



大公国际：“十五五”规划下机场行业展望——枢纽扩容与低空新局

公用一部 | 羊汝鸣 李旭华

2026年5月25日

摘要

“十五五”时期是我国机场行业从规模扩张转向质效提升的关键阶段。在四大世界级机场群能级提升和“3+7+N”枢纽体系加速落地的政策框架下，行业运行整体步入常态化增长阶段；2025年旅客吞吐量、货邮吞吐量、起降架次三大指标均创历史新高，国际航线强劲复苏成为核心驱动力。同时，低空经济作为战略性新兴产业，为机场企业提供了新的增长路径，但配套基础设施投资将在短期内加重资本开支负担，且商业化成熟度仍需时间验证。

（一）“十五五”期间机场行业顶层设计

《中华人民共和国国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》（以下简称“《纲要》”）明确提出，提升京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝四个世界级机场群能力。同时，《纲要》与中国民航局等部门2024年联合发布的《关于推进国际航空枢纽建设的指导意见》形成政策合力，该指导意见明确提出加快推进“3+7+N”国际航空枢纽功能体系建设，其中“3”指北京、上海、广州三大全方位门户复合型国际航空枢纽，“7”指成都、深圳、重庆、昆明、西安、乌鲁木齐、哈尔滨等七个具有国际影响力的区域枢纽，“N”由若干区域枢纽及支线机场构成。

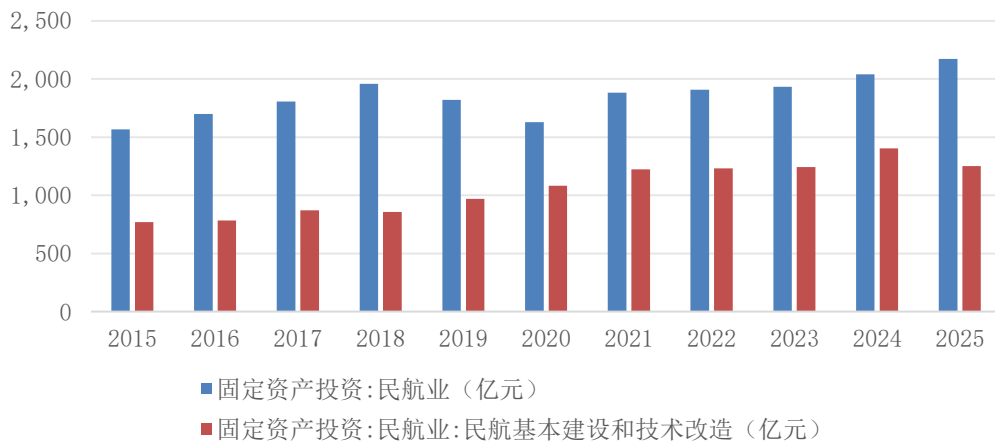
在此基础上，各地结合自身战略定位相继出台了具体的推进目标和发展部署。北京市在“十四五”高质量收官系列新闻发布会上明确提出，力争到2030年北京首都国际机场和北京大兴国际机场旅客吞吐量合计达到1.6亿人次以上、货邮吞吐量达到250万吨以上。长三角机场群以上海主枢纽为战略核心，协同联动，其中南通新机场项目被列入江苏省重大项目储备清单，筹备开工建设。粤港澳大湾区机场群的发展面临着“东强西弱”的挑战，珠江东岸密集分布着广州白云、深圳宝安、香港国际机场三大枢纽，而珠江西岸长期以来缺少能够承载国际枢纽功能的机场；对此，广东“十五五”规划建议提出加快建设“3+4+8”世界级机场群，广州新机场选址佛山高明，已于2026年3月开工建设。成渝机场群则以成都天府和重庆江北双核驱动，强化对西部地区的辐射带动作用。

“十五五”期间机场行业固定资产投资增速或将放缓，但仍具增长潜力。从投资总量来看，2025年民航固定资产投资总额达2,173.3亿元，其中基本建设和技术改造投资1,250.3亿元，已连续6年超过千亿元。随着“十四五”收官，多个大型新建和扩建项目集中完工投运，新增

