



第24届中国国际摩托车博览会19日开幕,持续至22日 全国每3辆摩托车就有1辆重庆造

9月19日,第24届中国国际摩托车博览会(简称2026中国摩博会)在重庆国际博览中心开幕。开幕首日观展人次突破5万人次。

本届展会总展览规模达19万平方米,涵盖8个室内展馆及多个商务洽谈、户外试驾与互动体验区。来自中国、美国、意大利、德国、法国、日本、英国、西班牙、韩国、巴基斯坦等国家和地区的参展企业1120家,展示规模和展商数均创历史新高。其中,全球摩托车与电动车品牌超100个,现场动态和静态展示车辆超3000台。首日迎来超80个国家2500余名国际专业观众。

展会同期举办“全球摩托车产供应链经贸对接会”,买家来自全球多个重点市场,采购需求涵盖整车、零部件、骑行装备等领域。“中国荣誉制造”官方直播间同步开播,助力中



法国车手瓦伦丁·德比斯驾驶重庆张雪机车参赛(资料图片)



在2026年中国摩托车重庆论坛上,市经信委披露:今年1~8月,全市摩托车产量777.6万辆,同比增长50.5%,全国每生产3辆摩托车就有1辆“重庆造”。

47年前的1979年,嘉陵机器厂造出中国第一辆民用摩托车。到上世纪90年代末,重庆摩托车做到全国每4辆就有1辆“重庆造”——那是“第一次创业”,解决了“造得出”。

此后十多年重庆进行产业结构调整,到今天全国每3辆摩托车就有1辆“重庆造”,靠的不再是“低端、低利润”的规模扩张;而是大排量、电动化和品牌出海撑起来的含金量。如果说“第一次创业”解决的是“造得出”,那么今天这场从制造底座到消费政策的系统性能力重构,正是重庆摩托车产业的“二次创业”。

1 制造能力之变: 从“人海战术”到“产业大脑”

产业质变的第一环,是制造底座的升级。在西部科学城重庆高新区,重庆隆鑫发动机有限公司的未来自工厂里,摩托车行业首个基于DeepSeek大模型的“制造大脑”已覆盖从产品设计到生产执行的全流程。隆鑫通用数智化中心工业互联网部副部长程毅说,过去主机厂调整计划,供应商要等两周供货停产,要么提前生产积压库存;如今隆鑫牵头建设的高端摩托车产业大脑,已链接未来工厂5个,服务供应链企业近700家、销售网点1700余家、车主32万余名。

目前,全市摩托车企业智能化改造持续推进,一批“未来工厂”已建成投用。

制造能力升级的另一面,是产业集群的密度优势。今年6月,夏季达沃斯论坛上,“重庆摩托车1小时产业圈”与长三

角电子信息1小时创新圈、深圳机器人谷半小时配套圈一道,被视为中国专业化、差异化、特色化产业集群的代表。

截至目前,重庆已集聚规模以上摩托车整车企业60家,规模以上零部件企业431家,燃油摩托车本地配套率超80%。大渡口区零部件企业本地配套率达到85%。秋田齿轮市占率超过20%,全球每5台摩托车就有1台装备秋田齿轮。渝江压铸发动机缸体市场份额位居世界第一。

展会首日举行39场新品发布会,包括宗申赛科龙发布RT450并开启盲订;张雪机车五车齐发,奔达首秀美式巡航“吉普赛”系列;无极发布极屿智行平台;凯越亮相多款新车等。新能安、中创新航、赣锋锂电、正新轮胎、川南等零部件企业发布新技术产品。

开展首日,来自全国超2000家俱乐部齐聚重庆。C弯出道、金卡纳情景体验、慢骑大赛等经典活动启幕,“CIMA玩车派对”全新升级。2026CIMA机车改装大赛展出65款全球珍



纵深

“五大变化” 看重庆摩托车产业“二次创业”

角电子信息1小时创新圈、深圳机器人谷半小时配套圈一道,被视为中国专业化、差异化、特色化产业集群的代表。

截至目前,重庆已集聚规模以上摩托车整车企业60家,规模以上零部件企业431家,燃油摩托车本地配套率超80%。大渡口区零部件企业本地配套率达到85%。秋田齿轮市占率超过20%,全球每5台摩托车就有1台装备秋田齿轮。渝江压铸发动机缸体市场份额位居世界第一。

2 产品结构之变: 从“代步车”到“大排量+电动化”

制造能力升级之后,造出来的车,结构发生了什么变化?市经信委副主任王含在论坛上给出了一组数据:今年1~8月,全市完成摩托车产量777.6万辆,同比增长50.5%。但真正决定产业未来的,是三个增速之间的差距。

