

关于印发《北京“一市两场”转场投运期 资源协调方案》的通知

民航华北地区管理局、北京首都国际机场、北京大兴国际机场：

为充分发挥市场配置资源的决定性作用和更好地发挥政府引导作用，确保北京大兴国际机场安全、平稳、有序转场投运，促进北京“一市两场”形成协调发展、适度竞争、具有国际一流竞争力的双国际枢纽机场格局，实现中国民航高质量、可持续发展，民航局审议通过了《北京“一市两场”转场投运期资源协调方案》（适用于港澳台地区及外国航空公司）。现予印发，请遵照执行。

北京“一市两场”转场投运期资源协调方案

(适用于港澳台地区及外国航空公司)

为配合做好北京大兴国际机场开航后的转场投运工作,促进北京“一市两场”国际双枢纽建设和均衡发展,现制定北京“一市两场”转场投运期资源协调方案,本方案适用于在北京大兴国际机场和北京首都国际机场运营的港澳台地区及外国航空公司,有效期自 2019 年 10 月 27 日至 2022 年 3 月 26 日止。具体内容如下:

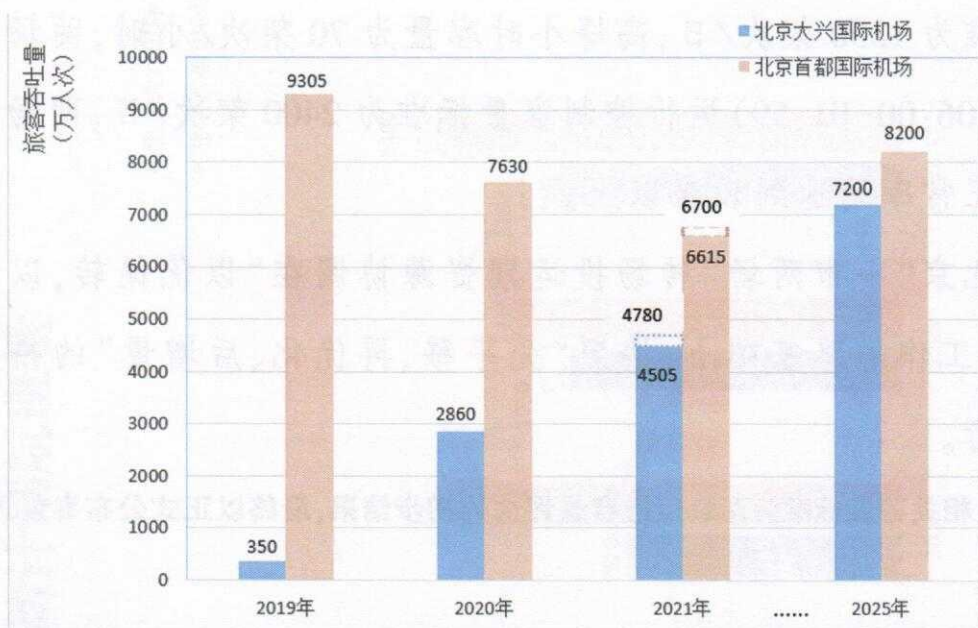
一、北京一市两场的功能定位和发展目标

(一)北京一市两场功能定位

北京大兴国际机场定位为大型国际航空枢纽和京津冀区域综合交通枢纽;北京首都国际机场定位为大型国际航空枢纽和亚太地区重要复合枢纽;两场将形成协调发展、适度竞争的国际“双枢纽”机场格局,推动京津冀机场建设成为世界级机场群。

(二)北京一市两场发展目标

北京大兴国际机场将在 2021 年和 2025 年分别实现旅客吞吐量 4500 万、7200 万人次的建设投运目标;北京首都国际机场将在 2020 年至 2025 年通过“提质增效”改造计划,实现旅客吞吐量 8200 万人次的工作目标。



注:虚线部分为两场放行正常率均达到85%以上时可新增航班旅客吞吐量。

二、北京一市两场转场投运原则

(一) 安全、平稳、有序投运

考虑到相关设备设施和初期保障能力,严格控制开航业务量,确保开航投运安全运行;10月10日航行情报资料生效后,逐步恢复被限制的航班量;自2019/20年冬春航季始至2021/22年冬春航季止,合理安排北京首都国际机场和北京大兴国际机场五个航季的分阶段航班转场投运计划。

(二) 高质量、可持续发展

科学合理的协调北京大兴国际机场和北京首都国际机场运行容量和航班时刻资源,确保两场在航班正常性水平和运行保障能力较高的基础上实现优质化发展,其中北京大兴国际机场协调时段(06:00-01:59)控制容量标准为1050架次/日,高峰小时容量为62架次/小时;北京首都国际机场协调时段(06:00-01:59)控制容

量标准为 1350 架次/日,高峰小时容量为 70 架次/小时,两场协调时段(06:00-01:59)运行控制容量标准为 2400 架次/日,两场航班放行正常率均达到 80% 以上。

