



◀香港發展低空經濟，宜充分發揮後發優勢，把重心放在制度、數據和運營質量。圖為今年8月底在香港首航試飛的電動垂直起降航空器（eVTOL）項目。中新社

經濟觀察家

談及低空經濟，社會輿論往往聚焦於無人機、eVTOL、起降點和航線等，而空域規則、氣象服務、通信導航監視、身份識別、數據接口、保險定價、應急處置及持續適航等很容易被忽視。《低空經濟概論》一書把低空經濟放在「研發—生產—運營—應用」的完整鏈條中理解，並將通信、導航與監視系統視為支撐低空飛行的「神經網絡」，這一表述更接近產業真實邏輯。

香港低空經濟高質量發展(上)

郭文琦

行業解碼

評價香港低空經濟，不能只問「有多少架飛機、多少條航線」，而要問三個更為關鍵的問題：第一，是否把香港的比較優勢轉化為低空產業的稀缺能力；第二，是否形成安全與發展相互促進的治理機制；第三，是否出現願意持續付費的客戶和可以跨區域複製的制度產品。圍繞這三個問題，本文分別討論發展之勢、治理之道與落地之術。

發展之勢：由產品轉向體系

（一）國家產業定位進入「安全健康、規範有序」的新階段

低空經濟在內地的政策語義已經發生明顯變化。從2024年的「新增長引擎」，到2025年的「安全健康發展」，再到2026年的「新興支柱產業」，同時看到，在「十五五」規劃開局所強調的是健康、有序和高質量。這意味着行業評價標準正從概念熱度、融資規模和項目數量，轉向運行安全、基礎能力、商業閉環與公共效益。民航局數據顯示，截至2025年底，全國實名登記無人機達328.7萬架，全年累計飛行4530.29萬小時，按年分別增長51%和69.89%；全國已有513個通用機場、在23個地區建成46個低空飛行服務站。當飛行從少量試驗進入高頻運行，單機可靠不等於系統安全，臨時協調也無法替代連續治理。香港此時進入低空經濟並不算「起步晚」，反而能夠避開粗放擴張，充分發揮後發優勢，直接把重心放在制度、數據和運營質量。

（二）產業鏈價值正在向運營、數據和專業服務移動

在《低空經濟概論》一書中，將產業鏈劃分為上游研發製造、中游運營及數據平台、下游場景應用，並指商業模式必然會由整機銷售逐步擴展至訂閱服務、數據增值和綜合解決方案。這一判斷對香港尤其重要。香港並不需要在飛行器整機規模製造領域形成競爭優勢，但擁有在航空管理、國際金融、保險、專業服務、供應鏈組織、爭議解決和數據治理方面深厚積累，低空經濟愈走向常態化，愈需要這些「看不見的中游能力」。

香港的產業定位不應是複製一個飛行器製造基地，而是重點建設和打造四類能力，一是把試驗變成規則的監管轉化能力，二是把飛行數據變成風險價格的金融保險能力，三是把跨境流程變成標準接口的供應鏈組織能力，四是把複雜城市運行經驗變成可輸出方案的專業服務能力。製造環節完全可以借助大灣區的產業鏈優勢，關鍵設備甚至可向全球採購，借助運營規則、系統驗證、風險分擔和國際連接等優勢在香港形成高附加值。

（三）大灣區為香港提供的不是同質競爭，而是能力互補

深圳已經形成較密集的產業、航線和基礎設施。2024年開通無人機航線250條，建成各類起降設施483個，實現無人機載貨飛行77.6萬架次，並以5G+5G-A和通感一體設施支撐低空運行。香港如果以同樣的方

式來拼航線數量和製造產能，既沒有必要，也很難形成差異化。

真正有價值的灣區分工，由深圳及內地城市提供製造能力、應用密度和大規模運行環境，而香港提供國際航空經驗、自由港與物流網絡、金融保險、普通法制度和國際標準接口。

（四）香港的「複雜性」本身可以成為稀缺試驗資產

香港空間緊湊，高層建築密集，山海相間，天氣多變，同時存在大型繁忙機場、頻繁直升機活動、海港和跨境口岸。對低空飛行而言，這些條件很容易構成通信遮擋、風場變化、定位誤差、地面第三方風險和空域衝突；對產業發展而言，它們同時構成高價值的驗證環境。如果能夠在香港安全穩定運行的系統，往往更接近高密度亞洲城市的真實需求。

