

# 中国车谷的“追转超”之路

——探寻汽车产业创新发展的武汉答案

证券时报记者 安宇飞

从“一辆车”，发展到“一座城”。三十多年前，承载着发展轿车产业的国家使命，武汉经济技术开发区(以下简称“武汉经开区”)应运而生。如今，作为“中国车谷”，武汉经开区已经汇聚10家整车企业、14座整车工厂，新能源汽车产能达到147万辆，并在智能网联、自动驾驶等多个领域崭露头角。这是中国汽车产业从起步、追赶、转型，再到超越发展历程的生动例证，更是武汉经开区不断探索、创新突破的辉煌见证。

从传统制造，跃升为智能制造。立足当前，在汽车产业格局重构的新时代及“换道超车”的关键时期，“中国车谷”如何实现汽车产业链的蝶变式发展?近日，证券时报记者来到长江之畔，探寻中国汽车产业发展的“武汉答案”。

## 【起步】 三大合资企业齐聚 铸汽车发展“底盘”

“二十多年前谁不想拥有一辆神龙富康988，那时候它是‘神车’，跟桑塔纳、捷达一起被称为‘老三样’。”在江城武汉，一位网约车司机向记者感慨。

武汉经开区管委会工作人员向记者表示，武汉经开区当年成立的主要目的，就是为了承接中法合资的神龙汽车项目，也承载着中国发展轿车产业的历史使命。由于轿车产业价值高、对产业链带动强，很多城市都围绕神龙汽车项目进行过“争夺战”，武汉凭借九省通衢的交通便利及良好的工业基础等优势脱颖而出。

1991年，东风汽车与法国标致雪铁龙集团合资的神龙汽车项目落地武汉，武汉经开区在沌口破土开工。随后，神龙汽车30万辆轿车工程项目开工建设，刷新了当时中国汽车轿车项目的规模纪录，也为武汉经开区的汽车产业发展铸造了“底盘”。

至此，武汉汽车产业距离真正腾飞，还差一场“东风”。2003年，东风汽车不仅将公司总部搬到了武汉经开区，还先后与日产、本田在武汉经开区成立合资车企。这意味着，法国标致雪铁龙集团、日本日产、日本本田三大世界级汽车企业在武汉经开区“聚首”，让武汉真正意义上成为了国际汽车产业重镇。

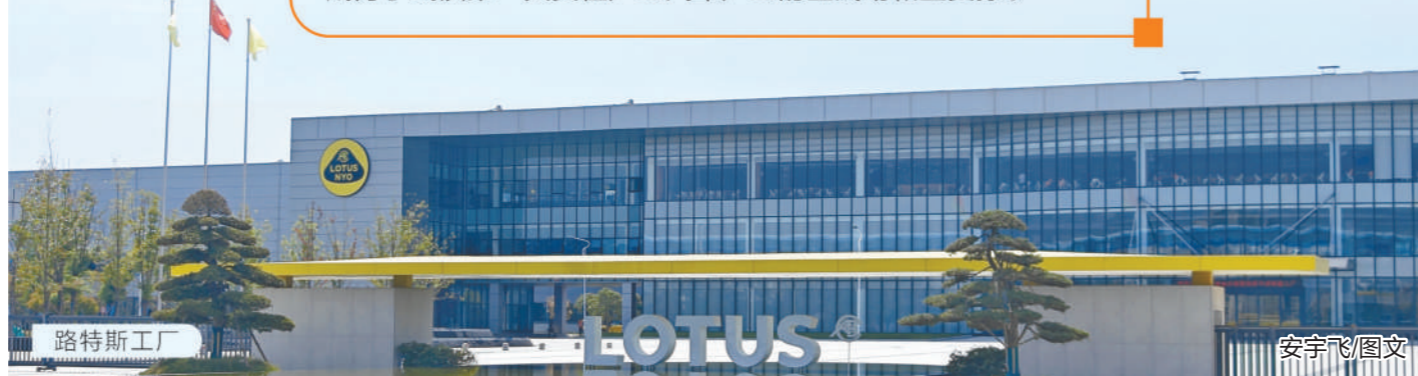
“中国乘用车市场从某种程度上来看，完全是白手起家。在早期追赶阶段，中国汽车产业需要‘用市场换技术’，无论是东风、一汽还是上汽，都和国外车企成立合资公司的方式寻求发展。”北京社科院研究员王鹏接受记者采访时表示。

