

答读者问32 | 国际制裁的收益和代价是什么？



吴军

今天 00:00



答读者问32 | 国际制裁的收益和代价是什么？

08:35 4.02MB

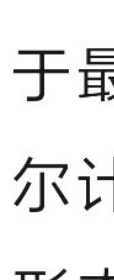


信件朗读者：宝木

读者@孙宏斌：

由于工作关系，经常接触到美国制裁的合规相关文件。表面来看，主要是对伊朗、朝鲜等国的惩罚性的外交政策，以及对俄罗斯的经济性打击遏制政策。

尽管欧洲也有相应的制裁机构，但总体上来说实施的力度远不如美国这样强硬。一直让我感到疑问的是，是什么赋予了美国制裁他国的权力？既然制裁作为国际规则之一存在了许多年，其合理性在哪里？制裁的收益和代价会是什么？



吴军

这个问题很有趣，要回答清楚需要很长的篇幅，简单地讲，这是二战后世界大多数国家，包括主要的大国认可的一个世界秩序。

二战后，美国成为了世界警察，这最初倒不是大家觉得它霸道，给予它的一个贬义描述，而是因为大家一致认可世界需要一个警察，而美国当初乐于担任这个角色，你可以认为美国当时是全世界的班长。事实上当时也没有比它更合适担任这个角色的国家了，很多人觉得当时前苏联也很强大，二战时它已经被打残了，以至于最初它也对参加欧洲复兴计划，即马歇尔计划感兴趣，后来只是因为双方在意识形态上巨大的分歧，加上美国的麦卡锡主义抬头，这件事才没有做成功。

但是，当警察不仅有好处，更要付出代价，也就是说，得拿出钱来维持世界的和平。直到今天，美国用于维持全世界海上运输安全的钱，如果摊到石油上，相当于每桶10~15美元。这笔钱花出去，受益的不仅是美国和它的盟友，而且也包括中国，甚至是俄罗斯。

当然，美国既然花了钱，它也就非常霸道，要让大家遵守它和欧洲盟友制定的规则，这些制定规则的国家主要就是G7的成员国，包括日本。这些国家虽然内部有分歧，但是在很多问题上的根本利益是一致的，当伊朗和朝鲜这样可以打破地区平衡的力量兴起，它们就要一致打压，也就是制裁。

二战后有一个特点，就是大家都认可多吵架，少打架，因此你如果看报道，似乎美国和日本、欧盟天天吵架，分歧很大，这其实是假象，只是这些国家之间说话直来直去，不打太极拳罢了。欧盟不需要做警察，这省了很多钱，但是制裁的权限和有效性就受到限制。

二战后最初的几十年，美国国力支付得起维持世界平衡所需要花的钱，但是到了新的千年纪之后，美国就花不起这个钱了。

因此，2009年奥巴马上台后，就提出让中国当副班长，条件是两个，一个是你和我行动一致，另一个是要花一些钱来维持现有的秩序，这就是奥巴马希望的G2架构。不管什么原因，这件事反正没有做成，奥巴马就开始围堵中国，一会儿人权，一会儿南海巡航，到处找事。

到了特朗普，知道当警察要花的钱自己肯定是掏不出来的，于是一方面要欧洲和日本出钱，让北约各国提高自己的军费比例，另一方面纵容日本发展军力，并且允许它的自卫队参加维持世界秩序，另一方面就想用经济的手段把世界各地的钱，既包括其他国家的，也包括美国公司在海外的钱，往美国国内划。

今年一季度，净流入美国的钱达到创纪录的3000亿美元（去年同期只有400亿美元），这让美联储敢于缩表减少美元的发行量。在这个大政策的前提下，哪个国家要是破坏它吸引美元流入的大政策，它就想办法制裁，但是这样制裁的政治风险极高，因为将来美国这个警察就当不成了。

读者@杨斯杰：

吴军老师再次谈到自动驾驶，特别是对技术水平各大梯队的深入了解，让我好奇吴老师自己在未来十年会考虑换置多少具备了自动驾驶能力的车吗？想听听看您从消费者的角度，对购买自动驾驶汽车有何看法？



吴军

我觉得实现无人驾驶这件事会是一个渐进的过程，先是二级的辅助驾驶，这样汽车安装高精度的GPS、多个摄像头和一般的雷达即可。这种车和今天的车差别不是很大，成本也不会增加太多，因此原来自己开车的消费者还会继续更新自己的汽车，这是一个不知不觉渐进的过程。

如果要真正做到无人驾驶，就需要安装激光雷达等很多新设备，汽车的成本要上升不少，汽车的概念和功用和当下的汽车已经不同了。如果单纯为了作为代步工具买车，可能必要性就不大了。

因此，对于人还有一些控制的汽车，我自己购买的可能性比较大，自动驾驶或者辅助驾驶都是它的功能，这种车出了问题，车主要负全责。

对于那些不需要人控制的汽车，商业模式可能会是以出租和租赁为主，出了问题，车厂要负全责。不过可以预见，今后在大城市里的人，买车的人数会减少。事实上在纽约和旧金山这样的城市，年轻的一代大多数已经不再购买汽车了。

读者@刘平：

无人驾驶最核心的技术是什么？是基于路况的大数据吗？我问这个问题的原因在于：我是搞无线通信的，经常听说5G是实现无人驾驶的关键，但我对此表示怀疑，请问吴军老师对此的看法。



吴军

关于无人驾驶的核心技术，数量很多，不仅是路况的大数据，还包括各种目标的识别，关于这些，你可以读我的《智能时代》一书。

不过说明一点，5G技术和无人驾驶无关。对于无人驾驶需要的通信速度，3G、4G和5G技术都足够支持。这三代移动通信技术的差别主要在系统上。

3G技术如果20年后再回头看，后人会觉得有点奇葩，因为它几乎没有利用原有的通信网络和计算机网络，而是完全独立的蜂窝式移动网络（Wide Area Cell Based Network）。

这是因为从1G到3G，固定电话和移动的运营商都不同，你可以认为这是固定通信公司AT&T和移动通信公司摩托罗拉彼此竞争而不合作的结果。

但是到了4G，它的网络是无线局域网（Wireless LAN、WiFi就是其中的一种）和蜂窝式移动网络的结合，因此速度会快很多。

到了5G，更多地依赖于无线局域网，街道上250米就可以有一个小基站，你可以理解成整个城市，或者国家到处是大WiFi，整个城市就相当于你家的客厅。

汽车之间通信需要的带宽不是很高，因此不会因为5G出现，而加速无人驾驶技术的进步。

读者@露水：

在百度的AI开发者大会上，李彦宏宣布全球首款L4级自动驾驶巴士阿波龙正式量产下线了。想问问吴老师，对国内的无人驾驶布局或者技术有没有什么看法？

吴军

这个新闻本身就有点误导，百度只是制造了一批实验汽车而已，这件事Google早在2012年就完成了，而且是L5级的真正自动驾驶汽车，但是那一批Google的汽车不是什么量产的汽车，甚至今天WayMo上千辆在路上进行商业运营的汽车也不能算是量产。

目前在国内，百度是无人驾驶布局最早的公司，但是最后成功的公司常常是“第三眼美女”，因此布局阶段的领跑者和最后商业化阶段的领跑者可能是两个不同的公司。

什么是“第三眼美女”？[戳此查看《硅谷来信》中的第009封信“VR技术与第三眼美女”](#)。

你可以从里面得到一些技术新立口兹但

Aa

写留言

45

请朋友读