

小灾快赔、大灾预赔,1.6亿元“兜”住生命线

湖北14.2万公里农村公路 纳入灾毁保险

湖北日报全媒体记者 戴辉
通讯员 潘庆芳 赵超 周启星

“改造以后桥梁变扎实,进入汛期也不怕了。”4月23日,站在崭新的厚丰溪产业桥上,长阳土家族自治县龙舟坪镇党委书记谭俊一脸高兴。一年多以前,这里因强降雨,1.1公里路基和过水路面被冲毁,道路中断,群众出行受阻,好在有交通部门牵头的灾毁保险,3天内预赔抢修资金50.5万元。

4月16日至17日,交通运输部公路局在宜昌开展“农村公路灾毁保险”交通强国专项试点任务验收,湖北省级统筹指导、市县自主实施的推行机制,探索小灾快赔、大灾预赔的经验被推广到全国。

两年间,一张覆盖湖北14.2万公里农村公路的风险保障网,已在荆楚大地渐次织就——52个县市区人保、累计赔付超1.6亿元、群众满意度逾95%。

200万元预赔款3天到账

“以前路被冲了,光等资金审批就能熬个小半年。”翻看手机里的灾毁旧照,秭归县农村公路事业发展中心主任宋辉仍有感慨,而现在3天钱就到账了。相关部门按照“应赔尽赔、能赔快赔、合理理赔”原则,将流程环节压缩至最短。

去年7月,连续强降雨导致秭归多条山区公路遭遇塌方与路基损毁。灾情上报的余音未落,人保财险宜昌分公司的查勘车已冲进雨幕。联合查勘组踩着泥水,现场定损、当场签字。仅仅3个工作日,200万元预赔款便拨付到位。

以“快赔、减负、落地”为核心,有效提升农村公路防灾能力。速度背后,是湖北探索出的“三个24小时”硬约束:24小时内受理、24小时内现场查勘、24小时内启动赔付流程。对于5万元以下的小额灾损,甚至允许先修后补,乡镇干部只需拍照上传,就能先行抢修。

“过去是‘慢慢修’,现在是‘抢着修’。”宜昌市公路建设养护中心负责人概括这场效率革命。在远安县花林寺镇,去年6月山洪冲毁了安石线、花横线等多处路面,乡镇刚上报灾情,保险查勘员就带着无人机赶到了现场。“70万元的预赔款当天就到账了,我们连夜就协调机械进场施工。”远安农村公路建设养护中心高远熊回忆,道路抢通时间比以往缩短了一大半,山里的香菇、大米外运丝毫不受影响。

【延伸阅读】

放眼全省,“暴雨刚停,钱已到账”已成为新常态。省交通运输厅统一出台现场查勘、定损理赔工作指南,全面推行“小灾快赔、大灾预赔”机制。数据显示,2024年首批31个试点县投入保费9700万元,年度赔付约1.1亿元,赔付率高达113%。2025年试点扩至52个县市区后,仅前两个月赔付



农村公路抵御灾害能力加强。(湖北日报通讯员 陈丹平 摄)

金额就已突破2000万元。更便利的是,省交通运输厅建成的农村公路灾毁保险数据管理平台已嵌入智慧监管系统,试点县通过平台报损千余处,实现了案件报损、查勘、定损、核验全流程线上闭环。

泥巴墙变成混凝土挡土墙

走进宜昌市高坝洲镇宋山冲村,袁万线上一段崭新的砌石挡墙格外引人注目。村干部陈海拍拍坚固的墙身:“去年汛期这里还是一片狼藉,按老法子就是填点土、垒点石头,如今可不一样了。”

变化的秘密,就藏在湖北创新的提升性修复机制里。“过去保险只赔基础修复费用,哪里坏了补哪里,结果是年年修、年年毁,陷入了‘缝三年补三年’的怪圈。”宜昌市农村公路服务中心主任张勇介绍,2025年新保单将提升性修复的单次限额从5万元大幅提升至20万元,累计限额提升至50万元。

