

清明节假期第二天 各地祭扫活动平稳有序

据新华社电 4月5日是清明节假期第二天,全国祭扫人数较昨日明显回落。记者从民政部了解到,5日全国有6.29万家殡葬服务机构提供现场祭扫服务,37.73万名工作人员参与服务保障工作。全天共接待现场祭扫群众1364.22万人次,较昨日减少58.69%;疏导车辆326.51万台次,较昨日减少56.48%。其中,选择鲜花祭扫等绿色低碳祭扫方式的群众881.12万人次,占现场祭扫总人数的64.59%;991个网络祭扫平台服务祭扫群众22.03万人次。

清明共祭轩辕黄帝 两岸血脉相连

中华民族有着慎终追远的优良传统。清明时节,海峡两岸多地举行公祭轩辕黄帝典礼,展现两岸中国人对中华民族人文始祖的共同追思与尊崇,也彰显两岸同胞是血脉相连的一家人。

河南新郑黄帝故里拜祖大典的鼓声未歇,千里之外的台湾桃园黄帝雷藏寺鼓乐庄严响起,陕西黄陵清明公祭轩辕黄帝典礼又接续鸣钟。一场场跨越海峡的祭奠,不仅是传统仪式的赓续,更是文化同根的见证,深刻诠释无论身处何时何地,两岸中华儿女血脉相连从未改变。

三月三,拜轩辕。轩辕黄帝是中华民族的人文始祖,黄帝陵是中华文明的精神标识,两岸各界同胞共同祭拜轩辕黄帝具有悠久的历史。80年前,抗战胜利、台湾光复,宝岛重回祖国怀抱。次年9月,台湾各界知名人士自发组成“台湾光复致敬团”,赴祖国大陆祭拜黄帝陵。上世纪80年代以来,众多台湾同胞不断跨越海峡,来到陕西黄陵和河南新郑等地拜祭黄帝,表达崇敬与追思。如今,岛内约有20座黄帝庙,每年自发的祭典承续不断、香火不绝。历史需要传承,文化需要接棒,血缘需要延续。两岸同胞共同祭拜轩辕黄帝,彰显血脉同源、文化同根,成为增进同胞感情、增强民族认同的重要纽带。

令人痛心的是,2016年民进党上台以来,为淡化、消灭台湾同胞的中华民族认同,不断推进“去

5日全国各殡葬服务机构共安葬骨灰6887份,其中采取海葬、树葬等生态安葬方式的有429份,占当日安葬总数的6.23%。截至目前,全国殡葬服务机构未发生突发安全事件,群众祭扫活动安全平稳有序。

6日是清明节假期最后一天,预计各地仍有不少群众出行祭扫。民政部提醒广大群众,及时关注当地天气变化和交通路况信息,自觉遵守当地祭扫要求,选择错峰出行和文明低碳祭扫,共同实现平安清明目标。

中国化”,动作之一就是取消岛内清明遥祭黄帝陵的重要活动。近期,赖清德当局持续鼓噪“台独”分裂言论,变本加厉禁限两岸交流,恐吓打压岛内坚持中华民族立场的人士,企图进一步切断两岸文化和血缘联结。然而,两岸共同的历史记忆是抹不去的,两岸同胞的血脉联系是割不断的,两岸中国人的认同根基是动摇不了的。任何企图“去中国化”、制造认同断裂的政治操演,终究是徒劳的。

中华文化是中华民族的精神命脉,是两岸同胞共同的精神家园。对中华民族和中华文化的认同早已深深刻在广大台湾同胞的骨子里,成为不可磨灭的基因。正因如此,赖清德之流才极为惧怕台湾同胞对自身中华文化根源的认同,才会千方百计地篡改历史、割裂文化。这些数典忘祖的悖逆者终会成为历史的沉渣。人间正道是沧桑,中华文化的伟大力量生生不息,正如陕西黄陵的千年古柏历经岁月风雨依旧青绿常在。

