

弘扬“中国—中亚精神”推动中哈经贸高质量发展

裴长洪 倪江飞

摘要：在第二届中国—中亚峰会上，习近平主席提出“互尊、互信、互利、互助，以高质量发展推进共同现代化”的“中国—中亚精神”，这是对中国与中亚长期友好交往的高度凝练，具有丰富的理论内涵和鲜明的时代价值，为双方推动共同现代化、携手构建中国—中亚共同体提供了根本遵循。当前，中国—中亚机制的“四梁八柱”基本成型，双方正以更加务实的举措加强合作。中哈两国经济结构高度互补，哈萨克斯坦能源资源禀赋突出，而中国在技术、资本和完备产业体系方面具备显著优势。在“中国—中亚精神”的指引下，双方在数字经济、绿色低碳、加工制造业等领域合作空间大、潜力足。为将合作潜力转化为实实在在的合作成果，应着力推进以下几个方面：加大对“中间走廊”基础设施的投资，提升沿线跨境合作效率；引导更多外资进入哈萨克斯坦制造业，助力其经济结构多元化；拓展共建“一带一路”项目，构建立体化合作共赢新格局；进一步深化国际公路货运项目，推动区域互联互通迈上新台阶。

关键词：“中国—中亚精神”；共同现代化；中哈经贸；高质量发展

[中图分类号]F752.7 [文献标识码]A [文章编号]1002-4670(2026)01-0033-17

引言

党的二十届四中全会通过的《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》专章部署了“扩大高水平对外开放，开创合作共赢新局面”。中亚国家是高质量共建“一带一路”的第一方阵，中国向来高度重视发展与其的友好合作关系。这一关系在新时代不断被赋予新的战略内涵与实践形态，其中最具标志性的成果之一，便是凝聚双方共识、指引未来方向的“中国—中亚精神”。这一精神是习近平主席于 2025 年 6 月在第二届中国—中亚峰会上提出的，“互尊、互信、互利、互助，以高质量发展推进共同现代化”是它的基本内容^①。这一精神根植于中国和中亚 2000 多年的友好往来，成长于从睦邻友好迈向战略伙伴关系的演进历程，

[收稿日期] 2025-11-15

[作者信息] 裴长洪：对外经济贸易大学红天讲席教授；倪江飞（通讯作者）：中国城市发展研究会特约研究员，电子信箱 nijiangfei2014@163.com

①习近平：弘扬“中国—中亚精神”推动地区合作高质量发展——在第二届中国—中亚峰会上的主旨发言[N]．人民日报，2025-06-18(2)．

并在携手构建命运共同体的共同实践中绽放光芒。峰会期间,六国元首签署的《第二届中国—中亚峰会阿斯塔纳宣言》强调,应大力弘扬这一精神,使之成为机制成员国发展友好关系、推进互利合作的基础^①。“中国—中亚精神”具有丰富的理论内涵和鲜明的时代价值,为高质量推动共同现代化、携手构建更加紧密的中国—中亚命运共同体提供了根本遵循。在这一精神的指引下,六国表示将以更加进取的姿态和更加务实的举措加强合作。本次峰会达成的110项成果(涵盖合作文件、合作举措与倡议、重要活动三类),正是这一合作意愿的集中体现,必将为中国与中亚在政治、经济、人文等领域的高质量合作创造新机遇、开辟新空间。

在中国与中亚五国经贸关系的整体格局中,中国与哈萨克斯坦的经贸往来颇具代表性和引领性。一方面,哈萨克斯坦是“一带一路”倡议的首倡地,也是最早与中国开展产能合作、进行战略对接的国家。与同中亚其他国家的合作相比,中哈经贸合作更早实现了从能源贸易向能源资源开发、数字经济、现代农业、金融等领域的拓展。另一方面,在贸易和投资规模、跨境基础设施连接、制度型开放上,中哈合作整体上走在中国—中亚合作的前列。可以说,中哈经贸合作是中国同中亚国家高质量共建“一带一路”、实现共同现代化的关键支点,其合作水平和质量在很大程度上影响着中国—中亚经贸合作的整体进程和发展预期。当前,得益于中国—中亚机制提升至元首层级,外交、经贸、农业、交通等10多个重点领域的部级合作机制高效运转,并在“中国—中亚精神”的战略指引下,中哈经贸合作正迎来提质升级的历史性新机遇。因此,稳步拓展和提升中哈经贸合作,对中国构建更高水平开放型经济新体制,以及哈萨克斯坦乃至整个中亚实现经济结构转型与可持续发展,都具有重要的现实意义和战略价值。

一、“中国—中亚精神”的时代内涵

习近平主席在第二届中国—中亚峰会上提出的“中国—中亚精神”得到中亚五国的一致认同与支持。“中国—中亚精神”具有重要的现实意义,不仅将在中国—中亚命运共同体的构建中发挥重要作用,也为全球区域合作树立典范。

(一)以共建“一带一路”为重要纽带,推动互联互通

中亚地区不仅是“一带一路”首倡之地,更是共建“一带一路”高质量发展的示范区。10多年来,中国和中亚国家始终将互联互通作为双方合作的核心内容,并取得了显著成就。一是促进中亚国家内部更加通达。哈萨克斯坦的阿斯塔纳轻轨项目、塔吉克斯坦的“瓦赫达特—亚湾”铁路项目、吉尔吉斯斯坦的北南公路项目、乌兹别克斯坦的甘姆奇克隧道项目等是中国助力中亚国家交通基础设施建设的典范,显著提高了中亚国家内部城市间、区域间的基础设施互联互通水平,有效消除了内部地理障碍对经济发展的制约。二是促进中国与中亚网络联通立体化。中国与中亚国家建交以来,特别是共建“一带一路”以来,双方公路、铁路、航空以及管道的互联互通网络不断织密。中塔公路二期修复进展顺利,中吉乌铁路项目正式启

^①第二届中国—中亚峰会阿斯塔纳宣言[N].人民日报,2025-06-18(3).

动，中哈规划第三条铁路，中亚天然气管道 D 线正加速建设，北京、上海、广州、乌鲁木齐等城市已有飞往中亚多地的航班，这些重大基础设施项目共同推动区域立体化网络联通的形成，为双方全方位合作奠定了基础。三是促进中国与中亚“软联通”。与日益提升的基础设施互联互通水平相称的是，双方在政策对接、规则衔接等方面的“软联通”水平也不断提升。在元首外交的战略引领下，中国与中亚国家通过峰会机制和专项合作框架，构建起政策协调的“软联通”基础。例如，2023 年 5 月，在首届中国—中亚峰会上签署的《中国—中亚峰会西安宣言》，明确在经贸、能源、农业、人文等领域深化合作，并建立元首会晤、外长会议等多层次对话机制。双方在贸易、跨境电商、物流等领域进行规则、标准互通，进一步降低了制度性交易成本。10 多年来，中哈不断简化通关流程，提升口岸通关速度，有效促进了东西双向物流货运的畅通。随着中国与中亚国家基础设施联通和“软联通”水平的不断提升，双方在经贸、产能合作、教育、人文交流等领域取得了丰硕成果。2024 年，双方贸易额达到创纪录的 948 亿美元。截至 2023 年，中国对中亚国家的直接投资存量超过 170 亿美元。与此同时，孔子学院和鲁班工坊广受欢迎，“中国热”“中文热”持续升温，中亚地区成为中国游客出境游的新兴热门目的地。

