

民航航班时刻管理办法

第一章 总 则

第一条 为了规范民航航班时刻管理工作,促进航班时刻资源配置的公平、高效、竞争和廉政,促进民航航班运行的正常与有序,深入推进民航业供给侧结构性改革,助推民航强国战略目标实现,根据《民用航空法》的有关规定,制定本办法。

第二条 本办法所称航班时刻,是指航空器在指定日期和时间,为抵离某个机场而使用相关基础设施与服务的权利。航班时刻的时间基于挡轮挡时间和撤轮挡时间。

第三条 本办法适用于航班时刻主协调机场、辅协调机场的时刻管理工作,人道主义、专机、应急、外交等紧急重要飞行除外。重大航空运输、公务、校验、调机以及通用等飞行的时刻管理办法另行规定。

第四条 中国民用航空局、民航地区管理局对航班时刻实施管理,航空承运人享有平等的航班时刻使用权。

第五条 航班时刻管理的目标与任务是:

(一)促进航班时刻资源配置的公平公正和公开透明,促进航班时刻有序流动,保证航空承运人公平参与航空市场竞争。

(二)促进基于功能定位的机场群建设、基于便捷通达的航线

网建设和基于发展成果共享的国家基本航空服务建设。

(三)促进航班时刻资源高效配置和高效使用。

(四)促进航班运行的有序顺畅,提高航班正点率。

(五)建立权力制约监督的长效机制。

第六条 航班时刻管理的基本原则是:

(一)国家利益、公众利益与企业利益相兼顾。

(二)国际通用规则与中国民航实际相结合。

(三)行政配置与市场配置相结合。

(四)供给侧与需求侧相同步。

(五)分类管理与量化管理相协调。

第七条 本办法中有关术语的含义如下:

(一)航班时刻协调参数(以下简称协调参数),是指机场特定1小时或者15分钟内可提供的航班时刻数量。

(二)航班时刻协调人(以下简称协调人),是指具体负责航班时刻协调配置工作的人员。

(三)夏航季,是指日历年3月最后一个周日至10月最后一个周日之前的周六。

(四)冬航季,是指日历年10月最后一个周日至翌年3月最后一个周日之前的周六。

(五)同航季,是指相邻的夏航季(两个夏航季),或者相邻的冬航季(两个冬航季),区别于两个连续的航季(夏航季和冬航季)。

(六)航班时刻主协调机场(以下简称主协调机场),是指在大部分时间段里、航班时刻需求远大于供给的机场。

(七)航班时刻辅协调机场(以下简称辅协调机场),是指在特定月份或者特定时段内、航班时刻需求大于供给的机场。

(八)非航班时刻协调机场(以下简称非协调机场),是指除主协调机场和辅协调机场以外的其他机场。

(九)航班时刻池(以下简称时刻池),是指所有可供配置航班时刻的集合,包括新增航班时刻,未配置航班时刻以及归还、召回、撤销的航班时刻。

(十)航班时刻库(以下简称时刻库),是指已经配置给航空承运人的航班时刻集合。

(十一)历史航班时刻,是指具有历史优先权资格的航班时刻。

(十二)新进入航空承运人,是指在特定机场特定运营日持有时刻少于3个(含),或者运营周内持有的航班时刻少于21个(含)的航空承运人。

(十三)在位航空承运人,是指除新进入航空承运人之外的航空承运人。

(十四)共同经营,是指两个或多个航空承运人之间多种类型的运营或商业合作安排。

(十五)航班时刻系列,是指为航班配置特定运营日(周一至周日的某一日)的航班时刻,应当占用特定运营日相同的时间;若

无可能,尽量配置在大致相同的时间。

(十六)国家基本航空服务时刻,是指基于民航发展成果由人民共享的原则,在主协调机场、辅协调机场安排的时刻,用于与支线机场之间的航班飞行。该支线机场应当符合年旅客吞吐量100万以下、其他交通运输方式欠发达或者地处老少边贫地区的基本条件。

第二章 一般规则

第八条 主协调机场采用24小时全时段航班时刻协调配置管理方式,辅协调机场在特定月份或者特定时段采用航班时刻协调配置管理方式。机场之间进港离港航班时刻匹配时,按照主协调机场、辅协调机场、非协调机场的优先顺序原则进行。

第九条 同时符合下列条件的民航运输机场,应当确定为主协调机场:

