

民航明传电报

发电单位 民航局空管行业管理办公室

签发盖章 许浩

等级 特急·明电

局发明电〔2023〕255号

关于征求《协调机场航班时刻新增配置程序》 意见的通知

民航各地区管理局，各运输航空公司，各运输机场，民航局空管局，航空运输协会，民用机场协会：

为贯彻《航班时刻管理改革总体方案》（民航发〔2022〕60号）要求，优化航班时刻关键要素资源配置，在深入调查研究、广泛征求意见、反复比较论证和管理实践验证的基础上，我们组织拟制了《协调机场航班时刻新增配置程序》（征求意见稿），现再次征求意见。意见建议请于2月17日前反馈我办，并将电子版发送至邮箱 gengxi@caac.gov.cn。我办根据意见建议收集情况，视情组织召开研究会讨论该程序。

联系人：耿 稀，电话：64092661。

附件：《协调机场航班时刻新增配置程序》（征求意见稿）

（此件为敏感工作事项，严控知情范围。）

民航局空管办

2023年2月9日

抄送：民航局领导，总工程师、总飞行师、安全总监，局机关各部门，运行监控中心，各地区空管局。

承办单位：空管办综合处

电话：64092661

附件：

协调机场航班时刻新增配置程序（征求意见稿）

1.总则

1.1 为进一步规范国内协调机场航班时刻新增配置工作，根据《航班时刻管理总体方案》（民航发〔2022〕60号）等相关规定，统筹考虑国内各协调机场战略定位、运营实际和发展需求，助力枢纽能力提升，促进地方经济发展，制定本程序。

1.2 本程序秉承“国际通用规则和中国特色原则相衔接”的基本原则，兼顾国家利益、企业利益和公众利益，适用于国内航空承运人在国内协调机场协调时段公共航空运输的航班时刻新增配置工作。

1.3 采取政府统筹和集中授权相结合原则，组织配置协调机场新增航班时刻。民航局航班时刻管理委员会审议协调机场航班时刻新增分配政策和配置方案。民航局空管办起草协调机场航班时刻新增分配政策和配置方案，组织指导时刻协调工作机构集中编排时刻，并跟踪监督其实施情况。

2 协调机场分类管理及新增配置规则

2.1 精细化分级分类管理协调机场

2.1.1 国内 37 个协调机场按照两级三类实施航班时刻增量配置。结合机场航班量、旅客量和中转量等变化情况，动态调整机场分类分级。

一级机场（世界级机场群主要国际航空枢纽机场）共 7 个，分别为北京两场、上海两场、广州和成都两场。

二级机场共 30 个，分 AB 两类，其中 A 类机场（主协调机场）共 16 个，分别为昆明、西安、天津、大连、杭州、厦门、南京、青岛、福州、深圳、长沙、武汉、海口、三亚、重庆、乌鲁木齐；B 类机场（辅协调机场）共 14 个，分别为石家庄、呼伦贝尔、呼和浩特、太原、兰州、哈尔滨、沈阳、长春、济南、南昌、贵阳、郑州、南宁、珠海。

2.1.2 国内协调机场的时刻池分为普通时刻池和国家基本航空服务时刻池。国家基本航空服务时刻池占比根据各机场发展和运行实际设定，原则上所占比例 5%-15%，红色、老少边贫地区和国产民机的航班时刻新增需求，结合实际情况，在国家基本服务时刻池中予以安排。货运功能较强的机场在普通时刻池中可以适当考虑新增货运时刻比例，客货运时刻通常不能互换使用。货运需求较为旺盛时，客运时刻允许临时用于货运或客改货航班，但不计入历史。

2.1.3 国内各协调机场对应的时刻库内分别建立普通时刻库和国家基本航空服务时刻库。

2.2 航班时刻新增配置工作基本原则

聚焦“三新一高”，服务服从国家发展战略，打造世界级国际航空枢纽，建设世界一流的大型网络型航空公司，逐步提升行业国际竞争力，支持地方经济发展，便捷民众航空出行，积极推进我国民航高质量发展。

2.2.1 遵循国际通用优先权顺序，与国际航班时刻管理接轨。遵从祖父原则，以历史航班时刻调整、新进入航空承运人、在位航空承运人顺序完成协调机场航班时刻新增配置工作。

2.2.2 支持我国大型网络型航空公司和主基地航司，充分运用时刻资源占比和机队规模优势积极构建便捷通达的航线网络，进一步提高时刻使用效能。

2.2.3 拓展航空运输差异化服务，发挥干线、支线运输的不同优势，加大推进国内骨干网和基础网联接力度，优化国内航空运输网络体系。非协调机场不再纳入时刻协调范畴，进一步盘活中小机场航班时刻资源，支持发展大众化航空，激发支线航空运输市场活力。

