

# 港青也能投身星辰大海的征途

## 新聞背後

卓銘

正當廣大香港市民仍沉浸在國慶氛圍之時，國家再為香港送上份「大禮」。中央視述中國載人航天工程辦公室消息，為滿足載人航天工程後續飛行任務需要，我國第四批預備航天員選拔工作已於近期啟動。其中最令人關注的，是今次將首度在港澳地區選拔載荷專家，意味港人將有機會實現本來遙不可及的航天夢。

據報道，此次預備航天員選拔，由中國載人航天工程辦公室統一組織實施，預計一年半左右時間完成。本次共選拔12至14名預備航天員，包括7至8名航天駕駛員，5至6名航天飛行工程師和載荷專家。其中，載荷專家人數為兩名左右，並且會在從事空間科學研究及應用相關領域的科研人員中選拔。所謂載荷專家，就是到太空進行各項專門科學實驗和探測的科學家工程師，雖然並非職業航天員，但卻負責重要的綜合航天實驗。

這一消息反映了兩重意義。首先是中央對香港無微不至的關愛、重視和支持。過去多年，其實香港一直都有不同團體提供航天教育，例如香港航

學會、香港航天領袖總會等等，商界方面亦有資助設立小太空人計劃，為兒童提供模擬太空人訓練的體驗。去年9月，神舟十二號乘組與近300名香港科技工作者、教師和大、中學生展開一場「天地對話」，更是在年輕人群組中掀起一股航天熱潮。

## 對香港創科的充分肯定

可以說，香港一直不乏抱有航天夢的青年人，希望能親眼目睹星辰大海。「天地對話」開始時，一句「香港呼叫神舟十二號！」引起全場師生興奮喊叫；還有中學生在對話結束後表示「我也想去太空！」都是最佳的事例。

然而，很多香港青年雖有夢想，卻未能有相應的機會。此次國家特意提到要從港澳地區選拔載荷專家，足以體現中央對香港青年的關心和支

持，並給予他們一個千載難逢的良機，不只能有希望實現自己的夢想，更能藉此貢獻國家，為祖國的航天科技發展出一分力。

其次，是中央對香港高科技水平的肯定。載人航天工程是我國航天發展歷史上規模最大，系統最複雜，基礎要求最高的國家重點工程，當中所涉及的，都必然

是最頂尖的人才和技術，而光是從香港挑選人才參與，其實已經是對香港最大的肯定。事實上，本港的大學科技團隊過去亦曾對國家航天科技作出巨大貢獻。2020年嫦娥五號進行國家首個探月工程，其間使用的「表取採樣執行裝置」正是由香港理工大學科研團隊研製。科研團隊憑藉多年在國內外航天項目中所累積的經驗，透過創新思維及採用高端技術研製的採樣系統，為月球表面採樣工作取得了突破，相關裝置亦應用於嫦娥六號的探月任務。

其實早在2010年起，香港科研團隊一直在為國家的太空探究工程作出重要貢獻，研製出多項太空儀器，包括嫦娥三號及嫦娥四號月背探測任務的「相機指向機構系統」、天問一號的「落火狀態監視相機」。此外，歐洲太空總署2003年火星快車任務使用的「岩芯取樣器」、2011年的中俄聯合探索火星任務的「行星表土準備系統」，都是香港的科研產物。

國家「十四五」規劃支持香港發展國際創新科技中心，這不僅是對香港的期望，也是對香港的信任。過去香港已經多次證明自己有能力在國際的科研競爭中佔有一

席之地，今次的選拔，讓香港有更大的發展空間，不只能讓香港航天科技「落地」，成為國家航天經濟產業的一分子，更能成為引領大灣區及世界的創科中心。

## 創科未來在於青少年

正如行政長官李家超所說，中央在國慶佳節為香港送上這份禮物，「喜上加喜，充分體現國家對香港的關愛、支持和信任。」他又提到，今次的選拔亦是更認識國家的教育機會。鼓勵全港學生以至社會各界藉此良機多加認識國家載人航天工程的豐碩成果，增強國家意識和國民身份認同。

