

国家战略背景下南宁市“强枢纽”发展策略分析

王欢 牛晋涛 叶云龙

广西交通设计集团有限公司

摘要：在自治区第一批交通强国试点及强首府战略下，南宁市枢纽地位更加突出。随着西部陆海新通道及平陆运河进入实质性建设阶段，南宁市枢纽建设迎来空前的发展机遇，同时也面临巨大挑战。本文通过分析南宁枢纽发展面临的机遇和挑战，得到枢纽建设的基本策略，提出在强首府战略下以“空港引领、陆港支撑、河港协同”为总领，以“明确枢纽发展格局”“强化枢纽集疏体系”及“聚焦发展枢纽经济”为路径力争将南宁市打造为面向东盟的国际综合交通枢纽城市。

关键词：“一带一路”；西部陆海新通道；东融；多式联运；枢纽经济

【DOI】10.12254/j.issn.2096-6539.2023.02.007

引言

2019年11月，广西壮族自治区发布了《关于实施强首府战略的若干意见》^{[1][2]}。近年来，伴随西部陆海新通道、粤港澳大湾区战略规划的实施，中国（广西）自由贸易试验区申报成功，南宁市列入国家第一批国际物流枢纽城市名录等多个利好消息的到来，建设强首府迎来了更多机遇和契机。为充分发挥交通在强首府建设中的先行引领作用，亟须进一步强化枢纽建设，完善枢纽网络，发展枢纽经济。

一、枢纽发展机遇

高水平共建西部陆海新通道要求南宁市承担东盟国际门户使命，以西部陆海新通道为牵引，推动建设陆海内外联动大通道，构建交通大循环主动融入“双循环”。南宁作为西部陆海新通道的关键节点城市，区域全面经济伙伴关系协定即RCEP即将生效，南宁成为国内大循环和中国-东盟国际双循环交汇点的区位优势更加凸显，要构建以面向国内大循环、融入国内国际双循环的交通运输新格局为总领，加强与“一带一路”周边国家地区以及国内省市（区、市）交通基础设施“硬联通”及规则制度“软联通”，推动共建“一带一路”高质量发展，为后疫情时代经济复苏打好基础、做好服务、当好先行。

广西壮族自治区交通强国试点建设要求南宁市交通运输更加注重高质量发展，在“南向、北联、东融、西合”全方位开放发展新格局中发挥龙头带动作用^[3]。到21世纪中叶，全面建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国，广西是交通强国第一批建设试点，试点要求南宁市全面提升枢纽国际辐射能力，实现高水平开放发展，充分发挥南宁市交通辐射引领作用。

自治区“东融”发展战略及南宁市北部湾城市群核心城市定位要求南宁市全面深化对外开放合作，打造东西双向互济的运输通道，引领“两湾”融合发展。充分

发挥南宁市比较优势，提升“两湾”核心城市间高铁、高速等快速网服务效率，拓展两湾核心城市间货运铁路、航道等干线网运输能力，构建“粤港澳大湾区-南宁-北部湾经济区（东盟）”跨区域综合运输大通道，将南宁市打造为实现两湾城市群联动发展的支撑点。

自治区强首府战略要求突出南宁国际性综合交通枢纽地位，进一步提升南宁交通首位度。加快落实强首府战略，强化南宁全国性综合交通枢纽功能，打造连通中西部、辐射东盟的区域性国际综合交通枢纽，要求南宁市进一步畅通大通道、构建大网络、形成大枢纽，大幅度提升全面交通运输辐射引领能力。

乡村振兴发展战略要求南宁市继续巩固农村公路脱贫攻坚成果，实现与乡村振兴战略有效衔接。要继续全面推进“四好农村路”高质量建设，提升内部微循环效率，切实发挥交通基础设施在乡村振兴发展中的基础保障作用。

构建“一心六轴”都市圈及“一主四副”大都市区空间新格局要求交通发挥先行作用，打造2个“1小时”出行时效圈。坚持区域统筹协调发展，高标准建设南宁都市圈要求加快构建以南宁大都市区为中心，以南宁1小时高铁经济圈为半径的都市圈一体化轨道交通体系，打造“1431”南宁大都市区格局要求强化主副交通联系，形成都市区1小时通勤圈。

