

8月24日至25日,加快建设交通强国大会在武汉召开。作为首批交通强国建设试点单位,湖北省织密现代化综合交通网,在省交通运输厅的统筹下,建设8个国家多式联运示范工程,武汉港打造了我国内陆地区最大的铁水联运枢纽。目前,湖北23个交通强国试点任务已有8个通过验收。湖北日报全媒体记者兵分五路,深入探访车站、机场和码头,记录“人享其行、物畅其流”美好愿景在荆楚大地的落地实践。

货物下船就上车 成都到上海运费可省千元以上

湖北日报全媒体记者 戴辉
通讯员 潘庆芳 张奕 实习生 李肖月

8月20日,正午。长江阳逻段江面蒸腾着热浪,一艘万吨级货轮缓缓靠泊。

码头上,门机长臂舒展,一只巨型吊具如鹰爪般下探,稳稳抓住集装箱。悬臂轻转,集装箱腾空而起,精准落在一辆无人驾驶集卡车上。没有鸣笛,没有司机,无人集卡载着集装箱,沿着港区道路自主导航、灵活避让。1.5公里外,铁路专用线正等着它。

从船上到车上,全程不到15分钟。

“搁以前,这箱货得下船进堆场,再装集卡走铁路、公路,折腾大半天不说,运费还得往上蹿。”武汉中远海运港口码头有限公司操作部负责人刘锦彬说。

这批集装箱装着一批沃尔沃汽车零部件,从比利时安特卫普港经上海水运至武汉,再由铁路运抵成都。依托“汉蓉线”+“黄金水道”的水铁联运模式,20英尺的集装箱全程运费为8227元,较公路、铁路运费分别降低4773元、1151元。“一箱直达不仅缩短运输时间,减少资金占用,更增添了投资中国的信心。”沃尔沃亚太区相关业务负责人说。

物流降成本的背后,是中远海运码头不断提升的“港口+铁路”服务能级。作为内河最大集装箱铁水联运基地,中国第一个铁路装卸自动化码头,这里已实现铁水封闭式一体化运营,真正做到了水路和铁路无缝对接。

智控中心,场桥远控员王泽龙操纵手

柄,像玩巨型“抓娃娃”一样。屏幕那头,1公里外龙门吊机械臂应声而动,30吨集装箱稳稳吊起,与自动化轨道毫米级对接。借助AI、5G、北斗定位技术,15台龙门吊实现“单人对多机”远程操控,效率提升30%。

港区里,100%新能源车辆穿梭,岸电全覆盖,光伏系统运转。“别小看绿色投入,长期看都在给企业降本。”港口工程部负责人介绍,通过“散改集”“公转铁”“公转水”,2025年累计减排二氧化碳约15万吨,相当于替代56万辆小汽车。

站在办公楼10层俯瞰,5.4公里铁路专用线从码头径直延伸,在香炉站并入国铁干线。港站一体化设计,让货物从船上直接上火车,经中欧班列发往中亚、欧洲;或走“江海直达”通江达海。“港铁同场、监管同场、信息同场、运输同场”封闭式一体化运营,改掉反复装卸、短途倒运、多次报关等冗余环节,货主可一张运单走全程,综合物流成本显著降低。

铁路和水路具有大运量、低能耗优势,让单箱运输成本远低于公路,企业每选一次铁水联运,都在为物流账单“瘦身”。

“今年1至7月,铁水联运量同比增长了三成。”武汉中远海运相关负责人说。阳逻港区已开通至日本、韩国、东南亚等近洋直航,以及至上海洋山港“江海直达”航线,72小时到上海、10天到日本。重庆、四川、湖南、江西等地货物在此中转出海,推动了武汉港集装箱铁水联运、“一单制”“一箱制”业务规模化发展。

