

北京大兴国际机场航班时刻管理细则

目录

第一章 总则

第二章 部门职责

第三章 航班时刻协调规则

第一节 一般规则

第二节 初级市场航班时刻配置

第三节 调整规则

第四节 货邮配置

第四章 航班时刻协调程序

第一节 换季协调程序

第二节 日常协调程序

第五章 次级市场基本规则和实施程序

第一节 基本规则

第二节 实施程序

第六章 附则

第一章 总 则

第一条 依据中国民用航空局（以下简称民航局）《民航航班时刻管理办法》（民航发〔2018〕1号），结合北京大兴国际机场（以下简称大兴机场）的运行特点和功能定位，制定本细则。

第二条 管理局对大兴机场的航班时刻实施统一管理。

管理局空中交通管制处（以下简称空管处）负责组织协调相关单位对大兴机场容量、增量、参数标准的制定和调整工作。

管理局京津冀民航协同发展办公室（以下简称京津冀办）具体承办大兴机场的航班时刻协调工作。

第三条 大兴机场航班时刻协调配置严格按照民航局公布的协调参数执行。

第四条 现阶段大兴机场各类时刻池占比为：国际时刻池占比 26%、港澳台地区时刻池占比 4%、国内时刻池（不含国家基本航空服务）占比 64%、国家基本航空服务时刻池（直飞航线）占比 5%、货邮飞行时刻池 1%（不含 0000 至 0559 时段货邮飞行时刻）。

第五条 各小时时段按照时刻池比例进行配置，超出比例的部分逐步调整，保证新增时刻配置与时刻池占比匹配。

第六条 各类时刻池所占比例应保持稳定，根据当期时刻池的可分配时刻量、航空承运人时刻需求情况、各类时刻库的占比与机场定位发展的关系，根据北京大兴国际机场航班时刻协调管

理委员会(以下简称时刻委)意见建议及其他考虑因素,可在 10%幅度内进行微调。

第七条 大兴机场航班时刻配置、执行率情况等相关信息将在华北地区航班时刻管理系统(<https://www.hbslots.com.cn>)公布。

第八条 在大兴机场从事航空活动的航空承运人、机场管理机构、空中交通管理部门等单位,凡涉及航班时刻管理工作的,应当严格遵守本细则的规定。

第二章 部门职责

第九条 各管理层级职责以《民航航班时刻管理办法》中相关内容为准,根据管理局部门职责划分,本细则对时刻管理工作中相关部门的职责进行明确。

第十条 管理局空管处航班时刻管理工作职责:

组织协调相关单位对大兴机场容量、增量、参数标准的制定和调整工作。

(一) 根据民航局“精准控、精细调”政策,结合管理局十四五发展规划,综合行业发展整体步调,在统筹发展、均衡安全的前提下,制定大兴机场容量工作管理方案;

(二) 根据民航局的容量批复和运行保障单位的意见确定大兴机场的小时容量和 15 分钟流量协调参数;

(三) 组织开展大兴机场航班时刻容量调整工作，并向运通会提交机场航班时刻容量的意见和建议。

第十一条 京津冀办是管理局航班时刻管理的职能部门，在航班时刻管理工作中履行如下职责：

(一) 根据民航局换季政策，并考虑时刻均衡性，拟订航季航班时刻换季协调工作方案报运通会审议，根据方案组织开展航班时刻换季协调工作；

(二) 基于民航局批准的容量参数，并考虑时刻均衡性，开展航班时刻日常协调工作；

(三) 监控航班时刻执行情况，并与相关航空承运人进行对话，交流航班时刻配置、资源使用效率等相关情况；

(四) 组织落实运通会的决议和决定。

第十二条 京津冀办设立航班时刻协调岗位，航班时刻协调人履行下列职责：

(一) 基于批准的协调参数，负责航班时刻管理与协调工作；

(二) 负责航班时刻管理系统的日常维护与管理、数据统计与核查、数据分析与报告；

(三) 协调落实有关航班时刻管理工作的实施方案、工作要求；

(四) 参加航班时刻大会和集中办公，列席大兴机场航班时刻协调管理委员会会议。

第十三条 时刻委按照章程开展相关工作。

时刻委由管理局、大兴机场、华北空中交通管理局、在大兴机场运营的国内、外国、港澳台地区航空承运人、尚未在大兴机场运营的国内航空承运人代表、外国航空承运人代表和港澳台地区航空承运人代表组成，其中管理局和大兴监管局列席。

