



聚焦水运降本提质增效 台州“陆改水”的破局之路

掣肘:临港优势与成本困局的博弈

台州作为制造业大市,物流需求极为旺盛。但在过去,台州人做外贸总是离不开一个“绕”字——明明家门口就有港口,可大部分集装箱却“舍近求远”涌向宁波、上海。台州市港航事业发展中心港口处副处长董勇斌到现在都能想起自己和本地一些龙头企业负责人沟通时,他们提出过的一些“抱怨”：“我们也不是不想走台州的港口,但是一想到装卸费、运输时间、等待时间这些综合成本,算下来是真不划算!”

实际上,台州推进“陆改水”从来不缺先天的底气。作为沿海“外向型经济”城市,台州港拥有头门、大麦屿、龙门、海门等多个港区,海岸线资源优越。加上机电产品、阀门、龙头、汽车零部件等货物常年出口,为水运发展提供了稳定的货源基础。

转折发生在2019年。

那一年,台州市印发《关于促进物流运输“弃陆走水”的实施意见》,开始大力推动物流运输“弃陆走水”。此后,《台州市人民政府办公室关于促进物流运输“弃陆走水”的实施意见》、《台州市人民政府办公室关于印发台州市促进集装箱水路运输奖补办法的通知》、《2024年台州市支持港口企业集装箱物流发展评价办法》等一系列政策体系持续迭代,形成“政策包+资金池”的组合拳,为全市发展“陆改水”提供了强有力的制度保障。

如今,成效已初现。2022-2024年,台州港集装箱吞吐量从57.36万标箱增至77.38万标箱,3年间年均增速超10%,位于全省沿海港口前列。尤其是2024年,台州市“陆改水”出口重箱累计13.5万TEU,同比增加22.8%;2025年1-7月,“陆改水”出口重箱完成8.94万TEU,同比增长12.6%。

然而,区位与成本的双重制约,始终是台州始终绕不开的考验。台州距宁波舟山港车程仅2-3小时,陆运距离短导致水运成本优势被稀释。例如三门县到宁波港仅130公里,大部分企业更倾向“门到门”的公路运输;仙居、天台等内陆县区虽陆运距离超200公里,但到台州港距离同样较远,内支线转运效率并不乐观。这也直接导致台州“陆改水”辐射范围仅集中在市区、温岭、玉环等地,箱量增长受限。

更现实的是成本“博弈”。董勇斌介绍,水运的成本优势通常在150-200公里以上运距才能凸显,而台州-宁波的短途运输中,“陆改水”综合成本虽波动不大,但单箱成本有时会高于陆运。为吸引相关企业转型,目前,由台州港港务有限公司(以下简称“台州港务”)常年承担外贸空箱调空费用,“我们计算过,集装箱吞吐量需突破百万标箱,港口运营上才能实现收支平衡,良性循环。”

破局:靶向施策激活内生动力

面对困局,台州紧扣深度融入全省海港一体化发展思路,通过政策迭代、部门联动、区域协同、基建升级等方式靶向施策,让曾经的“陆改水”短板变成航运发展“跳板”。

其间,台州港航联合台州港务创新推出分层服务模式,对年箱量超2000标箱的重点企业实施“一企一策”定制服务,对中小客户则推行“一代一策”,充分激发货代组货积极性,并根据不同码头辐射范围,量身定制“一区一策”方案。实施阶梯式运费减免政策,探索“以量换价”模式。今年1-7月,甬台内支线共运行507班,甬舟线共运行57班,共为企业节约物流成本约2600万元。

针对“水运比陆运慢”的痛点,台州港积极协调对接宁波港开通“优先装船”通道,强化联动接卸模式。货物到港后直接上大船,减少企业在港区倒箱等环节,进一步压缩运输时间,提升整体效率。更便利的是,如今,台州货物可在台州港直接办理出口报关、装船手续,享受“一站式”服务。

