



市区融媒联动看省两会

我从武汉跑全球

太平洋上“武汉造”货轮的大副吴志敏紧握舵轮,连接家乡与全球;中欧班列机车司机林强驾驶钢铁巨龙,让“武汉造”驶向亚欧大地;航空物流公司总经理官海旺致力于让武汉成为全球生鲜集散地……长江日报联合区级融媒体中心,带着大家走进他们的世界,感受武汉开放发展的蓬勃力量。

“华航汉亚2”轮大副: 武汉海上航线连接世界

1月21日凌晨4时,正在太平洋上行驶的“华航汉亚2”轮驾驶室里,大副吴志敏紧握舵轮,透过被海水不断冲刷的玻璃窗,凝视着远方。一场由强高压引发的极端天气正考验着这艘从武汉出发的货轮。

“我从武汉跑全球。”每当有人问起吴志敏的工作,他总是这样简单回应。

2020年5月13日,吴志敏第一次走上远洋货轮。5年多的航程记录着他与武汉航线的共同成长。当华航汉亚直航航线开通,当“武汉造”通过这条航线驶向世界,吴志敏知道,自己手中的舵轮连接的不仅是货船与港口,更是家乡与全球的脉搏。

有一次在海上航行,面对持续大风和低温,船长乐超云和吴志敏迅速成立“抗风御寒护航先锋队”,24小时不间断值守气象导航系统,精准捕捉、分析每一帧雷达图像、每一次风向变化。乐超云带领团队动态优化航线,如同在暴风雨中寻找一条隐形的安全通

道。航行中,船员们各司其职、紧密协同。

48小时后,“华航汉亚2”轮终于驶出风暴区域。船舶日志上记录着这次航行的成绩:“零事故、零延误、零损失。”

吴志敏走到甲板上,望着恢复平静的大海,心情愉悦。“每一次安全抵达,不仅是货物的交付,更是武汉与世界连接的又一次确认。”

“报告船长,预计12个小时抵达日本名古屋港。”1月27日上午9时,吴志敏回到驾驶室。乐超云边点头边说:“继续保持航向。我们安全航行的目的就是把武汉的产品带到全球。”

令吴志敏自豪的是,汉亚直航目前已开通武汉至日本、韩国、越南、印度尼西亚、俄罗斯远东地区的国际直航航线,成为长江中上游唯一常态化运营的日韩直航航线品牌。2025年,汉亚直航共运输货物7万标箱。

(长江日报记者汪文汉)



吴志敏在工作中。

中欧班列机车司机: 驾驶钢铁巨龙辐射亚欧

1月25日凌晨5时,吴家山中心站内,中欧班列“先行号”机车司机林强的手电筒光柱在纵横交错的车钩和风管之间缓缓移动。他俯身一寸寸地查验机车每个锁销的咬合情况,在检查表上慎重地打钩。这是他执岗以来的第293次发车前检查。

“X8015次列车,吴家山5道发车,司机明白!”作为武昌南机务段“先行号”包乘机车的司机长,林强的手每次搭上牵引手柄,总觉得手心里压着一股不同寻常的力量——不只是操纵这辆500米钢铁巨龙的力道,更藏着让“武汉造”驶向世界的使命。

“前方弯道,注意控速。”林强的目光在信号灯与仪表盘间迅速切换。中欧班列的正点率直接关系到国际贸易的效率和信誉,每一分钟误差都可能在国际供应链中引发“涟漪效应”。为此,林强和团队成员做了上千次试验,将操作要领“始发快速、途中稳速、停车准标(准确对标)”融入每一次操作过程。

车厢里,光谷的激光设备、湖北农产品的优质产

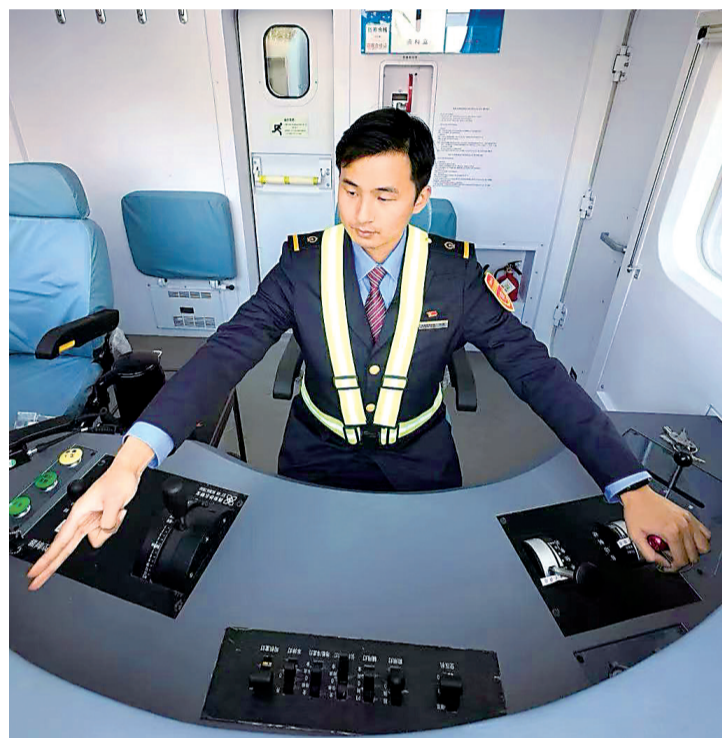
品、武汉车企的精密零部件被整齐地码放。一节节车厢都是一封封寄往世界的“信”,林强和他驾驶的列车则是最安全、最迅速的“邮差”。

“前方就是换班地点,准备交接。”林强抬眼望向远方,脑海里浮现出会议室墙上那张世界地图上从武汉延伸到欧洲腹地的红色线路。想到自己此刻驾驶的这趟班列正在这条钢铁动脉上开启又一次鲜活的奔赴之旅,他的干劲倍增。

