

江门市综合运输体系发展“十一五”规划

二〇〇六年十月

“十一五”期间是我市全面建设小康社会、率先基本实现社会主义现代化的关键时期。综合运输作为国民经济和社会发展的基础性、服务性和先导性产业，是合理配置资源、提高经济运行质量和效率的重要基础。制定《江门市综合运输体系发展“十一五”规划》是我市树立和落实科学发展观，建设全面、协调可持续发展的现代化大城市宏伟目标的重要举措。客观总结和分析“十五”综合运输体系发展的基本情况和“十一五”发展面临的形势，科学编制“十一五”综合运输体系发展规划，能够增强工作前瞻性、预见性和主动性，以便有计划、有步骤地进行综合运输体系的建设，全面促进综合运输体系对国民经济的拉动作用，服务于我市经济社会的发展需要。

一、发展基础和发展环境

(一) 发展基础

“十五”是我市建市以来综合运输体系发展最快的五年，交通建设共完成投资 108 亿元，各项交通事业得到了全面发展，为“十一五”时期综合运输体系发展奠定了基础。

1、公路建设取得显著成绩，路网总体服务水平达到新的高度。

“十五”期间，我市公路基础设施建设完成投资 97.2 亿元，创历史新高，其中高速公路建设完成 50.7 亿元，国省道及县乡公路建设完成 35.3 亿元，中心城市出口路建设完成 11.2 亿元。至 2005 年底，全市公路通车里程达 6828 公里，其中

高速公路 330 公里，一级公路 631 公里，二级公路 763 公里，三级公路 1170 公里，分别比 2000 年增加 393%、35.9%、41.6%、9.4%，每百平方公里公路密度为 71.6 公里，比 2000 年提高 10.9%。

高速公路联网建设是我市“十五”期间交通建设的重中之重，我市陆续建成了新台高速公路、西部沿海高速公路江门段、开阳高速公路、江中高速公路、江鹤高速公路（二期），是全省拥有高速公路通车里程最长的地级市，另外，江珠高速公路江门段、佛开高速公路扩建工程正在建设中，江肇高速公路也已进入建设程序。在国省道建设方面，完成了国道 G325 线开平、恩平段路面改造和省道砂土路改造，彻底消灭了市域省道低级路面公路，我省最长的公路隧道工程——全长 5 公里的双和公路彩虹岭隧道公里全面贯通，滨江大道、东海路与新会大道连接线（S364 线）、西环路等城市过境公路、出口路建设工程以及镇通高速公路高等级公路建设工程陆续建成或在建中。县通镇公路改造工程已基本完成，农村公路建设的步伐也明显加快。到 2003 年底，我市已基本实现了市到各县级市通高速公路，县到镇通二级以上公路，镇到行政村通四级以上公路的目标，公路运输在综合运输的作用得到进一步加强。

2、港口与航道建设取得新突破，水运优势日益明显。

“十五”期间我市港口与航道建设完成投资 8.9 亿元，主要干线航道的升级整治全面展开，西江下游 3000 吨级航道整治工程和潭江 1000 吨级航道整治工程全面完成，推动劳龙虎 1000 吨级航道和崖门 5000 吨级出海航道已陆续开工。我市第一个万吨以上级泊位——台山电厂 10 万吨级泊位建

成投产，川岛深水港总体规划研究工作已全面展开。另外，2001年新会港被国家列为一类货运口岸，进一步促进了银洲湖港口群的规划和建设，“十五”期末新会港区多个万吨级泊位将开工建设。至2005年底，全市有内河航道1013公里，沿海航线79公里；有港口泊位295个，年通过能力为2420万吨，分别比2000年新增11个和595万吨，全市航运业进入了新的发展时期。

同时，我市交通及港航管理部门按照《港口法》赋予的管理职能，建立健全了港口管理机构，实行政企彻底分开，积极做好本辖区港口行政管理工作，推进了我市港口持续、健康、快速发展。

3、汽车站场设施迅猛发展，已初步形成有形、有序的公路客货运输市场。

“十五”期间我市汽车站场建设完成投资1.9亿元，江门市汽车客运站、新会区汽车客运站、鹤山汽车客货运输中心等3个市（区）汽车站和开平水口汽车客运站等多个镇级中心客运站已陆续建成或建设中，全市现有专业货运站1个，客运站17个，其中一级站场2个，二级站场4个，三级4个。农村客运站点建设和农村客运发展也十分迅速，全市79.3%的行政村通了班车。在站场硬件设施日益改善的同时，信息化管理的软件建设得到全面推进，大部分客运站在售票系统、车辆调度等方面的信息技术得到了全面应用，货运站的物流信息平台逐步建立。

