十年来累计完成交通投资1395亿元　　承东启西、连南贯北的公铁水综合立体交通网初步成型

深入实施交通“千亿计划” 打造珠西综合交通枢纽

恩平县通往台山线牛皮岗至良西那湾段获评广东省“十大最美农村路”。

江鹤高速东甲立交。

江门站是珠江西岸最大的轨道交通站房。

作为中国侨都，江门是近代中国最早走向海洋、放眼世界的地方之一；作为江海门户，江门是粤港澳大湾区承东启西的重要枢纽，是联通内外、立足“双循环”发展新格局的战略要地。省委、省政府寄予厚望，把江门规划为“珠三角西翼与粤西地区联系的交通门户、珠江西岸综合交通枢纽”。

大江之门，通江达海。百舸争流，奋进争先。

瞄准珠江西岸综合交通枢纽，江门肩负大江之门的枢纽使命。交通大会战累计投资超千亿元，全省第四大轨道交通枢纽——珠西综合交通枢纽江门站开通运营，江湛铁路、广珠城际、广珠铁路等项目建成通车，轨道里程达220公里，加速融入“轨道上的大湾区”，珠江口两岸互联互通等条高速铁路深江铁路、对接珠三角枢纽（广州新）机场的珠肇高铁加快建设……

瞄准珠江西岸综合交通枢纽，江门擘画内联外通的时代新局。港珠澳大桥西拓重要通道黄茅海跨海通道提前动工，累计建成佛开、开阳、中江等13条高速公路，通车里程达593公里，“六横六纵两联一展望”格局雏形初现；江门大道分段建成，实现江门城市快速路骨架网“从无到有”“从有到优”突破；上榜2021年“四好农村路”全国市域示范创建突出单位……

瞄准珠江西岸综合交通枢纽，江门焕发向海而生的冲天干劲。华南地区最大的内河智慧码头——江门高新区公共码头工程（首期）建成运营，福射珠西、粤西地区的珠西国际物流中心冉冉升起，全市拥有万吨级以上泊位6个，高等级航道里程达228公里，万吨航道崖门出海航道二期工程加快建设，写就江海门户的港口变局……

十年来，江门深入实施交通“千亿计划”，在交通大会战的拉动下，我市交通年度投资从2012年的33亿元增长到2021年的235亿元，十年来累计完成交通投资1395亿元，有力推动了高铁速路四通八达、轨道交通快速发展、港口航道星罗棋布、助力全市稳固投、促增长。

从一个傲立珠西的枢纽站房，到一座备受期待的跨海大桥，到一段融贯南北的快速路网，再到一条全省前列的万吨级航道，最后到一“域”全国示范的农村公路，江门交通这十年，按照建设一“枢纽、两中心、三通道”部署，持续构建“大交通”格局，加速构建现代综合交通运输体系，承东启西、连南贯北的公铁水综合立体交通网初步成型，珠西综合交通枢纽快势日益凸显，加快打造珠江西岸新增长极和沿海经济带上的江海门户。

文/图 毕松杰 陈立武 冯珠仔
张卫锋 邹内和 闵辉 匡雷

建设中的崖门出海航道二期工程。

一个傲立珠西的枢纽站房

“前方到站，江门站。”

1920年，全国最长的侨办民营铁路——新宁铁路在五邑大地全线建成通车，开启江门儿女“铁路梦”序幕。2020年，新宁铁路建成百年之际，江门再创辉煌，正式建成运营江门站，再续“珠西枢纽”时代篇章。

“（江门站）站房面积达4万平方米，目前来讲，是珠江西岸最大的一个站房。”时任广铁集团江门指挥部站房建设工程部部长詹少强如是介绍。这意味着，江门站与珠三角北部的广州南站、佛山西站和东部的深圳北站，共同形成粤港澳大湾区内联外通的轨道交通枢纽“黄金三角”。

何为枢纽？路网交汇，为枢；启承转运，为纽。江门站通达四方，“建成8台20线”，既有的江湛铁路、广珠城际、广珠铁路，在建的深江铁路、珠肇铁路和规划中的深南高铁、广佛江珠城际等轨道交通线在此交汇；江门站敞怀纳客，“最高日旅客发送量7.14万人次”，开启大湾区面向粤西乃至大西南的“辐射之门”。

