

贵港市综合交通运输发展“十四五”规划

“十四五”时期是开启全面建设社会主义现代化国家新征程的第一个五年期，是我国由全面建成小康社会向基本实现社会主义现代化迈进的关键时期，也是加快建设交通强国的第一个五年期。我市“十四五”综合交通运输发展规划，也面临着新时代、新阶段、新矛盾、新问题、新机遇、新挑战、新目标、新任务等一系列新情况。

为了保证我市交通运输系统建设与管理的科学化，使交通运输系统规划寓于社会经济发展之中，为国土空间规划、城市总体规划提供依据，根据《贵港市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纲要》《贵港市现代综合交通体系发展规划（2020—2035）》，以及国家、自治区关于交通运输发展的相关文件，结合我市实际情况，制定本规划。

第一章 规划概述

第一节 规划背景

贵港市位于广西壮族自治区东南部、珠江流域干线西江中游、浔郁冲积平原中部，下辖桂平市、平南县、港北区、港南区、覃塘区，是一座内河港口新兴城市、现代农业加快发展的城市、新

兴的工业城市，也是广西重要的旅游胜地和重点发展的桂东南历史文化旅游中心。

贵港区区位优势得天独厚，其面向粤、港、澳，背靠大西南，南出北部湾，西江黄金水道流经市境，郁、黔、浔三江交汇，地处华南、西南及珠三角、北部湾经济圈的结合部，拥有中国西部地区内河第一大港，为国家智慧城市试点城市，是“海上丝绸之路”起点城市和珠江—西江经济带战略重要节点城市之一，也是集水路、公路、铁路于一体的重要交通枢纽。

“十三五”时期，“一带一路”“中国—东盟自由贸易区”“珠江—西江经济带”等区域发展战略，以及自治区“双核驱动”战略和“三区统筹”发展、“两个建成”目标等国家、自治区战略决策，均为贵港市创造了新的发展空间，助推贵港市更加广泛和深入地参与到区域贸易与投资、交通基础设施和物流、产业合作与共融等领域中。贵港市作为国家“一带一路”战略的重要节点、“中国—东盟自由贸易区”物流通道的“桥头堡”、“珠江—西江经济带”两核（南宁—广州）的连接点，在承接珠三角产业转移中起着重要的支撑作用。

“十四五”时期是迈进新时代、深入贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想 and 党的十九大精神、开启全面建设社会主义现代化国家新征程、正处于百年未有之大变局的第一个五年时期，具有新的时代特征和继往开来的里程碑意义。交通运输是经济社会发展的先行官，是社会进步的基础保障，是民生改善的关键环节，

是中国现代化的开路先锋。作为大西南出海通道的重要门户，“十四五”时期经济社会发展对贵港市交通运输提出了更高要求。

第一，国家层面上，为了统筹推进交通强国建设，我国制定了《交通强国建设纲要》(以下简称《建设纲要》)。《建设纲要》要求以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大精神，立足交通、着眼全局、面向未来，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，坚持推动高质量发展，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，推动交通发展从追求速度和规模向更加注重质量和效益转变，由各种交通方式相对独立发展向综合交通发展转变，由依靠传统的要素驱动向更加注重创新驱动转变。另外，我国印发的《国家综合立体交通网规划纲要(2021—2035年)》(以下简称《规划纲要》)指出，到本世纪中叶，全面建成现代化高质量国家综合立体交通网，拥有世界一流的交通基础设施体系，交通运输供需有效平衡、服务优质均等、安全有力保障。新技术广泛应用，实现数字化、网络化、智能化、绿色化。出行安全便捷舒适，物流高效经济可靠，实现“人享其行、物优其流”，全面建成交通强国。《规划纲要》涵盖铁路、公路、水运、民航、管道等各种运输方式的主要通道节点，实现多种运输方式的互联互通、无缝衔接。与此同时，国务院印发的《“十四五”现代化综合交通运输体系发展规划》指出：到2025年，综合交通运输基本实现一体化融合发展，智能化、绿色化取得实质性突破，综合能力、服务品质、运行效率和整体效

益显著提升，交通运输发展向世界一流水平迈进。展望2035年，便捷顺畅、经济高效、安全可靠、绿色集约、智能先进的现代化高质量国家综合立体交通网基本建成，“全国123出行交通圈”（都市区1小时通勤、城市群2小时通达、全国主要城市3小时覆盖）和“全球123快货物流圈”（快货国内1天送达、周边国家2天送达、全球主要城市3天送达）基本形成，基本建成交通强国。

第二，区域层面上，“十四五”时期是广西开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年。随着国家战略在广西的纵深推进，社会对交通运输的多样化、高品质出行需求不断增强，今后五年仍将是广西交通发展大有可为的战略机遇期，是广西推动交通运输高质量发展的五年，是全面开启广西交通强国建设的五年，也是继续深入实施区域协调发展战略，借力粤港澳大湾区一体化发展的重要时期。《广西综合交通运输发展“十四五”规划》提出：到2025年，广西建成“全国前列，西部领先”的“交通大省”。着力建设“两通道、两枢纽、三网络、三体系”，实现“门户枢纽国际化、市通高铁便捷化、县通高速网络化、民航机场聚集化、内河航道高等化、轨道交通网格化、进村入户普及化、综合交通一体化”，人民对交通满意度显著提升，交通强国建设试点任务圆满完成，有力支撑“南向、北联、东融、西合”全方位开放发展新格局，更好服务“建设壮美广西 共圆复兴梦想”。另外，贯彻国家《建设纲要》，广西印发了《广西壮族自治区推进交通强国建设试点实施方案（2021—2025年）》（以下简

称《方案》)。《方案》指出：到2025年，广西基本建成贯通南北、海陆双向开放的西部陆海新通道；北部湾国际门户枢纽港地位基本确立，南宁区域性国际综合交通枢纽竞争力大幅增强；开放有序、现代高效的国际运输体系初步建成，国际运输便利化水平有效提升；建成广西综合交通运输大数据应用平台，完成六大领域应用示范项目；广西交通运输科技兴安工作机制基本成熟。此外，《广西全面对接粤港澳大湾区建设总体规划（2018—2035年）》，提出全面对接大湾区建设，加快构建广西“南向、北联、东融、西合”全方位开放发展新格局、实现高质量发展，要求交通互联互通工作取得明显进展，并就涵盖了东融铁路、东融公路、水上互联互通、内河互联互通、航空互联互通等基础设施互联互通建设内容规划了具体实施方案。

第三，贵港市自身层面上，为紧抓国家交通强国建设，按照“建设壮美广西、共圆复兴梦想”的总目标总要求，深入贯彻落实“三大定位”新使命和“五个扎实”新要求，依托西部陆海新通道、粤港澳大湾区建设等国家战略实施，广西加快构建“南向、北联、东融、西合”全方位开放发展新格局建设。贵港市作为粤港澳大湾区面向西南中南、东盟地区运输通道和西部陆海新通道重要的节点城市，极具发展潜力。为全面落实自治区“十四五”期间实现“加快发展、转型升级、全面提质”的主要目标，贵港市制定了《贵港市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纲要》（以下简称《纲要》），《纲要》要求，未来五年贵港市的经

经济社会发展要实现：经济发展的质量和效益显著提升；重要领域和关键环节改革红利显著释放；全方位开放优势显著发挥；社会文明程度显著提高；生态文明建设显著进步；民生福祉显著提升。为发挥交通运输作为经济社会发展先行官的作用，贵港市制定了《贵港市现代综合交通体系发展规划（2020—2035）》（以下简称《规划》），《规划》指出：到2035年，实现人便于行、货畅其流，基本实现交通运输现代化，坐实贵港市作为“东融湾区、面向东盟、联通西南中南”综合交通枢纽的地位。引领贵港经济发展的布局完善、便捷顺畅、互联互通、智能便捷、绿色环保的现代综合交通运输体系基本建成，可提供更高效、更便捷、更安全的运输服务。在基础设施、运输服务、支持保障等方面达到西部先进水平，人民获得感、幸福感和安全感明显提高。

在上述背景下，为了确保贵港市综合交通运输系统建设合理布局，有序协调发展，防止建设决策、建设布局随意性、盲目性，必须坚决贯彻党和国家确定的战略方针和目标，使综合交通运输系统发展布局服从于社会经济发展的总战略、总目标，正确处理地区间、各种运输方式（交通方式）间交通网络的衔接，需要开展“贵港市综合交通运输发展‘十四五’规划”（简称“发展规划”）。发展规划应立足于贵港市，放眼于广西区、粤港澳大湾区乃至全国范围，提出贵港市交通运输发展的总体要求、规划策略及保障措施等，以指导“十四五”期间贵港市综合交通运输的科学发展。

第二节 规划范围、对象及期限

规划范围：贵港市辖区（港北区、港南区、覃塘区）、桂平市、平南县。



图 1-1 规划范围

规划对象：主要研究公路、铁路、水路、航空和邮政等交通运输方式实施方案，涉及基础设施、运输服务及行业管理等内容。

规划期限：本规划为《贵港市综合交通运输发展“十四五”规划》，因此规划期为 2021—2025 年，远期展望至 2035 年。

第三节 规划依据

主要包括国家、广西和贵港市经济社会资料、发展规划资料，具体包括：

- (一)《交通强国建设纲要》
- (二)《国家综合立体交通网规划纲要(2021—2035年)》
- (三)《“十四五”现代化综合交通运输体系发展规划》
- (四)《中长期铁路网规划(2016年修编)》
- (五)《国家公路网规划(2013—2030年)》
- (六)《珠江—西江经济带发展规划(2014—2030年)》
- (七)《西部陆海新通道总体规划(2019—2025)》
- (八)《内河航运发展纲要》
- (九)《乡村振兴战略规划(2018—2022年)》
- (十)《广西综合交通运输发展“十四五”规划》
- (十一)《广西壮族自治区推进交通强国建设试点实施方案(2021—2025年)》
- (十二)《广西高速公路网规划(2018—2030年)》
- (十三)《广西全面对接粤港澳大湾区建设总体规划(2018—2035年)》
- (十四)《(广西)邮政强国建设行动纲要(2020—2035年)》
- (十五)《贵港市城市总体规划(2008—2030)(2012年局部修改)》

(十六)《贵港市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纲要》

(十七)《贵港市现代综合交通体系发展规划(2020—2035)》

(十八)《贵港港总体规划 (2019—2035 年)》

(十九)《贵港市中心城区综合交通规划 (2012—2030)》

(二十)《贵港市城区公共交通线网发展规划(2019—2025)》

(二十一)《贵港市城乡客运一体化发展规划(2019—2025)》

(二十二)《贵港市物流业发展中长期规划 (2018—2025)》

(二十三)《贵港市统计年鉴》

(二十四)各部门各区县现状统计及规划资料

第四节 规划目的

(一) 深入解读国家、区域等相关政策、战略计划，为科学合理地开展规划奠定基础。

(二) 全面总结“十三五”时期贵港市综合交通运输发展取得的成就，分析“十三五”时期贵港市综合交通运输发展存在的主要问题。

(三) 分析“十四五”时期贵港市综合交通运输的发展基础、面临的新形势与发展的新要求。

(四) 指明“十四五”时期贵港市综合交通运输发展规划的指导思想，提出“十四五”时期贵港市综合交通运输发展的基本原则，

确定“十四五”时期贵港市综合交通运输发展目标。

(五) 制定“十四五”时期贵港市综合交通运输发展策略，包括明确战略定位、确定总体思路、明确主要任务。

(六) 提出指导“十四五”时期贵港市综合交通运输发展的保障措施及措施建议。

第二章 发展基础

“十三五”期间，贵港市坚决贯彻落实党中央、国务院和自治区党委、政府各项决策部署，紧紧围绕市委提出的“13446”工作思路，着力加快交通基础设施建设，不断完善交通基础设施水平，提升交通管理服务能力，综合交通运输体系建设取得显著成效，为“十四五”时期贵港市综合交通运输发展奠定了可靠基础。

第一节 发展成就

“十三五”期间，贵港市交通运输行业深入贯彻落实国家、自治区的有关要求，结合《贵港市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》，以《贵港市综合交通运输发展“十三五”规划》为引领，集中力量建设和完善了一批重大战略性交通基础设施，运输服务水平大幅提升，全市综合交通运输体系建设取得了一定成绩，为支撑贵港市社会经济发展起到了重要保障作用。

一、交通基础设施建设规模显著扩大

（一）公路。

高速公路、国省干线、农村公路等公路建设力度不断加强，高速公路主骨架工程顺利推进，国省干道网络提级改造逐步加快，农村公路建设取得长足进步。贵港至合浦高速公路、梧州至柳州高速公路、贵港至隆安高速公路和荔浦至玉林高速公路建成通车。“十三五”期末，构成了贵港市“三横两纵”高速公路主骨架。“九路两桥”项目全面启动，形成了“四横五纵”国省道一般干线网络格局。大力实施农村公路畅通工程，推进全市“四建一通”项目建设，不断完善农村运输网络，努力推动城乡交通一体化建设。加快推进高铁、港口、景区等配套公路建设。

2020年底，全市公路总里程为8919公里，比“十二五”末增加1696公里，增长23.4%。公路密度达到84.13公里/百平方公里，排在全区第三位。国省干线公路二级及以上高等级公路里程1367公里，其中高速公路运营里程达469公里，实现了县县通高速公路目标，公路网密度进一步加密。“十三五”期间，贵港市新增高速公路271公里、一级公路45公里、二级公路119公里，主要干线公路技术等级稳步提升，公路交通条件得到一定改善。全市农村公路里程达7343公里，1069个建制村全部通硬化路，全市建制村通硬化路率从2016年的98.7%提高到100%，农村公路硬化总里程达到5237公里，农村公路覆盖面积明显扩大，通行能力显著提高，基本完成“十三五”规划目标任务。

表 2-1 贵港市“十三五”公路发展规模情况表

分类	单位	2015 年	2020 年	增减规模	增减 (%)
公路	公里	7223	8919	1696	23.48
高速公路	公里	198	469	271	136.87
一级公路	公里	118	163	45	38.14
二级公路	公里	616	735	119	19.32
三级公路	公里	364	463	99	27.20
四级公路	公里	4604	6216	1612	35.01
等外公路	公里	1323	873	-450	-34.01
公路密度	公里/百平方公里	68.12	84.10	15.98	23.46
二级及以上公路比例	%	12.98	15.33	2.35	2.35

(二) 城市道路。

“十三五”期间，贵港市加快城市建设，完成了迎宾大道提级改造工程，中山路北延段的绿化美化亮化彩化工程；中心城区东环路、罗泊湾大桥、青云大桥、同济大道南段建成通车；打通多条城区重要线路“断头路”，完成城区多条道路的“白改黑”工程，对小街小巷进行改造促进支路网系统的扩大循环；金港大道东段高架桥、北环西环路改造工程等项目扎实推进。

中心城区现状道路整体呈“江北方格网+江南自由式+外部环状”分布。截至2020年底，由南北向同济大道、东西向金港大道、外部绕城环线构成的“十字+环形”快速路系统基本形成；“三横三纵两射”的主干路路网体系已初步形成，其中“三横”分别为布山大

道、江北大道、江南大道，“三纵”分别为迎宾大道、仙衣路、中山路+南山路；“两射”为金港大道东段和西南大道。现状中心城区跨郁江通道主要有5处，分别是南环路郁江二桥、西南大道青云大桥、中山路西江大桥、同济大道罗泊湾大桥、东环大桥；跨铁路通道主要有7处，其中迎宾大道、仙衣路、中山路、解放路、同济大道从铁路下穿，西环路和港口路上跨铁路通过。



图 2-1 贵港市中心城区主干道现状示意图

贵港市中心城区道路总长度为271.82公里，路网密度为3.44公里/平方公里，其中，快速路46.82公里，主干路118.52公里，次干路76.16公里，支路30.29公里。

表 2-2 贵港市中心城区道路明细表

道路等级	道路长度 (km)	密度 (km/km ²)	规范值 (km/km ²)
快速路	46.82	0.59	0.4-0.5
主干路	118.55	1.5	0.8-1.2
次干路	76.16	0.96	1.2-1.4
支路	30.29	0.38	3-4
合计	271.82	3.44	-

(三) 铁路。

铁路建设方面，南广高铁（南宁—广州）广西段提速至 250km/h，使贵港通向南宁、梧州的时间缩短为 40 多分钟，通向广州的时间缩短为 3 小时以内。另外，南宁至玉林铁路、柳州至梧州铁路顺利实现开工，贵港市在西江经济带的建设规划中与其他城市联系将更为紧密。有序推进干线铁路提级改造，重点推进黎湛铁路电气化改造工程，黎湛铁路贵港（根竹）至玉林段线路提速改造为 160 公里，新增运行动车组路线 1 条。努力完善港口铁路配套设施，贵港港中心港区苏湾作业区进港铁路支线、贵港港中心港区郁水作业区贵港覃塘（石卡）产业园铁路支线被列入《广西铁路建设“十三五”规划（修编）》，贵港市疏港铁路建设获得上位规划支持。

场站建设方面，贵港市“十三五”期间动工建设综合性的交通枢纽贵港市高铁综合客运枢纽站。未来建成总建筑面积将达到 76531 平方米，主要建设包括长途客运站和换乘大厅以及配套综

合房屋等设施，综合性运输枢纽将给居民带来极大的便利，减少出行时间和换乘的不便，提高居民幸福感。

（四）水运。

“十三五”期间，贵港市响应国家、自治区政策，积极参与到对接粤港澳大湾区的高速建设中。加快港口现代化建设，建设高质量的港口作业区和码头，加入粤港澳大湾区设施项目建设大会战。境内 2000 吨级船舶可常年通航粤港澳，丰水期可通行 5000 吨级船舶到广州、深圳、珠海、香港等地。目前，贵港开辟有下至广州、深圳、香港、珠海、东莞，上至南宁、百色、柳州、来宾、河池等地的集装箱定期班轮，货运船舶常年密集穿梭粤港澳地区和贵港周边地区，贵港至昆明铁路集装箱快运班列可直通港口。

“十三五”以来，贵港市强力推进水运基础设施建设，全市实施水运建设项目 9 个。其中，“十二五”跨“十三五”续建项目共 6 个，新建项目共 3 个。大藤峡水运枢纽、贵港航运枢纽二线船闸通航，3000 吨级航道比例比“十二五”末提高 32%。全市水运集疏运能力和港口吞吐能力得到了极大提高。截至 2020 年底，港口企业发展到 68 家，全市共有码头泊位 155 个。

表 2-3 贵港市“十三五”港口码头发展规模情况表

分类	单位	2015 年	2020 年	增减规模	增减 (%)
码头泊位	个	164	155	-9	-5.49
1000 吨级以上	个	14	70	56	400.00

同时，贵港市深入开展行业结构调整，港口生产力得到较大发展。全市坚持专业化、集约化、现代化的发展思路，引导港口码头向大型化、专业化、规模化方向发展，逐步取缔小旧码头以及不在规划内的码头，同时通过引进竞争实力强的大企业建设港口项目。从2018年起开展整治砂场和港口老旧码头工作，引入珠海港控股集团有限公司投资桂平棉宠作业区一期工程。

（五）邮政。

邮政基础网络能力配置投入力度逐步加大，全市通邮覆盖率进一步提高。截至2020年底，全市共有邮政普遍服务营业场所83个，全市所有乡镇设有至少一个邮政支局（所）。2016年至今，全市各村屯建成了1344个邮乐购服务站，大大满足了农村群众的用邮需求。贵港辖内三区两县（市）共72个乡镇，每个建制村均设有邮件接转点，建制村直接通邮率为100%，达到普遍服务标准。全市快递企业分支机构和末端服务网点从2015年末的156个增至498个，增长了219%。实现乡镇快递网点全覆盖，乡村快递网点覆盖率达27.26%。“十三五”末，全市邮政普遍投递段道231条，全市投递路线长度（单程）11941公里，平均服务人口6.22万人，平均服务半径为6.13公里。

表 2-4 贵港市“十三五”邮政行业发展规模情况表

分类	单位	2015年	2020年	增减规模	增减（%）
村邮站	个	350	1344	994	284.00
村邮站覆盖率	%	32	100	-	68.00
快递乡镇网点覆盖率	%	13	27.26	-	14.26

邮政企业加大农村邮政综合服务平台建设，建立了集“采摘+销售+寄递+售后”服务的贵港邮政电商运营中心和集“网络代购+平台批销+农产品进城+公共服务+物流配送”于一体的富硒百香果电商物流园。快递业务收入占全行业的比重从“十二五”末的18.74%上升到33.31%。“快递下乡”工程换挡升级，服务“乡村振兴”战略取得实效。

二、综合交通运输服务水平明显提升

（一）运输装备增量升级。

“十三五”期间，运输装备总量增长，运能升级、运力结构优化，进一步满足经济社会发展的需要。铁路、公路与邮政方面，截至2020年底，南广高铁每天开行动车组列车142趟，普客68趟，分别比“十二五”末增加36趟和20趟；每日旅客发送量1.6万人次，到达量1.7万人次，分别增长70%和74%，实现贵港至南宁和梧州方向铁路公交化运营。全市出租车、公共交通营运车辆和营运货车数量分别为815辆、482辆和43260辆，较“十二五”期末分别减少10.93%、增加11.57%和增加39.05%；其中，大型营运货车数量为8273辆，较“十二五”末增加7.26%。营运客车逐步向舒适化、高档化方向发展，营运货车大型化、专业化和标准化水平有所提高。邮政全行业拥有各类营业网点498处，各类汽车241辆，其中快递服务汽车161辆，快递服务企业拥有计算机343台，手持终端796台。邮件处理的机械化、自动化水平取得较大提高。

表 2-5 贵港市“十三五”公路运输工具拥有量汇总表（辆）

年度	出租车	公交营运车辆	营运客车	营运货车	邮政行业汽车
2015 年	915	432	2401	31112	175
2016 年	915	432	2401	33053	198
2017 年	915	529	2401	36528	230
2018 年	915	726	2401	40466	241
2019 年	1335	805	2440	44830	266
2020 年	815	482	1575	43260	241



图 2-2 贵港市“十三五”公路运输工具拥有量情况图

水运方面，截至 2020 年底，全市拥有内河货运船舶 3726 艘、运力达 774.35 万载重吨；相比“十二五”期末分别增加 575 艘、361.48 万载重吨。目前贵港市航运企业货物运输船舶更新换代、

标准化船型发展速度加快，已经发展成为广西内河航运企业和船舶运力最多、内河港口综合实力最强的珠江—西江流域核心港口城市，内河港口吞吐能力约占广西总运力的 68%。

表 2-6 贵港市“十三五”水路货物运输船舶运力统计表

项目	单位	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年
船舶总量	艘	3151	3260	3072	3041	3247	3726
	万载重吨	412.86	466.67	469.41	501.30	592.21	774.35
多用途船舶	艘	760	628	575	567	593	834
	万载重吨	137.44	128.17	129.63	146.95	161.00	261.00
	箱位	43257	46332	48590	52697	56749	86445
散货船舶	艘	2391	2632	2497	2474	2542	2815
	万载重吨	275.42	294.5	339.78	354.35	376.18	497.16
专用集装箱船舶	艘	7	6	7	7	6	5
	万载重吨	1.62	1.49	1.68	1.68	1.59	1.44
	箱位	987	996	1092	1092	1056	960



图 2-3 贵港市“十三五”货运船舶拥有量情况图

(二) 运输生产稳定发展。

公路运输方面，全市客货运量呈现不同发展态势。2020 年，全市公路客运量累计完成 1916 万人、客运周转量累计完成 246174 万人公里；货运量累计完成 9902 万吨，货运周转量累计完成 762073 万吨公里。由于南广高铁的提速以及私家车出行增多等因素的影响，与“十二五”末期相比，贵港市客运量明显下降，道路运输客运量、旅客周转量分别下降 35.25%、下降 36.97%。与“十二五”末期相比，道路运输货运量、货物周转量分别增长 24.38%、下降 26.88%。

表 2-7 贵港市“十三五”公路客货运量统计表

年度	客运量 (万人)	客运周转量 (万人公里)	货运量 (万吨)	货运周转量 (万吨公里)	
2015 年	2959	390560	7961	1042244	
2016 年	2831	370867	8566	1104042	
2017 年	2713	352073	9324	1208817	
2018 年	2572	333937	10244	1322593	
2019 年	2459	315909	11016	1414027	
2020 年	1916	246174	8220	762073	
同比 增长 (%)	2015-2016	-4.33	-5.04	7.60	5.93
	2016-2017	-4.17	-5.07	8.85	9.49
	2017-2018	-5.20	-5.15	9.87	9.41
	2018-2019	-4.39	-5.40	7.54	6.91

年度	客运量 (万人)	客运周转量 (万人公里)	货运量 (万吨)	货运周转量 (万吨公里)
2019-2020	-22.08	-22.07	-25.38	-46.11

