



中部“两兄弟”并肩探路汽车强国

长江日报特派记者梁爽 汪文汉

作为蔚来的全国电池资产总部,武汉蔚能手里攥着蔚来电池的“体检报告”——有的直接退休,有的去往换电站待命。

退休的电池去哪儿?合肥。

近年来,从整车制造到能源管理,武汉、合肥这两座中部城市在新能源汽车板块的合作正日益密切。“两座城市手里都有牌,可共同为汽车强国探路。”全国政协委员、武汉理工大学原党委书记信息金说。

拆解蔚来版图:为何布局两地

对蔚来而言,合肥和武汉的分工是一次打破常规的因地制宜。

合肥是蔚来起家的地方,是其整车制造与中国总部核心。2016年与江淮合作建厂,2020年蔚来中国总部正式落户。到今年1月,蔚来第100万台量产车在合肥下线。

蔚来把能源业务放在了武汉。2020年,蔚来电池资产公司成立,全国电池资产管理权落地武汉;2024年底,能源制造中心在光谷投产;2025年7月,能源总部入驻光谷,成为全球能源业务决策中枢。

蔚来创始人李斌解释,武汉拥有从东风时代积累下的完善零部件体系和工程师红利。对于需要精细化管理、技术迭代极快的能源业务,武汉是最优解。

2025年,武汉新能源汽车产量达到52.4万辆,同比增长56.7%,占全市整车产量比重首次突破55%,超越全国平均水平。

武汉的优势不止于规模,更在于产业链的深度与韧性。

2月27日,武汉经开区高质量发展大会现场,岚图汽车党委书记卢放透露:岚图汽车将积极投身车谷产业创新大走廊建设“十大行动”,与产业链上下游企业协同发展,合力打造具有全球竞争力的汽车产业集群。

在几公里外的芯擎科技测试实验室,工程师正对“龙腾一号”汽车芯片进行极限压力测试。这款“武汉造”芯片已悄悄搭载在领克、吉利银河、一汽红旗、长安等品牌的40余款主力车型上,累计出货量超过150万片,位居国产座舱芯片装机量首位。

目前,武汉汽车领域已培育出469家科技型中小企业,548家高新技术企业,55家瞪羚企业和2家独角兽企业,形成了多层次创新梯队。从固态电池到一体化压铸,从混动系统到智能座舱,武汉在新能源汽车核心技术上全面发力。

用一位风险投资机构投资者的话来说:“投汽车产业链,一定要到武汉走走看看。”

要把核心技术攥在手里

合肥与武汉在新能源汽车产业上的布局,是基于各自禀赋的战略选择。

2018年,合肥出台《新能源汽车产业发展行动计划》,目标定得很明确:到2025年,建成具有全球影响力的新能源汽车产业集群。

走进大众安徽MEB工厂,高度自动化的焊装车间里机器人忙碌不停。这是大众集团全球首个完全使用可再生能源的工厂。从“风投蔚来”到引入比亚迪、大众安徽,如今合肥已聚集6家整车企业、600多家上下游配套,本地配套率达35%以上。

武汉是老牌汽车城,工业制造业底子厚实。2003年东风总部迁至武汉,之后二十多年攒下完整的零部件体系和制造能力。

目前,武汉开放智能网联测试道路超3800公里,居全国第一。光车联动,“光芯屏端网”万亿级产业链加速“上车上路”。

数据背后,东风岚图、东风猛士等“武汉造”整车突围,东软睿驰、芯擎科技的核心技术集中爆发。

以岚图为例,仅用三年时间便构建起“三年三款车”的产品矩阵,并成功挺进欧洲等海外市场;“猛士”品牌更是以硬核越野姿态填补了中国豪华电动越野车的空白。

在“看不见”的领域:黑芝麻智能等企业在自动驾驶芯片领域快速崛起,为“武汉造”汽车装上了自主可控的“大脑”。

在东软睿驰位于武汉的办公区,技术团队正在调试一套自动驾驶操作系统。这家企业的产品已应用到全国数十款主力车型上。工程师内心清楚:要把核心技术攥在手里。

一场跨省“牵手”

“共同探路汽车强国,两城应该怎么做?”信息金给出的答案是:打破壁垒,技术共研,供应链共享。

在武汉理工大学车辆工程学院实验楼,一台台智能驾驶测试平台正在高速运转。作为全国最早开设汽车专业的高校之一,学校在“三电”系统、智能驾驶等领域积累深厚。而在合肥,合肥工业大学在电池系统集成、材料科学上的实验室同样灯火通明。

“智能驾驶、车规级芯片、固态电池,这些核心瓶颈,单打独斗很难啃下来。”信息金建议,把武汉在智能驾驶场景化控制上的优势,与合肥在电池系统集成方面的经验结合,共同突破技术壁垒。