“近年来，江门站陆续开通广州、成都、昆明方向始发列车，广大市民可在江门站乘车前往广州、武汉、成都、济南、郑州、长沙、石家庄、昆明、南宁等9个省会以及深圳、汕头、佛山、韶关、郴州、桂林、贵港、百色等20余个城市。”江门站营运方相关负责人说。

乘着时代东风，大湾区轨道上的“江门号”借力江门站全速前进。深江铁路自江门站出发，是构建珠江口东西两岸互联互通的第一条高速铁路，在深圳北站与广深港高铁衔接，直通深港；珠肇高铁珠海至江门段自江门站出发，引入珠海鹤洲站，与广中珠澳高铁鹤洲至横琴段贯通，连接珠澳；珠肇高铁江门至珠三角枢纽（广州新）机场段自江门站出发，经鹤山西站快速对接珠三角枢纽机场……

广东省城乡规划设计研究院总规划师马向明认为，作为大湾区“承东启西”重要节点城市，江门站使江门城市发展更集中、产业发展要素更集聚，更能担当好珠江西岸新增长极和沿海经济带上的江海门户。

在五邑大学经济管理学院教授刘志坚看来，江门站提高了江门城市通达性，拉近了与大湾区核心城市时空距离，加速了人才、产业、资源等要素集聚，把交通枢纽优势转化为城市发展优势。

回望这十年，乘着时代东风，轨道上的“江门号”全速前进，轨道交通里程从2012年底的85公里增长到2021年底的220公里。2012年12月29日，广珠铁路凌工运营，改写了珠西岸无货运铁路的状况，更充分发挥了江门面向港澳沿海、背靠内陆腹地的地缘优势；2018年7月1日，江湛铁路首开通运，历经4年建设的江湛铁路，结束了西部台开恩三市不通铁路的历史，江门迈入高铁新时代；2020年11月15日，历时3年建设的珠西综合交通枢纽江门站开始售票运行，填补了珠江西岸无大型综合交通枢纽的空白；2021年12月31日，南沙港铁路正式开通，对降低我市货物出口综合物流成本，进一步扩大我市物流通道覆盖面，全面发挥海铁公联运优势，进一步打造高水平、现代化、国际化的珠西国际物流中心具有重要的意义……

轨道交通优势也一步步转化为江门的物流优势、产业优势和竞争优势。今年3月16日，“江门号”中老国际货运班列首发，成为江门连接东南亚的高效便捷新通道；4月28日，“江门号”中欧国际货运班列首发，成为珠西粤西地区首趟中欧国际货运班列，进一步提升江门在珠西粤西地区国际物流枢纽地位。“江门与国外有更深厚的交流基础，国际货运班列的首发，对于江门地区乃至大湾区西翼城市具有里程碑意义。”广东亚太电子商务研究院院长、广东省现代物流研究院学术院长陈海权说。

“江门号”中无国际货运班列、中欧国际货运班列的开通运营，配合联动后续珠三角新干线机场（货运为主），江门在海运、铁路、陆运、空运各环节上的优势将更加突出，“买全球、卖全球”的国际物流基地将加快形成。

一座备受期待的跨海大桥

黄茅海畔，
迎风而立。长达十多公
里的施工栈道，从岸边直抵大海
中央，横卧碧波之上，这里是《粤港澳
大湾区发展规划纲要》发布后首个开工建设
的跨海通道工程——黄茅海跨海通道项目的施工
现场，也是未来世界最大跨径三塔公路斜拉桥——黄茅
海大桥的所在地。

“超级工程”黄茅海跨海通道从2018年底谋划建设，到仅筹备一年半时间就实现开工，再到半年后全线动工“大干一场”，创造了重大跨海工程建设的新速度，彰显了江门砥砺前行的强大动力。

“项目建成后，将与港珠澳大桥、深中通道、南沙大桥、虎门大桥等共同组成大湾区跨海跨江通道群，构筑起珠江口东岸及港澳地区辐射珠江口西岸、粤西乃至大西南地区的主要高速通道，将为江门、珠海等城市乃至整个粤西地区的经济发展注入强劲动力，为实现习近平总书记赋予广东的总定位总目标、全省构建‘一核一带一区’区域发展新格局筑牢基础。”省交通集团有限公司副总经理曹晓峰说。

