

欧盟要反制美《通胀削减法案》

本报记者 严瑜

环球热点

近日，西班牙、法国、意大利、葡萄牙、希腊、克罗地亚、斯洛文尼亚、马耳他和塞浦路斯等欧盟9个国家的领导人在西班牙举行会议，要求欧盟委员会对美国政府的《通胀削减法案》作出共同回应。此前，法国总统马克龙在对美国进行国事访问期间，也曾对《通胀削减法案》表达不满。

专家分析认为，此次欧洲多国集体发声，表明美国贸易保护主义行径进一步加深了美欧之间的裂痕。



图为今年10月，在法国瓦朗谢纳的一家加油站前，汽车排成长龙等待加油。为应对日益严峻的能源危机，法国政府10月推出全国节能计划，号召民众积极行动起来，以避免冬季出现能源停供的危险。
新华社/路透

损欧利美

据西班牙《国家报》报道，西班牙、法国、意大利等欧盟9国领导人近日举行会议，发布公报呼吁以“欧洲的方式”应对美国《通胀削减法案》等诸多挑战。欧洲国家认为，美国《通胀削减法案》是保护主义政策，有损欧洲产业发展。12月初曾访问美国的法国总统马克龙，态度尤其强硬。他在会上明确表示，所有国家都同意有必要对美国的立法作出“强烈回应”，并给出一个具体时间表：明年第一季度。

今年8月，美国总统拜登签署国会通过的《通胀削减法案》，完成立法程序。依据该法案，美国政府将为主要生产环节在美国境内完成的绿色产业提供高额补贴。美方声称，该法案旨在缓解通胀、削减赤字。对此，欧洲国家纷纷表达不满，指责该法案包含贸易保护主义政策，意在鼓励本国及海外企业将生产基地转移到美国本土，其本质是损害欧洲工业、为美国企业争取竞争优势。

11月下旬，马克龙访美前夕，法国官员放话称，马克龙打算与拜登就美国《通胀削减法案》所含歧视性补贴措施“当面对质”。在随后的访美行程中，马克龙在多个场合对该法案提出批评，警告这可能成导致“西方世界分裂”。

拜登在与马克龙会谈后强调，美方的目的并非将欧洲排除在相关贸易之外。白宫新闻秘书卡里娜·让-皮埃尔辩称，美国推动绿色产业发展“对欧洲企业意味着巨大机遇，也有利于欧洲能源安全”。

然而，欧洲国家并不这么认为。近期，除了欧洲多国集体要求反击美国《通胀削减法案》之外，多名欧盟官员也接连发声。德媒报道称，欧洲议会国际贸易委员

会主席贝恩德·朗格呼吁欧盟就美国《通胀削减法案》向世界贸易组织提起申诉。他表示，《通胀削减法案》的相关内容与世界贸易组织规则不符，欧盟与美国的谈判并不能解决争端。

欧洲理事会主席米歇尔也认为，美国是一个能源出口国，可以从天然气和石油价格的飙升中获益，而欧盟不得不付出沉重代价，同时面临经济衰退的风险。欧洲的工业为能源支付了更多费用，而且面临着来自美国的工业竞争。他希望美国能采取不同的做法。

乘人之危

“欧洲多国集体要求反击美国《通胀削减法案》，这是一种较为罕见的情况。”中共中央党校国际战略研究院副教授赵柯在接受本报记者采访时分析称，该法案之所以引起欧洲国家如此强烈的反对，原因主要有三：一是美欧贸易投资关系十分紧密，《通胀削减法案》虽然旨在推动美国国内经济，但其产生的影响一定会波及欧洲；二是欧洲国家担心该法案扭曲市场，使企业在非市场因素刺激下做出投资美国的决策，让欧洲利益受损；三是该法案体现出美国一贯自私自利的特性，基于美国国内庞大的经济体量及其在国际经济格局中的重要地位，美国国内经济政策势必会在全球范围内产生系统性影响，但美国在制定国内政策时，往往不考虑自身需要承担的国际责任，这次也是如此。

法国《观点》周刊网站刊文称，乌克兰危机升级后，美国坐收渔利，在能源上有自主权，在技术和军备领域占据主导地位。而欧洲则正相反，不仅因追随美国对俄制裁而遭受能源危机的痛击，欧洲央行也在美联储大幅加息的逼迫下陷入困境。

多重危机冲击之下，欧洲正面临产业、就业机会和资本流向美国的重大威胁。

德国工商大会日前发布信息说，在美投资对德国企业的吸引力越来越大，其重要原因就是美国政府推出的补贴和歧视性措施。该机构调查结果显示，其39%的会员企业计划未来几个月在美增加投资，德国汽车供应行业中，每5家企业就有1家计划在海外建立生产厂。

