

# 民航运输信息

(2016年第4期 总第11期)

民航局运输司

2016年9月14日

## 【工作动态】

1. 运输司启用国际航线航班信息管理系统
2. 运输司将依托航权信息管理系统公布国际航权使用信息
3. 民航局召开通用航空工作领导小组第二次全体会议
4. 民航局加强通用航空管理领域的国际交流合作
5. 民航局降低通用航空器国籍登记办理要求
6. 民航局加强新设航空公司市场准入管理
7. 民航局召开《航班正常管理规定》实施准备工作研讨会
8. 民航行业内首个残疾人无障碍网站顺利通过验收评审
9. 运输司组织开展危险品航空运输跨地区交叉检查
10. 华北地区航班安全运行监管体系研究项目顺利结题
11. 华北局与新疆局开展危险品航空运输交叉检查
12. 华北局参加首都机场第二季度运管委会议
13. 华北局对山西地区危险品运输进行规章符合性检查
14. 华东局对辖区时刻协调机场部分航班采取行政措施
15. 华东局召开2016年第二季度上海地区航班正常工作电视电话会议
16. 华东局圆满完成G20杭州峰会航空运输保障任务

- 17 . 新疆局运输处与喀什发改委座谈喀什航空运输市场发展
- 18 . 新疆局开始实施2016版《航班大面积延误信息传递及协调处置预案》
19. 新疆局下发《危险品航空运输培训工作指导意见》

### **【运输研究】**

1. 关于2016年上半年华北地区服务质量及航班正常工作情况的报告
2. 做好十三五期间新疆民航航空市场管理的有关思考

## 【工作动态】

### 运输司启用国际航线航班信息管理系统

为落实中央巡视整改专项督查工作，构建规范、公开、公正、透明的市场环境，切实做到“放管结合，加强事中事后监管”，按照《关于印发民航局深化巡视整改工作2016年推进计划的通知》（民航党发[2016]7号）要求，运输司委托相关单位开发完成国际航线航班信息管理系统（一期建设目标），并于7月27日组织国内24家航空公司进行了使用培训。

该系统已于8月26日正式启用。国内航空公司将通过该系统提交国际航班计划申请，并可通过该系统随时查询航班计划审核流程、批复结果等情况。该系统的启用将提高国际航班计划审批的工作效率和管理水平，实现国际航班审批全流程公开，强化外部监督。下一步，运输司将启动该系统的二期开发工作，进一步完善系统功能。

### 运输司将依托航权信息管理系统

#### 公布国际航权使用信息

近一年来，运输司积极开展国际航权的清理工作，加大了航权使用的监管力度。为进一步加强国际航权使用的事中事后监管、充分发挥地区管理局和监管局的作用，运输司将

依托“中国民用航空局航权管理信息系统”，公布国际航权使用情况。

根据实施计划，运输司将在“航权信息管理系统”中增加“国际航权使用情况”的内容。各地区管理局和监管局可登陆该系统查询中外航空公司的国际航权使用情况，并实施监管工作。实施方案不对现有系统进行改造，各用户登录和使用与原模式无变化。预计相关工作将于2016年冬春季换季前完成。

## 民航局召开通用航空工作领导小组第二次全体会议

为贯彻落实国务院办公厅《关于促进通用航空业发展的指导意见》（国办发[2016]38号），实现今年年初民航局党组提出的实现通用航空与运输航空“两翼齐飞”的工作目标，8月12日，民航局召开了“通用航空工作领导小组第二次全体会议暨贯彻落实国办促进通用航空业发展的指导意见会议”。会上，冯正霖局长做了“坚持安全第一、放管结合，让通用航空器飞起来，让通用航空爱好者热起来”的主旨发言，提出要实现通用航空管理的“两个转变”，即，由部门行为向政府行为转变，由行业管理向社会管理转变。会议重点讨论并通过了《民航局关于贯彻落实〈促进通用航空业发展的指导意见〉重点任务分工方案》和《通用航空工作问题清单》，相关文件已在行业印发。

同时，民航局印发的《关于进一步深化民航改革工作的意见》，将“提升通用航空服务能力”作为民航十项深化改革重点任务之一，提出了创新发展政策、提升保障能力、改善运行环境、拓展服务领域和改进监管模式 5 个方面具体任务。目前也成立了专项改革工作组，并在落实国务院指导意见分工方案的框架下，制定了改革总体方案，下一步将积极推进落实。

