

# 首屆兩地網絡安全論壇在港召開



【大公報訊】由國家互聯網信息辦公室網絡安全協調局及香港特區政府資訊科技總監辦公室聯合舉辦的首屆「香港—內地網絡安全論壇」昨日在港召開，旨在加強兩地網絡安全合作交流，探討產業經驗，促進人才培養，提高民衆安全意識。

## 專家分享經驗

來自內地和香港的政府、企業及學術界近200人參加了論壇，其中，阿里巴巴、安恒信息、IBM及香港應用科技研究院等企業

▲首屆「香港—內地網絡安全論壇」昨日在港舉行，特區政府創新及科技局局長楊偉雄（右三）與國家互聯網信息辦公室（網信辦）副主任徐麟（左三）、網信辦網絡安全協調局局長趙澤良（左二）、網信辦國際合作局局長祁小夏（左一）、創新及科技局常任秘書長卓永興（右二）及特區政府資訊科技總監楊德斌（右一）合照

專家代表就網絡安全的發展和挑戰與各界人士進行交流，分享經驗。

香港創新及科技局局長楊偉雄致辭時說：「雲計算、大數據及金融科技等技術，為我們帶來新機遇，但同時帶來日益增加的網絡安全威脅，對互聯網服務供應商及用戶，構成一定的挑戰。」

他補充：「我們必須攜手合作，努力提升業界對網絡的保障能力。」「政府及業界的網絡安全專業人員須與時並進，掌握網絡攻擊的趨勢及應變方案，加強信息互通，並深化區域合作，以應對不斷演化的網絡安全威脅。」

## 簽署合作共識

論壇設有四個環節，由資訊保安專家詳細分享不同熱門議題，包括當前網絡安全情況、雲端運算及大數據的資訊保安和挑戰，以及金融科技帶來的保安風險及防禦措施。

論壇期間，國家互聯網信息辦公室網絡安全協調局與特區政府資訊科技總監辦公室簽署了合作共識，雙方同意在網絡安全技術與產業、網絡安全人才培養、網絡安全宣傳周活動等方面加強合作。

據悉，「香港—內地網絡安全論壇」今後將每年輪流在內地和香港舉辦。



▲特區政府創新及科技局局長楊偉雄在論壇上致辭

# 團體倡大嶼山建輕鐵

## 提升區內就業 發展旅遊博覽

大嶼山東涌區內交通工具不足情況嚴重，由逸東邨往機場上班，交通需一小時，東涌居民寧願跨區工作，令東涌原區就業率只有15%，企業出現招聘難情況。大嶼山發展聯盟建議，透過引入專線小巴和興建輕鐵系統，改善區內交通，吸引更多居民原區工作，提升區內就業率，長遠冀將大嶼山發展成新旅遊經濟博覽區。發展局回應稱，歡迎各界提出意見，下半年將制定大嶼山發展藍圖。

大公報記者 何進昇

東涌交通問題與就業率息息相關，大嶼山發展聯盟主席劉克華昨日表示，由市區往東涌上班十分方便，所需時間可能較東涌居民往機場更少。以逸東邨為例，居民往機場上班需45分鐘至一小時，相反市區往機場最快不用半小時，居民寧願到市區上班，令東涌原區就業率只有15%，出現「有人無工做，有工無人做」的情況，例如酒店業、飲食業等企業都有招聘難的情況。

### 類似美國奧蘭度

劉克華建議，從短、中、長期改善大嶼山內聯交通，短期內引入專線小巴，覆蓋大嶼山各屋邨和地區，例如逸東邨、富東邨及機場等，希望區內居民毋須跨區工作，市區居民又毋須到東涌上班，造成不必要的交通負擔，同時增加原區就業率。早前政府向立法會交代港珠澳大橋香港口岸本地公共交通安排，文件中提到運輸署會引入專線小巴服務來往口岸及港鐵東涌站，預計今年內會就新專營巴士和專線小巴路線接受申請。

中期方面，他建議引入集體運輸系統，例如連接港珠澳大橋香港口岸區、機場至昂坪和東涌東的輕鐵系統，以滿足未來發展的交通需求。他亦提議，在港珠澳大橋口岸增設泊車位，鼓勵內地客以泊車轉乘方式來港旅遊或公幹，推動大嶼山成為世界級旅遊博覽中心。聯盟長遠希望將大嶼山定位為類似美國奧蘭度的新旅遊博覽經濟區，目標旅客是中產或在本港逗留至

少一晚的人士。

### 適度活化大嶼南

對於大嶼南的鄉郊文化，大嶼山發展聯盟成員周轉香同意保育，但同時需適度活化，例如讓居民開辦民宿，開發地區經濟，才能讓鄉郊文化繼續傳承下去，但考慮到大嶼南承受旅客的能力，建議在沿海興建類似東區走廊的沿海走廊，可紓緩交通問題，亦不會破壞環境。

大嶼山發展聯盟已向大嶼山發展諮詢委員會提交建議。發展局發言人昨日回應稱，諮詢委員會暫未收到聯盟建議，但歡迎各界向委員會提出意見，委員會正收集市民對大嶼山發展的意見，會於今年下半年綜合意見後，制定大嶼山發展藍圖。



