

中卫市全国性综合交通枢纽城市 发展规划（2022-2035 年）

（征求意见稿）

交通运输部规划研究院
宁夏公路勘察设计院有限责任公司
2023 年 7 月

目录

一、 发展基础	1
二、 形势需求	5
（一）形势要求	5
（二）需求预测	6
三、 总体要求	8
（一）指导思想	8
（二）基本原则	8
（三）发展目标及指标	9
（四）实施路径	11
四、 规划方案	13
（一）客运枢纽布局方案	13
（二）货运枢纽布局方案	15
（三）综合运输通道布局方案	18
五、 综合交通枢纽高质量发展	20
（一）推动交通枢纽一体化协同发展	20
（二）提升客货运输组织效率及服务品质	21
（三）推进智慧绿色安全发展	23
（四）增强枢纽经济集聚能力	25
六、 保障措施	27
（一）加大组织协调力度	27
（二）加强规划衔接落实	27

（三）强化配套政策支持	27
（四）完善投资融资模式	28
（五）创新联动建设方式	28
附图 1	29
附图 2	30
附图 3	31
附图 4	32
附图 5	33

一、发展基础

党的十八大以来，在以习近平同志为核心的党中央坚强领导下，中卫市交通运输行业主动服务和融入国家发展战略，加快构建综合交通运输体系，综合交通枢纽建设提速增效，政策支持力度显著增强，以新发展理念引领交通运输高质量发展迈上新台阶。

中卫市区位优势独特，是多重国家战略交汇高地，国家“一带一路”、西部大开发、黄河流域生态保护和高质量发展等国家战略的重要支撑节点。国家综合立体交通网主骨架“6轴7廊8通道”中的京藏走廊、西部陆海走廊、福银通道均途经中卫，同时中卫位于亚欧大陆桥咽喉要道，是古丝绸之路和“一带一路”重要的节点城市，也是中欧国际班列通道中的中通道北线和北通道西线必经之地。

中卫市经济发开创新局面，积极建设黄河流域生态保护和高质量发展先行市，打造国际化旅游目的地、国家级能源化工储备基地及资源深加工产业承接地、新欧亚大陆桥承东启西物流中转地和一流服务高地。目前已形成云计算和大数据、文化和旅游、交通和物流、新能源和新材料、冶金制造和精细化工、功能农业六大产业格局。

中卫市综合交通网络规模持续扩大，网络通达性明显改善，实现了从“瓶颈制约”到“基本适应”的重大跃升。铁路、公路、民航、管道等交通运输基础设施网络日趋完善，全市多层次、广覆盖、优结构、强衔接的综合立体交通网络基本建成。铁路运营里程显著增长，服务能力不断增强。形

成以宝中线、包兰线、太中银线三条铁路干线以及干武线一条区际干线组成的“X”型普铁干线布局。公路网络日益完善，规模质量双提升。形成以高速公路、国省干线为骨架，县乡公路为支脉的公路网络系统。纳入国家公路网规划的公路共9条，包括4条国家高速公路，5条普通国道。2022年，中卫市公路网总里程达8808公里，公路面积密度约为50.5公里/百平方公里，二级以上公路通车里程已达1882公里。机场建设稳步推进，积极融入国家航空运输网络。中卫沙坡头机场先后开通至北京、上海、广州、西安、重庆、成都等18个通航点的定期航线航班，其中16个干线机场，开通至昆明武汉、南昌、沈阳、长沙、宜昌、南通等10余个通航点的旅游包机。油气长输管道成网互联，油气保障能力不断提升。国内天然气枢纽地位不断增强，“西气东输”三线及中贵线汇聚中卫，9条管线横贯全境，实现“四进六出”输气功能。信息网络建设加速推进，打造算力网络“倍增器”。中卫市是全国唯一一个国家新型互联网交换中心、全国一体化算力网络国家枢纽节点“双节点”城市，被列入国家东数西算重要节点。目前已建成6个大型超大型数据中心，服务器装机规模达65万台，数据存储总量达到7EB。

中卫市综合交通枢纽体系初步形成，辐射范围逐步扩大。航空发展站上新起点，沙坡头机场航空作用日益明显，航空业务量持续增长，旅客吞吐量、货邮吞吐量分别在2019年、2020年达到最大值26.57万人次和942.8吨。铁路枢纽加快发展，现有中卫南站、中宁东站、中卫站、中宁站等4个铁

路客运站，以高铁站为核心的综合客运枢纽体系初步形成，铁路客运与道路客运、城市公交等多方式之间可以实现高效换乘。铁路运能不断扩大，除中欧班列外，陆续开行疆煤入宁敞顶班列、中亚至中卫万吨国际大宗货物班列、西部陆海新通道宁夏南向班列，中卫已成为欧亚大陆桥、丝绸之路经济带上的重要交通物流枢纽城市。**公路运输枢纽逐步完善**，现有的7个汽车客运站，建成投运和规划建设物流园区11个，现已建成市、县、乡、村四级寄递物流体系，快递服务实现全市乡镇全覆盖，建制村直接通邮率达到100%。**区域物流枢纽建设加快推进**，物流园区基本形成了覆盖全市、辐射周边、联通全区的区域性商贸物流网络。

中卫市运输服务和高质量发展不断提升。运输结构调整**成效明显**，公路货运量占比随中卫市大力推进大宗货物运输“公转铁”逐年下降，综合运输结构持续改善。**运输组织更加集约高效**，大力发展多式联运、网络货运、甩挂运输等先进运输组织形式，推动公路运输与其他运输方式有效衔接，物流效率明显提高。**智慧创新建设不断加强**，依托大数据中心、云基地等信息产业的优势，积极推进现代信息技术与物流业深度融合，物流实体与数字经济实现融合发展。**绿色交通发展持续推进**，积极探索新材料、新方法应用，实现绿色环保的生态治沙方法。宁夏“绿色公路”建设示范工程——乌玛高速公路青铜峡至中卫段所提出并应用的沙漠地区绿色公路设计与施工技术指南，引领了宁夏地区沙漠公路设计、施工及风沙防治与生态建设工程。

与此同时，中卫市综合交通枢纽发展仍然存在以下突出问题，包括，综合交通枢纽竞争力和影响力不强，机场集散能力不足，铁路枢纽总体能级有待增强，汽车客运站点竞争力逐步下降，综合枢纽一体融合发展有待加强；综合运输通道和交通网络布局不优，综合运输通道能力有待进一步增强，综合交通网络布局仍需优化；综合交通枢纽协同发展水平不高，与全国主要城市区域联动不强，综合枢纽间衔接畅通水平有待提升，综合枢纽统筹发展有待强化；综合交通枢纽管理体制和政策保障不足，一体化体制机制亟待健全，政策扶持力度需要加强。

二、形势需求

（一）形势要求

建设黄河流域生态保护和高质量发展先行区赋予中卫市综合交通枢纽发展新使命。中卫位于我国北方防沙带区域，是黄河水沙调节、水源涵养、水土保持的关键地带，在全国生态安全战略格局中具有特殊重要的地位。综合交通枢纽发展要牢固树立绿水青山就是金山银山理念，着力推动综合交通枢纽集约、绿色、高效发展，提高资源利用率，实现交通枢纽高质量运行，为支撑引领黄河流域生态保护和高质量发展当好先行。

