

# 威海市交通运输局文件

威交发〔2021〕67号

## 威海市交通运输局 关于印发《威海市综合交通运输“十四五” 发展规划》的通知

各有关单位：

为贯彻落实交通强国建设纲要、交通强省规划纲要等纲领文件，全面推进交通运输高质量发展，按照威海市政府“十四五”规划编制的工作部署，威海市交通运输局组织编制了《威海市综合交通运输“十四五”发展规划》，系统总结了“十三五”时期的工作，提出了“十四五”期间全市交通运输行业发展的总体思路、发展目标、重点任务和保障措施等，并远景展望了2035年发展目标。目前该规划已编制完成并通过专家审查，现印发给你

们，请认真贯彻实施。

附件：威海市综合交通运输“十四五”发展规划



# 威海市综合交通运输“十四五”发展规划

组织单位：威海市交通运输局

单位负责人：刘勇

主要参与编制人员：王令勇、宋万里、张峻峤、董建波、刘胜、孙小婷、单玉洁、辛静、王海桥、苗水、孙俊生、吕潇、顾飞、丁琛、于蓉、荣垂镇、丛媛媛、高洪赞、李晓彬、似冠铭、丛陆明、谷旻

编制单位：山东省交通规划设计院集团有限公司

工咨甲级资信

咨询证书号：

91370000495570688R-18ZYJ18

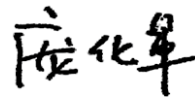
总 经 理：



单位技术负责人：



项目 负 责 人：



主 编 人 员：

邹华国（研究员）

李 雪（高级工程师）

顾欣欣（工程师）

邵晓明（研究员）

魏代梅（工程师）

张 璇（工程师）

尚雪珂（工程师）

刘传起（助理工程师）

赵珊珊（工程师）

# 目 录

前 言.....	1
一、发展基础.....	2
(一) 现状评价.....	2
(二) “十三五”规划目标完成情况.....	10
(三) 主要问题.....	11
二、形势需求.....	15
(一) 发展形势.....	15
(二) 发展要求.....	16
(三) 需求预测.....	20
三、总体思路.....	23
(一) 指导思想.....	24
(二) 基本原则.....	24
(三) 发展目标.....	26
四、发展任务.....	28
(一) 构建综合立体交通网“六大工程”.....	29
(二) 开展引领高质量发展“六大行动”.....	45
五、资金需求.....	64
(一) “十四五”项目资金需求.....	64
(二) 资金筹措.....	65
六、保障措施.....	66
(一) 加强组织领导.....	66

(二) 强化协调联动.....	66
(三) 拓宽融资渠道.....	66
(四) 强化人才支撑.....	67
七、远景展望（2035年） .....	68
(一) 全面建成综合立体交通网.....	68
(二) “内联外畅”大格局基本形成.....	70
(三) 集疏运体系更加完善.....	73

## 前 言

“十四五”期,是我国由全面建设小康社会向全面建设社会主义现代化国家迈进的关键时期,随着我国经济社会步入“新发展阶段”,要求不断贯彻“新发展理念”,加快构建“新发展格局”,全面实现“高质量发展”。党的十九大明确提出建设交通强国,山东省成为第一批交通强国建设试点单位之一,明确提出了建设交通强省的目标任务,赋予了交通运输在新时代的新使命。建设交通强国、交通强省,发挥好交通先行作用,是构建现代化经济体系的必然要求,也是全面建设社会主义现代化国家的基础支撑,满足人民对美好生活向往的必然要求。

威海市位于全省“一群两心三圈”发展格局的胶东经济圈,地处山东半岛蓝色经济区的核心区域,并联接环渤海经济圈和泛黄海经济圈。在当前我国正形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局下,威海市将成为“一带一路”建设的排头兵和主力军,在“东西双向互济、陆海内外联动”中成为西连内陆、东接日韩的重要节点城市。

为贯彻落实交通强国建设纲要、国家综合立体交通网规划纲要、交通强省规划纲要等纲领文件,全面推进交通运输高质量发展,按照威海市政府“十四五”规划编制的工作部署,威海市交通运输局编制了《威海市综合交通运输“十四五”发展规划》,提出“十四五”期全市交通运输行业发展的总体思路、发展目标、重点任务和保障措施等。本规划是推进和引领威海市未来五年交通运输科学发展的指导性文件和行动纲领。

## 一、发展基础

### (一) 现状评价

“十三五”期间，在市委市政府的坚强领导和支持下，威海市交通运输系统紧紧围绕“市域一体、国内通达、联通海外”三大交通圈发展战略，强化统筹衔接，聚焦重点工作，交通运输管理体制全面改革完成，交通规划体系日益完善，基础设施保障能力进一步提升，运输服务更加优化，安全、智慧、绿色交通支撑能力不断增强，“十三五”发展目标基本完成，初步形成了综合立体交通运输网络，为全面建成小康社会，打造“精致城市、幸福威海”提供了坚强保障。

#### 1. 规划先行引领发展

坚持“规划引领”理念，立足新时代，把握新要求，组织编制《全域城乡交通运输一体化发展规划（2018-2030年）》、《威海市县乡公路网规划（2016-2030年）》、《威海市创建公交都市三年实施方案（2018-2020年）》、《威海市城市轨道交通线网规划（2017年本）》等专项规划，初步明确全市综合交通发展方向和重点任务，《威海港总体规划（局部修订）》成功获批，成为2017年以来首个获省政府批复的港口总体规划，交通规划的引领水平不断提高，引导和助力交通运输各体系合理、有序发展。

#### 2. 基础设施稳步推进

**高铁时代全面开启。**青荣城际全线通车，青烟威1小时交

通圈形成，半岛东北部交通瓶颈进一步打通，实现了山东沿海与内陆地区快速通达，客运量年均增幅 28.8%，服务能力将进一步增强，为区域经济发展注入了新的活力。莱荣高铁开工建设，西连潍莱高铁，东与青荣城际荣成站并站，共同构成环胶东半岛快速客运通道。

**公路骨架基本形成。**国省公路等级结构进一步改善、路网结构进一步优化，文莱高速、香水河大桥、S201 环山快速路、威海西部环山路相继建成通车，S202 文登绕城段、S203 东部滨海新城段等国省道项目完成改扩建，全市实现县县通高速。新建改建农村公路 1500 公里，完成 2254 个村庄的通户道路硬化，“四好农村路”三年集中攻坚战、农村通户道路硬化两年攻坚战全面完成。

“十三五”末，威海市公路网总规模达到 7315.2 公里，较 2015 年底增加 168.4 公里，其中高速公路达到 235.2 公里。国省公路一级及以上占比达到 55.6%，较 2015 年底提高 8.8 个百分点；二级及以上公路 1958.6 公里，较 2015 年底增加 177.4 公里。

农村公路建设硕果累累。荣成市、乳山市、文登区创建为全省“四好农村路”示范县，实现全域创建“一片红”，公路安防工程走在全国前列，三年完成生命安全防护工程 1047.8 公里，截至 2020 年底，全市农村公路规模达到 5975.1 公里，较 2015 年底增加 217.7 公里；县乡公路中三级及以上占比达到 42.5%，

较 2015 年底提高 5.5 个百分点。

表 1-1：威海市十三五末公路对比情况统计表

类别	2015 年		2020 年		比“十二五”末增加
	总里程 (公里)	占比 (%)	总里程 (公里)	占比 (%)	
合计	7146.8	100.0%	7315.2	100.0%	里程+168.4
高速公路	164.9	2.3%	235.1	3.2%	0.9%
一级公路	484.8	6.8%	571.6	7.8%	1.0%
二级公路	1131.5	15.8%	1151.9	15.7%	-0.1%
三级公路	1742.2	24.4%	1918.4	26.2%	1.8%
四级公路	3623.4	50.7%	3438.2	47.0%	-3.7%

表 1-2：威海市公路技术占比情况统计表

年份	国省公路一级及以上 公路占比	县乡公路二级及以上 占比	农村公路三级及以上 占比
2015	46.8%	27.9%	37.0%
2020	55.6%	32.7%	42.5%
增长百分点	8.8	4.8	5.5

**港航建设不断完善。**“十三五”期间，威海湾港区航道工程（5 万吨级航道）、威海港新港区航道扩建工程（3 万总吨、7 万吨级航道）等工程顺利通过省厅竣工验收；华能山东石岛湾核电厂大件设备运输码头、石岛港区#12-#18 泊位等工程正式投入使用。南海港区防波堤工程、乳山港航道工程等项目顺利完成。（截至 2020 年底）完成港航建设投资 6.68 亿元，新增生产性泊位数 11 个（含万吨级泊位 9 个），新增吞吐能力货物 892 万吨。

**枢纽体系初具规模。**初步形成了以威海站、威海北站、威

海港、大水泊机场四个综合枢纽为代表的综合枢纽体系。现有二级及以上公路客运站6个,城乡公交枢纽20个;高铁站4个,普通铁路车站(客货)6个;港区6个,新增万吨级生产性泊位9个;新建大型物流场站2座,大型货运及物流园区达到11处。目前大水泊机场停机坪及附属设施扩建工程正在稳步推进,机场迁建前期工作有序推进。

### 3. 运输服务质量同升

**运输经济稳步增长。**客货运输向高质量发展全面发力,国内国际通道进一步扩展。2015年至2019年,运输经济稳步增长,其中高铁和航空运输客运量以及航空货运量增长迅速,年均增长分别为19.8%、23.7%和15.1%。受新冠疫情的影响,2020年客货运量均有不同程度的下降,其中旅客运输量下降较多,完成1918万人次,仅为上一年的42%;营运性货运量仍以公路运输为主,2020年货物运输量完成8050.7万吨,其中公路货运量下降明显,铁路货运量则比上年增长15.7%;海上运输能力进一步增强,“新石岛明珠”号、“群山明珠”号、“中华泰山”号等大型客货班轮和国际邮轮投入运营。

**运输结构日益优化。**积极推进货物运输结构调整,甩挂运输、滚装运输、冷链运输等先进运输方式日益成熟,多式联运体系逐步完善。中欧、中亚、中蒙班列实现常态化运营;开通银川——威海海铁联运集装箱班列;威海至大连、韩国滚装运输日益成熟;威海国际物流园、威东航运公司分别成为全国、

全省甩挂运输试点企业；威海中外运、家家悦等龙头物流企业开展冷链运输规模化运作，形成了承接日本、韩国和国内城市的保鲜物流网络；中韩陆海联运实现常态化运营，并谋划推动中韩陆海联运整车运输试运行。

表 1-3：威海市客运量统计表（2015-2020）

年份	客运量（万人）					
	合计	普通铁路	高铁	公路	航空	海运
2015	4296.5	244.0	259.5	3176.0	132.0	485.0
2016	3906.0	262.0	370.5	2666.0	173.5	434.0
2017	4271.1	270.0	475.4	2834.0	203.7	488.0
2018	4440.9	275.0	530.1	2860.0	250.8	525.0
2019	4538.4	280.4	533.9	2868.0	309.1	547.0
2020	1918.0	99.2	293.6	1122.0	180.7	222.4
年均增长	1.4%	3.5%	19.8%	-2.5%	23.7%	3.1%

注：2020 年数据特殊，年均增长为 2015-2019 年增速

表 1-4：威海市货运量统计表（2015-2020）

年份	货运量（万吨）				
	合计	铁路	公路	航空	海运
2015	8424.5	56.0	6700.0	0.525	1668.0
2016	8795.9	59.4	6927.0	0.526	1809.0
2017	9878.3	65.7	7896.0	0.573	1916.0
2018	10312.8	63.1	8411.0	0.676	1838.0
2019	10798.1	73.2	7387.0	0.923	1917.0
2020	8050.7	84.7	6059.0	0.886	1906.1
年均增长	6.4%	6.9%	2.5%	15.1%	3.5%

注：2020 年数据特殊，年均增长为 2015-2019 年增速

表 1-5：威海市货运结构（2015-2020）

年份	货运量（万吨）				
	合计	铁路	公路	航空	海运
2015	100	0.7	79.5	0.006	19.8
2016	100	0.7	78.8	0.006	20.6
2017	100	0.7	79.9	0.006	19.4
2018	100	0.6	81.6	0.007	17.8
2019	100	0.8	78.8	0.010	20.4
2020	100	1.1	75.3	0.01	23.7

**航空网络不断完善。**以提高机场通达能力为主线，持续完善安全管理体系，优化航线网络布局，强化基础设施建设，提高经营管理水平，改进服务质量，机场通达能力不断提升，中欧中亚班列达到每周 3 班，新增通航城市 7 个，国内国际及地区通航城市达到 41 个，其中国内通航城市 27 个，航班量达到每周 287 班，初步建成“内外互补，干支结合，南北贯穿，辐射西部”的较为完善的航线航班网络体系，开通了对俄罗斯旺季旅游包机，开通至日本全货运航班，进一步融入“一带一路”建设。

**国际邮轮产业实现突破。**积极利用新出台的《发展国际邮轮旅游产业财政奖励意见》，引进“中华泰山”号国际邮轮威海始发首航，威海港成为继青岛港、烟台港后，全省第三家从事国际邮轮始发业务的港口，促进了国际邮轮产业发展，加快了港航新旧动能转换的步伐。

**公交都市创建示范城市。**“十三五”期间，威海市成为全国首批 50 个“公交都市”示范城市之一，轨道交通前期工作稳步

推进，公交体系服务质量和层次全面提升；中心城区、乳山市、文登区和荣成市全面实现城乡公交一体化。“十三五”末，中心城区公共交通出行分担率达到 33.8%，公共交通机动化出行分担率 42.3%，中心市区主城区 500 米公交站点覆盖率达到 100%，居全省前列。

#### 4. 支撑体系不断增强

**安全应急能力显著提升。**制定了质量监督标准体系，建立了管理责任、监管制度、隐患排查治理、本质安全、宣传教育、应急管理 6 大安全生产管理体系，建成了安全监管平台，成立安全生产专家库，全面提升了安全监管水平；加强运输市场监管，全市“两客一危”企业、车辆在线率高于全省平均水平；应急指挥能力提升。指挥中心实现与移动执法、场站监控、公交监控等直接连接，打造成为融合应急指挥、运输调度、行业监管、信息服务于一体的综合管理服务平台。

**行业信息化水平显著提升。**全面建成包括交通大数据中心、安全监管平台、交通视频采集系统、智慧舆情系统、公共交通物流门户网站、客运定制班线平台、12328 交通运输服务监督电话系统、交通应急指挥调度系统等 8 个子项目的威海市交通物流综合平台；建成威海市交通应急指挥与信息服务中心，100% 的公交车安装 GPS 和视频监控，783 个公交站点设置电子站牌，开通手机 APP 和网站等公交查询系统；推进汽车维修电子健康档案建设，全市维修企业接入平台。完成危险化学品道路运输

电子运单信息系统验收并试点推广应用。移动执法系统进一步完善，实现人与人、人与车、车与车多向互联。

**绿色交通持续推进。**组织做好“四减四增”、打赢蓝天保卫战等活动，持续推进交通工具绿色化、清洁化，加快老旧车船等落后装备淘汰，优化交通能源结构，全市新能源车辆总数达到4535辆，是2015年的3.2倍；绿色港口建设初见成效。秉承威海市“生态立市、环境优先”的发展理念，扎实做好港口污染防治相关工作；积极引导港口岸电工程的实施（石岛新港港务股份有限公司岸电项目主要建设3200KVA和1600KVA两座变电站，配备了800KVA低压移动式变频岸电系统，可为石岛新港12-18号2万吨-5万吨级泊位提供岸电保障），申报威海港靠港船舶使用岸电项目，成为全省首批享受国家岸电补贴政策的港口企业，推动绿色港口发展。

## 5. 行业管理转型升级

**大交通管理体制基本形成。**全市机构改革完成，构建“一局+五个中心、一队、一站”组织架构，交通运输事业进入一个新的历史阶段；威海港集团并入青岛港集团，并于2019年8月由青岛港集团进入山东省港口集团，实现资源整合；率先在全省完成交通综合执法改革；简政放权，深化“放管服”改革，积极承接省级下放行政许可事项，全面推行“一窗受理，一次办好”，取消市级事项4项，调整国家级开发区行政审批事项7项，22项审批事项“零跑腿”，50项行政许可和其他权利实

