

中非共绘非洲农业发展蓝图

新华社记者

近年来,中非农业合作在中非合作论坛和共建“一带一路”倡议等框架下不断深化,取得丰硕成果。从田间地头到电商市场,中国通过技术援助、产业链建设和市场拓展,助力非洲各国提升农业生产力,推动非洲大陆农业现代化进程。

未来,中国将继续落实“中国助力非洲农业现代化计划”,同非方探索合作新路径、全面推进农业合作,与非洲人民共绘非洲农业发展蓝图。

从“吃饱饭”到“致富经”

在尼日利亚首都阿布贾近郊的尼日利亚农业技术示范中心,中国农业技术专家正在水稻加工车间仔细检查新收获的稻米。

经过多年努力,中资企业绿色农业西非有限公司的专家们根据当地自然条件选育出优良稻种,平均产量比当地普通品种高20%以上。该稻种已通过尼日利亚农业部门审定,推广至全国三分之二的州。

尼日利亚北部吉加瓦州农民拉瓦尔·穆萨种植这种水稻已有数年,切身体会到该稻种产量高且适应力强、抗病虫害的优势。“通过与中国的合作,尼日利亚今后一定可以实现粮食自足。”穆萨说。

绿色农业西非有限公司是尼日利亚最大的种业公司之一,参与尼政府种子供应项目,

已为全国30多个州供应逾3万吨种子,帮助该国稻谷增产200多万吨。

十年来,中国已在非洲建成24个农业技术示范中心,推广300多项先进农业技术,带动当地农作物平均增产30%至60%,惠及100多万非洲小农户。

中国农业专家通过传授技术和改良品种等方法,提高水稻、木薯、大豆等重要作物的产量和质量,并引进多种蔬果、豆类等新品种,丰富非洲人民的“菜篮子”,促进当地农业新领域的发展。

菌草技术走出国门以来,已传播至100多个国家,在17个国家建立了示范基地。在非洲,菌草成为帮助人们追求美好生活的“致富草”和“幸福草”。

前中非共和国农业和农村发展部部长雷科斯·卡莫高度称赞菌草技术的实用性,认为其对当地创造就业和增加收入贡献很大。

在卢旺达首都基加利,42岁的莱昂尼达斯·穆希米伊马纳经营着当地规模最大的食用菌培育作坊。他曾前往中国参加菌草技术培训,回国后成立了这家工厂。

“卢旺达人以前不吃蘑菇,但现在菌类已成为当地广受欢迎的食品。”穆希米伊马纳打算将鲜菇制成菌菇产品,销往海外市场,带动社区居民共同致富。

“中国工厂增加了产品附加值”

6月,科特迪瓦进入割胶季,位于南部城

镇达布郊区的中企美兰集团投资的橡胶加工厂前,卡车排起长队,车上新采收的杯胶将在这里处理成标准橡胶,然后运往中国加工成橡胶制品。

科特迪瓦自然条件优越,是非洲第一大天然橡胶生产国。过去,由于缺乏加工能力,只能出口低附加值的原材料,胶农收入微薄。当地一家橡胶合作社主席约布埃·罗兰说:“中国工厂帮我们打开了销路,我们合作社月均产量从1000吨增加到2000吨。”

科特迪瓦农业研究和咨询行业协会资源监管员布鲁·博纳旺蒂尔说:“中国工厂实现了科特迪瓦橡胶的本土加工,增加了我们的产品附加值,我们要对中国说声谢谢!”

木薯是非洲重要的粮食作物,由于品种和技术落后,非洲的木薯单位产量低,产品加工水平有限。

中国热带农业科学院与非洲各木薯主产国开展合作,助力提升木薯产量和产品种类。在中国热带农业科学院的木薯产业发展研修班上,当来自南非、尼日利亚、乌干达和刚果(布)等国的农业官员和技术人员了解到木薯淀粉还可以加工成饼干、酸奶、蛋糕、面条等产品时,禁不住啧啧称奇:“没想到木薯的用途这么广泛!”

“小村庄”连接“大市场”

清晨,肯尼亚坦布济花卉农场新采收的玫瑰花瓣上挂着露珠。这些鲜花将在48小

时内出现在万里之外的中国长沙高桥大市场货架上。

据肯尼亚花卉协会首席执行官克莱门特·图莱齐介绍,肯尼亚鲜花长期以来主要出口至欧洲国家,中国政府2021年11月宣布为非洲农产品输华建立“绿色通道”,缩短检验检疫时间,扩大关税豁免,为肯尼亚鲜花及非洲各国的牛油果、柑橘、菠萝等特色农产品打开了销路。

