

出國報告(類別：出國考察及訪問)

考察鄭州機場及與富士康集團洽談合作 事宜-出國報告

服務機關：桃園國際機場股份有限公司

姓名職稱：宋成昱 研究委員

薛富謐 專員

派赴國家：大陸地區-河南省

出國期間：104 年2月26日至104年2月28日

報告日期：104 年5月15日

提要表

桃園機場公司與河南省機場集團公司於103年6月簽署友好姊妹機場合作意向書，透過聯盟互動模式，雙方共同為客、貨運航班提供優質高效的服務保障，同時在市場聯合營銷、業務交流培訓等方面展開交流合作。桃園機場公司應河南省機場集團公司之邀請，擇期拜訪河南省鄭州機場，以進一步落實雙方交流、經驗分享等合作項目。另一方面，富士康集團為「鄭州航空港經濟綜合實驗區」進駐之指標性廠商，且配合實驗區發展，提出「富士康航空物流園區」規畫，建設「一網、二鏈、三港」一體之全球物流樞紐，其效益不僅可增強新鄭機場貨運能力，提高鄭州物流競爭力，並配合實驗區相關建設，提升鄭州城市生產力與實驗區整體競爭力，「富士康航空物流園區」之規劃方向與階段性推動策略，對於桃園機場及桃園航空城計畫之發展帶來啟發與借鏡參考之處。綜上因素，本公司擬定派員考察大陸河南省鄭州機場及拜訪富士康集團洽談雙方合作計畫。

本次出國參訪行程之心得有二，**1.新鄭機場因應市場需求快速完成相關工程建設、規劃具前瞻性**，機場二期工程以加倍投入人力、設備與資金方式，將工程期間縮短為三年；另在施工階段提出挖掘地下第四層供航空運輸專用通道，避免目標年期面臨機場空側與陸側產生龐大交通量時再行施作之困難性，值得本公司未來興建第三航廈與衛星廊廳之參考。**2. 新鄭機場目標明確及發展策略得宜**，為發展鄭州新鄭機場為國際航空物流中心，河南省機場集團除了引進俄羅斯空橋航空、盧森堡貨航、UPS、國泰航空等23家國際航空公司進駐，並收購盧森堡貨航35%的股權，發展鄭州機場為盧森堡貨航第二大樞紐機場，增強對歐洲貨運市場的輻射能力，完善鄭州機場國際航線網路，提升鄭州機場國際貨運領域的競爭力。

建議事項為**1.鄭州機場冷鏈物流發展方式值得仿效**，鄭州機場海關對鮮活水產品實行“提前申報、貨到查驗、即時放行”，同時配套採取24小時預約通關之措施；鄭州機場興建鮮活水產品檢疫池及倉庫，以利海關及檢疫單位查驗貨物。台灣要發展桃園機場與大陸二三線城市機場之空運冷鏈物流，鄭州機場綠色通道模式值得仿效。**2.順應物流發展趨勢，積極佈建跨境電商相關建設**，因應全球電子商務蓬勃發展，相關單位及業者應及早佈建相關軟硬體建設，才有可能掌握跨境電商的龐大商機。此外，「貨轉郵」業務亦是跨境電商具有發展潛力之運作方式，建議積極推動。

目 錄

壹、出國目的	5
貳、出國行程	5
參、參訪及洽談合作內容.....	7
一、鄭州新鄭機場	7
二、與富士康集團洽談合作計畫.....	14
三、參訪照片	19
肆、心得及建議	23
一、心得.....	23
二、建議.....	24

壹、出國目的

河南省機場集團有限公司是鄭州新鄭國際機場的管理營運主體，鄭州新鄭機場是中國民航局重點支持建設的八大區域性航空樞紐之一，具有發展成為國際航空貨運樞紐和國內大型航空樞紐的有利條件。同時，河南省利用新鄭國際機場附近的新鄭綜合保稅區（即鄭州航空港區）規劃「鄭州航空港經濟綜合實驗區」，以河南省鄭州市為核心之航空經濟體和航空都市區，經中國國務院批核，是鄭州市朝著國際化陸港城市、國際綜合物流區、高端製造業基地和服務業基地發展的主要方向。而鄭州新鄭機場為鄭州航空港經濟綜合實驗區的核心引擎，對區域經濟建設發展具有重要的帶動作用，如同「桃園國際機場」與「桃園航空城」之關係。

103年6月10日桃園機場公司與河南省機場集團公司在桃園機場第二航廈簽署友好姊妹機場合作意向書，雙方藉由友好姊妹機場的簽署，將優勢互補，資源分享，合作共贏的原則，透過聯盟互動模式，為兩地機場未來營運基礎及建設方向，注入新的驅動力；在業務方面，雙方共同為客、貨運航班提供優質高效的服務保障，同時還將在市場聯合營銷、業務交流培訓等方面展開交流合作。爰此，河南省政府謝伏瞻省長及河南省機場集團有限公司安惠元董事長特邀請桃園機場公司擇期拜訪河南省機場集團公司，以進一步落實雙方交流、經驗分享等合作項目。

另一方面，富士康集團2010年進駐鄭州航空港區後產生連鎖效應，帶動許多國外關聯產業進駐投資，為「鄭州航空港經濟綜合實驗區」之指標性廠商。富士康集團配合鄭州航空港經濟綜合實驗區發展，提出「富士康航空物流園區」之規畫，其戰略地位以富士康航空物流園區為核心，建設“一網、二鏈、三港”一體之全球物流樞紐，其效益不僅可增強新鄭機場貨運能力，提高鄭州物流競爭力，並配合實驗區相關建設，提升鄭州城市生產力與鄭州航空港經濟綜合實驗區的整體競爭力。「富士康航空物流園區」之規劃方向與階段性推動策略，對於桃園航空自由貿易港區及桃園航空城計畫

之發展帶來啟發與借鏡參考之處，考察鄭州機場同時，遂一併納入出國行程之列。

綜上因素，本公司遂於104年擬定派員出國計畫項目，考察大陸河南省鄭州機場及拜訪富士康集團洽談雙方合作計畫。

貳、出國行程

本次考察大陸河南省鄭州機場及拜訪富士康集團出國行程，桃園機場公司派遣總經理室宋成昱研究委員及貨運處薛富謐專員兩員，出國行程自2015年2月26日出發，2月28日返國，考察行程豐富且緊湊，出國行程內容如表一所示。

