# 我国航空货运发展特征研判及政策建议

□ 汪　航　葛金梅

航空货运是现代流通体系的重要组成部分。在国际贸易格局变化、电商驱动货运需求激增以及专业货运枢纽加速布局等多重因素影响下，航空货运市场格局正经历深刻重塑。新的发展环境下，我国航空货运发展不仅要坚持长期主义视角，遵循航空货运发展的客观规律，同时也要在变化之中敏锐把握发展趋势，研判变化中的演进逻辑，最终形成航空货运高质量发展路径。

## 一、我国航空货运发展主要特征

**（一）从时间看，市场空间继续拓展趋势没有变，但发展增速规律发生改变**

航空货运整体发展态势持续向好。从货邮运输量看，过去 20 年间，我国航空货运总体呈持续增长态势。近年全球经济不确定性、贸易摩擦及关税等外部压力增多，航空货运仍逆势上扬，增速远高于客运增速。特别是 2025 年，全年货邮运输量超过千万吨水平，达 1017.2 万吨，同比增长 22.1%，较 2019 年增长 35%。

航空货运增速呈现波动。货运经历了 2000—2010 年的快速发展和 2010—2019 年平稳发展阶段，年均增速由 13.4%降低至 3.3%。疫情期间航空货运进入波动恢复阶段，较客运显现更强韧性，2024 年增速达 22.13%。2025 年我国航空物流持续稳步增长，增速有所放缓，同比增长 13.3%。

**（二）从结构看，国内市场是航空货运主要市场没有变，但发展的主要增量来源发生改变**

国内市场仍是航空货运的主要市场。长期以来，国内航空货运一直占据较高比例，占比达 60%以上。中国超大规模内需市场与完备产业链带来的多样化物流需求构成了国内市场持续增长的核心动能。

国际市场成为航空货运发展主要驱动力。国际航空货运量保持快速增长，2025 年国际航线货邮运输量 440.2 万吨，同比增长 22.1%。2021—2025 年国际航空货运量平均增速达 13.3%，是国内增速的 2 倍以上，占比由 2014 年的 28.3%提升至 2025 年 43%左右，周转量占比更是高达 76.3%。

**（三）从载运看，航空货运以客机腹舱载运为主要载运方式没有变，但全货机竞争能力发生了改变**

航空货运仍以客机腹舱载运为主。由于重客轻货的经营模式和货随客走的现象长期普遍存在，我国航空货运高度依赖客机腹舱，长期以来腹舱载运占主要比例，2019 年超 70%。

全货机竞争力逐步增强。随着货机运力的引进和专业货运设施的完善，高价值高时效性及特定航线需求的商品倾向采用全货机以保障高效运输，全货机能力逐步增强，载货占比由 2019 年的不到 30%提升至 2025 年的 45%。

**（四）从货类看，航空货运以高价值货物为主的结构没有变，但航空货运需求增长点发生了改变**

传统高价值货物仍是航空货运的主要组成部分。机械设备、高科技产品等高科技、高附加值品类由于其货值高、时效强，是传统的航空偏好型货物，长期以来占据航空货运一半以上的份额。根据 seabury 数据，2025 年我国空运出口货量中，上述货类占比达 74%。

跨境电商、生鲜冷链等新兴货品需求成为重要增长点。跨境电商因轻小件、高周转、强时效的特性偏好航空运输方式。IATA 统计约 80%的跨境电商商品通过航空方式运输。头部电商平台对低成本、高时效、高密度的运力需求促使我国航空货运向柔性化、快递化转型。机场也新增大量跨境电商专线，如郑州—布达佩斯、深圳—伦敦等航线。生鲜冷链也迎来新的发展机遇，seabury 数据显示，2019—2025 年我国温控货物空运货量的复合增长率为 7.5%，药品空运货量的复合增长率为 7.5%。

**（五）从市场看，欧美仍是我国国际航空货运的主要市场，但国际货运市场布局重点发生了改变**

欧美仍是国际航空货运的主要市场。欧美市场拥



中国知网　https://www.cnki.net

有庞大的消费群体和成熟的高端制造业体系，其产生的物流需求在规模、稳定性和附加值方面远超过新兴市场。2025年我国与欧洲、北美市场之间的货运运输量占货运总量比例分别为41%、18%左右，预计欧美在“十五五”时期内仍将是中国国际航空货运的核心市场。