（二）以高质量发展为核心引擎，驱动走向共同现代化

长期主导并引领着现代化进程的西方国家，站在人类文明发展制高点上，掌控了人类文明进步方向的话语权，鼓吹“现代化就是西方化”“资本主义就是现代化”的普世模式，以至于“历史终结论”一度大有市场。与此同时，广大非西方国家切身体会到其与西方国家在经济社会发展程度上的天壤之别，在慕强和自卑心理的共同作用下，它们往往将现代化简单等同于西方化。然而，二战以来许多发展中国家效仿西方模式推进现代化，无一例外都失败了。中国式现代化打破了“现代化就是西方化”的迷思，为广大发展中国家独立探索符合自身国情的现代化树立了典范、提供了新的选择。中国式现代化与西方现代化是两种截然不同的文明形式，前者倡导复数文明观，主张文明多种多样、互学互鉴、互利共赢、美美与共；后者则宣扬单一文明观，强调资本主义文明是人类文明的终极形态，其底层逻辑是“西方中心论”。主张复数文明观的中国式现代化决定了中国不会追求独善其身的现代化，而是要与各国共同发展。正如习近平主席所指出的：“中国不追求一枝独秀，更希望百花齐放，同广大发展中国家携手实现现代化。”^①中国和中亚国家同属“全球南方”国家阵营，是现代化路上的同路人，共同推进现代化具有丰富的内涵。一是坚持平等互利、共商共建共享的原则推进共同现代化。中国无意将自己的发展模式强加于中亚国家，而是坚持“大小国家一律平等”理念，通过中国—中亚机制等合作平台，确保每个国家都能平等地参与决策，最终让发展成果由各方共享，有效避免了“中心—边缘”的不平等发展模式。例如，中国注重与中亚国家的发展战略对接和产业互补衔接，充分尊重和考虑各国的切身利益和重大关切，为中国和中亚国家产能合

^①习近平：建设一个共同发展的公正世界——在二十国集团领导人第十九次峰会第一阶段会议关于“抗击饥饿与贫困”议题的讲话[N]。人民日报，2024-11-20(2)。

作高质量发展奠定了基础。二是通过在各领域务实合作共同推进现代化。“空口袋立不起来”，共同推进现代化的要义在于“实”。中国与中亚国家的合作务实高效，聚焦发展需求。双方持续深化贸易投资、基础设施、能源等传统领域的合作，不断夯实中亚国家的经济发展基础；积极拓展数字经济、人工智能、大数据等新兴领域的合作，为中亚国家可持续发展注入新动能；扎实推进减贫、荒漠化治理、教育、绿色低碳等民生领域的合作，毫无保留地分享中国的“致富经”“技能包”，增强中亚国家内生发展动力，助力可持续发展目标的实现。三是在“干中学”中探索共同现代化路径。双方在现代化方面的合作，既无现成的模式可循，也无国际经验可鉴，而依托双方在基础设施互联互通、减贫交流、数字经济、绿色发展等领域具体合作中的持续互动与反馈，形成了一种“边实践、边总结、边创新”的动态发展机制，逐步构建起符合区域发展实际、兼顾各方利益的区域现代化合作框架。四是追求开放、包容的共同现代化。中国与中亚国家致力于世代友好，以高质量发展实现共同现代化。支撑双方朝着共同现代化方向稳步前行的合作框架——中国—中亚机制，以开放、包容为原则，虽源于六国，但面向世界。中国—中亚机制不搞封闭的“小圈子”，更反对集团政治和冷战对抗，而是通过实实在在的合作项目，让共同现代化成果可视、可感、可及。这些成果不仅由多国人民共享，更能对人类命运共同体建设提供区域实践样板。

（三）以人类命运共同体理念为指引，践行真正的多边主义

当前，百年未有之大变局加速演进，保护主义沉渣泛起、单边主义逆流涌动、霸权主义甚嚣尘上，严重冲击了以《联合国宪章》宗旨和原则为基础的国际关系，世界又一次站在历史的十字路口。面对“世界怎么了，我们怎么办？”这一世纪之问，中国始终秉持人类命运共同体理念，高举真正的多边主义旗帜，同广大发展中国家携手并肩，共同推动国际秩序和国际体系朝着更加公正、公平、合理的方向发展。“中国—中亚精神”正是中国同广大发展中国家一道践行真正多边主义的生动诠释。其核心要义是坚持相互尊重、平等相待，坚持深化互信、同声相应，坚持互利共赢、共同发展，坚持守望相助、同舟共济。相互尊重、平等相待是真正多边主义的政治前提。真正多边主义强调所有国家不分大小一律主权平等，有事大家商量着办，达成具有普遍参与性的决策方案。《第二届中国—中亚峰会阿斯塔纳宣言》强调，各方将恪守《联合国宪章》宗旨和原则，致力于巩固以规则为基础的多边贸易体制。这一承诺明确摒弃了排他性集团政治，完全否定了以“西方中心论”为底层逻辑的“小圈子的多边主义”。深化互信、同声相应是真正多边主义的运行保障。中国与中亚国家建交以来，双方尊重彼此的主权、领土完整，互不干涉内政，并在核心利益和重大关切上始终相互支持。这种高度一致的立场为更深层次的合作奠定了基础。在第二届中国—中亚峰会上，中国与中亚国家签署永久睦邻友好合作条约，不仅将双方关系推向了历史新高，而且为全球层面破解信任赤字难题提供了区域实践样板。互利共赢、共同发展是真正多边主义的动力源泉。多边主义是基于共同利益的协同行动。中国与中亚的合作“根植于两千多年的友好往来，巩固于建交 30 多年的团结互信，发展

于新时代以来的开放共赢”^①。在互利共赢和共同发展目标的引领下，中国与中亚合作实现了“三个全覆盖”：全面战略伙伴关系全覆盖、共建“一带一路”合作文件签署全覆盖、双边层面践行人类命运共同体全覆盖，为“全球南方”国家共同发展和团结合作树立了典范。守望相助、同舟共济是真正多边主义的价值旨归。规则和利益的协调只是真正多边主义的手段，其目的是建立一个你中有我、我中有你的人类命运共同体。当前，和平赤字、发展赤字、安全赤字、治理赤字加剧，人类面临前所未有的挑战。这些全球性问题跨越国界、相互交织，任何国家都无法独善其身或单独应对，各国唯有秉持守望相助、同舟共济的精神加强团结合作，凝聚最广泛的国际共识，构建更加紧密的人类命运共同体，才能有效应对这些挑战。中国—中亚命运共同体的构建，为实现六国共同现代化筑牢了合作根基，并以崭新的区域合作范式为推动全球南方现代化提供了重要实践参考。

二、深化中哈经贸合作的新机遇

中国与哈萨克斯坦山水相连，经济互补性强，是天然的合作伙伴。在产业结构上形成“工业型—资源型”互补格局。哈方经济以矿产型产业为主导，制造业基础薄弱，相比之下，中国则拥有门类齐全、配套完善的现代化产业体系，在高端装备、新能源、数字经济和现代化服务业等领域具有明显优势。这一产业结构差异直接塑造了双方紧密的贸易关系，在贸易结构上形成“资源与大宗商品—机电设备与消费品”互补格局。2015—2024 年中哈贸易互补性指数平均大于 1，表明两国贸易总体上具有较强的互补性(见图 1)。具体到行业层面，中国向哈萨克斯坦出口的产品中三类产品具有较强互补性：按物料分类的制成品(SITC6)、机械和运输设备(SITC7)、杂项制品(SITC8)(见表 1)。中国从哈萨克斯坦进口的产品中两类产品

