

广东省综合运输服务“十四五” 发展规划

二〇二一年九月

目 录

前 言.....	1
第一章 发展环境.....	2
第一节 现实基础.....	2
第二节 存在问题.....	7
第三节 形势要求.....	8
第四节 需求预测.....	11
第二章 总体思路.....	12
第一节 指导思想.....	12
第二节 基本原则.....	13
第三节 发展目标.....	14
第三章 主要任务.....	17
第一节 构建便捷优质的客运服务体系.....	17
第二节 构建经济高效的货运服务体系.....	28
第三节 构建先进适用的服务支撑体系.....	36
第四节 提升稳定可靠的安全保障能力.....	42
第五节 提升现代高效的行业治理能力.....	47
第六节 打造综合运输服务先行示范区.....	54
第四章 保障措施.....	62
第一节 加强组织保障.....	62
第二节 加强政策保障.....	62
第三节 加强资金保障.....	63
第四节 加强实施保障.....	63
附件：指标解释.....	65

前 言

“十四五”期是全面建设社会主义现代化国家新征程的第一个五年，是加快建设交通强国的第一个五年，是我省走在全国前列、创造新的辉煌的第一个五年，也是创新驱动推进交通运输高质量发展的五年战略机遇期。交通运输是国民经济的基础性、先导性、战略性、服务性产业，综合运输服务是交通运输行业改革发展的出发点和落脚点，是推进现代综合交通运输体系建设的本质要求和根本目的。

《广东省综合运输服务“十四五”发展规划》（以下简称《规划》）深入贯彻党中央、国务院以及广东省委、省政府关于交通强国、粤港澳大湾区、“一核一带一区”建设等决策部署，明确我省“十四五”期综合运输服务发展的总体目标、总体思路、主要任务和保障措施，涵盖道路、水路、地方铁路、城市公共交通等运输方式，突出道路运输和城市公共交通，注重各种运输方式的综合协同发展。《规划》是《广东省综合交通运输体系“十四五”发展规划》的专项规划，是“十四五”期我省推进综合运输服务高质量发展的指导性文件，是“十四五”期我省安排实施各项综合运输服务工作的重要依据。

第一章 发展环境

第一节 现实基础

“十三五”期，我省加快推进综合运输服务供给侧结构性改革，综合运输服务水平稳步提升，较好地满足了人民群众的运输服务需求，有力支撑广东省经济社会发展。

运输服务能力不断增强。“十三五”期，全省共完成铁路客运量 15.2 亿人次、客运周转量 4272.6 亿人公里，货运量 4.1 亿吨，货运周转量 1360.2 亿吨公里；公路客运量 46.9 亿人次、客运周转量 4979.3 亿人公里，货运量 141.7 亿吨，货运周转量 17547.0 亿吨公里；水路客运量 1.2 亿人次、客运周转量 46.3 亿人公里，货运量 49.5 亿吨，货运周转量 115262.8 亿吨公里。2020 年，全省营业性客、货运量分别完成 8.8 亿人次、35.7 亿吨，城市客运量达 80.7 亿人次；港口货物吞吐量 20.2 亿吨、集装箱吞吐量 6729 万标箱。至 2020 年底，全省公共汽电车运营线路里程达 12.7 万公里，城市轨道交通运营里程达 1028.9 公里；全省具备机动车“三检合一”资质的检测机构 443 家，备案驾驶员培训机构 1298 家，建立驾驶学员培训档案 598.2 万份；全省 21 个地市的一、二类汽车维修企业汽车维修电子健康档案 100%全覆盖，878.86 万辆汽车建立了维修电子健康档案。上述有关指标均居全国前列。

客运服务更加便民惠民。旅客运输结构更加优化，公路、铁路、航空、水路旅客出行比例由 2015 年的 71.4：19.3：7.3：2.0 发展到 2020 年的 62.6：25.7：10.2：1.5，高端化、快速化出行特征明显。城市综合运输服务和公交优先发展战略扎实推进，广州、深圳创建为国家级综合运输服务示范城市和国家公交都市，佛山稳步推动国家公交都市创建，汕头、佛山创建为省级综合运输服务示范城市，中山、惠州、四会创建为省级公交示范城市；全省开行城市轨道交通线路 26 条，日均客流量 1478.7 万人次，较 2015 年增长 61.6%，广州、深圳城市轨道交通客运量占城市公共交通客运总量比例超过 50%；珠三角地区中心城区基本实现公交站点 500 米全覆盖，公交机动化出行分担率达到 50%；全国交通一卡通互联互通全面覆盖全省 21 个地市市区公交地铁领域，并向县域拓展。城乡客运发展质量稳步提升，阳西县、紫金县创建为全国城乡交通运输一体化示范县，潮州创建为省级城乡客运一体化示范城市，2020 年全省城乡交通运输一体化发展水平评价 5A 级以上县市达 50%。农村客运均等化水平显著提升，全省具备通车条件的建制村通客车率达 100%。道路客运行业改革深入推进，客运班车、包车运力结构更加合理，省道路客运联网售票平台接入站场 370 家，年联网售票 1200 万张，粤港澳大湾区开行湾区城际公交线路 174 条。粤港澳大湾区水上高速客运航线增至 29 条，琼州海峡客滚运输服

务质量稳步提升，直通港澳的高铁、班线、客轮、穿梭巴士等蓬勃发展，广州、深圳邮轮业务跃居全国前列。

货运服务更加集约高效。运输结构调整成效初显，实施大宗物资“公转铁”项目 82 个，铁路货运量占全社会货运量比例自运输结构调整初期的 1.8% 提高到 2020 年的 2.2%。多式联运示范工程稳步推进，“东盟-广东-欧洲公铁海河国家多式联运示范工程”等 4 个项目纳入国家多式联运示范工程，“中南西南-粤港澳-海上丝绸之路公铁江海集装箱多式联运示范工程”等 10 个项目开展省级多式联运示范工程建设。海铁联运班列线路达到 50 条，50 多家内河港加入无轨铁路港场网，水上穿梭巴士、华南公共驳船快线、湾区快线等驳船班轮化运输模式更广泛应用。国际货运物流网络进一步拓展，全省港口共开通国际集装箱班轮航线 349 条，缔结友好港口 86 对。2020 年国际班列发送量达 265 列，中欧班列通达 10 个国家、12 个城市。开展全省无车承运人试点，培育试点企业 38 家。广州、深圳创建为国家绿色货运配送示范城市，珠海、佛山稳步推进国家绿色货运配送示范城市创建。农村物流节点体系建设有序推进，建成 46 个乡镇运输服务站。

技术装备水平稳步提升。道路运输装备专业化、标准化趋势明显，全省高级、中级营运客车占比达 99.2%，专用货车及厢式货车占比分别达 23.5%、29.9%。水运船舶向大型化

发展，货运船舶平均运力 3551 载重吨/艘。铁路商品车、冷链运输等特种运输装备逐步应用。营运车辆清洁化水平显著提升，全省新能源营运车辆达 12.7 万辆，城市公交电动化率达 97.8%，珠三角地区基本完成公交电动化，出租汽车电动化率超过 60%。氢燃料电池营运车辆突破 1000 辆，运营规模居全国之首，佛山开通 20 条氢能源公交线路和全国首条氢能源有轨电车。绿色船舶装备得到发展，全省 5 艘 1000-3000 吨级的 LNG¹ 动力内河船舶建成运营，国内首艘 2000 吨级新能源电动自卸船在广州正式投入营运。

运输服务加快创新发展。加快培育行业创新动能，举办中国（小谷围）“互联网+交通运输”双创大赛，打造全国“互联网+交通运输”创新创业示范推广平台。推动运输行业新技术应用，开展人工智能、无人驾驶等新产品、新模式、新技术交流及 18 个创新应用试点，推动建设以大数据为基础的节假日智慧出行服务平台。广州南沙建设国家级自动驾驶测试基地，开建粤港澳大湾区首个全自动化码头，上线试运行粤港澳大湾区南沙智慧港口区块链平台。广州白云国际机场、广深港高铁率先实现 5G 通信网络覆盖，广州等地开通一批 5G 智慧公交线路，东莞启用亚洲最大一体化智能物流中心。移动互联网技术与传统运输服务加快融合，客货运输、车船租赁、车辆维修等领域“互联网+”商业模式快速发展。

¹ LNG 是液化天然气(Liquefied Natural Gas)的英文缩写，下同。

运输安全水平不断提高。“十三五”期，全省公路水路交通运输安全生产形势总体稳定，安全事故总数、死亡人数同比分别下降 37.37%和 37.95%。公路运输车辆超限超载治理力度不断加强，建立了货运源头治理、高速公路入口治超、路面联合执法、一超四罚的全链条治超格局，货车违法超限超载得到有效遏制。加强车辆技术安全性能监测监管，实施道路运输车辆安全性能达标核查和城市公共汽电车安全监控、防护装置整治，全省 2.4 万辆城市公共汽电车、2.1 万辆“两客一危”车辆²安装使用智能视频监控报警装置；组织实施全省城市轨道交通项目初期运营安全评估、运营安全隐患排查、运营安全保护区联防联控。以“粤考运安”和驾驶员培训师安全管理体系建设为抓手，打造全省道路运输行业安全文明驾驶常态化教育培训考核体系。

行业治理能力加快提升。综合运输服务相关法规标准体系进一步完善，出台《广东省城市轨道交通运营安全管理办法》《广东省交通运输厅实施〈道路旅客运输及客运站管理规定〉办法》《广东省出租汽车经营管理办法》《广东省交通运输厅关于市际公交化客运班线运营的管理规范》《广东省水路运输市场信用信息管理实施细则（试行）》《网络平台道路货物运输经营管理的实施细则》等规章，推进《广东省公共交通条例》《广东省城市轨道交通运营突发事件应急预案》

² “两客一危”车辆是指从事旅游的包车、三类以上班线客车、运输危险化学品的道路专用车辆，下同。

等规章修订。推动建设“双随机、一公开”新型监管机制，加强对国家决定下放、取消的省市际道路客运等经营许可事项的事中事后监管。进一步改善货车司机就业环境，G15 沈海高速鲅门服务区等 3 个项目获全国“品牌服务司机之家”荣誉称号。提升行政审批效率，大幅压缩港口、水路运输经营许可等审批时间，推进行政许可事项实现“现场跑 0 次”，在全国率先免除企业船舶过闸费。

第二节 存在问题

运输服务发展不均衡不充分。珠三角地区与粤东西北地区运输资源配置不均衡，运输服务供给水平差距大。城乡交通运输一体化融合发展不充分，农村地区出行和农村物流“最后一公里”问题依然突出。新能源、新技术应用不充分，新能源载运工具推广应用的区域和领域发展不均衡，自动化、智能化、无人化等先进载运工具及设施设备应用不充分。载运工具技术管理、从业人员素质、经营主体现代化等与新时代运输服务的新需求不适应。

运输服务发展协同融合不足。不同运输方式之间的联程运输发展水平不高，市场主体数量少，联运产品、组织形式单一，信息资源整合、开放共享不足，规范化、一体化程度低。综合运输枢纽规划、建设、运营、协同发展以及枢纽、站场、站点等多层次节点体系与综合运输发展新要求不相适应，联运组织不到位，联运设施不完善，联运效率较低。

运输结构调整亟待深化。多种客运方式的比较优势发挥不充分，铁路货运量占全社会货运总量的比例明显低于全国水平，铁路货运定价机制市场化程度有待提升；城市绿色货运配送比例不高，绿色集约、一体高效的配送网络有待完善。道路客运转型升级缓慢，服务品质有待加快提升，公共交通在城市交通发展的主体地位仍须持续提高。

