河北省民航发展“十四五”规划

河北省交通运输厅

河北省发展改革委

二Ｏ二二年一月

目 录

[一、发展环境 1](#_Toc85997638)

[（一）发展基础 1](#_Toc85997639)

[（二）发展形势 3](#_Toc85997640)

[二、总体要求 4](#_Toc85997641)

[（一）指导思想 4](#_Toc85997642)

[（二）基本原则 5](#_Toc85997643)

[（三）发展目标 6](#_Toc85997644)

[三、布局方案 8](#_Toc85997645)

[（一）运输机场布局 8](#_Toc85997646)

[（二）通用机场布局 10](#_Toc85997647)

[四、主要任务 10](#_Toc85997648)

[（一）着力加快基础设施扩容提质，合力打造世界级机场群10](#_Toc85997649)

[（二）着力培育枢纽机场国际化，构建对外开放大通道 11](#_Toc85997650)

[（三）着力打造支线机场精品化，全面塑造发展新优势 12](#_Toc85997651)

[（四）着力推进通用航空差异化，实现通航产业新突破 13](#_Toc85997652)

[（五）着力促进航空物流规模化，带动临空经济新发展 14](#_Toc85997653)

[（六）着力优化供给资源配置，推动行业发展新提升 15](#_Toc85997654)

[五、环境影响评价 16](#_Toc85997655)

[（一）环境影响分析 16](#_Toc85997656)

[（二）环境影响评价 16](#_Toc85997657)

[（三）预防和减轻环境不良影响的措施 17](#_Toc85997658)

[六、保障措施 18](#_Toc85997659)

[（一）加强统筹协调，健全协商机制 18](#_Toc85997660)

[（二）加大政策扶持，强化要素保障 19](#_Toc85997661)

[（三）加强行业管理，完善监管体系 19](#_Toc85997662)

[（四）夯实发展基础，强化人才培养 20](#_Toc85997663)

“十四五”时期是我国全面建成小康社会之后，开启全面建设社会主义现代化国家新征程的关键时期。民航是国家战略性、基础性、先导性产业，编制好民航发展“十四五”规划，推动民航高质量发展，对优化我省投融资环境，扩大对外开放，加快产业转型升级，支撑新时代全面建设经济强省、美丽河北具有重要意义，本规划依据《河北省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》《河北省综合立体交通网规划纲要》等编制。规划期为2021-2025年。

一、发展环境

（一）发展基础

“十三五”时期是我省民航发展历程中投资最高、发展最快的阶段。基础设施日益完善，航线网络不断拓展，服务水平明显提升，保障能力显著增强，为我省经济社会持续快速发展提供了有力支撑。

基础设施建设加速推进，机场布局体系基本形成。大兴国际机场建成投运，秦皇岛北戴河机场、承德普宁机场建成通航，唐山三女河机场、邯郸机场、张家口宁远机场改扩建工程建成投用，邢台军民合用机场改扩建飞行区工程等主体完工，石家庄正定国际机场空管工程主体建成，沧州机场开展选址工作。到“十三五”末，全省运输机场设计年旅客、货邮吞吐能力分别达到1735万人次、17.2万吨。全省“一枢多支”的运输机场布局体系初步形成，民航服务保障能力明显增强。

运输生产规模快速增长，机场综合实力明显提升。前四年，全省运输机场旅客吞吐量年均增长20.8%，为全国平均水平的两倍；2020年受新冠疫情影响旅客吞吐量完成1046.8万人次，同比下降28.5%，好于同期全国平均水平8.1个百分点。2020年全省运输机场货邮吞吐量完成8.9万吨，年均增长13.9%。石家庄机场实现跨越式发展，2018年成功迈入千万级大型机场行列，旅客、货邮吞吐量年均分别增长6.5%、14.1%，增速均居全国枢纽机场前列。京津冀民航协同发展深入推进，全省旅客吞吐量和货邮吞吐量在京津冀区域中占比分别达到14.1%和5.7%，较“十二五”末分别提高8.2和3.6个百分点。空铁联运成效明显，2020年运送空铁联运旅客79.4万人次，年均增长25.5%，占旅客吞吐量的9.7%。

