

第 1 章

航空物流概述

【本章概要】

航空物流与公路物流、铁路物流、水路物流、管道物流共同构成现代物流系统。航空物流是以航空运输为主要形式，完成物品从供应地到需求地的流动过程。航空物流系统包括作业系统、网络系统和管理系统。航空物流价值链较长，中间环节多，管理复杂。航空物流企业是航空物流活动的主体，航空物流产业包括航空货运业、航空快递业、航空邮政业和航空货运代理业。

本章主要介绍物流的概念与功能要素、航空物流的概念与系统构成、航空物流的特点、航空物流产业链与价值链和航空物流企业与航空物流产业。读者通过学习这些内容，能够对航空物流有一个基本了解，能够理解航空物流的内涵及发展的重要意义，从而为后续知识点的学习打好基础。

【学习目标】

- 掌握物流的概念与活动；
- 掌握航空物流的概念与特点；
- 了解航空物流的价值链与产业链；
- 掌握航空物流企业与产业的含义。

案例 1-1

上海吉祥航空物流与华夏航空典藏开启战略合作

2021年9月3日，中国重庆吉祥航空旗下全资子公司上海吉祥航空物流，与华夏航空旗下华夏典藏电商在重庆签署战略合作协议。根据协议，双方将利用各自优势打造国内首批航空物流线上直营店。此外，合作双方还将立足支线市场构建货运航线网络，推进“智慧航空物流”在中西部地区落地，在为干线枢纽机场集散货源、加快货物周转和分拨效率的基础上，实现“小机场”助力“大枢纽”规模效应。

此次上海吉祥航空物流与华夏典藏电商的战略合作，将秉承“资源互补、共建共享、合作共赢”的原则，以吉祥航空物流“喜鹊到”一站式航空货运商城为基础平台，上线华夏航空物流直营店。该航空店不仅是国内首批航空物流线上直营店，也是“喜鹊到”平台改版后首个以航空为独立经营者身份开设的直营店。通过这一“双赢”实践，华夏航空可将其航空货运资源通过“喜鹊到”平台进行交易；同时“喜鹊到”平台也将为华夏航空典藏提供更便捷、高效的全链条物流服务。

此外,上海吉祥航空物流与华夏典藏电商之间将在目前已开展的物流运输合作基础上,基于各自航线网络优势,实现双方物流运单互认,以此进一步深挖干线、支线航班间的联运合作潜力。双方拟共同在重庆江北国际机场范围内实施运单互认试点,并将视合作情况推广至更多共飞航线机场,以达成双方“干支联运、运单互认”的合作目标。

(资料来源: <http://www.chinawuliu.com.cn/zixun/202109/07/558977.shtml>.)

案例思考题:

- (1) 双方开展的合作内容是什么?
- (2) 航空物流如何助力电商发展?

1.1 物流概述

1.1.1 物流的基本概念

物流可以从不同角度进行定义,在国际上,最普遍采用的是美国物流管理协会的定义:物流是为满足消费者需求而进行的对货物、服务及相关信息从起始地到消费地有效的流动与存储的计划、实施与控制的过程。对物流的认识是一个不断深化的过程,对物流的定义也同样如此。上面物流的定义是1992年给出的,1998年物流的定义中使用了供应链的概念,2001年美国物流管理协会对物流的定义又进行了完善:物流是供应链运作中,以满足客户需求为目的,对货物、服务和相关信息在产出地和销售地之间实现高效率 and 低成本的正向和反向的流动和存储所进行的计划、执行和控制的过程。

物流过程综合了运输、存货、管理、仓储、物料搬运及包装和其他相关活动,包括在整个供应链(从供应商开始,一直到客户)中的流动成本与服务水平的权衡取舍。物流包含效率和效益两方面,物流管理的最终目的是满足客户的需求和实现企业的目标。

从物流的定义可知,物流管理包含一系列的活动,它可以包括运输、仓储、包装、物料搬运、存货控制、订单处理、需求预测、采购、仓库选址和物流回收等。企业也可以不把上述所有活动包括在物流部门之下,如强调产成品物流的企业,可以不把采购包括在物流部门之内。

1.1.2 物流的功能要素

1. 运输

运输是物流系统中非常重要的一部分,物流中最重要的是货物的实体移动及移动货物的网络。网络是由提供运输服务的运输公司及代理公司组成的。物流经理负责选择运输方式来运输原材料及产成品,或建立企业自有的运输能力。

