

美国扩军法案“夹带私货” 零和思维值得警惕

美国总统特朗普13日在纽约州德拉姆堡陆军基地签署了国会两院通过的2019财年国防授权法案，军费总额再创阿富汗和伊拉克战争以来新高。

该法案还禁止美国与俄罗斯展开两军合作，要求就外国投资是否对美国构成国家安全威胁加强审核，并包含多项涉华消极条款。

分析人士认为，该法案再次体现了特朗普政府的战略重点和扩张性军事布局，将国家间战略竞争视为美国面临的首要挑战，所反映出的军事霸权倾向和零和思维值得警惕。

【新闻事实】

特朗普在签字仪式现场号称该法案是“现代史上对美国军队和士兵的最大投资”。

与2018财年国防授权法案相比，新法案授权的国防支出增长了约160亿美元，总额达7163亿美元，再创新高。

法案包括6390亿美元的“基础预算资金”和690亿美元的“战争资金”。根据法案，美军将扩军15600人，为服役人员平均涨薪2.6%，并采购13艘军舰以及77架F-35战斗机。

法案还将俄罗斯、中国等国列为“战略竞争者”并推出有针对性的举措，包括禁止美俄开展

两军合作、延长对乌克兰军事援助，以及要求制定所谓“全政府对华战略”、禁止美国政府机构及承包商使用中兴或华为相关技术等涉华消极条款。

法案还赋予美国外国投资委员会更大权限。这一委员会负责审查外资企业收购或兼并美国企业是否构成国家安全威胁。

中国外交部发言人陆慷14日表示，中方对美方不顾中方坚决反对执意通过并签署该法案表示强烈不满。中国商务部新闻发言人表示，将密切跟踪法案实施过程中对中国企业产生的影响。

【深度分析】

中国人民大学国际关系学院副教授刁大明说，这一法案体现出本届美国政府“来势汹汹的整体规划”。

第一，美国政府整体上要强化军事投入、增加军力，为“美国优先”的政治目的准备好军事基础。

第二，该法案夹带了不少“私货”。比如，“外国投资风险评估现代化法案”本应是专案，因涉及限制美国企业对外投资而在国会单独通过困难较大，便“搭车”国防授权法案过关。由此可见，国防授权法案打着“国家安全”的旗号，加入了大量其他内容。

【即时评论】

国防授权法案延续了先前的国家安全战略报告和《国防战略》报告的思路，再次显示出其军事霸权倾向和零和思维，值得警惕。

在涉及对华关系时，美方应摒弃冷战思维，正确、客观看待中国和中美关系，恪守一个中国原则和中美三个联合公报规定，不得实施有关涉华消极条款，以免给中美关系和两国重要领域合作造成损害。

此外，中美企业在深化投资合作方面有强烈意愿和巨大潜力，两国政府应顺应企业呼声，提供良好的环境和稳定的预期。美方应客观、公正对待中国投资者，避免国家安全审查成为中美企业开展投资合作的障碍。

【背景链接】

美国国会参众两院每年通过下一财年国防授权法案，由总统签署成为法律。它是美国防务年度开支预算的指导性文件，也被视为国会在军事和对外政策领域表达自身关切的重要年度立法文件。