安全生产能力有待提升。现代化的运输服务安全生产体系尚未确立，安全生产基础仍然薄弱，安全生产形势依然严峻，事故发生总量仍居高位。安全隐患风险防控机制不健全，运输企业主体责任仍须进一步压实。科技手段应用程度不高，大数据分析决策支撑不足。应急物资运输协同机制不顺畅，运输枢纽与生产储备中心衔接不紧密，应急运力储备不充分，指挥调度信息化建设滞后。

治理体系和治理能力建设有待加强。重点领域监管有待加强，行业法规标准建设相对滞后，数字监管、信用监管等手段应用不足，难以适应新业态监管需要。全链条、全过程的事中事后监管体系尚未形成。从业人员专业技能培训与继续教育持续性不足，整体素质有待持续提升。企业精神文明建设重视程度不高，交通文化品牌创建不足。

第三节 形势要求

“十四五”期，人民对美好生活的需求不断提高。世界正经历百年未有之大变局，国际形势深刻变化，新冠肺炎疫情

情影响趋于常态化，经济步入新发展格局。粤港澳大湾区、深圳中国特色社会主义先行示范区“双区”建设不断深化，综合交通运输发展迎来新机遇，对我省综合运输服务发展赋予了新要求、新内涵、新动力、新目标、新高度。

构建新发展格局赋予我省运输服务发展新要求。当前，我国正在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。构建新发展格局将对运输服务网络、运输组织、业态模式等产生重大影响，运输需求规模结构和空间分布也将发生深刻变化，对打造稳定可靠的国内国际运输服务体系提出新要求。为此，要求充分发挥运输服务在构建新发展格局中的支撑保障和先行作用，对内畅通运输通道网络，完善枢纽节点布局，优化运输服务供给，提升运输服务效率，以便捷、经济、高效的运输服务，助力激活超大规模的内需市场，对外要求扩大开放空间，进一步拓展国际铁路、水运、航空运输网络，提升国际运输服务供给韧性，为维护产业链供应链安全稳定当好“先行官”。

推进高质量发展赋予我省运输服务发展新内涵。“十四五”期，经济高质量发展不断优化升级，新兴消费蓬勃兴起，新的消费业态、消费热点和消费方式不断涌现，运输需求的数量、结构和质量将发生显著变化。为此，要求综合运输服务多元化、多样化发展，形成覆盖城乡市场客货运输供给产品结构，提供高品质、个性化、定制化客运服务，提高运输

基本公共服务保障能力，推动都市圈、城市群融合发展，推动农村客运、城乡运输服务一体化协调发展，也必然要求提升货运服务供给能力水平，扩大高品质、多样化运输服务供给，以现代信息技术驱动运输技术、流通技术革新，打通生产、分配、流通、消费各环节，提升循环效率、降低物流成本。

推动“双区”建设赋予我省运输服务发展新动力。建设粤港澳大湾区、深圳中国特色社会主义先行示范区要求高举新时代改革开放旗帜，全力推动运输服务高品质创新发展，打造高质量发展活力典范，成为我省新发展的新引领、新动力。为此，必须以此为契机，推进全省综合运输服务发展方式变革，加快运输服务机制体制创新、技术创新、业态创新、模式创新、标准创新，着力推动区域网络融合、运营服务融合、运输组织协同，推进区域交通设施对接、运输服务对接和机制体制对接，打造便捷高效的出行服务体系和绿色高效的货运服务体系。

建设交通强国赋予我省运输服务发展新目标。《交通强国建设纲要》明确提出“推进出行服务快速化、便捷化”和“打造绿色高效的现代物流系统”。广东作为交通强国试点省，将坚持高质量发展理念，以交通基础设施高质量发展、交通与产业融合发展、智慧交通建设、枢纽服务效率提升和综合交通运输管理体制机制改革等5个方面开展交通强国试点工

作。“十四五”期，全省综合运输服务要以交通强国建设试点新目标为引领，紧随交通运输综合立体网的建设，着力推进运输枢纽组织效率提升，促进产业融合发展与业态创新，加快运输服务智慧化发展，推动综合运输协调机制创新，构建现代化综合运输服务体系。

落实“双碳”目标赋予我省综合运输服务发展新高度。

发展绿色交通是推动构建绿色低碳循环发展经济体系和落实新时期碳达峰碳中和行动的内在要求，必然要求更加科学地实施运输活动，以生态文明的新高度布局运输服务，形成更加绿色的运输方式和生产生活方式。为此，必须优化调整运输结构，发挥各运输方式比较优势，推广多式联运、甩挂运输、共同配送等高效运输组织模式，优先发展公共交通，鼓励慢行交通发展，倡导绿色出行。大力推广新能源、清洁能源和智慧化车辆、船舶等载运工具，应用自动化、智能化、无人化设施装备。

第四节 需求预测

“十四五”期，全省社会经济仍将稳定增长，城镇化水平进一步提升，交通运输网络进一步完善，运输服务需求随之发生变化。

客运方面。“十四五”末，预计全省年客运量达 14.65 亿人次，年均下降 1.0%（较 2019 年³）。高速铁路、城际铁

³ 受疫情影响，2020 年数据异常，采用与 2019 年比较的年均变化情况，下同。

路加快发展，民航机场设施不断完善，私家车保有量持续上升，受疫情时期人们出行习惯改变的影响，高品质、个性化出行需求快速增长。全省公路客运量将大幅下降，铁路客运量快速增长，民航客运量稳步增长。

货运方面。“十四五”期末，预计全省年货运量达 52 亿吨，年均增长 2.6%（较 2019 年）。随着深入推动经济高质量发展，产业结构持续升级，在加快构建新发展格局、打造现代流通体系和深入推进运输结构调整，公路货运量增速将放缓，铁路、民航货运量增速加快，水路货运量增速稳中有升。

第二章 总体思路

第一节 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，深入贯彻习近平总书记对广东系列重要讲话和重要指示批示精神，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，坚持新发展理念，坚持稳中求进的工作总基调，以高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，以在全面建设社会主义现代化国家新征程中走在全国前列、创造新的辉煌为总定位总目标，打造新发展格局的战略支点，统筹落实“双区”建设、“一核一

带一区”区域发展新格局、“1+1+9”等战略部署要求，通过实施“321”工程（构建3个体系、提升2个能力、打造1个示范区），强化方式协同，注重模式创新，加快技术升级，着力提升人民群众出行体验感，有效推动物流降本增效，全力构建安全便捷、优质高效、绿色智慧、一体互联的现代综合运输服务体系，率先为建设交通强国开好局、起好步，全面服务和支撑我省经济社会建设。

第二节 基本原则

坚持以人为本、便民惠民。加快推广出行即服务理念，不断推动服务模式创新，切实为广大人民群众提供高品质、多样化、多层次、一体化的运输服务，满足人民群众便利出行需求。

坚持安全第一、绿色发展。加快完善运输安全生产体制，加强应急运输保障体系建设，提升应对突发公共安全事件能力，推动运输结构调整、组织模式创新、新能源装备设备应用，落实碳达峰碳中和新要求，夯实安全可靠、生态文明的基础。

坚持扩大开放、协同发展。加快推动粤港澳大湾区协同发展，统筹粤东西北均衡发展，促进城乡协调发展，发挥各运输方式比较优势和组合效率，推进运输服务与相关产业融合发展，支撑我省构建“一核一带一区”发展新格局。

坚持深化改革、优化环境。加快深化综合运输服务重点

领域和关键环节改革，着力解决体制性障碍、结构性矛盾、政策性制约，转变政府职能，激发市场活力，完善公共服务，推动行业治理体系和治理能力现代化。

坚持科技引领、创新驱动。加快推动大数据、云计算、人工智能、区块链等先进技术在运输服务领域深度应用，推动体制机制、服务模式和管理方式全面创新，抢抓新一轮科技革命和产业变革重大战略机遇，增强行业发展新动能。

第三节 发展目标

一、总体目标

到 2025 年，全省初步建成“安全可靠、便捷高效、数字智能、公平均衡、绿色低碳”的综合运输服务体系，更加便捷舒适的旅客出行服务系统和更加经济高效的货运物流系统基本建立，运输结构进一步优化，运输与相关产业融合发展，运输装备水平稳步升级，运输服务治理体系和治理能力现代化水平明显提升。其中，粤港澳大湾区基本建成“12312”现代化综合运输服务体系，即大湾区内部实现 1 小时通达，大湾区至粤东西北各市实现 2 小时通达，至周边省会城市实现 3 小时通达，与全球主要城市 12 小时通达。

二、分项目标

安全可靠。运输服务安全与风险管控体系进一步完善，本质安全水平明显提升，重特大交通运输事故得到有效遏制，较大及以上等级道路运输行车事故宗数和死亡人数大幅

下降，交通运输事故应急响应时间明显缩短。城市轨道交通列车、城市公共汽电车正点率保持较高水平运行，水路客运航线定点发班率明显提高，公路车辆超限超载率显著降低。

便捷高效。综合客运枢纽换乘更加便捷，粤港澳大湾区出行更加便利，旅客联程联运“一票式”和货物多式联运“一单制”取得突破。客货运输网络的国际国内联通度进一步提高。载运工具的标准化、专业化水平显著提升。

数字智能。综合运输服务与新一代信息技术深度融合，旅客出行全链条信息资源整合进一步提升，支撑联程联运体系建设的软硬件联通环境逐渐成熟。一体化出行服务系统、电子客票、交通一卡通等数字化出行产品广泛应用。无人驾驶、智能投递等新技术加快推广。

公平均衡。城市公共交通机动化出行水平稳步提升，区域和城乡交通运输一体化、均等化发展水平进一步提高。城乡物流配送网络更加健全，建制村基本实现物流服务全覆盖。公共交通场所无障碍出行服务更加完善。

绿色低碳。绿色出行、低碳消费成为主流价值导向，运输结构更加合理，新能源、节能环保型营运车船广泛应用，营运客车、货车、船舶单位周转量能耗和二氧化碳排放强度明显下降。

主要量化发展指标如下表:

广东省综合运输服务“十四五”发展主要指标

指标类型	指标名称	2020 年	2025 年	指标属性
安全可靠	重点营运车辆智能设备覆盖率 (%) *	14	100	预期性
	较大及以上等级道路运输行车事故万车死亡人数下降率 (%) *	20	20	预期性
便捷高效	“全国交通一卡通”县级城市覆盖率*	66.7	100	预期性
	12328 交通运输服务监督电话限时办结率 (%)	92	95	预期性
	港口集装箱铁水联运量年均增长率 (%) *	10	20	预期性
数字智能	市际和省际客运班线电子客票覆盖率 (%)	70	80	预期性
	危险货物道路运输电子运单使用率 (%) *	90	100	约束性
公平均衡	中心城市、除中心城市外的珠三角地区、粤东西北地区城市公共交通机动化出行分担率 (%)	47.4-47.6 15.8-45.8 5.5-25.5	48-71.3 26-48.8 15-28.5	预期性
	建制村快递服务通达率 (%) *	80	100	预期性
绿色低碳	城区常住人口 100 万以上城市中绿色出行比例超过 70% 的城市数量 (个)	4	10	预期性
	全省城市公交、出租汽车 (含网络预约出租汽车)、城市物流配送领域新能源汽车占比 (%)	97.8 64 8	100 72 20	预期性

说明: “*”是与广东省综合交通运输体系“十四五”规划衔接的指标; 其余为与交通运输部综合运输服务“十四五”发展规划衔接的指标。

第三章 主要任务

“十四五”期，广东省综合运输服务围绕构建3大体系，提升2项能力，打造1个示范区开展建设，即构建客运、货运和运输服务支撑3大体系，提升安全保障、行业治理2项能力，打造1个全国领先的粤港澳大湾区运输服务示范区。