在合资车纵横天下的时代，武汉经开区乘风而起，跃升为“中国车谷”。这从东风本田的发展速度可见一斑。2003年落地武汉经开区后，它从只有一条年产能不足3万辆生产线的企业，发展成如今拥有4座工厂、整车年产能超过百万辆的“庞然大物”，成为了武汉首个年销售额突破千亿元的车企。

## 【换挡】 加速跑开辟新赛道 塑“三足鼎立”格局

经历了高速发展之后，武汉经开区汽车产业发展韧性受到了考验。近年来，随

从最初面积仅有10平方公里、被芦苇和沼泽包围的黄土地，到如今总面积近500平方公里的“汽车之城”，武汉经开区在过去的33年间实现了飞跃式发展。2023年，武汉经开区工业总产值超过3600亿元，占到了武汉工业总产值的四分之一，成为了武汉第一大支柱产业汽车产业的主战场和主支撑。



着新能源汽车一路高歌猛进、国产新能源车企迅速崛起，合资车在中国市场的份额持续缩水，曾经“靠合资车打天下”的武汉经开区也面临着发展新命题。

据武汉市统计局数据，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年间产量骤降了36%。

面对汽车行业大重构的竞争格局，武汉经开区选择加速向新能源转型，进行“换道超车”。10月11日，东风本田新能源工厂在武汉经开区正式投产，这是本田在全球的首个新能源工厂。据了解，该工厂总投资约40亿元，预计年产能达12万辆新能源汽车。

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。路特斯是全球最早的超跑品牌之一，起源于英国。

武汉经开区管委会负责人向记者表示，近年来武汉经开区积极抢占新能源与智能网联汽车新赛道，落地了岚图、路特斯、猛士等七大新能源整车厂。2024年1—9月，武汉经开区新能源汽车产量同比增长131%，目前全区新能源汽车总产能已经达到147万辆。

有业内人士向记者表示，虽然汽车行业向电动化转型的趋势不可逆转，但在全球汽车市场中，燃油车仍有一席之地。2024年9月，中国燃油乘用车零售量94.3万辆，实现环比增长。在出口方面，今年前8个月，中国共向海外出口乘用车超300万辆，其中燃油车的出口销量是新能源汽车销量的2.6倍。

上述负责人表示：“目前武汉经开区汇聚了东风本田、东风乘用车、猛士、岚图、路特斯、神龙等汽车品牌，初步形成了国家队、合资品牌、新势力‘三足鼎立’的发展格局。在新能源汽车产品矩阵上，实现了从合资到自主、从主流到高端豪华产品的全方位覆盖；从动力类型上看，燃油车和新能源车呈‘两翼齐飞’局面。”

## 【提速】 从车企走向产业链 让“产业长江”奔涌

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，它还向产业链进行纵向延伸，大规模引入汽车零部件企业，形成了“汽车+产业”的发展新模式。

“我们把零部件摆在了和整车同样重要的位置，大力实施‘零整比提升’计划，制定了‘零部件20条’等政策。今年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，是武汉市唯一入选的产业集群。”武汉

经开区相关负责人表示。

为了增强自身在汽车产业的综合竞争力，把汽车产业链中更多利润留在当地，武汉经开区近年来先后引进了采埃孚、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。”

武汉经开区向汽车供应链的延伸，也让区内的整车企业拥有了更强的“成本竞争力”。2024年5月，武汉经开区开发并上线了长江汽车供应链数字化平台，推动汽车制造上下游企业快速对接、整合利用产业资源。据了解，这个供应链数字化平台已经帮助东风汽车降低了3%—5%的采购成本。