2026年施政報告提出的140多個獲准恆常化項目，已初步覆蓋外牆清洗、基建勘察、設施巡檢、匯演、物料吊運和技術評估等諸多方面；「監管沙盒X」又把無人機交通管理、非傳統航空器、跨境運行和多用戶共享平台納入測試。這組政策信號指明，香港的優勢並不是提供無限空域，而是提供高約束條件下的可信驗證。只要驗證結果能沉澱為標準、接口、保險和合規流程，複雜性就能從成本轉化為進入核心壁壘。

治理之道：以系統工程統籌

（一）把「安全健康」作為產業方法，而不是審批口號

民航及低空領域研究者綦琦提出，「增長引擎」是目標，「安全健康」是路徑，並且把低空經濟視為需要長期建設的系統工程和「耐心經濟」。這類判斷的價值，在於根本上揭示安全與發展的真實關係，那就是安全不是產業外部的限制條件，而是客戶願意下單、保險願意承保、資本願意長期投入的最基本的資產價值。

香港現行小型無人機制度採用風險為本的分級管理，按重量劃分A1、A2、B、C類，同時對較高風險、危險品、限制飛行區和跨境操作要求事先批准。2025年修例又把規範圍圈擴展到25至150公斤，並為超過150公斤的非傳統航空器試驗提供法律條件。下一步不應簡單把既有無人機條文單純的依照重量放大，而應該把動能、載入屬性、自動化程度、運行環境和失效後果等維度一併納入風險分級。試驗、示範與商業運行也應有清晰不同的准入門檻。

（二）用真實需求選擇場景，而不是用飛行展示製造場景

低空應用是否成立，至少同時滿足三個條件，一是能夠顯著降低人員危險或時間成本；二是相對地面方式具有可驗證的綜合優勢；三是存在明確付費方和可重複需求。按照這一尺度，香港近期最值得發展的，並非城市空中通勤，而是危險作業替代、基建設施巡檢、離島和偏遠地區補給、應急醫療、高價值时效物流，及在受控節點之間運行的跨境貨運。這些需求更為清晰、航線相對可控，同時也更容易收集、積累安全數據。

載人eVTOL具有重要戰略意義，卻不宜被當成短期內追求產值提升的工具。載人運行牽涉適航審定、持續適航、運營人責任、駕駛控制資質、起降場、噪聲、公眾接受和事故調查等環節，香港可以及早參與標準和測試，但商業化節奏應服從驗證。

（三）把監管沙盒建設成「數據工廠」和制度轉換器

監管沙盒的價值並不在於給項目一次性豁免，而在於通過真實運行來回答監管問題。香港首輪沙盒收到72份申請並選出38個項目；在「監管沙盒X」進一步設立無人機交通管理、超過150公斤非傳統航空器、跨境運行、多應用多用戶共享平台等模塊，截至2026年2月底收到逾100份申請。這種分模塊設計已開始從「驗證設備能否飛」向「驗證一個體系能否運轉」轉變。

下一步應為每類試驗建立科學、統一的數據字典和退出機制。在飛行計劃、航跡偏差、通信中斷、定位質量、氣象、人工接管、公眾投訴、險情與維修紀錄方面應形成可比較數據集，待項目結束時必須明確轉入恆常化、補充測試或終止的不同條件設置。已經恆常化的140多個項目，更應用反向檢驗審批標準是否合理，並形成公開的匿名化安全基準。這樣，沙盒才會把個案經驗轉換為通用規則，而不是長期停留在展示層。

