

对中国电动汽车加税将带来哪些危害

——欧洲专家解读欧盟保护主义之弊

□新华社记者

欧盟委员会近日发布关于对华电动汽车反补贴调查的初裁披露,拟对进口自中国的电动汽车征收临时反补贴税。在记者对有关国际组织及欧洲多国政商界、学界的广泛采访中,受访人士普遍认为欧盟此举明显违反市场规律和国际规则,不仅直接损害欧洲消费者的切身利益,冲击欧洲汽车产业,还破坏了公平竞争的国际贸易环境,不利于经济全球化进程。

破坏多边贸易规则

“欧盟委员会对中国电动汽车实施的反补贴调查既无企业主动申请,也缺乏业界普遍支持,欧盟成员国之间关于此调查也存在分歧。”联合国贸发会议资深经济学家梁国勇日前接受新华社记者书面采访时表示,这一调查本身就存在一定争议,对于绿色产品的国际贸易而言,各国政府有遵守多边贸易规则的法律义务。

产业补贴政策源于美欧,世界各国普遍采用。中国的产业补贴政策主要是引导性的,严格遵守世贸组织规则,始终坚持公平、透明、非歧视原则,只要在华经营的企业都可以平等享受。中国不存在世贸组织所规定的禁止性补贴,相关补贴政策已及时全面向世贸组织通报。

“各国在处理电动汽车国际贸易问题时尊重市场规律和国际规则。”梁国勇认为,涉及电动汽车国际贸易问题应尽量避免政策无端干预。在处理相关经贸分歧时,各方应在多边贸易规则的框架内行事,避免单边和保护主义的政策措施。

宝马集团董事长齐普策表示,欧盟委员会拟对中国电动汽车征收临时反补贴税是错误决策。保护主义行动势必引

发连锁反应:以关税回应关税,以孤立取代合作。对宝马集团来说,类似增加进口关税的保护主义措施,无法帮助企业提升全球竞争力。“宝马集团坚定不移地拥护自由贸易。”

欧洲消费者“最受伤”

欧盟此番拟对中国电动汽车加税,实际上是以牺牲欧洲消费者的利益为代价。

“对中国电动汽车加征关税让欧洲消费者‘最受伤’,无助于欧洲经济繁荣。”西班牙巴塞罗那商会国际业务开发经理何塞普·戈梅斯接受新华社记者采访时,对欧盟举措提出质疑。

戈梅斯说:“如果我们加征关税或设置其他保护主义壁垒,致使中国在这里投资电动汽车、汽车电池或其他项目困难重重,这是‘搬起石头砸自己的脚’。”

近年来,中国电动汽车在欧盟市场越来越受青睐,并凭借自身技术创新和高性价比等优势,在欧盟广大消费者中赢得较好口碑。今年3月的一项调查显示,50%的德国受访者表示会考虑购买中国制造的汽车,而去年10月这一数字仅为27%。不仅如此,中国电动汽车产业也正因为欧盟带来更多就业岗位,提振当地经济。

尽管如此,欧方依旧罔顾事实,多次对中国电动汽车产业发难。戈梅斯指出,贸易保护主义无法降低产品价格,不能打造更具竞争力的经济体,也不会保住人们的就业岗位。即使被加税,中国电动汽车仍具技术、效率和减排等优势,欧盟难以将其挡在欧洲市场门外。

冲击欧洲汽车产业

对中国电动汽车征收临时反补贴税,将损害欧洲汽车产业长远发展。克罗地亚政治分析家克雷希米尔·马赫日前接受新华社记者采访时表示,历史已证明,高关税不利于欧洲汽车产业发展,不会给欧洲汽车产业和欧洲经济带来好处。

欧盟汽车行业高度依赖国际市场,每年创造近千亿欧元贸易顺差,2023年德国乘用车总产量约为410万辆,其中约四分之三用于出口,出口总额达1640亿欧元。良好的国际贸易环境对欧盟汽车企业至关重要。

当前,全球汽车行业正在加快绿色转型,电动汽车成为重要发展方向。马赫认为,加税不会对中国电动汽车产业产生长远负面影响,但会使欧洲电动汽车产业无法通过与外部的良性竞争取得进一步发展。

