

湛江市综合立体交通网规划

(2023 - 2035 年)

(征求意见稿)

湛江市交通运输局

广东省交通运输规划研究中心

二〇二四年五月

目 录

一、规划基础	1
(一) 发展现状	1
(二) 形势要求	6
(三) 运输需求	8
二、总体要求	10
(一) 指导思想	10
(二) 基本原则	11
(三) 发展目标	12
三、构筑综合立体交通发展新格局	15
(一) 构建综合立体交通网主骨架	15
(二) 融入国内国际双循环运输网络	17
四、完善外联内畅的综合立体交通网络	19
(一) 集约互融的轨道网	19
(二) 便捷畅通的公路网	22
(三) 通江达海的航道网	28
(四) 能力充裕的管道网	30
(五) 普惠高效的邮政网	31
五、建成便捷高效的综合交通枢纽集群	32
(一) 综合性全国一流强港	32
(二) 区域性国际航空门户枢纽	37

(三) “人享其行”综合客运枢纽	40
(四) “物优其流”综合货运枢纽	42
六、推进综合交通融合发展	44
(一) 综合交通方式一体化融合	44
(二) 综合交通区域一体化融合	45
(三) “交通+产业”融合	48
(四) 交通与信息网、能源网融合	50
七、推进综合交通高质量发展	51
(一) 推进交通安全发展	51
(二) 推进交通智慧发展	51
(三) 推进交通绿色发展	52
(四) 加强人文交通建设	53
(五) 提升交通治理能力	53
八、国土空间规划衔接	54
九、环境影响评价	55
十、保障措施	56
附表 1 湛江市综合交通运输体系规划布局表	58
附表 2 湛江市重大交通基础设施规划项目建设时序表 ...	61

前 言

2021年2月，为加快建设交通强国，构建现代化高质量国家综合立体交通网，支撑现代化经济体系和社会主义现代化强国建设，中共中央 国务院印发了《国家综合立体交通网规划纲要》，其与《交通强国建设纲要》共同构成了指导我国交通发展建设的纲领性文件。

2021年10月，中共广东省委 广东省人民政府印发了《广东省综合立体交通网规划纲要》，提出构建便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智慧先进、安全可靠的现代化高质量综合立体交通网，为广东在全面建设社会主义现代化国家新征程中走在全国前列、创造新的辉煌提供有力支撑。

2023年4月，习近平总书记在徐闻港考察时提出，琼州海峡是国家经略南海的战略通道，也是海南自由贸易港建设和发展的咽喉要道，要把“黄金水道”和客货运输最佳通道这篇大文章做好，把徐闻港打造成连接粤港澳大湾区和海南自由贸易港的现代化水陆交通运输综合枢纽。总书记的重要讲话、重要指示精神既统揽全局又突出重点，既一脉相承又深刻具体，为湛江未来发展指明了方向，提供了根本遵循，注入了强大动力，也为湛江积极探索中国式现代化广东路径、

推进区域协调发展、完善广东和海南改革开放布局提供了重大契机。

为深入贯彻落实习近平总书记视察广东系列重要讲话和重要指示批示精神，以及《国家综合立体交通网规划纲要》、《广东省综合立体交通网规划纲要》精神，构建湛江市现代化高质量综合立体交通网，更好发挥交通在湛江经济社会发展中的支撑引领作用，结合湛江实际编制本规划。规划范围为湛江市域，统筹考虑与粤港澳大湾区、海南自贸港、北部湾城市群、省内、国内、国际的连接。规划对象涵盖铁路、公路、水运、民航、管道和邮政。规划期为 2023 至 2035 年，远景展望到本世纪中叶。

一、规划基础

(一) 发展现状

改革开放以来，湛江市经济社会发展取得了卓越的成就。2022 年完成地区生产总值 3712.6 亿元，全省排名第 9 位，经济结构持续优化，三次产业结构调整至 18.4：39.3：42.3，农林牧渔业总产值稳步增长，规上工业增加值首次突破千亿元。社会民生加速转型，2022 年全市常住人口达到 703.54 万人，全省排第 5 位。伴随着湛江市经济社会的快速发展，湛江市综合交通也跃上新台阶，综合立体交通骨架网络逐步建成，交通保障服务能力显著增强，有力支撑了湛江经济社会的发展。

1.综合交通骨架网络基本形成。深湛铁路高效运营，承担了湛江市 74%的铁路客流，广湛高铁建设稳步进行，合湛高铁、湛海高铁加快推进前期工作，共建成运营铁路 5 条 344 公里。沈海高速和兰海高速两条国家高速公路在湛江交汇，湛徐高速徐闻港支线、汕湛高速、玉湛高速、调顺跨海大桥、东雷高速、环城高速鹭洲大桥建成通车，湛江大道、茂湛高速改扩建工程等项目加快建设，“湾区成环、半岛成网”的高快速路网已见雏形。至 2022 年底，全市公路通车总里程达 2.25 万公里(全省第一)，公路密度 170 公里/百平方公里(全

省第四), 无等外公路, 规模总量继续保持全省前列。高速公路通车总里程 480 公里 (全省第十), 高速公路密度 3.6 公里/百平方公里, 普通国道二级及以上占比 93% (全省第十四), 普通省道三级及以上占比 95% (全省第七)。拥有华南地区最深的 40 万吨级航道, 目前已开通集装箱班轮航线 33 条, 其中外贸 15 条、内贸 18 条, 已运营海铁联运班列 39 条, 通道对内辐射国内 11 省 (自治区、直辖市)、27 市, 线路覆盖重庆、贵州、云南、青海及粤港澳大湾区、海南自贸港等区域共 50 个铁路站点, 黔粤、渝湛、桂湛、滇湛班列常态化开行。管道方面, 湛江至茂名、湛江至北海原油管线、湛江至珠三角成品油管线建成运营。

2.综合交通枢纽体系不断健全。湛江港是全国沿海主要港口, 湛江港 40 万吨级航道、霞山港区 40 万吨级散货码头建成投用, 湛江港升级为华南地区唯一通航 40 万吨船舶的世界级深水港口; 全球最大的客滚轮渡码头徐闻港建成开港, 琼州海峡海上航程缩短 1/3 以上。《湛江铁路枢纽总图规划》获批, 湛江成为广东第三个全国铁路枢纽城市。粤西唯一干线机场湛江吴川国际机场投入运营, 开通国内航线 46 条, 通达 43 个国内城市, 与国内主要城市均建立了航空联系, 2022 年湛江吴川国际机场吞吐量达到 132 万人次, 与上海、

深圳、广州、成都、北京等城市联系紧密。国家沿海通道和二连浩特至湛江通道交汇于湛江，湛江以唯一地级市身份参与共建西部陆海新通道。湛江国家公路运输枢纽地位突出，是原 45 个国家公路主枢纽城市之一，是国家 179 个公路运输枢纽之一。

3.运输服务保障能力逐步增强。综合运输能力和效率持续提高，运输装备发展水平不断提升，圆满完成了重大节假日运输任务，有力保障了人民群众日常出行和货物流通。2022 年全市客运总量 2703 万人次,运输结构持续调整，2022 年全市货运总量 2.21 亿吨，其中，公路货运量 1.49 亿吨、水运货运量 0.28 亿吨，铁路货运量 2690 万吨，公路货运依然占主导地位。载运工具能力不断提升，民用汽车保有量 92.86 万辆,其中私人汽车 88.24 万辆,民用轿车保有量 59.36 万辆，其中私人轿车 58.17 万辆。公交服务范围不断扩大，保障能力持续提升，全市公交车达到 1167 辆(新能源公交车占比 89.63%)，市区公交线路 101 条，公交服务线网里程 3002.82 公里，2022 年服务市民 2232.86 万人次，充分满足了群众公交出行需要。市内客运站场 16 个，二级以上汽车客运站均建成旅客进出通道风雨连廊，并实现全省联网售票；农村客运服务实现三个百分百（100%镇有站点、100%符合通

客车条件的行政村通客车和 100%有候车亭)。新投入的 3 条水上巴士航线,打造成了湛江湾美丽风景线。鼓励绿色出行,打造脚印城市,初步构建起公共自行车系统。快递业高速发展,2022 年完成快递业务量 12062 万件,2016-2022 年年均增长 28.8%。

总体上,湛江市交通运输发展已进入了新的发展阶段,从“走得了”向“走得好”和“走得优”迈进,整体发展水平走跃上了新的台阶,但与湛江市省域副中心城市的定位之间,还存在一定差距;与满足人民群众美好生活需要和支撑湛江经济社会高质量发展的要求相比,还存在一些突出问题。

一是对外运输通道不够完善。东融粤港澳大湾区方向,交通时效性不强,湛江(市行政中心,下同)至广州铁路最快需约 3 时 40 分钟,公路最快需约 5 时 20 分钟,至深圳铁路最快需约 4 小时 50 分钟,公路最快需 5 小时 45 分钟,陆路对接通道效率有待加强;西联广西北部湾方向,直连铁路通道缺失,公路通道仅有兰海高速公路一条,去往临近的北海需要约 3 小时;南向海南自由贸易港方面,高速公路仅通车了四车道标准的湛徐高速公路,铁路只有粤海铁路,设计速度 120km/h,速度标准较低,湛江至海口,公路(琼州海峡)最快需要 3 小时 40 分钟,铁路最快需要超过 6 个小时;

北拓连接中部及西南地区方面，铁路仅有黎湛铁路一条，设计速度 120km/h，速度标准较低，高速公路方面只有玉湛高速公路一条，通过铁路方式去往南宁最快需要约 6 小时，成渝地区约 20 个小时。

二是交通基础设施发展不够充分。区域交通发展不平衡问题仍然存在，廉江、雷州、徐闻等县市尚未通高铁，难以享受到高铁带来的便利和经济效益。市域高速公路发展还不够充分，湛江湾环湾高速公路尚未贯通，南向高速公路通道较为单一，遂溪西部、雷州和徐闻东西沿海区域高速公路服务仍不方便，高速公路对产业和城镇发展的支撑还不足，高速公路密度全省排名靠后。低等级公路比重较大，待改造和待改建的项目仍较多，平均技术等级 3.6。城市快速交通体系不够完善，霞山等地上高速公路不够快捷，湛江湾东西两岸跨湾通道较少，东海岛对外通道能力不足，南三岛与中心城区等组团之间快速通道缺乏。中心城区与机场缺乏轨道交通衔接，宝满港区疏港铁路建设滞后。总体而言，市内交通发展不充分和不平衡的问题依然存在，运输服务便捷性、舒适性、高效性等方面仍有较多“短板”，人民群众的幸福感和获得感、安全性还有待进一步增强。

三是交通发展的要素保障难度加大。交通行业是资金密

集型行业，交通建设需要大力的资金投入。受建设成本上涨和投资预期减弱的影响，交通建设项目的社会投资吸引力不足。除了国家和省交通补助资金以外，湛江财政配套可用于支撑交通建设的资金有限，资金短板较为明显。用地、用海等约束日益严格，支撑交通发展的资源要素保障能力有待加强。

（二）形势要求

当今世界正经历百年未有之大变局，国际力量对比深刻调整，新一轮科技革命和产业革命深入发展，我国已转入高质量发展阶段，人民对美好生活的要求不断提高，经济长期向好，市场空间广阔，发展韧性强大，正在形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。交通运输作为国民经济的重要组成部分和动脉系统，既要抓住机遇乘势而上，也要迎接挑战更好地发挥先行和支撑作用。

1.打造国内国际双循环新基地、新码头，要求增强枢纽战略承载能力。全力“强枢纽”，建设全国性综合交通枢纽城市。提高机场枢纽吸引力，提升铁路枢纽能级，巩固港口枢纽地位，突出融入国家级、省级的综合运输通道，拓展交通枢纽发展空间，增强畅通国内大循环和联通国内国际双循环功能，为湛江打造国内国际双循环重要新基地、新码头提

供坚强保障。

2.把握重大机遇，要求构建高质量综合立体交通网络。

聚力“拓通道”，积极对接海南自贸港、西部陆海新通道、“一带一路”、“双区”以及三个合作平台建设，以更加开放的姿态全面融入区域综合交通运输网络，形成与城区、枢纽快捷直达、直连直通，与其他区域的高效通达、互联互通的高效便捷交通网络，不断增强湛江陆海交通转换承载能力和辐射聚集能力，助力湛江打造广东省域副中心城市、全国性综合交通枢纽城市、北部湾城市群中心城市、“一带一路”海上合作支点城市。

3.构建新时代湛江高质量发展新格局，要求区域、产城、城乡交通协调发展达到新高度。

发力“优网络”，发挥交通支撑引领作用，深入推进我省“百县千镇万村高质量发展工程”，促进城乡区域协调发展，以交通为先导，构建湛江市“一核一区、一带三轴”城市空间发展架构。强化组团之间、产城之间、园区之间、县际及城乡之间的高效联系与快速可达，畅通市域交通“内循环”“微循环”，实现区域平衡发展、产城互联、园区互通、城乡一体。

4.落实交通强国和交通强省建设部署，要求建设人民满意交通，坚持交通服务人民、服务产业。

致力“深融合”，

落实交通强国、交通强省建设要求，推进综合交通融合发展和高质量发展。推动交通方式一体化融合，实现出行服务优起来、物流系统畅起来。促进交通与湛江邮政快递、制造商贸、文化旅游等相关产业融合发展，推动交通运输有机融入经济循环，提高交通关联产业竞争力。

（三）运输需求

随着经济高质量发展基础不断夯实，产业发展的日益完善，湛江市经济社会将继续保持较好较快发展。人口吸引力进一步增强，常住人口仍将处于上升的趋势，城镇化率进一步提高。随着人民生活水平的提高，人均出行次数也将显著提升，交通需求依旧较为旺盛。人口老龄化趋势日益明显，也要求提供更加多元、更加人文的交通运输服务。

旅客出行需求稳步增长，高品质、多样化、个性化的需求不断增强。随着疫情影响褪去，客运需求开始复苏，未来随着交通网络日益完善，客运需求将进一步恢复和激发，预计2035年湛江市客运总量将达到1.17亿人次左右，年均增速约为11.91%。高品质、多层次、多样化、个性化的出行需求快速增长，铁路客运量预计由现状731万人增长到3000万人，年均增长速度11.47%；民航客运量预计由现状的132万人次提高到720万人次，年均增长速度13.94%。