清明时节,春风送暖,万物生长。共祭轩辕黄帝,广大两岸同胞表达着对共同祖先的缅怀,更展现着对中华民族精神的坚守与传承。两岸同胞在文化和血脉认同上的心灵契合,终将化作推动祖国统一、民族复兴的磅礴动力。

(据新华社电)

新华时评



乐享清明假期

4月5日,浙江省杭州西湖景区游人如织。清明假期,人们走出家门,踏青游玩,乐享美好春光。

新华社发

两岸青少年用动漫绘画演绎“国风国潮”

据新华社电 “用漫画这种两岸民众都很喜欢的艺术形式来演绎,可以让更多人了解并喜爱中华优秀传统文化。”台湾知名漫画家萧言中之子萧邵阳说,希望未来有更多交流机会,让两岸青少年能够通过漫画这座桥梁彼此激励、共同成长。

首届“同契之光”海峡两岸青少年动漫研习营5日在上海开营。包括萧邵阳在内,120多位两岸青

少年动漫爱好者及从业者将参与为期4天的短期研习,其中94位来自台湾。

此次研习营是首届“同契之光”海峡两岸青少年动漫绘画大赛的延续。2024年10月30日启动的大赛以“国风、国潮”为主题,获得了两岸青少年动漫爱好者的积极响应,截至2024年末共收到两岸报名作品700余件。



“轧蚕花”民俗活动 展非遗文化

4月4日,在潮州市德清县新市古镇,“蚕花娘娘”在撒蚕花。当日,浙江省潮州市多地举行“轧蚕花”民俗文化活动。活动通过民俗演绎、祈福巡游等多种方式,展现“轧蚕花”文化的历史内涵与魅力。

新华社发

中国政府关于反对美国滥施关税的立场

(2025年4月5日)

近期,美国以各种借口宣布对包括中国在内的所有贸易伙伴滥施关税,严重侵犯各国正当权益,严重违反世界贸易组织规则,严重损害以规则为基础的多边贸易体制,严重冲击全球经济秩序稳定,中国政府对此强烈谴责,坚决反对。

美国有关做法违背基本经济规律和市场原则,罔顾多边贸易谈判达成的利益平衡结果,无视美国长期在国际贸易中大量获利的事实,将关税作为实施极限施压、谋取私利的武器,这是典型的单边主义、保护主义和经济霸凌行径。美国打着所谓追求“对等”“公平”的旗号搞零和博弈,本质上是追求“美国优先”“美国特殊”,是以关税手段颠覆现有国际经

贸秩序,以美国利益凌驾于国际社会公利,以牺牲全世界各国的正当利益服务美国的霸权利益,必然遭到国际社会普遍反对。

中国是文明古国,礼仪之邦。中国人民崇尚以诚待人、以信为本。我们不惹事,也不怕事,施压和威胁不是同中方打交道的正确方式。中国已经并将继续采取坚决措施,维护自身主权安全发展利益。中美经贸关系的本质应是互利共赢。美国应顺应两国和世界人民的共同期待,从维护两国根本利益出发,停止以关税为武器对华经贸打压,停止损害中国人民的正当发展权利。

中国作为全球第二大经济体和第二大商品消费市场,无论国际风云

如何变幻,中国对外开放的大门只会越开越大。我们将继续推进高水平对外开放,稳步扩大规则、规制、管理、标准等制度型开放,实施高水平的贸易和投资自由化便利化政策,打造市场化法治化国际化的一流营商环境,与世界共享发展机遇,实现互利共赢。

经济全球化是人类社会发展必经之路。以世界贸易组织为核心、以规则为基础的多边贸易体制,为推动全球贸易发展、促进经济增长和可持续发展作出重要贡献。开放合作是历史潮流,世界决不会也不应该退回到相互封闭、彼此分割的状态。互利共赢是人心所向,以邻为壑的经济霸凌终将反噬自身。推动经济全球化

