

以军批准对黎巴嫩进攻作战计划意味着什么

新华社记者 王卓伦 谢昊 吕迎旭

以色列国防军18日发表声明称,为应对以黎边境紧张局势,以军方已批准在黎巴嫩开展军事行动的计。以色列外交部长卡茨当天早些时候也发表声明说:“全面战争将摧毁真主党并重建黎巴嫩。”

当前,加沙冲突仍在持续,正走向恶化的地区局势令国际社会更加担忧。近期以黎边境局势持续升级,以色列和黎巴嫩真主党各自作何考量?未来战事走向如何研判?

边境局势持续升级

自去年10月7日新一轮巴以冲突爆发以来,支持巴勒斯坦伊斯兰抵抗运动(哈马斯)的黎巴嫩真主党不时向黎巴嫩南部向以色列北部发动袭击,以军则用空袭和炮击黎南部目标进行报复,双方在以黎边境的冲突持续至今。以色列政府发言人17日表示,本轮巴以冲突爆发以来,真主党向以色列境内发射超过5000枚火箭弹、反坦克导弹和自杀式无人机等。

八个多月来,双方在边境地区的交火几乎每天发生。近日局势升级迹象明显,双方交火尤其激烈。以军发布的战况通报和新华社记者安装在手机上的预警系统显示,近

一周来真主党向以色列北部发射火箭弹的数量和频率都在提高。

6月11日,以军炸死真主党拉姆万部队高级指挥官塔利布·阿卜杜拉,真主党随后向以色列境内发动本轮巴以冲突以来最大规模火箭弹攻击。17日,以军又发表通报说,在黎巴嫩南部打死真主党火箭和导弹部门“关键人物”穆罕默德·穆斯塔法·阿尤布。18日,以方宣布已批准在黎巴嫩开展军事行动的计划。

真主党18日发布一段时长近10分钟的视频,显示的是以色列重要军工企业设施与以港口城市海法的石油贮存、物流设施等重要战略设施。黎巴嫩和以色列许多媒体分析认为,真主党意在借这段视频“威慑”以色列,展示有能力突破以军空中布防,占据军事主动。

黎以双方有何考量

以总理内塔尼亚胡5日在以北部城镇谢莫纳军事基地视察时表示,以方已准备好在北部对黎巴嫩真主党采取“非常激烈的行动”。按照以军发言人丹尼尔·哈加里的说法,真主党“日益加剧的侵略正将我们带至一场更大范围局势升级的边

缘”。

以军18日宣布批准对黎巴嫩进攻作战计划时并未提及作战计划具体细节。分析人士认为,任何作战计划最终都需要得到以色列领导层批准,以色列军方批准并不是意味着会立刻展开攻势,而是展示出已经准备加强打击的姿态。

真主党方面一直坚称,除非加沙地带实现停火,否则不会停止攻击以色列。真主党总书记纳伊姆·卡西姆本月早些时候接受卡塔尔半岛电视台采访时说,真主党无意扩大冲突,但将做好准备应对战事。

据黎巴嫩《东方-今日报》报道,近日真主党的军事行动不断升级,其袭击目标越来越深入以色列境内。在作战方面,真主党加强使用导弹和无人机的力度,意在造成更多伤亡和破坏。此外,真主党有意在以军阵地附近开展行动,以回应以军声称他们已将真主党赶出边境区域的言论。

如何判断未来走向

当前,加沙战事持续延宕。以色列军方16日宣布在巴勒斯坦加沙地带南部部分地区实施“战术性军事活动暂停”,17日却高调宣布已

对加沙地带南部城市拉法六至七成地区实现作战控制,完成在拉法的作战还需“几周时间”。

以色列中东问题分析人士塞思·弗朗茨曼说,加沙地带任何局势升级都可能对黎以交火升级,而以色列政府显然并未对局势的复杂性做好周密计划。

以色列《国土报》也撰文说,与黎巴嫩真主党进行大规模作战并非不可避免,决定权在以色列。长期以来,以色列政府已在加沙地带制造人道主义危机而饱受批评,与真主党陷入更大规模作战恐将继续导致两败俱伤。

对于以色列而言,加沙地带停火才是缓解与真主党紧张局势的最好办法。而作为以色列坚定盟友和强大保护伞,美国与以色列一样压力重重,虽在近期表现出“斡旋”黎以局势的态度,但却宣布持续向以色列输送武器。美国国务卿布林肯18日表示,鉴于以色列面临来自加沙地带、真主党以及伊朗等方面的安全威胁,除暂缓向以色列输送一批炮弹外,其他对以军援“都在正常推进”。

(新华社耶路撒冷/贝鲁特6月19日电)

