

咨询与决策

——南宁市2013年度哲学社会科学重点课题研究成果选

南宁市社会科学院 编著

广西科学技术出版社

咨询与决策

——南宁市 2013 年度哲学社会科学重点课题研究成果选

南宁市社会科学院 编著

广西科学技术出版社

图书在版编目(CIP)数据

咨询与决策：南宁市 2013 年度哲学社会科学重点课题研究成果选 / 南宁市社会科学院编著. —南宁：广西科学技术出版社，2014. 12

ISBN 978-7-5551-0340-0

I. ①咨… II. ①南… III. ①社会科学—科技成果—南宁市—2013 IV. ①C126.71

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 276939 号

咨询与决策——南宁市 2013 年度哲学社会科学重点课题研究成果选

南宁市社会科学院 编著

责任编辑：陈勇辉 罗煜涛 黄 璐
封面设计：许 颖

责任校对：袁 虹
责任印制：韦文印

出 版 人：韦鸿学
社 址：广西南宁市东葛路 66 号
网 址：<http://www.gxkjs.com>

出版发行：广西科学技术出版社
邮政编码：530022

经 销：全国各地新华书店
印 刷：广西壮族自治区人民政府办公厅印刷厂
地 址：南宁市民生路 2 号区政府大院内 邮政编码：530013
开 本：787 mm×1092 mm 1/16

字 数：400 千字
版 次：2014 年 12 月第 1 版
书 号：ISBN 978-7-5551-0340-0
定 价：80.00 元

印 张：20.25
印 次：2014 年 12 月第 1 次印刷

版权所有 侵权必究

质量服务承诺：如发现缺页、错页、倒装等印装质量问题，可直接向本社调换。

《咨询与决策——南宁市 2013 年度哲学社会科学
重点课题研究成果选》

编 辑 部

主 编：胡建华

副主编：余光辉 文 晴

编 辑：罗美英 黄旭文 陈展图

王 瑶 周 博

前 言

2014 年，是深入贯彻落实党的十八届三中全会精神、全面深化改革的第一年，是完成“十二五”规划的关键一年。中共广西壮族自治区第十届委员会第四次全体会议明确提出了“两个建成”的奋斗目标。中共南宁市第十一届委员会第十一次全体会议做出了全面深化改革，奋力提升南宁首位度的决定，提出力争用两年打基础、三年大跨越，用五年左右的时间抓改革、促发展、惠民生，实现南宁首位度大提升的目标。这一时期，南宁市经济质量及效益取得新提高，“两个倍增”计划实施取得新突破，城市发展取得新动力，城市宜居水平取得新提升，社会事业发展取得新进步，社会和谐稳定取得新成效，政府自身建设取得新进展。

近年来，南宁市社会科学院在中共南宁市委、南宁市人民政府的正确领导下，坚持“立足南宁、研究南宁、服务南宁”的发展方针，围绕中心服务大局，针对南宁市经济社会发展中的重点、难点问题开展应用对策研究，积极发挥“思想库”和“智囊团”的作用，完成了一批研究报告，对南宁市经济建设、政治建设、文化建设、社会建设、生态文明建设等领域提出了许多可供决策参考的建议。2013 年，南宁市社会科学院围绕南宁市地铁运营管理问题、南宁市网络舆情应对问题、新形势下提升南宁与东盟贸易问题、南宁市经济建设与生态文明建设协调发展问题、南宁市增强创新驱动发展新动力问题、南宁市法治政府制度建设问题、提高南宁市城市管理执法成效问题、南宁市实施工业化与城镇化融合发展等领域开展了对策研究。课题研究成果在得到评审专家好评的同时，部分成果获得市领导的批示，进入市委、市政府及有关部门的决策领域。

为了总结经验和促进科研成果的转化，让社会科学的研究成果更多地惠及大众，我们将 2013 年度完成的社科研究重点课题成果整理筛选后，编纂成册公开出版。我们更真诚地希望通过对每一年科研成果的整理和编辑出版，能进一步激发科研活力，并从中发现不足，对科研人员的科研工作提出更高的要求，同时激励全体社科研究工作

