

德企在华紧盯高端制造业

近年来，中德两国在经济领域的合作进入新阶段，德国企业对华投资呈现出聚焦高端制造的鲜明特征。作为全球制造业的标杆，德国凭借其在智能制造、精密机械和绿色技术领域的优势，在中国市场持续深耕。从汽车工业到工业自动化，再到化工与新能源，德国企业在华投资不仅推动了自身的全球化战略，也为中国制造业高质量发展注入强劲动力。

德国素以“工业 4.0”战略和高端制造业著称，其企业在技术创新、工艺精密性和产品质量上享有盛誉。与此同时，中国正加速产业升级，致力于从制造大国转型为制造强国。两国在制造业发展目标上高度一致，为德国企业投资中国提供了沃土。尤其是在高端制造领域，如新能源汽车、智能装备和高性能材料，中德合作展现出强大的互补性。

德国企业在华投资高端制造的实践丰富多样，其中不乏大众、西门子、巴斯夫等全球知名企业。

大众汽车是中国市场上最具影响力的德国品牌之一。自 1984 年与上汽集团成立合资企业以来，大众在华业务不断扩展。近年来，随着全球汽车产业向电动化转型，大众将中国视为其战略重心。2020 年，大众宣布投入 150 亿欧元，推动在华电动汽车生产和研发。

大众位于安徽合肥的 MEB 平台电动汽车生产基地是其投资的重点项目。该基地于 2023 年投产，年产能达 30 万辆，主要生产纯电动车型。2024 年，大众在华电动汽车销量突破 100 万辆，成为其全球电动化战略的重要支柱。此外，大众还在上海设立了智能网联研发中心，专注自动驾驶技术的本地化开发。这一案例显示，德国企业在高端制造领域的投资正紧密结合中国市场的需求与技术趋势。

西门子是德国工业 4.0 的代表企业，其在华投资聚焦于智能制造和数字技术。自 1996 年在华设立首家合资工厂以来，西门子逐步将业务扩展至自动化设备、能源管理和高端机械制造领域。

2013 年，西门子在成都投产的数字化工厂成为其在华投资的亮点。该工厂采用“数字化双胞胎”技术，实现虚拟设计与实际生产的无缝衔接，被视为中国智能制造的样板。2023 年，西门子追加 11 亿元人民币投资，扩建苏州工业自动化产品基地。新基地预计 2025 年全面运营，将为中国市场提供更多高端自动化解决方案。西门子的投资不仅满足了市场需求，也为中国制造业的数字化转型树立了标杆。

巴斯夫是全球化工行业的领军企业，其在华投资体现了对高端制造和可持续发展的双重追求。2018 年，巴斯夫宣布在广东湛江建设其全球最大的化工一体化基地，总投资超过 100 亿欧元。该项目于 2020 年开工，涵盖高端聚合物、特种化学品和环保材料的生产。

其湛江基地注重绿色制造，引入低碳技术和循环经济理念，例如利用可再生能源驱动部分生产流程。截至 2024 年，基地部分设施已投产，年产值预计达数十亿元



人民币。这一项目不仅为中国市场提供了高性能化工材料，也展示了德国企业在环保技术领域的领先优势。

德国在华投资高端制造呈现出几个显著特点。首先，技术密集型项目占比高，德国企业倾向于将研发与生产结合，提升本地创新能力；其次，与中国企业的合作日益深化，合资、并购和技术共享成为常态；最后，绿色制造成为新趋势，德国企业在新能源和环保技术领域展现出独特优势。

这些投资对中国经济的意义不容小觑。一方面，它们加速了中国制造业的技术升级，尤其是在智能制造和绿色技术领域；另一方面，它们创造了大量就业机会，促进了地方经济发展。例如，截至 2023 年底，宝马在中国创造了 28000 多个高质量岗位，其中华晨宝马创造了 26000 个。对于德国企业而言，中国市场的庞大需求和完善供应链为其全球化战略提供了坚实支撑。