表一 出國行程摘要表

日期	時間	行程摘要	備註
2月26日	13:25-16:15	去程：華信航空 AE993 桃園（TPE）13:25-鄭州（CGO）16:15	住宿 鄭東新區-諾富特酒店
	16:30-17:30	與河南省機場集團公司雙方進行交流 （鄭州機場貴賓接待室）	
2月27日	09:30-11:30	參觀鄭州機場二期建設及鮮活水產品綠色通道	住宿 鄭東新區-諾富特酒店
	13:30-15:30	拜訪富士康集團（鄭州航空港經濟綜合實驗區）洽談合作計畫	
2月28日	08:20-10:50	回程：華信航空 AE5994 鄭州（CGO）08:20-桃園（TPE）10:50	返國當日

參、參訪內容

一、 新鄭國際機場

(一)具競爭力之國際航空貨運樞紐

鄭州新鄭國際機場是大陸國內八大樞紐機場之一，規劃建設 5 條跑道，設計年客運吞吐量 7,000 萬人次，貨郵運量 500 萬噸。

2011 年 4 月，大陸國家民航局把鄭州新鄭國際機場確定為“十二五”期間全國唯一的綜合交通樞紐建設試點，將新鄭機場建成重要的國內航線中轉換乘和貨運集散區域性中心。透過建設機場貨運樞紐、優化航線網絡、發展壯大航空貨運貨代企業、提升機場服務水平，形成競爭力強的國際航空貨運樞紐。

鄭州新鄭機場在 2012 年開通航線 90 條，其中包括國內航線 84 條，通航國內外 67 個城市地區，客運量及貨郵吞吐量較 2011 年成長 47%，增幅居全國第一，已成為近年來國內國際最具成長力之機場之列。目前，實驗區啟動“大樞紐”建設，鄭州機場二期工程已動工建設，同步建設機場綜合交通換乘中心(Traffic Transfer Center)，將視航空貨運成長趨勢建設貨運專用跑道。

2014 年開通航線 185 條，其中包含國內航線 147 條、國際地區客運航線 15 條；貨運航空公司 14 家，開通貨運航線 23 條，其中國際地區貨運航線 19 條；客貨運通航城市已達 83 個，較 2012 年開通城市增加 16 個。鄭州新鄭機場位居中國內陸核心地區，向外輻射覆蓋中國內陸主要城市，與歐美亞和大洋洲的航線網路，已有 UPS、俄羅斯空橋航空、中國南方航空、中國東方航空、國泰航空、中國東方航空等 23 家國際航空公司進駐，同時也是盧森堡航空公司全球第二大樞紐機場。2014 年，鄭州機場客運量吞吐量 1,580 萬人次，較去年同期成長 20.2%，貨郵吞吐量 37 萬噸，較去年同期成長 44.5%，連續四年增速位居中國大型機場第一名。



圖 1 鄭州機場國際通航圖

(二)完善便捷之空陸聯運體系

鄭州航空港經濟綜合實驗區建設航空、公路、鐵路高效銜接，形成空陸聯運體系，實現客運“零距離轉乘”和“無縫接軌”，建成全國重要客運中轉換乘中心和全國重要的國際航空物流中心。

1. 三縱兩橫高速公路網:建成登封至商丘、機場至周口等地方高速公路，與京港澳高速公路(G4)、機場高速公路(S1)、和鄭民高速公路(S82)三條共同構成高速公路網。
2. 四縱六橫幹線公路網:升級改造 G107 相連路段和 S102、S223、S221 幹線，形成幹線公路網。
3. 米字形鐵路網:除了既有之京廣-廣九高速鐵路、京滬-徐蘭高速鐵路、以及鄭州東站至鄭州機場至許昌、鄭州機場至登封洛陽、鄭州至焦作、鄭州至開封等城際鐵路，形成以鄭州為中心之綿密鐵路網。

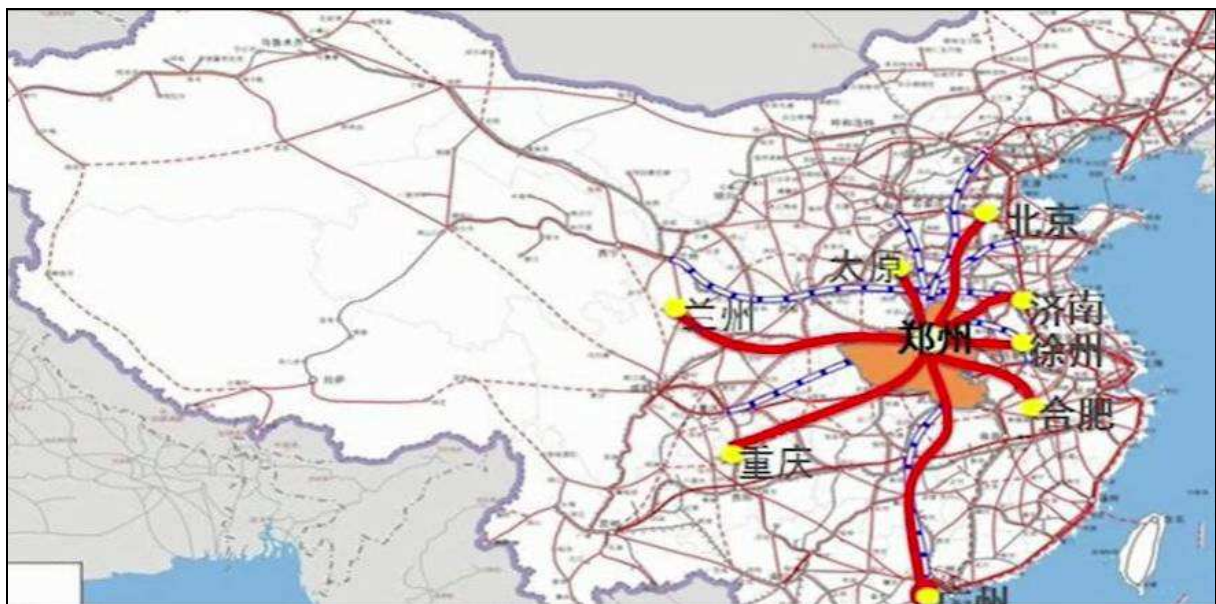
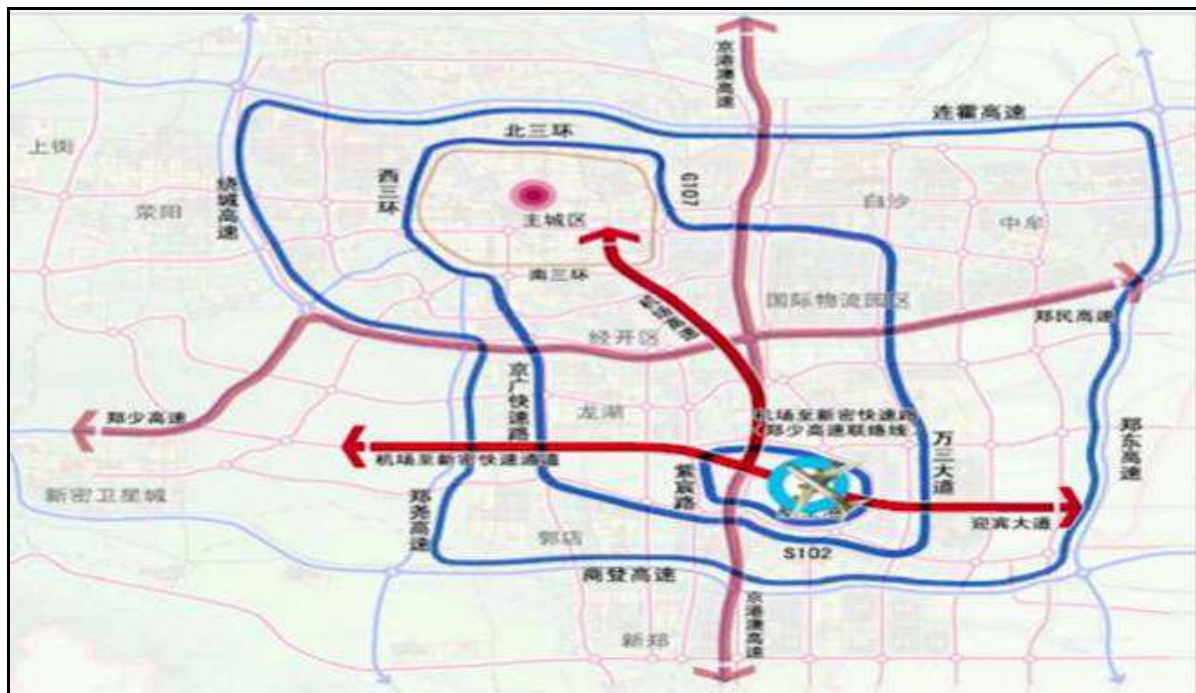




