福建交通

Fujian Provincial Department of Transport

2024年第5期

奋进“十五载” 勇当新福建“开路先锋”

总第289期

福建省交通运输厅主办

准印证号：[闽]内资准字K第092号

（内部资料，免费交流）

王永礼到省交通运输厅慰问值班干部职工

并要求做好节日安全与保障工作

国庆到来之际，省委常委、常务副省长王永礼到省交通运输厅看望慰问坚守岗位的值班干部职工，向大家致以节日问候和衷心感谢，并检查防台防汛、保通保畅、道路运输安全等工作。

王永礼来到省交通运行指挥中心，通过视频察看高速公路、城乡道路、客运场站、港口码头等实时运行状态，了解防台防汛准备、省际车辆通行、司乘人员管理、服务区保障和道路交通安全等情况。看到全省主要干道、重点卡口管理有序、交通顺畅，王永礼给予肯定。他要求，全省交通运输部门要以对人民群众高度负责的精神，深入贯彻落实省委省政府关于防御第18号台风“山陀儿”有关部署要求，强化应急准备，做好沿海大型桥梁等重点部位的安全防范工作，各司其职、各尽其责，密切配合、高效运转，做好各项保通保畅保障工作，确保国庆假期群众出行安全。（省交通经济科技信息中心）

桥见·中国

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。

鸭池河特大桥

全长 971 米，主跨 436 米，为世界最大跨径高铁中承式空腹钢混结合拱桥，2019 年 12 月通车。（陈雄 / 摄）

乌江大桥

全长 310 米，高 103 米，横跨乌江，2018 年 1 月通车。（黎玉松 / 摄）

马寨大桥

全长 1800 米，2014 年 12 月通车。（黎玉松 / 摄）

首语

壮阔的行进 光明的前程

——热烈庆祝中华人民共和国成立七十五周年

春华秋实，岁物丰成。我们迎来了中华人民共和国成立75周年。走过波澜壮阔的历程，走向无比光明的前程，亿万人民奋进在实现伟大梦想的康庄大道上。

“一唱雄鸡天下白。”1949年10月1日，第一面五星红旗在天安门广场升起，中国人民从此站起来了，中国发展从此开启了新纪元。一路披荆斩棘，一路凯歌前行，中国共产党团结带领人民开辟了人类迈向现代化新道路，开创了人类文明新形态，踏上了全面建设社会主义现代化国家新征程。七十五载发愤图强，中华民族伟大复兴展现出前所未有的光明前景；七十五载艰苦奋斗，人民对美好生活的向往不断变为现实；七十五载砥砺前行，中国始终是世界和平的建设者、全球发展的贡献者、国际秩序的维护者。

艰难困苦，玉汝于成。75年来我国发展取得的伟大历史性成就，是党和人民一道拼出来、干出来、奋斗出来的。今天的中国，巍然屹立于世界东方，到处都是日新月异的创造。今天的中国人民，更加自信、自立、自强，焕发出空前的历史主动精神、历史创造精神。今天的中华民族，向世界呈现的是一派欣欣向荣的气象，正以不可阻挡的步伐迈向伟大复兴。

今天，我们比历史上任何时期都更接近、更有信心和能力实现中华民族伟大复兴的目标。党的二十大对“两步走”战略安排进行宏观展望，擘画了全面建设社会主义现代化国家的宏伟蓝图。党的二十届三中全会对进一步全面深化改革、推进中国式现代化作出系统部署。

大道至简，实干为要。中国式现代化是干出来的，伟大事业都成于实干。推进前无古人的开创性事业，必然会遇到大量从未出现过的全新课题、遭遇各种艰难险阻、经受许多风高浪急甚至惊涛骇浪的重大考验，必须进行具有许多新的历史特点的伟大斗争。新征程上，我们要坚持用好改革开放这个重要法宝，当好中国式现代化建设的坚定行动派、实干家，永葆“闯”的精神、“创”的劲头、“干”的作风，在攻坚克难中成就事业、在敢闯敢干中开辟通途，共同谱写中国式现代化更加壮美的华章。

习近平总书记强调：“现在，全党全国人民正在奋力推进中国式现代化，我们要更加团结、更加努力，大家一起加油干，创造新的更大辉煌。”新的历史方位，新的奋斗征程。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，全面贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想，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”，以永不懈怠的精神状态、一往无前的奋斗姿态，凝心聚力、奋发进取，为以中国式现代化全面推进强国建设、民族复兴伟业而团结奋斗。（摘自《人民日报》 2024年10月01日 第02版 社论）

顾　　问　陈延峰
主　　任　高军刚
副 主 任　朱海光　钱瑞荣
编　　委　吴彬材　谢俊林　冯振秀　胡玉库
庄宫明　汤志林　张　利　冯　郁
陈振强　钱　鹏　何雪敏　谢紫忠
袁文洪　李　涛　吴永仁　蔡　杰
李　鹏　叶晋厚　兰永长　廖立建
余贤毓　陈　诚　陈华洁　夏长文
陈　宇　黄善明　林同欣　朱海滨
艾四芽　彭贻希　蔡　文　李宗泽
张其扬　刘德旺　吴文明　谢燕武
刘建平　俞开建　王云盛

总 编 辑　钱瑞荣
副总编辑　林　静
执行 主编　薛荣春
责任 编辑　陈丽洁　陈扬思　杨　铭　曾文彬
陈娜娜　郑　重
编　　务　施舒婕　林凡力　朱　洁　庄　敏
余程龙　黎　颂　赵松明　翁小丽
美术 编辑　侯树榕

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　2024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、残页或装订错误请寄本编辑部退换。

目录 contents

2024年 05期

卷首语

壮阔的行进 光明的前程
——热烈庆祝中华人民共和国成立七十五周年　01

要闻联播

厅党组召开第六轮巡察工作动员部署会等　04

焦点关注

奋进七十五载，勇当新福建“开路先锋”

75年！见证福建普通公路的非凡之变　07
75年！福建港口向海图强　12
75年！福建航运劈波斩浪　18
75年！福建水路客运载梦远航　24
75年！福建道路运输的“时光缩影”　31
75年！福建高速：大道贯八闽 山海皆可平　35
75年！福建高速服务区：从“歇脚处”到“心归处”　37

正能量·人物

铺路石心映岁月 银龄不改筑路心　40

舆情课堂

三天穿同一件衣服出镜引发质疑，
舆论关注点为何“失焦”？　42

一线动态

全省首个“定制化海上生鲜无人机安全速达”
应用场景在连江启用等　44

轻松一刻

幽默时分　48

微学堂

习近平总书记用典

“单则易折，众则难摧”

■原句

世上没有绝对安全的世外桃源，一国的安全不能建立在别国的动荡之上，他国的威胁也可能成为本国的挑战。邻居出了问题，不能光想着扎好自家篱笆，而应该去帮一把。“单则易折，众则难摧。”各方应该树立共同、综合、合作、可持续的安全观。

——2017年1月18日，在联合国日内瓦总部的演讲

■原典

“单则易折，众则难摧”

——宋·司马光《资治通鉴·宋纪·宋纪二》

■解读

原句为“孤则易折，众则难摧”，意思是一个人容易遭受挫折，而大家团结在一起，则难以被摧毁。

《福建交通》电子版

奋进75载 勇当新福建「开路先锋」

今年是新中国成立75周年，七十五载风雨兼程，一代代交通人在逢山开路、遇水架桥中筑就通途。第一条高速公路的通车、第一座跨海大桥的建成、第一个国际化港口的崛起……每一个里程碑都见证了福建交通的飞速发展。

正是沿着中国式现代化道路奋勇前行，实现了从首条高速公路泉厦高速的破土动工，到如今高速公路通车里程达6168公里，路网密度实现了居全国前列；普通公路从通车里程短、路况差，到如今通车总里程近11万公里，全省通三级路率达96.9%；港口航运从泊位数量少、等级低，到如今拥有468个生产性泊位，形成福州港、湄洲湾港、泉州港、厦门港4个港口25个港区的总体发展格局；道路运输从农村群众出行难到如今实现建制村100%通客车，建成了“外通内联、通村畅乡、客车到村、安全便捷”的交通运输网络……

每一步跨越，都是奋进的缩影，都是与祖国共同成长的生动写照。福建交通推出“奋进七十五载，勇当新福建‘开路先锋’”专栏，以文为舟，以图为帆，与您共鉴福建交通的辉煌变迁。

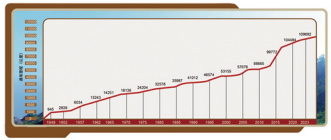
75年！见证福建普通公路的非凡之变

文/袁燕飞

福建素有“东南山国”之称，境内山岭耸峙，低丘起伏，河谷与盆地错综其间，山地、丘陵面积占全省土地面积的82.4%，形成对外交通往来的天然屏障，南宋诗人赵蕃有诗“不历闽道险，空云蜀道难”，因此民间素有“闽道更比蜀道难”之说。一部福建公路的发展史就是不断突破地形限制寻求与外界沟通联系的历史。

回望历史长河，解放前夕，我省公路可通车的里程仅有945公里，且标准低，路况差，分布不平衡。全省当时64个县中还有18个县没有一寸公路。

新中国成立后，1949年11月，福建省人民政府公路局宣告成立。1950年，开始大规模的公路建设。福建公路人发扬“逢山开路，遇水架桥”的拼搏精神，开始搭建全省公路基本路网骨架。当时的福建公路部门既要完成华东支前公路的修建任务，又要全面恢复被破坏的公路，任务艰巨，但公路职工热情高涨。至1954年底，旧有公路的技术状况明显提高，福建公路的面貌焕然一新。



