中心，在海外设立转运中心。建设水水转运、海陆联运的跨省智能化货物通关体系。拓展“一带一路”市场，支持港口集团开展“一带一路”合作，鼓励企业扩大航点和航班安排，

增加亚洲、中东、南非、澳洲、中南美航线航班。

形成绿色港口集疏运体系建设试点。创建近距离内陆港体系，推进平盐、平南等进港铁路改扩建，加快平湖南集装箱中心站建设，启动黎光内陆港前期工作。推动赤湾内港池填海，解决平南铁路进港问题。协调港城发展关系，推动盐田港区东作业区等深水码头、西部港区深水航道及锚地等建设，吸引航运要素集聚。打造“深圳组合港-绿色港口链”，以华南公共驳船快线为重点，推进水上集疏运体系建设。实现港口运作智能化、港航管理智慧化，打造国际一流智慧港。

主动探索邮轮经济发展新模式。丰富国际邮轮旅游航线，进一步简化邮轮、游艇及旅客出入境手续。创新邮轮经济扶持政策，推进中国邮轮旅游发展实验区建设，推动深圳招商蛇口国际邮轮母港邮轮航线拓展，放宽运营主体、邮轮航线限制条件，增设“国际旅客中转”功能，探索实施 144 小时过境免签及邮轮团体乘客 15 天免签政策改革。放宽在深圳前海注册的邮轮公司获得出境旅行社资质限制，包括不受经营国内社满 2 年的限制。

三、谋划对外高铁新走廊，通道经济引领深圳辐射能级提升

形成多向贯通的对外铁路通道格局，并争取纳入国家相关规划。着力打造京广深港、赣深、贵广-南广、沿海（厦深）、珠江-西江五大铁路走廊，完善“南北终到、东西贯通、互联互通”高铁通道布局。在东部方向，加快建设深圳至深汕特别合作区高铁，作为国家

沿海新通道的重要组成部分，强化深圳与长三角之间的联系；新增规划深圳至河源高铁，衔接杭州至广州高铁，形成深圳与长三角地区联系的东向新通道。在中部方向，规划广州至深圳第二高铁，衔接广州至永州高铁，形成深圳联系长江中游城市群的新通道。在西部方向，新增深圳至南宁、深圳至肇庆高铁，加快深茂铁路深圳至江门段建设，打通深圳面向大西南的战略通道。

增强深圳国家铁路枢纽功能。优化“五主四辅”铁路枢纽布局，规划新建西丽、机场东综合交通枢纽，推进深圳站、光明城站、坪山站改造提升，优化枢纽功能组织，预留城际铁路、城市轨道等多层级轨道接入枢纽。推动深汕特别合作区深汕高铁站规划建设。

四、创新枢纽站城一体发展模式，打造铁路地方合作新样板

创新铁路和城际轨道客运枢纽、物流枢纽规划建设管理模式。推动路地合建或由地方主导铁路枢纽规划建设，开展综合交通枢纽统一规划、设计、建设示范，加强路地设施设备共建共享共用，避免过度设计或重复建设，在西丽、机场东、光明城等枢纽开展试点，推进前海、皇岗口岸、清水河、坪山枢纽等站城一体化开发。探索铁路物流枢纽立体化建设模式。

推进综合交通枢纽的分层设权、分层供地。借鉴前海枢纽分层设权、分层供给经验，开展新建高铁枢纽、城际铁路枢纽、轨道交通枢纽、公路客货运枢纽、公交综合车场、口岸改造的分层设权、分层供地试点，形成枢纽用地分层设权操作模式，枢纽用地场站空

间采取划拨、协议出让等形式以保障枢纽的交通功能，枢纽场站地下空间、上盖及周边相邻部分采取挂牌出让形式，权利设置与土地用途相结合，提升枢纽建设整体效益。

创新枢纽运营管理模式。协调铁路部门，推动铁路与城市轨道交通安检逐步由流程衔接提升到技术标准衔接，实现铁路与城市轨道交通安检技术标准单向认可，推动免检常态化。引入相关技术装备，提高安检和检票效率。推进枢纽地下空间及地上平台公共空间实施统一运营管理。

