

“黄马甲”折射法国后现代社会撕裂

专家视点

■余南平

冲天的火光,破碎的橱窗……法国巴黎这个享誉世界的浪漫文化之都,在2018年年底不是被即将到来的圣诞气氛所装饰,而是以街头对垒和暴力宣泄所替代,这究竟是1968年“法国革命”的精神延续,还是今天法国后现代社会的撕裂与冲突张力显现?另一个吊诡的问题是,社交网络媒体何以能够将燃油税上调的问题持续放大,并在法国经济复苏已经取得一定成效的情况下,掀动了一场反马克龙执政的社会运动?并且这场运动既不是传统的法国政党策划显示政治诉求的结果,也不是工会组织罢工清晰利益的表述。为了反对而反对,“黄马甲”聚集在反对的主题下,是一种怎样的社会诉求与底层抱怨?

“毕其功于一役”的改革失去基本盘支撑

首先,改革,加速改革,导致利益受损群体短期内快速扩大。

改革既是马克龙的竞选主张,也是其赢得希望摆脱沉痾积重的选民们投票的基础因素。萨科齐的夸夸其谈,奥朗德的不作为,不仅使得法国相较于德国“施罗德改革”晚了15年,错失了结构性力度改革的良机,同时法国也因经济竞争力下降,一步步失去欧洲范围内、乃至世界范围内的影响力与权力。

平心而论,执政后的马克龙推出的改革,针对的是政府公共成本不断上升,切入点是福利社会固化的顽疾,以此来解决法国政府开支占GDP近50%的问题。单从经济角度看,在2016年底突破2%的GDP增长瓶颈后,法国2018年经济增长为2%,财政赤字回落至2.6%,低于欧盟财政赤字标准3%,而就业数据也呈现乐观趋势,2018年三季度最新数据显示失业率为9.1%,创2008年以来最低水平。但这些靓丽的数据并不能掩盖各种利益群体对于马克龙政府改革的不满。原因在于:马克龙的综合改革改革的操盘方式是“齐头并进”式改革,将其多个领域改革如铁路改革、公务员改革、教育改革和税法改革同时推出,这样就得使改革过程中利益受损群体规模短期内突然扩大。福利的刚性与依赖,使得利益受损群体容易找到共同发泄不满的议题,暴露了马克龙政府典型的“技术官僚”治理弊端。缺乏社会改革承受力的评估与单纯经济指标导向的改革,不仅使得马克龙政府“毕其功于一役”的改革失去了基本盘的支撑,同时也凸显了法国后现代社会的多元与福利固化的坚韧性。

“法国再兴”不能解决普通民众的现实困难

其次,民生与政治理想的矛盾。马克龙的改革旨在降低政府的财政赤字和公共开支,以满足欧盟的财政



“黄马甲”们在凯旋门前抗议示威,与庆祝圣诞节的花灯形成强烈反差。

视觉中国

标准,并使法国重新成为欧洲领导国家。他在竞选时候提出的“法国再兴”的口号,吸引了法国选民的眼球,并使选民投出自己的选票。但是当选民们在大选完回到灰暗的现实中,随着时间的推移,他们发现“法国的荣光和再兴”并不能帮助普通民众解决现实困难。

虽然法国目前9.1%的综合失业率告别长期两位数的失业环境,并可以作为对外炫耀的政治资本,但是法国25岁以下劳动力20.4%的失业率,既隐含着动荡,同时也是暴力的基础。从工资收入角度看,扣除通货膨胀后,法国平均收入从2010年至今几乎没有增长。以家庭食品支出角度看,法国的平均水平(13.6%)高于欧盟平均水平(12.2%),而巴黎这个世界之都的高昂开支更是拉低了普通民众的获得感。目前低技能工作者的总比例在法国近24%,明显高于OECD许多国家。这些低技能工作者所能够获得的收入,也就是法国最低工资水平(1498欧元)左右,扣除日常食品与租房支出后几乎无所剩余。因此,政府的改革与民生究竟是什么关系?忘记改革初衷、立志于伟大的政治实践,对于多元化的法国社会不仅危险,同时也更显得曲高和寡。

