

深圳前海综合交通枢纽项目

——枢纽与城市融合下的交通无缝衔接及商业利益化策略研究

张 鸣

上海市闵行区上中西路 1285 弄 上海 200000

摘 要：本研究聚焦深圳前海综合交通枢纽项目，深入剖析枢纽与城市融合、交通无缝衔接及商业利益化的策略。阐述了项目背景、目的与意义，通过对工程概况、融合模式、衔接措施及商业策略的分析，总结成功经验与创新点，同时指出研究不足并对未来发展进行展望，旨在为综合交通枢纽的规划建设提供理论与实践参考。

关键词：深圳前海综合交通枢纽；枢纽与城市融合；交通无缝衔接；商业利益化

1 概述

1.1 研究背景

前海片区位于深圳西部，地处南山区与宝安区交界处，东部毗邻蛇口半岛，北接宝安中心区，西临前海湾。《深圳市城市总体规划》将前海中心区定位为未来城市主中心之一，其作为深圳重要的储备用地，区位优势显著。随着城市的快速发展，前海综合交通枢纽及周边地区被规划成为前海湾地区商务服务中心、城市 CBD 的重要组成部分以及展现 21 世纪滨海城市形象的标志性区域。在此背景下，前海综合交通枢纽项目作为前海合作开发区的启动项目和区域交通联系的关键基础设施，其建设迫在眉睫，对推动区域发展意义重大。

1.2 研究目的与意义

从理论层面来看，本研究有助于丰富综合交通枢纽与城市协同发展的理论体系，深入探究枢纽在城市空间拓展、功能完善、产业升级等方面的作用机制，为后续相关研究提供理论支撑。在实践方面，通过对前海综合交通枢纽的研究，能够为项目的规划、设计、建设与运营提供科学指导，推动枢纽与城市的融合发展，提升交通衔接效率，实现商业利益最大化，同时为其他城市综合交通枢纽项目提供可借鉴的经验。

1.3 国内外研究现状

国外在综合交通枢纽与城市融合方面研究起步较早，形成了较为成熟的理论与实践体系。如日本东京的新宿站，通过一体化设计，实现了交通枢纽与周边商业、办公、居住

等功能的高度融合，地下空间连通性良好，地上建筑与交通设施相互呼应。在交通无缝衔接方面，欧美发达国家运用先进的信息技术，实现了多种交通方式的高效换乘和交通信息的实时共享。在商业利益化方面，新加坡樟宜机场商业开发成功，通过合理的商业业态布局和运营模式，实现了商业与交通的良性互动。

国内对综合交通枢纽的研究近年来逐渐增多，但与国外相比仍存在差距。在枢纽与城市融合方面，部分城市的交通枢纽与周边区域功能协同不足，存在空间割裂现象。交通无缝衔接方面，信息化建设水平有待提高，不同交通方式之间的换乘效率有待提升。商业利益化方面，商业业态规划与交通客流的匹配度不够精准，运营模式相对单一。

2 深圳前海综合交通枢纽工程概述

2.1 项目基本情况

前海综合交通枢纽用地位于航海路西侧的 A、B 地块（约 20 公顷），地块内平行布设地铁 1、5、11 号线、穗莞深城际线及深港西部快线车站。其中，地铁 1 号线已运营（罗湖 - 机场东），地铁 5 号线已运营（前海 - 黄贝岭），地铁 11 号线（福田 - 松岗）在土建实施阶段。

枢纽地下、地面空间设置了大量公交、出租车、小汽车场站，与轨道交通、城际轨道、过境交通紧密换乘，满足上盖开发建筑的交通配套需求。海关、口岸功能位于远期规划用地范围。

枢纽地坪标高暂定为 +8.5m，其上盖建筑包括多幢高层塔楼、多层商业购物中心及交通集散中心等设施。随着上部

金融、商业、办公、居住等建筑的建成,前海综合交通枢纽将成为前海区商业、金融、总部经济的重要地块。

2.2 项目规划目标

在交通功能上,确保深圳市轨道交通网络的整体性和轨道建设的连续性,成为现代化的高效、有序、安全、立体的综合交通枢纽中心。在城市发展方面,强化轨道交通枢纽周边土地利用优化,提高区域开发品质,优化枢纽腹地空间结构和综合交通体系,提升城市品质。在商业运营方面,通过合理规划商业业态,实现商业利益最大化,促进商业与交通的协同发展。

2.3 项目设计理念

项目秉持“以人为本、技术可行、环境友好”的设计理念。在设计中融入绿色理念,采用节能设备、优化通风采光设计,减少能源消耗。智能理念体现在运用智能化系统实现交通信息实时采集、处理与发布,提高交通管理效率。人性化理念贯穿于无障碍设施、引导标识、候车休息区等设计,提升旅客出行体验。

