

# 布林肯中东行何以“屡行屡败”

## 国际观察

新华社耶路撒冷6月13日电 新华社记者王卓伦吕迎旭

美国国务卿布林肯12日结束了新一轮巴以冲突爆发以来的第八次中东之行。他先后访问了埃及、以色列、约旦和卡塔尔，美方提出的加沙停火提议是此访重点讨论的内容。

分析人士指出，布林肯此行表面上看还是要为巴以冲突“灭火”，但与此前数次访问如出一辙，实际上仍在继续偏袒以色列。美方的所谓“斡旋”更多考虑的是自身和以色列的利益，其停火提议也存在不少含糊不清之处，未能满足巴勒斯坦伊斯兰抵抗运动(哈马斯)方面的根本诉求，这是布林肯中东行再次无功而返的重要原因。

### 推销美方提议

美国总统拜登5月31日公布了一项加沙停火提议，据称这是美方与以色

列、卡塔尔、埃及等中东国家多轮外交对话的产物。根据美国国务院发言人的说法，布林肯此行意在与相关方讨论这一提议，推动实现停火。

按照该提议，第一阶段是为期6周的“完全停火”，以军从加沙地带所有人口聚集区撤出，哈马斯和以色列相互释放部分关押人员等；第二阶段，哈马斯释放剩余以方被扣押人员，作为交换，以军将全部撤出加沙地带；第三阶段，开启加沙地带大规模重建计划等。

布林肯10日离开埃及前告诉媒体，该提议已被以色列接受并获得地区国家支持，并称“哈马斯已成为达成停火的唯一障碍”。但以色列方面尚未公开表示接受停火提议。

哈马斯与巴勒斯坦伊斯兰圣战组织(杰哈德)11日在一份联合声明中表示，已向调解方卡塔尔和埃及提交对停火提议的回应。一名哈马斯官员12

日说，哈马斯只是重申了今年5月停火谈判中作出的相关承诺，并未在回应中讨论任何新的想法或建议。

一些媒体指出，美国的停火提议存在不少模糊之处。巴勒斯坦政治分析人士艾哈迈德·海拉表示，该提议没有就双方永久停火和以色列在加沙地带全面撤军作出明确规定，因此未能满足哈马斯方面的基本诉求。

### 美以外承压

本轮巴以冲突已延宕8个月，超过3.7万名巴勒斯坦人被夺去生命，200万民众深陷前所未有的人道灾难。以色列近期对拉法的持续进攻以及本月8日对努赛赖特难民营的袭击，还在不断制造更多伤亡。

在以色列国内，越来越多的民众对总理内塔尼亚胡表达不满，要求政府立即达成停火协议，促成被扣押人员获释。国际上，停火止战是大多数国

家的压倒性共识，多国还向国际法院提起诉讼，指控以色列在加沙地带实施种族灭绝。

联合国安理会10日通过第2735号决议，呼吁在加沙地带实现“立即、全面和彻底”的停火。决议敦促以色列和哈马斯“毫不拖延、毫无条件地”全面落实决议。有分析认为，这一决议的通过可能会增加对以色列的压力，迫使其作出回应。

从美国方面来看，拜登政府因无底线偏袒以色列而遭到各方严厉批评，美国国内不断爆发要求停火、反对军援以色列的游行示威。随着美国总统选举临近，拜登政府希望通过推动停火来缓解内外压力，平息选民的愤怒。

不过，在埃及中东战略研究与国家安全论坛主席萨米尔·加塔斯看来，美国并不是真的希望解决危机，而且其在过去8个月都没有取得任何实质性成果。他指出，只有切实

落实“两国方案”，才能为巴以问题找到出路。

### 停火难度很大

分析人士指出，以色列和哈马斯的诉求差距巨大，美方的停火提议未能就哈马斯方面最关切的问题提出合理解决方案。布林肯在访问期间反复将未能达成停火归咎于哈马斯，这再次体现出美国对以色列的偏袒。

卡塔尔多哈研究生院媒体研究教授穆罕默德·埃尔马斯里表示，美国的停火提议“非常具有误导性”，无论布林肯说多少次，都不会使停火成为现实，因为以色列拒绝作出改变。“哈马斯希望永久结束敌对状态，而以色列希望保留继续战争的权利。除非这种情况发生变化，否则局势不会有任何改变。”

