



航空物流系列教材

航空快递进出港 业务

Hangkong Kuaidi Jinchugang
Yewu

● 肖旭 编著



中国民航出版社

航空物流系列教材

F 618.1
2

航空快递进出港业务

肖旭 编著

中国民航出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

航空快递进出港业务/肖旭编著. —北京: 中国民航出版社, 2011. 8
ISBN 978-7-5128-0038-0

I. ①航… II. ①肖… III. ①航空运输-邮件投递
IV. ①F618.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 148746 号

责任编辑: 邢璐

航空快递进出港业务

肖旭 编著

出版	中国民航出版社
地址	北京市朝阳区光熙门北里甲 31 号楼 (100028)
排版	中国民航出版社照排室
印刷	北京金吉士印刷有限责任公司
发行	中国民航出版社 (010) 64297307 64290477
开本	787 × 1092 1/16
印张	16.75
字数	380 千字
版本	2011 年 8 月第 1 版 2011 年 8 月第 1 次印刷

书号	ISBN 978-7-5128-0038-0
定价	36.00 元

(如有印装错误, 本社负责调换)

前 言

20 世纪 90 年代，有人断言：物流业是 21 世纪的黄金产业。

十几年后的今天，离开物流业的生活难以想象，且不要说网购的商品无法送达，就连最基本的衣食住行都是问题，可见物流业对现代经济发展的支柱作用。

物流业的一个分支——航空物流，以其高价值和高技术含量成为这个经济发展支柱上的皇冠，比普通航空物流更为高价值和高技术含量的航空快递物流则是皇冠上最大最闪亮的明珠。

2003 年以来，国际快递巨头们就开始通过各种方式“打擦边球”进入中国市场。根据我国政府对世贸组织的承诺，2005 年国内快递市场对外资独资企业开放。几年间，据有关统计，非邮政快递市场份额逐年提高，中国邮政 EMS 的市场份额从早年的基本垄断下降到了两成份额，这其中也有国内民营快递企业的迅速成长带来的市场份额侵蚀。

与国内快递市场相比，国际快递市场同样受到冲击，早年通过万国邮政联盟进行国际快递的模式早已经不能适应新形势的需要。随着 2004 年《中美扩展民航服务协议》的签署，我国国际民航快递市场开闸，国际快递巨头蜂拥而入，短短几年时间，市场就被瓜分一空，国内快递企业虽然发展也很迅速，但短时间内只能偏安于国内及周边市场，长航程、高价值的洲际民航快递运输只能望洋兴叹。

屈原在其“千古万古至奇之作”《天问》中一口气提出了 173 个问题。构思本书之时，我们也效屈原之风，就我国国际民航快递市场提出几个疑问：

- 一、国外民航快递企业进出港如何操作？
- 二、这些进出港操作对其核心竞争力的形成起到什么作用？
- 三、国内民航快递企业目前的进出港操作如何进行？
- 四、国内民航快递企业该如何借鉴国外同行的先进做法？

而本书就是在研究并解决这些疑问的过程中，在充分研究相关国际公约和国内法律法规的基础上，遵循行业实践标准，将民航快递进出港业务分解为民航快递收运、民航快递单据填制、民航快递运送和民航快递的到达与交付 4 个业务流程，同时，又将每个

业务流程分解为若干任务，根据任务详细讲述了整个民航快递进出港操作过程。

全书的著述体现了理论性与实践性的结合，时效性与前沿性的结合，既有民航运输领域的基础理论，又结合民航快递的实践，既兼顾了当前民航快递行业的发展现状，又对该领域内将来要出现的新情况予以了探索，尤其是通用航空快递概念的提出，在理论界和业内尚属首创。

