

天津市人民政府办公厅关于印发 天津市综合交通运输“十四五”规划的通知

各区人民政府，市政府有关委、办、局：

经市人民政府同意，现将《天津市综合交通运输“十四五”规划》印发给你们，请照此执行。

天津市人民政府办公厅

2021年8月12日

（此件主动公开）

天津市综合交通运输“十四五”规划

“十四五”时期是天津在全面建成高质量小康社会基础上开启全面建设社会主义现代化大都市新征程的第一个五年。交通运输连接生产和消费两端，是畅通国内大循环和国内国际双循环的基础依托和重要环节，“十四五”时期要深入落实构建新发展格局赋予交通运输的新要求、新任务，着力完善现代化高质量综合交通运输体系。

本规划依据《天津市国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》，对标对表《交通强国建设纲要》、《国家综合立体交通网规划纲要》、《交通运输部关于服务构建新发展格局的指导意见》、《天津市国土空间发展战略》等文件，立足新发展阶段、贯彻新发展理念、构建新发展格局，明确“十四五”时期本市综合交通运输发展的基本思路、发展目标、重点任务和保障措施，涵盖港口、航空、铁路、公路、城市公共交通等领域，是指导“十四五”时期本市综合交通运输高质量发展和部门依法履行职责的重要依据。

第一章 发展基础

“十三五”期间，本市依据《天津市国民经济和社会发展的第十三个五年规划纲要》和《天津市综合交通运输“十三五”发展规划》，贯彻落实创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，初步建成与全市经济社会发展相适应的安全便捷、畅通高效、绿色智能的现代综合交通运输体系，为本市全面建成高质量小康社会提供了强有力的交通保障。

一、“十三五”时期发展成就

(一) 初步建成国际一流枢纽海港

港口顶层设计更加完善。成立天津港建设世界一流港口领导小组、北方国际航运核心区建设工作协调小组，国家发展改革委、交通运输部联合印发关于加快天津北方国际航运枢纽建设的意见。港口设施能级持续提升，建成南疆港区 27 号通用码头、中石化天津液化天然气码头等 8 个码头工程，建成高沙岭港区 10 万吨级航道一期工程、大港港区 10 万吨级航道工程等，万吨级以上泊位达到 123 个、航道达到 5 条。智慧港口建设取得突破，完成全球第一个既有码头（五洲国际）集装箱堆场自动化改造，开工建设北疆港区 C 段智能化集装箱码头，实现全球首批完全无人驾驶电动集卡商业化运营，成为全球首个获批建设自动驾驶示范区的港口，建成京津冀港口智慧物流协同平台。绿色港口建设成效显著，2017 年煤炭全部实现铁路集疏港，2020 年铁矿石铁路运输 5181.2 万吨，铁路集疏运占比超过 65%，集装箱海铁联运完成 80.5 万标准箱，较 2015 年增长 160.8%；33 个专业化泊位建成港口岸电设施，停止国三及以下柴油货车集疏港，港作船舶低硫油使用率达到 100%。港口辐射能力明显增强，累计开通集装箱航线 130 条、每月航班 550 余班次，遍及世界上 200 多个国家和地区、500 多个港口，建成覆盖天津港主要腹地的内陆营销中心 111 个。津冀港口合作深入推进，配合国家有关部委出台加快推进津冀港口协同发展工作方案（2017—2020 年）、津冀沿海锚地布局方案等，天津港（集团）有限公司与河北港口集团有限公司、唐山港口实业集团有限公司合资成立两个集装箱码头公司，开通环渤海内支线 19 条，

2020 年完成中转吞吐量 185 万标准箱，设立天津港集团雄安服务中心，开通绿色通道。口岸营商环境显著改善，开展口岸降费提效治乱出清优化环境专项行动，推行“一站式阳光价格”清单，建成港口统一收费管理服务平台，至 2020 年 12 月底累计降费达 10.8 亿元。推进实施集装箱进口“船边直提”和出口“抵港直装”，共完成“船边直提”作业 14.68 万个集装箱，提升码头作业效率，陆运收提箱 30 分钟完成比例为 87.49%，60 分钟完成比例为 98.34%，天津口岸整体通关效率在全国各主要海运口岸中位居前列。

天津港各项经济指标保持较快增长，2020 年港口货物吞吐量达到 5.03 亿吨，集装箱吞吐量达到 1835.3 万标准箱，较 2015 年提高 30.1%；2019 年，出入境邮轮旅客约 72.6 万人次，较 2015 年增长 68%；2020 年国际航运中心排名较 2018 年跃升 10 位。

（二）区域航空枢纽建设初见成效

机场综合保障能力稳步提升，天津滨海国际机场总体规划和三期扩建工程预可研获得民航局批复，机场高峰小时容量由 28 架次提高至“31+1”架次。区域航空枢纽功能显著增强，初步形成国内干支结合，国际主要通航东北亚、东南亚和欧洲的客运航线网络，开通客运航线 270 条、通航城市 159 个，较 2015 年分别增加 87 条、44 个；累计建成异地城市候机楼（厅）30 座、开通地面班线 9 条，创新“飞机+高铁”、“飞机+邮轮”模式，试点开展国内中转旅客跨航司行李直挂服务，获评“亚太地区旅客吞吐量 1500—2000 万量级最佳机场”。航空物流中心建设有序推进，设立天津航空货运发展办公室，成立天津货运航空有限公司，开通货运航线 20 条、货运通航

城市 20 个，建成大通关基地一期、中外运二期、顺丰电商产业园，空港口岸具备水果、种苗、食用水生动物、冰鲜水产品等指定监管场地功能。京津冀机场群协同发展，国家发展改革委、民航局联合印发推进京津冀民航协同发展实施意见并得到全面落实，“三地四场”初步实现错位协同发展；2020 年疫情期间充分发挥首都“护城河”作用，积极承接北京国际航班分流，天津滨海国际机场共保障国际航线客机 1353 架次、旅客吞吐量 16.1 万人次；保障国际航线货机 1559 架次、货邮吞吐量 7.3 万吨。

天津滨海国际机场实现客运快速增长、货运平稳增长，2019 年旅客吞吐量达到 2381.3 万人次，较 2015 年提高 66.4%；货邮吞吐量达到 22.6 万吨，较 2015 年提高 4%。2020 年受疫情影响，上半年大幅下降、下半年逐步恢复，全年仍完成旅客吞吐量 1328.5 万人次、货邮吞吐量 18.5 万吨。

（三）“轨道上的京津冀” 加快推进

区域铁路建设实现同图同步，京津冀地区城际铁路网规划、京津冀核心区铁路枢纽总图规划获批，四条高铁通北京（京津、京沪、京滨、津兴铁路）、一条高铁通雄安（津保铁路）格局正在加快形成，初步实现京津雄 0.5 至 1 小时通达。市域货运铁路环线基本建成，建成大北环、西南环线、南港铁路和进港三线等铁路及新港北集装箱中心站，建成南疆矿石铁路等铁路专用线，基本形成环放式市域货运铁路网和“北进北出、南进南出”集疏港铁路网。铁路客运服务更加便捷惠民，京津城际延长线实现公交化运行，成功开行津蓟市郊列车、京蓟城际列车。

2020 年铁路总里程 1368 公里，其中高铁城际里程达到 310 公里，铁路运营里程密度位居全国第一；2019 年客运量 5332 万人、货运量 9887 万吨，较 2015 年分别提高 31.5%、18%；2020 年客运量 2636 万人，货运量 11124 万吨，货运量较 2015 年提高 32.8%。

(四) 基本建成区域互联互通公路网

京津冀一体化公路网基本形成，建成津石高速天津西段、唐廊高速（一期）、京秦高速、京台高速 4 条高速公路和 7 条普通国省道接口路，对外高速公路接口增加至 16 个，实现 31 个普通省际接口与京津冀同标准对接。市域骨干公路网实现连网贯通，建成“津城”绕城高速、“滨城”绕城高速，建成 G104、九园公路等外环线国道功能外迁工程，建设了一批区区互通互联工程。海空两港集疏运网络加快完善，建成疏港联络线、塘汉公路，正在建设津石高速天津东段、塘承高速滨海新区段等集疏运通道，启动天津港集疏运专用货运通道前期工作。“四好农村路”建设成效显著，出台天津市关于深化农村公路管理养护体制改革实施方案等系列政策措施，加快建立“路长制”，高标准实施乡村公路维修改造工程 3300 公里，蓟州区西井峪路荣获全国“十大最美农村路”称号，实现建制村村村通客车、村村直接通邮和具备条件的建制村通公交，蓟州区、武清区成为“四好农村路”全国示范县。服务品质显著提升，全面完成高速公路省界收费站撤销工作，实现省界不停车快捷收费，实现高速公路 100%联网收费和电子不停车收费系统（ETC）车道 100%覆盖，建成全国高速公路百佳示范服务区 1 对、优秀服务区 4 对，高速公路“营改增”和差异化收费政策明显降低运输成本。

2020 年公路总里程达到 16411 公里，其中高速公路、普通国省道分别为 1325 公里、2738 公里，与 2015 年相比分别增加 195 公里、198 公里，高速公路网密度位居全国第二，国省道平均拥挤度 0.6，交通运行总体顺畅。

