

港需發掘原生數據潛力 多用「幻想」創造商機

香港積極建設國際創新科技中心，推動傳統產業升級轉型、並培育新興產業，例如低空經濟以及金融創新等，但仍然離不開最基礎的「燃料」——數據應用，為了讓行業能「乘數而上、啟智未來」，特區政府正積極鼓勵公私營機構開放數據流通，推動數字經濟和實體經濟融合發展。國際數據產業聯盟聯席主席車品覺接受香港文匯報專訪時表示，「數字化」本身已存在很多「幻想空間」，例如私人企業能透過利用低空經濟數據研發物流新應用，又或者是透過數據交換提高傳統金融效率，並在AI的配合下將發掘更多全新應用，進一步壯大香港的科研實力以及數據中心樞紐地位。

●香港文匯報記者 周紹基、黎梓田



●國際數據產業聯盟聯席主席車品覺指，「數字化」本身已存在很多「幻想空間」，在AI的配合下將發掘更多全新應用。記者黎梓田攝

車品覺曾任職著名創投基金，負責挖掘具潛力的創科企業，他不諱言現在的創科公司要取得成功只有兩條路。「我覺得這裏面有兩大條件，第一是發掘一些與『原生數字』有關的行業。」車品覺解釋說，所謂「原生數字」是該行業從第一天出現開始已經是數字，不需要再進行數據化。第二是有關業務未來的潛力非常大，需要發掘者用更多「幻想」，去「創作」出業務的應用場景。

車品覺認為，目前看到低空經濟能夠滿足上述兩個要求。首先低空數據經濟由第一天出現已經數據化。其次在這個行業發展中存在很多「幻想空間」。如何利用低空經濟裏的數據，以及通過AI的配合產生很多未知的新應用，將是未來一段時間本港低空經濟發展的課題。

全港三維數碼地圖開放使用

發展局規劃地政科空間數據辦事處總監陳宇俊在接受香港文匯報訪問時表示，為配合低空經濟發展，地政總署於2025年3月推出的全港三維數碼地圖，已全面開放予公眾使用。這一地圖不僅提供建築物和地形的高度信息，還包括地段、規劃資料及人口數據等，為低空經濟的發展提供重要支持。

無人機應用可利用三維地圖選擇最適合的飛行路徑或起降點，相關低空經濟企業亦可根據人口數據和區域特性制定商業策略。

陳宇俊續稱，三維數碼地圖的開發分為三部分：第一部分是道路及行人網絡，已完成並持續更新，涵蓋行山徑等數據；第二部分是室內地圖，涵蓋約1,200多座具標誌性的政府建築或公共設施，未來將與不同業界合作進一步豐富數據；第三部分是全港可視化地圖，包括360度街景，已於2022年起分階段開放，現已覆蓋全港。該地圖也會不斷更新，期望能以兩年為一周期。

空間數據共享平台目前的數據集已超過1,000個，但數據數量並非最重要。數據的價值在於其使用量及實際應用，有些數據集可能僅適用於特定專業領域或部門，而非廣泛使用。他解釋數據的應用場景：有些數據集可能僅被下載一次，但經由第三方平台加工後，可能影響數以百萬計的用戶。例如，地圖相關數據被應用於導航程式，雖然直接下載次數不多，但實際影響範圍極廣。

開源格式 提升質量和可用性

陳宇俊提到，為了提升數據質量和可用性，平台提供開源格式數據，透

過應用程式介面（API），方便開發者整合數據。他強調，平台的目標是提供基礎數據，供業界進一步加工，創造更多經濟價值。平台的框架參考國際標準，並與聯合國相關專家組織接軌，確保數據格式與國際一致。

數據整合涉及多個部門，過程中難免遇到挑戰。空間數據辦事處通過多種方式鼓勵部門分享數據，包括每年要求部門提交未來三年的數據開放計劃，並分享成功案例以展示數據共享的價值。

此外，辦事處設計了工具協助部門處理數據，例如將非標準格式轉為公開格式，提升數據可用性。對於資源有限的部門，辦事處會提供技術支援，甚至協助尋找第三方服務，降低數據處理門檻。

