逐夢太空貢獻家國 港青前路更加廣闊

國家已經完成多次載人航天任務，為人類探索太空作出歷史性貢獻。在國慶73周年的重要時刻，國家向香港送上大禮，宣布把航天載荷專家一職開放予港澳人士參與選拔，充分體現國家對香港的關愛、支持和信任。此次選拔標誌着國家對香港科研水平的信心，亦標誌着國家關心香港青年的未來。

陳克勤 立法會議員

國家發展一日千里，爲香港帶來無限機遇，使過去不可能的事都變得可能。是次國家挑選港人上太空，固然令香港各界非常興奮，但載荷專家的選拔門檻一點也不低，要擁有博士專業學位，至少具備3年經驗。火箭搭載的人員數目少，能夠被選上的，當然是精英，對候選者有極高的條件，要求也是相當合理。但既然有這麼高的入場門檻，國家仍然開放給港澳人士參加選拔，就說明了港澳不乏可以參與國家航天任務的頂尖人才。這也證明了，只要香港投入國家發展大局，本地人才的出路一下子就可以拓寬了。

鼓勵大衆敢想敢做回應時代要求

國家除了軟硬件資源豐沛之外，更重要的是科技發展日新月異。最近公布的一項調查顯示，中國在全球創新指數的排名繼續提升，從去年的第十二名上升到今年的第十一名，而該指數對世界百強科技集群的排名中，深圳—香港—廣州位居第二，北京第三。目前中國與美國各擁有21個頂尖的科技集群，可見目前中國從事科創研發等工作，當中的含金量已經不亞於西方先進國家，甚至在某些領域上還有突破超前，原因在於國家政策全力支持高新科技發展，很多政策都予以配合。就以無人駕駛智能汽車爲例，其實最早開始研究的是美國，但由於當地政府的交通法律僵化，令無人駕駛技術無用武之地，至今仍停留在實驗階段。相反，無人駕駛公交車已於今年正式於廣州投入服務，在無人駕駛的應用領域中，中國已經領先世界。這就是政策靈活所創造的環境，而這種鼓勵創科的氛圍可以推動未來的研發，讓創新生生不息。當大家看到，以往被認爲不可能的事成爲了可能，才會敢於去想、敢於去做。這是新時代的要求。新時代要有新的思想和新的做事方式，才可以有能力解決新問題和回應新挑戰。

推動青年裝備自己把握寶貴機遇

2003年，國家首位進入太空的航天員楊利偉勝利歸來，一個月後來到香港同市民見面。當時他在一個場合回答了多位中小學生的提問，並鼓勵在場的學生，表示他自己跟大家都一樣，經過努力學習和訓練，才達到足夠的水平，只要大家努力，一定可以比他更出色地完成任務，爲中華民族作出貢獻，爲同胞爭光！也許，當年在場的學生也發過一場「航天夢」，希望長大後可以像楊利偉一樣坐火箭上太空。也許當時家長會對子女說那是發白日夢，航天員沒可能在香港選拔，勸他們回家努力讀書將來當專業人士。以前成年人聽見孩子的志願是上太空，大概都是一笑置之。但踏入新時代就不再一樣了。如果現在孩子說志願是想當航天員上太空，我們就要認眞看待，鼓勵他們努力學習，符合選拔要求就眞的有機會。成功的關鍵就如楊利偉當年所說：「機會只會留給有準備的人。」這句話無論對個人和整個香港都一樣。國家爲香港創造機遇，香港的青年要裝備好自己，才可以把握無窮的機遇，貢獻香港和國家，活出精彩人生！

香港青年九天攬月不再是夢

高佩璇 全國政協委員 香港汕頭社團總會主席

今年國慶對香港青年來說有一個深刻的記憶。國家宣布將首次在港澳地區選拔航天載荷專家，港人成爲國家航天人員，上九天攬月將夢想成眞。

2003年10月，中國第一位航天員楊利偉搭乘神舟五號飛船進入太空，實現了「成功發射、精確測控、正常運行、安全返回」的任務目標，圓了中國人的太空夢，令我國成爲世界上第三個獨立掌握載人航天技術的國家。返回地球後不久，當年11月，楊利偉來到香港與各界特別是青少年見面。自那時起，只要航天員和航天科學家抵港與青少年交流，就有香港青少年提問，「我能不能成爲航天員，能不能進入太空」？

