



1377次垫付,1377次归还

杭千高速公路年垫付通行费超10万元,当事司机全部及时、足额归还

□ 奕皓 崔义刚

导报讯 一份特别的“零记录”,在年底刷屏了。近日,各单位都在进行全年业绩盘点。杭州杭千高速公路发展有限公司整理统计,其设立的通行费兜底机制运行满一年,员工累计为司机垫付1377次,总金额达102064.47元。让人吃惊的是,所有垫付费用分文不差被归还,兜底机制一次也没启用。

”

“忘带手机”“现金不够”“手机没电”“ETC没激活”……很多人在高速上行驶都会遇到这样那样的突发状况,导致行驶路上犯了难。但在浙江杭州至千岛湖高速的25个收费站,司机通过时如果发生类似情况,收费员却都会说一句:“我先帮您垫上……”

据了解,自2006年起,收费员们就秉持着“能帮一把是一把”的想法,开启了自掏腰包代为支付费用先例。

“以前通信不发达,不会留下联系方式,司机出门在外也不容易,没考虑过对方会不会还。”杭州南收费站站长高巍说,“但过往的司机总是会通过各种形式归还费用。”根据回忆,许多年前他曾给一名过路司机垫付通行费。后来,司机特意找到当时的值班人员请求调取通行记录,辗转把钱还到高巍手上。

“路程近的司机往往当天就会折返收费站,现场还钱,路远的司机则会记下收费员的联系方式,随后通过线上转账结清费用。”大店口收费站班长胡江伟曾创下

单笔垫资1004元的最高纪录。“大部分司机都会在24小时内还钱,个别司机为了表达感谢还要多转一些,但工作人员都婉拒了。”胡江伟说。

主动帮忙垫付通行费,不仅帮司机解了燃眉之急,还能避免收费站出现拥堵情况,保障了道路通行效率。为了延续这个暖心行动,避免因个别司机没有还款造成员工损失,2025年初,杭千高速公司推出“垫付兜底”机制——员工垫付而未被归还的通行费用,全部由公司设立的垫付资金兜底。

据公司数据显示:2025年,员工累计为过往司机垫付通行费1377次,实现了1377次的归还,合计金额102064.47元,“垫付兜底”机制一直处于空转状态,从未启用。“这场双向奔赴下的‘信任接力’,让善意得到了充分尊重,积少成多,便有了生生不息的强大力量。”胡江伟说。

5年1.58亿吨! 构建一条高效的“蓝色粮道”



导报讯 近日,记者从舟山市港航和口岸管理局获悉,“十四五”期间,舟山市精准构建“枢纽+通道+网络”现代粮食物流体系,累计1.58亿吨粮食经宁波舟山港转运至长江沿线。经测算,经舟山中转的粮食已占据长江沿线全部进境粮食总量65%,占全国进境粮食21%。这条高效的“蓝色粮道”,逐步成为长江经济带粮食安全与供应链畅通的重要支撑。

万吨粮食顺畅转运,离不开港口硬件设施的迭代升级。“十四五”期间,舟山市港航和口岸管理局统筹推进码头提能增效,全力保障粮食转运业务高质量发展。

老塘山五期通过资质扩容,粮食接卸能力从950万吨/年跃升至1800万吨/年。码头还落地“外轮全卸后直达分拨”模式,不仅有效提升单船次作业效率,更大幅压缩船舶在港周期,让粮食中转“加速度”。

当前,基础设施建设仍在持续加码。总投资约

4.76亿元、总仓容达18万吨的现代化粮食筒仓群已开工建设。这座“超级粮仓”建成后,将重塑港区仓储物流格局,为粮食精细化管理与高效分拨筑牢支点。

为实现“服务最优、成本最低、效率最高”目标,舟山市港航和口岸管理局协同各口岸部门进行了一场深刻的流程再造。海事、边检、海关、港航等联检单位实施“联合查验、一次放行”机制,将原先串联的查验环节变为并联协同。“流程瘦身”成效显著——平均每艘船节省通关时间3小时,节约经济成本近2万美元。

同时,应用深杆插取样设备,助推全卸船舶查验时间节省3天,使“快靠、快卸、快离”成为常态,大大增强港口的国际吸引力。

此外,舟山市港航和口岸局还积极构建建立体化支撑体系——全国最大规模的江海直达船队、开辟10条江海直达航线,连接长江沿线31个主要港口,同步以“粮仓前移”战略为抓手,推动供应链服务深度嵌入长江经济带腹地。

在湖北荆州,豆粕集疏运基地已成型。来自舟山的大豆原料加工成优质饲料后,快速辐射华中养殖区,直接降低产业链运输成本40%;在湖北武汉,“江海直达品牌班轮”常态化运行,如同水上“粮食巴士”,定时定点保障原料供应。

高效协同的运输网络推动货运量持续攀升,2025年,舟山江海联运量已跃升至3.52亿吨,为长江经济带物流畅通与产业发展提供了坚实保障。

据悉,舟山市港航和口岸管理局下一步将持续深化粮食物流体系建设,推动枢纽能级提升与服务优化,促进“蓝色粮道”提质增效,为筑牢国家粮食安全屏障。

□ 通讯员 於明敏 记者 江天

跻身“亿吨大港”

