



沿边地区

对外开放

交通发展

沿边地区交通对外开放实施路径研究 ——以广西百色市为例

文__莫宽文（广西壮族自治区交通运输厅，工程师）

长期以来，受区位条件、基础设施、管理体制等因素制约，我国沿边地区的开发开放较为缓慢。近年来，伴随着国际经济地位不断提升和对外开放不断推进，我国对周边国家经济的辐射和带动作用日益增强，与周边国家的贸易往来越来越密切。2014年的《丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路建设战略规划》，明确赋予广西在“一带一路”建设中崭新的使命和定位。随着“一带一路”倡议深入实施，我国对外开放格局发生重大变化，从沿海开放逐渐向内陆开放拓展。同时，在推进“一带一路”建设过程中，沿边地区从开放的末梢变成前沿。百色作为西部陆海新通道西线主通道的关键节点城市，是中国与东盟双向开放的前沿，是西南地区沟通东盟的重要枢纽和基地，也是对接“一带一路”窗口之一，应主动融入“一带一路”倡议，积极主动地实施对外开放。近几年来，区域交通快速发展，使得百色市由桂西交通末端变为大西南出海通道上的“黄金走廊”，但交通仍是当前制约该市经济社会发展和对外开发开放的短板。对外开放，交通先行。结合沿边地区交通实际，探索交通对外开放新路径，从而推动交通的互联互通，这对沿边地区实现全面开放具有重要的支撑作用。

一、沿边地区交通发展现状与问题

（一）发展现状

百色市地处我国西南边境，东联珠三角、面向东南亚、扼守云贵川，区位优势十分突出，是西南地区通往广西北部湾港的必经之地，是西南出海大通道上的咽喉要地。百色市有2个国家一类口岸、1个二类口岸和7个边贸点，是面向东盟的连接“一带一路”的重要节点城市之一。

近年来，百色区域交通发展迅速。陆路方面，公路总里程达18693千米，初步形成以右江为中心辐射滇桂的“放射式”骨架公路网。随着百隆高速、马平高速和崇那高速相继建成，基本形成“工”字形高速公路网格局。随着南昆客运专线南宁至百色段正式开通运营，标志百色市迈入“高铁时代”。德靖铁路建成运营，南昆铁路南宁至百色段增建二线工程开工建设，百色境内铁路通车里程达618千米。水运方面，目前百色基本建成右江千吨航道，总里程约784千米，水运通道能力不断提升，百色到金鸡滩航道由原来Ⅵ级标准提升到Ⅲ级标准，百色至南宁航道由原来Ⅵ级标准提升到Ⅱ级标准，顺流而下可直达广东省的珠江三角洲地区。航空方面，建设有3C标准的百色巴马机场，现已开通上海—重庆—百色、天津—深圳—百色、重庆—百色—桂林、长沙—百色—广州、海口—百色—桂林航线等5条航线，提升了百色对外开放水平。

（二）存在问题

1. 公路技术等级偏低，布局有待优化

目前，百色公路技术等级偏低，高速公路仅占4.49%，一级公路仅占0.45%，二级公路仅占11.66%。市域公路网络布局有待加密，公路与相邻省市间仍存在“断头路”“瓶颈路”，东西向已具雏形，但南北向出境出省通道不足，通道布局有待优化。

2. 南北向铁路运输通道尚未形成

百色现状铁路网仍不完善，与北面贵阳、南面龙邦口岸和越南的快速联系通道尚未形成，北部乐业县、凌云县尚未实现铁路覆盖。龙邦口岸尚未实现铁路连通，国际运输仍以公路为主，铁路运输优势有待进一步发挥。

3. 百色港枢纽运输能力亟须提升

百色港港口泊位少、等级低，港口装卸机械化程度低且现状集疏运条件不佳，主要港区与干线公路、铁路连接不畅，无法发挥综合交通运输整体效益。水运通道条件的不完善，严重影响了百色港的发展。右江按水深等指标已达Ⅲ级航道标准，但受田东大桥、田阳区那坡大桥的净高条件制约，右江航道通航等级仍难以达到Ⅲ级标准，受水利枢纽通航设施限制，内河水运发展缓慢。

