

重庆市人民政府办公厅
关于印发重庆市民航发展“十四五”规划
(2021—2025年)的通知

渝府办发〔2021〕136号

各区县(自治县)人民政府,市政府各部门,有关单位:

《重庆市民航发展“十四五”规划(2021—2025年)》已经市政府同意,现印发给你们,请认真贯彻执行。

重庆市人民政府办公厅

2021年11月29日

(此件公开发布)

重庆市民航发展“十四五”规划

(2021—2025年)

为推动重庆民航高质量发展，更好地服务共建“一带一路”、长江经济带发展、成渝地区双城经济圈建设和西部陆海新通道建设等国家战略，根据《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》《重庆市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》等文件，结合重庆实际，制定本规划。规划期为2021—2025年。

一、规划基础

(一) 发展成就。

1. 民航基础设施不断完善。江北国际机场被中国民航局定位为我国十大国际航空枢纽之一。建成投用江北国际机场第三跑道及T3A航站楼，开工建设第四跑道及T3B航站楼；江北国际机场空域环境持续改善；以机场为主体的一体化综合交通网络进一步完善，国际航空枢纽功能和保障能力显著提升。巫山、武隆民用机场建成投用，重庆新机场选址、万州机场改扩建工程、黔江机场航站区改扩建工程加速推进。龙兴、大安通用机场投入运行。以江北国际机场为核心，万州、黔江、巫山、武隆支线机场为支撑，部分通用机场为补充的多层次机场体系基本形成，航空

服务覆盖范围持续扩大。

2. 航空业务规模快速增长。航线网络覆盖水平不断完善，2019年，重庆市民航运输机场完成旅客吞吐量4645万人次、货邮吞吐量41.3万吨、飞机起降量34.4万架次。其中，江北国际机场旅客吞吐量4479万人次、货邮吞吐量41万吨，业务量位居全国第9位、第10位，增速分别位居全国前十大枢纽机场的第1位、第3位；江北国际机场航线达到368条，通航城市212个，2016—2019年的国际航空运量年均增速超过10%；万州机场旅客吞吐量115万人次，步入百万级机场行列。

3. 经济开放水平显著提高。2020年，重庆航空贸易规模315.4亿美元，航空货运成为稳定重庆国际供应链产业链的重要支撑，民航运输的窗口作用和平台效应凸显；重庆临空经济示范区成功获批，“一核五区”空间布局（临空经济示范区核心区、临空物流区、临空保税区、临空制造区、临空商务区、临空会展区）基本形成，航空关联产业产值占比超过40%；通用航空全产业链初步形成，通用航空飞行小时年均增速66.7%；通用航空制造水平不断提高，基本形成“直升机+固定翼+无人机、制造+运营+服务”的全产业链通航产业发展格局。中新（重庆）战略性互联互通示范项目航空板块取得实质性进展，中新航空产业园项目招商持续推进，重庆—新加坡航线成为疫情期间我市唯一从未断航的国际客运航线；航权开放取得突破性成果，推动达成重庆第五航权扩大开放和航班代码共享谅解备忘录。

（二）发展短板。

我市民航发展虽然取得长足进步，但是不平衡不充分问题仍然存在。机场综合保障能力不足，江北国际机场设施容量趋于饱和，地区空域资源紧张；缺乏具有战略一致性和较强竞争力的基地航空公司，国际客运量占比相对偏低；以机场为中心的综合交通集疏运体系有待完善；支线机场基础设施保障能力不足，航空服务水平有待提高；江北国际机场国际旅客吞吐量占比和枢纽中转占比较低，支线机场航线网络较分散、航班频次低，对江北国际机场补给作用发挥不足；低空航线未实现网络化，渝东北三峡库区城镇群、主城新区和渝东南武陵山区城镇群部分地区航空出行便捷度不足，运输机场布局体系有待完善，通用航空发展和业务市场培育水平相对滞后，公共服务和商业运营业态规模较小，低空空域改革试点推进较为缓慢，低空空域管理平台和低空飞行服务平台等通用航空综合保障体系不够完善。

