

湖北武汉经济技术开发区因车而建、因车而兴，为汽车产业高质量发展作出了重要贡献。近年来，武汉经开区聚焦汽车产业生态，从“一辆车”到“一座城”，发展成为全国汽车产业集聚度最高的区域之一。如今，面对汽车行业新的竞争格局，武汉经开区积极布局新能源与智能网联汽车赛道，汽车产业加速驶入“智能化”下半场。



东风乘用车制造总部武汉二工厂总装车间。本报记者 柳洁摄

从第一辆国产富康轿车下线，到一辆辆新能源汽车驶出数智化工厂；从中法合资30万辆汽车项目开工，到7座新能源整车工厂落成……33载创新发展，湖北武汉经济技术开发区从“一辆车”裂变成“一座城”，成为全国汽车产业集聚度最高的区域之一，被形象地称为“中国车谷”。

如今，顺应汽车产业电动化、智能化、网联化趋势，“中国车谷”如何实现汽车全产业链蝶变式发展？

中国车谷蝶变升级

师伊历全神贯注地关注着大屏幕上各项动态参数的变化，他正在参与研发新型新能源汽车底盘操作系统。

2024年11月14日，当年全国第1000万辆新能源汽车在东风汽车云峰工厂下线。这家位于军山新城的工厂，是武汉经开区3年来投产的新能源整车工厂之一。

33年前，在武汉西南城郊的一片黄土岗上，为承接中法合资30万辆汽车项目，武汉经开区正式破土动工，武汉人的“汽车梦”就此启航。

2003年，东风汽车将公司总部搬到了武汉经开区，并先后与日产、本田在武汉经开区成立合资车企。世界级汽车企业在此聚首，武汉经开区乘势而起，成长为“中国车谷”。

来自武汉经济技术开发区的调查

经历高速发展之后，武汉经开区汽车产业发展韧性受到考验。近年来，随着新能源汽车产业高歌猛进，国产新能源汽车迅速崛起，曾经“合资车打天下”的局面正在发生深刻变化。武汉市统计局数据显示，2017年武汉汽车产量为189.8万辆，之后一路下滑，到了2023年，武汉汽车产量为121.4万辆，6年间产量下降36%。

2021年，面临汽车行业新的竞争格局，东风汽车向新能源与智能驾驶领域全面转型。同年，三十本报调查的武汉经开区开启“二次创业”，提出“借东风”，加快产业转型升级，通过科技创新竞逐新能源与智能网联汽车新赛道，加速“换道超车”。

在武汉经开区东风本田新能源工厂，机械臂高速飞舞，物流机器人往来穿梭，一辆辆新车在空中“走廊”缓缓移动，每100秒就有1辆新车下线。

“这是本田在全球布局的首个新能源工厂，也是我们有史以来数字化程度最高的工厂。目前工厂正在爬产，更多车型正紧锣密鼓地调试。”东风本田汽车有限公司总经理渡边丈洋介绍，2030年前，东风本田将累计推出10款以上新能源车型。

国产自主品牌也奋力争先。记者在东风乘用车制造总部武汉二工厂总装车间看到，生产线高效有序运转，畅销新能源车型接连下线入库，等待发往全国各地。“我们联合集团数字化自主研发了系统架构和数据流程，为汽车电动化、智能化、个性化定制等业务场景提供智能制造基础。”东风乘用车制造总部部长段仁民说。

在推动本地车企电动化转型的同时，武汉经开区还积极“筑巢引凤”，吸引全球车企布局。2020年，吉利集团在武汉经开区投资80亿元建立了路特斯全球智能工厂。

“我们坚持向产业转型要潜力，向科技创新要动力，向对外开放要活力，全力调结构、促转型、抓开放，打造经济增长新引擎。”武汉经开区负责人说，通过从“只有油车”向“油电双智”格局转型，从“整车为主”向“整零协同”格局转型，从“专注造车”向“研产销一体”格局转型，武汉经开区抢抓机遇，推动汽车产业由一枝独秀向“汽车+”产业众木成林转变。

