財務委員會討論文件

2021 年 5 月 7 日

資本投資基金
總目 972－營運基金
分目 115 其他投資－郵政署營運基金

請各委員批准開立承擔額，從資本投資基金撥款 46 億 1,130 萬元予郵政署營運基金作為營運基金資本，以資助香港郵政空郵中心的重建計劃。

問題

政府計劃重建位於香港國際機場的香港郵政空郵中心。重建後的空郵中心會採用先進的設計，透過配置智能科技及最新的機器擴充處理能力，屆時其運作將更具效率，足以應付蓬勃發展的電子商貿行業對跨境電子商貿(下稱「跨境電商」)郵遞服務的需求，亦能為建設粵港澳大灣區(下稱「大灣區」)成為國家的郵遞暨物流樞紐作出貢獻。

建議

2. 我們建議開立一筆承擔額，以便從資本投資基金向郵政署營運基金注資 46 億 1,130 萬元作為營運基金資本，資助重建計劃。要按建議從資本投資基金撥款至郵政署營運基金，須先由立法會通過商務及經濟發展局局長動議的有關決議案。

理由

跨境電商貿易及物流服務需求急速增長

3. 全球跨境電商在過去 10 年持續發展並急速增長，網上經營及購物(下稱「網購」)已經成為世界各地人民及商戶日常生活的一部份。在 2020 年，內地跨境電商進出口貿易額達人民幣 1 萬 6,900 億元(約 2 萬億港元)，按年增長了超過 30%[1]；而內地跨境電商出口和入口銷售額，分別有超過 50% 及 20%來自大灣區。由於電子商貿蓬勃發展，帶動世界各地對跨境物流、空運及轉運服務的需求持續增長，這些發展對各地物流營辦商和郵政機關也帶來商機和挑戰。

加強香港的競爭力

4. 香港作為國際商貿物流中心和航空樞紐，地理位置優越，並擁有一流空運基建、先進物流基建和強大的國際郵遞網絡等獨有優勢，理應可成為跨境電商全球派遞網絡中的要津。香港機場管理局正擴建機場速遞貨運站，並在大嶼山新建高端物流中心及海空聯運貨運碼頭等基建新設施，以鞏固香港作為國際航空貨運樞紐的地位。

5. 不過，貨運並不是跨境電商貨物派遞的唯一方式。無論商業運作的物流派遞服務有多蓬勃，國際郵政之間的郵務和以郵政方式投遞的電子商貿貨物，仍具有一定的市場。由於郵遞渠道覆蓋範圍廣泛，清關手續較為便捷，而且關稅稅率往往較低，不少電子商貿商戶選擇透過郵遞渠道寄遞貨品。事實上，現時郵遞渠道於全球電子商貿派遞市場的市場佔有率按郵件量計達 45% 至 65%。

---

[1] 資料來源：中國海關總署

6. 因此，香港必須同步繼續發展貨運物流基建和跨境郵政基建，確保香港在跨境電商急速發展的時代能保持國際航空和物流中心的地位。空郵中心作為處理經空運的郵遞和電子商貿下的郵件的主要基建設施，正正有需要改善設施和營運能力，方能配合未來發展。事實上，在與物流業界探討的過程中，對於香港郵政計劃日後在空郵中心設置冷凍鏈和臨時存倉物流設施，並有意考慮就此與私營物流公司合作，許多主要物流服務供應商及機場貨運站營運商均對此表示歡迎，並希望與香港郵政在這方面合作。另一方面，提升空郵基建設施，亦能確保香港郵政能繼續為市民、網購平台和商戶等提供便捷、可靠和價錢合理的寄遞選項。

7. 財政司司長在《2018-19 財政年度政府財政預算案》中宣布政府會研究重建空郵中心，以提升其效率及容量。《2018 年施政報告》亦重申，香港郵政需要引入先進設備，大幅提升空郵中心的效率和處理量。在《2021-22 財政年度政府財政預算案》，財政司司長表示，政府將在本年度向立法會申請撥款重建空郵中心，務求最早在 2027 年底前啟用。

粵港澳大灣區發展成為全國郵遞物流樞紐

《關於促進粵港澳大灣區郵政業發展的實施意見》

8. 建議項目亦配合國家建設大灣區為全國郵遞暨物流樞紐的計劃。國家郵政局會同國家發展和改革委員會、國家交通運輸部、國家商務部及國家海關總署在 2020 年 12 月發表的《關於促進粵港澳大灣區郵政業發展的實施意見》[2](下稱「《實施意見》」)，抱有大灣區擔任全國郵政業發展領導角色的目光。大灣區的郵遞服務發展將進一步邁向滿足中高端產品所需，提供更優質、標準化及領先的國際服務。《實施意見》提出的發展方向包括－

(a) 構建暢通高效的寄遞網路，利用粵港澳大灣區世界級機場羣，建設國際郵政快遞核心樞紐；

(b) 推動粵港澳三地郵政加強航空郵件進出口運輸和處理優勢互補；構建大灣區三地郵政服務錯位發展、協作配套的服務格局；

---

[2] 請參閱 http://www.spb.gov.cn/zc/flfgjzc_1/202012/t20201221_3656022.html。

(c) 充分發揮港珠澳大橋作用，加快實現大灣區的快速寄遞物流網絡；

(d) 鞏固香港作為國際航空貨運樞紐的地位；

(e) 協助拓展跨境電商的進出口業務；深入推進郵政快遞物流與電子商貿協同發展，服務外貿轉型和跨境電商；以及

(f) 加快郵政快遞業擴容增效，發展供應鏈服務、冷鏈快遞、即時遞送和倉遞一體等新業態新模式。

9. 《實施意見》訂明，到 2025 年，基本形成與這個國際一流灣區和世界級城市羣框架相匹配的寄遞服務體系，在大灣區經濟社會發展中的基礎性戰略性作用更加突出。到 2035 年，全面建成創新驅動、便捷高效的大灣區寄遞服務體系，國際競爭力進一步增強，為全國郵政提供引領示範。

