

喝啤酒起

炎炎夏日，一杯冰镇啤酒可能是很多人的消暑“神药”。啤酒不仅是一种消暑的饮品，更承载着文化与艺术、创新与传统的精髓。在欧洲，一杯啤酒滋味足。

跨越西班牙的金色海滩一直到捷克啤酒花盛开的广袤田野，啤酒文化如同一条无形的纽带，将欧洲国家的社会脉络连在一起。在德国慕尼黑的繁华啤酒花园内，欢声笑语总是与高高举起的啤酒杯相伴，共同庆祝那些简单而真挚的生活瞬间；在爱尔兰的温馨酒馆内，啤酒的醇厚与友人间的调侃交织成夏夜的温馨篇章；而在比利时古老的修道院深处，修道士们以近乎神圣的态度精心酿制被誉为“液体黄金”的啤酒，传承着千年的酿造工艺。

谢梦凡

啤酒产业，作为欧洲经济版图上一颗璀璨的明珠，以持久的活力推动着经济增长与就业。据欧洲酿酒商协会最新数据披露，2022年，欧洲1万多家啤酒厂携手贡献了近359亿升的啤酒产量，其中仅低酒精及无酒精啤酒就达16亿升，相当于每位欧洲居民年均享用近80升佳酿。

分国别看，德国以22.2%的市场份额稳坐欧盟啤酒生产头把交椅，紧随其后的分别为西班牙11.5%、波兰11.0%、荷兰7.5%及法国5.9%，各国一道绘就欧洲啤酒产业的繁荣图景。

此外，啤酒行业不仅为欧洲经济贡献了每年近1200亿欧元的营业收入，还直接创造了超过200万个工作岗位，并通过消费税、增值税等方式为各国政府贡献了约500亿欧元的税收收入，成为推动欧洲经济复苏与增长的重要力量。

长久以来，欧洲啤酒酿造商凭借其深厚的历史底蕴与不懈的探索精神，积极跟随行业发展方向。近年来，面对人口老龄化、啤酒厂竞争加剧以及人们对健康的日益关注，欧洲啤酒厂也积极转变生产理念，为消费者创造更多的选择空间。

比如，当前低酒精和无酒精啤酒正在成为啤酒业中的消费热点。总部位于比利时的百威英博公司便与国际奥委会达成赞助协议，为此次巴黎奥运会的观众们提供“无酒精”奥运会官方啤酒。德国慕尼黑最古老的啤酒厂奥古斯丁也宣布酿造首款无酒精啤酒。德国酿酒协会发言人表示，过去10年来，无酒精啤酒一直是啤酒市场增长最快的部分。该协会总经理表示：“如果不与时俱进，那最终就会被时代淘汰。”

欧洲啤酒的创新转变也不仅局限于产品本身。在可持续发展的全球浪潮中，欧洲啤酒酿造也逐渐成为绿色转型的典范。作为啤酒制造商的核心竞争力之一，众多欧洲啤酒厂纷纷采取可持续发展措施，从高效酿造工艺、资源循环利用到节水、节能、副产品资源化利用，再到包装轻量化、再利用与回收，全方位推动行业向更加绿色、低碳的未来迈进。欧洲酿酒商还普遍倡导原产地采购与本地化供应，通过缩短运输距离减少碳足迹，同时助力当地农业、就业及乡村旅游业的繁荣发展。

正是这种不断贴合消费市场与消费者的创新转变，使得欧洲啤酒文化能够历久弥新、源远流长。以比利时啤酒为例。据欧洲酿酒商协会发布的最新数据，比利时拥有超过400家精酿啤酒厂，共酿造出近1500种风味独特、酒精含量各异的啤酒。从公元前2800年贝尔盖部落初尝啤酒滋味到啤酒厂在全国范围内遍地开花，再到高品质、特色化的手工啤酒赢得了更多消费者青睐，比利时啤酒一系列转变不仅体现在啤酒种类的激增上，更体现在消费者对啤酒品鉴文化的深刻认同上。

如今，无论是家庭聚会还是到餐馆聚餐，到处都能看到啤酒品鉴高手同台竞技，这也是比利时啤酒文化的新风尚。2016年，比利时啤酒文化被联合国教科文组织正式列入世界非物质文化遗产名录，这不仅是对其深厚文化底蕴的认可，更是对其在全球啤酒文化中独特贡献的肯定。

