

北京“一市两场”国际航权资源配置政策

根据《定期国际航空运输管理规定》(交通运输部令 2017 年第 24 号)、《国际航权资源配置与使用管理办法》(以下简称《办法》)、《关于北京新机场航空公司基地建设方案有关事项的通知》(民航发[2016]50 号)(以下简称《通知》)等文件,为规范北京“一市两场”国际航权资源配置和使用行为,促进北京“一市两场”枢纽建设和京津冀机场群建设,制定本政策。

一、北京“一市两场”国际航权资源配置是我国国际航权资源配置工作的有机组成部分,民航局依据《办法》统筹实施北京“一市两场”国际航权资源配置工作。

二、民航局负责受理北京“一市两场”国际航权的申请,并对国际航权的使用行为实施监督管理。民航华北地区管理局负责监督航空公司北京“一市两场”国际航权执行情况。

三、中国东方航空集团公司(以下简称“东航”)、中国南方航空集团公司(以下简称“南航”)为北京新机场主基地公司。

四、在北京新机场运营的航空公司,其在首都机场运营的国际航线航班于新机场投入运营后四年内全部平移至新机场,并继续持有已获批的国际航权。

五、北京“一市两场”国际航权资源配置遵循“同一市场”原

则,首都机场与北京新机场视为一个航点,由首都机场与北京新机场出发至同一境外航点的航线视为同一条航线。

六、《办法》附录二中各指标的赋值明确如下:

(1)北京新机场投入运营前,航空公司申请从新机场出发的二类国际航线航权时,始发地航点衔接性、始发地航班量两项指标取值为各公司在首都机场或南苑机场运输数据的实际统计值;北京新机场投入运营后,始发地航点衔接性、始发地航班量两项指标取值为各公司在北京两场合计运输数据的实际统计值。

(2)北京新机场投入运营前,航空公司申请从新机场出发的二类国际航线航权时,对于基地航空公司指标,东航、南航的取值为1,其他航空公司取值为0;北京新机场投入运营后,基地航空公司指标的取值依据其在北京新机场运输量份额的实际统计值计算。

(3)北京新机场投入运营前,航空公司申请从首都机场出发的二类国际航线航权时,对于基地航空公司指标,运输量份额为上一年度该公司在首都机场运输量与天合联盟以外所有航空公司在首都机场运输总量的比值(中联航取南苑机场数据,基地公司指标取值为1);北京新机场投入运营后,基地航空公司指标的取值依据其在首都机场运输量份额的实际统计值计算。

(4)对于拟搬迁至北京新机场运营的航空公司,北京新机场投入运营前申请从新机场出发的二类国际航线航权时,中转比重指标取值为各公司在首都机场中转量与天合联盟所属航空公司在

首都机场中转总量的比值(中联航取南苑机场数据,中转比重指标取值为1);北京新机场投入运营后,中转比重指标取值为各公司在北京新机场中转量与北京新机场中转总量的比值。

(5)对于留在首都机场运营的航空公司,北京新机场投入运营前申请从首都机场出发的二类国际航线航权时,中转比重指标取值为各公司在首都机场中转量与天合联盟外所有航空公司在首都机场中转总量的比值;北京新机场投入运营后,中转比重指标取值为各公司在首都机场中转量与首都机场中转总量的比值。

(6)鉴于北京新机场定位为大型国际航空枢纽,航空公司申请从北京新机场出发的二类国际航线航权时,枢纽地位指标取值为1。

(7)为支持北京新机场打造国际航空枢纽,航空公司申请从北京新机场出发的二类国际航线航权且计划在北京新机场投入运营后六年内开航的,北京新机场在国际航权资源配置指标体系中的相应取值为1。

七、北京新机场投入运营前,航空公司取得涉及北京新机场的国际航线经营许可的,应当于北京新机场投入运营之日起一年内开通航线;北京新机场投入运营后,航空公司取得涉及北京新机场的国际航线经营许可的,应当在一年内开通航线。申请人因自身原因不能按期开航的,可向民航局申请延期,延期最多不超过三个月。三个月后仍不能开航的,自延期期满之日起该国际航线经营许可失效,民航局将依法予以注销。因不可抗力原因导致未能按

时开航的情形除外。

八、严格执行航空安全与航班正常等相关管理规定,当航空公司、首都机场、北京新机场处于运行限制处罚期时,按照有关要求执行航线航班限制措施。

九、本政策自 2018 年 10 月 1 日起施行。