

发挥临港新片区制度创新优势

提升浦东机场国际航空货运枢纽能级

徐荣

(上海国际机场股份有限公司 201207)

【摘要】: 上海可借助自贸试验区临港新片区建设机遇,以新片区制度创新为突破,解决中转集拼这一发展瓶颈,完善航空产业生态链,推行航权开放政策,构建世界级枢纽航线网络,将浦东机场打造成枢纽优势突出、高端要素集聚、功能布局完整的综合性国际航空货运枢纽,成为面向亚太、辐射全球的世界级航空货运枢纽中心。

【关键词】: 航空货运枢纽 中转集拼 自贸试验区 浦东机场

【中图分类号】: F563.3.51 **【文献标识码】:** A **【文章编号】:** 1005-1309(2020)07-0051-009

作者简介: 徐荣,上海国际机场股份有限公司高级工程师。

经过 20 多年的发展,上海浦东国际机场航运枢纽功能不断增强,服务能级持续提升,创新活力日益显现,包括 UPS、FedEx、DHL 世界三大快递物流巨头在内的知名企业纷纷在上海设立亚太区转运中心,已具备全球航空货运枢纽雏形。浦东机场货运量虽然连续 12 年居世界第 3 位,但 2019 年货邮吞吐量为 363.4 万吨,连续两年呈现负增长趋势,上海建设国际航运中心国际航空货运枢纽目前遇到发展瓶颈,需要进一步提升航空货运服务能级。上海自贸试验区新片区方案明确提出要增强国际中转集拼枢纽功能,洋山港与浦东机场南侧区域均属于洋山特殊综合保税区围网范围,两者可互动发展。在浦东机场南侧区域新建国际航空货运枢纽中心,借鉴迪拜机场与杰贝·阿里海港之间的“物流走廊”模式,以及国内运作比较成熟的外高桥港区 and 洋山港区之间水上短驳穿梭巴士航线,建立浦东机场—洋山港空海联运海上物流通道。随着浦东机场—洋山港空海联运海上物流通道的打通,可以带动海空多式联运的发展,而海空联运的发展将为浦东机场带来大量的货源,这也为浦东机场国际航空货运枢纽开展国际中转集拼提供货源保障,海空枢纽港国际中转集拼业务量势必得到跨越式增长,从而全面提升上海国际航运中心国际话语权。

一、关于转变经济增长方式认识上的误区

(一)浦东机场航空货运现状

1. 连续十二年居全球货运量前三位,货运枢纽初具规模

2019 年,上海浦东机场航空货运量达到 363.4 万吨,连续 12 年居全球第 3 位,仅次于中国香港和美国孟菲斯机场。目前,有 100 多家航空公司在浦东机场开展货运业务,其中全货运航空公司 20 家,每周全货机起降超 800 班次。浦东机场航空口岸货邮量仅占上海口岸货物总吞吐量的比例约 0.8%,却创造了上海口岸 34.2%进出口价值(图 1)。

浦东机场高频的航线网在亚太地区排名前列,目前已开通至全球 280 个城市的航线,航线覆盖 51 个国家和地区,其中纯货机

通航点超过 100 个,全货机的货邮比例达到 65%。浦东机场作为货运枢纽,主要以转口、出口货物为主,国际货运量(往来某指定机场与另一国家或地区机场的货运量)包括从指定机场进口、出口及转口(做两次计)的比重达 90%(图 2)。全国近一半的国际和地区航空货邮从上海浦东机场进出,进出口货源主要包括高科技电子、汽车、纺织、医药等,总价值超过 1200 多亿美元。

