天津市综合运输服务“十四五”

发展规划

天津市道路运输管理局

2021年11月

目 录

[第一章 “十三五”发展回顾与总结 1](#_Toc81745040)

[第二章 存在问题与面临形势 11](#_Toc81745043)

[一、存在问题 11](#_Toc81745044)

[二、面临形势 12](#_Toc81745045)

[第三章 “十四五”规划发展目标 15](#_Toc81745046)

[一、指导思想 15](#_Toc81745047)

[二、基本原则 15](#_Toc81745048)

[三、发展目标 16](#_Toc81745049)

[第四章 “十四五”规划重点任务 19](#_Toc81745050)

[一、建设国际航空枢纽 19](#_Toc81745051)

[二、打造区域铁路枢纽 21](#_Toc81745052)

[三、加快城市轨道交通建设 23](#_Toc81745053)

[四、打造公交都市标杆城市 24](#_Toc81745054)

[五、促进出租汽车行业健康发展 26](#_Toc81745055)

[六、加强互联网租赁自行车运营管理 27](#_Toc81745056)

[七、提供便捷舒适的道路客运出行服务 28](#_Toc81745057)

[八、构建集约高效的道路货运服务 29](#_Toc81745058)

[九、发展诚信优质的机动车服务 30](#_Toc81745059)

[十、统筹智能化管理平台建设 32](#_Toc81745060)

[十一、提升道路运输行业安全监管能力 32](#_Toc81745061)

[十二、提升道路运输行业绿色发展能力 35](#_Toc81745062)

[第五章 保障措施 36](#_Toc81745064)

[一、加强统筹协调 36](#_Toc81745065)

[二、推进市场开放 36](#_Toc81745066)

[三、跟踪规划实施 37](#_Toc81745067)

天津市综合运输服务“十四五”发展规划

# 第一章 “十三五”发展回顾与总结

“十三五”以来，天津市综合交通运输发展取得了显著成果，客运服务协同发展，常规公交服务水平稳步提升，轨道交通网络已基本成型，出租车运营日趋规范，运输服务保障能力明显增强，城市交通出行结构更加优化，交通行业治理体系进一步完善。

“十三五”时期，全市交通运输行业认真贯彻落实党和国家的战略部署，以我市实现“一基地三区”定位、全面建成高质量小康社会、建设经济发达之都、创新创业之都、绿色宜居之都、魅力人文之都、和谐幸福之都为目标，全面落实行业“两港+四路+四个交通”建设，发展理念不断提升，服务保障能力不断增强，行业转型取得突破，安全、绿色、智慧成为发展的新追求，公众获得感和满意度显著提高，为“十四五”交通运输发展再上新台阶奠定了坚实基础。

## 一、发展成就

### （一）常规公交服务水平稳步提升

获评国家公交都市创建示范城市。经过5年公交都市创建，我市公共交通服务能力和水平显著提升。公交线网体系不断优化完善，累计开、延、调公交线路超过300条，中心城区公交站点500米覆盖率达到100%，194公里公交专用道网络体系基本形成，新能源公交车辆占比达到80%。2020年全市常规公交日均客运量173万人次，公共交通机动化出行分担率为59.6%。

实施公共汽车运营成本规制。2019年经市政府常务会审议，通过了天津市公共汽车运营成本规制及配套办法，自2019年4月起执行。公共汽车运营成本规制通过合理界定公交企业运营成本范围，科学建立公交运输成本标准，并以此测算财政补贴规模，形成“规制—补贴—运营—考核”的完整制度和管理规范，促进我市公交提升服务品质，保障公交可持续发展。

持续优化公交运营线路。“十三五”期间，持续开展公交线网优化工作，公交行业新辟、优化、调整线路308条，其中新开线路141条，调整优化线路167条。积极推动公交轨道换乘一体化，43处公交地铁接驳站点统一更名，便于乘客识别。编制并正式发布《公交线网优化技术导则》，强化线网接驳与年度调整工作。

全面实现城乡公交一体化。完善和推进滨海新区、武清区、宝坻区、蓟州区、静海区、宁河区公交服务均等化，累计开通68条至市区以及域内的公交线路。全市所有建制村全部实现“村村通客车”，为农村群众提供公共出行服务。

公交专用道基本成网。在原有41公里公交专用道的基础上，新建公交专用道153公里，形成194公里的公交专用道网络，有效提升公交运营速度，提高公交出行的吸引力。

### （二）城市轨道交通服务能力大幅提升

多渠道支付日趋成熟。实现地铁和轻轨统一运营管理，运营调度系统显著优化，实现银行卡、手机app和一卡通等多渠道支付，2019年日均客流达到144万人次、高峰日客流量达到189万人次，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。

实施多样化的票价优惠政策。实施节假日和工作日平峰票价优惠政策，发行一日票、三日票，打造“地铁文化下午茶”、“地铁文化艺术角”等文化空间，提升地铁吸引力。

开展轨道交通服务质量评价。根据交通运输部印发的《城市轨道交通服务质量评价管理办法》，2019年在全国率先开展了服务质量评价工作，为我市轨道交通服务质量提升指明了工作方向。

