



深化枢纽港建设 构筑多式联运网络

嘉兴港区持续放大海河联运新优势

□迟伟涛 邵俊

1月23日下午,在嘉兴港区六里桥海河联运物流园,“富华集运10”内河驳船靠泊在码头上。船上是来自广西北海新福兴集团的光伏玻璃组件,历经嘉兴港“海轮—河船”接力运输完成卸箱后,将通过短驳卡车精准送达桐乡、海宁的光伏组件工厂。空箱则逆向回收,经嘉兴港中转运回北海,形成高效环保的物流闭环。

初步测算,该模式可为相关光伏企业节省综合物流成本约20%。海河联运优势下的多式联运网络,已成为助力嘉兴制造业企业参与全球竞争的“隐形翅膀”。

近年来,嘉兴港区持续助力长三角海河联运枢纽港建设,积极整合提升“港口码头—物流园区—航运航道”能级,全力推进配套设施建设升级,通过多式联运深度重构区域物流版图,持续为腹地经济发展注入动能。

平台建设赋能枢纽升级

总投资超10亿元的六里桥海河联运物流园,是省“千项万亿”工程,嘉兴港区放大海河联运优势的核心平台、有效载体。

项目距离杭州湾出海口仅4公里,是乍嘉苏黄金水道的重要节点,整个浙江高等级航道的桥头堡、贯通海河联运

的“心脏枢纽”,设计年吞吐量350万吨(其中集装箱吞吐量10万标箱),建有8个泊位、陆域堆场、仓库、厂房、搅拌站以及辅助生产建筑等配套工程,凸显多式联运、强链保障、降本增效三大优势。

该项目(一期)投运以来,依托嘉兴港和乍嘉苏航道海河联运优势,积极构建海陆联动多式联运体系。

事实上,这样的创新物流体系已转化为企业账本上实实在在的利润。除了新福兴集团的光伏玻璃组件外,物流园与浙江海港集团合作的“海外锂矿石抵港直掏”业务,让来自南非的矿石在六里桥掏箱后,空箱即时周转,矿石经内河运往江西,为新能源企业降本近30%。

“园区功能不单单是处理货物,更是通过提供仓储、分拨、加工等一站式服务,与区域产业链深度绑定。”嘉兴港区

港集团副总经理夏帅介绍,园区联动嘉兴电厂、新凤鸣等区域重点企业,形成了与周边重点产业深度绑定的发展格局,将地理枢纽升级为价值枢纽。

2025年,六里桥海河联运物流园完成货物吞吐量170万吨,其中集装箱完成5.1万标箱;通过“陆改水”模式为企业降本近2000万元,减碳近万吨。

据了解,物流园二期预计2026年上半年完工,届时整个园区产业将形成协同效应,进一步完善现代化集疏运体系,预计年降本超5000万元、减碳近2万吨。与此同时,物流园将进一步促进区域物流一体化,带动相关产业集聚,提升港区产业能级,为浙北地区海陆联动发展及港区经济社会高质量发展提供强劲支撑。

聚力放大海河联运优势

作为浙江唯一出海口和长三角海河联运枢纽港,近年来,嘉兴港海河联运辐射范围不断扩大,已形成覆盖浙江北部、浙江西部及江西、江苏、安徽、河南等省份的运输网络,为多区域提供高效的海河联运服务。2025年,嘉兴港全年完成海河联运集装箱吞吐量137.16万标箱,同比增长21.82%,运输量稳居浙江省首位。

航运网络是竞争力的直接体现。截至目前,嘉兴港已开通远洋航线3条、近洋航线12条、外贸内支线2条、内贸航线15条、内河海河联运航线44条。其中,

44条内河海河联运航线辐射浙北、浙中西、苏南、皖中等区域,26条重点航线实现班轮化运作,网络通达性和稳定性不断提升,显著强化了嘉兴作为长三角海河联运枢纽的区域辐射力。

聚力放大海河联运新优势,需要系统谋划和持续投入。2025年,嘉兴港区深入贯彻省委、省政府关于“航运浙江”建设的决策部署,谋划构建“1+1+X”现代航运服务产业体系,成功申报嘉兴海河联运航运服务集聚点建设省级试点,出台了《嘉兴海河联运航运服务集聚点建设方案》,统筹推进“项目+平台+基地”等重点载体建设。

围绕优化港口区域空间布局和多式联运网络,嘉兴港区编制规划、调整方案,整合提升“港口码头—物流园区—航运航道”能级,全力推进配套设施和装备设施建设升级。截至目前,已建成野猫墩物流园、六里桥海河联运物流园、中润冷链物流园等6个重大项目。同时,港区着力推动交通智慧物流数智化发展,打造氢能产业应用管理平台和海河联运在线平台,为企业提供全方位的服务。

