

# 中国（广西）自由贸易 试验区钦州港片区 TOD 港城一体化分析

谢 滨 曹怡博 周子淳（广西大学，广西 南宁 530004）

**摘 要：**在持续加快建设西部陆海新通道与海上丝绸之路以及 RCEP 持续深化的背景下，我国对外贸易日益频繁，港口货物吞吐量级及承载能力得到充分释放，港口片区人流动线愈发活跃。从港口和产业发展出发，为钦州市建设高标准规划建设临港新城，打造城市发展新地标，为临港新城“量体裁衣”，推动实施核心驱动战略造新城，谋划建设大型城市服务体和交通枢纽，填补港产融合缝隙，推动港产城融合提供可行性方案支撑。

**关键词：**区域经济学；产城融合；向海经济；空间规划

## 1 研究背景

钦州港区作为中国（广西）自由贸易试验区的一个重要组成部分及西部陆海新通道及海上丝绸之路的重要节点，钦州港区的整体规划决定了钦州港的综合服务能力及创新水平，对于推动我国西部地区进出口贸易繁荣具有重大影响。结合钦州市轨道交通总体规划<sup>[1]</sup>，通过在钦州自贸区研究 TOD 模式的建设路径，并在产城一体化基础上引入 TOD 模式，重在推进钦州港片区和钦州市达成产城融合，从港口和产业发展出发，为钦州市建设高标准规划建设临港新城，打造城市发展新地标，为临港新城“量体裁衣”，推动实施核心驱动战略造新城，谋划建设大型城市服务体和交通枢纽，填补港产融合缝隙，推动港产城融合提供可行性方案支撑。钦州港可实现 TOD 模式与港城一体化的综合建设思路，以“一中心+产业新城+货邮平台”的布局实现港口商业发展及产业振兴。

## 2 TOD 模式概况

TOD 定义为“公共交通导向型城市开发”，这一理念普遍定义为以交通站点为中心的 10min 步行范围或者 800m 半径内的土地开发，它还包括沿公交车站、BRT 系统以及水上交通的开发，综合办公、商业、酒店、住宅、市政服务、基础设施配套等多功能、多用途混合的发展模式。

国内一些城市已经根据已有的轨道线路和交通站点对城市社区进行规划与开发，如广东省深圳市地铁 6 号线（光明线）交通轨道沿线的土地开发利用以及北京市通州区新城的建设等。尽管 TOD 目前仅在一线或发达地区城市运用较多且更多方案

仍存留于纸面未完成建设，但目前各大城市 TOD 项目已遍地开花，大部分 TOD 项目集中于公共交通如火车站、轨道交通领域，研究范围比较局限。目前国内专家学者对于港口 TOD 港城一体化的研究成果尚为缺乏。

## 3 钦州港城概况

钦州市位于广西壮族自治区南部，是北部湾中心城市，北部湾港母港所在地，钦州港区位于钦州市钦南区，南临北部湾。钦州港区现连接六钦及桂海高速公路，可快速通达西南及中南地区，2024 年，广西首座跨海大桥——龙门大桥将联通防城港及钦州港区，陆上与海上丝绸之路重要承载节点铁路直通作业区，广西平陆运河项目以钦州大榄坪作业区范围内为航道入口，未来，钦州港区将成为综合立体的陆海枢纽型贸易港口。

## 4 港口发展与经济机遇

### 4.1 战略机遇

区域全面经济伙伴关系协定（RCEP）于 2020 年 11 月 15 日正式签署，成员国包括东盟 10 国与中国，日本，韩国，澳大利亚，新西兰，这 15 个成员国的总人口，经济体量，贸易总额均占全球总量约 30%。作为与东盟十国衔接的重要港口，RCEP 为钦州带来贸易增长、城市建设、人口红利等机遇。

东盟“10+1”体系的深入。中国和东盟领导人于 1997 年确定了双方建立睦邻互信伙伴关系的方针，“10+1”合作机制以经济合作为重点，逐渐向政治、安全、文化等领域拓展，已经形成了多层次、宽领域、全方位的良好局面。在东盟已成我国最大进出口伙伴的背景下，钦州港作为与东盟对接的重

要门户之一，具有重要的枢纽地位和充足的发展空间。

#### 4.2 港口行业景气指数

分析北部湾港区域 2011–2022 年港口行业景气指数，表现出逐年上升的趋势。通过对北部湾港三大港区货邮吞吐量数据（2016–2021 年）分析可知，北部湾港区三大港逐渐形成以钦州港、防城港为双核心的布局，其中，钦州港自 2019 年开始货邮吞吐量已居首，未来，钦州港区也将会发挥核心作用，与防城港协同发展，枢纽地位日渐显著。因此，钦州港不仅兼负广西重要海运枢纽的重任，更发挥着北部湾港区核心枢纽的重要作用。

