

案例正文：

武汉机场航空货运站市场竞争战略¹

0 引言

2011年10月15日，武汉机场航空货运站正式启动了“武汉机场航空货运站市场竞争战略方案”的制定之路。对于李经理来说，这次战略改革将是一次重大转变，也是他事业的一个顶峰，他相信，在他的带领下引领武汉机场航空货运站发展到一个新的台阶是没有问题的。于是，李经理要求部门成立调研小组，他作为总负责人，先对公司目前的概况以及国内航空货运市场进行一个初步的了解，为战略的制定打下基础。

1 案例背景：战略改革势在必行

李经理是湖北机场集团武汉机场航空货运站的总掌门人，有关航空货运的信息一直是他最关注的。2010年，武汉天河机场的货运吞吐仅以11.02万吨排名第17位，增长率仅为8.2%，远落后于民航当年的货邮增长率19.3%。2010年5月，武汉天河机场三期工程奠基，该工程总投资达146亿，另外，根据中国的新五年计划，中国民航总局将会打造六个新的货运枢纽，除了北上广以外，武汉的机场也进入了五年计划的视野，主要将承担中国中部的货运服务，面对历史给予的机遇和挑战，湖北机场集团在“十二五”发展规划中确立了打造航空货运枢纽的战略。

武汉市是湖北省省会和全省政治、经济、文化的中心，中国经济地理的心脏，长江与汉江在此交汇，构建出中国中部最大的制造业、金融、贸易和科技信息中心。其地理位置优越，交通便利，是中部地区铁水公空中最大的交通运输枢纽，又誉为“九州通衢”之地。武汉优越的地理位置在铁路、公路、水运等其它运输行业上可谓优势尽显，可从另一个角度看，武汉的区位特点在航空货运行业上似乎变成了一大劣势，正是因为其它交通方式越来越发达，武汉市场对航空货运的依赖程度相对较低。武汉机场航空货站隶属湖北机场集团，因此，

-
1. 本案例由湖北大学商学院的张予川、武汉机场地服公司的朱涛、湖北大学商学院的刘彩波撰写，作者拥有著作权中的署名权、修改权、改编权。
 2. 本案例授权中国管理案例共享中心使用，中国管理案例共享中心享有复制权、修改权、发表权、发行权、信息网络传播权、改编权、汇编权和翻译权。
 3. 由于企业保密的要求，在本案例中对有关名称、数据等做了必要的掩饰性处理。
 4. 本案例只供课堂讨论之用，并无意暗示或说明某种管理行为是否有效。

李经理认为跟随湖北机场集团的“打造航空货运枢纽”战略计划，制定武汉机场货站的市场竞争战略显得尤为重要，武汉机场货站改革势在必行。

2 武汉机场航空货站概况

2.1 武汉机场基本情况

武汉天河国际机场为4E级民用机场，跑道长3400米。随着国航湖北分公司的成立，加上已经有的南航湖北分公司和东航武汉有限责任公司（由原武汉航空公司、中国东方航空公司、均瑶集团及武汉东湖高新技术开发公司共同出资组建），武汉机场成为除首都机场外唯一拥有中国3大航空公司基地的机场。此外海航集团于2010年7月宣布进驻天河机场，至此，中国4大航空均入驻武汉天河机场。共开通通往国内、国际（地区）65个城市共158条航线，机场日平均运输起降约为178架次，是华中地区重要的航空运输枢纽。目前航站楼建筑面积为17.8万平方米，机坪面积为41万平方米，机位64个，可满足旅客吞吐量达到1800万人次，货邮吞吐量达到25万吨的使用需求。2010年5月9日，天河机场三期扩建改造工程正式启动，工程按照2020年旅客吞吐量3800万人次、货邮量44万吨的目标设计，新建的东飞行区等级指标为4F，以便将来能够起降空中客车A380特大型飞机。

2.2 武汉机场航空货站概况

（1）基本情况介绍

武汉机场航空货站工程是天河机场二期扩建工程的重要组成部分，于2007年4月底开始建设，2008年4月10号通过民航行业验收，2009年3月18号通过海关验收。建成后的航空货站总面积2.2万平方米（其中国内库6480平方米、国际库7128平方米、东航国内货库2592平方米、邮政航空2592平方米），年货物吞吐量可达32万吨。

