

粤港澳大湾区战略格局下的 深圳对外综合交通规划

Shenzhen's Comprehensive External Transportation Planning Under the Strategic Pattern of Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area

粤港澳大湾区作为全球人口与创新高度集聚、对外贸易高度发达的城镇化地区，正面临交通强国、“一带一路”、逆全球化、疫情常态化等一系列发展机遇与挑战。深圳作为大湾区核心引擎城市，亟待探索大湾区交通互联互通的发展模式与实施路径，发挥交通先行官作用，为大湾区“世界级城市群”、“国际科技创新中心”、“一带一路建设的支撑”、“内地与港澳深度合作示范区”、“宜居宜业宜游的优质生活圈”五大战略定位提供深圳交通支撑。



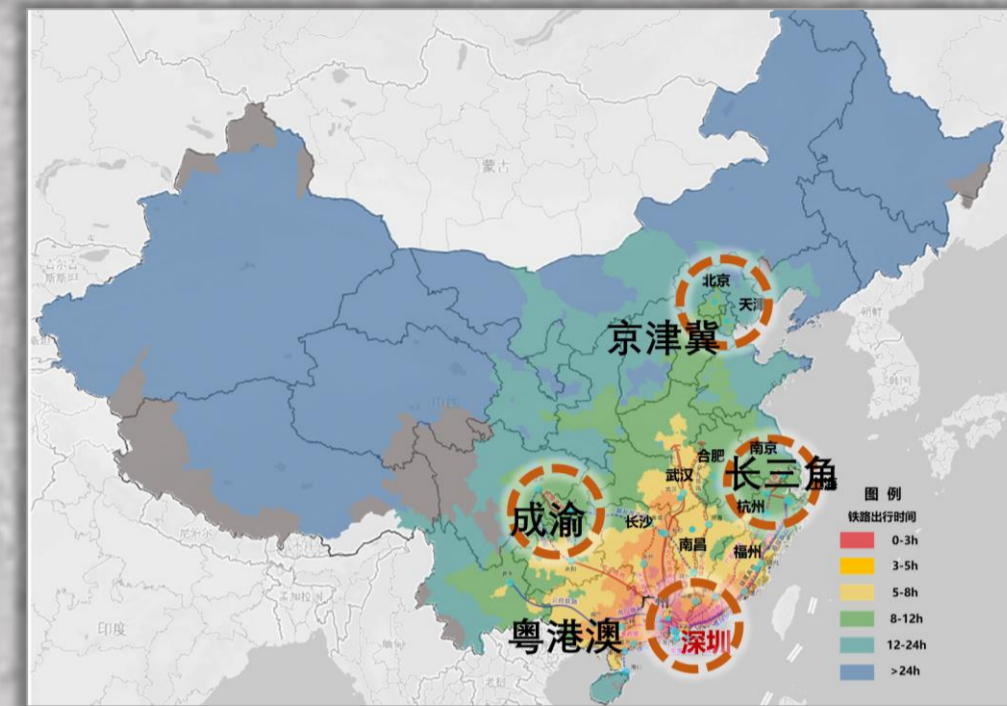
参赛者名单：江捷、黄启翔、邵源、黄良会、王缉宪、罗天铭、龙俊仁、安健、
陆晓华、陈澍、郑健、李威、方梁任、何少辰、罗韧、朱熹

国家使命

深圳承担引领中国对外开放和转型发展的战略责任，需依托世界级海陆空铁枢纽群和对外战略通道体系，推动航运、金融、创新功能高效集聚，引领大湾区参与全球治理，支撑陆海内外联动、东西双向互济的国际国内互联互通体系建设。



粤港澳大湾区推动“国际-国内”扇面协同发展



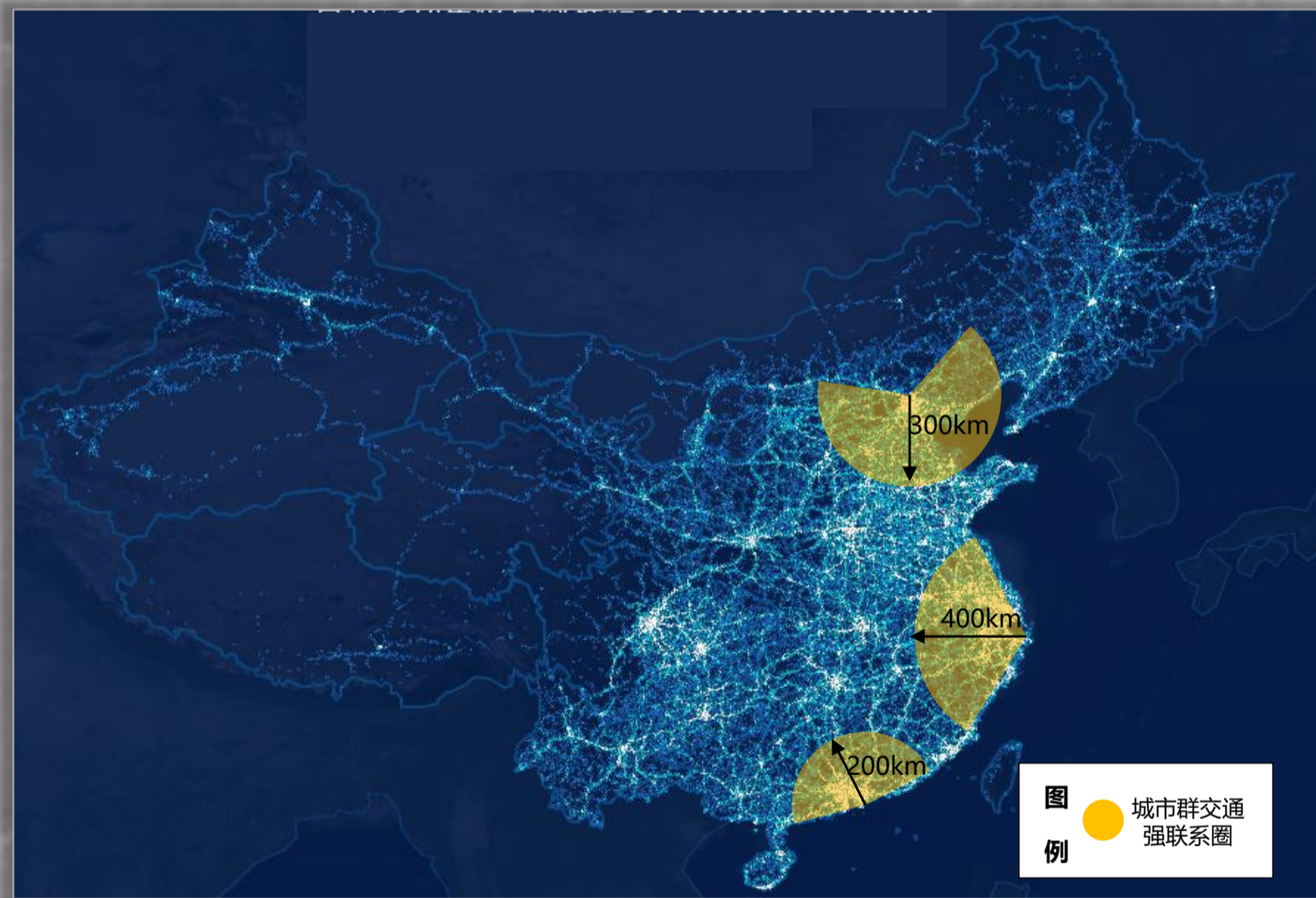
深圳市对外铁路可达性

指标 (2015年)	粤港澳大湾区	东京湾区	旧金山湾区	纽约湾区
占地面积 (万平方公里)	5.6	3.68	1.79	2.15
人口 (万人)	6671	4347	715	2340
人口密度 (人/平方公里)	1191	1181	399	1088
GDP (万亿美元)	1.36	1.8	0.8	1.4
人均GDP (万美元/人)	2.04	4.14	11.19	5.98
港口集装箱吞吐量 (万TEU)	6520	766	227	465
机场旅客吞吐量 (亿人次)	1.75	1.12	0.71	1.3
第三产业比重 (%)	62.2	82.3	82.8	89.4
世界100强大学数量	4	2	3	2
世界500强企业总部数量	16	60	28	22