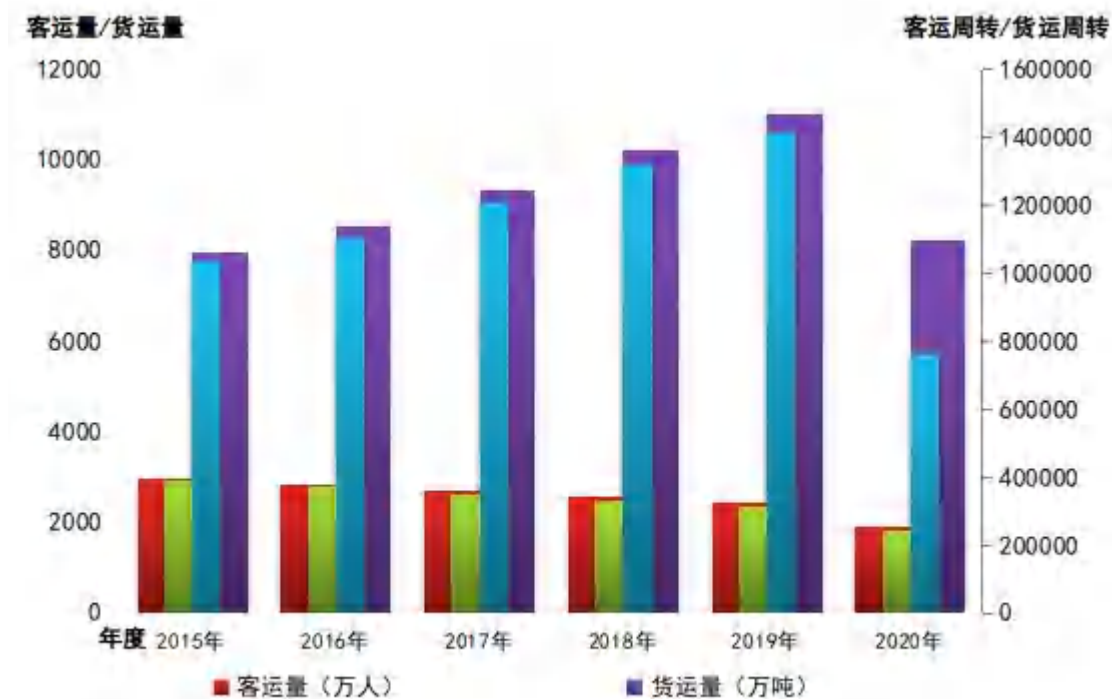


图 2-4 贵港市“十三五”公路客货运量示意图

水路运输方面，至“十三五”期末，贵港市水路货运量累计完成 8.02 亿吨，为“十二五”的 1.74 倍，年平均增长率达到 5.1%。2016 年~2020 年，贵港市水路货物周转量完成 2603.9 亿吨公里，为“十二五”的 1.62 倍，年平均增长率为 14.05%。完成港口吞吐量 3.61 亿吨，为“十二五”的 1.49 倍，年均增长 14.91%。其中，2020 年贵港港货物吞吐量为 1.0552 亿吨，成为珠江水系首个亿吨内河大港，居广西第一。贵港港功能得到了有效调整，码头装卸条件

极大改善，大港口企业均实行机械化作业，始终是广西内河机械化程度最高的港口。

表 2-8 贵港市“十三五”水路货运量统计表

年度	货运量 (万吨)	货运周转量 (亿吨公里)	货物吞吐量 (万吨)	集装箱货运量 (万标准箱)	载重量 (万吨)	
2015 年	12918	378.58	5334.26	12.51	412.8668	
2016 年	14426	399.89	5763.42	16.65	466.3762	
2017 年	15408	448.48	6322.02	22.22	469.4162	
2018 年	15945	506.92	7003.25	30.01	501.3038	
2019 年	16795	579.59	8062.65	35.38	747.726	
2020 年	17600	672	10552	35.38	800	
同 比 增 长 (%)	2015-2016	11.67	5.63	8.05	33.09	12.96
	2016-2017	6.81	12.15	9.69	33.45	0.65
	2017-2018	3.49	13.03	10.78	35.06	6.79
	2018-2019	5.33	14.34	15.13	17.89	49.16
	2019-2020	4.79	15.94	30.88	0.00	6.99

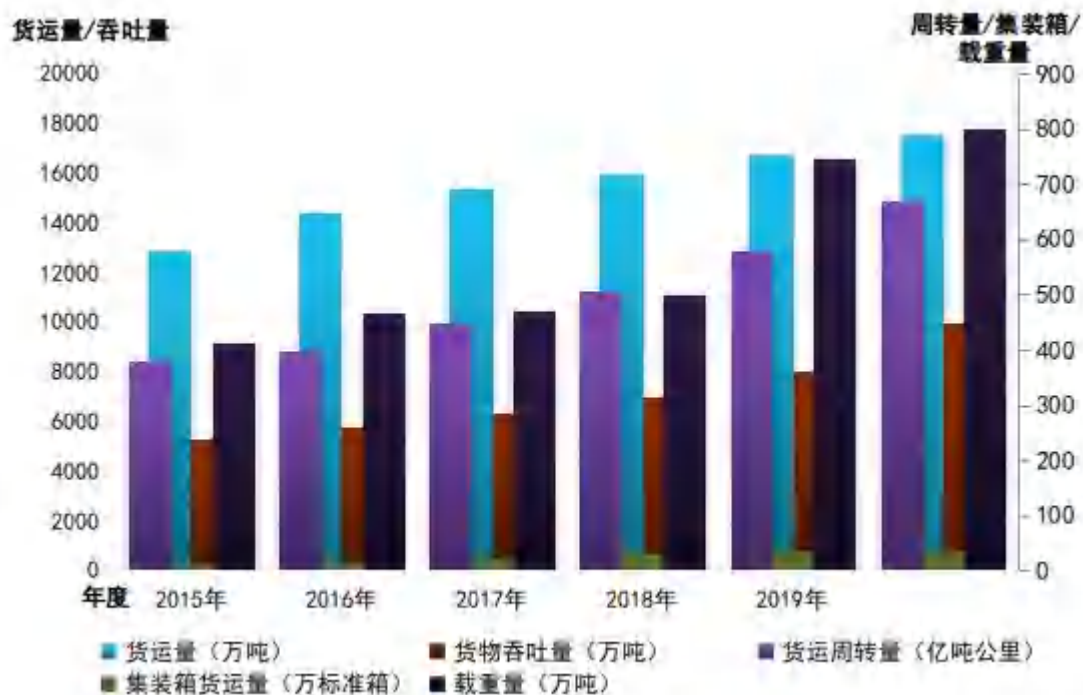


图 2-5 贵港市“十三五”水路货运量示意图

(三) 服务水平不断提高。

贵港市积极推动邮政行业发展,大力开展建制村通客车工作,推出特色公交服务,运输服务的便捷性、多样性、惠民性明显提升。邮政业务总量由 2015 年的 3.03 亿元提高到 2020 年的 8.25 亿元,年均增长 22.18%。快递、城市配送快速发展,物流服务能力不断增强。截至 2020 年,全市已完成 72 个乡镇、1069 个建制村通客车任务,其中通班车 708 个,通电话预约车 284 个,通公交车 144 个,建制村通客车率 100%,完成“十三五”规划目标。农村客运服务水平显著提高,市辖三区农村客运班线共 151 条,农村客运班车累计投入 841 辆,共 21200 个座位。同时,贵港市还提供定制公交、学生公交、快速公交、夜间公交、城乡公交、旅

游公交等特色公交服务，不断满足群众的日常出行需求。



图 2-6 贵港市“十三五”邮政行业发展情况图

此外，“十三五”期间贵港市继续加强多式联运发展，运输组织不断优化。一是积极向运输企业宣传多式联运有关的政策文件和实行多式联运的目的、意义，使更多的企业参与到多式联运中去。二是根据市场需要，积极鼓励和引导运输企业发展适合多式联运各种运输方式的车辆、设备，为发展多式联运奠定基础。三是积极鼓励和引导相关运输企业与生产企业、货源企业加强联系和沟通，了解所运输的货物品种，运输目的地、运输方式等有关信息，确定适合生产企业的运输方式并进行运输，使多式联运各种运输方式进港口、进园区、进集群、进市场。四是通过会议、日常检查等形式，加强与企业在发展多式联运方面的联系与沟通。

2019 年华兴、祥恒、昌盛、永泰、鹏程等运输企业都与水路相关企业建立了多式联运合作关系，公路水路运输接驳得到进一步发展。

（四）枢纽站场建设有序推进。

“十三五”期间，贵港市积极探索枢纽站场建设方案，有序推进客货枢纽站场建设。客运站场方面，一方面，贵港市高铁综合客运枢纽站已开工建设，桂平市江北新区汽车站已进行清表工作；平南县综合客运枢纽站项目已进入主体施工阶段。另一方面，贵港市结合城乡规划建设实际，大力推进城市公交车站、乡镇客运站和农村候车亭建设。截至 2020 年底，全市客运站共 27 个（其中二级以上 7 个），乡镇客运站 20 个。其中，20 个营运乡镇客运站分别为市辖三区 3 个、桂平市 14 个、平南县 3 个。城乡客运一体化网络更加完善，居民出行更加便利。

货运站场方面，贵港市成功列入全国二级物流园区布局城市，苏湾物流园一期工程已经完成，罗泊湾物流园、江南物流园等规划前期工作持续推进。

三、公共交通运输发展实现量质齐升

（一）公共交通成绩突出。

截至 2020 年底，贵港市辖三区公交运营车辆共 482 辆，其中新能源纯电动公交车 382 辆，其他公交车 100 辆。公交线路 54 条，其中常规线路 18 条、定制公交 10 条（暂停 7 条）、学生公交 13 条（暂停 4 条）、快速公交 3 条（暂停 1 条）、夜间公交 2 条、

城乡公交 7 条、旅游公交 1 条。全市乡镇、建制村通公交数量分别为 31 个、144 个。桂平市现有公交车辆共 114 辆，其中新能源纯电动公交车 60 辆，其他公交车 54 辆。公交线路 17 条，其中常规线路 17 条(暂停 7 条)，全市建制村通公交数量为 22 个。平南县现有公交车辆共 179 辆，其中新能源纯电动公交车 87 辆，其他公交车 92 辆。公交线路 36 条，其中常规路线 17 条、城乡公交 17 条、旅游公交 2 条，全县建制村通公交车数量为 56 个。贵港市辖三区现有两处公共交通停车场，第一处为公共交通停车场站，占地面积 21 亩，具有公交停放、充电的功能。第二处为第三公交综合停车场，用地总面积约 100 亩，具有公交车辆停放、充电、修理、保养、运营管理、生产设施管理等功能。

截至“十三五”末，公交运营线路总长达 653.8 公里，公交线网长度为 114.58 公里，城区线网密度为 1.5 公里/平方公里，城市公交线路网比率达 42.16%。全市公交站点共 185 对，站点候车亭覆盖率达 70%。中心城区公交站点 300 米范围覆盖率达到 41.4%，500 米范围覆盖率达到 80.76%，每万人拥有公交车 14 标台，是“十二五”的 14 倍，满足规范对中小城市规定的 6.6—8.3 标台/万人。

(二) 公交都市建设加快推进。

“十三五”时期贵港市通过规划引领，加大各方保障，逐步加大基础设施建设，进一步完善公交线网，稳步提高公交服务水平，公交都市创建工作取得一定成效。

一是进一步制定了《贵港市创建公交都市推进公共交通良性

发展 2019 年提升方案》，对实施公共交通设施拓展工程、公交线路优化工程以及加快统筹推进城乡公交一体化改造等十大工程的工作任务和职责进行量化，有力地推进公交都市建设。

二是推进公交设施项目建设。目前已完成一期从高铁站前广场经金港大道至园博园路口的专用道标线施划，二期工程前期工作正在开展；第三公交综合停车场项目于 2018 年 9 月交付使用。

三是推进城市公共交通行业监管平台、企业运营智能调度平台和乘客出行信息服务平台的建设。“三大平台”项目被列入贵港市智慧城市建设第二期项目。

四是加快推进公交线网的规划工作。“十三五”期间，贵港市对公交线网优化和城乡客运一体化发展进行总体规划，并完成了《贵港市城区公共交通线网发展规划（2019—2025）》和《贵港市城乡客运一体化发展规划（2019—2025）》的编制工作。

五是加快推进城乡公交一体化工作。截至 2020 年，全市有 31 个乡镇通公交车，建制村通客车率 100%。

四、智慧平安绿色交通建设持续发展

（一）智慧交通建设稳步推进。

“十三五”以来，贵港市以“惠民、兴业、善政”的智慧城市发展目标，推进智能交通项目建设，交通智能化水平不断提高。

一是交通一卡通工作全面铺开，截至 2018 年，贵港市中心城区已实现交通一卡通互联互通，机具安装率、线路覆盖率 100%，提前一年完成自治区下达的工作任务。桂平市、平南县交通一卡

通工作也在快速推进，已下发《桂平市、平南县交通一卡通工作实施方案》。

二是 IC 卡电子证件发放工作持续推进，2017 年贵港市共发放 IC 卡道路运输电子证件 10377 张。2019 年 9 月，广西 IC 卡道路运输电子证件移动稽查辅助系统在贵港市正式试点应用。该系统的应用加快了广西区道路运输信息化建设，是智慧交通发展的基础工作，有利于提高交通运输管理和执法水平。作为试点单位，贵港市交通运输综合行政执法支队高度重视试点工作，积极在支队上下推广系统的使用。

三是突破技术瓶颈，实现了自治区、市、县的数据对接，全市二级以上汽车客运站实现联网售票，贵港市交通行业管理与客运市场之间联系更为紧密，客运体系运行效率得到较大提高，促进了各客运站经营管理的信息化、现代化。

四是紧跟行业步伐，成功推出北斗出行平台，方便市民预约公交车和出租车。2018 年 1 月，贵港首个行人过街感应系统在市辖区中山路广场明珠路段正式启用，目前，贵港市已经在港北区新世纪小学北门路段、荷城小学西门路段和普罗旺斯小区南门等市区重要路段安装行人过街感应系统 16 处。

五是抓紧执行“十三五”智能平台建设，着重推进城市公共交通行业监管平台、企业运营智能调度平台和乘客出行信息服务平台建设，提高贵港公交智能化效率。贵港市大数据发展和政务局计划在市区范围内打造智慧示范路试点，目前，已与各有关单位

商议如何以智慧化的方式打造示范点提出意见建议，并整理汇总交由项目公司形成建设方案。

（二）平安交通建设加快实施。

“十三五”以来，贵港市交通运输行业共发生涉及人员死亡的道路运输行车事故 68 起、死亡 86 人、受伤 50 人，与“十二五”相比分别下降 53.7%、下降 48.8%、下降 52.0%。交通工程建设领域未发生涉及人员死亡的安全生产责任事故。截至目前，没有发生重特大交通运输安全生产事故，安全形势总体平稳。

“十三五”期间，贵港市继续推进安全应急体系建设，加强安全生产应急预案的评估和修订。督促企业落实安全主体责任，明晰安全生产监督管理责任。完善安全生产巡视和监督检查工作机制，加强安全应急演练。加强专项治理和监督执法，重点加强车辆动态监控管理，“两客一危”车辆入网率、上线率均达到 100%。深入开展“打非治违”行动、持续开展高铁站交通秩序整治行动、超限超载专项治理行动、内河船涉海运输整治等专项行动。联合交警、公路局、安监局、教育局等部门开展道路交通安全专项整治。开展农村公路安全隐患大排查大整治，进一步提高农村公路安全水平。继续组织实施农村公路安全生命防护和危桥改建工程，定期排查交通安全隐患。强化季节性和重点时段安全监管和应急工作，安全生产形势有所好转。加强安全文化宣传，推进宣传教育体系建设。

表 2-9 贵港市“十三五”交通事故统计表

年度	事故次数（起）	死亡人数（人）	受伤人数（人）	
2015 年	16	20	11	
2016 年	12	15	18	
2017 年	15	17	9	
2018 年	16	23	16	
2019 年	11	13	5	
2020 年	14	18	2	
同比 增长 (%)	2015-2016	-25.00	-25.00	63.64
	2016-2017	25.00	13.33	-50.00
	2017-2018	6.67	35.29	77.78
	2018-2019	-31.25	-43.48	-68.75
	2019-2020	27.27	38.46	-60.00



图 2-7 贵港市“十三五”交通事故统计图

（三）绿色交通建设初显成效。

“十三五”期间，贵港市以“基础设施更加环保、运输装备更加低碳”为目标，积极构建绿色交通网，绿色交通发展取得新进展。

一是优化调整车辆能源结构。“十三五”以来，贵港市新购入公交车 564 辆，其中三区新购入公交车 382 辆、桂平新购入公交车 60 辆、平南县新购入公交车 112 辆。“十三五”期间，全市新增清洁能源公交车 529 台，实现清洁能源公交车零的突破。

二是稳步推进交通运输节能减排工作。出台了《贵港市大气污染防治攻坚三年作战实施方案（2018—2020 年）》，综合交通运输改善环境空气质量成效初步显现。高度重视港口码头扬尘污染防治工作，目前贵港市多个码头已经建立并实施了有效的管理制度，扬尘治理工作实现制度化、规范化。

三是邮政行业绿色发展取得突破。市场主体和从业人员环保意识极大增强，环保作业能力大幅提升。各寄递企业逐步推广使用中转箱、环保袋、笼车等物品装备。邮政企业 83 个营业网点已实现销售新标准箱和免胶带箱，各快递企业逐步淘汰面向消费者的传统塑料袋，转为投放循环使用“青流”循环箱、循环使用环保袋等。截至目前，贵港市主要品牌快递企业电子运单普及率已经达到 99.74%。邮政快递企业瘦身胶带封装比例达 100%，电商快件不再二次包装率达 98%，循环中转袋使用率达 96.6%。98 个邮政、快递网点设置标准包装废弃物回收装置，初步建立包装回收和处理机制。积极推广使用新能源汽车，其中顺丰已投入 13 台用于支线运输环节。

四是积极开展文化宣传活动，调动公众参与绿色交通建设积极性。举办了“绿色出行宣传月活动”“绿色低碳出行日”等活动，努力创造全民共建绿色交通氛围。

五、交通行业投资融资力度不断加大

（一）公路水路投资超额完成。

“十三五”期间，贵港市公路水运交通建设项目投资额累计完成 310.77 亿元。其中高速公路项目建设完成投资约 212.07 亿元，路网项目建设完成投资约 35.83 亿元，农村公路建设项目投资完成约 20.42 亿元，社会交通建设项目投资完成约 26.67 亿元；水运建设项目投资完成约 15.78 亿元。“十三五”以来，贵港市连续 5 年超额完成自治区下达交通建设项目投资目标任务。

（二）交通扶贫工作扎实推进。

全市围绕“牵头组织、行业扶贫、驻村帮扶”三大目标，扎实推进交通扶贫工作，不断加大交通扶贫项目投资。“十三五”期间，全市统筹整合交通运输、扶贫、财政、发改、民宗等部门，加大交通基础设施建设投入，贵港市农村公路累计完成投资 20.42 亿元，其中新改建农村公路项目 1958 个 6489 公里，桥梁 68 座 2976 延米；投入资金 20.5 亿元，建设自然村（屯）道路 5726 公里，实现建制村村村通水泥硬化路、通客运班车、20 户以上自然村（屯）全部通水泥（或砂石）路。2018、2019 年，平南县、覃塘区分别获得“四好农村路”自治区示范县称号；2019 年，平南县获

得“四好农村路”全国示范县称号。

(三) 交通投资模式趋向多元。

贵港市交通行业积极推动以政府为主导的多元化投融资机制。一是通过灵活包装、策划，采用 PPP 等方式筹措项目建设资金。全市交通基础设施项目成功融资 90 亿元建设资金，有效解决建设项目地方配套资金问题。二是充分利用国家、自治区出台的补助政策，积极向上级申请补助资金。不断加强向上级部门请示、汇报，成功申请上级补助资金 17 亿元推进全市交通基础建设，有效缓解项目建设资金压力。

表 2-10 贵港市“十三五”交通项目投资表 (亿元)

年度	高速公路	路网项目	农村公路	社会交通	公路项目小计	水运项目	累计投资合计	投资任务金额	完成比例 (%)	
2015 年	25.83	3.94	4.39	11.08	45.24	6.35	51.59	48.50	106.46	
2016 年	22.77	5.83	1.75	9.65	40.00	3.13	43.13	39.70	108.64	
2017 年	40.10	8.10	1.59	8.00	57.79	1.49	59.28	53.20	111.42	
2018 年	49.70	5.20	2.74	9.02	66.66	1.50	68.16	60.75	112.18	
2019 年	46.50	10.10	0.94	-	57.54	5.16	62.70	62.22	100.77	
2020 年	53.00	6.60	13.40	-	73.00	4.50	77.50	70.30	110.24	
增长率 (%)	2015-2016	-11.85	47.97	-60.14	-12.91	-11.58	-50.71	-16.40	-18.14	-
	2016-2017	76.11	38.94	-9.14	-17.10	44.48	-52.40	37.49	34.01	-
	2017-2018	23.94	-35.80	72.33	12.75	15.35	0.67	0.68	14.19	-
	2018-2019	-6.44	94.23	-65.69	-	-13.68	244.00	-8.01	2.42	-
	2019-2020	13.98	-34.65	1325.5	-	26.87	-12.79	23.60	13.03	-



图 2-8 贵港市“十三五”交通建设项目投资及完成情况

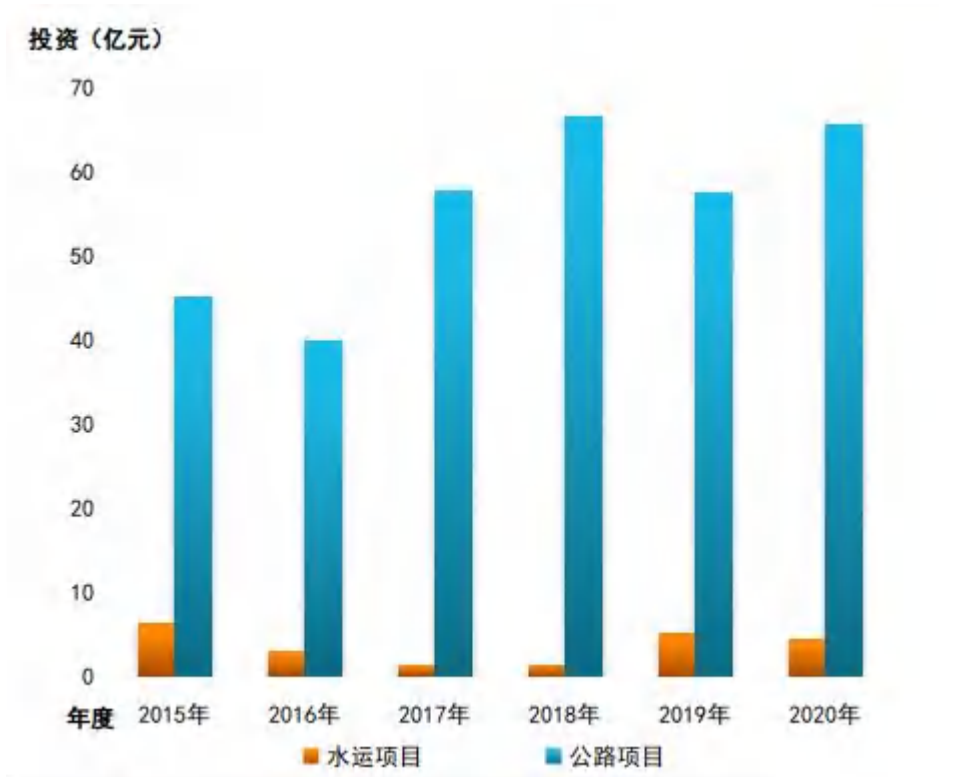


图 2-9 贵港市“十三五”公路水运建设项目投资情况

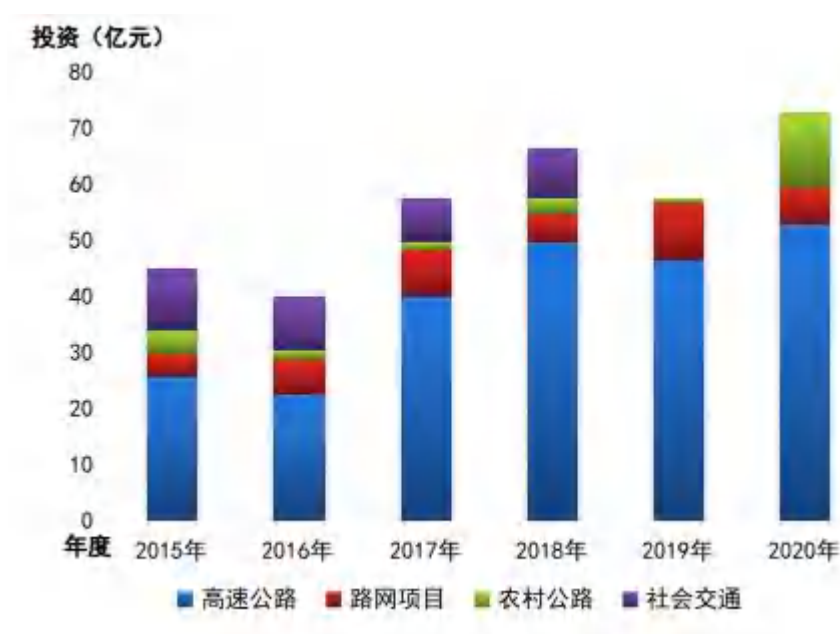


图 2-10 贵港市“十三五”公路建设项目投资情况

第二节 规划执行情况

一、交通发展指标完成情况

贵港市“十三五”规划中提出的主要交通发展指标中，高速公路通车里程、普通国省干线公路里程、村村通四级路等基础设施建设指标，公路客运及货运、内河航运、邮政业等运输服务指标已完成。农村公路硬化总里程、危桥改造工程、通村水泥路加宽工程、港口码头、客货运枢纽等基础设施建设指标，公共交通站点覆盖率等运输服务发展目标，由于受到土地、资金等因素影响，尚未完成。

表 2-11 贵港市“十三五”综合交通运输建设目标完成情况汇总表

类别	具体目标	单位	2020 年规划	2020 年实际		
交通基础设施	公路	公路总里程	公里	9000	8919	
		高速公路通车里程	公里	394	469	
		普通国省干线公路里程	公里	980	1007	
		农村公路硬化总里程	公里	5440	5237	
		二级以上公路里程	公里	2250	1377	
		乡镇通二级及以上公路比例	%	≥85	85	
		村村通四级路	%	100	100	
		危桥改造工程量	米	5000	2249.52	
		通村水泥路加宽工程量	公里	861	283.51	
	内河航道	西江航道 3000 吨级以上比例	%	32	32	
	港口码头	港口泊位	个	194	155	
	枢纽建设	二级及以上等级客运站	个	13	7	
	客运站	乡镇客运站	个	59	54	
		新建便民候车亭	个	150	112	
	物流园	新建成物流园	个	10	0	
运输服务	公路客运	公路中高级客车占营运客车比重	%	≥60	75	
		具备条件建制村通班车率	%	100	100	
	公路货运	货运车型标准化率	%	80	80.8	
		城市公交	公共交通占机动化出行比例	%	≥20	29.1
			中心城区公共交通站点 500 米覆盖率	%	100	80.76
		中心城区万人公交拥有数	辆	6	14	
	内河航运	船舶总运力	万载重吨	500	774.35	
	港口	港口货物吞吐量	万吨	≥8000	10552	
集装箱		万标准箱	40	35.38		
信息科技	公路	高速公路 ETC 覆盖率	%	100	100	
		客运站联网售票开通率	%	100	100	
	港口航运	电子口岸平台	个	1	1	
		公共物流服务信息平台	个	1	1	
安全应急	应急	一般灾害公路应急救援时间	%	<2 小时	2 小时	
		一般灾害公路抢通时间	%	<24 小时	24 小时	