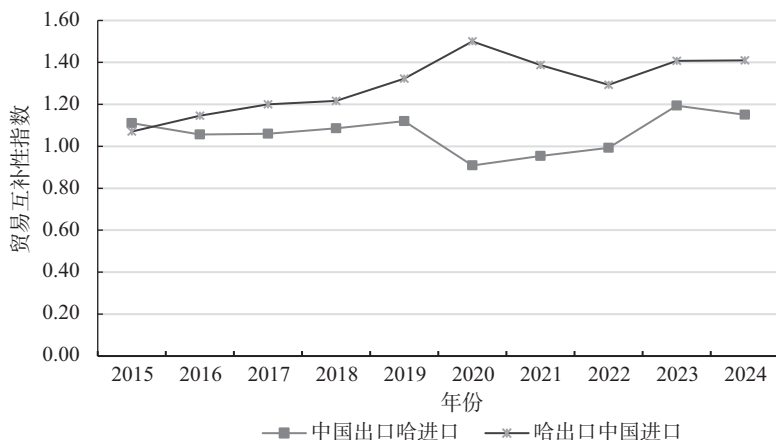


图 1 2015—2024 年中哈、哈中贸易互补性指数

资料来源：根据 UN Comtrade 数据库数据处理得出。

^①习近平：弘扬“中国—中亚精神”推动地区合作高质量发展——在第二届中国—中亚峰会上的主旨发言[N]．人民日报，2025-06-18(2)．

具有较强互补性：非食用原料(燃料除外)(SITC2)和矿物燃料、润滑油及有关原料(SITC3)(见表 2)。中哈在投资合作上形成“资本-建设”互补格局。中国具备较强的资本输出能力和工程承办能力，能够有效满足哈萨克斯坦在推进现代化过程中对长期资金和高质量投资项目的需求。与此同时，中哈在技术合作上形成“技术供给-应用场景”互补格局。中国在数字基础设施、绿色能源、人工智能、现代农业等领域技术成熟，有效契合了哈方在数字化转型、绿色发展、农业现代化等方面的需求。中哈在产业、贸易、投资与技术领域形成的全方位、多层次互补格局，为两国关系行稳致远奠定基础。在“中国—中亚精神”指引下，六国一致同意“以更加进取的姿态和更加务实的举措加强合作，推动共建‘一带一路’高质量发展，朝着命运共同体目标砥砺前行”。随着中国与中亚合作进入高质量发展新阶段，中国与哈萨克斯坦经贸合作也随之焕发新动能，拓宽新维度，迎来发展新机遇。

表 1 2015—2024 年中国出口至哈萨克斯坦的各类商品贸易互补性指数

年份	SITC0	SITC1	SITC2	SITC3	SITC4	SITC5	SITC6	SITC7	SITC8	SITC9
2015	0.57	0.27	0.11	0.06	0.06	0.55	2.31	1.30	1.85	0.00
2016	0.63	0.33	0.17	0.09	0.06	0.57	2.31	1.15	1.73	0.00
2017	0.64	0.29	0.15	0.09	0.06	0.64	2.15	1.20	1.81	0.00
2018	0.61	0.28	0.16	0.08	0.10	0.63	2.25	1.34	1.67	0.00
2019	0.51	0.24	0.11	0.07	0.08	0.52	2.25	1.45	1.75	0.03
2020	0.75	0.30	0.14	0.10	0.12	0.85	2.58	0.58	1.63	0.10
2021	0.73	0.32	0.15	0.06	0.13	0.97	2.40	0.66	1.95	0.08
2022	0.82	0.41	0.26	0.04	0.15	1.25	2.75	0.48	2.42	0.05
2023	0.39	0.23	0.11	0.03	0.08	0.72	1.88	1.55	2.54	0.04
2024	0.42	0.22	0.09	0.05	0.09	0.62	2.33	1.43	1.96	0.12

资料来源：根据 UN Comtrade 数据库数据处理得出。

表 2 2015—2024 年中国从哈萨克斯坦进口的各类商品贸易互补性指数

年份	SITC0	SITC1	SITC2	SITC3	SITC4	SITC5	SITC6	SITC7	SITC8	SITC9
2015	0.27	0.17	4.70	6.85	0.18	0.53	0.73	0.04	0.03	0.09
2016	0.33	0.21	5.96	7.98	0.23	0.49	0.95	0.05	0.07	0.01
2017	0.28	0.15	6.54	8.05	0.29	0.35	0.94	0.04	0.02	0.01
2018	0.32	0.13	5.17	7.23	0.36	0.28	0.70	0.03	0.02	0.00
2019	0.42	0.13	6.62	7.61	0.61	0.32	0.74	0.06	0.02	0.00
2020	0.61	0.13	9.23	11.23	0.74	0.40	0.50	0.03	0.01	0.00
2021	0.64	0.15	8.04	7.94	0.47	0.33	0.51	0.03	0.01	0.01
2022	0.69	0.17	7.51	5.67	0.62	0.34	0.42	0.09	0.02	0.02
2023	0.60	0.21	8.25	7.06	0.78	0.48	0.65	0.12	0.04	0.09
2024	0.45	0.22	7.93	9.08	0.77	0.46	0.85	0.13	0.03	0.09

资料来源：根据 UN Comtrade 数据库数据处理得出。

(一) 中哈命运共同体建设走深走实

中哈两国建交以来始终秉持相互尊重、平等相待的原则,在元首外交的战略引领下,双方在政治、经济、安全、人文等领域的合作不断深化,中哈命运共同体建设稳步推进。第一,政治上的互信为中哈命运共同体建设奠定基石。自建交以来,双方在主权、领土、安全等核心利益和重大关切问题上始终相互理解与支持。随着两国政治互信程度的不断加深,双边关系实现了从睦邻友好到战略伙伴关系、永久战略伙伴关系,再到共建人类命运共同体的历史性飞跃。特别是第二届中国—中亚峰会所倡导的“中国—中亚精神”,成为包括哈萨克斯坦在内的机制成员国深化友好关系、推进互利合作的基石。第二,经济上的合作为中哈命运共同体建设提供动力。哈萨克斯坦既是“一带一路”倡议的首倡之地,也是首批签署共建“一带一路”合作文件并深入开展合作的国家。中哈率先开展国际产能与投资合作,为国际社会提供了全新的合作模式。在中哈命运共同体建设的框架下,双方合作已从传统能源拓展至机械制造、信息技术、农业深加工等多维度领域。第三,安全上的合作为中哈命运共同体建设提供保障。两国积极践行共同、综合、合作、可持续的新安全观,在打击“三股势力”、跨国有组织犯罪以及维护网络安全等领域开展务实高效合作,携手应对地区和国际安全挑战,为两国乃至地区和平与发展奠定了基础。第四,人文上的交流为中哈命运共同体建设厚植民意基础。两国向来高度重视民间往来和人文交流,通过互办文化节、旅游年、音乐会、友好城市等人文活动,持续深化对彼此文化的了解;通过设立孔子学院、鲁班工坊、高校分校和奖学金计划等项目,为哈萨克斯坦青年提供语言和技术学习平台,促进了两国知识的共享;通过签订互免签证协议,常态化开行中国—中亚国际人文旅游专列,开辟新航线、增加航班等务实举措,为两国人员往来和人文交流搭建了桥梁。总之,中哈两国在政治、经济、安全以及人文等领域的合作交流日益深化,双方正朝着命运共同体目标砥砺前行,这为深化中哈经贸合作带来了新机遇。