除促创新、降成本之外，汽车供应链平台还为汽车出口“点亮灯塔”。2024年上半年，路特斯在全球共交付4873辆新车，其中超过七成销量来自海外市场。冯擎峰表示，长江汽车供应链数字化平台帮助了路特斯加速电动汽车出口到海外市场。

“依托长江供应链成熟的海外渠道和供应链服务，我们可以预先获取订单需求，实现产品前置，这不仅大大缩短了汽车交付时间，也减少了我们的资金需求。部分海外地区车主从下单到提车的周期，从以前的3个月缩短到了25天。”冯擎峰表示。

武汉经开区相关负责人表示：“现在长江汽车供应链数字化平台已经上线了供需对接服务、金融服务、物流服务、检验检测服务、国际贸易服务等综合服务板块，累计注册用户高达1.7万户。湖北省95%的汽车产业企业都加入了这个平台，累计发布供需信息近1.7万条，累计促成对接金额超100亿元。”

武汉经开区的汽车供应链平台，以“长江”为名。6300多公里的长江奔涌，经洞庭、入武汉，转了一个大弯，冲刷出了一片腹地，成就了今天的武汉经开区。如今，被称为“中国车谷”的武汉经开区也和长江一样进行了“转弯”，拓宽了发展汽车产业的战略腹地，以“整车与零部件并重”的视野将产业链向上游延伸，形成了奔流不息的“产业长江”。

## 【变道】 锚定竞争“下半场” 构筑智能化“壁垒”

汽车行业的变局已至，上半场比拼“电动化”，下半场要拼“智能化”。在上半场“慢了半拍”的武汉经开区，下半场却“快人

一步”。乘车行驶在武汉经开区，时不时就能看到白色车身的无人驾驶出租车萝卜快跑在街道穿梭，展示着武汉的智能驾驶产业实力。

武汉经开区管委会相关负责人表示，武汉经开区是中部地区首个全域开放智能网联汽车测试道路区域，推动武汉市智能网联汽车测试道路突破了3400公里。在2023年国家首批“双智”试点考核、全国智能网联测试示范区能力评估中，武汉经开区均排名全国第二，这也推动武汉市正式入选“车路云一体化”首批试点城市名单。

为了打造“自动驾驶第一城”，武汉让智能网联汽车产业“落地生花”。亿咖通是深耕“智能座舱+智能驾驶+智能制造”全价值链科技公司，布局了智能驾驶计算平台、高阶智能驾驶芯片等多个领域。2022年12月，亿咖通在美国纳斯达克交易所上市，成为了首家登陆美股的中国汽车智能化初创企业。亿咖通相关负责人向记者表示：“武汉的产业集群让我们在这里找到了更多的资源，得以高效扎根，快速成长壮大。”

“武汉经开区大力推进汽车产业技术创新，部分核心技术已经实现‘车谷造’。”武汉经开区相关负责人表示。以芯擎科技为例，它主导设计了国内首款7纳米车规级智能座舱芯片“龙鹰一号”。近期，芯擎科技全场景高阶自动驾驶芯片AD1000(星辰一号)成功点亮，实现了国产汽车高端芯片领域的又一突破。

近三年时间，武汉经开区高新技术企业增长了4倍，省级以上研发机构数量实现翻番，高新技术产业占GDP的比重已经提高到了45%。目前，武汉经开区已经汇聚了东风悦享、亿咖通、华砺智行、芯擎科技在内的智能网联汽车产业链核心企业，成为了中国汽车产业技术创新的重要力量。

汽车产业的智能化，不仅仅体现在智能驾驶和智能网联方面，也体现在制造领域。10月11日在武汉经开区正式投产的东风本田新能源工厂，是东风本田有史以来智能化程度最高的工厂，配备了400多台机器人设备和260多台AGV智能物流小车，引入了全方位品质自动检测技术来提高工厂自动化率。

