

（1）行业概况

机场是重要的交通基础设施，是我国综合交通运输体系的重要组成部分，是航空业稳定发展的基础。机场行业与国内外宏观经济的发展、居民收入水平等密切相关，且受民航业的影响很大。

机场行业是为国民经济活动提供运输服务的基础性行业，不以盈利为主要目的，具有一定的战略性和公益性，机场建设以及收费管理方面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。截至 2022 年末，中国境内共有民用航空（颁证）机场 254 个。根据《民用机场收费标准调整方案》，国家按照民用机场业务量将全国机场划分为三类（即一类 1 级机场、一类 2 级机场、二类机场、三类机场）。

表 1 机场分类名录

机场类别	机场
一类 1 级	北京首都、上海浦东、广州 3 个机场
一类 2 级	深圳、成都、上海虹桥 3 个机场
二类	昆明、重庆、西安、杭州、厦门、南京、郑州、武汉、青岛、乌鲁木齐、长沙、海口、三亚、天津、大连、哈尔滨、贵阳、沈阳、福州、南宁 20 个机场
三类	除上述一、二类机场以外的机场

资料来源：《民用机场收费标准调整方案》

通常，机场运营企业的收入可分为两大类：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，非航空性业务具有收益性。航空性业务指以航空器、旅客和货物、邮件为对象，提供飞机起降与停放、旅客综合服务、安全检查。非航空性业务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。

截至目前，民用机场航空性业务及二类、三类机场内地航空公司内地航班地面服务基本项目的收费标准仍实行政府指导价，非航空性业务重要收费项目（二类、三类机场内地航空公司内地航班地面服务基本项目外）实行市场调节价，非航空性业务其他收费项目的收费标准，以市场调节价为主。

（2）行业政策

**2022 年，各项纾困扶持政策的实施有助于机场企业现金压力、降低经营压力。**

近年来，随着机场航空性业务收费标准的调整以及非航空性业务收费标准逐步市场化，机场运营企业收入结构持续优化，竞争力及盈利能力有望改善。《交通强国建设纲要》中明确了建设交通强国战略、《中国民航四型机场建设行动纲要（2020—2035 年）》中明确顶层设计及阶段发展目标、《国家综合立体交通网规划纲要》确定完善国家综合立体交通网等一系列政策推出，机场行业仍处于快速发展阶段，机场行业保持较大规模的固定资产投资态势不变。

2020 年，对航司部分服务费实施优惠政策及“五个一”政策实施，对机场企业营业收入和盈利能力带来负面影响。2022 年 2 月，发改委等 14 部门发布《关于促进服务业领域困难行业恢复发展的若干政策》，加大对民航基础设施建设资金力度、鼓励金融机构对航司和机场信贷支持等。2022 年 7 月，民航局协调通过落实应急贷款、注资、预拨中央补贴等方式助企纾困。各项纾困扶持政策的实施有助于机场企业缓解现金压力、降低经营压力。

表 2 近年来与机场行业相关的重要政策举要

发布时间	文件名称	核心内容及主旨
2019 年 9 月	交通强国建设纲要	第一阶段从 2021 年到 2035 年，基本建成交通强国，形成“三张交通网”和“两个交通圈”；第二阶段到本世纪中叶，全面建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国
2020 年 1 月	关于印发《中国民航四型机场建设行动纲要（2020-2035 年）》的通知	明确“一筹划、两步走”两阶段的建设目标，即 2020 年完成四型机场的顶层设计、2021-2030 年全面融入“平安、绿色、智慧、人文”发展理念并全面推进四型机场的建设、2031-2035 年深化提升并建成规模适度、保障有力、结构合理、定位明晰的现代化国家机场体系
2020 年 4 月	民航局关于加强民用运输机场总体规划工作的指导意见	到 2025 年，健全与民航强国发展要求相匹配的机场总体规划管理体系，建成全国运输机场运量预测体系，全面应用机场总体规划指标体系和机场总体规划管理信息平台，完成大、中型枢纽机场的总体规划修编工作，为机场建设率先实现民航强国目标奠定基础提出了 2035 年、2050 年的有关目标要求等
2020 年 6 月	民航局关于调整国际客运航班的通知	自 2020 年 6 月 8 日起扩大“五个一”政策的适用范围：所有未列入“第 5 期”航班计划的外国航空公司，可在本公司经营许可范围内，选择 1 个具备接收能力的口岸城市（具体城市名单可在民航局官网查询），每周运营 1 班国际客运航线航班
2022 年 1 月	“十四五”现代综合交通运输体系发展规划	“十四五”时期，布局完善、功能完备的现代化机场体系基本形成；扩大航空网络覆盖范围；民用运输机场计划由 241 个增加至不少于 270 个
2022 年 2 月	关于促进服务业领域困难行业恢复发展的若干政策	统筹资源加大对民航基础设施建设资金支持力度；中央财政继续通过民航发展基金对符合条件的航空航线、安全能力建设等予以补贴；继续通过民航发展基金等对符合条件的中小机场和直属机场运营、安全能力建设等予以补贴，对民航基础设施贷款予以贴息，对机场和空管等项目建设予以投资补助；鼓励地方财政对相关项目建设予以支持；鼓励银行业金融机构加大对枢纽机场的信贷支持力度；鼓励符合条件的航空公司发行公司信用类债券以拓宽融资渠道
2022 年 7 月	民航局新闻发布会	民航局协调有关部门出台助企纾困政策，在落实好航空公司、机场应急贷款 656 亿元基础上，又争取新增航空公司应急贷款 1500 亿元；为三大航司各争取注资 30 亿元，预拨首批国内客运航班中央补贴资金 32.9 亿元

