

中欧班列(武汉)「春运」忙

假期发车量同比增长超四成

长江日报讯(记者汪文汉 通讯员徐晨 苏庆丰 丁旭)2月22日正月初六,17时58分,编组55车,装载着汽车零部件、电子产品、日用品等货物的X8183次中欧班列从吴家山站鸣笛启程,驶往德国汉堡、杜伊斯堡。

据统计,今年春节假期期间(2月15日至23日),武汉共开行国际班列11列,其中吴家山站开行10列,香炉山站开行1列。中欧班列(武汉)累计开行9列,中亚班列2列,同比增幅达到42.9%,主要发往俄罗斯、德国、波兰、乌兹别克斯坦等国。

在这份亮眼的成绩单背后,是众多岗位的默默坚守。

为确保春节期间班列运输高效顺畅,吴家山站联合武昌南机务段、中铁联集武汉中心站、汉欧国际等多家单位,开启了“全天候”运转模式。铁路部门严格落实“优先计划、优先配空、优先装车、优先挂运、优先放行”的“五优先”原则,为中欧班列开辟全流程“绿色通道”。“虽然除夕不能陪伴家人,但看到一列列满载‘中国制造’的班列从我们站安全发出,驶向万里之外的欧洲,这份坚守就值得。”吴家山站党支部书记潘汉宜说。

湖北港口集团武汉汉欧国际有限公司相关负责人介绍,春节假期期间,中欧班列(武汉)满载着日用百货、服装鞋袜、汽车配件、家用电器等商品,发往莫斯科、布拉格、波兹南、米兰等城市;同时将德国的奶粉、俄罗斯的板材等优质进口商品运回国内,有力保障春节期间国内企业及其共建“一带一路”国家物流需求,为湖北产业链供应链稳定畅通提供坚实支撑。

中欧班列(武汉)的春节不停歇,让“湖北造”机械配件、电子产品以及东风岚图新能源汽车等优势产品得以快速直达德国、俄罗斯等国家,助力企业抢抓海外市场机遇。与此同时,返程的班列也满载欧洲的日用商品、母婴用品等特色货物抵达湖北,为荆楚大地的新春年味增添了一抹异国风情,丰富了市民的假日消费选择。

目前,中欧班列(武汉)已拥有62条稳定跨境运输线路,辐射欧亚大陆41个国家123个城市。



中欧班列(武汉)春节不停歇。

通讯员丁旭 摄

东出长江南下北部湾

武汉将形成水运双出海格局



汉江兴隆至蔡甸段2000吨级航道整治工程施工现场。

制图 职文胜

■长江日报记者刘海峰 通讯员潘庆芳 王华仙 刘振

近日,汉江兴隆至蔡甸段2000吨级航道整治工程TJ-01合同段正式通过竣工验收。作为汉湘桂内河航运大通道湖北段首个完工的标段,它的完工不仅意味着汉江通航能力大增,更标志着武汉乃至湖北正加速打破长期“只此一路出长江”的困局,迈向“东出长江、南下北部湾”的水运双出海新时代。

打通南北水脉 武汉处于关键节点

要理解这个标段的重要性,得先看懂这条国家级的通道。

在我国交通版图中,长期以来水运主通道多是“东西走向”,长江横贯东西。而正在建设的汉湘桂内河航运大通道,则是一条纵贯南北的“水上高速公路”。它北起陕西安康,借汉江进入湖北,经武汉、岳阳、长沙,沿湘江南下,通过规划中的湘桂运河接入广西西江水系,再经建设中的平陆运河直抵北部湾出海,成为纵贯南北的水上大动脉。

在这个宏大的十字路口,武汉处于承北启南的关键节点。然而,长期以来汉江下游航道水深不足、浅滩多,就像一条宽阔公路上的“狭窄路段”,限制了大型船舶的通行。此次验收的TJ-01标段,位于武汉、汉川境内,正是这条狭窄路段的“咽喉”所在。“该标段水深、地形复杂,如果不整治,大船容易搁浅,通航能力上不去。”项目建设指挥部副指挥长杨洪波直言。