（三）机遇与挑战。

当前和今后一个时期，重庆交通发展仍处于重要战略机遇期，《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》明确提出打造世界级机场群，《国家综合立体交通网规划纲要》将成渝地区双城经济圈提升为全国综合交通网络中的“四极”之一。“国家战略”与“行业战略”叠加，为重庆民航高质量发展提供了重大历史机遇和战略指引。

当前，世界经济增长持续放缓，国际投资和贸易陷入低迷期，

经济下行压力较大，逆全球化势力抬头，中美贸易摩擦加剧，全球贸易景气指数连续低于警戒线。新冠肺炎疫情对全球航空业冲击巨大，未来发展形势将是影响民航业发展的最大不确定因素。此外，空域资源制约现象显著，难以满足军民航发展需要，亟待调整地区空域结构，优化空域资源配置。

二、总体要求

（一）指导思想。

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中、六中全会精神，深化落实习近平总书记对重庆提出的营造良好政治生态，坚持“两点”定位、“两地”“两高”目标，发挥“三个作用”和推动成渝地区双城经济圈建设等重要指示要求，立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，积极融入服务新发展格局，以“航空强国”为指引，以建设国际航空门户枢纽为抓手，加快构建现代化机场体系，完善机场集疏运体系，提升民航服务品质，充分发挥民航运输对全市经济社会发展和建设内陆开放高地的支撑引领作用，将民航业打造成为全市高质量发展新动力源。

（二）规划原则。

战略引领，开放共享。积极服务成渝世界级机场群建设等重大战略，强化民航在新发展格局和对外开放中的战略支撑作用。完善航线网络，加强国际互联互通，提升重庆在全球产业链供应链中的地位。

因地制宜，创新发展。突破常规，以新思维谋划重庆民用机场布局；注重科技赋能，促进民航运输提效能、扩功能、增动能。以新型基础设施建设为抓手，加快智慧民航建设，推动数字化转型。

统筹兼顾，协调发展。坚持系统思维，加强前瞻性思考、全局性谋划、战略性布局、整体性推进。统筹兼顾运输航空和通用航空、民航和军航、客运和货运，加强民航规划与综合交通、国土空间、产业发展等规划的衔接，提升发展的整体性和协调性。

生态优先，绿色安全。坚持绿色发展，按照“四型机场”（平安、绿色、智慧、人文型机场）建设要求，推广新技术新设备应用，改善旅客出行体验和货物运输效率，促进节能减排。完善机场轨道交通网络，提高旅客公交出行占比，全面提升民航绿色发展水平。统筹发展和安全，把保障人民群众出行安全放在首位，构建安全、经济、舒适的航空运输服务体系。

（三）发展目标。

1. 航空运输服务覆盖水平持续提升。到 2025 年，基本航空运输服务普惠性更加凸显。新增布局重庆新机场，研究万盛、城口、石柱、开州、秀山等支线或通用机场布点；按照运输机场 70 公里的服务半径、通用机场 30 公里的服务半径，覆盖全市 95% 的区县（自治县，以下简称区县）和 93% 的人口。

2. 航空运输规模稳步增长。到 2025 年，全市运输机场保障能力显著提升，运输机场总体客货运输保障能力达到 8000 万人次

和 120 万吨；江北国际机场实现旅客吞吐量 6350 万人次、货邮吞吐量 60 万吨；支线机场旅客吞吐量占比由 3.6% 提升至 7% 以上，对江北国际机场的补给作用进一步增强。

3. 航线网络持续完善。巩固盈利性航线，拓展战略性航线，积极构建枢纽中转航线网络。到 2025 年，国内客运通航点达到 185 个，国际（地区）航线数量达到 115 条。

4. 通用航空发展取得新突破。通用航空基础设施保障能力显著提升，新开工建设一批通用机场，完善支线机场通航设施；深入推进低空空域管理改革，全面提高空域使用效率；加快完善通用航空运营和服务保障体系，构建通用航空产业协同发展体系，加快通用航空全产业链发展。

