

“动力电池第一市”崛起 江苏溧阳打造县域产业创新融合样本

中经记者 夏治斌 石英婧 溧阳报道

打开长三角的地图,江苏省溧阳市正好位于苏浙皖三省交界的地方。这里不仅是名副其实的“三省通衢”,更深度融入了长三角“1小时经济圈”。宁杭高铁贯穿全境,距离南京禄口机场不过45分钟车程,公路、铁路、航空、水运,溧阳这个县级市集齐了四种交通方式。

优越的区位条件之下,溧阳也曾深陷县域发展普遍难题。十余年前,溧阳重工业产值占比高达87.7%,经济增长高度依靠水泥、钢铁等高耗能传统产业,产业链短、附加值低。

转机出现在2016年,溧阳成功牵手宁德时代,由此开启了从传统制造向动力电池产业集群的转型。十年深耕,一座千亿级锂电产业集从“一块电池”到“一个生态”

依托江苏时代、时代上汽等龙头企业的领军效应,璞泰来、科达利、联赢激光等百余家上下游企业纷至沓来。

时间回拨到2016年,溧阳牵手宁德时代,在溧成立全资子公司“江苏时代”,后设立合资公司“时代上汽”和“上汽时代”。这一龙头的落地,像一块巨石投入湖中,激起千层浪。

“以江苏时代为‘点’的突破,牵引上下游‘链’的协同。”为放大龙头集聚效应,将单点优势逐步延伸构建成完整锂电产业链条,溧阳市工信局相关负责人称,“我们大力开展产业链招商和科技招商,集中力量、集聚资源,推动电池制造上下游配套企业招引和建设。”

依托江苏时代、时代上汽等龙头企业的领军效应,璞泰来、科达利、联赢激光等百余家上下游企业纷至沓来,形成了“产业园就是产业链,上下游就在隔壁楼”的良好发展格局。

记者注意到,这种“龙头引领、链式聚集”的产业生态,让身处其中的企业真切感受到了协同效应带来的效率红利,科达利总经理李武章对此深有体会。他告诉记者,公司2016年左右与宁德时代同期落子溧阳,首要考量就是战略配套需求。“锂电池精密结构件属于定制化程度较高的零部件,对交付时效要求苛刻,必须贴近客户就近配套以保障供应链安全。”

除了供应链配套的硬性需求,溧阳的区位优势和产业基础也至关重要,李武章告诉记者:“溧阳卓越的区位优势与高新区的产业规模让我们看到了长三角作为新能源汽车产业高地的巨大潜力。此外,当地优越的营商环境与高效的政务服务

群拔地而起。

动力电池产业的增长,成为了溧阳经济腾飞的强劲引擎。2026年上半年,该市电池制造产业实现规上工业总产值637.3亿元,同比增长51.9%,占全市规上工业总产值的38.7%。

回望来时路,溧阳市工信局相关负责人告诉《中国经营报》记者:“近年来,溧阳市聚焦新能源赛道,以科技人才为支撑,以高科技含量项目为抓手,从无到有、由弱到强。10年间,时代系企业实施9期项目,8个百亿,占地面积超万亩,建成千亿级电池制造产业集群。2022年起,集群先后入选国家新型工业化产业示范基地、国家火炬特色产业基地、国家级中小企业特色产业集群、江苏省创新型产业集群,列入省县域特色优势产业培育清单。”

为我们吃下了‘定心丸’。正是基于这些综合考量,我们果断决定扎根溧阳,将这里打造为我们全国最大的生产基地之一。”

与科达利不谋而合,这种对综合优势的认可,成为了众多链上企业的战略共识。上汽时代总经理郭军华告诉记者:“2016年,宁德时代在长三角筹划新工厂,溧阳凭借主动对接、专业高效的服务和极佳的营商环境,成功吸引了宁德时代签下百亿投资大单。随后,上汽原董事长陈虹也被吸引至溧阳,迅速敲定了合资建厂的计划。”

郭军华补充道:“长三角地区先进制造业发达,在溧阳建厂有助于宁德时代更快响应客户需求,服务长三角整车企业。当时上汽内部看到的正好是溧阳优越的地理位置,上汽集团是多生产地运营的,溧阳到上汽的多个主机厂都是200公里左右的距离,因此决定在溧阳投产。”