“报告调度,X8015次列车运行正常,预计正点抵达下一站。”林强的声音沉稳有力。窗外,朝阳已经跃出地平线,金色的光芒洒在长长的铁轨上,一路向前铺展。

2025年,中欧班列(武汉)开行902列,运输货物96582标箱,同比分别增长19.31%和17.15%。目前,中欧班列(武汉)运输线路辐射亚欧40个国家、121个城市,成为我国中部地区联通亚欧的核心物流枢纽。

(长江日报记者汪文汉 通讯员蒋资跃)



林强驾驶中欧班列机车。

通讯员蒋资跃 摄

湖北机场集团海鲜公司总经理: 波士顿龙虾从武汉发往全国

“这个池子养波士顿龙虾,旁边那个池子放澳洲龙虾……”1月26日下午,武汉天河国际机场货运区一间仓库里,湖北机场集团航空物流有限公司海鲜公司总经理官海旺站在新建的蓄水池边仔细查看。今年春节前,这里将被改造成专业的海鲜暂养池,用于存放来自澳大利亚的澳洲龙虾、来自北美的波士顿龙虾以及来自俄罗斯的帝王蟹等国际海鲜,以保障节假日海鲜的储存和供应。

查看完海鲜暂养池的施工进展,官海旺随即走进温度为-18℃的冷库。一批刚刚抵达的新西兰黑金鲍正静置其中,等待清关后发往全国各地。他打开其中一盒,取出两个个头饱满的黑金鲍,仔细检查品质。“这些都是出水后立即用液氮冷冻的,解冻后可以爆炒、炖汤,还可以做刺身。”官海旺向长江日报记者介绍,公司还计划在武汉天河国际机场开设一家海鲜体验店。未来,旅客既能挑选武汉传统特产,又能选购精致的海鲜

礼盒。这不仅将丰富消费选择,还将提升武汉消费市场的国际化品位。

今年37岁的官海旺此前一直在上海从事国际生鲜贸易。2023年,看准鄂州花湖国际机场带来的发展机遇,他果断来到武汉。“过去,提到海鲜,大家首先想到上海、厦门。实际上,武汉的优势更明显。”官海旺的办公室里悬挂着美国、澳大利亚、加拿大等国家的地图,以及世界主要海产名录。这些资料时刻提醒他,要站在国际视野看待问题。

2025年以来,官海旺带领团队成员先后完成中部地区首票新西兰纽龙(岩龙虾)和澳大利亚塔斯马尼亚澳洲龙虾的进口业务。2026年,公司国际海鲜进口额有望突破5亿元,其中波士顿龙虾进口份额预计将占全国五成以上。依托天河机场—花湖机场双枢纽构建的“空中新丝路”,武汉正逐步实现其“打造内陆‘新沿海’”的目标。

(长江日报记者刘海锋 实习生管若彤)



官海旺在冷库里查看新西兰黑金鲍。

长江日报记者刘海锋 摄

今年湖北两会上,省人大代表、中车长江车辆有限公司修理业务部部长付兵表示,技术“半衰期”已缩短到2—3年,一线工人普遍面临“经验失灵、技能掉队”的职业状况。省政协委员、武昌职业学院校长郭海明反映,湖北精密制造产业升级正面临高技能人才“结构性短缺”问题。

创造条件 激励一线工人“充电”

付兵在一线工作了28年。他注意到,许多中小企业在员工深度培训上“不敢投入、不会投入”,导致一线工人技能更新渠道狭窄。

付兵说,公共实训基地向全社会敞开大门,为一线工人技能更新创造了条件。但是,如何让学习真正适配一线工人的现实节奏仍是亟待解决的问题。实际中,一线工人实行倒班制,休息时间零散且不固定,而多数继续教育课程需长时间集中面授甚至脱产学习,企业排班难调整,一线工人也因计件工资制而不敢轻易请假。为此,付兵建议推广“弹性学分制”,构建灵活多元的终身学习体系,允许一线工人在3—5年内自主选择线上线下混合、夜校等方式完成学业。

付兵还建议,建立让技能“持续增值”的长效激励机制。他说,应探索允许高技能人才凭技能业绩和继续教育成果贯通评审工程系列专业技术职称,并推动将技能等级、培训成效与城市积分落户、子女教育、住房保障等公共服务政策深度挂钩。“要让技能的每一次提升都能转化为劳动者看得见、摸得着的获得感、尊严感与社会认同,从而激活人才持续成长的内在动力。”

建公共实训基地 让职工掌握高级技术

郭海明说,湖北现有的实训基地主要面向职业院校学生,在高端公共实训平台建设方面仍有发展空间。

“支持在武汉市建设省级精密制造公共实训基地,既是对接国家制造强国战略、深化产教融合的必然要求,更是精准服务我省光电子信息、智能网联汽车等优势产业集群、抢占未来发展制高点的关键举措。”郭海明认为,这类基地应具备鲜明的公共性、开放性和综合性,成为为社会职工提供系统性、模块化、持续性能力提升服务的“公共引擎”,构建起从“基础技能掌握”到“高级技术精进”的人才成长完整闭环。

郭海明建议,在这类基地的建设运营方面,要构建“中央引导、地方配套、社会参与”的多元投入格局。具体而言,应精准对接国家专项政策,优先盘活闲置国有资产进行改扩建,积极鼓励行业领军企业通过设备捐赠、共建实验室等方式深度参与,并可探索引入专业运营机构,建立市场化、可持续的合作运营机制。

建新型实训基地帮工人掌握高级技术

代表委员建议

长江日报记者刘克取



敢为人先 追求卓越

