

最高法再審顧雛軍案開庭

按有關規定本案有望本月內審結

香港文匯報訊 綜合中國之聲、《央廣新聞》及新華財金報道，最高人民法院昨日開庭再審顧雛軍等虛報註冊資本，違規披露、不披露重要信息，挪用資金一案。去年12月28日，最高法宣佈直接提審張文中案和顧雛軍案兩宗重大涉產權案件。今年5月31日，最高法再審改判張文中無罪。按照《刑事訴訟法》有關規定，人民法院按照審判監督程式重新審判的案件，應當在作出提審、再審決定之日起三個月以內審結，需要延長期限的，不得超過六個月。也就是說，顧雛軍等虛報註冊資本，違規披露、不披露重要信息，挪用資金再審一案有望於今年6月28日或之前審結。

顧雛軍是格林柯爾系集團的創始人，原為廣東科龍電器股份有限公司、揚州科龍電器有限公司、順德格林柯爾企業發展有限公司等五家上市公司的董事長或法定代表人。2005年5月，科龍電器被中國證監會立案調查。據《證券日報》報道，證監會相關負責人稱，2005年1月，國家審計署將科龍電器涉嫌虛增巨額利潤的情況轉證監會處理，綜合此前廣東證監局的調查，證監會認為，「科龍電器存在顯著風險，涉嫌違法違規」。2009年3月25日，廣東高院作出終審裁定，以虛報註冊資本，違規披露、不披露重要信息，挪用資金罪判處顧雛軍有期徒刑10年，並處罰金680萬元（人民幣，下同，約合港幣834元）。2012年9月，顧雛軍刑滿釋放後向最高法提出申訴，他始終認為自己無罪。2017年12月28日，最高法公佈提審顧雛軍案，2018年5月18日，此案合議庭召開庭

前會議聽取了控辯雙方意見。

庭審時不再宣讀原判決書

昨日庭審開始後，合議庭首先介紹了庭前會議的情況。當天會議由審判長張顯鼎主持，合議庭成員張勇健、羅智勇、司明燈、劉文濤，法官助理石冰、羅燦參加會議。最高人民檢察院指派檢察官羅慶慶、劉小青、趙景川，助理檢察官楊軍偉參加會議履行職務。顧雛軍、姜寶軍等七名原審被告人以及顧雛軍的辯護人陳有西、童漢明等辯護人參加了庭前會議。

庭前會議第一階段處理與當事人訴訟權利有關的程序性事項，原審被告人及辯護人未申請本案的審判人員、檢察人員、法官助理以及書記員迴避；一致同意本案公開開庭審理；沒有提出排除非法證據的申請；不申請重新鑒定；檢辯雙方一致同意庭審時不再宣讀原一審判決書和二審裁定書。



■ 最高人民法院昨日開庭再審顧雛軍等虛報註冊資本，違規披露、不披露重要信息，挪用資金一案。網上圖片

第二階段，顧雛軍提交了15項新證據材料，檢察機關提交了7項新證據材料。合議庭決定部分證據作為新證據納入法庭調查。不屬於新證據，但有爭議的，可以在法庭審理時提出意見。結合案件辦理需要，決定通知謝伯陽、魏五洲作為證人出庭作證。第三階段對其他事項進行了處理。

圍繞雙方有爭議證據進行

法庭調查按照以下順序進行：一是按照原判定認的三項罪名，即虛報註冊資本罪，違規披露、不披露重要信息罪，挪用資金罪分別進行調查；二是先對原判定認的證據進行分組質證，再對新證據逐一舉證、質證。法庭調查重點圍繞庭前會議中檢辯雙方有爭議的證據進行。法庭提醒檢辯雙方注意，發表意見應圍繞證據的客觀性、合法性、關聯性展開，對犯罪事實及法律適用等問題的意

見，到法庭辯論階段再發表。

開庭後，顧雛軍以參與偽造證據為由，申請最高人民檢察院檢察官趙景川、助理檢察官楊軍偉迴避，因為他對最高人民檢察院司法鑒定中心出具的《技術性審查意見書》有異議。合議庭認為理由不成立，當庭駁回。截至記者發稿時止，庭審正在對原審認定的虛報註冊資本事實進行法庭調查。

