

福州市综合立体交通发展战略规划

(2021-2035)

征求意见稿

福州市交通运输局
交通运输部规划研究院
2023年4月

目 录

前 言	1
一、 发展基础	2
(一) 城市发展特点	2
(二) 综合交通发展现状	5
二、 战略分析	8
(一) 国际性综合交通枢纽城市特征分析	8
(二) 对标分析	12
(三) 形势要求	19
三、 实施策略	24
(一) 总体思路	24
(二) 实施路径	25
四、 发展目标	27
五、 全方位打造国际枢纽集群	30
(一) 建设国际深水大港	30
(二) 建设“海丝”国际枢纽机场	32
(三) 建设“海丝”“陆丝”双向国际陆港	33
(四) 推动枢纽集群化联动化发展	34
六、 全面提升对外辐射能级	36
(一) 构建“两轴四廊”对外综合运输大通道	36
(二) 完善外联内畅的骨干交通网	38
(三) 深化两岸城市交通联系	40
七、 高水平构建城市骨干交通系统	40
(一) 推进市域轨道交通建设	40
(二) 加快推进高快一体	41
(三) 推动枢纽站城一体化发展	42

八、 提高国际及区域影响力	44
(一) 打造连接全球的国际运输网络	44
(二) 推进高端航运要素集聚	45
(三) 提高机场国际运转效率	46
九、 提高运输服务整体竞争力	47
(一) 大力发展多式联运	47
(二) 大力发展枢纽经济	48
(三) 大力发展数字交通	50
十、 构建现代化交通行业治理体系	51
(一) 推进治理能力现代化	51
(二) 推动交通绿色低碳发展	52
(三) 加强韧性交通建设	53
十一、 重大工程	54
(一) 国际海空港扩能提级工程	54
(二) 轨道交通提速扩面工程	55
(三) 都市圈路网高快一体工程	56
(四) 现代货运枢纽补链延链工程	57
十二、 措施建议	58
(一) 争取国省支持	58
(二) 争创试点示范	58
(三) 完善专题研究	58
(四) 强化组织协调	59
附件一 福州市综合立体交通图集	60
附件二 福州市综合立体交通发展重点建设项目表	63

前 言

福州枕山、面海、襟江，是海上丝绸之路的重要起点和距离台湾本岛最近的省会城市，在国家和福建工作大局中具有特殊重要地位。2021年3月习近平总书记在闽考察时明确提出“四个更大”重要要求和四项重点任务，为新时代新福建发展指明了方向。福州是习近平新时代中国特色社会主义思想的重要孕育地 and 实践地之一。加快实现习近平总书记为福州亲自擘画的现代化国际城市宏伟蓝图，福州交通运输行业必须坚持“3820”战略工程思想精髓，以高质量发展为主题，充分发挥海港、空港、陆港优势，构建高水平高质量综合立体交通网络，全方位朝着国际性综合交通枢纽城市迈进，全面支撑强省会战略、国际化大城市建设，全方位服务和保障福州在全方位推进高质量发展超越中当龙头、走前列、作示范。

研究编制《福州市综合立体交通发展战略规划（2021-2035）》旨在贯彻落实《交通强国建设纲要》和《国家综合立体交通网规划纲要》，贯彻落实市委市政府战略部署，围绕将福州打造为国际性枢纽城市的战略目标，提出综合立体交通发展战略、目标、路径，以及重点任务和重大工程。

本研究规划范围为福州全域，并充分考虑福州与省内地市、相邻城市群的交通联系以及与台湾地区的融合发展。规划对象涵盖公路、水路、轨道交通、民航、邮政等多种方式，研究基年为2020年，目标年为2035年。

一、发展基础

（一）城市发展特点

党中央、国务院以及福建省委省政府高度重视福州发展，赋予福州“七区叠加”的政策优势，福州都市圈成为第二个获批的国家级都市圈。深入实施福建“强省会”战略，福州经济持续高位高速增长，2020年GDP总量进入全国“万亿俱乐部”，2021年经济总量（1.13万亿元）位居全省第一，比2016年接近翻番，增速位居全国24座“万亿城市”之首。

产业体系全、质量高，企业龙头效应显著，战略性新兴产业加快崛起。福州是国家加快建设现代化经济体系的排头兵，现有6个国家级重点产业园区，已形成纺织化纤、轻工食品、机械制造、电子信息、冶金建材等5大千亿产业集群。136家工业龙头企业工业增加值占全市3000家规上工业增加值的10%以上。数字经济竞争力¹位居全国第12，数字经济和海洋经济规模突破7500亿元，合计占GDP比重达74%，新型功能材料产业集群列入国家首批战略性新兴产业集群。国家级高新技术企业数量增至2052家，全社会研究与试验发展投入强度（2.2%）居国内省会城市前列。

¹ 中国信通院2020年发布的《中国区域与城市数字经济发展报告》

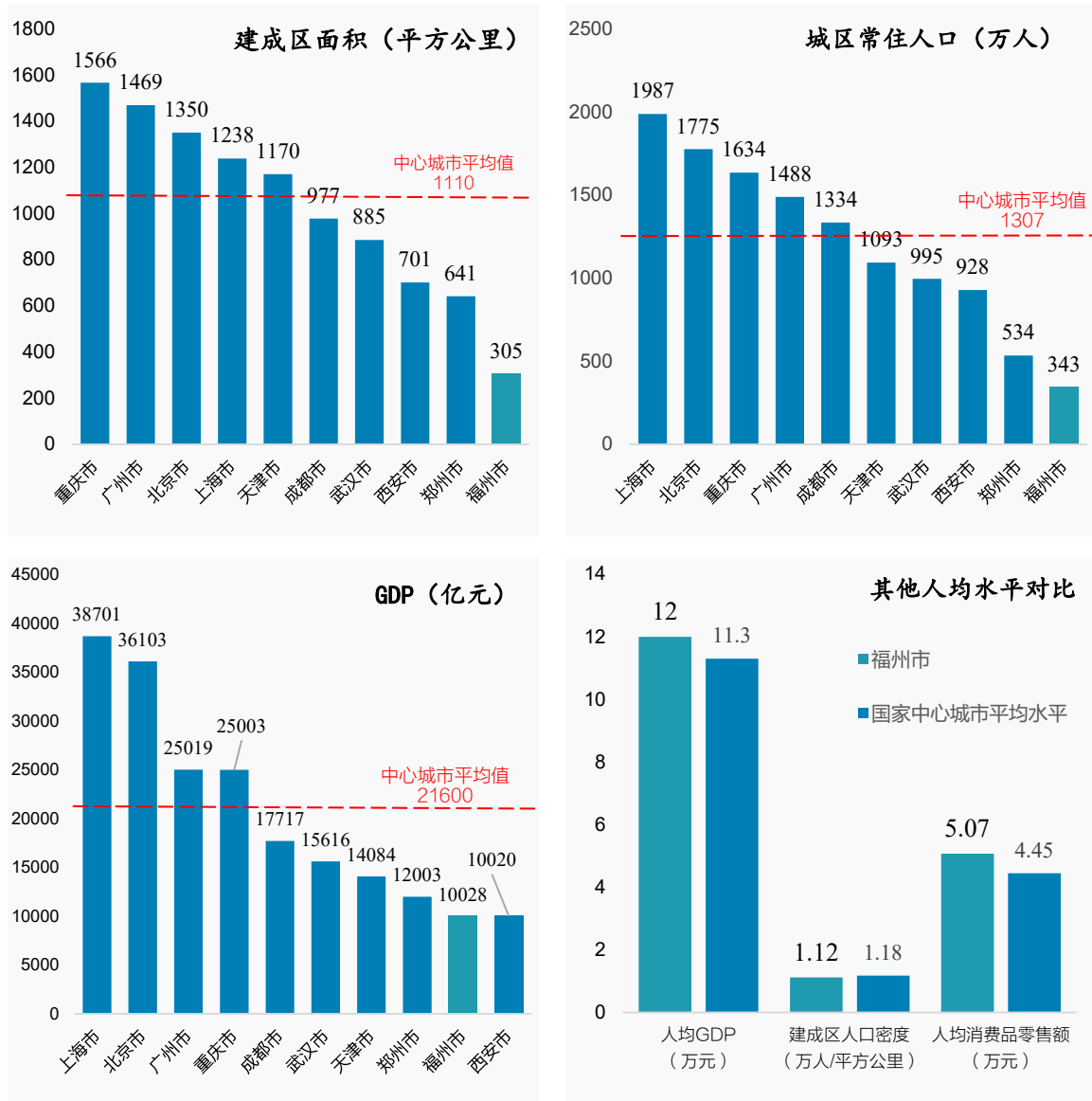


图 1 福州与国家中心城市基本数据对比

人均发展指标水平较高，城市规模、经济总量、中心城区辐射能力仍有较大上升空间。与 9 个国家中心城市对比，福州市域陆地面积仅次于重庆、北京、成都，与天津市基本相当，但城区规模和人口总量均偏小——城市建成区面积、城区常住人口远低于 9 市平均水平。经济总量虽已跨过“万亿”门槛，

但仅相当于 9 市平均值的一半，与最接近的郑州尚有约 1000 亿的差距。中心城区的辐射带动能力不强——中心城区人口仅占全市的 50%，经济总量占比约 60%。人均指标处于较好水平：福州人均 GDP、建成区人口密度、人均消费品零售额等多个指标均已高于或接近国家中心城市平均水平，具备持续向上发展的基础。

立足“海丝”“陆丝”节点优势，贸易朋友圈持续扩大，但总规模和国际化程度仍待加强。福州发挥海上丝绸之路的重要起点港口城市优势，积极融入“海丝”核心区建设，不断扩大“朋友圈”，已与 200 多个国家和地区建立了贸易往来。近三年进出口贸易总值保持年均 14.7% 的高速增长，但总规模仍偏小，不及省内厦门和 9 个国家中心城市的平均水平。外向型经济发展仍有较大拓展空间，2020 年中国外贸百强城市排名第 38（厦门第 7），主要贸易伙伴以东盟（35.9%）、美国（30.8%）及欧盟（24.6%）为主，国际知名度和外贸竞争力仍有待提高。

榕台合作交流基础良好、前景广阔。福州是距离台湾本岛最近的省会城市（仅 68 海里），与台湾隔海相望、一水相连。福州是大陆与台湾经贸交流合作先行区，在国台办、福建省对台惠台措施基础上，印发了“68 条”惠台措施，现有国家级台商投资区一个。近三年福州对台转口贸易、跨境电商、海运快件等快速发展，已成为推动福建对台出口高速增长新引擎，榕台贸易额年均增长 30%，达到 156.2 亿元。

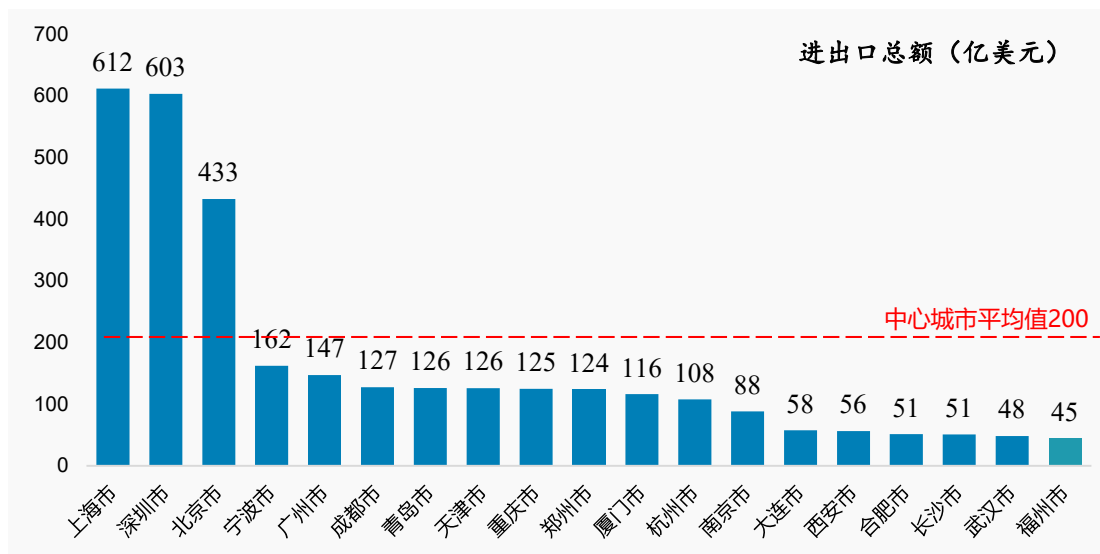


图2 福州进出口总额国内排名第19（2021）

（二）综合交通发展现状

福州是省内唯一具备沿海港口、高等级内河航道、民航运输机场、轨道交通、公路、管道、邮政快递等全方式交通运输体系的城市。党的十八大以来，福州交通快速发展，海空港枢纽地位不断凸显，交通运输向现代服务业加快转型，综合交通发展水平总体进入全国先进行列。

1. 现代化基础设施网络加速成型

港口货运吞吐量全省第一。福州港“南集北散”总体格局基本确立，现有万吨级以上泊位51个，具备承接20万吨级集装箱船和30万吨级大型散货船靠泊作业能力。近三年货物吞吐量年均增长8.8%，位居全国前列，大宗散货、整车滚装、集装箱等货类运输已具备一定规模优势。

机场跻身“千万级俱乐部”。福州长乐机场现有航空公司

34家，通航城市75个，开通运营国内外航线103条，旅客吞吐量最高突破1400万人次大关，已跻身国内大型航空港行列。国际航线已覆盖12个国际城市和4个地区城市，国际连通度逐步提升。

“轨道上的福州”初具规模。铁路总体形成“六干三支”的铁路网络体系，通车里程542公里，有三条时速250km以上高速铁路，基本实现“县县有快铁”。福州站客流量近1300万人次，是省内第一、南昌铁路局内第二大站。地铁1、2号线开通运营，温福高铁、透堡至杜坞港后方铁路、城际铁路F1线以及地铁五条线路同步建设，“轨道上的福州”加快成型。

公路网更加便捷完善。公路网总里程突破1.1万公里，规模和面积密度均居全省前列。以福州主城为中心辐射的“三纵三横一环”高速公路主骨架基本形成，基本实现80%的乡镇30分钟上高速。普通国省道通车里程达到1288公里，技术等级结构逐步优化。

闽江航运全面复兴启动。2021年水口坝下工程船闸试通航成功，南平以下闽江干流1000吨级航道已畅通，为实现南平—福州江海联运、江海直达创造条件。

2. 现代客货运输体系不断完善

客运服务质量稳步提升。福州南站、长乐机场GTC等综合交通枢纽建设改造持续推进，多层次客运枢纽体系基本建成。公交都市初步创建，万人公交车拥有量25.71标台，远超全国平

均水平，地铁接驳专线、爱心公交、部队特约公交等特色公交线路发展有序，公共交通正点率达到 90%以上，城市挺进绿色交通时代。

“交通+”集聚效应显著。交通对城市培育经济发展新动能的推动作用逐渐显现：先后获批国家级临空经济示范区、国家冷链物流基地、国家粮食应急储备基地；临港产业集群出具规模，规模以上工业总产值达到 8177 亿元。邮政快递业务量位居全省第一，获批“中国快递示范城市”，设有对台全国唯一水陆路邮件总包互换局。

