

2026年中国民航飞机行业概览： 商业化逐渐成熟，行业即将迈入“国产时代” (精华版)

2026 China Civil Aircraft Industry
2026 年中国のりょかくき産業

概览标签：民用航空、航空材料、航空发动机

2026/04

报告提供的任何内容（包括但不限于数据、文字、图表、图像等）均系头豹研究院独有的高度机密性文件（在报告中另行标明出处者除外）。未经头豹研究院事先书面许可，任何人不得以任何方式擅自复制、再造、传播、出版、引用、改编、汇编本报告内容，若有违反上述约定的行为发生，头豹研究院保留采取法律措施，追究相关人员责任的权利。头豹研究院开展的所有商业活动均使用“头豹研究院”或“头豹”的商号、商标，头豹研究院无任何前述名称之外的其他分支机构，也未授权或聘用其他任何第三方代表头豹研究院开展商业活动。

研究目的&摘要

研究目的

本报告为2026年中国民航飞机行业概览报告，将梳理中国民航飞机行业的相关生产及发展情况，对该行业的产业链，竞争格局做出具体分析。

本报告关键问题：

1. 中国民航飞机产业链上、中、下游由哪几部分构成？
2. 中国民航飞机行业市场规模如何，未来行业将如何发展？
3. 中国民航飞机行业的竞争情况如何？

摘要

- **行业产业链：**中国民航飞机行业已形成上游核心零部件与原材料、中游整机总装、下游运营服务与MRO的完整闭环产业链：上游环节涵盖航空发动机、高端材料、机载系统、航电设备及关键构件等高壁垒领域，具备显著技术密集与资本密集属性，直接决定飞机性能与制造成本，当前市场仍由国际巨头主导，供应链自主可控程度对国产大飞机发展至关重要；中游环节以干线、支线客机整机研制与总装集成为核心，承担总体设计、系统整合与批量交付，国产C919等机型已实现商业载客运营，标志着中国已经开始具备现代民航客机自主制造能力；下游环节则包括航空客运、航空物流、机场服务、维修维保及配套服务等应用场景，直接承接市场需求与行业景气度。整体来看，民航飞机产业链具有技术门槛高、研发投入大、适航认证严格、产业带动效应显著等特征。
- **市场规模：**2020年至2025年，中国民航飞机行业市场规模呈现波动增长态势，市场规模从约54.6亿元扩张至153.9亿元，期间年均复合增长率达23.0%。，核心驱动力主要来自两大维度：供给层面，中国商飞C919已完成适航取证并实现批量交付，成功实现国产干线客机从无到有的突破，同时关键零部件与材料逐步自主化，产能得到快速提升；需求层面，大流行后国内航空客运需求强劲复苏，叠加老旧机型集中退役，带来大量飞机新增与替换需求，同时C919商业化运营与国产优先政策推动航司加大国产客机采购力度；未来，随着国产宽体客机C929的交付与国际航线逐步恢复，中国民航飞机行业市场规模将由2026年的223.4亿元跃升至2030年的1,310.9亿元，年均复合增长率为55.6%。
- **竞争格局：**全球民航飞机行业呈现出高市场集中度的竞争格局，海外寡头凭借深厚的技术积累与庞大的产能规模持续领跑，而中国企业依托国家战略，有意打破西方国家对于干线飞机市场的垄断地位；俄罗斯、日本、巴西等国家同样是民航飞机市场重要玩家，但受制于技术、市场、人口等因素，仅聚焦于区域性细分市场。



中国民航飞机行业综述——民航飞机分类

按照发动机类型，民航飞机可分为活塞螺旋桨发动机客机与涡扇喷气式发动机客机；而按照飞机机身布局，民航飞机则可以分为窄体飞机与宽体飞机

民航飞机分类

➢ 民航飞机具有多种类型划分方式，目前世界上多数国家主要依据发动机类型和机身布局对民航客机进行划分，飞行速度、飞机构造、尾流间隔则为辅助划分依据。

民航飞机分类-按发动机类型



活塞螺旋桨发动机客机

依靠活塞发动机驱动螺旋桨产生推力，巡航速度较慢、飞行高度有限，以道格拉斯DC-3等经典机型为代表，奠定了现代商业航空的基础，后来因速度、高度、舒适性等方面的劣势，逐渐被喷气式客机取代，如今主要用于通用航空、短途支线及观光飞行等领域。



