

民航明传电报

发电单位 民航华东地区管理局

签批盖章 姜春水

等级 特急·明电

华东局发明电〔2022〕216号

关于下发《福州长乐机场航班时刻管理实施细则（试行）》量化规则的通知

福建监管局，各运输航空公司，元翔空港集团，华东空管局：

为规范福州长乐机场航班时刻管理工作，根据中国民用航空局《民航航班时刻管理办法》、《货邮飞行航班时刻配置政策措施》和国际航空运输协会(IATA)《世界航班时刻准则》(WSG)等相关规定和要求，我局对福州长乐机场的《航空承运人航班时刻配置基数量化规则》、《国际地区航班时刻效能配置系数量化规则》、《国内航班时刻效能配置系数量化规则》、《货邮飞行航班时刻配置量化规则》进行了修订，并经2021年12月31日局务会审议通过，现予下发，请遵照执行。

此通知。

- 附件：1. 航空承运人航班时刻配置基数量化规则
2. 国际地区航班时刻效能配置系数数量化规则
3. 国内航班时刻效能配置系数数量化规则
4. 货邮飞行航班时刻配置量量化规则

民航华东地区管理局

2022年1月28日

(此件主动公开)

抄送：民航局空管办；民航局空管局、运行监控中心；
福州机场公司，福建空管分局。

承办单位：空中交通管制处

电话：021-22322235

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(剔除运管委调减航班等符合民航局豁免政策的因素) |
| 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福州机场在飞航空承运人平均航班正点率;有航班正点率记录的新进入航空承运人,上一同航季在福州机场的航班正点率应高于福州机场平均航班正点率。) | 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上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 |

国际地区航班时刻效能配置系数量化规则

| 指标 | 指标释义 | 细分指标 | 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 | 航线通达性 | 0.30 | ▲满足国家战略发展需求计 100 分 ▲新开或加密“21 世纪海上丝绸之路”国家计 100 分 ▲新开或加密地区航线计 100 分 ▲新开或加密洲际城市计 80 分 ▲新开航其他城市计 70 分 ▲加密其他城市计 60 分 | 航班时刻管理系统统计数据 |
| 航班时刻的使用价值 | 可用座位数 | 时刻价值最大化程度 | 0.20 | 申请机型区别计分(参考机型最少过站时间分类) ▲计 100 分(宽体机或 200 座以上) ▲计 80 分(737、320 系列或 150 座以上) ▲其他计 60 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) |
| 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 | 航线有序性 | 0.15 | ▲第一位航空承运人申请未运营日时刻的计 100 分 ▲第二位航空承运人申请未运营日时刻的计 90 分 ▲第二位航空承运人申请已运营日时刻的计 80 分 ▲第三位航空承运人申请已运营日时刻的计 70 分 ▲第四位及以上航空承运人申请已运营日时刻的计 50 分 | 以航班时刻管理系统统计数据为准 |
| | | 申请时刻竞争性 | 0.05 | ▲非繁忙时段计 100 分 ▲普通时段计 50 分 ▲特定繁忙时段计 0 分 | 根据航空承运人提交的时刻申请数据(福州机场提供) |
| | | 履约守信情况 | 0.05 | ▲A 类公司计 100 分 ▲B 类公司计 80 分 ▲C 类公司计 60 分 ▲D 类公司计 40 分 ▲无诚信记录的航司计 60 分 | 结算稳定性、欠款情况等指标(参考福州机场数据和民航发展基金征缴月报) |
| 空中交通流向均衡性 | 按航线走向拥挤程度计分 | 空中交通流向均衡性 | 0.10 | ▲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建议 |

| | | | | | |
|-------|-------------|---------|------|---|------------------|
| 航线稳定性 | 申请时刻的运营时段长短 | 运营计划稳定性 | 0.05 | ▲全年运行计 100 分 ▲整个航季运行计 90 分 ▲其他定期运行计 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 |
| | | 航班密度 | 0.10 | 新增或加密国际航线周计划执行班次 ▲周计划执行班次大于等于 3 班计 100 分 ▲周计划执行班次小于 3 班计 50 分 | |

权重占比可在上下 0.05 区间浮动

国内航班时刻效能配置系数量化规则

| 指标 | 指标释义 | 细分指标 | 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 | 机场航线网络的通达性 | 0.35 | ▲国家战略或国家基本航空服务飞行计 100 分 ▲符合区域枢纽机场航线网络建设且平均通航点总数达到 13 个以上的计 100 分 ▲新增或加密至 5000 万（含）以上的国际航空枢纽机场的航线计 100 分 ▲新增或加密至 2000（含）-5000 万枢纽机场航线计 90 分 ▲省内及毗邻省份中小机场（不含国家基本航空服务）航线计 90 分 ▲新增或加密 1000（含）-2000 万区域枢纽机场航线计 80 分 ▲新增或加密 700 万（含）以上干线机场航线计 70 分 ▲其余计 60 分 | 以航班时刻管理系统统计数据为准；平均通航点总数的计算年份和航季由管理局确定。 |
| 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 | 航线有序性 | 0.10 | ▲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已运营日时刻的计 70 分 ▲第四家及以上航空承运人申请已运营日时刻的计 50 分 | 以航班时刻管理系统统计数据为准 |
| | | 可用座位数 | 0.10 | 申请机型区别计分（参考机型最少过站时间分类） ▲计 100 分（宽体机或 200 座以上） ▲计 80 分（737、320 系列或 150 座以上） ▲其他计 60 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） |
| | | 履约守信情况 | 0.05 | ▲A 类公司计 100 分 ▲B 类公司计 80 分 ▲C 类公司计 60 分 ▲D 类公司计 40 分 ▲无诚信记录的公司计 60 分 | 结算稳定性、欠款情况等指标（参考福州机场数据和民航发展基金征缴月报） |
| 空中交通流向均衡性 | 按航线走向拥挤程度计分 | 空中交通流向均衡性 | 0.10 | ▲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建议 |

| | | | | | |
|-------|-------------|---------|------|---|--------------------------|
| | | 申请时刻竞争性 | 0.05 | <ul style="list-style-type: none"> ▲非繁忙时段计 100 分 ▲普通时段计 50 分 ▲特定繁忙时段计 0 分 | 根据航空承运人提交的时刻申请数据（福州机场提供） |
| 航线稳定性 | 申请时刻的运营时段长短 | 运营计划稳定性 | 0.05 | <ul style="list-style-type: none"> ▲全年运行计 100 分 ▲整个航季运行计 90 分 ▲其他定期运行计 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 |
| | | 航线网络稳定性 | 0.20 | <ul style="list-style-type: none"> ▲周平均始发航班数量 14 架次(含)以上的计 100 分 ▲周平均始发航班数量 5 (含)-14 架次的计 80 分 ▲周平均始发航班数量 1-5 架次的计 60 分 ▲其它计 50 分 | 周平均始发航班数量的计算年份和航季由管理局确定 |

权重占比可在上下 0.05 区间浮动

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 | 0.3 | 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该机场上一个同航季平均正常率和平均延误时间计算) | 福州机场提供 |
| 航空安全记录 | 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 |