时刻委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。

第十四条 时刻委是一个中立的工作协商平台，凝聚各利益相关方的发展利益和诉求，代表所有组成方的统一意见。时刻委在日常工作中应建立科学合理的表决机制，畅通各组成方意见传达通道。时刻委应设置尚未在大兴机场运营的国内航空承运人代表、外国航空承运人代表和港澳台地区航空承运人代表轮值制度。

第三章 航班时刻协调规则

第一节 一般规则

第十五条 航班时刻协调配置，按照本细则规定的程序统一进行。

第十六条 民航局决议对大兴机场进行容量调减时，管理局根据辖区运行情况制定调减方案，各保障单位协同配合。

第十七条 根据航空安全、航班正常以及重大任务保障等行业管理工作需要，管理局可采取措施调整部分航班时刻，并对外予以公告。

第十八条 航空承运人应服从管理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，管理局将暂停受理该航空承运人航班时刻申请。

第十九条 航空承运人在航班时刻申请过程中，因违反申请程序和要求，存在刻意欺骗隐瞒等严重失信行为的，或者因安全性等原因处于受限期间的，管理局将暂停受理相关航空承运人的申请。

第二十条 航空承运人航班时刻计划的申请、调整和确认等相关事宜由该承运人在管理局备案的时刻协调员全权代理，在协调过程中时刻协调员有严重失信行为的，管理局将暂停受理该公司航班时刻申请，直到更换人员且影响消除。

第二十一条 航空承运人应做好协调员管理工作，负责大兴机场航班时刻协调的航空承运人协调员应取得公司书面授权，并向管理局提交《民航华北地区航班时刻协调员备案书》（见附件7）。如有变更，应提前5个工作日向管理局报备。

第二十二条 航班时刻执行率考核按照《民航航班时刻管理办法》和民航局相关政策执行。

第二节 初级市场航班时刻配置

第二十三条 初级市场航班时刻配置分为临时新增配置和定期航班新增配置。

第二十四条 临时新增配置包括交回再分配、临时放量、春运、暑运以及特殊任务等临时新增需求，管理局将依据民航局政策，结合地方发展、市场需求和任务性质等要素，统筹机场和空管运行保障能力，协同区域资源水平，进行临时配置，多方式促进时刻资源高效利用，所配置时刻不可计入历史。

第二十五条 定期航班新增配置按照《民航航班时刻管理办法》量化评分规则对新增航班时刻需求进行量化评分，以航空承运人航班时刻配置基数（附件1）和申请时刻的航班时刻效能配置系数（附件2-5）的乘积大小确定优先配置次序，遇有民航局有特殊配置政策时，应遵照特殊政策执行。

按照量化配置取得的定期航班新增时刻，从获得航班时刻的航季开始计算，3个同航季内不得更换航线目的地，确保航班时刻配置的有效性和延续性，确保航线的稳定性。

第二十六条 本细则对“发展战略符合性”项目根据以下原则进行细化：

（一）符合国家、交通运输部和民航局有关航空安全和行业规划定位与发展要求的相关政策：

1. 推进京津冀民航协同发展，优化京津冀机场航线航班网络布局；

2. 贯彻落实中央巩固脱贫工作成果决策部署，支持航空公司在贫困地区、革命老区机场加大运力投放，增开航线航班；形式包括直飞、经停及快速中转航班；涉及国家基本航空服务航点的中转经停航线，中转经停时间不超过 90 分钟的航线，每个航点额外加分。

3. 推进北京市和民航局合作协议，有效调动地方政府发展民航积极性，充分发挥民航业的战略性、基础性、先导性。

（二）发挥南航、东航在机场国际枢纽建设中的引领作用。

第二十七条 定期航班客运和货邮时刻之间航班性质不可互换。

第三节 调整规则

第二十八条 航班时刻调整分为换季调整和日常调整两部分，本细则主要对航班时刻的换季协调规则做出明确规定，日常协调参照执行。

第二十九条 当前阶段，继续落实“大兴优先”原则。当大兴机场与华北地区其他机场遇有时刻配置冲突时，优先调整外站时刻以匹配大兴机场航班时刻。

第三十条 机场协调顺序。各机场航班时刻协调工作优先顺序为：北京大兴国际机场 > 首都国际机场 > 天津滨海国际机场 >

石家庄正定国际机场、太原武宿国际机场、呼和浩特白塔国际机场>海拉尔机场>其他机场。

第三十一条 航空承运人协调顺序。在时刻调整协调工作中，遵循主基地航空承运人优先原则；其他航空承运人先后顺序主要参照航空承运人在该机场的定期航班运行时刻量，同等条件下，在位航空承运人优先于新进入航空承运人。