尽管德国在华投资高端制造成效显著，但也面临一些挑战，比如中国本土企业在高端制造领域的崛起，如比亚迪在电动汽车市场的表现，对德国品牌构成竞争压力。

为应对这些挑战，德国企业正加大大地化投入，通过设立研发中心和深化与中国企业的合作提升市场适应性。例如，大众和宝马均在中国建立了本地研发团队，以更快速响应市场需求。此外，绿色制造和碳中和目标的推进为中德合作提供了新

机遇，西门子和巴斯夫已在节能减排技术上与中国伙伴展开协作。

展望未来，德国在华投资高端制造的前景依然广阔。随着中国对新能源汽车、智能装备和高性能材料的需求持续增长，德国企业有望在这些领域挖掘更多潜力。中德两国在碳中和目标上的共同追求，也将为绿色制造领域合作注入新动力。专家预测，未来几年，中德在高端制造领域的合作将更加聚焦于技术创新和

产业链整合。

德国在华投资聚焦高端制造，是中德经济合作深化的缩影，也是全球产业分工优化的体现。大众、西门子、巴斯夫等实例展现了德国企业的技术实力与中国市场的巨大潜力。在两国共同努力下，这一趋势不仅推动了双边经济的发展，也为全球制造业高质量发展提供了宝贵经验。未来，中德合作将在高端制造领域书写更多精彩篇章。

2月25日至27日，中国贸促会组织中国企业家代表团访问沙特，积极推进中沙经贸交流往来，深化两国工商界互利务实合作。

访问期间，中国贸促会副会长于健龙率中国企业家代表团拜会沙特商会联合会、沙特基础工业公司，调研沙特龙城、华大基因沙特精准医学实验室等，举行中国—沙特企业家座谈会、中国—沙特企业家圆桌会暨第三届中国国际供应链促进博览会推介会两场交流活动。

中国贸促会此行重点是向沙特政商界人士宣介中国经济形势及扩大对外开放最新举措，积极推进中沙共建“一带一路”走深走实，进一步深化两国工商界在产业链供应链领域合作。于健龙表示，在两国元首战略引领下，中沙关系开启了新时代，双方合作硕果累累。多年来，中沙双方共同推动共建“一带一路”倡议与沙特“2030 愿景”深度交融，中沙“一带一路”合作项目已取得显著成效，为两国经济发展注入强劲动力。组织此次活动，旨在贯彻落实“五大合作格局”，携手推动新兴产业发展，奋力谱写以中沙现代化助力“全球南方”现代化的新篇章。“中国贸促会期待与沙特工商界携手努力，以更大力度促进两国企业合作。”关于合作重点，于健龙提出应巩固能源合作基础，推动可再生能源和工业多元化发展；推动经贸合作升级，高质量共建“一带一路”；加强产业链供应链合作，共同促进繁荣稳定发展等三点合作建议。他还表示，欢迎更多沙特企业参与第三届链博会，携手打造稳定畅通的全球供应链。

中国驻沙特大使常华出席中国—沙特企业家圆桌会并致辞。他表示，今年恰逢中沙建交 35 周年，在两国领导人共同引领下，中沙战略互信持续巩固，务实合作成果丰硕，人文交流顺利开展，多边协作日益密切。作为全球首个以供应链为主题的国家级展会，链博会为中沙企业寻求产业链供应链合作提供了良好平台，欢迎沙特企业赴第三届链博会参展、观展，期待中沙务实合作取得更丰硕成果。

参加活动的中沙工商界人士普遍认为双方经贸合作潜力巨大、前景广阔。

沙中商务理事会会长穆罕默德·艾尔·阿吉兰在中国—沙特企业家圆桌会上表示，沙特“2030 愿景”推动经济转型，政府通过简化贸易投资程序、提供激励措施，旨在改善商业环境。沙中商务理事会致力于加强双边投资合作，破除合作障碍，推动工业伙伴关系，提升双边贸易和投资水平。希望两国工商界持续深化贸易投资合作，助力共建“一带一路”倡议与沙特“2030 愿景”深入对接。

