

IEA看好市場前景 倡加強基建增充電設備

# 電動車「中國製造」領跑全球

全球電動汽車市場穩定發展。國際能源署（IEA）上週二（4月23日）發布名為《2024年全球電動汽車展望》報告，估計全球今年可銷售1,700萬輛電動車，佔總銷量超過五分之一。報告分析，中國汽車製造商憑藉高性能和性價比的電動車，將長期佔據市場優勢地位。電動車需求增加也會引起連鎖反應，需要各國在完善稅制、加強基建、增加電能供應方面採取措施。



■ 電動車發展前景獲國際能源署看好。圖為一名婦人為電動車充電。網上圖片

報告估計，中國今年電動車銷量可增至1,000萬輛，佔國內汽車銷量約45%。中國去年銷售的新車中，約60%電動汽車車型相較傳統車型更有價格競爭力。IEA估計到2030年，中國每3輛汽車就有一輛是電動車，美國和歐盟的電動車佔比則近五分之一。

## 去年銷量集中在中美歐市場

中國生產的電動車性價比高，令車企擁有出口優勢。IEA統計中國去年出口約120萬輛電動車，按年增長80%。分析認為，考慮到去年全球95%電動車銷量集中在中國、美國和歐洲三大市場，缺乏電動車本地品牌的發展中國家，擁有充滿潛力的市場，現有車企向發展中國家的出口情況，將決定電動車的 success。

IEA稱，消費者逐步轉向電動車期間，各國通常徵收用於改善道路狀況的汽油稅和柴油稅，將面臨大幅減少的風險，估計去年這一部分稅收損失規模已達120億美元

（約939億港元）。不過報告認為，當局可以改為按照行駛里程收費，或徵收道路通行費等，有助抵消燃油稅的缺口。轉向電動車推動削減空氣污染、降低醫療支出等間接節約成本也不可忽視。

報告亦指出，電動車充電所需的電力會愈來愈多。

## 每天可節省逾1000萬桶石油

IEA估計到2035年，全球銷售的電動車取代燃油車，可為全球平均每天節約超過1,000萬桶石油消耗，與美國現時每天的交通燃油消耗量相若。不過各國能否快速提供更實惠的電動車型號，以及部署足夠多的充電樁等設備，將是電動車的關鍵。去年全球安裝的公共充電樁數目已按年增加40%，但在未來10年，全球充



■ 比亞迪等電動車中企優勢被看好。彭博社

電樁網絡還需擴展數倍，實現各國政府的目標。

IEA署長比羅爾形容，中國是全球電動車製造業領導者。對於全球各國，仔細規劃電力基建、管理用電峰值負載、研發智能充電技術，將是近期電動車相關決策的重要事項。

# 拜登中東政策錯誤引發抗議潮

美國校園撐巴勒斯坦和平抗議活動持續近兩周，抗議學生們普遍呼籲和平，希望加沙地帶實現永久停火。

多名外交事務專家分析稱，美國政府在巴以衝突中偏袒以色列，無視巴人平民巨大傷亡，令人道主義危機愈演愈烈。如今大規模的校園和平抗議，是美國內部反戰情緒高漲的體現，總統拜登政府錯誤的中東政策正在反噬自身。

美國智庫「外交關係協會」研究員、前美國駐以色列大使因迪克近日在《外交事務》雜誌撰文稱，美國過去數十年對中東地區的外交和軍事干預都非常失敗。

智庫「美國中東項目」主席、前以色列總理辦公室高級顧問列維稱，美國不少政客私下認為，以色列是美國外交政策的「負擔」，但在美國，由於猶太精英在政治、經濟和宗教等領域的長期影響力，美以關係已從外交轉向內政，成為與意識形態相關的文化問題，「拜登依然認為，民主黨年輕選民抗議他的親以政策，也不會影響他的總統大選結果。」

另外，加州大學洛杉磯分校的親以色列和親巴勒斯坦這兩派示威者，周日（4月28日）發生小規模衝突，兩派衝破護欄，互相推撞，並高喊口號辱罵對方，其後更發生互毆，直至校園警察干預，事件中無人受傷。



■ 加州大學撐巴與撐以學生在校園內一度發生衝突。路透社

## 美圖阻國際法院向以總理發拘捕令

據以色列多家媒體報道，國際刑事法院（ICC）將對以色列總理內塔尼亞胡、防長加蘭特和軍方參謀長哈萊維發出拘捕令。內塔尼亞胡不斷致電美國總統拜登，希望拜登出面阻止，據報美國正設法使用外交手段干預ICC。

內塔尼亞胡在社媒X用英語和希伯來語發文稱，ICC「企圖破壞以色列主權，威脅拘捕中東地區『唯一民主國家』兼世界上唯一猶太國家的士兵和官員」，對此以方拒絕接受，指有關決定可能創下「危險先例」。以色列外長卡茨也發聲明回應稱，以方希望ICC避免對以色列高官發出拘捕令。分析家卡斯皮特說，內塔尼亞胡正承受非比尋常的壓力，因ICC若對他和數名以官員發布拘捕令，將導致以色列國際地位大幅下滑。

以色列《國土報》分析家哈瑞爾指出，美國已開始着手阻止ICC發布拘捕令。ICC羅馬規約的124個締約國之中，並沒有美國和以

色列。美國眾議院議長約翰遜發文，呼籲ICC立即停止這一行動，因「以色列有權保護自己免受恐怖組織攻擊」。《華爾街日報》在社論中敦促美國和英國進行干預，稱卡里姆當選ICC首席檢察官是得到美英支持，因此美英應阻止卡里姆的決定，否則「拜登和蘇納克就可能成為下一個目標」。



■ 內塔尼亞胡（右）致電拜登，希望拜登阻止國際刑事法院發出拘捕令。路透社

## 香港轉口業需轉型增值

### 時局縱橫

朱家健 全國港澳研究會香港會員

日前，有報告指香港轉口港的全球排名下滑，被其他城市趕上了，另外也有物流公司減少香港的業務。的確，因過去數年疫情和國際局勢，全球轉口業務經歷洗牌效應，再加上其他城市的新港口投入營運和陸路運輸提供的新選擇，個別昔日航線已作出調整，香港曾以中間人角色憑着出入口和轉口業務賺了數十年的錢，面對激烈的競爭，香港如果未能及時削減地租和人工，在轉口業務上已未有顯著的優勢。相反，鑑於內地沿海城市更是消費者產品的市場，而且在華南和華東多個城市也有吞吐量大的深水港，面積遠較香港大，也讓香港流失不少客戶和訂單。

如果香港要繼續進行轉口業務，須加快過境貨物的清關，尤其是食品等有時限的貨物。與此同時，業界也

要引進科技，為服務增值，轉型為智慧型物流，讓客戶可以配合大數據更快掌握每一個批次貨品的去向，而中轉途中的流程，也可透過機械人等一條龍代勞，減低工業意外和減輕物流成本，讓香港轉口業重拾競爭力。

香港轉口業也需要轉型，從物流進化成為供應鏈的其中一個環節，配合原材料和貨品的轉口，並配合周邊城市的鐵路、大橋、高速公路等，再接駁區內碼頭甚至機場，大數據系統管理，完成產業升級。而香港的物流業人才也要樂意接受到內地工作崗位的機會。香港物流業不宜只以香港作為本位，而是擁抱大局觀，把香港視為服務整條產業鏈，以大灣區作為中心的思維和視野，聚焦華南區，輻射國家，服務全球，為香港轉口業布局新定位。