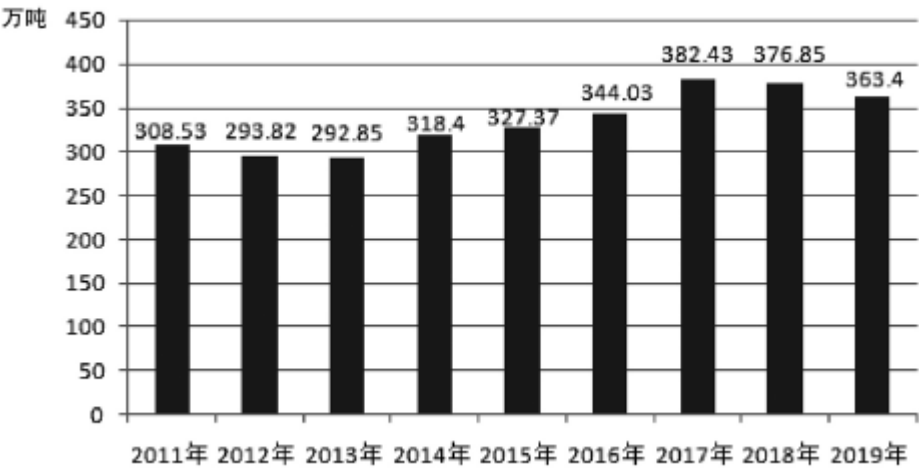


图 1 浦东机场历年货运量情况

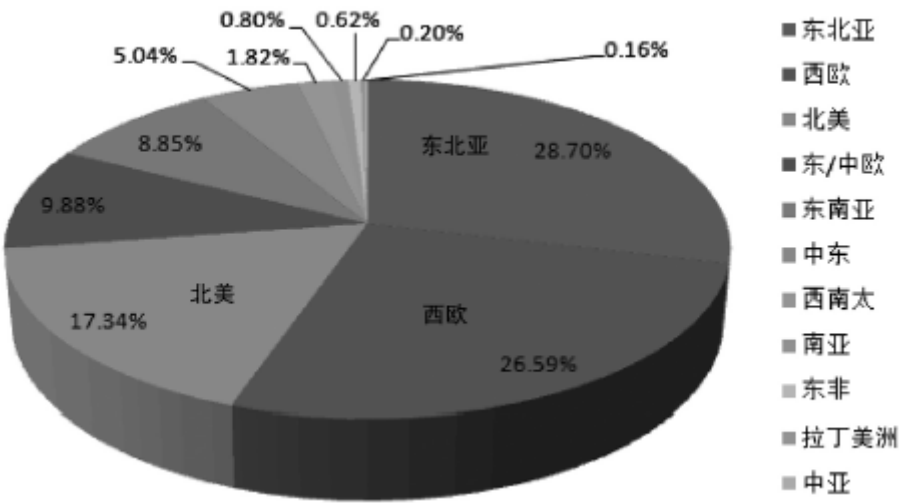


图 2 浦东机场国际货运量各地区比例 (按顺时针排序)

2. 航空货运软硬件设施齐全, 拥有较强的保障能力

在硬件方面, 浦东机场拥有 5 条跑道、3 个货邮国际(地区)转运中心。浦东机场是全国首个货运功能区纳入综合保税区和自贸试验区的机场, 3 个货运区规模约 320 万平方米, 有货机停机位 58 个, 年货邮保障能力 420 万吨(表 1)。在软件方面, 浦东机场以满足用户的商业需求为导向, 以信息化建设和业务流程优化为主要途径, 结合上海国际贸易单一窗口建设, 致力于推动空港用户方、运营方、监管方三方的多向度协同, 提升浦东机场贸易便利化水平, 2018 年浦东机场出港货物电子运单使用率达 60.6%, 居

全球机场第 1 位。

表 1 货运设施介绍

设施名称	规模	服务内容
一期货运区	占地 28 万平方米, 设计年处理量为 130 万吨	货运站具备特殊货物处理设施、 冷藏及冷冻库、危险品储存等
东货运区	占地 20 万平方米, 设计年处理量为 120 万吨	货物的进出港及中转服务, 邮件操作
西货运区	占地 181 万平方米, 总建筑面积 37 万平方米, 目前设计年处理量为 170 万吨	处理国际货物、邮件和快件, UPS、DHL、FEDEX 均已特许经营的方式进行租赁