重建空郵中心配合落實《實施意見》

10. 在大灣區政策框架下，內地郵政與香港郵政及澳門郵政會加強合作。具體來說，中國郵政與香港郵政會探討推廣進口內地郵件方面實施「一點清關」模式，推動從港澳進口郵件快件線上清關、線上繳稅。至於按《實施意見》所提到的建議加強大灣區進出境郵件、快件集中作業場地硬體設施建設方面，重建的空郵中心將配備先進科技及擁有大幅提升的處理能力，可支持大灣區郵政業的整體定位和發展方向。中國郵政亦已備悉有關重建計劃。

11. 空郵中心重建計劃對於香港和大灣區其他城市共建更具效益的郵政物流合作，以及為區內物流及郵遞營運者帶來龐大商機，達致互惠共贏，具有促進和增效的作用。來自內地(特別是大灣區)的貨品經香港直接轉口至歐洲國家及美國等主要市場，其派遞時間較經區內其他轉口地點可節省至少半天。不過，假如空郵中心的設施在容量和功能上不足以應付有關寄遞需求，有關郵政業務就有可能會流向區內的其他城市。

現有空郵中心的限制

市場需求大變　原有設計不能滿足目前和未來需要

12. 空郵中心一直以來是香港重要的郵政基建設施，處理香港所有的進出境、跨境和過境空郵郵件(空郵中心的位置圖載於附件 1)。該中心在九十年代建造香港國際機場時興建，1998 年 6 月啟用。當時信件在各類郵件中仍佔大多數，現有空郵中心的設計也以處理信件為主，故此未能應付當前以至未來空運及電子商貿郵件的需求。在 2010-11 至 2019-20 年度這 10 年間，經香港郵政處理的空運進出口電子商貿郵件[3]的總數量大幅攀升約 50%。此外，隨着電子通訊於數碼時代興起，傳統空郵信件的出口量在同期的減幅達 5 倍。現有空郵中心在 2019-20 年度處理的郵件約有 80% 是電子商貿郵件，只有約 20% 是傳統信件。

附件1

13. 總的來說，香港郵政和世界各地郵政機關的發展趨勢均是借助本身既有的資源及郵政網絡，來擴充於本地以至全球的電子商貿派遞業務，來滿足市場和市民的需求。

單靠翻新不足以解決問題

14. 現有中心淨作業樓面面積約 12 600 平方米，只包括單層的地面郵件處理大堂，以及容納行政及輔助設施(如辦公室、員工更衣室、洗手間和食堂)的閣樓。大堂裝卸區的設計亦已不合時宜，例如無法供貨車自動卸下郵袋，仍然依賴人手操作；而單層布局亦限制了郵件處理大堂作任何擴建及進一步機械化[4]，以致未能添置新機器應付數量急速增長的電子商貿郵件。受空間限制和配置問題局限，現有空郵中心不能單靠更換機器或透過小型工程等方式翻新去解決問題(詳見下文第 27 段)。因此，必須重建中心以應付長遠的需求。

---

[3] 根據世界海關組織的定義，電子商貿是指在網上開始一直至送達消費者(不論屬商戶對客戶或客戶對客戶)的實體交易或付運(包括本地及跨境)。

[4] 具體而言，在現有布局下，現有空郵中心只能容納兩套機械系統，分別供分揀大型包裹，以及充當集裝箱處理系統，設有僅 50 個存放位置供處理飛機集裝箱。為了盡量釋出空間處理電子商貿郵件，主要用作處理信件的舊機器已在其設計使用年期屆滿後移除。儘管如此，現存的兩部機器仍不足以配合電子商貿郵件量的增長。高度依賴人手操作亦大大限制了空郵中心的整體效率。

必須及早重建

15. 上述限制令現有空郵中心不能處理持續增長的跨境電商郵件，以致香港郵政需不時委託香港國際機場的貨運站營運商[5]協助處理部分郵件。現有空郵中心的郵件量在 2018-19 年度已達 34 000 公噸，即現時處理上限約 40 000 公噸的 85%。隨着香港國際機場的三跑道系統預期在 2024 年竣工，航空貨運量預計會急增，上述的貨運站營運商處理能力也有可能在 5 至 10 年內飽和，因此不足以協助處理香港郵政的需求。同時，隨着跨境電商市場蓬勃發展及香港郵政的新業務策略，預計最早在 2023-24 年度，現有空郵中心的郵件量就會超出其處理能力的上限。若空郵中心未能及早擴建，將未能應付越來越多的跨境電商郵件。因此，重建空郵中心實在有迫切需要。

透過重建空郵中心配合未來需要

地盡其用以大增處理量

16. 我們建議充分利用空郵中心現址的發展潛力，把中心重建為樓高 4 層及最高達 34 米的大樓[6]，以善用其地積比率。中心重建後的淨作業樓面總面積約 46 000 平方米(地積比率相當於約 2.7 倍)，為現有空郵中心大樓的 3.6 倍，每年處理郵件量會增加 4.5 倍，由 40 000 公噸增至 180 000 公噸，讓香港郵政能應付未來 15 至 20 年的預計郵件量。

引入新設施和先進科技應用

17. 新大樓各樓層運作初步設計如下[7]—

---

[5] 貨運站營運商包括香港空運貨站、國泰航空貨運站及亞洲空運中心。

[6] 為符合香港天文台的有關要求，避免對機場跑道運作造成任何有可能的不良影響，香港郵政在 2018 年就重建後空郵中心的高度限制及其頂層外形進行了「風力研究」。研究報告獲香港天文台，包括其風切變及惡劣天氣小組委員會接納。香港郵政亦已就重建計劃有關建築高度及保安計劃的技術可行性諮詢民航處的意見。香港郵政將應香港天文台的要求，在詳細設計的階段再次進行「風力研究」。