运输管理体制与企业经营机制改革取得显著成效，基本实现了政企分开，运输市场经营呈现多元化，企业效益显著。同时，连续几年开展的道路运输市场整治以及2004年开展的

公路超限超载运输大整治，进一步规范了运输市场的经营行为和经营秩序。

4、轨道交通建设步伐加快，新的运输方式即将形成。

珠江三角洲城际轨道交通江门段已进入实施阶段，经过我市以货运为主的广珠铁路也进入了复工相关程序，上述轨道交通的建设将彻底改变我市目前以公路、水路为主要方式的运输体系，标志着我市公、铁、水综合联运方式即将形成。同时，在省政府批准实施的《珠江三角洲城镇群协调发展规划（2004—2020）》铁路发展规划中，还将建设广茂线经新兴至开平、斗山—广海的铁路，以及建设贯穿我市南部沿海地区的国家东南沿海快速客运铁路专线，路线规划工作即将展开，我市综合运输体系将进一步得到完善。

5、运输生产稳步发展，促进了人员交流和经济往来。

至 2005 年底，全市公路年客运量、旅客周转量、货运量、货物周转量分别达到 8230 万人、47.2 亿人公里、3483 万吨和 12.4 亿吨公里，分别比 2000 年增长 26.6%、26.2%、89.5%和 105%；水运客运量、旅客周转量、货运量、货物周转量分别达到 119 万人、1.02 亿人公里、2143 万吨和 21.2 亿吨公里，分别比 2000 年增长 95%、减少 7.3%、增长 761.9%和 479%；全市港口货物吞吐量完成 2438.2 万吨，比 2000 年增长 177.3%，集装箱吞吐量完成 65.4 万 TEU，比 2000 年增长 115.3%。

6、路桥收费站清理整顿及收费方式改革逐步深入，公路运输越来越通畅。

从 2002 年开始，根据国务院和省政府的统一部署，我市对辖区内的公路收费站点展开了清理整顿工作，重新核准

了收费站的收费年限或还贷基数，一定程度上减轻了企业的运输成本。从2004年10月起，市区试行机动车辆通行费年票制，撤并了7个收费站点，进一步降低了运输成本，有效地平衡了路网的交通流量。另外，随着江中高速、江鹤高速二期工程和新台高速公路与佛开高速公路连接线的建成，全市所有高速公路实现了联网收费，确保了公路运输安全通畅。

7、运力结构逐步得到优化调整，客货运输发展迅猛。

经营性车辆保有量持续增长，至2005年底，各种营运货车达到38142辆93323吨位，分别比2000年增长30.7%和59.2%，营运客车1852辆68017个座位，分别比2000年减少39.3%和增长13.5%。客运市场发展迅猛，客运车辆不断向高档化、舒适化、个性化发展，经营方式由分散型向集约型方向发展，基本形成了以班车客运为主，出租客运、旅游客运、城区公共交通客运为辅的运输模式。全市货运业发展较快，运输车辆逐步向大型化、专业化方向调整，运输方式也由零散货运向整车货运、集装箱运输方向发展，多种货物运输服务形式开始起步。

运输船舶数量稳步增长，至2005年底，全市有营运船舶1007艘，256790载重吨，3918客位，分别比2000年减少18.6%、增加116.6%和减少22.9%。船舶平均载重吨由2000年的每艘98吨增加到2005年每艘255吨。挂浆船已全部淘汰，水泥船正处于逐步淘汰中。

8、交通运输体系专项规划编制全面展开，为我市“十一五”和中长期交通运输发展指明了方向。

“十五”期间，我市基本完成了《江门市公路网规划(2004

—2030年》)、《江门市港口总体规划(2004—2020年)》和《江门市运输枢纽布局规划(2004—2020年)》的修编工作，《江门市市区城市公共交通总体规划》和《江门市农村客运站场及农村客运线路规划》正在编制中，广海湾及川岛深水港总体开发方案研究已通过专家评审，这些规划的编制为我市“十一五”和中长期交通运输良性发展指明了方向，有利于我市打造珠三角地区西翼区域中心地位，为我市积极参与CEPA的实施及泛珠三角区域经济合作、建设现代化大城市奠定了坚实基础。