(五) 城市公共交通建设成效明显

轨道交通骨干地位显著提升，地铁 5 号线、6 号线（一期）、1 号线东延线建成通车，轨道交通运营里程达到 232 公里，较 2015 年增加 92 公里，地铁和轻轨实现统一运营管理，实现银行卡、手机应用程序（APP）和一卡通等多渠道支付，京津冀交通一卡通覆盖全部地铁、公交线路，2019 年日均客运量达到 144 万人次、高峰日客运量达到 187 万人次，较 2015 年分别提高 82%、89%。2020 年全市轨道交通日均客运量 92.55 万人次。建成国家公交都市建设示范城市，开延调公交线路超过 300 条，建成 194 公里公交专用道，公交站点 500 米覆盖率达到 100%，新能源公交车辆占比达到 80%，全面推进城乡公交一体化，实施公共汽车运营成本规制，运营智慧安全水平明显提升。2019 年全市常规公交日均客运量达到 305 万人次，公共交通机动化出行分担率为 59.6%，2020 年日均客运量 173 万人次。出租汽车行业市场秩序更加规范，出台天津市网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法等，完成巡游出租汽车信息化设备安装、运价调整，建成网约车监管平台，实施“三站一场”驻站式管理、出租汽车“亮星”等创新管理举措，群众获得感明显提升。共享单车运营管理逐步规范，出台天津市关于鼓励规范互联网租赁自行车发展的指导意见等系列管理办法，规范单车、企业行为，实施

精细化管理，形成“总量控制、动态调节”的管理模式，至2020年底中心城区投放总量控制在34万辆，初步实现良性发展。

(六) 综合运输服务品质不断提升

公众出行更加便捷舒适。在公交、地铁、出租车等交通运输领域广泛开展“保畅通、有温度、优服务”活动，实施“三站一场”整治提升，群众获得感、幸福感明显提升。制定京津通勤便利化12项措施，推进京津城际运营公交化、支付优惠同城化、枢纽通达便利化、重点区域直通车等方面措施落实。道路运输加快转型升级。客运班线达到311条，省际班线辐射全国14个省市，14个三级及以上客运站全部实现与京津冀联网售票。道路货运向规模化、专业化发展，先进运输组织模式初见成效，14家企业开展甩挂运输试点，20家企业开展无车承运人试点，2020年批准网络货运经营企业39家、整合社会车辆65万余部。2020年道路货物运输周转量达到640.12亿吨公里，较2015年增长85.43%。物流快递业快速发展。初步建成空港航空快递物流园、东疆港跨境快递物流园、武清电商快递物流园三大快递专业类物流园区，基本建立末端配送网络，次晨达、次日达、上门取件等快递业务稳步增加，快递上机、高铁极速达、冷链快递、跨境包裹、农村快递等新兴业务迅速增长，积极创建国家绿色货运配送示范城市，实现配送车辆统一标识、统一车型、统一平台管理、统一智能监控。

(七) 交通运输治理效能显著提升

交通发展智慧度明显提升。交通运输数据资源全面整合，建成天津市智能交通信息统一、二期、京津冀综合交通出行服务信息共享应用示范工程，在全国率先搭建交通专有云平台、率先发布市交通运

输政务信息资源目录，交通运输数据交换共享与开放应用平台已接入24家单位共1880余亿条数据，提供综合交通数据分析等决策管理服务。交通运输监测能力全面提升，视频监控100%覆盖高速公路、火车站等重点设施，重点营运车辆联网联控系统入网率和上线率达到100%。重点领域开展智能交通创新试点，建成智能网联汽车开放测试道路29.85公里、封闭测试场1800亩，在全国首次实现真实高速公路（宁静高速）无人驾驶汽车比赛，投入运营首批自动驾驶公交车（熊猫公交）。

交通发展绿色度明显提升。打好污染防治攻坚战，提前完成“天津港不再使用柴油车辆转运煤炭”国家任务，大力推进“公转铁”、“散改集”，停止国三及以下柴油货车集疏港，港作船舶实现100%使用岸电，来津靠港船舶全部使用低硫燃油，在出租、邮政快递、轻型物流配送等领域大力推广新能源和清洁能源车辆应用，严格实施道路扬尘“六个百分之百”控制措施，减排成效明显。推进低碳技术应用，完成绿色循环低碳城市区域性项目、天津港绿色港口主题性项目，开展津石高速天津西段、邦喜公路绿色公路典型示范工程，高速公路、普通国省道废旧路面材料循环利用率年均分别达到95%、80%。

行业治理能力明显提升。行业管理体制改革深入推进，组建天津市港航管理局、天津市道路运输管理局、天津市交通运输综合行政执法总队，完成市交通运输委直属事业单位改革，由35家减少至11家。“放管服”改革成效突出，取消、下放政务服务事项46项，实现“网上办”152项、“一次办”152项、“马上办”53项、“就近办”42项、信用承诺办理76项，成为全国“信用交通省”建设典型省份。法治体系更加健全，与京津冀联合制定京津

冀公路立法协同、行政执法、联合治超合作管理办法，制修订 5 部地方性法规规章、35 件行政规范性文件，确定权责清单 488 项，制定交通运输法治保障配套制度 32 部，“四基四化”建设深入推进。坚持执法“长牙”，开展“出清”、“利剑”、“猎鹰”、“护网”执法行动和京津冀联合治超专项行动，实现行政复议无撤销、行政诉讼无败诉，群众满意度明显提高。

安全管理能力明显提升，基本建立起横向到边、纵向到底、覆盖全行业的安全责任体系，出台天津市交通运输行业安全生产管理规定等 8 项制度，建成安全生产平台，建立交通运输行业安全风险分析管控与隐患排查治理“双控”体系，实现京津冀应急处置联动。

二、存在问题

“十三五”期间本市综合交通运输建设基本完成规划目标，取得明显成效，但仍存在以下不足。

交通基础设施仍然存在短板。“十三五”期间交通基础设施规模稳步增长，多个领域居于全国前列，但仍存在短板和薄弱环节。港口集装箱承载能力有待提升，智慧港口、绿色港口建设刚刚起步。机场保障能力有待增强，空域制约明显，时刻资源受到限制。京津城际、京沪高铁趋于饱和，缺少直达西部、北部货运铁路通道，铁路“最后一公里”还不够完善。省际公路还存在低标准路段，区区连通公路仍存在瓶颈路段，港城交通矛盾依然存在。

综合运输服务品质有待提高。“十三五”期间综合运输服务能力明显提升，但还存在大而不强、效率不高、综合服务能力不足等问题。高端航运服务企业、龙头企业和在全国有影响力的航运

功能机构较少，产业链带动能力不强，港口经济总量规模偏小。航空货运集聚效应不明显，货邮吞吐量增长缓慢。铁路在价格、时间成本等方面竞争优势不突出、吸引力不强，运输结构调整推进难度大。道路货运集中度、专业化水平不高，多式联运、共同配送等新型运输规模小。城市轨道交通客流强度偏低，常规公交吸引力不强。各种交通方式信息共享、票务互通、运营联动水平有待提升，交通运输与先进制造、商贸流通、文化旅游等产业融合有待加强。

智慧绿色发展内生动力不足。“十三五”期间智慧绿色交通建设不断创新，取得明显成效，但与科技发展、生态环保要求相比还有差距。主动利用 5G、大数据、人工智能、区块链等新技术与传统交通运输行业结合不够紧密、应用场景开发较少，为行业决策、管理、公众出行主动提供信息服务能力不强。污染防治任务仍然艰巨，低碳环保技术应用还不够广泛，推进绿色发展的内生动力不足。

交通行业治理效能有待提升。“十三五”期间行业改革深入推进，行业治理能力明显提升，但应对新形势、新变化、突发事件的能力不强，还需加快行业相关法规体系、制度机制、标准规范建设，加快完善以信用为基础的新型监管机制，持续深化行政执法、安全应急等重点领域体制机制改革。

第二章 “十四五”发展目标

一、形势分析

从国际国内看，当今世界正经历百年未有之大变局，我国进

入新发展阶段，将加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。交通运输是国民经济基础性、先导性、战略性新兴产业和重要服务性行业，要着力建设现代化高质量综合立体交通网，畅通现代流通体系和国际物流供应链体系，努力使交通运输成为现代产业体系的坚实支撑、国内国际双循环的重要纽带、产业链供应链安全稳定的保障基石。

从区域看，京津冀协同发展向纵深推进，京津加快同城化发展，京津冀世界级城市群核心城市辐射带动作用将显著增强。交通运输是区域协同发展的先行领域，要发挥“轨道上的京津冀”的骨架作用，发挥公路网的基础保障作用，加快形成京津间多层次、多通道、高效率交通网络，加快完善京津冀主要城市互联互通交通网络。要着力发挥天津港在津冀、环渤海港口群中的领头羊作用，发挥天津滨海国际机场国际航空物流中心和区域航空枢纽作用，与京冀共建国际性枢纽集群，有力支撑京津冀世界级城市群建设。

从城市发展看，“十四五”期间，本市将基本实现“一基地三区”功能定位，初步形成“津城”、“滨城”双城发展格局，初步建成国际消费中心城市、区域商贸中心城市，制造强市建设取得积极进展。要充分发挥公铁网络在城市空间布局优化中的先行引领作用，强化“津城”、“滨城”快速高效交通联系，支撑“一市双城多节点”城镇发展格局。要发挥海空两港在北方国际航运核心区建设中的载体作用，发挥交通运输在促消费、扩内需中的“乘数”效应和“催化”作用，支撑城市经济高质量发展。

从行业看，5G、卫星定位、人工智能等新技术快速发展，交

通运输要主动拥抱新技术，加快传统基础设施智能化升级和新型基础设施建设，培育新业态，壮大新动能。土地、海域、空域等要素约束收紧，碳达峰、碳中和任务艰巨，倒逼交通运输绿色集约转型。安全发展形势依然严峻，要统筹好发展和安全的关系，加快建设安全韧性综合交通运输体系。

