



五条大走廊里，有你吗



光谷武汉未来科技城。(湖北日报全媒体记者 魏球 摄)



制图/徐云 万琦

湖北日报全媒体记者 张真真 马文俊
王际凯 王孝武 曹雯 沈早慧 黄洁如

以东湖科学城为核心区域的光谷科创大走廊成势见效，“汉孝随襄十”新能源与智能网联汽车、“武鄂黄黄咸”光电子信息、“宜荆荆襄”新能源新材料、“汉宜荆黄”绿色智能船舶等产业走廊加快建设。

1月27日，看到省政府工作报告中关于五条大走廊的全新表述，省人大代表、政协委员们倍感振奋。

“黄冈主动融入‘汉宜荆黄’绿色智能船舶产业大走廊后，2025年全市船舶工业产值猛增75.22%，达96.53亿元。”省人大代表、黄冈市副市长肖红娟分享了黄冈的做法，对接武汉“船海设计之都”的设计资源，推进黄冈、武穴船舶产业园和麻城船舶配套产业园建设，新建LNG船舶109艘，居全省前列。

昔日一个个相对独立的科创、产业聚集地，在荆楚大地上已形成五条流动的带、共振的网，东西纵横、南北贯通，绘制出湖北加快建成中部地区崛起重要战略支点的产业新经纬。

省两会现场，不少代表、委员相互询问：大走廊里，有你吗？

产业大走廊是全球“超级玩家”标配

创新产业在哪里生长，从来不是随机事件。它就像水流，总会寻找阻力最小的路径，塑造出自己的形状。

最早，产业聚在“点”上。一个园区、一个开发区，就能吸引一批企业安家。而后，它在城市内蔓延成群，上下游企业隔街相望、沿街拓展。如今，一条庞大、复杂而高度分工的现代创新产业链，单一城市很难承载。

举例而言，在湖北，一辆智能网联汽车的诞生，需要武汉的“大脑”、孝感的“关节”、襄阳的“四肢”和十堰的“筋骨”。一套高端显示面板，也离不开光谷的设计、鄂州的制造、黄石的配套。

于是，产业大走廊应运而生。沿着高铁、高速、黄金水道，技术、人才、资本、数据高效奔涌，研发、中试、制造、配套在更大的布局中找到最佳落子。

放眼全球，成熟的创新、产业大走廊已是“超级玩家”的标配。

在美国东海岸，波士顿科研机构的灵感、哈佛的初创企业、周边城镇的规模化生产，在约

100公里的128号公路上，催生出全球生命科学的重要策源地。

在日本，东京的汽车设计、名古屋的整车组装、滨松的精密零部件，沿着新干线，形成世界级的汽车创新产业带。

而在中国的长三角G60科创走廊，绵延上海、浙江、江苏至安徽，聚集起集成电路、人工智能创新产业廊道。

它们的成功说明，未来的区域竞争，不再是城市间的单打独斗，而极可能成为走廊与走廊的体系对决。湖北布局五大走廊，正是在更大的空间尺度上重组竞争力，并在自己选定的新赛场中主动作为。

在大走廊上找准分工定位、做好链式协同

湖北五条全新大走廊横空出世，这就跳出了原来各市州独立发展产业的逻辑，需要更高格局、更广视野来谋划。

“打造产业大走廊，需要做好分工定位、链式协同。”省人大代表、东风奕派总经理汪俊君说，以打造“汉孝随襄十”新能源与智能网联汽车产业大走廊为例，武汉聚焦前沿技术研发与总部经济，孝感与襄阳打造新能源汽车及关键零部件制造基地，随州强化专用汽车的特色，十堰立足商用车优势进行新能源转型。

省人大代表、大冶市委书记孙毓也表示，产业大走廊上，各地要结合自身优势精准定位。大冶处在光谷“光芯屏端网”万亿产业集群、黄石PCB产业集群的链接地带。全市积极推进“研发在武汉，转化在大冶”，建成大冶（武汉）离岸科创中心，与在汉高校、科研院所共建2家省级重点实验室、92家企校联合创新中心，以新型显示、先进半导体材料、智能终端等为重点发展方向，加快打造500亿级光电子信息产业集群。

同样依托武汉研发、设计能力的黄冈，在“汉宜荆黄”绿色智能船舶产业大走廊上风生水起。肖红娟介绍，该市充分链接大走廊上的创新资源，推动传统燃油动力船舶制造向LNG、甲醇、纯电等绿色动力船舶转型，新能源船舶占比从15%提升至80%左右，并对接武汉、宜昌、九江等省内外船舶制造基地，就地建配套园区贴身服务。

“宜荆荆襄”新能源新材料大走廊上，荆门凸显锂电特色。省人大代表、荆门市市长陈家伟用数据说话：亿纬锂电、恩捷、新宙邦等59家

头部企业落户荆门，荆门一市锂电产能占全省的50%。

每一条产业大走廊的背后，都需要创新的源头活水浇灌。

省政协委员、武汉产业创新发展研究院院长李锡玲说，该院是省市重点打造的新型研发机构，已全身心融入光谷科创大走廊建设，正在更大范围、更高层次吸引集聚科学家、企业家、投资人“三支队伍”，化解科技成果从实验室到生产线的“转换焦虑”，让创新活水沿着走廊更快流到需要的地方，全力助力湖北产业大走廊创新发展。

从产业集群到产业大走廊的“必修课”

