

郑州机场货样代理报关行郑州航空港区机场海关即可办理报关

产品名称	郑州机场货样代理报关行郑州航空港区机场海关即可办理报关
公司名称	郑州环航国际货运代理有限公司
价格	200.00/票
规格参数	
公司地址	郑州市（河南自贸区郑东片区）商都路中兴南路凯利国际中心A座24层
联系电话	0371-88886948 13007536032

产品详情

立足郑州15载，专注郑州新郑国际机场空运包机包板，依托北京首都机场和新郑国际机场全货机航线，覆盖全球，欢迎询价，主要航线2分钟报价，专注超长，超宽，超重空运出口货物，我司在机场设有报关行和地面仓储理货团队，对您的货物进出口放行，出口报关，进口清关，打板，进口拆板提货等有优先操作能力，近期郑州机场欧洲美国航班密度增加，回程货物积压严重，拆板提货困难，我司有优先操作权限，也是郑州机场3大报关行的会长单位，为您提货有优先操作能力，欢迎到我们公司考察，也欢迎来电沟通咨询 1、郑州始发空运出口，优势航线主要有欧线、美线、东南亚航线、日韩航线等2、郑州机场进出口清关服务，自有报关行，清关高效快捷。特色产品进口清关服务，如食品、水果、危险品，鲜活、冷藏冷冻品等。3、郑州机场地面服务：报关，进口清关，短驳、仓储、转关、保税、擅长EXW、DDP、DDU等一条龙服务。4、公司为WCA（国际货运联盟）会员，全球代理网络资源丰富，可做港到港、门到港、港到门、门到门等进出口一系列增值服务。

郑州机场货样代理报关行郑州机场货样代理报关行郑州机场货样代理报关行郑州机场货样代理报关行郑州机场货样代理报关行郑州机场货样代理报关行美国跟中国产品还是在互加关税，从美国进口产品的时候想提前了解需要缴纳的关税。可以通过海关总署里面的我要查，然后海关税率这里跳转查询网站，如果还是不会就加我微信，我来帮你查。美国产品，增加的税率，其实可以通过反倾销税减免系统里面进行减免的，如果你不知道，你可能就直接缴纳了。反倾销税减免系统里面先进行公司审核，然后再新增产品计划，把这次进口的美国产品都新增进去，然后领取单号即可。郑州机场货样代理报关行郑州航空港区机场海关即可办理报关 进口食品的简单流程是：收发货人的商检备案——进口食品的商检标签预审——（食品到港后）报检——清关——海关查验——放行——（仓库贴标）---商检抽样查验——出具卫生证书。除常规单证外，需提供国外官方卫生证书、原产政书、进口食品收发货人备案、标签样张及翻译件、营业执照复印件、营养成分分析证明及翻译件等等核心单证资料。奶油 脂肪量 > 1.5% 的加糖固状乳及奶油(指粉状、粒状或其他固体状态,浓缩,加糖或其他甜物质) 税号：0402290000 关税10% 增值税 16% 牛奶 1%<脂肪含量 6%的未浓缩的乳及奶油(脂肪含量按重量计,本编号货品不得加糖和其他甜物质)税号：0401200000 关税15% 增值税16%以上两种产品，都需要一个特殊的单证，自动进口许可证（进口企业要是土畜协会会员），如果贵司没有这种资质。可以用我们万享的抬头双抬头报关，每票收的抬头费是2000/票。冰淇淋 税号：2105000000 关税19%.增值税16%郑州机

场货样代理报关行郑州航空港区机场海关即可办理报关还有一个要注意的地方，奶油 冰淇淋需要冷冻柜。冷冻柜的仓储费比较贵，所以为了清关速度，我建议发货后，就把所有资料及时提供，及时预审，避免清关耽误时间。清关费用，除去滞箱费，查验费，标签备案费用这种，预估费用4000元左右。其他进口资料就跟其他预包装食品一样，卫生证，产地证，成分表，中文标签（我们可以帮忙设计）。前4个月郑州机场货运量逆势增长