(二) 跨里海国际运输走廊提质扩容

跨里海国际运输走廊(又称“中间走廊”),是“一带一路”框架下中国—中亚—西亚经济走廊中的一条重要运输路线。“中间走廊”东起中国,经哈萨克斯坦,横跨里海,再穿越南高加索国家到达土耳其,最终到达欧洲国家,目前是连接中国和欧洲最短的多式联运路线。2022年2月,乌克兰危机爆发后,西方国家对俄罗斯实施严厉制裁,使得“北方走廊”面临极大不确定性,而作为替代方案的“中间走廊”货运量一度大幅增长。2020—2024年,“中间走廊”货运量从80万吨提升至450万吨,增长了4.6倍。2025年上半年,沿线运输量已达到230万吨,较2024年同期增长了7%^①。世界银行预测,到2030年沿线年货物运输量将达1000~1100万吨^②。欧洲

① 哈萨克国际通讯社. 国情咨文落实: 跨里海国际运输走廊货运量5年增长6倍[EB/OL]. (2025-08-22)[2025-08-30]. <https://cn.inform.kz/news/liquo5nianchang6-bcc67b/>.

② World Bank. Middle trade and transport corridor: policies and investment to triple freight volumes and halve travel time by 2030[EB/OL]. (2023-11-27)[2025-08-01]. <https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor>.

开发银行预测,到2040年沿线运输量将达到13万标箱^①。“中间走廊”因其货运潜力和战略价值而备受沿线国家关注与支持。哈萨克斯坦将“中间走廊”建设纳入国家优先发展战略的重要组成部分,将其视为打造欧亚交通和物流枢纽的核心载体。中国同样高度重视与支持“中间走廊”建设。作为共建“一带一路”的重要组成部分,“中间走廊”不仅强化了中国与中亚、南高加索国家的基础设施互联互通,加强了彼此的经济联系,更成为中欧之间的新兴贸易通道。在2023年10月举办的第三届“一带一路”国家合作高峰论坛上,中国提出支持高质量共建“一带一路”的八项行动,其中包括参与“中间走廊”建设。欧盟因渴望能源来源多元化而对“中间走廊”表现出浓烈的兴趣,例如,2024年1月,欧盟提出将为“中间走廊”建设募集100亿欧元资金。不过,这100亿欧元距改善沿线基础设施、提升运力与效率所需的资金仍有很大差距。欧洲复兴开发银行估计,提升走廊运力需要的总投资达185亿欧元^②。另外,沿线基础设施陈旧,对沿线港口、铁路和海关等基础设施进行现代化改造所需的资金为200~300亿美元^③。而在沿线国家中,哈萨克斯坦是最需要大力投资进行基础设施现代化改造的国家之一。“中间走廊”全线约4700公里,仅过境哈萨克斯坦就达3000公里,其境内铁路基础设施现代化水平相对滞后、阿克套港基础设施陈旧导致吞吐量有限,以及全线数字化水平不足等问题,成为制约“中间走廊”运输能力和效率提升的关键瓶颈。因此,加大对沿线基础设施的投资,推动沿线基础设施现代化升级,对于中国而言是一个重大的战略机遇。同时,沿线日益攀升的货运量催生了对现代化物流服务的巨大刚需,然而沿线的关务服务、仓储与冷链物流设施、集装箱供应以及数字化货运管理平台等仍存在巨大缺口,这为中国企业提供了重要的投资与合作机会。

(三)加工制造业助力哈萨克斯坦经济多元化

近年来,哈萨克斯坦加快了工业化进程,旨在实现经济从以原材料为主向以高附加值为主的转变。发展加工制造业是实现其经济转型、提升经济复杂度的必然选择。为此,哈政府通过制定新的《工业政策法》,采取税收优惠、营商环境优化等多项举措提升加工制造业比重。目前,加工制造业占GDP的比重约为14%,高出采矿业2个百分点^④。哈萨克斯坦的发展战略、资源禀赋和市场,使得其矿产品深加工和轻工业领域蕴藏巨大机遇,中国企业迎来重要风口。哈萨克斯坦出口商品以矿产品为主,其中,石油及石油产品、金属及金属产品占大部分比例。2023年,能源矿产品、金属制品的出口占比分别为65.7%和12.1%。如此高的原材料出口

①数据来源:肖斌,刘聪.跨里海国际运输走廊能成为亚欧大陆新通道吗?[J].世界知识,2023(23):42-44.

②数据来源:焦一强,蒋存昊.俄乌冲突下中亚国家参与跨里海国际运输走廊建设:动因、路径与实践[J].俄罗斯研究,2025,253(3):85-113.

③EurAsian Times. EU intrudes in Russia, China's backyard with 1st Central Asia-EU Summit: has the new "great game" begun? [EB/OL]. (2025-04-05) [2025-08-30]. <https://www.eurasiantimes.com/the-first-central-asia-and-european-union-summit/>.

④哈萨克国际通讯社.从资源制造:哈萨克斯坦将继续提升加工制造业在经济中的比重[EB/OL]. (2025-07-22) [2025-08-30]. <https://cn.inform.kz/news/congdaojiangongyeyezaijingzhongdezhong-e1a8a1/>.

比重,凸显了其经济转型的紧迫性。因此,大力发展矿产品深加工,已经成为哈萨克斯坦提升产品增加值、实现经济多元化的重要战略方向。不过,哈萨克斯坦在推动加工产业升级方面仍面临不少挑战,尤其是缺乏高水平深加工所需的技术、先进设施、管理经验和产业配套,而这恰好是中国企业的优势所在。中国在矿产采选、冶炼和加工技术方面已处于全球领先地位,无论是有色金属加工还是稀有金属加工,都有成熟的先进技术与高效设备,能够有效满足哈方的需求,双方合作潜力巨大。在轻工业领域,双方合作的空间同样很大。随着哈萨克斯坦社会经济发展和居民消费升级,其对电子产品、家具、家电、建材等轻工业品类的需求日益上升。然而,自苏联解体以来,哈萨克斯坦始终未建立完整的轻工业体系,以至于包括以上品类在内的轻工业品主要依靠进口。中国是其轻工业品的主要供应国,此外,土耳其、俄罗斯等也是其轻工业品的重要进口来源国。哈萨克斯坦缺乏轻工业品“本地化”产能,为中国相关企业在哈直接投资建厂提供了机遇。此外,中哈在农业深加工领域同样存在巨大合作空间。哈萨克斯坦素有中亚“粮仓”之称,2023 年出口额达 53.5 亿美元,但其出口仍以初级农产品为主。摆脱单一的初级农产品出口模式、向食品工业链延伸是其农业发展的方向。在哈萨克斯坦农业现代化加速的背景下,中国投资者正积极投资其农产品深加工项目。例如,中国阜丰集团将在哈投资 8 亿美元建设年处理 100 万吨的玉米深加工厂,生产淀粉、氨基酸等产品。此外,中哈贸易的持续增长,以及中国成为哈萨克斯坦最大贸易伙伴、主要投资伙伴来源国的地位,为两国企业深化加工制造领域合作提供了强劲动力和可靠保障。