## 民航局加强通用航空管理领域的国际交流合作

依托中欧合作项目（APP），8 月 30 日-31 日，民航局与欧洲航空安全局（EASA）联合主办了“2016 年中欧直升机医疗救护专题研讨会”。会议邀请了来自民航行业管理部门、地方政府相关部门、军方空域管理部门、医疗机构、保险机构、通用航空运营及制造企业的代表参加，针对中欧直升机医疗救护（HEMS）的监管框架、飞行标准、适航审定、运营模式、飞机选项及技术操作细节等进行了充分的交流。依托中美航空合作项目（ACP），9 月 1 日-2 日，民航局与美国贸易发展署联合主办了“CAAC-ACP 通用航空运行安全研讨会”。会议以通航飞行运行为核心，研究通航在安全运行、新技术应用等方面的发展与挑战，探索相关问题的解决方案。通过广泛交流研讨，一是为地方政府及企业搭建了国际化的信息交互和经验分享平台，二是为行业管理工作开拓思

路，为下一步拓展通用航空服务领域，实现行业转型升级，更好发挥通用航空经济增长新动能作用奠定基础。

## **民航局降低通用航空器国籍登记办理要求**

7月20日，民航局发布《关于明确〈通用航空经营许可证管理规定〉部分条款内容的通知》（民航发[2016]51号），对CCAR-290部的部分条款进行统一解释。同时在“关于办理航空器国籍登记事宜”中进一步降低要求。一是办理国籍标志和登记标志时，降低“身份证明文件”要求。申请人需提交的身份证明文件，由原来的包括营业执照、企业名称预先核准通知书、经营许可证、筹建证明文件4类，调整为包括营业执照、企业名称预先核准通知书2类。二是办理国籍登记证时，取消出具《航空器引进备案表》的要求。申请人为企业法人的，须提供企业法人营业执照；申请人为自然人的，须提供中华人民共和国居民身份证。此举在确保新规章顺利实施的基础上，进一步简政放权，为通用航空企业提供便利。

## **民航局加强新设航空公司市场准入管理**

为确保民航安全、提高运行品质，实现行业科学持续健康发展，近日民航局下发《关于加强新设航空公司市场准入管理的通知》，进一步加强新设航空公司市场准入调控。

《通知》指出，根据研究预测，目前全行业现有航空公司的运力增长能够满足人民群众不断增长的航空出行需求。为进一步处理好安全与发展的关系，确保行业发展与资源保障能力相适应，避免航空运输市场出现“多、小、散、弱”的状况，民航局将对新设航空公司实施严格控制。

《通知》突出强调民航局将重点支持设立支线和全货运航空公司。按照《关于进一步深化民航改革工作的意见》要求，围绕完善航线网，特别是支线航线网，支持投资人使用支线飞机从事支线航空运输业务，支持投资人设立全货运航空公司，开拓货运市场、完善货运航线网络，促进航空货运发展。同时，民航局将严格市场准入条件，一是严格资源保障能力评估。加强对新设航空公司拟使用基地机场的空域资源和地面保障能力的评估，具备相应保障能力的，方可批准新设航空公司。二是严格限制在繁忙机场运营的主基地航空公司数量。旅客运输量 1000—3000(不含)万人次的机场，主基地航空公司原则上不超过 3 个，3000—5000(不含)万人次的机场，主基地航空公司原则上不超过 4 个，5000 万人次以上的机场，主基地航空公司原则上不超过 5 个。三是严格专业技术人员审核。加强对新设航空公司机长等关键专业技术人员的审核，自有飞行机组数量、资质应符合相关规章及规范性文件要求。

## 民航局召开《航班正常管理规定》 实施准备工作研讨会

8月24日，民航局召开《航班正常工作管理规定》（以下简称《规定》）实施准备工作研讨会。民航局副局长王志清要求各单位牢固树立“发展为了人民”的理念，坚持真情服务底线，从消费者关注的热点问题出发，积极回应社会关切，做好前期各项准备工作，确保《规定》顺利实施，切实维护消费者的合法权益。

王副局长指出，《规定》是航班正常工作的第一部规章，其出台有利于建立航班正常工作长效机制，也是落实真情服务底线要求的重要体现。他强调，一要回应社会关切，做好规定实施准备工作，聚焦媒体和旅客所关注的问题，切实保障消费者权益。二要采取有效措施，扎实做好配套文件完善工作，建立航班正常考核机制、信息通告机制、延误取消原因判定机制、投诉反馈机制等4个机制。三要认真组织实施，提前做好《规定》宣贯培训工作，督促全行业认真学习、正确理解、规范实施，做到有计划、有组织、有检查、有反馈。四要严格监督检查，进一步落实运营保障单位主体责任。航空公司要及早开展运输总条件、公司手册、代理协议、延误应急预案、投诉受理程序等修订和完善工作；机场要做好协调保障工作；空管单位要对《规定》中天气状况、流量控制和航班出港延误后放行等信息通告的要求提前做好预案；中

