

看世界

□ 杨啸林

是关税“马甲”也是皇帝新装

国际

来稿邮箱 gjb@jirbs.cn

在法院判罚、企业起诉、民众反对三重压力下，美国关税的“马甲”换了又换，就是死撑着不“脱”。

就在7月24日，小马甲又“上新”了。当天，美国贸易代表办公室援引《1974年贸易法》第301条，以“强迫劳动”为名，对包括中国在内的60个经济体加征10%至12.5%的关税。生效的时刻，正是被判违宪的10%全球关税届满终止之时。美媒将此操作称为“无缝衔接”。

要理解这场“接力”，得从今年2月的判决说起。

2月20日，美国联邦最高法院认定，援引《国际紧急经济权力法》(IEE-PA)加征的大规模关税违法。

法庭判了，可白宫不认。仅仅不到两天，政府便转而祭出《1974年贸易法》第122条，对所有国家征收10%全球关税。这是该条款问世以来首次被真正动用，但它自带刚性上限——最长只能维持150天。于是，便有了3月发起301调查、122条款到期之前公布新措施、次日凌晨生效等系列后续。

这还只是美国关税“换马甲”的明线，还有诸多暗线也已到位。比如，锚定“国家安全”的232条款等。如果这还不够用，那部沉睡近百年的《1930年美国关税法》最近也被翻了出来——就在301条款生效前几天，白宫援引其中的第338条给加拿大红酒、曲棍球棒和水泥加了50%的关税。不仅如此，针对“产能过剩”的新一轮301调查也已悄然提速，美国贸易代表格里尔多次放风“希望尽快完成”。可见，白宫的“马甲储备”远未见底。

可以看到，从判决公布那天起，白宫真正忙的不是评估关税的效果，而是重新寻找关税的依据。有欧洲议会议员点评：“先决定征税，再寻找合适的法律依据。”

于是，比“又换了哪件马甲”更核心的问题浮出水面：美国政府为何拼命给关税续命？

或许因为关税的成绩单实在太难看了。

回想当初大规模加税，美方许下不少承诺，核心便是缩减贸易逆差、推动制造业回流。如今，所有承诺统统落空。

先看贸易逆差。2025年，美国商品贸易逆差达到创纪录的12409亿美元，不减反增。从结构变化看，对欧盟逆差小幅收窄，对墨西哥和越南则大幅扩张，增量远超欧盟的减量。

再看制造业回流。2025年，美国国内制造业总产值减少280亿美元，岗位减少6.8万个，延续了自2023年以来的萎靡势头。与此同时，由于对众多进口中间品加征关税，供应链成本持续攀升。仅底特律三巨头在2025年就承担了65亿美元关税成本，钢铁、化工、机械等行业也叫苦不迭。本土企业尚且因成本高企举步维艰，那些还在观望是否回流的企业，心里又该作何感想？

那么，美国人的生活因为关税变得更好了吗？

并没有。

据美国税收基金会测算，2025年关税已使每户家庭年均多支出1000美元，若现行政策维持下去，2026年该数据将增至1300美元。原因并不复杂：在美国本土产能存在缺口的情况下，进口依然是多数美企的最佳选择，这也使得这部分美企成为关税成本的直接承担者。起初企业还能自己扛——挤压利润、裁员减产；但随着关税持续加码，越来越多企业只能被迫涨价，成本负担沿供应链层层传导，最终变成货架上更高的价格。

对涨价最敏感的是美国中低收入家庭，消费品占他们日常生活支出的比例

更高。耶鲁大学预算实验室此前测算，若现行关税全部维持，到2026年美国贫困人口将增加约87.5万人，其中37.5万人是儿童。

既然实效如此“拉胯”，为什么不叫停关税？因为白宫算是另一本账。

先看财政账。在白宫一些官员的口中，征关税是在为美国财政“开源”。2025年，美国关税总收入达2640亿美元，较上年增加约1850亿美元，创历史新高。这笔钱虽然只占联邦总收入约2%，但在赤字高企的当下，“蚂蚱腿也是肉”，不能轻言放弃。而且更讽刺的是，此前IEEPA关税被最高法院否决，联邦政府须向约33万名进口商退还最高达1700亿美元的关税和利息，政府比任何时候都更需要用新收入补旧窟窿。

再看政治账。关税已成为美国一些人政治表演成本最低的道具。近年来，美国两党在制造业回流、产业链安全等议题上政策趋同。但在高度极化的政治生态中，任何跨党派立法都举步维艰，产业政策、职业教育、基础设施投资的推进时间表都要以年为单位计算，短期内很难见效。关税则不同——它是总统手里为数不多能够绕开国会迅速启动的工具。只要总统签署行政令，新闻即刻铺满各大媒体头条，选民立刻就能看到“总统在行动”。但选择关税的代价也是沉重的，当关税被架上“政治高地”，任何理性的回撤都会被认定为“退缩”和“认输”。

