海外货站运营指南

（征求意见稿）

**目 录**

[第一章 概述 1](#_Toc112336116)

[1.1 目的意义 1](#_Toc112336117)

[1.2 术语和定义 2](#_Toc112336118)

[1.3 基本原则 2](#_Toc112336119)

[第二章 投资运营模式 3](#_Toc112336120)

[2.1 投资主体 3](#_Toc112336121)

[2.2 项目运作方式 3](#_Toc112336122)

[2.3 货站运营模式 3](#_Toc112336123)

[第三章 主要内容 4](#_Toc112336124)

[3.1 海外货站选址 4](#_Toc112336125)

[3.2 建立多元合作 5](#_Toc112336126)

[3.3 完善服务体系 5](#_Toc112336127)

[3.4 丰富产品供给 6](#_Toc112336128)

[第四章 保障措施 7](#_Toc112336129)

[4.1 加强组织领导，创新管理模式 7](#_Toc112336130)

[4.2 保障资源投入，形成发展合力 7](#_Toc112336131)

[4.3 强化专项支持，助力推广应用 8](#_Toc112336132)

[附件：河南机场集团“海外货站”建设案例 9](#_Toc112336133)

[一、基本情况 9](#_Toc112336134)

[二、运营模式 9](#_Toc112336135)

[三、主要内容与实施效果 9](#_Toc112336136)

第一章 概述

1.1 目的意义

近年来，随着产业结构调整升级和对外开放水平不断提高，我国航空物流呈现快速发展趋势，在经贸往来与现代流通体系中发挥了越来越重要的作用，但仍存在部分短板与问题，比如全链条服务水平不高、综合服务能力不强等。究其原因，既有空中运输能力不足的问题，也和海外地面操作与配送环节不可控有关。即“航空物流表面弱在空中，实际弱在地面”，海外地面操作、通关与配送能力的缺失是影响航空物流安全与效率的关键。

海外货站的建设运营，是解决海外货物地面操作、通关与配送短板、延伸航空物流链条、促进行业降本增效的有益尝试。通过建设运营海外货站，有助于加强国内外企业多元合作，集成“空中网+地面网+货源网”，打通地面“最后一公里”，提供“一站式”物流产品，从而打造安全可靠的国际航空物流体系，为进一步提高流通效率、深化中国对外经贸合作提供有效保障，为维护产业链供应链稳定、服务构建新发展格局提供有力支撑。

本指南是在总结河南机场集团“海外货站”试点经验的基础上编制而成，适用于涉及相关业务的机场、承运人等主体与单位。正文明确了“海外货站”的定义及建设运营的基本原则，并从投资运营模式、海外货站选址、企业合作、服务体系、产品供给等方面进一步明确了海外货站建设运营的基本要素与主要内容。附件列举了河南机场集团-布达佩斯机场海外货站建设运营经验，供行业参考借鉴。

1.2 术语和定义

**海外航空货站（简称：海外货站）：**是指建设（运营）主体在境外机场设立自主运营的航空货站，可以自主掌握货站地面操作环节，为客户提供便捷高效的服务。建设（运营）主体可以是机场、承运人等。

1.3 基本原则

**搭建平台，多元合作。**鼓励机场、承运人、货运代理企业以及高端制造、跨境电商等企业在设施建设、运力使用、产业协同等方面加强合作，支持基础设施共建共享共用，通过“抱团出海”，有效整合资源，提高货站使用效益效率。

**智慧建设，便捷高效。**鼓励海外货站积极应用自动化、智能化设备，提高信息互联互通水平，提升物流运行效率。着力完善海外货站通关环境，优化货物中转流程，实现境内外机场信息连通、流程相通、标准互通。

**防范风险，安全发展。**建设（运营）主体应结合市场需求以及企业自身实力等情况，充分评估境外国家地源政治、社会经济、文化、安全等风险，有序推进海外货站项目布局与建设，坚守风险底线，做好利益维护和风险应对预案。

第二章 投资运营模式

2.1 投资主体

国内外机场、航空公司、货代企业以及制造业、跨境电商等产业链供应链上下游企业可成立合资公司，共同参与项目投资。投资主体可积极申请国家相关资金支持，如国家开发银行设有企业境外投资的低息贷款；国家设有“一带一路”基金；省市地方政府设置有相关专项资金等。

2.2 项目运作方式

海外货站项目的运作方式主要包含以下几种：

（1）合资新建。境内外企业共同出资成立新的企业，联合运营海外货站，享有海外货站的建设、经营和管理权。合作各方对海外货站共同管理与经营，并共负盈亏、共担风险。

（2）兼并收购。国内企业通过注资参股兼并正在经营的海外货站，收购海外货站运营商的部分或全部股份。

（3）特许经营。比如BOT（建设-运营-移交）模式，海外货站所在地政府就该项目与投资方签订特许权[协议](https://baike.baidu.com/item/%E5%8D%8F%E8%AE%AE/670528)，授权投资方在特许期内许可融资建设和经营货站，当地政府对货站有监督权、调控权，特许期满后海外货站无偿移交给政府部门，投资方在协议期内享有海外货站的经营权，在协议期满后可优先租赁使用货站。

