

英国“脱欧”：一场没有赢家的政治赌局



新华社记者桂涛、王慧慧

英国议会下院 27 日经投票表决，正式确认推迟原定於本月 29 日的“脱欧”。议会下院当天还就八种“脱欧”方案举行“指示性投票”，结果无一方案获得过半数支持。

分析人士认为，“脱欧”死结难解，英国提前大选的可能性增加。距离 2016 年英国“脱欧”公投已逾千日，“脱欧”实际已沦为利益斗争的工具。在“脱欧”这场政治赌局中，没有赢家。

“脱欧”变“拖欧”

当日，英国议会下院经过辩论，最终以 441 票支持、105 票反对的投票结果确认将原定的“脱欧”日期从法律中移除。

此前，欧盟已同意英国首相特雷莎·梅提出的推迟“脱欧”申请，并为“脱欧”最终期限提供“二选一”时间表。方案一是如果英国议会下院能通过“脱欧”协议，将允许“脱欧”期限延至 5 月 22 日，

英国“脱欧”27 日再迎关键时间节点，议会下院当日完成两大议程：一是正式确认推迟“脱欧”；二是用“排除法”否决了八个“脱欧”替代方案。一连串的表决结果显示，议会破局尝试仍未打破“脱欧”僵局，英国体制之困暴露无遗。

当天，议会进行了所谓的“指示性投票”，即用“排除法”测试议员们对各种“脱欧”方案的意向，其结果对政府不具法律约束力。包括“无协议脱欧”、取消“脱欧”、留在欧盟关税同盟、举行第二次公投在内的八个方案均未赢得多数议员的支持。

投票前，很多议员称，政府一开始就应该这么做，民众也寄望议会能替政府解开“脱欧”死结；投票后，议会下院一度陷入混乱，不少民众哀叹“英国民主需要重建”。

多个媒体民调显示，多数民众认为首相特雷莎·梅在“脱欧”谈判中未能以公民利益为重；约三分之一的民众认为政府应对“脱欧”困局负责，另外三分之一则认为议会应该负责。对此，有英国媒体直接呼吁“特雷莎·梅必须停止将‘脱欧’看成是一党私产，而应将其当作国之大事”。

如今，英国媒体用“闹剧”“灾难”“危机”“自我伤害”以及“国家耻辱”来形容“脱欧”现状。面对“脱欧”困局，英国《金融时报》一针见血地指出，英国已经从“议会之母”衰落成“混乱之母”，“英国民主正面临一个严重的危机时刻”，英国民众已经对“威斯敏斯特政治体系产生信任危机”。与此同时，英国《新政治家》杂志也发表文章指出，“特雷莎·梅错误地陷入了‘脱欧’危机，但腐烂的味道同样来自立法机构。”

“当英国经济已经在颤抖，我们的议员们还在说笑。”正如英国舆论所言，民众期盼作为政治精英的议员们能够代表广大选民，为国家做出正确抉择。但是，议员们更多的是在利用议会辩论和投票权，为自己的党派或利益集团谋取私利，导致“脱欧”死结难以解开。

尽管“脱欧”时间推迟，但各方矛盾依旧，“脱欧”僵局仍在延续。下一步，“脱欧”进程走向取决于各方能否做出政治妥协以及能否得到欧盟的认可。一个新动向是，当天特雷莎·梅明确表态将在实现“脱欧”后辞职，部分保守党议员随后转而支持政府的“脱欧”协议。但是，来自北爱尔兰的民主统一党对“脱欧”协议的反对态度没有丝毫松动。简言之，未来“脱欧”之路仍迷雾重重。

(记者顾震球、杨晓静、桂涛)
新华社伦敦 3 月 27 日电

即欧洲议会选举的前一天；方案二是如果英国议会下院未能通过协议，则英国必须在 4 月 12 日之前再做出抉择。

27 日，英国议会下院还就议员提出的包括“无协议脱欧”“举行二次公投”等八种“脱欧”方案举行了一系列“指示性投票”。“指示性投票”结果显示，议会未能就任何一种方案形成高度一致。