### （三）巡游出租车与网约出租车运营日趋规范

推进出租汽车行业健康发展。制定出台了《天津市巡游出租汽车车辆管理规定》、《天津市巡游出租汽车企业服务质量信誉考核办法（试行）》、《天津市巡游出租汽车驾驶员信用积分管理考核办法（试行）》、《天津市客运出租汽车经营企业对从业人员管理责任实施细则（试行）》，从车辆、企业、驾驶员三个方面加强巡游出租汽车行业管理，规范企业经营行为，提升整体服务水平，促进出租汽车行业健康发展。

提高巡游车信息化管理能力。制定出台了《出租汽车车辆更新工作实施方案》，完成了3万余套信息化设备（包含智能终端、智能顶灯和计程计价设备）的安装，实现了我市巡游出租汽车信息化设备全覆盖。具备电召调度、一键报警、星级显示、轨迹查询、视频监控、执法取证等功能，提高了出租汽车行业信息化管理能力。

积极稳妥推进运价调整工作。2018年以来，在充分论证的基础上，起草巡游出租汽车运价调整方案，配合发改部门开展成本调查、听证等相关工作。充分吸纳社会各界意见建议，对低速等候费、夜间附加费等进行了优化完善。2019年12月1日零点，通过远程和现场的调价方式，平稳顺利完成全市3万余部巡游出租车运价调整相关工作。

规范网约出租车管理。按照网约出租车（简称网约车）高品质、差异化的定位要求，出台《天津市网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》等政策，建立网约车监管平台，实现网约车审批许可全程网上办理。

### （四）共享单车管理逐步完善

规范共享单车运营管理。制定了《天津市互联网租赁自行车管理暂行办法》、《天津市自行车停放区域技术导则》、《天津市互联网租赁自行车服务质量考核办法(试行)》、《天津市关于鼓励规范互联网租赁自行车发展的指导意见》，从单车、企业、骑行人三方面规范共享单车行业行为，促进共享单车健康发展，截至2020年末天津市中心城区共享单车投放备案总量为34万辆，日均骑行总量82万，日均骑行周转率1.54次/辆。

积极推进秩序管理。自2017年2月起，互联网租赁自行车企业陆续进入天津，运营初期车辆无序投放，秩序管理投入不足。后我市开展了投放份额招标，加强了市级部门的督促指导和地方政府部门的属地治理，开展专项清理整治，进一步砸实运营企业的主体责任，避免城市道路公共资源过度占用，服务品质和运维能力得到提升。

实施网格化监管模式。为规范共享单车的停放管理，各属地区政府实施网格化监管模式，开展动态巡检，及时对违规运营车辆进行扣押处罚，并依据《天津市自行车停放区域技术导则》，组织施划自行车停放区。为进一步治理共享单车乱停乱放，各区管理部门积极探索技术监管能力，组织运营企业开展了精准停放电子围栏相关试点，引导用户规范停车。

### （五）基本建成区域航空枢纽

机场综合保障能力稳步提升。国家发改委、民航局联合印发了《推进京津冀民航协同发展实施意见》,民航局批复《天津滨海国际机场总体规划（2019年版）》和T3航站楼改扩建工程预可研，正在开展T3航站楼与京滨铁路机场站一体化设计，即将启动建设。完成西区飞行区改造并开放使用，满足F类飞机起降需求。空域环境进一步改善，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。航线网络结构进一步优化，新增加密重庆、长沙、合肥等国内航线，新增东南亚、欧洲、中蒙俄走廊等国际航线，初步形成国内干支结合、国际主要通航东北亚、东南亚以及欧洲的客运航线网络，累计开通客运航线270条、通航城市159个，分别较2015年增加87条、44个。机场辐射能力进一步提升，累计建成异地城市候机楼（厅）30座。创新“飞机+高铁”“飞机+邮轮” 等服务模式，试点推出行李直挂服务。2019年旅客吞吐量达到2381.3万人次，较2015年提高66.4%。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。

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。天津货运航空新开西安、南昌、温州3条货运航线，顺丰航空在津执行全货机航线，累计开通货运航线20条、货运通航城市20个。新增水果、食用水生动物口岸功能，累计实现5项进境口岸功能，设立国际邮件互换局。2019年货邮吞吐量为22.6万吨，较2015年提高4.0%。2020年受疫情影响，全年仍完成货邮吞吐量18.5万吨。

“四型机场”建设取得初步成效。推进平安机场建设，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。推进绿色机场建设，天津滨海机场成为天津市碳排放交易试点。推进智慧机场建设，国内航班实现“无纸化通关”，上线运行“人证合一”和“人脸识别”系统，引入自助行李托运设备。推进人文机场建设，丰富“经津乐道”服务品牌内涵，2019年天津滨海机场ACI旅客满意度达到4.98。

### （六）“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。成立京津冀城际铁路投资有限公司，负责三地城际铁路投融资和建设管理相关工作，形成区域铁路建设新模式。开工建设京滨、京唐、津兴铁路，在建里程达到187公里，四条高铁（京津、京沪、京滨、津兴）通北京格局正在加快形成。积极开展津潍铁路（京沪高铁二通道）、津承城际铁路前期工作。到2020年底，高速（城际）铁路里程将达到310公里，基本形成“两轴+十字”客运铁路格局，初步实现京津雄0.5-1小时通达。