武汉机场现有一级货库两座，一座为武汉机场航空货站（除南航外其它航空公司均在此货站落户，东航租赁其部分作为国内运输货库）、另一座为南方航空货站，南方航空货站面积约为3420平方米，图2-1为2010年各货站的吞吐及占比（单位：万吨）。可见武汉机场航空货站的发展对于武汉机场货运枢纽的打造具有特殊重要的意义和作用。

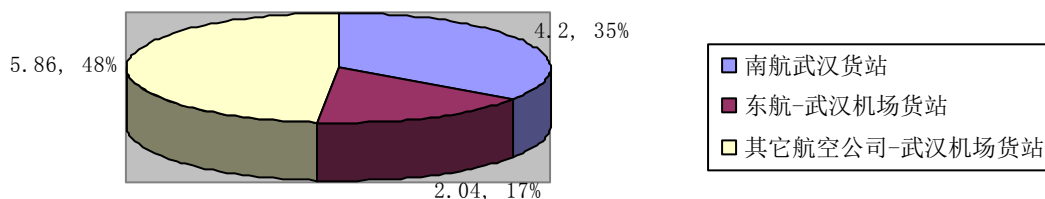


图 2-1 2010 年武汉机场各一级货站吞吐比例图

Fig.2-1 Graph of Ratio for the Throughput of the One-level Cargo Terminal of Wuhan Airport in 2010

除了一级货库，机场还同时存在 3 个二级海关监管货库，一座为湖北省中外运旗下仓码物流有限公司货库占地 1000 平米，为各货运代理提供分拨和仓储服务、一座为锦海捷亚国际货运有限公司仓库，占地 500 平方米，仅为自身公司业务提供仓储服务、第三座为武汉市邮政速递有限公司仓库，占地 1600 平方米，为自身国际邮件、TNT、DHL 快件提供仓储及分拨服务。

(2) 武汉机场航空货站财务资源分析

湖北机场集团注册资本 1.5 亿元，武汉机场航空货站的日营业收入约 4 万元，但由于湖北机场集团向武汉机场货站收取货站的场地租赁费占成本比例达 50%，因此流动资金不足，利润率偏低。

(3) 武汉机场航空货站设备资源情况

目前，武汉机场航空货站设备设施完善，与中国民航信息网络股份有限公司天信达合作开发的全新货库系统，涵盖日常业务处理、数据分析、管理、全程追踪物流状态等职能，但暂时未能与海关等各相关单位实现 EDI 电子数据交换；海关卡口系统现阶段只能实现普通卡口的基本功能，希望通过政府口岸“大通关”建设补助资金完成电子卡口的二期改造升级，真正实现异地申报、口岸验放模式，减少繁琐手续，实现了进出口货物通关的“一次申报、一次检查、一次放行”目的。

(4) 武汉机场航空货站人力资源状况

随着武汉机场航空货站吞吐量的快速发展，截至 2011 年 8 月底共拥有员工 100 人，平均年龄较轻，从货站现有的知识层次上来看，研究生仅 1 位、大学教育人数与大专以下人数各半，学历结构较为合理但专才不多，应在将来的专

业培训投入上加大力度。随着货站规模的增长，管理幅度的不断扩大，货站具有专业管理能力的人才在能力和数量上都无法适应发展的需要。

新员工缺乏系统培训和有效管理，致使员工专业技能差，服务意识不强，服务态度不够专业。另外，由于旧有体制对于 40 岁以上员工封死了管理岗位的晋升渠道，导致有经验的老员工缺乏工作热情。

（5）业务资源分析

武汉机场航空货站 2010 年全年吞吐 4.7 万吨，同比增长 2.6%，但随着郑州、长沙机场对于华中地区国内货源及国际货源的争夺，增长势头在进一步减缓。

特种货物主要包括冷藏冷冻、贵重物品、鲜活易腐、危险品等货物，货站对此类资源开发不够，2010 年全年仅开发 5 吨多，主要原因是缺乏对特种货物产品的设计和宣传，由于此类货物的费率较高，利润丰厚，是下一步业务发展的重点。