德国基尔全球化中心主任、基尔世界经济研究所教授霍尔格·格拉克日前警告,当前欧洲电动汽车市场需求显著下滑,对来自中国的电动汽车征收临时反补贴税将导致产品价格继续上涨并进一步抑制需求,给欧洲汽车产业电动化转型带来重大负面影响。

“针对中国电动汽车产业的迅猛发展,欧盟应该做的并不是通过提高关税来固步自封、裹足不前,而是应该选择与中国携手合作。”在马赫看来,加税损害双方利益,而合作才能惠及各方。对于欧盟来说,与中国合作非常有必要,这样才能生产出符合市场需求的质量更高、技术更先进的电动汽车。

对全球汽车产业来说,加税只会进一步扭曲市场,进而割裂全球供应链,不仅对产业长远发展有百害而无一利,更将严重阻碍经济全球化进程。

“我们要想想过去几十年欧洲是如何实现经济繁荣的,不是依靠封闭市场,而是靠开放市场。”德国梅赛德斯-奔驰集团股份公司董事会主席康林松在日前举行的德国“新制造世界”大会上指出,全球各大洲和重要经济体之间贸易往来频繁,贸易保护主义不是解决问题之道,企业反对增加贸易壁垒。

德国权威汽车经济学专家、波鸿汽车研究院院长费迪南德·杜登赫费尔强调,全球汽车业转型迫切需要国际合作,特别是与中国的合作。中国汽车工业的成功并非依靠所谓的补贴,而是在于中国庞大的工业部门带来的规模经济。

德国总理朔尔茨近日在德国吕尔斯特海姆出席欧宝汽车公司125周年庆祝活动时说:“隔离措施和非法关税壁垒最终只会让一切变得更贵,让所有人变得更穷。我们不会对外国企业关闭市场,因为我们也不希望自己的企业被这样对待。”

在经济全球化大势中,坚持技术创新为本,产品质量至上,是中国电动汽车产业的制胜之道。包括电动汽车在内,中国新能源产品在国际市场上广受欢迎,靠的是持续的技术创新、完善的供应链体系和充分的市场竞争,根本上是企业拼出来的,不是政府补贴出来的。

“欧盟国家和中国的汽车产业已深度融合,切断欧中之间的贸易纽带既不可能,也毫无益处。”欧安中心副主席、欧盟委员会前交通运输专员薇奥莱塔·布尔茨说。

阻碍经济全球化进程
自由贸易和公平竞争是促进全球经

济繁荣和可持续发展的关键。强加关税只会进一步扭曲市场,进而割裂全球供应链,不仅对产业长远发展有百害而无一利,更将严重阻碍经济全球化进程。

“我们要想想过去几十年欧洲是如何实现经济繁荣的,不是依靠封闭市场,而是靠开放市场。”德国梅赛德斯-奔驰集团股份公司董事会主席康林松在日前举行的德国“新制造世界”大会上指出,全球各大洲和重要经济体之间贸易往来频繁,贸易保护主义不是解决问题之道,企业反对增加贸易壁垒。

德国权威汽车经济学专家、波鸿汽车研究院院长费迪南德·杜登赫费尔强调,全球汽车业转型迫切需要国际合作,特别是与中国的合作。中国汽车工业的成功并非依靠所谓的补贴,而是在于中国庞大的工业部门带来的规模经济。

德国总理朔尔茨近日在德国吕尔斯特海姆出席欧宝汽车公司125周年庆祝活动时说:“隔离措施和非法关税壁垒最终只会让一切变得更贵,让所有人变得更穷。我们不会对外国企业关闭市场,因为我们也不希望自己的企业被这样对待。”

在经济全球化大势中,坚持技术创新为本,产品质量至上,是中国电动汽车产业的制胜之道。包括电动汽车在内,中国新能源产品在国际市场上广受欢迎,靠的是持续的技术创新、完善的供应链体系和充分的市场竞争,根本上是企业拼出来的,不是政府补贴出来的。

“欧盟国家和中国的汽车产业已深度融合,切断欧中之间的贸易纽带既不可能,也毫无益处。”欧安中心副主席、欧盟委员会前交通运输专员薇奥莱塔·布尔茨说。

七国集团气候言行显虚伪

□新华社记者 郭黎 李超

七国集团(G7)峰会13日至15日在意大利普利亚大区法萨诺举行。表面上看,气候变化问题仍按惯例在形式上被列为2024年G7峰会的一大重要议题。不出所料的是,本次峰会未能就气候问题取得任何实质进展。分析人士指出,会上毫无意义的陈词滥调和口惠而实不至的承诺尽显G7在气候问题上的虚伪。

