

加拿大将沦为“沙包”

廖省·林越

5月9日,加拿大宣布一名中国外交官为“不受欢迎的人”,声称他“干涉”了加拿大的“内政”,要求其限期出境;然而,加拿大却没有拿出任何实质性的证据。

据说,事情起因是一个名叫庄文浩(Michael Chong)的混血加拿大议员说起。他因有东方血统而摆出强烈反华的倾向,屡次在涉疆问题上大放厥词,造谣抹黑中国。他曾在2021年伙同加拿大其他反华分子就涉疆问题发起动议,一度造成恶劣的影响。

恰逢加拿大安全情报局撰写一份报告,渲染中国在加拿大的所谓“影响力”,提起庄文浩及其家人“可能”遭遇“潜在威胁”。加情报局表示,中方正“调查”庄文浩及家人的具体信息,尤其是他在香港的家人。其实,住在香港的只是

他的一些近亲。

相关消息顿时引发巨大的反响。庄文浩声称担心自己和家人的“人身安全”,对这事“深感失望”,呼吁驱逐中国驻加拿大外交官。加外交部部长表态称不会容忍“外国干涉”。加总理特鲁多则埋怨,情报部门没有把如此重要的信息第一时间报告他。

之后一段时间,加拿大国内关于“中方威胁加拿大议员”“中方干涉加拿大内政”的谣言甚嚣尘上。最终,加拿大当局宣布驱逐中国驻多伦多总领馆的一名外交官。

综观整个事件,首先,对于本国议员的涉华问题的抹黑炒作,加政府不仅不予以制止,还为其提供平台和保护伞。庄文浩为私利而抹黑中国,被列入中方的制裁名单。其次,所谓中方“威胁”加议员、“干涉”加内政的说法全是

无稽之谈。这是个别加拿大政客和媒体基于虚假报告采取的行动,中方对加拿大的内政和议员根本没有兴趣。

但是对于中方的警告,加拿大当局没有听进去,一意孤行做出驱逐中国外交官的决定。那么,事情的性质就出现变化,之前中方只制裁加拿大个别反华政客。如今,既然加拿大先在官方层面采取实际行动,中方来而不往非礼也,反制行动立刻“奉上”。

中国外交部在不到24小时内就宣布,加驻上海总领馆领事甄逸慧(Jennifer Lalonde)被列为“不受欢迎的人”,要求她在5月13日前离开中国。此外,中方还特别强调,保留作出“进一步反应”的权利。网民表示,“扣押孟晚舟”的旧账也该算一算!

外交上普遍讲究“对等原则”,加拿大驱逐一名中国外

交官,而中国却驱逐一名官阶更高的加拿大领事。值得注意的是中方提到“进一步反应”,说明中方这次驱逐加拿大外交官可能只是个开始,如有必要,后面还有别的更有力措施在等着加拿大。

中国外交部发言人汪文斌于9日下午举行的记者会上,回应有关“介绍中方作此决定原因”提问时说,加方罔顾中方严正交涉,以所谓“干涉加内政”的谎言为由,公然宣布一名中国外交官为“不受欢迎的人”。中方对此表示强烈谴责和坚决反对。

汪文斌强调,中方从不干涉别国内政,所谓“中国干涉加拿大内政”全是无稽之谈,是对中方的污蔑抹黑和基于意识形态的政治操弄。加方违反国际关系准则,破坏中加关系。

一段时间以来,加媒体和有关政要援引所谓加安全情

报局机密文件,编造虚假信息,抹黑中国驻加使领馆,有关指责毫无事实根据,纯属别有用心捏造。

专家分析,对于加拿大的行径,中国在外交领域有从轻到重的反制步骤。首先就是已实行的对等驱逐措施。如果加拿大还执迷不悟,可以追加驱逐的数量。其次,则是关闭加拿大驻华的外交机构。除了领事馆,贸易办事处也可以成为下手的目标。

第三是降低两国关系的外交等级,这个反制就相当严重了,是仅次于断交的严厉措施。前两年立陶宛在台湾问题上猖狂炒作时,中方就把和立陶宛的外交关系降为代办级。第四则是断交,这个举动的严重性大家都能明白,如果真的出现了这种情况,必然是加拿大方面自恃有美国“黑老大”撑腰,已经猖獗到中方不得不采取行动了。

第五步则比较偏门。两年前,中方以涉嫌间谍罪扣押加拿大人斯帕弗和康明凯,两人对犯罪事实供认不讳,并亲笔写下忏悔书。必要时,中方可以再揪出几个间谍。

也有议论称,加拿大白人殖民者杀害原住民的历史该清算了!据不完全统计,该国西部98%的印第安人口消亡,很多部落不复存在。原住民从几世纪前的“主体民族”沦为“少数族裔”。政府寄宿学校实施强制同化政策过程中死亡的儿童也很多。

