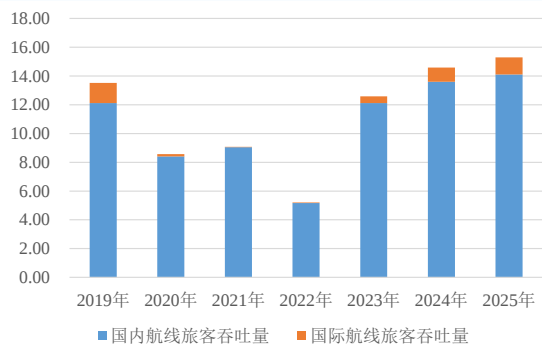


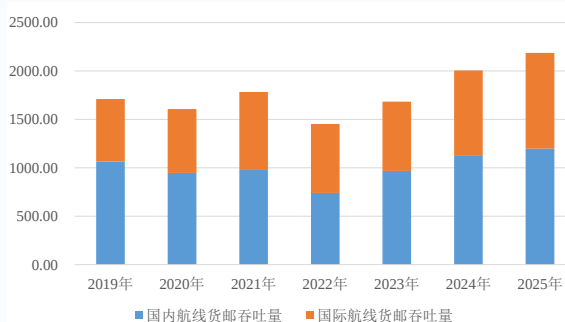
2026 年机场行业分析 (2026 年 5 月)

公用评级三部

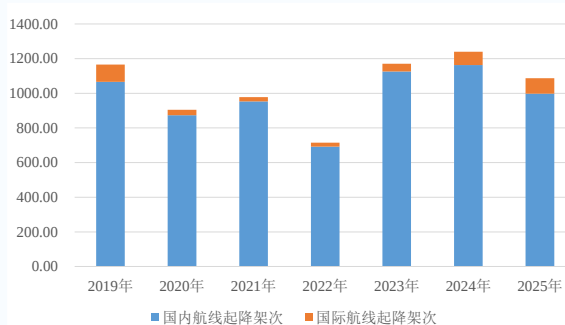
2019—2025 年我国机场旅客吞吐量情况
(单位: 亿人次)



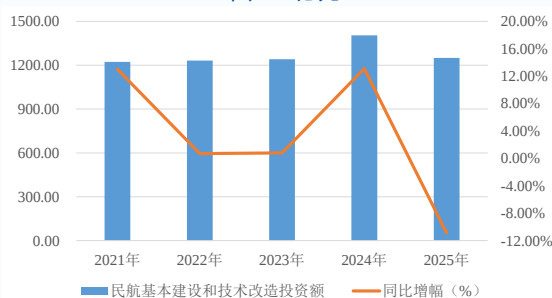
2019—2025 年我国机场货邮吞吐量情况
(单位: 万吨)



2019—2025 年我国机场起降架次情况
(单位: 万架次)



2021—2025 年我国民航基本建设和技术改造投资情况
(单位: 亿元)



摘要

- 2025 年以来, 国民经济、消费市场和对外贸易的稳健增长为我国机场行业的发展提供了核心支撑。
- 2025 年, 我国机场行业主要运营指标企稳向好, 旅客吞吐量、货邮吞吐量和起降架次三大核心指标均创历史新高; 国内客运市场回归常态化增长, 国际客运稳步恢复, 货运市场增长态势保持强劲。
- 机场行业固定资产投资持续推进, 预计“十五五”期间机场行业仍将保持较大投资规模, 资源配置方向从传统的规模扩张路径调整为更注重质量和效率的差异化升级。
- 2026 年 3 月起, 受中东局势紧张影响, 航空煤油价格快速拉升, 高企的航空煤油价格已快速通过燃油附加费上涨传导至机场行业, 票价上涨将对客运需求形成抑制; 全球地缘冲突加剧, 或对国际货运需求产生不利影响。



联合资信评估股份有限公司
China Lianhe Credit Rating Co., Ltd.

公司邮箱: lianhe@lhratings.com 网址: www.lhratings.com
电话: 010-85679696 传真: 010-85679228
地址: 北京市朝阳区建国门外大街 2 号中国人保财险大厦 17 层

一、行业概况

机场作为重要的公共交通基础设施，是我国综合交通运输体系的重要组成部分，亦是航空业稳定发展的基础。机场的建设、运营、收费管理等环节均受到中国民用航空局（以下简称“民航局”）等政府部门的严格管理。机场行业是为国民经济活动提供运输服务的基础性行业，兼具战略性和公益性，行业经营表现与宏观经济周期密切相关，同时在经济波动中亦展现出一定的韧性与稳定性。2025 年，我国 GDP 突破 140 万亿元，按不变价格计算同比增长 5.0%；全年社会消费品零售总额 50.12 万亿元，较上年增长 3.7%，其中服务零售额¹较上年增长 5.5%；全年货物进出口总额 45.47 万亿元，较上年增长 3.8%。国民经济、消费市场和对外贸易的稳健增长为机场行业的发展提供了核心支撑。

