

[文章编号]1009-3729(2014)05-0098-04

郑州航空港航空物流系统的构建分析

仝新顺^{1,2}

- (1. 郑州轻工业学院 经济与管理学院, 河南 郑州 450002;
2. 航空经济发展河南省协同创新中心, 河南 郑州 450015)

[摘要] 郑州航空港经济综合实验区受机场基础设施、物流系统运营能力和人才支持等方面因素的影响,因而发展受限,用系统论的方法科学构建郑州航空港物流系统,有助于建设目标的实现。建议从基础层、业务层、管理调控层3个方面,分别构建航空物流网络系统、航空物流生产服务系统、航空物流组织管理和协调系统,同时根据郑州航空港发展环境条件的改善和国际竞争格局的变化,从时效性、可靠性、经济性和便捷性4个方面对其不断进行优化,从而真正把郑州航空港打造成国际航空物流中心。

[关键词] 郑州航空港;航空物流;物流系统

[中图分类号]F252.24;F127;V2-9 **[文献标志码]**A **[DOI]**10.3969/j.issn.1009-3729.2014.05.020

当前,随着国际竞争形势的改变和速度经济的兴起,“快”成为国际市场竞争的一大特征,从而使航空货运以其快捷、安全等优势得以快速发展。河南省作为内陆大省,不具备发展外向型经济的地理环境优势。近年来,河南省抢抓发展航空货运的历史机遇,通过郑州新郑机场航空枢纽建设,带动航空物流业大发展,以航空物流促进产业转型升级与发展改造,期以临空产业的大发展带动航空大都市的早日实现。郑州航空港外引富士康落户郑州、内建综合保税区通关,郑州新郑国际机场扩建如火如荼。目前,河南省正在利用郑州航空港经济综合实验区,发展和完善航空物流系统,打造国际航空物流中心和全国对外开放高地。

处于初级阶段的我国物流产业发展迫切需要物流理论的科学指导,以促进物流业的快速、健康、可持续发展。航空物流作为物流产业的子系统,在我国起步较晚,但随着速度经济的到来,航空物流在社会整体物流系统中起到了越来越重要的作用,甚至是不可替代。航空港是临空产业和航空物流业发展

的集聚区,研究航空港航空物流系统构建理论,指导航空港航空物流业的科学发展,是当前发展郑州航空港经济综合实验区亟需解决的问题。

一、郑州航空港发展现状与战略定位

郑州航空港经济综合实验区是我国航空港经济发展先行区,是以郑州航空港区(综合保税区)为核心的航空经济体和航空都市区。^[1]根据《郑州航空港经济综合实验区规划(2013—2025)》,到2025年,郑州航空货邮吞吐量达到300万吨,郑州航空港经济综合实验区将成为国际航空货运的大枢纽和国际航空物流中心,成为引领中原经济区发展、服务全国、连通世界的开放高地。

2014年1~8月,郑州航空港区完成地区生产总值191.8亿元,同比增长9.6%;完成规模以上工业增加值153.1亿元,同比增长9.4%;完成货邮吞吐量23.5万吨,同比增长110%,增速在全国大型机场中连续3年保持第一。

[收稿日期]2014-08-13

[基金项目]2014年河南省教育厅人文社会科学应用对策研究“三重”专项(2014-DC-219);2014年河南省社会科学规划决策咨询项目(2014D011)

[作者简介]仝新顺(1963—),男,河南省辉县人,郑州轻工业学院教授,主要研究方向:电子商务与物流管理。

但是,按照现有的情况,即使2014年再次超水平完成30万吨货邮吞吐量,对照2025年300万吨货邮吞吐量的发展目标,270万吨的差距仍然很大,其瓶颈在于深受郑州航空港机场货运设施和网络不够完善、航空物流系统的生产运营能力较弱、人才服务的支撑水平不强等系统因素的制约。根据系统论相关原理,必须构建有效的航空物流系统才能实现郑州航空港成为国际航空物流中心的建设目标。^[1]

