

1975年，中国与欧共体建交。当年的中欧建交，其实已经将经贸合作置于基石地位。2020年，中国取代美国成为欧盟最大贸易伙伴。

家感觉到颇大的压力，这些国家的一些车企，当年想步德国车企后尘，将本国的汽车生产线挪到中国，或者直接向中国出口整车以谋取超额利润，可因为种种原因几经努力未能如愿。如今，他们成了希望对中国电动汽车加征关税的主力。

与此同时，《新民周刊》记者注意到，欧盟一些国家在与中国商讨各种关税问题时，是在以农产品等与中方谈条件。这与当年又是一种180度变化——当年，中国曾用大米等农产品与欧洲的一些国家置换铁路机车车辆这样的工业产品。

从中欧合作的历史来看，互通有无当然是主基调。各自拿出的产品的变化，当然与各国经济发展、生产力发展的快慢程度等等有关。而当历史照进未来，则能看到，唯有坚持“合作”这一主基调，以此来连接亚欧大陆的东端与西端，大家的日子才会更好过。而诸如能源转型、绿色低碳、应对全球气候变化等等目标，才有可能实现！

最大贸易伙伴之路

6月伊始，多瑙河上的明珠——布达佩斯开始进入夏季。中铁电气化局匈塞铁路项目的安质员冯鑫和徒弟张坤沿着线路开始巡察。这是“护鸟队”成立以来的第87次巡察。“我们不仅仅要建好这段铁路，更

要爱护这一方水土。”冯鑫如此表示。

匈塞铁路的部分区段临近匈牙利最重要的国家公园——小孔沙格公园。这一片平原湿地是鸟类的天堂。在巡察过程中，师徒二人发现铁路线边的一棵大树顶端站着一只有点像老鹰的动物。仔细看，冯鑫辨认出这是一只白肩雕。再仔细观察，二人找到了雕巢。怎么办？如果雕巢继续留在这里，会影响线路安全、施工进度。最佳办法，就是在3公里外为之建一个人工的新家。在诱导白肩雕乔迁后，既不影响其繁衍，又不影响施工进度……

冯鑫、张坤师徒忙碌之际，当地时间6月7日，中国研制的匈塞铁路高速动车组在塞尔维亚贝尔格莱德泽蒙车辆段亮相。这是中国铁路技术装备与欧盟铁路互联互通技术规范（TSI）对接取得的又一重要成果，标志着中国高速动车组首次进入欧洲，中国高端轨道交通装备走出去取得重大突破。反正，目前的中国铁路与匈牙利方面的合作，以及从2011年开始向法国、德国等出售铁路车辆，已经证明，中国铁路已经与欧盟国家有了多方位对接。而回看当年，情况并不是这样的——欧盟的“版图”没有今日之大，当年的匈牙利还处于东欧社会主义阵营，而非欧共体成员；而欧盟的前身欧共体与中国的生意往来，也不似如今这么紧密而庞大。

追溯今日欧盟之历史，可从二

战之后、20世纪50年代欧洲煤钢共同体开始。1951年4月18日，法国、意大利、比利时、荷兰和卢森堡以及西德在巴黎签署为期50年的《关于建立欧洲煤钢共同体的条约》。次年，欧洲煤钢共同体成立。1957年，欧洲经济共同体与欧洲原子能共同体成立。接着，1959年，欧洲投资银行在布鲁塞尔成立。及至1965年六国签署《布鲁塞尔条约》，总部设在布鲁塞尔的欧共体才算成立。

上世纪60年代中叶的中国，虽说与当时的欧共体六国，乃至英国等欧洲大国多多少少有一些贸易往来，但双方总体上依然相隔遥远。1964年1月，中法建交。这当然是石破天惊的大新闻。从商贸的角度看：1965年春，中国先后组织参加里昂博览会和巴黎博览会，向法国人民展现精美的中国艺术品；同年11月，法国又在中国举办了工业展览会，这对当时打破以美国为首的西方资本主义国家对中国的某些技术封锁具有积极意义。

中国真正与欧洲展开持续增长性的合作，则要到20世纪70年代。1973年9月，时任法国总统蓬皮杜访华，这是法国国家元首首次访华，也是西欧大国中第一位国家元首应邀访华，当然也是欧共体国家中首位访华的领导人。蓬皮杜访华结束时中法发表的联合公报指出，中法关系的发展符合两国利益，并且是对和平事业和改善国际关系的积极贡献。公报还表示，有必要进一步加强中法两国在技术、石油化工、航空、机械、电气工业等方面的交流与合作。1974年底，北京与巴黎之间开通航线，进一步密切了两国在各领域内的交流与合作。时隔不