北京“一市两场”转场投运期资源协调在“以优促转,以增促转”的工作思路基础上,按照“先平移、再优化、后增量”的措施分步进行。

注:相关容量标准为两场运行容量评估的初步结果,最终以正式公布容量评估报告为准。

三、北京大兴国际机场投运计划

(一)自 2019/20 年冬春航季始,东航、南航等部分国内航空公司将按计划按比例从北京首都国际机场转场至北京大兴国际机场运行,全部转场投运工作于 2021/22 年冬春航季前结束;国航、海航等其它国内航空公司仍保留在北京首都国际机场运行。(详见附件 1)

(二)自 2019/20 年冬春航季始,港澳台地区及外国航空公司可自行制定转场投运计划转场北京大兴国际机场,或保留在北京首都国际机场运行,也可选择在两场运行。

(三)2019/20 年冬春航季,北京大兴国际机场新增少量航班时刻,北京首都国际机场暂不新增航班时刻,两场分别根据高峰小时容量情况适当开展航班时刻结构优化调整工作;自 2020 年夏秋航季始至 2021 年夏秋航季止,北京大兴国际机场逐步新增部分航班时刻,北京首都国际机场暂不新增航班时刻,两场分别根据高峰

小时容量情况部分开展航班时刻结构优化调整工作;自 2021/22 年冬春航季始,在充分考虑两场放行正常率和计划航班量现状的前提下,可分别在北京大兴国际机场和北京首都国际机场新增航班时刻,两场分别根据高峰小时容量情况全面开展航班时刻结构优化调整工作。

(四)自 2019 年 9 月 30 日至 2022 年 3 月 26 日,北京大兴国际机场转场投运期间,根据北京大兴国际机场和北京首都国际机场放行正常率和运行保障能力的实际情况,两场按航季调整浮动计划航班量。

注:

1.航班时刻结构优化调整是指为提高航班正常性和运行效率,经过科学评估分析,对不同航向、时段、起降历史时刻的调整过程。

2.各航季起止时间为:

2019/20 年冬春航季 2019 年 10 月 27 日-2020 年 3 月 28 日;

2020 年夏秋航季 2020 年 3 月 29 日-2020 年 10 月 24 日;

2020/21 年冬春航季 2020 年 10 月 25 日-2021 年 3 月 27 日;

2021 年夏秋航季 2021 年 3 月 28 日-2021 年 10 月 30 日;

2021/22 年冬春航季 2021 年 10 月 31 日-2022 年 3 月 26 日。

四、北京一市两场资源协调相关措施

(一)航班时刻平移

北京大兴国际机场转场投运工作初期(至 2019 年 10 月 26 日),转场投运后的航班时刻应保持稳定,原则上应完全平移北京首都国际机场相关航班时刻。

(二) 航班时刻结构优化调整

1. 北京大兴国际机场转场投运过程中(2019年10月27日至2022年3月26日),当北京首都国际机场和北京大兴国际机场高峰小时容量分别在70架次/小时(含)和62架次/小时(含)以下时,两场可分别在高峰小时容量标准范围内逐步开展航班时刻结构优化调整,其中北京大兴国际机场航班时刻优化调整总比例原则上不超过当航季新转场航班时刻总量的40%,结构优化调整时段范围为00:00-23:59;北京首都国际机场航班时刻优化调整总比例原则上不超过现有航班时刻总量的20%,结构优化调整时刻范围为06:00-23:59。

2. 在2022年3月26日前,原则上上一航季已完成结构优化调整的相关航线航班时刻应保持稳定,下一同航季不再重复调整和优化;同一时段进行结构优化调整的航班时刻总量不超过该时段容量标准的50%;涉及同一时段的新增航班时刻优先于结构优化调整航班时刻;新增航班时刻不再进行结构优化调整。

3. 两场航班时刻优化调整工作遵循北京大兴国际机场优先原则,其中一次性转场航班优先于阶段性转场航班;同等条件下,按上一航季华北地区管理局航班运行质量评估考核排名确定优先顺序。

4. 本航季因航空安全、航班正常问题被民航局或华北地区管理局处罚的航空公司,原则上后续两个航季将根据实际情况不进行航班时刻结构优化调整或削减相关优化比例,直至整改工作结束。

(三) 新增航班时刻

1. 自 2019/20 年冬春航季始至 2021/22 年冬春航季止, 在充分考虑北京大兴国际机场和北京首都国际机场两场放行正常率和运行保障能力的前提下, 按照国家或地区间相关航权协定及《民航航班时刻管理办法》等有关规定, 分航季、分步骤的在两场新增航班时刻。

