

伊允優先放行付費船通霍峽

議長稱談判距達協議仍遙遠 警告美違停火即反擊

伊朗與美國的兩周停火期將於4月22日到期，目前新一輪談判前景仍不明朗。伊朗伊斯蘭會議議長卡利巴夫18日發表全國講話，透露伊朗與美國的談判雖取得若干進展，但距離達成最終協議仍然遙遠。他強調伊朗已準備好軍事對抗，同時積極開展外交活動，警告若美方有任何違反停火的行為，伊朗將全力反擊。伊朗外交部亦稱，霍爾木茲海峽的無條件過境通行「已成歷史」，當局將優先允許支付安保服務費用的船隻通過。



■一艘貨櫃船通過伊朗格基姆島附近霍爾木茲海峽。美聯社

卡利巴夫同時擔任與美國談判的伊朗代表。他在講話中形容為期兩周的伊美停火，是屬於伊朗的一場勝利，指責美國和以色列未能推翻德黑蘭政權，亦未能在霍爾木茲海峽問題上爭取到國際支持。他說：「當敵人無法達成其目標，就代表它已被擊敗。」卡利巴夫強調，伊朗仍掌控霍爾木茲海峽，將對美方任何違反停火的行動作出回應，包括在相關水域執行掃雷。他承認伊朗在軍事資源與裝備上無法與美國匹敵，但認為透過不對稱作戰已彌補軍事差距。他還說，任何協議都必須以循序漸進、相互對應的方式推進，美國必須「贏得伊朗人民的信任」，並放棄單邊且帶有脅迫的做法。

特朗普表示與伊保持對話

針對霍爾木茲海峽通行問題，一名伊朗高層官員18日向美國有線新聞網（CNN）表示，由於獲准通行的船隻數量有



■卡利巴夫指美國應放棄脅迫的做法。網上圖片

限，伊朗決定優先讓那些能更快遵守海峽新通行規範、並支付安全與保障服務費用的船隻通過。該名官員明確指出，未支付相關費用的船隻，其通行將被「延後」。

伊朗外交部發言人巴加埃則在19日凌晨透過社媒發文，進一步強化這立場。針對歐盟官員呼籲伊朗遵守國際法並無條件開放霍爾木茲海峽的言論，巴加埃回應說，現行國際法中並無任何條款，禁止伊朗作為海峽沿岸國採取必要措施，阻止海峽被用於對伊朗發動軍事侵略。他強調，在美的侵略將美軍勢力量帶入海峽周邊那一刻起，霍爾木茲海峽的無條件過境通行「便已成歷史」。他同時批評歐洲長期奉行雙重標準。

另一方面，美國總統特朗普對伊朗的封鎖行動發出嚴厲警告，警

告伊朗不得透過關閉霍爾木茲海峽來「勒索」美國，他表示美方正與伊朗保持「非常好的對話」，但強調任何以封鎖航道作為施壓手段都不可接受。據美國Axios新聞網18日報道，特朗普當天在白宮戰情室召開會議，討論圍繞霍爾木茲海峽再度出現的危機，以及與伊朗談判的問題。一名美高級官員說，如果不盡快取得突破，戰事或在「未來數天」重新爆發。

美軍擬攔截與伊朗有關油輪

伊朗伊斯蘭革命衛隊海軍部門已發表聲明，由18日傍晚起正式封鎖霍爾木茲海峽，理由是美方違反停火承諾，未解除對伊朗港口及船隻的海上封鎖。聲明警告所有波斯灣內的船隻不得離開錨地，任何接近海峽的船隻都將面臨風險。

另外，《華爾街日報》引述美國官員透露，美軍已準備在未來數天攔截及登上與伊朗有關的油輪檢查，並對任何處於國際水域、協助伊朗的商船實施扣押，此舉顯示美方對伊朗的海上打擊行動，將擴大至中東以外地區。

伊專家指美犯7大失誤致陷困局

伊朗最高國家安全委員會信息理事會總幹事阿齊茲，在卡塔爾半島電視台撰文指出，美國政府在美伊衝突戰前及戰中犯下7大致命失誤，導致一場原定短暫且可控的戰爭最終演變為消耗戰，迫使美國在承受巨大代價後，不得不接受伊朗的條件展開談判。