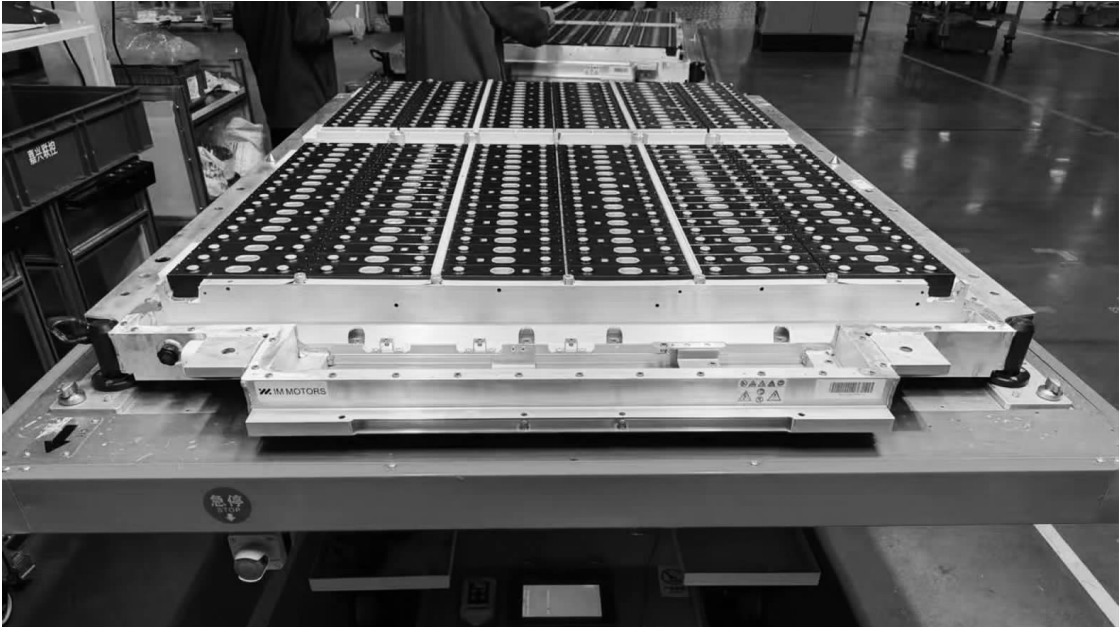
上汽时代的产品运营布局也稳步铺开。“上汽时代的产品核心优势聚焦于上汽车型的深度适配(如荣威、智己、上汽大众等),但同时也已逐步走向外供之路。”郭军华说道。

数据印证了这种集群效应。2025年,溧阳全市电池制造产业实现规上工业总产值1005.6亿元,同比增长26.4%,占全市规上工业总产值的31.5%;电芯产量同比增长39.1%,分别占全省35.9%、全国11.2%,约占宁德时代全球产能的1/4,稳居“全国动力电池第一县”。

“3公里”的效率革命

溧阳高新区相关负责人称:“3公里,不只是地理距离,更是一场产业协同的效率革命。”

产业链在地理上的集聚,打破了传统供应链的时空壁垒,为效率革命打下基础。在溧阳,一个“3公里产业圈”已然成型。比如,江苏时代新能源“灯塔工厂”,每1秒就能生产一块电芯;距离它不到3公里的科达利,每天下线700万件锂电池结构件,两到三小时就能直达江苏时代产线;蓝固新能源研发的固态电解质材料,当天就能供给中科海钠进行电池试制。



上汽时代的电池生产线。

本报资料室/图

打造县域里的创新策源地

长期以来,“研发在大城市、制造在县域”是县域产业发展的普遍困境。面对这一现实困境,溧阳的破局之道,在于围绕产业链部署创新链,推动科技创新与产业创新深度融合。

长期以来,“研发在大城市、制造在县域”是县域产业发展的普遍困境。面对这一现实困境,溧阳的破局之道,在于围绕产业链部署创新链,推动科技创新与产业创新深度融合。

为切实破解长久以来县域产业研发资源匮乏、科研能力薄弱的固有难题,溧阳市工信局相关负责人告诉记者,“长三角物理研究中心、天目湖先进储能技术研究院等创新平台落地我市,‘制造+研发+检测+应用’一体化生态日趋完善,打破了‘研发在大城市、制造在小县域’的传统路径。”