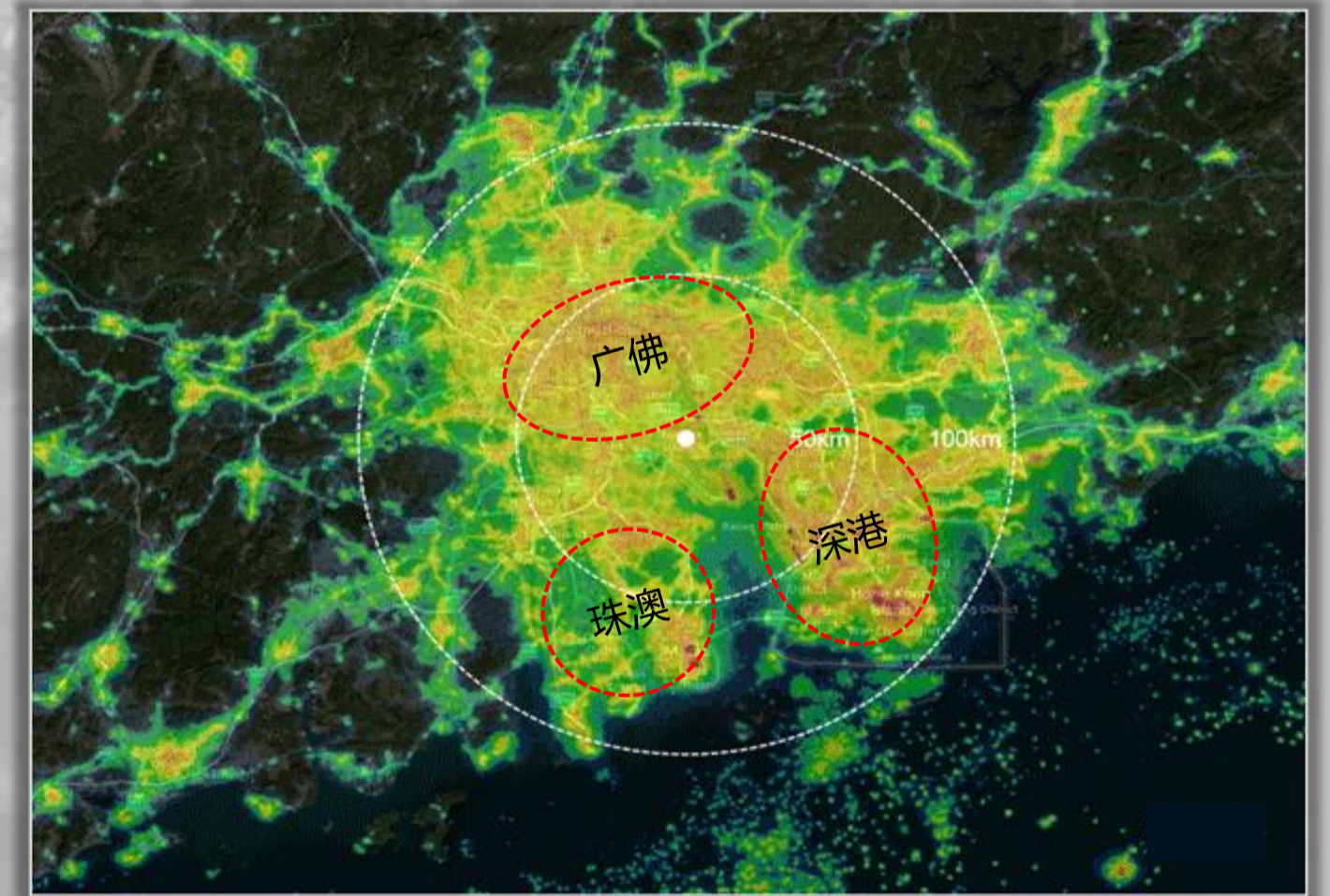
全球各湾区核心要素对比

湾区协同

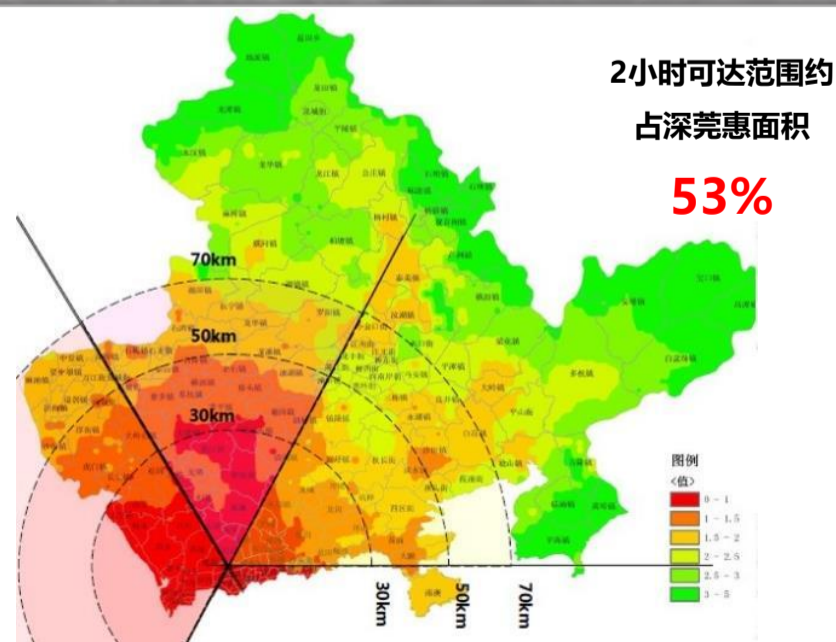
携手拓展对外综合交通体系成为深圳带动区域融合发展的重要抓手。面向广域国土空间，需改变“强中心、弱腹地”局面，构建协同发展的通道经济活力带。城市群内部，三大都市圈、多层级空间嵌套结构复杂，衍生不同空间尺度的对外联系在稀缺的通道资源内叠加，需要积极探索路径创新，构建高水平的对外综合交通网络。



