

准印证号：[闽]内资准字K第092号

(内部资料，免费交流)

# 福建交通

F U J I A N C O M M U N I C A T I O N S

福建省交通运输厅主办

2023年第5期

总第283期



全球可持续交通高峰论坛  
GLOBAL SUSTAINABLE TRANSPORT FORUM  
2023

**陈岳峰：匠心铸优，创新引领  
打造福建特色百年品质工程**



# 桥见·中国

## 原交通部部长黄镇东调研我省港口史编纂工作



10月8日，原交通部部长、《中国港口史》和《中国运河史》专家委员会主任黄镇东带领《中国港口史》和《中国运河史》编委会专家，调研我省港口史编纂工作，并召开座谈会。厅党组书记、厅长陈岳峰致欢迎辞，寇军总工程师主持会议并汇报我省港口史编纂工作总体情况，沿海各港口中心（局）分别汇报了各港口史编纂工作进展，省港口集团，厅办公室、综规处、建管处、运输处，省港航中心、福州市水运中心以及我省港口史相关参编单位参加会议。

黄镇东老部长对福建省高度重视港口史编纂工作给予肯定。他强调，要从“两个结合”和交通文化建设的高度，充分认识开展港口史编纂工作的重大意义，史志编写是文化工程的重要组成部分，要以高度的责任感和使命感，下更大的力气，全力抓好港口史编纂工作；要注意港口史编写格局，特别是福建港口发展历程具有管理体制变革、资源整合等特点，编写过程中要处理好相关问题：要做好与已出版港史的衔接，多方征求、充分吸纳行业专家意见建议，继续补充修改完善，加强内容审核和统稿把关，确保史稿严谨规范、内容详实丰富，保质保量完成港口史。

陈岳峰厅长指出，黄镇东老部长和各位专家对港口史初稿提出了精准、全面、具体的指导意见，为我省推进港口史编纂工作指明了方向。他强调：一要提高政治站位，港航中心要牵头，各港口要具体负责，站在交通文化建设、提升文化软实力的高度，抓好港口史编纂工作。二要加强工作力量，建强编纂工作专班，壮大专家组力量，高标准推进港口史编纂工作。三要抓紧补充完善，立足经济社会发展大局和国家重大战略背景写好港口史，按照调研组提出的要求抓好落实。四要加大力度推进，全面落实责任，对标全国目标进度，倒排时间节点，定期汇总、通报进展，确保港口史编纂工作圆满完成。（陈娜妍 / 摄）



一桥飞架南北，天堑变通途。  
让我们一同领略  
雄伟壮观、巧夺天工的桥梁美景。

### 北盘江大桥

全长1341米，桥面距水面565米，是“世界第一高桥”。（龚小勇 / 摄）



### 鸭池河大桥

全长1450米，主跨800米，建成时是世界最大跨径钢桁梁斜拉桥。（刘叶琳 / 摄）

### 清水河大桥

全长2171米，主跨1130米，是世界最大单跨板桁结合加劲梁悬索桥、亚洲第一山区双塔单跨钢桁悬索桥。（吕志云 / 摄）





# 深入学习贯彻习近平文化思想

## ——论贯彻落实全国宣传思想文化工作会议精神

一切伟大的实践，都需要科学理论的正确指引。宣传思想文化工作事关党的前途命运，事关国家长治久安，事关民族凝聚力和向心力，必须以科学理论为指导，加强理论思维，总结好、运用好党关于新时代文化建设的思想理论成果，更好指引新时代新征程宣传思想文化工作。

10月7日至8日，全国宣传思想文化工作会议在北京召开，习近平总书记对宣传思想文化工作作出重要指示。这次会议最重要的成果，就是正式提出和系统阐述习近平文化思想，在党的宣传思想文化事业发展史上具有里程碑意义。

举旗定向、谋篇布局，正本清源、守正创新，习近平总书记准确把握世界范围内思想文化相互激荡、我国社会思想观念深刻变化的趋势，提出了一系列新思想新观点新论断。在2018年8月全国宣传思想工作会议上，习近平总书记用“九个坚持”高度概括了我们党对宣传思想工作的规律性认识；在今年6月文化传承发展座谈会上，明确了文化建设方面的“四个强调”，鲜明提出坚持党的文化领导权、深刻理解“两个结合”、担负新的文化使命等重大创新观点，提出建设中华民族现代文明的重大任务；这次习近平总书记重要指示，又对宣传思想文化工作提出“七个着力”的要求。习近平总书记在新时代文化建设方面的新思想新观点新论断，内涵十分丰富、论述极为深

刻，是新时代党领导文化建设实践经验的理论总结，丰富和发展了马克思主义文化理论，构成了习近平新时代中国特色社会主义思想的文化篇，形成了习近平文化思想。

党的理论创新每前进一步，理论武装就要跟进一步。我们要认真学习领会习近平文化思想，深刻把握习近平文化思想的重大意义、丰富内涵和实践要求，坚持学以致用，做到学思用贯通、知信行统一。要持续加强对习近平文化思想的学习、研究、阐释，并自觉贯彻落实到宣传思想文化工作各方面和全过程。要深入贯彻习近平文化思想，推动各项工作落地见效，为全面建设社会主义现代化国家、全面推进中华民族伟大复兴提供坚强思想保证、强大精神力量、有利文化条件。

宣传思想文化工作是一项极端重要的工作。新时代新征程，宣传思想文化工作面临新形势新任务，必须要有新气象新作为。让我们更加紧密地团结在以习近平同志为核心的党中央周围，坚持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，深入学习贯彻习近平文化思想，深刻领悟“两个确立”的决定性意义，增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”，更好担负起新的文化使命，不断开创新时代宣传思想文化工作新局面，为强国建设、民族复兴作出新的更大贡献。（摘自《人民日报》2023年10月11日 第01版 评论员文章）

顾问 陈岳峰  
 主任 黄 楠  
 副主任 钱 鹏 钱瑞荣  
 编委 吴影林 谢俊林 冯振奇 胡玉涛  
 郑立建 张 利 陈振刚 兰永长  
 冯 祁 谢震志 袁文洪 李 青  
 李 鹏 吴仁水 叶岩彤 汤志林  
 高军潮 余贺顺 林国欣 夏长文  
 陈 宇 黄青明 艾四芽 彭喻希  
 蔡 文 李宗泽 张永金 刘德旺  
 吴文明 谢燕武 刘建平 俞开建  
 王云盛 李 平

总编辑 钱瑞荣  
 副总编辑 李兰英  
 执行主编 薛荣泰  
 责任编辑 陈朝浩 陈鼎忠 杨 皓 黎 磊  
 梁 颖 陈娜辉 陈 宏  
 编 务 池舒婕 林凡力 朱 苗 庄 敏  
 余程龙 翁小丽 赵松明  
 美术编辑 侯朝丽  
 主 办 福建省交通运输厅  
 发送对象 全省交通运输系统干部职工  
 印刷日期 2023年10月

编 印 《福建交通》编辑部  
 电 话 87077906 87077005  
 地 址 福建省福州市东水路18号  
 交通综合大楼9层  
 邮 编 350001  
 电子邮箱 2757458908@qq.com  
 印 刷 福州捷之印图文印刷有限公司  
 印 数 2000本

如有缺页、残页或装订错误等本编辑部退换。

# 目录

contents

2023年 05期

## 卷首语

深入学习贯彻习近平文化思想  
 ——贯彻落实全国宣传思想文化工作会议精神 01

## 要闻联播

第十四届全国政协委员、经济委员会副主任戴东昌一行  
 调研我省公路沿线充电基础设施体系建设等 04

## 焦点关注

**全面加快建设交通强省**  
 匠心转化，创新引领 打造福建特色百年品质工程 06  
 交通运输部李扬副部长出席2023世界航海装备  
 大会开幕式并致辞 12  
 何建中出席2023世界航海装备大会主旨发言 13

## 建设世界一流港口

国际深水港建设发展论坛举行 14  
 福建努力推进世界一流强港建设  
 ——国际深水港建设发展论坛观察 17

## 新闻视线

千年“黄金水道”涛声再起 20  
 全省普通公路“福路贷”现场推进会召开 22

## 党建文明

行业党建迸发物流经济发展“红色动能” 28

## 正能量+人物

李德金：公路线上的那一抹绚丽“橘红” 32

## 学术天地

对如何加强福建省数字经济产业职工队伍建设的思考 34

## 舆情课堂

增加回应频次是优化突发事件舆情处置的  
 “灵丹妙药”吗？ 36

## 一线动态

福州开通首条跨区域“乡村游”客运专线等 38

## 交通拾贝

漳州月港：大航海时代的璀璨明珠 42

## 微学堂 习近平总书记用典

治不必同，期于利民。

■原句

坚持中国特色社会主义制度优势和特点。  
 “治不必同，期于适足；治不必同，期于利民。”  
 中国特色社会主义制度的生命力，就在于这一  
 制度是在中国社会土壤中生长起来的，人民  
 政协就是适合中国国情、具有鲜明中国特色  
 的制度安排。

——2014年9月21日，在庆祝中国人民  
 政治协商会议成立65周年大会上的讲话

■原典

“治不必同，期于利民。”  
 ——魏源《默觚》

■解读

每个国家的治理方法不需要一样，关键是  
 要有利于人民。



《福建交通》电子版

全面加快建设交通强省

2023年9月25日，全球可持续交通高峰论坛（2023）在北京开幕，论坛主题为“可持续交通：携手合作助力全球发展”。9月26日，论坛“中国公路高品质建造创新与发展”主题边会召开。会议以持续推进我国公路高品质建设，助力“交通强国”“质量强国”为主题，与会代表共同研讨交流国内先进技术、经验、理念，探索公路高品质建设创新与发展方向。

省交通运输厅党组书记、厅长陈岳峰作为受邀代表，在会上作了题为《匠心铸优，创新引

## 匠心铸优，创新引领

### ——在“中国公路高品质建造创新 福建省交通运输厅



领——打造福建特色百年品质工程”的主题报告。报告介绍了福建在公路高品质建造方面的创新发展经验和成效，展示福建在以内容、体系、品质“三个升级”促进公路标准化迭代发展，以理念、制度、管理、治理“四项创新”推进公路建管提质增效，以关键技术、四新技术、智能建造“三点突破”推动公路建造乘势而上等方面的实践成果，分享了福建交通贯彻新发展理念，找准新一轮高品质建造创新攻关及发展方向的探索和成效。本刊特载陈岳峰厅长讲话全文，供大家学习交流。

## 打造福建特色百年品质工程

### 与发展”主题边会上的交流发言

#### 党组书记、厅长 陈岳峰

尊敬的各位领导、各位专家：

大家上午好！很荣幸能受邀参加这次边会，与各位领导、专家共同交流探讨公路高品质建造创新与未来发展方向并分享福建省的发展经验。在此，我首先代表福建省交通运输厅对交通运输部、长安大学以及各兄弟省市交通运输部门对福建交通运输长期以来关心、支持和帮助表示衷心的感谢！

福建是习近平新时代中国特色社会主义思想的重要孕育地和实践地。习近平总书记在福建工作了17年半，亲自领导、亲自推动福建改革开放和现代化建设，为我们创造了宝贵的思想财富、精神财富和实践成果，这是福建最大的福气、也是最明显的优势。近年来，在交通运输部、各兄弟省市的关心指导下，在省委省政府坚强领导下，福建交通运输牢牢把握“开路先锋”定位，坚持规划引领、创新发展、服务大局，全省公路通车里程达11.3万公里，海西网高速公路里程达6156公里，综合密度居全国各省第三；厦

门港、福州港、湄洲湾港跨入亿吨吨港行列，全国、全球排名显著提升；“三纵六横两联”综合交通运输大通道正初步形成，实现了“市市通高铁、县县通高速、镇镇通干线、村村通客车”，交通完成了由阻到通、由通到畅、由畅到优的跨越式转变。