特雷莎·梅 27 日明确表示，只要“脱欧”协议获议会通过，她将在英国“脱欧”后辞职。一些英国媒体认为，首相的这一承诺稍稍增加了“脱欧”协议在议会通过的可能性，但阻力依然很大。北爱尔兰民主统一党表示将继续反对协议。

27 日，英国“脱欧”事务大臣斯蒂芬·巴克利表示，政府可能于 29 日将此前曾两度被议会下院否决的“脱欧”协议再度交付议会表决。而英国议会下院议长约翰·伯科重申，他将拒绝“脱欧”协议在“实质内容不变”的情况下第三次交付议会表决。

分析人士认为，目前特雷莎·梅政府面临更多压力，英国提前举行选举的可能性增加。

“脱欧”遭“绑架”

用全民公投的方式决定是否“脱欧”是英国一系列政治赌局的开始。许多人在投票时并非

投给英欧关系，而只是要用手中的选票表达对现状和建制的不满，寻求改变，而不管这种改变会让国家和社会走向何方。

2016 年英国“脱欧”公投中，支持和反对选票比例接近，这就注定会在英国掀起一场对垒，而对垒双方又势均力敌。英国政府试图找到一种“能团结起全英国”的“脱欧”方式，但这一愿望难以实现。

“脱欧”公投以来，是否“脱欧”以及如何“脱欧”始终没有取得相对统一的意见。“脱欧”沦为权力和利益斗争的工具，英国执政党内部和不同党派之间屡屡上演“为反对而反对”，政府和议会陷入对立，舆论和民意被撕裂。

正是在这样的背景下，英国执政党与反对党内均出现“反叛议员”，他们在议会下院结成独立团体，以“独立议员”身份投票，不再受政党束缚。一些议员说，他们无法忍受所在政党在“脱欧”问题上盲目按政治站队、不顾人民利益。舆论认为，“脱欧”这样事关国家命运和民众利益的重大问题已被某些党派与团体的一己之私所绑架。

“脱欧”无赢家

“脱欧”给英国政治、经济、社会等诸多方面都造成不小打击。

一条边界线引发“脱欧”困境

穿越英国北爱地区与爱尔兰共和国边界线



▲这是 3 月 18 日在英国北爱尔兰第二大城市德里拍摄的以呼吁和平为主题的雕像。

新华社记者韩岩摄

新华社德国德里 3 月 26 日电(记者桂涛、顾震球、金晶)近来，“脱欧”问题再度撕裂英国，而焦点之一则是北爱尔兰边界问题。

这条在英国北爱尔兰地区与爱尔兰共和国之间、约 500 公里长的曲折边界线，如今因英国“脱欧”问题而备受关注。

爱尔兰共和国是欧盟成员国。英国政府此前与欧盟达成的“脱欧”协议两次被英国议会下院否决，其中重要原因就是一些议员担心，目前协议中涉及北爱尔兰边界的部分内容存在漏洞，有可能将北爱尔兰地区单独留在欧盟，从而导致英国分裂。

日前，新华社记者乘车穿越这条边界线，感受英国“脱欧”进程中的纠结。在北爱尔兰第二大城市德里与爱尔兰共和国的边界线上，记者一不留神就已越境，从英国一侧进入爱尔兰共和国一侧。在司机的提示下，记者才发现，地上的标识线已从英国境内的白色变为爱尔兰共和国境内的黄色，路旁的限速提示牌也从“限速 60 英里”变成使用欧盟计量单位的“限速 100 公里”，同时记者的手机收到“您已进入爱尔兰共和国”的短信提示……

目前，爱尔兰全岛设置共同旅游区，北爱尔兰与爱尔兰共和国公民可自由往来。边界线上没有检查证件的岗哨，只在一些地方保留了几个摄像头。每月有近 20 万辆货运卡车、180 多万辆小客车，每天约有 3 万人次会穿越这条“隐形”的边界线。