為推廣香港的航天科技發展，特區政府將與不同團體合作，舉辦科普活動，邀請香港電台製作特備節目，講解航天科技，於太空館及科學館舉行專題講座，邀請航天專家及少年航空員分享個人經歷，並舉辦第四屆航天博覽。

中國首名進入太空、神舟五號飛船航天員楊利偉曾說過，國家經濟、科技及綜合國力的提升，給他創造了成為航天員的條件，而他自己對航天事業的熱愛以及國

家的需要，讓他最終能走入這個行業，成為一名航天員。「最讓我深深不忘的是能夠作為中國第一個進入太空的航天員，並代表國家展示國旗、向全球華人問好。期待在不久的將來，也能夠在太空中看到香港同學們最酷的身影。」相信對於本港懷抱著航天夢的青年而言，能成為香港首位進入太空的載荷專家，對國家、對香港，同樣具有非凡的意義。

自從楊利偉2003年乘神舟五號飛船首次進入太空，返回地球後未幾即獲安排訪港，近20年來，多名航天員都相繼來港進行訪問交流，還有諸如「天地對話」、航天飛行展等特殊活動，可見中央一直關注並期望香港能對國家航天事業有更大的貢獻。香港的發展需要創科，創科的未來在於青少年，希望在今次機會下，能有更多香港青年能負韶華，勤奮學習，拚搏進取，投身創科，努力譜寫出無愧這個時代的青春華章，讓更多香港智慧閃耀太空。

# 期望房署用手中一票停止法團亂象

## 議論風生

祝慶台

近年，不少屋苑法團出現嚴重對立，輕則吵鬧，重則「全武行」，甚至對簿公堂。一近法團選舉，不具名的攻擊單張，主要通道的大字報，再加上部分傳媒推波助瀾，平時和睦的鄰里，瞬間彷彿轉為仇敵，社區將無寧日。事實上，法團委員並無薪酬，純屬義工，法團管委會是為了管理好屋苑而存在，縱使管理風格不盡相同，相信業主間也能求同存異，但為何法團選舉卻如此對立呢？歸根結底，是因為有利益的存在。

根據法例，凡滿30年或以上的私人樓宇，須進行強制驗樓計劃（俗稱：大維修），因為舊樓欠缺妥善維修保養，會對居民和公眾構成安全風險。但條例實施十年以來卻有些變樣，強制維修變成全面裝修，數千萬甚至數億元的大維修工程，也就變成了一些不良商人眼中的「肥肉」，紛紛想辦法混入法團管理委員會當中，試圖影響大維修承辦商誰屬。隨着坊間不斷傳出圍標事件，由於關係到自己切身利益，小業主自然就草木皆兵，容易受輿論影響。他們只相信自己渠道得到的信息，而不是全面理性客觀分析，而有些法團選舉更重點攻擊某些參選業主的意識形態，引起政治對立。所以法團選舉成為各種複雜因素的集中體現，雙方陣營爭吵對峙，一波未平一波又起，甚至報警也是家常便飯。

## 保持中立非不作為藉口

民政事務總署一直推動大廈成立法團，希望由業主管理好自己的屋苑，但法團成立之後，組成法團管理委員會的小業主並不具備專業知識，在面對工程維修、樓宇管理、屋苑財務、法律糾紛等問題時一籌莫展，無法得到有效支援。有見及此，沙田區一眾法團主席自發成立了沙田法團聯席，成員間互

相交流法團管理經驗，彌補專業知識的不足，也每月發行《沙田報》，刊登實用的社區資訊及樓宇知識，讓小業主了解多些屋苑管理的資訊。報刊放在各座樓宇大堂，方便居民取閱。另外，成立法團聯席也便於集中意見，向政府反映。沙田民政事務處也非常重視，雙方溝通更加密切。聯席成立以來反應踴躍，目前已經有38個屋苑加入，覆蓋單位總數佔沙田區私樓區近半。

