

# 英缺藥危機竟不是蘇納克「優先事項」

新聞背後  
卓銘

英國傳媒日前爆出，英格蘭國民保健署（NHS）正陷入前所未有的藥物短缺危機，嚴重程度甚至已經危及部分病人的生命。但讓世人大跌眼鏡的是，對於如此嚴重的國民健康危機，英國首相蘇納克竟不大理會，反而將距英國十萬八千里的香港一宗國安案件審訊，列為「優先事項」。對於蘇納克而言，似乎轉移國內視線遠比正視問題來得更重要。然而，蘇納克以為炒作反華議題就能提高民望，恐怕結果反倒是令自己盡失民心，更很可能要賠上整個保守黨的政治前程。

據英國政府數據，去年12月18日，英國有96種藥物被列入短缺清單，跟2022年1月比較，短缺藥物的數量足足增加了一倍。如果這些短缺藥物針對的只是一般或極度罕見的疾病，也許情況還不算太嚴峻。但現實是，現時短缺清單上包括了治療癲癇、糖尿病、精神分裂、癌症等常見和嚴重疾病的藥品。

有關癌症組織表示，過去一年內，

收到多名患者因無法取得抑制癌細胞所需藥物的求助，不只在心理上對病人造成負擔，而且在治療癌症的艱辛過程中，還要親自到多間藥房奔波，猶如雪上加霜。

毫不誇張地說，目前英國藥物短缺的問題可以用前所未有來形容。英格蘭社區藥房指出，每月有數百種藥物因為價格及其他問題而影響供應量，已經成為常態，當地藥房平均每周都要多花超過10小時來追蹤市場上病人需要的藥物。去年英格蘭社區藥房的調查發現，有92%的英國藥房每天都要煩惱藥物供應問題，對比2022年，則是67%，而且有87%的受訪藥房認為病人的生命健康正受到威脅。

## 英國病人在缺藥中掙扎

不論是實際數字或業界人士的呼籲，都足以說明英國的藥物短缺問題，已到了多麼嚴重地步。正常去想，英國政府理應立即採取行動，至少也應該確保對嚴重病患者最重要的多款藥物供應量，或向醫藥業界直接提供資助。但蘇納克在藥物短缺

問題曝光後，一連串操作卻叫人「大開眼界」。

其實早在一年多前，英國藥劑師已經反映難以採購到抗生素阿莫西林，但當時蘇納克卻表示市場上貨源充足，對業界的警告視若無睹。短短一個星期後，英國政府便「打倒昨天的我」，公布相關藥物短缺公告，更頒布出口禁令，此舉不只朝夕夕，亦說明蘇納克政府根本不理解英國現時面臨的處境。

保守黨政府執政近14年，難道連這些問題都懵然不知嗎？人們或許要問，蘇納克不關心藥物短缺問題，是不是還有其他更重大的民生問題要照顧？倒也不是。至少蘇納克日前給彭定康和「香港監察」的回信，就明確寫到會將黎智英案列為現屆政府要處理的「優先事項」。一邊是逾6700名英國國民，一邊是一個遠在十萬八千里的外國國安疑犯，連論法院還未有判決，孰輕孰重？不必有什麼政治知識，相信絕大多數人，都會選擇優先照顧國民那一邊。更何況黎智英案的結果影響不了英國一分一毫，但反過來說，就算只是從最功利的

選票角度而言，英國人民的需求對保守黨都很明顯重要得多。

但蘇納克偏偏不想正視問題，選擇優先干預其他地區的司法審判，未來還可能浪費一堆時間找一堆有的沒的藉口，繼續恐嚇香港法官、制裁特區官員。不僅如此，上周針對也門胡塞武裝組織的空襲行動，英國也參了一腳，而更讓英國人難堪的是，英國政府這次派出了皇家海軍「鑽石號」驅逐艦，更動用價值超過100萬英鎊的「海蝕蛇」導彈，蘇納克還厚面皮地將之形容為「有限、必要和適當的自衛行動」。如果這100萬英鎊不是拿來干預他國，而是投入藥品市場，協助藥房購買短缺的藥物，豈不是比擊落幾架無人機和造成5人死亡更有價值嗎？