国内客货航线资源充沛，可抵达国内各省会城市及其他重要城市，国际客货航线主要分布在东南亚地区，全货机国内航线主要为顺丰航空及邮政航空的快递航线运营，国际航线以友和道通航空公司运营的印度航线为主。由于武汉地理位置“九省通衢”，除了对国内空陆联运的快件运输影响较小，高速公路、铁路货运运输对于 1000 公里内的短程航线冲击巨大，而这部分航线占武汉机场航线的 70% 以上，因此国内以快件为主要争取业务资源，主抓国际业务资源已是武汉机场货站的重要目标和战略。

（6）组织资源的能力

由于武汉机场货站尚未设立市场营销、服务质量、生产运营、行政部门，现以国内经营部、国内部、国际部三部门划分职能，因此组织资源的利用能力较弱。比如在营销能力上，主要是由部门经理们完成产品的设计、定价及宣传，发展受到局限。

2.3 武汉机场航空货运站 PEST 分析

武汉地理位置优越，是中国的中部城市，仅 2 小时飞行圈覆盖了全国主要经济区。如表 2-1 所示，从政治环境、经济环境、社会环境和技术环境四个方面分析了武汉机场航空货运站的宏观外部环境。

表 2-1 武汉机场航空货运站 PEST 分析表

Tab.2-1 The PEST Analysis of Aviation Cargo Terminal of Wuhan Airport

<p>政治环境 (Political)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■国家出台的《促进中部地区崛起规划》明确了湖北省是东部产业转移的首选区域； ■民航局出台的措施指明了中部机场中武汉在打造的八大枢纽之列； ■湖北省大力扶持与航空货运相关的产业，以机场为核心，促发展。 	<p>经济环境 (Economic)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■中国经济增长方式转变，产业结构升级，总体形势向好，为民航发展奠定了坚实的市场需求基础； ■湖北省及武汉市经济呈现出高于全国平均水平的态势； ■湖北对外贸易逐步增加，为机场货运发展提供机会； ■武汉高新技术产业的发展决定了其对航空货运的强劲需求。
<p>技术环境 (Technological)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■我国货物运输方式（铁路、公路、航空货物和水路运输）不断革新与进步； ■我国航空货运产业链上的各个环节（货代、航空公司、海关）服务割裂，不能形成完整的服务体系，在与外航竞争的时候缺乏竞争力； ■我国未来航空物流信息系统的趋势趋向于第三方物流信息系统平台，整合与共享有效信息。 	<p>社会环境 (Socical)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■年轻一代对“网购”的热衷，促进了我国快递业的发展，为航空货运发展提供契机； ■武汉是我国重要的物资集散地，为现代物流业发展提供广阔的发展空间。

2.4 市场竞争环境分析

航空货运行业存在五项关键成功要素，如图 2-2 所示。

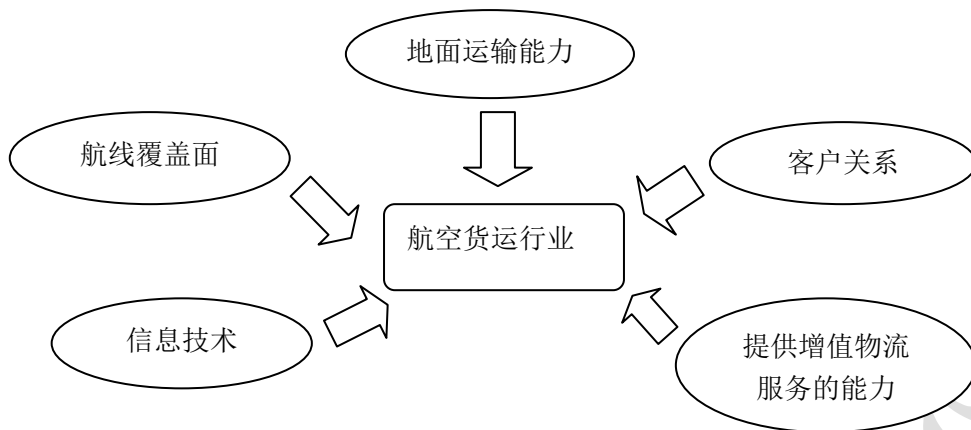


图 2-2 航空货运行业成功的五项因素
Fig.2-2 Five Successful Factors of Air Cargo Industry

(1) 邻近机场航空货运站比较

以武汉为中心的四大城市圈（中原城市群、皖江城市带、武汉城市圈、长株潭城市群）建设成为中部六省发展的核心环节。中部经济区的经济总体水平落后东部沿海地区，也低于全国平均水平，位于西部西南的成渝地区经济强于中部地区，由于与东部落差进一步增大，而与西南经济相对发达的四川、重庆两省相比经济又被超越，中部发展压力增大。武汉机场发展货运的主要竞争对手机场是长沙机场与郑州机场。因此，在中部地区相应形成了武汉、长沙、郑州三大机场相互竞争的格局。