机场运营企业的收入通常可分为两大类：航空性业务收入与非航空性业务收入。其中，航空性业务具有类公益性，主要包括飞机起降与停场、旅客综合服务、安全检查等基础性业务；非航空性业务具有收益性，指依托航空性业务提供的其他服务，主要包括货邮代理业务、特许经营权业务、租赁业务、地面服务业务、广告业务等。

二、行业政策

我国机场行业整体面临积极鼓励的政策环境，近期出台的政策重点围绕强化国际枢纽地位、智慧绿色转型、提升运营效率等方面，为机场行业提供了战略指引、制度保障和有利的生态支撑，行业长期发展前景广阔。

我国机场行业整体发展由《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》及《中国民航四型机场建设行动纲要》等一系列顶层设计提供明确的长期战略指引。

2025 年以来，机场行业的直接监管框架系统性升级。《民用航空法》要求各级人民政府采取措施，支持机场建设、运营和维护，为政府对民用机场实施统筹规划、给予政策扶持提供了法律依据；增设了“通用机场”专节，统筹运输机场与通用机场协调发展。《运输机场运行安全管理规定》的修订细化了安全主体责任与操作标准。《通用机场管理规定》的实施则标志着通用机场进入分类清晰、审批监管标准化的新发展阶段，降低了社会资本进入的制度门槛。

此外，机场行业的关联政策从多维度营造了利好生态。首要驱动力是数字化变革，关于人工智能的实施意见为机场全场景智能化提供了明确路径与鼓励。《民用航空航班时刻管理办法》的修订旨在优化关键资源配置，影响机场运行效能与经济效益。《民航空管基本服务收费清算管理办法》通过统一清算提升空管效率，缓解航班延误；同时推动机场加强数据管理及与空管协作，促进空域资源合理配置，助力行业整体服务能力提升。此外，政策持续鼓励机场通过空铁联运等方式融入城市综合交通体系，以发展腹地经济。

《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》提出“完善现代化综合交通运输体系，加强跨区域统筹布局、跨方式一体衔接，强化薄弱地区覆盖和通达保障”。根据相关国家发展战略与“十五五”规划建议，机场行业未来发展升级聚焦于三个关键方向：一是强化枢纽功能，推进国家综合机场体系建设，增强国际性枢纽机场辐射与中转能力。二是发展模式的智慧绿色转型，响应“人工智能+交通运输”行动，推动全场景智能化与清洁能源规模化应用。三是服务与安全能力的系统提升，发展低空经济、完善空铁联运，优化旅客体验与物流效率的同时，通过法规标准强化安全运行与应急保障能力。

图表 1 • 近期与机场行业相关的重要政策举措

发布时间	文件名称	核心内容及主旨
2024 年 7 月	《关于推进国际航空枢纽建设	打造 2 至 3 家世界级超级航空承运人；从功能定位、规划建设、协同

¹ 根据《中华人民共和国 2025 年国民经济和社会发展统计公报》披露的批注，服务零售额是指企业（产业活动单位、个体户）以交易形式直接提供给个人和其他单位非生产、非经营用的服务价值总和，旨在反映服务提供方以货币形式销售的属于消费的服务价值，包括交通、住宿、餐饮、教育、卫生、体育、娱乐等领域服务活动的零售额。