“双纲要” 为中卫市综合交通枢纽建设明确了新任务。

《交通强国建设纲要》明确提出，建设一批全国性、区域性交通枢纽，推进综合交通枢纽一体化规划建设，提高换乘换装水平，完善集疏运体系，大力发展枢纽经济。《国家综合立体交通网规划纲要》提出建设综合交通枢纽集群、枢纽城市及枢纽港站“三位一体”的国家综合交通枢纽系统。中卫要充分利用重大国家战略机遇，全力推进全国性综合交通枢纽城市建设，加强综合交通枢纽基础设施建设，加快完善枢纽集疏运体系，提升中卫综合交通枢纽地位。

产业发展和新型城镇化建设为中卫市综合交通枢纽发展提出了新要求。产业发展要求推动传统产业转型升级，依托综合交通枢纽集聚各种资源要素优势，积极培育发展特色新兴产业。新型城镇化建设要求综合交通枢纽发挥承载要素流通、支撑空间布局、引导资源集聚、引领城市能级跃升等

关键作用。为中卫市经济社会发展提供新动能，要强化综合交通枢纽与产业、城镇的融合发展，要以交通枢纽集聚功能支撑产业发展，以产业推进城镇建设，以城镇建设促进产业发展，形成交通、产业、城镇发展整体合力、实现良性互动。

交通运输创新驱动和智慧发展为中卫市综合交通枢纽发展提供了新机遇。大数据、云计算、5G、人工智能等前沿技术加速发展，加快以新技术赋能综合交通枢纽发展，加速前沿技术与综合交通枢纽建设深度融合，成为综合交通枢纽发展的迫切需要。实现中卫综合交通枢纽跨越式发展，中卫市要持续提升科技创新能力，积极将信息资源优势转化应用于交通运输领域，加速推动智慧枢纽、智慧物流园、交通运输大数据中心建设，推广“互联网+”运输服务模式。

实现交通“碳达峰、碳中和”为中卫市综合交通枢纽发展带来了新挑战。为落实党中央、国务院关于“碳达峰、碳中和”的决策部署，构建减污降碳、协同治理的新格局，必须将绿色发展理念和低碳发展要求贯穿综合交通枢纽发展全过程，加快推动交通基础设施低碳建设和运维，加强既有交通枢纽设施节能减排改造，推进交通枢纽绿色化提升。加速综合交通枢纽集疏运方式低碳化转型，充分发挥铁路运输低碳优势，推动“公转铁”运输结构调整，发展“公铁水”多式联运，实现交通运输绿色低碳发展。

（二）需求预测

随着中卫市改革开放新格局不断优化、西部产业转型加快升级、城市生态文明建设加快步伐、城乡融合发展不断突

破、基本公共服务质量和均等化水平不断提升、农业现代化不断提档增效，中卫市人口规模将持续增长，经济实力不断增强，产业发展逐步转型升级，未来客运、货运需求总量将持续扩大。

客运需求方面，未来中卫对外客运需求总量将持续增长，预计 2025 年中卫对外出行规模约 7.3 万人次/日，2035 年达到约 12.2 万人次/日。从客流出行分布特征来看，客运需求向重要城市集聚，华南、华东方向旅客出行量呈现高位增长，陕西、甘肃、内蒙等周边省份是中卫吸引旅客出行的主要区域。城市内部客运需求同样保持较快增长，预计 2025 年中心城区日均出行量约为 112 万人次/日，占全市日均出行量的约 38.75%；2035 年中心城区日均出行量达到约为 154 万人次/日，占全市日均出行量的约 41.84%。

货运需求方面，未来中卫市货运总量将保持平稳增长，预计 2025 年、2035 年中卫市货运总量将分别达到 9000 万吨/年和 14000 万吨/年。同时，中卫市货运结构逐步优化，公路在货物运输中仍将占据主导地位，航空货邮吞吐量稳步增长，铁路货运量占比逐步扩大。从货物运输分布特点看，重要货运枢纽辐射作用显著增强，国际货运需求保持增长态势，中卫市与周边市区的货物流通将更加频繁。

三、总体要求

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的二十大精神及总书记视察宁夏重要讲话精神，全面落实自治区第十三次党代会的部署，构建新发展格局，坚持以人民为中心，坚持新发展理念，以推动交通枢纽系统高质量发展为主题，以建设人民满意交通为根本目的，落实加快建设交通强国总体要求，推进现代综合立体交通网建设，着力强化交通枢纽功能，提升资源配置能力，全面支撑中卫建设黄河流域生态保护和高质量发展先行市。

（二）基本原则

服务大局，适度超前。落实交通强国、国家综合立体交通网规划建设要求，建设交通强市，服务百姓需求，超前谋划重大交通基础设施布局，科学确定设施规模，实现交通基础设施供给与国民经济社会发展、国土空间开发格局相匹配的更高水平动态平衡。

注重效率，深度融合。适应多层次多样化运输需求，提高综合交通网、综合交通枢纽体系的组合效率、衔接转换效率、空间配置效率，统筹设施存量与增量，促进各种运输方式一体化融合，促进交通与商贸流通、旅游休闲等产业融合发展。

区域协同，城乡普惠。统筹中卫市与自治区周边城市交通资源协同发展，构建与新型城镇化、乡村振兴相配套的交通基础设施网络，促进城乡经济社会发展一体化的新格局形

成，促进共同富裕。

安全可靠，集约绿色。加强综合交通网络韧性，提高交通基础设施抗灾能力，建立高效可靠的交通基础设施系统。立足中卫资源禀赋和生态环境承载能力，与国土空间、环境保护规划有机衔接，集约节约利用土地、岸线等资源，统筹利用线位、桥位等资源。

创新引领，现代治理。推进交通科技创新，打造智能化交通基础设施，探索新一代交通模式发展，充分发挥科技进步在网络能力提升、运行效率改善中的作用。建设包容开放的政策环境，打造高水平开放平台，创新综合交通协调发展体制机制和政策体系。

（三）发展目标及指标

打造面向西北地区辐射全国的铁路枢纽、连接陕甘宁蒙四省的运输组织中心、引领枢纽经济高质量发展的创新服务中心、保障西气东输互联互通的能源枢纽、推动“东数西移”数字经济发展的算力枢纽节点，当好中卫建设黄河流域生态保护和高质量发展的开路先锋。**到 2035 年，高水平建成全国性综合交通枢纽城市。**基本建成多层级现代化综合交通枢纽体系，形成“一主一极多点”的综合客运枢纽空间布局和“一中心两极双支点”的综合货运枢纽空间布局。铁路枢纽、航空枢纽能级进一步提升，在自治区的核心带动作用更加突出，在西北地区的枢纽地位、全国辐射能力及资源要素配置能力进一步强化。形成以高速铁路、高速公路为主体的陆路快速运输通道，基本建成“两横两纵”综合运输通道和“321”

国际国内物流大通道，全国联通水平显著提升。与银川等周边城市组成的枢纽集群实现高水平协同发展，与京津冀、成渝地区双城经济圈等国际性综合交通枢纽集群的客货联系更加便捷。实现中卫“123 出行交通圈”及“123 快货物流圈”¹。

