

法国经济短期回暖后劲不足

本报记者 李鸿涛



对经济形势的潜在担忧情绪。

同时,在就业领域,法国的失业率有所回升。法国国家统计局11月14日发布的报告显示,今年三季度,法国失业率环比上升0.1个百分点,同比上升0.3个百分点,整体失业率达7.7%。而本轮失业率反弹主要由中年和老年群体失业导致,也在一定层面反映出人工智能助力生产率增长对就业领域的负面效应。

另有经济学家立足中长期发展对法国经济的可持续性表示担忧。从政策环境来看,2025年法国政治乱局持续发酵,政府持续面临不信任案投票和动荡风险,直接冲击经济信心。无论是从9月前总理贝鲁因未通过议会信任投票辞职,引发企业领袖对经济风险的担忧,还是新政府组建后各党派继续围绕预算法案展开博弈,都是在持续性地放大政治领域的不确定性,并向经济领域传导。相关研究机构曾警告,法国政治风险正抑制欧元升值趋势,并导致长期债券波动。

同时,政治动荡也直接延缓了经济领域的结构性改革进程,并加剧投资者信心低迷,导致资本外流与投资放缓。

从债务角度而言,债务高企与预算法案延宕已成为法国经济增长承压的关键痼疾。据欧盟委员会近期预测,法国公共债

务占GDP比重将从2024年的113.2%上升至2025年的116.3%,并将在2026年、2027年持续攀升至118.1%和120%。同时,2025年法国政府赤字占GDP比重降至5.5%,但仍高于欧盟3%的上限。对此,法国央行警告,财政赤字虽有所下降,但不足以稳定债务比率。经济合作与发展组织专家提醒,法国不仅需持续降低财政赤字,更需采取额外措施确保账目平衡,否则债务将在2027年攀升至更高水平,持续制约经济复苏的可持续性。

从外部风险而言,全球贸易紧张、地缘政治冲突以及能源价格波动,正持续对出口导向型经济构成压力。外贸领域经济观察机构调查显示,欧洲与美国间经济增长放缓、贸易摩擦加剧,进一步拉低了法国出口竞争力。同时,地缘经济的碎片化趋势也将抑制法国经济增长,并在欧盟框架下兼顾应对过度赤字程序与内部财政紧缩,都将综合制约内需恢复。

法国经济短期回暖虽鼓舞人心,但政治动荡、高债赤字和外部压力等长期风险也不可忽视。对此,面对经济领域的中长期风险,法国政府采取一系列措施进一步强化法国经济韧性、稳固经济复苏势头,包括深化劳动市场和养老金改革,优化人力资源配置;推动绿色转型和数字化投资,如在近期“选择法国”峰会上宣布法国企业将在本土新增92亿欧元投资,并重点布局数据中心等领域;持续推动财政领域改革,力争进一步降低赤字,确保财政与经济增长平衡。

然而,无论结构性改革路径如何,相关措施都将考验法国政府,特别是在面对降低失业率、提升收入等民生关切议题与降低债务、刺激增长等诸多宏观事项上,如何立足可持续性 with 民生导向强化政策平衡,将成为法国经济能否延续短期回暖利好的关键,也是关乎能否为欧洲第二大经济体重塑活力的关键。

中国技术让泰国秸秆获新生

新华社记者 李淑媛 万后德

“把秸秆制作成基质块,替代当地传统草木灰介质进行水稻育秧,农民把种子播种在基质块上,待秧苗长大后连同基质块一并移栽到田里。”孙恩惠介绍说,“这样培养出来的苗比草木灰育苗要强壮得多,基质块材料还可持续为苗后期生长提供营养,最终带来单产的增加。另外,不必秸秆焚烧,可减少空气污染。”

新华社记者 李淑媛 万后德

“泰国部分水稻品种秸秆产生量能达到普通水稻的2.5倍至3倍,”泰国农业推广司官员他纳说,当地的秸秆处理一直是个大问题,希望借鉴中国秸秆处理的先进技术和经验。

稻田旁,中国团队的技术课堂已经开课。项目专家孙恩惠介绍,针对泰国高温多雨的气候条件,从中国引入秸秆机械收集打捆技术,通过专业搂草机、打捆机将散落秸秆迅速汇集并压制规整,便于后续的储存和长距离运输。回收后的秸秆一部分采用就地兼性堆肥技术,转化为高腐殖质的堆肥还田,有效