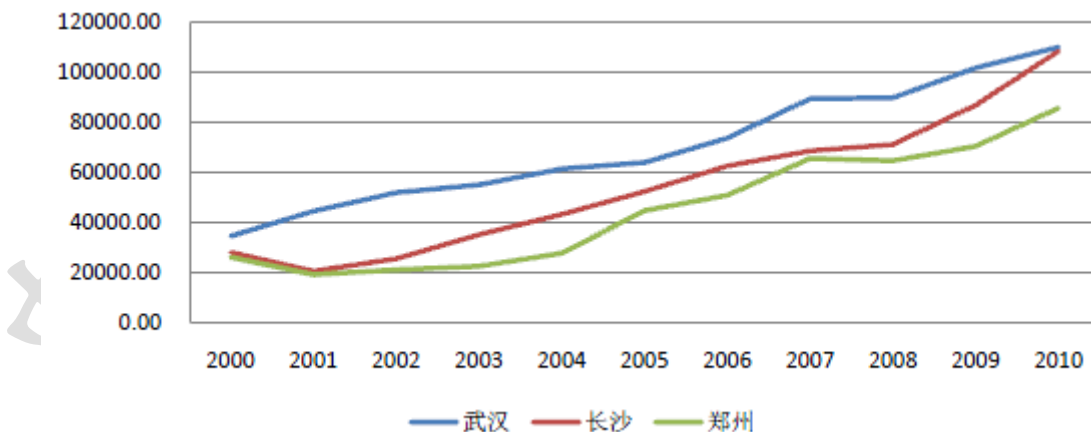


图 2-3 中部三大机场货运吞吐量对比图

Fig.2-3 Comparison Diagram of the Throughput of Three Airports in Mid China

由图 2-3 所知，从 2000 年以来的货运业务量的发展走势以及民航局“十二

五”规划对三大机场的发展定位都较为相似。三家机场存在相互补充，以帮助中部六省完成中部崛起的任务，但同时也会在发展过程中，存在相互竞争的关系。武汉机场在中部地区虽然货运吞吐排名第一，但竞争对手 2010 年都在以两位数的增长率追赶，并且差距逐步缩小。另外，对比分析武汉、长沙、郑州三大机场国内客货流量流向发现，三大机场的主要通航点基本相同，航线重复度约为 90%，因此三大机场的竞争关系明显，武汉机场发展货运的主要竞争对手机场是长沙机场和郑州机场。

（2）潜在竞争行业比较

“九五”以来，我国高铁、轻轨、高速公路的发展突飞猛进，对民航发展产生极其深刻的影响。湖北作为“九省通衢”，地面交通四通八达。武汉是国内最大的水陆交通枢纽，位居全国铁路网中心；武汉作为铁路中枢，是京广、汉丹、武九、沿江通道（规划的）等铁路的交汇点；作为公路中枢，是京-广、京-珠、福-兰、沪-藏、沪-蓉等公路网的中心；作为长江黄金水道上的重要港口，西连重庆、东达宁沪。

抽样调查表明，湖北地区人均收入水平较低，对价格敏感度较高，地面运输应视为机场主要的潜在竞争者，在铁路方面，国家铁道部制定了“四纵四横”八条主线为骨架，以及长三角、珠三角、环渤海等经济发达地区城际铁路共同构成客运中间线规划，对与中短途航空客运形成了严重的威胁，在将来会释放更多的货运空间。航空公司坦言相当部分的利润来自货运，现在这条命脉即将接受挑战。在高速公路方面，由于公路运输价格低廉，将严重威胁国内航空货物运输。

3 市场竞争战略方案讨论会

一个月后，李经理再次召开了竞争战略方案讨论会，调研小组已经形成了初步的调研报告，对武汉机场航空货运站内部环境、外部环境以及优劣势进行了分析，并确定了战略定位、目标及要解决的问题。