专栏 1：2035 年发展目标

布局完善。枢纽港站布局科学合理，以机场、铁路站为重点的综合交通枢纽保障能力显著增强，综合客运枢纽港站覆盖所有县市区、综合货运枢纽港站覆盖全市重点产业集群。城乡物流配送体系基本完善，建成县、乡、村三级农村物流网络节点体系。多方向、快速化、高效率的综合运输通道基本建成，为全面提升中卫市交通可达性和运输服务水平提供坚实支撑。

功能融合。综合客运枢纽各种运输方式集中布局，实现空间共享一体化换乘。综合货运枢纽统筹转运、口岸、保税、邮政快递等功能，多式联运的运输效率与物流综合服务水平显著提升。城乡客运枢纽一体化运营市内公交、城际快客，有力推动城乡交通运输一体化高质量发展。

便捷高效。以高铁、航空为主体的大容量、高效率快速客运服务网络不断完善，运输结构进一步优化，铁路货运占比明显提高，全社会物流成本进一步降低。客运枢纽换乘时效和货运多式联运转运效率显著提升，基本实现综合客运枢纽平均换乘距离不超过 300 米，多式联运转运换装不超过一小时。

智慧绿色。基本建成智慧绿色枢纽港站，枢纽港站数字化、智能化管理能力和综合服务水平显著提升。交通运输领域绿色低碳生产方式形成，绿色出行环境有效改善，运输装备清洁低碳，出行资源配置和能源结构更加合理。

集约经济。综合客运枢纽实现向城市综合体转型发展、综合货运枢纽实现向物流集聚区转型发展，枢纽经济和通道经济辐射带动作用逐步增强。培育形成具有中卫特色的临站经济新模式，围绕机场和高铁站建成“场站+文旅+商贸”临站

1 “123”出行交通圈，即宁夏沿黄城市群相邻城市 1 小时通勤、自治区内各地 2 小时通达、全国主要航空枢纽 3 小时覆盖；“123”快货物流圈，即西北地区 1 天送达、国内 2 天送达、中亚和西亚主要国家 3 天送达。

经济区。

表 1 规划目标指标表

序号	准则/指标维度	指标	2035 年
1	布局完善	综合客运枢纽县区覆盖率（%）	100
2		综合货运枢纽地市级及以上园区、开发区覆盖率（%）	100
3		城乡物流节点县级行政区覆盖率（%）	100
4		建制村快递揽投服务覆盖率（%）	100
5	功能融合	新建综合客运枢纽至中心城区半小时可达率（%）	100
6		新建工业园区、物流园区场站铁路接入率（%）	100
7		重要枢纽多路径连接率（%）	100
8		乡镇和建制村综合运输站点覆盖率（%）	100
9	便捷高效	全国主要航空枢纽 3 小时覆盖率（%）	≥80
10		区内城市间 2 小时可达率（%）	100
11		高铁一次换乘，国家综合交通枢纽城市通达率（%）	≥70
12		新建综合客运枢纽至中心城区半小时可达率（%）	100
13		国内航线开通条数	≥30
14		国际班列开行数量	≥35
15	智慧绿色	建成智慧港站数量（个）	1-2
16		新增城市公共交通、出租汽车、物流配送新能源车辆占比（%）	≥90
17	集约经济	临空经济区（个）	1
18		临铁经济区（个）	2
19		新建综合客运枢纽 TOD 开发模式比例（%）	100

（四）实施路径

双擎驱动：以铁路、机场服务水平及资源要素配置能力提升为驱动。应充分发挥中卫市的铁路优势，建口岸、通班列、促贸易、引产业、强服务，大力发展“公铁”联运，着力构建大交通、大物流格局，推动中卫现代物流高质量发展，逐步将交通区位优势转化为产业发展优势，将物流通道优势转化为经济优势；同时提升机场服务能力，完善机场集疏运

体系，调整优化航线布局，加强“旅游包机服务”，打造西北最佳支线旅游机场，支撑促进中卫旅游业发展，驱动全国性综合交通枢纽城市建设。

三化引领：以智慧化、绿色化、集约化为高质量发展核心引领。应充分发挥中卫市的信息资源优势，坚持创新核心地位，注重科技赋能，促进交通运输提效能、扩功能、增动能，发展“互联网+”高效物流，创新智慧物流营运模式；优化交通能源结构，推进新能源、清洁能源应用；促进资源节约集约利用，推动枢纽港站集约化发展，引领全国性综合交通枢纽城市建设。

四省支撑：以与银川及陕甘宁蒙四省交界各市枢纽体系协同发展支撑。中卫市位于同为全国性综合交通枢纽城市的银川、兰州、宝鸡三市组成的三角形的中心，具备成为陕甘宁蒙交界区域中转中心的潜力，应注重与周边地区的交通一体化建设，实现区域经济优势互补，以西北地区为核心腹地，支撑全国性综合交通枢纽城市建设。

五网保障：以发达的铁路网、公路网、航空网、油气管网、信息网为保障。中卫市应由过去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，加速交通基础设施网、运输服务网、能源网与信息网络融合发展，构建泛在先进的交通信息基础设施，保障全国性综合交通枢纽城市建设。

四、规划方案

（一）客运枢纽布局方案

根据中卫市城市布局和城镇化发展趋势，规划形成“**一核一极多点**”的中卫市客运枢纽空间格局，分层次构建综合客运枢纽体系，为中卫市经济社会高质量发展提供坚实支撑。

一核：在中卫市区，以中卫高铁站为核心，集合中卫火车站和中卫汽车站，共同打造中卫全国性综合交通枢纽城市旅客集散主中心。

一极：利用中卫沙坡头机场改扩建契机，提升机场服务能级，大力完善机场集疏运体系，打造中卫全国性综合交通枢纽城市旅客集散副中心，推进中卫市临空经济发展。

多点：完善中宁高铁东站、中宁火车站、褚家湾火车站、中宁汽车站、海原汽车站、海兴汽车站等客运枢纽建设，促进铁路、公路、常规公交、出租车等多种交通方式的有效衔接，强化枢纽场站集散和中转功能，提升区域辐射能力。

在“**一核一极多点**”的客运枢纽空间格局引领下，依托机场、高铁站、城际铁路站、公路客运站，以及城市轨道和公交枢纽站等布局规划条件，规划形成由2个一类综合客运枢纽、1个二类区域性综合客运枢纽、7个三类地区性客运枢纽、N个四类地方换乘枢纽构成的“**2+1+7+N**”客运枢纽体系。

专栏 2：客运枢纽体系功能层次
根据客运枢纽依托对象、建设规模、服务功能和辐射范围，将中卫综合客运枢纽体系划分为“一类门户性综合客运枢纽、二类区域性综合客运枢纽、三类地

区域性客运枢纽、四类地方换乘枢纽（城市换乘枢纽和农村客运站）”等四个层次。

一类门户性综合客运枢纽（第一层次）：衔接两种及以上对外运输方式与城市交通，是支撑中卫市全国性综合交通枢纽城市实现其跨区域服务功能的重要载体，具备全国大区域间客流中转、集散能力以及对外辐射能力，规模较大、功能完备，是国际、国内客运体系的重要节点。依托中卫南站、中卫沙坡头机场，打造中卫对外交通大枢纽。