货物运输需求稳中有升，高价值、小批量、时效强的需求快速攀升。疫情对货运需求影响有限，随着湛江产业进一步完善，货物运输需求继续稳中有升，高价值、小批量、时效强的需求快速攀升。预计2035年货运需求达到约3.9亿吨，为2022年的1.79倍，年均增速为4.57%，通过深入实施运输结构调整，铁路货运和水路货运需求增长明显，预计到2035年，铁路货运和水路货运需求将分别达到6500万吨和1亿吨，占比将分别达到16.6%和25.6%。高价值、小批量、分散性、时效性强的货运需求依旧旺盛，公路货运和民航货运需求仍将保持平稳增长态势，预计2035年，公路货运需求将达到2亿吨左右，占比为51.3%，仍占主导地位，民航货运需求将达4万吨左右。

表 1-1 湛江市综合运输需求预测一览表

指标	单位	2019年		2022年		2035年		年均增长率
		实际值	占比	实际值	占比	预测值	占比	2022-2035
客运量	万人	10300	100%	2714	100%	11720	100.00%	11.91%
公路	万人	8691	84.38%	1605	59.14%	7000	59.70%	12.00%
铁路	万人	563	5.47%	731	26.93%	3000	25.60%	11.47%
水路	万人	748	7.26%	246	9.06%	1000	8.50%	11.39%
民航	万人	298	2.89%	132	4.86%	720	6.10%	13.94%
货运量	万吨	26469	100%	21822	100%	39004	100%	4.57%
公路	万吨	16921	63.93%	14910	68.32%	20000	51.28%	2.28%

指标	单位	2019年		2022年		2035年		年均增长率
		实际值	占比	实际值	占比	预测值	占比	2022-2035
铁路	万吨	3047	11.51%	2690	12.33%	6500	16.66%	7.02%
水路	万吨	5255	19.85%	2794	12.80%	10000	25.64%	10.31%
管道	万吨	1245	4.70%	1428	6.54%	2500	6.41%	4.40%
民航	万吨	0.60	0.001%	0.4	0.00%	4	0.01%	19.38%

备注：公路、水路、管道预测数据基于历史数据，利用趋势外推法、弹性系数法、综合分析法等方法计算；铁路、民航、港口的预测数据基于既有相关专项规划；铁路客运量包括到达与发送量，铁路货运量为发送量，民航客运量指吞吐量。

二、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，全面贯彻党的二十大精神，深入贯彻习近平总书记视察广东系列重要讲话和重要指示批示精神，立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，服务构建新发展格局，充分把握深化与海南相向而行，全方位对接“双区”和三个合作平台建设，深度参与共建“一带一路”，全面参与共建西部陆海新通道等重大战略机遇，落实省委省政府赋予湛江“服务重大战略高质量发展区、陆海联动发展重要节点城市、现代化区域性海洋城市、全省区域协调发展重要引擎”四个战略定位要求，落实省委、省政府关于实施“百县千镇万村高质量发展工程”促进城乡区域协调发展的工作部署。进一步完善综合立体交

通网络，优化运输体系结构，提升服务品质，增强系统韧性，强化陆海交通转换承载能力和枢纽功能，加快推进高水平全国性综合交通枢纽建设，构建便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量综合交通运输体系，为湛江全面建成省域副中心城市、打造国内国际双循环新基地、新码头提供有力支撑和保障。

（二）基本原则

——先行引领、支撑发展。精准对接国家、省和市重大战略布局，加快推进交通基础设施建设，完善功能布局，补齐发展短板，确保运输能力适度超前，更好发挥交通运输对国土空间、城镇及产业布局、功能区发展等的支撑引领作用。

——开放互联、协调发展。积极对接海南自贸港、西部陆海新通道、“一带一路”、“双区”和三个合作平台建设，以更加开放的姿态全面融入区域综合交通运输网络，不断增强湛江陆海交通转换承载能力和辐射聚集能力。立足“核”“带”“区”互联互通要求，强化与毗邻区域交通衔接协调，推动湛茂都市圈能级提升。统筹城乡交通一体化发展，推动区域城乡交通协同发展。

——统筹融合、特色发展。补齐交通基础设施短板弱项，系统优化综合交通网络布局，增强现代综合交通承载能力，

推进交通运输结构优化调整。实现扩能升级，强化衔接联通，推动融合发展，聚焦整体效率。推进交通运输高质量发展，完善多式联运服务体系，打造“人享其行、物优其流”的集疏运体系。结合分区特色进行差异化交通供应，促进交通运输跨方式、跨领域、跨区域、跨产业融合发展，适应城市空间功能布局。

——创新智慧、安全绿色。注重前沿科技深度应用，强化科技赋能交通发展，提升智慧交通发展水平。以实现碳达峰、碳中和目标为引领，强化资源集约利用，鼓励绿色低碳出行。统筹发展和安全，加强交通运输安全与应急保障能力建设。同时推进集约复合的运输通道建设，做好与国土空间、生态环境保护等规划的衔接协调。

（三）发展目标

到 2035 年，湛江市打造省域副中心城市、全国性综合交通枢纽城市取得新成就，建成便捷顺畅、经济高效、低碳集约、智慧先进、安全可靠的现代化综合立体交通网，实现海陆铁空融湾区、链全球，成为国内国际双循环的新基地、新码头，助力湛江构建新时代高质量发展新格局。在区域平衡发展、促进共同富裕上迈入全省前列，成为现代化沿海经济带重要发展极。

——便捷顺畅。“123 小时出行交通圈”基本形成。基本实现湛江湾区半小时通勤圈、湛江城区与周边县城 30 分钟可达、县城 1 小时可达所辖乡镇；基本形成湛江与粤港澳大湾区、海南自贸港、广西北部湾 1.5-2 小时高铁交通圈；基本实现湛江与全国主要城市 3 小时通达。

——经济高效。“县县通高铁”目标全面实现。“五龙入湛”高铁格局基本形成，铁路枢纽地位更加明显。“外联内畅”公路网络全面构建，群众出行条件明显改善。综合性全国一流强港地位全面巩固，全国沿海主要港口和“一带一路”倡议的重要支点功能更加完善。区域性国际航空门户枢纽全面建成，机场供给能力大幅提升，与国内主要城市航空运输联系更加紧密。综合交通枢纽功能更加完善，以交通枢纽为内核的枢纽经济体大力发展。

——低碳集约。港口资源整合取得明显成效。综合运输通道新增交通基础设施多方式国土空间综合利用率、交通基础设施绿色化建设比例大幅提高。绿色集约的客货运输网络全面构建，交通能源动力系统更加清洁高效。

——智慧先进。交通基础设施一体化感知传输体系全面构建，交通基础设施数字化率基本达到 100%，智慧港口、智慧枢纽、智慧公路等建设取得突破。公路沿线充电基础设施

网络进一步加密优化。

——安全可靠。交通行业安全治理能力、交通设施本质安全水平明显提升。交通网络韧性和应急保障能力明显增强。

展望 2050 年,湛江市全面建成现代化高质量综合立体交通网,全面实现“人享其行、物优其流”,全面建成效率更高、品质更优、服务更好、群众幸福感更强的人民满意交通,湛江成为联通世界、通达全国、畅行全省、外快内畅、交产协同的交通强市。

表 2-1 湛江市综合交通运输体系 2035 年主要发展指标

指标	单位	2022 年	2035 年	2022-2035 增加值	备注
一、时效性指标					
1.湛江城区与周边县城 30 分钟可达率	%	20%	100%		预期性
2.区县至所辖乡镇 1 小时可达率	%	-	100%		预期性
3.铁路到达三大战略区核心城市的时间	-	≥3 小时	≤2 小时		预期性
二、覆盖性指标					
1.高速铁路县级节点覆盖率	%	33.3	100	66.7	预期性
2.高速公路镇级节点覆盖率	%	70.2	95	24.8	预期性
3.中心镇通一级公路比重	%	66.7	100	33.3	预期性
4.乡镇通二级及以上公路比重	%	95	100	5	预期性
5.重点港区铁路覆盖率	%	60	100	40	预期性
三、网络规模结构					
1.高速铁路运营里程	公里	75	363	288	预期性

指标	单位	2022年	2035年	2022-2035 增加值	备注
2.高速公路通车里程	公里	480	996	516	预期性
3.普通国道二级及以上公路比重	%	93	100	7	预期性
4.普通省道三级及以上公路比重	%	95	100	5	预期性
5.沿海万吨级以上航道里程	公里	82	340	258	预期性
6.油气管道里程	公里	564	996	432	预期性
四、综合交通枢纽					
1.港口货物吞吐量	亿吨	2.54	5.20	2.64	预期性
2.港口集装箱吞吐量	万TEU	153.5	400	246.5	预期性
3.机场旅客吞吐量	万人	131.7	720	588.3	预期性
4.机场货邮吞吐量	万吨	0.38	4	3.62	预期性

三、构筑综合立体交通发展新格局

（一）构建综合立体交通网主骨架

为落实广东省综合立体交通网规划纲要，促使湛江向东支撑构建粤港澳大湾区世界级城市群，向西融入北部湾城市群，向南实现“与海南相向而行”使命。按照“东拓西融，北连南优”的总体思路，打造湛江市多通道、大容量、快速化“一核两极四通道”综合立体交通网络主骨架，由干线铁路、城际铁路、高速公路、普通国省道的关键线路组成。

一核：强化湛江陆海交通转换枢纽功能和“一带一路”倡议的重要支点功能，以湛江城区为中心，联动东海岛经济技术开发区，促进湛遂同城化，加快提升港口、铁路枢纽能

级，打造全国沿海主要港口和南部沿海重要铁路枢纽，构建一个强劲聚核，辐射联动的都市核心区。

两极：高标准建设以湛江吴川国际机场为依托的空港经济区发展极，完善周边高快速路、高速铁路、城际铁路等集疏运通道，强化空港经济区客货邮集散能力，打造粤西国际航空枢纽。构建大陆高效对接海南自贸港的桥头堡，建设以徐闻港为核心的琼州海峡一体化高质量发展示范极，加强与海南相向发展，开拓琼州海峡两岸合作新格局。

通道一：二湛通道，国家级大通道。湛江由此通往长江中游城市群以及我国西部地区。交通组成：黎湛铁路、张家界至海口铁路、湛江经广湛高铁与深南高铁茂名至岑溪连接线北上通道、洛湛铁路、玉湛高速、化廉高速、玉林至湛江机场高速、普通国道 G207 等。

通道二：湛江-粤港澳大湾区通道，区域通道。湛江市区经吴川、茂名电白、阳江至广州、深圳等大湾区核心城市。交通组成：广湛高铁、深湛铁路（及机场支线）、河茂铁路+广茂铁路、沈海高速、汕湛高速、汕湛高速吴川支线及东延线，普通国道 G228 等。

通道三：湛江-海南自贸港通道，区域通道。湛江市区经雷州、徐闻、至海南自贸港。交通组成：湛海高铁、粤海

提升国际运输服务能力，融入国际大循环运输网络。高质量推进国内国际双循环新基地、新码头建设，依托湛江市综合立体交通网主骨架，连接广州、深圳、香港等国际性综合交通枢纽城市，融入国际运输网络。大力发展海铁联运、铁空联运，促进多式联运与中欧、中老等国际班列业务联动。打造北连欧亚、南拓东盟的立体物流网络。构建湛江市面向“一带一路”沿线、RCEP、中东欧国家的国际货运班列运输网络，努力成为更多国际班列的始发地。加大外贸直达航线培育力度，加密近洋航线，突出与RCEP国家的海上运输通道建设；发展远洋航线，强化与欧美、欧盟、拉丁美洲和非洲等主要贸易国家、重要战略性物资基地海运联系。

提高城际省际运输效率，联通国内大循环运输网络。强化与西部陆海新通道13个省（区、市）特别是成渝地区双城经济圈的沟通联系，更好发挥连通西南地区、海南自贸港和东盟市场的桥梁纽带作用，全面提升港口、铁路、高速公路集疏运体系能力，实现通道带物流、物流带经贸、经贸带产业。鼓励航运、港口、口岸、铁路等行业深化业务合作，探索建立多式联运“一单制”，开通更多连接新通道内陆腹地的海铁联运专列，完善海铁联运网络，合作共建海铁联运“无水港”。研究开通联结湛江特色农产品产地和主要消费

城市的小编组直达冷链班列、公路冷链专线，进一步拓展经济腹地。

四、完善外联内畅的综合立体交通网络

（一）集约互融的轨道网

构建“五龙入湛”高铁格局。强化湛江陆海客流转换枢纽功能，完善对外高铁网络。加快湛江融湾步伐，推进广州至湛江高铁湛江段建设。拓展西向运输通道，落实建设条件，开工建设合浦至湛江铁路湛江段。支撑湛江与海南相向而行，推动湛江至海口铁路湛江段开工建设。强化湛江北上铁路通道功能，谋划张家界至海口铁路湛江段，协同茂名推进湛江经广湛高铁与深南高铁茂名至岑溪连接线北上通道项目规划建设。打造高效便捷空铁复合枢纽，规划建设深湛铁路湛江吴川国际机场支线。推动形成湛江与大湾区、北部湾、海南岛 1.5-2 小时高铁交通圈，实现与国内其他主要城市快速通达，使湛江成为名副其实的南部沿海地区重要铁路枢纽和全国性高铁枢纽。

完善“十字型”普速铁路网。打造以河茂铁路、河唇至合浦铁路为横轴，黎湛铁路、粤海铁路、东海岛铁路为纵轴的“十字型”普速干线铁路布局，境内普速干线铁路规划里程约 314 公里。提升南北纵向客运服务品质及货运能力，推

进规划实施粤海铁路电气化改造。加强铁路与港口的衔接，提高铁水联运能力和效率，鼓励适合铁路运输的货物尽可能从公路运输转向铁路运输，推进运输结构优化调整。完善港口集疏运条件，加快建设湛江宝满港区铁路专用线，推进铁路入园入企，规划建设粤海铁路乌石支线、奋勇高新区铁路专用线，规划研究湛江东海岛港区铁路专用线、河唇至合浦铁路及廉江港区龙头沙支线。