另外，南宁市还是中国-东盟博览会永久举办地，随着《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）的正式签署，中国-东盟关系进入全方位发展新阶段，南宁在国家“一带一路”新发展格局中战略地位更加凸显^[4]。

二、枢纽发展挑战

昆明市枢纽地位提升对南宁构建面向东盟的门户枢纽带来挑战。根据《国家综合立体交通网规划纲要（2021-2035年）》，南宁市定位为国家级综合交通枢纽，与相邻省会城市广州、海口、昆明国际性综合交通枢纽定位相比，枢纽功能面临被弱化威胁。昆明市为20个国际性综合交通枢纽城市之一，进入枢纽第二梯队城市，枢纽地位全面提升，南宁是80个全国性综合交通枢纽城市之一，位于枢纽第三梯队城市。从面向东盟的区位条件来看，南宁市面临昆明市枢纽地位全方位提升的竞争压力。

国际关系背景下南宁面向东南亚的陆路通道建设掣肘显著。受制于国际关系影响，南宁至东南亚国家的铁路、公路通道目前衔接均不够顺畅，泛亚铁路东线规划多年难以实现，现有铁路轨道标准不同，需要在口岸进行换装，大大降低了运输效率；高速公路直达口岸后未能直通东盟，目前连接东盟方向主要依赖R12公路，仅为二级公路，且老挝境内存在等外瓶颈路段。总体来

看，南宁至东南亚国家方向陆路通道整体服务水平不高，难以满足日益增长的中国-东盟贸易交易需求，严重制约南宁面向东盟陆路门户枢纽功能提升。随着泛亚铁路（西线）、泛亚铁路（中线）、昆曼高速、昆河高速、中缅油气管道等陆路运输通道的建成使用，南宁相对昆明东盟门户陆路枢纽竞争优势减弱，区位优势难以发挥，陆港型物流枢纽面向东南亚辐射能力受制约。

枢纽基础条件薄弱，国家物流枢纽城市建设面临挑战。一是对口岸功能、国际性基础设施、国际运输网络建设滞后，二是与北部湾港口一体化发展不足，三是受制于经济体量的影响，物流市场规模总体与东部沿海城市、西南、中南地区省会城市存在较大差距。南宁国家物流枢纽城市建设面临对外贸易竞争及产业升级双重挑战。

近年来，国家、自治区均提出了高质量发展要求，交通行业发展需要充分融合产业、旅游发展及信息化技

术，有效提升投资效率，同时要满足逐步收紧的国土、生态环境等刚性要素要求。自治区全面实施强首府战略有利于高质量发展的资源要素加快向南宁市集聚。但是，南宁市目前仍处在转型升级、爬坡过坎的关键时期，发展不平衡不充分问题仍然突出，城乡融合发展与发达地区相比仍然存在差距，交通支撑产业、文旅一体发展的动能不够强劲，开放合作水平还不够高，交通与信息化融合程度仍然偏低，交通治理领域仍存在短板弱项，大交通管理体制任务艰巨。总体来看，综合交通高质量发展面临前所未有的挑战。

三、枢纽发展策略

（一）明确枢纽发展格局

依靠“强首府”战略强化开放引领作用，南向为引领，东融为重点，北联和西合为协同，充分落实“强枢纽”举措，构建“13631”^[5]综合立体交通新格局，将南宁打造成为面向东盟和服务“一带一路”有国际影响力的区域性国际综合交通枢纽^[6]。