9、综合运输体系对我市经济社会的发展作出了巨大贡献。

综合交通是适应经济发展、产业结构调整的基础产业，是提高综合竞争能力的重要条件，是加快城市化进程的物质基础，是发展农村经济的前提条件。在我市进入全面建设小康社会新的历史时期，综合运输体系越来越发挥其重要作用。

一是综合运输发展提升了城市形象。交通作为社会发展的先行官，与地方经济社会的发展是密切相关的。随着“十五”期间我市加大对交通基础设施的投入，高等级干线公路主骨架逐步形成，城市过境公路和出口路不断完善，城市区域交通和对外交通日益方便，使市区及所属各市城区面貌焕然一新，城市形象得到进一步提升，为我市荣获“中国优秀旅游城市”、“国家卫生城市”和“国家环保模范城市”等称号作出了重要贡献。

二是综合运输发展拉动了经济发展。当前，我市经济平稳快速发展，各高速公路出入口纷纷聚集了具有地方特色的产业链，并逐步形成了产业基地，以新会银洲湖为代表的临

港工业发展十分迅猛,世界 500 强企业已有 30 强落户我市,这很大程度上得益于交通设施的快速发展和不断完善。综合运输体系的快速发展还直接拉动各产业的发展,“十五”期间我市交通基础设施建设年度投入资金均达到 20 亿元左右,占全市 GDP 的比重达 3%左右,巨大的资金投入,不仅有力地带动了相关产业的快速发展,还创造了大量的就业机会,对缓解我市就业压力、扩大内需、刺激消费起到了重要作用。

三是综合运输发展有助于我市在区域经济一体化中抢占有利位置。我市近年的交通事业发展进一步巩固了江门作为粤西地区的交通枢纽地位,在加速区域经济一体化进程、促进区域内紧密结合及加强区域间的联系方面发挥了重要作用,有助于我市在区域经济一体化中抢占有利位置。

(二) 发展环境

“十一五”时期是我市全面建设小康社会、率先基本实现现代化的重要时期,是社会财富迅速增加,经济发展具有持续、巨大增长潜力的时期,我市工业化、城市化进程将明显加快,经济社会的不均衡将使各种社会矛盾充分暴露。因此,这一时期既充满发展机遇,也面临严峻挑战,综合运输发展面临巨大压力。

1、“十一五”形势对综合运输发展提出的新要求。

一是国民经济持续快速增长,各种运输方式需求旺盛。“十一五”期间,我市国民经济将保持持续快速增长趋势。经济总规模不断扩大,以摩托车、纺织、化工、造纸、五金、建材加工等产业为代表的规模工业化进程快速扩张,对能源、原材料需求大幅度增加,市场活力增强,物流和人流加快,必然使“十一五”期间各种运输方式需求保持持续增长势头,

客观要求铁路等新的运输方式分担公路、水路运输的压力。

二是人民生活水平普遍提高，交通消费结构进一步升级。随着人民生活水平普遍提高，城镇和乡村居民对“行”的需求更加迫切，个性化出行成为新趋势，旅游、休闲、度假、探亲、访友等出行比例大幅提高，人均乘用交通工具次数将明显增加，交通出行方式也将发生结构性的变化。私人小汽车的迅速增长将使自驾车出行更为盛行，且在出行频率、出行距离、出行时间等方面呈现多样性，这对公路的舒适、快捷、安全性要求逐渐提高。

三是区域经济协调发展，综合交通必须努力相适应。随着 CEPA 的进一步实施及泛“珠三角”区域经济合作和中国、东盟建立自由贸易区进程的不断推进，以及广珠铁路、珠三角城际轨道中山至江门支线、港珠澳大桥的兴建和江珠高速公路的建成，将使江门市作为珠三角地区西翼交通区域中心的地位进一步突现。区域经济一体化合作逐步进入实质性发展阶段，加速大珠江三角洲地区社会经济资源的整合，形成联合互动、分工合作的紧密关系将成为可能，通过区域交通一体化推进区域经济一体化，保障人流、物流、资金流和信息流在区域内的交融畅通无阻，要求综合交通必须努力适应这种社会经济发展的需求，加大综合交通的建设力度。

四是经济结构调整和产业升级加快，综合运输服务水平要求更高。随着国际、国内形势的发展，加上我市在土地资源、陆路交通、江海联运等方面的明显优势，我市的经济发展将具有明显的后发优势：一是我市接纳其他珠三角发达城市产业转移和经济结构调整明显加快；二是我市一些特色经济如纸业、纺织、化工等迎来了产业升级的大好机遇，纸业

