

安全不是口號 事故皆非偶然

監管要跟上

每一宗安全事故看起來都是突發的、偶然的，實際上大事故發生之前，總有很多微小事故發生，是量變到質變的結果。港鐵荃灣線油麻地站昨日發生列車出軌、車門飛脫嚴重事故，致使荃灣線受阻逾十個小時仍未解決問題，惹來不少怨言。這是不足一年之內，港鐵發生的第二次車門飛脫事故，令人擔心港鐵在管理方面是否存在疏漏。因此，有關部門不僅要調查事故的直接肇因，堵塞漏洞，更要在管理、運營、維護系統方面作出檢討，並積極補漏改善，從源頭上消除安全隱患。

列車出軌、車門飛脫，屬於嚴重安全事故，昨日事故未釀成傷亡，只有一人在疏散時擦傷，可謂僥倖。一是周末，事故發生在上午九點半左右，乘客較少，若是在返工高峰期間發生，單是大量人群爭相離開而發生的推擠，已足以釀成可怕後果；二是當時列車正要進入油麻地站，已經減速，若是在高速行進中發生事故，恐怕是車毀人亡的大事件。但從昨日的即時反應來看，港鐵在應急處理方面仍然未如人意，有不少需要改進之處。首先是一些乘客在事故

後循着路軌走到旺角站，而有關軌道與港鐵觀塘線交匯，簡直險象環生，為什麼港鐵不安排乘客循安全通道離開呢？其次是接駁巴士嚴重不足，乘客大排長龍。由於荃灣線故障持續時間長，影響面之大不問可知。

有乘客驚魂未定，直言想不到港鐵也不安全，對港鐵大失信心；也有市民表示港鐵車門是「三熱位」，今後再不敢倚在車門後。問題是港鐵一向擁擠，上班高峰期間人滿為患，車門位想避也避不開。

事實上，相對去年底港鐵銅鑼灣站車門飛脫事故，只有一對門飛脫，今次事故嚴重得多，因為有四扇門飛脫，且列車出軌。上次事故是因為路軌旁的廣告牌安裝不牢，出現傾斜，撞上行進中的列車，今次事故是什麼原因造成？港鐵正在調查，初步判斷是路軌上出現障礙物，且障礙物不會小，可能是鋼筋之類物件。真正肇因何在，有待港鐵徹查並盡快向市民交代。

調查應該分為兩個層次，一是直接原因，二是間接原因，即管理層面的檢討。根據著名的「海恩法則」，每起事

故發生之前，會有29個輕微事故、300起未遂先兆以及1000宗事故隱患。以此推論，港鐵在今次事故之前，可能已發生許多小事故，只是公眾不知情或未引起有關部門重視而已。說到底，任何事故的背後都與管理有關，只有嚴肅對待細微事故，預先採取防範措施，才能將事故減少至最低程度。港鐵工會也質疑事故並非偶發性，敦促港鐵即時全面檢視管理、運營和維修系統，確保公眾和員工的安全。

公平而言，港鐵服務質素總體水平不差，在國際上甚有口碑，值得信賴。但另一方面，必須看到港鐵近年大小事故不斷，2019年發生的列車嚴重相撞事故，至今令人猶有餘悸。種種意外不可避免地影響港鐵的形象。有關方面千萬不要因為沒有發生死傷事故就掉以輕心，以「偶然」、「突發」作自我安慰，也不能僅僅是罰款了事，必須舉一反三，作系統檢討。不管怎麼說，安全不是口號，今次事故再次敲響安全警鐘，必須嚴肅對待，既要找出事故原因，更要回應在管理層面如何改善，如此才能強化市民對港鐵的信心。

全球第二大虛擬貨幣交易平台FTX爆煲，創辦人「薯條哥」涉捲款逃亡，事件震驚全球。特區政府有意推動虛擬資產行業發展，應當從今次事件中吸取經驗教訓，建立穩妥的安全風險管理，保障投資者利益。

虛擬經濟、虛擬貨幣都屬於金融科技方面的創新，但兩者不是同一回事。虛擬經濟是廣義的，凡是非現金交易的都是虛擬經濟；虛擬貨幣是私人創造，如比特幣、狗幣等，是虛擬經濟的其中一小部分。傳統貨幣的匯率變動不大，每日百分之一的上落已罕見，而虛擬貨幣的交易波幅可以非常大，風險極高。但也正因為波幅大，夠刺激，「富貴險中求」，吸引冒險者趨之若鶩。

高風險是虛擬經濟的特性，世界各地對此有不同的立場。在歐盟，虛擬貨幣的交易不受法律保護；新加坡等國則引入嚴格監管，禁止散戶槓桿交易及刷卡交易。特區政府早前發表《有關虛

擬資產在港發展的政策宣言》，旨在為虛擬資產行業建構健全的監管機構，積極鼓勵創新及應用，確保對風險有適切妥善的管控，受到各界高度關注。

財政司司長陳茂波昨日表示，年中起國際上相繼有加密貨幣崩盤和相關企業破產，也令業界更認定必須具透明度的方式運作，加上妥善適切的監管和合規要求，特別是在企業管治、財務和營運披露，以及投資者和用戶保障方面，這樣才有利於虛擬資產行業的長遠發展。

香港要強化國際金融中心競爭力，必須對金融創新持開放的態度，關鍵是監管要跟上，同時要加強對投資者的教育。

正如特區政府所指出，透過便利的政策，健全和平衡的監管、風險為本的規限，香港完全有能力發展成區域的虛擬資產交易中心。香港應該抓住金融創新的機遇，做好風控，乘勢而上。