(一)航班时刻供需矛盾突出,短期内无法通过提升基础设施服务能力、优化空域资源或者改进管理等方式解决矛盾。

(二)年航班起降架次在全国机场航班起降架次中的占比,原则上不低于1.5%。

(三)在国家航空运输体系中具有重要或特殊地位。

第十条 符合下列条件之一的民航运输机场,可以确定为辅协调机场:

(一)在特定月份或者特定时段,航班时刻供需矛盾突出,短

期内很难通过提升基础设施服务能力、优化空域资源或者改进管理等方式解决矛盾。

(二)年航班起降架次在全国机场航班起降架次中的占比,原则上不低于1%。

(三)与主协调机场使用空域重叠,且对主协调机场运行产生较大影响的机场。

第十一条 航班时刻管理的基本规则是:

(一)在主协调机场、辅协调机场协调时段运营,应当协调获得航班时刻。

(二)航班时刻只配置给航空承运人。

(三)航班时刻按照周的特定运营日进行配置和考核。

(四)历史优先权规则是航班时刻管理的核心规则。

(五)航班时刻协调配置独立于航线航班经营权分配。

第十二条 航班时刻管理部门应当在主协调机场、辅协调机场建立时刻池和时刻库。所有可供配置的航班时刻应当进入时刻池,所有已配置的航班时刻应当进入时刻库。时刻池和时刻库之外,不得存在不受监督的航班时刻,不得存在一月一批复、一周一批复等形式的长期执行航班。

第十三条 时刻池内的航班时刻,属于初级市场航班时刻,实行行政化配置。时刻库内的航班时刻,属于次级市场航班时刻,实行市场化配置。

第十四条 时刻池内航班时刻协调配置的通用优先顺序为历

史航班时刻确认、历史航班时刻调整、新进入航空承运人协调配置、在位航空承运人协调配置。

第十五条 航空承运人申请航班时刻,应当符合下列基本条件:

- (一)具有在中国执行航空服务的安全运行许可。
- (二)具有在中国执行航空服务的经营许可。
- (三)未被列入航班时刻申请资格受限名单。

第十六条 航空承运人有下列情形之一的,由中国民用航空局列入航班时刻申请资格受限名单:

- (一)有意或反复滥用航班时刻情节严重。
- (二)存在其他严重失信行为,被列入严重失信黑名单。
- (三)严重扰乱市场秩序或者严重损害市场公平竞争。

第十七条 获得航班时刻历史优先权,应当符合下列要求:

- (一)上一个同航季至少 80% 的航班时刻执行率。
- (二)执行时段不少于整航季的三分之二。
- (三)航班时刻未被召回或撤销。
- (四)航班时刻历史优先权适用于主协调机场、以及辅协调机场特定时段,不适用于非协调机场。

第十八条 航班时刻执行率计算应当遵照下列规则:

- (一)按照周的特定运营日计算执行率。
- (二)如果某一航班同时保留 2 个或多个航班时刻系列,分别计算每个航班时刻系列的执行率。

(三)共同经营涉及2个或多个航班时刻系列的,分别计算每个航班时刻系列的执行率。

第十九条 下列情形下,航空承运人所持有的航班时刻可不计入执行率考核:

(一)农历腊月二十三至正月十五期间。

(二)公历12月24日至翌年1月第一个周六期间。

(三)航班时刻主动归还期间。

(四)因不可抗力导致机场或空域关闭,致使航空承运人业务中断。

第二十条 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:

(一)向社会公众公布的离港到港时间,与获得的航班时刻不一致。

(二)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。

(三)故意在明显不同的时间运营业务。

(四)其他有确凿证据表明存在有意或反复滥用航班时刻的行为。

第二十一条 货邮飞行时刻协调配置,应当遵循下列规则:

(一)以货邮功能为主的机场以及航空货邮集散机场,遵照客货并举政策同等对待。

(二)其他机场逐步放开高峰时段时刻安排窗口,早6点至8

点可以安排进港时刻,晚 10 点至 12 点可以安排出港时刻。

第三章 机构与职责

第二十二条 中国民用航空局在航班时刻管理工作中履行下列职责:

(一)制定航班时刻配置政策和管理办法。

(二)审查批准主协调机场名单、辅协调机场名单、机场容量标准和航班时刻协调参数。

(三)处理有关航班时刻管理工作的投诉,保留对航班时刻配置的裁决权和最终决策权。

(四)根据国家战略利益需要以及国家基本航空服务需要,在机场容量标准之内安排航班时刻。

(五)组织航班时刻管理系统的建设和维护。

(六)监督检查航班时刻管理工作。

第二十三条 民航地区管理局在航班时刻管理工作中履行下列职责:

(一)组织制定本地区每一个主协调机场、辅协调机场的航班时刻管理细则,报中国民用航空局审核后公布。

(二)研究提出本地区主协调机场名单、辅协调机场名单、机场容量标准和航班时刻协调参数,报中国民用航空局审查批准。

(三)研究提出国际地区时刻池与国内时刻池的配置占比、新进入航空承运人与在位航空承运人的配置占比,报中国民用航空

局审核后公布。

(四)组织实施本地区主协调机场、辅协调机场历史时刻确认、历史时刻调整以及换季、日常航班时刻协调配置工作。

(五)监控航空承运人航班时刻执行情况。

第二十四条 民航地区管理局应当在本地区每一个主协调机场、辅协调机场,组织成立航班时刻协调委员会。航班时刻协调委员会由民航地区管理局、机场管理机构、空中交通管理机构、航空承运人代表和其他利益相关方组成,航班时刻管理部门、协调人列席。航班时刻协调委员会应当就下列事宜进行审视,定期开展协调工作,听取利益相关方的意见和建议:

(一)航班时刻管理细则,包括航空承运人航班时刻配置基数量化规则、航班时刻效能配置系数量化规则。

(二)机场容量标准和协调参数。

(三)国际地区时刻池与国内时刻池的配置占比、新进入航空承运人与在位航空承运人的配置占比。

(四)航班时刻使用监控情况。

第二十五条 民航局运行监控中心负责人道主义、专机、应急、外交等紧急重要飞行的时刻安排;根据民航局航班时刻管理部门委托,负责公务、校验、调机等飞行的时刻申请受理和安排,并定期向民航局航班时刻管理部门报备。

第二十六条 空中交通管制单位负责次日补班飞行的时刻安排,并定期向地区管理局航班时刻管理部门报告。

第二十七条 协调人应当具备航班时刻管理方面的知识技能和协调配置经验,履行下列工作职责:

(一)基于适用的协调参数协调配置航班时刻。

(二)对航班时刻的使用进行监控,并与相关航空承运人进行对话。

(三)出席并参与航班时刻协调委员会会议、航班时刻大会和集中办公。

第四章 航班时刻初级市场配置规则

第二十八条 航班时刻管理部门应当按照分类管理的原则,在主协调机场的时刻池和时刻库内,建立不同类别的时刻池和时刻库:

(一)时刻池内分别建立国际地区时刻池、国内时刻池,国际地区时刻池内的时刻原则上用于国际地区飞行,国内时刻池内的时刻原则上用于国内飞行。民航局航班时刻管理部门认为有必要时,可细分为国际时刻池、港澳台时刻池、国内时刻池、国家基本航空服务时刻池。

(二)时刻库内分别建立国际地区时刻库、国内时刻库,已配置给国际地区飞行使用的时刻进入国际地区时刻库,已配置给国内飞行使用的时刻进入国内时刻库。民航局航班时刻管理部门认为有必要时,可细分为国际时刻库、港澳台时刻库、国内时刻库、国家基本航空服务时刻库。

(三)时刻池内的航班时刻配置后,应当进入同一类别时刻库。时刻库内的航班时刻召回或交回后,应当进入同一类别时刻池进行配置。

(四)各类时刻池内的航班时刻原则上不得擅自流动,但一个类别时刻池内的时刻配置完成后尚有剩余的,可以流动到另一个类别时刻池内。

(五)同一类别时刻库内的时刻,可以进行航班时刻交换、转让和共同经营;不同类别时刻库内的时刻,原则上不得进行航班时刻交换、转让和共同经营。

第二十九条 主协调机场各类时刻池的所占比例,应当根据机场功能定位和发展战略来确定,并保持基本稳定。各类时刻池中各时段航班时刻的具体数量,应当根据市场需求和优化航班结构需要,进行科学合理的设定。

第三十条 换季航班时刻协调配置时,上一同航季具有历史优先权资格的航班时刻,应当确定为历史航班时刻,享有航班时刻配置的第一优先权。未确定为历史航班时刻的,应当进入时刻池进行配置。

第三十一条 换季航班时刻协调配置时,历史航班时刻调整享有航班时刻配置的第二优先权。历史航班时刻调整适用于连续3个同航季确认为历史优先权的航班时刻。保持历史优先权的持续航季越多、对优化调整航班结构更有利的历史航班时刻调整,具有更高优先权。

