



▶人形機器技術正在與AI融合，不應過度擔心它搶人類的飯碗，畢竟人的情感和創意無法被替代。

有一個比喻說，人們看新興科技就像看火車從遠處駛來。離得遠，感覺速度似乎很慢到不了眼前。當真的靠近時，剎那間呼嘯而過有些措手不及。或許現在就是AI列車逼近的一刻。今天，ChatGPT、Sora、人形機器人以前所未有的方式影響著人機關係。AI在許多領域的能力正在逼近甚至超越人類。AI正在與人形機器技術融合，作為一種功能強大的矽基智能體，引發了一系列值得深思的問題：人與AI的關係是近乎單向地創造與被創造嗎？企業該如何用這種智能新科技重塑競爭力？在企業出海時代，我們該如何做？

# 用AI重塑企業競爭力



數字經濟 林建明

薩摩耶雲科技集團 創始人、董事長

人形機器人是繼AIGC後當下AI領域的又一顛覆性賽道，站上了全球科技創新新高點。2024年被譽為「人形機器元年」，跳舞、泡咖啡、做家务，甚至在特斯拉工廠打工的擎天柱（Optimus）……如同科幻電影中的情節逐漸成為現實。

「皮衣刀客」黃仁勳認為，生成式AI時代將使人形機器人像汽車一樣普及，為人類帶來新的「解放」。馬斯克更是預測人形機器人的普及程度將比汽車高出10倍。來自機構的預測顯示，2035年全球人形機器人銷量將突破800萬台，市場空間有望達到1540億美元。

人形機器人作為具身智能的載體，將人機協作的交互模式從被動交互變為主動交互、自然語言交互，從長期來看，在工業製造、醫療、家政、金融等產業具有巨大應用價值。就目前而言，AI大模型雖讓人形機器人長了「腦子」，但是產業研發和應用仍需要突破一系列核心技術難題，比如高轉矩密度伺服電機、高動態運動規劃與控制、仿生感知與認知，並且倫理和安全問題同樣值得關注。

人形機器人引發新的人機關係，筆者以為，不應過度擔心它搶人類的飯碗，畢竟人的情感和創意無法被替代。理查德·道金斯的名言「雞是一枚雞蛋製造另一枚雞蛋的工具」提醒我們，機器與生命在很多方面都存在相似之處，兩者的關係應當視為一種共生關係。也如愛德華·阿什福德·李所說：「模仿人類可能並非機器的終點，與人類互補或許才是科技發展的正道。」身處AI時代，每個人都應積極擁抱變革，持續學習與時俱進。讓人形機器人代替人類去做危險、枯燥、機械的工作，人類則專注於創造性地工作，何嘗不是一種好的方式。

## AI帶來全行業深刻變革

如果說人形機器人是AI開闢了新賽道，那麼未來十年，最大的變數毫無疑問是AI帶來的全行業深刻變革。過去一年「百模大戰」是全社會繞不開的話題。2024年，生成式AI的風向正在從「比參數、跑得分」轉向「拚應用」。麥肯錫的研究報告稱，2030年前生成式AI有可能為全球經濟貢獻約7萬億美元的價值。足見其隱含的創造力是一種革命性、顛覆性的力量。

當前，大模型的「湧現」能力逐漸顯現，商業飛輪已經啟動，每個行業都值得重新審視。特別是在金融業，作為數位化和智能化的先行者，大模型在推動行銷、客服、投研和投顧等領域實現顯著的降本增效。無論是技術發展趨勢還是應用的深度和廣度，未來大模型都將是重塑金融業競爭力的關鍵引擎。

## 生成式AI為各行業創造經濟效益預測(前五大行業)

到2030年 生成式AI對行業營收的影響率(右側%)			全球 億美元 %		
中國	億美元	%	全球	億美元	%
先進製造	1520	1.4-2.4	高科技	3500	4.8-9.3
先進電子與半導體	960	1.3-2.3	零售	3150	1.2-1.9
包裝消費品	850	1.4-2.3	銀行	2700	2.8-4.7
能源	590	1.0-1.6	旅行、運輸與物流	2400	1.2-2.0
銀行	490	2.8-4.7	先進製造	2300	1.4-2.4