3.1 武汉机场航空货运站 SWOT 分析

（1）优势分析

- ◆ 得天独厚的地理优势
- ◆ 机场航线网络与货站基础设施建设日趋完善
- ◆ 货站人力资源平均年龄较小
- ◆ 拥有 I-Cargo 货运系统可以支撑未来的发展

◆ 在湖北地区暂无强劲的竞争对手，收入可观，可以投入再生产加强所在中部的优势

(2) 劣势分析

- ◆ 全货机航线极少，客货机腹舱运力有限，难以做大规模
- ◆ 现有体制，难以中性化运作
- ◆ 通关效率较低，影响运输效率
- ◆ 武汉机场的航空物流信息化建设滞后，物流信息难以共享
- ◆ 现有人力资源不论是营销还是物流处理专才较少
- ◆ I-Cargo 货运系统已不能满足内外部客户需求
- ◆ 货站内部架构制约发展

(3) 机会分析

- ◆ 国家及省市支持航空产业的政策陆续出台
- ◆ 国内经济向好，对外贸易的增长快
- ◆ 国家大力推动发展现代物流业
- ◆ 物流行业每年超出 10% 的增长，航空货运增长超过 11%，行业前景看好
- ◆ 产业结构调整，高新技术的发展促使对高端运输需求量增大
- ◆ 目前航空吞吐集中在东、南部机场，但随着国家政策推动和产业转移，会向中西部地区转移
- ◆ 武汉作为 3 大航基地（南航、东航、国航），运力投放优于其他机场

(4) 劣势分析

- ◆ 航空固有速度优势被降低，发达的高铁所释放的货运铁路空间及公路运输对 1000 公里以内航空运输的冲击巨大
- ◆ 省市目前经济水平和产业结构对航空运输发展的制约
- ◆ 中部机场目前在全国的吞吐量仅占 1.8%
- ◆ 长沙、郑州机场的竞争威胁
- ◆ 行业整体处于积累期，竞争较激烈，规模较小，产品与服务单一，相似度高，导致货代的吸货能力弱，不能产生规模效应
- ◆ 非中性化运作及以客带货的思想顽固
- ◆ 现有体制难吸引人才

3.2 战略方案依据及内容

(1) 战略使命：畅行中国服务，打造中部枢纽。

畅行中国服务，是以中国文化底蕴为依托的，以营造安全、顺畅、便捷、高效、贴心、愉悦的服务体验为核心的人本服务理念体系。

打造中部枢纽，武汉机场航空货站处在“得中独厚”的地理位置，应把握好经济大发展的历史机遇，在中部地区打造货运的航空枢纽，而货站在其中扮演重要角色。

(2) 战略定位：近期陆空多式联运业务；中期加强货运销售职能，挖掘货运业务链上的延伸价值；远期构建空—空中转货运枢纽。

(3) 战略目标：成为世界各地与中国的门户国际航空货站，建成国内的快件转运与亚太地区的国际空运枢纽机场货站之一，力争 2015 年的货邮吞吐量达到 12 万吨，结合周边地区物流产业的建设，形成综合性的航空物流园区。

(4) 解决的问题：货运市场如何定位？机场应该选择哪些业务？先开展哪些业务？

3.3 争相献计促改革

听完调研小组的分析报告，大家深切感到改革的必要性。在李经理的倡议下，大家七嘴八舌，纷纷给出了自己的建议。

首先大家一致认为要最大限度利用航空货站的聚集功能，拓展机场航空货运业务，拉动区域经济快速发展，创造条件抢占先机，搭建货站流通平台，以实现与市场及航空公司的良性互动。而组织货源与货运航线开发是机场货站开展业务的两个基本点。

(1) A 的意见：加强企业文化建设

武汉机场货站应该根据战略实施的需要，建立以亚洲机场业畅行中国服务、打造中部枢纽的核心价值观——“诚”与“和”为核心理念的企业文化，将其融入到“中国式服务”的员工行为准则中去，为顾客提供安全便捷的服务。

