

加速香港汽車電動化 助力內地車企「出海」

隨着內地新能源汽車競爭日趨白熱化，愈來愈多品牌啟動「出海」戰略。香港作為營商環境開放、法規與國際接軌的大都會，已成為內地新能源車企開拓海外市場的重要跳板。香港與東南亞等地聯繫緊密，可進一步乘勢而為，從基礎設施、智能技術應用及合規要求等層面入手，既助力內地品牌「出海」，也為自身發展注入新動力。

根據 2025 年上半年新車登記數據，全港電動私家車登記量達 18356 輛，佔同期登記總數的 68.6%。在政府「一換一」計劃及「EV 屋苑充電易資助計劃」帶動下，新登記私家車已以電動車為主流。內地品牌憑藉過硬品質與高性價比，在競爭激烈的香港市場贏得用戶青睞。

內地新能源汽車在海外市場的競爭力亦獲認可，就連長期由日系品牌主導的泰國市場也不例外。日系車在泰國市佔率長期超過八成，經過近幾年的推廣，中國品牌市佔率已由 5% 升至 12.1%。能在日系車深耕 60 年的市場搶佔份額，一方面得益於泰國的電動車補貼政策，另一方面亦證明中國新能源汽車具備國際競爭力。

然而，要在海外進一步撼動日、德品牌的領導地位，中國新能源汽車仍面臨兩大挑戰：一是充電樁部署、智能駕駛技術本地合規等新市場適應問題；二是零部件

供應鏈的本地化。香港作為專業服務見長的國際金融中心，既可助力內地車企投資融資，也能利用自身資訊優勢與國際網絡，在以上領域提供支援。

而上述現象也印證了「亞洲電動車之父」陳清泉院士的判斷：汽車革命分「兩個階段」——上半場電動化，下半場智能化、網聯化。他表示，中國汽車「出海」需以底線思維與長遠思維，熟習國際法，夯實基本功。因此，香港可藉進一步推動汽車電動化，並發揮自身在專業領域的國際優勢，助力內地車企揚帆遠航。

首先，特區政府需要部署更加進取的充電設施建設計劃。截至 2025 年 6 月底，香港主要公共電動車充電樁約有 14553 個供公眾使用。對比深圳，截至 2024 年，充電樁已超 42 萬個，落差顯而易見。當局可為增加充電樁柱提供更多政策支援，完善全港快速充電網絡，包括加快處理申請土地用途改劃等程序、降低補地價的金額等，善用鄉郊土地設立大型充電站。

第二，智能技術應用是關鍵，也是內地新能源汽車的一大賣點。但現時在香港亦有部分智能駕駛功能無法啟用，因此在法例方面可拆牆鬆綁，為海外市場起到示範效應。而上述成果則為車企帶來可輸出海外的、符合國際標準的合規藍本，協助品牌的智能技術在海外市場的本地化。

建「跨境車聯網數據託管中心」

第三，智能技術的應用還涉及到數據安全，香港可從此方面發力，為海外市場提

供可借鑒的可行方案，增加內地新能源車在海外市場的競爭力。目前，各國各地區對數據安全越發重視。香港可憑「一國兩制」下的普通法體系及國際認可的私隱規管，建設「跨境車聯網數據託管中心」，降低部分國家和地區對於數據方面的疑慮。

中國汽車企業「上半場」已通過電動化實現彎道超車；「下半場」智能化、網聯化所需的不僅是技術，更是制度創新與國際話語權。香港若能憑藉基建部署、開放法規與可信數據治理，率先在本地跑通「中國標準、國際規則」的融合方案，定能與內地車企並肩駛向更遼闊的未來。

民建聯主席、立法會議員