责编 林 兢 美编 李晓萌 审读 綦胜保 排版 姜 金

加快互联互通、创新驱动、转型发展，为建设国际门户枢纽城市提供重要支撑

青岛交通：为经济社会发展当好开路先锋

□青岛日报/观海新闻记者 周建亮 通讯员 张铸祥

交通是经济社会发展的开路先锋。

党的十八大以来，青岛立足资源禀赋，加快构建“海陆空铁”现代化综合立体交通网络，持续推进机场、高铁、高速公路等交通基础设施大项目，高效链接世界的国际大通道加速形成，服务新发展格局能力明显增强，为建设国际性综合交通枢纽城市和国际门户枢纽城市提供了基础支撑。

党的二十大报告明确提出，加快建设交通强国。市交通运输局党组书记、局长宋明杰表示，全市交通运输系统将学习贯彻落实党的二十大精神，以加快建设交通强国山东示范区青岛先行区为总目标，按照青岛建设国际门户枢纽城市的部署要求，突出引领型、创新型、枢纽型、共享型发展导向，更加注重一体化融合、创新驱动和高质量发展，推动青岛交通发展水平走在全国前列，为加快建设交通强国打造青岛范例，为青岛建设新时代社会主义现代化国际大都市当好开路先锋。计划到2025年，交通强国山东示范区青岛先行区建设取得新突破，高质量完成交通强国建设试点任务，初步建成开放互联、便捷顺畅、智慧创新、绿色生态、安全可靠、治理高效的现代化综合交通运输体系，成为交通强国山东示范区标杆。

■途经茉西市马连庄镇、南墅镇的县道马崔路，是当地最美“四好农村路”之一。

■现代物流业发展迅速，为青岛打造“一带一路”国际合作新平台注入新动能。

现代综合立体交通网络初步建成

综合立体交通网是交通基础设施高层次的空间网络，是铁路、公路、水运、民航等各种运输方式的主要通道和节点。党中央、国务院2021年2月印发《国家综合立体交通网规划纲要》，将青岛列入全国20个国际性综合交通枢纽城市建设名单，青岛实现了由全国枢纽向国际枢纽的跨越。

过去10年间，青岛加快建立现代化综合交通运输体系，以国际化空港、现代化海港为中心，以高速铁路、高速公路为骨干，与城市交通系统紧密衔接的现代化综合交通运输体系基本形成。

公路作为最基础、最广泛的交通基础设施，在助推经济发展、服务百姓出行、打造综合立体交通网中起到重要作用。十年来，青岛公路通过调整优化结构，对穿越城区路段进行了移交，促进了青岛城市化建设进程。通过持续不断更新改造，公路路面质量、公路等级和公路综合服务水平得到极大提高，形成了路网结构合理、区城市局平衡、城乡衔接顺畅、安全可靠、便捷高效的现代化网络。目前，青岛市公路通车里程达到15366公里。高速公路方面，2012年青岛市高速公路13条728.8公里，2022年青岛市高速公路通车里程16条869.2公里，形成“三纵四横五连”高速公路格局，实现了青岛市所有乡镇半小时内上高速公路，青岛市与所辖市区直通高速公路，高速公路居全省第1位，保持了全国同等城市前列。国省干线方面，普通国省道2236公里，我市干线公路中的国家公路由2012年833.9公里占比26.98%，增长至2021年的1221.8公里占比39.34%，在国家公路网中的功能地位大幅提升。公路服务品质不断提升，公路养护费用从2012年的1.28亿元增加到2022年的3.38亿元，大中修力度持续加大，国省干线全面消灭四类以下危桥，创建“畅安舒美+”文明示范路成为青岛公路的一大特色，在全国国家公路检测考评中我市取得直辖市与计划单列市组别养护管理第一名路网检测第二的优异成绩。农村公路方面，2012年全市行政村油（水泥）路通达率为96.1%，2021年实现了户户通硬化道路，“四好农村路”建设全省领先。

