

世界航空货运三巨头 FedEx、UPS、DHL 齐聚申城,有利于上海建设国际航运中心,朝航空货运“全球第一港”迈进——

浦东机场货运枢纽“加油”再腾飞

本报记者 金志刚

联邦快递(FedEx)前天宣布在上海浦东机场建设全新的上海国际快件和货运中心,这是继UPS(美国联合包裹公司)、DHL在浦东机场建设并启用各自的转运中心和枢纽后,浦东机场迎来的第三个国际物流集成商转运中心。这意味着,浦东机场离货运“全球第一”的目标前进了一步,但要想荣登世界第一的宝座,浦东机场货邮吞吐必须从之前量的自然增长,转移到可持续增长、转型发展,工作重心从过去的打造硬件设施为主,转移到优化和完善软件服务上来,大力发展航空货物中转服务。



联邦快递飞机停靠上海浦东国际机场

图 〇

硬件打底 有助于筑巢引凤

世界三大货运巨头相继选择在浦东机场建立转运中心,看中的是上海的经济发展和区位优势。联邦快递亚太区总裁简力行表示:“上海是中国经济发展最快的城市之一,其中一个重要因素是持续增长的对外贸易。”

浦东机场前期硬件建设,也利于“筑巢引凤”。浦东机场已形成3条跑道、2座航站楼、3个货运区、3

个国际转运中心、1个综合保税区的总体规模。尤其是浦东机场总体规划修编过程中作了战略性调整,将第3跑道作为货机专用跑道,建设38个货机专用停机位。已封关运作的浦东机场综合保税区,开创了国内机场将货运生产区纳入综合保税区的先例,提升了浦东机场航空货运服务能级,为加快推进上海航空货运枢纽建设创造了新的条件。

浦东机场年货邮吞吐量成为亚太地区增长最快的机场,连续4年位居全球第3。浦东机场通航点达194个,航线覆盖除南美洲外的48个国家和地区。其中,国际(地区)货运通航点和纯国际(地区)货运通航点达到112个和38个,全货机的货邮比例达到70%,国际(地区)货邮比重达88%,全国58%的国际和地区航空货邮从上海浦东机场进出。

更重质量 促使走转型之路

浦东机场吸引了货运“三巨头”齐聚,在世界上是独此一家。联邦快递新的国际快件或货运中心,投资超过1亿美元,每年包裹和文件的分拣能力预计将超过9000万件,能满足联邦快递在亚太区域未来20年的拓展能力;这一转运中心预计2017年建成投产,又与浦东机场计划用3到5年的时间成为世界第一的货运机场的目标契合。

不过,虽然未来拥有的国际转运中心多达3个,浦东机场在货运增长道路上依然面临严峻考验。上海机场(集团)有限公司总裁李德润坦言,浦东机场的货运量从2008年起有一个突飞猛进的增长过程,但从去年开始,由于世界范围内的经济不景气,航空货运下滑,今年1至9月份浦东机场货运吞吐量出现了6%的下降。好在9月份后经济复苏

迹象显现,货运逐步止跌回升。

联邦快递、UPS、DHL三大国际快递公司运量目前仅占浦东机场总运量10%,但货值却占40%。李德润说:“过去的发展,浦东机场货邮吞吐量增长更多是自然增长。未来,更关注可持续增长、关注转型发展,工作重心从过去的打造硬件设施为主,转移到优化和完善软件服务上来,大力发展航空货物中转服务。”

创新推动 提升货运吞吐量

浦东机场货运转型之路,核心是发展快件运输和转运中心,在保持总量稳步提升的同时,讲求质的提升。据李德润介绍,目前浦东机场货运设施已达到世界级规模,年货邮保障能力达到420万吨;“十二五”期间的目标是货邮吞吐量达到500至550万吨。

今后,浦东机场需进一步提升

货运枢纽能级和发展质量,进一步巩固“中国门户枢纽”功能优势,增强国际门户枢纽功能,提升国际转运功能的能级。“具体来说,以下事情是当务之急。”李德润进一步说明浦东机场的转型之路——

首先,巩固口岸核心功能,确保货量自然增长。上海市及所处的长三角地区在全球经济格局中具有重

要的经济地位,决定了浦东机场的腹地优势依然明显。

其次,提升门户枢纽功能,确保货量可持续增长。一是要通过改善监管环境和服务水平,使浦东机场的货运服务质量得到普遍的提升;二是通过基地航空公司的航线网络组织,进一步提升门户枢纽功能,确保货量的可持续增长。