类别		具体目标	单位	2020年规划	2020年实际
邮政业	普通服务	乡村通邮率	%	100	100
	快递服务	快递企业乡镇网点覆盖率	%	100	100
		省会及重点城市间快件投递保证时效	小时	72	72
		市内当日达时效产品比重	%	90	98
		延误率	‰	≤5	0.03
		损毁率	‰	≤0.05	0.0002
		丢失率	‰	≤0.03	0.0001

二、投资计划完成情况

在贵港市“十三五”综合交通运输发展规划中，提出了包括公路、港口及集疏运配套设施、铁路、枢纽场站、航空、交通运输支持保障体系共六大类建设项目，计划总投资 286.17 亿元。至 2020 年底，全市交通项目完成投资 310.77 亿元，完成计划投资的 108.60%。

“十三五”期间，贵港市交通建设投资以公路基础设施投资为主，比重将近 94%。高速公路进展情况较好，除贵港西外环高速公路外，基本完成“十三五”期规划建设目标；农村公路联网工程超额完成任务，渡改桥工程放入“十四五”规划实施，窄路加宽、危桥改造、安保工程、道路硬化助推清洁乡村工程等持续推进中。普通国省干线公路、专项公路、港口及集疏运配套设施、枢纽场站等项目由于受到资金因素约束，以及用地审批等工程前期环节影响，建设进度相较计划滞后。铁路建设方面，目前已完成黎湛线电气化改造，其余建设项目主要配合上位规划实施，具体进度

不受贵港市控制。航空建设方面，贵港城区通用机场、贵港（桂平）机场已开展项目前期研究。

第三节 存在问题

尽管“十三五”期间贵港市综合交通运输发展取得了不错的成绩，但与交通运输建设项目规划目标对比，建设发展实际与目标之间仍存在一定差距。通过分析，总结得出贵港交通发展存在的问题主要有以下四个方面。

一、综合交通运输体系仍待完善

公路方面，贵港市公路网进一步扩大，但总体技术等级仍然偏低。截至 2020 年底，二级及以上高等级公路比例为 15.33%，较“十二五”末的 12.89%有所提高，但仍低于广西全区 16.40%的平均水平。多个国省道干线公路项目实施过程中受建设用地影响、地方配套资金筹集困难等多方面原因限制，推进速度缓慢。S511 江南工业园至桥圩界、平南动界至大安、平南高速西出口至思旺、官成迴龙至平武等一系列城市对外道路提级改造工程进度缓慢，重点区县及乡镇对外交通转换不畅，集散效率低。

城市道路方面，目前贵港市主干路、次干路、支路间的路网级配不合理，呈现“倒金字塔”型。路网结构的倒置、不协调，使主干路交通吸引力进一步加强，贵港市城市次干路与支路系统严重不足，城市毛细血管不畅通，带来了交通集中和交通阻塞的问题。

题。由于历史及用地发展的原因，城市道路存在断头路较多、路况不良、路网连通性差等问题。在发展过程中，中心城区东部组团的道路建设实施率较低，目前仅一条金港大道连接至东环路。

农村公路建设取得较大成就，但低等级公路占比仍较高，降低了公路网的整体通行能力和效率，公路公共服务水平亟待提升。许多道路为四级或等外公路，路面宽度不足5米，通行条件较差。村村通双车道项目进展缓慢，主要是由于农村公路扩建存在大量征拆，征拆费用缺口较大导致。全市中小河流较多，路改桥工程有待进一步推进。此外，各产业园区之间缺乏线路联系，货物运输效率不高。

铁路方面，横向通道：贵港珠江—西江流域交通运输通道内，南广高铁原规划为客货两用铁路，但由于开通后实际客运量远大于预测值，改为客运专线。若未来无新建铁路分流铁路客运量，南广高铁将难以开通货运功能，通道内铁路货运能力明显不足。纵向通道：目前贵港市南北向铁路尚未形成，处于北上南下无便捷铁路的尴尬境地。桂林—贵港—玉林交通运输黎湛通道内，黎湛铁路是贵港市唯一一条货运铁路，贵港港货运铁路均为黎湛铁路的支线，货运需求大、货运能力紧张。桂平市当前无货运铁路，导致港口、铁路运输无法实现互联，成为制约经济发展的最大短板。全市港口铁路专用线共5104米，线路较短，难以满足港口货运需求。

水运方面，部分主航道等级不高，大港口、大码头数量稍有

欠缺，老旧码头比例大，“小、散、弱”现象突出。疏港铁路、疏港公路等港口集疏运配套项目较少，沿江运输网络尚未形成，与北部湾海湾联运通道尚未打通，疏港通道能力不足，不能实现江海联动，货运运输线路有待完善。

航空方面，贵港通用机场未能按照计划推进建设，全市航空机场建设目前推进较慢。邮政方面，航空物流发展滞后、高铁货运快递不够便利、自然村硬化道路尚未全覆盖等，导致邮政发展受到限制。

综上所述，贵港市亟需完善综合交通运输体系，以适应未来客流、物流快速便捷流动的需要，综合运输网络规划建设仍需加强。总体而言，“十三五”期间贵港市重点关注公路、水路与城市干线道路交通建设，对铁路、航空、邮政业和城市集散道路、地方道路的关注相对欠缺，在政策扶持与资金补助等方面提供不足，导致各行业发展存在差距，综合交通运输立体化、协同化有待提高。

二、区域性快速通道能力不足

以贵港市中心城区为核心、辐射周边重要市、县的快速交通网未全面建成。通往桂林、北海、海口等方向尚未建成便捷、高标准直达高速铁路联系。“十三五”期末，高速公路主骨架虽已基本形成，但横向高速公路运输需求较大，纵向高速公路运输能力偏弱，贵港市与周边各县市区之间的高速通道仍待进一步加密。

现状路网中，横向通道为贵港珠江—西江流域综合交通运输

通道，横向高速公路通道能力较强，现快速通道内包含南广高铁、梧贵高速和苍硕高速，但桂平市与平南县之间暂无直达铁路。同时，桂平市与平南县之间缺少贯通的高速公路，平南县至来宾市需绕行，实质上东西向仅存在一条快速通道。贵港至南宁方向目前仅一条高速公路通道，缺少绕行分流路线，节假日交通拥堵问题突出。随着全面对接粤港澳大湾区各项方案的实施，未来贵港市连接广东省的通道交通需求定会产生较大增长，贵港直达贺州、通往粤港澳大湾区的高速公路通道亟待完善。

纵向通道内，缺少贯穿南北方向便捷、高标准的直达高速铁路。直接连接柳州市与钦州市的纵向高速公路通道尚未建成，绕行时间与经济成本均较大。贵港市环城快速通道尚未形成，桂平市东面与北面暂未建成环城路，重大节假日市区拥堵严重；城区至高速公路出口改扩建工程“十三五”期间推进较慢，城市外围通行效率不高。

三、一体化运输服务水平不高

综合客货运交通枢纽建设相对滞后，枢纽运营管理一体化程度不高，各运输方式衔接不紧密。

客运方面，桂平市江北汽车客运中心尚未开工建设，贵港市高铁客运综合枢纽、平南县综合客运枢纽站尚未建成，与南广高铁交汇处暂无枢纽站场，高铁和道路运输换乘功能不足，综合客运枢纽发展进程亟需加快。城乡居民出行需求快速增长，但与城乡公交衔接不畅，公交线网分布不均衡且功能层次结构不清晰，

公交优先落实缓慢，制约公交运营服务水平的提升。交通运输基本公共服务均等化还需加强，现有运营的农村客运站普遍存在设备设施破旧，不能及时更换，管理人员少，管理水平低，基础台账、档案、记录缺失等问题，服务水平亟需提升。

货运方面，全市大型货运综合枢纽或物流中心建设滞后，横向、纵向通道货运能力均不足，桂平市尚无货运铁路线路开通。多用途船舶数量虽多但效率较低，专用集装箱船舶数量不足，集装箱运输相对滞后，难以发挥贵港港内河大港的水运优势。邮路使用频率高，但自然村硬化不到位，导致邮政投递困难，城市配送最后一百米、农村配送最后一公里问题较为突出，农村物流配送网络有待完善。货物运输组织仍较为松散，货运运输成本偏高，难以支撑贵港市社会经济与日益增长的货运物流需求。

各种运输方式衔接不顺畅，客货运输存在综合信息服务尚未实现互联互通，规范化、组织化、现代化水平不高的通病，目前“公转水、公转铁、铁转水”难以实现无缝衔接，旅客联程联运和货物多式联运有待加快发展。

四、用地、资金等要素依然制约项目建设快速推进

用地方面，交通基础设施项目大多属于线性工程，用地需求量大，占用耕地数量多，耕地占补平衡难以落实，特别是难以避让永久基本农田。随着“十三五”以来土地管理不断规范，二级以上公路项目由于路基宽度超过8米，需办理用地审批手续，但占用永久基本农田、耕地占补平衡指标等问题无法解决，导致用地

手续无法办理 ,严重制约项目建设 ,二级以上公路里程比“十二五”翻一翻的目标无法实现。

资金方面 ,贵港市地方财力有限 ,主要依靠上级补助 ,但“十三五”期间列入上级规划和计划的重大项目不多 ,导致项目建设推进速度慢。另一方面 ,虽然 G358 平南大安至镇隆公路、贵港市九路两桥项目、贵港市西外环高速公路项目等采用了 PPP 的模式建设 ,但总体来说 ,创新筹集建设资金的方法还是不多 ,项目建设与资金的需求仍存在较大差距。

第四节 规划环境

一、发展机遇

(一) 区位优势明显。

从地理位置来看 ,贵港市东临梧州、南临玉林和钦州、西接南宁、北邻来宾 ,位于南宁、柳州、北海、梧州四市的几何中心。珠江水系的郁江、黔江、浔江流经各县市区 ,市域内公路、铁路、水路纵横交错 ,是华南地区水陆联运关键的交通枢纽、大西南地区东向出海最便捷的通道。



图 2-11 贵港市交通区位图

从经济区位来看，贵港市地处华南、西南、珠三角、北部湾与东盟经济圈的结合部，是对五大经济区域市场要素流动起到承载、支撑和转换功能的主通道、关键交汇点和经济纽带。

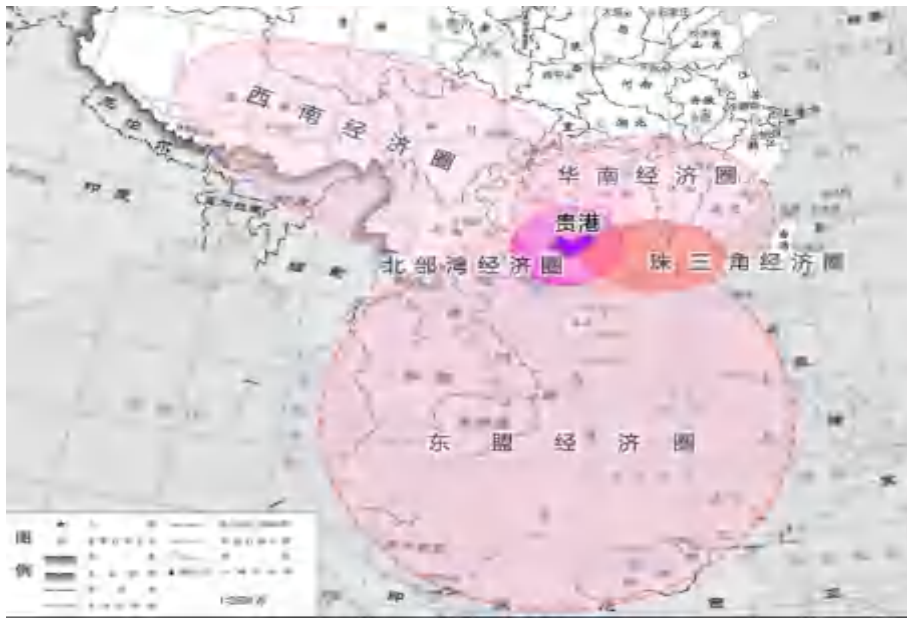


图 2-12 贵港市经济区位图

总体来看，贵港市是集地理区位优势和经济区位优势于一体的区域性中心城市，是兼具重大战略意义和发展前景的“黄金腹地”，具有大力发展综合交通运输的先决条件和客观需求。

（二）战略地位提升。

贵港市面向粤港澳，与东盟国家海陆相连，处于国家级、自治区级多重发展战略在区位层面的叠加之中，是国家“一带一路”战略、“中国—东盟自由贸易区”经济合作、“珠江—西江经济带发展规划”的重要节点，是“广西全面对接粤港澳大湾区建设总体规划”承东启西的关键通道。近年来，中央赋予广西“三大定位”的新使命，充分体现了广西在国家战略中的重要地位，与大湾区建设的总体思路及空间格局高度契合、一脉相承，从战略层面明确了

广西与大湾区统筹对接、合作发展的方向和重点。贵港市作为广西对接粤港澳大湾区的重要纽带，战略地位日益凸显。

（三）合作力度增强。

随着国家推进交通强国建设、区域协调发展等战略的提出，面向推动“一带一路”建设、珠江—西江经济带发展、西部陆海新通道建设，广西“双核驱动、三区统筹”新格局形成，广西与粤港澳大湾区合作、中新经贸合作等众多发展机遇，广西与周边国家、泛珠三角区域、城市的合作不断深化，合作更为密切；共同制定了多种合作机制，搭建了多个合作平台，在基础设施共建、产业融合对接、开放合作交流等方面取得了明显成效。

基于毗邻粤港澳、与东盟国家海陆相连的区位优势，贵港市积极融入国家推动区域协调、坚持陆海统筹开放的重大部署，推动多领域合作，积极承接产业转移，与周边国家、区域、城市等的合作进一步升级，为“十四五”贵港市国民经济与交通运输发展奠定了良好基础。

二、形势需求

（一）综合交通运输发展面临的新形势。

1.区域发展战略规划。

随着“一带一路”战略、“中国—东盟自由贸易区”经济合作、“珠江—西江经济带发展规划”“广西全面对接粤港澳大湾区建设总体规划”等一系列国家级、自治区级重大发展战略机遇在贵港的区位叠加，贵港市承东启西、沟通南北的重要区位优势进一步凸

显。面对多重发展战略机遇和挑战，关键在于如何在国家和区域发展战略布局下，将贵港市的区位优势转化为发展优势，发挥叠加战略主轴节点城市的先行作用，提升区域枢纽的辐射带动能级，推动形成新的开放格局，实现跨越式发展。

一方面，贵港市应加强与国家级专项规划、区域规划、空间规划的衔接，形成全国“一盘棋”，以一体化、高质量发展为重点，融入华南、西南、中南及东盟地区现代化综合交通运输体系。另一方面，又应因地制宜，符合地方实际，突出贵港地方特色，以西江经济带建设、对接粤港澳大湾区规划、广西“南向、北联、东融、西合”全方位开放格局等为契机，不断提升贵港市的区域枢纽地位，逐渐打响交通旅游品牌，加强巩固内河大港地位。

2.经济社会发展形势。

近年来，贵港市以经济发展为主导，深入实施“工业兴市、工业强市”战略，大力开展“大招商、招大商”、“六个年”等活动，为原本较为薄弱的经济基础增添了新的发展动力，经济增长呈现高质高速的良好态势。2020年，贵港市地区生产总值(GDP)1352.73亿元，较上年增长7%，增速排名由“十二五”期末全区第11位上升至全区第6位，总值排名位于广西中游。2020年末，贵港市常住人口431.63万人，城镇化率为50.95%，低于广西平均水平(51.09%)及全国平均水平(60.60%)。在当前及今后的一段时期内都将处于城镇化快速发展阶段。

在我国国民经济发展进入“新常态”，国民经济增速逐步放缓

的大环境下，贵港市坚持“稳中求好、稳中快进”的发展主基调，实现并保持了贵港市总体经济发展的平稳快速增长。为实现经济更高质量发展，进一步承接粤港澳大湾区产业转移，“十四五”时期应重点提升交通运输地位与作用，从贵港市经济发展需求出发，以交通基础设施互联互通为先手棋，全面系统地谋划交通发展，凸显交通运输的引领性和战略性。统筹考虑产业布局和城市发展特征，推动交通与产业、城市发展协调融合，促进资源要素有序流动、资源高效配置、市场深度融合，从而进一步支撑建设现代化经济体系。

3.交通行业发展形势。

“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，也是全面推进“交通强国”“交通强区”建设，贯彻落实中央完善规划体系、加强规划衔接要求、推动交通运输高质量发展的第一个五年规划期，是我国交通行业政策利好的重要发展时期。但随着近年来我国国民经济增速的逐步放缓，交通运输经济也面临着较大的下行压力。

交通运输作为现代化经济体系的基础性、先导性、战略性产业，是全面建成社会主义现代化强国的重要支撑。“十四五”时期应紧紧围绕统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局，牢牢把握交通“先行官”定位，推动交通发展由追求速度规模向更加注重质量效益转变，由各种交通方式相对独立发展

向更加注重一体化融合发展转变。以交通强国建设、国家综合立体交通网规划、国土空间规划、智慧城市建设、公交都市建设等为契机，从基础设施网络、综合交通枢纽、运输服务体系建设等方面探索规划贵港市综合交通运输的发展目标和任务，加大基础设施建设、建立综合型交通场站枢纽、推进一体化交通发展、开展水陆空多式联运建设，是贵港市“十四五”时期综合交通运输发展的必要手段。

（二）综合交通运输发展提出的新要求。

随着“十四五”时期经济发展增速逐渐放缓，贵港市经济步入新常态，交通运输规模和需求结构也将有所改变。适应新常态，对全市综合交通运输发展提出了以下几个方面的要求。

1. 统筹交通布局规划，完善综合交通运输网络的要求。

随着我国工业化、城市化水平不断提升，对交通运输的质量、效率、成本等方面要求越来越高，迫切需要发展综合交通运输来提升运输系统的整体效能。《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要（2021—2035年）》等国家重大发展规划也对未来我国综合立体交通网络发展提出了总体要求和规划目标。贵港市“十四五”时期应以“安全、高效、便捷、经济、绿色”为发展理念，以“补齐短板、优化结构、改善管理、加强建设”为总体要求，统筹贵港交通布局规划。在提升完善综合交通运输大通道功能与布局的基础上，补齐纵向通道运输短板、提高交通基础设施供给能力、优化交通运输结构、不断完善综合交通运输体系建设。以

社会发展和人民群众多层次、定制化、高品质的交通需求为导向，构建现代化高质量的综合立体交通网络，提供便捷化、高效化、绿色化的出行和物流服务。

2.打造贵港综合交通门户，构建开放型交通体系的要求。

“十四五”时期，广西将加大对外开放力度，继续加强与粤港澳大湾区、东盟国家合作，进一步推动形成“南向、北联、东融、西合”全面开放的全新发展格局。这就要求贵港市紧跟开放发展需要，对外加强战略性基础设施建设，强化与周边城市互联互通，深度融合“一带一路”“全面对接粤港澳大湾区建设总体规划”等国家、自治区级重大战略规划。强化贵港交通运输发展在区域互联互通中的引领作用，进一步提升交通运输对外辐射能力，确立国际性、区域性交通门户地位。依托国际国内综合运输大通道，加快形成内通外畅的贵港综合交通运输网络，有效促进国际国内要素有序自由流动、资源高效配置、市场深度融合，以交通运输为先行官推动形成全方位开放新格局。

3.强化交通引领支撑作用，构建经济高效运输体系的要求。

全面建成小康社会对综合交通运输水平与服务质效提出了更高要求。一方面，要求强化交通引导联动开发能力，破解贫困地区经济社会发展的交通瓶颈，推动运输服务普惠化、均等化，改善交通一体化水平，发挥交通运输对于实现区域协调发展的支撑作用。另一方面，推进供给侧结构性改革，要求交通运输业提高供给质量效率、降低运输服务成本，有效发挥综合交通运输的比

较优势和组合效率。大力发展智慧绿色安全交通，深化出租车行业改革、提升交通运输管理精细化水平，加强运输行业体系建设、交通行业人才队伍建设等，着力构建经济高效的运输体系，充分发挥交通运输对经济发展的支撑作用。

4.坚持创新驱动，构建科技引领型智慧交通体系的要求。

在移动互联背景下，大数据、云计算、人工智能等新兴技术与交通运输各领域各环节的深度融合与创新应用是大势所趋，有助于“交通强国”战略的落地实现。“十四五”期，以科技创新为引领，在贵港市智慧城市建设总体布局指导下，大力开发交通智慧化设施，提升智慧化管控水平，构建科技引领型智慧交通体系，实现向创新驱动型交通体系发展的转变升级。整合多元化交通信息服务，强化交通数据开放共享，全面提升交通运输系统服务信息化和行业管理智能化水平，实现交通运输高质量、高水平发展。

5.坚持以人为本，构建可持续发展型交通体系的要求。

安全是综合交通运输发展的本质要求和基本前提，无论交通运输发展到哪一阶段，都必须坚持人民利益至上，始终把安全放在首要位置，构建安全交通保障体系，健全交通安全管理机制。绿色是综合交通运输可持续发展的内在要求，尤其在目前国家统一国土空间规划体系和生态环境保护制度的情况下，土地资源及生态资源必将成为限制交通建设发展重要因素。这就要求交通发展必须紧密结合国土空间开发，注意与国土空间规划的衔接融合，提高交通运输的空间组织效率及资源统筹利用效率。要求交通发

展深入贯彻生态文明理念，促进各种运输方式集约利用土地、岸线等资源，充分发挥水运、铁路等耗能低的交通运输方式的比较优势，优化运输结构，打造可持续型交通发展体系。

第三章 总体要求

第一节 指导思想

深入贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想和党的十九大和十九届历次全会精神，紧紧围绕统筹推进“五位一体”总体部署和协调推进“四个全面”战略布局，坚持新发展理念，以交通强国建设为统领，以高质量发展为根本要求，以供给侧结构性改革为主线，以《贵港市国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要（2021—2035年）》《广西综合交通运输发展“十四五”规划》《广西全面对接粤港澳大湾区建设总体规划（2018—2035年）》《贵港市现代综合交通体系发展规划（2020—2035）》等为指导，牢牢把握交通“先行官”定位，坚持需求和问题为导向，着力推进安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系建设，不断提高综合交通运输发展水平。

紧密衔接国家、区域、市域的多项规划和方针政策，以服务民生为根本，以提升贵港交通枢纽地位为抓手，全力推进交通基

基础设施建设，着力完善综合交通网络布局，持续加强枢纽节点的建设，加快提升运输服务能力和质量，不断提高交通安全和管理水平，全面促进交通运输生产、管理与服务的深度融合，培育更多、更具活力的交通运输服务新产品、新业态，为贵港市综合交通运输发展协调化、现代化、可持续化、智能化提供坚实基础。

第二节 基本原则

完善布局，优化结构。瞄准“一带一路”建设、“中国—东盟自由贸易区”发展、“珠江—西江经济带”一体化等国家重大战略部署要求，突出发展重点。加快推进交通基础设施和区域快速通道建设提速升级，积极参与融入国际、区域交通通道建设大会战，协调区域对外交通、城市交通、城乡交通一体化发展，充分发挥各种运输方式比较优势和组合效率，加快实现水陆空联运的无缝衔接。

统筹协调，开放共享。强化综合交通运输发展框架体系设计，充分发挥其在交通运输发展方向、建设运行、监督管理等方面的统筹作用。对外加强与周边区域、城市的互联互通、紧密合作，推动与粤港澳大湾区协同发展；对内以综合交通枢纽为节点、以集疏运体系为骨架，推动多式联运发展。推进区域、城市、不同运输方式之间的信息开放、资源交换与共享，发挥交通运输整体效益。

需求导向，技术引领。紧密结合人民群众的出行需要，以需求和问题为导向，推进信息技术与交通行业发展的深度融合。把政府履责要求和服务百姓出行需要，作为交通运输工作的着手点，以大数据、云计算、物联网、移动互联网等技术手段为引领，提供多元化应用产品，推进交通运输行业生产、运营和管理等方面的提质升级。

服务为本，持续发展。以服务群众为出发点，创新运营管理模式，高度重视平安交通建设，强化运输监测预警，落实生产安全责任，确保交通技术设施和重要信息系统运行稳定、安全可靠。积极推动智能交通建设，以提高交通资源配置效率、满足人民群众多样化出行需求。把生态文明建设、绿色发展理念融入到综合交通运输发展的各方面和全过程，促进交通运输可持续发展。

政企合作，提质增效。坚持市场在资源配置中的决定性作用，加快转变政府职能，厘清政府与市场的边界，深化管理体制改革，强化政府与企业间的合作，促进政企充分发挥资源优势，催生交通运输服务新业态。推进商业模式、管理方式、政策措施创新，推动交通运输行业释放内生活力、健康有序发展，提升综合交通运输体系整体运行效率和服务质量。

