

附件

推进京津冀民航协同发展实施意见

推动京津冀协同发展，是党中央、国务院在新的历史条件下确定的重大国家战略，是一项历史性工程。深化区域民航协同发展是京津冀交通一体化发展的重要抓手之一。为深化改革创新、率先突破，加快京津冀民航协同发展，依据《京津冀协同发展规划纲要》和《京津冀协同发展交通一体化规划》，制定本意见。

一、指导思想

深入学习贯彻党的十九大精神，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，贯彻新发展理念，落实《京津冀协同发展规划纲要》重要决策部署，坚持以民航强国战略为导向，践行以人民为中心的发展思想，紧密围绕京津冀民航协同发展，按照国家发展一个新的动力源要求加快北京新机场建设，打造国际一流的航空枢纽，建设京津冀世界级机场群，全面提升京津冀区域航空保障能力和运输服务水平，为京津冀协同发展提供有力支撑和保障。

二、基本原则

分工协作、互利共赢。创新北京“双枢纽”机场运营模式，显著增强国际竞争力，提升京津冀机场群的综合保障能力。进一步明确区域机场功能定位，充分发挥各自比较优势，错位发展、协同发展，提升天津、石家庄航空运输市场规模，强化民航对京津冀区域

经济社会发展和对外开放的支撑带动作用。

协调联动、两翼齐飞。完善运输机场功能布局，科学规划通用机场，发挥通用航空运输服务功能以及对社会公共服务的支撑作用，构建公共运输航空、通用航空两翼协调衔接的京津冀航空服务网络，加快推进京津冀地区现代综合交通运输系统建设。

互联互通、一体发展。以需求为导向，加强民航与轨道交通等其他快速交通方式的高效衔接，构建以枢纽机场为核心的综合交通枢纽，提升智能化、信息化管理水平，实现设施连通、信息互通、票务畅通，提升空地一体化发展水平。

创新融合、扩大开放。立足京津冀城市群整体空间布局以及京津冀三省市比较优势，适应疏解北京非首都功能和产业转型升级要求，充分发挥机场群的辐射和带动作用，有力支撑京津冀城市群经济社会发展。

三、发展目标

2020年，北京新机场建成投入使用，首都机场国际旅客占比提高2至3个百分点，北京“双枢纽”机场与天津机场、石家庄机场实现与轨道交通等有效衔接，初步形成统一管理、差异化发展的格局，京津冀机场群协同发展水平显著提升，整体服务水平、智能化水平、运营管理力争达到国际先进水平。2030年，北京“双枢纽”机场成熟运营，协调发展、适度竞争，国际竞争力位居世界前列，天津、石家庄机场区域航空枢纽辐射能力显著增强，将天津建成我国国际航空物流中心，基本实现京津冀地区主要机场与轨道交通等

有效衔接，打造形成分工合作、优势互补、空铁联运、协同发展的世界级机场群。

四、重点任务

（一）提升机场综合保障能力。加快北京新机场建设，完善首都机场服务功能，形成优势互补、适度竞争、具有国际竞争力的“双枢纽”机场格局，显著增强北京地区民航运输保障能力和辐射带动作用，大幅提升北京航空枢纽国际竞争力。改扩建天津滨海机场，增强区域枢纽作用，建设我国国际航空物流中心。改扩建石家庄正定机场，充分发挥比较优势，增强对周边的集聚辐射能力，逐步培育成为区域航空枢纽。新建邢台、沧州、康保、丰宁等支线机场。推进唐山、张家口、邯郸等机场改扩建。研究优化京津冀地区军民航机场功能与布局，确保京津冀地区军民航协调发展、安全运行。

（二）优化航路航线网络结构。优化首都机场航线网络结构，与北京新机场形成优势互补的“双枢纽”航线网络格局，进一步扩大国际航线网络覆盖面和通达性，合理引导国内中小机场通过区域枢纽与北京“双枢纽”机场衔接。加快完善天津机场、石家庄机场区域枢纽航线网络布局，提升区域机场综合保障能力。

