

# 推動體育普及化 發展社區新興運動

中西區區議員 胡汶軒

## 港事講場

在行政長官 2023 年《施政報告》中，特區政府再一次確立了「體育普及化」的發展方針，當中提到舉辦主題運動日、在戶外場地引入智能健身設施等措施，嘗試吸引市民多做運動。中西區區議會積極配合政府政策，早前的社區參與及文化康樂委員會會議中，政府代表就簡介了「體育普及化」在中西區的具體推行計劃和目標，康文署已經根據不同對象，如長者或殘疾人士、青少年、平日較少運動的人士等，安排了多元化的活動選擇。然而，體育活動要真正走進市民的生活，尤其是青少年的視野，必須突破傳統的習慣和框架，以新興體育活動為主要的平台，讓更多市民感受到做運動的樂趣。適逢全國運動會將於明年 11 月舉行，香港將承辦 8 個項目，部分會於維港、維園舉行，肯定會讓市民從體育活動中收穫滿足感和幸福感。政府絕不能錯過良機，要做好體育普及化推廣的工作。

## 新興運動要「做大個餅」

根據康文署就中西區康體設施管理進行的匯報資料，中西區目前啓用的體育館，有三個在繁忙時段平均使用率已高達百分之九十九，即使是非繁忙時段，亦接近百分之九十七，而人造草地足球場的使用率亦高達百分之八十八。這些提供傳統體育活動的場館經常飽滿，證明市民進行傳統體育活動意向已經非常熾熱，即使繼續推動，亦無助於吸引較少做運動的市民參與，對促進體育普及化成效不彰。換言之，政府要進一步推動體育普及化、有效吸引目前沒有運動習慣的市民做運動，就必須選擇開拓新市場，也就是透過新興運動來「做大個餅」，才可以吸引新客群。比如說，近年許多中小學都透過康文署的「學校體育推廣計劃」，向學生推廣三人籃球等新興運動。許多區內的青年學生亦向筆者表示，這些新興運動比傳統運動更刺激、更活潑、更能考驗制定多元化戰術的思維，非常受學生的歡迎。然而，這些學生對新興運動往往只是「淺嘗即止」，由於場地和教學資源的限制，學生能體驗的新興運動非常有限。對於一些在國際層面上頗受追捧的項目，如木棋、平衡車、法式滾球等，有機會體驗的學生可謂鳳毛麟角。更值得關注的是，即便學生能夠廣泛體驗不同活動，礙於社區內場地空間的缺乏，他們的探索熱情也無以為繼，很難在日常生活中持續體驗、深化。五年前，陳凱欣議員已向政府提出質詢，要求為新興運動發展多用途體育場地，但至今除了將佐敦官涌市政大廈部分未善用的樓層及佐治五世紀紀念公園籃球場一同改建成「城市運動中心」外，尚未有其在社區層面上推動的新項目。

新興運動的項目非常多元化，包含的內容亦極其廣泛，不同的場地能夠適用於不同的項目，其場地應用的彈性相對高。參考國家發布的《戶外運動產業發展規劃（2022-2025年）》，國家提倡加強戶外運動場地設施建設，可以善用風景道、步道、跑道、騎行道等線狀道路，串聯山地戶外營地、運動船艇碼頭等設施，形成全域覆蓋的戶外運動場地設施供給格局。這項主張正好為中西區發展新興體育提供了新的思路。具體而言，中西區具備豐富的海濱資源，政府可以改建部分的行人步道側鄰空間為法式滾球運動場，亦可以在龍虎山、香港仔郊野公園中較空曠的地帶開闢木棋運動場。

## 擴展「一地多用」

此外，政府同樣能夠考慮，繼續實踐「一地多用」的發展模式，將一些零散的空置用地改建為彈跳健身、躲避盤等對於場地配置要求較低的新興運動場地。除了筆者拋磚引玉的建議，這項議題實在值得社區不同持份者一同討論，尤其是地區青年社區建設委員會，能夠透過其觀察和研究所得，更準確反映區內居民對運動場地的意見。筆者亦期待政府能考慮更多元化的「參與式預算」模式，歡迎居民圍繞現有的設施資源提出改建建議，創造更豐富的新興運動場地資源，一同集思廣益、打造更有活力的中西區。