[7] 新大樓將採用模組式設計和固定網格結構，保留最大靈活度，以便運作大堂將來可再作優化或改動。新大樓的詳細設計將在計劃招標前落實。

(a) 地下用作郵件裝卸地台，設有處理冷凍鏈產品和含鋰電池設備郵件的設施，另將設有設施運送郵件或郵袋至空運貨櫃及安檢裝置；

(b) 1 樓用作機械／機械人分揀操作，以處理傳統郵件和電子商貿郵件；以及

(c) 2 樓和 3 樓用作處理電子商貿包裹和郵包(包括跨境和國際郵件)、高價值和快速運輸貨物的倉庫管理系統，以及清關用途。

附件2 現有空郵中心和新空郵中心的橫切面圖載於附件 2。

全新中央物料處理系統

18. 新空郵中心也會設置配備人工智能科技、自動化和數碼化技術應用的現代化中央物料處理系統，以提高處理郵件及清關流程的效率。舉例而言，在新系統下，分揀量將由目前每小時 1 000 件提升 20 倍至每小時 20 000 件；集裝箱處理系統可處理的空運貨櫃亦會由現時最高 50 個增加 8 倍至最高 400 個。新系統與一些主要物流營運商和海外郵件處理中心所採用的系統相若。這套先進科技應用系統的運作和組件功能載
附件3 於附件 3。

裝備空郵中心開發新業務

19. 憑藉香港優越的航空網絡、健全的郵遞渠道和良好的國際信譽，香港郵政會探討與私營物流營辦商於重建後的空郵中心內就新業務設施合作，為跨境電商商戶及跨境電商平台，提供具競爭力並以香港為基地的離岸存倉及冷凍鏈服務。

20. 近年內地跨境電商對進境新鮮及易變壞高價值產品的需求甚殷，而且有增無減。內地冷凍鏈物流業的市場規模在 2016 至 2019 年間，錄得 15% 的複合年增長率，在 2019 年為數達 524 億美元，並預計將以 18% 的複合年增長率持續攀升至 2025 年的約 1,386 億美元。與此同時，香港冷凍鏈設施一直供不應求，鑑於冷凍鏈設施對樓宇建築的特殊要求，因此在遠離傳統商業及住宅區的指定地點建造有關設施，當更為可取。空郵中心所在的香港國際機場配備全面的物流基建設施作支援，而且接近機場跑道，因此重建後的空郵中心是設置嶄新冷凍鏈設施的理想地點。

21. 另外，重建後的空郵中心具備鄰近香港國際機場跑道的優勢，甚為適合設置臨時存倉服務，令處理內地高價值跨境電商產品(例如藥劑和電子產品)的物流流程更具效率。正如前文《實施意見》所提及，為了在大灣區建設先導和引領區，以推動全國郵政業的創新和綜合發展，加快拓展增值服務至關重要，包括供應鏈服務、冷凍鏈快遞、定時派遞和存倉服務等。如不重建空郵中心，香港郵政在支援香港實現上述願景方面的能力將備受限制。如上文第 6 段所述，香港郵政將考慮與私營物流營辦商攜手合作，引進業界的專業知識和市場經驗，以營運這些新設施。

含鋰電池設備郵件的運送設施

22. 新大樓落成後，將設有處理含鋰電池設備郵件的新設施，令空郵中心更具實力滿足市場對此服務的需求。

新空郵中心的策略性功能

23. 如上文所述，新空郵中心將由處理郵袋往來的傳統郵件中心，轉化成大灣區策略性郵遞及高增值物流樞紐之一。要實現香港郵政的未來願景以鞏固及提升香港作為大灣區具競爭力的郵遞暨物流樞紐地位，重建後的空郵中心的策略性功能包括－

(a) 為促進高增值物流服務作出貢獻，例如位處香港國際機場這策略性位置的空郵中心將配備冷凍鏈，並提供臨時存倉服務以處理高價值及快速運輸貨物；

(b) 透過空郵中心的現代化設施並與大灣區內其他郵政機關的合作，為促進香港進出境、過境及跨境郵件量的增長作出貢獻，從而鞏固香港作為大灣區航空樞紐的地位，並促進本地及跨境進出口電子商貿業務拓展；以及

(c) 在新空郵中心應用智能科技以提升效率，為顧客提供更快捷優質的服務。

支持未來業務策略

24. 空郵中心的重建計劃將提供必要的基建設施，支持香港郵政在未來5 年及往後就本地及大灣區電子商貿郵件所將推行的新業務策略(詳見附件 4)。這包括與主要物流服務供應商伙伴合作，提供新的全面國際郵遞方案，包括航空運載、清關手續以至海外目的地派遞，為客戶提供多元化及高效服務。

附件4

25. 有別於一般以盈利為目標的私營物流營辦商，香港郵政必須繼續維持高效及價格相宜的郵政服務，並為偏遠地區提供派遞服務，以滿足香港社會對郵政服務的基本需求。跟世界各地郵政機關一樣，由於傳統郵遞服務需求有下跌趨勢，香港郵政將策略性重點加強發展電子商貿郵件寄遞。同時，香港郵政正積極調整其商業業務流程，以推行新措施使服務更高效、靈活及方便用家，以持續提升向市民及商企提供服務的質素(詳見附件 4)。

26. 至於重建後空郵中心的業務策略將以高度自動化和數碼化運作，並與私營物流商攜手合作，營運新的冷凍鏈和臨時存倉等用於處理高價值和快速運輸貨物的設施，以引進業界的專業知識、市場洞悉力和經驗。在郵件處理方面，由於重建後的空郵中心仍會以郵遞渠道作為付運進出境郵件的主要途徑，因此其運作將繼續依賴熟悉郵務程序和政策的香港郵政現職人員，憑其知識和經驗，於重建後的空郵中心負責處理採用郵遞渠道的郵件。此外，香港郵政會加強營銷隊伍，包括聘用來自物流界的營銷專才。

其他曾考慮的方案

27. 除計劃重建空郵中心外，香港郵政亦曾考慮翻新現有空郵中心的方案，但基於以下原因認為並不可行－

(a) 翻新方案不能充分利用空郵中心的有利位置來提高其處理能力及配合日後大灣區郵政業的發展。由於現時樓宇結構的設計和布局限制，翻新後大樓的處理能力上限約為 60 000 公噸，較重建後的空郵中心低 3 倍；

(b) 現時大樓的主要不足之處，如裝卸車位的安排、缺乏足夠的空間來處理和存放日益增加的電子商貿郵件等問題，均將無法透過翻新方案來解決；以及

(c) 只有重建計劃方可充分利用現址，包括完全善用空郵中心的四邊範圍，而非受制於現有建築布局，只能使用其中三邊。

建議的財務安排

28. 工程造價估算總額，包括設計和建造新空郵中心、相關拆卸工程、購置新器材等開支，以及在空郵中心現址興建臨時空郵處理設施(以確保基本郵政服務不會因重建工程而有所中斷)[8]，按付款當日價格計算為46 億 1,130 萬元。新空郵中心在設計及建造方面的造價估算表列如下，
附件5 詳細的分項數字載於附件 5。

