

日美密谋炸沉中国航母

一向把中国军队作为最主要对手的美国军方,时不时地抛出稀奇古怪的对华作战方案。就在钓鱼岛局势剑拔弩张的情况下,香港媒体又捅出了爆炸性的消息:一旦中日开战,日美将把解放军大型战舰作为首波打击目标,甚至打算一举炸沉中国航母!

不久前,日本《产经新闻》曝光了日本防卫省当前最主要的作战计划,其中总共五个作战方案中,有三个就与解放军有关,且都涉及到东海发生的危机。第一种方案是中日就钓鱼岛主权争夺,在东海爆发战争;第二个方案是中日在钓鱼岛周边发生摩擦,事态升级扩大,解放军卷入其中,中国欲控制台湾岛西北方向的石垣岛和宫古岛;第三个作战方案甚至设想解放军出兵台湾岛。在日方的这些作战方案中,都臆测解放军出动了航空母舰、两栖攻击舰、特种部队、弹道导弹和战斗机,美日联手抗衡解放军。尤其是在第三个方案里,日本防卫省认为,解放军将与以冲绳为基地的美军和日军发生直接的较量。如果美军全力插手,中国将会动用东风-21D反舰弹道导弹威胁美国在亚太的航空母舰,并用东风-31远程弹道导弹威胁美国本土。香港凤凰卫视的报道称,届时,日美两军的首要作战目标就是击沉中国航母,试图给中国海军以沉重打击,进而迫使中国军队“尽快收手”。

有美国军事专家评论认为,日本设想的中美日大战其实就是一场“航母猎杀战”。无论是中国海军,还是美日海军,只要



解放军航母战斗群未来将捍卫中国万里海疆

有一方的航母被率先击沉,那么受损的一方将背负巨大的压力,而对手则会处于更加有利的战争地位。

那么,一艘花费了巨大人力和物力建造的航空母舰就如此不堪一击么?

美国智库列克星敦研究所的军事专家劳伦·汤普森认为,当一个潜在的攻击者在计算如何成功攻击一艘航空母舰时,他将面临全面的挑战。有一个事实已经越来越显而易见——极少有其他的军事系统比航空母舰更富战场生存力。航空母舰夹杂在舰艇数量众多的航母战斗群中难以被发现,更难以被追踪。航空母舰战斗群复杂的多层防空和海上防御体系,让攻击者很难突破。即使一个攻击者想尽办法去瞄准并攻击一艘航空母舰,但航空母舰本身具有的恢复力使攻击者“重创航母”的意图变得不太可能。

具体到中国海军的航母,目前“辽宁”

号航母只是作为一个中国航母作战人员训练的摇篮,这里走出的将是中国航母舰载机飞行员,和航母上相关技术人员。而且,即便中国航母未来真正执行作战任务,也将是以航母战斗群的形式出现在人们面前。这就决定了,要想威胁中国航母,首先要突破航母战斗群的多层海空防御体系。

航母战斗群最外层的海空防御力量是舰载预警机、战斗机和潜艇。在预警机发现可疑状况后,舰载战斗机和潜艇都会做好作战准备,迅速而至的舰载战斗机和潜艇会对敌方的威胁力量发起第一波打击,将对方扼杀在萌芽状态,以攻代守。与此同时,航空母舰战斗群中还有专用的反潜直升机。

由防空驱逐舰和导弹护卫舰组成水面战舰主要担负中间防御层的角色。航空战斗群最内层的防御力量则是航母本身所搭载的防空导弹和近防系统。据悉,“辽宁”号航母已经防空拦截系统,可有效拦截各类亚音速和超音速反舰导弹。

《世界报》特约军事评论员郭宣指出,最近一个多月的时间里,日本方面似乎对刚刚部署的中国航母尤为关注,许多军方的作战推演和媒体的战争假想中都把中国航母作为“头等打击对象”,这显示出强烈的民族主义已经让一些日本人失去了思考能力。在他们眼中,击沉中国航母就等同于打败中国,因为航母已经成为中国海军力量的象征。

《世界报》2013.1.16 文 / 薛雨闻

“美国穷人”到底有多穷?

中国将在2049年全面超越美国——在1月8日发布的《国家健康报告》中,中国科学院国家健康研究组指出,美国的国家责任表现全球倒数,其中一条“劣迹”就是其贫困人口数已直逼5000万,约占总人口的16%。

这个骇人数据确实由美国人口普查局发布于2012年11月。不过,美国这4000多万被定义为“贫困人口”的“穷人”实际生活又如何?

