

看世界

# 腰果咖啡可可豆

在三大特色农产品中，非洲腰果的降价幅度最为强烈，预计短期内会呈现出出口产品价格下降但降幅明显分化的趋势，也即“局部降价”。

从进货成本上看，腰果原料成本在终端售价中的占比超过60%，关税减免确实能够直接转化为价格优势。但从消费终端来看，作为消费热点的热门品类，目前市场上仍存在大量按旧关税成本采购的腰果库存。同时，腰果行业竞争充分、流通渠道分散，电商平台和大型商超为了抢占市场份额，有可能提前将关税红利通过促销、特价等形式释放给消费者。这意味着，不同平台由于进货成本不同、定价策略不同，产品价格会呈现出较大差异。业内认为，降价会首先体现在线上平台和大型连锁超市，小型零售店的价格调整会相对滞后。

长期以来，非洲凭借得天独厚的气候与土壤条件，成为全球咖啡、可可豆、腰果的核心产区。科特迪瓦、加纳合计贡献了全球约60%的可可豆产量，埃塞俄比亚、肯尼亚、卢旺达的精品咖啡享誉世界，坦桑尼亚、贝宁等国则是全球腰果的重要供应地。

此前，非洲农产品输华面临多重制约。由于存在跨境物流链条较长、原产地认证体系不完善等问题，叠加进口关税成本，非洲大量优质特产难以走进中国寻常百姓家。此次零关税政策落地，有效消除了进口环节的关税成本壁垒，有望同时提振供需两端的市场。

关税作为进口商品的刚性成本，直接影响商品的流通定价与市场竞争力。专家表示，对非洲实施全面零关税，有效降低了贸易成本，释放了市场空间。关税成本归零后，非洲农产品对华出口的到岸成本将大幅下降，国内消费市场也将具备相对稳定的价格优势。

从具体关税数据来看，此次新政红利十分可观。非洲咖啡原进口关税区间为8%至30%，可可豆原进口关税区间为8%至22%，腰果原进口关税区间为5%至10%。全额免征关税后，进口贸易商的采购成本必然大幅压缩。

不过，零关税政策对三大特色农产品的价格影响并不一致。业界预测，腰果更可能“局部降价”，可可豆价格涨幅预计收窄，咖啡市场价格大概率趋稳。这种差异并非偶然，而是由各品类自身的产业特性决定的。

零关税的最大受益者。非洲咖啡批量涌入中国市场，能够与巴西、哥伦比亚等传统产区产品形成互补，进一步丰富国内市场供给来源，有效对冲单一产地减产带来的国际价格波动。

值得注意的是，零关税带来的降价并非一蹴而就，价格传导会受到多重因素影响。

业内人士认为，目前国内市场上仍有大量按旧关税成本采购的库存商品，需消化完后享受零关税的低价货源才会全面涌入市场。业内普遍预计，1个月内原料批发价会率先松动，3个月左右终端零售价格才会全面体现政策红利。

此外，国际市场价格波动会对降价幅度形成对冲，这也会在一定程度上影响市场价格。若全球原料价格大幅上涨，零关税将更多起到稳价的作用；若全球行情平稳，终端价格将稳步下行。

此次中非全面零关税政策落地，不仅是一次贸易成本让利，更是中非经贸合作提质升级的重要标志。一方面，国内消费者得以用更低价格享受优质非洲特色农产品，丰富消费选择、提升生活品质；另一方面，非洲出口国将借助中国庞大的消费市场扩大出口规模，带动当地农业发展，实现贸易双赢。

随着中非贸易通道持续畅通，未来会有更多非洲特色农产品持续扩大对华出口规模，长期来看，国内市场价格具备下行基础。而这场由关税新政引发的消费红利，也将持续释放，成为中非命运共同体建设在民生领域的生动注脚。

可可豆的情况则完全不同。西非是全球可可豆的核心供给地，我国可可原料几乎全部依赖进口。近年来，受极端天气和病虫害影响，全球可可价格持续高位波动，给国内食品加工企业带来不小的成本压力。因此，零关税政策对中国市场的作用主要体现在对冲国际价格上涨方面，而非推动终端降价。原本可能大幅涨价的巧克力、可可饮品等产品，涨价幅度预计将明显收窄，部分产品甚至可能维持原价不变。

相较于腰果与可可豆，非洲咖啡的价格走势则呈现出原料降价明显、终端体感温和的特点。这是因为，在成品咖啡的成本结构中，生豆原料仅占10%至20%，租金、人工、品牌溢价才是“大头”。因此，虽然零关税政策能让非洲生豆的进口批发价下调，但这一成本优势很难直接传导到消费者手中。另外，受品牌定价策略影响，连锁咖啡店的成品咖啡预计不会大幅降价，更多会以新品上新、促销优惠、品质升级等形式释放红利。

相较于消费者，咖啡店会是非洲咖啡

在近日举行的2026上海国际旅游交易博览会上，德国旅游协会主席阿尔宾·洛伊德尔的一席话引起广泛共鸣。他直言，所谓“欧洲游客不爱来中国”不过是“过时的偏见”，越来越多欧洲旅行者正将目光投向这个拥有独特文化与现代活力的东方国度。