二类区域性综合客运枢纽（第二层次）：衔接对外运输方式与枢纽城市交通，服务沿黄生态经济带以及北部绿色发展区、中部封育保护区，是中卫对外客运体系的重要组成部分。依托铁路场站、公路客运站等，衔接城际轨道、城市公交等，服务于全区、城市群及城市之间的客流中转集散，是一级门户性综合客运枢纽的重要补充。

三类地区性客运枢纽（第三层次）：衔接枢纽城市与城市交通，服务区域内旅客出行，主要支撑强化枢纽城市之间、枢纽城市内部联系。依托城际铁路站、公路客运站及大型公交枢纽站，服务于枢纽城市区域及枢纽城市区域内旅客中短途客流集散，是宁夏客运枢纽体系的重要组成部分。

四类地方换乘枢纽（第四层次）：服务枢纽城市内部旅客运输和乡村中短距离旅客出行，包括城市轨道交通枢纽站和公交枢纽站，是中卫客运枢纽体系的基础支撑。

专栏 3：客运枢纽布局方案

（1）一类综合客运枢纽

建成中卫南站综合客运枢纽、中卫沙坡头机场综合客运枢纽 2 个一类综合客运枢纽，支撑中卫全国性综合交通枢纽城市建设。

（2）二类区域性综合客运枢纽

依托中卫火车站建设中卫火车站综合客运枢纽，打造一个中卫市二类区域性综合客运枢纽。

（3）三类地区性客运枢纽

依托既有高铁站、火车站、汽车站等站场建设中宁东站、中宁火车站、褚家湾火车站、中卫汽车客运总站、中宁汽车站、海原汽车站、海兴汽车站等 7 个三

类地区性综合客运枢纽。

(4) 地方换乘枢纽

依托公交枢纽站打造，结合中卫城镇空间发展格局、人口和产业分布，规划在全市布局若干城市换乘枢纽。

(二) 货运枢纽布局方案

根据中卫市资源禀赋和产业需求，规划形成“一中心两极双支点”的中卫市货运枢纽的总体空间格局，分层次构建综合货运枢纽体系，带动地区产业经济全面发展。

一中心：依托中卫迎水桥区域性的编组站优势，建设中卫迎水桥铁路海关监管作业场所和保税物流园，完善并发挥中卫口岸功能，常态化开行中欧、中亚国际货运班列，将中卫市迎水桥保税物流园打造成为“一带一路”西部陆海新通道、黄河流域高质量发展先行区“宁夏向东南西北”开放的门户枢纽，逐步发展为区域性国际物流中心。

两极：为提升中卫市全国性综合枢纽城市货运集散能力，带动地区产业经济全面发展，打造“中卫极”和“中宁极”两大区域性货物集散和物流分拨中心。“中卫极”，依托中卫工业园公铁物流园区、中卫市综合物流园、宁夏（中卫）一带一路粮食储加销基地打造公铁联运枢纽；“中宁极”，依托中宁工业园区、嘉里宁夏陆港项目打造公铁联运枢纽。

双支点：根据海原县和海兴开发区区位特点、产业基础和辐射范围，建设以海兴开发区李旺物流园、海兴开发区物流中心、海原物流园为支撑的货运枢纽。

在“一中心两极双支点”的货运枢纽空间格局引领下，

基于中卫国土空间、经济产业、交通区位条件，结合中卫既有物流设施发展基础、物流业发展需求特征分析，规划形成由 1 个一类货运枢纽，8 个二类区域性货运枢纽，S 个三类地区性货运枢纽，N 个四类末端配送站共同构成的“1+8+S+N”货运枢纽体系。

专栏 4：货运枢纽体系功能层次

根据货运枢纽的服务范围及辐射区域，将中卫综合货运枢纽体系划分为“一类门户性货运枢纽、二类区域性货运枢纽、三类地区性货运枢纽、四类末端配送站（城市和乡村）”等四个层次。

一类门户性货运枢纽（第一层次）：在国家或区域内能源、重要原材料和外贸物资运输过程中，发挥中转、集散、换装、分拨等物流功能，支撑国家和区域重大发展战略实施的重要物流节点。重点依托中卫市迎水桥保税物流园核心区、中卫市迎水桥编组站和中卫迎水桥货场，打造具有多式联运功能的货运物流集聚区，主要服务于长距离、高强度的货运需求。

二类区域性货运枢纽（第二层次）：具有一定影响力，主要满足所在区域货物运输物流组织与管理，在区域物资转运、支撑中卫产业、城镇布局中发挥重要作用的物流节点。重点依托中卫铁路枢纽、公路枢纽以及产业园区，打造与主导产业集群协同联动的货运枢纽，为产业集群、开发区等提供与产业发展相适应的省际、省内的货运服务。

三类地区性货运枢纽（第三层次）：能够与第一、二层次货运枢纽保持便捷的集散交通联系，承担区域分拨功能。依托产业园以及工业园，以服务城市范围内货物转运及分拨、城市配送物流活动为重点，主要为城市及周边地区提供货运服务。

四类末端配送站（第四层次）：面向大宗用户和地区用户，为居民生产生活提供多批次、小批量的末端配送服务的物流节点。以组织县（区、市）城市、乡镇内部的货物运输为主，在城区布局若干末端配送站、乡镇布局若干乡镇配送站，发展共享物流、共同配送等先进物流组织模式，满足城乡居民小批量、多批次、个性化、高品质生活物流需求。

专栏 5：货运枢纽布局方案

（1）一类门户性货运枢纽

通过中卫市迎水桥保税物流园主要为宝中、包兰、干武、中太银铁路运输提供接驳、转运、公铁联运、仓储服务，重点发展肉类专用、木材、粮食等口岸功能，进一步强化仓储配送、保税监管、加工包装等功能服务。物流园通过国际班列将宁夏锰产品、蛋氨酸、中宁枸杞、宁夏伊品添加剂、宁夏佳通轮胎、宁夏艾肯碳素等销往欧盟、俄罗斯、中亚等市场；为中卫地区散杂货、集装箱、保税货物、跨境电商货物等提供集疏运与城市配送服务，提升区域转运、分拨及配送功能，打造中卫市全国枢纽城市门户性综合货运枢纽。

（2）二类区域性货运枢纽

主要满足中卫市货物运输物流组织与管理，在物资转运、支撑中卫产业、城镇布局中发挥重要作用的物流节点。重点围绕支撑自治区级、市(县)级产业园区发展，依托铁路枢纽、公路枢纽以及产业园区，建设中卫工业园区公铁物流园区、中卫市综合物流园、宁夏(中卫)一带一路粮食储加销基地、中宁工业园区、嘉里宁夏陆港项目、海原县物流园区、海兴开发区李旺物流园、海兴开发区物流中心等 8 个二类区域性综合货运枢纽，为产业集群、开发区等提供与产业发展相适应的省际、省内的货运服务。

（3）三类地区性货运枢纽

依托中卫电商快递物流园、宁夏(中卫)中药材物流基地、中博·中浩建材市场、扬灌区农产品交易市场、中卫市中杰农副产品配送中心、乐家城乡共享智慧冷链物流配送中心、柳家庄火车站、中宁铁路货场、中宁枸杞交易中心、石空机电市场、红宝农副产品批发市场、农副产品批发市场等货运枢纽建设三类地区性货运枢纽，打造集取货、集货、包装、仓库、装卸、分货、配货、加工、信息服务、送货等多环节、多功能于一体的专业化、高效率物流枢纽。

