

# 今晨6点

烟台日报社主管主办 国内统一刊号CN 37-0073 总第6060期  
今晨6点编辑部出版 2026.4.20 星期一 农历三月初四

## 我国新增两处世界地质公园

记者近日从国家林草局获悉,在法国巴黎召开的联合国教科文组织执行局第224届会议上,我国浙江常山和四川四姑娘山顺利通过会议审议,正式成为世界地质公园。至此,我国世界地质公园增至51处,分布在全国24个省(区、市)及香港特别行政区。

常山世界地质公园位于浙江省衢州市常山县,面积1043.10平方公里。公园保存着新元古代至新生代的连续地层,是亚洲东部近10亿年地质演化历史中地层序列最连续的地区之一,拥有大量笔石、三叶虫等古生物化石。

四姑娘山世界地质公园位于四川省阿坝藏族羌族自治州小金县内,地处青藏高原与四川盆地过渡地带,面积2764.01平方公里。公园以松潘—甘孜造山带“西康式”褶皱、“西康群”浊积岩复理石建造、青藏高原东缘极高山群峰以及独特的冰川地貌为主要特色。  
据新华社

# “张雪逆袭”背后的故事

这是中国制造的高光时刻——2026年,春天的葡萄牙阿尔加维赛道,五星红旗在世界超级摩托车锦标赛(WSBK)上响起。成立仅两年的张雪机车连夺两冠,打破欧美日品牌37年垄断。

而这个热血故事的起点,要回到2006年,一个骑着二手摩托的湖南山村少年,在冷雨中狂追电视台的采访车,只为争取一个上镜的机会——让某个车队看到自己。也只有将时间的维度拉长到20年,才会明白,张雪机车的夺冠绝不是“爆冷”。这背后,是中国摩托车产业链数十年沉潜打磨的成长,是中国制造从“代工”走向“创造”的缩影,更是一个关于长期主义的鲜活故事。

## 张雪逆袭 是中国摩托产业链的整体突围



资料图

从修车学徒到世界冠军机车的缔造者,张雪的故事本身就足够传奇。14岁进入摩托车修理铺当学徒,19岁追着电视台的车上镜,26岁怀揣2万元只

身闯重庆,2017年与人合伙创办机车企业,2024年因理念分歧选择辞职,以自己名字创立新品牌。

但如果只把张雪机车的胜利理解成个人英雄主义,就把这件事看浅了。

时间拨回2002年,宗申车队拿下世界摩托车耐力锦标赛年度总冠军,实现了中国摩托在世界赛场上零的突破。

当时,中国摩托车产业尚在起步期。发动机底座是国内敲出来的,减震得去意大利买,刹车得去日本淘,连车架的细微调校都得重金请国外团队来把脉。那个年代的中国摩托车,想要夺冠,得满世界“拼”。

同样是夺冠,20多年后的今天,中国摩托车不再满世界“拼零件”了——车架是自己的,发动机也是自己的。

张雪机车夺冠的820RR-RS赛车搭载自研三缸发动机,国产化率超过90%。20年前,单是造出这台能在赛道上飙出1.5万转以上的发动机,就足以让一个车队掏空家底。而今天,中国本土工程师不仅能造出来,还能在性能上直接对标国际顶级车型,售价却只有国外同排量车型的三分之一左右。

这背后,是产业链条上一场旷日持久的埋头追赶。可以说,张雪机车在WSBK赛场上的冠军,是无数中国工程师在车间机床里一点一滴“死磕”出来的。

## 中国摩托

### 从“卖产品”走向“卖品牌”



4月13日在第六届消博会主会场展出的一款张雪机车。

## “中国配套”是草根英雄创业的最大底气

张雪为何选择重庆?答案很简单:这里被称为“摩托之都”。

初到重庆时,他逛一圈汽配市场,就能把一辆摩托车所有的零部件配齐。如今,全市51家规模以上摩托车整车企业、410余家规模以上零部件企业,燃油摩托车本地配套率超过80%,年产能超2000万辆整车和2000万台发动机——这样的产业集群,全球领先。