航线开发力度持续加大，航空通达能力显著增强。截至2020年底，全省运输机场运营航线、通航城市分别达到207条、97个，较“十二五”末分别增长84.8%、32.9%，实现大幅增长。国际（地区）航线达到22条，通航国际（地区）城市达到21个，实现稳中有升。国内航线基本覆盖全国省会城市、经济发达城市和重点旅游城市，国际航线逐步由日韩、东南亚向中亚、欧洲拓展，初步搭建起面向国内、联通世界的“空中桥梁”。

机场发展环境不断优化，驻场运力规模持续增加。石家庄机场不断深化与航空公司合作，持续出台优惠支持政策，助力开拓航空市场，基地航空公司达到4家，驻场运力达到35架，较“十二五”末增加11架。基本形成以河北航空、春秋航空、中联航空为骨干，邮政航空、南方航空、顺丰航空为补充的驻场运力体系，为加快形成便捷快速的河北航空运输网提供了有力支撑和重要保障。

服务保障体系加快建设，通用航空发展初具规模。沧州中捷、承德围场等通用机场建成，A类通用机场达到5个，沧州黄骅、承德小寺沟等一批B类通用机场完成备案。张家口低空飞行服务站建成投用，石家庄、衡水低空飞行服务站加速推进。初步形成以航空培训为主，农林作业、航空旅游等多种业态共同发展的通航服务新格局。

总体来看，“十三五”期我省民航发展成效显著，为区域经济社会发展发挥了重要支撑作用。但对照高质量发展目标要求，对标对表发达地区行业发展，仍存在一些明显的弱项和短板：一是航空运输市场规模总体偏小，自身发展能力较弱，航线网络仍需完善，机场服务区域经济发展能力有待提升；二是京津冀区域空域资源紧张，航班时刻容量等关键发展资源短缺；三是通用机场规划建设缺乏空域、土地等要素保障，同时“重建设、轻管理”等问题依然存在。

（二）发展形势

从国际看，当今世界正经历百年未有之大变局，尽管不稳定性不确定性明显增加，新冠肺炎疫情影响广泛深远，全球经济低速发展，但经济全球化进程依旧不可逆转，和平与发展仍是时代主题，“天空开放”政策将进一步推进，全球航空自由化将进入新的发展阶段，国际航空运输需求旺盛，国际航空运输市场空间广阔。从国内看，我国已转向高质量发展阶段，经济总体长期向好、发展韧劲强劲，以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局加快构建，需求牵引供给、供给创造需求的更高水平动态平衡加速形成，都为民航发展提供新的增长点。从省内看，“一带一路”建设深入推进、京津冀协同发展向纵深推进、自由贸易试验区探索创新不断深入，将汇聚各方优势资源要素，推进我省融入国家乃至全球产业体系，促进开放创新型经济发展，为我省民航发展注入强大势能。从行业看，尽管面临产业结构调整加速、环境约束趋紧等挑战，但民航发展仍处于历史性窗口期和战略性机遇期，随着扩大内需、交通强国等国家战略的深入实施，民航业仍将保持稳定快速增长势头。经预测分析，2025年全省运输机场旅客吞吐量将达2700万人次、货邮吞吐量15万吨，比“十三五”末增长两倍左右。

二、总体要求

（一）指导思想

坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻落实党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中、六中全会精神，全面落实习近平总书记对河北工作、对民航工作重要指示批示和党中央决策部署，立足新发展阶段，完整准确全面贯彻新发展理念，积极服务和融入新发展格局，坚持稳中求进工作总基调，以推动高质量发展为主题，统筹发展和安全，落实省委“三六八九”工作思路，大力推进平安、绿色、智慧、人文“四型”机场建设，加快推动运输航空与通用航空两翼齐飞，携手京津打造世界级机场群，为谱写交通强国河北篇章贡献力量，为新时代全面建设现代化经济强省、美丽河北提供强有力支撑。

（二）基本原则

坚持服务大局，推动协同发展。主动适应国际发展新形势和国家重大发展战略的新要求，推动产业转型升级，服务现代经济体系建设，推进机场群与城市群协同发展，高站位融入世界级机场群建设，充分发挥民航的战略引领作用。

坚持适度超前，推动开放发展。树立超前思维，坚持国际视野，以市场需求为导向，努力实现基础设施适度超前配置，立足国内、放眼世界，搭建空中桥梁，打造高水平开放平台，增强民航对全省经济社会高质量发展的支撑和保障能力。