总的来说,要对付加拿大的挑衅,中国的工具箱里要有几套“杀手锏”。当美国拉着几个小弟在中国周边不断挑衅时,不妨把“强出头”的加拿大当成练拳的“沙包”,用“左勾拳”、“八卦掌”、“伏魔拳”打,也好起到“杀鸡儆猴”的示警效果。

东盟学者: 加快达成《南海行为准则》, 关乎东盟和中国的美好未来

南海之声

5月10日,第42届东盟峰会在印度尼西亚举行,这对于经济正在稳步恢复的亚洲地区来说,是一件重要事件,尽管当前全球经济和地缘政治依然存在着诸多不确定。

亚洲再次处于积极但仍然脆弱的全球经济增长的前沿,尤其是东盟及其最大贸易伙伴中国都呈现出强劲的经济态势,其经济增长率均大大高于世界平均水平。世界银行3月31日报告称,随着中国经济的重新开放,东亚和太平洋地区的经济增长预计将在2023年加速。

东盟各国与中国之间和谐的外交关系和充满活力的经济合作,已成为亚洲乃至世界稳定与发展的重要支柱。所有亚洲人都应该为经济发展做出真诚的努力,维护我们的地区和平,减少地缘政治冲突。

亚洲长期和平与持续繁荣的另一个决定要素,是外部国家不要干涉该地区事务。东盟在地理上具

有战略意义,位于亚太地区的十字路口。因此,寻求与中国达成共识,加快推进《南海行为准则》磋商,这对地区和平也很重要。

东盟和中国于2002年缔结了《南海各方行为宣言》。由于谈判并不容易,双方当时只能达成一份不具约束力和模棱两可的文件。从那以后,双方一直在努力磋商,并试图就《南海行为准则》达成一致。观察人士表示,虽然双方在2018年达成《南海行为准则》单一磋商文本草案,但在有争议的问题上,各方立场依然存在分歧。

最近一段时间,个别东盟国家和中国在南海问题上发生了一些摩擦。但重要的是,所有这些国家的领导人都要拿出智慧和政治意愿,尽快完成《南海行为准则》谈判。为此,各方都需要做出现实的妥协。我相信,加快推进和最终敲定《南海行为准则》,对东盟和中国的美好未来至关重要。

如果该地区的政治和军事紧张局势有所缓解,如果能够实现长期稳

定和持续共识,亚洲经济进步的势头将继续畅通无阻。

东盟地区人口总数超过6.4亿,占世界总人口的8.7%,且有超过一半的人口年龄在20至54岁之间。这些人群不仅是劳动力资源,也意味着极具潜力的消费市场。因此,尽管全球经济形势普遍不确定,但东盟对外国直接投资贸易和各种产业的扩张仍然非常有吸引力,尤其是对新兴的经济和工业超级大国中国来说。

东盟与中国加强合作的其他领域,还包括粮食生产、自然资源和矿产资源开采与加工、公共卫生、数字革命和现代化。在数字革命方面,东盟相对年轻和且不断增加的数字用户,见证了数字连接的快速扩张和社交媒体的广泛使用。

近十几年来,东盟和中国是数字革命中充满活力的合作伙伴,这也提升了整个亚洲的经济效率和生活质量。

(本文作者:李天荣,《菲律宾星报》专栏作家,政治和经济分析师)

“挖挖”中国外贸的强劲动力

国际锐评

中国海关总署9日发布的数据显示,4月份中国出口2.02万亿元人民币,同比增长16.8%。按美元计价,增速达8.5%。在3月份出口强劲的基础上,4月份出口数据再次“超预期”。美联社称,尽管全球需求弱化,但中国出口展现出更多“出人意料”的强劲动力。

就在几天前,第133届中国进出口商品交易会(广交会)闭幕。本届广交会总展览面积、线下参展企业数量、累计进馆人次都创下历史新高。从广交会的火爆程度,可以触摸到中国外贸的温度。今年前4个月,中国进出口总值13.32万亿元人民币,同比增长5.8%。其中,出口增长10.6%;进口增长0.02%。

中国外贸的收获来之不易。根据世界贸易组织预测,今年全球货物贸易量仅增长1%,比去年放缓2.5个百分点左右。在全球通胀高企、主要经济体增长乏力带来外需减弱的背景下,中国外贸“挖出了哪些强劲动力?”