	的指导意见》	运行、运输服务等方面加快 推进“3+7+N”国际航空枢纽功能体系建设 ，对国际航空枢纽的功能定位进行了细化和深化。
2025 年 4 月	《通用机场管理规定》	规范通用机场管理，明确了通用机场的分类（A 类对公众开放，B 类不对公众开放）、场址及建设审批流程、专业工程管理、运行管理以及 A 类机场使用许可制度，旨在 促进通用机场及低空经济有序发展 。
2025 年 7 月	《推进“空铁联运”高质量发展重点工作任务清单（2025-2027）》	加强衔接协同的空铁联运规划； 建设融合一体的空铁联运设施 ；完善全流程空铁联运产品；提供便捷舒适的空铁联运服务；深化空铁联运信息互联互通；加快推进空铁联运示范试点工程；建立健全统计和标准体系。
2025 年 9 月	《关于“人工智能+交通运输”的实施意见》	打造智慧机场 ，推动机场在智能调度、全流程自助服务、无人机配送及空管四大领域深度融合人工智能。推动机场运行保障节点的全流程感知和预警；探索人工智能辅助飞行流量管理、航迹预测等应用场景；推进人工智能技术在空管的智能化应用；深化生物识别、智能安检等“无感通行”技术应用，强化机场运行安全领域新技术应用。
2025 年 11 月	《运输机场运行安全管理规定（2025）》	规定机场运行安全管理委员会职责、人员资质与培训、设施设备保障、安全风险评估等要求，强化重点环节安全监管， 压实机场运营人的统一安全管理责任 ；将网络安全、无人机干扰、基础设施韧性等新型风险纳入机场安全管理范畴。
2025 年 12 月	《民航空管基本服务收费清算管理办法》	明确空管基本服务收费范围（如航路费、进近指挥费、机场起降服务费等），并依据航空器重量、飞行距离等要素制定收费标准。建立全国统一的空管收费清算平台，由民航局清算中心负责费用汇总、核对和资金划转， 确保空管单位、航空公司、机场等各方费用及时结算 。
2025 年 12 月	《民航与文旅融合发展行动方案》	优化银发旅游适老化无障碍出行环境，加快 推进机场设施适老化改造 ；引导机场在值机、行李托运、安检、登机等环节为研学团队提供便利，鼓励有条件的机场提供团体快速核验通行服务；鼓励机场与文化和旅游企业优化地面接驳资源，为研学团队出行提供便捷换乘服务； 完善红色旅游地区的机场布局 ；鼓励推出民航工业旅游精品线路，支持利用民航退役飞机、废弃机场等开发模拟驾驶、科普教育、沉浸式体验、餐饮娱乐等文化和旅游项目。
2025 年 12 月	《中华人民共和国民用航空法（2025 修订）》	机场需协同航司，在信息发布、流程疏导、应急服务等方面承担更明确的法律责任，强化旅客权益保障；大力支持通用航空与低空经济发展，简化审批、优化空域资源配置； 要求机场具备无人机防范处置能力 ；促进通用机场发展；强调机场作为公共基础设施的战略属性。
2026 年 1 月	《民用航空航班时刻管理办法（征求意见稿）》	旨在优化航班时刻资源配置，时刻分配规则将直接影响机场的航班编排、容量利用和各航司在机场的运营结构，与机场运行效率和收益密切相关。
2026 年 3 月	《国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》	“十五五”期间，基本建成世界级港口群和机场群； 加强西部地区支线机场建设 。

数据来源：联合资信根据公开资料整理

三、行业运行情况

2025 年机场行业各项运营指标企稳向好，旅客吞吐量、货邮吞吐量和起降架次三大核心指标均创历史新高；国内客运市场回归常态化增长，国际客运稳步恢复，货运市场增长态势保持强劲。受益于自身优势或政策扶持，东部地区的旅客吞吐量和中西部地区的货邮吞吐量增速高于同时期其他地区，且该趋势预计仍将持续。

根据《2025 年全国民用运输机场生产统计公报》，截至 2025 年末，中国境内颁证运输机场共有 270 个，较上年末净增加 7 个；其中定期航班通航运输机场 266 个，较上年末增加 4 个；定期航班通航城市（或地区）261 个，较上年末增加 3 个。2025 年，国内经济总体运行平稳，受益于旅游业持续回暖、国际航线快速恢复、出入境条件优化以及扩内需、促消费政策的持续发力，我国机场行业主要运营指标企稳向好，旅客吞吐量、货邮吞吐量和起降架次三大核心指标均创历史新高，但增速有所放缓。

图表 2 • 我国民航运输机场行业主要运营指标情况

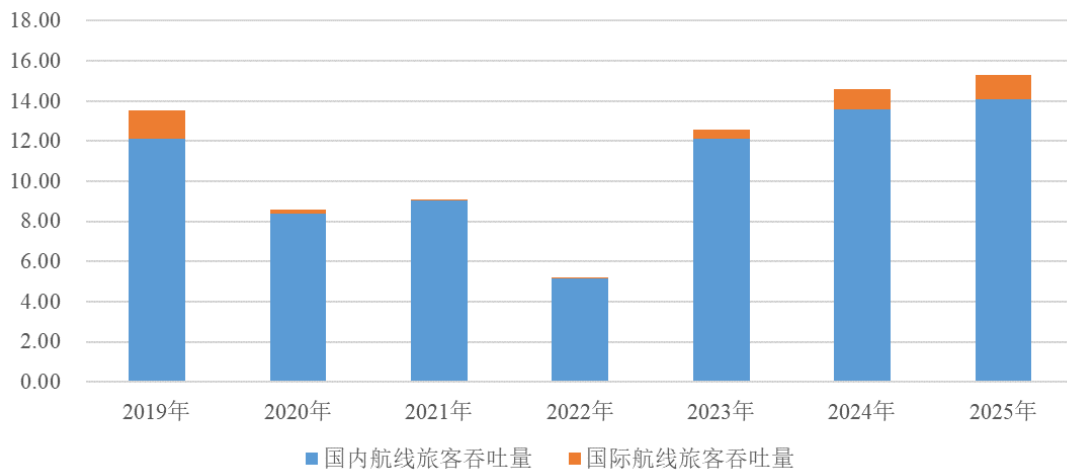
项目	2019 年	2023 年	2024 年	2025 年
----	--------	--------	--------	--------