二、构建郑州航空物流系统的基本设想

航空物流系统是一个涉及多个不同类型企业组织之间协同工作的结构体系,是由相互作用、相互依赖的各要素构成的有机整体。^[2]航空物流系统是航空物流的综合体,根据白杨等^[3]提出的航空物流三维概念模型,航空物流系统一般由航空物流网络系统(基础层)、航空物流生产服务系统(业务层)、航空物流组织管理和协调系统(管理控制层)组成。其中,物流网络系统是由以航空运输为主的运输线路基础设施、场站基础设施、通讯信息基础设施、仓库基础设施等构成,航空物流生产服务系统主要指航空物流企业的经营行为,物流组织管理和协调系统承担着航空物流业的规划、指导、调控、管理等功能。^[4]

根据国际航空物流中心的功能目标定位和构建中枢辐射式航线网络的要求,郑州航空港要建设成为国际航空物流中心和国际综合物流区,就必须加快基于枢纽机场的航空物流系统建设,也就是要积极推进航空物流系统基础层、业务层和管理控制层的建设与发展。

根据航空物流理论和郑州航空港的发展现状,本文围绕航空物流系统的基础层、业务层和管理调控层3个方面,提出加快构建郑州航空港经济综合实验区航空物流系统的如下具体建议。

1. 航空物流网络系统建设

物流系统的网络有2个基本要素组成:点和线。其中点是指在物流系统中供流动的商品储存、停留,以进行相关后续作业的场所,而线是指连接物流网络中节点的路线。按照白杨等^[2]提出的航空物流系统的空间结构(见图1),航空物流系统网络系统建设必须围绕场站、航线、储运和信息平台等强化提升。

一是加强场站基础设施、仓库基础设施建设。按照高起点规划、高标准建设、立足实际、分步实施

的整体思路,应重点推进郑州新郑国际机场总体规划和航空物流规划的实施;加快新郑国际机场二期工程建设,完善货机停机坪、滑道、仓储场站等物流配套设施,加快建设国际快件集中监管中心、海关和检验检疫监管仓库,引入自动化、智能化仓储设备,实现快件的自动化分拣、拆封、包装等物流服务。

二是加强国际国内货运航线网络建设。完善的航空网络由密集的国内外航线构成。因此,一方面,要推进国际航线开发,加强与南航、国航、深航等航空公司的沟通,积极开展国际航空货运市场需求的考察调研,针对不同企业的需求科学设计货运航线;另一方面,要持续拓展国内航线,开通郑州至上海、广州、深圳、昆明、乌鲁木齐、厦门等城市的货运“空中快线”。

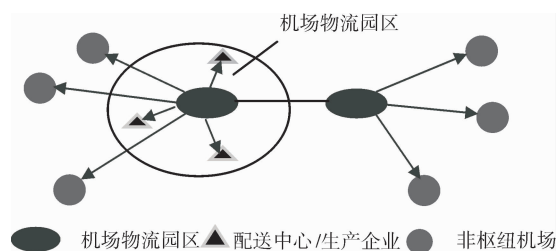


图1 航空物流系统的空间结构

三是加强地面交通物流网络支撑力度。应构建以航空网络为基础、机场为节点、陆路运输为通道的一体化物流网络体系,借助郑州铁路、公路优势积极发展多式联运,实现货物的全程运输,最终形成航空、公路、铁路高效衔接、互动发展的联运格局。同时,支持和鼓励具备条件的物流企业开行郑州至长三角、环渤海和中西部地区主要城市的卡车航班,进一步扩大郑州航空港货运市场辐射范围。

四是加强通讯信息基础设施与平台建设。航空港作为航空物流的集散点,有大量的物流信息分散在各个企业及不同部门之间。这些信息如得不到有效共享和顺畅流动,就会导致信息孤岛的形成,因此必须通过建设统一的信息平台将分散在海关、“三检”、航空公司、物流公司的信息联成网络,以实现物流信息在企业 and 政府部门之间的无缝交换和有效共享。

2. 航空物流生产服务系统建设

航空物流生产服务系统是由相应的航空物流业务构成。航空物流系统涉及许多组织机构,航空物流业务的顺利开展,离不开航空公司、货运代理、枢纽机场、第三方航空物流企业与相关政府管理部门的支撑和支持。航空物流生产服务系统建设应重视