#### 4.3 港产经济关系

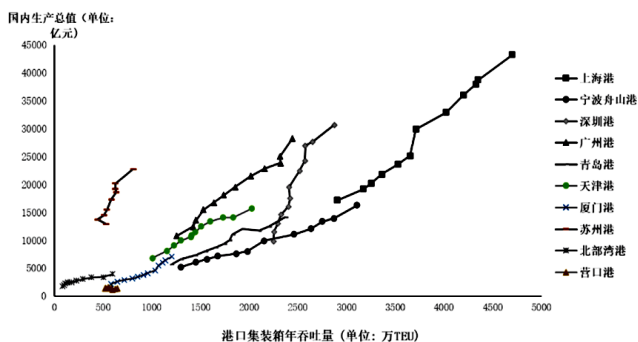


图1 国内生产总值与港口集装箱年吞吐量的关系

港口集装箱吞吐量与本地 GDP 间存在近似线性关系（图1），既 GDP 随港口集装箱吞吐量的增长而增长，两者间有明显因变量关系，且类似上海、广州、深圳、苏州这类工业驱动型城市的趋势线斜率明显更大，GDP 弹性更大，可体现出 GDP 对国际贸易的变动更加敏感，间接体现出工业对港口繁荣程度的影响作用——工业实力的增强促进港口国际贸易水平的提升。

结合中国十大港口所在地第二产业增加值占 2021 年本地国内生产总值（GDP）比重各城市工业增加值占 GDP 比重，上海和广州这一指标均低于 30%，属于较低水平。钦州市这一指标约为 32.3%，属于工业增长型，仍需要布局工业以提升工业基础并积极贯彻“供给侧”结构性改革，促进其社会发展水平。

综上所述，发展工业基础仍是钦州市的重中之重，而依靠产城一体化的优势实现产城共荣将极大程度推进钦州市产业结构改革和经济发展。

### 5 TOD 港城一体化思路分析

#### 5.1 空间总体规划

##### 5.1.1 工业集中区

为了提升工业聚集效应，充分考虑该区域土地

平整开阔，通往港口作业平台距离短、疏运路线丰富，化工、钢材、原材料等对港口依存度高、对城市环境污染严重的产业，一般布置在港口区域<sup>[3]</sup>的特点，建立工业集中区，并对在集中区内设立生产或储运基地的企业给予政策扶持及适当简化的通关流程。依托自由贸易试验区政策改革创新的优势，探索临港工业税收体系的创新及实践，例如推行扩大免税土地的范围、延长填海整治和改造土地的免税期、港口企业用地减免优惠<sup>[4]</sup>等税收优惠政策，以加强对临港工业入驻的吸引力，逐步将该区域打造成为临港产业的创新示范区，成为港城一体化发展的强大驱动力。港口工业对城市经济具有辐射效应。

#### 5.1.2 港口作业区

核心区南侧为金谷港区作业平台，为陆海通道节点，是港城一体化的核心区域之一。该区域规划为杂货运输和石油化工运输为主，积极发展集装箱干线运输和为临港产业服务的货物运输，具备多式联运、装卸仓储、临港工业、现代物流、保税、航运服务、旅游客运、滚装等功能。<sup>[5]</sup>

#### 5.2 TOD 背景下港城集疏运体系的改进

港口集疏运体系是指以港口为中心节点，把公路、水路、铁路等不同运输方式按照其各自的技术经济特点结合起来，形成的一种既相互分工又相互合作的综合交通运输体系<sup>[6]</sup>。多种运输方式融合发展是一流港口建设集疏运重要特征，以满足客户多样化进出港需求。对应港口大型化发展，要求强化港口枢纽性港区疏港铁路、高等级公路等的高标准接入，做好与城市交通的协调，建设畅通、可靠的集疏运体系<sup>[2]</sup>。钦州港区要打造世界一流大港，就必须实现港区客货分离，优先保障货运车辆疏运，提升港城客货运效率及对外交通便利性。本节重点分析在 TOD 模式加持下客货分离的可行方案及港城对外及内部连接通道的优化布局。

##### 5.2.1 总体框架

钦州港区主城区与港口作业区以勒沟为分界线，工业集中区与主城区以滨海大道为分界线。客货运离到港通道均大致呈南北走向，客流出入港主要通过规划中的市域铁路及滨海大道进行，港口车辆依靠铁路及绕城道路出入港口，港城间通过跨江桥联系。依照此总体疏运框架，客运车流与货运车流彼此互不影响，各行其道，提升整体客货运效能。