为了让这个“咽喉”变宽敞,施工团队不仅优化了工艺,还用了智能监控系统,安装了千里眼一样盯着施工船舶和作业区,效率提升了30%以上。最终,该标段提前四个月完成主体施工,为汉湘桂大通道的全线贯通扫清了关键障碍。

运费省两成 出海有了第二条路

通道打通后,最直接的利好就是

省钱。水运天然的优势是运量大、成本低,其吨公里平均运费约为铁路的1/4、公路的1/15。一艘万吨级货船的载重量,相当于100节火车车厢或400辆大卡车的载重量。过去,因为南北水路不畅,湖北乃至陕西的货物出海,只能“千军万马挤长江口”,物流成本居高不下。

汉湘桂航运大通道湖北段总长1333公里,占通道全长的40%。湖北先后启动“一船闸一航道”“三船闸一航道”工程,全力提升汉江通航能力。

杨洪波算了一笔账:工程投用后,汉江通航能力大幅提升,大宗商品运输成本预计降低15%—20%。这意味着,等汉湘桂通道建成后,来自陕南、襄阳等内陆腹地的煤炭、矿石等货物,不必再绕道长江口,可以直接“抄近路”南下广西出海,既省钱又省时。

从“单口”到“双口” 武汉港迎新机遇

对于武汉而言,这条新通道的意义远不止物流成本的降低,更在于城市枢纽能级的跃升。

过去,武汉虽坐拥长江黄金水道,但终究是“单口出海”,辐射范围受限。随着汉湘桂大通道的建设,武汉将真正形成“东出长江、南下北部湾”的双出海格局,实现内陆腹地到江海联运枢纽的跃升。

硬件升级的同时,政策与市场的“软件”也在同步加码。1月23日,江汉区发布19条真金白银的扶持措施,全力助推现代航运服务业集聚区建设;“汉亚直航”也宣布今年计划新开2条微循环航线,进一步提升枢纽能级。

数据显示,2025年武汉港集装箱吞吐量达195万标箱,稳居长江中上游首位。如今,在阳逻港,货轮往来穿梭,机械产品、化工品等外贸物资源源不断发往海外。未来,一幅新的物流图景将更加清晰:来自北方的货物在武汉集散,既可经武汉沿江抵达日本、韩国、俄罗斯等国家,也可南下经北部湾出口至越南、泰国、马来西亚、新加坡等东盟国家。

牢记嘱托 支点龙头 奋勇争先

强核 壮圈 联群 车谷产业创新大走廊从蓝图变实景

新春伊始,《车谷产业创新大走廊建设行动方案(2026—2030年)》正式发布。以武汉经开区为核心,联动光谷及蔡甸、江夏、汉阳、洪山、洪湖、汉川等区域,推动“大车谷”产业合作向高级形态跃升,产业结构由“以车为主”向“多元共生”转变,推动“中国车谷”加速迈向“世界车谷”,在“汉孝随襄十”新能源与智能网联汽车大走廊中发挥龙头引领作用。

这条大走廊因何而建?2021年,武汉经开区“借东风、定军山,二次创业再出发”,提出“车谷产业创新大走廊”构想,2023年、2025年先后出台实施方案,从工业大区向科技强区跨越。

如今,新能源汽车产量占比超全国平均水平,实现从“追赶”到“引领”质变;零部件与整车同等重要,构建“两小时产业协同圈”;固态电池、车规级芯片等成果加速涌现;华科大、武汉理工军山校区投用,环大学创新带成效初显,人口人才加速涌入……

新能源汽车占比过半 “油转电”驶入快车道

2025年,武汉新能源汽车产量占比首次突破50%,达到55%,超越全国平均水平,标志着“油转电”进入快车道。全市全年汽车产量94.5万辆,同比增长10.2%,其中新能源车52.4万辆,同比激增56.7%,产业核心区武汉经开区增速更高达58.3%。