偏偏选择与自身能力不匹配的国际难题入手

其三,国际能力实现与现实能力不匹配。

客观地说,马克龙当选后,如其竞选承诺,法国加强了在国际舞台的活动频繁度,希望在欧盟与国际上重新获得

更多更大话语权,并解决国际影响力的衰退问题。马克龙组建独立“欧洲军”梦想既有戴高乐主义的传统,又是现实中不想寄北约篱下的表现,而当美国退出《巴黎气候协定》的重大契机出现时,马克龙自认的战略机遇窗口出现了。

马克龙希望法国自身扛起“解决全球气候变暖”的领袖大旗。“全球减排先锋”的落实,既需要以碳税为代表的新税种比例提高,同时还不能消耗政府原本已经庞大的公共开支,因此,民众的全球责任感就被寄托了情怀,法国人民必须为“全球减排”而牺牲自我利益,这不仅构成了本次“黄马甲”运动爆发的导火索,同时也透射了法国参与全球事务的能力无奈。解决全球变暖问题是一个资金投入巨大的复杂、长期系统工程,需要全球主要国家的协调与协同,仅靠法国的财力与全球影响力很难有巨大作为。但马克龙偏偏选择了与自身能力不能够匹配的国际治理难题入手,以国内民众福祉损伤为代价参与国际公共事务,提供普惠性国际公共产品,甚至是不切实际的奢侈行为,酿成了国内的普遍反对并引发了社会群体运动。

已过时的政治理念如何进行政治实践

最后,理论的灰色与现实的无力。马克龙竞选中最引人瞩目的就是其“非左非右”的政治主张。这个主张既是上个世纪90年代英国理论家安东尼·吉登斯的“第三条道路”的理论诠释,也是英国布莱尔政府时代的政策实践,曾经被看成是欧洲的政治指路明灯

和应对后现代社会的理论法宝。但事实上,选民们从来都不热衷于理论家们的灰色演绎。出于对欧洲范围内已经开始凝聚力量的“极端政治”的担心,法国选民既不愿意选择极左的梅朗雄,也不愿意选择极右的勒庞,而马克龙高票当选后随之产生的问题是,在“非左非右”的政治主张和理念下,马克龙的改革政策既不能过于得罪富人,也不能得罪穷人,而传统的中产阶级又在哪哪个位置?这是政治从理论到实践转化的难题。由于马克龙不希望法国原本比较清晰的政治势力介入政治治理,所以他在政府官员选择上雇佣了大量的“技术专家”组建“专家内阁”,使得其执政缺乏了政治层面“基本盘”的支持,一旦碰到改革的难题就难以获得民众的底层支持。因此,在当今法国已经进入“后现代社会”,利益分层多元化和细化的环境下,马克龙的政治理念继续搬用过时的“第三条道路”理论指导,如何进行政治实践是其目前碰到的最大执政难题,也是造成法国后现代社会断层撕裂加剧的根源。

综上所述,法国出现的“黄马甲”运动,本身就是法国社会进入“后现代社会”各种结构性矛盾的体现,也反映了后现代社会福利体系一旦固化和僵化,改革就会异常艰难,稍有不慎会引发深层社会问题。因此,在任何政治实践中,美好的政治理想必须与民生发展结合,改革的初衷与福利顽疾的对抗,必须有高度的技巧和对外环境的总体判断,否则,动荡、冲突与不稳定可能就是后现代社会的常态。(作者系上海市决策咨询研究基地首席专家)

针对有欧盟人士称因“强制后门”对华感到担忧,我外交部表示

基于“猜测”对民企设障碍很荒谬

据新华社北京12月10日电(记者侯晓晨)针对有欧盟人士称因“强制后门”对华为等中国企业感到担忧,外交部发言人陆慷10日表示,基于“猜测”对企业正常经营设置障碍的做法是非常荒谬的,希望有关国家能够为中国企业投资、经营、合作提供公平、透明和公正的环境,不要再出于其他目的为中国企业的正常运营设置不必要的人为障碍。

在当日例行记者会上,有记者问:据报道,欧盟委员会副主席安西普称,欧盟不得不对华为等中国企业感到担忧。中国政府可能要求科技企业与情报部门合作,如通过安装“强制后门”访问加密数据。中方对此有何回应?