(2) B 的意见：优化组织结构

结合货站的筹组形式和企业化的属性，必须建立、健全一套完善并切合实际的优化组织结构，从而明晰产权关系(实现所有权和经营权的有效分离)，形成科学规范的公司法人治理结构，建立合理、高效、灵活、自主的经营机制。

(3) C 的意见：制定货站营销计划

货站既是现场保障单位，也是营销部门，在货运营销系统中起着创造营销

条件，执行营销策略的重要作用。要充分发挥货站的营销作用，必须树立营销观念，明确自身优势，提供个性服务，增加附加价值。货运价值链各个角色的基本任务如表 3-1 所示。

另外，货站营销可以从以下 4 个方面考虑：①产品策略，如无机场跑道——远程货站、特种货物、冷藏冷冻运输、卡车航班——运输航空物品货车、中转产品；②价格策略；③渠道策略；④促销策略，如人员促销、广告、公共关系、营业推广等策略。

表 3-1 航空货运价值链

Tab.3-1 Value Chain of Air Cargo

	1	2	3	4	5	6	7	8
步骤	发货人	出发地货代	地面运输	出发地机场处理	航空运输	到达地机场处理	到达地货代	收货人
货运价值链各角色基本任务	生产销售待运输物品	集中零散的货源	订单处理	单证审核	经营航线	货舱装卸	从机场提货，预付提货费用	从机场提货，支付提货费用
	付款	制定运输计划	运输单证管理	安全检验	负责货物机场到机场之间的空中运输	货物入港检验	从机场到收货人的地面派送	或者接受代理公司派送的货物
		运输单证处理		货物暂时存储	单证审核	单证审核		货物验收
		预付航空运费并向货主收款		货舱配载		货物暂时存储		
		地面收货		货舱装卸		通知收货人或代理公司提货		
		货物暂时存储						
		寻找合适的航空公						

		司承运					
--	--	-----	--	--	--	--	--

(4) D 的意见：提升服务质量

武汉机场货站必须建立以顾客价值和市场导向为起始的灵活高效的质量管理体系。整个货站的各个部门都应是顾客价值的支持者和推进者。其中，关键是把顾客需求信息迅速传递给企业的各个部门，实现货站上下都为客户价值而努力的局面，因此必须对货站产品设计、货库服务流程、文件手续、信息系统等进行流程再造，注重产品质量的控制和管理，注重客户反馈信息的收集和处理。

(5) E 的意见：加强货站物流信息化建设

现有武汉机场货站与海关的抵达货物信息传递流程为纸制流程，即货物自始发站上机后，需要等到飞机抵达武汉机场，由货运人员取下纸制单据（主单及后附分单）回到货站后，手工填开海关要求的运抵报告，当运抵报告通过人力送到海关，经过审核后转下属公司预录入发送数据给海关总署电子口岸系统，该系统比对审核后转回武汉海关系统，之后方可清关。实现机场物流商务运作的过程，其包含了机场物流的运输、仓储、配送、装卸等各业务流程中组织方式、交易方式、服务方式的电子化，通过对物流业务实现电子化，可以改革现行机场物流体系的组织结构，通过规范、有序的电子化物流程序，可以使机场物流进入一个充分利用现有资源，降低物流成本，提高物流运行效率的良性循环。

(6) F 的意见：加强人才储备

F 认为目前货站现有的知识层次偏低，要求管理上基层法制化与中层理制化结合，打通晋升渠道，构建人才梯队，同时提高管理人员和一线人员的素质，增强人员的培训，设立培训主管专岗，不走形式，让货运相关人员持证上岗，以达到其从业的标准，从而为客户提供满意快捷的服务。

4 尾声

大家给出的意见，从某个方面反映了货站目前存在的问题，因此必定属于战略制定的内容。既然下定决心制定市场竞争战略，实施改革，李经理需要结合大家的意见好好整理一下思路了。

（案例正文字数：7169）

启发思考题

1. 制定武汉机场航空货运站市场竞争战略规划的整体路线。
2. 武汉机场航空货运站市场如何定位？机场应该选择哪些业务？先开展哪些业务？
3. 武汉机场航空货运站存在哪些问题？
4. 结合文中 SWOT 分析，分别制定 SO、WO、ST、WT 策略。
5. 为货站制定详细的市场营销策略。
6. 请结合第 3 部分大家的意见，为武汉机场航空货运站制定详细的市场竞争战略。