來源：麥肯錫報告

金融業對科技創新應用的合規性和安全性要求極高，目前大模型技術尚不成熟，在金融領域的應用還處於初級階段。推動金融大模型高質量發展，核心在於做好創新與合規安全的平衡關係。

一要平衡大小模型協同共生的關係。建議整合行業內外部技術能力，建立國家級、行業級大模型訓練和推理平台，確保技術應用的合規性和安全性，避免不同大小金融機構之間出現「模型鴻溝」。

二要推動模型能力與語料輸入的協同共融。保證模型的持續優化，分級分類推行數據開放共用，改進語料品質。

三要注重應用與金融監管協同共進。制定適應大模型應用的監管標準和法規，確保監管有效性和一致性，防止大模型應用帶來的潛在風險。

在銀行息差收窄、增速放緩背景下，金融數位化轉型如中流擊水，不進則退。大模型的問世可能加劇中小金融機構與大型機構之間的差距，放大「馬太效應」，同時也帶來了「彎道超車」的機遇。因此，金融機構需與AIGC結伴而行、雙向賦能。在《AIGC重塑金融》書中以及公開場合，筆者也曾多次呼籲金融業應該因地制宜，以全面、辯證、發展的眼光看待金融產業與新質生產力的關係；有選擇地推動新產業、新模式、新動能的發展，通過AIGC等新技術改造提升金融業，中小金融機構可以專注於垂直領域、應用場景和解決具體問題，來加速應用創新；用「負責任創新」限制科技作惡，更好發揮人機協作，實現高質量發展。

面對經濟周期性挑戰和人口紅利消退、行業內卷加劇，無論是巨頭企業，還是創業公司，都面臨着艱難抉擇。一是轉型，從過去的粗放模式轉向精細化運營；另一個是「出海」。特別對於許多科技企業，出海不再是可選項，而是必選項，成為尋求新突破、實現持續發展的關鍵戰略之一。

20世紀90年代至今，日本經濟充分受益於出海，提供了許多可借鑒的數據和經驗。從1996年到2022年日本對外直接投資規模翻了8倍，2022年佔到GDP總量的50%。2002年，日本對外直接投資的存量佔GDP的比重是7%，中國是在2%左右；2021年，日本比重在42.5%，中國在15%左右。日本企業通過出海，在海外創

造了巨大的財富。從數據來看，出海無疑是中國企業一個中長期非常確定的趨勢。

中國經過40多年的高速發展，有着龐大的市場規模和快速增長的市場需求，構建了全球最完善的供應鏈體系。中國科技企業在人工智慧、大數據等前沿科技領域，已經具備與世界水準媲美的技術和產品研發能力，尤其在電子商務、金融科技、遊戲等領域表現突出。通過「一帶一路」倡議，中國企業將業務擴展到亞洲、非洲和歐洲等多個地區，持續增強在國際舞台上的競爭力和影響力，屬於中國企業和品牌出海的「大航海時代」已經到來。

## 建立品牌需針對性策略

品牌出海是一項系統工程，我們需要建立一張新航海地圖，每個企業家都要做一個聰明船長。以金融科技為例，越來越多新興市場國家正積極擁抱數位化轉型，引入中國AI、大數據等前沿科技解決方案，提升當地金融機構數位化能力，將線上普惠金融服務覆蓋面擴展到更多民眾。儘管金融科技出海是一片藍海，但中國企業也面臨國際競爭、地緣政治、文化衝突、本地化以及合規監管等諸多挑戰。