谋划城际铁路和城市轨道。构建形成以湛江中心城区和湛江吴川国际机场双支点对外辐射的城际铁路网络，支撑现代化沿海经济带发展和机场集疏运体系完善。规划建设湛江吴川国际机场至吴川市区城际铁路、协同茂名推进规划建设高州至湛江吴川国际机场城际。东向形成深湛铁路及其支线、广湛高铁以及湛江吴川国际机场至吴川、至茂名滨海新区、阳江滨海新区的滨海城际三个层次的铁路出行体系。研究市域（郊）铁路及城市轨道交通。市域（郊）铁路总体以利用既有铁路为主，新建为辅，构建形成以湛江北站为中心，以深湛铁路、黎湛铁路、粤海铁路、宝满港区铁路专用线、东海岛铁路为走廊，对外辐射吴川、廉江、遂溪、雷州、徐闻的市域（郊）铁路布局。以霞山区、赤坎区为主体，把湛江西站、湛江北站、湛江站、湛江东站、金沙湾、原点广场等

作为重要联系节点，围绕海湾两岸，沿人民大道、海东快线、海滨大道、二环路、东盛大道等规划预控 8 条城市轨道交通通道。

专栏一：湛江市铁路及城市轨道交通布局

一、高速铁路

形成“五龙入湛”高铁网络，包括深湛铁路、广湛高铁、合湛高铁、湛海高铁、张海高铁。其中，**深湛铁路**为既有铁路，湛江境内 75 公里，已建成运营。深湛铁路湛江吴川国际机场段预埋结构工程已完成，深湛铁路机场支线全长 16.2 公里，规划待建。**广湛高铁**为在建铁路，湛江境内 65 公里。**合湛高铁**为待建铁路，湛江境内 78 公里，**湛海高铁**为待建铁路，湛江境内 128.85 公里。**张海高铁**为规划研究铁路，湛江境内约 70 公里。

二、普速干线铁路

包括黎湛铁路、粤海铁路、河茂铁路、东海岛铁路（干线）、河唇至合浦铁路。其中，**黎湛铁路**为既有铁路，是西南出海通道的组成部分，湛江境内约 87 公里。**粤海铁路**为既有铁路，是中国第一条跨海铁路，湛江至海安段长 139 公里。**河茂铁路**为既有铁路，是连接廉江河唇镇至茂名市公馆镇之间的一条普速支线铁路，湛江境内约 7 公里。东海岛铁路（干线）为既有铁路，是粤西首条海岛铁路，全长 57 公里（其中 18 公里为茂湛铁路线路，实际长度为 39 公里）。**河唇至合浦铁路**为研究铁路，又称河茂铁路西延线，湛江境内约 42 公里。

专栏一：湛江市铁路及城市轨道交通布局

三、疏港铁路及铁路专用线

包括宝满港区铁路专用线、东海岛港区铁路专用线、粤海铁路乌石支线、廉江港区龙头沙支线、奋勇高新区铁路专用线、南三岛铁路专用线等。宝满港区铁路专用线衔接东海岛铁路和宝满港区，路线长度 14.6 公里，在建。东海岛港区铁路专用线衔接东海岛铁路和东海岛港区，路线长度 9.96 公里，规划研究铁路。粤海铁路乌石支线衔接粤海铁路和雷州港区乌石作业区，路线长度 28 公里，规划待建。雷州港区流沙作业区疏港铁路衔接流沙作业区与乌石物流园，路线长度约 15 公里，远期研究。廉江港区龙头沙支线衔接河唇至合浦铁路和廉江港区龙头沙作业区，路线长度 28 公里，远景研究项目。奋勇高新区铁路专用线衔接粤海铁路与奋勇高新区，路线长度 14.7 公里，规划铁路专用线。南三岛铁路专用线，远期研究。

（二）便捷畅通的公路网

构建“两环十射六联”高速公路网。提升市域镇级节点高速公路覆盖率，畅通功能区之间高速联系，打造“两环十射六联”高速公路总体布局，实现 4 条通道东融对接粤港澳大湾区，2 条通道西联对接广西北部湾，1 条通道北接成渝城市群，3 条通道南拓对接海南自贸港，全面巩固和提升湛江交通区位优势。积极推进湛江环城高速、湛江绕城高速、沈海高速改扩建、湛江机场高速、湛徐高速乌石支线等项目建设。推动湛江至南宁高速广东段开工建设。加快开展雷州

半岛西线高速、雷州半岛东线高速、东雷高速西延线、湛徐高速调风支线、湛徐高速前山支线、湛徐高速角尾支线等项目前期工作。结合海南自贸港建设形势和需求，适时启动湛徐高速改扩建工作。

构建能力充分的普通公路网。贯彻落实国家公路网规划，加速普通公路提档升级进程，着力增强湛江市普通公路东西向联通能力。提升境内普通国道通行能力和保障能力，最大限度发挥国道路网整体效益。对标国家和省的要求，加快低等级路段和瓶颈路段升级改造，完善路网结构，推进国道G325线廉江向阳村至青平段改建工程、国道G207线遂溪县穿城段改线工程、国道G207徐城北至英利段扩建工程、国道G228线吴川穿城段改线工程等改扩建、改线项目建设，有序推动广东省滨海旅游公路湛江段（新国道G228）建设。强化养护管理，注重服务品质与服务质量，加强干线公路养护，科学安排大中修和预防性养护。推进一批路面改造工程建设，推进道路安全隐患整治，全面提高路况水平。

贯彻落实广东省普通省道网规划，推进新规划省道前期工作进展，形成开工一批、储备一批的项目滚动机制。推进一批新建或改扩建项目建设，完善普通省道路网功能，基本实现普通省道达到二级公路标准，中心镇通一级公路、一般

镇通二级公路。推进省道安铺-杨柑段建设，串联省道 S287 与 S290，构建北起廉江省界，南至雷州流沙，联通雷州半岛西岸的南北大通道，调整该段省道编号为 S290，将覃斗-英利-调风县道 X690 升级为省道，纳入 S290。将原国道 G228 编号调整为 S287，纳入省道网。调整省道 S284 线位，接入沈海高速公路至化州南北连接线，南延至 G228 穿城段改线工程，通过现状 G228 至 S373 后，往南延至现状 S284，同时将南三岛环岛公路纳入省道 S284。以吴川市沙洲村、企石村、三丫村作为主要控制点，调整省道 S544 线位。以北部湾快线（遂溪乌塘至港门段）作为省道 S545 线的改线路段，其起点位于岭北镇国道 G207 线，向西途径乌塘镇、北坡镇、港门镇，终点接下泊靶场现状道路。规划省道 S546（湛徐高速-南兴镇段）改线。将原省道 S290（沙古-杨柑段）纳入省道 S374。规划新建省道徐闻五里-龙塘-前山-下洋，纳入原省道 S548，将龙塘镇与下洋镇纳入省道快速覆盖范围，构筑徐闻琼州海峡滨海段东西横向通道。结合交通量情况，按 4 车道标准逐步启动高速公路与普通公路衔接拥堵路段改扩建工程，提升瓶颈通行能力，优化路网整体运行效率。加强普通省道养护建设，提升路况水平，推进一批普通省道路面改造工程和危桥改造项目建设。推进技术等级较低、路况

较差路段改造提升。

构建衔接顺畅的功能区公路网。强化干线公路先行引领功能，加强干线公路与城市快速路网衔接，提升功能区之间的通行效率。打造湛江城区“一环八快”对外快速路体系，构建形成以湛江大道+调顺快线+东强快线+霞南快线等项目组成的快速环线，推进湛江大道北延、湛廉快线、东强快线+S286、海川快线、霞南快线、S373+雷湖快线、北部湾快线、原国道 G228 等市区对外路网项目规划建设，实现湛江湾区半小时通勤圈、湛江城区与周边县城 30 分钟可达。谋划推进县城至乡镇路网体系，按照县到中心镇一级公路标准、毗邻镇二级及以上公路标准，加快完善县域干线路网体系建设，基本实现县城至中心镇半小时可达，至县域所有乡镇 1 小时可达。强化重要功能区与综合交通枢纽的衔接，完善功能区与重要交通枢纽的衔接通道规划建设，提升公路出行效率。

构建广覆深达的农村公路网。全面完成农村公路通行改造工程、通畅改造工程、通达改造工程、生命安防整治工程等任务要求。推动农村公路三级及以上公路比例和路面铺装率大幅提升、镇到建制村全部实现通四级双车道公路。按照建立事权与支出责任相适应的财税体制改革要求，构建符合农村公路特点的管理体制与机制。建立健全“县为主体、行

业指导、部门协作、社会参与”的养护工作机制，落实县级人民政府的主体责任，发挥镇人民政府、村委会和村民的作用。坚持“城乡统筹、以城带乡、城乡一体、客货并举、运邮结合”总体思路，完善农村公路运输服务网络。建立农村客运班线通行条件联合审核机制。淘汰老旧农村客运车辆，提升客车性能。完善农村客运站点（招呼站）规划布局，推进县、镇、村三级物流站场设施和信息系统建设，推广货运班线、客运班车代运邮件等农村物流组织模式。

专栏二：湛江市公路网总体布局

一、高速公路

两环。一环：湛江环城高速公路，152公里，按4-8车道规划控制。二环：湛江绕城高速公路，262公里，按4-6车道规划控制。

十射。一射：玉林至湛江高速公路，73公里，按4-8车道规划控制。二射：玉林至湛江吴川国际机场高速公路，78公里，按4-6车道规划控制。三射：汕湛高速公路，54公里，按4-6车道规划控制。四射：沈海高速公路，55公里，按8车道规划控制。五射：湛江至吴川高速公路，42公里，按4-6车道规划控制。六射：雷州半岛东线高速公路，121公里，按4车道规划控制。七射：湛江至徐闻高速公路，126公里，按8车道规划控制。八射：雷州半岛西线高速公路，149公里，按4车道规划控制。九射：兰海高速公路，66公里，按8车道规划控制。十射：湛江至南宁高速公路，

专栏二：湛江市公路网总体布局

80 公里，按 4-8 车道规划控制。

六联。一联：湛江机场高速公路。二联：湛徐高速公路乌石支线。三联：东雷高速公路西延线。四联：湛徐高速公路调风支线。五联：湛徐高速公路前山支线。六联：湛徐高速角尾支线。

二、普通国省道

普通国道（3 条）。G207，既有国道。G325，既有国道。新 G228，广东滨海公路湛江段。

普通省道（20 条）。S284 宝圩-坡头；S285 蓬利-吴川；S286 塘缀-南三；S287（原国道 G228）吴阳-国道 G325；S288 湖光-硇洲；S289 南兴-前山；S290 廉江省界-流沙；S293 石角-东简；S373 塘尾-企水；S374 平乐-杨柑、沙古-杨柑（原省道 S290）；S375 客路-江洪；S376 外罗-西连；S388 那霍-界炮；S540 雅韶-吴川；S543 平田-南海；S544 飞鹅头-塘缀-石城-湛江市区；S545 百龙-草潭；S546 火炬-白岭；S547 新寮-角尾；S548 北港公路、五里-龙塘-前山-下洋。普通省道按二级及以上公路标准规划控制。

三、城市快速路

构建以赤坎-霞山-东海岛、坡头-海东-空港为纵轴，以赤坎-海东、霞山-坡头为横轴，辐射廉江、吴川、雷州三个组团以及周边各功能区的“两横两纵三射”快速路网布局，规划总里程约 220 公里。一横：调顺快线，21 公里；二横：霞南快线，50 公里；一纵：东强快线，46 公里；二纵：湛江大道及北延线，56 公里；一

专栏二：湛江市公路网总体布局

射：湖光快线，23 公里；二射：东强快线北延线，5 公里；三射：海川快线，10 公里。

四、农村公路

农村公路（超 2 万公里）。县道：2631 公里。乡道：6300 公里。村道：1.14 万公里。农村公路均按照四级及以上公路标准规划控制。

（三）通江达海的航道网

推进构建“主要航道-重要航道-一般航道”三级航道体系，形成布局合理、能力充分等多层次沿海航道网络。打造以湛江港 40 万吨级航道（主航道）、东海岛港区航道、徐闻港区南山作业区进港航道等航道为主要航道，以湛江港内航道（主航道）、东海岛南航道、亚士德航道、雷州湾港区进港航道、雷州港区乌石作业区进港航道、遂溪港区北潭作业区主航道等航道为重要航道，以廉江港区营仔作业区主航道等其他 30 条航道（段）为一般航道的沿海航道体系。推进航道基础设施建设，主要包括湛江港 30 万吨级航道改扩建工程、湛江港东海岛港区航道工程（10 万吨级）、湛江港亚士德航道工程（5 万吨级）等在建和新开工项目建设，强化沿海主要港口航道集疏运能力。推动航道与港口发展规模相互适应，科学合理实施沿海超深水航道工程，推进湛江港进港主航道（40 万吨级）、东海岛港区航道（30 万吨级）、亚

士德航道（15万吨级）、徐闻港区荔枝湾作业区主航道（5万吨级）、徐闻港区火车轮渡北港航道（5万吨级）、徐闻港区南山作业区进港航道（5万吨级）、雷州港区流沙作业区主航道（20万吨级）、雷州港区乌石作业区进港航道（15万吨级）、遂溪港区角头沙作业区主航道（10万吨级）、廉江港区龙头沙作业区进港航道（10万吨级）、吴川港区塘尾作业区进港航道（5万吨级）等项目规划建设。结合实际需求，发展内河绿色航道，为沿江经济和产业发展注入航道力量。

专栏三：湛江市航道发展总体布局

沿海主要航道 7 条 117 公里。分别为：湛江港 40 万吨级航道（主航道）、东海岛港区航道、徐闻港区海安作业区主航道、徐闻港区荔枝湾作业区主航道、徐闻港区火车轮渡北港航道、徐闻港区南山作业区进港航道及硃洲水道。

沿海重要航道 10 条 200 公里。分别为：湛江港内航道（主航道）、东海岛南航道、亚士德航道、雷州湾港区进港航道、雷州港区流沙作业区主航道、雷州港区乌石作业区进港航道、遂溪港区北潭作业区主航道、遂溪港区角头沙作业区进港航道、廉江港区龙头沙作业区进港航道、吴川港区塘尾作业区进港航道。