項目	造價估算 (按付款當日價格計算) (百萬元)
建造新空郵中心大樓	2,598.5
購置新設備、技術及機器	1,232.4
臨時空郵處理設施及相關調遷	780.4
總計	**4,611.3**

[8] 為確保重建空郵中心期間，基本郵政服務不會中斷，空郵中心現址(位置見附件 1)將興建臨時空郵處理設施，用作與航空公司代表交收進出境郵件。作為郵政機關，香港郵政需接收來自其他郵政機關的郵件，寄發出境的空運郵件，並配合相關的清關檢查，因此需在原址興建具備基本結構的臨時建築，以便從航空公司接收及交付郵件和進行清關。該臨時空郵處理設施將為單層建築，配備空調系統及消防設施等基本的屋宇裝備。現有空郵中心的郵件處理工作將暫時改在香港郵政的郵政總局處理，電子商貿郵件則改在香港國際機場的其他設施處理，例如貨運站營運商。這些臨時措施預計足以應付新空郵中心建築施工期間日漸增加的國際郵件量(香港郵政整體國際郵件量預計將由 2021-22 年度約 35 000 公噸遞增至 2026-27 年度的 55 000 公噸)。待新空郵中心在 2027-28 年度落成啟用後，暫由郵政總局及其他設施處理的國際郵件，將送往新空郵中心。

29. 香港郵政按政府對在 2020 年至 2030 年期間公營部門樓宇和建造工程產量價格的趨勢增減率所作的最新一組假設，制定按付款當日價格計算的預算。如獲撥款後，香港郵政將以總價合約的形式，落實新空郵中心大樓的建築工程，藉此減低建築成本波動的風險及確保工程達致成本效益。香港郵政會承擔新空郵中心的經常營運成本。

30. 香港郵政的發展儲備及保留盈利截至 2020 年 3 月底合共 20 億元，無法自行負擔造價 46 億元的重建計劃。以借貸進行空郵中心重建計劃的做法亦不可取，原因是償還貸款本金和利息開支會增加香港郵政的財政負擔及營運成本，最終需經常大幅加郵費以收回成本。因此，政府建議透過為郵政署營運基金提供營運基金資本的形式，全額資助重建計劃。如獲財務委員會通過，商務及經濟發展局局長將動議立法會通過由資本投資基金撥款至郵政署營運基金的決議案。

對財務的影響

31. 如獲撥款，建議注資如下－

年度	建議注資額 (百萬元)
2021-22	780.8
2025-26	1,239.6
2026-27	1,546.5
2027-28	1,044.4
總計	**4,611.3**

財政可行性

32. 空郵中心重建計劃將提高中心每年處理郵件量 4.5 倍，由目前 40 000 公噸增至 180 000 公噸，讓香港郵政能應付未來 15 至 20 年的預計郵件量。隨着跨境電商市場蓬勃發展及香港郵政於上文提及的新業務策略，新空郵中心的國際郵件量預計會按年增長 4% 至 5.5%(現時的郵件量按年增長約 1% 至 2%)，達至 2046-47 年度完結前的 141 000 至 179 000 公噸，接近新空郵中心約 180 000 公噸的處理上限。香港郵政也有目標，在未來數年提升跨境電商市場佔有率，由現時 1% 至 2% 增至約 3% 至 4%。下表顯示新空郵中心可應付未來 15 年至 20 年國際郵件量的增長－

	2027-28	**2030-31**	**2034-35**	**2039-40**	**2046-47**
預計新空郵中心處理郵件量 (公噸)	65 000 – 76 000	73 000 – 90 000	86 000 – 112 000	105 000 – 146 000	141 000 – 179 000

33. 此外，新空郵中心的智能科技將可促使該中心高度自動化，將郵件或郵袋自動運送至相應樓層及地點處理，從而提高成本效益。新空郵中心的淨作業樓面面積雖由現時 12 600 平方米增加 3.6 倍至未來的 46 000 平方米，但其 2027-28 年度的總營運成本，與不重建空郵中心情況下的 2 億 7,150 萬元相比，將減少約 11% 至 2 億 4,080 萬元。

34. 基於以上所述，財務評估顯示，新空郵中心可於 2030-31 年度約有 10 至 13 億元的盈利 [9]。如不推行重建計劃，現有空郵中心在 2030-31 年度的盈利將只達約 5 至 6 億元。新空郵中心在 2027-28 年度開始運作也開始盈利，到了 2030-31 年度，更將帶來約 5 至 7 億元的額外盈利，並會逐漸增至 2046-47 年度約 22 至 32 億元。

[9] 所指的盈利為扣除利息、稅項、折舊及攤銷前的收益。

35. 即使新空郵中心預計可取得正面的財政回報，但香港郵政須履行提供普郵服務的責任，以低價格為本地市民提供傳統郵件服務。近年，因傳統信件量下跌，導致提供有關服務出現營運虧損，我們預計虧損會因電子通訊取代傳統信件這趨勢而持續。因此，有必要以新空郵中心的盈利，補貼提供本地普郵服務的持續虧損。事實上，本地傳統信件業務對大部分郵政機關而言均出現營運虧損，須由國際郵件業務的盈利補貼。

預期效益

36. 在經濟貢獻方面，空郵中心重建計劃將為經濟帶來可觀的利益，主要源自經香港處理的新增郵件量。隨着香港郵政的新業務策略及重整商業業務流程，重建後的空郵中心在投入營運後[10]，在 2027-28 年度預計可帶來約 16 至 18 億元的總增加值[11](包括直接、間接及連帶效益)，並為多個相關行業(如航空及陸路運輸、倉庫及貯存、公用設施及其他專業和商業支援等界別)創造 2 400 至 2 500 個全職職位。到了 2046-47 年度，即重建空郵中心投入營運 20 年後，該總增加值將隨着運作增至約 36 至 44 億元，而所創造的本地全職職位則達 5 100 至 5 700 個。

