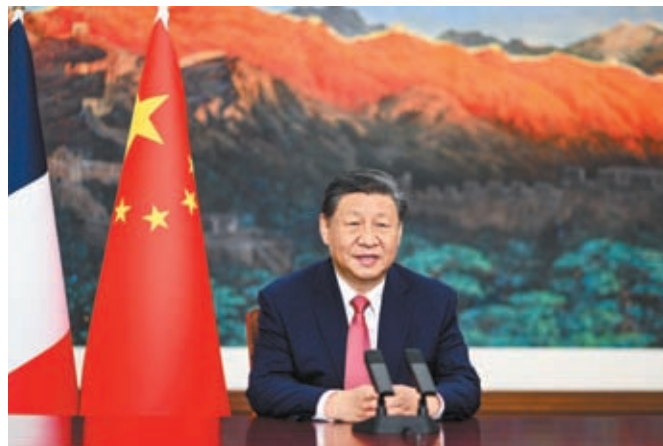


# 習近平：中法要積極挖掘新興領域合作潛力



◆1月25日，中法建交60周年招待會在北京國家大劇院舉行，國家主席習近平發表視頻致辭。

香港文匯報訊 據新華社報道，1月25日，中法建交60周年招待會在國家大劇院舉行，國家主席習近平發表視頻致辭。

習近平指出，60年前的中法建交是國際關係史上的大事。毛澤東主席和戴高樂將軍以非凡的智慧和勇氣，打開中西方交往合作的大門，為處於冷戰中的世界帶來希望。60年來，中法關係始終走在中國同西方國家關係前列，為兩國人民帶來福祉，為世界和平、穩定和發展作出貢獻。

習近平強調，中法關係的獨特歷史塑造了獨立自主、相互理解、高瞻遠矚、互利共贏的「中法精神」。面對新時代的風雲際會，中法應當秉持建交初心、

積極面向未來、敢於有所作為。雙方要堅定不移地發展雙邊關係，以中法關係的穩定性應對世界的不確定性；要以中法文化旅遊年、巴黎奧運會為契機，擴大人文交流、促進民心相通；要共同倡導平等有序的世界多極化、普惠包容的經濟全球化，為維護世界和平穩定、應對全球性挑戰繼續作出中法貢獻；要堅持互利共贏，在深化傳統合作的同時，積極挖掘綠色產業、清潔能源等新興領域合作潛力，堅持把蛋糕做大，以開放匯聚合作力量、共享發展機遇。面向下一個60年，中法攜手合作，必將再創輝煌。

法國總統馬克龍也發表視頻致辭。馬克龍表示，60年前，戴高樂將軍超越陣營對抗邏輯，作出同中華人民共和國建立外交關係的歷史性決定。今天我們有責任在1964年確立的宏偉目標基礎上，再接再厲，共同建設既滿足兩國人民需要，也有利於世界和平穩定的夥伴關係。法方願同中方攜手努力，應對全球性挑戰，推動解決國際危機。2024年也是法中文化旅遊年，雙方將舉辦豐富多彩的活動。我們要以此為契機，密切兩國人民特別是青年之間的交往，為法中關係的未來奠定更加堅實的基礎。

1月31日，兩國還將在巴黎凡爾賽宮舉辦慶祝中法建交60周年暨文化旅遊年開幕活動，播放兩國元首視頻致辭。

法國總統馬克龍也發表視頻致辭。

# 紅海受阻改鐵運 中歐班列 頻爆倉

## 浙江外貿商：海運漲價超兩倍 走鐵路勝在省時安全



◆中歐班列由於省時安全，成為當下貨物運往歐洲市場的主要運輸方式。

香港文匯報浙江傳真

紅海是中國商品運抵歐洲市場的海運航線必經之路，但自去年底，也門胡塞武裝襲擊往來船隻，致使「紅海危機」升級，這一重要「咽喉」要道被掐住，多數貨輪只能繞道好望角。這不僅增加了15天左右的行程時間，運輸成本也在近一個月內翻了幾番。更多中國外貿企業紛紛選擇中歐班列作為替代運輸方式，多條線路艙位已處於爆倉狀態。有業內人士分析，農曆新年過後，隨着外貿交貨旺季到來，如果「紅海危機」仍未能得到有效解決，中歐班列爆倉、漲價的情況也將持續。

