

港投夥賽昉科技 建設芯片產業鏈

涵蓋設計應用與底層技術 陳家齊料更多企業參與

賽昉科技四大承諾

- 1 與香港大專院校建立合作關係，共同打造聯合實驗室，以促進RISC-V及相關領域科研成果轉化和實踐應用
- 2 與上下游企業緊密合作並建立聯合創新中心，共同探索RISC-V在香港的落地應用，包括打造RISC-V芯片用於提升香港算力基礎設施、推動社會發展及智能化轉型
- 3 設立香港研發團隊，同時開放實習崗位，為香港創造更多就業機會，促進香港RISC-V生態的發展
- 4 因應其業務發展，優先考慮香港為上市地點

▲港投公司昨日與賽昉科技啟動戰略合作，共同推動香港的RISC-V產業發展。



HKIC StarFive 賽昉科技
戰略合作啟動儀式
2025年3月21日·中國香港

潛力龐大

香港投資管理公司（港投公司）在「硬科技」賽道加碼投資，昨日宣布與賽昉科技啟動戰略合作。RISC-V正在重塑計算產業底層邏輯，而賽昉科技作為RISC-V的「頭部企業」，將與港投公司共同推動香港RISC-V產業發展，涵蓋上下游整條產業鏈。賽昉科技表示，是次合作標誌着芯片產業「正式在香港落地生根」，港投公司行政總裁陳家齊亦指出，RISC-V的發展潛力龐大，未來有空間與不同企業合作。

大公報記者 黃裕慶（文）
黃洋港（圖）

賽昉科技小檔案

● 全稱上海賽昉半導體科技有限公司，成立於2018年
● 提供一系列基於RISC-V指令集的CPU IP、SoC、開發板等產品和解決方案

● 旗下多款RISC-V產品已成為全球雲電腦、平板電腦、桌面電腦、筆記本電腦、智慧家居、智慧能源等設備、場景和行業的核心組件

● 投資者除了港投公司外，還有恒基地產（00012）聯席主席李家傑的家族辦公室「賦生資本」

RISC-V（精簡指令集第五代）具備開源、靈活、簡約的特點，可支持不同類型的芯片設計和應用，被視為下一代主流芯片底層技術的必然選擇。陳家齊形容賽昉科技是RISC-V「頭部企業」，不少產品位居全球第一，也擁有完整的技術鏈，所以對今次投資「寄予厚望」。

賽昉科技是中國電子工業標準化技術協會RISC-V工作委員會的創始成員，以及RISC-V International Association的戰略會員，一直全力推進國家及國際RISC-V標準的制定及技術演進。在產品方面，賽昉已構建RISC-V的完整技術鏈，並先後推出全球已交付性能最高的處理器、全球首款量產的高性能應用處理器，以及全球性能最高的量產單板電腦等。

吸引全球頂尖技術人才

賽昉科技創始人兼行政總裁徐滔表示，RISC-V已進入應用拉動階段，因應與港投公司的戰略合作，將深化在香港的研發布局，承諾與更多行業龍頭及本地企業合作，從上下游推動香港RISC-V產業發展。他認為，香港可以打造一條「包含芯片、軟件設備和應用的芯片產業鏈」，並藉此吸引全球頂尖的技术人才，連同本港大學一流的科研能力，形成「產學研」的良性循環。

徐滔認為，現時是香港進入半導體產業的「絕佳時機」，因RISC-V正重塑計算產業底層邏輯，將所有市場參與者都「拉回同

一條起跑線」。

賽昉科技創始人兼董事陳英龍說，是次合作標誌着芯片產業「正式在香港落地生根」。

陳家齊以合作涉及商業機密為由，未能透露港投公司對賽昉科技的投資金額。有見RISC-V的發展潛力龐大，而港投公司也是同時面向本地、內地以至國際市場，她相信未來有空間與不同企業合作，合作數量將慢慢增加。

港投公司亦已獲批加入成為RISC-V工委會的正式會員，未來將繼續推動更多行業上的國際協作，包括研發創新、應用落地及標準制定等，充分發揮香港「內聯外通」的優勢與作用。

助力國家科技自立自強

財政司司長陳茂波透過視像方式在活動上致辭說，當前RISC-V技術正值高速發展之際，產業群有待豐富，國際協作有待加速，正好讓香港充分發揮在「一國兩制」下的優勢。在特區政府的全力支持、港投公司的全情投入，以及科技企業的全力參與下，相信香港將可在RISC-V的技術發展中，加速發展自主可控的技術生態，為國家的高水平科技自立自強貢獻香港力量。

▲賽昉科技的兩款芯片，港華芯（左）與獅子山芯片（右）。

「獅子山芯片」最快年底量產

賽昉科技創始人兼行政總裁徐滔表示，RISC-V現時的熱點是應用落地。賽昉科技旗下的產品已投入實際應用，港人較為熟悉的產品，應該是其中兩款芯片，即「港華芯」與「獅子山芯片」。

為推展智能燃氣設備，煤氣公司旗下名氣家與賽昉科技合作，研發出利用RISC-V技術的「港華芯」。自2022年11月推出以來，「港華芯」已成功應用於內地智慧燃氣場景。到目前為止，超過430萬塊「港華芯」已安裝於內地的燃氣錶當中。

煤氣公司會陸續將香港的智能煤氣錶升級採用「港華芯」，預計首批將於今年內推出。煤氣錶在安裝上「港華芯」後，不僅能提升煤氣錶效率，亦有助加強保障用戶信息安全。

徐滔續說，經過一年多努力，「獅子山芯片」在農曆新年前已成功「流片」（英文是tape-out，是指製造芯片的最後一道工序，即把設計好的芯片送入製造流水線加工製造的過程），預期將於今年年底至明年年初進入量產階段，在條件允許情況下，屆時將首先或優先應用於香港的數據中心。