航油、中航信、中航材等保障单位也要做好相关预案的修订和完善工作，确保符合《规定》要求；各地区管理局要做好辖区内的监督检查工作，将好的经验、做法推广到全行业。五要加强舆情跟踪，积极回应社会关切，持续做好舆论引导工作。

《规定》于7月21日正式发布，并将于2017年1月1日正式实施。《规定》共八章75条，主要包括航班正常保障、延误处置、投诉管理、信息报告、监督管理、法律责任等方面的内容。自《规定》发布以来，民航局积极组织宣传，加强业内培训，回应社会关切，引导舆论导向；加强组织协调，提出了规章配套文件的拟定计划，制定了“航班正常工作相关主体责任义务分解表”。

来自中国消费者协会、中国民航运输协会，中国人民大学、中国民航大学，中国民航科学技术研究院等单位的消费者代表和专家学者，航空公司、机场、空管从业人员以及民航局相关司局，各地区管理局领导在会上作了发言。

## 民航行业内首个残疾人无障碍网站 顺利通过验收评审

2016年8月12日，民航行业内首个残疾人无障碍网站在北京通过验收评审。专家组在听取项目组的汇报、进行现场测试，并就核心技术要点进行质询后，一致认为航科院信息所与民航局消费者事务中心共同开发的无障碍网站在规

划、建设上遵循了国家工信部颁布的《网站设计无障碍技术要求》，采取了较为先进的云技术架构，结合了目前主流的技术，全面考虑了盲人、聋人与老人的服务需求，具有技术亮点。

该网站解决了盲人关心的验证码、文本输入提示、焦点陷入、全键盘操作等问题。网站首页中有聋人关心的文本信息反馈链接，文字放大采用了新的技术，并且放大后文本内容不超出屏幕左右边界。网站采用的基于云技术的语音验证码是突出亮点。

经过视障人士的实际体验和检验，该网站能够满足视障人士的无障碍使用需求。同时也体现了“人民航空为人民”的理念，特别是对残疾人的人文关怀，具有示范效应，是民航业在网站无障碍建设领域先行先试的具体体现，具有很高的推广价值。

## **运输司组织开展危险品航空运输跨地区交叉检查**

为贯彻落实民航局“抓基层，打基础，苦练基本功”的安全工作要求，运输司下发《关于开展危险品航空运输跨地区交叉检查的通知》（局发明电[2016]1949号）组织各地区管理局在8月到10月间开展危险品航空运输跨地区交叉检查，以进一步加强危险品运输安全管理，加大监管力度、提升监管质量，确保企业主体责任落实到位。交叉检查重点关注危险品托运人及代理人、航空公司及地面服务代理人、危

危险品培训机构以及与危险品航空运输活动有关的其他单位执行《民用航空危险品运输管理规定》以及落实企业主体责任的情况,重点检查危险品存储安全管理、危险品运输信息宣传告知、危险品托运人及代理人的操作和培训、航空公司对销售代理人 and 地面服务代理人的管理、应急处置程序等内容。《通知》要求各相关单位要认真组织、统一标准、严格检查、注重总结,认真贯彻此次交叉检查的思想,排查和消除危险品航空运输安全隐患,有效防范危险品违规运输导致的危险品事故和事故征候发生。运输司视情况派员参加了部分检查,了解检查一线的实际情况,为制定落实整改措施奠定了基础。

## 华北地区航班安全运行监管体系研究项目顺利结题

2016年9月8日,民航局运输司在京组织召开了由华北局承担的安全能力建设项目《华北地区航班安全正常运行监管体系研究》项目的评审会议。运输司廉秀琴副巡视员、综合处靳军号处长参加了评审会议。来自于民航局、航科院、首都机场股份公司的航空运输和信息管理领域的五位专家组成了评审组,对项目进行了评审。

会上项目组汇报了研究背景、研究的主要内容、方式和成果。该项目通过研究比较欧盟和美国在航班正常监管模式中的特点,分析政府对航班正常实施监管的意义、构建政府监管的理论模型,明确政府在航班正常监管中的边界和责

任，提出华北地区航班安全正常监管体系的总体目标、具体措施和实施方案，编制了民航华北地区管理局在航班安全正常监管方面的岗位职责、权力清单以及工作检查单，为监管执法提供了依据。同时，项目组开发了华北地区航班安全正常运行监测系统，为提高监管执法工作效率，实现监管执法的标准化、科学化和自动化提供了适用的监管手段。评审专家在听取了项目组所作研究报告、研究成果介绍以及认真答辩后，认为该项目理论研究扎实，具有推广价值和示范效应，同意结题。