现“一次办好”。

**党建引领打造过硬队伍。**建立目标、责任、防控、制度、督导“五本台账”，健全了包括 265 个风险点、258 个防控措施、29 项预防流程的廉政风险防控体系。持续推进“两学一做”学习教育常态化、制度化，通过“交通大讲堂”、多形式教育培训和宣传活动等形式，打造过硬的组织队伍。推进全面从严治党向基层延伸，组织完善党风廉政等 8 个方面长效机制。

**精神文明建设成效显著。**以“礼让斑马线·文明我先行”活动为载体，推进文明创建活动走在全省前列，公交车、出租车礼让斑马线率达到 100%，市交通运输局文明创建经验在全省交通运输创建文明行业现场会交流推广，被评为全国交通运输行业文明单位。深化志愿服务，组织开展“警的”、“雷锋日”、“高考服务直通车”等公益活动。加强行业文明、公共文明宣传，通过车站、公交站牌、车辆电子屏、互联网平台、手机平台等载体进行公益宣传。

## **(二)“十三五”规划目标完成情况**

全市“十三五”期综合交通发展取得了较好的成就，但受统计口径调整以及资金、土地、前期工作程序等因素影响，公路部分规模性指标尚未完成，港口吞吐量下降明显。

表 1-6：“十三五”规划指标完成情况

序号	类别	2015 年底	十三五规划值	2019 年底	2020 年底
1	公路通车总里程	7146.8	7200 公里	7183 公里	7315 公里
2	国省干线公路一级以上占比	46.8%	65%	51.4%	55.6%
3	国省干线公路二级以上占比	97.3%	100%	98.8%	98.9%
4	中心城区公交出行占比	33.3%	50%	40.4%	42.3%
5	中心城区公交站点 500 米覆盖率	81%	100%	92%	100%
6	营运客车中高级占比	91.7%	95%	100%	100%
7	镇村公交化运营占比	35.6%	60%	100%	100%
8	农村物流配送乡镇节点覆盖率	75%	100%	100%	100%
9	地方铁路客运列车开行数	4 对	7 对	5 对	5 对
10	铁路客运量	503.5 万人次	560 万人次	814 万人次	392.8 万人次
11	地方铁路货运量	56 万吨	280 万吨	73.2 万吨	84.7 万吨
12	港口吞吐量	7323.8 万吨	8500 万吨	3708 万吨	3863.2 万吨
13	港口集装箱吞吐量	106.1 万 TEU	130 万 TEU	102.8 万 TEU	122.3 万 TEU
14	新建码头泊位	——	10 个	9 个	9 个
15	新增吞吐能力	——	1157 万吨	892 万吨	892 万吨
16	省际货运船舶拥有数量	89 艘	130 艘	78 艘	71 艘
17	国际客货班轮航线	5 条	4 条	5 条	5 条
18	年客机起降	12622 架次	18000 架次	25694 架次	19467 架次
19	民航旅客运输吞吐量	132 万人次	200 万人次	309 万人次	180.7 万人次
20	货邮吞吐量	5251 吨	10000 吨	9228 吨	8859 吨

### （三）主要问题

#### 1. 交通区位优势有待进一步发挥

威海市港口和机场在构建“一带一路”等国际运输大通道中地位有待提高；海铁联运效能尚未完全释放，“齐鲁号”、中欧中亚班列等国际运输还需进一步拓展；中日韩国际大通道已

初步构建，四港联动的效益已初步展现，但尚需扩大优势。

## 2. 综合交通基础设施仍存在短板

威海市交通基础设施网络以公路为基础，同时拥有铁路（青荣城际、桃威铁路）、机场（大水泊机场）、港口等多种运输方式，基本形成了联通周边、覆盖市域的综合交通网络。基础设施规模基本适应地区经济社会发展，但公路、铁路、航空、港口各种基础设施建设仍有不足。

铁路：高速铁路建设相对滞后，市内目前仅有青荣城际铁路一条快速铁路；城市轨道交通尚未开工建设，尚未形成层次化、差异化的轨道交通网络；桃威铁路与国际物流通道、铁海联运的要求相比严重滞后，亟需扩能改造；铁路专用线仍有待进一步挖掘潜能。

公路：高速通道断头路如荣乌高速等仍待打通；国省公路局部路段交通量较大，例如 S303 穿越威海市工业新区路段、G206 穿越文登区城区路段以及 S204 北段；市区与县区之间，以及县区与县区之间缺少城市快速路。

机场：已开通国内国际航线 31 条，近年来客运量增长迅猛，现有规模已无法满足日益增长的客运需求，面临迁建。

港口：至今尚未形成大型专业化综合性港区，港口码头泊位水平有待提高，港口作业自动化、信息化水平需要提升；港口发展内部未形成合力，港口规模小、大型和专业化泊位少、港区分工不明确、岸线利用散乱等；南海港区的建设滞后。

### 3. 市域组团间交通联系仍需加强

威海市呈组团式发展格局，两区两市之间跨区域出行主要依靠国省干线公路，由于高速公路网络尚未完善、国省道局部路段存在瓶颈，难以满足“走的好”的出行需求。随着城镇化进程加速，中心城区、高区、经区、临港、文登、南海新区等组团之间通勤需求将增长迅速，高峰期交通压力较大，缺乏轨道交通、快速公路等高效、快速的客运通道。

### 4. 综合运输服务水平有待提高

运输结构有待优化。公路货运量占比达到 68%，铁路、水路等低能耗运输方式承担占比较少，多式联运有待加强。

国际运输仍有待提升。客运方面，威海港国际邮轮码头建设以及威海新机场的建设尚需加快。货运方面，现代航运服务业发展滞后，目前威海市港航辅助业务多为船舶管理、船舶代理、客货运代理、无船承运等传统服务业，与现代港航业发展密不可分的航运金融、航运保险、现代物流、人才交流、海事仲裁、航运咨询以及运价指数衍生品交易等现代航运服务产业链发展滞后，难以支撑中日韩国际贸易发展的需求，也不利于提升港口自身的服务水平。

一体化衔接水平有待提升。场站规划和布局虽然考虑了各方式的衔接配合，但受到建设时序、体制、土地等的制约，各站场分离的现象比较普遍，与一体化交通运输体系要求的客运零距离换乘、货运无缝衔接还存在差距；多式联运枢纽不足，

疏港铁路、疏港公路规模和等级仍需提升。

## 5. 高质量发展有待进一步提升

智慧交通基础设施等新基建尚未起步，综合交通智能化水平有待提升，尚未构建起统筹不同运输方式的综合交通大数据中心；绿色交通基础设施建设有待进一步推进；交通安全应急救援体系的建设仍需进一步加强。新业态、新模式发展不足，“交通+旅游”发展滞后，西部环山旅游路的建设尚需完善旅游设施；高铁物流这一新业态尚未起步；“交通+旅游”、“交通+产业”、“交通+物流”融合程度有待进一步提高。

## 二、形势需求

“十四五”期，是加快建设交通强国的起步期，进入新时代表化解交通运输发展主要矛盾、推动交通运输高质量发展的关键期，也是统筹综合交通运输体系存量与增量、传统与新型、发展与安全，优化结构、融合发展的提质期。在国内大循环、国内国际双循环相互促进的新发展格局下，随着全省东西双向互济、陆海内外联动的开放格局加速形成，未来五年，全市综合交通运输的发展面临着新的机遇与挑战。

### （一）发展形势

党的十九届五中全会提出全面开启建设社会主义现代化国家征程，向第二个百年奋斗目标进军的新发展阶段，坚定不移贯彻创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念，以及构建畅通国内大循环、促进国内国际双循环的新发展格局。

在新发展阶段，坚持新发展理念，要落实到推动高质量发展的实际行动中，推动交通运输高质量发展，要全面考量、协调推进，坚持系统观念，加强前瞻性思考、全局性谋划、战略性布局、整体性推进，实现质量、结构、规模、速度、效益、安全相统一。注重统筹协调，充分发挥好威海市各种运输方式的互补性和替代性，着力建设现代综合交通体系大系统，推进运输结构调整，大力发展多式联运，建设现代综合立体交通枢纽，加快建成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系。

在“大循环、双循环”的新发展格局中，威海既要立足自身，积极融入山东半岛城市群、胶东经济圈一体化发展，畅通省内循环；也要发挥比较优势，积极融入全国“一带一路”发展战略，在中日韩国内国际双循环中通过“四港联动”、口岸通关一体化建设等措施推进陆海统筹开放、促进文明交流互鉴、深化区域经济合作。

“十四五”期，是我国在污染防治攻坚战取得阶段性胜利、继续推进“美丽中国”建设的关键期。经济社会发展将凸显绿色发展，协同推进经济高质量发展和生态环境高水平保护的要求将体现在方方面面。因此，全面提升交通基础设施、运输装备和运输组织的绿色水平，转变交通发展方式，优化交通运输结构，推广绿色出行方式，不断拓展绿色交通发展的广度和深度，终将形成交通运输发展与生态文明建设相互促进的良好局面。

“十四五”期，我国产业发展的质量和效益将有待进一步提高。进入5G时代，以人工智能为代表的第四次工业革命将在“十四五”期间展开，给世界各个国家产业发展的各个领域带来深刻影响。新型基础设施建设的提出，也为交通高质量发展带来了机遇和挑战，突出了转型升级的新方向。

## （二）发展要求

1. 建设交通强国、交通强省，要求加快综合立体交通网建设

党的十九大提出了建设交通强国的宏伟目标，建设交通强国是满足人民美好生活需要的客观要求，是建设现代化经济体系的内在需要，是全面建成社会主义现代化强国的有力支撑。山东成为第一批交通强国建设试点 13 个单位之一，《山东省贯彻〈交通强国建设纲要〉的实施意见》提出了“到 2030 年，基本建成交通强省；到 2040 年，交通运输总体水平达到全国领先、国际一流，全面建成交通强省”的工作目标。加快建设现代化高质量综合立体交通网络，统筹铁路、公路、水运、民航、管道、邮政等基础设施规划建设，以多中心、网络化为主形态，完善多层次网络布局，优化存量资源配置，扩大优质增量供给，实现立体互联，是加快建设交通强国、交通强省乃至交通强市的内在要求，是满足人民日益增长的美好生活需要的必然要求，是全面建设社会主义现代化国家的客观需要。

### 3. 融入区域发展规划要求进一步发挥综合交通引领作用

当前，国内外发展态势、经济结构及产业布局正在发生深刻变革。作为国民经济的重要组成部分和动脉系统，交通运输业既要抓住机遇，也要迎接挑战，要更好地发挥基础性、服务性、引领性和战略性作用。

以“融入新发展格局，打造新的增长极”为主题的胶东经济圈一体化推介大会于 2020 年 12 月 8 日在北京举行。胶东经济圈将打造成为中国新的增长极、中国长江以北地区更高水平对外开放的新支点、黄河流域生态保护和高质量发展的龙头、

中国北方的创新高地、山东对外开放的桥头堡，不断提升对环渤海东南部地区的辐射带动能力。优化区域发展格局，推动区域协调联动发展，亟需进一步完善综合交通战略布局和运输体系。威海市要全面融入参与“一带一路”、海洋强省、山东半岛城市群、蓝色经济区、胶东经济圈、烟威一体化等的建设，进一步拓展交通基础设施发展空间，加快构建便捷、畅通、开放的海陆空交通网络，全面提升综合交通对外联通能力。要突出交通运输的基础性和先导性作用，进一步优化调整综合立体交通网络，打造技术先进、功能完善、便捷高效的综合基础设施支撑体系，优化资源配置，为产业梯度转移、城市转型升级提供坚实保障。

### 3. 新旧动能转换、乡村振兴要求不断促进交通融合发展

交通运输是国民经济的战略性、基础性产业和服务性行业。交通运输业新旧动能转换是新旧动能转换工作的重要支撑，也是开启“交通强省”“交通强市”建设的必经之路。在新时代交通运输行业应更加注重提质增效、转型发展，不断激发和培育更加可持续的新动能。实施新旧动能转换工程要求交通运输行业不断拓展发展空间，一方面促进各种运输方式在更广范围、更高层次、更大程度上加快融合发展，另一方面也与经济社会产业深度融合，不断延伸和拓展发展空间，树立开放发展理念，加强交通与旅游、海洋、商贸物流、临港制造业、高端装备业等产业融合，拓展交通功能，推动行业提质增效、转型升级。

乡村振兴战略在新的历史背景下农业农村发展到新阶段的必然要求，推进“交通+特色农业”“交通+旅游”融合发展，打通物流和旅游交通的“最后一公里”，在“农旅融合”基础上叠加“交旅融合”，带来新业态，激发经济活力。通过与交通的融合发展，激活了各类乡村资源，缩短了乡村到国内市场的距离，并借由旅游人群的示范效应，把乡村链接到国内消费大市场，助力乡村振兴的发展。

#### 4. 新型基础设施建设要求打造融合高效的智慧交通基础设施

党中央、国务院高度重视新型基础设施建设，《2020 年政府工作报告》将“两新一重”作为一项重点任务。交通运输是新型基础设施与传统基础设施融合发展的重要领域。交通运输领域新型基础设施建设以先进技术赋能，使传统基础设施融入新要素、具备新功能、呈现新形态，促进交通基础设施网、运输服务网、能源网与信息网络融合发展。

交通运输部印发《推动交通运输领域新型基础设施建设的指导意见》，提出以下主要任务：一是打造融合高效的智慧交通基础设施，以交通运输行业为主实施。以智慧公路、智能铁路、智慧航道、智慧港口、智慧民航、智慧邮政、智慧枢纽，以及新材料新能源应用为载体，体现先进信息技术对行业的全方位赋能。二是助力信息基础设施建设，主要是配合相关部门推进先进技术的行业应用，包括 5G、北斗系统和遥感卫星、网络安

全、数据中心、人工智能（如自动驾驶等）等。三是完善行业创新基础设施，主要是科技研发支撑能力建设，如实验室、基础设施长期性能监测网等。“十四五”是威海市大力推进新型交通基础设施建设的重要时期，全市将以新建、改建基础设施为契机，深度应用互联网、大数据、人工智能等技术，支撑传统基础设施数字转型、智能升级，着力建设智慧机场、智慧航道、智慧枢纽，为综合交通信息化、智能化发展奠定基础。

### （三）需求预测

#### 1. 经济社会需求预测

2020年全市常住人口为290.7万人，比2010年增加10.2万人，年均增长3.58%，人口增长较为缓慢。预计2025年，全市常住人口295万人，“十四五”期间年均增长2.94%。

2020年全市地区生产总值为3017.8亿元，较上年增长3.0%。2010~2020年地区生产总值增加1073亿元，年均增长7.8%。考虑国内外经济社会发展环境及威海市产业发展情况，预计2025年，全市地区生产总值4048亿元，“十四五”期间年均增长5.3%。

#### 2. 客货运输需求预测

客运方面，预计“十四五”期，随着城镇化水平的提高，小汽车保有量增加，城市流动人口客运出行特征将逐渐城市化，城镇客运需求逐步增加，公路班线客运量减少，公交客运量和小汽车客运量逐步上升，高铁、航空等速度快、服务优的交通

方式出行量将明显增长，因此，客运量总体仍呈缓慢增长的趋势。随着“东西双向互济、陆海内外联动”的发展以及中日韩大通道的不断拓展，靠近日韩的地域优势将带来国际客运量进一步增加。预计2025年，全市营运性客运总量达4888万人次，“十四五”期间年均增长1.2%。其中铁路、公路、航空、海运占比分别为28.6%、48.0%、9.5%、13.9%，铁路和公路为主要运输方式，铁路和航空运量占比较2019年分别增加10.7、2.7个百分点，公路客运量占比降低15.2个百分点。