我國近期啓動第四批預備航天員選拔工作，共選拔12至14名預備航天員，包括航天駕駛員7至8名，航天飛行工程師和載荷專家共5至6名。國家宣布將首次在港澳地區選拔航天載荷專家，年齡在30到45歲之間。據悉，載荷專家是擔負重要綜合航天實驗的專家，是到太空進行各項專門科學實驗和探測的科學家和工程師，屬於非職業航天員。他們的空間科學技術活動包括天文觀測、對地觀測、物理試驗、化學試驗、生物醫學試驗以及各類技術試驗等。此次在港澳選拔載荷專家，意味着香港科研人員可親身到太空進行科學研究，實現九天攬月之夢。

從2003年11月香港「青少年之問」，到今天港澳地區科研人員不僅能參與到國家航天事業的發展，更有條件親身到太空進行科學研究，除顯示國家航天事業的發展進步，更體現香港在參與國家航空航天事業中已經獲得長足進步，得到國家充分認可。

祖國敞開胸懷歡迎港青

香港一直積極參與國家航天事業發展。以香港理工大學爲例，該校科研團隊曾助力「嫦娥四號」、「嫦娥五號」、「天問一號」完成相關研究任務。

在港澳地區選拔航天載荷專家，不僅對香港年輕科研人員意義重大，對香港青少年人生規劃、未來成長，更具有不一樣的意義。回歸祖國以來，香港有越來越多的年輕人希望加入到國家轟轟烈烈的發展中，他們希望能與前輩有不一樣的廣泛選擇和人生新體驗，有實現遠大理想的路徑。隨着「一國兩制」實踐的深入，香港融入國家發展，國家進步正好給香港青年無限未來。特別是近年來，在國家經濟發展和科技進步的大潮中，科技行業乃至新興行業爲年輕人提供大量機會，青年可以在興趣中找到事業歸屬。

固然，本次在港澳地區選拔航天載荷專家名額僅僅兩名左右，但具有重大的象徵意義。這不僅是國家對香港參與重大科技項目的信任，對港人的信任，也是對香港年輕一代發出重大信號：國家敞開胸懷，擁抱一切有報國之心、鴻鵠之志、專業能力的港人，參與載入史冊的世界級科技項目中。國家發展需要並歡迎香港人才，將自己的前途命運與國家前途命運結合在一起，香港青年未來的路必然越走越寬廣。

香港目前有三所大學開辦培訓航天專才的本科及碩士課程，每年有不少於100名畢業生，他們是國家航天科技儲備力量之一。期待他們中有人能代表香港新一代年輕人一圓飛天夢。我國世界級項目、重大項目並不止於航天領域，香港青年在國家發展的空間也不止於星辰與大海。機遇總是給有準備的人。香港青年只要練好內功，做好準備，國家發展帶來的機遇，一定會給有志者豐厚回饋。

完善法院保釋制度 杜絕棄保潛逃

羅天恩 香港事務律師 清華大學法學博士生

前民主黨成員、前立法會議員許智峯早前因四項藐視法庭罪被判刑3年半。在宣判同日，許智峯於Facebook上狂妄地詆毀香港的司法制度，嘲諷香港法庭只能對着空氣判刑，對逃之夭夭的他束手無策。他這種態度固然應該被所有香港市民嚴厲譴責，但針對個別人士的責罵並不能彌補法院保釋的漏洞，當局應該通過深入研究此案，完善法院保釋制度。