可能有人會留意到，經常聽到很多老牌屋苑小業主紛爭不斷，逢選必亂，為何新式屋苑選舉卻鮮有亂象發生呢？其實除了距離大維修尚有時日之外，現今屋苑多以業委形式運作，發展商掌握車位、商場等業權，作為大業主，選舉時站在屋苑整體利益出發，投票給做實事的候選人，所以別有用心不良商人較難在這類屋苑有生長空間。但業委會沒有法定權利，無法決定屋苑財政，也長期為人詬病。

面對社區亂象，政府部門可否主動作為，發揮更大作用呢？加強對法團的支援、不斷完善法例、規範監管固然需要，但房委會、房屋署其實可以發揮更加重要的角色。事實上，很多居屋屋苑或租置屋邨，都並非100%售出，房委會仍持有一定數量的業權份數，需要按時繳納管理費，攤分維修保養費用，但在居民大會、法團選舉等就重要事項投票時，房署代表很多時卻以中立為理由拒絕投票或僅投下棄權票。

以近期將軍澳翠林邨1.7億元維修工程爭議一事為例，作為大業主之一的房署代表，在法團商討是否採用市區重建局的「招標妥」計劃時，僅投下棄權票，將自己置身事外，任由小業主之間不信任加劇。當然，是否使用「招標妥」與工程造价並無關係，例如有3501伙的居屋沙田穗禾苑早年未參加「招標妥」時，回標價為2.2億元至4.6億元，每個單位最少需攤分5萬元。但在公民黨及《蘋果日報》等以「反圍標」、「反天價維修」的噱頭高調介入後，雖然成功將連任多屆的

舊法團推翻，但上場之後的新法團使用「招標妥」，回標最高價卻達6.98億元，最終決定的方案總額亦為3.88億元，每戶需負責9.4萬至14.1萬不等。

由此可見，小業主不具備樓宇工程維修專業知識，紛爭的結果未必對自己有利，但房署擁有大量專業人士，作為主要持份者之一，是否更應該積極介入，為屋苑提供專業協助呢？甚至在投票選出方案時，公開自己獨立中肯的投票意向，讓一籌莫展的小業主有個參考，是否總好過袖手旁觀呢？

## 主動為業主提供專業協助

筆者曾向沙田法團聯席的一些居屋及租置物業法團主席了解過，房署代表雖然絕大多數時候都表示中立不投票，但也有在法團選舉委員時投給自己的代表、在業主大會上投票支持某些候選人，或是投票支持某大維修方案的情況，做法莫衷一是。換言之，保持中立其實並非必須。

筆者認為，房屋署作為政府部門，除了打理好政府物業的職能外，亦有責任維護社區和諧安寧，協助保護資助物業的小業主權益。行政長官李家超表示特區政府要以人為本，強調以結果為目標，解決市民的問題。香港現正處在由亂到治邁向由治及興的關鍵時刻，房署這種彷彿事不關己的中立、棄權等做法顯然已不合時宜，不應再以此作為推卸責任的擋箭牌，對居民衝突視而不見。

隨着香港國安法實施及完善選舉制度，香港已經進入良政善治的新時代，特區政府要切實排解民生憂難，帶領港人共同維護和諧穩定。近年產生的種種法團亂象，是時候停止了。希望當局從香港的整體利益出發，積極作為，主動為法團和小業主提供專業協助，更要充分利用好手中一票，讓社區重回安寧！

沙田法團聯席秘書長、選舉委員會成員、新社聯常務理事

## 政策思考

黃元山、葉文祺

北部都會區透過港深西部鐵路及北環線支線接駁深圳，有助促進港深之間的人流物流，配合港珠澳大橋、廣深港高鐵等基建，香港理應可在粵港澳大灣區的格局下，與其他城市形成「一小時生活圈」。然而，本港交通向來為人詬病：屯門公路與吐露港公路等多條幹道幾乎每日塞車；就算受疫情影響，不少港鐵路線去年的載客率也超過八成。當新界至市區的車程已經需要至少一小時，香港與大灣區的「一小時生活圈」似乎遙不可及，規劃上應如何拆解？

