

2024年可可及其衍生产品占全国出口收入的20%以上

喀麦隆可可，藏着“财富密码”

本报记者 黄培昭

国际视点

地处西非的喀麦隆是全球第四大可出口国。可可内藏香醇的可可豆，是制作巧克力的原料。国际可可组织去年发布的市场报告显示，喀麦隆出口生可可豆超过18万吨，占全球市场约7.6%。喀麦隆经济部官员阿兰·阿卜杜拉希日前表示，2024年可可及其衍生产品占喀麦隆出口收入的20%以上，超过1万亿中非法郎（1美元约合569中非法郎）。近几年，喀麦隆可可豆在国际市场上的销售价格不断上涨。根据喀麦隆国家可可与咖啡办公室的目标，喀麦隆将力争在2024—2025产季将可可产量提升至28.46万吨。该国正采取多种举措扩大可可种植面积，发展深加工产业，打造可可品牌知名度，开拓更广阔的国际市场。

支撑数百万农户生计

清晨，喀麦隆西南大区尼巴城郊外的薄雾尚未散尽，大片的可可林泛着油绿的光泽，树上挂着饱满的果实，一派丰收景象。60岁的恩孔德·马蒂亚斯赤脚踩在湿漉漉的可可地上，他用弯刀精准划开一枚流着蜜汁的可可果荚，暗红果肉包裹的淡紫色豆粒泛着晶莹光泽，“这是能酿出天鹅绒质感的‘克里奥罗’，欧洲巧克力匠人的心头好。”

在喀麦隆这片被赤道阳光偏爱的土地上，每一棵可可树都隐藏着“财富密码”。喀麦隆的可可种植面积约为42.5万公顷，大致分布在中部和南部的7个热带雨林地区。马蒂亚斯向记者介绍，一棵可可树需生长4年才能结果，每年可产60至70枚果荚，每枚果荚含20至50颗豆粒，而仅制作1磅（1磅约合453.6克）的巧克力，就需要400颗干豆。算下来，一棵树一年产下的可可豆才能制成3—9磅的巧克力。

根据国际可可组织的报告，喀麦隆的可可以“弗拉斯特罗”品种为主，占比超80%，其豆粒饱满、苦味浓烈，还具有抗病性强、产量高等优势，是主流商业品种，适合工业化



在喀麦隆一家种植园内，当地农民介绍可可长势。

本报记者 黄培昭摄

生产。而马蒂亚斯种植的“克里奥罗”品种稀有、产量低，占喀麦隆可可总产量的5%，但其风味独特、香气浓郁，是欧洲高端巧克力商的竞相对象。

在喀麦隆，可可产业支撑着数百万农户的生计，为国家带来宝贵的外汇收入。据“非洲农业”网站报道，喀麦隆全国约有40%的农业人口依赖可可种植为生，约有60万农户从事可可种植业，近600万人直接或间接从可可产业链中受益。

纳入国家战略经济支柱

在位于姆巴尔马尤的可可加工厂，发酵池的酸香刺得人睁不开眼。技术员伊萨·恩吉一边用测温枪扫描香蕉叶覆盖的木箱，一边说：“发酵温度必须精准控制在45至50摄氏度间，差2摄氏度都会毁掉整批豆的风味。”目前，喀麦隆可可的本土加

工率仍不足15%。

在喀麦隆农业和乡村发展部档案馆里，记者翻开国家竞争力委员会最新发布的《可可产业白皮书》，发现一级豆占比已从2009年的0.13%攀升至5.8%。改良种植技术正悄然重塑喀麦隆可可产业。国际大宗商品交易平台显示，2025年5月喀麦隆可可期货价格较3年前上涨42%。

为打造“可可大国”品牌，喀麦隆经济、计划和领土整治部下属的国家竞争力委员会在2023年报告中，明确将可可纳入国家战略经济支柱，并成立“国家可可与咖啡办公室”，进行统筹产销和宏观调控。根据《喀麦隆国家2025年财政法》，喀麦隆对符合标准的可可等出口货物实行20%的出口税减免。这进一步助推可可的生产和出口。