沙中商务理事会副会长阿纳斯·法达在接受采访时高度肯定两国企业在产业链供应链领域的合作潜力，他表示，中国在建筑、制造、物流等领域具有坚实的产业基础，沙特“2030 愿景”亟需大量投资和技术支持，期待中国企业积极参与。本次活动为两国各行业领域的企业提供了宝贵的交流机遇，期待沙中企业进一步发挥互补优势，推动两国产业合作越来越好。

参加活动的两国企业代表表示，中沙经贸合作潜力巨大、前景广阔。期待未来两国继续推动中沙经贸合作提质升级，加强沟通协作，为企业创造更加良好的营商环境，进一步提升贸易便利化水平，降低贸易成本，促进双向投资。沙特企业和机构将积极参与第三届链博会，打造稳定互信的产业链供应链伙伴关系。

巴西新旧能源并重战略成效如何

——访中国社会科学院拉丁美洲研究所副研究员王飞

本报记者 杨啸林



近日，巴西正式宣布加入由石油输出国组织（欧佩克）成员国和非欧佩克产油国组成的“欧佩克+”。作为全球第七大石油生产国，巴西的日产量约为 430 万桶，占全球产量的 4%。在全球能源加速转型的当下，巴西此举将对自身和“欧佩克+”有何影响？与其新能源政策是否冲突？围绕这些问题，经济日报记者采访了中国社会科学院拉丁美洲研究所副研究员王飞。

近年来，随着位于巴西东南海域的盐下超深水石油在勘探和开采上不断取得进展，巴西原油产量稳步上升，成为全球石油市场中一股新兴力量。早在 2023 年底，“欧佩克+”便向巴西抛出了橄榄枝，而此前巴西仅以观察员身份参与该组织。

“此次巴西选择正式加入‘欧佩克+’，整体上是一个双赢的决定。”王飞表示，一方面，这符合卢拉政府提升巴西国际影响力的积极外交政策，巴西将从全球石油市场的“跟随者”转变为“规则制定者”，

直接参与全球原油供应政策的讨论与制定，有利于增强巴西在国际石油市场的影响力。

此外，“欧佩克+”合作机制鼓励成员国在油气勘探、开采技术等领域联合研发。巴西可借此得到更多技术支持，加强深海勘探技术，加速盐下层油田开发，降低开采成本；提升本土炼油能力，减少对原油出口的依赖。巴西国家石油公司还可以与沙特阿美等行业巨头开展合作，拓展产业链布局。

王飞表示，对于“欧佩克+”而言，巴西是南美洲首个加入“欧佩克+”的主要产油国，虽然不承担减产的强制性义务，对国际原油市场和价格的直接影响不大，但此举有助于该组织增强在拉美地区的影响力。当前“欧佩克+”的影响力没有以前大，部分原因在于美国凭借页岩油气开发改变了供应格局。伴随巴西加入，其他拉美产油国也有望逐步向“欧佩克+”靠拢，从而削弱美国在美洲的能源影响力。

然而，巴西加入“欧佩克+”也招致了环保主义者的激烈批评。亚马孙环保研究所执行主任安德烈·吉马良斯认为：“今年巴西将主办第 30 届联合国气候变化大会（COP30），但是却走向了相反的方向，加大对石油领域的投资将阻碍绿色发展，影响全球人类的生存大计。”对此，巴西矿业和能源部长亚历山大·西尔韦拉表示，“我们不应该为身为产油国而感到羞耻”，加入“欧佩克+”与履行环境承诺并不矛盾，还会推动环境保护与经济社会发展。

“西尔韦拉的回应与卢拉政府的能源转型思路是基本一致的。”王飞表示，2023 年 1 月，巴西总统卢拉开启第三个任期，其政策立场致力于加强绿色转型、可持续发展、应对气候变化等。同时卢拉政府也非常重视石油收入对国民经济的重要性，认为新的石油收入可以为向绿色能源过渡提供资金。

