

黎智英與外部勢力勾結之深超乎想像

涉嫌違反香港國安法的壹傳媒創辦人黎智英，案件於去年12月18日審訊至今，從控方公開的案情，以及從犯證人的作供，將黎智英與美西方外部勢力勾結的真相暴露無遺；在審訊期間，美西方外部勢力聲嘶力竭叫囂「放人」、恐嚇「制裁」香港，公然干預司法獨立、違

反法治精神。不可否認的事實證明，黎智英與外部勢力勾結之深超乎想像，也讓公眾更看清黎智英與外部勢力千絲萬縷的關係，看清他死心塌地充當反中亂港「代理人」，不擇手段策動港版「顏色革命」，企圖「攪炒」國家和香港。

文平理

黎智英打「國際線」，乞求外國「制裁」中國和香港早已人盡皆知，所作所為早已人神共憤。

黎智英打「國際線」人神共憤

2019年7月黎智英前往美國，與時任美國副總統彭斯、國務卿蓬佩奧及美國總統國家安全事務助理博爾頓會面，更在公開場合稱「香港正在美國的敵營為美國而戰」；2020年香港國安法實施前夕，黎智英又向外媒表示，美國應把握時機，用制裁手段與中國對抗。

黎智英涉嫌違反香港國安法開審以來，隨着案情細節陸續公布，黎智英與外部勢力千絲萬縷的關係被逐一揭開，其配合外部勢力「以港逼華」陰謀的言行大白於世人面前。

今年1月10日，控方曾在庭上讀出國安處高級督察就黎等人財務狀況所作的書面供詞，揭黎自2013年起先後向美國前副國防部長Paul Wolfowitz支付合共175萬元；2015至2017年間，先後向美國企業研究院(American Enterprise Institute)支付11.6萬元；2019年

10月分別向陳梓華和英國組織「香港監察」支付14.4萬及20萬元。

從犯證人、壹傳媒前行政總裁張虹虹作供時稱，香港國安法實施後，黎智英在被警方拘捕獲保釋期間仍未有收手，照開訪談節目邀訪未代港督彭定康和前美國軍方高層乞求「制裁」中國，還沾沾自喜稱「最近的嘉賓都好猛」，「好有影響力」，「講便要講嘅嘢，請求美國做嘢去保護」。張憶述，黎智英當時在獲警方擔保期間，加上香港國安法已實施，他對黎智英仍請美英政客上其直播節目做嘉賓表示憂慮，但黎智英聲言「我一定去到盡」。

黎智英在另一宗與「重光團隊」(SWHK)串謀勾外案中，案情揭露在黎智英及其助手Mark Simon指示下積極經營「重光團隊」，並和英國保守黨人權委員會委員裴倫德(Luke de Pulford)等人串謀，請求外國向中央政府及香港特區政府施加「制裁」，以及尋求外國介入香港修例風波。

黎智英出錢出力、親自上陣游說外部勢力

「制裁」中國和香港，是外部勢力在港的最高指揮、最終決策者，是反中亂港最重要的政治資本和棋子，作用無可替代。黎智英案進入司法程序，任何人和機構都不應，亦不能干預案件。司法獨立的法治原則神聖不可侵犯，但在黎智英案中，美西方政府政客完全視若無睹，不斷為黎智英「鳴冤、貼金」，無所不用其極「打救」黎智英。

西方政客不遺餘力「打救」黎智英

黎案於2023年12月18日開審，英美及歐盟迫不及待提出譴責，敦促特區政府釋放黎智英。美國國會政客發出「最後通牒」，威脅「制裁」參與此案的法官、檢察官和相關官員；英國國會下議院提出緊急質詢，有英國官員重申黎智英是英國公民，英國繼續要求特區政府釋放黎智英，其後英國首相蘇納克安稱，黎智英是「言論自由的捍衛者」，強調黎智英案是英國本屆政府的優先事項；歐盟亦發表聲明，表示對於針對黎智英的指控感到遺憾，又認為審判黎智英將削弱外界對香港法治的信