在宣传上,台州进一步探索建立港航、商务、港务等多部门协同揽货机制,通过举办多场“陆改水”推介会,与相关企业搭建专项服务保障群,开展实时对接,并每月定期召开“陆改水”情况协调会,推动“台州货”加快实现“本地集、本地出”。

内支线的发端则为“陆改水”提供了关键通道。截至目前,台州港已开通2条港区驳运“水上巴士”、4条市际支线。其中,甬台内支线已实现“天天班”。2024年该支线箱量达34.2万TEU,同比增长18.7%,成为连接宁波舟山港300余条国际航线的重要纽带,让“台州制造”通达200多个国家和地区。

另一边,基础设施的智慧化与绿色化转型也提升着港口的核心竞争力。目前,台州港9台龙门吊远控升级改造已初步完成,智能卡口、n-TOS+CTOS系统全面覆盖各港区作业流程。港内短驳车正逐步置换为新能源车,高能耗设备改造与节能技术推广同步进行。

从“政策补贴”到“市场选择”,从“成本洼地”到“服务高地”。下阶段,台州港航将继续在“做强统筹、做大主体、做实基础、做密支线、做优政策”上不断发力,破解综合成本、海运效率、基础服务等突出问题,构建“陆改水”可持续发展生态,推动台州港能级跃升。

当龙门吊的红色指示灯在暮色中闪烁,当满载着“台州制造”的炊具、模具配件、机电产品的集装箱货轮在声声悠扬的汽笛声中缓缓离港,沿着新加密的内支线网络驶向宁波舟山港,“陆改水”模式正为台州打开链接全球的更大半径。摆在这座城市面前的,将是一幅更加广阔的航运图景……

免费停车、充电服务、红运暖厨……

杭州富阳:让城市“摆渡人”舒心前行

导报讯“没想到管理中心单位的食堂还能向我们开放,而且价格不贵,这里还有微波炉,自己带饭来吃也很方便。”近日,网约车驾驶员周师傅来到位于杭州市富阳区交通运输管理服务中心(简称“管理中心”)的“红运暖厨”,花10元吃了一份荤素搭配、美味营养的爱心午餐,“物美价廉,大热天的吹着空调吃饭,太舒服了,顺路的时候我都会来这里吃午饭。”

管理中心相关负责人介绍,网约车司机载着乘客前往不同目的地,货车司机将生活用品、生产物资运往各方,他们奔波在大街小巷,为居民生活提供便利,为富阳发展注入活力,但运输途中普遍面临吃饭难、休息难、充电难等问题。

为有效解决这些问题,富阳交通给出了系统的“解答”——近年来,富阳区交通运输局牵头行业党委,在管理中心打造“富春红运·驿路同心”服务矩阵,建立“248闭环保障体系”。

“2”是指网约车司机和货车司机“两司”群体;“4”涵盖能源保障、休憩关怀、政策赋能、安全护航四大方面;“8”是八项助力,全方位服务“两司”群体。该负责人表示,除了单位食堂向司机群体开放,服务矩阵还包括充电服务、免费停车、业务办理、纠纷调解、“阳光维修”等多项暖心举措。

管理中心充分挖掘空间,将内部场院部分区域改造为充电停车服务区,为网约车、出租车等社会车辆提供充电服务。“富春绿能充电站”目前有4个充电桩、8个充电枪,专门给网约车、

出租车、货车等社会车辆提供优惠充电、免费停车服务,充电价格每度比市场价低1到5毛不等,每天11:00-13:00、22:30-次日8:00实行谷电价。5月1日开放至7月底,已接待4100余人次。同时,充电期间司机可以在驿站休息、喝水、阅读、上厕所以及给手机等设备充电,让等待不再“焦心”。

为提高服务效率,管理中心与区交通运输行政执法队城区执法一中队合署办公,打造“一站式”管理模式,服务对象无需多头跑。在此基础上,推出“红运午窗”午间服务“不打烊”,现场就能办理业务,便捷服务再升级。今年以来,红运午窗接待300余人次,受理案件90余起,调解纠纷124起,咨询申诉200余次。

