

## 虛產交易制度應與時俱進

虛擬貨幣交易平台 JPEX 涉申謀詐騙案的討論持續延燒，案中 5 名「散户」投資者昨日在立法會議員吳傑莊陪同下開記者會，講述自己上當經過，再次顯示本港在規管方面頗有不足。金管局亦指機構能透過科技將自己包裝成不受監管。虛擬資產網上投資騙案非始於今日，手法五花八門，本港既然已發表發展虛擬資產的政策宣言，就要因應趨勢，積極推進監管和交易的制度創新，為行業締造一個安心且穩健的投資框架。

JPEX 案的執法行動已進行近一個月，至今共有 28 人被捕。昨日有苦主披

露被游說「入壘」過程，包括先支付逾萬元學費上投資課程，受「導師」鼓動而入錢 JPEX 等。而有份提供投資課程的「加密豹」，其創辦人陳小龍昨亦在律師陪同下見記者，稱不會再以任何方式宣傳或推廣一些未申請牌照的交易所，而「加密豹」去年開始開辦投資課程及經營場外兌換，主要收入來自學費，這些業務會繼續。

平情而論，很難武斷地說 JPEX 的投資者事先沒有做足「功課」，畢竟投資前花了逾萬元上課程；亦不應片面說教式稱回報太高就一定有可疑，畢竟市

面上仍有更高回報而未定為非法的投資產品。陳小龍昨不願評論當初知不知道 JPEX 無牌等細節。孰是孰非，責任誰屬，仍有待執法和司法機構一一找出並加以釐清，但投資者質疑當局對現時投資課程、宣傳手法，以至場外找換店全部欠缺監管，似乎亦非全無道理。畢馬威中國香港區金融管理諮詢總監詹斯堡日前亦認為，為加強保護虛擬資產投資者，香港需繼續建立穩固而清晰的監管框架，並專注於超越虛擬資產的創新應用。

市場都明白虛擬資產風險高，監管不易。近年與其相關的投資騙案數量和

金額都有上升趨勢，顯示在科技浪潮下，現今已沿用了數十年的交易制度似有力不從心之虞。本港既已提出《有關發展虛擬資產行業的政策宣言》，闡明發展虛擬資產行業的願景和方針，致力提供一個穩健的交易環境乃理所當然。既然金管局亦知道有機構能透過科技將自己包裝成不受監管，當局理應研究相應對策，對准入資格重新設計，例如透過統一開口自動進行基準資格審查，開後各平台的 149 等各類牌照一清二楚。這些牽動交易和制度等層面的重新定義和設計，需審慎研究。

## 新制鼓勵競爭忽略承载力 居民朝朝排長龍等巴士 投新線益新丁 皇后山搭車難

隨新界多區陸續有新區落成入伙，巴士成往來交通命脈。為鼓勵新專營巴士加入市場，據悉在目前新區跨區巴士競投分制度下，新加入營運商變相獲加分，城巴因而中標粉嶺皇后山跨區巴士路線。本報記者日前到皇后山直擊居民每朝苦等巴士的墟區情況，有人提早兩小時等每小時僅兩班的城巴跨區巴士，不耐煩者就轉搭九巴區內線往港鐵站轉車到市區。繼皇后山後，最近元朗十四鄉多條巴士線亦由城巴中標，地區人士質疑運輸署競投制度本末倒置，促請引入競爭時亦要考慮新營運商的承载力。 專題組



■從皇后山接駁至粉嶺市區的九巴巴士大排長龍。

5 條皇后山的跨區巴士路線目前由城巴經營，分別是到西九龍的 79X 和東九龍的 78X、到港島中環的 679 和 979，以及到西九高鐵站的 79P 線，加上一條因應居民需求於去年開設的往屯門 56A 線。

本報記者日前在上午 7 時前抵達皇后山邨，邨內巴士總站已聚集上百名居民等車，不少人是跨區返工返學。原本城巴 6 條路線是最合適的點對點交通工具，但城巴每個站頭只有十數人等車，反而接駁到粉嶺港鐵站的九巴 78A 最人頭湧湧。據現場統計，幾乎每 3 分鐘就上滿一架巴士，但仍無法消化現場人龍。