2. 存储

存储与运输具有权衡关系,存储包括两个既独立又有联系的活动——存货管理与仓储。运输与存货水平及所需仓库数之间有着直接的关系。许多重要的决策与存储活动有

关,包括仓库数目、存货量大小、仓库的选址、仓库的大小等。

3. 包装

与物流相关的第三个领域是工业包装,也称之为外包装。运输方式的选择将影响包装要求。一般来说,铁路与水运因其货损的可能性较大,而需支付额外的包装费用。在权衡运输选择时,物流管理人员需要考虑运输方式的改变而引起的包装费用的变化。

4. 物料搬运

在制造企业,除物流部门外,其他部门如生产部,也存在物料搬运活动。物料搬运对仓库作业效率的提高具有重要的作用。物料搬运一般是货物通过机械设备做短距离移动,所用机械设备包括叉车、传送机、货物容器等。物料搬运需要提前沟通好生产与物流两个部门,以保证各种设备协调一致。

5. 流通加工

在流通过程中,辅助性的加工活动称为流通加工。辅助性的加工活动是指施加包装、分割、计量、分拣、组装、商品检验等简单作业。流通加工能够弥补生产过程中加工的不足,更有效满足用户或单位的需要,使供需双方更好地衔接。

6. 配送

配送是指在经济合理区域范围内,根据客户的订货要求,在配送中心进行分货、拣选、加工、包装、配货工作,并将配好的货物按时交给收货人的物流活动。配送是物流中一种特殊的、综合的活动形式,使商流与物流紧密结合。

7. 物流信息服务功能

现代物流需要依靠信息技术来保证物流系统正常运作。物流系统的信息服务功能包括进行与上述各项功能有关的计划、预测,记录物流动态信息(运量、收、发、存数)及有关费用、生产,对市场信息的收集、加工、整理、提炼等活动。对物流信息活动的管理,要求建立信息系统和信息渠道,正确地选定信息点及其内容,以及信息的收集、汇总、统计、使用方式,以确保其可靠性和及时性。

1.1.3 物流的增值作用

1. 形态效用

形态效用是指以制造、生产和组装过程来增加产品的价值。某些物流活动也能产生产品的形态效用。当原材料通过一定的方式组合成为一种产品时就产生了形态效用,如瓶装饮料公司把果汁、水和碳酸盐加在一起,制成软饮料。把原材料加在一起生产软饮料的简单过程,表明改变产品形态可以使产品增值。

在当今的经济环境中,一定的物流活动也能提供形态效用。例如:在物流中心通过改变包装形态与发送批量等,可产生形态效用;把托盘上的米粉分装至每个顾客的容器中,就产生了形态效用。

2. 地点效用

物流活动通过把货物从生产地运送到消费地,提供了产品的地点效用。物流扩展了市场的边界,因而增加了产品的经济价值,这就是地点效用。地点效用的产生主要是通过运输。例如,把农产品从农场通过铁路或公路运输到消费者需要该产品的市场,便产生了地点效用。同样,当把钢材运送到需要的工厂时,也产生了地点效用。

3. 时间效用

货物不仅要送至消费者需要的地点,而且要在消费者所要求的时间内送达,这就是时间效用。物流产生时间效用是通过保持库存和货物的战略位置来实现的。例如,公司通过广告,事先把产品信息发布出去,在信息发布规定的时间内,把产品送达零售店以产生时间效用。运输也能在某种程度上产生时间效用。例如,为了快速把货物送到消费地,采用航空运输来代替公路运输,增加了时间效用。由于时间效用强调减少备货时间,因此在当今的商业环境下,它变得尤为重要。

1.2 航空物流的概念及特点

1.2.1 航空物流的概念

1. 航空物流

航空物流是现代物流的五个子物流系统之一,与水路物流、公路物流、铁路物流和管道物流共同构成整个现代物流系统。广义的航空物流就是“门到门”的物流服务,即以航空运输为主要运输形式,借助现代信息技术,连接供给主体和需求主体,使物品从起点至终点及相关信息有效流动的全过程。广义的航空物流是包括货代、地面承运人、航空物流中心、机场和航空公司在内的完整服务流程。狭义的航空物流只是从机场到机场的物流服务,以航空公司负责的空中运输为主,还涉及机场和货运代理,但是服务的内容较为单一,以运输为主。也可以认为航空货运就是狭义的航空物流。

2. 航空物流服务

航空物流的发展不可能只依靠空中运输,还要具有全面、高效的地面运输、仓储、包装等服务设施,包括货代、地面承运人、仓储服务部门和航空公司整个流程的服务。基本航空物流服务主要包括运输、仓储、包装、装卸搬运、配送及与之相关的信息流服务,其中运输服务是物流的核心。