从“落后于全国平均”到“首次超越”,武汉汽车产业的逆袭源于根本性重塑。目前,武汉已聚集东风本田、岚图、猛士、上汽通用等11家整车企业、15座工厂,形成多元共进的格局。2025年,东风新能源销量破百万,岚图实现“十连涨”,猛士销量增长近3倍,超10款“车谷造”新车密集上市。

产业链日趋完善,汽车零整比提升至0.8:1,零部件年产值超1100亿元。全市汽车领域构建起469家科技型中小企业、548家高新技术企业的创新梯队。通过武汉经开区与蔡甸、汉阳等区内协同,半径50公里的“两小时供应链圈”正加速形成,为产业发展筑牢根基。



车谷产业创新大走廊空间布局图。

平台能级跃升 构建成果转化强磁场

上月,武汉经开区获评“国家知识产权强国建设示范区”,实现从试点到示范的跨越。在平台建设方面,武汉中科院先进院先进功能材料中试平台入选国家首批制造业中试平台,实现全区“零的突破”。目前全区中试平台总数超34家,约占全市1/8,近三年翻两番。未来技术创新研究院建成14条中试线,孵化10家产业孵化公司,其“激光加工头及集成装备中试项目”打破国外垄断。全市首家中试平台联盟汇聚40余家单位。

环大学创新带加速构建。围绕华科大和武汉理工军山校区,加快打造“一核两片”环大学创新发展带。全省仅有的两家国家卓越工程师学院已入驻,为产业输送高端人才。去年7月,东风汽车牵头建设具身智能技术湖北省重点实验室,成为全区首个企业主体的省级重点实验室。2025年,东风发明专利授权

量3442件,连续四年领跑行业,累计有效专利超2.83万件。

知识产权服务持续优化。武汉(汽车及零部件)知识产权快速维权中心将专利预审平均周期压缩至4天,打造最快1个工作日快速通道。全区有效发明专利突破1.2万件,每万人口高价值发明专利拥有量显著增长。

“首款首次首创”频现 澎湃产业发展新动能

强大平台催生丰硕成果。在汽车主导产业领域,“车谷芯”强势崛起。芯擎科技7纳米高阶辅助驾驶芯片“星辰一号”实现量产,为国内算力最大全场景自动驾驶芯片;东风车规级高端MCU芯片DF30实现全栈国产化。动力领域,东风马赫1.5T混动发动机热效率突破48%;16000吨一体化压铸产线建成;岚图“岚海智混”纯电续航超400公里,实现12分钟快充。东风中央集中式电子电气架构已量产,支撑“天元智舱”“天元

智驾”规模搭载,获“世界十佳”等国际奖项。

未来产业破局起势。具身智能领域,东风人形机器人“小东”、法雷奥达轮足式人形机器人、环宇智行四足机器狗等相继亮相,核心部件同步突破。生物制造领域,龙点睛AI经皮穿刺导航机器人获批上市,穿刺误差小于1毫米;武大重离子医学中心、海特生物全球首创抗癌药、中眸医疗全球首款广谱RP基因药物等构建高端生物医药集群。氢能领域,氢成绿动国产氢内燃机、雄韬氢雄低氢燃料电池、理工氢电膜电极、海珀特全球首款氢能重卡,形成完整产业链。低空经济领域,集聚旭日蓝天、矢量立飞等企业20余家,航翼X680教学无人机、Z系列重载农业无人直升机均为国内首款,填补国产空白。

四链深度融合 营造“热带雨林式”创新生态

武汉经开区以建设车谷产业创新大走廊为核心使命,促进创新链、产业链、资金链、人才链深度融合。“耐心资本”精准滴灌。2025年5月,首支科创投资基金“车谷科创投资基金”启动运作,规模10亿元,专注“投早投小投硬科技”。今年2月,“联投数产基金”成立,重点投向汽车数字化转型,两基金共同构成覆盖企业全生命周期的资本矩阵,构建“产业需求+数智技术+金融资本”闭环。

