

“可可王国”科特迪瓦的觉醒之路

在近两年大宗商品涨价潮中，可可期货价格飞涨，涨幅超过黄金。然而，可可涨价只是投资市场玩家的游戏，哀叹的不只是消费者，还包括没能分到多少红利的原材料产地，比如全球最大可可出口国科特迪瓦。

事实上，西非国家科特迪瓦多年前便已意识到，只有进一步改变本国单一的经济结构，才可能避免受制于人。近年来，该国围绕可可产业加紧探索转型升级之路，以期在国际市场获得更大话语权和更多经济收益。

可可价格涨幅赛黄金

在科特迪瓦经济首都阿比让的马尔科里区，不论清晨还是午后，街上总是弥漫着浓郁的可可香气，烘烤可可豆的香味从加工厂内飘散出来，沁人心脾。

可可豆是制作巧克力的核心原料。科特迪瓦可可产量全球第一，邻国加纳产量第二，但只有科特迪瓦的三分之一。全球可可产量近三分之二出自这两个西非国家。

和其他多种大宗商品一样，可可价格今年早些时候经历了疯狂飙升。对产量持续低落的预期刺激资本市场投机炒作可可价格。3月26日，纽约可可期货每吨价格首次触及10000美元大关，创1977年以来新高。去年3月至今年3月，纽约可可期货累计涨幅高达250%，远超黄金价格同期涨幅。

可可价格上涨主要与可可豆减产有关。由于气候变化、树龄老化、病虫害等原因，科特迪瓦和加纳已连续3年可可豆收成不佳。因德涅-茹瓦布兰地区农业生产合作社主席埃雷拉·比亚对记者表示，异常高温天气使当地可可产量从前几年的9.5万吨下降到7万吨。

科特迪瓦政府一般在每年10月主要收获季来临前夕制定可可收购价格。今年以来，因可可期货价格上涨过快，科特迪瓦农业部4月宣布提高可可收购价，从每公斤1000西非法郎(约合1.7美元)增至1500西非法郎(约合2.5美元)。农业部长科贝纳·夸西·阿朱马尼说，这是

该国从未达到过的可可收购价，也是中间季节价格首次高于主要季节价格。

此次提价幅度虽大，但与巧克力价格相比，依然属于“白菜价”。巧克力溢价严重，可可豆成本仅占其总成本的很小一部分。科特迪瓦全国约2900万人口中，100多万人种植可可，近600万人依靠可可产业维持生计。

西方游戏规则“恶果”

除科特迪瓦和加纳对可可收购采取整季固定价格以外，其余可可生产国大多采取自由交易。因而在这轮涨价潮中，全球其他产地可可价格飙升，科特迪瓦和加纳也出现收购、走私可可的黑市。

事实上，科特迪瓦曾因自由交易可可付出过惨痛的经济代价。政府因此改为预估中长期市场情况后制定当季收购价，以避免国际市场做空可可直接“伤农”。

回顾历史，科特迪瓦在殖民时期为满足“宗主国”的经济利益而大量种植可可，1960年独立后也曾一度因国际农产品价格高而拉动经济快速发展。但到了上世纪80年代，国际农产品价格下滑，加之科特迪瓦遭遇干旱气候，该国经济受到严重打击。

时至今日，可可出口依然是科特迪瓦重要的外汇来源。该国近一半的可可豆以原料形式出口，其余一半以半加工形式出口。2023年，可可豆及其加工品出口额占该国出口总额的31.6%。这种较为单一的外向型经济在当今复杂多变的国际环境中，更加难以经受市场供需情况、汇率波动等多重风浪冲击，不利于经济和民生的健康发展。

湖南省中非经贸合作促进研究会会长徐湘平表示，科特迪瓦绝大部分可可出口至欧美，可可产业的行业标准也掌握在西方人手中，因此长期以来这个缺乏行业话语权的国家很难从中获利。

当前，欧美依然在可可产业链下游巧克力等食品加

工业中占据垄断地位，可可行业标准则主要由位于英国伦敦的可可贸易协会和位于美国纽约的美国可可商人协会制定。

“可可王国”提质升级

多年来，许多“全球南方”国家因进口工业品、出口原料价格之间的剪刀差而受到严重剥削。科特迪瓦早已意识到问题所在，数年前就开始规划，采取了一系列措施，寻求提升在可可产业中的角色和地位。

作为2018年3月签署的《阿比让宣言》的一部分，科特迪瓦和加纳携手打造可可行业双边合作框架，以期纠正市场失灵，让可可市场价格反映产品的社会价值，确保生产者获得体面的报酬和更好的工作环境。

科特迪瓦咖啡可可委员会还将在今年10月的收获季改革收购方式，通过发放百万张具有支付功能和可追溯信息的农户认证卡，确保合作社成为可可豆从农户到出口商的唯一中间人，让农民直接获得报酬，避免不规范的中介以压价、囤货等方式赚取差价。

同时，科特迪瓦政府不断鼓励可可加工业的本地化发展，支持投资建厂。在位于阿比让西北部的PK24工业园，由中国轻工业南宁设计工程有限公司总承包的可可加工厂及可可豆仓库即将完工。项目建成后将成为科特迪瓦最大的自有可可加工厂，可将可可豆转化为可可脂、可可粉等制成品。