2. 为提高北京首都国际机场至北京大兴国际机场转场投运效率, 根据北京大兴国际机场保障能力和航空公司转场投运需求, 以各航季实际转场投运航班量为计算基数, 按阶梯比例协调相应新增航班时刻量。按相关配置比例新增的航班时刻原则上应在本航季初与已转场投运航班同步完成配置工作; 相关新增航班时刻自配置批复文件生效之日起至航季结束, 当航班时刻执行率 $< 80\%$ 时, 其历史时刻使用权将自动失效。

3. 北京大兴国际机场和北京首都国际机场在分别完成因转场投运所需行政配比后, 其余时刻均进入航班时刻池, 且 50% 以上用于国际和地区航线。

4. 北京大兴国际机场按转场投运协调比例新增的航班时刻优先于其它新增航班时刻; 同等条件下, 在位航空公司按上一航季华北地区管理局航班运行质量评估考核排名确定优先顺序。

5. 在北京大兴国际机场和北京首都国际机场新增过夜航班时刻应符合两场过夜机位等相关保障能力要求; 严格控制 02:00-05:59 时段新增航班时刻增量。

6.本航季因航空安全、航班正常问题被民航局或华北地区管理局处罚的航空公司,原则上后续两个航季将根据实际情况不新增北京大兴国际机场和北京首都国际机场航班时刻或削减新增航班时刻数量,直至整改工作结束。

注:各公司转场投运总量暂以 2017/18 年冬春航季及 2018 年夏秋航季历史时刻为相应航季预测基数,待北京大兴国际机场正式转场投运时,则以 2018/19 年冬春航季及 2019 年夏秋航季历史时刻为各公司相应航季最终转场投运总量基数;各公司冬春和夏秋航季历史时刻数量、北京“一市两场”转场投运期新增时刻协调比例分别详见附件 2、附件 3。

附件:1.北京“一市两场”投运转场期浮动计划航班量

2.各公司冬春和夏秋航季历史时刻数量

3.北京大兴国际机场转场投运新增时刻协调比例

附件 1

北京“一市两场”投运转场期浮动计划航班量



注：虚线部分为两场放行正常率均达到 85% 以上的航班班次最大量，即航班时刻数量。

附件 2

各公司冬春和夏秋航季历史时刻数量 (个/周)

机场	类别	公司	2017/18 冬春航季 (00:00-23:59)	2018 夏秋航季 (00:00-23:59)
首都机场	港澳台地区航空公司	国泰航	42	42
		华民航	10	10
		长荣航	14	14
		中华航	16	16
		香港航	42	56
		澳门航	42	42
		港龙航	98	98
	小计		264	278
	外国航空公司	泰国国际航	42	42
		瑞士航	10	14
		朝鲜航	10	10
		奥地利航	10	10
		巴基斯坦航	12	12
		北欧航	14	14
		澳洲航	14	14
		俄罗斯空桥货运航	14	14
		乌拉尔航	14	26
		蒙古航	14	20
		荷兰皇家航	14	14
		卡塔尔航	14	14
		英国航	14	14
		芬兰航	14	14
		美联邦快递航	14	14
		埃塞俄比亚航	14	14
		马来西亚航	14	14
		土耳其航	14	14
		阿斯坦纳航	16	22
		菲律宾宿务航	16	14
		印度尼西亚鹰航	18	22
		乌克兰航	18	14
		毛里求斯航	2	/
		埃及悠闲风行航	2	2
		北方之星航	2	2
		塔吉克斯坦航	2	/
		菲律宾航	20	20

		法国航	20	28
		越南航	24	16
		阿联酋国际航	28	28
	外国航空公司	达美航	28	28
		俄罗斯航	28	42
		加拿大航	28	28
		阿提哈德航	28	28
		马来西亚亚洲航	28	14
		汉莎航	32	36
		西伯利亚航	34	46
		卢森堡货运航	4	4
		乌兹别克斯坦航	4	4
		阿尔及利亚航	4	4
		土库曼斯坦航	4	6
		萨哈林航	4	8
		阿塞拜疆航	4	6
		日本航	42	42
		新加坡航	42	42
		美国航	42	42
		全日空航	56	56
		美国联合航	56	56
		波兰航	6	6
		以色列航	6	6
		埃及航	6	6
		美国夏威夷航	6	6
		伊朗马汉航	6	6
		吴哥航	6	6
		柬埔寨航	6	6
		韩亚航	62	78
		大韩航	70	76
		斯里兰卡航	8	8
		意大利航	8	/
		济州航	/	6
	小计		1092	1158
合计			1356	1436

附件 3

北京大兴国际机场转场投运新增时刻协调比例

转场投运形式	新增时刻协调比例				
	2019/20 年 冬春航季	2020 年 夏秋航季	2020/21 年 冬春航季	2021 年 夏秋航季	2021/22 年 冬春航季
一次性转场	35%	30%	20%	15%	/
分阶段转场	/	/	/	/	/

注：新增时刻比例配置结果不足一个时刻的按一个时刻计算，其他情况按四舍五入计算。