区域热点

没出校门 先上工位

——京津冀协同探索制造业数字营销产教融合

■ 记者 宁广靖

不久前,在京津冀制造业数字营销产教融合共同体(以下简称共同体)2025—2026年度总结大会上,天津财经大学经济学院、天津轻工职业技术学院、天津国土资源和房屋职业学院、沧州幼儿师范高等专科学校等高校,与津品(天津)管理咨询有限公司、亿诚数智港(天津)科技有限公司、天津知行共创教育科技有限公司、浙江思睿智训科技有限公司等企业集中签约。

一份合作协议的背后,是校企双方补齐供需短板、共育实用人才的共同探索。

供需有隙 制造出海盼适配人才

眼下,贸易数字化转型持续提速,京津冀不少制造企业把海外数字营销当作拓展市场的新赛道,人才供需错位的矛盾随之凸显。一边是制造企业发力跨境电商,却难觅懂产品、熟悉平台、通晓海外法规、擅长本地化运营的复合型人才;另一边,不少高校国际经济与贸易、电子商务专业的学生,课堂所学和真实外贸之间隔着一层“玻璃”。

“产教协同,需要打通壁垒、供需同频,让人才培养紧贴产业风向。”共同体理事长万晓文告诉记者,为破解产业转型的难题,共同体采用三方分工协作模式:企业端输出业务项目,承担实操培训任务;高校端输出学生资源,组织学生参与项目学习;共同体发挥桥梁作用,对接校企双方,跟进项目落地,双向反馈学生培养成效、对接企业用人需求,构建闭环培养体系。

据了解,共同体现有30余家企业和高校成员单位,均来自京津冀区域,目前已有4家企业拿出真实业务项目,启动人才培育。共同体成立一年多以来,累计参训学生达200余人。

“天津一家企业的仿真花跨境项目,已经和沧州幼儿师范高等专科学校签约合作,首期共有30余名学生参与项目实训。”万晓文表示,共同体实行分层育人,针对高职、本科、研究生设置差异化培养路径:高职生按实训、见习、实习分阶段培养,考核合格后优先留在对应企业就业,实现定向培养、定向输送;本科生依托创业项目、毕业设计及各类赛事开展实践,储备OPC(一人公司)方向人才;研究生侧重提炼跨境电商底层方法论,产出标准化成果,反哺教材与实训资源建设。

据万晓文介绍,合作生源中河北省的学生占比较高,这与河北省雄厚的制造业基础密切相关。“河北省不少制造企业长期走代工贴牌路线,缺乏自主品牌出海运营能力。参训学生中不乏制造业‘厂二代’,带着自家产业出海拓市的现实诉求参与实训,目标清晰、主动性强。”他说。

天津利兴国际贸易有限公司是共同体的成员单位。该公司主营家具、乐器品类,已搭建起覆盖选品、供应链、海外仓、海外销售的完整业务链条。

“应届生及仅有短期从业经历的求职者,多掌握基础技能,产业急需能够独立运营店铺、操作平台,同时可以带教新人的复合型垂直人才。院校毕业生普遍缺少一线实操积累,入职后需要二次培养。事务类基础岗位培养周期约一年,美工、销售运营等专业岗位往往需要两年打磨,从业者才能独立操盘业务。”该公司负责人刘新培说。

采访中,多位业内人士表示,在诸多岗位当中,产品开发方向的人才缺口最为突出。跨境选品,既考验从业者对国内各产业带的熟悉度,也要求其精准研判海外目标市场差异化需求,这些实践能力很难单纯依靠课堂教学培养。在刘新培看来,跨境电商早已不是简单的商品买卖,而是一条复合型赛道,对人才的研发设计、市场研判、销售运营综合能力都提出要求。如果在校期间就能走进企业、接触真实业务,学生走上岗位后的适应周期会明显缩短。

当前,跨境电商企业从研发生产、仓储物流、线上运营到售后交付,环节多、数据量大,高度依托数字化工具与平台算法。“我们联动国内相关企业组建创新联合体,自主开展产品研发设计,生产加工环节交由合作工厂承接。目前企业拥有10余项相关专利。我们更青睐数字化与信息化、国际经济与贸易、供应链管理等相关专业的学生。接下来,我们计划推出美工设计、产品开发、运营销售、售后等方向的实训项目,进一步深化校企对接。”刘新培说。