圖 4 鐵路公路航空一體化之綜合交通運輸體系

(三) 新鄭機場二期工程

新鄭機場一期工程占地近 70 公頃，建築面積 4.5 萬平方公尺，新鄭機場剛完工之停機坪可停放 12 架飛機，面積 10.9 萬平方公尺，2005 年進行改擴建工程，擴建後，機坪面積達到 25.6 萬平方公尺，機位達 43 個。

新鄭機場二期工程於 2012 年 12 月 19 日開工，主體工程預計將於 2015 年 9 月完工，預計 2015 年底正式啟用。二期工程設計年旅客吞吐量 2,900 萬人次、年貨郵吞吐量 50 萬噸、年飛機起降架次 23.6 萬架次，總面積占地 85.87 公頃，主要工程項目包括：

1. **興建 T2 航站樓**，樓地板面積 48.45 萬平方公尺，高度 38.73 公尺。
2. **新建第二跑道及第二平行滑行道**，第二跑道規格為 3,600 公尺 x 60 公尺，可符合 F 類航機起降標準(空中巴士 A380、波音 B747-8 之航機)。
3. **興建綜合交通換乘中心 (GTC)**，面積達 27 萬平方公尺，分為地下 4 層，地上兩層。地下四層是地鐵站，地下三層是城際輕軌站，地下一、二層是公共運輸和私家車停靠站點，GTC 的地上二層為旅客交通集散層，設有通向各個功能區的自動扶梯和樓梯，在二層還有架空連廊，與 T2 旅客到達層相連。
4. **新建 93 米的塔台**，負責第二跑道及第二滑行道之航機交通管制。
5. **興建停機坪**，新增機位 82 個，其中空橋機位 70 個，遠端機坪機位 8 個，貨運機位 4 個。

依鄭州新鄭機場中長期發展規劃，未來將視客運成長需求，於機場北側繼續興建 **T3 航站樓**，及機場東側興建 **T4 航站樓**，T2 航站樓及 T4 航站樓中間興建 S1、S2 兩座衛星廊廳；並配合機場起降架次成長，預計於 2020 年在第一跑道南側興建第三跑道及第二跑道北側興建第四跑道，第三跑道南方發展貨機停機坪、貨運代理倉儲及物流中心，機場最南側預留第五跑道興建用地，作為發展航機維修、航機試飛之擴充腹地。