出口额比出口量涨得快。据重庆海关数据,上半年重庆摩托车出口338.5万辆,同比增长9.0%;出口额151.5亿元,同比增长13.4%,出口金额增速较销量增速高出4.4个百分点。

电动车出口比燃油车出口涨得快。来自重庆海关数据,上半年重庆出口电动摩托及脚踏车11.7万辆,数量同比增加130.5%,金额同比增长66.6%;而内燃机摩托车出口326.8万辆,同比增长7.0%。电动摩托车正在成为出口的最大增长引擎。

大排量和电动车比整体涨得快。王含在论坛介绍,今年1~8月,重庆大排量休闲娱乐摩托车产量27.5万辆,同比增长54.5%,占全国比重37.2%;电动摩托车产量312.7万辆,同比增长63%。同期全市摩托车整体产量增速是50.5%。大排量和电动化的增速,都跑在了整体前面。

三组数据说明,重庆摩托车不是简单多造了几台,而是产品结构、动力结构发生实质性切换,高附加值、电动化产品成为增长主引擎。

稀改装机车与经典老车。CIMA机车小镇融合美食、潮品、文创等业态。“CIMA摩友之夜”联动乐队演出、大咖分享、机车大奖抽取等环节。第11届“腾森杯”壁虎骑士国际特技大赛20日开赛,终极对决21日上演。19日~21日,江北嘴三联屏、重庆大剧院地标屏点亮“欢迎骑士回家”。

2026中国摩博会持续至9月22日。

上游财经-重庆晨报 记者 郑三波

3 全球化之变: 从“卖产品”到“建体系”

产品结构升级,必然要求全球化方式同步升级。卖大排量车和卖代步车,是两套完全不同的模式。

据海关总署数据,2026年上半年,我国出口至非洲的摩托车共计383.14万辆,同比增长43.79%,非洲已成为中国摩托车出口第一大海外市场。但和全国出口结构不同,重庆出口整车的44.4%流向拉美市场,墨西哥是重庆摩托第一大单一出口国,金额16.87亿美元,占比超过11%。

渠道控制力、售后体系、本地化供应链、金融支撑,每一项都成为绕不开的必修课。8月27日,在重庆市政协“智汇经济圈”界别协商座谈会上,市政协港澳侨台外事委副主任、市商务委副主任孙照勇建议,将摩托车出海全面纳入“渝车出海”行动计划,推动出海形态向“产品输出+技术输出+服务输出+海外建厂”全产业链升级。

罗兰贝格管理咨询全球合伙人徐虎雄在“2026中国摩托车重庆论坛”上指出,中国二轮车出海已从“选择题”变成“必答题”,下一步核心是“做深”二字——产品要做深、渠道和供应链要做深、品牌要做深。

4 品牌之变: 从“赛道夺冠”到“市场突围”

全球化方式从“卖产品”升级为“建体系”,最终要回答一个根本问题:中国摩托车能不能在全球市场建立品牌溢价?

在摩博会N7展馆,张雪机车发布五款新车,售价覆盖27980元至138000元。这家2024年才成立的品牌,2026年原定销量目标5万台,已于8月提前完成,今年产销量有望达到10万台。

它的崛起路径与传统摩企截然不同:先在WSBK世界超级摩托车锦标赛上夺冠,再把赛道技术反哺民用量产车。2026年3月,法国车手瓦伦丁·德比斯驾驶重庆张雪机车820RR-RS,连续两回合夺冠,首回合以3.685秒的优势率先冲过终点。这是中国摩托车制造商在该赛事历史上的首次胜利,打破了欧美品牌长达数十年的垄断。夺冠后,820RR车型销量增长200%,500RR车型销量增长近100%。而820RR-RS在葡萄牙夺冠时,整车国产化率高达87.2%,其中重庆本地配套率超过90%——这正是“1小时产业圈”能力的一次集中检验。

赛事营销和赛事研发,两者存在明显区别。前者是短期曝光,后者是长期资产。张雪机车目前更多处于前者向后过渡的阶段,能不能真正建立“赛事数据-产品迭代-用户反馈”的闭环,还需要时间检验。

5 消费政策之变: 从“边缘化”到“给补贴”

产业端的升级,最终要接受消费端的检验。而摩托车行业真正的天花板,从来不在生产端,而在消费端的政策环境。今年8月,重庆首次将摩托车纳入消费品类购新补贴范围——购买两轮电动摩托车或两轮燃油摩托车新车,按车价10%予以补贴,单车最高1500元。这一政策释放出明确信号:摩托车不再仅仅是城市管理的“麻烦制造者”,而是被正式纳入“促消费”的政策范围。

