

尹锡悦在华盛顿得到了什么?

廖省:林越

去年9月,美国《通胀削减法案》(Inflation Reduction Act)立法,将提供3690亿美元补贴以支持电动汽车、关键矿物、清洁能源及发电设施的生产和投资。今年4月17日,美国发布《通胀削减法案》细则,详列可获补贴的电动汽车名单,销量靠前的韩系车“全军覆没”,没能获得补贴。而利于美国的《芯片与科学法》(CHIPS and Science Act),只为遏制中国,扰乱国际贸易投资,破坏全球产业供应链的稳定。

韩国总统尹锡悦于4月23日开始为期七天的访美行程,关于美国和东亚之间的一系列经济问题,在华盛顿举行的韩美首脑会谈受到了企业界的关注。美国的《芯片与科学法》使韩国半导体公司必须与美国共享超额利润并提交会计数据,《通胀削减法》使现代汽车无法

获得美国的电动汽车补贴并影响韩国电池企业,使韩国商界感到紧张。但是,尹锡悦和拜登的会谈结果,没有就两项法案相关议案达成实质性协议。

《亚洲周刊》第19期《尹锡悦访美恐芯片陷阱 三星业绩惨跌汽车补贴取消》一文评论:“韩国总统室首席经济秘书崔相穆在华府向记者表示,《通胀削减法》和《晶片与科学法》是为了促进美国国内投资和加强供应网,在此次会谈中确认了将通过两国政府的实务协商,减少两个法案对韩国企业产生的‘不确定性’的共同认识。”

陪同尹锡悦访美的产业通商部长李昌洋和美商务部长雷蒙多(Gina Raimondo)后表示,“我们为履行《晶片与科学法》,最大限度减少企业投资的不确定性,在履行半导体出口控制中最大限度地减少全球半导体供应网的干扰,将紧密合作。”

韩国《京乡新闻》指出,韩首脑虽然表现出肯定的态度,但关键在于,没有具体的内容,看不到美方在管制半导体出口中国时,对韩企的例外措施做出具体答复。

分析指出,首先,《通胀削减法》使韩国现代汽车在美国建设的电动车工厂于2025年竣工前,得不到美国政府的电动车补贴。其次,美国去年十月封杀向中国出口的尖端半导体,三星电子和SK海力士的中国工厂若想继续运转,每年必须获得特许。

第三,《晶片与科学法》强制三星电子和SK海力士必须“与美国共享超额利润并提交会计数据”才能获得美国的补贴。最后,英国《金融时报》称,美方“要求”韩方,中国若封禁国光科技(Micron)的产品,韩国不可以趁机填补美光的空缺。虽然韩政府没有表明,实际上华盛顿就是不想让韩国企

业在中国扩展电子业务的意图。

《京乡新闻》的社论认为,此次韩美峰会应是说明韩企对中国市场高度依赖并请求谅解的机会,但美方毫不宽容,韩方的隐忧没有消除。面对三星电子和SK海力士2023年第一季度亏损,看来已不能寄希望于美方的“妥善处理”,韩国需要别的对策。

韩国弘益大学半导体专业的柳在熙教授表示:“在尹总统访美期间,作为重要协商议题的《晶片与科学法》没有具体内容释出。”“美国认为《晶片与科学法》不是为了牵制中国,而是为了加强美国的供应链等,其意义含糊。”其目的照不宣!

韩国崇实大学前教授张永喆认为,半导体不是单纯的消耗品……如果美国要想具备半导体生产能力,今后需要二三十年。为了收到补贴向美国提供

韩企内部信息是无稽之谈,不行的话半导体制造费用和价格可能大幅上涨,结果会助长通货膨胀。

尹锡悦访美前发表讨好拜登的话,访美期间奉迎地用特意练习的英语发表演说,还高唱赞誉的美国歌,拍马韩战时度亏损,看来已不能寄希望于美方的“妥善处理”,但他得到了什么呢?