在全球层面，关税则是白宫手中最顺手的谈判筹码。细看此次301条款的分档税率：在“强迫劳动”这项“帽子”下，按美国要求作出相应承诺的十几个贸易伙伴适用10%，其余一律为12.5%。税率高低与所谓“强迫劳动”的严重程度无关，只与是否配合美国国内政治演出挂钩。关税在此刻已不是贸易工具，

而是赤裸裸的施压砝码。

财政需要它，政治迷恋它，全球博弈依赖它，关税就这样成了只能上、不能下的不归路。甚至于，两轮关税之间都不能出现“换挡期”，因为只要留下缝隙，进口商便会集中“掐点”报关，白宫苦心维持的“关税铁幕”将瞬间出现缺口。换言之，美国政府之所以拼命也要维持关税，根本原因在于“被自己的逻辑反锁进了死胡同”。

但靠“换马甲”真的能长期撑下去吗？

答案恐怕并不乐观。

频繁更换法律依据本身就暴露了其软肋。实际上，美国国内存在大量反对关税的声音，反对声浪已经从街头和市场涌向法庭。上一轮IEEPA关税被最高法院判定违法，正是源于美国企业的诉讼。本轮301条款的法律根基同样摇摇欲坠，多家企业已发起诉讼。

于是，“关税反噬美国经济—反对声浪推动法律出手纠偏—关税的法律依据被法院推翻—政府换一部法律重新加税—新关税带来新一轮反噬”，这个荒诞循环让企业不敢投资、消费者不敢消费，法院的判决书越垒越厚，白宫的法律选项越用越少。

更致命的是，这场“换马甲”的接力赛，正在摧毁美国的国家信用。当白宫在不同法律依据间反复横跳，只为给关税政策续命，全球投资者自然会产生疑问：美国政府今天可以这样对待贸易规则，明天会不会也这样对待债务承诺？市场已经给出过回答——2025年4月“对等关税”公布后，美债这个传统避险资产遭到反常抛售，10年期美债收益率单周涨幅创2001年以来最大，股债汇同步下挫。此后的趋势也未见根本性扭转，折射出市场对美国信用持续且深层的忧虑。

可以预见的是，这场“换马甲”的戏码短期内不会落幕。每次更换，都会对美国的国际形象、法律基础以及经济前景造成不可逆的伤害。待到国家信用归零，再昂贵的“马甲”也不过是“皇帝的新装”。



先问一个问题:聪明人和普通人,谁的大脑神经连接更多?

绝大多数人都会脱口而出:那肯定是聪明人啊!脑子转得快,必然意味着神经元更密、线路更复杂。

但来自德国波鸿鲁尔大学的研究直接把这个常识掀翻了——智商越高的人,大脑皮层里的神经元“树突”(神经元的树枝状突起,主要功能是接收并传递其他神经元的信号)连接反而越少。

当然,也不只是少,更准确地说,是“规整”。研究显示,智商越高的人,大脑皮层的神经树突密度越低、走向越清晰,没有杂乱冗余的交叉连接。这刚好印证了神经科学里经典的“神经效率假说”:大脑的“算力”差距,从来不是靠大量神经元加班加点“内卷”出来的。

打个通俗的比方:普通人的大脑像老城区的路网,岔路多、巷子密,看着热热闹闹,一到高峰就堵得水泄不通;高智商人群的大脑像城市快速路,主干道清晰,没有多余的岔路口,信号直达目标,通行效率拉满。

北京师范大学认知神经科学与学习国家重点实验室的研究也发现,真正能催生创造力的高阶学习,靠的是海马体“低维度弱编码”模式。翻译成大白话就是:杂念越少,反而越容易跳出细节,完成知识重组和创意迸发。

换言之,关于人的创造力,脑神经科学早就把答案摆在我们面前了:脑子不够用,从来不是因为想得太多,而是因为想得太多。

进一步说,要让自己的智商“高质量发展”,真正需要做的是想法的“减量化改革”。

那么,怎样减量化改革呢?走神就是最简单的方法之一。喜欢读科技史的朋友肯定已经发现了,许多震惊世界的科学发现,最初那簇火苗都迸发在不经意间。比如,浮力的原理是阿基米德在洗澡时发现的;自然选择的理论是达尔文在散步时成型的;那个把无数学生虐到怀疑人生的“非欧几何”(一种与欧几里得几何相对立的几何学体系)的关键架构,是数学家亨利·庞加莱看海时想到的。

从脑神经科学的角度看,所有这些灵光乍现,不过都是大脑的“后台整理”模式被动激活的结果。根据研究,走神本身是种“低认知负载的自动化动作”,翻译一下就是“不费脑子”,在这种情况下,大脑的前额叶会处于极度放松状态,后台整理程序自然会自动启动。

美国斯坦福大学的经典实验早就证实,人在走神状态下,创造性发散思维能力平均能够提升60%。这就是为什么,很多卡了半天的问题,下楼走一圈就有了思路。这根本不是什么“灵感来了”,而是大脑在后台悄悄把信息重组好了。其道理就像手机,后台开了一堆应用程序(App),再好的手机也得卡;把没用的App全部卸载,旧手机也能丝滑运转。

