

# 抢抓新机遇 勇担新使命

深圳

## 海陆空“路路通” 湾区“1小时交通圈”加速成型

文/羊城晚报记者 宋王群 图/羊城晚报记者 王磊

随着粤港澳大湾区建设如火如荼地向前推进，“建设世界级交通圈”的蓝图逐渐成为现实，“轨道上的大湾区”网络愈发清晰。今年4月，《深圳市国土空间规划保护与“十四五”规划》（以下简称《规划》）正式印发，规划提出加快推进深圳都市圈建设，持续巩固和增强深圳作为都市圈中心城市的核心竞争力和辐射带动力，形成“一主两副一区四轴”的都市圈总体发展布局，实现中心引领、轴带支撑、协同联动。

当前，深圳机场三跑道建设全面步入“快车道”，助力大湾区世界级机场群建设“加速跑”；深港轨道衔接正在深入谋划实施，皇岗口岸、莲塘/香园围口岸、罗湖口岸绘出“大手笔”，深港口岸交通华彩蝶变……从覆盖多元的综合立体交通网，到海陆空“路路通”，深圳的“四通八达”带动人流、物流、资金流、数据流、信息流便捷高效流动，湾区“1小时交通圈”正在加速成型。



深圳机场

### A 各大航司纷纷布局深圳

近日，国泰航空在深圳设立大湾区总部，有意将深圳打造成国泰航空的内地集散中心，大湾区乃至全国的旅客均可通过陆路和水路，从深圳链接香港机场，到达全球各地。国泰航空是香港最大的航空公司，近年来，伴随着内地市场的不断开放，国泰航空迅速进入内地民用航空市场。

国泰航空大湾区负责人表示：“我们把总部设在深圳，因为它年轻、有创造力、有活力。在深圳，我们能够拥抱整个大湾区市场。”随着粤港澳大湾区全面建设的启动，湾区内城市互联互通进一步加强，依靠强劲的内地市场拉动业绩已是国泰航空未来重要发展方向，以此融入大湾区发展大局。

今年初，2架全新大型远程宽体A350-900型客机降落深圳机场，中国南方航空股份有限公司深圳分公司的空客机队规模扩至59架。按照计划，今年还有2架全新的A350将落户深圳，同时还将引进4架A320系列窄体机。南航看好粤港澳大湾区市场的潜力，加紧布局深圳的意图可见一斑。

来自深圳市交通运输局的数据显示，2021年，深圳机场全货机通航点达到51个，创历史新高；货邮吞吐量首次突破150万吨，同比增长12%；旅客吞吐量3635.8万人次，全国排名第三；航班起降31.8万架次，恢复至2019年水平的85.9%。在国际货运方面，深圳2021年新开巴黎、洛杉矶

等5个全货机航点，加密芝加哥、卢森堡等11条国际货运航线，国际全货机航线通航城市达30个；在国内新开芜湖、大连2条全货机航线，加密北京、无锡等3条国内全货机航线，国内全货机航线通航城市达20个。深圳市场复苏展现出粤港澳大湾区航空运输发展的光明前景。

《规划》提出，深圳将打造高品质航线网络，构建面向亚太、连接欧美澳热点城市、衔接“一带一路”节点城市的国际航线网络，提升深圳宝安机场国际化水平；同时，优化国内航线网络，推进国内空中快线建设，加强国内国际航线中转衔接，支撑深圳都市圈交通一体化建设。

### B 深港口岸不断优化

今年5月，深圳市人民政府口岸办公室发布招标公告，公告透露罗湖口岸将重建规划。罗湖口岸的改造将促进深港两地交流联系，加快推动深港口岸经济带罗湖先行区发展。改造重建后，将通过查验模式创新，缩短通关、换乘时间，提高深港双城换乘效率。更值得一提的是，改造后的罗湖口岸，将引入赣深高铁，同时配合香港东铁线北延，为香港北部都会区接入国家高铁网铺路，加快推动深港双城交通“通勤化”。

2020年6月，深圳皇岗口岸重建项目全面启动，新口岸旅检大楼计划在年底建成，定位为

“一地两检”纯旅检口岸。旅客设计通关流量日常20万人次/日，高峰日30万人次/日；车辆日常2万车次/日，高峰日3万车次/日。

2020年8月，莲塘口岸正式启用。莲塘口岸是粤港澳大湾区背景下深港之间首个建成投入使用的大型互联互通跨境基础设施，是完善深港口岸布局，实施深港跨境交通“东进东出、西进西出”战略调整的重要一环。

深港正在以口岸为核心，谋划深港经济带建设，打造深港重大合作平台。香港提出建设香港北部都会区，根据蓝图，北部都会区占地面积约300平方公

### “轨道上的大湾区”加速形成

作为粤港澳大湾区东部3座紧密相连的城市，深莞惠是国内融合发展程度较高的都市圈，三地的轨道交通对接备受各界关注。数据显示，深圳与莞惠之间跨市出行已达136万人次/日。近年来，轨道交通规划建设明显提速。时速350公里的赣深高铁已经通车，深圳河源已经形成1小时交通圈，深莞惠更是实现半小时高铁互通。