涡扇喷气式发动机客机

现代民航的主流机型，主要依靠涡扇发动机产生推力，兼具喷气高速与风扇大推力的优势，巡航速度快、飞行高度高、燃油效率高、噪音更低，大幅提升了民用航空的速度、航程、舒适性与经济性，已经彻底取代了活塞螺旋桨客机并成为全球干线航空的核心机型。

民航飞机分类-按飞机机身

	窄体飞机	宽体飞机
机身截面	单一条客舱通道	两条或以上客舱通道
座位数	100-230座	250-600座以上
航程	中短程	中远程、洲际航线
发动机数量	通常为2台	2台或4台大推力涡扇
货舱	仅腹舱	主舱可装集装箱/集装板
代表机型	波音737、空客A320、中国商飞C919等	波音777/787、空客A350/A380等
主要用途	国内/区域航线	国际长途

➢ 窄体飞机（单通道客机）机身较细，客舱内只有一条中央通道，座位多为3+3布局，主要用于中短程航线，常见机型如波音737、空客A320，是全球支线和国内干线的主力；宽体飞机（双通道客机）机身更宽大，客舱内有两条通道，座位布局更宽敞，具备大航程、大载客量特点，多用于国际长途及高密度干线航线，代表机型有波音787、空客A350、A380等；目前，中国自主研发的C919窄体客机在技术上已经成熟，并且已投入商业化运营；与此同时，中国在宽体客机领域中的研发进程也显著加速，规划座位数量达280-400个，规划航程超12,000km。

民航飞机行业产业链分析

中国民航飞机产业链分为上游零部件与材料、中游整机总装、下游运营服务与MRO，上游壁垒高、中游价值集中、下游需求牵引，整体呈现技术密集、高度集成与自主可控要求高的特点

民航飞机产业链



- 产业链价值量占比：30%
- 核心价值体现：技术壁垒最高，尤其是在高性能航空发动机领域，国产CJ-1000A配套C919仍处攻关期，自主可控水平直接影响整机供应链安全与制造成本。
- 特征：航空发动机技术与市场长期被西方垄断，享有极高毛利率；特种锻铸件、电子元器件、航空材料国产化率较高。

- 产业链价值量占比：50%-60%
- 核心价值体现：通过系统整合与精密制造将上游材料、零部件与动力系统转化为成熟可用的整机装备，直接决定飞机的整体性能、安全性与市场竞争力。
- 特征：资本与技术密集，市场呈现双寡头垄断格局，议价能力极强；中国正在加速国产飞机领域的研发进程，壁垒主要集中在系统集成与适航认证。

- 产业链价值量占比：10%-20%
- 核心价值体现：为整机制造提供持续稳定的市场需求与应用场景，通过商业运营反馈使用数据、推动产品迭代优化，并依托长周期的维修、维护、改装及航材服务形成高黏性、高持续性的产业长尾价值。
- 特征：行业竞争聚焦于航线规模、运营效率与安全保障领域，并具备全生命周期价值变现的突出作用。

来源：企业官网、头豹研究院

民航飞机行业产业链——上游：航空发动机

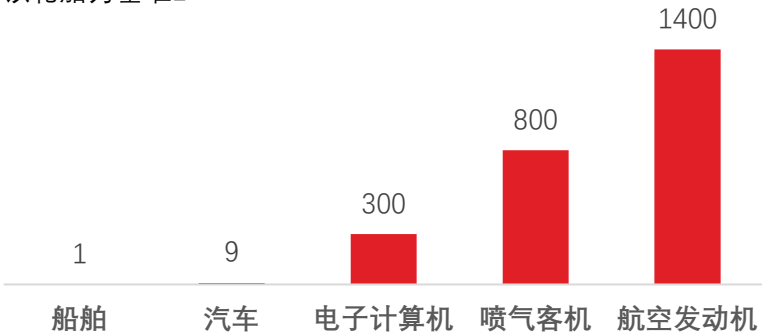
航空发动机附加值极高且具备长期稳定收益，全球市场高度集中于四大国际巨头，中国尚处于突破阶段，原材料需进口依赖，因此随时面临“卡脖子”风险