第三节 战略定位

促进交通与港口、城市发展相结合，强力实施港城融合、港

(口)产(业)互动发展战略，进一步巩固广西第一内河港口货运枢纽地位，破除港口同质化，打造贵港港口品牌，共建珠江—西江黄金水道，着力打造珠江—西江流域核心港口城市。紧抓广西对接粤港澳大湾区发展契机，重点发挥贵港市作为广西对接粤港澳大湾区的纽带作用，形成多通道、多种运输方式对接粤港澳大湾区的现代化立体交通网络；依托交通基础设施互联互通加大产业转移对接，强力打造战略性新兴产业城。坚持绿色发展理念，深入推进生态文明建设，构建城乡交通高效衔接转换的一体化交通网络，形成水路运输污染防控和生态保护体系，建成国内先进的公交都市、绿色交通和智慧交通示范城市，基本建成生态城市。加快推进乡村振兴战略，全面推进“四好农村路”建设，完善公路安全防护设施，保障农村地区基本出行条件；推动交通、特色农业、乡村旅游等产业融合发展，增强贵港市农业创新力和竞争力。不忘初心、牢记广西“三个定位”使命，高质量建设“交通强市”，使交通运输真正成为贵港市经济社会发展的先行官。

第四节 总体思路

基于贵港市综合交通运输发展现状，总结“十三五”时期贵港市交通运输发展经验，构建贵港市一体化综合立体交通运输网络，提升运输服务和行业管理水平，推动交通运输高质量发展。

一、核心港口城市

把握“十四五”时期经济发展机遇，充分考虑市域结构、城市功能、产业布局和交通发展的趋势，结合产业的发展，围绕贵港港货物需求源头，规划交通基础设施建设。衔接全市经济发展和产业园区的布局规划，统筹多种运输方式枢纽节点布局，强化综合枢纽功能，布设功能清晰、分工明确的货物运输网络，形成多式联运无缝衔接的综合枢纽体系，基本确立贵港区域性国际物流枢纽地位，将贵港打造成为珠江—西江经济带核心港口城市。

二、战略性新兴产业城

加快融入广西“南向、北联、东融、西合”新格局建设，打通四向交通要道，实现航空零突破，构建运转高效、协调发展的综合交通体系；整合优化运输方式，提升贵港区域性交通枢纽地位，实现通道—枢纽—网络均衡发展。以对接粤港澳大湾区为重点，以发展新能源汽车等战略性新兴产业为关键，以交通互联互通、产业联动发展等对接工作成效助力贵港建设战略性新兴产业城。

三、高品质生态城市

贯彻落实党中央、国务院关于加强国土空间开发与保护决策的重大部署，开展交通基础设施国土空间控制规划。合理控制交通基础设施建设用地、避让具有重要生态功能的国土空间，节约集约利用土地资源。完善高速公路、普通干线公路、农村公路三级层次公路集疏运体系，提高市域内部交通以及各县城与城镇及乡村网络的通畅性，形成1小时高效联运圈。强化公路、水路、邮政等行业节能防污建设，推广绿色低碳运输设备应用，将绿色

发展理念融入到规划、建设、运输等交通行业发展全过程，推进贵港高品质生态城市建设。

四、实施交通振兴，加快“交通强市”建设

落实交通振兴战略，加快建设交通强市。以谋划“十四五”综合交通规划为根本，推动综合交通高质量发展。以构建核心港口城市为目标，推动港口经济发展。以“交通网”建设为抓手，推进立体交通建设。以加快城乡融合发展为导向，构建城乡快速交通体系。以提高交通智能化水平为着力点，推进智慧交通建设。以交通健康持续发展为动力，助推绿色交通建设。以人民群众满意度为出发点，加快人文交通建设。以乡村振兴为牵引，提高农村交通服务能力。以开展专项整治为引导，提高交通运输管理水平。构建现代化综合立体交通网，保障全市经济社会发展，适应人民日益增长的美好生活需要。

第五节 发展目标

一、“十四五”发展目标

（一）总体目标。

加快公路、城市道路、铁路、水运、航空、邮政和场站枢纽等交通运输基础设施建设，完善交通网络布局，争取将更多重点项目纳入广西综合交通运输发展“十四五”规划。构建内联外通的运输网络通道，推进高速便捷的城际城市交通发展，打造互联互

通的综合交通枢纽，着力提质增效升级，优化交通运输服务品质，充分发挥企业市场主体作用，增加有效供给、提升效率效益，使旅客出行更舒适、货物运输更高效。

到“十四五”期末，建成全方位、多功能的江铁海、水陆空交通联运体系，形成以贵港为核心的“1小时高效联运圈”；纵横华南、西南、中南和东盟地区的交通运输通道形成；区域交通、城乡交通协调发展，城市道路系统功能完善，形成东西畅通、南北贯通的主干道网络；农村交通基础设施得到全面改善，交通基本公共服务均等化水平明显提高；城市道路系统功能完善、运行效率和互联互通水平实现跨越增长，场站枢纽功能齐全、运输服务水平和效率显著提升，运输管理智能高效，交通发展质量明显增强，建成珠江—西江流域航运中心，形成涵盖公路、铁路、水运、航空、邮政等多种运输方式的综合立体交通网，实现交通运输布局网格化、服务一体化、管理智能化、生产安全化、发展绿色化。

（二）具体目标。

1.综合立体交通运输网基本建成。

（1）公路。

高速公路网络覆盖拓宽，普通国省干线公路品质提升，农村公路网络加密，干线公路与高速公路、城市道路衔接顺畅。到2025年，公路网络畅通性进一步提高，全市公路里程突破11000公里，二级及以上公路比例达到19%。高速公路通车里程超750公里，基本形成“四横四纵一环三联”高速公路网。普通国省干线公路达

到 1100 公里左右，基本形成“四横五纵一联”普通国省干线网。持续开展“四好农村路”建设，实现中等及以上等级农村公路占比不低于 80%。

（2）城市道路。

建立功能合理、运行高效、衔接有序的城市道路网络，满足城市多组团体系建设的发展需求，支撑城市空间南北向拓展，拉开城市框架，与中心城区的城市空间布局相协调。保持中心城区道路交通运行的良好状态，引导交通流在空间上合理分布；实现城区间交通联系快速化，保证城区间的多路径联系通道，依托骨干路网建设，保障城市道路系统的通达性。到 2025 年，中心城区范围内基本形成支持空间布局一体化的“三横五纵二环二射”路网骨架，城市内外交通顺畅衔接。

（3）铁路。

基本建成布局完善、结构合理的铁路运输网络。配合自治区推进南玉高铁、柳梧铁路建设，加快推进贵港市苏湾作业区、郁水作业区进港铁路支线建设。到 2025 年，新增干线铁路 3 条、支线铁路 2 条，铁路运营总里程超 330 公里。

（4）水运。

完善航道设施、港口码头、通航船闸以及集疏运体系，提升贵港港在内河港口的战略地位。到 2025 年，建成南宁至贵港 3000 吨级航道、贵港至梧州 3000 吨级航道、桂平至来宾 2000 吨级航道工程，配合自治区启动大藤峡水利枢纽二线三线船闸工程；内

河航道里程 296 公里，其中 3000 吨航道 189 公里、2000 吨航道 107 公里；持续推进 31 个港口码头建设，配套设施更加完备。加快疏港铁路、疏港公路建设，新建疏港铁路 2 条、疏港公路 7 条，开展 2 条疏港铁路前期工作，港口集疏运交通组织进一步优化。

（5）航空。

加快推进航空建设，实现航空零突破。积极推动贵港城区通用机场和贵港（桂平）机场建设，补齐贵港市交通基础设施短板，适时开展航空物流、航空培训等航空产业培育。

（6）邮政。

加快构建邮政网络体系，不断扩大邮政服务范围。建立以快递物流园区、邮件处理与分拨中心、城乡配送站（点）与末端配送等为节点的三级邮件配送网络体系。依托村屯道路硬化建设和城乡公交一体化发展，探索“城乡物流+农贸市场+公交首末站”的新型物流模式，延伸快递服务广度。

（7）综合交通枢纽。

建立分工明确、布局合理的多层级综合交通枢纽体系。到 2025 年，建成贵港、平南、桂平、贵港南、桂平金田、平南北共 6 个综合客运枢纽及桂平市江北汽车站。按照“港口作业区+产业集聚区+物流中心+物流园区”的模式统筹货运枢纽布局，争取到 2025 年，实现物流园区初具规模，货运体系层次分明、协作有序。

2. 智能绿色舒适平安交通建设压茬推进。

（1）智能。

搭建交通运输综合应用平台，提高道路运行效率及安全性。完善公交智能调度系统，提高公交快捷支付覆盖率，开发“掌上公交”手机 APP 等，推动公交智能出行。推动移动通信、大数据、云计算、物联网等高新技术在物流仓储行业的应用，提高物流自动化、电子化、规模化水平。

(2) 绿色。

资源利用和节能减排成效显著，交通运输结构更加环保，运输装备更加低碳。到 2025 年，公共交通在机动化出行比例中的分担率达到 30% 以上；新能源公交车、出租车比例分别达到 100% 和 64% 以上。

(3) 舒适。

运输设备提质增效，运输品质、效率显著提高。到 2025 年，公路运输中高级客车站营运客车比重达到 85%，货运车型标准化率达到 80% 以上，内河船型标准化率达到 96%。

建立与组织高效的公共交通运输体系，推进公共交通快速发展，进一步优化公交线网、站点布局，城乡公交一体化深入推进。到 2025 年，建成以贵港高铁站为核心，辐射四向的贵港城区快速公交系统。

(4) 平安。

交通生产、运输安全和应急保障充分有力，交通安全进一步加固。到 2025 年，交通运输安全生产事故和死亡人数下降 5%，交通应急响应高效、快速。

表 3-1 贵港市综合交通运输“十四五”建设目标汇总表

序号	类别	指标名称	单位	2020 年	2025 年	属性	
1	基础设施	公路	公路总里程	公里	8919	11000	预期性
2			高速公路通车里程	公里	469	750	预期性
3			普通国省道公路里程	公里	1007	1100	预期性
4			农村公路里程	公里	7343	8200	预期性
5			普通国省道二级及以上公路比例	%	65	80	预期性
6			乡乡通三级及以上公路比例	%	85	100	预期性
7			建制村通双车道公路比例	%	63	75	预期性
8		内河航道	3000 吨级内河航道里程	公里	0	189	预期性
9		民航	支线机场数量	个	0	1	预期性
10			通用机场数量	个	0	1	预期性
11	客运枢纽	综合客运枢纽数量	个	0	6	预期性	
12	货运枢纽	综合货运体系数量	个	0	4	预期性	
13	运输服务	内河航运	船舶总运力	万载重吨	759.6	1010	预期性
14		港口航运	港口货物吞吐量	万吨	10000	14000	预期性
15			集装箱吞吐量	万标准箱	35.38	100	预期性
16		邮政服务	建制村快递服务通达率	%	30	>90	预期性
17			普遍服务满意率	分	80	>85	预期性
18			重点快递企业区内 48 小时准时率	%	40	>80	预期性
19			可循环中转袋使用率	%	71	>95	预期性
20			智能快件箱投放量	万组	79	>200	预期性
21		智能交通	智慧交通综合应用平台	个	0	1	预期性
22			非现场执法平台	个	0	1	预期性
23	绿色舒适	公共交通占机动化出行比例	%	29.1	30	预期性	
24		新能源公交车辆比例	%	82.6	100	预期性	
25		新能源出租车比例	%	43.2	>64	预期性	
26	平安交	中高级客车占营运客车比重	%	75	85	预期性	
27		货运车型标准化率	%	80	>80	预期性	
28		内河船型标准化率	%	94.7	96	预期性	

序号	类别	指标名称	单位	2020年	2025年	属性
29	平安	交通运输安全生产事故和死亡人数下降率	%	-	5	约束性

二、二〇三五年远景目标

（一）总体目标。

展望二〇三五年，贵港市将实现人便于行、货畅其流，基本实现交通运输现代化，坐实其作为“东融湾区、西向东盟、辐射西南中南”综合交通枢纽的地位。引领贵港经济发展的布局完善、便捷顺畅、互联互通、智能便捷、绿色环保的现代综合交通运输体系基本建成，可提供更高效、更便捷、更安全的运输服务。在基础设施、运输服务、支持保障等方面达到西部先进水平，人民获得感、幸福感和安全感明显提高。

多向连通对外综合运输大通道基本建成，现代综合交通基础设施网络覆盖范围进一步提升，短板和弱项基本消除。铁路密度、高速公路密度明显提高，高速进出口“15分钟交通圈”覆盖人口比例达到100%，国省干线二级及以上公路里程达到2000公里以上，实现乡镇高等级公路联通。以郁江、浔江、黔江航道为骨架的内河航道网进一步发挥货运作用，全市航空服务能力提升，增强面向全国的辐射能力，加快通用航空发展，围绕低空域航空资源开发，促进航空产业发展。枢纽联程联运服务水平显著提升，各方式衔接一体高效，旅客换乘更加便捷，货物换装效率显著提高，港口江铁海联运水平显著提高，集装箱吞吐量显著增加，现代化

多式联运与城乡物流配送效率明显提升。

(二) 具体目标。

1.建设现代化高质量综合立体交通网络。

(1) 干线铁路建设加快推进。

结合综合运输通道布局，逐步完善贵港与玉林、桂林等周边城市的快速通道，提升全面对接粤港澳大湾区的通道能力，规划形成“四横三纵两联”铁路网布局，总里程达到 800 公里。

到 2035 年，实现贵港与粤港澳大湾区的货运时效由 3 天(水路)缩短至 6 小时(铁路)，客运时效由 3 小时提升至 2 小时；实现客运 2 小时覆盖广西境内所有城市。

(2) 公路干线网络逐步完善。

高速公路。按照“网络优化，扩大覆盖”的思路，进一步强化与粤港澳大湾区、北部湾城市群、桂中桂北城镇群等周边城市的连通，不断提升高速公路对于重点乡镇、物流园区等节点的辐射能力，规划形成“一环三横四纵四联”高速公路网布局。

到 2035 年，有效解决“区域不平衡”的问题，高速公路网密度提升近 2 倍，对外高速公路出入口由 7 个提升至 12 个，进一步增强高速公路可达性及便捷性，基本实现市域内所有乡镇行政中心 15 分钟内联通高速公路，与粤港澳大湾区衔接的高速公路通道由 3 条提升至 4 条，通行能力提升 25%以上。

干线公路。加快建设县、乡镇未贯通路段，提级改造城镇过境低等级路段和工业走廊等繁忙路段，局部优化城镇过境公路街

道化严重路段，规划形成“一环六横八纵二十六联”干线公路网布局，包括 14 条主干线和 26 条次干线，由普通国道、普通省道和重要县乡道路段组成。

至 2035 年，市域内干线公路横向通道由 4 条提升至 6 条，纵向通道由 5 条提升至 8 条，新增二级及以上公路里程约 600 公里，二级及以上公路规模达到 2000 公里，普通国省道 100%达到二级及以上等级。实现全部乡镇二级及以上公路连通，二级及以上公路基本覆盖所有大型园区、产业基地、3A 级以上旅游景区等重要枢纽和节点。

农村公路。构建“通达深、覆盖广、衔接顺、等级适宜、运行安全、畅通美丽”的农村公路网络体系，全面推进“四好农村公路”建设，不断完善农村公路覆盖网络，促进农村公路提档升级，着力夯实农村公路安全基础，加强农村公路管理养护，健全路网运行监测体系，实现“乡镇通二级、村村双车道、组组通硬化、村无瓶颈路”，高水平服务乡村振兴战略。

旅游公路。按照“资源共享、特色联通、保护生态”的原则，依据国家风景道建设标准，改扩建公路 900 公里，提升配套设施，完善旅游功能，实现“最美的风景在路上”。

(3) 内河航运能力不断提升。

推动“强水运”发展战略，充分发挥西江黄金水道作用，围绕打造珠江—西江流域核心港口的目标，完善“一干一支”通江达海内河航运体系，进一步提升内河航道等级和服务水平。积极参与

平陆运河和湘桂运河研究，同步开展提升西江航道通行能力的研究。在兼顾货运功能的同时，进一步发挥航道作用，增设城市段航道短途旅游功能。

（4）机场建设积极推动。

按照“全市统筹、做优存量、适度超前”的思路，规划建设贵港（桂平）机场、贵港城区通用机场、桂平通用机场、平南通用机场，形成“1+3”机场格局。积极拓展航线网络，充分发挥高铁和城际铁路作为“民航地面支线”的集疏和喂给作用，优化航空枢纽功能，提升航空服务能力，增强面向全国的辐射能力。积极推动航空货运发展，高标准建设机场货运基础设施，优化机场集疏运体系，力争建成区域性航空货运枢纽。加快通用航空发展，促进航空产业发展，围绕低空域航空资源开发，打造航校培训、航空配餐、零件制造、机务维修等临空产业，为旅游资源开发、抢险救灾、医疗救援、警务飞行等提供支撑保障。

2. 构筑多层次一体化综合交通枢纽体系。

（1）客运枢纽布局。

优化客运枢纽体系布局。依据“综合协调、衔接便利、分类分级”的原则，结合城市性质和城市功能、人口分布、交通基础设施发展现状、发展需求等，按照客运枢纽的功能定位和服务范围，规划形成“7+21+N”三个层次的客运枢纽体系，即7个综合客运枢纽、21个城乡客运枢纽和若干的农村客运集散点，各有侧重、相互联动，有效提升客运枢纽系统的整体服务水平。

强化综合客运枢纽衔接和辐射功能。统筹考虑市域、城际、省际出行需求，统筹兼顾长途客运、民用机场等对外运输体系和城市公交、出租车、私家车等城市交通体系的衔接，推动铁路网络、长途客运网络和城市公交网络融合发展，实现对外运输方式之间、对外运输方式与对内运输方式之间，以及内部运输方式之间的无缝衔接，提升以高铁场站为核心的综合客运枢纽功能。

大力发展空铁联程运输，打造快速客运服务网络。充分发挥高铁或城际铁路作为“民航地面支线”的集疏和喂给作用，建设贵港城区至桂平机场至桂平市的市郊铁路，实现“高铁+市郊铁路+航空”的零距离换乘，积极培育航空+高铁的运输服务模式，提升以空铁联运为核心的现代航空枢纽。

推进客运枢纽综合用地开发。依据城市规划和土地总体利用规划，合理确定综合客运枢纽及周边区域用地布局、规模和范围。在保障交通功能的前提下，有序拓展综合客运枢纽的城市服务和产业服务功能，促进交通功能与商业功能融合互动，加强地上地下空间综合开发利用，建设一批集交通、商业、商务、会展、文化、休闲等为一体的开放式城市功能区。

(2) 货运枢纽布局。

结合腹地经济条件、区位特点和发展需求，优化市域物流枢纽布局，推动物流设施整合，推进通道物流规模化组织、区域化集散、专业化服务和网络化运行，提高货运枢纽信息化水平，打造现代化物流枢纽体系。

优化货运枢纽布局。按照陆港型、港口型、空港型、生产服务型、商贸服务型等不同物流枢纽功能定位，有序推进物流设施建设，分层分类满足生产型物流和商贸型物流仓储、中转、分拨等运输需求，规划形成“4+3+N”多层次的货运枢纽体系，即4个综合货运枢纽、3个普通货运枢纽、N个城乡物流集散中心。

强化区域内货运枢纽功能协同发展。培育现代物流市场主体，引导重点物流企业拓展业务范围缔结战略联盟、实现强强联合和抱团发展，构造现代物流发展的微观基础。充分利用物联网、大数据、遥感等新一代信息技术，整合区域客货运场站、运输车辆和信息资源，构建一体化、智能化运输组织平台，推动枢纽间通过多种方式建立业务运营协作机制，鼓励和支持依托现有资源建设综合信息服务平台，推动供应链上下游企业信息共享。构建连通国际的生产型物流体系和便捷高效的商贸型物流体系，建设虚拟货物运输枢纽平台，实现大宗物资、生产制造、冷链物流、电商快递等各类运输需求全市范围统一调度，达到系统最优。

第四章 规划任务

根据国家、区域、自治区及贵港市“十四五”时期交通运输发展工作总体部署，综合考虑贵港市自身特点、现状条件和综合交通运输发展实际需求，按照“畅通道、强枢纽、调结构、惠民生、优服务、促改革”的发展思路，统筹不同层面运输需求，着力推进

综合对外通道、交通枢纽场站体系、交通基础设施网络、交通统筹融合发展、综合交通高质量发展等工程建设，进一步完善综合交通运输网络功能结构，提升网络整体利用效率。

第一节 统筹综合交通规划建设，推进各种运输方式一体化发展

一、打造综合交通通道，提高通道资源利用效率

立足贵港市地理经济区位优势、交通现状条件、综合交通运输发展定位及发展需求，根据自治区、北部湾及西江经济带相关规划，结合国家综合运输大通道规划分析，提出“做大区域枢纽、扩展经济腹地、均衡市域交通”的发展策略。提升贵港区域枢纽地位，扩大枢纽范围，提高枢纽组织效率，协调国家、区域、市域各个层面通道，依托黄金水道、客货铁路、高等级公路、枢纽机场构建“水陆空”三位一体的综合交通运输系统，推动形成承东启西、联通南北的“一核两心、三横两纵”综合运输格局，将贵港打造为广西“南向、北联、东融、西合”新格局建设中的重要交通枢纽。

“一核两心”：以贵港为综合交通枢纽核心，桂平、平南为综合运输体系发展中心，均衡市域“水路、铁路、公路、航空”交通运输设施布局，实现多极带动下的综合运输大通道建设，形成联通周边地市乃至中南、西南、北部湾城市群、粤港澳大湾区的多式快速便捷的综合交通通道。

“三横两纵”：围绕贵港“一核两心”，综合水运、铁路、公路、

航空等多种交通运输方式组成的衔接东西、贯穿南北的网格格式综合运输交通网，其中，“三横”指东西向综合运输通道，分别为北部通道、珠江—西江流域中心通道及南部通道；“两纵”指南北向综合运输通道，分别为西部通道及东部通道。各通道规划交通构成见表 4-1。

表 4-1 贵港市“三横两纵”规划综合运输通道

通道名称		区内主要节点	水运	铁路	高速公路	国省道	民航	
三横	横一	北部通道	柳州、来宾、贵港、梧州	-	柳梧铁路	G6517 梧柳高速、S52 梧州至那坡高速	-	
	横二	珠江—西江流域中心通道	百色、崇左、南宁、贵港、梧州	南宁—贵港航道、贵港—梧州航道、来宾—桂平航道	南广高铁、贵港至平南疏港铁路	S40 苍硕高速、S76 贵港至岑溪高速	G358、S308、S304	贵港（桂平）机场、贵港城区通用机场
	横三	南部通道	南宁、贵港、玉林	-	南玉高铁、贵玉城际铁路、黎湛铁路	G80 广昆高速	S310	
两纵	纵一	西部通道	柳州、来宾、贵港、钦州、北海	-		S35 柳州至覃塘高速、G7212 柳北高速、广昆高速贵港南联线	G209、S511、S209	贵港城区通用机场
	纵二	东部通道	桂林、贵港、玉林	-		G59 荔玉高速、S80 贵港至博白高速、S15 全州	G241、S204、S206、S207	贵港（桂平）机场

通道名称			区内主要节点	水运	铁路	高速公路	国省道	民航
						至容县高速、平南北帝山经金田起义遗址至桂平蒙圩高速公路		

(一) 横一：北部通道。

联通贵州至广东，区内主要节点为：柳州—来宾—贵港—梧州。该通道综合公路、铁路等交通方式，沟通周边工业城市柳州与港口城市梧州，是连接西南内陆和粤港澳大湾区的重要通道，也是珠江—西江流域中心通道的辅助通道。该通道已有主要交通设施为 G6517 梧柳高速，目前尚未形成综合交通通道，缺乏铁路客货通道。“十四五”时期应加快推进柳梧铁路建设，提升北部通道整体货运能力，加快建成 S52 梧州至那坡高速(平南至武宣段)，打通桂平至平南横向高速通道。

(二) 横二：珠江—西江流域中心通道。

联通云贵至广东，区内主要节点为：百色、崇左—南宁—贵港—梧州。该通道以珠江—西江流域为核心，综合铁路、公路、航空等多种交通方式，是贵港市核心运输通道，是国家规划珠江西江运输通道的主要组成部分，也是广西对接粤港澳大湾区的关键东融通道，为扩大贵港经济辐射能力，促进贵港市沿江经济增长起着重要作用。目前，该通道已有主要交通设施为：南宁—贵港航道、贵港—梧州航道、来宾—桂平航道、南广高铁、S40 苍

硕高速、国道 G358 及省道 S308。综合运输通道已基本形成，但航道等级及港口布局无法满足日渐增长的货运需求；通道内国道 G358 及省道 S308、S304 存在部分路段道路技术等级低、路况差等问题；南广高铁至今仍未开通货运，沿江通道铁路货运能力欠缺，难以实现中心港区、桂平港区及平南港区铁水联运。

“十四五”时期，应加快建成贵港至梧州 3000 吨级航道，重点推进桂平至来宾 2000 吨级航道工程和南宁至贵港 3000 吨级航道工程等水运项目建设，推动航道等级提升；积极推进贵港至平南疏港铁路建设，争取早日实现三港铁水联运；加速推进 S76 贵港至岑溪高速公路建设，全面对接粤港澳大湾区网络；全力推进 G358、S308、S304 提级改造工程，加快布局国省干线公路与城市快速路、主干道互联互通，完善沿江综合运输网，提升运输服务效率。

（三）横三：南部通道。

联通云南至广东，区内主要节点为：南宁—贵港—玉林，该通道综合公路、铁路等交通方式，联通省会城市南宁和工业城市玉林，是珠江—西江流域中心通道的辅助通道，也是目前贵港唯一的铁路货运通道。该通道已有交通设施为：黎湛铁路、G80 广昆高速及省道 S310，贵港港货运铁路均为黎湛铁路的支线，货运强度大，能力紧张，难以适应区域经济快速发展的需求。通道内规划建设贵玉城际铁路、南玉高铁，积极配合自治区推进项目落成，实现东向融合；加速推进 S310 建设，提升路网密度。

