

## Brian 今日谈



### 专栏简介

Brian (奔驰澳洲冠军) 今日谈-谈天谈地, 谈车谈房, 谈人生谈战争, 谈科技谈艺术, 谈古今谈未来, 无所不谈。谈风幽默, 论点独到, 有内涵, 有思想。让我们每周相聚《Brian今日谈》!

0433200099



S. C63S澳洲市场居然是“标配”! 澳洲的C63迷们, 自豪吗?

AMG 是奔驰运动车(跑车)的代名词, 是精品中的精品、极品中的极品! 最著名的是它的发动机及其“一机一人、一

## 车迷心中的不灭情怀 -C63amg!

2019年的中期改款给人耳目一新, 除了尺寸外形底盘没变外, 其他都变了! 尤其是前脸与内饰显示屏, 给人以霸气与震撼!

梅赛德斯C63AMG - “暴力与冲击力的代言”(中国国内车迷的语言)。奔驰车迷中, 有种情怀叫AMG; AMG 迷中, 有种情怀叫63! 63, 源自6.3升8缸无涡轮(自然吸气)大马力引擎, 包括C63、E63、S63... 等等, 以其“虎啸狮吼”般的独特



声浪和摄人心魄的“暴力加速”, 让人只要开过就终生难忘! 尽管最新版(W205)的C63已从6.3升大排量, 变为4.0升中排量; 从V8自然吸气, 变为V8双涡轮增压。但奔驰仍沿用“63”的型号, 因为奔驰的董事CEO们知道, “AMG63”是一种深植车迷心底的不灭情怀! 确实, 新C63不负众望, 除了声浪比老C63差一点儿外, 提速表现甚至超过, 达到3.9秒百公里加速! 当然, 这是C63S, 中国大陆多只是63而没有



人一机”理念, 即一台发动机必须由一人制作, 别人不能插手, 出了问题由该人负责; 拒绝机器人, 完全由真人手制, 所以每台发动机上都有该人的签名, 并注上Hand Craft (手工制作) 字样。AMG 发动机手工组装完成后, 要关进检测室三星期进行



500小时不间断饱和测试, 通过后才能把这颗“心脏”装进车身, 从而创造出AMG 车身烂了心还是好的之神话! 其实, 人何偿不该如此? Body 需要练, Heart 也需要练! ...

(上接第9页)

格拉奇表示, 意大利只是在经济上追赶其主要贸易夥伴, 尤其是在创造就业和所谓的绿地投资方面。

上周末他在谈到绿地投资项目时说, 「中国在英国投资55亿美元, 在意大利仅投资1.3亿美元。这里有巨大的潜力, 而其他国家已经在利用这一点了」。据了解, 意大利在2018年底进入10年来第三次衰退, 意大利政府正急于寻找提振经济的方法。

若细心观察, 中意的合作, 其实令一带

一路呈现出新的另一种模式。换句话说, 中国与意大利签署「中意一带一路框架协议」, 这又意味着什麼?

如果说, 最关注中梵方面事态进展的人在台北, 那麼最关注中意方面的则无疑在布鲁塞尔和华府。一旦意大利与中国签定框架协议, 则将为首个正式参与一带一路的七国集团(G7)和经合组织(OECD)国家, 可想而知, 这种「背书」行为自然会招来诸多非议。

3月6日, 意大利经济发展部副部长杰拉奇表示表示正磋商一份初步协议, 计划加入中国一带一路倡议, 促进贸易; 3月8日, 意

大利总理孔特表示「一带一路」对意大利而言是良机; 3月10日, 藉「五星运动」政党掌握实权的副总理马约亦表示, 意大利加入「一带一路」倡议并非为了加强与中国的政治联系, 而是希望藉此刺激出口贸易。

意大利官方的表态立刻引来欧美政界的回应: 美国白宫国家安全委员会发言人马奎斯紧随孔特8日的表态, 在Twitter上表示「一带一路是一个虚荣计划(vanity project)」, 认为意大利不应支持一带一路; 欧盟扩张及外务专员哈恩接受访问时也表示: 「对于中国积极进军这一地区, 欧盟应该感到不安」。

而在舆论界, 法国《世界报》3月11日发表文章, 表示这将是北京的外交上重大成功, 并引述法国学者戈德芒表示, 「这无助于欧洲人的团结」; 美国宾州哈里斯堡大学讲师埃弗特米亚德斯对《德国之声》表示, 「意大利加入一带一路会在政治层面分裂及削弱欧盟, 进一步加强北京『分而治之』的策略」; 英国伦敦国王学院中国问题专家布朗也认为, 「中国试图寻找一个主要发达国家来为一带一路背书已有一段时间。他们现在就得到了这样的背书!」