（四）以跨部門共治代替單一主管部門包辦

低空經濟天然跨界。運輸及物流局和民航處負責飛行安全，但通信頻譜、地理空間數據、警務執法、消防應急、海關通關、個人資料、土地與起降點、保險和創新科技等管理機構和部門都不可或缺。香港由財政司副司長領導跨部門工作組，方向正確，更進一步的關鍵是把部門協作從項目會簽升級為常態化規則協同。

特區政府應提供權威約束數據、許可規則和公共接口，運營商負責運行控制和服務質量，通信及數據服務商負責可用性，保險機構通過定價識別風險，科研機構開展獨立驗證，社區則對噪聲、隱私和安全影響擁有反饋渠道。各方權責必須可以追溯。尤其在算法參與航路規劃和衝突管理後，在系統故障、數據錯誤與操作錯誤之間如何劃分責任，應在規模化之前列入規則和合同。

（五）堅持香港分工：做高價值服務節點和國際接口

香港的目標是亞太區低空創新應用樞紐。「樞紐」並不是說擁有最多飛行器，而是能夠實現不同來源的飛行器、運營人、數據服務和資金在一套可信規則下連接。香港完全具備把優勢集中在合規測試、適航與運行評估、航空保險與再保險、融資租賃、跨境合同、爭議解決、培訓認證和標準對接。五年規劃進一步提出，要研究聯合設立國際低空經濟合作組織，推動內地—香港低空經濟相關標準兼容對接，輸出規則實踐，服務共建「一帶一路」合作。

（郭佳為廣州南方學院副教授、施文琦為北京阿爾瑞安科技技術總監）

對接國家規劃 港發展多元金融



李惟宏

金融觀察

早前特區政府公布香港首個五年規劃及2026年施政報告，相關文件別具歷史意義，當中將金融定位為香港的根本和最大優勢，為業界指明方向，推動證券、資產管理、風險管理、基金、人民幣、大宗商品等多個領域發展，主動對接國家「十五五」規劃，以香港所長，服務國家所需。

筆者想藉此分享三個要點：（1）國家成就和香港未來，均需要金融服務界主動融入和服務國家發展大局；（2）期望特區政府、監管機構、交易所與業界互相協調、團結一致；（3）立法會在推動金融發展上扮演的重要角色。

首先，筆者樂見施政報告採納了不少業界的建議，包括優化跨結算所保證金安排、提高上市公司併購重組的靈活性、盡早落實將人民幣櫃台納入港股通；豐富衍生產品生態圈、研究外匯基金增持黃金，並計劃推出人民幣計價及實物交收的全新黃金期貨合約；推動東南亞和「一帶一路」沿線企業來港上市，以及推出「金融服務業青年實習計劃」，培育本地金融人才等。

香港首個五年規劃從更宏觀層面着手，積極回應中央對香港「深化改革」的期望，並圍繞「四中心、一高地」建設推出多項措施，以及列出「金融+」與實體經濟相互配合，增強經濟多元發展動能。業界應抓緊當中的龐大發展機遇，做好「五篇大文章」，助力國家建設金融強國。

第二，特區政府及監管機構應與業界攜手，協同銜接國家發展大局。中國證監會早前公布深化兩地合作的十項舉措，人民銀行行長潘功勝亦表明，支持更多優質內地企業來港上市和發債，並且優化兩地互聯互通機制。期望特區政府與監管機構能以此為方向，繼續聆聽市場聲音，例如關注及理解業界成本上升和創新轉型所面對的困難；推動恒生指數改革，令恒指中長期呈現穩健回報，以吸引更多資金流入港股；擴闊「跨境理財通」，並持續優化跨境銷售及宣傳方式；以及完善新股市場制度，穩步推進「手數」及T+1結算等市場改革，讓金融各行各業共享發展紅利。

第三，為保持和提升香港的金融競爭力，需要定期檢視、制定及修改法例，以回應國家及市場發展。過去，立法會通過不少金融相關的法例，從而落實下調股票印花稅、為家族辦公室提供稅務優惠，以及放寬恒指衍生工具的持倉限額。今年，金融議題更是立法議程的重中之重，當中財庫局主理的法案數目佔整體近三成，包括優化基金、家族投資控權工具及附帶權益稅制，以及加密資產申報、人民幣繳付印花稅、便利房託基金重組等。相信在行政主導下，今屆立法會將繼續高效、專業配合特區政府施政，促進金融全方位發展。