资料来源：联合资信整理

### （3）行业运行情况

**市场需求压制明显，2022 年机场行业运营指标均大幅下滑。机场行业的旅客及货邮吞吐量区域分布情况较稳定，旅客主要集中在北上广等腹地经济发达地区，货邮在华东及中南地区占比高。**

2020 年受需求端拖累，国内及国际航空运输需求显著下降，机场行业各项运营指标较上年同期大幅下降。2021 年，机场行业需求端有所恢复，各项运营指标均有所上升，但仍未完全恢复至 2019 年水平。2022 年，市场需求压制明显，各项运营指标均大幅下降。

表 3 2020-2022 年民用机场行业主要营运指标

项目	2020 年		2021 年		2022 年	
	数值	增速	数值	增速	数值	增速
期末颁证机场数量（个）	241	1.26%	248	2.90%	254	2.42%
旅客吞吐量（亿人次）	8.57	-36.60%	9.07	5.90%	5.20	-42.70%
货邮吞吐量（万吨）	1607.50	-6.00%	1782.80	10.90%	1453.10	-18.50%
起降架次（万架次）	904.90	-22.40%	977.70	8.00%	715.20	-26.80%

资料来源：联合资信根据《民航行业发展统计公报》《全国民用运输机场生产统计公报》整理

根据《2022 年全国民用运输机场生产统计公报》，截至 2022 年末，中国境内共有民用航空（颁证）机场 254 个（不含香港、澳门和台湾地区，下同），较上年末增加 6 个。其中定期航班通航机场 253 个，定期航班通航城市 249 个，均较上年末增加 5 个。2022 年，我国机场行业全年完成旅客吞吐量 5.20 亿人次，较上年下降 42.70%。分航线看，国内航线和国际航线分别完成旅客运输量 5.16 亿人次和 0.04 亿人次，分别较上年下降 42.9%和增长 20.7%。同期，全行业完成货邮吞吐量 1453.10 万吨，较上年下降 18.50%。分航线看，国内航线和国际航线分别完成货邮吞吐量 740.80 万吨和 712.20 万吨，分别较上年下降 24.40%和

11.40%。同期，全行业飞机起降共计 715.20 万架次，较上年下降 26.80%。其中，国内航线和国际航线分别完成 692.50 万架次和 22.70 万架次，较上年分别增长 27.40%和下降 7.30%。

表 4 2022 年全国主要民用运输机场业务情况

机场	旅客吞吐量			货邮吞吐量			起降架次		
	名次	本年完成 (万人次)	同比增速 (%)	名次	本年完成 (万吨)	同比增速 (%)	名次	本年完成 (万次)	同比增速 (%)
广州/白云	1	52003.29	-35.1	2	1453.05	-7.9	1	715.19	-26.4
重庆/江北	2	2610.50	-39.4	8	188.41	-13.0	8	26.66	-32.8
深圳/宝安	3	2167.35	-40.7	3	41.48	-3.9	2	18.86	-25.8
昆明/长水	4	2156.34	-34.1	10	150.70	-17.8	5	23.57	-30.7
杭州/萧山	5	2123.75	-28.9	5	31.01	-9.2	6	19.38	-20.1
成都/双流	6	2003.81	-55.6	7	82.98	-15.8	9	19.04	-46.9
上海/虹桥	7	1781.74	-55.7	15	52.99	-51.9	14	15.98	-47.0
上海/浦东	8	1471.16	-56.0	1	18.45	-21.7	4	12.27	-41.5
西安/咸阳	9	1417.84	-55.1	14	311.72	-47.9	12	20.44	-51.0
成都/天府	10	1355.84	204.9	29	20.63	311.3	16	12.59	224.2
北京/首都	11	1327.59	-61.1	4	8.17	-29.4	10	12.03	-47.1
长沙/黄花	12	1270.33	-37.4	16	98.87	-25.5	18	15.76	-30.0
南京/禄口	13	1250.88	-31.0	9	15.58	5.2	11	11.41	-22.2
武汉/天河	14	1214.05	-41.4	11	37.79	-5.5	17	12.59	-34.1
海口/美兰	15	1160.64	-36.3	23	29.87	-16.2	21	11.51	-23.9

