

# 中国提供全球供应链「关键枢纽」支撑

新华社记者刘斐 邵鲁文 孙清清

在全球产业链加速重构的今天，中国正从“世界工厂”向“全球供应链枢纽”升级，成为维护全球产业链稳定运行的关键支点。

位于中国东部的青岛，既有深水良港，也有中国规划建设的三大造船基地之一。坐落于此的中国船舶集团中船发动机有限公司，近期成功交付中国首台正式实现商品交付的氨燃料低速船舶发动机，填补了中国零碳船舶动力领域应用空白。

中船发动机已与日本、韩国、瑞士、德国、意大利等国家和地区的130多家公司开展深度合作，整合先进技术与优质零部件，打造LNG、甲醇、氨等高减排率、低碳排放的多类型发动机，广泛应用于各类商用船舶。

中船发动机副总经理陈义仿表示，作为船用低速机产业链的链主企业，中船发动机通过供应链上下游管理和技术协同，推动船用低速机高水平生产、高质量交付，这种“一站式”配套能力让全球客户愿意将订单交给中国。

发动机是船舶的“心脏”，关系国际航运的安全畅通，而以中船发动机为代表的中国制造则是全球供应链运作不可或缺的“动力源”。

中国是全世界唯一拥有联合国产业分类中全部工业门类的国家，2025年制造业增加值占全球比重接近30%，制造业规模有望连续16年保持全球第一。这一全产业链优势，使中国在全球供应链中具备难以替代的韧性与响应速度。

在中国中部大省河南，位于洛阳市的中国一拖集团有限公司现代化厂房中，一台台红色拖拉机被机械臂吊起，在流水线上完成组装。

这里制造的一台180马力轮式拖拉机包含1300多种零部件，中国一拖作为链主，可带动700余家供应商。“一台机器背后，离不开庞大的供应链体

系。”中国一拖党委副书记、一拖股份副总经理苏文生说。

中国一拖制造的拖拉机已销往100多个国家和地区，覆盖中亚、东欧、南美、非洲等区域，建立了完整的产品谱系。在哈萨克斯坦、塞尔维亚、刚果(布)等国家，中国一拖设立本地化组装厂，共享农机技术与管理经验，提升了当地机械工业制造能力和农业机械化水平。中国一拖还在白俄罗斯成立了研发中心，主要从事农业机械等领域的技术开发。

苏文生说，中国一拖的全球化正在从“产品出海”迈向“产业链、供应链出海”的新阶段，而以散件模块形式出口到目标市场再完成组装的模式，实现了“中国制造+本地组装+技术共享”的深度融合。

中国制造正通过中间品贸易深度嵌入全球产业链，驱动着从东南亚到非洲的工业化进程。中国海关总署副署长王军此前表示，2025年中国中间品贸易实现了较快增长，是拉动出口的主要力量，为全球产业合作提供有力支撑。

数据显示，2023年全球中间品贸易对中国的依存度为16%。这意味着，中国已成为全球制造业价值链不可或缺的中心环节。美国《财富》杂志网站近期刊文引用麦肯锡全球研究院合伙人成政珉的观点指出，“未来我们购买的‘中国制造’商品可能会变少，但会有更多产品中含有中国制造的零部件”。

中国的第十五个五年规划要求，拓展中间品贸易，以及引导产业链供应链合理有序跨境布局。在西班牙经济学家佩德罗·巴拉甘看来，“十五五”规划是不仅关乎中国未来，还关乎全球经济未来的重要规划文件。

强有力的物流枢纽体系，为中国在全球供应链上的

“关键枢纽”地位提供了硬件支撑。

河南省会郑州地处“不靠海、不沿边”的内陆腹地，以此地为枢纽，国际货物通过中欧班列连接40多个国家、140多座城市，借由“空中丝绸之路”通达32个国家、73座城市。

中豫航空集团以郑州和卢森堡为“双枢纽”，成功架起连通中欧的“空中丝绸之路”，并将“双枢纽”模式复制至马来西亚、匈牙利等国家，力争到2030年建成覆盖“一带一路”主要区域的“双枢纽”节点网络。

“枢纽的一个标志性特征就是货物的中转分拨。”中豫航空集团党委书记、董事长张明超说，“双枢纽”模式对稳定全球供应链发挥了积极作用，尤其对高附加值、高时效的超长、超大、超重货物运输而言，是非常必要的选项。

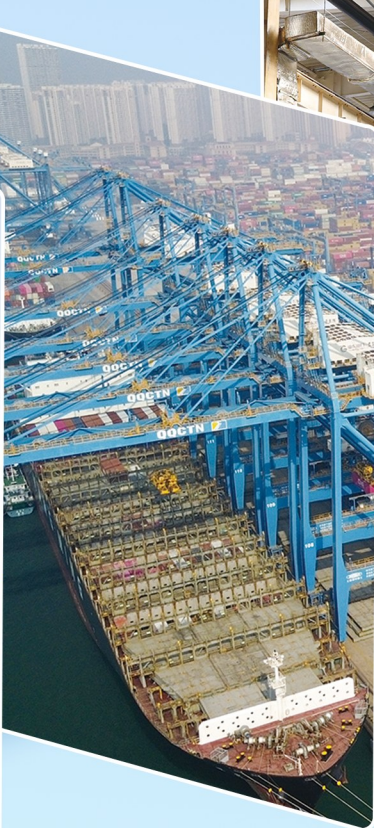
对外经济贸易大学国家对外开放研究院教授蓝庆新认为，中国已成为全球商品与要素高效流动的核心节点。高度互联的物流体系，使中国制造能以较高的可靠性和交付时效参与全球分工，这也有力支撑了中国作为全球供应链“关键枢纽”的地位。

新华社北京  
4月27日电

▼工人在位于山东青岛的中船集团中船发动机有限公司生产车间内工作(2025年5月29日摄)。新华社记者徐速绘摄



▲2026年3月31日，工作人员在郑州新郑国际机场为一架卢森堡货航货机卸货。新华社记者李嘉南摄



▲正在进行集装箱装卸作业的山东青岛港全自动化集装箱码头(2026年3月25日摄，无人机照片)。新华社记者徐速绘摄



▲2026年4月14日，工人在位于河南省洛阳市的国机集团中国一拖大轮拖总装线作业。新华社记者李嘉南摄