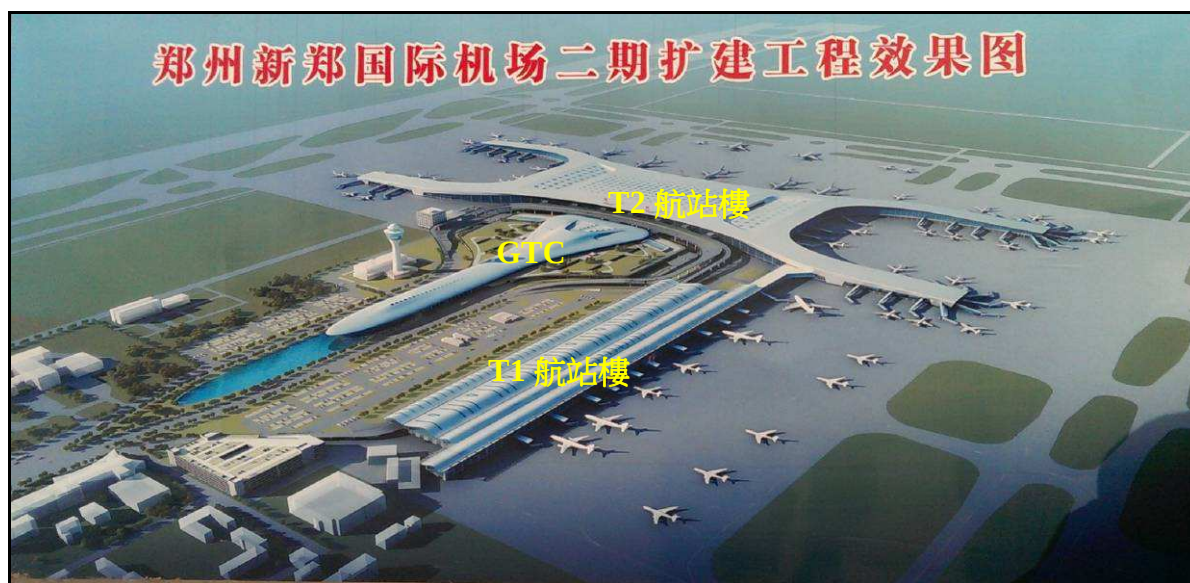


圖 5 鄭州新鄭國際機場二期擴建工程效果圖

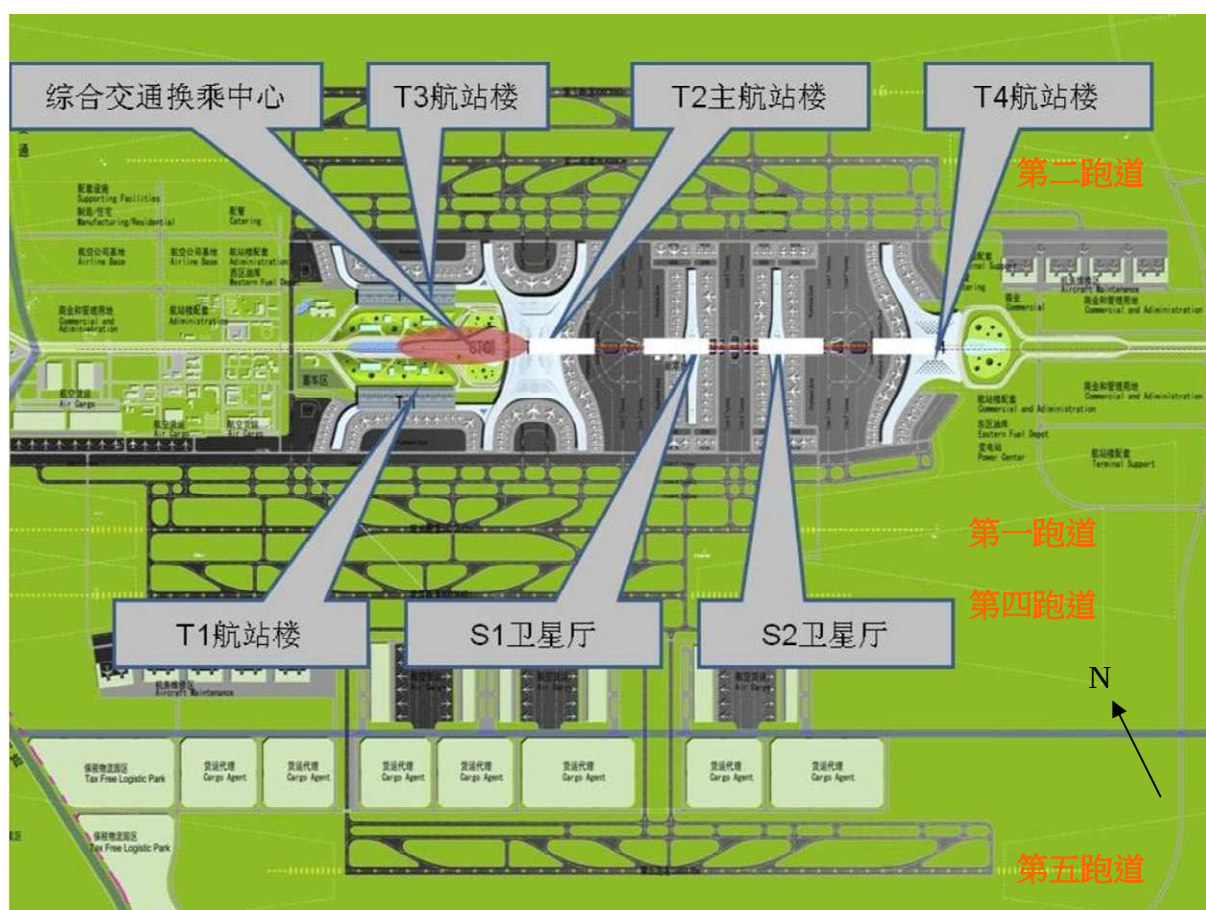


圖 6 鄭州新鄭國際機場中長期發展藍圖

(四) 鄭州機場生鮮水產貨之綠色通道

自 2013 年 9 月首批來自北歐的三文魚從鄭州機場海關報關入境以來，截至 2014 年 6 月從鄭州航空口岸入境的水產品貨值已突破千萬美元，達到 1,020.3 萬美元。目前自鄭州機場入境水產品主要有凍品三文魚和鮮活黃鱔。自 2013 年 9 月起，每周有 4~6 批，重量約 40 噸~60 噸三文魚自鄭州機場海關報關入境；2014 年 3 月，深圳貿易公司從鄭州航空口岸進口首批來自孟加拉國的黃鱔，此後每周一、六定期進口鮮活水產品。由於鮮活貨物到港時間多為夜間及凌晨，且其本身具有鮮活、易腐、易損等特點，因此對海關通關作業提出較高要求。鄭州機場海關考量空港貨物的特殊性，對鮮活水產品實行“**提前申報、貨到查驗、即時放行**”，同時配套採取 24 小時預約通關，保證進口海鮮通關手續隨到隨辦。

隨著鄭州機場國際貨運量連年大幅增加，從鄭州航空口岸進出境的貨物種類也日益繁多，代理三文魚報關的業者(邦達天原企業)之前均在上海、青島等地報關，由於目前鄭州機場國際航線日益擴增、物流成本低、通關速度快，該企業已有意將鄭州作為全國分撥地。2014 年 6 月，首批來自臺灣的 100 件鳳梨和芒果，自鄭州機場報關入境；與其同時落地的，還有同樣是第一次直飛大陸城市、來自臺灣的 3 噸鮮奶；以及來自孟加拉國的 1,600 公斤青蟹從鄭州直接入境。鄭州航空港經濟綜合實驗區自中國國務院 2013 年獲批至今，由於鄭州機場樞紐功能強化，生鮮和水產類商品選擇從鄭州入境有加速之勢。鄭州機場進口生鮮和水產類商品，意義重大，標志著中原地區首個外國冷鏈物流入境口岸功能的啟用，將吸引更多貿易代理商選擇其商品從鄭州入境，未來勢必帶動越來越多進口生鮮水產貨從鄭州入境再轉運送至周邊地區。

以上訊息表示鄭州機場已開通生鮮水產貨之綠色通道，本次出國行程，鄭州機場工作人員亦安排本公司參訪生鮮水產貨（活體）之通關檢疫檢查池（詳出國照片），並期待未來鄭州機場與桃園機場可加速推行兩岸冷鏈物流之業務合作。