5月11日，记者从河南机场集团获悉，今年以来，郑州机场全力保障国内外航空物流、人流有序畅通，货运量实现稳中有升。今年1至4月，在总起降架次同比下降46%的情况下，郑州机场累计完成货邮吞吐量22.7万吨，其中，国际及地区货运量达19.2万吨，同比增长15%；全货机运输总量20.5万吨，同比增长10.8%。“今年以来，我们在细化措施、防疫的前提下，主动作为，确保畅通。”河南机场集团有关负责人说，持续强化国际航班专班管理，严格进口货物的消毒；实施一线封闭作业，对货航、货代、外包单位“同标准、同手段”防疫；加大来郑货运车辆管理力度，为70余家卡车企业、货代企业申领600余张应急物资运输车辆通行证；全力承接货运航班，统筹调度人力、场地、设备等资源，大程度提升货站保障能力。今年以来，河南机场集团进一步构建“空空+空陆”集疏运体系，其中卡车航班网络通达全国90余座大中城市，集疏货物品类由过去的单普货发展为生鲜冷链、快邮件、跨境电商等23大类1万余种。截至4月底，在郑运营的全货运航空公司达31家，开通全货机航线48条，国际通航城市42个；在全球排名前20位的国际一类航空货运枢纽中，郑州机场已开通17个航点，连通“一带一路”沿线国家17个，已形成横跨欧美亚三大经济区、覆盖全球主要经济体、多点支撑的“Y”字形国际货运航线网络。值得一提的是，郑州机场在国内机场中率先实施的空空中转、海外货站、电子货运三大创新试点，今年已初见成效。其中，设立600平方米中转业务专属操作区域，提升货物中转时效，打造精品中转航线，试点一年来，郑州机场已保障空空中转货运量8000余吨，形成国内转国内、国际转国际、国内国际互转的中转模式；4月份，郑州机场航空电子货运信息服务平台已经建成，可为航空公司、机场货站、货代企业、卡车公司及报关行等提供全流程一体化信息服务，目前已有81家代理企业、173名用户完成平台注册并开始使用，货物通行时效提升20%。郑州机场航空货运转型发展的思考

“十四五”时期正处于中国特色社会主义新时代全面建设社会主义现代化强国的开局起步期、是我国经济由高速增长向高质量发展转型的攻坚期，也是中国民航站在更高的历史起点上，加快推进高质量发展，积极推动航空货运行业转型、全面深化改革升级的关键期。机场作为航空货运链条的重要环节，是推动行业高质量发展和实现转型升级的重要组成部分。郑州机场作为唯一一个由中国民航局主导编制货运枢纽战略规划的国际机场，无论是从满足自身发展需要层面还是发挥引领带动作用层面，都到了必须进行转型升级的阶段。为此，必须积极梳理发展历史，探析发展瓶颈、探索危机机遇，立足区位优势，明确发展目标，明晰发展步骤，完成转型升级。

一、战略初期快速发展 河南作为一个内陆省份，不沿海、不靠边，对外开放靠蓝天。早在2007年河南省委、省政府提出“民航优先”发展战略，2011年，河南省全面启动郑州国内大型航空枢纽建设。结合民航发展实际，于2012年确定了“货运为先、国际为先、以干为先”的“三为先”发展思路，明确了郑州国际航空枢纽差异化发展之路；2013年与民航局共谋共建的郑州航空港经济综合实验区获国务院正式批复；同时坚持硬件先行，提前1年完成了二期工程项目，为机场提升保障能力、扩容放量和抢占市场资源赢得先机。2016年1月，河南省政府下发《关于进一步加快民航业发展的意见》，明确“坚持东联西进、贯通全球、构建枢纽的战略导向，以郑州航空枢纽为支点构建‘空中丝绸之路’的指导思想，充分发挥航空货运在区域开放发展中的带动和引领优势，郑州机场国际航空货运枢纽竞争优势显著增强，主要体现在：

一、货运量持续快速增长。2012-2019年，郑州机场货运量由15.1万吨提升至52.2万吨，年均增速19.4%，行业排名由全国第15位跃升至第7位，货运规模自2017年以来稳居中部机场“双”。年初受疫情影响，郑州机场逆势而上，3月份货邮吞吐量同比增长6.1%，成为国内仅有的2家货运量正增长的大型机场之一。4月份货邮吞吐量同比增长30.4%，5月份货邮吞吐量同比增长60.8%，连续两个月单月货运增速排名。6月份货邮吞吐量同比增长45.2%，7月份货邮吞吐量同比增长23.9%，8月份货邮吞吐量同比增长23.4%，增速始终稳居全国大型机场前列。今年1-11月份，郑州机场完成货邮吞吐量56.8万吨，同比增长21.8%，增速位居全国大型机场首位，全国排名超越成都，位居全国第六。

