

2025世界经济回顾

中亚经济增长态势强劲

2025年,在全球经济格局深度调整的背景下,中亚地区呈现出一幅与众不同的经济图景。哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦和土库曼斯坦五国,以整体强劲的增长态势,吸引了世界的目光。这不仅是一份关于数字的成绩单,更揭示了区域经济内在韧性的增强与发展模式的悄然转变。中国与中亚日益深化的全方位合作,正为这一转变注入关键动能。

区域增长再提速

纵观全年,中亚五国经济表现超出许多国际机构预期,呈现出疫情后复苏的坚实步伐与内生动力。

领头羊之一的哈萨克斯坦,前11个月经济增长率达6.4%,实体经济增速更是高达8.3%。增长动力结构多元,其中交通运输业(+20.3%)与建筑业(+14.7%)的迅猛增长尤为突出。副总理兼国民经济部长茹曼加林指出,经济已“进入可持续发展轨道”,这得益于固定资产投资(增长13.3%)和强劲私人消费的双重支撑。

乌兹别克斯坦的改革红利持续释放。前9个月国内生产总值(GDP)增长7.6%,全年增速预计为7.5%。其增长故事由建筑业(+14.2%)和服务业(+14%)书写,投资与出口的同步扩张提供了稳固基础。经济的稳健表现赢得了国际信用评级机构的认可,惠誉将其评级上调至“BB”。副总理贾姆希德·库奇卡罗夫表示,国家正朝着“中等偏上收入国家”的目标坚实迈进。

吉尔吉斯斯坦成为地区增长的“明星”,上半年经济增速高达11.7%,前11个月仍保持10.2%。服务业(占经济总量49.3%,增长8.9%)和建筑业(产值增长29%)是核心支柱。总理阿德尔别克·卡西马利耶夫宣布,国家综合预算首次突破万亿索姆大关,国际储备接近80亿美元,宏观经济底盘趋稳。

塔吉克斯坦保持了其高速增长传统,1月至9月GDP增长8.2%,工业(+24%)与农业(+8.1%)表现亮眼。世界银行报告特别肯定了其过去10年在减贫方面取得的



转型改革求平衡

在亮眼的增速背后,中亚各国展现出一些共同的发展特征与转型趋势。

首先,增长引擎从外部依赖转向内外双驱。传统上,资源出口与侨汇是部分国家的重要支柱。2025年,中亚国家国内投资与消费的贡献度显著提升。无论是哈、乌等国在基础设施和制造业领域的大规模投入,还是收入增长带动的旺盛消费,都显示出内需市场的潜力正在激活。

其次,经济结构呈现实体经济振兴与服务提升并进局面。以建筑业、交通运输业为代表的实体经济部门增长迅猛,直接拉动了就业和投资。与此同时,贸易、物流、金融等现代服务业占比持续扩大,经济结构更趋多元化与现代化。

再者,在促增长与防风险间寻求动态平衡成为政策主线。各国普遍面临通胀压力,如哈萨克斯坦9月通胀率12.9%,促使央行采取加息等紧缩措施。这种审慎的宏观管理,旨在为可持续增长保驾护航。

最后,长远战略布局聚焦数字化转型

与绿色未来。从哈萨克斯坦打造“阿斯塔纳枢纽”吸引全球科技企业,到签署绿色矿产投资合作备忘录,再到各国纷纷引入中国绿色能源投资,表明区域发展视野正投向数字经济与可持续发展新赛道。

对华合作注动能

中亚经济的蓬勃生机,与中国的紧密合作密不可分。2025年,以第二届中国—中亚峰会为标志,双方合作迈向机制化、全方位的新阶段,成果切实惠及地区发展。

贸易投资量质齐升,中国作为中亚最大贸易伙伴的地位更加巩固。今年上半年,中哈贸易额达149亿美元;今年前10个月,中国与吉尔吉斯斯坦的贸易额从174亿美元攀升至236亿美元,中国投资从传统领域扩展到汽车制造、纺织加工、可再生能源等产业链环节,助力当地工业化升级。仅2025年上半年,哈萨克斯坦吸引中国资本高达230亿美元。

互联互通实现历史性突破,多个项目正将中亚从“陆锁国”转变为“陆联国”。其中,中欧班列(中亚)作为“陆联国”的“黄金通道”,不仅保障了中欧之间(走廊)货运量,2025年同比增长60%,中国的货运量较前一年增长25倍以上。2025年前8个月该线路集装箱班列开行数量更是达到

中巴合作实现绿色梦想

从巴西萨瓦多国际机场出发,开车往卡马萨里市方向行驶,很快就来到比亚迪大道。沿着这条大道直走,就到了比亚迪的大型生产基地综合体。一路上,“比亚迪是巴西的”标语随处可见。