▲青岛胶东国际机场。

◀城市公交线网通达。

铁路实现提速升级快速发展。2012年，青岛只有胶济铁路、胶济客运等4条铁路，通车里程160余公里；2014年1月，集铁路、地铁等多种交通方式于一体的综合交通枢纽—青岛北站投入运营。2016年11月，山东省首条城际高速铁路—青荣城际铁路全线开通运营，青烟威等半岛地区城市间的时空距离大大缩短。2018年，济青高铁、青盐铁路、董家口疏港铁路同步建成通车，青岛高铁实现“零”的突破。2020年，潍莱高铁通车，结束了平度不通高铁的历史，青岛在全省率先实现“县县通高铁”。2021年，平度、莱西开行往返青岛主城区的市域列车，融入青岛主城区40分钟交通圈。到2021年，全市铁路线路增至12条，通车总里程达到666公里，其中，高速铁路228公里（潍莱铁路、济青高铁、青荣城际铁路）、快速铁路154公里（青连铁路、胶济客专）、普速铁路284公里，构筑起集约高效的铁路运输网络体系，我市由铁路末端城市逐渐成为沿海重要铁路枢纽。当前，我市正在全力推进潍烟铁路、莱荣铁路等2条在建铁路建设、2条年内拟开工铁路，同时加快推进胶东半岛铁路公交化等工作，更好支撑胶东经济圈一体化发展。

百舸争流，奋楫者先。十年间，青岛持续完善港口基础设施和集疏运体系，海运网络通达全球，青岛“一湾两翼”港口布局加速构建，老港区向国际邮轮母港转型，前湾港区成为国内最大集装箱码头群之一，建成投产亚洲首个全自动化无人码头，董家口港区跻身“亿吨大港”。2012年，全市完成港口吞吐量4.1亿吨，集装箱吞吐量1450万标准箱。到了2017年，全市港口吞吐量完成5.1亿吨，集装箱吞吐量1831万标准箱。2019年以来，青岛港深度融入山东港口一体化改革发展，不断强化陆海统筹，加快由大港向强港迈进，货物和集装箱吞吐量双双攀升到历史新高。2019年，山东港口青岛港全年货物吞吐量首次跨越6亿吨，成为宁波舟山港、上海港、唐山港、新加坡港、广州港之后全球“6亿吨俱乐部”的新成员。2021年，青岛港完成货物吞吐量6.3亿吨，居全球第4位；完成集装箱吞吐量2371万标箱，居全球第6位。目前，全市港口生产泊位达到122个，年综合通过能力3.81亿吨。集装箱航线达到215条，实现全球主要港口全覆盖。近年来，青岛引航站年均引航保持在2万余艘次，引航收入3亿余元，引领船舶已涵盖箱、油、矿、LNG和海工装备等各类船型，引领船舶类型数量和人均工作量指标均居全国引航机构首位，引航总量位列全国引航机构第五位。尤其是在集装箱班轮效率提升方面，可实现能见度500米条件下船舶正常通行，超过上海、天津、广州、深圳、宁波等引航机构水平（均为1000米）；吃水超过15米的重载集装箱船舶，可实现24小时全天候靠离。新华社中国经济信息社编制发布的国际航运枢纽发展指数显示，青岛港已经跻身先导级国际航运枢纽，不仅在设施能力、航线网络等指标项上具有显著优势，在枢纽运营服务水平、创新引领能力等方面也各具特色。

机场是青岛打造国际门户枢纽城市的重要支撑，是一座城市与世界联系的关键基础设施。10年来，随着城市快速发展，青岛机场的航空旅客吞吐量增势迅猛。2012年，青岛流亭机场完成旅客吞吐量1260万人次，2016年旅客吞吐量首次突破2000万人次，2019年青岛航空旅客吞吐量已达到2556万人次。2021年8月12日，面对行业难度最高、挑战最大的转场重大任务，青岛圆满完成我国民航史上规模最大的一次性整体转场，山东省内首座4F级机场——胶东国际机场顺利实现“一夜转场、一次成功”目标。2021年，青岛机场完成航班起降13.87万架次，旅客吞吐量1603.2万人次，货邮吞吐量23.76万吨，“世界一流、国内领先”的东北亚国际枢纽机场展现新姿。截至2022年7月，胶东国际机场共开通民航航线154条，其中国际及地区航线16条，通航城市110座，青岛与世界的联系更加紧密畅通。

现代化运输服务体系加快构建

10年来，我市树牢以人民为中心的发展思想，聚焦“人便其行、货畅其流”，抓好交通运输服务品质提升，加快构建现代化运输服务体系，推动经济循环和社会运行畅通高效。

线路长度由8.6公里延长至26公里，曾经的“微循环”“小线路”，成长为沿线居民出行的“大动脉”；车辆由刚开通时配备的汽油车逐步更新为柴油车、天然气车，今年全线更换新能源纯电公交车……回望10年来青岛公交事业发展变迁，2012年开通的327路线十分有代表性，这条线路从一个侧面折射了市民出行的变化及品城公共交通的发展进程。