目前，武汉经开区已落地岚图、路特斯、猛士等7座新能源整车品牌工厂，初步形成了新能源汽车产业“国家队”、合资品牌、新势力“三足鼎立”的发展格局。2024年1月至9月，武汉经开区新能源汽车产量同比增长131%，新能源汽车总产能已达147万辆。

构建新生态

武汉经开区的转型并未停留在引入新能源车企、落地新能源工厂层面，而是顺应汽车产业生态向能源、信息通信、材料等多领域拓展的趋势，布局“汽车+产业”，构建“车能软芯材”高效协同的

产业体系。

汽车行业的竞争格局，上半场比拼“电动化”，下半场要比拼“智能化”。在上半场“慢了半拍”的武汉经开区，下半场如何实现“快人一步”？

燃油车时代，一辆汽车由上万个零部件组装而成；“软件定义汽车”时代，一辆新能源汽车可集成上亿行软件代码，很多智能功能都依赖于软件系统。

武汉经开区顺势而为，竞速“软件定义汽车”新赛道。2023年6月，武汉经开区领导赴长三角城市考察学习，建设武汉智能汽车软件园提上议事日程。不到3个月，武汉智能汽车软件园揭牌成立，东软集团创始人、董事长刘积仁获聘武汉智能汽车软件产业发展顾问。据介绍，武汉东软软件园完成14.5万平方米园区建设仅用18个月。2024年5月，武汉东软软件园开园、投入运营，为武汉汽车产业创新发展增添动力。

刘积仁介绍，近年来，东软集团与湖北移动、岚图汽车等企业，同华中师范大学、江汉大学等高校开展合作，在医疗健康、智能汽车互联、软件人才培养等领域形成了一批成果。东软睿驰智能驾驶产品已应用于多款“车谷造”智能网联新能源汽车产品。

“有梦想，来车谷，一起创！”武汉经开区广发“英雄帖”，打造“软件定义汽车”创新策源地，共同建设车谷产业创新大走廊。

一批智能网联及软件项目在此落地。2023年底，浪潮集团、抽河科技、视视科技3个总部项目陆续落地。“武汉是全球最大的自动驾驶出行服务区之一，测试道路里程和开放区域面积全国领先，提供了广泛的应用场景。”抽河科技总经理袁潮告诉记者，公司将在武汉进行硬件设计研发、硬件嵌入式开发、底层软件及平台研发、应用算法开发，并将适时建设组装生产基地。

近日，湖北省车规级芯片产业技术创新联合体发布首颗国产自主可控高性能车规级MCU（微控制单元）芯片DF30，填补了国内空白。这一联合体于2022年在武汉经开区组建，由东风汽车牵头，联合中国信科、华中科技大学、武汉理工大学等8所高校及企事业单位，合力攻关“中国芯”。

“经过联合体全流程闭环研发，DF30芯片突破了汽车芯片定义、设计、工艺等核心技术，形成了50项专利，对关键核心技术实现了自主可控。”东风汽车研发总院院长杨彦鼎告诉记者。

围绕“汽车+软硬件”，武汉经开区高标准建设武汉智能汽车软件园、数字经济产业园等特色园区，招引东软集团、科大讯飞、巨量星图等软件头部企业，培育亿咖通、芯擎科技等软件信息领域独角兽企业，形成了以汽车软件为主导、车规级芯片等核心硬件为支撑的汽车软件集聚区。

“我们把零部件摆在了和整车同样重要的位置上，实施‘零整比提升’计划，制定了‘零部件20条’等政策。2024年9月，我们的智能网联新能源汽车零部件产业集群进入全国中小企业特色产业集群公示名单。”武汉经开区管委会主任唐超表示。