不仅如此，未来三地还有更多轨道交通对接，深惠城际、深大城际、莞惠城际、穗莞深城际南延线等多条涉及深莞惠的城际铁路正在稳步推进。深圳10号线东延至东莞凤岗、深圳14号线东延至惠州惠阳、深圳11号线北延至东莞长安、深圳22号线北延至东莞塘厦等跨市城市轨道交通项目纳入深圳市城市轨道交通

建设规划并启动建设。未来，深圳6号线支线与东莞1号线黄江至深莞边境段完成衔接及贯通运营；西丽枢纽和机场东枢纽建设完成，形成可操作、可复制推广的枢纽统一规划、设计、建设、管理的一体化工作流程。深莞惠都市圈轨道交通和站城一体化规划、建设、运营机制进一步优化，衔接水平全面提升，支撑区域高效联动发展。

深圳在加强北部轨道互联互通的同时，在东部，香港东铁将延至深圳罗湖，有望与深圳规划的东部轨道快线“牵手”；在中部，规划中的香港北环线支线和穗莞深城际等轨道将在新皇岗口岸“相逢”；在西部，港深西部快线将直通前海。“轨道上的大湾区”正在加速形成，湾区“1小时交通圈”正由规划成为现实。

数说

目前，大湾区内地城市轨道交通运营里程达**1092公里**，其中深圳**419公里**。到2025年，深圳国家铁路、城际铁路、城市轨道交通、高快速路通车里程分别要达到**220公里、190公里、640公里和700公里**以上。深圳机场旅客吞吐量达**7000万人次**，机场国际通航城市达**100个**。

观点

深圳人大代表黄振辉：**有序建设城市轨道交通 促进轨网一体化**

深圳人大代表黄振辉认为，随着粤港澳大湾区以及先行示范区建设的深入推进，深莞惠城市间经济联系更加密切，需要一体化的城际交通网络来支撑湾区经济快速发展。黄振辉建议，重点推进深圳轨道6号线与东莞轨道1号线的衔接、深圳轨道11号线与东莞轨道3号线的衔接，以及深圳轨道13号线和16号线的向东莞延伸等；另一方面，促进轨网一体化，从整体效率最高、资源利用最省角度研究域内轨道交通方式的规划、投资、建设与运营管理问题，以促进区域经济发展与居民出行效率的提高，提高区域交通功能、提高运输系统运行效率。

# 抢抓新机遇 勇担新使命

深圳

## 建设国际性综合交通枢纽 形成现代化交通服务体系

文/宋王群 李宇 叶振锋 图/王磊

交通运输是粤港澳大湾区畅达互通、加速一体化发展的重要基础“硬件”。今年初，深圳市交通运输局公布《深圳市综合交通“十四五”规划》，提出“打造全球湾区核心枢纽海港”“拓展畅通国内循环的综合运输通道”等八大任务。到2025年，深圳将基本建成融合深莞惠、连通大湾区、服务全国、辐射亚太、面向全球的国际性综合交通枢纽，形成体系完备、绿色智能、一体畅联的现代化交通服务体系，为深圳全面建成国际化创新型城市提供更加卓越的交通保障。

### A 越织越密的高速路网

7月以来，深中通道传出新消息，该项目日前完成海上非通航孔桥第200片箱梁架设任务，朝今年11月完成全线海上非通航孔桥箱梁架设的建设目标又迈出坚实一步。当前，从深圳侧眺望建设中的深中通道，内伶仃洋里，一排排巨大的桥墩延伸向水天一色处。

深中通道全长约24公里，其中桥梁工程长约17公里，包括主跨1666米的超大跨径悬索桥伶仃洋大桥、主跨580米的斜拉索桥中山大桥、海上非通航孔引桥及陆域引桥等。再等不到三年（2024年），这项国家“十三五”重大工程、粤港澳大湾区关键交通枢纽工程建成后，将成为连接“深莞惠”与“珠三角”两大经济圈的公路直连通道。从深圳宝安国际机场到中山翠亨新区的车程，将从目前的2个小时缩短至20分钟左右。

作为粤港澳大湾区核心交通枢纽、大湾区“A”字形交通主骨架的关键一横，深中通道让大湾区“1小时生活圈”照进现实，成为深圳高

速公路外联的重要一环，形成了深圳联动珠江西岸的重要通道。根据深圳市交通局的数据，目前深圳与东莞、惠州之间每日跨市交通出行量超百万人次，随着粤港澳大湾区和深圳先行示范区建设发展，深莞惠都市圈之间联系日益密切。未来（2035年）深圳与莞惠之间出行量将大幅增长。