3. 对外运输网络不断扩大

国际物流体系稳步构建。开通运营“丝路海运”品牌国际航线 13 条、港台航线 14 条、外贸内支线 40 条，与马来西亚巴生港、马六甲港、新加坡港、美国塔科马港等港口签署友好港协议。开辟“丝路飞翔”国际货运航空航线 13 条（含港澳台地区），其中全货机航线 4 条，航点覆盖洛杉矶、法兰克福、伦敦、巴黎等国际主要城市。开行福建首列中老国际货运班列，福州—莫斯科的中欧班列“闽都号”每月常态化开行 3 列，线路辐射哈萨克斯坦等中亚五国、俄罗斯及德国汉堡等地区。

榕台交通往来持续深化。福州港是国家对台直航试点口岸之一，目前已开通至台湾货滚航线、至高雄货运直航，以及马尾—台湾跨境电商货物海运直航专线，提供双向直航的海运干线物流服务，2021 年对台海运直航货物吞吐量、集装箱吞吐量

分别达到 640.44 万吨、33.65 万 TEU，位居全省第一。“福州—台北”航空邮货专线、自主邮货运输航线运营稳定，2021 年实现对台载运货邮吞吐量 4270 吨。

4. 行业治理能力稳步提升

智慧绿色发展卓有成效。交通从“治理”加快向“智理”转变，在港口、公交、出租汽车、公路以及内河等领域投入使用智能调度、运行监控等系统，决策分析水平和服务效率大幅提升。绿色低碳运输方式加快形成，全市道路运输清洁能源、新能源车辆保有量近 2 万辆，实现营运黄标车全面淘汰。依托高校科研、新材料和新工艺，使路面旧材料得以 100% 的循环再利用。

“放管服”改革持续深化。多项不见面审批服务和定制审批服务大力推广，实现交通工程建设项目“四统一”、国内船舶代理和运输代理业务备案“秒批”。

二、战略分析

（一）国际性综合交通枢纽城市特征分析

《国家综合立体交通网规划纲要》提出了建设 20 个左右国际性综合交通枢纽城市，包括 4 个直辖市、4 个计划单列市、12 个省会城市。

专栏 1 20 个国际性综合交通枢纽城市

东部（12 个）：大连、沈阳、北京*、天津*、青岛、上海*、南京、杭州、厦门、深圳、广州*、海口。

中部（3 个）：哈尔滨、郑州*、武汉。

西部（5 个）：西安*、重庆*、成都*、昆明、乌鲁木齐

注：标*为国家中心城市

国际性综合交通枢纽城市主要具有以下五个显著特征。

一是国家重大战略实施的关键节点，具备优渥的交通区位条件和强大的资源承载能力。国际性综合交通枢纽城市是国家和区域经济社会大格局中的关键节点，城市定位包括国家中心城市、全球海洋中心、长三角中心城市等，是推进京津冀协同发展、长江经济带发展、粤港澳大湾区建设等国家重大战略实施中的战略支点。居海陆空交通要冲位置，均位于国家综合立体交通网“6 主轴 7 走廊 8 通道”主骨架上，有 9 个城市位于“四极”，是多条国际国内综合运输通道交汇节点。经济容量大、辐射能力强、腹地条件良好。以东部 10 个拥有大型港口的国际性综合交通枢纽城市²为例，其国土面积仅占全国的 0.82%，常住人口数量占全国的 8.6%，城镇化率基本在 80%以上，GDP 占全国的 16%，对外贸易总额占到全国的 35%。

二是综合交通基础设施健全完善、无明显短板，发展水平大幅领先全国平均水平。国际性综合交通枢纽城市普遍构建了发达的公路网、多层次的轨道交通网络、高等级民航机场，沿海城市还拥有规模化的港口。以东部 10 个城市为例，高速公路

² 东部 10 个拥有大型港口的国际性交通枢纽城市：大连、天津、青岛、上海、南京、杭州、厦门、深圳、广州、海口。结合福州沿海特点，后续特征分析以这 10 个城市为主。

和一级公路密度平均值分别达到 8.4 和 9.4 km/km²，是全国平均水平的 5.0 和 7.3 倍；铁路和高速铁路（时速≥200 km）密度平均值分别达到 6.5 和 2.6，是全国平均水平的 4.3 和 6.6 倍；万吨级以上泊位总数达到 694 个，占全国沿海港口万吨级泊位数量的三分之一，除厦门以外其他城市均建有 4F 级民航机场。

三是运输体量和规模优势明显，对城市以及周边区域有较强的辐射和集聚效应，是人流、物流、资金流的汇聚中心。国际性交通枢纽城市多位于发展较成熟的都市圈或城市群中心，城市间生产生活联系紧密、交通需求旺盛。东部 10 个城市年客运总量达到了 15.5 亿人，年货运总量达到了 52.3 亿吨，承担了全国交通运输业产值、营运性客运量、营运性货运量的 16.29%、16.62%、10.63%；民航旅客吞吐量和货邮吞吐量值平均达到 4399 万人次和 100 万吨，是全国水平的 7.8 倍和 12.7 倍，上海、广州、杭州等 5 个机场旅客和货邮吞吐量位居全国前十；港口货物吞吐量平均达到 3.74 亿吨，累计占全国的四分之一；集装箱货物吞吐量平均达 1580 万 TEU，接近全国的三分之二。以上海虹桥等为代表的大型综合交通枢纽成为城市新型经济重要增长点，虹桥综合交通枢纽建成运营以来，每天集散客流量能力达到 48 万人次，机场周围 2km 内共吸引 200 多家世界著名外资企业，为城市发展带来了显著的经济和社会效益。

四是具有较强的国际影响力和竞争力，能广泛融入国际交通网络，是国家对外交通门户和重要枢纽。20 个城市涵盖了国

内 8 大集装箱干线港、5 大中欧班列集结中心，有 16 个城市定位为国际航空枢纽、国际枢纽海港、国际铁路港，是国家交通中枢和资源要素配置的重要节点。民航国际航线数量多、覆盖范围广，港口外贸货物占比高，中欧班列稳定运行，具有广泛的国际影响力：以东部 10 个城市为例，平均通航国家及地区 25 个、通航国际城市 48 个、开通国际及地区航线 58 条，三项指标最多的均为广州，分别为 50 个、130 多个、190 多条；港口外贸货运吞吐量平均达到 1.76 亿吨，最高的青岛港达到 4.5 亿吨；除杭州、大连、海口外，各城市均已稳定开通中欧班列，最多的南京和青岛已累计开通 1800 列，天津、深圳、广州在 400-500 列之间。

五是先进运输组织模式发展较成熟，交通智慧化、数字化、可持续化发展水平高。国际性交通枢纽城市是交通运输新技术、新业态、新模式最先最广应用的地区，旅客联程运输、货物多式联运、绿色配送等现代化运输组织方式等得到长足发展。20 个城市中已开展多式联运示范工程建设的有 18 个、城市绿色货运配送示范的 10 个、综合运输服务示范城市的 9 个，天津、深圳、重庆、厦门、西安、昆明已完成多期多式联运或绿色货运配送示范工程。智慧交通、数字交通比重逐渐增加：杭州建成了“5+1+1”智慧交通工程，形成智慧交通“杭州模式”。深圳市大力推进智慧交通基础设施，基本建成数据驱动的智慧交通产业体系，全市智能网联汽车产业规模达到了 1066 亿元。

（二）对标分析

总的来看，福州交通牢牢把握先行官定位，为落实国省重大战略、服务经济社会发展提供了重要支撑，整体已跨入新时代高质量发展新阶段。与东部沿海 10 个国际性交通枢纽城市相比，福州在港口、民航、公路、铁路、运输规模、国际化、交通经济贡献度等 7 个领域共 26 个发展指标³中平均排名第 8，整体交通发展水平与杭州、南京、大连等较为接近⁴，已具备冲击国际性交通枢纽城市的基础条件。福州在高速铁路及铁路里程、高速公路及公路里程、港口万吨级泊位数量等方面具有一定优势，五个指标与东部 10 市相比排名均进入前五，其中高速铁路（时速 $\geq 200\text{km}$ ）里程仅次于广州位居第 2，高速公路里程位居第 5。但在一些关键领域，福州与建设国际性交通枢纽城市的要求相比仍有不小差距，主要表现在**基础设施、运输规模、国际化水平、先进组织模式**等方面。

³ **港口**：万吨级泊位数量、外贸货运吞吐量、集装箱班轮航线数量、港口货物吞吐量、港口集装箱吞吐量；**民航**：民航旅客吞吐量、民航货邮吞吐量、民航机场等级；**铁路**：高速铁路里程、高速铁路密度、铁路里程、铁路密度、城市城际轨道里程；**公路**：高速公路里程、高速公路密度、公路里程、一级公路里程、一级公路密度、高速及一级公路占比；**运输规模**：全社会客运量、全社会货运量；**国际化水平**：国际通航航线数量、通航国家及地区数量、通航国际城市数量；**交通经济贡献度**：交通运输业产值、交通运输业占第三产业比重。

⁴ 与杭州、南京、大连相比，福州分别在 12 个、10 个、9 个发展指标中处于领先地位。

1. 综合交通基础设施发展不均衡，存在结构性问题，机场和一级公路成为突出短板。

高等级公路密度不高，一级公路发展严重滞后，铁路发展不够均衡。福州高速公路密度排名第 9，与名次接近的青岛、南京、厦门存在较大差距。一级公路里程和密度排名均垫底，密度仅为名次接近的海口和大连的 64%和 23%，与排名头部的厦门、南京、广州差距巨大。高铁密度与南京、厦门接近，但铁路密度不及南京、厦门。

核心枢纽能级不强且有结构性不足。福州长乐机场为唯二现状等级为 4E 的机场，民航旅客、货邮吞吐量规模均垫底，在国内分别排到第 28、25 名，并且是唯一一个仍未通轨道交通的机场。港口货物吞吐量排名位居全国前 20 左右，与省外大港相比优势并不突出；集装箱短板明显，吞吐量（全球第 49）仅分别为大连（全球第 32）和厦门（全球第 14）的 40%和 30%。

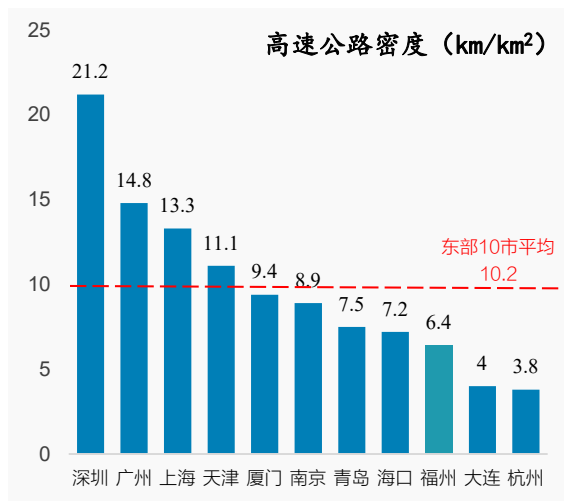
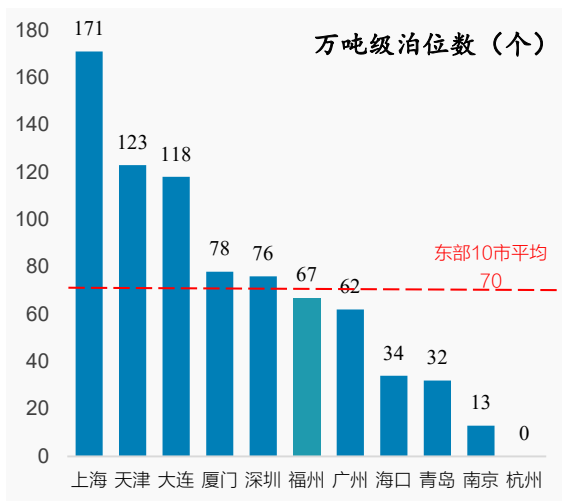
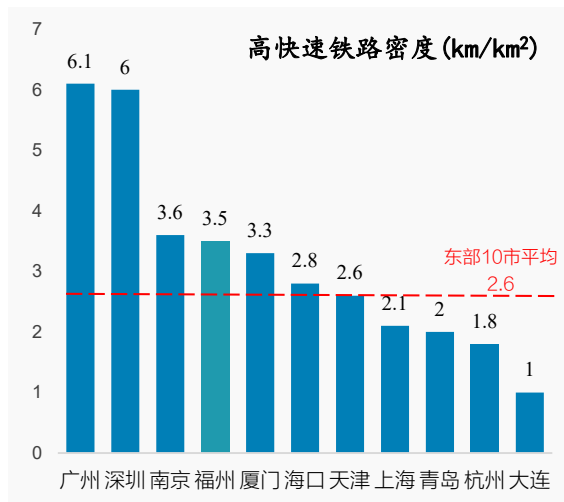
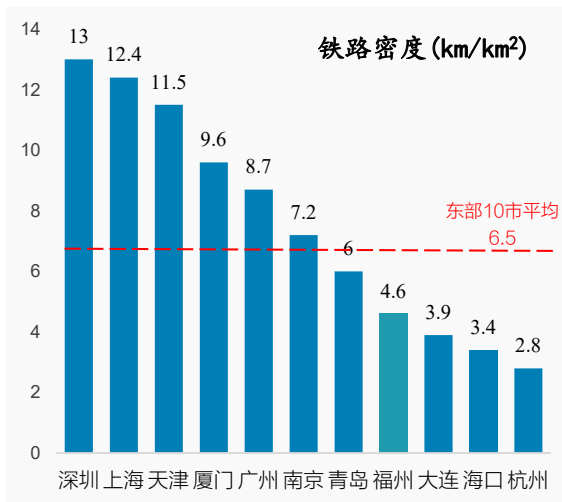
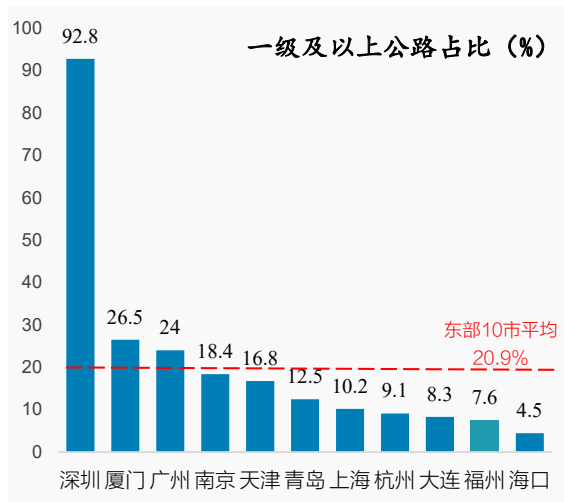
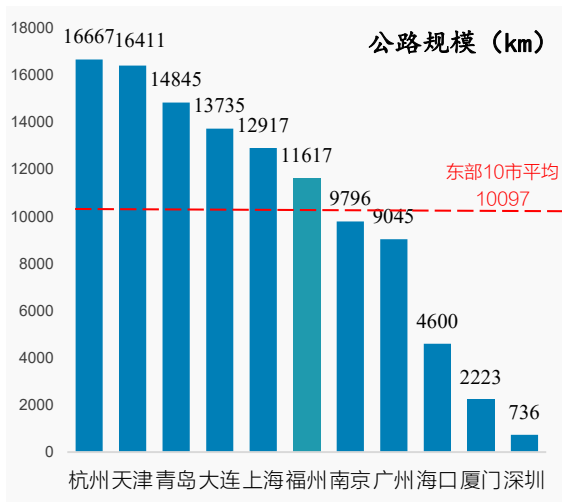