全省普通公路通车里程变化

解放后，我省第一张公路建设规划图。

新中国成立初期的省道S204线明溪段

20世纪50年代人工拉石碾压实路面的情景

到1965年底，全省通车里程达到14250.64公里，福建公路的面貌焕然一新，质量标准明显提高，路线布局得到比较合理、系统的调整。期间，路面黑色化工程于1956年开始试验，到1971年全省各地区普遍开展铺设，在摸索中逐步改进。

1973年以后，新的公路技术标准和各种设计、施工规范逐步颁发实施，一些改建工程相继施工。新建桥梁和老桥永久化建设也加大步伐。当时属全国最大跨径

20世纪60年代的永安沙土路

20世纪60年代，尤溪公路养护以人工运送石料。

乌龙江旧大桥位于福州市仓山区和闽侯县境内，跨G324国道，为福建南北交通的咽喉，于1971年9月26日建成通车，是当时全国最大跨径的预应力混凝土T形钢构公路桥，荣获国家科学大会奖，载入中国桥梁史册。

乌龙江大桥拓宽工程于2012年1月建成通车。复线桥与旧桥实行单向通行，进城车辆走复线桥，出城车辆走旧桥，过往车辆有序通畅地行驶在两座桥上。

20世纪70年代，国道G324线福厦公路泉州段由沙土路面铺设为沥青路面。

我省第一条一级公路福马公路的关键控制性工程——鼓山隧道于1987年7月26日竣工。荣获1989年度国家优质工程银质奖和1991年交通部优秀勘察三等奖。

“先行工程青年突击队”正在国道G324线厦门段工程施工

国道G104线宁德路段

国道G319线漳州路段

(144米)的预应力混凝土T形钢构的乌龙江大桥以及福州闽江、龙海西溪、郭坑、闽清等不同结构、不同跨径的大桥陆续建成。

至1977年底，全省公路通车总里程达到27571公里，是解放初期的29倍。通过近30年的建设，尽管在通车里程上取得了较大的成绩，但全省公路技术等级和沥青路面的里程均较少。全省干线除福厦线部分路段达到二级外，其他均为三、四级。沥青路面仅为1387公里，仅占通车里程的5%。

1978年，党的十一届三中全会后，福建公路发展开始以“服务经济发展”为中心，从单纯抓专业公路养护到大规模的公路建设上来，重点增建并改造重要港口及大中城市进出口运输繁忙路段。1989年底，全省公路通车里程达40030公里，全省83%的行政村通了公路，公路密度居全国第5位，基本建成了以省会福州为中心，联结全省各地市县、工矿基地、主要港口、旅游胜地的公路网。

1999年12月，厦门海沧大桥建成通车。桥梁采用特大型三跨全漂浮钢箱梁悬索桥，是当时同类型桥梁结构中世界第二，亚洲第一。

进入20世纪90年代，福建省经济快速发展，各地机动车猛增，主要路线普遍出现超负荷运行。为适应新一轮的经济增长，1992年，省委、省政府作出实施公路“先行工程”的重大决策，从而翻开提高公路等级建设的新篇章。公路“先行工程”于1996年底基本完成原定的4000公里建设目标，比原计划提前4年完成。公路“先行工程”极大地改善了福建的公路状况，为我省经济发展提供了有力的交通支撑。

1996年至2003年期间，先后实施公路“先行工程”扫尾工程、县通地市、入闽通道等专项工程建设，新增公路里程1.2万公里。至此，我省公路建设里程迅速增加，技术等级不断提升，全省公路网渐趋完善，桥梁隧道建设技术取得突破性发展，解决了我省4个地市12个县区市的出省通道问题，实现我省与江西、浙江、广东三省二级公路的通道对接。

2008年12月，全国首座“开”字型斜拉桥——泉州晋江大桥通车。荣获2009年度“火车头优质工程—等奖”“福建省《闽江杯》优质工程奖”。

2004年至2010年，普通公路建设全面提速，投资力度快速增长，规划省道建设明显加快。我省积极推进通往港区、重要景区、红色旅游地、连接高速公路等为主的重要路网建设。期间建成了平潭跨海大桥、厦门翔安隧道、泉州晋江跨海大桥等一批大型桥隧工程，全面完成“两纵两横”国道网改造，基本完成原“八纵九横”省道建设改造任务，基本实现“县县通二级公路”。

国省干线公路上还实施了“公路安全保障工程”“绿色长廊和谐公路”，重点建设国道、县通市、县上高速、通往重要旅游景区和交通枢纽线路。同时，打造“四季常绿、一路一景、一季一景”的生态优美公路，使全线绿化率达到100%，并推出国道G319、国道G316等精品工程。

农村公路方面，我省从2004年开始全面实施农村公路“年万里路网工程”。2003年，全省仍有87个乡(镇)，约800个行政村，近4万公里的公路路面没有硬化。到了2008年，在短短的5年间，完成农村公路建设投资约176亿元，硬化总里程约4.1万公里，乡镇通畅率达到了100%。通村公路硬化率从2003年的不足53%到2011年实现100%建制村通硬化路。

2012年，我省全面启动实施“年万里农村公路安保工程”，到2014年基本完成符合实施条件的建制村通农村客车线路的安保工程，提升了农村客运安全通行条件。省委省政府还先后启动“上衔下延路网连通工程”“未通建制村攻坚工程”“镇镇有干线工程”等，大力提升农村路网连通水平和通达深度。2015年底实现“镇镇有干线、村村通客车、路路有人养”。县道经常性养护比例达到100%，乡村道经常性养护比例逐年提升。

“十二五”期间，我省以新规划“八纵十一横十五联”国省干线公路建设为重点，完成普通公路建设固定资产投资突破千亿元。普通国省干线二级及以上公路比例达83.8%。同时，普通国省道养护打造以“平安优先、路况优良、管理优化、生态优美、服务优质”为标准的“五优公路”。全国干线公路养护管理评价中，我省普通国省道排名第4。普通国省干线公路建设质量和服务水平取得明显成效。

“十三五”期间，福建持续推进农村公路“建好、管好、养护好、运营好”四个方面工作。农村公路管护在全国实现“四个率先”即：率先全省推行“路长制”、率先推行“专管员”制度、率先推行农村公路灾毁保险、率先建立农村公路养护资金定期增长和挂钩奖惩机制。

“十三五”期间，国省干线建设以“完善路网结构，构建快捷通道”为目标，加快普通干线公路的断头路打通和未达二级标准路段提级等补短板项目建设，加速构建相邻县(市、区)间的便捷通道，加大通往港口、枢纽、机场等集疏运公路项目建设力度。普通公路投资首次突破2000亿元大关，优良路率达93.8%，国省道二级及以上公路达75%，实现所有县城通二级及以上普通干线公路，路况水平居全国前列。

2016至今，福建交通持续发力、先行先试，在全国率先实施“两通工程”，积极打造“福路贷”融资模式、安全隐患“微改造”模式，推动国道G228滨海风景道建设、省际边界节点畅通等一批重点工程建设，不断推进实现交旅融合、闽台融合和客货邮融合。至2023年底，全省普通公路通车里程10.97万公里。全省乡镇904个，已通三级及以上公路876个，通三级路率96.9%。百姓家门口的致富路越走越宽、越走越稳，为社会经济发展注入了澎湃动力。

75年！福建港口向海图强

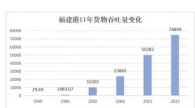
文/陈娜妍

3752公里的漫长海岸线，串联起三都澳、罗源湾、兴化湾、湄洲湾、泉州湾、围头湾、厦门湾和东山湾等众多优良港湾，中华海洋文明在这里孕育，海上丝绸之路在这里起航。新中国成立75年来，福建赓续航海文化，持续描绘波澜壮阔的港口新画卷。

新中国成立初期，福建港口泊位数量少，等级低，加上沿海军事封锁，对外经济交流少，海运不畅。1949年，全省沿海港口没有深水泊位，全省沿海主要港口年吞吐量仅29.69万吨。在政府的积极鼓励下，港航各界想方设法争取货源，开拓运输市场，港口货物吞吐量缓慢回升。1957年，福州港、厦门港货物吞吐量分别从1949年的15万吨、2.69万吨增至85.87万吨、54.87万吨。

1958年起，福建港口逐步开始建设一些小型项目，全省陆续修建了16座码头，缓解了作业码头不足和船货压港的局面，一定程度上满足了当时货物运输和经济社会发展需要。

1972年2月28日，中美两国签署《联合公报》，台海局势趋于缓和。福建积极响应1973年2月周恩来总理发出的“三年改变港口面貌”的号召，加大投资力度，加快港口建设步伐，进一步整治内河港口、航道，改善航运基础设施，实现港口吞吐量的平稳发展。至1978年，福州港、厦门港的货物吞吐量分别增至172万吨、150万吨。



福建港口年货物吞吐量变化

党的十一届三中全会以后，港口以其自身独特的优势成为改革开放的前沿阵地，在福建经济和社会发展中发挥了重要作用。为充分调动“两个积极性”，福建港口管理职能先后下放各地市，从“大港管小港”转变为“一城一港”的格局，沿海六港均加大投资建设力度，进入迅速发展时期。

1979年12月，省政府批准福鼎的沙埕港、诏安的宫口港等20个沿海港口码头为国轮出口港、澳外贸物资的起运点或装卸点；1980年厦门被开辟为经济特区；1984年福州被列入全国沿海开放城市。福建对外贸易快速发展，为港口的进一步发展提供了有力支撑。1986年，福建港口年吞吐量突破千万吨，达1083.07万吨。