# 時評

## 重視高鐵效應 捕捉市場先機

「高鐵效應」再獲提升。行政長官李家超昨宣布，京港及滬港之間的普通速度直通車，將於下周六起提質升級為高鐵列車，並會首次引進可提供睡眠設施的「夕發朝至」臥鋪列車。高鐵香港段啓用以來，效應持續發酵，今年首5月的日均載客近7萬人次，較疫前大升五成。但高鐵功能仍未到頂，尚存優化用好的空間，包括可把「夕發朝至」的安排擴至其他城市等。隨着高鐵效益擴大，也勢帶來更多機遇，各界誠宜敏銳捕捉市場先機。

將京滬港普通速度直通車，提質升級為高速列車，大大縮短兩地的時間和空間距離；沒有高鐵的話，就無條件實現「夕發朝至」。以京港為例，原來的直通車車程長約24.5小時，現在則縮短至12.5小時左右；換言之，可以晚上乘車，翌日早上便抵達目的地了。為此，有關方面還首次引入高鐵臥鋪，更加方便乘客安枕無憂。票價方面，視乎等級介乎900元至1400多元，也極具競爭力。比較乘坐飛機，京港正常機票單程索價3000元，廉航雖然只需800元，但計及行李費用之類亦逾1000元。3.5小時的飛行時間無疑較短，惟論時間匹配與舒適程度，其優勢則未必勝過「夕發朝至」的臥鋪高鐵，何況行李運送一般需時，加上後者採用「一地兩檢」模式，故通關等候時間皆可進一步壓縮。

對於商務客來說，晚上發車，翌早抵達，辦完公事大即可即晚返程，隔天可馬上上班，舟車勞頓既大大減免了，就連酒店住宿開支亦可省卻。毫無疑問，這對於香港進一步融入國家發展大局，促進兩地的互聯互通，對經貿、金融、創科及民生等等的融合發展、深化交流，皆是好事。

對於觀光旅客的雙向奔赴，亦在飛機以外多了一個好選擇。值得注意的是，儘管「夕發朝至」容許即日往返，但旅客卻不同於商務客，統計顯示平均留港遊玩兩三天，故不見得不過夜客會因此大增；退一步言，來港不過夜客多了，亦始終有益香港整體市道。反問一句，郵輪旅客亦不為過，難道香港應拒諸門外？要衡量旅客來港消費貢獻，不能單看人均消費，當然亦看旅客總量，後者必定愈多愈好。當內地客來港模式有變，不再買買買而多看看看，旅客總量較諸人均消費因此更加吃重。「夕發朝至」也不必對航空業構成打擊，例如可透過拓展「一程多站」，高鐵與飛機兩者就能相輔相成，譬如海外旅客可以先乘飛機到香港遊玩，之後再乘高鐵到北京或上海，又或透過高鐵的獨特「靈活行」及多程票等，一次過玩遍大江南北。今次宣布的新安排，還涉增加短途站的列車班次，並將增設6個新站點，令香港直達的站點從初期的44個增至78個。這既利便從香港出發到相關站點，也同時有利把更多內地客引進香港，包括以香港為據點「一程多站」兼遊大灣區，或區內居民以香港為起點一路遊到北京。

高鐵發展至今，仍然方興未艾，尚有很大潛力待挖。新交通安排及新旅遊模式，帶來了新的市場及新的機遇；重視高鐵、用好高鐵，正如李家超所言香港各界要創新、創造、求變、應變，必可更好把握受惠於高鐵效應。

香港商報評論員 李明生

# 把「東風」撥起來 讓港旅業乘風破浪

民建聯副主席、新社聯會長 陳勇

## 民意建言

隨着香港與世界各地全面恢復往來，本地旅遊業持續復蘇，帶旺市道。至近日，更是好消息連連：先有中央宣布開放多8個港澳自由城市；相隔數天，中央再宣布外國旅遊團乘坐郵輪入境內地免簽證。兩項新措施均有利本地旅遊業發展，各界無不振奮。