如今的黄茅海大桥主墩已是“定海神针”般深扎海上，“成长”中的主塔节节攀高，“身高”超百米。“黄茅海大桥主塔为独柱矛腰型，如广州经典建筑‘小蛮腰’电视塔一般的造型，立于大海之上，其中主塔最高达263米，建成后既让观也美丽，将有望成为大湾区新地标。”黄茅海跨海通道T5标项目副经理高骏表示，预计明年6月可以实现主塔封顶。

黄茅海跨海通道的建设，不仅打破了珠江口西岸原有的交通格局，更让粤港澳大湾区西翼发展迎来新机遇。目前，从经济总量，产业层次看，珠江口西岸与东岸相比仍存在不小差距。然而，如果从发展空间看，珠江口西岸则明显大于东岸。其中，仅江门大广海湾经济区，规划面积就有3240平方公里，且土地开发强度不超过10%。黄茅海跨海通道的建设，更是直接打通大广海湾经济区的“生命线”。

“港珠澳大桥实现了香港—珠海—澳门的连接，黄茅海跨海通道的建设将进一步增强珠江口东岸对西岸的辐射带动作用。”省社科院区域与企业竞争力研究中心原主任丁力表示，在此背景下，加大引进超大型产业项目和增强发展的内生动力，将为江门实现经济大发展创造难得的契机。

这样的期待并非空穴来风，交通先行的“外溢效应”，正显现于城乡发展的日新月异中。鹤山工业城地处江罗、佛开、江鹤等多条高速公路的“几何中心”，加上不远处珠西物流中心的辐射带动，交通优势突出。“发达的路网吸引了上千家企业落户，重点形成装备制造、电子信息、新材料三大百亿元产业集群。”鹤山工业城招商局负责人区卫雄说。

“有了开春高速公路，我们村40多公顷、超150万公斤橙子运到广州、深圳、珠海等地比原来的车程至少缩短了1个小时，而外面的老板也更愿意来我们的果园摘果了。”恩平市大田镇朗北村村民梁金水站在自家的果园，指着不远处的高速路口，兴奋地介绍着，“高速公路修到了家门口，只要我们勤劳肯干，就一定会富起来。”

见微而知著。高速公路是缩短江门与周围城市的时空距离、加速融入区域合作、推进新发展的重要基础。回望这十年，广中江高速、江罗高速、高恩高速、开春高速、新台高速南延线、佛开高速谢边至三堡段扩建、佛开高速三堡至水口段扩建、开阳高速扩建、中开高速凤山至双水段等9个高速公路项目建成通车，高速公路通车里程从2012年底的378公里增长到2021年底的593公里。

翻开地图，中开高速直接对接深中通道，串联西部台山、开平、恩平，成为粤西地区往来港澳及珠三角东部的快速通道；开春高速成为粤西地区连通珠三角发达地区重要交通大动脉；佛开南高速、开阳高速先后完成改扩建，宣告沈海高速江门境内全线完成8车道拓宽；中江高速大大缩短江门主城区与珠江东岸通行距离……我市初步形成向东融入粤港澳大湾区核心城市、向西连接粤西和北部湾城市群的快速通道。

此外，我市正进一步拓展对接大湾区跨江通道、东东启西的运输通道，重点加快深江铁路、珠肇高铁、黄茅海跨海通道、中开高速、银洲湖高速、中江和江鹤高速改扩建、广台高速公路开平至台山段、国道325和240改扩建、江门大道南以及崖门出海航道二期建设，深度融入大湾区1小时生活圈。

建设中的黄茅海跨海通道。

一段融贯南北的快速路网

2016年2月，江门大道北主道建成试通车；2016年12月28日，江门大道中五洞立交至东甲立交段实现试通车；2018年1月20日，江门大道东甲立交至三江段主道工程正式开通……过去十年间，江门大道分段建成，标志我市城市快速路骨架网实现“从无到有”“从有到优”的逐步突破，东部三区一市在发展路上“挨得更紧”“走得更密”。

江门大道全长约123公里，双向12车道，全线呈双“Y”字形，总投资约236亿元，按江门大道北、江门大道中、江门大道南三部分组成，分段分期建设。其中江顺大桥至鹤山大道文华路口为江门大道北，五洞立交至新会银�élu立交为江门大道中，银鹿立交以南为江门大道南。