者以求真务实的态度、刻苦钻研的作风、不断进取的精神继续投身于南宁市哲学社会科学事业，研究出更多贴近实际、贴近社会、贴近生活的高质量成果。

党的十八大报告在阐述扎实推进社会主义文化强国建设时，提出“发展哲学社会科学，建设哲学社会科学创新体系”。中央全面深化改革领导小组第六次会议审议了《关于加强中国特色新型智库建设的意见》，习近平在讲话中强调，改革发展任务越是艰巨繁重，越需要强大的智力支持。要从推动科学决策、民主决策，推进国家治理体系和治理能力现代化，增强国家软实力的战略高度，把中国特色新型智库建设作为一项重大而紧迫的任务切实抓好。我们将以此为契机，坚持围绕大局，服务中心工作，努力推进学科体系、学术观点、科研方法、人才培养的理念创新和制度创新，积极推进新型智库建设，争取在出思想、出成果、出人才方面取得更大的成绩，为推动南宁市经济社会发展做出应有的贡献。

南宁市社会科学院

2014 年 12 月

目 录

南宁市地铁运营管理研究·····	1
网络舆情的应对研究	
——以南宁市为例 ·····	43
新形势下提升南宁与东盟贸易对策研究 ·····	92
南宁市经济建设与生态文明建设协调发展研究·····	139
南宁市增强创新驱动发展新动力研究·····	184
南宁市法治政府制度建设研究·····	218
提高南宁市城市管理执法成效对策研究·····	250
南宁市实施工业化与城镇化融合发展研究·····	281

南宁市地铁运营管理研究

城市地铁作为一种大容量、中短途的交通基础设施,具有便捷高效、安全环保、社会效益显著等独特优势,已经成为优化城市布局、提升人们生活质量、促进社会发展的重要设施,受到世界上各大城市的欢迎和青睐。目前,中国已成为世界上城市地铁发展最迅速的国家之一,截至 2012 年末,仅在中国内地就已有 17 个城市拥有 64 条运营线路,另外 12 个城市的首条线路正在建设中,已发展和规划发展地铁的城市总数已经超过 50 个,全部规划线路超过 400 条,总里程超过 14 000 千米。

南宁市于 1999 年就开始了建设轨道交通的探索工作,在 2001 年编制的《南宁市综合交通规划》中,正式提出了建设轨道交通的初步方案。2005 年,南宁市轨道交通办公室成立,启动了轨道交通建设的前期工作。2006 年,南宁市轨道交通线网规划完成。2008 年,南宁市轨道交通有限责任公司注册完毕。2010 年,《南宁市城市轨道交通近期建设规划(2009—2015 年)》获国务院批准。2011 年,国家发展和改革委员会批复了《南宁市轨道交通 1 号线一期工程可行性研究报告》,同年 12 月,南宁市轨道交通 1 号线一期工程项目正式开工建设。2012 年,2 号线工程可行性研究报告获得国家发展和改革委员会批复。目前,南宁市 2 号线正在进行 BT 项目招标。地铁建设将会成为南宁市未来 30 年最重要的公共交通与基础设施建设项目,中共南宁市委、南宁市人民政府给予了高度的关注与支持。然而,目前地铁建设依然遇到了建设资金不足、政府财政压力过大、建设进度缓慢、建设运营管理模式困境、管理人才缺乏等一系列的难题。在此背景下,经市政府常务会议审议通过,将“南宁市地铁运营管理研究”作为 2013 年度南宁市哲学社会科学研究重点课题予以立项,由南宁市社会科学院承担完成。

本课题立意在于研究地铁运营管理,但鉴于南宁市目前正处于大规模地铁建设阶段,在建设、投融资、运营、管理、物业开发等多个方面仍处于探索阶段,因此,本课题以运营管理为主题但研究内容不局限于运营管理,而是以南宁市目前在建的地铁 1 号线、2 号线和《南宁市城市轨道交通建设规划修编》为蓝本,梳理南宁市地铁发展的基本情况,在地铁“大运营、大管理”的思路下,进行完整意义上的地铁发展研究,通过分析南宁市地铁建设、投融资、运营、管理以及物业开发中存在的问题,力求从