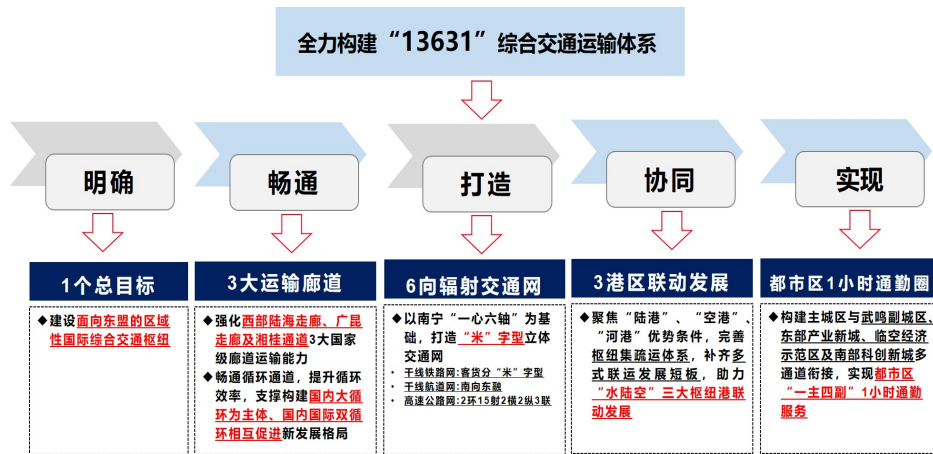


图1 枢纽体系发展流程图

明确1个总目标：以西部陆海新通道为牵引，以构建“一带一路”双循环陆海衔接点为总任务，建设辐射东盟的区域性国际综合交通枢纽。

畅通3大运输廊道：强化西部陆海走廊、广昆走廊及湘桂通道3大国家级廊道运输能力，畅通循环通道，提高循环效率，支撑构建国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。

打造6向辐射立体交通网：以南宁市“一心六轴”为基础，打造“米”字型立体交通网。形成客货分离的“米”字型干线铁路网、“南向东融”的干线航道网及“2环15射2横2纵3联”高速公路网。

协同3港区联动发展：聚焦“陆港”“空港”“河港”优势条件，完善枢纽集疏运体系，补齐多式联运发展短板，助力“水陆空”三大枢纽港联动发展。

实现都市区1小时通勤圈：构建主城区与武鸣副城区、东部产业新城、临空经济示范区及南部科创新城多通道衔接，实现都市区“一主四副”1小时通勤服务。

（二）强化枢纽集疏体系

依托陆港型物流枢纽、西部陆海新通道（平陆）运河政策契机，全方位提升枢纽开放能力，以“空港引领^[7]、陆港支撑、河港协同”为总领实现空港、陆港、河港3大枢纽港联动发展。

依托临空经济示范区，建设面向东南亚区域航空枢纽^[8]。（1）提升机场综合服务水平。建设国际货站迁建、南宁机场国内货站二期、南宁国际空港综合交通枢纽、南宁机场T3航站楼等，完善公铁集疏体系，实现都市圈1小时通达机场；（2）提升空港口岸功能。加快大通关基地建设，实现生鲜类货物“7×24”小时预约通关；（3）扩大机场航权开放，加快推进军民航分离，推动南宁与东南亚国家和地区扩大第五航权；（4）创建CEPA先行先试示范基地，实施“即检即放”电子化查验模式、“空检海放”监管制度等。推进实施“两步申报”通关监管改革试点，推进海关监管环节“前移后推”，积极申报空港型综合保税区。



图2 空港枢纽集疏运网示意图

依托西部陆海新通道，打造公铁联运陆港型物流枢纽。（1）依靠南宁国际铁路港建设集铁路港、公路港、保税库等功能于一体的集成智慧物流枢纽，打造西部陆海新通道战略性枢纽^[4]。（2）依托中国-东盟国际物流枢纽打造面向东盟有效衔接“一带一路”的国际物流服务基地，支撑中国-东盟国际物流基地对外开放发展。（3）构建“3环15射”的高速公路网及“2环20射”的普通干线公路网结构，对外“六向”辐射方向均实现双通道以上格局。