为了增强自身在汽车产业的综合竞争力，武汉经开区近年来先后引进采埃孚、安波福、艾菲、爱机新能源等60多个关键零部件项目，把汽车产业的“零整比”提升到了0.66:1。

关键零部件企业的引入，为车企的技术创新提供了新动能。路特斯集团CEO冯擎峰表示：“目前，多家武汉汽车零部件企业不仅在投产之初就进入了路特斯的供应链，也进入了工厂间的‘创新链’，零部件企业跨领域的创新对路特斯全球智能工厂起到了良好的赋能作用。”

造“聪明的车”、修“智能的路”、建“智慧的城”，武汉经开区建成亚洲最大的智能网联汽车封闭测试场，在中部地区率先实现全无人自动驾驶全域商业化运营。“车能软芯材”汽车生态年度总收入超8000亿元，获批商务部新能源汽车全产业链发展示范区，“武襄十随”汽车产业集群入选国家级先进制造业集群。近3年时间，武汉经开区高新技术企业数量增长了4倍，高新技术产业占GDP的比重提高到了45%。

“链”出新动能

汽车是武汉市第一大支柱产业，也是武

汉工业经济增长的“压舱石”。在产业链发展过程中，东风汽车等企业一直扮演着至关重要的角色。武汉市专门成立汽车制造和服务产业链工作专班，全力支持东风汽车等企业发展。

2024年8月，东风汽车全球创新中心揭牌。来自东风汽车研发总院、悦享科技的近600名科技研发人员驻原武汉经开区管委会大楼“红柱子”，瞄准新能源汽车关键核心技术开展攻关。

“红柱子”紧邻东风汽车集团总部，位于武汉市沌口核心地段。两年前，武汉经开区跳出老城谋发展，管委会也从沌口搬到军山。2024年初，东风汽车在武汉设立全球创新中心，需要挑选一处合适的办公场所。武汉经开区有关负责人及武汉汽车产业链工作专班积极上门对接、推荐，让“红柱子”变身成为东风全球创新中心。

“这里即将成为一个创新磁场。”杨彦鼎说，东风全球创新中心将聚焦未来5年至10年的基础科学研究和前瞻性技术开发，找到下一个“换道超车”的制高点。

汽车产业链长、关联度高、带动性强。提升产业链整体竞争力，需要在补短板上下功夫。2024年以来，武汉汽车产业链工作专班召开10余次专题会、推进会，与链主企业深度对接，“地毯式”扫描新能源汽车产业链供应链，针对薄弱环节“点对点”招商。

采埃孚被动安全、安波福二期、保隆智能驾驶研发总部、蔚来新能源总部、耀皮汽车玻璃二期、华腾汽车零部件、博格华纳二期、荣南汽车密封件等一批新能源、智能网联领域的优质项目落地武汉，东风汽车、路特斯等链主企业实现就近配套，降本增效、提升竞争力有了“底气”。

2024年9月，采埃孚主动安全零部件研发生产基地在武汉经开区开工建设。投产后，将主要研发生产汽车制动卡钳等产品，补上武汉汽车产业链上的一块短板。

武汉汽车产业链工作专班还推动搭建供应链数字化平台，在先后落户湖北国控、湖北楚象、长江汽车产业3个百亿级供应链平台的基础上，又高起点打造长江汽车链平台。

在华中地区最大的汽车散热器制造企业之一湖北雷迪特公司里，工作人员正在对新开发的新能源汽车液冷板进行性能测试。2025年，这批总额超10亿元的产品将供给全球汽车巨头Stellantis（斯特兰蒂斯），为该集团7款车型电池包提供冷却解决方案。这是长江汽车链平台撮合成的一笔订单。

“签这样的海外大单，光是资质评审就要3个月到半年，还要进行大量的邮件往来、线上洽谈。有了长江汽车链平台这个‘红娘’，只用了4个月时间就拿下了这笔订单。”雷迪特公司相关负责人介绍，长江汽车链平台对入驻用户严格审核，审核过程就像购物网站给官方旗舰店加“V”认证一样，为用户节省了考察时间。