民航飞机上游——航空发动机

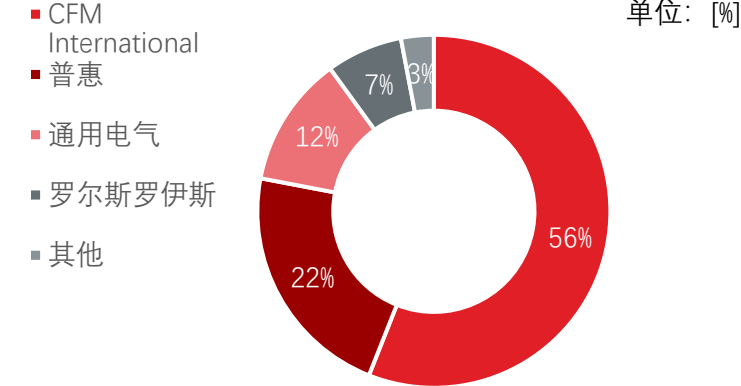
航空发动机被誉为“工业皇冠上的明珠”。航空发动机是飞机的一个核心部件，是为飞机提供飞行所需推力的热力机械。航空发动机不仅是飞机的动力装置，也是航空技术发展的重要推手。航空领域内的重大革命性进展大多与航空动力技术的进步与突破相关。能否研制航空发动机成为衡量一个国家科技水平与综合国力的重要标准之一。

产业单位重量价值比，2026

以轮船为基准1

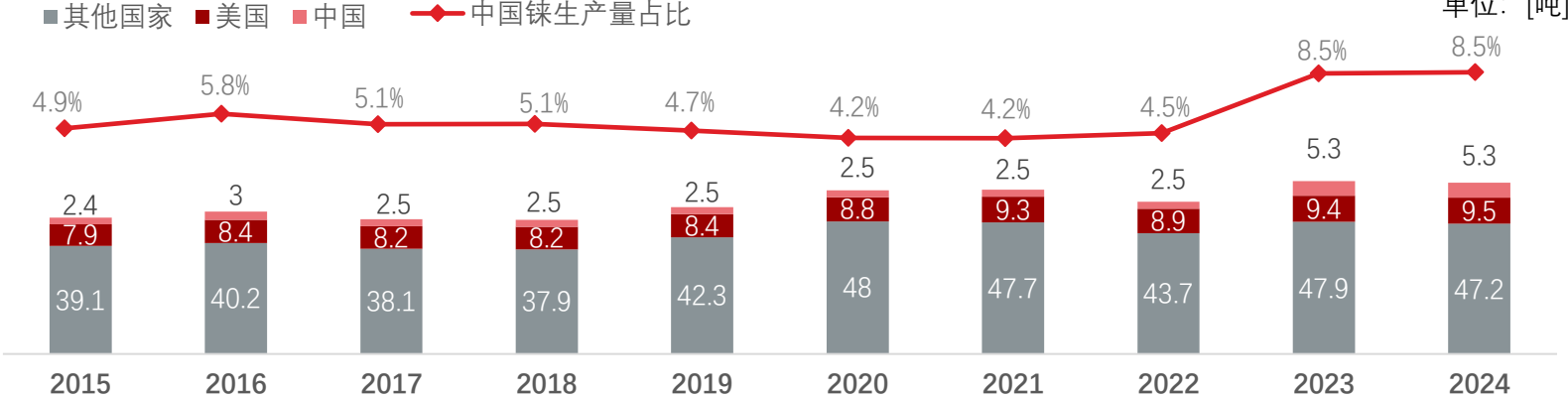


全球航空发动机市场份额预测，2025-2034



航空发动机产业链较长，其制造依赖大量高端装备与精密加工技术，因此产业附加值远高于一般行业。据日本通产省按单位重量价值测算，以轮船价值为1，航空发动机价值可达1,400；同时，航空发动机属于典型的高投入、高回报产业，成熟产品一旦投放市场，可在数十年内带来持续且稳定的收益；目前，全球航空发动机市场被西方国家所完全瓜分。数据显示，2025-2034年全球航空发动机市场将高度集中，美国通用电气与法国赛峰公司合资的CFM International市占率预计达56%，占据主导地位；美国普惠、通用电气、英国罗罗分别占22%、12%和7%，四家企业合计占据97%的市场份额。由于中国在航空发动机领域仍处于起步和攻坚突破阶段，因此短期内较难与国际巨头直接竞争，同时存在因国际局势变化导致技术与供应链“卡脖子”的风险。