航空物流服务的主要参与主体包括:货主、物流外包商、货代、机场/货站、航空公司和收货人。物流外包商、货代所承担的职能主要在于集中零散的货源,运输单证处理,预付航空运费并向货主收款,地面收货,货物暂时存储,报关商检(进出口货物)及寻找合适的航空公司承运。目的地机场的代理公司主要负责从机场提货,预付提货费用,最后完成从机场到收货人的地面配送工作。机场在航空物流服务中会出现两次,但两次承担的职能大不相同。第一次(在航空公司前),机场/货站同时具备货代职能,

即单证审核,安全检验,货物暂时储存,货舱配载,货舱装卸等职能。第二次,机场/货站主要承担货舱装卸,货物入港检验,单证审核,货物暂时储存,及通知收货人或者代理公司提货等职能。航空公司则主要负责货物在机场之间的空中运输,以及单证审核的工作。

1.2.2 航空物流系统

1. 航空物流系统构成

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,是由不同构成要素组成的具有特定功能的有机整体,航空物流服务功能的实现建立在各服务主体科学运作的基础之上。从不同的角度分析,航空物流系统的构成要素也不同。从航空物流的作业内容分析,航空物流系统是由集货、地面运输、订舱、包装、空中运输和配送等作业环节共同构成,为客户提供“门到门”物流服务的综合体;航空物流系统的服务职能是建立在服务网络系统上,包括航线网络、航班计划、市场管理、配送服务等多方面的职能。从管理层次认识航空物流系统,主要包括对航空物流系统的规划、组织、控制等内容。因此可以认为航空物流系统是由作业系统、网络系统和管理系统三个部分组成。

(1) 作业系统

作业系统即航空物流生产服务系统,由具体的航空物流业务构成,主要包括运输、仓储、配送和包装等作业项目。它是航空物流业发展的核心。在作业系统中,空中运输由航空公司实现,地面运输、配送和包装等项目一般由货运代理公司完成,仓储服务和货物装载服务主要由机场完成。

(2) 网络系统

网络系统是航空物流系统的基础,以枢纽机场为核心,由区域内运输网络及众多物流节点构成,承担区域内物流服务的物流辐射系统网络,包括三方面:一是中枢辐射式的航线网络;二是航空物流通道设施、地面运输设施、信息系统设施等的基础设施网络;三是航空货运企业为了完善自身的服务而设立的遍布其服务范围的业务经营机构。

航空物流网络系统也可以分为航线网络和地面运输网络。航线网络是航空公司生产经营的基础条件,地面运输网络则是通过建立强大的运输车辆实现服务职能。航线网络能够实现货物在更大范围内的快速移动,地面网络主要是实现货物在小范围内的准时送达。两个部分都对航空物流服务的成本和效率产生重要的影响,如何将两个网络进行有效衔接、实现一体化运作,是发展航空物流网络的关键。

(3) 管理系统

管理系统即航空物流组织管理和协调系统,主要职能是对航空物流系统的规划、指导、控制和协调,是航空物流业发展的关键。

2. 航空物流系统特点

航空物流系统隶属于社会物流系统,其又可分为不同的子系统,具有复杂性、动态性、开放性的特点。

(1) 航空物流系统是一个复杂巨系统

航空物流系统的构成元素颇多,并且它们之间的关系复杂,属于复杂巨系统。从使用设施看,航空物流系统包括飞机、卡车、机场货站、装卸设备、包装设备等多种资源;从服务流程看,包括取货、装机、运输、配送等多个环节;从参与主体看,包括航空公司、货运代理、机场等多个主体。并且不同要素之间关系复杂,在物流活动中包含了资金流、信息流等,设施、资源和服务主体相互交叉,相互影响,而且很多环节之间存在背离的关系。因此需要从整体优化的角度分析航空物流系统。

(2) 航空物流系统是一个动态系统

航空物流系统所处的外部环境不断变化,如国际航空货物运输就受到国际经济形势、国际政治关系等诸多因素的影响,因此要求航空物流系统具有足够的灵活性与稳定性,是一个能够满足社会需要、适应环境能力的动态系统。

(3) 航空物流系统是一个可分系统

根据作业对象的不同,航空物流系统首先可以分为信息系统和作业系统。信息系统可以分为订舱系统、结算系统、仓储管理系统等;作业系统可分为地面运输系统、货物装卸系统、空中运输系统和配送系统等。每个子系统在时间、空间和资源利用方面相互联系,协调发展,以保证整个物流系统的有效运作。

