

海外声音

国际论道

在百年变局和世纪疫情叠加交织冲击下，全球经济复苏艰难，产业链供应链不断遭到破坏，而中国制造不仅展现出自己的韧劲和活力，更以与时俱进的姿态向世界表明：中国正行进在成为智能制造强国的道路上，不仅为稳定全球产业链供应链提供了坚实的支撑，也在助力全球制造业高质量发展。

中国制造：风雨之中见彩虹

本报记者 张红

“世界工厂”无可替代

近日，印度 Mint 新闻网刊发题为《竞争对手要想夺走中国制造业的魔力并不容易》的文章称，中国拥有完备的工业网络和稳定的交通网络，全球供应链要降低对中国的依赖既非易事，也不现实。文章指出，要让高速公路和生产像钟表一样精准运转，还要与各家供应商网络紧密相连，这本身就是一项艰巨的任务。过去20年，中国以其精心建设的基础设施和完备的工业供应链条满足了全球制造商。就目前而言，仍然没有哪个国家能够建立覆盖如此广泛行业的复杂制造网络。美国《国家利益》文章也直白指出，中国制造业在全球供应链的位置无可替代。

诸多外媒还指出，过去两年里，中国巩固了其作为全球主要制造商品供应国的地位。美国《华尔街日报》近日报道称，据跟踪全球贸易情况的联合国贸易和发展会议的数据显示，新冠肺炎疫情期间，中国在全球货物出口总额中的占比有所上升，从2019年的13%升至2021年底的15%。其中，中国在全球电子产品出口中的份额从2019年的38%上升到2021年的42%，在纺织品出口中的份额从32%上升到34%。

中国工业和信息化部发布的数据显示，自2010年以来，中国制造业增加值已连续11年居世界第一，中国是世界上工业体系最为健全的国家。2012年到2020年，中国制造业增加值由16.98万亿元增长到26.6万亿元，占全球比重由22.5%提高到近30%。

中国拥有全方位的交通网络，包括铁路、海港、机场以及大量5G通讯基站，确保了物流和供应链的顺畅运行。最新的《全球竞争力报告》强调，中国在公路、航运和机场连接等方面表现突出。

中欧班列无疑是外媒关注的焦点之一。英国港口技术国际公司网站报道了中欧班列的最新进展：当地时间8月6日中午12时30分，满载50个集装箱的中欧班列经二连浩特口岸出境驶往波兰马拉舍维奇。这标志着，自中欧班列开行以来，在中国—蒙古国边境最大陆路口岸

二连浩特口岸出入境的中欧班列数量已突破1万列。报道称，如今，经由这个位于中国内蒙古自治区的口岸入境的中欧班列运行线路已有58条，连接10多个国家的60多座城市。英国全球贸易金融公司网站报道称，截至7月底，中欧班列累计开行超过5.7万列，运送货物530万标箱，重箱率达98.3%，货值累计近3000亿美元。截至7月底，中欧班列已通达欧洲24个国家近200个城市。报道指出，中欧班列的开行对促进中欧班列通达国家之间的经贸往来、维护产业链供应链稳定发挥了积极的支撑作用。

“中国智造”快速发展

欧洲工具和模具制造网ETMM发表文章表示，“中国智造”正快速发展，高科技设备和零件都在快速国产化。印度 Mint 新闻网报道指出，中国不断在价值链中攀升，制造业生产已经迈向更高端的设备和工业品。同样注意到这一趋势的《华尔街日报》也报道称，这是一个长期趋势：近年来，中国在资本货物、车辆、发动机和重型机械等更先进、更高价值的制造业产品方面稳步积累市场份额。

根据中国工业和信息化部发布信息，过去10年间，中国产业结构调整取得扎实成效，中国制造业加快迈向全球价值链中高端。截至2021年底，全国工业企业关键工序数控化率、数字化研发设计工具普及率分别达55.3%和74.7%，比2012年分别提高30.7和25.9个百分点。

美国《太空新闻》网站注意到，中国许多地方都在寻求吸引和培育高技术企业集群。近日，该网站报道了成立于2019年的民营高新技术企业天津云遥宇航科技有限公司。该公司的目标是服务于全球天气预报及地震短临预报，服务对象将包括“一带一路”国家。该公司近日完成近亿元的融资，打算构建一个包含80颗卫星的全球组网星座，以提供气象数据，这进一步表明了中国商业航天领域的进展和能力。报道称，近年来，中国出现了许多引人注目的小型卫星公司和发射机构，商业和私营太空活动已经扩展到各个领域和应用的上下游，包括卫星通信、零件制造、地面基础设施、激光通信、空间资源等。这得益于中国在2014年底推出的支持商业航天发展的措施，其最初目标是鼓励民间资本研制、发射和运营商业遥感卫星。