不可思议的穷人救济金

美国政府规定,月薪不超过1174美元(约人民币7296),即年薪不超过14088美元的个人可以获得食物券,此薪酬数字是美国贫困线收入的130%。目前美国一个人的贫困线是月薪900美元,即折合人民币5870元,这在中国是交纳个人所得税的中坚力量。

而在美国,以2011年为例,这些收入超过中国中产阶级的“穷人”人均每月获得

133.8美元的食物券补贴,每个家庭的平均月补贴为283.65美元。按照美国的消费水平,这些收入远可以满足一般的家庭需求。

目前,中国的扶贫标准是2011年确定的农民人均年收入低于2300元人民币,按照该标准,农村贫困人口数量为1.28亿人,占农村户籍人口的13.4%。

实际上,当前世界银行划定贫困线的标准是每天生活费2美元,而如果按照联合国千年发展目标确定的标准——“日均消费低于一美元属于绝对贫困”计算,中国贫困人口为1.5亿。

再说一个数据:1985年,中国将人均年纯收入200元确定为贫困线,2011年这一标准为2300元,24年来增长约11.5倍;而在此期间,中国GDP由7780亿元增至47万亿元,增长60倍。也就是说,现在的扶贫标准已远远赶不上经济的发展速度。

九成穷人家电一应俱全

2011年美国传统基金会的研究表明,

美国大部分穷人的日子过得并不水深火热。调查表明:在大于99%的穷人家庭里,电视、电冰箱等家电一应俱全,其中1/3的穷人用的是大屏液晶电视,同样有1/3的家庭则有三台以上电视,1/10的穷人家有两台或更多的冰箱。81.6%的贫困家庭里装了空调,一半家庭使用的是中央空调系统。此外,75%以上的穷人家里都有私家车,不少家庭还不止一辆。

值得一提的是,美国贫困线以下的人群鲜有无处可住的经历,美国的穷人家庭一半住在独栋房屋中,剩下一半大部分住在公寓,而且42%的“穷人”就是自己房产的“地主”。而在官方统计划定贫困标准的时候,不动产的价值是不参与统计的。

美国民众对“贫穷”的定义其实和我们差不多。6/7的美国人认为衣食无忧且住所不错就不能称为贫困家庭。如果按这个标准,官方定义下的贫穷人群至少有80%都将“脱贫”。

《老人报》2013.1.16

你买到的是奢侈品吗?

这是一个新富的中国人已经司空见惯了的场面:走进任何一家奢侈品专卖店,由一位穿深色西装,戴耳麦的男人默默为你拉开沉重的门。这个门的背后打开了一个新天地:空气里流淌的是安静和莫名的香气,中性的色彩传达出极简主义的装饰风格。首先看到的大多是手袋和配饰,玻璃柜中摆放的是印满品牌缩写字母的钱包、皮夹和名片夹,他们与动辄上万的包袋比较起来价格便宜,属于入门级产品。手袋有“经典款”和“当季款”,它们无关价格,经典款永远也不会降价,这只是精心策划的营销推广计划的一部分。香水是奢侈品牌的敲门砖,而如果是旗舰店的话,或许还有口红,不经意间掏出一支Chanel口红永远是有杀伤力的。如果你继续往里走,这里才出现少量的成衣和鞋子。

不管你买了什么,也许只是一个眼镜,你出来的时候会提着一个纸袋,上面的Logo熠熠生辉。而你,似乎也立刻拥有了奢侈的魔力。可是,事实真是如此吗?你到底买到了什么?

奢侈品是什么?根据国际品牌集团近期的研究,奢侈品的内涵包括四个方面:工艺,或是世代发展而来的能力;专注,以深度而非广度为发展重点的企业;历史,在经济繁荣和衰退时期的持续相关性;稀缺,受到所需技能限制,只创造有限数量的产品。奢侈品本身所包含的精神文化或人性因素无法忽视;而奢侈品领域,另一个品质的金字塔也可以作为衡量的标准,就是从量身定制开始一路下至批量生产。

今日的很多奢侈品牌已与此内涵背道而驰。近30年来奢侈品业最重要的变化是奢侈品开始走产业化、集团化路线。随着并购,奢侈品牌可能沦为新业主一门心思追逐利润的猎物。

奢侈品牌的运作也变得日益模式化:品牌营销者经过持之以恒的引导终于在过去的二十年里把人们的注意力从奢侈品是什么成功转移到奢侈品代表了什么。过度包装的品牌历史传统之后企图传达的是“品牌的经典永恒性”;完成了品牌故事的演绎再选择一个或争议或另类但一

