立法會經濟發展事務委員會
補充資料文件

重建香港郵政空郵中心

政府於2021年3月22日立法會經濟發展事務委員會(事務委員會)會議上，就重建位於香港國際機場的香港郵政空郵中心的建議諮詢委員的意見。因應委員在會議席上提出的要求，以及回應另有委員於2021年3月18日致函事務委員會主席提出的問題，本文件現就重建計劃提供補充資料，以供事務委員會參考。

建設粵港澳大灣區(大灣區)成為具競爭優勢的郵遞暨物流樞紐

2. 在協助國家把大灣區發展成郵遞暨物流樞紐方面，香港可扮演重要的角色。香港可借助我們作為航空樞紐的優越地理位置、先進的物流基建和強大的國際郵遞網絡，以及與大灣區其他城市攜手創建的協同效應，達致互惠共贏。

3. 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於2020年12月發表《關於促進粵港澳大灣區郵政業發展的實施意見》[1](《實施意見》)，奠定大灣區為全國郵政業發展的領導角色。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，依託粵港澳大灣區世界級機場群，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；

---

[1] 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，加快實現大灣區寄遞的快速物流網絡；

(d) 鞏固香港作為國際航空貨運樞紐的地位；

(e) 協助拓展跨境電子商貿（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。

4. 《實施意見》訂明，到 2025 年，基本形成與國際一流灣區和世界級城市群框架相匹配的寄遞服務體系，在粵港澳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。

5. 在大灣區政策框架下，內地郵政機關與香港郵政機關（即香港郵政）及澳門郵政機關會發展更加緊密合作關係的措施。具體來說，中國郵政已接納香港郵政提出的建議，探討在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，中國郵政備悉香港郵政計劃重建空郵中心，並為其配置先進科技及提升其處理能力，以支援大灣區郵政業的整體定位和發展方向。大灣區的發展可借助我們作為國際航空樞紐聯繫全球各地的優勢，因此空郵中心重建計劃對於香港，特別是香港郵政而言，在履行當中所扮演的角色方面至為重要。

香港郵政在電子商貿派遞方面與私營物流營辦商比較下的競爭優勢

6. 有別於一般以盈利為目標的私營物流營辦商，香港郵政着重提供高效及價格相宜的郵政服務，以及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。隨着電子通訊日

益普及、加上全球電子商貿市場蓬勃發展、大灣區市場的增長，以及科技的進步，香港郵政認為有必要同時優化和加強其電子商貿郵件的業務發展策略。事實上，許多郵政機關已紛紛改變其策略性發展重點為倚重電子商貿派遞，是有鑑於傳統郵件量急劇下跌令收入減少，及代之而起，在過去 10 年間，電子商貿市場則有越來越快的增長。綜觀而言，現時世界各地郵政機關的普遍趨勢，均借助其現有的資源及郵政網絡，增長其於本地以至全球的電子商貿派遞業務，以滿足消費者和市民的需求。

7. 相對私營物流營辦商，香港郵政享有的競爭優勢包括覆蓋範圍廣泛並遍及本港及全球各地的派遞網絡；有能力維持了簡單、具透明度和合理的收費，以及郵遞渠道為投寄國際電子商貿包裹的清關手續更為簡便、稅率更低。這些優勢亦說明了為何郵遞渠道現時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%。

8. 香港作為大灣區的國際物流暨郵政中心，香港郵政具備優越條件與中國郵政合作，提升跨境電商郵件量。隨着香港郵政推行事務委員會文件 CB(4)645/20-21(01)號中所概述的新業務策略，重建後的空郵中心在國際郵件量方面估計將有 4%至 5.5%的合理按年增長（現時的郵件量按年增長約 1%至 2%），以及於未來數年由現時 1%至 2%的市場佔有率提升至約 3%至 4%的目標。

預計重建後空郵中心處理的郵件量

9. 現空郵中心的郵件量於 2018-19 年度已達 34 000 公噸，即其現時處理上限約 40 000 公噸的 85%。儘管郵件量預計於 2020-21 年度會因疫情而下跌，但國際機場協會及國際航空運輸協會預測，全球空運量大約於 2023-24 年度將回升至 2018-19 年度的水平，屆時香港郵政國際郵件量將重拾增長的動力。隨着跨境電商市場蓬勃發展及香港郵政推行新業務策略，預計最快於 2023-24 年度前，現空郵中心的郵件量將超出其處理能力的上限。因此對香港郵政而言，新空郵中心是緊握未來跨境電商業務發展契機，以及推行新業務策略為市民提供更優質服務的先決條件。

10. 隨着跨境電商市場蓬勃發展及香港郵政推行新業務策略，新空郵中心的國際郵件量預計會按年增長4%至5.5%，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。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**
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

11. 為確保於重建空郵中心時能維持基本郵政服務，屆時郵件將透過以下三個主力方面處理：

(a) 空郵中心現址將興建一所臨時空郵處理設施，用作與航空公司代表交收進出口郵件；

(b) 現時空郵中心的處理郵件功能，將暫時遷至香港郵政的郵政總局；以及

(c) 電子商貿郵件的處理則將轉移至香港國際機場及附近範圍的其他設施，例如貨運站。

12. 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年度完結前的55 000公噸。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。待新空郵中心於2027-28年度落成啟用，臨時由郵政總局及其他設施處理的國際郵件量，將轉移至新空郵中心。