喀麦隆政府还实施一系列可可产业支持举措，例如，将农场收购的可可价提高30%，调动农户种植积极性；通过“可可咖

啡种植保护支持计划”，连续20多年向农户分发抗病种苗与杀虫剂，确保可可产量的稳定性。2020年，政府又启动“Sodecao战略计划”，目标是到2027年生产50万株优质可可苗，并新建100公里种植步道。近年来，喀麦隆政府着力推动“农林间作”试点，在可可园中穿插种植遮阴树，既稳定微气候，又为农户提供了木材、水果等额外收入来源。

期待扩大对华出口

走在喀麦隆最大港口杜阿拉港的集装箱堆场，只见工人们正忙着将印有“ONCC”（国家可可与咖啡办公室）标志的麻袋码入集装箱。港口内，一艘“中非物流”集装箱货轮正有序进行装载工作，这是一批即将发往中国上海的喀麦隆可可豆。

2024年9月，中国宣布给予包括33个非洲国家在内的所有同中国建交的最不发达国家100%税目产品零关税待遇。其中，来自喀麦隆的可可豆及相关农产品均可免关税进入中国市场。目前，喀麦隆每年出口价值数百万美元的可可豆到中国。不久前，中国援建的喀麦隆克里比深水港竣工并投入使用，极大提升了喀麦隆沿海出口通道的吞吐能力，为可可等产品更快提出口提供物流基础设施支持。

在技术赋能和产业链共建等方面，中国与喀麦隆的可可产业合作可圈可点。中国山东一家食品加工集团计划在喀麦隆首都雅温得兴建西非首座中资巧克力工厂，利用喀麦隆原料与中国技术生产平价巧克力，主攻非洲本土市场。江苏一家企业则试点太阳能干燥设备，将可可豆发酵周期从7天缩短至4天，减少霉变损耗，在绿色创新上迈出新步伐。

喀麦隆交通部部长恩加莱·比贝埃坦言，期待更多中国企业参与到喀麦隆的可可产业链当中，带来资金、技术和市场渠道，让可可豆——非洲的“黑色黄金”更加闪耀。“盼望着有一天，我们生产的可可豆会直接从这里变成巧克力，让中国的孩子们尝到原汁原味的‘喀麦隆甜’。”马蒂亚斯对未来充满期待。（本报雅温得电）

中国电动汽车在印尼市场持续热销

上半年纯电动汽车销售量中九成以上为中国品牌

本报记者 曹师韵

在印度尼西亚雅加达，当地居民鲁迪熟练地坐进自己的五菱缤果电动汽车，准备去上班。“这是我买的第二辆电动汽车了。”鲁迪一边调整后视镜，一边笑着说，“当初选车最看重的就是性价比。比了好几个品牌，还是中国电动汽车在性能和续航上更出色，售后也靠谱，修车不麻烦。”

路上车辆渐多，缤果车身小巧，在车流中灵活穿梭。鲁迪指了指中控屏幕上显示的续航数字，“满电能跑约400公里，市区通勤完全够用。我每天上下班来回70多公里，加上跑业务，一个月大概跑2000公里。”

他回忆起之前的燃油车，“油费一个月得三四万印尼盾（1美元约合16385印尼盾）；现在用电动汽车，每月电费顶多几十万印尼盾，差不多是原来的1/10，省下来的可不少。”前不久，他刚把旧的燃油车卖掉，还在考虑入手另一款中国品牌电动汽车，“现在我推荐朋友们也买，真的是实用又划算。”

当前，五菱、奇瑞、比亚迪等中国品牌电动汽车在印尼市场持续热销。凭借价格亲民、性能优越、外观时尚等优势，中国电动汽车赢得了越来越多当地消费者的青睐。根据印尼汽车工业协会的数据，今年上半年，印尼市场纯电动汽车销量达到35749辆，同比增长267%，中国品牌占到九成以上。该协会的统计还显示，2024年比亚迪在印尼共售出1.5万辆电动汽车，居市场第一。据《印度尼西亚商报》报道，进入2025年后，比亚迪增长势头依旧强劲，第一季度销量已超过8000辆。