2.2.4 巩固脱贫攻坚与乡村振兴成果，支持航空公司在贫困地区、红色旅游和西藏、新疆等地区加大运力投放、增加航线航班，积极推进不同区域间航空市场协调发展。

2.2.5 坚持政策集中调控和市场自我调节相补充，鼓励有序竞争，推动市场多元化，更好地满足人民群众出行需求，激发社会经济发展活力。

2.2.6 鼓励航空承运人提升安全水平和服务标准，加大时刻资源向航班正常性高的航空承运人支持力度，促进航班运行品质的有效提升。

2.2.7 考量航班时刻执行率、时刻使用效能、滥用时刻、违反时刻使用规定等因素，提高监管力度，引导机场时刻资源向优质航空承运人倾斜，促进航班时刻资源高效使用，以高质量供给创造需求，提高资源使用效能。

2.2.8 按照《航班时刻管理改革总体方案》的要求，秉承公平、公正和公开透明工作原则，增量配置方案经民航局航班时刻管理委员会审议后实施，确保航班时刻合理配置，促进航空运输市场高质量发展。

2.3 航班时刻新增配置的分类

2.3.1 航班时刻新增配置工作应在日常管理阶段完成，对于容量调整较大的机场可以根据实际情况采取分步**增量**的方式开展。

2.3.2 春运、暑运等阶段的**临时增量配置**，由民航局航班时刻管理委员会办公室制订春运、暑运临时配置方案，经民航局航班时刻管理委员会审议通过后指导时刻协调工作机构编排航班时刻，跟踪并监督其执行情况，保持春运（1月1日-冬春航季结束）、暑运（7月1日-夏秋航季结束）政策的延续性和稳定性。

2.3.3 春运、暑运临时新增航班时刻，不计入历史，春运、暑运结束后临时新增时刻**自动收回**；因机场容量调整的航班时刻

新增配置属于延续性配置，若新增的时刻达到规定的执行率，则在下一同航季换季阶段优先予以延续新增，并纳入历史时刻考核范畴。

2.3.4 政策配置的新增时刻，允许航司根据实际情况在确保分配时段不变的情况下进行航点的优化调整；量化配置的新增时刻是由基数以及航线系数等多个维度计算得出，严格按照相关规定执行。

2.4 航班时刻新增配置规则

综合考核机场战略定位、地方经济特征和航空市场需求，按照分类分级进行延续性配置新增航班时刻。

2.4.1 一级机场航班时刻新增配置采用政策分配为主、量化配置为辅的规则。新增航班时刻优先政策分配给大型网络型航空公司供其国际和国内航班使用，留出部分航班时刻配置给国家基本服务航线，其余采用“量化配置规则”量化配置给其他航空承运人。先行设定各一级机场的大型网络型航空公司航班时刻占比目标值，经多次政策分配，当占比接近目标值时，政策分配占比直接设置为目标值。在量化配置中，预留部分航班时刻，供外航使用，闲置航班时刻可由大型网络型航空公司临时使用，外航需要时无条件及时归还。各机场根据战略定位、运营情况和行业发展需要确定相关占比。

2.4.2 二级机场航班时刻新增配置按照**量化配置为主，政策协调为辅**的规则。二级 A 类机场，70-80%的航班时刻进行量化配置，10%左右的航班时刻量化配置给国家基本服务航线，10-20%的航班时刻进行政策协调，主要用于支持国家战略、历史时刻调整、国际时刻和新进入航司等。二级 B 类机场，80%左右的航班时刻进行量化配置，10%左右的航班时刻量化配置给国家基本服务航线，10%左右的航班时刻进行政策协调，主要用于支持国家战略、历史时刻调整、国际时刻等。