	数值	增长率	数值	增长率	数值	增长率	数值	增长率
期末颁证机场数量（个）	238	1.28%	259	1.97%	263	1.54%	270	2.66%
旅客吞吐量（亿人次）	13.52	6.9%	12.60	142.2%	14.60	15.9%	15.29	4.8%
货邮吞吐量（万吨）	1710.01	2.1%	1683.3	15.8%	2006.2	19.2%	2186.4	9.0%
起降架次（万架次）	1166.05	5.2%	1170.8	63.7%	1240.05	5.9%	1244.8	0.4%

注：上表机场数量未包含香港、澳门和台湾地区
数据来源：联合资信根据民航局公开信息整理

客运方面，2025 年我国国内出游人次较上年增长 16.2%，国内旅游市场持续扩容；全年旅客运输总量和运输周转量较上年分别增长 0.3%和 5.0%²，增速明显放缓，但民航旅客运输总量和运输周转量增速（5.5%和 8.3%）仍高于整体水平，航空出行选择占比持续提升；在居民出行需求稳步释放及航空出行需求结构调整的综合影响下，我国机场行业全年旅客吞吐量较上年增长 4.8%。分航线看，国内航线和国际航线分别完成旅客吞吐量 14.11 亿人次和 1.18 亿人次，其中**国内航线旅客吞吐量保持常态化增长**（增速为 3.8%）；国际航线旅客吞吐量虽尚未恢复至 2019 年水平，但受国际航线快速恢复、“一带一路”建设推进、内地居民出境旅游需求提升以及签证及出入境条件优化等因素支撑保持较快增长（增速为 18.7%）。随着国际航线修复基数不断抬升，前期复苏效应逐步消退，增速较上年（109.8%）明显回落，**国际航线转入稳步恢复阶段**。

图表 3 • 2019—2025 年旅客吞吐量情况（单位：亿人次）

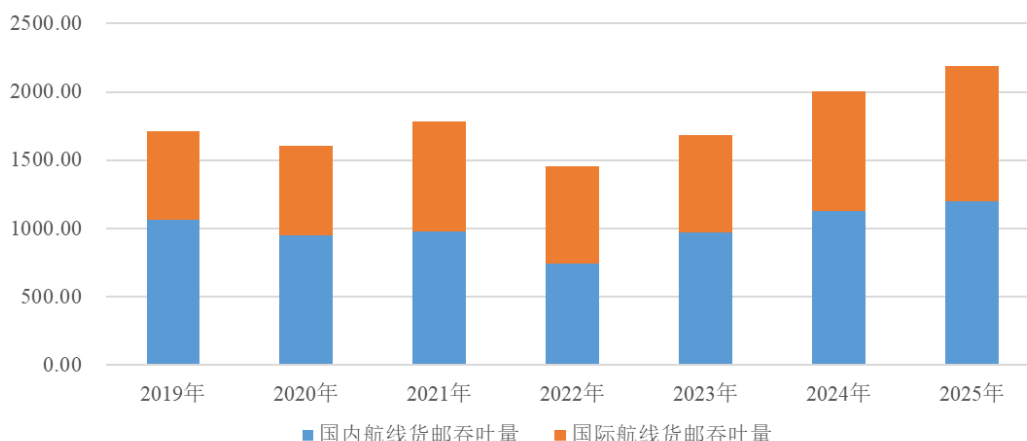


数据来源：联合资信根据民航局公开信息整理

货运方面，随着“两新”等扩大内需提振消费政策的落地，跨境电商行业保持快速增长，同时新兴产业持续发展，电动汽车、工业机器人等高附加值产品出口增长，高附加值货物运输需求不断上升，运输结构正持续得到改善。同时，航空货运航线网络继续扩展，航空物流枢纽能级跃升，机场货运处理能力进一步提升，民航货物运输总量和运输周转量较上年分别增长 13.3%和 16.7%，机场货邮吞吐量较上年增长 9.0%。分航线看，国内航线和国际航线货邮吞吐量分别完成 1199.3 万吨和 987.1 万吨，其中国内航线货邮吞吐量增速为 6.1%，对外贸易较快增长，跨境电商持续繁荣，“一带一路”稳步推进，航空货运航线网络向多区域均衡配置演进，国际航空货运市场增长显著，国际货邮运输量和国际航线货邮吞吐量较上年分别增长 22.1%和 12.7%。总体来看，**2025 年我国民航货运发展形势良好，但地缘政治风险外溢对航空物流市场和机场企业经营带来不确定性**。