德里市长约翰·博伊尔告诉新华社记者，德里约有 30% 的劳动人口每天要穿越边界线，从爱尔兰共和国而来，下班后再回到爱尔兰共和

国。“这条边界线保持开放畅通对爱尔兰全岛十分重要。”

然而，一旦“脱欧”，这条“隐形”边界线将可能发生改变。

许多北爱尔兰人对此忧心忡忡。这也是多数北爱尔兰人在 2016 年英国“脱欧”公投中选择“留欧”主要原因，他们不希望自己和爱尔兰共和国之间出现一道分界线。

根据目前安排，英国正式退出欧盟后，这条边界线也将从目前的“英国与爱尔兰共和国的国境线”变成“欧盟区与非欧盟区的分界线”，并注定将从目前货物与人员自由流动的“软边界”变成需要对进出欧盟人员和货物进行核查与征税的“硬边界”。

“脱欧”绑架了和我一样的边境居民。”经营一家农场的布莱恩·里纳甘告诉记者，他家的农场被北爱尔兰与爱尔兰共和国的边界一分为二。他的牛在英国吃草料，放牧时就会到爱尔兰共和国境内，他每天要穿越边界线十几次，而以后一旦成为“硬边界”，通关手续将让他头疼。“我的家族四代经营这个农场，现在我不得不考虑把它搬到爱尔兰共和国一侧，以继续享受留在欧盟的好处。”

爱尔兰岛上的北爱尔兰地区与爱尔兰共和国关系特殊。从 20 世纪 60 年代末起，该岛在北爱尔兰是否脱离英国的问题上发生冲突，导致 3000 多人死亡。直至 1998 年，英国政府、爱尔兰政府与北爱尔兰各党派签署北爱和平协议，基本结束持续 30 年之久的流血冲突。

一些北爱尔兰人担心，一旦“脱欧”造成“硬边界”，边界线上的检查岗哨和警察将会再次出

“脱欧”导致英国国内政治面临危机，不仅削弱了首相和执政党的权威，也使民主制度遭受质疑。英国舆论开始讨论，当代议制民主遭遇“脱欧”这样程序复杂、利益多元、博弈激烈的政治事件时，是否出现了失灵。

从经济上看，“脱欧”为英国带来的长期不确定性，影响了投资者与消费者信心，一些依赖欧洲地区一体化、经济全球化的产业与企业撤离英国。

安永会计师事务所发布的最新报告显示，自 2016 年英国“脱欧”公投以来，金融服务业约有至少 1 万亿英镑资产和 7000 个工作岗位正从英国转移到其他欧盟国家。此外，英国智库“新金融”本月 11 日发布的报告显示，为应对英国“脱欧”，有 275 家金融机构确认已经或计划从英国撤离。

而欧盟也要承担“脱欧”所带来的经济风险，包括贸易关税、跨境货物贸易、产业链等方面的损失。英国一家智库调研认为，如果英国“硬脱欧”，欧盟 27 国或因此要共同承担 995 亿英镑的损失费。

“脱欧”不只对英国，对其他欧洲国家来说也是一个可怕的损失。没有人会为“脱欧”感到高兴。”法国前驻美大使、卡内基欧洲中心高级研究员皮埃尔·维蒙说。

(参与记者：柳丝)

新华社伦敦 3 月 27 日电

波音 737MAX 事故带来的警示

新华社北京 3 月 28 日电(记者杨骏)美国参议院商务、科学和运输委员会 27 日举行听证会，“拷问”联邦航空局在认证波音 737MAX 系列飞机过程中是否存在过失。从过去半年内印尼狮航与埃塞航空的波音 737-8 坠机事故，到一架未载有乘客的 737-8 客机 26 日因发动机故障在美国奥兰多国际机场迫降，737-8 及其所属的 737MAX 系列客机的安全性在全球引发疑虑。