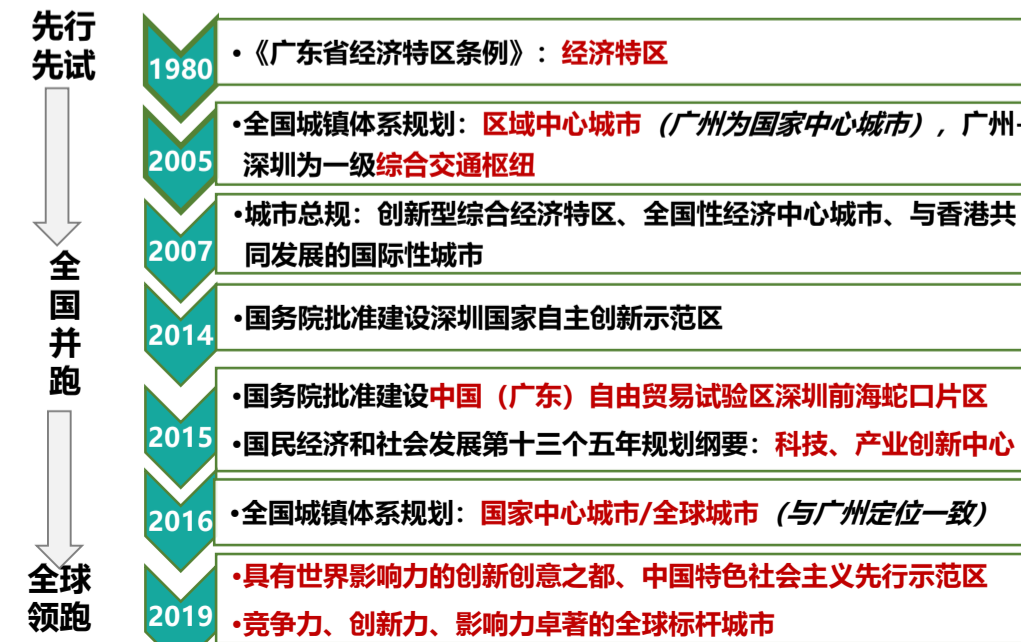
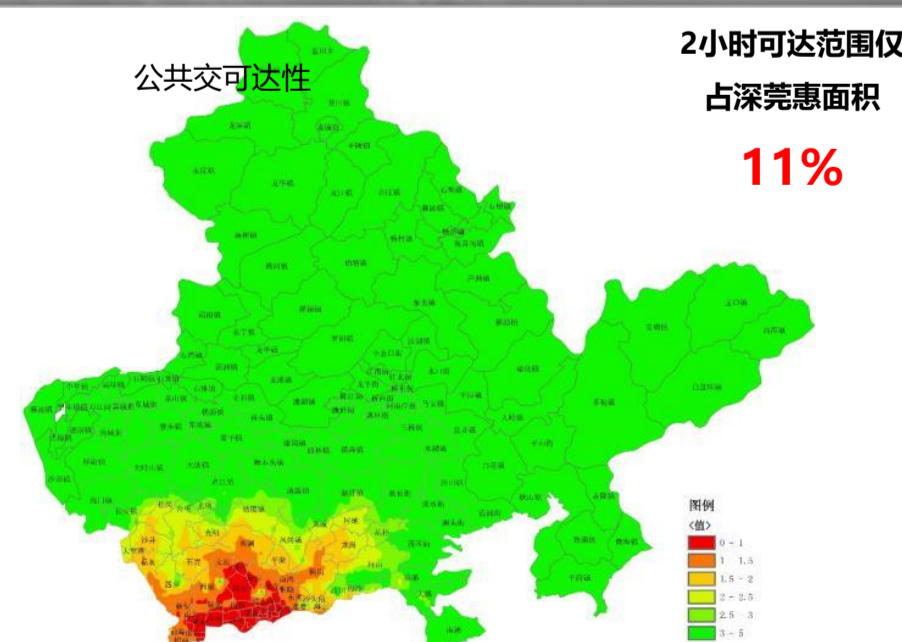
大湾区交通联系“强中心、弱腹地”特征



大湾区多层级空间嵌套演变趋势（基于城市活动数据）



跨边界约束使得不同方式可达性差异明显（以深莞惠地区为例）

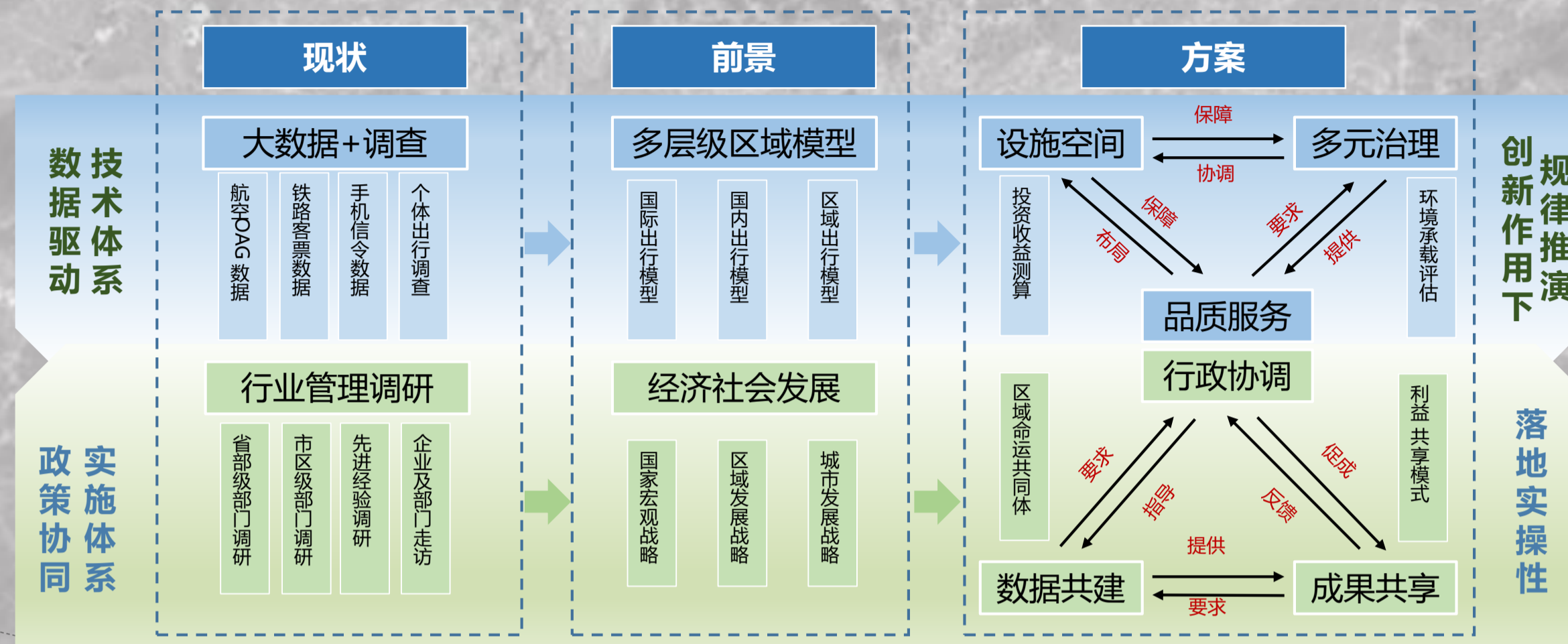


深圳市定位持续转变

深圳战略

构建高质量发展的对外综合交通体系是深圳建设社会主义先行示范区和交通强国城市范例的关键举措。深圳正经历由全国性综合交通枢纽城市向国际性综合交通枢纽城市跃升的关键时期，亟待破除跨边界、跨方式、跨主体约束，构建开放发展、多向辐射的城市群对外综合交通完整体系。