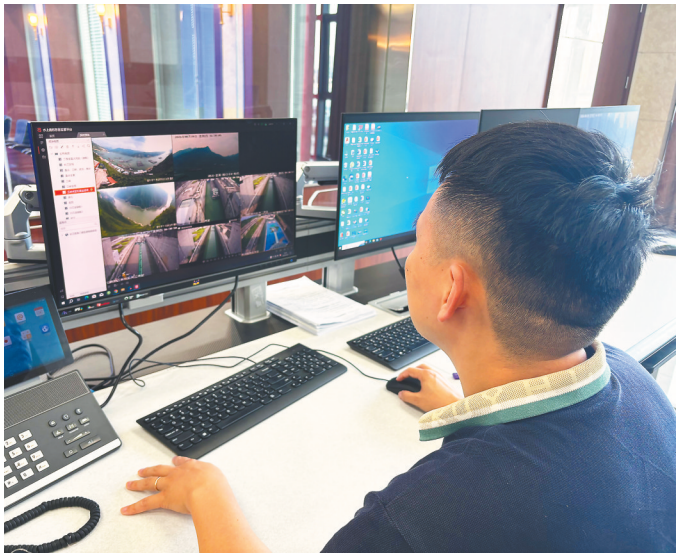
中远海运铁水联运二期项目铁路专用线直连码头。(湖北日报全媒体记者 戴辉 摄)



新城快线车厢宽敞明亮,舒适惬意。
(湖北日报全媒体记者 林晶 摄)



鄂州花湖国际机场公共国际货站,一批来自印度的青蟹刚完成清关,被装上专用“快线”驶运,运往武汉天河机场。
(湖北日报见习记者 张静远 摄)



长江航运应急指挥中心。
(湖北日报全媒体记者 王哲 摄)



4小时内 “花湖落地、天河登机”

湖北日报全媒体记者 戴文辉
通讯员 刘小进 刘钊

天河机场、花湖机场,一个客运、一个货运,怎么联动?

印度青蟹给出答案。

鄂州花湖国际机场公共国际货站,一批来自印度的青蟹刚刚落地,一气呵成地卸货、清关后,被装上一辆白色驳运车,直奔120公里外的武汉天河机场。与此同时,货品信息也被传递过去。天河机场迅速匹配到拥有运力的航班,做好一切准备。不到4小时,青蟹就躺在飞往福州的客机腹舱里。

这就是“花湖落地、天河起飞”——用鄂州空港货运公司货站管理部副部长刘晨璐的话说,花湖机场是国际货物的“落脚点”,天河机场的国内航班是“摆渡车”。天河机场前往北京、上海、深圳的国内航线密集,对时效要求高的生鲜等货品可以随到随走;对于花湖机场货运航线尚未覆盖的区域,天河机场的客运航班腹舱成为关键补充。两个机场高效联动,让国际货物落地后实现“半日达”全国转运。

这种模式还能反过来。今年2

月,一批从香港运来的货物搭乘客机腹舱来到天河机场,再转运到花湖机场,在这里发往俄罗斯。“两个机场的货流、信息流全打通,运力不浪费、货主省时间。”刘晨璐说。

花湖机场的配套保障也在不断跟进。8月21日,湖北日报全媒体记者在花湖机场公共国际货站看到,这座总投资10亿元、占地约300亩的智慧货站一派繁忙:月台上,工人将一件件跨境电商包裹上传送带,直送安检口;工作人员扫了下箱上的二维码,库区定位立刻显示在系统大屏上。刘晨璐介绍,货站建设华中地区最大的空运冷库,面积达3400平方米;今年5月,紧邻货站的3个国际机位投用,货物卸机后转运距离缩短至50米,滑行时间压缩50%以上,真正实现“机坪直入货站”。

天河国际机场是中国八大区域性枢纽机场之一、华中地区重要的航空枢纽;花湖机场已开通货运航线122条,2025年以114.57万吨航空货运量跻身全球前30位,以32.4%的增速成为全球货运枢纽“增速冠军”。

一只青蟹的接力,背后是花湖和天河“1+1>2”的日常——也让国人桌上的海鲜,比以往更新鲜。

一个APP全搞定 48万人可用“江上导航”

湖北日报全媒体记者 王哲
通讯员 李璐

搞定。”余祖强说。

在指挥中心另一侧,巨幅的长江航运智能管理驾驶舱大屏格外醒目。长江水上交通监测与应急处置中心工程师施雨倩轻点屏幕,长江全域船舶动态、港口货物吞吐量、三峡过闸待闸船舶数量、岸电使用、安全风险预警等五十余项指标实时跳动,船舶流量流向、新能源船舶分布、船员结构画像等一目了然。