国际航空货运市场呈现东升西缓、南热北冷趋势。目前我国与东北亚、东南亚、西亚、南亚和中亚地区间航空货运规模相对较小，但增速较快，2025年货量占比36%，较2019年增长120%以上。随着全球贸易格局的变化，供应链变得更加多元化、分散化，我国民航国际货运市场结构从以欧美为主向多元化拓展。2025年与“一带一路”共建国家货邮运量同比再增加近30%，新开国际货运航线近半数集中于亚洲新兴市场，市场多元化趋势进一步稳固。

## 二、我国航空货运发展面临的主要供需矛盾

### （一）需求持续中高速增长与供给结构性失衡之间的矛盾

从需求端看，航空货运需求将保持良性增长，但增速呈收敛趋势。在全球供应链重构、跨境电商爆发及政策支持的推动下，我国民航货运市场展现韧性与良性发展态势。但同时全球经济下行趋势、成本压力、贸易环境变化、关税政策调整等不确定性因素也对货运市场需求带来巨大波动，预计航空货运增速将向中高速收敛。

从供给端看，基础设施和货机运力存在结构性不足。一是机场总体货运保障能力大于市场需求，但仍有部分机场国际化、专业化设施不足。2025年货邮吞吐量前20位的机场货运设施设计保障能力达到2200万吨，总体大于市场需求。但包括首都、浦东机场在内的4个枢纽机场货运设施饱和，11个枢纽机场货运设施利用率在80%以上。同时专业枢纽功能薄弱，国内首个专业货运枢纽鄂州机场尚未实现规模效应。二是全货机保有量有所提升，但货机运力供给（尤其是大型货机）不能满足国际市场发展需要。截至2025年底我国全货机数量290架，其中宽体货机121架左右，只有美国的1/6—1/7。

### （二）多样化运输需求与基础设施短板、专业服务能力不足之间的矛盾

从需求端看，航空货物运输呈现类型多元化、时效精细化、链条全程化特征。品类上，跨境电商、高端制造、生鲜消费驱动航空货品结构从标准化货物向小件化、快递化、柔性化转型。时效上，电商、生鲜等要求航空货运提供与不同货品、货值特性相匹配的时效分级服务。服务上，跨境电商商品全托管、特种货品精密运输等多元化的货物运输需求要求航空提供不同类型的服务。

从供给端看，航空货物运输存在基础设施和专业服务能力短板。在设施建设上，航空货运以传统基础设施为主，信息化、智慧化新基建投入不足，信息孤岛化仍较为严重。在服务产品上，航空货物服务产品同质化问题突出，尚未形成针对不同航空货运产品的差异化定制机制。

### （三）网络化运输需求提升与我国以直航为主的运输模式之间的矛盾

从需求端看，我国航空货运网络化需求同步提升。当前产业转移与贸易格局调整推动供应链布局从集中走向分散，我国制造业向中西部转移，直接驱动了航空货运从“东部沿海—重点枢纽”的点对点为主向“全国—全球”的分布式网络转型。

从供给端看，我国航空公司以直航为主的货运模式已难以满足产业布局的网络化运输需求。我国传统货运模式多是点对点直航结构，在航线稳定、货量充足时该模式能够实现高效运输。而网络化运输需求提升暴露了直航模式覆盖半径小、资源利用率低、抗风险能力弱、灵活性不足等缺点，航空货运服务需要拓展航线网络辐射范围和多点串联能力。

### （四）全链条履约需求增加与产业链服务能力短板之间的矛盾

从需求端看，多样化的物流需求和全链条履约需求增加。现代物流需求逐渐向服务形态多元化、时效需求多层化、服务场景多样化、服务链条延长化转变。这一转变要求航空物流企业构建覆盖生产端至消费端的“门到门”综合解决方案，包括存储布局、清关配送、信息追溯等功能，以支撑我国产业升级和经济社会发展所需的柔性化、高稳定性物流体系。

从供给端看，我国航空物流企业全链条服务能力仍比较欠缺。当前我国航空物流企业仍以传统机场到



中国知网 https://www.cnki.net

机场运输为主，未能随着我国产业结构演变进程提升全链条服务能力，导致业务增长乏力、服务同质化严重、盈利空间受限。部分航空运输企业已经迈出探索步伐，通过混改或合作方式积极向产业链上下游拓展，培育形成集成供应链服务商。