許智峯於2020年被控干犯九項控罪，在審訊期間獲准保釋，後來在同年11月成功以立法會議員身份進行「職務訪問」爲由，向法院申請取回旅遊證件，並獲放寬離港限制。

許智峯早有棄保潛逃的打算。在取回旅遊證件後，他隨即辭去立法會議員職務，翌日許智峯的代表律師向律政司表示，他受丹麥國會邀請出席「職務訪問」，並向警方申請解除他的旅遊禁令。雖然許智峯辭去立法會議員的舉動使他以立法會議員身份「外訪」的事實前提不復存在，律政司也表示根據許智峯提供的「外訪」行程和當時的防疫規定，許智峯很有可能不能出席定於11月26日舉行的聆訊，但許智峯的律師仍然以延後的「外訪」行程成功瞞騙法院，最終區域法院批准許智峯以區議員身份離港進行「職務訪問」。次日，許智峯向警方提供了虛假的「外訪」行程，促使警方解除旅遊禁令。最終，許智峯成功策劃逃亡大計，於12月3日在Facebook表示他將流亡海外，不會回港。

根據不完全統計，在修例風波中潛逃的被捕或被控人中，有59人成功棄保潛逃，當中違反法院保釋的有23人，違反警方保釋的有36人，其中更有兩人涉嫌違反香港國安法，反映被告面對嚴重控罪另加境內外勢力的裏應外合下，傳統的法院保釋規定已經不能完全滿足新形勢的要求。香港法例第221章《刑事訴訟程序條例》第9D(3)及(4)條的法院保釋條件，只限於向法庭交出旅遊證件、向警署報到、於指定的地址居住等，明顯不足夠。

某些被告如黎智英，曾提出戴上電子裝置讓警方監察其行蹤作爲保釋條件，律政司認爲有關措施在香港並不可行。箇中原因究竟是因爲法律沒有相關規定，或是警方和律政司的科技設備沒有跟上時代？案中並沒有交代。若然是法律的問題，那英國、澳洲和新西蘭等地已經有指示，被告在保釋期間佩戴電子裝置，同時充分保障被告的人權和無罪推定原則的先例。

若當局打算對保釋安排進行修訂，過程中應充分參考外國做法，以平衡國家安全和滿足香港國安法第四條尊重保障人權等要求，否則法院保釋制度的缺失，不但會導致整個刑法審訊制度土崩瓦解，也會使其他支持性制度如香港國安法第43條實施細則等變得形同虛設，不利特區政府維護國家安全的工作。

香港應立法禁止歧視內地來港人士

江樂士

香港社會一向注重人人平等，這既是普通法的傳統，又是基本法第25條確立的一項原則。每一個人不論原籍何地，都應該受到公平對待，不容被歧視。

現時的《種族歧視條例》主力針對種族歧視行爲，然而由於條例欠缺周全，條例保障範圍並沒有涵蓋內地來港人士，以致他們無法以此條例申訴歧視個案。久而久之條例就形成了法律漏洞，無法爲所有人提供保障。

平等機會委員會在去年表示收到越來越多內地來港人士遭受歧視的申訴。香港社區組織協會在2019年5月至2021年1月期間訪問了531名來港定居的內地人，共有三分之一受訪者聲稱被本地人不禮貌對待，有44.7%的成人受訪者表示曾被不禮貌對待，近五分之三的成人以及三分之一的兒童受訪者表示遭受歧視的情況無日無之，有些人更直言遭歧視的情況並未隨着居港的日子增加而消失。而兩個組別均有超過四成人認爲有需要隱瞞自己的內地來港新移民的身份。

內地來港人士受到歧視有多種原因，但主要有三，一是部分港人敵視內地，二是部分人看不起外來人士，三是部分人懼怕新移民搶自己的飯碗。

這些歧視行爲，包括在工作場所冷淡對待、拒絕打招呼和寒暄等。最近就發生了一宗內地學生在本地大學校園內遭滋擾的事件，最後事件雖然得以圓滿解決，肇事者受到了懲處，但會對受害者和其他內地生造成心理陰影，也破壞了香港在內地民衆心目中的形象。

雖然《種族歧視條例》包含各種反歧視的條文，卻保障不了內地來港人士免受歧視，這顯然不能接受。畢竟，大灣區融合發展是香港的未來所在，將來也會有一大批內地人才來港發展，爲香港作出貢獻並有可能在此落地生根，香港有責任善待他們。

幸好，平機會在去年採取行動，積極推動禁止一切歧視內地來港人士的行爲，包括向政府提交意見書，建議修改法例，使反歧視條例同樣適用於針對本種族人士的歧視行爲，以及基於對方不同居民身份或原居地而對其作出的歧視、騷擾和貶損行爲。

