

全球首艘万吨级近海新能源船开航

单船年可减碳近万吨

长江日报讯(记者陈晓彤 胡孙华 通讯员徐丹)12月29日,由武汉理工大学绿色智能江海直达船舶与邮轮游艇研究中心研发设计、深圳魏桥新能源船舶有限公司持有的全球首艘万吨级近海新能源散货船“魏桥绿动1”轮,在山东滨州无棣创业码头首航,标志着我国近海新能源船舶研发及应用实现里程碑式突破。

据悉,这艘长109.8米、宽26.8米,最大载货量8907吨的“庞然大物”,随身背着8个标准集装箱式电源,每个可容纳2000千瓦时的电,纯电驱动能航行150海里。

武汉理工大学绿色智能江海直达船舶与邮轮游艇研究中心主任裴志勇介绍,这款新能源散货船秉承节能、环保、经济、高效等“4E”船舶设计理念,采用宽扁肥大江海直达船型,宜江宜海,主要用于烟台至滨州航线的铝矾土运输,填补了我国近海电动货船研发及产业化应用的空白。

船内应用了不少“黑科技”,例如采用“锂电池+燃油”双擎驱动模式,能在城市控制圈及环保管控区内自动切换电驱动模式,实现零碳运行,单船年可减碳近万吨。搭载AUT-0辅助驾驶系统,可实现“无人值守、全时监控、辅助决策”,并通过5G+卫星通信与岸基控制中心联动。此外,该船采用交直流组网方式,可互补供电,保障电力稳定供给,配备箱式电源弃箱装置,极端情况下可远程抛离电源箱,筑牢船舶安全防线。

裴志勇告诉长江日报记者,“魏桥绿动1”轮由理工大结合渤海湾的特点以及企业需求“定制”而成,单船年减碳量近万吨,目前已带动26艘同型船建造。通过技术改造,未来也可作为长江新能源货船使用。

据了解,武汉理工大学在绿色新能源船舶领域的研究始于2002年,经过多年积累,已成为国内该领域的佼佼者,在新能源船舶研发方面已拥有实用新型专利和发明专利近300项,绿色新能源船舶设计技术已广泛投入商用。



“魏桥绿动1”轮

纯电驱动能航行

150海里

最大载货量

8907吨

长109.8米

宽26.8米

宜江宜海

全球首艘万吨级近海新能源散货船“魏桥绿动1”轮。

低碳

定位

采用“锂电池+燃油”双擎驱动

随身背着8个标准集装箱式电源

单船年减碳量近万吨

搭载AUT-0辅助驾驶系统

可实现“无人值守、全时监控、辅助决策”

通过5G+卫星通信与岸基控制中心联动

制图:陈昌

数万次实验攻克电路板关键技术

博士生从优势产业中找到创业方向

长江日报讯(记者刘克取 通讯员楚仁轩)12月29日下午,“才聚荆楚·创业湖北”2025湖北省大学生创业大赛总决赛现场,随着最后得分揭晓,武汉理工大学材料科学与工程学院博士研究生张嘉翊凭借其自主研发的高性能覆铜板,从10个优秀创业项目中脱颖而出,一举夺得“创业冠军”,并获得50万元创业扶持资金。

“无论是预警雷达等‘大国重器’,还是AI超算芯片,都离不开高频高速覆铜板这一关键材料的支撑。信号传输质量好不好,它至关重要。”张嘉翊介绍,这些厚度仅1毫米的覆铜板,是电子信息设备的基础材料,可以称之为电子设备的“神经网络”。随着人工智能时代的到来,5G通

信产品正向小型化、大容量、高可靠方向加速迭代,市场对覆铜板在更高频率和速率下的信号传输性能与环境可靠性提出了新要求。

选择这条技术门槛高的赛道,张嘉翊有着清晰的产业思考。他深入研究湖北“51020”先进制造业产业集群布局,发现武汉聚集了大量电子信息科技企业,而100多公里外的黄石正是全国第三大印制电路板产业基地,形成了上下游紧密联动的产业生态。