附录 1

附表 1 中部六省省会机场 2009-2010 年货物吞吐一览表

机场	货邮吞吐量 (吨)			
	排名	2010 年	2009 年	增减 (%)
1	武汉天河	110190.8	101874.7	+8.2%
2	长沙黄花	108635.2	86995	+24.9%
3	郑州新郑	85798.1	70533	+21.6%
4	太原武宿	41227.3	34495.7	+19.5%
5	南昌昌北	32417.8	24524.4	+32.2%
6	合肥骆岗	31883	28115.8	+13.4%

附表 2 2005-2010 年武汉、长沙、郑州三大机场空运生产量比较表

年份	旅客吞吐量(万人次)			货邮吞吐量(万吨)			起降架次(万架次)		
	武汉 天河	长沙 黄花	郑州 新郑	武汉 天河	长沙 黄花	郑州 新郑	武汉 天河	长沙 黄花	郑州 新郑
2005 年	474.39	530.14	296.93	6.4	5.24	4.47	5.18	5.95	3.34
2006 年	610.06	659.26	388.00	7.38	6.26	5.09	6.69	7.12	4.42
2007 年	835.64	807.00	500.21	8.96	6.87	6.56	9.35	8.21	5.45
2008 年	920.27	845.48	588.76	8.99	7.12	6.47	9.84	8.54	6.23
2009 年	1130.38	1128.43	734.24	10.19	8.70	7.05	11.33	11.00	7.57
2010 年	1164.68	1262.13	870.79	11.02	10.86	8.58	11.25	11.56	8.42

附表3 武汉机场货站设备明细表

序号	设备名称	操作能力及个数
1	叉车	10吨 X 1台
		5吨 X 2台
		3吨 X 4台
		1.5吨 X 2台
2	安检机	1.5米 X 1.5米 X 2台
		1.8米 X 1.8米 X 2台
		1米 X 1米 X 2台
		1.8米 X 1.45米 X 1台
3	升降平台车	7吨 X 2台
		14吨 X 2台
4	20英尺集装箱板托盘车	10
	10英尺集装箱板托盘车	78
	普通平板车	156
	3吨围栏平板车	60
5	电动托盘搬运车	8
6	电动牵引车	5
7	电动堆垛车	3
8	从动板	30
9	集装板整理架	5
10	监控探头	94

附表 4 货站人力资源现状表

序号	项目	统计阶段						
		30 岁以下	31-40 岁	41-50 岁	50 岁以上	---	---	平均年龄
1	职工年龄	30 岁以下	31-40 岁	41-50 岁	50 岁以上	---	---	平均年龄
	人数	45	34	18	3	---	---	34
2	性别	男	女	---	---	---	---	---
	人数	54	46	---	---	---	---	---
3	工龄	3 年以下	3-4 年	5-10 年	10 年以上	---	---	平均工龄
	人数	29	25	19	27	---	---	10
4	学历	研究生及以上	本科	大专	中专	高中	初中及 以下	---
	人数	1	24	25	7	25	18	---
5	专业	民航运输	工商管理	物流管理	其它	---	---	---
	人数	3	5	3	36	---	---	---
6	专业技术人员状况	高级	中级	初级	---	---	---	---
	人数	8	3	0	---	---	---	---
7	在册人员	长期合同工	短期合同工	离退休	---	---	---	---
	人数	19	81	---	---	---	---	---