心；加拿大參議院和眾議院則通過議案，要求特區政府無條件釋放黎智英，並且撤銷香港國安法。

黎智英案在審理期間，四名美國前駐港總領事包括穆亦樂、包潤石、祁俊文及楊魁棟，在美國媒體發表聯署信，公然以「美國總領事與黎智英站在一起」為題，表明會關注黎智英案的情況，更稱黎智英因正常新聞工作而受到審判，玷污了香港曾經擁有的聲譽，認為他應該被釋放；近日，一群美國國會政客提出法案，要求將香港駐華盛頓經濟貿易辦事處的地址更名為「黎智英路1號」，以示為黎智英撐腰。

香港在國際上享有良好法治聲譽，對任何人違法，司法機關會進行公平公正的審訊和裁決。西方政客不遺餘力給黎智英塗脂抹粉，不惜破壞法治精神，為「營救」黎智英變本加厲向特區政府施壓，要給予黎智英擁有凌駕法治的特權，更證明黎智英和外部勢力同屬一丘之貉，兩者相互勾結利用、死心塌地反中亂港的關係更赤裸裸地公諸於眾。

提升跨境金融合作 加快金融科技發展

葉傲冬 民建聯秘書長



自香港國安法及《維護國家安全條例》相繼落實，社會已築起前所未有的維護國家堅實保護屏障。今後，香港特區可以輕裝上陣，享受「一國兩制」帶來的獨有優勢，踏上由治及興的新征程，全力拚經濟、改善民生，邁向高質量發展，提升市民的幸福。

香港作為國際金融中心，長久以來穩居全球金融體系頂層，一直以金融服務業為主要經濟支柱，並帶動其他行業發展。在2022年，金融服務業佔本地生產總值22.4%，提供超過26萬個職位，相當於總就業人數的7.5%。誠然，金融服務業對推動香港整體經濟發展至關重要，具有多方面的貢獻，除提供就業機會之外，更可以吸引外資來港進行投資活動、促進國際貿易和資金流動。

特區政府將於近期公布今年首季生產總值預計數字，財政司司長陳茂波早前表示，預料有關數字會在全年經濟增長預測區間，即在2.5%至3.5%之內。這顯示出香港經濟已擺脫新冠疫情影響，正在穩步復甦之中。在穩定的發展基礎及安全的營商環境下，香港需要積極推動金融服務業多元發展，除傳統的證券、保險、資產管理外，亦應通過加快金融科技创新、擴大金融市場服務範圍、強化金融人才培養和擴大國際合作等層面，促進香港經濟的可持續發展和提升國際競爭力。

全球金融科技發展迅速，金融產品和服務不斷推陳出新。為滿足市場需求，香港特區應加快推動數字化和產品創新，做大做強，並吸引和培育更多金融科技初創企業，以建立金融科技「孵化器」和「加速器」為目標，向企業提供支持和資源，促

進金融科技創業生態系統的發展。政府亦應抓緊國家的發展機遇，進一步提升與內地的跨境金融業務合作，通過建立更多的合作協議和機制，促進跨境支付、投資和貸款等業務的便利性和效率。

特區政府近來經常透過舉辦各類大型國際活動來推動盛事經濟，例如藝術節、國際影視展、LIV Golf職業巡迴賽、各類主題的峰會和論壇等。筆者認為，以盛事作為輔助形式推動香港經濟的做法可取，能夠提高國際社會對香港的關注度，並有效吸引世界各地的旅客甚至是投資者訪港，讓他們親身感受香港的魅力、體會香港的實際情況。惟要大幅提升香港的經濟增長，始終有賴推動金融業務發展，打造高效的金融體系吸引跨國企業和投資者到港設立據點並進行投資和融資活動，長遠為香港帶來更多的資本流入，促進經濟增長。

香港強勁新動能要大膽拆牆鬆綁

陳克勤 立法會議員



中國汽車工業協會、國家計算機網絡應急技術處理協調中心4月28日通報，包括特斯拉在內6家企業共76款車型，符合汽車數據安全4項合規要求。內地各地方已陸續解除對特斯拉等智能網聯汽車的禁行禁停(機場、政府單位等)限制。此舉充分反映中國能夠在新能源汽車領域取得長足發展，是靠開放市場、鼓勵充分競爭的市場環境，實現了相關產業的蓬勃發展和產業集群的快速聚集。這值得有意挖掘新質生產力、實現經濟多元化發展的香港認真借鑒。