货运方面，预计“十四五”期，全市货运增长趋势减缓，货运需求仍将保持中高速增长。货运结构不断调整，由公路向铁路、水路、民航持续转移，公铁水联运运量进一步增加，公路运输总体占比可能下降，但仍占运输主导地位。基于“一带一路”的建设和“四港联动”、中日韩“海陆空”跨境电商的不断发展，外贸货物运量保持一定的增长。预计2025年，全市营运性货运总量达12522万吨，“十四五”期间年均增长4.9%。其中公路仍为主要方式，占比为74.9%，海运和铁路货运量占比有所提升，分别为22.8%和2.2%。

表 2-1：客货运量预测表

年份	客运量 (万人)					客运结构 (%)				
	合计	铁路	公路	航空	海运	合计	铁路	公路	航空	海运
2019	4538.4	814.3	2868.0	309.1	547.0	100.0%	17.9%	63.2%	6.8%	12.1%
2025	4888	1398	2347	465	678	100.0%	28.6%	48.0%	9.5%	13.9%
增速	1.2%	9.4%	-3.3%	7.0%	3.6%	增加百分点	10.7	-15.2	2.7	1.8

	货运量 (万吨)					货运结构 (%)				
	合计	铁路	公路	航空	海运	合计	铁路	公路	航空	海运
2019	9378.1	73.2	7387	0.9	1917	100.0%	0.8%	78.8%	0.0%	20.4%
2025	12522	275	9385	3	2859	100.0%	2.2%	74.9%	0.02%	22.8%
增速	4.9%	24.7%	4.1%	22.2%	6.9%	增加百分点	2.2	-4.4	0.01	2.3

注：由于2020年数据特殊，不具有参考性，因此预测仍以2019年数据为基础

### 三、总体思路

“十三五”时期，尽管市域交通基础设施建设稳步推进、综合运输服务水平和行业监管水平不断提高，基本适应全市经济社会发展的需要，但是随着交通强国、交通强省以及新旧动能转换重大工程的稳步推进，都对加快构建互联互通的综合交通运输体系提出了更高的要求。

目前威海市积极融入国家“一带一路”建设，未来通过陆海联运、海铁联运，将威海市打造成为一个新的起点，变陆地交通末端劣势为内外联通、对外开放大通道、大枢纽、大口岸的前沿优势，将威海打造成以威海港为中心，东接韩日、辐射东北亚，南接粤港澳大湾区、延伸至越南等东南亚国家，向西过境至亚欧国家的国际物流中转枢纽。

当前，经济发展正由中高速增长转向高质量发展，面对复杂多变的宏观环境和持续增大的经济下行压力，高质量发展的内在特征，决定了加快综合交通运输发展、推进交通运输互联互通成为关键的支撑保障。当前及今后一个时期，交通基础设施建设仍将处在高峰期，公路网规模稳中缓增，以提升为主，铁路尤其高速铁路进入快速成网发展时期；目前受政策影响，港口建设进展缓慢，随着发展蓝色经济，建设海洋强省和海洋强市，仍有发展提速的空间；人们对出行品质要求变高，传统公路大客车、普速铁路旅客运输需求相对减少。航空、高铁的出行需求增长较快。要继续推进交通建设硬发展与行业文明软实力硬实力同步发展，切实发挥交通规划的战略引领作用，实现交通

运输高质量发展。

### **（一）指导思想**

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，认真落实习近平总书记视察威海重要讲话精神，坚定不移贯彻新发展理念，主动融入新发展格局，以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，统筹发展和安全，建设人民满意交通。按照交通强国建设、新旧动能转换和乡村振兴战略的总体要求，围绕“东西双向互济、陆海内外联动”，进一步拓展西连内陆、东接日韩的陆海物流大通道。围绕“三个力保”，聚焦全力保证交通快速通达，突出战略引领，实现“三个转变”，构建“市域一体、国内通达、联通海外”三大交通圈，打造威海市的“精致交通”。在交通强国建设新征程中走在全省前列，打造“交通强市”，为开创“精致城市·幸福威海”全新局面提供强有力的支撑和保障。

### **（二）基本原则**

一是坚持贯彻新发展理念和构建新发展格局相呼应。把新发展理念贯穿交通运输发展全过程，构建新发展格局，切实转变发展方式，推动质量变革、效率变革、动力变革，实现更高质量、更有效率、更加公平、更可持续、更为安全的发展。

二是坚持目标导向和问题导向相统一。既要围绕国家“一

带一路”建设、乡村振兴战略、山东半岛城市群、党的十九大做出的建设交通强国的战略部署，落实省交通运输厅和市委市政府对威海交通运输发展要求及全市经济社会和产业发展需求。又要梳理威海市交通运输发展中存在的关键不足与短板，立足全面建成小康社会、建设交通强国和调整运输结构，聚焦交通运输发展不平衡不充分的主要矛盾，推进建设具有全局性、战略性的重大交通基础设施项目，尽快补齐发展短板，要把近期的问题解决与长远的健康发展有机统一，转变发展方式，推动行业高质量发展。

三是坚持系统谋划和重点聚焦相结合。“十四五”交通运输发展是一项系统工程，涉及交通运输行业的各个方面，要着眼于综合立体交通网的建设，统一规划布局各种运输方式，使交通基础设施能力适度超前。既要做好下一个五年的系统谋划、统筹布局，更要突出关键短板和重点领域，集中力量实现五年期间的重点突破，推动威海市交通发展五年面貌大改变。

四是坚持以人为本和创新发展相适应。牢固树立以人民为中心的发展思想，以满足人民群众日益增长的美好生活需求为根本出发点和落脚，以便民、利民、惠民为宗旨，聚焦民生领域，更加注重公平与普惠。提供多样化的出行选择，提升综合运输的安全应急保障能力和运输效率，满足多层次运输需求；不断创新理念，结合综合交通、智慧交通、绿色交通、平安交通的发展要求，推动现代信息技术在交通运输领域的广泛应用，以智慧化带动交通运输现代化；加快新技术、新工艺、

新材料的研究和推广应用，转换增长动力。

**五是坚持一体发展和融合发展相衔接。**统筹铁路、公路、港航、民航、综合交通枢纽等一体化发展，加强各类要素资源集约节约利用和各种运输方式有效衔接；注重发展战略、空间布局、建设规划的统筹管理与衔接，推进“多规合一”“多规融合”；加强交通规划与国土空间规划、产业规划、城市规划、环保规划、区域规划等的衔接，强化交通与物流、旅游、装备制造等产业的融合。

**六是坚持长远规划和近期落实相统筹。**威海市“十四五”交通运输发展规划既要加强对“十四五”期重点任务、重点项目的安排，强化规划落地，还要展望至2035年，谋划好综合立体交通网的建设，实现交通现代化。提高规划的前瞻性、引领性，为交通强国建设开好局、起好步。

### **（三）发展目标**

#### **1. 总体目标**

“十四五”期威海市综合交通运输发展的总体目标是：按照“产业现代化、城市国际化、新型城镇化、发展绿色化、治理现代化”的总体要求，锚定“交通基础设施规划建设在全省率先基本实现现代化、交通治理体系和治理能力在全省率先基本实现现代化”的战略定位，以建设“三网三圈多枢纽”的综合立体大交通格局为方向，围绕“强基础、补短板、调结构、优服务、促融合”的思路，着力“提、升、衔、惠、融”，加

速融入胶东经济圈交通一体化，着力构建“宜铁则铁、宜水则水、宜公则公”的运输服务格局，打造“一带一路”重要枢纽城市，到2025年，形成“更畅通、更便捷、更高效、更经济、更安全、更精致”的综合立体交通网络。

## 2. 具体目标

建设高品质的快速网，其中高速铁路运营里程达到168公里，全市县市区全部通达高速铁路，高铁覆盖率100%，高速公路通车里程达到235公里，威海新机场建成投入使用。

提升高效率的干线网，其中普通铁路120公里，普通国道382公里，普通省道733公里，南海港区初具规模，构建以威海湾港区、南海港区为主体，以石岛港区、乳山口港区等为补充的现代化港口体系，提高港口对威海市经济社会发展的贡献度；

完善广覆盖的基础网，大力推进铁路专用线的规划建设，继续实施农村公路提档升级，加强县乡村公路提档升级，建成若干条“美丽农村路”示范路。“十四五”期末，威海市综合立体交通网络效益凸显。

形成广覆盖、多层次、网络化的综合立体交通网络。威海市区至县市区形成“1小时通勤圈”，县市区间及与所辖乡镇（街道）形成“1小时经济圈”，胶东经济区“2小时交通圈”，以及省内、国内及日韩“3小时交通圈”。

## 四、发展任务

为有效推进交通强国、交通强省战略实施，“十四五”期，威海综合交通运输体系的建设要围绕着“三网三圈”，着力“提速、升级、衔接、惠民、融合”，实施构建综合立体交通网“六大工程”，开展引领高质量发展“六大行动”。

**提速。**目前威海市综合交通运输现状实现了“总体缓解”到“基本适应”，但与人民群众日益增长的高质量、高效率的交通运输需求相比，尚有差距。按照“适度超前”的要求，“十四五”期，交通基础设施建设仍将处在高峰期，大力推进莱荣高铁、轨道交通、威海新机场、G18 荣乌高速威海文登区至双岛湾科技城段及南海港区等交通基础设施建设提速，全力构建综合立体交通体系，对于建设“人民满意交通”，具有先导性作用。

**升级。**加快推进桃威铁路电气化改造工程以及普通国省道的升级改造，“十四五”期间，改造桃威铁路线路约 136 公里，将显著提高铁路运输效率、提升旅客列车舒适度；普通省道新建改建 120 余公里，提高干线公路的技术等级水平。借助港口资源整合的契机，推动威海湾港区散杂货向南海港区的搬迁共工作，逐步解决港城矛盾，带动石岛、乳山等中小港口的转型升级，促进整个威海港服务水平和能力的提升。

**衔接。**以综合交通枢纽的建设为抓手，对新建机场、客运站场、物流中心、公交换乘枢纽站等的建设注重与其它交通方式的衔接，提升客货运输服务的一体化水平；将威海国际物流多

式联运中心打造为“日韩-威海-欧亚”东西双通道海铁公多式联运示范工程,依托威海至韩国、日本的海运、空运航线和威海至欧洲、中亚、东南亚的欧亚班列的物流网络,发展国际海铁联运、海空联运、空铁联运、陆海联运等多式联运业务,打造国家物流枢纽和东北亚物流中心。

**惠民。**以建设人民满意交通为契机,进一步提高交通基础设施的互联互通、运输服务的便利性和出行的经济性,着力满足人民群众的出行需求,增强人民群众对交通运输的幸福感、获得感和安全感;继续推进建设“四好农村路”“美丽乡村路”,推进农村邮政快递建设,引导“快邮合作”“交邮合作”等推进农村物流发展,助力乡村振兴。

**融合。**促进交通与现代农业、先进制造和商贸物流等关联产业深度融合发展,进一步促进物流业降本增效;加快推进“交通+旅游”融合发展,构建起“快进慢游”的旅游交通网络,在通景区公路沿线合理布设服务区、停车港湾、观景台、驿站、自驾车营地等旅游服务设施,全力支撑全域旅游的发展。“交通+物流”,发展“一带一路”跨境集装箱海铁公多式联运,打开高速服务区“后门”,开展货物集散、运输配载、仓储物流等物流活动。

## **(一) 构建综合立体交通网“六大工程”**

### **1. 轨道交通四网融合工程**

“十四五”时期是全市轨道交通加速建设期,加快推动高铁、城市轨道交通、普速铁路等建设,扩大轨道交通线网规模,

加速“四网融合”，有效支撑对内联系和对外衔接，充分融入区域发展格局。

### （1）高速铁路

推进莱荣高铁建设提速，莱荣高铁西连潍莱高铁，东与青荣城际铁路荣成站并站，共同构成环胶东半岛的快速客运通道，是济青高铁、潍莱高铁的延伸通道，是山东省高速铁路网的重要组成部分，是威海市综合交通体系中对外快速客运主通道。

#### 专栏 4-1：高速铁路建设项目

**莱荣高铁：**线路起自莱西北站，经烟台市莱阳市、海阳市，威海市乳山市、南海新区、文登区，南至青荣城际铁路荣成站。新建正线长约 192 公里，设车站 7 座，设计时速 350 公里，投资约 297 亿元，建设年限 2020-2024 年。其中威海段全长 102km，新建乳山站、威海南海站和文登南站。建设年限 2020-2024 年，总投资 156 亿元。

### （2）城市轨道交通

加快推进城市轨道交通建设步伐，“十四五”开工建设轨道交通 1 号线，连接高区核心区、环翠主中心、市政府、威海火车站、市级商业中心、临港区核心区、文登区核心区等节点，可有效缓解市区公共交通压力、满足居民快速出行的需求，并加强片区融合，快捷联系威海站等重要对外交通枢纽。此外，结合威海新机场的建设，适时开展轨道交通 2 号线项目的前期工作。

大力推进石岛至荣成的轨道交通项目，该项目起自石岛新汽车站北，向北至荣成站。本项目的实施，是轨道交通四网融合的示范工程，可实现石岛快速接入莱荣高铁，对于促进石岛的经济的发展有着重要作用。

#### 专栏 4-2：城市轨道交通建设项目

**轨道交通 1 号线工程：**“1 号线为串联高区、环翠区、经区、临港区、文登区的骨干线路。北起高区管委，南至文登汽车站，途径文化路、新威路、青岛路、威青高速、世纪大道。线路长度 49.1 公里，车站 28 座；建设年限 2021-2025 年，总投资 181.91 亿元。

**石岛至荣成的轨道交通项目：**线路全长约 23.7km，其中地面线 6km，高架线 13.2km，地下线 4.5km；近期设站 3 座，1 座高架站，2 座地下站。建设年限 2023-2025 年，总投资 28.5 亿元。

### （3）普速铁路

加快桃威铁路电气化改造工程的建设。改造桃威铁路正线约 136.86km，其中改建线路总长度 45.2km，对于提高桃威铁路运输效率、提升旅客列车舒适度具有重要意义。

推进铁路专用线建设。大力推动货物运输结构的转变，完善铁路专用线布局，以干线桃威铁路为基础，在需求集中区重点布局企业专用线或铁路物流中心，高效衔接企业运输需求，合理组织货流，适应现代物流发展需求。“十四五”期间推进威海港进港线电气化改造、威海国际物流园铁路专用线、威海国际物流多式联运中心铁路专用线的建设，以及南海港区和石岛

港区疏港铁路的规划建设。

### 专栏 4-3：普速铁路建设项目

#### ➤ 地方铁路

**桃威铁路电气化改造：**线路起自蓝烟铁路桃村站，东至青荣城际铁路威海站，全长 136.863 公里，总投资 42 亿元，建设年限 2021-2022 年。

#### ➤ 铁路专用线

**威海港进港线电气化改造：**路线长 15.59 公里，投资 3.7 亿元，与桃威铁路电气化改造同步实施，建设年限 2021-2023 年。

**威海国际物流园铁路专用线：**路线长 2.265 公里，投资 1.1 亿元，建设年限 2021-2022 年。

**威海国际物流多式联运中心铁路专用线：**路线长 2.6 公里，投资 2 亿元，建设年限 2021-2023 年。

**南海港区疏港铁路：**路线长 34.13 公里，投资 10.6 亿元，建设年限 2023-2025 年；

**石岛港区疏港铁路：**路线长 50 公里，投资 17 亿元，建设年限 2023-2025 年；

“十四五”末，形成威海高铁“环起来”、客运列车“快起来”、中欧列车“开起来”、货运占比“多起来”的运输格局。

## 2. 港口系统优化升级工程

“十四五”期，强化威海港的功能定位，总体功能向第三代港口的方向发展，具备装卸储运、中转换装、运输组织、现代物流、临港工业、商贸信息、综合服务等主要功能。结合威海港在山东省港口集团中的发展定位，发挥东北亚港口群中心位置的区位优势，加快构建东北亚地区以港口为枢纽的现代化