地铁发展规律和南宁市城市战略出发,提出南宁市未来地铁发展的模式、重点和战略措施,供决策参考。

一、研究背景及意义

(一) 研究背景

1. 国内外地铁发展概况

城市地铁的诞生和发展已有 150 年的历史,世界上首条地下铁路系统是在 1863 年英国开通的“伦敦大都会铁路”,它当时是为了解决伦敦的交通堵塞问题而建设的。在第二次世界大战结束以后,伴随着亚洲、拉丁美洲以及东欧城市化进程的加快,世界范围内地铁事业蓬勃快速地发展,上百个城市建成地铁系统。现代化大城市逐步形成了以地铁为主体、多种轨道交通类型并存的现代化城市轨道交通新格局。

我国第一条地铁在 1965 年始建于北京,第一期地铁工程线路于 1971 年 1 月开始试运行。20 世纪 80 年代末至 90 年代中期,上海、广州等城市也先后投入地铁建设。1995 年国务院发布《暂停审批快速轨道交通项目的通知》,除北京、上海、广州在建地铁项目外,其余城市一律暂停对外签约审批立项、开工。1998 年恢复地铁建设审批以来,深圳、天津、武汉、重庆和南京 5 个城市的地铁建设相继获得批准,国内更多的城市开始积极申报地铁项目,我国地铁建设迎来了第二次建设高潮。由于担心盲目上马地铁项目给地方政府造成财政负担,2002 年 10 月国务院决定对地铁立项事宜搁置不议,我国地铁立项再次进入“冰封期”。2006 年 6 月,国家发展和改革委员会审批通过杭州市城市快速轨道交通建设规划,随后哈尔滨市、成都市也相继获得批准,我国迎来第三次地铁建设高潮。^①国家“十一五”综合交通体系发展规划提出“优先发展公共交通,完善城市路网结构和公共交通场站,有条件的大城市和城市群地区要把轨道交通作为优先领域,超前规划,适时建设”,这标志着我国交通运输领域迈入全面建设现代化综合交通体系发展的新阶段。

近几年,我国城市地铁产业有了长足的发展,在机车数量、线路长度、客运量等方面都有了很大增长。在地铁项目建设方面,按目前每年开工建设 100—120 千米线路的发展速度,到 2020 年我国城市地铁线路将达到 2 000—2 500 千米。目前,我国大城市纷纷开展地铁建设项目,在促进城市地铁蓬勃发展的同时,也导致了地铁建设运营所需的相关人才和设备、设施供给的紧张,在一定程度上形成了供不应求的局面,这给城市轨道交通领域的健康发展带来了一定隐患。

^①张晓莉.城市轨道交通发展模式研究[M].北京:中国铁道出版社,2010:18-19.

2. 国内外研究综述

国外对地铁相关内容的研究较早,较好地指导了各国地铁事业的发展。国内对地铁的研究起步较晚^①,以公开出版的以地铁为主题的学术期刊索引结果为例,2005 年以前年出版量不足 100 条,2012 年前出版量不足 1 000 条。现将国内外研究情况梳理如下:

国外的专家学者们对城市地铁的研究主要集中在以下几个方面:在地铁建设方面,J.H. Shin 等对首尔地铁建设中系列坍塌问题进行了研究。^② Yu. A. Bulanov 等对降低地铁沿线建筑物震感的方法进行了研究。^③ Abouzar Darabi 等以德黑兰地铁 3 号线为个案,运用多种方法估算地铁沉降问题。^④ 在地铁物业方面,Chang-Hee Christine Bae 等对首尔地铁 5 号线附近的住宅物业价值影响进行了研究。^⑤ 在地铁未来发展方面,Kuchment Anna 对纽约地铁发展进行了研究。^⑥ 在地铁投资方面,Werner Rothengatter 将环境、公平性、地区的影响等作为成本效益分析因素,考虑德国基础设施建设的投资问题。^⑦