中國首列商用中速磁浮列車湖南下線



■ 擁有完全自主知識產權的中國首列商用磁浮2.0版列車昨日在中國中車株洲電力機車有限公司正式下線。新華社

香港文匯報訊 據中新社報道，擁有完全自主知識產權的中國首列商用磁浮2.0版列車昨日在中國中車株洲電力機車有限公司正式下線。列車設計時速160公里，採用三節編組，最大載客500人。

作為中國首個自主化商用磁浮項目，2016年5月6日，時速100公里的長沙磁浮快線列車上線運營，迄今已安全運營超過170萬公里，載客近600萬人次，被業界稱為中國商用磁浮1.0版列車。

本次下線的2.0版列車外型以海豚為設計靈感，較1.0版牽引功率提升30%，懸浮能力提升6噸，採用了大量新結構和新材料實現輕量化設計，載客量由363人提升至500人。

至此，中國掌握了商用磁浮列車系統集成技術與關鍵核心技術，擁有了不同類型磁浮列車的生產製造平台，建立了從技術研發、生產製造、試驗驗證到商業運營的完全自主知識產權商用磁浮體系。

件，90%以上可以在湖南省內完成研發、生產和採購，得益於產業鏈同步創新的集群優勢，試驗車到商用車的過程被大大縮短。

中國工程院院士劉友梅透露，今年5月底，「十三五」國家重點研發課題「時速200公里磁浮交通系統關鍵技術研究」方案已通過業內評審，無人駕駛、感應供電的商用磁浮3.0版列車有望明年下線。

運行無摩擦、無振動、噪音低；車輛採用抱軌設計，無脫軌風險；環境適應性強；綜合造價約為地鐵三分之一……磁浮列車正以其獨特的優勢成為眾多城市關注的焦點。目前，中國約30個城市正在實施或計劃上馬磁浮項目，時速120至160公里的磁浮列車適用於中心城市到衛星城之間的交通，應用前景廣闊。

三亞至倫敦直航 7月12日開通

香港文匯報訊 據新華社報道，記者昨日從中國南方航空股份有限公司（簡稱「南航」）了解到，南航將於7月12日開通三亞至倫敦直飛航線。這是中國民航開通的首條由海南直飛歐洲的定期航線，也是海南全島建設自由貿易試驗區，逐步探索、穩步推進中國特色自由貿易港建設以來，開通的第一條洲際航線。

在南航與海南省三亞市政府聯合舉行的新聞發佈會上，南航海南分公司總經理劉永澤表示，海南是21世紀海上絲綢之路的重要支點，三亞至倫敦航線的開通，將進一步豐富和完善海南航線網絡，為推動「一帶一路」建設提供有力支撐。

劉永澤介紹，三亞至倫敦直飛航線將使用空客A330-200型寬體客機執飛，航班號為CZ651/652，每周兩班，飛行時長約為12小時。劉永澤說，目前，南航已開通廣州至倫敦和武漢至倫敦航線，加上即將開通的三亞至倫敦航線，屆時南航一周將有12個航班飛往倫敦。此外，南航已與英國航空公司實現代碼共享，將為旅客提供更多航班和航點選擇，方便旅客出行。目前，南航每天有2,000多個航班飛往全球40多個國家和地區，224個目的地。

亞洲首個航空貨運樞紐落戶湖北

香港文匯報訊（記者 俞鯤 武漢報道）全球第四個、亞洲第一個航空貨運樞紐年初獲國務院、中央軍委正式批准落戶湖北省鄂州市，預計2021年投入運營。香港文匯報記者昨日從湖北省政府新聞發佈會獲悉，亞洲首個航空貨運樞紐項目總投資372.6億元（人民幣，下同，約合港幣456.8億元），按照到2025年可實現貨郵吞吐量245萬噸、旅客吞吐100萬人次、飛機起降7.9萬架次的目標設計。

鄂州貨運機場飛行區等級指標4E級。據悉，順豐集團將把該機場作為順豐的核心基地和全國樞紐，同時機場也是貨運為主、客貨兼顧的公共平台，特別是貨運方面將成為覆蓋全國航空網絡

的中心貨運樞紐和聯通國際的門戶機場。

鄂州市副市長李忠祿表示，中國從2015年起躍居快遞業務全球第一，但中國快遞行業使用的全貨機僅128架，不及FedEx（聯邦快遞）一家快遞企業全貨機量的1/5，全國尚沒有專業貨運樞紐機場。