定对年轻市场有号召力的设计师,给产品贴上摩登的标签。就像Miuccia Prada所说:“今天要伪装奢侈很容易,给品牌添加一些历史细节,再加上一点珍贵的装饰,就成了奢华。”

当你从某家奢侈品店里出来,提着用上万的价格购买的一个包包,它其实只是在其品牌下属十几家工厂中的一家的流水线上生产,并且大部分工序由机器完成的上千个手袋中的一个,你会作何感想?而这个包还有可能正因为新一代的顾客潮水般涌进专卖店抢购而在工厂里进行着追单。这件商品没有什么特别,这和买一个Zara的包包其实没有太大的差别,差别只是价格。至此,奢侈品大众化已尘埃落定。

当你亲眼目睹了某个奢侈品牌一只纯手工手袋的制作过程后,当这只手袋散发出的满是那些手工艺人饱含情感的“技艺之心”而非“价格奢侈”时,你也就理解了什么是曾经的奢侈,什么是奢侈不再。

《青年时报》2013.1.11 文 / Aliana

伦敦是如何抛掉雾都帽子的

近日,覆盖包括北京在内的中国大部分地区的严重空气污染和雾霾,不只是令人感到极度不适而已。它还意味着人们,尤其是老人、儿童和有呼吸疾病的人群也许会死亡。这让我回想起1952年伦敦大雾引发的灾难,当时有1.2万人死亡。而1952年英国的经济发展水平和人均国内生产总值与中国现在大致相当,这也许并不只是巧合。伦敦污染灾难以及之后英国空气状况的改善或许能为今天的中国提供某些有益启示。

19世纪,英国进入工业急速发展期,伦敦工厂所产生废气形成极浓的灰黄色烟雾。20世纪50年代最为严重,“雾日”(即指视域不超过1000米的天数)一年里平均多达50天左右。1952年12月5日至10日,发生了“伦敦烟雾事件”。当时,歌剧院正在上演的《茶花女》因观众看不见舞台而中止,歌剧院里的人也被迫散场,出来却发现,大白天却伸手不见五指,水陆交通几近瘫痪。

据史料记载,仅在12月5日到8日这4天里,伦敦市死亡人数就高达4000。在这一周内,伦敦市因支气管炎死亡704人,冠心病死亡281人,心脏衰竭死亡244人,结核病死亡77人,此外肺炎、肺癌、流行性感冒等呼吸系统疾病的发病率也有显著增加。

大雾持续到12月10日才渐渐散去。此后,英国人开始反思空气污染造成的苦果,并催生了世界上第一部大气污染防治法案《清洁空气法》的出台。法律规定在伦敦城内的电厂都必须关闭,只能在大伦敦区重建。要求工业企业建造高大的烟囱,加强疏散大气污染物。还包括要求大规模改造城市居民的传统炉灶,减少煤炭用量,逐步实现居民生活天然气化;冬季采取集中供暖。

1968年以后,英国又出台了一系列的空气污染防控法案,这些法案针对各种废气排放进行了严格约束,并制定了明确的处罚措施,有效减少了烟尘和颗粒物。到了1975年,伦敦的雾日已由每年几十天减少到了15天,1980年则进一步降到5天。

80年代后,交通污染取代工业污染成为伦敦空气质量的首要威胁。为此,政府出台了一系列措施,来抑制交通污染。包括优先发展公共交通网络、抑制私车发展,以及减少汽车尾气排放、整治交通拥堵等等。

欧盟要求其成员国2012年空气不达标天数不能超过35天,不然将面临4.5亿美元的巨额罚款。为了符合标准,早在2003年,伦敦市政府开始对进入市中心的私家车征收“拥堵费”,并将此笔收入用来改善公交系统发展。

此外,上世纪80年代,伦敦市在城市外围建有大型环形绿地面积达4434平方公里。政府决定尝试在街道使用一种钙基粘合剂治理空气污染。这种粘合剂类似胶水,可吸附空气中的尘埃。街道清扫工已将这种新产品用于人口嘈杂、污染严重的城区,目前监测结果称这些区域的微粒已经下降了14%。

《生命时报》2013.1.11