这种供应链密度,意味着研发试错成本被压缩到了极致。“一张非标零件的图纸拿出来,不出园区就能开模打样;上

万次的金属疲劳测试,有成熟的台架日夜运转。”隆鑫通用董事长李耀一语道破:极短的配套半径,让张雪以极低的试错成本完成了整车底盘的构建。

张雪自己说的一句话,最有底气:“车上任何一个零件,哪怕是MotoGP(世界摩托车锦标赛)和F1赛车上的任何一个零件,只要有图纸,中国100%做得出来,而且绝对不比欧美日的差。”

这不是口号,是产业实力的真实写照。张雪机车跑出来的速度与激情,是中国制造业“全链协同”的生动缩影。

放眼全国,类似重庆这样“能造”的城市还有不少——山东潍坊的农机装备,广东佛山的家电产业,湖南长沙的工程机械……

在长期积淀中,这些城市深耕垂类领域、厚植产业集群,在激烈的市场竞争中建立了完善的协作分工机制,形成了规模优势——无论是产品升级改造还是全新设计,都能在短时间内敏捷响应,在更小的物流半径里实现极致性价比,也因此成为打造新品牌、孕育新产业的优质“孵化器”。

## 长期主义 张雪“死磕”摩托车核心技术

夺冠后的张雪,并没有沉醉于鲜花和掌声。他在社交媒体上写道:“做一件事不是奔着结果去,而是因为热爱,可能结果真的不一样。”

这句话,恰恰点中了他和中国制造走到今天的底层逻辑——长期主义。

张雪的长期主义,首先体现在他对核心技术的“死磕”。创立张雪机车后,他做的第一件事不是铺渠道、冲销量,而是砸钱研发。

2025年,张雪机车研发投入6958万元,占总产值9.33%。2026年,研发投入计划进一步增至1.35亿元。

长期主义,最终要回答的问题是:中国如何从“制造大国”走向“品牌强国”。

中国摩托出海有过一段“低价内卷”的惨痛历史。20世纪90年代末,中国摩托车一度占据越南市场80%以上的份额,但很快陷入价格战,出口均价从800美元一路“跳水”到200美元。到2002年,一辆中国摩托车的单车最高利润仅剩30元人民币。最终被贴上“低端、廉价、不可靠”的标签,折戟东南亚市场。

今时今日,情况已完全不同。2025年中国摩托车出口均价已超过660美元,较10年前翻了不少一番。2026年前两个月,国产摩托车出口量突破228万辆,同比增长超过25%,出口金额达15.32亿美元,同比增幅接近30%。



资料图

如何将国际赛场的胜利转化为海外市场的持续成功?如何营销品牌、搭建全球销售网络,在别人壁垒高筑的市场里披荆斩棘?这条“跑道”还很长。

张雪喊出“5年内吃掉国际大牌50%以上大排量市场份额”的目标后,有些智库的分析相当清醒:国际大牌的优势在于长期积累的技术专利、品牌溢价和赛道经验,若张雪机车仅依赖制造能力而忽视品牌与技术积累,将面临严峻挑战。

张雪显然不打算停下来。他已公布清晰的赛事蓝图:今年9月征战MXGP上海站,也准备再率队参加达喀尔拉力赛,终极目标是摩托车赛事最高殿堂——MotoGP。

“我未来如果还干得动,还热爱,我的最终目标是进军MotoGP。”这句话,放在两年前可能像个笑话,但今天,没人再敢说他是痴人说梦。

从“组装夺冠”到“原创登顶”,从咬牙苦追的“少年”到定义摩托车产业的中国新势力,中国摩托车的产业底盘已经彻底换了,张雪机车实现了一场中国制造的远征与超越。赛道上的轰鸣声,不只是速度的回响,更是一个行业、一个民族在高端制造领域奋力追赶的时代强音。

当越来越多“张雪”涌现时,中国制造的高端化进程,中国品牌的集体跃升,将不再只是梦想。新征程上的中国制造,依旧还是那个“少年”——不抛弃、不放弃,满怀希望,奔向未来。

中国的故事,永不断更。

据《人民日报》