(二) 浦东机场航空货运存在的问题

1. 航空货运规模与国际一流机场差距较大

从规模看, 浦东机场货邮吞吐总量与我国香港和美国孟菲斯机场相比差距依然明显(表 2)。2010 年以后, 全球货运量第一的位置一直被我国香港机场占据, 美国孟菲斯机场紧随其后, 两者货邮吞吐量基本相当, 浦东机场一直与前两位保持 100 万吨左右的差距。2017 年, 浦东机场货邮吞吐量与孟菲斯国际机场的货邮吞吐量的差距缩小到 50 万吨。但 2018、2019 年, 浦东机场货邮吞吐量与孟菲斯国际机场的货邮吞吐量的差距又扩大到 50 万吨以上。同时, 国内北京、广州的新货运枢纽正在形成, 上海面临激烈的分流竞争。

表 2 2011-2019 年全球前三位航空货邮吞吐量对比 单位: 万吨

机场	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年
中国香港	397.68	406.67	416.63	439.20	446.01	452.1	505.2	512.1	481.0
美国孟菲斯	391.64	401.60	413.78	428.03	429.06	432.2	432.7	447.02	432.4
中国上海浦东	308.53	293.82	292.85	318.40	327.37	344.03	382.43	376.85	363.4

2. 中转集拼功能亟待提升

根据浦东国际机场规划, “十二五”的目标是全球第 1 位的“国际航空货运枢纽港”, 但 2019 年浦东机场货邮累计吞吐量为 363.4 万吨, 与之前“十二五”末预测吞吐量达到 500 万吨相去甚远。未达到预测吞吐量的主要原因是货邮中转功能的服务配置较低。货邮中转是作为国际枢纽港的重要考量, 浦东机场虽然从 2008 年开始先后引入 UPS、DHL 和 FedEx 三大国际快递巨头, 国际转运中心也相继投入运营, 初步具备了国际一流货运枢纽机场条件。但货源覆盖以长三角本地为主, 跨境电商、保税物流、专业化冷链物流等新业务拓展不快, 主要依靠陆一空转运, 空一空转运、海一空转运占比较低, 货运中转比例不到 8%, 与中国香港机场的国际货物中转比率达 50%以上的差距十分明显, 也远低于韩国仁川机场、新加坡樟宜机场的 30%占比。

3. 货运区布局不合理

浦东机场将启动建设四期工程,超级货站作为四期工程中货运重要板块,规划布局在东货运区。东货运区与新片区浦东机场南侧区域相隔较远,也不处在新片区范围之内,新片区总体方案明确航空航天产业是浦东机场南侧区域的重点产业。该区域将发展成为具有全球影响力和创新力、世界一流的以航空产业为核心的国际前沿新兴产业引领区。根据规划,该区域将规划建设大飞机产业园,该产业园将构建大飞机国际化创新协同机制,搭建具有国际竞争力的开放型航空产业体系,打造具有全球影响力和创新力、世界一流的以航空产业为核心的新兴产业集群,大飞机产业的发展势必需要航空物流业的支撑,航空物流业的关键就是规划布局国际航运枢纽。

二、提升浦东机场货运能级的 SWOT 理论分析

(一) 优势分析

1. 地理位置优越

上海得天独厚的地理位置为浦东机场货运发展奠定了坚实基础,上海是我国最大的经济中心城市,处于欧洲、非洲和南亚通往东亚的航运要道,同时又是美洲与东南亚之间的重要转口港,也是欧美、日本、东南亚进入中国的重要门户。上海所处的位置是北美到欧洲,或北美到中亚地区及南亚的中间位置,是理想的中转点。上海位于亚洲、欧洲和北美大三角航线的端点,大型客机从上海起飞可中途不加油直飞世界各主要城市,同时还是澳大利亚、新西兰等南太平洋国家经上海利用北方航线去欧洲的捷径,因此具有地理位置上的竞争优势。上海飞往欧洲和北美西海岸的航行时间约 10 小时,飞往亚洲主要城市的时间在 2~5 小时,航程适中。上海独特的区位优势,将使上海在国际航空货运枢纽港的竞争中处于有利地位。

2. 辽阔的腹地 and 增长潜力巨大的市场

上海地处中国东部沿海经济发展带与长江经济带的交汇处,直接服务区长三角地区是中国目前经济发展速度最快、经济总量规模最大、最具有发展潜力的经济板块;间接服务区 2 小时飞行圈资源丰富,包括中国 80% 的前 100 大城市、54% 的国土资源和 90% 的人口、93% 的 GDP 产出地和日本、韩国的大部分地区。