(四) 数字合作赋能经济增长

作为新一轮科技革命和产业变革的关键变量,以人工智能、云计算、大数据为代表的新一代信息技术已在推动社会生产力、生产方式和产业结构的系统性变革中展现出巨大潜力和影响力。在这一全球性进程中,中国正处于新一代信息技术创新与产业应用的前沿,既是数字技术和产业的拓展者,又是共享者,致力于将数字技术红利和产业发展经验与“全球南方”国家共享,助力其共同搭乘中国发展的快车。得益于“数字丝绸之路”与“数字哈萨克斯坦”的对接,近年来,哈萨克斯坦的数字基础设施建设进入“快车道”,取得了显著进展。欧亚开发银行报告指出,哈萨克斯坦互联网普及率和电子政务排名位居欧亚经济联盟国家首位,其中,互联网普及率为 90.9%,电子政务位居全球第 28 位^①。日益完善的数字基础设施为中哈在数字贸易、企业数智化转型、智慧城市、数字农业等领域的数字合作奠定了基础。数字贸易方面,中哈跨境电子商务、可数字化交付服务蓬勃发展,成为促进中哈数字贸易发展的主要动力。中国支付宝与哈方的 Kaspi.kz 对接,圆通、韵达等中国物流公司与哈方国家邮政合作,为推动双方数字贸易发展提供了两大支柱——支付与物流。目前,在哈萨克斯坦线上平台中,中国商品的市场占比高达 95%。2018—2023 年,双边可数字化交付服务贸易额从 3.29 亿美元上升至 4.95 亿美元,其中,中国对哈萨克

^①哈萨克国际通讯社. 哈萨克斯坦互联网普及率领跑欧亚经济联盟国家[EB/OL]. (2024-07-22)[2025-08-30]. <https://cn.inform.kz/news/jingguojia-4c4fe7/>.

斯坦的出口从 2.82 亿美元上升到 4.22 亿美元^①。企业数智化转型方面，中国工业互联网平台和智能化解决方案为哈方能源、采矿、制造业等传统产业注入新动能，提升这些企业在生产过程、产品生命周期和产业链等关键业务环节的数字化、智能化水平。例如，首届中国—中亚峰会期间，华为与哈萨克斯坦国家铁路公司签订合作伙伴协议，旨在依托华为在人工智能、云计算等领域的先进技术与解决方案，助力其铁路系统朝着高效、安全、个性、智慧的方向发展。智慧城市方面，中国在智慧城市领域的成熟经验和解决方案，能够推动哈方城市治理和公共服务向数字化、智能化转型升级。例如，2025 年 7 月，深圳市属企业与阿拉木图市签订数字孪生平台项目合作协议，旨在借鉴深圳的数字孪生城市的经验，为阿拉木图市智慧城市建设提供关键支撑。数字农业方面，中方先进的遥感监测、大数据分析、智能技术等智慧农业解决方案，有效契合了哈方农业集约化、数字化的现实需求，能够为提升哈方农业管理效率与现代化水平提供重要支撑。此外，在数字教育与培训、数字旅游、数字健康、数字物流等领域，中哈双方技术储备与市场需求高度互补，合作前景同样广阔。

（五）绿色合作推动可持续发展

为应对可预见的生态环境问题，履行应对全球气候变化义务，实现经济增长方式从粗放型向集约型转变，哈萨克斯坦将绿色经济作为其国家经济发展的重要方向。绿色能源、绿色交通、荒漠化治理、绿色开采、绿色农业等领域是哈萨克斯坦发展绿色经济重点关注的领域。在绿色能源方面，中哈两国有相同的理念和高度互补的优势，合作前景广阔。哈萨克斯坦的化石能源在其能源结构中占据绝对优势，而可再生能源占比低（2020 年其可再生能源发电量占比为 3%，2024 年上升到 6.43%^②）。然而，该国风能、太阳能等资源禀赋突出，可再生能源发展潜力大。例如，目前哈萨克斯坦风电装机量仅约为 1.2 吉瓦^③，开发利用程度较低，具备很大的开发潜力。同时，哈方为新能源项目建设提供财政补贴，涵盖项目前期建设、设备采购、技术研发等环节，这为中哈在该领域深化合作创造有利条件。目前，中国新能源企业已与哈方共同建设多个大型项目，如札纳塔斯 100 兆瓦风电项目、卡斯克连 50 兆瓦光伏电站，这些项目已经成为当地绿色能源转型的标杆。在绿色交通领域，中哈合作已由新能源汽车的单一产品出口逐渐升级为技术协同融合的深度合作模式。哈萨克斯坦政府将电动车和充电基础设施视为其国家绿色发展战略的重要内容，并设立目标：至 2030 年，新能源汽车保有量要达到新车销量的 30% 以上，2035 年达到 50% 以上。同时，政府在新能源汽车产业规划、财政补贴和招商引资上持续加码，如车辆购置税减免等。这些利好因素推动了哈萨克斯坦境内电动汽车

①数据来源：WTO 数据库。根据 WTO《世界贸易统计评论》，可数字化交付的服务贸易包括：保险服务、金融服务、知识产权使用费、电信计算机和信息服务、其他商业服务、个人文化和娱乐服务。

②李强：《中亚国家加快开发可再生能源（国际视点）》[N]。人民日报，2025-09-20（17）。

③新华社研究院：《弘扬“中国—中亚精神”：区域合作的成就、机遇与展望》[R/OL]。（2025-06-22）[2025-08-10]。https://www.xinhuanet.com/world/20250622/120bc7e7586946a08fae6f4aa372bd5a/c.html。

数量快速增加,从 2022 年的 570 辆上升到 2025 年 8 月的 10970 辆^①。如今,奇瑞、理想、蔚来等中国品牌汽车穿梭在哈萨克斯坦大街小巷,它们既有从中国进口的,也有在本地生产的。霍尔果斯公路口岸已经成为中国新能源汽车出口至哈萨克斯坦乃至中亚的重要口岸。2025 年前 7 个月,经该口岸出口的汽车超 21 万辆。另外,奇瑞、哈弗、江淮、比亚迪等中国车企通过合作或合资的方式在哈萨克斯坦建厂。在荒漠化治理方面,中国防沙治沙“药方”助力哈萨克斯坦荒漠披上“绿装”。中国荒漠化防治取得了举世瞩目的成就,其技术和成功经验为面临类似问题的国家提供重要借鉴。哈萨克斯坦 70% 的土地遭受不同程度的荒漠化和土地退化的影响,已经对其生态环境、经济发展、社会稳定等方面构成了挑战。面对共同的生态挑战,中哈的荒漠化防治合作通过技术共享、项目共建、人才交流等方式全方位展开。中国科学院中亚生态与环境研究中心在哈设立了分中心与野外观测台站。中国科学院研发团队与哈方塞富林农业技术大学等机构合作,成功在哈萨克斯坦首都阿斯塔纳及周边建成了 23 公顷的绿化示范区,为其首都圈生态屏障建设提供了系统解决方案。中国还开设“丝绸之路经济带”沿线国家荒漠化防治培训班,向来自哈萨克斯坦、俄罗斯等 10 个国家的 27 名从事干旱与荒漠化防治的科技与管理人员分享中国沙漠化防治技术与经验。此外,中国在绿色农业(高效节水灌溉、生态农业、数字农业)和绿色开采(绿色矿山建设、矿区生态修复、资源综合利用)领域具有先进技术和实践经验,已经转化为两国在这两个领域的实质性合作项目。总之,中哈在发展理念上相近,在资源技术上高度互补,使得双方绿色合作空间足、潜力大、机遇多。

