

監管虛產防風險 保護年輕投資者

理大最新一項調查發現，本港投資虛擬資產的年輕人大增，受訪相關投資者亦顯示出過度自信等非理性心態。此一現象委實堪憂，特別是近年環球政經局勢動盪，投資市場風險大增，沒有內在價值的虛擬資產風險更甚，年輕人盲目進場極易損手，近年大專畢業生因投資虛擬貨幣失敗而拖欠政府提供的學生貸款個案增多便是明證，須引起各方警醒。

香港衣食住行的物價樣樣貴，過去外圍政經局勢相對平穩的低息高通脹大環境下，投資理財以免資產貶值及為自己贏得相對輕鬆的生活等觀念大行其

道。但今時不同往日，地緣政治緊張局勢導致環球供應鏈混亂，主要經濟體的貿易摩擦大增，戰爭陰霾遲遲難以消散，資金避險意識高漲。花旗銀行昨日公布的一項最新調查亦顯示，本港受訪千萬富翁，46%的流動資產配置主要為現金，22%為風險相對較低的基金及債券。

與此相反，本港年輕散戶投資者的一些取態令人擔憂。投資者及理財教育委員會（「投委會」）今年一項訪問近千投資者的調查發現，過去12個月內曾投資虛擬資產的人數，比起2019年大增5倍，當中以18至29歲的年輕人增

幅較為顯著，有15%年輕投資者在過去一年曾經持有，20%表示有興趣在未來一年投資虛擬資產。投委會委託理工大學應用社會科學系針對本港虛擬資產投資者常見的投資決策及心態進行研究，結果昨日公布，發現本港虛擬資產投資者常見心態包括過度重視過往資訊，以及容易高估自己能力等，而年輕投資者過去一年曾投資於虛擬資產及相關產品，比例是整體受訪者約3倍。

不過，虛擬資產的風險遠高於傳統資產。投委會早前亦提醒，虛擬資產沒有內在價值，價格取決於投資者信心及

市場需求，容易受市場消息影響，亦易被操控，而且還有交易平台風險、黑客攻擊、洗黑錢和詐騙等不利因素。理大的研究發現，96%受訪的虛擬資產投資者表示知道《虛擬資產交易平台監管制度》，大部分人選擇投資虛擬資產基於「怕走寶」等非理性心態。年輕人閱歷不足，令人擔心長此以往易催生賭博心態，衍生各種問題，單靠一般的投資宣傳教育似乎並不足夠，當局或是時候研究加強規管，包括規定散戶須透過本地專業機構才能進場，以及規避賭博等適切對策，以保護年輕投資者。



三隧分流收效 西隧的士增五成

12·10 實施分時段收費 繁忙段車流料減5%

三隧第二階段「分時段收費」方案



三隧分流方案有望改善三條過海隧道擠塞情況。

資料圖片

	時段	西隧	紅隧	東隧
私家車				
週一至週六 (不包括公眾假期)	繁忙時段	60元	40元	40元
	一般時段	三隧劃一 30元		
	非繁忙時段	三隧劃一 20元		
周日和公眾假期	一般時段	三隧劃一 25元		
	非繁忙時段	三隧劃一 20元		
電單車、機動三輪車				
週一至週六 (不包括公眾假期)	繁忙時段	24元	16元	16元
	一般時段	三隧劃一 12元		
	非繁忙時段	三隧劃一 8元		
周日和公眾假期	一般時段	三隧劃一 10元		
	非繁忙時段	三隧劃一 8元		
的士/其他車輛 (包括貨車、小型巴士和巴士)				
每日	全日	三隧劃一 25元/50元		

資料來源：運輸署

香港三條過海隧道自8月2日實施「633」固定收費首階段方案，運作大致正常且起到分流作用。政府昨宣布三隧將於12月10日實施第二階段分時段收費，繁忙時段私家車過紅隧及東隧收費加至40元；非繁忙時段三隧劃一減至20元，運輸署估計繁忙時間過海私家車和電單車將減一成，即整體車流減少5%。首階段方案起分流作用主因的士車流有變，其中西隧的士流量增50%；紅隧東隧分別減25%和4%。惟9月開學後三隧車流升至9.88萬架次，較疫前高約3%，冀第二階段分流方案能進一步遏抑和分散繁忙時間過海交通。