二、航线运力及网络初具规模。经过多年的努力，目前郑州机场航线网络覆盖范围由卢森堡为中心逐渐扩展至欧、美、亚等多个国家和城市，初步形成了中短程和远程国际货运航线相互衔接、互为支撑的枢纽网络体系。疫情期间，郑州发挥其“空中丝绸之路”节点的航空货运优势，成为国际货物空运的重要进出港通道。截至目前，2020年新引进8家全货运航空公司、21家客改货航空公司，货运航空公司总数达到29家；新开17条航线，货运航线总数达到51条；新增20个通航城市，总体达到63个。在不断拓展枢纽航线网络的同时，货运公司全力支持本土货航建设，中州航空顺利开航运营、中原龙浩将总部迁至郑州，进一步提升河南省航空货运能力，助力打造郑州国际航空货运枢纽。

三、综合保障能力不断增强。目前货运公司运营7座航空货站，总面积14万平方米，年货邮保障能力达到70万吨，货物保障能力达到

国际水准。一是特货业务取得显著发展。平均每两天就有一次超规货物保障工作，超长超重货物形成常态化保障；引进天津津检和上海化工院检测公司，设立专项危险品货物检测实验室，提升危险品检测和保障能力；依托药品口岸，完成GDP资质认证，引进瑞典药品航空运输服务商Envirotainer公司，与康捷空和美国BD公司开展抗原检测试剂盒出口测试，提升药品运输服务能力。二是货物处理能力不断提升。全流程推行PDA应用，从入库、组板、出仓、装机等各环节，推进使用PDA手持终端使用，促进生产流程中货物流与信息流并行；建立虚拟库位，自动进行货物待装库位分配，科学规划利用库区空间，提升仓库的空间利用率；进港库区使用无人叉车，广泛运用新兴技术和自动化、智能化设备，提高货物处理水平，实现保障流程信息化、智能化。四、物流集聚效应日益显现。随着郑州国际航空枢纽建设的深入推进，货运公司强力推动重点物流项目落地，支持UPS、德迅、顺丰、中国邮政、东航物流等大型航空物流企业稳定发展，为UPS提供专属操作场地，形成全国第三大转运中心；吸引德迅在郑州机场建立中部进口货物操作中心；促使顺丰在郑投放4架运力，开通5条航线，年贡献货量达到5万吨，下一步有望将郑州建成区域性分拨中心；协调中国邮政在北货运区建设航空邮件处理中心，打造国际邮件包机基地和航空枢纽口岸；推进东航物流冷链航班运营业务，建设暂养池和三文鱼加工生产线，共同打造郑州生鲜港项目，形成“枢纽+物流企业”发展格局，增强物流业国际竞争力。五、口岸及通关环境逐步优化。我们充分利用综合型口岸优势，不断加大货源集疏，目前，郑州机场拥有进口水果、冰鲜水产品、食用水生动物、冰鲜肉类、澳洲活牛、国际邮件经转，药品进口7个指定口岸，货物品类包括冷链、快件、跨境电商等23大类、千万余种。郑州机场已全面实施“7×24小时”通关机制，建立生鲜冷链等特种货物绿色通道机制，采取“提前申报、简化流程、货到验放”、“机坪理货、机坪验放”等措施，全天候保障鲜活体货物安全高效通关；全面实行进出口货物“提前申报”和无纸化作业，减少企业申报时间和物流成本；与德国莱比锡、匈牙利布达佩斯机场积极谋划海外货站项目，实现跨境电商货物“信息共享、监管前置”通关便利措施；创新作业和监管流程，探索“保税+空港”货站模式，利用郑州机场北货运区和郑州新郑综保区三期叠加区域，使货站具备保税和国际一级货站功能，满足保障国际普货以及开展国际转运、跨境电商、保税加工维修、转口贸易等业务需要。六、物流信息化水平大幅提升。2017年在全国率先上线以机场为中心的多式联运数据交易信息服务平台，实现在线订舱、在线约车、物流全过程追踪等功能；统一货物条形码标准，上线货运安全信息系统，实现单、货信息同屏比对，上线地面调度管理系统，实现货运节点全链条追踪；搭建代理人、新舱单等系统，实现机场货运数据本地化储存、海关电子放行、升级改造卡口统一管理平台，实现多关区、多货站的联动运转；全面实施电子货运试点，制定郑州机场电子货运操作标准和电子运单操作规范，建设电子货运标准化体系，实现航空物流全链条信息电子化，为航空物流行业的电子化、智能化提供试点经验。作为承担着河南航空货运发展的主业单位，8年来，河南航空快速发展，在国内外引起了巨大反响，被称为“郑州速度”和“郑州现象”。这些成绩来之不易，也充分说明了我们的发展融入了国家和地方经济发展战略，符合省委省政府确定的“民航发展优先”政策方针，“三为先”发展定位清晰明确，引导我们实现了错位发展，赢得了先发优势，为建设国际航空货运枢纽奠定了坚实基础。当然，这也离不开我们民航货运人的辛勤奉献和努力奋斗，我们秉承省委省政府和集团公司的殷切寄托，不忘初心、勇担使命、苦干实干、甘于奉献，在国内外航空货运激烈竞争的形势下，坚持新发展理念，努力尝试和探索国际航空货运枢纽建设的实践路径，圆满完成了河南航空货运发展的各项任务，走出了一条具有河南民航特色的枢纽发展之路，将郑州国际航空货运枢纽建设推向了一个新的台阶！