大数据底座思路支撑

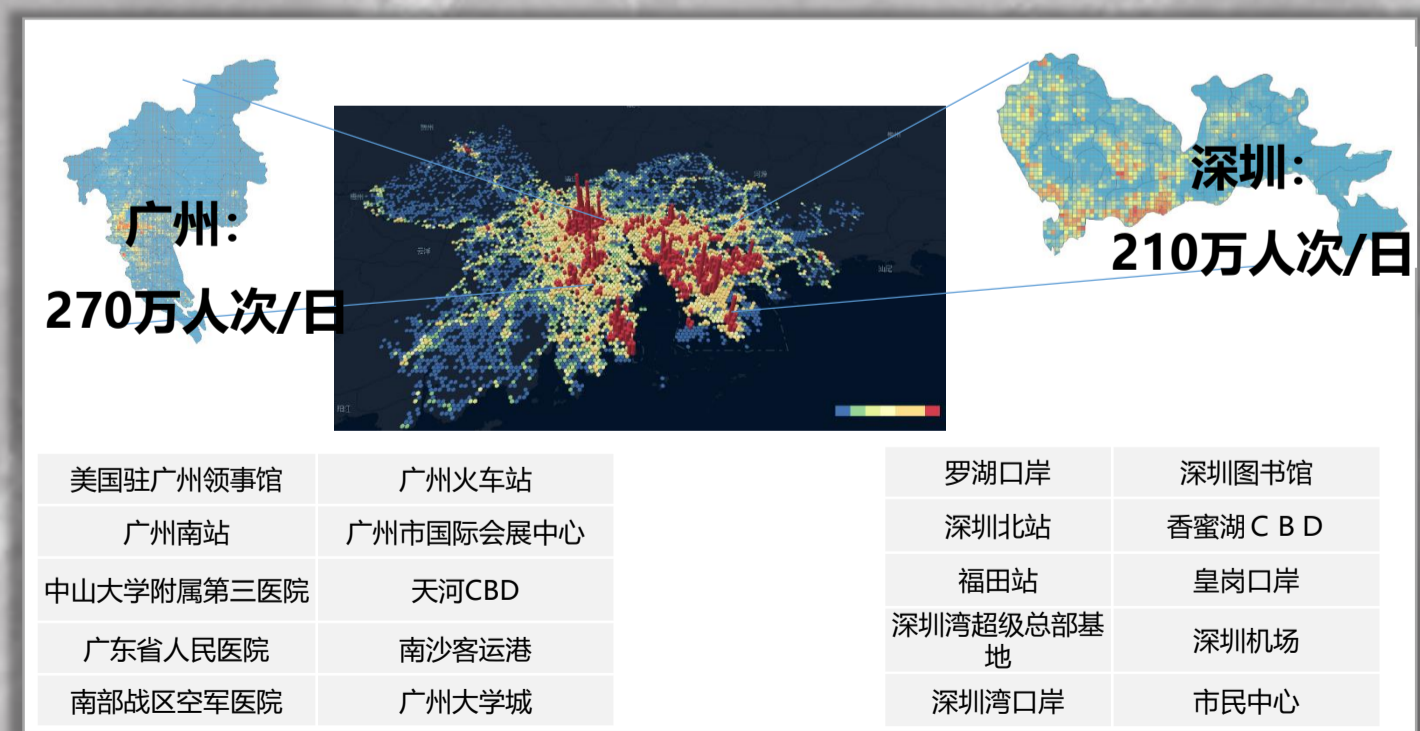


依托民航OAG、铁路客票、手机信令等大数据手段，升级传统综合交通规划技术体系，并结合大湾区9+2城市区域交通一体化模型，总结“广州、深圳、香港、澳门四大全球城市创新强轴”、“高频次、中短距、高时间价值”湾区城际出行等特征，支撑大湾区枢纽群格局下的功能组织方案制定。

识别现状

分析联络网络

建模预测前景



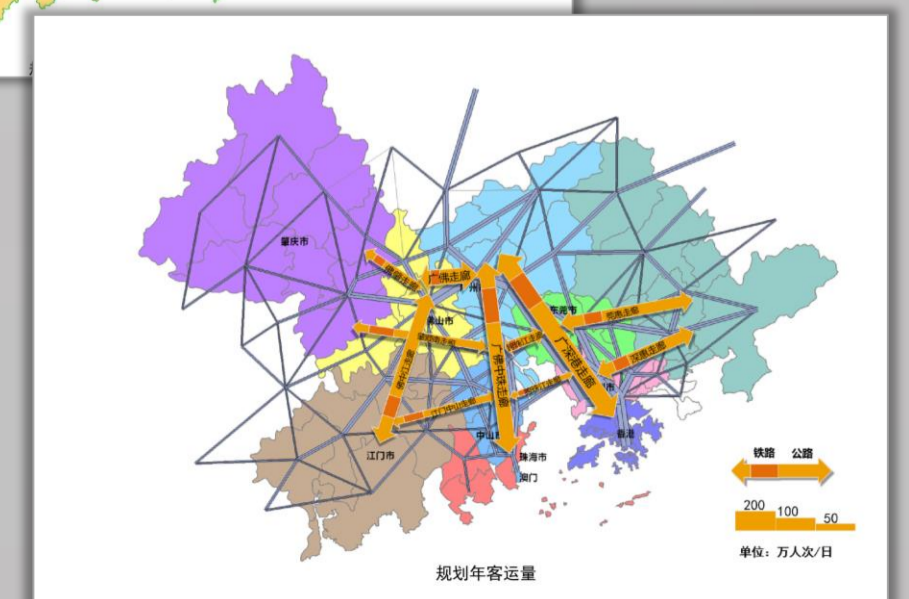
推演识别不同目的、不同走廊的跨市交换量



大湾区空间廊道嵌套结构



大湾区客运量建模预测前景



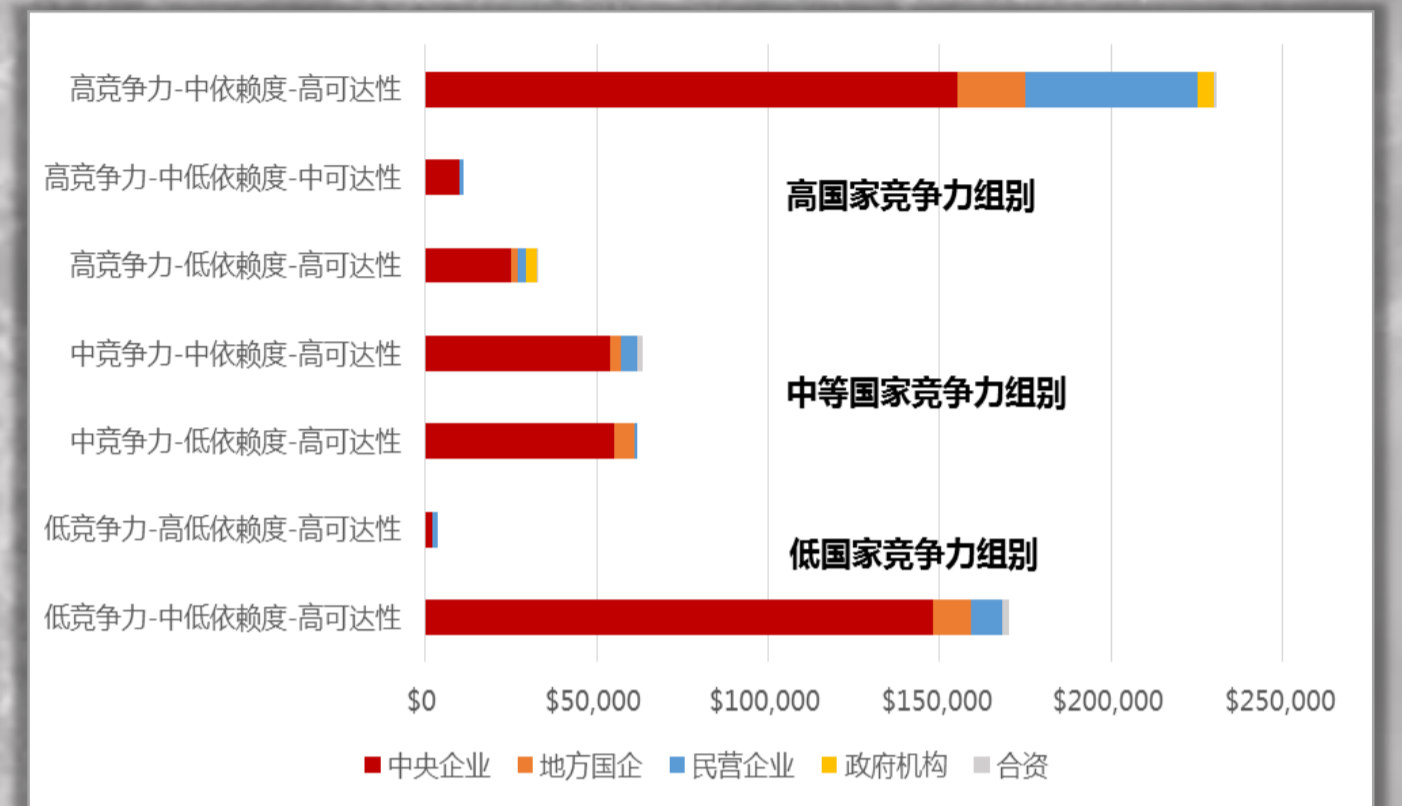
规划年客运量

“产业—空间—交通” 创新协同规划思维

首次基于“产业—空间—交通”协同规划思维，探索构建“全球-国家-城市群-都市圈”多级战略互馈视角下的对外综合交通协同规划完整体系，适应多层次空间嵌套、多尺度发展需求