相对而言, 美国的态度很易理解: 一面是当下胶着而进入最後阶段的贸易战谈判; 一面是中国崛起所引发的中美「老大老二」结构性矛盾; 再者即是鹰派当道白宫对中国

再大惊小怪。而在这一点上, 「中意一带一路框架协议」果能落成, 也确实是中国外交的重大成功, 至少它将发挥到「敲门砖」的作用。

其实, 不管是“政治背书”? 抑或“中国投资”? 均是两个常见误区。

有一个现象是值得注意的, 在欧美质疑的声音中, 意大利国内的反对声音尤其值得注意。总结起来就是一句话, 「意大利能否从中国的投资中获得实际好处还未可知, 又或是至少需要一段时间才能显现, 不过却会立刻遭到美国的报复」。

回想2018年11月习近平在出席阿根廷布宜诺斯艾利斯G20峰会、举行「习特会」之前, 先到访问西班牙, 外界彼时也曾热议中西两国签定一带一路框架协议, 然而尽管两国最终签署18项商业合作协议, 西班牙终究却未正式「背书」一带一路, 仅是「愿意推动一带一路倡议」。这背後压力与考量与今日之意大利颇为形似。

其实这背後对于「一带一路框架协议」有颇大误解。正如意大利官方表示「我们不会与中国签约约束性协议」, 即便中意两国最终签定「中意一带一路框架协议」, 也仅为一个框架性共识, 意味着两国认同一带一路的理念, 认为应共同在其框架下推动具体项目。并不是说意大利就向中国签了「卖身契」, 所谓「政治背书」也更是一种曲解。



更需要强调的第二个误区, 人们总认为「一带一路」的模式仅限于「中国到当地国投资」。正如《路透社》15日揭露两国准备签署的框架协议草案所示, 两国除了有意加强交通、基建等项目合作外, 意大利也会加大在亚投行的投入度, 与中国致力展开在「第三方国家」的市场合作。

而这才是中国与意大利等发达经济体在一带一路框架下的主要合作方式。

六年之後再看一带一路对中国而言, 一带一路倡议要解决的是产能过剩、「企业走出去」、产业升级、扩大市场等目标。自一带一路问世到现在的过去六年间, 该倡议主要都是中国与地区的发展中地区的合作, 合作方式也更多是中国提供资金和技术支持。

可是最近一两年来, 一带一路正呈现出另一种模式: 在针对发达国家和资金充沛的国家时, 中国与之合作的方式同时还包括共同开拓第三市场, 共同投资, 将原本因相似的产业结构所造成的竞争关系变为合作关系。

在这一点上, 无论是中国与沙特阿拉伯共同对巴基斯坦巴达尔港的投资合作, 还是去年日本首相安倍晋三访华时与中国举行的「首届中日第三市场合作论坛」, 开展中日双方的国、民营企业其他国家有关基础设施兴建的合作项目, 都是案例。事实上, 哪怕是去年未与中国签署一带一路框架协议的西班牙, 也在习近平到访时讨论了「共同在非洲及拉丁美洲进行基础设施项目」的内容。

再有甚者, 发达国家的参与, 也可以助中国完成自我转型, 更快地适应欧美在金融、法治和环境等方面的高标准。正如孔特总理8日所言, 「对欧盟而言, 意中两国的这项合作也有望向「一带一路」输入欧洲的金融透明、法治、环境等高标准。」

欧盟成立的目标除了内部和平, 就是提升欧洲国家的竞争力, 怎样提升欧洲的竞争力, 就是内部取消关税壁垒, 为欧洲企业立足国内拓展世界市场创造优势条件。意大利根据本身优势条件和与中国加强经济合作 正正符合欧盟成立的理念, 反对中意合作可说简直荒唐。

而今欧盟国家在评估一带一路时所面对的疑惑, 一方面是由于来自美国的地缘压力, 一方面是由于缺乏直接经验而存疑, 另一方面则是对一带一路仅限于「中国对在地国进行投资」的刻板误解。

而反观中国和西欧之间, 虽然有很多经贸合作、民间往来, 但是却没有中国直接与之进行一带一路项目的经验。即便是英国2015年成为第一个加入亚投行的欧洲国家, 也是英国参与到中国在亚洲进行的倡议之下, 而非「中国踩入欧洲大门」。「第一次」总是最难的, 所以当下西欧对「中意一带一路框架协议」有疑惑、有质疑, 都是正常的。