

北京大兴国际机场转场投运及“一市两场”

航班时刻资源配置方案

(适用于境内航空公司)

根据民航局北京大兴国际机场建设及运营筹备领导小组的统一部署,结合民航局与国家发展改革委联合下发的《关于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)等文件相关要求,为充分发挥资源配置在北京“一市两场”双国际枢纽建设和均衡发展的核心作用,现制定北京大兴国际机场转场投运及“一市两场”航班时刻资源配置方案,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境内航空公司,有效期自北京大兴国际机场投运至2022年3月26日止。具体内容如下:

一、北京一市两场定位目标

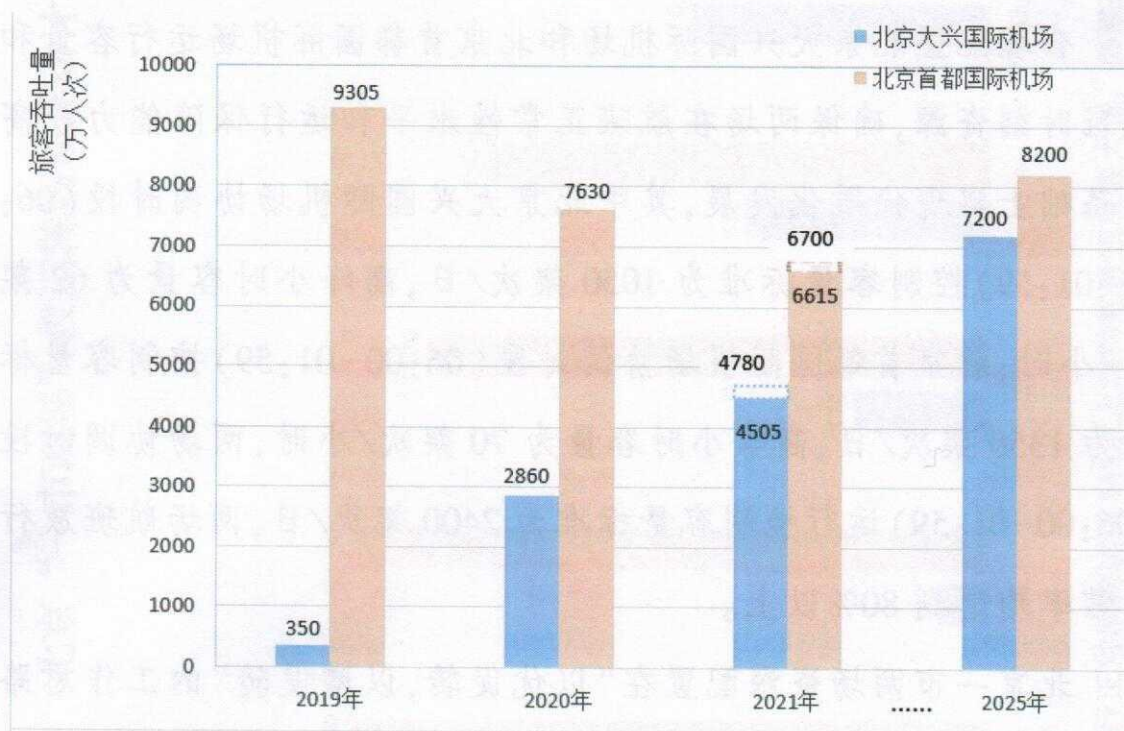
(一)北京一市两场功能定位

北京大兴国际机场定位为大型国际航空枢纽、国家发展一个新的动力源、支撑雄安新区建设的京津冀区域综合交通枢纽,主要依托东航、南航等主基地公司打造功能完善的国内国际航线网络;北京首都国际机场定位为大型国际航空枢纽、亚太地区重要复合枢纽、服务于首都核心功能,主要依托国航等基地航空公司,调整

优化航线网络结构,增强国际航空枢纽的中转能力,提升国际竞争力;两场要形成协调发展、适度竞争、具有国际一流竞争力的“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

综合考虑国庆、南苑机场搬迁、新航行情报生效日等因素,严

格控制北京大兴国际机场开航当日及初期业务量,确保开航投运安全运行。

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,综合考虑春运、两会、冬奥会等重大运输任务保障及冬季冰雪大雾等特殊时期,保证转场投运过程平稳有序,在 2022 年北京冬奥会召开前完成全部转场投运工作。