特朗普入主白宫后，推行强军主张，不断增加军费和扩大军队规模。特朗普去年签署的2018财年国防授权法案总额约7000亿美元。

据新华社



英一男子驾车在议会大厦外冲撞人群

新华社电 英国伦敦警察局14日说，当天早上一名男子驾驶汽车撞击人群及议会大厦外的防护栏，造成多人受伤。目前该男子已被警方拘捕。

伦敦警察局表示，当天早上，一辆银色汽车在议会大厦附近撞向行人及骑自行车的人群，随后撞击议会大厦外的防护栏后停下。

目前警方已将这一事件视为恐怖袭击。警方说，涉案司机是一名20多岁的男子，因涉嫌恐怖袭击在现场被逮捕，涉案车辆内没有找到其他乘客和武器。此外，伤者没有生命危险。

伦敦急救中心表示，已经派遣救护车和医疗人员赶到现场救治。

伦敦交通局表示，议会大厦旁边的威斯敏斯特地铁站已关闭。

自从2017年3月遭遇恐怖袭击后，英国议会大厦周围设置了钢筋和混凝土的安全屏障，防止汽车冲撞。

2017年3月22日，一名男子驾驶汽车从伦敦市中心议会大厦附近的威斯敏斯特大桥由南往北撞向行人，汽车驶过大桥在议会大厦附近撞上路边护栏停下，袭击者下车持刀追赶行人并试图进入议会大厦，随后被警方开枪击毙。这起袭击事件造成5人死亡，多人受伤。图为在英国伦敦，媒体记者在警方设置的警戒线外工作。

马耳他在附近海域救出114名移民

新华社电 马耳他武装部队13日从马耳他以南53海里处救出114名移民，并将他们带到马耳他。同一天，马耳他政府拒绝载有141人的民间救援船“阿奎里厄斯”号入港请求。

马耳他政府发表声明说，武装部队在当天早上例行巡逻时看到一艘正在下沉的橡皮艇，并营救了艇上所有移民。

马耳他政府当天在另一份声明中说，拒绝民间救援船“阿奎里厄斯”号进入马耳他港口的请求。声明说，“阿奎里厄斯”号救援工作是在由利比亚当局协调的利比亚海岸附近进行的，离利比亚、突尼斯和意大利兰佩杜萨岛更近。“马耳他没有法律义务安排提供安全靠岸地点。”声明强调，马耳他将遵守所有适用公约，同时始终确保海上生命安全。

当天早些时候，非政府组织

“无国界医生”在社交媒体推特发文说，“阿奎里厄斯”号已到达意大利和马耳他之间的位置，正等待进一步指令。意大利内政部长马泰奥·萨尔维尼、交通部长达尼洛·托内利随后在推特发文，拒绝接纳“阿奎里厄斯”号。

“无国界医生”12日说，“阿奎里厄斯”号10日先后从两艘船上救起141人，其中包括至少67名无人陪伴的未成年人，70%以上获救者来自索马里和厄立特里亚。“无国界医生”呼吁欧洲各国政府根据国际海洋法，立即指定最近的安全地点让“阿奎里厄斯”号靠岸。

今年6月，“阿奎里厄斯”号搭载600多名移民，试图在马耳他或意大利靠岸，但均遭拒绝。在海上滞留数日后，“阿奎里厄斯”号最终在西班牙巴伦西亚港口靠岸。

意大利沿海水域被指污染严重

新华社电 意大利环境保护组织“意大利环保联盟”13日发表报告称，意大利沿海水域遭严重污染，可能面临欧盟的高额罚款。

过去30年来，这个组织每年夏天都派出志愿者和研究人员乘坐“绿色帆船”号环保监测船，沿着意大利约7500千米的海岸线航行，采集水样，分析水中的细菌、有毒物质和其他污染物。

报告说，今年6月22日至8月12日，“绿色帆船”号在意大利15个大区261个沿海地点采集了水样，其中57%采自河流、运河或其他水道的人海口，其余43%采自海滩附近。

分析表明，39%的水样被“严重污染”，9%的水样被“污

染”。河流入海口是污染程度最高的地方，所采集的149份水样中，106份显示被“严重污染”。

报告指出，污水缺乏处理是造成意大利沿海水域污染的主要原因，应成为一个需紧急处理的环境应急事件。

报告还显示，意大利沿海沙滩也遭污染。今年以来，“意大利环保联盟”在意大利500个海滩上清理出32.8万件垃圾，包括瓶子、瓶盖和塑料板等。

今年5月，欧盟法院裁定对意大利罚款2500万欧元，原因是该国100个地区收集和处城市污水不达标，并表示如果意大利不采取措施解决这一问题，则每半年再罚款3000万欧元。

