

中欧经贸的选择：机遇之路还是关税之壑

■ 本报记者 昌海 实习记者 万泽玮

11月和12月之交的中国，两条经贸新闻先后成为热搜：11月30日，第二届链博会落下帷幕，本届链博会共签署合作协议、意向协议210多项，涉及金额1520多亿元人民币，多家企业现场签约参加第三届链博会。12月3日，德国杜伊斯堡迎来中国始发的第10000列中欧班列列车，中欧班列经历13年发展，迎来新的里程碑。

另一方面，自10月底欧盟选择向中国电动汽车征收关税以来，中国仍继续与欧盟方面协商。11月底，欧洲议会贸易委员会主席、德国议员兰格曾表示“欧盟正在考虑取消对中国电动汽车的高关税措施”，但欧盟方面至今并未进行相关跟进，中欧双方的磋商也尚未有已知的进

展。也就是说，高额关税的阴影依然笼罩在中欧电动汽车贸易之上，双方何时能够彻底解决这一争端依然是未知数。

中欧班列与链博会，背后是互联互通，是上下游伙伴的紧密合作，蕴藏着无限机遇；而欧盟当局依然在关税问题上摇摆，让本应互利共赢的中欧经贸关系出现一道沟壑，阻碍中欧企业开展合作。

中欧班列展示着跨亚欧大陆连通带来的巨大潜力。以往，从中国到欧洲，或者需要穿过俄罗斯的皑皑雪原，在西伯利亚大铁路上走十几天；或者坐船越过马六甲海峡，经过苏伊士运河，运输量虽然更大，但是耗时也更久。如今，依托中欧班列，中国和欧洲生产的商品有了一条安

全、便捷的运输通道。自2011年首列列车开行以来，中欧班列已经从单独的一条运输路线演变为一个运输网络，发行班列从2016年并线运行的1702列增长到今天的超17000列，连接中欧各大城市。

链博会更是一场供应链上下游企业“找朋友”“手拉手”的盛会。本次链博会上，力拓、宝武、博世、小鹏四家企业组成的联合展台是明星展台之一。这四家企业并非随意组合，而是构成了一条贯通产业上下游的完整供应链——力拓开采矿石，宝武将矿石炼制成钢材，博世将钢材加工为汽车内用部件，小鹏再将部件组装为汽车整车。链博会为供应链各环节企业创造交流合作平台，为参展企业争取发

展机遇，也得到世界各国企业的响应和关注。苹果公司首席执行官库克在参观链博会展馆时说“没有中国供应链伙伴就没有苹果”。发展与中国的伙伴的供应链合作，何尝不是参展企业的心声？

中欧班列和链博会的题眼都是“通”字。加强互联互通，让商品和资源自由流动，让供应链上下游的、不同国家的伙伴手拉手，是符合市场规律的自然之举。只有广泛合作，才能为彼此带来无尽机遇。推行保护主义，划出高关税沟壑，名为给欧洲本土产品提供“安全”的竞争优势，实则必将影响欧洲电动汽车企业的竞争力，对中欧而言是双输之举。机遇之路与关税之壑，该选择哪一个？答案不言自明。

“巴西与中国的合作富有成效”

■ 时元皓

“在中国共产党的领导下，中国经济社会不断发展，取得了举世瞩目的伟大成就。”巴西圣保罗州立大学经济与国际研究所主任马科斯·皮雷斯表示。

关注中国发展多年来，最令皮雷斯印象深刻的，是中国在脱贫攻坚方面取得的历史性成就。“中国的减贫政策和实践，例如精准扶贫、产业扶贫等都对广大发展中国家具有借鉴意义。”皮雷斯说。

皮雷斯曾担任巴西圣保罗州立大学孔子学院巴方负责人，自2007年至今，他曾10多次到访中国，见证了十几年间中国的巨大发展变化。“记得第一次到武汉时，武汉市区长江上的大桥仅有几座。”皮雷斯回忆道，此后他每次去武汉，都会观察长江两岸的变化。“现在已有10余座大桥横跨在长江武汉段上，景象壮观。中国地铁、隧道、机场、高铁等交通基建领域的变化也令我印象深刻。这种‘每次都有新发现’的感觉非常美好，我非常憧憬下一次访问中国。”皮雷斯说。

“行走在中国的大街小巷，我最大的感受就是安全。”皮雷斯说，“中国重视增进民生福祉，拥有良好的社会治理水平。这是很多在华生活过的外国人的共同感受。”

