

英國要把偷渡船逐回法國

法國急了



新華社北京9月10日電 英國和法國就如何處置穿越英吉利海峽的偷渡客問題發生齟齬。法國內政部長熱拉爾德·達爾馬寧9日在社交

媒體上寫道：“法國不會接受任何違反海峽的行為，也不接受財政勒索。”他的言論針對英方在英吉利海峽攔截并驅

逐偷渡船的計劃。英法今年早些時候達成協議，英國同意提供大約5400萬英鎊，協助法方將海岸巡邏警力增加一倍以攔阻偷渡者。

然而，由於對法方行動力不滿，英方迄今沒有提供這筆款項。英國多家媒體先前報道，英國內政大臣普麗蒂·帕特爾威脅，如果法方不能加大力度打擊前往英國的偷渡，英方將暫不提供這筆資金。

路透社9日援引一名英國政府官員的話報道，英國已經批准執法人員在英方水域攔截并驅逐偷渡船。

多年來，不少非法移民經法國北部偷渡前往英國。偷渡者往往躲藏在卡車或渡輪中，或搭乘小船通過英吉利海峽。然而，由於新冠疫情擾亂兩國間跨海交通，以及英法加強打擊利用卡車和渡輪偷渡的行為，小船偷渡今年以來愈演愈烈。

英國新聞聯合社報道，今年已有超過1.4萬人搭乘小船偷渡至英國，比去年全年大約6000人。8月下旬的一天，共計828人乘船偷渡抵英，創單日人數紀錄。本月7日，785人乘船抵達英國海岸。

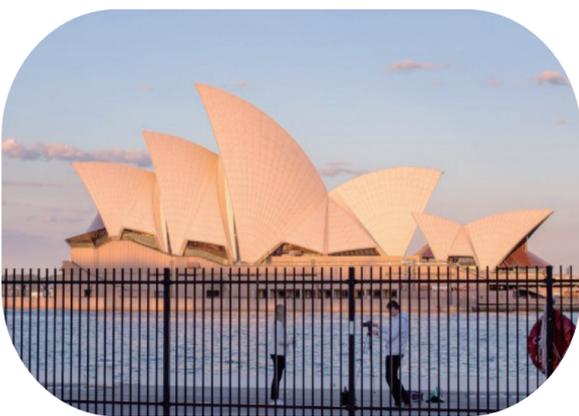
英國首相鮑里斯·約翰遜8日在議會下議院說：“我們很大程度上依靠法方的行動。但是，這一問題顯然沒有隨時間而改善。我們將不得不確保我們動用所有可能的手段（打擊偷渡）。”

帕特爾與達爾馬寧8日舉行會談。帕特爾告訴對方，阻止小船偷渡是她的“頭號任務”。達爾馬寧9日說，他明確告訴帕特爾，英方必須遵守承諾。

英國廣播公司援引法律專家的說法報道，根據國際海事法，英方有權攔截和驅逐偷渡船，前提是確保船上移民沒有安全風險，但實際操作存在不少困難。

(惠曉霜)

悉尼有望下月“解封”



新華社北京9月10日電 依照當地新冠疫苗接種進度，澳大利亞最大城市悉尼有望10月下旬有限開放大部分公共場所，解除實施數月的“居家令”等嚴格防疫措施。

悉尼所屬的新南威爾士州州長格拉迪絲·貝雷吉克利安9日在記者會上說，待全州七成

人口完成疫苗全程接種，其後第一個周一開始即對悉尼“解封”。

新南威爾士州是澳大利亞人口最多的州。目前，全州大約42%的目標接種人群完成全程接種，與全國大約40%的目標接種人口完成接種的進度相當。據路透社報道，新南威爾士州政府預計10月中旬前後實現接種目標。

解封後，戶外聚集人數上限可升至20人，室內升至5人；理髮店和美甲店等提供個人服務的商家，以及健身房和游泳池等娛樂休閒場所將有限開放；動物園和體育場等大型戶外場所，以及電影院和博物館等室內娛樂文化場所將重新開放，接待人數依據場所規模而定；州內旅行將恢復。

所有防疫規定的放寬僅適用於完成新冠疫

苗全程接種的人。

貝雷吉克利安警告，解封後，新增新冠病例數可能增加，如果某些地區新增病例較多，將會實施局部封鎖。

新南威爾士州政府數據顯示，截至8日晚8時，該州24小時內新增1407例新冠确诊病例，新增5例死亡病例，累計确诊病例數超過3.8萬例。

澳大利亞本輪疫情主要由變異新冠病毒德爾塔毒株引發，首個病例6月16日出現在悉尼。悉尼6月26日開始“封城”，隨後數次延長。為遏制德爾塔毒株蔓延，第二大城市墨爾本和首都堪培拉等地同樣“封城”。墨爾本所屬的維多利亞州本月9日報告新增新冠确诊病例324例，創去年8月中旬以來新高。