各位领导、各位专家，在追求发展速度的同时，我们更加注重发展的质量和效益、品质和服务。我们坚决贯彻落实党中央、国务院关于交通强国、质量强国的战略部署，把平安百年品质工程建设作为我省交通强国建设五项试点工作之一，紧紧围绕标准化管理和关键技术研发，坚持创新引领，不断建章立制，统筹协调推进，实现“三个升级、四项创新、三点突破”，在打造平安百年品质工程上迈出坚实步伐、探索特色模式、贡献福建方案。

一、“三个升级”促进公路标准化迭代发展

福建于2004年在全国率先推出施工标准



化，得到交通运输部全国推广。历经二十年的持续深化应用，福建将交通运输部品质工程、绿色公路内涵和公路建设深度融合，实现绿色化管理三升级。

一是坚持以智提质，推动标准化内容转型升级。我们持续秉承标准化发展理念，坚持智慧治理，推动高速施工标准化从“三集中、两准入”向“三准入、四集中、五提升”新体系转变，推动普通国省干线公路施工标准化从“五标准五集中”向“四新五化”新内涵深化，实现福建公路“省级有示范、市级有重点、项目有特色、标段有亮点”。

二是坚持动态评估，推动标准化体系提档升级。我们构建了福建公路标准化“全链条”工作机制，落实标准实施效果评估与

反馈，组织开展《福建省高速公路沥青路面施工标准化指南》等22部涉及公路设计、施工、管理和养护标准化系列指南丛书的制修订工作，编制标准化管理样板示范图集，持续健全福建公路建养全过程标准化体系，为公路行业产业发展提供基础支撑。

三是坚持示范引领，推动标准化成果品质升级。我们聚焦工程建设重难点，推进标准化管理，积极创建“平安百年品质工程”，着力打造“内实外美”的福建公路，打造了一批批典型示范项目。莆永高速（三明市境）被列为交通运输部第二批绿色公路建设典型示范工程项目；宁上高速等3个公路项目被列为全国第一批平安百年品质工程示范创建项目；沙垵湾大桥、海沧隧道等5个公路项目获全国公路水运建设“平安工

程”冠名；顺邵高速等多个项目荣获詹天佑奖、李春奖、鲁班奖等一系列国家优质工程奖。

## 二、“四项创新”推进公路建管提质增效

多年来，福建坚决贯彻交通运输部推动交通基础设施建设高质量发展作出的一系列重要工作部署，积极践行现代工程管理发展新要求，持续以“优质耐久、安全舒适、经济环保、社会认可”为目标，坚持创新引领和多元发展，推动“平安百年品质工程”建设走深走实。

一是创新理念，实现工程品质新提升。2018年，福建在全国率先提出高速公路沥青路面工程质量均质化管理理念，并以深入推进路面工程均质化管理为突破口，将均质化管理理念拓展到路基、桥梁、隧道等工程，推动标准化管理理念向均质化管理升级。我们强化设计源头管理，出台《贯彻新发展理念设计指南》；开展已通车项目设计后评估，优化提升设计标准，突出“四个注重”，提早做好“六个预留”，坚持做到“七个结合”，不断提升设计水平。我们坚持绿色低碳发展理念，持续推进水陆结合，大力推广环保型沥青拌合站，试点预留太阳能、风能等可再生能源和新能源应用设施，布局光储充检换一体化的绿色物流配送设施，为“电动福建”战略提供基础保障。

二是创新制度，实现监管体系再升级。我们坚持法治先行，积极构建现代化工程建设质量安全监管体系，出台《福建省交通运输建设工程质量安全条例》，配套出版全国首部条例释义，突破性地将建设单位首要责任制、信用评价管理体系、高技术难度和安全风险项目提高安全费用提取标准等立法化，为加强质量安全管控提供坚实法治保

障。我们编制的《公路水运工程淘汰危及生产安全施工工艺、设备和材料目录》（第一批）、《公路水运工程施工安全风险评估指南》（总体要求）相继面向全国发布实施，有效推动公路建造向安全优质耐久转型升级。近三年，福建发布国家、行业、团体及地方标准和技术标准35项，有效推动公路行业标准革新。

三是创新管理，实现公路建管新融合。我们加强政策激励支持，推行信用激励常态化长效化，深化“平安百年品质工程”建设保障、激励等措施，协调推动资金、人才、科技等更多激励措施优先向创建示范工作倾斜，争创部省级示范和“平安工程”冠名，营造公路品质创建氛围，坚持推行“四必查、三必看、两必核”安全监管工作方法，实现高速安全清单化管理；建立第三方专业安全咨询机制和“一月一报告、一季一分析”的省级质量安全管控预警分析机制，实现质量安全问题隐患动态管理，推动治理模式向事前预防转型。坚持数字引领，积极推动公路建设管理转型，开发应用了全国首个省级建设管理应用平台，实现监管模式、监管主体、监管手段、监管数据的转变；建立公路交通图库一体化系统，完成3个省界点“智慧公路”新基建试点研究，实现建设、管理、养护的融合管控。

四是创新治理，实现工地党建全覆盖。我们坚持把党旗插在工地上，推动工地党建标准化全覆盖，深化“海丝高速”、“工地党建”等特色党建品牌，为工程建设营造了良好的内外部环境。率先开展“党支部建在工地上、党旗飘在岗位上”工地党建主题实践。创新推出高速公路“六有、四亮、三化、双融”（6432）工地党建标准化创建体系。建设普通公路公路文化展示带，打造

“153”党建工作机制，创建福建“两路一美”党建品牌。争创“党建引领四好农村路”示范项目，以党建强化工程一线战斗堡垒，不断激发公路建设工程的生机活力。

### 三、“三点突破”推动公路建造乘势而上

福建始终坚持把科技创新作为引领公路建设高质量发展的第一动力，持续加强行业科技研发，努力推动新技术与公路建设融合发展。

一是攻坚克难，关键技术不断突破。我们大胆探索、先行先试，在沿海山区公路建设成套技术方面取得系列关键突破；在全国首条翔安海底隧道建造经验基础上，依托海沧海底隧道工程，形成了一套城市复杂条

件下及跨海地下工程建设的新技术，成功破解了大断面富水地层及浅埋暗挖的施工难题，为国内同类型工程提供可复制可推广经验。依托宁上高速东吾洋特大桥，将深海桥梁基础品质精造与沿海高速公路创新融合，创新实施整体式钢护筒超高精度打设、超大直径桩基钢筋笼精造、超水深超大直径桩基础检测与监测等成套深水海域桩基施工关键技术，成功实现国内第一超水深跨海大桥桩基施工，为海峡通道建设积累经验。在公路水泥混凝土路面研究方面取得原创性提升，特别在专用低收缩抗裂路面水泥、重载交通长寿命结构设计、声学快速诊断技术和阻尼减震功能材料等领域具有全国独创先进性，针对公路水泥砼路面十种典型破坏模式和破

坏成因提出的新改善技术对策和结构设计施工准则方法国内领先。

二是奋力攻关，四新技术持续突破。我们持续聚焦新技术、新设备、新材料、新工艺的研发与应用，三年来全省动态推广“四新技术”69项，实现优秀科技成果在我省公路转化应用、迭代升级。以新技术提升经济效益。创新升级大型预制构件顶推和海上运输技术，翔安大桥项目实现最重达2600吨墩台和3700吨钢箱梁海上运输和整体吊装。就地热再生技术，实现旧沥青路面材料100%就地再生利用。用新设备提升安全防护。首创隧道二衬三通管液位继电器防空洞报警装置，实现隧道二衬厚度验收合格率100%。推新材料提升使用寿命。研发高性能纤维增强水泥基复合材料，建设全国首座超高性能混凝土桥梁，提升结构耐久性，减轻自重达40%；推广使用高性能纤维混凝土盖板，在性能指标不降低的情况下，厚度减少三分之二。创新工艺提升出行品质。隧道试点采用浅色沥青路面及舒适节能的LED连续灯带照明，推广“与车随行”智慧照明、隧道洞壁亮化，在改善隧道内光环境的同时，照明配置功率同比可减少约26%。

三是自主创新，智能建造实现突破。智能建造是公路建造的未来大趋势，福建积极统筹科技创新资源，着眼打造“东南沿海交通运输领域最具活力的创新高地”。引才聚智，构建科技创新协同平台。我们构建了“开放、共享、协同、融合”的创新平台，欢迎国内外优秀科技成果来福建落地应用，共同推进工程化、专业化、规模化。联合院士团队、一流高校、科研院所、高新企业等单位，设立自动化作业技术交通运输行业研

发中心、省公路智能养建技术与装备工程省级工程研究中心等多个省部级科研创新平台，开展一批交通运输部行业重点科技项目、省科技重大专项等研究。先行先试，推动领先技术投入运用。我们在构件自动化预制、T梁预制全过程智能监控、沥青路面施工全链条智能化控制等多个领域实现智能化；特别是在全国率先实施桥梁预制自行式台座工厂化流水线作业及装备研究；率先开展路面智能建造，建成原材料搭建沥青质量一致性快速监测平台和混合料搭建建设监管一体化平台，研发路面智能压实技术，实现了无人化自主决策和实时质量检测。打造品牌，坚持示范引领探索突破。创新推进全国首条上客下混智慧高速泉厦高速扩容工程建设，列入交通运输部第一批交通强国建设重大工程。依托福泉车路协同示范工程建设，搭建全国首个开放式高速公路车路协同设备测试验证系统，并投入试运行；建成全国首个省城高速路网数字孪生底座和交通仿真决策平台，实现秒级推演路网交通运行态势。

各位领导，各位专家，闽山闽水物华新、砥砺奋进正当时，福建交通将深入贯彻落实习近平总书记重要讲话重要指示批示精神，按照交通运输部加快建设交通强国战略部署要求，深入贯彻新发展理念，加快推进综合运输体系建设，找准新一轮高品质建造创新攻关及发展方向，打造更多“福建样板”，努力争首创优、服务大局、多做贡献！我也诚挚地邀请各位领导、各位专家到福建多走走、多看看，多提宝贵意见和建议，继续大力支持、指导、帮助福建交通运输事业高质量发展！



建设世界一流港口

10月12日，2023世界航海装备大会在福州开幕。本次大会以“承载人类梦想，驶向星辰大海”为主题，由福建省人民政府、工业和信息化部、交通运输部联合主办，旨在打造世界航海装备领域第一品牌盛会。本次大会处处活跃着交通人的身影，让我们一起来看看吧。

## 交通运输部李扬副部长出席 2023世界航海装备大会开幕式并致辞

文/谢禹



2023世界航海装备大会于10月12日上午在福州开幕。交通运输部副部长李扬在开幕式上致辞，省交通运输厅党组书记、厅长陈岳峰，省政府参事邱淮，省交通运输厅党组成员、总工程师寇军参加大会开幕式和主论坛。李扬副部长还出席了福建省海洋经济产业合作创新发展大会并致辞。

李扬副部长在开幕式致辞中强调，一是坚持交通先行，打造高效航运。以加快建设交通强国为引领，构建现代化港航基础设施体系，打造高质量海运船队。二是坚持创新引领，打造智慧航运。以提升绿色低碳智慧水平为重点，加快数字化转型，大力发展智慧港口、智慧航道、智能船舶。三是坚持生态优先，打造绿色航运。加快新能源、

清洁能源应用，统筹发展绿色港口、绿色船舶、绿色航道、绿色运输组织，加快构建绿色交通运输体系。四是坚持交通天下，打造开放航运。以深化互联互通为重点，走好开放合作之路，构筑航运业发展新高地。

李扬副部长在福建省海洋经济产业合作创新发展大会致辞中指出，要把握新的战略发展机遇，加快建设世界一流港口，为建设“海上福建”、促进海洋经济高质量发展提供强有力支撑。