从前4月外贸数据看,中国外贸结构持续优化。比如,汽车出口再次成为出口核心拉动力之一。数据显示,2022年,中国汽车出口311.1万辆,

超过德国成为第二大汽车出口国。今年前4个月,中国出口机电产品增长10.5%,其中汽车增长120.3%,特别是新能源汽车不断获得国际市场的认可。

从市场主体看,民营外贸企业的表现亮眼。前4个月民营企业进出口增长15.8%,高于整体增速,占中国外贸总值的52.9%,比去年同期提升4.6个百分点,继续保持中国外贸最大主体的地位。此外,中国与新兴市场贸易往来更加密切,对东盟、“一带一路”沿线国家的进出口分别增长13.9%、16%。

中国外贸为何能“出人意料”地挖出强劲动力?这与中国政府持续推进高水平对外开放、不断推出稳外贸措施分不开。从今年年初开始,各地政府纷纷推出促进外贸发展的举措,中国企业“组团出海”抢订单。4月底,中国政府又推出了一系列政策措施,包括推动国内线下展会全面恢复、组织汽车企业与航运企业进行直客对接、支持外贸企业通过跨境电商等新业态新模式拓展销售渠道等,具有很强的针对性与操作性,为外贸企业打开了新的发展空间。

“这款面向中东市场的锂电池是我们今年推出的新产品,非常受欢迎。”广州一家太阳能科技企业相关负责人

近日对媒体这样介绍。这说出了中国外贸稳中向好的另一个原因:企业主动作为。

针对差异化目标市场,中国不少出口企业潜心研发、设计,形成了独具特色的产品优势。如今,电动载人汽车、锂电池、太阳能电池“新三样”产品有力拉动中国出口,都与企业不断创新分不开。此外,有的企业在欧美订单下滑的情况下,积极开拓东南亚市场和其他新兴市场,这种应变能力也推动了中国外贸稳步向前。

如今,新的机遇不断显现。6月2日,《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)将对15个成员国全面生效,RCEP原产地证书受到越来越多企业的欢迎。这将给中国外贸企业“出海”带来更多利好。

近期,欧美银行业风险频发,美欧仍在进一步加息,全球经济下行压力进一步上升。在这样的背景下,中国外贸发展仍面临较大的外部压力。

但更应看到的是,当前中国主要贸易伙伴需求相对稳定,出口区域和商品结构更加合理,经营主体活力提升。

相信随着国内系列展会的开展、人员往来更加便利、贸易创新持续深化等,中国外贸将“挖出”更多动力,向世界释放中国经济加快复苏的更强信号。



米娜哈沙默拉图斯集装箱货轮

这样一来,1935年后实际上在印尼已经没有一家真正意义上的华人航运公司,只有荷兰皇家邮船公司和海峡汽船公司的分公司或者合作伙伴。这些完全处于荷兰皇家邮船公司和海峡汽船公司的霸权垄断下,轮流被荷兰和英国大型航运企业联合管理控制。协荣茂汽船公司和顺美轮船公司的大部分股票由荷兰皇家邮船公司持有,协荣茂汽船公司五艘船和顺美汽船公司三艘船全部移交至荷兰皇家邮船公司。根据与荷兰皇家邮船公司的合约,巨港的轮船公司(Loen Tjoen)和占卑的联华公司分别只运营一艘船,还给当地的中国商会缴纳补助费。在坤甸,同益公司向荷兰皇家邮船公司借贷,这样根据联营协定就能继续营业。从1940年开始,昆华(Khoen Hoesa)号船,公司唯一

的一艘船也被荷兰皇家邮船公司长期借去了(KPM1939)。在万和源,振隆贸易公司(Handel Mij Tjin Liong)与新加坡的益隆兴公司(Ek Liang Hin)合作,共同运营

万和源号(Ban Ho Guan)。1935年从荷兰皇家邮船公司通过抵押购入了一艘替换的船,与荷兰皇家邮船公司和协荣茂汽船公司签订了五年的联营协定,共同运营从泗水-马辰-新加坡的航线,向马辰的同乡会缴纳捐款(KPM, 1935-1936)。

然而,这种殖民地贸易的不平衡状态也没有太损害华人的利益。从商业的角度来看航海业只是华人的补充产业。20世纪30年代,在这种状态之下,商人能够享受进出口贸易的稳定,船东也能有所盈利,华人社会从中得到回馈。接着日本加入印尼群岛的航运业。

印度尼西亚独立与新加坡 1942年2月到3月,日本的进攻导致荷兰皇家邮船公司和海峡汽船公司的航运霸主地位不保,从此一蹶不振。

航海业 (6)

霍华德·迪克 (HOWARD DICK)