（4）四类末端配送站

以服务当地特色产业及城市、城乡配送，以满足城乡居民生产生活物流需求为主，优化城乡物流末端节点布局，推动物流节点与市场端紧密结合，提高供应链响应速度与服务效率，更好促进民生物流发展。

城区范围，按照 15 分钟社区便利生活圈要求，完善社区末端物流配送系统，主要承担社区内生活物资集散、快递分拨、生鲜配送等功能，服务城市物流配送的“最后一公里”。社区末端配送站原则上按照服务半径 1 公里、规划布局社区末端配送站，单体建筑面积 200-500 平方米，具体规模应统筹服务人口、业务需求及物流作业特点确定。

城乡区域，根据城乡居民物资集散、物流配送需求，完善城乡末端物流配送系统，健全以县域物流配送中心、乡（镇）配送节点、村级公共服务点为支撑的农村配送网络，强化县乡村三级寄递物流网络建设，推进农村客货邮商融合发展，实现“农村客运+货运+邮政寄递+农村物流”站场运力资源和运输服务网络共建共享。实施“快递进村”工程，推动快递服务向行政村延伸，着力打通农产品出村进城“最先一公里”和工业品下乡进村“最后一公里”，构建“一点多能、一网多用、功能集约、便利高效”的农村运输服务发展新模式，实现所有行政村末端物流服务全覆盖。

（三）综合运输通道布局方案

为提升中卫全国性综合交通枢纽城市的辐射能级，规划形成以干线铁路、高速公路、普通国省道为主的“两横、两纵”综合运输通道。两横是指沿黄交通走廊、青（卫）兰通道；两纵是指西部陆海走廊宁夏运输轴、中海白通道。

依托“一中心两极双支点”的综合货运枢纽空间布局 and “两横、两纵”综合运输通道，将中卫市产业资源聚集的“物网”、基础物流节点和通道的“地网”以及物流信息中枢和指挥中枢的“天网”融合为一张网，融入国家战略经济走廊，对接国际主要市场，构建形成 321 国际国内物流大通道，有效支撑国家发展战略。

表 2 中卫全国性综合交通枢纽城市综合运输通道布局

布局	通道名称	线路组成
----	------	------

布局	通道名称	线路组成
两横	沿黄交通走廊	京兰高铁、包兰铁路，京藏高速（G6）、乌玛高速（G1816），国道 G109 等
	青（卫）兰通道	太中银铁路主线、干武铁路、中卫至武威高铁（规划），定武高速（G2012），国道 G338 等
两纵	西部陆海走廊 宁夏运输轴	宝中铁路，京藏高速（G6）、福银高速（G70），国道 G344 等
	中海白通道	中卫至庄浪高速（S45）、寨海高速（S50），国道 G566（规划调整）、国道 G341 等

专栏 6：321 国际国内物流大通道

3 条国际物流通道：联通华中、华东地区沿一带一路在中卫集结，往返新疆至蒙俄、中亚、西亚、欧洲经济走廊的国际公铁联运物流大通道；联通西北地区在中卫集结，往返成渝、广西钦州至东盟经济圈的南向西部陆海新通道；联通西部地区在中卫集结，往返京津冀鲁等华东地区至日韩澳等环太平洋经济圈的黄河流域高质量发展公铁海联运大通道。

2 条国内物流通道：紧密衔接国家物流网络，横向联通黄河流域、长江、沪昆物流大通道；纵向衔接京沪、京哈、二连浩特至北部湾物流大通道。

1 张航空物流网：依托中卫沙坡头机场客运网络，发展航空物流，通过覆盖北京、上海、广州、西安、成都、重庆等重要省会城市，形成辐射联通全国主要地区的便捷高效航空物流网。

五、综合交通枢纽高质量发展

（一）推动交通枢纽一体化协同发展

推动交通枢纽协同发展。明确中卫航空枢纽、铁路枢纽、公路枢纽、物流枢纽在中卫综合交通运输体系内的功能定位，加强分工协作，推动各类枢纽港站资源的整合与统筹利用，打造功能互补、高效协同的枢纽体系。进一步完善以干线铁路、高速公路、普通国省道为主的沿黄城市群集疏运系统，有效联通各交通枢纽，提高整体效能。以将中卫建成为全国性综合交通枢纽城市为目标，促进中卫与银川、石嘴山、吴忠之间的协调配合，不断提升空港、陆港枢纽的辐射能力，提高宁夏沿黄城市群综合交通效率和竞争力，推进宁夏沿黄生态经济带高质量发展。

推动综合客运枢纽向城市综合体转型发展。鼓励中卫南站、中宁东站等客运枢纽加快完善换乘接驳设施，共享服务功能空间，为旅客打造全天候、无障碍的换乘环境，提高现有设施资源利用水平。强化新建综合客运枢纽公共换乘功能空间及换乘设施配置，推动面向旅客服务的售票、取票、候车等功能区合并布设，安检等设施设备共享共用。围绕中卫南站、沙坡头机场等门户性综合客运枢纽，着力提升枢纽立体空间功能的复合化，打造集交通、商贸金融、旅游餐饮、购物娱乐等多种功能于一体的城市综合体，完善周边关联产业配套设施，推动枢纽与周边土地统一规划、综合开发。

推动综合货运枢纽向物流集聚区转型发展。统筹国土空间布局和产业发展，整合优化机场、铁路货站以及口岸设施

等各类物流资源，促进物流设施集约化和物流运作共同化，打造一批集多式联运、口岸通关、保税仓储、供应链服务等功能于一体的物流集聚区。推动综合性、专业性等仓储设施集聚，充分发挥集中采购、区域分拨、城市配送等全物流要素综合效应，拓展冷链物流、邮政快递、电商以及通关保税、综合信息、应急物流等专业服务功能。

推进农村客货运站场一体化建设。按照“多站合一、资源共享、功能集约、便利高效”的发展思路，不断加强农村客货运站场、邮政基础设施等一体化规划建设。通过将原有的乡镇交通运输管理所、客运站按照快递工作场所标准进行升级改造，增加邮政快递功能，建设成集邮政快递、城乡公交、公路客运、交通驿站、新能源汽车充电等功能于一体的乡镇级综合运输服务站。同时，推进村级综合运输服务站建设，推动农村客运、货运、邮政快递融合发展，统筹解决农民群众幸福出行、物流配送、邮政寄递三个“最后一公里”问题，构建“一点多能、一网多用、功能集约、便利高效”的农村综合运输服务发展新模式。

（二）提升客货运输组织效率及服务品质

推动旅客出行服务便捷顺畅。一是加快联程联运发展。创新发展空铁联运、公空联运、公铁联运等多样化服务产品，提供出行、票务、支付全流程、一站式服务，以及“徒手旅行”、异地候车（机）、行李联程托运、枢纽间摆渡等服务。二是加强城市群和跨区域枢纽城市之间信息协同发展。政府引导、企业主导，搭建客枢纽间信息互联互通机制，推动实