铁路客运服务更加便捷惠民。京津冀同城优惠卡累计发行超过3万张，实施京津城际延长线公交化运行，执行5.85折票价优惠。实施 “三站一场” 提升整治工程，实现天津站地铁双向安检互认。成功开行我市首条市郊列车（津蓟市郊列车），开行国内首条县域始发、直达首都的城际快速列车（京蓟城际列车）。

### （七）道路客运服务保障能力不断增强

客运行业规模不断扩大。与2015年相比，全市道路客运企业由151家增长到211家，车辆总数由8509辆增长到8976辆，车辆总客位由33.7万座增长到37.7万座，全市班线数量达到311条，省际班线已辐射全国14省市，14个三级及以上客运站全部实现与京冀联网售票。“十三五”时期，道路旅客运输受到高铁快速发展影响出现下降态势。2019年，道路旅客运输完成客运量1.2亿人次、旅客周转量78.67亿人公里，较2015年分别下降14.15%和8.34%。2020年受疫情影响，道路旅客运输完成客运量7926万人次，较2019年下降35.1%。

客运发展活力不断增强。京津冀毗邻地区积极探索升级客运班线公交化改造工作，完成蓟州至平谷、天津至保定、天津至唐山等省际班线公交化试点运营。“十三五”期间陆续开通天津滨海机场至北京八王坟、唐山、廊坊、大兴机场的长途地面班线。城乡客运一体化发展水平获得较大提升，全市共3538个建制村通客车率达到100%，城乡客运一体化发展水平AAA级以上的区达到100%。交通与旅游进一步融合发展，截至2019年我市旅游包车旅客运输企业203户，全市包车客运车辆共计8213部。

科技发展水平持续提高。全市“两客一危”营运车辆卫星定位装置入网率保持在100%，位于全国前列。2017年，京津冀道路客运联网售票一体化平台建成启动，推出联网售票网站、APP客户端、微信公众号、站际互售客户端、自助售取票机等多元化售票服务，我市14个三级及以上客运站联网售票覆盖率达到100%。

### （八）道路货运转型升级步伐明显加快

道路货运规模保持增长。与2015年相比，全市道路货运经营业户由2万家增长到2.2万家，车辆数由17万辆缩减为12.3万辆（不含总质量4.5吨以下普通货车），车辆总载重吨位由108.82万吨增长到139.32万吨。货物专用运输车辆、危险货物运输车辆、大型物件运输车辆分别占比37%、7.55%、2.37%，货运车辆向大型化、重型化、专业化方向发展。

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年我市开展网络货运的经营许可工作，目前已批准网络货运经营企业39家，整合社会车辆65万余部。

城市绿色配送取得积极进展。自2017年起，我市城市配送车辆实行统一标识、统一车型、统一平台管理、统一智能监控工作。推动开展集中配送和共同配送业务。2018年6月，我市成为经交通运输部、公安部、商务部研究同意的22个绿色货运配送示范工程创建城市之一。

### （九）机动车服务质量有效提升

机动车维修市场规模有增有减。“十三五”时期，机动车维修行业虽然市场主体不断缩减，但大型维修企业规模和总业务收入维持增长。“十三五”期间，一类、二类机动车维修企业占比从31.6%提高到33.6%。2019年，机动车维修完成业务量744万辆次，较2015年增加47万辆次，业务收入增长31%，达到110.6亿元。

机动车维修信息化水平加快提升。建设了全国领先的汽车维修电子健康档案系统，完成968户企业在用系统调研，上传数据量共381万余条。自2017年起，持续推广“津城车大夫”公益品牌，为车主免费提供汽车养护和维修等咨询服务。深入推进货运车辆综合性能检验和安全技术检测 “两检合一”改革，2018年9月，我市货运车辆检测全面实现“一次上线、一次检测、一次收费”和“交钥匙工程”，全市统一检验检测周期、实现结果互认，不再对机动车安全技术性能检测项目实施检验并扣减相应收费。

# 第二章 存在问题与面临形势

## 一、存在问题

“十三五”期间本市综合运输服务取得显著成效，但仍存在以下不足。

公共交通出行吸引力仍需增强。天津市常规公交客运量自2016年起逐年下滑，根据客流量统计，2019年度相比于2016年，常规公交总客流已减少4.59亿人次。截至“十三五”末，天津市已建成轨道线路6条，总运营里程约232公里，日均客流150万人次，客流强度0.71。由于网约车、共享单车等新兴出行方式的分流，基础设施建设的掣肘，轨道交通沿线用地开发进度和强度与轨道交通建设不匹配，导致城市轨道交通客流强度偏低，常规公交吸引力不强。

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等问题仍然存在。

运输行业智能化监管手段亟待提升。在当前各行业信息化发展逐步加快的背景下，监管手段已不能满足需求。公共交通、出租汽车、客货运输等领域的数据采集、分析、使用仍有提升空间，信息资源综合利用能力还需加强。