² 根据《中华人民共和国 2025 年国民经济和社会发展统计公报》披露的批注，2025 年旅客运输总量、旅客运输周转量增速按可比口径计算。

图表 4 • 2019—2025 年货邮吞吐量情况（单位：万吨）



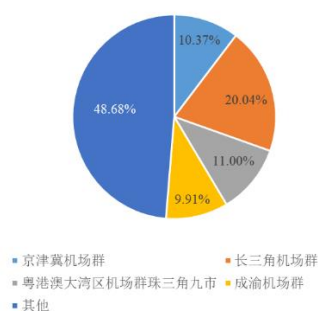
数据来源：联合资信根据民航局公开信息整理

起降架次方面，**2025 年，我国民航飞机起降架次及运输架次保持增长，但增速有所放缓且结构差异显著**。具体来看，国内航线和国际航线飞机运输架次分别完成 997.2 万架次和 89.4 万架次，其中国内航线飞机运输架次受限于空域资源约束及航班时刻容量限制，仅实现小幅增长（1.5%）；而国际航线飞机运输架次受益于“一带一路”航线拓展、出境旅游需求提升以及出入境政策优化，仍保持快速增长（16.4%），并已恢复至 2019 年的 90%。

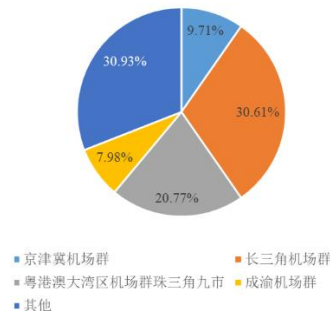
从机场旅客吞吐量看，2025 年，我国旅客吞吐量在 1000 万人次以上的境内运输机场达 41 个，较上年净增加 1 个，完成旅客吞吐量占全部境内运输机场旅客总吞吐量的 83.7%（较上年上升 0.4 个百分点）；上海浦东机场、广州白云机场首次突破 8000 万人次，大兴机场、萧山机场等首次突破 5000 万人次；增速方面，旅客吞吐量增幅超过行业平均增速的运输机场有 15 个，负增长的有 7 个。**受益于建设国际航空枢纽政策的推行、航线网络修复与扩容、出入境客流量增长以及自身经济中心和交通枢纽核心优势，北京、上海、广州、深圳四地机场旅客吞吐量增幅较大**。此外，广东省加快推进“3+4+8”运输机场布局，推动机场协调联动发展，强化机场交通枢纽功能；在此基础上，揭阳潮汕机场凭借其对粤港澳大湾区的区位辐射优势以及航线网络的快速扩容实现旅客吞吐量的历史性突破（增长 18.0%，突破 1000 万人次），跻身全国千万机场行列。重庆江北机场旅客吞吐量虽突破 5000 万人次，但排名从第 7 位降至第 9 位，主要系成渝间高铁双通道的持续加密对 300~800 公里短途航线形成明显替代效应，大量商务和旅游客流被铁路分流所致。

从机场货邮吞吐量看，2025 年，我国货邮吞吐量在 10 万吨以上的境内运输机场达 35 个，较上年增加 1 个，完成货邮吞吐量占全部境内运输机场货邮总吞吐量的 93.6%（较上年上升 0.7 个百分点）；增速方面，货邮吞吐量增幅达到行业平均增速的运输机场有 16 个，负增长的有 7 个。其中，乌鲁木齐天山机场作为丝绸之路经济带核心区的航空枢纽，国际货运通道持续拓展，“中欧快线+中亚通道”双轮驱动的货运网络格局成型，货邮吞吐量增速达 40.6%；鄂州花湖机场新开及加密货运航线 35 条，与香港国际机场“双枢纽”合作，同时压缩国际空空中转时间，货邮吞吐量增速达 32.4%。