为促进深莞惠交通一体化，按照《深莞惠路网衔接规划方案》，未来深圳与东莞、惠

州之间将形成“12高10快41主18次支”的跨市衔接路网体系，规划形成12条跨市高速（深莞6条，深惠6条），其中长深高速、沈海高速正在改扩建施工，深汕二高速、惠坪高速正在开展工可研究。

目前，大湾区核心区高速公路密度达每百平方公里8.9公里，深圳的高速公路密度排在全省首位，深莞惠、深广、深中……深圳正加快建设与湾区城市的“硬联通”，构建互联互通的陆路交通网络。



深圳地铁无人驾驶车辆



繁忙的深圳港

### B 日益完善的内外轨道交通网

6月底，深圳地铁14号线及三大枢纽工程顺利通过项目工程验收，标志着地铁14号线即将进入试运行阶段。这条起于福田中心区岗厦北枢纽，途经福田区、罗湖区、龙岗区，止于坪山区沙田站的深圳东部首条地铁快线，预计年内实现通车。更令人振奋的消息是，深圳地铁计划今年内开通的4条新线——12号线、14号线、16号线和6号线支线，目前已全部完成热滑试验，进入最后的运营准备攻坚阶段。

作为粤港澳大湾区的核心引擎，深圳正在加快打造“轨道上的大湾区”。据深圳市交通运输局

发布的《深圳市综合交通“十四五”规划》，“十四五”期间，深圳将大力推进城市轨道交通四期、四期调整工程建设，加快推进五期建设规划编制及落地实施，同时完善“南北终到、东西贯通、互联互通”的高铁通道布局，支撑深圳融入国内经济大循环。

跨市国铁及城际铁路方面，根据规划，深圳与东莞、惠州之间将形成国铁及城际铁路共计15条。其中，深莞之间4条国铁和5条城际，深惠之间5条国铁和3条城际。跨市城市轨道交通方面，根据深圳市轨道交通线网规划（2016—2035），深圳与东莞、惠州共规划17条跨市轨道线

路进行衔接。其中，深莞之间13条，深惠之间4条。

根据《粤港澳大湾区城际铁路建设规划》，到2025年，大湾区铁路运营及在建里程要达到4700公里，全面覆盖大湾区，通过京九铁路、广深港高铁在深圳与香港实现互联互通。未来，还将谋划港深西部铁路等跨境铁路项目建设，深港交通互联将更加便捷高效。

不久的将来，深圳市内及其周边的轨道交通线网将满足大湾区主要城市间“1小时通勤圈”快速通达的出行需求。深圳正在发力，让“轨道上的大湾区”早日由蓝图变为现实。

### “链”动全球的大湾区组合港

6月30日，装载日用香精、铝卷的集装箱在广州湾心码头通过组合港模式办理通关，通过驳船运抵深圳蛇口集装箱码头后，再经国际班轮运至国外，首发运输1标箱。此举标志着“深圳蛇口——广州湾心”组合港正式启用。

广州湾心是今年深圳港继南北村、肇庆三榕、云浮新港、东莞石龙、广州新塘5个组合港开通后的第6个组合港。截至目前，深圳港已与东莞、惠州、佛山、中山、珠海、肇庆、云浮、广州等8个地市开通了21个组合港。今年上半年深圳港通过组合港模式累计完成11.3万个标箱的作业量，超过去年通过组合港模式完成的全年运输量。

为增强粤港澳大湾区港口群的国际竞争力，深圳市交通运输局会同深圳海关，积极协调各地港口企业，复制推广“粤港澳大湾区组合港”项目，鼓励港口企业新增更多的组合港节点，进一步扩大大湾区组合港的覆盖范围，促进粤港澳大湾区港口群一体化协同发展。

目前，在深圳港开展水水中转已成为粤港澳大湾区港口群进出口货物重要的集疏运方式。“粤港大湾区组合港”的开通显著提升水水中转集装箱进出口通关效率、节省物流成本。同时，组合港项目有效扩大了深圳港的货源腹地，通关的便利性吸引了更多内河港口货物经深圳港进出口，为深圳港集装箱吞吐量提升提供新的增长点，有利于深圳港进一步增加国际班轮航线，巩固深圳港全球第四大集装箱枢纽的地位，助力深圳市建设全球海洋中心城市。

深圳市交通运输局负责人表示，下一步将继续推广组合港项目，扩大覆盖范围，推进组合港箱量不断增加，优化港口集疏运方式，促进港城协同发展。

作为全球第四大集装箱枢纽港，深圳港国际班轮航线通达100多个国家和地区、300多个港口。以深圳港为核心的大湾区组合港，将湾区内的内陆港和河港联动起来，形成互联互通的新局面，为全球稳定供应链筑起海上通道，保障全球供应链稳定。