基地、化工基地等逐步形成，三是石油化工、装备制造、钢铁加工、汽车零配件、精细化工、精密制造等产业和行业将逐步形成我市新的支柱产业群，进一步促进了人员、物资的大量流动，对综合运输服务水平提出了更高要求。

五是城镇化进程加速，交通网络建设需提供有力支撑。预计到2010年，我市的城镇化率将由目前的52%提高到65%左右。人口聚集带动产业集聚，城市功能不断增强，城镇消费群体逐步扩大，将引起人员、物资的大量交流，交通既要为城镇化进程和社会主义新农村建设进程创造条件，也要适当超前提供更多的有效供给，以逐步适应城市之间、城乡之间人流、物流快速增加的需要，并做到通达便捷、运行快速和安全高效，这就要求加快城镇道路建设，加快城际间快速交通网络的建设，大力发展农村客货运输服务。

六是现代综合运输体系日益完善，各种运输方式应协调发展。随着全市经济总量的不断增长、产业结构的调整，应该充分考虑“十一五”期间现代综合运输体系的各种运输方式协调发展，必须加快我市航运发展，实现江海联运，加快珠三角城际快轨、广珠铁路等轨道交通的建设，实现多种运输方式并存，在运输通道建设、综合枢纽和港口集疏运通道建设上协调发展，合理有效配置资源。在运输通道中实现有序竞争，在运输枢纽上实现客运“零换乘”、货运“无缝衔接”，最大限度地发挥综合交通的整体效益。

七是资源约束加剧，综合运输必须走可持续发展之路。国家实行严格的耕地保护制度、节约能源制度、环境保护和监管制度，交通运输发展必须提高土地、能源等稀缺或不可再生资源的使用效率。在公路、铁路建设中，要考虑合理选

择和利用线位资源。港口建设要在保护江河、海洋生态环境前提下,考虑合理利用岸线,加快内河航运、海洋运输发展。在综合运输规划、设计、施工、运营、管理等方面,要围绕土地节约和环境友好的目标,通过科技创新、规划协调、精心设计、精心施工等手段,节约土地和保护生态环境。

八是社会的进步,要求以人为本,建设和谐交通。促进社会和谐是我国发展的重要目标和必要条件,以人为本、关注公共安全、建设和谐交通,也是综合交通体系发展必须考虑的重要任务。必须实施公路安全保障工程,提高公路设施的功能和服务水平,努力减少和降低因公路设施不完善导致的安全事故和死亡人数,建设绿色通道,以改善居民的出行环境。同时随着我市航运业的跨越式发展,必须创造安全畅通的水上运输秩序。

2、存在问题

虽然“十五”期间我市综合运输体系取得了长足的发展,对我市经济和社会发展作出了重要贡献,但按照科学发展观的要求,结合我市面临的机遇和挑战,当前综合运输体系发展仍存在以下问题:

一是我市的交通基础设施建设投入还存在不足,一定程度上制约了我市综合运输业发展。公路上等级建设滞后,高等级公路通车里程所占的比例还偏低;市与市之间、镇与镇之间尚缺乏较多的高等级公路连接,农村公路上等级改造和硬底化建设有待加快,路网结构尚不够合理;公路建设的土地资源、通道线位资源紧张,建设成本逐年加大。个别先期修建的公路因地方配套资金不足、工程管理不严及超负荷运行等因素影响,尚未达到大修年限或使用寿命年限就出现路

面破损、毁坏；航道和港口建设相对滞后，航道等级仍不能适应港口的发展；全市港口泊位吨级普遍偏小，机械化程度较低，区内尚未拥有万吨级以上的公用泊位；港口体制改革后，专业运输部门普遍存在重挖潜力轻建设的思想，专用泊位偏紧，与珠三角其他城市港口相比，缺乏强有力的竞争力，不利于港口货物运输的发展；站场建设滞后，农村客运发展不平衡，相当部分中心城镇没有正规的客运站场，全市货运站也存在数量少、规模小的现象，与城乡一体化进程加速对交通运输业的要求不相适应；轨道交通建设滞后，我市目前尚未通铁路，区内运输方式单一，大宗货物运输仍需依赖水路运输方式完成，不利于我市物流业的发展。