从公众需求看，公众出行向多层次、多样化、个性化发展，货物运输向小批量、高价值、分散性、快速化发展。交通运输供给要从“走得了”向“走得安全”、“走得便捷”、“走得舒适”转变，更加注重提升服务质量和效率，着力打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，不断增强人民群众的获得感、幸福感、安全感。

二、指导思想和基本原则

（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，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，深入贯彻落实习近平总书记对天津工作“三个着力”重要要求和一系列重要指示批示精神，增强“四个意识”，坚定“四个自信”，做到“两个维护”，坚持稳中求进工作总基调，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，构建新发展格局，全面落实京津冀协同发展重大国家战略和“一基地三区”功能定位，锚定交通强市建设远景目标，以推动交通运输高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以建设人民满意交通为根本出发点，以改革创新为根本动力，统筹发展和安全，加快构建便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量综合交通运输体系，为全面建

设社会主义现代化大都市提供坚强的交通支撑。

(二) 基本原则

坚持党的全面领导。在党的领导下，持续完善综合交通运输发展体制机制，不断提高贯彻新发展理念、构建新发展格局、推动高质量发展的能力和水平，为实现交通运输高质量发展提供根本政治保证。

坚持以人民为中心。坚持“交通背后是政治、交通背后是民心、交通背后是实干”，围绕城乡一体化和乡村振兴战略的新要求，围绕公众出行模式和货物流通方式的深刻变化，为人民群众提供更有效率、更加公平、更高品质服务，让人民群众获得感、幸福感、安全感更加充实。

坚持新发展理念。把新发展理念贯穿于交通运输各领域和全过程，坚定不移走高质量发展之路，推动交通运输发展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，实现更高质量、更可持续发展。

坚持深化改革开放。打开脑袋上的“津门”，坚决破除制约交通运输高质量发展的体制机制障碍，深化行业改革，持续优化营商环境，服务高水平对外开放，推进交通运输治理体系和治理能力现代化，不断增强内生动力和发展活力。

坚持系统发展观念。牢固树立京津冀一盘棋、全市一盘棋思想，统筹发展和安全，统筹存量设施提质与新型基础设施建设，统筹普惠服务与差异化供给，统筹规范管理与机制创新，实现交通运输发展质量、结构、规模、速度、效益、安全相统一。

三、基本思路和发展目标

到 2035 年，基本建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量综合立体交通网。国际性综合交通枢纽城市地位进一步凸显，全面建成世界一流智慧绿色国际海港枢纽、国际航空物流中心和区域航空枢纽。综合立体交通网连通效能进一步增强，基本实现“2—3—6—18 出行交通圈”（双城之间 20 分钟通达、京津雄 30 分钟通达、京津冀主要城市 60 分钟通达、全国主要城市 180 分钟通达）、“3—1—2—3 快货物流圈”（京津冀主要城市 3 小时送达、国内 1 天送达、周边国家 2 天送达、全球主要城市 3 天送达）。交通基础设施质量、智能化与绿色化水平和安全保障能力居全国前列，交通运输全面适应人民日益增长的美好生活需要，支撑本市基本建成社会主义现代化大都市。

着眼于实现 2035 年目标，综合考虑交通发展机遇、优势、条件和阶段性任务要求，“十四五”期间交通运输发展目标是：坚持港口为魂、铁路为骨、道路为基、航空为翼，在抓历史机遇、抓谋篇布局、抓重点节点、抓行业治理、抓便民服务、抓安全生产等方面持续发力，基本建成海空两港链接全球、世界一流，公铁两网密接京冀、覆盖城乡，城市交通快慢有序、公交优先的现代化高质量综合立体交通网，形成枢纽国际化、京津同城化、津滨便捷化、城乡一体化的交通格局，交通强市建设取得明显成效。

（一）基本建成链接全球、世界一流的“海空两港”

对标世界一流港口，发挥天津港在京津冀协同发展中海上门户枢纽作用，以区域港口协同增强发展动力，以智能化、绿色化引领发展方向，不断提高天津港在世界航运领域的资源配置能力，到 2025 年，集装箱航线达到 135 条，港口集装箱吞吐量达到 2200

万标准箱，邮轮旅客吞吐量超过 100 万人次，国际航运中心排名进入前 20 位，北方国际航运枢纽的地位更加凸显，成为京津冀协同发展的重要支撑、服务“一带一路”建设的重要支点、陆海深度融合的重要平台、现代化的国际航运枢纽。

全面落实国家关于国际航空货运枢纽发展定位，到 2025 年，机场航线达到 300 条，旅客吞吐量达到 3100 万人次，货邮吞吐量达到 40 万吨。初步实现客运 3 小时通达全国主要城市，货运国内 1 天送达、周边国家 2 天送达、全球主要城市 3 天送达，国际航空物流中心地位基本确立，基本建成区域航空枢纽和综合交通枢纽。

(二) 基本建成密接京津冀、覆盖城乡的“公铁两网”

加快建设“轨道上的京津冀”，到 2025 年，基本形成 5 条高铁城际连通北京格局，高铁城际里程达到 470 公里，铁路网总里程突破 1500 公里，路网密度居全国前列，基本实现京津雄 30 分钟通勤、京津冀主要城市 1 小时通达。

加快完善互联互通公路网，到 2025 年，形成“八横六纵”高速公路网，普通国省道覆盖主要乡镇，“四好农村路”高质量发展格局基本形成，公路总里程达到 16140 公里，其中高速公路、普通国省道里程分别达到 1360 公里、2800 公里，路网整体水平全国领先，基本实现京津雄 1 小时通达、京津冀主要城市 3 小时通达、乡镇 15 分钟上高速。

(三) 基本建成快慢有序、公交优先的城市交通网

城市轨道交通骨干地位突出，国家已批复的轨道交通近期建设规划项目全部建成，到 2025 年，形成“津城”地区“双环 17 射”轨道交通网，运营里程突破 500 公里，基本实现双城主城区内部 45 分钟通勤，

双城之间 20 分钟通达；公交出行更加便捷，公交站点 500 米覆盖率达到 100%、300 米覆盖率达到 80%，绿色出行比例达到 75%以上。

(四) 基本建成智慧绿色、治理高效的综合交通运输体系

智慧先进：推进先进信息技术深度赋能交通运输，打造综合交通运输“数字大脑”，以大数据等手段促使“粗放管理”转向“精耕细作”，全面提升精准感知、精确分析、精细管理和精心服务能力，推进数据归集、数据共享、数据孪生。到 2025 年，综合交通运输政务数据接入率达到 100%，数据资源依法公开共享率达到 100%，重要交通基础设施、重点营运车辆运行状态数据采集率达到 100%，智慧交通发展水平居于全国前列。

绿色集约：推进建设集约绿色基础设施，深化运输结构调整，推广应用低碳型运输装备，加强交通运输领域污染防治。到 2025 年，基本实现基础设施环境友好、运输组织集约高效、运输装备清洁低碳，重点领域取得突破性进展，国家和我市“双碳”工作交通运输领域目标任务得到全面落实。

安全可靠：建立更加完善的安全监管体系，提升本质安全水平，增强突发事件应急处置能力，强化京津冀应急联动。到 2025 年，交通运输安全发展基础更加坚实，应急保障能力明显提升，安全生产形势总体稳定。

治理先进：建立立法完备、执法高效、监督严密、保障有力的交通运输法治体系，构建以信用为基础的新型市场监管机制，深化放管服改革，持续优化营商环境，建立政府主导、市场为主体、社会广泛参与、共建共治共享的交通运输治理体系。

第三章 “十四五”重点任务

一、建设智慧绿色、世界一流的国际海港枢纽

贯彻落实《国家发展改革委 交通运输部关于加快天津北方国际航运枢纽建设的意见》（发改基础〔2020〕1171号）。着力提升港口能级，推进智慧港口、绿色港口建设实现重大突破，完善集疏运体系，提升口岸营商环境和航运服务水平，加快形成“东疆港区高端多元发展，南疆、北疆港区优化提升发展，大沽口、高沙岭和大港港区港产联动发展”的格局。到2025年，集装箱吞吐量达到2200万标准箱，国际航运中心排名进入前20位，建成智慧绿色、居世界前列的海港枢纽。

（一）大力提升港口设施能级

提升港口设施承载能力。建设国际领先的自动化集装箱码头，建成北疆港区C段智能化集装箱码头，新增3个集装箱深水泊位，新增吞吐能力250万标准箱，有序推进东疆港区智能化集装箱码头一期等项目前期工作，适时启动建设。保障北方地区能源供应，建成大港港区北京燃气LNG、中石化天津LNG二期等项目。建成大沽口港区粮油6、7号码头、海工装备制造码头工程一期等，为先进装备制造、汽车、化工、粮油产业发展提供支持。建成北疆港区海嘉汽车滚装码头，支持滚装运输扩大规模。

提高航道锚地保障能力。建成天津港北航道及相关水域疏浚提升工程，推进建设大沽沙航道提升、锚地浚深扩容等项目，规划研究大港港区第二航道建设，满足大型船舶航行、停靠、锚泊需求。推动综合服务码头区建设，研究规划天津港新纳泥区，满

足各港区航道、码头建设运营维护需要。

(二) 全面提升港口智慧水平

建设港口新型基础设施。实施天津港智慧专业化码头科技示范工程。实施传统集装箱码头自动化改造，大幅提高集装箱大型装卸设备自动化水平。建设智能生产操作系统，实施基于智能化集装箱码头的生产操作系统一体化升级改造。打造 5G 技术应用和港口自动驾驶示范区，研发无人驾驶集装箱卡车控制系统、智能堆场车道控制系统、智能车路协同系统，无人驾驶集装箱卡车规模化应用达到 50 辆以上。

