

# 中非共绘互利共赢新图景

本报记者 林家全



图为11月14日拍摄的赞比亚新卡皮里姆波希车站站台。  
新华社记者 彭立军摄

## 经贸合作推进开放共赢

近年来,中非经贸合作不断取得新进展,双方贸易规模稳步增长,投资动能不断积聚,传统领域和新兴领域合作都在持续深化。

双边贸易结构更加多元,非洲农产品输华成为一大亮点。2024年,中非农产品进出口首次突破700亿元。今年前5个月,中国自非洲进口农产品158.3亿元,其中咖啡、可可豆、冷冻草莓等进口分别增长145.7%、88.6%、82%。近一年,赞比亚大豆、尼日利亚花生等22种农产品陆续获得输华准入,丰富了中国百姓的餐桌,也带动非洲相关农业产业发展。中国对非出口结构持续升级。电子产品、生活用品、机械设备等仍是中国对非出口主力,新能源汽车、锂电池和光伏产品“新三样”也显示出强劲的增长势头,其中,电动汽车出口增长逾100%。从事中非贸易20多年的塞内加尔商人苏拉,敏锐捕捉到中国新能源汽车畅销非洲的新商机。2024年,他从中国采购了100辆五菱缤果汽车运回塞内加尔首都达喀尔用于网约车运营,网约车司机阿卜杜拉告诉记者:“中国电动汽车在这里很受欢迎,给当地交通出行带来更多舒适选择。”

为进一步消除双边贸易壁垒,中国对非零关税政策覆盖范围不断扩大。今年6月,中国宣布与53个非洲国家签署全面零关税贸易协定,逐步对最不发达国家100%税目产品实施零关税待遇。政策红利正在转化为实实在在的贸易增长:自去年12月1日启动零关税政策至今今年3月,中国自非洲最不发达国家的进口额达214.2亿美元,同比增长15.2%;其中仅咖啡一项,今年一季度中国自非洲进口额同比激增70.4%,大豆、花生、辣椒等非洲优质农产品加速进入中国市场的时间。

与此同时,中国海关等部门也推出通关便利举措,与多个非洲国家建立检验检疫合作机制,为柑橘、咖啡豆、水产品等非洲优质农食产品进口开辟绿色通道。今年,长沙海关还在湖南自贸试验区启动“非洲输华食品准入预评估制度”,对有意向进口但尚未获得准入的非洲农产品提前开展风险评估,有望进一步缩短非洲农产品进入中国市场的时间。

关税减免叠加通关提速,大幅提升了贸易效率。通过开通直航货运航班,肯尼亚鲜花采摘后约20小时即可送达中国消费者手中,相较以往约需3天的运输周期大为缩短。

随着非洲信息通信技术基础设施日益改善,非洲互联网普及率已提升至约40%,网民约4.65亿人,线上消费兴起。据相关机构统计,2025年,非洲在线购物消费者数量将达到5.19亿人。庞大的消费市场为中非跨境电商合作提供了广阔空间。成立于2014年的Kilimall是一家扎根肯尼亚的中非双向本土化电商平台,已在非洲设立海外仓并实现了100%在线支付,凭借自营的物流体系能够实现包裹当日送达次日达,服务近千万非洲用户,成为当地民众喜爱的购物平台之一。

近年来,中国商务部积极推动中非数字经济交流,支持举办“非洲好物网购节”“非洲百店千品上平台”等活动,市场反响良好。如今,“网上丝绸之路”日益顺畅,中非好物实现双向奔赴。

## 中国投资带动产业转型

根据中国商务部发布的《2024年度中国对外直接投资统计公报》,2024年中国对非洲直接投资额达33.7亿美元。从行业分布看,中国对非直接投资仍主要集中于建筑业、采矿业和制造业。

在矿业领域,非洲大陆拥有丰富的关键矿产储备,随着全球能源转型深入推进,新能源汽车、锂电池等产业快速发展,各国对铁、铜、铬等关键矿产的需求大幅增加,非洲国家有望发挥关键作用。目前,非洲国家正抢抓发展机遇,推动本土关键矿产加工向产业链、价值链上游移动。2024年中非合作论坛北京峰会通过的《中非合作论坛—北京行动计划(2025—2027)》在“产业链合作”章节明确提出:“中国将支持非洲发展本地价值链、制造业与关键矿产深加工。”当前,中国对非投资更注重拓展矿产价值链,尤其聚焦冶炼、精炼等下游环节。