◆香港文匯報記者 王莉 浙江報道

「紅海」航運危機對我們來說影響還是比較大的。去年12月初歐洲海運價格還是每20呎標準貨櫃（TEU）2,000美元左右，現在5,500美元。這幾天貨運代理公司一直在聯繫我們，說春節後的艙位最好能盡快預定，否則可能就不僅僅是漲價的問題了，而是艙位都不一定能有了。因為現在只能繞好望角走，行程上要增加15天左右，就影響了返程的時間。」浙江義烏外貿商家周江行告訴香港文匯報記者，「現在雖然不是交貨旺季，但按照習慣我們都會趕在春節假期前把能出的貨都出了，然後安安心心過完正月十五才回來開工。所以眼下最靠譜的運輸方式還是選擇中歐班列。」

「從去年12月底到現在，差不多一個月時間，諮詢中歐班列業務的量多了至少一倍，而且都是火燒眉毛急得不得了。」義烏維盈物流有限公司總經理簡思維表示，從義烏出發的義新歐中歐班列，途經哈薩克斯坦、俄羅斯、白俄羅斯、波蘭、德國、法國，最終抵達西班牙馬德里，一般行程時間18至20天。他說：「目前鐵路一個貨櫃箱運費大約在6,000美元左右，價格比海運稍貴一點，但優勢是時間起碼能節省一大半，現在海運大約需要40天到55天。還有就是安全，現在紅海上每天會發生什麼情況也不知道，萬一貨物有損失，就全賠進去了，得不償失。」

### 班列運力增加 運費步步上漲

據了解，截至1月底，「義新歐」中歐班列的貨運艙位已經全部訂滿，運力環比

增加超20%。「義新歐」業務發展總監陳凱峰介紹，1月的運費價格環比上漲了10%至20%，後續不排除會跟着市場一步步上漲。「除了運輸時間快之外，其實中歐班列相對海運在通關手續方面也更簡便。目前我們正在努力增加艙位量，為春節後可能出現的高峰提前做好準備。」

「只要中歐班列和海運價差不超過1,000美元/40呎大箱（FEU），大家都會走中歐班列。」義烏博雅氣球有限公司負責人殷國鋒表示，「對於企業來說，貨越快運出去，佔用的流動資金越少，資金成本就能降下來，如果仔細算一下這筆賬，走中歐班列是划算的。就好像疫情期間中歐班列

曾漲價到過10,000美元，為什麼還是有那麼多人選擇走鐵路，原因就是當時港口擁堵延誤。」

### 部分堅持海運：利潤薄擔不起

但也有外貿商坦言：「現在是非常時期，大家都想安安心心過個年。如果年後中歐班列價格持續上漲的話，只要海運不停航，我還是會選擇海運。我們出口的大多都是小商品，看一出就是十幾個貨櫃，但利潤都很薄，每個櫃子運費相差1,000美元左右，加起來也不少了。」

新聞鏈接

## 去年進出口貨運量 「義新歐」班列增8.7%

據海關總署網站消息，2023年全年，杭州海關累計監管「義新歐」中歐班列進出口貨運量達120.49萬噸，同比增長8.7%。

班列運輸的商品也在不斷迭代豐富。「義新歐」中歐班列運營方、義烏市天盟實業投資有限公司董事長馮旭斌介紹，目前通過該班列運輸的產品從最初以日用百貨等小商品為主向現在的汽車及配件、光伏產品、機械設備等高貨值、高附加值產品全面拓展。