二是运力结构性矛盾仍然突出，有待进一步优化。道路运输供给能力低水平过剩，高档客车和高效低耗的重型货车、厢式货车、集装箱拖挂车和特种专用车辆比重偏低。客运企业公营化程度不高，公交车辆、出租汽车结构单一、档次较低，服务质量仍有待提高。货运运力过于分散，个体运力占了 57%，难以形成聚集效应；内河船舶技术落后，船型、机型、材质杂乱，且能耗高、吨位小。在现有的 1007 艘船舶中，水泥材质船舶占总数 65%，一旦国家强制报废水泥材质船舶，我市将面临运力紧张的局面。

三是交通建设市场、运输市场的建设和管理水平有待进一步提高。部分交通建设工程项目特别是个别市（区）、镇的工程建设项目在管理上仍不够规范，个别项目还存在违规开工的现象，施工管理不到位，既影响工程安全、质量、工期，又容易孳生腐败。在运输市场方面，非法营运和超限、超载运输仍时有发生，执法队伍和执法手段有待加强。

二、“十一五”形势与需求分析

(一)“十一五”综合交通运量预测

1、公路客货运输量、公路通道交通量保持较快增长。

预计到 2010 年，公路客运量将达 14300 万人次，年均增长 11.17%，公路旅客周转量 57.7 亿人公里，年均增长 4.10%。公路货运量将达到 5030 万吨，年均增长 8.48%，公路货物周转量 22 亿吨公里，年均增长 12.15%。

2、水路运量持续增长。

预计到 2010 年，水运客运量为 200 万人次，年均增长 10.94%，水运旅客周转量 1.6 亿人公里，年均增长 9.42%。水运货运量达 4100 万吨，年均增长 13.86%，水路货物周转量 40 亿吨公里，年均增长 13.54%。

3、港口主要货物吞吐量继续增长。

预计到 2010 年，港口货物吞吐量达 4194 万吨，年均增长 11.46%，其中集装箱吞吐量达到 120 万 TEU，年均增长 12.91%。

4、铁路客货运量将初具规模。

随着“十一五”后期珠江三角洲城际轨道交通中山至江门支线和广珠铁路的建成，铁路年客货运量将达到 4745 万人次和 1216 万吨。

三、“十一五”综合运输体系发展的目标与重点

(一)指导思想

“十一五”期间我市交通建设的指导思想是：以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导，以率先基本实现社会主义现代化、全面建设小康社会为总任务、总目标，全面贯彻落实科学发展观，按照“以人为本、全面协调、科技先导、法

制保障、环保节约”的方针，构建适应全面小康社会和现代化建设目标的综合交通运输网络，加快推进交通现代化。

（二）发展目标

1、总体目标

综合运输业发展要适度超前我市经济发展，到 2010 年，公路水路基础设施能力明显增强、网络结构明显合理、运行质量明显改善，铁路运输初具规模，并完成相应配套设施。初步建立起能力充分、运行高效、管理上乘、服务优质、安全环保的公路水路运输系统，与铁路等运输方式共同构筑布局合理、运行通畅，符合社会主义市场经济要求的现代综合运输体系，服务能力和质量明显提升。进一步提高综合运输业在全市经济发展中的地位，以综合运输业推动新一轮产业布局和产业结构的调整和优化，为我市建设和谐江门、率先基本实现现代化提供有力保障和支持，并将我市发展成为连接粤西地区、西南地区与珠三角、港澳地区交通运输的重要城市。

2、具体目标

公路。全市形成以江门市区为中心，东通中山、珠海，西接阳江、云浮，北至佛山、广州、肇庆，内连各市（区）的高等级公路主骨架网。镇到高速公路出入口公路达到二级以上标准，市（区）到镇通二级公路，2008 年镇到行政村公路基本实现通四级以上标准中高级路面，2010 年镇到 1000 人以上自然村基本实现通四级标准以上中高级路面，全市公路绿化实现全面达标。到 2010 年，全市公路通车总里程将达到 9500 公里左右，其中高速公路通车里程达 395 公里，公路网密度达到 99.5 公里/百平方公里，实现各市 1.5

小时生活圈的目标。

站场。争取交通部将我市列入国家主枢纽公路站场建设城市，中心城市具备 2 个一级客站场和 1 个货运站，县级市至少具备 1 个二级以上客运站和 1 个等级货运站。同时充分利用我市水运、陆运优势，以第三方物流为突破口，大力发展现代物流业，努力构建珠三角西部重要物流基地。