巨龙腾飞连四地，广佛江顺一脉通。北起江顺大桥，南接西部沿海高速，横贯江门新会、蓬江、江海、鹤山等三区一市的江门大道，犹如一条金腰带，将江门与佛广串联起来。融入广佛经济带，与发达经济体对接，承接广佛地区产业辐射转移，江门大道无疑成为在人流、物流、资金流方面引领江门振兴和迈入发展快车道的重要纽带和载体。

这是贯穿东部三区一市的“城市脊梁”，串联了江门70%的经济总量，突破了中心城区辐射带动的瓶颈；这是“百里大道干里城”的“产城主轴”，连通了鹤山工业城、滨江新区、江门高新区、珠西枢纽新城、大广海湾经济区，拉动了经济发展“主战场”共进腾飞。

江顺大桥是广佛经济带通道的重点工程之一，是连接江门市蓬江区与佛山市顺德区的重要桥梁，是当时广东省最长跨径的斜拉桥。大桥建成后，滨江新区通过江顺大桥与佛山顺德的主城区直接连接，江门至顺德行车只需要20分钟，是促进两地一体化的快速通道。

江顺大桥更是凭借研究出186米大倒角主塔爬模施工技术、环氧沥青破解钢桥面铺装难题、获得4项国家级质量控制成果奖等诸多亮点，荣获中国建设工程鲁班奖。

作为江门的地标建筑和一项景观工程，江顺大桥充分在桥体自身结构特色以及周边江岸环境，除了融入“蒲葵”“铜棱”等地方元素，还采用顶级光电设备，打造出大桥高大上且颇具地域特色的夜间形象。每当夜幕降临，“全副武装”的江顺大桥就会在夜色中变幻出红、紫、蓝、绿等多种色彩，像横跨大江之上的一道彩虹，景色优美，引人入胜，令人流连忘返。

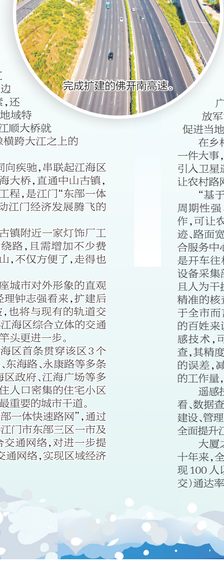
东西走向横跨江海3个街道，与广珠城轨同向疾驰，串联起江海区政府、江门东站、江海广场等地标建筑，东接外海大桥，直通中山古镇，西接江门大道，贯穿于繁华闹市的五邑路扩建工程，是江门“东部一体快速路网”大家庭的重要成员，是名副其实推动江门经济发展腾飞的“大动脉”。

市民罗文辉家住蓬江区白沙街道，在中山古镇附近一家灯饰厂工作。“以往来回上班，拥堵是常态，走高速又会绕路，且需增加不少费用。五邑路扩建后，基本实现一条大道直通中山，不仅方便了，走得也更舒心了。”罗文辉说。

交通是决定区位优势的重要条件，也是一座城市对外形象的直观表达。在江门市高新技术工业园有限公司总经理钟志强看来，扩建后的五邑路，实现了江海区快速路网“零”的突破，也将与现有的轨道交通、港口码头等交通基础设施相辅相成，构建起江海区综合立体的交通网络系统，夯实江门高新区发展基础，争取百尺竿头更进一步。

打开地图不难发现，扩建后的五邑路是江海区首条贯穿该区3个街道的公路，与江门大道相接，同时与胜利南路、东海路、永康路等多条重要城市干道垂直相连，途中与江门东站、江海区政府、江海广场等多个公共地标以及天鹅湾、江海碧桂园等多个常住人口密集的住宅小区相通，扩建后的五邑路，母亲河就要将成为江海区最重要的干道。

五邑路扩建升级后，将有机融入江门市“东部一体快速路网”，通过与江门大道、远眺滨江快线的对接，可快速连接江门市东部三区一市及广中江高速，与广珠城轨一起，构建起区域综合交通网络，对进一步提升江门道路通达能力，完善粤港澳大湾区道路交通网络，实现区域经济一体化发展具有重要意义。



完成扩建的佛开南高速。

一“域”全国示范的农村公路

上榜2021年“四好农村路”全国市域示范创建突出单位，入选广东省首批“四好农村路”示范市，蓬江区、新会区、开平市、恩平市、鹤山市、台山市先后获评“四好农村路”省级示范县，我市成为全省创建“四好农村路”省级示范县数量第二多的地级市，恩平县道831线牛皮岗至良西那湾段获评广东省“十大最美农村路”，开平“最美侨路塘口示范路”入选“第二届全国美丽乡村路”……十年来，江门“四好农村路”屡创佳绩，相继成为全国、全省示范、绘就“美丽经济带”。