湖北國際物流機場有限公司副總經理陳璋表示，目前機場項目前期工作進展順利，預計2020年12月機場跑道、航站樓及附屬設施建設基本建成，2021年9月取得機場運營許可，實現飛機起飛。數據顯示，目前全球僅有三個航空貨運樞紐，分別為美國孟菲斯機場、路易斯維爾機場和德國萊比錫機場。



■ 全球第四個、亞洲第一個航空貨運專用機場將在湖北鄂州建成。圖為鄂州貨運機場效果圖。網上圖片

深圳擬建雲軌、雲巴、智軌 治理擁堵

香港文匯報訊（記者 郭若溪 深圳報道）深圳市委近日常發佈深圳市交通擁堵綜合治理策略措施及2018年行動方案，透露將使用多種手段加強交通綜合治理工作，打造高效能、高融合、高品質的城市交通運行體系，到2020年確保中心區晚高峰平均行駛時速不低於26公里，高峰公共交通不低於65%。今年將完成雲軌（雲中軌道）、雲巴（相較雲軌車身更輕巧，不利用軌道供電，車輛搭載電池行駛）、智軌（智軌列車，類似傳統有軌電車但更為安靜舒適）等新型公共交通系統試驗線路詳細規劃及配套政策。

深圳市委委透露，2018年啟動前期研究，完成雲軌、雲巴、智軌等新型公共交通系統試驗線路詳細規劃及配套政策，推動坪山區跨座式單軌（即雲軌，車輛跨跨於軌道橋上運行）建成運營，大鵬新區新型中運量系統建設，並在科技園、白石洲等高密度開發區域研究新型中運量系統建設可行性。

深圳市委委還透露，將出多種手段引導小汽車合理使用。通過提高停車收費標準、擴大外地車限行時段、設置高承載車道等手段，引導小汽車合理使用。2018年進一步擴大外地車限行時段，研究在梅觀高速、深鹽二通道、飯銀通道設置HOV（High-Occupancy Vehicle，高承載車道）、HOT（High-Occupancy Toll 高承載專用收費車道）的可行性及試點方案，同時引導市民錯峰出行，通過推廣「互聯網+」辦公模式、彈性工作制等新型辦公模式，試行軌道非高峰期票價優惠等手段，緩解高峰期交通擁堵。

深圳機場旅客自動輸送系統2020年開通

香港文匯報訊（記者 郭若溪 深圳報道）深圳將建首條全自動無人駕駛軌道交通線。近日，中車浦鎮龐巴迪運輸系統有限公司（PBTS）獲得深圳機場旅客自動輸送系統（APM，Automated People Mover）訂單。根據相關方案，中車浦鎮龐巴迪承擔深圳機場T3航站樓至其他航站樓之間，以及未來T4航站樓的新一代旅客自動輸送系統的建造，建成後將提供18輛全球最先進的INNOCIA APM 300型車輛，計劃於2020年10月底正式投入運營。

中車浦鎮龐巴迪公司新一代 INNOCIA APM 300型車輛是目前世界最先進全自動無人駕駛的軌道系統，車輛單節長12.75米、車寬2.85米，最多可搭乘700餘人，最高運營時速可達80公里。

據介紹，APM旅客自動輸送系統，多用於機場內部擺渡線的短距離全自動無人駕駛軌道技術，上海浦江線、香港國際機場線等均採用該系統，其技術特點在於無人駕駛、專用線路、膠輪、單軌導向和全自動運行，屬於自動導向軌道交通系統範疇，與現行地鐵、輕軌等城

軌運營模式迥然不同，是全天候現代化「小編組、高密度、高靈活」旅客交通系統。

據透露，整個工程建設分兩期實施，本期建設範圍包括有T3航站樓、衛星航站樓及車輛基地之間的APM線路，屆時，旅客不用再為往返航站樓



■ 深圳機場將建新一代無人駕駛旅客自動輸送系統。圖為香港國際機場於1998年7月投入使用的無人駕駛旅客輸送系統。網上圖片

和衛星航站樓之間煩惱，高度舒適化、智能化的APM列車將隨時為乘客提供快捷舒適的服務。