二、现阶段政策的发展瓶颈

前期的政策优势和带来了快速的发展，但自去年以来，我们在货运发展方面遇到了前所未有的困难和问题，航空货运枢纽建设进入了危机并存的变局之中。目前航空市场环境已经发生了重大变化：世界经济延续疲弱态势，中美贸易摩擦持续升级，制造指数和消费信心不断降低，航空货物需求下降，货量及运力不断减少；周边省市政府纷纷出台高额优惠政策，与我们进行同质化竞争，进一步分流在郑货源及运力。同时，在发展过程中我们也存在一些问题，突出表现在：一是在运力组织和枢纽航线网络构建方面比较被动。航线规划和开拓受货代需求或航司意愿影响大，航线布局缺乏主动性，无法实现优化的机场航线资源配置，并确保枢纽运营具有充足发展空间；同时，航线辐射区域较为集中，国际航线主要联通欧美地区，中东、澳洲、非洲等地区尚未形成完善枢纽网络，全球通达性不强，在国际航线区域覆盖密度与航空联通价值方面落后于其他国际大型机场；二是综合保障能力质量不高。与多层次、高质量的保障要求仍存在较大差距，保障较为粗放，缺乏标准化模式支撑。高峰期时，现场操作缺乏规范、野蛮操作现象时有发生；信息化手段利用不足，尚未有效提升工作质量，整体操作效率不高，场站的规范管理及有序安全发展迫在眉睫。三是要素相互支撑力度不足，尚未实现融会贯通。目前，航空物流生态圈的六大要素已经在郑州机场实现集聚，但是没有形成在共生发展中相互渗透、相互作用的合作模式，各要素之间相互独立，不会彼此影响。同时各要素发展水平不均。例如本地基地货航基础较弱，郑州机场两家本地货运航空公司

