

经济学家王德培谈“张雪现象” 不创新就会死，中国制造正“亡命”般突围

□长江日报记者翟晓林



2025年1月16日，张雪在广东珠海国际赛车场试车。
新华社发



《中国经济2026：经济韧性及国运强盛》
王德培 著
上海世纪出版股份有限公司远东出版社

北京时间3月28日，在世界超级摩托车锦标赛（WSBK）葡萄牙站中量级组别第一回合比赛中，法国车手瓦伦丁·德比斯驾驶中国摩托车品牌张雪机车，以领先第二名近4秒的绝对优势夺得冠军，一举打破了杜卡迪、雅马哈、川崎等国际品牌对该组别长达数十年的垄断。次日进行的第二回合中，张雪机车再次拿下胜利，实现两连冠。这是中国摩托车登上世界顶级赛事巅峰的“高光时刻”，张雪激动落泪，网友也群情沸腾。

制造为基，国运所系。2015年，我国提出

实施制造强国战略第一个10年的行动纲领《中国制造2025》；10年后，在全球经济大势遇集体看空、中国制造业创新突围的背景下，核心系统完全自主的张雪机车横空出世，战胜传统豪强，其意义远超草根逆袭的个人叙事。

围绕张雪机车和其背后的中国制造业，近日，记者电话采访了经济学家王德培。他认为：“过去我们说中国制造业规模最大、体系最全。现在中国的制造业到了一个结构性迭代的新时期，正在往高质量方向走，张雪的案例就是最好的证明。”

投资方。他们看重的，主要是张雪“定义产品的能力”和整合资本、人才、技术等生产要素的能力。

整合，需要草根出身的关键人物张雪，还需要热带雨林般的产业生态。

根据公开信息，张雪机车生产的摩托车集成了重庆、广东、山东、江苏和上海多家企业生产的部件。

“摩托车之都”重庆提供了整车最核心的结构件、动力配套和电控基础部件。依托珠三角的材料科研和电子信息产业优势，广东提供了最高精尖的核心材料和智能功能组件。山东在动力基础件领域优势突出，支撑了发动机核心传动系统的可靠性。江苏在高端材料和精密加工领域的优势，支撑了整车的轻量化和性能提升。上海作为汽车电子产业高地，提供了整车的“大脑”组件。

不同区域的产业集群各有侧重，跨区域形成产业协同，共同支撑了张雪机车赛事版87.2%的国产化率、民用版97%的国产化率，及核心三大件（发动机、电控、车架）的100%自主可控。

2013年，张雪带着2万元来到重庆，因为“走进一个汽配市场，就能买到摩托车的所有配件”。今天，张雪机车的研发工程师这样形容重庆摩托车供应链的响应速度：“你有一个新想法，需要做一个特殊零件，打个电话，可能下午供应商就能把样品送到你桌上。”

王德培举了另一个关于产业生态的例子。俗称“三蹦子”的电动三轮车近两年在欧美发达国家很火，标志性的“倒车请注意”中文提示音成为海外用户熟悉的中国产品符号。“三蹦子”的主要生产地在江苏无锡，锡山区电动车产业园是全国最大的电动车整车生产研发基地和零部件集散地，产业规模占全国电动车总量的三分之一，被誉为“中国电动车之乡”。“这里跟重庆、江门一样，产业生态配套完备。这就是中国制造的系统性优势。”

制造业再升级：需要人工智能，也需要能工巧匠

在年初出版的新书《中国经济2026：经济韧性及国运强盛》中，王德培剖析中国的发展红利，提到“人口红利向工程师红利转变，劳动力素质提升支撑产业升级，形成经济持

从跟跑到“生吃”：没有捷径，全靠自研

在葡萄牙站第一回合比赛中，张雪机车820RR-RS赛车将第二名甩开约307米。赛事解说员与观众惊叹其弯道性能、中段加速能力的表现，以“生吃”来形容这种碾压式的领先。

著名场景如“弯道生吃”——张雪机车自研三缸发动机的低扭输出特性，匹配极致轻量化的车身，使其赛车的过弯速度平均比对手快3—5km/h，每圈仅弯道就能拉开0.3秒以上差距。

发动机是摩托车的“心脏”。此前在全球摩托车赛道，日系横着主流直列四缸发动机的核心专利，欧系深耕L型双缸发动机。“不自研发动机，永无出路！”张雪团队没有走逆向仿制的捷径，而是迎难而上，选择打破那堵墙，自主研发。

相比传统双缸发动机，三缸发动机动力更强、转速更高；相比四缸发动机，它重量更轻、结构更紧凑。张雪机车研发的三缸发动机采用独创的双相位平衡轴设计，完美解决了传统三缸发动机的振动难题，且性能指标全面超越国际同类产品。

