

“客改货”航班成“全球带货”主力

首都机场地服公司单票货物量、单日最高收货量均创两年新高;疫情期间货物以防疫物资为主

国外疫情形势严峻,航空公司纷纷抛出“客改货”航班,配以全货机、包机等航班实现“全球带货”。北京、上海、广州等城市的航空物资运输迎来高峰。数据显示,首都机场地服公司单票货物量、单日最高收货量均创两年内新高。

近日,记者前往北京首都国际机场探访,并从东航、南航、河北机场集团了解到,目前国际货运出港航班搭载的货物均以口罩、药品、防护服等防疫物资为主,这些货物的运输比例占据地服公司货运量70%左右的份额。随着国内复工复产逐步推进,平日里发运较多的精密仪器、服装、电子产品等的运输量也逐渐增加。



↑ 5月8日,首都机场地服公司货运仓库,工作人员在仓库内分拣货物,其中大部分是等待出港的防疫物资。

首都机场出港货物仓库几近爆仓

首都机场地服公司自疫情发生以来就一直处于高强度工作状态。国内疫情最严重的时候,来自海外的口罩、防护服等医疗物资源源不断地从国外飞往北京,该公司国际仓库里常常被货物堆放得满满当当。如今,国内疫情形势向好,但国际疫情形势严峻,中国的医疗物资又从这里运往全球。

首都机场地服公司存放国际出港货物的存货区,货架上、地面上全是货物,一辆辆叉车在堆放货物

的通道里来回穿梭,有条不紊地将货物运往不同的工作区域。仓库里,工作人员将货物包装箱整整齐齐地码放在一起,准备送上飞机货舱。

目前,该公司国际仓库用以存放出港货物的区域已经没有更多位置,仓库几近爆仓。首都机场地服公司货运部党总支书记李滨称,“仓库里货物量激增,一大原因是航空的舱位已经全满了,暂时上不了飞机的货物都放在这里。”

部分城市航空货运激增

首都机场地服公司统计的数据显示,受全货机、“客改货”机、常态客机复飞等因素推动,地服公司单日国际收货总量本年度首次突破700吨,达到758吨,呈现强劲增长。

上海浦东机场出入境货机数量增长强劲。据媒体报道,4月伊始,浦东国际机场出入境货机数量猛增,日均达200架次以上,环比翻番、同比增140%。3月,浦东国际机场出入境货机数量达3690架次,日均破百。

同样的场景也出现在广州白云

机场。南航相关负责人介绍,国际出港货量迎来疫情以来的爆发式增长,5月1日至5日,国际出港货量3462.8吨,同比增长11.6%,其中5月5日迎来单日出港货量最高峰,出港货量达802.6吨,同比增长72%。

在国际货运航空迅速发展的同时,5月8日,河北机场集团首次开通石家庄-法兰克福的定期全货机航线。该航线是继石家庄-吉尔吉斯斯坦比什凯克航线后,石家庄机场今年开通的第二条定期国际货运航线。

■ 追访

航空公司发力“客改货”抢滩国际货运市场

国际航空货运量激增的当下,我国的全货机货运能力与欧美国家相比尚有差距。如何补足这一短板?

3月24日,国务院召开常务会议,部署进一步提升我国国际航空货运能力,努力稳定供应链。4月3日,民航局下发《关于疫情防控期间国际航空货运建立审批“绿色通道”的通知》。通知对国际货运航班计划管理工作程序进行临时性调整,促进国际货运航班计划审批顺畅、高效。

在这一背景下航空公司纷纷以“客改货”方式抢滩国际货运市场。

东航旗下中国货运航空有限公司北京营业部总经理葛岑介绍,自3月下旬以来,东航非常规客机航班保障各类型包机合计600余班。东航

国际运力中,除了全货机外,已有6架空客A330机型通过客舱座椅拆除改装和运行。增加了载货空间的A330飞机,成为中国民航目前最大的一支非常规客机航班的改装宽体机队。东航物流投放市场的全货机、非常规客机航班等各类国际货运航班数,已经达到每周240多班,比去年同期的航班数几乎翻了一番。

南航相关负责人介绍,南航客改货航班以宽体客机为主,其中还对两架空客A330客机完成了专门的客舱改造。5月1日至5日,客改货航班共揽收货物超1100吨;5月1日,客改货航班运输货量超260吨,创单日“客改货”货量新高。

■ 追问

客机改货机如何保障飞行安全?

要实现客改货其实并非仅仅将客机的座椅拆除,码放进货物那么简单,不管是载人还是载货,航空安全永远是第一位。

4月21日,民航局下发《客舱装载货物运输》的通知,通知明确提出:承运人在实施客舱内载运货物运输前应充分评估。特别是对于拆除客舱内旅客座椅以在客舱地板上装载货物,目前行业内尚未收集到足够的验证数据,也无权威、成熟的完全解决方案,各国对此暂无结论性的批准,承运人应谨慎决策。

对此,记者从东航、南航了解到,为了确保客改货航班的飞行安全,航空公司已经摸索出一套行之有效的办法。4月1日,东航正式成立了客机执行货运的专项组,该专项

组成立的目的在于让非常规客班的运行流程更加顺畅与完善。东航组织由物流公司牵头,东航股份的商务委协同召开客机执行货运航班专题布置会,各部门合力打造客机执行货运项目。

南航相关负责人表示,为保障客改货航班运输顺利,南航货运物流公司与机务、地服、客舱等多部门提前沟通,明确业务衔接流程。5月6日,南航股份地服部向各分子公司和营业部发布《关于客改货的载重平衡操作提示》,着重对外站客改货航班的载重平衡操作存在的风险及注意事项进行提示,其重点在于强调客改货航班载重平衡问题,以确保飞行安全。

■ 观点

专家:客机货运航班“窗口期”预计持续2-3个月

以“客改货”航班补充国际航空运力的做法将持续至何时?国内航司是否有必要购置全货机?

对此,民航领域专家林智杰表示,目前货运业务整体下滑,但全货机和客机货运增长。据统计,3月行业货邮运输量48.4万吨,同比下降23.4%,其中,全货机货运量逆势增长,共完成25.3万吨,较去年同期增长28.4%。

“货运市场火爆主要是因为目前国际货运的货物大多为防疫重要物资,即使运费高也要完成运输。其次,客机腹舱原本贡献49%的国际货运量,现在国际客运航班基本没了,货运舱位较之前减少一半左右。只要国际航班‘五个一’政策还在,就没有腹舱。”

他认为,这其实是一种“窗口现象”,估计持续2-3个月,至于会

不会继续持续,取决于多方面原因,包括国外疫情能否控制、国外企业的生产能力能不能跟得上、国际客运营能不能恢复等。

对于今后航空货运的发展,林智杰建议,加快推进混改和货运枢纽建设。“目前单纯靠买飞机、靠扩大规模已解决不了问题。”他认为,发展航空货运,主要应在模式上创新,要加快向“门到门”或“天地合一”模式转型,具备“一站式”解决服务的能力。同时,要加快推进混合所有制改革,特别是像国航、东航、南航的货运,这样能够增强企业活力。此外,还要加快货运枢纽建设,如湖北鄂州机场,要形成枢纽的货运网络,“要首先做好自己的事,再走出去去整合”。

据《新京报》