

杰平方斥69億建港首家晶圓廠

科學園設研發及生產線 創逾700就業職位

特區政府「搶企業」再有成績。香港科技園公司昨與微電子企業杰平方半導體（上海）有限公司簽署合作備忘錄，杰平方在科學園設立以第三代半導體為主的全球研發中心，並投資開設香港首間碳化矽（SiC）8吋先進垂直整合晶圓廠，是香港歷史上首家具規模的半導體晶圓廠，共同推進香港微電子生態圈及第三代半導體芯片產業的發展。杰平方半導體預計總投資約69億元（港元，下同），按規劃通線、擴產，於2028年達到年產量24萬片碳化矽晶圓，帶動年產值超過110億元，並創造超過700個就業職位。

◆香港文匯報記者 蔡競文

是次科技園公司與杰平方半導體的合作是由創新科技及工業局和引進重點企業辦公室共同推動，以持續完善香港創科生態圈以及推動「新型工業化」。特區政府創新科技及工業局去年公布的《香港創科發展藍圖》中，明確指出應加強支持具策略性的先進製造產業發展，譬如半導體芯片，促進香港「新型工業化」的發展。作為全球最大的半導體進出口市場之一，香港更是位處大灣區核心位置，擁有具大潛力能成為全球半導體供應鏈和價值鏈的關鍵樞紐。

杰平方半導體（上海）董事長祖永熙昨在出席簽署儀式時表示，非常感謝創科局、科技園，對該項目的高度重視和支持，簽署合作備忘錄標誌着該公司正式啟動第三代半導體「碳化矽8吋先進垂直整合晶圓廠」的項目計劃。項目將在香港迎來蓬勃發展，助力早日完成新能源車供應鏈國產化的宏圖偉業，並帶動香港地區半導體產業的長期發展與繁榮。

2028年料年產24萬片碳化矽晶圓

他表示，該項目的總投資額預計約69億元，規劃於數年後通線、量產，將於2028年可年產達24萬片碳化矽晶圓，帶動年產值超過110億元，並創造超過700個本地及吸引國際專業人士來港的就業職位。包括芯片及微電子產品設計、微電子模組化及生產流程發展等，以進一步推動香港多元經濟發展。

杰平方是聚焦車載芯片研發的芯片設計企業，杰平方致力於滿足中國汽車產業對國產自主車載芯片的旺盛需求，主要面向電能轉換、通信等領域，提供高性能碳化矽（SiC）芯片、車載信號鏈芯片及車載模擬片等前沿產品。其卓越的硅基功率芯片技術更可應用到電動車等相關應用，亦可優化相關的基礎設施的發展，例如充電站、智慧電網和能源儲存等。

創新科技及工業局局長孫東表示，今次科技園公司和杰平方半導體的合作項目，是香港歷史上設立的第一家具規模的半導體晶圓廠，反映本屆特區政府正在將「新型工業化」、聚焦半導體芯片前沿領域的發展從口號、從規劃轉化為實際行動。

秋電展盛況回到疫情前 海外新客戶佔多

香港文匯報訊（記者 曾業俊）由貿發局主辦的香港秋季電子產品展（秋電展），以及由貿發局和慕尼黑國際博覽亞洲合辦的國際電子組件及生產技術展（electronicAsia）昨開幕，一連4日（10月13至16日）於灣仔會展舉行，有多達3,200家企業參與，展示創意科技及電子消費產品，吸引大量海外及內地業界人士和買家到場參觀採購。



◆香港秋季電子產品展昨開幕，吸引大量海外及內地業界人士和買家到場參觀採購。

記者曾業俊 攝



◆ 科技園行政總裁黃克強（前排左）與杰平方半導體（上海）聯合總經理朱東園（前排右）昨簽署合作備忘錄，後排右二為杰平方半導體（上海）董事長祖永熙。

杰平方半導體亦計劃積極培訓本地人才，提升本港在科技方面的人力資源素質和競爭力。此外，項目還將帶動相關產業的發展，包括半導體設備製造商、材料供應商、測試服務提供者等，從而提升香港在全球半導體產業價值鏈中的地位。

港微電子產業發展潛力龐大

科技園公司主席查毅超表示，香港的微電子

產業發展潛力龐大，杰平方半導體計劃落戶科學園，推動香港生產自主研發的第三代半導體芯片，將先進的電動車芯片設計、製造流程和半導體產品開發的核心技術與專業知識帶入香港，為本港微電子產業發展的重要里程碑。作為香港的旗艦創科平台之一，科技園提供高水平的基建和配套、龐大的合作夥伴網絡，將繼續推動本港微電子的研發實力，鞏固香港作為國際創新科技中心的地位。

科技園微電子生態圈匯聚逾200企

香港文匯報訊（記者 蔡競文）科技園公司一直致力推動香港的「新型工業化」進程，打造世界領先的微電子生態圈。現時科技園已建設了完善的微電子硬件設施，包括傳感器封裝集成實驗室（Sensor Lab）、異構系統整合實驗室（HI Lab）及硬件實驗室（Hardware Lab），這些設施能支援芯片相關的設備和系統以至產品的設計、原型製作及試點生產的完整流程。位於元朗創新園的微電子中心預計於2024年啟用，將配合科技園公司多項基礎建設，加速微電子研發及中試，為上下游企業及產業鏈創造機遇。