## 四處拱火撈取政治利益

種種例子說明蘇納克對國民死活與致缺缺，反而熱衷於各種外交政治騷擾，例如外卡卡梅倫早前訪問美國，就強調要「努力緩和中東緊張局勢、支持烏克蘭」。諷刺的是，卡梅倫剛說完緩和和中東局勢，蘇

納克就下令空襲也門，激起也門人的強烈不滿。至於支持烏克蘭，蘇納克則索性打腫臉皮充闊佬，其日前訪問基輔，還宣布在下個財政年度，將援烏金額提高至25億英鎊。這筆預算可以買到多少藥物？可以挽救多少個地方政府的財政？可以紓緩多少行業薪金追上通脹的壓力？

但蘇納克的「優先事項」，卻是干預其他地區的司法、插手他國內政，甚至燒錢資助他國打仗。對於英國民眾而言，看見自己的政府寧願花大筆錢大堆時間在這些事情上，也不願向身處困境的國民伸出援手，心裏會作何感想？

對於千萬國民的生命健康，蘇納克都可以視之如無物，那所謂為黎智英發聲，又有多少成是出自其真心？蘇納克炒作黎智英案，也不是真關心黎智英，不過是為了撈取政治本錢，或是怕在會上抖出什麼見不得人的黑幕而已。但可以預見，政治施壓既無法阻礙本港法庭公平公正審理黎智英案，更無法贏得英國人的民心。蘇納克的結局，看來也難逃其前任「短命」的詛咒。

# 台灣地區選舉的沉疴與迷途



焦點評論  
吳志誠

1月13日晚上，台灣地區兩項選舉結果揭曉。是次台灣地區領導人選舉是自2000年以來，首次出現三組勢均力敵候選人的情況，賴清德最終以不多的優勢當選。國務院台辦發言人表示，這次台灣地區兩項選舉結果顯示，民進黨並不能代表島內主流民意。台灣是中國的台灣。這次選舉改變不了兩岸關係的基本格局和發展方向，改變不了兩岸同胞走近走親、越走越親的共同願望，更阻擋不了祖國終將統一、也必然統一的大勢。

台灣地區的直接選舉歷史最早可以追溯到1940年代，經過數十年的實踐，選舉到底給台灣地區帶來了什麼？從台灣社會的整體來看，台灣民眾對選舉的態度已有明顯轉變，從以往的狂熱參與到現在對於選舉的相對冷漠，尤其是台灣民眾發現，所謂的「民主選舉」並不能真正解決社會現存的民生難題。

## 政黨「利益博弈」忘記民生之需

從今年投票的人數統計上來看，2024年選民總人數為約1954萬人，只比2020年增加了19萬人，是近5屆選舉選民總人數增加最少的一屆。更值得注意的是，2024年選舉20歲到29歲的投票人數共284.9萬人，比2020年選舉的311.9萬，少了約27萬人。即便是在今屆「首投族」增加了102萬人數的情況下，今年的投票率還低於2020年，僅為69%。

每次台灣地區領導人和民意代表選舉，都讓各路政客在選票的高低輪贏中「狂歡」，全然忘記了民生之需，民意之急，距離「選賢與能」的理想愈走愈遠。根據《紐約時報》報道，台灣選民

（尤其是二三十歲的年輕人）普遍表示，他們更為渴望看到的是關注台灣人自身需求的選舉。目前台灣社會陷入嚴重的通貨膨脹，與此同時，房價上漲、收入增長緩慢以及青年職業前景暗淡，都使得台灣民眾對於兩大主流政黨表示失望。

特別是在疫情之後，「台灣地區的2023年的年度代表字是『缺』，反映出長期以來，台灣民眾對『五缺』（缺地、缺水、缺電、缺才、缺工）的憂慮。」選舉沒有帶來補「缺」的希望，反而將社會的人心和民眾的所需作為了政治籌碼，成為黨派競選撕裂的「骰子」和「棋子」。

