

聯交所：下周四起取消上市地位 壹傳媒股票變廢紙 散戶「清袋」

亂港黑手黎智英創辦的壹傳媒有限公司（00282）昨日發出公告，指接獲聯交所的通知，將於1月12日（周四）起取消其上市地位，正式除牌。有證券業人士直言，壹傳媒股票變作廢紙，相信那些散戶的相關投資都將化為烏有。

2021年6月17日，警方國安處拘捕五名壹傳媒高層涉嫌違反香港國安法，並凍結《蘋果日報》三間公司合共1800萬元資產。壹傳媒股份同日起停牌至今。其間壹傳媒被頒令清盤，並被爆出曾涉嫌誤導公眾投資者，在沒有披露的情況下向黎智英轉移1.5億元款項。

大公報記者 龔學鳴



▲壹傳媒股份自2021年6月17日起一直停牌至今。

資料圖片

正在清盤中的壹傳媒接獲聯交所函件通知，上市委員會已於2022年12月22日審議公司的恢復買賣及上市狀況，而上市委員會決定根據上市規則第6.01A（1）條取消壹傳媒的上市地位，最後上市日期為2023年1月11日，即下周四（1月12日）正式除牌。

壹傳媒股份自2021年6月17日起停牌至今，早前聯交所上市科曾發出復牌指引函件，指出根據上市規則第6.01A條，倘任何證券暫停買賣已持續18個月，則聯交所可能取消其上市地位。就壹傳媒情況，18個月期限已於2022年12月16日屆滿。

根據規定，壹傳媒可根據上市規則第2B章申請覆核，但公司表示無任何意向行使該權利。而應公司要求，壹傳媒股份已

於2021年6月17日起於暫停買賣，直至另行通知為止。

資不抵債 難維持上市狀態

另外，壹傳媒向股東及投資者表示，於最後上市日期後，雖然壹傳媒股份的股票仍屬有效，但股份將不會在聯交所上市，亦不再於聯交所買賣。其後，壹傳媒亦將不再受上市規則規管。

資料顯示，財政司司長於2021年9月29日提出壹傳媒的清盤呈請。2021年10月15日在高等法院聆訊時，法官明確表示壹傳媒已資不抵債，並無足夠業務維持營運或上市狀態，並指出壹傳媒曾涉嫌誤導公眾投資者，包括有可疑交易，特別是董事局就2021年4月提早歸還1.5億元債項予

黎智英時沒有作出披露，致使公眾投資者在沒有公司流動資金狀況的完整資料下進行股票交易。

高等法院於2021年12月15日對公司發出清盤令，並由譚競正會計師事務所的譚競正和文景城為公司的共同及各別臨時清盤人。證券業人士表示，上市公司除牌，股份價值直接歸零。同時企業面臨清盤，剩餘資產價值將先償予債權人，最後才到股東，因此相信持有壹傳媒的散戶最終難以取回投資。

根據資料，黎智英與時任壹傳媒行政總監黃偉強隱瞞力高顧問租用將軍澳工業邨的處所營運，違反科技園租契，早前被裁定欺詐罪成。法院判處黎智英監禁5年9個月，黃偉強則監禁1年9個月。

壹傳媒旗下刊物劣跡斑斑

1998年陳健康假新聞事件

《蘋果日報》屢屢炮製假新聞，其中1998年「陳健康事件」最令人齒冷。上水天平邨三屍倫常慘案的男事主陳健康，承認收下《蘋果》5000元酬勞，讓該報記者拍攝自己北上召妓尋歡的「獨家報道」。隨後在各界聲討下，壹傳媒老闆黎智英不得不刊登全版道歉啟事。

2010年誹謗霸王洗髮水

《壹週刊》刊登一篇題為「壹週刊」刊登一篇題為「霸王致瀉」的文章，稱霸王洗頭水含有致癌物「二噁烷」，導致霸王洗頭水銷量一落千丈。霸王其後控告壹傳媒誹謗，高等法院於2016年裁定霸王勝訴，狠批《壹週刊》調查粗疏、膚淺，未作出深入調查，未能達到負責任專業水準。