世界铌生产量，2015-2024



铌是航空发动机制造不可或缺的关键原材料，直接影响发动机性能、制造成本与供应链稳定。数据显示，中国铌产量已从2015年的2.4吨提升至2024年的5.3吨，占全世界总产量比例也由4.9%提高到8.5%，原材料自主保障能力有所增强，但仍存在一定进口依赖。同时需要注意的是，美国在全球铌资源领域仍占据主导地位，通过长期协议锁定智利、波兰、哈萨克斯坦等主产国的大部分铌资源。在中美关系仍然存在不确定性的背景下，中国铌资源对外依存度较高的问题仍需着力解决，以进一步提升供应链安全水平。

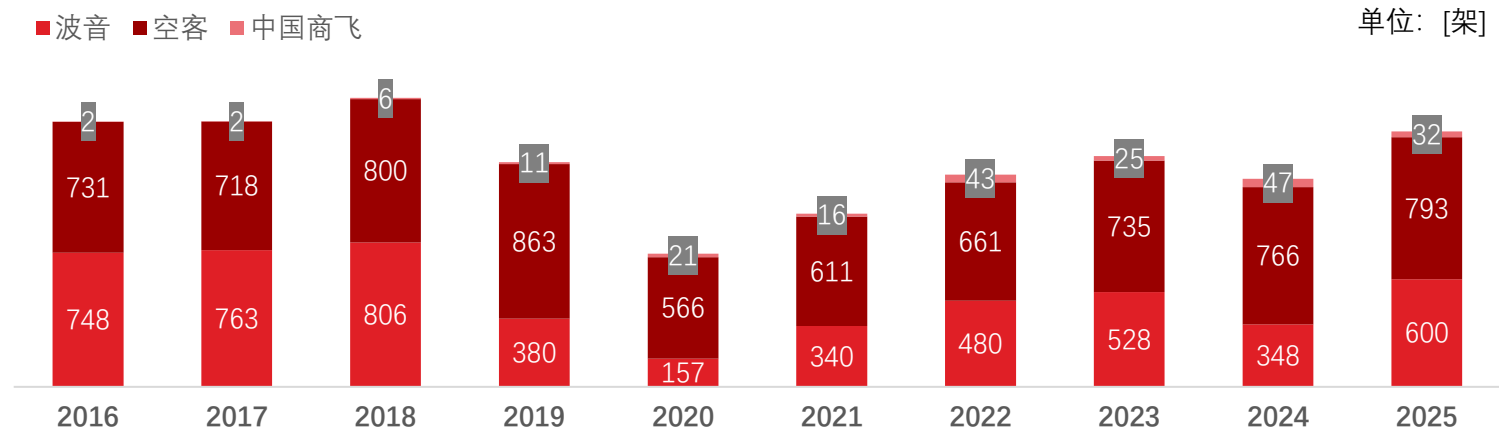
来源：《Aviation Week 2025 Market Summary Report》、USGS、头豹研究院