(4) 航空物流系统是一个开放系统

航空物流系统是一个开放系统,它与隶属的社会经济系统,同层次的其他物流系统,以及各子系统之间有物质、信息和能量的交换,并且存在共同的服务目标。航空物流系统还具有高度的适应性,能够应对系统环境中许多无法预料和控制的突发事件和情况。

1.2.3 航空物流的特点

1. 复杂性

航空物流价值链中的利益关系者众多,且相关利益者之间既存在着纵向的竞争与服务关系,也存在着横向的竞争与服务关系,甚至构建了战略联盟或合作伙伴关系,众多利益主体间形成了错综复杂的关系网络。这种网状关系的分支或链接越多,整个航空物流价值链内的运营主体间的交易关系就越复杂,彼此间的竞争与合作及议价能力都会随之而改变,对交易信用体系和信息管理的开放性要求也就越高。

2. 放大性

在航空物流服务链中,由于中间环节的作用,处于航空物流价值链末梢节点的细微变化,可能被数倍放大后迅速传递给处于价值链中间的核心企业,从而带来难以预计的风险。如果从航空货物运输的角度看,居于航空物流价值链中间的承运人,无疑是承受放大影响的必然主体之一。源于货主的供给变化,或源于客户的需求变化,在被数个中间服务商放大后传递到短链服务的航空货运承运人(多指仅从事点对点货物运输服务的航空公司),就有可能带来运力计划、航线安排与设施建设的失误,保障能力不足或超前建设都是常见的结果。

3. 时效性

区别于其他运输方式,航空货物运输的显著特征就是速度快。航空物流服务的链条不管有多复杂,都不能影响客户对时效性的追求,这是航空物流需求的核心。在航空物流体系中,客户追求的不是某一过程的时效性,而是服务链全程的时效性,即从上门揽货开始,到最终配送入库的过程,都需要强调时间的价值。但在具体的实践中,航空物流体系的时效性并不完全取决于市场经营主体,更大的影响来自于政府职能服务与监管规制。例如,口岸机场的服务并不仅仅受货站与地勤处理速度的影响,还受到海关的程序与服务效率的影响,而且后者往往对时效性的影响更大。因此,航空物流的时效性得到了普遍的关注,在双边或多边的贸易协定中,海关程序与服务效率及货物处理速度,始终是其中的重要内容之一。

4. 灵活性

一方面,航空物流能够实现点对点精准运输的服务,可以通过与地面卡车运输的连接,突破某些气候与政策规制的突发性破坏;另一方面,大量的客运运力在应急状态下可以快速地实现“客改货”的切换,大幅增加运力的投放,如类似公共卫生事件等的重大危机事件中的应急物流等。当然,航空物流的灵活性还表现在运力选择方面,可以规模化,也可以散件与少量包裹,只要在航班时刻许可的范围内,航空物流不会像公路物流零担运输那样需要等待一个合理的装载率。

5. 规模性

规模性也称为规模经济,在航空物流体系中至少包含3个层面的内容。一是规模效应,既可以表现为以货运航班为单位的市场经济性,由于单位运行成本(即每个航班的运行成本)相对较高,在标准费率前提下需要达到“量”的规模才可能实现盈亏平衡,也可以表现为各种中间商的议价能力高低问题,规模越小,议价能力就越低。二是网络效应,这是由航空物流服务属性决定的,没有一定的通达性,就不可能形成物流枢纽价值,无法实现货物集拼作业的经济性。事实上,航空物流的“转运中心”或“空港枢纽”概念,都来源于其网络效应。三是密度效应,航空物流服务的通达性,不但需要网络覆盖的空间效应,还需要各个通达点连接线路运行的频率,即通常航空运输中的航班密度。

6. 高成本性

航空物流属于资金和技术密集型物流,投资大。从航空运输来看,与铁路、水路等相比,航空货运的固定成本较低,但燃料消耗、维修保养及飞行人员和地勤人员等的可变成本高。因此,航空物流并不适合大众化的产品,一般适用于高价值产品或时间要求比成本更为重要的产品。

1.3 航空物流产业链

1.3.1 航空物流价值链

航空物流价值链较长(图1-1),中间环节多,管理复杂。总体来看,航空公司仅

靠空中运输获利存在弊端。首先,货代掌握着货源,拥有较强的话语权,大约40%的货运利益集中在寄收两头的货代手中;其次,地面运输、仓储的费用,航空公司的利益空间基本在50%以下。因此,对于航空公司来说,必须延长自身发展价值链,为客户提供更加全面的物流服务,方能不断提升利益空间。