坚持统筹兼顾，推动系统发展。加强民航行业内协调联动，推动省内多机场体系的协同运行和差异化发展。注重民航与其它交通运输方式的高效衔接，提升综合交通运输服务效能。促进军民深度融合，加快“民航+”旅游、休闲、体育等新业态发展。

坚持以人为本，推动创新发展。按照“四型机场”建设要求，全面筑牢安全发展基础，大力推进绿色机场建设，加大民航新技术应用，实现“智慧运行”“智慧服务”和“智慧管理”，着力提升机场运行品质，增强人民群众对民航发展的获得感和幸福感。

（三）发展目标

到2025年，运输航空保障能力更加充分、航线网络更加完善、服务水平大幅提升，通用航空服务体系持续优化，机场综合实力显著提高，辐射带动作用明显增强，初步形成“一群（机场群）”、“一网（航线网）”、“三体系（航空运输保障体系、通用航空服务体系、机场集疏运体系）”民航新发展格局。

服务京津冀城市群发展，保障能力更加充分。民航基础设施更加完善，支撑作用持续增强，机场服务城市群发展水平大幅提升。全省民用运输机场7个，设计年旅客、货邮吞吐能力分别达到2000万人次、18.5万吨，运输航空服务100公里基本覆盖全省所有设区市。空管、航油等机场配套设施更加完备。

服务国家开放带动战略，运输水平明显提升。航线网络规模进一步扩大，全省航线总数突破250条。航线网络结构更加合理，石家庄机场区域枢纽作用更加突出，航线网络通达性和便捷性显著提升。基地航空公司发展壮大，驻场运力达到40架以上。通用航空服务保障体系逐步完善，全省低空飞行服务站达到3个。

服务人民大众满意出行，发展质量稳步提高。航空运输安全保障管理体系和技术服务保障体系日趋完善，航空运输服务质量全面提升，高品质航空服务产品有效供给，民航机场航班正常率达到82%以上，旅客满意度达到90%以上。

服务世界级机场群建设，集疏运体系更趋完善。京津冀四个主要机场互联互通水平大幅提升，初步实现轨道联通。石家庄机场枢纽地位进一步加强，多层次、多方向集疏运体系基本形成，实现5分钟上高速，30分钟通达石家庄中心城区。支线机场与腹地城市联系进一步紧密，集疏道路更加便捷高效。

展望到2035年，综合保障能力跨入国内先进行列，全面构建运输航空与通用航空两翼齐飞、高度协同的现代化机场新格局，与京津合力建成高水平京津冀世界级机场群，成为支撑和引领区域经济高质量发展的重要引擎。

**表1 “十四五”时期河北省民航发展主要预期指标表**

| 类别 | 指标 | 2020年 | 2025年 |
| --- | --- | --- | --- |
| 保障能力 | 运输机场数量/座 | 6 | 7 |
| 设计年旅客吞吐能力/万人次 | 1735 | 2000 |
| 设计年货邮吞吐能力/万吨 | 17.2 | 18.5 |
| 服务水平 | 全省驻场运力/架 | 35 | 40 |
| 全省累计运营航线数量/条 | 207 | 250 |
| 发展质量 | 民航航班正常率 | 78.6% | ≥82% |
| 旅客满意度 | 86.4% | ≥90% |

三、布局方案

（一）运输机场布局

立足服务全省经济社会发展，大力提高航空运输服务覆盖范围，综合考虑经济区位分布、发展战略、协同联动北京大兴国际机场、服务“四区”联动发展等因素，结合国家《“十四五”民用航空发展规划》《全国民用运输机场布局规划》有关要求，全省共布局运输机场9个，其中：冀中南地区布局石家庄正定国际机场、邢台军民合用机场（在建，“十四五”期建成）、邯郸机场和衡水机场（谋划建设）；沿海地区布局秦皇岛北戴河机场、唐山三女河机场、沧州机场（谋划建设）；冀西北地区布局张家口宁远机场和承德普宁机场；环京津地区协同联动北京大兴国际机场。