“中国持续推进改革开放，在实现自身发展的同时积极融入全球经济，为世界发展与繁荣不断注入动力。”皮雷斯认为，中国提出共建“一带一路”倡议，为共建国家提供必要投资，帮助其提高生产力、创造就业机会。“中国还通过举办进博会、服贸会等国际展会，不断扩大高水平对外开放，为世界经济贸易发展贡献力量。”

皮雷斯表示，世界面临地区冲突加剧，保护主义、单边主义抬头等复杂形势，中国提出的全球发展倡议、全球安全倡议和全球文明倡议非常重要。中国积极参与并引领全球治理体系改革，推动全球治理朝着更加公正合理的方向发展。

今年是中国和巴西建交50周年，不久前，中巴双方将中巴关系定位提升为携手构建更公正世界和更可持续星球的中巴命运共同体，同时将共建“一带一路”倡议同巴西发展战略对接。“巴西与中国的合作富有成效，未来发展潜力巨大。”皮雷斯说，除了日益紧密的经贸联系外，两国在科技、能源、金融等各领域合作不断深化，合作水平向着更高质量、更高水平的方向迈进。例如，中国大力投资巴西清洁能源和电动汽车领域，有助于促进巴西的“再工业化”。“期待巴中两国战略互信和各领域合作持续深化，更好地造福两国人民。”皮雷斯说。



图为在江苏省宿迁市宿豫区江苏三元轮胎有限公司智能化生产车间里，工人正在生产线上赶制外贸订单。

中新社发 王力 摄

农业贸易百问

——推广——

内地优质蔬菜如何出口到香港？

■ 谢众民

香港是一个集世界美食于一地的“美食天堂”，每年到港访客超过3000万人次，再加上香港本地750万常住人口，给这座人口密度全球排名前10、面积约为1100平方公里的国际大都市带来巨大的食品供给压力。由于香港地少人多，农业资源稀缺，因此本地消费的大部分农产品都要依靠进口，内地正是其最大的农产品供应来源地。以蔬菜为例，2020年以来，香港年均进口88万吨蔬菜，其中每年从内地进口约82万吨，也就是说超过93%的蔬菜由内地供应。随着深圳赴港旅游“一签多行”政策实施，粤港澳大湾区将进一步融合交流，为香港餐饮、旅游和零售业注入更强劲动能，同时也为内地优质蔬菜提供更广阔的市场空间。

那么，内地优质蔬菜如何才能出口到香港？

内地供港蔬菜的历史渊源可以追溯到上世纪60年代初，在周恩来总理的亲切关怀下，中央政府专门安排了编号为751、753、755的三趟快车，每日定期定班定点载满供港食品农产品，经深圳运抵香港。这就是著名的“供应港澳鲜活冷冻商品三趟快运货物列车”，简称“三趟快车”。

近年来，随着粤港澳大湾区建设发展，内地供港蔬菜数量呈不断增长的趋势。中国香港特别行政区政府统计处公布的数据显示，2021年香港进口蔬菜99万吨，其中从内地进口蔬菜89万吨，即平均每天从内地运往香港的蔬菜近2500吨，数量创历史之最，凸显出香港市民与游客越来越青睐内地优质蔬菜。

根据《供港澳蔬菜检验检疫监督管理办法》，海关对供港蔬菜种植基地（以下简称“种植基地”）和供港蔬菜生产加工企业（以下简称“生产加工企业”）实施备案管理。种植基地和生产加工企业应当向海关备案。未经备案的种植基地及其生产加工企业不得从事供港蔬菜的生产加工和出口。种植基地、生产加工企业或者农民专业合作社应当向种植基地所在地海关申请种植基地备案。对实施区域化管理的种植基地，可以由地方政府有关部门向海关推荐备案。

取得备案资质的企业名单会在中国海关进出口企业信用信息平台进行公示。另外，根据《供港澳蔬菜检验检疫监督管理办法》及有关法律法规，非备案基地的蔬菜不得作为供港蔬菜的加工原料，海关另有规定的小品种蔬菜除外；种

植基地负责人应当为其生产的每一批供港蔬菜原料出具供港蔬菜加工原料证明文件；种植基地与生产加工企业应严格加强对农业投入品的使用管控。

中国香港特别行政区《食物内除害剂残余规例》（第132CM章）于2014年8月起实施，当前供港蔬菜农药残留需符合该标准要求。《食物内除害剂残余规例》涉及360种农药，584种食物类别，限量标准共7083项，其中涉及蔬菜的农药残留限定有239种，共2000多项。相关企业可登录中国香港特别行政区政府食物安全中心的香港除害剂最高残余限量资料库进行查询。