本书编写过程中的具体分工为：肖旭牵头立项并负责本书架构和全书统稿；张辉负责资料收集；魏亚波负责执笔撰写及全书修改。

编者

2011年4月于广州

前言

绪论：民航快递概述	1
相关知识链接	14
业务流程 1：民航快递货物接收	18
任务一 掌握不同民航快递公司的接收限制	18
一、中国邮政 EMS	19
二、德国邮政全球网络（DHL）	21
三、联邦快递（Fedex）	22
四、联合包裹运送公司（UPS）	23
五、荷兰邮政集团（TNT）	25
任务二 为民航快递品报关	26
一、海关对个人邮递物品的规定	26
二、海关对印刷品、音像制品的监管	27
三、海关对货物类快件的监管	28
四、邮件收寄过程中申报及办理海关手续的要求	29
五、民航快递一般口岸作业业务知识	29
六、民航快递快件报关流程	37
任务三 对民航快递品进行适当的包装	42
一、中国邮政 EMS	43
二、德国邮政全球网络（DHL）	45
三、联邦快递（Fedex）	54

四、联合包裹运送公司（UPS）	56
五、荷兰邮政集团（TNT）	60
任务四 计收民航快递费用	72
一、民航快递费用简介	72
二、航空快递费用计算	75
三、其他	80
典范示例	81
相关知识链接	91
业务流程 2：民航快递单据填制	94
任务一 了解常见民航快递单据	94
任务二 填制民航快递单据	96
一、中国邮政 EMS	96
二、德国邮政全球网络（DHL）	103
三、联邦快递（Fedex）	112
四、联合包裹运送公司（UPS）	120
五、荷兰邮政集团（TNT）	128
典范示例	135
相关知识链接	138
业务流程 3：民航快递货物运送	145
任务一 分拣民航快递快件	145
一、快件分拣概述	145
二、快件分拣操作过程	146
任务二 民航快递仓储管理	148
一、民航快递货物仓储的一般规定	149
二、民航快递货物保管的一般规定	149
三、民航快递的越库	150
四、民航快递仓储管理流程	150
五、民航快递货物进出仓操作	152
任务三 操作场内地面运输车辆	158
一、一般规定	159
二、牵引车接近飞机时的行驶规定	159

任务四 为民航快递飞机装机和配载平衡	163
一、舱位计划	164
二、民航快递飞机的配载平衡和装机	165
三、民航快递发送顺序	170
四、民航快递装机操作	171
五、无尾撑杆操作波音 747-400F、MD-11 等机型的装机操作	178
典范示例	180
相关知识链接	189

业务流程 4：民航快递货物到达与交付 193

任务一 掌握民航快递快件到达流程	193
一、国内民航快递到达流程	193
二、国际民航快递到达流程	194
任务二 民航快递货物卸机	195
一、卸机前的准备	195
二、宽体飞机卸机操作	197
三、无尾撑杆操作波音 747-400F、MD-11 等机型的卸机操作	198
四、地面操作	199
五、非宽体飞机和宽体飞机散货舱的卸机操作	199
六、特种货物快件卸机操作	200
七、直接转机快件卸机操作	200
八、卸机完毕后的存放与保管	200
九、其他注意事项	201
十、大风天气下部分机型货舱门的开启限制	201
任务三 派送和交付民航快递快件	203
一、派送前准备	203
二、派送过程	203
三、派送后续工作	204
任务四 处理民航快递服务失败	205
一、服务失败概述	206
二、服务失败的原因	207
三、服务失败的处理	208
任务五 处理无法递送快件	210

一、无法递送快件·····	210
二、快件无法递送的原因·····	210
三、无法递送快件处理·····	211
典范示例·····	212
相关知识链接·····	216
附录：民航快递政策与法规·····	217
一、《中华人民共和国邮政行业标准——快递服务》·····	217
二、1929 年《华沙公约》·····	231
三、1999 年《蒙特利尔公约》·····	239
四、《中华人民共和国海关对进出境快件监管办法》·····	253
五、《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》·····	256
六、《禁寄物品指导目录及处理办法（试行）》·····	257

参考文献

后记

绪论：民航快递概述

一、民航快递业务基础知识

随着全球经济的发展，市场竞争瞬息万变，企业在商业活动中越来越追求商业文件、样品及高精物品的快速、安全的送达，消费者则追求足不出户便能够购买到所需的日常用品或者足不出户便能够传递包裹邮件，于是传统的货运服务和邮政服务便逐渐产生了一个新的分支——快递服务业。