1974年，福州马尾建成全省第一座万吨级码头泊位。

1980年11月15日，“鼓山”号轮船自福州马尾首航新加坡，这是福建驶出国门的第一艘轮船。

1959年10月的厦门海港

20世纪60年代航行于闽江上游的货轮

1983年7月25日，马尾造船厂建造的5000吨级海运货船“盖山号”下水，这是福建建造的第一艘入级船舶。

集装箱运输具有转运方便、货损货差小、节省包装费用等优势。1981年4月，日本第一中央汽船株式会社以“虹星轮”装载17只20英尺集装箱靠泊马尾港区通用杂货泊位，福建港口开始了集装箱运输的历史。1983年3月28日，厦门港接靠开港以来的第一艘集装箱船香港“华胜”轮，正式启动集装箱运输，全年完成集装箱吞吐量3292标箱。

20世纪90年代起，随着改革开放进一步深入，港口发展对福建外向型经济发展的作用得到各级政府以及社会各界的广泛重视。港口基础建设步伐加快，对外贸易逐步兴起，两岸通航逐步恢复，为港口生产的迅速发展奠定了基础。2002年全省港口货物吞吐量突破1亿吨，集装箱吞吐量超250万标箱。

2006年起，省委省政府尝试对全省沿海港口资源进行优化整合，打破行政区域的束缚，最终形成了厦门港、福州港、湄洲湾港和泉州港错位发展、协调发展的基本格局。通过政策引导，推动企业航运资源战略重组，密集出台系列扶持政策，港口经济迅速发展。

12月23日，福建第一艘集装箱船“北峰山”号从香港装运5只集装箱到福州港。

1983年，厦门港正式开始集装箱运输。

1992年10月，福建炼油厂10万吨级石油专用码头正式启用，这是福建第一个10万吨级码头。

1992

1982

1983

1995

1995

1997

1999

2003

2007

2008

2012

2009

2009

2013

2009

2011

福州港集装箱港区

漳州开发区第一个3.5万吨级多用途码头。

10月，后渚作业区5000吨级集装箱码头建成投产。

福建炼油厂10万吨级码头建成投产。

10月，福州港江阴港区西非航线首航。

4月，世界上最大集装箱船“艾玛-马士基”首航厦门港。

4月，福建第一座LNG专用码头建成。

5月17日，福州港江阴港区4、5号泊位竣工。

泉州港石湖作业区10万吨级4#泊位建成投产。

9月8日，海峡两岸经济区首个保税港区——厦门海沧保税港区。

11月，湄洲湾港斗尾港区斗尾3-6#泊位后方10万吨级原油储罐罐体基础施工现场。

3月18日，30万吨级巨轮“中海荣华”安全靠泊可门物流4#泊位，是福建港口当时靠泊的最大型干散货轮，可门港区自此正式跻身国内超大吨位散杂货港区行列。

12月13日，厦门码头“航母”企业——厦门集装箱码头集团有限公司正式成立。厦门集装箱码头集团整合了多家知名国企、上市公司的集装箱码头资产，所属码头岸线资源涵盖厦门港10万吨级以上的集装箱码头泊位。

在港口整合的同时，我省还通过资产重组、联营等方式，分别于2012年、2013年、2015年完成福州港集装箱码头、厦门港集装箱码头、湄洲湾北岸散货泊位整合，2020年福建省国资委组建福建省港口集团有限责任公司，将省国资委、各地市涉及港口和航运业务的国有资产整合到省港口集团。通过整合，逐步减少码头经营主体数量，最终实现全省主要公共码头的经营管理一体化，为全省港口集约发展打下了坚实的基础。

党的十八大以来，福建深入贯彻落实习近平总书记关于港口、航运发展的重要指示批示精神，持续完善港口规划布局，不断提升港口枢纽能级，港航产业支撑和枢纽通道作用日益凸显，有力服务两岸融合发展示范区、交通强国福建先行区建设。

港口基础设施日趋规模化、集约化、

现代化，至2023年底，全省万吨级以上泊位达208个、占全省泊位数的44.4%，实际年货物通过能力超8.6亿吨，其中集装箱超2200万标箱。沿海主要港湾建成10～40万吨级不等的大型深水航道，具备通航和靠泊世界各类最大主力船型的设施条件。

内河港口方面，闽江南平港正式开港，南平至马尾集装箱班轮航线常态化运营，闽北山区“家门口”成为“出海口”。

港口持续释放效能，成为畅通国内国际双循环、促进供应链高效稳定的重要物流支点。港口承担了全省90%以上大宗货物和95%外贸进出口货物运输，全省港口约320条集装箱班轮航线，每月超2300个航次，通达全球60多个国家和地区的160多个港口。厦门港连通性指数居全球第11位，集装箱吞吐量居全球第13位；福州港货物吞吐量居全球第17位。

积极融入“一带一路”倡议，2018年12月24日，我省率先发起“丝路海运”联盟，打造“丝路海运”国际综合物流服务品牌，得到国际社会和行业各界的积极响应。至2024年9月，联盟成员超340家，涵盖港口、航运、物流、贸易、投资、金融、信息以及高校和科研单位等各行业领域，132条“丝路海运”命名航线通达46个国家和地区的145座港口，“丝路海运”港航贸一体化发展被纳入国家支持高质量共建“一带一路”八项行动，成为“一带一路”沿线国家和地区共商共建共享的新标杆。

福建港口通过实施创新驱动、绿色发展战略，全面加快港口转型升级的步伐。2014年10月中国首个自动化集装箱码头厦门远海集装箱码头试运营，2016年12月福建第一个高压船舶岸电项目在远海码头投入使用，拉开了福建港口智慧绿色发展的帷幕。改革创新从未止步，远海码头升级成为全国首个5G全场景应用码头、厦门海润码头在全国率先完成传统集装箱码头全智能化改造，新质生产力逐步成为福建港口发展的新优势。

福建与宝岛台湾一衣带水、血脉相连，闽台两岸隔海相望，最近距离只有68海里，闽台海上直航成为两岸人员交流交往的“主通道”。1997年两岸开展集装箱船舶“试点直航”，到2001年厦门至金门实现客运直航，再到全省对外开放口岸泊位均可从事对台运输，开通4条“小三通”客滚航线、11条对台集装箱班轮航线以及覆盖台湾主要港口的散杂货航线，闽台海上客货直航越来越快速便捷。福州黄岐、琅岐，平潭澳前，厦门五通，泉州石井等一批对台客运码头，成为两岸同胞交流往来的“桥头堡”。湄洲湾港连续四年成为大陆对台铁矿石最大中转港口，从平潭口岸出发的对台跨境电商包裹超过全国一半。港口作为服务两岸融合发展示范区建设的基础设施和重要枢纽，地位愈加凸显。

2023年4月19日，厦门港开通首条对台出口跨境电商“大三通”海运快线。

劲风鼓帆志万里，向海图强谱新篇。港口日渐成为福建区域经济社会发展和对外开放的重要基础、综合运输体系的重要枢纽、临海产业和城市发展的重要依托。2023年，福建沿海地区港口经济增加值达7116亿元，占到我国海港城市港口经济总量的11.5%，对福建沿海区域GDP贡献率达15.5%。

75年！福建航运劈波斩浪

文/陈娜妍

船是人类探索世界的重要交通工具，有了船，郑和才能“七下西洋”，开启人类历史上最早、最大规模的远航探索，才有了流芳千古的“海上丝绸之路”。

历史上的福建山高路险，内河水系通达，又是沿海省份，航运文化在这片土地上孕育，不断发展壮大。三国时期，福建就是吴国的造船基地，福建航海人才远近闻名，以至于左思在《吴都赋》中说“弘舸连舳，巨舰接舻……篙工楫师，选自闽粤”。

沿着历史的长河回望，在抗日战争时期，一群饱含家国情怀的福建船员利用闽江航道，开辟了从福州（上下杭）通往闽北革命游击区之间革命的“地下航线”，留下了光辉而厚重的一笔。电影《地下航线》就讲述了地下党员在闽江“福州”号客船上坚持战斗的故事。

泉州后渚港挖掘宋代古船拆搬现场

电影《地下航线》

新中国成立初期，大陆的人民解放战争已基本结束，全国转入经济恢复与和平建设的新的历史时期。然而，台湾海峡却仍处在战争与半战争的状态。与台湾一水之隔的福建，经济建设和人民生活深受影响，航运业十分艰难地步上复兴之路。

人民政府开展了一系列恢复重建工作：创立新的航务管理机构—福建省航务局，成为福建省第一个人民航运管理机构，初步建立了福建现代水运专业管理体制，同时迅速整饬运输秩序，建立国营运输企业，扶植与整顿私营轮船，发动民间木帆船参与营运，抢修运输船舶，恢复客货航线等，凋敝衰败的福建航运业得到迅速恢复。

福建航务局成立

12月11日，福建省交通厅航运管理局船员训练结业合影。

此时，海洋受阻，铁路、公路处于恢复建设阶段，江河运输担负着恢复经济、支援前线和国防建设三大任务。闽江航运是省外物资入闽的唯一通道，尤其在1958年前外福铁路未通车时，闽江水运承担着大部分入闽国防和经济建设物资的重要运输任务。

江河运输进入鼎盛时期，自新中国成立前夕至1962年，全省江河通航里程从3521公里增长至5141公里，小轮船（50吨位以下）通航里程也从558公里增长至1007公里。全省江河运输机动船的数量、运力规模从1950年的136艘、1461吨发展至1962年的224艘、2394吨，分别增长64.7%、63.8%。全省江河货运量、周转量分别从1950年的69.26万吨、5933万吨公里，增至1960年的1299万吨、45398万吨公里，分别增长17.1倍和6.7倍。但1960年之后，受多重因素影响，福建内河运输急剧下降，1968年全省内河货运量、周转量降至363万吨、14155万吨公里。