运输司靳军号处长对该研究成果给予肯定，并从完善研究报告、丰富系统功能等方面提出了建议。廉秀琴副巡视员最后要求华北局及项目组，紧紧围绕王志清副局长在《航班正常管理规定》实施准备工作研讨会上关于建立航班正常考核机制、信息通告机制、延误取消原因判定机制、投诉反馈机制等4个机制的指示精神，进一步不断细化航班正常管理体系、优化系统功能，完善监管清单，为民航行政管理部门落实监管职责，加强航班正常管理，提升管理效能提供有益的实践和理论经验。

## 华北局与新疆局开展危险品航空运输交叉检查工作

根据民航局《关于开展危险品航空运输跨地区交叉检查的通知》（局发明电）[2016]1949号文）要求，从8月15

日至 19 日，华北管理局前往新疆管理局辖区开展交叉检查工作。华北局对此次检查任务高度重视，与民航新疆管理局组成联合检查组共同商议制定了交叉检查实施方案，确保检查工作顺利开展。民航局全程参与指导了此次检查工作。

交叉检查期间，联合检查组以听取汇报、查看协议、调阅文档及现场检查等方式对南航新疆分公司、天津航新疆分公司、乌鲁木齐航空公司、新疆机场集团公司危险品培训机构、新疆机场博乐机场、喀什机场 6 家单位进行了检查。检查主体涵盖了持有危险品航空运输许可的经营人、未持有危险品航空运输许可的经营人、不同业务规模和操作特点的从事危险品运输的地面服务代理人和危险品培训机构几类主体，主体对象具有行业代表性。检查内容包括组织与培训管理，代理人与托运人管理，货物邮件行李运输管理，信息提供与报告等方面。检查重点涵盖危险品存储安全管理、危险品运输信息告知、危险品托运人及代理人的操作和培训、航空公司对销售代理人 and 地面代理人的管理、应急处置程序等内容。

通过检查发现，新疆辖区各危险品管理主体危险品组织架构完善，管理人员规章符合性意识强，对涉及客货危险品操作保障的各岗位员工培训管理组织到位，隐含夹带危险品防范工作制度落实严格，能常态化、制度化地开展定期自查工作，整体危险品航空运输安全管理水平较为扎实。同时，

通过检查华北局也从新疆地区各单位开展危险品航空运输安全管理方面汲取了宝贵的经验和管理思路，为下一步推动辖区各单位进一步做好危险品安全管理工作提供了较好的可借鉴经验。

## 华北局参加首都机场第二季度运管委会议

8月31日首都机场运管委召开2016年第二季度例会，华北空管局、首都机场股份公司、国航、东航北京分公司、南航北京分公司、海航北京运营基地、深航北京分公司、首都航、BGS、AOC等成员单位分管领导参加了会议。华北局何鸣寒副局长、局机关运输处负责人、北京监管局分管领导和业务部门负责人参加了会议。

会上首都机场运管委回顾了首都机场2016年第二季度航班正常工作情况及主要目标完成情况，对后续雷雨保障总结、专项课题研究、冬季运行准备等重点工作进行了部署，各单位就加快空地协同决策机制和系统建设，做好飞机过夜停场管控，提升远机位保障效率，充分做好航班换季和冬季运行准备及G20峰会保障等方面进行了研讨并达成了共识。

何鸣寒副局长肯定了上半年首都机场运管委各成员单位的航班正常管理工作，但他同时指出首都机场航班总量大、密度高，抗风险的能力比较脆弱，正常工作面临的形势依然严峻，从纵向比首都机场正常性虽较往年有所提高，但从横向比与全国其他主要机场存在一定的差距，首都机场的