**表2 全省运输机场布局及功能定位**

| 区域 | 布局机场 | 功能定位 |
| --- | --- | --- |
| 冀中南地区 | 石家庄  正定国际机场 | 区域枢纽机场、京津冀世界级机场群主要机场、现代综合交通枢纽；新型临空经济自贸区建设示范区、全省对外开放重要国际窗口、雄安新区对外合作桥头堡、我国北方快件集散中心，力争建成北方国际货运枢纽。 |
| 邯郸机场 | 支线机场。重点发展公务、商务及旅游航空客运，为建设区域中心城市、打造制造强省战略支撑区发挥作用。服务邯郸、豫北及周边地区大众出行。 |
| 邢台军民合用机场（在建） | 支线机场。重点发展公务、商务及旅游航空客运，为打造制造强省战略支撑区发挥作用。服务于邢台及周边地区大众出行。 |
| 衡水机场  （谋划建设） | 支线机场。重点发展航空货运，兼顾航空客运，为打造制造强省战略支撑区发挥作用。 |
| 沿海  地区 | 秦皇岛  北戴河机场 | 支线机场。重点发展航空旅游客运，为打造环渤海高质量发展新高地、建设国际一流旅游城市发挥重要作用，服务秦皇岛及周边地区大众出行。 |
| 唐山  三女河机场 | 支线机场。重点发展公务、商务及旅游航空客运，为打造环渤海高质量发展新高地、曹妃甸自贸试验区建设发挥重要作用，服务唐山及周边地区大众出行。 |
| 沧州机场  （谋划建设） | 支线机场。重点发展公务、商务及旅游航空客运，为环渤海高质量发展新高地发挥重要作用，服务沧州及周边地区大众出行。 |
| 冀西北  地区 | 承德  普宁机场 | 支线机场。重点发展航空旅游客运，为打造生态引领示范区、构建京承秦唐津精品旅游圈、开发国内其他旅游客源市场发挥重要作用，服务承德及周边地区群众出行。 |
| 张家口  宁远机场 | 支线机场。重点发展公务、商务及旅游航空客运，为打造生态引领示范区、服务冬奥会发挥重要作用，服务张家口及周边晋蒙地区大众出行。 |
| 环京津地区 | 协调联动北京大兴国际机场，为雄保廊及周边地区经济社会发展提供有力支撑。 | |

（二）通用机场布局

立足发展需求，坚持效益优先，统筹考虑国土空间开发、产业功能布局、基本公共服务等因素，以《河北省通用机场布局规划（2021-2030年）》为基础，结合通用机场功能定位和实施条件，重点在运输需求旺盛区、地面交通不便地区、环京津功能疏解区、通航生产作业区及产业发展聚集区等布局通用机场及配套服务设施，大力推进东部沿海、环京津及雄安新区、西部北部、中南部四个通用机场群建设。

为保障通航飞行服务，结合国家布局要求，在石家庄、张家口等规划布局A类飞行服务站（FSS），在衡水等规划布局B类飞行服务站（FSS）。

四、主要任务

“十四五”时期，以推动民航高质量发展为主题，紧紧围绕“一群、一网、三体系”布局目标，坚持需求导向和问题导向，重点推进基础设施扩容提质、枢纽机场国际化、支线机场精品化、通用机场差异化、航空物流规模化，全面提升全省民航保障能力和服务水平。

（一）着力加快基础设施扩容提质，合力打造世界级机场群

加快运输机场建设。根据经济社会和航空运输发展需求，完善运输机场“一枢多支”布局，以新型基础设施建设推动机场功能转型升级，提升保障能力和服务水平。研究推动石家庄机场改扩建，建成通航邢台军民合用机场，实施秦皇岛、承德、唐山、邯郸等机场改扩建，谋划建设沧州、衡水机场。完善机场空管、航油等配套设施建设。

完善通用航空布局。立足市场需求和发展实际，规划引导通用机场布局布点。依托运输机场基础设施资源，承担区域通用航空服务，鼓励建设具有公益性服务功能的通用机场，支持建设具有产业培育和集聚功能的通用机场，建立适应京津冀一体化发展的通用机场网络体系。重点推进平乡、威县、魏县等一批通用机场建设，改扩建中捷等通用机场。

合力打造京津冀世界级机场群。依托首都机场集团托管机制，深化京冀一体化运营管理，推进京津冀机场协调运行。依托津兴城际、首都机场至大兴机场城际联络线等“轨道上的京津冀”项目，提升京津冀主要机场间互联互通水平，助力京津冀世界级机场群建设。