阿齊茲在文章中強調，美國的第一個失誤是錯誤概括去年「12日戰爭」的經驗，美國政府假設伊朗對以色列的行為模式將會重複，卻忽略此次美國直接介入的程度遠高於以往。第二，美國忽視伊朗今次將焦點放在遍及中東地區的美國軍事基地，將它們均列入攻擊目標清單。第三，華府嚴重錯估伊朗軍事與防衛能力。伊朗在導彈技術、作戰精確度及防空系統方面逐步提升，並未得到美方充分計算。第四，美國錯誤預測伊朗會出現不穩甚至內部崩潰，但實際上戰爭狀態反促成社會凝聚。第五，美方低估親伊朗組織的角色，因整個抵抗軸心團結一致抗美。第六，戰爭持續引發美國內部和全球輿論反對。同時油價飆升引發外界嚴重擔憂。最後是美軍方決策架構內部出現分裂跡象，在戰爭中途大規模撤換高級將領，對作戰連續性造成負面影響。

阿齊茲總結稱，從錯誤解讀伊朗行為與戰略演變，到無視同步出現的國內外壓力，這些錯誤疊加起來，最終令美國陷入困局。



■一名伊朗婦女在德黑蘭參與反美示威，悼念在戰事中死亡的婦女。法新社

以軍黎南設新「黃線」探「加沙模式」防恐襲

以色列18日首次在涉及黎巴嫩南部軍事行動的聲明中使用了「黃線」一詞。據以媒報道，以軍在黎巴嫩南部設立新「黃線」，旨在該地實行「加沙模式」。

此前，以軍僅用「黃線」代指加沙地帶的停火線，根據加沙停火第一階段協議，「黃線」以外為以軍控制區，以軍曾多次射殺越過「黃線」的巴勒斯坦人。據以色列第12頻道電視台報道，新「黃線」指沿以黎臨時邊界向黎巴嫩一側延伸約10公里、由以軍控制的帶狀「防禦區域」。即使在停火期間，以軍仍在新「黃線」靠近以方一側開展行動。

據以色列《新消息報》網站報道，以軍在新劃定的「黃線緩衝區」內設置障礙，阻止居民返回家園，清除那裏的黎巴嫩真主黨基礎設施，同時加強延伸至黎南部利塔尼河沿岸的多層防線。

交通監控系統亟待升級

劉予涵 學研社成員、傳媒人、政策分析師

近日，香港發生多宗交通事故，引發公眾關注。關於事故情況在此不再贅述，筆者只談一個大家習以為常的細節：每次事故過後，警方都會呼籲目擊者與經過車輛提供線索，這已經成為香港交通事故調查的標準流程。公眾也大多是通過各方車主分享的車CAM錄像，去了解事故的來龍去脈。

此模式從公民責任的角度看，筆者完全贊成，相信市民都願意配合。然而，以如今的科技發展程度和城市管治權責關係看，這種方法就略顯荒唐了。

這讓筆者想起前段時間一位友人的

遭遇。這位朋友駕車在某條主幹路上行駛，在視線受阻情況下撞倒早前經過此地的一輛泥頭車掉下的石塊，造成車輛底盤損壞。事後他撥打1823查詢，路政署回覆翻查交通監控錄像，的確發現一輛未蓋頂板的泥頭車，但由於攝像頭清晰度低，未有拍下雜物跌落過程，亦看不清車牌號碼，所以該職員告知他自己上網找當日經過此處的其他車主，請他們提供證據。

難以想像，2026年了，在視像內容輕輕鬆鬆達到4K級，AI技術已快速代替人工的今天，在香港一名車主竟然需要去「化緣」，求其他車主提供車CAM記錄才能處理一場交通事故。

筆者也不苛責路政署推卸責任。翻

查資料，截至2025年年中，全港共有936部閉路電視設在交通繁忙地點，用以監察交通情況。然而，這些攝像頭只能監控車流、堵點，沒有能力記錄細節。根據運輸署披露，其他現存的視像探測器只能探測車速，進行快拍，即便有攝像頭可識別車牌亦無法留存完整證據。設備與意識的雙重落後，造成政府本應有足夠能力透過自建交通監控系統，清晰判斷交通事故，卻要求市民協助辦案。

我們整日講智慧城市、智慧交通，應該從哪裏開始？如果沒有結論就從眼前事做起，解決市民日常出行痛點。將複雜變簡單，就是最基本的智慧，這也應該成為科技時代城市的標配。



研之有物