图3 福州与东部10市公路规模、高速公路密度、一级以上公路占比、铁路密度、高速铁路密度、港口万吨级泊位对比

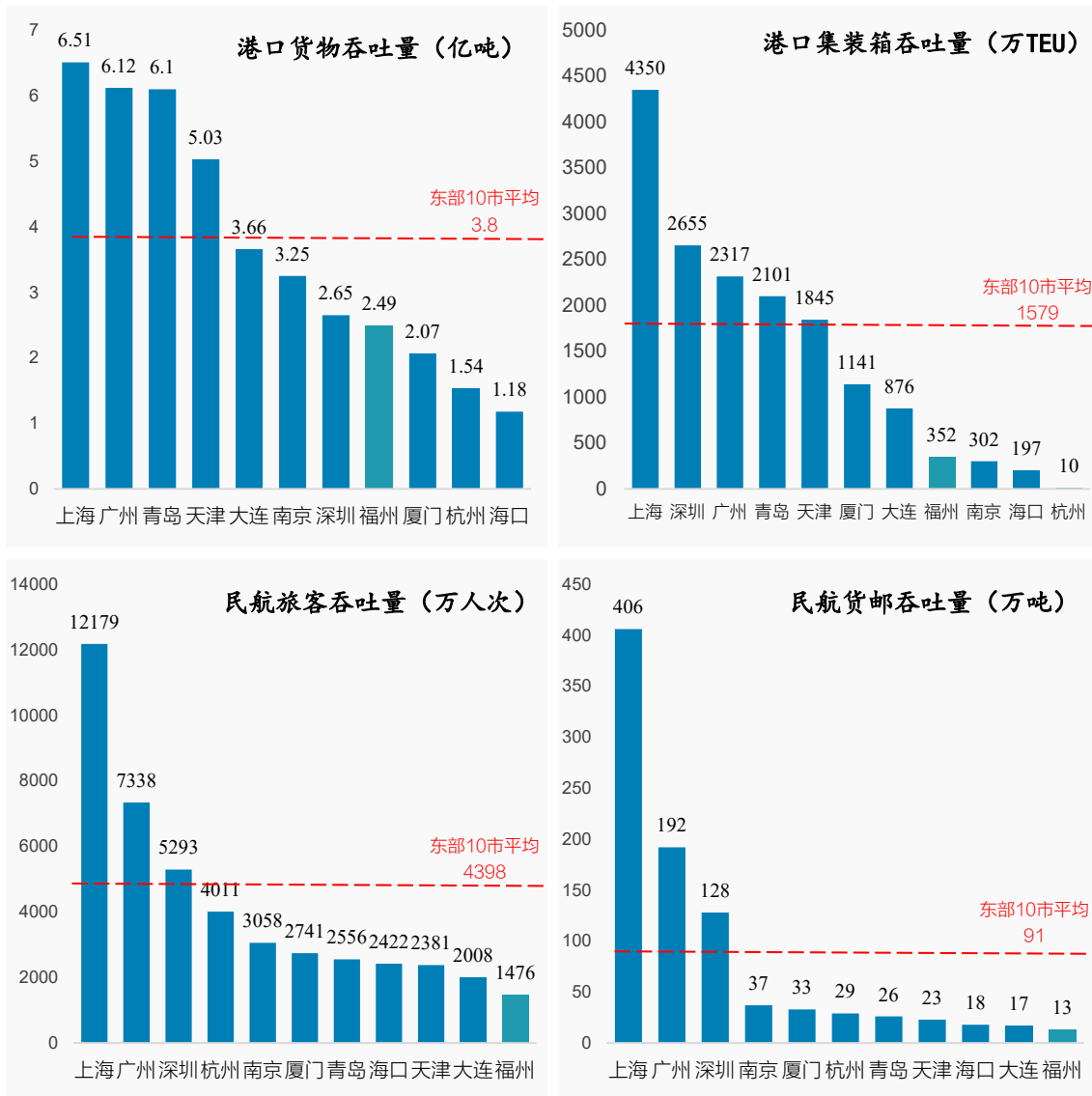


图4 福州与东部10市民航旅客、民航货邮量；
港口货运量、集装箱量对比

2. 都市圈内外交通联系度偏低，运输规模体量仍有较大上升空间，基础设施溢出效应较弱，尚未成为有较强辐射引领效应的区域“一极”。

福州都市圈内部莆田、南平和宁德等经济总量较小，由此导致都市圈交通需求不足、交通联系度偏低。手机信令数据分析结果表明：福州都市圈内部 OD 总量仅为厦漳泉都市圈的 40%；福州至国内主要城市、省内各地市的 OD 总量比厦门分别低 34%、38%，与东北、华北、华南交通联系差距超过了 50%，与粤港澳大湾区的联系不及厦门一半。整体运输规模与沿海国际性交通枢纽城市相比位居中游，全社会客运量（1.3 亿人次）与天津（1.7）、南京（1.1）、大连（1.1）等较为接近，优于厦门（0.4）和青岛（0.8）；货运量（3.3 亿吨）整体规模与杭州（3.6）、厦门（3.3）、大连（3.4）、深圳（3.4）接近，但与头部城市如广州（9.2）、天津（5.2）、南京（4.8）仍有差距。福州临空经济发展指数⁵在全国 37 个临空经济示范区中排名第 36，尚未承担起地区经济引擎的作用，与国家级临空示范区的定位存在较大差距。

⁵ 国家发改委综合运输研究所、航空经济发展协同创新中心、中国城市临空经济研究中心联合发布的《中国临空经济发展指数 2021》

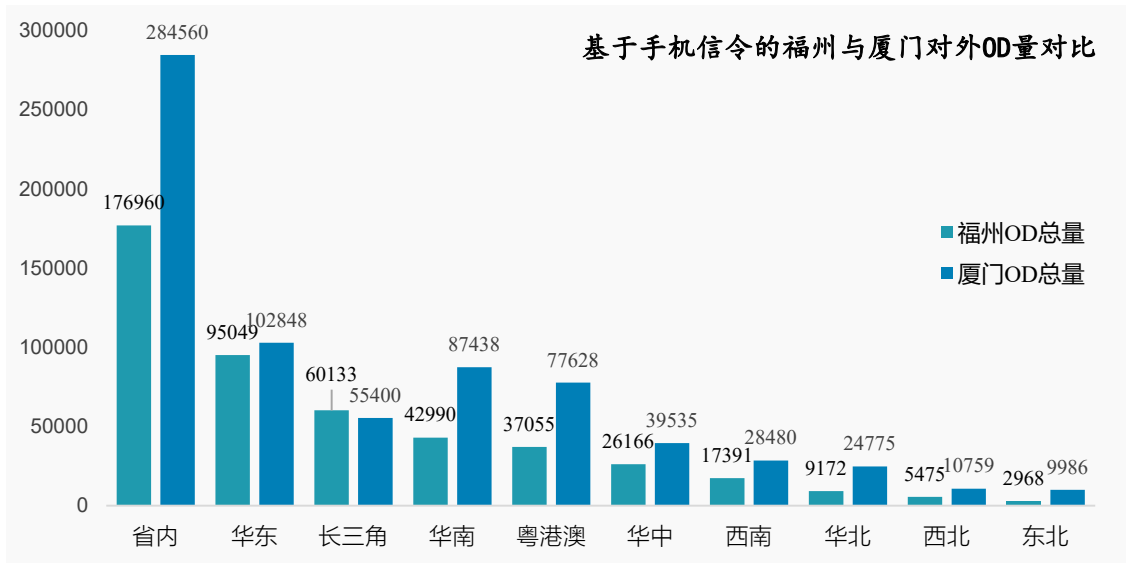


图5 福州与厦门对外OD量对比（基于手机信令数据）

3. 国际化参与度偏低，国际运输规模和航线覆盖范围均处于劣势。

福州国际贸易总额约为10个城市平均值的三分之一，接近大连、南京。外贸水平不强造成了机场和港口等核心枢纽的交通需求弱，交通辐射范围较小。福州港直接腹地限于市域及南平、宁德等经济薄弱地市，间接腹地局限于江西、浙南、湖南等经济体量小、对外贸易弱的区域。福州外贸集装箱仅为厦门的五分之一，国际及地区民航航线数量与厦门相差不大，但与广州等国际枢纽机场相比差距明显，同时国内国内航点覆盖率也仅30%左右。国际货运班列刚刚起步发展，辐射范围和国际影响力均较弱。

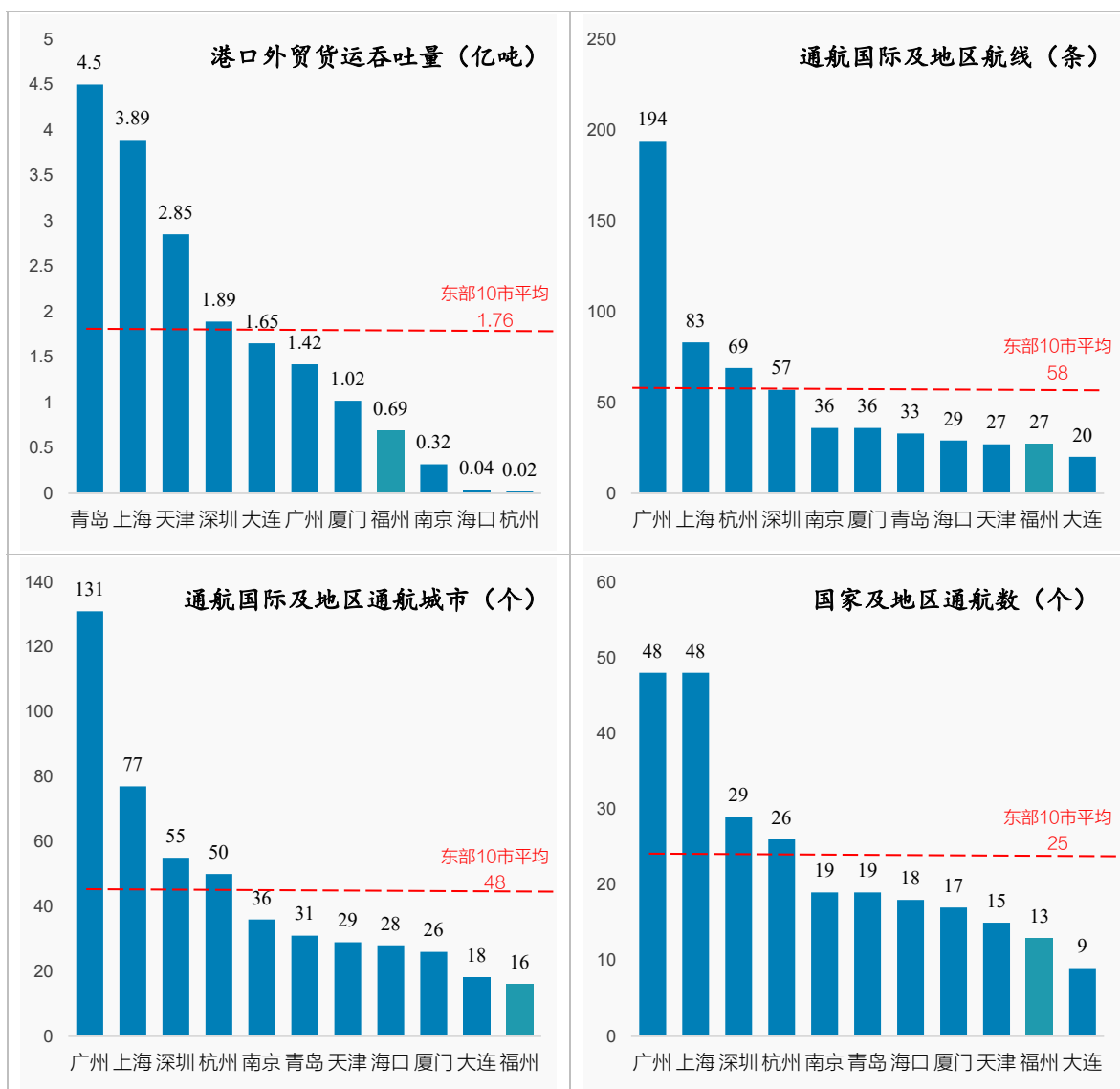


图6 福州与东部10市外贸货物吞吐量、通航国际城市数量、开通国际及地区航线数量对比

4. 联程运输、多式联运等发展缓慢，科技创新引领作用不足。

多式联运经营主体较弱、货物品类单一、辐射范围有限。江阴港仅开行4条服务“北粮南运”的内贸集装箱线路，以及1条服务江西鞋服制品出口东南亚的外贸线路（每周2班不稳

定运行)；可门港开行 1 条服务三钢的煤炭、矿石等散货线路。与之对比的是江西至宁波港已经形成了每日 2 班的“五定”班列。同时受限于缺少大型铁路货场和疏港铁路，多式联运的平均运输时效和物流成本比单独采用铁路或公路还分别要高出 50%⁶、30%⁷。中欧（亚）班列线路刚刚开始运营，与国内主要班列集结城市差距较大。与数字福州国际品牌建设的高标准要求相比，交通运输科技创新引领不足，在行业内具有重要影响力的数字交通龙头企业鲜少，缺少关键核心技术和具有明显竞争优势的产品。

（三）形势要求

1. 经济社会发展趋势

当今世界面临百年未有之大变局，国际力量对比深刻调整，和平与发展仍然是时代主题，人类命运共同体理念深入人心，全球治理体系和国际秩序变革加速推进，新一轮科技革命和产业变革蓄势待发，新技术新产业加速发展，RCEP 协议签署促进亚太地区自由贸易发展，中国特色社会主义进入新时代，我国经济转向高质量发展阶段，正处于实现中华民族伟大复兴战略全局的关键时期。从国内来看，高质量发展的积极因素逐步

⁶ 以“吉林—营口—江阴—江阴铁路站—邵武”海铁联运粮食为例：从吉林铁路运输到营口港 2 天，营口港海运至江阴港 4-5 天，江阴港铁路运输到邵武站 2-3 天，累计耗时 9-10 天，而从吉林铁路直接运输至邵武仅需要 6-7 天。

⁷ 以从可门港到三明生产厂海铁联运铁矿石为例：海铁联运单价约为 90 元/吨左右，其中包括铁路运输费约 73 元/吨和港口装卸费约 17 元/吨，而选择公路运输单价仅为 70 元/吨。

增多，长期向好的基本面持续显现，稳中有进的总体态势没有改变。党的二十大报告指出，从现在起党的中心任务是团结带领全国各族人民全面建成社会主义现代化强国、实现第二个百年奋斗目标，以中国式现代化全面推进中华民族伟大复兴；要推进高水平对外开放，推动共建“一带一路”高质量发展，巩固东部沿海地区开放先导地位。

福建作为东南沿海开放省份，肩负着建设 21 世纪海上丝绸之路核心区、探索海峡两岸融合发展新路、建设台胞台企登陆第一家园，全方位推进高质量发展超越的重要使命，明确了到 2035 年基本实现社会主义现代化和全方位高质量发展，全面建成创新性省份，人均地区生产总值率先达到中等发达国家水平等远景目标。面临新的发展环境和机遇，福州发展形势主要呈现以下特征。

一是深化高水平对外开放，发挥“海丝”“陆丝”交汇优势，福州加快建设 21 世纪海上丝绸之路核心区的战略支点城市。福建建设 21 世纪海上丝绸之路核心区是党中央、国务院赋予福建的使命与责任。福州依托“一带一路”交汇节点的区位优势，提出打造 21 世纪海上丝绸之路战略枢纽城市和建设现代化国际城市，未来将以国际化为重点方向，加快布局更加开放的外向型经济，形成连接“陆丝”“海丝”的战略通道、商贸物流枢纽、重要产业和人文交流基地，打造陆海内外联动、东西双向互济开放的发展新格局。