陆慷说,一段时间以来,个别国家的一些人总是在讲华为“可能”会对他们的国家安全造成威胁,但是到现在为止,这些人从来没有能提出一个有说服力的证据,证明华为是如何影响了他们的国家安全,这种基于“猜测”对企业正常经营设置障碍的做法是非常荒谬的。

“在当前经济全球化的背景下,我相信这也不利于各国开展互利合作。”

■卡舒吉遇害案后续报道

沙特拒绝向土耳其引渡两名嫌犯

据新华社利雅得12月9日电(记者王波 涂一帆)沙特阿拉伯外交大臣朱拜尔9日拒绝了土耳其提出的引渡沙特记者卡舒吉案两名沙特嫌疑人的要求。朱拜尔在此期间举行的记者会上说:“我们不会将自己的公民引渡到国外。”土耳其伊斯坦布尔首席检察官5日下令逮捕两名涉嫌参与卡舒吉案的沙特人。土耳其《自由报》报道说,这两人分别

是沙特前情报总局副局长艾哈迈德·阿西里和曾担任沙特王室顾问的萨乌德·卡赫塔尼。两人目前均在沙特。

土耳其总统埃尔多安一直要求沙特将卡舒吉案沙特嫌疑人引渡到土耳其进行审讯。10月20日,沙特检察机关宣布卡舒吉已死亡。11月15日,沙特宣布起诉11名犯罪嫌疑人,并提出对其下令令和实施杀害卡舒吉的5人判处死刑。

国内首次举行大洋洲研究高层论坛

本报讯(记者刘畅)“大洋洲研究高层论坛”9日至12日在上海举行,来自30多个高校和科研院所的70多位专家学者出席论坛,本次论坛由华东师范大学国际关系与发展研究院主办、《世界历史》编辑部协办。

华东师范大学终身教授、俄罗斯研究中心主任冯绍雷表示,作为区域和国别研究的一个门类,国内大洋洲研究方兴未艾,同时有很大的研究空间可以拓展,鼓励学者从历史、文化、政治、经济各个方面进行综合研究。《世界历史》编辑部主任、中国社科院世界历史研究所研究员徐再荣从历史学的角度出发,认为包括大洋洲研究在内的学术研究要处理好智库研究和基础研究的关系,以基础研究为出发点,进行全面深入的研究。

据华东师范大学国际关系与地区发展研究院教授汪诗明介绍,今年是改革开放40周年,国内的大洋洲研究从无到有、影响日甚,举办国内首次“大洋洲研究高层论坛”是纪念改革开放的伟大进程。目前全国共有40多个学术机

构从事澳大利亚、新西兰和太平洋岛国的相关研究,已经形成300人左右的研究团队。

本次“高层论坛”的主题是“大洋洲研究的历史与现实”,50余位专家学者进行发言和讨论,发言主题涉及全球化时代的中国与大洋洲国家关系等现实议题,中澳关系的走向是焦点议题之一。11月8日国务委员兼外交部长王毅在北京同澳大利亚外长佩恩举行第五轮中澳外交与战略对话,这是澳外长近三年来首次访问中国,被认为是两国关系开始缓和的象征。

中山大学大洋洲研究中心常务副主任喻常森在接受本报记者采访时表示,澳政府对华政策的转变取决于该国国内政治生态的变化。澳学术界的对华态度可大致分为自由主义、现实主义和保守主义流派,而政策界主要采取现实主义的对华政策。喻常森认为,中澳关系缓和和态势表明两国经济关系正在走向深度发展,也说明中澳是保证亚太地区稳定的主要力量,但是两国关系走向何方,还要参考明年澳大利亚的大选结果。

英国的北极防御新战略意在何为

智库观点

■本·巴里
(英国国际战略研究所)

近日英国国防大臣加文·威廉姆森宣布,英国将在挪威加强皇家海军陆战队的寒冷天气训练,并将启动英国的北极防御战略。英国为何选在此时行动?其新的战略又能带来什么?

