



西方媒體「熱捧」中國的背後

焦點縱論

黃復觀

近月來，美西方媒體一改以往報道中國時的「陰間濾鏡」，接連刊出多篇相對客觀文章和報道。從《一個屬於中國的世紀可能已經到來》、《中國遠遠落後於美國的時代已經終結》，再到《迅速崛起的中國軍備工業》等等，儘管當中仍然夾雜着「西方中心論」，但文風和畫風已與以往大不相同。

何以會有如此變化？是西方媒體「痛改前非」，還是他們「良心發現」？其實，這既是美國霸權坍塌、話語體系崩潰的側面反映，更是國際政治格局深刻調整的突出體現。

美西方媒體的變化，可以從三個層面來分析：

一是現實層面，「斷糧」的後遺症。美國總統特朗普上台後，推出一系列「削赤」舉措，包括裁撤「國際開發署」（USAID），以及關閉「美國之音」、「自由亞洲電台」等媒體。這類機構和媒體的主要任務之一，就是抹黑和攻擊中國。而

一旦「斷糧」，最直接的反映就是相關的抹黑聲音突然少了，其「後遺症」就是，讓一些非直接受控於美國當局的媒體，有了獨立思考的空間。

再加上特朗普推出一系列的貿易戰、關稅戰等政策，分化了西方世界。許多人一夜之間突然發現，原來他們真正的敵人不是中國，而是總統權力不受控的美國當局。另一方面，關稅戰又嚴重侵害了大量普通民眾的利益，他們將自身的憤怒，轉化到對美國當局的批評和攻擊，同時重新審視中國對全球貿易自由化、對世界經貿合作的重要促進作用。

二是系統層面，話語霸權的坍塌。美國長期打着「自由主義」的旗號，進行各種意識形態的政治操作，從北非的茉莉花革命，到東歐的顏色革命，再到入侵伊拉克和阿富汗、高度介入俄烏衝突，美國以自身的軍事和金融霸權，構建了一套以美國意識形態為中心的話語體系。然而，20年來的事例，不僅無法證明美國正確性，反而撕下了其極度虛偽的

裝扮。再加上以色列對加沙屠殺造成的人道災難等等事例，美西方的傳統「自由主義」話語體系，已經到了無法繼續圓謊的地步。

當失去了所謂的「道德高地」，也沒有了足以鼓動人心的「政治論述」，那麼其所要維繫的媒體話語體系也就如沙子堆砌的城堡。近幾個月來，特朗普以極端的手段，例如揚言「吞併加拿大」「奪取格陵蘭」，以及出賣烏克蘭等，有如親自推倒了這個體系。而中國自始至終堅定捍衛國家利益，迫得美國讓步，展現了強大的責任感和擔當。這些都讓一些長期深受美國洗腦的媒體人或民眾，不得不進行反思，反思不只在於具體的政策，更在於美西方的政治制度和政府角色。早前《紐約時報》巴黎分社社長的文章《「西方」概念坍塌，中美俄歐多極化時代》就是很好的心態反映。

三是形勢層面，中國崛起的客觀大勢。不久前，美國國會舉行了一場聽證會，美國所有主要的人工智能巨頭高管出席，且

眾口一詞認為美國領先不了中國多久。昨日，英偉達CEO黃仁勳接受訪問時再說，「全球50%的AI研究人員是華人，你無法阻礙他們，（美國）無法阻止他們推進AI發展」。這些美國精英的觀點說明一個客觀事實，這就是他們意識到中國的發展已經到了不可阻擋的階段，不管美西方願不願意，也需要正視中國的崛起。

5月19日，《紐約時報》刊出評論：《中國遠遠落後於美國的時代已經終結》，文章直言：「中國已在諸多技術領域與美國不相上下，甚至居於領先水平，尤其是在人工智能這樣的前沿領域。」另一篇智庫學者在《一個屬於中國的世紀可能已經到來》文中指出，「多年來，理論家們一直在設想一個『中國世紀』的到來……那個世紀可能已經到來。」

不僅是美國媒體和社會，歐洲同樣如此。BBC早前推出《中國製造2025》的紀錄片；昨日，德文媒體《新蘇黎世報》推出印巴空戰之後的總結文章《迅速崛起的中國軍備工業》。這些媒體在中國發展的