##### 5.2.2 客流通道及港城联络通道

目前，钦州港区公交系统的配套场站建设比较

落后,公共交通未成为与主城区的主要交通联系方式,钦州港到港客流公共交通分担率比较低,入港人员主要以私家车辆为主,私家车辆挤占了货运车辆运输的空间,降低了疏运效率。同时,目前港城连接通道只有勒沟大桥,客货车辆相互挤占形式空间导致通行压力较大,输运能力造成影响。

规划建设跨勒沟大桥,成为港城联络通道,为港口与主城间非运输职能的交通联系通道,原勒沟大桥将专门作为港口货物运输通道。依托钦州东站至三娘湾市域铁路在钦州港设站未来出入港客流出行主要以公共交通为主,TOD核心区将分担大部分公共交通到达客流,规划依托TOD交通枢纽在主城区、港口作业区、工业集中区开通公交微循环线以接驳到港客流在港城内部的交通出行,并在港区主城各公交车站附近范围扩增私家车停车位,鼓励乘公共交通穿梭于港城间,以减少港口内部交通车流,提升输运效能。

### 5.2.3 货物疏运通道

目前,港区内出港大通道较少,仅有钦州港大道及滨海公路能与跨区域高速公路连接。长途货运车辆只能行驶钦州港大道及滨海公路再驶入其他高速公路连接道路进入高速公路出城,大部分路段需要客货运车辆共行。港口内部道路基本能够满足货运需求。

规划建设南港大道延长线并与北部湾大道连接,按快速路标准建设,引导货运车辆从南港大道出港并驶入高速公路,逐渐成为疏港大通道。规划货运车辆绕主城区道路行驶,降低客货共行的拥堵及安全风险,提升货运效能。

## 5.3 商业及公共服务

### 5.3.1 临港商业规划

广西北部湾港口有广阔的市场前景,业务量大,管理日益完善,有良好的物联网业务发展条件。依托钦州保税港区通关便利性及税收优势,在TOD核心区内建立以“物联网+免税商品”为特色的区域性免税品购物中心。疫情时代,对免税商品进行物联网技术加持,可实现通关流程检测及来源追溯,规范免税商品流通,同时为消费者构建在售及待售商品网络,让消费者实时掌握欲购商品的存量及流通情况。

### 5.3.2 公共服务体系及设施

新冠肺炎疫情影响下,公共服务保障体系急需升级改善,钦州港现存公共服务体系及设施无法满足未来贸易增长带来的各项需求。依托港城一体化

完善相关服务配套及服务体系。建立临港临关公共卫生应急响应基地,在港城内建造传染病专科医院或改造现有医院为“平战一体”医院,“平战一体”医院在日常中按一般医院职能运行,非常时期可用作隔离医院,可充分提升钦州港区乃至广西临海地区公共卫生及防疫水平。依托广西(钦州)自由贸易试验区作为制度创新的先行试验区,设立各项公共服务办事机构,尽量做到“港区事不出港”,优化办事流程,提升办事效率及。

## 6 对策与建议

钦州港区作为中国(广西)自由贸易试验区的三大功能片区之一,其承载着临海经济改革的重任,对钦州港区进行未雨绸缪的规划和现代化基础设施改造扩建对于钦州港未来服务水平及范围的提升有着重要深远意义。港城一体化将极大发挥职能互补作用,TOD模式为港城一体化提升中心辐射作用,提升各组团交互性,充分利用人流聚集效应激活临港商业活力和提升公共服务创新与便利水平。

TOD港城一体化模式具有可持续性,要注重未来各阶段的规划布局与建设实施,充分考虑当地经济发展水平与其他影响可行性的因素,充分利用该结合体优势为钦州乃至广西当地社会发展谋篇布局,统筹规划,始终围绕创新这一要务为经济保驾护航。

## 参考文献:

- [1]《广西壮族自治区市域(郊)铁路规划(2020年)》[EB/OL].(2020-02-12).
- [2]刘万锋,周嘉男.世界一流港口集疏运网络建设[C]//.世界交通运输工程技术论坛(WTC2021)论文集(上),2021:2207-2210.
- [3]陈健婷.东莞港城一体化发展对策研究[D].武汉:华中科技大学,2015.
- [4]金国平.关于港口企业城镇土地使用税税收优惠问题的建议[J].交通财会,2010(10):51-53.
- [5]《广西壮族自治区人民政府关于钦州港总体规划(2035年)的批复(桂政函〔2020〕92号)》[EB/OL].(2020-09-29).
- [6]查伟伟,曹鹏辉.广州港口集疏运体系的现状分析[J].海峡科技与产业,2021,34(8):80-82+90.

## 课题项目:

广西大学“大学生创新创业训练计划”资助项目(项目编号:202110593165)