

西拓东进再拉美国,印度越玩越大



有声若震

本报记者 赵恩霖

印度政府高官最近挺忙:总理莫迪5月下旬成为15年来首访伊朗的印度领导人,本月7日他又在白宫与奥巴马举行会晤,这是莫迪上台两年来第4次访美、第7次与奥巴马会面。与此同时,印度国防部长帕里卡尔在结束香格里拉对话会后到访越南。

这一轮印度外交小高潮,无论是从经贸领域观察,还是从防务合作与地区安全角度来看,可谓“三箭齐发”,布局一张从印度洋、中亚到亚太地区的大网。

先说说西拓。5月23日,莫迪结束了对伊朗历史性的访问,此访一大成果就是印方为

伊朗恰巴哈尔港投资5亿美元,这被印方视为印伊关系的“重要里程碑”。看看恰巴哈尔港的位置,印度的用意一目了然。这一港口位于伊朗东南部,直面阿拉伯海,临近伊朗与巴基斯坦的边境。从这里沿海岸线向东大约72公里,就是中方投资管理的巴基斯坦瓜达尔港。

实际上,很长时间以来,印度一直在参与恰巴哈尔港的建设和维护,将其作为通往阿富汗的中转站。阿富汗此前一直依靠巴基斯坦卡拉奇港进行对外贸易,而巴基斯坦拒绝印度参与其中。2010年,阿富汗决定用伊朗恰巴哈尔港取代卡拉奇,作为其货物的出海口岸。

印度早有一个连通中亚与印度的战略规划,只是囿于中间隔着“冤家”巴基斯坦而在陆上无法实现。恰巴哈尔港正好帮助印度借海路绕开巴基斯坦,加强

对伊朗、阿富汗以及中亚的经贸联系。就在莫迪访问伊朗期间,阿富汗总统加尼也到访德黑兰,三国借此签署了洽谈多年的贸易运输走廊建设协议。

此外,印度可借恰巴哈尔港与中国在巴基斯坦经营的瓜达尔港进行竞争,同时制衡中国对印度洋日益增加的影响力,这是印度肯花大价钱投资恰巴哈尔港的又一大原因。3年前,《印度快报》就曾报道称,中国主动向伊朗提供6000万欧元,用于升级恰巴哈尔港。不过,当时对伊朗的制裁尚未解除,伊朗方面也对发展该港口积极性不足,才未有实质进展。

再来看东进。印度防长帕里卡尔到访越南,是莫迪上台以来积极推进“向东行动”的又一实际行动。印越两国近年来在防务领域的合作颇多,这次帕里卡尔出访前,就有媒体报道称,印方

拟向越南出售印俄共同开发的、射程290公里的“布拉莫斯”反舰巡航导弹。此前,印度军舰还曾获邀到访越南港口,并在南海举行联合演习。

鉴于越南在东盟中的重要地位,以及其南海争端当事国身份,印越走近可谓“一箭双雕”:一方面,新德里借此可以加强与东盟的联系,拓展经济颇具活力的东南亚市场,为此印越等国还成立了“湄公河-恒河合作组织”,大有与中国争夺东盟的架势;另一方面,印度可借越南间接介入南海这一地区热点,提升自身在东南亚甚至亚太地区的影响力和发言权,在一定程度上牵制中国在南亚和印度洋地区拓展影响力。

最后再看看印美关系。美国要想重返亚太,仅凭一己之力难以实现其遏制中国的目的,必须依靠地区盟友作为支

点,莫迪瞅准了这一机会,于是,印度在保持自身不结盟外交传统的同时,顺势强化印美关系。不管是4次访美还是7次会面,莫迪与奥巴马的关系如此热络,实际上是两人各取所需、相互利用。不过,在这对关系中,美国或许要稍微多付出一点:不仅早前与印度签署民用核能协议,变相承认了其核地位,这次还明确支持印度加入核供应国集团;这次会面前,奥巴马团队还透露,美国承诺无论是否有一个正式的美印同盟关系存在,都将帮助印度建立防务能力,直到其成为亚洲“真正的安全提供方”。