4. 现状航空设施简陋，辐射范围有限

百色现有航站楼及停机坪面积较小，机场容量已逐渐趋于饱和。现状开通线路少辐射范围有限，与广西区内其他几个机场相比，竞争力不强，而且现状城区仅可通过G324到达机场高速，集疏运体系较为单一。

二、新形势下沿边地区交通对外开放战略选择

（一）沿边地区交通对外开放发展方向

1. 交通区位线分析

结合百色实际发展现状和未来发展规划，现状形成以百色主城为核心的4条基本区位通道，一是广昆通道，该通道主要以广州—南宁—昆明高速铁路、广昆高速公路和珠江—西江水路运输为主要运输骨架，经右

江、田阳、田东、平果等区县，打通了百色与西南地区、珠三角地区的交通联系。二是银百通道，该通道主要以银百高速、隆百铁路—田龙铁路为主要运输骨架，经过百色乐业、凌云、右江、德保、靖西、龙邦等区县，形成连接欧亚大陆桥和海上丝绸之路的南北向国际大通道。三是汕昆通道，该通道以汕昆高速公路、韶关至百色铁路为主要运输骨架，经田林、隆林、右江区，打通了百色与西南地区、珠三角地区的交通联系。四是沿边通道，该通道以西南沿边铁路、合那高速和富宁—芒市高速公路，经过靖西市、那坡县，形成了北部湾与云南地区的快速交通联系，打通了云南出海路径和运输通道。

2. 城镇区位线分析

根据百色市相关城镇体系规划，百色市形成“中心城区—副中心—县城—重点（特色）镇—小城镇”的市域城镇体系，构建“一轴一带一廊”的城镇体系发展格局。其中，“一轴”是指沿右江城镇密集发展轴。“一带”是指沿边开发开放经济带，主要包括靖西市、那坡县、德保县等沿边和紧邻边境的地区。“一廊”是指沿乐百—百龙高速公路沿线经济走廊。该城镇体系以乐百—百龙高速公路为依托，打造南北向城镇发展带，向北联系贵阳、遵义、重庆、成都等地，向南联系东盟国家，在中部形成一条南北走向、沿高速公路布局的经济发展走廊。

3. 产业区位线分析

规划形成“一心三带七单元”的产业总体布局形态。其中“一心”指百色中心城区现代服务业集聚区和先进制造业集聚带。“三带”是指中部东西向沿右江河谷产业发展带、南北向沿乐百—百龙高速公路产业发展带、南部东西向沿边产业发展带，沿右江河谷产业发展带重点发展现代服务业和先进制造业。沿乐百—百龙高速公路产业发展带重点发展资源密集型产业和劳动密集型产业。南部东西向沿边产业发展带，巩固和提升靖西市、德保县的铝产业链；利用沿边新经济通道，积极推进龙邦、岳圩和平孟三大口岸升级。

（二）沿边地区交通对外开放战略定位

综合上述交通区位线、城镇区位线和产业区位线分析，百色交通对外开放的战略定位是：打造面向东盟、沟通滇黔桂、对接北部湾、引领左右江革命老区的西部陆海新通道的区域性交通枢纽城市。

构筑“124”时效圈：1小时内可达南宁都市圈；2小时可达相邻地市；4小时可达成渝城市群、珠三角城市群。

（三）沿海地区交通对外开放的战略重点

出海：充分利用百色独特的区位优势，依托西部陆海新通道西线主通道，加快推进百色水利枢纽通航设施建设，形成西部地区—百色—北部湾西南水运出海通道。

通边：以靖西龙邦、那坡平孟等口岸为依托，推动岳圩口岸、新兴互市点、弄平互市区对外开放。加快百色至龙邦等公路、铁路建设，打造广西与云贵两省区和我国西南地区与越南等东盟各国交往便捷的陆路通边通道。

接腹地：积极推动广西与云南、贵州和四川等地合作，完善百色与昆明、贵阳、重庆等地主通道，从而建立与国内腹地的拓展通道，强化通道的功能及作用，实现对外开放高质量发展。

三、新形势下沿边地区交通对外开放实施路径

（一）打造综合运输通道，扩大对外开放范围

现状主要通道为南昆铁路、云桂铁路和南昆、汕昆高速公路，主要联系南宁和昆明方向的东西向通道，现

状南北方向缺乏高速公路、铁路等重要交通干道，联系较为薄弱。为加强与大西南地区、北部湾经济区、桂西北地区和珠三角地区的交通衔接，促进区域协作，将在现有交通网络的基础上，构建出海、通边、接腹地的四大综合运输通道，见图1。

