

印度市场：航空货运的“蓝海”？

来源：中国民航报 编译：游熙

印度航空货运市场吸引了越来越多国际航空公司在此提供货运服务、成立合资企业或进行股权投资。印度没有一家本土的全货运航空公司，再加上近年来货运量的增长，以及有利的政策和宽松的监管环境等因素使得印度成为一个有利可图的市场。

保持两位数的增长

2017年初，印度民航部部长阿肖克·加贾帕蒂·拉朱在接受采访时谈到，印度航空货运业增长潜力巨大。印度政府为大力推进航空货运业务的发展提供了政策支持，特别是在电子商务蓬勃发展和出口不断增长的背景下。印度民航部成立航空货运物流促进委员会（ACLPB），便是提高效率、降低成本和加强部门间协调以促进货运发展的重要举措。

MNC航空首席执行官哈里什·沙说：“随着新市场特别是非洲和南美的市场向印度出口商开放，印度乃至全球的电子商务将飞速发展，而东北亚、中东、欧洲和北美等现有市场持续增长，印度航空货运业有着巨大的增长潜力。医药、汽车配件、时尚新品将继续在航空货运业的发展中发挥重要作用。印度航空货运业保持两位数的增长证明了其发展的潜力。”

印度航空货运业 2017 年取得的一项重大成就是，在印度至阿富汗市场上开通了绕行巴基斯坦的货运航线。2017 年 6 月，印度新德里—阿富汗喀布尔货运航线首飞；同年 12 月，印度孟买—喀布尔货运航线开通。

评级机构 Crisil 预测，2018 财年（2017 年 4 月～2018 年 3 月），印度国内和国际航空货运量将增长 14%～15%，而 2017 财年的增长率为 12%。在整个印度航空货运业务中，国际业务占 70%，国内业务占 30%。而在国际业务中，出口货运业务占 60%，进口货运业务占 40%。根据 Crisil 的预测，出口货运业务量增长约 15%，进口货运业务量增长约 20%。

Crisil 研究总监杰哈尼说，2016 年印度民航政策为单一窗口清关铺平了道路，这一步是正确的。她说：“很明显，单一窗口清关意味着参与国际贸易和运输的各方通过单一的平台提交标准化的信息和单证，进出口货物的通关时间得以缩短。我们现在了解到，实际的通关时间已经从 72 小时缩短到 48 小时。换句话说，这意味着与其他交通方式相比，航空货运更有竞争力。”

航空货运价值链的利益相关者认为，印度货运业未来 5 年的整体前景非常光明。作为全球重要的消费市场之一，印度的物流行业是由汽车、制药、快速消费品和零售等行业推动的。然而，航空货运的增长受到了高运营成本、现有复杂的管制因素和落后的基础设施的限制。

市场参与者预计，印度航空货运业务肯定会增长，货运量也不会减少，但如何提高效率才是成功的关键。Crisil 预测，印度未来 5 年的货运业务量将增长 9%~10%。这是一种健康的增长，意味着印度将成为热门的货运集散地。

国际航企占主导

现有数据显示，超过 80% 的印度货物（包括出口和进口）都是由国际航空公司运输的，如中国香港国泰航空、卡塔尔航空、沙特航空、阿提哈德航空、阿联酋航空等。例如，国泰航空在印度 6 座机场每周运营 25 个货运航班，每个航班的运力都超过 100 吨。此外，国泰航空每周还运营 48 个印度至香港的客运航班，从而提供了更多在客机腹舱运输货物的机会。

另一个例子是中东的阿联酋航空，它在印度的 9 座城市每周有超过 170 个航班。阿联酋航空拥有超过 260 架宽体飞机，因此能够为印度出口商提供更多的货运运力，将货物运送到 84 个国家的 155 个目的地。除了客机腹舱运力外，该公司还运营专门从印度起飞的货运航班，在孟买和印度艾哈迈达巴德提供定期货运服务，在其他一些城市提供专门的货运包机服务。

阿联酋航空西亚和东南亚商业货物副总裁贾西姆·赛义夫详细阐述了印度空运货物的情况。他说：“水果、蔬菜、鲜花、鱼和肉等易腐货物是印度目前出口空运货物的重要组

成部分，平均每月超过 3000 吨。每个月从孟买出口的货物除了肉类和海鲜外，我们还看到大量的水果和蔬菜。此外，我们还看到大量易腐货物从印度班加罗尔、海得拉巴、钦奈、科钦和特里凡多出口。”