当然,中哈经贸合作也面临一些风险挑战。例如,地缘政治方面,哈萨克斯坦采取“多方平衡”的外交战略,其微妙调整也可能影响中企大型投资项目的长期稳定性。供应链安全方面,哈萨克斯坦工业体系不完整导致许多中间品和零部件严重依赖进口,这使得中企在当地设厂面临供应链断裂和采购成本高企的风险。此外,尽管哈萨克斯坦营商环境排名有所提升,但政策透明度、官僚体系效率、行政许可流程等问题仍不同程度地存在,不仅增加了中资企业合规成本,也增加了项目运行的不确定性。因此,要以“中国—中亚精神”为指引,通过深化战略互信、创新合作模式、加强风险共担,将挑战转化为深化合作的契机,共同推动两国经贸关系行稳致远。

三、推动中哈经贸合作高质量发展的重要着力点

2025 年 6 月,第二届中国—中亚峰会取得了一系列深化合作的成果,如签署了《中国同中亚国家高质量共建“一带一路”行动计划》、人员往来便利化倡议、深化中欧(亚)班列合作倡议、工业领域合作、矿产领域合作、国际道路运输合作谅

^①哈萨克国际通讯社:哈萨克斯坦境内的电动汽车数量接近 1.1 万辆[EB/OL]. (2024-08-23)[2025-08-10]. <https://en.inform.kz/news/dedong11-fd2446/>.

解备忘录等 86 项双多边协议，为中哈经贸关系注入新活力、迎来新机遇，展现了新的发展趋势。为弘扬“中国—中亚精神”，实现中哈经贸关系的高质量发展，未来需要在以下几方面发力。

（一）加大沿线基础设施投资力度

在过境哈萨克斯坦的几条走廊中，哈萨克斯坦尤为重视“中间走廊”，其被视为国家经济转型、地缘独立的突破口以及欧亚大陆枢纽地位的关键支撑。2022 年后，沿线货物运输量暴增，哈萨克斯坦、欧盟等经济体看好走廊的未来发展潜力。但当前“中间走廊”的吞吐量不足“北方走廊”的一成，吞吐能力极为薄弱。要成为“北方走廊”的有力竞争者，“中间走廊”亟待解决沿线软硬件基础设施方面的问题。世界银行对沿线受访者的一项调查显示，基础设施薄弱、车船运力不足、数字化水平低等因素是运力不足和延误的主要原因。具体体现在：沿线部分国家的铁路电气化水平低，如哈萨克斯坦境内电气化水平为 36%；哈萨克斯坦阿克套港、库雷克港及阿塞拜疆巴库港设备陈旧、泊位不足、水深较浅；物流追踪技术尚未普及，货主难以实时监控货物位置。如果不加强走廊的基础设施建设，其交通需求预计将比预期下降 35%^①。而欧洲复兴开发银行指出，要克服“中间走廊”的物流和基础设施瓶颈，需投入 190 亿至 210 亿美元的巨额资金，具体措施包括：建设大容量货运站、对现有铁路系统进行现代化改造以及采用先进的追踪和监测技术。因此，为筹集足够资金解决沿线基础设施问题，需要构建多元资金筹措机制：争取亚洲基础设施投资银行、欧洲复兴开发银行等金融机构的融资支持；推动沿线国家主权基金联合注资设立基建专项资金；通过公私合营模式，吸引私人资本参与沿线基础设施项目建设和运营。

（二）提升沿线跨境物流效率

“中间走廊”沿线国家众多，涉及多个关境，且货物运输多采用铁路、公路和海运相结合的多式联运方式。实现沿线货物运输的扩容增效，不仅取决于沿线国家的铁路、港口等基础设施的完善，更取决于沿线国家的海关程序简化、边境文件无纸化等提升贸易便利化的举措，这对于旨在大幅度提升运力与时效的“中间走廊”来说尤为迫切。边境延误已经成为“中间走廊”发展面临的主要障碍。经济合作与发展组织(OECD)于 2023 年开展的一项调查研究表明，跨境海关程序和行政手续不统一的问题普遍存在，造成边境口岸与港口拥堵，不仅导致延误时间可达数天，而且增加了过境和运输成本。沿线的每个边境都存在延误问题。针对边境延误问题，“中间走廊”国家已开始参与简化海关手续的多边倡议。例如，土耳其、阿塞拜疆、格鲁吉亚三国签订了《关于巴库—第比利斯—卡尔斯铁路(BTK)简化过境海关手续协议》，旨在以电子方式交换贸易数据、促进过境程序简化。土耳其分别与阿塞拜疆和格鲁吉亚签订简化海关通道协议，意在通过数据交换来加快海关手续办

^①阿斯塔纳时报. 世界银行公布第比利斯走廊最新研究成果[EB/OL]. (2024-03-07)[2025-08-11].
<https://zh-cn.eureporter.co/economy/trade-2/2024/03/07/world-bank-presents-key-findings-of-latest-study-on-middle-corridor-in-tbilisi/>.

理速度。不过,还没有一项倡议能够包括所有“中间走廊”国家,这可能导致政策的缺口与重叠:缺口方面,部分国家边境未在现有倡议的覆盖范围内而导致过境程序繁琐,从而加大了货物延误风险;重叠方面,不同倡议之间可能存在规则与标准的差异,使得企业在面对不同倡议时,需要同时满足不同倡议的要求,从而增加合规成本和操作难度。同样,沿线各国都在努力实现过境文件和程序的数字化,但没有一个能够覆盖整个走廊的统一平台,从而导致数据孤岛、重复查验及跨境时效波动等问题。例如,哈萨克斯坦的海关信息系统 ASTANA-1 主要面向欧亚经济联盟海关,而格鲁吉亚的 CTC/NCTS NTA P5 则侧重于与欧盟接轨。针对沿线存在的上述问题,要推动现有关于简化海关手续倡议的扩展与整合,如将《关于巴库—第比利斯—卡尔斯铁路(BTK)简化过境海关手续协议》扩展至哈萨克斯坦、中国等国,实现走廊全覆盖;统一不同倡议中的规则与标准,如统一电子提单格式、查验流程等,降低企业因沿线规则差异而增加的合规成本;要开发区域性“单一窗口”系统,构建覆盖沿线国家的数字化平台,整合各国海关、边检、运输部门等的的数据,实现“一次申报、全线通行”。

(三)引导更多外资进入哈萨克斯坦制造业

发展制造业是哈萨克斯坦转变经济结构和贸易结构的基础。2010—2022 年,哈萨克斯坦吸引外商直接投资累计达 3010 亿美元,其中油气部门占比 30.5%,金属开采与冶炼部门占比 18.4%,而制造业部门仅占比 16.7%^①。外资更多地进入能源矿产部门,而进入制造业部门的相对较少,这是哈萨克斯坦经济结构和贸易结构难以多元化的重要因素。制造业部门在促进经济发展及经济进一步多元化方面具有巨大潜力。实践已经证明,发展加工制造业是发展中国家低成本融入全球经济的重要途径。因此,要在制造业特别是加工制造业领域吸引更多的外来投资,实现哈萨克斯坦经济从“采矿”模式到“加工”模式的转变。一方面,要在矿产、金属、粮食等全球价值链前向参与度^②高的资源部门吸引更多外资,发展深加工制造业,提升出口产品的复杂度和产品种类。特别是采矿业和金属制造业产业链长且复杂,是发展深加工的重要领域。2021 年采矿业前向生产长度^③的纯国内生产部分和全球价值链生产部分分别为 2.77 和 4.10,金属及其制品业分别为 1.79 和 3.81^④。很显然,它们的国内生产长度远低于国外生产长度,这意味着更多的增值活动发生在国外。鉴于采矿业和金属业在哈萨克斯坦出口中占比高达 80%,对它们进行深加工,提高它们的国内生产长度,延长国内价值链,是实现其经济多元化的重要突破口。这

①Asian Development Bank. Kazakhstan: accelerating economic diversification [R/OL]. (2018-08-28)[2025-08-11]. <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/445446/kazakhstan-economic-diversification.pdf>.

