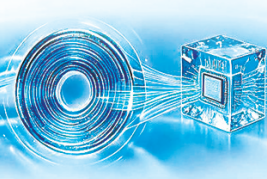
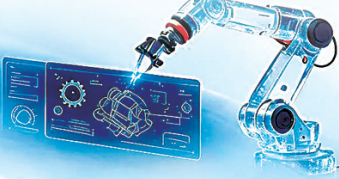




东风集团构建完整自主大模型体系
○落地300余个AI应用场景
○实现数据安全合规流通



长飞光纤补齐行业短板
○从零搭建光通信专属数据体系
○隐形工艺经验变成可复用的产业数字资产



华工科技首创“工业机理+数据双驱动”模式
○打破通用大模型“懂数据不懂工艺”的落地困局
○让工业AI输出“可上机、可生产、可落地”的真实方案

“绣”美武汉·城市精细化管理

擦亮“第一眼” 提升“第一感”

——武汉三大火车站环境综合整治提升在行动

长江日报记者陶常宁 通讯员王越 李军 龙珏舟 汪倩 费帆

9月2日上午，武汉火车站北通道，华中师范大学、武汉商学院等高校的迎新点位前人头攒动。武汉是一座大学之城，8月底至9月12日，有16所高校在武汉火车站迎接新生。

“这次迎新点位安排在北通道，环境整治，不少学生与家长都说，对武汉的第一印象很好。”华中师范大学带队教师戴睿一边引导新生一边笑着说。全国各地来汉旅客推着行李箱下火车所见的“第一眼”，是这座城市递出的第一张“名片”。连日来，长江日报记者深入武汉火车站、汉口火车站、武昌火车站实地探访发现，一场“城市门户焕新行动”正在全力推进。

“第一眼”净起来

卫生死角、路面破损等环境问题，立即整改

在武汉站P2停车场旁的南通道，刚出站准备前往东一路的王晓觉得武汉站变了。“感觉敞亮了。我记得端午节来火车站时，有些地方还堆着临时板房和杂物，现在全不见了。”

“连日来，我们联合铁路部门，对车站、中铁快运、铁路旅服、铁路保洁等单位堆放的杂物进行清理。”武汉站广场事务管理中心主任刘晓冬说，杂物清理完毕后，环卫工人随即开展深度清洗，站区各个角落面貌焕然一新。

火车站作为城市门户，口碑往往藏在旅客最容易瞥见的细节里。针对旅客反映强烈的卫生死角、路面破损等问题，三大火车站迅速行动。

在武汉站西广场高架桥上，施工人员手持电镐凿除破损地砖。“这里因附近市政工程施工打围多年，地面留下多颗钉子，加上机械碾压，地砖破损不少。”刘晓冬介绍，最近站区办进行扫描式排查，将更换210块破损地砖，同时修补墙面和桥墩底部，让旅客“步步安心”。

在武昌站东广场，在福安街开店多年的郑小刚看着焕然一新的广场感慨道：“下雨天不容易积水了，人行道平整顺畅多了，部分井盖也换了新的。”随着地铁12号线一期通车，打围多年的东广场重新迎客，新增桂花等树木120余棵，花卉绿植2700多平方米，环境提档升级。

汉口站周边也悄然发生变化。紧邻北广场的常青一路，铁路沿线串起3座公园。与新湾二路交会处的星河公园已建成，家住福星城的李娟带着2岁的宝宝经常来这座行星主题公园玩。在这童话般的星际乐园里，“土星乐园”“火星迷宫”依次铺开。不远处，京广线货运列车缓缓驶过，童趣与铁轨同框。

汉口站北广场紧邻地铁12号线出口建有一处红墙，可与汉口站塔楼形成独特取景框，成为网红打卡点。这处红墙是12号线配套绿化工程快线公园的一景，目前正在建设中。

不止有网红红墙，汉口站环境综合提升还在持续加码，沿常青一路向东，与姑嫂树路交会处的8000平方米铁路防护绿地，将改造成口袋公园，目前正在完善设计方案，预计明年5月前建成。