国内学者对城市地铁的研究主要集中在以下几个方面:一是投融资模式研究。如陈帅对比北京、香港地铁的投资模式,从前期规划、投融资结构、资产管理和风险控制、市场化经营、政府监管和政策支持、法律法规建设等方面对我国地铁投融资模式创新提出了对策建议。^⑧ 二是对周边土地价值影响研究。如郑捷奋结合深圳市地铁一期工程建设与周边居住、商业和办公三类房地产相关数据,对地铁与周边房地产价值的关系进行了实证分析。^⑨ 三是地铁建设研究。如赵雅洁针对地铁建设项目土建施工

①王悦现.城市轨道交通研究综述与展望[J].科技创业月刊,2011(3).

②Shin J H, Lee I K, Lee Y H, et al. Lessons from serial tunnel collapses during construction of the Seoul subway Line [J]. Tunnelling and Underground Space Technology incorporating Trenchless Technology Research, 2006, 21(3): 296-297.

③Bulanov Y A, Il'ichev O, Shekhter Y, et al. Method of lowering level of vibrations in buildings and structures located near subway lines of shallow embedment [J]. Soil Mechanics and Foundation Engineering, 1979, 15(5): 316-319.

④Darabi A, Ahangari K, Noorzad A, et al. Subsidence estimation utilizing various approaches - A case study: Tehran No.3 subway line [J]. Tunnelling and Underground Space Technology incorporating Trenchless Technology Research, 2012(31): 117-127.

⑤Bae C C, Jun M J, Park H. The impact of Seoul's subway Line 5 on residential property values [J]. Transport Policy, 2003, 10(2): 85-94.

⑥Kuchment A. Underground railroad: A peek inside New York City's subway line of the future [J]. Scientific American, 2011, 305(1): 62-63.

⑦Rothengatter W. Evaluation of infrastructure investments in Germany [J]. Transport Policy, 2000, 7(1): 17-25.

⑧陈帅.我国地铁投融资模式创新探析——北京、香港地铁对比分析[D].北京:中国社会科学研究生院研究生院,2012.

⑨郑捷奋.城市轨道交通与周边房地产价值关系研究[D].北京:清华大学,2004.

的情况辨识出地铁建设项目土建施工的六大类风险——政治与行政风险、合同风险、经济风险、不可抗力风险、施工及技术风险和管理及人员风险。^①四是运营管理研究。如敖汉华就地铁运营上出现的建设资金短缺、营运收支难以平衡等问题，指出集权式地铁运营模式的弊端，并提出了对策建议。^②

综上所述，城市地铁问题目前已经取得了一定的理论成果。然而，现有研究成果大多是基于项目实践层面出发的理论阐述和定性分析，系统性不足，缺乏站在地方政府宏观管理角度的综合考虑，对建设地铁的客观条件、投融资模式选择、线路规划等的综合分析，即缺乏对城市地铁投资管理的深入系统的规范性研究。为此，如何从政府宏观经济管理的角度，对地铁投资建设管理多个方面进行系统研究尤为必要。基于此，综合考量南宁市政府立项初衷和地铁发展现状，本研究将对地铁建设、投融资、运营、管理、物业开发等多个方面进行研究，以使研究更有针对性和参考性，更好地为地方决策服务。

（二）相关理论概述

1. 地铁的概念

城市轨道交通是指城市中采取轮轨运转方式的大中运量快速公共交通的总称，是现代化大型城市公共交通的骨干网络。系统应该满足以下几个基本条件：第一，必须是公共运输系统；第二，必须位于城市之内（区别于城际铁路）；第三，必须是中大运量以上（区别于道路交通）；第四，必须以电力或者内燃机驱动；第五，必须行驶于轨道上；第六，班次必须相对密集。