人才磁吸效应持续释放。持续实施“人才黄金十条”,2025年“秋季引才计划”赴清华、北大揽才,全年吸引2.1万余名大学生就业创业。服务保障持续优化,依托国家知识产权强国示范区,提升知识产权全链条服务水平。以军山新城为核心筹划建设国家级高新区,打造“三生融合”现代化新城。

武汉经开区主要负责人表示,将推动大车谷区域协同发展,探索产业飞地和“一区多园”模式,构建高效协同、各具特色的区域分工体系,联动光谷科技创新大走廊,实现“车能软芯材”与“光芯屏端网”深度融合,共建万亿级汽车产业生态。

(张智 蒋秋雨)

专家观点

车谷产业创新大走廊是湖北汽车工业的“加速器”

“十四五”期间,武汉汽车产业实现从制造优势向创新强势的历史性跨越。车谷产业创新大走廊的建设,正是这一跃升的关键支撑。

在张永伟看来,这条大走廊绝非武汉经开区的简单扩容,而是湖北省“汉孝随襄十”新能源与智能网联汽车大走廊的龙头引擎。它以“一核四区两翼”重构产业版图:武汉经开区为创新策源地,蔡甸、江夏、洪山、汉阳各展所长,光谷“芯”与车谷“车”深度融合,洪湖、汉川成为坚实产业腹地。“这种空间重构,让产业链从物理聚合走向化学反应。”他指出,武汉新能源渗透率五年跃升至55.7%,20余款新车型百花齐放,三电、芯片、软件生态圈加速成型,硬核技术实现反向输出——这些成就正是车谷产业创新大走廊创新活力的集中印证。

面向“十五五”,张永伟提出六条发展路径。一是创新与质量双轮驱动,筑牢电池、电控、电机高可靠性底座;二是深耕区域协同,打破壁垒提升本地配套率;三是擦亮“武汉制造”品牌,以岚图、猛士等高端矩阵建立全球辨识度;四是抢占绿色制高点,构建氢能及动力电池全生命周期闭环;五是借自贸试验区优势提升全球治理管理能力,带动供应链“抱团出海”;六是激活大学之城人才富矿,实现四链深度融合。

“车谷产业创新大走廊是湖北汽车产业集群的加速器,也将为全国汽车产业高质量发展提供示范。”张永伟说。

中国汽车工业协会副秘书长李邵华: 发挥创新策源优势 打造全球汽车产业新高地

近日,中国汽车工业协会副秘书长李邵华表示,中国汽车产业已从规模扩张转向“强企业、强创新、强产业链”的新阶段。车谷产业创新大走廊的定位不应是单纯追求产量增长,而应成为湖北省“汉孝随襄十”新能源与智能网联汽车大走廊的创新龙头与核心策源地。

李邵华认为,武汉具有产业链基础、人才资源与跨产业协同的独特优势。车谷产业创新大走廊的使命,是在新能源与智能网联的新赛道上构建“分工明确、优势互补”的区域格局,发挥中部辐射带动作用,培育具有全球竞争力的整车及零部件企业,为中国迈向汽车强国贡献武汉力量。

他指出,千亿元企业的背后不是简单百万产能,而是核心技术领先、全球治理能力强、质量合规体系健全的系统能力。李邵华认为,传统垂直产业链模式已难适应智能化竞争,应推广“车企深度参与芯片定义、电池与智驾系统联合研发”的创新范式,做强车规级芯片、全固态电池、AI大模型等底层技术。

针对中小企业无力自建大规模算力的痛点,李邵华呼吁市区层面出台跨产业协同政策,提供算力支持与AI赋能,助推降本增效,产品竞争力提升。

面向“十五五”,李邵华期待车谷以创新协同打破区位壁垒,走出一条具有中部特色的电动化、智能化、全球化发展之路。