图表 5 • 2025 年旅客吞吐量分布情况（万人次） 图表 6 • 2025 年货邮吞吐量分布情况（万吨）



数据来源：联合资信根据《全国民用运输机场生产统计公报》整理



数据来源：联合资信根据《全国民用运输机场生产统计公报》整理

分区域看，截至2025年末，我国东部地区、中部地区、西部地区和东北地区³运输机场数量分别为59个、47个、136个和28个。机场行业的旅客及货邮吞吐量区域分布情况较为稳定，旅客及货邮主要集中在腹地经济发达、枢纽机场占比高、机场综合保障能力更强的东部地区，其次为旅游资源丰富，地形地貌复杂加之省份面积较大对航空运输有所偏好的西部地区。2025年，东部地区受益于其旺盛的航空运输需求和区位优势及交通枢纽优势，旅客吞吐量增长最快（6.0%）。同期，国家层面进一步引导资金、技术和劳动密集型产业有序地从东部向中西部、从中心城市向国家战略腹地转移，在此背景下，郑州空港型国家物流枢纽辐射力和影响力不断扩大、鄂州花湖机场作为国际航空货运枢纽的功能定位逐步落实、成都国际航空枢纽已形成覆盖广泛且中转高效的中枢轮辐式航线网络，中部地区和西部地区货邮吞吐量均快速增长（20.9%和12.8%）。此外，我国机场旅客及货邮吞吐量呈现集群式分布，主要集中在京津冀机场群、长三角机场群、粤港澳大湾区机场群珠三角九市和成渝机场群，2025年，上述机场群合计完成旅客吞吐量7.85亿人次，占全国旅客吞吐量的51.32%，较上年（50.74%）进一步上升，**机场集群的分布与我国经济圈发展能级高度对应，全国旅客吞吐量前五名的机场，绝大多数分布在上述城市圈内**。同期，上述机场群合计完成货邮吞吐量1510.1万吨，占全国货邮吞吐量的69.07%（2024年占比为69.62%）。**机场货邮吞吐量呈现比客运更高的集群式集中度**，一方面是先进制造业、跨境电商等高附加值产业布局锁定于少数核心经济圈，另一方面是货运枢纽通过“轴辐式”网络强化了前端集聚效应，层层集中的模式使得航空货邮在前端集聚程度上远超客运。

四、行业供需及竞争

1 供给端

机场行业固定资产投资持续推进，2025年以来，机场项目集中进入投运期，在建和拟建的机场项目仍较多，为机场行业带来显著的新增产能。民航局持续优化国内航线网络布局，提升空域资源配置效率等举措为需求持续释放和提升机场运营效率提供有利支撑。

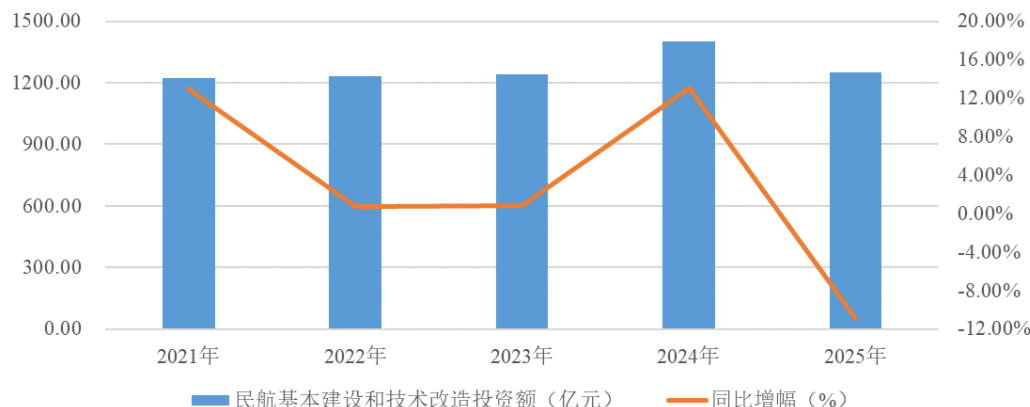
根据《新时代民航强国建设行动纲要》要求，到2035年我国运输机场数量达到450个左右。截至2025年末，我国境内运输机场共有270个，从长期建设规划看，机场行业未来仍有较大增长空间。

2025年，我国民航固定资产投资总额维持较高水平（2173.3亿元），其中民航基本建设和技术改造投资1250.3亿元，较上年下降10.9%，除了项目规划周期影响下的自然回落原因，同时也反映出机场布局基本完善，资源配置方向从传统的规模扩张路径调整为更注重质量和效率的差异化升级。2025年以来，广州白云机场新跑道、T3航站楼，深圳宝安机场第三跑道，重庆江北机场第四跑道、T3B航站楼，西安咸阳机场南二

³ 东部地区是指北京、上海、山东、江苏、天津、浙江、海南、河北、福建和广东 10 省市；中部地区是指江西、湖北、湖南、河南、安徽和山西 6 省；西部地区是指宁夏、陕西、云南、内蒙古、广西、甘肃、贵州、西藏、新疆、重庆、青海和四川 12 省（自治区、市）；东北地区是指黑龙江、辽宁和吉林 3 省。

跑道、T5航站楼等改扩建、新建项目集中进入投运期，各机场企业在建和拟建的项目仍较多，能为机场行业带来显著的新增产能，同时也为航空公司的航班增加、航线拓展提供更多可能性，进一步激发航空市场发展潜力。