从产业集群到产业大走廊，这样的能级跃升，注定不会轻松。如何打通大走廊上的“肠梗阻”、激活大走廊上的“任督二脉”，实现生态层面的深度融合？

这需要更锐利的改革勇气。孙毓认为，要让“研发在武汉，转化在周边”更顺畅，还需破解一些“软梗阻”。比如，政策协同、资源共享的机制还可以更完善。加强跨区域联动，让人才、资本、技术等要素流动更便利，是下一步的关键。

这需要更宏大的发展眼界。汪俊君倡议建立“湖北整车出海联盟”，让走廊上的企业不再是“散兵游勇”，而是组成一支品牌、物流、法规、金融协同的“联合舰队”，共同驶向广阔的海外市场。

这需要更精微的生态营造。李锡玲表示，该院探索打造的“早期拨转股+中期风投+成熟期产业资本”接力机制，就是为实验室里的硬核科技找到一条通往产业化的“高速公路”，为跨区域的创新火种持续输送氧气。

这也需要更坚实的基础支撑。这既包括硬联通，如陈家伟所关注的汉江航道、多式联运体系建设，以期进一步打通锂电物流通道，降低全产业链物流成本；也包括软联通，如推动更多政务服务跨市互通、数据共享、标准互认，让企业在走廊内拓展业务如同在同域一样便捷。

当前，汽车与光电信息的“双廊联动”已初见成效，新能源材料与船舶、汽车走廊的融合市场潜力巨大。

在这纵横交织的五大走廊中，一个更具竞争力、更富包容性、更能代表中国参与未来产业的湖北力量，正加速重构。



2025年12月26日，东风猛士M817第10000辆整车下线，这标志着东风汽车2025年度新能源100万辆销量达成。(湖北日报全媒体记者 薛婷 摄)



2025年11月19日，在襄阳高新区骆驼新能源低密度产业园电池软包装车间，工人在检查设备生产状况。(湖北日报全媒体记者 赵怡然 摄)



2025年10月10日，宜昌产投(宜昌)绿色智能船舶产业园开园暨宜昌达门船舶有限公司新址投产仪式在宜昌举行。(湖北日报全媒体记者 刘曙松 摄)

打造产业大走廊是湖北产业发展的必然趋势

——专访省政协委员、武汉大学经济与管理学院教授邹薇



省政协委员邹薇
(湖北日报全媒体记者 魏球 摄)

湖北日报全媒体记者 王成龙

“打造产业大走廊是湖北产业发展的必然趋势。”

1月27日，省政协委员、武汉大学经济与管理学院教授邹薇接受湖北日报全媒体记者专访时表示，纵观世界经济发展规律，经济发展首先在少数具有优势的“点”上集聚，形成增长极，此后会产生两种辐射方式——一种是“连点成线”，形成我们最常见的廊道的形式，比较出名的有波士顿的“128号公路”以及加州的“101公路”；另一种是“连点成块”，最出名的就是硅谷。

梳理湖北的产业走廊，以东湖科学城为核心区域的光谷科创大走廊，焦点在于科技创新，“汉孝随襄十”新能源与智能网联汽车、“武鄂黄黄咸”光电子信息产业大走廊分别聚焦湖北两个万

亿产业集群，“宜荆荆襄”新能源新材料、“汉宜荆黄”绿色智能船舶产业大走廊则分别对应湖北两个特色产业集群。从空间分布上来看，“汉孝随襄十”和“汉宜荆黄”两条产业走廊属于“连点成线”，“武鄂黄黄咸”和“宜荆荆襄”两条产业走廊则属于“连点成块”。

“东西纵横、南北贯穿、条块结合的五条产业走廊，在省域空间的架构上，助推湖北实现科技创新与产业创新的深度融合。”邹薇表示，未来，这些产业走廊将成为湖北联动周边、服务国家战略的主通道。

以“武鄂黄黄咸”光电子信息产业大走廊为例。光电子信息是湖北“独树一帜”的重要产业，依托“武鄂黄黄咸”光电子信息产业大走廊，这一产业优势资源将有效地向湖南和江西辐射，进而“串联”起整个长江中游城市群，形成跨省域的产业链协同效应。

“这些产业走廊要实现协同发展、联动发展，避免同质化内耗是首要前提。”邹薇谈到，湖北在对这些产业走廊进行规划设计之初，就突破了地理位置上的“束缚”，更多地从产业布局的科学规划角度着眼。以“汉孝随襄十”新能源与智能网联汽车产业大走廊为例，武汉以乘用

车生产制造见长，十堰偏重以猛士为代表的重型车辆，随州聚焦专用汽车发力，襄阳则在新能源汽车领域基础扎实，以此形成差异化分工和相互集成。

邹薇认为，产业走廊要想更好地发挥协同联动作用，需要形成“研发在‘金三角’，转化在市州”的良性互动格局，把附加值最高、高精尖的研发放在武汉、宜昌、襄阳，把制造和销售推广的环节放在周边中小城市。这就需要鼓励科研人员柔性流动、建立跨市知识产权共享与收益分配机制等方面发力，构建高效的“走廊级”创新共同体。

她建议，在市州建立更多的院士工作站，让全省都能充分分享武汉富集的创新资源，发挥“双一流”高校的辐射作用，在市州广泛设立新型研发机构、与市州高校结对共建。同时，更加注重突出以企业为创新主体，为创新企业匹配人才链、资金链、政策链、服务链。

此外，要实现人才、资金、数据、市场等要素在产业走廊内自由流动，必须在交通设施等物理空间上实现“硬连接”的基础上，推动不同城市之间的“云连接”，实现生产、生活、生态等各类数据上“云”集成，真正形成产业走廊内部的互融、互通、共享。