并非只有英国重新关注北极。在伦敦看来,有三个因素在起作用。首先,有评估认为,气候变化正在增加该地区的经济重要性。其次,2014年后英国与俄罗斯关系的转变,使得英国重新聚焦国防和安全,包括来自北方高纬度地区的威胁。第三,北约需要更广泛地遏制俄罗斯对其成员国的军事威胁。

气候变化已在减少北极海冰的面积。关于这条航线的准确时间和范围,目前有一场热烈、持续的辩论,但也产生了一种广泛的共识,即极地航线的效用将大大提高,特别是横跨俄罗斯北部海岸的北海航线。气候变化也将使北极的自然资源更容易开发。俄罗斯在北极的能源资源数量,无论是目前正在开采的还是潜在的,都是经济利益最大的。其他国家也利用北极航线缩短和加快贸易过境的能力,以及开发北极渔业和尚未开发的自然资源感兴趣。然而,对于所有实际和潜在的北极参与国来说,在北方高纬度地区开发资源和开辟新的过境路线,取决于对有关国际规则与准则的信心。

俄罗斯加强了在北极与从北极向北大西洋部署和投射军事力量的能力。过去几年,北约海军指挥官对俄罗斯潜艇活动大幅增加的担忧尤为明显。

挪威尤其认为,自己容易受到俄罗斯的各种威胁。挪威的防御战略取决于北约盟国的加强。奥斯陆认为,英国军队增援的战略重要性仅次于美国。英国领导的联合远征军事伙伴关系还包括芬兰和瑞典。这两个北极国家都对俄罗斯在北极日益增强的实力感到担忧,特别

是在俄罗斯摩尔曼斯克港和北方舰队周围,集中了先进的精确进攻和防御能力。

最重要的是,北约认识到加强欧洲的重要性,并在美国弗吉尼亚州诺福克建立了一个新的、以北约为主导的海上/北约联合部队司令部。此外,北约还进行了多年来最大规模的“三叉戟”演习,由挪威担任东道主,逾4.5万名人员参与。

北约的新举动得到英国大力支持。英国不是北极国家,但这些活动都发生在家门口。地理位置意味着,在应对俄罗斯对挪威的潜在威胁等方面,英国扮演着关键角色。所有这些因素表明,英国的国防战略和活动在安抚其北极盟友和合作伙伴方面发挥了一定作用。

然而,英国政府面临的挑战是,所有这些抱负都只是一套相互竞争的全球防务和安全雄心的一部分。问题是如何以一种符合成本效益的方式实现它。目前,在北极地区发生军事对抗的威胁很低。然而一旦发生,英国军队将面临挑战,尤其是在北极冬季。

这是因为冷战结束以来,英国在北极地区的训练水平一度较高,但现在已大幅下降,尤其在冰层下的潜艇行动和两栖部队在挪威冬季训练方面,表现得尤为明显。英国皇家海军陆战队宣布增加在挪威的寒冷天气训练,这将为英国增加在该地区的事务介入提供有益的基础,意在加强与挪威的协同训练。训练部署应该从简单地参与,转变为与其他国家武装部队和相关机构一起训练。

英国皇家空军的台风战斗机计划将于2019年在欧洲部署,届时,英国将在冰岛执行空中警务任务。英国和挪威也在未来共同操作P-8海神反潜机建立联系。英国已经发出信号,打算更多地关注这一地区。但对其北极盟友和合作伙伴冰岛、芬兰、挪威和瑞典来说,新战略出台的关键是,英国参与到这一地区的宣言,是否能转化成长期和持续的承诺。

(上海全球治理与区域国别研究院世界智库研究中心刘琳编译)

国内并行四种不同制式轨道,三年中近五万人被火车撞死

印度铁路缘何积重难返

地球村印景

■本报记者 陆纾文

谈起印度铁路,混乱无序和事故频发恐怕是它留给人们的最深印象。作为拥有世界上最庞大、最繁忙铁路系统的国家之一,过去数十年间,印度的社会和经济发展似乎并没有给它的铁路系统带来多少红利。面对接二连三的悲剧,人们不禁发问印度铁路如今混乱不堪的局面,是先天不足还是管理不善?它究竟经历了什么,又是如何一步一步走向今日的积重难返?