注：上表选取 2022 年民用机场旅客吞吐量排名前 15 位机场的主要经营数据

资料来源：联合资信根据《2022 年全国民用运输机场生产统计公报》整理

从旅客吞吐量看，2022 年旅客吞吐量 1000 万人次以上的境内机场达到 18 个，较上年净减少 11 个，完成旅客吞吐量占全部境内机场旅客总吞吐量的 52.80%，占比较上年下降 18.00 个百分点。北京、上海和广州三大城市运输机场旅客吞吐量占全部境内运输机场旅客吞吐量的 15.00%，占比较上年下降 3.00 个百分点。从各地区机场旅客吞吐量分布情况看，华北地区（包括北京、天津、河北、山西、内蒙古区域内的 36 个机场）占 10.40%，东北地区（包括辽宁、吉林、黑龙江区域内的 27 个机场）占 6.90%，华东地区（包括山东、江苏、江西、安徽、浙江、福建、上海区域内的 47 个机场）占 28.30%，中南地区（包括河南、湖南、湖北、广东、广西、海南区域内的 41 个机场）占 25.00%，西南地区（包括四川、云南、贵州、西藏、重庆区域内的 54 个机场）占 20.60%，西北地区（包括宁夏、新疆、青海、陕西、甘肃区域内的 49 个机场）占 8.80%。华东、中南和西南地区占比较高，其中旅客吞吐量 1000 万人次以上的境内机场 15 个，主要集中各地区的省会城市和经济发达城市中。

从机场货邮吞吐量看，2022 年货邮吞吐量 10000 吨以上的机场有 51 个，较上年净减少 10 个，完成货邮吞吐量占全部境内机场货邮总吞吐量的 98.50%，较上年同期下降 0.20 个百分点。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总吞吐量的 43.40%。从货邮吞吐量的地区分布看，2022 年华东地区和中南地区机场的货邮吞吐量占比分别为 40.50%和 33.70%。

（4）行业供需及竞争

机场行业未来发展空间大，专项政策的实施有助于缓解时刻资源紧张局面，但重大资本性支出对机场运营企业造成较大负担。区域分隔叠加功能定位使得机场行业呈现典型的区域垄断格局，但腹地经济、周边枢纽机场的运营及高铁分流均对机场企业运营造成较大影响。

根据《新时代民航强国建设行动纲要》和《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》要求，2035 年运输机场数量达到 450 个左右，“十四五”时期民用运输机场计划由 241 个增加至不少于 270 个。截至 2022 年末，我国境内运输机场共有 254 个，机场行业未来发展空间大。

从供给看，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。其中产能利用率是影响时刻容量上调空间，进而决定起降架次、旅客量增速的关键指标。2018 年《民用机场运行安全管理规定》以及 2020 年《关于进一步优化货运航线航班管理政策的通知》的实施，均有助于缓解时刻资源紧张局面。

目前机场行业仍保持较大投资规模，机场改扩建、新建项目等重大资本性支出对机场运营企业造成较大负担。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。此外，重大工程项目等投运后，较高的折旧及财务费用等将导致机场运营企业盈利能力快速下滑，但长期有利于改善产能不足的局面，利好长期盈利能力提升。

从竞争格局方面来看，区域分隔叠加功能定位导致机场行业呈现典型的区域垄断格局。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，机场可选地址具有稀缺性，一旦选定地址，在一定地理范围内一般不会再重复建设新的机场，因而机场主要服务其覆盖范围内的航空客货运需求，不同地区的机场之间竞争关系不强。部分经济发达地区，存在机场较为密集，甚至一个城市两个机场的情况，在这种情况下，会存在一定的客源和货源竞争，但由于政府往往会对机场进行定位，不同定位的机场在配套交通规划、服务水平等方面有明显差距，因此竞争激烈程度低。

从行业外部竞争看，机场腹地经济发展情况、周边枢纽机场及高铁分流均对机场运营影响较大。腹地经济环境决定机场所面临的航空运输容量，周边枢纽机场及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，随着我国高铁建设的不断推进与高铁路网的进一步加密，将对民航业产生较大的分流影响，进而影响机场企业的营运基础。

#### （5）未来发展

未来，机场行业仍将保持较大规模的固定资产投资，机场行业仍处于快速发展阶段。机场作为重要交通组成部分且民航发展规划目标明确，我国机场行业仍然面临良好的政策发展环境。同时，我国人均收入水平仍处在不断提高的过程中，是民航业需求持续提升的重要基础。综上，机场行业评级展望为稳定。