第一节 构建便捷优质的客运服务体系

一、加快综合客运协同一体发展

推广“出行即服务”（MaaS）⁴理念，深化各种运输方式资源整合，加快推进客运出行多方式协同一体发展，提升出行效率和服务品质。

（一）优化客运服务网络结构。加快构建层次分明、衔接顺畅的客运服务网络，打造以高铁和航空为主体的大容量干线客运服务网络，以城际铁路为主体的城市群快速客运服务网络，以城乡客运和公共交通为主体的中短途便捷客运服务网络。积极引导道路客运由同位竞争转向协同融合发展，更好发挥道路客运在中短途领域“门到门”“点到点”的比较优势，鼓励客运班线通过定制化、公交化等机动灵活的组织模式，强化与铁路、航空、水运等多种客运方式的衔接。

（二）加快旅客联程运输发展。引导和培育旅客联程运

⁴ “出行即服务”（MaaS）：Mobility as a Service 的意译，指使用一个数码界面来掌握及管理交通相关的服务，以满足每一位消费者的交通出行需求，下同。

输经营主体，支持省内客运龙头企业通过兼并、资产重组等方式向联程运输经营人转变。支持成立旅客联程运输企业联盟，推动不同运输方式企业共享运输线路、站场、信息等资源，开展跨方式联运业务，到“十四五”末力争形成2-3家大型骨干旅客联程运输经营企业。引导建设一体化联程运输服务经营平台，整合线上线下资源，提供一体化出行服务。加快完善旅客联程运输网络和设施，支持有条件的城市设置城市候机（船）楼、高铁无轨站、旅游集散中心等联运服务设施，加快实现高铁站200公里以内的县（市）高铁无轨站全覆盖，并逐步向较大规模乡镇延伸。进一步规范陆岛运输服务，完善陆岛接驳运输服务体系。开展琼州海峡客滚运输服务发展水平评估，推动琼州海峡公铁水旅客联程运输发展。加快广州北站-白云机场等一体化空铁联运枢纽建设，建立空铁联运信息互通机制，发展空铁联程运输。提升旅客联程客运票务一体化水平，支持建设“一票式”旅客联程运输票务系统，推进不同运输方式间票务系统有效对接，推行综合运输联程客票，鼓励推行联程优惠套票。拓展交通一卡通、乘车码在出租汽车（含网络预约出租汽车）、水上巴士、城际道路客运、城际轨道交通、跨境穿梭巴士、跨境客轮等领域应用。

（三）提升客运枢纽站场服务品质。优化客运枢纽站场布局和功能，推动不同运输方式枢纽和站场集中布局、空间

共享、立体或同台换乘。鼓励以客运枢纽为中心建设客运服务网点体系，逐步将客运枢纽的服务、安检等功能外移。完善客运枢纽站场设施，完善自动步行道、风雨廊道等枢纽公共设施配置，鼓励不同运输方式共建共享售取票、乘降、驻车换乘（P+R）等设施设备。鼓励新建换乘枢纽内部布设封闭式联运换乘通道等专用设备（功能区）。建立统一、连续、明晰的枢纽导向标识系统，提升旅客换乘便利性和舒适度。鼓励加强客运枢纽站场无障碍基础设施建设和改造。提升客运枢纽站场服务水平，优化枢纽内换乘安检流程，支持具备条件的枢纽实现铁路、航空与城市轨道交通安检单向认可或双向互认。提高联程客运行李托运便利化水平，鼓励新建及改扩建客运枢纽率先试点推行“行李直挂”“行李寄递”“徒手旅行”等特色服务。

专栏 1 旅客联程运输专项行动
1.组织具备条件的地市开展旅客联程运输试点，形成 2-3 家大型骨干旅客联程运输经营企业。
2.成立旅客联程运输企业联盟，加强客运资源共享聚合。
3.建设“一票式”旅客联程运输票务系统，推行综合运输联程客票。

（四）深化客运与旅游业融合发展。紧密依托我省打造粤港澳大湾区世界级旅游项目等战略布局，支持客运服务深度融合旅游业服务体系。紧密依托滨海旅游公路和粤北生态旅游公路等基础设施建设，建设一批具有客运站场、旅游集散中心、文旅交流中心等复合功能的运游融合示范点。加强

公共自行车等慢行系统设施布局与陆岛码头、客运站场、风景节点的衔接，完善自驾车营地服务体系。推进交通服务设施拓展旅游功能，鼓励有条件的高速公路服务区向复合功能型、生态旅游型、主题园区型服务区转型，支持完善旅游景区公共客运基础设施，提升客运集疏运功能。推动内河客运码头配套建设、服务功能提升，加快客运船舶升级改造。增强旅游客运供给，鼓励连片景区开通公交、客运班线，支持开通综合运输枢纽、机场、高铁站、公路客运站至景区景点的旅游专线、旅游直通车。推动水上客运与旅游、文化、城市的融合发展，重点推进韶关、江门、清远、佛山、肇庆、河源等地市水上旅游客运发展。推动运游融合新业态发展，鼓励探索慢行火车、旅馆列车、房车旅游、低空飞行、游艇旅游等体验式交通旅游模式。支持汽车租赁企业在机场、客运枢纽等地加密取车还车网点，在全省范围内发展异地还车。推进运游信息共享，加强交通、旅游部门信息跨部门、跨地区共享，鼓励客运企业、运输信息化服务企业、景区、旅行社等共建运游服务信息平台。

二、深化道路客运转型升级

充分发挥道路客运比较优势，引导差异化发展，提升服务水平，拓展道路客运转型发展空间。

（一）强化道路客运基本服务保障能力。研究明确道路客运承担基本公共服务功能的细分领域，加强运力供给与客

流需求监测，满足铁路、航空等方式尚不能满足的客运出行需求。加快引导与高铁、城际轨道等线路重叠度较高的里程800公里以上道路客运班线有序退出市场。规范道路班线客运接驳运输，完善接驳运输服务网络。大力引导围绕综合客运枢纽、高铁站、机场、主要客运码头等开行集疏运班线，加快构建与铁路、民航、水路等相衔接的道路客运集疏运网络。

（二）丰富道路客运多元化供给。有序发展网络预约道路客运，支持道路客运企业等依托大数据智能信息技术开展网络预约道路客运，鼓励其纳入我省“一票式”联程客运体系。引导定制客运规模化、连锁化、网络化经营，培育一批道路客运定制服务品牌，鼓励发展定制化、个性化、多样化、品质化的道路客运专线服务。鼓励有条件的城市探索消除传统道路客运与城市公共交通界限，开展道路客运与城市公共交通深度融合发展试点。

（三）推动构建新型汽车客运站布局体系。优化汽车客运站布局，推进我省汽车客运站布局与客运市场发展新形势相适应。鼓励汽车客运站网络化、灵活化发展，支持道路客运企业、汽车客运站因地制宜设置上客点或招呼站，形成与其他运输方式优势互补、差异化服务的综合客运站点服务网络。支持汽车客运站在保障客运服务基本功能的前提下拓展旅游集散、商贸服务等增值服务功能，推动汽车客运站综合

开发，提升综合效益。加快客运站应用智能化信息系统、移动服务终端、智能安检终端等智能设备，提升汽车客运站安全管理和服务保障能力。建立健全汽车客运站综合服务评价体系，提升客运站现代化服务水平。

三、推进农村客运高质量发展

巩固农村客运通车成果，提升农村客运可持续发展能力，深化城乡客运一体化发展，加快推动农村客运从“开得通、走得了”向“留得住、通得好”转变。

（一）推动农村客运可持续发展。加强农村客运运行情况监测分析，发挥好农村客运运营补助、票价等政策的积极作用。研究制定农村客运长效发展机制政策，巩固我省建制村通客车工作成果，引导农村客运运力投放与农村公路建设进程协同，力争“十四五”末基本实现具备条件的较大自然村通客车，持续提升全省农村客运整体通达质量。鼓励农村客运经营模式创新，发展区域专营、联营等经营模式，探索农村客运特许经营，推动建设跨区域农村客运服务信息平台，支持农村客运与邮政、商务、供销、物流等整合优化，因地制宜建设改造一站多能、经济适用的镇村综合运输服务站亭，引导农村客运规范化、集约化、现代化发展。

（二）提升农村客运服务质量。深入贯彻实施《广东省农村客运服务规范》，规范和提升农村客运服务水平，研究制定农村客运服务质量评价体系，建立以服务质量为核心的

农村客运准入退出机制和奖惩机制。鼓励“互联网+”农村客运发展，加强农村客运候车站亭电子站牌建设，支持移动支付、二维码支付、无感支付、生物识别支付等便捷支付方式向农村地区推广应用，力争“十四五”末基本实现农村客运便捷支付全覆盖，提升农村客运公共服务均等化水平。

（三）推动城乡客运一体化发展。深入推进创建部级城乡交通运输一体化示范工程，力争“十四五”末全省实现5个部级城乡交通运输一体化示范城市创建，形成可复制可推广的具有广东特色的城乡交通运输一体化发展经验。完善城乡客运一体化评价体系，推动城市公共交通与农村客运深度融合发展，力争“十四五”末全省城乡客运一体化发展水平4A级以上的县（市、区）占比超过90%。

专栏2 城乡交通运输高质量发展专项行动
1.梳理具备通客车条件的较大自然村清单，推动各地制定实施通车工作方案。
2.出台农村客运服务质量评价体系。
3.推动新创建部级城乡交通运输一体化示范城市3个。

四、提升城市公共交通服务品质

深入实施城市优先发展公共交通战略，巩固提升城市公共交通主导地位，引导城市公共交通多元化发展，提升出行体验和服务品质。

（一）强化城市公共交通发展顶层设计。实施新一轮城市公交优先发展战略，加快制订《广东省公共交通条例》，

完善配套规章和标准规范，引导建立公共交通先行、绿色出行主导的城市交通体系。强化城市优先发展公共交通示范引领，推广广州、深圳市国家公交都市创建经验，支持佛山加快国家公交都市创建，继续深入开展国家和省级公共交通领域示范创建工作，力争“十四五”末我省国家级公交都市和省级公交示范城市达到 10 个。

（二）构建多元化城市公共交通服务体系。健全完善城市基本公共交通服务体系，超大、特大城市确立轨道交通在城市公共交通服务体系中的主体地位，建设“轨道+公交+慢行”的多层次公共交通系统，中心城区公共交通机动化出行分担率、绿色出行分担率稳步提升，广州、深圳公共交通机动化出行分担率保持全国前列；大城市确立大中运量公交系统在城市公共交通系统中的骨干地位，建设“公交+慢行”为主的公共交通服务网络，城区常住人口 100 万以上城市中心城区公共交通机动化出行分担率、绿色出行分担率稳步提升。

（三）持续提升城市公共交通服务品质。加快提升城市公共交通出行便捷化和智能化水平，深入推进全国交通一卡通互联互通应用，力争“十四五”末全国交通一卡通在我省县级城市 100%覆盖，并拓展至城际轨道、农村客运领域。建立健全城市公共交通服务质量评价体系，运用大数据、云计算等技术优化城市公共交通运力资源配置，提升城市公共交

通运行效能。拓展电子站牌、移动终端等信息化技术设施应用，为公众提供准确可靠的公交出行信息服务。创新老年人便捷出行模式，切实解决老年人运用智能技术出行困难问题，有条件的地区推行老年人凭身份证、社保卡、老年卡等证件乘坐城市公共交通工具。

专栏 3 城市公共交通品质提升专项行动

- 1.制订《广东省公共交通条例》。
- 2.组织创建国家级公交都市和省级公交示范城市累计达 10 个。
- 3.研究制定城市公共交通服务质量评价体系。
- 4.制定实施广东省全国交通一卡通县级城市推进工作方案。