更多中国新能源车品牌正在走进印尼市场。5月16日，吉利汽车在印尼普什加达工厂成功完成首台纯电SUV试生产，预计今年第三季度量产，年产能可达2万辆。该工厂是吉利在东南亚打造的重要制造中心，未来不仅将服务于印尼本土市场，还将辐射整个东盟地区。雅迪也在印尼迅速布局，计划建成一座年产能达300万辆的电动摩托车超级工厂，预计2026年全面投产，满足印尼及周边市场的需求。比亚迪计划2025年底前在西爪哇省建成一座年产15万辆的电动汽车工厂，目前公司已在印尼27座城市设立50家经销门店。

多家中国企业正积极助力印尼电动汽车产业链发展。6月，宁德时代参与建设的印尼电池及储能装备项目正式启动，涵盖稀土锂矿开发、冶炼和电池材料、制造与回收的全产业链；7月，奇瑞与印尼勿加泗职业与生产力培训中心共建人才培训基地，助力印尼本土培养电动汽车技术力量；中伟新材料股份有限公司也计划在印尼投资约100亿美元，建设电池前驱体一体化基地，该项目已被列入印尼国家战略项目。

印尼投资与下游化部副部长罗山·佩尔卡萨·鲁斯拉尼表示，印尼和中国的新能源汽车合作有助于提升印尼相关产业附加值，加快推动绿色转型。（本报雅加达7月30日电）

伊拉克加强文物修复工作

伊拉克博物馆始建于20世纪20年代，是该国最重要的馆藏美索不达米亚文明文物的博物馆。近年来，伊拉克博物馆成立文物修复和维护实验室，每年可完成上千件文物的修复。中国持续向伊拉克派遣文物修复技术人员并提供技术支持，双方在文物保护领域的合作成果丰硕。

（本报记者 管克江）



图①：在伊拉克博物馆，工作人员正在修复一座雕像。
图②：参观者观看苏美尔文明的梭方土丘雕像。
图③：工作人员在研讨文物修复方案。

制图：蔡华伟

联合国报告：全球饥饿人数下降 但实现“零饥饿”目标仍面临严峻挑战

据新华社罗马电（记者任耀庭）联合国粮农组织日前发布报告说，2024年全球面临饥饿的人口数量较前一年减少1500万，整体饥饿形势有所缓解。然而，非洲和西亚部分国家粮食安全安全问题依然突出，全球实现“零饥饿”目标仍面临严峻挑战。

据联合国粮农组织在其官网上发布的消息，联合国粮农组织与国际农业发展基金会、世界粮食计划署、联合国儿童基金会及世界卫生组织日前在埃塞俄比亚举行的联合国粮食安全系统峰会期间正式发布了2025年《世界粮食安全和营养状况》报告。

报告数据显示，2024年全球约8.2%的人口处于饥饿状态，较2023年的8.5%和2022年的8.7%有所下降。从人口规模推算，2024年约6.73亿人遭遇饥饿，较2023年减少1500万人，较2022年减少2200万人。

报告指出，东南亚、南亚和南美洲的改善趋势是推动全球饥饿人数下降的主要因素。但与此同时，非洲和西亚多个地区饥饿状况持续恶化，尤其是在陷入长期粮食危机的国家，饥饿人口仍在增加。

报告认为，全球在应对粮食安全方面距离新冠疫情前的水平仍有差距，更难以在2030年前实现“零饥饿”这一可持续发展目标。报告特别指出，自2020年底以来，食品价格高涨已成为全球各收入群体面临的关键挑战，加剧了粮食不安全和儿童营养不良的风险，低收入国家和弱势群体更是首当其冲。在低收入国家，健康膳食的成本上涨幅度远高于中高收入国家，使无法负担健康饮食的人数由2019年的4.64亿上升至2024年的5.45亿。

报告强调，尽管当前全球饥饿形势略有改善，但粮食获取不平等、营养不良等问题仍普遍存在，急需国际社会持续投入和进行结构性改革。

欧元区二季度经济环比增长0.1%

新华社布鲁塞尔7月30日电（记者单玮怡）欧盟统计局30日公布的初步数据显示，经季节调整后，今年第二季度欧元区国内生产总值（GDP）环比增长0.1%，欧盟GDP环比增长0.2%。

数据显示，经季节调整后，今年第二季度欧元区GDP同比增长1.4%，欧盟GDP同比增长1.5%。今年第一季度，欧元区GDP同比增长1.5%，欧盟GDP同比增长1.6%。