近年來，中國新能源汽車發展速度迅猛，形成了一批具備國際競爭力的國產新能源汽車品牌，開始在國際汽車市場佔據一定市場份額。在此背景下，美西方開始有人對中國新能源汽車說三道四，稱其發展乃依靠政府補貼云云，並對中國展開所謂反補貼調查。但實際從特斯拉得以全面准許進入內地市場便可見得，我國新能源汽車市場高度開放，透過公開透明的法例規定，符合要求者即可進入市場展開公平競爭。這與動輒渲染「中國智能汽車危害國安」，宣稱「中國電動車將癱瘓倫敦、紐約交通」的美西方當局形成鮮明對比。

事實上，香港鄰近的深圳市政府，多年來亦為新能源汽車的應用發展提供了眾多政策支持。早於2015年，深圳市政府便宣布建立有關扶持基金，大力推動深圳公共交通電動化，並分別於2017年和2019年完成巴士和的士全面電動化更迭。而在當時，亦有包括的士司機、乘客在內的持份者出現眾多反對、批評聲音。但隨着大力發展充電樁等配套設施，及國產電動車的不斷發展，如今實現全面電動化的深圳公交系統，已經成為公共交通新能源轉型的國際範例。圍繞新能源汽車龍頭品牌比亞迪汽車及其上下游供應產業鏈，更成為廣東省發展、挖掘新質生產力的有力代表。

回到香港，為實現碳中和的策略目標，政府已推出《香港氣候行動藍圖2050》，當中有關綠色運輸的各項工作正逐步推進。近期，負責氫能跨部門工作小組便作出決定，認同氫燃料電池車輛使用隧道的風險與石油氣車輛及其他化石燃料車輛相若，故將與巴士、隧道負責人進一步商討氫能巴士行駛隧道的操作程序。這些工作向前推動值得讚賞，也體現出跨部門工作小組所取得的成效。惟政府計劃2025年向立法會提交有關草案，意味着氫能巴士隧道行駛的試驗計劃至少於明年才能啟動。時間不等人，如何盡快為相關法例拆牆鬆綁，提速提效，亦是相關工作能否成行的關鍵所在。

除了氫能巴士，國產新能源私家車進入香港市場的速度亦是各方關注的焦點。惟由於內地與香港不同，靠右行駛，所生產的左軚車在香港行駛受到限制。故此，包括民建聯在內的政團和人士呼籲，可以放寬有關限制，允許左軚新能源車在香港行駛。惟政府以基於交通規則和交通安全為由，指香港一向限制左軚車在香港行駛予以拒絕。

以交通安全為主要考量固然正確，但實際上左右軚車互相行駛的先例一直存在。香港持有「兩地牌照」的右軚車亦一直被允許在內地行駛。近來，國家更推出「港車北上」計劃，進一步容許右軚的香港私家車北上行駛。而在歐盟，不同國家亦有不同的交通規則，但歐盟允許不同歐盟成員國的汽車在歐盟範圍內互通，計劃亦大力促進了歐盟成員國之間的交流。

上述圍繞國家新能源汽車發展，及香港有關工作的眾多事例，都反映出政府在構建新興產業、探索經濟新動能過程中，透過政策措施能夠發揮的重要作用。在實現由治及興的過程中，挖掘出更多新質生產力，對香港經濟結構的多元轉型可謂是關鍵一環。特區政府需要進一步透過政策措施，鼓勵相關產業的科技創新，為有關研發、應用從法例層面拆牆鬆綁，為新質生產力的形成提供養分充足的土壤。

福建艦首次海試 彰顯維護世界和平決心

宋忠平 宣沅(香港)科技交流中心研究員

昨日上午8時，我國第三艘航空母艦福建艦從上海江南造船廠碼頭解纜起航，趕赴相關海域開啓首次航行試驗。根據航母建造工程發展的規律，這次海試主要檢測福建艦的動力、電力等系統，同時通訊、導航等系統的可靠性和穩定性也需要一併進行全面測試。

福建艦從2022年6月下水以來，工作按計劃穩步推進，順利完成了繫泊試驗和各類設備調試，已具備出海試驗的基礎條件。有一點值得注意的是，福建艦從下水到首次海試，已持續將近兩年的時間，這個時間超出了我國首艘國產航母山東艦的間隔時間。山東艦在2017年4月26日下水，在2018年5月13日首次海試，間隔時間約為一年。那麼，為什麼福建艦從下水到海試用了將近兩年時間？關鍵就在於福建艦技術比較複雜，其設計工藝流程有別於之前的航空母艦。

