



5月10日，在郑州新郑国际机场，工作人员向即将起飞的中州航空公司货机挥手致意。

航空货运市场有显著影响，尤其是对于国内航线。严重短缺的腹舱运力导致部分运输需求被阻断，许多热门航线出现严重的供不应求现象，甚至是空运爆舱。比如顺丰航空，疫情以来的业务量就大增，而东航物流也是基本没有空余舱位。

国务院总理李克强3月24日主持召开国务院常务会议，部署进一步提升我国国际航空货运能力，努力稳定供应链。会议指出，我国国际航空货运能力存在明显短板，受疫情冲击国际航空客机腹舱货运大幅下降，对我国产业的国际供应链带来较大影响。要采取有效措施提高我国国际航空货运能力，既保通保运保供，又增强物流国际竞争力。为此，民航局也推出了六项举措，包括对承运重大专项运输任务的货运航班和包机给予补贴、提升货运航线航班审批效率、鼓励客运航空公司使用客机执行全货运航班等。

在我国，目前拥有全货机的公司并不多，除了国有三大航和海航旗下的金鹏航空，全货机运力主要来自顺丰航空、邮政航空和圆通航空。截至2019年底，中国内地运营货机的航空公司有13家，民航全行业运输飞机达到了3818架，而货机总数仅为174架，共有312条国际全货运航线。顺丰作为中国最大的货运航空公司，截至2019年底机队规模达58架，全球通航城市与地区达65个，已开通12条国际货运航线。但相比之下，美国联邦快递的空中运力是顺丰的30多倍。

为应对此次疫情，我国航空客货运企业全力投入，做出了重大贡献，但也暴露出了很多短板。在疫情发展期间，全世界多个国家和地区的政府、团体及海外华人积极捐赠抗疫物资，

除了旅客随机携带的，大部分是通过诸如联邦快递、UPS、卡塔尔航空乃至国外军方专机运送，暴露出我国航空货运企业在机队规模、全球航线网络覆盖、国际化服务能力等方面的差距。

洪泰产投产业研究院廖敏指出，疫情暴发之后，中国空军采用伊尔-76、运-20、运-9等运输机，分多批将大批军队医务工作者和物资运抵武汉，军队航空战略投送能力成为此次航空货运保障能力的压舱石。而民用航空客货运企业因民航法规、空管航线、机型能力等因素的限制，快速反应能力滞后，整

装满员投送能力不足。

廖敏还指出，航空制造业落后，缺乏自主研发的货运机型及相关配套产业也制约了我国航空货运业发展。目前国内成熟的自主民用飞机只有“新舟”60/600以及ARJ-21，但均属于支线飞机。能够对标B-737的机型如C-919正在适航取证阶段，C-929设计尚未封闭，其衍生的客改货型号要投放市场仍需经历很多诸如改装设计、适航取证、市场拓展、产业链生态培育等环节，缺乏型号支撑导致我国在该领域与国际行业成熟水平相比差距很大。因此，以此次疫情对航空行业的冲击为契机，应多措并举支持国内货运航企采购国产飞机，通过航空货运企业做大做强带动国产重点产品的持续发展。

航空界专业人士指出，打造一支航空运力保障充沛、航线网络全球覆盖、货机型号先进全面、航司管理行业领先，具有紧急情况下战略支援能力的专业航空货运力量，提升对关系国计民生的战略性通道和节点的把控能力，至为重要。

而国务院的支持新政，将使现有货运航司获得更大的利好，并加速不少航司客改货的步伐。“支持政策其实是一个长期的政策，目前我国的全货机货运能力相对欧美国家有比较大的差距，这是制约我们拓展全球产业链的一个短板，出台这一系列政策，将利好拥有全货机的公司，以及提供空地一体化门到门服务的物流企业。”民航业内人士林智杰表示。

大力发展航空货运，构建国际航空物流供应链体系，减少战略性通道的对外依赖程度，拓展机队规模，提升国内外货运运力响应水平，或将成为中国航空业在这次疫情后最大的嬗变。