与此同时,中国摩托车商会副会长刘欣在论坛致辞中明确表示,商会正在“持续跟进推进禁限摩政策科学优化、高速公路通行权益完善、13年报废政策优化、摩托车消费税分档调整等行业核心诉求”。

隆鑫通用董事长李耀在主题演讲中,将“从边缘化到给补贴”列为摩托车产业新周期特征之一。他说,旧周期摩托车被边缘化、城市禁限摩、高速不给路权、10%消费税,新周期摩托车被定义为“民生、娱乐品、美好生活”的载体,部分城市开始松绑禁限摩。

上游财经-重庆晨报记者 郑三波

摩博会展车



摩托车特技展示



外籍观众在摩博会现场参观



观众在摩博会现场参观体验头盔



小朋友被摩托车的粉色涂装所吸引

在摩博会现场,市民感受压弯。本组图片据新华社、新重庆-重庆日报

动态 | 我市搭建平台助力摩企“千帆出海”

9月19日,第24届中国国际摩托车博览会现场再掀经贸合作热潮。当日,2026全球摩托车产供应链经贸合作对接会暨中小企业“千帆出海”专题活动在此成功举办。活动依托摩博会超1100家国内外头部企业参展的优质产业场景,为重庆摩托车产业链中小企业搭建起一座精准链接海外市场的“金桥”,实现供需双向精准赋能。

启动仪式上,围绕重庆摩托车产业优势与国际化发展机遇,国内外嘉宾共话产业链协同出海新路径。活动聚焦摩托车整车、零部件、骑行装备、产业服务等全产业链领域,吸引来自欧洲、东南亚、拉美、非洲、中东等全球重点市场的国际采购商到场,通过需求发布、产品推介、面对面洽谈等形式,打

批专精特新配套企业筑牢产业底座。作为重庆市高端摩托车产业核心承载地,大渡口区深度融入全市“33618”现代制造业集群体系,锚定“高端燃油+智能电动”双赛道持续发力,已经构建起整车引领、配套完备、产城互促的全链条产业格局。大渡口区摩托车产业发展办公室相关负责人表示,目前全区集聚摩托车产业链企业350余家,规模以上工业企业42家,零部件本地配套率达到85%,建成高效协同的“15分钟产业生态圈”,整车企业在区域内即可完成绝大多数零部件采购,有效压缩新品研发迭代周期,降低企业物流采购成本,这是大渡口区的一大优势。

按照行动计划,大渡口区围绕7大专项行动系统擘画未来发展路径:如实施链主企业培优行动,做强4大整车龙头,靶向招引国内外头部零部件企业,推动大中小企业融通发展;实施科创赋能攻坚行动,聚焦动力系统、电池能源、底盘材料、智能电控等关键赛道,搭建创新平台,提升企业研发投入强度,培育一批摩托车领域高新技术企

业等,同时拓展机车改装、骑行体验、赛事文旅、美食休闲新业态,放大展会对商贸消费的拉动效应;拓展机车改装、骑行体验、赛事文旅等新业态。

上游财经-重庆晨报记者 陈军

全球每5台摩托车就有1台搭载秋田齿轮产品,这是大渡口区摩托车产业配套完善的一个缩影。据了解,在摩托车企非常看重的零部件配套领域,秋田齿轮、利德工业、太仓科技、三木华瑞等一批细分赛道“隐形冠军”企业在大渡口扎根发展:秋田齿轮全球市场占有率超20%;利德工业深耕摩托车离合器领域28年,国内市场占有率接近五成;太仓科技实现气缸体全链条制造;三木华瑞电装产品占据国内市场三分之一份额,一大

777万辆是重要数字,但不是最终答案。真正决定产业能走多远的,是三个深层变量。

其二,全球化能否从“卖产品”升级为“建体系”。出口额增速超过出口量增速是积极迹象,但售后服务、渠道控制、本地化供应链这些基础能力,才是品牌扎根海外市场的真正门槛。

其三,制度环境能否持续优化。通行环境和税收政策持续改善,是释放消费潜力的关键。没有消费端繁荣,生产端升级就缺乏持久牵引力。

从制造升级、产品结构变化、全球化方式转变,到品牌向上、消费政策松绑,五个环节共同发力。777万辆是共同推动的结果,而非原因。

777万辆不是终点,而是新的起点。这场“二次创业”没有捷径,但它已沿着产线、港口和海外市场的轨迹展开。

上游财经-重庆晨报记者 郑三波