（四）纵一：西部通道。

联通湖南、贵州至钦州、北海，区内主要节点为：柳州—来宾—贵港—钦州、北海，该通道综合铁路、公路、航空等交通方式，北向资源富集的湘黔地区，南向西南最便捷的出海港湾北部湾港，是具有重要意义的西南出海大通道，也为贵港港中心港区提供纵向运输通道，延伸港口经济腹地纵深。通道内现有交通设施为：G7212 柳北高速、国道 G209、省道 S511 及 S209，缺少纵向运输铁路。为进一步提升贵港市市区客运运输效率，“十四五”时期将加快建成 S35 贵港市西外环高速公路、S80 贵港至博白高速、广昆高速贵港南联线，打通贵港至钦州出海高速通道；持续推进 G209、S511 等国省道提级改造，增强中心港区各作业区对外运输能力，完善综合运输通道。

（五）纵二：东部通道。

联通湖南至广东，区内主要节点为：桂林—贵港—玉林。该通道综合铁路、公路、航空等交通方式，经过广西东部人口密集区域，南至广东湛江，是贵港重要的出海通道，也为桂平、平南港区提供纵向运输通道。现阶段通道交通设施有 G59 荔玉高速、国道 G241、省道 S204、S206 及 S207，综合运输通道尚未形成。通道内规划有 S15 全州至容县高速、平南北帝山经金田起义遗址至桂平蒙圩高速公路、桂平机场，同时继续推进普通国省干道 S204、S207 提级改造，整体提升纵向综合运输通道服务能力。

整体来看，贵港市横向综合运输通道已基本形成，但仍存在

水路、铁路货运能力不足、国省道部分路段等级较低等问题；纵向综合运输通道目前仍有所欠缺，现已打通的主要交通设施仅为一条高速公路及其他国省道，尚未形成综合运输通道，对拓展间接经济腹地，为水路运输提高稳定货源不利。“十四五”期间，应始终围绕“一核两心”，着力强化两轴，全力推进通道内规划的铁路、高速公路建设项目，加快航道、普通国省干道提级改造，打造高质高效、四向贯通的综合运输大通道。贵港市“三横两纵”综合运输通道路线组成及项目规划主要情况见表 4-2。

表 4-2 “三横两纵”综合运输通道交通组成及规划项目情况

通道名称		交通组成	规划等级	建设性质
横向通道	北部通道	柳梧铁路	国铁 I 级，双线电气化	新建
		G6517 梧柳高速	双向四车道	现有
		S52 梧州至那坡高速	双向四车道	新建
	珠江—西江流域中心通道	南宁—贵港航道	一级（3000 吨级）航道	改扩建
		贵港—梧州航道	一级（3000 吨级）航道	改扩建
		来宾—桂平航道	二级（2000 吨级）航道	改扩建
		南广高铁	国铁 I 级，双线电气化	现有
		S40 苍硕高速	双向四车道	现有
		S76 贵港至岑溪高速	双向四车道	新建
		国道 G358	一级、二级	现有、改扩建

通道名称		交通组成	规划等级	建设性质
纵向通道		省道 S308	二级	现有、改扩建
		省道 S304	一级、二级	现有、改扩建
	南部通道	南玉高铁	客运专线，双线电气化	新建
		黎湛铁路	国铁 I 级，双线电气化	现有
		贵玉城际铁路	客运专线，双线电气化	新建
		G80 广昆高速	双向四车道	现有
		省道 S310	二级	现有、改扩建
	西部通道	S35 柳州至覃塘高速	双向四车道	新建
		G7212 柳北高速	双向四车道	现有
		国道 G209	一级、二级	现有、改扩建
		省道 S511	一级、二级	现有、改扩建
		省道 S209	二级	现有
		广昆高速贵港南联线	双向四车道	新建
		S80 贵港至博白高速	双向四车道	新建
		东部通道	G59 荔玉高速	双向四车道
S15 全州至容县高速			双向四车道	新建
平南北帝山经金田起义遗址至桂平蒙圩高速公路			双向四车道	新建
国道 G241			一级、二级	现有
省道 S204			一级、二级	现有、改扩建
省道 S206			一级、二级	现有、改扩建
省道 S207	二级	现有、改扩建		

二、打造综合交通枢纽体系，强化运输有效衔接

交通运输基础设施中综合客运枢纽与综合货运枢纽能够实现不同交通运输方式的乘客换乘与货物转运，是综合交通运输网络上实现不同交通运输方式之间顺畅转换的重要结点，是将不同独立的交通运输方式综合发展的重要突破口，同时也是提升贵港中转港高效转换能力的重要手段。

（一）构建客运枢纽系统，引领高效便捷运输发展。

1.加快综合客运枢纽建设，实现客运“零距离换乘”。

抓住创建“公交都市”的契机，以枢纽整合交通网络和交通方式，推动集铁路、出租、长途客运、公交等多种交通方式于一体的综合客运枢纽建设，发挥不同交通运输方式在客流运输方面的特点，提高各交通方式之间的衔接便利性，全面提高公路铁路运输服务能力与水平，增大客流吸引力。按照“高铁站一站一综合客运枢纽”的模式，做好贵港、桂平、平南南等既有站和贵港南、桂平金田、平南北等规划站综合客运枢纽的规划建设，全面加快综合客运枢纽建设，建成贵港、平南、桂平、贵港南、桂平金田、平南北共6个综合客运枢纽及桂平市江北汽车站。推进公路、铁路运输方式间的无缝衔接，实现铁路与主要客运以及其他城市公共交通体系的一体化换乘接驳，形成长途客运主要由高速铁路承担，中短途客运主要由公路承担的综合客运发展格局。

2.优化客运站场布局，扩大客运服务范围。

结合城际、城市、城乡、农村客运班线，优化县级汽车客运

站、乡镇客运站、便民候车亭布局。大力发展功能专业、设施集约、服务优良的枢纽站或乡镇客运站，使营运客车进站上下客，以加强营运客车的引导、充分发挥客运站的功能，建设规范化候车亭，减少安全隐患。按照统筹规划、有效衔接、协同发展的原则，加快城乡客运一体建设，支持和鼓励发展城乡公交一体化，逐步加强城区、农村公交枢纽站点功能，优化利用客运场站资源，满足农村客运发展和居民出行要求。“十四五”期间，实现乡镇拥有客运站或便民候车亭的比例达到 100%，基本形成符合标准、服务全市域的综合客运枢纽体系。

（二）推进货运枢纽建设，推动现代物流体系发展。

1.推进城市物流体系建设，适应现代物流发展。

立足贵港实际，推进市域物流布局建设，对接贵港产业聚集区、仓储用地等设施布局，加快大型物流园区建设。引导和推进具有较强公共服务属性的物流园区发展，积极打造与产业园区相配套的物流园区，重点建设具备多式联运功能的物流园区，提升货运组织水平和衔接转换效率。着力构建苏湾现代物流园为核心，石卡保税物流园、城东物流园、根竹物流园、桂平物流园、平南临江物流园为副中心的“一核五副”主体功能园区体系。

2.搭建城市物流节点结构，完善物流配送功能。

以保障基本民生和城市运行需求的电商快递配送、冷藏货物配送等为重点，鼓励建立“物流园区—物流中心—配送中心/配送集散点”三个层次物流节点结构。以“一核五副”物流园为基地，推

进传统货运场站向物流枢纽转型升级，推进八塘货运站的升级改造，形成普铁物流中心，布局建设高铁物流中心（中心城区、桂平、平南高铁站附近）、通用机场空港物流中心（中心城区苏湾地带）、桂平机场空港物流中心（桂平）。在中心城区、桂平城区和平南城区边缘地带，分别选址布局建设城乡生产生活用品分拨中心和配送中心。充分发挥物流中心和分拨配送中心作为贵港发展物流业货物运输重要节点的作用，支撑实现全域物流配送上下衔接、高效运转，鼓励城市配送向专业化、规模化发展，提高配送效率。

3.重点建设港口物流园区，发展直接腹地航运物流。

“十四五”期间，应重点建设港口物流园区，适时发展公路铁路水路联运基地，促进建设多式联运货运枢纽。争取到2025年，实现物流园区初具规模，形成综合型物流园区、物流中心和城市配送中心构成的层次分明、功能完备的货运物流枢纽体系。

依托港口资源优势，打造专业物流基地，推动港口与产业、城市互动发展。加快腹地港口物流园区建设，加强港口与园区的物流联系，更加注重集装箱等专业物流基础设施建设，完善公铁联运、铁水联运中转设施，加快末端配送服务设施配套，提升物流基地集散能力和服务效率。在西江沿岸工业园同步建设现代物流园及集口岸通关、出口加工、保税物流、国际采购分销和配送、中转等功能于一体的保税物流园区，建设贵港西江保税物流中心（B型）。重点推进桂平市综合物流园、江南工业区物流园、平南

冷藏物流园、贵港西江国际农产品物流中心的建设，积极推进罗泊湾物流园等园区的建设；建设中心港区的苏湾作业区、郁水作业区、猫儿山作业区，桂平港区的东塔作业区，平南港区的武林作业区等，共5个作业区后方的散改集、集改散的仓储、物流加工基地。

（三）整体布局综合交通网节点间的有效衔接，提升路网集散效率。

积极推进不同层次交通网之间的有效衔接，尤其是优化各类场站衔接，综合考虑各运输方式的优劣势，统筹协调场站布局、线位布局、信息传输，采用综合运输最为经济的衔接方式，充分体现客货流汇集、换乘/换装和疏散的承载性、顺畅性和兼容性，从而最大化发挥贵港主枢纽功能。

专栏1 “十四五”贵港市交通枢纽重点建设项目

一、客运枢纽建设项目

贵港市高铁综合客运枢纽工程、平南县综合客运枢纽站、桂平市高铁综合客运枢纽、贵港南站综合客运枢纽、桂平金田综合客运枢纽、平南北综合客运枢纽、桂平市江北汽车站。

二、货运枢纽建设项目

城市物流园区项目：建设以苏湾现代物流园为核心，石卡保税物流园、城东物流园、根竹物流园、桂平物流园、平南临江物流园为副中心的“一核五副”主体功能物流园区体系，以及平南县城乡一体化特色农产品冷链物流与快递配送中心、平南县武林港物流仓储基地、平南国际商贸物流城等；

城市物流节点项目：八塘普铁物流中心、中心城区高铁物流中心、桂平高铁物流中心、平南高铁物流中心、通用机场空港物流中心（中心城区苏湾地带）、桂平机场空港物流中心；

港口物流园区项目：西江保税物流中心（B型）、桂平市综合物流园、江南工业区物流园、平南冷藏物流园、贵港西江国际农产品物流中心、罗泊湾物流园。

港口仓储、物流加工基地：苏湾作业区物流基地、郁水作业区物流基地、猫儿山作业区物流基地、东塔作业区物流基地、武林作业区物流基地。

第二节 全面推进基础设施建设，构建综合立体交通运输网

一、完善公路网络建设，提升基础设施服务水平

构建广覆盖、多层次、高标准、便捷化的公路交通网络格局，有序健全高速公路网络布局，持续加密普通国省干线公路、稳步推进提质升级，加快延伸农村公路建设，不断加大公路养护力度，从而提升贵港市公路网综合运输能力。

（一）高速公路网。

全面落实高速公路网规划，完善对外通道，加强内部联通。加快建成荔浦至玉林高速公路，重点推进 S35 柳州至覃塘、S52 梧州至那坡、S76 贵港至岑溪、S80 贵港至博白、S15 全州至容县高速公路建设，加快实现出海及东融高速通道全面贯通，构建贵港市“四横四纵一环三联”高速公路网。

全面落实高速公路网规划，进一步争取更多高速公路列入规划，加快完善对外通道，加强内部联通。重点推进 S15 全州至容县、S35 柳州至覃塘（包括贵港西外环）、S52 梧州至那坡、S76 贵港至岑溪、S80 贵港至博白、平南北帝山经金田起义遗址至桂平蒙圩、广昆高速贵港南联线等高速公路建设，加快实现出海及东融高速通道全面贯通，构建贵港市“四横四纵一环三联”高速公路网。

“四横”指：G6517 梧州至柳州高速、S40 苍梧至硕龙高速、

S76 贵港至岑溪高速、G80 广州至昆明高速；

“四纵”指：S35 鹿寨至钦州港高速、G7212 柳州至北海高速、G59 荔浦至玉林高速、S15 全州至容县高速。

“一环”指：贵港市绕城高速，由 S35 鹿寨至钦州港（贵港西外环段）、G80 广州至昆明高速（瓦塘互通至覃塘段）、G7212 柳州至北海高速（石龙至瓦塘互通段）、S40 苍梧至硕龙高速（石龙至覃塘段）共同构成。

“三联”指：S52 梧州至那坡高速、S80 贵港至博白高速、平南北帝山经金田起义遗址至桂平蒙圩高速公路、广昆高速贵港南联线（该高速公路尚未列入广西高速公路网规划，为力争项目）。

专栏 2 “十四五”贵港市高速公路重点建设项目
一、续建项目 S52 梧州至那坡高速（平南至武宣段）、贵港市西外环高速公路。
二、新建项目 S35 柳州至覃塘高速、S76 贵港至岑溪高速、S80 贵港至博白高速、S15 全州至容县高速、平南北帝山经金田起义遗址至桂平蒙圩高速公路。

（二）普通国省干线网。

加大提级改造力度，推动普通国省干线公路进一步提质升级。重点推进 G358、G209、G241 等国道低等级路段提级改造工程，加快推进 S511 贵港市桥圩镇绕城公路、S511 江南工业园至桥圩界、S207 贵港木格至浦北寨圩（贵港段）、S207 桂平社步至兴业、S204/S206 蒙山至金田（垌心至金田段）、S204 官成迴龙至平武路

口等改扩建项目以及 S310 石卡至五里、S308 桂平石龙至樟木等新建公路项目。优化路网结构，提升服务水平，缩短运输距离，加速形成“四横五纵一联”普通国省道干线网。

“四横”指：S304、S308、G358、S310；

“五纵”指：G209、S204、S207、S206、G241；

“一联”指：S511。

专栏 3 “十四五”贵港市普通国省道公路重点建设项目
<p>一、国道重点建设项目 改扩建项目：G358 桂平东塔至蒙圩、G358 平南动界至大安、G241 丹竹至平南公路。</p> <p>二、省道重点建设项目 改扩建项目：S511 贵港市桥圩镇绕城公路、S511 江南工业园至桥圩界、S207 贵港木格至浦北寨圩（贵港段）、S207 桂平社步至兴业高峰（贵港段）、S206 垌心至金田、S204 平武路口至官成廻龙； 新建项目：S310 石卡至五里、S308 桂平石龙至樟木、S206 金秀腊河至平南大鹏（平南段）。</p>

（三）衔接公路网。

现阶段，贵港市的地方公路出口、主要工业园区等交通节点还有待进一步加强衔接。“十四五”期间，加快推进 G358 覃塘至黎塘界（覃塘根竹段改造）（金港大道西延段）、G358 贵港至贵隆高速庆丰出口（贵港城区段改造）（金港大道东延段）、平南二桥至大安公路项目建设，优化县乡道及城市道路与国省干线公路衔接程度，提升集散效率。积极推进覃塘至石卡产业园一级公路、桂平西出口至龙门工业园区公路、平南三桥至国道 G358 一级公路、平南临江产业园至荔玉高速木圭连接线（三支线至新桥农场）工程、平南县拥平至马旦公路工程等项目建设，提高工业园区道

路运输效率，服务工业振兴。加速推进贵港中心城区二环公路、S304 平南绕城公路等项目，加强公路与城市道路衔接，提高城市外围公路效率，加速形成有效、通畅的公路交通网络。

专栏 4 “十四五”贵港市衔接公路重点建设项目
<p>一、衔接国省道</p> <p>G358 覃塘至黎塘界(覃塘根竹段改造)(金港大道西延段)、G358 贵港至贵隆高速庆丰出口(贵港城区段改造)(金港大道东延段)、平南二桥至大安公路。</p> <p>二、衔接工业园区</p> <p>覃塘至石卡产业园一级公路、桂平西出口至龙门工业园区公路、平南三桥至国道 G358 一级公路、平南临江产业园至荔玉高速木圭连接线(三支线至新桥农场)工程、平南县拥平至马旦公路工程。</p> <p>三、绕城公路</p> <p>贵港东、南、北二环公路，S304 平南绕城公路。</p>

(四) 农村公路网。

全面推进全市“四好农村路”建设。实施农村道路畅通工程，重点攻坚推进大圩至武乐等乡镇通二级(三级)公路建设，实现全市乡镇通二(三)级以上公路目标；推动县乡公路提档升级，有序推进农村公路项目向进村入户倾斜，启动自然村(屯)道路通畅工程、自然村(屯)道路提升工程、乡村道路安全生命防护工程，打通并巩固交通服务群众“最后一公里”。建立规范化可持续管护机制，推动农村公路网络延伸、等级提升、安全提高，形成农村交通网，推动市县及县际交流，促进县域经济发展。

专栏 5 “十四五”贵港市乡镇联网农村公路重点建设项目
<p>乡镇联网农村公路</p> <p>蒙公至樟木、黄练至三里、石卡至木梓、大岭至瓦塘、石卡至瓦塘、石卡至新塘、大圩至中</p>

专栏5 “十四五”贵港市乡镇联网农村公路重点建设项目

里、武乐至大湾、大洋至下湾、大湾至大洋、下湾至麻垌、蒙圩至社步、蒙圩至下湾、社步至油麻、油麻至麻垌、木圭至马皮、石咀至江口、南木至石咀、江口至木圭、紫荆至垌心、木圭至木乐、油麻至六陈、麻垌至六陈、寺面至平山、六陈至寺面、六陈至大坡、大新至大洲、大新至油麻、镇隆至武林、安怀至同和。

二、加强城市道路网建设，构建内通外达交通网

加快落实贵港市城市总体规划，形成与城市空间布局基本适应的由低密度的快速路和交通性主干路形成的道路网骨架系统，中心城区范围内形成支持空间布局一体化的“三横五纵二环二射”路网骨架。同时，加强道路、节点的建设与改造，推动干线公路与城市道路融合发展，实现城市内外交通顺畅衔接。

三横：城北大道、G358+金港大道+港区大道、江南大道；

五纵：迎宾大道、仙衣路、中山路、同济大道、城东大道；

二环：北环路+西环路+南环路+东环路、城中路+覃石路+岭蒙大道；

二射：西南大道、金港大道东段+南梧公路。

（一）完善城市内部路网布局。

充分考虑路网结构、交通方式、运输需求和建设条件，统筹干线公路与城市道路规划建设，打造快速路、主次干路、支路级配和结构合理的城市道路体系。加快落实贵港市城市总体规划，保障城市道路交通流有序汇集和疏散，提高道路网运行效率。规划道路网主骨架在保持现状基本方格网状布局形态的基础上，加快完善城市内部道路系统，尽量贯通次干路和支路系统，提高市域交通的可达性和便利性。

1.快速路系统布局。

加快完善由金港大道+港区大道、同济大道和外环线形成的“十字+环线”快速路系统，确保中心城区交通大骨架构建完整。对现有北环路、西环路、南环路、东环路部分道路运行等级偏低的路段进行提升改造，确保路面运行状况畅通无阻，实现外围组团间的快速联系；加紧港区大道的开工建设，打通同济大道南北两向部分“断头”段，形成支撑中心城区空间布局的“十字形”快速交通骨架，确保中心城区的交通快速过境。

一环：北环路、西环路、南环路、东环路；

十字：同济大道、金港大道+港区大道。

2.主干路系统布局。

注重完善城市主干路建设，强化市内东西主通道贯通、南北向交通快速通达。加快推进已开展前期的城北大道、城东大道的开工建设，完善中心城区对外通道。立足于贵港市中心城区的实际发展情况，加快打通“断头”主干路，增强城区内部道路通达性。“十四五”期末，基本形成“三横四纵二射”的城市主干路系统。

三横：城北大道、布山大道、江南大道、金港大道；

四纵：迎宾大道、仙衣路、中山路+南山路、城东大道。

二射：金港大道东段+南梧公路、西南大道。

一环：城中路+覃石路+岭蒙大道。



图4-1 贵港市中心城区主干道规划示意图

(二) 提升重要节点及路段通行能力。

为组织进出城区及过境交通流的快速疏散，满足客货运输中转需求，加强城区与周边城镇的交通联系，需要实现中心城区对外公路网络和市内交通的有机衔接。应推进城市道路、交叉口、互通立交等局部建设，积极采取改扩建既有路段、建设快速联络线、新建平行或绕行路段等方式，并合理选择地面、高架及其组合等形式，推动城市主干道路网与干线公路顺畅衔接，有效缓解城市交通局部拥堵压力。

“十四五”期间，贵港市将开工并建成西环狮岭互通（接 S35 西外环高速）、北环同济互通（接 S40 北环高速）、贵隆高速黄练互通（接贵隆高速），加密互通立交布局，力争实现高速公路与城市快速路、主干路有效连接。不断优化高速连接线建设，加快实

施平南三桥至平南北互通道路工程、梧柳高速平南东连接线拓宽工程、梧贵高速平南南至镇隆连接线拓宽工程，提升高速公路互通立交与城区的连接效率，力争实现 15 分钟进出高速公路，为贵港中心城区、平南县城及周边地市交通利用高速提供便利。推进覃塘南环绕城道路建设，促进交通流量在路网上的均衡分布。加快大岭郁江大桥（南二桥）、东津郁江大桥（东二环）等跨江通道建设，进一步提升西江干线过江能力、完善区域路网体系。

专栏 6 “十四五”贵港市城市道路重点建设项目

一、城市道路

城北大道、江南大道、迎宾大道、仙衣路、同济大道、城东大道。

二、互通立交

西环狮岭互通、北环同济互通、贵隆高速黄练互通、城东南环互通立交工程。

三、快速连接线

平南三桥至平南北互通道路工程、梧柳高速平南东连接线拓宽工程、梧贵高速平南南至镇隆连接线拓宽工程。

三、推进铁路跨越发展，增强运输通道通行能力

贵港市辖区内现有南广高铁和黎湛铁路运行，铁路密度较低，缺少纵向铁路和横向货运铁路，尚未形成铁水联运综合货运通道。“十四五”时期，应积极落实上位规划，加速贵港市辖区内铁路网建设，不断提高铁路客货运服务水平，拓展对外运输通道、推进城际运输通道建设，实现铁路跨越发展。

主干线铁路重点建设任务有：1.南玉高铁（南宁经玉林经岑溪至深圳高速铁路）——连接北部湾与粤港澳大湾区的重要高速铁路通道，对于实现广西全面东融战略，促进沿线经济资源交流

及社会经济发展有着重要意义。配合建成南玉高铁（南宁经玉林经岑溪至深圳高速铁路），对于完善贵港南部综合运输通道，提升客运效率，积极融入大湾区2小时通勤圈具有重要作用。

2. 贵玉城际铁路（贵港至玉林城际铁路）——是连接广西玉林市与贵港市之间的城际铁路，是连接桂东南城市群内部重要节点城市的“八联”线路之一，向西衔接柳南铁路、向东依托南深高铁直达粤港澳大湾区，贵玉城际铁路的建设将形成桂中桂东地区至粤港澳大湾区最便捷的铁路通道，将进一步分担贵广高铁的客流需求，有效缩短桂中桂东地区与大湾区的时空距离，加强沿线影响范围内柳州、来宾、贵港等城市与大湾区间人员、资源、信息交流，提升粤港澳大湾区城市群对桂中桂东地区的辐射和吸引作用。

3. 柳梧铁路（柳州经梧州至广州铁路）——连接工业城市柳州与粤港澳大湾区经济发达地区的铁路线，为西南客货运大通道提供了新的选择，也将是贵港市辖区内第二条货运干线铁路，对于分担西江货运压力、扩大贵港经济腹地、加强区域间的经济合作和交流、完善区域路网结构、增强区域铁路网灵活性具有重要意义。推进前期工作的有：贵港至玉林高速铁路——南广铁路和南玉高铁重要铁路连接线；承担玉林、北海与贵港、柳州等地间城际客流的便捷通道；是桂中、桂东地区融入粤港澳大湾区的重要线路；也是粤西、海南至华中、华东及华北地区高速客运通道的重要组成部分。

专栏7 “十四五”贵港市铁路主干线重点建设项目

一、高速铁路

南玉高铁、贵玉城际铁路。

二、普通铁路

柳梧铁路。

四、提升水路运输能力，促进港口转型升级

(一) 加强港口建设，扩展港口功能。

1. 注重建设吞吐能力大、便捷高效的大型港口、大型码头。

合理布局港口功能结构体系，构建以贵港港中心港区为中心、桂平和平南港区为副中心、各专业码头为辅助的港口集群。实行主体港口优先发展，专业码头有限发展、个体码头限制发展政策，形成以港口为主、专业码头为辅的港口经济协调发展新格局。与西江—珠江沿线港口形成优势互补、互惠共赢的港口综合服务体系，增强贵港港口集群整体竞争力。

完成中心港区苏湾作业区一期工程、中国华电集团贵港发电有限公司专用码头工程，桂平港区蒙圩棉宠作业区一期码头工程，平南港区武林作业区二期工程项目，共4个续建项目建设。加快推进广西贵港市郁江港务有限公司码头工程、贵港港中心港区大岭高岭头作业区二期工程、贵港港中心港区京屋作业区一期工程、北部湾港贵港码头有限公司贮木场码头工程等共27个新建港口码头项目建设。“十四五”期间，新增3000吨级以上泊位94个。

2. 加强老旧码头改造升级。

开展老旧码头综合整治，完成 38 个老码头提档升级。进一步优化岸线资源利用，完善港口的环保、安全、消防、通航、行洪等设施设备，提高装卸工艺，提升港口码头的经营管理水平，依法打击港口码头违法经营及作业行为，规范企业经营行为，促进全市老旧码头适应当前港口高质量发展的新形势要求。

(1) 全面清理取缔非法经营码头。

全面清理取缔不在《贵港港总体规划(2019—2035)》规划岸线范围内、没有取得港口经营许可证、位于饮用水源保护区范围内的港口码头。

(2) 对有条件的老旧码头进行提档升级。

实行综合整治提档升级的港口码头范围为：2005 年 6 月 1 日《港口工程竣工验收办法》实施以前建成且符合《贵港港总体规划》的老旧码头；持有《港口经营许可证》的老旧码头；需要对港口装卸工艺改造、港口设施设备更新改造、货物堆场扩展硬化的码头；环保、安全、通航、行洪等不符合现有行业标准要求，不适应新形势港口发展需求的老旧码头。