欧洲员工们都被关押到集中营,两家公司的部分船只都被击沉或者没收,在巨港、占卑以及坤甸的三家华人公司都饱受日本铁蹄的侵害。同益公司的经理连同董事会成员甚至被杀害,公司的档案也被毁坏(KPM, 17/5/46, 27/2/47)。战后没有一家公司能恢复航运事业,尽管有几名成员希望用自己账户的名义去尝试,但没有成功。

日本船只只用于军事目的,因被同盟国舰队击沉,于是宣布投降。当地的交通运输暂时就由居民的小型帆船或小型马达船负责。这也让那些勇敢开拓的年轻人积累了航运的经验。日本在1945年8月投降后,这部分年轻人从复苏的贸易中赚到了本金。1947年1月开始,荷兰实行严厉海禁,这是其中一个为了阻挠印尼独立的措施。这些商人依靠新加坡跨国走私货物赚取更多金钱,为印尼的独立斗争赚取外汇和武器、物资(Twang, 1998)。因为美国也希望通过出口橡胶得到美元外汇,因此新加坡的英国当局政府把剩下的战船以低廉的

价格出租或出售给这些印尼商人。这就是为什么涌现的航运公司都是华人的公司。其中大多数公司只是昙花一现,也有部分公司很快成为知名企业。荷兰皇家邮船公司和海峡汽船公司又再次同这些公司合作,帮助他们翻新剩下的船只,更换在战争中失踪的船只,但是他们再也恢复不了往日航运霸主的地位,不过荷兰皇家邮船公司在印尼东部的航线仍然有优势,因为这些航线长且货物又很少。

在日本占领前,贸易领域和当地航运最大的利润来源于橡胶。战争爆发后,美国汽车工业对橡胶的需求有所增长,因此橡胶商人把生意扩大到航运业。新加坡和檳榔屿有许多有限公司都登记着“航运”和“贸易有限公司”的字样,这就可以看出航运生意在新加坡发展势头良好。英国政府采取放任主义(Laissez-Faire),管理也比较宽松可从悬挂英国国旗和适用英国法律中获得好处。相反,对于爪哇以外的商人来说,特别是像巨港、占卑、坤甸的这样港口,当地的管理政府软弱无能,被军队把持局面。

尤其是1958年苏门答腊和印尼东部相继爆发军事冲突,5年后又发生印尼针对马来西亚的封锁和对抗,军政府更是牢牢掌控局势。

1963-1965年,新加坡曾短暂成为马来西亚联邦的联邦州。此前登记在印尼的船东纷纷再次油漆他们的船只,更改名字、注册港口和旗帜(一般悬挂巴拿马国旗),就像以前一样做生意,收买了陆军和印尼海军,让他们睁一只眼闭一只眼。1966年中,新加坡和印尼之间的贸易重新开放,逐步恢复正常,新加坡河(Singapore River)和驳船(Boat Quay)船埠仍然是新加坡和印尼的贸易中心。直到80年代,专门的集装箱码头取代了它们的地位。集装箱化意味着用集装箱装载货物,1972年远洋航运公司把集装箱引进新加坡,80年代推广到区域航运也使用集装箱,所以传统的常规船基本用不上了。

在新加坡的印尼籍船主中,有四个是比较突出的。祺福船务公司(Kie Hock Shipping)(郑家,Keluarga Tay)和源源船务公司(Guan Guan Shipping)(张家,Keluarga Thio)是第一家称得上独立的航运公司。不像黄敏公司、建源或者协荣茂汽船公司都是为商业贸易服务的,和丰汽船公司只是

和丰集团的一小部分。另外两个人物是唐裕(Tong Djoe,敦那士集团,Tunas Group)和罗新权(Robin Loh,罗宾集团,Robina Group,益南,Ednasa)这两家所有的船只是与印尼国家石油公司签订的合约的一部分。

祺福船务公司是郑氏的家族企业,包括有郑祺福(Tay Kie Hock)(1946年去世),郑祺泰(Tay Kie Thay)(1961年在新加坡被绑架撕票),郑福源(Tay Hock Goan/Gwan)。他们是客家人,20世纪20年代左右随同父母移民到巨港。日本占领期间,他们在爪哇和巨港之间做买卖。在新加坡时,郑福源管理着泰兴源公司(Thye Hin Guan)。1946年郑福源在新加坡成立了海川航运公司(Hai Chuan Shipping)购买了一些战后残存的小型船只,在印尼进行走私和贸易活动(Twang, 1998)。1950年9月祺福船务有限公司在新加坡注册,迅速取代协荣茂汽船公司成为新加坡和爪哇间著名的华人航运公司。在张允中(Y.C.Chang或写作Teo Woon Tiong,1918年出生于福建金门,1937年前往新加坡)的领导下,1956年开通了大型船开往中国和日本的航线。

(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)