港口与航道。2010 年，全市内河干线航道完成升级整治，三级及以上航道达到 228.5 公里，其中 3000 吨级及以上航道达 145 公里。结合航道整治和临港工业项目的建设，重点建设一批 3000 吨级以上深水码头和专用码头，适时开发建设广海湾及川岛深水泊位，到 2010 年新增港口吞吐能力 2340 万吨。通过市场调节和政府宏观控制，全市港口资源得到有效整合，全市港口布局更趋合理。

铁路。“十一五”期末，我市将实现铁路客货运输，公路客货站场及主要港口设施建设要做好与轨道交通的统筹协调，实现无缝衔接，促进综合运输的协调发展。

运输装备。“十一五”期间，新增营运客车 400 辆，2010 年全市营运客车达 3700 辆，其中高级客车比例占 50%；新增营运货车 4000 辆，2010 年全市营运货车达 4.3 万辆，其中集装箱货车占 5%以上。新增船舶载重吨 8 万吨，达到 33 万吨载重吨，5000 客位。平均载重吨到每艘 400 吨以上。运输船只逐步向江海轮船型转变，并向大型化、专业化方向发展，2008 年前基本淘汰水泥材质船舶。

运输服务。以高速公路等干线公路网为依托，建立快速、高效的干线客运网络。城市公共交通体系要不断完善，“公交优先”在中心城市和各县级市城区得到重视和充分落实。随着

农村公路通达深度的提高，进一步提高农村客运班车的通达深度和广度，行政村通班车率达 100%。以珠三角高等级航道网以及崖门出海航道为依托，到 2010 年实现“航运业四化”，即货运船舶大型化、船队专业化、企业经营集约化、内河船舶标准化，使航运业适应区域经济发展的需要。

智能交通运输。建立客运快速化和物流智能化运输体系。根据全省的统一部署，逐步建立道路运输公共服务信息系统，提供联网和网上售票，提供旅客出行、货运交易、交通运输信息服务。另外，还逐步建立航运信息服务系统，提供航运价格指数、运力供求指数和其他航运信息等。

市区城市综合交通运输体系。建立完善的城市综合运输体系，实现不同交通方式的无缝衔接。以城市快速路及城市主干线为基础，大力发展轨道交通，科学布局公交、客运班车、轨道等交通方式的客运站场及停靠站点，创造城区快捷方便的交通出行环境。

管道运输。积极发展管道运输，重点建设广东省 LNG 二期工程江门段项目(含珠海高栏至新会 LNG 电厂支干线)。

(三) 发展重点

高速公路联网建设、港口航道建设、铁路建设将是“十一五”期间我市综合运输的发展重点。“十一五”期间综合运输体系建设预计完成投资 208.3 亿元。

1、综合交通设施建设方面，“十一五”期间重点建设以下项目：

公路。“十一五”期间公路建设预计完成投资 112.5 亿元，新增高速公路 65 公里，完成改建高速公路 15 公里，新改建一级公路 474 公里，二级公路 383 公里，三级公路 223 公

里，新改建独立桥梁 15792 延米，隧道 5106 米。

——完成江珠高速公路、江肇高速公路江门段以及佛开高速公路九江大桥至昆东段扩宽工程，并加快高速公路出入口及连接线的建设，开展江门至罗定、新（会）开（平）和江（门）新（会）高速公路前期工作，结合新会银洲湖产业发展的需求，适时开工建设。

——完成国道 325 线鹤山路段改建工程建设，加快国道 325 线开平段复线以及鹤山城区段过境公路（黄宝坑至蟠龙）新建工程的建设，提高国道 325 线我市辖区段运营服务水平。

——配合高速公路网的建设，继续抓紧以省道为主的省市经济干线新改建工程的建设，加快省道肇珠线外海至睦州段、沙坪过境段、高铜线台山段、麻阳线崖南至横山段、圣贵线恩平段、稔广线台山段的改造建设、古崖线龙古段（西江大堤至龙口），完成双和公路、新中一级公路的建设，进一步加快农村公路的建设改造。

——配合港口疏港和产业基地建设，筹建新会区疏港快速干道工程，适时改建环银洲湖快速公路南门公路、金门公路的桥梁，进一步提高疏港公路的通行能力。

——加大城市出入口公路建设，完成国道 325 线九江大桥至江门市区公路（滨江大道）、江顺大桥、东海路与新会大道连接线（S364 线）、西环路隧道工程、开阳高速公路梁金山互通至开平市区公路（开平大道）、开阳高速公路恩城互通至恩平市区并接国道 325 线（即牛皮仔 - 国道 325）、新台和沿海高速公路连接线、新台高速公路水步互通出口、西部沿海高速公路横山出口等项目的建设。