集疏运体系，打造中国北方对外开放新高地，加快建设世界一流的海洋港口。

### （1）优化港区功能布局

加快威海港基础设施建设，特别是深水航道、全自动化集装箱泊位以及铁水联运的配套设施，按照威海港总体规划的要求，建设大型专业化泊位及相关的配套设施，促进港口生产经营的转型升级。逐步打造威海湾港区、南海港区综合性港区为主体，以及石岛港区、乳山口港区区域性特色港区为补充的现代化港口体系。

积极推动威海湾港区向南海港区搬迁，即逐步将威海湾港区的散杂货码头搬迁至南海港区，并以此为契机，结合威海市产业布局规划的调整，加强招商引资，带动后方南海经济开发区的建设，聚集金融、产业、运、综合服务等元素在新的港区融合，促进高质量港产城一体化的发展格局。

### （2）大力推进港口基础设施建设

“十四五”期，威海湾港区重点推进 10 万吨航道、二突堤一期工程的建成和二期工程的开工；南海港区加快推进基础设施的建设，尤其是 5 万吨级航道工程、东防波堤工程、以及 5 万吨级通用泊位工程、LNG 和液体散货泊位一期工程，早日将南海港区建设成为威海港南翼新的大型综合性港区；石岛港区重点推进凤凰尾作业区航道和码头工程、好当家航道和码头工程；蜆江港区功能向城市生活和旅游服务等功能转变完成蜆江

港区旅游码头工程；乳山口港区重点推进泊位工程的建设和南黄岛-挂子场陆岛交通码头的扩建，为当地的经济和社会发展服务。

#### 专栏 4-4：“十四五”期港航建设项目

##### ➤ 威海湾港区

1. 新建 10 万吨级航道工程，6.7 公里，2021-2025 年；
2. 二突堤一期工程，2 个 7 万吨级和 1 个 10 万吨级集装箱专用泊位，2021-2025 年；
3. 二突堤二期工程，1 个 3 万吨级、2 个 10 万吨级集装箱专用泊位和 1 个 8 万吨级客运泊位（国际邮轮），2023-2030 年。

##### ➤ 南海港区

1. 15 万吨级 LNG 专用航道工程，9.2 公里，2022-2025 年；
2. LNG 防波堤工程，5.4 公里，2021-2023 年；
3. 5 万吨级航道工程，15 公里，2021-2024 年；
4. 东防波堤工程，11.7 公里，2021-2024 年；
5. 张家埠老港航道疏浚工程，17.5 公里，2021-2022 年；
6. 5 万吨级通用泊位工程，2 个，2021-2023 年；
7. LNG 泊位一期工程，1 个 15 万吨级 LNG 泊位，2021-2025 年；
8. 液体散货泊位一期工程，2 个 5 万吨级，2021-2024 年。

##### ➤ 石岛港区

1. 好当家码头工程，1 万吨级油品泊位 1 个、2 万吨级散杂货泊位 2 个，2021-2025 年；
2. 好当家港 2 万吨级航道工程，10 公里，2021-2025 年；
3. 凤凰尾作业区 2 万吨级航道工程，1 公里，2021-2023 年；
4. 凤凰尾作业区防波堤工程，1.2 公里，2021-2025 年；
5. 凤凰尾作业区货运码头工程，5 个 1 万吨级，2021-2025 年。

➤ 乳山口港区

1. 港区 5#6#泊位工程，2 个 2 万吨级泊位，2021-2024 年；
2. 南黄岛-挂子场陆岛交通码头扩建工程，2 个 500GT 客货滚装泊位，2021-2023 年；
3. 小青岛-旗杆石陆岛交通码头扩建工程，2 个 500GT 客货滚装泊位，2022-2024 年。

➤ 蜊江港区

1. 蜊江港区旅游码头，5000 吨级旅游泊位，2022-2025 年。

### 3. 高速公路互联互通工程

“十四五”期，加快推进国家高速公路网贯通，高速（一级）连接线建设，构建“互联互通、畅通高效”的高速公路网。

#### (1) G18 荣乌高速威海至烟台段改建

G18 荣乌高速威海至烟台段（烟威高速），全长 49.4 公里，现状为四车道高速公路，拟改建为六车道高速公路，路基宽 34.5 米，其中威海段长 8.115 公里。

#### (2) G18 荣乌高速威海文登区至双岛湾科技城段

G18 荣乌高速是国家高速公路网的“一横”，目前在市内是断头高速公路，该项目的建成能加快推进威海市全域城市化、市域一体化发展，实现境内高速公路网的互联互通，打通区域经济社会快速发展的交通瓶颈，促进沿线经济发展，更好地服务于山东半岛蓝色经济区建设和“精致城市”建设发展战略深入实施。

### 专栏 4-5：高速公路建设项目

#### G18 荣乌高速威海至烟台段改建

拟改建项目威海段长 8.115 公里，由双向四车道改为六车道，路基宽 34.5 米，设计速度 120 公里/小时；总投资 8 亿元，建设年限 2022-2024 年。

#### G18 荣乌高速威海文登区至双岛湾科技城段

全长 31.9 公里，双向四车道，路基宽 27 米，设计速度 120 公里/小时；总投资 63 亿元，建设年限 2022-2024 年。

### (3) G18 荣乌高速威海荣成至烟台段

“十四五”期推进 G18 荣乌高速威海荣成至烟台段的前期工作，该项目是威海市绕城快速通道，也是山东省高速公路网的重要组成部分，加快推进威海市全域城市化、市域一体化发展，实现境内高速公路网的互联互通，进一步密切威海市与省内西部地市的经济联系，极大地促进沿线经济发展，更好地服务于胶东经济圈、烟威都市区的建设和城乡一体化发展战略深入实施。

## 4. 普通干线提质升级工程

围绕“精致城市·幸福威海”和新型城镇化建设的需要，加快推进普通国省道低等级路段升级改造、穿城路段外移、重要节点立交化改造等工作，进一步优化布局与结构，提升路网通行效率全面提升普通国省道的保障能力和服务品质。

### (1) 打通断头路工程

继续加快 G228 丹东线乳山口大桥的建设，打通 G228 丹东线、完善威海烟台两市及山东省公路网的合理布局、加强本地

区沿海乡镇的交通联系。

### **(2) 加快低等级路段升级改造工程**

推进 S206 牟徐线乳山南黄至东南耇段、S303 俚李线墩前村至烟威交界段等工程的建设，提升普通国省道公路技术等级和服务能力。

### **(3) 推进普通国省道城镇过境路段改造**

加快推进 G206 威汕线文登段改建工程、S202 威青线乳山绕城段、S208 烟海线乳山绕城段、S207 莱乳线乳山绕城段等新改建工程推进力度，干线公路穿城路段改建，将实现过境交通与城市交通的分流，减少城市交通压力和交通拥挤，对优化区域路网布局，提高公路通行能力和服务水平有重要作用。

### **(4) 国省干线互通立交改造**

实施 G206 威汕线与 S201 威石线、G228 丹东线与 S204 初张线、S301 成初线与 S202 威青线和 G308 文石线与 S207 莱乳线节点改造工程，强化交通量较大的国省道平面交叉改建立体交叉，提高干线公路的通行能力。

### **(5) 威海新机场集疏运快速路**

#### **——内环快速路**

项目全长约 12 公里，分东、西线两部分，城市快速路标准，双向六车道，其中东线（望岛立交至阮家口立交段）长约 4 公里，西线（科技路立交至义和立交段）长约 8 公里，包括 8 座立交、3 座隧道、1 座（张村里口山）高架桥和相关连接道路工程，总投资约 18.2 亿元。

### ——羊亭—汪疃城市快速路

项目起点位于羊亭镇，接内环快速路，向南经过晴山路与临港区规划路网衔接，终点在汪疃南侧与 S204 初张线连接，全长约 20 公里，城市快速路标准，双向六车道，总投资约 12 亿元。

### ——威海新机场至 S303 连接线

项目起自 S303 俚李线柏家庄村，向北经翠峡口村至威海新机场，全长约 3.5 公里，四车道一级公路标准，总投资约 1.8 亿元。

## (6) 拓展公路服务功能

开展提升以 G228 丹东线为主体的“海景线”的规划和建设工作，续建九龙湾至西霞口段旅游公路示范工程，实施西霞口至乳山口段旅游公路工程，远期将 G228 打造成独具威海特色、国内一流、世界知名的滨海旅游公路；继续以旅游公路标准建设威海西部环山路，与东部环海路 G228 共同构成 800 公里威海市域外环路，可实现交通畅通与乡村振兴、镇域经济发展、全域旅游、强村富民的充分融合。

## (7) 加强养护管理，提升路况水平

开展 G228 丹东线荣成斥山街道办至虎山镇东双庙段、S201 威东线荣成上庄转盘至虎山镇东双庙段、G228 丹东线泽库镇南岭村至小观镇吴家村等 30 段国省道养护大中修工程，严控工程质量，提高路况水平，使国省道服务能力保持在较高水平。

**专栏 4-6：普通国省道新改建项目****➤ 打通断头路**

1. G228 丹东线乳山口大桥，续建，全长约 4.01 公里；“十四五”投资 12.3 亿元，建设年限 2020-2024 年。

**➤ 升级改造**

1. S206 牟徐线乳山南黄至东南耩段，8.95 公里，一级公路，投资约 5.8 亿元，建设年限 2022-2024 年；

2. S303 俚李线墩前村至烟威交界段改建工程，43.1 公里，一级公路，投资约 15.09 亿元，建设年限 2022-2025 年；

3. S204 初张线大五里头至长会口大桥东改建工程，28.3 公里，一级公路，投资约 11.5 亿元，建设年限 2024-2025 年；

**➤ 穿城路段改建**

1. G206 威汕线文登绕城段，40.9 公里，一级公路，投资约 22 亿元，建设年限 2022-2024 年；

2. S207 莱乳线乳山绕城段，19.2 公里，一级公路，投资约 7.9 亿元，建设年限 2022-2023 年；

3. S202 威青线乳山绕城段，13.5 公里，一级公路，投资约 5.1 亿元，建设年限 2023-2024 年；

4. S208 烟海线乳山绕城段，15.8 公里，一级公路，投资约 7.1 亿元，建设年限 2024-2025 年。

**➤ 机场集疏运快速路**

1. 内环快速路，约 12 公里，六车道城市快速路标准，投资约 18.2 亿元，建设年限 2023-2025 年；

2. 羊亭—汪疃城市快速路，约 20 公里，六车道城市快速路标准，投资约 12 亿元，建设年限 2022-2025 年；

3. 威海新机场至 S303 连接线，约 3.5 公里，一级公路，投资约 1.8 亿元，建设年限 2024-2025 年；

4. S204 初张线初村至文登北段快速化改造工程，约 23.6 公里，一级公路，投资约 14.2 亿元，建设年限 2023-2025 年。

➤ 拓展干线公路功能

1. G228 丹东线威海九龙湾至西霞口段旅游公路示范工程，50.7 公里，“十四五”投资 1.35 亿元，建设年限 2020-2021 年。

2. G228 丹东线西霞口至乳山口段旅游公路工程，181.5 公里，分两期实施，“十四五”投资 11 亿元，建设年限 2023-2025 年。

3. 西部环山旅游公路，提升，约 176.13 公里。

➤ 互通立交工程

1. G206 威汕线与 S201 威石线互通立交工程，6.2 公里，投资约 2.1 亿元，建设年限 2022-2024 年；

2. G228 丹东线与 S204 初张线互通立交改造工程，4.2 公里，投资约 2.1 亿元，建设年限 2022-2023 年；

3. S301 成初线与 S202 威青线互通立交改造工程，5.3 公里，投资约 2.2 亿元，建设年限 2022-2023 年；

4. G308 文石线与 S207 莱乳线互通立交改造工程，5.8 公里，投资约 1.6 亿元，建设年限 2023-2024 年。

## 5. 综合交通枢纽提升工程

以推进综合交通枢纽建设为抓手，提升综合运输服务能力，促进运输服务一体化发展，实现“客运零换乘”和“货运无缝衔接”。

### (1) 完善客运枢纽节点布局

加快推进威海新机场的迁建，威海新机场定位为国内干线机场、国际定期航班机场、航空公司基地机场，飞行区指标为 4E，其建设对于带动区域经济快速发展、完善综合交通运输体

系、促进旅游产业、解决军民航矛盾有重要的作用；深度应用互联网、大数据、人工智能等技术，打造智慧机场，在新基建建设中走在前列；规划建设荣成好运角通用机场，丰富工农、旅游、文体、应急救援等通用航空服务功能。

依托莱荣高铁的建设，重点建设乳山南站、威海南海站、文登南站高铁站，统筹协调各相关方，推动实现统一规划、同步建设和一体运营，完善高铁站周边配套公路客运站和公交站，优化高铁站与公路客运站、公交站衔接设施，实现高铁与公路，高铁站区与城区交通顺畅衔接；续建乳山市交通综合枢纽站和石岛港综合客运枢纽。新建荣成公交东站、车道桥中转站等公交换乘枢纽站，方便乡镇、郊区等进入中心城区客流的换乘，与城市公交系统一体衔接。

## （2）增强物流枢纽服务功能

发挥市场在资源配置中的决定性作用，合理引导推进物流枢纽发展。按照无缝衔接要求，继续建设威海国际物流多式联运中心暨配套产业园、威高物流园，重点围绕服务“一带一路”互联互通，依托中欧、中亚班列打通了国际海铁联运高速物流大通道，将威海物流末梢的先天劣势转化为物流枢纽的后天优势。

## 专栏 4-7：枢纽、场站项目

### ➤ 客运枢纽

1. 威海新机场迁建：飞行区指标为 4E 级，跑道长度 3200m，设计停机位 57 个，航站楼面积 12.5 万 m<sup>2</sup>，投资约 107.7 亿元，计划十四五期建成投入使用；
2. 莱荣高铁乳山南站、威海南海站、文登南站；
4. 乳山市交通综合枢纽站，“十三五”续建项目，“十四五”投资约 1 亿元，建设年限 2018-2021 年；
5. 石岛港综合客运枢纽，投资约 1.5 亿元，建设年限 2020-2022 年。

### ➤ 公交枢纽

1. 海职院中转站（荣成市）；
2. 公交东站（荣成市）；
3. 车道桥中转站（荣成市）；
4. 大水泊镇公交换乘站（文登区）；
5. 张家产镇董家店公交换乘站（文登区）；
6. 葛家镇生格公交换乘站（文登区）；
7. 界石镇公交换乘站（文登区）；
8. 侯家镇公交换乘站（文登区）；
9. 宋村镇公交换乘站（文登区）。

### ➤ 物流枢纽

1. 威海国际物流多式联运中心暨配套产业园，“十四五”投资约 2 亿元，建设年限 2018-2025 年；
2. 威高物流园，“十三五”续建项目，“十四五”投资约 2 亿元，建设年限 2017-2021 年。

### ➤ 通用机场

荣成好运角通用机场：等级为 A1，投资约 3 亿元，建设年限 2021-2025 年。

## 6. 乡村振兴交通惠民工程

确保打赢脱贫攻坚战，大力支持乡村振兴战略的实施，按照建设“四好农村路”的要求，进一步提高农村交通的发展质量和服务水平，促进基本公共服务均等化。

### (1) 继续推进县乡公路升级改造

全面提升公路网化整体水平，重点打通临近行政区域间断头路，改善优化瓶颈路段，并与临近公路顺畅衔接；所有建制村或社区建有2-3条穿村公路，服务农村经济社会发展；继续推动县乡公路提档升级，“十四五”末全市县级公路力争全部达到三级及以上，加强旅游路、资源路、产业路等主要经济节点连通公路建设，有效推动乡村产业兴旺。

### (2) 推进美丽农村路的建设

建设“洁、齐、平、绿”的美丽农村路，“洁”——做好公路沿线清洁化；“齐”——做好公路沿线绿化、护栏、侧石、边沟、标线等各类设施的整齐划一；“平”——做好公路沿线边坡、路肩、堆土等的平整工作；“绿”——做好公路沿线绿化的补植、修剪等管护工作。在建设“四好农村路”的基础上，推进美丽农村路的建设，对于乡村振兴和建设美丽乡村具有至关重要的作用。