科特迪瓦政府对可可加工业寄予厚望，希望到2030年全国可可豆100%实现本地加工。科投资促进中心负责人索朗热·阿米奇亚表示，政府计划以发展农产品加工业为抓手，把科特迪瓦提升为中等收入国家。要实现这一目标，科特迪瓦还需在提高各类农产品加工技术水平、吸引外资等方面继续取得突破。

(张健 张玉洁)(新华社专特稿)

大众首次考虑本土关厂 敲响德国经济政策警钟

德国大众汽车集团2日宣布，将考虑关闭两家德国本土工厂，并结束一项持续超过20年的就业保护协议。若付诸实施，这将是大众集团自创立以来首次关闭本土工厂。

经济分析师认为，这一动向显示这家欧洲最大汽车制造商在转型和市场竞争中成本压力日益加重，并给德国经济政策敲响了警钟。

或关厂

“欧洲汽车工业面临的形势非常苛刻严峻。”大众汽车管理董事会主席奥博穆(奥利弗·布卢默)2日在一份声明中说，大环境更加困难，新竞争者进入欧洲市场，而德国作为制造业基地的竞争力进一步下滑。

法新社援引大众汽车一份内部备忘录报道，成本上涨导致利润减少，使大众汽车面临“特别重大的挑战”。

大众汽车计划到2026年削减成本100亿欧元，以推动向电动车转型。美联社报道，今年8月公布的半年业绩令人失望，显示大众汽车无法实现这一目标。

备忘录说，当前形势下，不能排除关厂的可能性。集团劳资委员会，即工会说，在管理董事会看来，德国国内一家整车工厂和一家零部件工厂已经老旧，可以考虑关闭。

关厂计划如果得以实施，将是大众汽车自1937年成立以来首次在“大本营”德国关厂。据德新社报道，自1988年关闭美国宾夕法尼亚州一家工厂以来，大众汽车还没有关过厂。

大众汽车子公司奥迪上月宣布，正考虑关闭在比利时首都布鲁塞尔的电动车制造厂，涉及大约3000名员工。

恐裁员

奥博穆2日在声明中同时表示，大众汽车将不

得不结束自1994年开始实行的就业保护协议。这一协议承诺直至2029年都不会裁员。相关举措将同集团劳资委员会协商。

大众汽车在全球约有68万员工，其中约30万在德国。德国金属工业工会说，就业保护协议覆盖大众汽车在沃尔夫斯堡、汉诺威、不伦瑞克、萨尔茨吉特、卡塞尔、埃姆登等地工厂。

按照大众乘用车部门首席执行官托马斯·舍费尔的说法，“形势极其紧张，无法单靠一种削减开支举措解决”。

一些分析师说，这将引发奥博穆与工会之间首次重大冲突。工会组织在大众汽车内部影响力相当大。

工会方面誓言对关厂和裁员方案“激烈抵抗”。劳资委员会主席达尼埃拉·卡瓦洛表示，管理层自身失败，却要让员工、工厂和劳动协议承担代价。“在我们这里不会有工厂关闭。”

敲警钟

尽管工会抗议，考虑关厂裁员的消息让大众汽车股票价格当天收盘时上涨1.2%。路透社报道，过去5年，大众汽车市值缩水近三分之一，在欧洲主要汽车制造商中表现最糟糕。

大众汽车是德国雇主最多的企业，也是欧洲最大车企。路透社认为，大众汽车首次考虑在德国国内关厂，是对德国总理奥拉夫·朔尔茨的最新打击。

荷兰国际集团宏观研究主管卡斯滕·布热斯基表示，大众汽车的最新决定凸显多年来德国经济停滞和缺乏结构性改革的后果。

布热斯基说：“如果这样一家产业巨头不得不关闭工厂，这可能是迟到的警钟，要求德国大幅调整经济政策。”

(尹亮)(新华社专特稿)



印度南部地区遭遇洪水袭击

9月2日，在印度南部的维杰亚瓦达，人们在被洪水淹没的道路上前行。受季风雨季影响，印度南部地区近日遭遇洪水袭击，造成人员伤亡，大批民众流离失所。

新华社发

新西兰 大幅上调外国游客税

新西兰政府3日宣布，自10月1日起，向外国游客征收的游客税将从当前的35新西兰元(约合155元人民币)上调至100新西兰元(443元人民币)。

据德新社报道，新西兰旅游部说，增加税费有助于保证游客获得高质量的旅游体验。旅游部数据显示，外国游客为新西兰带来大量收入的同时，也给基础设施建设、当地社区和自然环境带来压力和挑战。

新西兰政府2019年7月起向抵达新西兰旅游的外国游客征税。依照路透社说法，这笔收入如今不足以抵消游客大量涌入产生的维护成本。

增税举措引发了旅游业从业者的担忧。新西兰旅游业协会负责人丽贝卡·英格拉姆说，新西兰旅游业尚未从新冠疫情的影响下完全恢复，此时提高外国游客税会进一步降低其国际旅游市场的竞争力。(荆晶)(新华社微特稿)