中原龙浩和中州航空，从网络架构、市场范围、机队规模、技术水平等方面与国内外货航“实力悬殊”，尚未起到良好的支撑发展作用，缺乏持续增长的资源和动力支持枢纽建设，难以与其他要素进行深度融合，并形成系统合力打造航空物流生态圈。三、疫情带来的危与机 2020年伊始，疫情爆发，全球经济按下暂停键，产业链和供应链面临中断风险。作为经济景气度晴雨表的物流运输业，特别是产业集中度更高的航空货运业一方面遭受着严重冲击，另一方面成为畅通国际产业链和供应链的重要途径。航空货运危机重重却同时迎来了前所未有的发展契机 长久以来，航空货运发展形成了客机腹舱资源为主、全货机为辅的供给结构，导致客机腹舱货运量占整个航空货运总量的2/3，全货机仅占1/3。在国内航线中，客机腹舱运量占比高达82%，在国际航线中，客机腹舱运量占比达49%。疫情之下，国内外客运航司大面积削减航班计划，国内通达国际的客运航班大幅度衰减，占据主要地位的腹舱货物运输通道基本中断，全球航空货运市场严重依赖全货机，致使全球航空货运运力严重不足，通达能力严重受损。数据显示，截止到2020年上半年，全球航空货运量同比降幅超过18%，中国民航货邮吞吐量同比下降14.8%。在整个行业进入持续衰退的同时，郑州机场货运却凭借多年坚持的国际化全货机发展战略和累积的综合保障优势，吸引了大量国内外全货机和“客改货”航班，成为疫情期间防疫物资的国际出港大通道，为防疫物资的全球流通搭建起了一条“空中通道”，实现了逆势增长。期间由于增加航司多、航点多、机型多，保障货物数量多、泡货多、组板多，保障需要信息多、人力多、设备多，我们几个货站相继进入超负荷运转状态，面临着一场“大考”，极大的考验着我们的保障能力和服务能力。但在大家的不懈努力之下，我们顶住了考验，抗住了压力，不仅我们的综合保障能力和之前的发展思路再次得到了检验，更重要的是我们在助推全球产业链供应链稳定畅通中为国家扛起了更大的责任和担当，承担起了国家赋予我们的光荣使命。每一次困难和危机的出现，既是对企业抗风险能力的考验，也是企业转型升级、提升竞争力的机会。所谓危机，不仅是危险，也是契机。在平时常态下，由于路径依赖、先发优势等诸多原因，要打破现有的利益格局和竞争态势，实现所谓的非线性、超常规、跨越式发展可能性微乎其微。危机扮演了一个“洗牌者”和“搅局者”的角色，摧毁、颠覆和解构了现有的既定发展格局，原始的初始条件、边界条件和优劣势被打乱甚至推到重来。以前有的，危机后可能归零而荡然无存；以前没有的，却可能不期而遇、不请自来。疫情的突发，凸显了航空货运的重要性，也打破了平时状态下的竞争态势，给郑州机场带来了一举超越成都机场的机会。疫情的危机，于郑州机场而言无疑成为了契机。但必须同时清楚的认识到的，这种超越是随疫情而来，疫情过后如何保持和延续这种超越，是下一步发展面临的重大发展课题。现在，提升国际航空货运能力也正式上升为国家战略。3月份，李克强总理召开国务院常务会部署进一步提升中国国际航空货运能力，随后国务院联防联控机制召开新闻发布会介绍提升国际航空货运能力有关情况，同时，民航局专门成立了促进航空物流业发展工作领导小组推动航空货运发展。8月国家发展改革委和民航局发布《关于促进航空货运设施发展的意见》，旨在加快补齐航空货运短板和弱项，促进我国航空货运设施发展。9月，主持召开中央财经委员会第八次会议，强调加强国际航空货运能力建设。航空货运的发展得到国家空前重视，面临的发展机遇前所未有。机遇在前，压力在后，现有的“一吨一吨货量的拉，一条一条航线的建”的粗放型发展模式已经难以支撑未来发展需求和稳固疫情带来的超越态势。郑州机场货运发展已经到了只有转型升级才能持续发展的关键阶段。为此，必须利用疫情对原有发展格局的“洗牌”，立足区位优势，推动保障功能升级，创新业务发展模式，加速构建独特竞争优势，推动货运转型发展，实现跨越式发展。四、要素集聚下的国际集拼中心 当前，郑州机场货运已经基本实现了各类发展要素的全面集聚，大型物流集成商、基地货运航司、硬件设施、软件配置、信息化建设和金融业务等基础要素均已基本具备。但各要素只是简单的加总，相互之间的促进和融合程度有待进一步提升。实现转型发展就是要立足区位条件，推动各类发展要素的融通发展。为此，首先必须充分认识和利用郑州机场所处的区位优势。郑州正位于胡焕庸线以东区域的几何中心，拥有而有的区位优势，为郑州打造国际集拼中心提供了坚实的支撑。“胡焕庸线”，即中国地理学家胡焕庸在1935年提出的划分我国人口密度的对比线，初称“瑗瑗—腾冲一线”，“胡焕庸线”东南侧以占全国43.18%的国土面积，集聚了全国93.77%的人口和95.70%的GDP，压倒性地显示出高密度的经济、社会功能。在GDP等指标的对比上，“胡焕庸线”的西北侧贡献了全国不到5%的份额，东南侧贡献了95%以上。而郑州正地处“胡焕庸线”东南侧的几何中心，1000公里的辐射半径包含了国内京津冀、长三角、粤港澳大湾区和川渝等主要经济体，从郑州出发，航空2小时即可实现对四大经济体（京津冀、长三角、粤港澳大湾区和川渝）的全覆盖，做到“一点居中、联动四区”。其次，郑州地处国家“两横三纵”城市化战略格局中陆桥通道和京哈京广通道的交会处，是中国重要铁路和公路兼具的地面综合交通枢纽。当前，在“一带一路”战略引领下，郑州更是进一步通过铁海联运与海上丝绸之路相连接，形成了铁海互济的发展格局。强大的“公铁海”运输网络为空公联运、空铁联运等多式联运发展提供了基础支撑，通过“铁公机海”四港的无缝衔接，构成了航空物流参与多式联运的独特竞争优势。利用高效便捷

