

推動智駕技術應用 打造內地車企出海橋頭堡

隨着全球汽車工業由「新能源化」的上半場，逐步邁入「智能化」的下半場，自動駕駛技術已成為決定車企競爭力的核心戰場。對於香港而言，這不僅是一場交通工具所面臨的變革，更是驗證香港能否協助內地企業「出海」，對接國際標準的典型場景。香港需要以具前瞻性的視野，用好自身獨特優勢，將自身打造成為內地智能新能源汽車走向世界的橋頭堡。

近日，運輸署在推動自動駕駛方面釋放出積極信號，不僅將測試範圍由機場島擴展至更複雜的小區與公路，更計劃於年內實現「無人化」測試，將車速提升至每小時五十公里。可以說，特區政府在推動自動駕駛技術應用上的努力有目共睹。

然而，毋庸諱言，香港在實際應用層面，特別是針對大眾市場的 L2 至 L3 級別自動駕駛的輔助系統上，與內地一些城市相比仍有落差。目前，在深圳等地，城市領航輔助系統（NOA）已逐漸成熟，車輛能自動應對複雜路口與變道，而香港市面上的車輛功能則多受限於法規與地圖數據，處於「功能待啟動」的封閉狀態。這種技術應用的滯後，不僅制約了本地智慧城市的发展，也削弱了香港作為新能源汽車示範區的說服力。

打造國際合規藍本

近期發生的「粵車南下」內地車主違規使用智能駕駛系統事件，司機雙手離軌的行為明顯違反香港法例，必須嚴肅處理與跟進。但同時，這一事件背後也反映出，隨着智能駕駛技術的普及，許多車主對有關技術已經採取信任的態度。香港更應主動出擊，加快在法例方面「拆牆鬆綁」，為智能駕駛技術在香港落地提供明確的合規框架。若能成功將這類先進技術本地化，香港就能為內地新能源汽車企業出海提供一份符合國際標準的合規藍本，發揮示範效應。

從全球視角來看，香港具備一個無可比擬的戰略優勢，就是「右軚」的駕駛環境。目前，中美兩國作為自動駕駛技術領先的國家，皆為左軚駕駛。然而，全球約有三分之一的國家與地區使用右軚車，其中便包括英國、日本、澳洲以及多個東南亞國家。內地新能源汽車企業若要實現在全球範圍內的「彎道超車」，右軚市場無疑十分重要。左、右軚環境在視覺算法、避讓邏輯與交通規則上存在差異，若內地研發的自動駕駛系統能在香港繁忙且高密度的環境中「跑通」，相關技術將有擴展至其他右軚國家和地區的可行性。這將使香港成為內地新能源汽車開拓全球市場的戰略起點。試想一下，如果一套智能駕駛算法能夠在瞬間處理旺角或中環等地區複雜的路況，那麼相信在全球大部分城市的應用中，都將遊刃有餘。因此，特區政府應更積極吸引內地龍頭車企在香港實驗、應用自家的 NOA 技術，利用香港的高難度場景，來驗證內地企業智駕技術的競爭

力。

優化城市運營成本

除此之外，推動自動駕駛技術在香港落地，也有利於香港應對老齡化社會帶來的挑戰。目前而言，公共交通領域的勞動力缺口已成為香港社會發展的隱憂之一。巴士、小巴以及的士司機的平均年齡持續攀升，招聘困難與安全隱患並存。在公共交通及特定物流領域推動無人駕駛技術，不僅是技術創新的表現，更是填補勞動力缺口、優化城市營運成本的解決方案。

香港可以憑藉國際化的法律體系、開放的營商環境，積極與內地車企合作，共同制定「中國標準、國際規則」的融合方案。同時，香港還能發揮其作為國際金融與專業服務中心的優勢，助力內地品牌在白熱化的全球競爭中揚帆遠航，為自身的經濟發展注入全新的智能化動力，與國家產業發展並肩駛向更遼闊的未來。