doi:10.3969/j.issn.1003-5559.2021.10.021

郑州航空港物流业发展现状及路径分析

■ 陈文静 郑州升达经贸管理学院

摘 要:河南郑州航空港作为中原地区的中心区位,有着得天独厚的地理环境,陆路贯穿东、西、南、北,铁路路线建设完备。近年来,电子商务行业的快速发展对物流业的要求也不断提高,引发了由传统的陆路运输到公路铁路加航空物流运输方式的变革。本文以郑州航空港物流业为研究对象,首先从物流运输能力、物流相关企业及物流运输线路三方面进行现状分析,在现状分析的基础上,提出了郑州航空港物流业发展中所存在的问题,针对存在问题提出相关解决对策,以此提升郑州航空港物流业发展的专业性。

关键词:郑州航空港;航空物流;发展;创新

一、郑州航空港物流业现状分析

郑州航空港作为第一批国家批复的航空港经济试验区,在政策上有着坚实的基础,在地理位置上有着优越的条件,产业结构上也有完备的第一二产业基础,可以说郑州航空港发展经济是有着较大的潜力的,目前郑州航空港处于发展阶段,物流运输能力上也在不断提升。

(一)物流运输能力

物流运输能力可以根据货物吞吐量来判断,通过对相关数据的整理和分析,我们便可以看出某年或某季度郑州航空港的运输能力。根据民航局年度报表显示,2016年,郑州机场客运人次达到1729.74万人次,货运量达到40.33万吨,2017年,客运人次达到2076万人次,货运量达到45.67万吨,2018年,客运人次达到2430万人次,货运量达到50.27万吨,2019年,客运人次达到2733.5万人次,货运量达到51.5万吨,郑州航空港客货运吞吐量增幅领跑全国大型机场,双双位居中部机场第一名。

从图1中我们可以很清楚地得知,2016-2019年间机场的客运量、货物运输量呈现出逐年增长的趋势,由此可以看出,郑州航空港的货物运输能力是较强的,但还是存在有问题,比如说每年的增速并不稳定,从表1中我们可以得知2016-2017年增长百分比最大,2019年增速有所放缓,造成这个浮动的原因是随着国家对航空物流行业的大力支持,在2019年国家针对物流行业通过了相关条例,放宽了物流业市场准入资格,导致市场竞争激烈,呈现出图1中增长百分比下降的情形,故郑州航空港物流业要想长期保持稳定的增速,必须提升专业水平,打造专属特色,在物流业中脱颖而出。

表1 郑州航空港机场客运、货运吐吞量

时间	客运量(万人)	增长百分比	货邮量(万吨)	增长百分比
2016	1729.74	9.4	40.33	8.9
2017	2076	20	45.67	13.24
2018	2430	17	50.27	10.1
2019	2733.5	12.5	51.5	2.45

数据来源:根据民航局客运、货邮量整理得

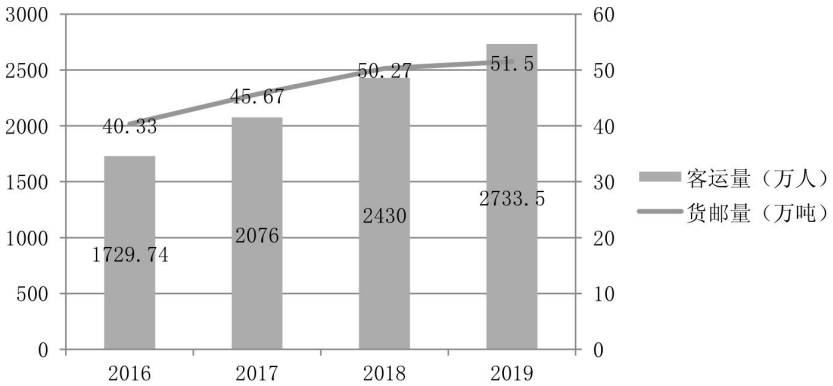

图1 郑州航空港机场客运、货运吐吞量

[作者简介]陈文静(1984—),女,郑州升达经贸管理学院副教授;研究方向:国际贸易学、产业经济学。

（二）物流相关企业

郑州作为促进发展跨境电子商务的试点城市，郑州航空港有着完善的政策条件。2019 年，郑州航空港跨境电商进出口单量达到 10290.3 万单，其中进口 7352.22 万单，同比增长 20.89%，出口 4938.08 万单，同比增长 490.07%，众多物流公司看中它的巨大市场潜力，纷纷在这里安营扎寨。据统计，郑州航空港现有物流公司大大小小一共 90 多家，其中包括被大家熟知的中国邮政、顺丰快递、中通快递、德邦快递等等国内口碑较好的物流公司，还有知名度较高的比如 Fed Ex、UPS、俄罗斯空桥、捷运等国际物流公司。