“以武汉港为例,近一年进出港船舶艘次、货物量、集装箱量的变化趋势都在这里;三峡待闸船舶分布核心区、进坝区、控制区各区段多少艘,一屏看得清清楚楚。”施雨倩说,驾驶舱已接入国家综合交通运输平台智慧长江页面,初步实现“一图看长江、一图管航运”,为航运治理提供科学决策支撑。

“智慧长江建设的最终落点,是让每一位船员、每一家企业感受到‘人享其行、物畅其流’。”余祖强说。从江上“邦尼98”轮的语音播报,到指挥中心大屏上的数据奔流,长江航运的数字化脉动,正与这条黄金水道的浪潮同频共振。

数据互通

一柜巴西牛肉便宜2000元

湖北日报全媒体记者 彭一芊
见习记者 黎磊坤 通讯员 许嘉

8月20日,湖北日报全媒体记者来到位于阳逻的金控外贸国际冷链物流园。室外35℃高温,巨型冷库内的工人却穿着防寒服在工作。他们驾驶叉车运出一盒盒巴西冻牛肉。很快,29吨冻牛肉被装进了一辆冷链货车驶出大门,不久后,就会出现在华中地区的各个商超、菜场、餐馆,成为百姓餐桌上的美食。

“巴西离武汉万里之遥,这类冷链产品要想有利润,降低运输成本非常关键。”武汉经发粮食物流产业投资有限公司冷链事业部招商负责人项德祥说。

从南美进口的冻牛肉,有一条传统路线来到华中地区:先海运至上海港,进入当地冷库仓储,待华中区域有提货需求时,再通过冷链汽运分拨。

环节一多,就有了麻烦。水运、公路数据互不相认。货主想查一批货到哪,得分别去好几个地方问。而且运输成本也上来了,一货柜冻牛肉从上海到武汉,走冷链汽车运输,每柜运输成本约7000元。

不同运输方式之间数据不互通、单证不互认、资源难匹配,是摆在多式联运面前的最难点。2025年12月,武汉多式联运服务中心正式运营,专门啃这块“硬骨头”。

买票即走

武汉都市圈跨城通行如坐地铁

湖北日报全媒体记者 林晶
通讯员 李晶晶 王靖丽 实习生 吴丰源

“没想到暑期快结束了,人还这么多。”8月20日10时40分,新城快线S8665列车从鄂州站准时出发,舒子力和同伴上车后,已座无虚席。舒子力是武汉轻工大学一名准大一新生。在咸宁读高中时,他的很多老师和同学是武汉人,平时往返武汉、鄂州,大多乘坐新城快线。“新城快线的车厢宽敞明亮,车票也便宜,买票就可以走,像坐公交地铁一样方便舒服。”

快进快出是新城快线的另一大亮点。新城快线和铁路在火车站内共用一个大厅,但进站口、安检口和检票口是分开的。乘客刷码即可进站。列车虽只有4节车厢,但单侧10个车门,300名旅客上下车不超过30秒,像地铁一样快捷方便。

走进车厢,一排四座的座位布置十分宽敞,自动售货机、无线充电和扶手等配套设施一应俱全。据介绍,列车采用轻量化材料和智能节能空调,人均百公里能耗仅0.9度电。

武鄂黄黄咸是武汉都市圈的核心区。

此前,武汉与上述城市已通行城际铁路。如何在不新建线路的情况下,盘活存量,构建长短结合、快慢互补的多层次客运体系?中国铁路武汉局集团有限公司和湖北铁路集团联合,创新推出武汉都市圈城际铁路“地铁化体验、公交化运营”的“武汉实践”——新城快线。

2024年1月24日,武鄂黄黄新城快线从武汉东站始发,正式开启城际铁路公交化运营探索,串联武汉、鄂州、黄冈、黄石等城市。今年4月25日,武咸新城快线开通。至此,新城快线已覆盖武汉、鄂州、黄冈、黄石、咸宁5市,每日开行30.5对,形成了以武汉为中心,通达鄂州、黄石、黄冈、咸宁的“半小时通勤圈”。截至8月18日,新城快线已开行列车3.72万列,发送旅客532.62万人次。

三条新城快线,都以武汉东站为起点,不仅满足都市圈通勤需求,还能接入全国高铁网,方便跨省出行。武汉东站每日图定列车已经达到93列,可通达8省市28城,辐射西北、东南和长三角,未来,有望接入京港高铁通道,形成北接京津冀、南连粤港澳的放射格局。