建设港口数据信息枢纽。升级改造港口云数据中心，深化港口全媒体客服系统应用，建设运行天津关港集疏港智慧平台，促进铁路、港口、航运、第三方物流等各方深度合作。拓展京津冀港口智慧物流协同平台应用，推行电子运单、网上结算等互联网服务，持续优化港口作业单证“无纸化”、全程服务“一站式”流程。到 2025 年基本建成国际领先的港口智能管控中心。

(三) 全面提升港口绿色水平

深化运输结构调整。落实推动天津港加快“公转铁”、“散改集”和海铁联运发展政策措施，推广钟摆式、甩挂运输等运输模式，建成“公转铁”、“散改集”双示范港口，国家和我市“双碳”工作交通运输领域目标任务得到全面落实。

深化港口污染防治。加强非道路移动污染源治理，新增、更换大型港口作业机械、水平运输设备等优先使用电能、天然气等清洁能源，提高低排放港口作业机械比例。降低集疏港中重型营运柴油货车比重，2023 年停止国四排放标准中重型营运柴油货车

集疏港。严格落实船舶排放控制区要求，靠港船舶使用低硫燃油，港作船舶低硫燃油使用率达到 100%。港作船舶、企业自有船舶污染物和港区生产、生活垃圾应收尽收、依法合规处理。

提升清洁生产水平。推进港口装卸、运输、仓储等关键环节升级改造，实现智能抑尘环保系统覆盖天津港煤码头。新改扩建码头工程（油气化工码头除外）同步设计、建设岸电设施，建立健全岸电使用制度，港作船舶岸电使用率达到 100%，具备受电设施的船舶（液货船除外，在港口具备岸电供应能力的泊位靠泊超过 3 小时，且未使用有效替代措施的）100%使用岸电。开展港口码头油气回收装置的建设使用情况排查，建立管理清单，分步骤有序推进安装。

（四）增强港口国际影响力

打造国际集装箱转运中心。积极引入国际国内班轮公司设立航运基地，深化国际港口合作，促进港航互动合作。构建面向全球、便捷高效的集装箱运输网络，重点拓展“一带一路”国际集装箱航线，加密至东南亚、欧洲、美国、地中海等地区航班，发展双向对流的中日、中韩海运快线，强化津冀港口间干支联动，大力发展水水中转，打造东北亚集装箱转运中心。提升服务腹地能力，优化内陆营销网络，构建贯通“三北”、联通中蒙俄经济走廊的腹地运输网络，扩大中欧班列国际海铁联运规模。到 2025 年，航线数量增加至 135 条，内陆物流网络覆盖国内 15 个省。

持续优化口岸营商环境。优化港口经营许可事项办理流程，逐步推行普通货物港口经营许可告知承诺制。简化一体化通关流程，推广进口“两步申报”和“提前申报”通关模式，打造“船边直

提”、“抵港直装”的“集疏港智慧平台+区块链”新模式，提升口岸通关效率。依托国际贸易“单一窗口”国家标准版，加快推进“单一窗口”功能覆盖海运和贸易全链条，推动运输和通关便利化、一体化。优化装卸作业流程，压缩港外停泊时间，增加船舶作业线，港口作业效率达到国际领先水平。建立健全公平、透明、合理的口岸服务收费体系，强化“阳光价格”示范作用，调整优化港口收费目录，坚决清理不合理的口岸服务收费体系，进一步降低企业港口综合物流成本。到2025年，进出口环节合规成本在全球具有明显竞争力，港口大型干线集装箱船舶平均在泊船时效率达到150箱/小时。

(五) 促进港产城融合发展

完善现代航运服务体系。培育航运服务生态，积极发展航运总部经济，吸引航运、物流等企业总部或区域中心落户，加快港航信息、商贸、金融保险等现代航运服务业发展，建设国际航运服务聚集区。支持跨境融资租赁做大做强，发展特色航运保险业务，打造北方国际航运融资中心。探索建立北方国际航运交易市场。研究实施以天津港为枢纽的启运港退税、中转集拼、保税燃供等政策。

强化港航周边产业发展。打造中国北方国际邮轮旅游中心，支持“邮轮旅游+”，积极开辟邮轮始发航线，提升邮轮码头综合服务功能和口岸通关环境，以邮轮物资及免税商品船供业务为突破口，加快开展东疆邮轮物资配送业务，壮大邮轮物流产业规模。拓展船舶保税业务，支持开展船舶保税维修业务，鼓励船舶维修保税仓储与保税维修联动，支持区域性国际航行船舶保税油供应基地建设。

优化港产城空间布局。优化港城空间布局，为港口发展留足

空间，实施战略留白、生态留白。科学划定港区边界，海滨大道以东重点支持航运核心功能建设，严控非航运业务发展。强化海滨大道等主要集疏运通道两侧规划管控，研究设置港城分界缓冲带，实现港城协调发展。支持港口后方关联产业发展，依托北疆、东疆、大沽口港区，推进综合保税区建设；依托大沽口港区，打造先进装备制造基地和粮油精深加工产业集群；依托大港港区，打造世界一流的南港化工新材料基地和石化产业聚集区；高沙岭港区预留集装箱发展空间。

(六) 完善港口集疏运体系

完善公路集疏运体系。实现津石高速、塘承高速全线贯通，形成天津港通往西部、北部地区的便捷通道。规划建设天津港集疏运专用货运通道，形成北部港区“四横三纵、北进北出、南进南出”集疏运网络。港区内建设北港路南延等工程，形成港区内南北向疏解通道。

完善铁路集疏运体系。协调中国国家铁路集团有限公司、河北省推动霸州—徐水—涞源—张家口铁路、津蓟铁路扩能改造及北延工程前期工作，打通连接西部、北部腹地的铁路动脉。推动建设汉双、汉周联络线和汉沽编组站，优化市域港口集疏运通道。建成新港北铁路集装箱中心站第二线束，积极推动南疆“公转铁”配套铁路扩容等专用线建设，适时推进进港三线延伸至集装箱码头。

(七) 优化升级津冀港口合作

优化津冀港口功能分工。加强与环渤海港口的协同联动，组建环渤海港口联盟，打造具有国际竞争力的东北亚世界级港口群，天津港以集装箱干线运输为重点，优化调整大宗散货运输结构，积极发展滚装和邮轮等运输功能，建设国际枢纽港，实现与环渤

海港口合理分工、错位发展、高效协同。

深化津冀港口共建合作。推动津冀港口企业以市场为导向、以资本为纽带加快整合，在集装箱业务和支线运输等方面推动更深入广泛的合作，打造“海上穿梭巴士”品牌，推行环渤海内支线“天天班”服务。推进航道、锚地等深水资源共建共享。

二、建设立体畅达、辐射全球的国际航空枢纽

落实天津滨海国际机场总体规划和加快推进中国国际航空物流中心建设实施方案，着力提升航空基础设施和空域保障能力，巩固提升天津滨海国际机场区域航空枢纽地位，大力推进国际航空物流中心建设。到2025年，区域枢纽功能进一步完善，国际航空物流中心地位基本确立，旅客吞吐量达到3100万人次、货邮吞吐量达到40万吨。

（一）大幅提升航空保障能力

实施天津滨海国际机场三期改扩建工程。新建T3航站楼、综合换乘中心和停车楼，延长东跑道、第一平行滑行道，新建第二平行滑行道，实现“三航站楼、两跑道”运行，提升机场综合保障能力，协同打造京津冀世界级机场群。

打造“机场+轨道”样板。与T3航站楼一体化设计、建设京津滨城际铁路机场站，接入京津冀城际铁路网和国家高速铁路网，实现与京津冀及东北、环渤海等地区便捷联系。引入Z2线、津静线市域（郊）铁路（机场线）等，强化机场与双城及国家会展中心多通道快捷连接，提升机场辐射带动能力。

持续改善空域运行环境。争取民航局支持，优化京津冀机场群协同决策机制和大终端管制机制，扩大航权、时刻资源分配。

优化双跑道运行模式，实现由隔离平行运行模式向独立运行模式过渡。争取航行和管制新技术在天津滨海国际机场试点应用，推动新技术在空管、航空公司、机场的统筹协调应用。争取空军支持，推动减小杨村机场对北京新终端区运行效率的影响。

促进通用航空业发展。新建中国通航天津滨海机场、蓟州通用机场，加快形成现代化通用机场体系。推进区域低空空域开放和管理改革，支持商务飞行、应急救援和高端旅游等发展。

(二) 增强区域航空枢纽地位

深化京津冀机场错位发展。聚焦本地航空市场需求，完善国内干支航线网络，做强日韩、东南亚航线，拓展“一带一路”沿线国家和地区航线，适度开通至欧美澳的中远程国际客运航线。强化支线航班与干线航班衔接，积极发展空空中转业务。优化异地候机楼布局，完善地面交通班线，拓展与京冀、东北、环渤海地区的联系。支持低成本航空发展，稳步推进旅游包机、公务航空、商务快线等发展，推进中转联程、行李直挂等模式创新，形成航空特色品牌。

深化“四型机场”建设。打造平安机场，筑牢空防安全、运行安全、消防安全和公共治安“四个底线”，增强不安全事件应急处理能力。打造绿色机场，建设“绿色三星”标准的T3航站楼，加强机场及周边净空、电磁环境保护，推进大气、水、固体废物等污染防治。打造智慧机场，建设数据中心，构建智慧运行、智慧服务、智慧管理平台。打造人文机场，推进旅客全流程自助服务新模式，创建“新中国民航的摇篮”主题文化展馆。