（一）快递和民航快递的概念

从不同的角度理解，快递有不同的内涵。

首先，快递是一种社会活动。从这个意义上讲，快递服务是指承运方将托运方指定在特定时间内运达目的地的物品，以最快的运输方式，运输和配送到指定的目的地或目标客户手中。

其次，快递是一种服务产品。快递是一种服务，服务是一种产品，从这个意义上讲，快递是为发件人和收件人提供的一种无形的服务产品，期间伴随了特定的物的空间位置转移。

相联系的概念还有“快运”这一概念，通常快递业务比快运业务运输的货物重量、体积要小，但实际两者之间的概念区别日益模糊。

快递业发达国家对价值在一定限额以下的样品、货品，只要提供发票，便可以快速通关，无需办理繁杂的进口手续，即可通过适当快递公司代办进口，快速通关进入另一国家，而且对于价值在这一限额之上的货品比照办理，只需依法缴纳进口关税即可，此种服务的国际运输称为国际快递。

我国海关总署也有相应的限额，但是这一限额有降低的趋势，国家海关总署 2010 年 7 月 2 日发布 2010 年第 43 号《关于调整进出境个人邮递物品管理措施有关事宜》的公告，从 2010 年 9 月 1 日起，对个人邮寄物品应征进口税税额在人民币 50 元（含 50 元）以下的，海关予以免征。个人寄自或寄往港、澳、台地区的物品，每次限值为 800 元人民币；寄自或寄往其他国家和地区的物品，每次限值为 1000 元人民币。而此前适用的颁布于 1994 年的《海关总署关于调整进出境邮件中个人物品的限值和免税额的通

知》中的规定是：寄自或寄往港、澳地区的个人物品，每次限值为 800 元（人民币，下同），免税额为 400 元；寄自或寄往上述地区以外的个人物品，每次限值为 1000 元，免税额为 500 元，若有超出，仅征超出部分。

民航业与快递业都追求服务的快捷性，二者之间的结合就理所当然。民航快递是快递业发展到一定程度，与航空业有机结合，满足市场新的需要，尤其是国际快递市场需要而产生的。

民航快递业务是由快递公司与航空公司合作，向货主提供的快递服务，其业务包括：由快递公司派专人从发货人处提取货物后以最快航班将货物出运，飞抵目的地后，由专人接机提货，办妥进关手续后直接送达收货人，称为“桌到桌运输”（Desk to Desk Service）。这是一种最为快捷的运输方式，特别适合于各种急需物品和文件资料。

（二）快递业的发展历程

20 世纪 50 至 60 年代，国际贸易快速发展，飞机被广泛用于货物运输，船舶运输业也得到了快速发展，新型海上运输船舶出现，航行速度加快，又促使国际贸易进入了一个新的发展时期。但是普通的跨国邮政速度和服务质量已与经济的发展不相适应，通过邮局运送的文件、单证、样品和小型行李不仅效率低、速度慢，安全性和准确性也显得不足，如国际运输船舶已抵达目的港，而所需的单证、文件却未到达，从而增加了船舶的港口使用费。这种局面常常困扰着从事国际贸易和国际交流的各方人士，人们渴望更快捷、更灵活、更安全的运输服务，以满足快节奏的国际贸易和国际交流的服务需要。

1969 年的一天，一位美国青年达尔西从偶然的机会得知，一艘德国船舶正停泊在夏威夷港等待在加利福尼亚签发的提单。如果通过正常的邮政途径，需要一个星期提单才能到达夏威夷，达尔西提出他愿意乘飞机将文件送到目的港，有关管理人员通过比较发现，此举可以节约昂贵的港口使用费和船舶滞期费用，于是将文件交给了达尔西，达尔西乘飞机专程来到夏威夷，亲手交给了收货单位。收货人在港口迅速办理卸货手续，顺利卸货，船舶交货后返航，这一举动减少了该航运公司在港口的费用，也得到了收货人的赞赏。

达尔西完成了这项任务后，便联络 Hillblom 及 Lynn 创立了世界上第一家快递公司——敦豪公司，总部设在旧金山，专门从事银行票据、航运文件、单证的传送业务，后来又将业务扩大到样品等小包裹运送服务。由于这种运送方式可以快捷、准确、可靠地将包裹送到收货（件）人手中，快递业从一出现就深受从事跨国经营的贸易、金融、运输各界人士的欢迎。