### (3) 推动农村综合运输服务发展

推进“多站合一，一站多用”，可依托乡镇四位一体客运站，建设一批集客运、物流、供销、邮政等功能为一体的乡村客货运输综合站点，完善邮政普遍服务城乡终端服务体系，推动邮

政普便服务站点、农村客运站点及养护道班、服务设施整合。推进县、乡、村三级物流网络节点建设，提升农村物流综合服务能力。

#### **(4) 推进“路长制”的深入实施**

“十四五”期间，全面推行“路长制”，建立机构、明确责任、综合治理、严格考核，建立县、乡、村三级路长制组织体系，实现“有路必养、养必良好、有路必管、管必到位”。

#### **(5) 推进农村交通管理信息化**

可推广应用“路长制APP”，巡查中发现问题，能实现快速定位，上传相片、语言、视频、位置、轨迹记录等信息，逐步实现农村公路智能化管理，提升农村公路管理效能，实现“横向到面，纵向到点”的精细化管理。加强互联网、大数据、卫星遥感、快速检测等新技术的应用，确保农村公路统计精准、规划合理、建设精致、管理高效、养护及时，提高农村交通信息管理服务能力。

#### **(6) 夯实农村公路安全基础**

“十四五”期严格执行农村公路安全监管相关法律法规，农村公路建设市场规范有序，建立以质量为核心的信用评价机制；继续推进农村公路安全生命防护工程和危桥改造，提高农村公路的安全水平和抗灾能力。

### 专栏 4-8：乡村振兴交通惠民工程

#### ➤ 继续推进县乡公路升级改造

继续推动县乡公路提档升级；

加强旅游路、资源路、产业路等连通公路建设；

#### ➤ 争创“四好农村路”示范市

争创“四好农村路”省级示范市；

开展“美丽农村路”的示范创建；

#### ➤ 推动农村综合运输服务发展

推进“多站合一，一站多用”；

推进县、乡、村三级物流网络节点建设；

#### ➤ 全面推进“路长制”深入实施

建立县、乡、村三级路长制组织体系；

#### ➤ 推进农村交通管理信息化

推动建立农村公路综合监管平台；

#### ➤ 创新农村公路管理模式

探索推行“市场化、专业化”的农村公路养护新模式，打造专业的农村公路管护队伍，加强管护力量，提高管护质量；

#### ➤ 夯实农村公路安全基础

建立以质量为核心的信用评价机制；

继续推进农村公路安全生命防护工程和危桥改造；

## （二）开展引领高质量发展“六大行动”

### 1. 客运服务品质改善行动

按照国际客运便利化、长途客运快速化、基本公共服务均等化的基本目标，大力提升客运服务品质，使公众出行更高效便捷。

大力提升国际客运服务水平。立足威海市地理区位、旅游城市定位，以及融入“一带一路”建设的政策优势，“十四五”期不断优化国内航班，加密热点城市航线，延伸空中运输通道；在通航首尔、大邱、清州、仁川的基础上，全面开通远东国际航线，大力推进开通与其它国际城市的通航，进一步提升威海国际客运服务水平。

与青岛港对接合作全面深化，积极响应构建中日韩大通道的战略，开通威海湾港区至韩国大山港、仁川港客滚航线；开通威海港至朝鲜南浦客滚航线，至东南亚远洋干线，以及直达欧洲、俄罗斯、北美的海上国际航线；优化威海湾老港作业区至龙眼湾港区游艇航线，适时开行游艇。

加快构建进出威海快速客运网。“十四五”期持续打造“一路顺馨”服务品牌，不断提升铁路客运服务质量；依托荣乌高速、荣潍高速等，优化与周边地区快速直达客运班线，调整与高速铁路平行的客运班线。

积极提升公交客运服务品质。持续优化四层次公交网络；优化慢行交通出行环境，开通东部滨海新城与市中心的快速公交；继续构建“三横三纵”的市域公交快线网络（三横为：中心区-高区-双岛湾、初村-羊亭-经区-东部滨海新城-好运角、高区-威海新机场-文登城区-大水泊机场-荣成城区，三纵为：中心区-文登-南海、中心区-文登城区-乳山城区、中心区-东部滨海新城-荣成城区），发展更加公平的城乡客运，进一步完善城乡客运网络，通过新辟、改线和延伸既有农村客运班线等方

式，增加城乡客运覆盖范围和通达深度，满足广大农民和特殊人群等出行需求。

提升客运枢纽服务水平。依托新建乳山南站、威海南海站和文登南站高铁枢纽站，合理布局枢纽场站的位置和功能布局，实现对外客运与城市交通的零换乘，构建高品质客运网络；依托客运枢纽建设完善旅游集散中心，拓展枢纽旅游集散功能，推出“高铁+景区门票”、“高铁+酒店”等快捷旅游路线和产品。

积极推进胶东经济圈交通一体化的发展，推行胶东五市公共交通“一卡通”，实现胶东经济圈交通一体化、便利化。大力发展旅客联程运输，加强航空、铁路和公路运输资源的协调配置，建设跨运输方式的联程客运系统，实现联运资源共享、运营规则衔接、服务标准统一，建设“一票制”旅客运输服务平台，更好地满足不同层次旅客个性化、多样化、高品质出行需求。

**推动传统客运企业转型发展。**传统客运企业应谋划多元化经营，发展多种经营产业。拓展新型运输模式，充分发挥“门到门”的运输优势，规范发展道路客运定制服务，以乘客需求为导向，充分利用移动互联网等信息技术，依托自有客运线路开展灵活、快速、小批量的道路客运定制服务，发展商务快客、短途驳载等特色客运服务模式；发展多元经营，延伸运输上下游产业链，大力发展“路沿经济”，由小件快运切入，以发展农村物流为支撑，以专线物流突破，拓展物流业务；大力发展旅游客运等相关旅游业务。

### 专栏 4-9 行动一：客运服务品质改善行动

#### ➤ 大力提升国际客运服务水平

优化国内航班，加密热点城市航线。开通远东国际及其它国际城市的航线；开通威海湾港区至韩国大山港、仁川港客滚航线；开通威海港至朝鲜南浦客滚航线，至东南亚远洋干线，以及直达欧洲、俄罗斯、北美的海上国际航线；

优化威海湾老港作业区至龙眼湾港区游艇航线，适时开行游艇

#### ➤ 加快构建进出威海快速客运网

持续打造“一路顺馨”服务品牌；

优化与周边地区快速直达客运班线；

#### ➤ 积极提升公交客运服务品质

开通东部滨海新城与市中心的快速公交；

继续构建“三横三纵”的市域公交快线网络；

进一步完善城乡客运网络；

依托新建乳山南站、威海南海站和文登南站高铁枢纽站，合理布局枢纽场站的位置和功能布局，实现对外客运与城市交通的零换乘；

推行胶东五市公共交通“一卡通”，大力发展旅客联程运输；

#### ➤ 推动传统客运企业转型发展

开展道路客运定制服务，发展商务快客、短途驳载等特色客运服务模式；

大力发展“路沿经济”，开展多元经营；

## 2. 货运服务效率提升行动

构建东联日韩、西接欧亚大陆的国际大通道，大力发展多式联运。打造具有多式联运功能的大型综合物流基地，依托威海国际物流多式联运中心的建设，推进“日韩-威海-欧亚”东西双通道海铁公多式联运示范工程，推动威海至桃村铁路办理过境集装箱业务；推行“港口—铁路—公路”门到门集装箱多

式联运实体化运作，实现集约化、规模化经营。围绕服务“一带一路”互联互通，依托威海与韩日贸易的自然基础、通关便利的优越条件以及威海至韩日的海运、空运航线和威海至欧洲、中亚、东南亚的欧亚班列的物流网络，重点发展国际海铁联运、海空联运、空铁联运、陆海联运等多式联运业务。

以海铁联运为重点，继续建设以威海、仁川两地海港、空港为支撑的“四港联动”国际跨境黄金通道。着力发展中韩陆海联运整车运输，扩大海铁联运。打造韩威广铁路快速集装箱优质班列，组织开行威海至我国南方和中西部“无水港”的铁路（冷藏）集装箱班列、长距离货运班列。积极参与省欧亚班列“齐鲁号”运行体系，市场化推进全市东连韩日、南达长三角和东南亚的国际班列运行，强化班列持续开行货源组织和运输环境保障，研究增开直达或经转国内城市的跨境运输班列，择机开通威海-中亚海铁联运大通道，开行中俄、中蒙班列，将威海市打造成中西部地区的重要出海口和东北亚地区物流重要节点城市。

完善跨境电子商务与物流服务，打造中韩跨境物流服务体系。以中韩自贸区地方经济合作示范区为平台，以“互联网+物流”为载体，整合现有的电商资源，依托国内大型电商平台，打通跨境电子商务的关键环节，提升保税物流服务功能，为对外贸易的发展提供保障；继续打造中韩“四港联动”国际物流大通道，打造中韩海上高速公路。支持企业在韩国建立公共海

外仓，搭建以海外仓为支点的海外集货、配送中心。重点引入中韩（日）知名的快递物流、冷链物流等流通企业设立区域总部、商品采购中心和分拨中心。争取实现中韩陆海联运整车运输，大力发展中韩、中韩日海（陆）铁联运、冷链运输体系。推动通过威海、仁川以及釜山等韩国港口和机场转至世界的海陆空多式联运服务体系建设。

**推进四条国际物流大通道建设。**通过全省港口整合发展的机会，深入推动“内外陆海联动，东西双向互济”，积极发展全程物流和现代航运服务业，按照东扩、北上、南下、西进战略，构建国际物流大通道，推进四条国际物流大通道建设：拓宽对接韩国、日本的海上运输通道；发展面向东北地区的海上运输通道；建设通达内陆、欧洲的海铁联运通道，壮大道路货运专线运输通道；向南延伸至越南、东南亚的海铁联运通道。将威海打造成以威海港为中心，东接韩日、辐射东北亚，南接珠三角、延伸至越南等东南亚国家，向西过境至亚欧国家的国际物流中转枢纽。

**提高口岸物流服务效率。**利用信息化手段，积极推动电子口岸建设，实现通关便利化、标准化、智能化；提高口岸通关效率，实现口岸管理相关部门信息互换、监管互认、执法互助。加强港口服务平台建设，积极与青岛港集团（云港通）以及未来山东港口集团的服务平台衔接融合。

**强化港口自身服务水平。**进一步提升国际国内客滚运输、

集装箱、多式联运（中欧班列）以及陆岛交通码头的服务水平，有序推进邮轮码头及配套设施建设。

结合威海较为发达的外商外贸、修造船、食品加工、海上旅游产业和中日韩地方合作主体功能港的优势资源，出台相关政策措施，积极推进船舶交易、航运咨询、航运金融保险、船舶补给等现代航运服务业，适应港航服务新需求，拉长港航服务产业链，提升威海市港航综合服务水平和能力。

**完善城乡物流配送节点体系。**构建覆盖县乡村三级农村物流网络。加快公用型城市配送节点建设，构建干支衔接、通行顺畅的城市配送网络，鼓励货运枢纽站场完善城市配送功能；依托乡镇四位一体客运站，大力发展乡村货运；积极引导小件快递物流与农村客运班线结合，鼓励运输企业和邮政、快递企业参与农村物流网络建设，加快推进农村物流网络节点建设，引导“快邮合作”“交邮合作”等推进农村物流发展，鼓励多站合一，可依托超市、商店实现服务多元化，全面提升农村物流站点服务能力和水平，助力乡村振兴。

### 3. 交通跨界融合发展行动

#### ► 交通+旅游

**构建高效率“快进”网络。**加快构建以高速公路、普通国省道为主骨架的干线公路网络，实施国省干线公路等级提升工程，不断提升干线公路以及干线公路与景区连接线的技术等级和路况水平，进一步提升公路通行效率，形成连接景区、景点

的“快进”便捷网络。

#### 专栏 4-10 行动二：货运服务效率提升行动

##### ➤ 大力发展多式联运

“日韩-威海-欧亚”东西双通道海铁公多式联运示范工程；  
推动威海至桃村铁路办理过境集装箱业务；

##### ➤ 打造中韩跨境物流服务体系

提升中韩自贸区保税物流服务功能；  
打造中韩“四港联动”国际物流大通道；

##### ➤ 推进四条国际物流大通道建设

拓宽对接韩国、日本的海上运输通道；  
发展面向东北地区的海上运输通道；  
建设通达内陆的海铁联运通道；  
壮大道路货运专线运输通道进一步完善城乡客运网络；

##### ➤ 提高口岸物流服务效率

推动电子口岸和服务平台建设,提高口岸通行效率；

##### ➤ 完善城乡物流配送节点体系

构建覆盖县乡村三级农村物流网络；  
依托乡镇四位一体客运站,大力发展乡村货运；  
鼓励多站合一,可依托超市、商店推进农村物流网络节点建设；  
引导小件快递物流与农村客运班线结合。

**构建高品质“慢游”系统。**构建全域旅游绿道慢行系统,重点构建“三环、九线”的绿道空间结构,打造四种类型、18条线的空间布局绿道网络体系;完善以景区景点为中心的农村公路网络,进一步提高农村公路网密度和通达深度,尤其是注重旅游景点乡村旅游公路建设。

**实施旅游公路示范工程。**继续以旅游公路标准建设威海西

部环山路,助力乡村振兴及美丽乡村建设,促进全域旅游发展,西部环山路与东部环海路 G228 共同构成千里山海自驾旅游公路,可实现交通畅通与乡村振兴、镇域经济发展、全域旅游、强村富民的充分融合。

**推行客运多样化,促进旅游业发展。**加强旅游集散点建设,大力发展包车客运、精品班线、机场快线、商务快客、短途驳载等运输效率高、通达度深的特色客运业务,支撑青烟威黄金旅游线和半岛地区无障碍旅游区建设,促进里口山风景名胜区,沿海岸线与好运角旅游度假区旅游产业的发展;大力发展日韩旅游客运、游艇、国际邮轮运输。

#### ► 交通+物流

**完善枢纽集疏运系统。**尽快打通连接枢纽的“最后一公里”,加快铁路引入重要港口和大型物流园区规划建设。加强城市绕城高速公路建设,强化出入城道路与高速公路衔接,减少过境货物对城市交通的干扰。充分利用骨干道路,分时段、分路段实施城市物流配送,有效减少货物装卸、转运、倒载次数。

**拓展国际联运服务。**构建国际便利运输网络,开展中欧、中亚班列运输,大力发展“一带一路”跨境集装箱海铁公多式联运,开展国际中转集装箱业务和大宗商品中转创新试点。

**推动高速公路服务区转型升级。**利用高速公路服务区等路产资源拓展货运物流服务的踊跃探索。探索以高速公路路网为依托,以高速公路服务区为基地建设“前店后仓”式智慧物流

港，是一种集信息流、商流、物流和资金流于一体的零担物流新模式，该模式打开了高速服务区“后门”，开展货物集散、运输配载、仓储物流等物流活动。

### 专栏 4-11 行动三：交通跨界融合发展行动

#### ➤ 交通+旅游

##### 1. 构建高效率“快进”网络

——实施国省干线公路等级提升工程；

##### 2. 构建高品质“慢游”系统

——构建“三环、九线”的绿道空间结构；

——完善以景区景点为中心的农村公路网络；

##### 3. 实施旅游公路示范工程

——继续以旅游公路标准建设威海西部环山路；

##### 4. 推行客运多样化，促进旅游业发展

——大力发展包车客运、精品班线等特色客运业务；

——发展日韩旅游客运、游艇、国际邮轮运输；

#### ➤ 交通+物流

##### 1. 完善枢纽集疏运系统

——加快铁路引入重要港口和大型物流园区规划建设；

——强化出入城道路与高速公路衔接；

##### 2. 拓展国际联运服务

——大力发展海铁公多式联运；

##### 3. 推动高速公路服务区转型升级

——探索以高速公路服务区为基地建设智慧物流港；

#### 4. 智慧赋能绿色生态行动

##### ➤ 智慧交通

提高行业信息化管理水平。建立交通出行大数据系统，包含城市交通运营管理和服务质量信用评价信息系统、城市交通

出行统计分析系统；完善威海市智能交通管理服务系统“一个中心、四个平台、八大子系统”；完善威海市交通运输管理一体化平台，并加强与业务管理系统的有效衔接；推进交通运输网上在线许可一站式服务，推进许可证件（书）数字化，促进跨部门行政许可信息互联互通；进一步推进交通运输领域“互联网+政务服务”，实现政务服务同一事项、同一标准、同一编码；加快完善运政、路政、海事等政务信息系统，推进交通运输综合执法、治超联网等系统建设，提高执法装备智能化水平，推进在线识别和非现场执法；