嘉兴港区相关负责人表示,港区多式联运产业发展对于区域经济增长、贸易流通具有关键意义。港区将围绕港口能级提升、功能布局优化,持续整合资源,强化与在港省属国企的协同联动,建立合作机制,以谋划一批重大项目为载体,共同提升嘉兴港整体竞争力,助推嘉兴建设“公铁水空”多式联运枢纽城市。

甬金高速改扩建绍兴段首次交通导改完成



交通导改现场。杨童舒/供图

导报讯 1月25日,浙江交通集团甬金高速改扩建绍兴段迎来关键节点——随着车辆有序驶入新建的念宅保通便道,该项目首次交通导改顺利完成。这条全长约1.4公里的临时通道,将承担起保障东西向货运主干道畅通的重任,也为念宅大桥主体施工奠定了坚实基础。

甬金高速是连接宁波舟山港与义乌国际港的“黄金物流通道”。随着区域经济持续发展,该路段日均车流量已达4万辆次,其中货车占比超过55%。为缓解通行压力、提升服务水平,改扩建工程全面推进。如何在施工期间确保交通不中断、少影响,成为项目推进中的首要难题。

对此,项目指挥部坚持“少封道、不封道”原则,打破传统断流施工模式,经过多次实地勘测与方案优化,最终确定分四次实施交通转换。本次导改特意选择车流量最低的时段进行,主动避开金华方向6时至11时、宁波方向16时至18时的高峰,最大限度降低施工对道路通行的影响。

此次导改也是“八方五保”工作机制的实战检验。项目指挥部联合高速交警、交通执法、运营管理及各参建单位,协同开展交通引导、分流与现场管控,实现了施工推进与道路畅通的有效平衡。

据了解,甬金高速改扩建绍兴段全长超73公里,采用双向8车道标准建设,设计时速100公里。项目建成后,将大幅提升道路通行能力和服务水平,进一步强化区域经济社会发展的交通支撑。本次导改的成功实施,不仅为2026年项目主线护栏拆除拼宽及后续交通组织积累了经验,也标志着项目“分段落推进、建成一段投用一段”的施工模式步入正轨。

□记者 李晓玉 通讯员 杨童舒

瑞苍高速公路车辆通行费听证会召开 一类客车全程计费约34元

导报讯 瑞苍高速通车在即,通行费该如何收取?一类客车全程计费约34元,折算后约合每公里0.647元。1月26日,温州市发改委联合市交通运输局在平阳县人民政府召开了瑞苍高速公路项目车辆通行费标准听证会,参会人员就现场公布的收费方案广泛讨论,确保收费决策的科学性和透明度。

瑞苍高速公路全长约52.57公里,起于瑞安市高楼镇,终于苍南县钱库镇,设高楼、萧江、钱库3处枢纽互通及8处收费站,设计时速100-120公里,双向四车道标准,项目总投资159.53亿元。根据公告,该项目拟定的车辆通行费收费标准,将严格遵循《浙江省收费公路车辆通行费收费政策》执行,未制定独立费率。

公告披露的成本调查报告指出,经审核,该项目25年运营期车辆通行费预测总成本为225.88亿元,单位成本为1.32元/车·公里。而按拟定标准测算,同期预计总收入为93.90亿元,预计亏损约131.98亿元。定价遵循“补偿部分成本”和“适度收费”原则,旨在平衡公众出行负担与项目可持续发展。

具体收费方案显示,车辆通行费由基本费率与桥隧叠加费用构成。客车费用包括车次费、车公里费率乘以里程,以及隧道(桥梁)叠加费;货车及专项作业车则为车公里费率乘以里程再加叠加费。国际标准集装箱运输车辆享受基本费率65%的优惠。

对于隧道及特殊结构桥梁,将依据规定单独叠加收费。例如,大隔山隧道叠加收费2元/车次。同时,麻步1号高架桥至钱库西互通段存在长达19.44公里的连续高架桥,将根据区间长度分段收取1元至2元不等的叠加费用。以最常见的一类客车从高楼枢纽行驶至钱库枢纽为例,行驶里程约52.57公里,总费用约为34元,折算后约合每公里0.647元。

听证会上,消费者代表、经营者代表、专家学者、人大代表、政协委员及政府部门、社会组织等各方听证人员畅所欲言、各抒己见,提出了诚恳的意见建议。如有代表建议对通行比例较高的人群实行ETC打折活动,让利于民。温州市发改委将在认真汇总听证会参加人员意见的基础上,对定价方案做进一步修改和完善。 □张晨

新闻图景



1月26日,铁路义乌站杭长高铁正式恢复办理客运业务。历经3年车站改造,铁路义乌站再次迎来沪昆铁路普速列车场、杭长高铁列车场、杭温高铁列车场“三场同开”。杭长高铁恢复运营后,每日开行列车达83列,将有效串联起杭州、南昌、长沙,并延伸至云贵川渝等多个方向。图为旅客在杭长高铁站台上候车。 □王建国 钱关键 杜羽丰/摄影报道