

加沙之北 以色列下一个“缓冲区”？

美国《华盛顿邮报》23日以卫星图像、经证实的视频和采访为消息源报道，以色列军队正在巴勒斯坦加沙地带北部大举拆楼，修筑工事。当地居民控诉，在他们曾经的家园，“一切被摧毁，只为把人赶走”。

路透社同一天报道，巴方指责以色列在加沙地带北部施行“去人口化”，目的是造出一片“缓冲区”。以方对此予以否认。

“故技重施”

以军以打击巴勒斯坦武装人员为由，10月初以来对加沙地带北端的杰巴利耶、拜特拉希耶、拜特哈嫩发动空袭和地面进攻并实施军事围困。据联合国发布的数据，过去11个星期以来，超过10万巴勒斯坦人被迫离开受上述行动影响的区域，估计留在当地的居民在3万至5万之间，不及本轮巴以冲突爆发前的八分之一。

自以军围困以来，鲜有人道主义援助物资运入上述区域。联合国分管人道主义事务的副秘书长兼紧急救援协调员汤姆·弗莱彻23日说，加沙地带北部深陷饥饿恐慌，南部极度拥挤。尽管如此，以色列仍拒绝联合国人道主义援助物资进入。

《华盛顿邮报》23日报道，经过卫星图像分析，在巴勒斯坦人被迫离开的加沙地带北部，以军推倒民居，修筑军事防御工事，建造新路。从图像看，10月14日至12月15日，杰巴利耶难民营近半被夷平，一条本已存在的西部道路与一条拓宽的东部道路连通，一条贯通东西的“新通道”就此出现。

报道说，打通这条通道、平整道路两侧土地并建造相应哨所，可谓以军继控制“内特扎里姆走廊”之后故技重施。

本轮巴以冲突去年10月爆发，以军发起地面行动后不久便控制获称“内特扎里姆走廊”的一条公路。这条公路全长约



12月22日，在加沙地带中部城市代尔拜拉赫，人们查看一处遭以军袭击损毁的建筑。
新华社/路透

6.4公里，将狭长的加沙地带从中间一分为二。以军扼住这一战略咽喉，阻止巴勒斯坦人返回加沙地带北部。如今，以军已控制“内特扎里姆走廊”周边近48平方公里、横贯加沙地带的一块类正方形区域。

按《华盛顿邮报》说法，“内特扎里姆走廊”周边人口较少，多为农业区，而加沙地带北部“新通道”穿过原来的人口稠密区，北部城市因此被摧毁。分析人士认为，借由“新通道”，加沙地带北端被切割出去，与加沙城隔绝，以军就能造出一片“缓冲区”。

“一无所剩”

以军未就上述报道内容予以回应或说明。《华盛顿邮报》援引联合国卫星数据报道，去年10月7日至今年12月1日，加沙地带北部的北加沙省三分之一建筑被摧毁，其中，杰巴利耶超过5000处，拜特拉希耶超过3000处，拜特哈嫩超过2000处。

加沙地带北部包括北加沙省和加沙省两个省份，位于加沙省的加沙城是加沙地带最大城市。

以色列频频以军事行动为由发出所谓“疏散令”，强迫巴勒斯坦人离开家园。联合国人道主义事务协调厅说，本月4日，以军强迫约5500名在拜特拉希耶的学校内避难的巴勒斯坦人离开。

现年41岁的拜特拉希耶居民赛义德·盖拉尼告诉《华盛顿邮报》记者：“在加沙地带北部，赖以生存的东西一无所剩。一切全被摧毁，只为把人赶走。”

以色列前国防部长摩西·亚阿隆本月早些时候接受媒体采访时直言，以军在加沙地带北部执行“种族清洗”，“拜特拉希耶不复存在，拜特哈嫩不复存在，现在轮到杰巴利耶”。

以色列军方否认亚阿隆上述说法，辩称其在加沙地带的行动“符合国际法”。

国际慈善组织乐施会22日最新发表

的报告说，过去两个半月里，仅34辆运送食品和水的援助卡车获得以色列准许进入北加沙省，且援助物资发放遭遇以军蓄意拖延和系统性阻碍，最终只有12辆卡车的基本生活物资送达忍饥挨饿的巴勒斯坦平民手中。

乐施会说，自今年10月6日以来，以色列加大对加沙地带北部的轰炸，包括乐施会在内多个国际援助机构“被持续阻止（向加沙地带北部）发放性命攸关的援助物资”。在那里，估计仍有成千上万人被困，但由于以方“禁入”，具体受困平民人数尚不得而知。

乐施会举例说，今年11月，一支11辆卡车组成的援助车队在杰巴利耶被以军拦在检查区，部分食品被饥饿的巴勒斯坦平民拿走；车队获准朝目的地前行后，又在一处军事检查站被拦下，并被要求把物资卸载到一处军事区，而巴勒斯坦平民根本到不了那里。