(三) 建设国际航空物流中心

优化货运航线网络。争取民航局进一步释放天津滨海国际机场货运航班航权、时刻，逐步放开高峰时刻对货运航班的限制，支持夜间低峰时刻和白天空余时刻增加货运航班。新开加密国内全货机航线航班，做强日韩、东南亚航线，开通欧洲、北美等全球主要航空货运枢纽机场航线航班，提高宽体客机比例，形成全货机和客机腹舱相结合的航线网络。积极引进全货运包机和客改货包机，逐步构建京津冀区域货运包机运营基地。做大空空中转，做实空地联运，支持“卡车航班”发展，探索发展空铁物流，研究跨境电商冷链商品进口的可行性。

集聚航空物流资源。助力基地航空公司发展，鼓励吸引航空公司设立运营基地，支持天津货运航空有限公司等基地航空公司发展主运营基地和货运运营基地，支持厦门航空有限公司设立北方货运基地。大力培育适航产业，吸引飞机零部件、汽车零配件、电子零部件以及航空特种货物运输企业在津运营，引进国内外知名电商平台、电商企业以及大型物流集成商、货运代理、速递物流等公司在津扩大航空运输业务，设立物流分拨中心、贸易结算中心、新兴经济平台，发展航空金融、特色货运，打造天津品牌。高标准建设航空物流园，建成大通关基地、国际邮件互换局，加快建设顺丰天津电商产业园，谋划引进京东冷链物流等特色项目，打造北方航空货运中心。支持东丽区打造临空经济区。

提高口岸服务效能。丰富口岸功能，在航空口岸大通关基地开通海关监管场所，运行进境植物种苗、进境冰鲜水产品等指定监管场地，完善国际邮件互换局功能，探索在航空物流区设立海关特殊监管区域或场所，丰富货物监管模式。提升通关便利性，

落实航空口岸“7×24小时”预约通关服务。支持多式联运发展，创新完善空空中转涉及的安检互认、中转货物集中操作等，创新完善“卡车航班”涉及的海关转关、安全监管等相关配套业务。

三、建设密接京冀、通达全国的区域铁路枢纽

立足打造国家级客、货铁路枢纽，强化京津间多通道高效联系，积极推进市域（郊）铁路建设，承接北京非首都货运铁路功能外迁。到2025年，高铁城际里程达到470公里，铁路网总里程突破1500公里，基本实现京津雄30分钟通勤、京津冀主要城市1小时通达。

（一）构建京津多通道快速铁路网

建成京滨、京唐、津兴铁路，推进“津城”至武清、廊坊、通州（津武线）市域（郊）铁路适时启动建设，推动京津城际“公交化”运营，连同既有京津、京沪高铁形成5条高铁城际连通北京格局，实现“津城”、“滨城”与北京城区、通州副中心、大兴国际机场等大容量、高效交通联系。

（二）构建双城多层次轨道交通网

助力“津城”、“滨城”双城发展格局，强化双城间快速联系，加快建设京滨铁路（北辰区至滨海新区段）、京津城际机场引入线，推动津滨线市域（郊）铁路前期工作，适时启动建设。强化双城与外围组团快速联系，加快建设津静线市域（郊）铁路，有序推进津宁线市域（郊）铁路建设。

（三）完善区域广覆盖干线铁路网

推进建设津潍铁路（京沪辅助高铁通道），开展京滨铁路至天津西站联络线、津承城际等项目前期工作，开展津沧城际、津雄

城际、环渤海城际前期研究工作，增强与周边城市及环渤海、长三角地区便捷联系。

(四) 优化提升综合客运枢纽功能

完善天津站、天津西站、滨海西站等 3 座主客运站功能，新建宝坻南站、北辰站、京滨城际铁路机场站等高铁站，建设综合立体客运枢纽，以高效交通服务构筑承接非首都功能“微中心”。强化干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通“四网融合”，优化既有客运站与城市轨道交通便捷换乘，推动新建高铁城际站与城市轨道交通同步建设，逐步推行票制互通、安检互信、信息共享、支付兼容。大力发展高铁枢纽经济，推动高铁站与周边地区“站城一体”开发。

(五) 推进建设区域货运组织中枢

扩大铁路货运辐射范围。补齐西向、北向货运铁路短板，开展霸州—徐水—涞源—张家口铁路、津蓟铁路扩能改造及北延前期工作，构建贯通“三北”、联通中蒙俄经济走廊的腹地运输网络。主动承接北京非首都货运功能外迁，推动汉双、汉周联络线前期工作，规划形成以汉沽编组站为核心的京津冀货运组织系统。

推进大宗散货“公转铁”、“散改集”。建设港区铁路专用线，建设唐官屯等物流园铁路专用线。完善港口集疏运铁路运价形成和动态调整机制，构建更加稳固的港口短距离大宗货物“量价互保”模式。推动港、铁企业搭建海铁联运发展平台公司、共建内陆物流节点，探索建立重来重去、铁路箱下海和“门到门”全程物流组织模式，探索利用 20 英尺 35 吨敞顶箱开展海铁联运的可行性。

推进集装箱海铁联运。推进建设新港北集装箱中心站二线束，按照运量与运力匹配的原则，适时推进三到五线束建设，完善集装箱中心站仓库、堆场等配套设施。探索建立集装箱“长途精品班列+短途城际快运班列”体系，研究开行双层集装箱铁路班列，研究市域公文化小运转集装箱班列开行方案的可行性。

增强城市物流服务能力。按照“外集内配、绿色联运”原则，将有条件的现有铁路站场和闲置货场升级为城市配送节点，建立区域共享周转仓，推行“轨道+仓储+新能源汽车配送”新模式。

四、建设广泛覆盖、服务优质的公路交通体系

推动公路发展由规模扩张为主向服务提质、管理提效转变，构建外通内畅、广泛覆盖的公路网络，打造安全舒适、便利共享的公路出行服务，建成“四好农村路”标杆城市。到2025年，公路总里程达到1.6万公里，高速公路、普通国省道分别达到1360公里、2800公里，基本形成市域城镇间“0.5至1小时交通圈”、京津雄核心城市“1至1.5小时交通圈”、京津冀主要城市“3小时交通圈”。

（一）提高京津快速通达能力

推进京津塘高速扩容改造，开展密涿京沪联络线、唐廊高速二期前期研究，强化与北京城区、通州副中心、大兴国际机场快速联系。提升改造京津、京岚公路，建设马营公路，实现各区便捷通达北京。

（二）增强双城辐射带动能力

推进津雄高速改扩建前期工作，建设津港、津宝公路等，提升“津城”对外辐射能力；实现津石高速、塘承高速全线贯通，形成滨海新区通往西部、北部腹地通道；建设津北、津汉公路等，

加密双城间路网。到 2025 年，实现双城与各区至少有 1 条一级公路和 1 条高速公路连通。

(三) 提升区域公路联通能力

强化与周边城市多通道联系。建设津歧、团大、津淄、林廊公路等，推进 G228（沿海公路）等战略通道建设，实现普通国省道省际接口高标准对接。

完善区区互联公路网络。加强相邻区之间联系，建设武静、宝武、九园公路等。加强各区对外联系，建设仓桑、独流减河北堤路、G112 宁河城区段改线工程等。建设京津塘高速大王古庄出入口、津蓟高速天津站外迁等一批高速公路节点工程，方便沿线城镇出行。

(四) 增强海空两港集疏运能力

重点规划建设天津港集疏运专用货运通道，形成北部港区“四横三纵、北进北出、南进南出”集疏运网络。重点建设津北公路等，增强天津滨海国际机场集疏运能力。

(五) 高标准建设“四好农村路”

提升农村公路技术标准，提高县道技术等级，实施乡村路窄路加宽工程，加强农村资源路、产业路、旅游路建设，打造平安农村路、美丽农村路，推进农村公路建设项目向进村入户倾斜，深入开展“四好农村路”示范创建。推广区、乡镇、村三级“路长制”，实现市、区、乡镇、村四级农村公路管理养护权力清单和责任清单建立及责任落实率 100%。推动建立以各级公共财政投入为主，多渠道筹措为辅的农村公路养护资金保障机制，健全养护绩效考核评价体系，推进养护规范化发展，农村公路优良中等路率达到 85%以上。优化“村村通客车”

布局，支持开通乡村旅游公交线路，健全区、乡镇、村三级物流体系。

(六) 构建畅安舒美运行体系

推动建立“主动养护”体系。完善公路养护管理体制机制，建立涵盖市场管理、作业管理、绩效管理和技术管理的养护管理制度体系。加强养护科学决策，加大预防性养护力度，加大养护新技术推广力度，有序实施养护工程，高速公路优等路率达到90%以上，普通国省道优良路率达到85%以上。推广应用绿色低碳养护技术、材料，高速公路、普通国省道干线公路废旧沥青路面循环利用率分别达到98%、85%以上。

打造多元乐享的服务体系。推动“公路+旅游”融合发展，配合打造国家旅游风景道，推进建设停车休息观景点、简易自驾车房车营地，完善旅游交通标识体系。升级改造高速公路服务区，完善母婴室、第三卫生间等便民设施，引入知名餐饮品牌，试点建设“司机之家”，支持建设星级服务区，探索打造特色服务区。完善高速公路差异化收费政策，加强电子不停车快捷收费管理，提高出行效率，降低物流成本。

