

金融街論壇閉幕 李家超：助力國家建設金融強國

香港文匯報訊（記者 馬曉芳、李暢、郭瀚林 北京報道）2026金融街論壇年會昨日落下帷幕，香港特區行政長官李家超在閉幕式上發表視頻致辭時提出，未來香港將持續構建更具競爭力的資產及財富管理生態圈，讓環球資金在香港找到最佳的配置機遇。同時，香港正構建亞洲頂尖的風險管理中心，推動為黃金、綠色燃料等新興產業提供專項保險，為實體經濟構築堅實防線。李家超表示，香港會壯根基、穩結構、強功能、控風險，深度聯通內地與海外市場，助力國家建設金融強國。

李家超指出，金融是香港的根本和最大的優勢。香港在「一國兩制」下擁有內聯外通的優勢，多年蟬聯最自由經濟體全球第一，穩居《全球金融中心指數》全球第三、亞洲第一。上月，特區政府公布香港第一個五年規劃，主動對接國家「十五五」規劃。

在人民幣國際化方面，李家超表示，香港將繼續鞏固全球最大離岸人民幣業務樞紐地位，以金融活水服務國家高水平對外開放。在國家

支持下，積極增加人民幣流動性，擴大點心債市場，並提供多元化產品，包括推動將人民幣交易櫃台納入港股通。「這些措施，將穩慎扎實推進人民幣國際化，讓香港更好融入和服務國家發展大局。」

做好「超級聯繫人」「超級增值人」

李家超續指，香港會構建多元金融新生態，服務國家現代化產業體系。「我們正以黃金為切入點，構建大宗商品交易生態圈，推動黃金和有色金屬的倉儲、清算與交割業務。」他還提到，香港的「科企專線」將持續為內地專精特新和前沿科技企業，提供高效融資通道。香港也會繼續推動粵港澳大灣區的碳市場合作，構建區域綠色金融與低碳轉型生態圈。

「資本如水，匯聚方能成江海；風雨同舟，合作才能促共贏。」李家超提到，亞太區經濟合作組織（APEC）財長會剛剛在香港圓滿舉行，充分展現國家對香港的信任、香港作為國際交流平台的實力和擔當。「未來，香港將繼

續擔當『超級聯繫人』和『超級增值人』角色，為全球金融互利共贏，注入更強動能。」

瑞銀料中國成財富重要目的地

另外，瑞銀亞太區總裁兼財富管理全球聯席總裁康瑞博在年會分論壇致辭時表示，未來20年至25年，全球預計將有超過83萬億美元財富易手，中國有潛力成為財富轉移的重要目的地。他指出，中國的獨特優勢在於能夠將創新轉化為實際應用並實現規模化發展，隨著科技、先進製造業及戰略性新興產業加快發展，中國正為全球長期投資者帶來更廣泛的投資機遇。

康瑞博指出，過去數十年，全球化、低利率和市場擴張一直是財富增長的主要動力。如今，這些傳統判斷正在改變。人工智能、產業轉型、人口結構變化，以及不斷加快的創新步伐，正在成為新的增長主力。他援引瑞銀發布的《2026年全球財富報告》指出，2025年全球個人財富增長10.8%，創2017年以來最快增速。財富不僅在增長，也在不同地區、不同代

際和不同行業之間重新分配。

他指出，這種雙向連接對客戶日益重要。目前，瑞銀在亞太地區管理的投資資產已超過1萬億美元。對於希望在實現長期增長的同時進一步分散投資組合風險的財富管理客戶而言，中國已經成為一個不可忽視的標的。

霍啟剛籲善用內地文化IP出海

「Labubu、只此青綠、敦煌絲路……」香港藝術發展局主席霍啟剛在金融街論壇年會分論壇視頻發言。他提及內地一眾爆款文化IP時認為，可以善用內地優勢文化資源，探索在香港落實「文化+金融」機遇，獲取發展紅利的同時推動中華文化高質量出海，向世界講好中國故事。「文化+金融」是當下文化產業發展的必行道路，是發展金融資源配置的先導作用，協助文化創意產業發展的投融資、交易、風險管理等等的需要，「將文化產業和資金更好地一起結合起來，以金融賦能文化創造更高的價值。」

智能網聯汽車大會在京開幕 智駕邁入商業化下半場

內地有序推進試點 中外車企布局L3L4

2026世界智能網聯汽車大會近日在京開幕，以「匯聚智能 網聯無限——穩步邁向自動駕駛新時代」為主題。工信部相關負責人在會上表示，截至今年8月底，內地約6,100萬輛乘用車搭載了組合駕駛輔助功能（L2），其中約有1,500萬輛乘用車具備領航駕駛輔助功能。下一步，工信部將深化跨界協同融合，穩妥有序擴大場景應用，審慎推進智能網聯汽車准入和上路通行試點，加快自動駕駛重點場景規模化示範。

