

今年以来，中国品牌跑鞋走红海外社交媒体

### 国产跑鞋里的「中国服务」硬实力

人民网记者 章斐然 申佳平

## 财米油盐

“性能强”“价格超值”“渠道多样”“到货比预想快”……今年以来，外国博主评测中国品牌跑鞋的视频走红海外社交媒体。中国制造“硬核圈粉”的同时，日益完善的中国跨境电商物流服务，也成为海外网友“种草”国货的加分项。

跨境电商蓬勃发展，成为我国新的国际竞争增长点。据统计，2025年我国跨境电商进出口规模达2.75万亿元。

跨境物流，作为生产性服务业的重要领域，不仅帮助国内企业大幅缩短物流时效、降低跨境运营成本，更持续优化海外消费者的购物体验，为国货品牌加速走向全球保驾护航。

去年的《政府工作报告》提出，促进跨境电商发展，完善跨境寄递物流体系，加强海外仓建设。今年4月召开的全国商务大会强调，坚持扩能 and 提质并举，发展和监管统筹，更好促进服务业优质高效发展。下一步，跨境物流如何乘势而上，实现高质量发展？

——运得更快。国务院印发的《关于推进服务业扩能提质的意见》明确提出，大力发展国际海运、空运服务。数据显示，一季度，我国国际航线货邮运输量完成110.5万吨，同比增长17.6%。其中，跨境电商、高端制造、生物医药等高附加值货物需求旺盛。

与此同时，通关便利度持续升级。跨境电商9610(直邮出口)加快释能，越来越多的中小卖家可实现小包裹、高频次发货的快速通关查验。

——存得更好。商务部等6部门联合印发的《关于更好服务实体经济 推进电子商务高质量发展的指导意见》提出，大力支持跨境电商海外仓，完善海外智慧物流平台。截至目前，我国企业建设的海外仓已超过2500个，总面积突破3000万平方米，其中仅美国和欧洲两大市场就占七成以上。

——退得更顺。自4月1日起，海关总署在全国海关全面推广了跨境电商零售出口的跨关区退货模式。跨境电商企业零售出口的商品在海外发生退货时，不再要求必须退回原出口海关，而是可以灵活选择全国范围内任一海关口岸办理退运进境手续的监管模式，有利于破解出口商品“退货难、成本高、周期长”的行业痛点。

赛道火热，人才需求随之激增。《中国跨境电商人才培养白皮书》显示，2025年我国跨境电商人才供给缺口达400万人。在供应链与物流类岗位中，跨境数据分析师薪资较传统岗位有显著溢价，年薪范围在25万至50万元。

国产跑鞋风靡国际市场，不仅让“中国制造”的硬核实力“跑”进海外消费者心中，更推动“中国服务”在出海之路上迭代升级，成为中国产业竞技国际舞台的又一张亮眼名片。

## 天津推动科技创新和产业创新深度融合 天开高教科创园注册企业超5000家

本报天津5月17日电 (记者李家鼎)记者从天津市科技局获悉:天开高教科创园(以下简称“天开园”)已累计注册企业超5000家。天开园成为天津推动科技创新和产业创新融合发展的重要策源地与项目承载地。开园3年来，园区突出科教融合、科创属性、创新生态和市场导向，着力打造政策先行先试与体制机制创新样板区。

创新策源能力不断提升。天开园深度连接天津市创新资源，与全市高校、中央驻津院所、全国重点实验室、国家级和部级科技创新平台、海河实验室对接联动。全国首张脑机智能人工智能信息医疗器械注册证获批、国际首例介入式脑机接口试验等一批原创成果加速涌现。新增获批15家全国重点实验室，位居全国新兴科创园区前列。

科技成果加速转化。天开园推动科技成果“先使用后付费”“先研后股、先投后股”“职务科技成果转化收益分成不低于75%”“横向科研项目结余经费出资转化”等创新政策率先落地。天开园面向新一代信息技术、生物医药、新能源、现代服务业等前沿领域，着力打造概念验证、小试中试等专业化平台。在天开园的带动下，天津大学对校内万余项专利建立差异化管理台账，“一案一策”向市场推介；南开大学知识产权合同经费增长约5倍。