构建韧性可靠的安全体系。深入开展生命安全防护、危桥改造和灾害防治工程，实施安全隐患治理专项行动，国省道一、二类桥梁比例达到95%以上，新发现四、五类桥梁处置率100%，乡道及以上行政等级公路高风险路段处置率100%，完善双向四车道及以上普通国省道安全设施，规范设置中央隔离设施。开展指路标志体系优化、普通公路平交道口整治及公路路域环境综合整治。加强科技治超、非现场执法，完善公路治超站点布局。

五、建设快慢有序、富有活力的客运交通体系

加快形成以轨道交通为骨干、常规公交为主体、出租汽车等为补充的便捷高效、智慧有序的“活力快网”，形成交旅融合、低碳舒适的“休闲慢网”。到 2025 年，城市轨道交通运营里程突破 500 公里，公共交通占机动化出行比例保持在 60%以上，绿色出行比例达到 75%以上。

(一) 建成轨道交通骨架网络

加快轨道交通建设。加快建设“津城”轨道 M4、M6 二期、M7、M8、M10、M11 号线，建设“滨城”B1、Z4 号线，建设双城间 Z2 号线，启动建设一批延伸线，开展会展机场线规划前期研究，稳步推进既有线路更新改造。到 2025 年，全市轨道交通运营里程突破 500 公里，基本实现双城及环城四区重点区域全覆盖。

强化轨道交通接驳。推进站点周边公交场站、自行车停车点等衔接设施建设，支持中小运量接驳系统建设，推进“地铁+公交”联程优惠，拓宽智能支付途径。

实施精细化管理。加快政府和社会资本合作（PPP）模式下运营服务管理体系建设，健全轨道运营服务监督体系。依托自动售检票系统（AFC）、清分系统（ACC）、客流监测系统，探索建立轨道交通车站管理系统，实现精细化运力投放和实时客流管控。完善便民服务设施，优化站内指引系统，增设移动坡道等适老化设施。

(二) 打造公交都市标杆城市

强化基础设施建设。实施公交场站补短板工程，新改建公交场站 24 座，加快公交站点和充电、加氢等配套设施建设。实施中途站提升改造工程，建设标准化站台，推广智能电子站牌等，提供公交车

到站预报、行程时间预计等信息服务。实施公交专用道提速工程，优化公交专用道沿线交叉口交通组织，推进公交信号优先系统及港湾式公交站建设。到 2025 年，“津城”建成区内建筑区公交站点 300 米半径覆盖率达到 80%，公交专用道平均车速提高到 20 公里/小时。

提升线网服务水平。“津城”、“滨城”内部长距离线路实施取直截断措施，降低线网复线率及非直线系数，调减轨道环线以内与轨道交通竞争公交线路，优化轨道环线至外环线区域线网，增加未开通轨道区域公交接驳线路，鼓励发展定制公交，优化外围城区公交线路供给。

提高智能管理水平。升级公共交通行业智能化管理平台和企业运营管理平台，实现运行监测实时化、运营调度智能化、调度指挥一体化、企业管理综合化。推动公交车辆车载智能终端升级改造。推广公交出行新型支付方式，逐步实现由一卡通支付、电子支付向无感支付过渡。

(三) 推进新业态规范化发展

推动巡游车转型升级。鼓励巡游车与互联网企业合作，积极推进“巡网融合”项目，实现“扫码一键叫车”和“智能电召”。稳妥推进“滨城”及武清、宝坻、宁河、静海、蓟州等五区出租汽车区域化经营，整合既有区域出租汽车，逐步实现公司化管理。

推动网约车健康发展。修订完善《天津市网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》，升级网约车监管平台，联合网信、工业和信息化、公安、市场监管等部门加强网络预约出租汽车事中事后联合监管。

加强小微客车租赁管理。加快相关管理政策制定，加强行业信用体系建设，推动建设租赁行业监管平台，逐步形成高效完备

的行业管理体系、统一开放的租赁市场，实现租赁管理和 service 规范化水平明显提升。

推进共享单车有序发展。加强运营企业考核，建立与服务质量挂钩的运力投放机制，动态调整车辆投放份额，形成优胜劣汰的良性竞争格局。推进精准定位、规范停放，加强企业数据接入监管。

(四) 完善道路网和停车设施

优化城市道路路网。完善骨干路网，加快津蓟等快速路沿线立交节点建设，推进津静等外围干线公路与外环线交叉节点改造，完善快速环线与外环线之间主干路网。推进国家会展经济片区、海河柳林地区、北辰活力区等重点地区路网建设。加密次支路网，打通微循环，推进小街廓、窄马路、密路网建设，完善地铁站点周边衔接道路。改善慢行交通出行环境，提高非机动车道和人行道连续性、通畅性，改善行人过街条件。逐步提升“津城”建成区路网密度达到 8 公里/平方公里。

强化停车设施建设和管理。推进路外停车设施建设，强化公共停车场建设，鼓励有条件区域因地制宜建设立体停车楼。完善路内停车管理，优化路内停车泊位布局，完善分区域、分时段差别化停车收费政策。推进智慧停车设施建设，探索共享停车模式。

(五) 加快道路客运转型升级

发展特色客运服务。推进道路客运与高铁、民航错位发展，优化客运线网，重点发展具有基础性、保障性的中短途城际网。加强道路客运与机场、高铁枢纽等衔接，发展机场快线、高铁快线、商务快客等特色客运，鼓励发展房车游、自驾游。

改善公众出行体验。提升管理服务信息化水平，建设道路客运运营监管系统，加快建立道路运输电子证照，完善道路客运联网售票系统，二级及以上客运站实现电子客票全覆盖，探索“刷脸”进站乘车，逐步推进联程联运和一票制服务，试点“门到门”定制服务。提升农村客运服务能力，研究建立与农村客运发展相适应的财政资金投入机制，完善农村客运政府购买服务制度，因地制宜采用城乡公交、预约响应等多种客运组织模式，方便群众出行。推进客运场站无障碍设施改造。

(六) 完善综合客运服务体系

形成客运交通“多级一网”。依托完善的航空网、高铁网、轨道网、城乡客运网，形成四级客运枢纽体系，即：天津滨海国际机场、天津港为核心的国际枢纽，天津站、天津西站、滨海西站、天津南站等为核心的区域枢纽，轨道交通站为主体的城市枢纽，道路客运站为主体的城乡一体化枢纽，实现空铁融合、轨道“四网融合”、城乡客运一体化，推动新建枢纽主要运输方式间换乘时间控制在5分钟内。到2025年，基本形成45分钟双城主城区内部通勤圈、京津雄30分钟城际通勤圈、京津冀主要城市1至2小时交通圈，全球主要城市1日通达。

推进京津通勤便利化。实现京津城际公交化运营，扩大京津城际同城卡应用，实现京沪高铁天津南站至北京南站“公交化”票制、“预约+直刷”乘车，实现京津公交一卡通行、地铁一码支付，推进铁路地铁安检互认。推进通武廊区域客运班线公交化改造，为京津中关村科技城等产业承接平台开通“京津直通车”，推

进“京津通勤”客运班线定制化服务。

推进旅客运输“联程联运”。研究出台支持旅客联程联运政策及地方标准，培育旅客联程运输经营主体，支持“出行即服务”等无缝化旅客联运预订和支付平台发展，逐步推进多种运输方式设施互联、票制互通、安检互认、信息共享、支付兼容。推进旅游交通产品创新和游客联程联运，促进“运游结合”。

六、建设多式融合、效率最优的货运交通体系

按照“宜公则公，宜水则水，宜铁则铁，宜空则空”的原则，建设集约高效的“海陆空”物流网络、多级便利的快递体系，形成方式多元、模式多样、灵活高效的货运服务体系。

（一）打造高效顺畅物流网络

打造多式联运枢纽。建设港口型国家物流枢纽，研究设立多式联运示范区，在运单互认、“一单制”服务模式、联运组织等方面开展探索创新。建设空港型国家物流枢纽，打造以航空货运为核心的多式联运中心。实施新港北集装箱中心站等铁路场站扩能改造，完善海铁、公铁多式联运和换装转运设施。

推进物流业现代化。培育壮大在国内国际具有竞争力的现代物流企业，鼓励企业参与供应链重构与升级，打造开放、安全、稳定的物流供应链体系。大力发展网络货运、甩挂运输、挂车共享等先进适用组织模式，发展电商、冷链、大件运输、危险品等专业化物流。创新城市配送服务，鼓励企业整合资源，发展共同配送、集中配送、夜间配送，创建绿色货运配送示范城市。推动乡镇综合运输服务站向“多站合一、一站多用”发展。

(二) 打造多级便利快递体系

建设快递骨干网络。按照天津市物流业空间布局规划（2019—2035年），加快建设天津市快递专业类物流园区。在高铁沿线选择合适区位建设高铁快递物流中心，形成“公路+航空+跨境+高铁”的全载体城市快递枢纽格局。支持快递专业类物流园区扩展综合性产业园区功能，提升产业服务辐射能力和带动效应，打造“快递枢纽+关联产业”集群。完善服务跨境进出口快件的通道和设施，利用大通关基地和国际邮件互换局，提升跨境寄递业务的区域辐射和带动能力，探索面向日韩等国家的海运班轮快件服务。

完善末端快递设施。推动城市居住区和社区生活服务圈配建邮政快递服务场所和设施。推进老旧小区改造中同步改造建设智能快递箱、智能信包箱和邮政快递末端综合服务站。综合利用交通、邮政、快递、农业、商贸等资源，因地制宜建设区、乡镇、村三级农村物流体系。推动无人车配送及相关配套场地、设施发展，推广智能收投终端应用。