37. 空郵中心亦會為香港帶來各種無形的經濟效益。就本地而言，香港處理空郵郵件能力因重建空郵中心得以提升，不但有利吸引區內及全球物流營運商考慮香港作為其擴充或成立供應鏈業務的地方，亦可讓香港郵政更有效協助本地與大灣區的跨境進出口電子商貿業務發展。就更廣泛的層面而言，《粵港澳大灣區發展規劃綱要》將香港定位為大灣區的航空及物流樞紐，重建後的空郵中心正好配合此目標，以及進一步提升香港作為大灣區策略性郵遞及高增值物流服務樞紐的作用。詳細的經濟
附件6 影響評估載於附件 6。

38. 截至 2027 年年中的施工期內，我們預計空郵中心重建計劃將創造約 1 600 個(以人工作年計算)直接全職就業職位。

---

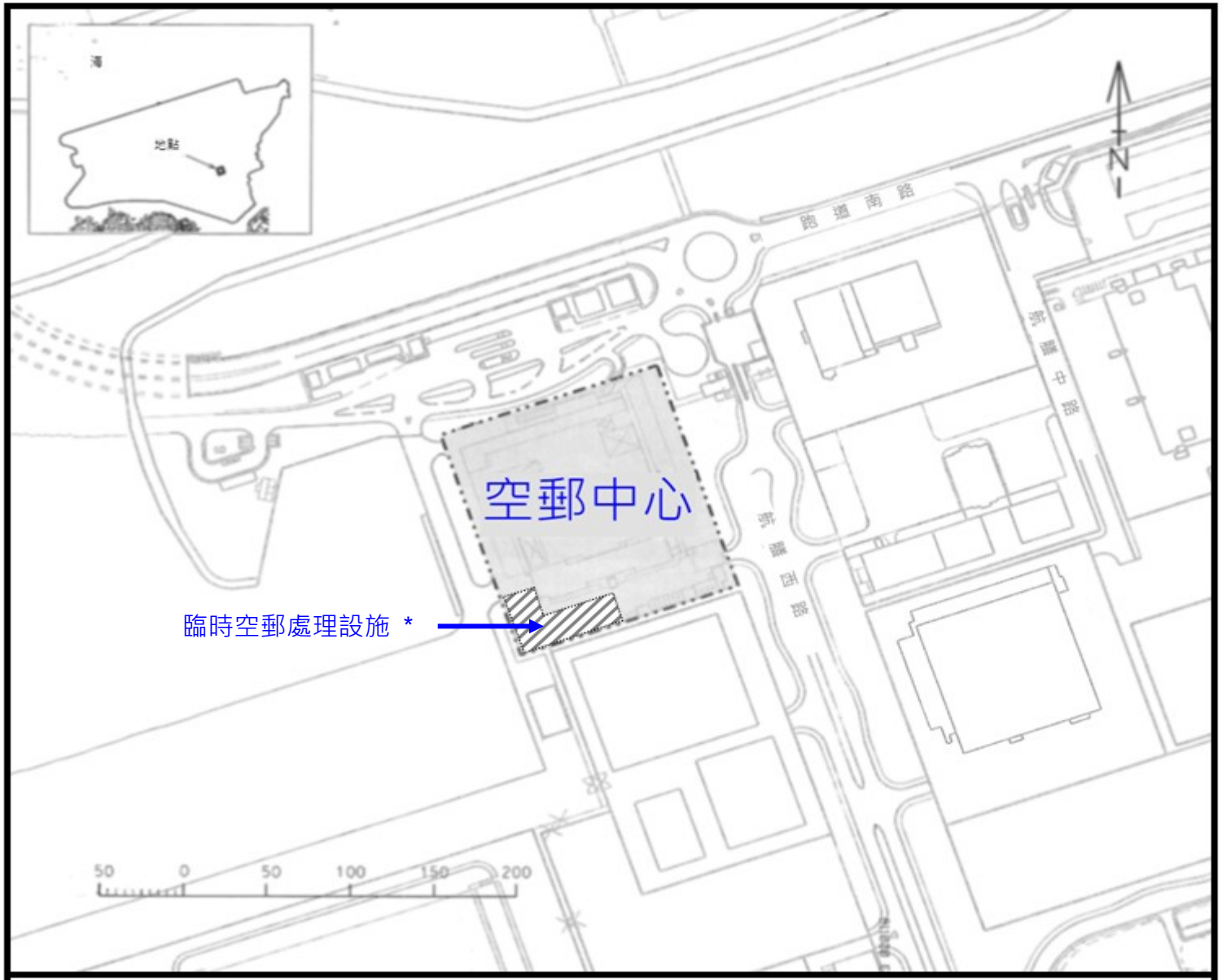
[10] 待通過撥款審批並把款項撥付予郵政署營運基金後，重建計劃預計在 83 個月內完成。

[11] 此段落所示的總增加值數字是按 2019 年價格計算。

公眾諮詢

39. 我們在立法會經濟發展事務委員會(下稱「事務委員會」)2021 年 3 月 22 日的會議上簡介了重建空郵中心的計劃，包括向財務委員會申請一筆 46 億 1,130 萬元的承擔額，從資本投資基金把款項撥付予郵政署營運基金，以資助重建計劃。委員原則上同意香港應支持大灣區郵政業的整體定位和發展方向。大部分委員亦知悉香港郵政有需要重建空郵中心，讓香港在建設大灣區成為郵遞樞紐方面履行其角色及功能。因應事務委員會會議上部分委員的提問，我們已在 2021 年 4 月 13 日向事務委員會提交了補充資料文件。