码头提档升级整改工程设计方案应包括对水工结构、港池、坡岸防护、装卸工艺及设备、环保设施、消防设施、安全防护设施等的提档升级整改内容。

3.合理规划港口岸线利用。

结合《贵港港总体规划(2019—2035 年)》，规划港口岸线 79.370 公里，其中已利用 11.546 公里。各港区的具体岸线利用和

建设规划如下：

中心港区：自然岸线总长 188.0 公里（左右两岸），规划宜港岸线 30.503 公里，宜港岸线中已利用 6.521 公里。桂平港区：自然岸线总长 281.48 公里（左右两岸），规划宜港岸线 28.437 公里，宜港岸线中已利用 1.716 公里。平南港区：自然岸线总长 85.0 公里（左右两岸），规划宜港岸线 20.430 公里，宜港岸线中已利用 3.309 公里。

（二）完善港口基础设施，提高服务效率。

1. 航道。

有序推进高等级航道建设，实施航道升等改造，优化运力升级，形成高等级航道为核心、干线畅通、干支直达的内河航道体系。协调自治区有关部门建成南宁至贵港 3000 吨级航道工程、贵港至梧州 3000 吨级航道工程、桂平至来宾 2000 吨级航道工程，推动航道等级提升，配合自治区有关部门启动大藤峡水利枢纽二、三线船闸工程建设，减轻郁江上游通航压力，缩短船舶过闸时间，促进内河通航效率。

2. 锚地。

依托航道发展，结合《贵港港总体规划（2019—2035）》关于锚地规划内容，加快锚地建设，提高通航效率。争取将贵港港公共锚地建设项目纳入广西壮族自治区综合交通运输发展“十四五”规划，新建中心港区 6 个公共锚地、桂平港区 10 个公共锚地、平南港区 6 个公共锚地，建成包含锚地系统设施、锚地疏浚、航标

及通讯监控等的贵港港公共锚地 22 个。

(三) 打通集疏运通道，提升运输能力。

1.疏港铁路。

加快建设疏港铁路，完善港口铁路货运运输线路，全面提高铁路的利用效率，实现水陆联运。推进贵港港中心港区苏湾作业区进港铁路支线、贵港港中心港区石卡郁水作业区覃塘（石卡）产业园铁路支线，共 2 条疏港铁路建设；开展贵港至平南疏港铁路、平南北站至丹竹港专用铁路，共 2 条疏港铁路前期工作。

2.疏港公路。

加快高等级疏港公路建设，有效衔接疏港铁路与骨干路网，优化疏港运输通道，提高港口集疏散能力和联合运输效率，服务港、产、城项目配套，进一步发挥贵港港主枢纽的作用。全面推进苏湾作业区至东津作业区疏港公路、猫儿山至武乐公路、思怀至木梓公路、思怀至瓦塘公路、兴六高速贵港连线至大岭公路、贵港东出口至蒙圩疏港公路、贵港市港区大道（金港大道—城东大道）工程，共 7 条疏港公路建设，推动港口经济发展。

专栏 8 “十四五”贵港市水路运输重点建设项目

一、航道提级

南宁至贵港 3000 吨级航道工程；贵港至梧州 3000 吨级航道工程；桂平至来宾 2000 吨级航道工程。

二、锚地建设

贵港港中心港区公共锚地、贵港港桂平港区公共锚地、贵港港平南港区公共锚地。

三、疏港铁路

贵港港中心港区苏湾作业区进港铁路支线、贵港港中心港区石卡郁水作业区覃塘（石卡）产业园铁路支线。

专栏8 “十四五”贵港市水路运输重点建设项目

四、疏港公路

苏湾作业区至东津作业区疏港公路、猫儿山至武乐公路、思怀至木梓公路、思怀至瓦塘公路、兴六高速贵港连线至大岭公路、贵港东出口至蒙圩疏港公路、贵港市港区大道（金港大道-城东大道）工程。

五、加快推进航空发展，实现航空零突破

积极推进机场布局，加大航空发展资金投入，加快推进贵港航空建设。积极开展贵港城区通用机场、桂平机场项目研究，完成各项前期工作。加快推进贵港城区通用机场和桂平机场建设，开展平南丹竹机场改扩建的前期工作，完善机场基础配套设施，补齐交通基础设施短板，提升贵港市城市综合竞争力。

搭乘全市大力开展“大招商、招大商”活动的列车，借助贵港市人民政府与广东龙浩集团有限公司签订战略合作协议的机会，以贵港城区通用机场为核心，加快发展通用航空。积极开辟航线航班，有效发展航空货运，稳步发展低空飞行及跨境直升机服务，积极构建贵港市航空运输体系。大力推进航空飞行学校建设，打造西南、华南地区飞航学校基地，促进贵港航空产业园发展。

专栏9 “十四五”贵港市航空运输重点建设项目

机场建设

贵港城区通用机场、贵港（桂平）机场及进场道路。

六、完善快递配送体系，创新发展现代邮政

（一）优化快递基础设施网络，加快邮政普惠发展。

借助南宁市作为全国二级快递专业类物流园区布局城市的优势，充分发挥贵港市毗邻南宁市的地理区位优势，构建布局合理、运转高效的邮政骨干网络体系。

一是加强快递专业类物流园区建设，探索“园区+快递”的融合发展新模式，以园区带动物流仓储、城市配送、物流产业链企业办公的空间聚集，实现产业集聚、经营集约、功能集成。

二是完善优化邮政处理中心布局，推进贵港邮件处理中心、桂平邮件处理中心、平南邮件处理中心建设，构建“三中心”为主体的邮政产业空间格局。

三是实施分拨中心改扩建工程，对重要地区的分拨中心进行扩容升级，提高邮件规模化发展能力。

四是推动在铁路、公路、水路站场枢纽建设快件枢纽站场，推进城市配送站、农村邮政网点、村邮站、三农服务站等终端设施的建设与升级，推广城市和农村末端配送网点建设，提高快递网点覆盖率，扩大快递服务范围。

“十四五”期间，建立以快递物流园区、邮件处理与分拨中心、城乡配送站（点）与末端配送等为节点的三级邮件配送网络体系，快递物流园区、邮政和快递处理设施布局更加优化，城市末端服务网络和农村网点设施更加健全；基本形成“贵港 123 快货物流圈”（市内 1 天送达、周边城市 2 天送达、全国主要城市 3 天送达），邮政普遍服务水平和均等化程度显著提升，快递服务能力和普惠化程度显著提升。

(二) 开展邮政与交通合作，盘活交通物流资源。

加强基础设施规划对接，以建设核心港口城市、战略性新兴产业城为抓手，推动邮政、快递基础设施规划与综合交通运输体系规划全面深入对接，鼓励交通枢纽场站加载邮政便民服务，实现邮政与“通道—枢纽—网络”协调、均衡发展。

1.加强邮政与公路运输衔接，拓展寄递通达深度。

开展城市货运、社区配送、农村投递等多层级的设施和网络运营合作，打通城市与农村之间的快件运输网络，解决快递进城“最后一百米”投递难题，降低快递下乡“最后一公里”投递成本，促进城乡双向流通。

依托贵港市公路交通运输体系，扩展快递服务网络，加快实施“快递下乡”工程，完成农村公路提档升级，尽快实现村屯道路100%硬化，促进快递服务由市区向市域延伸。

鼓励城乡公交线路加开代运邮件快递业务，按照“多站合一、资源共享”的模式，积极推进乡镇农贸市场、公交首末站、邮政快递服务网点一体化建设。开发“城乡物流+农贸市场+公交首末站”的新型物流模式，在乡镇建设集“物流、农贸、邮政快递分拣中心或仓储”三合一功能综合体，发展“城市快递+乡村邮政”的混合寄递服务，实现寄递服务网络深入城乡。

2.发展高铁快递线路，实现快递快运便捷经济。

以南玉高铁建设为契机，开展高铁货运试点工作，进一步扩展贵港港的货源腹地覆盖面，促进中转物流发展；充分利用铁路

运输具有速度快、运输量大、时效性强等特点，降低物流成本和运输能耗。促进铁路货运企业积极与国内外物流企业合作，推动铁路运输产业链向外延伸，培育快递快运、新业态发展。

3.积极探索航空物流，推动跨境快件运输发展。

考虑邮政快递航空需求，积极探索航空物流运输模式。结合通用机场的规划建设，设立机场公路货运转运站，并从机场引出物流专线公路，实现与周边各大公路货运中转场站、铁路货运场站的连接，吸引进口货物在机场中转。鼓励快递企业与民航企业建立战略联盟，协助通用机场开通出境或国际货航资质，积极拓展航空仓位资源，统一快件包装等标准，加强信息联通和管理对接，着力提高快递运输效率，搭建航空与快递合作平台。

“十四五”期间，加快推进“交邮融合”，扩大交通和邮政合作范围。充分利用既有和规划内的运输网络和枢纽站场等基础设施，打通贵港市快递物流与城乡区域的物流渠道，落实推动邮件、快件“上机上铁”，打通城市“最后一百米”和农村“最后一公里”，建设辐射国内外、通达城乡的邮政服务体系。

（三）支持邮政与产业联动发展，支撑产业服务能力。

紧紧抓住国家推行珠江—西江经济带发展战略的重大契机，全力实施“三产富市、工业强市”战略，推动邮政与特色农产品、电子商务等产业互动发展，形成邮政与产业的联动发展、有机融合。

1.邮政与特色农业联动发展，提升“中国生态富硒港”品牌。

推动农产品上行助力乡村振兴，大力发展农产品物流业，推进仓储、冷链物流等基础设施建设。实施“菜篮子”“果园子”“米袋子”工程，利用现代化物流技术，发展农产品冷链快递，提供适应农业生产季节性特点的快递服务。推广适合农村运输的车辆以及托盘、集装篮、笼车等标准运载单元和专业装卸设备，提升作业效率。推进富硒粮油、茶叶、蔬菜、糖蔗、中药材、水果等农村特色优势产业与邮政行业建立合作，加速农产品和城市社区居民的对接，实现真正的产销对接。

2. 邮政与电子商务联动发展，辐射带动相关产业集聚。

鼓励快递企业针对电子商务特点开发多品种、个性化、国际化服务的产品体系，拓展服务领域。支持电子商务企业、邮政企业、快递企业构建合作发展平台，推进服务网络向下延伸，与供销、交通运输等服务站点实现行业资源的高度整合和产业链之间的深度融合，共同发展体验经济、社区经济等便民利商新业态。

构建电子商务物流服务平台和配送网络，优化快递资源配置，加快完善城市和农村电子商务服务体系，健全以“快递物流园区、邮件处理与分拨中心、城市配送站（点）与末端配送网点”为节点的城市配送网络，以“县级物流配送中心、乡镇配送节点、村级公共服务点”为支撑的农村配送网络，充分发挥电子商务与邮政行业的协同效应，促进电商服务便利化。

第三节 强化相关规划衔接，推进区域协调及产业融合发展

一、整合各类交通资源，坐实核心港口城市地位

根据贵港市的经济发展和产业园区的布局规划，充分利用贵港水运条件，结合腹地经济条件、区位特点和发展需求，集聚地区产业、物流资源，按照“港口作业区+产业集聚区+物流中心+物流园区”的模式统筹布局，加强对外交通、集疏运通道、物流通道建设，构筑铁路、公路、水路联运系统。

以“港、公、铁、产、城”融合为发展路径，以集聚产业为依托，港口作业区、港口物流为重点，城市物流为支撑，推进货物运输规模化组织、区域化集散、网络化运行，建立苏湾、覃塘、桂平、平南4大综合货运体系。充分发挥4大综合货运体系服务效能，打造战略性新兴产业城，大力发展枢纽经济，基本确立贵港区域性国际物流枢纽地位；提升贵港作为珠江—西江流域核心港口城市的核心竞争力和影响力，直接经济腹地包括整个贵港市，间接经济腹地可辐射至云贵川渝等西南地区、湖南等中部地区，并延伸至粤港澳等沿江经济带。

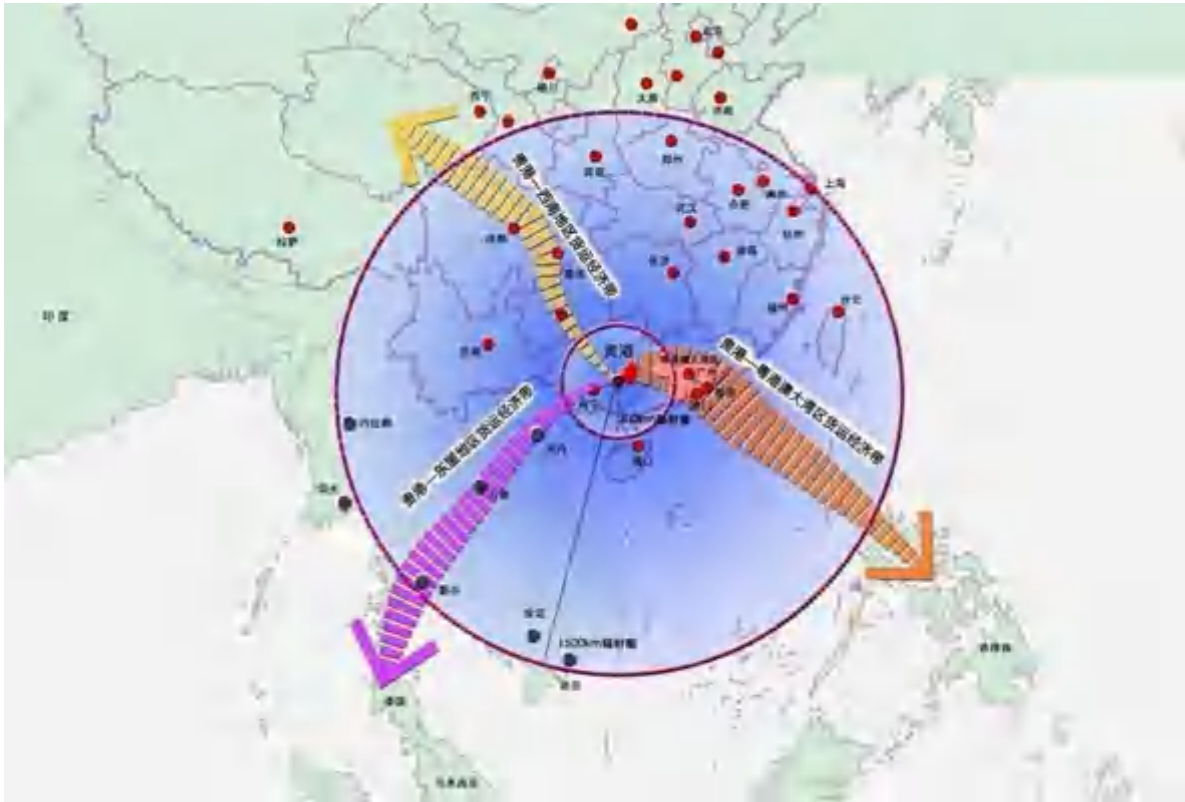


图 4-2 贵港区域性货运圈（带）布局示意图

（一）打造苏湾综合货运体系，搭建对外合作平台。

苏湾综合货运体系面向粤港澳大湾区、西部地区、中部地区、东盟国家消费市场，以承接粤港澳大湾区大宗生活消费商品业务，西南、内地及海外大宗原材料（煤炭、矿石、化工原料等）中转为主，本市及周边地区、西南与内地及东盟工业产品业务为辅。

苏湾综合货运体系内重点港口作业区为苏湾作业区、猫儿山作业区、罗泊湾作业区，货种以散货、件杂货、集装箱为主。体系内主要包括城区通用机场空港物流中心、中心城区高铁物流中

心、八塘普铁物流中心共 3 个物流中心，苏湾现代物流园、广西物资集团贵港物流园、城东物流园共 3 个城市物流园区，西江保税物流中心（B 型）、江南工业区物流园、贵港西江国际农产品物流中心、罗泊湾物流园共 4 个港口物流园区。苏湾综合货运体系涵盖水运、公路、铁路等三种运输方式，水运通过郁江航道发挥货运作用，主要服务于江南工业园、港南区工业园、粤桂园循环产业园。

公路：体系内港口作业区后方运输通道为三北高速。通过南环路至思怀一级公路连广昆高速可达南宁、昆明、广州等省会城市。通过苏湾作业区至同济大道一级公路连三北高速可达柳州、钦州、北海等城市。通过东津作业区至大湾作业区一级公路连苍硕高速可达南宁、梧州等城市。苏湾作业区至同济大道一级公路与东津作业区至大湾作业区一级公路连接中心港区的苏湾作业区、东津作业区与桂平港区的大湾作业区，沟通苏湾与桂平两大综合货运体系。

铁路：体系内规划从八塘货运站引入一条铁路专线，由既有黎湛线贵港站湛江段八塘火车站接轨。规划新建贵港港中心港区苏湾作业区进港铁路支线，实施华电集团贵港发展有限公司（专用码头）铁路、广西贵糖（集团）有限公司铁路改扩建工程。货物运输向北通过黎湛线北连湘桂线、黔桂线、焦柳线可达贵州、湖南、湖北等地；向西经黎湛线、湘桂线连南昆线通西南地区；向东经黎湛线、河茂线、三茂线可达广东湛江、茂名市及广东珠

江三角洲地区；向南经黎湛线、黎钦线转钦北线、南防线可抵广西沿海如北海、钦州、防城港等港口城市。

(二) 打造覃塘综合货运体系，支撑生产型物流系统。

覃塘综合货运体系面向粤港澳大湾区、西部地区、中部地区、东盟国家消费市场，以承接本地和外地粮食、农林综合产品及其他散货商品、汽车产业园各类汽车及其配件产品进出港业务为主。

覃塘综合货运体系内重点港口作业区为郁水作业区，货种以散货、件杂货、集装箱为主。体系内主要包括中心城区高铁物流中心共 1 个物流中心，石卡保税物流园、根竹物流园共 2 个城市物流园区。覃塘综合货运体系涵盖水运、公路、铁路等三种运输方式，水运通过郁江航道发挥货运作用，主要服务于覃塘产业园、国家生态工业示范园、石卡园。

公路：体系内港口作业区后方运输通道为南梧高速，依托南梧一级连线与国道 G324、南梧高速连接，可达首府南宁，玉林、梧州等桂东地区及广东珠三角地区。通过迎宾大道至棍池作业区公路连广昆高速可达南宁、昆明、广州等省会城市。

铁路：规划新建贵港港中心港区郁水作业区贵港覃塘(石卡)产业园铁路支线，提高货物运输能力。体系内作业区货物运输向北通过黎湛线北连湘桂线、黔桂线、焦柳线可达贵州、湖南、湖北等地；向西经黎湛线、湘桂线连南昆线通西南地区；向东经黎湛线、河茂线、三茂线可达广东湛江、茂名市及广东珠江三角洲地区；向南经黎湛线、黎钦线转钦北线、南防线可抵广西沿海如

北海、钦州、防城港等港口城市。

（三）打造桂平综合货运体系，拓展商贸流通服务。

桂平综合货运体系面向贵港、广西省域、北方城市、粤港澳大湾区消费市场，以承接本地和周边地区大宗农产品和工业品中转业务为主。

桂平综合货运体系内重点港口作业区为棉宠作业区，货种以件杂货和集装箱为主。体系内主要包括桂平机场空港物流中心、桂平高铁物流中心共 2 个物流中心，桂平物流园共 1 个城市物流园区，桂平综合物流园共 1 个港口物流园区。桂平综合货运体系涵盖水运、公路、铁路等三种运输方式，水运通过郁江、黔江、浔江航道发挥货运作用，主要服务于长安工业园、龙门工业园。

公路：体系内港口作业区后方运输通道为苍硕高速。通过省道 S304 丹竹至江口公路可沟通桂平与平南两大综合货运体系，连荔玉高速可达桂林、玉林等城市。通过桂平西出口至龙门工业园区一级公路连三北高速可达柳州、钦州、北海等城市，可服务龙门工业园货物运输。通过贵港东出口至蒙圩疏港公路连国道 G358 可沟通桂平与苏湾两大综合货运体系；连三北高速可达柳州、钦州、北海等城市。

铁路：体系内作业区货物通过规划张海高铁（中长期）向北可运输至桂林，湖南张家界、怀化；向南可运输至玉林，广东河源、茂名、湛江，海南海口等地。

（四）打造平南综合货运体系，服务东部产业转移。

平南综合货运体系面向贵港、粤港澳大湾区消费市场，以承接当地、玉林等地工业与建材类制品、柳州制造业产品（小船换大船）、西南货物中转业务为主。

平南综合货运体系内重点港口作业区为武林作业区，货种以散货、件杂货、集装箱为主。体系内主要包括平南高铁物流中心共 1 个物流中心，平南临江物流园共 1 个城市物流园区，平南冷藏物流园共 1 个港口物流园区。平南综合货运体系涵盖水运、公路、铁路等三种运输方式，水运通过浔江航道发挥货运作用，主要服务于平南县临江工业园、大成工业园。

公路：体系内港口作业区后方运输通道为苍硕高速，依托现有的武林一期疏港道路与周边路网相接。通过省道 S304 丹竹至江口公路可沟通桂平与平南两大综合货运体系，连荔玉高速可达桂林、玉林等城市。

铁路：规划新建贵港至平南疏港铁路，紧密联系平南、苏湾、覃塘、桂平四大综合货运体系。体系内作业区货物运输向北通过黎湛线北连湘桂线、黔桂线、焦柳线可达贵州、湖南、湖北等地；向西经黎湛线、湘桂线连南昆线通西南地区；向东经黎湛线、河茂线、三茂线可达广东湛江、茂名市及广东珠江三角洲地区；向南经黎湛线、黎钦线转钦北线、南防线可抵广西沿海如北海、钦州、防城港等港口城市。

专栏 10 “十四五”贵港市综合货运体系重点建设项目

一、苏湾综合货运体系

主要港口作业区：苏湾作业区、猫儿山作业区、罗泊湾作业区；

主要服务产业园：江南工业园、港南区工业园、粤桂园循环产业园；

物流中心：城区通用机场空港物流中心、中心城区高铁物流中心、八塘普铁物流中心；

城市物流园区项目：苏湾现代物流园、广西物资集团贵港物流园、城东物流园；

港口物流园区项目：西江保税物流中心（B型）、江南工业区物流园、贵港西江国际农产品物流中心、罗泊湾物流园。

二、覃塘综合货运体系

主要港口作业区：郁水作业区；

主要服务产业园：覃塘产业园、国家生态工业示范园、石卡园；

物流中心：中心城区高铁物流中心；

城市物流园区项目：石卡保税物流园、根竹物流园；

港口物流园区项目：无。

三、桂平综合货运体系

主要港口作业区：棉宠作业区；

主要服务产业园：长安工业园、龙门工业园；

物流中心：桂平机场空港物流中心、桂平高铁物流中心；

城市物流园区项目：桂平物流园；

港口物流园区项目：桂平综合物流园。

四、平南综合货运体系

主要港口作业区：武林作业区；

主要服务产业园：平南县临江工业园、大成工业园；

物流中心：平南高铁物流中心；

城市物流园区项目：平南临江物流园；

港口物流园区项目：平南冷藏物流园。

二、加强交通互联互通，全面对接粤港澳大湾区

紧密衔接《广西全面对接粤港澳大湾区建设总体规划（2018—2035年）》，聚焦关键领域，以交通互联互通为先导，全面对接大湾区建设，主动接受大湾区辐射，借力大湾区发展，加快构建“南向、北联、东融、西合”全方位开放发展新格局。

（一）推进综合交通基础设施建设，强化与大湾区互通互联。

全力推进贵港市辖区内东融铁路、公路、水路、航空、站场基础设施规划建设，强化与大湾区的互通互联，实现与周边区域的无缝、快速连接。积极配合自治区打造大湾区向西南地区辐射拓展的关键通道以及与东盟加强合作的关键节点。

1.东融铁路。

加快完善贵港市铁路客货运通道，积极融入大湾区2小时通勤圈，协调配合自治区层面推进南宁—玉林—深圳等直达大湾区的高速铁路通道以及柳州—梧州—广州铁路等粤桂快速直达货运铁路通道的规划建设。积极协调南广高铁达速加密等工作，提高高铁服务水平。

2.东融公路。

加大东融公路建设力度，完善路网服务功能。加快打造贵港市东融通道，配合自治区推进梧州至那坡高速（平南至武宣段）、贵港—玉林—湛江、平乐—平南—容县—信宜、贵港—云浮等高速公路建设。完善贵港市域快速交通网络衔接，以畅通桂平、平南、覃塘及主要园区、港口等为重点，构建以铁路和高等级公路为主体的城市快速交通网络。加强贵港中心城区与桂平、平南、覃塘城区一体化建设，实现城乡基础设施一体化衔接。加快推进城镇化建设，促进沿江两岸城镇协同发展。

3.水运发展。

优化贵港港岸线布局，巩固提升珠江—西江流域核心港口城市地位，加大港口岸线规划布局和港口建设力度，大力提升港口、

航道等基础设施服务能力，与珠江—西江沿线港口形成优势互补、互惠共赢的港口综合服务体系，增强贵港港口集群整体竞争力。借鉴珠海港集团收购并建设运营棉宠作业区一期工程的经验，进一步深化贵港港与珠海港、广州港等大湾区重点港口合作、推动“港港联动”；进一步培育、加密和运营好贵港港到大湾区重点港口班轮航线，提升水路运输服务水平和能力。

4.航空发展。

加快对接大湾区国际航空枢纽建设，打造承接国内、沟通东盟和北部湾区域性国际航空。积极推动桂平机场、贵港城区通用机场、平南丹竹机场建设，争取将桂平机场列入国家民航支线机场规划。