推进服务模式创新。创新差异化精准化服务，扩大中高端和新型寄递服务供给，拓展冷链、仓配、大包裹等新兴市场，发展供应链管理、冷链快递、逆向快递、仓配一体化、即时直递等服务。持续推进快递“上车上船上飞机”，大力发展航空快递、高铁快递。持续推进快递“进厂进村”，拓展快递与农业、制造业以及流通、金融等行业的产业协同。依法保障快递服务车辆通行和临时停靠权。

加快智慧绿色转型。加强快递行业数据共享，加大先进快递装备和技术的研发应用，推广应用无人机、无人车、无人仓，推广智

能安检、智能视频监控和智能语音申诉系统，开展新型寄递地址编码试点应用。推进邮件快件包装绿色化、减量化和可循环，加快普及环保包装，鼓励使用循环包装，减少包装物料用量和二次包装。优化运输结构，提升中长距离铁路和水路运输邮件快件比重，大力推广使用新能源和清洁能源车辆，推广使用中转箱、笼车等设备。

(三) 发展诚信优质机动车服务

推进机动车维修与互联网融合发展。完善汽车维修电子健康档案系统建设，为健全汽车维修数据档案、促进汽车三包、二手车公平交易和缺陷汽车产品召回提供有效手段和依据。建立汽车维修服务质量评价网络平台，鼓励维修企业建立健全维修服务管理信息系统，提高全行业服务质量。

实施汽车检测维护制度。建立健全汽车检测与维护政策标准体系，制定机动车排放和维修技术规范，提升排放维修技术和装备水平，支持汽车检测站、维修企业发展成为机动车排放检验机构（I站）和机动车排放超标治理维护站（M站）网点。加快实现普通货车异地年审和安全技术检验、尾气排放检验、综合性能检测“三检合一”，实现道路普通货运车辆异地年审。推进汽车绿色维修。

完善驾驶员培训考试体系。推动大型客货车驾驶员及教练员职业教育开展，建立学历证书、从业资格证“直通车”，逐步提高大型客货车驾驶员职业化水平。做好道路货物运输驾驶员从业资格考试制度改革相关工作，实现“一次报名、一次培训、一次考核”。

七、建设融合创新、先进适用的智慧交通体系

推进先进信息技术深度赋能交通运输，打造综合交通运输“数

字大脑”，以大数据等手段促使“粗放管理”转向“精耕细作”，全面提升精准感知、精确分析、精细管理和精心服务能力，实现数据归集、数据共享、数据孪生。2025年智慧交通发展水平位居全国前列。

（一）促进交通大数据融合共享

强化数据采集系统建设。推进新改建交通基础设施与信息化采集设施同步规划、设计、建设、运维，推进既有交通设施数字化改造。推动具备高精度定位、智能网联功能的终端设备在公交车、出租车、营运货车、两客一危车辆、共享单车、船舶等运载工具应用。坚持“一个平台”技术路线，为推进铁路、民航、港口等领域数据接入提供平台支撑。到2025年，重要交通基础设施、重点运营车辆运行状态数据采集率达到100%。

统筹推进大数据共享开放。建立完善交通大数据与政务大数据共享机制，建立交通运输公共数据共享清单。健全交通运输领域公共信息资源开放机制，优先开放与民生紧密相关、社会需求迫切、有利于激活市场活力的公共信息资源，引导交通行业公共企事业单位依法开放自有公共信息。研究开展政务信息资源质量评估，建立数据资源动态更新机制，形成持续更新迭代的数据资源目录体系。到2025年，形成全覆盖、高质量的综合交通运输政务大数据，实现跨部门、跨行业数据资源共享。

大力推动大数据综合运用。建立科学决策支持体系，构建综合性大数据分析技术模型，逐步实现交通需求精细化分析、交通设施运行精准化评价、交通运行问题动态诊断和有效解决。建立行业管理支持体系，深入推进跨部门、跨运输方式行业管理大数

据应用，提升大数据在行业管理中的效能。建立出行服务支持体系，支持鼓励相关企业发展出行即服务（MaaS），逐步实现出行信息“主动推送、高端定制、智慧便捷”。

着力加强大数据安全保障。实施天津市交通运输行业数据资源交换共享与开放应用平台安全升级，开展交通运输领域数据分类分级安全管理，推进重要信息系统密码技术应用和重要软硬件设备自主可控，实现关键数据资源异地容灾备份。普及应用去标识化、云安全防护、大数据平台安全等数据安全技术。

（二）提升重点领域智慧化水平

智慧港口领域。建设天津港智慧专业化码头科技示范工程，以5G、卫星定位、物联网、区块链等新技术为依托，建设新型信息基础设施、智能化集装箱码头、智能化生产操作系统和港口数据信息枢纽。

智慧公路领域。推进公路资产数字化管理，实现基于地理信息系统的干线公路重要路段、节点“一张图”。构建智慧高速公路运行监测管控体系，建立视频监控云平台，推进国省道重点路段、节点高清视频监控全覆盖，试点开展车道级运行监测，提高高速公路视频监控数据应用水平。整合升级高速公路智能出行服务平台，深化高速公路ETC门架应用，研究应用自由流收费技术，扩大ETC在其他领域应用。探索建设路侧基站，试点应用自动驾驶、车路协同技术。推进建设农村公路建设、管理、养护、运行一体化综合性管理服务平台。

智慧出行领域。实现京津地铁一码支付，推进与其他省市二维码支付互认。升级公共交通行业智能化管理平台和企业运营管理平台。推动天津市“巡网融合”项目落地实施。利用信息化技

术，引导规范共享单车高效使用和有序停放。建立道路运输车辆安全运行全过程智能视频监控报警系统。

智慧管理领域。加强交通运输“互联网+监管”系统应用，实现与国家“互联网+监管”系统对接，为综合监管、智慧监管提供支撑。升级移动执法智能终端，提升巡查工作便捷化、移动化、智慧化水平，提升应急指挥能力和执法能力。全面实现执法人员、案件、监督、业务、档案等综合执法相关信息网络化、电子化。深入挖掘社会监督信息、违法举报信息、执法历史数据，显著提高执法调度指挥效率与京津冀跨区域交通行政执法信息共享共用水平。到2025年，执法案件基础信息数字化率达到100%。

（三）构建高层次创新发展体系

推进智能网联全场景试点应用。支持天津（西青）国家级车联网先导区、京津中关村科技城5G智能网联创新智慧城建设，支持有条件的区域构建典型应用场景，开展共享汽车、公交车等智能化、网联化示范应用。支持智能网联汽车在开放道路测试，支持港口、轨道交通、物流快递等领域无人集卡、船联网、自动驾驶地铁、无人配送车、无人机等智能装备试点应用，逐步实现智能交通全场景接入。

加强关键技术创新和转化应用。建立以企业为主体、产学研用深度融合的技术创新机制，鼓励交通行业各类创新主体建立创新联盟。推动交通运输基础设施、运载工具数字孪生技术应用，支持先进轨道交通装备、车联网等技术研发，形成具有自主知识产权的应用产品。推进5G、北斗等在交通运输领域的研发应用。积极申报科技示范工程，推动科技创新成果公开共享、示范应用。

八、建设双碳引领、精明增长的绿色交通体系

推进建设集约绿色交通基础设施，制定实施交通运输领域碳达峰行动方案，全面落实国家和我市“双碳”工作交通运输领域目标任务，提升绿色发展管理水平。

（一）建设集约绿色基础设施

强化空间资源集约节约利用。推进复合型运输通道建设，强化土地、海域、岸线等空间资源集约利用，促进区域航道、锚地和引航等资源共享共用。严守生态保护红线，推进生态选线选址，合理避让耕地、林地、湿地，严格落实生态保护和水土保持措施。强化交通规划和项目环境影响评价，完善项目立项决策中的环境保护参与机制。

推进绿色交通基础设施建设。新改建高速公路和有条件的普通公路、农村公路按照绿色公路要求建设，加强公路沿线噪声治理，鼓励新建服务区推行节能建筑，鼓励老旧服务区加快节能环保升级改造，支持有条件的高速公路服务区、港区、交通枢纽、公交场站建设充电桩（站）、LNG加注站。强化交通设施与沿线生态环境融合，在公路用地范围内开展绿化美化提升行动，公路可绿化面积绿化率达到100%。

强化各类材料循环高效利用。推动路面旧料和废旧轮胎循环利用，推进废旧设施设备、施工材料综合利用，鼓励工业固废、建筑垃圾在交通建设领域规模化应用，高速公路废旧沥青路面材料循环利用率大于98%，普通国省道废旧路面材料循环利用率大于85%。促进快递包装减量化、绿色化，加强循环利用。

（二）促进运输领域节能减排

加强结构性减排。深入推进运输结构调整，推广多式联运、

甩挂运输、网络货运等先进运输组织模式，积极打造绿色出行城市，提升绿色货运比例。

推广低碳型装备。鼓励应用低能耗、低排放的大中型高级客车，加快国六排放标准营运车辆推广应用，推广适合农村客运的安全、适用、经济型客车。淘汰国三及以下排放标准中重型营运柴油货车，提高重型货车、集装箱拖挂车等节能高效车型比例。全面推进新增或更新公交、城市配送车辆电动化。港口、机场、铁路货场等新增或更换作业车辆优先使用新能源或清洁能源。逐步减少公路、水运工程等施工工地非道路移动机械国二及以下排放标准使用比例，不具备淘汰条件的，开展机械深度治理。优化船队吨位结构，推动海运船舶大型化、专业化发展。鼓励创建零碳码头、零碳枢纽、零碳物流园区。

