

看世界

## 选渔场，还是选欧盟

□ 杨啸林

近期，冰岛再次发出申请加入欧盟的信号。在欧盟委员会主席冯德莱恩访问冰岛期间，冰岛外长贡纳尔斯多蒂尔高调宣称，相信冰岛人民会决定加入欧盟，如果公众投票支持重启入盟谈判，她希望“加快进程”，并将其置于“至关重要”的地缘战略高度。

冰岛早在《申根公约》生效次年，也即1996年，就加入了申根自由旅行区。其同时也是欧洲经济区的成员，与欧盟有着长期密切的关系。但直至今日，冰岛仍未加入欧盟，且此前两次入盟尝试均告失败。究其原因，恐怕和鱼脱不了干系。

很多人可能不知道，当前稳坐全球人均收入排名前列的冰岛，直到20世纪中期还是欧洲最穷的国家之一。1944年刚独立时，冰岛的工业化程度还非常低，全国主要靠打鱼为生，而且，还不是那种开着大型渔船跑到深海的机械化打鱼，而是用鱼叉捕鱼，真可谓“开局一鱼叉，资源全靠打”。

不过好在冰岛人手里有张王牌——北大西洋渔场。这里冷暖气流交汇，浮游生物丰富，吸引了大量鱼群特别是鳕鱼群。依托这一优势，冰岛人硬是把鳕鱼捕捞变成了国家支柱产业，渔业一度占到出口的90%以上。这也使他们逐渐形成一个执念：谁也不能动我们的鱼。

最经典的案例就是“鳕鱼战争”。从1958年到1976年，连常备军都没有的冰岛，为了保护鳕鱼资源，单方面宣布扩大领海范

围，并由此和英国皇家海军军舰在北大西洋上演了三次对峙。冰岛人甚至还发明了一种“护渔神器”——渔网切割器，专门用来割断英国拖网渔船的渔网。在打打停停吵吵闹闹近20年后，英国人最终妥协了，同意冰岛划设200海里专属经济区。

时间进入20世纪70年代初，当冰岛政府第一次申请加入欧共体（欧盟前身）时，冰岛人的“护渔思维”又一次因欧共体的共同渔业政策“血脉觉醒”了。

资料显示，共同渔业政策要求成员国共享并统一管理渔业资源。这意味着，西班牙、法国等成员国的渔船均可以合法进入冰岛海域捕鱼。于是，冰岛人不出意外地“破防”了，冰岛加入欧共体的申请也很快被撤回。

不过，总是游离在欧洲经济体系之外，显然也不是个事儿。冰岛人仔细算了算账后决定，只加入申根区和欧洲经济区，但不加入欧盟。

不加入欧盟对于当时的冰岛人来说是个超级划算的选择：通过加入申根区和欧洲经济区，冰岛可以享受欧盟经济发展的红利，渔业产品出口到欧盟可以享受零关税，金融服务业可以跨境经营，本国公民能在欧洲自由旅行工作，还可以吸引大量欧洲劳动力。而作为“外国成员”，其每年向欧盟缴纳的会费不到国内生产总值（GDP）的0.1%，远低于欧盟正式成员国的1%。当然，关键是还不需要共享自家的渔业资源。对于此，多家欧洲媒体均公开表达了不满，直斥冰岛“账算得太精”，还有媒体“阴阳”其“只薅羊毛不养羊”。

转折点发生在2008年。当年，国际金融危机的爆发导致冰岛三大银行全部崩溃，国家濒临破产。此时，欧盟的政治支持与欧元区稳定货

币，成为冰岛政府的重要考量。

正是基于这个背景，冰岛政府在2009年开始了第二次入盟尝试。2010年7月，冰岛正式开启入盟谈判。最初的进展相当顺利，到2013年，35个谈判章节中已开启33个，涉及自贸规则、社会政策协调等多个领域。但当涉及渔业资源时，谈判又一次陷入了僵局。

每一届冰岛政府都知道，渔业控制权是不可谈判的，谁敢动让渡的心思，冰岛人就会掀他的桌子。因此，冰岛方面坚持“完全掌控其专属经济区内渔业资源”，特别是宝贵的鳕鱼配额，还提出设立超长过渡期，甚至一度要求将自身排除在欧盟共同渔业政策之外。而欧盟方面也坚持原则，要求“包括渔业资源在内的单一市场规则均统一应用”。双方的矛盾大到无法调和，冰岛方面只得宣布暂停入盟谈判以便实施全民公投。结果不出意外，哪怕面对国家破产的可能，冰岛人也坚决不妥协。

2015年3月，冰岛政府正式致函欧盟，撤回了入盟申请，一场为期6年的入盟博弈就此落幕。

时隔10年之后的今天，冰岛为何又动了加入欧盟的心思？

一方面，当前全球经贸形势并不乐观，特别是本届美国政府引发的全球关税风暴持续发酵，作为小国的冰岛亟需寻求更多稳定性和话语权。但由于未加入欧盟，现阶段的冰岛根本无法在关税及贸易协定、气候政策等重大国际事务中投票或提出修正条款，只能“照单全收”。