英国《金融时报》网站也报道称，随着一些企业因美方补贴政策而把生产转移到美国，法国估计将损失80亿欧元。

“这些补贴是保护主义，是美国人在背后捅了我们一刀。”比利时企业联合会欧盟事务负责人奥利维尔·约里斯说。

“在当前全球经济衰退风险加剧的背景下，尤其是能源价格飙升，不少欧洲企业为了节约成本，本就已经考虑将工厂转移到美国。《通胀削减法案》进一步为新能源等领域的企业赴美设厂提供优惠，将引发制造业虹吸效应，加剧欧洲国家的担忧。”复旦大学美国研究中心教授韦宗友向本报记者分析称，由此可以看出，拜登政府尽管声称重视盟友，有意改善美国国际形象，但其经济政策实际并未脱离前任政府提出的“美国优先”思路，依然具有明显的民粹主义倾向。这种乘人之危、盘剥盟友的行为，引发欧洲国家强烈反弹。

加深裂痕

12月5日，美国—欧盟贸易和技术委员会举行第三次部长级会议，双方就美国《通胀削减法案》绿色补贴条款的讨论成为舆论关注的热点。会后发表的联合声明表示，为解决绿色补贴争端而设立的美欧工作组工作“取得初步进展”。路透社透露称，工作组寻求在明年年初《通胀削

减法案》所含部分措施生效前达成协议。

马克龙访美期间，拜登也曾表示可对《通胀削减法案》作“微调”，以照顾欧洲企业利益。不过分析普遍认为，按照目前形势，所谓“微调”会“极其困难”。

“美国《通胀削减法案》经过国会通过，完成立法程序，若想再对其进行调整或修改，难度很大。”韦宗友认为，考虑到欧洲国家的强烈不满，美国更有可能采取其他补救措施，如让欧洲相关企业获得某种形式的豁免或补贴，以此安抚盟友、修复关系。

目前，欧洲国家要求采取措施回击美国的呼声日渐高涨。法国《世界报》近日发表社论称，欧洲国家有理由抗议美国这种明目张胆违反世界贸易组织规则的保护主义行为。

赵柯认为，美国《通胀削减法案》在给欧洲国家经济带来冲击的同时，进一步加深了美欧之间的裂痕。“受乌克兰危机影响，欧洲国家营商环境本就严重恶化，该法案无异于雪上加霜，对欧洲国家产生巨大的心理冲击，使其更加看清美国为一己私利将道义、规则弃之不顾的本质”。

“美国政府一方面指责他国对相关产业进行补贴，另一方面出台《通胀削减法案》，通过政府补贴方式对清洁能源行业进行扶持，实际就是一种不正当竞争。正如欧洲官员所说，美国的行为事实上率先发起了‘补贴大战’，如果其他国家纷纷效仿，就可能殃及全球。”韦宗友说。

“当然，欧洲国家也明白，目前欧洲面临的经济问题，并不仅仅因为美国《通胀削减法案》而产生。要想真正摆脱眼下的经济困境，欧洲还得深挖内部潜力，加大在绿色转型和数字化这两大发展战略上的投入力度，继续深化欧洲共同市场建设，如此才能使未来经济增长获得更大推动力。”赵柯说。

中国建设者守护加纳海龟

在加纳首都阿克拉中国援建加纳渔港综合设施项目施工现场，几名中国工人正忙着搭建一座“海龟驿站”。

去年以来，参加中国援建项目的工人多次在项目施工附近区域看到海龟的踪迹。他们发现，当地居民倾倒的生活垃圾阻隔了海龟返回海洋的通道，渔民的捕鱼器具也常将它们误伤，致使海龟被困岸边。于是，工人们将海龟带回项目部悉心照料，确认无伤病后，将它们放回大海。

“我们决定建这个‘海龟驿站’就是为了让被困海龟能够得到更好的照顾。”中国铁建港航局集团有限公司援建加纳渔港综合设施项目党支部书记闫庆收说。

据他介绍，项目部咨询了动物保护人士，成立了专门的海龟保护小组，向员工宣介海龟保护知识，加强与当地渔民的信息共享和日常巡视，确保所有受困海龟顺利回家。

“我们援建渔港的目的是为了促进当地渔业发展，给渔民带来实在的好处。同时，保护当地海洋生态环境也是我们的责任。”闫庆收说。

位于非洲西部、几内亚湾北岸的加纳拥有狭长的海岸线，多种珍稀海龟在这里繁育。在“一带一路”合作项目中，中国企业已多次向海龟伸出援手。

加纳第一大港特马港附近海域是野生海龟的集中繁殖地。早在2017年，承建特马港新集装箱码头的中国港务工程有限责任公司建设者们就在此建造了一个“海龟孕育中心”。

该项目工作人员介绍，他们在施工过程中，每年有大量海龟在这里产卵，但新生的海龟蛋周围危机四伏，不仅有野狗等偷食，还有不法分子偷猎。为保护海龟，他们在海滩上搭建起“海龟孕育中心”。中心不仅配备“护龟队”24小时巡查，还有专门负责海龟孵化的“产科医生”，俨然成了一座海龟生殖繁衍的乐园。

加纳青年埃伯纳泽·多库曾是“护龟队”中的一员。他回忆那段时光：“我和我的中国同事们在这里日夜坚守，收集海滩上的海龟蛋，小心地把它们放进孵化室里，小龟破壳而出后，我们再把它们放回大海。”