尹锡悦4月26日在华盛顿与拜登会谈后发表《华盛顿宣言》,规定韩美将成立与北约“共有核武器平台”相似的“协议核武器平台”,共享美国的核保护伞及情报。第二,将在韩国开展战略核潜艇、航母、轰炸机的部署。第三,加强韩美军事联合军演。尹锡悦热盼发展核武,朝鲜半岛将由“半岛无核化”变成“半岛集体拥核”。

尹锡悦28日在哈佛大学演说中提到,“1953年签署了美韩共同防御条约的升级,就是为了把核武包括在内。”他表

示,《华盛顿宣言》是应对朝鲜核威胁的《第二次美韩共同防御条约》。尹锡悦在演说中补充:“韩国提出了独自进行核武装的必要性,如果下定决心,一年内可以制造核武器”,表现出了政治、科技上的“自信”。

尹锡悦显然已彻底倒向美国,未来一旦中美爆发战争,韩国将有很大可能出兵协助。《华盛顿宣言》内容表示,美国将通过扩大美韩危机协商,成立“美韩核磋商小组”机制,会定期向韩国派遣核潜艇与战略轰炸机。尹锡悦此行已得到了美国的公开承诺,不仅两国军事合作加深了,美国还将进一步向韩国“临时部署”战略武器。

结束在华盛顿的韩美会谈,尹锡悦并没有带回韩企所希望的出口优惠,却带来了备战的《华盛顿宣言》,带来了半岛危机,带来了民众的抗议及跌破30%的支持度!

炒作中国人口被印度超越 西方又想借题发挥

国际锐评

联合国人口基金会19日发布《2023世界人口状况报告》预测,印度将在年中超过中国成为世界第一人口大国。这是人口发展规律的结果,但在一些西方媒体的报道中却变了味儿。所谓“世界‘重心’发生转移”“全球秩序出现重大变化”“人口生育政策让中国实现复兴目标更困难了”……一段时间以来,西媒抛出一连串耸人听闻的报道,潜台词是:中国的发展要碰到麻烦了。

其实,西方媒体拿中国人口说事,并不是新鲜事。这些年,从人口生育政策,到老龄人口增加,再到出生人口减少,它们不断地找由头、造话题,目的就是炮制这么一个叙事逻辑:“人口红利”消失了,中国就会衰落,世界经济也会跟着遭殃。但结果呢?他们一路唱衰,中国一路发展,创造了以巨大人口规模实现经济持续稳定发展的奇迹。

但那些患上“中国发展焦虑症”的人心有不甘。在美方加紧遏制中国发展、鼓吹“脱钩断链”的背景下,他们从联合国报告中找到了新的炒作点。他们刻意忽视中国发展模式和道路优势是取得巨大发展成就的原因,将人口规模与发展成就之间简单地划等号,试图利用“第一人口大国易主”话题来唱

衰中国,怂恿相关产业从中国转移,给“脱钩断链”推波助澜,打压中国的发展势头。

这样的炒作,缺乏对人口发展规律的基本认知。人类社会发展到今天,人口出生减少、生育意愿下降,是全球普遍面临的问题。这与经济发展阶段、人们的观念意识以及其他社会经济因素密切相关。比如,西方发达国家就普遍面临劳动力短缺等问题。对此,西媒为何不说“人口不利因素阻碍经济增长”这样的话呢?这难道不是在玩弄“双标”?

再看人口规模。它是一个国家发展禀赋的重要组成部分,但能否真正转化成经济增长力,要看这个国家的制度设计与政策实施。过往经验一再证明,人口增长既可以成为一国的发展优势,也可能成为沉重包袱。很多发展中国家尽管人口多,但受制于教育程度、产业薄弱、营商环境等因素没有发展起来,就是这个道理。印度总理莫迪2019年曾对印度“人口爆炸”表示担忧。他说,“如果人们不接受教育,不健康,那么无论是家庭还是国家都不会幸福”。

中国是世界人口大国,自改革开放以来,特别是加入世界贸易组织后,“人口红利”得到充分显现:国家走上发展快车道,世界也获得了共赢机遇。当前,中国进入高质量发展阶段,创新驱动成为未来发

