

从「张雪机车」夺冠，看中国摩托车产业新趋势

□新华社记者 田金文 黄兴

近日，中国摩托车制造商“张雪机车”在世界超级摩托车锦标赛双回合正赛中相继夺冠。这不仅属于中国摩企的高光时刻，也是我国摩托车制造业厚积薄发的实力注脚。

记者采访了解到，作为全球最大的摩托车产销国，历经数十年的发展，我国已形成完整且具韧性的摩托车产业链体系，产业正加速向电动化、智能化、高端化迈进。

中国摩托车的赛场突破，源自完备产业链的坚实托举。

在“汽摩之都”重庆，全市有规模以上摩托车整车企业51家，规模以上零部件企业410余家，具备发动机、离合器、车架、减震器、转向、轮毂、轮胎、仪表等各大总成完备的配套能力，已形成年产能超2000万辆整车和2000万台发动机的综合生产能力。

“重庆的供应链很齐全，一辆摩托车的上万个零部件，在重庆本地就能全部配齐，这次夺冠的车辆全车配件都可以实现‘纯国产’。”“张雪机车”创始人张雪说。

宗申集团战略投资副总裁王瑶告诉记者，完整的产业链既摊薄了成本，也赋予了企业快速响应市场需求的能力。“比如，国外客户定制一款新车型，从设计到量产，最快3个月就能完成。”

从发动机、车架到核心零部件全链条自主可控，让中国摩托车企业拥有了从图纸到量产的高效转化能力。“张雪机车”2024年成立，短短几年生产的车型就在世界大赛中夺冠，印证了赛后张雪的感受：“车上任何一个零件，只要有图纸，到中国100%做得出来。”

完备的产业体系，支撑了中国摩托车产业的产销体量。中国摩托车商会数据显示，2025年我国摩托车产业规模实现进一步增长，产销分别达到2210.9万辆和2196.7万辆，同比增长10.6%和10.2%；其中，出口销量为1336.5万辆，同比增长21.3%。

如果说完备的产业体系是地基，那么技术变革和消费升级，则是驱动产业向前的引擎。

“传统跨骑车型的离合换挡操作，正在逐步被替代。”在重庆宗申机车工业制造有限公司，技术专家王涛指着一辆自动挡摩托车介绍，这款摩托车通过CVT无极变速系统，省去了离合器操作和频繁换挡，驾驶员拧动油门即可平稳前进，降低了驾驶难度。

操作方式的变革，凸显产品定位的转变。摩托车正从“载货”“通勤”，加速向“科技”“休闲”等属性跃迁。

这种跃迁，首先体现在排量升级上。2025年，我国排量250cc以上的大排量休闲娱乐摩托车产销分别为95.37万辆和95.23万辆，同比增长23.3%和25.87%，增速远超全球摩托车大排量市场行业平均水平。

电动化和智能化，则是摩托车产业发展的重要方向。2026年3月20日，隆鑫通用动力股份有限公司技术研发中心内，试验工程师按下启动键，中国摩托车行业首台搭载GDI(缸内直喷)技术的发动机成功实现点火。

隆鑫通用技术中心主任李先文说，长期以来，高端两轮燃油动力技术由欧美日行业巨头主导，GDI就是其中的关键核心技术之一。此次成功实现点火，是中国摩托车产业在低碳高效发展趋势下，推动电动化转型的重要技术突围。

近年来，中国摩托车企业一系列“硬核技术”让人眼前一亮：雅迪的飞越FD9电动摩托车配备了高压磷酸铁锂电池，百公里加速仅需4.9秒，电量从0充至80%仅需10分钟；钱江摩托发布的智能AI骑行辅助系统，融合了智能硬件和软件，具备监控预警、安全守护功能，可通过语音交互完成导航和车辆控制。

重庆摩托车爱好者黄亚琳说，对年轻群体而言，摩托车选购标准已变成“能否手机投屏、有没有赛道模式”。在社交平台上，摩托车相关短视频动辄收获百万点赞，机车文化正成为一部分年轻人的社交语言。