台灣地區的選舉看似「民主」和「平等」，但實際上是各政黨的「利益博弈」和「政治操作」。為了勝選，候選人鍾情舉辦大型群眾集會，利用極度煽情的口號刺激選民，使得「選舉」成為了民眾口中的「選戰」。其次，選舉常常淪為金錢的競選遊戲，買票現象時有發生，更有候選人接受財團和企業的政治獻金，上任後就「投李報桃」，大搞金權交易。與此同時，黑惡勢力滲透選舉，「武鬥」時有發生，暴力騷擾對手，皆是台灣地區選舉中見怪不怪的亂象。

更為諷刺的是，今次賴清德的當選，實際上僅得了島內40%民眾的支持，而剩下的60%民眾對之並無好感，甚至無法認同其理念，這種選舉既不能保證了多數人的意願，反而使得少數勢力堂而皇之得勢，實在令人匪夷所思。正如國務院台辦發言人所言，「民進黨並不能代表島內主流民意」。

倘若直接選舉確實如部分台灣民眾所理解的，具有一定的形式上的民主性，那麼選舉又如何保證參選人的基本素質，從而實現真正的實質民主？選舉不僅只是在選人、選政黨，更是在選價值、選人心。多年來，台灣地區的選舉

常與「作假」二字相聯繫。

其中一大迷案便是蔡英文的學歷。此外，2022年，民進黨桃園市長參選人林智堅被曝其碩士論文涉嫌抄襲。而台灣媒體早前報道，賴清德競選總幹事潘孟安亦被曝出其碩士論文涉嫌抄襲。學歷造假和學術抄襲暴露出的不止是參選人的品行問題，而是事關參選人的誠信問題。毫無資格審查的選舉，讓各路「妖魔鬼怪」都有機會堂而皇之地「粉墨登場」，作秀博眼球，這只能將台灣地區的選舉變成一場華而不實的、毫無道德底線的鬧劇。

## 選舉變成華而不實的鬧劇

每四年一屆的台灣地區領導人和民意代表選舉頻率頻繁，又以直選為主要手段，使得社會大半年談論的是「民主選舉」，可是這樣子的民主是為誰做主？這樣的選舉又是為誰謀利？選舉又為台灣社會做了什麼實事、好事？台灣到底是在「民主」的華衣中「作繭自縛」還是走出「民主」的迷途，尋找民心的初衷，這不是一道選擇題，而是一道「自救題」。

這次選舉期間，筆者恰逢身處台灣，目睹了選前造勢與當日投票的全過程。在選舉結束之後，一位台灣摯友給筆者發來了如下的感慨：「『政黨輪替』早已是歷史名詞，第三勢力崛起是必然現象，現今的藍、綠、白『三足鼎立』，也不能認定自己就是固定的三分天下之一者，隨時都會有新崛起的顏色取而代之。」

筆者耳聞目睹，深深感慨，無論台灣由什麼顏色掌權，都阻擋不了祖國終將統一、也必然統一的大勢。尤其是面對「狹美自重」的民進黨，我們更要放棄幻想，加快推進祖國統一大業。因為無論是藍、綠還是白，紅色的中國心才是真正的底色。

中國僑聯委員、資深評論員

# 綠色建築的瓶頸與突破

智庫專欄  
區浩馳、梁躍昊

聯合國氣候峰會每年在年末時分舉辦，成果將定調新一年全球可持續發展方向。上月在阿聯酋舉行的第28屆會議（COP28）中，各國代表除了要為達成氣候決議進行談判，也組織了一系列相關主題討論，其中建築部門討論受到關注。會上，法國與摩洛哥共同發起了「建築突破」倡議，目標是使淨零與韌性建築在2030年前成為新常態，獲國際社會廣泛支持。建築部門佔全球碳排放及能源消耗比例分別高達37%及34%，因此建築減排脫碳是氣候行動的成功關鍵。

目前香港最大的碳排放源是電力供應，而九成用電量皆為建築物能源消耗，因此建築節能減排也是香港主要減排手段之一。綠色建築以減少建築物生命週期對環境影響並促進用戶身心健康為目標，也是建築節能減排水平的認證。香港有一套專門評審綠色建築的綠建環評（BEAM Plus）制度，相關制度自1996年首次發布以來，有三千多棟建築獲得了認證，對比全港整體約五萬棟已落成建築，和年均約數百棟新建建築來說，比例不算高，箇中原因值得探究。