展的关键。从长期看,中国告别劳动力密集型产业、向全球产业链供应链中高端迈进,是一个必然趋势。

可见,判断中国的发展前景,不能只盯着人口规模这个单一指标,而要看经济增长的质量和成色。今年一季度,中国经济增长达4.5%,超出外界预期,就说明了问题。

同样,看待中国的“人口红利”,要看总量,更要看质量;要看人口,更要看人才。目前,中国有近9亿劳动力,每年新增劳动力超过1500万,人力资源丰富仍然是中国的突出优势。更重要的是,中国接受高等教育的人口超过2.4亿,新增劳动力平均受教育年限达到14年。可见,中国的“人口红利”没有消失,“人才红利”正在形成,发展动力依旧强劲。

与此同时,针对老龄化、少子化等人口结构性变化,中国正实施积极应对人口老龄化国家战略,推动三孩生育政策以及配套支持措施。有分析认为,中国积极应对人口发展变化,推动“人口红利”转向“改革红利”,促进全体人民共同富裕,这些都将成为中国经济提质增效的动力,世界也会继续分享红利。

过去,西方一些人拿中国人口问题做文章,被现实屡屡“打脸”;这一次,他们的炒作同样带不了节奏,借题发挥不会成功。

笑对人生

泗水:王伟球

山有巅峰,也有低谷,水有深渊,也有浅滩,人生之路也一样。生活总是充满坎坷与挫折,时而波峰,时而谷底。生活就像一面镜子,你对它笑,它就对你笑,你对它哭,它也对你哭。因此,生活中无论遭到挫折,或遇到不幸的厄运时,你都要笑对人生,生活再苦再难也要笑一笑。

处世人生说:困境是人生的财富,因为一个人只有超越困境,才能获得成功。人来到世界是哭着而不是笑着,挫折与不幸是人生的克星,但也是人生一笔财富。金钱能使人清醒,也能催人奋进。挫折的确可怕,但却是人生成长路上不可缺少的基石,有苦才有乐,才有成功的希望。

实际上,每个困境与挫折都会成为超越自我的契机,因为困境是成功人的阶梯,也是失败人的地狱。成功的秘诀在于懂得怎样控制痛苦与快乐,而不为痛苦与快乐所反制。人生在世,面对挫折与不幸,对悲观的人看起来是危机,但对乐观的人看起来是转机。

笑对人生,是人生最正确的态度。人生的快乐与否完全取决于一个人对人对事的态度如何,任何痛苦与快乐都由自己作决定。幸福与否完全在于你的心态,因为健康的心态,比起一百种智慧更有力量。

人生在世,一个人即使一无所有,但只要他心中有希望,他能笑对人生,他就会拥有生活中的一切。相反,心中没有希望的人,他就会丧失拥有的一切。可见得心态决定人的一切。积极心态,帮助你获得健康,财富与幸福,而消极心态,会使你今生一无所有,因为心态决定了人一生的成功。

笑对人生,改变命运就在一念之间,生命的意义,不在于我们走过多少崎岖道路,而是在于我们感悟多少哲理。上帝创造人,但人因吃了伊甸园的禁果而犯了罪,所以每个人都有缺陷,每个人都要遭到苦难,每个人在成功的路路上,都会遇到挫折,因为挫折是成功的必经之路。

人生在世,一个人如果有积极进取心,自信乐观,笑对人生,他就成功了一半。有位启蒙思想家说:在我一生苦难的日子里,我始终笑对人生,满怀温馨。那感人甜美的情感,为我悲痛的心灵创伤,抹上了香膏,将痛苦化为快感。

处世人生说:一个能笑对人生的人,他才能在人生的旅途中,不断地发现生机依然的绿色,于绝境中看到希望,找到向上攀登的阶梯,而不会在路途上搁浅。所以,人的一生是前进是后退,是奋进是屈服,完全决定于你笑对人生的态度。

生活中追求快乐是每个人

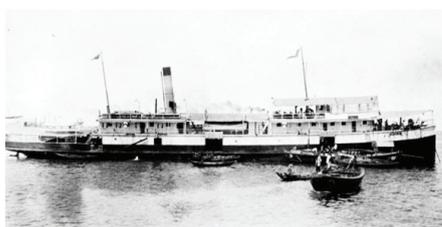
的天性,但经历苦难也是每个人的必然。笑对人生是一种超然的心态,是一种凌驾于命运之上的气度,任大雨滂沱,道路崎岖,笑对人生,勇往直前。