「義新歐」班列憑借穩定、可靠、高效的物流服務有力支撐產業鏈供應鏈，成為浙江積極融入共建「一帶一路」倡議的標誌性工程和高水平對外開放的「金名片」。目前已開通25條線路，覆蓋50多個國家和地區、通達160個城市。

「新的一年，海關將不斷強化關地、關鐵、關企協作配合，提高監管效能和服務水平，全方位做好中歐班列通關服務保障工作。」杭州海關所屬金華海關監管三科科長陸正陽說。

◆來源：人民網



◆外商在義烏市場採購。香港文匯報記者王莉 攝

# 企業長遠計 讓利保客戶

特稿

「我們北非的客戶最近還來和我們商量，讓我們能幫忙降點價格。」浙江寧波惠士康電器有限公司總經理沈錦煥無奈地說，「我們也能理解，他們也是實在沒辦法了才要求降價。由於我們採用的是離岸結算，貨物上船之後增加的運費就全部由客戶自行承擔了，所以現在繞行好望角之後，他們的運費支出也多了不少。」

思量再三，他還是答應了客戶的請求，準備降價1.5%。「這對我們企業來說意味着淨利潤要損失20%。還是有點肉痛的，考慮到長期合作關係，大家都各自承擔一點損失吧，少賺點總比失去一個客戶強。」

### 中小企寧不接單減餉

與寧波惠士康相比，此次海運費用大漲，對於以接散單、小單為主的中小外貿企業而言，成本損失更加嚴重。因為它們與客戶簽訂的大多是成本加運費的結算方式，即出口企業需支付運費。面對如今幾乎一天一漲的運費，有中小外貿企業表示接單就存在虧錢的風險，所

以寧願不接單，還能少虧點。

### 跨境電商斷貨損失大

在這波「紅海危機」中，歐洲跨境電商平台賣家也被「深深傷害」。歐洲亞馬遜電商賣家周峰告訴香港文匯報記者，由於運往歐洲海外倉的貨物被半路告知要繞行好望角才能通行，所以比原本預計到達時間推遲了10天左右，現在海外倉個別產品已經出現了庫存斷貨的情況。

### 業界提醒繞行也擁堵

「運費增加產生的成本損失，我們算了一下短時間內已經很難回收回來了。但更要命的是耽擱的10天很可能趕不上新年大促銷，也可能沒辦法在平台規定時間內補齊貨，這個後果就是會被限流，甚至搜索排名位置被下降。」周峰焦慮地說，「好不容易一件件東西賣出去，一個個好評建起來的信譽，就這麼躺在中槍，毀於一旦。影響的是今年一整年的生意啊。」

這場「紅海危機」還要持續多久，尚無定數。面對不確定性，浙江大學經濟學教授陸菁認為，整體來看，東亞製成品銷往歐洲、中東乃至美國的成本都會提升。因此企業報價要提前考慮政治風險、供應鏈風險、匯率和全球通脹情況，避免利潤侵蝕，跨境電商企業要考慮充分利用海外倉和前置倉。

義烏維盈物流有限公司總經理簡思維也提醒外貿企業要時刻關注海運繞行好望角的實際情況。「目前南非德班港口已處於擁堵狀態，大量貨輪如果長時間繼續繞行的話，勢必會出現延航的情況。」他建議企業可考慮發往歐洲的貨物選擇中歐班列，途經哈薩克斯坦，再經黑海到達歐洲；到中東的貨物可選擇遠曼、迪拜等口岸的掛靠碼頭，再由該碼頭進行陸運中轉。

不過他也比較樂觀認為，經歷過疫情期間物流困難以及2021年蘇伊士運河堵船事件後，中國外貿企業已經有了一定的心理預期和承受能力，而且也有可能這會成為意想不到的機遇。

◆香港文匯報記者 王莉 浙江報道



◆中歐班列貨場堆滿了等待發貨的貨櫃。香港文匯報浙江傳真