澳大利亞總理斯科特·莫里森7月底宣布一項逐步放寬防疫限制措施的計劃，將放寬程度與新冠疫苗接種率掛鉤，承諾在全國70%成年人完成全程接種以後放鬆“封城”措施。(安曉萌)

新聞 國際簡訊

1. 日本希望將教科書等29種教材中的“從軍慰安婦”與“強徵”字眼進行刪除或修改，淡化日軍罪行一事，韓外交部10日表示：歷史事實無法否認。



2. 斯裏蘭卡衛生部當地時間9日表示，斯裏蘭卡4個月內超40名孕婦死于新冠，當地政府呼吁女性推遲懷孕。

3. 美國洛杉磯9日要求：12歲以上學生須接種新冠疫苗方可返校。最新研究報告顯示：美國聯邦政府官方統計漏掉近1.6萬例養老院新冠死亡病例。



4. 印度西孟加拉邦9日宣布暴發霍亂疫情，約300人感染，2人死于霍亂引發的腹瀉。

5. 日本9日宣布，首次發現18例Eta變異毒株，和Mu一樣，被世衛指定為“需要警惕的變異毒株”。

6. 韓國外交部10日證實，美日韓官員下周將在東京會晤，共商朝鮮問題。

國際日報臉書網址：

<https://www.facebook.com/InternationalDaily>

日媒：歐洲向電動汽車轉型面臨考驗



核心提示：歐洲推動電動化轉型，希望以此確立自身在汽車產業的優勢地位，但現實是各個國家和車企的意見不統一，無法形成有效合力。

參考消息網9月10日報道 據《日本經濟新聞》9月8日報道，歐洲最大規模的車展慕尼黑國際汽車展覽會於本月6日拉開帷幕，電動汽車（EV）幾乎無處不見。歐盟此前表示將於2035年禁售燃油車等車型。同其他地區相比，歐洲先行一步推動燃油車的電動化轉型，希望以此確立自身在汽車產業的優勢地位，但現實

是各個國家和車企的意見不統一，無法形成有效合力。

德國大眾核心品牌首席執行官拉爾夫·布蘭德斯此前宣布，大眾汽車將全面向EV轉型，大眾在歐洲停止生產燃油車的時間在2033年至2035年之間。

奔馳掌門人奧拉·卡列尼烏斯7日在演講中表示，奔馳已確定向EV轉型，目前要做的是加速付諸行動。

歐盟委員會今年7月出臺了2035年禁售燃油車和混動車的法案。2030年的二氧化碳排放量也將受到更加嚴格的限制。

報道指出，歐盟的目的不僅在於“脫碳”，還在於在EV這一未來主力車型的開發競爭中占據優勢。自19世紀內燃機誕生以來，雖然日美的崛起也構成一定衝擊，但歐洲在汽車產業的領先地位一直無人撼動。歐盟為維持這一地位，將改變規則促使企業向EV投資。

報道稱，德國接受全面向EV轉型的方案，但法國為確保國內跟內燃機相關的工作崗

位，決定在一定程度上保留混動車，二者的意見出現分歧。此外，意大利也在勸說歐盟將法拉利等品牌從禁令中去除。

燃油車和混動車的禁售法案將在經歷歐盟委員會與成員國之間的協商調整後發揮效力。但可想而知，東歐各國在此過程中必會提出反對。因為東歐集中了大眾等整車品牌和零件供應商的生產據點，歐洲迅速向EV轉型恐怕會給當地就業造成嚴重打擊。

報道稱，裝配一輛燃油車需要3萬個零部件，而EV所需零件數比這一數字少四至五成。德國國內現有61萬人從事內燃機生產。據德國慕尼黑經濟研究所預測，到2030年，向EV轉型可能使21萬人的就業受到影響。

車企的熱度也不盡相同。德國寶馬首席執行官奧利弗·齊普策直言：“燃油車市場仍在成長之中，為何要全部放棄？”寶馬的態度與大眾和奔馳明顯不同。後兩者認為，EV很快將在性能和成本方面優於燃油車。

近期有環保組織向大眾等3家德國車企發

出警告：如果不在2030年前停產燃油車，或將採取法律手段予以強制執行。對此，大眾負責人在接受英國《金融時報》採訪時表示，電池和工廠的產能提升空間有限，2030年前停產燃油車不可能實現。

報道稱，歐盟委員會的禁售法案能否發揮效力還有待進一步觀察。因為此前其頒布的限制法案就有過延期或反復修訂的先例。