城市轨道交通种类繁多，技术指标差异较大，世界各国评价标准不一，并无严格的分类。根据不同的分类方法，可以分出不同的结果。城市轨道交通按运能范围、车辆类型及主要技术特征可分为有轨电车、地铁、轻轨、市郊铁路、单轨道交通、新交通系统、磁悬浮交通七类。^③由于轨道交通多数都建造于地下，故在狭义上，轨道交通又被称为“地下铁道”或“地铁”。《城市轨道交通工程项目建设标准》（建标 104—2008）根据运能将轨道交通线路分为Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ、Ⅳ四个等级，并指出：“Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ级线路是全封闭快速系统，采用独立的专用轨道和信号，高密度运行。Ⅳ级线路具有专用轨道和部分信号的中低运量系统，但部分路段设置平交道口。”

①赵雅洁.地铁建设项目土建施工风险管理研究[D].兰州：兰州交通大学，2013.

②敖汉华.我国地铁的运营模式研究[D].广州：华南师范大学，2007.

③从专业角度来讲，轻轨和地铁的区别，并非是在天上和地下，而在于其轨重和最大断面客流。地铁是路权专有的，无平交，这也是地铁区别于轻轨交通系统的根本性的标志。2008 年重新修订的《城市轨道交通工程项目建设标准》（建标 104—2008）取消了“轻轨”与“地铁”的区分。

结合相关理论和南宁市建设实际，本课题研究对象中所指的轨道交通，也即“地铁”，是南宁市目前正在规划建设的，主要建造于地下，采取轮轨运转方式的全封闭、高密度、快速公共轨道交通。

2. 地铁的特征

第一，运量大。自行车运输能力为每小时 2 000 人，私人小汽车运输能力为每小时 3 000 人，公共汽车运量为每小时 6 000—10 000 人，而地铁运量为每小时 2 万—6 万人。第二，用地省。从人均占地面积来看，自行车、私人小汽车、公共汽车和城市地铁分别为 6—10 平方米、10—20 平方米、1—2 平方米、0—0.5 平方米，地铁的人均占地面积远远低于自行车、私人小汽车和公共汽车。第三，噪声低。地铁产生的噪声小且集中，易于治理，在人口聚集区往往建造于地下，对周边人们工作和生活环境噪声污染小。第四，效率高。地铁旅行速度在 40 千米/小时以上，一般是公共汽车的 2 倍以上，而且由于其准时性和直达性，大大缩短了人们的乘车时间。第五，安全性好。从每千米每亿人次死亡率来看，私人小汽车、公共汽车、地铁分别为 1.710 人、0.082 人、0.005 人，地铁每千米每亿人次死亡率为私人小汽车的 0.29%、公共汽车的 6.10%。第六，节约能源。从每千米每人每次能源消耗量来看，自行车、私人小汽车、公共汽车、地铁分别为 0 焦耳、3 016.66—3 476.90 焦耳、753.12—903.74 焦耳、292.88—418.40 焦耳，城市地铁的能源消耗量约为公共汽车的 1/2、私人汽车的 1/9，具有明显的节能效果。第七，无废气污染。地铁采用电力驱动，基本无废气污染，同时也可减轻路面堵塞，减少私人小汽车出行量，从而减少废气污染。第八，适应城市客流要求。从世界上许多大城市发展经验来看，只有采用城市地铁作为公共交通的骨干网络，才能有效地满足城市日益增长的客运任务和正在转型的城市发展要求。^①

3. 地铁的属性

地铁具有社会和经济两重属性，具体如表 1 所示。

表 1 地铁的属性^②

类别	属性	内容
社会属性	准公共产品	城市地铁具有一定的公益性，是城市基础设施的重要组成部分，消费上具有一定的不可分割性、非竞争性和排他性
	正外部效应	地铁建设为周边房地产、市民出行、环境保护等带来收益和福利，但却不能得到回报或报酬，将导致“搭便车”现象

①②张晓莉在《城市轨道交通发展模式研究》一书中对轨道交通的概念、分类、特征及属性进行了详尽的研究和归纳。本文参考了该书的观点。详见：张晓莉.城市轨道交通发展模式研究[M].北京：中国铁道出版社，2010：2-10.