以下 3 个方面。

一是加速引进国内外航空物流龙头企业。航空物流企业既是航空货运系统的主体,又是航空物流系统的主导力量。就郑州航空港现状而言,航空货代、航空货运、航空快递构成了航空货运市场的供给方,但缺乏能提供上述服务的真正的航空物流公司。因此,郑州航空港必须加快引聚航空物流龙头企业,深化与美国 UPS、联邦快递公司、敦豪航空货运公司等大型企业的战略合作,借鉴全球化管理理念及经营模式,丰富和完善货运枢纽建设和发展。

二是加快本土航空物流企业的转型发展。外资物流企业的引入,肯定会产生“鲶鱼效应”,必然会给本土物流企业带来冲击和挑战。在日趋严峻的航空物流市场竞争中,郑州本土的物流企业应当尽快找准自身差异化发展定位:一方面,有能力和条件的企业要加速向航空物流企业转变;另一方面,基础薄弱的企业可以立足自身独特的业务优势,寻求与其他航空物流企业的供应链合作,最终形成郑州航空港合理的航空物流产业结构。

三是不断提升第三方航空物流企业的服务水平。实现客户最高满意度是郑州航空港物流产业提升竞争力的有力抓手,为此,可以重点从以下几个方面来提高:第一,服务个性化。不同的物流需求方有不同的物流服务要求,第三方航空物流企业应根据需求方的需求特征、业务流程、产品特征提供有针对性的个性化物流服务,同时要不断强化自身的核心业务,突出所提供物流服务的特色,以强化市场竞争力。第二,服务高效化。实现高效、快捷的运输是航空物流的核心竞争力。郑州航空港物流产业可考虑引入供应链管理理念,充分利用现代信息技术,构建以客户需求为基础的快速反应系统,满足客户对货物运输时效性的需求。第三,拓展增值服务。基于客户需求,郑州航空港物流产业可考虑提供物流金融、物流保险、商务咨询、设施设备租赁等增值服务,最大限度地提升客户满意度。

3. 航空物流组织管理和协调系统建设

郑州航空港航空物流组织管理和协调系统,应主要由物流管理组织机构、产业政策、法规体系、标准化体系、产业发展规划等子系统构成(见图 2)。

航空物流业的发展与航空港临空产业发展息息相关,应重点选择临空指向性产业开展招商引资活动,发挥航空运输综合带动作用,吸引高端要素进航空港,强化创新驱动,促进航空物流产业集聚。应当强调的是,政府在航空物流组织管理和协调系统构

建过程中,承担着极其重要的角色,既是物流基础设施的创造者,又是物流产业进步的推动者,同时也是市场运行秩序的维护者,因此,应在产业发展、政策支持、体制建立等方面积极作为。此外,应根据中原经济区规划和郑州航空港建设规划,加强机场周边土地的科学规划和合理利用,恰当部署住宅、学校、医院、金融机构等配套设施建设。

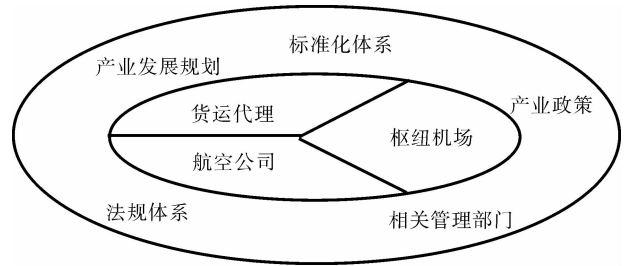


图 2 航空物流组织管理和协调系统结构

三、郑州航空港航空物流系统的优化

航空物流系统的结构具有相对的稳定性,但系统环境的改变是持续不断的,因此,随着郑州航空港基础环境条件的改善提升和国际货运市场竞争格局的变化,郑州航空港航空物流系统必须进行相应的调整和优化。