70 年代初，随着计算机的出现和不断发展，人们对信息传递速度的要求也越来越高。商贸、银行等各系统进入信息社会，通过信息的高速传递来达到较高的工作效率。由于快递业快捷、安全的运送特点满足了工商、贸易的要求，因而在全世界范围内迅速发展起来，特别是在美国、西欧各国、日本等经济发达的国家和地区发展得更为迅速。目前快递业务已普及到世界五大洲 200 多个国家和地区，仅美国从事国内快递业的公司

就有 300 多家，专门办理国际快件运输的公司近 30 家。图 1.1 是目前国内市场上主要的国内外大型航空快递企业 LOGO。



图 1.1 国内市场上的主要快递企业 LOGO

（三）快递的分类

1. 根据快件内件性质划分为信函类、商业文件类、包裹类三种

（1）信函类：是指具有个人现时通信内容的文件。所有信函类快件归属于邮政的专营范围，私人及快递公司不允许经营。

（2）商业文件类：包括商业合同、工程图纸、照片、照相复印品、金融票据、有价证券（不包括各国货币和无记名支票）、证书、单据、报表及手稿文件等印刷方式印制、复制的各种纸制品。

（3）包裹类：指所有适于寄递的样品、馈赠礼品及其他物品。

2. 根据寄递的距离、是否跨越国境划分为国际快递、国内快递、同城快递

（1）国际快递：指国家与国家（或地区）以最快速度传递信函、商业文件及物品的递送业务。

（2）国内快递：指在中国境内以最快速度传递信函、商业文件及物品的递送业务。

（3）同城快递：指在同一个城市以最快速度传递信函、商业文件及物品的递送业务。

3. 根据快递的业务形式划分为门/桌到机场，门/桌到门/桌，专差

（1）门/桌到机场：是指发件人电话通知快递公司，快递公司接到通知后上门取件，然后将所收到的快件集中到一起，根据其目的分拣整理，报关后发往世界各地。到达目的地后，由快递公司通知收件人自己去机场办理通关手续并提货。采用这种方式的多是海关当局有特殊规定的货物或物品。

(2) 门/桌到门/桌：这是民航快递公司最常用的一种服务形式。首先，发件人在需要时电话通知快递公司，快递公司接到通知后派人上门取件，然后将所有收到的快件集中，根据其目的地分拣整理、制单，报关后发往世界各地。到达目的地后，再由当地的分公司办理清、提货手续，并送到收件人手中。货件送毕，立即将有收货人签字的回执送回发货人或向发货人电告货物交接时间及签收姓名等情况。在这期间，客户还可以依靠快递公司的电脑网络对快件的位置进行查询，快件送达后，也可以及时通过电脑网络将消息反馈给发件人。

(3) 专差 (Courier on Board)：是指由快递公司指派专人携带快件在最短时间内将快件直接送到收件人手中。快递的起源便是这种方式。专差最可靠、最安全，同时费用也最高。

(四) 民航快递业的特点

民航快递或航空快递业务 (Air Express Service) 是由快递公司与航空公司合作，向货主提供的快递服务。其业务包括：由快递公司派专人从发货人处提取货物后以最快航班将货物出运，飞抵目的地后，由专人接机提货，办妥进关手续后直接送达收货人，称为“桌到桌运输” (Desk to Desk Service)。

这是一种最为快捷的运输方式，特别适合于各种急需物品和文件资料。

外贸企业办理航空运输，需要委托航空运输公司作为代理人，负责办理出口货物的提货、制单、报关和托运工作。委托人应填妥国际货物托运单，并将有关报关文件交付航空货运代理、空运代理向航空公司办理托运后，取得航空公司签发的航空运单，即为承运开始。