当浓郁的麦芽香穿越历史，啤酒早已超越了饮料本身，成为一种文化传承、一座连接过去与未来的桥梁。酷暑难耐，来一瓶啤酒吧！



印象

□ 施普皓

巴基斯坦水果盼冷链

巴基斯坦素有东方“水果篮”的美称，“高产量”“多品种”“味甜”是形容其水果的标签。在笔者的了解中，前两者往往毋庸置疑，芒果、石榴、柑橘、苹果、香蕉……高产又多样的水果贯穿巴基斯坦民众的一年四季。但关于“甜”这一标签，笔者却常常听到不同的评价，巴基斯坦水果到底甜不甜？

从生物多样性的角度来看，热量高的地方往往物种多，水果种类也相对多，通常从热带、亚热带、温带至寒带地区，水果种类也由多变少。巴基斯坦地处北纬25°至北纬35°之间，总体纬度较低，且南北跨度大，地跨热带、亚热带和温带地区，具备拥有丰富物种的热量基础。此外，巴基斯坦以北的高大山脉和高原，阻挡了来自亚欧大陆内陆地区的冷空气，使得巴基斯坦冬季相对温暖。这些都为巴基斯坦种植多种多样的水果提供了良好生长环境。

与此同时，巴基斯坦位于南亚西部地区，夏季的西南季风对其影响较小，全国有约四分之三的地区年降水量在250毫米以下，气候较为干旱。这种干旱气候使当地晴天多，光照充足，有利于水果进行更多的光合作用，从而加速糖分产生。

干旱的气候也导致了该国许多地区昼夜温差大。特别是巴基斯坦全境五分之三的地区还是山地和丘陵，喜马拉雅山脉、喀喇昆仑山脉和兴都库什山脉这3个世界著名的山脉在巴基斯坦北部汇聚。在部分海拔较高地区昼夜温差更加明显。这种情况下，水果能够积累更多的糖分，从而增强了水果的品质。例如，巴基斯坦的樱桃便因这一得天独厚的自然生长条件——充足的阳光和显著的昼夜温差，呈现出饱满的色泽和红润的外观。

从上述自然环境来分析，巴基斯坦水果“味甜”的标签并非空穴来风。比如巴基斯坦的芒果便因其香甜滋味，在国际市场上获得了极高赞誉。但为什么不时便有消费者“踩了雷”，买到的水果甜度不如预期呢？这其中，固然有品种的差异使然，但当前水果储运已成为影响巴基斯坦水果甜度的关键问题。

伴随市场的扩大和开放，巴基斯坦水果被运往越来越多的遥远国家和地区。但是巴基斯坦国内的冷链运输技术刚刚起步，市场需求大但供给尚且不足。在高温环境下，其冷链运输技术当前大多集中在一个领域——快餐店里的生菜。因为诸如

肯德基、麦当劳等国际品牌，严格要求当地加盟店在制作汉堡时必须使用新鲜生菜，加之快餐店经济价值相对较高，又有较大需求规模，导致了巴基斯坦冷链运输资源优先集中到这个领域。

在此情况下，水果运输尚未搭上“冷链”快车。举例而言，笔者常听到有朋友“抱怨”，巴基斯坦的樱桃不够甜。但其实在巴基斯坦有质量较好的樱桃，但多种植在吉尔吉特—巴尔蒂斯坦地区，距离伊斯兰堡、拉合尔等大城市消费市场较远。对此，果农们往往不敢等到它们完全成熟之后再采摘售卖，因为这样做就要承担水果在运输过程中变质的风险，最后可能彻底成为亏本买卖。结果就是，许多果农对樱桃、西瓜等水果，只能较为保守地在其尚未完全成熟之前便采摘售卖，这样一来即便水果还不够甜，但至少经得起“长途跋涉”，还能卖得出去。这可能已经是当下巴基斯坦果农们最好的应对策略了。

包括以“甜”出名的巴基斯坦芒果，也不可避免地面临这种问题。巴基斯坦人往往会在应季的时候将家乡的芒果寄给朋友，分享这一份甜蜜。但为了确保芒果在运送

过程中不会变质腐烂，当地人需要在芒果还发青时就将其采摘下来，再精细地包上包装纸，装进被打好的木箱内，并嘱咐朋友一定要等一段时间后打开，唯此才能享受到最甜美的芒果。

从这些可以看出，菜市场里卖的一些水果并非原本就不甜，而是必须得严格“踩点”吃，否则要么不够甜，要么快变质了。这对巴基斯坦水果抱有期待的消费者来说，无疑是一场甜蜜的落空。对当地果农来说，只能在“不甜”和“变质”之间作出一个无奈的选择。