中国摩托车商会会长左宗申表示，电动化、智能化正在改变行业格局，必须紧跟时代步伐，加强自主创新，推动产业升级。

“张雪机车”夺冠，表明中国摩托车制造商在技术层面已具备世界级竞争力，但要实现从“制造大国”向“品牌强国”的跨越，产业还需持续进化。

多位业内人士认为，要防范低端摩托车“内卷”和“价格战”蔓延，逐步增加高端摩托车占比，让“中国智造”在全球市场更好形成“中国品牌”。同时，摩托车行业应加速电动化和智能化融合发展，提升智能交互体验，充分运用AI等新技术，实现个性化服务与安全保障的双重升级。

(新华社重庆4月2日电)

财经 聚焦

拯救“脆皮大学生”的三所高校为啥都火了？

□新华社记者 岳冉冉

最近，昆明城市学院的“430行动”火了。每天下午4点30分至5点30分，教学楼会被锁，图书馆会暂时关闭，大学生们会被“请”出教室，“请”去球场、操场、跑道……

这是我在云南采访“脆皮大学生”问题的第六年，我见证了三所高校用三种截然不同的方法拯救“脆皮”们。从“不发毕业证”，到发“身体倍儿棒证书”，再到“4:30锁教学楼”，三个方法就像三把钥匙，指向了同一把锁。

第一把钥匙：下午4:30锁教学楼

在昆明城市学院，“430行动”最直观。

下午4:30，我亲眼看着教学楼大门上锁。没有商量，没有例外。学生们被要求离开教室、去运动、去劳动、去户外。

为什么会这样？校长王昆来亮出了一组令人揪心的数据：最近一次全校学生体质健康测试，合格率刚过90%，优良率不足20%，2025年心理咨询中心接待量比三年前翻了一番……

“体测800米、1000米特别累，爬三层楼歇两次，拿个快递喘半天。”王昆来言语中有着着急，“‘430行动’不是要折腾学生，而是怕他们毕业后，身体撑不起梦想。当孩子们的健康亮起红灯，学校再不管，就真的没人管了。”

“锁楼、闭馆是否觉得被冒犯？”我悄悄问一个学生。女生答得很干脆：“我完全理解老师锁楼的出发点，学校是希望我们养成自觉锻炼的习惯。”她说到一个很美的场景，自己跑步时听到一位师姐说，这是大学四年第一次看到傍晚的操场长啥

记者手记

样。我突然理解了这把钥匙的意义，它不是惩罚，而是一种“温柔的强制”。当“脆皮”成为大学生的标签，当个体的自律输给游戏网剧，外部的干预，恰恰是最直接的托底。

第二把钥匙：体测不合格不发毕业证

云南大学用的是——一道“红线”。

2021年，该校的“最严体育校规”火了——学生体测不合格，不发毕业证。

这不是吓唬人。体育学院的老师给我看了一组数据：2015至2020年，该校学生体测合格率平均为68%，校规实施的2021至2025年，合格率提升到90%以上。

“一开始学生恨死我们了。”体育学院前院长王宗平笑着说，“但毕业之后回来感谢我们的，也是同一拨人。有的学生还说，从学校出来后，也没停下跑步。”

我曾碰到一个正在练800米的女生，大二，马上要补考。她气喘吁吁地说：“我高中体育就不好，以为大学混过去就行。结果……现在每天都得练。”

“恨这条校规吗？”我问。她愣了一下说：“那是之前。这个寒假我妈说我气色明显好了，我突然觉得锻炼挺好的。”

云南大学的逻辑很硬核：毕业证不能发给一个连自己身体都管不好的人。

这条“红线”看似冰冷，但却划出了一条底线：守护好健康不是选修课，而是必修课。这不是苛刻，是负责。

拦不住的“野游”脚步：“探险”为何变“遇险”

□新华社记者 姚子云 陈柱佐

前不久，江西省湖口县双钟镇雁列山附近发生一起户外岩降事故。经初步核查，事发区域为未开发山体，3名人员在岩降过程中，因石灰岩岩体石块脱落，坠落遇难。

随着气温回升，踏青登山、户外休闲、徒步探险等活动进入高峰期。“新华视点”记者调查发现，部分“驴友”安全意识不足，擅自进入未开发、未开放、未管护区域，安全事故时有发生。

