



中国必须痛击美国“代理人”

廖省:林越

最近,一位学长给我发来丹麦裔瑞典和平研究员、学者扬·奥伯格(Jan Oberg)的访谈视频,因全程英语对话,虽然有精简的中文字幕,但恐理解不完整,敬请海涵。

奥伯格去年底揭露令人震惊的事实:美国国会五年前曾通过一项法案,涉及15亿美元经费,旨在五年内培训西方记者撰写有关中国的负面报道,这是美国对中国进行舆论战的一部分。通过国家机构或媒体执行计划,影响西方媒体对中国报道的观点立场。这一行为不仅严重侵犯了新闻自由和言论自由,也破坏了国际关系的基本准则。

他认为美国不断打压真实的声,想把中国塑造成“国际敌人”的形象。中国没有将军舰开到加利福尼亚或佛罗里达的海岸外,反而是西方国家用军舰“包围”了中国。以台湾问题为例,若中国武装夏威夷并怂恿该洲脱

离美国,华盛顿会有什么感受呢?这一论述也得到许多专家的认同,他们认为确是美国政府的措施更激进、危险。

专家分析,美国政府的行为严重侵犯中国的主权和尊严,也是对国际关系基本准则的破坏。美国拜登总统装模作样地邀请习近平主席开会,但在记者会上竟称习近平主席是“独裁者”,嚣张而愚蠢地展示其“霸权思维”!美国以“国家安全”为由肆意制裁中国企业,而在中国捞钱的美商美光公司,却干着违法勾当!专家呼吁美国停止不負責任的行为,尊重中国的主权,以建设性方式处理中美关系和国际问题。

奥伯格早在去年2月发表《展望未来,信任从何而来?》一文称:“在不信任成为默认的情况下,合作怎样才能发挥作用?历史告诉我们,全球合作联合行动帮助重建信任。为什么即使在对立情绪高涨的时候,合作也

能奏效?简而言之,合作之所以能够发挥作用,是因为它能够产生结果,而且这样的结果建立在互惠互利的基础上。”

他并不试图涵盖中国问题,重申媒体应秉持客观、公正、的原则,传递准确的信息和观点。如果主流媒体被用来质疑“不同制度”,传播虚假信息或恶意攻击他国,那么就会导致严重的后果和影响。因此,国际社会需要加强对媒体的监督和管理。

中国著名博主司马南援引奥伯格的论述,发表“为何需要打击美国代理人和文化间谍”的文章,引起中国网民共鸣。他讨论中国媒体和文化领域有影响力“代理人”的活动,重点是,中国正在发生的进程在很多方面与俄罗斯社会目前所经历的过程相似。

中俄有些人在参加“美丽国”课程后受启发,感到自豪并广受社会欢迎。之前,这些“思想大师”的活动只让民众感到困惑;但现在,经过

仔细审视,一切水落石出。最近北京一位博主被曝光及一名外国情报人员被捕,让人擦亮了眼:现在,人们清楚认识到,我们不该盲目相信那些经常宣扬不存众多敌人的“看似公正”的论调。

司马南认为应该向这些人颁发一个小型的“外国特工”徽章,让人们谨记存在的问题。为什么仍有人反对曝光这些他称之为“文化间谍”的人?如果不认真对待,民众不会去注意他们。从法律角度讲,在与敌人争取影响的战斗中,必须注重这项原则。

美国民主基金会(NED)麾下各类非政府组织多年来在世界各地从事灰色活动,已经渗透到社会中,种下社会不稳定的隐患,忽视它们意味着让病毒繁殖。但我们为何对那些拿着“美元报酬”的捣乱分子,在社会中挑拨离间、散布谎言的人宽容大量呢?

去年8月28日,司马南发表题为《谁拿了辉瑞的

钱?请你们不要再躲猫猫了》的视频,引起国内不少专家激烈争论。在这条视频中,他非常犀利地指出:在疫情期间,国内有专家、学者疯狂吹嘘美国辉瑞疫苗的疗效,希望中国也能引进美国辉瑞疫苗。

尽管新冠疫情已经过去,但是司马南在视频中提到了两个信息,引起了很多人的关注。第一个消息是,有外媒爆出辉瑞公司在中国投入1.68亿美元的“公关费”;第二个消息是国内有专家拿了辉瑞的钱,给辉瑞站台,比如“辉瑞张”、“辉瑞王”等。

司马南没有明说这两人是谁,但机灵的网友却已猜到了。视频发布后不久,王东就出来发表一条愤怒反驳司马南的视频说:“司马南如果指责我拿了辉瑞的钱,就要拿出证据,否则就是造谣,就是诬陷。”他自己自动“对号入座”,让网民笑翻了。

中国有两句古话,第一句话叫做“无利不起早”,如果没拿辉瑞的钱,干嘛拼命

为美国企业代言?第二句叫“做贼心虚”,司马南没明确点名,何必跳出来驳斥呢?