第三十二条 换季时刻调整规则。现阶段，大兴机场严格保持高峰时刻结构不变，不得在高峰时段内开展跨段（即跨小时）调整，次高峰和低峰时段内可以开展跨段调整（23 和 06 段可以互相调整或者更换班期，也可以向 0000-0559 跨段，但严禁 0000-0559 跨入 23 和 06 时段）；允许航班时刻按照高峰、次高峰、低峰的顺序，从高向低流动，但严禁从低向高流动；如因航线结构整合变化或机场运行调整等原因，在高峰时段间确需跨段调整的，宜采取等量交换及就近时段原则，保持整体流量结构稳定不变（根据主协调各时段的使用价值和需求程度，暂定主协调场的高峰时段为 0700-2259、次高峰时段为 0600-0659 和 2300-0159（+1）、低峰时段为 0200-0559）；

第三十三条 日常时刻调整规则

（一）为保证航空服务的稳定性，根据《民航航班时刻管理办法》，原则上换季后第一个月不接受调整申请，且日常调整应至少提前四周提出申请。但遇有疫情、自然灾害等特殊情况或者民航局明确要求，可暂时不受此限制；

（二）日常时刻调整规则参照换季时刻调整规则执行。

第三十四条 根据民航局要求或者辖区运行保障需要（小时均衡、十五分钟均衡、高流量出港点均衡、北京终端管制区三场均衡等），管理局可以适时开展航班时刻优化工作，按照“以安全为基础、以发展为目标、以正常性为导向”原则，形成空管、机场、航空承运人等运行保障单位协调协商为基础的长效机制。

第四节 货邮配置

第三十五条 货邮配置执行《关于进一步优化货运航线航班管理政策的通知》（民航规〔2020〕8号）和《民航局关于印发货邮飞行航班时刻配置政策措施的通知》（民航发〔2020〕33号）等相关规定。

第三十六条 在确定不超容且符合机场和空管保障能力的前提下，支持大兴机场在 0000-0559 之间新增货邮飞行航班时刻，且不计入大兴机场时刻总量，上述时段外的量化排序规则见附件 6。

第四章 航班时刻协调程序

第一节 换季协调程序

第三十七条 航班时刻换季按照历史时刻确认及调整阶段、准备阶段（包含确定增量、制定换季协调工作方案、新增航班时刻收集和量化评分等事项）和集中协调阶段（包括新增录入和整体联动调整）三个步骤进行。

第三十八条 管理局根据民航局政策要求完成初级市场配置工作，包括增量研究、制定和下发换季方案、定期航班新增需求的收集、评分和公示等工作，原则上应按以下程序进行：

（一）按照“精准控、精细调”原则，结合大兴机场运行保障能力和发展需求提出增量建议；

（二）对大兴机场增量进行均衡性评估，并公布可用时刻池；

（三）航空承运人在特定时间节点前向管理局提交定期航班时刻新增申请，按照定期航班新增配置规则进行评分排序，并进行公示；

管理局将根据民航局换季政策和实际工作需要确定新增需求收集截至时间，各航空承运人按附件 9 的格式及时将新增航班时刻申请发送至京津冀办；

外国及港澳台航空承运人新增申请统一由民航局运行监控中心（以下简称监控中心）发至管理局，管理局在 8 月 15 日前整理冬航季新增航班时刻申请，在 1 月 15 日前整理夏航季新增航班时刻申请；

（四）根据民航局换季政策和拟定增量情况形成换季协调工作方案报运通会审议；

（五）下发大兴机场换季协调工作方案和新增定期航班时刻配置方案。

第三十九条 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%的航班时刻，应当优

先配置给新进入航空承运人。如时刻协调委提出有关诉求或上级机关提出有关要求，需报请运通会审议，审议通过后，以上比例可由 20%向上调整，最高不超过 50%。

第四十条 根据民航局要求按照相关政策和方案开展换季集中协调，原则上应按照新增录入、整体联动调整的顺序推进，按时完成换季工作，在规定时间内上传航班时刻数据至监控中心网站。