处世人生说,笑对人生是一种勇气,是一种淡泊。笑对人生,保持一颗平静、平常之心,宠辱不惊,看庭前花开花落,去留无意,望天空云卷云舒,在人生旅途中,再苦也要笑一笑。

笑对人生,一个人在人际关系中要学会接受,学会快乐,学会解脱,学会调节,学会珍惜,学会奋起,学会行动,学会控制人生中的挫折,学会在逆境中战胜痛苦与不幸,学会找到快乐的方法,更要学会享受生命中所拥有的一切。人生总会有不圆满的時刻,所以生活就算再苦也要笑对人生。

“笑对人生”这篇文章,我为亲爱的读者们写一首诗歌:人为活忙急匆匆,你来我往南北西东,

各人心中有本经,甜酸苦辣的人生,一生中有多少喜和忧,一生中有多少成和败,一天难处一天当,道路从来不顺风,凭着信心往前行,一天做好一天事,靠主引领面对生活,逆境变为顺境,神是脚前的路上的光,一步一步跟随主,人生之路神引领。



1930年前后新加坡同益公司所有的坤立号(Khoen Lie)(1879)

由于爆发第一次世界大战,欧洲的航运公司进一步联合起来(Dick, 2003: 87-94)。1914年8月所有德国的船只或被没收,或都在中立的港口寻求庇护,这其中包括荷属东印度。英国在东南亚最有名的航运公司远洋汽船公司(Ocean Steamship Company)把股份注资到海峡汽船公司。海峡汽船公司当时是中英合资公司,从德国航运公司手上夺得新加坡到加里曼丹的航线运营权。当时荷兰皇家邮船的主要持股人是荷兰的两家航运公司,以此避开同德国公司从新加坡到北苏门答腊和印尼东部的航线竞争。海峡汽船公司和荷兰皇家邮船公司最后都同意各自运营各自的区域航线。战后这两家航运巨头公司营造了激烈的

竞争氛围,后来还给独立的航运公司如协荣茂汽船公司以及和丰轮船公司带来恶劣的影响。

尽管如此,20世纪20年代,华人所有的航运公司仍然非常强势,能够适应多变的环境。早期荷兰皇家邮船公司一直排挤华人的航运公司,并且把外岛的贸易从新加坡转移到了荷兰的港口,但是这策略只在一段时间内奏效。因此,1905年前后,荷兰皇家邮船公司改变了战略,直接与新加坡展开航线竞争。为此,需要换成小型简单的轮船,因为营运的费用更低廉,也可以极大地降低价格,迫使华人的航运公司同意瓜分该条航线。同时,在大城市的华人更加有民族精神,成立了很多商会,并且通力合作。在航运方面,很多只有数百个股份持股人的保守公司不断涌现,所以大多数的大商人都是船主或股东,因此持股人的货物也由自家公司的船只负责运输。随着时代的发展,新加坡

航海业 (4)

霍华德·迪克(HOWARD DICK)

的商业贸易模式也发生了改变。20世纪20年代初,荷兰皇家轮船公司掌控大部分从仰光(Rangoon)、曼谷(Bangkok)、西贡(Saigon)到印尼的大米贸易,回程时运载糖。但是在20世纪初橡胶产量爆炸式增长,其背后原因是美国的汽车行业扩张,因此出现了贸易的新物产,这大部分掌握在华人的手中。

主要的橡胶出口港口有巨港(Palembang)、占卑(Jambi)、坤甸(Pontianak)以及马辰(Banjarmasin),华人极力坚持使用华人公司的船运载货物,有时为了追求商业贸易的平衡也使用荷兰皇家邮船公司的船只进行运输,让荷兰皇家邮船公司逐步参与到公司的管理政治中。但有些时候运费合约和贸易的合作因被竞争的出现而遭到破坏,而竞争往往是由于大公司里各大商人之间的分歧而产生。20世纪20年代中期不是稳定时期,因为橡胶的价格暴涨。资金都流向苏门答腊、加里曼丹等橡胶产地,营造了未曾料想的突如其来的繁荣景象。一部分的资金用于购买船只,用于与华人

