



敬老爱老 家庭和睦



长三角制造业优势转化为产业竞争力 机器人跑出量产加速度

新民晚报记者 黄佳琪

长三角亮点

2026 世界人工智能大会暨人工智能全球治理高级别会议于 7 月 17 日至 20 日在上海举行。这场已成功举办八届的盛会，如今不仅是中国和全球 AI 前沿技术的展示窗口，也是观察区域产业创新协同的一面镜子。大会期间将举办长三角人工智能产业集群发展协同论坛，聚焦探索长三角 AI 基础研究、协同投资、场景应用等平台建设，开展跨区域战略合作签约。

而就在一周前，这场大会的新闻发布会上已经释放了一个令人瞩目的产业信号。7 月 7 日，工业和信息化部科技司副司长甘小斌在 2026 世界人工智能大会暨人工智能全球治理高级别会议新闻发布会上表示，据测算，2025 年我国人工智能核心产业规模超过 1.2 万

亿。大模型、智能体、人工智能芯片加速迭代，今年人形机器人全年整机产量有望突破 10 万台。目前，我国规上工业企业人工智能应用普及率已超 30%，人形机器人开始“进工厂、下车间”。

10 万台，放在全球是什么水平？据中国机电一体化技术应用协会统计，2025 年全球人形机器人出货量约 1.8 万台，其中中国企业占比占据约 74% 的份额。

一年时间从万级跃向十万级，量产提速的背后，国产供应链的日趋成熟是不可忽视的支撑力。过去很长一段时间里，控制器、减速器、伺服电机等机器人核心零部件几乎依赖进口，如今国产化率已经有了大幅提升。但仅有零部件的突破还不够，量产还需要整个体系的协同效率，这正是长三角的强项。

长三角拥有扎实且高效的产业基底，以新能源汽车产业链为例，“4 小时产业圈”的概念早已深入人心，这种能力恰好与机器人的制造需求高度匹配。

位于上海浦东的智元机器人便是受益者，生产车间里，一台人形机器人从零件到整机，约一小时就能完成组装。6 月 28 日，这家企业第 1.5 万台通用具身机器人下线，距离第 1 万台，仅仅过去了不到三个月。智元机器人供应链高级副总裁詹昆透露，去年新引入的供应商的占比里面，汽车链和上市公司的占比差不多能达到六成。蔚来创始人、董事长、CEO 李斌曾在接受媒体采访时表示：“汽车公司去做具身机器人，不管是生产力的机器人，还是服务的机器人，都是很自然的产品线延伸。”

首届上海国际具身智能产业博览会本月初刚刚落幕，会上发布的《2026 中国具身智能产业发展报告》提及，长三角地区（上海、杭州、苏州、无锡、合肥等）是中国具身智能产业最密集、产业链最完整的区域。以上海为核心，集聚了智元机器人、傅利叶智能、开普勒等头部整机企业，以及中科新松、节卡机

器等协作机器人企业；杭州拥有宇树科技、云深处、海康机器人，并率先完成具身智能产业专项立法。整体而言，长三角在具身智能领域的企业数量和融资规模均占全国的 50% 以上。

上海还从需求侧为产业加了一把火。今年 5 月，上海明确提出：力争到“十五五”末，推动 10 万台人形机器人进工厂，规上工业企业智能体应用普及率超过 80%。从供给端的产量突破到需求端的工厂部署，人形机器人正在从“大型玩具”转变为真正的生产力工具。

当然，量产的提速并不意味着终点。正如宇树科技创始人王兴兴所言，“受限於具身智能大脑等技术瓶颈，人形机器人还处于应用早期。”从 10 万台到真正的规模化普及，算法迭代、成本下降、场景拓展，每一环都还有很长的路要走，但毋庸置疑，长三角已经跑在了前面。



7 月 14 日，当涂县姑溪河当涂闸枢纽工程正抓紧施工。该工程是安徽省重点工程、长三角一体化水安全保障核心项目之一，是马鞍山市目前最大的单体水利工程，集防洪、灌溉、航运和生态修复于一体，建成后能显著提升皖苏两省 91 万亩农田的灌溉保障率。