根据规划,新片区到 2035 年,区域生产总值超过 1 万亿元,相当于再造一个目前的浦东新区,为了实现这一目标,新片区势必引进国内外高能级项目,努力保持经济高速增长。新片区产业地图明确了新片区将立足新兴产业关键技术环节的创新,重点围绕前沿产业、高端服务、创新协同三大功能,聚焦集成电路、人工智能、生物医药、航空航天、新能源汽车、装备制造、绿色再制造七大前沿产业;同时,在金融、贸易、航运等服务领域与原有片区形成错位发展,重点发展新型国际贸易、跨境金融服务、航运服务、信息服务、科技创新服务五大现代服务业。这些高端产业发展将为浦东机场国际航空货运枢纽能级的提升提供货运量的保障。

长三角地区已成为世界上第六大城市群,财富 500 强中有 400 多家企业在这里进行投资,浦东机场 300 公里半径的腹地内覆盖了长三角地区的 8 个主要工业、科技园区,相关产业与航空关联度高,主要产业为电子信息、汽车、石化、成套设备、精品钢材和生物医药等。这些高科技产品的市场销售及服务的时效性要求非常高,成品及配件运输多通过快捷、安全的航空运输完成,这为浦东机场提供了雄厚的货源基础。

(二) 劣势分析

1. 航权、航时资源受到制约

航权开放程度直接决定航空物流市场的规模。高密度的国际航线及充足的航空运力是发展国际航空物流的重要条件。国内的航空货物之所以大量流失到我国香港机场,一个重要原因是香港机场的航班密度大,航线多(我国香港每周有近 4000 多个航班,绝大多数是国际航班),能够充分满足航空货物运输的快捷需求。机场航线航班的不足会导致无法吸引货运代理人,货运量会随之流失。浦东机场与我国香港机场相比较,航线选择较少,而一个大型货代的出货地源自世界各地,需要有不同航线作为支撑。货运时刻资源紧张无法形成有效的航班波,目前,浦东机场只开放晚上 9 点到早上 9 点的时段给货运使用,无法申请到合适的白天时刻,导致货运航班和客运航班腹舱载货无法有效衔接,使空空中转效率低下,国际—国内机坪直转无法开展。

2. 海关、检验检疫查验、监管效率低

在监管模式方面,海关近年来推出“监管前推后移”“一次申报、分步处置”“提前申报、运抵验放”等便利化措施,为简化海关查验手续、方便进出等方面做出了积极、有益的探索,但仍未从根本上解决问题。主要是从监管手段、方法、内容上尚未与国际惯例接轨,没有建立起一套真正适合外向型经济发展需要、促进外贸出口的有效监管办法。与其他国际航空货运机场和国内部分机场相比,浦东机场的通关环境评估一直相对落后(表 3)。检验检疫在流程优化、管理创新和服务标准等方面仍有短板,由于浦东机场来港货物大多夜间抵港,海关等监管部门无法提供夜间检验放行,到港货物不得不滞留在机场,占用有限的机场仓库与道路,增加装卸作业环节,降低了航空运输的时效性,同时又加剧了白天货运道路的压力。

3. 货运设施自动化、智能化低,物流成本高、效率低

表 3 国内外航空货运机场通关时间对比

国内外航空枢纽	通关时间
中国香港机场	货物可在运抵 3 小时之前办理清关手续
韩国仁川机场	货物到港与出港平均时间为 12 分钟和 16 分钟
新加坡樟宜机场	货物中转时间为 24 小时
上海浦东机场	货物中转时间约 48 小时
北京首都机场	快件通关最快需 40 分钟
广州新白云机场	进口货物海关作业时间为 17.56 小时;出口货物海关作业时间为 1.12 小时
天津滨海机场	航空周转件清关时间为 2 小时