公司和荷兰皇家邮船公司竞争,在这件事情上,他们又难得达成一致意见。

在坤甸第一家,也是营运期最长的华人航运公司是1907年9月的同日贸易公司(Handels Maatschappij Tong Yit),是由多位著名的华人商人共同建立的,椰干商人邓成喜(Theng Seng Hie, 1867年前后出生于汕头)牵头的。与黄敏公司竞争数月有余后,同益公司外购Goodwill公司新加坡到西加里曼丹航线连同他们的两艘船。这家新公司仍有足够的资金从德国订购一艘1911年才交付的新船,命名为坤丰号(Khoen Foeng)。1923年,荷兰皇家邮船公司估计约有80%的坤甸商人都是同益公司集团的成员,集团旗下的三艘轮船负责运载了该条航线上大部分货物,转运商品除外。

1924年初,英国的航运公司远洋轮船公司想方设法进入到坤甸-新加坡航线的竞争中,使用的是海峡汽船公司的船只用以确保装载货物的安全,在新加坡改用更大型的轮船转运到更远的欧洲。同益公司集团

的执行经理向远洋轮船公司提议75万法郎的价格租借船只,但是邓成喜一从中国回来就打破谈拢的价格,要求涨价。因此远洋和海峡汽船公司都别无他法,只好使用自己的轮船。

为了应付从三面而来的竞争,同益公司以同益所属银行较低的利率,引诱各商家签订协议,以示忠诚,同时放狠言表示将会与荷兰皇家邮船公司在爪哇展开贸易的竞争。然而,因为私人对橡胶的投资,邓成喜被集团内部几名大商人憎恨,因此他转而寻求新加坡顺美汽船公司(Soon Bee)的支持。在1926年试航几次后,邓成喜成功说服顺美公司的老老板赵和来(Teo Hoo Lay)不与华人商人抢生意。后来因为橡胶的价格下跌,邓成喜背负沉重的债务,他的银行也濒临破产的边缘。8月23日星期一,从同益公司旗下的坤华(Khoen Hoes)轮船上传来不幸的消息:从坤甸起航后不久,邓成喜在自己的客舱里上吊自杀。董事局的大多数人同意让邓成喜的儿子邓源(Goan Teng)接替他父亲的位置,但公司在1929年2月还是分拆了。郭良财(Kwee Liang Tjap)带来荷兰皇家邮船公司的资金,当选执行经理。经过几轮的协商谈判,最终敲定把新加坡的生意一分为三:同益公司(占52.5%),荷兰皇家邮

船公司(占25%),海峡汽船(占22.5%)(KPM, 1929)。该合约一直到1940年都有效。

在巨港当地华商人的支持下,1926年昆益轮船公司(Koe Ik Loen Tjoen Kongsj)和中华彭甲公司(Tionghoa Phang Giap Kongsj)联合成立了中华轮船公司(Kongsj NV Tionghoa Loen Tjoen)。经过与华人竞争于婆罗洲苏门答腊公司(Borsumij)和荷兰皇家邮船的困难重重的谈判,所有华人的利益捆绑在一起,接手了婆罗洲苏门答腊公司名下的欢欣公司(Senang)的运营,同时因自行退出,荷兰皇家邮船公司也支付了相应的赔偿金。此后,欢欣公司和荷兰皇家邮船公司的船只每周从巨港起航到新加坡,随后返航。为了保证秩序的有效运行,有一个奇怪的机制:针对运输货物和搭载乘客的费用会有特别的回扣(又称“忠诚回扣”),而这笔钱是要捐给当地的华人学校协会。如果有其他船只抢夺公司的客源,那些学校将得不到捐助,整个社会都会受到影响。这制裁模式实在巧妙,其它地方纷纷仿效。

(原载《华人在印尼民族建设中的角色和贡献(第三册)》。本篇未完待续)