5.枢纽站场。

建成南广铁路的贵港、桂平、平南、南玉铁路贵港南站等4个高铁综合客运枢纽，开工建设柳梧铁路桂平金田、平南北等2个综合客运枢纽。

（二）加强区域规划对接，夯实东融合作基础。

基于《珠江—西江经济发展带发展规划》实施以来，广西、广东两地在基础设施共建、产业融合对接、生态联防联治、开放合作交流等方面取得的显著成效，重点推进珠江—西江经济带、梧玉贵区域一体化等战略规划与粤港澳大湾区对接，进一步夯实贵港市全面对接大湾区建设的合作基础。

（三）构建交通信息基础设施，提高互联互通水平。

以自治区加快数字广西建设，大力推进数字产业化和产业数字化发展为契机，大力推动大数据、互联网+、人工智能等新技术与交通行业深度融合，借助高新技术实现贵港市与粤港澳大湾区各行业交通数据的互联互通，利用信息化技术提升综合交通的服务能力，积极推动贵港市与大湾区共谋共建面向国际发展的交通信息通道。

（四）打造区域性物流系统，开展多式联运合作。

优化运输结构，加快推进贵港港集输运铁路、物流园区等重点项目建设。依托贵广、南广铁路等交通干线，配合自治区层面联合建设一批面向粤港澳大湾区、辐射西南中南地区的集散中心、物流枢纽，扩展物流产业链，打造区域性物流系统。推动公铁水空等联运发展，形成统一的多式联运标准和规则，打造一批区域性大型物流基地。加强与粤港澳知名航运企业的战略合作，提升客货运输的畅通性、通达性及服务水平。

（五）推进东融旅游交通发展，推升运输服务品质。

配合自治区推动与粤港澳大湾区旅游业的全面对接，根据贵港市旅游规划，在旅游航空、线路设计等方面开展合作，共同建立粤桂地区旅游圈。参与跨境旅游合作区建设，共同打造珠江—西江特色水上客运与观光游等旅游精品线路，培育特色精品旅游线路品牌。统筹规划建设综合客运枢纽，完善枢纽站场联运服务功能，提升旅游交通运输服务品质。

三、落实乡村振兴战略，激发“三农”发展动力活力

以实施补短板、促发展、助增收、提服务、强管养、重示范、夯基础、保安全“八大工程”为重点，加快补齐农村交通发展短板，持续提高公共服务能力。依托贵港市得天独厚的农业资源优势、丰富多彩的文化优势、山清水秀的生态优势，激发“三农”发展活力与动力，推进全市农业农村现代化，不断满足人民日益增长的美好生活需要，服务打赢脱贫攻坚战、支撑乡村振兴发展。

（一）完善交通基础设施，推动“四好农村路”高质量发展。

开展农村基础设施提升行动。一是统筹推进县乡联网公路、村际联网公路建设，加快串联乡镇级主要经济节点的县乡公路改造力度。推动农村公路联网成片，形成以城区、县城为中心，乡镇为节点，覆盖城乡、串联村镇的农村交通经济线。二是加快通村组硬化路建设，重点推进20户以上自然村、屯通硬化路建设，加快村村通双车道工程、屯内道路和农业林业生产道路建设。三是抓好建制村通达路线窄路面公路拓宽改造，加强农村公路生命安全防护工程建设和危桥改造。到2025年，农村公路工程质量耐久性、抗灾能力得到显著增强，安全保障水平进一步提升，群众安全感、获得感、幸福感进一步增强。

（二）提升农村运输水平，推动服务提档升级。

1.扩大服务覆盖范围，推动农村客运可持续发展。

客运方面，扩大农村客运覆盖范围，建立农村客运可持续稳定发展长效机制，完善用地、资金、财税扶持等支持政策，实现农村客运“开得通、留得住、有收益”。创新农村客运运营组织模

式，因地制宜采取城市公交延伸、农村客运公交化运营、农村客运班线、区域经营、预约响应等客运模式。科学配置客运车辆，积极推进农村客运车型中小型化，统一农村客运车辆标识。

2.深化交通与邮政融合，推进农村物流高质量发展。

一方面，推动网络节点共建共享，推进县、乡、村三级物流网络节点建设。一是支持县级公路客货运站拓展建设邮政快递作业设施。因地制宜，根据实际需求拓展县级客运站物流服务功能，合理规划客、货分流线路，设立仓储、分拣、泊车等设施，为邮政、快递企业提供邮件快件的中转装卸、运输配送等服务。充分利用城区、县域内货运场站、邮件快件处理场所、电子商务物流配送中心、农资配送中心等资源，打造功能集约、服务高效、资源整合的县级农村物流节点。二是积极拓展乡镇客运站邮政快递中转及收投服务功能。鼓励在交通便利、人员相对集中地区域规划建设集客运、货运、邮政、快递于一体的乡镇运输服务站，引导和支持邮政、快递、电商、供销等企业入驻乡镇运输服务站，实现场站资源集约利用。三是依托邮政乡村服务点延伸农村物流服务网络。积极拓展邮政乡镇网点、村邮站的服务功能，提供邮件快件收投、信息收集发布、电商及农产品代销代购等服务，健全乡到村工业品下行“最后一公里”和农产品上行“最初一公里”的物流服务网络。到2025年，县、乡、村三级农村物流网络体系进一步完善。

另一方面，支持运力资源互通互补，提升农村物流综合服务

能力。一是鼓励推广农村客运车辆代运邮件快件。加强建制村通客车与建制村直接通邮工作的协同联动，鼓励邮政、快递企业与农村客运经营者开展合作，在保障农村旅客乘车需求和安全的前提下，依托农村客运车辆代送邮件快件包裹，降低邮政快递的末端配送成本，提高农村客运经营者运营效益。二是支持开展农村邮件快件货运服务。鼓励市级、县级物流企业在统筹贵港市域范围内商贸、农资、电商等货源的基础上，结合邮政快递对配送线路、频次和时效的要求，合理规划运输网络，开展“定时、定点、定线”的货运服务，利用沿途取送、循环配送等模式，为农村地区邮政快递、电子商务、农资销售等企业提供共同配送、集中配送服务，提高农村物流服务的直接通达和覆盖能力。

（三）实施“农村公路+”行动，推动乡村产业快速发展。

1.农村公路+乡村旅游。

结合美丽乡村建设，推动市县开展示范乡镇、示范路创建。整治路域环境，加强环境绿化、美化工作，建设宜居宜业宜游的“美丽农村路”。推进绿色廊道建设，打造“一路一风景、一县一特色”的“美丽农村路”，大力发展乡村旅游、休闲观光农业、森林康养等农村新产业新业态，建设一批精品工程和精品线路，建成一批具有贵港名胜旅游及“中国荷城”特色的交通驿站、观景点等出行服务设施，促进交通建设与乡村旅游融合发展。

2.农村公路+特色农业。

与产业发展规划有效衔接，加强特色农产品优势区交通建设，

推进资源路、产业路建设，促进交通建设与农村地区资源开发有机融合。抓住全市推进富硒粮油、茶叶、蔬菜、糖蔗、中药材、水果、畜禽、水产、饮用水、休闲等十大类特色优势产业建设，争创国家级和自治区级特色农产品优势区的机遇，依托通往主要特色农产品产业经济节点公路建设，加快农产品进城效率，有效推动乡村产业兴旺发展。

（四）推进农村公路体制改革，建立建养长效机制。

1.建立农村公路建设监管体系。

探索建立农村公路建设审批体系，简化农村公路小型项目审批，加快路网升级改造。建立农村公路质量控制管理机制，提升农村公路质量安全保障水平。探索在农村公路建设进度监测、完工情况核查等环节应用卫星遥感等技术。

2.建立农村公路长效管养体系。

加快推进农村公路管养体制改革，建立管养长效机制，重点解决重建轻养、资金不足、机制不健全等问题。加快形成权责清晰、齐抓共管、高效运转的管理机制和以各级公共财政投入为主、多渠道筹措为辅的资金保障机制。探索农村公路标准化养护流程，建立县、乡、村三级路长制，实现县有中心站、乡有养护站、村有养护室。到2025年，优良中等路率达80%以上。

四、深入开展交旅融合，打造全域旅游新格局

抢抓全区文化旅游发展战略新布局的机遇，深入贯彻“文旅振兴”发展战略，明确旅游交通目标任务，高起点规划、高品质开发、

高标准推进、高水平宣传，加快推进旅游产业发展，全力推动贵港市文化旅游产业提质升级。

（一）完善“快进”旅游交通网，提高通达便捷性。

不断完善旅游交通基础设施，依托综合交通体系构筑“快进”交通网络，提高旅游目的地的通达性和便捷性，满足旅游资源开发需求。适时推进贵港站至九凌湖市郊铁路规划研究，降低群众出行的时间和费用成本，进一步刺激沿线旅游消费。积极推进平南北帝山经桂平金田起义至蒙圩高速公路建设，串联平南县的北帝山景区，桂平市的太平天国金田起义旧址、龙潭森林公园、大藤峡坝区、西山泉汽车露营基地、西山风景区、万隆度假旅游区等多个休闲旅游景点，促进区域资源有机整合，实现旅游景观全域优化，推进旅游产业发展。加快推进旅游景区配套公路建设，包括九凌湖大道、北环路至龙窝瀑布公路、社步至麻垌二级公路、桂平市大藤峡库区龙潭公路至坪冲公路、黎明至龙潭公园、大鹏出口至圣堂山、平南县新利至大五顶森林公园、平南县北帝山景区至思洪等，共 13 条通景公路，提升通往旅游景区道路的畅通性，实现所有 3A 级以上景区通二级以上公路，助推文旅振兴。

专栏 11 “十四五”贵港市旅游交通重点建设项目

通景公路

九凌湖大道、北环路至龙窝瀑布公路、社步至麻垌二级公路、桂平市大藤峡库区龙潭公路至坪冲公路、黎明至龙潭公园、大鹏出口至圣堂山、平南县新利至大五顶森林公园、平南县北帝山景区至思洪、贵港市九凌湖景区环湖路及配套工程项目、根竹至平天山草甸道路提升改造工程、龙山至平天山北门道路提升工程、平天山林场六卢分场至平龙村公路、石卡大庆村至九凌湖公路。

（二）建设“慢游”旅游交通网，提升旅游服务品质。

基于“全域旅游”理念，以干线公路为骨架，以农村公路等为支线，对景区进行挖掘、串联与整合。推进公路慢行道、驿站、景观、标识等沿线配套服务设施建设，改善旅游交通条件，建设满足旅游体验的“慢游”交通网络。推进提升环市区乡村旅游圈，打造郁江、浔江、黔江等西江水系沿线城市生态旅游发展轴和现代休闲旅游发展轴线，促进道路、航道建设与生态环境、文化遗产、旅游休憩、产业扶贫等深度融合。

（三）打通全域旅游通道，打响优质旅游品牌。

主动融入自治区“三区两带一中心”的文化旅游发展战略新布局，充分发挥地方特色，全力推进建设西江生态旅游带。依托珠江—西江经济带，立足高速铁路、高速公路、西江航道沿线丰富的旅游资源，打造纵贯贵港市和连接粤港澳的旅游通道。推进贵港城市文化旅游核心区、桂平文化旅游龙头区、平南文化旅游东融区建设；以平南为起点，沿“两高”轴线，经桂平到达贵港，将沿线各个景区景观景点串连一体，打造全市旅游经济带，连接粤港澳旅游消费市场。开通旅游专列、旅游航线、旅游航道，采取“交通运输+旅游”模式，打造精品旅游线路，扶持以旅游观光为主的高铁、游轮服务项目，建立完善绿色、优质、便捷的旅游交通体系。大力发展自驾车旅游，着力打造精品旅游经济圈，丰富旅游业态，使贵港发展成为广西南北贯通、东引西联的旅游枢纽。进一步打响贵港特色文旅、“中国荷城”城市品牌，加快打造国内重

要、国际知名的宜居康养“荷”文化旅游胜地，扩大贵港作为广西全域旅游示范市的影响力。

（四）聚焦文旅新业态，培育发展新动能。

创新交通基础设施模式，依托火车站、汽车客运站、高速公路服务区等资源建设“交通+旅游”集散中心或旅游客运超市，推动旅游景区设计旅游集散中心或客运站场，为运输与旅游融合发展提供平台。建立交通、旅游跨部门数据共享机制，整合信息资源，提升信息服务能力。探索推出“运游一体化”智慧服务，推进旅行社、导游、景区景点、汽车租赁、客运班线等旅游交通信息一体化。搭建旅游交通大数据平台，推动旅游客运班线、景区公交、偏远景区客运服务等资源优化配置。

五、加快城乡公交一体化步伐，促进公共交通全方位发展

（一）优化完善公交线网，提升线网整体效率。

1.实施快速公交工程，建设快速公交系统。

根据居民出行特点，调整和优化城市公共交通线网，提高线网密度，逐步改善公交线网结构和服务质量。基于城市总规及主要公交出行需求，实施快速公交工程，推进快速交通系统建设，优化公交系统结构。理顺各层次公交线网功能，加快形成以快速公交为骨干，干线公交为主体，支线公交和特殊公交为补充的贵港全市“快—干—支—特”网络系统，并以公共自行车和慢行交通为衔接，构建公共交通体系。“十四五”期间，建成以贵港高铁站为核心，辐射四向的贵港城区快速公交系统。

2.建设公交专用道网络，大力推行公交优先。

落实公交优先政策，协调城市道路建设，结合居民出行主要流向，在规划主干道、有条件建设公交专用道的已建道路布设公交专用道；在高峰时段重要路段实施公交路权优先，积极推进城市公共交通优先信号系统建设，逐步形成功能明确、层次清晰的公交专用道系统网络，提高公交运营速度。“十四五”期间，结合优化线网布局，推进以主城区为核心，北边抵达港北区边界，南边联系西江新城、高新区，西边沟通覃塘镇、西江产业园，东边辐射至大圩镇的快速公交和常规公交专用道系统网络。至2025年，实现公共交通在机动化出行比例中的分担率达到30%以上，公交专用车道设置比例达到15%。

（二）调整公交站点布局，提升公交服务水平。

以问题和目标为导向，对贵港市城区公交站点进行统一布局，提高公交站点覆盖率，调整站点站距，优化乘客换乘舒适距离，构建布局合理、设施完善、人性化的公交停靠站系统。新增站点31对，调整站点23个，取消站点11个，方案调整后贵港公交站点共184对。至2025年，实现公交站点500米覆盖率不小于80%，300米覆盖率不小于50%。

（三）推进城乡客运公交化改造，促进城乡公交一体化发展。

1.统筹城乡客运发展，推广客运公交化运营。

加强城乡客运公交化改造，进行城乡统筹，推广市域范围内客运班线公交化运营模式。对客流量大、村镇密集、道路条件良

好的城乡客运班线，鼓励道路客运企业推进公交化改造，加密班次，增设停靠站点，为镇村地区群众提供与城市公交相近的公共交通运输服务，逐步有序地实施城乡客运公交化改造，促进和实现城乡客运网络和城市公交网络的合理衔接和有效融合。适度发展以高铁站为中心，辐射周边地区的城乡客运线路，优先考虑高铁站点与县城、周边城市及毗邻重点乡镇的客运班线调整。到2025年，城乡客运线路公交化运营比率达到65%。

2.推进城乡公交一体，促进公交服务均等化发展。

提高城市公交对周边城镇的覆盖率，以城市公交外延重要乡镇为节点，延伸城市公交线网通达深度和覆盖范围，建设一体化公共交通基础设施，让乡镇群众享受到与城市居民均等的公共运输服务。一方面，定枢纽——结合对外客运枢纽、大型公交集散中心形成城乡公交在城区的集散点，作为车辆始发车站；在中心城区周边选取若干结点进行结点重要度分析后建立城镇公交的农村客流集散中心。另一方面，织网络——以城区公交集散点和农村客流集散中心为“纽”，编织网络，形成基于县（市）域特色的城乡公交网。形成贵港“主城区、覃塘区、西江新城为三区核心，辐射西、东、南三向周边地区”，桂平“城区为核心，辐射周边地区，联系贵港、平南”，平南“城区为核心，辐射周边地区，沟通桂平、贵港”的城乡公交一体化系统。

（四）加快公交站场建设，优化乘客候车环境。

积极协调公交建设用地，加快推动城市公共交通枢纽场站（含

换乘枢纽、调度中心、停车场、保养场、首末站)建设。推进多个公交首末站建设，建设无缝衔接、零距离的港湾式换乘枢纽停靠站，配套建设机动车、非机动车停车换乘设施。

(五) 推出多样化定制服务，突出公交品质提升。

适应公众多样化的出行需求，提供定制公交、通勤班车、旅游班线等多层次的特色公共交通服务，加快提供高效率、多样化、高品质、公平普惠的公交服务，满足人们日益多样化的高品质出行需求，提升公共交通的吸引力和竞争力。“十四五”期间，有针对性地开通学生公交、夜间公交、旅游公交、假日公交、务工(企业)公交、拥军公交等，满足不同情况、不同时间、特殊人群的服务需求。

第四节 贯彻落实新发展理念，推进综合交通高质量发展

一、加快推进智能交通建设，壮大新兴产业新动能

不断强化粤港澳大湾区产业结构优化调整的“溢出效应”，牢牢把握全市加速推进新兴工业化进程的时机，壮大高新科技产业新动能，提升交通运输发展智能化水平。依托贵港市智慧城市建设，做实做强贵港市智能交通建设，为基层群众提供高效优质一站式惠民服务。

(一) 探索智能道路示范建设，促进交通运行安全高效。

加快交通运输行业信息化建设步伐，深入挖掘交通运输行业

监管、行业服务、应急调度、决策辅助分析等需求，搭建“交通运输综合应用平台”。重点开展信息化基础设施建设与技术创新研究，研发基于定位信息、车辆信息、人脸识别、手机信令等多源交通数据的道路感知与反馈系统，对运输状态、突发事件、出行服务需求等作出实时响应。选取合适道路，推进智能道路试点工程项目，应用根据贵港市智慧城市建设要求建设的智慧交通工程产品（包含：交通信息采集系统、交通调度系统、交通信息交换平台、交通应用系统），加强各类智能终端在公路网络的布局和应用，实时采集、传输和计算道路运输状态与风险状况信息，提高道路运行效率和安全性。

（二）深入推进智能公交建设，提高公交服务出行能力。

抓住公交都市建设契机，继续推进公共交通智能化工作，完善智能调度系统，提高公交运营管理智能化，提升公交运营管理效率。推广扫码支付、人脸识别、无感支付等技术在贵港城市公交、城乡公交、农村客运等公共交通领域的全面应用。继续加快公交出行服务、运营管理信息平台建设，推进移动互联等高新技术在公共交通发展的运用，提高公交视频监控覆盖率、广泛采集客流信息、开发站点信息诱导功能，扩大电子站牌的使用。进行“掌上公交”手机 APP 的开发与应用，构建多方式支付体系和全方位立体化信息发布与查询方式，提供定制线路、实时公交、到站预报等便捷化、定制化、个性化公共交通服务，通过全链条、全方式、跨区域的综合交通“一站式”信息服务推动公交智能出行。

（三）支持智能港口建设，加快实现内河港口转型发展。

借助全市推进与大湾区产业融合，大力发展船用电子、船用智能终端等配套产业的机会，提质升级内河先进船舶。基于物联网技术规划港口发展，以传感技术、RFID 技术及其应用为基础，配合有线、无线等传输技术，来推进港口的物联网建设，实现港口在仓储管理、生产操作、海关监管、实时跟踪等方面的智能化管理。加快贵港港口数字化建设，努力实现单证申报无纸化、货物进出港全程动态电子化监控等智能港口目标，充分利用大数据技术实现上下游区块协同、大数据决策和智能指挥调度等现代供应链模式应用。

建立“一中心、三平台、多系统”的港航信息化体系。“一中心”指港口数据中心；“三平台”指电子口岸平台、公共物流服务平台、电子政务平台；“多系统”指统计信息系统、航运交易系统、航运金融服务系统、航运管理系统、公众信息服务系统等。积极发挥政府的主导作用，加强政策引导和推动，推动行业发展、实现信息服务和信息增值的方向转变。“十四五”期间，基于移动通信、物联网以及云计算等先进信息技术达到提高贵港港的生产效率，增强其在国内甚至国际的竞争力。

（四）大力发展智能物流，构建协同联动的物流新模式。

努力推动互联网、物联网、大数据、云计算等技术在智慧物流中的应用，实施物流园区信息化、标准化、智慧化提升工程，推动设备技术升级，完善信息服务平台，促进数字化供应链与化

工、冷链等产业深度融合。运用现代信息和传感等技术，实现对货物仓储、配送等流程的有效控制，通过应用物联网技术和完善的配送网络，构建面向生产企业、流通企业和消费者的社会化共同配送体系，将自动化、可视化、可控化、智能化、系统化、网络化、电子化的发展成果运用到物流系统。构建智能港口与智能物流高效协同体系，为承接大湾区进出口贸易、增值运营提供便利。

二、不断强化绿色交通发展，助力高品质生态城市建设

（一）加快衔接道路建设，降低耗油及环境影响。

一是加快高速公路出入口衔接道路建设，强化城区与高速公路对接，使车辆在较为经济的速度范围内行驶，从而使耗油量得以降低。通过贵港市西外环贵港西连接线衔接西外环高速公路，分流环城公路上经 G358 西行部分交通量。通过桂平东塔浔江大桥及引道工程的建设，衔接南木镇至荔玉高速桂平东出口，有效改善桂平市浔江南北两岸的群众出行问题。通过平南北互通至平南三桥道路，衔接平南至荔玉高速，提高平南县城居民通往荔玉高速的效率，改善原有旧路的道路条件和清洁程度。通过梧柳高速平南东连接线拓宽改建工程，使县城居民通往梧柳高速更加便捷快速，同时分流部分西江大桥的交通流，有效提高西江南北两岸居民的过江通行效率。通过梧贵高速平南南至镇隆连接线，有效改善镇隆、平南县城等至梧贵高速通行效率的同时，使国道 G241 向南的交通压力得到部分缓解。

二是推进国省道衔接道路建设，减少车辆等待时间和因拥堵造成的环境影响。通过 G358 覃塘至黎塘界一级公路覃塘根竹段（即金港大道西延段）、G358 贵港至贵隆高速庆丰出口贵港城区段（即金港大道东延段），强化贵港中心城区西部、东部交通与国道 G358 的衔接。通过北环、城东南环互通立交工程等项目建设，加强贵港市中心城区南北向进出城主通道贯通。通过城东大道至八塘环镇路建设，部分缓解省道 S511 进出城交通流。

三是推进绕城公路建设，并通过相关交通管控措施，引导过境车辆绕城出行，持续改善大气环境质量，降低城区环境污染。推进贵港中心城区二环公路建设，采取诸如在城区边界设立指示标志、标牌，加强过境车辆路线管控；对中大型货运车辆、渣土运输车、专项作业车、低速载货汽车、三轮汽车、拖拉机以及高排放老旧机动车等指定车辆，实施特定时段限行车辆绕城行驶等措施，引导 G358 过境车辆通过二环公路绕行城市外围，减少机动车尾气和扬尘污染，着力解决过境交通对城区的环境影响。

（二）统筹资源高效利用，推动交通可持续发展。

1.完善交通基础设施国土空间规划编制。

集约节约利用资源，做好交通基础设施国土空间规划编制工作，强化与国民经济和社会发展规划、城乡规划、土地利用规划、环境保护、文物保护、林地与耕地保护、综合交通、水资源、文化与生态旅游资源等各类规划的衔接，有效统筹土地、通道、岸线资源利用，合理规划各种运输方式空间布局，提高交通运输集

约效应，推进交通运输低碳发展。从投资、建设、土地、运营等方面加强研究，因地制宜地控制交通基础设施建设永久用地和临时用地，对比优化交通工程建设方案，合理避让耕地、林地、湿地等具有重要生态功能的国土空间，节约集约利用土地特别是耕地资源，合理确定用地规模，推动绿色交通可持续发展。

2.推进大宗型货物运输“公”转“水”。

一是提升运输组织水平。优化水路运输组织模式，优先保障煤炭、矿石、水泥、集装箱等公转水大宗货物运力供给；优化水路专业运输系统布局，鼓励和发展集装箱等专业化船舶运力，提升水运设施专业化水平；着力发展集装箱铁水联运和江海联运，充分发挥贵港港铁路进港优势，强化与香港、澳门班列的高效衔接。

二是引导大宗货物向水路转移。强化公路货运车辆超限超载治理；规范港口经营服务性收费，对实行政府定价的，严格执行规定的收费标准；对实行市场调节价的，督促落实价格法律法规和相关规定，不得违规加收任何价外费用；推动水路运输企业与港口、物流园区、大型工矿企业、物流企业等开展合作。

（三）坚持绿色环保理念，强化节能防污建设。

陆运方面，打好柴油货车污染治理攻坚战，开展中心城区二环公路和城乡结合部道路、经营场地硬化建设，有效防治公路运输大气污染。加强城区慢行道建设，开展绿色出行行动，倡导绿色低碳出行理念。

水运方面，开展贵港港老旧码头综合整治、船舶污染物接收转运处置设施和公共锚地建设，推进船舶、港口污染防治。推行港航业“散改集”工作，鼓励企业将原来的散货运输改为集装箱运输。一是对石灰等高污染、易污染的货物必须进行装箱处理后才能装卸船，严禁码头以散货形式装卸船。二是尽快出台“散改集”补助政策，规划好贵港市水路集装箱运输定期班轮航线，增加航班航次，规范经营行为。同时，争取国家、自治区加强对水路集装箱运输的补助政策，尽最大可能降低物流成本。三是协调区内其他地市和广东省的广州、深圳、珠海、佛山、云浮、肇庆等沿江港口城市统一进行“散改集”行动，以创造市场的公平竞争环境。

邮政方面，鼓励寄递企业推行包装材料简约化，逐步推广使用中转箱、环保袋、笼车等物品装备，进一步提高邮政公司销售新标准箱和免胶带箱的比例；鼓励各快递企业推行包装材料循环利用，逐步淘汰面向消费者的传统塑料袋，转为投放循环使用“青流”循环箱、循环使用环保袋等，促进行业绿色发展。