(二) 高质量、可持续发展

合理配置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。

北京一市两场资源配置在“以优促转,以增促转”的工作思路基础上,采取“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、北京大兴国际机场转场投运计划

根据北京大兴国际机场航空公司基地建设方案规划,中航集

团(国航、国货航、深航、山航、昆明航、国航内蒙、北京航、大连航)、海航、大新华航等公司保留在北京首都国际机场运营,以国航为主基地航空公司;东航集团(东航、上航、中联航、东航江苏、东航云南、东航武汉)、南航集团(南航、厦航、河北航、江西航、重庆航、汕头航、珠海航、贵州航、南航河南)、首都航等公司转场投运至北京大兴国际机场运营,以东航、南航为主基地航空公司;中国邮政航空可两场运行,其它各航空公司可在北京首都国际机场或北京大兴国际机场任一机场运行但不得两场运行。

(一)投运前夜,中联航 26 架过夜飞机和东航、南航、河北航相关过夜飞机转场至北京大兴国际机场。开航当日,考虑到空管及机场设施设备调配进度和初期保障能力,除东航、南航、河北航各 1 个航班飞行外,中联航对航班总量进行适当调减后(不少于 30%),整体完成转场工作并投入运行,南苑机场关闭。10 月 10 日航行情报资料生效后,中联航全部航班恢复正常运行。北京首都国际机场运行的计划航班量为 1750 班次/日。

(二)2019/20 年冬春航季始,东航、南航应分别在北京大兴国际机场至少完成占本公司航季在京运行总量 10%的转场投运航班量,其中转场投运国际航班量应不少于本公司在京国际航班总量的 10%;河北航在北京大兴国际机场新增部分航班;首都航一次性完成全部转场投运;根据两场放行正常率和计划航班量的实际情况,在北京大兴国际机场适当开展航班时刻结构优化调整工作和新增少量航班。北京大兴国际机场运行的最高计划航班量为 370

班次/日;北京首都国际机场运行的浮动计划航班量为 1530 班次/日。

(三)2020 年夏秋航季始,东航、南航应分别在北京大兴国际机场至少完成占本公司航季在京运行总量 60%的转场投运航班量,其中转场投运国际航班量应不少于本公司在京国际航班总量的 60%;厦航、重庆航一次性完成全部转场投运;河北航在北京大兴国际机场新增部分航班;根据两场放行正常率和计划航班量的实际情况,在北京大兴国际机场新增部分航班;北京大兴国际机场运行的浮动计划航班量为 670 班次/日;北京首都国际机场运行的浮动计划航班量为 1375 班次/日;两场可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。

(四)2020/21 年冬春航季始,东航、南航应分别在北京大兴国际机场至少完成占本公司航季在京运行总量 80%的转场投运航班量,其中本公司剩余国际航班量应全部完成转场投运;根据两场放行正常率和计划航班量的实际情况,在北京大兴国际机场继续新增部分航班;北京大兴国际机场运行的浮动计划航班量为 810 班次/日;北京首都国际机场运行的浮动计划航班量为 1250 班次/日;两场可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。

(五)2021 年夏秋航季始,东航、南航应分别在北京大兴国际机场完成占本公司航季在京运行总量 100%的转场投运航班量;上航一次性完成全部转场投运;邮政航将本公司航季在京运行总量

30%的航班转场投运至北京大兴国际机场；根据两场放行正常率和计划航班量的实际情况，在北京大兴国际机场继续新增部分航班。北京大兴国际机场夏秋航季转场工作全部结束，预测转场航班量为 685 班次/日；北京大兴国际机场运行的浮动计划航班量为 980 班次/日；北京首都国际机场运行的浮动计划航班量为 1150 班次/日。两场可分别根据高峰小时容量情况持续开展航班时刻结构优化调整工作。

(六)2021/22 年冬春航季始，根据两场放行正常率和计划航班量的实际情况，分别在北京首都国际机场和北京大兴国际机场新增部分航班，北京大兴国际机场冬春航季转场工作全部结束，北京大兴国际机场运行的浮动计划航班量为 1050 班次/日，北京首都国际机场运行的浮动计划航班量为 1350 班次/日；两场可分别根据高峰小时容量情况全面完成航班时刻阶段性结构优化调整工作。