世界经济论坛(WEF Davos)于15日至19日在瑞士小镇达沃斯召开,全球120多个国家和地区的2800多名政界、商界、学界代表参加,论坛以“重建信任”为主题,契合奥伯格去年的论述;探讨世界安全合作、创造就业、人工智能及能源战略四大议题。

中国李强总理率140人的代表团,包括10位部长级官员参会,荣获瑞士总统以高规格接待,备受舆论赞誉。美国在俄乌、巴以冲突中的“烂招”把欧洲累得够呛,也掀翻自己的底牌。中国声明不吃美国“这一套”,当然不会再容忍美国的“代理人”!



印尼新能源车市场发展之路“漫漫仍需其修远”

印尼:叶子

上个月末在厦门,为了进行国内五菱电动车和2022年G20官方专用“印尼制造”的五菱车性能上的对比,心血来潮租了个五菱EV,拉上一帮印尼人们挤挨坐着一路从厦门开到泉州南山“巴厘村”。快接近酒店附近之时,瞅了眼电池还剩5%,估算一下应勉强开回酒店后再就近找个充电桩续电,准料2%电池的电动车却骤然停在马路中央停滞不前,那份惊愕而至的惊吓吓得我魂不守舍立即打电话向租车行求援,结果被嘲笑太相信中国电池的蓄电能力,“不要说2%了,哪怕只剩20%我们都开始寻找充电桩”。

可幸地是,虽然半小时后在马路中央上演了人为制造的“交通堵车”——一辆拖车前来救援,但还是极度高效率地把电动车开到仅几分钟车程的充电区域。那一刻,我不仅由衷感受到绿色能源车近几年来在中国强势发展背后的原因,就如“要发展先修路”,充电桩等基础设施的普及和完善可谓是新能源车发展的关键因素。从这一点来看印尼当今迅猛发展的新能源车行业,或许也可找到一些启发

来更好推动其未来的发展。

第一、新能源车充电桩发展为关键限制因素

其实,这几年以来印尼政府的新能源车推广的政策上确实也非常支持:从总统到各部长们各大国际会议上的发言也是信誓旦旦助力发展,并下定决心2060年前达到净零排放目标。纵观印尼新能源车销量,尽管电动车增速较快,但市场占有率仍处于较低水平。根据2023年底印尼国家电力公司PLN(Persero)数据显示,虽然至2023年底在印尼全国范围内已成功建设了624个公共电动汽车充电站(SPKLU),但其中500多个主要集中在人口最多的爪哇岛和巴厘岛,更确切地说爪哇岛也就集中分布在雅加达及周边地区。

有趣的是,打开印尼官方充电站软件——“Charge-IN”并定位“巴厘岛”,虽出现约20个充电站,但1/2设置在巴厘岛南部努沙杜瓦五星级区域停车场内,每个充电点仅隔几分钟车程,这也是为了2022年G20期间向世界各领导领导人展示印尼绿色能源发展的“强劲趋势”。但同时我们也欣喜地了解到,印尼政府计划到2030年将电动汽车通用充电站数量增加到31,859

个,目前在偏远的巴布亚地区都已开始陆续设置充电站。

在过去一年里,笔者为了表示支持印尼绿色能源计划和国产品,把传统燃油车换成新能源车,导致目前如巴厘岛南部金巴兰开到中部乌布1.5小时以上的车程都心惊胆战:沿途仅经过沙努一个充电站;相对于中国2小时快充100多公里在印尼却需6小时以上。有时候好不容易找到一个充电桩,面对转换头可能不匹配、印尼号码绑定电子支付平台Link Aja支付不成功等各种可能性的考验,犹如一场“幸运大比拼”,干脆索性为了节省电能,关掉空调和音乐来减少电池消耗。当然,当今各国在推广数字支付平台期间,此新兴的支付方式虽有着更快、更便宜和更方便的优势,但前期所面临的各种困难和挑战都需要一个适应的过渡期。

在此期间,我们也着实看到了印尼政府为推广绿色能源车所作出的各种激励政策,如推出在大型商场免费为新能源车充电;购买新能源车价格大力补贴等。仔细分析一下,除了在有限的充电站可充电之外,如在家里充电至少需5000瓦持续供电能力。可想而知,即使有能力购

买电动汽车,也需高级住宅户兼容配置的大容量电能在家充电,因此购买电动车的群体仍集中于富人或中产阶级以上,且多为已经拥有汽车的人,而不是初次购车的消费者。

去年6月,考虑到中国充电桩在全球的普及和发展已超过一百万用户数量,质量和安全可靠保障,并在印尼用户中有非常多用户,因此有众多车企给印尼主管机构——印尼国家标准管理总局(Badan Standarisasi Nasional)提交了印尼充电系统需兼容中国国标(GB/T)的申请,但被印尼国家标准管理局拒绝了提议,原因仅为“表示需更多申请材料”。