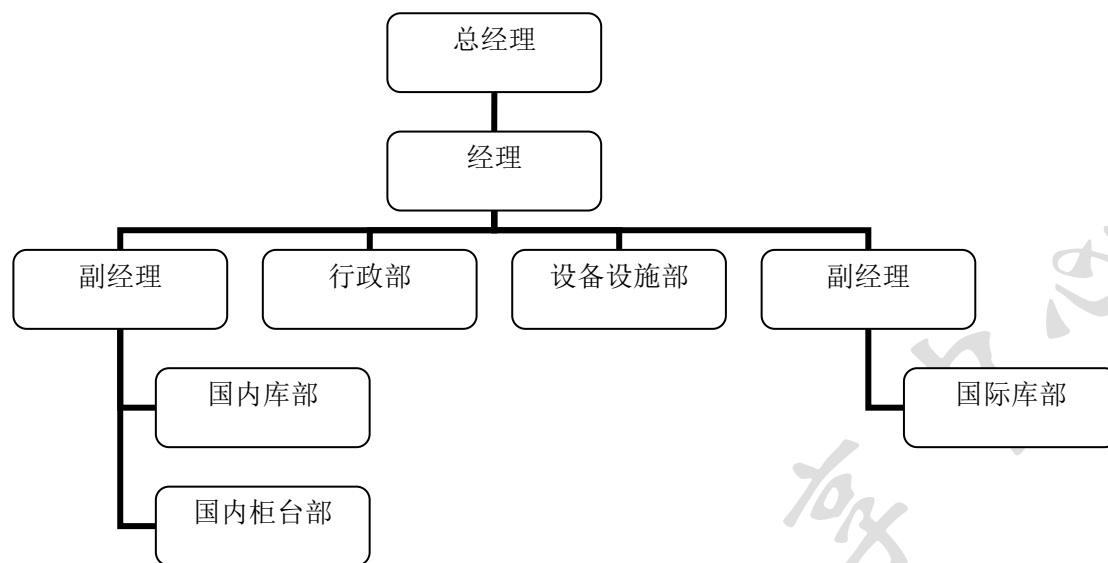
附表 5 武汉机场航空货站代理的国际客货航班及全货机航班

	航线	航空公司	周班次	机型
国际客货航班	武汉-首尔	大韩航空	4	737
	武汉-济州	南方航空	2	737
	武汉-浦东-首尔	南方航空	7	737
	武汉-广州-胡志明	南方航空	7	737
	武汉-曼谷	南方航空	1	737
	武汉-静岡	东方航空	1	737
	武汉-浦东-福冈	东方航空	7	737
	地区客货航班	武汉-香港	港龙航空	7
南方航空			7	737
武汉-澳门		中国国际航空	4	320
武汉-台北		东方航空	2	737
		南方航空	2	737
		中华航空	2	330
		复兴航空	2	321
全货机航班		武汉-马德拉斯-德里-武汉	友和道通航空公司	2
	郑州-武汉-深圳-武汉-郑州 北京-杭州-武汉-杭州-北京	顺丰航空（快件）	17	737
	长沙-武汉-南京 西安-武汉-南京	邮政航空）（快件）	7	737

附表 6 2011 年上半年武汉机场航空货站进出港货运量统计

出港运量统计				进港运量统计			
航班日期: 2011-01 至 2011-06				航班日期: 2011-01 至 2011-06			
货物票数	货物件数	货物毛重	目的站	货物票数	货物件数	货物毛重	起点站
2245	63391	1019185.5	成都	4242	58489	898800.95	成都
2546	28248	1034164	昆明	2622	22003	1035971	昆明
379	3807	65582	青岛	1188	25817	271498.2	青岛
613	5836	346110	大连	704	7705	147927	大连
3541	84328	1395425	北京	8061	86106	930880.6	北京
805	18476	164213	厦门	4160	50470	597266	厦门
936	47152	477068	广州	2367	52535	674407	广州
5225	106524	1263091.7	深圳	7792	125726	1401723.76	深圳
883	14976	140639	南宁	447	2715	54583.5	南宁
986	9554	118961	天津	1184	20845	224560	天津
738	17874	242486	上海	717	34233	434015.4	上海
938	6494	108163	海口	1815	11906	274492.2	海口
1589	9734	355821	沈阳	712	13430	174777.1	沈阳
303	5274	56034	温州	262	2600	34007	温州
496	6688	207229	乌鲁木齐	495	9004	87310	乌鲁木齐
189	1788	30002	三亚	570	3276	57647	三亚
918	20729	173640	福州	2193	24508	313021.01	福州
894	9877	131771	西安	1007	7408	90133	西安
1424	17425	403413	重庆	1516	20043	312121	重庆
825	10635	152748	济南	861	12798	140366.8	济南
511	7407	130946	长春	360	8378	121884	长春
624	7775	100391	呼和浩特	111	514	6589	呼和浩特
676	14658	172203	杭州	1053	21129	268595	杭州
266	2569	84034	哈尔滨	388	3040	35963	哈尔滨

附录 2：武汉机场货站经营管理部架构



附图 1 武汉机场货站经营管理部架构