綠色建築的主要目標是減少環境影響和促進用戶健康，但這些目標不但難以量化，且屬於公共利益，並非追求利潤的發展商的核心目標。香港大學團隊之前的研究指出，綠色建築項目建造成本平均比普通項目高出超過三成，但只能帶來約7%的市場價值提升。由此可見，大部分發展商都缺乏自願推動綠色建築發展的行動誘因。政府為鼓勵私人綠色建築發展也推出了激勵措施，私人新建發展項目獲得指定BEAM Plus級別認證符合屋宇署特定標準後，可申請豁免10%總樓面面積寬免。然而，當房地產市場進入下行周期，則有需要檢討措施是否還有足夠吸引力。筆者認為，如果發現財務上不再可行，可考慮按照綠色建築的量化社會效益，給予適當

公共財政補貼。

除了節能減排裝置設計，綠色是綠色建築另一主要特徵，以實現提升用戶身心健康、促進生物多樣性、發揮碳匯功能等目標。綠色工程和維護成本高昂，須安裝灌溉系統或由專人維護，也可能需要反覆試驗不同品種的環境適應性。如果設計和維護不到位，更可能阻礙採光和滋生蚊蟲。因此，如業界要充分掌握和平衡綠色設計的優缺點，則需要持續累積更多項目經驗和數據。

## 北都發展可引入綠化設計

筆者認為，北部都會區內靠近自然環境的發展項目可更注重綠化設計，而其他項目則可以減排設計為主要目標。

事實上，居民的認同和參與是綠色建築發展的最大關鍵。如果綠色建築設計無法融入日常生活，成為市民的習慣和文化，則只會成為可有可無的裝飾品，發展裹足不前。筆者認為，提升居民認可程度，可考慮從兩方面入手：一是通過設計思維從使用者角度出發設計綠色生活場景，例如在屋邨社區圍欄的規劃設計階段，同步考量後實際運營和使用需求，避免設施落成後出現難以接駁水源、土壤深度不足、排水孔洞不夠等難在後期修正的設計缺陷；二是實質上獎勵居民的綠色生活習慣，參考本地減碳獎賞平台「Carbon Wallet」運作模式，用家可通過記錄日常綠色減排行動儲集積分，以換取免費車程和消費禮券等經濟回饋。

北部都會區象徵香港城市發展的新階段，目標是建設宜居及可持續發展的碳中和社區。北部都會區採用較高的地積比率，也更靠近自然環境，為綠色建築發展創造了機會、空間和必要性。因此，建築業持份者和社會各界，無論是公共部門還是私人發展商，都應更積極把握這個機會，推動綠色建築新常態，為香港創造更宜居幸福的未來。

團結香港基金研究員

# 中國「新三樣」出口彰顯全球競爭力

經濟思維  
宇文

電動載人汽車、鋰離子蓄電池和太陽能蓄電池號稱「新三樣」，出口表現優異，彰顯領先全球的競爭力。根據海關總署12日發布數據，2023年我國進出口總值41.76萬億元人民幣，同比增長0.2%。其中，出口23.77萬億元，增長0.6%；進口17.99萬億元，下降0.3%。而「新三樣」產品合計出口1.06萬億元，首次突破萬億大關，增長29.9%。

「新三樣」中，電動載人汽車表現優異。2023年，中國汽車出口522.1萬輛，同比增加57.4%，不僅讓中國成為全球第一大汽車出口國，而且出口量比全球第二大汽車出口國日本多出約100萬輛。雖然中國出口汽車主要是燃油汽車，但電動載人汽車出口強勁。海關數據顯示，當前中國每出口3輛汽車就有1輛是電動載人汽車，2023年全年出口電動載人汽車177.3萬輛，增加67.1%。此外，中國電動載人汽車打破了國產燃油汽車徘徊在低端市場的魔咒，實現了量價齊飛的華麗轉身。