二是对台优势独一无二，是未来连接两岸的全方式交通枢纽。台湾海峡地处西太航运要道的中点，是世界最繁忙的航道和重要海峡之一。现阶段由闽台两岸组成的“海峡城市群”经济总量已超过京津冀、人均 GDP 已超长三角，并随着两岸完全统一后有望成为国家“第五极”。《国家综合立体交通网规划纲要》提出的京台支线是唯一连接大陆和台湾的陆路通道走廊。目前北京经福建至台湾的高速公路和高速铁路已贯通至平潭，未来全面“硬联通”后，福州将成为唯一与台湾本岛陆海空全方式相接的交通枢纽城市，空间优势将进一步释放。

三是连接联动长三角和粤港澳两个超级城市群，福州大都市圈将成为承载东南沿海更高水平开放的新增长极。城市群、都市圈正成为我国参与全球竞争合作的主体形态。福州都市圈是全省主要制造业基地，占福建省经济总量的 34.5%，人均 GDP 已达到高收入国家水平，福州是连接联动长三角、粤港澳大湾区两大世界级城市群的重要支点。依托都市圈发展红利，福州打造滨海滨江 T 型区域发展走廊，加快构建全域创新、多级引领的发展格局，与周边城市间协同度联系强度将进一步上升，向内陆集聚辐射能力不断强化，将成为推动全省高质量发展超越的重要引擎。

四是持续实施强省会、“3820”战略工程，争创国家中心城市，福州城市空间、人口、经济规模将实现大幅提升。受省内经济地理格局“南重北轻”影响，长期以来福州在人才、产

业等要素集聚方面处于相对弱势，特别是在吸引外商投资、引进人才方面不及厦门，近十年人口增长率仅为厦门的三分之一。福州需要充分发挥“多区叠加”政策效应，坚持“东进南下”“沿江向海”策略，重点建设“六个城”，实现城市规模、经济规模、人口规模跨越。到 2025 年，争取跻身特大城市，建成区面积达 500 km²，常住人口突破 500 万人；到 2035 年，争取常住人口规模突破 1000 万，人均 GDP 居全国主要城市前列。

五是实施创新驱动发展战略，数字化智能化将成为福州转型发展持续发展的主要动力。福州在纺织、电子、机械制造、石油化工等领域已具备领先全国、参与国际竞争的实力。在全球新一轮科技革命和产业变革机遇背景下，福州将加快在新兴产业和自主研发领域布局，在数字经济、海上经济等关键领域取得突破，打造以战略性新兴产业为引领、先进制造业与现代服务业双轮驱动的产业体系，建设“数字中国建设领军城市”。

2. 战略要求

——**支撑大体量**。落实强省会战略，服务福州创建国家中心城市，要求增加交通有效供给能力，发挥交通运输对城市发展的支撑和引导作用，以交通规模化发展引领城市空间格局优化、带动产业布局调整，促进市场资源和生产要素集聚发展。

——**辐射大范围**。主动融入国家和区域发展版图，打造台湾通往祖国大陆的战略中枢，要求强化综合交通枢纽对外辐射能力，扩大福州对外经济交通联系与发展纵深；推进与周边地

区交通设施互联互通,强化福州作为中心城市的辐射带动作用,提升福州都市圈在新一轮区域协调发展格局中的整体竞争力。

——**促进国际化**。建设现代化国际城市,发展外向型经济要求构建服务国内、覆盖全球的陆海空运输网络;完善多式联运和国际中转服务,打造国际性物流中心、国际性邮政快递中心;推动现代港航、现代航空服务业聚集发展,建立和完善现代化物流运输体系,打造临空临港产业集群。

——**服务高水平**。建设新时代“有福之州、幸福之城”,要求打造国内先进的交通基础设施,完善一流的运输服务和行业治理体系,提升综合交通整体衔接转换效率和组织运行效益,有效降低众出行成本、物流成本,不断增强人民群众的获得感、幸福感、安全感。

——**创新上台阶**。支撑“数字福州”建设,打造国家自主创新示范区福州片区和“三创”活力名城,要求福州交通运输创新走在全国前列,加强科技、管理、政策全方位创新,打造交通基础设施数字化、运输服务信息化、管理应用智能化的样板,以高水平的科技创新支撑交通运输高质量发展。

三、实施策略

（一）总体思路

坚持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，落深落细落实习近平总书记来闽考察提出的“四个更大”重要要求，立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，服务和融入构建新发展格局，以建设国际性综合交通枢纽为引领，以全方位推进高质量发展超越为主题，着力扩大需求、培育需求、集聚需求，着力拓展腹地、拓宽领域、延伸链条、提升能级，着力构筑枢纽、完善网络、提升服务，着力联动周边、联动经济、融合发展，构筑面向世界、服务全国、两岸便捷往来的国际性综合交通枢纽城市，全方位支撑现代化国际城市建设。

坚持立足福建、服务全国。坚持立足福建立足福州都市圈，打造都市圈同城化、省域一体化网络，打通与各地市各县市直连直通的放射性通道，夯实腹地、引领和扩大腹地交通需求，有效提升福州枢纽能级。发挥对台潜在优势，建设台湾与大陆交通转换枢纽，与长三角、粤港澳大湾区等世界级城市群对接融合、错位发展，拓展中西部地区腹地、提高服务效率。坚持全球视野，持续拓展“海丝”“陆丝”的影响力。

坚持问题导向、扬长补短。聚焦机场、港口等建设国际性交通枢纽城市的最重要领域和最关键环节，结合自身优势和竞争环境对标对表，坚持锻长板、补短板、强弱势、扬优势，持

续做大做强优势领域，集聚力量补齐薄弱环节，为现代化国际城市需要提供高水平保障。

坚持联动发展、创新引领。整合各运输方式优势资源，打通综合运输体系“内循环”，强调集群化、联动化发展，提高组合效益和整体竞争力。发挥交通科技创新、模式创新、机制创新的关键作用，加快枢纽经济、枢纽产业发展，增强交通在拓展“都市圈”、激活“经济圈”的引领地位。

坚持谋划长远、搭好框架。福州在服务祖国统一大业和支撑国家综合运输网络的地位未曾动摇且不可替代。两岸目前比历史上任何时期都更接近实现完全统一，福州走向更高更大国际舞台未来可期。综合交通运输发展要谋划长远、干在当下，为实现长远目标搭好框架、留好空间，久久为功。

（二）实施路径

按照“一圈引领、双网支撑、三港联动、四维发展”的战略路径，夯实综合交通“枢纽+通道+网络”的发展新格局，构建引领全省、服务全国、面向世界的现代综合交通运输体系，努力建设成为国际性综合交通枢纽城市。

一圈引领：以高能级一体化福州都市圈为引领，加快打造粤闽浙沿海城市群核心增长极和台湾通往祖国大陆的战略中枢。加快福州与都市圈次中心城市的快速顺直通道建设，推进中心城区至各组团的便捷衔接，构建高效一体的“1小时通勤圈”。

强化福州在都市圈的引领作用，与宁德、莆田、南平、平潭加强合作，共建世界一流港口群，培育国际化机场群。提升福州与粤闽浙城市群其他地市的连通水平，与厦门共建海丝门户枢纽，助力福建在服务新发展格局上走在前列。

双网支撑：以铁路、公路组成的现代化综合立体交通实体线网和以“丝路”海空航线、中欧（亚）货运班列组成的国际运输网络为支撑。充分发挥铁路先行引领和综合交通骨干作用，构筑干支衔接高效的铁路运输网和连通台湾—欧洲、台湾—东南亚的陆海联运通道。建设高品质公路网，做大城市格局，提升城市经济社会和交通运输体量能级。积极拓展航空、海运航线网络，做精国内网络，扩大国际网络。

三港联动：以海港、空港为核心、以大型铁路枢纽、物流园区等陆港为支点，强化客货多式联程联运，充分发挥枢纽集群效益和各种运输方式组合优势。加快海上丝绸之路主枢纽港建设、打造国际深水大港，立足海丝航线、建设国际航空枢纽，强化面向全球的资源要素配置能力。高水平建设机场综合交通中心、福州站、福州南站等枢纽综合体，构建以联程运输为特色的客运服务体系。强化枢纽间铁路货车线、集散公路建设，构建以海铁联运为主，空铁、陆空为辅的现代物流体系。

四维发展：向国际化、数智化、产业化、现代化四个维度发展。以全球视野谋划交通枢纽系统和运输网络，形成国际运输网络与国际大循环相互促进相互提升的良性格局。鼓励支持

行业企业高水平走出去，形成国际竞合新机制。推进交通“上云用数赋智”，打造数字交通产业集群，以科技创新为综合交通发展赋能提效。推进交通跨界“破圈”，发展枢纽经济、现代物流业，增强机场、港口集聚资源要素的能力，加快从传统行业向现代产业转型。完善有利综合交通一体化发展的体制机制，推进行业管理人性化、精细化、智慧化，基本实现行业治理能力现代化。

四、发展目标

到 2035 年，打造“两门户”、建成“两体系”、实现“双提升”，基本建成国际性综合交通枢纽城市。海空双港整体能级跃上新的大台阶，建成“海丝”国际枢纽机场、国际深水大港、“海丝”“陆丝”双向国际陆港。建成以福州为中心的一体化、多圈层都市圈综合交通体系，圈内枢纽集群发展、圈外城市联动发展，福州成为引领闽台、粤闽浙城市群发展的核心。实现福州都市圈 1 小时通勤，福州至省内主要城市 2 小时互达，与相邻城市群的核心城市 3 小时陆路可达，基本建成“人享其行、货优其流，服务全国、畅联全球”的综合运输网络。

——更具影响力的“海丝”门户、对台门户。建成国际深水大港，货物吞吐量达到 3.4 亿吨，集装箱吞吐量 630 万标箱，其中外贸集装箱占比达 50%，港口区域竞争力和国际影响力显

著提升。建成“海丝”国际枢纽机场，年货邮吞吐量达 45 万吨，年旅客吞吐量达 3600 万人次。“海丝”国际物流中心作用突显提升，稳定运行 100 多条国际海空航线，4 条中欧（亚）货运班列，在辐射 RCEP 地区、连接“海丝”“陆丝”的枢纽地位更加突出。榕台交通融合发展更深，两岸陆海空直接往来通道基本建成，客货海空直航航线更加便捷，台湾地区经福州更深层次融入一带一路发展。

——**高水平高标准的都市圈交通体系。**建成“轨道上的福州”，干线铁路、城际铁路、市域轨道、城市轨道深度融合一张网，轨道交通总里程突破 1300 公里，其中高快速铁路里程 600 公里、城市和市域轨道交通里程达 600 公里；建成“轨道上的枢纽群”，实现大型海陆空港全部轨道相连，海铁、空铁联运通道“最后一公里”全面打通。高等级公路网总里程达到 2000 公里，其中高速公路里程超过 1100 公里，六车道及以上高速占比近一半；高速公路和城市快速路一体化衔接，实现福州辐射都市圈次中心城市高速双通道、“六城”互联互通高快双连通、中心城区各组团之间双路径。

——**全面接轨国际的现代运输体系。**客货运输服务品质和运行效率达到国内一流，有力支撑国际运输和供应链需求。建成国家货运枢纽，陆海空等枢纽港站集疏运系统和枢纽间连接系统完备畅达。以海铁联运为主的多式联运组织方式广泛应用，联运换装转运效率显著提高，台榕欧、台榕亚国际陆海联运物

流大通道基本畅通。综合客运枢纽空间形态立体化、服务功能复合化、换乘衔接无缝化水平明显提高，空铁等旅客联程联运组织更加高效，旅客直通和国际中转换乘服务更加便利。

——**交通经济贡献度大幅提升**。以枢纽经济为主的交通新业态实现高质量发展，港口、机场、高铁车站、成为汇聚人流、物流、资金流的新高地。智慧交通上下游产业实现集群化发展，数字交通成为新的经济增长点。福州国家级临空经济示范区功能基本完备，以航空核心产业、高科技制造业、高端服务业为支撑的临空产业体系基本成型。以临港产业为基础，大宗商品贸易、高端航运服务、现代物流业、邮轮产业等高端要素加快聚集的港口发展新格局基本形成。

——**行业治理能力大幅提升**。行业治理数字化转型成效显著，跨平台信息互联互通基本实现，福州综合交通“数字大脑”基本建成，全域监测和协同管控能力稳步提升。政务服务“一网好办”能力显著增强，方便快捷的行业服务体系全面建成。交通人性化精细化水平显著提升，基本建成无障碍出行服务体系。基本形成体现福州特色的交通可持续发展模式，绿色交通成为主要出行方式，资源集约节约水平明显提高，污染排放有效控制，“福州蓝”成为新常态。交通系统抵御外部风险能力显著增强，基本建成更具弹性和韧性的设施和运输服务体系。

到本世纪中叶，建成更具影响力和竞争力的国际性综合交通枢纽城市，综合交通运输体系服务品质、运行效率、安全水

平、经济社会环境效益全球先进。

表 1 福州综合立体交通发展预期指标

维度	指标	单位	2020 现状值	2035 预期值
规模 能级	港口货物吞吐量	亿吨	2.49	3.5
	港口集装箱吞吐量	万 TEU	352	630
	民航机场旅客吞吐量	万人次	1476	3600
	民航机场货邮吞吐量	万吨	13	50
	铁路客运量	万人次	2000	6000
基础 设施	高速公路通车里程（密度）	km (km/km ²)	756 (6.8)	1135 (9.6)
	一级公路里程（密度）	km (km/km ²)	126 (1.1)	850 (7.2)
	铁路里程（密度）	km (km/km ²)	540 (4.6)	750 (6.4)
	高快速铁路里程（密度）	km (km/km ²)	410 (3.5)	600 (5.1)
	城市、市域轨道交通里程	km	59	621
运输 网络	外贸货物吞吐量	亿吨	0.7	1.2
	外贸集装箱吞吐量	万 TEU	160	320
	外贸干支海运航线	条	26	50
	国际民航航线	条	13	60
	中欧（亚）班列	条	1	4
	全货机航线	条	4	24

五、全方位打造国际枢纽集群

（一）建设国际深水大港

优化港区功能布局。巩固“南集北散”优势，强化重点货类运输需求，促进港口规模化高质量发展。江阴港区围绕集装箱、LNG、化工品、石油等货物运输，着力提升集装箱和新兴

货类运输能力,打造集装箱枢纽港;罗源湾港区围绕矿建材料、金属矿石、煤炭等主要货种,提升大宗散货运输能力,打造散货主干港;松下港区重点发展粮食运输,兼顾邮轮、游艇等特色运输;闽江口内港区重点发展江海联运、对台客运等,兼顾城市物资运输。

持续推进港区大型化深水化。加快深水航道建设。重点推进江阴港区、罗源湾港区深水航道建设,满足罗源湾港区40万吨级散货船舶、江阴港区20万吨级集装箱船舶的全潮通航标准要求。推进深水泊位锚地建设,推动江阴港20万吨级集装箱、10万吨级LNG,以及可门港30万、40万吨级泊位建设。推进泊位连片规模化、集约化经营,逐步核减现有小散码头泊位数量,推进江阴港区部分散货泊位功能调整为集装箱泊位。

拓展陆海腹地立体纵深。充分发挥向莆、峰福等干线铁路货运能力,加快主要港区后方铁路建设,形成福州港通往浙、粤、赣的海铁联运通道,加快形成陆海内外联动、东西双向互济效应,引导浙南、赣东北、赣南以及中西部等潜在腹地货物从福州港进出。积极与粤东、浙南、江西及湖南等地区建立经贸协作关系,延伸和构建西进通道,争取周边省份的潜在腹地货流,打造中西部内陆地区新的物流大通道。积极加强与腹地龙头企业合作,通过投资、参股建设省内南平、三明、龙岩和省外衢州、抚州、赣州陆地港、飞地港、物流园区等模式,构建港口与腹地物流合作的坚实平台。