拼經濟、謀發展是今屆政府的施政重心，而推動旅遊業高質量發展是當中重要一環。現時，環球局勢持續動蕩，戰事頻生，經濟低迷。各國政府意欲發展經濟，均舉步維艱。但慶幸香港有「一國兩制」這最佳制度保障，從來不用孤軍作戰，一直有國家作為堅實後盾——香港有求，國家必應，兩新措施正是國家堅定支持香港的明證，切實回應了我們民建聯、新社聯以至社會各界的訴求。

近日新增的8個港澳自由城市均是省會，經濟發展迅速，總人口超過3300萬人，預計一年將為香港帶來30萬旅客人次，期望

政府與航空公司商討，盡快開辦直航航線。值得注意的是，8個城市位處中國東北和西北，不少居民是少數民族，奉行各種信仰——例如西北地區不少居民信奉回教，旅遊時或需特定的飲食和住宿安排。香港作為多元城市，種族共融，亦是美食天堂，雲集各地佳餚，相信有足夠條件滿足新客源各式各樣的需要，關鍵是如何把資訊串連，方便他們謀劃行程。建議旅遊局與業界界身訂造各種旅遊攻略，並邀請當地網紅來港體驗，拍成短片加以宣傳。

## 推進旅遊業高質量發展

香港為區內重要的郵輪中心，一直着力發展郵輪旅遊。近日開始，內地沿海有13個郵輪口岸能免辦簽證入境。當中郵輪港口發展較成熟的，有北京、天津、深圳、廈門等城市。特區政府宜聯同郵輪公司，與這些城市的政府及業界商討，共同發展「一程多站」式郵輪旅遊，產生協同效應。坊間有謠論流傳：香港作為國際金融中

心，何須積極發展旅遊業？這無疑低估了旅遊業的貢獻。長期以來，旅遊業是香港的四大經濟支柱，帶動零售、餐飲、交通、酒店等行業蓬勃發展。雖然對GDP的貢獻不及金融業，但若僅以GDP衡量行業是否重要，便會落入唯GDP論這種過時思維，容易加劇貧富懸殊，不利社會和諧發展。於疫情前的2018年，本地旅遊業的就業人數佔總就業人數6.6%，關乎眾多家庭生計。觀乎其他國際金融中心，紐約、倫敦和新加坡無一不是著名的旅遊城市，香港又為何能成例外？

此舉隨着上述兩新措施落實，香港要進一步推進旅遊業高質量發展，已是萬事俱備，只待港人把「東風」撥起來，讓旅遊業這巨輪乘風破浪。我們必須牢記夏寶龍主任近日囑咐，積極樹立「無處不旅遊」的理念，充分發掘香港豐富的旅遊資源。惟有如此，我們才能把國家港港政策化為實際紅利，惠民生活，添幸福。

# 左右歐洲未來的三位女性

朱特

## 國際視野

歐洲議會選舉將在6月6日到9日舉行，屆時27個成員國、超過5.5億公民會投票選出720名議員，議會再選出新任歐盟委員會主席。其中焦點有二，一是歐盟委員會主席馮德萊恩能否連任；二是極右勢力能否取得更多議席，令歐盟往右轉。

筆者認為，這兩個問題相互關聯，並很大程度取決於三位歐洲女性：馮德萊恩、意大利總理梅洛尼、法國「國民聯盟」的瑪麗娜勒龐——她們的抉擇，將形塑歐洲的未來。

現年65歲、做過德國前防長的馮德萊恩，已獲所屬「歐洲人民黨」推舉為首席候選人。5年前，她以歷來最低票，當選歐盟委員會首位女主席。雖然不少民調顯示，歐洲人民黨有望保住第一大黨地位，但現時歐洲政治分歧嚴重，呈現「碎片化」的現象，代表保守、自由和社會主義等不同政黨，不同議題上對馮德萊恩的評價不一。她屆時能否獲成員國首腦組成的歐洲理事會提名，仍是未知之數——最明顯的例子是，上屆選舉極力支持馮德萊恩的法國總統馬克龍，現時取態便模稜兩可。

這就不得不提到梅洛尼。外界預計，她領導的「意大利兄弟黨」，將在今次選舉取得不俗成績。如能取得其支持，馮德萊恩或有更大機會連任。這也能解釋，為何三月時，馮德萊恩曾稱讚：「我和梅洛尼合作無間」。