五、深化出租汽车改革创新

改革巡游出租汽车运力配置、价格形成机制，规范网络预约出租汽车管理，探索“巡网一体”融合发展新模式，推动出租汽车行业高质量发展。

（一）加快巡游出租汽车转型升级。改革巡游出租汽车运力发展模式，鼓励中小城市试点放开巡游出租汽车运力数量管制，支持和引导大城市试点放松巡游出租汽车运力管制，建立服务导向的运力资源配置机制，推动运力资源向优质企业倾斜。研究出台推动巡游出租汽车转型升级的指导政策，进一步理顺价格形成机制，推动巡游出租汽车运价由政府定价向政府指导价转变，开展省级“巡游出租汽车+互联网”创新试点工程，推动巡游出租汽车应用移动互联网技术变革服务方式。

（二）规范网络预约出租汽车管理。提升网络预约出租汽车管理服务能力，落实网约车平台经营主体责任，制定平台公司线下服务能力评价指南，满足线下运营安全、服务和管理需要。健全网络预约出租汽车市场运行监测和预警机制，加强对融资租赁经营模式风险分析、监测和防控，推动网络预约出租汽车合规化进程，力争到 2022 年基本实现我省网络预约出租汽车全面合规化。

（三）推动新老业态融合发展。建立健全巡游出租汽车和网络预约出租汽车融合发展的体制机制，统一车辆基本技术条件，推动同一城市巡游出租汽车和网络预约出租汽车驾驶员资格证“两证合一”，探索巡游出租汽车“巡网一体”融合发展新模式。统筹制定行业文明服务和运营安全规范，推动新老业态统一纳入行业信息化监管和考核体系，依法落实出租汽车行业红黑名单制度，实施出租汽车守信联合激励和失信联合惩戒，营造统一规范、公平竞争的市场环境。

（四）提升出租汽车行业服务品质。创新运营服务模式，鼓励试点应用商务车、高端车型等多元化车型，鼓励提供无障碍出租汽车服务，满足多层次、差异化的出行需求。加快推动大型客运枢纽、居住区等客流集散地设置出租汽车专用候客站，提升重点区域出租汽车服务效率。健全市场发展机制，建立服务导向的市场竞争机制、资源配置机制和利益分配机制，制定出租汽车驾驶员文明服务规范，实现出租汽车

服务实时线上评价全覆盖，倡导“好司机、好服务、好收入”服务理念，打造更具获得感和时代感的高品质出行服务。

六、提升地方铁路客运服务水平

发挥铁路客运在省内干线客运的骨干作用，推动与多种客运方式站场资源共建共享，运营组织和信息服务互联互通，完善服务标准规范体系。

（一）推动地方铁路客运站场一体化发展。强化地方铁路客运站场与国家铁路客运站场、民航机场、公路水路客运站等站场资源统筹融合发展，引导站场一体化规划、设计、建设和运营管理，提高联程联运的集疏运效率和服务水平。

（二）推动地方铁路客运标准化发展。引导城际铁路、市域市郊铁路和国家干线铁路、城市轨道交通客运服务模式一体化，加强与国家高铁、民航、公路客运等运营服务规范的衔接。制定《广东省城际铁路运营服务质量考核管理办法和评价实施细则》。

（三）推动地方铁路客运智慧化发展。加强地方铁路与各种客运方式之间运营组织、出行信息等方面共享协调，共同推动“一票式”联程联运发展。推动“智慧铁路”示范项目建设，实现地铁智能信息的网络化以及在整个铁路系统、企业内部以及用户之间实现信息的互联和共享。鼓励铁路客运企业等主体通过移动客户端提供出行信息查询、出行线路及换乘信息，增加周边旅游购物资源查询等功能。

第二节 构建经济高效的货运服务体系

一、提升货运枢纽综合运输服务品质

优化货运枢纽空间布局，提升枢纽多式联运功能，拓展物流服务功能，引导传统公路货运站场转型升级，促进货运枢纽综合运输服务品质提升。

（一）优化货运枢纽空间布局。开展全省货运枢纽布局建设规划，优化全省货运枢纽节点空间布局，构建层次分明、功能完善的货运枢纽体系。支持广州、深圳、珠海、佛山、东莞、湛江、汕头等国家物流枢纽承载城市建设契机，打造一批资源整合能力强、上下游产业辐射带动明显的国家级货运枢纽项目。支持惠州、江门、肇庆、韶关、梅州等城市完善货运枢纽布局，拓展枢纽物流服务功能，提升枢纽能级，打造一批具有较强辐射能力的区域性货运枢纽。

（二）提升枢纽多式联运功能。引导货运枢纽拓展多式联运服务功能，推动枢纽与制造业、商贸业联动融合发展，打造若干具有全国示范效应的多式联运枢纽。支持相关城市统筹推进空港货运、口岸、保税、邮政快递等功能设施规划建设，在年货物吞吐量 50 万吨以上的机场布设专用集疏运货运通道和邮政快递绿色通道，加强空侧货运用地保障，探索设置空铁联运区。

（三）引导公路货运枢纽转型升级。引导公路货运枢纽业务转型，延伸服务链条，积极开展物流增值服务，促进公

路货运枢纽向现代物流园区转型。鼓励公路货运站场以多式联运功能改造提升为重点，加快完善站场快速转运设施、设备等，提升多式联运作业能力。培育公路货运枢纽新动能，支持货运枢纽整合市场信息资源，实现从传统运输枢纽向平台型、智慧型枢纽转变。

专栏 4 综合货运枢纽服务品质提升工程
1.开展全省货运枢纽布局建设规划。 2.指导广州、深圳、佛山等国家级物流枢纽示范创建工作，支持珠海、湛江、汕头、东莞等地申报示范方案。

二、推进道路货运转型高质量发展

加快道路货运发展新旧动能转换，激发市场创新活力，提高货运服务质量，推动行业降本提质增效，促进道路货运行业高质量发展。

（一）降低货运物流成本。规范省内各港口涉及道路货运的经营服务性收费，落实港口收费计费政策，优化港口收费制度，严格执行收费目录清单和公示制度，落实国家关于网络平台道路货物运输企业代开增值税专用发票试点政策。

（二）引导道路货运规模化发展。培育道路货运龙头骨干示范企业，支持大型货运物流企业、快递物流企业拓展服务网络，优化资源高效配置。鼓励提供优质干线运力服务的大车队模式创新发展，鼓励组建专线运输联盟、冷链运输联盟、托盘共享联盟、周转箱共享联盟、多式联运联盟、粤港澳甩挂运输联盟等专业性组织，推动货运集约化发展。支持

行业协会、企业联盟研究推广挂车互换标准协议，创新普通货车租赁、挂车共享、长途接驳甩挂、集装单元化等专业运输模式。

（三）推动网络货运规范有序发展。有序引导道路货运共享经济、平台经济发展，丰富“互联网+运输”服务业态模式，提升网络货运经营主体资源整合能力，提高线上线下一体化服务能力。加强网络货运平台运行监测工作，建立货运信用信息共享交换联动机制，将企业失信行为纳入交通信用信息共享平台。加强网络货运平台市场化监督，探索开展网络货运平台企业分级分类评估和差异化监管，加强对违法违规行为的监管和查处。

（四）加快冷链运输发展。支持货运枢纽（物流园区）完善冷链物流服务功能，强化交通运输与供销、邮政、商务部门联合，完善农产品冷链运输基础设施骨干网建设。支持农产品冷链运输企业探索开展公铁联运全程冷链运输。推广具有多温区功能的冷链运输车辆、蓄冷保温箱、联运冷藏集装箱等新型冷链运输装备，鼓励冷链运输采用低能耗、低排放设施设备。

（五）推动危险货物道路运输安全稳定发展。建立健全危险货物道路运输规划体系，研究制定省级危险货物道路运输规划，推动县级以上城市制定危险货物道路运输发展规划和危险货物道路运输停车场布局相关规划。强化危险货物道

路运输设施建设，落实高速公路服务区危运车辆临时停放分类管理措施，推动高速公路服务区经营单位做好高速公路服务区危运车辆停放区（含应急停车位）的规划。加强危险货物道路运输运营监管，建立省级联合监管机制，全面推行危运电子运单管理，推行“一运单一预案”，加强与公安、应急部门相关系统数据对接，强化全链条协同监管。

专栏5 道路货运高质量发展行动
1. 建立省级联合监管机制。 2. 研究制定省级危险货物道路运输规划，推动县级以上城市制定危险货物道路运输发展规划。

三、推动城市货运配送绿色集约发展

发挥绿色货运配送城市示范引领作用，统筹城市配送网络建设，推广集约高效的配送模式，创新城市配送车辆管理政策，推动城市货运配送信息化、标准化发展，提升城市货运配送集约、高效、绿色、智能化发展水平。

（一）推进城市绿色货运配送示范工程。总结推广广州、深圳绿色货运配送示范效应强、亮点突出的经验做法，进一步夯实城市配送发展基础，优化城市配送政策环境，推进珠海、佛山等城市绿色货运配送示范工程建设，支持有条件的城市创建国家城市绿色货运配送示范工程，“十四五”末新增3个以上国家绿色货运配送示范创建城市。

（二）完善城市货运配送网络建设。推动完善城市货运枢纽、配送中心、末端配送点三级网络建设，推进智慧配送

网点与智慧城市、新基建深度融合。鼓励在城市外围建设铁路综合物流园区、铁路物流基地、快递物流园区，发展“铁路干线运输+城市配送”，打造外集内配的高效城市货运配送网络。鼓励高速公路服务区稳步拓展物流服务功能，探索建立高速公路服务区智慧物流网络，打造“跨区域高速公路干线甩挂运输+区域内城市共同配送”的运输模式。

（三）优化城市货运配送组织模式。推动配送信息集约共享，鼓励企业开展统一配送、集中配送、共同配送、夜间配送等集约化运输组织模式，创新末端配送模式，加快办公楼、住宅区等物流配送集中区域智能快件箱、智能信包箱投放，发展末端自助配送。

（四）创新城市货运配送车辆通行管理。引导各地市制定货运配送车辆差异化管理政策，分类优化城市配送车辆通行区域和配送时间，实行分车型、分时段、分路段通行管控。支持在城市中心区建设绿色物流区，逐步扩大绿色物流区覆盖范围。

（五）提升城市货运配送标准化水平。促进标准化设施设备应用，推动托盘、周转箱、集装箱等标准装载单元器具循环共用，鼓励发展虚拟仓、共享仓等共享物流模式，引导城市配送统一车型标准、统一车辆外观、统一规范管理，提升城市货运配送品牌形象。支持建设城市货运配送公共信息服务平台，加强数据标准衔接和信息开放共享。

组织申报国家城市绿色货运配送示范工程，“十四五”末新增 3 个以上国家绿色货运配送示范创建城市。

四、推进农村物流服务高水平发展

完善农村物流网络节点体系，创新农村物流服务模式，实现“镇镇有站、村村有点”，推动农村物流服务均等化、高水平发展，有效助力乡村振兴战略。

（一）完善农村物流网络节点体系。统筹规划农村物流服务网点资源，完善县、乡、村三级物流网络布局。加快县区现有客货运站场、货物集散地、邮政快递等场所物流功能改造升级，引导运输、邮政、快递企业、供销、物流等开展业务合作，打造县级物流中心。推动乡镇客货运站场、交通管理站、公路养护站等设施与邮政快递、商贸、供销等资源共享共用，加快推动建设乡镇运输服务站，推广建设“多站合一”的乡镇农村物流节点。以农村综合服务中心、客运站、电商服务网点、村邮站等为载体，完善农村快递物流公共取送点布局。

（二）创新农村物流服务模式。推动交邮合作，开展客货邮融合发展示范。鼓励以城乡客运班车为载体开展小件、轻快货物“站到站”运输，在货源充足的地区探索开行定点、定时、定线的农村“货运班线”。鼓励依托大型农业示范区、农业产业园、农业基地、特色农产品基地，拓展“产、运、销”一体化的供应链服务，开展生鲜速递、特产专运等个性