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。

3.自 2020 年夏秋航季始至 2021 年夏秋航季止,根据两场放行正常率和各公司实际转场投运航班量的变化,北京大兴国际机场和北京首都国际机场运行的计划航班量可分别向上和向下浮动,以满足新增计划外的转场投运航班需求;以上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;为避免相应航季临时大量增量对转场投运工作造成的影响,原则上各公司 2018/19 年冬春航季、2019 年夏秋航季在北京首都国际机场和南苑机场两场历史时刻总量不得超过上一同航季历史时刻总量。

各公司冬春和夏秋航季历史时刻数量及具体转场计划浮动计划航班量详见附件 1、附件 2、附件 3 及附件 4。

四、北京大兴国际机场和北京首都国际机场资源配置措施

(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),当北京首都国际机场高峰小时容量在 70 架次/小时以上时,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和南苑机场相关航班时刻。

(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,北京大兴国际机场和北京首都国际机场可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季新转场航班时刻总

量的 30%，结构优化调整时段范围为 06:00-23:59；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予以固定，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.航班时刻结构优化调整工作遵循主基地航空公司和北京大兴国际机场国际航线航班优先原则；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.在北京大兴国际机场转场投运工作全部结束前，原则上同一航空公司仅可在北京大兴国际机场或北京首都国际机场中的一个机场申请航班时刻结构优化调整。

5.航班时刻结构优化调整应符合华北地区管理局航班运行质量评估考核标准及要求，并满足国际双枢纽机场航班波建设需要；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，原则上下一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。

6.本航季未按照本方案确定的北京大兴国际机场转场投运时限和转场航班量比例完成相关转场投运工作的航空公司，原则上

下一航季将根据实际情况不进行北京大兴国际机场和北京首都国际机场的航班时刻结构优化调整或削减相关优化比例,直至符合本方案相关要求。

(三) 新增航班时刻

1. 为确保北京大兴国际机场转场投运工作安全、平稳、有序,积极支持北京大兴国际机场开航后的相关营运工作,原则上自开航至 2019/20 年冬春航季止,根据重大国际、国内运输任务以及国家发展改革委和民航局共同批准的北京大兴国际机场前期建设及运营规划等要求,在北京大兴国际机场仅新增河北航等公司少量航班时刻;自 2020 年夏秋航季始至 2021/22 年冬春航季止,各公司在北京大兴国际机场逐步新增部分航班时刻;北京大兴国际机场实现 4500 万人次旅客吞吐量阶段性建设投运目标之后,或自 2021/22 年冬春航季始,可在北京首都国际机场集中新增航班时刻。

2. 北京大兴国际机场和北京首都国际机场分别自 2021 年夏秋航季始和 2021/22 年冬春航季始,当上一航季两场放行正常率均达到 80%(含)以上时,根据两场运行计划航班量的实际情况,本航季在本机场可新增预计总增量 10% 的航班时刻;当上一航季两场放行正常率均达到 85%(含)以上时,根据两场运行计划航班量的实际情况,本航季可在本机场新增预计总增量 20% 的航班时刻。

3. 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,结

合各公司转场投运形式,以各航季初始实际转场投运航班量为计算基数,按阶梯比例配置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<85%时,其历史时刻使用权将自动失效。(具体新增航班时刻比例详见附件5)

4.北京大兴国际机场转场投运工作全部结束后,当北京大兴国际机场和北京首都国际机场两场放行正常率均达到85%(含)以上时,可根据两场运行计划航班量实际情况,持续新增航班时刻。

5.为充分发挥主基地航空公司在国际双枢纽建设中的突出作用,确保北京大兴国际机场和北京首都国际机场均衡发展,两场新增航班时刻均遵循主基地航空公司优先原则,并分别以2018/19年冬春航季和2019年夏秋航季中航集团与东航集团、南航集团在北京首都国际机场和南苑机场原有06:00-23:59时段航班时刻所占比例总数为基础,根据北京大兴国际机场和北京首都国际机场两场总航班量的发展趋势,按比例稳步增长;同时,根据转场投运工作进度,原则上东航集团和南航集团分别在北京大兴国际机场新增航班时刻比例可达到新增时刻总量的40%,合计新增航班时刻比例可达到新增时刻总量的80%;在北京大兴国际机场实现旅客吞吐量4500万人次的阶段性建设投运目标后,逐步实现三大集团的按比例均衡发展。