(五) 桃園機場公司與河南省機場集團公司之合作計畫

河南省機場集團公司對於建立桃園機場-鄭州機場之冷鏈物流表示全力支持，

包括建立兩岸空運綠色通道，特別是針對台灣銷往大陸之農產品、海鮮漁獲食品(尤其是台灣飼養之鰻魚)協助進行通關及相關檢疫認證。同時採納機場公司建議，促成中國郵政與中華郵政合作採取「貨轉郵」方式，將大陸貨品運至台灣以郵件配銷全世界或配送至台灣收貨人，提升桃園機場與鄭州機場兩地之貨運量。

綜言之，桃園機場運往鄭州機場之航空貨運以「冷鏈貨物」為主，鄭州機場運往桃園機場則以「貨轉郵」之包裹及快遞貨件，達成雙向艙位均衡發展之目標，並且落實河南省機場集團公司與桃園機場公司簽署友好姐妹機場之具體合作項目。

二、 與富士康集團洽談合作計畫

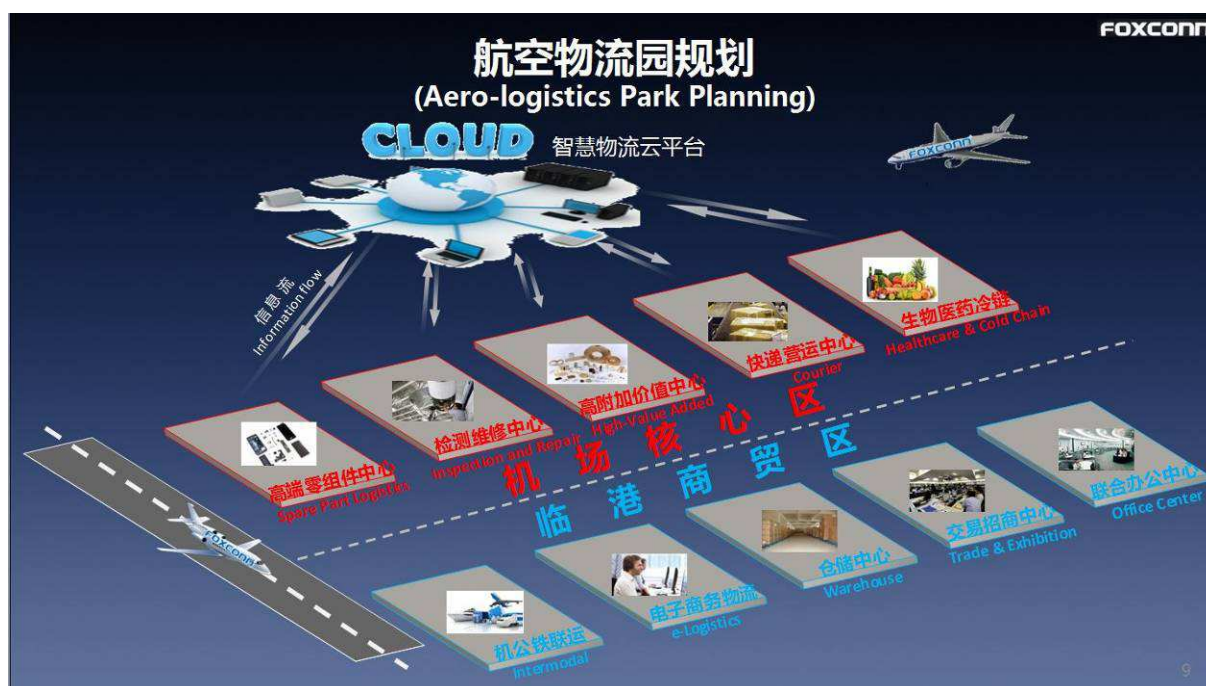
富士康集團配合鄭州航空港經濟綜合實驗區提出「富士康航空物流園區」(Aero-logistic Park)之規畫，其戰略地位以富士康航空物流園區為核心，建設“一網、二鏈、三港”一體之全球物流樞紐，一網指中原經濟區智慧平台(One Network)、二鏈指產業鏈及供應鏈、三港指航空港、公路港及鐵路網；其效益不僅可增強新鄭機場貨運能力，提高鄭州物流競爭力，配合實驗區相關建設與投資，提升鄭州城市生產力與鄭州航空港經濟綜合實驗區的整體競爭力。

富士康航空物流園區發展包括兩大架構-機場核心區與臨港商貿區，並藉由智慧物流雲端平台串接機場核心區與臨港商貿區之相關訊息。**機場核心區**包含檢測維修中心、高端零組件中心、高附加價值中心、快遞營運中心及生物醫藥冷鏈等五大功能區；**臨港商貿區**則包括機公鐵聯運(intermodel)、電商務流(e-logistic)、倉儲中心、交易招商中心、聯合辦公中心等五大功能。



資料來源：富士康集團

圖7-1 富士康航空物流園區規劃



資料來源：富士康集團

圖7-2 富士康航空物流園區規劃



資料來源：富士康集團

圖7-3 富士康航空物流園區規劃-機場核心区功能



資料來源：富士康集團

圖7-4 富士康航空物流園區規劃-臨港商貿區功能

104年2月27日本公司與富士康集團雙方進行意見交流，富士康集團規劃方向如下：

- 一、 富士康集團在物流發展方向，因應電子商務噴井式之快速成長趨勢，成立準時達物流(JUSDA)公司，並且以菜鳥網路(註1)為主要競爭對象，初期以富士康集團各事業群提供物流服務，即以富士康(包括鴻海)集團事業群及廠區間物料、成品運送為主，其次，為跨足電子商務經營藍圖，將轉型提供電子商務供應鏈服務，服務對象包括企業對企業(B2B)、企業對用戶(B2C)、用戶對用戶(C2C)。
- 二、 準時達物流在中國大陸規劃設置三個物流中心(Hub)，分別為杭州、成都及深圳，杭州服務華東地區、上海周邊市場，成都服務華西地區，並藉由渝新歐鐵路延伸至歐洲市場，深圳服務華南地區；另鄭州居大陸地理中心位置，往北服務北京、往南銜接武漢城市，2 小時航空運程可服務大陸 90%市場，戰略位置重要，亦為準時達物流佈局之物流據點。除了中國大陸陸路運輸外，為處理跨境物流運輸服務，航空運輸關聯行業(航空貨運運能、承攬、報關、貨運站)及其他海陸運複合運具之整合顯得特別重要，其中台灣桃園機場為處理大陸跨境市場相當重要之戰略地點。