三地同频 产教协同破育才难题

企业的用人痛点,正是共同体推进产教融合的发力点。与其等到毕业生入职后再投入大量成本开展在岗培养,共同体选择把育人关口前移,依托企业真实业务项目,在校内阶段定向开展实训孵化。这套模式,既帮企业压缩后期培养成本,也补齐高校实践教学的短板,为京津冀制造企业品牌出海储备适配人才。

“我们有10余名本科生依托共同体平台得到企业实训机会,在企业导师指导下打磨创意、孵化项目,围绕跨境出海方向准备创新创业赛事;研究生层面的合作是我校本学期新落地的方向。学校组织研究生团队,聚焦京津冀跨境电商出海模式开展专题理论研判,为梳理区域跨境电商产业格局提供学术支撑。”天津财经大学经济学院国际经济贸易系主任王维薇表示,眼下,跨境电商行业迭代加速,正在重塑岗位能力要求。作为共同体副理事长单位,天津财经大学正在尝试开展新型岗位教学,梳理岗位用人标准,总结制造业出海标准化模式,力争形成可复制推广的成果。

产教融合离不开行业企业的深度参与与资源供给。北京运华科技发展有限公司是共同体的成员单位,主要从事职业教育相关的产品和服务,包括课程开发、教学软件、仿真教学、远程培训及实训室建设等,自2002年成立以来,累计与1600余所本科、高职、中职院校开展合作,其中京津冀区域合作院校约100所。

不久前,该公司创始人廖明来到天津拜访了多家企业和高校。他告诉记者,近年来,高校人才培养的就业导向愈发清晰,主动对接产业的意愿持续提升。人才评价的标尺,也从侧重单项技能考核,转向综合素养评价。与此同时,跨境电商赛道对国际化人才的需求持续走高。不同海外市场在语言、风俗、消费习惯上差异显著,能够适配不同国别市场的专业人才变得愈发紧缺。

“眼下,我们正联合共同体伙伴推进一批重点项目。电商行业迭代快,从网店、社交营销、直播电商到跨境出海,商业模式与平台规则持续更新,电商成为产教融合改革的重要突破口。”廖明表示,京津冀数字制造、数字营销领域的产教融合,亟须多方协同聚力。政府可出台激励政策,比如支持参与AI赋能电商产教融合试点的院校申报官方教研课题,以政策激发院校参与积极性;高校可在经费、场地、师资考核等方面向产教融合项目倾斜,盘活现有资源;企业也要主动开放岗位、共建课程、提供实训条件,多方共同投入,凝聚京津冀产教融合合力。

万晓文表示,面向未来三年,共同体定下清晰目标:助力京津冀300家企业扬帆出海,引导学生深度嵌入企业出海全流程,搭建稳定的校企合作对接机制,在校企持续联动实践中磨合共进,契合企业出海节奏同步培育一批适配跨境产业发展需求的人才。

津报智库

用好场景优势打通协同堵点 打造新能源重卡应用示范高地

本期嘉宾 吴喜庆 中汽政研新能源汽车研究部总监

■ 记者 张兆瑞

新能源重卡是我国保障能源安全、治理大气污染、推进交通运输绿色低碳转型的重要载体。今年5月,交通运输部等十一部门印发《推动新能源重卡规模化应用实施方案》,明确提出到2030年,京津冀固定线路短倒运输电动化比例要超过80%。

如何抓住京津冀新能源重卡规模化应用窗口期?记者就此采访中国汽车战略与政策研究中心新能源汽车研究部总监吴喜庆。他认为,三地应充分发挥产业、场景叠加优势,将基础设施、政策机制、技术模式作为突破口,加快打造全国新能源重卡应用示范高地。

2026年上半年,京津冀新能源重卡销量达1.74万辆,较2021年同期增长25.6倍,渗透率达36.4%,高于全国平均水平。与此同时,区域内充电、换电、燃料电池、醇氢等多条技术路线齐头并进,呈现多元发展格局。在创新层面,三地拥有清华大学、北京大学、天津大学、南开大学等高校与中国汽车技术研究中心有限公司这样的国家级科研平台,创新供给能力充足;在产业层面,区域内集聚了北汽福田、吉利远程、长城汽车等整车及零部件龙头企业,形成较为完备的产业体系;在应用场景上,天津港、曹妃甸港、黄骅港与区域内钢铁产业集群联动,大量港口、矿山到厂区的往复短倒线路,以及多条零碳货运通道,为新能源重卡批量推广提供了广阔舞台。