	货主	物流外包商	货代	机场货站	航空公司	机场货站	代理公司	收件人
内容	<ul style="list-style-type: none"> 生产型企业或消费者 付款 	<ul style="list-style-type: none"> 选择运输方式 订单处理 仓储管理 	<ul style="list-style-type: none"> 集中零散货源 预付航空运费 寻找合适的承运航空公司 地面收货 暂时存储 	<ul style="list-style-type: none"> 具备货代职能 单证审核、检验 货舱配载 货舱装卸 	<ul style="list-style-type: none"> 经营航线 负责空中运输 	<ul style="list-style-type: none"> 货舱装卸 货物检验 单证审核 	<ul style="list-style-type: none"> 从机场提货 负责机场到收货人的地面派送 	<ul style="list-style-type: none"> 支付费用 货物验收
需求	<ul style="list-style-type: none"> 运输时效、货物安全 	<ul style="list-style-type: none"> 低运输成本 满足客户需求 掌握货物状态 	<ul style="list-style-type: none"> 利差最大化 航线运力充足 	<ul style="list-style-type: none"> 地面处置费 最大化 	<ul style="list-style-type: none"> 货舱充分利用 高运价 稳定货源 	<ul style="list-style-type: none"> 地面处置费最大化 	<ul style="list-style-type: none"> 派送费用最大化 派送需求集中 	<ul style="list-style-type: none"> 运输费用低 配送速度快、配送安全

图 1-1 航空物流价值链分析

1.3.2 航空物流产业链

航空物流产业链分为三个环节(图 1-2),产业链上游的参与主体为飞机与航材制造、航油供应及机场;产业链中游的参与主体为传统航空公司与物流公司;产业链下游的参与主体包括货运代理、生产型企业、跨境电商,最终面向消费者。



图 1-2 航空物流产业链

1. 产业链上游

航空物流产业链上游参与的行业较多,航油和航材价格波动会直接导致航空公司利润水平的波动。

(1) 飞机与航材

航空公司的需求包括购买新机或租赁飞机,购买维修飞机所需的航空器零部件(发动机、航空电子等)。根据统计,截至 2020 年年底,中国内地全货机总数达到 186 架。

(2) 航油

航油价格波动对航空公司利润水平的影响最大,航油成本在运输成本中的占比大约在 25%~40%之间。

2. 产业链中游

产业链中游的参与主体为传统航空公司与物流公司(图1-2)。按照物流服务范围,可将行业参与主体中的企业类型细分为基础物流服务商和综合物流服务商(图1-3)。总体来看,中国航空物流行业以基础物流服务商为主,货运单价较低,普遍盈利能力较差,导致市场竞争激烈,而具备综合物流能力的企业数量较少。

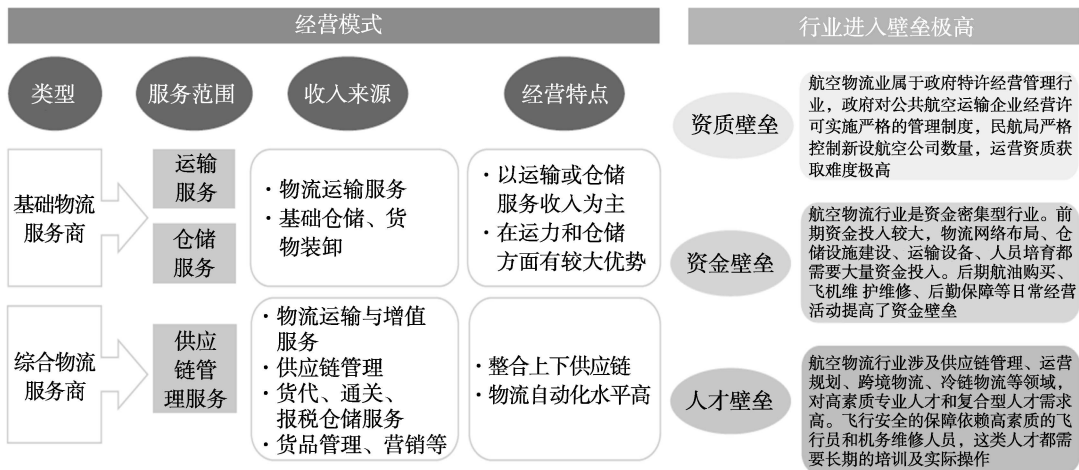


图 1-3 航空物流服务商

3. 产业链下游

航空物流下游的行业包括货运代理、生产型企业及跨境电商行业等。航空物流直接对接市场和消费者,因此中国宏观经济发展态势、居民人均收入、社会消费品零售总额及特殊事件的发生都会对航空物流行业产生直接影响。目前航空物流业 60%以上业务为航空速运,20%以上为地面综合服务,其他为综合物流解决方案。