野外探险事故多发

今年1月，5名“驴友”违规穿越陕西秦岭梁山，因迷路、失温、坠崖等原因，造成3人遇难；同样在今年1月，在河南新乡南太行抱犊至西连未开发户外徒步路线(野线)，一名徒步者从百余米高崖坠落，当场遇难；2025年10月，多名徒步爱好者被困青海门源县老虎沟高海拔区域，其中1人因高原反应和失温遇难……

近年来，户外运动热度持续攀升，不少参与者盲目跟风野外探险，抱着“别人能去我也能”的心态，却忽视未开发区域往往地形复杂易迷失方向、悬崖峭壁易失足坠落等安全风险；一旦发生安全事故，偏远位置往往难以及时营救。

中国探险协会发布的《2025年度中国户外探险事故报告》显示，2025年共发生户外探险事故473起，同比增长41.2%，其中受伤272人、死亡131人、失踪37人。从各活动场域的事故分布来看，山地是事故发生最为集中的区域，全年共记录事故379起，占事故总量超八成。

2025年9月，11名“驴友”违规进入庐山五老峰景区未开放区域四峰涧探险，导致1人坠亡，多人被困，当地政府集结公安、应急、消防等部门120余人开展一天一夜的搜救工作。“驴友”获救后，活动组织者被警方行政拘留10日，此外，考虑到动用大量公共资源实施救援，当地依法依规对“驴友”共追偿7.4万元救援费用。

此外，有的未开放区域属于自然保护区的核心

区，具有很高的生态价值和保护意义。江西九连山国家级自然保护区管理局黄牛石保护管理站站长付林认为，擅自进入保护区开展户外活动，可能会干扰野生动物的正常生活习性，破坏其赖以生存的栖息环境，还可能造成外来物种入侵、垃圾污染等生态破坏问题。

组织门槛低，违法成本低

“野游”探险为何屡禁难绝？

——一些博主“种草”，引发网友效仿。不少博主深谙“流量密码”，将立有醒目警示牌的未开发区域、自然保护区、精心包装成“人间仙境”“秘境打卡点”，并配上“地下世界的神秘”“只有1%的人到过这里”“人生必闯的野挑战”等文案，不少网友纷纷留言“求定位”。

江西省赣州市南康蓝天救援队队长邱诗浚说，因短视频传播，赣州一处未开发的山涧溪流成本地“网红打卡点”。去年夏天，此处曾发生惊险一幕。“一名游客在溪流中划桨板，因未佩戴头盔，在翻板的瞬间头部磕在石头上，好在救援及时未酿成大祸。”

——组织门槛低，参与者缺乏风险意识。一名户外爱好者向记者讲述其亲身经历：去年12月，他通过线上报名，参加重庆乌江沿岸一座未开发陡峭山体的徒步活动。领队只要求自行购买费用五六元的一日户外保险，参与者无需提供任何资质证明，报名即视为自愿参加、风险自担。至于领队有没有资质，没人管。

打着“有脚就能走，新人小白无压力”“一双运动鞋搞定”旗号的无资质领队，并不少见。记者调查发现，徒步探险活动多为户外机构、“驴友”通过社交平台自发组织，参与者之间临时组队，缺乏明确的行为规范，既无安全保障，也无风险预案。

——违法成本低，难起震慑作用。江西省上犹县应急管理局局长朱江平说，未开发区域往往山高林密、人口众多，即便设置了警示牌、加固了铁丝

第三把钥匙：发“身体倍儿棒证书”

2024年在云南机电职业技术学院，我看到了另一种力量。

毕业典礼上，学校会颁发一本“身体倍儿棒证书”，拿到这本证书也有门槛，只有连续三年体测总评成绩在80分及以上，达到“优秀”或“良好”的毕业生才能获得，而且证书由学校党委书记亲自签发。

一位拿到证书的女生对我说：“这是自己最骄傲的一张证书。奖学金证书很多同学都有，但这张，4000多名毕业生只有200多人有。”她说这话时，眼睛是亮的。

该校体育部主任姜梦华也很欣喜，她认为正向激励的“赏识教育”同样值得提倡，“2024年我们有217名毕业生拿到了这张证，2025年数字上升到280人，相信今年会更多。”