沿海一般航道 30 条 486 公里。分别为：廉江港区营仔作业区主航道、南三河航道、斗龙村航道、利剑门航道、王村航道、安铺（营仔）航道、安铺（北潭）航道、安铺（龙头沙）航道、安铺（犁

专栏三：湛江市航道发展总体布局

头沙) 航道、草潭航道、港门航道、乐民航道、江洪航道、企水航道、海康航道、乌石航道、流沙航道、六锦航道、新外航道、沙外行水道、外罗航道 2、和南航道(和北(北荊岛) 航道、北南航道)、三吉航道、北沙航道、雷州航道、通明航道、东碓航道、博茂航道、石门航道。

(四) 能力充裕的管道网

完善原油传输网络。湛江境内已建成原油管道 3 条，分别是中石化原油管道湛江至粤桂边界段，中石化原油管道廉江—茂石化，中石化原油管道湛江东兴炼厂油库—码头段，境内已建成原油管道约 200 公里。未来将继续按照上位规划部署，结合需求发展情况，加强原油码头配套输送管道和原油储备基地输送管道建设。

推进成品油管道互联互通。湛江境内已建成成品油管道 3 条，分别是国家管网华南公司珠三角一期湛江—珠三角段，国家管网华南公司湛江—廉江段、中石化管道湛江东兴炼厂厂区—码头及分销库等，境内既有成品油管道里程约 250 公里。根据需求情况，进一步推动完善炼化基地成品油外输管道，服务炼厂和储备需求。

合理规划建设天然气管道。在天然气主干管网通达全省 21 个地市的基础上，加快建设天然气主干管道“县县通工

程”，加快推进城镇配气管网建设，并有序向重点城镇延伸。重点规划建设琼粤天然气管道、龙门-徐闻天然气主干管网工程等，进一步完善湛江天然气管道网络。

专栏四：湛江市境内油气管网规划布局

一、原油管道（3条）

国家管网原油管道湛江—粤桂边界、中石化原油管道廉江—茂名石化、中石化原油管道湛江东兴炼厂油库—码头。

二、成品油管道（3条）

国家管网华南公司珠三角一期湛江—珠三角段、国家管网华南公司湛江—廉江、中石化管道湛江东兴炼厂厂区—码头及分销库等。

三、天然气管道（3条）

国家管网广西 LNG 外输管道粤西湛江—茂名支线、琼粤天然气管道（十四五期规划项目）、天然气管道县县通工程（建设龙门-徐闻天然气主干管网工程，十四五期规划项目）。

（五）普惠高效的邮政网

构建多层次邮政快递枢纽体系，建成普惠城乡、区域一体、衔接高效的邮政快递网络。构建骨干快递网络，推动邮政快递企业与湛江吴川国际机场、湛江站、湛江西站、湛江北站等综合枢纽站以及各地区公路货运场站的合作。加强快递与航空、铁路信息互联互通，推广跨方式快速换装转运标准化设施设备，优化干线运输、支线运输和城市配送的一体

化衔接。优化快递网络布局，推动“两进一跨”工程，即快递进村，实现有条件的建制村至少一个集客货运与邮政快递等共为一体的农村物流服务站；快递进厂，推动快递业与制造业融合发展，加快邮政快递企业入驻物流产业基地，引导寄递企业深度嵌入产业供应链，更好服务本地制造业；快递跨境，建设完善“通道+枢纽+末端”的现代跨境寄递网络。持续提升寄递效率，省内和粤港澳城市群内基本实现当日达或次日达。湛江市建制村快递服务覆盖率100%，满意度等服务指标保持在较高水平，形成安全绿色、协同创新、人性智慧、便捷多元的服务体系。

五、建成便捷高效的综合交通枢纽集群

（一）综合性全国一流强港

推进湛江港集装箱运输发展，强化陆海联动交通转换枢纽功能，拓展油气资源开发和邮轮客运功能，拓展商贸物流、保税服务和航运服务等综合服务功能。集聚临港工业、物流、贸易、航运服务等要素，逐步将湛江港发展成为布局合理、设施先进、功能完善、智慧绿色、高效便捷、安全环保、港城协调的综合性全国一流强港。

明确湛江港功能定位。湛江港是我国沿海主要港口和综合运输体系的重要枢纽，是湛江市建设省域副中心城市、打

造国际性大宗散货集散中心和西部陆海新通道主要出海口、对接服务海南自贸港的重要战略资源，是粤西地区率先实现现代化的重要依托，是调整优化钢铁、石化等重大产业布局的重要支撑，是落实国家“一带一路”倡议的重要支点。

合理保护开发港口岸线。坚持“统筹规划、远近结合、深水深用、科学开发、有效保护、优先发展公共码头”的原则，规划湛江港保护开发岸线总长 159.3 公里。

完善港区布局和功能分工。构建形成“环一湾绕半岛辖十二区”的港口总体发展格局，即环湛江湾和绕雷州半岛布局发展，划分为调顺岛港区、霞海港区、霞山港区、宝满港区、坡头港区、南三岛港区、东海岛港区、吴川港区、雷州港区、徐闻港区、遂溪港区、廉江港区等共十二个港区。其中，宝满港区、东海岛港区、霞山港区、调顺岛港区、南三岛港区、徐闻港区和雷州港区乌石作业区为重点发展港区（作业区）。

落实湛江港发展指导方针。以“稳存量，寻增量，扩容量，提质量，抓机遇，显特色”作为湛江港发展指导方针。

稳存量，加强与货源地、货源企业合作，探索新合作模式，巩固现有腹地货源。借助财政调控手段，通过奖励、补贴等形式，稳定现有航线、海铁联运班列。

寻增量，发挥湛江龙头产业与高效对接海南自贸港双重优势，改善营商环境，发展“飞地经济”，补全湛江现代工业产业链，形成规模化产业集群，增加本土产业货运量。充分发挥湛江港铁路、水路集疏运优势，推动贵州、重庆新通道沿线产业互动及物流联通，挖掘通道经济增量，构建中西南-湛江-海南/海外物流大通道。

扩容量，加快各港区规划码头建设，有序推进老港区码头扩容升级，提高港口泊位容量。研究发掘雷州半岛西海岸可利用岸线，打造具有区域竞争力的货运码头，加快铁路集疏运通道建设，扩充通道容量，提高港口多式联运一体化承载能力。

提质量，把质量作为提高港口竞争力的重要抓手，打造“一流的设施”，提供“一流的服务”，推进自动化设施港区全覆盖，创新装卸工艺，提高码头装卸效率，做好港口仓储物流配套。加快智慧港口建设，推进港口数字化转型，加快绿色港口建设，推进船舶与港口污染防治、构建清洁低碳的港口用能体系，打造“绿色航运走廊”。通过财政补贴协同湛江港集团及各大船公司，增加航线数量。统筹货源企业需求，打造一批精品航线、远洋航线、直达航线。注重港口运管专业人才吸纳培养，以人才引领港口高质量发展。优化审批流

程，进一步减少湛江海关进出口通关时间，提高运输效率。

抓机遇，贯彻落实习近平总书记视察徐闻港提出的“四通道一枢纽”定位与要求，把握海南自贸港建设百年不遇重大机遇，紧抓全省高质量发展，再造一个新广东契机，拓宽港口基础设施建设的融资渠道，大力发展公共码头建设，对落户本土的企业出台优惠政策，进一步吸引大产业在湛江落地，实现湛江经济与港口吞吐量双增长。支撑打造湛江港口型国家物流枢纽，规划建设国家大宗商品储运基地。

显特色，借鉴烟台港“以精装化肥品牌服务，打造中国北方重要的化肥出口基地”发展经验，因地制宜，探索适合湛江港的“品牌服务”。在安全管理、高效运输等领域深耕，探索打造“世界最安全的港口”、“世界最高效的港口”，凸显湛江港特色，擦亮湛江港名片，提高湛江港在全国乃至世界范围内的吸引力。

专栏五：湛江港港区发展定位和功能分工

一、调顺岛港区

以散、杂货运输为主，兼顾特种物资运输，主要承担腹地铁矿石、非金属矿石运输以及临港电厂煤炭供应。条件成熟后结合城市发展进行功能调整。

二、霞海港区

专栏五：湛江港港区发展定位和功能分工

以邮轮运输及相关产业发展为主，兼顾水上巴士等客运服务功能。重点规划项目：招商湛江国际邮轮码头工程。

三、霞山港区

以原油、成品油、铁矿石、煤炭等大宗散货和杂货运输为主，兼顾散装粮食和化肥运输，主要为西南、中南、粤西、桂东以及湛江市服务，并承担水上客运和港口支持保障基地功能，远期结合城市发展进行内部功能优化调整。

四、宝满港区

以集装箱和通用散杂货运输为重点，承接霞山港区部分通用散货转移，逐步发展为区域性集装箱物流中心和港产城融合发展的现代化港区。重点规划项目：湛江港宝满港区集装箱码头一期扩建工程、湛江港宝满港区湛江集团霞海港码头迁建工程。

五、坡头港区

近期以中海油保障基地功能为主，服务石油企业设备运输，逐步拓展城市生产生活物资运输和科研保障基地功能。

六、东海岛港区

以大宗能源、原材料和临港工业产品运输为主，兼顾散杂货运输，主要服务大型临港工业布局发展，兼顾腹地物资中转运输，拓展大宗商品储运贸易功能，逐步发展成为规模化、集约化的综合性港区。重点规划项目：湛江港东海岛港区日光通用杂货码头项目、巴斯夫（广东）一体化项目液体散货码头、湛江港东海岛港区公共液散码头。

专栏五：湛江港港区发展定位和功能分工

七、南三岛港区

以大宗原材料和工业产品运输为主，兼顾服务海工装备制造、修造船和智慧海洋军民融合产业。

八、雷州港区

以液体散货、煤炭、货滚、集装箱运输为主，服务油气资源开发、电厂等临港产业，积极拓展港口物流功能，逐步发展成为对接海南自贸港货运主通道的大型现代化港区。重点规划项目：湛江港雷州港区乌石作业区通用码头工程。

九、徐闻港区

以客货滚装（车客渡、铁路轮渡）运输为主，兼顾服务临港产业、港口物流、城市生产生活物资运输，发展成为对接海南自贸港、服务陆岛交通运输的核心港区。适时研究深水货运码头功能及相关布局。重点规划项目：琼州海峡客滚运输应急保障基地。

十、吴川、遂溪、廉江港区

以服务临港产业和本地城市生产生活物资运输为主，结合旅游、临港重大项目和区域合作形势，逐步综合开发利用。北潭作业区规划研究建设散杂货、集装箱码头，配套建设临港工业园区，将其打造成为二级口岸，同时预留战备码头建设空间。重点规划项目：广东廉江核电项目大件码头工程。

（二）区域性国际航空门户枢纽

打造区域性国际航空门户机场。完善湛江吴川国际机场

功能，推进跑道及滑行道系统、精密进近系统、30个停机坪、6.18万平方米的航站楼，以及货运、机务维修、场务、消防救援、生产生活辅助用房、供电、供水、供气、排污等配套设施建设。挖掘潜在航空需求，完善航线网络，提升航空服务水平，增强航空运输服务吸引力。预留控制机场二期工程相关建设条件，择机启动二期项目建设。推动航空口岸及配套工程建设，争取建设国家级临空经济示范区，引进飞机维修、航空电子、精密加工、保税物流等空港配套产业。

优化提升机场集疏运网络。强化机场交通枢纽功能，构建以铁路和高快速路为主体的湛江吴川国际机场集疏运网络。推进湛江机场高速、汕湛高速公路吴川支线东延线、沈海高速公路茂名至湛江段扩建工程、协同推进玉林至湛江吴川国际机场高速公路等项目建设，打造“三横一纵”高速公路集疏运网络。推进深湛铁路湛江吴川国际机场支线工程建设，研究规划建设湛茂阳滨海城际、机场至茂名高州城际等项目，强化铁路枢纽与机场枢纽的一体化衔接，打造粤西地区门户型综合交通枢纽。

构建“1+4+40”的机场布局。规划构建“1+4+40”的“运输机场（兼通用航空功能）—通用机场（跑道型机场/直升机场）—直升机起降点”层次化通用机场体系，满足区

域通用航空发展需求。结合湛江吴川国际机场建设通用航空功能区，发展短途运输、公商务出行、航空应急救援、培训作业等功能，完善通用航空保障。在雷州市、徐闻县、廉江市、坡头区各建设1个跑道型通用机场（兼表面直升机场），均为A1级通用机场，远期发展为综合性通用机场。4个综合性通用机场作为全市通用机场的核心节点与服务保障基地，对内与湛江吴川国际机场、直升机场互相连通，对外与区域其他支线机场、通用机场实现航线连通。支撑低空经济发展。规划布局直升机起降点、水上机场及低空飞行器起降点，重点布局于自然灾害多发地、三级甲等医院、4A级以上风景区、重点海岛、应急救援基地、海岸线重点区域、高速公路服务区、重点工业园区、大型企业总部、酒店及会展中心等，满足抢险救灾、应急救援、医疗救护、旅游观光等需求。推进低空飞行基础设施体系和服务保障体系建设。

专栏六：湛江机场体系规划布局

一、运输机场（兼通用航空功能）1个

湛江吴川国际机场，区域枢纽机场，4E级运输机场。同时兼顾通用航空功能。

二、通用机场（跑道型机场/直升机场）4个

雷州市通用机场突出通航产业发展与服务功能，以通航运营、通航制造等产业发展为重点，结合周边产业发展，适时开展通用航

专栏六：湛江机场体系规划布局

空园区建设，打造湛江产业发展新极点。

徐闻县重点突出与海南自由贸易港的高效连通，以消费服务功能为主导，发展短途运输、公商务出行、低空游览等业务，适时开展飞行培训及通用航空小镇建设，打造湛江对接海南第一站。

廉江市重点突出应急救援功能，结合广东省应急厅在森林消防等领域的布局，同时兼顾全域应急救援、工业作业等通航运营业务，打造湛江面向北部湾北大门。

坡头区重点突出海上石油平台专业化服务功能，尽快选址完成对现状机场的迁建工作，未来可积极拓展通航运营服务等相关业务。

（三）“人享其行”综合客运枢纽

规划建设4个一级综合客运枢纽。构建以机场、高铁站、客运港口为内核的，衔接多种运输方式的综合客运枢纽，推进综合客运枢纽一体设计、同步建设、同期运营，实现各种运输方式在枢纽内便捷高效换乘。强化综合交通枢纽功能，规划建设湛江吴川国际机场、湛江北站、湛江西站、徐闻港四个一级综合客运枢纽，支撑湛江全国性综合交通枢纽城市建设。推进“枢纽+社区+产业”的开发模式，建设与城市空间、产业发展联动融合的立体式、复合型综合体和城市功能区，打造经济发展新的增长点。规划建设以湛江吴川国际机