●香港文匯報記者 郭瀚林 北京報道

中國科學技術協會名譽主席萬鋼在大會上談到，隨著新型傳感器和系統等成本下探及人工智能（AI）大模型技術加速賦能，上半年國內具備L2級輔助駕駛功能的乘用車新車滲透率已突破70%，預計2030年將達到95%以上。同時，高級別自動駕駛技術加速落地，截至2026年上半年，全國已開放測試道路5.7萬公里，發放測試示範牌照超2萬張，累計測試里程超2.2億公里，預期2030年，L3級自動駕駛滲透率將超過35%。

小鵬：L4技術2028年落地

大會上，各車企負責人紛紛聚焦自動駕駛產業如何實現從技術驗證走向商業閉環發表看法。小鵬集團董事長何小鹏認為，未來的自動駕駛不只是算法能力的競爭，而是軟件、硬件、數據與整車系統能力的綜合較量，行業需要以更好的安全性、用戶體驗和商業收益來衡量技術進步。他判斷，L4技術落地大概在2028年下半年，政策落地在2028年到2032年之間。

蔚來汽車董事長李斌指出，自動駕駛的「下半場」核心是為用戶創造價值。他曾提出，自動駕駛的價值在於解放精力、減少事故，落地要看兩大指標：一是用戶付費意願，無法形成商業模式閉環，就談不上真正的用戶價值；二是安全量化指標，要讓用戶切實感受到自動駕駛比人開車更安全，這需要保險公司提供事故相關數據反饋。

華為籲安全數據須公開透明

華為公司高級副總裁、引望公司CEO靳玉志則稱，「下半場」自動駕駛對安全的要求會更高。輔助駕駛L2階段出了事故的責任主體還是在司機，但是到L3級以上自動駕駛時，責任主體會轉移到自動駕駛系統，這意味着車企不僅需要技術創新，還需推動安全數據公開透明，向用戶構建信任。未來，車輛可自動停車、充電、洗車、接送小孩、買咖啡，把人的時間釋放出來。

外資車企方面，大眾汽車集團管理董事會主席奧博穆在會上透露，大眾正在完成從「在中國造車」向「在中國研造技術」的轉型，計劃2027年實現L3自動駕駛就緒。依託本土合作，大眾聯合小鵬開發新一代電子電氣架構，攜手地平線推進智駕技術落地，同時計劃把中國研發的技術平台輸出至中東、東盟、南美等海外市场。

梅賽德斯-奔馳集團董事會主席康林松通過視頻參會，他表示，中國是電動汽車與智能技術重要創新中心。奔馳已經取得國內有條件L3自動駕駛認證，高速輔助駕駛搭載率實現翻倍，與Momenta合作開發智駕系統，還聯合清華大學研發視覺語言AI模型。企業將繼續深化本土合作，打造適配中國路況的定製化駕駛輔助系統。



●2026世界智能網聯汽車大會21日至23日在北京舉行。

香港文匯報記者郭瀚林 攝



●滴滴自動駕駛與廣汽埃安聯合打造的新一代RoboTaxi R2是現場焦點之一。香港文匯報記者郭瀚林 攝

雷軍：智駕若沒有安全 所有創新都失去意義

香港文匯報訊（記者 郭瀚林 北京報道）小米集團創始人、董事長兼CEO雷軍在出席2026世界智能網聯汽車大會時表示，小米從造車第一天起就高度重視安全問題。他強調，汽車產業如果沒有安全，其他都是零。沒有安全，所有的智能性能和創新設計都失去了意義。



香港文匯報記者郭瀚林 攝

小米安全相關團隊逾3000人

「在過去的一年，我們提出了做同檔最安全的車的概念，並且在這一年裏完成了許多工作。」雷軍介紹，小米內部成立了汽車安全研究中心，並且設立了獨立的研發機構，獨立調查端到端的問題，並且反饋給研發系統進行改進；成立了專門設計整車安全系統的全域安全部，並且由安全專家牽頭總體協調安全事務，同時強化汽車安委會的領導作用；還成立了汽車安全顧問委員會。目前為止，小米汽車內部與安全相關的團隊規模已經超過3,000人。

他還提到，智能網聯汽車的「下半場」比的不僅僅是車有多聰明，而是生態有多強大，這是中國的優勢。中國有全球最完備的

產業鏈、最活躍的AI創新氛圍和最大的單一市場，「我們完全有機會讓整個智能生態連成一體，走出一條中國式的創新之路。」

賽力斯集團董事長張興海則在大會上表示，汽車產業正從單軌的交通工具製造轉向智慧移動空間的競爭。

張興海指出，面對用戶需求的變化，安全始終是第一位，是車企必須無條件扛起的責任；其次是好用，不僅要質量好，還要全周期服務，讓用戶用車無憂；第三是創新，汽車不是快消品，要圍繞市場和用戶的需求持續創新，要在智能化、AI化上保持創新，讓新用戶體驗到新功能，讓存量車常用常新。「汽車是一場馬拉松，快不得、也慢不得，要堅持長期主義，安全要守、品質要磨。」