（二）着力培育枢纽机场国际化，构建对外开放大通道

加大国际航线开辟力度。以石家庄机场为重点，积极争取开放第五航权，实施国际航线差异化经营策略，服务国内国际双循环相互促进的新发展格局，深度融入“一带一路”建设，加强与沿线国家互联互通，保障我省与沿线国家合作往来需求，以东南亚、东北亚、中亚、欧洲等国家和地区为重点，积极拓展北非等新兴国际市场，同时增加既有航线密度，加快构建联通国际、便捷通达的“国际网”，打造雄安新区对外合作桥头堡、全省对外开放重要国际窗口。

增强国内航线支撑能力。落实扩大内需战略，支撑文旅、休闲、体育等消费新模式新业态发展，促进消费升级。提高石家庄机场与省内支线、省外干线的连通性，以石家庄机场区域枢纽为核心，借助跨航司中转、航空快线等产品模式，增强全省民航运输机场与热点城市间的网络通达性，加快构建辐射全国主要城市的国内“干线网”；发挥比较优势，实现在京津冀世界级机场群建设中的“京津冀航空旅游重要门户”功能，构建覆盖国内国际主要旅游城市的“热点旅游网”。推进机场旅游集散服务体系建设，促进交通旅游融合发展。

强化运输保障体系建设。增强驻场运力保障，支持基地航空公司做大做强，持续深化与河北航空公司、春秋航空公司的战略合作，推动中国联合航空公司在石家庄机场继续发展壮大，积极引进新的基地航空公司，鼓励支持C919、ARJ21等国产飞机引进及运营基地建设。提升集疏运保障能力，推进石家庄机场空铁联运发展，提升“空铁联运”服务水平。

（三）着力打造支线机场精品化，全面塑造发展新优势

提升机场建设运营品质。本着“小而精、优而美、个性化”的发展定位，通过全过程、全要素、全方位优化规划设计，充分彰显历史名城、红色经典、冬奥冰雪、壮美太行等燕赵文化魅力，实现功能性与地方特色的深度融合，让支线机场既有知名度，又有美誉度。围绕“四型”机场建设，不断创新支线机场运营模式，向旅客提供多元化、高效率和高品质服务，让人民群众航空出行，既有获得感，又有幸福感。

完善航空运输服务网络。满足多层次多元化出行需求，培育邯郸、唐山、邢台等机场航空快线；构建“快旅慢游”交通体系，打造张家口、承德、秦皇岛等机场的文旅精品航线。织密省内航线，打造张石、承石等省内空中快线，研究开通省内环飞航线，加快构建覆盖省域的“支线网”。推动秦皇岛等机场口岸建设，开辟东亚、东南亚、俄罗斯、蒙古等国际航线。鼓励支持基地航空公司在承德、邯郸、张家口、秦皇岛等具备条件的支线机场停放过夜飞机。

建设高效便捷集疏运体系。加快推进支线机场综合交通重要节点建设，完善周边路网体系，研究推进轨道交通建设，强化机场与腹地城市间便捷联系，拓展延伸机场服务覆盖范围，提升机场多式联运服务效能，建设深度融合、运转高效的机场集疏运体系。

（四）着力推进通用航空差异化，实现通航产业新突破

统筹通用航空服务保障建设。大力发展通用航空应急救援、医疗救助和短途运输服务，依托丰富旅游资源，开发“多样化、特色化”航空旅游产品，巩固传统通航服务模式，推进无人机等新业态应用，做大做强飞行培训，鼓励支持中航石飞等通航企业依托“一带一路”建设、自由贸易试验区等政策优势，促进运五B、小鹰500、海鸥300等冀产优势通用航空产品“走出去”，培育低空经济。充分发挥资源禀赋和地缘优势，积极申请低空空域改革试点，加快通用机场及飞行服务站等基础设施建设，健全全省通用航空服务网络，构筑规模适当、层次分明、服务优质的通用航空服务体系。

打造通用航空示范引领平台。以打造通用航空全产业链条为重点，有序推进通用航空产业基地建设，培育特色突出、优势明显的产业集群。栾城通用机场充分利用石家庄作为全国首批通用航空产业综合示范区政策优势和中航通飞作为我国通航制造领域产业优势，借助中国国际通用航空博览会国家级通航特色展会平台，努力打造通用航空全产业链发展平台；中捷通用机场积极开展国际合作，加快推进机场改扩建工程，形成以飞行培训、飞行器制造与试飞、大型客机改装货机、大型飞机拆解为主体的特色产业集群，中远期根据国家通用机场转运输机场政策机制，研究开展民航运输业务。