5. 临空经济发展迈上新台阶。到 2025 年，基本建成开放引领、特色明显、动力强劲的国家级临空经济示范区，“一核五区”产业空间和“一轴三核九廊”（一轴：生态景观主轴；三核：航空文化公园、重庆中央公园、湿地科普公园；九廊：9 条线性生态景观廊道）的生态空间格局基本形成，聚集一批具有全球影响力的知名航空物流、高端制造、商务会展企业，临空经济示范区地区生产总值达 1000 亿元，临空制造业和临空服务业增加值占 GDP 比重超过 70%；具备条件的支线机场和通用机场特色临空产业园起步建设。

6. 中新（重庆）航空合作持续深化。到 2025 年，中新（重庆）航空合作基本形成客货运航班公交化、运输格局多元化、产

业合作双向化格局。以江北国际机场、新加坡樟宜国际机场为首末站，持续加强两地机场客货运联动和运力投入，航线运输效率和运营质量显著提高；重庆—新加坡市场份额进一步巩固提高，开通旅游包机，形成以代码共享和联盟组建等形式为主的中新航空企业合作。

三、主要任务

（一）加快构建现代化机场体系。

1. 完善机场布局，提高覆盖水平。规划新增重庆新机场，研究新增支线机场布点，争取纳入国家和行业相关规划，进一步提升航空服务覆盖水平；支持有条件的区县规划布局通用机场，实现对运输机场网络的有效补充，形成“覆盖广泛、结构合理、功能完善、便捷通达”的“干支通、全网连”的现代化机场体系。

2. 加快基础设施建设，提升综合保障能力。加快推进重庆新机场前期工作，确保尽早开工；开工建设一批市场有需求、资源有保障的通用机场；加快推进江北国际机场 T3B 航站楼及第四跑道建设项目，提升国际航空枢纽竞争力。推进万州机场改扩建、机场总体规划修编及口岸设施完善工作；推进黔江机场航站区扩建工作；结合业务量增长和机场运行实际情况，开展黔江、巫山和武隆机场设施完善方案研究。

3. 功能合理定位，促进协同发展。江北国际机场定位为重庆国际航空枢纽的核心机场，重点打造国际客运枢纽；重庆新机场定位为区域航空枢纽和航空货运枢纽，初期以国内客运为主，

重点保障全货机货运，积极打造国际航空物流转运中心；江北国际机场、重庆新机场与双流机场和天府机场共同打造双核驱动、内陆引领的国际航空门户枢纽体系。提升万州、黔江、巫山和武隆机场在机场体系中的地位和作用；万州机场依托万州建设全国性综合交通枢纽的契机，充分发挥好辐射渝东北三峡库区城镇群的枢纽功能；黔江、巫山和武隆机场定位为以旅游特色为主的支线机场，兼顾通用航空功能，改善当地交通出行条件，促进地方旅游业和通用航空发展；完善机场地面集疏运体系，加强万州机场与巫山机场、黔江机场与武隆机场，以及各运输机场与通用机场之间的联动合作。

（二）全力打造国际航空门户枢纽。

1. 优化调整地区空域结构。统筹成渝世界级机场群建设和军民航发展需求，优化调整重庆地区空域结构，健全军民航协同决策机制，调整航路航线划设方案，实施空域精细化管理，提升空域资源利用效率，逐步建立与国际航空枢纽和世界级机场群相匹配的空域格局。推进主要航路能力提升，实现主要方向航班进出单向运行，飞越航路与进离场航线分离。加快推进设立重庆终端管制区，强化空管运行保障能力，建设高度集成的空管业务数据综合管理系统。加强运行信息融合，加快人才队伍建设，全力建设“四强空管”（强安全、强效率、强智慧、强协同的空中交通管制）。

2. 培育壮大主基地航空公司。研究整合基地航空公司，积

极培育壮大与国际航空枢纽战略相契合的主基地航空公司，加强战略合作和政策扶持，给予主基地航空公司在航站楼和停机坪使用、航权时刻安排和资源配置等方面的优先保障。鼓励主基地航空公司搭建航班波、开设联程联运航线、提升中转效率。依托中新（重庆）战略性互联互通示范项目合作平台，加强江北国际机场与新加坡樟宜国际机场的合作，开展东南亚至东北亚航线的联运联程业务。

