

房署研AI驗收單位
最快1分鐘完成

A4

科創企業集結雄安
上下游產業「門對門」

A14

7噸級「長鷹-8」首飛
全球最大無人貨機



A3

更好體現婦女發展需求
謀貽琴冀港五年規劃



A5

文匯報

WEN WEI PO
www.wenweipo.com

政府指定刊登有關法律廣告之刊物
獲特許可在全國各地發行

2026年4月
1 星期三
百年二月十四 十八清明
今日出版3疊9大張
港字第2752 港幣12元
香港文匯報App



Uber小馬智行競相部署 百度50車已測試 港無人的士有望年內上路

香港特區政府目標今年內逐步推動自動駕駛，以達至商業營運，旋即吸引網約車平台爭相謀劃搶佔香港市場的大計。其中，網約車平台Uber昨日表示計劃今年在香港推出無人的士服務，Uber自動駕駛交通及送遞總監 Sarfraz Maredia 說：「我們會與其中一名重要的中資合作夥伴在香港推出自動駕駛服務，我們在未來數月會分享更多細節。」百度是Uber其中一個合作夥伴，旗下蘿蔔快跑獲得迪拜首個全無人駕駛測試許可，車上無須後備安全員，同款左軚自動車在香港亦測試中。

●香港文匯報記者 文森、郭若溪

特區政府運輸署目前已發出6個自動車先導牌照，除了百度Baidu Apollo外，冠忠遊覽車有限公司及機管局等亦分別在西九文化區、機場航天走廊、轉機停車場等提供自動駕駛私家車、私家小巴及公共小巴等測試，百度則在香港測試共50輛自動駕駛車輛，測試地區分別在北大嶼山、南區以及九龍東。

運輸署目標今年內會逐步推動自動車無人化，車廂內不會安排後備操作員，而是改用遙距操作。運輸署今年1月曾提及，測試項目至今運作大致暢順，表現穩定，當中北大嶼山項目更有多項躍進，包括從單一自動車運行，擴展至10部同時運行，並進行非商業載客和提升測試路段車速上限至時速50公里。

業界料深圳機場率先突破

經營無人駕駛出租車的小馬智行昨日舉行媒體座談會，公司聯合創始人、CFO王皓俊直言，今年，自動駕駛行業從技術驗證邁向規模化商業變現的關鍵拐點，自動駕駛商業化已進入「提速換檔」新階段，Robotaxi業務正通過中國+海外雙擊驅動與共建模式創新，實現盈利閉環與規模擴張。據公司披露，2026年核心目標明確：全球落地超20座城市、車隊規模突破3,000輛、Robotaxi收入較2025年翻三倍以上。目前，公司也在積極籌備香港業務，推動Robotaxi服務接入大灣區出行網絡。

王皓俊透露，今年將在深圳繼續擴大運營範圍，並計劃一次性投放足夠多的車輛，形成穩定的密度。同時，深圳機場將是今年重點

突破的場景。香港方面則仍需時間，因整體環境仍處於先導測試向商業化過渡階段，形成市場化的收費體系需等待法規細則落地。

目前，海外市場已成為新增長極，歐洲、中東、東南亞多點開花。在歐洲，小馬智行與Verne、Uber達成戰略合作，率先在克羅地亞薩格勒布推出歐洲首個商業化Robotaxi服務，已啟動初期部署；在中東，卡塔爾多哈已啟動商業化運營，迪拜正推進全無人運營審批，計劃今年落地；亞洲市場則布局新加坡、韓國等地，形成全球化運營網絡。

「規模化擴張不能依賴重資產，共建模式是破解行業增長瓶頸的關鍵。」王皓俊指出，傳統自營模式下，車企需承擔巨額車輛採購與運營成本，而共建模式實現了「技術輸出+資產輕化」的雙贏。

議員：在港落地須「過三關」

立法會交通事務委員會主席陳恒鑌表示，若無人出租車在香港落地，最快方式是以的士牌照營運，但仍要「過三關」。他說：「首先運輸署要批准它可以跨區行駛，第二批准它可以跨區行駛兼載客，第三就是它要有保險。第二種情況它可能是想做網約的，網約就要發另一些牌照給它。是不是要發這些牌、發這些牌要發多少，這個是要整個社會醞釀的，我相信這個不會是很快的事。」

王皓俊透露，今年將在深圳繼續擴大運營範圍，並計劃一次性投放足夠多的車輛，形成穩定的密度。同時，深圳機場將是今年重點



●小馬智行的無人駕駛車輛。



●圖為蘿蔔快跑的自動駕駛車在香港進行道路測試。



逾4.7萬的哥已裝電子支付 記者實測付款過程順暢

香港文匯報訊（記者李芷珊）全港所有的士司機今日（1日）起，必須提供至少兩種電子繳費媒介，包括一種二維碼及一種非二維碼的支付方式。司機可按營運需要靈活選擇，並須在車窗指定位置張貼標示，方便乘客識別，違者最高罰款5,000元及監禁6個月。香港文匯報記者昨日實測的士電子支付方式情況，發現普遍的士均已符合規定，但它們提供的支付方式各異，建議乘客上車前宜多加注意。運輸署昨日指出，目前逾4.7萬名司機安裝支援多種電子支付的系統，建議市民上車前留意不同電子支付方式是否有優惠或需附加費。