比亚迪汽车巴西公司公共关系总监保罗·阿伦卡尔说:“这个口号非常贴切。它清楚地传达出:比亚迪不仅是一家中国企业,如今也是巴西的一部分。”

阿伦卡尔说:“比亚迪正通过生产新能源汽车,推动巴西电动化转型。这些车辆技术先进、环保,受到巴西消费者欢迎。今年,比亚迪在巴西销售了10万辆电动和混合动力汽车。”

比亚迪巴西卡马萨里工厂园区总经理陈雪峰介绍,位于卡马萨里的比亚迪大型生产基地综合体是该企业在拉美的第一座新能源乘用车工厂,也是比亚迪在海外规模最大的工厂,全部建成后总产能将达到60万辆。

目前综合体内一期工程即总装厂已经完成,首车在今年7月下线;10月,比亚迪第1400万辆新能源汽车也在这里下线。

在卡马萨里工厂,记者感触最深的还是中巴两国员工共同工作、生活、建设的场景。记者抵达厂区时正值午餐时间。中餐厅里吸引了不少巴西员工,巴西餐厅内也有不少中国员工在体验当地美食。

在办公区,墙上张贴着今年比亚迪杯足球赛的照片。工厂每一个工段组成一支队伍,有巴西员工也有中国员工,这在“足球王国”巴西无疑是拉近关系的最好途径。能歌善舞的巴西人自然少不了音乐,厂区内有自己员工组成的乐队。音乐节上,大家会一起演唱巴西歌曲和中国歌曲。

走进车间,每个工段上都能看到中国员工和巴西员工共同工作;休息时间,两国员工还会一起喝咖啡、聊

天。工厂区提供的葡萄牙语和中文标识,不仅帮助中国员工消除沟通障碍,也让他们更加深入地了解彼此文化。

“无论在哪个环节,只要遇到困难,总会有中国同事及时给予帮助和支持。”生产线质检员英格丽德·席尔瓦·巴尔博萨说,中国同事友好包容,两国员工经常一起组织联谊活动,增进彼此了解。质量主管维莱斯·奥利韦拉说:“中巴两国员工的工作方式有所不同,但当我们团结一致、为共同目标努力时,双方的想法就能融合在一起,目前我们每个班次平均生产400辆车,这些车的质量都非常高。”

比亚迪巴西卡马萨里工厂总裁办公室行政总监魏星回忆,比亚迪2013年进入巴西市场时,在圣保罗一间20平方米的办公室内仅有10名员工。去年卡马萨里的新工厂开始建设后,她再次来到巴西工作,见证了工厂从去年年初不到100人,到现在拥有近3000名巴西和中国员工。

魏星说:“我们看到,每一位巴西员工都非常自豪。他们很期待自己动手制造的新能源汽车能够走进巴西的千家万户,也期待未来能够开上自己生产的新能源汽车。”

圣诞节是巴西人最重要的节日。工人们自己动手,用零配件包装、一次性杯子等制作的圣诞装饰在厂区内随处可见。中巴两国员工发挥想象力装饰厂区,在细微之处践行绿色环保理念。

一切还只是开始。阿伦卡尔透露,明年总装生产线将正式启用第二个生产班次,新的焊装工厂、涂装工厂和冲压工厂也计划于明年下半年投入运营。未来还将建设的配件厂、电池厂和研发中心也将进一步带动当地就业。

陈雪峰说,比亚迪在巴西采取全产业链的产业扎根投资策略,为巴西可持续发展贡献绿色力量。

欧盟减碳进程受产业现实阻滞

本报记者 蔡 淳



欧盟委员会执行副主席东布罗夫斯基斯表示,“欧洲汽车行业正处于十字路口。我们必须立即采取行动,确保它不仅是欧洲工业遗产的一部分,更是欧洲工业未来不可或缺的一部分。《汽车行业综合法案》中包含的各项简化举措是重要的第一步。我们坚持既定方针,继续积极参与,为汽车行业蓬勃发展提供所需的简明、清晰、支持性和可预测的规则”。

尽管欧盟委员会力图体现政策务实性,但这一调整举措迅速引发欧盟内部及国际社会的广泛议论和激烈争议。汽车行业内部对欧委会的提案总体上呈现出复杂且分歧显著的态度。部分欧洲主流车企对方案表示支持,认为放宽单一技术路线有助于企业应对市场现实压力。德国大众汽车表示,该提案“在经济上是合理的”,符合当前市场的实际情况,并且认可在减排目标下继续保留内燃机相关技术的可能性。宝马方面则称欧盟此举意味着承认了内燃机技术在可预见未来的可行性,是政策调整的重要一步。梅赛德斯一奔驰也认为,这一方向有