化定制货运服务。强化运输服务与农村特色产业的融合发展，创新运输组织方式，重点改善镇村间小批量、多批次双向运输服务时效性。

（三）提升农村物流信息化服务水平。支持农村物流龙头企业建设县级农村物流综合服务信息平台，引导邮政车辆、客运班车、农超商贸配送、电子商务配送、快递物流以及社会零散车辆运力资源与农村各种零散物流需求快速有效撮合。鼓励乡镇物流服务站、服务点等基层农村物流节点升级完善信息化功能，推进农村物流信息终端和设备标准化，打造“一站式”便民综合服务平台。鼓励农村物流企业利用射频、北斗导航技术等实现货物跟踪调配、车辆定位调度、物流信息汇总查询以及安全监管的智能化管理。

专栏 7 农村物流融合发展专项行动
1.组织开展客货邮融合发展示范。 2.推动开展县、乡、村三级物流服务网络节点规划。 3.组织创建 2-4 个部级农村物流服务品牌。

五、深入推进货物运输结构调整

夯实运输结构调整基础，优化运输结构调整市场环境，支持多式联运创新发展，持续推进调整运输结构工作，引导大宗货物及中长距离运输“公转铁”“公转水”取得新进展。

（一）夯实运输结构调整基础。完善港口铁路集疏运网络，加快沿海港口疏港铁路建设，推进大型工矿企业、产业园区、物流园区接入铁路专用线。完善港口大宗物资专业化

设施布局，强化大宗物资集散功能。充分发挥西江、北江内河航运功能，完善江海联运网络，畅通大宗物资运输水上通道。

（二）精准挖掘运输结构调整货源。与时俱进优化新时期全省运输结构调整措施，开展全省货源及流量流向专项调查研究，制定新一轮全省运输结构调整方案。加强大宗物资货运市场监测，鼓励铁路运输企业开展路地合作、路港合作、联合营销，精准挖掘大宗物资“公转铁”“公转水”货源市场，提高重点港口、工矿企业大宗物资绿色运输比例。鼓励铁路运输企业大力发展集装化运输、冷链运输、商品车运输等专业物流、特色物流。

（三）持续推进多式联运发展。持续开展国家级、省级多式联运示范工程建设，加强动态监测与经验总结推广。以广州港、深圳港等沿海港口为核心，大力发展海铁联运，发展西江、北江内河铁水联运。加密珠三角沿海港口与内河港口的驳船航线，推动组建“北江联盟”，发展江海联运、水水中转。鼓励广州、深圳等率先探索空铁联运业务，打造“航空+高铁”快速货运系统。鼓励铁路运输企业联合港口物流、船公司、口岸等部门建设多式联运平台，强化资源、信息共享，深化货物“一单制”多式联运应用试点。

（四）优化运输结构调整市场发展环境。支持铁路专用线开展社会化合作经营，盘活专用线运力资源。鼓励铁路运

输企业简化、优化承运流程，提供“一站式、一窗式”服务。深入推进治理车辆超限超载联合执法常态化制度化工作，严格执行全国统一的公路货运车辆超限超载认定标准。鼓励重点港区、大型工矿企业、产业园区所在地出台支持新能源和清洁能源车辆发展政策，引导大宗货物选择铁路或新能源车辆运输。

专栏 8 动运输结构调整与多式联运提升专项行动

- 1.开展全省货源及流量流向专项调查研究，制定新一轮全省运输结构调整方案。
- 2.继续推动国家和省级多式联运示范工程。
- 3.推动广州、深圳等城市建设高铁快运示范基地项目，探索空铁联运业务。
- 4.引导支持铁路运输企业、港口企业等联合建设省级多式联运公共信息平台，开展货物“一单制”多式联运应用试点。

第三节 构建先进适用的服务支撑体系

一、推动运输装备应用升级

推动运输装备智能化、专业化、标准化、绿色化发展，全面促进运输装备应用升级。

（一）推动运输装备智能化。全省客运班车、客运包车、危险货物运输车辆和重型货车等重点营运车辆全面推广应用安装智能视频监控报警装置。鼓励运输企业建设智慧运营监测平台，提升载运工具远程监测、故障诊断、风险预警、组织调度、智能维护等能力。支持物流园区和大型仓储设施等应用大数据、云计算、物联网、机器人等信息技术和装备，推广应用自动立体仓库、自动输送分拣系统、自动引导运输车（AGV）等，提升智能终端、自动分拣、机械化装卸应用

水平。支持无人车、无人机等设备在配送领域试点应用。

（二）推动运输装备专用化。加快系列 2 集装箱、陆空联运标准集装器、多式联运可交换箱等推广应用。支持发展多式联运成套技术装备，推广铁路驮背运输、商品运输、铁路专用平车、半挂车滚装专用船舶、大型转运吊装设备等多式联运专用载运装备和机具，加快邮件快件铁路运输先进适用设备的推广应用。支持道路客运车型小型化，推广 19 座以下营运车辆在定制客运领域的应用，推广使用经济适用的农村客运乘用车车型。大力发展集装箱、罐装水泥等专业化运输船舶。

（三）推动运输装备标准化。推广应用标准化、厢式化、轻量化货运车型，发展集装箱运输车、翼开式厢式货车、冷藏保温厢式货车、罐式货车等专业化运输车辆，鼓励运输企业积极参与国家中置轴汽车列车示范工程，加快淘汰老旧营运货车，治理常压液体危险货物罐车以及超长平板半挂车、超长集装箱半挂车等非标货运车辆。支持发展高铁快运等铁路快捷货运产品，加快铁路运输标准化运载单元、快速转运设备、专用载运机具发展，不断提高铁路货物运输的标准化、集装化水平。鼓励各地推动内河船舶标准化，加大标准船型的推广应用，引导现有各类非标、低标船舶逐步退出航运市场。

专栏9 货运车型标准化专项行动

开展非标货运车辆治理工作，推动货运车辆市场平稳过渡和转型升级，形成多方联动、执行有力的货运车辆管理机制。开展常压液体危险货物罐车专项治理，优化罐车准运介质管理、加强执法监督管理、落实缺陷产品召回制度、强化信息共享和联合惩戒，加强对罐车生产、登记、使用和检验的全过程监督，强化多部门协同综合治理，有效整治在用罐车安全隐患，全面提升罐车安全运行水平。

（四）推动运输装备清洁化。严格贯彻道路运输车辆燃料消耗量限值标准，深化新能源营运车辆推广应用，协助落实购置税、车船税等减免政策，力争“十四五”末实现全省公交车辆全面电动化，出租汽车、城市物流配送车辆电动化比率显著提升。推进氢燃料电池汽车在公共交通、物流等领域示范运行，加快引导高速公路服务区、港区、机场、物流中心、配送中心、公交站场等规划和建设加氢、充电站（桩）布局，推进建设氢燃料电池营运汽车应用示范城市。加快现有船舶运力结构调整，鼓励引导能耗高、污染重的老旧运输船舶提前退出市场，鼓励生活污水排放不达标的船舶进行防污染改造。以珠江游为重点有序推动电动船舶应用，推进全省船舶新能源、清洁能源动力改造，鼓励氢能、LNG及生物燃料等清洁能源船舶应用，2022年前完成300艘LNG动力船舶改建，新建50艘LNG动力船舶。全面推进港口船舶岸电建设和使用，新建码头同步规划、设计、建设岸电设施，力争“十四五”末全省港口码头泊位岸电实施覆盖率达70%，码头岸电总体使用率达20%。

专栏 10 新能源车船应用推广行动

1.2021 年起，全省新增或更新公交车辆原则上全部采用新能源汽车（应急运力除外）；出租汽车、物流配送等车辆中新能源汽车比例不低于 80%，广州、佛山、深圳、珠海等城市绿色配送示范城市不低于 90%。

2.推进全省船舶清洁动力改造，鼓励氢能、LNG 及生物燃料等清洁能源船舶应用，2022 年前完成 300 艘 LNG 动力船舶改建，新建 50 艘 LNG 动力船舶。

二、提升运输服务数字化水平

加强数字信息技术应用，全面提升运输行业信息化水平，以信息技术推动运输服务新旧动能转换。

（一）构建数字化出行服务体系。鼓励运输企业依托互联网技术，为公众出行提供交通导航、网上购票、网络约租等智慧出行服务。提升道路客运出行信息化水平，深化道路客运电子客票推广应用，力争“十四五”末实现市际和省际客运班线电子客票覆盖率达 80%。探索发展互联网定制包车客运，推进道路客运、城市公共交通等多种运输方式电子票证的信息共享、互认互通，推动出行码和健康码融合应用。鼓励互联网平台与道路客运班车企业、客运站场合作，提供售票、联程联运、运营动态管理和相关出行信息服务。

专栏 11 道路客运电子客票专项行动

提高道路客运联网售票服务质量，全面提升三级及以上客运站联网售票覆盖率、班次可售率、网上售票率，力争 2025 年实现市际和省际客运班线电子客票覆盖率达 80%。

（二）提升货运物流数字化水平。推动全省多式联运公共信息平台建设，推进实施骨干物流园区智慧化“互联互通”工程，鼓励各类市场主体构建综合物流服务平台，推动跨方

式、跨行业、跨部门信息互联互通，实现智能匹配、智能跟踪、智能调度、智慧定制、智能服务。探索开展数字物流调配配送，推进货运车联网与物流园区、仓储设施、配送网点等信息互联，有效降低货车空驶率，提高配送效率。鼓励发展社区自提柜、冷链储藏柜、代收服务点等新型社区化配送模式。

三、推动驾培服务提质升级

发展素质驾培、品质驾培、智慧驾培、绿色驾培，全面提升驾培行业质量。

（一）夯实驾培行业发展基础。优化驾培机构资格条件和培训教学标准，优化教学内容，实行分类培训，推进大型客货车驾驶员职业教育，保障驾驶员培训质量。持续开展教练员素质提升工程，完善教练员管理体系，强化教练员岗前培训和继续教育。发挥驾培机构道路交通安全宣传教育阵地作用，开展驾驶员全生命周期的安全宣传教育服务。

（二）提升驾培服务品质。规范驾培机构经营，推行培训费用第三方托管，开展网络远程理论教学，推行定制化、灵活化、异地分段化培训服务，推进驾培机构培训学时互认，建立服务质量监督评价机制。鼓励互联网、5G、人工智能、大数据等新技术与驾培行业深度融合，培育一批经营规范、服务优良的品牌驾培机构。

（三）探索驾培行业绿色化发展。引导树立绿色驾培理

念，持续推广驾培行业节能减排和环保技能技术目录。继续推广汽车驾驶模拟教学设施设备，推广使用环保节能教练车和绿色轮胎，加强节能驾驶知识和技能培训，培养驾驶人节能驾驶习惯，助力行业节能减排。

四、提升维修服务水平

鼓励维修行业品牌化发展，推动新能源汽车、智能汽车维修体系建设，推动维修行业信息化发展。

（一）深化维修行业品牌化发展。促进维修行业连锁化、平台化、专业化、品牌化发展，鼓励“互联网+汽车维修”融合发展。深化全省汽车维修救援网络建设，贯彻落实汽车维修技术信息公开制度，实施维修服务品质提升工程。

（二）推进新能源汽车和智能汽车维修体系建设。完善新能源汽车、智能汽车在维修、保养、检测、充换电等方面的标准规范，支持专业技术学校、培训机构加大新能源汽车、智能汽车维修行业专技人才培养力度，适应新能源汽车、智能汽车逐步广泛应用的新需求。

（三）推进维修服务绿色发展。健全绿色维修政策和标准规范体系，全面推进实施汽车排放检验与维护制度，推进排放检验与维修系统联网对接，实现排放检测与维修治理闭环管理。加强对维修企业危险废弃物的分类、收集、贮存、利用和处置等监督管理，推广应用低 VOCs 含量的环保汽修涂料和绿色维修技术。