## 何建中出席2023世界航海装备大会 作主旨发言

文/吴定量 陈娜妍

10月12日至13日，交通运输部原副部长、中国航海学会理事长何建中出席2023世界航海装备大会开幕式，在主论坛作主旨发言，并参观中国海洋装备博览会。

何建中理事长以《携手推进航海科技创新发展》为题作主旨报告，指出要建立政产学研用协调研发机制，借助科技力量和资源，联合制定研发规划，系统构建深远海航行装备的制造与安全保障的技术发展路径和产业生态系统，促进技术和产业的快速发展；要以全球视野谋划和推动创新，积极融入全球创新网络，努力构建服务



可持续创新的全球伙伴关系，为世界航海科技创新提供更多的中国方案和中国经验。

在省交通运输厅党组成员、副厅长黄楠陪同下，何建中理事长参观了由中国海洋装备博览会交通运输部东海航海保障中心、南海航海保障中心，中国船级社，中国航海学会以及潮汕湾港等展位，详细了解交通运输部东海航海保障中心北斗水上交通运输分理服务、大数据融合电子海图类，南海航海保障中心iSailing服务体系，中国船级社船舶智能装备、绿色技术应用和试验验证能力等展示特色亮点，对基层单位发扬工匠精神，立足实践创新创造的成效给予充分肯定。

# 国际深水港建设发展论坛举行

文/陈勤恩



作为2023世界航海装备大会六场专题论坛之一，10月13日上午，由省交通运输厅主导组织，以“海运强港，通达天下”为主题，以深入贯彻落实《交通强国建设纲要》，助力“21世纪海上丝绸之路”倡议实施为目的的国际深水港建设发展论坛在福建福州成功举办。本次论坛由中国国际可持续交通创新和知识中心承办，共吸引近150位业内人士、行业专家现场参会交流。

中国工程院院士林鸣、吉布提共和国驻华大使阿卜杜拉·米吉勒、荷兰鹿特丹港务局中国首席代表邵俊善、亚太港口服务组织执行秘书长李清、福建港口集团董事长陈

志平等12位国内外院士专家、高校领导、政府代表和行业代表演讲发言。福建省人民政府副省长、党组成员王金福以及交通运输部水运局副局长郑清秀分别为论坛开幕致辞，中国国际可持续交通创新和知识中心副主任刘鹏主持论坛。

论坛聚焦国际深水大港建设进行主题研讨，围绕国际深水大港建设、航运业高质量发展、港口绿智转型、疏港公路建设、港口可持续发展、江海直达船舶研究等诸多课题，分享交流经验做法、体会和建议，共话高质量技术创新，共商高品质建设蓝图，共谋国际深水大港建设创新与发展方向。

论坛展现了中国港口现代化发展的成就，探讨了国际深水港建设面临的机遇与挑战以及未来发展趋势，分享了传统港口数字化、现代化转型经验，交流了高校在国际深水港建设的关键技术研究和属地人才培养方案。论坛汇集了众多建设性的学术观点与研

究成果，为推进世界一流港口建设、助推港口可持续发展提供了理论依据和实践支撑，搭建了良好的国际交流平台，打造了高层次、高水平、高标准、高质量的思想盛宴。现摘编部分参会嘉宾发言亮点，以飨读者。



林鸣

中国工程院院士、中国交通建设集团首席科学家

## 国际深水港建设发展趋势

国际深水港建设发展趋势：一是集群化、大型化趋势。随着世界的变化，为了应对日趋激烈的国际航运业竞争，国际深水港表现出集群化、一体化的发展趋势，通过整合港口资源，提高整体竞争力。二是专业化、高端化趋势。采用专业化、自动化、高效能装卸设备和工艺系统的专业化码头成为国际深水港建设的发展趋势。进入本世纪以来建设的万吨级以上泊位中，专业化泊位的数量远大于通用散货泊位和通用件杂货泊位的数量。三是数字化、智慧化趋势。近年来，进行自动化码头建设或改造，实现港口的全流程无人自动化作业的港口装卸方式，正在逐渐形成一种发展趋势。目前全球已建成和在建或规划的自动化集装箱码头达120余座。四是绿色节能、环保低碳趋势。采用生态型海岸结构采用清洁能源，加大污染防治和节能减排力度，在港区布局风电、光伏等可再生能源发电技术，采用装配式结构减少碳排放，结合智能化技术优化港口管理达成节能低碳的目标。



邹俊善

荷兰鹿特丹港务局中国首席代表

### 欧洲门户港鹿特丹：数字化和能源转型助力成为智慧港口

鹿特丹是世界智慧港口的先锋。智慧港口发展体现在港口基础设施与装备的现代化；港口生产运营的智能自动化；新一代信息技术与港口业务的深度融合化；港口运营组织的协同一体化；港口运输服务的敏捷柔性化；港口管理决策的客观智慧化。

数字化有效地优化了港口运营和供应链。数字化已经深入到了港口物流相关的所有环节。码头的自动化和智慧化离不开数字化，同时港口作业流程、物流管理流程、企业规划流程、企业资金管理流程、企业ESG管理和监督等等都已经数字化。在港口数字化的过程中大量最新的现代信息技术（人工智能，大数据，云计算，区块链等）被广泛应用。



许民强

大连海事大学党委书记

### 加快国际深水港建设，助力航运高质量发展

加快国际深水港的建设需要：提高港口内陆连通性，鼓励不同交通方式的有机结合，积极发展铁水联运、海河联运、水水中转、甩挂运输。推进数字化转型。引入先进的信息技术，推动港口物流的信息化管理，制定智慧港口建设方案。三是加强国际化发展战略。积极推广应用中国港口标准，提升我国港口的话语权和影响力。四是增强港口辐射能力。合理利用港口岸线、码头陆域和水域设施等，积极探索培育出适合各个港口的临港产业链。五是增强航运服务功能。重视对船舶的服务，积极参与船舶服务的融资、交易、经纪、评估等高增值性业务。六是加强航运专业人才培养。航运行业面临着不断变化的国际和国内环境，各大海事院校作为航运领域人才培养的第一梯队，需要不断调整以满足行业的新需求。



白景涛

交通部专家委员会委员

### 以高质量疏港公路建设 助力港口高质量发展

为更加充分发挥疏港公路主体作用，切实提升疏港公路的服务能力和效率，提出四点建议：建设政策。统筹利用车购税资金、中央预算内投资等多种渠道，在疏港公路的用地、拆迁、财税等方面给予政策支持，确保疏港公路顺利建设。市场化运作。进一步加大各级政府对于疏港公路建设发展的资金支持力度，通过加大财政性资金、政府债券投入，积极利用市场化手段，切实增强疏港公路发展的资金保障。协同联动机制。充分发挥政府和市场作用，加快建立部门间、政企间、企业间各层级的多式联运信息资源互联共享推进机制，促进通道内货物资源、运力资源、站场设施资源等信息的高效匹配。构建统一信息服务平台。构建统一信息服务平台，引导货主、港口运营商、船公司、拖车、公路、铁路等供应链上相关主体加快完善业务管理信息系统，实现集疏运多种方式之间、集疏运多种设施之间的信息及时共享、业务协同，提高港航供应链协作效率，确保港口一体化顺利实施。

## 福建努力推进世界一流强港建设

### ——国际深水港建设发展论坛观察

文/张颖

作为世界贸易运输体系的纽带，国际深水港是推动世界贸易发展的基础设施。13日，在福州举行的国际深水港建设发展论坛上，围绕数字化、智能化、自动化、绿色低碳等国际深水大港建设热门话题，来自国内外的行业翘楚、专家学者、商业精英集思广益，共话技术创新，共谋建设蓝图，为推动国际深水港高质量发展聚势赋能。

记者在会上了解到，自2020年8月整合全省港口资源组建福建港口集团以来，福建港口经济的发展整体性逐步增强。当前，我省正在努力推进世界一流强港建设，向海而兴，融入“一带一路”。

## 瞄准质量效益

港口兴、贸易旺。作为综合交通枢纽，港口是反映航运业发展、对外贸易乃至国民经济状况的“晴雨表”。

当前，全国沿海港口泊位已经增长到5000多个，货物吞吐量超过150亿吨，集装箱吞吐量近3亿标箱，连续多年位居世界第一，港口承担的外贸进出口货物总量超过90%——中国工程院院士、中国交通建设集团首席科学家林鸣列举了这样一组数据。可以说，港口畅通了国内国际“双循环”，更好释放了中国经济潜力，为世界经济复苏注入新动力。

在经历了建设高峰期之后，近年来，我国港口进入提质增效、转型升级期，整合港口资源、提高整体竞争力选择已经成为趋势。目前，我国10个沿海省份、7个长江沿线省份，都组建了省级层面的港口集团，初步实现了港口资源集约化、运营一体化。

“国际深水港之间的合作还将持续走向纵深。”林鸣表示，高端专业、绿色环保、数字赋能都是未来港口建设发展的新注脚。

他特别指出，随着物流需求的日益多

样化，港口业务呈现出产业链上下游延伸的趋势，综合竞争力将成为衡量国际深水港服务质量和国际影响力的重要标准。

大连海事大学党委书记许民强认为，作为战略资源和重要支撑，加快国际深水港建设对推动我国经济高质量发展具有重要意义。“做强做优港口建设，主要是推动港口发展模式从‘规模速度型’转向‘质量效益型’。我们要打造具有强大全球资源要素配置能力、可持续发展的综合性国际枢纽港。”

## 转向绿色低碳

数字先行，向变革要效能，走绿色低碳的可持续发展道路已经成为全球共识。

近年来，进行自动化码头建设或改造，实现港口的全流程无人自动化作业，正在逐渐形成席卷全球的潮流。记者从论坛获悉，目前，全球已建成和在建或规划的自动化集装箱码头达120余座，我国已建和在建的自动化集装箱码头达42座，规模居世界之首。

上海国际港务（集团）股份有限公司原副总裁方怀瑾分享了洋山深水港建设发展的实践经验。在洋山四期集装箱码头，他们自主研发的运营管控系统（ITOS）覆盖全场、全流程作业，实现人均劳动生产率提高至传统码头的213%。“我们攻克了无人设备全域感知、多体协同、多话并发等核心技术，实现了系统与设备设施间海量数据处理

动态协同与高效可靠，核心功能与性能全面超越国外产品，能力与效率均居全球自动化码头首位。”方怀瑾自豪地说。

“近20年来，低碳成为环境共识，包括港航企业在转向可持续发展。”亚太港口服务组织（AFPSN）执行秘书长李清透露，今年7月，国际海事组织海洋环境保护委员会第80届会议通过了温室气体减排战略修正案，提出力争2050年前后实现国际航运温室气体净零排放。他说道：“这将进一步加速全球行业内的碳减排进度，影响全球港口的能源供给结构、运营管理模式与市场战略等。”

作为欧洲第一门户港，鹿特丹港致力于数字化和能源转型，以此推动智慧港口的建设。“数字化已经深入港口物流相关的所有环节，有效优化了港口运营和供应链。”荷兰鹿特丹港务局中国首席代表崔俊青介绍，通过港区、海运船舶减排逐步能源替代等措施，鹿特丹力求在过程中达到真正意义上的低碳环保。

## 融入“一带一路”

福建深水港口岸线资源居全国前列，有40多公里岸线可建设20万吨级以上超大型深水泊位。福建港口集团党委书记、董事长陈志平表示，福建正在努力推进世界一流强港建设，向海而兴，融入“一带一路”。

他介绍，目前，我省正在推进福州江阴国际深水大港连片开发和厦门航运中心综

合能力提升工程。“预计‘十四五’期间，港航投资将超600亿元，设施短板不断完善，综合竞争能力持续提升。”