商務及經濟發展局
香港郵政
2021 年 4 月



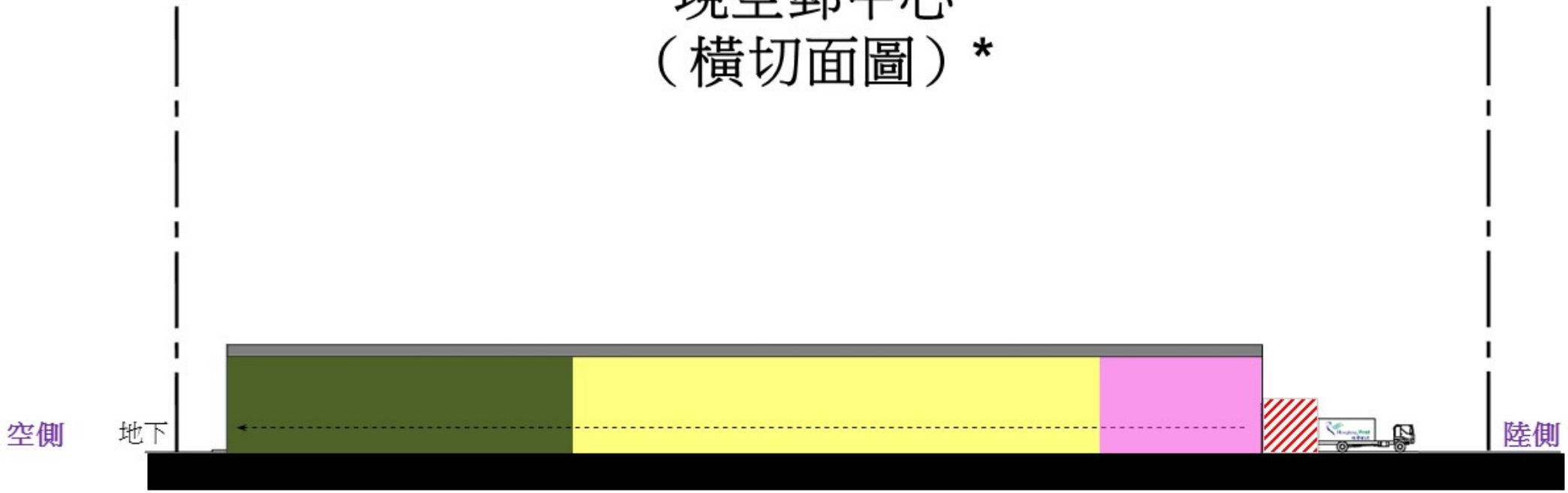
空郵中心位置圖

圖例

陰影範圍代表拆卸現有空郵中心和在建造新空郵中心期間興建供運作用的臨時空郵處理設施的位置。

* 不按比例

現空郵中心
（橫切面圖）*

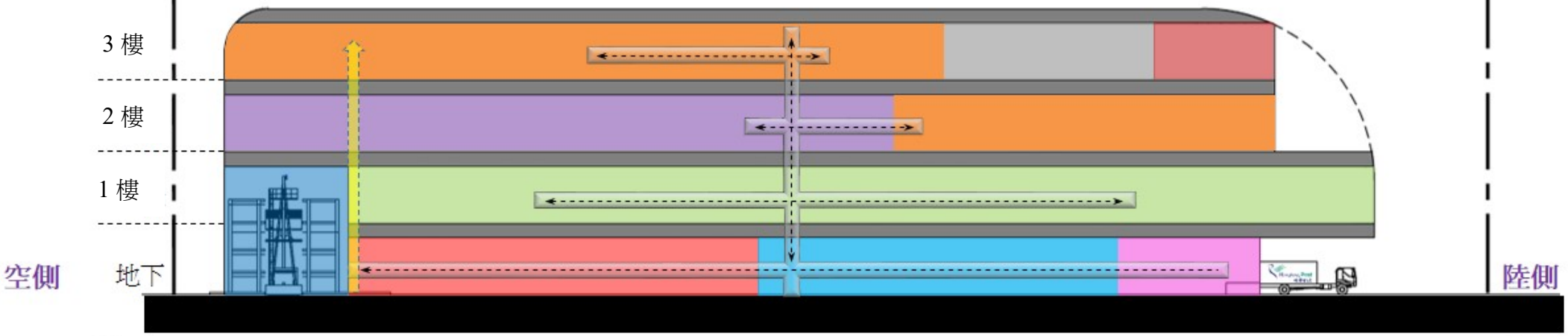


圖例

- 暫存區和空運貨櫃集裝箱處理系統（只設50個存放位置）
- 運作大堂
- 裝卸區
- 郵件處理流程
- 預留作卸貨用的車輛運轉區（不設地台）

* 不按比例

重建後的空郵中心
（橫切面圖）*



圖例

- 電子商貿包裹／郵包（包括跨境和國際郵件）
- 高價值快速運輸貨物的倉庫管理系統
- 空運貨櫃集裝箱處理系統（設400個存放位置）
- 出口郵件安全檢查
- 海關檢查區
- 郵件處理流程
- 直達其他樓層的升降機
- 電子商貿包裹／郵包（冷凍房及處理內載鋰電池設備的郵件區）
- 辦公室位置
- 連接各個功能區的內部輸送系統
- * 傳統郵件和電子商貿郵件的機械分揀／機械人解決方案及寄發工作準備區
- 裝卸區（連地台）

上圖僅作說明用途，進一步發展有待詳細設計階段確定。

* 不按比例

物料處理系統的運作和主要組件的功能

扼要而言，人工智能科技會把駛進新空郵中心的貨車自動分配至適當的裝卸位置以卸下郵件。其後，機械人會將郵袋輸送至運作大堂，通過內部自動輸送系統運送至不同樓層，作機械人和機械化分揀操作。分揀量將由目前每小時 1 000 件提升 20 倍至每小時 20 000 件。同樣，倉庫管理系統的自動化存取系統，將利用高吞吐量的自動化穿梭技術處理高增值和快速運輸貨物。在採用數碼化技術下，空郵中心的郵件可迅速提取以便進行 X 光檢查。此外，在收寄、空運以至最後派遞等流程中亦會增設更多追蹤點，以便緊貼追蹤郵件狀況。新空郵中心亦將裝設先進的集裝箱處理系統，屆時可配備約 400 個存放位置，遠高於現時的 50 個，用作運送及存放空運貨櫃，待交航空公司。總括而言，新空郵中心應用這些現代科技，將有助香港郵政與粵港澳大灣區內其他郵政機關共同推進大灣區郵政網絡的發展。有關物料處理系統的主要組件及功能如下－