巴西加入“欧佩克+”将如何助力其“新旧能源并重”的发展模式？王飞认为，巴西可以利用“欧佩克+”平台优化石油市场策略，稳定石油收入，避免因价格波动冲击转型资金，这是主要考量之一。此外，在当前全球能源转型趋势下，巴西加入“欧佩克+”可与更多拥有相同发展困境的成员国一道，探索绿色转型与经济多元化发展，比如加强在低碳技术、氢能开发等领域的合作，在即将举行的 COP30 上增强话语权 and 协调性，倡导石油收入支持绿色投资的政策取向。

从外界舆论来看，卢拉政府的能源战略在实际执行过程中还面临多方面质疑与挑战，包括如何协调短期经济利益与长期气候目标、平衡国内政策与国际压力，以及克服技术与制度瓶颈等。

王飞表示，巴西加入“欧佩克+”标志着其“新旧能源并重”战略的深化，在获得一些发展优势的同时，也带来了不小的压力。下一步，巴西要加快解决电力基础设施不完善、对水力过度依赖、传统能源利益集团阻力等问题，向外界展现其推动绿色转型的能力和意愿，否则将可能削弱其全球气候领导力。针对现有挑战，巴西可继续加强与中国在绿色转型领域的合作，利用中国在技术、管理、资金等方面的优势，在绿色产业发展、可再生能源等领域不断深化和丰富合作，推动中巴合作成为南南能源转型的典范。

2月20日，欧洲飞机制造商空中客车发布2024年业绩报告。数据显示，2024年空客共交付766架飞机，获得新订单826架，储备订单达8658架。这是一份喜忧并存的年报，凸显出疫情后航空制造业产能恢复缓慢与航空运输市场需求快速复苏之间的矛盾，也表明空客正逐步获得更大的市场竞争优势。

近两年，航空旅行全面复苏，叠加一些老旧飞机退出运行，新飞机市场需求量显著增长。然而，航空制造业产能却面临原材料不足、零部件交付延迟以及劳动力短缺等多重挑战。例如，用于飞机制造的特种铝材和钛合金等关键材料，因疫情期间产能收缩导致供应紧张，熟练技术工人的流失也显著拖慢了生产线效率。

国际航空运输协会发布报告指出，全球约 40% 的航空零部件供应商存在产能瓶颈，这一问题在 2025 年仍将持续。

产能问题严重制约着空客的交付能力。2024 年年中，空客曾将年度交付目标从 800 架下调至 770 架，最终完成量仍低于预期。空客预计 2025 年飞机交付量为 820 架，尽管较 2024 年有所增长，但低于市场分析师预测的平均值 839 架。

不过，从这份年报中也可以看到一个对空客来说的明显利好，那就是其业绩远胜主要竞争对手——美国飞机制造商波音。

外企新语

空客对波音竞争优势扩大

回顾 2024 年，波音面临的挑战不断：多个型号飞机发生安全事故，737 MAX 9 型客机在美国和世界多地被迫停飞检查，数万名波音员工长时间罢工。公司前 CEO 戴夫·卡尔霍恩辞职，管理团队迎来大换血，战略方向不够明确。波音还宣布在全球范围内裁员 10%，涉及约 1.7 万个岗位。

接连出现的问题，对波音财务状况造成重大影响，也严重损害其品牌形象和市场地位。波音发布的财报显示：2024 年公司交付 348 架飞机，不及空客同期交付量的一半，收入同比大幅下降，全年净亏损约 118 亿美元。波音现任总裁兼首席执行官凯利·奥特伯格表示，他和团队将专注做出必要的根本性改变，以恢复公司业绩，重获各方信任。但是从当前情况看，波音管理团队要实现这些目标还有很长的路要走。

尽管波音业绩低迷在很大程度上是因自身问题导致，但是考虑到波音和空客在全球市场的总占有率超过 90%，以及当下是抢占增量市场的关键阶段，空客此时业绩大幅超越波音，意味着在很长时间内将获得市场主动权。



视频报道请扫二维码