根据威海港各港区特点，积极探索在邮轮旅游、客滚运输、集装箱运输等方面的智慧港口建设，通过推动新一代信息技术与传统港航业务深度融合，促进港口相关领域流程再造、管理创新和业务协同；将大数据、区块链、物联网、5G、人工智能等新技术应用于港口生产和管理，实现基于信息平台的智能化港口管理和决策，降低物流和交易成本、提高物流效率，实现高质量发展目标，推进港口转型升级。

**推行智能化出行服务。**促进交通、旅游等各类信息充分开放共享，融合发展。鼓励平台型企业深化多源数据融合，整合线上和线下资源，鼓励各类交通运输客票系统充分开放接入，打造数字化出行助手，为旅客提供“门到门”的全程出行定制服务；推动“互联网+”便捷交通发展，鼓励和规范发展定制公交、智能停车、智能公交、汽车维修、网络预约出租车、互联

网租赁自行车、小微型客车分时租赁等城市出行服务新业态。

**推动物流全程信息化。**鼓励物流企业推进信息化建设，大力发展“互联网+”高效物流新模式、新业态，加快实现物流活动全过程的数字化，引导企业建设海铁公联运管理系统，推进铁路、公路、水路等货运单证电子化和共享互认，提供全程可监测、可追溯的“一站式”物流服务；依托各类信息平台，加强各部门物流相关管理信息互认，构建综合交通运输物流数据资源开放共享机制。

### ► 绿色交通

**继续推进运输供给结构进一步调整。**在“四减四增”政策的引领下，继续着力压缩公路货物运输量，提升威海港口及铁路集疏港运量，大力提高多式联运货物运输量；减少重污染期间柴油货车运输；着力提升公路运输效率，降低货车空驶率；大力发展海铁公联运，发展铁路现代物流，提升铁路货运能力，积极发展高铁快运。

**提升节能环保、集约高效的绿色交通发展水平。**持续打造绿色铁路、公路、港口、机场、航道，推进高速公路服务区和普通国省道沿线充电站(桩)设施建设，加快形成城际快充网络；有序推进 LNG 码头泊位建设；推广应用清洁绿色载运工具；探索加氢站的规划建设。

**积极推广绿色环保示范公路规划建设理念。**以西部环山路的建设为契机，应用生态旅游公路景观设计及生态修复的新材

料、新技术，构建公路生态景观体系，提高公路与景观的协调性；公路建设中尽量减小生态环境影响与破坏，积极推进生态破坏较严重的已建工程生态修复。

**大力推进节能减排工作。**优化交通基础设施和运力结构，促进结构性减排。推进节能环保先进技术与产品的推广应用，加快发展大容量公交等高效率的运输方式，逐步淘汰高耗能、高排放的老旧装备。积极推广“城市公共交通+步行/电动自行车”为主体的城市客运体系，引导公众绿色出行。

**推进资源集约节约利用。**在规划、建设、运营等各个环节注重集约利用土地、线位等资源，充分利用好公路存量资源。探索交通资源循环利用的发展模式，做好废旧路面材料等资源的循环利用。

#### 专栏 4-12 行动四：智慧赋能绿色生态行动

##### ➤ 智慧交通

建立交通出行大数据系统；

完善威海市智能交通管理服务系统“一个中心、四个平台、八大子系统”；

完善威海市交通运输管理一体化平台；

推行智能化出行体验；

推动物流全程数字化；

##### ➤ 绿色交通

继续推进运输供给结构进一步调整；

提升节能环保、集约高效的绿色交通发展水平；

积极推广绿色环保示范公路规划建设理念；

大力推进节能减排工作；

推进资源集约节约利用；

## 5. 安全保障应急提升行动

### ➤ 强化基础设施安全建设

强化交通基础设施的安全设施建设，加大公路安全生命防护工程、危桥改造、隐患隧道整治、过河建筑物通航安全设施配布等的实施力度。提升农村道路交通安全设计水平，完善防撞设施、视线诱导设施等，规范和完善农村道路交通标志、标线，加强急弯、视距不良、长陡下坡等道路的警示标志及减速带设置。提升水路基础设施安全水平，加强航道管理与养护。加强通航水域岸标、浮标、桥涵标等通航设施设备的配备和布设。

加强重大交通基础设施修建、实时监控、救援与保障等方面的投入。提升工程设计水平，强化系统设计，以工程质量安全耐久为核心，深化工程全寿命周期理念，切实提高工程质量和耐久性，确保工程建设安全。提升工程管理水平，加强建设单位专业化管理能力建设，推进工程施工标准化、精细化。

### ➤ 完善交通安全防控体系

建立完善安全生产风险分级管控和隐患排查治理双重预防体系标准、制度；在铁路、公路等重点路段及机场、长大桥隧、城市出入口等重要节点设置监控设施。继续加强“两客一危”车辆、重点营运货车、交通运输执法装备等载运工具的监测监控。继续加强水域现场监管，强化重点水域乘客安全检查；加强交通应急防控体系和应急物资储备体系建设，完善应急救援

预案，提高应急防范能力。

### ➤ 提高运输装备本质安全水平

推进船型标准化、车型标准化，加快老旧车船更新改造工作，提升运输装备安全性能和本质安全水平。提高道路运输装备专业化、标准化、智能化水平，优化客运车辆等级结构。加强车辆技术管理，配备齐全有效的安全防护设备设施，严格落实车辆安检制度，坚决杜绝安检不合格的车辆营运。加强客运车辆运行动态监控，及时发现和纠正违法违规行并严肃处理。规范企业动态监控平台（室）建设，推动企业动态监控水平有效提升。

### ➤ 加强交通应急体系和应急机制建设

加强应急救援体系建设。建立并完善市、县、乡三级应急预案体系，构建“组织健全、权责明确、协调有力”的道路运输应急组织体系和“分级响应、反应迅速、运行高效”的应急运行机制；继续加强交通应急物资储备中心和道路运输应急装备建设；积极开展应急救援培训和演练。

强化深远海搜救能力建设，进一步完善应急预案体系、管理机制、法律法规、工作机制，完善交通运输运行监测与应急指挥系统。强化春运、暑运、黄金周等重点时段安全监管和应急值守，做好极端天气的预防、预警、防范和应急保障工作。

加快安全应急信息化系统建设。大力推进交通重点领域的监管监察、危险货物运输信息共享、培训教育等信息化系统建

设。

### ➤ 提升全民交通安全素养

加强宣传引导。通过媒体加大交通安全公益宣传、案例警示教育，利用微信、微博等加强交通安全法律法规、安全和应急知识宣传。开展交通运输“安全生产月”等宣传活动。

鼓励和引导企业参与交通运输安全文化创作和推广，传播安全价值观和理念。在客运站场（港口）、主要生产施工作业现场、城市公交枢纽等场所设置安全文化展示窗口，推动安全文化示范企业建设。

加强从业人员信息管理和服 务，落实《危险货物水路运输从业人员考核和从业资格管理规定》，加强对公共交通驾驶员、“两客一危”车辆驾驶员和船员劳动保护。

加强重点人才培养推进交通运输安全生产和应急各层级、各领域人才队伍建设。

## 6. 行业治理能力提升行动

以行业治理能力现代化为目标，加快推进政府职能转变，进一步完善现代市场体系，推进法治政府部门建设，提升行业管理信息化水平，加快形成规范、高效、完备的行业治理体系，为交通强国战略的实施奠定基础。

一是在全市机构改革完成，大交通管理体制基本形成的基础上，完善综合交通运输管理体制机制，着力实现决策、执行、监督、服务“四位一体”的大交通管理模式。

### 专栏 4-13 行动五：安全保障应急提升行动

#### ➤ 强化安全基础设施建设

加大公路安全生命防护工程、危桥改造、隐患隧道整治实施力度；

提升农村道路交通安全设计水平；

提升水路基础设施安全水平；

加强重大交通基础设施修建、实时监控、救援与保障等方面的投入。

#### ➤ 完善交通安全防控体系

在铁路、公路等重点路段及机场、长大桥隧、城市出入口等重要节点设置监控设施；

继续加强“两客一危”车辆、重点营运货车、交通运输执法装备等载运工具的监测监控。

#### ➤ 提高运输装备本质安全水平

推进船型标准化、车型标准化，加快老旧车船更新改造；

提高道路运输装备专业化、标准化、智能化水平，优化客运车辆等级结构。

#### ➤ 加强交通应急体系和应急机制建设

建立并完善市、县、乡三级应急预案体系；

积极组织开展应急救援培训和演练；

强化春运、暑运、黄金周等重点时段安全监管和应急值守

#### ➤ 提升全民交通安全素养

加强宣传引导；

鼓励和引导企业参与交通运输安全文化创作和推广；

加强从业人员信息管理和培训；

加强交通运输安全生产和应急各层级、各领域人才队伍建设

二是扎实推进法治政府部门建设。加快完善法规体系，推进地方性标准制修订，并加强规范性文件的监督管理。提高依法行政能力，整合执法职责，推进综合执法、统一执法、联合

执法、路警共建等交通运输行政执法模式改革，理顺各门类执法机构管理关系，减少执法层级，从体制机制上解决多头执法、职责交叉、重复处罚等问题。

三是持续深化“放管服”改革，清理整合和规范各类服务事项。加快构建以“双随机、一公开”监管为基本手段、重点监管为补充、信用监管为核心的新型监管机制。全面实现交通运输政务服务“一网通办”、企业群众办事“只进一扇门”、“最多跑一次”。坚持通过管理水平的不断提升，规范行业从业行为，改进提高工作效率和服务质量。

四是加快完善现代市场体系。完善交通运输市场价格形成机制，加快推进邮政等领域的市场化改革，逐步放开竞争性环节价格，充分发挥市场调节作用。消除运输市场壁垒，清理阻碍旅客联程运输、货物多式联运、旅游客运等发展的规章和政策，着力解决地方保护以及阻碍企业网络化、联盟化发展等突出问题，促进运输资源优化配置。加强诚信体系建设，完善信用考核标准，加强信用考核评价监督管理，建立综合运输服务统一的信用信息平台，推进与公安、工商、税务、金融等部门信用系统的有效对接和信息共享。

五是持续推进党风廉政建设和精神文明建设。以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，深入贯彻全面从严治党方针，坚定政治方向，保持政治定力，做到态度不能变、决心不

能减、尺度不能松，高标准落实党风廉政建设，奋力打造忠诚干净担当的交通铁军队伍。压紧压实全面从严治党主体责任，着力加强作风建设和反腐败斗争，加强重点领域重点环节监管，着力推进自身改革，营造风清气正良好政治生态，确保“十四五”时期交通运输发展目标任务落到实处。

六是加强交通运输人才队伍建设，一是通过企业内部培训加强专业技术人员继续教育，使一线工作人员的知识和技能不断得到更新、补充、拓展和提高。二是制定人才引进相关优惠政策，加大紧缺人才引进力度，吸纳更多高层次创新型人才和高技能人才进入交通规划部门，提升交通规划和维护水平。吸纳更多高水平管理人才进入交通管理部门，提升行业管理水平。

#### 专栏 4-14 行动六：行业治理能力提升行动

- 完善综合交通运输管理体制机制
- 扎实推进法治政府部门建设
- 持续深化“放管服”改革
- 加快完善现代市场体系
- 持续推进党风廉政建设和精神文明建设
- 加强交通运输人才队伍建设

## 五、资金需求

### (一) “十四五”项目资金需求

“十四五”期间，初步估算威海市重要交通运输基础设施建设需投资 943.5 亿元，其中，公路投资 285 亿元，占 27.5%；铁路投资 415.7 亿元，占 49.9%；水运投资 111.8 亿元，占 4.1%；民航投资 108.5 亿元，占 17.1%；枢纽场站投资 22.5 亿元，占 1.5%。政府投资、企业投资以及上级补助分别见下表 5-1。

表 5-1： 基础设施建设规划投资情况表

类别	分项名称	"十四五"	其中地方政	企业	上级	占比
公路网	高速公路	71	28.4	42.6		24.9%
	普通国省道新改建	108.8	74.1		34.7	38.2%
	普通国省道大中修	67.2	6.7		60.5	23.6%
	快速路	32	32.0			11.2%
	农村公路	6	6			2.1%
	小计	<b>285.0</b>	<b>147.2</b>	<b>42.6</b>	<b>95.2</b>	<b>100.0%</b>
铁路	高速铁路	157.4	43.6	113.8		37.9%
	既有线扩能改造	42.0	42			10.1%
	支线、专用线铁路	34.4		29.2	5.2	8.3%
	轨道交通和市域铁路	181.9	181.9			43.8%
	小计	<b>415.7</b>	<b>267.5</b>	<b>143.0</b>	<b>5.2</b>	<b>100.0%</b>
水运	公用基础设施及陆岛项目	43.4	21.8		21.7	38.8%
	港口码头项目	68.4		68.4		61.2%
	小计	<b>111.8</b>	<b>21.8</b>	<b>68.4</b>	<b>21.7</b>	<b>100.0%</b>
民航	运输机场	105.5	88.5		17.0	97.2%
	通用机场	3	3			2.8%
	小计	<b>108.5</b>	<b>91.5</b>		<b>17</b>	<b>100.0%</b>
枢纽场站	枢纽站	8.5	8.2		0.3	37.8%
	物流园	14		14		62.2%
	小计	<b>22.5</b>	<b>8.2</b>	<b>14</b>	<b>0.3</b>	<b>100.0%</b>
合计		<b>943.5</b>	<b>536.2</b>	<b>268.0</b>	<b>139.3</b>	

## （二）资金筹措

“十四五”建设需要大量的资金，为保证项目建设的顺利进行，应继续坚持“国家投资、地方筹资、社会融资、利用外资”的原则，多渠道、多方式筹集资金。

1、加大上级补助资金争取力度和政府对基础设施建设的支持力度。

2、加大政策性融资的力度，积极引导社会资金、国外资金参交通建设。

3、积极探索转让现有交通建设基础设施经营权，回笼资金。

4、充分拓展企业、有实力的企业家捐资用于地方公路、支线铁路、港口建设。

5、推进“BOT”方式建设交通基础设施。

6、推进交通基础设施建设产业化与市场化运作，一是扩大设施沿线经营性活动。鼓励社会投资方在交通基础设施周边开展经营性活动；二是实施市场化运营管理；三是加强周边土地的综合开发利用。

## 六、保障措施

### （一）加强组织领导

各级交通运输部门要加强组织领导，落实责任，建立考核监督机制，统筹做好重大建设项目的前期工作和进度安排，确保规划目标和任务的顺利完成。加强对规划实施的跟踪分析，及时把握交通运输发展中的新情况、新问题，适时调整规划和相关政策。

### （二）强化协调联动

规划制定和实施过程中，加强与国土空间规划、“三区三线”等规划的衔接协调；加强与省内上位规划、外围烟台市的衔接与合作，积极对上争取相关政策支持，统筹协调处理项目建设中的突出矛盾和难点问题，为项目建设提供保障和支持。

明确任务分工、落实工作责任，加快项目规划选址、土地、环评、投融资模式、财政补贴等审批工作，缩短项目前期工作周期，确保重点工程、重大项目按期开工建设。

### （三）拓宽融资渠道

进一步完善“国家投资、地方筹资、社会融资、利用外资”的多元化投融资机制，积极拓宽畅通资金筹措渠道，规范政府和社会资本合作（PPP）、地方债券、政府性基金等投融资模式，加大地方财政支持力度，发挥财政资金的杠杆作用。