(I) 交叉帶分揀／機械人解決方案

交叉帶分揀及／或機械人解決方案在郵遞及物流界自動化郵件分揀流程上廣泛應用。隨着電子商貿流量高速增長，預計未來將有更多郵包大小的郵件投遞。重建後的空郵中心會使用先進的機器分揀這類郵件，可大幅提升現時的運作效率及準確度。

(II) 倉庫管理系統

倉庫管理系統是自動化的存取系統，利用穿梭式的技術可提高處理貨件的數量。倉庫及分銷設施多年來廣泛應用這一系統，而有關科技近年引伸至電子商貿及郵遞設施。該系統用於重建後的空郵中心，對於處理高增值和快速運輸貨物將大有助益。

(III) 集裝箱處理系統

集裝箱處理系統用於運送及存放空運貨櫃，待交航空公司。現有空郵中心及其他貨運站營運商均有使用該系統。隨着郵件量的預計增長，重建後的空郵中心將裝設更大型先進的集裝箱處理系統，屆時可配備約 400 個存放位置，遠高於現時的 50 個，以應付未來的需求。

(IV) 內部輸送系統

重建後的空郵中心的內部輸送系統將互相連接所有上述設備及置於不同樓層的其他設施。該系統將會自動把抵達空郵中心的郵件或郵袋有效率地運送至適當的分揀機器或處理地點。這套系統獲一眾電子商貿處理設施(如大型環球網購平台及電子零售商)廣泛採用。當需搬運郵件交航空公司時，內部輸送系統將運送所有準備好的郵袋至新空郵中心地下，進行離境前保安檢查，而這項程序亦將應用先進的保安檢查技術自動進行。

香港郵政的新業務策略

隨着電子通訊日益普及取代普通信件、加上全球電子商貿市場蓬勃發展對電子商貿郵件的寄遞需求、粵港澳大灣區(下稱「大灣區」)跨境電子商貿(下稱「跨境電商」)市場的增長以及科技的進步，香港郵政亦已逐步優化和加強其電子商貿郵件的業務發展。事實上，世界上許多郵政機關已紛紛掌握電子商貿市場新機遇，改為倚重電子商貿郵件派遞，彌補傳統信件服務需求下跌。就此，香港郵政按以下三項理念制訂未來 5 年的新業務策略－

(a) 透過提供現代化、便捷及相宜的郵遞服務，成為值得信賴的郵遞服務供應商；

(b) 藉着香港郵政的良好聲譽和強大的國際郵遞網絡，力求增加更多郵件量和優化電子商貿郵遞方案，為鞏固香港航空和物流樞紐的地位作出貢獻；以及

(c) 與大灣區內其他郵政機關合作，透過加速數碼化和現代化基建發展，打造電子商貿派遞服務的優越網絡，貢獻大灣區的經濟發展。

2. 具體而言，香港郵政從今起將推行的新業務策略包括－

(a) 為內地出口跨境電商市場設立新「專線」服務[註]，以「一帶一路」國家為重點地區之一，並發展含鋰電池設備郵件業務；

(b) 優化香港郵政運送及終端派遞渠道，為本地及華南跨境電商貿易代理提供經濟及高效的內地進口跨境電商服務，把貨品經香港運送至內地；

(c) 與更多電商平台在主要跨境電商市場建立伙伴關係；以及

[註] 這是為國際網購平台特設的國際派遞方案，以助這些平台把大量貨品運送給海外收件人。香港郵政已與俄羅斯等地的不同郵政機關合作，建立特快派遞專線。

(d) 透過商業業務調整、提高數碼化水平從而提升顧客體驗，為本地和大灣區市場提供經濟、高效和多元化的進出口跨境電商服務。

3. 香港郵政亦正積極調整其商業業務流程，以令其電子商貿郵件寄遞更切合現今客戶及公眾對此類郵件的服務期望。在今年內會實施的優化措施包括－

(a) 除了與現有海外郵政機構合作外，香港郵政也正與主要物流服務供應商合作，提供新的全面國際郵遞方案，包括航空運載、清關手續以至目的地派遞，為客戶提供多元化及高效服務；

(b) 在全港大幅擴展提供 24 小時領件服務的「智郵站」網絡；

(c) 於全港設置 24 小時運作的自助郵政服務站以供市民於郵政局營業時間外繼續投寄郵件及郵包；

(d) 香港郵政將於網上平台、流動應用程式、郵政局櫃位和自助服務站全面提供無接觸電子支付選項；

(e) 透過數碼化技術的應用，客戶將來選用有追蹤服務的電子商貿服務時，其收件人在派遞前會收到香港郵政通知預期派遞日期，並可彈性地選擇更改上門派遞日期，或改為到智郵站／櫃位領件；以及

(f) 透過科技和機械人解決方案的應用，電子商貿郵件方面的處理亦將有所提升。

4. 藉上述的優化的電子商貿業務策略和重整商業業務流程，香港郵政將提供更高效、多元化、靈活及方便用家的服務。

空郵中心重建計劃造價的分項估算數字

(I) 新空郵中心大樓以及購置新設備、技術和機器		
項目	造價估算 (按付款當日價格計算) (百萬元)	
A. <u>新空郵中心大樓</u>		
(a) 與地基相關的工程		331.6
(i) 拆卸現有建築及前期工程	35.6	
(ii) 挖掘及基腳	137.3	
(iii) 去水道	38.8	
(iv) 節能	38.5	
(v) 外部工程	81.4	
(b) 大樓建築*		1,014.3
(c) 屋宇裝備*		608.6
(d) 就初步及專業工程工作如設計、規劃、項目管理及工料測量等聘請第三方專家及工程師服務所需費用－		244.8
(i) 工程項目管理費	38.1	
(ii) 有關大樓建築、機電工程、工料測量、屋宇設備、結構工程、消防以及購置新設備、技術和機器等專家費用)	168.3	
(iii) 駐工地人員費用	38.4	
(e) (a)-(d)項的應急儲備		399.2
(a)-(e)項小計		*2,598.5*
B. <u>購置新設備、技術和機器</u>		
(f) 購置新設備、技術和機器		1,036.1
(g) (f)項的應急儲備		196.3
(f)-(g)項小計		*1,232.4*
總計		**3,830.9**