开工项目数量减少，2025 年民航基本建设和技术改造投资规模有所回落。2026 年全国民航工作会议明确，民航将聚焦“十五五”重大工程和“两重”建设，力争固定资产投资超千亿，超长期特别国债对“两重”支持金额增至 8,000 亿元，机场仍是主要受益方向之一。在上述宏观投资背景下，“十五五”期间机场基础设施建设投资仍然呈现大规模、高集中的特征。

从核心项目看，多个大型机场工程将在规划期内集中推进。南通新机场规划为 4F 等级，首期建设 2 条远距跑道和 52 万平方米航站楼，远期目标旅客吞吐量 8,000 万人次；广州新机场工程总投资 418.08 亿元，将建设 2 条远距平行跑道、约 26 万平方米航站楼及 94 个机位，计划“十五五”时期建成投运；厦门翔安新机场作为 4F 级海岛型机场，设计年旅客吞吐量 4,500 万人次；重庆新机场已落地璧山区；三亚新机场选址已获批、尚待进入全面建设阶段。此外，沈阳、长春、南京、杭州、郑州等多地机场的改扩建项目也将在规划期内集中推进。

图 近年来我国民航业固定资产投资变化



数据来源：民航局，大公国际整理

（二）机场行业运行特征

在“十四五”收官及“十五五”开局的政策框架下，机场行业运行呈现出以下特征：

从总量看，机场业务量持续增长但增速放缓，行业整体步入常态化增长阶段。2025 年，根据民航局数据，全国民用运输机场全年完成旅客吞吐量 15.29 亿人次，货邮吞吐量 2,186.42 万吨，飞机起降 1,244.75 万架次，三大指标均创历史新高，较上年分别增长 4.8%、9.0%和 0.4%，从增速来看，行业已从 2023 年以来的复苏阶段逐步过渡至常态化增长阶段。

从增长动力看，国际航线强势复苏是驱动枢纽机场恢复的核心因素。2025 年国际航线客货吞吐量增长迅速，分别完成 11,779.6 万人次和 987.1 万吨，同比分别增长 18.7%和 12.7%，国际客流强劲复苏成为驱动干线枢纽恢复的核心因素。与此同时，国内航线增长略显温和，2025 年客货吞吐量分别完成 141,124.9 万人次及 1,199.3 万吨，同比增长 3.8%及 6.1%。国际与国内增速呈现差距，我国国内航线市场已进入平稳增长阶段，行业增长主要依赖国际市场的拉动。

从结构看，枢纽集中度持续提升，主要生产指标进一步向大型枢纽机场集中。截至 2025

年末，我国境内运输机场（不含香港、澳门和台湾地区）共有 270 个，同比净增 7 个；同期末，我国年旅客吞吐量 1,000 万人次以上的机场共有 41 个，同比净增 1 个，为揭阳潮汕机场，上述机场的旅客吞吐量占全国总量的 83.7%。货运分布同样呈现高度集中的特征，2025 年，年货邮吞吐量 1 万吨以上的运输机场 68 个，其中，北京、上海和广州三大城市机场货邮吞吐量占全部境内机场货邮吞吐量的 40.7%。2025 年，年旅客吞吐量超过 6,000 万人次的运输机场包括上海浦东、广州白云、北京首都、深圳宝安等国际机场，其中上海浦东与广州白云两大机场旅客吞吐量首次突破 8,000 万人次；同时，北京大兴、杭州萧山、上海虹桥、重庆江北等机场首次突破 5,000 万人次。从全球视野来看，上海浦东国际机场 2025 年旅客吞吐量在全球排名第五，较上年上升五位；广州白云国际机场从 2022 年的第 57 位回升至全球第九位；在枢纽集中度提升的背景下，大型枢纽的全球排名显著上升。