3. 加快完善航线网络布局。构建高质量、高效率的国内直达和枢纽中转航线网络，强化枢纽机场快线业务，巩固提升我市至北京、上海、广州、深圳等地的精品商旅快线市场；扩大市场腹地，完善和加密西南地区干支线机场航线网络的衔接，提升高原航线网络的通达性和连接度，打造西南地区的中转枢纽；构建旅游环飞航线，促进“航空+旅游”的融合发展。结合国际航空市场恢复情况，稳步拓展东南亚、东北亚地区的新航点；积极争取航权资源，依托国内航线网络资源，构建华北、华东转东南亚，西南转东北亚的国内国际中转联程网络；立足成渝腹地市场需求，加强洲际精品航线网络建设，稳定并加密欧美航线；积极融入共建“一带一路”，增开我市至意大利、英国、丹麦、荷兰、白俄罗斯、匈牙利等国家的新航点。

4. 完善综合交通枢纽网络建设。加快推进铁路枢纽东环线机场支线、轨道交通 15 号线建设，开展轨道交通 26 号线、沿江高铁引入江北国际机场的前期研究；完善江北国际机场周边高

(快)速路网,进一步提高机场南北向道路交通运行效率和服务水平;按照“零距离换乘、无缝化衔接”的理念,高水平编制重庆新机场交通集疏运体系规划,加强江北国际机场与重庆新机场的交通联通协同。积极开展空铁联运服务,加强民航与铁路部门的合作,利用干线铁路富余能力开行途经机场的列车,研究制定空铁联运产品方案,实现空铁联运“一票到底”“行李直挂”等优质高效服务;完善机场巴士服务体系,优化线路运行方案,加密频率增开班次,增强对市区客流集聚点、周边区县的覆盖,提升服务水平;加强机场综合交通组织管理,建立信息共享及服务平台,强化机场交通协调、调度指挥、信息发布等功能,提升智慧化水平。

(三) 不断健全通用航空发展体系。

1. 构建引领发展的通航资源体系。打造以运输机场为骨干,通用机场和各类起降机场有机衔接、功能互补的通用航空基础设施网络,加快实现通用航空功能全市域覆盖,持续完善机场配套设施。深化国家首批通航发展综合试验区建设,深入推进飞行服务站运行、无人机试飞、通航航线等工作,协调市级有关部门协助飞行服务站申请非管制低空通航航线,为运营商提供安全、高效的服务。深入推动低空空域改革在通航领域的先行先试,协调市级有关部门成立低空空域协同管理机构,打通全市各通用机场空域,形成可执行转场任务的空中走廊,实现数字分层管理,提升空域利用率和使用效率,提高通航飞行计划的审批效率。

2. 培育充满活力的通航产业体系。制定更加精准的产业支持政策，加大对公益属性业态的补贴，进一步放开市场化属性；集中力量解决重大项目在资金、人才、产业配套等方面事项；培育发展电动化、无人化通航市场，开展城市空运、私人飞行器应用示范，培育一批典型场景和典型应用。积极推进市内企业相关机型的适航取证和生产销售；引进优势通航整机、重要零部件项目，强化攻关合作及市场化应用；加快航空发动机和精密制造等全产业链发展。支持研发设计、生产制造及应用服务等无人机全产业链企业发展，加快垂直起降、飞控系统关键技术突破，加快研制无人机卫星互联网链路技术。积极推进民用无人驾驶航空试验区建设。

3. 建设适应需求的运营服务体系。推广基本航空运输服务，探索开展通用航空短途运输试点，适时扩大短途运输网络覆盖；依托重点景区推动“短途运输+旅游”融合发展，将短途运输接入航空运输出行链条，提升航空出行服务品质。积极发展通航短途货运和无人机物流，构建航空物流中末端网络；推进重点区域及园区的物流供应链服务，探索智能无人机物流集群发展。完善航空应急救援网络建设，加快提升航空运输、通信指挥、协调调度、重装空投等能力；完善航空应急救援机制建设，定期开展演练、评估，提升应急治理能力；推进航空医疗救护发展，支持航空医疗救护和医疗救护站逐步完善。加强与国内外具备资质的训练学校的深度合作，提升飞行培训质量；瞄准商照、私照、运动