公司合营的小机航船

航行于闽江上游的货轮

沿海木质货船是海运集团的主要船种

与此同时，由于南北无法通航，福建的海运业受到很大限制，主要靠木帆船和小型木质轮船，并采用武装护航、走特殊航线、租用外轮等措施，想方设法维持沿海货物运输。1950年全省海洋货物运输量（不含租用外轮货运量）仅4.9万吨，周转量仅1710.55万吨公里。

1400吨级的“闽海103”号轮船航行中

2200吨级的“福州”号钢质货运轮船

5月，“闽海105”轮从大连经泉州台天直航厦门，结束了50年代以来福建沿海南北航线人为断航的历史。

随着1972年之后台海形势趋缓，福建海运迎来新的发展契机。特别是1978年党的十一届三中全会后，实行改革开放，给予福建特殊政策、灵活措施，为福建航运业注入了活力。1979年元旦，全国人大常委会《告台湾同胞书》发表，5月，福建海运公司“闽海105”货轮，从大连经过泉州，白天过金门东海域，抵达厦门，结束了30年人为的福建沿海南北断行的历史；10月，福州海运公司“鼓山”货轮从马尾直航香港，结束了新中国成立后福建与香港进出口货物主要靠租用外轮的历史。1980年2月，国务院、中央军委联合批准台湾海峡恢复自由通航，“鼓山”轮从马尾装运外贸出口货物首航新加坡，成为福建驶出国门的第一船。从此，福建海洋运输进入大发展时期。

20世纪60年代

1979

10月15日，“鼓山”轮直航香港。图为“鼓山”轮航前会。

20世纪60年代

1980

11月15日，“鼓山”号轮船自福州马尾首航新加坡，是福建驶出国门的第一艘轮船。

1979

1983

7月25日，马尾造船厂建造的5000吨级海运货船“盖山号”下水，这是福建建造的第一艘入级船舶。

至1989年，全省国营交通部门已拥有海洋运输轮船715艘，总吨位达到32.21万吨。此外，外贸、水产、盐业、石油等行业也拥有海洋运输轮船30余艘，并且还有合资和联营运输船舶。在几代人的接续努力下，福建航运业从改革开放初期的国营单位一枝独秀，逐步发展成为国营、民营百花齐放的航运新格局。

自1972年起，在海运蓬勃发展的积极影响和工农业生产发展的推动下，内河运输任务也逐渐增多。到了1978年，小轮船通航里程达到1360公里。这一时期，全省大力发展拖驳运输、山区支流驳船运输，逐步淘汰木帆船运输，加快了船舶机动化步伐，1978年全省内河货物运输量、周转量分别恢复至579万吨、26719万吨公里。

闽江上游500吨机动货船

闽江顶推船

闽江分节驳顶推船队

改革开放后，内河运输在初步恢复基础上又有了明显发展。省、市（地）、县政府都把开发河运列入议事日程，强化河流的综合开发利用，1990年全省内河通航里程增至3888公里，其中可通轮船里程1242公里。1986年，全省江河货运量，周转量分别达826万吨、45221万吨公里，达到这一时期最高水平。此后，随着公路运输、铁路运输快速发展，加之碍航闸坝修建、水文条件变化等因素影响，全省内河通航条件趋于恶化，内河运输地位逐渐弱化。

1986

1月，闽江航运总公司建造的“闽海422”460载重吨货轮。

1990

购置的福建第一艘液化气船“清源”号

1991

省轮船总公司购入9万吨级油船“安达”号，是当时福建省最大的海船。

1992年以后，随着一批开放水运市场的政策和措施的出台，福建航运企业走出去的步伐进一步加快，航运业结构不断调整，船舶逐步向大型化，船队向专业化，企业经营向集约化发展，船舶平均吨位、技术水平普遍提高。1993年1月30日福建省交通厅下发《进一步搞活福建省道路水路交通运输暂行办法》，提出了简政放权、放宽搞活的10条措施。全省海运企业以市场为导向，大力发展海上运力。至1993年底，全省海洋货运船舶数量达到2084艘，总吨位76.31万吨，分别同比增长22.8%和39.6%；海洋运输轮驳船完成货运量1599.45万吨、货物周转量278.70亿吨公里，分别同比增长20%和49.4%。

随着福建省对外贸易不断增长，适箱货物采用现代化的海上运输工具——集装箱运输成为趋势。福建省轮船总公司、厦门海运集装箱联合公司、泉州船务公司等国有企业以及部分中外合资航运企业开始从事外贸集装箱班轮运输，至1997年全省已有18家航运企业从事集装箱班轮运输，集装箱班轮运输由初期的福州、厦门口岸至港澳航线发展为福州、厦门、泉州三个口岸都开辟了至港澳、日本、韩国等近洋航线的集装箱班轮或不定期航线运输。我省集装箱运力从1993年底的13艘集装箱船共1363标准箱位，增至2002年底的131艘集装箱船共12404标准箱位。

9月，闽江航运总公司在扬州造船厂建造的1997载重吨“闽海452”轮。

12月23日，福建第一艘集装箱船“北峰山”号从香港装运5只集装箱到福州港。

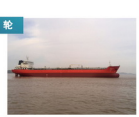
2001年福建贯彻落实交通部《国内船舶运输经营资质管理规定》和《关于整顿和规范个体运输船舶经营管理的通知》等系列政策措施，开展水运市场整治工作，维护水运市场秩序，为我省航运业持续健康发展夯实了基础。2005年，全省沿海机动船舶达2890艘、366.14万载重吨，开辟的货运航线也不断拓展，逐步构成以省内沿海各港内联江河，外通省际间沿海、港澳台地区，以及向世界五大洲开放的沿海、近洋、远洋全面辐射航线网络。2005年，全省海洋运输完成货运量6861.13万吨、货物周转量1126.60亿吨公里。

1982

国航远洋旗下“国远86”号散货船

1992

成品油船“华威8”轮



2017

福建海运集团所属“金海辉”号巨型散货轮

2009年起，受国际金融危机的影响，航运市场形势日益严峻。福建航运业克服市场运力过剩、船舶实载率不高等不利因素影响，积极拓展钢材、铁矿石等大宗货物运输业务，保持持续增长。至2011年底，全省拥有海洋货物运输船舶985艘合计584.13万载重吨，全省海洋货物运输量16690.00万吨、货物周转量2545.97亿吨公里。

2012年起，我省陆续出台《关于促进航运业发展的若干意见》等一系列促进航运业发展扶持政策。2014年8月15日国务院出台了《关于促进海运业健康发展的若干意见》，有力提振行业发展信心，推动航运企业发展。我省船舶运力结构不断优化，从单一的干散货船发展成为散杂货船、集装箱船、油船、多用途船等种类较为齐全的海洋运输船队，船舶呈大型化、节能化、专业化发展趋势。

2020年底，全省拥有海洋货物运输船舶1116艘合计1395.30万载重吨，较2011年底增长了811.17万载重吨，增幅达138.9%；船舶单船平均吨位大幅提高，平均吨位达到12503吨/艘，比2011年底增加了6572.42吨/艘、增幅达110.8%。2020年完成海洋货物运输量42998.72万吨、货物周转量7798.75亿吨公里，分别比2011年增长157.6%和206.3%。

2014

11月19日，福建省海运集团有限责任公司正式揭牌成立，为福建省内注册的船种最全、运力规模最大的国有海运企业。

兴通海运所属“兴通50”轮是目前我省最大的双相不锈钢化学品船

兴通海运所属“兴通789”轮，是目前国内最大的内贸化学品船。

积极融入“一带一路”倡议，中国航运企业逐步走向世界。我省骨干航运企业借力国家铁路货运改革东风，聚焦多式联运，从海洋“登陆”大地，“陆海河联动、内外贸融合”网络化多式联运大幅提升了航运服务水平。

航运业与“互联网+”融合发展，为传统航运业注入了新的活力。航运企业、货代企业、第三方纷纷搭建互联网在线平台，推动智慧物流的实现，带来了整个行业服务模式的全新升级。

多式联运

多式联运

指尖物流互联网在线平台

指尖物流互联网在线平台

2022

12月18日，闽江新能源集装箱船“武夷2号”首航。

内河运输方面，经过数年的航道整治，2022年12月，闽江干流南平至马尾恢复500吨级船舶正常通航，“武夷2号”新能源集装箱船首航从南平港洋坑码头开往马尾，开启我省内河集装箱运输新时代。这也意味着，我省内河运输重新焕发生

机。2024年1-9月，闽江集装箱航线航行382航次，累计运载集装箱9234标箱，货运量18.65万吨，分别同比增长503.14%、693.88%。

2023年，全省完成营业性水路货运量6.3亿吨、货物周转量1.07万亿吨公里。至2024年9月，全省船舶总运力超2000万载重吨，全省船舶集装箱位超37.44万个，居全国第二位，沿海货船单船平均吨位提升至约1.6万吨，大型化、专业化运输船队逐步形成。全省运力规模超过10万载重吨以上的企业共有44家，1家企业集装箱运力规模居全球第22位，1家企业内贸化学品运力居全国首位，4家民营航运企业上市、超全国的一半。

安通控股旗下“安通福建”集装箱轮

船行四海，货通全球。如今，集装箱船、油船、化学品船、散杂货船等品类齐全的大型化、专业化运输船队，正承载着福建的航海基因，挺起海洋强省的脊梁，劈波斩浪，驶向深蓝。

75年！福建水路客运载梦远航

文/陈娜妍 叶建芽 刘映熹

福建海域面积达13.6万平方公里，河流总长约1.36万公里，舟船不仅是闽人生产生活出行的交通工具，也是勤劳致富的重要载体。更便捷、舒适的港口码头、渡口渡船，承载着群众生产生活，连接着民生民心。