“打造四好农村路 连接党心与民心”，这是蓬江区棠下镇良溪村的一块牌子，上面所写的正是“红色+四好农村路”结对帮扶工作站的存在意义。结合创建“四好农村路”示范县的重点工作任务，蓬江区政府和江门市交通运输局充分发挥党建引领作用，以“红色+”为引领，攻坚克难，积极作为，高规格打造“红色+四好农村路”党建品牌，把党的政治优势、组织优势和群众工作优势转化为建设“四好农村路”的工作优势。

江门高规格打造“红色+四好农村路”党建品牌，以“四好农村路”建设打通统筹城乡经济发展，推进农村现代化的“血管”“经络”，彰显为人民服务的“大情怀”，凝聚党心和民心。市交通运输局、市交通运输综合服务中心先后与各地共建“红色+四好农村路”“三心铸路桥”“渔光温情路”“侨乡幸福渡”“最美侨路”等党建品牌项目，通过党建与业务有机融合，形成“党建推动、示范带动、上下联动、群众互动”的工作模式，推动党建引领向纵深发展，全面打造生态路、景观路、致富路、发展路、振兴路，强势助推乡村经济发展。

“以前，村里小路崎岖泥泞，很多游客不乐意来。现在道路修好后，房前屋后干净清爽，道路宽敞整洁，许多游客趁着周末来我们村赏景游玩，感受农村的美好。”开平市大沙镇联新村村民梁洪灿表示，该村能大力发展乡村旅游，还得多亏农村公路“搭把手”。

建设美丽乡村，就要从修建“美丽公路”开始，“美丽公路”为当地群众带来了美丽生活、充分释放农村“美丽经济”潜力和空间，实现乡村振兴的正向输出。江海区通过“四好农村路”建设，串联荷香生态园（广东省最大的连片荷花主题公园）、都市万亩生态园、乡村绿廊、礼东主灌河生态防护林（联合国教科文组织誉为“人与自然最佳结合林”）等热门旅游景点，打造城市后花园，让市民不出城区即可享受山水田园风光；鹤山市通过“四好农村路”建设，串联带动“广东十大最美乡村旅游目的地”共和镇来苏村、“第一批广东省历史文化游径”——位于宅档镇的广东人民抗日解放军司令部旧址、“省级湿地公园”古劳水乡等旅游线路，有效促进当地乡村旅游业的发展。

在乡村振兴过程中，建好、管好、护好、运营好农村公路，无疑是一件大事，也并非易事。2020年6月，江门“敢为人先”，在全省率先引入卫星遥感技术开展农村公路数据核查，把“天眼”变“慧眼”，让农村路网“有图有真相”。

“基于高分遥感卫星影像客观、宏观、获取信息快速、周期性强、经济性好的特点开展农村公路数据核查工作，可让农村公路坏毫毕现，掌握每个段路的路线轨迹、路面宽度、硬化情况等属性信息。”市交通运输综合服务中心主任韦藤彬表示，过去，农村公路核查就是开车往村子跑，派人进行实地抽查，或通过GPS设备采集部分路段信息进行核验，费时又费力，而且人为干扰因素大，主要依靠主观判断，难以形成精准的核查报告。“这些人为因素造成的误差，对于全市而言可能只是万分之几，但对于涉及其中的百姓来说却是百分之一百。”韦藤彬说，“利用遥感技术，可以随时随地对农村公路进行大规模普查，其精度足够满足需求，而且避免了人为因素带来的误差，减少核查成本。以前要几天甚至几个星期的工作量，现在几个小时就解决了。”

遥感技术的应用，实现了江门市农村公路系统地图查看、数据查询、数据编辑、数据导出等功能，为“四好农村路”建设、管理、养护、运营等各个环节提供客观、真实的数据基础，全面提升江门市农村公路数据管理和信息化水平。

大厦之成，非一木之材也；大海之阔，非一流之归也。据了解，十年来，全市共投入超13亿元，完成农村公路硬化超2000公里，实现100人以上自然村通水泥路，全市1056个行政村客运班车（公交）通达率100%。