朝着更加开放、包容、普惠、均衡的方向发展,是国际社会共同责任。

发展是世界各国的普遍权利,而不是少数国家的专利。国际上的事情应该由大家共同商量着办,世界前途命运应该由各国共同掌握。贸易战、关税战没有赢家,保护主义没有出路。各国应当秉持共商共建共享原则,坚持真正的多边主义,共同反对各种形式的单边主义、保护主义,维护以联合国为核心的国际体系,维护以世界贸易组织为核心的多边贸易体制。相信世界上绝大多数相信公平与正义的国家,都会选择站在历史正确的一边,作出符合自身利益的选择。世界要公道,不要霸道!

(据新华社电)

“羊毛出在羊身上”

——给美国汽车业算笔“关税账”

元进口关税,成为美国政府“增收”的最主要来源企业。福特汽车则需支付约45亿美元。

其三,车企无法单独消化关税成本,势必通过涨价方式让美国消费者分担政府“增收”的压力。业内人士认为,包括美国车企在内,主要汽车制造商平均利润率不到10%,无力承担25%进口关税带来的成本压力。美国汽车制造商阿斯顿·马丁前首席执行官安迪·帕尔默表示,绝大多数车企势必尽可能多地转嫁关税成本,包括通过降低汽车配置、提高车价等方式。

彼得森国际经济研究所经济学家玛丽·洛夫莉认为,加征关税后,更多美国家庭将被挤出新车消费市场。

用一名欧洲汽车制造商高管的话来说,关税面前,美国车企同样无法免受影响,“我们都在同一条船上”。

产业:自断筋骨的“增产”

美国新一届政府将汽车关税视作推动产业振兴的重要举措,提及汽车关税时毫不掩饰对欧洲、日本汽车业的敌视以及对美国产业振兴的期待。一名白宫官员声称,就汽车业而言,“朋友才是最大的骗子”,德国和日本将高附加值的生产部分保留给自己,而“把美国变成低工资的外国零件组装厂”。

那么,高关税能推动高端产业链回流,并给美国带来更高产量和就业率么?答案是否定的。

其一,高关税短期无法改变全球汽车产业链格局。高效的跨境汽车产业链往往往耗资数年至数十年形成,重置产业链并非一朝一夕就能实现,甚至在本届美国政府任期都难以产生明显效果。包括美国汽车企业在内,跨国汽车巨头在全球布局产能,实现资源禀赋、技术条件和市场供需的最优结合,并通过这一产业链维持产品在质量和价格方面的竞争力。改变当前产业链,意味着让企业放弃劳动力成本、技术等优势,以更高成本搭建产业链。这种做法无视市场供需规律,不仅违背经济学常

识,也得不到市场参与者的认同。

备受共和党尊崇的美国知名经济学家、提出“拉弗曲线”理论的阿瑟·拉弗近期警告,加征25%的汽车关税可能会导致每辆汽车的制造成本增加4711美元,显著削弱美国汽车制造商的竞争力。

其二,高关税难以有效增加“美国制造”产能,其造成的产业链混乱还将直接导致美国汽车业减产。美国考克斯汽车咨询公司预测,汽车关税实施后,北美汽车产业链4月中旬面临中断风险,美国工厂每天的汽车产量将减少2万辆,降幅约30%。

长期而言,“美国制造”产量即使增加,也是以牺牲更先进配置、更优成本、更高质量为代价。目前,一些车企表达了增加在美国布局产业链的意向,但并未付诸实施,更多企业仍在观望。毕竟,面对几天内就可能完全推倒重来的关税政策,企业很难轻易作出可能影响未来几十年产业布局的决定。

《经济学人》一篇文章提出疑问:“即使本届政府整个任期内维持关税,下一届政府也可能以最快速度取消这些关税。汽车企业是否会放弃30年建立起来的跨境供应链?”