談及香港數據市場在低空經濟中的參與，陳宇俊進一步指出，香港的空間數據具有獨特優勢。香港高樓密集的環境為數據應用提供了複雜場景，數據的開放性則為初創企業和中小型公司提供了便利。他認為，香港的空間數據相對內地更為開放，這為應用開發提供了更大靈活性。此外，香港的應用場景若能成功驗證，將具有重要的參考價值，因為「在香港做得到，其他地方也多數能做到」。

鼓勵公私營機構 開放數據推動多元應用

新興產業機遇多 先機比已知價值更重要

香港文匯報訊（記者 周紹基）

本港的數字經濟正處起步的關鍵階段，究竟本地的創業者應如何在數字經濟領域中，尋找到的發展機會？曾為紅杉基金專家合夥人的車品覺開宗明義地「教路」指，在數據經濟中，「先機」比「價值」更重要。這打破了常規思維——不是等市場成熟、價值顯現後才進入，而是要在眾人尚未覺醒時就布局基礎設施（如數據收集與整理）。這為創業者提供了關鍵的戰略思維：真正的機會在於創造和定義價值，而非追逐已知的價值。

管理AI及數據應用風險成新賽道

車品覺指出，其實每個行業都有這類可發掘的新商機，例如當年「基因療法」的出現，同樣是醫療行業裏的「新賽道」。「目前病人已經可透過電腦遠程看病，下一步業界都希望發展AI負責診症，首先AI看病不會有疲累問題，而很多疾病都可憑藉經驗與邏輯去斷症，一旦AI經過足夠訓練，的確可以做到診症自動化，這亦有助醫療成本降低，變相減輕病人負擔。」但這又會衍生另一倫理問題，因為AI看症的责任，究竟由誰負擔。是否應該由開發醫療系統的公司負責？在醫療界一般是向醫生問責，這跟無人駕駛的情況類似，這是全球都遇到的問題。

車品覺認為，大家目前都在探討一件事，究竟去到百分之多少的準確，才叫做「可接受」？「在醫治疾病上，如果只是傷風感冒的話，我們要追求的準確率應該要有多高？」當然，要落實醫療等自動化，社會需要有些試驗，這便是本港在多個創科發展領域上，提出「沙盒」制度的原因，由於醫療行業的特性，好像測試新藥一樣，要有既有程序，故醫療相關的「沙盒」測試仍然面臨一定難度，最起碼要業內先行制定醫療行業的既有程序。他希望，幾年內相關人士能達成共識，訂出社會上普遍的「可接受準確度」。

另一條更大的賽道，亦是車品覺一直所關注的，就是所有因為AI、因為數據科技而生出來的風險，應如何做這種風險管理。他直言，「若今天有人有能力可以減低有關風險，這可謂『賽道中的賽道』。如果有人在這方面取得成就，肯定會成為這波產業創新與升級的大贏家。」

從生活入手 發掘產業新領域

他表示，目前全球正處於科技爆發的年代，更多的未知商業賽道、更多的未知產業領域有待大家發掘，而在發掘的過程中，將能幫助香港提升產業結構，並找到全新的發展驅動引擎。「簡言之，就是從問題開始、以科技結束。」只要任何人覺得在這個社會或者日常生活上，遇到任何困難，而有人能用科技去解決有關困難，這其實已經找到創新的「起源點」。

香港文匯報訊（記者 孫曉旭）在低空經濟與數據資產化日益成為未來產業增長引擎之際，廣東泰一高新技術發展（下稱「泰一高新」）正加快全球布局步伐。該公司總經理黃山近日接受香港文匯報訪問時表示，公司計劃將國際總部設於香港，並瞄準2027年在港實現IPO，藉香港橋頭堡優勢，重點開拓東南亞及「一帶一路」沿線市場。他指出，其無人機系統以AI調度為核心，具備自主飛行、拍攝、上傳與事件識別能力，被形容為「空中版的Google Map」，大幅提升了數據更新速度與管理效率。

黃山指出，泰一高新目前為中國內地最大的低空感知數據運營商，並率先構建運營全國首個「低空感知網絡」系統。該系統通過自研無人機集群與智能地面設施，可實現全天候自動採集、處理並應用涵蓋城市治理、應急救援、金融風控、文旅開發等多類場景的實時空間數據。他續指，目前「感知設備點位」覆蓋面積超18萬平方公里，年飛行里程超過50萬公里。業務覆蓋廣東、山東、江蘇、河北、西藏、廣西等地，具備跨省、跨地理階梯與流域的低空數據採集與調度能力。