2.3 货站运营模式

运营模式包括物业租赁模式、货站操作服务、专属运营服务、其他增值服务等。

（1）物业租赁模式。海外货站投入运营后，可以将部分货站租给运营商，并向运营商收取货站租金等相应费用。

（2）货站操作服务。作为公共货站，可以提供收货、安检、组板、仓储、驳运、装卸等服务，并收取相关费用。

（3）专属运营服务。作为专属货站或转运中心，为特定目标客户提供效率最高、成本最低的服务保障。

（4）其他增值服务。可以提供货物清关、最后一公里地面配送以及其他定制化服务，并收取相关费用。

第三章 主要内容

3.1 海外货站选址

海外货站主要考虑以下因素：

（1）契合国家战略。海外货站的选址应紧跟国家需要，积极响应“一带一路”倡议、“RCEP”等开展布局。

（2）政治经济稳定。海外货站所在国家地缘政治稳定，与我国双边关系较好；经济基础较好，产业较为发达，可为航空物流发展提供充足货源支撑。

（3）区位优势显著。海外货站所在国家地理位置优越，通达性强，便于开展空空中转、空地联运等服务，具有广泛的货运腹地市场。

（4）保障能力较强。海外货站所在机场具有较好的货运基础设施保障能力、地面集疏运体系，货物中转效率较高、通关环境较好，可为双方合作提供有力保障。

3.2 建立多元合作

 （1）建设（运营）主体与海外货站所在机场确立合作关系，签署合作协议，通过租用现有货站、规划建设新货站等方式，参与海外货站建设运营。

（2）建设（运营）和承运人建立合作，承运人应优化运力供给，构建货运快线，提供稳定航线服务。

（3）货运代理企业、综合物流集成商、地面服务代理企业、供应链服务商等上下游物流企业积极参与海外货站项目，与机场、承运人形成稳定合作，拓展航空物流链条，加强物流与产业链协同。

（4）建设（运营）主体和银行、支付机构等建立合作，完善跨境支付服务、资金融通服务，拓宽跨境结算与投融资渠道。

3.3 完善服务体系

建设（运营）主体可以根据客户需求，完善航空物流信息化、通关流程、地面操作标准等，打造便捷高效的服务体系。

（1）推动信息化建设。建设（运营）主体开发海外货站信息平台，提供货物订舱、货物追踪、多式联运、跨境支付等服务，实现航线操作单证电子化、物流过程可视化，为双方机场以及航司、货代、货主等不同市场主体间信息互联互通提供支撑。

（2）创新通关模式。建设（运营）主体与境内外海关开展合作，加强双方在商品分类、制度法规、通关流程、贸易统计等方面的协同，推动海关监管模式创新，推进监管前置、数据共享、监管互认，简化通关流程，缩短通关时间，打造高效便捷的通关服务。

（3）实现操作标准一致化。境内、外机场共同建立货站操作标准，在货站载运工具、集装设备、票证单据、作业规范等方面加强标准衔接，推动两地货站服务标准一致化，提升客户服务体验。

3.4 丰富产品供给

建设（运营）主体可以和境内外机场、航空公司等加强合作，根据市场需求，提供多样化产品供给。

（1）打造“空中快线”。航空公司在境内机场与海外货站所在机场间开通航线，并保持一定通达频率，实现货物“随到随走”。

（2）提供“门到门”物流产品。建设（运营）主体以境内外机场为集散枢纽，与地面配送企业加强合作，为航空货物提供多式联运、境外配送等物流服务，拓展物流“最后一公里”，满足货物快进快出的需求。

（3）完善“物流+产业”定制化产品。聚焦“三新一高”要求，加强民航企业与快递、跨境电商、汽车、手机等生产制造企业的长期合作。围绕重点企业需求，建立专线物流通道，为企业“走出去”提供定制化、个性化物流服务，包括航线航班、报关清关、货物追踪、地面操作、地面配送等，缩短物流周期，提升服务质量。同时，提高专线货源集聚能力，形成规模效应，促进物流成本降低。

第四章 保障措施

4.1 加强组织领导，创新管理模式

要深入学习党中央、国务院关于现代流通体系建设的重要会议精神和政策，充分认识航空货运在优化外贸发展环境和资源配置、提升航空货运企业国际竞争力、实现民航业和物流业高质量发展方面的重要意义，从根本上转变“重客轻货”的观念，创新管理模式，将海外货站作为货运服务“走出去”的重要窗口，直面市场主体需求，发挥地方产业经济在海外的撬动作用。要加快管理模式创新，形成符合行业发展规律、贴合自身发展实际、具有自身发展特色的管理体制，为行业形成积极的示范和引领效应。