“看到中国公司能够这样认真地保护野生动物，我十分感动。作为曾经参与其中的一员，我也感到十分自豪。”多库说。（据新华社电 记者许正）



图为近日，工作人员在加纳首都阿克拉中国援建加纳渔港综合设施项目施工现场照料需要救助的海龟。
新华社记者 许正摄

肯尼亚“旗舰工程”展现中企环保理念

“中国修建的肯尼亚标轨铁路基本不会影响生活在沿线的野生动物，它们似乎从不在乎有列车从头顶驶过。”非洲之星铁路运营有限责任公司工务车间技术主管奥贝德·基鲁瓦说。在有着“动物大迁徙圣地”之称的东非国家肯尼亚，这条目前全长约600公里的标轨铁路是该国独立以来的最大基础设施建设项目，也是肯尼亚实现2030年国家发展愿景的“旗舰工程”，是中非合作的典范工程之一。

该铁路由中国路桥工程有限责任公司承建，并由其子公司非洲之星铁路运营有限责任公司负责运营维护。目前，该标轨铁路分为约480公里的蒙巴萨至内罗毕段（即蒙内铁路）和约120公里的内罗毕至苏苏瓦段（即内罗毕—马拉巴标轨铁路一期），穿过肯尼亚最大的野生动物保护区察沃国家公园以及内罗毕国家公园。内罗毕国家公园距离内罗毕市区约7公里，是世界上为数不多的位于国家首都的国家公园。在这片约117平方公里的热带草原和林地上，生活着近百种哺乳动物和500多种鸟类。

基鲁瓦说，肯尼亚的这条现代化铁路从设计到施工，再到运营期间，均严格遵守各项环保指标，确保铁路和野生动物和谐相处。中方在项目设计时就考虑如何最大程度降低环境影响，尤其是要保护野生动物迁徙通道。为保证铁路建成后野生动物尤其是大型动物如长颈鹿、大象的自由通行，内马铁路一期采用了特大桥全程穿越公园方案，最低桥墩超6米。

“我见证了中国建设者们为了不让铁路工程与自然环境和諧共存所做出的努力。”基鲁瓦说，在铁路设计中，建设者们采取了一系列保护动物的措施。铁路运营方数据显示，肯尼亚标轨铁路全线共设置14个大型野生动物通道，建设108座桥梁和数百处涵洞，以保证野生动物自由穿行。不仅如此，中方建设者们还在横跨内罗毕国家公园的特大桥护栏两侧安装了声屏障，极大降低了列车通过国

家公园时的噪音，最大程度减少了对野生动物的影响。

基鲁瓦和同事们平均每月检查一次声屏障是否出现故障或因天气原因而损坏。不过，在铁路开通运行之前，基鲁瓦并不知道什么是声屏障。他和很多当地居民一样，担心列车通行产生的噪音让野生动物受惊，影响迁徙。

“中国技术和环保理念证明我的担心是多余的。”基鲁瓦说，不仅是肯尼亚政府，联合国环境规划署等国际机构均十分关注内罗毕国家公园的动植物生存状况，他们对铁路沿线生物多样性的保护成果表示了肯定。得益于声屏障，动物们几乎不把列车通行当回事。基鲁瓦时常能看到一些野生动物在铁路大桥下的桥洞中休息。

非洲之星铁路运营有限责任公司内罗毕工电维修车间副主任张正义说，自2017年通车运行至今，铁路运营的理念一直是绿色、开放、协调、共享，他们在运营维护过程中坚持做好降尘、降噪、污水净化、废油回收利用等工作，最大限度减少运营维护对当地生态环境的影响，实现铁路运输与野生动植物和谐共处。他回忆起第一次在内罗毕国家公园的铁路线上看到犀牛的情景。“几年前，我在铁路线上巡查检修，看到犀牛一家正在大桥附近休息，小犀牛太可爱了，一点也不怕列车。”现在，他已经对这样的场景司空见惯。

非洲野生生物基金会肯尼亚地区负责人南希·吉泰加说，修建桥梁和动物通道有助于保护标志性野生动物物种。“肯尼亚标轨铁路所采取的野生动物保护措施为未来肯尼亚开发大型基础设施项目提供了借鉴参考。”

肯尼亚是生物多样性最为丰富的国家之一，吸引着世界各地的游客。“如今，中国设计施工建设的肯尼亚标轨铁路也成为非洲的一道亮丽风景线。在这里，动物与铁路同行，人与自然共生。我们正走向绿色繁荣。”基鲁瓦说。（据新华社电 记者黎华玲）



废弃塑料瓶“变身”节日装饰

12月13日，委内瑞拉加拉加斯，一名女子在一棵以废弃塑料瓶为原料搭建而成的圣诞树前玩滑板。

据了解，这棵高10米的圣诞树使用了加拉加斯街头约1.5万个废弃塑料瓶。
新华社/法新

环球掠影