為疏導繁忙的交通，並釋放新界更多土地潛力，特區政府應該在已規劃的鐵路及幹道項目之外，另外開闢南北鐵路、南北幹道及東西幹道合共三組策略性基建。此舉不但加強深圳—北部都會區—維港都會區三大商業核心區（CBD）的縱向聯繫，也改善新界內部缺少橫向連接的痛點。

## 縱向貫通深圳香港CBD

首先，南北鐵路北面以「Y字型」接駁羅湖站（東鐵綫）及安樂車站（北環綫東延），擬議走線經過粉嶺、林村、大圍，南下至美孚並連接明日大嶼的運輸網絡。新鐵路提供一條更直接的過境鐵路，可以滿足未來日益增加的跨境工作需求。與此同時，南北鐵路亦有助釋放新界東北部分的發展潛力，包括香園圍、打鼓嶺、坪輦、皇后山、羅湖南、文錦渡、老鼠嶺等，配合政府在新界北的大型規劃。

其次，南北幹道是一條全新的公路，北面連接粉嶺公路及香園圍公路，走線經粉嶺市中心，穿越大帽山，南面出口鄰接青沙公路及美孚。新幹道為粉嶺南及林村，以至附近沙頭角提供重要的交通接駁，有助釋放約1050公頃用地的發展潛力。同時，新界東北經大埔、沙田至市區的南北向交通可以分流到新幹道，紓緩吐露港公路、城門隧道、青沙公路、獅子山隧道及大老山隧道的負荷。

## 橫向打通新界內部脈絡

第三，東西幹道主要為擴闊現有粉錦公路，並於東面連接粉嶺公路及吐露港公路，可沿香園圍公路北上直達深圳蓮塘；而西面經港深西部通道接駁前海，可連接擬建的屯門西繞道及11號幹線。新幹道為市民提供新界環迴公路的替代路線，能夠紓緩元朗公路及吐露港公路的交通負荷。走線橫跨林村、錦田及元朗東南一帶的平地，當交通配套改善後，約900公頃用地可以作進一步發展。

上述建議的道路及鐵路，沿線土地大部分為平地，亦避開郊野公園範圍，可望減低環境影響及技術難度。至於經大帽山的南北幹道，可以仿效大轎隧道的經驗，以隧道的方式穿越郊野公園。基建一直是推動城市發展的重要基石，筆者期望特區政府在現時進行的《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》中，會充分考慮以上鐵路及主要幹道基建布局。

作者分別為團結香港基金高級副總裁兼公共政策研究院院長、團結香港基金研究總監及土地及房屋研究主管

# 中國大飛機重塑全球商飛市場大格局

## 國際觀察

宇文

9月30日，中共中央總書記、國家主席、中央軍委主席習近平在北京人民大會堂會見C919大型客機項目團隊代表並參觀項目成果展覽，充分肯定C919大型客機研製任務取得的階段性成就。

C919大型客機研製成功，獲得型號合格證，標誌着我國具備自主研製世界一流大型客機能力，是我國大飛機事業發展的重要里程碑。這也意味着，中國大飛機將翱翔藍天，重塑全球空飛市場大格局。眾所周知，全球商用飛機市場是美國波音和歐洲空巴的天下，佔據全球超9成的份額。今年上半年，中國三大航空公司就從空巴訂購了2400多億元的飛機。

## 打破西方壟斷帶來良性競爭

商飛市場被波音和空巴壟斷，不符合市場競爭原則。加上波音公司民營飛機軍用飛機一起上，在對台軍售中充當美國對

華打手的作用。在此情勢下，波音、空巴壟斷全球商飛市場，不僅讓兩大公司收割市場之利，也成為美西方霸凌全球的利器。

中國C919大型客機研製成功，攪動全球商飛市場一池春水，打破波音空巴的壟斷鐵幕，給全球商飛市場帶來了良性競爭。有競爭才有活力，才能從供給側倒逼波音和空巴加大資金投入和科技研發，讓大飛機質量更好更安全。良性競爭能使大飛機價格降下來，讓消費端的全球航空公司能夠「貨比三家」，而不是總被波音和空巴「牽着鼻子走」。