自研意味着高投入。媒体报道，2025年，张雪机车500RR车型取得细分市场销量领先，公司却因将营收的近10%（约7000万元）投入研发，导致账面亏损。

张雪机车的“一头一尾”——头盔与排气管，以及发动机的“心脏”陶瓷气缸，来自广东江门。王德培在江门考察时，发现那里的摩托车头部企业挣了钱，企业家不是买游轮、买庄园，而是跟张雪一样砸钱搞研发。大冶摩托每年将80%的利润投向产品迭代；建雅摩托自建风洞、实验室和测试室；珠峰摩托在海外完成规模积累后，将大部分产值再次投入研发。他说，中国制造业有许多这样有梦想、有担当、有追求的企业把钱砸在自研创新上，才带来制造业的不断迭代。

“草根”植根“雨林”：有生态才能集成

高信资本和浙江省创业投资集团有限公司是张雪机车

访谈

迈向制造强国，我们需要张雪的精神

张雪给整个制造业打了一针强心剂

读+：您怎么看待张雪和张雪机车的“火”？

王德培：这个热点是带有时代性的。

从时间上讲，今年，整个世界制造业都在寻找突破。

从空间上讲，又是中国，杜卡迪、雅马哈这种国际品牌历来占据（行业）头部，来自中国的摩托车张雪机车竟然比它们快了近4秒，要知道摩托车比赛的差距通常只有零点几秒。

我国的摩托车产业有过一段历史教训：20世纪90年代末至21世纪初，中国摩托车在越南销售火爆，后来为争夺市场份额低价“内卷”、恶性竞争，质量开始跟不上，口碑崩盘，最终基本退出了越南市场。二三十年过去了，中国摩托车重返国际市场，甚至超越了雅马哈，意义重大。

还有一个重要背景是，传统制造领域正在深度调整去产能。以汽车行业为例，巅峰时期燃油车和新能源车加起来有约400家整车厂，潜在产能六七千万辆，接近全世界一年的产销量。我前两年就判断要“去掉一个零”——400家最后会剩下40家，现在已经降到50家来了。在全行业洗牌这么艰难的时刻，摩托车赛道杀出这样一匹黑马，给整个制造业都打了一针强心剂。

读+：张雪有没有哪个场景、哪句话让您印象深刻？

王德培：夺冠的时候，他号啕大哭，激动不已，举起国旗挥臂。一个中年人在成就面前失态，背后是长期被质疑、不被理解。但他最终得以走到世界巅峰，挥舞国旗。个人荣誉与国家荣誉在这一刻融到了一起。

我接触的企业家很多。有一类是怎么赚钱怎么来——他们严格意义上不能算企业家，只能算老板。比这个层次高一些的，能看到普通老百姓难以看到的机遇，发时代之先声，掘出“第一桶金”。

再往上是信仰的企业家，就像任正非、董明珠和张雪。

任正非领导华为，在5G、6G、芯片方面不断突破。这些突破，会让我国在制造业、在IT（互联网技术）和AI（人工智能）领域去占领新的、前所未有的高地。鸿蒙系统一开发出来，其基础能力部分就捐赠给开源基金会，给行业共享研究。董明珠从进口机床“卡脖子”痛点出发，带领格力攻关“工业母机的母机”——五轴联动数控机床，打破国外技术垄断，获得国际金奖，并推动进口机床价格下降。

张雪更加血性。他在十几岁就形成了信念，一直追求一直干，坚持到现在。信仰是要穿越周期的，要抵御许多投机的诱惑，面临各种各样的挫折，一张蓝图干到底，咬定青山不放松。真正的企业家必须有这样的信仰。

今天，我们的制造业已经厉害了，但是从全球角度、从目前面临的挑战角度看，依然任重而道远。张雪如果继续做下去，再过20年，应该能达到更高的境界——“圆融”，也就是能穿透时间和空间的局限，在全球范围内整合资源、寻找友好的界面，那时候他的成就更大。

张雪的成功，是中国制造体系优势的集中体现

读+：以您的了解，张雪机车的颠覆性创新是如何实现的？从中可以看到中国制造什么样的技术突破逻辑？

读

周刊

8 长江日报

2026年4月28日 星期二
责编：马梦妮 美编：陈昌
版式：陈笑宇 责校：江婧



扫一扫发现更多

玩了命地去干

□王永芳

2025年，张雪机车500RR在细分市场销量领跑，公司将营收近10%约7000万元砸入研发，导致账面亏损；

2026年3月，张雪机车在WSBK赛场葡萄牙站揽双回合冠军，拿下品牌历史首胜。接下来荷兰站首回合退至第四名，次回合获第七名。张雪回应第七名时表示“玩了命地去干”；