客觀事實面前，不得不正視，也不得不面對這樣的未來。

香港《南華早報》早前在一篇文章中，追蹤了2019年至2025年期間與中國經濟、技術和環境相關的關鍵字出現頻率，關鍵字被分類為正面、負面或中性。並分析了包括BBC、CNN和《紐約時報》等10間媒體。結果發現，這些媒體2019年有關中國的報道中，近70%帶有負面色彩。然而到2025年，負面報道的比例下降到40%左右，同時所有類別的中立報道和對經濟的正面報道都有所增加。這樣的數據說明，一個前所未有的變化正在悄然發生。

當然，如今集中出現的「熱捧」中國的文章，並不代表美西方媒體就真正能全面客觀看待中國，也不代表美西方民眾就能改變根深蒂固的對華偏見，更不能低估中國發展將要面對的種種風險挑戰。但歷史發展不以人的意志為轉移，美西方媒體的轉變，正在說明一個新的歷史階段正在來臨，套用美國媒體所言「一個屬於中國的世紀正在到來」！

土瓜灣應打造「宋朝海上盛世」文旅區



政策建議

胡恩威

香港發展文化旅遊空間，需要文化帶動，旅遊體驗必須建基於文化底蘊，香港的文化發展和旅遊發展需要重新組合，要有文化的深度，也要有營商的意識和執行能力。由交通基建帶動的地產發展模式需要升級轉型，土瓜灣至啟德體育園區，正好是試驗新模式的平台，故此發展土瓜灣海濱應立足文化歷史，才能夠建構一個更可持續發展的文化旅遊社區。香港目前需要的不單止是吸引外國遊客，更要令市民願意留港消費，這是城市規劃和舊區重建的一個重點。

站在土瓜灣海濱，海風裹挾着潮汐氣息拂面而來。這片被現代高樓環抱的港灣，地底沉睡者宋代商船遺落的青瓷碎片，空氣中彷彿仍迴盪着「大宋海舶」的號角聲。市建局提出發展土瓜灣海濱的構想，若以「宋朝海上盛世」為文化旅遊策略定位，不僅是對城市規劃文化歷史方向的自然抉擇，更是對土瓜灣這片土地歷史記憶的文化自主復興。當我們凝視土瓜灣斑駁的碼頭牆體，實則是在閱讀一部被遺忘的海洋文明史。北宋《萍洲可談》記載當時各地「海上貿易」的盛況：「船舶深闊數數十丈，商人分佔貯貨」；南宋《嶺外代答》中更詳述「浮南海而南，舟如巨室」的航海奇觀。香港作為古航道要衝，其歷史地位不亞於今日維港，只是被時光塵埃暫時掩蓋。

立足歷史創新發展模式

考古學家在土瓜灣宋皇皇一帶發掘出大量宋代錢幣、陶瓷與建築遺跡，證明此地曾是海上絲路重要節點。南宋宗室南逃時，相傳曾在土瓜灣附近登岸，民間至今流傳「宋王臺」傳說。已故商人邱德根創辦「宋城」主題公園，是香港最早和最有中國文化特色的「文創」旅遊項目；以香港這座城市的歷史神經——香港在宋代遠非邊陲漁村，而是「廣舶」體系下的國際商港；若在牛棚藝術

村周邊打造「海上宋朝」主題文創區，實為將斷裂的歷史脈絡重新縫合與復興。試想以現代新媒體沉浸式技術重現《香港海灣圖》般的宋朝港口盛景：全息投影的宋代商船停泊在今日海傍，全新技術讓遊客目睹宋朝海上絲綢之路的交易場景，聲光裝置還原「市舶司」的報關流程。這種時空疊加的體驗，配合復古的仿宋建築創造更強文化穿透力。宋朝文化是主題，文化旅遊體驗是核心。文化旅遊體驗包括餐飲消費各式各樣的音樂戲劇表演，以及各種和視藝相關的IP體驗消費。