助于落实技术中立原则,并为整个行业提供更大的灵活性。

然而,也有部分汽车制造商和行业协会对提案提出了批评。沃尔沃已为电动化转型投入巨资,认为任何禁令逆转都将是“背叛”。该公司首席商务官埃里克·塞弗林森日前表示,任何政策逆转都将削弱对未来法规的信心,其公司已“准备好”推出电动替代品。斯特兰蒂斯集团认为,方案未能有效解决当前轻型商用车领域面临的深层次困境。德国汽车工业协会主席希尔德加德·穆勒批评称,欧盟的新方案对产业支持力度不足,反而对汽车制造商提出了更多关于绿色钢材和可再生燃料的新要求。

在环保团体和气候政策倡导者看来,欧盟此次调整被批评为是向短期产业压力妥协的倒退行为。欧洲运输与环境联合会(T&E)及诸多绿色组织认为,90%减排目标相较于全面零排放目标削弱了欧盟作为全球气候领导者的声誉,可能导致电动汽车推广进程放缓,进而影响2030年前的减排节奏和2050年整体气候中和目标的实

现。在非营利机构气候组织(Climate Group)交通运输负责人多米尼克·芬恩看来,这一提案是传统汽车行业的“悲剧性胜利”,并将对长期行业创新和技术清洁化产生不利影响。在政治层面,欧盟成员国政府对这一提案的反应同样呈现分歧。德国、意大利等主要汽车制造国政府对提案表示欢迎,认为其更符合当前产业现状,有助于保住欧洲汽车工业在全球竞争中的市场地位与就业基础。西班牙对此持反对意见。该国已经进入汽车转型阶段,已有电动汽车和电池制造商在该国投资建厂。在欧盟层面,欧洲议会绿党等对提案持保留或批评态度,欧洲议会绿党/欧洲自由联盟主席、欧洲议会议员巴斯·艾克豪特评论道,“试图破坏电动汽车未来的做法是一个巨大的错误。扼杀创新最终会损害欧洲民众和行业的利益,导致空气污染加剧、健康风险增加、竞争力下降”。

近日,美国联邦通信委员会(FCC)以所谓“国家安全”为由,将所有外国生产的无人机系统及其关键零部件列入“不可信供应商清单”,并将中国大疆公司纳入其中,限制其产品在美进口和销售。该决定一经公布,立即在美国业界和国际市场引发强烈反响。事实再次表明,美方正不断泛化“国家安全”概念,将其异化为打压他国企业、干扰市场运行的工具。这种做法缺乏事实基础,也走不长远。

无人机产业是全球化程度极高的新兴产业,其研发、制造和应用高度依赖国际分工与开放合作。长期以来,正是通过充分竞争与技术交流,该产业才得以快速迭代、持续创新。美方却无视产业发展规律,不顾企业和消费者的现实需求,以行政命令强行破坏市场选择空间,将所有非美制造的无人机“一刀切”贴上“风险”标签。这种以国别划线、以出身定性的做法,实质上是否定市场机制、否定竞争规则、否定基本常识。

美方所谓的“安全风险”始终缺乏事实支撑。长期以来,包括大疆在内的中国无人机企业,其产品被广泛应用于农业植保、应急救援、能源巡检、影视制作等领域,服务对象遍布全球。相关产品的安全性与可靠性,不仅经受住了市场的长期检验,也通过了多家权威第三方机构的评估。迄今为止,美方始终未能拿出任何公开、可信、可核查的证据,证明这些产品对其国家安全构成所谓“不可接受的风险”。

来自美国市场的真实声音,进一步揭示了这一决定的荒谬性。据外媒报道,不少美国无人机操控员和商业用户正紧急囤积中国品牌无人机及其零部件,并向国会议员和白宫发出呼吁,直言美国缺乏可靠的替代品,相关禁令将直接威胁他们的生计。这一现实表明,美方的管制措施并非基于理性评估,而是脱离产业实际的政治操弄,其直接后果是让本国企业和消费者为错误决策承担成本。

近年来,美方不顾中美企业开展正常商业交易和贸易往来的现实,不顾两国业界的强烈呼声,频频动用国家力量,对包括中国企业在内的他国企业实施打压。这种做法是典型的市场扭曲和单边霸凌行为,不仅破坏公平竞争,也严重扰乱全球产业链和供应链的稳定运行,持续侵蚀国际社会对美国市场环境的信任基础。

任何国家的发展,都不应以牺牲他国正当权益为代价;所谓的安全关切,也不应成为排斥竞争、打压对手的借口。唯有回归理性、尊重事实、尊重市场,才能真正实现安全与发展的良性平衡。美方若继续一意孤行,不仅无助于解决所谓安全问题,反而可能在全球科技和产业竞争中将自己推向更加孤立的境地。