运行效率和质量与服务首都功能的定位和打造国际航空枢纽的目标要求还有不小的差距。他对下一步首都机场航班正常工作提出几点要求：一是切实贯彻民航局“发展为了人民”理念，处理好安全、正常和发展的关系，从保障民生和维护人民群众根本利益的角度，不断提升运行品质，抓好航班正常性，提升运行效率。二是切实推进治理航班延误各项措施的落实。继续坚持以问题为导向，加快各专项课题小组工作进度，推动《关于进一步加强华北地区及首都机场航班运行管理工作的通知》各项任务的落实。三是切实落实主体责任，加快资源能力的投入和改善。首都机场等相关单位要切实落实主体责任，要以统筹规划和长远发展的眼光制定资源增补方案，近期要在除冰除雪设备补充、停机位设施改造、安检资源改善等方面积极主动作为，采取购置或其他等效措施，确保冬季运行的需要。四是切实优化航班时刻结构。航班时刻结构是航班正常性的源头，华北局与首都机场和华北空管局一起正在研究推动在新航季对首都机场航班时刻结构进行优化，各航空公司要从调结构，促发展的角度对自身航线网络结构进行研究，优化国内外航线结构、进出港航班比例和过夜航班数量，积极支持首都机场提质增效。五是以改革创新引领航班正常管理。在确保安全的基础上，对增强运行保障效率的各项措施和标准积极进行研究和试点，为不断优化规章、标准，提升运行效率提供基础数据。

## 华北局对山西地区危险品运输进行规章符合性检查

2016年8月24-26日，华北地区管理局依据年度行政检查计划和辖区危险品交叉检查工作安排，本着节省行政资源、集中监察员力量、提高检查效率的原则，与山西、河北监管局共同对太原国际机场有限责任公司地面服务代理人危险品操作保障能力持续符合性、中国邮政航空有限责任公司在太原机场申请锂电池进出港操作许可、山西民航机场集团公司危险品培训机构规章持续符合性情况进行了联合检查。

根据危险品管理规定对不同主体法律责任的界定和企业具体运行特点，联合检查组对邮政航空在太原机场的新增危险品（含经营人自用航材）航空运输操作保障能力、人员资质情况、危险品应急响应方案等进行了有针对性地检查，并提出了相应的管理建议和要求。对山西民航机场集团对外培训机构的组织与培训管理、危险品培训机构管理制度、实施培训管理情况、危险品教员管理情况、相关记录等进行了全面地检查，并建议培训机构尽快完成变更信息的备案工作，提出了进一步完善培训教员的信息档案等建议。对太原国际机场有限责任公司作为地面服务代理人的组织与培训管理、货物邮件行李运输管理、信息提供与报告等情况实施了检查，检查过程中未发现不符合项，检查组对其下一阶段

新增危险品操作类别进行了保障能力评估，增加危险品类别操作资质备案提出了具体建议。

## 华东局对辖区时刻协调机场部分航班采取行政措施

为贯彻国务院和民航局关于航班正常工作的要求，进一步提高辖区时刻协调机场的航班正常水平，扭转下滑趋势，今年6月份，华东局制定下发了《华东地区时刻协调机场航班正常管理措施》，对虚占和滥用航班时刻、航班正常率连续三个月低于75%（不含）的航空公司，以及对于当月放行正常率低于75%（不含）且排名靠后的时刻协调机场采取处罚措施。

8月份，根据民航局《关于2016年6月份航班正常管理措施相关数据及重点监测指标的通报》（局发明电〔2016〕2038号）以及《华东地区时刻协调机场航班正常管理措施》的相关规定，经管理局运输委员会研究决定，对浦东、虹桥、杭州、南京、福州、厦门等机场航班正常率排名靠后的航班（共计16班）采取了行政措施，并要求相关航空公司尽快调整航班计划编排，严格落实航空公司主体责任，加强内部管理，做好上榜航班的整改工作，同时妥善安置已购票旅客，避免因航班调整引发旅客重大投诉。此外，华东局已着手对这些航班的整改情况进行持续跟踪，重点考核调整后一个月的航班正常性数据，若调整后航班正常率高于该机场平均离港航班正常率，视为整改有效，否则视为整改无效，管理局

将责令航空公司做进一步调整。对半年内累计两次整改无效的航班，华东局将停止该航班运行，收回航班时刻。

目前，华东局正着手对7月份航班正常率排名靠后的航班采取处罚措施。

## 华东局召开 2016 年第二季度上海地区 航班正常工作电视电话会议

8月25日，华东局召开2016年第二季度上海地区航班正常工作电视电话会议，民航华东地区航班延误专项治理领导小组成员，局机关相关部门领导，东航、上航、春秋航、吉祥航、扬子江航、深航、河北航，厦航、海航、山航、川航上海营业部以及上海机场地服公司相关负责人在主会场参加会议，各监管局主要领导、分管领导、相关部门领导及监管局所在地机场、航空公司、空管分局（站）相关领导在监管局分会场参加了会议。管理局蒋怀宇局长、姜春水书记出席会议，会议由张振宇副局长主持。

会上，华东局运输处通报了近期开展的航班正常工作，在主会场参会的单位分别就民航局督导后的整改落实情况进行了汇报交流，华东空管局汇报了关于提高浦东机场航班正常性的计划与建议，上海两场分别通报了二季度的航班正常性情况。