2019年黑暴充當黑暴文宣

《蘋果日報》不斷發布煽動市民上街的「預告」，如2019年6月9日，頭版標題煽動市民「今日上街」；同年6月12日，頭版又以「背水一戰」煽惑人心。該報甚至刊登應付警方截查的「完全抗爭手冊」，煽動民眾情緒，激起香港的暴力活動不斷升級，嚴重危害香港法治及市民的安全。

2020年公然勾結外國勢力

即使香港國安法生效後，黎智英及其高層仍利用《蘋果》作為平台，繼續勾結外力。2020年10月12日，黎智英在《蘋果》英文版撰文，聲言日本、澳洲及其他西方國家應要作出扶擇，以及禁止向中國輸出科技。同年11月29日，黎智英竟發表題為「天下圍中拜登騎虎難下」的文章，聲稱時任美國總統特朗普強硬對付中國猶如幫他們出頭云云。

大公報記者整理

經大橋往來港澳 私家車配額可申請

【大公報訊】記者曾敏捷報道：運輸署即日起至1月16日，重新接受經港珠澳大橋往來香港與澳門的跨境非商用私家車常規配額申請。配額共500個，公司及個人各250個，若超額申請，將抽籤決定處理次序。成功獲發配額的人士，最早可於4月6日起使用大橋往來港澳。香港汽車會會長李耀培估計，隨着「港車北上」不設配額的計劃即將推出，經港珠澳大橋赴澳或赴粵的常規配額申請，競爭料不若以往激烈；他期望隨着香港與內地及澳門恢復正常通關，三地政府可以商討更多便利政策，用好港珠澳大橋，便利市民往來。

公司及個人配額各250個

港澳兩地政府於2019年10月推出500個「港珠澳大橋往來港澳的香港跨境非商用私家車常規配額」（香港配額），持有有效配額的私家車，可以不限次數經大橋進出澳門市內。有關配額在2020年4月至2021年2月期間發放，並在今年4月5日起分階段屆滿。

運輸署昨日宣布，即日起重新公開接受配額申請，公司及個人各250個，最快今年4月6日起啟用，有效期最多三年，至2026年4月5日止。配額的申請資格維持不變，包括現有配額持有人在



▲「港車北上」不設配額計劃即將推出，港珠澳大橋使用率可望提升。資料圖片

內的所有合資格人士均可提交申請。

公司配額供在港澳兩地均有註冊的公司，或在澳門有關連公司的香港註冊公司申請；而個人配額則供在澳門從事受薪工作或開設公司的香港永久性居民申請。符合申請香港配額資格的人，可於本月16日下午5時15分前，經香港政府一站通網頁遞交申請。如申請數目超出500個，運輸署將按申請類別，以抽籤方式決定處理每宗申請的先後次序。

資料顯示，自港珠澳大橋於2018年啟用至今，運輸署先後推出共1800個香港私家車往來港澳常規配額；另分四階段推出共19500個香港私家車往來

粵港常規配額，並在去年九月起試行12個月，每月增加最多500個香港跨境私家車配額。

港珠澳大橋啟用後，使用率不似預期，社會有聲音認為，香港應善用大橋機遇。香港汽車會會長李耀培昨日向大公報表示，大橋使用率不似預期是受疫情等因素影響，但隨着香港與內地及澳門恢復正常通關，加上港珠澳大橋「港車北上」不設配額計劃即將推出，大橋使用率可望提升，「經大橋去珠海及其他大灣區城市，非常方便，有了港車北上，相信之後不少人會自駕遊到內地，促成更多人去大灣區工作、置業。」

特區1·12跨部門大型演習 加強應對大亞灣核事故

【大公報訊】保安局發言人昨日表示，政府正積極籌備本月十二日舉行、以大亞灣應變計劃為基礎的大型跨部門演習，以測試及提升在萬一發生影響香港的核電站事故時，政府相關人員的核應急能力及相關專業知識；同時，政府亦致力提升市民對大亞灣應變計劃的認識，加強核應急和核安全的公眾教育和宣傳。