* 根據發展局轄下項目策略及管控處的意見，建築樓面面積估算造價每平方米 23,500 元(計算方法：大樓建築及屋宇裝備按 2020 年 9 月的價格水平計算為 12 億 3,680 萬元，然後除以 52 655 平方米的建築樓面面積)屬合理水平。

(II) 臨時空郵處理設施及相關調遷		
項目	造價估算 (按付款當日價格計算) (百萬元)	
(a) 臨時空郵處理設施		171.9
(i) 與地基相關的工程、結構工程、屋宇裝備配合工程、屋宇裝備和消防設施	164.0	
(ii) 拆卸臨時空郵處理設施	7.9	
(b) 就初步及專業工程工作如設計、規劃、項目管理及工料測量等聘請第三方專家及工程師服務所需費用－		22.6
(i) 工程項目管理費	3.8	
(ii) 建築、工料測量、消防等專家費	15.0	
(iii) 駐工地人員費用	3.8	
(c) (a)-(b)項的應急儲備		36.9
(d) 與調遷相關費用		549.0
(i) 翻修工程及購置設備(包括進行改建工程及購置 X 光檢查設備，以符合保安要求)	13.7	
(ii) 支付第三方(如貨運站營運商)為香港郵政提供電子商貿郵件處理服務的租賃及服務費	443.8	
(iii) 與調遷相關的應急儲備	91.5	
總計		**780.4**

空郵中心重建計劃的經濟效益評估

引言

香港郵政委託了獨立經濟顧問為空郵中心重建計劃進行經濟效益評估。有關的評估結果，包括按總增加值和全職就業職位計算對香港的整體經濟效益，以及計劃所帶來的無形經濟效益，總結如下。

研究範圍和方法

2. 經濟效益來自以下兩方面－

(a) 第一方面是**施工階段土木工程和與建築工程相關活動**所帶來的效益；以及

(b) 第二方面是空郵中心投入運作後於**營運階段**所帶來的效益(即工程完成後**經新空郵中心在香港處理的新增郵件量**)。

3. 理論上，工程效益應與營運階段的經濟效益分開評估。工程效益與重建空郵中心的發展成本及本地建築公司的相關收入掛鈎，覆蓋重建的整段期間，並在工程完成後隨即完結。

4. 評估空郵中心重建計劃營運效益是採用在評估政府基建項目上廣為接受的典型方法。該方法是根據空郵中心重建後的郵件量、產品組合和營運表現作評估，當中包括－

(a) **直接經濟效益**－營運空郵中心本身帶來的效益；

(b) **間接經濟效益**－香港郵政為支援空郵中心營運所需的整個供應鏈，在採購貨品及服務方面增加開支所帶來的效益，例如航空公司的空運費、清潔及保安等業務支援的開支；以及

(c) **連帶經濟效益**－直接或間接經濟效益帶來的額外工資所衍生的支出。

5. 基於討論文件提到香港郵政就電子商貿業務和大灣區發展推行新業務策略的考慮，是次評估根據不同的業務發展狀況預測，估算了空郵中心在營運階段兩組不同的經濟效益，包括－

(a) **推行新業務策略及重整業務流程(即稍遜的業務狀況)**－國際商品郵件量達到按年 4.0% 的長期增長[1]；以及

(b) **推行新業務策略及重整業務流程並配合較樂觀的經濟前景(即較佳的業務狀況)**－國際商品郵件量達到按年 5.5% 的長期增長。

評估結果

工程效益

6. 按付款當日價格計算，重建空郵中心的總成本為 46 億 1,130 萬元。截至 2027 年年中的施工期內，顧問預計空郵中心重建計劃將帶來約 11 億元的直接增加值(按 2019 年價格計算)，以及創造約 1 600 個(以人工作年計算)直接全職就業職位[2]。

營運效益

7. 顧問預計空郵中心重建後，其運作將為經濟帶來可觀收益，主要源自經香港處理的新增郵件量。新業務策略和重組業務流程如順利推行，新空郵中心的運作在 2027-28 年度可為香港經濟帶來約 16 至 18 億元的總增加值[3]，並為不同的相關行業(例如航空及陸路運輸、倉庫及貯存、公用設施及其他專業和商業支援等界別)創造 2 400 至 2 500 個本地全職職位(包括直接、間接和連帶效益)。

---

[1] 香港郵政不同業務狀況下郵件量的長期增長率，是參考海外郵政機關郵件的流量增長推算所得。

[2] 工程效益是根據典型政府基建項目所採用的傳統方法估算。計算增加值和職位數目的方法，是將為數 35 億元的重建成本總額(按 2019 年價格計算)，分別乘以「建築工程合約總值增加值比」30% 和「每百萬元支出所創造就業職位」0.46 的比率，前述兩個比率來自政府統計處所提供有關 2018 年建造和建築、測量和工程服務的統計數據。

[3] 此文件所示的總增加值數字是按 2019 年價格計算。

8. 在 2046-47 年度，即新空郵中心投入營運 20 年後，該總增加值將隨着運作而增至約 36 至 44 億元，而所創造的全職職位則達 5 100 至 5 700 個。

不同業務狀況預測下的總體經濟效益

	2027-28 年度	**2036-37 年度**	**2046-47 年度**
總增加值總計(百萬元)			
稍遜的業務狀況	1,571	2,396	3,578
較佳的業務狀況	1,805	3,108	4,427
創造全職就業職位總計(個)			
稍遜的業務狀況	2 443	3 479	5 063
較佳的業務狀況	2 517	4 029	5 652

整體經濟效益

9. 空郵中心重建計劃亦會為香港帶來各種無形的經濟效益。就本地而言，香港處理空郵郵件能力因重建空郵中心得以提升，不但有利吸引區內及全球物流營運商考慮以香港作為其擴充或成立供應鏈業務的地方，亦可讓香港郵政更有效地協助本地與大灣區的跨境進出口電子商貿業務發展。就更廣泛的層面而言，《粵港澳大灣區發展規劃綱要》將香港定位為大灣區的航空及物流樞紐，重建後的空郵中心正好配合這目標，以及進一步提升香港作為大灣區策略性郵遞及高增值物流服務樞紐的作用。