蒋怀宇局长在会上强调，目前，上海地区乃至华东地区的航班正常性和整个华东经济快速发展的形象不符、和上级

以及广大消费者对航班正常性的要求不符、和广大员工付出的辛勤劳动和汗水不符。他要求各单位一是要从讲政治、顾大局的高度，迅速摘掉航班正常性落后的帽子，避免因航班正常落后而错失华东民航的发展良机。二是要以主人翁的姿态落实航班正常的主体责任，航空公司要承担航班运行的主体责任，机场公司要承担运行保障的主体责任，空管部门要承担航班放行的主体责任，监管部门要承担对时刻管理和航班正常监督的主体责任。各单位要坚持眼睛向内解决好自身问题，不能互相推诿扯皮。三是要落实管理措施，通过压力层层传导，确保各项制度、机制落地。

姜春水书记指出，当前，华东时刻协调机场航班正常形势异常严峻，已经引发民航局高度关注，为此，各监管局要参照上海地区的航班正常治理模式开展辖区航班正常工作，监察员要一岗双责，既要检查安全工作，又要检查航班正常。对近期的航班正常工作，他提出五个具体要求：一是进一步提高全员思想认识，确保压力层层传导，责任层层落实，任务层层分解，正确处理好确保行业安全、保障航班正常和促进行业发展之间的关系；二是切实落实主体责任，重点抓好始发航班正常性；三是做好民航局督导整改工作，把各项整改措施落到实处；四是认真落实航班正常管理措施，做好落后航班的整改工作，杜绝虚占、滥用时刻等违规行为；五是不遗余力地做好 G20 峰会保障工作，圆满完成各项保障任务。

## 华东局圆满完成 G20 杭州峰会航空运输保障任务

举世瞩目的杭州 G20 峰会落下了帷幕。为圆满完成峰会期间的航空运输服务保障任务，华东民航各单位认真贯彻落实中央和民航局的指示精神，精心组织、加强领导、协调联动、团结一致，全力以赴做好 G20 峰会各项保障工作。

8 月底峰会保障工作进入实战阶段，华东局两位主要领导轮流坐镇杭州机场现场督导，同时派出由公安、运输、空管等部门组成的工作组进驻杭州机场，确保峰会各项保障工作万无一失。

本次峰会由于专包机、公务机抵离时间比较集中，给保障工作带来了很大的难度，但是各单位能够克服困难，严格按照专机保障规则的要求，安全、顺利、及时、准确地完成了专机保障任务。

据统计，8 月 30 日至 9 月 6 日，杭州机场共保障航班 4301 架次，旅客吞吐量 575938 人次，出港航班正常率 71.23%，机场放行率 86.25%。8 月 30 日至 9 月 6 日，共保障 V1 专机 63 架次，V2 航班 181 架次，V3 航班 374 架次。

在各单位的共同努力下，峰会期间，未发生一起航空安全责任事故和空防安全责任事件，未发生航班大面积延误及占、霸机等群体性事件，保证了客货运输的安全、顺畅、优质，实现了“安全运行零事故、精准保障零差错、优质服务零投诉”的工作目标。

## 新疆局运输处与喀什发改委座谈

### 喀什航空运输市场发展

9月8日上午，新疆管理局运输处与来访的喀什发改委、喀什经济技术开发区一行就运输航空发展事宜进行座谈。

来访的喀什地区发改委向管理局运输处介绍了喀什地区拟筹建航空公司的相关背景，地区支持航空业发展采取的措施，包括积极推进喀什机场开扩建工程，加强地方配套设施的支持力度；与运营航空公司进行协调沟通，支持航空公司在喀什机场投放过夜运力；积极加强安全管理，创建持续健康发展的保障环境；协调航空公司积极开拓航空市场，增开直达内地机场的航线航班，希望管理局对促进喀什地区航空市场持续发展给予支持。

管理局运输处对喀什地方政府紧抓新疆民航发展机遇，促进地方航空市场发展的思路和措施表示支持和肯定，介绍了公共航空运输企业筹建许可和经营许可的相关程序和管理要求，尤其是民航局关于航空公司运营的安全管理要求和公共航空运输企业筹建新的管理政策，对喀什拟成立航空公司提出了相关建议。提出希望喀什地区进一步关注航空市场发展，借鉴其他地区工作经验，不断推进喀什航空市场快速发展；喀什地方政府进一步加大喀什旅游、投资等对外宣传力度，促进航空市场不断繁荣。