巴勒斯坦政治分析人士赛义德·齐亚德认为，布林肯和内塔尼亚胡试图用“文字游戏”来延长冲突。华盛顿没有阻止以色列在

拉法和加沙地带与埃及边境地区“费城走廊”的军事存在，这证明美国“并非如它所声称的那样对停火感兴趣”。

同时，以色列内部在停火问题上也面临强硬派的巨大阻力。代表极右翼强硬派的以色列国家安全部长本-格维尔和财政部长斯莫特里赫明确表示反对美方提议。他们威胁说，如果内塔尼亚胡接受这份“投降提议”，他们将退出执政联盟。届时，内塔尼亚胡政府将因失去在议会的多数地位而垮台。

中左翼力量代表、主要反对党国家团结党领导人甘茨日前退出以色列战时内阁。分析人士表示，甘茨的退出导致中左翼力量缺席战争决策，内塔尼亚胡政府受到极右翼势力的进一步牵制，这可能会造成其立场更加强硬，进而降低达成停火协议的可能性。(参与记者：黄泽民、姚兵、董修竹、汪强、冀泽、程帅朋)

## 日本五大车企因造假道歉

### 廖省·林越

上世纪90年代，日本泡沫经济破灭，彻底戳穿“日本世界第一”的幻象；迈入21世纪，日本知名企业不断被曝“虚报造假”，高管鞠躬致歉，被国际嘲为“躬匠精神”。

2023年日本名义GDP跌至全球第四，人均GDP在七国集团(G7)垫底。高龄社会带来诸多社会问题。今年，日本大型重工IHI集团发动机燃油数据造假，肠胃药“正露丸”、小林制药公司保健品“出问题”。加上日元持续贬值，动摇了日本作为经济大国的自信。

日本国土交通大臣齐藤铁夫说：“日本制造业的工匠精神丢失令人担忧”。《日本经济新闻》评论，制造业支撑着日本经济，创造了大量就业机会，为防止信用进一步下降，制造业企业需要采取更具实效性的行动。《京都新闻》分析称，相继发生的丑闻，凸显出日本制造业巨头不重视顾客安全和产品质量的标准，这道德缺失由来已久、根深蒂固！

外媒消息，日本国土交通省6月3日通报，丰田(Toyota)、本田(Honda)、马自达(Mazda)、雅马哈(Yamaha)、铃木(Suzuki)等5家企业在申请车型生产认证时存在造假行为。日本内阁官房长官林芳正对此表示遗憾，称这行为“损害了日本汽车产业的信誉”。日本国土交通省则在通报中表示，将根据《道路运输车辆法》对这五家公司进行深入的调查。

去年4月，丰田旗下子公司大发工业(Daihatsu)被曝对8.8万辆汽车进行侧面碰撞测试时存在舞弊行为，涉及64款车型，其中22款车型以丰田品牌销售。经相关机构调查涉及马自达和斯巴鲁(Subaru)在日本销售的车型，还包括丰田和大发在外国销售的车型。

到了12月，根据大发工业的内部调查显示，多数车辆的碰撞安全测试都不合规。而丰田公司也因之前一项调查发现该公司伪造功率输出数据，在今年1月暂停所有

发动机交货。日本国土交通省也被惊动了，指示日本85家汽车制造商调查是否有违规操作情况。

截至今年5月，68家企业已完成调查，还有17家仍在处理。在已调查的68家企业中，有4家公司在申请认证时存在不当行为，分别为马自达、雅马哈、本田和铃木，国土交通省已命令丰田、马自达和雅马哈暂停部分汽车和摩托车的交付，向消费者详细说明。

6月3日，丰田汽车公司董事丰田章男就公司曝出“存在测试违规、提交虚假数据”的行为鞠躬道歉，表示即日起将暂停目前在日本生产的三款车型的发货和销售。网友辣评：“虽然产品不标准，但鞠躬道歉姿势绝对标准！”显露丰田汽车当下所处的困局。

本田公司向客户、供应商表示歉意，称已进行技术验证，确认车辆符合标准。马自达同样在记者会上公布调查结果并道歉，调查显示在两个测试类别中有五项测试存在违规行为，发现的虚报操作涉及约15万辆车，分别是昂克赛拉、阿特兹以及MAZDA 6车型。

