

“黄金一公里”串起300家航企 一条航运生态链在江汉成型

长江日报记者林敏 郝天娇 通讯员张震

“保护母亲河,我参与;守护小江豚……”近日,江汉区大兴路小学五楼多媒体室里,6个孩子举起右拳,稚嫩的声音在教室里回响。武汉市首家少年海事学校(水上安全教育基地)正式揭牌。

这所小学的前身,是1947年创建的中华海员子弟学校,坐落在长江与汉水交汇处。近80年后,海事部门重新走进这所小学的课堂。

武汉海事局团委书记王田介绍,海事部门带来的是一门获评全国中小学生水上交通安全教育“十佳特色课”的成熟课程,涵盖防溺水、水上出行、自救互救等内容,未来还计划邀请师生走进沿江基层站点,沉浸式体验海事工作。

一公里外,长江与汉水交汇处的龙王庙码头旧址,如今是航运企业总部集聚的“黄金一公里”。从江汉关到王家巷,长江航运中心大厦、长航大厦、汇江大厦等7栋、30万平方米优质楼宇一字排开。

这座没有货运码头的城区,正在做强“航运大脑”——集聚航运相关企业近300家,规模以上企业约占三分之一,主营业务收入突破200亿元,覆盖航运交易、航运金融、海事仲裁、航运人才、航运科技、航运文旅全链条。

江汉区作为武汉现代航运服务业集聚区,已形成长航集团、湖北港口集团等龙头引领,招商系、鄂港系、上港系及民营企业四大阵营竞相发展的“大航运”格局。

航运产业形成闭环 首艘氢内燃机电力推进船舶将在汉下水

一艘新能源船舶能不能造、安不安全,标准由谁说了算?内河航运领域,答案在中国船级社武汉规范研究所。

2022年,该所新能源与绿色技术水上应用安全实验室落户江汉,负责全国内河新能源水上应用技术标准制定和研发。这家“国家队”选择江汉,看中的正是这里百年航运积淀形成的产业土壤。

“国内首艘氢内燃机电力推进运输船将在武汉设计建造,预计2028年下水。”该所相关负责人透露,这艘2000吨级船舶采用氢电增程技术,以工业副产氢为燃料,续航里程超500公里,相较同吨位柴油动力运输船每公里燃料成本低20%。

标准立起来,谁来画图纸?落户江汉的长江船舶设计院正是关键一环:全球最大电池容量纯电游轮“长江三峡1号”、国内首艘绿色甲醇动力货轮“国能长江01”,这些长江“明星船舶”均由这家设计院完成设计。全市已投运绿色船舶中,65%由江汉区航运企业运营。

“船级社定标准,设计院画图纸,航运企业管制造运营。”江汉区有关负责人介绍。从一条船的设计图纸到船员持证上岗,全程不出江汉。

“明星船舶”竞发黄金水道 沉浸式智慧艺术游船增亮长江夜景

几乎每晚,长江荣耀号从武汉港码头缓缓驶离,搭载200余名游客开启两江夜游。今年,国内首艘沉浸式智慧艺术游船“长江星耀”也将加入这支船队。

运营方长航集团是我国最大的内河航运企业,其前身正是1873年设立的招商局汉口分局。150余年后,这家百年企业把总部放在江汉。“我们将整合资源,与湖北省共建规模最大的绿色能源船舶陆基港,打造长江绿色能源船队。”



货运船舶也在加速变绿。今年3月,长江中上游首支零碳运输船队在江汉成立,5艘纯电动集装箱船以“天天班”开行武汉至鄂州、黄冈等省内城际航线,预计年减排温室气体超1600吨。运营船队的华中港航物流集团隶属湖北港口集团,已引领建造绿色智能船舶149艘,其“千帆计划”提出3到5年内引领全省绿色智能船舶突破1000艘。

一公里岸线长出“航运生态” 企业上下楼就能找到合作伙伴

从江汉关到王家巷,一公里滨江地带,长江航运中心大厦等7栋优质楼宇一字排开。

长江航运中心大厦定位高端航运服务业和多式联运交易中心;长航大厦聚焦长航上下游企业回迁集聚,长江船舶设计院、武汉长江轮船等公司已完成入驻;汇江大厦打造船员产业服务基地,长江流域首家新能源船舶船员培训基地已在此投用。

“上下楼就是上下游,一栋楼就是一条产业链。”这句在航运业界流传已久的话,如今在江汉变成了现实。江汉区按“一楼一链、错位发展”布局,交通、海关、金融等多部门集中办公,促进创新主体协同联动、创新要素高效循环。

生态好不好,企业用脚投票。长航集团“归巢计划”带动上下游企业回迁集聚;湖北港口集团联合江汉区设立100亿元规模港航发展基金投运;今年前三季度,江汉区新招引、回迁航运企业21家。