民航飞机行业产业链——中游：整机总装

国产民航飞机正在向“以干线为主”转型，C919交付量与占比持续提升，且性能已达到国际先进水平，同时具备价格优势，有助于其优化盈利结构并打破当前的全球垄断格局

民航飞机中游——整机总装

波音、空客、中国商飞民航飞机交付量，2016-2025



- 2019年之前，波音与空客公司的年飞机交付量均稳定在700架以上，彼时中国商飞仅量产C909（ARJ21）支线客机，年交付量仅2-6架，规模极小。2022年起，随着C919窄体干线客机顺利交付并投入商业运营，中国商飞民航飞机交付量显著攀升，并稳定在每年20架以上，在全球主流民航整机制造商中的市场占比也提升至2.2%-4.0%。尽管2025年中国商飞总交付量从2024年的47架降至32架，同比下滑31.9%，但C919干线客机交付量已从2022年的1架增长至2025年的15架，这一结构变化清晰表明，中国商飞正处于从“支线客机为主”向“干线客机为主”的战略转型过程中，公司将C909（ARJ21）的生产线、供应链、研发人力等核心资源全面向C919倾斜。同时，由于干线大飞机的单机价值与毛利率远高于支线客机，所以C919交付占比的提升将直接优化商飞的盈利结构。因此，2025年总交付量的短期下滑，是产能切换期的正常阵痛，更彰显了中国商飞冲击全球市场双寡头垄断格局的决心。
- 在性能指标上，中国商飞C919已达到世界同类客机先进水平。该机最大座位数可达192座，最大航程可达5,555公里，能够满足国内绝大多数航线及短途国际航线的商业运营需求；其配备的CFM International LEAP-1C发动机，可实现0.79马赫的最大巡航速度，与波音737系列相当，同时78.9吨的最大起飞重量也接近空客A320neo。虽然C919在综合性能上可能无法称之为“全球最佳”，但其目录单价最低仅0.99亿美元，相比同级别空客A320neo与波音737机型，价格优势明显，低出幅度达17.5%-22.7%，这同样有利于中国商飞快速打开趋于成熟的民航市场。

C919、A320neo、B737性能参数对比，2026年

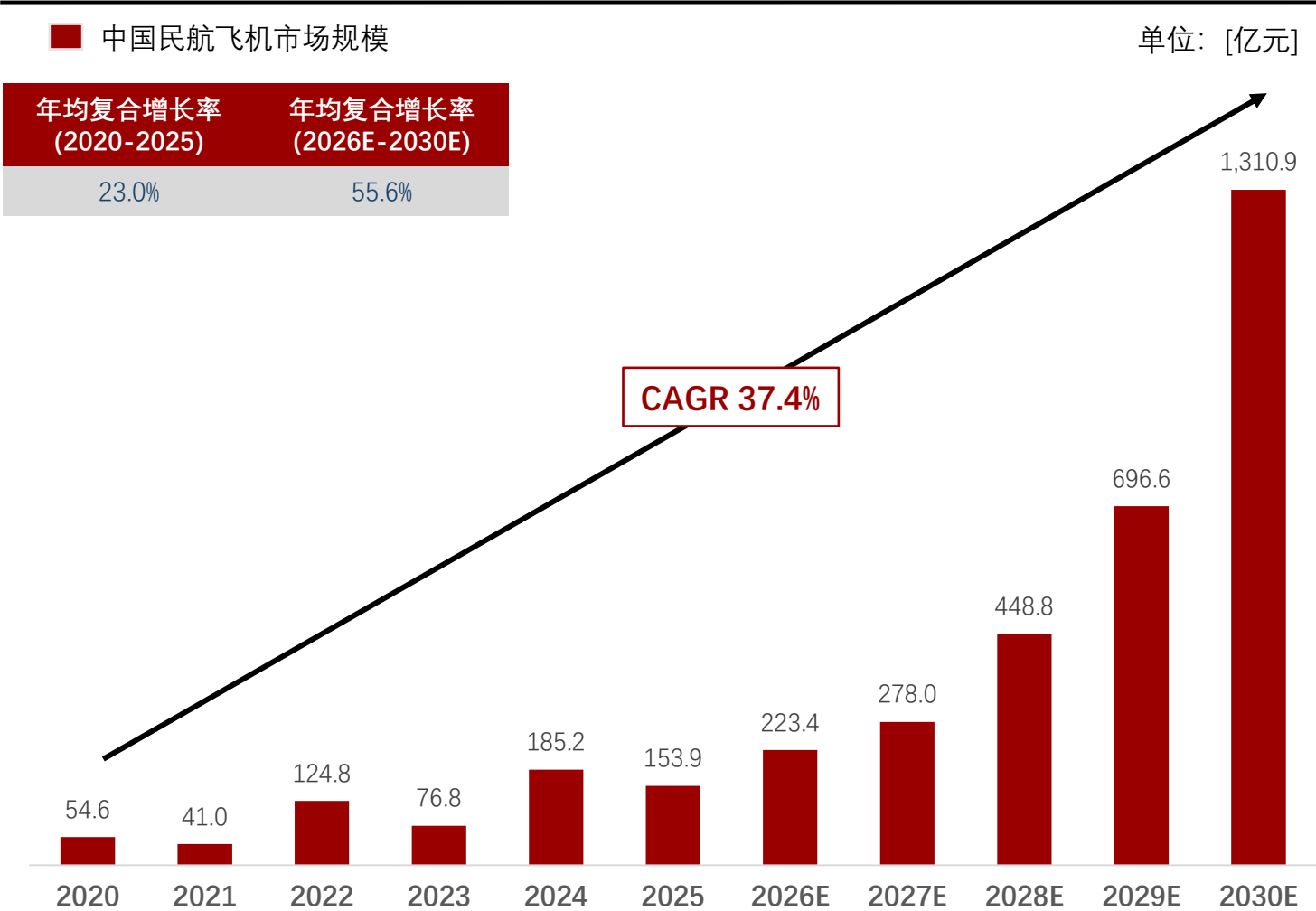
	中国商飞C919	空客A320neo	波音737
座位数	158-192	150-180	162-178
最大航程（km）	5,555	6,300	6,480
长度（m）	38.9	37.6	39.5
最大起飞重量（t）	78.9	79.0	82.6
最大巡航速度（马赫）	0.79	0.82	0.79
发动机型号	LEAP-1C	LEAP-1A	LEAP-1B
目录单价（亿美元）	0.99-1.08	1.28	1.20