第四章 创建区域交通一体化发展范例

积极推动区域交通高质量协同发展，探索中心城市引领区域交通协同发展和提升区域辐射能级的新模式，实现都市圈“产业-空间-交通”高度协同。

一、创新都市圈交通协同发展机制，有力支撑区域联动发展

创新都市圈交通一体化发展。在加强都市圈交通规划衔接基础上，探索设立都市圈交通一体化协调机构，创新都市圈轨道交通一体化规划建设运营模式。与周边城市共同推动城际铁路建设，加快珠江东岸中南虎城际、深大城际、深汕城际、穗莞深城际、深莞增城际、常龙城际、深珠城际、深惠城际等规划建设，促进都市圈融合发展。适时推进城市轨道交通网络向周边城市延伸，推动深圳 10 号线东延至东莞凤岗、深圳 11 号线北延至东莞长安、深圳 14 号线东延至惠州惠阳、深圳 22 号线北延至东莞塘厦等一批跨市城市轨道交通建设。完善深圳多层次轨道网络规划布局，从设计、运营等多维度促进国铁、城际、城市轨道三网融合。依托交通设施高效连通，助推深港协同发展，支撑两地经贸往来和人文交流。探索深港之间更加便利的口岸通关政策和通关模式，提升口岸通关效率。

创新都市圈轨道规划建设审批机制。由深圳联合周边城市共同编制都市圈轨道交通规划，并探索建立深圳主导的城际铁路项目审批制度。争取国家政策支持，突破城市轨道交通在海关围网内设站

的相关政策障碍，破除行政边界限制。

二、推动稀缺通道预留与复合利用，重构湾区交通时空格局

构建布局完善、复合集约的跨江稀缺性战略通道体系，并争取纳入国家相关规划。预留预控粤港澳大湾区跨江走廊群，构建功能复合、服务一体的跨江通道体系，加快推进深中通道建设，同步推进深中通道深圳侧连接线、机场互通立交、鹤州互通立交等。研究以公铁复合的形式规划预留伶仃洋通道。开展深圳外环高速西延至珠江西岸可行性研究，形成深圳市域北部重要跨江通道走廊，分流深中通道跨江货运。

加快打通深圳与东向沿海节点联系瓶颈，助力粤港澳大湾区沿海轴带对外辐射能级提升。加快深惠高速、深汕高速等交通繁忙路段扩容改造，加快广东滨海旅游公路深圳段改造升级，加快深圳外环高速公路建设，建成宜居湾区沿海快速通道。推动深汕第二高速公路建设，预留深圳至深汕特别合作区沿海高速新通道。

构建便捷高效的粤港澳大湾区水上交通体系。研究在前海、盐田设置客运码头，发展前海与中山、珠海、香港、澳门的快速直达航线。探索开通香港—深圳—惠州—汕尾海上旅游航线。创新粤港澳大湾区游艇自由行政策，调整现行境外游艇入境担保规定，由地方政府设立游艇担保基金，免除正常手续进出口岸的担保要求等。

第五章 树立城市交通可持续发展标杆

建设高质量发展的现代化城市交通治理体系，积极探索不过度依赖小汽车的城市交通发展模式和多元利益主体协同治理模式，在绿色低碳、交通安全、运输服务、设施建设、交通治理等方面达到全球领先水平，为社会主义现代化城市交通体系建设提供新样板。

一、探索绿色交通发展新模式，先行先试破解大城市病难题

建设多层次网络高效融合的轨道都市。强化轨道交通主体功能，构建面向多元需求、覆盖城市主要轴带和节点的多模式、多层次的轨道交通体系。加快推进轨道快线、普线、中小运量轨道交通融合，提高轨道交通覆盖水平。探索超大规模轨道交通网络财务可持续发展路径，推动投融资模式创新。

探索面向服务品质和效率提升的公交体制改革。通过大数据等手段精准识别公共交通出行需求，持续优化公交线网服务，提供更加细分、更加灵活的公交服务。推进分类管理，公益性、保障性的公交服务由政府予以合理补贴，品质化、多样化、个性化的服务（如定制出行、节假日旅游巴士、机场巴士等）充分发挥市场机制作用。面向多元化出行需求，构建“按需响应”交通出行及服务体系。