与此同时,窗口提供指南查询、政策咨询服务,各行政许可科首创的“货运码”,整合道路运输经营许可证办理全流程信息,实现“一码通”查询,办事效率提升60%以上;组建“1+17+N”代办员队伍,联合多部门推出企业全生命周期服务清单与“线上接单+线下服务”机制,闭环解决诉求。

“红运书吧”里,交通干部平时还会开展学习教育,中队长接待日等活动,将党建引领、职业支持、文化滋养深度嵌入司机群体的日常生活。

从硬件设施的完善,到组织力量的注入,再到因地制宜的精准服务,“富春红运·驿路同心”服务正编织一张温暖的保障网,让城市“摆渡人”舒心前行。

□记者 崔义刚
通讯员 周国妹 杨璐斐 李平

800米“连心路”让求学路不再泥泞

导报讯“有了这条‘连心路’,孩子们上学少走不少冤枉路,再也不用绕大路,安全多了。”近日,金华市金东区交通部门以“连心路”建设行动为载体,精准解决辖区农村地区小学生“出行难”,用“小切口”资金解决了小学生群体出行的“大难题”,也为附近村民带去了出行便利。

金东区赤松中心小学坐落在风景秀丽的北山脚下,历史悠久,覆盖周边15个行政村、651名学生。今年8月,针对学生家长、校方和社会关注的“校门前道路”“上下学安全隐患路段”进行路面改造工程,在秋季开学前,让学生“上下学”难题得以圆满解决。

赤松中心小学校门前的150米斜坡路段,曾因水泥路面年久失修,多处破损坑洼,下雨天路面极易大面积积水,师生们上下学安全隐患重重。8月,金东区交通部门精准服务交通痛点,投入专项资金10万元,仅用1天时间,便高效完成了该路段150米的“白改黑”提升工程,铺设平整、耐磨、摩擦力强的沥青面层,同步抬高沿线的排水井和电力井,从根本上优化了排水系统。改造中,相关部门还特别增设了

一批专业的防撞柱和硬质隔离设施,用“硬隔离”有效防范了潜在冲撞风险,为校园安全再添一把“锁”。

在赤松中心小学,超过五分之一的学生每日需要从西余、北山口、大源等周边7个村子出发,小下王村有40多名学生每天必须岗上村的一段长约800米的“水塘边土路”,这里晴天尘土飞扬、雨天湿滑泥泞,平添了孩子们上下学的安全隐患。附近村民如选择绕行,也需经过车流量大、大货车众多的03省道,多绕行5公里。

7月,金东区交通运输局启动“连心路”二期工程,总投资23万元,对岗上村400米路段进行提升改造。改造后的新路直通校园,不仅成功避开高危路段,更将单程时间缩短约20分钟,且能显著降低交通事故风险,赢得了学校、村民和社会民众的大力称赞。

据悉,“连心路”建设工程是金东区十大政府民生工程之一,近年来,已累计完成了全区12个乡镇(街道)的提升改造,总计里程840余公里,直接受益群众10余万人。

□单佳惠 郑宗祥 高峰



潮起浙东南 航运肇新程

□记者 张诗雨 通讯员 黄瑛蓓

日前,在玉环晶科能源有限公司的仓库外,一批出口光伏组件正被稳稳吊入集装箱。随后,这些货物将不再依托传统的陆路运输,而是就近装船,从大麦屿港区出发,经台州港内支线直抵宁波舟山港,再转运至全球各地。仅今年1-7月,玉环晶科能源有限公司“陆改水”出运量就同比飙升203.3%,成为台州本土制造业借水路降本增效的有力印证。

近年来,台州市港航事业发展中心(以下简称“台州港航”)从政策破冰到企业响应,从单点突破到体系构建,全力推动物流运输“陆改水”,悄然改写“紧邻宁波舟山港”这一略显尴尬的区位现实,重塑“台州货”的出海逻辑。

在这场运输结构调整攻坚战背后,是台州将地理劣势转化为发展动能的坚定决心以及打造港口协同生态的深远布局。

“