场为内核的空港新城、以湛江北站-湛江西站为内核的高铁城市片区、以徐闻港为内核的滨海旅游新城，通过综合交通枢纽的发展引领城市功能片区的开发，实现交通与产业和国土空间统筹融合发展。

规划建设 6 个二级综合客运枢纽。构建铁路主导型综合客运枢纽体系，完善综合客运枢纽功能，打造一批多种运输方式衔接紧密的综合客运枢纽，提升县级节点及重要功能片区对外枢纽能级，规划建设吴川站综合客运枢纽、廉江北站综合客运枢纽、遂溪南站综合客运枢纽、雷州北站综合客运枢纽、徐闻北站综合客运枢纽、湛江东站综合客运枢纽。

规划建设 8 个三级综合客运枢纽。优化完善综合客运枢纽服务功能，推进湛江站综合客运枢纽、廉江站综合客运枢纽、遂溪站综合客运枢纽、雷州站综合客运枢纽、徐闻站综合客运枢纽、廉江南站综合客运枢纽、雷州龙门站综合客运枢纽、东海岛客运站综合客运枢纽规划建设。

专栏七：湛江市综合客运枢纽规划布局

一、一级综合客运枢纽（4 个）

湛江吴川国际机场综合客运枢纽、湛江北站综合客运枢纽、湛江西站综合客运枢纽、徐闻港综合客运枢纽。

二、二级综合客运枢纽（6 个）

专栏七：湛江市综合客运枢纽规划布局

吴川站综合客运枢纽、廉江北站综合客运枢纽、遂溪南站综合客运枢纽、雷州北站综合客运枢纽、徐闻北站综合客运枢纽、湛江东站综合客运枢纽。

三、三级综合客运枢纽（8个）

湛江站综合客运枢纽、廉江站综合客运枢纽、遂溪站综合客运枢纽、雷州站综合客运枢纽、徐闻站综合客运枢纽、廉江南站综合客运枢纽、雷州龙门站综合客运枢纽、东海岛综合客运枢纽。

（四）“物优其流”综合货运枢纽

依托铁路、港口、公路网络，构建以优化货运组织、强化货物中转服务为主要功能，服务产业聚集发展需要，能力充分、分工合理的“综合物流园区—专业物流中心—配送中心”三级货运枢纽体系，支撑湛江打造成为西部陆海新通道陆海交通转换枢纽和“一带一路”重要支点。

构建功能完备的综合物流园。开展物流枢纽节点布局研究，构建形成分工合理、功能明确、能力充分的物流园区布局。强化铁水联运能力和大宗货物及散杂货集散能力，规划湛江城西综合物流园，片区锚定“联动陆海的枢纽物流先行区、面向双循环的商贸与先进制造区、支撑区域强芯的产城融合示范区、倡导现代治理的乡村振兴样板区”四大战略核心定位，着力建设“通道+枢纽+产业+服务”四位一体的西

部陆海新通道创新发展示范区，依托铁路网络和铁路枢纽站场，将湛江西货运站规划建设成为全国一级铁路物流基地，完善其货物中转、换装、仓储等功能，进一步将其打造成为远距离铁路分拨中心。依托湛江吴川国际机场和湛江市空港经济区产业布局，规划建设空港经济区物流园，完善仓储运输、分拨配送、流通加工、信息服务等功能，打造区域快运中心。依托湛江港强大的辐射集聚能力，规划建设宝满港区物流园、东海岛港区物流园、雷州乌石港口物流园、徐闻临港国际物流园，打造湛江对接海南的货运中转基地，完善配套物流服务，支撑打造港口型国家物流枢纽。规划建设黄略物流园，主要承担中短距离货物中转运输服务功能，打造成为公路物流分装中心。依托存量设施群，整合集聚冷链物流资源、优化冷链物流运行体系、促进冷链物流与相关产业融合发展，打造国家骨干冷链物流基地。

构建专业高效的物流中心。以支撑市县产业发展需要和满足县域货运需求为重点，规划建设海东新区物流中心、廉江物流中心、吴川物流中心、雷州物流中心、徐闻物流中心等专业物流中心，完善其储运、配送、车辆停放等物流配套服务等功能。

灵活布局物流配送中心。根据用地布局规划及城市发展

需求，规划建设湛江市中心城区汽车总站配送中心、新华配送中心、霞山配送中心和湖光配送中心等配送中心。其他县城的配送中心根据需要灵活布局。

六、推进综合交通融合发展

（一）综合交通方式一体化融合

建设集约高效的综合立体交通走廊。根据国土空间规划总体要求和自然禀赋，强化土地、岸线、海域、空域、水域资源节约集约利用。促进交通通道由分散向集中、由平面向立体发展，减少对城市空间的分割，鼓励公铁复合、高快复合等复合廊道建设，支持改扩建和升级改造工程充分利用既有线位。合理开发利用线性交通基础设施桥下空间及综合枢纽地下空间，推进轨道交通建设与沿线地块、道路、地下公共通道等工程建设相衔接，实现用地高度集约。

建设一体化融合的枢纽节点体系。统筹规划综合交通枢纽设施，推动不同交通方式站场集中布局、空间共享、立体换乘。打造多式联运港口及铁路枢纽，加快宝满港区铁路专用线建设，适时开展东海岛港区铁路专用线规划研究工作，推动铁路直通集装箱与大宗散货港区，实现物流综合效率最优。打造功能复合综合客运枢纽，在湛江西站、湛江北站引入轨道交通或市域（郊）铁路，规划建设深湛铁路吴川国际

机场支线，扩大湛江吴川国际机场辐射范围，强化其作为区域性国际航空门户枢纽的客流聚集效应。统筹多种运输方式集中布局，打造全天候、一体化换乘环境。打造枢纽经济新标杆，加强吴川空港经济区、湛江西站、湛江北站周边综合开发，推进站产城融合发展，利用湛江中心客运站等站场闲置功能区域增加快递物流、旅游集散等功能。

（二）综合交通区域一体化融合

推动湛茂都市圈交通运输协同发展。湛茂都市圈总体形成“双核双廊多节点”的多中心分布式结构，其中“双廊”为铁路、高快速路等串联两市中心地区、湛茂空港经济区、湛江临港大型产业集聚区等形成的新兴产业廊道，以及由高快速路、滨海旅游公路等串联滨海旅游资源、重点平台形成的特色滨海服务廊道，外围培育节点包括湛江临港大型产业集聚区、湛茂空港经济区、茂名南组团（水东湾新城和电白城区）、滨海新区等重要平台以及吴川、化州等主要城镇。着力完善区域轨道交通网络体系，加快广湛高铁建设，高州至湛江吴川国际机场城际前期工作，规划研究湛茂阳滨海城际，研究利用河茂铁路、深湛铁路开行城际列车。构建内联外通的高快速路体系，加快沈海高速湛茂段改扩建项目建设，与茂名协作，加快推进茂名至吴川高速前期工作，提高通道

容量，增加通道数量，强化湛茂都市圈内部互联互通。

强化湛江与海南的交通运输衔接。立足将湛江打造成为西部陆海新通道与海南岛内外联动的重要枢纽、广东对接服务海南自贸港建设的门户城市，推进与海南全方位深度融合。

深入贯彻落实习近平总书记视察徐闻港时提出的“四通道一枢纽”定位与要求。发展利用好“黄金水道”和“客货运输最佳通道”，疏浚保障湛江港40万吨级主航道，建设徐闻港区博赊作业区30万吨级、雷州港区乌石作业区20万吨级，亚士德10万吨级航道。将徐闻港打造成为服务区域一体化高质量发展的现代化水陆综合运输枢纽，强化徐闻港后方通道连接，推进合湛高铁、粤海铁路乌石支线建设，谋划开展粤海铁路电气化改造，进一步研究利用粤海铁路开行城际列车，积极争取西线高速纳入国家高速公路网，结合形势与需求适时开展湛徐高速改扩建工程，加快推动形成徐闻港多通道、多方式连接粤港澳大湾区和海南自由贸易港的交通格局。着力增强徐闻港枢纽功能，加快推进徐闻港区智慧港口建设，近期规划徐闻港区四塘作业区货运码头，中远期谋划徐闻港滚装泊位扩建工程、徐闻港博赊作业区临港物流工程、乌石作业区集装箱码头工程等项目。

与海南共同推动建设琼州海峡一体化高质量发展示范

区，推进琼州海峡港航一体化工作，打造统一规划、建设、运营、管理的现代化过海通道。徐闻港总体形成以南山作业区为主、海安新港作业区为辅的客滚运输体系，以及博赊港作为货运通道、乌石港作为备用货运通道的布局，对接琼州海峡战略通道。协同建设深湛琼“并行港”，深化湛江港口与海南港口的战略合作，与海南合作建设国际能源、大宗商品、航运等交易中心，共同打造“前台后仓”联动发展新模式。加强国际旅游、国际航运等现代服务业协同发展。

紧密湛江与广西地区交通联系。落实国家“一带一路”和西部大开发战略，优化完善区域铁路网布局，加快推进合湛高铁前期工作，拓展湛江西进通道，带动铁路沿线国土资源开发，以大通道促进资源要素流动，强化湛江作为北部湾城市群中心城市的聚集效应。开展河唇至合浦铁路研究工作，衔接我国规划建设的沿边铁路，打造湛江与我国西南腹地以及东盟各国的快捷联系通道，促进湛江深度参与西部陆海新通道建设。

推进城乡交通运输一体化发展。完善城市道路网络，提高城市交通韧性，营造高品质出行环境。同时立足以县城为重要载体的城镇化建设，补齐城乡区域交通领域发展短板弱项，强化县城交通基础设施和公共交通服务向周边乡镇、农

村延伸和覆盖。高质量建设“四好农村路”，加强农村资源路、产业路、旅游路建设，助力乡村振兴。

（三）“交通+产业”融合

推动交通运输与产业集群深度融合。聚焦绿色钢铁、绿色石化、高端造纸、装备制造、生物医药、新材料、电子信息等重点领域，依托“交通+产业”大平台发展模式，推动交通运输、商贸流通、电子商务等资源共享共建，构建高质量现代化交通产业链。整合轨道交通、高快速路、空港海港等各类交通基础设施，引导产业沿交通干线和辐射区域集聚布局，引导资源要素向湛江大型产业集聚区、湛江市承接产业有序转移主平台、湛江出口加工区等重大产业平台以及省级以上工业园区汇聚，加快开展粤海铁路乌石支线前期工作，适时开展东海岛港区铁路专用线、粤海铁路电气化改造、奋勇高新区铁路专用线研究工作，着力完善重大发展平台铁路、公路、城市道路配套集疏运设施，以运输链带动产业链发展，为湛江打造现代产业体系做好交通支撑。

推进交通运输与邮政快递融合发展。统筹布局机场、铁路枢纽等专用集疏运货运通道和寄递绿色通道，加快湛江机场高速建设，实现邮政快递集中“上车上船上机”。鼓励邮政、快递企业与航空、铁路、水路运输企业加强合作，加强

联运标准衔接、信息共享，推动农村客货邮融合发展。

推进交通运输与旅游融合发展。推进交通基础设施由单一交通功能向兼顾生态、旅游等复合功能发展。有序推进省滨海旅游公路湛江段建设，加强干线公路与重要旅游景区衔接，全面打造生态廊道，推进优化绿道、碧道、古驿道等建设，持续提升带状生态空间绿化美化水平，打造汇集生态、购物、滨海等各种休闲类型的旅游度假模式。通过玉湛高速、沈海高速、汕湛高速联动玉林、茂名地区打造北部休闲游憩主题带。择机规划建设徐闻角尾支线、前山支线，提高南极村、菠萝的海等特色景区可达性。合理利用港口岸线资源，在市区五岛一湾、环雷州半岛滨海及海岛旅游区引进游艇，海上游船等滨海休闲旅游项目，打造交旅融合的一站式水上休闲运动服务基地。鼓励在综合交通枢纽设计建设中，融入非遗民俗文化、自然风光、滨海休闲等湛江特色文旅元素，并预留游客集散中心的功能布局，彰显湛江综合客运枢纽的文旅特色，助力湛江大文旅产业发展。

推进交通运输助力乡村振兴。立足于服务“乡村振兴”大局，持续推动乡村交通提档升级。加强农村公路与国省干线衔接，创建精品示范路，加速农村公路补短板，提高“通村畅乡”能力。依托“四好农村路”建设成果，深入推进绿

美广东生态建设，打造“五好”公路美丽廊道，推进乡村旅游品质化、特色化、集聚化发展。改善农村客运安全通行条件，优化服务供给，推动集约化发展。引导各地有序推进城乡公交线路向城区周边重点镇村延伸和农村客运班线公交化改造，提升城乡客运均等化服务水平，助推乡村生活共同富裕。

（四）交通与信息网、能源网融合

推进交通网与信息网融合发展。大力发展智慧交通和智慧物流，推动大数据、互联网、人工智能、区块链等新技术与交通行业深度融合。加强交通基础设施与信息通信基础设施统筹布局、协同建设，在建设公路、铁路、港口航道等交通基础设施时同步落实5G等通信网配建要求，推进智慧交通建设。打造智慧交通赋能支撑体系，完善行业数据共享交换机制，满足交通局、公安局等多部门数据共享需求，强化大数据驱动交通管理与服务能力。

推进交通与能源网融合。统筹交通基础设施与能源设施规划建设，充分考虑各类能源输送特点，完善成品油、石油、天然气等地下管网及其配套基础设施，并融入国家管网，支撑湛茂合作共建世界级绿色石化一体化基地，探索江海联运、罐箱多式联运建设，推动港口码头、铁路专用线与能源管网

衔接，强化交通基础设施与 LNG、石化码头等能源基础设施共建共享。支持有条件的港区、公路服务区、交通场站建设充换电、加气设施，推广新能源交通体系，支撑交通领域的碳中和目标达成。