10年来，我市城乡客运服务水平显著提升。自2013年11月获批国家第二批公交都市建设示范工程创建城市以来，我市认真落实国务院关于公交优先发展、绿色出行等系列决策部署，牢固树立公共交通引领城市发展理念，积极实施公交优先发展战略，加强政策扶持和科技创新，组织实施了政策规划引导、公交线网优化、公交运力投入、公交场站建设、智能公交完善、公交特色强化、行业素质提升、城市交通管理等8大工程，确立了公共交通在城市交通体系中的主体地位，建成了与城市总体布局相协调、与城市发展目标相适应、与城市综合交通相匹配，具有地方特色、结构合理、功能完善、品质优良的公交发展体系，构建了安全可靠、经济适用、快速便捷、绿色环保、智能高效的公交服务体系，城市公共交通服务水平显著提升，市民公共交通满意度持续提高，城市交通拥堵得到有效缓解。2020年9月，交通运输部发布通报，命名青岛市等12个城市为国家公交都市建设示范城市。

随着公交都市创建工程深入推进，我市常规公交运营线路由2012年的397条增至2022年的928条，增长133.8%；常规公交运营线路总长度由2012年的7610.4公里增至2022年的20332公里，增长167.2%；常规公交运营车辆由2012年的6891辆增至2022年的10478辆，增长52.1%；其中，新能源和清洁能源车辆由2012年的1851辆增至2022年的9800辆，增长429%；常规公交年客运量由2012年的10.8亿人次增至2019年的11.6亿人次（2020年至今受疫情影响客运量还未恢复正常），增长7.4%；日均客运量由2012年的302万人次增至2019年的322万人次，增长6.6%；同时，市区公交站点500米覆盖率达100%、公共交通机动化出行分担率达60%、全市行政村客车（公交）通达率100%，位居全省首位、国内同类城市前列。

地铁从无到有，成为国内近10年来地铁发展最快的城市之一。目前已开通运营线路6条，线网运营长度284公里，位居全国城市第10位、北方第2位。2022年上半年日均客运量超70万人次，7月份以来日均客运量超100万人次，单日客运量最高超120万人次。现代有轨电车示范线建成投用，全长8.77公里，2022年上半年客运量54万人次，日均客运量3000人次。

巡游出租车完成确权改革，现有企业5033家、车辆12002辆、驾驶员1.73万人。网约车实现纳规管理，现有企业67家、车辆3.45万辆、驾驶员6.8万人。

10年来，以道路运输为基础，高铁、民航快速发展的多层次出行服务体系不断完善，我市“人便其行、货畅其流”基本实现。客运结构趋于多元化，公路客运量占比逐年递减，铁路客运量占比持续走高，机场旅客吞吐量逐渐回暖。围绕“双碳”发展目标，在2018年实施“四减四增”行动取得明显成效基础上，2021年实施新一轮“四减四增”行动，持续优化货物运输结构。建成董家口疏港铁路等专用线46条、75公里，畅通港口集疏运通道，运输距离400公里以上的煤炭、矿石等大宗货物基本转为铁路或水路运输。目前，港口大宗货物“铁路+水路”清洁运输占比达77.5%；进口原油“管道+水路+铁路”运输占比达到90%，进口量居全国第二。

物流业是支撑国民经济发展的基础性、战略性、先导性产业。物流产业的发展可以提高整个国民经济的运行效率，直接提高整个社会的经济效益。10年来，我市重点围绕市场培育、体系建设、模式创新、服务升级、交流合作等方面集中发力，不断释放平台效益，实现产业良好发展，为青岛打造“一带一路”国际合作新平台注入了新动能，为青岛充分发挥“双节点”价值、深度融入“双循环”新发展格局提供了有力支撑。2018年，青岛市被国家赋予“四型”国家物流枢纽承载城市定位，并于2019年、2020年分别获批生产服务型（港口型）、商贸服务型国家物流枢纽，成为全国唯一“三型”国家物流枢纽叠加建设城市。最近几年，我市深入实施物流基础设施补强、服务组织提升、“枢纽+”产业融合、数字信息赋能“四大行动”，发挥海铁联运和中欧班列联动优势，发展面向黄河流域的“门到门”全程物流服务模式，构筑东联日韩、西接欧亚的国际物流大通道。目前，全市共有在运营重点物流园区50余个，“胶州湾”“华骏”“宝湾”等3个园区荣获全国优秀物流园区。2022年上半年，全市物流业增加值达到737.6亿元，全年预计超过1400亿元，占GDP比重保持在10%左右，物流业规模持续扩大，对国民经济发展的支撑保障作用日益凸显。