1.4 航空物流企业与航空物流产业

1.4.1 航空物流企业

1. 航空物流企业的含义

航空物流企业是航空物流活动的主体,是航空物流服务的提供商。狭义的航空物流企业是指参与航空物流运作、提供货物空中运输服务的航空公司,既包括利用腹舱载货的客运航空公司,又包括专业的航空货运公司;而广义的航空物流企业则是指参与航空物流运作,提供空中运输、货运代理、地面运输、货站服务等业务的所有企业。

不论是狭义的还是广义的航空物流企业,均在航空物流服务过程中发挥着重要的作

用。航空物流服务以满足客户（物品所有者）需求为目的，从货源的组织开始，经过货物出港、空中运输、货物进港、货物储存及货物配送等作业环节，最终将货物送到客户（收货人）手中。因此，航空物流服务是由航空货运代理企业、地面运输企业、机场货站服务企业、航空运输企业共同合作完成的，它实现了货物的流动、货物保管主体责任的转移及主体相互之间信息的交流。

2. 航空物流企业的特点

航空物流企业除了具有一般企业的营利性、自负盈亏等特征外，还具有航空物流特色的经济特征，主要包括规模经济性、网络经济性和范围经济性三个方面。

（1）航空物流企业的规模经济性

假设某航空公司只在一个城市（即公司所在地）设立基地，只有一架飞机执行从该城市到另一城市的往返航班飞行，每一航班都可达到满意的载运率（实际载重/最大载重）。在一天内，随着往返航班的次数增多，该公司的固定成本（主要包括建立飞行基地投入的固定资产、购置飞机及维修设备、除飞行人员外的工资支出等）将逐渐摊薄，平均成本曲线将逐渐下降。

（2）航空物流企业的网络经济性

航空物流产业的网络经济性是指随着航空公司航线网络的扩大，其所提供的每一航线上的航班密度增大，载运率提高，旅客通过网络中心转换航班的时间缩短等而出现的收益递增、平均成本下降的情况。如果一个航空公司所建立的航线网络覆盖面越广，连接的城市越多，这种网络经济性就越明显。当航线网络从空间上超越单个航空公司的有效经营范围时，在更大的市场范围内，或者说在多个区域性市场之间，每一航空公司网络中心之间的相互联系将形成更加庞大的网络，网络节点之间的互联互通，进一步提高了航空运输的便捷性，从需求和供给两个方面促进了市场容量的迅速扩大，使整个产业的总成本得到节约，这就是航空物流产业的网络经济性。产业所具有的网络经济性能够对单个航空公司的网络经济性产生协同和放大作用，进一步扩大单一企业的网络覆盖面。在此意义上，航空公司的网络经济性之间存在相互依存关系。

（3）航空物流企业的范围经济性

如果我们把航空运输企业在不同航线上提供的运输服务看作不同的产品，那么一个公司一般都是多产品的供给者。当一个企业在多个航线上提供运输服务时，将表现出明显的范围经济性，即随着航线的增加，会使每一航线上的运输量相应增加，使总运输量以递增的速度增长，从而使每一航线上单位产品的成本下降。

1.4.2 航空物流产业

产业是国民经济中以社会分工为基础，在产品和劳务的生产和经营上具有某些相同特征的企业或单位及其活动的集合，产业是社会分工的产物，是社会生产力发展的必然结果，是企业与国民经济之间的一种集合概念。产业口径的宽窄是相对的。例如：将国民经济划分为农业、制造业、建筑业、物流业等的产业口径较宽；而将物流业划分为公路物流业、铁路物流业、水路物流业、管道物流业、航空物流业等产业口径较窄。

1. 航空物流业的含义

航空物流业是指国民经济中从事航空物流经济活动的社会生产部门,是从事航空物流经济活动的所有企业或单位的集合。航空物流业不同于航空客运业,航空物流业主要从事行李、货物和邮件的运输,航空客运业从事旅客的运输。航空物流业也不同于通用航空业,通用航空业是指利用航空器从事为工业、农业、林业、牧业、渔业生产和国家建设服务的作业飞行,以及从事医疗卫生、抢险救灾、海洋及环境监测、科学研究、教育培训、文化体育和游览等飞行活动的行业,通用航空业虽然也涉及物品,但主要是消耗品,没有产生物流服务的增值。航空物流业、航空客运业、通用航空业共同构成民用航空业,区别于军用航空业。因此,航空物流业既是物流业的子行业,也是民用航空业的子行业。