“创业地点的选择,本质上是对产业链的把握。”张嘉翊表示,这种区域产业协同优势让他坚定地将创业根基扎在了武汉。

长江日报记者看到,由张嘉翊团队自主研发的高频高速覆铜板表面呈均匀的铜金属色泽,质地紧密,其厚度和一张身份证卡片相仿,产品信号稳定性较10年前市场上的产品提高了60%。

张嘉翊团队经历了数万次实验,终于攻克了陶瓷填料配比等关键核心难题,还将损耗降至万分之七,成本控制在美日同类产品的三分之一,性能达到国际先进水平。目前,公司已申请11项相关实用新型专利和5项软件著作权,并与多家单位达成合作意向。

本届大赛邀请业内资深创业导师、知名投资人等组成专业评审团,场外还有12家投资机构及多家金融服务与孵化

平台设展,构建起全方位的创业支持生态。盘石集团创始人田宁在点评时连用三个“很棒”给予高度评价——技术水平领先、产业应用明确、性价比极高。他建议张嘉翊在迅速扩大产能的同时,深化与高校的合作,巩固技术研发壁垒。

据悉,湖北省自2012年起连续14年实施大学生创业扶持项目,累计投入财政资金超4亿元,撬动社会资本40多亿元,扶持项目超1万个,带动就业5万余人。

捧起冠军奖杯时,张嘉翊说:“这是一种压力,也是一种动力。”他的目标清晰而坚定:攻克代表行业最前沿的M9型覆铜板技术。“这一领域,全球都尚在探索阶段。我们要做的,绝非跟随,而是引领。”

全市首个高校食品安全联盟启动运行

首轮互检聚焦食堂管理

近日,武汉市洪山区青菱辖区内四所高校联合开展首次食堂食品安全互检互评活动,标志着武汉市首个区域高校食品安全联盟进入实质运行阶段。

该联盟由武汉工商学院、湖北中医药大学(黄家湖校区)、武汉科技大学(黄家湖校区)、武汉交通职业学院共同组建,旨在通过校际的监督交流,进一步提升校园食品安全管理水平。

在武汉交通职业学院南苑轩食堂现场,食品安全量化等级公示为最高的A级标识格外醒目。后厨内,每个食品制作档口均张贴着“整理到位、责任到位、培训到位、执行到位”的“4D”责任卡,对卫生区域划分、清洁时间、卫生标准、物品存放及工作承诺等内容作出明确规定,权责一目了然。此外,食堂还设有快检室,严格执行食品留样制度,实现从采购到加工的全流程管控。

本次互检围绕主体责任落实、场所环境卫生、病媒

生物防治、餐饮具管理、食品原材料管理、从业人员管理等七大关键项目展开,各校代表通过实地查看与交流,相互借鉴经验、排查隐患。

参与高校表示,南苑轩食堂的规范化管理为大家提供了可借鉴的范本,高校互检的举措也有助于共同提升食品安全保障能力。

“这样的互检互评让家长和学生更加放心。”洪山区人大代表、黄家湖社区书记马丽君作为消费者代表说。

“此次互检互评实现了‘人防+技防’的有效结合,既搭建了高校间信息共享、经验交流的平台,也进一步压实了校园食品安全主体责任。”洪山区市场监管局相关负责人说。

据悉,联盟当日已完成对四所高校食堂的检查,后续将形成专项报告,督促各校整改提升,持续筑牢校园食品安全防线。

(文:刘阳)

携手共建,守护“舌尖上的安全”

近日,武汉市洪山区四所高校率先

组建食品安全联盟,并开展食堂互检互评。这一创新实践,标志着校园食品安全治理正悄然经历一场深刻转变:从以往主要依赖政府部门的“单向监管”,稳步迈向“高校自治、校际协同、社会参与、政府指导”的多元共治新格局。这一转变,为筑牢校园“舌尖上的防线”提供了更具韧性、活力的系统性解决方案。

高校食品安全联盟的建立,首要价值在于推动主体责任落实落细。过去,高校多是食品安全监管的被动接受者,而联盟让武汉工商学院、湖北中医药大学等四所高校,从“监管对象”转变为主动的“治理主体”,校际互检互评绝非走过场,各校代表实地查隐患、面对面交流经验,以“看别人、照自己”的直观方式,倒逼各校真正树牢食品安全第一责任人意识,让食安治理的内生动力充分迸发。