图表 7 • 我国民航基本建设和技术改造投资情况



数据来源：联合资信根据民航局公开信息整理

机场重大项目资金来源主要包括中央预算内投资、民航发展基金、各级财政拨款、股东拨款、自筹及银行贷款等。2025年以来，随着航空需求潜力的稳步释放，民航发展基金逐渐进入良性循环，融资环境延续宽松态势，中央发行超长期特别国债、民航发展基金、中央预算内投资、专项债、省级专项资金等多层次提供资金支持，机场企业资本支出压力有所缓解。2026年4月，厦门翔业集团有限公司发行了福建省首单“科技创新+低空经济”公司债券，反映出创新融品种类的供给正在丰富，也为机场企业拓宽融资渠道提供了新的可能性。此外，重大工程项目投运后，新增资产带来的折旧摊销、财务费用刚性增加，会在短期内压制机场运营企业盈利水平；但从长期来看，此举有助于破除机场硬件容量瓶颈，补齐运行保障能力短板，夯实行业长期盈利基础。

民航局持续优化国内航线网络布局，2026年，民航局计划加快推进“四极六轴”⁴航路网建设，强化枢纽空域资源保障，优化航权时刻资源配置。2025年12月25日，我国高空航路网建设实施的首条主轴航线-京津冀至成渝地区主轴一期空域调整方案正式运行，该方案适应军民深度融合发展需要，破解长期存在的航线交叉、高度层紧张等问题，统筹兼顾了沿线机场空域运行需求，能够有效提高京津冀至成渝地区沿线空域资源利用率和运行能力。产能利用率、空域资源的紧张程度及地面保障能力是影响机场新时刻投放的重要因素。2025年以来，广州白云、长沙黄花等机场的高峰时刻容量获批调增。截至2026年3月末，广州、上海、北京、成都、深圳、昆明、西安等地的机场保障能力最强，高峰小时容量均在60架次/小时以上。随着空域资源配置效率及航班时刻容量提升，由空域资源紧张所抑制的机场产能将得到释放，为需求持续释放和提升机场运营效率提供有利支撑。

图表 8 • 民用机场高峰小时航班时刻容量标准排名前 15 位情况

机场	名次	高峰小时航班时刻容量标准 (架次/小时)	机场	名次	高峰小时航班时刻容量标准 (架次/小时)	机场	名次	高峰小时航班时刻容量标准 (架次/小时)
广州/白云	1	93	北京/大兴	6	62	杭州/萧山	11	54
上海/浦东	2	92	昆明/长水	7	61	南京/禄口	12	51
成都/天府	3	77	西安/咸阳	8	61	上海/虹桥	13	50
北京/首都	4	70	重庆/江北	9	60	郑州/新郑	14	49
深圳/宝安	5	65	武汉/天河	10	55	长沙/黄花	15	47

数据来源：联合资信根据公开资料整理

⁴ “四极”指北京、上海、广州、成都四个区域极点，“六轴”指连接这四个极点的六条主轴航线。

2 需求端

民航客货运需求持续回暖，但2026年以来燃油附加费连涨，或抑制出行需求，航司成本压力下削减运力，为机场企业收入增长带来压力。

从需求端来看，客运领域，国内市场受益于宏观经济平稳向好，公商务、年轻及退休客群出行意愿持续回升，消费偏好逐步向休闲化、多元化转变；国际客运依托免签政策红利持续回暖，航线客流稳步修复，中亚、西亚等新兴市场出行需求增长亮眼。货运层面，国内货运受电商快递发展与制造业供应链运转带动保持稳定，国际货运增长势头强劲，运输规模大幅提升，航线占比进一步提高，新增国际货运航线数量可观，航线布局趋向多区域均衡发展。2025年5月至12月民航局开展的“民航服务提振消费年”主题活动落地实施，进一步助力出行需求和消费潜力持续释放。

2026年3月起，受中东局势紧张影响，航空煤油价格快速拉升，高企的航空煤油价格已快速通过燃油附加费上涨传导至机场行业。2026年4月5日、5月16日，国内航线燃油附加费已连续两次大幅上调，创下近年来新高，同时多家国内航司也相继上调国际航线燃油附加费。燃油附加费上涨短期内刺激了机票预定量增长，但价格敏感型旅客的出行意愿可能受到抑制。此外，国内航司作为机场的主要客户，航油为其重要成本构成之一，若油价持续高位运行，部分航司为应对燃油压力而削减航班频次、推迟运力扩张，将直接减少机场的航空性收入；而旅客出行成本上升导致的客流波动，也将间接影响免税店、餐饮、广告等非航业务，对机场行业构成多维度的运营与收入压力。