美国债务失控 两党不愿“踩刹车”

新华社记者 熊茂伶

美国国会预算办公室日前发布报告说,美国联邦政府2024财年(2023年10月1日至2024年9月30日)预算赤字预计将达到1.9万亿美元,与2月份预测相比上调27%。

不少观察人士认为,美国债务“野蛮生长”,共和、民主两党难辞其咎,美国债务正在不可持续的道路失控“狂飙”,而两党出于政治考量都不愿“踩刹车”,尤其在总统大选背景下,两党不太可能出台削减开支、控制债务的实际政策。

国会预算办公室报告指出,多项开支增长导致美国财政前景恶化。其中,美国总统拜登的学生贷款减免计划导致本财年赤字增加1450亿美元;美国向乌克兰、以色列等提供950亿美元军事援助导致本财年可自由支配开支增加600亿美元。

报告说,从2024年到2034年,美国联邦政府每年的总赤字将不低于国内生产总值(GDP)的5.5%。自

1930年以来,赤字从未连续五年以上保持在这么高的水平。报告还指出,未来十年,联邦政府累计赤字将增长10%。

长期来看,随着利息成本上升、老年人社保项目支出增长,美国债务规模将在2024年至2034年间显著增长。国会预算办公室预测,2034年,公众持有的债务占美国GDP的比例将从今年的99%上升到122%,超过二战后创下的106%的最高水平。

《华盛顿邮报》报道指出,美国债务是两党问题,在特朗普和拜登任期内,财政支出都大幅增加。据美国跨党派研究机构“争取制定负责的联邦预算委员会”估计,特朗普2017年的减税政策使债务增加近2万亿美元,因疫情推出的政策导致债务增加3.6万亿美元。

为应对高通胀,美国联邦储备委员会已将联邦基金利率目标区间上调至5.25%至5.5%之间。美国彼

得·彼得森基金会首席执行官迈克·彼得森指出,高利率推升了现有巨额债务的利息成本,并正在导致额外借贷,这是不可持续的。

该基金会在一份声明中说,最新数据显示,美国财政处在不可持续的轨道上,如果不加以解决,联邦政府支出和收入之间的结构性不匹配,以及利率和借贷成本的上升,将对联邦预算、美国经济和未来发展构成挑战。

美国布鲁金斯学会高级研究员巴里·博斯沃思对新华社记者表示,最新赤字预测是美国“预算体系崩溃的证据”。他认为,更大比例的公共支出将用于偿还债务,从而挤压其他公共项目开支,而不断增长的公共债务也可能导致私人投资减少。此外,债务飙升还会增加外国资金对美国经济的控制。

美国企业研究所经济学家德斯蒙德·拉赫曼告诉新华社记者,美国公共财政所处的“危险轨道”为美元

和长期通胀前景带来严重问题。如果未来某个时候,外国投资者认为美国政府没有真正控制债务的意愿,他们可能不再愿意为美国政府提供资金,这可能导致美元危机,也可能促使美联储印钞为政府提供资金,进而造成通胀再次飙升。

尽管美国债务失控的警钟再度敲响,但眼下两党都没有动力削减开支、控制债务。博斯沃思认为,两党都没有稳定未来预算状况的计划。美国经济与政策研究中心高级经济学家迪恩·贝克告诉新华社记者,没有人支持在任何主要领域削减开支。

拉赫曼表示,共和党当政时喜欢减税,但不愿削减公共开支;民主党当政时倾向于增加公共支出,但不希望增加税收。最终结果是,这个国家持续出现预算赤字,公共债务走上不可持续的道路。

(新华社华盛顿6月19日电)

绿色是共同语言 更是共赢引擎

欧洲多国人士对中国新能源汽车助力绿色转型充满期待

新华社中国经济信息社与欧盟中国商会19日在比利时布鲁塞尔联合发布《绿动欧洲:中国新能源汽车企业在欧发展报告》(简称报告)。来自欧洲多国政商界、学界和国际组织人士纷纷指出,中国凭借在新能源、绿色制造等领域的快速发展,成为全球绿色经济的重要力量。欧中有着广泛的共同利益和深厚的合作基础,在新能源汽车产业发展和绿色目标实现上理念契合,中国是助力全球和欧洲绿色转型进程不可或缺的伙伴。

中国是新能源汽车领域的“先行者”

“我们必须赞扬中国在脱碳领域发挥的领导作用。”联合国前副秘书长、法国能源协会主席布里斯·拉隆德在19日举办的报告发布会上暨中欧企业圆桌论坛致辞时说,中国在电动汽车领域积累了蓬勃生产力,并拥有显著技术优势,期待与中国加强合作。