照等新增培训需求，持续提高培训能力；创新培养模式，大力推动联合培养，支持建立航空实训基地和产教融合平台。

（四）积极促进临空经济发展。

1. 优化临空经济空间布局。进一步优化临空经济发展空间格局，形成“1+1+N”（江北国际机场+重庆新机场+N个支线及通航机场）的布局体系。积极落地国家和重庆市临空经济产业发展战略，优化拓展江北国际机场临空经济示范区核心区航空服务功能，进一步加大对航空总部、航空客货运输、机务维修、航食配餐等重点产业的招商引资力度，吸引国内外优质龙头企业进驻；合理规划核心区土地资源，保障交通基础设施、航空服务配套等产业的发展。加快完善重庆新机场临空经济区规划，并力争起步建设。积极促进支线机场、通用机场所在区县结合当地产业体系发展基础和优势，打造临空产业园。

2. 完善江北国际机场临空经济示范区产业体系。发挥江北国际机场客货运优势，积极发展航空物流、跨境电商、临空制造、电子信息、生物医药、航空维修、国际会展、总部经济等航空关联产业，提升临空经济示范区产业发展水平。吸引大型航空物流企业入驻，构建规模化、网络化航空快递服务体系，推进航空物流分拨中心建设。建立跨境电商公共服务平台，完善跨境电商服务功能。加快培育通用航空器核心零部件及整机研发与设计，积极发展工业微生物、活性疫苗、生物制药等医药产业。积极引入国内外大型机务维修企业落户江北国际机场，支持基地航空公司

发展机务维修业务。依托悦来国际会展城，争取部分国际性会议会展永久落户，打造西部国际会展中心。吸引全球 500 强企业、国内外龙头企业在渝设立总部或分支机构，发展临空总部经济。

3. 提升临空区开放水平。支持机场开展口岸管理和通关体制创新，持续实施 144 小时过境免签政策，扩大免签范围。积极探索实施外商投资准入前国民待遇和负面清单管理模式，稳步推行外商投资项目备案制。积极争取本外币一体化试点，深入实施合格境外有限合伙人试点（QFLP），逐步放开公开市场投资范围限制，推动重点行业跨境人民币业务和外汇业务便利化。深化全球贸易安全与便利标准框架协议，加强我市与“渝新欧”国际铁路沿线国家的合作，推动丝绸之路经济带通关一体化。全力开展服务业扩大开放，培育采购销售结算、金融服务等综合交易结算服务业务，为重庆服务业扩大开放综合试点提供创新金融服务平台。

（五）持续深化中新（重庆）航空合作。

1. 推进渝新航空客运公交化运行。积极争取中国民航局、新加坡交通部等支持，鼓励有条件的航空公司开通“重庆—新加坡”直达航线，持续加大渝新航线客运能力建设，推进“渝新快线”公交化运行。推广通程航班模式，鼓励航空公司间合作，接驳重庆国内国际网络与重庆至新加坡及东盟的航线网络，开发一站式、多样化的联运产品，提升旅客出行体验。

2. 打造渝新航空运输多元化格局。加强国际干线与国内支

线航线网络的深度融合，构建以渝新航线为主动脉、国内支线航线为毛细血管的航线网络体系，吸引国内旅客经重庆中转前往新加坡及东南亚，营销“西部游”“重庆飞”品牌，开发多样化的“航空+旅游”产品；积极推动开通“重庆—新加坡—东盟10国”联程航线，拓展航权资源，用好用足重庆和新加坡两地的国际航线网络资源，强化联通欧美等全球主要经济体的战略性国际航线。

3. 推动航空产业双向化合作。做实做强中新机场商业合资公司，提升江北国际机场商业运营管理能力。鼓励新加坡企业参与机场投资活动和建设运营机场服务配套设施。高标准打造中新航空产业园，加快推动第三方飞机维修中心建设；引入新加坡实里达航空产业园参与运营管理；加强与新加坡樟宜国际机场合作，打造特色鲜明的城市综合体。加快聚集航空基地公司总部，支持新加坡航空公司与国内航空公司合资在重庆设立基地公司。支持新加坡企业参与区县通用机场规划建设和投资运营。组织有实力的重庆企业以新加坡为“出海口”，紧抓东盟《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP) 契机，探索对外航空产业投资，通过合资合作、航空器采购等方式走出去，助推重庆航空器在应急救援、旅游、农林、警务、医疗、会展、商务等领域的广泛应用。