2026年4月，张雪机车发布首次召回：286台820RR因曲轴箱破裂隐患被要求立即停用，官方提供退车、换车或补偿保养方案。

……
如果只看“草根逆袭”的剧本，就漏掉了张雪故事里最珍贵的东西。这早已超越一个人的励志传奇，它勾勒出一条中国制造业从仿制拼装走向硬核创新的朴素路径，树起一面敢于在品质上闯进“无人区”的鲜亮旗帜。

张雪机车的“一头一尾”——头盔与排气管，以及发动机的“心脏”陶瓷气缸，来自广东江门。经济学者王德培在江门考察时发现，那里的摩托车头部企业挣钱后，不少像张雪一样砸钱搞研发，将大部分产值投入技术迭代中。

这揭示了一个远超张雪个人的事实：中国制造业的真正底色，并非低成本劳动力，而是一批“反人性”的企业家在最容易赚快钱的时候，选择去啃最硬的骨头。张雪宁可亏损也要搞研发，因为他清楚：没有自主研发，没有核心技术，你就永远是那个组装户，成不了一个品牌。

王德培将这种现象归结为“中国人口红利向工程师红利的转变”。张雪本人不是科班工程师，但他建立的体系、聚集的人才、激发的供应链协同，本质上在推动工程师和技工群体共同完成一次产业的升维。

王德培将张雪的精神比作夸父追日、愚公移山——如果一天到晚看不到太阳，那就去追寻太阳；如果家门口横着一座大山，那就每天挖山不止。这比喻里有浪漫，也有现实：张雪的“夸父”，是去摸索发动机气缸里那层陶瓷涂层的秘密；张雪的“愚公”，是去撼动“中国造不出好发动机”这座压在产业心口几十年的山。

赛场胜利后的落泪、账面亏损的坚持、召回事件中的担当……这些事放在一起，折射出张雪一路上的阵痛与光荣：既敢把7000万元扔进研发的黑洞，也肯为一个叫停286台车；既拥抱人工智能和自动化对工厂的改造，也坚信工匠的双手和眼睛依然值得托付；既追逐世界冠军的荣耀，也要俯身拧好每一颗螺丝。

张雪说，已经在储备下一代产品。一个敢把自己逼到这种地步的企业家，他的下一代产品，值得等。他的这份精神，更值得在这个热衷造神又轻易毁神的时代里，被认真理解、冷静传扬。

没有人能随随便便成功。“张雪精神”的本质，从来不是“看，他成功了”，而是“看，他明明可以赚快钱，却选了最难的路”。



【人物名片】

王德培，福卡智库首席经济学家，享受国务院政府特殊津贴专家，中国经济体制改革研究会原副会长。著有《中国经济2016》至《中国经济2026》《产业变革与四个“铁三角”》《再平衡——中国的优势与美国的强势》等约20部专著。

机遇。1973年石油危机，让日本的省油小型汽车成功打入美国市场，现在，同样的历史窗口也摆在了中国摩托车企业面前。

出海方面，我建议抱团取暖，不要单打独斗。日本当年产能过剩出海，是靠五大综合商社整合资源，集体开拓市场，避免恶性“内卷”。我们现在的的问题是“内卷”太厉害，咖啡都能“卷”到一分钱、一角钱一杯，这样出海是打不赢的。应该由行业协会牵头，政府搭台，企业唱戏，重庆、江门这些摩托车产业集群区可以成立专项产业引导基金，支持企业集体出海。

读+：制造强国战略的第一个10年刚刚过去，现在我国在“制造大国”到“制造强国”的路上走了多远，重点要突破什么瓶颈？

王德培：当年德国提出“工业4.0”，我们很着急，怕被落下，提出了《中国制造2025》规划。规划中有30多项核心指标，我们的完成率远远超过预期。反观德国，“工业4.0”的目标很多没有兑现，GDP（国内生产总值）连续几年负增长。对比之下，能看出我们的制度优势。

现在中国制造业产值相当于美国、日本、德国等好多国家的总和，是当之无愧的制造大国。下一个10年即到2035年的目标，就是全面实现高质量发展，让中国制造成为“价廉物美”的代名词，整体技术水平比肩甚至超越发达国家。

当然，我们也有一些瓶颈要突破。一是核心技术还有短板。比如工业软件、高端芯片这些领域还有“卡脖子”的问题，需要继续加大研发投入。二是产业结构不合理。现在规模以上工业企业利润增长很快，但大量中小企业还很困难，市场资源过于向头部集中，这个问题需要在发展中逐步调整。

三是人工智能和制造业的融合还不够深入。我们有丰富的制造业场景和数据，但很多企业还没有意识到要采集生产数据、用人工智能优化流程，这方面潜力还没释放出来。现在西方制造业的衰败趋势很明显，德国工业增长乏力，美国制造业空心化，我们又赶上了一个好的历史机遇。只要我们继续保持张雪这种务实、坚持信仰的精神，再过10年，“中国制造就是高质量”会成为全世界的共识。