以色列不认可乐施会报告，称这是对以色列在加沙地带北部大量人道主义努力的蓄意忽视。以方称，自今年10月以来，共有超过2100辆援助卡车获准进入加沙地带北部，包括食品、水和医疗用品在内的物资已被安排送入拜特拉希耶、拜特哈嫩和杰巴利耶等地。

按法新社说法，本轮巴以冲突爆发以来，进入加沙地带的援助物资受到以色列严格控制。以色列则称，责任在于援助机构，因为其处理和发放大批量援助物资不力。

本月19日，联合国大会通过决议，就以色列为巴勒斯坦民众提供人道主义援助的相关义务，寻求国际法院咨询意见。决议请求国际法院评估以色列在“确保并促进不受阻碍地为巴勒斯坦平民提供迫切需要的必需物资”中应尽的义务，要求以色列遵守国际法和国际法院规定的一切法律义务。（据新华社专特稿 陈立希）



国际观察

本田汽车公司和日产汽车公司宣布，将正式开启合并谈判 日本车企能否借合并摆脱困境

日本汽车制造商本田汽车公司和日产汽车公司23日在东京共同宣布，双方将正式开启合并谈判。同时，三菱汽车公司也证实将就参与合并事宜进行探讨。

据悉，本田和日产将共同出资成立一家控股公司，双方均作为该控股子公司，以此方式进行合并。本田和日产计划于2025年6月达成最终合并协议，控股公司拟于2026年8月正式成立并同步上市。

这一消息受到全球汽车业界广泛关注。据当地媒体报道，如果未来三菱汽车加入合并，三大车企合并后的年销量将超过800万辆，成为仅次于丰田和大众的世界第三大汽车集团。

中西汽车产业调研公司首席分析师中西孝树认为，全球汽车产业正经历电动化、智能化转型，日本汽车制造商转型迟缓，销量不断下滑，经营陷入困境。在这种背景下，本田与日产能否通过合并摆脱困境，仍然有待观察。

日产11月7日发布的财报显示，受美国市场销售成本上升等多重因素影响，公司上半财年（2024年4月至9月）净利润

同比骤降94%。日产当天宣布，将在全球削减20%的产能，裁员9000人。

本田电动汽车业务也面临挑战。伊藤忠综研主任研究员深尾三四郎指出，本田电动汽车品牌影响力较弱，其电动汽车业务在中国市场增长乏力，在美国市场因新车销售促销费用大幅增加，营业利润大幅下降。

对于此次本田与日产明显有“抱团取暖”之意的合并之举，深尾直言：“如果二者只是想靠合并渡过难关，我不认为它们能继续存活下去。汽车行业已不是靠规模取胜的时代。”

专家指出，本田与日产能否通过合并摆脱困境，首先要看合并能否带来加成效应。名古屋大学教授山本真义认为，本田和日产各自拥有关键技术及产品系列，未来能否整合优势资源、实现加成效应，是合并能否取得预期效果的关键。

实际上，本田与日产今年8月就已开始商讨合作方案，希望建立全面业务合作关系，实现电动汽车主要零部件及车载软件等的通用化，以此节约研发资金、削减成本。

乐天证券经济研究所首席战略师窪田真之指出，整合电动化和智能化资源无疑会提高效率，问题关键是两家公司如何在管理决策上避免内耗。如果不能迅速决策，效果就会大打折扣。

中西孝树表示，日产拥有不少优质资源，潜能一直未被充分激发，这些有价值的要素在本田主导的治理结构中能否充分发挥价值有待观察。

其次，两家公司能否通过合并摆脱困境，还要看其能否推出全新转型战略。“主打电动化、智能化的造车新势力发展势头非常迅猛。本田与日产合并，不能只是在各自的延长线上进行改善，必须制定全新的转型战略才能应对这样的形势。”日本瑞穗银行商务解决方案部主任研究员汤进说。

汤进表示，如果不能迅速向市场投入具有特殊价值和体验的智能化产品，即使合并也有可能无法带动电动汽车销量增长。此外，构筑硬件、软件两方面都具有竞争力的供应链也是迎接电动化浪潮必须跨越的难关。（据新华社东京12月24日电 记者刘春燕）

广告

信息广场

电话：100元/CM起 网络：100元/CM起
小：80元/CM起 8-15CM起

广告热线电话：
66810111 66810671

公告

遗失声明

海南华珑机电设备有限公司
遗失营业执照、公章、财务专用章、法人章（陈垂贝），注册号：460100000286725，声明作废。

遗失

林刚遗失医师执业证，证书编号：220469005000028，发证日期2017年05月27日，声明作废。

洋浦恒运海运有限公司于2024年12月20日不慎丢失法人章（陈照鸿）一枚，声明作废。