除了现有运力外，大多数航空公司都计划增加运力，以满足日益增长的需求。“我们一直在研究市场，并将增加班次或开通新的货运航线以满足市场需求。”国泰航空南亚、中东和非洲区域货运经理安纳德·耶德瑞说。

虽然大多数国际货运航空公司都在考虑增加运力，但也有一些航空公司签署了重要合作协议，如最近印度捷特航空与法航—荷航集团签署了加强合作的协议。法航—荷航集团和荷兰阿姆斯特丹史基浦机场认为，这一合作除了能带来客运量的增加之外，还能帮助其挖掘印度市场的货运潜力。

阿姆斯特丹史基浦机场货运业务发展总监巴特·普沃斯详细阐述了这一合作的好处。“随着合作的加强，我们预计印度和荷兰两国会有更多直飞航班，这为我们带来了更多的腹舱运力。最近，捷特航空开通了印度班加罗尔—阿姆斯特丹航线。这使得从阿姆斯特丹始发，每周有 14 个航班到德里，10 个航班到孟买，7 个航班到班加罗尔。”他说，“对欧盟和美国市场来说，印度是很多制药企业的基地。荷兰航空和捷特航空的航线网络能够通过温控解决方案为制药行业提供快速、可靠的服务。”

印度本土没有全货运航企

虽然旺盛的航空货运需求、较高的增长率和有利的环境都有助于印度航空货运的发展，但印度航空业为什么没能诞生一家全货运航空公司呢？

回想起来，印度国家航空公司印度航空直到 2012 年才开始运营货运航班，并在陷入严重财务困境时暂停了这一服务。印度主要的民营航空公司捷特航空曾宣布，计划在 2015 年成立一家货运航空公司。该公司甚至已经获得了相关部门原则上的批准，允许其从投资伙伴阿提哈德航空租赁货机。但是，捷特航空搁置了这一计划。

所有人都认为，印度的货机需求量会增加。但是，印度市场能否负担得起这些货机仍是一个问号。

印度领先的货运代理公司 Jeena and Company 合伙人萨姆·N·卡特加拉详细地谈到了航空公司从全货运业务中撤出的原因。他说：“因为与许多国家和地区相比，印度市场的货运收益要低得多。每家货运航空公司的注意力都集中在更高的收益上。目前，孟加拉国的货运收益远高于印度，在某些情况下中国市场的货运收益也比印度高。”

2016 年 8 月，印度机场管理局物流与联合服务有限公司（AAICLAS）成为印度机场管理局（AAI）的全资子公司。AAICLAS 计划对 AAI 多余的或未使用的客运航站楼进行必要的改造，以在机场提供基本的货运基础设施，促进航空货运

的增长。虽然 AAICLAS 目前正在提高货运业务的地面设施水平，但它也很有可能开始提供全货运服务。

AAICLAS 首席执行官盖兹达说：“现在说 AAICLAS 在短期内将为印度市场提供货运服务还为时过早，但对我们来说，在行业内的任何发展都有很大的可能性。AAICLAS 正在研究与在印度建设专用的货运机场有关的各种因素，确保航空公司的商业可行性和行业、消费群体的可用性，以及铁路/公路与机场网络进行多式联运的可能性。AAICLAS 将专注于 3 个垂直领域，包括航空货物处理与相关服务、仓储与合同物流、陆运专线和航空货站。”

私有化被认为是解决基础设施薄弱问题的最佳方式，而且印度大城市的大多数机场在近 10 年已经实行了私有化。虽然 AAI 已经着手进行基础设施建设，但私营公司也在继续进行这方面的投资。

孟买国际机场有限公司高级副总裁兼货运主管马诺杰·辛格详细介绍了该机场的扩建计划。他说：“作为总体规划的一部分，扩建药物处理设施、建设新的农业和大型货运终端、重新部署印度航空的设施是未来几年将实施的重点项目。对于这些即将推进的项目，我们已经确定了适当的地点，并获得了土地和必要的批准。”

“专门进行药物处理的设施在扩建后将容纳更多的散装货物，并增加 150 个集装设备，使其药物处理能力提高到

35万吨。专门的农业处理设施计划每年能处理20万吨货物，将总出口易腐货物的处理能力提高到50万吨以上。”辛格说。

（本文表达系作者个人观点）