

加强中欧经贸合作是大势所趋

《2026年东盟与中日韩区域经济展望》报告指出——

中国已成区域产供应链主要枢纽

本报记者 朱旌

近日，德国《明镜》周刊发表文章指出，一些欧洲领导人也提出未来达成中欧贸易协议的可能性。这一系列动向清晰表明，在复杂多变的国际环境下，中欧加强经贸合作、深化互利共赢，依然是大势所趋、人心所向。

经贸合作的本质，在于优势互补、互利共赢。多年来，中欧经贸合作根基扎实、增长动能充沛，产业链供应链深度交织，已形成你中有我、我中有你的良性互动格局。中国拥有完备的产业体系和广阔市场，为欧洲企业提供了稳定的发展空间。与此同时，越来越多中国企业加快“走出去”步伐，在欧洲投资设厂、开展并购合作、推进本地化经营，成为推动中欧经贸合作持续深化的重要力量。

无论是欧洲企业深耕中国市场，还是中国企业赴欧洲投资发展，本质上都是市场规律和产业发展逻辑共同作用的结果。中欧顺应这一趋势，共同营造开放、稳定、可预期的合作环境，符合双方共同利益。这不仅能够帮助双方企业提升全球竞争力，也将推动中欧产业链供应链深度融合，实现更高层次的互利共赢。

郭言

中方始终坚持以开放促合作、以合作促发展，积极鼓励有条件、有实力的企业依法依规开展对外投资合作，包括赴欧洲拓展业务、深化产业协同。对于中欧之间可能探讨的经贸安排，中方同样秉持开放态度，愿在相互尊重、平等互利的基础上，与欧方携手推动更高层次的制度性合作。这种开放姿态，既回应了欧洲当前吸引投资、增强产业竞争力的现实需求，也为中欧关系发展注入了稳定预期。

然而，欧盟近年来使用多项经贸工具对中国企业调查设限，近期还接连推出《网络安全法》修订草案和《工业加速器法案》等指向性极强的保护主义政策，限制甚至直接排除中国企业和设备，并意图设定强制合资、强制技术转让等投资条件。相关不当举措偏离了市场化、规则化轨道，削弱了企业对中欧合作前景的稳定预期，抬高了产业链运行成本，降低了欧洲市场的吸引力。这类做法既无法真正增强欧洲经济的韧性，也没有为企业创造更好的发展环境，反而成为阻碍中欧经贸合作向前推进的主要障碍，遭到中欧有识之士的强烈批评。

历史一再证明，筑墙设垒无法带来持久安全，互利共赢才是通向繁荣的正道。在动荡不安的世界中，开放合作更是稀缺而宝贵的公共产品。欧方要从长远和全局出发，正确看待中欧经贸关系，顺应成员国与产业界的现实需求，摒弃保护主义错误做法，与中方相向而行，共同推动中欧经贸关系健康向好发展。

近日，东盟与中日韩宏观经济研究办公室（AMRO）发布的《2026年东盟与中日韩区域经济展望》报告明确指出，过去20年，中国已从区域生产网络的重要参与者成长为支撑整个体系运转的“主要枢纽”。这一结构性转变，在全球贸易保护主义抬头、地缘政治冲突加剧、能源危机反复扰动的复杂环境下，为东盟及中日韩区域抵御外部冲击、保持经济稳定提供了关键韧性支撑。报告强调，中国与区域各国形成的“互依共生”型供应链联系，正深度重塑东亚经济格局，不仅巩固区域内增长动力，也为全球经济复苏注入持续稳定的动能。

从供给侧看，中国成为区域生产网络核心，是一场渐进却深刻的产业格局重构。报告指出，20年前以日本为中心的辐射型网络架构，已转向以中国为支柱、更密集互联的分布式架构。这一转变得益于中国制造能力持续跃升、物流基础设施不断完善，以及在中间品贸易中的关键地位。这种发展并非简单产能扩张，而是覆盖基础原材料至高端零部件的全产业链整合，让中国能在半导体、新能源电池、光伏组件等战略领域，为区域伙伴提供稳定优质的中间品供应。无论是日韩高端制造配套，还是东盟工业化推进，中国都成为不可或缺的供应链支撑节点。

报告特别强调区域供应链“双向互依”的本质，明确是“互依共生，而非单向依赖中国”的客观现实。这一判断纠正了外界对“过度集中风险”的片面解读，也为中国与东盟深化产业合作提供理论依据。区域内外国直接投资（FDI）持续增长，正不断强化这种互依联系。2025年前三季度，东盟与中日韩地区吸引外国直接投资流入3415亿美元，同比增长23.9%，其中流向东盟的外国直接投资表现尤为强劲。这既体现全球企业供应链多元化布局对东盟竞争力的认可，也凸显中国作为区域投资来源国和目的地的双重核心角色。双向投资的良性循环，让区域产业链分工更趋合理，抗风险能力持续增强。