3 枢纽与城市的融合

3.1 空间融合

前海综合交通枢纽在空间布局上与周边城市建筑、公共空间紧密融合。地下空间方面,通过通道连接周边商业建筑和地铁站,形成连贯的地下步行系统,方便行人在不同功能区域间穿梭。地上建筑一体化设计上,枢纽上盖建筑与周边写字楼、酒店等在建筑风格、高度上相互协调,形成统一的城市天际线。例如,枢纽的商业购物中心与周边写字楼通过连廊连接,实现了办公与商业的便捷互通。

3.2 功能融合

除交通功能外,前海综合交通枢纽与城市的商业、办公、居住、文化等功能相互渗透。枢纽内设置了商业购物中心、餐饮娱乐场所,满足过往旅客和周边居民的消费需求。同时,部分办公区域与枢纽直接相连,为商务人士提供便捷的交通出行条件。在居住功能上,周边配套的住宅项目与枢纽距离适中,既享受交通便利,又避免了交通噪音的干扰。此外,枢纽内还规划了文化展示区,展示当地的历史文化,丰富了城市文化功能。

3.3 产业融合

前海综合交通枢纽对周边产业发展具有强大的带动作用。交通的便利性吸引了金融、科技、总部经济等产业集聚,

形成产业集群效应。例如,众多金融机构选择在前海设立总部或分支机构,借助枢纽的交通优势,加强与国内外的业务联系。同时,产业发展也促进了枢纽功能的完善。产业的集聚带来大量的人流、物流、信息流,促使枢纽进一步优化交通设施和服务,提升商业运营水平。

3.4 案例分析

以香港西九龙站为例,其将高铁、地铁、公交等多种交通方式整合于一体,通过地下空间的合理规划,实现了与周边商业、办公区域的无缝连接。站内设置了丰富的商业业态,吸引了大量客流,促进了区域经济发展。借鉴香港西九龙站的经验,前海综合交通枢纽应进一步加强地下空间的开发利用,提高商业业态的丰富度,提升与周边区域的融合度。

4 交通无缝衔接

4.1 多种交通方式的衔接设计

前海综合交通枢纽内不同交通方式之间的换乘布局经过精心设计。地铁站与公交站、出租车场站之间通过合理设置通道和换乘大厅,实现了近距离换乘。例如,地铁出站口直接连接公交换乘大厅,旅客无需露天行走即可完成换乘。同时,通过优化换乘流程,设置清晰的引导标识,减少旅客的换乘时间和困惑。在换乘大厅设置了电子显示屏,实时显示各交通方式的运营信息,方便旅客合理安排行程。

4.2 交通信息的整合与共享

枢纽利用信息化手段实现交通信息的实时采集、处理与发布。通过在各交通设施内安装传感器,收集车辆运行、客流量等信息。利用大数据分析技术对采集到的信息进行处理,预测交通流量变化,为交通管理提供决策依据。通过手机APP、电子显示屏等渠道,向旅客实时发布交通信息,包括列车时刻表、公交到站时间、路况信息等,提高旅客出行的便利性和效率。

4.3 交通设施的人性化设计

枢纽内设置了完善的无障碍设施,如无障碍通道、无障碍电梯等,方便残障人士出行。引导标识设计醒目、清晰,采用多种语言,为国内外旅客提供便利。候车休息区设置了充足的座椅、充电设施等,提升旅客的候车体验。同时,在枢纽内设置了母婴室、儿童游乐区等特殊功能区域,满足不同旅客的需求。

4.4 交通运营管理的协同机制

为确保交通运营的高效与安全,前海综合交通枢纽建立

了不同交通运营主体之间的协同管理模式。成立了综合交通运营管理中心,统一协调地铁、公交、出租车等运营主体的工作。通过建立信息共享平台和定期沟通机制,实现各运营主体之间的信息互通和工作协同。例如,在高峰期,根据客流量变化,合理调配公交车辆和地铁列车的运营班次,提高运输效率。

5 商业利益化

5.1 商业业态规划

前海综合交通枢纽内规划了丰富多样的商业业态,包括零售、餐饮、娱乐、服务等。在业态布局上,根据交通客流的特点和需求进行合理安排。在旅客换乘区域设置便利店、快餐店等,满足旅客的即时消费需求。在商业中心区域设置大型购物中心、电影院等,吸引旅客停留消费。在业态比例上,零售业态占比约40%,餐饮业态占比约30%,娱乐业态占比约20%,服务业态占比约10%,以保证商业业态的多样性和协调性。

5.2 商业运营模式

前海综合交通枢纽的商业运营模式多样,包括自主经营、合作经营和租赁经营等,以适应不同商业业态和运营需求。自主经营模式下,枢纽运营方直接管理商业项目。这种模式的优势在于能够更好地控制商业品质和服务质量,确保商业设施与交通枢纽的整体形象和功能相匹配。然而,自主经营需要投入大量的人力、物力和资金,运营成本较高。例如,枢纽内的部分便利店和快餐店采用自主经营,运营方通过严格的质量控制和标准化服务,确保旅客能够享受到高品质的商品和服务。