2020年8月，福建整合全省港口资源组建福建港口集团，港口经济的发展整体性逐步增强。2022年福建港口货物吞吐量超过7亿吨，居全国沿海省份第6位。同时，福建还在全国率先建成智能化传统集装箱码头升级改造项，全面建成数字化平台系统，港口生产平均能耗居全国领先水平。

目前，全省开行集装箱航线297条，与全球超160个国家建立友好合作关系，有力推动双向经贸往来和人文交流；开通对台集装箱航线21条，还有3条“小三通”客运航线以及多条散货航线，为两岸经贸往来发挥积极作用。

持续“修炼内功”，使福建港口成为引领两岸、服务海丝的国际一流港口。陈志平表示，3年内，全省将新增投产大型码头泊位10个，为福建港口新增通过能力超1亿吨。“我们将持续提升福建在海上丝绸之路中的战略支点能级，提升福建与全球通达性，优化全球到福建的航线布局，力争到2025年开行航线达400条。”

在共建“一带一路”国家挖掘港口物流投资机会，与铁路部门及周边省市战略协同，成为中国东南大通道的便捷出海口；大力推进海峡两岸货物、人员的双向交流和信息认证，促进两岸融合……在新征程中，福建将扬帆远航，全速前行。🚢

## 千年“黄金水道”涛声再起

闽江南平港吞吐量突破1000标箱，闽江干流集装箱水路运输渐获市场认可

文/张颖 陈娜妍

9月3日，在闽江南平港延平新城港区洋坑码头，吊机伸展有力的臂膀，轻轻一扣，装满小麦、玉米、石矿砂等货物的集装箱一个个从“武夷1号”船舱提起，稳稳放到码头堆场。至此，闽江南平港吞吐量突破1000标箱，这意味着闽江干流集装箱水路运输正在得到市场认可，千年“黄金水道”逐步迸发生机。

### 开启内河集装箱运输时代

2022年12月18日，“武夷2号”新能源船舶首航从南平港洋坑码头开往福州港马尾青州作业区；2023年2月14日，“南平一马尾”集装箱班轮航线开始常态化运营，拉开了闽江干流集装箱运输的序幕，新成立的南平闽江航运发展有限公司正式运营。

“一直以来，闽江货运只有散货运输，且20世纪90年代开始处于萎缩状态。作为闽江第一家集装箱航运企业，新的公司、新的航线、新的团队，意味着一切从零起步。”南平闽江航运发展有限公司总经理贾春永表示。

水路运输具有运量大、成本低的优势。但闽江运距较短，且受航道通航条件制约，长期以来只能进行小型船舶区间运输，水运优势不能有效发挥，沿线地区大宗货物主要还是通过陆路运输。

“南平—马尾”集装箱班轮航线开通，为沿线企业提供了新的物流选择。“南平地区养殖、食品加工、化学品制造、建材等产业发展良好，相关企业都有大宗货物运输需求。”南平市工业园区管

委会港区办主任叶选晖说。据统计，南平港延平新城港区周边企业每年发往福州港马尾青州作业区、江阴港区的集装箱约有6600个大柜。

“有需求就有市场，我们要做的就是打开市场，实现集装箱运输与沿线地区经济社会发展双赢。”南平新城港区开发有限公司生产运营部经理林志钦说，“但从物流市场发展规律来讲，对于已经习惯了陆路运输的内陆地区货主而言，集装箱水路运输是一种全新的物流组织方式，市场的需求和供给双方都需要一个彼此适应、相互接纳的过程。我们要引货上船，让船行江海、货物其流。”

### 唤醒沉睡的内河航运市场

2023年1月，福建省人民政府工作报告明确提出要“振兴发展闽江航运”。

认真落实省委省政府工作部署，省交通运输厅、省港口集团高度重视闽江航运发展，省港航事业发展中心结合主题教育，组织开展加快推进闽江航运振兴发展课题调研，全面走访码头、航运、物流企业及周边工业企业，摸清影响和制约闽江



“武夷1号”在福州港马尾青州码头装船。

航运发展的主要问题。

“我们对运输时效要求较高，水路时间相比陆路更长，还可能受船闸过坝时间限制，不能保障产品及时运出，我们心里没底。”福建新金农饲料有限公司经理田华说。

福建省勇锋新材料科技有限公司经理余丽燕则认为：“水路运输费加上码头装卸费、堆存费等费用，相对于公路运输并没有太大的成本优势，不足以改变多年来已经成熟的运输模式。”

“航线运营初期，由于货源不足，导致货物运输平均成本高。我们几乎每个航次都是亏本运营，很难通过降低运输费用去吸引客户。”贾春永表示。

福建易鹿供应链管理公司总经理金忠告诉记者，不管是原材料输入，还是产品输出，稳定的运输渠道至关重要。

“许多货主对航线能否保持稳定运营缺乏信心，此外部分货主企业已有陆路运输长期合作合同，也导致航线推广困难。”

找准方向，破解症结。省交通运输厅指导省港航中心会同南平市交通运输局，以及省港口集团权属马尾港务、新城港区两家码头公司，建立专项实地调研、专场座谈交流、专人跟踪对接、专班协调推动的“四专”服务机制，实行“周一汇总、半月一协调、一月一调度”，全力堵点、稳船期、降成本，因势利导加快推进闽江航运振兴发展。

“省港口集团牵头成立工作专班，抽调业务骨干，统筹业务资源，实现马尾青州作业区和延平新城港区两港一体化运营。为培育闽江航运市场，集团强化资金保障，加大航线密度，降低码头装卸费、堆存费等收费标准，有效吸引内外贸客户

## “以路建路” “以路养路” 全省普通公路“福路贷”现场推进会召开

文/黄敏 徐伙



为深入贯彻落实交通运输部、中国农业发展银行联合印发的《关于“十四五”时期充分发挥政策性金融作用支持农村路网高质量发展的意见》，加快推进我省战略合作协议落地见效，10月17日，省交通运输厅和省农发行在三明永安联合召开全省普通公路“福路贷”现场推进会。厅党组成员、总工程师寇军主持会议，三明市副市长廖金辉致辞，厅党组书记、厅长陈岳峰和省农发行党委书记、行长冯学出席会议并讲话。

会议指出，“福路贷”模式转变了普通公路建设筹资理念，开创了筹资新模式，实现了“资源变资产、资产变资本、资本变资金”三个转变。“福路贷”模式的创新探索，将会吸引更多政策性资金投入普通公路领域，推动更多交通项目实施可持续发展。会议要求，各级各部门要认真总结成效，积极主动作为，以创新融资模式推进普通公路高质量发展，助力两岸融合发展示范区创建。要加强领导、精准施策。各地交通运输部门要及时主动向

当地党委、政府主要负责同志汇报会议情况，强化政府主导和统筹协调，结合项目特点以及当地资源差异，因地制宜策划“福路贷”融资方案，进一步提高融资精准度。二要畅通合作、完善机制。各级交通运输部门要主动加强与当地农发行部门的沟通对接，加快构建“省级统筹、市级挂包、县级策划、乡镇实施”的多维协作机制，全面梳理“福路贷”对接项目库，建立“一月一报”工作机制。三要强化考核、正向激励。省厅已将“福路贷”推进工作纳入2023年对各地市交通运输部门年度绩效考核，作为正向激励按年度新增贷款额给予绩效加分，以此鼓励各地争取更多、更快、更好的政策性资金支持交通建设。四要总结提升、持续攻关。作为我省普通公路建设筹融资工作的创新举措，接下来要在现有操作模式上进一步总结提

炼，规范、简化、统一“福路贷”项目审批、放款、还款等阶段的工作流程、工作要求。

与会人员还实地考察调研了永安市曹运镇霞鹤村文化旅游产业路改造工程和晋川镇乡村振兴示范路综合提升改造工程两个“福路贷”落地项目。

据悉，今年以来，全省新增普通公路“福路贷”签约6个项目（56公里）、贷款31.5亿元，新增贷款额是2022年全年贷款总额的近4倍。目前，全省正在对接项目31个（1306公里）、拟贷款184.8亿元。预计“福路贷”总投资近500亿元，总贷款额近200亿元，将为“十四五”后两年全省普通公路的建设投资提供有力的资金保障。

特挑选部分代表发言内容，以供学习参考。

### 永安市贡川镇

贡川镇策划生成落地全省首个“福路贷”项目，既解决农村公路建设“缺钱”问题，又通过项目实施，带动村民致富、乡村发展，让百姓得到实惠。目前，已完成古镇环路、停车场、综合运输服务站等建设并逐步产生收益，年内预计可达百万元。我们的主要做法是：

#### 一、撬动金融杠杆，解决“钱从哪里来”问题

主动与金融机构对接，抓住农发行、交通运输部关于“发挥政策性金融作用支持农村路网高质量发展”这一政策机遇，将农村公路与沿线项目整体打包，策划生成“福路贷”并获6000万元贷款，既可用于公路建设，又可用于古镇改造、文旅产业发展。同时，还将沿路夜景观照、杆线

下地、垃圾污水处理等项目一并策划，借助库区移民后扶、集镇环境整治等政策，再争取到资金8000余万元，有效解决了项目建设缺钱的问题。

#### 二、精准策划项目，解决“贷款怎么还”问题

从项目策划入手，按照“三个一批”思路，在公路沿线开发建设一些经营性项目，将项目收益作为还款来源。一是利用



贵川环古镇公路

一批，将闲置资源就地开发利用，在提供服务的同时获取收益。比如，利用景区沿线的闲置土地，新建3个停车场并收取停车费。同时，还计划增设充电桩，提供快速充电、游客服务等配套功能，每年可获得收益约35万元。二是提升一批，通过对厂房、大楼等进行改造提升，“腾笼换鸟”引入新业态，产生新收益。比如，将沉寂多年的企业服务楼纳入“福路贷”项目，通过引入农村客运、物流等业态，建设综合运输服务站，并提供餐饮、住宿、电商、农产品展销等服务。目前，该站已成为“三水”同城运输重要中转点，年内可实现收益45万元。三是打造一批，结合古镇规划和需求，策划生成一批经营性项目增加效益。比如，因地制宜，在重要路段增设广告牌及LED显示屏，通过招商租赁，可实现年广告收入约15万元。下一步，还将盘活古镇航道资源，打造集观

光游览、水上巴士、餐饮娱乐为一体的水上综合项目，进一步提升效益。

### 三、突出以路兴业，解决“后续怎么办”问题

充分发挥路网优势，通过吸引投资、打造新业态、促进增收，让“民生路”变为“振兴路”。一是把“土货”卖得更好。依托路网改造，不断提升运输服务能力，以物流优势吸引电商直播带货、农产品展销等营销团队入驻，让贡鸡、贡笋、高山蔬菜等“土特产”能够更便利的拉出去、卖出去。目前，已成立贡鸡、蔬菜等4个专业合作社，引入3个抖音直播团队，带动农产品销售近亿元。二是把业态引得更多。注重发挥交通便利和古镇文化的“叠加优势”，吸引更多投资把沿路产业带起来。近年来，逐步引导客商投资把沿路农房改造为民宿，古宅打造成茶馆、古琴馆，并引入咖啡馆、露营地等“网红”经

营。目前，“贡”品文化街已逐渐成型，引进相关业态17个，带动家门口就业120余人。三是把消费带得更火。紧盯游客需求，通过策划一系列文旅项目，着力让消费“旺”起来。比如，在沿路打造以“特色小吃”为主题的攀龙夜市、以“农产品展销”为主的观成集贸市场，摊位招租“一抢而空”，年内可带动消费800余万元，实现村财增收19万元。再如，策划民俗踩街、龙舟邀请赛、啤酒节等“一月一主题”活动，今年以来共拉动客流10万余人，实现旅游收入近千万元。

