



## 英媒：富國食品通脹降至俄烏衝突前水平

(參考消息網4月8日報道)據英國《金融時報》網站4月8日報道，富裕國家的食品通脹已降至俄烏衝突爆發以來的最低水平，食品價格上漲放緩減輕了成百上千萬家庭的壓力，兩年以來，這些家庭受到食品價格飆升的打擊。

經濟合作與發展組織的最新數據顯示，今年2月，38個工業化國家的消費者食品價格同比漲幅降至5.3%，低於前一個月的6.2%，也遠低於2022年11月創下的16.2%的峰值。



## 法媒：電動汽車電池所需金屬價格下跌

(參考消息網4月8日報道)據法國《回聲報》網站4月6日報道，在數次創下歷史新高後，電動汽車電池中的“明星金屬”下跌。

報道稱，2022年底，鋰價格曾飆升至每噸近8.5萬美元，但隨後下跌了80%以上。2022年每噸鋰的價格為8.1萬美元，而今天的價格僅為28300美元。鎳也是如此，鎳價格自2022年底以來已下跌近50%，從每噸31450美元跌至16730美元。

報道認為，這些下降的共同因素是電動汽車銷售放緩，從而導致對製造電池所需金屬的需求放緩。這種放緩主要是由於宏觀經濟環境惡化以及某些購買電動汽車補貼的停止。在德國，德國聯邦最高法院對債務剝奪做出裁決後，政府不得不削減支出，而電動汽車補貼首當其衝。

在這種背景下，還必須加上更具體的因素。就鋰而言，整個2023年都存在庫存過剩

的現象，抑制了需求。

報道稱，在2020年至2021年的疫情之後，主導電池生產的亞洲企業進行了恐慌性購買，以不惜一切代價確保供應。它們動用了自己的儲備，這導致價格加速下跌。因為一些製造商看到價格下跌，在等待價格進一步下跌的同時完全停止了購買。

對鎳而言，供應方面是價格逆轉的主要原因。在短短幾年內，印尼的產量飆升。由於生產成本極具競爭力，印尼現在是世界上最大的鎳生產國。

印尼還降低了“高壓酸浸濕法冶煉”工廠的生產成本，將低質量鎳轉化為電池級鎳。鎳泛濫導致市場崩潰，許多公司倒閉。鎳業巨頭必和必拓記錄了與鎳業務相關的25億美元的資產減值。

金屬價格會跌到什麼程度？大多數觀察人士認為，它不會低多少了，但短期內不太

可能出現大幅反彈。

雖然高盛對黃金和銅這兩種金屬非常樂觀，這兩種金屬將受到美聯儲降息的提振，但電池金屬的情況并非如此。根據彭博社建立的市場共識，到今年年底，鎳價預計將達到每噸1.7萬美元，到2027年將升至1.9萬美元。預計到今年年底，鋰價格將達到每噸1.4萬美元，到2026年將達到每噸1.8萬美元。(編譯/劉卓)



## 新聞 國際簡訊

1. 莫斯科恐襲事件的犯罪嫌疑人在接受審訊時說，告知“克羅庫斯城”音樂廳為襲擊地點以及向烏邊境逃跑路線的協調人名叫賽富洛。“賽富洛通知我們去烏克蘭，去基輔。在那裏會有人給我們100萬盧布(約合1.08萬美元)。”
2. 據悉，美國前總統特朗普曾私下表示，如若他重返白宮執政，可能會向烏克蘭施壓，要求其放棄部分領土，從而結束俄烏衝突。
3. 莫桑比克北部楠普拉省莫桑比克島附近海域7日發生一起沉船事故，已造成96人死亡，另有11人獲救。
4. 日本自衛隊一部隊的官方X賬號在發帖時使用了“大東亞戰爭”表述，這是二戰時期日本政府使用的表述，現在日本政府將其稱為“太平洋戰爭”。此舉引發一些日本網民的警惕，有人將這形容為“日本帝國陸軍的復活”。



## 日本2023財年企業破產數量超過9000家

新華社東京4月8日電(記者鍾雅 劉春燕)日本民間企業信譽調查機構東京商工調查所8日發佈的報告顯示，隨著新冠疫情期間政府發放的優惠貸款陸續到期，部分企業資金狀況惡化，2023財年(2023年4月至2024年3月)日本破產企業數量大幅超過。

報告說，上一財年日本負債額超過1000萬日元(1美元約合152日元)的破產企業數

量同比增加31.58%至9053家，破產企業的總負債額超過2.46萬億日元。

報告顯示，破產企業的總負債額連續兩年同比增加。2023財年，破產企業以從業人員較少的小企業為主，所統計的10個行業破產企業數量全部同比上升。

相關分析指出，破產企業數量大增的主要原因是，2023年起，日本政府新冠疫情期

間發放的免息無擔保貸款進入集中還款期，許多業績不佳的小企業不堪重負。另外，物價上漲以及為應對勞動力短缺而提高工資等因素也大幅增加了企業經營成本。

報告說，由於今年4月以後日本政府將迎來償還高峰，預計資金周轉困難的企業還會繼續增加。

## 日媒：日本正式解禁“網約車”

(參考消息網4月8日報道)據日本《每日新聞》4月8日報道，東京正式解禁私家車有償載客服務。

報道稱，由出租車公司作為運營主體、允許普通駕駛員使用私家車提供有償載客服務的“日本版網約車”4月正式解禁，東京都內從8日開始正式提供此項服務。不過解禁仍有限定條件，祇允許在出租車運力不足的時間段載客。

東京出租車協會在東京都江戶川區某大型出租車公司的營業廳舉行了啟動儀式。7輛私家車同時出發，副駕駛座位一側會

有標明“網約車”的燈牌。乘客在應用程序中輸入當前位置和目的地後會顯示路線和車費。附近開車的司機也會收到通知，如果雙方同意，司機就會駛往乘客所在位置接客。

除東京都外，神奈川縣、愛知縣和京都府的部分地區也解禁了私家車有償載客服務。東京都內祇允許其在工作日上午7時至11時和公共交通末班車結束運營後的夜間0時至5時這些網約車需求較高的時段運營。5月以後，解禁區域將擴大至札幌、仙臺、埼玉、千葉、大阪、神戶、廣島、福岡各市及周邊區域。

但是運營主體限定為出租車公司、運營時

間和上路車輛數量都受限的做法也屬於世所罕見。以美國優步公司為代表的網約車平臺通常都不會對運營時間等作出限制。

“日本版網約車”之所以限制過多，主要是因為在日本國內長時間使用私家車提供有償載客服務屬於《道路運輸法》原則禁止的行為。祇有在一些缺少公共交通的人口稀疏地區，由當地政府或非營利組織法人提供有償服務，以及接送費用不超過油費等情況能夠作為例外情況。(編譯/劉林)

國際日報臉書網址：  
<https://www.facebook.com/InternationalDaily>