6.北京大兴国际机场和北京首都国际机场新增航权、航班时刻应符合民航局《国际航权资源配置与使用管理办法》《北京“一市两场”国际航权资源配置政策》《中国民航国内航线航班评审规则》和《民航航班时刻管理办法》等有关规定。

7.北京大兴国际机场按配置比例新增的航班时刻优先于其它新增时刻;同等条件下,新进入航空公司优先于在位航空公司;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。

8.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的要求;严格控制 02:00-05:59 时段新增航班时刻增量。

9.北京大兴国际机场转场投运工作全部结束前,北京大兴国际机场和北京首都国际机场各航季航班时刻(包括新增和结构优化的航班时刻)均暂时不作为历史时刻,先予以记录保存,待北京大兴国际机场转场投运工作全部结束后,再按航季分别确认为历史时刻。

10.北京大兴国际机场转场投运工作全部结束前,涉及转场投运工作的航空公司和无北京首都国际机场历史时刻的新进入航空公司仅可申请北京大兴国际机场新增航班时刻;其中两场新增国际航线航班时刻以北京大兴国际机场优先。

11.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,原则上下一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。

12.未按照本方案确定的北京大兴国际机场转场投运时限和转场航班量比例完成相关转场投运工作的航空公司,原则上下一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时刻数量,直至符合本方案相关要求。

附件:1.各公司冬春和夏秋航季历史时刻数量

2.北京大兴国际机场转场投运计划

3.北京首都国际机场航班运行计划

4.北京“一市两场”投运转场期浮动计划航班量

5.北京大兴国际机场转场投运新增时刻配比表

附件 1

各公司冬春和夏秋航季历史时刻数量 (个/日)

机场	类别	公司	2017/18 冬春航季 (06:00-23:59)	2017/18 冬春航季 (00:00-23:59)	2018 夏秋航季 (06:00-23:59)	2018 夏秋航季 (00:00-23:59)
首都机场	国内转场公司	南航	231	248	223	245
		厦航	42	48	36	39
		重庆航	4	4	3	3
		东航	215	224	221	231
		上航	10	10	7	7
		首都航	16	22	16	22
		邮政航	3	11	3	11
	小计		521	567	509	558
	国内驻场公司	国航	612	660	631	682
		海航	148	161	143	165
		深航	28	32	24	27
		山航	30	32	28	28
		大新华	8	10	8	10
		国货航	6	10	6	10
	小计		832	905	840	922
	国内其他公司	川航	31	34	30	31
		吉祥航	2	4	2	2
		长龙航	2	4	2	4
		祥鹏航	0	1	2	2
		东海航	0	2	2	2
		金鹏航	0	8	0	8
		西藏航	2	2	2	2
		顺丰航	1	16	2	16
	小计		38	71	42	67
	合计		1391	1543	1391	1547
南苑机场	国内驻场公司	中联航	128	131	132	134
合计			1519	1674	1523	1681