## 安溪县

安溪县委县政府高度重视省干线建设，成立领导小组，明确省干线建设不是交通运输局一家单打独斗，而是各部门形成合力协同推进。目前已有四个项目成功获得农发行贷款，总授信30亿元。具体操作方面有以下三点：

**一、明确融资主体。**目前经济发展形势，基础设施的建设已不可能全部由财政投入。而普通公路本身无法贷款，必须整合沿线可开发资源，作为一个综合性项目以企业化运作作为主进行融资。

2021年，安溪对90家县级国有企业进行改革，整合成立城建、茶都、文旅三大集团公司，政府通过“注机制、注资源、注资产、注收益”使三大集团完成实体化、市场化转型。2022年，三大集团信用评级为AA，为融资贷款提供必要前提。

**二、策划还款来源。**要贷款成功，项目必须具有稳定的经营性现金流或可靠的偿债资金来源，第一还款来源能覆盖贷款本息，项目综合偿债付率不低于1.1倍。普通公路本身没有盈利能力，所以从编制可研开始不能局限于公路建设，而要策划一个大的工程包项目，尽可能挖掘项目综合收益。一是深挖“路衍经济”，如：项目沿线策划停车位、广告牌、充电桩、加油站、综合运输服务站（餐饮住宿、农产品电商交易中心、文化休闲）的租赁及销售收入作为项目公司还款来源。

二是导入相关产业，反哺路网建设，如：安溪县高速公路出口路网项目就是以“公路+文创”向农发行申请贷款，通过引进文创园，增加项目公司盈利能力。联四线项目以“公路+旅游”为主打，项目公司获得旅游收入分成，增加还款来源。三是给项目注入收益，如：国道G358线项目，项目公司通过统筹所有的安置房销售收入作为偿本付息来源。

**三、做强做优国企。**一是市场化招聘管理及工程技术人才，利用国企作为平台，市场化引进吸纳优质人才作项目智力支撑，打造一支精细化、专业化的项目建设队伍，拓展市场、壮大企业实力、提高经营能力，优化资源配置。二是为国有企业注入优质资源资产，根据项目的融资或现金流情况，及时注入资源或资产，将公路周边或乡镇的部分用地注入到国有企业，壮大国有企业资产。三是深挖盘活地方特色资源资产，提前为国企收储一些土地、资源，同时做好旅游及产业规划，为项目建成后，国有企业扩大经营做充足准备。

截至目前，荔城区已成功获得中国农业发展银行莆田市分行授信额度3.6亿元，第一期计划申请信用金额2.5亿元，共涉及农村公路线路39条计130公里。主要有以下几个方面做法：

**一、抢抓机遇，“吃透”政策谋项目**  
紧紧抓住中国农业发展银行、交通运输部出台《关于“十四五”时期充分发挥政策性金融作用支持农村路网高质量发展的意见》及《关于农业政策性金融支持农村路网的意见建议》等文件的政策机遇，以及省、市交通运输部门与农发行签订战略合作协议的有利时机，一方面，主动对接省、市交通运输部门和农发行，对政策性金融特别是信贷优惠政策、路网信贷产品等进行深入解读，并逐一进行梳理分类、形成政策条目；另一方面，针对政策支持重点，多次邀请专家和上级部门深入各镇街农村路网现场进行走访调研，在摸清农村公路底数、梳理农村公路及其周边特色、资源及中心城区优势的基础上，找准政策与项目的契合点。通过政策解读与实地考察的“双管齐下”，探索出“公路+”一体开发模式，运用市场手段破解公益项目融资难题，为路网项目挖掘、设计、整合现金流。

**二、创新思路，“打破”常规促落地**  
成立由政府主要领导牵头的融资工作专班，促进政银双方深度会商，统筹推进项目策划、收益性手续办理、贷款申报，在“风险可控”前提下，转变还款模式，打破传统“政府投资、财政还款”的模式。一是创新“交通+产业”模式，统筹资源、一体开发。发挥行业主管部门组织协调优势，深度挖掘荔城区资源禀赋和市场潜力，将公路沿线的旅游资产、商业房产资源以及新能源充电桩、广告牌、停

车位等收益性资产与交通项目“绑定联动”，创新一体化开发新模式。二是创新“交通+企业”模式，综合营收、平衡风险。通过开发整合农村公路沿线资产，积极发展路衍经济，同时将辖区内其他国有企业的商业部分收益划转给项目建设企业，用以实现资金平衡、弥补项目运营缺口，并优先用于项目还本付息资金，以实现项目运营期内收益与融资平衡。三是创新融资还贷思路，主动作为、缓解压力。工作专班全面对接上级政策，在积极争取奖励和补助、减轻区级财政对资本金筹集压力的基础上，争取将项目纳入省交通运输厅“十四五规划”建设内容，将贷款年限延长至30年，并按照偿还本金“先少后多”的差异化还贷方式，减轻还款压力，形成新型一体化开发融资项目。

### 三、因地制宜，精准施策提质增效

一是专班全程跟进。由融资工作专班成员单位按照各自分工，盯政策窗口期，积极主动前往省、市交通运输部门、农发行等相关单位对接咨询，及时沟通解决审批、放贷等过程中存在问题，及时调整完善项目融资方案，推动项目落地。二是精准衔接推进。坚持边申报、边完善边推进，确保项目前期、建设、开发运营各环节无缝衔接，促进资金早落地早见效。目前农发行第一期2.5亿元涉及的130公里农村公路，已完成工可批复及初步设计文件审查，正在办理信用手续。三是放大叠加效应。突破公路项目单一公益性属性，推动交通运输与物流、旅游、农业等产业的协

同联动和跨界融合。以农村公路改造提升为契机，提前谋划完善区域路网布局，放大交通基础设施网络辐射面；提前谋划完善乡村振兴具体路径，把沿线的生态文旅、红色资源、乡村农业等经济资源“串珠成链”，推动第一产业“接二连三”，以实际行动加快推进绿色高质量发展。

惠安县充分发挥上级补助资金的杠杆作用，撬动金融机构、社会资本的资金，同时提供政策支持，依托政府信用，土地资源和其他优良资产，积极开展和金融机构的合作，主要做法如下：

### 一、积极向上对接，争取资金补助

吃透政策，谋划项目，主动对接，多措并举向上级争取各项补助资金以缓解交通重点项目的建设资金压力，保障项目有序推进。特别是2022年泉州市在申报国家综合货运枢纽补链强链试点城市，惠安县充分利用兴泉铁路黄塘货运转站这一优势，构建“公铁水多式联运”立体大交通格局，将惠安县林口至聚龙道路综合提升工程项目、青山山油库至县道309线道路工程、中国物流泉州综合物流园（公铁联运）一期、兴泉铁路黄塘货运转站接线工程等4个物流、集疏运项目纳入试点城市实施项目，总投资约11.7241亿元，预计可获补助2亿多元，大大缓解了建设资金问题，更好地发挥财政资金杠杆效应，提升我县多式联运服务水平。

### 二、交产旅融合，助力交通可持续发展

为充分利用现有国道G228线得天独厚生态优势，打造“交产旅”高质量发展示范工程，我县于2022年启动崇武古城活化利用工程，实施滨海大道改造提升工程（一期）建设，并向上级主管部门申请将滨海大道及三联线赤湖至崇武古城段纳入国道228线，以串连惠安赤湖国家级森林公园、崇武古城、惠女精神馆、青山湾，

有效盘活山霞、崇武旅游资源，推动国道G228线滨海风景道建设提质增效，现已获省交通运输厅批准同意。同时，将滨海大道改造提升工程（一期）纳入崇武镇乡村振兴整镇推进项目，获农发行惠安县支行授信11亿元，目前项目已开工建设。

### 三、主动作为，加大项目融资

惠安县始终坚持“政府主导、适度超前、突出重点、安全绿色，加快推进农村公路提质增效”的原则，积极探索实施PPP、EPC、一般债、专项债等模式，吸引社会资本参与投资建设农村公路。一是引入PPP融资模式，三联线黄塘至虎窟等一揽子公路工程总投资19.7亿元，公开向社会筹措资金，有效引导社会资本参与基础设施建设，解决资金短缺难题，保障农村公路工程顺利推进。二是推广EPC模式，惠安县林口至聚龙道路景观环境综合提升工程、产业路一期工程、岫兴街、湖苑路、明秀街等道路提升改造工程等3个项目首次采用EPC模式通过公开招标选取中标单位负责实施。三是申报专项债，通过发放福厦客专专项债券资金6.2亿元，兴泉铁路专项债券资金1.15亿元，基本解决了两条铁路的征迁资金，岫兴街、湖苑路、明秀街等道路提升改造工程申请一般债5000万元，有效缓解了项目资金压力。👉

## 行业党建进发物流经济发展“红色动能”

文/蔡婉瑜

“在支部的建议和推动下，建瓯蚂蚁帮快递有限公司深化‘邮快合作’，充分利用村级便民服务中心、电商服务站、超市等场所增设物流配送节点，加速完善三级农村物流服务体系，快速进村更加高效。”



建瓯蚂蚁帮快递

“我们全力支持福建恒冰物流有限公司打造非公物流企业党建品牌，深化‘党建+物流+电商’融合模式，探索在田头市场合作建设预冷保鲜、冷藏仓储等设施，畅通农产品冷链配送‘最先一公里’，壮大企业供应链条。”

“我们聚焦武夷山陆地港物流有限公司对外链接资源优势，推动打造企业信息交流、组织活动等功能一体的党建微阵地。与跨境电商深度融合，助力跨境电商综合试验区发展，在优势产业和产品‘触网上线’中实现产业链升级。”

……

9月8日，在南京市交通运输行业“吃茶话经济”党员茶话会上，针对民营物流企业如何做大做强，挂钩包的党建指导员们畅所欲言，交流分享经验成效。

### 一套架构结对子 变“单打”为“抱团”

这是南京市交通物流行业党建助力物流企业发展的一个缩影。南京市共有495家物流企业，涉及领域广，资源整合难度大。如何发挥党员作用，汇聚企业党组织力量，助力民营经济发展？对此，南京市交通运输部门结合大兴调查研究，开展现代物流行业党建工作大调研，部署物流行业党组织和党员“两个覆盖”攻坚行动，不断完善服务体系，建立市县纵向贯通、政企高效联动工作机制，搭建行业党委、龙头企业和中小型物流企业“1+N”组织架构，深入物流企业摸底子、结对子、搭台子，通过指导覆盖、结对共建方式，指定12个机关党支部、选派60名党建指导员挂钩联系全市60家非公物流企业，推动党组织应建尽建，实现党建指导全覆盖。今年以来，全市物流行业党员覆盖率、党组织覆盖率分别提升14.1%、38.3%。



党建指导员主动走进企业，宣讲闽江航运优惠政策

### 一支队伍强服务 以“有为”推“有效”

“项目开工前，党建指导员协调解决了施工便道不畅问题，目前园区内1#、2#仓库主体已完工，进度超平时。”在南京港智能云仓储园区项目建设中，党组织成为了项目攻坚一线的硬核力量。为加快培育发展物流产业集群，南京市交通运输部门针对全市16个现代物流重点项目园区建设，建立“一个重点项目、一个临时党支部、一个服务专班、一套保障方案”工作机制，由交通主管部门、项目部及物流协会等联合成立党员攻坚队，选派16名项目党建指导员，划分技术研发、后勤保障等4个党建责任区，协调解决项目报批审批、银企对接及安全保障等问题28个。截至8月底，全市重点物流项目完成年度投资14.23亿元，进度超既定目标23%。



南京港智能云仓储园区项目

在南京市樟湖水路运输有限公司，南京市海事部门把会场搬到现场，组织党建网络服务队为企业详细讲解闽江航运航线补贴政策细则，充分了解企业所需所想。今年以来，南京市交通运输部门全力打造便利高效的营商环境，不断健全“党建+”服务体系，建立党建网络服务机制，靶向制定“点单法”“问计法”“充电路”等7项服务法