类似的成功案例在该平台已有近300个。长江汽车链平台于2024年4月上线，截至2024年10月，平台累计用户数近2万，入驻企业超1.7万家，收集各类用户需求近2.5万条，撮合订单超百亿元。“大部分企业发布需求后1个月左右可成功对接，有的企业半个月甚至当日或次日就能对接成功。”湖北长江车百链科技有限公司董事长陈力说。

当前，出海已成为中国汽车产业不可或缺的一环。以“中国车谷”为起点，一个个供应链平台正“通堵点、链全球”，一辆辆“车谷造”汽车正驶向世界各地。2024年，武汉经开区实现整车出口12万辆，同比翻番。

更好发挥辐射带动作用

徐艳国

建设国家级经济技术开发区是我国推进改革开放的重要举措。要深刻认识办好国家级经开区对中国式现代化建设的重要意义。40年来，国家级经济技术开发区为开放型经济新体制建设、区域协调发展和产业高质量发展作出了积极贡献。从目前国家级经开区经济总量及实际利用外资和进出口总额来看，国家级经开区已经成为区域经济发展的重要动力源，发挥了明显有力的示范带动作用。要通过进一步全面深化改革，推动国家级经开区高质量发展，新时代新征程，建设好国家级经开区，对于贯彻新发展理念，促进我国经济高质量发展，加快中国式现代化进程具有十分重要的战略意义和现实意义。

要完善高水平对外开放体制机制，积极服务和融入新发展格局。开放是中国式现代化的鲜明标识。国家级经开区要努力建成国内大循环的重要节点和国内国际双循环的重要枢纽，做高水平开放型经济新体制的助力者、先行者，积极应对复杂国际环境，更大力度走出去、引进来，持续优化与国际接轨的营商环境，加大招商引资和对外合作，进一步留住外企、吸引外资，进一步扩大进出口，更好融入新发展格局。

要因地制宜发展新质生产力，不断激发创新活力和内生动力。

发展新质生产力是推动高质量发展的内在要求和重要着力点。国家级经开区需改变过去大多数经开区依靠技术引进实现产业集聚扩张、通过经济托管进行连片开发的发展模式。由要素驱动向创新驱动转变，积极推动技术革命性突破、生产要素创新性配置、产业深度转型升级，建设成为因地制宜发展新质生产力的示范区，塑造新动能新优势。这也需要更加注重科技创新赋能，推动产学研用深度融合，特别是加强原创性、颠覆性科技创新。要加强与高等院校、科研院所的密切合作，构建起以“用”为导向的科技创新供应链平台，推动创新链、产业链、资金链、人才链深度融合，构建以企业为主体、以市场为导向、产学研相结合的技术创新体系。要积极推动劳动者、劳动资料、劳动对象优化组合和更新跃升，以科技创新推动产业创新，特别是以颠覆性技术和前沿技术催生新产业、新模式、新动能，形成发展的新优势，更好发挥国家级经开区的辐射带动作用。

国家级经开区要完整准确全面贯彻新发展理念，统筹推进深层次改革和高水平开放，以新的动力和活力推动国家更高层次的对外开放，推动进一步全面深化改革的相关部署落地落地，为中国式现代化建设不断作出更大的历史性贡献。（作者系湖北省社会科学院党组书记）

武汉经济技术开发区

2024年1月至9月

新能源汽车产量

同比增长 131%

新能源汽车总产能已达

147万辆

近3年

高新技术企业数量

增长4倍

高新技术产业

占GDP的比重提高至 45%



2024年

整车出口

12万辆

同比翻番



国家级经开区调研②



本版编辑 王薇薇 刘辛未 美编 倪梦婷

位于武汉经开区的武汉康康软件园。 李 蔚摄