续 表

类别	属性	内容
经济 属性	可盈利性	地铁运营初期,面临较大的亏损,15—20 年可达到现金流平衡,损益平衡则需要 20—25 年
	规模经济	伴随着城市化扩张和公共交通发展的要求,地铁由最初的一条线路到线路连接成网,节点和枢纽随之逐步形成,辐射功能不断增强,客流量随着网络服务不断完善呈现几何级数增加,规模效应不断体现,边际投资收益持续放大
	范围经济	地铁规划、投资、建设、运营和资源开发等业务环节有机结合,可以最大限度地集中和优化人力、物力、财力,达到整体效益最大化

(三) 南宁市发展地铁的意义

1. 地铁方便出行、绿色环保

伴随着城市经济的发展,对城市交通的日益依赖逐渐导致了交通拥堵、秩序混乱、停车场不足、环境污染、交通事故多发等一系列问题。同时,南宁市人多地少,地面交通规划占地量有限,再加上我国能源后备不足,私人机动车辆不宜作为未来的主要交通方式。城市地铁以其快捷、安全、准时、容量大、能耗低、污染少、舒适性好等优势,不仅可以改善城市居住环境,给居民出行带来便利,而且有利于节约能源和环境保护,有利于城市发展、人口增长与自然环境的和谐统一,体现了科学发展观的要求。

2. 地铁能减轻南宁市交通拥堵问题

目前,南宁市正处于城市化和工业化的加速发展期,城市人口持续增长,人口密度不断增加,私人汽车保有量迅速扩大,由此导致的交通日益不畅,雾霾天气不断增加,环境日益恶化等一系列问题。发展地铁,能够有效利用地下空间,缓解地面交通压力,弥补公共交通体系缺陷,大幅度提高中心城区的交通供给能力和出行速度,减轻交通拥堵,解决城市交通面临的系列难题。

3. 地铁可拉动南宁市经济发展

根据国际经验,一条城市地铁线路从设计规划到建成通车一般需要 8 年左右的时间,建成地铁网络则需要更长时间,地铁建设作为一项长期性的固定资产投资项目,正成为实现城市经济跨越式发展和改善经济结构的源头动力,将为能源、信息、建筑、房地产、金融、装备制造、进出口贸易等行业领域发展提供持久性的市场需求。

4. 地铁能有效提升南宁城市水平

南宁市地铁的建设有利于引导五象新区、邕宁片区等新兴区域的人口集聚和产业集聚。地铁连接琅东、朝阳等核心区与外围组团,增强了城市中心对周边区域的辐射

力和带动力。随着地铁线网的形成,产业体系也将围绕地铁线呈带状或环状扩散和转移。也就是说,地铁发展对城市布局起到先导作用,能促进城市功能优化,畅通人流、物流、信息流,提升区域竞争力和产业竞争力,推进区域性国际城市和广西“首善之区”的顺利建成。

二、南宁市地铁发展现状

(一) 现行地铁管理体制

1. 政府管理部门

为了更好地推进南宁市地铁建设,2005年8月,中共南宁市委、南宁市人民政府决定成立南宁市城市轨道交通项目工作领导小组(后更名为南宁市城市轨道交通建设指挥部),由市长担任指挥长,其他市领导担任副总指挥。南宁市城市轨道交通建设指挥部下设日常办事机构——城市轨道交通建设指挥部办公室(以下简称市轨道办),主要负责组织编制城市地铁建设中长期发展规划以及年度建设、运营、筹资计划,负责城市地铁建设过程中协调市相关部门和单位工作,负责全市城市地铁建设管理的统筹协调,负责城市地铁建设现场协调指挥等工作。