则，11支党员服务队、党建网格员48名定期下沉，开展“政企对接日”“法式”下午茶”等政企活动，已协调纾解园区建设、企业牌证办理、路试等难题47个，提供法律咨询等服务400余次。



执法人员“送法上门”，为企业提供法律咨询

### 一张清单攒惊喜 化“感动”为“敢动”

“原来是我们找政策，现在是政策找我们！这样的营商环境让我们更有信心！”今年7月，南京市飞力士现代物流产业园有限公司顺利收到规上企业市级奖励资金50万元，从认定到资金兑现仅用了3个工作日。为提升市场主体获得感，南京市交通运输部门收集制定党员“惊喜点”项目清单42条，要求每个党员细化工作目标和举措，并与评优评先、星级党支部评选、规范机关创建等挂钩，以个体的“小惊喜”汇聚成企业的“大惊喜”。

推行“政策找企”便是南京市交通物流行业党委重点打造的“惊喜点”，通过针对性上线运输企业信贷支持、贷款贴息、航线补贴等金融政策红利，建立“免申即享”等政策直达快享机制等方式，实现精准惠企便民，已累计兑现物流企业入园集聚发展、公



为新揭牌的首级物流企业党组织发放“党建礼包”

铁联运渠道建设、国家A级物流评定、货运

企业入规等补助近1000万元。同时，打造简并许可、异地年审、精简收费等集成套餐服务，推行运输企业货车“三检合一”、港口企业船舶“多证合一”等“小惊喜”，已为50多家物流企业节约运营成本30余万元。

党建搭台，业务唱戏。今年7月，交通运输部党建工作专班在南平调研行业党建工作指出“要研究、提升、总结服务模式和服务内容，推动党、政、企、群团协同发力。”当前，南平市交通运输部门正按照指导意见，深化实施党建强企联合行动，帮助



2023年7月，交通运输部党建工作专班调研组到闽北物流集散中心站等地调研行业党建工作。

企业尽享交通物流再贷款、社保缓交、延期还本付息等助企惠企政策，联合人社、银行、保险等部门构建多重驱动服务模式。

“下一步，我们将对标全市‘物流+县一品’发展版图，专注跨境电商、智慧物流、多式联运及冷链物流等领域，结合党建品牌打造、党建示范点创建等手段，建强组织矩阵，不断解锁行业党建工作新密码，用实际行动助力企业发展。”南平市交通运输行业党委书记叶衍奇介绍。

## 上接21

向南平港集聚。”福建省港口集团南平港运营暨闽江干流通航专班办公室主任徐钢介绍。

福建水口发电集团积极调整船舶运行模式，开闸时间由原先的周一至周六白天开放6.5小时调整为周一至周日全时段开闸，使班轮航线运行时间保持稳定，有力保障船舶通航顺畅。

近两个月，闽江集装箱运输逐步赢得了市场认可，货物运输量稳步增长。“在相关部门指导下，我们根据生产需要，规划物流组织方案，8月份通过水路运输购入玉米、小麦2000多吨，装满88个货柜，运输时间都在预计范围内。”田丽华说。

“我们的产品从南平港运往马尾再转江阴港区，全程水路运输，综合考虑码头装卸费、堆存费减免等多项优惠政策，运费每吨较原来陆路运输低15元，8月份我们有68个

标箱酸洗砂出港，物流成本较陆路运输低了近3万元。”余丽燕告诉记者。

数据显示，8月份“武夷1号”“武夷2号”两艘船实现双向对开、满负荷运行，班轮航次和运输量增长明显，单月开航30个航次，运输量548标箱7336吨，超过前7个月总量。截至9月15日，闽江干流南平至马尾集装箱班轮航线共航行97航次，运输1301个标箱，集装箱货重16618吨。

### “软环境”“硬设施”同步提升

8月24日，福建易鹿供应链管理服务有限公司船舶采购项目二次中标结果公示结束，该公司为闽江航运量身打造的5艘船舶进入建造阶段。这批建造的2艘多用途船舶单艘装箱量可达54标箱，投用后闽江集装箱

运力将进一步提升。

“随着内河集装箱运输逐步受到市场认可，我们与南平周边农牧、建材、新材料制造等工业企业也建立了长期合作关系。”金忠介绍，“经过充分的市场调研考察，我们决定直接参与闽江航运服务。”

经过半年多的探索发展，闽江干流集装箱运输吸引了知名航运企业关注。中谷、安通、信风、郁州等多家航运企业将南平港作为目的港，纳入航线网络布局，为闽江航运发展注入更多动能。

“软环境”逐步改善，“硬设施”也在不断提升。

在闽江上游沙溪河右岸，三明港沙县港区青州作业区1—3号泊位工程施工现场，起重机械、挖掘机、压路机正在紧锣密鼓地作业。现场施工人员告诉记者，目前码头前沿水域基槽开挖及方块预制已完成，正在进行

方块安装阶段和后方陆域场强施工。

“项目总投资1.23亿元，建设3个500吨级（水工结构1000吨级）通用泊位，年设计通过能力64万吨，建成投产后，三明将打开出海口，实现江海协作。”三明市交通运输局有关负责人介绍。届时，随着运距延长，辐射范围扩大，货源得到拓展，闽江集装箱运输成本将进一步降低。

“下一步，我们将围绕南平港、福州港、三明港‘三港联动’，聚焦集装箱、散货、旅客运输‘三种业态’，继续强化服务保障，完善港区配套设施，增强综合保障能力，加快发展水水联运，做大做强集装箱、散货运输，深化水运与文旅经济融合，打造闽江水路客运精品航线，全力推进闽江航运振兴发展。”福建省港航事业发展中心副主任于悦星表示。

## 李德金：公路线上的那一抹绚丽“橘红”

文/黄中泉 陈文



李德金和工友正在修补坑洼

一把铁锹，一把扫帚，一辆清扫车，每天总能看到这样一群身着橘红标志服的他们，在车流旁扫公路、清边沟、疏涵洞、排隐患、修坑洼……日复一日，年复一年，用心用情描绘着农村靓丽的公路“交通图”，他们便是养好公路、保障畅通的最美公路人！

13条县道，全长242公里，这是永安市通泰公路有限责任公司养护站长李德金每天都要坚守、管护的公路“生命线”。在公路养护平凡岗位上，他默默奉献，已经整整走过了25个春秋，交出了一份份不平凡的骄人成绩单。

李德金，今年45岁，永安市青水畲族乡人。1999年，成为青水公路管理站的一名公路养护工。25年来，他从普通养路工一路成长为养护站长。

严寒酷暑，风霜雨雪，身着橘色工作服的李德金和工友25年如一日活跃于公路沿线上，那一抹抹橘红成为了一道特别靓丽的“风景线”。“日巡、周扫、月

清、季除”便是他们养路路的工作常态。

2018年1月，受低气温影响，永安上坪道路全程结冰，严重影响了车辆和行人通行安全。了解情况后，李德金快速响应，主动请缨，第一时间带领10多名工友组成的“除冰小分队”，于当天早晨六点多就顶着寒风，逆风而行。面对整整10多公里的结冰盘山公路，李德金带领工友们不惧危险，争分夺秒清除冰障。一路忙着抛撒工业盐融冰，一路忙着挥动铁铲、埋头除冰……利用团队的力量，艰难地将一根根倒伏的毛竹砍成几截，再一截截拖走、清理到路边。持落的冰棱和汗水浸湿了他们的手套和衣衫，但丝毫没有降低他们除冰清障作业的热情。

全线清理完毕，整整花了5个多小时。李德金和工友才终于歇了一口气，匆匆忙忙吃上一口饭。当年，李德金和工友的事迹也因此被中央电视台第5套新闻频道宣传、点赞，受到了群众的广泛好评和积极反响。

作为养护站长，李德金同时也是是一名熟练的机械操作手，在急难险重面前，每次需要开铲

车、挖掘机清理淤泥时，他总是把最苦最累的话最先留给自己。

有一次，安砂镇一处路段突发山体滑坡，五六千立方米的土石方将道路拦腰阻截，他第一时间开着铲车，冒着落石的危险，跟工友们奋战了一天一夜，抢在隔天凌晨两三点前，终于将道路全面疏通。

漫漫公路上，李德金总是沉着应对。在临崖临水等危险地段，他和工友用一块块波形防护栏，筑起了“公路安全防线”。在疏通涵洞遭遇毒蛇、蜂窝等“意外之客”时，他总能想方设法，一一化险为夷。

用挖掘机清理淤泥、清扫车保洁路面、劈草机清除杂草……一次次的道路抢险，对于养路护路的“酸甜苦辣”，李德金早已习以为常了，他最为开心的则是日常公路管护带来的获得感、成就感，让农村公路走得好、走得舒适、走得安全，则是他长期以来孜孜不倦的奋斗目标。

“任劳任怨、脚踏实地，干好本职工作。”是李德金一直秉持的工作信条。每每看到路面恢复洁净、畅通，他都觉得特别欣慰、特别开心。

畅通农村路，是乡村振兴发展的关键。2014年6月，永安市按照“管养分离、养护市场化”的要求，在全省率先实施



李德金带领工友除冰清障

“养护工程包”，李德金所在的永安市通泰公路有限责任公司中标承包了农村公路日常养护与小修工程、水毁应急、安保工程等零星工程。作为公司养护站长，李德金不辱使命，不忘初心，10年来，带领一班公路人踔厉奋发、勇毅前行，交出了一份令人满意的“答卷”，为公路市场化养护提供了“永安样板”。

永安市农村公路通车总里程2226公里，其中，县乡道1079公里、村道1147公里，228个建制村100%完成道路硬化。近年来，永安市农村公路管养综合效益不断提升，好路率逐年提高，保持在92%以上。镇镇有干线、村村硬化路、路路有人养，各项主要指标进入全省先进水平。目前，永安市已形成“建养并重、外通内联、安全舒适、路域洁美、服务优质”的农村交通发展新格局，先后获评“四好农村路”全国示范县、全国深化农村公路管理养护体制改革试点县。

最美公路人，路长情更长。“爱岗敬业，默默无闻，兢兢业业。”这是永安公路人对李德金的评价。李德金用公路人的初心、忠诚、担当，彰显了公路人的价值取向、精神追求，用实实在在的朴实行动，激励着广大公路人砥砺前行，为加快建设交通强国贡献“公路力量”。

# 对如何加强福建省数字经济产业职工队伍建设的思考

文/黄菊芳

## 一、加强数字经济产业队伍建设的必要性

目前福建已经基本建立以电子工业为核心,以应用软件和信息技术产品制造业、通讯服务型行业规模为新增增长点,以大数据、物联网、虚拟化、手机网络、人工智能、以卫星应用领域为重点的数字经济发展新模式。据《国内数字经济发展白皮书2021》的统计,目前福建数字经济体量已超过万多亿元人民币,位居国内第七,而按照数

字经济规模占GDP比重的分析,目前福建数字经济占比达到了百分之四十五以上,位居国内第六,省内数字经济规模保持了15%以上的增速。数字化经济将是未来趋势,数字经济人才将是数字经济产业的核心竞争力。大力推进数字经济产业职业队伍建设,调整优化队伍结构,为福建省经济建设提供人才及智力保障,具有十分重要的意义。

## 二、福建省数字经济产业职工队伍现状

(一)数字化认知模糊。当前福建省数字经济产业职工对于数字化产业的细节方面缺乏足够的认知,对于数字化发展战略和经营方针的了解也不够详细,推出新业务的时候并没有系统的培训引导,相关企业关于人才培养的计划与部署并无法切实的在基层部门和岗位得到传达和落实。虽然在数字经济时代来临之后,部分企业也开辟了相应的线上培训渠道,但是由于发展时间短,使得该项工作并没有得到系统性的推进,员工培训内容规划以及培训渠道的设计等方面仍有着较大的改进空间。