比亞迪不僅超越福特汽車，成為中國銷量第一汽車品牌，去年四季度超越特斯拉的全球第一大電動載人汽車品牌，目前行銷全球50多個國家。比亞迪汽車產品線豐富，價格區間從10萬到超過百萬元，在中高端市場打出了口碑和口碑。造車新勢力理想不僅在價格上直追德國三大豪華汽車品牌平治、寶馬、奧迪，在銷量上也遠超富豪、凌治和佳特力等二線豪華汽車品牌。後面還有極氪、小鵬以及華為技術加持的問界系列車型，也都在中高端汽車市場站穩了腳跟。長城、奇瑞等跨越燃油和新能源兩界的汽車品牌，也都有自己的優勢車型和賣出豪華價格的品牌。

## 改變了全球汽車業格局

多家外國媒體對中國電動載人汽車崛起驚嘆之餘，認為中國汽車改變了全球汽車業的格局，承認西方在電動載人汽車產業方面已經落後於中國。而且，西方還不是慢了一兩拍，而是系統性落後。譬如外形，中國電動載人汽車外形遠比西方汽車時尚，

哪怕是20萬元以下的車型，也都擁有西方豪華汽車的「顏值」。中國電動載人汽車也不是華而不實的「樣子貨」，而是有着先進的技術流支撐，除了底盤、電動機等基礎硬件，還有激光雷達、5G技術等的加持。

至於車內大屏帶來的體驗，更是西方汽車所不能及。因此，中國電動載人汽車，已經具備了準自動駕駛功能。還有就是，扎根中國市場的特斯拉，在中國市場和一群中國電動載人汽車廠商一起競爭，接受中國消費者的考驗，和中國電動載人汽車共同進步，成為全球電動載人汽車的「頂流」，釋放出顛覆全球汽車產業的「乘法效應」。

當歐盟委員會要啟動針對從中國進口電動載人汽車的反補貼調查時，意味着歐盟已經意識到中國電動汽車產業的全球引領作用。歐盟委員會的反應，凸顯對歐盟汽車產業尤其是電動載人汽車產業的焦慮不安，這種條件反射不僅無助於歐洲電動汽車產業的競爭力提升，反而會拉

低歐盟在全球的開放形象。從全球貿易和產業發展的規律看，閉關自守和貿易壁壘只會讓自身產業變得更孱弱更無競爭力。

## 產能技術成本優勢難以撼動

電動載人汽車的核心部件是鋰電子蓄電池。在這方面，中國的優勢也相當突出。2023年，全球動力電池裝機量前十強中，中國企業佔據了六席。

再看光伏太陽能模塊，中國每瓦0.15美元的生產成本遠低於印度（0.22美元）、歐洲（0.3美元）和美國（0.4美元）。這也凸顯：中國出口「新三樣」不僅具有強大的產能支撐，而且具有技術層面的實力擔當，更形成了產業鏈和供應鏈的完整布局。而且，鋰電子蓄電池和載人電動汽車更形成產業鏈和供應鏈的強強聯合，呈現出疊加集聚效應，不僅增強了供應鏈韌性和產業鏈競爭力，也使電動載人汽車和鋰電子蓄電池有了引領全球的持續發展動力。光伏太陽能模塊，經過西方多輪次的貿易

調查考驗，從產能到技術再到成本，中國全球領先的優勢短期內難以撼動。

所以，中國出口「新三樣」的成功絕非偶然。但有分析家對於「新三樣」市場存在擔憂：一是擔憂產能過剩，二是擔憂惡性競爭，三是擔憂西方貿易壁壘，四是害怕資源浪費。特別是電動載人汽車和鋰電子蓄電池，業內和市場認為國內各廠家過度「內卷」，例如有外媒認為，面對很多電動載人汽車廠商倒閉潮和一些造成新勢力的大量虧損時，對電動載人汽車的未來並不看好。

但是，從中國「新三樣」的表現看，「內卷」本身也是優勝劣汰的良性競爭，而且「卷」出全球競爭力。特別是技術層面的「卷」，中國「新三樣」都將技術創新作為「卷」的核心內容，並延伸到產業鏈和供應鏈的每個環節，從而使資本、技術、產業各要素得到最大限度的耦合，催發出強大的生產力優勢，確保我國「新三樣」的全球競爭力。

知名智庫學者