记者了解到,天目湖先进储能技术研究院有限公司(以下简称“TIES”)便是这一战略的生动实践。TIES是由溧阳市人民政府与中国科学院物理研究所联合创

建。TIES作为集创新研发、产业孵化、测试分析、失效分析、智能制造、工程放大、高价值信息服务、高端培训、人才培养等为一体的新型研发机构,聚集了以中国科学院物理研究所、国家最高科学技术奖获得者陈立泉院士、李泓研究员为技术带头人的研发团队。

“自2017年成立以来,TIES聚焦国家长远目标和重大需求,践行碳达峰、碳中和目标,开展关键技术研究,推进科技成果转化,服务国内外行业客户超过700家,包含电化学储能领域材料、电芯、电动汽车等行业龙头企业。”深耕研发与产业落地,诸多亮眼成效逐步显现,天目湖先进储能技术研究院相关负责人表示:“截至目前,TIES已在固态电池、钠离子电池、纳米硅负极材

料等技术研发领域处于国际领先水平,与复旦、电子科大等联合成立了16家科学家工作室,与企业 and 高校共建联合实验室超10个,与西门子、华为联合成立了技术创新中心,参与共建国家级重点实验室4个,牵头和参与了30项储能领域国家和省级重点研发计划项目;孵化天目先导、华永烯、深圳耀石等新型储能技术公司近20家。”

高能级平台并非孤例,创新资源的“强磁场”效应在溧阳持续释放。溧阳高新区已聚集长三角物理研究中心、天目湖先进储能技术研究院等10家高端科创平台,吸引了20名院士、80余位国家级重点人才、200余位省级以上领军人才、3万余名产业人才,改变了“研发在大城市、制造在县

技术探讨与样品测试。”

值得一提的是,就近配套是科达利在设立全国13个基地的共同策略,但在溧阳,其效率优势被发挥到了极致。李武章告诉记者,溧阳基地作为公司最大的基地之一,其效率优势不仅体现在极致的响应速度和极低的物流成本上,更体现在为联合研发和快速迭代提供了物理空间上的便利。“这种深度的地理绑定极大提升了供应链的整体韧性,使得我们在应对客户紧急需求或工程变更时,能够以分钟级响应,这也是我们科达利的核心竞争力之一。”

这种由地理集聚催生的速度优势,在不同类型企业中却有着截然不同的价值权重。郭军华告诉记者,纯电池厂可能更看重产能规模和制造成本;而作为整车厂背景的合资企业,他们更看重“体系内部的协同效率”以及“保质保交付”的连续性。“上汽时代不追求单点利润最大化,而是定位为‘为整车体系兜底’,因此更看重产业链能否在订单激增时提供确定性的供应保障,以及在质量端能否提前满足未来法规要求、为整车生命周期预留冗余。”

车圈“速成车”争议持续升温 车企高管:不能只用时间来判断

中经记者 方超 石英婧 上海报道

整车开发周期从传统36个月压缩至18个月左右,让“速成车”成为近期汽车行业焦点话题。

今年8月以来,上汽通用、奇瑞汽车等多家知名车企高管针对“速成车”话题密集发声,如在8月5日的别克至境L7预售发布会上,上汽通用副总经理薛海涛强调:“上汽通用绝不做‘速成车’。”

对于行业有声音将研发周期长短,作为判定一辆车是否为“速成车”的标准,岚图汽车董事长卢放近期在接受《中国经营报》记者采访时表示:“‘速成车’不能只用时间来判断,因为随着技术的发展、管理水平的提高,我们开发一辆车确实比原来快了很多。”

“速成车”引发广泛关注的背后,是汽车行业“新四化”加速演进大背景下,车企竞争格局剧烈变化的一个真实反映。中国汽车流通协会专家委员会委员章弘向记者表示,目前国内车市已进入存量博弈阶段,“‘速成车’争议是国内汽车高强度内卷的直接表现”。

车企高管激辩“速成车”

公开信息显示,“速成车”是业内对部分车企为抢占市场、过度压缩研发测试周期而推出的不成熟车型的统称。按照传统造车逻辑,一辆车的开发周期为36个月,但不少新能源车型开发时间已缩短至18个月,此开发模式,引爆外界关于相关车企是否“缩水”必要测试、是否带来安全隐患的激烈争议。