2016 年以来，在围绕构建“国际航空货运枢纽和国内大型航空枢纽”这个目标之上，郑州航空港致力于货运行业网络结构的逐步完善，货代企业也日益增多，目前，在郑州航空港区已有 140 多家货物运输代理企业在郑州航空港区入驻，并且开始进行工作，现阶段发展状况良好，收益稳步增长。

（三）物流运输线路

目前郑州航空港的物流运输模式是“航空 + 高铁 + 公路”，凭借运输航线众多且可转换性强的优势，空空中转、空陆联运等业务也比较方便运行，这不仅对于进行国内业务提供极大便利性，也为国际业务的进行提供可能性。

在航空运输方面，机场目前开通的航线有 221 条，其中包含国内航线 105 条，国际航线 15 条，国内全货运航线 9 条，国际全货运航线 29 条，主要以国际货物运输为主，货运通航城市达到 33 个，包括芝加哥、洛杉矶、安克雷奇、莫斯科等地，同时 TNT 等国际航空公司也将在新郑机场开辟国际货运航线，以更大范围地扩大郑州航空港的物流线路。

短短十年内，中国高铁建设以飞快速度发展，郑州有“米字型”八条高铁，几乎涵盖了中国的所有主要地区。陆路运输、海路运输、空路运输都能与高铁形成良好的对接，另外郑州还拥有亚洲最大的铁路编组站郑州北站和中国最大的铁路零担中转站郑州东站，可见其在高铁铁路建设方面的实力。陆路运输在短途运输上占优势，所以在以航空物流为主的物流线路之外，郑州还有着得天独厚的公路交通物流优势，多条重要铁路路线和国道在郑州航空港处交会。郑州航空港不仅仅需要有雄厚的运输能力，还要加强各种运输方式的协调转换，才能在最大程度上实现运输方式的灵活性，达到高效物流条件的实现，故三种快运模式紧密协调，共同构成郑州航空港的运输体系。

二、郑州航空港物流业存在问题分析

虽然国家在政策上对郑州航空港物流业的发展给予了绝对的支持，但是由于长期依靠第一二产业发展，郑州航空港在努力建设先进航空港区的道路上还是存在一些问题，主要体现在以下四个方面。

（一）基础设施体系尚不完善

郑州航空港基础设施不完善主要体现在三个方面。

第一，国际航线数量少。截止到 2019 年底数据显示，郑州航空港实验区依托的新郑机场航空航线共 221 条，其中国际地区货运航线仅 29 条，新郑机场的航线数量远远不够，国际航线更加缺乏，直接限制了郑州航空港要发展航空物流的空间。

第二，国际航空运输公司数量少。到目前为止，共有 54 家国际航空公司在郑州航空港安营扎寨，通过对比其他较为成熟的国际机场可知，新郑机场现有的国际航空公司较少，缺少了与国际航空公司的接轨，市场范围受到限制。

第三，物流信息网络不稳定。现代化物流体系的建设需要依靠计算机通信网络技术，拥有一个较为稳定的信息网络系统对现代化物流构造十分重要。目前郑州航空港物流运作所拥有的基础信息设备相对比较落后，在提供物流相关技术服务时没有先进的信息管理系统，存在着信息不对称或不流通等弊端，导致物流信息仍然处于零零散散的状态，无法为第四方物流运作提供有效的信息支撑，无法为客户提供有效的资源整合配置，造成了物流资源利用不充分的难题。