强化运作 增加中转含金量

在提升和强化浦东机场中转服务功能方面,上海机场(集团)有限公司副总裁景逸鸣向记者详细介绍了浦东机场下一步将采取的做法。

浦东机场将主动为中外货运航空公司和国际物流集成商在浦东机场发展创造良好条件,积极支持和主动帮助货运航空公司和国际物流集成商协调解决运行、发展中的问

题,如航班时刻的衔接及国际和国际-国内货物中转、通关效率提升;支持DHL、UPS、FedEx等大型国际物流集成商将浦东机场作为其洲际和亚太的转运枢纽,提高浦东机场的国际中转比例;研究采取措施支持国货航、中货航、南航等大型基地货航将浦东机场作为连接国内-国际市场的门户枢纽,发挥航线网络

优势,将成都、重庆、郑州等口岸的航空货物通过浦东机场中转,提升浦东机场的国内-国际中转量。

同时,浦东机场将充分依托浦东机场综合保税区“港区一体”优势,拓展冷链等特殊货物的保障能力,加快推进航空货物空空中转、空陆联运、空铁联运,全面发展一体化现代航空物流。

财经
视野

世界货运机场诸强竞争激烈

浦东机场货邮吞吐量在亚太地区是增长最快的,连续4年位居全球第3。浦东机场的年货邮吞吐量自2002年的63.5万吨,增长到2011年310万吨,10年间增长了近5倍。仅用了7年,浦东机场全球排名就从2002年的第27位跃升至2008年的第3位。2008年起,中国上海浦东机场超越了韩国仁川机场、日本成田机场、美国安克雷奇机场,到2011年连续4年排名全球第3。

世界范围内,据国际机场协会(ACI)公布的数据,2011年全球第一大货运机场是中国香港赤鱓角国际机场,它以397万吨力压排第二的美国田纳西州的孟菲斯机场,比后者多出5.1万吨。在前五大货运机场中,除中国香港机场的396.8万吨和孟菲斯机场的391.7万吨之外,三至五名分别是中国上海浦东机场310.3万吨、美国安克雷奇机场262.5万吨、韩国仁川机场253.9万吨。

在前十五名货运机场中,来自亚洲的机场占7个之多,接近一半,而中国的机场也占4个,充分反映去年全球航空货运的区位情况和经济表现特质。中国香港机场航空货量2010年是400万吨,是香港航空业有史以来录得年处理量最高数字,受此数字的影响,促使了香港国泰航空公司取消在香港空运货站的股份投资,自设国泰航空货运站的构思和发展蓝图,以致香港国际机场出现了三个由不同财团投资发展的空运货站,各自营运发展。

即使受到诸多因素的影响和内地空运货中转减少,中国香港国际机场去年货量也只是比上年减少了寥寥数吨,但与之竞争的孟菲斯机场,尽管它有全球最大的联邦快递公司(FedEx)为航空基本港,但受欧美市场疲软影响,仍然以5.1万吨的微弱差距而落后,屈居第二位。

本报记者 金志刚

财经
背景

上海航空货运枢纽发展之路

上海航空枢纽建设是中国民航强国战略的重要组成部分,也是上海国际航运中心建设的重要组成部分。2005年,国家民航总局和上海市人民政府联合印发《上海航空枢纽战略规划》,明确提出上海航空枢纽的核心功能是“中国门户枢纽”,突出功能是“国际货运枢纽”。以浦东机场为主建机场,率先建成国际航空货运枢纽,是上海航空枢纽建设的重要战略目标。

2009年,国务院颁布《关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业建设国际金融中心和国际航运中心的意见》,将上海航空枢纽建设纳入上海国际航运中心建设体系,明确了2020年基本形成国际航空枢纽港的目标。

2010年,国家发改委印发的《长江三角洲地区区域规划》中,

要求上海航空枢纽建设,以扩大空港设施能力为重点,优化航空运输网络为主线,提高国际竞争力为目标,加强设施建设,提高中转能力,发展成为国际航空网络的主枢纽之一。

2011年,中国民航局印发的《中国民用航空发展“十二五”规划》中,要求加强货运枢纽建设,引导形成以上海为主的长三角国际航空货运枢纽群。

2012年,为加快推进“十二五”上海民航发展,国家民航局和上海市人民政府签订了《关于加快上海民航发展的战略合作协议》,《协议》中明确要求浦东机场成为具有较强竞争力的国际枢纽机场、亚太地区的核心枢纽及全球排名第一的国际航空货运枢纽。

本报记者 金志刚