雖然政治光譜上，意大利兄弟黨被歸類為「極右民粹」，但梅洛尼和馮德萊恩在不少議題都有共同理念和合作空間。例如兩人曾到北非，與多國訂立協議，應對湧至歐洲的非法移民；意大利兄弟黨正在國內打一場「文化戰」，推動種族主義等右翼議題。但在國防和經濟層面，梅洛尼態度務實，願與歐盟合作（儘

管她一度將歐盟比喻為前蘇聯）。

## 極右翼崛起已成政治現實

但在歐盟主流看來——尤其當政的德國社民黨和馬克龍所屬的法國復興黨——梅洛尼只是不入流的右翼政客，不應進入歐盟決策層。馮德萊恩與她「過從甚密」，早前已惹部分歐議會議員不滿，屆時他們會否轉而反對馮德萊恩連任，也是未知之數。

但無論歐洲主流政客主觀上如何抗拒，極右翼再次崛起，已是政治現實。外界亦預期，瑪麗娜勒龐的國民聯盟，可獲更多議席。

但勒龐的野心遠不止於此。她多次表明，要在歐洲建立一個「極右翼超級黨團」，主張國家民族利益優先、對移民問題立場強硬、主張停止軍援烏克蘭等。為此，她亦須拉攏梅洛尼。

到底梅洛尼會如何選擇？是代表中間路線的馮德萊恩，抑或同屬極右的勒龐？歐洲將走向何方？這三位歷史鐫光燈映照的歐洲女性，將左右歐洲的未來。

另外，歐洲各國大力推動年輕選民投票，其中比利時和德國去年將投票年齡，從18歲降至16歲。這批年輕選民的取態，亦是今次選舉關注所在。

# 賴清德坐實「台獨工作者」真面目

海峽兩岸學術文化交流協會副理事長 潘錫堂

## 海峽觀察



台灣地區新領導人賴清德發表520上台講話，被大陸國台辦批評賴清德的言論充分暴露其「台獨」工作者的本性，釋放了謀「獨」挑釁、破壞台海和平穩定的危險信號。可見，賴清德的上台講話令人失望，他固然向大陸釋出重啟兩岸交流的意願，但在最重要的「政治基礎」或「中華民族」等兩岸定位問題上，完全沒有回應，更是關鍵所在。

賴清德的520講話，宣誓「反併吞、護主權」的強硬立場，在高度敏感的兩岸論述上，針對前台灣地區領導人蔡英文所遺留下來的所謂「未完成的答卷」，標榜承襲「蔡英文路線」的賴清德自信申論，以「憲法」演繹台灣「主權獨立」、兩岸「互不隸屬」。再加上，賴清德更提出「1624年台灣從台南出發、台南四百年」的台灣史觀，更是強化台灣的「獨立」性。而在對大陸的稱呼上，賴則直呼「中國」。可見賴清德的兩岸論述，堪稱承襲蔡英文的路線，但是卻「去脈絡化」、「去模糊化」，這正是賴清德的「務實台獨論」。現在520才重新開始，賴清德一開局就直踩紅線、大打台灣「主權」訴求，更讓兩岸毫無政治互信可言。