从空间分布看，区域分化持续，东部地区¹领跑、中西部稳健增长。2025 年，东部地区完成旅客吞吐量 8.02 亿人次，同比增长 6.0%，增速领跑全国；中部地区完成旅客吞吐量 1.64 亿人次，同比增长 1.6%；西部地区完成旅客吞吐量 4.69 亿人次，同比增长 4.4%。同期，东、中、西部地区货邮吞吐量增速分别为 6.4%、20.9%及 12.8%。中部地区客运市场增速较低，但货邮吞吐量增速亮眼，2025 年鄂州花湖国际机场与郑州新郑国际机场双双突破百万吨大关，中部货运枢纽竞争力持续增强。西部地区在国家发展战略助推下，客货吞吐量均保持较高增速，截至 2025 年末，我国西部地区运输机场数量 136 个，占全国总数的 50.4%，区域覆盖面最广，其中西部机场集团全年运送旅客 7,251.6 万人次，同比增长 5.9%。总体看，在国际客运快速恢复带动下，东部地区领跑全国，中西部地区保持稳健增长；其中中部地区尽管客运增速承压，但依托鄂州花湖等专业货运枢纽的崛起，货邮竞争力显著增强。

（三）低空经济：机场行业的新增长极

在传统机场基础设施建设之外，低空经济作为战略性新兴产业，正在成为机场行业投资布局的新方向，对行业未来发展格局产生深远影响。《纲要》明确强调，要推进低空经济健康发展。落实至具体环节，则是科学规划布局通用机场、直升机临时起降点、通航保障系统等基础设施。各地正在将通用机场建设纳入“十五五”时期的重点任务。例如，四川省已将低空经济纳入省级重点产业链布局，其中南江通用机场项目已成功申报，洪雅通用机场计划于 2026 年底完工主体工程，投用后将提供可供 10 座以上航空器飞行活动的场地，为当地低空经济发展注入动力。

现有运输机场也在积极拓展低空经济相关业务。在接驳联通方面，杭州机场 2026 年 1 月完成了直升机接驳点验证试飞，从建德千岛湖通用机场起飞至杭州机场降落，打通了“通用机场-运输机场”的空中接驳通道，构建起“直升机+民航客机”的立体交通接驳新模式。在低空基础设施建设方面，日照机场通过共建共享实现设施融合，建设通用航空专用机坪、机库、维

¹ 不含东北地区，下同。

修设施，加快远程塔台、低空飞行服务中心等基础设施建设。在业务布局方面，海南机场集团与华龙航空合资成立低空出行公司，依托覆盖全岛的机场网络和地面保障体系，开发城市接驳、空中游览、商务摆渡及跨海飞行等低空场景。

（四）总结与展望

综合以上分析，“十五五”期间机场行业的发展态势可归纳为以下需要持续关注的维度。

第一，枢纽定位影响机场资源获取能力。位于“3+7+N”体系中的机场在航线资源、时刻分配、政策支持等方面具有明显优势，而非枢纽层级机场则需要更多依赖自身经营和地方政府投入。这一分层格局将在“十五五”期间进一步固化，不同层级机场的发展路径将更加分化。

第二，基础设施建设方面，“十五五”期间机场行业固定资产投资预计仍将维持在千亿级规模，多个大型项目将集中推进。虽然2025年民航基本建设投资同比有所回落，但更广口径的固定资产投资总额保持稳健，多个大型项目集中推进，超长期特别国债等外部资金支持力度不减。值得关注的是，大量扩建工程将在规划期内集中完成并转入固定资产，转固后折旧与利息支出的增长可能对盈利能力形成阶段性冲击，需对转固节奏和产能爬坡速度保持审慎评估。

第三，低空经济有望成为机场企业的新增长路径，但配套投资与培育期风险需要关注。低空经济已明确为“十五五”时期战略性新兴产业，通用机场、低空接驳点等基础设施投资正在加速落地。多家机场企业已开始布局低空接驳、空中游览等新业务场景，有望开辟新的收入增长路径。然而，低空经济相关业务仍处于起步阶段，新业务场景的商业化成熟度仍需较长时间验证。机场企业在低空经济领域的投资节奏、与主营业务的协同效应，以及地方政府对该领域补贴的可持续性，均需纳入持续观察范围。

报告声明

本报告分析及建议所依据的信息均来源于公开资料，本公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证，也不保证所依据的信息和建议不会发生任何变化。我们已力求报告内容的客观、公正，但文中的观点、结论和建议仅供参考，不构成任何投资建议。投资者依据本报告提供的信息进行证券投资所造成的一切后果，本公司概不负责。

本报告版权仅为本公司所有，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、刊发，需注明出处为大公国际，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。