现全市港站和客运枢纽等节点间的信息协同共享，提升中卫市内枢纽与银川、吴忠、石嘴山、固原等周边城市枢纽节点之间，以及与其他国内港站枢纽之间的信息互联互通水平。

三是加强交旅融合基础设施建设。统筹加快综合交通枢纽和区域旅游集散中心、旅游景区、旅游度假区交通设施的规划建设，实现旅游线路多种交通方式高效换乘。完善乡村旅游景区停靠站、停车场等服务设施与市县综合客运枢纽场站的衔接，为旅客提供便捷高效的出行体验。**四是开发交旅融合精品旅游线路。**持续推动全域旅游建设，完善机场、火车站、汽车客运站的旅游服务功能，开通一批连接 3A 级以上景区的旅游专线和旅游直通车，支持城市公交线路和城乡客运班线延伸到 A 级景区和乡村旅游点。依托城际铁路、高速公路、公路客运及城市公交线路等，开通都市观光旅游巴士专线。

推动物流服务经济高效。一是完善多式联运物流网络。拓展公铁海联运班线网络，巩固与青岛港、天津港等沿海主要港口联系，加密区内线路，继续拓展区外线路。二是发展现代供应链物流服务。围绕中卫市六大特色产业，嵌入产业供应链和价值链，推动产业物流与智能生产、金融、信息等要素深度融合，打造全产业链物流服务体系。三是推动大宗物流发展。完善大宗物流基础设施布局及配套专业物流设施建设。优化大宗物资物流组织方式，提升国家物流枢纽、物流大通道对煤炭、矿石、粮食等大宗物流的组织功能和承载能力，加快物资周转，提升系统效率，降低物流成本。四是提升冷链物流运输服务水平。依托物流枢纽、产业园区、冷

链企业等，优化生产、存储、销售各环节冷链设施布局，构建高效畅通的冷链物流网络体系。建设冷链物流区域中心，加快中卫冷链设施升级改造和集聚发展，开展区域性冷链仓储、批零、包装及流通加工等服务。**五是推动电子商务与快递物流协同发展。**提升中卫快递物流装备自动化、专业化、智能化水平，鼓励物流园区规划建设一批云仓、共享仓库、定制仓等智能化仓储设施。打造集海关、税务、外汇、商务、市场监管、邮政、金融于一体的跨境电子商务综合服务平台。**六是破解多式联运末端瓶颈制约。**着力打通多式联运“最后一公里”，推动主要枢纽集疏运通道与区域铁路、公路骨干网络互联互通，加快推进铁路专用线与转运设施建设，提升与枢纽发展相匹配的集疏运通道能力。

推动农村地区客货运高质量发展。推动农村客运、货运、邮政快递等服务标准衔接，在保障农村旅客乘车需求和出行安全的前提下，推广应用客货兼顾、经济适用的农村客运车型。加强农村客运站点管理养护，改善农村客运候车环境。鼓励开通客货邮合作线路，实现客运车辆代送邮件快件。支持发展农村货运班线，满足农产品进城和生产生活资料下乡双向流通需求。提升农村地区客货运信息化水平，推进信息技术在客货运运营管理、服务监管和行业治理等方面的应用，实现农村客货运枢纽对运营车辆的实时监控、物流追踪，推动农村地区客货运高质量发展，促进共同富裕。

（三）推进智慧绿色安全发展

着力打造智慧枢纽体系。一方面完善智慧客运枢纽运行

与服务系统。加强 5G、物联网、人工智能、区块链等新技术在沙坡头机场的推广和应用，推广人脸识别、自助行李托运等典型场景应用，全面推行无纸化通行、无感支付、无缝导航和无人化停车。推进枢纽集疏运动态监测，构建沙坡头机场、中卫南站站等综合交通枢纽基础设施信息采集和监测体系。**另一方面推动综合货运枢纽智能化建设。**以高效衔接为导向，建设智能仓储等设施，推广智能安检、装卸、拣选等装备。推广应用第三方物流信息平台，实现多种运输方式全过程的智能调度、高效运转、精准匹配，提供跨方式、跨区域的全程物流信息服务。

创新绿色集约发展模式。一方面**打造绿色节能低碳枢纽。**科学规划设计，合理确定枢纽空间规模，优化枢纽设施布局及设备布设。鼓励应用新一代节能环保建筑材料，提高枢纽运载工具节能环保技术水平，打造一批绿色节能低碳型综合客运枢纽和物流园区。优化枢纽运输组织，推动枢纽之间通过绿色运输方式衔接，提高运输效率，降低无效运输及能源消耗，加快综合客货运枢纽新能源配套设施建设。**另一方面加强枢纽资源集约循环利用。**将节约集约理念贯穿枢纽规划、建设、运营的全过程。科学确定规模，合理设置功能，集约利用空间资源。统筹规划布局枢纽设施及其集疏运铁路、公路等线路，以及周边配套商业化、公益性设施。集约利用物流运输资源，推广甩挂运输、共同配送等运输组织模式。

提升综合交通枢纽应急保障能力。提升综合枢纽及交通网络韧性和安全性，结合智慧机场、智慧高速公路等建设，

推进无人巡检技术，提升安检查危能力，推广设备在线监测、实时监测、动态预警、前置管理。推动综合客运枢纽内各方式之间建立统一的应急指挥管理协调机制，并制定应急组织方案，便于在紧急状态下，不同方式之间做到统一指挥、统一行动，保障旅客快速、安全疏散。提升货运枢纽战略物资转运能力，保障粮食、煤炭、原油等战略物资的仓储转运需求。推进具备条件的货运枢纽增加应急服务功能，加快应急仓储配送区、停车区、应急物流通道及相关配套设施等建设，补齐医药物流、冷链物流等设施短板。完善应急物流信息平台建设标准，搭建社会化、网络化的应急物流信息平台，推动应急物资产能、库存、调拨、分配的有效集中管控。

（四）增强枢纽经济集聚能力

打造特色鲜明的枢纽经济区。依托中卫市迎水桥保税物流园、中卫工业园公铁物流园区、中卫市综合物流园等物流园区，不断完善陆港基础设施建设，提升陆港功能。增强与全国其他陆港协同联动，充分利用保税物流、铁路运输、公路干线运输、城市配送和大宗货物贸易等条件，搭建国内资源要素聚集平台。按照现代供应链、产业链运作特征，创新公路运输与商贸、流通产业融合发展新路径，建设集中采购、区域分拨、城市配送、仓配一体、供应链金融等物流商贸全要素集成发展的陆港经济集聚区。创新陆港与制造业、现代农业、现代金融、现代信息等融合联动方式，吸引物流企业、货运代理、商贸企业以及制造企业入驻，打造现代化陆港产业经济区。积极推动中卫沙坡头机场临空经济发展，以现代

物流业、商贸服务业、旅游业、高科技制造业等为主要发展方向，着力推进临空高端产业集聚发展。

培育临站经济新业态。以高铁站为核心，圈层化布局商务、旅游休闲、居住等对高铁场站依赖性逐步递减的产业。依托中卫南站发展消费（休闲娱乐、酒店住宿）-科创（专业服务）-制造业为特色的临站经济；推动沙坡头机场、中卫南站与旅游景点联合推出联程旅游产品，促进商业零售、酒店餐饮、商贸物流等产业集聚，打造“港站+文旅+商贸”临港（站）经济区。