虽然奥巴马的任期临近尾声,白宫不久之后就将易主,但莫迪在台上的时间还长着呢,对于印美在亚太地区的各种动作,包括中国在内的相关国家不得不防。

“扶不扶”,在印度也是个问题



印度交通拥堵严重,是全球交通事故死亡率最高的国家之一。(资料片)



晓莹观世界

本报记者 王晓莹

近两年,“扶不扶”成了一个社会话题,见到在路上摔倒的老人,过路人总要在心里问问自己“扶还是不扶”。而在印度,“扶不扶”升级成了“救不救”,在这个号称有着“最危险公路”的国家,平均每小时有15人死于车祸,其中有些人是在被撞倒后无人救助的情况下死去的。

最近,英国广播公司刊登了一篇对印度“拯救生命基金会”创始人皮沃什·特瓦利的采访。特瓦利说,他创建基金会的初衷始于10年前。那一年,他17岁的表弟在放学回家的路上被车撞倒,很多人从他身边走过,却没人停下来帮忙,最终“他就路边流血而死”。此后,特瓦利成立了这个致力于道路安全的公共游说组织,希望人们能勇于上前帮助那些在车祸中受伤的人。

2013年,印度男子坎哈亚·拉

尔骑摩托车载着妻子、儿子和尚在襁褓中的女儿在路上时,被一辆卡车撞倒。卡车司机逃逸,坎哈亚和儿子向路人求助,可视频监控显示,很多人从他们身边经过,却没人伸出援手。后来,几位路过的摩托车手和警察提供了帮助,但为时已晚,坎哈亚的妻子和女儿已停止了呼吸。这次事件当时在印度引发强烈的社会反响,有媒体评论称,“公众的冷漠‘再创新低’”,更有甚者表示:“人性在这天彻底沦丧。”

与媒体的态度不同,特瓦利

试图从制度层面探讨原因。在他看来,过路人选择“不救”,不是缺乏同情心,而是因为“整个体系不利于人们帮助车祸受害人”。首先,如果你上前帮忙,警察会先怀疑你就是肇事者;即使洗脱了嫌疑,也可能在车祸立案后作为目击证人出庭,而印度的诉讼程序是出了名的“又臭又长”——很明显,谁也不想被牵扯进这么一场本来与自己无关的官司。另外还有一点顾虑:人们担心把伤者送进医院后,医疗费会被算在自己头上。因此,2013

年的一项调查显示,74%的人不愿救助车祸受害人,无论是单独帮忙还是和其他人一起。

“在一个应急机制正常运行的国家,过路人只需帮忙打个电话叫救护车,尽最大努力第一时间提供急救,安慰伤者就可以了;而在印度,救护车很少,到得慢不说,有时车上的装备都不齐全。这种情况下,没几个人愿意当‘好人’。”特瓦利说。

去年,“拯救生命基金会”向印度最高法院提出诉讼,并促使其颁布了一系列“指导性条款”,克服对“救不救”形成阻碍的因素。这些条款包括:允许人们匿名叫救护车;在警察调查车祸时,对帮忙救助的路人提供刑事责任豁免权;禁止医院向把伤者送来的路人收费。

这几项看似逐条解决了人们顾虑,但就在颁布后两个月,德里就又出了“见死不救”的事:20岁的大学生维奈在骑车时被一辆高速行驶的汽车碾过,汽车司机逃逸,维奈躺在地上,却无人上前帮忙——他就这么死在了车祸现场。事后,维奈的母亲调取了监控录像:“他们就那么

眼睁睁看着……”她啜泣着,“如果有人帮忙,我的儿子可能就不会死。”

谢利吉斯·德兰今年1月体验了一把在印度“救人”的过程。他在印度西部城市普纳帮了一位倒在路边的老人,当时很多人围观,只有德兰把老人抱进自己的车里送往医院。到医院后,医护人员没有先抢救伤者,而是给了德兰一堆表格,他花了3小时才填完。“他们(医护人员)问,你是家属吗?我说‘不是’后,他们什么也没做。”德兰说,“他们在等确定能付医药费的人,宝贵的急救时间就这样被浪费了。”最终,老人因伤势过重去世。