將有逾1400人員參與

保安局發言人指是次演習的代號為「棋盤三」，演習包括兩部分，分別是指揮崗位演練和實地行動演習，屆時政府高級別的應變架構將會啟動，行政長官李家超會主持行政長官督導小組，保安局局長鄧炳強則會率領執行小組，指揮各相關政策局和部門對模擬核事故及其引致的相關事件作出應變；前線部

門將模擬執行預防性撤離行動、設立監測中心為撤離人士進行輻射檢測、食物輻射監察等，以測試部門執行輻射防護措施的能力和效率。

三十七個與應變計劃有關的決策局、部門和機構逾一千四百名人員將參與「棋盤三」演習。



▲大亞灣核電站位於香港東北面，至今已運作28年。資料圖片

四名新當選議員完成利益申報

【大公報訊】記者龔學鳴報道：在去年12月立法會選委會界別補選中當選的四名議員，早前已在行政長官李家超監誓下就任，並先後完成向立法會申報個人利益。翻查資料，四名新任議員都在本港、內地或海外持有物業，部分更為多間公司的董事等。

陳永光申報自己出任中大中醫學院客座副教授、浸大中醫院董事、廣州中醫藥大學客座教授等，又申報自己在

九龍擁有一個住宅及一個商用物業，並持有三間醫療公司的股份。何敬康申報自己持有新界農地和一間投資貿易公司股份。

至於黃錦輝申報自己出任中大教授和專欄撰稿人，在香港及英國擁有物業、擁有九龍表行股份、亦為兩間投資控股公司的獨立非執董。而尚海龍則申報自己出任公司的戰略顧問，並在深圳福田擁有物業。

看好香港復甦



透視鏡

蔡樹文

政府統計處發表最新的零售業銷售額數字。去年11月零售業總銷售額的臨時估計為295億元，按年下跌4.2%，扣除中間價格變動後按年跌5.3%。數字未反映12月防疫鬆綁後的復甦步伐。

去年11月零售業總銷售額按年下跌是意料中事，受持續的疫情影響，政府派消費券對整體經濟刺激有限。惟去年12月政府大幅調整了防疫措施，適逢聖誕節長假期，零售消費市場開始活躍起來，加上勞動力市場好轉，市民

更願意花錢。估計12月的零售消費有機會出現強勁反彈，工展會丁財兩旺便是最佳例證。

隨着口岸有序通關復常，訪港旅客上升，加上本地消費意欲增加，以及農曆新年刺激市道，今年首季的零售業經營狀況相信會大為改善。

內地採取新的防控措施以刺激經濟，香港在內地經濟帶動下，整體經濟在今年第二季有機會出現較強勁反彈。雖然有會計師行估計本財年將錄得1090億港元財政赤字，但香港經濟是危中有機、審慎樂觀。有內地因素，香港復常的步伐將比其他地方更快，機遇更多。

再有的士團體申加價 紅的落旗32元

【大公報訊】再有的士團體申請加價！多個的士團體代表昨日向運輸署提交新的加價申請，要求市區的士起錶費加價5元至32元，跳錶加0.2元；新界的士起錶費加價4.5元至28元，跳錶同樣加0.2元。

業界表示，現時的士收費嚴重滯

後，經營困難，希望藉加價調高司機收入。

團體代表解釋，雖然去年七月全港的士獲准加價，但加幅難以追上成本，加上今年起，政府不再提供燃油津貼，令每更石油氣開支平均多約50元，連同疫情等因素，導致業界經營

困難，強調加價能增加司機收入，吸引更多年輕人入行，以及改善服務，促請政府批准。

運輸署回覆傳媒查詢表示，由於有關申請收費加幅與業界去年所遞交的有所不同，運輸署稍後會就加費申請約見的士業界。