重建後空郵中心財政上的可行性

13. 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預計不重建空郵中心的 2 億 7,150 萬元營運成本相比，將減少約 11%至 2 億 4,080 萬元。

14. 隨着香港郵政推行新業務策略，財務評估顯示新空郵中心提升處理能力後可於 2030-31 年度賺取約 10 億至 13 億元的盈利[2]。如不推行重建計劃，預計現空郵中心於 2030-31 年度的盈利（因可處理郵件量受制於 40 000 公噸的上限）只能達至約 5 億至 6 億元。因此，空郵中心重建計劃於 2030-31 年度將帶來 5 億至 7 億元的額外盈利，並隨時間遞增於 2046-47 年度增至約 22 億至 32 億元，因而由 2027-28 年度至 2046-47 年度的 20 年間取得逾 10%的財政回報[3]，新空郵中心預計於 12 年至 14 年內回本。以上分析顯示新空郵中心對政府而言屬一項財政上可行的投資。

15. 即使新空郵中心預計可取得正面的財政回報，但香港郵政須履行政府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。由於傳統信件量下跌，提供有關服務近年出現營運虧損，而且預料虧損會因傳統信件為電子通訊所取代的趨勢而持續。這意味着很大程度上，新空郵中心所賺取的盈利，有必要用作補貼在本地提供普郵服務而持續出現的虧損。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，並須由國際郵件業務所賺取的盈利補貼。

---

[2] 所指的盈利為扣除利息、稅項、折舊及攤銷前的收益。

[3] 有關財政回報是在比較重建或不重建空郵中心的情況下，按兩者預計淨現金流量的差額計算（即淨營運收入減去建築成本）。

重建後空郵中心的先進科技應用

16. 現空郵中心涉及大量接收、分揀及運送郵件至不同地點等依賴人力處理的工序，而新空郵中心將設置一套配備人工智能科技、自動化和數碼化技術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。該系統與一些主要物流營辦商和海外郵件處理中心所採用的系統相若。其主要組件及功能載於早前提交事務委員會文件的**附件 C** 內，現隨本補充資料文件附上，以便委員參考。

17. 扼要而言，人工智能科技將可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，新設置的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，空郵中心的郵件可獲迅速提取以便進行 X 光檢查，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，以待交付予航空公司。

重建後空郵中心的運作模式

18. 現空郵中心在運作上非常依賴人力處理工序，而重建後空郵中心的運作模式將以高度自動化和數碼化為主，並設置新的冷凍鏈和臨時存倉等設施，以處理高價值及快速運輸貨物。

19. 在與物流業界討論的過程中，許多主要物流服務供應商及機場貨運站營運商均表示，有興趣在重建後的空郵中心於提供冷凍鏈和臨時存倉物流服務方面與香港郵政合作。為此，香港郵政將與私營物流營辦商攜手合作營運這些新設施以引進業界的專業知識、市場洞察力和經驗。這些來自私營機構的物流專才，亦將有助香港郵政的公務員團隊掌握營運此等設施的新技能和知識。

20. 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口郵件的主要途徑，因此其運作將繼續依賴香港郵政現職人員的知識和經驗，他們熟悉郵務程序和政策，於重建後的空郵中心負責處理經郵遞渠道的郵件。

空郵中心重建計劃融資替代方案的分析

21. 香港郵政需要政府全額資助，透過從資本投資基金撥款至郵政署營運基金的形式資助重建計劃。

22. 根據《營運基金條例》(第 430 章)，香港郵政作為營運基金部門並非獨立的法律實體，不能向外界（如銀行）借入款項。一如其他政府部門，香港郵政的融資安排須取得財政司司長的批准。在 2018-19 年度財政預算案中，財政司司長已宣布預留 50 億元作空郵中心重建計劃之用，以提升其效率和容量。事實上，不論任何途徑，借貸進行空郵中心重建計劃的做法均不可取，原因是償還貸款本金和利息的開支會增加香港郵政的營運成本，以致最終需經常大幅增加郵費以收回成本。

23. 另一方面，按香港郵政現有儲備(香港郵政發展儲備及保留盈利截至 2020 年 3 月底合共 20 億元)，將無法以內部資金撥款負擔造價 46 億元的重建計劃，因此這方案亦同樣不可行。

未來路向

24. 如提交事務委員會的文件所述，我們將就建議的財務安排向財務委員會申請撥款資助，然後經立法會通過撥款的決議，尋求把所需款項撥付予郵政署營運基金。

香港郵政
2021 年 4 月

附件

物料處理系統的主要組件及功能

(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類的郵件投遞。重建後的空郵中心會使用先進的機器分揀這類郵件，來大幅度提升現時的運作效率及準確度。

(II) 倉庫管理系統

倉庫管理系統是一個自動化的存取系統，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，以待交付予航空公司，現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所有上述設備及置於不同樓層的其他設施均將透過內部輸送系統來互相連接。抵達空郵中心的郵件或郵袋，將通過該自動化系統有效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。當需搬運郵件交付予航空公司時，所有準備好的郵袋將通過內部輸送系統運送至新空郵中心地下，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。