中國企業在海外市場不僅需要帶去產品、服務、品牌和消費方式，還需要制定針對性的策略來應對潛在風險。

第一，深入了解目標市場的法規、文化和消費者需求，定製明確可實施的出海路徑。

第二，注重本地化發展，加強與當地金融機構和企業的合作，化解地緣政治負面影響，提升市場接受度和客戶滿意度。

第三，重視安全合規和風險管理，遵守當地的數據法規，保護用戶數據隱私安全。

第四，持續投入技術研發，保持產品技術的領先地位，與本地夥伴建立緊密合作關係，共同推動創新和市場擴展。

第五，保持靈活的戰略調整，根據市場回饋和業務發展動態調整策略，以實現長期可持續發展。

AI大潮是確定性的時代機遇，中國創業者已經坐上了船隻。儘管海水時而洶湧澎湃時而幽藍迷人，但浪裏淘金，唯有玉汝於成！

# 港發展低空產業 具研發優勢



創科宇宙 梁穎宇

創業投資者聯盟召集人

科技發展真是一日千里，電動車在香港才剛剛普及，近半年已不時看到一些eVTOL（電動垂直起降航空器）在不同城市試飛的報道，新近一則是中國eVTOL先驅億航在沙特阿拉伯完成了首次無人駕駛「空中計程車」飛行。繼無人機送外賣之後，搭「飛的」出行的夢想也變成現實，甚至打入國際市場，引起了市場對「低空經濟」的關注。

低空經濟屬於科技領域的全新賽道，簡單來說，是指在垂直離地1000米以下空域，借助類似小型直升機的eVTOL飛行器，在城市之內和城市之間進行載人、載貨及在其他商業場景的進行低空飛行活動，帶動相關領域的產業發展。eVTOL結合了無人機和小型直升機的優點，可以像直升機一樣垂直起飛，被視為低空經濟的重要載體之一。作為一種新能源的交通工具，eVTOL飛行器具有噪音低、零排放、高效等優點；可以是有人駕駛，也可以是無人駕駛，即機上沒有飛行員，飛行器由地面操作員控制飛行。

迄今為止，港人見得比較多的是不載人的消費類或商用無人機，主要用在商品配送、外賣等短途送貨航線，主要原因是無人駕駛技術可以降低運營成本，是以像美團和順豐等外賣或速遞公司，正在大力研究使用無人飛行器進行貨物運輸。然而，eVTOL飛行器最被寄予厚望的應用是隨著載人飛行器技術發展趨趨成熟，未來可大規模用於穿梭城市的載人交通，在城市之內和城市之間進行載人和貨物運輸，減少長途運輸或堵車等的損耗。

## 載人飛行器發展提速

2023年12月，國家中央經濟工作會議正式將低空經濟定調為戰略新興產業；翌年1月，又推出《無人駕駛航空器飛行管理暫行條例》，標誌着中國無人機行業進入規範化發展階段。3月，國務院政府工作報告進一步把低空經濟列為增長引擎，有關部門也圍繞飛行活動審批程序優化、空域分類劃設、無人機實名制登記等方面，出台了一系列管理制度。隨着低空經濟被納入國家規劃，產業化落地及空域管理逐步優化，eVTOL飛行器商業化有望提速，預料初期的商業應用將先以低空旅遊、城市觀光領域為切入場景，而後逐步拓展至應急救援、交通接駁、空中通勤等場景，最終實現「空中計程車」的普及化。

對於eVTOL飛行器企業而言，適航取證是決定其能否商業化的關鍵；而適航取證包括型號合格證（TC）、生產許可證（PC）和標準適航證（AC）三部分，型號合格證是其中最早開展且最複雜耗時的一項。國內已有數家企業在eVTOL研發上走在前列，但當中僅億航無人駕駛型號EH216-S率先拿下全部三項證明，具備了進入市場的資格。中國民航局4月頒發給EH216-S的生產許可證，更是全球首張載人eVTOL飛行器

的生產許可證。另外，峰飛航空科技自主研發的V2000CG無人駕駛航空器系統於3月獲得型號合格證，也是全球首個通過型號合格認證的噸級以上eVTOL飛行器。

載人eVTOL飛行器要達到大規模應用，需要攻克精準定位、感知避障、自主飛行、智能集群作業等核心技術；以及更好地實現即時超高清圖傳、遠程低時延控制等功能，才能提供更安全、更可靠的飛行體驗。此外，由於eVTOL是一對多的集群調度，要發展跨地域城市交通和城市貨運，低空空管系統是確保飛行安全和空中交通順暢運行的重中之重，當局正鼓勵企業建設集智能調度、動態監測、即時情報服務等為一體的飛行服務系統。