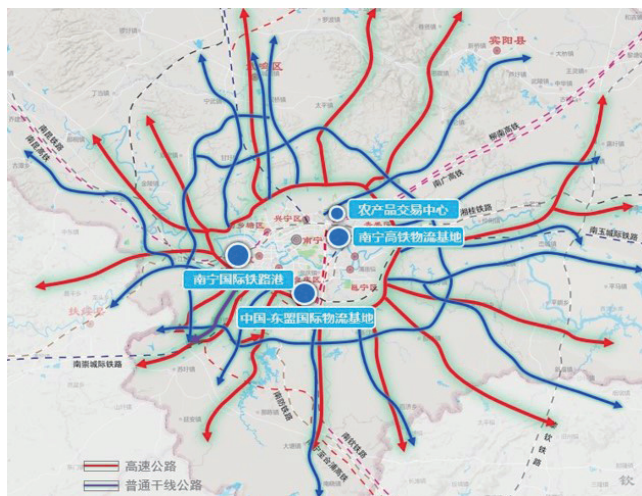


图3 陆港枢纽集疏运网示意图

（三）聚焦发展枢纽经济

强化“枢纽+产业”，构建枢纽经济产业体系。聚焦重大交通枢纽，科学合理布局枢纽依赖型产业，推动航空、高铁、临港经济成为新的爆点。以航空物流、临空制造、航空培训、跨境电商、国际会展等为核心，大力发展临空经济产业。以商务办公、对外贸易、信息咨询等现代服务业为重点，加快发展中国-东盟产业基地。打造有特色的高铁经济产业；以铁路货运枢纽特别

是国际班列集散中心为依托，吸引外贸型产业集聚。

强化“枢纽+企业”，放大集聚发展辐射效应。通过提升交通枢纽设施功能，吸引枢纽经济产业的龙头企业集聚发展。重点吸引跨国公司地区总部和研发、销售、物流、结算、营运中心等功能性机构落户，加快培育一批全球领先的平台型供应链企业，不断完善金融、贸易、海关、监管等服务功能。以枢纽经济的发展壮大，推动传统产业转型升级、新兴产业快速成长、开放型经济提质增效，提升企业综合竞争力，形成枢纽发展与企业成长的共赢格局。

强化“枢纽+平台”，提升综合服务保障水平。依托港口、机场、高铁站等重要交通枢纽，构建集传统贸易、电商平台物流、生产加工、资金交割、投融资、城市服务融于一体的现代化综合服务平台。加快“交通枢纽+信息平台”建设，充分利用大数据、云计算等技术整合现有平台资源，推动交通枢纽的信息化智能化运行和信息枢纽的要素集聚，实现线上线下融合互通。

四、结语

本文详细分析了南宁市“枢纽”经济发展的机遇与挑战，提出“强枢纽”战略的发展目标与路径，重点围绕“陆港”“空港”“河港”3大枢纽构建高质量强开放的综合运输体系，为南宁市建设区域性国际综合交通枢纽提供新的动能。

参考文献

- [1]广西壮族自治区人民政府.《关于实施强首府战略的若干意见》[R].2019.
- [2]周玲.借势粤港澳大湾区,加快推进南宁高质量发展[N].南宁日报,2020-01-07(09).
- [3]阮晓莹,蓝林.加快建设交通强市以“强枢纽”促“强首府”[N].南宁日报;2021-12-19(02).
- [4]覃美静.推进南宁国际铁路港建设,打造区域性国际物流枢纽[N].南宁日报,2022-01-17(04).
- [5]南宁市交通运输局.南宁市综合交通运输发展“十四五”规划[R].2022.
- [6]阮晓莹.以“强枢纽”促“强首府”全面开启交通强市新征程[N].南宁日报;2021-12-13(05).
- [7]李鑫,徐天东.“一带一路”框架下的南宁区域交通发展策略研究[J].中国交通观察,2019,41(01):7-12.
- [8]南宁市全面落实强首府战略领导小组.南宁市全面落实强首府战略“6+1”专项实施方案[R].2020.

作者简介:

王欢(1990-),中级工程师,硕士研究生,主要从事交通规划编制工作。

牛晋涛(1990-),中级工程师,硕士研究生,主要从事道桥规划、设计工作。

叶云龙(1988-),中级工程师,硕士研究生,主要从事道桥规划、设计工作。