浦东机场的货物处理设施基本上是半自动化模式,无论是智能化还是自动化程度都同当前国际货运物流技术趋势有较大脱节,航空货物在时间、效率、成本各方面都远远落后国际先进航空货运枢纽。以我国香港机场为例,其“超级一号货站”是世界上单一最大的空运货站,“超级一号货站”占地 27 万平方米,耗资 10 亿美元兴建,由全自动化的航空货箱贮存、自动分拣系统控制,是世界上最大型处理空运货物的设施,形成了极强的货邮处理能力(年处理能力为 260 万吨)。浦东机场的机位设置、货运设施、货物监管区和货站布局等过于分散,直接阻碍了机坪直转和中转货运业务的发展,影响了货运中转运输效率,造成物流运行成本高、运营效率低、设备利用率低等诸多弊端。

(三) 机遇分析

1. 新片区制度创新优势为浦东机场货运能级提升提供了新机遇

新片区方案中,提出建立以投资贸易自由化为核心的制度体系,其第5点关于实施高标准的贸易自由化,明确了在新片区内设立物理围网区域,建立洋山特殊综合保税区,作为对标国际公认、竞争力最强自贸园区的重要载体,在全面实施综合保税区政策的基础上,取消不必要的贸易监管、许可和程序要求,实施更高水平的贸易自由化便利化政策和制度,对境外抵离物理围网区域的货物,探索实施以安全监管为主、体现更高水平贸易自由化便利化的监管模式,提高口岸监管服务效率,增强国际中转集拼枢纽功能;第7点关于实施高度开放的国际运输管理,明确支持浦东国际机场探索航空中转集拼业务,以洋山深水港、浦东国际机场与芦潮港铁路集装箱中心站为载体,推动海运、空运、铁路运输信息共享,提高多式联运的运行效率。

该方案中的这两条实施意见,说明了国家对浦东机场国际航空枢纽建设的重视,同时也指明了浦东机场货运的发展方向,就是在新片区浦东机场南侧区域建设国际航空货运枢纽中心,并将其纳入洋山特殊综合保税区物理围网区域,明确其“境内关外”地位,进一步缓解复杂海关监管和税负较高的约束,从而最大限度地提升贸易便利化水平,释放贸易自由、运输自由、人员流动自由等方面的潜力。

2. 持续经济高速发展推动浦东机场货运发展

随着中国经济的发展,货运需求将随着中国经济发展和交通设施改善而快速增长,在过去5年,中国航空市场的平均增长率达10%以上,是全球平均增长率的2~3倍,据预测,未来20年中国航空市场规模会超过美国和欧洲。上海及长三角地区在国际国内的重要经济地位,决定了浦东机场的腹地优势,作为中国主要门户和航空枢纽,浦东机场定能分享中国及长三角地区经济高速增长带来的发展机遇。

3. 新冠疫情下航空货运的发展

受到疫情影响,全球客运遭受重创,随着国内外航司大面积削减航班计划,航空腹舱运力供给短期出现严重不足,同时航空货运市场迎来了难得的历史机遇。2020年3月24日,国务院总理李克强主持召开国务院常务会议,确定推动制造业和流通业在做好新冠疫情防控同时积极有序复工复产的措施;部署进一步提升我国国际航空货运能力,努力稳定供应链。会议指出,我国国际航空货运能力存在明显短板,受新冠疫情冲击国际航空客机腹舱货运大幅下降,对我国产业的国际供应链带来较大影响。要采取有效措施提高我国国际航空货运能力,既保通保运保供,又增强物流国际竞争力。这对浦东机场货运发展是一个非常好的顶层推动。浦东机场作为国际货运枢纽机场,之前一直企盼的24小时通关以及货运生态体系内的信息化打通,由于种种原因,一直推进缓慢。新冠疫情下,来自中央层面的推动,为这些提出已久的问题的解决带来了一波最强力的支持。

(四) 挑战分析

1. 国内其他地区机场的竞争

北京大兴国际机场、广州白云机场作为中国环渤海京津冀、珠三角经济带的重要航空枢纽,新的货运枢纽正在形成,随着“一带一路”倡议的深入落实,中西部省份纷纷提出打造地区级甚至国家航空门户的计划方案,鄂州机场的顺丰枢纽、杭州机场的圆通枢纽、郑州航空生态体系等相继形成,上海面临激烈的分流竞争。特别是2019年新建成的北京大兴国际机场,无论是货运设施,还是机场运作都有较大程度的提升,其货运区总体规划较好,布局合理,功能齐全(特别是空空中转库的设计为货运发展提供了无限可能),各大航空公司的货物可以在此“无缝中转”,加之北京大兴国际机场被民航局定位为大型国际枢纽机场,必将拥有丰富的国内、国际航线网络,而在国家政策方面也拥有一定优势,这势必会对浦东机场“中国门户枢纽”的地位造成影响。