第二、廉价燃油仍占有主要优势

印尼是个群岛国家,主要岛屿互联以飞机和轮船为主,因此可以想象如需去外岛,汽车需上船但无法保证在外岛能找到充电设施,因此在印尼电动汽车销售的策略上也被定为“城市绿色车”、“免油钱、环保车”等。但是,与燃油车相比,电动车前期投资成本其实更高:在印尼大多数摩托车价格低于10万人民币;但对于在中国销售10万人民币中低价位的五菱EV来说,在印

尼却翻个倍不止,售价区间为12万到15万人民币,且性能与国内配置可谓是望尘莫及。与燃油车相比,尤其是燃油价格相对较高的国家和地区而言,电动汽车总拥成本理论上可能更低。

但这一点在印尼却恰恰相反:相对于中国燃油约在人民币7.55-9.23元之间的价格,印尼燃油价格仅为6.06-6.54元左右。前2年政府已面对着百姓的反抗增长了20%,之前的价格更是低廉至4元左右。但是,印尼至今也未出台强有力的燃油管控政策,对燃煤电厂征收也未影响到内燃机的使用;即使综合印尼现有对燃油税收减免等因素之外,印尼电动车消费者总拥有成本相比燃油车而言也仍不具有明显的优势。

第三、道路状况和堵车问题

分析印尼电动汽车的销售量,虽单纯看印尼电动能源车的发展,其实也主要是指插电式混合动力汽车(PHEV)和传统混合动力汽车(HEV)的发展,纯电动汽车(BEV)的普及及仍主导了电动汽车的市场。此外,印尼如雅加达、万隆和苏门答腊岛等主要城市,交通拥堵问题依旧普遍。每逢节假日、高峰和工作日早晚上下班时间“必塞车”的拥堵

程度可高达50%以上;再加上全年半年雨季导致道路泥泞,突发暴雨容易让电动车底盘进水,因此充电桩或许仅100米之遥,但堵车时间等待和停留所消耗的电量,或许也难以达到“目的地”。

总而言之,近几年印尼政府大刀阔斧把新能源化作为推动可持续发展的重要目标,从上游限制镍矿的出口、提倡各种税收优惠和财政激励来吸引各国电动车制造商进入印尼,到下游大力补贴推广人民购买、刺激消费等,也吸引了众多外商投资者的目光,还是要给予积极的肯定。但印尼电动车尚不完善的基础设施建设尚需很长时间来建立,因此各国投资者各种投资热度之下,还需对市场进行客观、冷静的分析和思考。

不可否认,在印尼这个新兴市场中有诸多投资风险,也存在着各种机遇。印尼在全球电动车供应链扮演者举足轻重的角色,尤其是拥有电池制造的重要原料镍和当地汽车市场需求的强劲增长,客观看待市场情况,选择合适的落地模式,定可成就大业!

(转载自香港印尼研究学社《印尼焦点》2024年1月20日第77期)

国际锐评

“没有可以替代‘中国制造’的好办法。”最近,韩国媒体《韩国经济》以此为题,报道了韩国汽车企业面临的困境。随着美国政府不断升级对华出口管制,高度依赖中国电池材料的韩国车企日子很难过。为此,这些企业纷纷提交意见书,呼吁美国政府放宽所谓对华限制,允许它们在华采购关键电池材料。

在地球的另一端,美国公司特斯拉也遇到了同样的难题。由于新款电动汽车Cybertruck的电池量产陷入僵局,特斯拉不得不紧急求助中国制造商,希望获得电池零部件支持。

与此同时,美国密西西比州州长泰特·里夫斯也在不同场合宣扬该州刚刚通过的史上第二大经济发展项目:四家企业将斥资19亿美元建造一家动力电池工厂,其中来自中国的电池企业持有10%股份。这与他此前声称中国技术是一种“生存威胁”的说法,形成鲜明对比。

从韩企到美企,到政府到商界,不约而同发出这样的信息:发展新能源汽车,绕不开中国。

中国电池有多强?
100多年前,当亨利·福

从美企到韩企,它们为何被中国动力电池“圈粉”?