绿色发展面临任务较为艰巨。交通领域作为“碳达峰”“碳中和”的重点推进领域，工作任务十分艰巨。作为基础性、服务性行业，交通运输行业的碳排放核算、绿色运输装备推广、能耗结构转变、清洁能源设施建设等工作的难度远高于其他领域，需深入研究、长远谋划。

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，加快完善对于网约车、共享单车、小微客车租赁等业态的监督管理，推动企业主体责任落实到位。

## 二、面临形势

“十四五”时期是我国“两个一百年”奋斗目标的历史交汇期，是全面开启社会主义现代化强国建设新征程的重要机遇期，是深入推进京津冀协同发和实现城市转型发展的关键攻坚期，是交通强国建设的全面起步期。交通运输是基础性、服务性、引导性、战略性产业，为国民经济持续快速发展提供强有力支撑，在“十四五”期间仍将大有作为。

国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议，是五中全会对十四五规划的最新指导。中国共产党第十九届中央委员会第五次全体会议通过了《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》，要求构建系统完备、高效实用、智能绿色、安全可靠的现代化基础设施体系。系统布局新型基础设施，加快第五代移动通信、工业互联网、大数据中心等建设。加快建设交通强国，完善综合运输大通道、综合交通枢纽和物流网络，加快城市群和都市圈轨道交通网络化，提高农村和边境地区交通通达深度。

交通强国起步建设的要求。加快建设交通强国的起步期，要求加快建设高质量综合交通运输体系。根据我市贯彻落实“交通强国建设纲要” 的实施意见，以“一流设施、一流技术、一流管理、一流服务”为目标，促使交通运输行业由追求速度规模向更加注重质量效益转变、由交通方式相对独立发展向一体化融合发展转变、由传统要素驱动向创新驱动转变，实现基础设施服务能力全国领先、运输效率全球具有竞争力、服务水平和管理水平走在全国前列，建成人民满意、保障有力、全国领先的交通强市，为建设五个现代化天津提供坚强支撑。

人民群众多样化出行需求愈加迫切。网络预约出租车、互联网租赁自行车以及城市交通、道路客运的互联网化发展，都为原有的服务与管理提出了新要求。道路运输管理面临如何推进行业供给侧结构性改革的重大挑战，迫切需要通过管理创新促进传统企业转型升级，增加高质、快捷、差异化的客运服务供给，加快实现由传统产业向现代服务业的转变，让人民群众共享更安全、更便捷、更经济、更舒适的出行服务。

“互联网+”引领行业转型和深度融合。随着移动互联网、云计算、物联网等先进技术的应用，“互联网+”与传统道路运输业有效渗透与融合，基于互联网平台的便捷化道路运输服务发展不断推进，新产业、新业态孕育的新动能不断壮大，为提高道路运输资源利用效率、全面提升道路运输行业服务品质带来了重要机遇。同时，信息技术的广泛应用，也为提高管理精细化水平、促进治理能力现代化提供了契机。

全面深化改革为解决行业深层次矛盾和问题带来机遇。“十四五”时期，围绕市场在资源配置中起决定性作用和更好发挥政府作用，政府职能将进一步向加强市场监管、规范市场秩序、提供优质服务转变，治理法治化、制度化、规范化、程序化、信息化水平将不断提高，也为破解道路运输长期存在的供需结构、能力结构、资源配置方式等深层次矛盾和问题，优化供给体系，提高供给质量带来新的契机。

# 第三章 “十四五”规划发展目标

## 一、指导思想

坚持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，深入贯彻习近平总书记对天津工作提出的“三个着力”重要要求为元为纲，增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”，全面落实“一基地三区”城市定位，坚持新发展理念、坚持推进高质量发展，以交通强国建设为引领，坚持以供给侧结构性改革为主线，坚持以人民为中心的发展思想，服务“京津冀协同发展战略”，着力做好做实“强基础、补短板、促融合、创特色”四篇文章，推动交通运输更高质量、更有效率、更加公平、更可持续发展，为天津市综合运输服务高质量转型发展当好先行。

## 二、基本原则

——坚持需求导向。把实现好、维护好、发展好人民的根本利益作为道路运输发展的出发点，准确把握道路运输发展的阶段性特征，更加关注群众需求，倾听群众呼声，精准发力，推进供给侧结构性改革，加快补足“短板”。

——坚持融合发展。发挥道路运输比较优势，促进与其他运输方式的衔接和协调，提高资源配置效率，努力破除束缚行业发展的制度性障碍，推动综合交通运输体系深度融合、协同发展。按照全市产业、城镇发展布局，加强道路运输与上下游相关产业的融合，促进道路运输业与之联动与融合，实现运输资源优化配置。

——坚持改革创新。突出科技创新的引领作用，充分利用互联网、大数据、云计算、物联网等新技术改造传统产业，提高发展质量和服务水平。针对人民群众关注的问题，通过实施深化简政放权、放管结合、优化服务，进一步激发市场活力，推动企业通过技术创新、生产模式创新和管理创新，创造新的有效供给。