往市區工作的陳女士（化名）坦言，原本城巴 78X 是最便捷的交通工具，但班次實在太少，唯有迂迴地搭九巴 78A 到粉嶺港鐵站轉乘鐵路出市區。在九龍灣返工的梁小姐則提早兩小時，即朝早 7 時到站等城巴 78X，並慨嘆 78X 晚上亦很早收車，等車返工放工相當磨人。

以往新區需開新路時，運輸署與專營巴士公司會直接商討，從 2019 年起新路線改以競投方式決定由哪間巴士公司營運。據

了解，為鼓勵新的營運商投入市場增加競爭，相關計分制度採用多項指標，除票價、車資優惠、過往表現包括脫班率和投訴數字、ESG（環境、社會和管治）等外，還引入競爭因素，變相新營運商獲加分。

新制度下，過往甚少染指新界巴士服務的城巴獲得皇后山 5 條跨區巴士線專營權，九巴則只能經營區內路線 78A。皇后山邨連同附近居屋山麗苑共有 3 萬多人口，由於遠離鐵路，巴士是居民主要出行工具，不少居民反映 5 條新巴士線班次不足以疏導人龍，加上城巴運力有限，無法大增班次。據運輸署數字，九巴擁有約 4,000 輛已領牌照巴士，較城巴的 1,530 輛多一倍半。

### 議員促引入競爭須提供支援

城巴接受本報查詢時表示，皇后山居民主要於新界區內活動而非前往港島或九龍市區，故爭取將 56A 線轉為全日服務，並爭取開辦更多路線。城巴又指 79X 已一再延長服務時間及加密周末班次，及於平日繁忙時間開辦 79P 及加密 78X 班次。現時 79X 和 79P 於繁忙時間提供約 15 分鐘一班



■城巴跨區巴士即使長人龍，未夠鐘仍未開車。

的聯合班次往返九龍，兩線繁忙時間載客率約四至五成，78X 則提供最密 20 分鐘一班往九龍東。

運輸署回應查詢時表示，會與巴士公司協商或透過遴選機制，揀選合適的巴士營辦商開辦新巴士服務。自皇后山邨入伙以來，該署積極與巴士公司商討加強往返市區的公共交通服務。本年度提出多項加強建議，會密切留意皇后山的運作情況及乘客需求，有需要時會考慮適當調整服務。

立法會新界北議員張欣宇認為，運輸署引入競爭的同時也必須提供支援，例如覓地讓城巴設車廠，方便調配巴士，提升車隊靈活度，繼而創造條件增加班次，令資源調配更為有效。



■工聯會呼籲有兒童的劏房戶優先入住簡約公屋。

## 工聯指兒童長居劏房影響發育

惡劣的居住環境不單令生活不便，更會影響下一代的身心健康發展。工聯會調查發現，近八成居於劏房的受訪家長承認，子女發育受侷促的居住環境影響，早前更有調查發現近八成接受檢查的兒童脊骨有問題，多因劏房空間有限長期姿勢不正，常彎腰在床上完成功課等，導致「寒背」或脊柱側彎等痛症。工聯會呼籲政府讓育有兒童的劏房家庭優先入住簡約公屋，並提供適切交通、入學配套設施。

工聯會調查訪問逾 300 個劏房兒童家庭，獲得 229 份有效問卷，發現近八成家庭承認居住環境影響子女發育，居住於不適切居所對家庭成員負面影響的各項描述中，平均分（滿分 5 分）最高的陳述是「我很擔心子女的成长受到影響」，達 4.14 分；其次為「我經常擔心居所周邊的衛生問題」，達 4.08 分；接着就是「居住環境令我的子女無法專注學業」，達 4.07 分。

葵涌西社區幹事陳安妮表示，最近和立法會議員陳穎欣、房屋局局長何永賢探訪劏房戶，其中一家五口住在 150 平方呎的劏房中，父親打散工，母親是家庭主婦，3 名子女只能在上下床玩耍以及做功課。她說：「這戶劏房租 5,800 元，150 平方呎的居住面積，人均只有 30 平方呎，對 3 名兒童的學習、身體發育都有很負面影響。」

工聯會建議放寬讓育有兒童的劏房家庭，無須硬性規定必須輪候公屋超過 3 年方能申請「簡約公屋」，並按計分制與供求狀況，讓更有需要的家庭優先入住。