南沙港铁路。

一条全省前列的万吨级航道

作为一个沿江沿海的工业城市，江门水运资源丰富，具有滨江临海的双重优势。江门航道总里程1013公里，其中内河等级以上航道615公里。依托这些航道，江门上可通往广西、贵州等地，下可到达珠江三角洲地区及香港澳门，从银洲湖和广海湾更是可直接沟通东南亚等世界各地。

对于因“江”而生的江门来说，“码头”是城市生长的引擎。2021年4月23日上午，满载货物的“江航982”轮缓缓靠泊在江门高新港公共码头工程（首期），5分钟内完成入境边防检查，标志着华南地区最大的内河智慧码头——江门高新港正式投入运营。

“江门高新港项目占地面积40万平方米、年吞吐量120万标箱，可使全市外贸船运吞吐量增长一倍，成为江门物流体系的核心载体。”江门高新港务发展有限公司副总经理李敏说。

当前，在港口领域，不仅是基础硬件之争，更是港口供应链和物流服务等软实力之争，具备“智慧”能力，是各港口提高自身竞争力、抓住发展机遇的重要途径。看不到人的码头，只有机器轰鸣，这不再是电影中的场景，人工智能、远程控制技术的运用使之在江门高新港成为现实。

在江门高新港432米岸线和40万平方米堆场上分布着轻型岸桥吊、多用途门机岸吊和轨道式龙门吊等机械，技术人员在中控室内通过手柄就能轻松操控。“远程控制系统（RMG）通过光纤通信将中控室与现场进行连接，中控室内操作台与龙门吊驾驶室一模一样，操作起来没有任何不适感。”中国外运华南有限公司江门区域副总经理罗俊峰表示，过去龙门吊需要技术人员一对一派单操作，平均在一名技术人员可同时操控3台吊机，系统按需进行自动派单，最大限度提升效率，降低人工成本，技术人员在中控室内操作的精准度可保持在30毫米以内。

此外，江门高新港打造了一套水上智慧物流系统，推出自动化、可视化、智能化、移动化码头业务的一站式解决方案，客户可登录App实现自助线上办单，无人岗口对入港车辆进行车牌、箱号自动识别，同时实现自动派箱派位、自动验箱、作业全程可视化，最终客户可在App上自助缴费、自动对账。在港口堆场和岸边，智慧物流系统还可进行异常预警，内外贸集装箱实现“电子数据分隔”，大大提升码头运营能力。智能化系统还将满足海关监管要求，进行数据自动处理，最终实现企业、码头、海关三方无缝对接，进一步提升通关效率、加快通关速度。

港口雄开，商通万里。建成后的江门高新港升级为大湾区与珠西区域连接的枢纽、通江达海的战略要冲。不远处，正在加快建设的崖门出海航道二期工程也将加速“大船时代”来临，两者“珠联璧合”将助力陆域腹地优势和河海联运优势快速转化为产业优势和经济优势。

崖门出海航道二期工程建成后，航道通航标准将进一步提高，全航道可满足2万吨级杂货船、散货船和集装箱船满载乘潮单向通航。江门市航运西西江干线上行，可通往广西、贵州等地，沿西江和劳龙虎水道，从银洲湖和广海湾可直接沟通东南亚等世界各地。至此，崖门航道沟通内陆、面向海外的优势将进一步放大。

江海相连，融通国际。届时，来自北方等地的内陆煤炭、粮食，来自印尼、巴西等地的外贸进口浆板，以及来自新加坡等地的外贸集装箱等货物均可通过1万至2万吨级船舶直达新会港区，更快捷地满足群众对各类能源、生活必需品的需求。此外，大型货物可通过万吨级船舶直达新会区港口，大大减轻陆上交通压力，为群众出行提供更畅通、安全的交通环境。

与此同时，崖门出海航道作为江门港（新会港）万吨级及以上码头泊位的重要配套，是推动江门港建成广东沿海地区性重要港口、实现江门港功能定位的重要保证。随着粤港澳大湾区建设深入推进，银洲湖水路运输成本优势凸显，将加速“大船时代”的来临。

展望未来，崖门出海航道二期工程还将实现江门港和珠海港的良性竞争、错位发展，为广阔的西江流域腹地地区提供更优质的服务，从而推动区域联动发展和经济整体水平提升，实现工业产业提质增效，加速我市现代产业体系建设，助力广东省经济再上新台阶。