安徽日报特约摄影 王文生 摄

长三角观察

今年 9 月，北京理工大学都灵理工学院将在嘉兴迎来首批本科生。计划招收 2 个专业，每个专业招生 60 人。

前不久，南京大学苏州校区迎来首届毕业生。600 余名本硕博毕业生中，260 余人选择留在苏州，其中 90 余人留在校区所在的苏州高新区。

首届毕业生的流向，初步显现出一所大学对一座城市人才集聚的带动作用。对当地而言，引进南京大学苏州校区，再到汇聚人才、技术和平台，为产业升级注入动力，是一盘筹谋了几年的“大棋”。

近年来，国内知名高校加快在长三角布局，地方借助名校提升人才和科技供给能力，高校依托城市产业拓展学科发展空间，国际教育资源也由此加快与本土产业对接。

名校与名城，不仅要办一所学校，更是在共建创新体系。

因城设科

长三角地区最鲜明的特征，是学科专业设置与所在地产业结构高度契合。

南京大学苏州校区重点布局人工智能、信息技术、智能制造、生命健康、生态环保和数字经济等领域，与苏州高新区的集成电路、医疗器械、机器人和先进制造等产业直接对应。

“南京大学苏州校区要培养产业科技拔尖人才和未来企业家。”南京大学苏州校区管委会副主任古公亮说，苏州校区与生俱来的优势，就是拥有与产业深度融合的条件。

这种融合并未停留在签署协议、挂牌成立平台的层面，而是逐步进入人才培养、科研组织和成果转化的具体环节。

知名高校“落子”长三角 名校与名城不仅要办学校，更要共建创新体系

解放日报记者 巩持平

在科研平台建设方面，南京大学苏州校区已建成共享科研平台，并计划进一步扩展。大型 CT、电镜等高价仪器既服务校内科研团队，也向地方企业开放。苏州高新区与南京大学还共同建设环南大科创圈、成果转化基地和大学科技园，推动科技成果从概念验证走向项目孵化、融资和产业化。

下一步，校区计划推出项目制课程，把企业真实研发课题引入课堂，邀请企业研发人员参与授课，由学生组建团队解决实际问题。校区还通过“校园共享卡”“创新互通卡”等方式加强与周边企业联系，企业工程师可以进入校园，与师生直接交流，把市场需求转化为高校科研选题。

“因城设科”并非南京大学苏州校区这一个例。

无锡集成电路产业基础雄厚，东南大学无锡校区因此重点建设微电子学院、集成电路学院以及数字设计与智能制造学院；南通拥有丰富的江海资源，同时对医疗健康产业有较大需求，2026 年 3 月启动建设的东南大学南通校区便将海洋工程、医疗健康等作为重点方向。

浙江大学舟山校区依托舟山海洋资源，集中发展海洋科学和海洋工程；南京航空航天大学在常州溧阳建设天目湖校区，也与当地航空产业和先进制造业发展相呼应。

与传统综合性校区相比，这些异地校区更突出“小而精”“新而特”。地方需要高校提供人才、技术和创新平台，高校则需要产业场景、科研项目和成果转化空间。校地合作由过去较为单一的“地方提供土地、学校负责办学”，转向共同确定学科方向、共同建设实验室、共同培养工程人才、共同孵化科技企业。

双向赋能

为何这种校地深度合作集中出现在长三角？

首先，长三角雄厚的产业基础，为高校提供了丰富的科研问题、应用场景和成果转化渠道。对高校而言，产业不仅意味着广阔的毕业生就业市场，也意味着源源不断的技术需求和科研课题。

其次，区域竞争的核心正日益转向人才和创新能力的竞争。地方政府引进高水平大学，希望以高校为支点，带动高端实验室、科技企业、创新资本和青年人才集聚。

与此同时，高校资源正向城市公共服务领域延伸。苏州高新区与南京大学共建从幼儿园到高中的附属教育体系，这也意味着校地合作已从高等教育和科技创新拓展至基础教育、人才服务等领域。

再次，高校自身也有拓展办学空间、补齐学科短板的现实需要。在服务国家战略、突破关键核心技术的过程中，高校需要加快发展人工智能、集成电路、生物医学、先进制造等新工科、交叉学科。“另起炉灶”设校区能够部分解决老校区空间不足等问题，使高校在新的产业环境中快速形成学科增量。

中外合作办学，则进一步拓展了这种资源重组的边界。

2026 年，北京理工大学都灵理工学

院在嘉兴招收首批本科生，首批设置机械工程、车辆工程两个专业，每个专业招生 60 人。学院由北京理工大学与意大利都灵理工大学合作设立。学院采用“3+0.5+0.5”培养模式：前 3 年在嘉兴完成核心课程，大四上学期赴意大利都灵理工大学学习，下学期返回嘉兴完成毕业设计。