今年10月23日,在天津举行的2025中国国际矿业大会期间,尼日利亚固体矿产发展部部长阿拉克表示,中方投资正推动尼日利亚逐步摆脱对石油经济的依赖,加速经济多元化。他说:“中方项目与尼日利亚矿产增值政策相契合,我们的目标不只是挖矿,而是构建一条完整的绿色价值链,从资源加工到清

洁能源转型,再到制造业增长。”

为此,尼日利亚政府正鼓励更多中资企业在当地布局锂电池、储能材料和新能源装备制造,带动上下游技术培训和就业。除锂产业外,尼日利亚也向国际投资者开放金矿、铅锌矿、重晶石等资源领域,并承诺提供税收优惠,以吸引更多资金参与该国产业链建设。

在清洁能源合作方面,近年来,非洲能源格局正经历转型,各国通过加强国际合作等方式,努力扩大清洁能源产出。中国在非洲能源转型中发挥了重要作用,多年来,中方通过项目合作和金融支持,助力非洲国家发展清洁能源。其中,光伏发电因其具备规模化、效益高且适配非洲丰富太阳能资源的特点,已成为中非能源合作的重点方向。

以科特迪瓦为例,尽管该国近年来在太阳能和风能领域投入巨大,但电力持续短缺、电力可及性不均衡仍制约着能源行业发展。为破解这一难题,2022年,由世界银行联合融资,总投资超过5000万欧元的科特迪瓦电池储能项目应运而生。该项目由山东威海国际经济技术合作股份有限公司作为联合体牵头方总承包,在科特迪瓦北部科霍戈、本贾利、奥迭内3个地区同步启动。项目建成后预计可为3万户家庭提供稳定电力供应,将大幅降低新能源发电的弃电率。据科特迪瓦能源部门估计,光伏发电弃电比例将从35%降至不到5%,有效提升当地电网稳定性。

该项目预计2025年年底并网运行。除满足科特迪瓦北部用电需求外,该项目还将推动西非区域电力互联互通。随着电网可靠性的提高,未来科特迪瓦可将富余电力出口至周边国家,助力西非电力联盟构建统一的区域电力市场,通过共享基础设施降低用电成本、缓解电力短缺。

## 基建项目促进互联互通

2024年8月底,《中国—非洲国家共建“一带一路”发展报告》2024版蓝皮书发布。报告显示,目前,中国企业已在非洲各国累计参与新建和改造铁路超过1万公里、公路近10万公里、桥梁近千座、港口近百个、输变电线路6.6万公里、骨干通信网络15万公里。今年11月发布的《中国企业投资非洲报告(2025)》显示,中国在非基础设施建设覆盖住房、供水、数字互联互通等多个领域。其中,交通与能源项目始终在中国对外承包工程业务中占据最大份额,不仅规模上举足轻重,对推进非洲区域一体化进程更具有关键战略意义。

长期以来,非洲各国彼此独立的交通网络碎片化严重,物流成本居高不下,商品流通受阻。在此背景下,中国合作伙伴发挥融资或承建作用,积极参与各类交通基础设施建设,加速非洲资源要素流动。铁路领域,在肯尼亚,蒙内铁路大幅提升港口物资到东非腹地的运输效率,显著降低物流成本,被当地民众誉为“幸福路”。公路领域,在刚果(布),国家一号公路连接着首都布拉柴维尔和经济中心城市黑角,每日物资通行量较此前提高10倍以上;如今,刚果(布)全国超过90%的矿产、木材等出口货物经由此运抵黑角港,直接带动沿线经济增长。港口领域,尼日利亚莱基深水港是该国首个配备国际先进设备的现代化深水港,极大提升了货物处理效率,有效缓解现有港口的拥堵状况,将成为驱动尼日利亚经济发展新引擎。

当地时间10月20日,由中国中铁承建的几内亚马瑞巴亚港至西芒杜矿区铁路(以下简称“马西铁路”)首列重载列车成功发运。列车满载3000多吨铁矿石从矿山驶出,沿新建成的跨几内亚铁路一路向西,于次日抵达马瑞巴亚港。全程运行流畅、衔接紧密,标志着矿山、铁路、港口三大系统全面贯通,西芒杜铁矿项目具备从开采、装运到运输与卸载的全流程运营能力。