(二) 建设“海丝”国际枢纽机场

加快推进机场扩能。积极打造“新四型机场”，建设4F等级飞行区，具备起降停放A380等大型宽体机的能力。近期形成“双楼、双跑道”，满足旅客吞吐量3600万人次、货邮吞吐量45万吨需求；远期形成“双楼、三跑道”，满足年旅客吞吐量7200万人次、货邮吞吐量80万吨设计需求。强化机场货运区功能，推进北部货机坪建设，提升航空货运保障能力。

拓展完善航线网络。按照“国内成网、区内成扇、国际成片”的思路，加快完善国际航线、国内干线、区域支线相互支撑的轮辐式航线网络体系。积极推进国内快线服务系统建设，打造福州至京津冀、长三角、粤港澳等重点地区的航班快线“空中走廊”。强化与三明机场、武夷山机场的干支高效联动，完善向浙南、粤东和江西辐射的扇形支线网络。以“一带一路”重要倡议和RCEP国家为重点，持续加密东南亚、日韩等核心市场航线，完善至美西、中东欧以及非洲等空中国际运输线路。

提高民航运行效能。深化与厦门航空、福州航空等主基地航司的合作伙伴关系，支持航空公司投放运力和引流航空客源。鼓励大型航空公司优化航班时刻资源，构建航班波体系，更好满足中转通道航班衔接要求。大力争取国际航权资源分配，释放现有空域限制，争取海峡西岸航路航线结构和福州终端空域结构整体优化。主动吸纳厦门“溢出”效应，开发浙南、闽北及莆田、泉州市场。积极拓展旅游航空市场，培育旅游航班和

包机双向旅游。

培育壮大航空货运。加密重要航空物流枢纽货运航线，巩固至杭州、深圳、淮安等核心城市的货运航线，加强与国内核心经济圈的深度融合发展。争取第五航权，逐步开辟通达全球主要货运枢纽的全货运航线，扩大国际航空货邮和快件运输覆盖范围。推动航空货运与区域经济联动发展，支持航空货运企业与福州都市圈企业深度合作，吸引国内外大型物流集成商和航空快递企业设立分拨转运中心。

（三）建设“海丝”“陆丝”双向国际陆港

加快培育“海丝”国际陆港。以现代物流城建设为契机，打造东南沿海重要物流集散中心和辐射“海丝”的陆海通道枢纽节点。提高港站衔接水平和多式联运承载能力，加快区域内丹阳铁路站和多式联运物流园区规划建设，推动至罗源湾和江阴港铁路货车连接线规划建设。拓展国际物流供应链功能，推动B型保税物流中心设立，未来争取开行国际货运班列，通过铁路货代、无车承运等方式集聚闽东北及周边浙、赣等地“一带一路”出口货物至现代物流城。发展多式联运“货不落地”平台模式，鼓励与大型物流企业搭建共享集约的省际、省内干线、城市配送集配分拨平台。

推进重大综合客运枢纽建设。加快建设长乐机场地面交通中心（GTC），打造集航空、城际铁路、城市轨道、高速公路、

城市道路无缝衔接的国际综合交通枢纽。强化全国性铁路枢纽地位，构建以福州南站、福州站为主，规划福州西站、福州新区站为辅，全域重要城镇组团全覆盖的“二主二辅”铁路客运枢纽体系。以“交通综合、站城融合、功能聚合、绿色集合”为标准，加快福州南站改扩建，打造全国第二大火车站。构建由松下邮轮母港、琅岐邮轮停靠港组成的“一主一副”国际邮轮组合港，打造国际邮轮旅游目的地。

构建“一城三港多组团”现代物流发展格局。构建以现代物流城丹阳站为主，杜坞站、渔溪站、罗联北站为辅的“一主三辅”铁路货运枢纽体系，做大做强临站铁路物流基地，有力支撑多式联运发展和货运增量行动。围绕江阴港、罗源湾、长乐机场，加快布局以多式联运为基本运行方式的物流园区，打造三大临港临空物流集聚区。推进元洪、马尾、粗芦岛等冷链物流枢纽建设，打造国家级冷链物流基地和远洋渔业基地。完善一批通用集散型物流园区建设，满足城市商贸、居民生活和产业园区对物流配送的要求。

（四）推动枢纽集群化联动化发展

强化枢纽城市间协同联动。依托省港口集团优化福州港与厦门港、泉州港、湄洲湾港的功能分工、互补发展，共同打造世界级港口群。积极争取与邻近的温州、台州、宁波舟山、汕头等港口建立联盟关系。完善至省内各港口的“海上巴士”穿

梭服务，加密到长三角、华南以及北方沿海港口等航线，积极发展榕台海上货运直达航线。加强与厦门机场的分工协作，推进空域资源、航线资源、机场设备等协调共享，共同打造“海丝”国际航空双枢纽。

推动枢纽港站间快速连接。依托城际铁路 F1、F2、F3 线，以及福厦和温福铁路，实质推进“高铁进机场”，实现远程国际航线与中近程地面运输高效接驳和便捷换乘。完善长乐国际机场、高铁车站、国际邮轮码头等综合客运枢纽间的城市轨道网、高快速路网及常规公交网，实现铁、公、水、航客运枢纽间的便捷衔接。加快港口后方铁路建设，完善现代物流城、各港区、铁路物流基地等货运枢纽间的铁路连接系统，推动港口服务功能后移，完善海铁联运“中间一公里”。

专栏 2 枢纽港站间快速连接线

“高铁进机场”：城际铁路 F1、F2、F3 线。

港口后方铁路：罗源湾（透堡）至杜坞港后方铁路，罗源湾港（透堡）至衢宁铁路连接线，江阴港（渔溪）至兴泉铁路、漳泉肖铁路连接线，江阴港（渔溪）经罗联至马尾连接线，江阴港至莆田东站货车线，向莆铁路平潭货车线。

完善枢纽集疏运体系。强化港口铁路快速集疏运能力，推动罗源湾北岸、松下港疏港铁路支线建设，实现所有港区全部铁路全部进港。完善港口公路集疏运能力，实施国道 104、国道 228 等普通国省干线公路提质升级，规划新建连江下官至官坂等 3 条高等级疏港路，补强港区“最后一公里”。提升机场综合

交通保障能力，推进城市轨道交通 11 号线、6 号线规划建设，强化机场与区域轨道交通网的紧密衔接。积极推进机场第二高速公路、文松快速路、福州长乐机场南北进场路等项目建设，实现机场与轨道交通、高快速公路、城市道路的全方位联通和无缝衔接。

六、全面提升对外辐射能级

（一）构建“两轴四廊”对外综合运输大通道

立足“海丝”和对台双门户优势，主动对接国家和区域交通主估价，全面构建北接长三角、京津冀，南联粤港澳，西进经长江中游城市群、成渝衔接陆上丝绸之路经济带、西部陆海新通道，东出辐射台湾、东盟、金砖国家的“两轴四廊”对外通道格局，进一步提升福州在主动融入服务国家战略，塑造高质量发展新优势中的地位，为福州拓展经济社会发展空间腹地、促进国内国际双循环提供强力支撑。

1. 衔接海丝、西部陆海的主轴

瞄准远期榕台陆路连接优势，强化“海上丝绸之路”与“陆上丝绸之路”在福州有机衔接，打通福州至中亚、东欧、中南半岛等第二和第三亚欧大陆桥的陆路通道，强化台湾经福州与内陆的便捷联系，为榕台深度参与“一带一路”倡议创造条件。

——台-榕-新主轴。福州向西北经南昌连接长江中游城市

群，至乌鲁木齐接阿拉山口、霍尔果斯等陆路口岸。该通道是跨越海峡、连接“海丝”“陆丝”，打通台湾海峡至中亚、欧洲，对接第二亚欧大陆桥的重要陆路通道。

——**台-榕-滇主轴**。福州向西经江西、湖南至滇中城市群，衔接瑞丽、磨憨等陆路口岸。该通道是我国绕过西太平洋航线，加速从陆路融入全球化，打通台湾海峡至中南半岛、新加坡，以及至印度，对接第三亚欧大陆桥的重要陆路通道。

2. 直连四极的快速廊道

依托高快速铁路、高速公路，加快形成直联“四极”的便捷通道，提升福州服务国家新发展格局的能力。

——**福州至长三角通道、福州至粤港澳通道**。福州向东北经温州快速连处长三角世界级城市群，衔接宁波舟山港、上海港；向南经汕头快速连通粤港澳大湾区世界级城市群，衔接深圳港、广州港。这两条通道是省内沪深通道和国家综合立体交通网长三角—粤港澳主轴的重要组成。

——**福州至京津冀通道**。向北经合肥、济南等地快速连通京津冀世界级城市群，衔接天津港、秦皇岛港、唐山港以及二连浩特陆路口岸。该通道是省内京台通道和国家京津冀—粤港澳主轴京台支线的重要组成。

——**福州至成渝通道**。向西经南昌、长沙至成渝双城经济圈。该通道拓展福州至西部内陆腹地、连接东南沿海与西部门户的便捷通道，是省内湄渝通道的重要组成。

（二）完善外联内畅的骨干交通网

构建便捷顺畅的高快速铁路网。加快福厦高铁、温福高铁建设，推动福州经延平至南昌高铁、福州经龙岩至赣州高铁、福州经三明至昆明高铁前期研究，构建“四纵四横”高快速铁路发展格局，实现与国家高速铁路大通道的多向衔接，打通台湾经福州连接内陆主要城市的高标准铁路廊道。按照时速 250 km 高标准规划建设城际铁路 F2、F3 线，研究平潭经福清至莆田 F4 线，缩短莆田、宁德与福州沿海地区的时空距离，构建“1 小时”轨道通勤交通圈。

专栏 3 高快速铁路网布局

四纵：沿海高铁（温福高铁、福厦高铁），杭深铁路（温福铁路、福厦铁路），京台高铁（合福高铁、福平铁路）、机场高铁（连江至长乐东至福清）

四横：向莆铁路、昌福（厦）高铁（福州经延平至南昌段）、福赣高铁（福州经龙岩至赣州）、福昆高铁（福州经三明至昆明）。

城际铁路：F2 线（机场经连江至宁德）、F3 线（机场经福清至莆田）、F4（平潭经福清至莆田）

完善“两环六射多联”高速公路网。按照“通道扩能、瓶颈提速、服务城区”的原则，完善福州都市圈“环+放射”的区域高速公路网布局。推进东部快速通道亭江至园中段、闽侯至连江贵安高速、京台高速大学城外绕线等项目建设，构建福州“四环”和串联“六个城”的高速环，引导城市功能向外拓展，提升城市空间承载能力；加快机场第二高速、平潭第三通道、滨海新城高速、京台高速复线、宁德至福州高速等项目规划建设

设，实现福州至都市圈各地市全部高速公路双通道连接，提升福州对外辐射能力。规划建设政永高速排头至水口、洋里至梅溪段，以及连江支线、南通连接线等项目，国家高速低标准路段提升改造，提升网络整体韧性和通行效率。

专栏4 “两环六射多联”高速公路网布局

两环：福州中心城区四环、高速环。

六射：一射福州至漳州（沈海高速+宁漳高速+甬莞高速）、二射福州至龙岩（政永高速）、三射福州至三明（福银高速+莆炎高速）、四射福州至南平（京台高速、京台复线）、五射福州至宁德（沈海高速、甬莞高速、宁漳高速）、六射福州至平潭（京台高速、平潭三通道）

多联：连江支线、南屿至南通连接线、滨海新城高速、机场第二高速、渔平高速、政永高速排头至水口、政永高速洋里至梅溪段。

推进干线交通网提质增效。以普通国省干线、普速铁路、闽江高等级航道为主体，注重存量优化、增量用好，构建运行效率高、支撑能力强的综合交通普通干线网，强化干线网络对县域经济发展、产业转型升级的带动作用。加快普通国省干线待贯通路段建设，推进重要干线低等级路段提级改造，实现福州市域所有县城“十字”形对外高快速通道，支撑培育县域经济。谋划建设罗源至古田闽清、福清至永泰三明等项目，构建山海交通新走廊。高标准建设G228线，串联沿海港区和旅游景区，促进“港产城游”融合发展。开展峰福铁路“单改复”研究，提升干线铁路货运通道能力。建设闽江口—南平—三明内河高等级航道，完善闽江内河锚地、作业区、码头泊位等设施，支撑构建以闽江高等级航道为骨架的江海联运体系。

（三）深化两岸城市交通联系

推动两岸应通尽通。全力推动两岸交通基础设施互联互通，深化台海通道桥隧方案研究，预留福州至台北高铁、福州至台北高速，强化既有京台通道，积极推进 G639 项目前期工作，实施大陆侧工程建设。增开福州至台中、高雄空中直航航线，强化台海两岸直航的中转功能。拓展闽台海上货运航线，增开两岸集装箱班轮航线和散杂货不定期航线。

打造对台中转枢纽。搭建福州（马尾）—台北、福州（平潭）—台北的海运快件通道，依托闽江口内港开辟“对台海运直航+海铁联运”新模式，服务国际物流网络建设。开通台湾—福州—内地的联程中转航线，打造台湾经福州至内地的轮辐式航线网络。建设琅岐对台邮轮港，吸引以香港、台湾、上海、天津作为母港营运的国际邮轮挂靠福州。

七、高水平构建城市骨干交通系统

（一）推进市域轨道交通建设

加快城市轨道交通网建设。落实公共交通优先发展战略，以打造“轨道上的福州”为目标，强化轨道交通对未来城市空间发展格局的战略引导，建设由市区线 and 市域线共二个层次、16 条线路构成的现代化城市轨道交通系统，总规模突破 550 公里，满足中心城区内部、城市主要组团之间、主要综合交通枢

纽之间的大容量便捷出行服务需求。

推动市域轨道交通“一张网”。统筹推进不同制式轨道规划建设，加快市域内干线铁路、城际铁路、市域轨道、城市轨道交通“多网融合”，鼓励多站合一、同台换乘、一体衔接。推动具备条件的跨线直通运行，推动轨道交通网络、通道、枢纽融合。加强不同轨道交通间的运力匹配、组织衔接、时刻对接、信息互联互通和共享共用，推进设施互联、票制互通、安检互信、支付兼容，优化购票、进出站、乘车等环节的组织模式和流程，完善轨道交通立体换乘设施，提高旅客中转换乘集散效率。

（二）加快推进高快一体

完善中心城区快速路网。围绕福州市“一环两带、两核两心七组团”的中心城区空间结构，完善中心城区“环线+快线”高快速路网布局。强化快速环线外围过境、分流功能，改造打通象山隧道、尤溪洲南桥头、白湖亭立交，畅通二环快速运输通道，改造建设螺洲互通、浦上互通、魁岐互通，畅通三环对外转换节点，显著提升主城区环线截流通行能力。支撑中心城区半小时通勤圈建设，构建包含十字十快六辅的“十八线”快速路网。织密衔接环线快速的主次干路，同步匹配支路网系统，在全市范围内基本形成层次分明、与主城融合的城市路网体系。

强化干线公路与城市道路衔接融合。构建高快一体、环湾

辐射的都市区高快速路网络。适当增加高速公路城区段出入口数量，拓宽高速公路出入口与城市道路间的连接通道，强化高速公路与城市路网的有机衔接。推动普通国省道穿城区段市政化改造，实现快慢分离、客货分离。完善城市内大型客货枢纽周边道路网，优化城区货运车辆交通管理政策，保障枢纽与城市交通顺畅衔接。