类似探索已在长三角多地展开。浙江大学海宁国际校区分别与英国爱丁堡大学、美国伊利诺伊大学厄巴纳—香槟分校共建联合学院。其“4+0”模式允许学生在国内完成本科阶段学习，同时接受中外双方共同设计的课程和培养体系。

此类合作集中出现在长三角，也与区域开放程度密切相关。长三角外向型经济发达，跨国企业、高端制造业和国际研发机构集聚，对既掌握工程技术，又具备跨文化沟通能力的人才需求旺盛。与此同时，区域内交通便利、城市功能完善，对国际教师和科研人员也具有较强吸引力。

长三角一体化还降低了异地办学和协同创新的成本。密集的高铁和城市群交通网络压缩了校区之间的时空距离，师生、企业人员和科研资源能够在区域内高频流动。产学研合作需要反复交流、实验验证和项目回访，地理上的接近能够直接转化为创新效率。

名校在长三角“落子”，是基于发展需求作出的双向选择。从“引进一所名校”到“培育一个创新生态”，长三角校地合作正在不断深入。

世赛巡展绘就长三角技能同心圆 “能能巧巧漫游长三角”巡展活动收官

长三角动态

文汇报讯（记者 占 悦）7 月 15 日是世界青年技能日，以瓷为媒、以技为桥的“CHINA 白”主题临展在世界技能博物馆揭幕。展览 7 月 16 日起正式面向公众免费开放，集中呈现 100 余件德化白瓷艺术珍品。与此同时，世赛领导推介会、申城打卡路线发布、“能能巧巧漫游长三角”收官等一系列世赛推广活动同步举行，为第 48 届世界技能大赛营造出浓郁的全城参与氛围。

本次临展由世界技能博物馆与德化县政府历时一年精心筹备，汇聚陈仁海、连德理、许丽枝等数十位业界领军人物的精品力作。展览从“白瓷之美”“白瓷之技”“白瓷之新”三个板块展开，带观众在技术精度与艺术温度中感知中国白瓷的文化传承与创新叙事。展品中，仅 0.2 毫米厚的“高初薄胎瓷衣”远看如纱、近看是瓷，将陶瓷的轻盈与韧性推向极致；融合唐卡绘制、珠宝镶嵌与陶瓷烧制的纯天然矿物“极彩”瓷艺，以及被称为“瓷上剪纸”“瓷上飞花”的“通花”瓷艺等独家

工艺，皆在现场惊艳亮相。

一系列世赛推广活动在博物馆内外密集展开。在世赛领导推介会上，19 个国家和地区的 28 个驻沪机构代表齐聚，了解第 48 届世赛筹备进展。多位领事官员表示，将积极与本国技能部门沟通协调，全力保障各国代表团来沪参赛参会。

历时半月、跨越 2500 公里的“能能巧巧漫游长三角”世赛巡展活动，7 月 15 日也迎来圆满收官。自 6 月 10 日起，三辆世赛大篷车化身“移动的世界技能博物馆”，驶入苏浙皖 10 所重点技能院校，将馆藏珍品、冠军分享和技能体验送到师生身边，吸引 1.5 万余人次参观；7 位世赛选手与 10 位技能大师讲述技能报国、技能成才之路，5000 余名师生到场聆听。返沪后，大篷车继续穿行商圈、校区、园区与社区，以流动的技能文化场景持续扩大世赛声量，并于 7 月 15 日抵达世界技能博物馆。

世界技能博物馆全新打造的“WE 赛场”也在 7 月 15 日对外发布。该活动整合博物馆联盟校、世赛赞助商等资源，以馆内馆外联动的形式，即日起至 9 月初，每周六常态化向公众开放，为市民提供更多元、更活力的技能互动体验。

八千吨钢混梁精准跨越沪陕高速公路 沪宁合高铁建设啃下“硬骨头”

新民晚报记者 黄佳琪

近日，南京江北新区泰山街道施工现场，一座长 125 米、重达 8000 吨的钢混组合梁，在 44 台全自动步履顶推机的协同发力下，模拟人体行走姿态，以每次 35 至 40 厘米的步距稳步推进，最终精准跨越沪陕高速公路。这是国内首次采用顶推法施工的同类最大跨度钢桁加劲混凝土简支箱梁，也标志着沪宁合高铁建设又啃下一块“硬骨头”。