六、保障措施

（一）加大组织协调力度

研究成立由市政府牵头，多部门共同参与的枢纽发展领导小组，统筹推进中卫市全性综合交通枢纽城市建设。统筹协调市交通运输局与发展、自然资源、口岸办、财政、环保等相关部门的衔接，围绕土地、资金、环境等要素，研究提出保障加快全国性综合交通城市规划实施的配套政策体系。加强与国家、自治区有关部门的联系，积极争取上级指导与相关政策支持。加强与周边地市的沟通与合作，建立健全政府间协商合作机制，共同研究解决规划实施中重大事项。

（二）加强规划衔接落实

加强与“一带一路”、“西部陆海新通道”、“黄河流域生态保护和高质量发展”等国家战略、规划衔接，加强顶层设计、统筹谋划，增强规划的严肃性和约束力。推进多规合一，加强部署安排，厘清思路，强化与国土空间规划、经济社会发展规划、土地利用规划、环境保护规划等的上下衔接。做好枢纽基础设施布局与“三区三线”的充分衔接，注重节约集约用地，加强生态保护，提升规划实施的有效性。规划内重大项目力争纳入国家重大基础设施专项规划和国土空间规划。

（三）强化配套政策支持

加强用地、金融、投资、财税、人才等政策支持，及时出台相关配套政策措施。加强与国家、自治区相关部门的对接工作，研究出台促进多式联运支持政策和综合交通枢纽建

设指引及技术规范，加强对枢纽经济新模式新业态的科学监管与政策创新。重大基础设施和产业项目优先纳入全市重大项目储备库，享受重大项目审批服务和资金支持等优惠政策。建立综合交通枢纽用地保障联动机制，对符合国土空间规划的项目用地，优先安排用地计划。

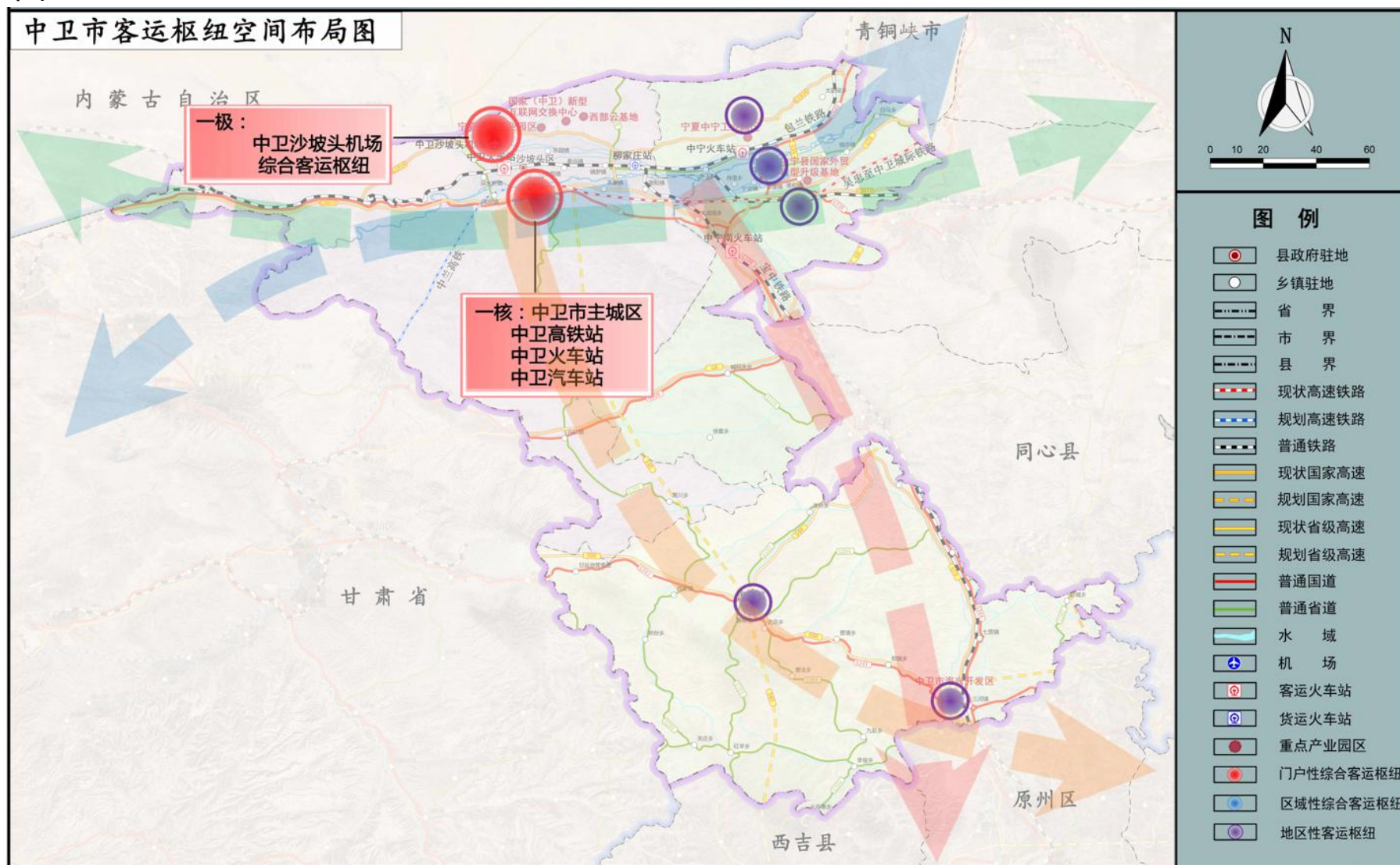
（四）完善投资融资模式

积极争取中央预算内投资、专项建设基金等对中卫综合交通枢纽建设的投资补助，提高公共财政对交通运输发展中公益性投入的保障能力。对于货运枢纽类市场化程度高的项目，加强政企合作，积极引导社会力量参与建设，完善政府与社会资本合作模式。创新投融资模式，拓宽投融资渠道，制定差异化的投融资策略，形成可持续的建设资金保障机制。建立项目资金管理制度，形成长效评价监管机制，专账管理、专项核算、专款专用，规范项目绩效考核。

