

大公報社評

中國科學技術厚積薄發人才輩出

費城國際數學大會傳來喜訊：兩位中國數學家王虹、鄧煜雙榮獲菲爾茲獎。這項有「數學界諾獎」之稱的權威獎項，首次添上中國籍學者名字，標誌着中國本土培養的基礎研究人才躋身世界最高水平。從基礎研究取得歷史性突破，到國產人工智能大模型震動世界，中國科技創新正迎來前所未有的大好局面。有力證明了中央將基礎研究提升至國家戰略高度的前瞻布局和戰略遠見，為推動科技強國建設和高水平科技自立自強打下牢固根基。

菲爾茲獎每4年評選一次，獲獎者必須在40歲以下，因其「年輕」與「稀缺」的特性，在國際學術界備受重視。歷史上僅有兩位華裔數學家獲此殊榮，但獲獎時均為外國國籍。此次王虹、鄧煜兩位同樣畢業於北京大學的青年數學家雙雙登頂，實現了中國籍科學家在這一獎項「零的突破」，也證明中國頂尖大學的基礎研究和培養模式，已具備孕育出世界一流科學人才的土壤。

在當今最前沿的人工智能領域，近期國產大模型Kimi K3問世，以超強的代碼能力和極致性價比震撼業界，被稱為新的「DeepSeek時刻」。與此同時，DeepSeek創始人梁文鋒的最新發言廣泛

傳播，這位國產大模型的先行者，正在務實又充滿雄心地朝着AGI的「終局」目標堅定邁進。讓人欣喜的是，無論是獲得頂級大獎的數學家，還是人工智能最前沿的創業者，都是85後、90後的年輕人，他們代表了中國基礎研究和創科產業的未來希望。

兩位獲獎者的科研成果，也體現了基礎研究與前沿應用的完美結合，直觀證明基礎研究的極端重要性。王虹成功攻克的困擾國際數學界半個世紀的「三維掛谷猜想」，揭示了高維空間幾何結構的本質規律，可廣泛用於下一代6G信號的無損恢復與高清醫療成像等前沿領域。鄧煜成功破解的「狹義希爾伯特第六問題」，則能直接與科學人工智能相融合，讓AI具備理解物理定律的底層邏輯，有望大幅提升氣象預測、新藥研發速度，更為下一代具備自主決策能力的AI智能體提供強大理論支撐。

從菲爾茲獎的歷史性突破，到人工智能業界「DeepSeek時刻」不斷再現，是中央高度重視基礎研究，持續加強體制機制創新與戰略布局的必然結果。習近平主席在加強基礎研究座談會上發表重要講話指出，「基礎研究是整個科學體系的源頭，是所有技術問題的

總機關，要以更大力度、更實舉措加強基礎研究」，為打牢科技強國建設根基指明方向。國家通過「強基計劃」在頂尖學府優化科研布局，瞄準重大課題進行長周期協同攻關，在財政投入上加大長期穩定支持，免除科研人員的後顧之憂。大膽打破論資排輩，在人才評價與資源分配上全面向85後、90後青年科學家傾斜。在這種「鼓勵探索、大膽容錯」的包容性學術生態下，青年精英們才有底氣不斷探索科學「無人區」，推動我國基礎研究和產業創新不斷取得新突破。

國家基礎研究和創科發展迎來最好時期，香港在其中扮演不可或缺角色。本屆國際數學家大會上，港大教授何旭華當選國際數學聯盟史上最年輕副主席，彰顯了香港高等教育與基礎研究的頂尖實力。作為國家創新體系的重要組成部分，香港擁有五所世界百強大學、15所全國重點實驗室，以及匯聚全球科研人才的優勢。未來應借鑒國家科技強國建設經驗，更主動地對接國家科技戰略布局，充分發揮「一國兩制」下獨特優勢，做好全球頂尖科技資源與人才互通的「超級聯繫人」，在科技強國建設、實現高水平科技自立自強中做出更大貢獻、共享創新成果。

井水集

無人駕駛 循序漸進

運輸署昨日批准在機場島進行無人駕駛測試，車上不再有後備操作員，改由遠距遙控中心監察。這是名副其實的無人駕駛，更是全球首例右軚無人駕駛測試，標誌着香港在無人駕駛應用方面邁出積極的一步，為加速實現規模化及商業化營運打下良好基礎。