但也要看到,在区域内新能源重卡保有量快速攀升的同时,跨区域协同短板与行业共性难题也制约了产业进一步扩容提质。比如,跨区域补能网络建设存在不足。充换电站、加氢站大多按属地规划,集中布局在港口、钢厂等封闭场景,不同运营主体之间协同不足,干线货运沿线站点稀疏,跨区域运营补能不便,直接影响车辆运营效益;再比如,三地在高速通行优惠、路权管理以及场站、土地、电网审批等方面标准不一,抬高了车队跨省运营成本;此外,新能源重卡电池自重挤占有效载荷,叠加车辆投保难、保费偏高,货运市场运价持续承压,能耗节约带来的收益空间被侵蚀,削弱了物流企业车辆更新置换的积极性。

在吴喜庆看来,推进京津冀新能源重卡规模化应用是一项涉及基建、产业、市场的系统工程。他建议,三地要立足自身港口、工矿场景优势与协同发展战略机遇,合力补齐短板,在基础设施、政策机制、技术模式三方面加强协同,加快建成全国领先的新能源重卡示范集群。

首先,共建一体化跨区域补能网络,打通干线补能断点。结合区域车流、物流布局,统筹规划充换电、加氢站点,推进不同运营企业场站互联互通,搭建跨区域“一卡通”补能服务平台,提升重卡跨省市通行保障能力。

其次,建立专项协同工作机制,构建统一区域市场规则。依托京津冀现有协同框架设立新能源重卡专项工作组,推动高速通行优惠、路权管理、场站审批、车辆监管等政策协同,减少跨区域运营制度障碍,培育一体化绿色货运市场。

最后,联合推进技术攻关与模式创新,提升全生命周期竞争力。发挥三地科研与产业资源,协同攻关动力电池能量密度、低温环境适应性等关键技术。推动车企、电池企业、保险机构数据互通,探索车电分离、车辆分级保险等新模式,把港口、工矿短倒场景的降本潜力充分释放,让新能源重卡绿色低碳优势真正转化为物流企业看得见、落得下的经营收益。依托京津冀丰富的货运场景先行先试,形成可复制、可推广的跨区域协同经验,为全国新能源重卡规模化应用提供样本。

京津冀三地消费提示

切勿购买剪码婴幼儿纸尿裤

本报讯(记者 万红)近期,中国消费品质量安全促进会与京津冀三地消协组织调查发现,个别电商平台上销售的婴幼儿纸尿裤外包装条形码被剪除、剪除区域被其他标签遮盖,此类纸尿裤多为个人卖家销售。对此,日前,中国消费品质量安全促进会与京津冀三地消协组织联合发布消费提示,婴幼儿纸尿裤属于一次性使用卫生用品,外包装完整性直接关系到产品卫生安全。对于存在外包装破损、条码缺失等异常情况的婴幼儿纸尿裤,消费者切勿购买,商家不得销售。

中国消费品质量安全促进会与京津冀三地消协组织研究认为,购买上述婴幼儿纸尿裤存在两大风险。首先是存在质量安全风险,外包装是婴幼儿纸尿裤卫生安全的第一道防线,包装破损易导致产品遭受污染,影响产品的卫生安全与使用性能。依据相关强制性国家标准,包装材料应保证产品在正常运输与贮存条件下不受污染。其次是存在来源追溯风险,条码、溯源码、批号等关键标识缺失或被破坏,削弱了产品的真实性验证和问题追溯能力。消费者一旦遇到质量问题,难以追溯真实的生产者和销售者,也难以就退货退款、损失赔偿等事项进行协商,向监管部门寻求救济也往往会因主体不明而受阻,消费者经常会面临协商无果、维权困难的窘境。此外,销售此类婴幼儿纸尿裤,可能因违反相关法律法规而被行政处罚;情节严重的,还有可能被追究刑事责任。