专栏 5 中心城区“两环十八线”高快速路网布局

两环：福州中心城区二环、三环。

十八线：“十字快速骨干通道”（东西向快速通道、南北快速通道）；“十条快速衔接通道”（西北快速通道、湾边大桥、螺洲大桥、福泉连接线-G316、滨海高速、机场高速、机场第二高速、北向第二通道-丹贵公路、绕城高速、青江快速路）；“六条辅助衔接通道”（铜盘路-绕城高速、洪塘大桥-国宾大道、浦上大桥-新保路、福峡路、G104连江段、乌龙江大桥）。

（三）推动枢纽站城一体化发展

打造交通枢纽型城市综合体。围绕长乐国际机场、福州南站等门户型综合客运枢纽，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，推动空间集约高效利用，形成以公共交通系统为中心，通过轨道交通、绿色出行享受便捷生活的城市发展模式。按照“整体规划、整体规划、一体设计、统一联建、立体开发”的TOD发展理念，以高铁车站改扩建和城际铁路、城市轨道建设为契机，科学编制高铁车站、城市城际轨道站点周边的土地综合开发规划方案，打造交通圈、商业圈、生活圈“多圈合一”的城市功能区。

加快旅客联程联运。加快发展空铁联运。加强基础设施“硬联通”，推进机场 GTC、城际铁路车站、城市轨道站点一体化布局，加快换乘和集散设施设备布局协同和设计对接。加强线路、标准等“软联通”，协同东航、国铁集团，试点推进高铁班次和航班频次有机衔接，加快推进安检互认，统一相关服务标准，在运行信息、旅客信息、行李信息等方面加强信息共享。开展福州都市圈城际间旅客联程运输试点，实现票制互通、安检互认、信息共享、支付兼融。推动邮轮母港、福州站、福州南站等发展直达景点专线、乡村旅游专线、铁路旅游专列等。

提高综合客运枢纽换乘效率。借鉴上海虹桥、成都双流等国内一流综合交通枢纽建设管理经验，推动福州机场与高速铁路、城际铁路、城市轨道交通的直接连通，提升旅客直通和中转换乘服务功能。加强福州站、福州南站等既有换乘设施改造提升，优化内部流线设计和功能空间布局，打造全天候、多场景、一体化换乘环境。推动新建综合客运枢纽统一规划建设，实现各种交通方式场站集中布局、空间共享、服务协同、立体或同台换乘。加强城市轨道交通站点与公共汽车、自行车出行的无缝换乘衔接。

八、提高国际及区域影响力

（一）打造连接全球的国际运输网络

服务福州构建陆海内外联动、东西双向互济的对外开放新格局，以支撑国家重大战略实施为着力点，推动交通“走出去”，积极参与“丝路海运”“丝路飞翔”“中欧（亚）班列”等国际运输平台建设，构建衔接“一带一路”、贯通连接全球的海陆空国际运输大通道。

“丝路海运”航线网。以福州港为依托，打造便捷经济的海上丝绸之路。巩固东南亚、澳洲、日韩等 RCEP 成员国优势航线市场，加大欧洲、美西等国家和地区远洋干线开辟力度，进一步拓展国际海运网络，提升航线通达性和覆盖率。重点构建福州经台湾海峡至东南亚方向，经马六甲海峡至印度洋、南太平洋方向，经东海至韩国日本方向，经太平洋至美洲方向的“丝路海运”大通道。

“丝路飞翔”航空网。以长乐国际机场为依托，打造优质高效的空中丝绸之路。强化福州至台湾、东南亚的快速直达航线，巩固拓展欧、美等洲际及远程航线，有序发展中东、拉美、非洲等新兴市场航线，构建连通 RCEP 区域、“一带一路”国家、金砖国家的国际航线网络骨架。持续拓展国际航空货运网络，

陆海国际联运通道。以多式联运货运枢纽为支点，以国际货运班列为主要形式，打造连接台湾、福州与东南亚、欧洲的国际陆路物流通道。加强与西安、成渝、乌鲁木齐、昆明等集

结中心合作，巩固拓展“福州—西安—欧洲”“福州—成渝—欧洲”“福州—乌鲁木齐—欧洲”“福州—昆明—万象”等中欧、中老铁路物流国际运输通道。推进“丝路飞翔”“丝路海运”与“中欧班列”有效衔接，加快形成陆海内外联动、东西双向互济效应。

推动与“海丝”沿线合作共赢。拓展与日韩等港口合作，巩固提升与马来西亚巴生港、马六甲港、新加坡港等东南亚港口合作关系，积极拓展与日韩、美西港口开展合作，争取全球最大的集装箱班轮联盟“海洋联盟”航线挂靠福州港。支持“丝路海运”信息化平台建设，鼓励发展举办“丝路海运”国际合作论坛等系列活动，努力打造成为“一带一路”共商共建共享的特色平台。

（二）推进高端航运要素集聚

建设大宗商品贸易中心。充分利用中国（福建）自由贸易试验区福州片区的政策，推进大宗商品交易中心建设，形成具有国际影响力的大宗商品交易平台。支持罗源湾扩大铁矿石等大宗商品中转和贸易，建设东南沿海铁矿石分拨与贸易增值服务中心。发挥松下国家粮食储备基地和元洪冷链物流基地优势，打造国际高品质进口食品分销中心。积极发展港航商贸物流，探索开发煤炭、粮食、矿石等大宗商品期货交易。鼓励发展中转配送、流通加工服务，支持港口企业与船舶公司、代理、运

输、仓储等企业联动发展。

发展现代航运服务。推进港口与金融机构深度融合，鼓励各类金融机构开展航运金融业务，大力发展航运保险、融资租赁、供应链金融等高端服务。探索研究开发具有国际影响力的运价衍生品、大宗货物远期交易等航运金融产品。优化沿海运输船队运力结构，进一步壮大运力规模超 100 万载重吨的海运龙头企业和超 10 万载重吨的海运骨干企业。鼓励与台湾联合举办港航培训和国际交流等活动，协调推进两岸航运交流合作。

提高海运中转效率。建设罗源湾大宗散货中转存储基地中心，发展江阴港国际中转集拼、整箱分批转运业务，探索发展外贸集装箱沿海捎带政策，打造东南沿海地区对台货物贸易中转集散中心。创新集装箱、干散货中转业务模式，通过利用“港外中转、港内中转、港铁中转”等多种中转相结合方式，拓展集装箱、大宗散货水水中转业务，提高业务量增加货源，提高港口泊位利用率，持续强化港产城联系。推行“船边直提”“抵港直装”“水水转运”等便捷作业模式，缩短货物在港滞留时间，提高周转效率。提高港口生产组织管理水平，缩短船舶在港非生产性停泊时间。

（三）提高机场国际运转效率

提升中转便利化服务水平。打造“福州中转”平台，完善“金福飞·中转通”跨航司中转服务，为旅客打造可自由选择

中转站、目的站的“全球一站式”中转产品。研究加入“跨省中转通机场联盟”，实现跨机场一次值机、一次安检，跨航司行李直挂。加快完成国际行李后台监管区、中转休息区、国内国际中转柜台等设施设备改造，强化配套运行保障。

提高机场口岸通关效率。推动机场与市商务局、机场海关、边检、检验检疫、公安出入境部门等单位共同配合，实现口岸跨部门共管共享。推动通程航班、144小时过境免签、航油保税、7×24小时通关、空港综合保税等政策落地，增强机场口岸中转服务能力，提升通关时效。

九、提高运输服务整体竞争力

（一）大力发展多式联运

构建多式联运发展新格局。以铁水联运为主牵引，完善陆空、空铁、江海等联运方式，最大化发挥全方式货运系统优势，构建“港铁一体、陆空联动、江海互通”的发展格局，打造串联全省、辐射赣湘的多式联运枢纽。围绕沿江、滨海、临空产业集聚区，加快布局多式联运物流园区，完善集疏运系统和衔接转换装备，为多式联运发展提供支撑，

完善多式联运组织形式。按照大宗物资、集装箱等主题，通过政策引导、资金支持等方式加快培育福州—成都、福州—南昌、可门—三明等一批多式联运精品线路，巩固完善至内陆

腹地的物流通道。大力发展卡车航班,延伸航空货运服务范围,打造航空货物“门到门”快速运输系统,研究货运高铁专线或支线的引入机场货运区。围绕“一单到底、一箱到底、运贸结合”的导向,引导多式联运现代服务业流程优化、业态创新。

壮大多式联运专业化组织。支持货运企业通过资本合作整合物流、港口、铁路资源的方式,鼓励企业以资产为纽带形成多式联运发展的利益共同体。引导企业组建多式联运联盟,重点围绕一体化经营、运输组织、场站建设运营、集装箱互使、设施设备运用、标准体系对接等重点开展合作。鼓励“海丝”核心区、福建自贸区、自主创新试验区以及启运港退税政策、一关三检功能逐步向多式联运物流园区倾斜,推动口岸、船期、班列、港口等要素有机结合。

(二) 大力发展枢纽经济

打造现代临港产业集群。着力发展壮大丝路海港城,在实现沿海各港区统一开发、管理、运营的基础上,大力发展化工、冶金、先进织造、电力能源、机械装备等临港产业,扩大港口货物运输内在需求,逐步实现“港产城”一体融合发展。江阴港区聚焦自贸试验区建设,大力推进国际中转、国际贸易、汽车整车进口、跨境电商等产业。罗源港区大力发展精制石油产品制造业、化工新材料、大宗货物精深加工、现代物流及贸易、特钢及装备制造等产业集群。松下港区建设冷链物流基地,打

造国际化水产品交易中心。马尾港区打造对台电商产业集群。

建设国家临空经济新样板。借鉴美国孟菲斯航空枢纽经济发展经验，依托福州（长乐）国际航空城，围绕高端装备制造、现代物流两大方向，大力重点推进装备制造、信息科创、保税物流、航空制造、航空维修、高新技术等核心产业发展，形成连接海峡两岸的国际航空物流中心和现代保税产业基地。积极发展航空设备维修、航空食品、航油航材等航空配套产业，培育发展总部经济、专业会展等高端临空服务业，推动临空经济规模化、专业化、集群化发展。

打造国家级冷链物流基地。依托马尾区与连江水产品冷链物流集聚区和元洪国际食品园冷链物流基础设施群，加快福州国家骨干冷链物流基地、福州（连江）国家远洋渔业基地建设，打造集生鲜农产品与国际食品全产业链的国际冷链物流枢纽。开展从冷链源头基点到冷链集配中心、国家骨干冷链物流基地的干支衔接运输组织，拓展冷链物流服务渠道，构建稳定、高效、低成本运行的冷链物流网络。

积极培育邮轮经济产业链。以邮轮母港为依托，以延伸邮轮产业链为重点，以旅游休闲和港航服务两大产业为支柱，借助“邮轮+”带动滨海新城的旅游发展以及城市综合服务能力的提升，着力打造具有全球示范作用的“国际邮轮城”，海西城市群“海上门户”以及福州市的“魅力新地标”。制定更加便利的邮轮旅客出入境政策，打造访港邮轮城市游览产品，延

伸邮轮旅游产业链。大力发展邮轮设计建造，培育邮轮运营、配套服务等新兴产业，延伸邮轮制造业产业链。

（三）大力发展数字交通

加快智慧枢纽建设。着力打造江阴集装箱智慧港和罗源湾干散货自动化码头。建设集装箱作业智能管理系统、集装箱闸口智能系统、港口业务大数据可视化系统等，基本实现江阴港集装箱运输无人化、作业智慧化。推动干散货码头、堆场自动化升级改造，加强港站智能调度、设备远程操控等应用，实现罗源湾干散货运输全流程自动化。建设智慧机场，充分运用 5G、大数据、物联网、人工智能等新技术，实现机场智慧化运行、旅客无感化出行、货运智能化保障。

推动运输服务数字化平台化。以出行链为核心打造数字化出行助手，完成城市交通领域出行即服务（MaaS）试点，提供一码的市内全方式出行服务。建设福州智慧港平台，串联货运联运全流程，积极对接南昌铁路局货运信息，打造“高效率、高品质”的“一站式”综合服务型平台。提供跨方式、跨区域的全程物流信息服务，推进物流环节数据互联共享，大力推广集装箱货物提货单电子化、设备交接单无纸化、费用结算电子化。

打造数字交通产业集群。落实福州加快建设数字经济发展新高地等政策意见，推进新能源汽车、通用航空装备、等智慧

交通上下游产业集群发展，培育数字交通福州国际品牌。促进现代装备在交通运输领域应用，带动国产航空装备的产业化、商业化应用。研究推动西门子自动旅客捷运（APM）、百度无人驾驶等数字交通试点项目。培育数字经济新风口产业集群，积极将信创、数字内容、5G 商用、鸿蒙生态等技术融入交通运输领域。

十、构建现代化交通行业治理体系

（一）推进治理能力现代化

推进治理体系数智化。构建多元化数据集成“综合交通云”，建设综合交通行业数据中心，形成一体化集成的福州综合交通“数据大脑”。建设覆盖公路、港航、铁路、航空、城市交通和重点枢纽的数字服务系统，全面建设数字办公体系，完善“云代办”“一网通办”“全城通办”服务模式。依托可信数字身份公共服务系统，试点建设“网证+预约办”“网证+治理”“网证+通行”等“网证+”应用示范场景。打通“信息孤岛”，积极推进交通与公安、海关、商务等政府部门信息互联互通。

推进通关一体化改革。提供“单一窗口”一站式服务，推行“云通关”服务，全面推广“两步申报”“提前申报”通关新模式。推进跨境电商通关一体化，推进国际邮件、国际快件、跨境电商三类通关模式“三关合一”。加快实现与内陆地区的

安检互认，加强福州与三明、南平等内陆地区货运信息的互联互通，加快启动福州与陆路货物查验结果参考互认。

提升交通人性化精细化水平。关注残疾人、老年人、儿童等弱势群体出行需求，加强无障碍设施建设，完善无障碍交通运输装备设备功能。提供公平普惠服务，营造更加公平、宜行的交通出行环境，提高特殊人群出行便利程度和服务水平。完善交通设施、运输装备功能配置和运输服务标准规范体系，满足不同群体出行多样化、个性化要求。

(二) 推动交通绿色低碳发展

落实生态保护要求。严格遵循国土空间管控要求，促进交通基础设施与生态空间协调，严格落实各类自然保护地和生态保护红线保护要求，最大限度保护重要生态功能区、避让生态环境敏感区，加强永久基本农田保护。将绿色发展理念贯穿于各类交通基础施工可、设计、建设、运营和养护全过程。

促进资源集约高效循环利用。推动建立适应产业结构、能源结构变化的运输结构调整长效机制，打造绿色高效运输系统。严守生态保护红线，开展绿色交通工程建设，推动建立交通设施通道、线位等资源节约集约利用机制。推广施工材料再生和综合利用，推进交通资源循环利用产业发展。完善邮件快件包装绿色化、减量化、可循环管理制度，促进城市绿色配送发展。

强化节能减排和污染防治。进一步推动城市公共交通工具

及城市物流配送车辆实现电动化、新能源化和清洁化，实现城市公共交通工具 100% 新能源化。加快淘汰高污染、高耗能、老旧运运载工具。推广使用纯电动和天然气船舶逐步推进“油改电”技术在内河港口运输车辆和流动机械中的应用，加强港口岸电建设力度，推动船舶靠港期间岸电使用常态化。