準時達物流希望未來可進一步與桃園機場公司進行相關合作計畫：

1. 評估規劃成立自有航空機隊，鑑於鄭州機場既有航線班次以服務旅客為主，其航班時間段無法配合物流作業時間(例下午 5 點前收件並完成清關作業，夜

¹阿里巴巴針對電子商務成立「淘寶網」”資訊流”平台，其次建立「支付寶」解決帳款收付之”金流”平台，最後影響電子商務服務最關鍵之”實體物流”部分，成立「菜鳥網路」。菜鳥網路將打造“中國智能物流骨幹網”(簡稱 CSN)，基於互聯網思考、技術、及對未來發展趨勢而建立的創新型企業，構築具有示範效應的電商產業生態圈。菜鳥網路定位於“開放的社會化倉儲設施網路”。計劃在 5-8 年內建立一張能支撐日均 300 億網路零售額的智能物流骨幹網路，其中主要在於建設倉儲設施網路，包括自建模式。

間班機運抵目的機場，N+1 日交付客戶)。因此，準時達物流規劃建立自有航空貨運機隊，惟對於航空運輸實務操作與經營方面涉略有限，請機場公司參與並協助提供專業意見。

2. 建立桃園機場保稅專區，利用鄭州臨空經濟實驗區及桃園自由港區兩地跨境電商之保稅專區進行貨品分拆、撿貨及貨件再包裝等服務。
3. 包括生物醫藥、儲存環境較敏感之電子產品等冷鏈物流亦為準時達物流規劃服務項目之一。
4. 與中華郵政合作「貨轉郵」物流服務，考量中國郵政處理跨境貨物成本與時效與國際快遞業相比尚不具競爭力，為加速包裹及快遞貨件處理時效及降低成本，採納機場公司建議與中華郵政合作，以「貨轉郵」方式將大陸貨品運至台灣以郵件(EMS)配銷全世界或配送至台灣收貨人，亦為發展評估選項。

三、 富士康集團規劃方向對桃園機場公司之經營效益說明

1. 富士康集團佈局台灣桃園機場作為處理大陸跨境市場相當重要之戰略地點。富士康集團-準時達物流公司針對跨境電商部分，規劃進駐桃園自由港區（台灣準時達物流公司業於 104 年 4 月 15 日向民航局提出自由貿易港區事業籌設申請，正式進駐桃園航空自由港區），利用鄭州臨空經濟實驗區及桃園自由港區兩地之保稅專區進行貨品分拆、撿貨及貨件再包裝等服務。準時達物流公司進駐桃園自由港區，具體效益包括：1.桃園自由港區進駐家數增加，並增加就業機會（初期僱用 23 名員工），2. 提升自由貿易港區貨量與貿易值，3. 增加桃園機場進出口貨量，並帶動航空關聯行業之發展。
2. 準時達物流對於台灣發展兩岸冷鏈物流，以物流業者實務操作驗證兩岸綠色通道之可行性，並且以實質貨運量及貨物進出口收入所創造效益，促使航空運輸關聯行業投資冷鏈物流相關設備。

三、出國照片

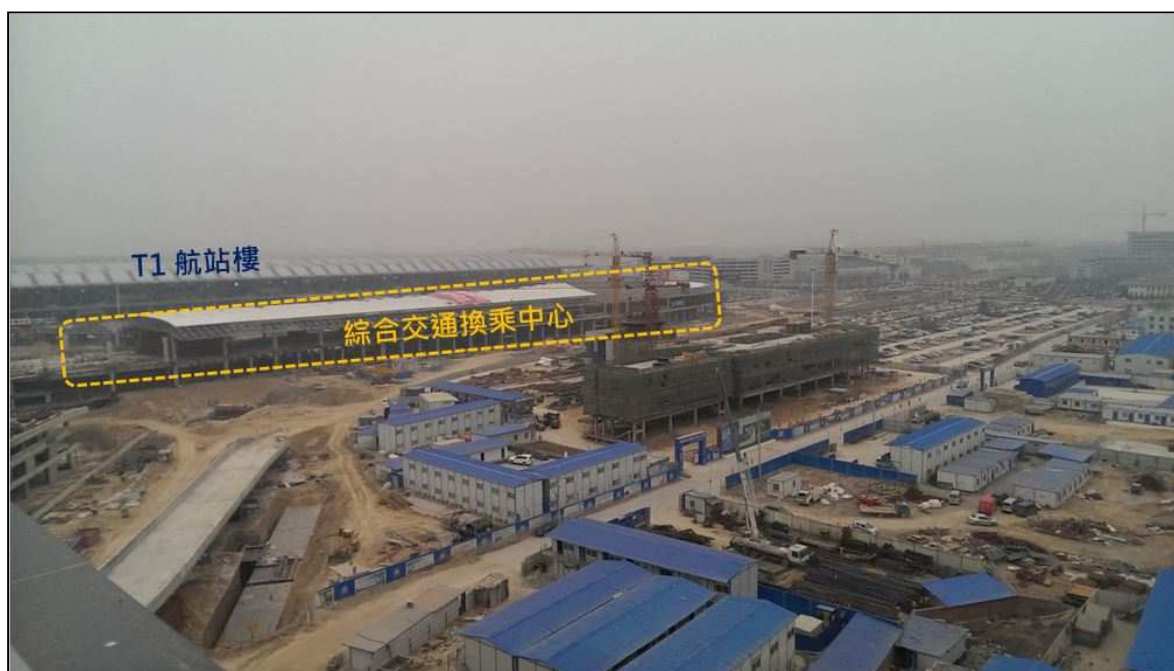


圖 1 新鄭機場二期工程-綜合交通換乘中心(GTC)