(二)数字化人才结构不合理。目前,福建省数字人才队伍建设基础较好,但与当前

数字经济发展的战略意义和发展速度相比,数字人才总量缺口较大。存在对高水平数字人才的吸引力不高、专业技能人才储备不足和数字人才队伍开发培育体系尚未完善等问题。

(三)工作模式单一。数字经济时代,企业处在快速动态变化的环境之下,人工工作模式无法完全保证工作的效率和质量,在对信息进行处理时,无法像人工智能一样对庞大且复杂的信息量进行快速处理,单一的人工工作模式无法满足市场需求。对于福建省数字经济产业的职工来说,目前还没有跟随产业发展而改变单一的工作模式。

## 三、加强数字经济产业职工队伍建设的对策和建议

(一)立足新时代的发展,提升职工的数字思维。在数字化时代,政府需要承担更多数据中台的枢纽角色。对于海量数据,政府要发挥整合能力,全力承担起数据中台的作用。这考验着职工的数字思维和能力,要引导职工围绕顺应人工智能时代、大数据时代、数字时代发展潮流,对数据价值进行挖掘和开发,用数据进行思考,进一步提升对数字的敏感度,用数据说话,从数据角度理解政务行为,增强数据能力,培养数据定位与获取能力,真正构建起未来数字经济新生态,通过对数字经济、数字政府、数字政务以及大数据应用,提升数字化思维,推进大数据创新应用发展的想法、思路,助力数字经济工作。

(二)抓好职工队伍教育,培养数字经济人才。一是加强顶层设计与因地制宜,建立数字经济人才政策体系。制定人力资源专项工作计划,把数字人力资源开发纳入经济综合考核指标体系,将数字人才发展实绩、技术创新贡献等作为主要评价指标。出台我省数字人才培养使用的专项政策,健全数字经济工程师职称,探索数字经济龙头企业开展职称自主评审工作。二是培养高端的复合型人才。通过人才订单式、企业冠名制培养,鼓励企业积极开展数字人才领域的社会培训。围绕福建省的数字经济社会发展需求与数字技能人员的职业活动特征,开展数字人才领域的社会培训。三是建立全省“数字工匠”培育库。引导国内外的顶级人才来福建进行大数据经济基础研发、应用研究和成果

推广等活动,在关键应用领域中,以数据技术、大数据的前沿学科建设、基础研究发展和大数据技术升级。充分发挥省总工会劳动竞赛和技能作用,让数字化人才脱颖而出,形成“数字工匠”库。

(三)开发“数字员工”,促进人机协同。将传统岗位的工作与职责相结合,利用数字技术、数字员工拓宽工作范围,将人类和机器各自擅长之处相合,提升工作成效业绩。促进人机协同,加速数字化转型,将积极建立有效的,人机交互团队,以促进人的智能与人工智能共同思考、共同进步,提高人的创造力。

(四)加强应用型数字人才培养,推进校企合作。高校应明确拔尖数字人才培养目标,做到精准定位,制定科学、合理、多样化的培养计划,合理分配教学资源与实训资源,为数字化发展提供足够的复合型技能人才。积极推进校企合作,打造新型数字产教融合教育链,加强企业高级工程师和高校教师的沟通和交流,实现双方的资源共享和优势互补。企业可参与到院校的人才培养方案的制定,为高校提供编程、数据分析、程序设计、大数据综合应用实践、专业实训以及毕业设计给予专业的一对一经验指导。经济雄厚的大型企业还可以考虑建立自己的企业大学或技工院校,从根本上解决企业内部拔尖数字人才短缺、质量低的问题。

(作者单位:福建省交通运输综合保障服务中心)

## 增加回应频次是优化 突发舆情事件处置的“灵丹妙药”吗？

随着网络信息的爆炸式增长和社交媒体的传播普及，舆情事件的发酵和影响力往往有迅雷不及掩耳之势。“民有所呼，官有所应”，为了第一时间阻断风险，迅速给舆情危机降温，各舆情处置方基本都具备及时回应，避免因信息不透明造成公众不满情绪积压释放的处置意识。然而，梳理近期诸如“鸭子眼球膜”“水果捞纠纷”“视觉中国版权争议”等热点事件发现，涉事单位普遍都进行了多次回应。

从总体来看，增加回应频次可以有效挤占舆论话语空间，帮助涉事单位实现舆论引导的主动权；但同时也应看到，多次回应的涉事主体在首次回应中，一般都未能平息公众的质疑和不满，从而倒逼其要做好后续回应，由此，也提醒各方应警惕过多回应存在的潜在风险。

反反复复地回应舆情似乎已成为近些年来舆情回应的一种新趋势。不可否认，这与舆情事件本身的复杂程度密切相关。特别是在一些社会突发性事件、食品安全领域中，既有不少新情况、新动态诱发次生风险，又有公众舆论监督力量的不断加强，对官方回应处置提出更高要求。在这样的舆论态势下，官方的舆情应对要达到令人满意的处置效果很难一蹴而就。

具体来看，导致舆情回应需要反复拉扯的原因是多方面的：

一是涉事主体回应处置水平有限，有时甚至会陷入到“自我挖坑”的不利境地。无论是响应速度滞后，还是回应内容欠缺精准度，都与舆情回应处置素养能力密切相关。这其中既需要相关单位舆情应对机制的不断完善，如储备专业的舆情处置应对人才等，促进整套舆情应对机制常态化、高效运转。另外，领导层的决策也非常重要，指导思想上要少些“应付式回应”“被迫式回应”，不以减轻公众的批评和压力为舆情处置的最终目标，而是切实解决事件反映出的实际问题，并在事后复盘总结处置经验。

二是公众主体的多样性导致不同的利益诉求很难被舆情处置的“一纸声明”所同化，导致舆情回应难以在短期内形成共识。比如媒体的报道角度、报道时机和报道力度等都会影响到公众对舆情事件认知和态度变化，由此交织了不同的价值观和利益诉求，

导致社会舆论难以形成共识。

这种“折腾式”的舆情处置看似是在“灭火”，实则也可能存在“引火烧身”的潜在风险。

首先，相关部门要面临的的就是公信力受到质疑和品牌形象受损的潜在风险。政府部门、企业品牌的信誉是其权威和影响力的基石。前后回应不一致或反复回应可能会削弱公众对其的信任。一旦信誉受损陷入塔西佗陷阱，政企等主体受损的公信力难以在短期内快速修复，从而难以继续取得广大民意的理解和支持。

其次，多次回应同一问题往往会导致公众注意力的持续聚焦，从而使得其他紧迫或重要的议题被忽视。在混乱繁杂的信息中，很容易导致公众对信息的理解产生歧义。原本回应主体想要阐述的真实意图和解决方案很可能被误解和忽视，从而有可能激起新的争议或舆情反弹。

最后，多次回应或过度解释可能会触发“史翠珊效应”，使得更多人对原本不太受关注的问题产生兴趣，出现“引火烧身”的反射果。“史翠珊效应”（Streisand effect）是美国社会学研究中的一个概念，描述的是试图隐藏、删除或审查某一信息的行为反而会引来更多人的关注和传播这一信息。它源自美国知名歌手、演员芭芭拉·史翠珊（Barbra Streisand）在2003年试图通过法律手段阻止一张显示她加利福尼亚州海滨住所的照片被公开。然而，这一举动反而激起了更多人的兴趣，使得原本相对鲜为人知的照片迅速在互联网上广泛传播。“史翠珊效应”现象在社会舆论、媒体报道、网络传播等多个领域都有体现，特别是在面临敏感或有争议信息时，试图封锁或限制信息传播

息往往会产生适得其反的效果，即引发公众更强烈的好奇心和关注，最终导致该信息更广泛地被人们知晓和讨论。这启示企事业单位，要了解并避免触发“史翠珊效应”是舆情管理中非常重要的一环，不当的回应可能加剧舆情事件的复杂化演变程度，使得原本可以控制的局面变得更加难以处理。

总之，舆情事件的涉事主体在进行舆情回应时必须谨慎。一个明确、前后一致、及时的回应通常更为有效。在面对舆情风险发酵问题时，相关方面需要有全面而一致的舆情处置策略，在某些情况下，适当的沉默或有节制的回应可能不失为更好的选择。（来源：人民网）



# 漳州月港 大航海时代的璀璨明珠

## 一水中壘 环绕如偃月

漳州月港，亦名月泉港，因其“一水中壘，环绕如偃月”而得名。它与汉唐时期的福州甘棠港、宋元时期的泉州刺桐港和清代的厦门港，并称福建历史上的“四大贸易商港”。

月港作为明朝中后期唯一合法的民间海外贸易港口，不仅是美洲大帆船贸易世界的重要起始港，也是大规模华裔侨闯荡世界的出发港。

商船从这里出发，可以抵达东南亚四十多个国家和地区，形成了一条途经太平洋、跨过大西洋、最终抵达美洲与欧洲的商贸航线。



大航海时代世界地图（来源：澳门大学）

明朝初年，政府颁布禁令，撤掉市舶司，严禁沿海居民私自出海贸易，当时的海外贸易大港——泉州刺桐港走向衰落。

明洪武二十年，尽徙渔民，废巡司而墟其地。

——清·顾祖禹《读史方舆纪要》



九龙江与月溪交汇处，古代月港核心区图（来源：福建省闽南文化研究会）

而此时，位于九龙江下游的月港，外通海潮，内接山涧，水陆交通便利，经济腹地广阔，再加上其地处偏僻、管理松弛，逐步取代泉州港。到明嘉靖末年，月港逐步发展成为福建最大的民间海外贸易港。有史料记载：

漳州府龙溪县月港地方，距府城四十里。负山枕海，民居数万家。方物之珍，家贮户积。而东连日本，西接暹球，南通佛郎，彭亨诸国。其民无不绣琢珠者。盖闽南一大都会也。

——明·朱纨《嘉靖二十七年六月增设县治以安地方疏》

## 隆庆开海 旷世繁华

在月港村社内，一条与九龙江相邻的古街悠长而又平静。

今天看来，这条叫“豆巷”的古街虽沧桑窄小，却散发着当年海上贸易的盛世遗风。

历史为什么选择了月港？四百多年前，这里究竟是怎样的一幅景象？

或许，嘉靖年间的一场“反海禁”活动能作出解答。

当时，明朝实施严格的海禁政策，“片板不许入海”，但因利益驱使而产生的私人航海贸易，却逐渐兴起且日益壮大。

这种民间与官方的冲突，在多以航海贸易为生的闽浙沿海地区，表现得尤为激烈。

由于山多地少的现实状况，从宋元开始，闽南地区对海外贸易的依赖程度就较其他地区更高。明朝施行海禁政策后，闽南地区土地与人口的矛盾越发明显。为了生计，他们不得不选择出海贸易。因此，民间的“反海禁”活动十分活跃和顽强。



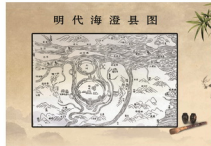
蜿蜒的豆巷曾经见证了月港昔日的繁华。（杨晖/摄）

当时，闽漳之人与番舶商贾贩番货，往往络绎于海上。“闽广之众，私番船只寒来暑往，官军虽捕，未尝断绝”。

嘉靖年间，福建巡抚谭纶曾在奏疏中写道：“禁之愈严，则其值愈厚，私通不碍，则掠夺随之。”



豆巷街景（来源：龙海新闻）



明代海澄县图（江智猛/图）

嘉靖四十年（1561年），月港爆发了著名的“二十四将”叛乱。

这被称为“二十四将”的，实际是24位海商，都来自月港及其周边地区。这场叛乱波及的范围非常广，沿海地区的民众大都广泛响应并参与。历时四年，这场叛乱才终于被镇压下去。