第四十一条 管理局派协调人参加国际航班时刻大会，在会上收集和答复外国及港澳台航空承运人航班时刻申请。

第四十二条 根据民航局航班时刻换季集中办公统一安排和工作需要，管理局在民航局集中协调会之前组织完成大兴机场航班时刻配置集中办公。

第二节 日常协调程序

第四十三条 国内航空承运人在大兴机场的日常定期航班时刻的调整、置换和临时航班时刻的协调应按以下程序进行：

（一）航空承运人应不迟于航班计划执行前 4 周向京津冀办提交申请，必要时附加书面材料；

（二）京津冀办对有关材料审核后，应当在 2 个工作日内对是否受理予以答复，不予受理需说明原因；

（三）受理后在执行日期前至少 1 周予以答复。

第四十四条 外国及港澳台地区航空承运人日常航班时刻协调配置在民航局运行监控中心网站提交申请，由民航局运行监控中心分发至管理局并统一答复。

第四十五条 国内航空承运人日常航班时刻协调申请需通过华北地区航班时刻管理系统提交，新进航空承运人在使用系统前需填写《民航华北地区航班时刻管理系统使用申请登记表》（附件8）。

第四十六条 紧急新增临时客货运航班时刻事项，由京津冀办审核并经管理局运输处、空管处会签后，报分管局领导审签，并在运通会进行通报。对于使用自有时刻实施的疫苗运输、对外援助及绿色通道等客货航班紧急任务，不受提前4周或疫情期间提交日期的限制；相关申请经管理局分管领导同意后，可直接在民航预先飞行计划管理系统进行确认，协调人应做好备案记录。

第四十七条 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。

国家航空基本服务可通过直飞和中转经停等多种方式实现其通达目的。其中采用直飞方式运行的航班时刻计入国家基本航空服务时刻池；采用中转经停等其他方式运行的航班时刻计入国内客运时刻池，中转经停时间不超过90分钟的，新增航班量化

配置可按照国家基本航空服务航线加分，所有国家基本航空服务均进行全段整体考核。

第四十八条 国家基本航空服务的航班时刻不得随意更换航线或取消。由于航空承运人市场开发、航线运营和运力调配等原因，需要取消或调整国家基本航空服务航线应与当地政府或机场协商一致，向京津冀办递交《民航华北地区国家基本航空服务航线航班时刻申请调整（取消）申请书》（附件 10），报分管局领导或运通会批准后方可交回或调整航班时刻。

第五章 次级市场的规则和程序

第一节 基本规则

第四十九条 为合理利用航班时刻，保证公共资源的公正配置和公平使用，航空承运人可以对时刻库内航班时刻实施交换、转让和共同经营。

第五十条 航班时刻的次级市场遵照《民航航班时刻管理办法》（民航发〔2018〕1号）中第四十五、四十六和四十七条规定执行。

第五十一条 共同经营包括但不限于下列情形：

1. 临时互相使用对方时刻，但不交换经营权的；
2. 在一段时间内一方使用对方时刻，之后对方使用己方等量时刻；
3. 关联航空承运人将己方时刻临时交于其他航空承运人使用；

第五十二条 严格考核共同经营航班的时刻执行率：

航班时刻原持有者对时刻执行率负责，运营航空承运人对原持有者负责；航班时刻共同经营，使用期间不允许更换航班号、时段、班期和航线，否则认定为未执行。

第二节 实施程序

第五十三条 在保持航班时刻运行总体稳定的前提下，根据民航运输发展和市场需求，符合时刻协调的技术标准和参数要求，为有效提高本机场航班时刻资源的利用效率，在航空承运人充分说明原因并报请管理局核准同意后，可对本机场航空承运人既有的历史航班时刻进行交换、转让和共同经营。