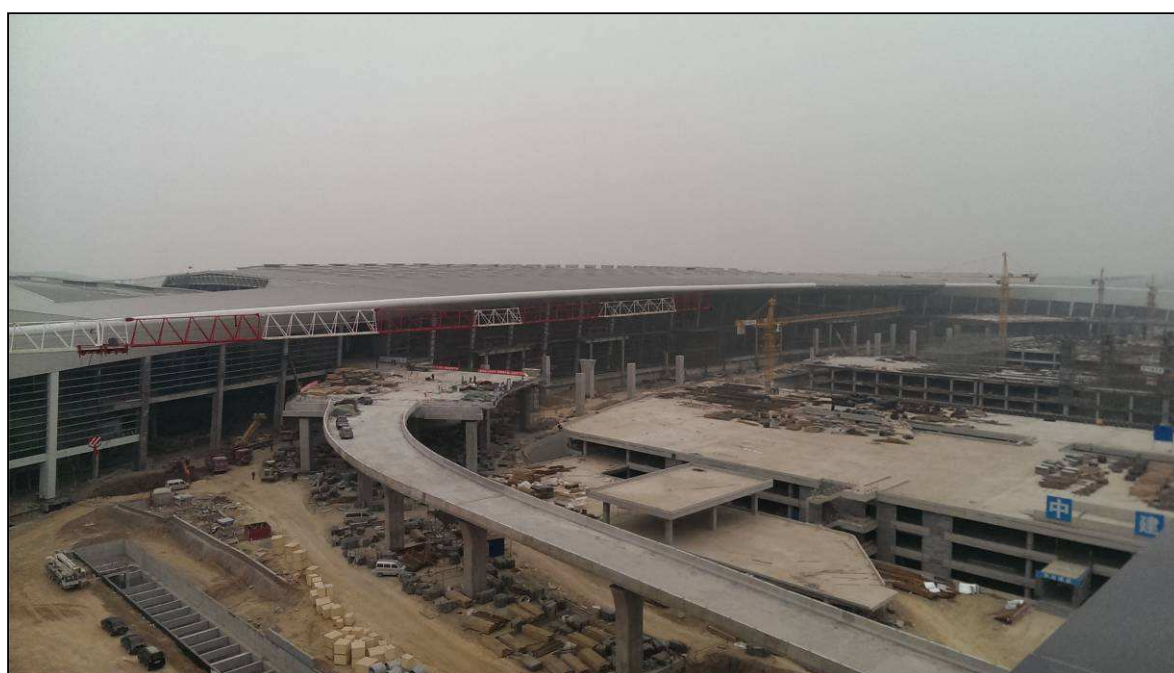


圖 2 新鄭機場二期工程-第二航站樓(T2)

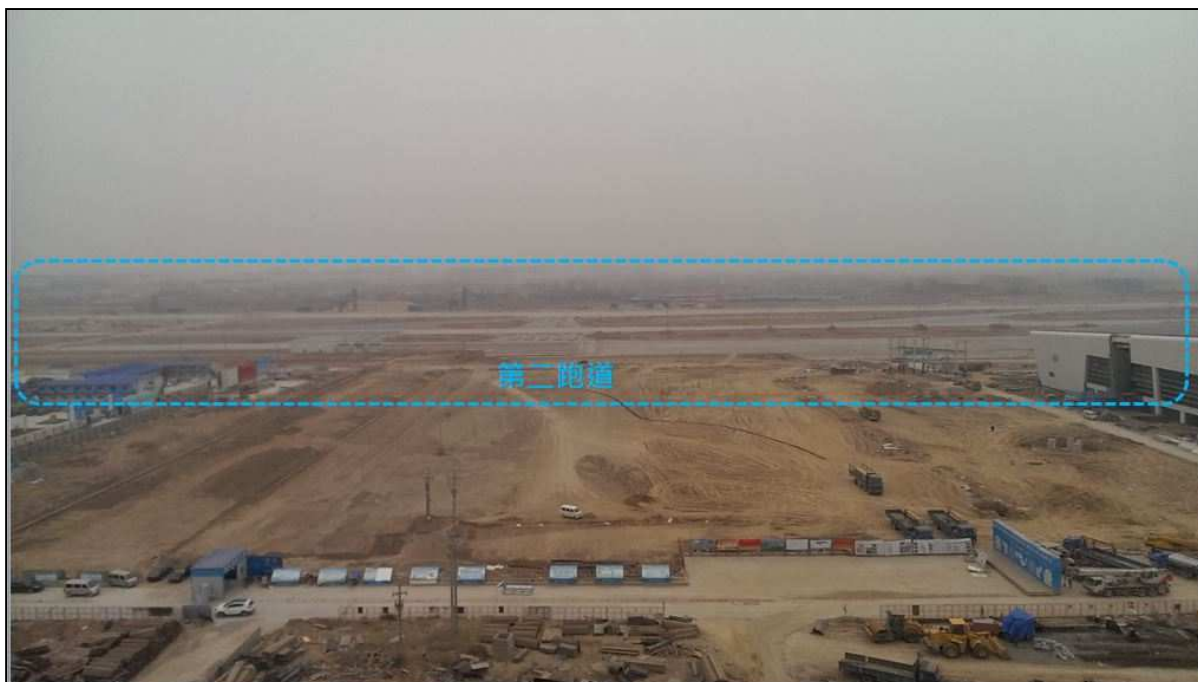


圖 3 新鄭機場二期工程-第二跑道



圖 4 新鄭機場二期工程-第二航站樓外觀(近照)

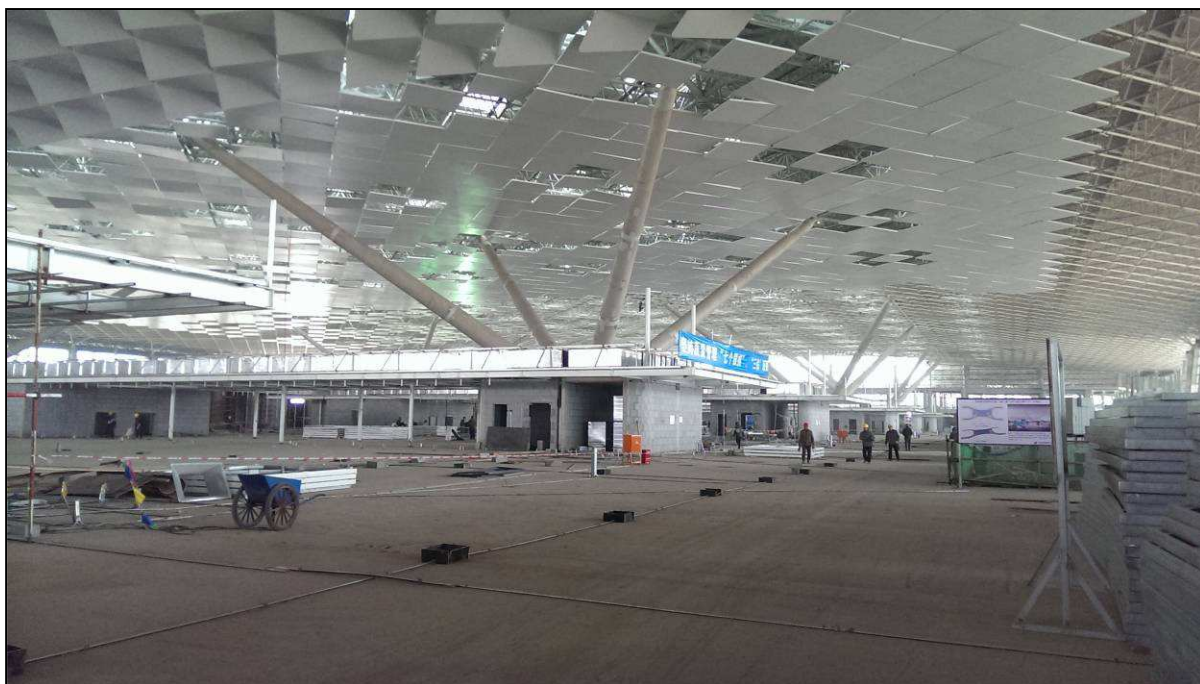


圖 5 新鄭機場二期工程-第二航站樓(內部裝修 1)