制定吸引各方资金进入交通领域的政策，降低民间投资准

入门槛，引导和鼓励社会资本通过特许经营权等方式，参与各类交通基础设施的投资、建设、养护和运营。政府建立相应的投资、补贴、价格、土地开发等协同机制，根据不同项目的具体情况可分别采取投资补助、运营补贴、基金注入、贷款贴息、使用者付费、购买服务等方式支持引入社会资本的项目建设和运营，有效防范地方债务风险，促进交通建设滚动发展。

#### **（四）强化人才支撑**

实施“人才强交”战略。完善行业人才培养、激励、交流机制，疏通人才引进渠道，加强高层次专业人才引进力度，完善干部考核评价体系及人才选拔机制，进一步强化行业人才管理，努力营造尊重人才、鼓励创新的良好氛围。

## 七、远景展望（2035年）

### （一）全面建成综合立体交通网

围绕“三大布局三大发展”，逐步建成“三网三圈多枢纽”的综合立体大交通格局，到2035年，形成能力充分、布局合理、服务高效、内捷外畅的现代化综合交通网络，将威海打造成为面向东北亚辐射中西部和东南亚的中转港，建成蓝色经济区和环渤海经济圈的综合交通枢纽城市，“一带一路”的重要枢纽节点。为建设山东半岛区域中心城市，全国重要的海洋产业基地、滨海旅游度假和生态宜居城市提供强有力的支撑和保障。

**三网：**①发达的快速网，主要由高速铁路、高速公路、民用航空、快速路组成。②完善的干线网，主要由普速铁路、普通国省道、航道。③广泛的基础网，主要由农村公路、支线铁路、通用航空组成。

**三圈：**有两层含义，一是“市域一体、国内通达、联通海外”的“三大圈层”；二是构建“123小时交通圈”（即市域内1小时交通圈，胶东区域2小时交通圈，省内、国内及日韩3小时交通圈）

1 小时交通圈—通过高铁、城轨、干线公路，威海市区至烟台市区、文登、荣成、乳山，以及文登、荣成、乳山之间1小时内通达；

2 小时交通圈—通过高铁，与胶东经济圈2小时左右通达。

3 小时交通圈—通过高铁和民航，与省内其它城市、国内

主要城市以及日本、韩国等 3 小时左右通达。

**综合客运枢纽：**威海威海新机场客运枢纽、威海站综合枢纽、威海北站综合枢纽、威海新港区枢纽、荣成客运枢纽、文登客运枢纽、文登南客运枢纽、乳山南客运枢纽、南海客运枢纽。

**表 7-1：威海市综合交通规划目标**

总体目标	分解	具体		
三大布局三大发展	三大布局	综合运输通道布局		
		综合立体交通网布局		
		综合交通枢纽布局		
	三大发展	交通一体化发展		
		交通高质量发展		
		交通融合发展		
三网三圈多枢纽	三网	发达的快速网		
		完善的干线网		
		广泛的基础网		
	三圈	市域一体	市域内 1 小时交通圈	
		国内通达	胶东区域 2 小时交通圈	
		联通海外	省内、国内及日韩 3 小时交通圈	
	多枢纽	威海威海新机场客运枢纽、威海站综合枢纽		
		威海北站综合枢纽、威海新港区枢纽		
		荣成客运枢纽、文登客运枢纽、文登南客运枢纽		
		乳山南客运枢纽、南海客运枢纽		

## （二）“内联外畅”大格局基本形成

### 1、对外交通

威海市对外交通主要由高速铁路、公路、机场和港口承担，实现“东西双向互济、陆海内外联动”，建设“一带一路”交通枢纽，支撑威海市充分融入国家和山东省重大区域发展战略。

#### （1）国际、国内

国际——以威海港海铁联运为支点，对外通过海运连接韩国、日本各重要港口，通过欧亚班列、韩威广集装箱班列等铁路班列连接南方、中西部及欧洲；威海新机场作为国际中转机场，既是国内中西部和日韩空中交通中转站，也是贯穿国内南北重要城市航线经停站。港口、机场和铁路助力威海东联日韩、西接欧亚大陆，形成以威海为枢纽节点的“一带一路”国际运输大通道。

国内——北联京津冀，南接长江经济带，畅通东部沿海运输通道。通过铁路、公路、水运、航空等，北向连通京津冀、雄安新区、东北地区，对接渤海湾港口群，实现功能互补、错位发展；南向连接长三角港口群及粤港澳、北部湾等经济区，促进南北经济互动，提升东部沿海通道运输能力。

#### （2）省内

威海市省内交通主要由干线铁路、高速公路等承担，通过潍烟高铁、莱荣高铁、青荣城际、桃威铁路、荣乌高速、文莱高速等运输通道，逐步消除陆路交通网末端劣势，充分融入我

省“一群两心三圈”区域发展大格局。



图 7-1 国内外水运、航空联系



图 7-2 国内高铁、高速联系



图 7-3 省内高铁、高速联系

## 2、市域交通

市域内各区（县）实现高铁高速全覆盖，各区（县）之间的衔接主要通过干线公路和轨道交通实现。形成“一环三横三纵一射”市域快速公路系统，串联了经区、高区、东部新城、

工业新区、文登区、南海新区、荣成市、乳山市以及威海湾港区、南海港区、石岛港区、威海新机场等，在全市综合立体交通网中起到重要的联络作用。

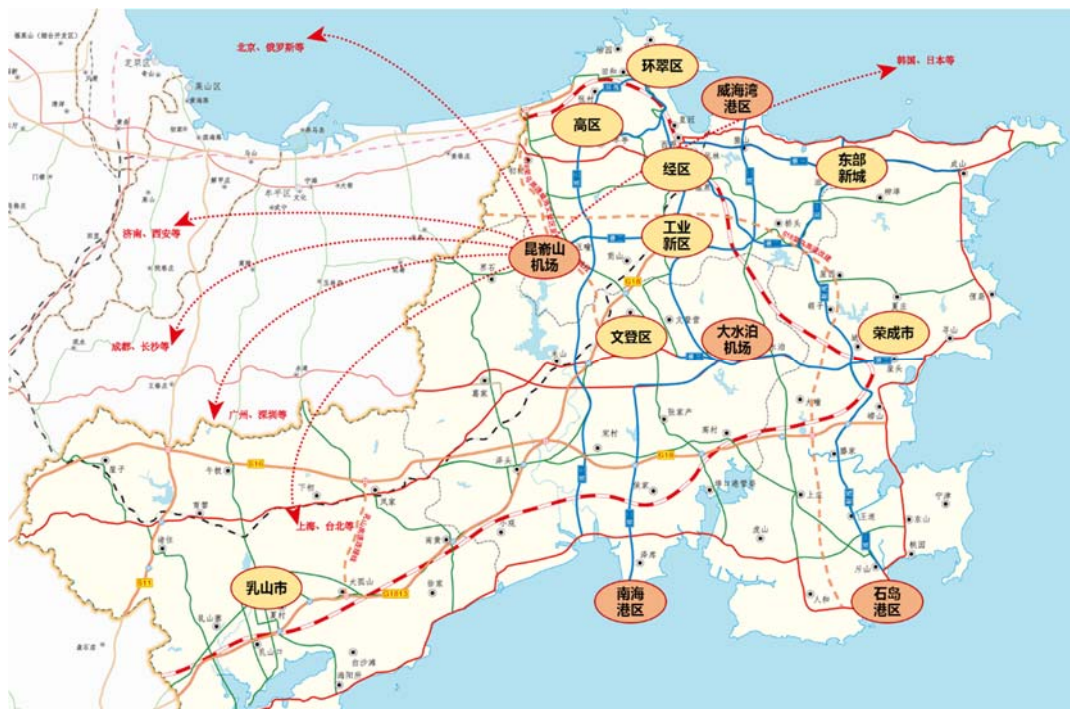


图 7-4 市域快速路联系

规划期（2035 年）末，轨道交通 1、2、3、4 号线建成，加强了片区融合，串联了高区、环翠区、经区、临港区、文登区、双岛湾、东部滨海新城、南海新区等，联通了威海威海新机场、威海站、威海北站、文登南站等交通枢纽。

规划期末，实现威海市区到各区（县）45 分钟内到达，各区（县）间 45 分钟内互通互达；所有乡镇及以上节点、港口、机场、大型园区、AAAA 级旅游景区等规划节点 30 分钟进入高速公路网。

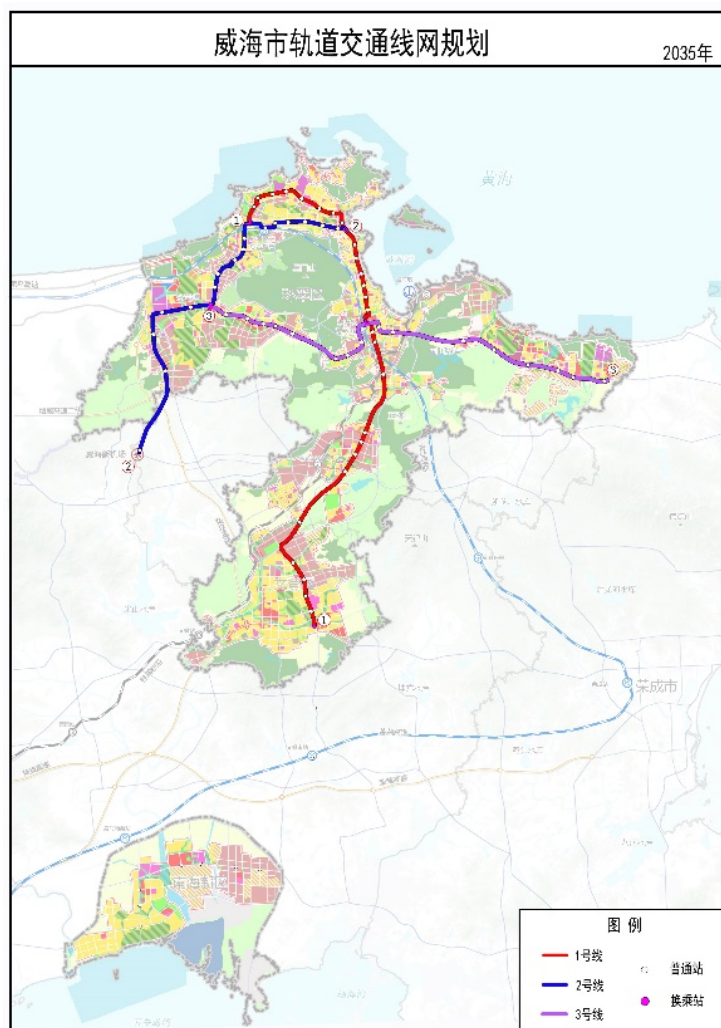


图 7-5 轨道交通线网规划

### 3、城乡交通

以快速路和主干路为骨架的中心城区交通体系基本形成；建成一级网络连接市区、二级网络连接县城、三级网络连接乡镇的三级公交网络。实现所有行政村公交全覆盖；一、二级公交网络公交班次间隔 30 分钟以内。

#### （三）集疏运体系更加完善

全市对外、对内衔接方式将更加多元化，实现与国际城市空港、海港直达，与京津冀、长三角地区海港、空港、高铁直达，与省内及胶东经济圈其他城市高铁（城际）、高速直达。

## 1、威海新机场集疏运体系

### (1) 高速公路

荣乌高速（文登至双岛湾）、荣乌高速改线段、荣潍高速。

### (2) 轨道交通

轨道交通 1 号线和 2 号线。



图 7-6 威海新机场集疏运体系

### (3) 快速公路

新机场至 G18 连接线；

新机场至 S303 连接线；

羊亭—汪疃城市快速路；

S204 快速化改造；

内环快速路（望岛立交至阮家口立交）；

内环快速路（科技路立交至义和立交）；

经区-文登-南海新区快速路。

## 2、主要港区集疏运体系

### (1) 威海湾港区

公路：荣乌高速、G228、S302、S201、S202、海埠路、规划威海港至南海新区快速路



图 7-7 主要港区集疏运体系

铁路：桃威铁路、威海港疏港铁路

(2) 南海港区

公路：荣潍高速、G228、S202、圣海路

铁路：桃威铁路、南海港区疏港铁路

(3) 石岛港区

公路：荣乌高速改线、G228、S201、S203、S305

铁路：桃威铁路、石岛港区疏港铁路

附表 1—综合交通运输“十四五”发展规划重点项目表——国省道建设项目

序号	项目名称	建设性质	里程(公里)	总投资(万元)	十三五投资(万元)	十四五投资(万元)	现状等级(公里)			建设规模(公里)				建设时间	
							一级	二级	无路	合计	一级	二级	桥梁(延米)	开工年	完工年
合计			552.5	2442750	284850	1798000									
十三五跨十四五项目			88.0	435111	284850	150261									
1	S201 威海线田和至温泉段	改建	23.0	243119	229563	13556	3.2	13.6		23	23			2017	2020
2	G228 丹东线威海九龙湾至西霞口段旅游公路示范工程	改建	61.0	57812	44287	13525	10.3	50.7		61	10.3	50.7		2020	2021
3	G228 丹东线乳山口大桥	新建	4.0	134180	11000	123180			4.0	4.0	1.3		2683	2020	2024
十四五项目			407.2	1689239		1617739									
4	荣乌高速威海至烟台段改建	改建	8.115	80000		80000								2022	2024
5	荣乌高速威海文登区至双岛湾科技城段	新建	31.9	629907		629907			31.9					2022	2024
6	G228 丹东线西霞口至乳山口段旅游公路工程(分两期)	改建	181.5	181500		110000	81.3	96.2			85.3	96.2		2023	2025
7	S204 初张线初村至文登北段快速化改造工程	改建	23.6	142000		142000		23.6		23.6	23.6			2023	2025
8	S207 莱乳线乳山绕城段	新建	19.2	78932		78932			19.2	19.2	19.2			2023	2025
9	G228 丹东线与 S204 初张线互通立交工程	改建	4.2	21000		21000				4.2	4.2			2023	2025
10	G206 威汕线与 S201 威海线互通立交工程	改建	6.2	21000		21000				6.2	6.2			2022	2024
11	S301 成初线与 S202 威青线互通立交工程	改建	5.3	22000		22000				5.3	5.3			2024	2025
12	G308 文石线与 S207 莱乳线互通立交工程	改建	5.8	16000		16000				5.8	5.8			2024	2025
13	S206 牟徐线乳山南黄至东南耩段	改建	9.0	10700		10700		8.95		8.95	8.95			2022	2024
14	G206 威汕线文登绕城段	新建	41.0	220300		220300		7.1	33.9	41	41			2024	2025
15	S303 俚李线墩前村至烟威交界段改建工程	改建	43.1	150900		150900		43.1		43.1	43.1			2022	2025
16	S204 初张线大五里头至长会口大桥东改建工程	改建	28.3	115000		115000		18.9	9.4	28.3	28.3			2024	2025
十四五跨十五项目			57.3	318400		30000									
17	S201 威海线温泉至国际机场段快速化改造工程	改建	28.0	196000		10000								2025	2027
18	S202 威青线乳山绕城段	新建	13.5	51300		10000			13.5	13.5	13.5			2025	2026
19	S208 烟海线乳山绕城段	新建	15.8	71100		10000			15.8	15.8	15.8			2025	2026