回顾一系列事故，从已披露的信息看，737MAX 从设计到认证可能都存在漏洞。不仅波音这个航空工业巨头的声誉受打击，一向被认为民航安全监管标杆的美国联邦航空局也被拉下了“神坛”。其警示总结起来就是一道老话：安全来不得半点马虎。

波音 737 被誉为民航史上最成功的客机之一，各项系统总体成熟，但毕竟已有 50 多年历史。为了与欧洲空中客车竞争，波音让老客机“新生”而推出 737MAX 系列：在保持总体设计不变的情况下，加长机身、换装更大更省油的发动机，发动机安装位置不断靠前。然后，为了应对发动机位置变化带来的飞行姿态问题，737MAX 飞行控制系统里加上了在仰角过大时自动压低机头的模块，也就是自动防失速的“机动特性增强系统”(MCAS)。

虽然 737MAX 系列飞机装有两个迎角传感器，但 MCAS 仅根据一个传感器的读数就触发工作，并没有对两个传感器读数进行比对，这成为悲剧的开始。印尼狮航空难初步调查显示，在起飞前滑行和飞行阶段，失事飞机两个迎角传感器显示的飞机姿态读数相差约 20 度，系统本可据此判断传感器出现故障。

本来一种名为“迎角指示器”的设备可在一定程度上帮助飞行员发现纠正 MCAS 的错误，它可显示两个迎角传感器的数据，一旦两个传感器数据不一致，另一种名为“警示灯”的设备就会被激活，但据美国媒体报道，印尼狮航与埃塞航空失事飞机上都没有安装这两个重要的安全设备。原来，“迎角指示器”和“警示灯”并非标配，而是波音提供的选装设备，也就是说要额外花钱。这让一些航空公司误以为这两个设备可有可无，所以选择不买。把性命攸关的安全设备作为选装，看似为客户节约成本，实则是额外收费。这难免让人怀疑，波音把安全放在了商业考量之后。

737MAX 飞行控制系统的安全评估过程也被曝出存在严重缺陷。据美国媒体报道，因资金和人力短缺，美国联邦航空局一直授权波音公司承担其自家客机安全性的认证工作，737MAX 系列大量安全评估工作也交由波音进行。也就是说，波音既做“运动员”又做“裁判员”，自己认证了自己。按照联邦航空局一些匿名专家的说法，波音交给联邦航空局的 MCAS 系统安全性分析报告中有“几处关键瑕疵”，对 MCAS 系统的潜在风险“轻描淡写”。但联邦航空局没有要求波音做进一步说明，而是依据标准程序予以批准。

本月 19 日，美国交通部部长赵小兰要求对波音 737-8 的获批过程展开审计。25 日，美国交通部又宣布成立一个专家特别委员会，对联邦航空局认证 737MAX 系列等新飞机的流程进行审查。还有报道称，美国联邦调查局已开始对 737MAX 认证的刑事调查。这表明，联邦航空局的公信力已受到质疑。

据《西雅图时报》报道，737MAX 的认证“匆忙”，因为波音急于让新上市，与老对手空中客车的同级客机 A320 NEO 系列竞争，因此不断赶进度。美国联邦航空局管理层也不断敦促安全工程团队迅速完成授权认证，于是一边将安全认证工作委托给波音自身的团队，一边匆忙审查工作。

而《纽约时报》则援引匿名的波音前员工称，多年前，为了追赶生产进度，重新获得飞机订单，波音工程师不得不以两倍于正常的速度提交设计图纸，仓促推出 737MAX 可能导致部分安全风险被忽略。

在 27 日的听证会上，美国参议员理查德·布卢门撒尔认为“认证外包”相当于“让狐狸看管鸡窝”；参议员特德·克鲁兹称“企业与监管者的亲密关系……撼动了公众信心”。但联邦航空局代理局长丹尼尔·埃尔韦尔否认波音进行“自我认证”，理由是联邦航空局“直接参与”MCAS 认证，认证过程“细致而全面”。