马西铁路是西芒杜铁矿出口世界的重要配套工程,正线全长552公里,自西向东横贯几内亚,铁路采用中国铁路技术标准及装备,是该国迄今为止修建的最长现代化铁路,具

备每年2.2亿吨的运输能力,将促进几内亚矿产资源开发和沿线地区城镇化,为几内亚经济社会发展注入新动能。

如今,中非基建合作成果遍布非洲大地,提升了区域互联互通水平,改善了经济社会发展条件,有力推动非洲工业化、现代化和一体化进程。

## 农业合作惠及民生福祉

10月26日,几内亚比绍巴法塔省军队农场里稻浪滚滚,隆重的水稻收割启动仪式上举行。仪式现场气氛热烈,几内亚比绍总理卡拉发表讲话,高度评价两国亲如兄弟的友好关系,并对中国政府及长期奋战在田间地头的中国专家所提供的无私援助表示衷心感谢。

中国专家组负责人郑俊杰介绍,第十二期农技组目前已累计为几内亚比绍引进水稻品种34个,通过精心组织的品比试验,成功筛选出11个适应性好、产量高的杂交水稻组合,适合在几内亚比绍大面积推广种植。通过提纯复壮技术,为几内亚比绍生产并提供优质水稻良种3万余公斤。示范基地水稻单产达到每公顷8.5吨,最高单产突破每公顷10吨。项目

的示范带动效应明显,成功推动几内亚比绍全国水稻种植面积从6万公顷增长至10万公顷。

如今,中国杂交水稻已在20多个非洲国家推广种植,帮助当地实现稻米自给自足,成为中国农业科技深耕非洲、造福民生的生动缩影。

随着中非农业合作不断深化,一批农业援助和经贸项目在非洲各地推进。在卢旺达东部的加比罗地区,湖南粮油进出口集团投资建设了卢旺达—湖南辣椒种植示范项目基地,基地引入并严格执行符合中国海关规定的出口级质量标准,辣椒采收后,在附近的加工厂进行干燥处理,随后漂洋过海来到湖南,在长沙工厂完成进一步加工,成品最终进入中国各大连锁超市。该项目不仅帮助当地居民增收,还通过大规模跨境贸易助力当地延伸产业链。

11月7日,2025中非农业科技交流会在浙江金华召开,吸引了多个非洲国家的农业主管部门代表、合作社负责人及企业采购商参会,搭建起中非农业技术交流、装备对接的桥梁。当日,2025中非经贸和文化论坛举行,论坛现场,尼日利亚农业服务项目、义乌—非洲小商品采购项目等33个项目达成签约合作,总金额达401.05亿元,将为中非经贸合作蓬勃发展注入更强劲的动力。

乌拉圭外交部长马里奥·卢贝特金日前在哥伦比亚海滨城市圣玛尔塔出席第四届拉共体—东盟峰会期间接受新华社记者专访时表示,乌拉圭和中国的双边关系正沿着稳固、积极的方向持续深化。双方致力于加强两国全面战略伙伴关系,在共建“一带一路”倡议框架下探索新的合作路径,特别是在经贸、绿色转型、数字技术及农业等重点领域拓展务实合作。

据中国海关总署统计,2024年中乌双边贸易额为65.9亿美元,同比增长24.4%。卢贝特金表示,近年来乌中贸易往来保持强劲增长势头,中国已连续10多年成为乌拉圭第一大贸易伙伴。他在谈及合作重点时说,农业一直是两国最重要的合作领域之一,乌方愿进一步扩大传统与新型农产品在华市场份额。

乌拉圭注重发展清洁能源,目前国内绝大部分电力供应来自清洁能源。卢贝特金表示,希望在绿色转型过程中与中方展开更为深入的合作,包括新技术应用、绿色产业链拓展等方面。他还高度评价中国在人工智能等前沿技术方面的快速发展,表示乌方愿同中方在数字技术领域进行更高水平合作,希望更多乌方创新成果进入中国市场。

展望未来,卢贝特金说,乌中两国在多个领域拥有巨大合作潜力,乌方将与中方共同努力,拓展两国在绿色技术、科技、信息、文化、教育等领域合作,推动双边关系不断向前发展。他认为,乌中在全面战略伙伴关系框架下的合作,将使拉美整个地区获益。