去年底,武汉多式联运服务中心在江汉挂牌运营,围绕数据驱动、交易撮合、金融赋能等维度推进要素市场建设。

不建新港区、不占新土地。按规划,到2030年,“江汉关—王家巷”滨江带将建成总部集聚、要素汇聚的“黄金一公里”,集聚区航运服务企业突破500家、营收达500亿元以上。

航运从来不只是产业。王家巷社区航运记忆博物馆里,退休船员熊兴无珍藏多年的老船票、老照片上了墙,一口300余公斤重的铸钢霍尔锚立在门口。港口外迁了,但航运的基因没有搬走。



↑“江汉关—王家巷”一公里滨江地带,7栋、30万平方米优质楼宇一字排开。

←少年海事学校授课现场。

记者手记

没有货运码头的地方,长出一个航运中心

江汉区没有货运码头,为什么能成为武汉唯一的现代航运服务业集聚区?站在江汉关到王家巷这一公里岸线上,答案渐渐清晰。

航运的核心不只是“运”,还要服务“运”。一艘船要造出来,需要标准、图纸、检验;要运营,需要融资、保险、法务;要更新,需要技术研发、绿色动力;要靠港,需要交易撮合、多式联运;船上的船员,需要培训、认证、管理。

江汉区恰好有这个底子——百年商埠积淀下来的金融、法律、人才资源,服务业的天然基因,让它天然适合做“航运大脑”。中国船级社武汉规范研究所落户,长江船舶设计院扎根,长航集团把总部放在这里,看中的是生态。

一个没有码头的城区,用服务业的思维做成了航运中心。

江汉是服务业大区。服务业占比95%,金融、商贸、商务服务、信息服务是它的主导产业。航运服务能在这里长成

生态,说明的不是“江汉和航运有缘”,而是“江汉有让高端服务业生长的土壤”。这片土壤能孕育航运大脑,是不是也能孕育别的大脑?

事实上,已经在发生了。江汉集聚了600余家金融机构、400余家人力资源机构、300余家法律服务机构。这些机构服务的不仅是航运,更是千行百业。这验证了一种发展范式:不仅做产业的“生产者”,也做产业的“赋能者”。

“货到汉口活”,说的是货物流通。今天“宜商江汉”说的是另一层意思:不只是货到这里活,人也到这里活,企业到这里也活,各种产业到这里都能活。航运企业来了、设计师来了、金融家来了、法务专家来了、船员来了,他们在这里找到彼此,形成生态。

今天江汉服务的是航运,明天可能是更多行业。当“江汉服务”成为一种品牌、一种信任、一种生态能力,它能链接的不只是一条江,而是更大的市场。

(长江日报记者林敏)

高架桥下『长』出187个车位

面向企业职工及周边居民免费开放

长江日报讯(记者陶常宁 通讯员金焯 郭文博 熊思羽)“以前上班先绕圈找车位,现在桥下就有车位,走几步就能到单位,方便多了!”站在即将投用的左岭大道高架桥下停车场,华星光电职工许帅笑着说。

对于华星光电的不少职工来说,“抢车位”曾是每天的必修课。这家企业职工车辆超3000辆,高峰期停车位缺口约800个。抢不到车位的车辆只能停在左岭大道辅道和廖家湾街,职工通勤不便,道路安全隐患突出,也成了影响企业发展和员工留存的烦心事。

为解决企业后顾之忧,在东湖高新区城管局、区交通大队的协调帮助下,智造园联合华星光电多次现场踏勘,最终把停车场“安”在了左岭大道高架桥下、廖家湾街与左岭大道两侧辅道合围区域。这里桥下空间约5420平方米,实际占地3600平方米,设小型机动车停车位187个,距厂区正门不到350米。

“这个停车场建得非常漂亮,把车停进来,走进工作区只要3分钟,非常方便,再也不用担心违停、刷蹭了。”许帅感慨。

据了解,停车场由华星光电投资建设,投用后面向职工及周边居民免费开放,24小时运营并实时监控,企业每日安排人员巡查消防设施、定期保洁,让桥下空间既好用又整洁。同步施划的交通标线和停车标识,也规范了周边路段通行秩序,彻底解决了企业门口乱停乱靠、通行拥堵的老问题。

不仅如此,前期东湖高新区城管局还主动靠前,为企业周边道路实施3000平方米集中刷黑提升工程,实打实的举措让园区环境焕然一新。

“桥下空间是城市治理的‘边角地’,用好了就是便民利企的‘金角银边’。”区城管局相关负责人表示,服务企业、优化营商环境,重在解决实事、落在细微之处。该局将持续跟踪停车场投用情况,并全面总结桥下空间利用经验,深挖更多城市闲置边角资源,推动低效空间转化为便民利企的实用空间。国庆节后,187个车位将正式迎客。



华星光电桥下空间停车场。

版面统筹:宋磊

讲文明 树新风
长江日报公益广告

敢为人先 追求卓越

设计 陈昌