探索数据驱动的片区精细化治理新模式。以城市更新、道路新建改扩建为契机，以全市中小学、医院、公园等公共场所为试点，推进健康街道建设，增加全市居民日均主动出行时间。探索数据驱

动的片区精细化治理新模式，全面开展集城市设计、交通设计、景观设计、智慧设计于一体的品质街道整体改善工作，打造全人群友好、全出行链无障碍的高品质街道空间。

探索以经济杠杆为主要手段的交通需求管理政策。研究应用新技术实现经济杠杆调节道路使用，通过交通需求管理政策重点加强小汽车使用管理，降低使用强度。

进一步优化交通运输能源结构。构建城市充电基础设施服务网络，全面实现出租车、泥头车等交通营运车辆电动化，持续推进货车污染治理，推广清洁能源货车，建立纯电动绿色配送体系，鼓励企业使用符合标准的低碳环保配送车型，创新运力共享模式。

二、建立全过程交通安全保障体系，创建交通安全城市范例

探索建立道路交通全过程保障体系。针对交通安全的新问题，优化交通安全法律法规相关条款。编制交通安全规划和设计指引，探索建立城市交通基础设施一揽子安全评估制度。推进交通重大决策、重大项目社会稳定风险评估，完善应急预案，维护社会稳定。持续加大基础设施安全防护投入，提升关键基础设施安全防护能力。加强基础设施运行监测检测，增强设施耐久性和可靠性。强化载运工具质量治理，保障运输装备安全。建立自然灾害交通防治体系，提高交通防灾抗灾能力。加强事故黑点及隐患点排查治理，强化交通基础设施容错设计，在全市中央活动区、学校、居住区等开展安宁街区试点。推进交通安全大数据开放共享，优化交通事故数据记

录标准并争取上升为国家标准。实施全人群交通安全教育，研究将交通安全宣传教育开展情况纳入各单位考评。

完善交通安全生产体系。完善安全责任体系，强化企业主体责任，加强部门监管。强化“两客一危”运输管理，加强应急、消防和交通等多部门协同处置能力，实现运输全过程监管与协同联动。重点加强校车交通安全管理。完善网络安全保障体系，加强交通信息基础设施安全保护。

完善“地面+空中”全天候、快速响应的立体化应急救援体系。依托高快速路应急车道、公交专用道建立成体系的应急救援绿色通道网络。抓住国家推行航空医疗契机，推动公共应急救援。优化跨部门应急联动合作机制，进一步完善交警部门、行业协会及保险公司多方参与的事故快速疏散联动机制，优化应急救援、清障及快速理赔等服务。逐步将交通安全应急救援相关指标纳入卫生与健康、突发事件应急、医疗机构设置等相关规划。

三、超前应对高密度城镇化发展趋势，探索设施建管新模式

优化存量资源配置，扩大优质增量供给，实现立体互联。探索在稀缺交通走廊上构建复合通道，打造集桥、隧、路为一体的高快速路网复合格局，探索形成城市交通基础设施复合利用的技术标准。推进机荷-惠盐高速复合改造、广深高速改扩建、深圳湾超级总部基地滨海大道下穿改造、皇岗路快速化改造，以及梅观、南光、龙大高速市政化改造。加快推进平南铁路地下集装箱物流通道、立体公

交综合车场等项目规划建设。推动深圳东部滨海旅游观光公路试点建设，建设大梅沙旅游集散中心，打造复合型公路旅游休闲廊道。

依托自由流收费等交通新技术提高道路通行效率。建立基于运行水平的高速公路动态收费调节机制，推动高速公路自由流收费等新型收费技术应用和政策体系建设。在机荷高速等高速公路先行先试，推进高速公路收费模式创新，利用自由流收费技术等智慧化手段提升复合通道管理水平。

四、建设低成本城市物流配送体系，推进物流产业转型升级

推动供应链管理行业高端化发展。利用深圳总部经济扶持等政策，吸引国内外企业供应链管理总部、交易中心、结算中心、信息中心落户深圳，增强全球供应链控制能力。鼓励供应链企业创新“供应链+互联网”、“供应链+金融”等服务模式。鼓励物流供应链企业通过参股、兼并等多种形式进行资产重组，培育一批服务水平高、国际竞争力强的供应链管理总部企业。