创新服务体系持续优化。天开园一站式服务大厅，集成政务服务事项139项，“跨省通办”事项208项，政务服务帮办代办1100余项。围绕企业创新创业服务需求，组建创业导师队伍和技术经理人队伍，编制“天开科创技术服务平台能力地图”。充分发挥政府引导基金撬动作用，精准布局天使投资、创业投资、产业投资、并购投资等全环节，已汇聚基金48只，总规模达219亿元，助力园区企业获得投融资超34亿元。

天津将深化天开园“科技创新策源地、科研成果孵化器、科创服务生态圈”功能定位，系统推动创新资源高效聚集、创新成果加速转化、创新生态活力迸发，促进“一核两翼多点”优势互补、错位发展，打造新质生产力发展的新高地。

## 江西推进交通基础设施数字化转型

本报南昌5月17日电 (记者周欢)江西省推进交通强省建设领导小组办公室印发《江西省交通运输“人工智能+”行动方案》，提出对全省公路水路交通基础设施进行数字化转型升级。

方案明确，构建“数字底座+智能算力+全域感知+场景应用”四位一体推进体系，持续推动路网智能推演、船闸智能调度、大件运输智能审批、应急智能预警、非现场智慧执法等一批典型场景落地见效，以技术创新赋能路网高效运行、水运提质增效、运输安全可靠、服务便捷普惠。

本版责编:吕钟正 吴凯 黄金玉

# 47年，一条产业链托起一台冠军摩托车

本报记者 王欣悦

## 经济聚焦

5月17日，2026年WSBK(世界超级摩托车锦标赛)捷克站，来自中国重庆的摩托车制造商张雪机车，赛季内第五次登上冠军领奖台。

1979年秋，重庆嘉陵机器厂的工程师们通过手绘设计图，造出国内首款量产民用轻便摩托车。

47年，见证一座城市的摩托车产业链从无到有、从弱到强。

## 从仿制到突破

用好机械制造基础，精准填补市场空白

我国现代摩托车产业的第一张图纸，是从一辆国外摩托车上量出来的。

1979年，嘉陵机器厂接到任务:研制中国第一款轻便摩托车。工程师们拆开一辆国外先进摩托车，用卡尺、角规逐件测量，通过手绘设计图完整复原这台发动机缸缸总容积为50立方厘米的机器。当年10月1日，嘉陵CJ50驶入我国工业记忆。

嘉陵的成功，在重庆引发了一场摩托热潮。建设、力帆、宗申、隆鑫等企业纷纷涌现，技术路线高度相似——测绘国外车型，逐步国产替代，压低成本冲量。凭借三线建设积累的机械制造基础，“重庆造”摩托开始占领国内市场，并远销海外。

“全国每4辆摩托就有1辆是‘重庆造’。”重庆汽车摩托车行业协会副会长李学平说。

但20世纪90年代末，随着市场竞争呈现新特点，重庆品牌赖以生存的价格优势迅速收窄，并且彼时重庆摩托车几乎全是低端通勤车。21世纪初，多个品牌相继陷入亏损。

李学平回忆，“摩托车产量高，可发动机是仿的，电喷是买的，量再大，也站不直腰。”

2002年的一场比赛，进一步暴露重庆摩托车产业发展的困境。当年，宗申车队获得世界摩托车耐力锦标赛年度总冠军，实现了中国赛车在世界赛场“零的突破”。然而冠军并非宗申自产，参赛机车关键部件基本来自国外——赢了冠军，却没有一辆真正属于自己的车。

此后，宗申开始寻求突破。2004年，宗申与国外知名品牌成立合资公司，这段合作带来的不只是技术图纸，更是一种认知转变:摩托车背后是长途、旅行、冒险、自由的骑行方式。

新骑行人群逐步形成:他们愿意花两万元买一辆摩托去走川藏线，却发现适合的摩托车选项比较少。

为填补市场空白，2013年，宗申赛科龙RX3上市——气缸总工作容积为250立方厘米的水冷发动机，16升油箱，售价1.98万至2.08万元，精准满足了新骑行人群的需求。