2. 浦东机场的货运运作主体存在先天不足

上海机场集团航空物流发展公司(货运枢纽推进事业部)作为浦东机场国际航空货运枢纽建设的核心参与主体,目前采取的是分公司管理体制,自主决策力度弱、市场响应能力慢、资产边界不清、决策流程繁复等问题突出,无法胜任国际航空枢纽建设的重任。

三、提升浦东机场国际航空货运枢纽能级的具体对策

通过对浦东机场航空货运的 SWOT 分析,可以看出浦东机场虽然面临国内其他机场的市场竞争压力,但也拥有新片区制度创新和独特区位等优势,发展航空货运的潜力十分巨大。为提升上海国际航运中心浦东机场国际航空货运枢纽能级,把浦东机场打造成为“国际航空货运枢纽机场”,可采取以下措施和对策:

(一)建设国际航空货运枢纽中心,打造亚太国际中转枢纽

1. 在新片区浦东机场南侧区域新建国际航空货运枢纽中心

上海机场集团有 1.9 平方公里土地已纳入新片区浦东机场南侧区域,且属于洋山特殊综合保税区围网范围,该区域地理位置优越,靠近第五跑道,在该区域建设国际航空货运枢纽中心可享受新片区及洋山特殊综合保税区制度创新优势。在制度创新方面,可赋予国际航空货运枢纽中心“境内关外”地位,区内不设置海关机构,只保留简易的报关通关程序,除列入负面清单的国家贸易管制类项目(包括禁止类、限制类),负面清单之外的货物、物品、技术进出均不报关、不统计、不验证,只需传输电子舱单,同时实施关税及进出口环节税豁免政策,免除海关惯常监管,实现贸易自由和国际运输自由。

2. 大力发展国际中转集拼业务

国际航空货运枢纽中心与同属洋山特殊综合保税区的洋山港可互动发展。洋山港的境外转口货物通过海上物流通道运至国际航空货运枢纽中心,与通过航空、铁路、公路等方式运至该中心的国内货物进行二次拆拼箱(图 3),并根据目的港的不同,开展国际国内(国内进口中转)、国内国际(出口中转)、国际中转(即国际国际,两次拆箱)及国际货物的延迟中转等“集拼”作业,使该中心成为东南亚、日韩至北美、欧洲、中亚等地的重要货源中转站,扩大国际中转集拼量,从而将浦东机场打造成面向亚太的国际航空货运中转枢纽。

3. 配套建设超级货站,打造公共服务平台

在国际航空货运枢纽中心建设超级货站,超级货站将以“互联网+”为纽带,建设智能化、自动化货运港区。智能港区货物处理和装卸系统全部用计算机控制,各种设备采用电力驱动,与普通货运区相比,碳排放可以降低,能耗费用将大幅度下降,还可以增加 20%~40%的吞吐能力,更重要的是由于无人操作,大大降低货物的丢失、破损和差错率,大幅度降低人工成本和航空货运成本,增强浦东国际机场航空货运吸引力。在国际货运枢纽中心打通海关、检疫、货代、航空等各企业和部门之间的信息化系统,打造公共服务平台,打破浦东机场货运的效率壁垒,使该平台能够实现国际集拼箱业务的进口拆箱、出口拼箱、保税物流、运输配送、报关报检等一站式集成服务,降低企业运营成本,提高航空货物的国际中转效率。



图 3 浦东机场—洋山港海上物流通道示意图

(二)推进专门立法,增设国际航空货运枢纽中心管理局

1. 进行专门立法,规范操作

建立国际航空货运枢纽中心,涉及面广,应明确中央、地方政府和企业在国际航空货运枢纽中心中的利益。因为从主体看,设置国际航空货运枢纽中心的主体是国家,须国家立法。从管理看,国家立法可充分明确和协调相关部委以及中央与地方的关系。