（四）加强维修经营监管。全面实施机动车维修经营者备案经营制度，强化机动车维修企业监管，督促和指导维修企业建立完善机动车维修治理档案制度，加快推广汽车维修电子健康档案普及应用，力争“十四五”期覆盖全省三类以上汽车维修企业。

第四节 提升稳定可靠的安全保障能力

一、夯实安全生产基础

强化行业现代化安全生产意识，提升运输装备主动安全性能，完善行业安全监管设施设备配备，夯实安全生产基础，有力支撑运输服务现代化安全生产体系建设。

（一）强化现代安全生产意识。全面落实《中华人民共和国安全生产法》，加强安全生产法律法规、安全和应急知识宣传学习，增强运输从业人员和社会公众的安全意识。落实企业主要负责人和安全生产管理人员培训上岗制度、特种作业人员持证上岗制度、安全监督管理人员及从业人员轮训上岗制度。

（二）提升运输装备主动安全性能。强化车船安全技术达标管理，严把安全准入关。加大非法改装车辆联合执法检查 and 打击力度，严禁违法违规车辆进入道路运输市场。加快前撞预警、车道偏离/保持、电子稳定性控制、自动紧急制动等高级辅助驾驶技术和自动驾驶技术在营运车辆上的推

广使用，提升车辆主动安全性能。

（三）完善安全监管设施设备。鼓励开展运输服务安全生产、监督管理关键技术研发和装备设施研发、成果转化，推广应用性能可靠、先进适用的安全生产新技术、新工艺、新设备和新材料，淘汰落后设备和工艺。加强运输服务安全监管设施设备配备，为安全监督管理部门配备必要的交通工具、监督检测设备、事故调查取证与分析设备、个人防护设备等，加强交通运输监督管理、应急救援、教育培训等装备和基地建设。

二、健全风险防控机制

落实安全生产责任体系，建立健全风险防范机制，建立风险管理清单，加强重点领域隐患排查。

（一）压实安全生产责任。依法建立健全安全生权力清单和责任清单，明确各级各部门各主体安全生产责任职责边界，责任条款细化分解落实到岗、到位、到人。综合运用法律、经济和行政手段，督促企业建立自我规范、自我约束、持续改进的安全生产工作机制，鼓励运输企业与保险机构合作，运用经济杠杆和第三方支持落实企业安全生产责任。继续开展规模以上企业安全生产诚信等级达标考核，确保“十四五”末规模以上企业安全生产诚信等级评定率达到100%。

（二）健全风险防范机制。建立运输安全风险分级管控

和隐患排查治理双重预防机制，深入落实“一线三排”⁵机制，建立以安全为导向的市场退出机制，及时清退存在重大安全隐患的企业和严重违法违规的驾驶员，有效防控系统性安全风险。深化行业安全生产风险管理体系建设，建立完善安全风险研判机制、决策风险评估机制、风险防控协同机制和风险防控责任机制。

（三）加强安全风险隐患排查治理。建立健全重大风险清单及管控制度，加快建立各级重大风险基础信息、责任分工、防控措施、监测监控和应急处置清单。深入开展道路客运、危险货物道路运输、水上运输、城市轨道交通、客货运输站场等重点领域专项整治，强化隐患排查和安全风险管控。

三、提升安全监管信息化水平

加强安全管理信息系统建设，强化大数据对事故分析、动态监管、风险管理决策支持，利用科技手段加强新业态风险防范。

（一）完善动态监管信息系统。完善安全生产风险管理、隐患排查治理、安全诚信管理、在线教育培训等信息系统，建设重点营运车辆智能视频监控中心，进一步强化危险品等特殊货类、交通高峰期等特殊时段、冰冻雨雪等恶劣气象条

⁵ “一线三排”：“一线”是指坚守发展决不能以牺牲安全为代价这条不可逾越的红线；“三排”是指排查、排序、排除）工作机制。

件下的重点营运车辆智能动态监督管理。构建普通国省干线公路网监测与应急协调平台，实现全省普通国省干线公路网日常运行监测，加强对重大桥隧、事故多发及气候恶劣路段等重要目标的监测，强化运输安全通行保障。推动开展中重型货车 24 小时右侧通行管控试点并逐步推广。鼓励建设农村客货运安全监管信息化平台，有效降低运输安全风险。

（二）加强大数据分析决策支持。加强重点营运车辆动态监控数据分析应用，强化运输安全生产事故调查评估，推动动态监控记录违法行为纳入非现场执法范围。推广第三方动态监控（监测）模式，建立动态监控系统运营服务商服务质量评价及监督制度。建设完善广东省交通运输节假日智慧出行支撑保障系统，实现关键数据归集、交通态势监测预测、出行状况预警联动，强化节假日等重点时段安全监管力度。积极利用网络运营平台数据，加强行业舆情监测和风险研判。充分发挥广东省交通运输新能源车辆动态监测平台作用，探索优化新能源车辆故障预警、电池安全预警、事故提前预警等安全监管功能。

（三）利用科技手段加强新业态风险防范。聚焦网络预约出租汽车、互联网租赁自行车、小微型客车分时租赁、网络货运平台等重点领域，鼓励采用电子围栏、物联网等技术，加强车辆动态监管，利用区块链、人工智能等技术，加强行业运营安全管理。

四、增强应急运输保障

完善应急运输预案，加强应急运力保障，完善应急运输枢纽和救援储备中心，加强应急演练，增强应急运输保障能力。

（一）完善应急运输预案。完善省、市、县三级应急运输预案，建设涵盖道路、水路和城市轨道交通在内的全省统一的交通运输安全生产分级应急预案体系。制定出台《广东省交通运输厅港口危险货物重大生产安全事故应急预案》《广东省城市轨道交通运营突发事件应急预案》，推动建立完善省、市、县三级应急救援联动机制和应急预案报备制度，完善各运输方式应急预案及应急指挥体系，形成上下配套、协同完备的应急预案系统。

（二）加强应急运力保障和应急演练。统筹建立全省应急运输保障力量，组织规模化、网络化、专业化运输及物流企业，建立分级分类综合交通应急运输储备台账。加强应急保障单位相关人员培训管理和应急演练，按规定配备和管理相关应急运输装备，保持应急运输装备的良好技术状况。加快推进城市轨道交通突发事件应急能力建设，支持广州率先创建国家级城市轨道交通应急演练中心。

（三）推进应急运输和救援储备中心建设。建立健全应急枢纽节点体系，支持广州、深圳等国家物流枢纽城市及琼州海峡等重点区域推进应急运输枢纽建设，推动其余地市加

快建设应急运输节点。积极推进公路、水路、城市轨道交通等应急救援储备中心建设，提升突发事件应急能力。完善道路运输应急装备物资储备保障管理调度系统建设，支持清远建设国家区域性公路交通应急装备物资（广东）储备中心，加快推进韶关、梅州、河源、汕尾、中山、肇庆、茂名 7 个省级公路交通应急装备物资储备保障中心建设，分阶段选取西江、北江、东江、珠三角和沿海出口航道建设 4-5 个应急救援物资储备仓库。

第五节 提升现代高效的行业治理能力

一、深化重点领域改革

深化道路运输行业改革，简化许可备案流程，扩大企业经营自主权，优化营商环境。落实道路客运经营许可权限分级下放到市县级交通运输主管部门的有关规定，简化许可程序。改革“车进站、人归点”客运经营模式，由客运经营者和客运站经营者自主协商确定运输班次、签订服务协议，扩大客运经营自主权。优化道路货运企业登记注册、经营许可办理手续及流程。落实网络平台道路货物运输企业代开增值税专用发票试点工作。持续推进“证照分离”改革全省覆盖，充分激发市场活力。优化许可、备案办理程序，推进机动车维修、互联网年审、驾驶培训等业务“粤商通”一站式办理。全面实施运输服务市场准入负面清单制度。

二、完善行业法规标准

完善行业法规标准体系，加快推动相关文件的出台，为行业发展提供有力的政策支撑。

（一）健全行业政策法规体系。加快推进《广东省公共交通条例》《广东省水路运输管理条例》《广东省危险货物道路运输监督管理条例》等法规规章出台。推动完善旅客联程运输、货物多式联运、农村水路客运、汽车租赁等相关领域管理制度。研究制定广东省铁路安全管理条例、城际铁路运营安全管理办法、铁路专用线管理办法、城际铁路运营服务质量评价和管理办法、省管铁路统计管理规定等法规规章。

（二）完善相关标准规范。根据交通运输信息化标准体系建设要求，持续完善运输服务在网络安全、数据共享、运行使用等方面的数字化标准。按照“谁组织、谁负责”的原则，充分发挥行业协会、大型企业在标准研究方面的积极作用，推动建立跨行业、跨领域、跨部门数字交通标准协同发展机制。以国家、行业标准为基础，开展“一票式”联程客运、城市共同配送、甩挂运输、“一单制”多式联运等重点领域的地方标准研究制定工作。建立健全新业态、新模式标准规范体系，推动网络货运、无人驾驶、无人配送等领域标准制修订。

三、加强信用体系建设

积极推进行业诚信体系建设，强化企业诚信评价，通过奖罚联动、信息公开、行业准入退出等机制，提高企业诚信经营、文明服务的自律意识。

（一）完善信用监管体系。加快推动《广东省交通运输厅关于道路运输领域信用管理办法》出台，构建信用管理工作闭环，实现行业信用信息与诚信评价、质量信誉考核结果等有机统一。丰富事中事后监管手段，建设形成涵盖运输服务、运营管理、车辆质量保障、配套设施服务等领域的闭环式、全过程行业信用监管体系。建立货运企业分类分级监管体系，加大对违法失信经营主体的监管和惩戒力度。

（二）强化运输企业诚信评价。将诚信监管纳入运输行政管理日常工作，明确诚信监管职能，提高企业诚信经营、文明服务的自律意识。结合市场准入管理和日常监督检查，建立运输企业、从业人员诚信信息收集和整理制度。按照信用评价管理办法，对全省道路运输企业和有关从业人员等开展诚信评价并加强结果应用。

（三）加强安全生产诚信管理。加快推进交通运输企业安全生产诚信体系建设，建立健全企业安全生产诚信“黑名单”、诚信评价和管理、诚信报告和执法信息公示等制度。提升企业安全生产诚信大数据支撑能力，加快推进安全生产信用管理信息化建设，加快推进企业安全生产诚信信息平台

与有关行业管理部门、地方政府信用平台的对接，实现信息互联互通。建立企业安全生产诚信激励和失信惩戒机制，推动建立跨区域、跨行业信用奖惩联动机制，加强行业自律和社会监督。

四、提升行业监管水平

以数字化手段拓展行业监管链条，实现事前事中事后的闭环监督管理和监管信息的协同联动。通过数字化转型提供便捷高效的政务服务。

（一）拓展全过程数字化监管链条。加快广东省数字交通运输厅“1168”数字化体系建设，推动形成“互联网+监管”工作闭环，充分融入全省“一网统管”体系，加强管理信息系统信息共享和监管协查，推动实现跨部门、跨区域管理与执法信息协同联动。强化道路运政管理、营运车辆定位管理、12328交通运输服务监督电话、广东省新能源车辆动态监测系统等平台整合、集成，建设立体、多级、全程监管的广东省综合运输业务协同平台。研究推动综合运输服务“互联网+”新业态监管系统建设，初步实现网约车、定制包车、定制班车、客运班车小件快运、网络平台货运等新业态服务平台的行业监管，不断提升新业态治理信息化监管能力。构建交通运行综合监测与融合管理平台，上线交通推演与在线仿真系统，推动多元大数据集成应用。