第三十二条 换季航班时刻协调配置时,新进入航空承运人享有时刻配置的第三优先权,时刻池中 20% - 50% 的航班时刻,应当优先配置给新进入航空承运人。

第三十三条 换季航班时刻协调配置时,在位航空承运人享有时刻配置的第四优先权,时刻池内剩余的航班时刻,应当配置给在位航空承运人。

第三十四条 在新进入航空承运人之间、或者在位航空承运人之间协调配置航班时刻时,应当运用下列量化优先配置规则:

(一)运用航空承运人航班时刻配置基数量化规则,以航空承运人上一个同航季在该机场的航班时刻执行率记录、航班正点率记录、滥用航班时刻记录以及在中国境内飞行的航空安全记录的加权平均,确定航空承运人航班时刻配置基数。

(二)运用航班时刻效能配置系数量化规则,以申请时刻涉及航班的通达性、可用座公里数、公平有序竞争性、空中交通流向均衡性、航线稳定性、发展战略的符合性等要素的加权平均,确定申请时刻的航班时刻效能配置系数。

(三)根据确定的航空承运人航班时刻配置基数、申请时刻的航班时刻效能配置系数,以两者的乘积大小确定优先配置次序。

(四)航空承运人根据优先配置次序在时刻池中选择时刻,同一航空承运人在同一类别时刻池中选择时刻的数量不得超过时刻池航班时刻总数的 50%。

(五)量化规则根据行业发展实际需要,由中国民用航空局组

织修订并发布实施。

第三十五条 换季航班时刻协调配置初步完成后,协调人应当根据已经确定的优先配置次序,建立航班时刻等候名单,有效期保持到换季时间。

第三十六条 日常航班时刻协调配置过程中,对各类时刻池中的航班时刻,协调人应当运用优先配置量化规则,至少每2周进行一次配置。

第五章 航班时刻初级市场配置程序

第三十七条 航班时刻管理部门应当使用统一的计算机系统,优化航班时刻管理程序,提高航班时刻管理效率。采用互联网邮件、航空固定通信网电报等为航班时刻管理的主要沟通方式,最大限度便利航空承运人。

第三十八条 国外航空承运人、港澳台地区航空承运人、国内航空承运人的国际地区航班时刻换季协调配置,按照国际航班时刻协调配置的程序统一进行。国内航班时刻的换季协调配置,按照本办法规定的程序统一进行。

第三十九条 上一航季结束后2周内,地区管理局航班时刻管理部门应当公布本航季的主协调机场名单、辅协调机场名单、机场容量标准和协调参数,以及各类时刻池的配置占比、新进入航空承运人与在位航空承运人的配置占比等相关信息。

第四十条 航季结束后2周内,协调人应当完成国内历史航

班时刻的确认工作,并接受航空承运人历史航班时刻调整申请。航季结束后4周内,协调人应当完成国内历史航班时刻的调整工作。历史航班时刻确认结果和历史航班时刻调整结果,应当通知航空承运人。

第四十一条 每年7月中旬,民航地区管理局航班时刻管理部门应当公布国内时刻池,每年8月接受航空承运人的冬航季航班时刻申请。每年11月中旬,地区管理局航班时刻管理部门应当公布国内时刻池,每年12月接受航空承运人的翌年夏航季航班时刻申请。

第四十二条 每年9月中上旬,民航局航班时刻管理部门应当组织冬航季航班时刻配置集中办公。每年1月中上旬,民航局航班时刻管理部门应当组织夏航季航班时刻配置集中办公。集中办公期间,协调人和航空承运人应当对航班时刻协调结果予以现场确认。

第四十三条 换季航班时刻协调集中办公结束后,地区管理局应当将航班时刻协调配置结果汇总飞行计划管理部门,由民航局航班时刻管理部门会同飞行计划管理部门对航班时刻进行编排。

第四十四条 工作日内,协调人应当随时受理航空承运人的日常航班时刻申请。航空承运人日常申请航班时刻,应在执行日期前4周向协调人提出申请。对航空承运人的航班时刻申请,协调人应当在2个工作日之内予以是否受理的答复,并在执行日期

前至少 1 周予以答复。

第六章 航班时刻次级市场配置

第四十五条 时刻库内同类别航班时刻之间可以进行等量交换,航班时刻交换应当遵从下列规则:

(一)按照在同一机场一个换一个的原则。

(二)用于交换的航班时刻,应当至少运行满 1 个航季且具有历史优先权。

(三)新配置的航班时刻,以匹配起降时刻为目的且在 1 小时时段内的,不受至少运行满 1 个航季且具有历史优先权的限制,可以直接进行航班时刻交换。

涉及航班时刻交换的航空承运人应当向协调人提出申请,对符合条件的航班时刻交换,协调人应当予以确认并修改时刻库。

第四十六条 时刻库内的航班时刻可以进行转让,航班时刻转让应当遵从下列规则:

(一)航班时刻只能转让给正在或计划在同一机场运营的另一家航空承运人。

(二)用于转让的航班时刻,应当至少运行满 3 个同航季且具有历史优先权。

涉及航班时刻转让的航空承运人应当向协调人提出申请,对符合条件的航班时刻转让,由民航地区管理局航班时刻管理部门报经民航局航班时刻管理部门同意后,予以确认并修改时刻库。

第四十七条 时刻库内的航班时刻可以进行共同经营,航班时刻共同经营应当遵从下列规则:

(一)用于共同经营的航班时刻,应当至少运行满1个航季且具有历史优先权。

(二)在共同运营的情况下,航班时刻原持有者对时刻执行率负责,运营航空承运人对航班时刻原持有者负责。

(三)共同运营结束后,涉及的航班时刻仍属于原航班时刻持有者,不得直接转让给运营航空承运人。

涉及航班时刻共同经营的航空承运人应当向协调人提出申请,对符合条件的航班时刻共同经营,协调人应当予以确认并修改时刻库。

第四十八条 航空承运人安全运行许可或经营许可失效时,由航班时刻管理部门召回其所持有的航班时刻。

第四十九条 航空承运人可以主动归还暂不使用的航班时刻,归还期满后航班时刻自动返回给航空承运人使用,归还航班时刻应当遵照下列规则:

(一)归还的航班时刻应当具有历史优先权。

(二)归还航班时刻应当提前至少4周向协调人提出。

(三)一个航季内归还次数仅限一次,归还时段应为连续自然周且不超过整航季的三分之一。

(四)归还期间免于考核航班时刻的执行率。

第五十条 机场容量调减以及国家重大活动等情况下,航班

时刻管理部门可以撤销航班时刻。撤销航班时刻应当遵照下列规则：

（一）按照预先设定的优先撤销顺序撤销航班时刻，并至少提前4周通知航空承运人、机场管理机构、空中交通管制机构，紧急情况下例外。

（二）国际地区航空飞行或国家基本航空服务的航班时刻，原则上不予撤销。

（三）航空承运人在机场每周仅持有14个或以下航班时刻的，原则上不予撤销。

（四）某航线每周仅有14个或以下航班时刻的，原则上不予撤销。

第七章 监督管理

第五十一条 航班时刻管理部门、协调人应当坚持依法办事，坚持廉洁从业，坚持中立、透明、非歧视的行事方式，对所有国内外航空承运人一视同仁，做到规则程序结果的公开透明。

第五十二条 航班时刻管理部门、协调人应当在协调参数之内配置航班时刻，不得超出民航局航班时刻管理部门公布的机场容量标准配置航班时刻。

第五十三条 航班时刻管理过程中的下列信息，应当及时向航空承运人、机场管理机构、空中交通管理单位和其他利益紧密相关方公开：

(一) 每一个主协调机场、辅协调机场的航班时刻管理细则, 包括航空承运人航班时刻基数配置规则、航班时刻效能系数配置规则。

(二) 主协调机场名单、辅协调机场名单、机场容量标准和航班时刻协调参数。

(三) 各类时刻池的配置占比。

(四) 新进入航空承运人与在位航空承运人的配置占比, 新进入航空承运人名单和在位航空承运人名单。

(五) 历史航班时刻确认和历史航班时刻调整结果。

(六) 历史航班时刻确认、历史航班时刻调整完成后的国际地区航班时刻池、国内航班时刻池。

(七) 航班时刻协调配置结果。

第五十四条 航班时刻管理过程中的下列信息资料可以不公开, 但应当整理归档备查, 保存期为 10 年:

(一) 航空承运人航班时刻配置基数计算过程中的有关数据资料。

(二) 航班时刻效能配置系数计算过程中的有关数据资料。

(三) 历史航班时刻确认过程中的有关数据资料。

(四) 历史航班时刻调整过程中的有关数据资料。

(五) 其他不宜公开的有关数据资料。

第五十五条 根据履行航班时刻监管职责的需要, 航班时刻管理部门可以要求航空承运人提供、报送与监管事项相关的数据

和资料。航空承运人应当按照航班时刻管理部门的要求,提供、报送相关数据和资料,并对其真实性负责。

第五十六条 对列入航班时刻申请资格受限名单的航空承运人,由民航局航班时刻管理部门给予1个航季、2个航季或者无限期暂停受理全国机场航班时刻申请的处理。

第五十七条 航班时刻管理部门应当对航空承运人的航班时刻使用情况进行监控,有下列情形之一的,应当召回航班时刻:

(一)不具备历史优先权的航班时刻。

(二)航季执行过程中,即使本航季全部执行也不足80%执行率的航班时刻。

(三)有意或反复滥用航班时刻情节严重的。

第八章 附 则

第五十八条 本办法自2018年4月1日起施行。2010年颁布的《关于印发民航航班时刻管理办法的通知》(民航发〔2010〕51号)、《关于印发外航航班时刻申办工作程序的通知》(民航发〔2010〕109号)同时废止。本办法发布之前有关航班时刻管理方面的规定,与本办法不一致的,以本办法为准。

第五十九条 本办法由中国民用航空局空管行业管理办公室负责解释。

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
航班时刻执行率记录	在该机场上一个同航季的航班时刻平均执行率	0.3	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
航班正点率记录	在该机场上一个同航季的航班正点率和平均延误时间	0.3	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该机场上一个同航季平均正点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
航空安全监管记录	在中国境内上一个同航季的航空安全记录	0.2	因航空承运人原因发生事故征候及以下的次数与飞行总架次的占比(万架次率) ▲低于0.1的,计100分 ▲[0.1, 0.5),计75分 ▲[0.5, 1),计50分 ▲大于等于1的,计25分 ▲发生航空器事故的计0分	以民航安全统计数据为准
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

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	0.25	▲新开航国家计分 100 ▲新开航港澳台地区计分 90 ▲其他计分 80	以航班时刻管理系统统计数据为准
航班时刻的使用价值	可用座公里数	0.25	以航段飞行距离与飞机可提供的座位数的乘积大小计分 ▲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
航线公平有序竞争性	航空承运人经营已开航的同一条航线市场竞争的公平有序性	0.2	▲第一家航空承运人申请未运营日时刻的计 100 分 ▲第二家航空承运人申请未运营日时刻的计 90 分 ▲第二家航空承运人申请已运营日时刻的计 80 分 ▲第三家航空承运人申请时刻的计 70 分 ▲第四家及以上航空承运人申请时刻的计 50 分	以航班时刻管理系统统计数据为准
空中交通流向均衡性	按航线走向拥挤程度计分	0.15	▲最高计 100 分 ▲最低计 70 分 ▲拥挤程度越高计分越低, 按 10 分计差	根据空中交通管制单位的建议
航线稳定性	申请时刻的运营时段长短	0.15	▲全年运行计 100 分 ▲整个航季运行计 90 分 ▲其他定期运行的计 70 分 ▲不定期运行计 50 分	根据航空承运人提交的时刻申请数据

权重占比可在上下 0.05 区间浮动。

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	0.3	▲国家基本航空服务飞行计 100 分 ▲中小机场至省会机场、毗邻区域性枢纽机场计 90 分 ▲其余计分 80-50 分, 按 10 分计差	以航班时刻管理系统统计数据为准
航线公平有序竞争性	航空承运人经营已开航的同一条航线市场竞争的公平有序性	0.3	▲第一家航空承运人申请未运营日时刻的计 100 分 ▲第二家航空承运人申请未运营日时刻的计 90 分 ▲第二家航空承运人申请已运营日时刻的计 80 分 ▲第三家航空承运人申请时刻的计 70 分 ▲第四家及以上航空承运人申请时刻的计 50 分	以航班时刻管理系统统计数据为准
空中交通流向均衡性	按航线走向拥挤程度计分	0.2	▲最高计 100 分 ▲最低计 70 分 ▲拥挤程度越高计分越低, 按 10 分计差	根据空中交通管制单位的建议
航线稳定性	申请时刻的运营时段长短	0.2	▲全年运行计 100 分 ▲整个航季运行计 90 分 ▲其他定期运行的计 70 分 ▲不定期运行计 50 分	根据航空承运人提交的时刻申请数据

权重占比可在上下 0.05 区间浮动。