## 新疆局开始实施 2016 版

### 《航班大面积延误信息传递及协调处置预案》

为有效落实《航班正常管理规定》要求，切实做好辖区航班正常管理工作，新疆局发布实施 2016 版《航班大面积延误信息传递及协调处置预案》。

新版《预案》更加注重信息传递的及时性、预案启动的快捷性、组织架构的扁平化、监管局一线监管责任的落实及局方监管的便捷性。《预案》调整了预案启动的条件，以乌鲁木齐机场大面积延误应急处置为主、支线机场大面积延误应急处置为辅；更加明确管理局值班领导、机关航班正常监管部门和各监管局（运行办）的工作责任；更加突出各监管局（运行办）对本辖区航班正常的监管责任落实；采取更加格式化的信息报送和检查条款，便于航班正常监管部门开展行政检查工作；更加注重航班大面积延误应急处置结果的评估和机制的完善工作。

同时，为进一步做好《航班正常管理规定》的宣贯工作，确保新规章顺利实施，管理局运输处邀请民航局运输司综合处领导于 8 月 16 日在辖区对新规章进行宣贯。来自监管局、航空公司、机场、空管局，各保障单位的分管领导、部门领导、航班正常工作相关岗位人员共计 160 余人参加了宣贯会。

## 新疆局下发《危险品航空运输培训指导意见》

结合新颁布的《民航危险品航空运输管理规定》和新疆民航实际，新疆局近期印发了《新疆民航危险品航空运输培训指导意见》。

《意见》突出强调危险品航空运输安全是民航安全的重要组成部分，航空运输从业人员训练质量关乎危险品持续安全。目前，辖区从业人员危险品知识、技能的掌握存在一定的不足，需要进一步夯实危险品管理基础，提升危险品从业人员素质。《意见》从提升教学质量，夯实从业人员知识基础；严格人员考核把关，提升从业人员受训品质；持续推进业务学习，确保人员能力持续符合；建立良好学习环境，丰富员工获取资料途径等四个方面明确了辖区危险品航空运输从业人员培训的工作指导方向。

《意见》明确了对辖区经营人、机场管理机构的训练管理要求，管理局将以6类人员训练为重点，抽取南航、机场两家单位各1期次培训课程，双方互派人员进行监督考核。

《意见》要求组织危险品监察员、辖区危险品教员成立危险品试卷考核评定小组，对抽取的考核试卷进行交叉评卷。同时，管理局将加强对天津航新疆分公司、乌鲁木齐航空公司、石河子机场外培的监督检查。

## 【运输研究】

# 关于2016年上半年华北地区服务质量 及航班正常工作情况的报告

为贯彻落实民航局党组“人民航空为人民”的理念，自今年4月份以来，华北地区民航各单位在“民航服务质量提升专项行动”中开展了一系列卓有成效的工作，取得了阶段性成果，现将相关工作情况报告如下：

### 一、上半年主要工作

#### （一）服务质量工作

1、组织部署辖区服务质量提升工作。华北局专门成立了以管理局、各监管局、华北空管局、各基地航空公司和主要机场组成的华北地区服务质量提升工作领导小组，下发了《关于做好2016年华北地区“民航服务质量提升”专项行动工作的通知》，对华北地区专项行动工作进行了全面部署。各监管局和各企事业单位均成立了相关服务质量提升工作机构，做好服务质量提升行动的组织、推动和落实工作。

2、开展服务质量工作情况调研和检查。为全面掌握辖区民航服务质量现状及问题，华北局在各监管局的配合下，从4月份开始对华北地区近二十家企事业单位、民航局消费者事务中心及中国航空运输协会就服务质量工作进行了专题调研。调研组深入各服务保障单位，重点从服务管理架构、工作现状、服务质量评价体系、信息平台建设、员工人文关

怀、新闻宣传引导等方面的内容进行了调研和沟通。通过此次调研，不仅收集了解了一线民航服务质量管理工作情况，并推动辖区各单位提高了服务宗旨认识、健全了服务质量管理体系、为服务提升专项行动开展打下了良好基础。

各监管局还结合年度检查计划，分别针对机场、航空公司旅客服务、行李运输等不同工作内容制作了检查单开展了专项检查，督促和引导各单位做好民航服务相关工作。

3、组织开展华北地区民航运输服务流程梳理及案例汇编工作。为增强广大旅客对民航服务及运输政策的认知和获得感，进一步提升一线员工服务技能，管理局启动了华北地区民航运输服务流程梳理及案例汇编工作，具体分为三部分：一是以旅客感受为线索梳理民航旅客服务全流程关注焦点，形成流程清晰，重点明确，分析深入、依据完整、措施可行，对一线员工和普通旅客均有指导意义的民航服务清单；二是整理 2015 年以来各单位“真情服务”、“创新服务”优秀事例、特殊情况处置案例和服务差错案例，形成辖区民航服务案例集；三是整理各单位现有的服务管理政策、标准和承诺，为下一步构建辖区服务质量管理体系打下基础。