根据《供港澳蔬菜检验检疫监督管理办法》，生产加工企业应当保证供港蔬菜符合香港或者内地的相关检验检疫要求，对供港蔬菜进行检测。检测合格后，生产加工企业向所在地海关报检，报检时应当提交供港蔬菜加工原料证明文件、出货清单以及出厂合格证明。此外，生产加工企业应当在其供港蔬菜的运输包装和销售包装的标识上注明生产加工企业名称、地址、备案号、产品名称、生产日期和批次号等。

〔来源：中国贸促会农业行业分会（农业农村部农业贸易促进中心）〕

日前，国际航空运输协会（IATA）对2025年全球航空业发展前景作出乐观预测，认为尽管面对持续的成本和供应链挑战，但航空业盈利能力仍略有提升。然而，在繁荣复苏的同时，供应链相对脆弱以及绿色转型缓慢的问题仍突出存在，对民航业的可持续发展将带来挑战。

国际航协预计，2025年，国际航空客货运输将进一步增长，客运量预计将达到52亿人次，首次突破50亿人次，同比增长6.7%；货运量预计将达到7250万吨，同比增长5.8%。在运量拉动下，2025年航空业净利润预计将达到366亿美元，净利润率为3.6%，比2024年略有改善。预计2024年净利润将达到315亿美元，净利润率达到3.3%。同时，国际航协预计，2025年全球航空业营业利润预计为675亿美元，营业净利润率为6.7%，高于2024年的6.4%。行业总收入预计将达到1.007万亿美元，同比增长4.4%。这意味着，航空连通性将为全球创造大量就业机会。最新的预测显示，2025年航空公司的就业人数预计将增长到330万人。

国际航协理事长威利·沃尔什表示：“全球航空业的利润来之不易，主要得益于低油价、超过83%的高载客率、严格的成本控制和脱碳投资，以及在疫情后通过管理恢复到更为正常的增长水平。”他强调，2025年全球航空业收入将首次突破1万亿美元，这具有重要意义。1万亿美元几乎占全球经济的1%，使航空业成为一个战略性行业。

同时，国际航协预计，严峻的供应链问题将继续对航空公司业绩产生影响。这些问题不仅将导致成本上升，还限制了需求增长，这些问题将在2025年持续存在。国际航协在最新的航空业预期报告中指出，当前，全球机队的平均机龄已升至14.8年，高于1990年至2024年间13.6年的平均机龄。飞机交付数量正在从2018年的1813架的峰值大幅下降，2024年的飞机交付量预计为1254架，比年初预期少30%。2025年，飞机交付量预计将增至1802架，但仍远低于早先预计的2293架。目前，新飞机待交付积压订单（累计未完成订单数）已达到17000架，创历史新高。按照现有交付速度，需要14年才能完成。另外，因为各种原因“停航”的飞机数量约有5000架，占在役机队总数的14%。虽然近期情况有所改善，但“停航”比例仍较疫情前水平高出4个百分点，并且“停航”飞机中，约有700架需要进行发动机检修，而航空发动机作为飞机最重要部件，受供应链影响尤其突出，因此这一检修过程耗时较长，预计这种情况将持续到2025年。沃尔什表示，当前载客率已处于历史高位，如果有更多的飞机投入运营，行业盈利能力也将进一步提高，但“停航”飞机过多这一局限损害了行业的整体收益。同时，航空公司老化机队的维护成本更高，燃烧的燃料更多，需要更多的资本来维持飞行。

此外，国际航协预计，2024年可持续航空燃料（SAF）产量将达到100万吨，尽管已是2023年产量（50万吨）的2倍，但这一产量仍大幅低于此前预期，仅占全球喷气发动机燃料产量的0.3%。对此，沃尔什表示：“SAF产量仍在增长，但增速缓慢令人失望。”国际航协指出，为了在2050年实现净零碳排放，需要新建3000个至6500个可再生燃料工厂。这些工厂也可为其他行业生产可再生柴油和其他燃料。在最乐观的情况下，30年时间建造新设施所需的年均资本支出约为1280亿美元。同时，沃尔什表示，各国政府必须迅速推出具体的政策激励措施，以加快可再生资源生产。国际航协近期的一项调查显示，公众对SAF的支持率很高。约86%的受访旅客赞同政府应为航空公司提供生产激励措施，使其能够使用SAF。此外，86%的旅客赞同石油公司应优先向航空公司供应SAF。