至此,关键结论来了:脑子是个稀缺资源,经不起肆意挥霍。不费脑子才能用好脑子。

王 毅

巴拿马运河又缺水了

李佳旭 宿 亮

巴拿马运河管理局日前公布最新规定,要求通行船舶最大吃水深度7月24日起从约15.09米调整到约14.94米,并将于8月15日进一步调整到约14.78米。在水情理想时,巴拿马运河当前设计最大吃水深度约为15.24米。

运河通行船舶最大吃水深度缩减,意味着每艘穿越运河的货轮要“减载”。以巴拿马运河最大的新巴拿马型船闸为例,吃水深度每下调15厘米,大型集装箱船就要少装数百个标准集装箱,进而推动单箱运费上升。

以前,巴拿马运河也曾出现过类似调整。2023年,该地区遭遇历史性严重干旱,导致运河管理局被迫连续调整吃水深度、压缩通航数量,引发船舶排队、货物减载及航线调整,冲击全球航运和产供应链。如今,巴拿马运河为何又出现类似问题?这会给航运成本和全球经济带来什么变数?

巴拿马运河是水闸式运河,采取阶梯通行方式,中间段加通湖水水平面比两侧大西洋和太平洋高20多米。船只必须“乘电梯”通行,经过一级级船闸升降船体。

这种形似巨型水槽的船闸,相当于“大浴缸”。货轮要从低处升到高处,就要引加通湖的淡水流入“浴缸”,托起船体,升至上一级船闸,并按照相同的操作逐步升至加通湖水水平面。船只下降也是同样的模式,引淡水入船闸,通过逐级排水把船体降至海平面。

问题在于,加通湖的淡水随着船只下降,最终只能排入大洋,无法回收到湖中。

换句话说,每送走一艘通行船只,加通湖就要流失几亿升淡水。数据显示,配备节水池的新巴拿马型船闸每次过闸要消耗约2亿升淡水,这相当于80个标准游泳池的储水量。

雨水丰润时节,这不算太大困扰。遭遇干旱时,加通湖水位下降,运河管理机构不得不限制吃水深度以节约淡水。这些淡水不仅是运河通行所必需,也是当地居民重要的饮用水源,如果不加控制,很有可能酿成“缺水危机”。

当前全球正在经历严重的厄尔尼诺现象。美国国家海洋和大气管理局认为,厄尔尼诺现象预计将在今年下半年继续增强,并有97%的概率持续至2027年初春。今年10月至12月出现强厄尔尼诺事件的概率为81%,其强度可能跻身1950年以来最强厄尔尼诺事件之列。

厄尔尼诺现象带来赤道太平洋中部和东部海表温度持续升高,改变太平洋上空大气环流和热带降雨分布,使中美洲地区对流活动减弱、降雨偏少。降雨量直接影响加通湖蓄水量,从而影响运河严重依靠淡水的通行方式。

巴拿马海事与物流咨询集团总裁兼首席执行官爱德华多·卢戈接受记者采访时说,巴拿马运河管理局的最新调整仍属“预防性水资源管理”,并不意味着运河整体通航能力明显下降,但会对船舶载货量产生一定限制。

2023年至2024年旱情期间,巴拿马运河最大允许吃水深度曾降至约13.41米,运河每日通航数量一度减至22艘至26艘。

当前情况尚没有那时严峻,但如果旱情持续,那么船舶继续减载、调整船期乃至绕航的可能性会明显增加。

最大吃水深度缩减意味着船只不得不不少装载部分货物,推高单位运输成本。事实上,面对巴拿马运河最新变化,国际航运巨头达飞海运集团、地中海航运公司已上调了相关航线集装箱运费。

巴拿马大学经济学教授雷内·布拉乔告诉记者,船舶减载后,货物单位运输成本相应上升。他估计,海运成本如果上涨15%至20%并持续至少3个月,随着供应合同重新谈判,相关成本可能会明显反映到消费者价格中。

布拉乔认为,如果每日通航量持续低于34艘、平均等待时间超过72小时,或降雨量持续较常年偏低30%以上,当前的“预防性措施”可能逐步演变为供应链风险。

在2023年的历史性严重干旱期间,巴拿马运河货运量减少约1500万吨,船舶平均运输时间延长约6天。当时,红海局势一度紧张导致不少船舶避开苏伊士运河。两条重要航道同时承压,推高了全球航运的燃油消耗、保险费用等。

巴拿马亚洲战略研究中心研究员埃尔默·米兰达表示,市场关注的不仅是当前的减载,还包括水情是否持续恶化,以及是否与其他航道和地缘紧张局势带来的风险相互叠加。他认为,如果巴拿马运河同时出现吃水深度缩减、通航数量减少、等待时间延长的情况,航运企业即使可选择绕行,也要面临航程更长和更高的燃油、保险与时间成本。

(据新华社电)

本版编辑 韩 叙 王一伊 美 编 王子萱