

焦点时评

名曰「共同防御」实乃「结伙打劫」

新华社记者 谢彬彬

美国总统拜登在日前举行的美日菲三边会议上称,在南海对菲律宾飞机、船只或武装部队的任何攻击都会触发美菲共同防御条约。美国口中的这个“共同防御”,听起来像是在保护盟友,但是美国及其盟友是真有什么正当权益受到侵害吗?答案是没有。不论是北约这样的军事集团,还是美日、美韩、美菲等那样的双边军事同盟,虽都打着“共同防御”或“集体防御”的旗号,干的却是侵害他国合法利益的勾当。

最典型的,就是声称自己是“区域性、防御性”组织的北约。冷战时为对抗苏联,美国以“共同防御”名义拉拢部分欧洲国家成立北约。冷战结束后,北约非但没有寿终正寝,反而是四处挑起冲突、动用武力,南联盟、阿富汗、伊拉克、利比亚、叙利亚……许多国家都是北约军事行动的受害者。据不完全统计,2001年以来,北约国家发动和参与的战争导致数十万人丧生,数百万民众流离失所。眼下,欧洲大陆重燃战火也是美国主导北约不断东扩之祸。多年来,北约一再东扩,挤压俄罗斯地缘空间,破坏亚欧地区的安全态势,致使乌克兰危机持续升级。

所谓“共同防御”是美国拼凑军事同盟网络的最大“卖点”,但从实际效果看,美国所兜售的“安全保障”并没有给其盟友带来安全。乌克兰危机升级、朝鲜半岛紧张加剧、南海局势升温……事实一再证明,美国的煽风点火、挑动对抗只会点燃和激化地区紧张局势或引发冲突。

美国关心的不是盟友安全利益,而是通过贩卖“安全焦虑”让盟友对其产生更深的“安全依赖”。

由此看来,所谓的“共同防御”,实际上是鼓动“小弟”冲在前面闹事,“大哥”坐镇后方威慑,本质上是黑社会的“结伙打劫”。

在美国的“盟友体系”中,不对称的实力决定了所谓“共同防御”只能取决于美国的偏好。根据所谓的美菲共同防御条约、美韩共同防御条约、美日安全保障条约等同盟条约的免责条款,美国在特定情况下可以放弃履行条约义务,以确保美国掌握更多主动权。

2017年5月,时任美国总统特朗普在北约峰会讲话时就没有依例重申对《北大西洋公约》第五条即集体防御条款的承诺。路透社专栏作家彼得·阿普斯在其关于北约的著作《阻止大决战》中写道,欧洲始终对美国的承诺感到担忧,并且对美国的主导地位感到不满。

为了换取美国的所谓防务承诺,美国盟友付出了沉重的代价,不仅要允许美国在本国部署兵力、建设军事基地,还要承担巨额费用。与美国军事结盟,总是伴随着庞大的军售和技术转让,让美国军工复合体赚得盆满钵满。正如英国政治评论人士伊恩·马丁所形容的那样,无法自主、不敢自主的“盟友”只能永远“生活在一个帝国的阴影之下”。

(新华社北京4月16日电)

“匹夫无罪，怀璧其罪”

——起底“中国产能过剩论”荒谬逻辑

新华社记者 俞懋峰 曹筱凡 吴慧珊

近期,西方舆论场有关中国“产能过剩”的论调甚嚣尘上,一些政客和媒体宣称中国政府补贴造成电动汽车等新能源领域产能过剩,中方为消化这些过剩产能,以所谓低价在海外倾销导致市场扭曲,损害他国经济。

记者调查发现,中国新能源产业通过不断加大创新投入在激烈市场竞争中形成优势,其产能与需求端的巨大潜力相比远未“过剩”。西方资本利益集团鼓吹“中国产能过剩论”旨在为其升级绿色保护主义措施造势,是遏制中国科技发展和产业升级的又一话术。全球化时代,西方资本利益集团应秉持市场经济原则和价值规律看待产能问题,与中国合作应对全球性挑战,让世界各国受益于发展优质产能。

中国产能过剩与否,更要看长远需求

产能过剩通常指行业生产能力相对于市场有效需求过高,主要存在于工业特别是制造业。产能过剩是市场机制发挥作用的体现,供需平衡是相对的,不平衡往往是常态,在任何实行市场经济体制的经济体都可能发生产能过剩,美国等西方国家在煤炭、钢铁、页岩气等领域多次出现这一问题。

针对西方关切的新兴产业,相关数据分析并不支持存在中国“产能过剩”的说法。以新能源汽车为例,该行业需求增长较快,反映市场前景的渗透率(新能源汽车占汽车总销量的比重)不断攀升,发展潜力可观。国家信息中心日前预测,中国新能源车渗透率将从2023年的35.2%提升到2033年的60%。

结合全球分工和国际市场情况分析,国际能源署测算,2030年全球新能源汽车需求量将达4500万辆,是2022年的4.5倍;全球光伏新增装机需求将达到820吉瓦,是2022年的约4倍。当前产能远远不能满足市场需求,众多发展中国家对新能源产品的潜在需求巨大。可以说,从需求端的巨大潜力来看,中国新能源领域产能远未“过剩”。