RISC-V精簡指令架構 提升應用靈活度

RISC-V的全稱為Reduced Instruction Set Computer-Five，中文是「精簡指令集第五代」。在港投公司「三大重點賽道」之中，屬於硬科技（Hard & Core Technology）範疇。其他兩條賽道是生命科技（Biotech），以及新能源／綠色科技（New Energy/Green Technology）。

翻查資料，RISC-V是一個基於精簡指令集（RISC）原則的開源指令集架構（Instruction Set Architecture，簡稱ISA），簡易解釋為與開源軟體運動相對應的一種「開源硬體」。

賽昉科技創始人兼行政總裁徐滔表示，普羅大眾可能對RISC-V比較陌生，不太容易理解，既看不見，也摸不着。從本質上說，RISC-V是一種電腦標準，是電腦軟件和硬件的接口。他指：「有的人說這叫指令集，有的人說叫架構或者說指令架構，其實都是同一回事。」

採用開源架構 可省專利費

財政司司長陳茂波指出，昔日的指令集架構都是由個別公司研發和擁有，並註冊了專利，其他人使用時要付高昂的專利費，因此使得其他電子產品的創新與製造被高昂的成本所限制。故此採取開源架構的RISC-V自面世以來迅速發展，將大大加快芯片行業的變革。

他續說，過往的芯片指令集架構有數千條指令，但RISC-V的底層架構只有一百多條指令，而且可以在這基礎上以模塊化指令或自行按需要度身訂造其他指令，使靈活性和創新度大大提升。

法航空服務企業在港設亞洲總部

法國航空服務公司Elior Group SA宣布有意在港拓展業務及設立亞洲總部，並與機管局簽署合作備忘錄。Elior Group SA主席兼行政總裁Daniel Derichebourg表示，非常感謝特區政府和投資推廣署的協助，公司將積極研究，在香港尋找各種最好的發展機會，為進一步拓展亞洲市場踏出重要一步。

成立於1991年，Elior Group SA在全球11個國家經營包括航空、建築、合約餐飲服務在內多項業務。是次計劃拓展香港業務，印證香港充滿活力的商業環境和展現其龐大的增長潛力，當中涵蓋蓬勃發展的航空樞紐等多個領域。

助港發展飛機部件交易中心

財政司司長陳茂波在上月公布的財政預算案提到，在投資推廣署的協調下，機管局已與一家海外領先的航空服務公司簽署合作備忘錄，探討在港提供飛機拆解、部件回收、人才培訓等專業服務，推動香港發展成為亞洲首個飛機部件處理及交易中心。該家公司即為Elior Group SA，是歐洲領先企

業Derichebourg SA的聯營公司。經過交流，陳茂波了解到Elior Group SA有意進一步拓展亞洲市場，而香港則是其首選據點。他表示，會繼續加強對外招商引資的工作，不論是「走出去」還是「請客來」，更好鞏固與傳統市場的聯繫，並開拓「全球南方」新興市場，透過更多合作和交流，共同實現更好的發展。

商務及經濟發展局局長丘應樺表示，在「一國兩制」下，香港憑藉高國際化及優越的營商環境、有利的地理位置、健全的法制和低稅率，一直是海外投資者和國際企業集團的首選之地。香港會繼續發揮內聯外通的獨特角色，吸引更多環球企業落戶，鞏固提升香港作為國際貿易中心和投資樞紐的地位。

運輸及物流局局長陳美寶表示，樂見Elior Group SA與機管局探討在港引入飛機部件處理及交易服務，提升香港作為國際航空樞紐的地位，支撐國家以至整個亞洲區內的航空發展。投資推廣署署長劉凱旋表示，是次備忘錄的簽訂，充分反映環球企業對香港市場的信心，直言香港是世界各地企業在亞洲落戶或擴展業務的理想地點。

Elior Group SA小檔案

成立時間	1991年
市場部署	11個國家
旗下餐廳及銷售點	2.02萬
僱員規模	13.3萬人
每日客流量	320萬人

大公報記者整理

- 旗下兩大品牌及業務布局
- Elior
 - 合約餐飲服務
 - DERICHEBOURG Multiservices
 - 航空解決方案
 - 設施服務
 - 城市解決方案
 - 招聘解決方案



▲Elior Group SA昨日與機管局簽署合作備忘錄。

飛機延遲交付 二手零件有價有市

法國航空服務公司Elior Group SA宣布將在港設立亞洲總部。團結香港基金土地及房屋研究主管梁躍吳表示，隨著航空業對於可持續性的要求與日俱增，業界正逐步實現「循環經濟」轉廢為能，衍生出龐大的飛機部件回收業務需求。梁躍吳指出，相較新訂造的部件，二手零件（USM）具備明顯的成本優勢，再加上目前飛機訂單「爆滿」，而且部分型號飛機出現延遲交付問題，均令二手零件變得「有價有市」。當中，飛機引擎、起落架、輔助電力系統及內飾等部件，在拆卸並通過安全測試後，均十分適合重新使用。

技術要求高 倡加強人才培訓

不過，梁躍吳關注，飛機引擎和起落架的拆解和測試過程十分複雜，對操作員的技術有着較高的要求，當局需協助企業覓得所需人才和培訓人手，以滿足有關作業的需求。

梁躍吳並提到，不少航空公司透過延長飛機服役年齡，來應對新造飛機交付延誤的問題，或會減少二手零件的供應量。當局可與海內外的飛機維修商和零部件供應商緊密合作，保障零件供應鏈，繼而鞏固本港的航空樞紐地位。