这一年，重庆摩托车产量约810.94万辆，仅赛科龙RX3一款新车，便在此后数年间卖出约4万辆，进入40国市场——“重庆造”开始从“卖得多”转向“卖上价”。

## 从低价到高端

主动布局海外市场，实现零部件供应链系统性升级

重庆摩托的出海故事，要从20世纪90年代讲起。

彼时的路径相对简单:以低价产品，打开东南亚、南亚和非洲市场。越南曾是具有代表性的出海目的地之一。

“据越南媒体统计，越南2000年投入市场的摩托车有62.4%来自中国，其中重庆品牌占据绝对主导。”李学平说。

但好景不长，一些国外厂商采取本地化建厂等举措，同时重庆品牌内部开展价格战，到2004年，“重庆造”相继退出越南市场。

“靠低价走向海外，注定走不远。”重庆社会科学院城市与区域研究所所长邓靖说。

教训之后是反思。重庆摩托开始尝试以差异化产品进入海外中高端市场。但要真正在国际摩托产业格局中拿到话语权，必须在标准严苛的欧洲市场占有一席之地。

“隆鑫和宝马摩托合作20余年，让我们体验和了解了一辆‘欧洲标准摩托’是如何设计、制造、测试和评价的。”隆鑫通用技术中心主任李先文说。

这段经历，也成了隆鑫旗下无极机车闯入欧洲市场的底气。2024年，隆鑫针对欧洲市场开发了一款高端冒险旅行车DS900X。

欧洲市场的门槛较高，为何首选欧洲?“顺利进入欧洲，就意味着拿到全球通行证。”重庆隆鑫进出口有限公司总经理尹兵说。

锚定欧洲，挑战随之而来。在测试中，原型车暴露出金属件腐蚀过快的问题。为此，无极团队成立表面工程攻关组，引入航空级抗腐蚀涂层技术，对超200种材料开展配比试验，累计完成1500小时循环实验，最终通过严苛认证。

2025年，无极在西班牙的市场占有率冲进前四，在意大利销量实现翻倍，全年无极出口销售收入同比增长86.28%，欧洲成为最主要的出口市场之一。

一款款优质的产品，汇聚成产业向上攀升的动力。2020年，重庆市出口摩托车333.9万辆，出口货值110.07亿元，出口总额占中国

摩托车出口总额的1/3，重庆摩托车整车及零部件已出口到近200个国家和地区，成为中国最重要的摩托车生产和出口地之一。

数字背后，是重庆零部件供应链10年间完成的系统性升级。鑫源摩托在比利时组建国际越野车队，在意大利建立研发中心;渝江岚峰凭借微米级加工精度，在摩托车箱体细分领域成为国内头部企业之一;全球每5辆摩托车，就有一辆装有重庆秋田齿轮有限责任公司的产品。

今年3月20日，国内首台搭载GDI(缸内直喷)技术的摩托车发动机成功点火。隆鑫团队在燃油有效喷射窗口期约3毫秒的条件下，对发动机实施了精准改造:重构了缸头进气道、燃烧室、高压油轨、缸缸间隙及控制策略等，改善了混合气质量及燃烧效率。

“此次成功实现点火，是中国摩托车产业在全球‘低碳高效’趋势下，对高端两轮燃油动力技术的一次成功突破。”李先文说。

## 从制造到品牌

以赛事赢得品牌价值，以研发凝聚发展动能

打入市场只是第一步，让品牌被记住是更难的事。

过去几十年，“重庆造”的海外销量不断提升，但在品牌端始终面目模糊——东南亚消费者知道自己买的是中国摩托，却很少叫得出具体的品牌名。2010年后，重庆摩托行业开始集体补这门课。

第一条路径是设计与体验。鑫源摩托在意大利建立研发中心;多家重庆品牌走进国际车展，邀请海外车评人深度试驾。这些举措正在重塑外界对“中国摩托”的整体印象。

第二条路径是赛事。摩托产业的品牌价值

## 重庆摩托见证中国制造力量

襄谈

5月17日，中国品牌“张雪机车”拿下世界超级摩托车锦标赛的第五座分站冠军奖杯。

在超级赛道上，中国摩托已经有与世界一线品牌掰手腕的实力。在世界市场上，中国摩托加速向海外开拓，完成中国制造一次次精彩亮相。

中国每出口3辆摩托，就有1辆是“重庆造”。40余年来，在重庆这座摩托之都，制造者们从拆车、逐件测量、手绘设计、复原，到发动机、车架、电控等全链条自主研发，一步步拼接起速度与梦想，培育出集规模体量、创新深度、市场韧性于一体的产业