台州港年货物吞吐量实现大幅增长

(上接1版)

港口与航道如同“鸟之双翼”。另一边,进港航道的“血脉”也在同步升级。五年间,头门港区进港航道一期工程完成验收,乐清湾、健跳港区等一批航道工程前期工作有序推进……台州港累计新增沿海航道25.9公里,新建锚地3个,总面积约10.6平方公里。

当现代化的泊位和航道准备就绪,台州港的“亿吨”航路悄然从传统装卸港朝着现代物流枢纽转向,由“经济通道”迈向“通道经济”。

织密航线,多维升级!“十四五”以来,台州港累计开通的国际航线31条,“台州制造”得以通达全球200多个国家和地区;恢复大麦屿港区对台直航;集装箱海铁联运实现“零的突破”,“陆港+保税港+海港”三港联动模式进入实质运行,将港口腹地延伸至浙南、赣东地区;常态化运营4条市际支线,甬台内支线在2025年实现“天天班”,高效对接宁波舟山港主枢纽,为企业提供了高效便捷的中转服务。

更值得关注的是“公转水”政策的深度落地,台州港创新通过推行海运集装箱码头抵港直装、船边直提等举措提升“公转水”比例。去年累计完成16.06万标箱转运量,比2021年增长110.82%,为外贸企业节约物流成本4800余万元。

2025年,台州成功入选生产服务型国家物流枢纽城市。

然而,现代港口的竞争,早已超越货物吞吐量、泊位数量与深度的比拼,进而演变为航运服务生态体系的全面竞争。“港口高质量发展,规模增长和内涵提升要双管齐下,只有不断延伸产业链条,提升资源要素配置能力,才能提高台州港在航运业中的话语权与竞争力。”台州市港航事业发展中心党委委员、副主任陈安说。于是,在硬件“筑巢”的同时,台州港开始在软件“引凤”和“培育”上重点发力,让航运产业的根系在台州的土壤中扎得更深、更牢。

截至2025年末,台州已成功创建台州椒江、台州东海岸两个省级航运服务集聚点,并完成试点建设方案编制;培育全市唯一一家5A物流企业浙江协海集团,入围全省第一批航运服务领军企业;推广“在建船舶项目贷款”等金融创新工具、上线“企呼我应”“航运一类事”服务平台,与正在建设中的台州市船舶交易与航运发展服务“一站式”平台共同构建起一张更具活力和深度的航运服务生态网,企业办事更省心、更舒心。

与此同时,在绿色与智慧转型上,台州港亦有所突破——船舶水污染物转运处置率达100%;岸电使用量同比增长32.75%,低压岸电设施正加速全覆盖;16辆新能源自卸车投入运营,为企业年降本300万元。加快建设“数字港口”,头门港区投用全省首个散货智慧卡口,实现“秒级过闸”;大麦屿、龙门、头门港区全面覆盖TOS系统和智能闸口,9台龙门吊完成远控升级改造,集装箱场地进提效率同比提升40%;“AI自动识别预判+理货员远程核检”的新型作业模式,让理货效率提升超30%……

接下来,台州港航系统将紧紧围绕“一流强港”“航运浙江”发展战略,锚定“加快建设长三角陆海开放智造强市”新目标,以“港口综合实力更强、基础设施支撑更足、港航服务体系更优、行业辐射范围更广”为方向发起新一轮攻坚。通过“港口-产业-物流-贸易”四位一体融合发展,将台州港打造成为世界一流强港南翼重要的产业配套港、区域性中转港、集装箱支线港、浙南远洋航运中心。

□ 记者 张诗雨 通讯员 黄瑛蓓

破1.53亿吨! 杭州四大船闸2025年过闸量创新高



导报讯 杭州船闸管理公司近日发布数据,2025年下属四座船闸累计过闸量达到近1.53亿吨,创下历史最高纪录,标志着杭州航区水运能力迈上新台阶。

其中,三堡船闸累计完成过闸量814.73万吨,新

坝船闸累计完成过闸量4109.44万吨,富春江船闸累计完成过闸量4185.18万吨,八堡船闸累计完成过闸量6148.93万吨。

值得一提的是,2025年杭州航区在钱江三桥拆除的复杂情况下,依然实现过闸量大幅提升。船闸管理公司积极配合通航保障工作,严格执行国家公共服务提升政策,推动钱塘江与京杭大运河“江海联运”功能进一步发挥。

为提升运营效率,船闸管理公司出台《运行效率监管考核细则》与《船户服务指导手册》,优化调度流程,将普货船舶年平均过闸时间控制在24小时以内。同时,通过信息化手段和KPI考核机制,持续推进管理创新与效能提升。

下一步,船闸管理公司将在集团公司的领导、行业管理部门的指导下,继续紧紧围绕“浙江样板、行业领先、全国前茅”的发展目标,全力推动各船闸营运工作扎实开展,充分发挥船闸枢纽通航效能,积极探索创新管理模式,为推动水运行业的高质量发展贡献船闸力量。

□ 记者 谢禹 通讯员 王瑞祺