G7气候承诺空洞无物

“G7领导人还不如待在家里,(G7峰会)并没有做出新的承诺”,本次峰会“没有任何价值”,致力于消除极端贫困的组织“全球公民”的副主席弗里德里克·勒德指出。

G7峰会的媒体中心外,数十名气候活动人士身穿印有炽热的地中海中冒烟橄榄树火焰的服装静坐抗议G7在气候问题上的不作为。

分析人士指出,在形式上列入G7峰会议程的气候变化问题实际上已被“边缘化”。国际社会普遍认为,G7峰会关于气候变化的承诺无法匹配当前气候危机的紧迫性,且大多数承诺仅停留在重复此前达成的承诺层面,缺乏雄心,不够具体。

多国媒体评价指出,G7关于气候融资的承诺都是些陈词滥调,缺乏透明度和具体实施细节,使得这些承诺难以兑现。意大利独立智库ECCO联合创始人卢卡·贝尔加斯基表示,G7不断重申对气候和发展融资的承诺,但迄今未能兑现。

由1000多家非政府环保组织组成的“国际气候行动网络”则指出,G7关于化石燃料的新的、具体的承诺寥寥无几且缺乏明确计划和途径,减排承诺空洞无物。“化石燃料补贴达到了历史最高水平,G7必须找到一条快速途径来履行其2016年的承诺,即到2025年终止‘低效的化石燃料补贴’。”国际气候行动网络欧洲区主任萨拉·马蒂内利说。

G7在气候问题上不作为

非营利机构“气候分析组织”是一家全球气候科学和政策研究所,其最新报告指出,按照《巴黎协定》努力将全球平均气温较工业化前水平增幅控制在1.5摄氏度以内的目标,G7没有一个成员国能够实现现有减排目标。即使按G7现行政策,也只能确保到2030年其排放量比2019年减少19%至33%,最乐观的估计,这也仅为实现1.5摄氏度目标所需减排量的一半。

根据独立能源智库EMBER的最新报告称,包括G7在内各国领导人在《联合国气候变化框架公约》第二十八次缔约方大会(COP28)上曾承诺,到2030年将可再生能源装机容量增至3倍。然而,G7的集体目标距离这一承诺还很遥远,其中,法国和日本的目标远低于这一承诺,美国和加拿大甚至没有明确的目标。

以色列总理解散战时内阁

新华社耶路撒冷6月17日电 据以色列媒体17日报道,以总理内塔尼亚胡16日晚在安全内阁会议上宣布战时内阁已正式解散。

多家以色列媒体报道称,内塔尼亚胡16日晚在安全内阁会议上说,战时内阁是应甘茨的要求并与其达成共识后组建的。当前甘茨已经离开,就不再需要战时内阁,也不会再组建新的战时内阁。

《以色列时报》报道说,战时内阁解散后,内塔尼亚胡、国防部长加兰特将与其他相关官员就作战问题进行小规模临时磋商并做出关键决定,此后相关决定需得到以安全内阁的最终批准。

去年10月7日新一轮巴以冲突爆发后,以色列组建战时内阁,以中左翼力量代表、主要反对党国家团结党领导人甘茨与内塔尼亚胡和加兰特一道,成为拥有表决权的3名核心成员。本月9日,甘茨宣布退出战时内阁,并呼吁以色列提前举行议会选举。

阿富汗临时政府宣布将出席联合国阿富汗问题会议

新华社喀布尔6月16日电 阿富汗临时政府发言人穆贾希德16日说,阿富汗临时政府将派出代表团参加即将在卡塔尔首都多哈举行的联合国阿富汗问题会议。

穆贾希德当天在接受当地媒体采访时表示,会议将重点讨论向阿民众提供人道主义援助以及在阿创造投资机会等议题。阿临时政府评估认为,此次会议符合阿最大利益。

据悉,本次联合国阿富汗问题会议将于6月30日至7月1日在多哈举行。此前,联合国阿富汗问题会议曾分别于2023年5月和2024年2月在多哈举行,阿富汗临时政府均未派代表与会。

