

非洲国家为何对西方驻军连下“逐客令”？

西非国家科特迪瓦和塞内加日前要求法国驻军撤离。近年来，已有多个非洲国家要求包括法国在内的西方国家撤军。分析人士指出，这反映出非洲国家对摆脱西方操控、实现独立自主与建立平等关系的渴望进一步加深，同时也意味着西方假借“反恐”之名的“新殖民主义”正在失去立足之地。



在尼日尔首都尼亚美一处军事基地，法国军人登上运输机准备撤离。《环球》杂志图片

A 连下“逐客令”

2024年12月31日，科特迪瓦和塞内加尔两国总统发表新年致辞时都提出，要让法国从本国撤军，时间表从2025年开始。

近年来，非洲国家已多次对西方国家驻军下达“逐客令”。此前，马里、布基纳法索、尼日尔三国过渡政府均要求法国撤军。从2022年至2023年12月底，法国先后从这三国完全撤军。法军2024年12月10日开始从乍得撤出第一批人员。此外，美国国防部2024年4月宣布，将从乍得和尼日尔撤出大部分驻军。德国2024年7月宣布将从尼日尔撤军。

长期以来，非洲尤其是萨赫勒地区恐怖主义肆虐，安全形势严峻。过去十多年来，美国和法国以“反恐”为名在该地区驻军，然而当地恐怖主义威胁却愈演愈烈，民众长期身处动乱与贫困，导致反“新殖民主义”浪潮高涨。

分析人士指出，越来越多的非洲国家要求欧美国家撤军，是这一地区与西方大国关系结构性转变的一部分，其背后是非洲民众对西方驻军的强烈不满，反映出非洲各国独立自主意识日益增强、消除西方殖民影响的决心愈加坚定。

2011年，在美国和法国主导下，北约对利比亚发动了长达7个月的军事干预行动，协助反对派推翻卡扎菲政权，引发周边地区十余年动荡，导致萨赫勒地区武器走私猖獗、与“基地”组织和“伊斯兰国”相关的恐怖组织迅速崛起。

“如今，萨赫勒地区所有国家都在与利比亚战争带来的灾难性影响作斗争。”几内亚政治分析家贝拉·卡马诺说。

美国2013年以打击地区极端组织为由开始在尼日尔驻军。法国则于2014年

非洲绝大多数国家都曾是西方殖民地，历史上饱受西方奴役和掠夺，如今依然在经济等领域受制于西方。美国战略与国际问题研究中心网站文章说，欧美在与非洲国家交往时采取的方式往往是，利用杠杆或胁迫手段影响其决策，使之符合自身利益。

分析人士指出，这种不平等关系本质上是为了延续西方殖民控制，导致非洲很多地区长期积贫积弱。如今，非洲多国纷纷驱逐西方驻军表明，这个饱受

B “纵火的消防员”

在萨赫勒地区启动“新月形沙丘”反恐军事行动，向布基纳法索、乍得、马里、毛里塔尼亚和尼日尔共派遣数千名军人。然而，美法两国并未与地区国家开展平等有效合作，未能给地区带来持久和平稳定。越来越多的非洲民众看清，西方以驻军为手段，在非洲国家大行干涉内政、攫取资源、谋取私利之实。

尼日尔舆论认为，美国在非洲驻军的真正目的之一，是控制尼日尔丰富的铀矿以及非洲一些国家的石油和矿产资源。

C “新殖民主义”失去立足之地

欺压的大洲正在觉醒，决心抵制西方“新殖民主义”，渴望摆脱长期贫困，希望实现真正的主权独立和平等的对外交往，寻求真正互利共赢的合作。

喀麦隆布埃亚大学社会与管理科学学院院长埃马纽埃尔·延绍·武博说：“萨赫勒地区正在觉醒，敢于对无效合作说不。”

塞内加尔通讯社前总编谢赫·恩迪亚耶说，曾被西方殖民的非洲特别是萨赫勒地区国家至今深陷贫困。这些国家

马里地缘政治专家阿卜杜·卡里姆·德拉梅指出，法国在萨赫勒地区一直扮演着“纵火的消防员”的角色，利用冲突动乱维护自身利益。

喀麦隆雅温得第一大学副校长马蒂亚斯·埃里克·奥沃纳·恩吉尼说，近期在乍得，一些士兵被极端组织“博科圣地”武装人员杀害，但法国驻军并未采取任何行动。科特迪瓦政治学者若弗鲁瓦·朱利安·库奥说，法国在萨赫勒地区的反恐政策缺乏成效。

资源丰富，拥有大量年轻劳动力，完全有能力通过自主发展摆脱贫困。然而，西方国家长期从这里掠夺原材料，将其加工后高价返销非洲，使得非洲尤其是萨赫勒地区始终处于经济链条低端。