（二）高层次物流专业人才欠缺

物流业作为近二十年来出现的新兴产业，它刚好处在蓄势待发的阶段，然而相对的物流方面专业人才就显得数量质量双双不过关，这个欠缺主要体现在两个方面。

第一，有丰富物流经验的人才少。通过对物流业招聘信息的研究，我们可以知道当下物流业最缺乏的是真正有经验的物流人才，它作为一个实践性较强的职

业，对技术要求极高，而当下我们的大学生在平常的学习中并不把这方面作为一个重点，反而更加注重理论知识，便造成了当下物流人才匮乏的局面。

第二，缺乏复合型人才。物流行业需要复合型人才，不仅要在国际贸易学和运输管理学上有所研究，更要了解物流运输工作流程的每一步，例如跨境电商方面的法律业务知识、通关流程、营销管理等，有这些能力的整合发挥利用，才能更高效率地解决物流工作过程中可能出现的各种问题，当下航空港缺乏的也正是这些复合型人才。

（三）多式联运机制尚待健全

多式联运尚未健全阻碍了郑州航空港物流的高效运转，主要体现在以下两方面。

第一，联结规模效应不明显。当前郑州航空港物流业发展处于规模形成阶段，各部门间联系通道不通畅，运输方式之间的转换交接不顺畅，限制了货运道路的直线前行，难以形成整体的物流链条，以至于阻碍货物的货运速度，影响进出口货物的服务工作。

第二，未实现一站式服务。这方面不足主要表现在郑州航空港区与公路运输、铁路运输之间的紧密联系尚未达成，即在货物运输过程中，暂时还不能实现仅凭一张单据或仅在一处部门办理即可通行，琐碎的业务办理过程会直接影响物流的运输效率。

（四）创新意识不足、力度不强

郑州航空港发展成效不明显还有一个重要原因是软件设施创新力度不强。在发展郑州航空港的产业一体化进程中，物流业起着联结进口与出口的重要地位，由于郑州一直是以第一二产业为主，在第三产业的建设上有所欠缺，在初期建设阶段，郑州航空港依旧选择把更多的资金和人才资源投入到基础设施建设中去，忽略了对提高信息技术的重视，故目前郑州航空港信息化程度不高。比如说在货物信息采集环节，很大部分依旧由人工来进行，这很大程度上造成了物流成本的上升，人力的浪费，阻碍了物流水平的发展。并且人工出错率高，有些数据并不能准确地被录入，导致工作效率低下，还会影响到其他部门的工作，郑州航空港的专业水平以及服务水平也因此受到影响。

三、郑州航空港物流业发展的路径分析

依据国内外航空物流业开展的经验，以及学习的相关知识，再结合郑州航空港的现状，列举以下四点建议，确定改进工作的重点。

（一）完善基础建设，强化枢纽功能

针对于郑州航空港基础设施尚未完善的问题，必须要加强基础设施建设，强化郑州航空港交通枢纽功能，具体措施有以下三点建议。

第一，加快国际航线的扩充和增加。要加强新郑国际机场的衔接性，需要尽可能地增加国际航线，这是针对郑州航空港基础设施不完善最根本的解决途径，要想航空物流的发展有明显的升级，可以采用扩充航线的方法。在扩充航线方面，建议前期先稳固好国内的市场，扩充国内货运航线，在积攒经验的同时注意向周边省市乃至国际航空港区学习，提升技术水平和服务水平，在国内稳固好市场之后，再向外开设国际航线，不断扩大市场覆盖率。

第二，引入国际航空公司。我们在建设航空港的同时一定要注重对形象的管理，致力于打造国际品牌，吸引更多的国际航空公司入驻投资，以形成产业集聚效应。不仅是航空公司，国际上著名的货代公司、物流公司也会纷至沓来，不仅在基础设施建设上得到质的提升，也为航空港区物流业发展推波助澜。

第三，稳定物流信息网络系统。因为在物流过程中是没有白天黑夜之分的，一旦因为系统的问题造成了网络堵塞，那将会影响到货物能否准时到达，这对物流业来说是至关重要的，建议配备专门的人才来分时间段多次对系统进行检查，以及及时更换老化设备。

（二）建立专业团队，提升行业效率

稳定的人才储备对提升行业效率有着重要作用，做到建立专业的物流团队，提升整个航空港物流业的行业效率，有以下两点建议：

第一，重视物流人才的经验。加强与省内各大高校的交流，可以考虑在高校建立虚拟物流基地，或接纳专业人才来港区进行经验交流，通过这样的方式我们基本可以吸纳一部分的专业人才来为航空港物流业服务，一方面可以使他们学习关于航空港的现状和运行模式，一方面又可以向他们