如在今年6月13日举行的2026年中国汽车重庆论坛上,吉利

行业“淘汰赛”进入深水区

在业内看来,“速成车”话题持续升温的背后,是技术迭代加速、行业“淘汰赛”进入深水区的真实缩影。

“燃油车研发验证通常需要36个月以上,部分新能源的研发被压缩到18个月左右。”在章弘看来,一辆车开发周期缩短,与平台化技术运用、供应链成熟等多重因素密不可分。

如在平台化技术运用方面,章弘认为,平台化和仿真技术让研发提速成为可能,通过成熟架构复用、模块化开发,“加上数字孪生和计算机仿真,可以减少物理样车及部分实车试验轮次”。

控股集团董事长李书福公开强调,对于汽车产品而言,关系到人的生命,必须做到知其然更知其所以然,更不能用短平快的理念生产汽车,汽车是安全为本的耐用消费品,不懂装懂后患无穷。

“任何汽车新产品的诞生,都必须遵守汽车产品开发的客观规律,而不是减少试验环节,压缩试验、验证时间,走捷径、抄近路。”李书福彼时的发言,曾引发行业关注。

进入7月份后,车圈关于“速成车”的讨论愈发热烈,新势力、自主品牌及合资车企高管纷纷“入局”,在行业论坛、产品发布会及社交媒体上激辩“速成车”。

“我们绝不拿用户练手,交付即合格。有的品牌为了追求上市速度,很多该做的实验没有做,消费者变成了试车员,这给消费者带来了非常多的潜在风险。”7月22日,北京现代总经理李凤刚在2026年中国汽车论坛上表示。

记者注意到,进入8月份后,汽车行业关于“速成车”的争议再度升温,包括岚图汽车、奇瑞汽车、上汽通用、阿维塔在内的多家车企高管纷纷对“速成车”发表观点,如奇瑞汽车执行副总裁李学用 在8月10日表示:“汽车不是快消品,它关系到的是千万家庭的安全,扛的是全球不同路况、气候、习惯的考验。”

卢放则认为,“速成车”不能只用时间来判断,其举例称:“以前用

柴火做饭可能要很长时间,现在用电饭锅做饭就很快,但不能因此就说这是‘速成饭’,饭的味道也很好,也一样有营养。所以这个话题不能完全只用时间这个尺度来判断,还是要综合来看。”

“而且我特别担心一个问题,就是总有一些言论说这个是‘速成车’,给中国新能源汽车、新势力汽车打上某种标签,我认为这个不太好,我们还是要客观判断。”卢放日前向记者表示。

的驾驶辅助系统等汽车行业关键维度均处于领先地位,正迅速拉开与其他地区的差距。不仅如此,中国主机厂的研发周期仅为24~40个月,而欧洲主机厂则需要48~60个月。”

在技术加持缩短新车研发上市周期的大背景下,国内车市进入存量博弈、车企竞争格局加速变化,或是“速成车”话题集中爆发的另一重要原因。

“竞争格局是‘因’,‘速成车’争议是‘果’。”章弘向记者介绍,目前,车市进入存量博弈阶段,今年上半年,自主品牌乘用车份额超过71%，“新能源内部也在分化,车企

很难再靠大盘增长自然获利”。在章弘看来,车市竞争加剧,“推动车企加快上新,也放大了验证不足的风险”。

中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会的数据显示,2026年7月,全国乘用车市场零售146.1万辆,同比下降20.9%,环比下降8.8%;今年以来累计零售1017.3万辆,同比下降20.3%。

不过对于“速成车”争议,行业也有清晰的认知,卢放就向记者表示:“我要再强调一遍,时间不是唯一的尺度,验证流程是不是完整很重要,包括研发阶段、批量生产准备阶段,各个过程是不是都完整经

历了、是不是都充分验证了,这个非常重要。”

“我们不仅做大量仿真测试,也做大量实际测试,包括台架测试、道路试验。上周我们的工程师还在吐鲁番,每年很多工程师都在全国各地不停地跑,包括吐鲁番、昆仑山、牙克石等等。这还只是研发阶段。道路质保验证、一致性道路试验,我们每年也要跑上百万公里,一直都在进行。”卢放呼吁,对于“速成车”争议要综合判断,“很难用一句话或者一个时间概念来评判,我们还是要客观、理性、正确地分析这件事情”。