## 不利維持兩岸和平穩定

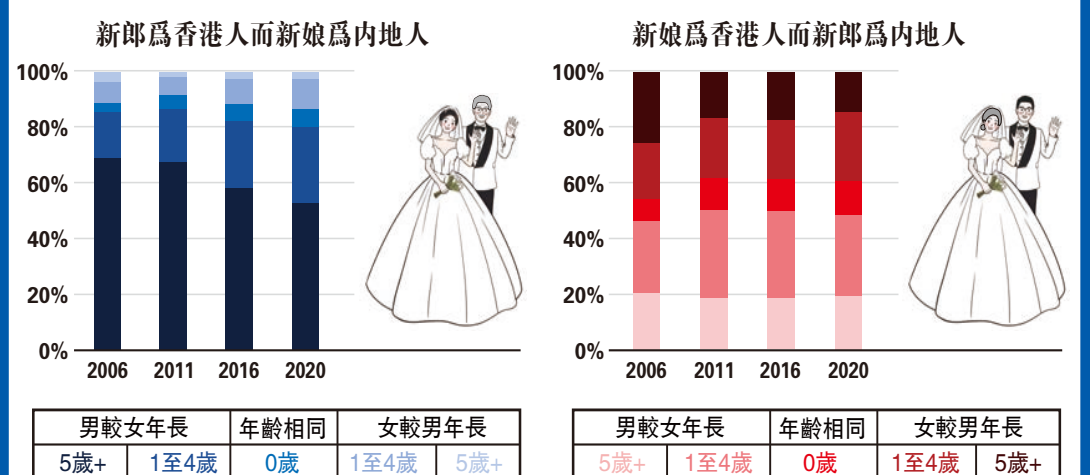
再進一步言，賴清德甚至還提出不具政治善意的兩岸論述，儘管他提出「維持現狀」「蔡規賴隨」，以彰顯善意，但520通篇講話卻以「中國」稱呼大陸，甚至直接將「四項堅持」表述為兩岸是「兩國」、「互不隸屬」，難怪被批判為邁向「兩國論」之「台獨」宣言書，如此不啻定兩岸關係為「兩國」關係；甚至還批評大陸對全球和平穩定形成威脅，形同倡議所謂「中國威脅論」。再者，賴的兩岸論述空洞化、模糊化、「去中」化。賴清德未表明台灣與大陸在歷史文化血緣的共緣關係，也未論及「憲法」究竟是一中或「一中一台」框架，在在顯示出其論述的空洞模糊及「去中」化。尤其嚴重的是，一再以「中國」稱呼大陸，接着再宣稱兩岸「互不隸屬」，根本就坐實了「兩國論」，實在不利於維持兩岸的和平穩定。

令人難以想象的是，賴清德的520講話中，罕見兩岸連結的溫暖，多的卻是兩岸對立的語言，這不僅讓賴自稱的所謂「台海和平、互利互惠、共存共榮」變成空中樓閣，也阻絕了「兩岸良性對話」之路。

總之，賴清德的520上台講話，被視為「兩國論」的新提法，此一立場的明確化，堪稱直接踩踏「一中紅線」，毫無遮遮掩掩地直接表達出來。研判賴清德的政治考量，應該就是挺而走險、政治豪賭，就像陳水扁2002年「一邊一國論」的陳述一樣，認為拉高兩岸張力，可以吸引到「獨派」選民。權力的取得與鞏固，才是賴最優先考慮的；然而只以空洞的口號來治理，欠缺兩岸長治久安的政策，卻讓各界相當失望。國台辦即認為，賴的講話是對「台獨」主張的一種包裝，將對兩岸關係的和平穩定構成威脅。可見，賴的講話不僅無助於維持兩岸現狀，反倒成為危機根源，喪失創造兩岸和平發展的契機，同時也忽視了島內希望和平、發展、交流與合作的主流民意。

# 商報圖說 跨境婚姻：兩性年齡差距收窄

## 兩地跨境婚姻的年齡差距分布



一宗兩地跨境婚姻，成為熱話。然而，這個婚姻模式，除了數目漸減，以及香港男娶內地女減、香港女嫁內地男增，從年齡分布上亦呈變化。傳統上，婚姻雙方往往男較女年長，古今中外皆然。兩地跨境婚姻亦不例外，惟近年情況稍見逆轉。先談香港男娶內地女方面。2006年，男方較女方年長5歲的比率高達69%，此後拾級而下，降至2020年僅約53%。然而，普遍來說女方較男方年長的，仍屬少數，同期只從10.7%增至13.2%。以兩性年齡差衡量，香港男娶內地女的中位數便由9歲收窄至5歲。香港女嫁內地男則有不同。即使香港女嫁內地男的年齡差距中位數，一直維持在0至1歲之間，但男方較女方年長仍是較多，十多年來佔比都介乎47%至51%左右。不過，「年下男」的分布呈變化，其中女方較男方年長5歲的佔比，同期便從約26%減至14%，至於女方較男方年長1至4歲的，則反過來從20%增至25%，連同雙方年齡相同的，亦從8%增至12%。可以看到，兩性之間趨於平等，也體現在跨境婚姻。