3 竞争格局

不同区域的机场竞争关系不强，但在同一区域或城市群中，头部枢纽机场对周边中小机场形成明显的虹吸效应，行业资源持续向头部集中，马太效应逐步显现。

竞争格局方面来看，机场行业呈现典型的区域垄断格局。机场选址受净空条件、航路、建设用地、周边环境以及经济、政治等多种条件的限制，具有稀缺性，因而机场主要服务其辐射范围内的航空客货运需求，同时由于各机场功能定位不同，在配套交通规划、服务水平等方面有明显差距，因此不同地区的机场之间竞争关系不强。部分经济发达地区虽然机场分布较为密集，但仍存在航空运力紧张的问题，建设“第二机场”“共享机场”可以缓解区域机场运营压力，整合航空资源，如南京市提出适时启用马鞍机场民用功能⁵，缓解禄口机场运营压力的同时填补南京都市圈北部航空资源的空白；2024年12月正式获批的珠三角枢纽（广州新）机场建成后有助于整合珠三角地区的航空资源，提升区域航空服务水平。

2025年，41个千万级机场贡献83.7%的旅客吞吐量，35个货邮吞吐量在10万吨以上的机场完成93.6%的货邮吞吐量，各机场之间跨区域的竞争压力低，但在同一区域或城市群中，头部机场与中小机场之间的竞争关系更为直接。头部枢纽机场凭借密集的航线网络、优质的时刻资源、更高的服务效率和丰富的非航商业，对周边中小机场形成明显的“虹吸效应”，腹地内的高价值旅客和货源优先流向大型机场，中小机场则主要承接低成本航线、支线航空或被挤压的溢出需求。

4 外部竞争

高铁网络持续加密对中短途机场旅客的分流明显，但随着我国持续推动机场与高铁之间的规划衔接、设施联通和服务协同，将帮助机场扩大辐射范围，从单一航空运输节点升级为综合交通枢纽。

从行业外部竞争看，机场腹地经济发展情况、高铁分流等均对机场营运影响较大。腹地经济环境决定机场所面临的航空运输容量，中短途距离已通车的高铁对机场旅客分流作用较为明显。目前，中国“四纵四横”高铁网络正在向“八横八纵”的高铁网络迈进，我国高铁铁路网的进一步加密、高铁运力的持续投放

⁵ 《南京国际性综合交通枢纽发展专项规划（2024-2035年）》

以及服务质量升级将对民航业持续产生较大的分流影响，进而影响机场企业的营运基础。2025年7月，民航局与国铁集团共同印发《推进“空铁联运”高质量发展重点工作任务清单》，计划通过建设融合一体的综合换乘中心、完善全流程联运产品、深化信息互联互通等措施，打造“一次购票、一证通行”的便捷出行体验。“空铁联运”将航空的长距离优势与高铁的区域覆盖优势相结合，重构区域经济地理格局，将航空服务的辐射范围从一二线城市延伸至三四线城市甚至县城城镇，有效释放下沉市场的消费潜力，为机场行业带来更稳定、更广域的增量市场，同时也将助力机场在城市群发展和区域经济融合中扮演更为关键的综合交通枢纽角色。

五、未来发展

短期来看，节假日、暑期等假期因素将带动国内出行继续回暖，国际客运修复空间持续释放，但燃油附加费上涨可能将抑制长途出行需求，航司削减运力使机场企业航空性及非航收入承压；货运需求具备韧性，同时地缘政治、外贸政策变动等因素也带来一定不确定性。中长期而言，伴随“3+7+N”国际航空枢纽体系加快落地，行业基建投资保持高位，将持续增强我国航空国际竞争力，同时随着政策持续强化枢纽功能，行业资源集聚特征凸显，马太效应逐步显现。整体看，联合资信对机场行业的展望为稳定。

相关研究

[《2025 年机场行业分析》](#)

[《2025 年航空运输行业分析》](#)

[《机场行业 2026 年度信用风险展望》](#)

[《航空运输行业 2026 年信用风险展望》](#)

联系人

投资人服务 010-85172818-8088 investorservice@lhratings.com

免责声明

本研究报告著作权为联合资信评估股份有限公司（以下简称“联合资信”）所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布。如引用须注明出处为“联合资信评估股份有限公司”，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。未经授权刊载或者转发本研究报告的，联合资信将保留向其追究法律责任的权利。

本研究报告中的信息均来源于公开资料，联合资信对这些信息的准确性、完整性或可靠性不作任何保证。本研究报告所载的资料、意见及推测仅反映联合资信于发布本研究报告当期的判断，仅供参考之用，不构成出售或购买证券或其他投资标的的要约或邀请。

在任何情况下，本研究报告中的信息和意见均不构成对任何个人的投资建议。联合资信对使用本研究报告及其内容而造成的一切后果不承担任何法律责任。