湖南玺悦国际贸易有限公司与肯尼亚7家鲜花农场有合作,月均销售10万枝鲜花,供货覆盖中国14个大中型城市,并销往俄罗斯、澳大利亚等国。

该公司负责人黄梓楠说,未来中国企业可帮助肯尼亚合作商开发精油和花露水等衍生产品,提高肯尼亚鲜花附加值和市场竞争力。

截至2023年6月,非洲11国16项农产品在“绿色通道”项下获得准入,越来越多的非洲特色商品热销中国市场。在一系列贸易促进措施推动下,非洲对华农产品出口增长迅速,中国已成为非洲第二大农产品出口目的地。除此之外,中国国际进口博览会、中非经贸博览会、非洲好物网购节等平台也成为非洲农产品重要展示窗口,提升其国际知名度。

“想象一下,如果非洲一个种植咖啡的小村庄能够和全球大市场直接对接,那么这个村庄将有望摆脱贫困。”非洲联盟委员会高级技术顾问莱拉·巴尔纳巴·洛科桑满怀憧憬地说。

(据新华社内罗毕电)



马拉维副总统遗体被运回首都利隆圭

当地时间6月11日,载有马拉维副总统奇利马和其他遇难者遗体的赞比亚空军直升机降落在马拉维首都利隆圭的卡穆祖国际机场。

马拉维总统查克维拉11日说,已找到副总统奇利马所乘小型军用飞机的残骸,10名乘员全部遇难,全国将哀悼三周。

新华社发(罗伊·恩科西 摄)

航空公司盈利前景改善,旅客运输量或再创新高

全球航空业逐步回暖

莫菲菲

近日,第80届国际航空运输协会年会暨2024年世界航空运输峰会在阿联酋迪拜举行。国际航协在会议期间发布的报告显示,2024年全球航空公司盈利前景改善,全球航空业正保持复苏态势。

根据国际航协公布的数据,2024年,航空业净利润预计将达305亿美元,净利润率有望达到3.1%,双双高于2023年同期水平。航空旅客运输量有望再创历史新高,预计将达到49.6亿人次,航空货运总量预计将达到6200万吨。该组织预测,2024年全球航空业在所有地区将连续两年实现利润增长。

全球航空业增长步伐加快、回暖迹象明显与全球经济趋势密不可分。中国民航大学临空经济研究中心主任曹允春在接受采访时表示,疫情后全球经济呈现稳步增长态势,2023年全球经济增长率为2.9%。虽然目前航空业的净利润、旅客吞吐量和货运总量均未达到历史最高值,但是受世界经济引领的影响,航空业在稳步向上发展。当前经济形势下,全球人流量大幅回升,以政务和商务出行、旅游、留学、探亲为主的旅客数量实现增长。同时,人工智能和跨境电商等新经济的增长也对航空业复苏起到拉动作用。

国际航协指出,2023年亚太地区航空公司全年国际客运量同比增长126.1%,势头最为强劲,该地区预计将在2024年占全球客运量增长的一半。

曹允春分析,亚太经济向来表现亮眼,而近年随着中国等国市场快速恢复活力,包括卡塔尔、阿联酋在内的多个国家接连举办世界杯和国际大型会议等,这些国家成为亚太航空业复苏的中流砥柱。

航空业的回暖还得益于全球多个国家与地区之间频繁展开航空运输合作,织密航空网络。2022年10月,东盟与欧盟签署《东盟—欧盟全面航空运输协定》后,东盟与欧盟成员国的航空公司在两个区域间的直航服务数量不再受到限制。为这两大组织37个成员国的航空业开辟新的增长机遇。日前,沙特利雅得航空与中国国际航空公司及中国东方航空公司分别签署合作备忘录,推进沙中航运网络建设,有望加强两国航空空连接。

此外,不少国家已将航空运输业作为新的经济增长点,加大对航空业的投资。例如,阿联酋已完成新机场和航站楼建设,该国民航总局于2023年签署了新的航空运输协议,增强阿联酋航空公司的航空运输权,扩大航班、座位数及航点。土耳其近年来则在兴建跑道、航站楼等航空运输基础设施,提高旅客吞吐量;土耳其航空公司还计划订购大量飞机以扩大机队规模,提升其作为国际航运枢纽的运输效率和竞争力。

全球航空业虽然已有明显复苏迹象,未来还将面临不少风险和挑战。曹允春说:“航空业复苏面对的首要风险就是贸易战。贸易战对全球产业链和供应链脱钩断链的影响会很明显,这将对全球贸易和航空运输构成阻碍。同时,巴以冲突等地缘政治事件也给航空业带来较大的不确定性,造成部分国际航线变化、航程增加,提高飞行成本。”

国际航协分析,全球经济未来若再次出现增长乏力,以及高通胀、高失业率的情况,支撑航空业复苏的消费者需求将会被削弱。在监管方面,航空公司可能面临合规成本的上升,以及与旅客权利制度、区域环境举措和无障碍要求相关的额外成本。