报告指出,中国汽车产业电动化转型起步较早,并逐步建立起涵盖关键材料、动力电池、电机电控、整车、充电基础设施、制造装备、回收利用等在内的完整的新能源汽车产业链,连续九年成为全球最大新能源汽车市场。

报告认为,中国新能源汽车既满足中国市场需求,也为全球汽车产业发展注入驱动力量。这也成为了许多欧洲汽车行业专家学者的共识。

德国权威汽车经济学专家、波鸿汽车研究院院长费迪南德·杜登赫费尔表示,活跃在中国的电动汽车制造商同样享受到了中国电动汽车产业规模经济的红利,并与当地伙伴共同推动电动汽车领域技术创新。

“中国是新能源汽车发展的先行者。鉴于中国新能源汽车产业体系完备,同时兼顾低成本和高效率,雷诺、宝马、梅赛德斯-奔驰等欧洲重要汽车厂商都选择将部分电动车型在中国生产,再出口至欧洲销售。”杜登赫费尔说,这是企业非常自然的市场化行为。

中国在电动汽车技术领域的优势也辐射带动全球电动车产业链发展。爱尔兰前欧洲事务部长、前环境部长迪克·罗奇表示,技术变革将是欧洲绿色和数字化转型的关键驱动力。中国在绿色技术领域处于领先地位,这些技术对于欧洲实现碳中和起到至关重要的作用。

对华合作是“化挑战为机遇”的重要选择

欧洲经济界人士指出,欧洲汽车企业在电动化向纵深推进过程中遇到了产业、技术和供应链等方面的挑战,与中国合作成为“化挑战为机遇”的重要选择。

比利时大学基金会执行董事埃里克·德克莱内尔告诉记者,在促进欧洲工业发展和完善供应链方面,中国企业在汽车电池领域的强大实力将助力欧盟绿色转型。中国电动车进入欧洲市场,不仅为当地消费者带来更多竞争力强的电动车型,提升民众对新能源汽车的接受度,还能够增强市场活力。

针对欧盟拟对进口中国电动汽车征收临时反补贴税,罗奇说,加征关税“毫无意义”,他担忧此举将导致欧洲销售的电动汽车更加昂贵,加深民众对电动汽车长期前景的怀疑,抑制购买需求,进而阻碍欧洲绿色目标的实现。

德国汽车专家彼得·芬特指出,在新能源驱动技术发展、内燃机技术的优化成熟,数字化转型和智能网联汽车研发等行业重点发展趋势中,中国的技术优势对于面向全球发展的汽车产业合作具有非常强的吸引力。

芬特说,“汽车行业越来越需要跨领域和跨行业的合作,而且我认为欧中汽车制造商之间还有很大的合作潜力”。

欧中合作对全球绿色转型意义重大

报告指出,中欧在绿色产业发展上各具优势,应相互尊重对方在全球绿色产业链的科学分工体系,充分开展价值链合作,有效利用中欧各自比较优势,共同开发全球市场。欧洲业内专家学者对此观点表示赞赏,纷纷呼吁欧中携手合作为全球绿色发展作出贡献。

拉隆德表示,在动力电池、电动汽车等领域,欧洲应寻求与中国合作,并在与中国合作的过程中,通过协商讨论的形式共同解决可能面临的复杂问题,实现共同进步与发展。

“欧中合作是实现欧盟气候转型目标的关键”,罗奇说,虽然欧洲在绿色转型技术上并不落后,但同样需要技术合作伙伴来应对挑战。他呼吁欧洲与中国等潜在合作伙伴加强对话,共同努力解决分歧。

在欧盟中国贸易协会执行董事宋惠安(中文名)看来,欧中绿色理念契合,气候变化和绿色发展领域一直是双方合作的基石。

欧洲与中国携手同行对于全球实现碳中和目标具有举足轻重的意义,宋惠安表示,中国新能源汽车企业不仅为欧盟和世界加快推进绿色转型作出了贡献,而且还为当地创造了大量就业机会。

“贸易战对任何一方都没有好处。”宋惠安说,气候变化是全球性挑战,迫切需要各方采取一致、协调和迅速的行动,共同建设更加绿色的未来。

欧亚中心副主席、欧盟委员会前交通运输专员薇奥莱塔·布尔茨表示,推动绿色转型需要全球协同努力,欧中双方的合作与对话对全球绿色转型至关重要。她呼吁双方相互信任、避免误解,在携手合作中取得共赢。(参与记者:康逸、邓耀敏、殷晓圣)

(新华社布鲁塞尔6月20日电)

瑞士商界认为链博会是促进国际贸易的重要平台

中国-瑞士企业对话会暨第二届中国国际供应链促进博览会瑞士推介会19日在苏黎世举办。瑞士商界人士表示,看好瑞中两国经贸合作前景,链博会是稳定全球供应链、促进国际贸易的重要平台。