日本布局印度高铁遭遇“水土不服”

老旧的火车缓缓驶入站台，一些印度民众不顾广播警告，从火车头前横穿铁轨。一旁大厅里，排着购票长队。

这里是博伊萨尔火车站，距离印度最大城市孟买以北约3小时车程。按照规划，连接孟买和古吉拉特邦首府艾哈迈达巴德的孟艾高铁将要经过这里，附近要建一座新的高铁站，然而记者并未看到施工的迹象。

孟艾高铁是印度首条高铁，也是日本新干线一个难得的出口机会。但这一项目建设在印度遭遇民众抗议等诸多现实困难。

推进缓慢

附近一家餐馆的老板告诫记者别去村里问高铁的事，“这段时间，村民都在抗议，反对这个项目，到处都是怒气冲冲的人”。

村民尤盖希·帕提尔告诉记者，村民抗议并不是嫌政府给的补偿款不够，而是对这条高铁没有信心。他说：“从博伊萨尔到孟买，乘坐普通火车往返只要50卢比（约5元人民币），高铁修好后票价将高出好多倍。”

在孟买附近的塔那地区，一些社会组织和地方政党频繁组织街头抗议。

公开资料显示，孟艾高铁规划全长508公里，92%的路线将是高架铁路，沿线设12个车站。该高铁项目于去年9月开工，原定于今年12月完成征地，2023年

完工。印度国家高速铁路公司总经理阿沙莱·卡雷此前表示，希望新线路能在2022年8月15日，即印度独立75周年纪念日提前投入运营。

如今，快一年过去了，工程推进缓慢。

日本布局

印度铁路长度位居世界前列，每天运行大约9000个班次，乘客人次超过2200万。不过，英殖时期建造的铁路系统年久失修，不但运行缓慢低效，而且安全事故频发。

自2014年就职以来，总理莫迪便提出印度的“高铁梦”。日本则看到了进军印度市场的机会。

孟艾高铁是日本出口新干线技术的旗舰项目，预计耗资170亿美元，其中80%将由日本提供超优惠贷款，年息只有0.1%，而通常30年的贷款偿还期也在这一项目上被延长到50年，融资优惠史无前例。

分析人士指出，面对印度首条高铁，日本方面提供了近乎“赔本赚吆喝”的超低息贷款，主要目的是抢先进入、长远布局，使印度方面对日本技术和标准产生用户粘性，继而扩大日本在印度市场未来的盈利空间。

孟艾高铁仅涵盖印度的国家级工业项目德里-孟买工业走廊的三分之一。而德里-孟买工业走廊只是莫迪政府提出的德里、孟买、金奈、加尔各答“钻石四

边形”计划的一部分。以此规模推算，孟艾高铁项目只能算是印日合作的“开胃菜”。

水土不服

有业内人士认为，虽然日本企业进入印度高铁市场的决心和野心有目共睹，但印度市场有其自身规律，日本出口的基础设施项目过于昂贵，进一步拓展印度市场有难度。

孟买资深媒体人巴什卡认为，频发的抗议，使得孟艾高铁项目能否如期完工变得不确定，同时也会带来工程造价的上升。国营印度铁路公司官员担忧，如果未能在最后期限前完成项目征地，将导致日本国际协力机构推迟发放条件优惠的软贷款。

盘古智库印度研究中心研究员毛克疾表示，孟艾高铁连接的古吉拉特邦和马哈拉施特拉邦经济较为发达，也是最支持印度政府高铁条件最成熟的区域。“如果连这条线路都难以取得预期效果，那印度其他地方高铁项目的赢面就更窄了。”

此外，不少印度人认为，印度当前国力、财力有限，与其建造价格不菲、只有少数人才坐得起的高铁，还不如把有限的资源用来维护年久失修的铁路系统。他们担心，缺乏规模效益和沿线配套商业开发，高铁项目将难以收回投资和持续运营。

据新华社