《2023年行車隧道（政府）（修訂）條例》已於今年7月制訂，包括有關三條過海隧道按不同時段收取不同隧道費的各項條文。運輸及物流局發言人昨表示，自今年年中陸續在三隧推行「易通行」及於8月2日開始實施「633」固定收費以來，過海隧道運作大致正常。運輸及物流局局長已就修訂條例訂立《生效日期公告》，指定於今年12月10日上午5時起實施分時段收費。公告將於本周五刊憲，並於下周三提交立法會進行先訂立後審議程序。

在實施分時段收費後，私家車和電單

車收費將按時段而有所變化，週一至六（非公眾假期）西隧私家車收費介乎20至60元，紅隧和東隧私家車收費介乎20至40元；公眾假期，私家車收費按時段介乎20至25元（見表）。各時段之間將設有每兩分鐘加2元或減2元的過渡收費安排，以有序地銜接和保障道路安全。

至於其他車種收費維持固定及劃一，公眾可透過運輸署的「香港出行易」流動應用程式及於各過海隧道新設的隧道費顯示屏等不同途徑，獲取實時的收費資訊。

運輸署數字顯示，自實施「633」至

今已起到分流作用，運輸署認為有需要盡早實施分時段收費以遏抑和分散繁忙時間過量的過海交通。

紅隧往港島車龍料短1公里

運輸署強調，「易通行」系統每小時能處理14萬架次車流量，相等於三條連接沙田隧道及三條過海隧道最繁忙一小時車流量總和的四倍，加上已通過涉及88萬架車次的模擬測試，足以應付分時段收費，該署亦會於實施當日啟動緊急事故交通協調中心以應付突發狀況。

在實施分時段收費後，三隧合共6個收費點（即計算使用時間的點），其中5個會設於九龍區，只有西隧的北行線設於港島區，運輸署指此舉主要是因為北行隧道出口有分支。運輸署估計新措施實施後，繁忙時間過海私家車和電單車將減少10%，等同整體車流減少5%，其中紅隧往港島方向的龍尾會由油麻地駿發花園縮短至佐敦女童軍總會，即縮短約1公里車龍；西隧車流則會增加1%至2%，但仍足以應付。



調查顯示青年對虛擬資產投資興趣濃厚。 中新社

香港千萬富翁

每14人有1位

花旗銀行昨公布一項「千萬富翁」調查指出，今年的千萬富翁人數及淨資產分別按年減約2,000人及下跌3%，至40.8萬人及1,600萬元，但仍然平均約14個成年人就有一位是千萬富翁。另一項調查顯示，過去一年有8%受訪者曾投資虛擬資產及相關產品，反映青年對虛擬資產興趣濃厚。

花旗調查分別於去年10月至12月，及今年4月至6月進行，在這兩個時段內，分別訪問超過1,700名年齡介乎21至79歲之香港居民。「千萬富翁」定義為同時擁有至少1,000萬元淨資產及至少100萬元流動資產人士。花旗以截至今年6月的數據推算，全港千萬富翁為40.8萬人，較去年底的41萬人減少2,000人或約0.5%，平均約14個相關年齡的港人，就有一位千萬富翁。

23%年輕人曾投資虛擬資產

千萬富翁的淨資產總值中位數為1,600萬元，比去年的1,650萬元下跌約3%，但對比2021年與2020年的1,570萬元及1,550萬元，整體呈現上升趨勢。同時，最新千萬富翁的流動資產中位數由去年的550萬元，減少至450萬元，跌幅約18%。

另外，投委會委託理工大學應用社會科學系調查顯示，受訪零售投資者中，有8%表示過去一年曾投資於虛擬資產及相關產品，相比2021年的6%及2019年的1%為高，而且青年對虛擬資產興趣更見濃厚，受訪在職年輕投資者（18至29歲）中，23%於過去一年曾投資於虛擬資產及相關產品，比例是整體受訪者約三倍。