三所学校，三种做法。云南大学用“不发毕业证”划出一条红线，让你不得不动；云南机电职业技术学院用“身体倍儿棒证书”竖起一个标杆，让你想去追；昆明城市学院用“锁教学楼”创造一小时空间，让你先动起来，再慢慢爱上。

这些方法有的“硬”，有的“柔”，有的“推”，有的“拉”。做法虽不同，底色却一致。教育者没有对“脆皮大学生”置之不理，而是在想办法、出实招，目的是把大学生从宿舍里、从手机屏幕前、从“下次一定”的拖延里“救”出来，哪怕办法有点笨，哪怕效果需要时间。

我突然想起王昆来的另一句话：“主动锻炼，从来不是被逼出来的，而是被点燃的。而教育者的责任，就是点燃那团火。”(新华社昆明3月31日电)

网，也难以完全阻止“驴友”的“野穿”行为。

违法成本与救援成本严重倒挂。多位救援队员介绍，违规进入者可能只面临几百元罚款，但救援往往要投入数十人甚至上百人，还可能动用无人机、热成像、索降等设备，耗费大量公共资源。一旦救援成为“惯例”，反而可能变相鼓励更多冒险行为。

让“野性”探险回归理性

国务院安委会办公室3月15日发布紧急通报强调，要强化群众出行旅游和户外活动安全风险防范。

记者发现，当前，多地在这方面积极探索：北京通过柔性引导带动“驴友”转变理念、提升安全意识；浙江通过立法明确救援费用承担主体，强化信用惩戒；安徽发挥基层组织力量，推进安全生产案例教育进农村、进企业、进学校、进社区、进家庭。

多位受访者建议，从立法规范、技术防控、风险教育等多维度发力，进一步推动户外探险从“野性狂奔”回归理性。

明晰行为边界是规范治理的前提。江西中鑫律师事务所律师刘良欢建议，各地可研究出台“户外探险活动安全管理与救援费用追偿办法”，明确违规界定标准，规定活动组织者与参与者的连带责任，规范追偿程序，确保执法有章可循。

朱江平等基层干部建议，“人防+技防”织密安全防护网。在重点区域部署智慧应急装备，利用无人机进行高空巡查，实现早发现、早干预。此外，推动空地协同作业，提升山区、密林等复杂地形的遇险处置效率，缩短救援响应时间。

针对部分探险者风险认知不足的问题，赣州市赣南救援队队长杨舒文等人建议，创新宣传引导方式，梳理近年来发生的典型户外遇险事故，以真实案例为蓝本制作警示教育片，推动形成理性、安全的户外探险文化。

(新华社南昌4月2日电)

宇航员安全如何保障

要离开近地轨道，进入深空环境实施载人绕月，任务风险呈“叠加效应”。飞行距离更远，速度更快，环境更复杂，系统容错空间明显缩小。航天专家指出，载人深空探索风险不可避免，关键在于通过系统设计降低风险并确保可控。

美航天局为此次任务构建了一套覆盖“发射—飞行—返回”全过程的安全保障体系。

发射阶段确保宇航员的快速逃逸能力。“猎户座”飞船顶部配备发射逃逸系统，在发射阶段出现异常时，该系统可在毫秒内启动，将载人舱迅速拉离火箭主体，实现紧急撤离。发射台也配备有应急撤离设备，确保地面突发情况下宇航员安全转移。

宇航员所穿的“猎户座”任务组生存系统”宇航服，具备耐高温、阻燃能力，其内置接口系统可在紧急情况下提供氧气，去除二氧化碳，支持长达6天生存。绕月飞行期间，飞船内部部署多组辐射传感器，结合宇航员佩戴的个体辐射监测装置，可实时评估舱内辐射水平并发出警报。

通信方面，任务使用美航天局近空网络和深空网络形成通信链路。飞船飞至月球背面时将出现约41分钟通信中断，其余阶段均保持稳定。

分析人士指出，与“阿波罗”时代相比，“阿耳忒弥斯”引入更多商业航天参与，系统复杂性显著提升，对风险管理提出更高要求。此次任务安全设计与验证结果，将直接影响美国未来载人登月及深空任务的实施路径。