可持續作戰和保障能力更強

從橫向和縱向的角度來看，福建艦與遼寧艦、山東艦相比有如下幾大特點。

第一，福建艦的噸位在中國航空母艦中最大。根據公開資料顯示，福建艦滿載排水量8萬餘噸，遠超山東艦、遼寧艦6萬餘噸的滿載排水量。這也就意味着，福建艦將成為整個航母建造歷史上僅次於美國的大型航空母艦，同時也表明中國的航空母艦發展邁向了大型化、遠洋化，並要求具備更強的持續作戰和保障能力。

第二，福建艦系統最複雜。福建艦應用了新型的電力系統、動力系統，尤其是電磁彈

射裝置技術新，同時艦載機也全面創新升級，包括隱身艦載機、新型預警機、新型直升機等。這也就意味著，福建艦與其他兩艘航空母艦相比，它的系統更複雜，裝備更完善，戰鬥力更完整。從福建艦的角度回望山東艦和遼寧艦，會發現這兩艘航空母艦的艦載機型號較單一，其可持續作戰能力相對來說不強，而福建艦因採用了最新的綜合電力系統，其可持續航行能力有了大幅度提高。

電磁彈射裝置可靠性保障強

第三，福建艦採用的技術最新。福建艦使用了世界首創、全球第二的電磁彈射裝置，直接跨越了之前各國航空母艦所普遍使用的蒸汽彈射裝置。而且還有別於美國的電磁彈射裝置，福建艦的電磁彈射裝置採用了安全性、可靠性更高的電磁電力設計方案和相應配套的設備，使艦載機彈射起飛時的可靠性有了更強保障。我們看到的是，採用新技術已是福建艦的重要特色，中國在福建艦發展中實現了彎道超車。從一定程度上講，福建艦也是一艘新技術驗證艦。

第四，福建艦繫泊時間最長，繫泊試驗最充分。從福建艦下水到進行首次海試，歷經將近兩年的時間，這是因為福建艦各類新系統都需要參與繫泊試驗，從單元測試、分系統測試，到全系統測試，尤其是大量新設備裝入航母之後需要進行聯調聯試，這就讓福建艦的繫泊工作最為複雜，裝設備調試也最為充分，包括電磁彈射裝置也進行了初步的試驗，並取得很好的實際效果。

第五，福建艦的海試最複雜。航空母艦的

海試工作是目前為止最複雜的技術工程，遼寧艦和山東艦由於採用的艦載機比較單一，相對來說試驗的周期比較短，但由於福建艦採用了多機種、多技術，所以在海試過程中將經歷全面的、嚴苛的海洋環境考驗，尤其是新型的電力系統和電磁彈射裝置。同時，各型艦載機也都需要經歷匹配性試驗以及和電磁彈射裝置之間的協調試驗。作為福建艦，雖然海試工作最為複雜，但有了遼寧艦和山東艦海試的充分經驗，也為福建艦的海試提供了充分的技術和經驗保障。

海試後很快形成初步戰鬥力

第六，福建艦的戰鬥力和保障力最強。與山東艦和遼寧艦相比，福建艦機體齊備，設備先進，彈射裝置使艦載機出勤率更高，這些都是具備更全面的戰鬥力和保障力的重要條件。最關鍵的就是，福建艦海試結束之後將交付部隊試驗性服役使用，將很快形成初步的戰鬥力和保障力。相信用不了多久，中國的福建艦將會成為大洋上的最強戰艦，並將為中國研製下一代航空母艦奠定堅實基礎。

需要特別指出的是，中國擁有航空母艦的目的，是為了維護地區的和平與穩定，是為了維護國家主權、安全和發展利益。中國不會用航空母艦去稱王稱霸，這一點完全不同於美國。美國把11艘航空母艦作為其稱霸全球的軍事工具，而中國早已莊重承諾就算強大起來也不稱霸。相信國際社會都很清楚，中國發展航空母艦是世界不安定局勢下的一股正能量，亦是中國維護世界和平與穩定的重要力量保障。