“第一程”畅起来

攻坚交通问题，汉口站大改，武汉站停车场扩容

如果说扫地、换砖是“快刀斩乱麻”，那么解决交通拥堵、通道不畅，出租车网约车排队等顽疾，则是三大火车站要打的“硬仗”。

记者了解到，三大火车站均将“疏通经脉”作为综合整治提升的重中之重。

汉口站改造将按照“南广场提效，北广场扩容”的思路，通过重构分区、空间扩容，重新布局出租车、网约车上客区 and 落客区，增加泊车位，实现车辆快速进出。

9月2日下午，记者从正在修建的汉口站北广场绕行银墩街地下通道，到达南广场，步行用时约20分

钟。据介绍，该地段将利用原地下部包通道新建一条步行通道，通行距离有望缩短。同时，汉口站发展大道将进行道路调整，常青一路、金墩街、银墩街将进行道路翻新、绿化提升、立面改造等。

武汉站高架平台交通堵塞经常困扰送客司机。“一到节假日，大量送客社会车辆、网约车集中涌向高架平台，希望这一情况能改善。”9月2日，网约车司机肖说出了许多市民与旅客的心声。当天，记者看到有勘察人员正在现场测量。施工人员告诉记者，武汉站东、西广场高架下客区平台将从4车道扩宽至6车道。

武汉站出租车排队问题长期备受旅客诟病。每到客流高峰，出租车队伍常常排至黄鹤路，有时四车道中三股车道被占。针对这一痛点，武汉站启动出租车停车场扩容改造，泊位由180个增至650个。刘晓冬表示，扩容落地之后，出租车占道排队的情况有望明显改善。

据悉，武汉站和谐路、白云路以及周边4条微循环支路均计划改造。

在武昌站，东广场增设各类信号灯10余处，施划标线1560平方米，设置隔离护栏852米。武汉公交集团则将BRT站台优化，乘坐BRT更为便捷，转乘线路更多，候车站台便捷舒适。

针对网约车治理，武昌站改造了标准停靠区，接入平台系统。两证齐全、已接单网约车，通过道闸扫描后可直接驶入接驳站台，“既要让旅客便捷，也要让司机舒心。”市城投房产集团工作人员刘小青介绍，遮阳长廊、司机休憩驿站也在逐步完善。（下转第二版）

在坊

发挥比较优势
打造创新高地^⑥

■长江日报记者梁爽 汪璜

广埠屯，老牌科技街区，如今有了新标签——“广埠屯·锦鲤”。在这里，原商超改造为复合创客工场，大车间转为共享中试平台，长期制约区域创新的中试短板被精准补齐。

正如广埠屯·锦鲤一样，众多新领域新赛道的“科创锦鲤”正在加速游向武汉。今年2月，经国务院批复，武汉成为全国首批开展激发产业创新活力专项行动的城市之一。5月，省政府印发《武汉市激发产业创新活力专项行动方案》，明确提出把武汉打造成为科技创新与产业创新深度融合的“创新特区”。此后，武汉市召开专项行动推进会，全面启动实施“锦鲤计划”。

特区，是改革的最前沿，是敢闯敢试的先行者。刚刚召开的省委十二届十二次全会对高水平建设武汉区域科技创新中心作出全面部署，提出“六个创新”，要求加快产业创新，全面激发产业创新活力，鼓励敢闯敢试、敢为人先、创造性抓落实。

天下再次重武汉，武汉以“创新特区”之名，闯的是空间之墙、制度之关，是无人区里的新路。

破“空间墙”：把最好“地段”留给“最强大脑”

上午9时，东湖科学城九峰山实验室洁净车间里，一片碳化硅晶圆正在进行激光切割测试；40多公里外，车谷东风岚图总装车间，一辆新能源汽车缓缓驶下生产线；再向北，位于新洲的星谷火箭产业园内，技术人员正对商业火箭进行出厂最后一轮检测；在临空港经开区的网谷，网安团队正迭代升级工业互联网安全风控平台，为数字城市筑牢全域网络安全屏障。