香港表演藝術界長期苦於場地不足，據藝發局統計，2022年有逾三百個藝團輪候排練場地，平均等待時間達十八個月。土瓜灣文旅區可借鑒東京豐洲市場的模塊化設計，採用預製組件搭建中小型黑盒劇場。這些空間白天可作傳統工藝展銷，夜間轉換為實驗劇場，實現「一空間多維度」使用。更可學習大阪「水都」概念，建造浮動舞台，既避免大興土木，又能創造獨特的海上觀演體驗。

土瓜灣有不少舊式工廠大廈，工廈與宋代海貿本就有隱喻連結——兩者都是不同時代的經濟引擎。建議將周邊廢置工廠活化為「宋代工藝當代詮釋中心」，甚至開設「香港畫院」培育新水墨人才。成都東城記憶文創園區的成功證明，舊廠房特別適合容納需要大空間的傳統藝術創作。周末可舉辦「海上絲路市集」，販賣的不僅是商品，更是文化敘事——宋代茶藝表演旁可能擺着咖啡攤位，重現當年商港的跨文化交融。

歐洲內地以至日本「臨時建築」理念亦值得借鑒。橫濱「大棧橋國際客輪站」採用可拆卸的鋼木結構，卻獲得當代建築最高榮譽普利茲克獎。深圳「海上世界」文化中心更示範了如何用集裝箱模塊打造頂級美術館。土瓜灣可以大膽採用這類技術，在避風塘搭建「竹棚歌劇院」——以數碼化設計新的建築材料強化傳統竹棚結構，內部配備智能環境系統。這種「高科技低技術」的悖論組合，恰能呼應宋代航海家「觀星象而

不棄羅盤」的智慧。

政府更需簡化臨時文化場地的審批程序，透過政策激發和促進具備市場潛力產業特色的表演藝術體驗。

土瓜灣海濱的發展應該是用更綠色的建築技術；能夠短時間內建構一個文裏體驗空間，政府投資應該創造文旅空間平台，我國是造船大國，用船的觀念創造新的文旅體驗，利用土瓜灣這個海灣展示國家造船業的多樣性以及特色。土瓜灣發展又有文化定位在規劃上應該以綠色為主題，在時間上更應該配合目前科技發展的速度，利用中國式現代化的各種新的技術，結合香港人創造內容的軟實力，建構一個既有文化底蘊也有產業特色的旅遊產業區。

新海濱創造文化新價值

土瓜灣發展不是一個簡單的工程填海問題，除了規劃硬件工程之外，更重要的是透過文化研究分析創造新的價值，能夠令不同模式大型投資發展，以致中小企均有着「一種投資意欲以及發展空間。這正正是政府政策需要提供才能促進投資，單靠政府補貼旅遊文化項目有其作用，但總的來說創造投資氣氛營造文化旅游消費意欲才是重點。

香港站在城市發展的十字路口，土瓜灣的選擇象徵着香港的文化覺醒。香港已經擁有兩個主題公園，現在需要能讓宋代市舶司遺址與當代藝術對話的主題公園／博物館。當東京憑藉「江戶東京博物館」重塑城市認同，香港可把握土瓜灣海濱的發展機遇，透過宋朝海上貿易歷史，重構自身真正的歷史文化故事，以中華文化歷史為核心，結合香港中外文化藝術交流中心的角色。而宋朝海上貿易的開放精神，恰是這座城市最珍貴的基因。未來遊客漫步在土瓜灣海濱，感受宋代商船結合先進科技的美學體驗，觸摸的不僅是歷史，更是香港的文化。在這片曾經見證過「萬國衣冠會」的海灣，我們最終找回那座被遺忘的海洋文明燈塔。

全國港澳研究會會員

多管齊下加速推進電動車產業發展



議會內外

陳克勤

隨着眾多內地電動車品牌進入香港市場，香港已領牌電車私車數量的數量超過10.5萬輛，佔全港已領牌私車數量的18.3%。如今在路面上，不僅電動私家轎車的數量增加，7人車等不同車型的電動車亦越來越多。可以說，香港電動車普及化已經邁入高速擴張的成熟發展期。筆者認為，政府可藉此機會，通過政策引導，以市場為主導的電動車經濟產業循環，從車輛充電、智能駕駛到電池回收，向世界展示電動車在大型都市的普及應用解決方案。