安全不过关 硬件不友好

据路透社报道,10月下旬,印度旁遮普邦发生了今年以来最严重的列车撞人事故,造成61人死亡、数十人受伤,引发民众对铁路安全的强烈不满。然而一波未平一波又起,几天之后《印度时报》又援引铁路部门的数据披露,在2015年至2017年间,该国共有49790人因误入铁轨而被列车撞死,使得尚未平息的民愤如火添薪。

在面对这一系列报道时,人们还依稀记得就在去年8月,印度在短短十天的时间内发生了四起火车脱轨事故,导致22人死亡,数百人受伤。当时印度铁路部门曾公布数据称,1999年至2009年的十年间,印度共有3029人因铁路事故丧生,而同期美国、加拿大、英国的铁路事故死亡人数之和为623人。

印度铁路缘何悲剧频现?《印度时报》认为,列车养护不当、铁轨维修不足、车站信号过时是根本原因。报道称,印度铁路公司每年维修的铁道长度仅为2000公里,而实际需求高达4500公里;此外,印度铁路用于探测轨道缺陷的超声波设备不足,而列车防撞系统也仍处于试验阶段。更有报道称,印度铁路职工享受着高福利却消极怠工,连基



印度新德里民众挂在火车上出行,由于运力不足“扒火车”在印度成为常态。视觉中国

本的粪便清理工作都懒得做,每年因排泄物腐蚀铁轨而导致的火车事故不下200起……

除了事故频发,印度铁路在硬件上的“不友好”同样让旅客望而却步。今天的印度铁路网依然使用着四种不同规格轨道:5英尺6英寸的宽轨、1米的公制轨、2英尺6英寸的窄轨以及2英尺的超窄轨,暂且不论仅使用于山区货运的窄轨和超窄轨,光是宽轨和公制轨,就已经让乘客在上上下下的换乘中苦不堪言。更令人大跌眼镜的是,造成今日局面的并非地理条件限制,而是出于殖民时期总督们的不同喜好。时至今日,高昂的轨道铺设费用,使得统一轨制成为印度铁路一个难以企及的梦想。

“第一条铁路”之争留下隐患

要探寻印度铁路由盛而衰的始末,

恐怕需追溯到1846年美国的棉花歉收。为了在印度这片殖民地寻找新的供应链,英国棉纺织业主向议会寻求支持,在印度开设一条连接农场和港口的铁路线。为了省去绕行南亚次大陆的时间,更快抵达欧洲本土,英国商人们都倾向于将棉花送到印度西海岸。于是,坐拥地理优势的孟买在印度总督达尔豪斯侯爵的支持下,率先开始了铁路试验线的建设。

与此同时在印度东部,有关筹建德里到加尔各答铁路专线的设想也已浮出水面,然而由于地方政府的拖延,准建批文直到三年之后才得以签署。紧接着,更多的天灾人祸接踵而至:从英国订购的火车头被错误地运往澳大利亚;运送车厢的货船在出海后不久便沉入大海;铁轨的铺设工程在必经之地金德纳格尔遭到法国殖民者的百

般阻挠……最终,加尔各答失去了拥有全印度第一条铁路线的机会。输得不情不愿的印度东部在此后数十年间始终心存不甘,进而在全国铁路并线运动中怀有强烈的抵触情绪,成为印度提高铁路运输效率的一大瓶颈。

在殖民政府的支持下,印度铁路公司在整个20世纪上半叶曾因拥有亚洲数一数二的铁路系统而辉煌一时。然而在印度独立之后,一切都改变了。日渐萎缩的维护经费再也无力支撑起这一庞大的铁路系统的运营,日益增长的运输需求导致车厢连年超载,“扒火车”成为印度铁路的常态。

印度铁路如今的衰败不仅有铁路公司管理不当所带来的负面结果,更有殖民时期遗留下来的历史因素。积重难返的印度铁路想要走出一片坦途,重拾民众对这一系统的信心,又谈何容易?