特彻底改变现代汽车生产方式,各国工程师纷纷涌向美国。如今,德国大众派出近300名员工来华学习电池制造,中国公司宁德时代帮助福特建设电池工厂,中国企业开始向外资输出技术和品牌……中国电池产业的崛起,正给全球汽车产业带来深刻变化。

中国工信部近日公布的最新数据显示,2023年中国动力电池累计出口127.4吉瓦时,同比增长87.1%,市场规模连续7年位居全球前列。其中,最大出口市场是欧洲,其次是美国和东南亚。不仅如此,在全球装车量前10名的动力电池企业中,中国企业占据了6席。

《日经新闻》通过大数据从特斯拉财报以及相关新闻稿件中,抓取了与特斯拉有关的13000多家公司信息,通过分析发现,特斯拉电动汽车电池所用材料近40%的供应商来自中国。《纽约时报》称,由于中国在制造动力电池方面实力强大,“没有中国,美国甚至无法实现绿色经济”。

强劲动能来自哪里?
中国动力电池产业取得

这样的成绩,来自于多重竞争优势。

中国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树对《国际锐评》介绍说,中国动力电池具有难以替代的产业优势。正极材料、负极材料、电解液等动力电池生产的关键主材,中国已全部实现自主生产,形成了完整动力电池产业链。数据显示,在车载锂离子电池这一领域,中国企业的市场份额超过60%。随着中国新能源汽车产销量占全球比重超过60%、连续9年位居世界第一,动力电池发展获得了更大空间。

在电池生产所需的核心原材料方面,中国同样占据主导地位。统计数据显示,2023年全球锂电池电解液、隔膜等关键材料,超八成出货量来自中国。《纽约时报》曾以动力电池中的重要金属材料钴为例,发现从采矿到冶炼再到零部件制造,中国在电动汽车产业链条上的每一个环节都占据优势,世界其他国家可能需要数十年才能赶上。

特斯拉全球副总裁陶琳向《国际锐评》提到,作为中国首家外商独资整车企业,特斯拉的生产制造优势离不开中

国强大、完善的供应链体系,“过去10年,特斯拉与中国本土企业一起助力中国汽车产业和经济全球化发展,特斯拉在中国的成功更大层面上是中国供应链的成功”。

与此同时,中国电池产品质量稳定、成本相对较低,尤其受到各国车企的欢迎。2020年,德国大众成为首家直接投资中国电池生产企业的外资车企。据大众预测,至2030年,在全球全部量产车型当中,集团将会让电芯成本整体降低30%,其中入门级车型电池成本将减少50%。大众公司相关人士告诉《国际锐评》,“与中国本土电池企业的深度合作,帮助我们进一步优化了成本结构,有望大幅提升在电池领域的竞争力”。

更重要的是,长期坚持技术创新和加速全球化布局,成为中国企业的制胜关键。中国汽车工业协会公布的数据显示,当前,中国申请的动力电池专利占全球的74%,已成为最大的驱动电机生产国。

比亚迪相关负责人告诉《国际锐评》,作为全球主要动力电池生产商,公司深耕电池领域二十多年,产品覆盖动力电池、储能电池及新型电池等领

域,致力于解决各种电池性能短板。此前,外媒曾就特斯拉搭载比亚迪电池后的充电数据进行测试,结果发现高功率充电时间维持更长、充电效率更高,同时减少了能耗。

“脱钩断链”行不通

中国动力电池产业的发展,推动了全球汽车产业绿色低碳转型,为全球绿色发展“续航”,收获了世界口碑。这让美国一些政客试图将中国电池排除在美国电动汽车供应链之外的做法,显得格格不入。

近年来,美国政府通过政治干预与贸易壁垒,对中国动力电池竖起“高墙”,试图遏制中国新兴产业发展。比如,美国政府2022年8月签署的《通胀削减法》中提出,将为每辆电动车提供最高7500美元的税收抵免,前提是整车在北美采购或加工等。此外,根据美国2024财年《国防授权法案》,美国国防部将被禁止从宁德时代、比亚迪等6家中国企业采购电池。

有关专家对《国际锐评》指出,美方的举措体现出一贯的霸权主义,与世界贸易

公平规则背道而驰。美方打着所谓“国家安全”旗号打压中国、意图“脱钩断链”,但考虑到中国电池产业的独特技术优势,美方是拦不住的。特斯拉等外企紧急求助中国企业就是最好证明。美国各州积极沟通对华合作,正是民意的集中体现。

另外,根据国际能源署分析,美国几乎没有锂、镍和钴等矿物的开采或加工能力,电池正负极材料产量也不到世界的5%。如果把中国动力电池排除在供应链之外,可能会推高美国人购买电动汽车的价格,偏离美国政府的预期目标。可见,美国的所谓保护政策不仅伤害本国企业、破坏市场规则,最终让美国老百姓埋单。

事实证明,政治力量拗不过市场规律。美国学者简·中野指出,在电动汽车电池方面,“美国还有很多东西需要向中国学习”。彭博社认为,没有中国,就没有“美国制造”的电动汽车,美国在这一领域需要保持“谦逊”。美国战略与国际问题研究中心等机构近期纷纷表态,随着中国动力电池等产品出口强劲,多个产业发展迅速,中国依然是外国投资者无法割舍的市场,更是拉动世界经济强劲增长的强大动力。