2. 航空物流业的性质

(1) 航空物流业是生产性服务业

航空物流业是第三产业和物流业的重要组成部分,不仅是服务业,而且是生产性服务业,生产性服务业是指为第一、二、三产业的实物生产和服务生产提供服务的产业。生产分为农业生产、工业生产和服务业生产,农业生产产出农产品,工业生产产出工业品,服务业生产产出服务产品。无论是农业生产、工业生产还是服务业生产,都需要外购服务作为生产要素投入企业的生产过程,这些外购服务就构成服务性生产资料。一些服务产品既服务于生产,也服务于消费。国际一般把50%以上产品用于生产的服务部门称为生产性服务业,50%以上产品用于消费的服务部门称为消费性服务业。在发达国家,生产性服务业在整个服务业的比重超过60%,其发展速度也明显快于消费性服务业。现代航空物流业是一个主要为生产者服务的产业,属于生产性服务业。

(2) 航空物流业具有自然垄断性

从现阶段乃至一个较长时期内我国国情和航空物流的发展来看,航空物流业是一种自然垄断性产业。航空物流的高技术密集性及进入初期的高风险高投入无疑抬高了行业的进入门槛,给一般的投资者设置了进入壁垒,即航空物流的资本技术密集性特征直接导致了行业的自然垄断。在航空物流业的发展早期,由于成本及安全问题,市场需求较低,在一定的市场容量内,使得一家或极少数几家的经营成为可能,形成了垄断经营,使该产业呈现出自然垄断产业的特征。受自然和技术条件的限制,机场和航线资源有限,进一步制约了市场容量的扩大,加剧了产业的自然垄断性质,使得在一定的空间范围内,有限的市场需要由一家或少数几家企业经营才最有效率,所以航空物流业呈现自然垄断性。

3. 航空物流业的构成

航空物流业是以航空运输业为主干,加上其他相关行业所形成的集合体。航空物流业主要由以下行业构成。

(1) 航空货运业

航空货运业是以飞机为主要运载工具,以货物(含行李、特种货物)为运输对象的空中运输活动行业。航空货运业主要有国际航空货运、国内航空货运、快运、包机运输

等业务。当前,伴随着世界经济的快速发展,航空货运业也度过了发育期,步入了成长期。一方面,航空货运业作为世界经济全球化的“催化剂”,促进和加快了世界经济一体化进程;另一方面,航空货运业自身也出现了全球化发展的趋势。航空货运业全球化的基本表现是:管理自由化、市场区域化、企业跨国联盟化。

(2) 航空快递业

航空快递业主要是以飞机为工具,快速收寄、运输、投递单独封装的、有名址的包裹或其他不需储存的物品,按承诺时限递送到收件人或指定地点,并获得签收的寄递服务业。按收件人所处的地区不同,将航空快递服务分为国内航空快递和国际航空快递。随着经济的快速发展,以便捷著称的航空快递成为人们工作和生活中越来越不可或缺的服务。

(3) 航空货运代理业

航空货运代理业是以大规模、成批量航空货物承运代理,报关,运输为主体的行业。航空托运业是代办各种小量、零担航空运输,代办航空包装的行业。航空货代业与航空托运业本身既不掌握航空货源也不掌握航空运输工具,而是以中间人身份一面向货主揽货,一面向航空运输企业托运,以此收取手续费和佣金。有的航空托运业主专门从事向货主揽取零星航空货载的业务,加以归纳、集中成为包机运输货物,然后以托运人的名义向航空运输企业托运,赚取零担或包机运输货物运费之间的差额。

(4) 航空邮政业

航空邮政业是主要以飞机为工具,以收寄、运输、投递航空包裹和航空信函为主要业务的服务业。它在促进国民经济和社会发展,保障公民的通信权利等方面发挥着重要作用。当前,传统邮政业积极参与航空快递等业务,正向信息流、资金流和物流三流合一的现代航空邮运业转变。

案例分析 1-2

大韩航空公司货运发展

大韩航空公司(Korean Air)成立于1969年(以下简称“大韩航空”),是韩国最大的航空公司,也是亚洲规模最大的航空公司之一。韩国的航空货运业务始于1971年的汉城(现首尔)—洛杉矶航线,这是韩国第一个跨太平洋航线网络。从那时起,大韩航空就开始通过引进B747-400F货运飞机和海外专用货运站(如纽约和东京机场)来不断地扩大自身的货运业务。

大韩航空的货运业务已飞往26个国家的45个目的地,在仁川枢纽码头拥有103 070平方米的仓库面积,并拥有4个海外专用货运站(泰奥、奥萨、洛杉矶、纽约)。大韩航空是世界上最大的越洋货物运载企业之一,拥有庞大的货运机队,并在全球八大机场中拥有货运站。货运业一直是大韩航空的核心业务之一,而且发展态势良好。