内河客运

新中国成立初期，福建公路、铁路尚未发达，内河水路客运往来十分繁忙。1950年，全省江河轮、木船旅客运输量为89.93万人次、4572.58万人公里，分别占全省水陆空总客运量的72.5%和72%。

20世纪50年代，内河客运获得很大发展。作为全省内河最重要也是最繁忙的客运干线，全程200公里的福州——南平线是省会福州与闽北各地间行旅往来的主要通道，也是构成当时进出省旅客水陆联运的水上干线部分。1952年国营华东内河轮船公司福建省公司进行福州当日到达南平试航，创造了用时14小时10分钟的新纪录。椗延线客船纷纷仿效，该线客船实现全部上行客运当日到达，带动闽江客运量进一步提升。1961年内河客运量达1099.73万人次、29595.81万人公里，内河客运量、周转量在水陆空总客运量、周转量中的比重分别为39.9%和17.1%。

1962年后，江河旅客运输量急剧下降。1965年内河船舶旅客运输量、周转量分别为657.9万人次、14146万人公里，其中九成以上由轮驳船完成。此后虽有所回升，但总体变化不大，1971年为604万人次、14019万人公里，较1961年分别下降45%和52.6%。

20世纪40-50年代及之前福州的船舶

第一代木质船

乌龙江汽车轮渡

改革开放后，全省内河客运量总体较70年代有了明显增长。70年代末，木帆船逐渐被淘汰；80年代，江河客运基本上由轮驳船完成。1987年创下最高记录，内河客运量、周转量分别达1035万人次、23113万人公里，此后受通航条件等因素影响逐步下降，1990年降至914万人次、17955万人公里。

三明市泰宁县大金湖第二代小型钢标旅游客船外观

1999

龙岩市连城县冠豸山旅游交通服务经营有限公司石门湖景区客船及客运码头

我省采用统一设计、统一招标、统一施工和统一验收的方式，开展全省渡船更新工作。

20世纪40-50年代

20世纪60年代

20世纪90年代以后，我国全面推行政治经济改革，也是我省内河航运基础设施建设投资力度最大的时期，但随着公路（尤其高速公路）、铁路运输的快速发展，社会对内河航运的重视程度逐渐降低，再加上碍航闸坝等客观因素的影响，内河航运在综合运输体系中的作用和地位也逐渐下降。

随着撤渡建桥项目的实施，城乡路网更加完善，城市公交的线路不断拓延，以服务居民出行为目的的普通客（渡）运日渐萎缩。2001年，我省内河客运量、客运周转量分别为393.65万人次、7355.13万人公里（1993年起统计口径调整，不含非营业性运输船舶和运量），仅分别占全社

会运量的0.8%、0.2%，此后持续下降，2019年内河客运量、客运周转量分别降至208.89万人次、3433.12万人公里。

洪塘渡口今夕对比

但随着人民生活水平的提高，服务旅游的内河交通运输和库区水上休闲旅游蓬勃发展，1979年武夷山成立竹排队，1985年福建省闽江航运公司开辟了闽江水上游服务，1995年金湖出现第一家私营航运企业“泰宁县金猫游船客运服务部”，“闽江游”“大金湖”、武夷山漂流等库区旅游、竹筏漂流项目日益受到游客的青睐。2023年，福州开通8条内河旅游航线，构建起独具特色的“水上福道”，内河水运与旅游深度融合，蓬勃发展。

2020年至2022年，内河客运量受疫情影响大幅下降，2023年之后迅速恢复，2023年，全省内河客运量101.4万人次，旅客周转量1895.9万人公里，较上年同比分别增长109.4%、93.6%。

海上客运

新中国成立后的一段时期，福建海上行旅安全无法保障，海上客运发展备受限制，仅维持有限的省内近海短途客运业务，且以内海、轮渡客运为主，主要航区有厦门港内海、莆田沿海及闽东内海等。1956年沿海客运量达12.86万人次、旅客周转量568.17万人公里。

平潭大桥通车前，平潭轮渡是岛上居民进出岛的唯一通道。图为早期的平潭轮渡。

1958年，随着中国人民解放军逐渐掌握海峡的制海、制空权，福建海运安全有了较为可靠的保障，海上客运量逐年增长。1963年旅客运输量、周转量分别增至62.3万人次和1188.2万人公里。

1972年后，随着两岸形势的缓和，福建特别是厦门的沿海客运有了一定的发展，全省海上船舶客位数由1971年的1620客位增至1978年的1925客位；厦门港沿海旅客吞吐量由1971年的36.05万人次，增至1978年的65.25万人次。

按新标准建造的武夷山九曲溪排花

泰宁“大金湖”客运船舶井然有序地停泊在金湖下坊码头等待旅客

渡运是宁德福鼎市南溪水库周边群众出行的重要交通方式

闽江游是我省打造的3条国内水路旅游客运精品航线之一，已成为我省内河水上旅游的新名片。

20世纪80年代，福建海上客运量、周转量快速上升。1980年1月，厦门--香港客运航线首航，福建至香港海上客运进入一个快速发展时期。全省海洋旅客运输量、周转量分别由1979年的103万人次、1408万人公里，增至1990年的653万人次、22210万人公里，海洋旅客周转量逐渐超过内河旅客周转量。

90年代以后，受铁路、公路、航空等运输体系快速发展的影响，海上旅客运输特别是远（近）洋（出入境）旅客运输在时效方面的劣势日益凸显，1993年远（近）洋（出入境）旅客运输28.61万人次，达到这时期的高峰，随后逐步下降，至1999年客运量仅1.5万人次，2000年随着香港航线全面停航，福建省无远（近）洋（出入境）客运。

90年代起，沿海客（渡）运船舶逐渐由木质船舶向钢质船转变，呈现大功率发展趋势，单船功率从1991年的22千瓦，发展至2004年达98千瓦。沿海旅客运输量从1992年的109.38万人次、1287.45万人公里，增至2000年的510万人次、7366万人公里，保持相对平稳发展。

民国时期鼓浪屿码头

厦漳航线早期的木质客船：厦客15，客位150人，1972年建造。

厦门轮总海上客运旅游有限公司第一艘钢质客船：“厦客21”，客位250人，1982年建造。

1987

8月，泉州至香港客运通航首航。

2011

建造的玻璃钢高速客船：秋菊，客位198人。

1995

1995年建造的溜洲新客运站，1997年投入使用，面积为3100平方米。

随着公路运输的发展，高速公路网的完善，城市公交的线路不断拓延及撤渡建桥项目的实施，服务岛民出行的普通客（渡）运不断萎缩。但是，随着旅游资源的不断开发，水上旅游交通运输需求增长，“海上看金门”、平潭环岛游等环岛、海上观光等旅游蓬勃发展。省内海上客（渡）运由主要服务岛民出行的交通工具转型升级为服务出行与旅游并重，客运船舶也从早期的舒适性较差、安全性能较低的木质客船，发展成为安全性能高、舒适性强的豪华游轮、高速客船。

2014年建造的莆田文甲新大楼，2015年投入使用，面积3880平方米，图为船舶开往文甲新客运码头。

厦门轮总海上客运旅游有限公司“嶼岛之星”（300客位）投入使用，从事海上游、海上夜游。

厦门湾海上旅游客运有限公司“太古三号”（260客位）投入海上休闲夜游高端项目营运。

2019

7月，厦门国际邮轮母港集团旗下厦门湾海上旅游客运有限公司推出环鼓浪屿夜游，有效填补了厦门夜游市场空白。

2020

6月，福建平潭海上观光游轮有限公司购置的“海坛2号”（199客位）投入平潭海上环岛观光旅游。

2014

人潮涌动的邮轮中心厦鼓航线大厅

2015

2007年，全省沿海客运量突破1000万人次，达1002.91万人次，2016年增至最高峰1670.21万人次，此后保持相对平稳发展，2019年全省沿海旅客运输量1463.59万人次。

2020年至2022年，全省沿海客运量受疫情影响大幅下降，2023年之后迅速恢复，2023年沿海客运量950.6万人次、旅客周转量7240.1万人公里，同比分别增长94.3%、65.7%。

2016

闽台客运

2001年1月2日，台湾地区“台马”轮和“太武号”“湄江号”分别从马祖、金门首航福州马尾和厦门，宣告福建沿海地区与台湾金门马祖地区海上直接往来正式启动，海峡两岸进入天堑变通途的直接往来新时代。

6月8日，泉金定期客运航线首航。

5月14日，“台马”轮莆田湄洲岛－马祖航线首航。

开通20余年来，“小三通”从最初的“团进团出、个案（专案）审批”，逐步发展成相对固定航次（航班），先后开通“厦金”（厦门－金门，也称“两门”）、“两马”（福州马尾－马祖）、“泉金”（泉州－金门）、“黄马”（连江黄岐－马祖）等四条定期客运班轮航线，实现常态化运营。“小三通”旅客运送量从2001年176个航次2.43万人次发展到2019年17636个航次近203万人次。

自2009年始，闽台客滚运输先后以客运个案包船、定期运输及班轮方式运营，开通了台湾嘉义至莆田湄洲、台中至莆田湄洲、福州至基隆等不定期航线。2009年7月13日，福建交通运输集团租用“新金桥Ⅱ”以个案包船方式成功开通福州至基隆航线。此后，厦门至基隆、厦门至台中、平潭至台北、平潭至台中等4条客滚班轮航线陆续开通。自2009年起至2020年2月，“大三通”客滚航线共运营5797航次，运送旅客129.3万人次。

2011

11月30日，“海峡号”平潭至台中的海上客滚航线首航。

2006

2007

厦门五通码头

2020年2月10日起，受疫情影响，台湾方面暂停两岸海上客运航线航班。

2023年1月7日，暂停近三年的厦金“小三通”客运航线恢复通航，此后“小三通”客运航线逐步实现全部复航，航线航班也在不断加密，从2023年复航初期的每周18航次增至2024年9月的每周210航次。复航以来至2024年9月，累计运送旅客170.21万人次，有力服务两岸交流往来。自2001年起至2024年9月，“小三通”客运航线共运送旅客2378.57万人次。