的多式联运优势，即可对占据中国95%以上经济体量的市场实现全覆盖，利用郑州一点就可撬动起“胡焕庸线”以东的四大经济体。立足区位优势，充分实现各类发展要素的深度融合就是要打造国际集拼中心。国际集拼中心是可以实现全球揽货、中转分拨、进出口集拼、保税加工等一站式业务的全球航空货运枢纽，是对现有货站单一的进出港货物保障功能的升级和业务模式的创新。其发展特征主要包括两个方面：一是支持中转货物实施分单理货。即境外货物搭乘头程国际航班运抵中转机场后，在海关特殊监管区域内货物以分单形式向海关报关，实现不同流向货物的区别对待，将不入境的分单货物与其它可以搭乘二程航班的分单货物进行重新组合，实现中转货物在机场的分拆拼装，并形成新的主单和分单。货物来源中除头程航班不入境的转运货物外，还可以是国内出口货物、境外其它国家和地区的转运货物和国内保税货物。分单理货是实现国际中转集拼业务的关键所在，它是对以往主单报关模式下只得整板转运不得拆卸的再造。通过拆板分拣和按照不同目的地的重新拼装再出境，实现了对机场货物进出结构的平衡，延伸了服务空间，并且可以吸引国际采购、分拨配送等高附加值服务向机场集聚。二是支持发展保税加工。赋予机场货站保税功能，支持企业在机场货站开展保税加工（检测、维修）业务。跨国公司在机场货站设立加工生产线，通过全球调拨将境外原材料和半成品快速运输至此，不出机场货站，不需交纳进口关税、增值税即可在货站内快速完成加工，实现高科技产品制造要求“按需生产”和“零库存”。对于境外销售的产品可以立即搭乘航班，在48小时或者72小时之内把产品运到世界各地。支持企业在开展高技术含量、高附加值等产品的检测业务。企业在货站设立区域或全球保税检测中心通过全球航空运输网络实现维修产品“落地即检”，若检测出确实需要维修，则进入维修工序，若检测出不需要维修，则可以直接安排航班，快速退回，整个过程高效有序。五、内外驱动的发展路径明确了国际集拼中心的概念和特征，还必须明确打造国际集拼中心的发展路径。面对外部环境变化带来的新矛盾和新挑战，我们必须顺势而为调整发展路径，更好地利用国际国内两大市场、两种资源，促进国内国际双循环的良性互动，构建内外驱动型的新发展格局。面向未来，我们应该采取有力措施，搭平台、做支撑、增动能，不断增强供应链的创新力和关联性，提高国内大循环的效率和水平。一是要通过信息化手段和信息系统打通航空物流全流程，实现物流信息的互联互通、高效协同。现在，我们正在全力推进电子货运试点项目，按照试点方案要求，加快电子运单应用，整合电子运单管理模式的航空物流操作流程，制定包括特种货物在内的适合全国推广应用的航空物流电子货运操作标准和单证标准。以“电子货运+”为着力点，推动形成“电子货运+安检”、“电子货运+通关”等发展模式，促进通关效能和安检效率的提升，构建起航空物流电子货运生态圈，加快国际集拼中心发展要素集聚。二是要积极发展枢纽中转业务。基于现有中转优势及业务发展规划，充分发挥郑州机场航空货运网络的规模效益，提升航班衔接的组合效率，加强基地航与国内其他航司的深度合作，积极探索开展各类中转业务，大限度压缩MCT时间，推动形成多条经郑州中转的货运空空中转快线，借助快速、便捷、准确的枢纽中转不断提高中转业务比例，做大做强货运中转业务，有效拓展郑州机场的市场规模。在努力释放国内货运市场潜力的同时，我们更要积极参与开放合作，强化航空货运能力建设、优化通道布局，实施“抱团出海”，进行海外战略布局，进一步打通国际大循环。一是紧跟商流变化节奏，在中国企业实施“走出去”战略和“中国制造”全球化的布局当中没有与之相匹配的全球航空物流服务商的支撑。目前国内的综合物流商还不能满足华为、中兴等中国企业的庞大的国际物流需求。因此，在进军国际市场时，必须瞄准商流发展趋势，设立海外货站，建立海外枢纽航点，构建海外航空物流服务能力，充分利用枢纽航点的区位和网络优势，大力发展中转与联运业务，不断增强货物运输的可达性与时效性，实现“国际货运航空公司+国际转运中心+大型航空物流集成商+海外配送中心”四位一体的联动运营。二是打通海外货站的信息流和资金流。打造集货物追踪、航线订舱、多式联运、跨境支付等为一体的综合性信息化服务平台，通过资本运作形成资金流，加速海外货站的金融业务拓展，进一步延伸服务链条，持续放大航空枢纽规模效益和网络效益，有效解决航空物流供应链上的资金瓶颈，提高核心竞争力和整个航空物流的运营效率，促进航空货运业与金融业的协同发展。三是多地孵化海外货站。在硬件设施标准、操作流程标准、信息传输标准以及通关安检标准等软硬件层面形成标准化，实现国内航空物流服务能力的输出，逐步在欧洲、美洲、亚洲等区域多点布控选址建立海外货站，建设网络布局完善、通关便捷高效、保障可靠的国际航空货运转运枢纽，实现不同区域不同货站的互联互通、互转互调和相互支持，构建多航点结合、聚集能力强、辐射范围广、通达至全球主要地区城市的节点网络，充分凸现“枢纽+节点”的带动开放作用，形成可借鉴的推广模式。六、小结 危机和压力带来的变异，不仅仅是生物进化的内在动因，通常也是商业模式、组织变革的佳机遇。机遇在前，压力在后，要求我们必须进行准确识变、主动求变，积极探索新的业务方向和发展模式，从应对当下的策略方面和立足长远的战略方面进行积极的谋划布局，推动郑州机场航空货运的转型发展。下一步，我们必须瞄准打造国际集拼中心的目标，对内打造系统，对外进行结网，推动郑州机场货运再次实现跨越式发展郑州海关通关监管一体化改革