当下巴基斯坦高温天气加剧了果农的无奈，也更凸显出巴基斯坦发展冷链运输的紧迫性。今年的巴基斯坦芒果采摘季，巴基斯坦部分地区气温一度超过50°C。巴基斯坦芒果种植农户穆罕默德·优素福表示，原本应该重约1公斤的芒果，现在重量只有原来的四分之一。因为高温天气的影响，到达消费者手中的水果质量不佳，没有专门的冷藏集装箱来运输芒果和香蕉等，所以在供应链上损失很大。从收获到送达消费者手中，据估计有40%的产品在运输过程中受损。

当前，巴基斯坦正在加强交通运输等领域的基础设施建设，为包括水果在内的巴基斯坦产品“走出去”提供更多便利。希望巴基斯坦的运输和储存技术能早日成熟，让该国水果能够在最适当的时候，与各地的消费者甜美相约。

非洲摩托步入“电动时代”

黄伟 聂祖国 林晶

“在电动出行方面，中国是许多非洲公司灵感的来源。”说起中国生产的电动摩托车及配件，乌干达首都坎帕拉电动摩托制造商雅诺什·比萨索这样告诉记者。

比萨索在坎帕拉经营一家电动摩托车企业。这家企业从中国进口锂电池，在当地组装成电动摩托车。他告诉记者，客户购买摩托车后，可以享受“换电”服务，随时把用完的电池送到更换站换取充满电的电池。对客户来说，这样的换电模式比使用燃油摩托车加油更便宜。

截至目前，比萨索经营的企业已经售出1600多辆摩托车，建立了80多个电池更换站，并在换电网络中部署了3800多个电池。他满怀期待地告诉记者，随着客户持续增加，企业还计划于今年建立东非最大的锂电池组装机。

比萨索说，中国无论是电池技术

还是电动车辆技术都非常好，非洲企业目前在运营期间无法从本土获得的组件，基本都来自中国。

乌干达只是一个缩影。越来越多非洲国家企业与中国伙伴合作，开拓电动摩托车的广阔市场潜力。摩托车在非洲国家的“马路文化”中有特殊意义。由于灵活、便捷的特点以及相对便宜的价格，摩托车是不少非洲居民出行的重要选择，不仅是私人交通工具，也是重要的公共交通出行工具。

随着网约“摩的”的兴盛，摩托车市场正迎来巨大发展机遇。而电动摩托车在成本和环保等方面的优势均好过传统燃油摩托车，正推动非洲交通出行实现新的改变。

在肯尼亚，27岁的摩西·基马尼在一家来自中国的新能源企业瀚澜（非洲）担任市场部经理。说起自家生产的电动摩托车产品“boda-bo-

da”，基马尼赞不绝口。“中国电动摩托车的启动速度和加速性能非常强劲，完全不输燃油摩托车。它非常适合我们这边的环境，既灵活又高效。”

在内罗毕郊区的一个巨大仓库里，电动摩托车初创公司ARC Ride的团队正在忙碌地处理中国企业交付的数百辆电动摩托车及零部件。这家企业研发、组装、销售都在肯尼亚，但主要零部件还是从中国进口。

肯尼亚拥有非洲最大的“摩的”市场，大约520万人从事摩托车运输服务。当地有一种说法，平均每10个肯尼亚人就有1个人依靠摩托车谋生。随着近年来燃油价格上涨，当下电动摩托车每公里的运营成本只相当于燃油摩托车的十分之一。“摩的”骑手如果使用电动摩托车，一年左右就能把购车款省出来。

数据显示，预计到2027年，非洲

电动摩托车市场规模将增长到50.7亿美元，成为当地可持续转型的主导产业。不断增长的市场前景让不少非洲企业积极与中国企业合作，生产和销售电动摩托车。

从环保角度来看，电动摩托车符合当下许多非洲国家鼓励电动化出行的趋势。肯尼亚、乌干达、南非、贝宁、卢旺达等国纷纷出台鼓励电动化出行的政策，给推广电动摩托车提供了友好环境。联合国环境规划署执行主任乔伊斯·姆苏亚说：“非洲国家电动摩托车日益普及，将有助于当地降低空气污染、减少温室气体排放，并创造更多就业机会。”

从摩托车制造业链到电池和电动化技术，中国企业物美价廉的产品和过硬的技术经验，顺应了当地企业实际需要和非洲绿色转型趋势，正推动非洲摩托“电动时代”加速到来。

（据新华社电）