

運輸及物流局局長陳美寶：

港低空經濟須向高難度挑戰



【低空經濟系列報道】

低空經濟「監管沙盒X」於去年11月底啓動，進展如何？運輸及物流局局長陳美寶最近接受港商記者專訪時表示，申請數目雖不及首階段的70多個，但期望可以吸引到具難度的項目參與，從中構建低空空域管理系統，並在風險可控情況下構建無人機航線。她又稱，可考慮於機管局旗下的東莞空港中心，實現用無人機運送急件至香港機場島的碼頭，無縫連接飛往外地的航班。

香港商報記者 鄭偉軒



研莞港間用無人機遞送急件

對於低空經濟「監管沙盒X」，陳美寶強調，「今次計劃啓動是重質不重量。」她指，「監管沙盒X」的「X」在英文裏具有「延伸」意義，數學層面則具有「倍加」意思，期望「監管沙盒X」可為低空經濟實現升格及轉型，向高難度挑戰。

陳美寶期望，可從中吸引跨境低空物流操作項目參加，並從中試驗載人低空垂直飛行器。另外，她亦期待申請者參加「監管沙盒X」時可共用實時數據，透過衛星定位，同步構建低空管理系統。

目前，機管局設有定期駁船，由東莞空港中心運送貨物至機場島。陳美寶稱，觀乎有部分趕急的貨物未必能夠等待定期航班運送，有部分業界人士曾向她反映，貨物由東莞空港中心運送至於機場島時，可否加入使用無人機。也正因此，她提到，當局正考慮可否以無人機由東莞空港中心運送急件至香港的機場島。

洪水橋河套區可作「試驗田」

1月16日，特區政府公布洪水橋/厦村新發展區現代物流園研究報告，預留空間發展低空經濟。對此，陳美寶稱，已於洪水橋/厦村預留一畝土地，作為低空經濟及現代物流設施。她強調，洪水橋及鄰近的深圳前海，是低空經濟「很好的試驗田」。

港深創新及科技園香港園區於去年底正式開園。陳美寶表示，落馬洲河套區匯聚創科，且持續獲新興產業進駐，與深圳亦只有「一線之隔」的距離，「該處同樣是低空經濟「很好的試驗場景」。」她期望，日後在整個北部都會區進行土地及房屋規劃時，設有發展低空經濟的起降點，並希望日後該區樓宇天台及周邊地方能夠提供足夠空間，方便無人機升降。

特區政府預計於今年年底前完成《發展低空經濟規劃行動綱領》。陳美寶表示，行動綱領將包含低空經濟在北部都會區及河套區的發展，亦將提及初步的起降點選址、無人機的航線，以及為此預留的土地配套作出建議，期望藉此鎖定低空經濟的重點工作及基建頂層設計。

秉持「三先三後」發展低空經濟

至於日後低空經濟在香港整體發展，陳美寶表示，當局將秉持「三先三後」原則，即「先載貨後載人」「先隔離後融合」以及「先郊區後市區」。對於日後能否在維港兩岸設無人機航線，她坦言，當前維多利亞港仍屬於限飛區，除了有船隻航行外，亦位處主要航道之上，「因此，我們要好好把關，並在風險可控的前提下，才能探索在維港兩岸的試驗場景及無人機路線，並且要與民航處、消防處、海事處、警務處及飛行服務隊溝通。」

縱然維港屬限飛區，但由於當前已有不少無人機表演在維港兩岸進行，陳美寶亦表示，正嘗試於維港上空作有限度無人機測試，目前港府已批出於堅尼地城招商局倉庫旁測試無人機衛星定位防禦系統，日後在進行無人機表演時，即可派出無人機作為「哨兵」，檢視有否出現潛在干擾。

陳美寶續稱，當前直升機運用傳統燃料，而低空垂直飛行器則使用電力啓動，「若日後香港加入使用低空垂直飛行器，將有助於降低成本，提升效率。」她續指，未來應先進行載貨及以有人駕駛的模式進行低空垂直飛行器測試，待累積經驗及數據，並有其他安全措施配合後，再邁向以無人駕駛模式，測試低空垂直飛行器。



運輸及物流局局長陳美寶接受港商記者專訪。

記者 馮瀚文攝

低空經濟「監管沙盒X」各場景申請時間

無人機交通管理系統演示	2025年11月24日至2026年1月9日
非傳統航空器	2025年12月1日至2026年1月31日
跨境操作	2025年12月1日至2026年1月31日
多場景/多用戶共享平台	2026年1月1日至2月28日
其他項目	2026年1月1日至2月28日

資料來源：運輸及物流局網站



增粵車南下口岸須小心謹慎

今年年中，「粵車南下」有望擴至整個廣東省。對於未來會否增加粵車進入香港口岸數目，運輸及物流局局長陳美寶稱「要小心和謹慎而行」，亦需要與深圳當局一同評估各口岸通關應接能力才能決定。她指，目前當局聚焦於如何使粵車經港珠澳大橋進入香港時更為暢順。