2. 增设国际航空货运枢纽中心管理局

上海国际航空货运枢纽中心建设涉及发展改革委、财政部、自然资源部、交通运输部、税务总局、工商总局、质检总局、外汇管理局、海关总署、检验检疫、边防及边检等部门,可增设国际航空货运枢纽中心管理局,主要负责制定发展战略与空间布局规划,协调解决遇到的实际问题,最大限度地发挥各部门优势,加强互联互通,提高各部门一致行动能力。

(三)推行航权开放政策,构建世界级枢纽航线网络

1. 进一步向世界一流的航空企业开放“第五航权”“第六航权”

开放“第五航权”“第六航权”可大大改善浦东机场的国际中转环境,吸引周边国家的航空中转货流与国际货流,在更大范围内实现海陆空一体化联动。浦东机场已开通货运航线的第五航权,下一步可继续向世界一流航空企业开发“第六航权”,拓展航线网络,从而促进国际航空货运枢纽中心的形成。

2. 推行天空开放政策,增加航线与航班数量

新片区的设立,意味着区域国际化水平不断提升,贸易自由度不断增强,这需要浦东机场能够提供更国际化的航线网络服务,新片区和浦东机场应积极争取国家的支持,最大限度地开放空域,在国际航线航权谈判及国际、国内航线审批时,特别针对货运的白天航线审批给予政策支持,适当增加货运始发航班、鼓励经停航班,为浦东机场物流网络的扩张和物流规模的扩大提供有力的保障,从而优化浦东机场的国际国内货运航线航班网络。实践证明,更自由的天空开放政策对机场发展和区域经济具有非常关键的作用。

(四)积极培育基地航空公司,构建全球应急物资枢纽平台

1. 扩大航空货运规模,大力提升基地航空公司国际货运运力

因全球防疫物资运输需求持续增长,以及国内复工复产运输需求的逐步恢复,2020年3月以来,浦东机场日均货运航班达250多架次,远超往年同期量值。2020年4月16日,浦东机场日均货运航班达到306架次,创历史新高,这些货运航班大多是由联邦快递、UPS、阿提哈德航空、卡塔尔航空等国外航空公司承运,国内货运航空公司参与度较低。造成国内货运航空公司参与度不足的主要原因,是浦东机场国际航空货运枢纽基地航空公司布局建设步伐缓慢,浦东机场尚未形成以通达全球为目标的国际中枢基地航空公司。一般而言,航空货运枢纽拥有基地航空货运公司,而且基地航空货运公司在机场货运量方面通常占有主导地位。航空货运枢纽建设中的重要一环就是积极培育基地航空货运公司。目前,浦东机场拥有东方航空公司一家基地航空货运公司,东航货运机队规模为9架全货机,而美国仅FedEx公司持有全货机数量超过600架,东航在规模、效益、服务等方面较国外大型航空货运公司还有非常大的差距,因此可大力拓展东航货运机队规模,提升国内外货运运力响应水平。在政策方面给予其一定倾斜,包括在国际航空货运枢纽中心土地使用上给予优先权,为其建设总部基地提供便利。

2. 发挥浦东机场国际航线网络优势,构建全球应急物资枢纽平台

浦东机场国际航线十分丰富,连接全球约280个航点,超过100家航空公司在机场营运,每天提供约1500班航班。从浦东机场出发,可在5小时内飞抵全球半数人口居住地。新冠疫情期间,医疗相关紧急救援物资往往通过航空货运运输,而浦东机场则是医疗相关紧急救援物资运输的首选机场。为了保障医疗相关紧急救援物资及时、安全、有效的运输,浦东机场贯彻落实党中央、国务院关于进一步提升我国国际航空货运能力,努力稳定供应链的决策部署,联合国际机构共同构建全球应急物资枢纽平台,发挥“空空、空陆、空海”多式联运集疏运优势,会同海关、边检、空管等驻场单位建立绿色保障通道,高效办理应急和防疫物资通关手续,推进跨境运输便利化,确保各国物资信息的沟通顺畅,充分发挥航空运输的优势,提升上海国际航空货运枢纽国际话语权。