无论是“扶不扶”还是“救不救”,说到底都是在当前社会规则或制度下人性的一小块投影:在完善的社会体系下,人性善良的一面会使他们对需要帮助的人施以援手;而当面临繁琐与不确定的社会规则时,人性自私的一面会使他们首先选择自保与规避麻烦。今年3月,印度最高法院将上述三条“指导性条款”转为强制规定,但想让路人“想救”并“敢救”,依然任重而道远。

“邮寄儿童”与美国零售业革命



一周史记

本报记者 王昱

近几年来,中国的快递业伴随着互联网经济的兴起而愈发兴盛,有快递公司的广告语就说他们“无所不邮”。不过,这个牛皮在美国人面前可是不好吹的,因为早在100年前,脑洞大开的美国人民就已经尝试寄送过一种人类历史上最疯狂的“邮件”——自家孩子。

1920年6月13日,美国邮政部专门出台一项法令,规定自该法令生效之日起,邮政系统将不再接受将儿童视为邮件的委托。这条今人看来玩笑意味十足的法案在当年是十分严肃

的,因为“邮寄儿童”十分廉价而在那时的美国渐成风气,有人甚至公开写信呼吁政府出台“邮寄儿童”的具体规格,按当时报纸评论的话说,如果再不加以控制,过不了多久,“全美国婴儿的父母都可能把自己50磅(约合22.7公斤)以下的孩子寄给乡下的祖母,只是为了让孩子在奶奶家度个周末。”

说来有趣,在1920年已经发展到如此地步的美国邮政系统,在仅仅8年以前还是西方世界最落后的。1878年万国邮政联盟代表大会建立了一个国际邮寄包裹系统,4年后英国议会通过了一项法案,全面提供邮寄包裹服务,此后其他国家纷纷效仿,邮寄包裹业务在法德等主要国家相继建立。然而,当时的美国邮政部却拒绝“跟风”,甚至不惜搞

了一个“双重标准”,即只提供国际间的邮寄包裹服务,拒绝提供国内服务。

美国邮政部如此“老顽固”,并不是因为美国硬件达不到,至19世纪末美国铁路总里程已突破40万公里,然而正是如此好的基础建设,让美国人对开设邮寄包裹业务感到“压力山大”。因为他们清楚地知道,只要这个口子一开,便捷的交通环境将让邮寄包裹的价格变得十分低廉,民众会发现,从生产商或批发商那里直接邮购商品会比从隔壁杂货店买东西便宜得多。这意味着全美国将兴起一场“邮购革命”,大量杂货店、零售业经营者面临亏损甚至破产的风险。参照一下“网购革命”给中国实体商业带来的影响,你就不难理解这个冲

击有多大了。

在19世纪末的美国,小型零售业是个养活了一大批人的行业。在零售商的游说下,美国政府一直压抑着国内开放邮寄包裹业务的呼声。然而,当时的美国有一半以上的人口是散居各地,急需该服务的农民,这些人一旦联合起来,其呼声显然比零售业主更强大。最终,1912年,美国国会以专项法案的方式宣布邮寄包裹“合法”,并于次年开放了该业务。

果不其然,该服务给美国零售业造成了毁灭性冲击,美国人民疯狂地痴迷于“邮购”,大量零售业主倒闭。然而,正是在这一冲击的影响下,零售业主开始琢磨如何压低成本,用比邮购更便宜的价格将商品卖给消费者,超级市场、“沃尔玛”

等美式零售业方式应运而生,并扩散到全世界。

“邮寄革命”甚至还改变了铁路客运业。此前美国铁路的客运票价普遍较高,然而,消费者给自家孩子贴上邮票,当“邮件”寄回老家的举动,却给他们提了个醒,于是车票降价了,并有了儿童票半价的规定。只不过,当时儿童票半价的的标准不是身高不超过1.1米,而是体重未达到50磅,为的正是跟“邮寄儿童”展开价格战。

今天,当你走进机场,会发现不少航空公司依然提供“邮寄儿童”的服务,从某种意义上说,这样的用语其实是一种纪念,它提醒着我们,一场看似十分搞怪甚至已被多数人遗忘的边缘革命,曾经何等剧烈地改变了我们的生活。