严控污染排放。降低公路扬尘污染，加强公路机扫保洁，强化道路扫保“以克论净”考核。严格落实施工工地扬尘污染“六个百分之百”要求，对长距离线性工程实行分段施工。做好船舶污染物岸上接收转运处置，港作船舶污染物和港区生产、生活垃圾实现应收尽收、依法合规处理。高速公路服务区生活污水实现集中、无害化排放。

(三) 提升绿色发展管理水平

完善监管体系。全面落实节能减排目标责任制，完善节能减排统计、监测、评价、考核和激励约束机制、指标体系，探索建立交通运输行业能耗总量控制制度，研究建设交通运输能耗与污染物排放统计监测平台。

创新市场化管理。培育节能环保第三方服务机构和技术服务市场。完善交通运输碳排放清单和核算细则，研究建立交通运输

装备和产品能效及碳排放认证制度，引导企业参与国内碳排放权交易。鼓励高速公路服务区、港口码头和枢纽场站应用节能新技术，推广合同能源管理，鼓励企业自愿减排。

强化新技术推广。健全新技术公开机制，重点在可替代燃料汽车、智能交通、绿色照明、路面再生、节能控制等方面，形成一批性能可靠、节能减排效果显著、市场前景良好的先进技术与产品。

九、建设韧性可靠、应急高效的安全交通体系

(一) 完善安全生产治理体系

提升行业本质安全水平。深入开展交通运输安全生产专项整治三年行动，加大道路运输、危险货物运输、城市公交运营、轨道交通运营、公路运营、内河交通、工程建设等安全生产专项整治力度，推动铁路沿线安全专项整治，配合做好消防安全、仓储物流、特种设备等专项整治，形成长效机制和一批制度性成果。构建现代化工程建设质量管理体系，提高交通安全设施的安全可靠度，打造“平安百年”品质工程。全力保障重大活动和重点时段安全生产形势稳定。

着力化解安全生产重大风险。按照交通运输部关于深化防范化解安全生产重大风险工作的意见和京津冀地区安全风险分析及防范措施有关要求，依托天津市交通运输行业安全风险管控及隐患排查治理双重预防体系建设，着力抓好交通运输行业安全生产风险研判、决策风险评估、风险防控协同，落实风险防控责任，全力推动港口危险货物存储等重点行业领域风险管控和隐患治理。

加强安全生产监管能力建设。深化推进安全生产信用体系建设，聚焦交通出行、运输物流、工程建设、安全生产等重点领域，优化信

用信息采集机制和数据处理方法，加强部门协作支持及信息对接共享，推进交通运输行业信用评价应用。大力推动安全生产信息化建设和有效应用，完善监督管理机制。提升安全生产信息服务平台等信息系统的使用效能和使用水平，推进安全生产监管体系的资源整合和数据互联互通。加强安全人才和能力建设，加快安全人才培养，加强行业安全专家库建设，推进安全生产研究机构建设。

（二）增强交通运输应急能力

提升专业应急处置能力。完善交通运输应急管理体制，健全应急指挥体系，加强交通运输应急预案体系与自然灾害类、事故灾难类、公共卫生类、社会安全类应急预案体系衔接，强化与京津冀周边地区、与气象、公安、应急、自然资源等部门应急协调联动。建好市级公路突发事件应急处置、轨道交通运营事故应急处置、道路运输保障等专业应急救援队伍，提升水上搜救能力。完善部、市、区三级公路交通应急装备物资储备体系，提升市级公路应急保障基地应急救援能力。

增强社会应急救援能力。落实交通运输企业安全生产主体责任，依法依规编制应急预案，建设专兼职应急救援队伍，配备应急物资装备，开展应急演练。提升应急救援社会协同能力，研究完善征用补偿机制，推动完善应急救援车辆在抢险救援过程中收费公路通行减免等政策。

增强军民融合保障能力。全面推进交通运输领域军民融合深度发展，保障国家战略通道畅通，提高国防交通平时服务、急时应急、战时应战的综合保障能力。

十、建设协同高效、共建共享的交通治理体系

（一）深化行业改革

健全适合综合交通运输发展的体制机制，统筹制定交通运输发展战略规划和政策。深化交通运输事业单位改革，深化市与区财政事权和支出责任划分改革。完善京津冀区域管理协调机制，推动形成责权清晰、协同联动的城市群交通运输规划、建设、管理常态化机制。

（二）优化营商环境

深入推进简政放权，深化“放管服”改革，全面实施权力清单、负面清单，完善运输价格形成机制，激发各类市场主体活力。破除区域壁垒、行业壁垒，构建统一开放、竞争有序的综合交通运输市场体系。建立健全京津冀政务服务沟通协作机制，推动政务服务事项“跨省通办”。

（三）健全信用监管

深化“信用交通省”建设，完善信用监管机制，健全相关制度标准，建成天津市交通运输信用信息管理系统，推进区级信用交通试点，加快实现信用监管事项全覆盖、监管过程全记录、监管数据可共享。拓展信用奖惩应用，推进信用承诺审批，实施分级分类监管和信用修复工程，研究推进“信易行”、“信易贷”、“信易保”等信用融合服务应用，在京津冀联合治超和跨省执法工作中推行“黑名单”、强化“一超四罚”。到2025年，形成以信用为基础的新型行业监管机制。

（四）强化法治引领

完善综合交通运输法规体系，完成天津市推进北方国际航运

枢纽建设条例、天津市铁路安全管理规定、天津市轨道交通运营安全条例等立法任务，推动修改《天津港口条例》、《天津市治理车辆非法超限超载规定》。深化交通运输综合执法改革，建立机构设置科学、职能配置合理、运作协调高效、执法行为规范、执法保障有力的综合执法体制和运行机制。加强京津冀交通法治协作，深化行业立法、行政执法合作。

(五) 培育行业文化

凝聚新时代交通精神，弘扬抗疫精神，做好公交 8 路车队劳动模范、天航英雄机组等事迹宣传，培树具有广泛影响的行业典型和具有鲜明时代特征的行业楷模，开展“感动交通”、“最美”等系列评选。探索交通文博工程建设，加强交通强国主题文艺作品创作，加强老铁路站、老码头、运河等历史交通设施的保护利用和精神挖掘，打造地铁、航运等文化品牌。完善大宣传格局，建立新媒体矩阵，加强应急新闻响应，增强舆情监控与处置能力，营造健康清朗的交通舆论环境。

第四章 保障机制

一、加强党的领导

深入贯彻落实习近平总书记对天津工作“三个着力”重要要求和一系列重要指示批示精神，增强“四个意识”，坚定“四个自信”，坚决做到“两个维护”，坚持和加强党的全面领导，发挥党把方向、谋大局、定政策、促改革的作用，完善上下贯通、执行有力的组织体

系，确保党中央决策部署和市委、市政府工作要求在交通运输领域得到有效落实。全面落实新时代党的组织路线，坚持好干部标准，不断提高全行业各级领导班子和领导干部适应新时代新要求，推进交通强市建设的水平和专业化能力，激励交通行业广大干部职工锐意进取、担当作为，加强政治监督，加强党风廉政建设，为规划落实凝心聚力。

二、完善规划实施机制

强化规划统筹指导，加强综合交通运输规划与国民经济和社会发展规划、国土空间规划、环境保护规划等规划之间的协同实施，提高规划实施科学性、系统性。强化规划实施支撑，完善三年滚动计划、年度计划体系，建立交通强国试点实施机制，落实实施责任，实施项目化、清单化管理。加强规划实施评估，组织开展中期评估，重点评估实施进展情况及存在问题，强化监测评估结果应用，必要时动态调整。加强规划实施监督考核，增强规划刚性约束，做好对规划主要指标的定期监测、统计、考核。强化规划实施公众监督，及时公布实施进展，畅通监督渠道。

三、强化多元资金保障

完善政府引导、社会参与、多元融资、风险可控的资金保障和运行管理体制。落实交通运输领域市与区财政事权和支出责任划分改革方案，积极争取中央预算内资金、专项债券资金支持，加大市、区两级财政对交通强国试点、世界一流智慧绿色枢纽港口建设、国际航空物流中心建设、京津冀交通一体化、“四好农村路”建设等的精准支持，保障交通基础设施养护资金专款专用。积极引导社会资本参与高速公路、铁路、港口、机场等交通基础设施建设、运营，

用好政府和社会资本合作（PPP）、基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）等融资模式，支持轨道交通与沿线土地综合利用，研究对铁路等绿色集约运输方式的支持政策，增强可持续发展能力。

四、加大政策支持力度

做好综合立体交通网规划与国土空间规划的衔接，配合自然资源部门科学合理划定“三区三线”，推进重要通道、重大设施和重大项目的空间预留、严格管控。积极协调自然资源、生态环境等部门，建立以重大交通基础设施项目储备库为依托，按用地用海标准、项目建设时序给予合理用地用海保障的工作机制。

五、建设高素质人才队伍

构建完备人才梯次结构，培养引进精通新技术、熟悉跨界融合等领域的急需紧缺人才，以实践能力和职业能力建设为重点，弘扬劳模精神和工匠精神，打造一支素质优良的知识型、技能型、创新型交通劳动者大军，打造一支结构优化、廉洁高效、德才兼备、人民满意的服务型交通干部队伍。营造良好的人才发展环境，加快推进“政产学研用”协同创新体系建设，探索联合培养创新性、应用型专业技术人才，完善人才激励机制，大力促进科技成果转化，畅通技能人才成长通道，为实现规划各项目标任务提供强有力人才保障。