以国际性综合交通枢纽城市建设为总目标

加快建设交通强市

展望未来，市交通运输局将继续以国际性综合交通枢纽城市建设为总目标，抢抓交通强国战略实施和交通强国山东示范区建设机遇，深入实施交通基础设施建设三年攻坚行动，建立健全“1+7+N”交通强市实施体系（围绕建设交通强市1个总目标，聚焦枢纽网络、现代物流、城市出行、交通科技、绿色发展、安全保障、行业治理等7个主要任务，建设轨道交通产业、多式联运服务、智慧交通建设等N个交通试点），加快建设交通强国山东示范区青岛先行区，为经济社会发展当好开路先锋。

到“十四五”末，我市将基本实现“主城区与市内各区（市）40分钟通勤、胶东经济圈1.5小时通达、国内主要航空枢纽城市3小时覆盖”，完善国际运输网络布局，加快建设国际性综合交通枢纽。远期至2035年，建成“123出行交通圈”和“123快货物流圈”，初步建成国际性综合交通枢纽。远景至2050年，交通运输互联互通和智能化、信息化、绿色化水平进一步提升，交通运输治理体系和治理能力现代化程度进一步增强，全面建成国际性综合交通枢纽。

加快完善综合立体交通网络。一是打造海陆空铁综合立体交通网。积极推进国家综合立体交通网主骨架涉及青岛的“京津冀—长三角主轴”“京哈走廊”“京藏走廊”建设，加快潍烟、莱荣铁路建设，新建青岛至京沪高铁辅助通道铁路，进一步畅通沿海铁路大通道和半岛轨道交通网。加快公路提质扩容，新建潍坊至青岛、明村至董家口、董家口至梁山等高速公路，实施青兰高速、沈海高速和一批普通国省道改扩建项目。启动胶东国际机场二期工程前期工作。二是加速胶东经济圈交通一体化进程。以铁路和公路为主，构建日潍烟威、青潍、青日、烟青、威青5条综合运输通道，实现外部与国际国内畅通、内部五市快捷通达，打造胶东“一小时经济圈”。三是完善农村交通基础设施网络。加强与国省干线公路、城市道路以及其他运输方式的衔接，推动“四好农村路”高质量发展。四是提升交通枢纽能级。巩固青岛港国际枢纽海港地位，提升胶东国际机场枢纽能级。打造以铁路青岛站、青岛北站、青岛西站、红岛站为重点的全国性综合交通枢纽站，建设上合国际物流基地、山东自贸区青岛物流基地等货运枢纽。

构建现代物流体系。一是加快运输结构调整。大力发展海铁、公铁联运，加快推进疏港铁路项目建设，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，加密“胶黄小运转”“即黄小循环”专列运行频次。二是推进物流与制造业深度融合。大力发展现代物流业，打造自贸区航运物流、上合示范区商贸物流、胶州多式联运、胶东航空物流、即墨国际陆港枢纽经济区等“六区十一园”物流集群。依托与海尔卡奥斯共同搭建的现代物流产业链平台，为工业互联网平台提供物流组织、一站式物流“供应链”解决方案。三是提升冷链物流、电商物流、农村物流，城市配送等专业物流服务能力。加强冷链物流基础设施建设，开展冷藏集装箱中转集拼、流通加工、贸易分拨等业务，发展“国际海运+冷藏班列”“中欧冷藏班列”等多式联运新模式。完善城乡配送节点体系和配送网络，优化城乡配送组织方式，发展“客运、公交+物流”模式，打通城乡物流“最后一公里”。

坚持创新驱动发展。一是大力发展交通新基建。以新基建为依托，深化应用北斗、5G、人工智能等新技术，加快智慧港航、智慧公路、智慧运输、智慧轨道、智慧执法建设，打造“集约高效、泛在互联、全域一体”的综合交通智慧运行与服务体系。二是鼓励和规范新业态发展。加强巡游出租车和网约出租车新老业态融合发展。大力推广定制客运、定制公交等新型定制服务。规范发展网络货运，推广无人配送、分时配送，推动物流组织模式创新。三是促进消费扩容提质。不断深化拓展ETC应用场景，鼓励发展公铁、空铁、公空等旅客联程运输服务，提高客运电子客票率，更加关注老年人等特殊群体出行。大力推广应用新能源和清洁能源运输工具。四是延伸交通运输产业链。鼓励企业加强技术创新，开展公交无人驾驶、车路协同等项目研发，推动交通与制造业、现代农业、商贸流通业等产业融合发展，融入国际供应链、产业链，提升价值链。

■地铁线路从无到有，图为运行中的地铁13号线。

■青岛港口海运网络通达全球。

■青岛持续夯实沿海铁路枢纽地位。

■去年通车的董梁高速董家口至沈海高速段。

■繁忙的青岛前湾港。