龍眠山

A5 要聞

大公報
2022年11月14日
星期一

責任編輯：楊石 彭錦文

香港 深圳

胡恩威倡兩地聯手申請 展示創科成就 具實力合辦2035世博會

全國港澳研究會會員胡恩威昨日接受《大公報》專訪時提出，香港和深圳不妨聯合申辦2035年世博會，這會成為世界首次兩城一齊舉辦的世博會。「特首李家超說香港要走上國際舞台，真正能夠令香港走上舞台的就是舉辦世博。香港最大的優勢是北邊有深圳，深圳也需要世博，這是融合發展的好機會。」



2030世界博覽會申辦工作於法國巴黎時間10月29日下午5點結束，今次提交申請的城市包括沙特阿拉伯的利雅得、韓國釜山、俄羅斯莫斯科、意大利羅馬、烏克蘭敖德薩。舉辦世博會能夠帶來科技、經濟和社會多元效益，也是軟實力的體現。



▲胡恩威表示，港深合辦世博會，兩城互補，可發揮最大效益。

▶在港深交界處興建一座「世博園」，既加速河套區發展，也可以利用這個機會發展新界東北部。



申辦「港深世博」 提升灣區國際聲譽

【大公報訊】記者湯嘉平報道：在明年11月舉行的國際展覽局（BIE）大會，170個國家的成員公司將通過秘密投票方式，選出2030年世博會的舉辦地。雖然「港深世博」可能來不及參選，但可考慮「出戰」2035年世博會。

香港教育工作者聯會副主席、香港教育大學國際教育學系助理教授胡少偉認為，「港深世博」有益深港發展，提升大灣區在國際舞台的地位，不過宜由國務院部委成立小組牽頭負責協調。在目前情況下，可能爭取2035的世博會比較現實一些。

香港科技大學創校校長吳家瑋亦認為，「港深世博」想來應該是能夠促進港深合作的好事，如果能夠團結包含整個廣東省和海南省的「華南海岸」，則更是好事。

既然是與科技有關，又是港深合辦，兩城邊界的河套區最合適建世博園。

粵港澳大灣區的融合發展已成大勢所趨，香港除了與廣東合辦2025年全運會，將來會否能夠共同舉辦更大型的世界級項目？胡恩威認為，港深合辦世博會，與其他外國城市相比，兩城互補，可發揮最大效益。「香港是國際金融中心，知名度高；深圳是科技領先，全世界最好的建築設計師基本上都在深圳。」他說，通過世博會，一些本地青年建築設計師亦能夠展現實力，成就兩地人才。

他舉例說，在2010上海世博會英國館「種子聖殿」的建築師Thomas Heatherwick，便是憑此作品而在國際舞台上嶄露頭角。

藉機發展新界東北部

胡恩威表示，世博會是結合科技

和人類創意的一個大型盛事，亦能體現本港提倡的STEAM的概念。他建議「港深世博」以科技為主題，而過往不少世博會的主題亦與科技有關。

「既然是與科技有關，又是港深合辦，兩城邊界的河套區最合適。」胡恩威建議在河套區興建一座「世博園」，這樣既加速河套區的發展，也可以利用這個機會發展新界東北部，設計全新的新市鎮。而大批遊客的到來亦能為當地帶來良好的經濟效益。「好多人話河套區的建設進展好慢，其實不妨學學內地，用一些項目來帶動發展。」

至於具體分工，胡恩威表示，可考慮兩地政府成立專責小組共同商討。例如在一些法規方面要有彈性。「例如，我們的規劃、建築條例幾十

年無更新過，反而深圳的建築條例，就比較先進，例如綠色建築等。」

促進大灣區融合發展

胡恩威認為，兩地合辦世博會，也是呼應特首李家超之前提出的「令香港重返國際舞台」的好方法。「前立法會議員張鑑泉先生多年前已經倡議香港舉辦世博，可惜後來無人重視。其實以香港的實力，辦世博完全沒問題，問題在於有沒有這個魄力，有沒有這個視野去推動。」

他又表示，香港已好久未舉辦國際級的大項目，但反觀上海舉辦過世界博覽會，北京舉辦過奧運會，而這些盛事都給兩地帶來大改變，「推動大灣區融合發展，更需要爭取做這些」。

世博會分兩類 展示文化科技成果

話你知

世界博覽會（World Expo）簡稱世博會，分為兩種形式，一類是展期較久，通常為時半年的「註冊類世博會」，亦是綜合類的世博會，需要主辦單位準備綜合所有方面的成果來展出，從2000年起，每5年舉辦一次；另一類則是穿插在兩屆註冊類世博會之間，展期長達3個月的「認可類世博會」，亦是專業類的世博會，主題取向也變得比較偏向專業，所以大概全球2至3年就會有一次世界博覽會。

世博會是一項由主辦國政府組織或政府委託有關部門舉辦的有較大影響和悠久歷史的國際性博覽活動。參展者向世界各國展示當代的文化、科技和產業上正面影響各種生活範疇的成果。

世界博覽會的雛形為7世紀的中國隋代舉行的「萬國博覽會」。最早的現代博覽會是英國於1851年在水晶宮舉行的萬國工業博覽會。

中國曾在2010年於上海成功舉辦綜合類的世博會，主題為「城市，讓生活更美好」。2025年世博會（綜合類）將在日本大阪舉辦。



▲中國在2010年於上海成功舉辦綜合類的世博會，主題為「城市，讓生活更美好」。



▲2010年上海世博會上的香港館。