這費等共合166.5元，司機鄭先生表示可提供微信、支付寶、八達通、PayMe、信用卡等多種電子支付方式，最終記者選擇以八達通支付車費，整體過程順利，免卻以往現金支付需要找錢的麻煩。

鄭先生笑言，即場收現金始終最實際，無須經過電子支付平台系統轉賬至銀行的流程。又認為現時香港的電子支付方式五花八門，擔心有乘客提出他無法提供的電子支付方式，因此流失生意。

另一方面，記者昨亦前往港鐵紅磡站對出的士站視察，不少的士已提供多款電子支付方式。

的哥：遊客多用信用卡

的士司機麥先生透露，其車輛早於3年前開始先後裝備信用卡、八達通等電子支付設備，據他的觀察，信用卡主要是遊客所用，其他電子支付則以年輕乘客為主，至於長者則大多慣常使用現金。他認同業界應與時並進，因內地早已普及此類便捷支付方式，惟目前電子支付方式仍有改善空間，舉例的士行駛至深圳灣口岸時，網絡信號往往會中斷，設備需連接內地網絡方能收款。

同樣遇過駛至深圳灣口岸「無網絡」的司機謝先生表示，他需為此額外購買跨境數據流量收款。他認為，電子支付方式的申請流程較為複雜，部分司機至今仍未取得商用版八達通的士司機套裝，不同車輛支援的支付種類亦混亂，期望政府整合統一支付設備。

乘客方面，市民楊小姐認為電子支付已是全球趨勢，認為香港推行相關政策是進步的體現，她日常搭車更習慣使用八達通或手機App支付，無須攜帶現金、不用找零。另有內地遊客相信，的士司機提供有關支付方式，大大方便遊客付錢，提升旅遊體驗。

運輸署助理署長（管理及輔助客運）馮惠筠表示，目前全港已經有逾4.7萬司機安裝支援多種電子支付方式的商用版八達通應用程式，或者配備八達通流動收款機。她形容開戶情況理想，運輸署在上環、葵芳、荃灣3個政府停車場設立服務站，有職員協助司機開戶及簡介電子繳費操作。

啟德智綠集運鐵路方案獲批 連接郵碼料2031年通車

香港文匯報訊（記者崔灑）行政長官會同行政會議昨日根據《鐵路條例》（第519章），批准啟德智慧綠色集運運輸系統的鐵路方案，是首條得到法定授權的智慧綠色集運運輸系統。項目全長3.5公里，擬設六個車站，兩端終點站分別連接啟德郵輪碼頭及港鐵啟德站。政府已於去年10月為項目合約展開招標，目標今年內批出合約，爭取2031年完工及投入服務。有立法會議員指出，今次批准啟德項目對香港鐵路發展具歷史意義，不僅可以解決啟德碼頭的交通痛點，亦有助於碼頭未來發展，為區內市民提供便捷出行選擇。

特區政府發言人表示，早前已透過多種渠道收集公眾意見，包括諮詢立法會鐵路事宜小組委員會、交通諮詢委員會、九龍城區議會及海濱事務委員會啟德海濱發展專責小組，並與相關立法會議員及持份者交流。公眾普遍支持，而就獲獲的對意見，政府已仔細檢視每項意見的理據，並與反對者會面，以解釋鐵路方案並回應他們的關注事項。所有未撤回的反對意見均有提交行政會議考慮。

發言人續說，在推展啟德項目時，項目專營公司將與相關持份者保持緊密溝通，並須遵守環保署署長發出的環境許可證條件，以減低工程帶來的環境影響。特區政府運輸及物流局局長陳美寶表示，啟德項目



的士電子支付小資料

即日起（1日）起，的士必須提供至少兩種電子支付方式，包括一款二維碼電子繳費媒介（如支付寶、微信支付），以及非二維碼電子繳費媒介（如八達通、信用卡）

的士須在車窗指定位置張貼貼紙，展示所提供的電子繳費方式

目前已有逾4.7萬名的士司機安裝支援多種電子支付的系統

八達通收款機或其他收款系統亦兼容掃碼及輕觸式支付

個別電子支付平台向使用服務的乘客收取額外手續費；亦有平台規定手續費由車主、司機或乘客承擔。乘客在使用電子支付方式支付車費前，可向相關平台公司或的士司機了解是否涉及額外手續費

若因信號問題未能顯示已收款，系統紀錄可追溯

若電子支付裝置損壞，須盡快維修或提供替代電子支付方式，方可繼續載客

如無合理辯解，違例者最高可被處罰款5,000元及監禁6個月

整理：香港文匯報記者李芷珊