合作经营模式则是运营方与商业合作伙伴共同经营。在这种模式下,双方优势互补,能够降低运营风险。例如,枢纽运营方可以提供场地和基础设施,而商业合作伙伴则负责引入品牌资源和运营管理经验。然而,合作经营在管理协调上可能存在一定难度,需要建立有效的沟通机制和利益分配机制,以确保双方的合作顺利进行。租赁经营模式是将商业场地出租给商户。这种模式下,运营方的收益相对稳定,管理成本较低。商户可以根据自身需求进行装修和经营,运营方则通过收取租金获取收益。不过,租赁经营模式对商业业态的把控能力相对较弱,需要通过严格的招商政策和合同条款来引导商户的经营方向,确保商业业态的多样性和协调性。

5.3 商业与交通的互动关系

交通客流是商业发展的核心支撑。前海综合交通枢纽每天的客流量巨大,为商业带来了丰富的潜在消费群体。通过合理的商业业态规划和运营策略,能够将交通客流有效转化为商业消费。例如,在枢纽内设置特色商业街区,引入具有地方特色的餐饮和手工艺品店,吸引旅客停留购物和消费。同时,商业活动也能提升交通枢纽的人气,增加交通枢纽的吸引力。

商业活动与交通枢纽的互动关系是双向的。一方面,交通枢纽为商业提供了稳定的客源;另一方面,商业活动通过举办促销活动、文化展览等方式,吸引周边居民前来,进一步带动交通枢纽的客流量。例如,枢纽内的商业中心定期举办促销活动,通过打折、满减等方式吸引消费者。这些活动不仅提升了商业设施的销售额,也增加了交通枢纽的人流量,形成了良性互动。

5.4 商业效益评估

为了科学评估前海综合交通枢纽的商业效益,建立了完善的商业效益评估指标体系。评估体系从经济效益和社会效益两个方面进行量化分析。在经济效益方面,主要指标包括销售额、利润、租金收入等。销售额反映了商业设施的经营状况,利润则直接体现了商业运营的盈利能力,而租金收入则是租赁经营模式下的重要收益来源。通过定期统计和分析这些指标,运营方可以及时了解商业设施的经营状况,调整运营策略。

在社会效益方面,主要指标包括就业人数、对周边区域的经济带动作用、消费者满意度等。就业人数反映了商业设施对当地就业的贡献;对周边区域的经济带动作用则通过周边商业活动的活跃度和相关产业的发展情况进行评估;消费者满意度则通过问卷调查和在线评价等方式进行收集和分析。通过定期评估,运营方能够及时发现问题,调整商业业态和运营策略,进一步提高商业效益。例如,如果某一区域的销售额低于预期,运营方可以通过调整业态布局或引入更具吸引力的品牌来提升经营绩效。同时,通过优化商业运营模式和提升服务质量,能够更好地满足消费者需求,提升消费者满意度,从而实现商业利益的最大化。

6 结论与展望

6.1 研究结论

深圳前海综合交通枢纽工程在枢纽与城市融合方面,实

现了空间、功能和产业的有机融合,提升了城市品质和区域竞争力。在交通无缝衔接方面,通过优化换乘布局、整合交通信息、人性化设计交通设施和建立协同运营管理机制,提高了交通衔接效率和旅客出行体验。在商业利益化方面,合理的商业业态规划、多样化的运营模式、良好的商业与交通互动关系以及科学的商业效益评估体系,为实现商业利益最大化奠定了基础。

6.2 研究不足与展望

本研究存在一定的局限性,如对枢纽与城市融合的动态发展研究不足,交通无缝衔接中的新技术应用研究有待深入,商业利益化评估指标体系还需进一步完善。未来综合交通枢纽工程的发展方向应更加注重可持续发展,加强与城市的深度融合,应用新技术提升交通服务水平和商业运营效率。研究重点应放在如何应对枢纽发展过程中的新问题,如大数据时代的交通管理、绿色交通枢纽的建设等,为综合交

通枢纽的发展提供更科学的理论支持和实践指导。

参考文献:

- [1] 张俊,何长全.大型交通枢纽工程质量管理策略——以北京城市副中心综合交通枢纽项目为例[J].建筑经济,2025,46(03):30-34.
- [2] 段昌东,王甜.成都市推进综合交通枢纽建设下对外铁路、市域快铁、城市地铁融合发展研究与实践[J].时代汽车,2025,(06):40-42.
- [3] 张晓宁.打造国际性综合交通枢纽城市推动交通运输降本提质增效[N].沈阳日报,2025-03-03(002).
- [4] 冯亚雄.城市轨道交通综合枢纽智慧运营管理集成平台架构研究[J].通讯世界,2025,32(02):145-147.
- [5] 臧小龙.城市更新背景下交通枢纽的提升策略研究[J].建筑施工,2024,46(12):2059-2063.