香港地狹人稠且是多山環境，路況極為複雜，加上是右軚行駛，推動無人駕駛面對很多挑戰，質疑香港缺少相關應用場景的不在少數。然而，實踐出真知，香港是否適合無人駕駛，要用事實和數據說話。特區政府實事求是，循序漸進，一開始在特定地段、特定區域測試，並配備操作員，在緊急情況下改由人手駕駛。

截至目前，香港在無人駕駛方面已取得實質性成果，包括發出了8個無人駕駛先導牌照，測試累計達24萬公里。當中機場島項目最為顯著，實現了四大技術突破，包括多輛自動車同時運行、指定人員載客、路段擴展及車速提升。現在進入到真正無人駕駛

測試階段，可謂水到渠成。

特區政府日前宣布了高鐵西九站及機場快線九龍站之間的載客及行李運送自動接駁項目，將於今年下半年測試，最快明年第二季投入載客服務。無人駕駛由封閉區域擴展到繁忙的開放市區，這是另一大突破，接下來將會向港澳大橋及大灣區跨境項目推進。

安全永遠是第一考量。香港目前已實施《道路交通（自動駕駛車輛）規例》等先導框架，營辦人必須為每輛無人駕駛車購買第三者保險，車上要安裝電子數據記錄儀。但在全面商業化與無人化監管上，香港仍需完善法律配套，明確事故的刑事與民事責任歸屬，制訂針對人工智能系統的專門保險條例，建立跨境數據傳輸與網絡安全法規。

香港在無人駕駛方面的積極探索，不僅為香港本地智慧駕駛開闢道路，亦為內地相關企業走向國際市場發揮示範和橋樑作用，這是香港發揮獨特優勢的又一生動體現。

運輸署：安全第一 已實現四大技術躍進 「真無人駕駛」測試 機場島周一展開

自動駕駛車輛在香港的測試進入新階段，特區政府運輸署昨日宣布，已更新自動駕駛車輛先導牌照，批准百度「蘿蔔快跑」於下周一（27日）起，在機場島展開自動車「真無人」測試，屆時車上不再設有後備操作員，改由遙距控制中心操控及監察運作情況。運輸署署長謝詠誼強調，安全是首要考慮，營辦商須購買第三者保險。

有立法會議員建議，政府為自動車商業化運作制定切實可行時間表。汽車界人士表示，若試行項目持續安全營運，香港有望在亞洲右軚無人駕駛領域成為標杆城市。

大公報記者 張騰

運輸署發出、目前有效的8個自動車先導牌照，涉及65輛自動車，累計測試行車超過24萬公里。其中在機場島的項目於2024年12月展開，涉及30輛自動車，今年2月起，首次設置遙距控制中心，自動車除了車上的後備操作員，同時有遙距後備操作員在控制中心同步監測車輛運行狀況。

東涌欣澳測試遙距操作

運輸署署長兼自動駕駛車輛應用促進工作組主席謝詠誼昨日表示，機場島測試成效尤其顯著，先後實現四大技術躍進，包括多輛自動車同時運行、指定人員載客、路段擴展及車速提升等。該署審視營辦商每月提交的測試表現報告，實地檢視自動車表現及遙距控制中心操作，確認測試情況理想、安全、運作暢順。

運輸署昨日宣布，批准機場島自動車項目展開車上無人化測試，車上不設後備操作員。此外，東涌及欣澳的測試會在車上後備操作員以外，加入遙距後備操作員測試遙距操作。謝詠誼表示，自動車展開全遙距測試，實現無人化，是落實施政報告和《運輸策略藍圖》訂下，自動車無人化、規模化及商業化營運等目標的重要一步，亦是本地提速引進自動駕駛的里程碑。

謝詠誼強調，安全是首要考慮，涵蓋車輛安全、駕駛安全、道路安全及網絡安全等範疇。自動車實守守則已參考國家及國際安全標準，要求營辦商制定全面的安全管理和應變計劃。每輛自動車須購買第三者保險，車上安裝電子數據記錄儀。為方便道路使用者識別，測試車輛除原有的自動車標籤外，須額外貼上「無人駕駛測試」標示。