從無人機到「空中Google Map」

在低空感知網「雲眼工程」的運行背後，泰一高新應用了大量AI調度、自主飛行控制與地理信息系統等高新技術。他形容，低空感知網絡是「空中版的Google Map」，其無人機可如掃地機器人般「掃空」自動出動、拍攝、返航並完成數據上傳及初步分析，實現無人化、高頻次、精準的數據感知與治理，廣泛應用於實景管理、異常監測與現場調度。

低空數據系統助城市規劃

「在廣東，我們可於8分鐘內掌握任何區域的現況。」黃山指出，低空數據系統已在城市規劃、農林水利、金融貸後、應急管理、影視取景等多場景中落地應用。例如，金融機構可借助實時航拍監控貸款項目進展；影視公司則可透過AI檢索功能快速配對劇本場景並遠程拍攝，將傳統3個月的實景勘查周期縮短至1周內完成。

特稿

搶佔先機——香港低空經濟與金融創新的戰略轉型

香港文匯報特約評論員 權民、香港文匯報記者 悅文

香港近年把建設國際創新科技中心視為經濟轉型的核心方向，低空經濟與金融創新成為當中兩大引擎。無論是無人機、物流、空域管理，數字金融與AI風控，背後都依賴龐大的數據流通與算法能力。香港積極推動開放數據、加強數字經濟和實體經濟融合，可搶佔先機從新興產業制度和數據基建入手，而非等待市場成熟才佔據未來價值的定義權。

香港的優勢在於政策明確、監管彈性和金融生態成熟。特區政府把低空經濟納入施政框架，並採用風險導向的沙盒制度，允許創新企業在受控環境中試驗，例如超視距飛行（BVLOS）等新模式。這種「邊創新、邊監管」的路徑，使新技術不必被尚未革新的法規阻撓，亦為投資者提供政策確定性。同時，香港在開放數據和智慧城市建设方面累積多年經驗，包括交通、港口與環境資訊等都可為低空應用與金融科技提供參照資源。更重要的是，香港具備成熟的金融體系和監管創新機制，為科企提供融資渠道與合規路徑。當數據能進入金融服務鏈，不論是無人機物流的保險定價、AI風險模型，抑或碳

排放量化，都能形成新的金融資產與投資工具，將數據轉化為實質經濟收益。

發展低空經濟需跨部門統籌

但要將政策優勢轉化為產業競爭力，香港有幾個樽頸需要先解決。首先，低空經濟涉及民航、運輸、通訊、消防及私隱等多個部門，現時缺乏跨部門統籌或一站式簡易審批，增加企業成本，削弱推進速度。其次，數據雖已開放，但在即時性、精密地理數據及商用數據授權方面仍然不足，限制了物流、空域管理及港口的商業化應用。再者，香港在人才培育、保險定價及早期資本投入等尚未形成完整生態，使低空經濟的落地速度受阻。

在此背景下，政府與私人企業的分工很關鍵。政府的角色不只是制定政策，而是要把監管、實驗場景和數據產品化、提供一站式審批窗口、設置常設試驗區及可授權的即時數據平台，並配對投融資資金支持初期基礎設施，降低創業者的入場成本。同時，建立專屬保險產品與風險分擔框架，使資本更容易更合理地入場。

私企聚焦建立商業框架

私人企業則應聚焦於技術整合及商業模式創新，包括無人機交通管理系統、數據分析平台和跨場景應用。更重要的是，把飛行、感知與營運數據整理成標準化產品，形成可授權的商用數據資產，建立可持續的利潤模式。以物流為例，低空數據可提高貨櫃盤點效率、提供路面與氣象即時資訊並支援智慧路由器（smart router）、構建「空中地圖」，甚至形成貫通不同港口與城市的動態追蹤系統。這種數據驅動物流模型能大幅降低營運成本與延誤風險，同時創造新的金融需求，例如保險模型與資產證券化。換言之，低空經濟的價值不在於飛行器，而在於掌握數據產權、風險管理與商業框架。

香港數字經濟正處於關鍵的起步階段，真正的競爭力不在於追逐已顯現的價值，而是搶先設計制度與數據基建。一旦基礎設施與規範由香港提出並被採納，價格、資本與產業便會靠攏香港，這就是數字經濟時代「先機比已顯現價值更重要」的真正意義。