供应链问题制约全球航空业复苏

■ 梁桐

《长津湖》海外热映与文化产品出海

■ 程冰

在2024年第4届伊朗中国电影周上，展现中国抗美援朝历史的军事电影《长津湖》引起了巨大轰动。一位在中东的网络博主发布的视频显示，观影现场气氛肃穆，观众反映强烈。此次《长津湖》在海外的热映为中国军事电影出海提供了宝贵经验。

作为讲述新中国立国之战的电影，《长津湖》通过“个体—群体—国家”叠加的叙事性表现手法，生动诠释了中国志愿军在朝鲜战争中表现出的英勇无畏的革命精神，并以恢弘的气势和震撼的场景构筑出“家—国”共同体概念，从精神共鸣和视觉冲击双层面为海外观众带来了深深震撼。

从精神层面而言，正值中东地区冲突不断升级之际，放映《长津

湖》不仅为促进跨文化交流，更为饱受战火摧残的人们提供一种精神力量。电影作为一种国际语言，能够跨越国界，传递情感和价值观。面对装备精良的、以美国为首的15国“联合国军”，中国志愿军将士拿着简陋的武器，穿着草鞋布衣，在冰雪中忍饥受冻，殊死搏斗，凭借顽强的意志和不屈的精神，不仅打破了美军不可战胜的神话，也打出了中国的世界大国地位，向世界发出了“中华民族屹立于世界东方”的“宣言书”。这种强烈的反差及事实在观众心中掀起巨大波澜。作为以国家伦理和政治价值为叙事前提的军事题材电影，《长津湖》不仅在此次跨国文化交流中传递了人类古今共通的抗

争精神与“和平来之不易”的价值观，也展示出凝聚人心和社会动员的磅礴力量。

从内容和技术层面而言，《长津湖》之所以能在海外引起轰动，获得如潮好评，还与多元而真实的人物塑造、精致的特效场景以及用心的后期制作等细节密不可分。影片中宋时轮战前动员时说道，“共产党、毛主席给我家分了土地，但是现在，有人要把它抢回去，这个不能答应”；梅生看着女儿的照片时也说，“我女儿问我，为什么我要去打仗，这场仗我们不打，就是我们的下一代要打，我们出生入死，就是为了让他们不打仗”。通过“个人”“家”“国”贯通叙事，让“家”成为“个人”与“国”之间的触

媒，“保家卫国”成为“抗美援朝”的前提和目的。另外，就运镜而言，《长津湖》运用大场景的全景运镜还原了家国的宁静安详和祖国的河山秀美。影片开头，伍千里探亲回家，与家人闲坐船中，灯火阑珊的场景是烽火连天的战争岁月中国人们最淳朴的向往；驶向战场的火车车厢门打开的瞬间，云雾缭绕、蜿蜒壮阔的万里长城呈现眼前，“保护壮美河山，决不允许美国把战火引到中国境内”的信念鼓舞了军心，激扬了斗志。

如今的中东，一些地方受连年战争的影响，人们背井离乡、居无定所，成为现实的“流亡者”，也满怀对家乡的思念和对故土的眷恋。《长津湖》将“我们的战争、你们

的和平”立意作为电影故事展开的支点，将“故土”与“亲情”作为电影的核心要义，这些精神要素在电影上映之际横跨了时空，极大地触动了观众的情感神经。

电影《长津湖》在海外的成功为中国军事电影进一步实施“走出去”战略提供了宝贵经验。电影不仅是产业，同时也是国家形象的重要表征，是塑造国家形象的重要助力。受政治规约和意识形态的影响，中国军事电影的叙事文本始终需要秉持一套相对统一的国家伦理价值体系。因此，从这个角度而言，一方面，中国军事类题材电影的创作需要明晰国家的文化、价值及立场，以微观而具体的文化差异，辅以细腻而生动的叙事方式，

着眼于与观众相通的现实关怀，与观众产生“共鸣”，才能最大化地发挥电影的文化交流和宣传功效；另一方面，在强调统一价值观表述的前提下，此类电影的剧本创作和影片制作也需要为文化和艺术留出一定空间，避免人物形象脸谱化、故事结构模式化，整合历史和社会的真实性、当下性和共享性，实现艺术、文化和政治的互构互补。一言概之，中国军事电影出海并非简单迎合，而是从本国文化和社会价值深处分析问题、寻找方法，与对方完成一次文化上“予与需”的平等对话，从而践行新时代中国外交的使命。

（作者系中国艺术研究院文化发展战略研究中心助理研究员）