一场跨省“牵手”已经发生。

全国政协委员、民革安徽省委会副主委、安徽省律师协会监事长周世虹敏锐地捕捉到了一个细节:近期,合肥国资战略入股了总部位于武汉的蔚能公司。

“这笔横跨两城的投资,恰恰说明了:合肥与武汉,各有千秋,更能携手共进。”周世虹分析,这是一个极具示范意义的合作范本。

周世虹描绘了一个可期的未来:随着合肥都市圈与武汉都市圈的建设,两城完全可以依托合武高铁,打造一条“合武新能源汽车产业走廊”,让科技真正服务于每一位出行者。

想象一下,未来两地的换电站数据将互联互通。一位车主开着新能源车,在合武高速上飞驰。当你驶入服务区,车辆自动与换电站完成数据对接,等待的几分钟里,智能座舱已经为你推送了前方路况、沿途景点和充电优惠。这不仅不是产业的融合,更是中部出行方式的重塑。

跨区域对话④

武汉 ⇌ 合肥

武汉:产业链深度与韧性强

坐拥车谷和光谷两大国家级产业基地,实现汽车制造与芯片软件跨界融合;开放智能网联测试道路里程全国第一。

合肥:形成多元集聚产业生态

新能源汽车产业发展势头强劲,已形成多元集聚、链条完善的产业生态;多项前沿产品实现国内首发首用。



全国人大代表、东风商用车首席技师师王建清。



全国人大代表、江淮汽车集团股份有限公司工程师程轲。



全国政协委员、武汉理工大学原党委书记信息金。



全国政协委员、民革安徽省委会副主委、安徽省律师协会监事长周世虹。

共享研发平台与测试场景 实现优势互补、抱团升级

对话嘉宾:

全国人大代表、东风商用车首席技师师王建清

全国人大代表、江淮汽车集团股份有限公司工程师程轲

长江日报记者:近年来,武汉与合肥的新能源汽车产业均实现飞速发展,成为中部地区产业崛起的重要力量,两座城市各具哪些鲜明的产业特点?

王建清:武汉坐拥车谷和光谷两大国家级产业基地,实现了汽车制造与芯片软件的跨界融合。根植湖北57年,东风汽车深度融入“汉孝随襄十”汽车产业走廊,带动了沿线2000多家零部件企业的转型升级,全省汽车产业本地配套率已提升至41%。正是因为有这样厚实的产业土壤,东风岚图、东风猛士、东风奕派等品牌才能在这里扎根生长,路特斯等优质企业也愿意选择武汉、落户武汉。

程轲:近年来合肥新能源汽车产业发展势头强劲,已形成多元集聚、链条完善的产业生态。目前,江淮、比亚迪、蔚来、大众、长安、安凯六家整车企业齐聚合肥,实现了外资巨头、央企造车、造车新势力、地方自主品牌、华为生态圈等多种造车形式的“全满贯”,成为全国新能源汽车品牌最丰富的产业基地之一。

长江日报记者:科技创新是新能源汽车产业高质量发展的核心驱动力,两地在新能源汽车的科技创新上分别有哪些优势和技术成果?

程轲:合肥推动了多项前沿产品实现国内首发首用,比如,蔚来5纳米智驾芯片“神玑”、华为“鸿蒙”ALPS座舱等创新成果的落地,彰显了合肥新能源汽车产业的技术创新实力。此外,合肥凭借政策创新与实践,成为全国唯一集齐五大国家级新能源汽车试点的城市,涵盖换电模式、双智(智慧城市+智能网联)、产业链供应链、车路云一体化、车网互动(V2G)五大领域,为产业高质量发展提供了坚实的政策支撑和实践平台。

王建清:武汉拥有90多所高校、130多万在校大学生,这是产业发展最宝贵的资源。东风与华中科技大学、武汉大学等高校紧密合作,共建车规级芯片创新联合体、布局前瞻技术研究。武汉还获批国家级“车路云一体化”应用试点城市,开放了超过3800公里的智能网联测试道路。一系列精准有力的政策,让企业敢于在这里投入、愿意在这里创新、能够在这里扎根。

长江日报记者:两座城市同属中部重镇,如何在新能源车领域实现协同共赢?

王建清:武汉在东风商用车、高端新能源、智能网联、车路云一体化及研发创新上优势突出;合肥拥有蔚来、大众安徽、比亚迪等整车企业,产业链完整,动力电池、电驱动等配套能力强、产量规模领先。在协同合作方面,两地可推动电池、电机、电控、智能座舱等核心零部件就近配套,共建一小时产业圈,还可以技术联合攻关,聚焦车规芯片、固态电池、高阶智驾,共享研发平台与测试场景,实现优势互补、抱团升级,携手提升在全国新能源汽车产业格局中的竞争力。

程轲:武汉合肥两地可依托各自高校优势深化合作,构建“产学研用”协同育人与创新体系,联合开展技术联合攻关,共享科研平台与实验资源。两地还可以共享国家级“双智”“车路云一体化”试点资源,开放测试道路与相关数据,联合开展自动驾驶、车路协同场景验证,通过资源整合降低研发成本,加速智能网联汽车商业化落地进程,同时协同推进换电、V2G、智能网联等政策创新,探索形成可复制、可推广的“中部经验”。

(长江日报特派记者梁爽 汪文汉 覃柳珺)

本版统筹:黄师帅

制图 陈昌