



## 辛向阳：当代资本主义腐朽性的典型表现（2）

辛向阳

2009-8-26 10:29:41

来源：《红旗文稿》

打印本页

关闭窗口

美国全国广播公司的评论说，现在确实存在着一个“掠食者阶级”，那些创造了垃圾抵押贷款、衍生品和金融丑闻的人，却是受教育最多、最有钱的专业人士，他们领着高薪，穿名牌西服，读着《发现自我》之类的书籍，掠食着我们今天已残缺的文化。世界银行副行长法乔杜里表示，有些公司高管的薪酬水平已到了不道德的程度，欧盟官员更是将之斥为“社会祸患”。

### 跨国公司进行技术垄断

这种技术垄断有三种类型。一种是为了确保自身利益而进行技术垄断。一个例子是20世纪30年代开始，通用汽车就与加利福尼亚标准石油、菲利普斯石油等共同组建公司，收购了纽约、费城、洛杉矶、西雅图等45个城市的100多个干净高效的电力轨道交通系统后予以拆毁，代之以自己生产的公共汽车系统。1987年，通用汽车CEO罗杰·史密斯要求开发一种实用型的电动汽车，使用蓄电池和电动机的EV1得以面世。它可以在3.6秒内加速到100公里/小时，超过绝大多数高档跑车，完全不需加油，没有任何尾气排放。在车库里接上插座充满电，就至少可以行驶120公里，满足90%的上班族的通勤需要。鼓舞之下，加利福尼亚空气资源委员会（CARB）在1990年推出零排放法案：在加州销售的汽车制造商都要确保在1998年时总销量的2%是零排放车，2001年5%，2003年10%。这意味着不仅汽油的份额下降，石油巨头们还将在未来能源供给中，失去好不容易建立起来的垄断地位和零售网络。他们收买媒体宣称这种车的环境收益不可信，电力来自燃煤电厂，会产生额外的污染。无视大型电厂采用高效防污染和节能设备以及现代电力系统的低损耗，无视汽车内燃发动机消耗的能量中仅有2%是真正用于行驶的事实。在加州市政部门讨论为电动车修建充电站时，被石油巨头资助的以消费者保护组织面目出现的一家NGO就站出来批评说此举是浪费纳税人的钱。EV1最大的局限性是行驶里程短，但通用控制的一家公司只需两年就可以投放更先进的镍氢电池，可以跑180到260公里，不过这项专利被通用卖给石油公司雪佛龙德士古并束之高阁。很快，EV1的生产线就被拆除，销售队伍被解散。

第二种类型就是因为意识形态冲突而进行技术封锁。1987年5月27日，日本警视厅逮捕了日本东芝机械公司铸造部部长林隆二和机床事业部部长谷村弘明。东芝机械公司曾与挪威康士堡公司合作，向苏联出口大型铣床等高技术产品，林隆二和谷村弘明被指控在这起高科技走私案中负有直接责任。这就是冷战期间技术封锁案件之一——东芝事件。在以后的几个月里，美国朝野群情激愤，再三谴责日本，并对东芝公司进行了制裁。当时的日本首相不得不向美国表示道歉，日本方面还花1亿日元在美国的50多家报纸上整版刊登“悔罪广告”。心惊胆颤的挪威政府除了向美国保证今后决不再发生类似事件外，还关闭了康士堡公司驻莫斯科办事处，并停止了该公司正在与东欧国家进行的全部贸易。

第三种类型就是对发展中国家特别是中国自主创新的技术垄断。随着中国经济不断发展和自主创

新力度的加大，国外公司对中国技术的封锁越来越严重。2006年4月，中国成都飞机工业集团公司宣布，拥有自主知识产权的“CM1海豚”磁悬浮列车计划于7月在上海同济大学全长1.7公里的试验路段上进行首次试运行。消息刚宣布，德国媒体和西门子等公司便群起而攻之。怀疑中国抄袭了德国磁悬浮技术的观点开始在德国见诸报端。其中，德国巴伐利亚州州长施托伊贝尔的说法最具有代表性，他声称，这件事“闻上去很有些技术盗窃的味道”。近年来，中国企业通过与外国公司开展项目的开发合作，不断学习、消化和吸收，成功搭建了具有世界先进水平的多种机车组的设计、制造技术平台，形成了持续研发和制造的完整体系。其中长大编组卧车动车组的研制成功就是我国高速动车组领域实施自主创新和铁路技术装备现代化取得的又一重大成果。这引起西方一些跨国公司的不满。2009年1月2日，法国阿尔斯通(Alstom)交通运输公司鼓动西方国家不要采购中国生产的机车，指控中国市场逐步排挤外商、不让外商参与其国内市场竞争等。公司首席执行官菲利普·梅利耶在接受《金融时报》采访时声称，中国应用西方国家技术制造机车并向海外出口，但根据条件，上述技术一般仅限于其国内使用，不能用于境外，他呼吁西方国家不要购买中国生产的机车。

转载务经授权并请刊出本网站名

Copyright © 2005 www.  
All Rights Reserved

版权所有：[马克思主义研究网](#) | [网站声明](#) | [联系我们](#)

(浏览本网主页，建议将电脑显示屏的分辨率调为1024\*768)