生态。张雪机车的背后，站着上千家精密制造伙伴。重庆摩托崛起，是中国制造在托举，从规模驱动、投资驱动转向创新驱动、效率驱动，一路轰鸣驶向高端化、高质量。

打入市场只是第一步，让世界记住名字才是更难的事。摩托产业的品牌价值，从赛道上争来;中国制造的品牌价值，在创新的竞争中磨砺。

## 编辑手记

唐山港曹妃甸港区 四十万吨船舶常态化满载靠泊

本报石家庄5月17日电 (记者邵玉姿)5月17日，满载约40万吨巴西铁矿石的“远见海”轮安全通过老铁山水道—唐山港曹妃甸港区深水航路(南线)，顺利靠泊河北港口集团唐山港曹妃甸港区矿石码头三期5号泊位。这标志着该深水航路获中国海事局正式认定、纳入国家沿海公共航路体系后，曹妃甸港区实现40万吨船舶满载靠泊、全天候常态化运营。

为确保40万吨巨轮常态化满载靠泊，海事、海关、引航、边检等多部门发挥协同优势，依托智慧海事系统、智能监管系统等建立全流程保障体系。

河北港口集团同步推进曹妃甸港区矿石码头三期扩建工程与曹妃甸矿石储运物流项目两大重点在建项目，全面优化大宗干散货资源功能布局。

右图:5月17日，“远见海”轮在拖轮的协助下向河北港口集团唐山港曹妃甸港区矿石码头靠泊。 新华社记者 杨世尧摄



## 浙江宁波材料所研究团队攻关“以禾代木” “取名‘禾塑’正合适”

本报记者 窦瀚洋

核心成分相近，如何发挥出秸秆的经济价值?

彼时，国内木塑材料已发展多年，但常规方式是将木材磨成粉填充，纤维结构被完全破坏，始终无法真正替代实木。“想要做出真正能替代木材的材料，就必须保留完整的植物纤维结构。”朱锦说。

从2011年开始，朱锦与团队锚定这一攻关方向，决心啃下这块硬骨头。探索远比想象中艰难:蓬松的植物纤维无法在传统挤出机中稳定下料，高填充下亲水纤维与疏水塑料有着相容性难题，植物纤维在190摄氏度以上易碳

化……这些都是摆在团队面前的难题。

“科研人员是在失败中度过的。不能忍受失败的煎熬，就做不好科研。”团队里的一名研究员那海宁说，这是朱锦在科研攻关中经常鼓励大家的话。

团队经历了一轮又一轮的挑战，终于在2021年实现了装备、相容剂和工艺等方面的重大突破，朱锦将这款新材料正式命名为“禾塑复合材料”，“我们用的是秸秆、竹子、芦苇等禾木植物资源，取名‘禾塑’正合适。”他解释。

技术成熟后，如何进一步产业化?得益

于之前积累的产学研经验，朱锦团队瞄准了工业托盘这一赛道。朱锦说，“只要有货物搬运、存储、周转的需求，就离不开工业托盘。”

2025年4月，一次与双枪科技股份有限公司的交流，让禾塑复合材料的产业化按下“加速键”——双枪科技每年有超40%的竹子加工余料需高值化利用，而朱锦的技术恰好能将其转化为高性能的竹基禾塑复合材料托盘。双方一拍即合，经过近一年的产品验证与技术磨合，正式达成技术转化合作。“预计今年上半年，我们将完成一体化产线调试与产业化发布，规划建设20条工业托盘产线，开启禾塑复合材料的规模化落地之路。”双枪科技公司创始人兼董事长郑承烈说。

禾塑复合材料的应用边界正不断拓宽。在朱锦眼中，这项技术让农林固废实现了附加值提升，既守护了绿水青山，又为乡村全面振兴提供了坚实的技术抓手。

## 人物故事

秸秆、竹子边角料等农林固废如何变废为宝?在中国科学院宁波材料技术与工程研究所(以下简称“宁波材料所”),研究员朱锦和团队“点草成金”,研发出“禾塑复合材料”。走进宁波材料所的公共区域,便能直观感受禾塑复合材料的独特价值。由该材料制成的桥面与地板,历经5年多风吹日晒,依旧平整完好,成为该材料研究成果鲜活的“广告牌”。

2009年,朱锦加入宁波材料所,仅半年时间,他就带领团队研发出大豆无醛胶黏剂,并于2011年实现该成果的全面产业化。

研发禾塑复合材料,源于一次对产业痛点的敏锐捕捉。2010年,老家的村干部向朱锦抱怨起小麦收割季秸秆焚烧的问题。这让他陷入沉思:秸秆与木材同为光合作用产物,