4.2 保障资源投入，形成发展合力

航空公司、机场作为航空运输业的发展主体，要不断加大政策和资源投入，不断提升货运软硬件设施能力和利用率，特别是在场站设计建设、流程信息化和装备智能化自动化方面，持续提升海外货站综合保障能力。行业协会、科研院所要发挥自身优势，助力企业持续推进业务模式创新、信息化升级和行业自律。相关企业要结合本地产业及内外贸发展规划，加快推进重点工程实施，着力拓展海外合作平台，加强海外货站项目宣传，吸引更多市场主体参与其中，共同推动项目建设，与其他业态实现联动互促、融合发展。

4.3 强化专项支持，助力推广应用

民航局与地区管理局要及时跟踪了解企业海外货站项目的建设情况，及时总结海外货站试点经验，加快形成行业标准，并予以复制推广；要深化“放管服”改革、优化营商环境的大局，积极协调解决海外货站建设（运营）过程中面临的重点、共性问题；要联合地方政府及相关部门，持续加强供需对接，围绕海外货站基础设施建设、投融资、法律法规、商务运营、资金出海、通关便利等方面，予以专项指导和支持。

附件：河南机场集团“海外货站”建设案例

一、基本情况

2021年1月，河南机场集团海外货站项目获批，被列入民航局首批“提升航空物流综合保障能力试点”。河南机场集团的首个海外货站项目选在布达佩斯，该项目于2021年1月26日与中欧商贸物流合作园区责任有限公司签署战略合作协议，确立项目业务框架；2月9日项目列入《中国－中东欧国家领导人峰会成果清单》；2月24日双方机场货站资源实现互换，河南机场集团举行专属货站挂牌仪式；4月27日河南机场集团与布达佩斯机场、中欧商贸园签署三方战略合作框架协议，布达佩斯机场完成货站挂牌仪式。

二、运营模式

海外货站拟采用BOT（建设-运营-移交）模式进行投资运营。匈牙利布达佩斯机场就海外货站项目与河南机场集团签订了合作框架协议，双方就信息联通建设、运营模式等达成一致意见。双方就合资公司设立、空侧地块规划使用、货站运营模式形成共识。双方初步确定货站运营时间拟为25至30年，期满后河南机场集团将货站无偿移交。项目总投资约为9000万欧元，货站设计及建设周期约两年半。

三、主要内容与实施效果

**（一）打造货运快线，构建空中通道。**郑州机场不断加大与寰宇通达、欧展、中欧商贸物流园区等企业合作力度，加密“郑州-布达佩斯”全货机航线航班，目前该条航线每周执飞7班，货邮运输量呈跨越式增长，2020年运输货量1400吨，2021年运输货量超2万吨，2022年运输货量预计将达到6万吨。

**（二）完善海外地面配送功能，打通“最后一公里”。**郑州机场与郑州、匈牙利物流园区建立合作，积极拓展境内外两端地面物流配送功能，打造“门到门”物流产品。一方面可有效提升地面配送效率，实现货物在货站的快进快出；另一方面可通过延伸拓展“最后一公里”服务，为打造安全可靠的国际物流体系提供有效方案。

**（三）搭建物流信息平台，畅通货物信息流。**郑州机场以电子货运为基础，打造集客户服务、航司服务、通关服务和系统管理等功能于一体的海外货站信息平台，着力提升机场、航司等不同主体间信息互联互通水平，提高航空物流运行效率。目前郑州机场已与布达佩斯机场进行了出港数据的实单测试。

**（四）创新监管方式，推进通关便利化。**郑州机场与境内外海关积极沟通协调，解决双方海关在商品分类等不一致的问题。目前，中匈海关已就MOU协议达成一致意见，将依托海外货站信息平台，共同推动监管互认等措施，打通航空物流在境内外通关环境的障碍，最大程度减少海关监管环节的成本和费用，缩短通关时间，提高通关便利化水平。

**（五）推动标准“走出去”，实现“软连通”。**郑州机场与布达佩斯机场共同建立货站操作流程标准，加强标准衔接，在海外货站为中国物流企业提供与国内流程一致、标准一致的物流服务，为企业对外合作提供“郑州模式”，提升客户体验、提高物流操作效率。

**（六）拓展合作“朋友圈”，形成产业生态圈。**郑州机场积极与航空物流上下游企业建立合作，创新供应链产业链协同运营模式，拓展生产物流、电商物流等物流业态，与高端制造等企业实现“抱团出海”，逐步形成了“物流+产业”协同的生态圈。