华安证券汽车行业首席分析师姜肖伟在接受新华社记者采访时表示,中国三、四线城市和乡村市场的增量空间仍然很大,将在较长周期内为新能源汽车供给提供足够需求支撑。

中国新能源汽车等产品在海外售价普遍高于国内售价的情况下,依然在西方多国市场热销,可见中国相关产能竞争优势是由全球市场需求和中国企业效率等因素共同决定的,是市场规律发挥作用的结果。

从世界经济的发展过程来看,每次产业和消费升级,过剩的往往是不能与时俱进、拥抱新技术和满足消费者需求的产品。比如,数码相机普及造成胶卷产能过剩。

某些西方媒体将“产能过剩”定义为超过国内需求的生产能力,这是极其

狭隘的,违背了经济常识和客观事实。当国内需求被满足后,剩余产品自然会转向出口市场。如果各国生产仅满足国内需求,就不会有跨境贸易。

北京大学国家发展研究院教授卢锋表示,在全球化环境下,企业统筹考虑国内国际市场设计配置产能是合理选择,通过公平竞争获得国际市场相对份额是中国企业在开放环境下的天然权利。

先进产能备受青睐,“匹夫无罪,怀璧其罪”

在世界经济复苏乏力、全球贸易整体低迷及外需持续疲弱的大背景下,2023年中国电动汽车、锂电池、光伏产品等新能源产业蓬勃发展,靠的是持续技术创新、完善的产供链体系和充分的市场竞争。中国输出的是合乎海外客户之需的先进产能,中国制造非但不过剩,还是紧俏货。

浙江省发展规划研究院副院长兰建平对新华社记者表示,“新三样”是中国产业政策顺应“应对气候变化”全球共识在制造业领域取得重要突破的结果,达到了降低成本、促进绿色发展的政策目标。相关产业技术突破也是在对中国努力应对西方转嫁经济危机或对华制裁的过程中取得的,体现了中国市场规模大、韧性强等优势。

然而,这种符合各国市场需求、体现产业发展潮流的竞争力优势,在部分西方媒体和政客眼中却成为了“匹夫无罪,怀璧其罪”。

去年10月,欧盟委员会对中国电动汽车发起反补贴调查,一个重要理由是中国政府对本国电动汽车产业提供大量补贴,最终导致市场扭曲。但国内外受访业内人士认为,这是对中国电动汽车产业竞争力来源的错误认识。姜肖伟对记者说,产业布局早、产业集群效应大、人力资本低、管理效率高、研发投入增多以及消费者对电动汽车青睐等因素才是中国电动汽车产业快速发展的真正原因。

美国外交学者网站报道说,与西方公司相比,中国电动汽车企业能够以有竞争力的价格提供先进技术,并通过其供应链降低物流、劳动力、原材料和运输成本。投资银行瑞银集团报告显示,比亚迪旗舰电动轿车“海豹”有75%的零部件为自产。小米集团日前发布首款小米新能源汽车SU7,引发国际关注。从宣布进军电动汽车领域到新车正式发布,小米仅用了3年时间,再次凸显中国电动汽车产供链的整体优势。

彭博社分析显示,在电动汽车领域,中国绝大多数排名靠前的汽车出口商的产能利用率均处于国际公认的正常水平,美欧面临的问题是企业效率不如中国企业,而不是中国“产能过剩”。

法国企业家阿诺·贝特朗一针见血地指出,真正的问题不是产能问题,而是竞争力。显而易见,中国企业竞争力势不可当。

事实上,如今在电动汽车领域,反而是美国、英国、法国在推行较大力度的补贴政策。美国政府通过《通胀削减法》为包括电动汽车在内的清洁能源产业提供约3690亿美元税收激励和补贴。欧洲多个国家也从公司税收到个人购置等方面普遍对电动汽车产业实施补贴措施。

此言一出,立刻遭到美国网民群嘲:“当美国有竞争优势,就谈自由市场;如果没有,就搞保护主义。这就是美国的规则。”

“照我说的做,别管我怎么做。”美国智库凯托学会贸易专家斯科特·林西科姆认为,美国对中国的指责是典型的“双标”行径。

西方渲染“中国威胁”,各怀保护主义算盘

美国财政部长耶伦日前访问了美国佐治亚州一家受益于《通胀削减法》的光伏电池工厂。她声称,中国新能源行业存在“产能过剩”问题,造成全球价格和模式扭曲,损害了美国企业和工人利益。

在距离孟加拉国首都达卡约120公里的迈门辛地区,坐落着该国第二大光伏电站。约17万块来自中国的太阳能电池板,将太阳能转化成电照亮千家万户。电站投入运营3年多来,累计发电约3亿千瓦时,每年帮助孟加拉国减少碳排放超过5万吨。