报关查验放行一次搞定：昨日上午10时，富士康中央关务科科长刘富娟打开电脑，通过电子口岸系统填写报关单，11时，她申报的这批刚落地新郑机场的进口电子元器件已到了综保区内。这程，以前至少需要时间。昨日，郑州海关通关监管一体化改革正式启动。这一举措，将让全省进出口企业在通关便利上深深受益。“以往富士康进出口的货物，需要在郑州综合保税区海关和郑州机场海关分别进行报关和转关，等于需要办理两个报关手续，要等一到两天时间。新政策实行后，效率大大提升，我们是实实在在获益。”昨日上午，刘富娟在郑州机场海关国际货运站外接受记者采访时，难掩兴奋。郑州综合保税区海关备案核销科科长温治宇说，郑州海关通关监管一体化改革是指围绕郑州机场、铁路两个口岸，将我省境内十多个海关的通关、查验现场通过智能的通关一体化平台，结合成一个整体，让货物在我省关区内实现快速通关、自由流转。具体包含两种模式。一种是多点报关，口岸验放。全省6300多家经过海关认证，信誉度比较高的外贸企业，可以享用这种模式。这些企业只要在所属地海关进行了申报，出口货物到郑州机场、郑州东站可以直接放行离岸，进口货物可以直接在口岸提货。对于高资信企业，还可以申请采用企业自有车辆运输，不再强制使用海关监管车辆。第二种是关港联动模式，适用于我省所有外贸企业。即企业的进出口货物经过申报，出申报地关区时，要通过智能联网的卡口加上电子关锁，到目的地关区时再解锁放行。海关可以通过电子关锁对车辆进行全程的GPS定位，车辆行驶路程、大概时间、货物重量也会通过信息化传递到目的地所在关区，实现无缝对接。这一改革举措可以大幅提高企业的通关效率，降低企业物流成本，让企业真正实现一次申报、一次查验、一次放行。这一举措，也让我省的郑州机场、郑州铁路东站两个口岸真正“建”到了外贸企业的家门口。郑州机场海关监管科工作人员告诉记者，通关监管一体化改革启动后，郑州机场海关的省外业务转关量可减少一半以上，省内进出口企业的转关业务则可基本取消。3月4日，记者从郑州海关获悉，继冷冻海鲜产品经由郑州机场直接入境后，郑州机场又迎来了首批进口鲜活水产品。3月3日凌晨，郑州机场国际货栈里，一箱箱从孟加拉国进口的水产品从机舱里卸下，货箱中鲜活的黄鳝，在快速通过海关查验后，飞往全国各地。据悉，这是首批从郑州航空口岸报关入境的鲜活水产品。随着航空港经济综合实验区的发展，经由我省入境的货物种类迅速增多，郑州机场海关对鲜活水产品实行“提前申报、货到放行”，保证进口海鲜通关手续随到随办。据悉，以后每周一、周六从郑州航空口岸进口鲜活水产品，预计年货运量将达到1万吨。（河南有进出口业务的企业注意了，自本周一一起，郑州海关简化通关手续，货物通关时企业人员不用来回跑，企业在“属地申报”，即可“口岸放行”。便利 进出口通关不用来回跑了