在灾毁保险加持下,如今的修路理念变了,不再是简单复原,而是要求固本强基,从根源上解决问题。

在宜昌市夷陵区,设计介入定损模式让路面修复更加科学与精准。去年6月,小溪塔街道县道小柳线发生塌方,122立方米挡墙垮塌。灾毁发生后24小时内,保险公司便联合具备公路设计资质的第三方单位赶到现场,3天内出具了一体化设计

方案——将原浆砌片石挡墙升级为抗灾能力更强的混凝土片石挡墙。“保险公司按设计建安费的80%进行赔付,资金2天到账,一周便完工。”夷陵区公路建设养护中心副主任高小成说,该模式推动单个灾毁项目平均赔付率从55%跃升至90%,而损毁发生率较基础修复路段骤降70%,累计减少重复修复投入80余万元。

【延伸阅读】

省交通运输厅已将“提升性修复”理念纳入全省工作指南,配套出台《估值核算标准》,建立分技术等级、分地形地质的农村公路估值模型,为科学投保、精准定损提供了依据。省公路事业发展中心负责人表示:“我们要把每一分保费都花在刀刃上,确保修一段、固一段,管长远、见实效。”

更令人称道的是,远安县率先将保险功能向“灾前预防”延伸。他们探索“保险+预防”模式,将部分保费转化为防灾资金,联合交通、应急、气象部门,对全县200余处高风险路段进行拉网式排查,提前疏通边沟、加固边坡。在去年的暴雨考验中,重点防护路段灾毁发生率降低了四成,阻断时长缩短了六成。

从“要我管”到“抢着管”

在宜昌市高坝洲镇农路办,负责人姚蓉的手机响个不停,全是各村主动上报小

塌方、小冲刷的图片与信息。“以前每条路都设有绝对免赔额,村里的小灾小损报了也赔不了几个钱,大伙儿干脆自己凑钱悄悄修,能瞒就瞒。现在可不一样了。”她说。

变化的玄机,在于免赔额设计的一次巧妙调整。宜都过去“每条路单设免赔额”改为“以村为单位统筹计算免赔额”,这样一来,各村可以把多条路的小灾小损合并立案报案。“就改了这么一条规则,村组管养的积极性一下子就被点燃了。”姚蓉笑着说,去年7月新合同落地后,全市灾毁报案量同比上升了八成,但所有小灾小损都得到了及时处置,反而避免了小病拖成大病。

五峰土族自治县则在理赔精准度上下足了绣花功夫。针对理赔审核中易出现的争议,独创了资料、合同、现场三重核查机制:先依据影像资料核实灾情真伪,再对照保险合同逐条协商修复方案,最后组织理赔专员现场复核确认。

【延伸阅读】

省交通运输厅构建起“三统一、三自主、三保障”的协同推进机制。统一估值核算标准、投保费率指标、理赔工作规范,为全省试点划定基准线;同时赋予各县充分的自主权,可以自主遴选承保机构、自主优化合同条款、自主开展特色创新。省财政每年安排4000万元补助资金并纳入预算,各试点县足额配套投保资金,两年来全省累计落实投保资金达2.27亿元。

团风打通蔬菜进城“最后一公里”

湖北日报讯(记者戴辉、通讯员潘庆芳、樊瑞、王芸睿)4月23日,团风县马曹庙镇朝阳山村大棚蔬菜产业园一派丰收景象。61岁的带班组长湛荷花,正带着村民们抢抓时节采摘辣椒,一箱箱青翠鲜亮的辣椒整齐码放,大货车直接停靠在大棚门口,一站式装卸转运高效有序。

此前,这条通往产业基地的道路狭窄,小货车勉强通行,大货车无法驶入。每到果蔬丰收季,采摘下来的辣椒只能靠小货车短途倒运,既增加了物流成本,又损耗了农产品新鲜度。

近年来,团风县紧盯农村产业发展需求,全力推进新一轮农村公路提档升级行动,针对性拓宽改造产业配套道路,切实解决农产品运输堵点难点。在政策推动下,朝阳山村这条产业路迎来蜕变,路面拓宽至8米。如今,大货车从黄咸高速马曹庙收费站驶出,可直达田间大棚,满载新鲜辣椒的车辆,不到20分钟就能驶入高速,直达武汉市场,进而辐射全国,实现了田间与市场的高效对接。