（四）实施科学创新驱动，改善绿色低碳水平。

加快能源结构调整，大幅提高清洁能源比重，优先采用新能源汽车用于公共客货运输。依托公交都市建设契机和贵港市中国—东盟新能源电动车生产基地的优势，加快充电站、充电桩等配套设施建设，推广使用新能源、小排量等环保型汽车，推动城市公交和公务用车（城内通勤）全部实现电动化。加快老旧船舶更新，淘汰污染大、能耗高的低标准运输船舶，鼓励购置高能效、

绿色化新装备，提高交通运输装备的生产效率及整体能效水平。推广 LNG 清洁能源船型，加快 LNG 加气站加注布点建设。进一步优化运输结构，打赢蓝天保卫战。积极研发新能源、清洁能源技术，探索和推广混合动力、生物质能等新技术在交通运输装备中的应用，调整优化运输装备的结构运力，强化结构性节能减排。利用移动互联技术进行交通工程建设期与运营期在线监测，强化交通运输环保节能监管。开展交通运输领域的碳排放机制和碳普惠制研究，创新交通行业节能减排工作机制。

三、大力推动舒适交通发展，打造贵港优质生活圈

（一）运输设备提质升级，提升设施服务质量。

鼓励客车向大型化、舒适化方向，货车、船舶向标准化、大型化、专业化方向发展，提升运输装备现代化水平，提高运输服务品质和效率。继续实施公交都市建设，优化公交线网，鼓励城乡公交一体化发展，适应人民群众的公交出行需求。做好城市内公交、巡游出租、网络预约出租、共享汽车（单车）多元化融合发展的运营管理。加快推进建制村开通客车工作，加强与相关单位、部门之间的沟通联系，不断完善建制村通客车条件，促进农村客运发展。

（二）推进旅客联程联运，促进运输衔接融合。

加强火车站、客运站等与公共交通的有效衔接，统筹布局一体化综合客运枢纽，鼓励枢纽场站设置封闭、连续的联运旅客换乘通道，在保障运输安全的前提下，推动跨方式安检互认，完善

枢纽场站联运服务功能。鼓励枢纽站场根据需要配设城市候机楼、高铁无轨站、旅游集散中心等联运服务设施，鼓励开展摆渡服务，实现无缝衔接。积极联合公路、铁路、水路、航空等部门，推进各运输方式间信息对接、运力匹配、时刻衔接。开展各种运输方式的售票、取票、乘降、换乘等联运设施设备共享共建，推动普及电子客票、联网售票，鼓励客运联网联程第三方服务平台建设。

（三）推动货物多式联运，加强运输协同监管。

逐步推进物流中心、物流园区及货运站建设，加强重要枢纽、物流园区、工业园区、重要农产品产地、城乡配送、危险品运输、跨境电子商务等平台信息互联互通，提升大宗物资、集装箱、快递包裹等重点货物运输效率。依托西江黄金水道，着力完善港口物流基础设施，加强各类物流基础设施的衔接和配套，大力发展“公铁”“海铁”“空铁”“地空”等多式联运，发挥多种运输方式的组合效率，实现公铁水无缝衔接，提高运输效率，降低物流成本。完善多式联运基础设施和专用设备，加强技术标准、信息资源、服务规范等方面对接。逐步推动不同运输方式和装备间的标准统一、管理规定统一及信息系统统一，重点建设以苏湾物流园为核心的集约高效的物流网络，提供“一站式”便捷服务。

1.建设以转运设施为核心的多式联运枢纽。

加快建设以转运设施为核心的多式联运枢纽，包括港口内部（或临港）的铁水联运换装设施、铁路物流中心（含集装箱装卸能力）、内陆港、航空货运中心等。大力发展小件货物水公联运、

港铁联运，推广合同范本标准化，多式联运单证统一化。

2.培育现代化航运市场。

大力发展港口物流合作，加快形成“一核、三区、三块”的现代航运市场体系。“一核”即打造西江航运中心，“三区”即建设中心港区、桂平港区、平南港区3个航运服务集聚区，“三块”即重点培育现代航运物流、航运专业服务、航运金融和交易。发展3—5家30万吨以上的航运企业，做大做强航运企业。深化与珠海、南沙、深圳、南宁、柳州、百色、来宾等港口合作，提高货物中转量，支持贵港港与肇庆港、佛山港、广州港等实现“港港联运”。

3.培育多式联运经营人。

积极培育具有跨运输方式货运组织能力并承担全程责任的企业开展多式联运经营，引导企业建立全程“一次委托”、运单“一单到底”、结算“一次收取”的服务方式，支持企业应用电子运单、网上结算等互联网服务新模式。

4.建设多式联运信息系统。

大力建设多式联运信息系统，以满足货主和多式联运经营人获取船、货、车、班列、港口、场站、口岸等动态信息的需求。

（四）实施“互联网+”行动，优化运输服务模式。

开展“互联网+交通”行动，优化综合交通运输服务模式，促进公众出行便捷化、货物运输高效化。实施“互联网+便捷交通”，推进高新技术在城市客运企业生产管理、运营调度等方面的应用，支持企业提供旅客联程、往返、异地出行票务服务。政企合力推

进完善“智慧荷城”APP线上功能，为人民群众提供出行规划、实时路况、实时公交、手机召车、公交卡在线充值和消费等多样化的出行信息服务。实施“互联网+高效物流”，加强公路、铁路、水运、航空、邮政等部门物流相关信息系统对接，推进物流信息服务平台建设、互联互通和综合应用。推广使用“电子运单”，推动“一单制”货运试点示范。实施“互联网+政务服务”，完善交通综合执法、行政许可、市场监管、网上办事、安全应急处置等线上功能，全面提升交通服务效率和治理能力。

四、高度重视平安交通建设，提升运输生产管理安全性

（一）深化行政执法体制改革，保障运输安全有序运行。

健全交通运输领域安全生产工作机制，完善综合交通运输管理体制，推动交通运输、铁路监管、民航管理、邮政运输等部门建立跨行业综合运输协调联动机制。衔接承担行政职能事业单位改革，稳步推动将公路行政管理职能归口交通运输部门。抓好道路运输组织、监管工作，提高执法水平，加大路面执法力度，确保道路运输安全稳定有序。

（二）构建交通安全保障体系，完善交通安全监控设施。

陆运方面，完善主要交叉口和路段交通安全设施及交通环境，完善交通标志标线等交通管理设施，加强危险路段治理，完善道路隔离、警示标志、安全防护设施等。建立跨地区的陆路交通运输安全保障体系，重点加强危险路段治理、危险品运输车辆运行状况监控，实时监测车辆定位、道路运行环境等情况，显著提升

交通运输监管能力，实现安全形势总体平稳，道路交通万车事故数和死亡人数有所降低。

水运方面，建立健全的船舶交通管理制度和航行安全保障体系，加强码头装卸作业的安全管理和防护措施，建设全面覆盖、快速反应、统一指挥、协调联动的交通安全保障体系。大力推进港口安全防护工程，积极开展港口安全防护工程基础隐患调查工作；加大非标码头改造力度，完善港口码头安全设施，逐步消除港口码头安全隐患；完善危险品运输船舶和危险品码头的监控系统；完善港口码头、重点营运船舶的卫星定位、视频监控等智能监测设备。

（三）强化安全生产主体责任，健全交通安全监管体制。

落实行业安全生产监管“一岗双责”，严格执行责任追究、“一票否决”制度。按规定配备安全管理人员，推进安全生产标准化建设，严格兑现奖罚制度；强化企业安全生产主体责任；建立并落实行业安全生产日常检查和定期巡查制度，认真组织开展安全生产专项整治，推进交通安全标准化和事故隐患排查治理建设。

完善地方铁路运营管理体制，建立健全地方铁路建设工程质量安全监管制度。落实地方政府对公路建设和养护管理的主体责任，推行高速公路、普通国省道、农村公路建设养护一体化。落实港航水运管理责任，建立安全工作管理机制。认真开展日常安全检查，强化安全监管，督促交通工程建设、道路运输、农村公路及桥梁、港行管理等相关企业落实安全主体责任。

（四）加强应急保障能力建设，构建综合运输应急体系。

按照国家和广西壮族自治区确定的应急体系，统筹制定贵港市陆路、水路运输应急预案体系框架，整合交通安全与应急信息，不断完善应急体系建设，实现政府、行业、部门内部信息资源公开与共享。不断完善不同部门、不同层次的应急预案，制定事故应急反应计划和措施。通过建立陆路、水运应急指挥中心，实现及时掌握重大突发事件，统一调配资源，组织开展应急救援与处置工作；加强港口、水运应急抢险保障队伍和物资储备中心或基地的建设，切实增强交通运输应对自然灾害、突发事件的处置能力。

推进有关部门细化各类应急突发事件的预报、预警、预防和应急救援机制，建成安全生产应急装备、应急队伍、重大危险源及应急预案等信息数据库，建设公共交通运营和应急调度系统、危险品货运运输监管系统，完善各运输方式应急预案。构建集应急值守、应急指挥、应急评估、应急管理于一体的综合交通运输安全应急体系。

（五）深入开展安全专项工作，切实加强源头治理力度。

强化源头治理。对运输企业、平台运营企业、重点营运车辆、重点驾驶人的动态监管，约谈相关单位、企业负责人，严格查处整改违规违法行为。继续开展“打非治违”行动，重点排查“两客一危”车辆动态监控情况，加大违法超限超载车辆整治力度，持续开展高铁站交通秩序整治行动、内河船涉海运输整治等专项行动。

积极开展“安全生产月”和“安全生产荷城行”等专项活动，加强安全文化宣传，推进宣传教育体系建设。

五、加强交通运输人文建设，提高人民群众满意程度

坚持以人民为中心，以人民群众满意为导向，加快人文交通建设。更加突出共享发展，注重建设人民满意交通，满足人民日益增长的美好生活需要，不断增强人民群众的获得感、幸福感、安全感。

（一）提高客货运输服务品质，促进交通便捷高效平安发展。

交通发展以为人民群众提供安全、便捷、公平、和谐的交通服务为根本出发点，与经济社会发展相适应，与历史文化风貌相协调。以群众出行安全便捷舒适为目标，深化城乡公交一体化建设，提供多样化出行方式，提升公共交通吸引力。以物流高效经济可靠为目标，优化运输结构，加快公路货运转型升级；推进多式联运发展，优化港口集疏运体系。基本形成“贵港高铁 123 出行交通圈”（以贵港为核心 1 小时抵达市域县、2 小时到达周边城市、3 小时进入大湾区）、“县域公路 123 出行交通网”（实现 1 小时到达乡镇、2 小时到达周边县城、3 小时到达周边城市），交通出行效率不断提升，为实现远期“人享其行，物优其流”的目标打下基础。以建设平安交通为保障，建立安全有序健康的交通运输环境，交通安全水平进一步提高。

（二）加强交通文明建设，营造良好的交通运输环境。

建立与现代交通相适应的规划、建设、运营、管理体制机制，

加强交通文明建设，提高人民群众现代交通意识，为城市正常运转和群众出行提供良好的交通环境。一是完善运输服务标准规范体系，持续优化营商环境，完善交通运输业管理体制，建立公平、开放、透明的交通运输市场；进一步降低物流成本，消除政策壁垒。二是建设“人文交通”，突出“以人为本”，完善交通基础设施、运输装备功能配置，满足不同群体出行多样化、个性化要求。加强无障碍设施建设，完善无障碍装备设备，提高特殊人群出行便利程度和服务水平。健全老年人交通运输服务体系，满足老龄化社会交通需求。三是创新服务模式，提升运输服务人性化、精细化水平。四是加强交通文明宣传教育，弘扬优秀交通文化，提高交通参与者守法意识和道德水平。

第五章 投资估算

第一节 建设规模

贵港市“十四五”时期综合交通运输系统重点建设项目规模如下：

全市公路总里程突破 11000 公里，比“十三五”末的 8919 公里增加 2081 公里。其中新增高速公路 6 条 250 公里，一级公路 11 条 110 公里（新增里程 30 公里），二级公路 20 条 400 公里（新增

里程 150 公里)，三级及以下公路新增里程 1651 公里。

航道通航水平全面提升，其中 28 公里 1000 吨级航道提升为 2000 吨级，189 公里 2000 吨级航道提升为 3000 吨级。

新增干线铁路 3 条、支线铁路 2 条，铁路运营总里程超 330 公里，比“十三五”末的 220 公里增加超 110 公里。

建成桂平机场和贵港城区通用机场，航空实现零的突破。

建成贵港、平南、桂平、贵港南、桂平金田、平南北共 6 个综合客运枢纽及桂平市江北汽车站。

第二节 投资估算

贵港市“十四五”规划期，力争交通建设项目完成投资达 1000 亿元，是“十三五”的 3 倍。其中，争取上级资金投入 377 亿元，市、县财政资金投入 237 亿元，BOT、PPP 等社会资金投入 386 亿元。

第六章 规划环境影响评价

本规划坚持生态优先、绿色发展的原则，以高质量发展为导向，将可持续发展理念贯穿全市交通基础设施建设、运输服务、交通管理的各领域和全过程，全面提高资源利用效率，降低污染物排放水平，促进交通运输发展与自然和谐共生，发挥交通对区

域经济社会发展的支撑作用。

第一节 环境影响分析

规划涉及铁路、公路、水路、民航等综合交通运输，规划实施对环境的影响主要体现在资源占用、生态影响和污染物排放三个方面。交通基础设施建设需要消耗一定的土地和水资源，并可能对局部地区资源承载力产生影响。各交通基础设施建设和运营过程中产生的废气、污水、噪声、固体废物等污染物，如未得到妥善处理，会对周边大气、水等生态环境产生一定影响。

“十四五”期间，贵港市新增交通建设用地涉及部分耕地，但通过采取耕地占补平衡等有效措施，规划实施对土地资源占用影响得到控制。同时，需注重落实绿色发展，通过建设绿色生态基础设施、推广节能环保运输装备、发展集约高效运输组织，规划实施后能耗和碳排放强度指标将明显下降。通过严格落实规划和建设项目环境影响评价制度，加强交通基础设施节能环保和风险防控能力，规划实施产生的不利环境影响总体可控。

第二节 预防与减轻不良环境影响的对策措施

强化生态环境保护。将绿色发展理念融入交通发展各方面和全过程，坚持科学布局，严格执行规划和建设项目环境影响评价制度。合理设计项目线位走向和场站选址，严守“三条控制线”，

按照“保护优先、避让为主”原则，避让国家公园、自然保护区、各类自然公园、饮用水水源保护区、重要湿地等生态环境敏感区，如无法避让时应依法依规办理有关手续。严防突破环境质量安全底线、资源利用上限，严格执行“三同时”制度，做好水土保持和生态环境恢复工作。

节约集约利用资源。坚持源头控制，做到土地复垦与交通项目建设统一规划。优化各类交通建设项目用地布局，做好临时用地复垦工作，引导各类交通建设项目科学选址选线和合理设计，主动避让耕地，特别是水田等优质耕地和永久基本农田。已通过项目用地预审的建设项目，不得随意调整线位。优先利用存量用地，高效实施土地综合开发利用。线性交通项目建设尽量共用交通廊道。沿江港口等交通项目应尽量避免占用自然岸线，推进航道、锚地及引航等资源共享利用，最大限度保护生态环境。

强化能源节约与清洁利用。采取综合节能与效能管理措施，提高交通基础设施建设标准和技术装备现代化水平。淘汰能耗高、污染重、技术落后的生产装备，积极推广“油改电”、“油改气”、节能照明等低碳技术应用，提高电能、LNG 等清洁能源和太阳能等可再生能源在交通行业中的使用比重。发展先进适用的节能减排技术，加强新型智能、节能环保技术装备的研发和应用。

做好污染物排放控制。线性交通工程应采用综合措施有效防治沿线噪声和振动，严格控制气体和固体污染物排放。水运工程应按照环境影响评价批复的要求建立并完善环境风险事故的预防

和处理机制，建立环境风险应急体系，配备环境风险应急物资储备，切实防止水上溢油等环境风险。落实船舶排放控制区政策，推进港口船舶油污水、生活污水以及船舶废弃物接收处理设施建设。推动柴油货车尾气排放深度治理，全面实施汽车尾气排放检测与强制维护制度。

第七章 实施效果评价

第一节 综合立体交通运输网

对于贵港市综合交通运输体系有待完善、区域性快速通道能力不足的问题，本次规划进行了有针对性的补充。在全面支撑贵港市对外战略通道形成的同时，也加强了贵港市与周边区域，以及贵港市内部重要市、区、县、镇之间的交通联系。

对外交通方面，推进客运、货运枢纽建设，提高了换乘、换装效率。加强西江沿线的铁路、公路、水运建设，提升了东西向货运能力，进一步释放了不同交通方式的运能。积极落实上位规划，补充了南北向铁路缺少的不足。加强公路网加密工程及提级改造建设，提高了通道通行能力。加快通用机场建设，弥补了航空空白短板。内部交通方面，推动落实贵港市城市总体规划，加强道路、节点的建设与改造，推动干线公路与城市道路融合发展。

到 2025 年，基本形成以高速公路、普通国省干线、铁路及西

江航运为主骨架，以农村公路为脉络，以航空为补充的对外交通通道；形成“一核两心、三横两纵”的综合运输格局，快速联通周边地市乃至中南、西南、北部湾城市群、粤港澳大湾区。加快了“三横五纵二环二射”城区路网骨架的形成，城市内外交通实现顺畅衔接。相比现状，全市整体公路等级有所提升，铁路运能显著增强，水路运能进一步释放，航空空白得以填补，邮政基础设施不断完善，全面提高了贵港市对外的综合运输通道能力及内部快速衔接效率，有效服务国家综合立体交通网、对接粤港澳大湾区、珠江—西江经济带发展、贵港市国民经济与社会发展等战略规划。

第二节 交通运输服务体系

客运服务方面，按照“高铁站一站一综合客运枢纽”的模式，依托贵港、桂平、平南南等既有站和贵港南、桂平金田、平南北等规划站综合客运枢纽等一批集铁路、公路、城市公交于一体的综合客运枢纽重点项目，各运输方式站场集约布局，形成铁路与主要客运以及其他城市公共交通体系的一体化换乘接驳。旅游客运方面，依托“快进慢游”旅游交通网的建设，以精品旅游线路客运为主要方式，以贵港特色文旅、农村旅游等客运为补充，形成一批旅游客运服务产品。公共交通方面，完善了公交线网，调整了公交站点布局，基本形成贵港全市“快—干—支—特”网络系统；优化了公交网络结构，提高了公交站点覆盖率，提升了公共交通

出行比例。

到 2025 年，旅客联程联运“零换乘”，基本形成“贵港高铁 123 出行交通圈”，基本实现以贵港为核心 1 小时抵达市域县、2 小时到达周边城市、3 小时进入大湾区；“县域公路 123 出行交通网”，实现 1 小时到达乡镇、2 小时到达周边县城、3 小时到达周边城市，客运效率及服务水平均得以提升。

货运服务方面，按照“港口作业区+产业集聚区+物流中心+物流园区”的模式统筹布局，建成一批具有多式联运功能的现代化港口，形成一批临港、临铁、临高的枢纽型物流园区，大力发展铁水、公水、公铁多式联运。建立“物流园区—物流中心—配送中心/配送集散点”三个层次物流节点结构，形成综合型物流园区、物流中心和城市配送中心构成的层次分明、功能完备的货运物流枢纽体系。建立以快递物流园区、邮件处理与分拨中心、城乡配送站（点）与末端配送等为节点的三级邮件配送网络体系，优化了邮政快递基础设施布局。

到 2025 年，货物多式联运无缝衔接，基本形成“贵港 123 快货物流圈”，实现市内 1 天送达、周边城市 2 天送达、全国主要城市 3 天送达的目标，城市物流配送网络和农村物流配送体系均得到完善。

第三节 城乡交通网络

基础设施方面，贵港市全面推进“四好农村路”建设，继续推进农村公路项目建设与改造，农村公路覆盖范围与质量得到进一步提升，实现乡乡通三级及以上等级公路目标，农村公路主动脉基本实现全覆盖。衔接性农村公路布局更加完善，高速公路出入口、城市道路交叉口、互通立交等重要节点和铁路站点、客货站场、港口码头等交通枢纽与高速公路、普通国省干线等高等级公路的衔接更为顺畅，实现工业园区、旅游景区等重要产业节点全覆盖，基本解决“最后一公里问题”。

服务水平方面，乡乡通二级（三级）公路、农村公路路面提升工程、安全生命防护工程、危桥改造等项目持续推进，提高了农村公路通行能力、服务质量与安全性能。实施城乡客运公交化改造，公交化改造覆盖范围进一步扩大，促进了城乡公交一体化发展，全市交通基本公共服务均等化水平得到了明显提高，有力支撑贵港市落实乡村振兴战略，服务全市经济发展。

第四节 智能、绿色、舒适、平安、人文交通

“十四五”期间，大数据、人工智能、互联网等技术在交通领域应用更加深入、广泛，壮大了高新科技产业新动能，提升了贵港市交通运输发展智能化水平。资源利用集约节约，节能防污建设取得了成效，全市运输结构得到了调整，交通绿色低碳水平进一步改善。运输设备提质升级，旅客联程联运优质高效，货物多

式联运快速便捷，服务模式实现创新，定制性、多样化服务不断试点推广，舒适交通建设取得新成绩。安全体系监管、保障、应急体系建设取得突破性进展，市场管理有序发展，行业管理水平得到了稳步提升。注重建设人民满意交通，人民群众的获得感、幸福感、安全感不断增强，人文交通建设再上新台阶。到 2025 年，基本形成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，助力交通强国、交通强区、交通强市建设。

第八章 保障措施

第一节 资金保障

加大地方财政资金的投入，做好财政资金的调度，优先保障前期工作、征拆资金的投入。针对贵港市基础差，底子薄，财政困难的实际情况，加强与上级沟通汇报，争取更多的国家和自治区补助资金，缓解地方财政压力。做好项目包装策划，积极探索多元化投融资方式。采取交通+旅游、交通+其他政府资源等方式，整合交通项目与政府资源，提高项目收益。鼓励采用 BOT、PPP 等模式，广泛引进社会资金投资交通基础设施工程，多渠道筹措资金支持重大项目建设、养护、运营。统筹安排交通专项经费，纳入“十四五”期间各年度的财政预算，保证各个项目任务人力、物力等的有效投入。全市各交通运输主管部门应积极与财政、发

改、银行、信托等相关部门和金融机构沟通合作，切实保障建设资金落实，做好项目立项等前期工作。

第一节 用地保障

统筹全市空间资源配置，科学划定“三区三线”边界，开展交通基础设施国土空间控制规划，合理编制重点项目线位方案，保障重大交通工程建设项目的用地需求。保障高快速路、铁路、港口、机场等战略性基础设施的用地需求，规划时优先安排落实高快速公路、公共交通站场枢纽等基础设施用地。加强项目设计方案的论证，减少交通项目对耕地、林地尤其是基本农田的占用。做好交通项目用地、林地报批业务的指导，提前介入开展工作。加大新增建设用地占用补充力度，统筹安排交通项目用地、用林指标，优先保障交通建设项目需求。对确实无法避让基本农田项目，及时做好项目占用和补划永久基本农田论证。强化综合交通运输发展规划与贵港市城市总体规划、国民经济和社会发展的第十四个五年规划、国土空间总体规划等多个规划的协调衔接，加强各相关部门的沟通交流，同步进行相关规划，最大限度地将交通项目纳入国土空间规划，保证项目用地合法合规。针对项目前期用地审批难的问题，建议自治区相关职能部门开辟审批绿色通道，采取“一站式”服务，加快贵港市交通基础设施项目前期工作的批复。

第三节 组织保障

成立“贵港市综合交通运输发展规划领导小组”，由市交通运输局主导，贵港市辖三区、桂平市、平南县交通运输局相关负责人组成，会同市国土、规划、财政、发改、邮政等单位、部门和企业，建立协调联动工作机制，加强沟通配合与组织协调。一方面，统筹全市各运输方式之间的协调发展，协调好各级政府之间的关系；根据规划实施方案，确定各项目的牵头部门、配合部门和实施主体，并按照职能分工，落实主体责任，形成分工合理、权责明确的组织结构。另一方面，加强组织领导，科学谋划，充分发挥领导小组牵头抓总作用，统筹协调推进过程中的各项工作，细化工作任务。针对重大交通项目，建立工作规则，协调各个相关职能部门，加快前期工作进度，层层压实责任，将项目前期工作由部门行为转变为政府行为，做好督办工作。同时，成立“贵港市综合交通运输发展规划专家咨询组”，负责规划方案、技术方案论证、项目阶段检查等工作，保证规划方案的建设水平和运行效益。

第四节 人才保障

在资金和相关制度上支持专业人员参加必要的短期培训，选

送部分骨干到高等院校进修学习。及时总结国内优秀城市交通运输发展的先进经验，积极组织各种形式的学术交流，加强系统性、针对性的专业知识和技能培训，提高从业人员现代化、信息化技术应用能力，健全完善从业人员绩效考核制度，逐步提升交通运输行业从业人员的综合素质。调整优化从业人员结构，大力引进高学历、高技能、专业型人才，不断提高交通运输领域专业技术人才比重，着力培养一批高层次的交通领域复合型人才。

第五节 政策保障

充分利用“一带一路”建设、珠江—西江经济带发展、广西与粤港澳大湾区合作等重要契机，力争与国家、区域和自治区的发展规划协调一致，积极纳入国家、区域和自治区发展的总体格局中，争取国家、自治区在贵港市综合交通运输发展的政策措施，在政策制定、项目安排等方面给予倾斜支持，创造良好的发展政策环境。加大重大项目、重点工程的政策支持，争取优先纳入国家、自治区层面统筹推进落地实施，优先保障资金、用地等需求。建立健全稳定持续的交通基础设施公共财政保障制度，研究出台和汇编相关优惠政策，增强交通投资吸引力。合理安排贵港市用地规模、用地计划指标，切实保障交通基础设施建设用地，积极探索更多耕地占补平衡方式，在用地计划、供地方式等方面予以一定的政策支持。出台简化审批程序政策，加快交通项目建设

进程。