——坚持共治共享。准确定位政府、企业、社会组织的职能，发挥各方优势，积极引入公众参与决策机制，注重发挥社会组织在行业治理中的作用，实现合作共赢、发展成果共享。

## 三、发展目标

“十四五”时期重点推进综合运输服务高质量发展，到2025年，公共交通设施规模显著提升，公交出行效率大幅提升，公交出行占比稳步提高，轨道公交网络深度融合，客运服务“无所不在、无微不至”，货运服务“货畅其流、物优其流”，基本建成便捷、高效、顺畅、智慧、绿色、安全的高水平现代化道路运输服务体系。

——到2025年，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。

——到2025年，全面提升公交全程一体化服务能力。建设轨道交通骨干网络，构建市郊、干线、普线、微循环线四级网络结构体系，打造巡游出租、网约出租、共享单车规范化服务标准，规划建设高品质枢纽节点，促进多方式深度融合，以空间联合、票务联程、体制联动，提升公共交通全程一体化服务能力。

——到2025年，我市道路货物运输行业转型升级高质量发展取得明显成效，货运经营整合升级、提质增效、规模化发展、连锁化经营基本实现，全市安全稳定、经济高效、绿色低碳的道路货运服务体系基本建成，有力支撑我市全国先进制造研发基地等产业集群的建设与发展。主要指标见下表：

综合运输服务“十四五”规划指标表

| **序号** | **十四五规划指标** | **2020年末** | **“十四五”**  **规划目标** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | 航空旅客吞吐量（万人次） | 2381 | 3100 |
| 2 | 航空货邮吞吐量（万吨） | 18.5 | 40 |
| 3 | 公共交通机动化出行分担率（%） | 59.6% | 60% |
| 4 | 绿色出行比例 | 65% | 75% |
| 5 | 中心城区公交站点500米覆盖率 | 100% | 100% |
| 6 | 万人公共交通车辆保有量  （标台/万人） | 22 | 24 |
| 7 | 重点营运车辆运行状态数据采集率 | - | 100% |

# 第四章 “十四五”规划重点任务

一、建设国际航空枢纽

### （一）大幅提升航空保障能力

实施轨道交通引入工程。与T3航站楼一体化设计、建设京滨城际铁路机场站，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。

### （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。

二、打造区域铁路枢纽

### （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，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）优化提升综合客运枢纽功能

优化天津站、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。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。

### （三）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、汊周联络线前期工作，规划形成以汊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。

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。

## 三、加快城市轨道交通建设

### （一）推动常规公交与轨道交通联程优惠实施

推动常规公交与轨道交通联程优惠实施。结合天津市公交出行特征以及公交支付渠道多样化特征，实施常规公交与轨道交通联程优惠，在市域范围内常规公交与轨道联程出行，常规公交之间联程出行在规定时间范围内可享受一定金额的票价优惠。通过联程优惠更好的发挥公共交通网络的整体优势，服务于天津市居民出行。

### （二）推进轨道交通综合接驳

推进轨道交通综合接驳。对于已建线路，结合轨道交通进展与城市空间发展，适时调整线路运行走向，降低常规公交线网与轨道交通重叠比例。统筹考虑175个与轨道接驳距离大于100米公交站点的规划设置，原则上接驳距离应小于150米。结合距轨道站点周边的出行需求，扩大共享单车停车场地规模，结合用地条件落实小汽车停车场地，并规范停车管理，提高停车换乘方便性和有序性。对于在建轨道线路，应在设计施工阶段统筹考虑站点接驳、停车接驳、场站标识的融合。

## 四、打造公交都市标杆城市

### （一）着力提升公交线网服务水平

优化公交线网结构，提升运输效率。根据市郊、干线、普线、微循环线四级公交网络体系，结合客流走廊设置市郊线、公交干线，结合运营实际考虑开行环线，重点做好轨道接驳与未开通轨道区域的微循环线路覆盖。结合线网等级，对线路长度、非直线系数、重复率不符合要求的线路进行调整，提高运转效率，优化线网结构。

结合需求针对性完善线网，精准提升服务水平。结合居民出行特点，适时调整与新开线路，保障公交线路运营品质与出行竞争力进一步提升，提升公交出行吸引力。利用公交运营大数据与公交可达性分析，重点优化平峰与高峰公交服务水平差异过大，出行需求与公交服务水平严重不符的区域，完善线路运营指标与走向。针对大数据客流分析，规划公交服务走廊，针对性提升运营水平。

大力推进公交专用道高质量运行，推动公交专用道路权升级。提高公共汽车的通行速度，开展专用道运行效果评估，结合评估结论，针对性开展提升工作，完善公交专用道沿线开口处以及交叉口的交通组织与路权结构，提升公交出行竞争力，重点开展日常运行速度低于20km/h的公交专用道升级改造。

### （二）实现公交与市域客运班线融合发展

提升城市客运交通出行品质和运行效率。定期开展客运市场供求状况评估，公布客运市场供求状况，在已有公交线路覆盖或者可开通公交线路的需求片区内，优先采用公交服务。推动新五区内客运班线公交化改造全覆盖，统一服务标准、车型配置、外观标志和车内配套设施。