（五）着力促进航空物流规模化，带动临空经济新发展

加强航空物流保障能力建设。强化与邮政航空、顺丰、圆通等大型快递企业合作，吸引更多航空货运企业入驻，积极引进航空货运机队，增加全货机运力投放，培育壮大现代航空物流。优化机场土地资源利用，保障货运设施建设用地，推进货运航空公司、物流企业生产生活配套设施建设。建设便捷高效的机场集疏运系统，实现货物便捷中转和快速集散。

构建通达便捷的货运网络。巩固加密既有货运航线，积极发展定期货运航线和包机航线，开辟国际国内航空快递专线，构建空运进出口快捷通道。大力推进客货协同发展，充分利用客机腹舱运力资源，拓展全省航空货运网络，构建辐射全国的大容量“航空快件网”。探索“航空+高铁”货物联运新模式，拓展石家庄机场辐射全国的航空物流网络，实现“北方航空快件集散中心”功能。

提升机场货运服务品质。完善机场口岸功能，申建水果、钻石、药品、食用水生动物等指定口岸，完善口岸24小时预约通关长效机制。推动货运单证简化和无证化，完善机场口岸联检设施，加强专用设备配套，不断提高通关效率。鼓励航空公司、邮政快递企业、货站等建立互通共享的物流信息平台。按照快捷高效、准时可控的要求简化货运流程，打造机场高质量货运服务体系，支撑临空经济区、自由贸易试验区发展。

（六）着力优化供给资源配置，推动行业发展新提升

协调推进空域资源优化。立足京津冀世界级机场群建设，深化与京津机场密切合作，探索实施空域优化方案，推动将石家庄机场及省内支线机场终端管制并入北京终端管制中心统一指挥，实现京津冀运行信息共享和航班统筹放行。加强与军方协调沟通，通过优化飞行程序、划设等待航线、理顺操作流程等有效提升空域使用效率，不断增加机场航班流量，满足省内机场航线发展需求。

努力提升航班时刻容量。积极向国家民航管理部门申请，争取深度参与航班时刻分配，实现时刻容量双提升。同时，通过“削峰填谷”、提高航班执行率、减少航空公司虚占航班时刻资源等方式，促进航班时刻资源有效使用，努力提高航班正常率，为机场发展壮大提供有力保障。

五、环境影响评价

规划环境影响评价是环境保护参与综合决策的有效手段，本《规划》按照转变发展方式、促进经济转型升级与资源环境协调发展的要求，将绿色发展理念贯穿于全是民航发展各个环节。

（一）环境影响分析

规划实施对环境的不利影响主要体现在资源占用、生态影响和污染排放等方面。预计“十四五”期间，全省民航发展将消耗一定的物资资源，对局部地区自然生态环境产生影响，机场建设和运营也会向周边环境排放废气、污水、噪声和固体废物等污染物。通过充分衔接国土空间规划，本规划提出的项目符合生态保护红线、永久基本农田、城镇开发边界三条控制线的相关要求。同时，提出的项目将充分吸纳相关环评工作的成果，并将有关环评结论作为后续规划实施的依据。

（二）环境影响评价

1.本《规划》与相关政策和发展战略规划相一致

本《规划》编制以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，统筹发展和安全，更加注重质量效益提升、一体化融合和创新驱动，有利于推动民航发展与自然环境深度融合发展，有利于缩小地区经济差异、促进国土资源均衡开发，有利于支撑我省经济社会全面、协调、可持续发展。本《规划》与《全国生态脆弱区保护规划纲要》《大气污染防治行动计划》《节能中长期专项规划》《河北省生态环境建设规划》《河北省大气污染防治行动计划实施方案》《河北省水污染防治条例》以及有关国土空间总体规划等相衔接协调，不存在矛盾和冲突。

2.本《规划》建设项目环境影响具有可控性

从已建类似项目看，民航基础设施项目建设对环境可能产生的影响可以通过采取有力措施和先进技术加以控制，使其降低至可承受范围之内。采取必要的工程和植物防护措施可有效控制水土流失，优化选线可以减少对生态环境的影响，制定适当的法规标准、安装必要的防护装置、改进设备技术水平可以有效控制噪声污染和振动，生产废水、生活性污水经适当的生化工艺处理后可达到各级排放标准的要求。