2. 轨道交通公司

2008年12月,南宁市轨道交通有限责任公司(以下简称市轨道交通公司)工商注册完毕,南宁市轨道交通公司直属南宁市人民政府领导,并由南宁市人民政府授权市国有资产监督管理委员会履行出资人职责,是具有独立法人资格、自主经营、独立核算的国有独资有限责任公司。市轨道交通公司实施“一体化”的管理模式。^①经营范围包括南宁市地铁项目的投资、建设、营运管理和综合资源开发,相关广告设计、制作和分布工作,相关物业开发、管理和租赁工作,市政工程项目投资、规划和建设。

综合分析,市城市轨道交通建设指挥部及轨道办是行政职能部门,负责对地铁建设的宏观指导以及与征地拆迁、水电管线等环节涉及的政府部门协调工作,而市轨道交通公司则是在市轨道办的行政指导下,具有独立经营权的地铁建设运营主体,二者之间不存在依附关系,是政府与市场主体的关系,是指导与被指导、监管与被监管的关系。南宁市目前的地铁建设管理体制,在一定程度上保证了政府在地铁建设中指挥、协调、监管等行政管理与服务职能的发挥。而轨道公司一体化的管理模式,也有利于

^①一体化的管理模式保障了资源共享,降低了协调成本,符合轨道交通规模经济、范围经济和自然垄断特性,香港地铁公司与九广铁路公司合并,上海申通地铁公司分开又合并等实例均说明一体化的管理模式的适用性、可行性。

资源的统筹开发,提高了建设效率。可以说,这样的管理体制在地铁建设的当前阶段是有一定适合性的。

(二) 规划线路情况

1. 线网规划依据

城市地铁工程既是城市建设工程,又是城市交通工程,所以它既是独立的专业系统工程,又是城市总体规划的重要组成部分,同时对城市规划实施起着重要的导向作用。地铁线网规划既要服从于城市总体规划,也要考虑城市发展战略。而地铁对城市发展格局具有较强的引导作用,能促进和支持城市按规划意图发展,实现组团间的便捷联系。南宁市在 2002 年与 2003 年分别提出了线网规划的初步方案和设想。根据《南宁市城市轨道交通近期建设规划(2009—2015 年)》,截至 2015 年,南宁市将建成南宁地铁 1 号线一期、2 号线一期,作为南宁市东西向和南北向的“十”字形地铁网络骨架。2009 年,南宁市首次提出建设南宁东站的方案,南宁铁路枢纽发生重大调整,城市总体规划和综合交通规划也进行了调整,《南宁市城市轨道交通近期建设规划(2009—2015 年)》也进行了相应的修改完善,编制了《南宁市城市轨道交通线网建设规划修编》(以下简称《线网修编》),地铁线网规划由原来的 6 条增加到 8 条,修编后的地铁有骨干线 4 条、辅助线 4 条,线路全长 252.1 千米,共设车站 160 座,其中换乘站 23 座。

2. 规划建设进度

根据《线网修编》,南宁市地铁建设的时间进度将分为三步走:第一步(2010—2015 年),建设骨架线网,修建 1 号线一期和 2 号线一期,建设线网“十”字骨架线,奠定线网的基础,提供快速过江通道,联系城市东西、南北的主要发展轴线。第二步(2016—2020 年),加强城市三大中心(旧城中心、五象中心及凤岭中心)的联系,支持五象新区发展,带动邕江南岸的发展,修建 2 号线二期、3 号线、4 号线,到 2020 年,线网在 1 号线、2 号线、3 号线、4 号线组成的“井”字基本形态的基础上,构建 5 号线与 7 号线,形成“三横三纵”的线网布局。第三步(2021—2050 年),增加网络覆盖,修建 6 号线、2 号线延长线、3 号线延长线、5 号线延长线、7 号线延长线和 8 号线,进一步扩大线网规模结构,充实市中心内部以及向外交通联系,加大线网覆盖范围和密度,提高地铁系统服务水平。