英国汽车制造商和贸易商协会首席执行官迈克·霍斯表示,更多中国电动汽车品牌进入英国,不仅降低了电动汽车价格,还促进了行业创新,让消费者和汽车行业都受益。

在匈牙利,比亚迪、蔚来等中国电动汽车品牌的认知度不断提升。中国车企在当地扩大销售网络,建设生产基地,助力匈牙利汽车业转型升级。匈牙利投资促进局负责人约·伊什特万说,汽车制造业及相关供应链在匈牙利经济中具有举足轻重的地位,该产业因中国投资而得到显著增强。

在西方对中国新能源产品出海感到不安之际,中国全面取消制造业领域外资准入限制措施,让各国企业充分分享中国大市场红利。2023年,中国稳居特斯拉全球第二大市场,特斯拉在华销量超过60万辆,较上年增长37.3%,全年收入217.5亿美元。围绕相关话题,美国乔治·华盛顿大学教授谢海拉扎德·拉赫曼说:“美国和中国是一种共生的贸易关系,最终还是彼此需要。”

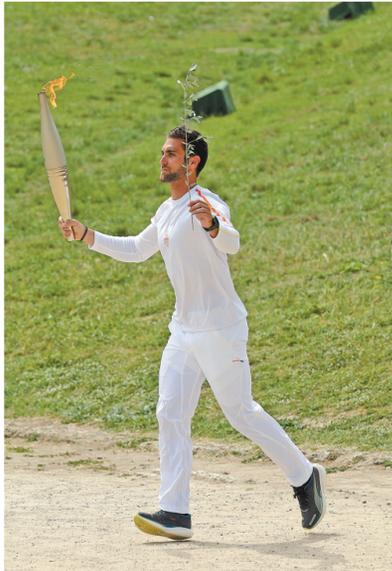
在新能源技术推动全球供应链深度调整背景下,西方需客观辩证看待产能问题,多探讨对华产能合作,少给人乱扣帽子,以便作出符合各方利益的理性政策选择。

(据新华社北京/伦敦电 参与记者魏一骏 陈浩 周玥 张帆 赵修知 赵小娜)

《华尔街日报》文章认为,将中国企业排除在西方电动汽车补贴范围之外,会大大拖慢西方电动汽车的转型进程。美国布鲁金斯学会专家认为,一旦把这个领域视为又一个“零和竞争”的战场,那将扰乱全球供应链,破坏全球气候议程。

欧盟的保护主义行动也紧锣密鼓。欧委会在没有任何业界申请的前提下,启动针对中国电动汽车的反补贴调查。调查尚在进行中,欧委会就已经对在欧洲销售的中国电动汽车进行备案,作为日后处罚回溯的依据。欧委会日前又依据《外国补贴条例》在光伏领域开启反补贴调查,其中涉及中国企业。

巴黎奥运会火种采集成功



4月16日,2024年巴黎奥运会圣火火种采集仪式在希腊伯罗奔尼撒半岛的古奥林匹亚遗址举行。

▲4月16日,扮演最高女祭司的演员玛丽·米娜(前右)在仪式上点燃火种。

▲4月16日,第一棒火炬手——希腊运动员、东京奥运会男子赛艇项目金牌得主斯特凡诺斯·恩图斯科斯手持火炬进行传递。

新华社记者 李京 摄

新华社记者 赵丁喆 摄

联合国粮农组织呼吁向苏丹紧急提供大规模农业支持

新华社开罗4月15日电(记者 张猛)喀土穆消息:在苏丹冲突爆发一周年之际,联合国粮食及农业组织(粮农组织)驻苏丹代表杨红杰15日呼吁在6月主要种植季开始前向苏丹紧急提供大规模农业支持,以避免苏丹饥饿危机进一步加剧。

杨红杰当天对新华社记者说,根据联合国粮食安全阶段综合分类,在上一个收获季节(2023年10月-2024年2月),苏丹全国约有1770万人处于严重的粮食不安全状态,约350万5岁以下儿童严重营养不良,其中70万儿童处于严重急性营养不良状态。

杨红杰说,受冲突影响,2023年苏丹全国粮食产量估计为411.6万吨,同比下降46%,比前五年平均产量低约40%。该国素有“粮仓”之称的杰济拉州粮食产量大减,而西达尔富尔州几乎颗粒无收。喀土穆州、达尔富尔地区和科尔多凡地区是全国粮食不安全最严重的地区。

粮农组织去年向苏丹100万农户发放了农作物种子,生产的粮食够1300多万人食用一年。今年粮农组织计划寻求1.04亿美元资金支持,用于为900万苏丹人提供农业生产投入,但目前筹集到的资金不足目标的10%。如不能在6月主要种植季开始前加大应急响应力度,苏丹饥饿危机和粮食危机都将加剧。

杨红杰认为,仅向苏丹提供粮食和资金援助不足以弥补当地粮食产量不足造成的缺口,还应通过促进谷物生产、购置牲畜、提供兽医服务等多种干预措施协助化解苏丹饥饿危机。

2023年4月15日,苏丹武装部队与苏丹快速支援部队在首都喀土穆爆发武装冲突,战火随后蔓延至其他地区。持续一年的武装冲突已造成苏丹约1.4万人丧生,超过810万人流离失所,一半以上人口(约2500万人)需要人道主义援助和保护。