虽然此次G7峰会承诺在2030年之前加速摆脱化石燃料的使用,但批评者指出,这一空洞承诺缺乏具体措施,G7在削减化石燃料补贴方面进展缓慢,这种拖延可能会削弱全球气候行动的整体效果,G7国家需要切实落实减少化石燃料补贴的承诺,以实现气候目标。

G7气候融资承诺难兑现

“气候融资国际谈判已变成战场,这是发达国家多年来忽视和欺骗的明显证据。这些国家不仅逃避历史责任,还不断采取拖延战术,将负担转嫁到发展中国家的肩上。”民间团体“化石燃料不扩散条约倡议”的全球参与主任哈吉特·辛格表示。

国际社会普遍认为,G7关于向发展中国家提供技术和资金支持的承诺严重不足,难以满足发展中国家的实际需求。许多发展中国家需要更多的财政援助和技术支持以实现其减缓和适应气候变化的目标。

英国《自然》杂志14日发表的最新研究预测,到2050年,持续的全球气候变化将引发不利事件,影响“全球南方”约1.43亿人,导致各种形式的移民和流动。

国际慈善机构乐施会报告估算,G7欠“全球南方”国家约13.3万亿美元,包括未兑现的援助承诺和未兑现的气候融资承诺,其中包括“损失和损害”基金等。

“全球北方必须偿还欠全球南方的气候债务。发展中国家正遭受危机、毁灭性的气候影响、冲突、种族灭绝和债务负担的多重打击。富裕国家必须站出来并付出代价。”“国际气候行动网络”执行主任塔斯尼姆·埃索普在一份声明中强调。

该机构津巴布韦协调员惠灵顿·马杜拉说,“作为历史上的主要排放国,G7国家必须将叙事从‘气候援助’转变为‘气候正义’。G7国家有义务在COP29上向全球南方国家提供显著增加的、可获得的气候融资和技术。”

世界自然基金会意大利分会气候与能源负责人玛丽亚格拉齐娅·米杜拉指出,必须增加气候和自然融资,承诺制定一项根据最脆弱国家的需求量身定制的新的集体量化气候融资目标,并紧急实施全球生物多样性框架的财务目标。

此外,在本次峰会期间,G7领导人再次重申对中国的所谓“去风险化”策略。但有专家批评指出,这种策略可能导致全球供应链紧张,在可再生能源技术和生产方面,这种策略将拖累国际气候合作,并可能会对全球气候行动产生负面影响。

在全球致力于新能源转型的关键时期,G7成员中的美国和欧盟近期决定对中国电动汽车提高关税,这不仅使全球自由贸易再次遭受打击,同时也严重阻碍了全球绿色低碳转型进程,更加暴露了其在气候问题上的虚伪本质。

印尼雅万高铁开通运营8个月

6月17日,在印度尼西亚雅加达哈利姆站候车大厅,人们和雅万高铁高速动车组模型合影。

当日,印尼雅万高铁正式开通运营8个月。根据印尼中国高速铁路有限公司数据,截至6月16日,雅万高铁累计发送旅客约354万人,发送旅客列车9936列。

□据新华社



加沙冲突中的美国谎言

□新华社记者

最近,大批示威者聚集在白宫外,身着红色服饰,高喊“我们就是红线”,抗议美国政府纵容以色列在加沙地带推进军事行动并造成严重伤亡、不断蹂躏“红线”。

美国总统拜登曾公开表示,如果以军进攻加沙南部城市拉法,即蹂躏“红线”。但事实上,以色列进攻拉法已有月余,甚至将坦克开进拉法市中心,美国至今从未认定以色列越过“红线”。

“红线之说就是一个谎言。”美国康涅狄格州前民主党籍州议员布赖恩·贝克尔说。巴勒斯坦政治分析人士伊亚德·加拉指出,“美国为以色列入侵拉法划了一条‘红线’,但实际上它为以色列入侵整个加沙地带大开绿灯”。

“完全就是一个笑话”

“正在发生的事情不是种族灭绝。”这是拜登5月20日对国际刑事法院检察官决定以“战争罪和反人类罪”对以色列领导人申请逮捕令的回应。

“听着,当谈到以色列时,我们不讨论红线。”这是美国国务卿布林肯5月12日被问到是否会因以色列全面进攻拉法而扣留对以援助武器时的回答。

“我说过,我们不希望看到大规模地面行动。目前我们还没有看到这种情况发生。”这是美国白宫国家安全委员会战略沟通协调员约翰·柯比被记者问及以军5月26日轰炸拉法难民营缘何未被认