虽然叛乱得以平定，但民众反对海禁的呼声却越来越高。在这种情况下，为了消除沿海地区动荡的根源，明朝廷不得不作出妥协。

隆庆元年（1567年），漳州知府唐九德议在月港设海澄县，割龙溪、漳浦两县地属之。



月港地理位置略图（江智猛/图）

福建巡抚都御史涂泽民议开禁例，准贩东西洋，得到批准。

从此之后，明政府部分放开海禁，月港成为了当时唯一合法的民间海外贸易口岸。

然而，“隆庆开海”最开始选择的地点并不在海澄县的月港，而是诏安县的梅岭港。

宋元时期，梅岭港既是古代两大国际贸易港——泉州、广州通往海外的中继站，也是漳州府对外贸易的主要港口。明初，政府实行严厉的“海禁”政策，漳州海商不得不选择在“官司远隔，威令不到”的非官港的梅岭港进行贸易活动。

明代学者张燮《东西洋考·卷七·饷税考》中记载，海澄设县之前，漳泉人下海通番，多集中在诏安的梅岭。



张燮《东西洋考》（资料图片）

然而，梅岭港的繁荣与富庶，引起倭寇、海盗的垂涎与掠夺。据《诏安县志》记载，嘉靖三十七年至四十四年（1558—1565年），倭寇吴平据守梅岭，四处掳掠，势甚猖獗。这七八年间，也是梅岭港备受倭患骚扰最严重的时期，梅岭的海上贸易活动日渐衰落，对外贸易的商船开始向月港迁移。

所以，张燮在《东西洋考》中说：

先是发舶在南诏（即诏安）之梅岭，后以海寇桀阻，改道月港。

另外，作为一个内河港口，月港的出海口在厦门（时称中左所），官府仅能在厦门设立验船处，就可以对进出商船实行

监督，这更加便于统治者管理。

月港从此风生水起，逐渐出现繁荣局面。

海上贸易的繁荣，最直接的体现便是港口码头。从月溪河口沿九龙江边一路向西走去，短短一公里内，馆馆、路头尾、中股、蓉川、店仔尾、阿哥伯、溪尾七座码头遗址依次排列。

不同码头的功能又各不相同。比如中股码头主要用来搬运豆饼，路头尾码头是外船在内港的停泊处，阿哥伯码头是船舶接受驻军检验的停泊点。

古码头背后是月港曾经繁华的城镇。因为日益增长的商品贸易，促进了月港独特城市面貌的形成，现在的帆巷古街和临江古街还可以依稀窥见其明代建筑风貌。



四方异客，皆集月港。明万历年间，月港繁荣达到了顶点。



夕阳下的阿哥伯码头（杨辉/摄）

这一时期，从月港起航的船只遍布东西二洋各国，通往世界各地的贸易国家和地区多达47个，贸易航线有18条。

当时，西班牙、菲律宾马尼拉和墨西哥阿卡普尔科之间的航海贸易被称为“马尼拉大帆船贸易”，这一航路沟通了美洲、欧洲和东方世界，促进了沿途各地的经济和社会文化往来。而月港则连接起了“马尼拉大帆船贸易”航线中马尼拉（菲律宾）、阿卡普尔科（墨西哥）、塞维利亚（西班牙）等重要港口，成为东南沿海与东西洋之间的贸易中心和交通中心，是当时从中国经马尼拉（吕宋）至美洲、欧洲“海上丝绸之路”的主要启航港。每年从月港进口的货物有116种，征收船舶税占福建省税很大半。



明代月港东西洋航线、主要港口示意图（龙岩区海丝文化研究会/图）

2008年，英国牛津大学鲍德林图书馆发现一幅让世界为之震动的中国明代彩绘地图《明代东西洋航海图》，地图以“海洋”为中心来描绘世界的明代南海航海图，令人惊奇的是，航海图上许多曲折的航线都指向月港。



中国明代彩绘地图《明代东西洋航海图》（来源：牛津大学鲍德林图书馆）

月港的繁荣也促进漳州的茶、糖、水果等农产品、加工制品、纺织品、陶瓷器等畅销海外。此时的漳州城俨然已是一个手工业发达的城市，出现了“百工鳞集，机杼炉锤”的繁荣景象。

无数的生丝、瓷器、茶叶等中国货物从这里装载上船，分赴东西洋，最终辗转到达美洲、欧洲。

其中，最大宗的出口商品是丝绸和瓷器，产品供不应求，价格“时时腾贵”。当时，漳州的纺织业相当先进，漳纱、漳绒为漳州名产。据地方志记载，这些产品“皆极精美，价颇昂”，不仅为海内推崇，且颇受海外欢迎。由月港出口的瓷器，除了来自我国南方的著名瓷器产地，如江西景德镇等，还有漳州本地所产。明代漳州的制瓷业很发达，平和南胜、五寨等皆有窑址，生产主要是为满足外销的需要。



月港输出的漳州银币（江智猛/图）

同时，大量的番银、番薯、花生、玉米、烟叶等舶来品也从月港引入中国，推动中国和沿线国家更深入地融入全球贸易体系之中，增进了亚、美、欧三大洲人民的文化交流与情感融合。

“海禁”开放所爆发出的变革力量影响深远，大批月港海商抓住历史机遇，主动走出国门，向海而生，拥抱世界，这是中国古代海洋贸易史上壮观的一幕。

月港的繁荣与兴盛，再次打开了中国通往世界的大门。

## 白银丝路 “天子南库”

月港海外贸易的兴盛带来了史无前例的中西方货币交流高潮，大量的外国银源源不断地流入，对主流货币、赋役制度等产生深远的影响。



从十六世纪起，大量外国银圆流入漳州一带，品种多达20种。（江智猛/图）

在月港海外贸易中，无论是葡萄牙、西班牙抑或日本，始终处于贸易逆差地

位。美洲和日本的白银源源不断流入中国，成为当时全球经济中一道独特的风景。

马尼拉的第三任总督桑德在给罗马教皇的信上提到：“我只是相信，中国人对我们的贸易感兴趣，主要是因为墨西哥银圆和当地的黄金。”

而当时的福建巡抚徐学聚则更直截了当地说：“我贩吕宋，以有佛郎机银钱之故。”

从1567年到1644年这段时间，从漳州月港流入中国的白银总数大约为3亿3千万两，相当于当时全世界生产白银总量的四分之一、全国的一半以上。

贩吕宋极盛之海澄商舶，回帆俱载银两。

——张望《东西洋志》卷七《饷税考》



月港，“马尼拉大帆船贸易”的重要节点（杨辉/摄）

无怪乎明朝右金都御史周起元都称颂月港为“天子南库”：

我穆庙时除赋或之律，于是五方之贾，熙熙水国，割脐脍，分市东西路，其相载珍奇，故异物不足述，而所贸金钱，岁无虑数十万。公私并赖，其始天子之南库也。

——明·周起元《东西洋考·序》

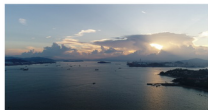
1567年，明政府颁布诏令：“买卖货物，值银一钱以上者，银钱兼使；一钱以下者，止许用钱。”

这一时期，白银成为民间最通行、最可靠的交换货币，也是当时市场流通的主要货币，在中国货币史上具有划时代的意义。

由于白银大量流入中国，到了万历年间，张居正顺利在全国推行以征银为主要特征的“一条鞭”法，赋役折银，扩大了货币在赋役中的比重，促进了明朝赋役制度的改革。

## 文化传播 交融互利

随着精美的中国商品涌入西方，欧洲人滋生了一股持久的“中国热”，欧洲人迫切地想要了解一个真实的中国。



九龙江出海口（来源：闽南日报文创院）

1575年，西班牙传教士马丁·德·拉达在九龙江出海口中左所上岸，探访福建沿海的风土人情，购置大量中国典籍带回马尼拉，根据在福建沿海的所见所闻写出《中国纪行》一书。



路头尾码头（江智猛/图）

10年后，一生未曾踏足中国的西班牙传教士胡安·冈萨雷斯·德·门多萨完成旷世巨著《中华大帝国史》，中国的面貌第一次清晰地出现在西方人的眼前，福建沿海独特的人文风情引得西方人怦然心动。对此书帮助最大的，正是马丁·德·拉达的《中国纪行》和带回的那些中国典籍。

随着月港海外贸易的兴盛，大量闽南人到达海外，自然地把闽南的文化传播出去。

在语言方面，今天欧美地区将茶叫成“Tea”，是根据当时漳州话发音而演变来的；菲律宾的他加禄语有几百个词汇来源于闽南方言。如Bihen（闽南语米粉）、Hebi（闽南语虾米）、Pansit（闽南语扁食）等。

月港在参与世界大航海时代“马尼拉大帆船贸易”的同时，也创造了“太平洋海上丝绸之路”东西方文化交流交往、文明互鉴的不朽传奇。

明末清初，由于海盗骚扰、战争破坏、清廷海禁“罢界”，加上港口淤塞难以停靠大型船舶，月港开始急剧衰落，海外贸易逐渐被26公里外的厦门港取代。

当年沸腾的现场如今已是繁华落尽。今天的人们难以想象，当年月港的繁盛景象。

月港在特殊的形势下应运而生、迅速繁荣，又在悄然间退出历史舞台。尽管月港半个多世纪的鼎盛时期在历史长河中只是惊鸿一瞥，但其推动的大帆船贸易、白银时代却在世界贸易史与中国贸易史上留下不可抹去的一笔。

如今，月港在“一带一路”的时代号角下再次被唤醒，地处“21世纪海上丝绸之路”建设核心区，月港正在迎来新生。

（本文摘编至学习强国福建学习平台）

## 省交通经济信息中心工会举办职工大讲堂

为适应新时代宣传思想工作要求，进一步提升干部职工新闻采编专业技能，省交通经济信息中心工会举办2023年第二期职工大讲堂，组织新闻处青年记者结合工作实际，分享交通政务新媒体运营技巧。

本期职工大讲堂通过生动、丰富的图文，介绍了今年以来“福建交通”公众号开设的“安全生产月”“节日我在

岗”“高速说法”等特色专栏以及取得的宣传成效，并分享了交通运输行业新闻的挖掘、稿件内容的加工、推文布局的排版等方法。

参会干部职工纷纷表示，本期职工大讲堂讲授的知识内容丰富，加深了对交通政务新媒体运营工作的认识，下一步将注重推动成果转化，为交通运输行业新闻宣传工作贡献力量。

## 省交通经济信息中心工会成功举办 “学思想见行动强技能立新功”微视频技能竞赛活动

日前，省交通经济信息中心工会“学思想见行动 强技能立新功”微视频技能竞赛活动获奖名单揭晓，活动共收到作品11件，评选出1等奖1件，2等奖2件，3等奖4件。

为深入开展学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想主题教育，进一步激发干部职工以赛促学、以学促干，推动主题教育往深里走、往实里走，今年8月，该中心工会联合团支部组织开展“学思想见行动 强技能立新功”微视频

技能竞赛活动。干部职工积极响应活动号召，主动学习视频拍摄、剪辑技能，生动记录日常生活、工作片段，并最终形成微视频作品，主题涵盖生活感悟、文明创建、自然风光等，内容丰富、形式多样。

围绕立意明确、画面美观、剪辑流畅、创新亮点等4个方面，评委最终评选出优秀作品7件。本次活动进一步检验了中心干部职工新闻宣传技能，促进营造争先创优的良好氛围。



9月11日，宁上高速东吾洋特大桥首个深水区承台施工全部完成，标志着项目施工进入新阶段。东吾洋特大桥作为宁上高速项目的控制性工程，大桥全长2546.6m，水深超过48m的路段长850m，水深最深达63m，最大潮差超过8m，为同类型桥梁水深世界之最。



福建交通  
新浪微博



福建交通  
微信公众号