（二）提升数字化服务。推进交通运输主管部门数字化

转型，推动运输服务领域重点审批事项和便民事项进驻“粤政易”“粤省事”“粤商通”和12345政府热线等平台及大数据中心，为公众提供公共交通信息服务，实现群众企业网上办、掌上办、信用办、就近办。加快推进道路运输证件、危险货物道路运输和集装箱多式联运单证电子化，统筹推进在线电子证件和卡式电子证件应用，推动道路运输经营者年审业务办理“零上门”。继续做好政务服务信息化供应商资源池、无线政务专网等重点工作，为推动政务服务“一网通办”、城市运行“一网统管”打好基础。

五、加强人员队伍建设

切实提高行业管理人员和从业人员素质，加强人才队伍的业务培训和继续教育，注重专业技术人才的培养。

（一）加强行业管理队伍建设。进一步推进基层运管机构改革，科学确定各部门事权划分，建立与事权相匹配的支出责任体系和管理制度，调整完善与履行职责相适应的机构设置、人员配备和保障机制。建立健全行业管理部门、综合执法机构、公益服务机构之间的业务会商机制、情况通报机制和工作协同机制。制定交通运输行业管理队伍培训中长期规划和年度计划，实行岗前培训、岗位培训、定期轮训等制度。统筹利用业务培训班、科技大讲堂、网络在线教育等培训平台，采取脱产培训、网络培训、在职自学等方式，加强行业管理队伍的业务培训和继续教育，全面提高交通运输行

业管理队伍素质和能力。

（二）加强从业人员队伍建设。实施从业人员队伍振兴行动，提高职业待遇、落实职业保障、加强权益保护、提升职业荣誉感。实施从业人员职业技能提升行动，协调财政、人社部门合理确定职业培训补贴标准。探索推进道路运输驾驶员职业技能等级认定制度，研究推动从业资格和职业技能等级认定“两考合一、一考发两证”等政策措施。持续推进普通货运驾驶员从业考试和诚信考核工作。率先推进继续教育和诚信考核制度改革，实行区别化的诚信考核记分学习教育制度，对于诚信考核周期内（12个月）无记分的道路运输驾驶员，不再强制实施继续教育。率先推进普通货运驾驶员培训考试制度改革，实现驾驶证和从业资格证“一次培训、一次考试、双证管理”。

六、提升行业软实力

促进从业人员的工资保障和福利待遇的提升，强化企业文化文明建设和宣传，深化志愿服务活动，切实提高运输行业精神文明建设水平。

（一）优化从业环境。推进从业人员职业保障体系建设。积极协调人社、工会等部门，改善劳动条件，提高岗位工资，加强对营运车辆驾驶员、城市公交驾驶员、城市轨道交通等从业人员的劳动保护，落实营运驾驶员定期体检、定期休假等福利措施。督促企业依法与其雇佣的从业人员签订劳动合

同并缴纳社会保险费，完善职工代表大会制度和工会组织，保障从业人员劳动权益。引导道路货运企业、货车司机建立互帮互助机制，扩大省内“司机之家”项目覆盖范围和影响力，在货车司机集中的公路沿线服务设施、货运枢纽站场和交通物流园区等区域，建设一批功能实用、经济实惠、服务便捷的“司机之家”项目。

（二）营造运输文明氛围。鼓励运输服务企业建立企业文化，打造企业核心价值观。加强文明交通宣传，树立行业典型楷模。以文明运输服务、文明乘车礼仪、文明驾车等为主题，开展“文明交通周”“文明交通月”“文明地铁”“文明公交”“文明车站”等文明创建活动。有序开展“最美公交司机”“最美货车司机”“最美乘务员”等系列评选活动，树立典型楷模，传递交通行业正能量，打造广东交通文化品牌。鼓励运输服务企业弘扬志愿服务文化，在城市公共交通站场等场所设置志愿服务站点，将志愿服务作为深化文明创建的重要抓手，对积极参与志愿服务的志愿者给予优待。

专栏 12 精神文明建设专项行动
1.到“十四五”末，全省建成不少于 40 家品牌化、标准化“司机之家”，提升司机从业归属感、幸福感。 2.继续开展“最美公交司机”“最美货车司机”“最美乘务员”等系列评选活动，树立典型楷模。

第六节 打造综合运输服务先行示范区

一、构建更加开放互联的运输网络新格局

加快建设以广州、深圳、香港为核心，联动珠海、澳门等城市的粤港澳大湾区枢纽集群，支持广州和深圳建设国际性综合交通枢纽城市、珠海建设全国性综合交通枢纽城市，建设面向全球的运输服务网络。

（一）建设联通全球的航空运输网络。打造粤港澳大湾区全球卓越机场群，推动与全球主要城市 12 小时通达。完善广州白云机场国际航线网络中枢功能，构建通达全球的国际航空运输通道，巩固东南亚、大洋洲、中东市场优势地位，开拓东北亚、南亚和非洲潜力市场，积极加强欧美市场，持续推动与“一带一路”国家、区域全面经济伙伴关系协定（RCEP）成员国家航线新开及加密，支持广州白云机场打造高品质、高频次黄金国际航线。支持深圳宝安机场重点发展与全球创新型城市、欧美澳热点城市及“一带一路”节点城市的国际航线。着力提升广州国际航空枢纽全球竞争力，打造世界一流国际航空枢纽，支持珠海、惠州等机场拓展国内航线网络并争取开通国际口岸。以广州市南沙自贸区为集散枢纽，推动广州白云机场、深圳宝安机场、珠海机场等机场联合香港机场、澳门机场建设大湾区机场空运作业协同联运合作平台，打造粤港澳大湾区机场共享国际货运中心。

（二）拓展国际航运网络。提升和拓展港口基础设施服

务能力，加快推动广州港、深圳港建成世界一流港口，珠海港国际化建设取得重大进展，携手港澳共建粤港澳大湾区世界级港口群，辐射带动粤东西北港口发展提升。加大港口外贸航线覆盖网，航线网络覆盖世界主要贸易港口。打造广州、深圳国际航运枢纽，提升珠三角国际航运地位。

（三）提升国际班列服务能力。推进广州国际铁路枢纽建设，支持以中欧班列为支点，打造广东至中欧、中亚、南亚的联运物流通道和经济走廊。推动广州、深圳国际集拼中转业务发展，提升东盟—广东—欧洲国际联运通道影响力。提升国际班列运输时效水平，支持铁路运输企业提升班列正点率，强化车底运用、运力保障。

（四）提升全球寄递服务能力。支持广州白云国际机场申报建设空港型国家物流枢纽，在珠海重点依托港珠澳大桥建设跨境快递物流园区，在高明重点依托珠三角枢纽机场筹建航空快递物流中心，支持广州、深圳建设全球性国际邮政快递枢纽集群，珠海、佛山、东莞建设区域性国际邮政快递枢纽。畅通国际寄递通道，依托万国邮联机制，增强全球网络通达性和稳定性，深耕北美、西欧、东南亚等优势市场，加密货运航线。加强中亚、西亚、东欧、俄罗斯等新兴市场布局，提高国际邮件快件覆盖范围，推动构建粤港澳通达全球的邮政快递网络。

专栏 13 国际物流供应链先锋试点行动

- 1.依托粤港澳大湾区世界级机场群和港口群建设，支持国内航空公司拓展国际空运和海运网络。
- 2.支持建设粤港澳大湾区机场共享国际货运中心。
- 3.研究制定国际物流供应链龙头骨干企业培育工程实施方案，明确总体思路、发展目标和支持政策。
- 4.按照政策引导、充分竞争的原则，在省内加快培育 1-2 家左右具有全球竞争力物流供应链龙头骨干企业。

二、构建更具创新活力的运输发展新动能

加快技术、装备、平台、模式创新，加快新旧动能转换，营造更加公平、公正、开放的行业发展环境，增强运输服务发展新动力。

（一）加快智慧出行创新发展。支持开展综合客运枢纽管理服务智能化改造试点，加快广州白云、深圳宝安、珠海金湾等机场及深圳前海枢纽、深圳北站等客运枢纽服务智慧化改造。推动建设粤港澳大湾区 MaaS 一体化出行服务平台，以数据衔接出行需求与服务资源，提供行前智慧决策、行中全程引导、行后绿色激励等全流程、全方式、一站式“门到门”的出行智能诱导以及城际出行全过程规划服务，推动大湾区内部实现 1 小时通达。率先培育 MaaS 平台经营主体，鼓励推动第三方服务平台依托技术、资本、生态合作资源等优势参与建设，壮大主体规模和实力。鼓励依托智慧城市建设，创新研发和应用智慧出行技术装备、设施终端，构建出行即服务生态体系。

（二）打造数智货运物流。推进货、车（船、飞机）、场等物流要素数字化，推广仓储库存数字化管理、安全生产智能预警、车货自动匹配、园区装备智能调度、货运“一单制”等应用，加快国家智能化仓储物流示范基地、公共型智慧冷链物流信息服务平台建设。加快智慧港口建设，推动广州港南沙港区四期工程全自动化集装箱码头建设，投入使用国产码头生产操作系统（TOS），全面提升物流园区、港口、铁路货运站、机场货运站作业效率和管理水平。加快推动无人仓、无人车、无人机等在货运物流领域的应用，支持在广州生物岛 5G 自动驾驶示范岛等区域建设无人车智慧配送试点，在广州、深圳、珠海等地探索建设无人机智慧配送试验区。率先开展主要城市地下配送系统研究。

（三）加快新型装备技术研发。优先对特种货物和重点监管货物相关的载运工具进行北斗系统部署升级。积极谋划时速 600 公里级高速磁悬浮系统在京广和沪广国家级大通道中的建设，推动高速货运列车相关设施规划预留，加大广深通道内高速磁浮、共享交通等新技术、新模式应用力度。大力推动时速 250 公里级高速轮轨货运列车等轨道交通装备、自动驾驶汽车制造、通用航空装备的研发和产业集群发展。加强智能网联汽车（智能汽车、自动驾驶、车路协同）研究，研发以 ETC 技术为核心的车路协同系统，推动 ETC 和 5G 高效融合，提升大湾区与南沙城市片区运输装备智慧化建设有

力进行。支持智慧公路、无人驾驶等技术的率先示范，重视自动驾驶技术创新突破，抢占国际自动驾驶发展先机，推进单车智能和车路协同技术同步发展，打造全国知名的自动驾驶示范基地。

专栏 14 自动驾驶创新应用示范工程
1.支持广州市基于宽带移动互联网智能网联汽车与智慧交通应用示范区、深圳无人驾驶示范区等试点示范区建设。
2.支持南沙国家级自动驾驶与城市片区智慧交通示范区、大湾区高速公路网一体化智慧运营管理模式及控制平台试点等建设，推动建设 L3、L4 级自动驾驶开放测试道路。
3.支持成立粤港澳大湾区自动驾驶产业联盟。
4.协助制定广东省智能网联汽车道路测试管理规范实施细则。

（四）营造更优良的行业发展环境。进一步深化“放管服”改革，探索包容性监管体系，加快清理阻碍跨运输方式协同以及企业规模化、网络化发展的制度和政策，充分发挥行业协会商会在制定技术标准、规范行业秩序等方面的作用，推动建立更加公平开放、统一透明的运输市场规则。加快建立五跨（跨层级、跨地域、跨系统、跨部门、跨业务）数据共享机制，依托省政务大数据中心大力推动跨部门、跨行业数据共享与社会资源合作，推动政务数据资源开放，充分挖掘数据价值，打造数字交通领域的政、产、学、研、用交流合作平台，促进广东省数字交通生态圈的形成和发展。