从需求侧分析，中国带动的结构性转变为区域韧性注入强劲动力。过去20年，东盟与中日韩区域内需求显著上升，已成为全球终端需求重要来源，整体规模超过美国。报告揭示了双向循环图景：中国是区域主导性需求枢纽，其他经济体则是中国出口的关键最终需求来源。这种需求再平衡意义深远，标志区域经济增长从传统出口导向，转向内外需协同拉动模式，能有效抵御外部需求波动风险。2025年，中国与东盟双边贸易额突破1万亿美

2025年前三季度

东盟与中日韩地区

吸引外国直接投资流入

3415亿美元

同比增长23.9%

2025年

中国与东盟双边贸易额

突破1万亿美元

较2004年约1050亿美元

增长近10倍

东盟与中日韩地区

实现4.3% 经济增长

远超关税冲击后3.8% 预测值



这是3月26日在泰国曼谷国际车展上拍摄的欧拉电动汽车。新华社记者 孙伟彩摄

“数字丝绸之路”

覆盖10亿用户

东盟数字经济年均增速达20%

元，较2004年的约1050亿美元，增长近10倍。这一数据充分印证区域内贸易活力持续释放，市场融合不断加深，需求互补效应日益凸显。

在制度层面，《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）高质量实施与中国—东盟自贸区3.0版推进，为供应链韧性提供坚实规则保障。2025年10月，中国与东盟在吉隆坡签署自贸区3.0版升级议定书，合作从传统贸易投资自由化，拓展至数字经济、绿色经济、标准协调等新兴领域。这些制度安排不仅降低跨境交易成本，更建立供应链危机政策协调机制，包括关键产品储备共享、物流通道应急联动等。在全球芯片供应紧张期间，这套机制有效发挥“稳定器”作用，保障区域产业链连续运转。RCEP原产地累积规则、关税减让等红利持续释放，进一步降低区域内贸易成本，推动产业链深度融合。

2025年，尽管全球贸易保护主义措施频发，东盟与中日韩地区仍实现4.3%的经济增长，远超关税冲击后3.8%的预测值。这一超预期表现，得益于区域强劲国内需求、AI驱动的半导体出口增长、持续投资流入及深化的区域经济联系。进入2026年，美以伊冲突引发的能源危机增添不确

定性，但东盟与中日韩宏观经济研究办公室首席经济学家何东指出，区域处于“强势地位”，成员经济体在能源效率、通胀控制和政策空间方面，均优于历史应对能源冲击时期。这种整体优势，让区域经济体更好抵御外部波动，保持稳健增长态势。

数字经济与绿色经济合作，推动区域供应链向更现代高效方向升级。中国—东盟自贸区3.0版采用跨境数据流动负面清单模式，建立锂电池组件认证互认体系，启动100亿美元绿色投资基金，为新兴领域合作搭建制度框架。“数字丝绸之路”覆盖10亿用户，东盟数字经济年均增速达20%，越南、马来西亚等国数字产业成经济支柱。绿色经济领域，双方在可再生能源认证、低碳技术转移等方面实现标准协同，推动光伏、风电产品区域流动。

长远来看，中国与东盟及中日韩经济融合将持续深化，为区域韧性注入新动

世经述评

近期，中东局势持续紧张，霍尔木兹海峡航运屡屡受阻，严重破坏全球物流体系，并对高度依赖这条通道的日本汽车产业造成严重冲击，无论是其二手车贸易，还是以丰田为代表的整车制造巨头，都陷入了前所未有的困境。

日本是全球最大的二手车出口国之一，其二手车贸易已构建起成熟的全球分销网络，其中，迪拜凭借完善的转口贸易体系、高效的物流配套设施以及便捷的清关认证流程，成为核心中转枢纽。长期以来，日本出口的二手车大部分先运抵迪拜，完成相关手续后，再转运至欧洲、非洲及亚洲其他地区。尽管斯里兰卡与日本的地理距离更近，但由于缺乏配套体系，始终无法取代迪拜的地位。由于高度依赖这一中转通道，也让日本二手车贸易的抗风险能力暗藏隐患。

相关数据显示，2025年日本二手车出口总量达170.86万辆，其中超过15%的车辆经阿联酋中转分销，年中转量突破25.6万辆。但霍尔木兹海峡航运受阻后，阿联酋港口中转业务全面停滞，清关、转运、认证等环节彻底中断，大量已发出的日本二手车被困海上。截至2026年3月，滞留海上的日本二手车已经超过万辆，非洲、欧洲等多个依赖日本二手车的市场直接断供。受此影响，日本二手车出口订单量急速下滑，国内库存积压严重，行业经营陷入停滞。东京大型二手车电商平台Be Forward已于3月4日暂停阿联酋相关订单。

相较于二手车贸易的流通危机，日本整车制造业面临的冲击更为严重。中东始终是日本车企最重要的海外市场之一，2025年，日本车企在阿联酋、沙特阿拉伯等10个中东国家的新车销量突破87万辆，占该地区约30%的市场份额。如今，这一市场几乎停