这些看似彼此独立的场景，正被一张全新的创新版图悄然串联。这张崭新的版图上，武汉正在加快构建“一城三廊多带”创新空间布局 and “五谷丰登”“两港片区”产业空间布局，让不同产业、不同平台、不同创新主体，在城市空间里重新排列组合。

曾经，武汉科创资源高度集中于光谷核心片区，呈现集聚发展的格局。如今，武汉的创新空间正从“单中心”走向“多中心联动”。

当空间骨架拉开，不同功能区之间的有机聚变接踵而至。东风汽车集团与中国信科联合组建车规级芯片实验室，一个懂汽车、一个懂通信，共同攻关国产车规级芯片；光谷研发的人形机器人技术进入车谷汽车工厂，成为智能制造的新助手；星谷研制的北斗芯片应用到网谷网络安全产品中；药谷研发的高端医疗装备，越来越多采用光谷自主研发芯片和激光技术。

产业链相互赋能，创新链跨界生长。落户“大车谷”区域的武汉天成自控负责人陈杰告诉长江日报记者，与整车企业近距离协同创新后，公司产品开发周期明显缩短，研发成本随之下降。“企业之间距离近了，创新效率就高了。”

空间越近只是第一步。今年初，九峰山实验室与常州星宇车灯、芯联集成联合成立武汉星曦光科技有限公司，从第一次见面到公司注册，仅用20天。“闪电”速度背后，是以技术、产业链、专业服务为组合的科技招商新模式——把“招商”变成“共生”，武汉正在改写资源对接的规则。

物理空间的优化，只是创新生长的“土壤”。要让要素真正流动起来、让活力竞相迸发，还必须拆除制度“围墙”，催生更深刻的“化学反应”。

闯“制度关”：“创新特区”鼓励大胆闯大胆试

陈培成至今记得公司账户资金最紧张的那个冬天。他创办的武汉思波微智能科技有限公司，当时正在研发国内首套高端芯片超声检测设备，全自动设备进入攻关阶段，却因资金告急陷入停滞。

转机来自武创院。他们没有沿用传统财政补贴方式，而是以“拨转股”机制投入400万元。这笔资金如同一场“及时雨”，推动全自动设备研发迅速启动。几个月后，新设备顺利下线，光谷创投、深创投、江城基金等社会资本相继跟进。目前，公司已完成3000万元市场化融资，产品进入国内10余家头部封测厂商生产线。

“武创院在最关键的时候拉了我们一把。”陈培成说，“如果没有这笔钱，我们很可能已经出局了。”

在武汉，这样的故事不断上演。“创新特区”首先要破的，就是科技创新“第一笔钱”怎么投。最具代表性的探索，正是武创院创新实施的“拨转股”机制。

不同于传统财政资金“给了就结束”，“拨转股”让财政资金从“补贴思维”转向“投资思维”。在项目最困难的时候，财政资金先行支持；企业获得市场认可后，再按照市场规则转化为股权，由社会资本接力，让财政资金循环起来，持续支持更多创新项目。

“政府每年投入10亿元，不是为了替代市场，而是为了把市场带进来。”武创院院长李锡玲说，政府用这笔钱进一步引导放大，通过“大胆资本+耐心资本”模式，让财政资金与社会资本“共投共担”。“拨转股”之所以能打通这道关口，关键在于它重新定义了财政资金和市场资本的分工。

（下转第二版）

坐上直达高铁 替爷爷去延安

9月6日，瑞金至延安首趟直达高铁上，于都长征源合唱团刘瑛坐在车厢里，准备第二次前往延安。她的爷爷刘金长生参加红军后牺牲，没能抵达延安。“这次像是带着爷爷的心愿，替他去延安看一看。”刘瑛说。