卢贝特金重申乌方在台湾问题上的立场。他强调:“对我们来说,一个中国原则是一项基本原则。这是我们37年前与中国建交的基础,我们从未动摇,也从未停止申明和重申这是一项基本原则。”

乌拉圭将于明年接任拉美和加勒比国家共同体(拉共体)轮值主席国。卢贝特金表示,乌拉圭将把保障粮食安全、促进农业可持续发展、推动拉美地区社会经济包容增长、巩固地区和平与稳定作为工作重点,并推动落实今年5月举行的中拉论坛第四届部长级会议达成的多边合作共识,确保相关合作落地见效。

卢贝特金指出,中拉论坛第四届部长级会议和在圣玛尔塔举行的第四届拉共体—东盟峰会,都发出了加强多边主义的信号。他表示,唯有坚实有力的多边行动,才能解决当今世界面临的诸多问题,“凡是有助于朝这一方向推进的提议,我们都乐见其成”。乌方将继续支持和响应中方提出的各项倡议。

本版编辑 徐 胥 孙亚军 美 编 吴 迪

□ 周明阳

# 日系车企被电动化浪潮甩下



近期,日本汽车巨头的一系列动向引发市场关注。受成本上涨、半导体芯片零部件短缺、亚洲销量下滑等多重因素影响,本田汽车宣布将2025年利润预期大幅下调21%,原定2025年12月之前销售的纯电动汽车旗舰车型“GT”推迟到2026年以后推出。另一日系车企斯巴鲁则表示将重新评估其规模达1.5万亿日元的电气化计划,削减对电动汽车的投资,把更多资源转向混合动力车型。这些决策不仅反映了企业个体的战略调整,更揭示了日系车企在电动化浪潮中集体面临的困境。

日系车企转向背后,是多重因素叠加的影响。

首先是在中国市场销售受挫。在中国这个全球最大的电动汽车市场,日系品牌正面临严峻挑战。中国消费者的需求已快速迭代至以智能化为核心的新阶段。本田坚持使用自研的智能驾驶系统,在功能上已明显落后于市场主流水平。相较之下,丰田和日产选择与中国的智能驾驶公司合作,迅速补上短板,市场表现也相对更好。

其次是技术路线差异带来路径依赖。日本车企长期深耕混合动力和氢燃料电池技术,在纯电路线上起步较晚。当全球主流市场加速转向纯电动汽车时,日系车企面临着技术路径依赖的转型困境。此外,日本的高电价和充电基础设施不

足,也使得纯电动汽车在日本本土市场的经济性和便利性优势并不明显,进一步削弱了其转型的紧迫感。

再次是盈利能力承压。电动汽车业务目前仍处于高投入、低回报阶段。在全球经济不确定性加剧的背景下,日本多家车企面临严峻的财务危机和经营困境。以日产为例,整个2024财年,日产的净亏损达到惊人的6709亿日元,创下近10年最差纪录,日产为此不得不卖掉其横滨全球总部大楼,为转型赢得喘息的机会。

放眼全球汽车市场,中国电动汽车制造商正迅速崛起。数据显示,比亚迪今年上半年的全球销量同比增长33%,达214万辆,全球排名从去年上半年的第10位升至第7位;尤其是在海外市场表现亮眼,海外销量达到45万辆,较去年有明显增长;目前比亚迪的车已经卖到了112个国家和地区。中国第二大汽车制造商吉利也从第11位升至第8位。与中国车企突飞猛进形成鲜明对比的是,本田、铃木和日产这3家日本车企的销量都在下滑。本田比去年减少5%,排名从全球第3位掉到第9位;铃木减少2%,从第6位掉到第10位;日产减少6%,直接跌出前10位。

当全球车企加速电动化之际,日系车企巨头却陷入战略摇摆,面对不佳的市场表现,不得不重新评估其电动化战略的节奏和规模。其集体后撤,既是技术、市场、财务等多重因素叠加下的选择,也暴露了其面临的深层战略困境。汽车产业的电动化浪潮不可逆转,日系车企需要找到传统优势与创新突破的平衡点,如何在坚守与变革间找到最佳路径,将决定其在新汽车时代的地位。

视频报道请扫二维码