(新华社洛杉矶4月1日电)

美国航空航天局1日实施“阿耳忒弥斯2号”载人绕月飞行任务，使用美国新一代登月火箭“太空发射系统”和“猎户座”飞船，将4名宇航员送往月球轨道，展开为期10天的绕月飞行。

这是美国自1972年阿波罗17号登月任务以来的首次载人“探月之旅”，也是美国“阿耳忒弥斯”登月计划继“无人绕月”任务之后的第二步。这次不登月、只绕月的载人任务重要性几何？有哪些关键技术值得关注？宇航员安全又如何保障？

为何不登月却依然重要

此次任务是美国“阿耳忒弥斯”登月计划的第二次任务，也是该计划下的首次载人飞行，被视为后续载人登月任务的关键铺垫。其核心目标并非抵达月面，而是对整套载人深空飞行体系进行系统验证。

美航空航天局表示，任务将在深空环境中检验宇航员搭乘的“猎户座”飞船的生命保障、导航控制、通信系统及任务运行能力，并通过实际飞行数据评估系统可靠性，为未来载人登月和深空探索任务降低风险、积累经验。

按任务设计，飞船在发射后将先在近地轨道飞行两周，完成关键系统初步检查，再执行地月转移，进入绕月飞行轨道。任务期间，宇航员将对月球表面进行观测，并开展一系列与环境与人类健康相关的科学实验。

“阿耳忒弥斯”登月计划于2019年启动，但进展缓慢，相关任务执行一再推迟，暴露出美国航天面临的多重问题和挑战。美国媒体指出，此次绕月飞行任务的结果

热点 问答

将直接影响后续登月任务的节奏与窗口选择。美国公共广播公司(PBS)报道说，此次任务的重要性不仅在于技术验证，也是美国在新一轮国际航天竞争中的战略布局。

哪些关键技术值得关注

此次任务的一个突出特征，是新一代深空载人体系首次集中实战演练。“太空发射系统”火箭和“猎户座”飞船均首次执行载人任务，其可靠性将在深空环境中接受全面考验。虽然此前“阿耳忒弥斯1号”任务完成无人

飞行验证，但载人状态下的系统协同仍需实战检验。

从任务设计看，多项关键技术值得关注：一是深空环境下的通信与导航系统测试。飞船将在地球轨道短暂飞出全球定位系统(GPS)卫星及近地中继卫星覆盖范围，检验深空网络的通信与导航能力，确认相关系统为深空任务做好了准备。

二是手动飞行操作验证。在飞船与火箭上级分离后，宇航员会将飞船切换到手动模式，操控其飞行轨迹和姿态，以上面级为目标，模拟与其他航天器对接的能力。这一步骤被称为“近距离操作演示”，它在地面难

以完全模拟，将为后续月球轨道任务中关键的交会、近距离操作、对接等提供实战经验。

三是电力供应系统的分阶段保障。发射及初期飞行阶段使用飞行电池供电，以确保在最关键、最危险阶段获得稳定、可控电源；进入深空后，飞船将主要依靠太阳能电池板提供持续能源，电池系统则在无光照或应急情况下提供补充电力。

四是自由返回轨道设计。在返航阶段，飞船将利用地月引力场作用，在地球引力牵引下自然返回地球，无需重新启动推进系统。多家媒体报道指出，这一设计被视为一

重返月球关键一步

美“阿耳忒弥斯2号”载人绕月任务难在哪

□新华社记者 谭晶晶

项重要的安全冗余手段，可在推进系统出现故障时仍能利用引力完成返航。

这些技术亮点意味着更高的技术门槛。作为新一代重型火箭，“太空发射系统”规模庞大，耦合复杂，推进、低温燃料与控制系统集成度高，任何局部异常都可能产生连锁反应。此前演练中曾出现液氢泄漏、氨气系统故障等技术问题，凸显系统调试难度。

同时，绕月轨道推进精度要求极高，任何偏差都可能影响返回路径，深空通信延迟也增加了操作和系统响应难度。