平機會的努力值得嘉許，應得到各界支持。平機會將來應獲賦予權力調查和起訴歧視內地來港人士的人。平機會主席朱敏健表示應盡快修例，讓平機會有相應的法律工具可用，期望特首李家超在即將發表的施政報告中提出這項修例議程。

在修例完成之前，警方可以參考《刑事罪行條例》第10條，檢視若干歧視行爲是否構成煽動罪，或可根據該條例第9條(e)審視相關行爲是否意圖「引起或加深香港不同階層居民間的惡感及敵意」，若查證屬實可對肇事者提出檢控。雖然較輕的歧視行爲不構成煽動罪，但在平機會獲得所需的法定權力之前，這些都不失爲有用的法律工具。

構建和諧社會是所有文明人的共同願望。內地人在香港應得到尊重，免受歧視。

(作者是前刑事檢控專員，本文原文發表在英文《中國日報香港版》評論版面。有刪節。)

打造「易行城市」 營造地區特色

陳家珮 立法會議員

香港人多擠迫，要在鬧市之中穿梭並不容易，人車爭路時有發生。特區政府早年與各區區議會合作，在銅鑼灣、元朗、北區、深水埗等地設立行人專用區，以增加行人的舒適度。2017年的施政報告更提出「易行城市」概念，推出「香港・好易行」項目，透過制定多項步行環境改善措施，鼓勵市民「安步當車」，減低市民對交通工具的依賴，從而改善空氣質素，減低氣候變化的影響。不過，香港離成爲「易行城市」還有一段距離，近日就有報道指運輸署計劃取消白沙道銅鑼灣行人專用區，便有如開倒車。

銅鑼灣白沙道行人專用區是本港其中一個成功例子，該區人流適中，步行環境舒適，街上也有大量特色小店，不時舉行各類文藝活動，可說是銅鑼灣的「綠洲」。但運輸署近日以改善銅鑼灣一帶道路的交通擠塞問題爲由，提出取消白沙道行人專用區，試行三個月。這個交通改道建議有點奇怪，與政府有計劃將香港打造成「易行城市」理念背道而馳。銅鑼灣是本港傳統的購物區，假日遊人如鯽，應以行人優先，限制車輛進入，而不是開放道路增加車流，以致人車爭路情況再次出現。今次改道亦完全抹殺區內的文化氣息，十分可惜。筆者過去周末曾途經利園一帶，交通非常暢順，車流很少，運輸署的建議更令人摸不着頭腦。

放眼世界，不少大城市均認同「易行城市」的概念，減少依賴燃油車，增加步行及單車的比重。西班牙巴塞隆那市政府在2014年推出Superblocks超級街區規劃，每個街區恍似一個大的九宮格，只許該區商戶居民駕車進入區內街巷。雖然有其他市民覺得來往該地區會有不便，例如只能到地區外乘坐公共交通工具，但空氣質素改善，噪音減少，而且有調查指當地商業並沒有受到打擊。街巷的行人道擴闊，便有更多空間步行、辦市集和搞活動，豐富區內生活。

設計以路人爲主要對象的步道，絕對是世界趨勢。雖然香港有行人專用區、海濱長廊規劃等，但要促成受歡迎的步行空間，不只是騰出車路給行人，還須投放大量創意及心力，耐心及經驗，例如步行空間要開放及富彈性，容許社區持續發掘空間的用途，打造獨有地區文化特色。

市建局月前宣布啓動九龍城衙前圍道/賈炳達道發展計劃，將地盤內的衙前塱道和南角道改劃成爲兩條、每條至少18米寬的綠化行人步道。九龍城一直是美食的集中地，既然當區有行人步道設計的先例，當局也可考慮修整區內其他街道，打造成「小街飲食文化區」，吸引遊客。至於針對南區的「躍動港島南」計劃，亦曾提及研究於部分時段於鴨脷洲北部設行人專用區及加設地區性道路等，期望當局能夠切實執行，向公衆作廣泛諮詢研究日後建造和營運模式，以更切合區內居民需要。