德拉梅认为，随着非洲公众意识觉醒以及决策者主权意识增强，西方“新殖民主义”正在失去立足之地。非洲国家正专注于自主开发本国资源，满足人民需求，以实现真正的独立与繁荣。

新华社达喀尔/雅温得1月5日电



十字路口上的转型阵痛 ——德国汽车工业前景展望

3 探寻转型突破口

在全球范围内，德国汽车工业的竞争力也面临着前所未有的挑战。美国可能出台的高关税政策，犹如悬在德国制造商头上的“达摩克利斯之剑”。德国工业联合会主席西格弗里德·鲁斯武尔姆认为，德国出现在美国新一届政府的关税名单上只是时间问题，届时德国产业将遭受重创。

“德国经济严重依赖出口，因此特朗普计划实施的贸易保护主义政策将对德国经济造成极为沉重的打击。”慕尼黑经济研究所专家尼克拉斯·波特拉夫克说。面对产业转型与高关税挑战，德系车企正积极探索新的发展模式。宝马、大众等车企加大对固态电池技术的研发投入，计划在2025年实现小规模量产。固态电池以其更高的安全性、能量密度和充电效率，有望显著提升电动车性能，帮助企业抢占未来技术赛道。从技术研发到商业化应用仍需时间，但仍可能成为产业转型的突破口。

与此同时，德国对新签署的欧盟-南方共同市场自贸协定寄予厚望。若协议获批，南美市场的关税壁垒将有所降低，德国汽车出口有望出现新的增长点。

业内人士认为，德国汽车工业当前面临的困境并非不可逾越，如何在市场变化与政策驱动中实现持续创新与高效协同，平衡短期利益与长期发展，已成为决定德国汽车工业未来发展的关键。如果能够抓住技术创新机遇，并有效应对国际市场波动，德国汽车工业仍有机会在全球汽车产业竞争中保持领先。

新华社柏林1月6日电

2025年，德国汽车工业遇到十字路口：一面是汽车零部件供应链企业接连破产、裁员潮冲击以及市场需求疲软；另一面是欧盟2025年起开始实施新的碳排放法规，未达标企业或面临高达160亿欧元的罚款。在供应链危机、政策压力升级、国际贸易不确定性加剧等多重挑战下，如何在电动化转型变革中保持技术优势，平衡短期利益与长期发展，已成为德国汽车工业能否顺利前行的关键。

1 供应链危机蔓延

成立于1796年的德国格哈迪塑料技术公司近期宣布破产。这家公司以生产奔驰车标闻名，其破产被视为德国汽车零部件供应链危机的缩影。

德国联邦统计局数据显示，2024年第一至第三季度企业破产数量同比增加22.2%。制造业，尤其是汽车零部件供应领域，成为破产重灾区，暴露出行业在高成本与低利润双重压力下的脆弱性。

2025年，德国汽车行业面临严峻形

势。据德国工商大会调查，预计今年约44%的汽车制造企业业务状况将进一步恶化。

业内人士认为，资金短缺导致汽车制造企业在电动化转型中面临更大阻碍。尤其是早期押注电动车市场的供应商，由于前期投入过高而陷入财务困境。裁员潮由此掀起，预计2025年将持续蔓延。

行业巨头同样无法幸免。汽车零部

件供应商方面，博世宣布裁减5500个岗位，采埃孚计划在德国削减超过1万个岗位。2024年上半年，德国汽车零部件制造行业裁员2.9万人，裁员规模甚至超过新冠疫情期间水平。汽车制造商领域，大众汽车宣布2030年前将在德国裁员超过3.5万人。

此外，经营压力引发更广泛的罢工等社会问题，进一步加剧德国汽车产业供应链不稳定性。

2 欧盟新规施压

成本、充电基础设施不足以及消费者信心低迷，使纯电动车市场渗透率增长受阻。欧洲汽车制造商协会指出，现阶段，欧盟市场电动车销量仅占市场份额的13%，比预期水平低了大约10个百分点。

为应对欧盟减排要求，德国汽车制造商正在实施电动车降价。然而，新车降价导致二手车市场价格暴跌，租赁公司和消费者面临巨大财务风险。这种盈

利压力在2024年第三季度的数据中得以体现，宝马、奔驰和大众的净利润分别同比大幅下降84%、54%和64%。

此外，德国汽车工业在电动车核心竞争力——电池技术领域的短板，加剧了其转型压力。曾被寄予厚望的“欧洲电池冠军”瑞典北方伏特公司申请破产保护以及其他欧洲电池项目的搁置，令奥迪、保时捷等品牌的供应链承压。

自2025年1月1日起，欧盟开始实施新的碳排放法规，将新车平均排放量限制为不超过每公里93.6克，未达标企业或面临高达160亿欧元的巨额罚款。这意味着多数汽车制造商需要实现汽车总销量的五分之一来自于电动汽车，才能避免重罚。

德国汽车工业正全力推进电动化转型，但这一进程充满挑战。高昂的电力