隨着充電動車的普及化，社會上對充電樁的需求越來越大。政府數據顯示，截至2025年3月，香港已有近10萬個停車位備有充電的基礎設施，公共充電設施則超過1.1萬個，當中約有2000個屬快速及高速充電設施。為應對高速發展的電動私家車規模，政府亦將推出「高速充電樁鼓勵計劃」，資助私營機構安裝高速充電設施。

政府鼓勵私人市場增加高速充電樁的做法值得讚賞，亦可考慮積極扮演聯絡人角色，協助對接充電服務供應商與私人停車場營運者，將最新的各類快充技術介紹予私人市場。近期，內地電動車廠商、能源提供商不斷推出新的充電技術，進一步提升充電效率。現時已有充電技術可於5分鐘內為車輛增加400公里續航里程，幾乎達到「油電同速」程度。因此，政府不僅要扮演好這些新技術的推廣者，亦要關注新技術應用時可能遇到的障礙和限制，及時審視法規並優化相關政策和法例，讓香港成為新充電技術的先行者，發揮國際化優勢，提升示範作用。

而要發展電動車相關的新能源產業，則可圍繞兩方面進行。隨着電動車的普及，較舊型號的電動車開始退役。根據國際能源署推算，全球數以百萬計的電動車電池將於2025年左右陸續退役，至2030年全球每年會有780萬公噸電動車電池報廢。電動汽車雖沒有碳排放，但電池中確

有多種有害物質。若隨意丟棄，勢必對環境造成污染。但另一方面，電池中有大量的鋰、鈷、鎳等稀有礦產，若能做到有效回收，無論是再用於電動車電池製造，抑或其他產業，都將成為國家發展相關科技的戰略資源。這也是電池回收產業成為各國、各地區重點關注的戰略產業之原因。

制訂電池零碳循環目標

特區政府早前表示，香港首個具規模的電動車電池回收設施已進駐屯門環保園，預計可於2026年開始運作。現時政府是以「市場營運模式」推行生產者責任計劃，推動電池回收產業發展。目前已有多間環保企業，展開電池回收業務。筆者認為，未來政府一方面可在創科研發方面，重點鼓勵電池回收技術的研發，推動研發更清潔、更高回收率的技術以助力行業發展。另外，政府亦可以制訂落實香港電動車電池零碳循環的目標，即在未來實現不需要再開採新的礦石，利用回收電池所得的礦石資源，便可滿足香港電動車電池製造的需求。屆時，電動車電池成為完全循環適用原材料的製造品，從而達至真正的零碳循環。

除此之外，智能駕駛亦是電動車發展的重點領域。香港在這一方面起步很早，2017年便推行自動駕駛車輛試驗計劃，但至今香港的自動駕駛應用仍處於試行階段。事實上，對於勞動力成本較高的發達城市，均對自動駕駛技術有着較高的期待。香港作為在法律法規、應用場景與世界不少高密度城市相似的國際大都會，可通過加快應用技術，成為推廣智能駕駛技術的先行城市。

香港電動車產業發展已邁入規模化擴張階段，政府可通過加快建設充電基建、推動發展電池回收產業、推廣智能駕駛技術應用，形成可持續的電動車產業生態鏈。這不僅可為香港自身經濟向着多元化轉型提供新可能，亦可以香港為模板，為世界其他高密度城市，提供可複製的完整綠色交通解決方案。

民建聯主席、立法會議員

英歐峰會「抱團抗美」恐成鏡花水月

國際關係

宇文

當地時間5月19日，英國舉辦脫歐後的首次英歐峰會。英國首相斯塔默與歐盟委員會主席馮德萊恩、歐洲理事會主席科斯塔共同宣布，雙方在脫歐後首次達成涵蓋漁業、安全防務、貿易及青年流動等領域的合作協議。

這場峰會傳遞明確信號：英歐試圖通過抱團取暖，既解決內部的漁業糾紛，又重新定義在全球秩序中的角色。

峰會的核心成果之一是雙方簽署了有效期至2036年的英歐漁業協議。這項協議看似解決了英國脫歐遺留的問題，實則暗含更深層的政治考量。英國通過保障歐盟漁船在英水域的捕撈配額，換取歐盟對英國食品出口的簡化流程；而歐盟則以開放市場為籌碼，換取英國在防務領域的支持。馮德萊恩強調，這一合作「標誌着英歐夥伴關係的新篇章」，但她的言辭中透露出的謹慎，恰恰反映了歐盟對英國脫歐後關