与此形成呼应的是，游客的脚步到哪里，航线就延伸到哪里。正是这份持续升温的双向需求，支撑着中国民航在全球航空业普遍收缩的当下，走出了一条逆势上扬的曲线。

近段时间，受中东局势紧张、国际油价大幅上涨影响，全球多家航空公司纷纷缩减运力，不少地区的游客都遭遇了“航班荒”。然而，中国民航却保持着稳健节奏：今年前5个月，新开国际航空货运航线80条，每周增加往返航班超180个；客运方面，国际航班计划总体平稳，东南亚等热门方向运力充足，中欧航线更是成为增班重点。今年前4个月，中国与欧洲的往返航班量同比增速逐月加快，预计暑运期间将同比增长24.6%。

市场的信心，直观地“写”在各大航司的运力计划表上。国内航司率先发力，南航开通北京大兴至芬兰首都赫尔辛基直飞航线，填补了国内航司从北京大兴机场直飞北欧的空白；国航加密波兰首都华沙、意大利第二大城市米兰等10余条欧洲航线；东航欧洲航线每周始发班次同比增长24%。欧洲主流航司也迅速跟进，法航计划未来在上海至巴黎现有每日一班夜航的基础上，额外加开每周二、周四、周六的白天航班，与荷航联手打造上海浦东至欧洲每周最高16班的运力网络；德国汉莎、英航等也纷纷加密赴华直飞航班。

中外航司双向奔赴的背后，是多重利好因素的共振。目前，中国单方面免签“朋友圈”已扩至50国，通关便利化水平持续提升，极大释放了出入境双向需求。洛伊德尔指出，中国辽阔的地理纵深、领先的数字场景以及丰富的文化样态，对欧洲游客有着独特的“异质性吸引力”。与此同时，中东局势动荡导致传统中转廊道受阻，直飞中国的航线价值进一步凸显，“中国市场丢不起”成为欧洲航司的共同战略考量。

如果说客运航线连接着人与人的情感和认知，货运航线则承载着产业链供应链的命脉。在今年前5个月新开的80条国际航空货运航线中，欧洲和亚洲航线合计占比超过八成，货物以跨境电商、高端制造等高附加值产品为主。跨境电商的蓬勃发展、“新三样”的加速出海，为航空货运提供了源源不断的货源，这正是中国完整产业体系带来的底气。有分析指出，航线加密不仅缓解了其他运输方式的时效压力，更强化了自主可控的国际物流能力，为全球产业链供应链稳定提供了坚实保障。

中国航线网络的稳步扩容并非偶然。当前，中国与共建“一带一路”国家间航班量占比超七成，航线网络从传统欧美枢纽向新兴市场纵深拓展，这种多元化布局显著增强了抗风险能力。在全球经济充满不确定性、个别国家大搞“脱钩断链”的背景下，中国用一条条不断延伸的空中航线，向世界传递着坚定不移扩大开放的决心。

航线的密度，丈量着一个经济体与世界交融的深度。这些穿梭于云端的银翼，既是中国与世界双向奔赴的见证，也是中国开放大门越开越大的写照。

# 非洲产品尝

甜头

# 甜头

甜头

甜头

甜头

甜头

甜头

甜头

甜头

甜头

甜头

甜头

甜头

甜头

甜头

甜头

甜头

甜头

甜头

甜头

甜头

甜头

甜头

甜头

甜头

甜头

甜头

# 印象

□ 谭慧婷

# 墨西哥城的“最后一公里”

第一次在墨西哥城世界杯交通方案里看到“最后一公里”这个说法时，我以为它只是一个技术词。

按照方案，世界杯比赛日期间，墨西哥城体育场周边将设立“最后一公里”受控通行区域。观众可把车停在外围停车场，再换乘公共交通或专门接驳车辆前往场馆；参赛队伍、工作人员、周边居民也将在不同流线中有序进出。

但世界杯揭幕战倒计时进入最后阶段后，再走到体育场附近，我发现这“一公里”其实比想象中长得多。

通往球场的道路旁，桥体、墙面、柱子和车站外墙已陆续刷上淡紫色，卡通蝴蝶趴在墙上、探出脑袋，像是在提前迎接来自世界各地的球迷。与此同时，围挡、交通锥、临时指示牌和施工人员不时出现在路边，地铁站也仍在修建中，有的站点电梯仍被围住，人流只能从楼梯上穿梭。

对一座以交通拥堵闻名的城市来说，“最后一公里”从来不是小事。墨西哥城市区常住人口超过900万人，整个都市区人口超2000万人。车流、人流、地铁、公交、摊贩、行人，共同挤在高原上的这座拉美大城市里。在墨城生活，得习惯堵车。

墨西哥城居民安娜·伊塔莉亚说，交通可能会变得复杂，也可能更拥堵，但她认为这是值得的。“我觉得所有外国游客

都会在我们国家感受到热情与欢迎，因为墨西哥人一向以给游客特别的感觉而著称。”