为蹂躏“红线”时的回应。这场轰炸造成至少40名巴勒斯坦人死亡。

“对于美国的特定国防产品或服务是否以不符合国际法的方式被使用,通常很难做出迅速、明确的评估或决定”,“鉴于加沙冲突的性质,……很难对个别事件作出评估或得出结论性的调查结果”。这是美国国务院5月10日提交国会的报告措辞。美国国务院高级顾问斯蒂芬·吉尔伯特随后因不满报告“歪曲事实”而辞职。

类似谎言比比皆是。在加沙冲突中,美国一边摆出努力缓和冲突的姿态,一边持续推动对以色列的军事援助,并阻挠国际社会对以色列问责。美国的谎言已成为加沙地带停火止战的一大障碍。

“美国领导人最近在有关拉法问题上的一系列表态,完全就是一个笑话。”突尼斯马格里布研究中心副主任希沙姆·哈吉说,几个月来,美国一直在为以色列领导人提供政治和外交掩护,并持续向以色列提供武器和资金,使其继续对巴勒斯坦人进行无差别袭击。

自去年10月新一轮巴以冲突爆发以来,以色列在加沙地带的军事行动已造成超过3.7万巴勒斯坦人死亡、逾8.5万人受伤。其中,以军对拉法的持续进攻导致近期伤亡人数快速增加。仅在以军6月8日对加沙地带中部努赛赖特难

民营等地发动的特种作战行动中,就有超过270人死亡、近700人受伤。

美国左翼网站Mondoweiss说,美国政府和国会正在为了以色列和美国未来的利益而破坏国际法。

巴勒斯坦政治分析人士胡萨姆·达贾尼也说,美国实际上是加沙冲突的主要参与者,它资助以色列对加沙地带200多万巴勒斯坦人发动“全面战争”,其中绝大多数是手无寸铁的平民。美国口头称将努力制止冲突,但实际上却在军事援助、财政资助以色列军队。拜登政府这么做,既为利益,也为选票。

“世界和平的最大威胁”

对于美国信口雌黄、编造谎言,不能忽视其背后的深层动因——军火复合体。

近年来,美国每年流入以色列的军火达数十亿美元。加沙冲突的持续,为美国军工企业提供了稳定的市场和利润来源,因此,维持地区紧张,满足军火复合体的利益需求,成了美国政客们最大的“政治正确”。

新一轮巴以冲突爆发后,美国军工巨头洛克希德-马丁公司首席执行官詹姆斯·泰克利特难掩激动之情:“有些冲突需要用武器来解决,而我们已经准备好了这些武器。”

4月24日,拜登签署一项对外援助法案,其中包括向以色列提供约260亿

美元额外战时援助。6月4日,以色列国防部长拉比与美国政府正式签署协议,以色列将从美国采购25架洛克希德-马丁公司制造的F-35战斗机,采购协议金额达30亿美元。泰克利特告诉投资者,新的需求将为该公司未来几年的增长“提供强有力的支撑”。

《华盛顿邮报》文章披露,新一轮巴以冲突后,拜登政府已悄悄批准并向以色列兑现了超过100笔军售订单,包括精确制导弹药、炮弹及其他武器等,其中只有两笔交易被公开,其他绝大多数都未经任何公开辩论。拜登政府前高级官员、国际难民组织主席杰里米·科宁迪克说,在如此短时间内完成“超乎寻常数量”的军售,“确实强烈表明,没有如此程度的美国支持,以色列军事行动难以维持”。

美国国防部长奥斯汀在白宫一场会议上曾说,冲突“利好”美国经济,因为能“扩大生产、创造就业”。美国智库昆西治国方略研究所高级研究员威廉·哈通撰文指出,美国两党领导人反复鼓吹“把钱花在武器上对经济有好处”,但这将导致“更加军事化的经济”,威胁美国“未来几十年的和平与繁荣”。

独立智库全球未来研究所创始人钱德兰·奈尔撰文说,在乌克兰和加沙发生的冲突“撕掉了军工复合体的面具,让世界真正了解了这头野兽的本质——它是世界和平的最大威胁”。