汽车运输站场。“十一五”期间站场建设预计完成投资 6.8

亿元，新改建汽车客运站 15 个，货运物流中心（站）5 个。

——客运站场重点建设江门市汽车客运站、新会区汽车客运站、江海区汽车客运站、台山市西湖客(货)运站、恩平市汽车中心客运站，以及一批镇级客运站场。

——货运站重点建设为市重点物流园区配套的站场，包括新会区天马汽车货运站、蓬江区棠下汽车货运站、江海区高新汽车货运站和为江门市西江国际物流园区、江门市江会走廊物流中心、鹤山市物流中心配套的货运站场。

航道。“十一五”期间航道建设预计完成投资 5.2 亿元，完成内河航道整治里程 86.5 公里，沿海航道整治里程 57.2 公里，沿海进出港航道 3 公里。

——内河航道完成劳龙虎 1000 吨级航道整治工程、崖门 5000 吨级出海航道整治工程、崖门水道 5000 吨级航道整治工程和 300 吨级新会区双水镇下沙河的疏浚工程，并适时开展 3000 吨级镇海湾航道、3000 吨级石板沙水道等整治工程的建设和崖门 10000 吨级出海航道整治工程前期工作。

——完成台山港区渔塘作业区码头 10000 吨级进入港航道的疏浚。

港口。“十一五”期间港口建设预计完成投资 32.8 亿元，新增泊位 36 个，其中万吨级以上泊位 5 个，新增港口吞吐能力 1633 万吨。

——江门港区重点建设外海作业区 2#码头 2 个 3000 吨级石油制品泊位和 3#码头 1 个 3000 吨级煤碳泊位（即西江电厂现有油码头改建煤码头），荷塘作业区 2# 码头 2 个 3000 吨级件杂货泊位。

——新会港区重点建设天马作业区二期工程 2 个万吨级

集装箱泊位，适时建设三期 2 个万吨级集装箱泊位；牛牯岭作业区建设 1 个 1 万吨级和 1 个 5000 吨级化工品泊位；古井作业区码头一期工程建设 2 个万吨级通用泊位，适时建设二期 6 个万吨级集装箱泊位；古井作业区临港工业区 1#、2#、3#码头建设 7 个 5000 吨级和 2 个 3000 吨级件杂货和散货泊位；红关作业区 1#、3#码头 2 个 5000 吨级散杂货泊位和 6 个 500 吨级散货泊位；双水第一、第四作业区 5 个 5000 吨级多用途泊位；崖门作业区 1#码头 1 个 3000 吨级件杂货泊位；适时建设古井南作业区 2 个 1 万吨级多用途泊位。

——台山港区重点建设公益作业区 2 个 1000 吨级集装箱码头的配套工程，渔塘作业区建设 3 个 5000 吨级通用泊位配套工程，台山电厂码头二期工程 1 个 10 万吨级煤炭专用泊位等，适时开发建设广海湾及川岛深水泊位（包括 5 万吨、10 万吨、15 万吨、20 万吨、25 万吨及 30 万吨级不同泊位）。

——恩平港区扩建 2 个 5000 吨级通用泊位。

——开平港区重点建设聚龙港区 3 个 1000 吨级泊位，包括 2 个集装箱泊位和 1 个件杂货泊位。

轨道交通。“十一五”期间铁路建设预计完成投资 53.8 亿元，建设广珠铁路江门段和广珠城际快速轨道江门段，新增铁路 86 公里。适时开展广茂线经新兴至开平、恩平、斗山—广海的铁路和国家东南沿海快速客运铁路专线建设前期工作。

2、智能交通运输建设方面。“十一五”期间预计完成投资 0.5 亿元，重点建设以下信息系统：道路运输公共服务信息

系统、航运信息服务系统、公共物流信息系统和市区公交 IC 卡收费系统等。

四、规划实施与保障措施

“十一五”时期是江门市综合交通网络进一步完善和实现综合运输体系新的跨越式发展重要时期。为保证“十一五”综合运输发展目标的实现，必须按照完善社会主义市场经济体制的要求，创新发展环境，创新规划实施机制，切实转变政府职能，正确履行职责，为规划实施创造良好的体制、政策和市场环境。