加强公交与市域客运班线差异化发展。在既有市域客运班线基础上，构建市域公交、城乡公交与客运班线的差异化发展布局。客运班线优先布局于省际，市域客运班线规模逐步下调。市域内灵活采用快线、定班线、定制线等公交组织方式，满足市民出行需求。进一步推动公交与市域班线的有效衔接，实现枢纽站点中客运班线与城市公交的“零距离”换乘。

深化交旅游融合发展。充分发挥市场在资源配置中的重要作用，促进公共交通及道路客运与旅游市场有效对接和良性互动，进一步激发旅游市场活力。推进旅游交通产品创新和游客联程联运，结合有条件的场站设置旅游集散特色站点，促进场站效益最大化。

### （三）加速推进公交综合场站建设

建设枢纽换乘体系。强化高铁枢纽、城际枢纽、客运枢纽以及市郊换乘枢纽四级结构体系，推进枢纽内公交场站布局优化与综合开发，根据枢纽等级设置接驳设施与线路。

稳步推进中心城区及环城四区范围内公交场站建设工作。结合新能源车投运，中心城区及环城四区规划新建公交场站21座，由环城四区政府建设8座，将有效缓解中心城区范围内场站资源的供需矛盾，提升公交夜间进场率。

推进城市公共交通基础设施建设。持续增补公交站点，中心城区建成区公交站点500米半径覆盖率规划达到100%。完善中心城区站点候车设施，建设标准化站台，为乘客提供遮阳挡雨服务，优先在时间间隔较大的站点实行站点时刻表挂牌，继续推广智能公交电子站牌、智能公交站台，提供公交车到站预报、行程时间预计等信息服务。

## 五、促进出租汽车行业健康发展

### （一）积极推动巡游车经营服务管理水平

开展巡游出租汽车体制机制改革。提升天津市巡游出租车规模化运营程度，挖掘出租车群体提升服务质量的内生动力，强化行业管理部门的治理能力。推动天津市巡网融合项目实施，鼓励巡游车与互联网企业合作，提升巡游车运营效率。积极促进《关于发展区域性经营出租汽车的指导意见》出台实施，鼓励区域出租汽车采用新能源及清洁能源车型。

### （二）着力规范网约出租汽车发展

着力规范网约出租汽车发展。加强部门协调，统筹用好各种监管手段，加快推进网约车合规化，加快清退不合规车辆和人员。压实压紧企业安全生产主体责任，持续提升安全生产保障能力。加快实现事前事中事后全链条监管，配合相关部门加强反垄断监管和反不正当竞争，依法查处网约车平台垄断、排除和限制竞争、扰乱市场秩序、侵害司机合法权益等违法行为。

### （三）推进小微型客车租赁行业管理体制规范

健全小微型客车租赁行业管理体制。按照《小微型客车租赁经营服务管理办法》要求，加快制定相关管理政策，加强行业信用体系建设，逐步形成高效完备的行业管理体系、统一开放的租赁市场，实现租赁管理和服务规范化水平明显提升。

## 六、加强互联网租赁自行车运营管理

### （一）加强与公共交通融合发展

结合城市居民交通出行结构和城市承载能力，定期开展城市共享单车容量测算评估，合理调整车辆投放份额。优化居民出行“最后一公里”服务，鼓励绿色低碳出行。

### （二）促进共享单车管理规范化

优化完善共享单车招投标工作，实现共享单车投放总量的严格管控，为行业管理部门提供有效的管理依据。开展共享单车考核工作，建立与城市承载能力、运营服务质量等相挂钩的互联网租赁自行车运力投放管理机制，实现总量动态调整，营造公平竞争、优胜劣汰的营商环境，形成良性竞争的市场格局。

### （三）开展共享单车信息化监管

积极推进精准定位、规范停放等科技手段的应用，提升单车企业的运维能力，引导共享单车的规范停放，加大共享单车停车秩序治理力度。持续加强企业数据接入情况监管，为共享自行车总量动态调控和秩序规范提供有效的信息化管理手段。

七、提供便捷舒适的道路客运出行服务

### （一）加快道路客运转型升级

发展道路客运特色服务。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。

推进联程联运和一票制服务。运用科技手段，建设和完善多渠道、多方式、交互式、体验式的道路客运公众出行信息服务系统，满足公众出行个性化、精准化的需求。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。

### （二）鼓励道路客运创新发展

鼓励企业许可改革创新。定期研判全市客运运力供求状况，科学调配客运市场规模，稳步扩大道路客运企业在客运班线站点选择及变更、班次及运力调整、车辆更新等方面的经营自主权，激发道路运输市场活力。

鼓励有序发展定制客运。鼓励市内客运班线使用7座及以上的客车开展定制客运服务，班车客运经营者可以自行决定定制客运日发班次，提供定线“门到门”“点到点”客运服务。

鼓励客运站点拓展服务功能。客运站点经营者在确保班车客运经营服务的前提下，合理利用客运站点资源，结合全市游客集散中心的规划布局，重点推进客运站点+旅游集散+接驳换乘功能，为旅游客运提供到发和接驳服务，拓展旅游集散、餐饮、购物、邮政、快递等服务。