圖 6 新鄭機場二期工程-第二航站樓(內部裝修 2)



圖 7 參觀新鄭機場-生鮮水產貨檢疫池 1



圖 8 參觀新鄭機場-生鮮水產貨檢疫池 2

肆、心得與建議

一、心得

河南省屬內陸城市，人口超過一億人，先天之地理環境與國際貿易經商條件不若沿海城市之發展優勢，為因應城鄉差距與貧富不均等重大民生議題，河南省提出鄭州航空港經濟綜合實驗區及新鄭機場之發展規劃，2013年3月經大陸國務院批准鄭州航空港經濟綜合實驗區為產業西移之內陸開放重要門戶，致力發展成為“國際航空物流中心”之戰略定位，以河南省鄭州市為核心之航空經濟體和航空都市區，將鄭州市朝著國際化陸港城市、國際綜合物流區、高端製造業基地和服務業基地發展。除了以鄭州航空港經濟綜合實驗區之航空城發展策略，繼續擴大內需市場，更藉由鄭州機場航空貨運主導之國際物流商業模式，“貨運為先、以貨帶客，國際為先、以外帶內”之實踐策略，帶動實驗區之整體開發。

對於此次參訪，重要心得如下：

1. 新鄭機場因應市場需求快速完成相關工程建設、規劃具前瞻性

鄭州機場自2012年起連續四年客運與貨運成長速度佔中國大型機場第一位，為因應市場快速成長趨勢，鄭州機場自2012年12月進行機場二期工程，預計今(2015)年12月，機場主體建設項目如第二航廈、第二跑道、綜合地面交通中心及停機坪等均將完成，透過投入加倍人力、設備與資金方式，縮短工期以迎合市場發展趨勢，此建設速度與快速回應市場環境變化能力，對應台灣桃園機場航空城計畫之發展與建設速度，實在令人稱羨與敬佩。河南省機場集團安惠元董事長在本次參訪中特別向本公司同仁介紹，機場二期工程因應地面交通(地鐵及輕軌)運輸之通道，已挖掘地下三層之土建工程，為長遠之計，在施工階段提出挖掘地下第四層供航空運輸專用通道，以利行李車輛或空側勤務車輛通行，在此階段進行施作不

僅成本增加幅度、施工難易度控制在可接受範圍，一但主體工程營運啟用後，未來要在進行相關立體化工程，施工成本與工程技術複雜性絕對是興建階段的數倍計，顯示河南省機場集團發展策略之整體性與前瞻性。

2. 新鄭機場目標明確及發展策略得宜

為發展鄭州新鄭機場為國際航空物流中心，河南省機場集團除了引進中國南方航空、中國東方航空、中國航空、中國郵政航空、順豐航空、揚子江快運、中國貨運等中國籍航空公司開闢航線外，更引進包括俄羅斯空橋航空、盧森堡貨航、UPS、國泰航空、中華航空、長榮航空、絲路航空、馬來西亞航空等23家國際航空公司進駐，航線網絡擴及歐洲、亞洲、美洲及大洋洲等地區。其中河南省機場集團投入資金收購盧森堡貨航35%的股權，發展鄭州機場為盧森堡貨航第二大樞紐機場，透過“鄭州-盧森堡”航班，將中國優質產品輸往歐洲，再藉由盧森堡芬德爾國際機場之貨運轉運，將貨物運抵德國、英國、法國、義大利、芬蘭、比利時等主要國家，增強對歐洲貨運市場的輻射能力；航機回程再將歐洲精品、地區特產輸往大陸，藉此完善鄭州機場國際航線網路，提升鄭州機場國際貨運領域的競爭力。2014年國際和地區貨郵吞吐量較更去年成長82%，國際和地區貨郵佔總貨郵吞吐量55%，全貨機發展已扮演主導地位，在在顯示河南省機場集團規劃目標及發展策略之明確。

二、建議

1. 鄭州機場冷鏈物流發展方式值得仿效

鄭州機場海關考量空港貨物對運送時效及商品保存效期之高度要求，對鮮活水產品實行“提前申報、貨到查驗、即時放行”，同時配套採取24小時預約通關之綠色通道政策；鄭州機場本身亦投資興建鮮活水產品檢疫池及倉庫，以利海關及檢疫

單位查驗貨物。如果海關單位依照一般進出口貨物查驗、檢疫、通關之流程，貨物通關放行到交付貨主，商品可能已過了保存期限而導致大量貨損及經濟損失，企業無法成功建立物流供應鏈，就遑論其背後衍生之貿易與物流正向發展。台灣要發展空運冷鏈物流，建立桃園機場與大陸二三線城市機場之冷鏈物流，鄭州機場建立之綠色通道模式值得仿效。

2. 順應物流發展趨勢，積極佈建跨境電商相關建設

富士康集團成立準時達物流公司，一方面因應全球電子商務蓬勃發展，另一方面考量大陸地區實體物流設施未能跟上資訊流與金流的發展腳步，及早佈建相關軟硬體建設，才有可能掌握跨境電商的龐大商機。

此外，「貨轉郵」業務亦是跨境電商具有發展潛力之運作方式，建議本公司及航空貨運集散站經營者積極推動。例如中國郵政處理跨境貨物成本與時效與國際快遞業相比尚不具競爭力，中華郵政(EMS)具有成本與時效之市場優勢，但無法切入大陸市場，若能結合中國郵政與中華郵政兩者經營之優勢、形成互補策略，以「貨轉郵」方式將大陸貨品運至台灣以郵件(EMS)配銷全世界或配送至台灣收貨人，加速包裹及快遞貨件處理時效及降低成本，其前景可期。