建设国家物流枢纽。加强空间统筹，做好物流枢纽布局规划，保障物流发展空间。加快完成深圳空港型、港口型、商贸服务型和生产服务型国家物流枢纽总体建设方案。率先推动建设平湖商贸服务型国家物流枢纽，实施平湖南全国集装箱中心站建设项目，加快铁路线路改造和货场功能建设，推进铁路上盖开发综合物流枢纽规划建设，完善集疏运交通配套工程。积极申报建设盐田港国家物流枢纽，打造具有全球竞争力和影响力的国家物流枢纽。建立健全城

市物流配送的行业标准、政策法规，推动共仓共配、共享运力、智能调度等高效运力组织方式的形成；提升中小物流企业数字化、智能化水平，推广货物溯源、智能调度、智能仓储等技术，推动建设城市物流配送信息服务平台。探索地下物流系统可行性和可实施性。

五、推进交通治理体系治理能力现代化，形成交通文化典范

推动交通治理从“治理交通拥堵”向“提升出行服务”转变。

综合应用大数据、云计算、人工智能等技术，推动形成包括交通基建、交通组织、交通管理、交通服务、交通政策在内的一揽子综合交通服务提升解决方案，进一步优化市、区两级交通治理体制机制，推进全市精细化交通综合治理工作。

建立政府、社会、市场共建、共治、共享的现代化治理新体系。

逐步建立常态化公众参与机制，搭建信息沟通、意见表达、决策参与、监督评价、舆情分析与引导为一体的公众参与平台，研究建立重大战略政策及综合规划开展项目全过程公众听证制度。发挥智库、专家作用，建立健全第三方评估机制。探索建立以信用体系为基础的交通运输行业信用评价和管理机制。打造开创性、示范性的无人干预智能化行政审批业务系统和政务服务平台。

塑造向上向善、和谐美好、开放创新、包容并蓄、特色鲜明的交通文明。加强交通运输精神文化建设，提升交通参与者责任感、包容意识、自律意识和诚信意识。强化交通执法，推动绿色交通、交通安全宣传教育进社区、进学校，并将交通宣传教育纳入深圳市

教育发展五年规划。打造一批深圳交通运输文化品牌，创建一批国家级交通运输文化建设示范单位，设立“交通工作者感恩日”，提升交通运输从业者技能、社会地位和认可度。

第六章 建设全球交通科技创新高地

构建机制完善、充满活力的交通创新驱动体系，探索科技驱动、制度驱动、人才驱动的交通发展新模式，树立鼓励创新、包容创新、保障创新的交通发展新标杆，为国家深度参与交通运输全球治理提供有力支撑。

一、抢抓新一轮产业革命发展机遇，推动交通科技研发应用

加强交通科技基础研究和应用基础研究。加强交通信息基础设施推广应用，推进基于 5G、物联网、人工智能、BIM 等技术的智慧交通新型基础设施示范建设，并在前海枢纽、宝安机场、妈湾港区、蛇口邮轮码头、深圳地铁以及机荷高速开展试点。推进综合交通大数据体系建设，完善覆盖海陆空铁全方式的一体化管控能力，实现全市信号灯“一张网”智慧化调控，推进智慧停车项目建设工作。加快推动高精度地图、定位导航、感知系统、智能决策控制等关键技术以及自动驾驶核心零部件技术自主研发，推动智能网联汽车在深圳测试及应用试点并出台相关政策及标准，建成深圳智能网联交通测试示范区，促进相关产业加快发展。基本构建覆盖全深圳的北斗地基增强网络，推进北斗高精度定位技术在交通行业的深度应用。加快推进无人机物流技术发展及行业标准研究，并力争在深汕特别合作区开展试点。

建设数字化、网络化、智能化综合交通运输体系。以机荷、深

汕等智慧高速公路和侨香路智慧道路、前海智慧枢纽等为试点，推动交通基础设施规划、设计、建造、养护、运行管理等全要素、全周期数字化。促进跨部门数据共享共用，推进建立综合运输一体化大数据平台，探索 MaaS 系统在多个场景的试点应用。