南非《星报》则发文表示，在信息爆炸式增长的时代，中国将数据更好地转化成生产资料，成为促进高质量发展的突破口之一。中国通过数字赋能实体经济，实现各行各业的智能化变革，有力推动了“中国制造”加速迈向“中国智造”，实现了在国际市场上的强大竞争力。“中国智造”的快速发展令人钦佩，中国已成为全球先进制造业的领军者之一。

绿色是现代制造业的主色调，中国制造业在这方面的表现令外媒印象深刻。作为全球最大的可再生能源市场和设备制造国，中国水电业务遍及全球多个国家和地区，光伏产业为全球市场供应了超过70%的组件。澳大利亚《悉尼先驱晨报》网站近日刊登文章称，中国正在进行的绿色革命“令人震惊”。文章指出，去年，中国新建可再生能源基础设施占世界的46%。彭博新能源财经报道说，中国在2022年上半年的太阳能投资总额为410亿美元，比前一年增长173%；在新的风电项目上投资580亿美元，同比增长107%。正如国际能源分析师蒂姆·巴克利所说，中国在“风能和太阳能设备安装、风电和太阳能发电生产、电动汽车生产、电池、核能、地源热泵、电网输电和绿色氢能”方面领先世界。

科技助推制造业升级

“中国将从世界工厂发展成智能制造强国。一些相关学科和研究的发展尤其迅速，中国制造业的升级还将继续。”欧洲工具和模具制造网ETMM文章说出了世界对中国制造业前景的信心。

《日本经济新闻》近日报道，日本文部科学省研究所最近发布的数据显示，在与科学技术论文数量和质量相关的三大指标方面，中国均是冠军。中国战略性地投入人力和资金，正朝着到2050年成为世界科技强国的目标稳步前进。此次调查结果显示，中国在建设空间站等大型科技项目方面和基础科学研究方面均取得独立成果。与此同时，中国在推

动脱碳的重要基础技术等方面也取得成果。

美国福布斯网站报道称，中国正致力于推动制造业数字化、网络化、智能化发展。全球管理咨询公司麦肯锡咨询公司最近发布的一份报告称，中国的工业和制造业将推动该国云计算市场的新一波增长。麦肯锡全球董事合伙人沈愷称，工业部门将引领中国的下一波云迁移浪潮，预计到2025年，工业部门32%的本地IT工作量将转向云端，为所有部门中最高。报道指出，根据“十四五”规划（2021—2025年），到2025年，中国工业互联网平台应用普及率将增长2倍，从15%增至45%。

中国还在加大基建投资力度促增长。据彭博新闻社网站报道，中国进一步增加了经济刺激措施，新增数千亿元人民币的资金主要用于基础设施建设。英国全球贸易金融公司网站报道指出，8月18日发布的一篇新报告称，中国愿与中欧班列沿线国家合作，共同推进重大基础设施项目建设。下一步，“一带一路”倡议将与相关各方合作，推动中欧班列“卡脖子”路段升级改造。与此同时，将对中欧班列沿线的重点口岸站进行扩能改造，积极拓展与中东欧、中亚、西亚等国家之间的运行新通道。展望未来，中国准备加大力度，推动中欧班列的数字化、智能化发展。

此外，据《日本经济新闻》报道，拥有全球光伏发电行业市场八成份额的中国各大企业仍在竞相投资增产。这不仅因为各国承诺实现碳中和刺激光伏行业需求大增，还因为发电效率更高的新产品即将实现量产。计划和建设中的追加产能相当于每年新建340座核反应堆。中国光伏行业协会2月发布消息称，到2025年，全球新增光伏发电装机容量预计超过300吉瓦，其中三成多来自中国。

上图：6月14日在江苏省南通市崇川区拍摄的忙碌的大生“数字化纺纱车间”。该车间拥有国内纺织行业第一条全流程国产设备示范生产线，用工仅需15人/万锭，且生产效率提高10%以上。该车间入选国家智能制造试点示范项目名单，在国内智能制造领域为纺织行业的转型升级起到了示范引领作用。