七、推进综合交通高质量发展

（一）推进交通安全发展

提升交通基础设施安全水平，加强新材料、新结构、新装备、新工艺和新标准在重大工程中的应用。强化基础设施安全管理，完善桥梁、隧道等关键通道、重要节点的安全运行监测与风险评估工作。完善安全治理体系，推动“互联网+安全监管”执法模式。通过视频监控获取违规车辆车牌、路径等信息，依托统一的联网数据后台进行协同办案，强化“两客一危一重货”等车辆的动态监管、安全防控和非现场执法能力。打造新型安全监管和应急保障模式，利用大数据等科技手段提升动态监测预警、舆情监测、安全风险研判水平，加强跨区域跨部门应急联动，同时建立公路、铁路、水路运输等领域专业应急救援队伍，增强应急救援社会协同能力。

（二）推进交通智慧发展

智慧品质赋能，深化精细治理。持续更新维护智慧平台

建设，充分发挥 TOCC 在规划、管理等多维度应用推广，深化智慧公交、智慧物流等场景应用。推进智慧公路建设，研究建设具有全息感知、智能管理、智慧管控的智慧道路，深化高速公路 ETC 拓展应用。推进智慧民航建设，提高智能设备应用比例，同步升级数据中心，实现机场管理精细化。把智慧港口、智慧园区和网络货运作为推动智慧物流发展的重要抓手，加快装卸、运输、仓储等环节自动化升级改造。建设便捷高效的智慧出行体系，深入推进公交调度智能化、巡游出租车网约化、共享单车规范化。近期统筹落实交通基础设施一张图，构建多层次交通模型，提供定量化数据分析研判，辅助交通管理决策，提升政府交通治理能力。

（三）推进交通绿色发展

持续优化运输结构，推进大宗货物及中长距离货物运输向铁路和水运有序转移，探索定制化快速货运班列。推进湛江公交都市建设，完善湛江公交设施网络，通过路权、场站、线网及政策等方面多项措施并举，构建公共交通为主体的城市绿色出行系统。全面实施绿色出行续航工程和低碳运输工程，推广使用新能源和清洁能源交通运输装备，促进交通能源动力系统低碳化、清洁化、高效化发展。强化生态环境保护。以走经济发展与生态保护协同并进绿色发展道路为指引，

将生态文明理念贯穿交通基础设施规划、建设、运营和养护全过程。

（四）加强人文交通建设

加强交通运输人文建设。围绕主要商圈、景区、老城区、规划轨道站点，完善慢行设施建设，加强公交接驳服务，探索建立轨道、公交、慢行三网融合机制。以中心城区为示范，建设连续无障碍慢行交通廊道，综合提升街区品质，构建慢行友好的出行环境，提升行人、骑行者的慢行体验感。加强交通文明宣传教育，弘扬优秀交通文化。

（五）提升交通治理能力

深化交通运输行业改革，建立以大数据、信用信息共享的新型治理机制，形成开放有序的交通运输市场。加强交通运输法治建设，探索公路交通、水路交通、轨道交通等领域综合立法，构建涵盖公铁水空等各种方式且互相衔接的综合交通法规制度体系框架。完善行业标准规范体系，制定旅客联程联运、货物多式联运等地方标准，开展车路协同等新领域技术标准研究。加强交通运输人才队伍建设，优化人才队伍结构，加强创新型、应用型、技能型人才培养，为湛江交通强市建设提供广泛的智力支持和坚实的人才保障。

八、国土空间规划衔接

坚持需求导向，根据交通需求和支撑重大战略的现实需要，优化交通基础设施供给结构，充分利用存量资源，扩大优质增量供给，提升交通基础设施供给能力、质量和效益，提高资源配置效率和全要素生产力。

基于集约利用空间资源原则，统筹布局湛江市综合立体交通网络。注重资源稀缺地区设施共建、走廊共享，统筹管控和高效利用国土资源，优先布局制式多样、多层立体的复合通道，系统谋划综合枢纽，利用交通运输综合体、多式联运区等新载体整合各类交通功能，提高国土空间管控下的交通运输资源使用效率。加强与各级国土空间规划的衔接与协调，根据国土空间规划确定的国土空间格局和“三条控制线”，做好重点交通线位和枢纽节点的空间预留。在交通项目规划设计阶段，优化项目选址选线范围，严格避让生态保护红线和重要生态功能区，在划定的“三区三线”基础上，采用多方案比选，尽量少占或不占基本农田。

以国土空间规划的“一张图”为基底，构建综合交通基础设施“一张图”和动态空间信息平台，建立健全综合交通规划与国土空间规划的动态协调机制。未来将根据规划研究、设计施工、运营等不同阶段的成果，与国土空间规划进行充

分衔接，开展动态更新。

九、环境影响评价

本规划贯彻落实国家、省、市重大发展战略及相关政策，以构建布局合理、覆盖广泛、集约高效、外通内畅的综合立体交通网络为目标，充分发挥了各交通方式的比较优势和交通系统整体效能，为保障战略实施、推动区域协调发展、促进交通条件改善、资源能源利用效率提升等提供有力支撑。

坚持绿色发展理念，充分考虑既有设施的利用和集约节约利用土地、能源、岸线等资源。规划实施过程可能会对环境产生不利影响，主要在资源占用、生态影响和污染排放等方面。交通建设会相应消耗一定的物资资源，可能对局部地区自然生态环境产生影响。同时，交通基础设施建设和运营也会向周边环境排放废气、污水、噪声等污染物。为最大限度的减少对环境的影响和破坏，本规划与湛江市国土空间规划、生态环境保护等规划做了衔接，提出的项目总体符合“生态保护红线、资源利用上线、环境质量底线、环境准入清单”的基本要求，环境影响总体可控。

规划实施过程中，要根据生态环境保护的要求，预防和减轻交通基础设施建设养护和运输活动产生的环境影响。严守《环境保护法》《环境影响评价法》《建设项目环境保护条

例》等法律法规和标准规范。严格项目审批和土地、岸线、环保等准入，根据资源环境承载能力合理确定建设安排。加强与“三线一单”生态环境分区管控方案的衔接。严守生态保护红线，保障生态空间性质不转换、面积不减少、功能不下降；调控综合运输结构和发展模式，保障区域环境质量底线；调控规划时序和资源占有规模，保障区域资源利用上线。加强规划实施效果跟踪评估。

十、保障措施

加强组织领导协调。坚持党的全面领导，全面贯彻落实交通强省、交通强市战略，建立湛江市交通强市领导小组，推动建立省市协调、部门协同机制。加强与省交通运输厅、省发展改革委及相关部门沟通联系，主动争取新规划、谋划项目纳入省级规划，推动解决综合立体交通网建设中的前瞻性、战略性重大问题。加强与海南省，与周边茂名市、北海市、玉林市等地市交通部门的区域协调合作，强化部门协同和上下联动，推动各类交通基础设施统筹规划、协同建设。

深化体制机制改革。完善湛江市综合交通规划建设管理体制机制，推进铁路、公路、水路、民航等运输方式统筹协同发展，推进多层次轨道交通融合发展及公路与城市道路规划建设管理一体化。进一步贯彻落实国务院关于中央与地方

财政事权和支出责任划分的部署要求，加快理顺公路养护管理事权关系。完善交通物流体系，优化流通链条，切实降低社会物流成本。深化收费公路体制改革。

加强资金要素保障。强化财政资金引导，积极争取中央预算内资金、公路和水运建设专项资金，支持符合条件的交通建设项目申报地方政府新增债券。统筹管好用好各级财政支持综合交通枢纽建设资金，充分发挥财政资金使用效益。充分发挥市场作用，积极引导社会资本参与综合立体交通网建设。推动交通项目与土地资源一体化开发，探索公益性项目与经营性项目相结合的投融资模式。发展改革、自然资源、生态环境等部门要做好项目用地、用林、用海等要素支持保障工作。

加强规划实施管理。强化各级各类规划的统筹衔接，建立湛江市综合立体交通网重大项目库，将本规划中的交通基础设施项目纳入各级国土空间规划，强化空间资源供给。在完善湛江市综合立体交通网规划体系的基础上，编制铁路、公路、水运、民航、邮政等专项规划，加强其他交通运输相关规划与本规划的衔接，明确重大工程、重大项目、重大政策的实施要求，重大交通基础设施项目可先行开展相关方案研究。加强规划动态监测与实施评估，结合经济社会发展实

际和规划评估结果，对本规划进行动态调整或修订。

附表 1 湛江市综合交通运输体系规划布局表

类别	名称	
一、主骨架通道布局		
一核	打造以港口、铁路枢纽为内核的高能级枢纽体系，高标准建设湛江都市核心区，打造全国综合交通枢纽城市	
两极	吴川空港经济区发展极、琼州海峡一体化高质量发展示范极	
四通道	二湛通道、湛江-粤港澳大湾区通道、湛江-海南自贸港通道、湛江-广西北部湾通道	
二、枢纽体系布局		
1.“客内货外”铁路枢纽体系	“一主四辅”客运枢纽：湛江北站为主要客站，湛江西（客）、湛江站、徐闻港站、湛江东站为辅助客站	
	全国一级物流基地：湛江西站铁路物流基地；其他铁路枢纽：湛江北站规划配套高铁快运作业条件，宝满、东海岛站为港区技术作业站，塘口站承担枢纽其他解编作业。规划建设乌石铁路物流枢纽	
2.“环一湾绕半岛辖十二区”港口格局	港区布局	调顺岛港区、霞海港区、霞山港区、宝满港区、坡头港区、南三岛港区、东海岛港区、吴川港区、雷州港区、徐闻港区、遂溪港区、廉江港区
	重要港区	湛江港霞山港区、宝满港区、东海岛港区、调顺岛港区、南三岛港区、徐闻港区、雷州港区乌石作业区
3.区域性国际航空门户枢纽	民用运输机场	湛江吴川国际机场
	通用机场、直升机起降点	雷州通用机场、徐闻通用机场、廉江通用机场、坡头通用机场。支持以满足公共应急、旅游消费、作业飞行、商务飞行等功能为主的直升机机场发展，鼓励在三甲医院、重要交通站点、高层建筑、主要学校，4A级及以上景区，大型工业企业，高层大厦、企业总部等地建设若干个直升机起降点
三、铁路网规划布局		
1.“五龙入湛”四向通达高铁格局（433公里）	东向通道：深湛铁路（及机场支线）、广湛高铁；西向通道：合湛铁路；南向通道：湛海高铁；北向通道：张海高铁	
2.“十字型”普速铁路网（314公里）	横轴：河茂铁路、规划研究河唇至合浦铁路；纵轴：黎湛铁路、粤海铁路、东海岛铁路	

3.疏港铁路及铁路专用线（110公里）	宝满港区铁路专用线、东海岛港区铁路专用线、粤海铁路乌石支线，规划研究奋勇高新区铁路专用线、廉江港区龙头沙支线,流沙作业区疏港铁路	
4.城际铁路	规划建设湛江吴川国际机场至吴川市区城际铁路,衔接远期的滨海城际、湛江吴川国际机场至高州城际	
5.城市轨道交通	以霞山区、赤坎区为主体,把湛江西站、湛江北站、湛江站、湛江东站、金沙湾、原点广场等作为重要联系节点,围绕海湾两岸,沿人民大道、海东快线、海滨大道、二环路、东盛大道等规划预控8条城市轨道交通通道	
四、公路网规划布局		
1.“两环十射六联”高速公路网(996公里)	两环	湛江环城高速公路,湛江绕城高速公路(局部路段共线)
	十射	一射:玉湛高速公路;二射:玉林至湛江吴川国际机场高速公路;三射:汕湛高速公路;四射:沈海高速公路;五射:湛江至吴川高速公路;六射:雷州半岛东线高速公路;七射:湛徐高速公路;八射:雷州半岛西线高速公路;九射:兰海高速公路;十射:湛江至南宁高速公路
	六联	一联:湛江机场高速公路;二联:湛徐高速公路乌石支线;三联:东雷高速公路西延线;四联:湛徐高速公路调风支线;五联:湛徐高速公路前山支线;六联:湛徐高速角尾支线
2.普通国道(1175公里)	G207	控制点:廉江良垌、遂溪遂城、城月、雷州客路、松竹、南兴、龙门、英利、徐闻下桥、海安
	G325	控制点:廉江城北、石岭、雅塘、青平、高桥、广西山口(粤桂界)
	原 G228	控制点:吴川塘尾、黄坡、龙头、官渡、遂溪黄略、廉江横山、青平、高桥、广西山口(粤桂界)
	新 G228	控制点:吴川、湛江、雷州、徐闻、遂溪、廉江(广东滨海公路)
3.普通省道(1776公里)	S284、S285、S286、S287、S288、S289、S290、S293、S373、S374、S375、S376、S388、S540、S543、S544、S545、S546、S547、S548等20条	
4.农村公路	县、乡、村道等	
五、航道网规划布局		
沿海航道(803公里)	主要航道	湛江港40万吨级航道(主航道)、东海岛港区航道、徐闻港区海安作业区主航道、徐闻港区荔枝湾作业区主航道、徐闻港区火车轮渡北港航道、徐闻港区南山作业区进港航道及碓洲水道等7条117公里