来源：新华财经、天风证券、民航观察、头豹研究院

中国民航飞机行业现状-市场规模

2025年中国民航飞机行业市场规模为153.9亿元，同比回落16.9%；预计2030年民航飞机行业市场规模将达到1,310.9亿元，复合年增长率为37.4%

中国民航飞机行业市场规模，2020-2030E



来源：中国银行、中国商飞、《财经》、头豹研究院



- 2020年至2025年，中国民航飞机行业市场规模呈现波动增长态势，市场规模从约54.6亿元扩张至153.9亿元，期间年均复合增长率达23.0%。这一跨越式增长的核心驱动力主要来自两大维度：**供给层面**，中国商飞C919顺利完成适航取证并实现批量交付，解决了“从无到有”的产品供给问题；同时，围绕C919构建的国产航空制造产业链加速完善，机体结构、航电、机电、新材料等关键配套环节逐步实现本地化，产能从2022年的年产1架快速爬坡至2025年的年产15架以上，C909支线客机也保持稳定交付；**需求层面**，国内航空客运市场在大流行后快速触底反弹，航司由此重启机队扩张计划，同时大量老旧波音737、空客A320ceo等机型进入退役周期，催生了巨大的存量替换需求。另外，C919的商业化落地为航司提供了国产替代选项，叠加政策引导下的“国产优先”采购倾向，使国内航司在新增及置换订单中显著增加了对国产客机的配置；**不过需要强调的是，这一阶段中国民航飞机市场规模并非线性增长，而是出现了多次起伏：**中美贸易摩擦的持续升级，使得航空发动机等多个系统、零部件的进口面临限制，直接打乱了C919的产能扩张计划，最终导致市场规模无法维持稳定的增长态势。
- 未来，预计中国民航飞机行业规模将由2026年的223.4亿元继续跃升至2030年的1,310.9亿元，期间年复合增长率将高达55.6%。供给侧层面，国产客机将批量换装CJ-1000发动机，彻底打破产能瓶颈，叠加C919衍生型号、C929宽体机等新产品的研发落地，中国大飞机产业将形成“支线+窄体干线+宽体干线”的完整产品矩阵；需求侧方面，国内民航客运量将持续保持中高速增长，国际航线全面恢复并深度拓展，航司为匹配客流增长、优化机队结构，持续释放大规模新增采购需求，有力支撑民航飞机行业市场规模实现高速增长。