## 八、构建集约高效的道路货运服务

### （一）创新道路货运组织模式

推进创新高质的农村货运服务。依托公路客货运场站等多方资源，因地制宜地建设区、镇、村三级乡村货运网络节点体系。推广“交通运输+邮政快递融合”、“客运+货运两网合一”服务模式，合理配置农村货运信息资源，推动农产品进城和农资、消费品进村双向流通，努力实现乡村振兴。

### （二）促进绿色便捷的城市配送服务

优化城市配送空间布局。加强城市配送网络与国家物流枢纽衔接，统筹推进城市商业设施、物流设施、交通基础设施规划建设和升级改造，规划建设“物流中心+城市配送点+末端配送站”的三级城市配送网络节点体系。

构建城市货运配送需求调查预测制度，强化城市配送运力需求管理。推进共同配送、集中配送发展，鼓励货运企业实行夜间配送，推动形成夜运为主、昼运为辅的城市配送组织模式。搭建天津市货运配送公共信息服务平台，为货主和配送企业提供信息查询、车辆监管、交通诱导、数据分析等信息服务。

### （三）增强道路货运可持续发展水平

优化市场发展环境。进一步取消和下放相关行政审批事项，简化道路货运企业登记注册、经营许可办理手续及流程，推广企业登记全流程电子化。做好城乡物流配送市场运行监测分析，加强价格监测和信用体系建设，建立健全道路运输价格监测分析预警机制。

深化轻型货车放管服改革。完善轻型货车运输事中事后监管举措，进一步规范轻型货车从事冷链物流运输、危险货物运输、零担货物运输的经营行为。加快推动中心城区和滨海新区新增物流配送轻型车辆使用新能源汽车。强化轻型货车“大吨小标”、非法载人等监督检查。

## 九、发展诚信优质的机动车服务

### （一）加快推动我市道路货运车辆检验检测改革

实现货运车辆安全技术检验、尾气排放检验和综合性能检测“三检合一”。推进机动车检验检测机构同时具备“三检合一”资质，尽快实行“一次上线、一次检验、一次收费、结果互认”，切实降低货运经营者检验检测费用负担。加快完善市级综检联网服务系统相关功能和数据接口，进一步强化与道路运政管理信息系统的有效整合和业务联动，优化普通货运车辆年审在线获取车辆检测报告信息的流程，实现道路普通货运车辆国内异地年审。

### （二）推进机动车维修与互联网融合发展

坚持监管与服务并举、发挥政府和市场两个积极作用的原则，充分运用互联网、大数据、云计算等技术手段，创新机制和模式，积极推进行业信息化建设。完善汽车维修电子健康档案系统建设，对接覆盖全市维修企业，为健全汽车维修数据档案、促进汽车三包、二手汽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，围绕提升行业数字化监管能力，督促企业诚信经营、优质服务。鼓励维修企业建立健全维修服务管理信息系统，提升企业管理效率和水平。

### （三）建立实施汽车检测与维护（I/M）制度

建立健全汽车检测与维护政策标准体系，明确汽车尾气检测站（I站）和维护站（M站）的职责、认定标准、统一标识及作业服务流程，推动构建汽车排放检验与维护闭环管理制度，有效推进超标排放汽车维护修理。选择、扶持一批汽车检测站、维修企业发展成为I站和M站网点，并定期公示、发布网点信息，通过信息闭环管理实现汽车排放检验与维护制度联动。

### （四）提升从业人员培训管理水平

推动开展大型客货车驾驶员及教练员职业教育，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”。全面实施机动车驾驶员计时培训，实现教学日志、培训记录和结业考核电子化管理。普及道路运输驾驶员互联网远程继续教育培训，实现从业人员诚信考核“电子建档、系统考核、自动评价、在线教育”全过程在线闭环管理。

## 十、统筹智能化管理平台建设

推动道路运输行业智慧监管平台整合建设，打造道路运输业大框架监管体系，对道路运输行业顶层设计进行统筹规划、统筹监测、统筹分析，形成道路运输管理一张图。

（一）建设完善运政业务平台。按照网上办为常态、网下办为例外的原则，把为企业和群众服务的事项进一步推到网上办理，实现行政事项全流程网上办理。推行无障碍审批、无纸化审批、无人化审批和无差别审批，增加审批服务透明度，实现在行政许可、运政稽查、市场信用、机动车维修、驾驶培训、客货运站场、营运车辆动态监管等核心业务上的全闭环管理。

（二）深化完善网络货运运行监测平台。延展网络货运运行监测平台功能，持续实现与网络货运经营者信息平台、部交互系统的对接和数据传输，全面对接省级道路运政管理信息系统、国家道路货运车辆公共监管与服务平台，打通与税务、保险、银行等部门的信息共享机制，打造“政府监管平台、平台管理车辆”的两级监管体系，共同规范网络货运市场，提升网络货运管理水平。

（三）建设道路运输车辆智能视频监控报警系统。进一步加快智能视频监控报警装置安装，以政府引导、市场主导、企业主体的原则，推动“两客一危”车辆、重型载货汽车安装智能视频监控报警装置。研究制定我市道路运输车辆智能视频监控报警系统的技术规范，按照国家功能要求组织建设政府安全监管平台，加强对违规驾驶行为的管理和监测，强化安全隐患分析研究。