许丛军摄（人民视觉）

众多国家受益于对华基建合作

许多国家正在与中国合作，以创纪录的速度完成超大型建设项目。在杜特尔特执政期间，在卡利瓦大坝和奇科河灌溉项目上，菲律宾从中国获得了大量优惠贷款。中方还帮助马尼拉修建了新的桥梁，并资助购买疫苗、医疗用品和修建康复中心。这不仅保护了数以百万计的菲律宾同胞，而且帮助菲律宾提前对外开放，为国家节省了数万亿比索。

可以用来反驳反华专家们的例子还有很多，比如希腊的比雷埃夫斯港、向匈牙利提供的贷款等。

印尼很快将拥有东南亚的首条高速铁路，它正从中国接收时速可达350公里的高铁列车，雅加达与万隆之间的旅行时间将从3个多小时缩短至约40分钟。

2021年底，历时数年、穿山越水、长达1000多公里的中老铁路全线开通运营。有计划称，相关铁路将连接到泰国，甚至延伸到新加坡。

在柬埔寨，连接首都金边与沿海省份的134.8公里的公路已于今年3月通车。越南的首条城市轻轨也使用了中国标准。

在马来西亚，该国的东海岸铁路项目已完成约30%，并且恢复到最初的设计规模。马来西亚和中国交通建设集团有限公司还制定了一项计划，招募和培训马来西亚年轻人参与该项目的建设和运营。

而在美国，波士顿和洛杉矶正与中国中车公司合作更换当地的地铁列车，芝加哥等城市也在跟进。美国相关机构称，中车是最有竞争力的投标者。

——据菲律宾《马尼拉时报》网站报道



7月29日，中国援菲跨河公路桥项目埃斯特雷利娅—潘塔莱翁桥通车仪式在菲律宾首都马尼拉举行。图为一名女子经过埃斯特雷利娅—潘塔莱翁桥。
乌马利摄（新华社发）

从词典新词看中国发展趋势

最新版《现代汉语规范词典》收入很多新词条，反映出中国重大的社会经济趋势。其中包括“共享经济”“碳达峰”“碳中和”“移动支付”和“网红”。

在外语教学与研究出版社2014年出版该词典第3版时，这些词语还没有被广泛使用。它们现在被收入词典反映出中国和世界过去8年变化之大。

两个新收入的词语，尤其能够说明中国在经济方面的雄心壮志。其中一个“新常态”。汉语中的“新常态”一词以及相关理论描述了经济增长模式的调整，即从国内生产总值快速增长的模式调整为“中高”增速且更强调“质量和效率”的模式。

经济方面另一个宏伟目标是大幅提升中国的技术能力并超越美国等强国。这一目标被提炼为“弯道超车”一词，这是中国很多工业政策的主要内容。

按字面意思解释，这个词语表示在转弯时超过另一辆车。从比喻的角度看，它的意思是迅速取得进步，也就是像中国官员常说的“跨越式发展”，瞄准那些中国能够获得战略优势的新兴技术和颠覆性技术。

2015年中国发布了新的产业政策。这项影响广泛的政策将把这个国家转变为高科技制造业强国。

——据美国石英财经网站报道



近年来，浙江省玉环市聚焦绿色低碳转型发展，实施“生态+电力”助力碳达峰、碳中和目标实现，带动地方实现经济、生态双丰收。图为玉环市清港华能130兆瓦“渔光互补”光伏电站，24万多块单晶硅光伏板在夕阳下闪闪发光。
段俊利摄（人民视觉）

中国首列商用“空轨列车”下线

中国第一列用于商业运营的悬挂式单轨列车下线，并将在湖北省的省会武汉市的旅游项目中投入运营。该列车在总部位于青岛的中车四方股份公司成功下线，并将很快交付至武汉，在调试后投入光谷空轨旅游线项目的运营。

中国的这种悬挂式单轨列车可在2至6节车厢之间灵活编组，单节车厢长约11米，宽约2.4米，采用高效节能的永磁电机牵引和环保科技。此次下线的列车最高构造速度70km/h，采用2节编组，最多能容纳200余人。这种列车具有不占用地面路权、造价低、安全环保等优点，适合在交通繁忙的大都市的外围区域和旅游景点使用。

中国是继德国、日本之后第三个掌握全套空轨技术的国家。

——据拉美社报道

专家解读

韩联社近日报道，在第17届韩中经济部长级视频会议上，中韩首次就深化供应链合作达成一致，并商定扩大碳中和政策交流，推动经济合作。报道说，两国与会代表共同纪念韩中建交30周年，并高度评价两国经济交流取得的成果。