航空公司需对货物在运输途中的完好负责。货到目的地后，收货人凭航空公司发出的到货通知书提货。

与传统航空货运业务和邮政业务相比，民航快递有以下特点：

1. 收件的范围不同

民航快递的收件范围主要有文件和包裹两大类。其中文件主要是指商业文件和各种印刷品，对于包裹一般要求毛重不超过 32 公斤 (含 32 公斤) 或外包装单边不超过 102 厘米，三边相加不超过 175 厘米。近年来，航空运输行业竞争更加激烈，快递公司为吸引更多的客户，对包裹大小的要求趋于放松。而传统的航空货运业务以贸易货物为主，规定每件货物体积不得小于 5 厘米 × 10 厘米 × 20 厘米。邮政业务则以私人信函为主要业务对象，对包裹要求每件重量不超过 20 公斤，长度不超过 1 米。

2. 经营者不同

经营国际民航快递的大多为跨国公司，这些公司以独资或合资的形式将业务深入世界各地，建立起全球网络。航空快件的传送基本都是在跨国公司内部完成。而国际邮政业务则通过万国邮政联盟的形式在世界上大多数国家的邮政机构之间取得合作，邮件通过两个以上国家邮政当局的合作完成传送。国际航空货物运输则主要采用集中托运的形

式，或直接由发货人委托航空货运代理人进行，货物到达目的地后再通过发货地航空货运代理的关系人代为转交货物到收货人的手中。业务中除涉及航空公司外，还要依赖航空货运代理人的协助。

3. 经营者内部的组织形式不同

邮政运输的传统操作理论是接力式传送。民航快递公司则大多都采用中心分拨理论或称转盘分拨理论组织起全球的网络。简单来讲就是快递公司根据自己业务的实际情况在中心地区设立分拨中心（Hub）。各地收集起来的快件，按所到地区分拨完毕，装上飞机。当晚各地飞机飞到分拨中心，各自交换快件后飞回。第二天清晨，快件再由各地分公司用汽车送到收件人办公桌上。这种方式看上去似乎不太合理，但由于中心分拨理论减少了中间环节，快件的流向简单清楚，减少了错误，提高了操作效率，缩短了运送时间，被事实证明是经济、有效的。

4. 使用的单据不同

航空货运使用的是航空运单，邮政使用的是包裹单，民航快递业也有自己独特的运输单据——交付凭证（Proof of Delivery, POD）。交付凭证一式四份。第一联留在始发地并用于出口报关；第二联贴附在货物表面，随货同行，收件人可以在此联签字表示收到货物（交付凭证由此得名），但通常快件的收件人在快递公司提供的送货纪录上签字，而将此联保留；第三联作为快递公司内部结算的依据；第四联作为发件凭证留存发件人处，同时该联印有背面条款，一旦产生争议可作为判定当事各方权益、解决争议的依据。

5. 民航快递的服务质量更高

主要体现在以下几方面：

（1）速度更快。民航快递自诞生之日起就强调快速的服务，速度又被称为整个行业的生存之本。一般洲际快件运送在1~5天内完成，地区内部只要1~3天。这样的传送速度无论是传统的航空货运业还是邮政运输都很难达到。

（2）更加安全、可靠。因为在民航快递形式下，快件运送自始至终是在同一公司内部完成，各分公司操作规程相同，服务标准也基本相同，而且同一公司内部信息交流更加方便，对客户的高价值易破损货物的保护也会更加妥帖，所以运输的安全性可靠性也更高。与此相反，邮政运输和航空货物运输因为都牵涉不止一位经营者，各方服务水平参差不齐，所以较容易出现货损货差的现象。

（3）更方便。确切地说，民航快递不止涉及航空运输一种运输形式，它更像是陆空联运，通过将服务由机场延伸至客户的仓库、办公桌，民航快递真正实现了门到门服务，方便了客户。此外，民航快递公司对一般包裹代为清关，针对不断发展的电子网络技术又率先采用了EDI（电子数据交换）报关系统，为客户提供了更为便捷的网上服务，快递公司特有的全球性电脑跟踪查询系统也为有特殊需求的客户带来了极大的便利。

当然，民航快递同样有自己的局限性。如快递服务所覆盖的范围就不如邮政运输广

泛。国际邮政运输综合了各国的力量，可以这样说，有人烟的地方就有邮政运输的足迹，但民航快递毕竟是靠某个跨国公司的一己之力，所以各快递公司的运送网络只能包括那些商业发达、对外交流多的地区。