## 與內地合作 攜手突破關鍵技術

目前中國在政策審批、相關配套等方面還處於探索起步階段，企業與監管方仍在「摸着石頭過河」，必須持續發展完善相關的行業標準和體系建設。與此同時，地方政府重點推進低空基礎設施建設，近幾年各地加強低空飛行基礎設施建設，2023年底全國已建成並登記的通用機場已達449個、飛行服務站32個，而大灣區在低空經濟這一賽道處於領先位置。

今年2月，廣州開發區推出首批10條高效物流低空航線，運用無人機「閃送」保稅下單的貨物。深圳則在基礎配套建設領先，目前已開工建設100多個eVTOL起降點，反觀香港步伐較落後。

香港在低空產業的基礎研發方面具有一定優勢，如無人機龍頭大疆科技的創始團隊就是源自香港科技大學。必須在低空經濟預備起飛這一重要戰略機遇期，加大各方面的投入以促進香港的基礎研發優勢與內地合作，突破如無人機專用晶片、飛控系統、動力系統、傳感器等關鍵技術。此外，香港一直是亞洲區航空樞紐，可積極考慮在低空空域管制方面如何與大灣區各城市進行協作，包括調整制度和法例，如航道和航線，無人機跨境飛行中途的信號接收配套等。前沿科技在空管系統、運行指揮調度及飛行器上的使用，將有助提升eVTOL飛行器的競爭力、可靠性。

隨着低空經濟的發展，相關基礎設施建設、飛行器產業鏈、飛行器保障等環節有望受益，進而創造大量行業前期需求，亦將賦能多個產業，為其帶來全新發展機遇。根據內地官方預算，到2030年，通用航空裝備可全面融入民眾生活，形成萬億級市場規模，香港要擴闊經濟基礎的話，這肯定是一個值得投資的領域。



▲在億航智能設備（廣州）公司展廳，工作人員為媒體記者介紹EH216-S載人級無人駕駛飛行器。

# 人才流入 租金表現勝樓價



主樓布陣 布少明

美聯物業住宅部行政總裁

樓市撤辣後經歷一段「繁華期」，近期出現「璀璨歸於平淡」的跡象，一、二手交投陷入僵局。相較於交投回升，比較令人「跌眼鏡」的，是撤辣後樓價未見明顯止跌，甚至有再跌之勢。美聯樓價指數最新報134.6點，雖然按周回升約0.47%，終止5連跌，但本年迄今樓價仍跌約2.15%。

樓價未重拾升軌，離不開以下原因。首先，美國聯儲局遲遲未有明確減息時間表，供樓負擔仍重，資金持續留在高息投資產品上。此外，目前本港經濟亦未回復至疫前水平，旅遊、飲食及服務業面臨內外激烈競爭，金融市場方面，預期全年IPO集資金額仍維持低水平，加上港股仍未恢復升勢，難免影響投資者入市情緒。

與此同時，新盤供應充裕，最新累積貨尾單位仍高達2.1萬伙，即使每個月吸納1500個，依然需要14個月才能完全被消化。發展商想去貨只好以低價推盤，令二手樓價受壓，如果減息無望，相信要待貨尾回落至1萬伙水平，

樓價才有望企穩。

不過，當下樓市顯然已離開「最黑暗時期」，人口是住宅物業成交已復常，加上人口持續流入帶來新的租賃動力，未來樓價只會「有回調無大跌」。

另一方面，租金則繼續表現強橫。根據美聯租金走勢圖，5月份以實用面積計算的私人住宅平均呎租約36.4元，按月升約1.2%，連升3個月，並創53個月的新高，原因是租務旺季重臨，內地生、專才來港租樓，令租金節節上升。

## 印花稅仍有下調空間

截至今年4月底，「高才通」及其他人才計劃已合共錄得約29萬宗申請，當中近18萬宗已經獲批，並錄得逾12萬人來港，有助刺激租賃需求。故此，今年租金有機會連續3年跑贏樓價，預料下半年有力續升，全年升幅或達8%，令全年出現「租升價軟」的情況。

在現時樓市表現仍有進步空間，假如特區政府想加快樓市復甦，應考慮繼續推出政策穩定樓價，例如調低首次置業自住人士的印花稅，由現時成交價300萬元以下的自用物業只需繳付100元印花稅；擴大至500萬元以下，以減輕首置人士入市負擔，如配合聯儲局減息，樓市或倒升，協助提振本港經濟。