“一带一路” 27%的产能合作项目为港口、铁路类交通基建



超90%的投资发生在高交通可达性地区

与京津冀、长三角等城市群产业协同

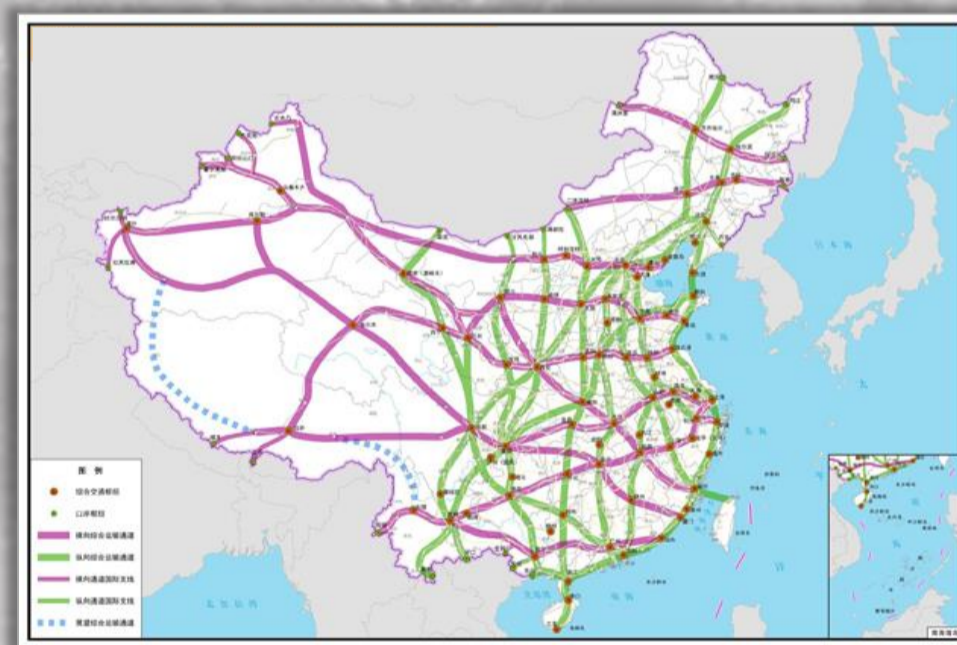
- 科技创新、银行、保险、证券、期货、股权投资等领域合作平台

与哈长、山东半岛、中原城市群优势互补

- 哈长城市群：面向俄罗斯的经贸往来；
- 山东半岛城市群：面向日韩的产业合作；
- 中原城市群：劳动力密集领域合作；

与东盟的经贸往来中深化与广西、云南的经贸合作

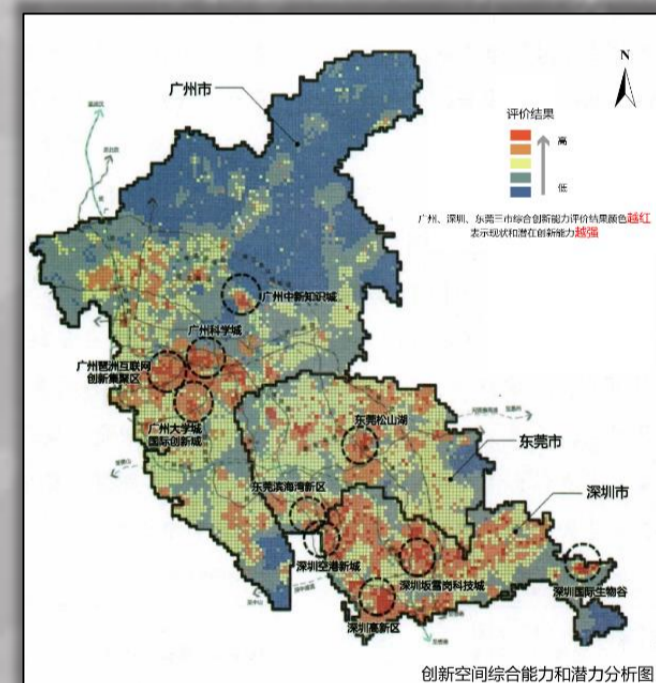