3 新增配置程序

协调机场新增航班时刻配置通常每年集中组织四次，两次与换季同步开展，季中各组织一次。根据工作需要，可以临时组织。

3.1 一级机场新增航班时刻配置

3.1.1 民航局空管办组织时刻协调工作机构在航班时刻管理系统公布相关机场航班时刻增量情况。

3.1.2 大型网络型航空公司向民航局空管办提交相关机场新增航班时刻需求申请；时刻协调工作机构收集其他航空承运人新增航班时刻需求申请。

3.1.3 民航局空管办拟制相关机场航班时刻政策分配办法和量化配置规则，提交民航局航班时刻管理委员会审议。

3.1.4 民航局空管办按照航班时刻政策分配办法和量化配置规则，组织拟制相关机场新增航班时刻配置方案，经民航局航班

时刻管理委员会审议批准后，时刻协调工作机构予以协调编排航班时刻。（特殊情况下可直接报民航局主要领导或分管领导批准。）

3.2 二级机场新增航班时刻配置

3.2.1 民航局空管办组织时刻协调工作机构在航班时刻管理系统公布相关机场航班时刻增量情况，收集航空承运人时刻申请。

3.2.2 民航局空管办拟制相关机场航班时刻政策分配办法和量化配置规则，提交民航局航班时刻管理委员会审议。

3.2.3 民航局空管办按照航班时刻政策分配方法和量化配置规则，组织拟制相关机场新增航班时刻配置方案，经民航局航班时刻管理委员会审议批准后，时刻协调工作机构予以协调编排航班时刻。（特殊情况下可直接报民航局主要领导或分管领导批准。）

4 航班时刻使用考核

4.1 航空承运人有下列行为之一的，应当界定为有意或反复滥用航班时刻行为：

4.1.1 未获得航班时刻，组织实施航空运营的；

4.1.2 向社会公众公布的航班起飞时间，与获得的航班时刻不一致的；同一个航班连续 3 次向社会公众公布的航班起飞时间与获得的航班时刻不一致的算 1 次滥用时刻行为；

4.1.3 将获得的航班时刻，用于与其申请目的明显不同的航空运营业务的；

4.1.4 非因不可抗力、故意提前或延后组织飞行超过3次的；

4.1.5 实际执飞机型与申请时刻的航班时刻效能配置系数中提供机型不一致，同等级机型互换除外，系数申请机型使用率低于80%，且未向民航局申请同意的；

4.1.6 未经民航局批准同意，国家基本航空服务航线更换目的地的；

4.1.7 因公共卫生事件、跑道大修、重大运输保障、恶劣天气、自然灾害等不可预见和不可避免原因导致的，不视为滥用时刻行为。

4.2 航空承运人出现有意或反复滥用航班时刻的行为，情节严重者将被立即召回本航季的航班时刻，不确认为下一同航季的历史航班时刻。根据情节严重程度，对有意或反复滥用航班时刻的航空承运人，民航局采取下列之一或组合惩戒措施：

4.2.1 暂停受理本航季全国机场航班时刻申请；

4.2.2 暂停受理2个航季全国机场航班时刻申请；

4.2.3 列入民航业“严重失信黑名单”。

4.3 航空承运人不服从民航局行业调控和航班时刻精细化管理工作的需要，不配合或拒绝相关航线航班时刻调整的，民航局空管办将不予受理该公司相关航班时刻申请。

4.4 航空承运人在航班时刻申请过程中，违反申请程序和要求，存在刻意欺骗隐瞒等行为，民航局空管办将视情给予警告、不予受理相关航空承运人申请或暂停相关航班时刻协调员资质的处理。

4.5 时刻协调机构分航季对航空承运人严格进行时刻执行率考核。航空承运人可提前向时刻管理部门申请归还时刻，归还时段累计不超过整航季的 20%，未归还时段的国内航班时刻执行率需达到 80%。时刻协调工作机构可按照 4 周组织对各协调机场的时刻执行率进行统计并通报，对统计周期内未主动交回且无执行纪录的航班时刻，予以撤销整个航季的航班时刻系列，不计历史。

4.6 时刻执行率考核中，应豁免以下情形的有关时刻执行率考核：

- 4.6.1 受疫情影响导致航班中断的；
- 4.6.2 因不可抗力原因取消的；
- 4.6.3 航班正常性原因被调减的；
- 4.6.4 机场跑道维修被调减的；
- 4.6.5 重大运输保障被调减的。

5 附 则

5.1 本程序自发布之日起施行。本程序发布之前有关航班时刻增量配置相关的规定，全部废止。

5.2 本程序由民航局空管办负责解释。

附件 1:

航空承运人航班时刻配置基数量化规则

指标	指标释义	权重	单项得分计算方法	数据来源
航班时刻 执行率和 效率记录	在该机场时刻 发挥价值，对 达到一定规模 的新进公司适 当倾斜。	0.4	执行率*（吞吐量占比/时刻量占比）*100 （无记录的航空承运人按照机队规模计分：机队 规模100架以上100分； 机队规模50-100架80分； 机队规模小于50架60分）	以航班时刻 管理系统统 计数据为准
航班正点 率记录	在该机场上个 同航季的航班 正点率和平均 延误时间	0.4	航班正点率*100*0.5+（100-平均延误时间） *0.5（无记录的航空承运人以同辖区、同类别机 场上一个同航季平均正点率和平均延误时间计 算） 主运营基地所在城市机场或设立运营分公司 10 年以上或吞吐量市场份额排名第一，可在该航空 承运人航班正点率上增加 10%，再计算航班正点 率记录得分； 设立运营分公司 3年以上或吞吐量市场份额排名 前三，可在该航空承运人航班正点率上增加 5%， 再计算航班正点率记录得分。	以航班正常 统计系统统 计数据为准
滥用航班 时刻记录	在该机场上一 个同航季滥用 航班时刻的记 录	0.2	▲无滥用航班时刻监管记录的航空承运人按100 分计算 ▲1次滥用时刻记录扣 10 分 ▲2次滥用时刻记录扣 20 分 ▲以此类推	以航班时刻 管理系统统 计数据为准

注：启动协调机场新增航班时刻配置前，征求民航局安全主管单位对航空承运人可否增量的意见。

附件 2:

国际地区航班时刻效能配置系数量化规则

指标	指标释义	权重	单项得分计算方法	数据来源
航线通达性	该机场与全球机场的连通性	0.5	▲满足国家战略、外交或民航航权谈判需求计 100 分，延续新开国际航线或省部级及以上政府有正式书面需求的计 100 分 ▲新开国际地区航点 计90 分 ▲加密国际地区航点 计80分	以航班时刻管理系统统计数据为准
航班时刻的使用价值	机型或可用座数	0.5	申请机型或可用座数区别计分（参考机型最少过站时间分 类） ▲计100分（双通道或 220 座以上） ▲其他计80分（不包括国产飞机）	根据航空承运人提交的时刻申请数据（国产飞机分值另行确定）

附件 3:

国内航班时刻效能配置系数量化规则

指标	指标释义	权重	单项得分计算方法	数据来源
发展战略的符合性	是否有利于功能定位清晰的机场群建设和通达便捷的国家航线网建设	0.5	▲一类机场飞一类机场100分，一类机场飞二类A计90分，一类机场飞二类B计80分 ▲二类A机场飞一类以及二类A机场计90分，飞二类B计80分 ▲二类B机场飞一类以及二类A机场计80分，飞二类B计70分 ▲二类B机场飞其它机场计60分，二类A机场飞其它机场计50分，一类机场飞其它机场计40分 (在各机场新增时刻配置细则中，结合国家战略和地方发展，将设置个性化计算方法)	
航班时刻的使用价值	机型或可用座数	0.5	申请机型或可用座数区别计分(参考机型最少过站时间分类) ▲计100分(双通道或 220 座以上) ▲其他计80分(不包括国产飞机)	根据航空承运人提交的时刻申请数据

附件 4:

国家基本服务航班时刻效能配置系数量化规则

指标	指标释义	权重	单项得分计算方法	数据来源
发展战略的符合性	是否有利于功能定位清晰的机场群建设和通达便捷的国家航线网建设	0.5	▲ 国家战略机场，以及省部级以上需求航线计100分 ▲ 红色旅游，西藏、新疆等西部偏远地区国家基本服务航点及地市级需求航线计90 分 ▲ 其他国家基本服务航点计80分	以航班时刻管理系统统计数据为准
国产民机支持	机型是否为国产民机	0.5	▲ 申请机型为国产民机，计100分 ▲ 其他机型计80分	根据航空承运人提交的时刻申请数据

附件 5:

货邮飞行航班时刻配置量化规则

指标	指标释义	权重	单项得分计算方法	数据来源
航班时刻执行率记录	在该机场上一个同航季的航班时刻平均执行率	0.4	航班时刻执行率*100 (无记录的航空承运人按照 80%计算)	以航班时刻管理系统统计数据为准
航班时刻使用价值	可用吨公里数	0.2	以航段飞行距离与飞机可提供的载重数的乘积大小计分 ▲最高计 100 分 ▲最低计 50 分 ▲50-100 分之间按 10 分计差	根据航空承运人提交的时刻申请数据
航班正常性记录	在该机场上一个同航季的航班正点率和平均延误时间	0.2	航班正常率*100*0.5+ (100-平均延误时间)*0.5 (无记录的航空承运人以同辖区、同类别机场上一个同航季平均正常率和平均延误时间计算)	以航班正常统计系统统计数据为准
滥用航班时刻记录	在该机场上一个同航季滥用航班时刻的记录	0.2	▲无滥用航班时刻监管记录的航空承运人按 100 分计算 ▲1 次滥用时刻记录扣 10 分 ▲2 次滥用时刻记录扣 20 分 ▲以此类推	以航班时刻管理系统统计数据为准