大型客机在设计、建设、运营和管理方面有特殊性和复杂性，需要全方位措施来保障安全。接连的两起事故引起了包括美国媒体在内的全球媒体的广泛质疑，这些质疑针对的是，如果波音在设计制造 737MAX 时不过分赶进度，而是稳扎稳打，排查 MCAS 系统等任何可能的设计不足；如果在销售客机时，安全设备不是选装而是标配，并配有详细说明书和飞行员培训；如果美国联邦航空局的认证流程真正做到细致和公正，而不是委托波音……两起事故是否可能避免？

现实生活中没有如果，悲剧也不可能逆转。需要铭记的是，在安全面前，其他都是次要选项。无论何时，安全永远应该排在第一位。

西班牙巴伦西亚与东方丝路的不解之缘

新华社马德里 3 月 28 日电(记者郭求达)西班牙东南部沿海城市巴伦西亚工业发达、商旅如织，无数货轮从巴伦西亚港启航驶向世界各地。在巴伦西亚现代化的城市中心还有一片保存完好的历史街区，全西班牙唯一的丝绸博物馆就坐落在这片街区一栋美丽古朴的建筑物里。

一人多高的织布机、保存如新的绸缎衣物、详尽的织造技术图文介绍，记录数百年丝绸生产贸易的古籍档案……走进这座 2016 年建成的丝绸博物馆，你可以深深感受到巴伦西亚与古老东方文明的不解之缘。

巴伦西亚市参议员何塞·玛利亚·奇基里奥称自己的家乡是当之无愧的欧洲“丝绸之都”。“我去

中国旅行时，特意参观了传统丝绸织造，发现和巴伦西亚的工艺几乎一样！”奇基里奥感叹道：“巴伦西亚自古以来就是中国与欧洲商贸联系的‘桥头堡’，我为我们与中国的紧密联系而感到骄傲。”

据介绍，中国丝绸工艺经古代丝绸之路传到阿拉伯世界后，又由摩尔人带到西班牙，在 14 世纪前后传播到巴伦西亚地区。当时巴伦西亚一批有远见的商人意识到丝绸的商业潜力，大力发展养蚕业，聘请各国工匠，改进生产技术，建设贸易网络……巴伦西亚在 15 世纪至 17 世纪因丝绸产业而空前繁荣，当地产丝绸畅销欧洲各地。

至今，巴伦西亚丝绸协会每月举行一次例会的传统已经坚持了 7 个世纪。每到例会，织造专家和作坊主相聚一堂，讨论织造技术，交流花色图案。一名参会的匠人告诉记者，巴伦西亚目前仍有约 12 家丝绸作坊在经营，市民们喜欢购买他们生产的丝织长裙和礼服参加巴伦西亚传统节日法雅节的盛装游行。

实际上，巴伦西亚与中国的历史缘分不仅仅是丝绸。西班牙丝路学会副主席恩里克·加斯帕尔说，巴伦西亚港曾是东西方交流的前哨，来自东方的稻米、丝绸等都写进了巴伦西亚的历史。来到 21 世纪，我们愿意让这里再次成为东西方交流的枢纽。

如今，由中远海运港口有限公司控股的巴伦西亚港是西班牙第一大对华贸易港口，巴伦西亚大学已和中国多所高校建立合作关系……

巴伦西亚与中国的情缘在新的时代拓展出新的内涵。特别是中国提出“一带一路”倡议后，巴伦西亚市政府将其视为与中国加强联系、推动自身发展的重要契机。自 2016 年起，巴伦西亚市一直在积极推进各项与丝绸和丝绸之路有关的活动。

“我认为‘一带一路’倡议体现了中国的远见，西班牙也应该有这样的远见。”奇基里奥说。“我们愿意拥抱这一倡议提供的机遇，让巴伦西亚为更多中国朋友所认识。”