邮轮运输

厦门国际邮轮母港是中国较早投入营运的综合型国际邮轮码头，是我国四大邮轮母港之一，是国家确定的邮轮运输试点

示范港，也是中国大陆第一个有定期国际邮轮航班的港口。1982年，厦门港接泊第一艘“海洋大学”号邮轮；2007年起，厦门国际邮轮中心建成投用，开始接待国际邮轮；2015年，“天秤星”以厦门港为母港开通两岸邮轮游每周固定航班；2019年4月，厦门邮轮母港泊位改造正式完工，可接待世界最大22万吨级邮轮，4月15日喜迎星梦邮轮15万吨“世界梦”号，正式开启邮轮“大船时代”；2023年9月，厦门“船港城”一体化的“海上世界”综合体投入运营，邮轮经济进入新的发展阶段。

厦门港接泊第一艘邮轮“海洋大学”号

6月，专业邮轮码头——厦门国际邮轮中心投入运营。

3月8日，全国首条连接菲律宾、马来西亚、文莱、新加坡、柬埔寨、越南等东南亚六国的“一带一路”邮轮航次从厦门港起航。图为执行该航次的歌诗达邮轮有限公司“新浪漫”号邮轮。

2019

9月27日，福建首艘本土邮轮星旅远洋“鼓浪屿”号首航，为实现厦门国际邮轮母港、本土邮轮产业深度融合发展迈出关键一步。

厦门港是我国四个邮轮运输试点示范港之一，图为厦门国际邮轮中心夜景。

1982

2023

11月19日，平潭国际邮轮中心开港暨“蓝梦之星”平潭首航仪式在金井国际邮轮码头成功举行。

2008

2018

2010年，厦门港接待邮轮19艘次，旅客吞吐量1.81万人次，2019年，接待邮轮136艘次，实现旅客吞吐量41.37万人次，分别排名国内邮轮港口第二、四位，稳居全国邮轮母港第一方阵。2020年，受疫情影响，厦门港邮轮自1月27日起暂停运营。2023年复航，厦门港共接待邮轮17艘次，旅客吞吐量22526人次，其中：国内沿海游轮5艘次，出入港人数4308人次；出入境邮轮12艘次，出入境人数18218人次。

2023年11月，平潭国际邮轮中心开港，运营首条邮轮航线“平潭-菲律宾-厦门”，成为我省第二个国际邮轮中心。

75年！福建道路运输的“时光缩影”

文/刘舒

时光荏苒，岁月如梭，75年来，福建道路运输在交通运输历史发展进程中留下了无数难忘的精彩瞬间，从最早的木质公交车到如今的新能源纯电动车、从人力板车运输到如今网络货运蓬勃发展、从没有地铁到如今全省9条轨道交通线路齐发、从农村群众出行难到如今实现建制村100%通客车……点滴缩影，绘就出道路运输绚丽画卷。

50年代木质结构公交车

1969年9月，永安汽车修配厂试制出全省第一辆FJ130型2.5吨载重汽车，并开始批量生产，当时的《福建日报》头版头条还以《福建省不能造汽车的历史从此结束》为题对此进行了长篇报道。

60年代载重汽车

50年代汽车站

图源：泉州交发集团

图源：三明市档案馆

70年代铰链式通道车

图源：福州档案信息网

我省第一代公交车出现在50年代的厦门，当时厦门只有4辆公交车，车辆均为木质结构，由货车改装而成，车厢内可容纳40多人。

1954年，泉州首座车站——泉州车站（现俗称“旧车站”）建成投用，初期以短途客运为主，至今已整整70年。

70年代前后，大型铰链式通道车正式登场，这种连接而成的车辆，由于载人多、负载量大，很快成为城市公交的主力

车型，一直到21世纪初期，才完全退出城市公交线路。

70年代汽车站

在宁德福安汽车站，乘客们手提行包有序排队搭乘客运班线。

80年代无轨电车

改革开放后，通过扩大投资、政策优惠等措施，城市公共交通事业逐步发展。1983年9月，福州无轨电车工程竣工后，51路公交车作为福州第一辆无轨电车正式开始通车运营，福州也成为全国第26个有电车的城市。通车当天，市民蜂拥而来，每一趟车都爆满，两节车厢挤进百余名乘客，因为当时无轨电车是个新鲜事物，能坐上一趟都感觉特别自豪。

80年代货运车辆

80年代初，我省道路货运行业全面起步，各种交通运输经济成分共同发展，私营货运企业规模不断壮大，促进了货运行业快速发展。

80年代出租车

80年代，福州街头开始出现出租车，收费基本采用议价模式，当时乘坐出租车出行的大多为高收入群体，出租车司机们通常会在火车站、宾馆等地候客。

90年代公交空调巴士

90年代后期，空调巴士进入我省公交市场，大范围启用小型公共汽车，柴油作为主要燃料开始普及。

快速公交（BRT）通车运营

2008年8月，厦门快速公交（BRT）1号线、2号线、3号线正式通车运营，是国内首个采取高架桥模式、一次成网的BRT系统，以全市5%的公交运力承担了全市15%的公交客运量，促进了岛内外一体化。

全省首条地铁线

福州地铁1号线

全省首批新能源公交车

福州302路公交

2010年1月，全省首批39辆新能源LNG公交车正式投入运营，推动城市公共交通领域绿色低碳转型。截至目前，全省累计更新购置新能源公交车18376辆，占比91.4%、新能源出租车15759辆，占比74.8%，电动化水平位居全国前列。除传统公交线路外，近年来，我省不断丰富公交运营模式，推出了微循环等特色公交专线，满足不同群体多样化的出行需求。截至目前，全省共开通微循环公交线路183条，其中地铁接驳线路102条。

2016年国家将网约车纳入规范化管理以来，我省累计发放网约车运输证18.7万本、网约车驾驶员证51.8万本，推动全省网约车“双合规”订单率提升至86%，长期位居全国前三。

2016年5月，全省首条地铁线——福州地铁1号线一期南段（三叉街站至福州火车南站站）开通初期运营，2017年1月，福州地铁1号线（一期）全线通车，标志着我省正式迈入地铁时代。截至目前，我省共开通轨道交通线路9条，其中，福州5条（1号线、2号线、4号线一期首通段凤凰池站至帝封江站、5号线及6号线）、厦门3条（1号线、2号线、3号线厦门火车站至蔡厝段）、南平1条（武夷有轨电车）。

网络货运蓬勃兴起

网络预约出租车规范化管理

网络货运运营牌照

网络货运平台

2020年3月，我省首张“网络货运”运营牌照在厦门发出，进一步推动我省传统货运业务与网络货运平台有机融合，加快货运物流数字化发展步伐，打开我省道路货运行业新格局。截至目前，我省共有网络货运企业102家。

全省首份多式联运“一单制”

厦门多式联运“一单制”

2021年7月，全省第一份多式联运“一单制”运单在厦门签发，全程实现“一份合同、一单到底、一票结算”，周转时间缩短近三分之一，物流成本降低近10%。截至目前，全省累计开通“台湾—厦门—俄罗斯圣彼得堡”海铁联运线路等16条多式联运“一单制”线路，为多式联运“一单制”发展提供了福建样本。

智慧交通 便捷出行

部分图源：海西晨报

化、服务规范等方面，推出定制客运、运游融合等客运服务，开展高铁机场接驳、学生研学等创新业务，持续推动道路客运转型升级。截至目前，我省共开通定制客运线路200条、机场高铁运输接驳线路87条、运游融合线路70条。

从传统的人工售票，到IC卡刷卡感应乘车，发展到如今手机扫码、“刷脸”等公共交通支付方式，以及电子公交站牌等智能应用场景的不断创新，交通出行方式日益丰富，群众出行更加高效便捷。

传统客运站大“变身”

全省首条免费农村客运班线

2024年6月，全省首条免费农村客运班线邵武-高南村（南源禅寺）正式开通运行，百姓出行更加便利。

泉州市安溪县龙门镇客货邮综合服务站

2019年，全省实现建制村100%通客车，建成了“外通内联、通村畅乡、客车到村、安全便捷”的交通运输网络，为贫困地区群众打赢脱贫攻坚战提供有力支撑。

近年来，我省以深化道路客运供给侧结构性改革为主线，从模式探索、平台优化、服务覆盖，覆盖率为93.4%；开通客货邮融合线路965条、建成乡镇客货邮融合站592个、537个村预约客运转为班线客运。

一张张珍贵的“时光碎片”，记录着福建道路运输的发展与变迁，唤醒了不同年代的交通记忆。75载风雨兼程，福建道路运输历经了从无到有、从小到大的沧桑巨变，从传统业务向新兴产业发展，不断推动各领域向数字化转型和智能化升级，奋力谱写福建道路运输高质量发展新篇章。

75年！
福建高速：大道贯八闽 山海皆可平

文/杨微

福建高速实现“零”的突破

古人言，“蜀道难，难于上青天”，而过去福建交通基础设施落后，有“闽道更比蜀道难”之说。龙岩到福州得一整天，福州到福鼎得走上一天的崎岖山路，就连短短的泉州至厦门间也得花上半天，交通严重滞后，带来一系列问题，如物资积压、交通拥挤、出行困难、效率降低等。而打破交通瓶颈制约，根本的手段之一就是建设高速公路。1994年，福建首条高速公路泉厦高速公路动工，经过3年艰苦努力，1997年12月，泉厦高速公路建成通车，实现了福建高速公路“零”的突破。