②全球价值链前向参与度,是指某一经济体出口产品的国内增加值占该经济体或行业出口总额的比重,该比重高表示某一经济体主要出口中间品和服务,处于全球价值链上游。全球价值链后向参与度,是指某一经济体出口产品的国外增加值占该经济体出口总额的比重,该比重高表示该经济体主要通过使用进口的中间品和服务进行再出口,处于全球价值链下游。

③前向生产长度,是指产品从生产端到最终需求端所经历的平均生产阶段数,反映生产过程的复杂性,可分解为三部分:纯国内生产部分、传统贸易生产部分和全球价值链生产部分。

④数据来源:UIBE GVC 数据库。

一发展路径的必要性与潜力,获得了世界银行^①、亚洲开发银行^②等国际机构研究报告的印证。目前,国内的相关企业在哈加紧布局矿业和金属深加工项目。例如,中国东方希望集团计划在哈萨克斯坦投资 120 亿美元,打造一个集有色金属生产与深加工于一体的重大项目,其产品出口欧盟、中亚和中国^③。另一方面,要在机械制造业、家电制造业等行业吸引更多外资进入以提升这些行业的全球价值链后向参与度。借助外资的技术溢出效应与先进管理经验,推动这些行业的技术升级与产业优化,从而增强产业的国际竞争力。近年来,哈萨克斯坦采取优化投资流程、设立经济特区和工业园区、提供税收和土地租赁优惠等措施,不断改善其投资环境,使得更多的外资进入加工制造领域,并在驱动经济增长方面发挥了重要作用。2025 年前 4 个月,哈萨克斯坦加工制造业增速为 7.2%,生产商品总额达 9 万亿坚戈。其中,机械制造业(111.2%)、化学工业(111.2%)、建筑材料产业(112.9%)、家具制造业(114.8%)是加工领域增长最快的行业^④。

(四)拓展共建“一带一路”合作项目

在“一带一路”框架下,中哈经贸蓬勃发展。双边贸易额屡创新高,2024 年为 438 亿美元。中国对哈萨克斯坦累计投资已达 260 亿美元,是哈萨克斯坦五大投资来源国之一。自 2014 年底开启中哈产能与投资合作以来,双方共举行了 21 次产能合作对话会,产能合作项目涉及冶金矿产、能源资源、建材化工、基础设施等领域。目前,双方正在推进 224 个投资项目,投资总额达 664 亿美元。中电国际江布尔州札纳塔斯 100 兆瓦风电项目、中油工程参与的奇姆肯特炼油厂现代化改造项目、江铜主导的巴库塔钨矿项目等是中哈产能合作的典范。近年来,随着中哈合作领域的拓展,双方在跨境电商、数字经济、现代农业科技、绿色能源等领域的合作发展迅速,已经成为深化中哈合作的重要方向,需要在共建“一带一路”框架下积极支持这些新兴领域的发展。例如,在跨境电商领域,得益于中欧班列和全球数字化浪潮,中哈在电子商务领域的合作日益紧密,成为驱动双边经贸额持续增长的重要力量。2024 年双边贸易额达 438 亿美元,同比增长 6.8%,其中,中哈跨境电子商务同比增长 35.8%。蓬勃发展的中哈跨境电子商务,离不开支付与物流的协同升级:一方面,哈萨克斯坦支付平台 Kaspi.kz 与支付宝的对接有效提升了跨境支付效率;另一方面,韵达、圆通等中国快递公司与哈方在物流信息系统、智能设备、递送服务等方面进行全方位合作,大大提升了跨境物流效率。除了要在以上新兴领域展开合作外,在中哈贸易快速增长和过境哈萨克斯坦的中国货物持续增长的

①World Bank. Middle trade and transport corridor: policies and investment to triple freight volumes and halve travel time by 2030[EB/OL]. (2023-11-27)[2025-08-01]. <https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor>.

②Asian Development Bank. Kazakhstan's resource economy diversification through global value chains[R/OL]. (2024-10-17)[2025-08-11]. <https://www.adb.org/publications/kazakhstan-resource-economy>.

③园区世界. 东方希望集团(EHG)计划投资超过 120 亿美元在哈萨克斯坦建设有色金属生产和加工项目[EB/OL]. (2025-03-02)[2025-08-11]. <https://www.parkworld.net/post/8dd59a22358be3e>.

④哈萨克国际通讯社. 工信部: 哈萨克斯坦加工制造业前 4 个月产值达 9 万亿坚戈[EB/OL]. (2025-06-03)[2025-08-11]. <https://cn.inform.kz/news/gongyebugongyeyqian4geyue9-85ce20/>.

背景下，哈萨克斯坦可引导中国企业在其境内设立各种海外仓，以及投资与海外仓货物有关的电子商务部件来件加工再制造等“小而美”项目，从而将哈萨克斯坦打造成在中国商品出口中亚乃至欧洲过程中的供应链枢纽和增值服务中心。此外，哈萨克斯坦可在其境内设立出口保税区，吸引进料(来料)加工装配，以满足转口贸易的需求，从而将自身打造成连接欧亚市场的转口贸易中心。