其三,高关税无法帮助美国增加更多就业岗位。数年前,美国政府推动的高关税措施并未遏制美国制造业就业岗位长期下降趋势。美国阿利克斯合伙公司分析师马克·韦克菲尔德认为,如今车企即使在美国新建工厂,也将尽可能用自动化系统取代人工,以降低成本,不会带来太多就业机会。

民众:恶成噩梦的“美梦”

“‘美国梦’变成了‘噩梦’。”路透社一篇文章这样写道。

曾长期保持技术领先、质量上乘的美国汽车业被视作“美国梦”的象征之一。业内人士认为,在关税冲击下,美国汽车业可能朝着高价格、低质量方向滑坡,越来越多美国消费者将买不起美国车,也买不起进口车。

“(新车)批发市场价格已经飙升。”美国马里兰州一家二手车经销店的店主穆罕默德·侯赛尼在汽车关

税生效前表示,额外的关税成本将转嫁给消费者。汽车行业专家约翰·海特曼表示:“新车对很多美国人而言确实超出了可承受范围。”

车企巨头斯泰兰蒂斯集团董事长约翰·埃尔康表示:“我们担心的是我们在美国制造的产品能否让消费者负担得起。”

对于车企而言,对美出口汽车需要支付更高关税,在美生产汽车需要承担比全球供应链更高成本的零部件支出,最终都会带来车价上涨,令更多消费者望而却步。销量下降则会导致产量下降,意味着每辆车的制造成本上升,而这又会继续转嫁给美国消费者。

美国银行分析报告认为,汽车关税可能令美国汽车销量下降300万辆,相当于去年总销量的近五分之一。

与此同时,“美国制造”面临质量水平下降、产品选项减少的困境。

《金融时报》报道,一些汽车制造商表示,如果关税直接反映到售价,一些中低端畅销款汽车将过于昂贵,其中一些将“不可能在美国卖得出去”。车企如果愿意部分承担额外成本或者维持售价不变,那就意味着削减自身利润,或者为保持相同成本而提供比美国以外市场更低的配置。

南非约翰内斯堡大学高级研究员布萨尼·恩格卡韦尼认为,美方“关税战”并非真正的产业战略,而是企图通过强制重组全球产业链来延缓美国经济结构性危机。

《经济学人》评论,美国政府将宣布高关税政策的日子称为“解放日”,却让世界见识了“诡异的解放”:将车企从本可以获得巨额利润中“解放”出来,转向产量更少、成本更高的汽车,将收入不高的美国消费者“解放”出来,排除在新车市场以外。

高关税,正给美国经济带来多重伤害:依赖全球供应链的汽车企业受到更高成本和更低销量的冲击,美国消费者面临更高车价和更少车型选择,美国经济则因为通胀率上升、产业与世界主动“脱钩”而面临衰退风险。

(据新华社电)

动用《反胁迫工具法》,以及对美国服务供应商加强监管等措施进行反制。

首先,欧盟的反制关税已“箭在弦上”。3月12日,欧盟宣布对价值260亿欧元的美国商品征收反制关税;3月20日,欧盟宣布这些关税将于4月中旬统一生效,旨在回应美国对从欧盟进口的铝铝产品征收高关税。

其次,于2023年底生效的欧盟反胁迫工具被部分专家视为反制措施中的“关键武器”。据此,欧盟将对试图以经济压力胁迫成员国改变政策的第三国采取报复措施。该工具反制范围更加广泛,欧盟不仅可对商品加征关税,还可限制第三国公司参与公共采购项目,或对服务贸易和投资设限。

最后,欧盟也将美国在打击极大数据优势的服务贸易视为潜在打击对象。法国政府发言人索菲·普里马3日对媒体透露,欧盟或将对美国数字服务征税。

欧洲对外关系委员会高级政策研究员托比亚斯·格洛克表示,如果美欧贸易争端“走得太远”,欧盟可能会收紧政策,对美国金融服务供应加强监管、对科技巨头征收数字服务税等方式都有可能。

(据新华社电)