对此,中国消费品质量安全促进会与京津冀三地消协组织联合发布消费提示:切勿购买剪码婴幼儿纸尿裤。消费者购买时,第一,要确保婴幼儿纸尿裤包装完整,拒绝剪码商品,应仔细检查外包装是否完整、无破损、无漏气,条形码、批号、溯源码等信息应清晰完整;对条码被剪除、剪除区域被其他标签遮盖,或包装破损的婴幼儿纸尿裤,应拒绝购买或签收。第二,尽量通过品牌官方旗舰店、大型自营电商平台等信誉良好的正规渠道购买,警惕低价陷阱,对电商平台个人卖家销售的低价剪码商品要保持警惕,不因价格便宜而购买来源不明、包装受损的产品。第三,购买时,应留存购物小票、线上订单记录、支付凭证以及与商家沟通的聊天记录等,作为后续维权的依据。第四,如不慎购买到条码缺失、包装破损的婴幼儿纸尿裤,应及时与商家协商退货退款;协商不成的,可向电商平台、消协组织投诉,或当地市场监管部门反映、举报,依法维护自身合法权益。

产业观察

日前,道路交通安全法修订草案引发社会热议,其中,将电动自行车在非机动车道内行驶的最高时速限制从15公里调整为20公里,直击市民日常出行痛点。

作为国内电动自行车产业重镇,天津集聚爱玛、雅迪、台铃、飞鸽等一批行业龙头企业,拥有静海、武清两大国家级产业集群,完整覆盖整车制造与配套零部件生产。以此为基础,京津冀区域形成了上下游联动的电动自行车产业生态。此次规则调整有何考量?会不会传导至京津冀地区的生产制造端,对行业研发、生产带来影响?记者采访多位专家、企业负责人逐一解读。



电动自行车限速拟上调 改变了什么?

■ 记者 郝一萍 文/摄

此次电动自行车限速上调的原因是什么?

《2026中国电动两轮车行业发展白皮书》数据显示,国内电动自行车社会保有量已突破4.5亿辆。电动自行车已成为群众通勤、外卖配送的核心代步工具。现行道路交通安全法自2004年施行以来,15公里/小时的限速标准长期未更新,而《电动自行车安全技术规范》(GB 17761—2024)(以下简称新国标)规定的最高设计车速为25公里/小时,法规标准与产品技术标准脱节,造成大量骑行者“被动违法”,不仅影响市民出行体验,也给基层执法带来难题。

“此次限速上调,核心是修正法规与技术标准的错位,让法律更贴合人们实际出行需求。”天津职业技术师范大学汽车与交通学院副教授王少华,长期从事道路交通安全、电动自行车事故相关研究,他表示,随着社会节奏加快,外卖配送、日常通勤对出行效率的需求持续提升,在严守安全底线的前提下适度提速,既能贴合大众出行习惯,也能适配社会的发展需求。

天津社会科学院法学研究所研究员、市人大立法咨询专家刘志松表示,此次调整是法律规则对现实民生的主动校准。“过去15公里/小时的限速严重脱离现实,大多数骑行者都处于‘被动违法’状态,不仅市民出行体验差,也让基层执法陷入两难。”他认为,限速上调至20公里/小时,大幅缩小了法定限速与车辆性能之间的差距,将有效促进市民合规骑行,使基层规范执法更贴合实际。

新国标规定设计车速可达25公里/小时,为何道路限速只调到20公里/小时?

不少市民疑惑,既然电动自行车出厂性能能够达到25公里/小时,为何不直接放开道路限速至同等标准?对此,专家一致解释,车辆设计性能上限,不等同于道路安全行驶上限。

“25公里/小时是车辆按标准设计生产的技术性能上限,而20公里/小时是综合考量驾驶反应、制动性能、道路条件、突发风险等人、车、路、环境多重因素敲定的安全速度。”王少华表示,非机动车道存在行人穿行、路边停放车辆开门、自行车慢速骑行等复杂路况,道路限速需要适配整体交通环境,而非单纯参照车辆性能。

他举例称:“就像私家车设计时速远超120公里,但高速公路依然限速120公里/小时。而电动自行车这5公里/小时的速度差值,正是在复杂路况下权衡安全与效率得出的最优结果。”

飞鸽营销总监赵锟表示,这一差值十分贴合现实骑行场景。“电动自行车下坡时会短暂提速,如果道路限速直接对标25公里/小时,很容易超出安全范围。保留5公里/小时的缓冲空间,既能适配日常骑行提速需求,也能守住安全底线,同时让执法标准更清晰、更人性化。”他说。

外卖骑手提速需求高,20公里/小时限速能否平衡配送时效与道路安全?