宣传企业文化，毕业后继续在实习企业工作，以确保进入行业的人才都是具备一定的物流经验的。

第二，提高物流人才整体素质。在引进人才的同时也要注重培养内部人员的专业水平，适当地进行一些学习和考试，鼓励考取相关资格证，提升物流行业从业人员的专业化素质，努力建设复合型人才团队，才能在郑州航空港物流人才素质水平上有一个质的提升。

（三）完善多式联运，促进高效运转

多式联运在航空港发展航空物流过程中起重要作用，关于完善多式联运机制，促进航空港物流业高效运转，有以下两点建议。

第一，努力实现运输方式之间的衔接。多式联运的最大优势就是灵活衔接各种运输方式，使它们最大限度地得到利用，以提升整个物流行业的工作效率。近几年来，随着各种航线铁路公路的建设，多式联运已经有了基本的对接。另外需要不断对空路转运交接处进行升级建设，努力跟进国内外先进航空港区多式联运的步伐。

第二，完善多式联运管理机制。在各种运输方式衔接基本形成时，我们更加需要重视完善相关的管理机制，以更好地配合多式联运。争取做到仅凭一张单据或仅在一处部门办理即可通行。这样不仅方便物流企业高效工作，也能降低企业通关成本。

（四）提升创新水平，打造郑州特色

物流业如果想依靠国际间的贸易得到快速发展，就一定要注重创新，不断提升行业的服务水平和工作效率，在电子商务不断革新突破行业模式时，物流业也应该投入资金和人才到研究简化物流程序的工作中去，以提升工作效率。对于提升创新水平，打造郑州特色有以下三点建议。

第一，加强技术创新。不断学习经验充足的或者水平发展较高的航空港典型，学习他们的先进技术，再依据现实加以改造创新，努力建成一个集物流信息交换、资金结算、进出口通关、进出口商检等为一体的电子信息平台，应用到郑州航空港物流业的发展中去，争取做到一张单据多次使用，这样既减少了人工可能出现的失误，提升工作效率，也有助于环保。

第二，提升信息化水平。支持第三、四方物流业的出现，优化分工，对分散资源整合利用，实现货物装卸过程、搬运过程、配送环节的透明化管制，利用科学技术手段，加强对货物的监管，提升信息化水平。

第三，环保创新，打造特色。在运输车辆上可以做到的创新就是投入资金和人才，设计独特的新能源运输工具。这样不仅可以打造出郑州航空港的环保创新之处，还能树立起特色形象。▲

参考文献：

[1] 田振中.基于 SWOT 分析的郑州航空港经济综合实验区航空物流发展战略 [J]. 物流技术，2014,33(21):77-79.

[2] 程婕. 郑州航空港第四方物流运作模式研究[D].开封：河南大学，2014.

[3] 段东坤. 郑州航空港物流园区布局规划研究[D].北京：北京交通大学，2018.

[4] 赵紫茹. 郑州航空港物区物流企业营销策略提升研究[D].郑州：华北水利水电大学，2019.

[5] 谢岩. 一带一路战略对郑州航空港航空物流的影响[J].知识经济，2019(1):91-92.

[6] 韩宸. 新型航空物流经济发展的现状研究——以郑州航空港经济综合实验区为例[J].物流工程与管理，2019,41(7):26-27.

（上接第 92 页）

在该核心区基础上，航运产业可依托于现代物流企业各业务流程，形成集信息沟通、资源交流、能源节约、机遇互惠于一体的服务体系，为现代航运企业的发展提供减排契机与动力引擎。例如，上海自由贸易试验区通过内部营商环境、贸易资源、服务供给等方面创新性改革，显著优化区内物流业务流程、降低能源消耗，为诸多国际物流供应链企业转型发展提供理念参考与现实关照。▲

参考文献：

[1]方韵诗.借力“双循环”推动中国与东盟经贸深化合作的路径[J].对外经贸实务，2021(6):39-42.

[2]辰曦.推动“海丝”核心区建设走深走实 [J]. 海峡通讯，2019(8)：26-27.

[3]李慧颖.“海丝”路上新 IP——福建“丝路海运”跑出加速度[J].金融世界，2019(9)：103-104.

[4]王启凤、钟坚、汪行东.建设国际航运中心背景下粤港澳大湾区港口群治理模式研究[J].经济体制改革，2020(6)：66-72.