保加利亚成为中国车企在欧重要节点

本报驻索非亚记者 蔡 淳



图为保加利亚民众在展览活动上了解东风汽车详细参数。 本报记者 蔡 淳摄

日前,中国与保加利亚汽车产业界代表在保加利亚首都索非亚举行对接活动,围绕供应链协作、技术创新与市场拓展进行交流。与会各界普遍认为,两国在工程能力、产业生态与技术积累上的互补性正不断凸显,为构建面向欧洲市场的合作新格局创造了重要机遇。

数据显示,过去10年,汽车工业已成为保加利亚增长最快的行业。从几乎“零起步”,发展到如今贡献其国内生产总值(GDP)的10%至11%;从2012年仅有约30家车企和不到9000名员工,发展到如今车企数量超过380家,从业人员超过8.5万,研发中心从1个扩展至38个;供应链结构从一级、二级供应商持续拓展,具备了支持整车组装的能力,整体生态日渐完善。

在产业扩容的同时,工程研发实力成为保加利亚的核心竞争力。保加利亚商工会主席茨维坦·西美昂诺夫介绍道,目前已有多家跨国企业在保加利亚布局研发,进一步强化了保加利亚在软件与电子领域的优势地位。

正因如此,保加利亚越来越成为中资企业布局欧洲的重要节点。保加利亚汽车工业公司(BAI)与长城汽车的合作,被认为是双方产业对接的典型范例。该公司代表安东·顿切夫介绍道,早在2011年,长城汽车便进入保加利亚市场,2012年双方共同建成的巴霍维察工厂成为第一家在欧盟大规模生产中国品牌汽车的工厂,可同时组装7种车型,年产能达5万辆。未来,该工厂将升级设备,计划在2026年中期与长城汽车合作重启生产,重点适配具备自动驾驶功能的新车型。

除长期合作企业外,新兴合作主体也在快速增长。隶属Eurohold集团的中国汽车公司(CMC)自2021年成立以来,在保加利亚及周边国家迅速扩张,该公司代表尼科洛娃表示,与东风汽车合作使其得以引入覆盖燃油、混动、电动的26款车型,可以满足快速变化的本地需求。

与保加利亚产业能力相呼应的是中国汽车行业的整体优势。2024年,中国汽车产销量均突破3100万辆,连续16年位居世界第一;新能源汽车销量从2020年的不足140万辆增长至超过1280万辆,占比突破40%。中国驻保加利亚大使戴庆利表示,中国汽车的发展正在从传统交通工具,向集成了新能源、人工智能、大数据技术的“移动智能终端”“储能单元”和“数字空间”演进,为两国深化汽车领域的合作创造了新的更大机遇和广阔前景。

中国汽车流通协会副会长刘文姬认为,从市场角度来看,中保合作具备现实基础。她指出,中国汽车在智能座舱、自动驾驶及高能电池方面的创新已获得全球认可,多家欧洲品牌的新车型开始采用中国供应链的关键技术。此外,中国汽车出口保持强劲。中国在新能源和智能化领域的技术积累与保加利亚在汽车零部件制造、欧洲市场渠道和技术创新方面的优势高度互补。双方可探索共建区域产业协同体系、联合开发中东欧及欧亚大陆市场以及共同推动汽车检测认证和售后服务标准化建设。

产业合作的深化也得到政府层面的支持。保加利亚经济和工业部副部长巴尔巴洛夫指出,目前保加利亚有350多家公司、7.2万名为欧洲汽车产业生产零部件,在他看来,保加利亚不仅应保持现有零部件生产优势,还要“更有雄心,考虑在保加利亚组装汽车”。他强调,保加利亚经济增长率已达3.2%,并已加入申根区(《申根协议》缔约国的自由旅行区域),将于2026年加入欧元区,这将进一步改善营商环境、强化区域开放。他指出,未来保加利亚将更重视吸引高附加值、高经济密度的投资。

未来,随着中保双方在技术、制造与市场上的互补进一步显现,相信两国汽车产业有望在欧洲绿色转型和全球产业格局重构的背景下取得更多实质性成果,为中东欧乃至更广范围的产业合作树立新的样本。



视频报道请扫二维码