1994年，福建首条高速公路泉厦高速公路动工。

1997年12月15日，泉厦高速建成通车，实现福建高速零的突破。

福建高速实现跨越式发展

福建高速公路起步晚，但发展势头强劲。2007年，中共福建省委八届三次全会提出了全面推进海西建设的新要求，要求进一步发挥福建在海西建设中的主体地位和重要作用，努力把海峡西岸经济区建设成为科学发展的先行区、两岸人民交流合作的先行区。

福建高速公路人精神抖擞、奋楫前行、攻坚克难，力求实现更大突破、更高跨越、更快发展，决心在千岩万壑之间，用智慧、决心和实干绘制出一幅高速公路密织成网的恢弘画卷。特别是“十二五”

2004年12月28日，漳龙高速公路漳州段建成通车，全省高速公路通车里程突破**1000**公里。

2009年11月30日，莆秀高速公路通车，全省通车里程突破**2000**公里。

2012年10月9日，宁武高速公路南平段建成通车，全省高速公路通车里程突破**3000**公里。

2013年12月31日，莆田至永定高速公路通车试运营，全省高速公路通车里程突破**4000**公里。

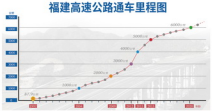
2015年12月26日，邵光等6个高速公路项目建成通车，全省实现县县通高速，通车里程达**5000**公里。

2020年12月底，连接闽浙沿海，福建沈海高速公路复线组成部分——福鼎沙埕湾跨海公路通道工程建成，全省高速公路通车里程突破**6000**公里。

期间是福建高速公路发展速度快、改革创新力度大、管理服务水平提升明显的时期，五年累计完成建设投资2100亿元，年均建设增速位居全国第2位；新增通车里程2600公里、扩容改造150公里，在“十一五”末的基础上实现翻番，形成“打通全省主干路网和集疏运主通道”的龙头地位，实现全省高速公路通车里程从2000公里到5000公里的三连跨。我省建设高速公路第一个“1000公里”用时9年时间，第二、三个1000公里分别花了5年、3年，而从3000公里到5000公里，仅用了2年多时间，跨越式的发展全国瞩目。

“十三五”“十四五”期间，福建高速坚持把咬定发展作为第一要务，打通路网堵点，拓展服务网点，改善运输节点，加快新型基础设施建设，着力构建大通道，畅通微循环，实现通江达海。

截至目前，全省高速公路通车里程达6168公里，综合路网密度位居全国各省第3，“7918”国家主骨架网福建境内全部建成，形成“三纵八横”高速公路网，与周边省份联接通道达到18个，实现各设区市间4小时内到达，所有县约15分钟内可通高速公路，全省共有415个收费所、133对服务（停车）区、78个养护站、13个应急抢险中心、66个道路救援站，陆域乡镇便捷通达率超82%，省级以上产业园区、重要机场、港口、火车站等交通枢纽100%通达，3万以上人口的乡镇基本全覆盖。圆满完成深化收费公路制度改革取消高速公路省界收费站这一重大决策部署，顺利实现全国并网切换，全面提升道路通行效率和安全性，ETC使用率全国第一，门架、车道系统运行综合指标、客服服务各项指标稳居全国前列。



福建高速迈向高质量发展

近年来，为进一步落实乡村振兴战略，福建高速率先探索形成高速公路服务乡村振兴工作模式，推动打造一批“两通工程”（“邻县高速通”“乡镇便捷通”），进一步优化完善我省高速公路网和提升通行效率，增强路网通道韧性，持续推进县城之间居民便捷出行、农产品物流便捷畅通，促进区域和城乡协同发展。截至目前，全省已在峯东、驿坂、上街等30个服务区建成出入口39处。

一个个翔实的数据，一份份优异的

驿坂服务区涂岭出入口开通，连接324国道，让附近村民与沈海高速共享共用服务区。

“成绩单”，折射出福建高速高质量发展成色。三十年旅程，福建高速实现从战略通道到交通运输通道再到服务经济社会发展的综合平台的沧桑巨变，完成了路网里程、密度、县级覆盖率、服务区密度等方面的第一阶段超越使命，也扛起了在建设理念、服务品质、科技创新、产业对经济社会贡献等方面补上短板乃至超越的第二阶段使命，踏上服务乡村振兴、促进共同富裕的新征程。

75年！福建高速服务区：从“歇脚处”到“心归处”

文/杨徵　吴芬

随着福建省高速公路通车里程的突破，福建高速公路的功能也在不断发生着变化，到如今，已经从运输通道功能提升为服务经济社会发展的综合平台，构建了具有福建特色的高速公路综合服务体系。

以前，我省高速公路服务区服务功能相对简单，倾向于满足司乘人员吃饭、加油、如厕等基础服务保障功能，各类消费业态也比较单一，各地市服务区“千区一面”，商超物价也偏高于市区。

进入新时代，为了满足司乘多样性、个性化的服务需求，福建高速聚焦新发展阶段“服务经济发展、服务群众生活”的新定位和服务乡村振兴的新要求，因地制宜调整优化不同服务区的发展定位、经营功能规划、商业业态布局，大力开展服务区三年改造提升行动。

一组对比图来看服务区颜值新变化

古田服务区

改造前

改造后

洛阳江服务区

改造前

改造后

槐植服务区

改造前

改造后

驿坂服务区

改造前

改造后

省新服务区

改造前

改造后

自2021年开始，第一轮实施20对省界服务区提升改造，打造省界高速公路出行领域消费聚集区；2022年完成30对老旧服务区提升改造，72对厕所修缮提升、标识标牌更新，设立18个党群服务中心，12个军人驿站（退役军人服务站）、70个（共享）司机之家、40个自驾游驿站，满足群众多样化个性化出行需求，服务区整体形象从外而内极大提升；2023年继续推进22对服务区提升改造，30个军人驿站、10个（共享）司机之家（自驾游驿站）建设。

截至目前，全省共开通运营133对服务区，平均每45公里左右就有一对服务区。福建高速公路服务区已然提升为“所在市县对外名片和文明窗口、中高端品牌和农特产品专卖区、闽台商贸合作平台、休闲旅游目的地”。

全省服务区充分集合特色产业资源、地方特产美食、历史人文资源融合发展，建成12条“特色产品街”“名特小吃街”，引进上架“福农优品”、老字号及非遗产品等福建名特优商品4538种，打造57家“驿佳购+福农优品”主题馆、63家“八闽好物（货）馆”、89家台湾商品专馆（柜）、32家进口商品专馆（柜），进一步扩展旅游休闲、文创潮玩等新消费业态，开设49家服装鞋帽特卖、10余家潮玩店、2家数字体验馆、1家生活馆、1家在线电影院。入选“全国百佳示范”和“优秀服务区”数量持续居全国前列，“驿佳购”“同城同价”经营得到社会点赞。

助力乡村振兴专柜

青云山服务区“五合一”服务站

青云山光伏发电站

此外，福建高速还全力打造“近零碳服务区”，全省100余对服务区已完成充电站的布局；在青云山、驿坂等服务区建成分布式光伏发电项目30余处；携手蔚来汽车建成18座乘用车换电站；携手宁德时代，在宁德——厦门高速公路沿线的长乐、洛阳江服务区合作建设4座重卡换电站，打造全国首条高速公路重卡换电绿色物流专线，全力推进交通运输行业绿色低碳转型。

铺路石心映岁月 银龄不改筑路心

文/陈煜玲

白发添羹角，初心未曾忘。提起即将退休的许建军，三明市沙县公路分中心的同事总是对他交口称赞。一起听听，三明市沙县公路分中心公路养护职工许建军的故事。

忆峥嵘岁月

——他说：“回首往生，不负对公路的热爱。”

许建军同志出生于公路养护工家庭，他的父亲吃苦耐劳、尽职尽责、一心为公路奉献的精神深深影响着他。1989年8月，他接过父亲手中的洋锹铁铲，成为一名公路人。在那个“晴天一身灰、雨天一身泥”的年代里，年轻的许建军从未退缩过，受到父亲“干一行就要爱一行，要干就干到最好”工作信念的影响，35年来，寒来暑往、风霜雨雪，用脚步丈量公路，用汗水守护公路，践行着公路人的“人在路上，路在心上”行业信条，成为了公路上一颗熠熠生辉的“铺路石”。

三明市沙县公路分中心公路养护工许建军

扫路面、清水沟、疏涵洞、补坑槽……在日复一日养路的过程中，他对公路养护工作有了深刻的理解和热爱，自此，这位青年和公路连上了线，双方成为同呼吸共命运的“伙伴”。几十年来，许建军辗转南溪线、省道308线、国道205线、县道X7B4线等，在华村、田口、高砂、松林、西郊、城关等班站工作过，足迹遍布沙县各大乡镇，在岗位上逐渐成长为机械多面手、高级养护工和一站之长，积累了很多公路养护工作经验。他说：“我有责任用好这些经验，守护公路安全通畅，回首这半生，不负对公路事业的忠诚与热爱。”

道技术传承

——他说：“即使退休了，不懂的地方还是可以找我。”

“路面灌缝时手要稳，控制好速度，快了缝灌的不饱满，慢了料会溢出，必须一气呵成……”许建军正在给年轻职工黄明泽传授路面灌缝经验。黄明泽依依不舍地说道：“师傅，过两天你就要退休了，以后就没人这么细心地教我了。”许建军笑着说：“今后有什么不懂的，还是可以找我啊，我都在，别怕麻烦我。”