(三) 加强韧性交通建设

提高交通设施抗风险能力。加强交通安全设施建设，推动安全配套设施、重点目标防范设施与主体工程同步设计建设运营。在重要枢纽建设气象监测预警系统，提高交通基础设施适应气候变化能力。做好基础设施养护及常态化安检工作，保障正常天气状况下的可靠运行。制定、实施、评估和改进灾害应急救援方案，增强交通网络应对极端天气、自然灾害、疫情等突发事件的安全性和可靠性。

完善交通安全生产体系。完善区域协作、部门协同的交通安全监管体系，强化属地责任。加强企业安全信用管理，鼓励开发推广交通安全责任险种，健全高风险驾驶人清单机制等。针对轨道交通大客流、“两客一危”运输、重大交通工程建设等高风险领域，强化安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制，加强动态监测、自动预警和排查治理。加强对自动驾驶、网络货运等新型领域的安全管理，提高安全法治化规范化水平。

健全交通应急管理体系。以“一案三制”（即应急预案，应急管理体制、机制和法制）为基础，推动交通应急响应智能化。强化轨道交通、桥梁隧道等重点领域的应急资源保障，形成多层次综合运输应急装备物资和运力储备体系。加强交通应急救援专业化队伍建设，强化社会救援协同能力。

十一、重大工程

按照“规划引领、突出重点、统筹推进”的原则，着力推进福州现代化综合立体交通网建设，重点建设国际海空港扩能提级工程、轨道交通提速扩面工程、都市圈路网高快一体工程、现代货运枢纽补链延链工程，助力福州交通运输高质量发展。

（一）国际海空港扩能提级工程

实施国际海港提升工程。优化福州沿海港口设施布局，打造具有竞争力的国际深水大港，建设2个深水航道工程项目、11个重点码头泊位项目，推进江阴智慧集装箱港、罗源湾自动化码头等示范项目建设，总投资约200亿元。

实施航空枢纽扩能工程。按照“平安、绿色、智慧、人文”的标准，加快建设长乐国际机场二期改建工程，总投资约209亿元，具备年起降架次27.7万次的的能力，年旅客吞吐量达到3600万人次、年货邮吞吐量达到60万吨。远期完成三期改建，年旅客吞吐量达到8000万人次、年货邮吞吐量达到120万吨，达到

国际超大型枢纽机场水平。

专栏 6 国际海空港能级提升工程

机场改扩建项目：按照 4F 级标准改扩建福州长乐国际机场，新建一条长 3600 米、宽 45 米的跑道，T2 航站楼、地面交通控制中心、货运站、停车楼，60 个左右停机位以及相应的配套设施。远期新建机场第 3 跑道，建设 T3 航站楼及相关配套设施。

深水航道项目：建成罗源湾 30 万吨级深水航道二期工程、江阴港 20 万吨级深水航道三期工程，提升港口港区通航环境。

码头泊位项目：建成罗源湾港区可门作业区 1-3 号泊位扩能改造工程、可门作业区 6-7#泊位工程；闽江口内港区洋屿作业区 5、6#泊位；松下港区邮轮、游艇码头工程，松下港区牛头湾作业区 4#泊位工程、元洪作业区 1-2#泊位工程、福州港中石油福建 LNG 码头工程；江阴港区 6-7#泊位工程、8-9#泊位工程、13A/13B/13C 号泊位工程、18-19#泊位工程等。

（二）轨道交通提速扩面工程

投资约 4000 亿元，加快建设干线铁路、城际铁路、市域铁路、城市轨道交通多层次深度融合的轨道交通一张网，完善一体化换乘的大型铁路枢纽，推动铁路车站、轨道交通站同台换乘、立体换乘，发挥不同网络的乘数效应，打造“轨道上的福州”。加快福厦、温福、福龙等时速 350 公里以上高速铁路规划建设，推进峰福铁路单改复，构建以福州为中心的区域干线铁路网。创新都市圈轨道交通发展新模式，加快推动 10 条城市、市域轨道和 3 条城际铁路建设，有序开展全自动轨道列车等前沿性项目试点，依托轨道打造“半小时生活圈”“一小时通勤圈”。推进福州南站、福州站综合客运枢纽改扩建，规划建设福州西站，打造城市交通综合体。

专栏 7 轨道交通提速扩面工程

干线铁路：建成福厦高铁、温福高铁，推动建设福州至南昌高铁、福龙高铁，推进峰福铁路复线扩能，总投资约 2000 亿元。

城际铁路：建成城际 F1 线(福州至长乐机场)、F2 线(莆田至长乐机场)、F3 线(宁德至长乐机场)，总里程 148 公里，总投资约 691 亿元。

城市和市域轨道：投资 1500 亿元，建设城市轨道 3 号—10 号线，城市轨道总里程达到 359km，建设市域轨道 S1、S2、S3 线，总里程 134.1km。

大型铁路枢纽：完成福州南站、福州站改扩建，建设福州西站，总投资约 60 亿元。

(三) 都市圈路网高快一体工程

按照“拓环线、强主轴，补短板、畅联接，优网络、筑格局”的思路，构建与现代化国际城市相适配的“四环六射十八线”高快速路网，实现福州都市圈内的辐射地市高速双通道、“六城”互联互通高快双连通、中心城区各组团之间双路径，建设规模约 1260 公里、总投资约 1400 亿元，其中“十五五”“十六五”期间建设规模约 960 公里、总投资约 1000 亿元。

专栏 8 都市圈高快一体路网工程

高速公路：福银高速（福州机场第二高速）、京台高速复线（延平至闽侯）、沈海高速福州至宁德扩容、沈海高速福州至莆田扩容、滨海新城高速、政永高速（福州境）、福州至福清高速、大学城外绕高速、连江支线、贵安至闽侯高速、仓山至闽侯高速、罗源至古田闽清高速、福清至永泰三明高速。

快速路：市域沿海快速路（G228）、国宾大道至沙堤互通提升工程、工业北路延伸至永丰互通、工业北路延伸线永丰互通至甘蔗互通、福州西至溪源官互通道道路工程、浦上大道至马保互通提升工程、甬莞高速南屿互通至旗山互通工程、福州机场高速公路改造、北二通道衔接贵安互通、贵新隧道改扩建工程、原 G324 青口段改造等城市快速路。

(四) 现代货运枢纽补链延链工程

围绕港口、铁路物流基地、航空货站、大型物流园区，延伸拓展既有集疏运线路，提升不同运输方式衔接的紧密程度。投资 250 亿元，加快建设 3 条港口后方铁路和 2 条港口支线铁路，补齐港口和重要货运枢纽间铁路连接线，推进铁路有效联通港区、大型物流园区集装箱作业区，支撑海铁联运发展。实施闽江航运复兴工程，建设闽江高等级内河航道网，实现闽江福州市域全线通航。完善港口公路集疏运体系，规划建设 2 条疏港高速公路，改造建设 4 条疏港干线公路，满足沿海港区“最后一公里”交通运输需求。

专栏 9 现代货运枢纽补链延链工程

闽江内河航运：建设闽江干流马尾至水口坝下 II 级航道、水口坝下至福州市界 III 级航道，建设 500~1000 吨级泊位 5 个、500~2000 吨级泊位 38 个。

港后方铁路：罗源湾港（透堡）至衢宁铁路连接线，江阴港（渔溪）至兴泉铁路、漳泉肖铁路连接线，江阴港（渔溪）经罗联至马尾连接线。

港口支线铁路：建设松下港支线、罗源湾北岸支线。

集疏运公路：建设可门疏港公路、马尾区亭江镇长安至闽江口内港区疏港公路、福建 LNG 接收站进（疏）港公路、X172 及 Y302 线江阴下垅至沙塘段提升改造、迹头至将军帽疏港公路等。

十二、措施建议

（一）争取国省支持

充分利用国家深入实施“一带一路”“海丝”核心区建设、深入推进闽台融合发展等重大战略机遇，加强和上位政策、规划衔接，积极争取符合国家战略的重大交通基础设施建设项目进规划、入盘子。在两岸实现和平统一、一国两制后，争取将福州打造成为大陆对台直联和中转的主要口岸。

（二）争创试点示范

在多式联运示范工程、城乡一体化发展、绿色货运配送、综合运输服务等领域争创一批试点示范项目，以点带面充分发挥政策“引导作用”和“杠杆作用”。扎实推进国家货运枢纽建设，加快港口型和生产服务型国家物流枢纽的申报工作，扩大福州交通影响力和知名度。

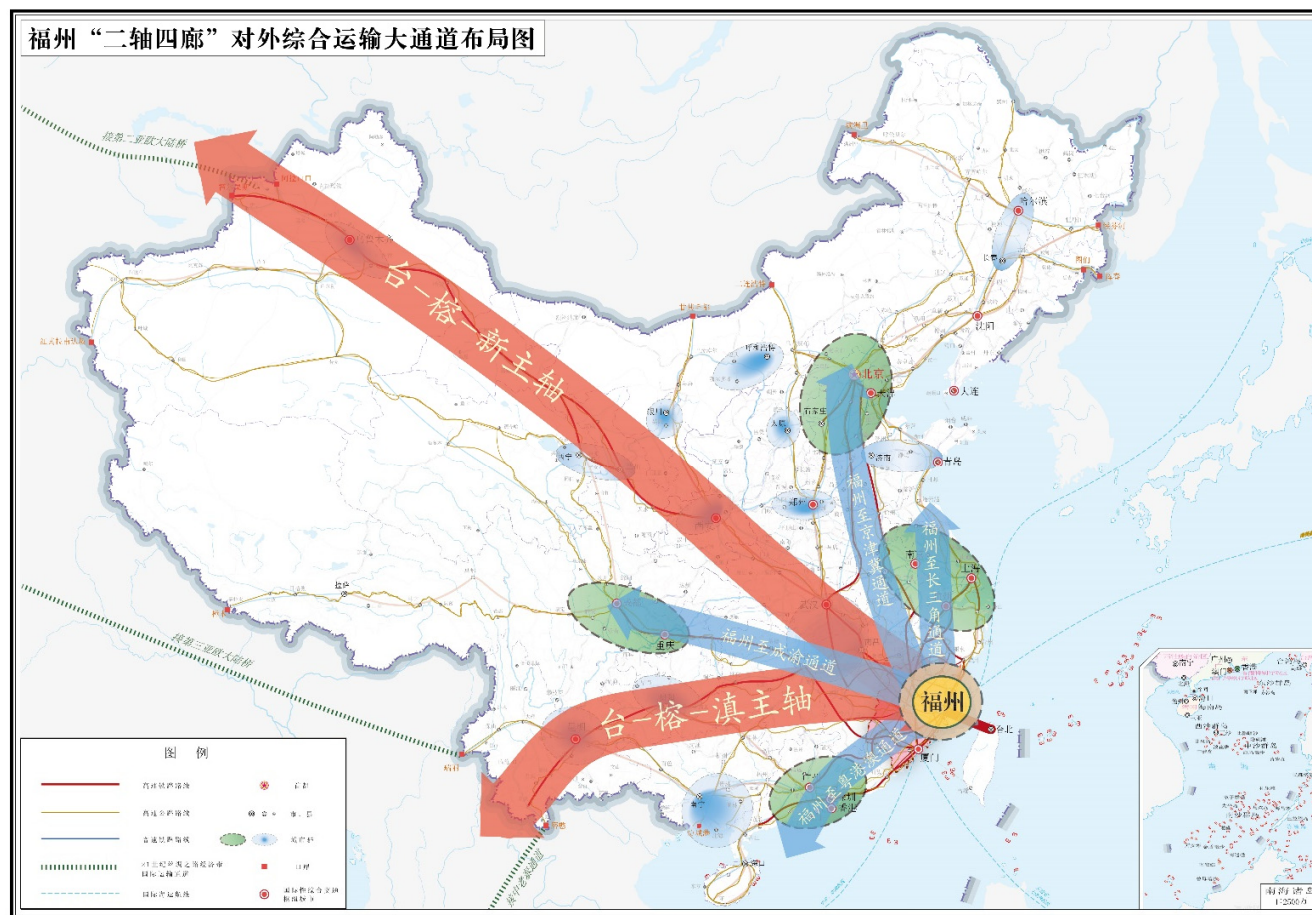
（三）完善专题研究

研究细化制定推进高速免征通行费、旅客联程联运、集装箱海铁联运、集卡车通行费优惠、中欧（亚）货运班列等领域相关支持政策和指导意见。加强对港产城融合、口岸通关便利化、航运服务体系建设等跨产业、跨领域、跨区域问题的专题研究，培育新的交通发展增长点。

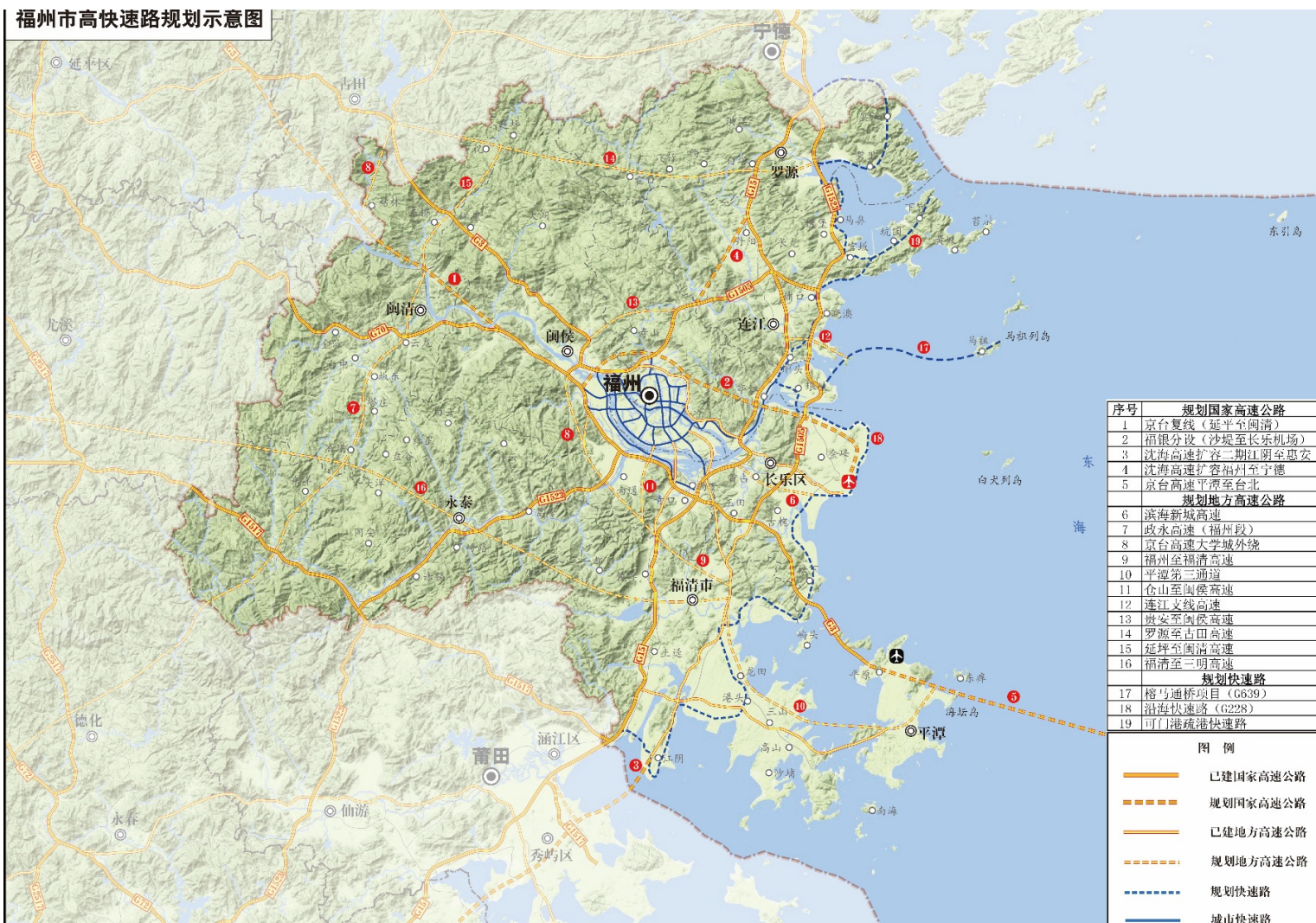
（四）强化组织协调

研究建立由市领导牵头，市级多部门共同参与的组织保障体系，协调解决实际问题，形成工作合理。强化与福州都市圈其他城市之间的沟通与合作，完善政府间协商合作机制，统筹协调都市圈交通一体化发展。加强与国家有关部门沟通，积极争取上级指导与相关政策支持。

