

看似“精明”实则“糊涂”

欧盟拟对中国电动车加税伤了谁？

七国集团峰会炒作涉华议题

外交部：充斥着傲慢、偏见与谎言

新华社北京6月17日电(记者董雪 袁睿)外交部发言人林剑17日在例行记者会上说,七国集团峰会公报再次操弄涉华议题,污蔑攻击中国,翻炒没有事实基础、缺乏法律依据、也没有任何道义可言的陈词滥调,充斥着傲慢、偏见与谎言。

“七国集团代表不了国际社会。”林剑说,七国仅占全球人口10%,在全球经济中所占份额逐年下降,对世界经济增长贡献率总和不及中国,经济总量按购买力平价计算也已被金砖国家超越。当前七国集团早已偏离“协调稳定国际经济环境”的成立初衷,越来越成为维护美国和西方霸权的政治工具,将所谓“家法家规”置于联合国宪章宗旨和原则以及国际法之上,失去了全球代表性和国际公信力。

林剑指出,七国集团违背了和平发展的时代潮流。七国集团口口声声说要维护世界和平,却坚持以意识形态和价值观划线,大肆渲染“民主对抗威权”的虚假叙事,以“小圈子”挑动阵营对抗,在地区冲突中“拱火浇油”“甩锅推责”,派军舰军机到亚太地区制造紧张局势,轮番“武装”台湾,威胁台海和平稳定,这些破坏国际秩序、危害和平安全的错误行径正受到越来越多国际正义力量的唾弃。

林剑指出,七国集团脱离了合作共赢的人间正道。近年美国一再泛化国家安全概念,滥用出口管制措施,大搞单边制裁,变本加厉打压中国企业,并鼓动盟友复制错误做法,严重违背市场经济和公平竞争原则,破坏国际经贸秩序。七国集团炒作中国所谓“产能过剩”,完全背离客观事实和经济规律,为大搞保护主义制造借口,也将破坏全球绿色低碳转型和应对气候变化合作的努力。七国集团是把经贸关系政治化、武器化的真正“胁迫者”,与全球化时代各国利益深度交融的大势背道而驰,最终只能搬起石头砸自己的脚。

以色列总理解散战时内阁

新华社耶路撒冷6月17日电(记者 王卓伦 吕迎旭)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说,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。

进入单陀螺仪模式

哈勃望远镜恢复观测

新华社洛杉矶6月16日电 美国航天局日前发布消息说,此前因陀螺仪故障暂停科学观测的哈勃空间望远镜转入仅使用一个陀螺仪的工作模式后,已恢复日常的观测,设备运作总体稳定。

据美航天局介绍,哈勃望远镜在今年5月下旬由于其3个仍在运转的陀螺仪中的一个出现故障,望远镜随之进入安全模式。陀螺仪用于测定望远镜转动速度,帮助它对准并锁定观测目标。望远镜进入安全模式后,就会停止科学观测,需要等待地面控制中心发出新指令。

负责哈勃望远镜运作的团队为解决故障,将望远镜从利用3个陀螺仪的工作模式转入仅依靠一个陀螺仪的工作模式,以确保望远镜能持续观测,同时让另一个仍可运作的陀螺仪作为备用。团队还会持续监测出问题的陀螺仪,评估未来它是否还能使用。

美航天局表示,尽管在单一陀螺仪模式下,望远镜运作会有一些限制,但大多数科学观测任务都能继续开展,并且团队会通过经验积累来逐步改善这一模式下的望远镜性能。

“高龄”的哈勃望远镜在今年4月就曾因陀螺仪故障进入安全模式,但经过一系列调整,望远镜随后恢复了科学观测。

哈勃望远镜于1990年进入太空,美国在2009年利用航天飞机运送宇航员对哈勃望远镜进行最后一次维护,为其更换了6个新的陀螺仪,但在最新的故障出现前,只剩下3个能运作。一般来说,望远镜有3个陀螺仪正常运转能维持高效的观测活动,仅一个陀螺仪也可以维持运转。

印度火车相撞事故造成至少5人丧生

新华社新德里6月17日电 当地时间上午9时左右,正在行驶的一列客运列车和一列货运列车在印度东部的西孟加拉邦相撞,导致客运列车三节车厢脱轨并受损。

西孟加拉邦首席部长玛玛塔·班纳吉说,救援行动正在进行中。



6月16日,消防队员在美国加利福尼亚州洛杉矶县西北部的戈曼地区进行灭火作业。一场始于15日下午的野火16日在美国加利福尼亚州洛杉矶西北部燃烧,迫使至少1200名露营者、徒步者等从著名户外娱乐休闲区“亨格里谷”撤离。新华社发

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·马灿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。马灿认为,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界的良好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。”在马灿看来,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。

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,进而撕裂全球供应链。

“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,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表示:“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。”

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、完善的产业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。”欧亚中心副主席、欧盟委员会前交通运输专员薇奥莱塔·布尔茨说。

新华社记者
(新华社北京6月17日电)

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。

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。

破坏多边贸易规则

“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应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。

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

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,乘客观赏高速动车组模型。

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。

新华社记者 徐钦 摄



加沙冲突中的美国谎言

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·哈拉指出,“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泰茜·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85万人受伤。其中,以军对拉法的持续进

攻导致近期伤亡人数快速增加。

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——军工复合体。

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,满足军工复合体的利益需求,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,以色列国防部驻美代表团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“异乎寻常数量”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为继”。

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”。

新华社记者
(新华社北京6月17日电)