- 加工制造、物流、金融



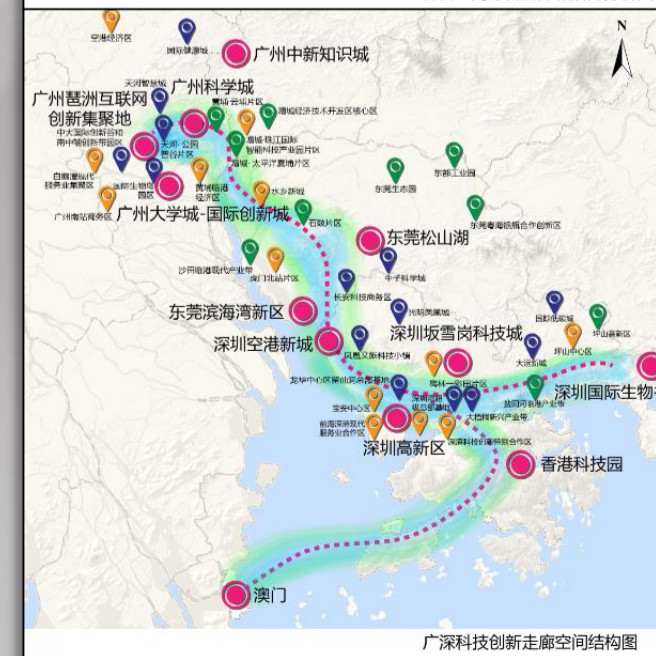
国家“十横十纵”综合运输通道



深圳对外辐射主要经济带



创新空间综合能力和潜力分析图



穗莞深港科技创新走廊战略节点示意图

香港

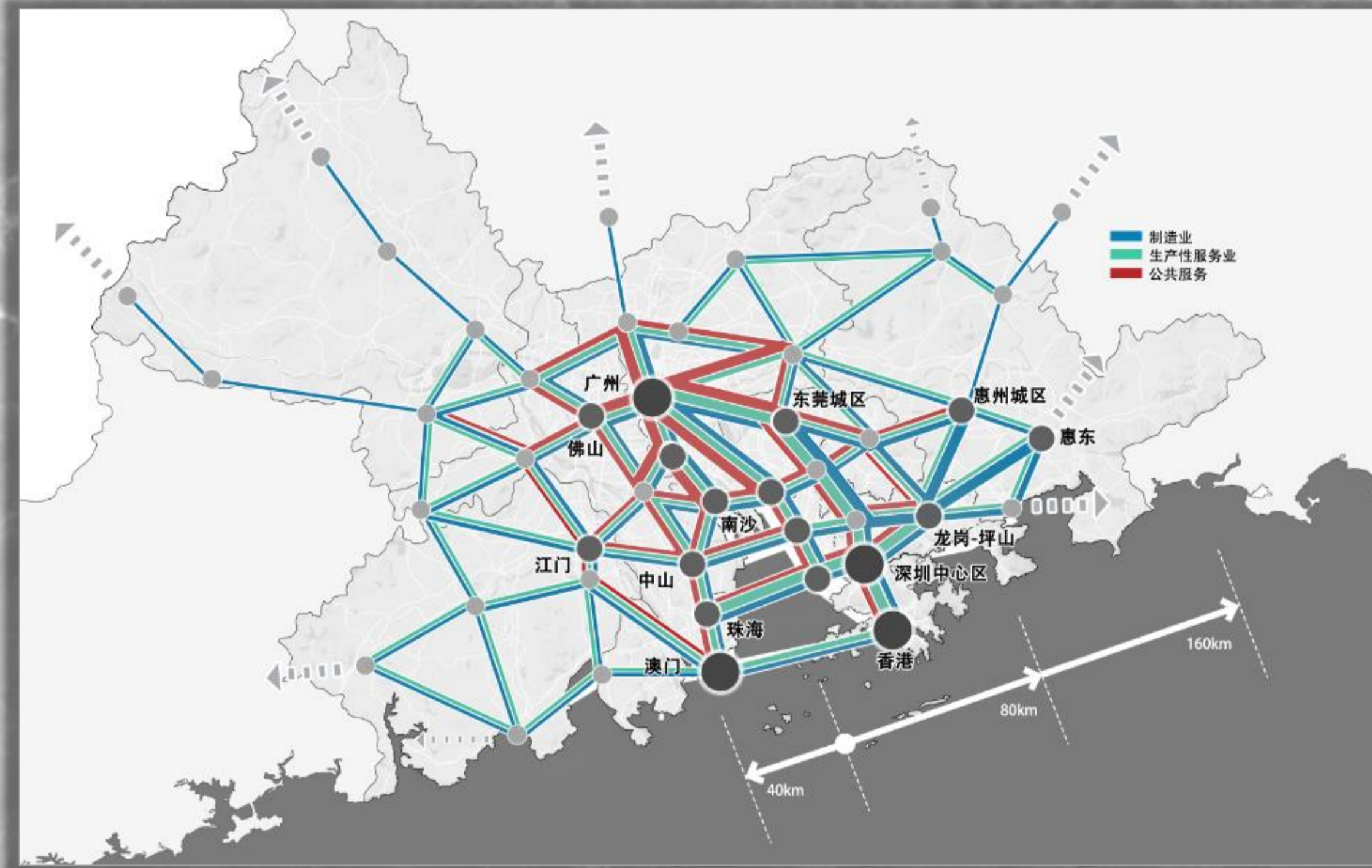
- 国际金融、咨询与法律等与全球接轨功能；

深圳、广州等

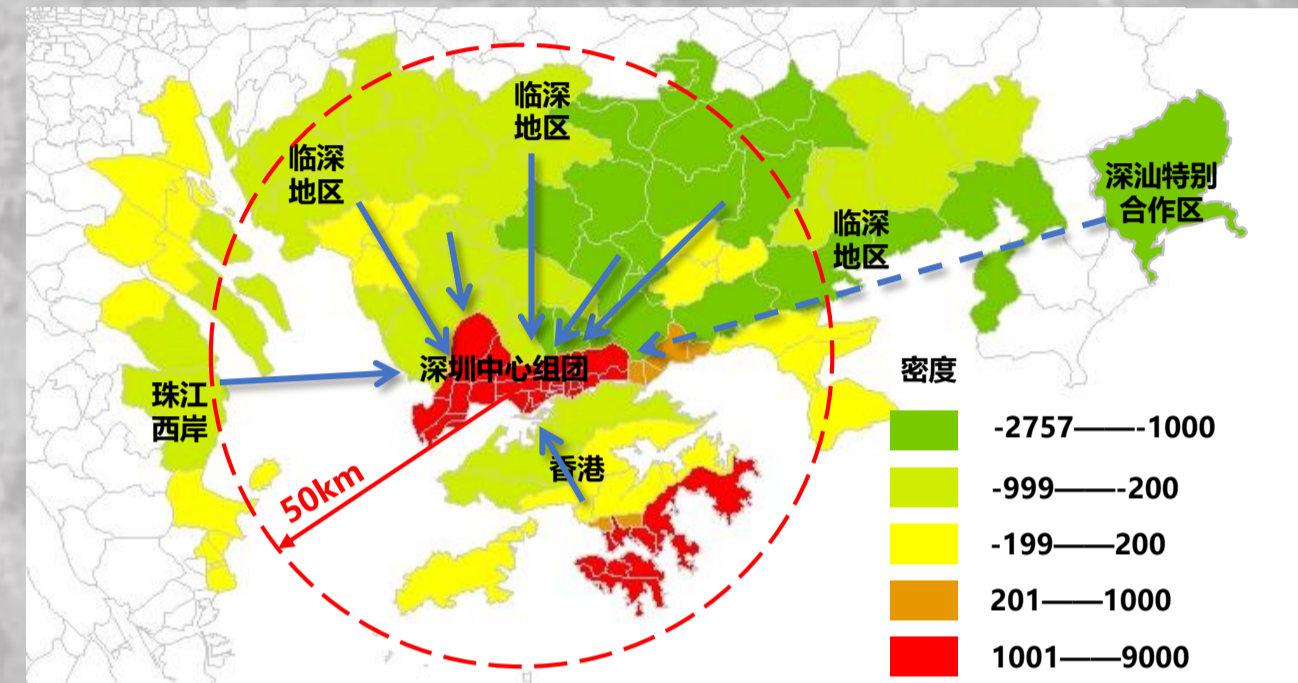
- 计算机、通讯等科技研发功能；
- 汽车、机械、智能装备等高端制造功能；
- 国际、国内联系枢纽；