目前，粵車進入香港，主要是經過港珠澳大橋香港口岸進入。陳美寶表示，港珠澳大橋以「車上檢」方式通關，粵車司機反應非常正面，「因此，期望日後可應用上述通關模式，處理南下粵車。」她又期望，未來可增加「粵車南下」的配額。

自上月「粵車南下」入市區正式實施以來，屢次傳出粵車在港違規的問題，包括自行切換自動駕駛模式、被揭使用深色玻璃窗以及違規進入南大嶼封閉路段等。對此，陳美寶回應，廣東省有關「粵車南下」詳細管理辦法並羅列罰則，已提升粵車司機確保道路及駕駛安全的意識。

陳美寶續指，若發現粵車在香港境內嚴重違規，有可能暫停違規車輛及司機申請一段時間，直至改裝妥當後才讓其繼續申請。她強調，左軚車在香港的意外率遠低於一般私家車，又引述數據稱，去年首11個月，左軚車在香港的意外率僅0.17%，相比整體車輛的意外率為2.69%。

至於因應「粵車南下」而增加道路標識的問題，陳美寶表示，因應欣澳的充電泊車設施啓用，已於由澳珠澳大橋香港口岸前往欣澳的路段增加指示牌，未來亦於封閉路段的非顯眼位置增加封閉道路的指示，提醒駕駛者不會誤闖。

黃牛黨非單純由「粵車南下」衍生

另外，對於金鐘運輸署牌照部出現「黃牛黨」，陳美寶認為，非單純由「粵車南下」所衍生。她指，於香港以外人士來港申請免試簽發駕駛牌照的數目，由5年前的約2.6萬宗，倍增至近年的8萬宗，反映需求龐大。

她期望，可盡快推出整個免試簽發駕駛牌照的網上預約系統，並研究如何可讓駕駛粵車的人士，無需務必於短時間內完成申請免試簽發駕駛牌照後才可預訂出行時間的情況。

港深共探跨境物流航線

特區政府正銳意推進跨境低空物流服務，運輸及物流局局長陳美寶表示，當局已與深圳口岸辦建立常態溝通機制，共同探索跨境物流航線，聚焦研究及對接硬件及清關安排，期望隨著時日過去，內地和香港的制式可以達至兼容及融合。

陳美寶介紹，正與深圳方面研究如何為跨境無人機物流提供清關便利，以及物色哪些起降點適合跨境無人機運輸。她又指，香港海關亦非常配合發展低空經濟，正同步研究如何優化清關的機制及流程。

期待灣區城市參與香港沙盒計劃

除了深圳，陳美寶表示，特區政府亦有就發展低空經濟，與廣州市進行商討及溝通，亦期待未來深圳、廣州、珠海、東莞的項目可申請參加低空經濟

「監管沙盒X」，並就無人機由內地赴港後的降落點提出建議。

對於內地和香港在通訊制式方面的差異會否影響日後無人機及低空垂直飛行器進行跨境飛行，陳美寶稱，首個低空經濟「監管沙盒」申請者中，不少擁有內地參與經驗，並掌握了在內地試飛的制式，強調他們在參與「監管沙盒」時給了政府意見及回饋，期望隨著時日過去，兩地制式可兼容及融合。

「作為國家發展的重要戰略部署，低空經濟在發展新質生產力過程中具有極其重要的意義。特區政府也非常重視，會着力發展。」陳美寶強調，粵港澳大灣區擁有深厚的產業基礎，且有創新人才匯聚；香港擁有優良法律系統，具備全球金融中心地位，可助力大灣區其他城市提供低空經濟應用場景，並做好相關系統及標準的銜接。



維港兩岸能否設無人機航線？陳美寶表示當局會好好把關，在風險可控前提下探索維港試驗場景及有關無人機路線。

記者 馮瀚文攝

冀港無人駕駛兩三年內商業化

去年本港自動駕駛測試取得新突破，陳美寶局長表示，當局目標是可於今年實現全面依靠後台監控操作車輛的自動駕駛模式，並於未來兩至三年將無人駕駛商業化及規模化，並在此基礎上推廣到不同的交通工具。

目前，本港至少有6個地區正進行無人駕駛測試，包括機場來往東涌、九龍城來往觀塘、以及啟德跑道區來往九龍灣。陳美寶期望，可循試驗跨區運作模式邁向無人駕駛。她又指，去年在機場島進行的無人駕駛測試取得多項突破，除了將車速提升至每小時50公里，在測試無人駕駛模擬時亦有其他交通工具同步進行，她認為上述測試暢順，並從中累積了全面的數據。

本港可做到無人駕駛的士服務

小馬智行（2026）早前接受傳媒訪問時稱，打算進軍香港無人駕駛的士服務。對此，陳美寶表示，在法律法規上可做到無人駕駛的士服務。她強調，香港的道路設計符合國際標準，即使市面人多車多，土地相當有限，「但據不少內地自動駕駛人士反映，香港只需經過兩至三個路口交通燈，便可直接駛上高速公路，相信自動駕駛在上述情景下可以好好發揮」。

陳美寶期望，未來可透過改善人造衛星定位、智慧交通燈以及實時監控系統，可讓汽車自動駕駛系統與上述系統相互溝通，並且持續提升道路設計標準，迎接無人駕駛時代的到來。