附表 2—综合交通运输“十四五”发展规划重点项目表—国省公路大中修项目

序号	项目名称	建设性质	里程(公里)	估算投资(万元)	改建及大中修时间	交通量 (pcu/d)	路面损坏状况指数 PCI (公里)					建设年限	
							优	良	中	次	差	起始年	建成年
合计			495.8	672452									
一	十三五跨十四五项目		31.2	29455									
1	G228 丹东线荣成斥山街道办至虎山镇东双庙段	大中修	22.6	20849	2003 交工	11589	1	2	2	1	16	2020	2021
2	S201 威东线荣成上庄转盘至虎山镇东双庙段	大中修	8.6	8606	2003 交工	11589			1		8	2020	2021
二	十四五项目		388.2	536247									
3	G228 丹东线泽库镇南岭村至小观镇吴家村	中修	20.1	29000	2008 大修	2852	1	0	14	4		2021	2022
4	G206 威汕线文登荣成交界至米山镇横口村	大中修	34.4	49000	2015 中修	11039	17	17				2021	2022
5	S301 成初线成山六中红绿灯至环翠荣成交界	大修	18.7	23000	2005 改建	13256			2	2	15	2021	2022
6	S202 威青线麦疃后立交至文登乳山交界段	大修	32.8	46000	2011 大中修	9494	1	21	8	2		2021	2022
7	S202 威青线文登交界至迟家河东段	大修	20.9	25100	2008 大修	10585	6	12	3			2021	2022
8	G228 丹东线海阳所镇海阳所村至海阳所镇西山赵家村北	大修	12.3	15000	2009 改建	6393		10	2			2022	2023
9	S201 威东线温泉镇柳林村北至文登环翠交界	大修	14.6	20790	2012 中修	24000		9	5	1		2022	2023
10	S201 威东线文登环翠交界至荣成文登交界	大修	17	24210	2012 中修	11875	7	10				2022	2023
11	S201 威东线荣成文登交界至上庄转盘	大修	15.2	21500	2013 改建	12701	4	3	1	2	5	2022	2023
12	S208 烟海线牟平界至诸往镇沟留家村后段	中修	14.6	17600	2013 大修	2895	7	8				2023	2023
13	S208 烟海线诸往镇姜格庄村北至乳山寨大桥西丁字路口	中修	19.8	24000	2013 大修	3100	18	2				2023	2023
14	G308 文石线文登界至诸往镇崖后村后 1 公里段	大修	43.3	61000	2015 大修	5350	34	8	1			2023	2024
15	G228 丹东线虎山镇东双庙至卞庄大桥东	大修	9	12000	2011 改建	9872			1	8		2023	2024
16	S201 威东线虎山镇东双庙至与石泽线相交	中修	7	10000	2011 改建	12701			2	1	4	2023	2023

威海市综合交通运输“十四五”发展规划

序号	项目名称	建设性质	里程(公里)	估算投资(万元)	改建及大中修时间	交通量 (pcu/d)	路面损坏状况指数 PCI (公里)					建设年限	
							优	良	中	次	差	起始年	建成年
17	S208 烟海线炉上河桥东至烟海线与世纪大道交叉口段	中修	5.2	7280	2013 改建	4634	1	4				2024	2024
18	S208 烟海线世纪大道交叉口至兰家庄村东段	中修	2.2	4120	2014 大修	4634	1	1				2024	2024
19	S208 烟海线兰家庄村东至海阳所镇海阳所村	中修	12.6	23587	2011 改建	4634	4	5	1		3	2024	2024
20	G228 丹东线与 S302 交叉口至成山六中红绿灯	大修	8.9	13000	2009 改建	5517			1	4	2	2024	2025
21	S302 成威线成山镇成山头风景区门前至 S302 与 G228 交叉口	中修	6.7	11000	2009 改建	5878		1	1	2	3	2024	2024
22	G308 文石线葛家镇杭格庄至乳山文登交界	大修	9.9	16000	2015 年中修	13537	4	5	1			2024	2025
23	S202 威青线大西庄至温泉镇冶口村	中修	17	24000	2014 新建	2750	15	2				2025	2025
24	S303 俚李线东庄(与丹东线相交处)至夏庄万通道路建设公司	大修	8.9	11000	2000 改建	4610		3	6			2025	2025
25	S207 莱乳线乳山口镇秦家庄村至旗杆石村段	大修	6.6	9600	2009 改建	14215		2	4		1	2025	2025
26	S303 俚李线界石镇鲁家埠至文登牟平区界	大修	12.8	15460	2013 大修	6266	4	4	2			2025	2025
27	G308 文石线诸镇崖后村后 1 公里段至海阳界段	大修	12.8	16000	2018 中修	3850	13					2025	2025
28	G206 威汕线河西大桥东至文登荣成交界	大修	4.9	7000	2015 改建	12251	1	4				2025	2025
三	<b>十四五跨十五项目</b>		<b>76.4</b>	<b>106750</b>									
29	S303 俚李线环翠荣成交界至界石镇鲁家埠	大修	38.7	46750	2013 大修	4442	1	26	11	0		2025	2026
30	S204 初张线初村镇初村北海至天福办大五里村	中修	37.7	60000	2015 大中修	9000	17	13	8			2025	2026

附表 3—综合交通运输“十四五”发展规划重点项目表-快速公路项目

序号	项目名称	建设性质	里程 (公里)	总投资 (万元)	十四五投资 (万元)	技术标准	建设时间	
							开工年	完工年
1	内环快速路	新建	12	18.2	18.2	六车道城市快速路标准	2023	2025
2	羊亭—汪疃城市快速路	新建	20	12	12	六车道城市快速路标准	2022	2025
3	威海新机场至 S303 连接线	新建	3.5	1.8	1.8	四车道一级公路	2024	2025
合计			35.5	32	32			

附表 4—综合交通运输“十四五”发展规划重点项目表-铁路项目

序号	项目名称	开工年	完工年	总里程 (公里)	总投资 (亿元)	十四五 投资 (亿元)	部投资 (亿元)	项目意义
	总计			466.3	415.7	415.7	119.0	
	高速铁路项目			102	157.4	157.4	113.8	
1	莱荣高铁	2020	2024	102	157.4	157.4	113.8	构成环胶东半岛的快速客运通道，是济青高铁、潍莱高铁的延伸通道，是山东省高速铁路网的重要组成部分，是威海市综合交通体系中对外快速客运主通道
	既有线扩能改造			136.9	42.0	42.0	0.0	
1	桃威铁路电气化改造	2021	2023	136.863	42.0	42.0		响应和支持“一带一路”发展倡议，支持和落实国家环保和公转铁政策，节约铁路运输成本、提高企业经济效益，保护生态环境，促进地方经济协调发展。
	支线、专用线铁路			104.59	34.4	34.4	5.23	
1	威海港进港线电气化改造	2021	2023	15.59	3.7	3.7	0.8	提升威海港威海湾港区既有铁路专用线运输效能，畅通港铁联运通道，进一步拓展威海港经济腹地，更好服务威海经济社会发展。
2	威海国际物流园铁路专用线	2021	2022	2.265	1.1	1.1	0.1	扩大铁路经营规模，落实“公转铁”政策，调整运输结构，大力发展公铁联运，发展“门到门”全程物流服务链，实现威海国际物流园货物快速接取送达，提高园区服务水平和竞争力，提高铁路运输能力及服务质量，降低企业运输成本。

威海市综合交通运输“十四五”发展规划

序号	项目名称	开工年	完工年	总里程 (公里)	总投资 (亿元)	十四五 投资 (亿元)	部投资 (亿元)	项目意义
3	威海国际物流多式联运中心铁路专用线	2021	2023	2.6	2	2	0.13	完善基础设施建设，推进运输结构调整，打通物流园区铁路运输“最后一公里”。
4	南海港区疏港铁路	2023	2025	34.13	10.6	10.6	1.7	推进当地物流业培育，加速南海新区临港工业发展；强化港口集疏运能力，实现各种运输方式和谐发展；盘活桃威线既有资产，发挥山东省铁路网整体优势。
5	石岛港区疏港铁路	2023	2025	50	17	17	2.5	完善铁路专用线布局，打通铁路进港“最后一公里”，优化港口货物运输结构，促进多式联运，降低物流成本。
	<b>轨道交通项目</b>				<b>181.9</b>	<b>181.9</b>		<b>项目说明</b>
一	<b>“十四五”项目</b>			122.8	181.9	181.9		
1	城市轨道交通近期建设规划项目	2021	2025	49.1	181.9	181.9		推荐方案线路长 49.1 公里，起点高区管委，终点文登汽车站。
二	<b>“十四五”跨“十五五”项目</b>							
1	城市轨道交通第二期建设规划项目	2024	2028	50	200	50		项目长约 50 公里，开展项目前期工作，启动第二期建设规划项目建设。
2	石岛至荣成轨道交通项目	2023	2025	23.7	28.5	10		线路全长约 23.7km，其中地面线 6km，高架线 13.2km，地下线 4.5km；近期设站 3 座，1 座高架站，2 座地下站。

附表 5—综合交通运输“十四五”发展规划重点项目表-港航项目

项目名称	建设规模											建设年限		“十四五”项目投资		建设意义	
	泊位性质	靠泊吨级	泊位个数		通过能力				通航等级	航道长度	防波堤长度						
	(货种)	(DWT)	小计	深水	万吨	万 TEU	万辆	万人	万辆	万吨级	千米	千米	开工年	完工年	省、中央投资		
合计															1118449	216550	
一、公用基础设施及陆岛项目															434449	216550	
威海港威海湾港区 10 万吨航道工程										10	6.7		2021	2025	30717	15000	提高港区通航能力
乳山市南黄岛-挂子场陆岛交通码头扩建工程		500GT	2	0				6.72	1.12				2021	2023	3980	1960	改善海岛居民交通条件
乳山市小青岛-旗杆石陆岛交通码头扩建工程		500GT	2	0				6.72	1.12				2022	2024	5191	2590	改善海岛居民交通条件
威海港南海港区 LNG 航道工程										15.0	9.2		2022	2025	70000	35000	提升港区通航等级
威海南海港区 LNG 防波堤工程												5.4	2021	2023	80000	40000	完善港区基础设施，满足靠泊需求
威海港南海港区 5 万吨级航道工程										5.0	15.0		2021	2024	54000	27000	提升港区通航等级
威海港南海港区东防波堤工程												11.7	2021	2024	140000	70000	完善港区基础设施，满足靠泊需求
威海港张家埠老港航道疏浚工程										0.1	17.5		2021	2022	12561	6000	对现有航道进行清淤疏浚，优化港口功能
威海港石岛港区凤凰尾作业区 2 万吨级航道工程										2	1		2021	2023	5000	2500	凤凰尾作业区码头配套设施

威海市综合交通运输“十四五”发展规划

项目名称	建设规模											建设年限		“十四五” 项目投资		建设意义	
	泊位 性质	靠泊 吨级	泊位 个数		通过能力					通航 等级	航道 长度						防波堤 长度
	(货种)	(DWT)	小计	深水	万吨	万 TEU	万辆	万人	万辆	万吨级	千米	千米	开工年	完工年	省、中央 投资		
威海港石岛港区凤凰尾作业区防波堤工程												1.2	2021	2025	13000	6500	凤凰尾作业区码头配套设施
威海港石岛港区好当家港2万吨级航道工程										2	10		2021	2025	20000	10000	满足地方经济发展需求
<b>二、港口码头项目</b>															<b>684000</b>		
威海港威海湾港区二突堤建设项目(一期工程)	集装箱	10万	1	1		220							2021	2025	260000		提升港区吞吐能力
		7万	2	2													
威海港南海港区LNG泊位一期工程	LNG	15万	1	1	349								2021	2025	45000		提升港区吞吐能力
威海港乳山口港区5#6#泊位工程	多用途	2万	2	2	110.6	16.4							2021	2024	60000		拓展港口集装箱装卸
威海港南海港区5万吨级通用泊位工程	通用	5万	2	2	333								2021	2023	96000		提升港区吞吐能力
威海港南海港区液体散货泊位一期工程	液化	5万	2	2	530								2021	2024	80000		提升港区吞吐能力
威海港石岛港区凤凰尾作业区货运码头工程	多用途	1万	5	5	290			2					2021	2025	26000		有效改善港口作业能力
威海港蜆江港区旅游码头	客运	5000	若干					50					2022	2025	50000		发展城市文化、旅游、高端服务业
威海港石岛港区好当家码头工程	多用途	2万	2	2	630								2021	2025	47000		满足地方性支柱产业及好当家工业园区需求
	油品	1万	1	1													

威海市综合交通运输“十四五”发展规划

项目名称	建设规模											建设年限		“十四五” 项目投资		建设意义	
	泊位 性质	靠泊 吨级	泊位 个数		通过能力				通航 等级	航道 长度	防波堤 长度						
	(货种)	(DWT)	小计	深水	万吨	万 TEU	万辆	万人	万辆	万吨级	千米	千米	开工年	完工年	省、中央 投资		
十四五跨十五五项目																	
威海港威海湾港区二 突堤建设项目(二期工 程)	集 装 箱 客 运	10 万	2	2		180							2023	2030	20000		提升港区吞吐 能力
		3 万	1	1													
		8 万	1	1													

附表 6—综合交通运输“十四五”发展规划重点项目表-民航项目

序号	项目名称	建设规模	开工年	完工年	总投资（亿元）	“十四五”计划投资（亿元）	“十四五”主要工作进度目标
	总计				108.5	108.5	
一	“十四五”项目						
(一)	运输机场				105.5	105.5	
1	威海民用机场迁建	选址阶段初步规划近期规划飞行区指标为 4E 级，跑道尺寸为 3200m，建设 57 个停机位，航站楼面积为 12.5 万 m <sup>2</sup> 。	2021 年具备动工条件	力争“十四五”未投入使用	约 107.7 亿元（不含航油工程）	完成新机场投资	力争完成威海民用机场迁建工程，转场使用。
(二)	通用机场				3	3	
1	荣成好运角通用机场	按 A1 类机场标准建设跑道、停机坪、塔台等配套设施。建设内容包含飞行区与设施区两部分。	2021	2025	3	3	按 A1 类机场标准建设跑道、停机坪、塔台等配套设施。建设内容包含飞行区与设施区两部分。其中飞行区主要包括跑道、安全区、滑行道、直升机机坪及配套设施等；设施区主要包括办公楼（含塔台）、综合服务楼等，并预留发展空间。

附表 7—综合交通运输“十四五”发展规划重点项目表—综合客运枢纽（货运枢纽、物流园区）项目

序号	项目名称	建设规模	开工年	完工年	总投资 (亿元)	“十四五”计划 投资(亿元)
	合计				31.34	22.84
一	“十三五”跨“十四五”				25.34	16.84
1	乳山市交通综合枢纽站	用地面积 67.2 亩，位于乳山市城区北部，青山路西侧，炉山河北。距北外环路 420 米，距市公交公司 1300 米，北距火车站 8 公里，南距汽车站 7.8 公里。	2018	2021	1.5	1
2	威海国际物流多式联运中心暨配套产业园(文登区)	用地面积 7600 亩，其中核心区总面积 1772 亩，分为物流功能区和产业园区两大板块。物流功能区 744 亩，主要包括集装箱区、笨大及成件包装货物区、仓储区及海关监管区等，由中外运统一规划、统一打造；配套产业园区 6900 亩，结合周边龙山工业园、环山工业园、新材料产业园等统筹考虑、一体布局。	2018	2025	15	12
3	威高物流园建设项目	用地面积 389 亩，包括公共仓储物流区、物流分拨中转区、国际保税物流区、流通加工区等功能分区。	2017	2021	7	2
4	羊亭公交枢纽站	占地 24079 平方米，包括 5 层生产调度楼，2 层停车间及辅助用房（换乘中心）等设施。	2020	2021	0.34	0.34

威海市综合交通运输“十四五”发展规划

序号	项目名称	建设规模	开工年	完工年	总投资 (亿元)	“十四五”计划 投资(亿元)
5	石岛港综合客运枢纽	项目位于威海港石岛港区，该项目是衔接对韩国海上运输以及国内道路运输的综合性客运枢纽，该项目匡算投资 1.5 亿元。	2020	2022	1.5	1.5
二	“十四五”项目				6	6
1	莱荣高铁乳山南站综合客运枢纽项目	包括公交、出租、轨道交通换乘设施，候车设施、停车场，以及站前广场，公共信息服务系统建设和安检设备购置等内容	2021	2024	2	2
2	莱荣高铁威海南海站综合客运枢纽项目	包括公交、出租、轨道交通换乘设施，候车设施、停车场，以及站前广场，公共信息服务系统建设和安检设备购置等内容	2021	2024	2	2
3	莱荣高铁文登南站综合客运枢纽项目	包括公交、出租、轨道交通换乘设施，候车设施、停车场，以及站前广场，公共信息服务系统建设和安检设备购置等内容	2021	2024	2	2