另一方面，当前地缘政治格局的不可预测性正在增长。美国已公开表示意图控制格陵兰岛，紧贴冰岛北端的北极圈正成为大国争夺的新战场。孤悬于北大西洋、人口仅39万

人、虽为北约成员国却没有军队的冰岛，迫切需要在当前这个威胁倍增的地缘政治棋局中找到支点。

有分析指出，正是地缘政治的不确定性，使冰岛民众对重启入盟谈判的支持率迅速上升。根据今年早些时候的一项民意调查，58%的冰岛人支持就重启入盟谈判举行全民公投，但直接支持加入欧盟的民众占比略低，有45%的人赞成，35%的人反对，20%的人尚未决定。马克西纳民调中心的另一项民调显示，截至今年上半年，有超过54%的冰岛受访者支持加入欧盟。

随着民意基础发生变化，冰岛政府也开始加速推进入盟事宜，计划将在全民公投前成立独立专家组，以评估改用欧元的利弊。近期，冰岛还与欧盟签署了新的渔业合作备忘录，这也为双方在敏感领域加强对话与合作奠定了基础。

不少专家预计，随着谈判议题从安全防务逐步扩展至货币、贸易、渔业等领域，冰岛与欧盟的对话将进入“实质攻坚”阶段。贡纳尔斯多蒂尔也承认，渔业、农业和能源等“敏感且容易引发情绪”的议题将成为谈判的难点所在。

一边是多年的坚守，一边是时代的变局，鱼与欧盟可否兼得尚不可知。但可以确定的是，冰岛入盟之路充满荆棘，所有踏身其中的人，不仅需要勇气加持，也需要智慧傍身，此外怕是还得有一颗很强的“大心脏”，抹得开面子、耐得住煎熬。

印象

□ 刘春沐阳

## 伦敦地铁难突围

睡意朦胧中，笔者被同伴的惊叹声和机舱里些许的躁动吵醒。透过舷窗朝下望去，飞机正贴着大不列颠岛的海岸飞行，一抹朝阳从天边显现，河流、道路、森林、村庄从浓雾中挤了出来。不多时，伦敦到了。然而不曾想到，这座城市给旅人的第一份见面礼，藏在错综复杂的交通网络里。

在英国，地铁并不是每个城市都具备的交通方式，它主要集中在某些大城市。伦敦地铁是其中广为人知且线路最为复杂的地铁系统，为伦敦的交通带来了极大的便利。抵达伦敦后，笔者一行为了省事，没有购买交通卡，而是直接用信用卡刷卡支付。伦敦地铁2.8英镑（约合人民币27元）的起步价着实不便宜，在全球主要城市的地铁票价中也处于高位。

然而，抵达英国的次日，当结束一天行程于傍晚时分返回伦敦时，竟撞上了酝酿已久的地铁大罢工。这场罢工由英国铁路、海事与运输工会（RMT）组织，约1万名员工参与，为期5天，涉及司机、信号员、维修工等关键岗位，导致伦敦地铁大部分线路关闭，主要车站人去站空、一片萧索。这场罢工被英国工会认为是30年来最大规模的铁路罢工。他们提出罢工的必要性在于，薪资增长无法跟上创下40年新高的通货膨胀。据英国央行预测，由于能源价格攀升等因素的影响，英国今年的通胀率预计将超过10%。

罢工期间，除伊丽莎白线与地上铁

维持有限服务外，伦敦地铁网络几乎全面停摆。最终，我们被迫改乘公交车返回住宿地，却又赶上晚高峰。伦敦的道路系统早在几百年前的工业革命时期就已定型，街道狭窄，因此地面交通在早晚高峰时段非常拥堵。面对大排长龙的路况，大街上的共享单车成了“紧俏品”，一车难求。

到英国的第四天，我们计划乘火车前往曼彻斯特。为了应对地铁停运，不得不更早起床，乘坐公交车前往尤斯顿火车站。车辆到达公交车站时，双层巴士的车厢里已经挤满了通勤者，带着三个大行李箱的我们面面相觑，心里已做好了乘坐下一趟车的准备。这时，司机回过身请求站在下层车厢的乘客到上层去，为我们挪出了一片空间，还有上班族起身为我们让座，让我们在“大罢工”中意外体会到了一些来自陌生人的善意。

罢工所产生的影响难被忽视。由于地铁在伦敦公共交通体系中占据核心地位，罢工对市民出行与城市秩序的冲击可想而知。由于此次罢工，近33年来首次出现仅20%火车线路运营的局面，严重冲击了通勤者和相关产业。据英国商会估算，单日罢工导致伦敦经济损失超1.2亿英镑，餐饮、零售、旅游等行业首当其冲。