二、推进体制机制、政策法规创新，营造国际一流创新环境

建立健全交通技术标准体系。补齐技术标准短板，加强交通新技术、新业态、新模式标准制定，探索解决多专业标准融合问题，规范系统与平台功能接口，形成上下贯通、统一高效的交通科技标准体系。推进无人机认证、卫星定位、返航、电子围栏、飞行记录、平台接入等标准形成，促进无人机等领域行业标准国际化。

建设交通法治城市范例。用足用好经济特区立法权，在遵循宪法和法律、行政法规基本原则前提下，在自动驾驶、无人机物流、共享交通等方面制定地方法规。在安全前提下鼓励自动驾驶测试，明确无人驾驶运载工具法律责任主体，推动相关法规的修制订。修制订《深圳经济特区轨道交通条例》《深圳经济特区互联网租赁自行车发展若干规定》《深圳经济特区出租小汽车管理条例》《深圳市轨道交通项目建设管理办法》等。加大交通科技的知识产权保护力度。

推动形成跨方式区域交通大数据共享机制。在城市层面构建无缝化旅客联运系统，着力解决不同交通方式间信息、服务、安检整合难等问题，形成全程出行定制服务典范。建立五跨（跨层级、跨地域、跨系统、跨部门、跨业务）数据共享机制。推动深莞惠跨行

政边界交通数据共享机制建设，支撑深莞惠都市圈交通大数据平台建设。

三、壮大交通科技创新主体，提升国家交通运输国际影响力

建成一批交通前沿性技术国家重点研发平台和载体。推进智慧港口、智慧机场、智能网联汽车、新能源汽车、无人机、轨道交通等领域的交通运输国家级、省级工程实验室（工程研究中心）、重点实验室（工程技术研究中心）落户深圳，支持深圳科研机构申报国家级创新载体。引进国际知名标准机构，积极参与国际标准与规则制订。

发展国际领先的交通运输平台型企业。支持交通大数据众创空间发展，打造“互联网+”交通运输创新创业平台。在个人出行、城市物流配送、多式联运、跨境电商快递等领域，打造一批国际领先的交通运输平台型企业，推动交通科技产业化规模化发展。

建设具有国际影响力的交通科技人才队伍。培育及引进一批懂规则、善治理、具有国际水平的交通类战略科技人才、科技领军人才、青年科技人才和高水平创新团队，提升本土交通行业人才的国际化水平，建立国际人才派遣制度和培养输送机制，建立多层次人才培养体系。创新人才激励机制，在住房、户籍、子女入学等方面对高层次交通运输人才给予政策支持。

第七章 保障措施

一、完善组织保障

市政府牵头成立交通强国城市范例建设工作领导小组（以下简称领导小组），统筹协调推进深圳建设交通强国城市范例的全面工作安排和交通强国建设试点工作。对接交通强国建设、粤港澳大湾区发展和中央支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区等国家战略实施，做好与国家部委及军方的沟通，积极争取国家支持各项政策创新，以清单式批量申请授权。按法定程序向全国人大或其常委会提出调整现行法律相关议案，向国务院申请调整现行行政法规。

二、加强多方联动

市交通运输局会同相关市直部门、各区（新区）、行业机构及企业等，围绕发展目标与重点任务、试点工作，建立沟通协调机制，落实各项工作的主体责任部门，促进自然资源、环保、财税、金融、投资、产业、贸易等政策与交通强国城市范例建设相关政策协同。加强与国土空间规划、国民经济五年规划以及粤港澳大湾区、广东省相关规划的衔接，为交通基础设施工程做好资源预控，为城市范例各项任务实施提供坚实保障。

三、做好实施评估

强化组织领导，组织相关市直部门、各区（新区）、行业机构及企业等落实各项任务的主体责任部门和具体实施方案，完善相关配

套政策。针对确定的政策模式创新任务、重大建设项目和近期交通强国试点工作，建议由领导小组牵头建立动态监测评价机制，将任务完成情况纳入年度目标责任制考核，实现各项工作进展情况的全程监督。探索引入第三方评估，发挥社会各界的监督作用，积极开展公众评价，推进科学决策和有效执行。

四、强化前期研究

本行动方案提出的创新领域和示范项目涉及工程技术、标准规范、管理政策、法律法规等多个方面，具体示范任务的实施需要加强前期研究工作，各责任部门应根据需要组织编制发展规划、实施方案、指导意见等相关文件，切实推进各项任务的落地实施。