在电动化上转型蝶变，在智能化上超越领先，在汽车产业格局重构的时代，武汉经开区已经筑起了属于自己的“竞争壁垒”。武汉经开区主要负责人表示：“我们将打造体制机制改革创新的试验田，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，巩固提升先进制造业产业基础，推动产业高端化、绿色化、数字化，打造经济增长新引擎。”

回望过去的33年，武汉经开区从一个“汽车项目”，到一个“产业集群”，再发展为“一座时代新城”，产业发展的韧性得到充分展现。千万年里，长江经过多次改道，仍奔流不息。“中国车谷”的汽车产业，无论经历多少次转型与变阵的考验，也将坚韧前行。

## 记者观察 | Observation |

在位于武汉经开区的路特斯全球智能工厂，一辆漆面闪亮的纯电超跑驶下产线，将驶向全球市场。路特斯集团CEO冯擎峰向记者表示，路特斯项目自筹建以来，地方政府给予了大力支持，安排专人负责联系，不仅开辟了“绿色通道”，还帮助企业“一条龙”解决了重点项目用地、用工、基建等问题。

“路特斯从签约、落地，到建成、投产，再到境外上市，武汉经开区领导班子高度重视，在企业发展的多个关键节点亲自带队调研协调、调度资源，为路特斯在国内站稳脚跟，并逐步实现‘车谷造’新能源汽车产品及成熟产业链的‘出海’提供了极为宝贵的政策与资源支持。”冯擎峰表示。

33年的发展历程中，武汉经开区经历了汽车产业的“大变局”，却在招商引资、服务企业方面保持着初心。2011年，世界500强企业、全球排名前三的汽车零部件供应商采埃孚集团到武汉经开区投资。2024年，采埃孚再度投资武汉经开区，开工建设了主动安全零部件研发生产基地。能让同一家外资巨头不断追加投资，背后是武汉经开区对营商环境数十年如一日的优化。

“在政务方面，我们推行‘高效办成一件事’，开设了5分钟简易事项的‘快办快结’窗口，覆盖500余项高频事项。在金融方面，我们成立了规模达500亿元的车谷产业发展基金，来支持重点产业、项目发展，还打造了‘车谷融资汇’品牌，举办银企对接活动百余场，帮助数千户中小企业获得银行授信贷款数十亿元。”武汉经开区管委会相关负责人向记者表示。

武汉经开区对营商环境的优化，还渗透到了生活的点滴。作为吸引外资的“强磁场”，全区常驻外籍人士近千名。为此，武汉经开区还专门打造了“类海外生活环境”，引进了爱莎国际学校、武汉亚心总医院、协和医院国际门诊等，打造金城蓝湾国际社区。

以不变的服务初心应对产业的变局，这是武汉经开区能实现“转型、超越”的“地基”。让全球企业家能在这里放心投资、安心创业、舒心生活，才能在产业变革期永葆活力。

## 武汉经开区发展四阶段

1991年—2002年  
创建探索阶段

神龙汽车项目落地武汉，武汉经开区破土开工，初步完成资本积累、人才积累、经验积累。

2003年—2013年  
快速发展阶段

世界500强企业东风集团总部迁入武汉经开区，东风本田、东风乘用车、美的、格力等国内外知名企业陆续入驻开发区，地区生产总值突破1000亿元，综合实力迈入国家级经济技术开发区前列。

2014年—2020年  
转型提升阶段

武汉经开区设立七大园区，实施体制机制改革，成功引进东风云峰、吉利等一大批重大项目，产城融合、创新驱动取得新突破，工业产值站稳3000亿元大关。

2021年至今  
二次创业阶段

构建“汽车+产业”模式，引领新能源、新材料、软件、芯片等战略性新兴产业集群化发展。

大力发展低空经济、生物医药等产业，实现从“一业独大”到“多业支撑”转变。

工委、管委会整体搬迁到军山地区，推动产业、城市、人口加速提升，围绕军山新城打造车谷副城核心区，二次创业再出发，再造一个新经开。

## 武汉经开区的「变」与「不变」

证券时报记者 安宇飞



武汉

图虫创意/供图