（五）创新联动建设方式

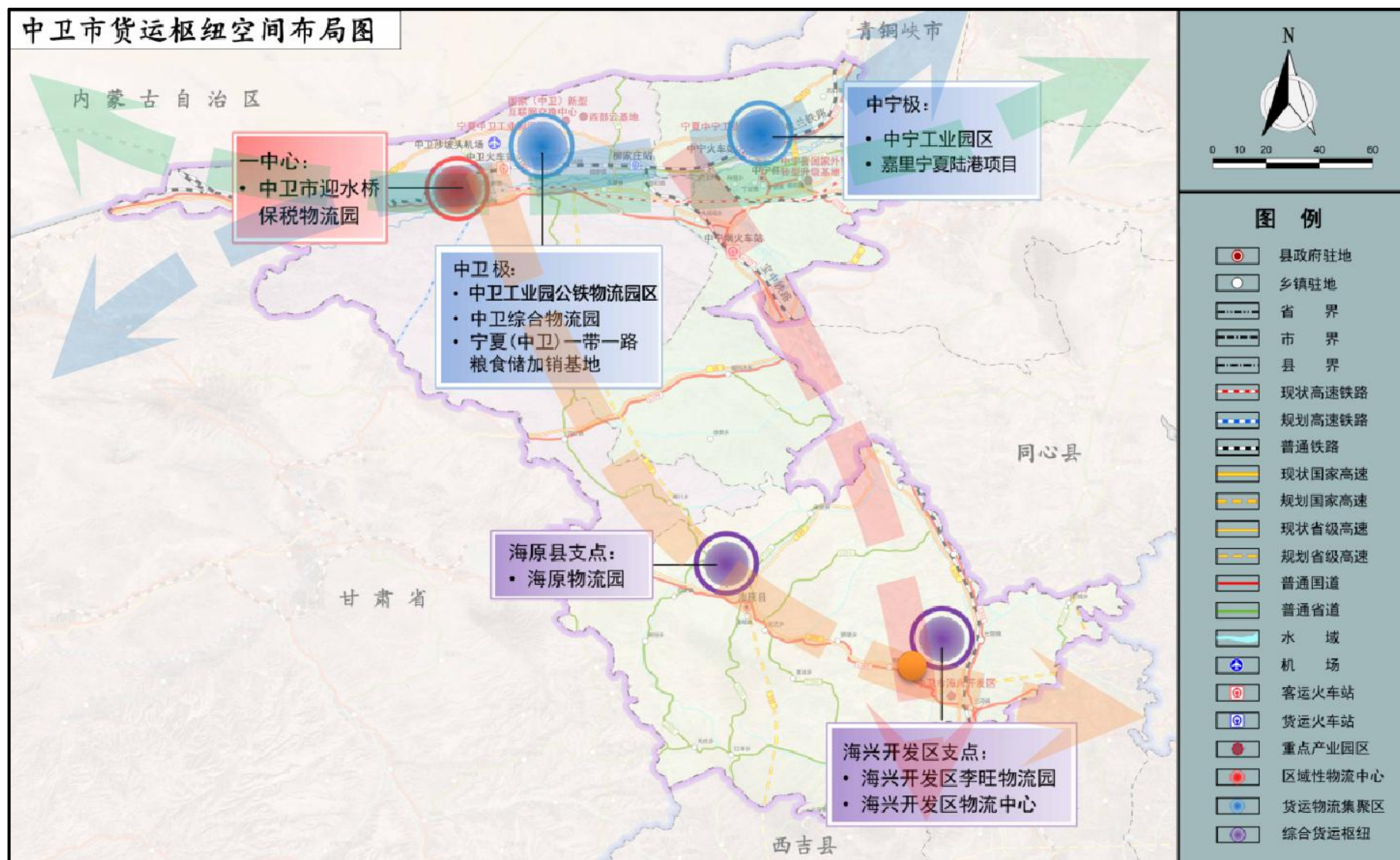
鼓励以委托代理、服务外包、代建制、代管制等多种方式实施综合交通枢纽规划、建设和运营。加强枢纽建设的跨界融合，鼓励与地产、传统商业、电子商务等经营主体开展定制共享式合作开发。增强与银川、兰州、西安、宝鸡等综合交通枢纽城市联动，建设跨区域枢纽合作利益共享和风险共担机制。积极引入跨国跨区域战略合作主体，强化与国际国内重要企业深度合作，推动与国内外高端智库、专业性研究机构交流合作。

附图 1



“一核一极多点”综合客运枢纽空间格局

附图 2



“一中心两极双支点”综合货运枢纽空间格局

附圖 3



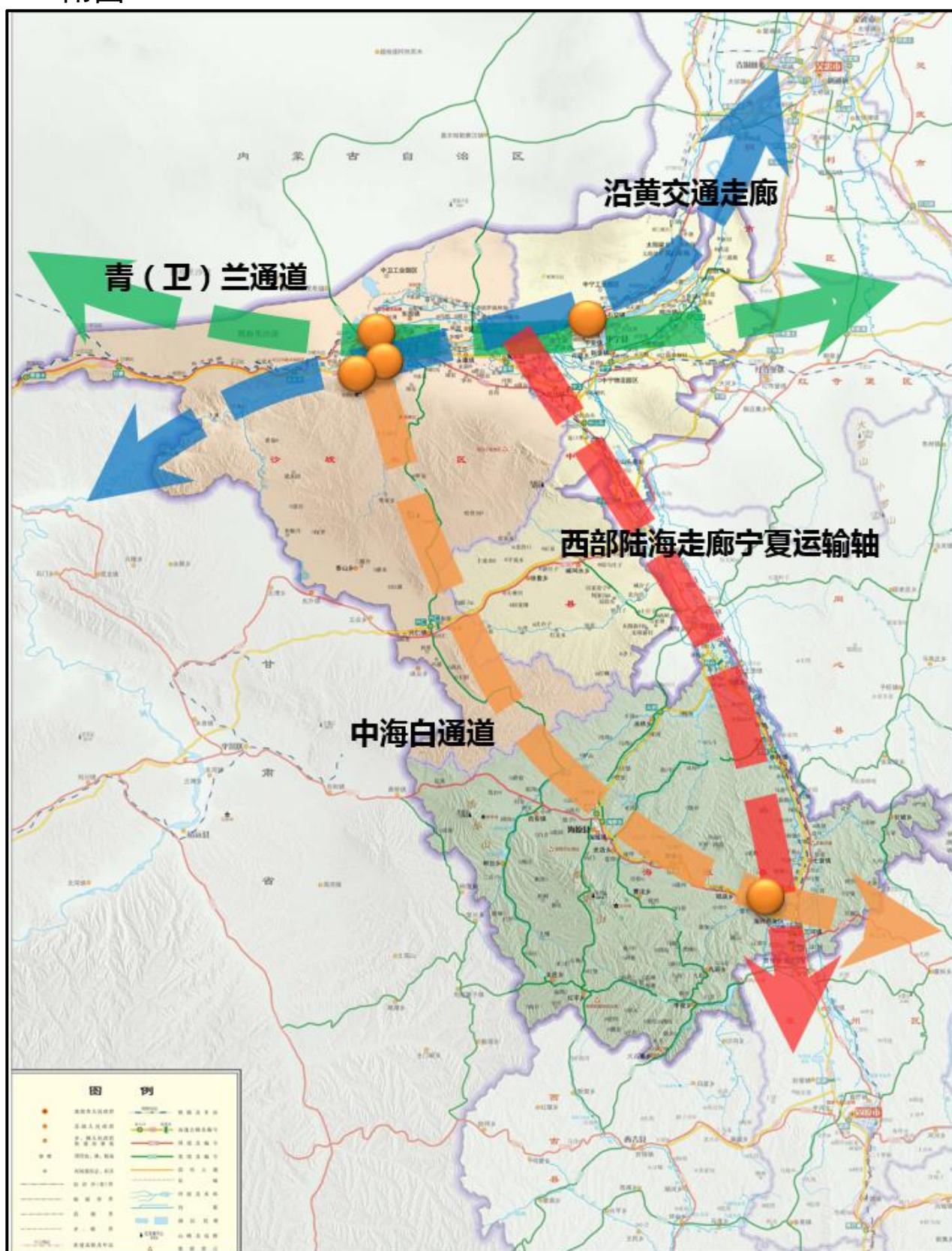
中卫市客运枢纽港站布局方案

附图 4



中卫市货运枢纽港站布局方案

附图 5



“两横、两纵”综合运输通道布局图