（一）转变政府职能，积极营造有利于综合运输业发展的良好外部环境。

1、优化政务环境，健全各种规章制度。各级交通主管部门以及运政、港航管理机构要切实实行政企、政事分开，将技术性、事务性工作移交给社会中介机构办理，将工作重点转移到行业管理上来，以行政许可审批改革为重点，健全各种规章制度，公开办事指南，简化办事程序，减轻运输经营者的成本负担。

2、规范市场秩序，完善交通建设市场和运输市场体系。强化市场准入和监管机制，加强交通建设各从业单位的资质管理，完善和落实运输市场的退出机制，严格规范市场经营行为，构筑统一、开放、竞争、有序的建设市场和运输市场环境，促进从业企业提高管理水平和服务水平，确保交通事业健康和可持续发展。

（二）拓宽筹资渠道，加大基础设施投资建设力度。

继续坚持“国家投资、社会集资、企业融资、利用外资”的良好机制，广开建设资金来源渠道，加大基础设施特别是

重点项目的建设力度。

积极争取上级政府部门加大对我市公路、水路、铁路建设补助资金或本金的投入，稳定地方财政资金投入，保持中央、省和地方政府在综合交通基础设施建设方面长期、稳定的资金来源和投资强度。

继续经营好“路桥一盘棋”，以现有路产路权进行抵押贷款、转让经营权、租赁等方式进行融资，变存量资产为流动资产，实现交通基础设施的良性滚动发展。

鼓励以“BOT”、参股、成立合作公司等各种方式，吸引国际金融机构、港澳同胞以及民间资本参与交通建设。

（三）加强运力结构调整，创建企业品牌。

鼓励道路运输企业发展向高等级客运车辆、重型货车、集装箱车辆等技术先进、高效低能耗的车型方向发展，鼓励农村使用安全经济、适用型的客货运输车辆，实现运力结构优化升级。有计划分步骤地加快淘汰水泥材质等落后船型，鼓励水运企业发展大型化、标准化、专业化适合江海联运的船舶。

积极推进国有、集体企业改制重组，吸收民间资本，组建投资多元化、能主导行业发展方向的大型股份制或民营运输企业，引导企业实施品牌战略，提升服务质量，逐步形成具有跨行业、跨地区经营的运输企业集团公司。特别在航运方面，要适当引进一、二家颇具实力的国外船舶运输公司，或通过政府邀请国内一些有实力的国际航线船舶运输公司，近期先开通新会港至东南亚等近洋定期国际班轮，通过陆运或江海联运方式，吸引粤西和大西南地区的货源经我市港口进出口。

(四)加强各种运输方式协调发展,提高综合运输效率。

在我市综合交通一体化、全面协调发展的思想指导下,做好公路、站场、港口、铁路的规划建设,使各种运输方式合理衔接和协调发展,共同构成经济、高效的综合运输体系,发挥综合交通最大效率和效益。

(五)加大科技投入,注重专业人才培养和队伍建设。

依靠科技进步,大力实施“科教兴交”战略,要加大对交通科技的投入,完善科技创新和成果转化的管理和推广机制,加强交通建设新工艺、新技术和新材料的科技开发与应用,加快智能交通运输平台的建立及其他管理硬件的升级改造。要努力建设适应形势发展需要的管理型、专业型技术人才队伍,建立完善一整套人才选拔、任用、考核及监督的制度体系,形成良好的用人机制和竞争激励机制,多层次、多渠道开展人才培养,全面提升运输行业的科技文化素质。

(六)实施综合运输体系可持续发展战略。

坚持综合运输体系可持续发展战略,必须从加强环境、生态保护和有效利用资源的角度出发,重视未来资金制约、资源制约、环境制约以及交通事故等带来的重大挑战,以交通安全、节约资源、保护环境为核心,推进现代交通建设,建设节约型交通行业,实现洁净运输和绿色交通。

针对我市目前尚处于经济跨越式增长阶段,要以科学的发展观审视、修订和补充综合运输体系发展战略和长远规划,建立规划实施的监测、绩效评估和规划调整机制,当内外环境发生重大变化或因其他重要原因需要调整规划目标和重点时,要按法定程序及时调整。

建立完善的交通安全保障体系,加强源头管理,落实安

全生产责任制，建立长效交通安全管理机制。

- 附表：1、江门市公路“十一五”规划建设项目建议表
2、江门市客货站场“十一五”规划建设项目建议表
3、江门市港口“十一五”规划建设项目建议表
4、江门市航道“十一五”规划建设项目建议表
5、江门市轨道交通“十一五”规划建设项目建议表