第五十四条 国内航空承运人之间、外航及港澳台航空承运人之间或者国内航空承运人与外航及港澳台航空承运人之间的历史航班时刻交换、转让和共同经营应按以下程序进行：

（一）相关公司共同向管理局提交航班时刻交换、转让或共同经营的正式书面申请，内容包括机场、时段、航班号、航线、航季、时限等必要信息。

（二）管理局按照民航局《民航航班时刻管理办法》第四十五、第四十六条、四十七条和本细则规定进行审核。

（三）对满足规定的转让申请，管理局转报民航局批复后由管理局时刻协调人确认并修改时刻库；对满足规定的交换和共同经营申请，由管理局时刻协调人确认并修改时刻库。

（四）自批复后 14 个工作日内，相关承运人向管理局提交双方合作协议，需包含责权划分（航班时刻因安全性、正常性、

运行保障等原因受处罚时的责任归属)、航班号、机场、时段、航线、航季、时限等必要信息。

第五十五条 航季中临时性航班时刻交换，其程序遵照效率优先原则，不再采用以上程序，相关航空承运人直接在华北地区时刻管理系统上提交申请。

第六章 附 则

第五十六条 本细则自下发日起施行，《华北地区航班时刻管理补充细则》(民航华北规〔2021〕1号)同时在本机场不再执行。上位法修订或民航局有最新政策的依照执行。

第五十七条 本细则由华北地区管理局时刻管理部门负责解释。

附件 1

北京大兴国际机场航空承运人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上一同航季每个月在全国的航班正点率应高于大兴机场在位航空承运人平均航班正点率)	以航班正常统计系统统计数据为准
航空安全监管记录	在中国境内上一年内的航空安全记录	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

注 1: 对公共航空运输企业经营许可证上登记的基地机场是本机场的航空承运人, 在航空承运人航班时刻配置基数中的航班正点率得分上适当加分, 但最高不超过 5 分

附件 2

北京大兴国际机场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	是否有利于机场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	0.35	<ul style="list-style-type: none"> ▲开通或加频 4000 万（含）以上旅客吞吐量机场航线计 100 分 ▲开通或加频 2000 万及以上旅客吞吐量机场（除与上述重复机场）航线计 90 分 ▲开通或加频 1000 万及以上旅客吞吐量机场（除与上述重复机场）航线计 80 分 ▲开通或加频 500 万及以上机场（除与上述重复机场）旅客吞吐量机场航线计 70 分 ▲其他航线计 60 分 ▲涉及国家基本航空服务航点的中转经停航线，每个航点额外加 5 分 	以管理局航班时刻管理系统统计数据为准
航线公平有序竞争性	航空承运人已开航的同一条航线市场竞争的公平有序性	0.25	<ul style="list-style-type: none"> ▲第一家航空公司申请未运营日时刻的计 100 分 ▲第二家航空公司申请未运营日时刻的计 90 分 ▲第二家航空公司申请已运营日时刻的计 80 分 ▲第三家航空公司申请时刻的计 70 分 ▲第四家及以上航空公司申请时刻的计 50 分 ▲次级市场存在寻租行为的相关公司此项得分计 0 分 	以管理局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	<ul style="list-style-type: none"> ▲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	<ul style="list-style-type: none"> ▲全年运行计 100 分 ▲整航季运行计 90 分 ▲其他定期运行的计 70 分 ▲不定期运行计 50 分 	根据航空公司提交的时刻申请数据

附件 3

北京大兴国际机场国际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	是否有利于机场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	0.35	<ul style="list-style-type: none"> ▲新开洲际航线，计 100 分； ▲加频洲际航线，计 90 分； ▲新开亚洲国家首都航线，计 80 分； ▲加频亚洲国家首都航线，计 70 分； ▲新开、加频其他亚洲国家其他航线，计 60 分。 	以管理局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	0.30	以航段飞行距离与飞机可提供的座位数的乘积大小计分 <ul style="list-style-type: none"> ▲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	航空承运人已开航的同一条航线市场竞争的公平有序性	0.1	<ul style="list-style-type: none"> ▲第一家航空公司申请未运营日时刻的计 100 分 ▲第二家航空公司申请未运营日时刻的计 90 分 ▲第二家航空公司申请已运营日时刻的计 80 分 ▲第三家航空公司申请时刻的计 70 分 ▲第四家及以上航空公司申请时刻的计 50 分 ▲次级市场存在寻租行为的相关公司此项得分直接计 0 分 	以管理局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	0.1	<ul style="list-style-type: none"> ▲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	<ul style="list-style-type: none"> ▲全年运行计 100 分 ▲整航季运行计 90 分 ▲其他定期运行的计 70 分 ▲不定期运行计 50 分 	根据航空公司提交的时刻申请数据