(五)进一步扩大国际公路货运合作项目

国际公路运输推动中欧(亚)贸易的作用日益凸显，成为航运、铁路、航空之外的“第四物流通道”。铁路运输虽然凭借其安全、稳定、高效的特点而在中欧(亚)贸易中发挥了骨干通道作用，但也存在一些局限性，如灵活性差、网络覆盖面有限、各国间轨道存在差异、末端配送迟滞等问题。国际公路运输能够有效弥补这些缺陷，特别是国际公路运输(Trip International Router, TIR)系统在“丝绸之路经济带”上的国家广泛实施，使得国际公路运输效率大大提升。TIR 系统是在联合国《国际公路运输公约》框架下国际跨境货物运输领域的全球性通关系统，在跨境运输中具有“一次申报、一次直达”等高效率特点。自 2016 年加入该公约后，我国 TIR 运输市场在经历了较为漫长市场培育期后，逐渐被市场主体认可，近两年来呈现快速上升势头。60 家 TIR 持证入全年完成 TIR 作业量从 2023 年的 150 票上升到 2024 年的 1055 票，运输量从不足 2000 吨提升至 1.36 万吨^①。目前，我国境内 TIR 持证人在我国与俄罗斯、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、蒙古、白俄罗斯、阿塞拜疆、格鲁吉亚、土耳其等国家之间开展了实际业务，但作业量主要发生在出境方向，占比 96.21%(见表 3)。2020 年以来，中俄、中哈、中乌通过公路运输完成的出口额呈显著上升趋势(见图 2)。相比较而言，在公路运输方式下，中俄和中哈出口规模更大、增速更明显，分别从 2020 年的 355.6 亿元和 270.5 亿元上升到 2024 年的 2331.04 亿元和 1316.01 亿元。同时，在对以上三国出口贸易中，公路运输方式完成的出口额在四种运输(铁路、公路、水路、航空)中占有相当比例。这一比例在 2024 年的中俄、中哈、中乌出口中分别为 28.73%、66.26% 和 59.25%(见表 4)。核反应堆、锅炉、机器、机械器具及零件，车辆及其零件、附件(铁道和电车车辆除外)，机电、设备、音像等，是中国通过公路运输出口至这三个国家的主要产品。在国际公路运输方式下，中俄、中哈、中乌出口额迅速增加带来的示范效应，以及 TIR 运输的安全与韧性价值被越来越多的国内外市场主体所接受，必将吸引更多境内道路运输者进入 TIR 市场，TIR 持证人在欧亚大陆上开展业务，不断提升国际公路运输连接中欧(亚)贸易的作用。我国在中欧(亚)TIR 业务蓬勃发展的同时，也暴露出服务滞后的问题，如中国运输车辆在国外作业发生故障时得不到及时维修，延长了货物交付时间。鉴于哈萨克斯坦在连接中欧(亚)贸易中的枢纽地位，需要支持我国企业在其境内建立与 TIR 有关的服务中心、休整驿站等基础服务设施，以满足车型调配、货物集拼、司机轮换、汽车零部件更换等服务需求，

^①中国道路运输协会. 2024 中国 TIR 运输发展报告[R/OL]. (2018-04-14)[2025-08-11]. <https://www.crt.org.cn/details.html?id=42&contentId=3279>.

在此基础上也将产生对加工装配生产等的衍生需求。

表 3 2024 年 TIR 运输分国别统计

国别	票数	出境	入境	占比
中俄(俄罗斯)	861	826	35	81.61%
中哈(哈萨克斯坦)	21	17	4	1.99%
中乌(乌兹别克斯坦)	110	110	0	10.43%
中吉(吉尔吉斯斯坦)	6	6	0	0.57%
中格(格鲁吉亚)	4	4	0	0.38%
中阿(阿塞拜疆)	12	12	0	1.14%
中白(白俄罗斯)	27	27	0	2.56%
中土(土耳其)	12	11	1	1.14%
中蒙(蒙古)	2	2	0	0.19%
合计	1 055	1 015	40	100%

资料来源：中国道路运输协会《2024 中国 TIR 运输发展报告》。

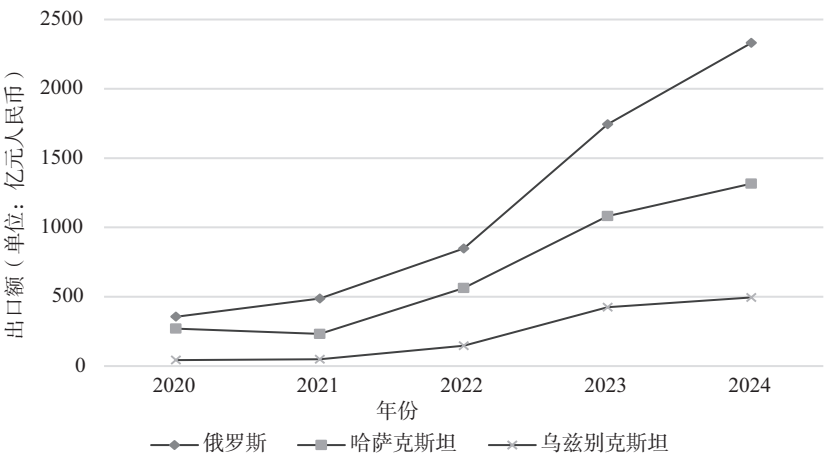


图 2 2020—2024 年中俄、中哈、中乌公路运输方式完成的出口额

资料来源：中国道路运输协会《2024 中国 TIR 运输发展报告》。

表 4 2024 年中俄、中哈、中乌出口贸易额分运输方式完成比例(单位:%)

国别	铁路	公路	水路	航空
中俄	19.82	28.73	41.72	9.72
中哈	31.23	66.26	0.71	1.80
中乌	36.76	59.25	1.13	2.86

资料来源：中国道路运输协会《2024 中国 TIR 运输发展报告》。

四、结束语

“中国—中亚精神”是对中国与中亚友好交往的历史与实践的高度凝练，为双方以高质量发展推进共同现代化、携手构建中国—中亚命运共同体指明方向、提供根本遵循。这一精神也正是党的二十届四中全会“扩大高水平对外开放，开创合作共赢新局面”战略部署在中亚方向的生动实践。与此同时，中国—中亚机制已基本成型，建立起 13 个部级平台，秘书处全面运行，实现了双方合作从项目驱动到机制驱动的转型升级，为双方这一宏大愿景转化为现实提供了坚实的机制保障。哈萨克斯坦是“一带一路”倡议的首倡之地和中亚最大的国家，与中国在政治、经济、人文等领域的合作基础深厚、成果丰硕。展望未来，在“中国—中亚精神”的指引下和中国—中亚机制的支撑下，中哈两国有望在更大范围、更宽领域、更深层次上推进高质量合作。这不仅为两国人民带来更多实实在在福祉，也将为推动区域共同现代化、构建更加紧密的中国—中亚命运共同体树立典范，从而为落实党中央关于高水平对外开放的全局部署提供区域合作的实践范例。

Championing the “China–Central Asia Spirit” for High-quality Development of China–Kazakhstan Economic and Trade Relations

PEI Changhong NI Jiangfei

Abstract: At the second China–Central Asia Summit, President Xi Jinping proposed a “China–Central Asia Spirit” of “mutual respect, mutual trust, mutual benefit and mutual assistance for the joint pursuit of modernization through high-quality development”. This spirit is a highly condensed summary of the long-standing friendship between China and Central Asia, embodying rich theoretical connotations and distinct contemporary value. It provides fundamental guidance for both sides to promote common modernization and jointly build a China–Central Asia community. The institutional framework of China–Central Asia cooperation has largely taken shape, and both sides have decided to adopt more pragmatic measures to strengthen collaboration. China and Kazakhstan, in particular, enjoy highly complementary economic structures: Kazakhstan boasts abundant energy resources, while China has advantages in technology, capital, and a comprehensive industrial system. Guided by the “China–Central Asia Spirit”, the two countries see broad space and great potential for cooperation in fields such as the digital economy, green and low-carbon development, and manufacturing. To turn this potential into tangible outcomes, efforts should focus on increasing investment in “Middle Corridor” infrastructure to improve cross-border efficiency, attracting more foreign investment into Kazakhstan’s manufacturing sector to support economic diversification, expanding “the Belt and Road” projects to realize a multidimensional win-win cooperation framework, and advancing international road freight initiatives to further enhance regional connectivity.

Keywords: “China–Central Asia Spirit”; Common Modernization; China–Kazakhstan Economic and Trade Relations; High-quality Development

(责任编辑 张晨烨)