此次罢工已是2022年以来伦敦地铁的第四次罢工。伦敦地铁频繁罢工的背后，折射出英国公共交通行业在通胀高企背景下的普遍运营压力。英国公共部门工资增速长期低于通胀，导致“实

际收入缩水”。英国工会联盟（TUC）数据显示，2015年至2025年间，地铁工人实际工资下降15%，而同期生活成本上升50%。

但对此，相关经营单位早已深陷长期收支失衡的泥潭而无力解决。一方面，伦敦地铁的日常运营支出并不低。特别是其部分线路建于19世纪，老化基础设施需巨额维护费用。另一方面，相关投资明显不足。据独立机构“公共政策研究所”的报告，英国过去10年对铁路与地铁的投资仅占国内生产总值（GDP）的0.9%，远低于欧盟1.6%的平均水平。

此次伦敦地铁工会代表员工向雇主提出至少加薪7%的要求，但雇主仅同意在员工接受工作方式改变和裁员的前提下提供2%—3%的涨幅。政府与工会之间的薪酬谈判分歧明显，公众对此意见不一。民意调查机构YouGov调查显示，对本次罢工行动，37%的受调查者表示支持，而45%的受调查者持反对意见。

伦敦地铁的困境也是英国经济提振乏力困境的缩影。那些深埋地下的轨道，既是工业文明的骄傲遗产，也成为当下社会裂痕的见证。

当笔者一行准备离开伦敦时，此次罢工风波已暂告一段落，伦敦地铁也已陆续恢复运营。但伦敦交通局与工会的博弈仍在继续，由于双方立场难以调和，后续的谈判依旧可能破裂，罢工随时可能卷土重来。如何让“伦敦持续运转”，依然是一道难度很大的考题。

啤酒

9月的慕尼黑，盛夏余热犹存，第190届慕尼黑啤酒节如期而至。不过，今年的啤酒节整体消费疲软，在啤酒破碎的泡沫中，折射出消费者开支缩水、酒商经营压力骤增的现状。

啤酒节开幕式期间，高温天气助燃了人们对冰啤的热情，在可容纳数千人的庞大帐篷里，炙热的空气与冰爽的啤酒激情碰撞，但账单似乎在唤醒酒客的消费理性。

正在排队取餐的美国游客简告诉记者：“两年前12欧元一杯的啤酒，现在涨到15欧元了。”官方数据也显示，本届啤酒节一升啤酒平均价格较2024年上涨约3.52%，较2019年价格上涨三成以上。各类食品价格较2019年上涨约四成。

不仅如此，对远道而来的游客而言，交通与住宿开销更大。节日期间，慕尼黑市中心酒店价格普遍翻番，平日每晚约120欧元的客房价格飙升至300欧元以上。德国境内交通成本也显著增加，从法兰克福至慕尼黑的火车票价从往常的约50欧元涨至约80欧元。综合估算，一名普通游客在慕尼黑度过啤酒节周末，总花费达到500欧元至800欧元。

近期德国物价上涨迅速。德国联邦统计局最新数据显示，8月，德国食品与非酒精饮料价格同比上涨5.4%，餐饮与酒店服务价格同比上涨6.1%。

价格上涨却让啤酒厂商开心。德国啤酒酿造厂商协会主管霍尔格·艾歇勒说，全国近1500家啤酒厂普遍面临利润空间被挤压的挑战。一些中小啤酒厂已逼近倒闭关停。

德国啤酒产业链各环节成本都在显著增加。根据国际咨询公司罗兰贝格报告，自2020年以来，德国啤酒生产成本以年均约6%的速度持续增长，这一趋势在未来几年将延续。地缘政治动荡成为德国物价上涨的重要推手。首先是全球供应链受干扰，粮食贸易价格波动，德国酿酒商需要花费更多才能购进原料；其次是电价大幅攀升，酿酒企业的冷藏、照明和生产线能耗显著增加。

人力成本上涨也推高了行业成本。德国政府数据显示，2020年至2025年法定最低工资累计上调约37%。啤酒节期间，大量临时用工成本更是直接传导至餐饮价格。

输入性通胀与本土的能源、人力成本上涨形成叠加效应，共同挤压着企业的利润空间。消费端的低迷进一步影响了行业前景，罗兰贝格报告提出，过去31年，德国啤酒消费量下降了35%。另据统计，今年上半年，德国啤酒销量降至39亿升，创下1993年有记录以来的半年最低水平。

记者在火车上遇到的一名当地金融从业者坦言，因价格过高，她今年不会去参加啤酒节，现在基本上两年去一次，去一天就够了。德国市场调研机构8月发布的报告称，消费者信心继续疲软，对收入和经济前景的预期持续走低。

数据直观反映现实，德国二季度GDP环比萎缩0.1%。欧盟委员会报告提出，由于全球贸易不确定性上升、融资条件趋紧和企业乐观情绪降低，德国经济2025年将“近乎停滞”。（据新华社电）

本版编辑 韩叙 王一伊 美编 高妍  
来稿邮箱 gjb@jrbns.cn