總括而言，香港首個五年規劃及2026年施政報告劃定了前瞻藍圖，有助於金融業實現高質量發展。期望特區政府、監管機構與業界共同努力，團結一致，推動各項金融政策措施順利落地見效，為服務國家強國建設貢獻香港力量。（作者為香港立法會議員）



◀特區政府積極推動各項金融政策，吸引更多資金流入香港，鞏固國際金融中心地位。資料圖片

新盤定價吸引 釋放市場購買力



馬泰陽

樓市新態

由8月份開始至今，本港一手住宅市場重新掀起一場久違的大混戰。綜觀市場消息，近日油塘新盤擎海Ⅰ以創市區近10年新低的折實呎價震撼登場，首日僅7小時即收約7000票，超額認購逾53倍，反應熱烈，配合近日多個矚目新盤熱銷，不僅為10月樓市「開門紅」打響頭炮，同時揭示出只要遇上具吸引力的定價，香港樓市剛需與換樓客源將一併爆發，彰顯樓市近日氛圍之盛。

這股熾熱的購買力絕非單一事件。展望10月，市場預計將有最少6個全新項目蓄勢待發，涵蓋西沙、紅磡、西貢及牛池灣等多個核心與新興地段，形成多線並進的競爭格局。一手市場供應更趨多元化，配合發展商普遍採用「親民」的開價策略，在「百貨應百客」的效應下，買家選擇空間大增，進一步鞏固入市信心。

回顧9月份，一手成交量已升至約1400宗，創下4個月新高。承接這股旺勢，加上10月新盤開價貼地，若發展商推盤節奏配合，預期10月一手成交量突破2000宗大關是指日可待，勢將實現連續3個月「破千」的佳績，為第四季奠定亮麗開局。

更值得市場關注的是吸金力。綜合一手住宅物業銷售資訊網資料及市場消息，今年首9個月，全港一手私宅成交金額已突破1900億元，若按照現時銷售速度推算，踏入10月成交金額超越2000億元大關可謂毫無懸念，意味着今年將成為自2017年以來，最快突破2000億元一手成交金額的年份，展現出樓市驚人的「吸金」力度與速度。

成交量及金額爆發的背後，宏觀環境亦正為這場樓市復甦提供更深厚底蘊。內地金融監管機構近期祭出房貸貼息及寬鬆信貸政策等重磅「組合拳」，大幅提振內地樓市及整體經濟與金融氣氛，強烈的資金信心亦正在加速向香港輻射。

資金流入 豪宅成交旺

而資金的主要流向之一，正是本港供應稀缺的超級豪宅市場，隨着港息未有跟隨美息走高，令富豪及高淨值人群部署入市時更具「底氣」。以9月為例，逾億元一手超級豪宅成交錄得約31宗，按月倍升並創下2013年一手銷售條例實施以來的單月新高，顯示高端資金正源持續湧港，對本港頂級資產投下信任票。

在供求基本面方面，特區政府剛公布的《長遠房屋策略》將未來十年私樓供應目標維持在12.6萬伙，即年均僅約1.26萬伙的歷史低位，較昔日高峰削減約37%。在「控供應、增需求」的總體大方向下，優質私人住宅的稀缺性將愈發顯著。

再者，本港租務市場表現極其亮眼，「美聯租金走勢圖」屢創新高，租金指數連升10個月並屢創歷史新高，帶動物業收租回報率大幅上升，直接激發強烈的「租轉買」效應，配合政府的《長遠房屋策略》藍圖，樓市基本面對得進一步支撐。

綜合而言，新盤激戰連場大幅釋放市場積壓已久的購買力，本港樓市在資金與基本面的雙重推動下，已正式邁入新一輪健康上升周期。（作者為美聯集團行政總裁暨美聯物業執行董事）