郑州航空港区的富士康中央关务科科长刘富娟，这两天工作一下子轻松许多。她负责河南这家大佬级企业的货物进出口通关申报。这本是一项繁琐工作，可自从郑州海关本周一施行全省通关一体化以来，货物通关效率大大提高，她坐在办公室里就可以把工作做完，不用在几个海关关口来回跑了。郑州综合保税区（郑州航空港区）海关备案核销科科长温治宇说，通关一体化是郑州海关去年提出的一项重要改革，本周一全省正式施行。所谓一体化，具体做法是围绕河南省内机场、铁路两类口岸，当其他海关关区与这两类口岸发生业务联动时，不用再采用以往繁琐的二次转关模式，只需通过智能手段，自动实现关区与口岸之间的执法互相认同，达到“一次转关申报，到目的地直接放行”目的，主要模式有“属地申报、属地放行”、“属地申报、口岸验放”。郑州海关的做法，其实就是“多地通关，如同一关”。比如一家位于洛阳的企业要出口货物，企业在洛阳报关结束后，通过专用车辆运到郑州机场口岸，经过检验信息即可放行，企业人员不用再到机场口岸办理出口手续了。刘富娟告诉河南商报记者，富士康现在已经享受到了“通关一体化”的便利，报关员报过关后，在综保区海关查验过的货品，就可以在机场海关直接出口，机场海关报关查验过的货物，也可以直接拉到厂区了，机场海关和综保区海关已经实现了一体化，关口卡口的信息已经互联互通。郑州海关人员介绍，通关一体化进一步提高了通关效率和贸易便利化水平，使企业实实在在享受到通关改革带来的红利。实惠 每车货运输成本省300元 据温治宇介绍，施行通关一体化的主要原因之一是，以前的转关运输监控管理模式跟不上物流发展步伐，多次转关多次申报导致货物通关工作效率低下，增加企业物流成本。施行通关一体化后效果怎样？刘富娟介绍了这两天享受到的政策“红利”，“以前进口的物品到机场后，企业的人要先到郑州综合保税区进行转关预申报，然后到机场海关做正式转关申报，这一系列手续完成后才可以提货，整个过程得一两天。如今只用在郑州综合保税区海关直接报关就可以了，机场海关收到电子信息等放行货物，查验信息后货物直接入厂，半天即可完成工作，不仅不用等，货物也不用来回倒腾，减少了物流成本。”

“本周一我们从机场口岸进口了三车货物，每车货省去300块钱左右，那天一共省去千把块钱。”她说。她认为，郑州海关的这一举措，对企业来说不管是进口物料还是出口产品，主要的效果是提高了时效，不用企业人员在各个关口之间跑了，节省了大量成本。而进出口企业通关时的智能化，表现出来的是通关全过程无纸化作业，省去了纸质单证的打印、快递、存储以及现场排队递交纸质单证的人力、物力成本，进一步提高了通关效率和贸易便利化水平，使企业实实在在享受到通关改革带来的红利。