— 15 —

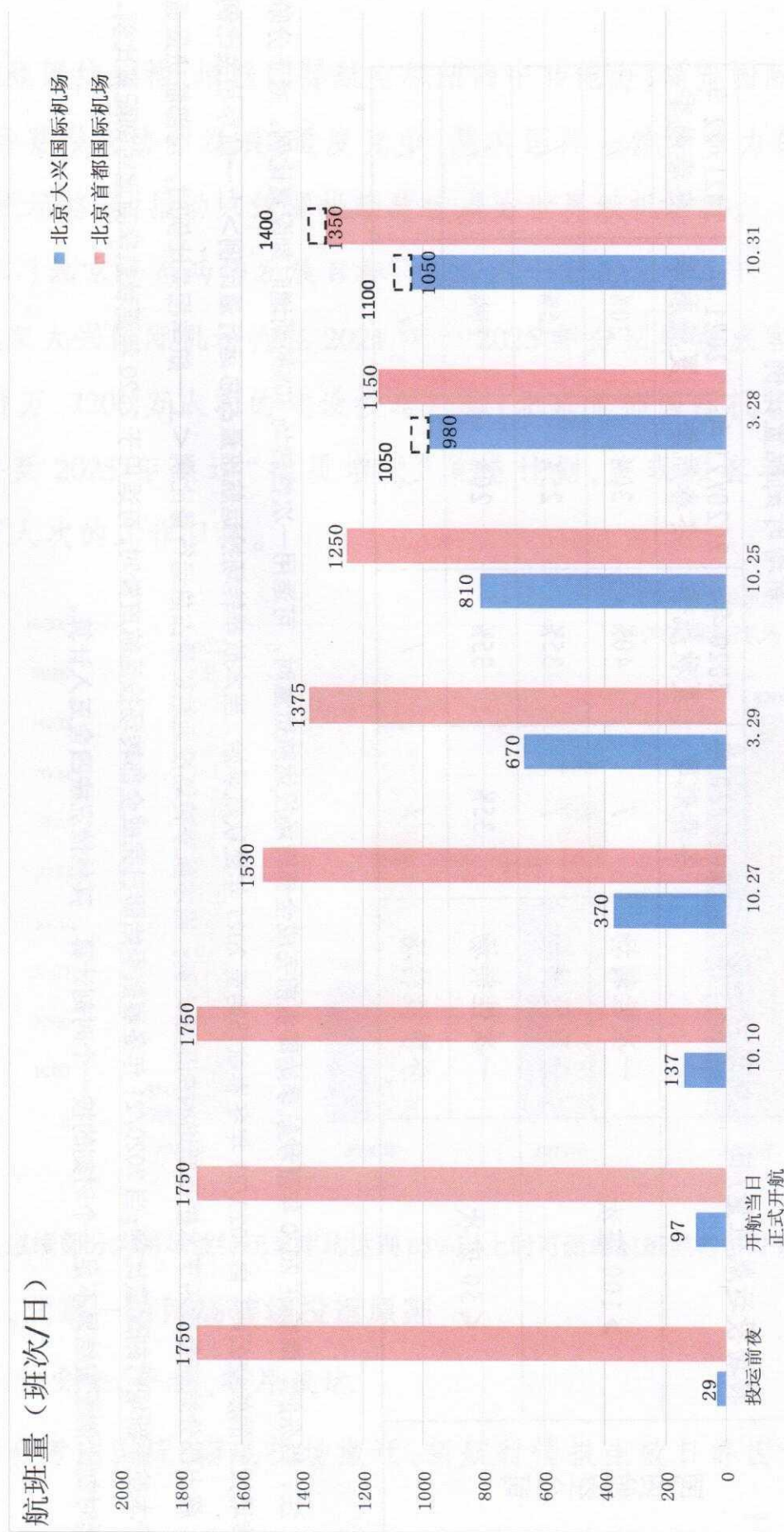
附件 3

北京首都国际机场航班运行计划

北京首都国际机场	2019 年		2019/20 年 冬春航季	2020 年 夏秋航季	2020/2021 年 冬春航季	2021 年 夏秋航季	2021/2022 年 冬春航季
	开航之日	10 月 10 日	10 月 27 日	3 月 29 日	10 月 25 日	3 月 28 日	10 月 31 日
中航集团	国航	不增量	不增量	不增量	不增量	不增量	集中新增航班
	深航						
	山航						
	国货航						
	北京航						
	大连航						
	国航内蒙						
其他国内 航空公司	昆明航						
	等						
	海航						
	大新华航						
	川航						
	祥鹏航						
	金鹏航						
	邮政航						
	等						

附件 4

北京“一市两场”投运转场期浮动计划航班量



北京大兴国际机场转场投运新增时刻配比表

国内航空公司	转场投运航班量/日	转场投运形式	新增时刻配置比例				
			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
	≥ 100 班次	一次性转场	/	40%	30%	20%	/
		分阶段转场	/	35%	25%	15%	/
	≤ 50 班次	一次性转场	35%	35%	20%	10%	/
		分阶段转场	/	/	/	/	/

注：当东航、南航在 2020 年夏秋航季始即提前完成全部转场投运航班量时，可适用一次性转场 40% 的新增时刻配置比例。对于分阶段转场投运的航空公司，自 2020/21 年冬春航季始至 2021 年夏秋航季始，当本航季转场投运航班量占总运行量比例 > 上一航季相关比例时，超出部分航班量适用于本航季新增时刻配置比例；当本航季转场投运航班量占总运行量比例 < 上一航季相关比例时，全部航班量适用于本航季新增时刻配置比例；当 2020/21 年冬春航季始即已完成全部转场投运航班量时，可适用于 2020 年夏秋航季新增时刻配置比例。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。