从国别来看，欧盟第一大经济体德国二季度GDP环比萎缩0.1%，同期法国、西班牙分别环比增长0.3%和0.7%。意大利环比萎缩0.1%，爱尔兰环比萎缩1%。

欧盟统计局公布的一季度GDP终值数据显示，今年第一季度欧元区GDP环比增长0.6%，欧盟GDP环比增长0.5%。

分析人士指出，美欧近期就关税达成新贸易协议，不仅意味着欧盟对美国出口面临高水平关税，欧盟出口竞争力将遭到削弱，而且随着欧盟对美投资增加，加上部分企业因关税影响将生产从欧洲迁至美国，欧洲本土产业发展和就业岗位势必受到不利影响，从而拖累欧盟经济增长前景。

德国加快无人机商业化应用

本报记者 郭祥云

随着空气中响起的嗡嗡声，携带着血液样本的无人机飞过城市的拥挤车流和居民区，稳稳降落在目的地，20公里的路程用时仅十几分钟。在德国巴登-符腾堡州的一些医院，用无人机运送血液储备和实验室样本已成为日常工作的一部分。今年4月起，阿尔布施塔特市的佐勒纳布诊所和巴林根市的实验室之间已开始使用无人机定期运送实验室样本，两地相距约20公里。例如，当阿尔布施塔特的一名患者需要输血但血型不明时，工作人员就会使用无人机将采集的样本送往巴林根进行化验分析。

这些用于运输的无人机来自一家名为Diaven的制造商，无人机最大有效载荷为500克，飞行速度为60公里/小时。集成电池容量为260瓦时，充满一次电仅需30分钟。无人机的运输舱是隔热且防水的，以保护运输的样本免受高温和雨水等外界影响，并且只能通过特定应用程序访问。这款无人机还配备了专门的救援系统，旨在最大程度地确保飞行安全。根据佐勒纳布诊所的计算，无人机运输不仅有效减少了碳排放，还能为诊所每年节省超过10万欧元的运输成本。

监控发电厂、检查铁路和房屋情况、技术系统维护、向交通不便的地区运送货物和物资……随着技术的不断成熟，全球无人机应用领域持续拓展，展现出极大的发展潜力。德国商业数据平台Statista预计，2025年德国将有约7万架商业使用的无人机。另据德国无人驾驶航空协会的最新数据，自2019年以来，无人机在德国商业领域的使用几乎增加了两倍，预计到2030年商用无人机数量将增长至8万架；到2030年德国商用无人机的需求将达到16.5亿欧元，年均增长8%。“我们注意到，越来越多的公司开始制造、使用无人机并寻找更多投资者。”协会指导委员会主席迈克尔·加文斯说。

德国联邦数字化和交通部去年12月提出了先进空中交通战略，目标是在全球无人机和电动飞行出租车开发、运营领域实现领先优势。该部门计划在2032年前分4个阶段实施先进空中交通战略：2026年前建成首批测试线路，2028年

前划定先进空中交通战略的专属区域，2030年起将区域交通纳入其中，2032年起实现无人机和空中出租车的全国应用。

为了提高无人机的飞行安全性，德国联邦数字化和交通部还推出了无人驾驶航空数字平台，该平台首次将德国无人机运营的所有信息、规则和流程集中在一个网站上。用户可以在地图工具中在线查看飞行区域以及无人机的具体位置信息，并学习掌握安全驾驶无人机的方法。德国联邦政府还通过《空中交通法》《空中交通条例》《空中交通许可条例》等多项法律法规规范无人机的飞行，希望通过加强规范标准，为低空经济快速发展创造框架条件。

当前，德国无人机产业在商业化过程中仍面临不少挑战。不久前，德国两大空中出租车企业Lilium和Volocopter因遭遇资金缺乏、产品欠成熟、民众不够信任等难题先后申请破产。德国一项调查显示，有64%的民众欢迎无人机运送包裹，德国民众对无人机接受程度较高的领域相对集中于灾害管理、实验研究、医疗、能源网络监控等领域。

（本报柏林7月30日电）

本版责编：邹志鹏 赵益普 褚君