大公報記者在現場所見，自動車的車廂內、車門均貼上緊急情況手動開啟車門的指引，僅需推開及

移去護蓋再拉開門繩，便可開啟車門。

機場島項目用於測試的是百度第六代無人車RT6，採用左軚設計。百度副總裁、智能駕駛事業群組海外事業部總經理楊楠表示，這是全球首次在「右軚左行」交通體系開展全無人駕駛公開道路測試，是香港自動駕駛發展的重要里程碑，期望長遠推廣自動駕駛達到國家及國際標準L5級，推動「香港方案」走向更廣闊的全球市場。

議員倡訂商業運作時間表

立法會交通事務委員會主席陳恒鎮建議政府，為測試階段及商業化運作，制定切實可行的時間表，避免因無休止的測試而窒礙業界投入。清晰的發展藍圖不僅有助吸引企業投資本港，更能發揮香港優勢，支援國家企業「出海」。

中國香港汽車會永遠榮譽會長李耀培向《大公報》表示，香港是全球少數推行右軚無人駕駛的城市之一，且在地理環境及道路複雜性上先天受限，但經過逾兩年、超過20萬公里的高度自動駕駛測試，已累積充分數據及經驗。他相信，若試行項目持續安全營運，市民信心將逐步建立，香港有望在亞洲右軚無人駕駛領域成為標杆城市。

謝詠誼表示，政府希望盡快推進「無人化、規模化、商業化」，正處理相關商業運作申請，工作組與營辦商緊密溝通，了解香港適合何種模式開展商業運作。目前測試除了機場的小型車，正推動小巴及其他大型車輛的測試申請。

運輸及物流局局長陳美寶上月接受《大公報》訪問時表示，期望自動車項目明年內實現常態化商業營運。



▲無人駕駛車的車頭、車尾及車身都清晰標示「無人駕駛測試」，讓道路使用者識別。

自動車全遙距測試 Q&A

Q：香港首張自動車先導牌照測試項目全遙距測試在哪裏進行？

A：在機場島的部分公開道路，主要停車點包括航天城第一街、機場行政大樓、民航處總部、亞洲國際博覽館（西閘口）、11 SKIES、麗豪航天城酒店、香港天際萬豪酒店。

Q：自動車沒有司機在車上，如何確保道路安全？

A：運輸署表示在批准測試前，已審視遙距操作測試報告，並進行多次實地視察，滿意自動車的安全表現，而測試期間未曾出現異常情況。



◀大公報記者早前曾試乘北大嶼的自動駕駛車，當時車上備有後備操作員，全程虛扶軚盤。大公報記者蕭智釗攝



◀機場管理局的無人駕駛巴士在2023年投入運作，於機場禁区接載員工往返T1客運廊與飛行區中場運作及維修大樓。



▼兩輛自動駕駛車在北大嶼測試，先後駛過迴旋處。

Q：若無人駕駛自動車發生交通事故，責任誰屬？

A：責任問題雖難以一概而論，但仍有法可依：

- 營辦商必須為每一輛測試自動車購買有效的第三者風險保險
- 車上安裝了電子數據記錄儀，有需要時可提供數據協助調查

- 運輸署會按《道路交通（自動駕駛車輛）規例》及相關法規處理

自動駕駛先導牌照 涵蓋私家車巴士小巴

話你知道

運輸署已發出的8個自動駕駛車輛先導牌照，涵蓋私家車、巴士及小巴等多種車型，共涉及65輛自動車，測試地點包括北大嶼（涵蓋機場島、東涌及欣澳）、機場航天走廊（涵蓋港珠澳大橋香港口岸）、機場轉機停車場、小蠔灣、西九文化區、數碼港、啟德及港鐵大學站。8個牌照項目

中，百度旗下蘿蔔快跑佔3個，涉及測試50輛車。

自動駕駛技術分級目前主要參照兩套標準：其一為《中華人民共和國國家標準GB/T 40429-2021汽車駕駛自動化分級》（國標分級），其二為國際汽車工程師協會制定的《SAE J3016標準》（國際分級），兩者均將自動駕駛劃分為6個等級。國標分級中，0至5級依序為應急

輔助、部分駕駛輔助、組合駕駛輔助、有條件自動駕駛、高度自動駕駛及完全自動駕駛；國際分級方面，0至2級分別為無自動駕駛、司機輔助及局部自動駕駛，3至5級則與國標分級定義一致。

運輸署表示，現時本港進行的自動駕駛測試，最高已達上述分級標準中的第4級，即高度自動化駕駛水平。

大公報記者 張騰