▲大嶼山發展聯盟主席劉克華建議，改善交通設施，吸引更多大嶼山居民原區工作  
大公報記者何進昇攝



▲港鐵新車外觀



▶港鐵新車車廂寬敞 網上圖片

## 港鐵沙中線「韓風」列車曝光

【大公報訊】綜合報道：就政府要求港鐵提早一年檢討票價可加可減調整機制，港鐵主席馬時亨表示，董事局會盡快開會商討，強調未來研究調整票價機制時會聆聽各方面意見，平衡不同因素。而港鐵沙中線韓製列車曝光，車廂設有動態路線圖等新設施，並新增車頂環狀支架垂直軟膠扶手，普通車卡有五人座及兩人座位。

### 將研究調整票價機制

馬時亨昨日出席一個公開活動後表示，政府在要求港鐵檢討票價調整機制信件中，並未交代實際調整方式及意見，只表示希望可在2017年作檢討，港鐵董事局稍後會討論。他指出，港鐵需向不同持份者

負責，包括小股東，未來研究調整票價機制時，會聆聽各方面意見，平衡不同因素。

被問到減價對港鐵有什麼影響，馬時亨認為，港鐵利潤會減少，若其他交通工具不減價，可能引致大批乘客轉乘港鐵，在列車服務接近飽和情況下，可能衍生其他問題。對於有聲音建議政府回購港鐵，他指以往任職九鐵董事的經驗，由政府全資擁有公共運輸公司，會有營運上的困難。

另外，港鐵早前購買的37列韓製新列車，facebook專頁埔向晴天日前上載多張新列車車廂相片，顯示新車廂設有動態路線圖等新設施，車廂除柱狀扶手外，車頂亦設有環狀支架垂直的軟膠扶手，車卡的座位大致與現時的列車相同，主要是

五人座的金屬座椅，亦有部分是兩人座位。不過，網民普遍關注，東鐵線提升信號系統後，列車將由12卡減至9卡，會令繁忙時間更為擠迫。



▲新車車頂有環狀支架垂直的軟膠扶手

## 張炳良：空域代管國際常見

【大公報訊】立法會昨天討論機場三跑道系統升降量及空域管制問題，運輸及房屋局局長張炳良表示，現時機場雙跑道系統已臨近飽和，如果要突破現時每小時處理68架次航班的最高升降量，唯一辦法是發展三跑道系統，並強調空域代管是國際慣常做法。

現時香港國際機場的航班升降量為每小時68架次，增建三跑道及實施空域管制措施後，可達到每小時102架次，但要達到有關目標，香港、澳門及內地需根據2007年制定的《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案（2.0版本）》（「2007方案」），落實空域代管安排，讓指定空管單位在指定空域部分內，處理飛越該空域的航班，方便提供空管服務，亦使有限的空域資源獲完全利用。

立法會跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會昨日開會，多名議員關注三跑道涉及的空域管理問題。

張炳良表示，現時珠三角空域使用，需要內地、香港及澳門三方協調，而三方共同制定的「2007方案」，就空管措施提出短、中、長期改善方案，但方案涉及三地政府，當中不少細節是三地政府的敏感資料，故未能提供予議員閱覽。

就空域代管問題，張炳良強調，空域代管是國際慣常做法，在本港實施亦不違反《基本法》。民航處補充，馬來西亞與新加坡、德國及瑞士均有空域代管協議。



▲現時香港國際機場的雙跑道系統已臨近飽和 資料圖片

## 「盈盈」「樂樂」閉館「造B」

【大公報訊】記者張琪報道：海洋公園十歲大熊貓「盈盈」及「樂樂」昨踏入一年一度的發情期，園方由昨日起已暫停對外開放「大熊貓之旅」展館，為牠們提供一個私密空間，望能「一擊即中」。園方發言人表示，暫時未確定該館重開日期，但以往是閉館三日左右。

### 第六個繁殖季節

大熊貓「盈盈」及「樂樂」曾多次嘗試「造B」，但均未成功，於日前正式進入第六個繁殖季節。海洋公園動物及教育執行總監蔣素珊說，在過去數星期，發現雌性大熊貓「盈盈」出現發情期的行為，例如玩水、發出叫聲及躁動等，經驗查其身體及荷爾蒙水平等資料後，證實「盈盈」進入發情期。由於大熊貓主要通過氣味溝通，園方已安排「盈盈」及「樂樂」

交換居所和環境豐富物，讓牠們在發情高峰期相處時已熟悉彼此的氣味，令自然交配過程更順暢。

### 或進行人工授精

蔣素珊續稱，為提高「盈盈」及「樂樂」成功自然交配的機會，園方已為「樂樂」進行強化後肢肌肉的訓練，同時亦準備為「盈盈」進行人工授精，增加其受孕機會。

不過，大熊貓懷孕過程充滿變數，受精卵子進入子宮的時間常常會延遲，懷孕期長達70至324天不等。而且「盈盈」身體和荷爾蒙水平呈現懷孕跡象，亦難以確定懷孕，或會出現假懷孕的情況；只有在胎兒出生前兩星期左右才能透過超聲波確認懷孕。惟大熊貓確認懷孕後，胎兒亦有可能被母體吸收或出現流產情況。



▲「盈盈」及「樂樂」踏入一年一度的發情期