

# 奔跑吧, 卡车航班

## 卡车军团加入航空货运战 航空货运“物流化”成必然

不是飞机,却拥有与飞机完全相同的操作模式,航班号、班期、时刻一应俱全,卡车航班作为航空公司的一种“另类”货运方式出现,给航空公司带来了一种全新的货运运营模式。难道,卡车也能飞?



本报记者 白新鑫

### 卡车的价格,空运的高效

“‘卡车航班’,其实是伴随着民航货运业的发展而产生的一种创收方式,在国外早已出现,近些年引入国内。”山航货运部总经理马骥说。

卡车航班,是航空公司将地面卡车列入其运力范围,在货物始发地与中转航站或中转航站与最终目的地之间开辟固定地面运输路线,通过卡车对货物进行空陆联运的一种运输方式。之所以称之为卡车航班,是因为其拥有与航班相同的属性,每一辆卡车航班都拥有独立的航班号、承运人、始发地、目的地以及进出港时间等,并对外公布。简单来讲,卡车航班就是利用卡车这种陆路运输方式来延伸空港服务,让没有机场、航线、航班的地区一样收发航空进出口货物。

卡车航班的出现,一定程

度上缓解了传统航空运输的压力,是航空服务的一种延伸,既节约了社会资源,又提供了良好的服务质量。航空公司传统意义上的货运大多是利用客机腹舱完成货物运输集散,这种单一的点对点腹舱运输虽是目前各大航空公司最为主要的货运形式,但过于依赖机场、航班、航线等条件限制;客机腹舱也存在诸如乘客托运行李变动导致可用载量变化等制约因素。

而“卡车航班”既能汲取卡车的价格优势和机动优势,又能享受航空运输快捷准时的高效服务。作为一种新的运输形式——空陆联运,即空运进出境航班与卡车内陆运输相结合,它是点对点单一空中运输方式的有效补充,有效缓解机场的运力不足问题。

### 山航建省内首个“城市货站”

目前全国主要民用机场共40多个,仍不能满足快速增长的客运以及货运量。货运同样需要依靠机场、航班、航线等,但没有机场的地区也有货运需求。

早在2008年,山航货运部就瞄准了卡车航班,研究如何让整个山东地区“动”起来,提高航班资源的使用效率。马骥告诉记者:“通过卡车航班,建立城市货站,把货源充裕而货舱资源紧张地区的货物,及时分流到货舱资源富裕的地区,提高客户满意度,进而增加市场份额。”

2008年前后,受金融危机影响,航空运输市场成绩惨淡,亟需寻找新的盈利增长点。从物流价值链来看,越接近终端利润越高。传统航空货运往往更多关注机场对机场这样单一的点对点运输方式,

忽视了物流价值链这条“线”。

开通省内卡车航班成为山航货运的第一想法。马骥称,开通省内卡车航班不仅能从源头上提高销售渠道控制力,而且能够为客户提供专属运输解决方案。2008年11月,山航货运在潍坊成立城市货站,这是山东省内首个“城市货站”。山航以潍坊为支点,有效整合济南、青岛两地运力资源,依托潍坊市的辐射能力串联起整个山东市场。2009年底,山航货运以潍坊货站为基础,开通了威海远程货站,将烟台、青岛两地运力整合。

2014年,继潍坊城市货站、威海远程货站之后,山航货运又将卡车航班开到了小商品交易发达、货源充足的山东临沂,以此为支点串联鲁西南市场。

### 上门取件,航企也有个性化服务

截至目前,山航货运卡车航班每日运营4条固定航线,以潍坊城市货站为运营中心,辐射烟台、威海、滨州、东营、日照、淄博、临沂七大地市,通达济南、青岛两大机场,先后与8家知名快递企业合作,累计运送货物13000吨,创收4100万元,运输的货运主要为生鲜、快件等。

以潍坊城市货站为例,每天3-4班卡车航班,中午12点开始收取散货,下午6点以后陆续收运批量的鲜活货物,凌晨再到快递公司上门收运快件,分拣、称重、贴标签、制单、装车等环节后所有货物信息录入山航货运自己的货运系

统中,凌晨2点从潍坊发往济南、青岛,5点在济南、青岛机场卸车、分拣、复核重量,经过安检后装上指定航班。

马骥认为,卡车航班作为航空公司货运提供的延伸产品,归根结底是为了拓展新的货运渠道,满足客户的个性化需求。“我们卖的是服务。”