一边是绕路、限行、停课、拥堵的担心，一边是欢迎世界的期待。这是世界杯走进一座城市日常生活后的真实样子。

为减轻揭幕战当天交通压力，墨西哥城政府已建议采取停课、远程办公等措施。墨西哥公共教育部1日发布通知，6月11日世界杯揭幕战当天，墨西哥城公立学校停课。对家长来说，这意味着要重新安排一天的照护；对城市来说，则是希望通过减少通勤人潮，为球场周边交通腾出空间。

如果说比赛日的“最后一公里”考验的是交通组织，那么赛前的“最后一公里”考验的就是城市建设能否赶上开幕哨声。

地铁2号线是墨西哥城南北向交通大动脉之一，也是不少球迷前往体育场区域的重要线路。按照当地媒体报道，这条线路的改造包括车站翻新、列车增加、信号和安全系统升级、轨道和排水系统维护等。

这是一场与时间赛跑的工程。游客看到的或许是抵达球场是否顺畅，市民感受到的则是施工、绕行、粉尘和临时调整。

墨西哥城市长布鲁加达说，为迎接

世界杯，墨西哥城基础设施建设项目不仅包括地铁2号线改造，还包括新建无轨电车线路、升级改造轻轨系统以及其他交通出行项目。布鲁加达强调，这些项目是为世界杯而建，但世界杯结束后仍将存在，是为民众服务的永久性工程。

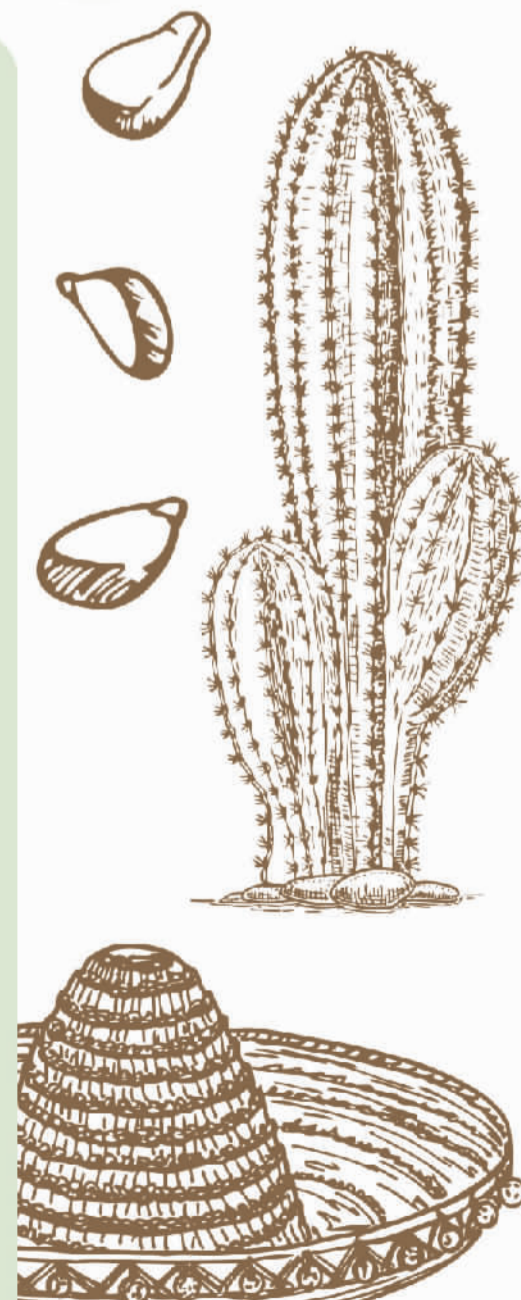
这句话让“最后一公里”有了另一层含义。它不只是把球迷送到球场的最后一段距离，更是一座城市借世界杯之机，把一些长期想做、必须要做的事往前推一步。

事实上，墨西哥城并非没有疏通道路的经验。每到周日清晨，市中心改革大道部分路段会向汽车关闭，把路面留给骑自行车、跑步、轮滑和散步的人。那里有专业骑手，也有推着婴儿车的父母；有跑者，也有牵着狗慢慢走的老人。车辆让出的空间，变成了市民共享的风景。这个已持续近20年的“惯例”，像是这座拥堵城市围出了一个喘息的空间。

世界杯前的“最后一公里”，也许同样是一种提醒：道路不只属于汽车，交通不只是为了通行，城市建设也不只为了在镜头前好看。它最终要回答的，是每天生活在这里的人能否更方便、更安全、更从容地抵达自己的目的地。

毕竟，球迷会离开，比赛会结束。留在“最后一公里”上的，还是墨西哥城百姓自己的生活。

(据新华社电)



孙昌岳

孙昌岳

孙昌岳

孙昌岳

孙昌岳

孙昌岳

孙昌岳

孙昌岳

孙昌岳

孙昌岳

孙昌岳

本版编辑 韩叙 王一伊 美编 王子莹