(六) 优化提升航空货运能力。

1. 充分利用既有货运设施。进一步发挥江北国际机场货运设施作用，合理规划东西航站区业务规模和保障功能，优化货运区功能布局，推进货运设施集约化发展。积极推动运单电子化，

优化简化场内服务流程，提高安检、联检及通关运行效率。

2. 拓展全货机业务市场。巩固“地空中转”业务，积极开拓“空空中转”业务，整合客机腹舱、卡车航班、货运航班等资源，优化运输组织实施方案，构建信息共享平台，提高航空货运网络化和信息化水平。推进全货机航线网络纵深发展，加密现有定期货运航班，增加经停和串飞航点；加强与临时执飞货运航班的航空公司合作，争取转变为定期航班航线。

3. 积极打造航空货运枢纽。推进航空货运枢纽建设，引入专业化航空物流企业在渝设立基地，引导航空物流网络与制造业协同发展，保障区域产业链供应链持续稳定，加快融入国家“全球123快货物流圈”（国内1天送达，周边国家2天送达，全球主要城市3天送达），支撑重庆内陆国际物流枢纽建设。

（七）大力推进民航协同发展。

1. 促进成渝世界级机场群协同发展。依托成渝地区双城经济圈建设的沟通协商机制，加强成渝两地在机场规划建设、运行管理、空域协同等方面的交流合作，推动区域民航重大布局、关键资源配置的统一规划、统筹布局、协同审批，在解决空域资源、互联互通、口岸通关、市场开拓等方面形成发展合力。

2. 促进军民航融合发展。充分有效利用军民航资源，形成全要素、多领域、高效益的融合发展格局。统筹全市军民航机场布局，支持军用机场开展民用航空业务；加强军民航空域协调，优化地区空域结构，建立协同机制，确保军民航安全顺畅高效运

行；深入推进“军转民、民参军”，加强通用航空产品和技术的研发及应用。

3. 促进产城融合发展。依托重庆临空经济示范区，坚持产城融合发展理念，突出主导产业发展，制定产业发展支持政策，优化营商环境，扩大招商引资，完善城市功能，夯实重庆临空经济示范区发展基础，打造生态宜居、特色鲜明、创新引领、具有国际影响力的临空都市区。

四、规划环评

（一）规划实施的环境影响分析。

本规划为宏观发展规划，作为指导“十四五”时期重庆民航发展的纲领性文件，涉及民用机场布局、建设和发展，以及航空相关产业发展等内容。实施本规划对环境的影响主要体现在机场建设和运营将占用一定土地资源，并对机场周边的声环境、水环境、大气环境等产生不利影响。初步判断规划项目基本符合城市国土空间规划，在后续项目前期研究及建设阶段，应按照相关法规制度，严格实施噪声控制、节能减排、环境影响评价、节地评价等工作，践行绿色发展理念，实现机场建设与环境保护协调发展。

（二）预防和减缓环境不良影响的措施。

按照“四型机场”中绿色机场建设标准，贯彻碳达峰碳中和工作要求，考虑机场全生命周期，构建绿色机场发展体系，处理好规划实施与资源节约、环境保护之间的关系。规划项目选址尽量避让环境敏感区、生态保护红线等，少占或不占基本农田，统

筹保护好水陆域自然生态空间。规划项目建设前期工作应充分论证项目可行性，结合项目所在地的特点开展水土保持报告、环境影响报告书的编制工作，积极推广新技术、新材料、新能源的应用，大力促进节能减排，有效降低机场的能源消耗，实现资源节约、环境友好的目标。项目运营期间，做好机场周边噪声动态监测，优化航空器进离场程序，尽量减少噪声影响；采取有效措施合理处置污水、污物。