（五）民航快递业在中国的发展与现状

目前，我国的快递市场有三大竞争主体——中国邮政 EMS、外资快递巨头、民营快递企业。EMS 包袱沉重，份额下降，但具有政策和网络优势。EMS 历史最早，是传统的国有企业，原隶属于国家邮政局。2006 年 11 月 29 日，中国邮政集团公司完成注册登记，注册资本 800 亿元，成为目前国内最大的快递企业。形式上，中国邮政集团公司已经政企分开。但实际上，市场竞争者中国邮政集团公司和市场的管理者国家邮政局在人事、利益等方面有着千丝万缕的联系，国家邮政局的政策在一定程度上会偏向中国邮政集团公司。因此，中国邮政集团公司旗下的 EMS 在政策上有很大优势。在 80 年代，中国邮政几乎垄断着国内外快递市场，但自 90 年代起，EMS 的国内国际市场份额逐年下降，市场化运作后的表现如何还有待观望。外资快递巨头占据国际快递市场。外资快递巨头包括 DHL、FedEx、UPS、TNT 四大快递巨头，他们有丰富的经验、雄厚的资金以及密集的全球网络，竞争实力相当强。在中国国内，以 DHL 所占的市场份额最大，处于领先地位。1986 年，DHL 和中国对外贸易运输集团在华合资成立了中外运敦豪。从 2001 年以来，DHL 累计在华投资已超过 10 亿美元，占其同期在亚太地区投资金额的一半以上。目前，DHL 在中国国际快递市场拥有 40% 的份额。由此可见，中国的国际快递市场，外资快递巨头占据了主体地位。但在国内快递业务上，外资快递巨头的市场份额还很小。民营快递成为国内快递主体。民营快递企业异军突起，绕过或者突破法规和机构的限制打击，成为国内快递市场的主力军，占据国内快递市场的大部分份额。同时，由于民营快递企业数量众多，良莠不齐，出现了很多服务质量上的问题，引发了众多争议。

民营快递企业中有一些企业已经有全国快递网络，服务质量比较高，如顺丰速运、申通快递、宅急送、小红马、佳吉、韵达，但更多的是资金和员工规模小的快递公司，只能做所在城市的同城快递，如北京猫咪快递、杭州华通快递等等。

以上所提到的快递企业中，国际快递巨头基本上都属于民航快递企业的范畴，都有自己的机队，而且机队规模庞大，动辄数百架飞机。国内快递企业中，除中国邮政集团公司下属中国邮政航空公司、中国航空集团下属民航快递有限责任公司，民营快递公司中的顺丰速运已经组建顺丰航空，其他民营快递公司也在与国内外航空公司合作，通过包机包板等形式，均已经涉足民航快递业务。图 1.2 为国内快递企业的缩影。



图 1.2 国内快递企业

同国际民航快递业巨头相比，国内民航快递业存在着以下几个方面的不足：

1. 从机队规模上来说，国内民航快递企业规模太小

航空业本身就是一个高度规模经济化的行业，最近几年以来，世界范围内的航空公司之间的联合、兼并和重组方兴未艾，其目的就在于组建超大型的航空承运人，从而降低边际成本，实现规模经济效益。航空货运，尤其是国际航空货运在规模经济上尤其如此。国外大型航空快递企业，其机队规模在世界范围内都位属大型航空公司之列，一方面巨大的机队保障了航空快递企业在全球的扩张，增加了其营业收入，另一方面也很好地实现了规模经济效益，降低了边际成本。