	重要航道	湛江港内航道（主航道）、东海岛南航道、亚士德航道、雷州湾港区进港航道、雷州港区流沙作业区主航道、雷州港区乌石作业区进港航道、遂溪港区北潭作业区主航道、遂溪港区角头沙作业区进港航道、廉江港区龙头沙作业区进港航道、吴川港区塘尾作业区进港航道等 10 条 200 公里
	一般航道	廉江港区营仔作业区主航道、南三河航道等 30 条 486 公里
六、油气管道网		
1.原油管道	国家管网原油管道湛江—粤桂边界、中石化原油管道廉江—茂石化、中石化原油管道湛江东兴炼厂油库—码头	
2.成品油管道	国家管网华南公司珠三角一期湛江—珠三角段、国家管网华南公司湛江—廉江、中石化管道湛江东兴炼厂厂区—码头及分销库等	
3.天然气管道	国家管网广西 LNG 外输管道粤西湛江—茂名支线、琼粤天然气管道、天然气管道县县通工程（建设龙门—徐闻天然气主干管网工程）	
七、综合客运枢纽布局		
一级综合客运枢纽	湛江吴川国际机场综合客运枢纽、湛江北站综合客运枢纽、湛江西站综合客运枢纽、徐闻港综合客运枢纽	
二级综合客运枢纽	吴川站综合客运枢纽、廉江北站综合客运枢纽、遂溪南站综合客运枢纽、雷州北站综合客运枢纽、徐闻北站综合客运枢纽、湛江东站综合客运枢纽	
三级综合客运枢纽	湛江站综合客运枢纽、廉江站综合客运枢纽、遂溪站综合客运枢纽、雷州站综合客运枢纽、徐闻站综合客运枢纽、廉江南站综合客运枢纽、雷州龙门站综合客运枢纽、东海岛综合客运枢纽	
八、货运物流枢纽布局		
综合物流园	湛江城西综合物流园、空港经济区物流园、黄略物流园、雷州乌石港口物流园、宝满港区物流园、东海岛港区物流园、徐闻临港国际物流园	
专业物流中心	麻章物流中心、海东新区物流中心、吴川物流中心、雷州物流中心、徐闻物流中心	

附表 2 湛江市重大交通基础设施规划项目建设时序表

序号	项目名称	建设内容及规模	建设时序	投资估算
合计 153 项				4253.02
一、铁路工程（14 项）				1020.87
1	广州至湛江铁路湛江段	新建铁路 400.1 公里，其中湛江段 64.71 公里	2020-2025	180.00
2	湛江宝满港区铁路专用线	新建铁路 14.62 公里	2022-2025	15.00
3	合浦至湛江铁路广东段	广东段新建铁路约 78 公里	2024-2028	156.53
4	湛江至海口铁路广东段	新建铁路 128.85 公里（陆路）及配套轮渡工程	2024-2028	353.13
5	粤海铁路乌石支线	新建铁路 28 公里	十五五	17.66
6	湛江东海岛港区铁路专用线	新建铁路 9.96 公里	十五五	12.27
7	深湛铁路湛江吴川国际机场支线	新建铁路 16.2 公里，设计速度 200 公里/小时	十五五	39.12

序号	项目名称	建设内容及规模	建设时序	投资估算
8	雷州奋勇高新区铁路专用线	新建铁路 14.7 公里	十六五	11.76
9	粤海铁路电气化改造	电气化改造，线路长度 140.4 公里	十六五	15.70
10	河唇至合浦铁路（河茂铁路西延线）	新建铁路 98 公里，其中广东境内 43 公里	远期规划研究	25.80
11	河唇至合浦铁路龙头沙支线	新建疏港铁路约 28 公里	远期规划研究	
12	张家界至海口铁路湛江段	新建高速铁路，湛江境内约 70 公里	远期规划研究	193.90
13	湛江吴川国际机场至吴川市区城际铁路 （衔接远期的滨海城际铁路）	-	远期规划研究	
14	雷州港区流沙作业区疏港铁路	新建疏港铁路约 15 公里	远期规划研究	
二、公路工程（81 项）				2471.54
（一）高速公路（17 项）				1043.96
1	沈海高速公路茂湛段改扩建工程（湛江段）	改扩建高速公路 108.593 公里，其中湛江段 51.2 公里	2019-2023	58.03

序号	项目名称	建设内容及规模	建设时序	投资估算
2	湛江机场高速公路	建设高速公路 24.537 公里，其中新建段 11.596 公里，改造段 7.198 公里	2020-2024	35.26
3	湛徐高速公路乌石支线	全长 22.309 公里，其中高速公路主线 16.583 公里，连接线 5.726 公里	2021-2024	20.06
4	渝湛高速公路龙头沙互通式立交工程	建设高速公路互通立交 1 处，匝道长 1.67 公里	2023-2025	1.85
5	南宁至湛江高速公路广东段	新建高速公路 30.18 公里	2024-2027	34.88
6	湛江环城高速南三岛至东海岛跨海通道工程	新建高速公路 38.23 公里，其中海底隧道段约 5.78 公里	十五五	133.63
7	玉林（省界）至湛江高速公路二期工程	新建高速公路 7.8 公里	十五五	15.60
8	汕湛高速公路吴川支线东延线（茂名至吴川高速公路湛江段）	新建高速公路 17.18 公里	十五五	19.35
9	湛江东海岛至雷州高速公路西延线	新建高速公路 40.72 公里	十五五	44.79
10	兰海高速公路改扩建工程	改扩建高速公路约 66 公里	十五五	75.00
11	湛徐高速公路改扩建工程	改扩建高速公路约 126 公里	十五五	143.00

序号	项目名称	建设内容及规模	建设时序	投资估算
12	雷州半岛西线高速公路	新建高速公路 148.6 公里	十五五	193.00
13	湛徐高速公路角尾支线	新建高速公路约 20 公里	十五五及以后	24.00
14	湛徐高速公路前山支线	新建高速公路 40 公里	十五五及以后	48.00
15	湛徐高速公路调风支线	新建高速公路 27.396 公里	十五五及以后	31.10
16	雷州半岛东线高速公路	新建高速公路 85 公里	十五五及以后	102.00
17	玉湛高速公路塘蓬至海田段改扩建工程	高速公路改扩建约 57 公里	远期	64.41
(二) 普通国道 (21 项)				669.09
1	国道 G325 线廉江向阳村至青平段改建工程	新建国道 56.009 公里	2022-2025	20.55
2	国道 G207 线遂溪广前至雷林段 (改) 扩建工程	改扩建国道 8.183 公里	2024-2025	1.13
3	国道 G207 线遂溪县穿城段改线工程	改建国道 15.808 公里	2024-2026	12.76

序号	项目名称	建设内容及规模	建设时序	投资估算
4	国道 G228 线雷州乌石至企水段（广东滨海旅游公路雷州乌石至江洪段）新建工程	新建国道 33.61 公里	2024-2027	25.19
5	国道 207 线至下泊靶场战备公路	改建省道 12.011 公里	2024-2027	7.30
6	国道 G228 线吴川市穿城段改线工程	新建国道 25.9 公里	2024-2027	19.38
7	国道 G228 线坡头奥体中心至调顺北段（广东滨海旅游公路坡头奥体中心至调顺北段）新建工程	新建国道 15.9 公里	十五五	13.97
8	国道 G228 线廉江石圭坡至广西交界山口段改建工程	改建国道 27.59 公里	十五五	15.51
9	国道 G228 线遂溪县穿城段改线工程	改建国道 19.8 公里	十五五	13.80
10	广东滨海旅游公路遂溪段	新建国道 77 公里	十五五	76.70
11	广东滨海旅游公路坡头段	新建国道 23.85 公里，含车行系统、慢行系统、滨海风貌带、配套服务设施	十五五	11.20
12	广东滨海旅游公路麻章段	新建国道 29 公里，含车行系统、慢行系统、滨海风貌带、配套服务设施	十五五	30.60

序号	项目名称	建设内容及规模	建设时序	投资估算
13	广东滨海旅游公路雷州东岸段	新建国道 78 公里，含车行系统、慢行系统、滨海风貌带、配套服务设施	十五五	82.10
14	广东滨海旅游公路雷州西岸段	新建国道 48 公里，含车行系统、慢行系统、滨海风貌带、配套服务设施	十五五	59.80
15	广东滨海旅游公路吴川段	新建国道 19 公里，含车行系统、慢行系统、滨海风貌带、配套服务设施	十五五	19.00
16	广东滨海旅游公路徐闻段	新建国道 154 公里，含车行系统、慢行系统、滨海风貌带、配套服务设施	十五五	162.30
17	广东滨海旅游公路廉江段	新建国道 41 公里，含车行系统、慢行系统、滨海风貌带、配套服务设施	十五五	42.70
18	国道 G207 徐城北至英利段扩建工程	改扩建国道 20 公里	十五五及以后	16.00
19	国道 G207 线谢家至蕃昌段改建工程	改建国道 14.131 公里	十五五	6.27
20	国道 G207 线雷州南兴镇区段改建工程	改建国道 6.006 公里	十六五	2.67
21	国道 G228 线黄坡至覃巴段改线工程	新建国道 34 公里	十六五	30.16
(三) 普通省道 (26 项)				427.00

序号	项目名称	建设内容及规模	建设时序	投资估算
1	省道 S548 徐闻港进港公路支线工程	扩建省道 1.88 公里	2023-2025	0.80
2	省道 S288 线麻章区文参至龙海天旅游区段改扩建工程	起于文参村，止于龙海天旅游区，约 28.189 公里，近期按照一级公路双向四车道标准对路面进行提质改造及拓宽改造，远期结合沿线用地开发，进行市政化改造，完善景观、步行和非机动车道及市政设施等	2024-2026	6.76
3	省道 S288 连接线（硃洲码头至硃洲镇）	新建二级公路双向两车道省道连接线 2.1 公里，线路自硃洲大道（S288）宋皇村委会路口引出，向北衔接拟新建的硃洲岛码头综合交通枢纽	2024-2027	0.14
4	湛江东海岛疏港公路（省 S293）东延至龙海天工程	起于现状疏港公路东端，止于龙海天，全长约 4.6 公里，一级公路双向六车道，作为省道 S293 延长线进行建设。完善提升服务周边宝钢、巴斯夫、中科炼化等企业物流，连接东海岛环城高速	2024-2027	6.44
5	省道 S288 线湛江经开区龙海天至东南码头段改建工程	起于龙海天旅游区，止于东南码头，约 10.14 公里，近期按照一级公路双向四车道标准建设，远期结合沿线用地开发，进行市政化改造，完善景观、步行和非机动车道及市政设施等	2025-2027	4.26
6	省道 S375 线河头镇区段改建工程	改建省道 8.29 公里	2025-2027	3.50
7	省道 S288 改线文参至湖光镇 S373 段改线工程	线路自东海岛 S288/S293 交叉口向西引出，南向北下穿东海岛铁路，跨海段与东海岛铁路并线（间隔 100m），穿过北岸红树林生态保护区间隙后，衔接湖镇规划南北向主干路，北止于 S373/X668 交叉口，约 9.2 公里	十五五	20.67

序号	项目名称	建设内容及规模	建设时序	投资估算
8	省道 S286 线湛江至廉江新塘仔段新建工程	新建省道 26.02 公里	十五五	20.56
9	省道 S286 线坡头平坦至坡头镇段改建工程	改建省道 28.1 公里	十五五	12.60
10	省道 S287 线廉江市石岭镇至新民镇段改建工程	改建省道 26.311 公里	十五五	23.68
11	省道 S289 线雷州市南兴至前山段改建工程	改建省道 68.5 公里	十五五	29.54
12	省道 S376 线徐闻县城至西连段改建工程	改建省道 35 公里	十五五	11.92
13	省道 S376 线外罗至县城段改建工程	改建省道 74.688 公里	十五五	36.29
14	省道 373 线疏港大道至雷湖快线段改造工程（新湖大道）	改扩建省道 10.15 公里	十五五	15.38
15	省道 S373 线雷州邦塘至企水段改建工程	改建省道 46.072 公里	十五五	20.63
16	省道 S388 线廉江萧屋至多浪段改建工程	改建省道 83.108 公里	十五五	39.19
17	省道 S545 线麻章里光至港门段改建工程	改建省道 50.39 公里	十五五	29.86

序号	项目名称	建设内容及规模	建设时序	投资估算
18	省道 S546 线湛徐高速至南兴镇段改建工程	改建省道 8.3 公里	十五五	5.60
19	省道 S285 线吴川下坡至梅北段改扩建工程	改建省道 5.245 公里	十五五	3.55
20	海川快线东延段（省道 S373 汕湛高速坡头出入口至吴川市区）改扩建工程	改扩建省道 8.4 公里	十五五	1.20
21	省道 S547 徐闻县新寮至角尾段改建工程	改建省道 82.5 公里	十五五及以后	30.87
22	省道 S544 线吴川梅录至塘缀段改线工程	新建省道 27.717 公里	十六五	19.15
23	省道 S290 雷州那双至乌石段改建工程	改建省道 31.26 公里	十六五	14.07
24	省道 S290 线廉江安铺至遂溪杨柑段新建工程	新建省道 18 公里	十六五	12.44
25	省道 S544 线廉江石城至湛江市区新建工程	新建省道 29.5 公里	十六五	20.38
26	省道 S548 线徐闻五里-龙塘-前山-下洋新建工程	新建省道 54.3 公里	十六五	37.52
（四）其他公路（17 项）				331.49

序号	项目名称	建设内容及规模	建设时序	投资估算
1	坡头区乾塘至龙头（省道 S081-官溜段） 道路工程	新建一级公路 13.372 公里	2018-2023	4.38
2	海川大道扩建工程	改扩建一级公路 10.848 公里	2021-2023	9.33
3	碓洲岛 X810 滨海旅游公路（碓洲环岛路） 改造工程	二级公路双向两车道，总长约 40km。项目主线长 30.5km，利用沿现状环岛路旧路线位布置；另有 13 段景点连接支线，长约 9.5km。其中，涉及镇区段主线道路（即现状海港路、教育路、国防路段）按市政化 10-12m 断面设计，车行道两侧各布设 1.5-2.5m 慢行道；其余段道路仍按 8m 现状公路断面宽度布置。路基宽度为 8-12m（镇区段宽 10-12m，其余路段宽 8m），路面宽 7m）	2024-2026	3.17
4	遂溪北部湾快线	总长 50.038 公里，按一级公路“4+2”车道标准规划（主车道双向 4 车道，辅道双向 2 车道），设计速度 80 公里/小时。计划分三段建设，其中西城快线西延线长 13.756 公里，国道 207 至下泊靶场战备公路长 12.011 公里，省道 S545 麻章里光至港门段改建工程（乌塘镇-港门镇段）长 24.271 公里	十五五	34.82
5	北潭港港口快线	新建一级公路 38.22 公里	十五五	19.11
6	调顺岛至海东新区跨海通道工程	新建跨海通道 10.95 公里	十五五	75.00
7	西城快线三期工程	新建一级公路 3.8 公里	十五五	5.14