三、构建更加一体融合的运输服务新范式

加快大湾区“出行即服务”数字产品创新，打造高水平

的“轨道上的大湾区”，推动城际客运与城市公共交通一体融合发展，推动跨境客运服务合作更加紧密，构建运输服务新范式。

（一）构建高品质的“一票式”出行服务模式。支持成立粤港澳大湾区智慧出行服务产业创新联盟，协同制定联程客运服务标准和规范，加快推动各运输方式、多运输资源有序整合。开展湾区“一票式”联程服务试点，优化完善联程服务管理体制、运营机制、票制票价、票务清分、财政补贴、购票及验票方式、身份认证及安全检查方式、运营信息共享等，构建以“一票通”“一卡通”“一站式”信息服务为主要内容的湾区出行服务体系。

专栏 15 大湾区“出行即服务”数字产品创新应用专项行动
1.成立粤港澳大湾区“一票式”联程客运服务联席会议，建立政府层面的沟通协商机制。
2.全面建成“一票式”联程客运服务体系。

（二）打造高水平的“轨道上的大湾区”。推动实现区域内“城际+地铁”轨道设施资源共享，推动形成以广州、深圳为核心的湾区轨道交通骨干网络，支持广州、深圳轨道交通向周边城市延伸，推进中心城市、周边城市、新城新区等轨道交通有效衔接，推动城际铁路与城市轨道、高铁、干线铁路、机场、客运港衔接互通。推动建立轨道运营协调机制，探索轨道交通运营管理“一张网”，推动建立“城际+地铁”“城际+市域（郊）”的统一票制和公交化运营服务，发展大

站快车、站站停等多样化市域（郊）铁路服务，逐步实现大湾区至粤东西北各市实现2小时通达，至周边省会城市实现3小时通达。

（三）推动城际客运与城市公共交通一体融合发展。研究制定粤港澳大湾区道路客运公交化实施意见，以广州、深圳为重点开展推进城际道路客运公交化改造，逐步实现城际客运与城市公共交通一体化发展。推动粤港澳大湾区定制客运联盟化发展，积极推动“共享化”的按需响应客运、公交应用示范，开展无人驾驶巴士出行试点并逐步推广。

（四）推动跨境客运服务合作更加紧密。加强港澳与内地的运输服务政策协调，推进各种运输方式的有效对接，构建安全便捷的联程换乘体系，推动提升粤港澳口岸通关效率，提升居民出行便利化水平。积极推动粤港澳三地客运票务跨境支付服务试点，支持交通一卡通、乘车码在粤港澳穿梭巴士、珠海横琴跨境公交、港澳直通车等跨境线路的应用。鼓励珠三角地区加密港澳水路客运航线，发展公水、铁水旅客联程运输。

四、构建更加绿色低碳的运输装备新引领

以碳达峰目标和碳中和愿景为引领，推动珠三角地区率先实现道路客运、城市客运领域碳达峰，打造氢燃料电池汽车应用标杆。

（一）珠三角地区率先实现道路客运、城市客运领域碳

达峰。新增及更新置换的公交车全部使用纯电动或氢燃料电池车型。鼓励开展公交化改造的道路客运班线采用纯电动、插电式混合动力、氢燃料电池车型，新增及更新置换的巡游出租汽车全部使用纯电动或氢燃料电池车型。加快引导网络预约出租汽车全面推广应用纯电动车型。

（二）打造氢燃料电池汽车应用新标杆。支持以广州、深圳、佛山为重点加快氢燃料电池公交车、物流运输车辆推广应用。支持佛山等地打造国家级燃料电池汽车示范城市（群），形成氢燃料电池公交和物流运输车辆维护保养、安全操作指南等标准规范，建设氢能有轨电车。支持各地依托广州-深圳、广州-珠海氢能运输走廊及沿海经济带氢能高速运输走廊建设，优化氢能运输车辆运行线路管理，因地制宜推广氢燃料电池营运车辆。

（三）推动港口及内河船舶清洁化改造。鼓励港口企业应用清洁能源、新能源作业机械设备。持续提升内河港口岸电设施使用率，并率先扩大至珠三角地区各沿海港口。推进船舶清洁动力改造，支持新能源客船、电推船舶、碳纤维高性能船舶等应用。支持广东省航运龙头企业率先规模化应用LNG船舶，配建LNG加注设施。

第四章 保障措施

第一节 加强组织保障

一是坚持党对综合交通运输发展各领域各环节的领导，以党建引领运输服务工作，细化重大项目和重点任务，最大限度地提高实施效能。二是省交通运输厅牵头组织本规划的实施，积极协调各地各部门共同推进重大项目和重点任务，适时开展规划实施评估工作。省有关部门加强管理理念和机制创新，协调办理涉及本部门业务事项，积极争取国家层面的各项支持。三是各地市政府、交通运输主管部门积极协调推进规划实施涉及本市的有关事项。

第二节 加强政策保障

一是加快制定综合交通运输相关政策，重点推进安全应急、运输服务、信息化、节能环保等领域政策、标准规范体系建设，强化各种运输方式标准协调衔接。二是研究健全危险货物运输、冷链运输等专业标准体系，开展自动驾驶、多式联运等新领域前瞻预研工作。三是积极支持鼓励科研单位、企业参与国际、国家、行业和地方标准制修订，鼓励协会、企业等根据需要自主制定、实施具有竞争力的团体标准以及企业标准，推进团体标准建设。四是加大推进科技研发、标准研制和产业发展一体化力度。

第三节 加强资金保障

一是加大对经济欠发达地区和公益服务领域的资金扶持力度。加大对粤东西北运输服务发展滞后地区的扶持力度，在国家、省相关资金扶持政策的制定实施中优先统筹倾斜。对运输服务企业承担社会公益性服务和完成政府指令性任务的，按照事权责权落实资金扶持政策。二是鼓励创新筹融资机制。鼓励引导金融机构参与运输服务相关领域的投融资活动，支持运输服务企业拓宽融资渠道，探索多元化投资担保机制，充分利用金融机构信贷资金推动企业转型、服务升级。根据国家产业政策要求运用财政贴息、政策优惠等经济手段，千方百计引导民资、外资等各类社会资金投向运输服务领域体系建设。三是落实国家税收优惠政策。用好用足各项税收优惠政策，强化税收导向作用，鼓励企业逐步优化运输发展模式，采用经济效益更高的交通运输工具和技术工艺，提高综合运输服务效率。

第四节 加强实施保障

一是加强规划实施。各地市交通运输主管部门要按照本规划确定的目标和任务，进一步研究明确本地区在“十四五”时期综合运输服务发展的任务目标、责任分工、落实措施，制定本地区专项发展规划或统筹纳入综合交通运输规划体系。二是强化规划考核评估，各级交通运输主管部门对照主

要指标设置年度目标，加强规划实施情况的动态跟踪分析，定期开展绩效评估，健全激励机制和考核机制，确保规划各项任务落实。

指标解释

指标 1：重点营运车辆智能设备覆盖率（单位：%）

指标解释：该指标是指全省从事旅游的包车、三类以上班线客车、运输危险化学品的道路专用车辆和重型货车纳入全省“两客一危一重”车辆智能监管系统等智能设备的比例。

指标计算方式：

$$\text{重点营运车辆智能设备覆盖率} = \frac{\text{全省重点营运车辆纳入智能设备监控的数量}}{\text{全省重点营运车辆总数}}$$

指标 2：较大及以上等级道路运输行车事故万车死亡人数下降率（单位：%）

指标解释：该指标是指报告期较大及以上等级道路运输行车事故万车死亡人数相对于基准期的下降比例。

指标计算方式：

$$\begin{aligned} & \text{较大及以上等级道路运输行车事故万车死亡人数下降率} \\ &= \frac{\text{统计期末较大及以上等级道路运输行车事故万车死亡人数}}{\text{统计期初较大及以上等级道路运输行车事故万车死亡人数}} - 1 \end{aligned}$$

指标 3：“全国交通一卡通”县级城市覆盖率（单位：%）

指标解释：该指标是指可使用全国交通一卡通的县级城市占全部县级城市总数的比例。其中，县级城市是县和县级市，不含地级以上市的市辖区。

指标计算方式:

$$\text{"全国交通一卡通"县级城市覆盖率} = \frac{\text{可使用"全国交通一卡通"的县级城市数量}}{\text{全省县级行政区域总数}}$$

指标 4: 12328 交通运输服务监督电话限时办结率 (单位: %)

指标解释: 办结率是指 12328 交通运输服务监督电话限时办结工单量与转办工单总量的比率。

指标计算方式:

$$\text{12328 交通运输服务监督电话限时办结率} = \frac{\text{广东 12328 交通运输服务监督电话限时办结工单数量}}{\text{广东 12328 交通运输服务监督电话接办工单总数}}$$

指标 5: 港口集装箱铁水联运量年均增长率 (单位: %)

指标解释: 该指标是指全省港口通过铁水联运组织模式完成的集装箱吞吐量年均增长的比例。

指标计算方式:

$$\text{港口集装箱铁水联运量年均增长率} = \sqrt[n]{\frac{\text{统计期末港口集装箱铁水联运量}}{\text{统计期初港口集装箱铁水联运量}}} - 1$$

指标 6: 市际和省际客运班线电子客票覆盖率 (单位: %)

指标解释: 该指标是指可使用电子客票的市际和省际道路客运班线分别占全省市际和省际道路客运班线总数的比例。

指标计算方式:

$$\text{市际和省际客运班线电子客票覆盖率} = \frac{\text{可使用电子客票的市际和省际客运班线数量}}{\text{市际和省际客运班线总数}}$$

指标 7: 危险货物道路运输电子运单使用率 (单位: %)

指标解释: 该指标是广东籍危险货物道路运输车辆运营中, 使用电子运单占全部运单的比例。

指标计算方式:

$$\text{危险货物道路运输电子运单使用率} = \frac{\text{广东籍危险货物道路运输车辆使用电子运单的运单数}}{\text{广东籍危险货物道路运输车辆的全部运单总数}}$$

指标 8: 中心城市、除中心城市外的珠三角地区、粤东西北地区城市公共交通机动化出行分担率 (单位: %)

指标解释: 该指标分别指中心城市、除中心城市外的珠三角地区、粤东西北地区城市居民选择公共交通的出行量占机动化出行总量的比重。其中, 中心城市是指广州、深圳。除中心城市外的珠三角地区城市包括: 珠海、佛山、惠州、东莞、中山、江门、肇庆。粤东西北地区城市包括: 汕头、汕尾、潮州、揭阳、阳江、湛江、茂名、韶关、河源、梅州、清远、云浮。

指标计算方式:

$$\text{某一地区的城市公共交通机动化出行分担率} = \frac{\text{该地区城市居民选择公共交通的出行量}}{\text{该地区城市居民机动化出行总量}}$$

指标 9: 建制村快递服务通达率（单位：%）

指标解释：该指标是指全省行政区域内通快递的建制村数量占建制村总数的比例。

指标计算方式：

$$\text{建制村快递服务通达率} = \frac{\text{全省行政区域内通快递的建制村数量}}{\text{全省行政区域内建制村数量}}$$

指标 10: 城区常住人口 100 万以上城市中绿色出行比例超过 70% 的城市数量（单位：个）

指标解释：该指标是指城区常住人口 100 万以上地级市中，居民使用城市轨道交通、公共汽电车、自行车、步行等绿色出行方式出行量占全部出行量超过 70% 的地级市数量。

指标计算方式：

$$\text{某一地级市的绿色出行比例} = \frac{\text{该地级市居民使用城市轨道交通、公共汽电车、自行车、步行等绿色出行方式的出行量}}{\text{该地级市居民全部出行总量}}$$

指标 11: 全省城市公交、出租汽车（含网络预约出租汽车）、城市物流配送领域新能源汽车占比（单位：%）

指标解释：该指标是指全省新能源城市公交车辆、新能源出租汽车（含网络预约出租汽车）、新能源城市物流配送车辆分别占各领域车辆总数的比例。

指标计算方式：

$$\text{某领域新能源汽车占比} = \frac{\text{全省该领域新能源汽车数量}}{\text{全省该领域汽车总量}}$$