據介紹，科技園公司的微電子生態圈發展蓬勃，目前，共有超過200間從事微電子產業相關的公司，相信杰平方半導體落戶香港，將產生更大的協同效應及知識交流。

現時本港有五所大學的排名位列全球首100名，當中更有逾100名大學研究人員從事微電子領域研究，能為行業提供相關的專業人才，推動第三代半導體的研發。特區政府在今年的財政預算案更宣布打算設立一小微電子研發院，強化與大學、研發中心和業界的合作，加快「從一到N」的科研成果轉化，促進產業發展。

前海30億建深港智能製造產業園

香港文匯報訊（記者 李昌鴻 深圳報道）深圳市2023年第四季度新開工項目日前啟動，前海共有22個項目，其中包括總投資30億元人民幣的前海深港智能製造產業園，項目建成後將提供超過23萬平米廠房空間。

據悉，該項目位於前海合作區會展新城片區，用地面積8.11公頃，總建築面積34.4萬平方米。項目建成後，將提供高質量、低成本、定製化的無污染廠房空間，促進現代服務業與製造業融合，推動「互

聯網+」、人工智能等服務業新技術新業態新模式加快發展。

此外，前海深港人工智能算力中心也令港企關注，項目總投資4.66億元人民幣，位於前海合作區前海信息樞紐大廈內，建設規模為500P算力，主要建設內容包括AI雲服務管理、AI算力基礎設施、網絡體系、安全體系和運營維護體系等，將打造成深圳唯一市場化智算平台，同時滿足香港人工智能產業發展和學術研究對基礎算力的需求。

氫能車發展路線圖冀明年出爐

香港文匯報訊（記者 蔡競文）為了實現2050年前達至「碳中和」的目標，《施政報告2022》中提出在2023年試行氫燃料電池雙層巴士及重型車，以及在2025年制訂陸上運輸使用氫能的策略，汽車科技研發中心（APAS）昨日公布全港首份《香港氫能經濟發展報告及問卷調查結果》，該中心行政總裁張梓昌表示，業界均期待政府未來公布有關氫能政策，以他了解，政府已邀請顧問就氫能政策做研究，期望明年可以有相關報告出台，以及建立使用氫能的路線圖、長遠目標和監管框架等。

問卷調查於今年8至9月進行，成功訪問了88位行業持份者，當中包括小巴、巴士和汽車裝置營運商等。在香港推廣氫能的使用是實現碳中和整體計劃的一部分，調查顯示，有87.5%受訪者同意氫能將成為未來減少空氣污染並實現碳中和的重要能源之一。

倘成本貴逾兩成 將窒礙應用

調查結果顯示，業界最關心運輸成本，有56.8%受訪者認為氫氣售價會窒礙其廣泛使用的程度，如果氫能汽車的營運成本比傳統汽車或純電動車不高於兩成，55%受訪者願意轉用氫能汽車。也有64.8%受訪者認為，在考慮里程範圍和充電、加氫時間時，更偏好氫能商用車而非電動商用車。

香港城市大學能源及環境學院吳永豪表示，調查報告反映業界對氫能在香港發展正面，對氫能安全有信心，就算氫能汽車成本比傳統汽車或電動車差距高達兩成，亦願意改用氫能汽車。

此外，超過四成受訪者認為香港難以生產足夠氫氣供本地使用，這或與香港土地供應不足之意見有關；當中，有51.1%意見認為香港缺乏土地作綠氫生產，另外有62.5%認為香港需從內地或其他國家，如澳洲、智利和南非進口氫氣才能滿足本地氫氣需求。

氫燃料電池具較高續航力

至於香港目前氫能的使用情況，去年7月中城巴引入全港首架三軸雙層氫能巴士，加氫的過程僅需約10至15分鐘，可應付本港山路及斜坡行車環境。張梓昌早前曾表示，氫燃料電池相較傳統電動車有更高續航力，加氫20分鐘後最長能行駛400公里；而電動車充電三至四小時，只能行駛200公里。不過，他指香港很多地方路窄而且很多上斜下斜的地方，在使用氫燃料電池時需要一定調校，不可以像現時購入的車輛立刻落地使用。



◆ 左為汽車科技研發中心行政總裁張梓昌，右為香港城市大學能源及環境學院吳永豪教授。

香港氫能經濟發展調查結果

氫氣生產及供應方面

氫能安全方面

◆ 51.1%認為香港缺乏土地作綠氫生產

◆ 68.2%認為氫能汽車的安全不遜於傳統汽車或純電動車

◆ 62.5%為香港需從內地或其他國家，如澳洲、智利和南非進口氫氣才能滿足本地氫氣需求

◆ 80.7%認為氫能汽車只要符合適當的國際標準/要求，便可安全使用

運輸成本方面

◆ 56.8%認為氫氣售價會窒礙其廣泛使用的程度

◆ 55%認為如果氫能汽車的營運成本比傳統汽車或純電動車不高於兩成，願意轉用氫能汽車

◆ 64.8%認為在考慮里程範圍和充電/加氫時間時，更偏好氫能商用車而非電動商用車

◆ 22%認為無論運營成本如何，都對轉換到氫能汽車不抱強烈興趣

資料來源：汽車科技研發中心

製表：記者 蔡競文