眼下,外卖市场需求持续旺盛,不少外卖员为追赶配送时效,对骑行速度有更高需求。对此,王少华坦言,单纯提升道路限速,无法从根本上解决行业矛盾。“单看一辆车,提速5公里/小时节省时间有限,但全国海量骑手、日均数十单的配送量,累计下来能大幅提升行业通行效率。”同时,他也表示,“十次事故九次快”,车速越快,制动距离越长、反应时间越短,风险概率大幅提升。

在他看来,行业矛盾的真正突破口不在提速,而在源头治理,也就是平台算法。“只有优化平台考核机制,科学预留配送时长,从源头减少骑手赶时间、抢速度的压力,才能真正杜绝‘被迫超速’,实现安全与时效的兼顾。”王少华说。

限速调整是否会影响电动自行车研发、生产与销售?

京津冀集聚众多电动自行车产业链企业,尤其天津拥有完整的整车制造与零部件配套产业集群、汇聚多家行业龙头。此番限速调整,也让人不禁关心是否会对产业发展产生冲击。而事实上,此次道路交通安全法调整的是道路行驶限速,并非产品生产标准,对行业整体发展基本无影响,这也是企业研发与销售端的共识。

新大洲电动自行车技术研发负责人赵军认为,新规不会改变企业研发与生产的标准。“我们生产研发始终严格遵循25公里/小时的新国标上限,道路限速是规范骑行行为,不改动车辆生产标准,生产企业无需调整技术参数。”他说。

赵锟对这一说法表示认同:“从市场销售和消费者购车的角度来看,这次限速调整基本不会产生明显影响。消费者选购车辆依旧以现行新国标参数为标准。”

结合京津冀的城市特点,后续在电动自行车管理上还有哪些精细化治理方向?

在王少华看来,限速微调只是治理升级的一小步,保障电动自行车出行安全,需要多维度、系统化治理。道路交通安全法修订草案已明确禁止电动自行车逆行、超速、闯红灯、骑行接打电话、观看视频等危险行为。

王少华建议,后续要持续强化市民交通安全科普,纠正不良骑行习惯;严打车辆非法改装,守住源头安全底线;同时依托无人机巡查、人脸识别、车路协同等科技手段,搭建“法防+人防+技防”的立体治理体系。

同时,刘志松也提出三个精细化治理方向——

一是加强源头管控,严格落实新国标,市场监管部门要持续开展打击非法改装专项行动,守住产品质量关口;二是强化科技赋能,推广电子警察对电动自行车违法的自动抓拍,并借鉴智能化手段防范安全风险;三是优化路权分配,对学校、医院、商圈、地铁站等重点区域全面摸排停车需求,规划专用停放区,同时加快推进非机动车道建设,为合规出行提供独立、连续的基础设施支撑。

信息速递

天开园架起“芯”桥梁 促创新链产业链同频共振

日前,由北京市科学技术委员会、中关村科技园区管理委员会、天津市科技局(天开高教科创园管委会)主办的京津冀协同创新科技成果转化与场景对接系列活动暨天开园集成电路专场活动在津举行,来自京津两地的政府部门、集成电路领域科技企业、产业园区以及投融资、知识产权等专业服务机构代表齐聚现场,围绕集成电路技术创新、成果落地、场景应用开展深度对接交流。

北京集成电路创新资源富集,不少前沿科研成果亟待产业载体承接。本次活动依托天开园完善的产业配套,推动北京科创成果与天津产业场景精准匹配,着力打通跨区域成果转化落地堵点。以此为契机,两地将持续强化供需对接、深化产学研联合攻关,用好中关村跨区域成果转化相关政策,促进创新要素双向流动,共同打造可复制、可推广的京津产业协同范式。

天津市科技局相关负责人在活动现场介绍了天津集成电路产业发展基础与配套支持政策。作为京津冀协同创新重要载体,天开园不断健全企业扶持、投融资赋能、知识产权保护等全链条服务体系,为北京优质科研成果、创新主体对接天津产业场景、实现深度融合提供坚实支撑。

在成果路演与服务对接环节,北京维泛智能、清卓动力、诚材科技,天津云创硬见、天开孚莱感知、启天安信6家企业,围绕国产类脑芯片、功率驱动与感知芯片集成、新能源功率半导体器件、半导体检测、可信AI内核、集成电路产业风险配套等方向,发布技术成果、解决方案及配套服务,助力京津创新链产业链精准对接,夯实京津冀集成电路产业集群协同配套能力。

记者 袁诚