## 十一、提升道路运输行业安全监管能力

### （一）落实企业安全生产主体责任

督促指导企业健全安全生产规章制度。严格落实企业主要负责人、管理人员、从业人员的安全生产法定责任，依法建立健全安全生产管理机构，配齐安全生产管理人员，按要求通过道路运输企业主要负责人和安全生产管理人员安全考核。督促指导企业做好安全生产重大风险防范化解工作，建立道路运输领域重大风险基础信息清单、责任分工清单、防控措施清单、监测监控清单和应急处置清单等“五个清单”。督促指导企业依法落实安全生产隐患排查治理主体责任，推进整改措施、责任、资金、时限和预案“五落实”。

### （二）加强安全运营监管

加强安全监管制度建设。深入开展交通运输安全生产专项整治三年行动，加大道路运输专项整治力度，形成长效机制和一批制度性成果。建立健全隐患排查治理制度，完善隐患治理监督机制，加大隐患排查治理的监督执法力度。深入推进安全生产信用体系建设，健全完善安全生产守信激励和失信惩戒机制，对存在严重失信行为的企业和个人采取公开曝光、联合惩戒等综合治理措施，不断净化市场环境。

加强营运车辆动态监管。督促企业落实动态监控主体责任，加强对所属车辆和驾驶人动态监管，提升动态监控安装率、入网率和上线率，完善运输车辆卫星定位系统平台备案制度，严格动态监控执法检查，依法依规查处相关违法行为。积极推动重点营运车辆安装使用北斗车载卫星定位装置并进行计量检测。建立重点车辆动态监管配套制度，推进部门间“两客一危”车辆和重型货车信息及动态运行信息共享。

创新企业安全监管模式。综合运用“四不两直”明查暗访等传统手段和信息化、大数据等现代化手段，分行业分领域全面排查整治安全隐患，对“两客一危”运输企业、车辆经营行为进行精准监管，积极推广网络监测、视频监控等非现场监管方式，研究制定非现场执法工作制度。积极推动运用市场化模式加速推进“两客一危”车辆安装智能视频监控装置等整车安全运行监管技术装备，实现驾驶员不安全驾驶行为的自动识别、自动监控、实时报警。

### （三）加强应急保障能力

提升专业应急处置能力，完善应急管理体系，健全应急指挥体系，重点针对重大灾害、突发事件等完善专项预案，开展应急演练，建设好道路运输保障等专业应急救援队伍。统筹紧急运输资源，建立多方参与、协同配合的紧急运输管理协调机制，提升应急救援社会协同能力，依托骨干运输企业，建设专兼职应急队伍和紧急运输能力储备。

## 十二、提升道路运输行业绿色发展能力

### （一）不断优化货运运力结构

统筹实施结构调整、科技推广、舆论宣传、政策引导等举措，重点发展适合高速公路、干线公路的大吨位多轴重型汽车列车、集装箱车和短途集散用小型货运汽车。采取经济补偿、限制使用、严格超标排放监管等方式，大力推进国三及以下排放标准营运柴油货车提前淘汰更新，按照国家制定的提前淘汰奖励补助标准发放补偿。

### （二）推广驾培节能环保型装备应用

进一步推进模拟驾培工作，及时更新模拟驾培设备，提高驾培模拟器的教学效果，推动实现并保持驾培模拟器覆盖率100%。推动驾培教练车清洁化，促进新能源、清洁能源汽车在驾培教练车上的应用。

### （三）完善能源消耗与碳排放考核体系

进一步完善道路运输行业节能减排考核评价指标体系，完善监督考核办法。完善各级道路运输节能减排监测机构布局，依法加强对道路运输用能单位，特别是重点耗能企业节能减排的监督检查。

# 第五章 保障措施

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。

二、推进市场开放

严格按照国家相关法律法规实施准入许可制度，对符合法定条件的申请人，不得以任何理由拖延或者禁止准入，不得增设任何额外条件。不断完善市场规则，让危险品运输、机动车维修、驾驶员培训等公平准入，促进专用运输企业健康发展，不断改进提升服务。适应运输市场不断开放的趋势，基层运管部门要加强对企业经营资质监管，确保企业符合开业许可条件。要依法查处各类非法经营、无证经营、超范围经营等行为，规范和净化市场环境。要切实加强与发改（价格）、公安、环保、商务、市场监管及保监等部门的沟通协调、信息共享，形成各部门间齐抓共管的工作机制，保护消费者合法权益。

三、跟踪规划实施

建立完善试点工作机制，结合综合运输服务各个子行业的特点，开展示范工作，通过示范引领，带动行业服务水平全面提升。各区道路运输主管部门要按照本规划确定的目标和任务，根据重点任务的难易程度、紧要程度、现实基础等情况等因素抓紧将重点任务进行年度分解，设置年度目标，编制年度计划报告，重点追踪关键性指标完成情况。建立和完善规划实施情况的跟踪分析评估制度，强化规划实施情况的动态跟踪分析和绩效评估，推动规划有效实施。