附件一 福州市综合立体交通图集



附图一 福州“二轴四廊”对外综合运输大通道



附图三 福州市高快速路规划示意图

附件二 福州市综合立体交通发展重点建设项目表

附表 1 福州市铁路与轨道交通重点建设项目

类别	序号	名称	起讫点	市内主要节点	里程 (km)	列入规划情况
<i>近期加快推进 (2025 年前)</i>						
高快速铁路	1	福厦高铁	福州-厦门	福州站、福州南站、福清站	57	福州市十四五、福建省十四五、福建省综合立体交通网
	2	福州机场高铁	连江-福清西	连江、长乐机场、福清西站等	87	福州市十四五
	3	温福高铁	温州-福州	温州、宁德、福州	70	福州市十四五、福建省十四五、福建省综合立体交通网
普速铁路 (铁路支线)	1	福州港口后方铁路通道北段	杜坞-透堡	杜坞、樟林、透堡	83	福州市十四五、福建省十四五、福建省综合立体交通网
	2	松下港支线	松下港	松下港	16	福州市十四五、省综合立体网
	3	罗源湾北岸支线	罗源湾	罗源湾	27	福州市十四五、福建省综合立体交通网
城际铁路	1	福州至长乐机场 F1	福州-长乐机场	福州、长乐机场	62	福建省综合立体交通网
	2	莆田至长乐机场 F2	莆田-长乐机场	莆田、长乐机场	49	福建省综合立体交通网
城市轨道交通 (地铁)	1	福州市轨道交通 4 号线一期工程			28	福州市十四五
	2	福州市轨道交通 5 号线一期工程			28	福州市十四五
	3	福州市轨道交通 6 号线工程			31	福州市十四五
	4	福州市轨道交通 2 号线东延线一期			15	福州市十四五
	5	福州市轨道交通 6 号线东调段			5	福州市十四五

类别	序号	名称	起讫点	市内主要节点	里程 (km)	列入规划情况
<i>中远期实施 (2035 年前)</i>						
高快速铁路	1	温福高铁	温州-福州	温州、宁德、福州	65	福建省中长期铁路网规划、福建省综合立体交通网
	2	昌福（厦）高铁	南昌-福州（厦门）	福州西、闽清	68	福建省综合立体交通网
	3	福龙（昆）高铁	福州-龙岩（昆明）	罗联北、福清西、永泰	100	福建省综合立体交通网
	4	京台高铁	北京-台北	平潭、台北	185	国家中长期铁路网规划、福建省综合立体交通网
	5	福衢高铁	福州-衢州	闽清	15	谋划生成
	6	福赣高铁	福州-赣州	闽清	40	谋划生成
普速铁路 （铁路支 线）	1	江阴港后方货运铁路	江阴港-马尾站	江阴港、福清、长乐、马尾	60	福建省综合立体交通网
	2	江阴港接莆田东站货运线	江阴港、莆田	江阴港、渔溪、莆田	15	福建省综合立体交通网
	3	江阴港接兴泉铁路	江阴港-莆田	江阴港、福清	20	谋划生成
	4	向莆铁路平潭货运连接线	永泰、平潭	永泰、渔溪、平潭	105	谋划生成
城际铁路	1	宁德至长乐机场 F3	宁德-长乐机场	宁德、长乐机场	36	福建省综合立体交通网
	2	平潭至莆田 F4	平潭-莆田	平潭、福清	55	福建省综合立体交通网
城市轨道交 通（地铁）	1		市区线 3 号线		40	福州城市综合交通规划
	2		市区线 7 号线		24	福州城市综合交通规划
	3		市区线 8 号线		39	福州城市综合交通规划
	4		市区线 9 号线		24	福州城市综合交通规划
	5		市区线 10 号线		26	福州城市综合交通规划
	6		市域铁路 S1 线		65	福州城市综合交通规划
	7		市域铁路 S2 线		35	福州城市综合交通规划
	8		市域铁路 S3 线		34	福州城市综合交通规划

附表 2 福州市公路重点建设项目

类别	序号	名称	起讫点	市内主要节点	里程 (km)	列入规划情况
<i>近期加快推进 (2025 年前)</i>						
高快速 公路	1	G70 福银高速分设 (机场第二高速)	晋安-长乐机场	晋安、马尾、长乐	24	福州市十四五、 福建省综合立体交通网
	2	滨海新城高速	营前-漳港	长乐	15	福州市十四五、 福建省综合立体交通网
	3	京台高速扩容工程延平至闽清段 (福州境)	闽侯-延平	闽侯、闽清、延平	50	福州市十四五、 福建省综合立体交通网
	4	沈海高速福厦段扩容二期江阴至惠安段 (福州境)	江阴-惠安	江阴	12	福州市十四五、 福建省综合立体交通网
	5	政永高速福州永泰至泉州德化段 (福州境)	政和-永定	永泰	22	福州市十四五、 福建省综合立体交通网
	6	政永高速闽侯洋里至永泰嵩口段	政和-永定	闽清、闽侯、永泰	80	福州市十四五、 福建省综合立体交通网
	7	福州至福清高速	闽侯-平潭	闽侯、福清、平潭	32	福州市十四五、 福建省综合立体交通网
	8	榕马通桥项目 (G639)	福州-马祖	琅岐、马祖	40	福州市十四五、 福建省综合立体交通网
集疏运 公路	1	福州橘园洲大桥西桥头至福建高速物流园公路工程	物流园区	福建高速物流园	3	福州市十四五
	2	马尾区亭江镇长安至闽江口内港区疏港公路	闽江口内港区	闽江口内港区	18	福州市十四五
	3	G228 连江下岐至福州 (连江) 国家远洋渔业基地 物流园公路	物流园区	国家远洋渔业基地	7	福州市十四五
	4	福建 LNG 接收站进 (疏) 港公路	江阴港区万安作 业区	江阴港	12	福州市十四五

类别	序号	名称	起讫点	市内主要节点	里程 (km)	列入规划情况
	5	福清市 X172 及 Y302 线江阴下垄至沙塘段提升改造工程	江阴港区壁头作业区	江阴港	16	福州市十四五
城市快速路	1	甬莞高速永泰西互通及接线工程、京台高速东桥互通及接线工程、甬莞高速葛岭互通及接线工程、G316 东南快速通道、北向第二通道、建平路快速化改造、金山大道快速化工程、工业国货路提升工程、白马通道、前横通道等			70	福州城市综合交通规划
中远期实施 (2035 年前)						
高快速公路	1	京台高速大学城外绕线	白龙-旗山	闽侯	18	谋划生成
	2	福银高速 (四环闽侯三桥及 S308 改线)	沙堤-古城	沙堤、光明、四岭、动物园、古城	20	谋划生成
	3	福银高速 (东部快速通道)	古城-亭江	古城、杨廷、园中、南洋、白眉、亭江	25	谋划生成
	4	沈海高速扩容福州至宁德	福州-宁德	晋安、连江、罗源	56	福建省综合立体交通网
	5	连江支线高速	连江-粗芦岛	连江	10	福建省综合立体交通网
	6	贵安至闽侯高速	晋安-闽侯	贵安、闽侯	15	福建省综合立体交通网
	7	仓山至闽侯高速	仓山-闽侯	仓山、闽侯	8	谋划生成
	8	平潭第三通道	福清-平潭	福清、平潭	50	谋划生成
	9	福银高速闽侯至闽清段升级改造	闽侯-闽清	闽侯、闽清	60	谋划生成
	10	罗源至古田高速	罗源湾-古田	罗源、闽侯、闽清、古田	120	谋划生成
	11	福清至三明高速	福清-三明	福清、永泰	100	谋划生成
	12	沿海快速路 (G228)	福清-罗源	福清、长乐、马尾、连江、罗源	183	谋划生成
集疏运公路		可门港疏港快速路	可门-官坂	可门港、下宫、官坂	15	谋划生成

类别	序号	名称	起讫点	市内主要节点	里程 (km)	列入规划情况
城市快速路		国宾大道至沙堤互通提升工程、工业北路延伸至永丰互通、工业北路延伸线永丰互通至甘蔗互通、福州西至溪源宫互通道路工程、浦上大道至马保互通提升工程、甬莞高速南屿互通至旗山互通工程、福州机场高速公路改造、北二通道衔接贵安互通、贵新隧道改扩建工程、原国道 G324 青口段改造等			65	福州城市综合交通规划

附表 3 福州市港航重点建设项目

序号	项目名称	项目所在地	建设内容	总投资 (亿元)	列入规划情况
<i>近期加快推进 (2025 年前)</i>					
1	松下港区防波堤二期	长乐	2.364 公里防波堤	5.9	福州市十四五
2	罗源湾港区可门作业区 1-3 号泊位扩能改造工程	连江	3 个散货泊位, 靠泊吨级 30 万 DWT	17.0	福州市十四五
3	闽江口内港区泰铭码头工程	马尾	4 个杂货泊位, 靠泊吨级 2 万 DWT	7.6	福州市十四五
4	闽江口内港区洋屿 9、10#泊位	长乐	2 个杂货泊位, 靠泊吨级 1 万 DWT	3.5	福州市十四五
5	江阴港区 6-7#泊位	福清	2 个集装箱泊位, 靠泊吨级 10 万 DWT	14.2	福州市十四五
6	江阴港区 8-9#泊位	福清	近期建设 3 个 3 万吨通用件杂货泊位, 远期调整为 1 个 5 万吨级和 1 个 7 万吨集装箱泊位	16.2	福州市十四五
7	闽江水口水电站枢纽坝下水位治理与通航改善工程	闽清	工程由右岸挡水坝、船闸、溢流坝、左岸护岸、导流墙等构成, 一线船闸 500 吨级兼顾 1000 吨级标准船型, 设计年通过能力 1400 万吨, 预留二线船闸。	26.9	福州市十四五
8	罗源湾深水航道二期工程	罗源	长度约 42.74 公里 30 万吨级航道总	2.7	福州市十四五
9	江阴港区进港航道三期工程	福清	长度约 48.7km 20 万吨级航道	0.7	福州市十四五
10	江阴港区 12-3、12-4 号泊位工程	福清	2 个 3 千吨级液体化工泊位	0.8	福州市十四五
11	江阴港区 13A、13B、13C 号泊位工程	福清	13A#B#为 5 万吨级液体化工泊位, 13C#为 1 万吨级液化烃泊位	7.9	福州市十四五
12	江阴港区壁头作业区 14 号泊位	福清	1 个 5 万吨级集装箱泊位, 设计年通过能力 40 万标箱。近期按 10 万吨级通用泊位建设, 码头内侧建设 6000 吨级临时重件滚装泊位 1 个	7.9	福州市十四五

序号	项目名称	项目所在地	建设内容	总投资 (亿元)	列入规划情况
13	罗源湾港区可门作业区 19#、西 1#、西 2#泊位工程	罗源	19 号泊位建设 2 万吨级通用泊位 1 个，西 1 号、西 2 号泊位建设 5000 吨级通用泊位 2 个	4.8	福州市十四五
14	罗源湾港区可门作业区 9 号泊位工程	连江	1 个通用泊位，靠泊吨级 5 万 DWT	25.0	福州市十四五
15	罗源湾港区可门作业区 6-7#泊位工程	连江	2 个散货泊位，靠泊吨级 30 万 DWT	17.9	福州市十四五
16	闽江口内港区洋屿 5、6#泊位	长乐	2 个多用途泊位，靠泊吨级 2 万 DWT，设计年通过能力 110 万吨、10 万 TEU	6.3	福州市十四五
17	松下港区元洪作业区 1-2#泊位工程	长乐	2 个多用途泊位，靠泊吨级 2/3 万 DWT	7.2	福州市十四五
18	松下港区山前作业区 17 号泊位工程	长乐	1 个 5 万吨级通用泊位	5.2	福州市十四五
19	江阴港区 18#、19#泊位工程	福清	7 万吨级滚装泊位 2 个	16.3	福州市十四五
20	江阴港区壁头作业区 26-27#泊位	福清	10 万吨级通用散货泊位 2 个	8.0	福州市十四五
21	江阴港区壁头作业区 28 号泊位	福清	5-10 万吨级液体散货泊位 1 个	5.0	福州市十四五
22	中石油福建 LNG 项目	福清	1 个 LNG 泊位，靠泊吨级 15 万 GT	15.0	福州市十四五
23	松下港区牛头湾作业区 4#泊位及配套工程	长乐	1 个散货泊位，靠泊吨级 5 万 DWT	7.4	福州市十四五
24	松下港区牛头湾作业区 0-2#泊位改造邮轮码头	长乐	1 个客货泊位，靠泊吨级 15 万 GT	1.5	福州市十四五
25	罗源湾港区牛坑湾作业区 1#-3#泊位工程	罗源	10 万吨级通用泊位 3 个	37.3	福州市十四五
26	罗源湾港区将军帽作业区 4#-5#泊位工程	罗源	5 万吨级散货泊位 2 个（满足 1 艘 30 万吨级散货船靠泊作业）	20.8	福州市十四五

序号	项目名称	项目所在地	建设内容	总投资 (亿元)	列入规划情况
27	罗源湾港区可门作业区 22#-23#泊位工程	罗源	1 万吨级通用泊位 2 个	4.9	福州市十四五
<i>中远期实施 (2035 年前)</i>					
1	闽江黄金水道复兴工程	闽清、闽侯、鼓楼、仓山、马尾、连江、长乐	闽清水口以下 3000 吨级、南平以下 2000 吨级高等级航道，调节坝上游应急锚地、浦上锚地等；建设水口坝上作业区 500~1000 吨级泊位 5 个，建兴、马坪、鸿尾、白沙唐举、南通、祥谦作业区 500~2000 吨级泊位 38 个，停泊区泊位 11 个、公务码头泊位 19 个、游船码头 50 个、水上服务区 4 个	200	谋划生成
2	国际深水大港提升工程	罗源、连江、马尾、长乐、福清	沿海港口深水航道、重点码头泊位等	500	谋划生成

附表 4 福州市机场重点建设项目

序号	项目名称	项目所在地	建设内容	总投资 (亿元)	列入规划情况
近期加快推进（2025 年前）					
1	福州长乐国际机场二期扩建工程	长乐	新建一条跑道、T2 航站楼、长乐国际机场综合交通中心（GTC）、货运站、停车楼，新增 60 个左右停机位以及相应的配套设施	215	福州市十四五、福建省综合立体交通网
中远期实施（2035 年前）					
1	长乐国际机场三期改建	长乐	新建机场第 3 跑道，规划建设 T3 航站楼以及相关配套设施	300	谋划生成