“村里现有蔬菜种植面积1100多亩,建有142个蔬菜大棚,30多个草棚,年蔬菜产值超2000万元,每逢采摘旺季,可带动就近务工近300人。”该村党支部书记姚红刚算起产业增收账,满是欣喜。

团风县交通运输局局长刘丹表示,以牛车河环库路“全国十大最美自驾游”为标杆,全县“四好农村路”建设持续发力,既打通了群众便捷出行的民生路,又搭建起外地游客前来游玩的旅游路。

浠水农村公路 变成多彩赛道

湖北日报讯(记者戴辉、通讯员潘庆芳、毛志雄、陈磊)4月19日,浠水县白莲河,发令枪响,碧波翻涌,车轮飞驰,冲线呐喊……2026“铁人中国”首站浠水收官,520名“铁人”共赴山水之约,选手和游客直呼多彩赛道太赞。

为迎接国家级比赛,浠水县农村公路事业发展中心开展赛道沿线环境整治专项行动。赛事主会场所在的绿杨乡白莲河库区,自行车赛道沿线的路面标线清晰醒目,路肩整修一新,两侧绿化错落有致。“骑行40公里的多彩旅游路赛道非常有挑战性,尤其是骑行段陡坡弯急,但风景也是我见过最美的。明年还要来!”精英组男子冠军袁越说。

浠水县农村公路事业发展中心对麻余、冷三、黄三、丁士、范查、鹤梓等6条运动员、旅客通行及赛事赛道进行集中整治,新建主会场通道300余米。修复路面病害1000余平方米,修复更换沿线安防标志标识30余处,完成新划赛道标线及彩色LOGO1000余平方米。

赛场外激情燃烧,赛场内同样精彩。“四好农村路”直达的三角山风景区游客络绎不绝,梓水山庄民宿一房难求。赛道旁,村民摆起摊位,软软粑、绿杨桥封缸酒、禾雀花蜜等特产热销。多彩赛道,正是浠水“四好农村路”建设成果的生动缩影。近5年来,该县累计新建改建农村公路1200余公里,规划建设48.7公里多彩旅游路,将三角山、梓水星空、禾雀花谷等景点“一线串珠”。



浠水农村公路变成多彩赛道。(受访单位供图)

孝昌小观线 成为春日风景线

湖北日报讯(记者戴辉、通讯员潘庆芳)“路修得很漂亮,两边花也开了,感觉特别舒服、特别惬意。”游客董丽说。4月25日,集生态、红色文化与乡村旅游于一体的孝昌县“美丽公路”的小(河)观(音湖)线公路迎来最佳观赏时节,沿线繁花盛开、绿意盎然,吸引了众多游客前来踏青打卡,成为春日里一道亮丽的风景线。

双向八车道的京港澳高速公路畅快直达县城,一条条平安畅通的“四好农村路”上车来车往,路旁花红柳绿。地处周巷镇茶旅融合示范片区核心的五龙湖骑行露营地,提供露天沙滩、水上游船以及围炉煮茶等服务,让游客流连忘返。

“五龙湖骑行露营地投入使用后,不仅有茶叶种植及加工、水上娱乐项目,还打造出全市首家乡村酒吧。每到周末,有很多游客前来游玩。”湖北孟宗文旅开发有限公司董事长沈腾说。

依托小观线带来的客流,观音湖金盆湖村的农家乐、土特产店生意红火,不少村民在家门口实现了增收。“茶叶、桃子、玉皇李等土特产都不愁卖了,农家乐的生意也很好,给村民增加了不少收入。”观音湖区金盆湖村党总支书记戴建伟介绍。

孝昌县委政协副主席、交通运输局局长高延舟说,小观线这条“美丽廊道”有效带动了沿线乡村旅游升温与特色产业增值,将当地的生态优势与红色资源持续转化为发展优势,把美丽风景变成“美丽经济”。