係不確定性的擔憂。與此同時，雙方達成的防務協議更具戰略意義。協議內容包括聯合安全行動、信息共享以及英國參與歐盟國防工業合作。

儘管法國等國對英國在防務領域的「深度參與」持保留態度，但協議本身仍被視為歐洲防務自主化的重要一步。英國的加入，不僅為歐盟提供了更多資源支持，也讓其擺脫了單純依賴美國的單一安全模式。這種合作模式的形成，正是俄烏衝突和美國單邊主義壓力下的必然選擇。

自2022年俄烏衝突爆發以來，歐洲國家深陷經濟與安全的雙重困境和深度焦慮。一方面，歐盟成員國需要通過強化防務能力應對潛在的地緣威脅；另一方面，持續的軍費投入與經濟復甦之間的矛盾日益尖銳。

在此背景下，英國與歐盟的防務合作成為緩解壓力的突破口。通過共享情報、聯合採購武器系統以及協調邊境安全措施，

雙方試圖構建一個「小而精」的防務聯盟。這種合作不僅有助於分攤成本，還能通過技術互補提升整體防禦能力。而且，還是對美國主導的北約體系的一種補充，隱含着歐洲國家試圖減少對美依賴的意圖。

但俄烏衝突也暴露出歐盟內部的分裂。法國等國堅持「戰略自主」，主張優先發展本國軍工業；德國則更傾向於通過深化歐洲一體化來實現防務目標。英國的回歸無疑為歐盟提供了更多選項，但其能否真正彌合內部分歧，仍需觀察後續合作的實際效果。

特朗普2.0濫施關稅政策，進一步加劇了歐洲國家的不安。美國以關稅威脅和北約防務開支為籌碼，迫使歐洲在貿易和安全領域做出讓步。這讓歐洲國家陷入兩難：不妥協可能失去美國的安全保護，妥協則可能犧牲自身經濟利益。

在此背景下，英歐合作的另一層含義

是，通過強化內部市場和防務聯盟，歐洲試圖降低對美國的依賴。不過，這只是英歐的一廂情願。美國通過北約和跨大西洋夥伴關係，仍牢牢掌控着歐洲的安全話語權。例如，法國雖力推「歐洲軍」，但其核心武器系統仍依賴美國技術；德國的防務開支增長，也難以完全擺脫北約框架的約束。這種結構性矛盾，使得英歐合作無法徹底擺脫美國影響。

俄烏衝突和美國單邊主義的雙重壓力，迫使歐洲重新審視自身定位：一方面，歐洲需要通過加強內部合作，提升應對危機的能力；另一方面，歐洲也試圖在美俄之間尋找「第三條道路」，以維護自身的戰略獨立性。

然而，這種調整並非一帆風順。英國的回歸固然增強了歐盟的資源池，但其「脫歐」後的經濟疲軟（如對歐盟出口下降21%）仍可能成為合作的掣肘。此外，歐盟內部對「戰略自主」的理解差異，也使

得防務合作難以形成統一的步調。例如，法國對英國參與防務工業的限制，反映出部分成員國對「過度開放」的警惕。

從更宏觀的視角看，英歐峰會也折射出全球秩序重構的複雜性。美國主導的單極霸權正在鬆動，但多極格局尚未完全成型。歐洲國家既無法完全脫離美國體系，又不願淪為美國的附庸，只能在夾縫中尋求「有限自主」。這種狀態下的合作，注定是充滿矛盾與妥協的——正如馮德萊恩所言，英歐關係的新篇章，仍需在實踐中不斷書寫。

歐洲的「中間路線」能否走得通，取決於其能否在經濟自主、安全共同體和外交協調取得突破。如果歐洲能在這些領域形成合力，其「有限自主」的戰略或許能為全球秩序的重構提供新的可能性。否則，英歐峰會終將成為一場毫無意義的空談，而歐洲也將繼續在焦慮與團結的矛盾中循環往復。

國際關係學者