东莞、佛山等

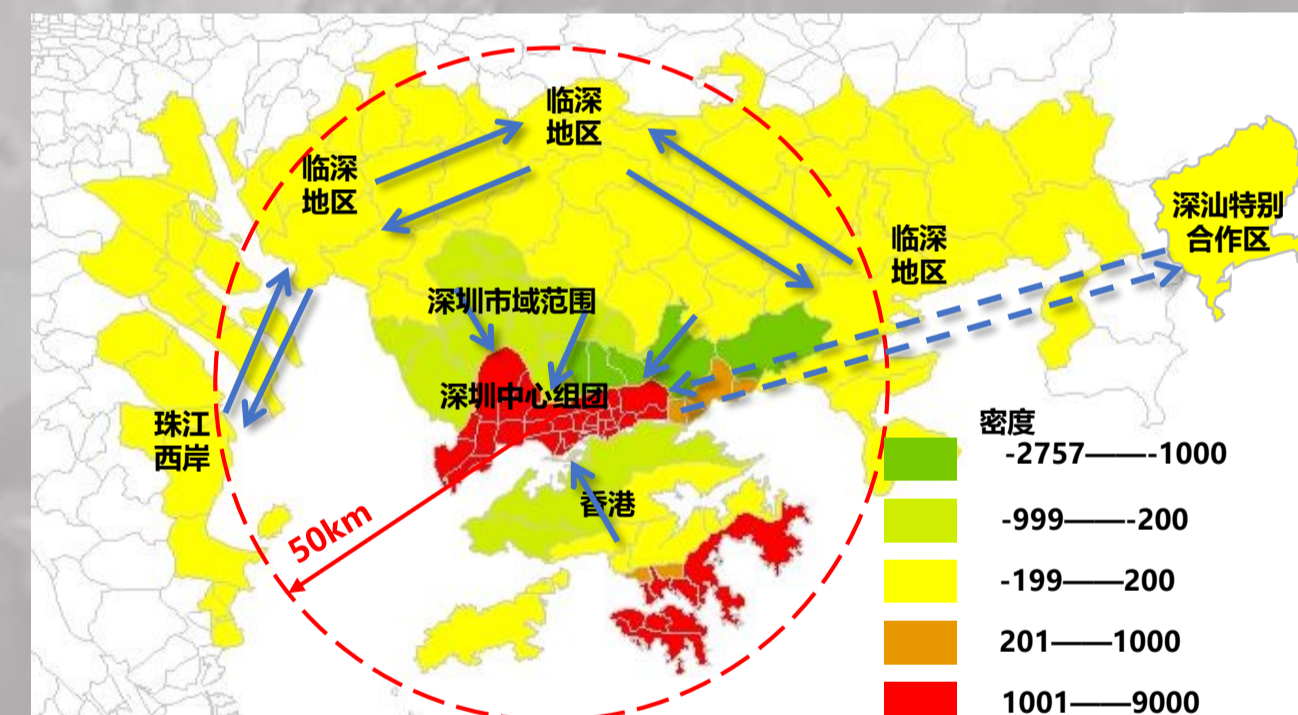
- 专业零配件生产；
- 劳动密集型加工业；
- 生产链条终端；



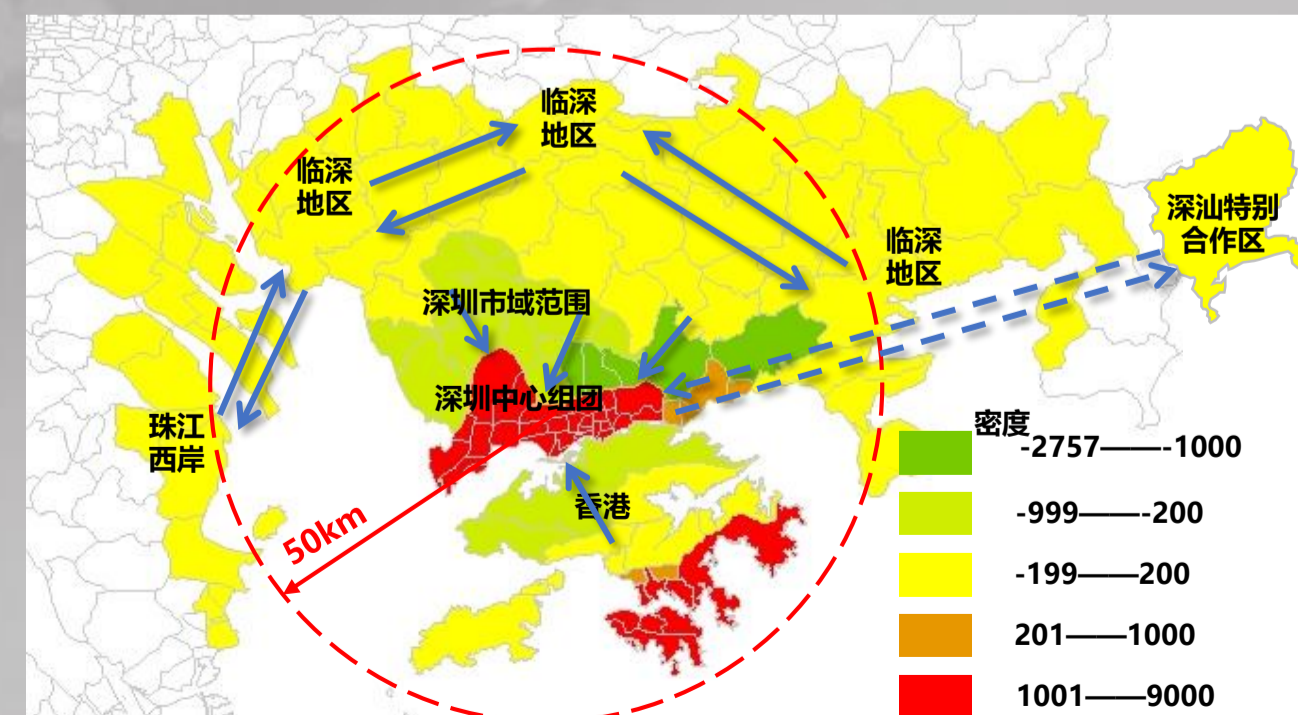
区域多圈层



“强集聚+强中心大通勤圈”前景下，向心通勤联系强度达到149万人次/日量级，进入核心区于进入外围占比为5.5:4.5。



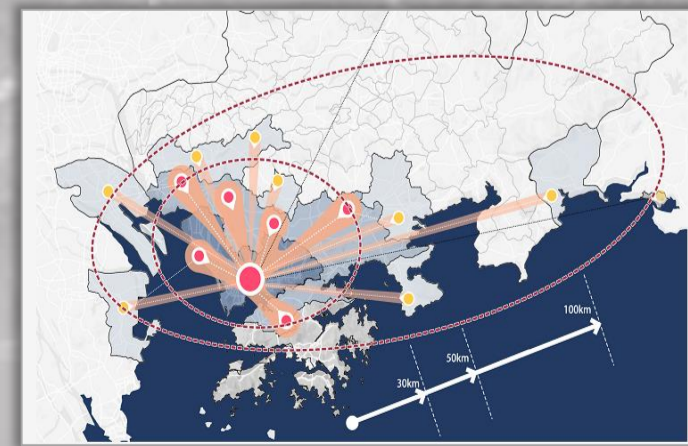
“强集聚+多通勤圈叠加”前景下，向心通勤联系强度达到120万人次/日量级，进入核心区于进入外围占比为4:6。



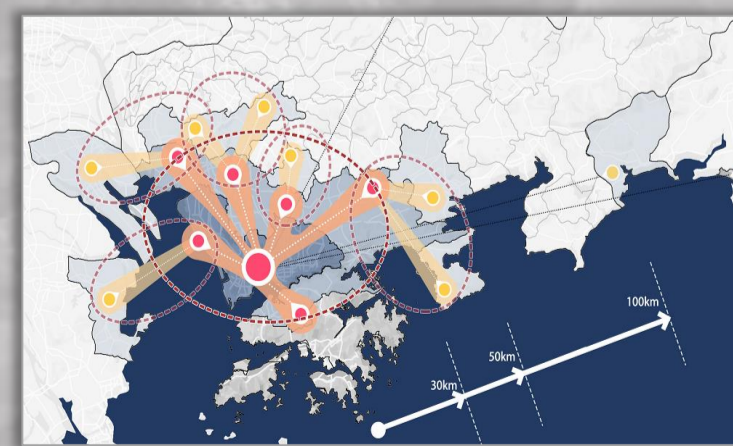
“弱集聚+多通勤圈叠加”前景下，向心通勤联系强度达到58万人次/日量级，进入核心区于进入外围占比为3:7。

区域多前景

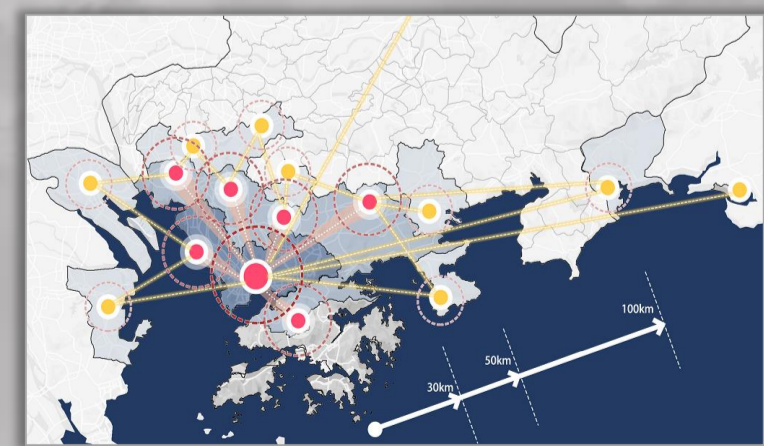
把握“双循环”新发展格局及全球阶段性发展挑战，提出面向国际“稳定性”主导、面向国内“多向直达”、面向区域“多中心多圈层网络”的多层级交通组织模式，为创新要素便捷流通提供大湾区交通组织方案。