本次活动由中国国际贸易促进委员会主办,中瑞工商界人士100余人参加活动。瑞中经济协会会长魏希霆(英文名:罗伯特·维斯特)说,面对当前愈发复杂的国际经贸形势,举办链博会是在“正确的时间做正确的事”,为促进全球贸易良性发展发挥了积极作用。他还说,中国经济长期向好,中国市场广阔,瑞中经济协会将鼓励瑞士企业积极参加第二届链博会。

瑞士全球企业促进局全球网络与机构关系总监斯特凡·巴尼表示,本次活动为瑞中企业搭建了交流对话的平台,今年是瑞中自贸协定生效实施10周年,两国经贸合作取得

丰硕成果,瑞士全球企业促进局将推动更多瑞士企业和机构参与第二届链博会,促进瑞中乃至全球经贸合作。

中国贸促会会长任鸿斌率中国企业代表团出席活动。他表示,中国具有超大规模市场、完整产业链体系等发展优势。瑞士经济高度发达,国际地位独特,产业优势明显。作为创新战略伙伴,中瑞两国在产业链供应链合作方面优势互补、潜力巨大。欢迎瑞士企业和机构积极参与第二届链博会,共同推动中瑞供应链合作,携手打造稳定畅通的全球供应链。

第二届链博会将于2024年11月26日至30日在北京举办,设置先进制造链、智能汽车链、绿色农业链、清洁能源链、数字科技链、健康生活链和供应链服务展区,目前已有400多家中外企业确认参展。(据新华社瑞士苏黎世6月19日电)

美国波士顿: 高温来袭

美国国家气象局18日说,随着热浪从美国中部蔓延到东部地区,美国多个城市正打破数十年来的高温纪录,闷热笼罩着数千万人。

图为6月19日,在美国波士顿,儿童在一处喷泉戏水降温。

(新华社发)



波音737 MAX再曝鸟击所致发动机安全隐患

美国媒体近日再次曝光波音737 MAX型客机可能存在的安全隐患:当飞机发动机遭鸟撞击后,客舱或驾驶舱可能烟雾弥漫,而波音并未向航空运营商提供全面信息。

美国《西雅图时报》和美国有线电视新闻网分别于18日和19日报道上述消息。

去年3月5日,美国西南航空公司一架客机737 MAX 8从古巴飞往美国,起飞时右侧发动机遭遇鸟击而严重损坏,导致客舱充满浓烟。同年12月20日,西南航空另一架同型号客机执飞美国国内航班,起飞后不久左侧发动机遭鸟击,导致烟雾弥漫至驾驶舱。

按《西雅图时报》说法,发动机因鸟击而损坏并不罕见,异常的是烟雾因此进入机舱。在上述两起事件中,鸟击导致发动机损坏,机油泄漏流入发动机内部并燃烧,产生的烟雾经由与发动机相连的空调系统进入驾驶舱和客舱。

据报道,波音意识到两起事件存在“异常高风险”,于今年2月向两家航司发出警告,旨在确保飞行员掌握在这类紧急状况下迅速阻止烟雾渗透的正确操作程序。为应对发动机损坏、烟雾进入机舱,飞行员可采用三种不同操作,但其中两种均无法立刻阻止烟雾进入,唯一可行的操作是关闭发动机、拉防火把

手。

“减载装置”由发动机制造商CFM国际公司为737 MAX型客机所用LEAP发动机增设,当发动机扇叶因遭遇鸟击等而破损时,发动机内部系统会发生震颤,此时“减载装置”会自动激活,切断扇叶与发动机的连接,进而最小化发动机及其与客机连接部件所受干扰。

“减载装置”在供机械师使用的维护操作手册中有详尽介绍,但没有出现在飞行员操作手册中。波音给出的理由是:该装置自动激活,不影响飞行员操作,且不受飞行员操控。但《西雅图时报》质疑,既然如

此,波音后续不必提示飞行员存在该装置。“减载装置”在上述两起事件中是否有可能发挥作用?该装置正常工作是否会掩盖发动机破损的严重程度,进而导致飞行员采取错误操作?

CFM国际公司表示,涉事型号发动机接受过鸟击安全认证,性能符合设计要求,但上述两起事件中鸟击规模超过认证要求。

《西雅图时报》称,虽然无迹象显示“减载装置”存在缺陷,但已有“吹哨人”向美国联邦航空局举报,将该装置比作波音先前未对外充分披露、737 MAX型客机独有的机动特性增强系统。波音这一行为关联这一机型2018年和2019年两起重大致命空难。

(据新华社专特稿)