航空业正走在可持续盈利的道路上,整体活力有待进一步提高。曹允春认为,各国政府都应保持对外开放的姿态,保证人员交流和商贸往来畅通,警惕逆全球化趋势。同时,不少航空公司的净利润率仍较低,未来需要做好成本收益管理,夯实盈利能力。

国际航空运输协会理事长威利·沃尔什对媒体表示,各国政府需从基础设施建设、节能减排等方面入手,推动航空业的全面复苏。“尤其随着全球航空客运量上升,扩大低碳航空燃料的生产,对未来的航空产业的可持续发展十分重要。”



科威特一居民楼发生火灾

当地时间6月12日,在科威特艾哈迈迪省,工作人员在火灾事故现场工作。

据科威特内政部和国家电视台12日消息,科威特南部艾哈迈迪省曼加夫地区一栋居民楼发生火灾,目前已造成至少49人死亡、数十人受伤。

新华社发(阿萨德 摄)

“汉语桥”中文比赛在多国举行

“汉语桥”中文比赛近日分别在德国、斐济、老挝等国举行。

▶近日,在德国汉堡,选手在第十七届“汉语桥”世界中学生中文比赛暨第四届“汉语桥”世界小学生中文秀德国赛区决赛上表演茶艺。

新华社记者 任鹏飞 摄

▶近日,在斐济首都苏瓦,“汉语桥”世界中学生中文比赛斐济赛区参赛选手和嘉宾合影。

新华社发(桑钦龙 摄)



战火令无数巴勒斯坦人无以为生

多巴勒斯坦人选择来此谋生。他们大多受雇于建筑、农业和服务业领域,每天起早贪黑,穿越隔离墙和检查站往返于两地。

廊桥、停车场、过境大厅、车辆通行区……卡兰迪亚检查站占地面积颇大。类似的检查站还有不少,它们位置、规模、开放时间不同,但相同的是,它们都由以军把守,巴勒斯坦人若想前往以色列及其控制区域,必须持有许

多巴勒斯坦人选择来此谋生。他们大多受雇于建筑、农业和服务业领域,每天起早贪黑,穿越隔离墙和检查站往返于两地。

来自约旦河西岸巴勒斯坦小城哈勒赫的哈姆扎50多岁,原本在以色列港口城市阿什杜德的一处建筑工地干活。在他的孩子中,有三个尚未未成年,其中一个身体残疾,家庭开支几乎都依赖他在以色列的工作收入。他对记者说,现在“家庭经济状况非常糟糕”。

随着本轮巴以冲突爆发,在以谋生的巴勒斯坦人的“通行证”被取消了,很多人随之失去了工作和收入来源。

在约旦河西岸的大型犹太人定居点马阿

勒阿杜明,一名餐馆工作人员告诉记者,冲突爆发以来,在这里的巴勒斯坦务工者“统统被赶走,一个也不留”。记者来到一家修车铺洗车,被告知要等待四五个小时,因为“巴勒斯坦人都走了”。

来自约旦河西岸巴勒斯坦小城哈勒赫的哈姆扎50多岁,原本在以色列港口城市阿什杜德的一处建筑工地干活。在他的孩子中,有三个尚未未成年,其中一个身体残疾,家庭开支几乎都依赖他在以色列的工作收入。他对记者说,现在“家庭经济状况非常糟糕”。

来自约旦河西岸巴勒斯坦小城哈勒赫的哈姆扎50多岁,原本在以色列港口城市阿什杜德的一处建筑工地干活。在他的孩子中,有三个尚未未成年,其中一个身体残疾,家庭开支几乎都依赖他在以色列的工作收入。他对记者说,现在“家庭经济状况非常糟糕”。

随着本轮巴以冲突爆发,在以谋生的巴

勒阿杜明,一名餐馆工作人员告诉记者,冲突爆发以来,在这里的巴勒斯坦务工者“统统被赶走,一个也不留”。记者来到一家修车铺洗车,被告知要等待四五个小时,因为“巴勒斯坦人都走了”。

来自约旦河西岸巴勒斯坦小城哈勒赫的哈姆扎50多岁,原本在以色列港口城市阿什杜德的一处建筑工地干活。在他的孩子中,有三个尚未未成年,其中一个身体残疾,家庭开支几乎都依赖他在以色列的工作收入。他对记者说,现在“家庭经济状况非常糟糕”。

随着本轮巴以冲突爆发,在以谋生的巴

勒阿杜明,一名餐馆工作人员告诉记者,冲突爆发以来,在这里的巴勒斯坦务工者“统统被赶走,一个也不留”。记者来到一家修车铺洗车,被告知要等待四五个小时,因为“巴勒斯坦人都走了”