刘瑛第一次去延安，也是随合唱团演出。那一次，他们乘坐大巴，路上花了20多个小时。此次乘坐瑞金至延安直达高铁，全程运行11小时32分。“以前觉得延安很远，现在坐上高铁，十几个小时就能到。”刘瑛说。

图为于都长征源合唱团成员在从瑞金开往延安的高铁车厢里唱起《红军渡·长征源》。

长江日报特派记者马科扬 摄

飞驰在新时代的长征路上

长江日报评论员

江西瑞金到陕西延安，实现高铁直达了。9月6日11时02分，G3998次复兴号列车从瑞金站驶出，11小时32分钟后抵达延安站。这是高铁运行图上的普通一列，但当列车以最高300公里的时速“重走长征路”，历史就在时空中回响，在呼啸中重逢。

这是一条从“不通”处出发的路。瑞金与延安，分别是中央红军长征出发地和落脚点，一个偏居赣南群山，一个僻处陕北黄土高原，都处在“省域交界、交通不便”之地。从井冈山到瑞金，从遵义到延安，中国革命每一次战略转折，几乎都发生在偏远贫瘠、地理闭塞的省际边缘。这不是偶然，正是地理上的“不通”，构成了天然屏障，让初生的红色政权能够在缝隙中生存，在围剿中周旋，让革命火种得以落地生根。也正因为处处被封锁、无路可走，我们党一次次不得不从“不通”处出发，于绝境中探索前行，在看似不可能的境遇下，用双脚为整个民族蹚出一条生路。

这是一条从探索到开创的路。彼时的中国，烽火遍野，山河破碎，民不聊生。仁人志士种种救亡图存的

尝试，均告失败。中央红军从瑞金踏上战略转移之路，前路充满未知，落脚点尚在求索之中——一路鲜血，一路牺牲，一路挫折，一路奋起，终于落脚陕北，在黄土高原的窑洞里，找到了属于自己的前进方向。从此，我们党不照搬、不模仿，带领中国人民把国家和民族的命运牢牢握在自己手中。90年来，从“开路”到“修路”，从“拿枪”到“拿锤”，一代接着一代，走出了一条属于自己的路。当年艰难跋涉的崇山峻岭，如今高铁飞驰，山河壮阔，人民幸福，社会安宁。这条路上，改变的不只是速度——如今的中国，已换了人间。

这是一条从苦难到辉煌的路。2026年，正逢中国工农红军长征胜利90周年。这一人类历史上的伟大壮举，历时之长、规模之大、行程之远、环境之险恶、战斗之惨烈，在中国历史上绝无仅有，在世界战争史乃至人类文明史上也极为罕见。回望当年，红军在围追堵截中艰难前行，脚下没有路，手上没有粮，但心里有理想，胸中有火焰。长征是理想信念的伟大远征，是检验真理的伟大远征，是唤醒民众的伟大远征，是开创新局的伟大远征。这份精神穿越90年的时光，凝成不惧任

何艰难险阻的韧劲，“红军不怕远征难”的骨气至今依然灼热。

这是一条从历史向未来的路。这条高铁经停武汉，由此接入全国高铁网。以九省通衢的武汉为支点，西北与赣南实现南北互通，老区的发展融入中部崛起与长江经济带的宏大版图。人才、物资、文旅资源沿钢轨双向流动，革命旧址、纪念馆、烈士陵园在飞驰中连点成线，高铁让老区从发展末梢走向开放前沿，红色基因得以在更广的维度传播。高铁飞驰改变了出行方式，也托举沿线地区特别是革命老区千万群众的发展梦想。而这，正是中国式现代化在路上的生动注脚。

今天，我们仍然走在新时代的长征路上。当年红军在“不通”之处走通了民族独立之路，今天我们在通达之处建设着民族复兴之路。这条路，是历史的唱和、精神的回响。它用90年的实践回答了中国共产党为什么能——对理想信念的坚守，化作穿越时空的精神力量，也化作改天换地的实践伟力。路，从来都是从“不通”之处蹚出来；而走通之后，便是通途万里，山河一新。

长江评论