序号	项目名称	建设内容及规模	建设时序	投资估算
8	雷湖快线快速化改造工程	改建一级公路 30 公里	十五五	32.00
9	县道 X668 线水粉至厚高段改扩建工程 (麻章大道)	改扩建县道 23.4 公里	十五五	27.51
10	麻章区太平镇雷湖快线至通明港公路工程	新建一级公路 7.61 公里	十五五	8.92
11	吴阳至机场快速公路	新建一级公路约 21 公里	十五五	11.50
12	吴川市火车站至茂名公馆公路新建工程项目	新建二级公路 15 公里	十五五	6.50
13	兴港大道延长线工程	新建一级公路 1.8 公里	十五五	1.80
14	通港大道工程	新建一级公路 1.6 公里	十五五	1.60
15	湖光快线西延线	新建一级公路 38 公里	十六五	26.60
16	东海岛出岛通道工程	新建跨海通道 8.7 公里	十六五	10.00
17	霞山至麻斜跨海通道工程	新建跨海通道 4.46 公里	远期	54.11

序号	项目名称	建设内容及规模	建设时序	投资估算
三、港航工程（37项）				501.76
（一）码头泊位（30项）				450.00
1	湛江港东海岛港区日光通用杂货码头项目	建设3个2万吨级通用杂货泊位，结构按5万吨级预留	2014-2025	11.18
2	招商湛江国际邮轮码头工程	新建1个8万吨级、1个3万吨级邮轮泊位，配备上下船设施、登船廊道和行车通道等其他配套辅助服务设施设备	2021-2024	5.74
3	琼州海峡客滚运输应急保障基地	设置2座水平船台，配置接驳用浮船坞1艘，透水平台一座；设置应急客滚泊位、消拖轮泊位、交通艇泊位及维修船舶靠泊泊位	2022-2024	3.20
4	湛江京信东海电厂项目配套专用码头	新建1个10万吨级煤炭泊位和5千吨级大件泊位	2022-2024	9.64
5	湛江港宝满港区集装箱码头一期扩建工程	项目建设规模为建设2个5万吨级集装箱专用泊位（水工结构按靠泊15万吨级集装箱船舶设计），可减载靠泊7万吨级集装箱船舶，设计年通过能力142万标箱	2022-2025	29.66
6	巴斯夫（广东）一体化项目液体散货码头	4座液体散货泊位，其中12万吨级油品化工泊位，2个8万吨液化烃泊位和1个5万吨油品化工泊位	2022-2025	25.30
7	广东廉江核电项目大件码头工程	新建一座满足3000吨驳船靠泊的大件码头	2023-2024	2.51

序号	项目名称	建设内容及规模	建设时序	投资估算
8	海安新港口岸开放项目	建设 2 个 5000 吨级泊位及海关联检配套设施	2023-2025	5.70
9	湛江东海岛东南码头改造及综合交通提升项目	新建 1000 吨级滚装车渡码头泊位 2 个（含已建结构段 24m）、长 58.8m、宽 26.5 m、码头顶高程 6.0m、前沿停泊水域底高程-2.8m、滚装码头设 3 级斜坡道，新建 1000 吨级旅游船泊位 1 个（长 68 m、宽 14 m）及引桥一座（长 53 m、宽 10 m），修建护岸 65 米；改造客运停车场 1 座，面积 2933 平方米，配设停车位 69 个、充电桩 21 座；改造旅游停车场 1 座，面积 4325 平方米，配设停车位 106 个、充电桩 29 座；新建车辆待渡场地 8141 平方米，客车停车场 3095 平方米；综合交通转运站，面积 5085 平方米，提升改造 3 公里进港路	2024-2027	3.60
10	硇洲新建码头	新建两个 1000 吨级滚装车渡码头泊位 2 个、500 吨级旅游船泊位 1 个和客运码头泊位 1 个，引桥 527 米，护岸 200 米	2024-2027	4.25
11	广东蓝水装备制造基地通用码头工程	新建 1 座 5 万吨级通用码头和 1 座海工装备平台	2025-2027	7.00
12	湛江港码头升级改造工程	升级改造 211#泊位、301#-302#泊位、303#-305#泊位、404#泊位、407#-409#泊位、410#-411#泊位	2025-2027	4.50
13	北潭港 5000 吨级码头升级改造项目	建设含 5 个 5000 吨级通用泊位的码头、码头硬件起货设备以及配套设施	2025-2029	12.78
14	湛江港东海岛港区 40 万吨级散货码头工程（华南铁矿石分拨中心）	新建 1 个 40 万吨散货卸船泊位和 1 个 15 万吨级散货装船泊位	十五五	40.00
15	湛江港东海岛港区公共液散码头工程	新建 8 万吨级以下 3 个液散泊位	十五五	15.00

序号	项目名称	建设内容及规模	建设时序	投资估算
16	湛江港宝满港区湛航集团霞海港码头迁建工程	新建2个5万吨级多用途泊位（结构按10万吨级预留）	十五五	22.04
17	湛江港宝满港区交通战备码头搬迁工程	建设1个5万吨级通用泊位（结构按10万吨级预留）及1个2万吨级登陆舰泊位（兼顾6000HP工作船靠泊）	十五五	7.40
18	湛江港东海岛港区公共液散码头	经开区拟在京信电厂与中科炼化间新建8万吨级以下3个液散泊位	十五五	15.00
19	湛江港徐闻港区四塘作业区货运码头工程	建设2个10万吨级散货码头、2个5万吨级集装箱泊位，2个5000吨级集装箱泊位，2个5万吨级通用泊位、3个5000-10000吨级通用泊位	十五五	20.00
20	徐闻粤琼高速客船码头项目	占地面积为300亩，年设计通过能力为80万人	十五五	20.00
21	琼州海峡北岸海巡基地项目	在琼州海峡北岸选址200米的岸线及后方约30亩的土地，拟建200米工作船码头、辅助业务用房面积1500平方米。加强海事部门对琼州海峡水域的有效监控，提高水上应急响应与救助能力，保障船舶航行安全，促进辖区水运经济的健康和有序发展	十五五	0.70
22	雷州半岛西部海巡基地项目	在雷州半岛西部选址200米的岸线及后方约30亩的土地，拟建200米工作船码头、辅助业务用房面积1500㎡。加强海事部门对雷州半岛西部的有效监控，提高水上应急响应与救助能力	十五五	0.40
23	雷州半岛东部海巡基地项目	在雷州半岛东部选址200米的岸线及后方约30亩的土地，拟建200米工作船码头、辅助业务用房面积1500㎡。加强海事部门对雷州半岛东部的有效监控，提高水上应急响应与救助能力，保障船舶航行安全	十五五	0.40

序号	项目名称	建设内容及规模	建设时序	投资估算
24	湛江港吴川港区多用途码头工程	新建1个5万吨级集装箱泊位	十五五	3.00
25	湛江港雷州港区乌石作业区多用途码头工程	新建2个5万吨级通用码头泊位	十五五	5.00
26	徐闻港滚装泊位扩建工程	徐闻港西侧新建6-8个客滚泊位，东侧建设8个通用泊位	十六五	8.00
27	宝满集装箱二期扩建工程	建设15万吨集装箱泊位4个	十六五	40.00
28	湛江港雷州港区乌石作业区集装箱码头工程	新建4个10万吨级集装箱泊位	十六五	42.00
29	徐闻港博赊作业区临港物流工程	建设2个10万吨级散货码头、2个5万吨级集装箱泊位，3个万吨级通用泊位	十六五	38.00
30	湛江港南三作业区海工装备基地	新建20万吨级通用泊位5个，配套建设海工装备加工设施	十六五	48.00
(二) 航道工程 (4项)				37.85
1	湛江港东海岛港区航道工程	航道长4.56公里，其中满足10万吨级散货船满载单向通航标准段长2.76公里，满足5万吨级油船、LPG船满载单向通航标准长1.8公里	2022-2023	6.76
2	湛江港东海岛港区日光通用杂货码头进港支航道工程	航道总长9.7公里，按满足2万吨级散杂货船满载乘潮单向通航标准建设	2022-2025	1.93

序号	项目名称	建设内容及规模	建设时序	投资估算
3	湛江港亚士德航道工程	拓宽、浚深航道 10 公里	2025-2027	17.16
4	湛江港廉江港区进港航道工程	航道长约 20 公里	远期	12.00
(三) 智慧港口、锚地 (3 项)				13.91
1	徐闻港区智慧港口建设	建设一体化“微服务”与“大数据”支撑架构；三个数据应用平台；八个数据应用子系统；一套智慧港口数字孪生应用体系；一套国产化云基础设施	2025-2026	0.21
2	琼州海峡北岸防台应急锚地	建设组合型应急锚地，其中海安港候泊和应急锚地布置 4 个单点锚位，角尾湾候泊和应急锚地布置 4 个单点锚位	2025-2027	2.24
3	湛江港湾内锚地改扩建工程	新建湾 1#锚地（万吨级危险品船舶）、湾 2#锚地（7 万吨级通用泊位船舶）、湾 3#锚地（30~40 万吨级船舶应急，兼 5 万吨级船舶待泊）、湾 4#锚地（5 万吨级危险品船舶），规划调整湾 5#锚地（万吨级通用货）	2026-2028	11.46
四、机场工程 (5 项)				10.00
1	雷州通用机场	按 A1 类跑道型通用机场设计，飞行等级为 1B，建设 700 米长×30 米宽跑道，建设 11 个机位站坪（含 7 个直升機位+2 个固定翼机位+2 个小型独立直升機位），以及 1 座全向信标台、航站航管综合楼、综合保障用房、机库等配套保障设施	十五五	5.00

序号	项目名称	建设内容及规模	建设时序	投资估算
2	徐闻通用机场	按 A1 类通用机场设计，飞行等级为 3B,建设 1 条 1800 米长×30 米宽的跑道、1 条 96.5 米 ×18 米的垂直联络滑行道、12 个机位 (10B、2 直)的站坪、1000 平方米的航管综合楼及空管、助航灯光、供电、供水、消防救援等相关配套设施”，投资估算修改为“7 亿元	十五五	5.00
3	廉江通用机场	新建通用机场 1 座	十五五	
4	坡头通用机场	新建通用机场 1 座	十六五	
5	湛江吴川国际机场二期	新建 T2 航站楼	十六五	
五、综合客运枢纽工程（10 项）				120.50
1	广湛高铁湛江北站综合交通枢纽配套工程	湛江北站站房及同步建设的综合换乘设施、交通接驳设施、停车场及相关配套附属工程；站场周边道路建设工程、土方工程、南北站前广场建设工程、地下综合管廊和停车场	2022-2025	49.66
2	广湛高铁湛江北站一体化工程	湛江北站红线内的升级改造工程，铁路红线外的道路工程、桥梁工程、隧道工程、照明工程和停车场等相关工程	2022-2025	18.50
3	湛江市西连接线综合公交枢纽站场	占地面积 104 亩，建筑面积 7.36 万平方米	2023-2025	3.20
4	硇洲新建综合交通枢纽工程	新建停车场 30000 平方米、新建充电桩 20 座、配套功能用房约 5000 平方米、客运集散中心 5000 平方米，进港道路 5 公里，新建停站场	2024-2026	与硇洲新建码头共计 4.25

序号	项目名称	建设内容及规模	建设时序	投资估算
		5000 平方米		
5	合湛高铁遂溪南综合客运中心站	新建二级客运中心站，占地约 79 亩，建设内容含站前广场、综合客运站、公共汽车站、出租车站及地下停车场等	2025-2027	3.16
6	广湛高铁湛江东站综合交通配套工程项目	项目总用地面积 28.2 公顷，其中站房工程用地约 1.5 公顷，广场及市政配套工程用地 26.7 公顷	十五五	17.18
7	湛江市调顺水上旅游中心工程	占地约 208 亩，拟以城市公共客运码头为驱动，打造城市水上旅游会客厅，建设新型港城综合体	十五五	20.00
8	琼州海峡（徐闻）综合交通枢纽	规划总用地面积 0.8 万平方公里，建设客货兼备的多功能综合交通枢纽、数字化综合交通管理服务中心、“交通+”智慧融合发展中心、绿色交通示范高地	十五五	8.00
9	廉江市汽车总站迁建工程	占地面积 100 亩，拟建集物流、快递、维修等功能的综合客运站	十五五	0.80
10	遂溪县交通驿站	(1)北坡驿站：省道 S545 线与省道 S290 交汇处的北坡镇区附近县土储中心收储的地块。(2) 茶亭驿站：国道 G207 与省道 S374 交汇处的茶亭附近。(3) 城月驿站：城月收费站附近。(4) 河头驿站：省道 S290 与省道 S374 交汇处的河头镇区附近。(5) 草潭驿站：草潭镇区附近雷林林场一侧。(6)界炮驿站：规划建设的通港公路洋青镇至界跑镇的转折处附近。(7) 乌塘驿站：规划的北部湾快线乌塘镇区白水塘村附近，主要建设内容及规模：每个驿站占地 350 亩，主要建设餐饮、休息等旅客服务基础设施；加油站、充电及车辆维修等配套服务；产品仓储、冷链物流、展销场所等	十五五	待定

序号	项目名称	建设内容及规模	建设时序	投资估算
六、货运物流枢纽工程（6项）				128.35
1	湛江西（货）站货场改扩建二期工程	湛江西站货场货1、货2道由尽头式改建为贯通式货线，货3道尽头式延长，并增设安全线1条，以及相配套货场设备和设施	2021-2023	1.70
2	湛江国家骨干冷链物流基地	依托存量设施群布局建设的大型冷链物流基础设施，是整合集聚冷链物流资源、优化冷链物流运行体系、促进冷链物流与相关产业融合发展的基础支撑、组织中心和重要平台	2023-2025	
3	湛江西（货）站铁路物流基地	占地面积约2280亩，货场装卸有效长达5800米，铁路货运量1450万吨/年，公路港仓储量19万吨	2024-2028	46.45
4	湛江(吴川)空港物流园区	一期占地面积1500亩	十五五	30.00
5	湛江空港经济区起步区一期工程智慧物流产业园项目	建设园区内8条道路总长约13.55千米，配套建设13.55千米排水管道工程；拟建设排渠及连通管工程，机场高速下凹处排水连通管1.3千米；拟建设368个停车位的停车场1个，配备140个直流充电桩；建设33.15万平方米空港物流仓库1个；建设112万平方米标准化厂房一座等	十五五	45.20
6	徐闻临港国际物流园区	新建规划能力1000万吨/年，占地面积57万平方米	十五五及以后	5.00