未完待续
下篇正在进行中

完整版研究报告阅读渠道：

- 登录www.leadleo.com，搜索《2026年中国民航飞机行业概览：商业化逐渐成熟，行业即将迈入“国产时代”》

了解其他相关系列课题，登陆头豹研究院官网搜索查阅：

- 2025年中国碳纤维行业概览：中国碳纤维产业的崛起之路与战略布局
- 2025年铝金属行业研究报告

若您期待尽快看到下篇报告或对下篇报告的内容有独到见解，头豹欢迎您加入到此篇报告的研究中。相关咨询，欢迎联系头豹研究院新能源行业研究团队邮箱：



方法论

- ◆ 头豹研究院布局中国市场，深入研究19大行业，532个垂直行业的市场变化，已经积累了近100万行业研究样本，完成近10,000多个独立的研究咨询项目。
- ◆ 研究院依托中国活跃的经济环境，研究内容覆盖整个行业的发展周期，伴随着行业中企业的创立，发展，扩张，到企业走向上市及上市后的成熟期，研究院的各行业研究员探索和评估行业中多变的产业模式，企业的商业模式和运营模式，以专业的视野解读行业的沿革。
- ◆ 研究院融合传统与新型的研究方法，采用自主研发的算法，结合行业交叉的大数据，以多元化的调研方法，挖掘定量数据背后的逻辑，分析定性内容背后的观点，客观和真实地阐述行业的现状，前瞻性地预测行业未来的发展趋势，在研究院的每一份研究报告中，完整地呈现行业的过去，现在和未来。
- ◆ 研究院密切关注行业发展最新动向，报告内容及数据会随着行业发展、技术革新、竞争格局变化、政策法规颁布、市场调研深入，保持不断更新与优化。
- ◆ 研究院秉承匠心研究，砥砺前行的宗旨，从战略的角度分析行业，从执行的层面阅读行业，为每一个行业的报告阅读者提供值得品鉴的研究报告。

法律声明

- ◆ 本报告著作权归头豹所有，未经书面许可，任何机构或个人不得以任何形式翻版、复刻、发表或引用。若征得头豹同意进行引用、刊发的，需在允许的范围内使用，并注明出处为“头豹研究院”，且不得对本报告进行任何有悖原意的引用、删节或修改。
- ◆ 本报告分析师具有专业研究能力，保证报告数据均来自合法合规渠道，观点产出及数据分析基于分析师对行业的客观理解，本报告不受任何第三方授意或影响。
- ◆ 本报告所涉及的观点或信息仅供参考，不构成任何证券或基金投资建议。本报告仅在相关法律许可的情况下发放，并仅为提供信息而发放，概不构成任何广告或证券研究报告。在法律许可的情况下，头豹可能会为报告中提及的企业提供或争取提供投融资或咨询等相关服务。
- ◆ 本报告的部分信息来源于公开资料，头豹对该等信息的准确性、完整性或可靠性不做任何保证。本报告所载的资料、意见及推测仅反映头豹于发布本报告当日的判断，过往报告中的描述不应作为日后的表现依据。在不同时期，头豹可发出与本报告所载资料、意见及推测不一致的报告或文章。头豹均不保证本报告所含信息保持在最新状态。同时，头豹对本报告所含信息可在不发出通知的情形下做出修改，读者应当自行关注相应的更新或修改。任何机构或个人应对其利用本报告的数据、分析、研究、部分或者全部内容所进行的一切活动负责并承担该等活动所导致的任何损失或伤害。



头豹业务合作

数据库/会员账号

可阅读全部原创报告和百万数据，提供数据库API接口服务

定制报告

行企研究多模态搜索引擎及数据库，募投可研、尽调、IRPR等研究咨询

定制白皮书

对产业及细分行业进行现状梳理和趋势洞察，输出全局观深度研究报告

报告作者



陈夏琳
首席分析师
Sharlin.chen@leadleo.com



梁霄同
行业分析师
Francis.liang@leadleo.com

招股书引用

研究覆盖国民经济19+核心产业，内容可授权引用至上市文件、年报

市场地位确认

对客户竞争优势进行评估和调研确认，助力企业品牌影响力传播

行研训练营

依托完善行业研究体系，帮助学生掌握行业研究能力，丰富简历履历

业务咨询

- 客服电话：400-072-5588
- 官方网站：www.leadleo.com

深圳办公室

广东省深圳市南山区粤海街道华润置地大厦E座4105室
邮编：518057

上海办公室

上海市静安区南京西1717号会德丰国际广场 2701室
邮编：200040

南京办公室

江苏省南京市栖霞区经济开发区兴智科技园B栋401
邮编：210046