附件 4

北京大兴国际机场国家基本航空服务（直飞航线）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	是否有利于机场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	0.35	<ul style="list-style-type: none"> ▲新开华北辖区、西藏自治区国家基本航空服务航线计 100 分 ▲加频华北辖区、西藏自治区国家基本航空服务航线 90 分 ▲新开其他地区国家基本航空服务计 80 分 ▲加频其他地区国家基本航空服务计 70 分 	以管理局航班时刻管理系统统计数据为准
航线公平有序竞争性	航空承运人已开航的同一条航线市场竞争的公平有序性	0.25	<ul style="list-style-type: none"> ▲第一家航空公司申请未运营日时刻的计 100 分 ▲第二家航空公司申请未运营日时刻的计 90 分 ▲第二家航空公司申请已运营日时刻的计 80 分 ▲第三家航空公司申请时刻的计 70 分 ▲第四家及以上航空公司申请时刻的计 50 分 ▲次级市场存在寻租行为的相关公司此项得分计 0 分 	以管理局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	<ul style="list-style-type: none"> ▲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	<ul style="list-style-type: none"> ▲全年运行计 100 分 ▲整航季运行计 90 分 ▲其他定期运行的计 70 分 ▲不定期运行计 50 分 	根据航空公司提交的时刻申请数据

附件 5

北京大兴国际机场港澳台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
发展战略的符合性	是否有利于机场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	0.35	<ul style="list-style-type: none"> ▲新开港澳台地区航线，计 100 分； ▲加频港澳台地区航线，计 90 分； 	以管理局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	0.3	以航段飞行距离与飞机可提供的座位数的乘积大小计分 <ul style="list-style-type: none"> ▲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	航空承运人已开航的同一条航线市场竞争的公平有序性	0.1	<ul style="list-style-type: none"> ▲第一家航空公司申请未运营日时刻的计 100 分 ▲第二家航空公司申请未运营日时刻的计 90 分 ▲第二家航空公司申请已运营日时刻的计 80 分 ▲第三家航空公司申请时刻的计 70 分 ▲第四家及以上航空公司申请时刻的计 50 分 ▲次级市场存在寻租行为的相关公司此项得分计 0 分 	以管理局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	0.1	<ul style="list-style-type: none"> ▲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	<ul style="list-style-type: none"> ▲全年运行计 100 分 ▲整航季运行计 90 分 ▲其他定期运行的计 70 分 ▲不定期运行计 50 分 	根据航空公司提交的时刻申请数据

附件 6

北京大兴国际机场货邮飞行航班配置量化规则

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	0.3	航班时刻执行率*100 (无记录的且上一个同航季在首都机场运营的,按照首都机场执行率计算,在两场均无记录的按照 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	0.3	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	0.1	航班正常率*100*0.5+(100-平均延误时间)*0.5 (无记录的且上一个同航季在首都机场运营的,按照首都机场正常性记录计算,在两场均无记录的按照以本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
航空安全记录	在中国境内上一年内的航空安全记录	0.2	因航空承运人责任原因发生征候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	0.1	▲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 7

民航华北地区航班时刻协调员备案书

兹授权_____（被授权人姓名、身份证号或者护照号）就协调本辖区内各机场航班时刻相关事宜作为我公司航班时刻协调员。

联系电话：_____

授权权限为：以（申请单位名称）_____

名义全权负责航班时刻计划的申请、调整和确认等相关事宜。

授权单位（章）：

单位负责人（签章）：

被授权人（签字）：

授权时间： 年 月 日

附件 8

民航华北地区航班时刻管理系统使用申请登记表

申请单位			
申请人		职务	
办公电话		手机	
传真		电子邮件	
申请承诺	本人郑重承诺：将严格遵守民航华北地区航班时刻系统使用的相关规定，妥善保管用户名和系统密码，并愿意承担由此产生的相关法律责任，接受民航华北地区管理局的监督检查。		
申请人签字		单位（公章）	
申请日期			

附件 10

民航华北地区国家基本航空服务航线航班时刻申请调整（取消）申请书

民航华北地区管理局：

根据我公司 年 航季市场开发、航线运营和运力调配等实际情况，（简述调整或者取消原因），经协调 同意，申请调整（取消）以下相关航班时刻计划：

序号		航班类型国际 /地区/国内	航班性质 客/货	航班号	机型	班期	航线及起降时刻	备注
	调整前							
	调整后							
	取消							

以上航班执行日期： 年 月 日— 年 月 日

申请承诺：我公司愿意遵守《北京大兴国际机场航班时刻管理细则》的有关规定，配合航线航班时刻优化布局工作，自接到管理局关于恢复原航班时刻计划的通知十日之内，无条件恢复调整（取消）前的航班时刻计划。如违反承诺，我公司将自愿放弃相关航班时刻历史优先权，并接受管理局的处罚。

（单位盖章）

年 月