韩国《中央日报》网站报道，过去30年，中韩建立了互惠关系。两国在人员交流和经贸合作方面取得耀眼成果。在中国发展成为中国大国的过程中，来自韩国的技术、投资及发展经验发挥了作用，而韩国能够持续发展并最终迈入发达国家门槛，也离不开中国市场。

日本《朝日新闻》报道，中韩建交30年来，两国贸易规模持续扩大。报道指出，韩国对地理位置较近的中国山东省等地开展集中投资，电器和汽车等领域的韩企积极进入中国市场，韩国半导体也主要出口至中国。

中韩经贸合作展现新气象

□ 受访专家：辽宁大学国际经济政治学院副教授 李家成

据中国海关总署发布的数据，2021年，中韩双边贸易额突破3600亿美元，是1992年建交当年的72倍。中国已连续18年位居韩国第一大贸易伙伴国。据韩方统计，韩中直接、间接相互投资累计已达到2500亿美元；2021年韩国对华出口占其整体出口比重超过1/4。

中韩经贸合作成果丰硕，充分体现两国不仅是搬不走的永久近邻，更是分不开的合作伙伴。从经济互补性上看，多年来，中国庞大的市场、廉价的劳动力及优惠的税收政策，与韩国的资金、技术等优势进行有效结合，为韩韩贸易额飞速提升提供了动力。从制度红利上看，中韩2015年签署了双边自贸协定（FTA），至今已先后8次进行关税削减，中国对原产于韩国的进口货物实施零关税的税目比例已超过40%。中韩自贸协定是两国经贸关系发展史上的一个里程碑，不仅拉动了双边贸易投资显著增长、促进两国就业和经济振兴，还为进一步密切两国经贸关系乃至多领域双边关系发挥了积极作用。

今年1月1日，《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）正式生效实施。与双边自贸协定相比，RCEP在原产地区域累积原则、知识产权及电子商务等领域做出新规范，制

度性开放迈上新台阶，推动亚洲地区形成更紧密的产业链、供应链和价值链。中韩作为RCEP成员国，在经贸领域有了更广阔的合作空间。今年上半年，在新冠肺炎疫情延宕反复、地缘政治冲突持续、全球经济脆弱复苏等背景下，中韩双边贸易逆势上扬，达1842.5亿美元，同比增长9.4%，展现出韧性和潜力。

值得关注的是，今年5月、6月和7月，韩国对华贸易连续3个月出现逆差。而在之前近30年间，韩国以月度对华贸易一直保持顺差。这体现了中韩经贸关系中的某些新变化。过去，中韩贸易分工格局的一个典型特点是，韩国向中国出口零部件等中间产品，中国再加工成成品销往海外市场。如今，随着中国制造业水平的提升及产业结构调整升级，中国对韩输华产品有了更高要求。来自韩国的高附加值、高技术含量产品更受中国市场青睐。中韩贸易往来中，高精尖技术领域的合作相对增加，加工贸易有所减少。在此情况下，韩国国内也有不少声音，建议政府采取必要举措发掘高附加值出口产品、加强对华出口竞争力等。

近段时间，根据中韩自贸协定有关规定，两国已启动自贸协定第二阶段谈判，以

负面清单模式开展高水平服务贸易和投资自由化磋商。韩国方面近期也透露，韩中两国同意设立一个新的高级别磋商机构，以加强供应链方面的合作与沟通。这些新动向释放出积极信号，也展现出两国经贸合作的新气象。一方面，2015年中韩自贸协定大多集中在货物贸易、商品流通领域，第二阶段谈判更重视服务贸易、投资自由化等议题，双向开放及合作水平更高。另一方面，在地区及全球产业链供应链相对脆弱的当下，中韩着眼于供应链安全问题开展磋商合作，利好双方，也是对所谓“脱钩”“断链”言行的一种反击。

当前，世界进入新的动荡变革期，经济全球化遭遇逆流，全球治理陷入困境，个别国家在亚太地区构建封闭排他的经贸“小圈子”，对亚太经贸合作大局产生负面冲击。但无论形势如何变化，中韩两国经贸关系互补性、互益性的基本面始终没有改变。中韩经贸合作有坚实的历史基础，也有强大的内生动力，形成了较为稳定的体制机制，也有抵御外部风险冲击的韧性。有理由相信，中韩经贸合作前景广阔、未来可期。

（本报记者 李嘉宝采访整理）