沪宁合高铁（新建上海至南京至合肥高速铁路）是沪渝蓉沿江高铁的东段线路，也是国家“八纵八横”高速铁路网沿江通道的重要组成部分，承担沿江通道主要路网客流、沿海及京沪通道部分直通上海客流的运输任务。

这条高铁起自上海宝山站，经江苏省苏州市、南通市、泰州市、扬州市、南京市，以及安徽省滁州市、合肥市，接入既有合肥南站，线路全长约 554 公里，设计时速 350 公里，全线设 16 座车站，其中新建 10 座车站，分别为上海宝山站、崇明站、启东西站、海门北站、如皋西站、黄

桥站、泰州南站、仪征北站、南京北站、大墅站。

目前，这条横贯沪苏皖三省市的高铁正在多点推进。就在钢混梁跨越沪陕高速的前一天，沪宁合高铁南通特大桥跨沈海高速及通吕运河 210 米钢混混合连续刚构顺利合龙。6 月 17 日，海门北站地下主体结构完工。起点站上海宝山站也在加速建设，预计明年 7 月投入运营。

沪宁合高铁的建成，远不只是新增一条高铁线路。该项目建成后，将在上海大都市圈、南京都市圈和合肥都市圈内建起一条快速新通道。对于优化沿长江地区铁路网布局、服务长江经济带发展、促进长三角一体化高质量发展，都具有重要意义。

当 554 公里的沪宁合高铁全线贯通，上海、南京、合肥之间的时空距离将被大幅压缩。未来，随着“轨道上的长三角”的推进，沪宁杭合核心城市点将实现 1 至 1.5 小时高频通达。

闵行企业携定制客车计划出海澳洲

今日闵行

7 月 15 日，澳大利亚公共交通展（Australasia Bus & Coach Expo 2026）在悉尼开幕。来自上海市闵行区莘庄工业区的上海申沃客车携两款专为澳洲市场定制的电动车产品亮相展会，凭借过硬的新能源整车研发制造实力收获海外客商关注。

本届澳洲车展汇聚全球客车产业头部企业，是展示绿色交通前沿技术、对接海外市场资源的核心平台。此次申沃客车以“Green Means More”为参展主题，带去 iEV12 纯电动城市客车整车、B13E 纯电动客车底盘两款主力产品，全部针对澳洲本地右舵驾驶、长距离运营、沿海高盐腐蚀、夏季持续高温等严苛使用工况量身研发。

展会现场，申沃举办专场产品推介会，通过实景宣传片、技术现场讲解，向各行业嘉宾完整展示企业自主掌握的车系统统集成、新能源动力核心技术。不少海外客商驻足展位，详细询问车辆续航、高温适配、防腐工艺、定制化底盘改造等核心优势，并表达合作意向。

据了解，两款展出产品搭载申沃全新自主整车架构，标配全地板无障碍车身设计，适配当地公共交通无障碍出

行标准；自研 CTP 动力电池系统大幅拉长续航里程，搭配新一代高效驱动电机、碳化硅电控技术，动力能耗表现更优。针对澳洲气候特点，车辆搭载高度集成一体化热管理系统，轻松应对酷暑运营；全车升级防腐工艺，有效抵御海岸潮湿盐雾侵蚀。其中 B13E 底盘拥有极强拓展性，可灵活匹配不同尺寸车身，满足当地运营商多样化定制需求，差异化技术优势成为现场最大亮点。

“澳大利亚正全力推进公交零排放转型，各地陆续出台巴士替换计划，新能源配套基础设施持续加码，市场空间广阔。”申沃客车总经理马振刚介绍，作为上汽集团旗下专注大中型新能源客车的闵行本土企业，申沃将深度对接澳洲本地法规、行业标准与产业生态，同步推进供应链属地化、售后服务本地化布局，持续迭代适配海外市场的绿色交通产品。

长期以来，闵行坚持做强高端装备制造产业集群，持续完善企业出海配套服务，助力区内优质制造企业走出国门、打响“闵行智造”名片。申沃客车是莘庄工业区重点培育、春申金十字塔重点扶持企业。闵行将持续聚焦区内制造业企业国际化发展需求，做好政策、人才、市场对接全链条服务，支持更多像申沃这样的本土科创制造企业，以自主核心技术走向全球市场。

（据 7 月 16 日今日闵行官方微信 记者 戎长春）