五、保障措施

（一）加强组织实施。

完善工作机制，强化统筹协调和政策引导，充分发挥市场机制调节作用，统筹推进民航重大项目及重点课题研究实施。加强我市与境内外有关方面以及其他省（区、市）的沟通协作，建立健全协商合作机制，共同研究解决区域合作中的重大事项。市级有关部门、有关区县要运用政府指令与市场调节、行政干预与经济激励相结合的手段，加强组织实施，明确职责分工，认真抓好规划落实，分阶段推进各项建设工作。强化规划动态跟踪、监测和评估，组织进行年度分析和中期评估。

（二）创新体制机制。

积极推进重庆机场集团体制机制改革，探索重庆机场集团与万州机场公司一体化协同运营模式，提升全市机场运营的统筹能力。整合现有支线机场、通用机场，建设运营区域性机场群；推进重庆机场集团和四川省机场集团“交叉持股”；创新临空经济区

管理体制机制，实现统一规划、统一建设、统一招商、统一运营。

（三）优化发展环境。

完善建设国际航空枢纽的政策体系，在基础设施建设、口岸开放、资金筹措、国土资源利用、财政资金补贴、政府购买服务、区域协调等方面给予民航建设发展政策倾斜，特别是进一步完善国际航线航班财政补贴、扶持支柱型基地航空公司、发展临空都市区、创建成渝民航协作平台等方面的政策。实施积极财政与推进降费减负政策，吸引国外航空公司落户江北国际机场，支持国内外航空公司打造国际枢纽网络。积极争取中国民航局在机场布局规划、重大基础设施项目审批、民航发展基金安排、航权时刻安排、空域开放等方面给予我市支持，拓展航权资源，建设东北亚与东南亚经渝的联程联运枢纽航线。

（四）拓宽投融资渠道。

鼓励社会资本采用多元化投资方式参与民航相关领域的设施建设和运营管理。完善支线机场建设投融资机制，创新投融资模式，支持将运输机场和通用机场建设项目优先纳入市级重点项目及重大战略实施内容，强化土地、资金等要素支撑。加快研究设立航空产业基金，积极探索政府与社会资本合作（PPP）模式，鼓励金融机构对购买、租赁飞机等提供信贷优惠政策，拓宽机场建设投融资渠道。

（五）强化人才支撑。

出台民航专业人才优惠政策，畅通民航领域人才晋升渠道，

优化培训内容和课程设置，增加高层次管理和技术人才、高技能人才供给，促进人才素质稳步提升，将民航关键领域人才培养列入重庆市中长期人才发展规划，确保适应民航高质量发展要求。大力实施引智工程，依托国家级博士后科研工作站、院士专家工作站、海智工作站等高层次人才平台，聚集一批权威专家，为民航发展保驾护航。

- 附件：1. “十四五”重庆市民用机场布局规划图
2. “十四五”重庆市民用机场建设项目

附件 2

“十四五”重庆市民用机场建设项目

序号	机场名称	建设性质	主要建设内容	投资 (亿元)		备注
				总投资	“十四五”	
一、续建项目						
1	重庆江北国际机场	续建	新建 T3B 航站楼、第四跑道及配套设施	224	212	已开工建设
2	万州机场	续建	跑道延长及航站区扩建项目	9.28	0.1	“十三五”项目续建, 预计 2022 年完工
3	万州机场	续建	航站楼扩建项目	5.05	4.3	
4	黔江机场	续建	航站区改扩建工程	4.8	0.4	“十三五”项目续建, 预计 2021 年底完工
二、新建项目						
1	重庆新机场	新建	新建二条跑道, 按 2035 年旅客吞吐量 4000 万人次配套建设相关设施	450	10	正在开展选址工作, 计划“十四五”期间开工建设
三、规划研究项目						
1	万州机场	研究	新一轮改扩建项目			
2	黔江机场	研究	新一轮改扩建项目			
3	巫山机场	研究	改扩建项目			
4	武隆机场	研究	改扩建项目			

序号	机场名称	建设性质	主要建设内容	投资 (亿元)		备注
				总投资	“十四五”	
5	万盛、城口、秀山、石柱、开州、忠县、酉阳等支线机场或通用机场前期研究					