(五)国际航空货运枢纽中心与浦东机场综合保税区互动发展

浦东机场综合保税区(以下简称老片区)于2009年7月经国务院批准设立,规划面积3.59平方公里,一期围网面积1.60平方公里。老片区充分发挥其亚太航空复合枢纽港优势,积极打造“临空服务创新试验区”,引进包括电子产品、医疗器械、高档消费品等全球知名跨国公司空运分拨中心以及百多个融资租赁项目。经过10余年的发展,老片区已逐步形成空运亚太分拨中心、融资租赁、快件转运中心、高端消费品保税展销等临空功能服务产业链。

国际航空货运枢纽中心作为对标国际公认、竞争力最强自贸园区的重要载体,在全面实施综合保税区政策的基础上,以守住安全、高效管住为底线,取消不必要的贸易监管、许可和程序要求,实施更高水平的贸易自由化、便利化政策和制度,最大限度简化一线申报制度,突出区内经营自由,严格二线监管,改革海关统计方法,更加便利开展国际中转集拼业务发展。对国际航空货运枢纽中心需入境的货物,将实施严格的二线监管。老片区已建立起一套完善的海关监管体系,完全有能力承担起二线监管的责任,国际航空货运枢纽中心与老片区之间可建立封闭的物流走廊,需入境的货物通过物流走廊运至老片区实施严格的二线监管,进而实现货运枢纽中心与老片区统筹发展。

(六) 赋予航空货运枢纽运营主体市场化地位, 完善航空产业生态链

1. 加快实施货运枢纽推进事业部的市场化改革

借鉴上海电气、上海建工等企业分拆上市的改革经验, 在清核资产、厘清业务边界的基础上, 对机场集团航空物流发展公司(货运枢纽推进事业部)分拆上市, 可以优化国资布局, 并为上海机场集团航空物流发展公司未来引入战略投资者、混合所有制改革提供平台基础, 从而为上海国际航空货运枢纽中心建设提供有力保障。

2. 建设大飞机产业园配套临空产业

新片区总体方案明确航空航天产业是浦东国际机场南侧区域的重点产业。该区域将发展成为具有全球影响力和创新力、世界一流的以航空产业为核心的国际前沿新兴产业引领区。根据规划, 该区域将建设大飞机产业园, 通过构建大飞机国际化创新协同机制, 搭建具有国际竞争力的开放型航空产业体系, 打造具有全球影响力和创新力、世界一流的以航空产业为核心的新兴产业集群。上海机场集团可依托大飞机产业园资本纽带和业务耦合关系, 加强与临港集团、商飞集团等企业的合作, 实现优势互补, 打造与大飞机产业园产业发展具有联动趋势的高端加工制造和服务业等临空产业, 从而完善国际航空货运枢纽的航空产业生态链。

(七) 发挥龙头引领作用, 打造以浦东机场为核心的世界级货运机场群

1. 统筹规划长三角地区货运机场群

《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》明确要求长三角地区合力打造世界级货运机场群, 因此可以构建以浦东机场为国际货运枢纽机场, 杭州萧山、南京禄口为门户枢纽货运机场, 无锡硕放、宁波栎社为区域性枢纽机场, 合肥新桥、淮安涟水为专业性货运枢纽机场的长三角地区货运机场群, 长三角地区货运机场群定位于服务全国, 辐射国际近远程, 重点拓展东北亚、欧洲、美洲、非洲区域。长三角地区货运机场群应充分发挥浦东机场的龙头引领作用, 巩固提升上海国际航空货运枢纽地位, 增强面向全国乃至全球的辐射能力, 整体打造“服务全国、辐射全球”的空中货运航线网络, 从而成为具有全球影响力的世界级货运机场群。

2. 完善长三角地区货运机场群集疏运系统

建设一体化综合交通体系, 以服务货运航空网络为目标, 加强长三角地区货运机场群的陆运交通网络建设, 大力发展由高铁、城际铁路、城市轨道交通和高速公路组成的多元化、大容量、快速集疏运体系, 积极推动货运枢纽机场与高铁线路的互联互通, 推动高铁快递网络、城际铁路网络、卡车航班网络与航空货运枢纽机场群的无缝衔接和陆空联运。