山航货运在潍坊城市货站收取鹅肝等生鲜货物,并提供冷冻、冷藏等配套服务,再连夜经卡车航班由潍坊发往济南,跟随第二天济南机场早出港航班运送到全国各地。通过卡车航班,使鹅肝这样的生鲜货物运输时间缩短了至少24小时。

#### 相关链接

一个卡车航班的成功案例

### Cargolux如何变成欧洲最强

Cargolux是世界综合排名第十的货运航空公司,也是全球知名的全货运航空公司。Cargolux运营着15架747系列全货机,通达全世界65个国际目的地。作为没有客机网络为支撑的全货运航空公司,同时面临来自汉莎货运、英航货运等巨头的竞争压力,Cargolux多年来却经营得有声有色,法宝之一便是多年来成功运营着欧洲最强大的地面卡车航班网络。

#### 立足欧洲

#### 做大北美和亚洲

Cargolux本部位于卢森堡,国土面积狭小,制造业不发达,发展航空货运的先天条件并不优越。但是Cargolux成立伊始就将本土市场定位整个欧洲。通过多年的经营,目前卡车网络已经覆盖46个欧洲主要机场。相比通过拥挤的大型枢纽进行空运,Cargolux地面卡车服务在转运时间上为客户节省至少半天,并显著降低了相关的机场处理和转运的成本。

发展至今,Cargolux不再局限于地理范围意义上的欧洲,他们认为航空货运是全球性业务,并逐渐在亚洲和北美围绕Cargolux货机通达的目的地,建立起覆盖北美全部地区和亚洲大部分主要城市的地面卡车网络

目前Cargolux在全球范围内提供通达超过300个主要城市和机场的地面卡车服务,每年运营47000个往返卡车航班,运输货物超过30万吨。

#### 提供完整

#### 卡车产品链条

Cargolux提供定期和不定期的卡车航班服务,还可以根据客户需要提供卡车外包服务。绝大部分航线的频次以5-7班/周为主。在提供普货运输的同时,还提供冷藏卡车服务,运输如药品等温度敏感货物。此外,Cargolux还能根据客户需求,提供往返客户仓库接收/送达特殊货物的卡车服务。

目前Cargolux承运的1/3货物从客户工厂直接到机场。

#### 强大的现代

#### 地面处理中心

Luxair CargoCenter是Cargolux欧洲卡车网络的运营中心,也是欧洲最大的现代货物处理中心。设计能力达到100万吨/年,拥有6.4万平方米的库房,在出港处理区设置了49个组板操作点,进港处理区设置35个拆板操作点。中心开辟出专门的卡车处理场地,可供113辆卡车同时进行操作。操作中心设在飞机停机坪附近,并且设有通向高速公路的直接出口,大大提高了卡车航班的操作和运输效率。

#### 与卡车运营商

#### 的合作

Cargolux的卡车航班采取外包方式经营。以卢森堡为中心进行货物集散,与近20家卡车公司签订协议,定期与卡车运营商就运价、时刻安排、设备条件和操作要求等进行协商谈判,及时解决卡车航班运营中出现的新问题。

### 航空货运“物流化”成大势

卡车航班的出现并非偶然。

各大航空公司在激烈竞争的大环境下挤得“头破血流”,不仅客运环节秋毫无争,在货运量上也纷纷下足工夫。即便如此,“百花齐放”的场面只是民航货运的表象,民航货运想要与传统物流共同分享快速发展的物流市场的红利,并不简单。

国内航空货运虽然有了较大发展,特别是近几年更加得到重视,企业和政府部门都采取了不少措施,但总体来看还比较落后,处在传统货运向现代物流转变的起步阶段。

据了解,国内航空货运承运人业务模式仍专注于机场到机场的传统航空运输为主流,投入大、风险高,却处于航空物流价值链微笑曲线的底端,附加值少。

面临巨大的行业竞争,航空货运如何创收成为摆在各大航空公司面前的一道难题,各家都在寻找航空货运的转型方式,不少航空公司将目光由空中转向地面。业内人士指出,未来国内航空货运将通过逐步“物流化”来转移航空货运所带来的激烈竞争,传统航空货运向地面延伸,不断扩大大货运输面。