反观国内民航快递企业，在机队规模上一般都很小，一般只有几架或十几架左右的中小型货机，大量的快递货物通过与国内其他航空公司合作，使用定期客运航班的腹舱来运输，虽然成本较低，但是对于时间敏感性极强的快件运送通常无能为力，同时，通过其他航空公司的客机腹舱来运送的民航快递品，增加了其间的管理成本和因航班延误等带来的不确定性。目前国际上大型民航快递企业的机队规模均以数百架计，例如，UPS 一家的机队规模数就超过 500 架，这一数字超过国内任何航空公司的机队规模，国内专门从事民航快递运输的航空公司，例如中国邮政航空公司，2010 年机队规模仅仅 15 架，民营民航快递公司的机队规模则更少，顺丰快递的机队 2011 年初只有 2 架 B757 客改货飞机，今年计划再引进一架。从这些简单的对比数据就可以看出，国内民航快递企业与国际民航快递巨头在机队规模上的差距，不在一个数量级上。

2. 从经营管理上来说, 难以达到国际民航快递企业的管理高度

民航快递企业的竞争力在于快速、准确地送达, 在这其中的精确管理就至关重要, 尤其表现在对新技术的应用和新的商业模式的开发上。

从新技术应用的角度来说, 国际大型民航快递企业均是现代物流技术的开发者和实践者, 当前物流领域的主要技术开发手段基本上都来自国际民航快递巨头, 例如物流仓储管理的立体仓库技术、物流分拣技术等, 本书将在业务流程 3 中详细介绍以 UPS 世界港为代表的快递品分拣中心使用的各种技术, 这些技术的开发和应用成为全世界快递品分拣的主要技术参考。从新的商业模式开发的角度来讲, 基于民航快递业的激烈市场竞争, 民航快递企业为增强自身竞争力, 开发了各种各样的快递产品。例如“零担托运”(LTL) 业务就是联邦快递开发的一种独一无二的快递服务商业模式, 虽然后来各个快递公司纷纷效仿, 但是联邦快递在这个领域还是一枝独秀, 这从另外一个角度说明了民航快递企业对快递产品和民航快递商业模式的创新。

国内民航快递企业在经营管理上还比较落后, 由于邮政业一直以来是国有经营的产业, 某种程度上来讲还保留了政企合一、政事合一的计划经济遗留, 难以开展高效的经营模式创新, 主要的业务模式也沿袭了几十年来的一贯模式。当然这种模式在某些特定的时空条件下有其特定的优势, 比如说国内国有的邮政系统的快递产品网络遍及全国的每一个角落, 而私有的快递企业却因成本过高而难以深入偏远地区; 另一方面, 国际大型民航快递企业在国内快递市场的经营上还存在限制, 在这样的条件下, 国内的民航快递企业和其他快递企业还存在着相当的市场经营空间, 但是一旦国家的保护性政策不再, 恐怕这些优势也不复存在, 包括中国邮政航空快递在内的国内民航快递企业将面临重大的考验。

3. 从经济效益上来说, 国内民航快递企业与国外相去甚远

如前所述, 鉴于国内民航快递企业的机队规模比较小, 使用航空运输运送的高价值快递品的运量就受到限制, 即使在总运量很大的情况下, 依然难以在经济效益上与国外民航快递企业相匹敌。2009 年, 联合包裹运送服务公司(UPS)的全球净收入为 23.16 亿美元, 折合人民币超百亿元, 联邦快递在 2010 年的净收入也达到了 11.84 亿美元。而国内民航快递企业, 极少有公开的资料证实其营业额和净利润, 我们只能从新闻报道中获得蛛丝马迹, 例如百度百科中介绍顺丰航空的网页中有这样的描述: 2004 年顺丰速递的营业额为 16 亿元, 利润率为 30%, 年平均成长率为 50%。不考虑 2008 年的金融危机的影响, 按照 2004 年的数据简单推算, 2010 年顺丰速递的营业额应该为 182 亿元人民币, 净利润也不超过 55 亿元, 而合理推断的实际数据应该不会有如此之高, 一方面受到经济危机的影响, 另一方面如此高的成长率并不可维持, 且国内快递市场的竞争就是在这几年的时间中迅速变得激烈起来的。大众网上关于宅急送的报道: 2005 年联邦快递的营业额是 281 亿美元, 而宅急送是 1 亿美元。虽然严格来说宅急送并不属于民航快递企业, 但是宅急送和顺丰速递是国内民营快递企业的标杆, 其营业额与利润水平与国际大型民航快递企业相比, 仍然相去甚远。