今年為關鍵時點 車企競爭由技術轉向生態

香港文匯報訊 2026年被業界普遍視為全球自動駕駛發展的關鍵分水嶺。在正於北京舉行的2026世界智能網聯汽車大會上，自動駕駛車企未來靠什麼取勝成為與會者聚焦的核心問題之一。清華大學汽車產業與技術戰略研究院院長趙福全指出，如果說自動駕駛的「上半場」主要依靠技術突破，那麼「下半場」的關鍵就是推動技術走向規模化應用，真正為消費者創造安全、便捷的出行體驗，並實現可持續的商業價值。

由中國、歐盟、英國、美國、加拿大和日本共同牽頭制定的聯合國自動駕駛系統全球技術法規（ADS GTR）今年6月獲批發布。作為全球首個自動駕駛技術法規，其明確自動駕駛系統產品

核心技術指標，為自動駕駛技術有序安全落地提供統一遵循。國際汽車製造商協會秘書長弗朗索瓦·魯迪埃（François Roudier）認為，這一法規的發布是全球汽車史的重要里程碑，有助於讓自動駕駛技術從碎片化監管走向全球協調統一。

國家標準支撐行業發展

自動駕駛技術正在中國加速落地。中國L2級組合駕駛輔助功能乘用車滲透率已超過70%，首批L3級有條件自動駕駛車型已在特定區域上路通行試點。中國還先後制定發布組合駕駛輔助系統、自動駕駛系統、自動緊急制動系統等多項重要國家標準，為技術研發、測試

驗證、行業監管與規模化應用提供有力支撐。

「創新與安全必須同步向前」，寶馬集團大中華區總裁兼首席執行官柯睿辰（Christian Ach）強調，人工智能必須安全可靠且可控。儘管車企都感受到加速轉型的壓力，但創新與發展速度絕不能以犧牲質量和安全為代價。

地平線創始人兼CEO余凱表示，城區高階輔助駕駛正從「可用」向「好用」邁進，但要將MPCII（每次關鍵接管間隔里程）從百公里提升至千公里、萬公里乃至更高水平，每個階段技術上都需跨越一次「太平洋」。單純擴大數據和模型訓練規模不能解決所有問題，需通過技術創新持續突破安全接管能力的瓶頸。

千款中國芯登場 產能質量持續提升

香港文匯報訊（記者 郭瀚林 北京報道）芯片堪稱是智能網聯汽車的「大腦」和「心臟」，2026世界智能網聯汽車大會「中國芯展區」，中國汽車芯片產業創新戰略聯盟匯集200多家國內企業生產上千款芯片產品，包含控制、存儲、計算、安全等十大類。值得注意的是，展台上陳列了一台全尺寸透明可視化車模，直觀呈現芯片在整車電子電氣架構中的分布與落地效果，並特設人形機器人芯片板塊，展示車規芯片向人形機器人領域遷移應用的技術路徑，推動車規與人形機器人芯片產業鏈協同創新。

車規芯片或走向具身機器人

「這次展出的機器人芯片產品覆蓋了從動力單元到靈巧手、熱管理、控制、傳感、通訊等各個方面。」

中國汽車芯片產業創新戰略聯盟秘書長原誠寅在接受香港文匯報採訪時指出，未來更多的汽車芯片有望利用其可靠、安全的特點，覆蓋更廣闊的應用場景，包括進入具身機器人賽道。「具身智能在未來的產銷量和汽車有望達到同一個數量級，而且這個行業也需要高安全性、高可靠性的基礎半導體解決方案。隨著產業規模的增長，我們汽車芯片會遇到一個更大的市場機遇。」

「今年在各地舉行的車展上，多家車企發布了國產全自主芯片樣車，這是一個很好的趨勢。」他指出，國產車規芯片從28nm到40nm至55nm的工藝已較為成熟，形成了體系化的供應能力。國內幾大半導體企業已覆蓋車規芯片的開發過程，同時借助先進封裝等技術來解決製程受限問題，目前車規芯片的自主化率在持續提升。

芯馳科技副總裁王超接受記者採訪時表示，芯馳全系列車規芯片累計出貨量已突破1,500萬片，覆蓋國內90%以上主機廠及部分國際主流車企，包括上汽、奇瑞、長安、一汽、本田、大眾等，也是國內目前唯一在動力域、底盤域、車身域、座艙域和智駕域這五大核心域控實現量產的汽車芯片公司。

他透露，在具身智能領域，芯馳已經搭載頭部具身智能公司的產品實現量產，提供覆蓋大腦、小腦、軀幹、關節的全棧芯片解決方案。其中，R1系列面向大腦；D9-Max、D9-Plus面向智控小腦；E3-R系列面向激光雷達機器視覺、運動中樞、靈巧手和關節模組應用場景。相較於單一控制芯片的方案，全棧布局使機器人的感知、決策與執行環節可在同一套車規級平台上協同部署。



●「中國芯展區」匯集了200多家內地企業生產的上千款芯片產品。

香港文匯報記者郭瀚林 攝