引入社会力量参与,让社会监督具象化,是此次创新的一大亮点。人大代表、社区书记等以消费者代表身份参与互检,让原本抽象的“社会监督”,变成看得见、摸得着的现场观察。这不仅让校园食安治理过程更透明,更拉近了治

武黄高速升级后即将通车

40分钟直达黄石



武黄高速改扩建后的桥梁。

通讯员王可 摄

长江日报讯(记者汪文汉 通讯员方津晶 王可 王子明)12月28日,沪渝高速公路武汉至黄石段(以下简称武黄高速)改扩建工程顺利通过竣工验收,被誉为“楚天第一路”的武黄高速即将以崭新姿态投入使用。这条串联武汉、鄂州、黄石的交通大动脉,历经594天的智慧化改造与生态化提升,正式完成扩容升级,即将以双向八车道的崭新面貌全面通车,计划明年初通车运营,届时武汉开车至鄂州、黄石将分别实现30分钟、40分钟直达。

武黄高速公路是湖北省建设的第一条高速公路,自1991年通车以来,长期承担武汉至黄石及周边地区的客货运输任务,随着沿线经济快速发展,日均车流量从设计的2.5万辆激增至10万余辆,超过设计通行能力的数倍,拥堵问题日益突出,亟须扩容以满足交通需求。

2023年12月,由湖北交投投资建设的武黄改扩建项目正式启动。本次改扩建全长37.4公里,将原有双向四车道拓宽为双向八车道,设计时速120公里。

武汉昆仑物流公司货车司机张兵告诉长江日报记者:“在武黄高速改扩建工程前,武汉去黄石经常要开车一个半小时左右。扩建后,去黄石时间节约了40%。”

据介绍,这条公路改扩建后,项目全线桥梁比例从1.8%大幅跃升至11.6%,提升了近10倍。桥下空间增加15万多平方米,部分路段“抬升”以提高净空。此外,100多处过人过水涵洞面积扩大,便利两侧居民横向联系。

武天高速预计下月通车

1小时直达天门



武天高速天门西段交工验收。

长江日报记者苗剑 摄

长江日报讯(记者汪文汉 通讯员张甜 王铭楷 马起绘)12月29日,随着汉江大桥沥青上面层最后一车沥青混凝土摊铺,武天高速武汉至汉川段项目路面工程圆满完成,标志着项目向建成通车的目标迈出至关重要的一步。

武天高速是国家高速公路网武汉至重庆高速公路(G4223,称武渝高速)的重要组成部分,也是湖北省“九纵五横四环”高速公路网的重点工程。武汉至重庆高速公路是连接湖北省武汉市与重庆市的国家高速公路,全长约867公里。这条公路起于武汉市,途经天门、荆门、宜昌、秭归、巴东、万州、忠县等地,止于重庆市。作为国家综合立体交通网主骨架中“长三角—成渝”主轴的重要构成,将在现有沪蓉高速、沪渝高速之间新增一条东西向快速通道,有效分流区域交通量和长途过境车辆,显著缓解现有路网压力。

武天高速起于武汉四环线,分为武汉至汉川段、天门东段、天门西段,全长91.28公里。双向六车道,设计时速120公里。武天高速作为湖北省内目前唯一全程双向六车道的高速公路,建成后将显著优化区域交通网络,结束天门无高速直达城市的历史。天门东段已于今年1月21日正式通车。目前,武汉至汉川段正加快推进收尾工程。

据介绍,以前从武汉到天门,需经武汉绕城高速转汉宜高速或武荆高速,再通过互通前往天门。

武天高速项目通车后,将高效串联武汉、汉川、天门等城市,武汉至天门的车程将从2小时缩短至1小时,大幅提升区域通行效率,为武汉都市圈同城化发展注入强劲动力。

据悉,武天高速预计2026年1月通车。

本次互检围绕主体责任落实、场所环境卫生、病媒

(文:文岚)