1. 发展历程

大韩航空自1993年以来一直排名全球货运商前三位,并自1991年以来,一直在货运吨公里方面位于全球五大商业航空货运之列。从2004年到2009年,大韩航空的货运

在国际航空运输协会公布的国际货物运输类别中排名第一。

2005年,大韩航空的货运量为79.82亿吨千米,在大韩航空的收入中,货运收入占31%。由于货运业务的持续增长,大韩航空货运被国际航空运输协会(International Air Transport Association, IATA)以下简称国际航协,列为全球最大的商业航空货运运营商。大韩航空投资10万亿韩元,用于购买长距离货机、世界首个全互联网货物跟踪系统,并投资5300万美元用于货物运输设备升级等投资计划。2006年上半年,其货运收入达到了11.7亿美元,同比增长5.5%。而更明智的策略是大韩航空公司对一些增长迅速的市场,如中国等地区加大了投资和业务开发力度。凭借邻近我国的交通枢纽——仁川国际机场,大韩航空加大对我国战略市场的投入,新增了许多航线。大韩航空十分重视对我国沿海经济开发区的投资,并始终保持与我国西部大开发战略步调相一致。

2008年,面对竞争对手的不断增多,原油价格居高不下的大环境,大韩航空却始终保持着货运业务的增长态势。原因在于大韩航空在持续强化自身优势业务的同时,还在战略重点上有所侧重和选择,针对关键市场,积极拓展运输业务能力。大韩航空发现,由于地面交通运输费用和联运成本不断上涨,原本航空货运基础相对落后的亚洲,尤其是中国,已成为了世界航空货运市场发展速度的推动力。对此,大韩航空及时做出反应,将战略眼光投向以中国、印度为首的亚洲市场,深入拓展了业务范围。短短几年,大韩航空就在潜力巨大的亚洲市场站稳了脚跟,为将来的发展拓宽了空间。

截至2019年年底,大韩航空公司共拥有169架飞机,定期在韩国13个城市和全球43个国家的114个城市之间运营,载客2735万人次,载货146万吨。其中共经营23架货机,包括B747-8F和B744F。尽管国际形势的不稳定和2019年全球经济增长放缓,但由于大韩航空与达美航空合资经营并寻求发展,客运线路收入依旧增长了0.4%盈利路线。

2. 特色服务

大韩航空公司目前的特色货运服务包括以下两个方面。

(1) 量身打造航空货运

通过托运人、货运代理和韩国航空货运之间的沟通和定制,提供最高质量的物流解决方案,以满足客户的需求。

每个代理公司的客户都不相同,运输的货物、目的地也都不相同。有的货物时间要求特别严格;有的货物对时间要求不严格,但是对价格有要求;有的货物需要代理和货主签订常年的价格合同。

对于固定货物,同代理人签订协议产品合同。产品合同中,规定了合同生效的时间、目的地、代理店名称、价格等级、重量等级等内容。对于代理在某些航线的固定货物,签订协议价格,保证服务,这样可以避免固定货物的丢失。

(2) 特殊货物的专门解决方案

大韩航空根据客户对特殊货物运输的需求,基于多年来运送各种物品和形式的特殊货物的经验,提供专业服务以满足运输需求。其中药物运输是其中的特色服务。大韩航空对于医药品有着非常成熟的运输经验和先进的运输设备,对于有温度要求的药品类货物来说,客户更关注的是全程的服务,运费相对于货值来说是比较低的。

(资料来源: <http://www.chinawuliu.com.cn/xsyj/202203/14/572749.shtml>.)

案例思考题：

- (1) 大韩航空的特色服务是什么？
- (2) 大韩航空开发中国市场的原因是什么？
- (3) 结合案例谈谈航空货运发展趋势。

本章小结

航空物流以航空运输为主要运输方式，借助现代信息技术，在物品从供应地向接收地的实体流动过程中，根据实际需要，将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能实施有机结合。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，是由不同构成要素组成的具有特定功能的有机整体。

我国航空物流在发展初期增长缓慢，在中国加入 WTO 之后，对外贸易往来频繁，带动了民航货邮运输量的持续增长。2022 年 2 月，我国《“十四五”航空物流发展专项规划》正式印发，首次将航空物流纳入行业发展规划，标志着我国航空物流业将进入新的发展阶段。

复习思考题

1. 简述航空物流的概念与特点。
2. 分析航空物流业的构成。
3. 简述航空物流企业的含义与特点。

即测即练

自
学
自
测



扫
描
此
码