此次造假事件把世界的目光聚焦到日本汽车行业上。2024年一季度，丰田、本田两家日系车企在中国销量下滑。不可否认，日本车企在产品认证的造假势必会给相关企业的声誉造成负面影响，企业在制造过程中，需秉持对产品、用户负责的态度，严格遵守法规标准。在汽车这极度竞争的行业，要把控好产品质量，才能走得长远、走得心安理得。

最近，日本政府公布，2024年第一季度GDP同比负增长2%。拉低GDP的主因是个人消费疲软。这是日本个人消费连续4季度出现下降趋势，是日本2009年以来未曾有的现象。2009年的消费下降，背景是雷曼危机，而这次负增长是因物价高涨、军费飙升。

这些年，从安倍到岸田的日本多位首相一直呼吁企业要增加员工薪酬。然而，厚生劳动省5日公布的数据显示，日本

4月人均实际工资同期反而减少0.7%。数据显示已连续25个月出现同比下降。除了物价飞涨，日本仿佛成为一个长期停滞在1989年的国家。

日元为何如此疲软？日本媒体分析，日本央行的长期低利率政策无疑是主要原因。另外，美国加息导致日美之间利差扩大，使投资者资金流向美元。能源价格高企，而日本依赖进口能源，所以导致对日元的需求相对下降。这些因素的叠加，让日元加速贬值。

日本航空公司副社长斋藤佑二说，若日元继续贬值，无论怎样削减成本也无法扭转日本海外旅游人数的下降。今年5月，日本航空的客运量仅恢复至疫情前的50%左右。

目前，越来越多日本人和舆论抱怨日元贬值的负面影响，东京刚实施大规模的外汇干预，但市场反应冷淡。国内物价高企，民众频繁光顾“100日元商店”，减少餐桌上的肉类。日元贬值使日本人开始自卑，一些日本媒体惊呼，日本“已经成为发展中国家”。

在日元贬值的阴霾下，又刮起日企“造假”的寒风。日本根据《道路运输车辆法》于6月10日公布对本田、马自达等车企的调查结论，丰田公司被发现的6起违规案件不仅违反日本国家标准，还违反包括日本、韩和欧洲的62个国家和地区采用的联合国标准。

6月12日，日本国土交通省再次声明，日本38款车型在用于量产的认证申请过程中存在欺诈行为。丰田、马自达和雅马哈的6款在产车型在确认符合安全标准前，被叫停出货。东京能让联合国相信“福岛核污染水”无危害，但对造假不能再“睁眼闭眼”了！

中国的日本企业研究院院长陈言对记者说：“守法精神是企业必须遵守的。尽管目前暂时没有因为不合法的手段或者伪造数据而造成安全事故，但企业不守法是不能容忍的。而且，不守法会给企业品牌带来巨大影响。”中国古训“德薄者流卑”，日企应该谨记。

## 用关税打压中国车，欧盟此举为何不得人心？

### 国际锐评

“对欧洲尤其是对德国汽车行业来说，欧盟这一决定弊大于利，不利于欧洲汽车行业竞争力的提升。”13日，针对欧盟委员会宣布拟对从中国进口的电动汽车征收最高达38.1%临时反补贴税一事，德国大众汽车集团向《国际锐评》表示，欧洲需要的是促进汽车行业向电动化、气候中和转型，而不是搞保护主义。

不只大众，奔驰、宝马等欧洲车企都在第一时间表达了反对意见，认为加征关税将会阻碍欧洲车企发展，也会损害欧洲自身利益。欧盟中国商会也发布声明，对欧方贸易保护主义做法可能导致中欧贸易摩擦升级、冲击中欧经贸和商业关系表示担忧。

欧洲车企作为被欧盟“保护”的对象，此次集体发声反对，足以说明欧盟的这一决定根本不是为它们着想，而是在搞政治操弄。这一做法违背了市场经济原则和国际贸易规则，严重损害中欧汽车企业及其汽车供应链企业正当权益，可谓损人害己。