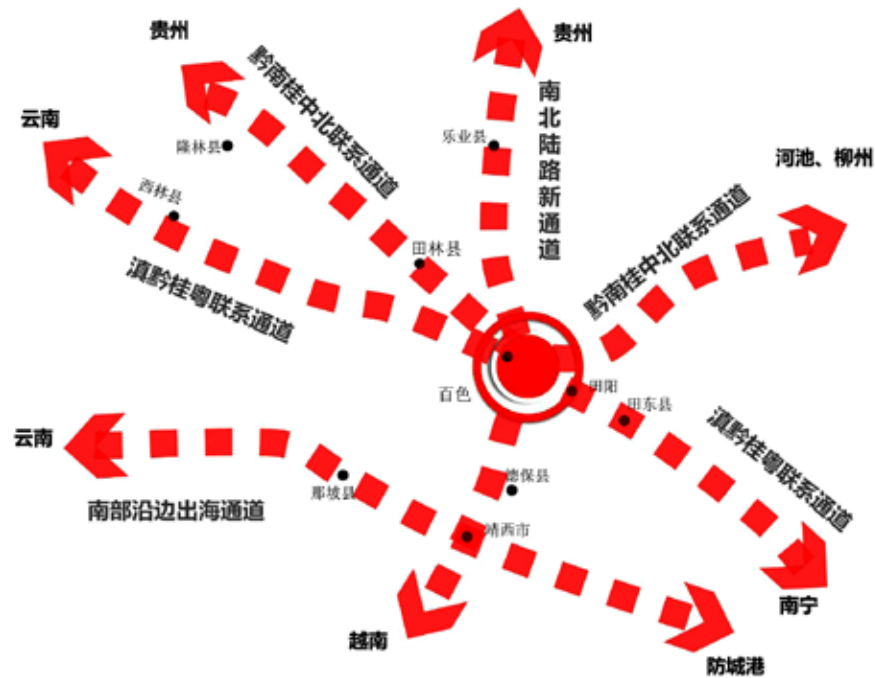


图1 百色市综合运输通道分布示意图

1. 南北陆路新通道

在广西“十三五”规划的基础上积极对接外省公路、铁路规划，以建设西部陆海新通道为政策指导，着力加强黄涌铁路、云桂铁路、南昆铁路、银百高速、汕昆高速建设，形成向北贯通贵阳、重庆等重点城市、向南衔接百色市中心城区、乐业县、凌云县、德保县、靖西市至越南高平省的南北陆路新通道。该通道南北百色市北部区域、右江经济区和南部经济区，是四川、重庆、贵州和西部腹地的重要出海出边国际大通道，也是百色市龙邦、平孟、岳圩等口岸的重要集疏运通道。

2. 黔南桂中北联系通道

通道依托南昆铁路、百色—兴义高铁、汕昆高速、百色至河池高速铁路，强化百色市往河池市、柳州市及黔东南地区的陆地通道，形成客流、资源、产品的出口主通道。该通道是百色北部区域对外连通的一条横向通道，向东连通广东汕头，广西河池、桂林、柳州，湖南等区域；向西至黔西南州、云南昆明等区域，是支撑广东、广西、云南、贵州等地区互联互通的重要交通走廊。

3. 滇黔桂粤联系通道

通道依托云桂铁路、南昆铁路、广昆高速，加快通道上铁路、港口、航道等交通设施的建设，优化现有交通组织方式，形成云南客流、资源、产品向广西、广东流动主方向，强化百色、南宁与珠三角的联系，形成广州经南宁、百色至昆明综合运输通道，向东至南宁、广州衔接珠三角区域，向西经百色中心城区、平果市、田

东县、田阳县至云南富宁县、昆明市方向，延伸至瑞丽口岸。该通道是广州至昆明国家综合运输大通道的重要组成部分，是百色中部区域对外联系的重要通道，服务于沿线产业的发展，同时承担着云南至南宁方向的过境交通，也是滇中、百色中部区域加快对接粤港澳大湾区的重要支撑通道。