（三）预防和减轻环境不良影响的措施

1.节约集约利用资源和减少污染

优化机场功能区规划，提高土地资源利用效率。节约用水，优化机场排水设计，增加再生水利用，减缓对周边水环境影响。精细化管理机场能源使用，加强可再生能源、清洁能源、分布式能源的应用。配套建设污水集中处理、固体废物处置等环保基础设施。大力推广节能环保技术，全面应用节能、节水设备和器具，实施老旧设备改造，持续推进机场运行保障设施设备“油改电”，提升飞机辅助动力装置（APU）替代设备使用率。根据机场噪声影响合理规划利用周边土地，优化机场飞行程序，引导航空公司使用新型飞机，减少噪声对环境的影响。

2.强化生态保护与生态修复

新建机场选址注重生态保护，避绕水源地、湿地等生态敏感区域和永久基本农田；研究制定绿化政策措施，提高生态系统的稳定性、观赏性和抗灾能力，防止水土流失。开展环境恢复和污染治理，做好地形、地貌、生态环境恢复和土地复垦工作；做好水土保持和生态修复等工作。

3.健全完善项目环境管理体系

严格执行《中华人民共和国环境保护法》《中华人民共和国环境影响评价法》《规划环境影响评价条例》等法律法规，严格执行环境影响评价制度、节能审查制度，严格规划、土地、岸线、环保等准入制度；严格执行“三同时”制度，即与主体工程同时设计、同时施工、同时投产使用。建立完善绿色发展战略规划体系、标准规范体系、监督管理体系和组织保障体系，改善制度环境，提升服务与管理能力。

六、保障措施

（一）加强统筹协调，健全协商机制

加强省市发改、财政、交通运输等相关部门统筹协调力度，研究制定具体政策，解决发展中的困难和问题，形成省级统筹协调、市级促进发展的管理运行机制。积极争取军方支持，建立协调机制，将军民合用机场互利共赢发展，纳入全省军民融合示范区创建内容。加强与民航监管和空域管理部门的沟通协调，妥善解决航空安全和空域紧张问题。强化省级层面对民航发展的统筹协调和规划建设指导力度，做好重大项目与国家规划的衔接，争取国家在项目规划、审批和资金等方面的支持，加快推动项目前期工作和建设进度，促进全省民航业发展。

（二）加大政策扶持，强化要素保障

积极争取国家民航发展基金补助，用足用好民航发展基金政策。延续落实省级民航发展资金政策和各地政府现有扶持政策。统筹保障建设用地，优先安排民航建设重大项目土地指标，适当降低民航建设项目列入省重点项目的门槛，机场所在地政府要加强征地拆迁等政策处理工作。在坚决遏制政府隐性债务增量的前提下，拓宽金融服务渠道，积极争取中央预算内投资和国家政策性贷款的支持，鼓励投融资平台以市场化方式参与机场项目建设，规范有序推进政府和社会资本合作（PPP）模式，引导社会资本参与民航建设和运营。

（三）加强行业管理，完善监管体系

加强民航运输安全监管，严格落实机场与各驻场单位的企业安全主体责任，落实机场所在地人民政府在航空应急救援、非法干扰处置、机场净空及电磁环境保护、噪声防控等方面的属地责任。强化通用航空飞行监管，落实监管主体责任，建立跨部门、跨领域的通用航空联合监管机制，规范民用无人机管理，保障通用航空飞行安全。加快我省民航立法进程，规范民用航空规划建设，保障民用机场安全运营和正常秩序，促进民用机场科学有序发展。

（四）夯实发展基础，强化人才培养

加大人才引进力度，重点是加大对空中交通管制、飞行、航空器维修等航空高端及紧缺人才的培养引进力度，切实改善机场专业和管理人才短缺、技术水平不高的状况。建立完善教育体系，积极引进国内外知名航空类高校、科研机构来冀办学，鼓励本地有条件的院校开设航空类专业，支持民航职业院校、民航企业采取办学输出、校企合作等形式，建设人才培训基地。完善人才扶持政策，对新引进符合条件的航空高端人才和急需紧缺人才，按照相关规定给予政策支持，创造尊重人才、人尽其才、留住人才的体制机制环境。