（三）提高空管保障服务水平。加快推进北京终端管制中心和区域空管保障设施建设。调整优化京津冀地区空域结构，结合运行需求，持续推进北京终端区空域结构的优化调整。研究建立京津冀机场群与西南、中南、华东、西北等地区的空中单向循环通道建设，实现与主要地区航路航线网络的高效衔接。完善空域灵活使用机

制，推进临时航线划设和使用，提高空域使用效率。

（四）打造通用航空服务网络。加快编制通用机场布局规划，加强区域协作，共同打造规模适度、结构合理、功能协调、兼容互补的区域通用机场网络。鼓励在枢纽运输机场周边规划建设通用机场，疏解枢纽运输机场非核心业务。支持支线机场增设通用航空设施，拓展业务范围，兼顾区域通用航空运营服务综合保障。以医疗救护、应急救援等为重点，探索建立京津冀地区通用航空公共服务网络，基本覆盖京津冀三省市。

（五）统筹区域机场运行管理。构建京津冀三省市航空枢纽协作机制，推进三地机场协同运行和联合管理，进一步加强安全、运行、服务等标准对接，实现目标一致化、定位差异化、运营协同化、管理一体化。

（六）建设以枢纽机场为核心的综合交通枢纽。加快北京新机场“五纵两横”综合交通网络建设，打造京津冀区域综合交通枢纽。以首都机场和北京新机场为核心，加快推进首都机场至北京新机场城际铁路联络线、北京至雄安城际铁路、北京至唐山铁路等建设，研究建设北京新机场至雄安高速公路；以天津机场为核心，加快京津城际铁路延伸至天津机场、京滨城际铁路、天津地铁 Z2 线建设，有序实施沿海高速铁路天津至潍坊段、天津至承德铁路等；以石家庄机场为核心，完善石家庄机场与京广高速铁路正定机场站之间的顺畅连接，有序实施石家庄至雄安、石家庄至邯郸等城际铁路；以京津冀地区支线机场为主要节点，有序实施唐山至曹妃甸、唐山至

遵化、衡水经沧州至黄骅等城际铁路，基本实现京津冀地区主要机场之间以及与周边重要城镇节点和功能区通过轨道交通快速连接，建设形成分工合作、优势互补、协同发展的世界级机场群。

（七）推动空铁联程联运。充分利用大数据、互联网等条件，加快民航、铁路、道路运输等信息系统对接，鼓励开展空铁等联程运输服务，实现运力班次有效衔接、中转换乘信息互联共享。推广普及电子客票、联网售票，提升智能化管理水平。鼓励在有条件的重要高铁站点建设城市航站楼，设置综合交通服务平台，推行异地候机、行李联程托运等配套服务。

（八）加大政策支持引导。加强北京新机场运营初期的市场培育，加大国际航线和航班时刻的投放。制定并完善有利于北京“双枢纽”建设的航权分配、航班时刻、市场准入、差异化收费等政策，合理引导航空公司运力投放，促进京津冀机场资源合理、高效使用。鼓励“三地四场”主要基地航空公司实行枢纽化运营，支持天津机场发展航空物流，支持石家庄机场发展低成本航空。简化“三地四场”24小时直接过境程序，在符合海关监管条件的空港运行通程航班业务。实施京津冀144小时过境免签。地方政府积极协调口岸检查检验机构和税务、金融机构等部门联合提升航空口岸服务水平，实现航空货运7×24小时通关服务，实现京津冀空港通关一体化，提升口岸通关效率。

（九）提升政府监管能力。加强北京新机场民航安全监管力量建设，提升安全监管能力，保障北京新机场安全正常运行。加强北

京新机场空中交通管理能力建设，提升新机场运行效率。

（十）强化规划约束作用。加强机场总体规划、临空经济区规划与地方城乡规划、土地利用总体规划等协调衔接，科学规划机场周边发展用地和空管用地，强化规划实施评估和监督检查。

国务院有关部门、军方有关单位与京津冀三省（市）要充分认识加快京津冀民航协同发展的重要性，统一思想认识、密切协同合作、主动担当作为，按照职能分工，认真履行职责，切实抓好各项任务落实，确保京津冀民航协同发展取得实效。