**（五）国际市场不确定性增加与国际市场供应链韧性不足之间的矛盾**

从需求端看，航空货运国际市场的不确定性增加。国际市场是我国航空货运的主要增量来源，但同时国际市场也面临着全球供应链重构、美欧推动近岸化政策、欧美电商规则频繁调整等变化带来的巨大风险挑战，我国对欧美高端制造业和跨境直邮市场的出口份额下降，国际航空货运分流严重。据相关调研，T86 清关通道的关闭和小额包裹免税的取消，导致 70%跨境直邮业务流失。

从供给端看，我国国际航空货运对单一市场依赖性过强，航线网络抵抗贸易摩擦和边缘政治韧性不足。我国国际货运航线高度集中于欧美市场，占比长期在60%左右。在“一带一路”共建国家和地区细分市场上也存在集聚度过高的情况，2019 年我国与泰国、韩国、越南、新加坡、柬埔寨等五国的航空货运量占“一带一路”共建国家往来航空货运总量 70%以上。同时，我国航司在全球竞争中存在竞争力短板，在我国国际航线运输量占比长期处于 35%—40%区间，显著低于外国航司水平。

## 三、促进我国航空货运高质量发展的措施建议

**（一）完善航空货运基础设施建设**

一是强化航空货运枢纽机场精准性建设。统筹考虑货运枢纽规模、功能、结构，在现有综合性枢纽机场和专业性货运枢纽机场基础上，根据枢纽客运网络、区位优势、腹地货源等因素进一步划分国际货运枢纽以及区域货运枢纽。二是推进海外航空货运枢纽战略布局。适应跨境电商物流端新变化，鼓励海外仓、海外货站建设，提升关键节点的处理能力和地面服务时效。构建“保税仓 + 航空专线”模式，为跨境电商提供更高效、更可靠、更灵活的物流支持。三是强化航空货运新业态与基础设施建设的融合。利用智慧化技术，深化民航与物流、旅游、金融、商贸等领域融合发展，推动民航服务链向高端跃升，培育壮大新业态。

**（二）提升航空货运网络化运输水平**

一是强化航空货运枢纽的组织中心功能。构建“轴辐式”网络结构，利用多层级枢纽体系，实现货源集中编组与高效分拨。二是加速全货机运力布局。提升宽体货机比例，补齐洲际中远程国际航空货运运力短板。三是提升航空货运企业的运输组织水平。依托国内串飞、国际第五航权等灵活的载运形式构建多层次环飞网络，提高货机载运率，降低货运单向性与区域性失衡等问题。

**（三）打造优质航空货运经营主体**

一是培育专业化航空货运经营主体。鼓励航空货运企业与快递物流企业参与主导专业性货运枢纽机场规划、建设和运营。二是推进航空公司从运输商向供应链服务商转型。引导航空公司向航空物流链条上游供应链管理和下游客户服务领域拓展，形成全链条、综合性航空物流服务。三是提高航空货运企业国际竞争力。强化资源整合和规模效应，培育航空货运超级承运人，参与国际市场竞争，打造自主可控、具备全球资源配置能力的龙头企业。

**（四）构建韧性国际航空物流网络**

一是布局多元化市场。以服务国家战略和外交外贸需求为基点，加强对承接我国产业转移较多国家的航线网络开拓，避免过度依赖单一市场。二是强化航空货运市场供需对接。密切关注全球贸易动态和市场变化，实现国际航空货运运力动态精准匹配。引导国际货运航线布局与制造业需求对接，增设连接主要贸易中心的国际货运航线，提升航空物流全球响应能力。

**（五）健全完善航空货运体制机制**

一是持续优化航空货运政策环境。建立跨部门跨地方的协同工作机制，完善航空货运审批与通关流程，共同推进与航空货运相关的政策和标准的落地实施。二是强化航空货运关键资源保障。实施更加开放的航权政策，与更多国家和地区建立互惠互利的航权协议。三是加大航空物流财经政策支持力度。从支持基地货运航司发展、税收政策优惠、资金与融资支持等方面强化财政支持与政策创新。◆

（汪航，国家发展改革委运输所助理研究员。葛金梅，中国民航科学技术研究院研究员）



中国知网 https://www.cnki.net