4. 沿边出海通道

云南富宁县经广西百色那坡县、德保县、靖西市到崇左至防城港方向，是西南沿边出海的最快捷通道，应加快推进云桂沿边铁路、防城港经崇左至百色铁路、那坡至平孟高速公路、合那高速至岳圩口岸高速公路、靖龙高速建设，打通了沿边开发开放城市出海路径和运输通道。该通道向东连通北部湾地区、串联钦州港、防城港等多个沿海港口，向西至云南省瑞丽市方向，是百色南部区域对外连通的重要横向通道，也是云南南部及西南部地区沟通北部湾地区的重要出海通道。

(二) 强化区域枢纽功能，打造对外开放窗口

依托百色各大综合交通枢纽，提升百色作为区域交通枢纽节点功能，形成以铁路和港口为龙头、市域公路网为骨架、航空为补充的区域“一体化”综合交通运输系统。

1. 完善百色市客运枢纽

依托百色站综合客运枢纽，在巴马机场、百东新区、平果市、田东县、田林县、田阳县、隆林县、乐业县、凌云县、西林县、德保县、靖西市、那坡县布局客运站，形成“一主十三辅”客运枢纽布局，承担各个地区中长距离旅客运输服务功能，以及与中心城区之间旅客运输服务功能。

2. 构建货运综合枢纽体系

结合产业物流园、口岸和货运站，建设右江物流园区、田阳物流园区、田东物流园区和龙邦物流园区、隆林综合货运枢纽、平果综合货运枢纽、岳圩口岸货运枢纽和平孟口岸货运枢纽，形成“四园区四枢纽”布局。

3. 提高港口设施服务能力

构建以右江区、田阳县、平果港区为重点，西林县、隆林县、田林县、乐业港区为补充的百色港口体系。积极推进田阳那坡公路大桥、田东大桥改建工程，解决右江航道通而不畅问题，提升右江航道通行能力；建设23个1000吨级泊位，优化码头堆场布局，加快港口设施升级改造，提升港口作业专业化水平。

4. 提升巴马机场运输能力

大力推进百色巴马机场改扩建工程，按照飞行区4C标准规划，年旅客吞吐量提升至150万人次，加密现有国内航线，推动开通百色巴马机场至东盟主要城市的国际航线，全面提升航空服务能力。

5. 完善口岸设施保障能力

完善龙邦等边境口岸站、铁路换装站，提升对公路跨境运输的保障能力、预留国际铁路联运保障能力，推动龙邦、平孟口岸数字口岸交通建设，提升口岸交通管理现代信息化水平。

(三) 完善区域一体衔接，实现交通互联互通

加强各种方式的一体化衔接，优化多种运输方式间的衔接和运输组织，充分发挥综合交通运输网络效应，完善集疏运体系，提升百色枢纽辐射能力。

1. 加强口岸与公路衔接

根据边境口岸发展定位，构建那坡至平孟、靖西至龙邦、合那至岳圩口岸高速公路为主通道，G219、S216等普通国省干线为次通道，农村公路为补充的口岸通道，进一步强化公路对百色市境内口岸的联通，强化公路对口岸发展的支撑作用。

2. 完善港口与铁路衔接

加快推进田东港区祥周作业区铁路专用线建设，研究从百色铁路货运站建设铁路支线抵达百色港右江港区。加快连接百色港各作业区、百色铁路货运场站及百煤物流园区、平果西南仓储冷链物流中心、中国—东盟农产品交易中心等重要物流园区的支线铁路建设。

3. 强化机场与公路衔接

建设百色巴马机场高速公路，实现机场与中心城区快速便捷联系。

四、结语

本文以广西百色市为例，探索地区交通对外开放发展路径，并对交通区位线、城镇区位线及产业区位线进行分析，认为沿边地区交通要从根本上实现从未梢向前沿的转变，难点在于研判交通对外开放发展方向。交通是促进区域经济发展、城镇空间拓展及产业转移的重要支撑，因此，对外开放要结合这三方面进行分析，明确交通定位和发展重点。在此指导下，从打造综合运输通道、强化区域枢纽功能、完善区域一体化衔接等方面进行落实和安排，从而推动沿边地区高水平开放发展，为其他沿边地区提供借鉴。C

