

港口碼頭的運營經驗。就像“餵”足了數據的人工智能一樣，西井在海港的經驗愈發成熟。

有了海港建設的經驗，西井在探索空港上更有底氣。2024年，西井順利地與香港空運貨站（Hact1）展開合作，由西井自主研發的無人駕駛牽引車在同年12月投入日常運營。緊接着次年7月，更是正式簽約香港國際機場這一全球第一大貨運航空機場的無人駕駛項目。

要知道，從海港到空港，絕非

簡單的場景平移。機場的環境往往更複雜、安全標準更嚴、作業節奏也完全不同。因此，能跨出這一步，不僅意味着其技術實現了更高階的感知精度與調度智能，更體現了“單一場景驗證”到“多元場景通用”的跨領域能力。西井將空港的探索選在香港，絕非偶然，香港擁有世界級的海空雙樞紐。“從海港到空港，西井的第一步是在香港邁出的。”楊銘鄭重地說道。

2024年3月，西井成為香港特區政府當年首批引進的重點企業

之一。彼時，西井還正式宣布在港設立國際總部與海外研發中心。楊銘表示：“通過引進辦及多個部門，我們深入了解到空港服務的痛點和需求。引進辦先是給我們提供了一整套完整資訊，涵蓋資質審批、資金支持及各類政策等。基於我們是物流科技企業，他們系統介紹了香港作為物流樞紐的轉型規劃，幫助我們對接香港機場、智慧工地等具體場景。在商機對接上，主動為我們牽線相關部門，這對我們在香港站穩腳跟極為重要。”

## 贏得“全球入場券”

香港國際機場項目的成功落地，為西井贏得了一張極具分量的“全球入場券”，並以此為起點，相繼開始接觸迪拜阿聯酋空運貨站、英國希思羅、法國戴高樂機場等空港智慧化項目。

楊銘強調，西井來港不是簡單的分一半工作人員到香港，更不是來港做貿易公司。西井更像是來完成一道名為“香港”的命題式考核。楊銘表示，西井在港研發的核心目標之一就是攻堅物流自動化的“最後一米甚至最後十釐米”。考題便藏在菜鳥智慧港這樣的複雜場景中：2025年“黑五”期間，西井香港團隊研發的智能碼垛系統正式上線，系統具備響應快、精度高、堆疊穩等特點，顯著提升工作效率。此外，西井科技與菜鳥智慧港在全時無人駕駛新能源商用車項目上正進行合作，攻克多層坡道、密集立柱、統一化樓層結構等難題充滿挑戰。

落地香港之初，西井計劃在

港投資超過3億港元、創造約500個就業崗位（其中約七成為研發人員）。而從實際投入來看，

“3億可能都不止了。”楊銘解釋，“我們在香港的研發金額非常龐大，已經實現了從研發、IP生成、技術論證到商業落地的全鏈條閉環。”然而，楊銘坦誠地指出在香港招聘本地研發人員存在的挑戰：“香港STEM領域頂尖的本地年輕人相對較少。為此，公司正通過校園招聘和與高校的研究生聯合培養計劃，積極儲備未來力量。”

基於自身的實踐和對香港的觀察，楊銘認為，對於科創企業來說，香港和內地帶來了不同的“體驗”：“香港正處在助推科技企業從1到10，甚至1到100騰飛的階段。許多企業在內地完成從0到1，來港是為了‘睜眼看世界’。因此，香港特區政府層面不能完全照搬內地對科創企業的政策思路，而應更側重為已具備產品和技術實力

的企業提供‘出海’的黃金跳板，包括更靈活的資助機制和更高效的跨境推廣支持。”

“發展新質生產力”被明確列為“十五五”規劃的核心任務，將貫穿經濟社會發展全過程。而從上海西井街出發，走到香港，再走向世界的西井科技正在以實際行動落實國家戰略。

香港特區政府2025年《施政報告》的其中一個亮點，就是要發揮好香港“內聯外通”的優勢，協助更多企業利用香港平台出海，為香港創造更多商機和經濟價值，亦為國家作出“一國兩制”之下的獨特貢獻。在楊銘看來，西井不是帶着內地經驗進入香港或全球，而是要從適應香港開始，逐步實現在全球的“落子”布局。



掃碼閱讀原文