许建军是许多年轻人的师傅，更似父亲，看到站里外地的小年轻周末没地方吃饭，经常热心地招呼他们到家里吃个便饭。从工作到生活，许建军总是似一名老父亲般照顾着站里的年轻人。城关公路站现任站长刘彻，也是许建军的徒弟。他回忆道：“我刚进来的时候，什么也不懂，对工作流程和养护工具并不熟悉，我就向师傅请教，师傅总是耐心地指导我如何使用工具、操作机械、分析和解决各类养护问题。工作中师傅是严厉的，抢险时，他也总是首当其冲；生活上，他又很热心细心地帮助大家。师傅这种言传身教，默默奉献的精神一直印刻在我的脑海里。”

许建军在国道205线沙县后底村路段清理淤积的涵洞口

如今的刘彻已经可以独当一面，责任心更强，气质更加沉稳，今年1月，为了鼓励年轻人成长，许建军主动请辞城关公路站站长一职，自己退居副站长，将接力棒递到了新一代年轻人手上。许建军这一“退位让贤”的举动让人感动，他却淡淡地说道：“我是快退休的人了，还占着站长职务，优秀的年轻人不容易被看到。”相信在不久的将来，今天的徒弟也会成为明天的师傅，将精湛的技术和奉献的精神一代代传承下去。

话退休故

——他说：“站好最后一班岗，画上圆满的句号。”

面对退休，不止有回忆和感伤，更多的是浓浓的不舍和美好的祝愿。

9月29日，在车流如梭的国道205线沙县段上，许建军像往常一样，认真地检查着国庆节前路面的状况，校正着一块块标牌，捶查每一处可能存在的隐患，他的动作一如往常般地熟练，只是眼神透露出一丝不舍。他站在公路边，深情地望着熟悉的桥梁、边坡、标牌……心中纵有万般不舍，终需一别。许建军说道：“我们就是一颗铺路石，不起眼，很普通。但是这些石头连起来，就是一条路，能让大家走得安心、舒服，这就是我们要做的事情。马上就要退休，我会尽职尽责贡站好最后一班岗，也给自己的工作画上一个圆满的句号，这样才踏实。”

在沙县公路上，许建军见证了普通公路从原先坑坑洼洼、不到9米宽的砂土路，发展到现今宽阔平坦、通畅无阻的一级公路，他的眼中闪烁着自豪的光芒，仿佛看到了自己辛勤耕耘的成果。

一生公路情，化为千里程。如今的沙县公路，万桥高架，天堑变通途，这是交通运输事业在中国共产党的领导下大踏步前进的缩影，也正是有了像许建军这样甘于奉献的老一代公路人，如今才能拥有“畅安舒美”的出行条件。

三天穿同一件衣服出镜引发质疑，舆论关注点为何“失焦”？

9月，在浙江省政府新闻办直播间，有网民指出，浙江省应急管理厅办公室副主任楼卿磊出镜直播不换衣服、不理发，有损公务员形象。对此，当事人受访回应称，因台风登陆一直上班没来得及回家换衣服，表示是自己准备不到位，对自己的“不修边幅”向广大网民表达歉意。

得知原因后，网民纷纷为其点赞，批评对公职人员个人形象问题“发难”的网民无事生非。不过，也有一小部分声音质疑这是一场媒体自导自演的“舆论策划”，先援引网民对于官员3日穿着同件衣服出镜的质疑吸引眼球，再揭开背后原因造反差，赞扬当事官员敬业奉献精神，通过这种明贬实褒的操作来制造舆论热门话题。

在风波中，《齐鲁晚报》旗下“齐鲁壹点”之“洋葱快评”观察到这是一种舆论“失焦”现象，即公众讨论焦点从应急管理工作本身转向了对官员个人形象的关注，甚至进一步问责媒体在公共话题设置和舆论引导存在的问题，诱发“低级红、高级黑”的舆论风险。

舆论“失焦”现象的多维成因

本事件的核心背景是台风“贝碧嘉”登陆期间浙江省开展应急管理工作，公众本应聚焦于相关部门的抢险救援及次生灾难的防范等工作。然而，事件的讨论方向很快从迎战秋台风转向了对官员个体形象的讨论。部分网民对其三天未换衣、头发凌乱的状态提出质疑，而这一表象问题却逐渐主导了舆论空间。这类讨论转移，背后涉及到舆论对可感知、具象话题的偏好。相比应急管理工作的复杂性，公众更容易对视觉上直接的形象问题产生反应。这种“轻议题”容易吸引更多的关注和参与，导致舆论从深度、专业性内容转向表层、简单的话题。

同时，媒体通过对网民关于楼卿磊形象问题质疑的炒作，试图先引发公众对其个人形象的“吐槽”，再通过澄清现象背后的工作原因，呈现出“敬业奉献”的正面形象。这种明贬实褒的操作模式初衷在于制造话题反转，以吸引更多的舆论关注。然而，这一方式也潜藏了舆论策划痕迹过于明显的风险，导致公众对新闻内容的真实性和媒体动机产生怀疑。过于情绪化、表面化的议题设置背离了新闻的客观性，使得媒体在引导舆论时陷入“博取眼球”而非深度解读的误区。相比之下，原本可以通过讨论应急管理工作的挑战、展现工作成效来增强公众对政府工作的理解与支持，但最终却选择了更容易引发情绪共鸣的表象话题，导致舆论焦点偏离。

“感动疲劳”与优秀典型宣传的反效果

近年来，部分宣传过度强调敬业奉献的人物形象，逐渐导致了一种“感动疲劳”的现象，公众对过于戏剧化的赞美逐渐失去兴趣。在此次风波中，对出镜官员“敬业”的过度渲染，可能引发公众质疑：是否有必要通过强调个人的外显疲态来证明其工作投入？这类宣传策略的频繁使用，会使得真正的奉献精神被稀释，甚至引发公众的怀疑。最终，部分网民的反馈也证明了，原本旨在塑造正面形象的宣传效果适得其反，不仅未能有效提升官员的形象，反而加剧了公众对权威群体的怀疑和抵触情绪。

更严重的是，长此以往，“低级红、高级黑”的宣传方式还会损害公职人员整体形象。在频繁出现的感动事件背后，公众可能会逐渐对公职人员的工作表现产生惯性质疑，认为类似的故事不过是宣传口径的一部分，而非真实可信的个人贡献。这种情况下，真正的奉献精神反而被埋没，导致原本应获得赞誉的群体形象受到无意的损害。因此，如何避免“感动疲劳”，以及如何进行更加理性和真实的宣传，是当前媒体在公共议题设置中必须面对的挑战。

媒体议题设置与舆论引导的反思

因此，有必要反思媒体的议题设置方式，回归事件的本质和实质内容，才能避免舆论走偏，真正实现对公职人员整体形象的舆论正面引导。

首先应避免情绪化、表面化的议题设置。媒体在设置公共议题时，往往会选择那些能够引发情绪共鸣的主题，过度关注官员的个人形象，导致讨论方向偏离，忽略了真正应被讨论的公共事务和社会治理问题。所以，媒体应该在议题设置上更加理性和深度化，将焦点放在公共服务的实际内容上，而非通过渲染个人细节来博取短期的舆论关注。

其次，媒体要恪守新闻报道原则，保持客观性和公信力。作为舆论的引导者，媒体应当始终保持客观性和公信力。在出镜官员衣着风波中，媒体的叙事结构被质疑存在过度设计的嫌疑。新闻报道应该呈现事件的全貌，而不是通过情节设计来引导公众的情绪反应。只有当新闻报道具有公正性和透明性，公众才能对媒体的报道产生信任，进而形成更加理性的舆论环境。

最后，应急管理类议程设置应回归实质内容。在应急管理这类具有高度公共性和专业性的领域，媒体的报道和宣传应以实质内容为导向，避免过分强调个体形象或情绪化内容。通过深度剖析应急管理的政策、决策和执行过程，媒体可以帮助公众更好地理解政府在应对危机时所付出的努力和面临的挑战。这样不仅能增强舆论对应急工作的支持，也能帮助提升公职人员的整体形象，使之与其实际工作表现相匹配。（来源：人民网）

寄快递

炎炎夏日，看着满头大汗的快递员，我递给他一瓶德国啤酒，他一饮而尽，打了个响嗝，问“要寄什么东西?”

我说：“被你喝掉了……”

唱歌

参加聚会，看到一女人在台上唱歌，很难听，遂问身边一男士：“那是谁啊，唱的那么难听!”

男士：“那是我老婆。”

我：“哦，我不是说她唱得太难听，是写歌词的人写得太烂了。”

男士：“歌词是我写的。”

我：“……”

交房租

房东老太太本地人，脾气古怪很少笑。今天去交2月份的房租，难得见老太太笑呵呵的。

交完房租回到家对男朋友说：“房东太太不知道有啥高兴事，去交房租时笑呵呵的。”

男朋友：“也许是因为2月只有28天吧……”

浇花

某天雨下得很大，老板竟要一员工到外面浇花。

员工疑惑地看着他说：“老板，外面下雨呢。”

老板怒道：“那就撑伞去浇。”

搭车

有个人正在崎岖的乡间公路上开着车，突然看到一个女生在拼命地奔跑，后面三只凶猛的狗嚎叫着紧追不舍。于是那人来了个急刹车，向年轻人喊道：“快上来！快上来！”女生喘着粗气说：“谢谢！谢谢！您太好了，别人看我带了三只狗，都不愿意让我搭车……”

往前走

螃蟹儿子：“我今天在学校上课不专心，要受处分。”螃蟹妈妈：“老师怎么罚你？”

螃蟹儿子：“他要我一直往前走。”

国庆期间，我省高速服务区入区流量达430.4万辆次，同比增长12.3%。全省已开通的39个高速公路服务区出入口日均车流量超2.1万辆次，较今年春节期间增长23.5%，刷新服务区出入口开通以来的节假日日均最高纪录。图为沈海高速驿坂服务区夜景。叶晓峰/摄影

福建交通
新浪微博

福建交通
微信公众号