3. 基本站点情况

按照《线网修编》,南宁市轨道站点情况如表 2 所示。

表 2 南宁市远期地铁规划详情一览表^①

线路编号	方向	起点	终点	长度(千米)	车站(座)
1	东西向	石埠	南宁东站	31.60	25
2	南北向	六晚	西津	37.50	26
3	南北向	城南保税中心	科园东站	31.30	23
4	东西向	南宁南站	邕宁	25.50	20
5	南北向	那洪	三塘站	32.00	25
6	东西向	石埠南	六津	38.30	27
7	东西向	邕津	六村	31.50	22
8	南北向	邕宁区那莲	兴宁区那井	24.40	16

(三) 建设情况

1. 建设模式

按照目前地铁 1 号线的建设情况来看,可以将其归纳为传统项目管理模式 (design-bid-build),即将设计、招标、施工分别委托不同的单位来承担,通过委托咨询机构进行前期的可行性研究,待项目评估立项后再进行设计,设计图纸完成后再进行招标选择项目建设承包商,并与承包商签订工程施工合同和设备供应合同,承包商与分包商、供应商单独订立分包及材料供应合同并组织实施,施工阶段的质量控制和安全控制等工作授权监理工程师负责,具体如表 3 所示。地铁 2 号线采用的是 BT (build-transfer) 模式,即通过项目公司总承包,融资、建设验收合格后移交给轨道交通公司,轨道交通公司支付项目总投资并支付合理回报进行回购。

表 3 1 号线施工标段划分与参建单位情况表

标段	标段内容	施工单位名称	监理单位名称	设计单位名称	第三方监测单位名称	施工监测单位名称
TJ-01	1 站 1 区间:石埠站,西乡塘停车场(不含)—石埠站区间	成都中铁隆工程集团有限公司	长沙中大建设监理有限公司	中铁大桥勘测设计院有限公司	北京城建勘测设计研究院有限责任公司	中铁西南科学研究院有限公司
TJ-02	1 站 1 区间:南职院站,南职院站—石埠站区间	中铁八局集团有限公司				

^①中国城市轨道交通年度报告课题组.中国城市轨道交通年度报告 2012 [R].北京:北京交通大学,2013.

续表

标段	标段内容	施工单位名称	监理单位名称	设计单位名称	第三方监测单位名称	施工监测单位名称
TJ-03	1 站 2 区间：鹏飞路站，南职院站—鹏飞路站—西乡塘客运站区间	中铁港航局集团有限公司	长沙中大建设监理有限公司	中交第二公路勘察设计研究院有限公司，南鹏区间属中铁大桥设计院	北京城建勘测设计研究院有限责任公司	中铁西南科学研究院有限公司
TJ-04	1 站：西乡塘客运站	中铁上海工程局有限公司				
TJ-05	1 站 2 区间：民族大学站，西乡塘客运站—民族大学—清川站区间	中铁十三局集团有限公司	上海天佑工程咨询有限公司	中铁第一勘察设计院集团有限公司		
TJ-06	1 站：清川站	中铁二十二局集团有限公司				
TJ-07	1 站 3 区间：动物园站，清川站—动物园站—鲁班路站—广西大学站区间	广东华隧建设股份有限公司		广州地铁设计研究院有限公司		
TJ-08	1 站：鲁班路站	中铁一局集团有限公司				
TJ-09	1 站：广西大学站	中铁隧道集团有限公司	广东铁路建设监理有限公司			
TJ-10	1 站 3 区间：白苍岭站，广西大学站—白苍岭站—火车站区间，友爱站—火车站区间（2 号线）	中铁十六局集团有限公司	广州轨道交通建设监理有限公司	中铁隧道勘测设计院有限公司，白苍岭站和广白区间属铁一院		
TJ-11	2 站 3 区间：火车站，朝阳广场站，火车站—朝阳站区间，朝阳广场站—体育馆站区间（2 号线）	中铁隧道集团有限公司				
TJ-12	2 站 1 区间：新民路站，民族广场站，新民路站—民族广场站区间	中铁二局集团有限公司	中咨工程建设监理有限公司	广州地铁设计研究院有限公司		
TJ-13	1 站 2 区间：麻村站，民族广场站—麻村站—南湖站区间	中铁四局集团有限公司				
TJ-14	1 站：南湖站	中铁三局集团有限公司				