東航協議顯示，C919的價格明顯低於波音和空巴同類型的飛機。C919的目錄單價是0.99億美元，人民幣目錄單價是6.53億元。相比同級別的空巴A320和波音737MAX系列飛機，目錄單價要便宜8000萬至1.5億元不等。隨着中國C919飛機的產能擴大，價格還有更多的下調空間。中國製造——無論是曾經的白色家電（冰箱、彩電、洗衣機）還是電子產品（智能手機等）或日用消費品，中國製造都具有價廉

物美的特點。所以，中國商品經過一段時間不僅能在全球市場站穩腳跟，而且能夠佔據更多的市場份額。

C919屬於幹線主流機型，採用單通道窄體布局，座位數為158座—168座，標準航程4075公里，最大航程5555公里。目前在全球已經獲得了28家客戶的815架意向訂單，國外的訂單為34架，訂單總金額超過5000億元人民幣。而且，經過試飛的C919在安全性上是可靠的，經過國內商飛市場的考驗，C919的可靠性將得到商飛市場的認可。中國是世界上重要的商飛市場，據2021年發布的《民用飛機中國市場預測年報》預計2021—2040年間，中國需要補充民用客機7646架，其中寬體客機1561架，窄體客機5276架，支線客機809架。

疫情前，全球每銷售4架窄體機，就有1架交付給中國航空公司。按照中國每年購買300多架窄體機算，若屬於窄體機的C919參與到市場中來，不僅倒逼波音和空巴更加重視中國市場，也不得不正視C919這個新的競爭對手。當然，也會促使C919全方

位提升競爭能力。這也意味着，若C919飛機在中國市場站穩腳跟，也將創出自己的品牌。有了在全球重要商飛市場的美譽度，在全球市場的競爭力也就加強了。假以時日，全球商飛市場將從美歐爭鋒進化到中美歐「三國演義」。

## 中國製造邁向高端

中國大飛機參與全球商飛市場競爭，重塑這個領域的市場大格局，不僅在供給側領域形成良性競爭，也給消費端提供了更多價廉物美的選擇。自然，也給消費者提供了更為便捷、安全和經濟的美好體驗。這對後疫情時代激活全球產業鏈活力、疏通供應鏈梗阻以及形成強大的人流、物流，也具有非常重要的意義。更重要的是，C919進入商飛市場，也是中國製造轉型升級的標誌，也意味着中國製造從初級產業鏈邁向高端，代表着中國裝配製造能力得到系統性提升。

中國大飛機要走向全球市場，和波音、空巴一起翱翔藍天，還有漫漫長路要走。

一方面，波音、空巴取得現在的壟斷地位，波音已經走過了100年，空巴也走了60年。而且，兩大公司背靠的是美歐兩大經濟體的綜合實力。C919從2007立項至今，不過15年時間。而且，面對C919的「搶食」，也會促使美歐動用市場之外的力量阻礙中國大飛機走向全球。這也是美歐對華博弈的慣用動作。另一方面，C919要進入全球市場，必須通過歐美適航標準認證，此外要在全球建立國際銷售與服務網絡。

從智能手機到國產汽車乃至中國高鐵的發展途徑看，中國有能力擁有獨立知識產權且能製造出全球先進的產品。至於建立全球銷售和服務網絡，中國企業已經擁有足夠的全球化營銷經驗。因此，未來C919的系統性競爭力不會落後於波音和空巴。制約C919走向全球的，還是美歐的政治偏見和面對中國的不自信。然而，這擋不住中國大飛機一飛沖天的大勢。

中國人民大學重陽金融研究院客座研究員