霍尔木兹航

霍尔木兹海峡航运屡屡受阻，日本整车制造业面临的冲击更为严重。中东始终是日本车企最重要的海外市场之一，2025年，日本车企在阿联酋、沙特阿拉伯等10个中东国家的新车销量突破87万辆，占该地区约30%的市场份额。如今，这一市场几乎停

刘畅

世贸组织发布《全球贸易展望和数据》预测——

全球贸易增速可能进一步回落

本报记者 梁桐

世贸组织日前发布《全球贸易展望和数据》2026年版报告指出，受地缘政治紧张等因素影响，2026年全球商品贸易量和服务贸易量增长均将明显低于2025年水平。积极因素是，人工智能（AI）相关产品的贸易预计仍将高度活跃，在支撑贸易增长中发挥关键作用。

地缘紧张局势导致贸易增速放缓。报告指出，2026年全球商品贸易量增长将从2025年的4.6%放缓至1.9%，2027年回升至2.6%。这一预测低于之前的预期，主要受到地缘政治紧张局势、高油价和贸易政策不确定性的影响。服务贸易量增长预计也将从2025年的5.3%放缓至2026年的4.8%，2027年回升至5.1%。报告指出，地缘政治紧张是导致贸易增长放缓的主要因素。当前美以伊冲突导致的高油价对全球贸易产生显著负面影响，增加了企业的运输和生产成本，降低了消费者的购买力，从而抑制了全球贸易需求。报告还指出，全球范围内贸易政策的不确定性增加，包括关税提高、贸易协定谈判停滞等，导致企业和消费者信心下降，影响贸易活动。各国实施的关税措施和贸易限制政策，特别是针对特定国家的增税措施，减少了全球贸易流量。尽管部分关税措施被暂停或替代，但其对贸易的不确定性影响仍然存在。

贸易增长放缓在全球各区域表现各异。报告指出，北美地区在2025年一季度因预期关税增加导致进口前置，进口量大幅增长。然而，随着关税措施的实施，进口增长在年中后放缓，受到持续贸易政策不确定性和高油价的影响，预计2026年北美地区的贸易增长将继续放缓。欧洲地区在2025年实现了贸易增长由负转正，但



受美以伊冲突影响，2026年贸易增长可能再次受挫。高油价和运输成本上升对欧洲企业的出口竞争力产生负面影响，抑制了贸易增长。亚洲地区虽然在全球贸易中表现突出，但整体贸易增长也面临放缓压力。

最惠国待遇贸易比重下降表明多边主义承压。数据显示，按照最惠国待遇条款开展的贸易额在全球贸易中的比重近年来有所波动，特别是在2025年出现了显著下降。从2025年年初的约80%下降至2026年2月底的约72%。这一变化反映了全球贸易环境中，最惠国待遇条款虽仍占主导地位，但重要性有所减弱。报告认为，导致最惠国待遇遭冲击的原因，一是各国密集出台关税措施，二是优惠贸易协定增加。自2025年年初以来，世贸组织记录了超过60项关税措施，影响了约11%的全球贸易（按2024年贸易流量计算）。这些措施包括贸易限制和促进措施，与现有关税制度相互作用，导致了最惠国待遇条款下开展的贸易比重下降。同时，随着双边和区域自由贸易协定的增多，许多贸易优惠不



3月3日，在西班牙巴塞罗那举办的世界移动通信大会上，北京人形机器人创新中心推出的人形机器人展示分拨功能。新华社记者 程敏摄

再基于最惠国待遇条款，而是通过这些优惠协定提供，从而减少了最惠国待遇条款下的相对贸易量。

报告指出，2025年，AI相关产品的贸易量显著增长，成为全球贸易增长的重要驱动力。AI相关产品在全球商品贸易中的份额从2022年和2023年的约13%稳步上升至2024年的14%，并在2025年年底接近17%。这一增长反映了全球对电子产品的需求增加，以及对半导体、处理器等AI相关组件需求的扩张。AI相关产品的贸易值在2025年增长了21.9%，达到4.18万亿美元，占全球贸易增长总量的42%。这表明AI相关产品不仅在数量上增长迅速，而且在价值上也显著提升，对全球贸易增长贡献巨大。从各地区来

看，北美市场在AI相关产品贸易中增长最快，2025年增长率达到了32.4%。这主要得益于北美市场对AI密集型设备和数据中心硬件的需求很高。亚洲在AI相关产品贸易中的增长也非常显著，2025年增长率为24.3%。亚洲地区凭借其在半导体生产和电子供应链中的集中地位，成为AI相关产品的主要出口地。欧洲在AI相关产品贸易中的增长率为10.6%，虽然低于北美和亚洲，但欧洲市场对AI技术的需求也在稳步增长，推动了相关产品的进口和贸易。报告认为，未来，随着全球对AI技术需求的不断增加和AI技术的广泛应用，AI相关产品的贸易有望继续保持强劲增长势头，成为全球贸易增长的重要引擎。