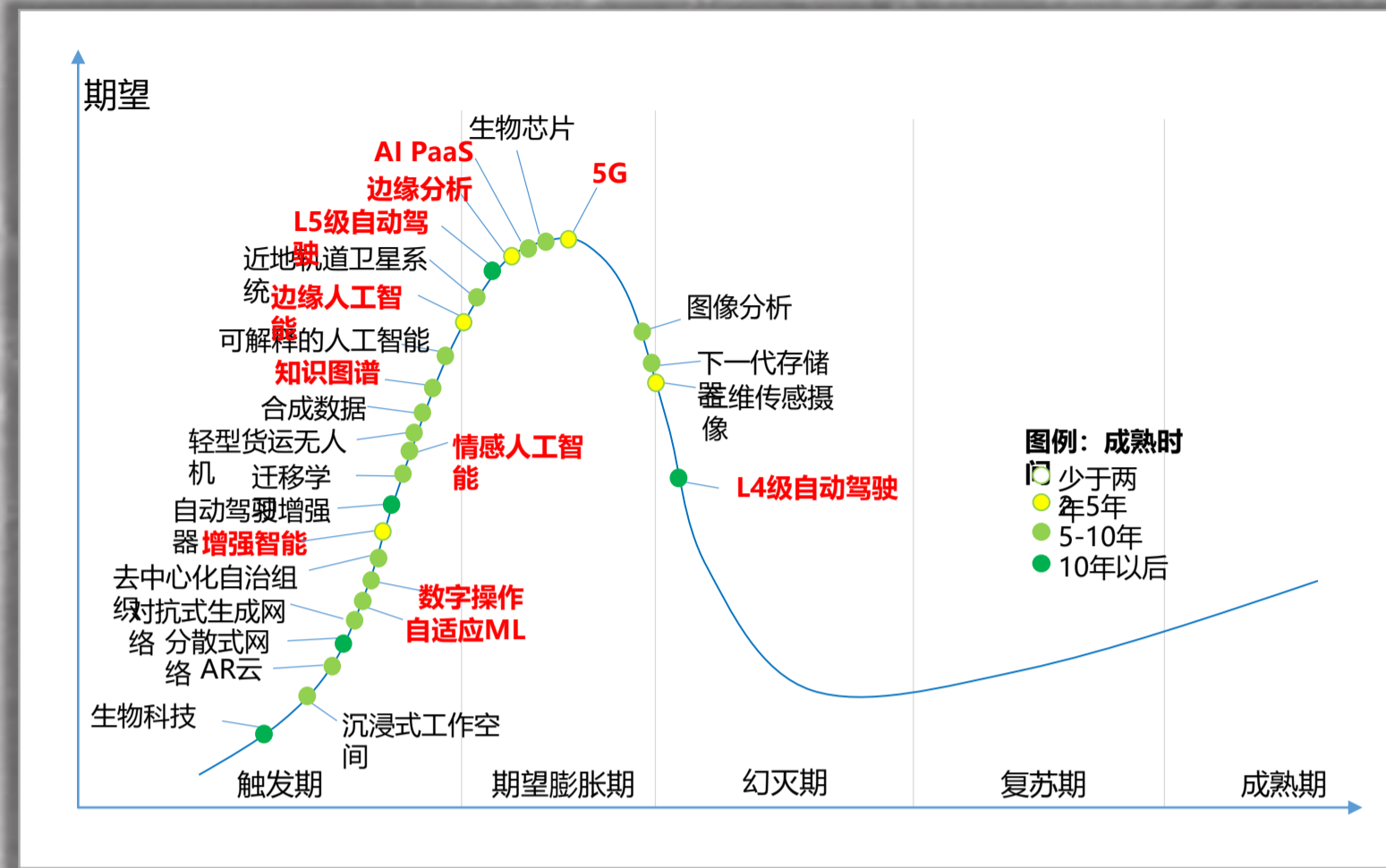
前景一：
强集聚+强中心大通勤圈



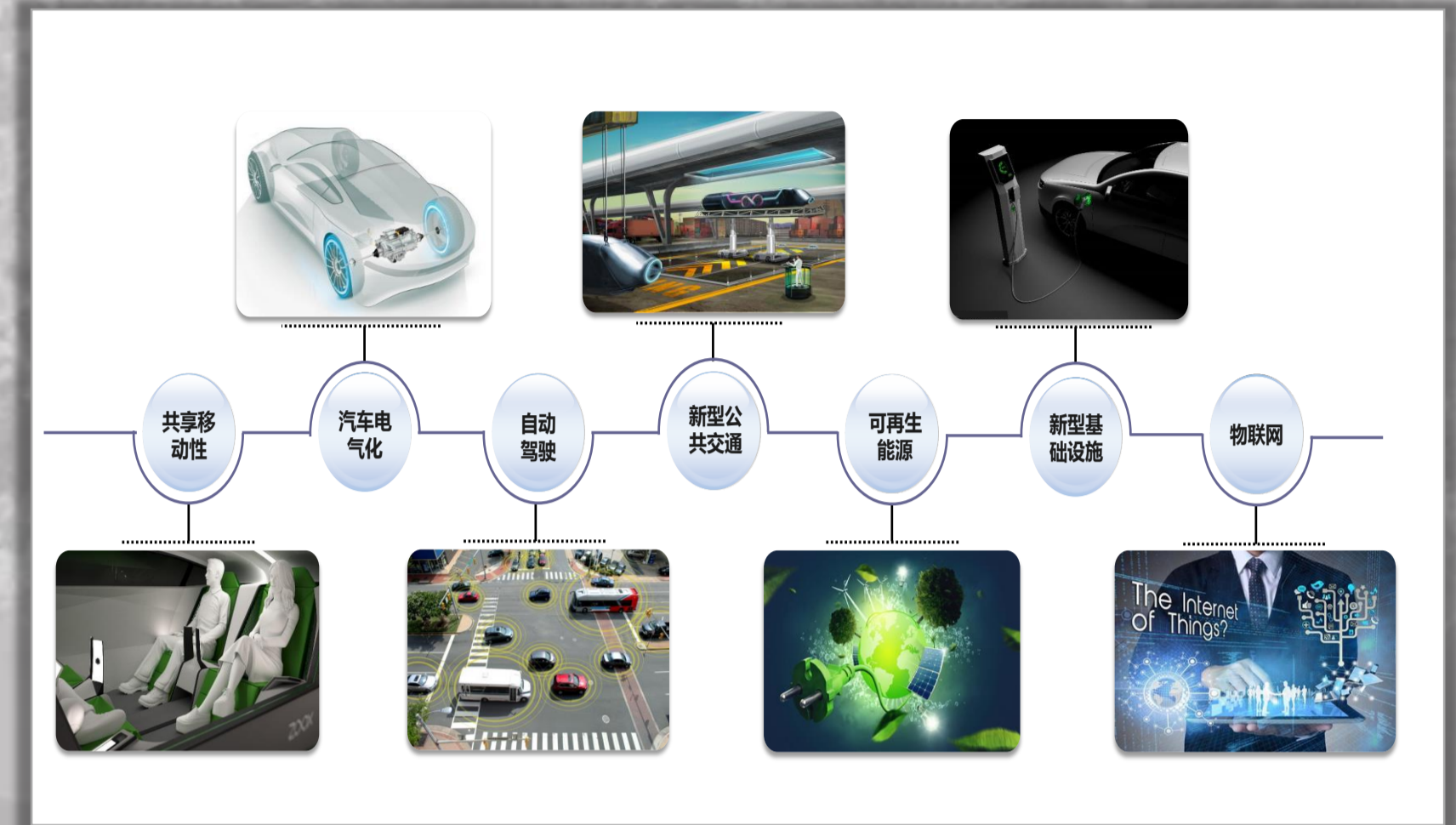
前景二：
强集聚+多通勤圈叠加



前景三：
弱集聚+多通勤圈叠加



未来新兴技术交通领域应用期望曲线



未来交通出行趋势变革

质效并进

创新制定国土空间生态保护开发要求下，统筹协调大湾区交通与低空和水上服务网络、综合能源补给站方案、智能网联汽车部署和应用等的功能组织关系，构建交通与旅游、能源、信息等多网融合布局方案。



精准分析活动诉求，实现公共设施的优化布局及功能完善

精华荟萃

构建适应区域融合发展需求的大湾区智慧交通体系，推动机场、港口、轨道、道路等基础设施智能化建设或改造升级，打造“监管一张网、决策一张图、出行一张脸、运输一张单”的湾区级交通大脑，全面赋能大湾区交通提质增效。



先行示范 / 湾区协同

1、推动粤港澳大湾区游艇自由行、深港引航互认、大湾区组合港、大湾区空域协调等重大事项纳入**国家综合改革试点示范清单**，并取得**实质性突破和进展**。

2、加快推进深港轨道对接、穗莞深城际等**10余项重大项目规划建设**。

3、深化深港口岸智慧通关研究，推动**无感通关服务**，开通**水上、低空客运航线**，全面提升**大湾区交通服务水平**和**质量**。



相关上位规划及批复文件

广东省、深圳市层面相关近期建设计划



深港跨境直升机首航



深圳莲塘口岸建成开通



“大湾区环线”外环高速



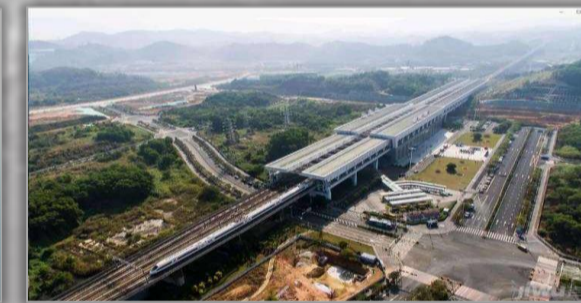
“3+2”交通联席会议



西九龙铁路口岸通车



在建深中通道西人工岛



赣深高铁建成通车



城市主导的高铁建设模式落地



主流平台宣传截图



主要城市来深调研



各类学术论坛讨论