航空物流系统的竞争优势突出表现在其时效性、可靠性、经济性和便捷性等方面,应持续优化。郑州航空港航空物流系统的优化应从以下 4 个方向入手。

1. 航空物流系统时效性的优化

航空货运的时效性是商品能在最佳价位与时机进入国际市场参与竞争的保障。因此,一方面,要借助多式联运方式提高其时效性。多式联运是一种最优化的联合运输组织方式,这种运作模式手续简便、安全准确,可减少物流环节、缩短运输时间、节约运输费用、提高组织化水平。郑州具有铁路港、公路港和航空港三位一体的交通运输优势,应大力推行“铁公机”陆空多式联运,以提高郑州航空港物流进出港的时效性,满足航空货运市场需求。另一方面,要借助一体化运作提高其时效性。航空物流企业是整合调整航空运输与物流资源的组织者,联邦快递开辟了一体化承运人的先例,未来航空物流企业的一体化运作将是一个大趋势。河南省机场集团有限公司具有一体化运作的先天条件,可以构建航空物流一体化运作团队,将货代公司、物流企业、航空公司、供货商和客户整合在一个大系统中,从而提高航

空物流的运作效率和效益。

2. 航空物流系统可靠性的优化

安全、可靠、快捷是供货商选择航空货运的根本原因。安全主要表现在航空物流作业的安全性,少有货损问题的发生;可靠则是信息方面的可靠性。我国内地的跨国公司之所以选择香港和韩国仁川机场转运航空货物,看重的就是他们的操作规范和优质服务带来的安全性。因此,郑州机场和相关物流企业,应通过机械化、智能化装卸搬运工具的使用以降低货损率,确保航空物流系统的安全可靠。

3. 航空物流系统经济性的优化

航空物流系统的经济性主要涉及运输、存储、通关、地勤、空运等各方面成本,只有降低上述作业活动的成本费用,才能打造郑州航空港航空物流的竞争优势。

其一,航空港物流园区建设必须靠近机场。靠近机场建设航空物流园区是降低运输成本的捷径。我们调研发现,无论是北京空港物流基地,还是上海浦东航空物流园区建设,都选择在紧贴机场的区域。郑州航空港物流区的规划建设,同样应做到靠近机场区域,以降低运输费用。

其二,利用信息技术建设现代化的航空货运仓库。郑州目前具备标准化、信息化、自动化、智能化的货运仓库极少,不能满足跨国公司供应链运作的需要。因此,航空港物流仓储设施的建设,必须运用EDI信息技术,建设标准化的自动仓库,降低库存管理的人力成本,实现精细化管理。

同时,还应通过对货运代理的运输路径和空运路线的优化,降低运输成本。

4. 航空物流系统便捷性的优化

一要简化通关手续,提高通关效率,降低通关成本。国际航空货运的通关能力已经成为航空物流业发展的关键。郑州航空港新郑综合保税区的建设为

航空货物通关创造了条件,郑州海关启动了“两单一审”通关业务模式,缩短了申报时间,简便了报关手续。

二要探索运作“卡车航班”运输,扩大航空物流辐射范围。我们提出郑州航空港发展陆空联运“卡车航班”,主要是指将一些大、重、多,不适应中型飞机载运的国际货物,借助海关监管卡车进行机场之间的地面运输,以替代和弥补郑州机场航班所无法达到的功能。

三要迅速构建航空港高效的物流信息平台。信息化改造是航空物流系统便捷性的保障。郑州航空港应整合航空公司、货代企业、物流公司、行业协会、郑州海关等信息资源,构建统一的郑州航空港物流信息公共服务平台,实现资源共享、信息共享,提高航空物流运作的便捷性。

总之,随着速度经济和全球化的不断深化,航空货运已逐步取代铁路运输成为国民经济新的大动脉。我们相信,在国家政策的引领下,郑州航空港必将以航空物流为依托,进一步释放经济活力,为河南区域经济协调发展再添强劲动力。

[参 考 文 献]

- [1] 高隆昌. 系统学原理[M]. 北京:科学出版社,2010.
- [2] 何明珂. 物流系统论[M]. 北京:高等教育出版社,2006.
- [3] 白杨,朱金福. 航空物流系统的概念模型与结构分析[J]. 企业经济,2009(1):147.
- [4] 秦岩,马天山,吴群琪. 构建我国航空物流体系的设想[J]. 综合运输,2006(3):41.
- [5] 陈海. 我国航空物流体系的运作模式研究[D]. 杭州:浙江工商大学,2008.