事实上，自去年10月欧盟委员会决定对中国电动汽车发起反补贴调查起，欧洲内部就出现巨大分歧。德国、匈牙利等国明确反对，认为这么做会“搬起石头砸自己的脚”。从欧方初裁披露来看，缺乏事实与法律依据。中国电动汽车给欧洲带来的“冲击”，并不像一些人渲染得那么严重。来自美国荣鼎咨询公司的数据显示，去年中国电动汽车在欧洲市场份额为8%。而2022年，欧洲品牌电动汽车在中国市场的销售份额

达到6%。两者相差不多。既然如此，欧方为何不顾反对声，执意用关税打压中国电动汽车呢？这背后，既有欧洲内部复杂的利益博弈，也与欧方一些人的三种心态有关。

其一，打压中国发展的心态。在欧洲，主张中欧合作是主流声音，但同时也存在一股反华势力。这些人不愿看到中国发展，刻意夸大中欧意识形态和政治制度分歧，一味渲染中方在中欧合作中“占了便宜”，设法阻挠中欧深化政治互信、拓展务实合作。特别是在当前欧洲保守主义和民粹主义情绪升温的背景下，这种噪音似乎找到了空间。从阻挠中欧赴欧投资，到用关税打压中国电动汽车，“逢中必反”成了欧洲某些人的政治正确。

其二，惧怕公平竞争的心态。欧洲长期在传统燃油汽车领域优势明显，但随着中国新能源汽车行业快速发展，欧洲一些人惧怕中国实现“反超”。欧洲一些媒体直言，把中国汽车“挤出去”，能为欧洲汽车生产商赢得更多发展时间。事实真是这样吗？

表面上看，欧洲车企似乎能短期获益。但长期看，用不公平手段打压竞争对手，不仅会增加欧洲消费者的购车成本，也难以真正提升欧洲车企市场竞争力，对欧洲自身伤害更大。美国金瑞基金高级投资分析师安东尼·赛指出，中国汽车制造商效率很高而且保持领先，欧盟的关税不会给它们带来太大影响，中国汽车仍然比欧洲汽车更有竞争力。

其三，对美国亦步亦趋的心态。欧洲曾是美国贸

易保护行为的受害者，这次摇身一变为贸易摩擦的发动者，背后一个重要原因是美国的压力。最近一段时间，美方一边炒作所谓“产能过剩”的虚假叙事，一边把对中国电动汽车加征的关税大幅提高到100%。同时，美方还拉拢施压盟友，构筑围堵中国新能源产业发展的“小圈子”。

上个月，美国财部长耶伦访欧时，就呼吁美欧联手应对中国电动汽车等行业的“产能过剩”问题。有分析称，欧方此次效仿美方加征关税，也是为了给美方一个交待。但欧方需要冷静想一想，以牺牲中欧合作大局为代价，去迎合美方对中国的打压，究竟不值得？

事实上，在新能源汽车产业领域，中欧有着广泛共同利益。近年来，宝马、大众等欧洲车企纷纷拓展在华新能源汽车业务。宁德时代、比亚迪、长城等车企已经或计划在欧洲投资建厂。通过良性竞争与合作，中欧电动汽车产业形成了“你中有我，我中有你”的格局，这有利于提升欧洲产业竞争力，也符合欧洲追求能源转型、减碳发展的愿景。

历史经验反复证明，关税带不来竞争力，贸易战没有赢家。中国电动汽车产业优势是通过充分竞争拼出来的，而不是靠产业补贴补出来的。欧方应认真倾听各界客观理性声音，立即纠正错误做法，停止将经贸问题政治化，通过对话协商妥善处理经贸摩擦。如果欧方一意孤行，中方将坚决采取必要措施，捍卫世贸组织规则和市场原则，维护中国企业的合法权益。

## 冰湖诗三首

雅加达·冰湖

### 振强校友会

振强校友会联欢，校友联歌编舞团。端午相逢来聚会，温馨回首忆当年。钟声响起起如昔，以往师生在眼前。握手闲谈兴未尽，同乡情谊感心宽。

### 闲话诗词

闲情逸致话诗词，陶冶心灵睿智思。简练语言华美翰，鲜明笔触令心痴。诗情画意精神爽，唐宋诗歌绝律期。千古流传今朗颂，无穷魅力使人迷。

### 红尘路上

无情岁月飞流逝，花落花开又一年。景致途中唯独好，亲朋好友知心间。红尘路上留痕迹，有幸今生结情缘。夜里风声雷雨骤，安知梦醒几曾眠。