不沿江、不沿边,荆门何以通江达海“链”全球

湖北日报全媒体记者 戴辉
通讯员 潘庆芳 周蓉

4月22日,荆门站货场,一列满载“荆门造”整车的铁路车厢整装待发。荆门国际内陆港,格林美、盈德气体的主要原材料,正快速转运至企业生产线。

不靠江、不靠边的荆门,如何走向“通江达海”的更远方?答案是发展多式联运的高效物流体系,加速打造中部地区交通物流新枢纽。

打通堵点,“荆门造”通江达海

“我们反映的几个出口物流问题,没想到你们这么快就解决了。”长城汽车荆门分公司厂长孙志刚笑着对荆门市物流发展局局长魏丹说。

走进偌大的生产车间,各条组线繁忙有序。作为荆门首个产值冲刺400亿元的制造企业,长城汽车荆门基地生产势头强劲。其商品车通过荆门站铁路发运国内外,同时大量出口订单需经武汉阳逻港水路出海。然而,今年年初,企业出口物流遭遇箱源与舱位双重瓶颈——集装箱严重短缺、空箱质量不佳、舱位无法满足出口需求,订单交付受到严峻挑战。

收到孙志刚反映的问题后,省交通运输厅、荆门市交通运输局积极协调各方,专门研究解决长城汽车集装箱水路出口的堵点问题。经过高效磋商,找到破解之道。

“目前已增加班次发运,还进行舱位补充,计划组建航运联盟,让我们的出口订单能按时交付。”孙志刚介绍,今年出口巴西的



汉江沙洋港中心港区一期综合码头。(受访单位供图)

汽车整车零部件将达2万台套,还有整车出口哈萨克斯坦、巴基斯坦、南非等国。

荆门制造业龙头企业多,降低物流成本迫在眉睫。“提升运输、仓储、配送等环节的效率,将部分公路运输的货物转为铁路或水路运输,利用铁路、水运的低成本、大运力优势,降低整体物流费用。”荆门市交通运输局局长郑伦智说。

荆门国际内陆港,是当地打造现代物流体系的“棋眼”。2023年,该港入选湖北省第一批多式联运示范工程。依托浩吉铁路、焦柳铁路与汉江黄金水道的交汇优势,这里实现了铁路、水路、公路的高效无缝对接。

硬联通离不开软实力。4月底,荆门供应链物流公共信息平台上线运行,让货物在

“铁水公”之间转换更顺畅、更智能。随着枢纽功能不断完善,预计2026年荆门国际内陆港全年运量将突破100万吨。

近年来,荆门物流降本增效成果显著:全市4A级物流企业达29家,居全省前列,社会物流总费用占GDP的比率从2019年的17.04%下降至2024年的12.03%,降幅近5个百分点。

精细服务,护航格林美全球供应链

跟随格林美荆门园区总经理张坤走进园区,资源再生的新风扑面而来,他指着脚下的地磅称:“这些都是回收再利用的产品。”

对格林美来说,资源再生就是“城市矿

山”的开拓者。该公司每年需从印尼进口约100万吨镍中间品。以往,货物需经省外港口中转再陆运回荆,成本高、效率低。

在省交通运输厅、荆门市交通运输局的不努力下,印尼拉博塔港——武汉阳逻港直航航线已稳定运行一年多。张坤介绍,该航线已运来23万吨氢氧化镍,同时有36万立方米的装备运往印尼,和以前运输方式相比,每趟缩短行程10天,降低两成运输成本。

不仅如此,荆门市交通运输局还支持格林美在沙洋港开展九类危险品(镍湿法冶炼中间品)“车船直取”作业。这种不落车、不过驳的新模式,进一步提升港口物流效率,让格林美的循环经济链条转得更快、更稳。

物流是实体经济的“筋络”,荆门市主动上门为龙头企业破解物流难题,成为企业发展的“最佳合伙人”。

盈德气体是荆门化工园区的“气体核心岛”,为园区企业提供氧气、氮气等关键工业气体,其稳定运行直接关系到整个园区的生产。该企业80%的生产用煤来自千里之外的陕西榆林,这个“工业粮食”能否稳定、低成本供应至关重要。

荆门市交通运输局通过整合铁路与内陆港资源,为盈德气体量身打造了“陕西榆林—荆门国际内陆港—武汉阳逻港—荆门”荆门至宁波舟山港、广州南沙港、黄埔港、深圳盐田港等多式联运线路,深度融入国内国际双循环。