4、完善和细化了服务质量管理体系。各单位眼睛向内，苦练内功不断从制度、管理体系和标准等方面细化和改善服务质量管理工作。国航以服务整改为突破口，服务系统转视

角、强体系、抓末端，系统梳理全旅程服务问题，制定并督促落实了 8 大类 233 条整改措施，促进全旅程服务品质稳步提升。深航北京分公司对服务风险管理程序，旅客投诉处理相关程序等查缺补漏，共梳理整改服务风险源 1000 余条。天津航空公司与第三方合作，多维度开展服务评估工作，不断完善服务考核体系。奥凯航空自主研发了服务质量监察系统，对服务工作实施全流程管理。

5、采取措施补齐服务质量工作短板。各单位针对在特殊航空运输服务、行李运输质量、票务服务和机上餐食等方面的存在的短板问题，采取了有力措施，有效改善了民航服务质量。

在特殊航空运输服务方面，辖区各单位认真贯彻落实民航局《关于进一步做好特殊航空运输服务工作的通知》要求，从组织管理、资源配置、流程梳理、强化能力、应急处置等多个方面加强了辖区特殊航空运输服务工作，取得了明显效果，其中河北机场组织开展了对突发疾病旅客机上处置、担架旅客运输、活体器官运输等保障程序的实战演练，检验了预案的适用性，提升了各单位应急处置能力；国航梳理和优化了特殊航空运输服务流程，上半年顺利保障活体器官运输航班 24 次，妥善处置旅客意外伤害及机上患病突发事件 115 起；南航北京分公司上半年共保障进出港活体器官运输 31 次；首都机场 2016 年上半年，累计向特殊旅客提供服务 5220

次，积极承担起了民航对社会的公益责任，获得了公众的普遍认可。

在行李运输方面，各单位从细节着手强化行李运输质量管理。东航北京分公司开展了行李运输调研自查工作，分机型、分时段、分航线进行监督核查，建立行李运输数据库，分析造成行李不正常运输的原因并制定有针对性的整改措施，相关措施执行后，行李迟运率同比去年大下降了 45%；呼和浩特机场为防止野蛮装卸，为每位监装监卸员配备了便携式执法记录仪，对现场装卸行为进行实时监控，减少旅客行李破损率；深航北京分公司推出“一路箱随、不负所托”行李专项提升项目，通过建立实时信息沟通机制，有效降低行李差错率。

在票务整治方面，强化对销售代理人管控，加大违规行为处罚力度。国航通过各部门联手系统推进 32 项举措，有效提升了当日退票退款处理效率，经过治理，国航自有渠道 85%以上退票实现当日退款，退票迟缓投诉同比下降 45.5%；东航北京分公司进一步完善与销售代理人协议条款，强化对销售代理人录入旅客真实手机号信息的要求和违规处罚条款，并加强日常监管，2016 年 1-6 月对违规销售代理共罚款 36 万元。

在机上餐食方面，各公司均建立了对航空餐食旅客满意度调查和改进制度，在部分航线上增加了机上餐食的种类，

进一步改善旅客体验。东航北京分公司与两家航食公司进行沟通，加强空中餐饮质量数据监控及分析改进，通过多方平台，建立质量反馈体系，优化改进，打造机供品餐食新亮点；奥凯航空推出中国节日特色餐食、“地方特色餐食系列”、清真餐食保障方案，同时以“宣传+测评”相结合的方式，提升旅客对客舱餐食的认可度。

## （二）航班正常工作

今年以来，在民航局“系统谋划、精细管控、严格治理”的总体要求指导下，管理局在航班正常管理工作中主要开展了以下几个方面的工作：

1、加强对首都机场及华北地区航班运行工作的系统谋划，下发了《关于进一步加强华北地区及首都机场航班运行管理工作的通知》，从完善运行管理制度、细化运行标准、提升保障能力等五个方面，提出了当前及今后一个时期做好航班运行管理工作的 20 条任务型措施并成立相关专业工作组推动落实。

2、严格督促辖区主要机场做好雷雨季节航班保障和延误处置工作，从 5 月份开始多次召开会议部署和分析首都机场雷雨天气下大面积航班延误处置工作，督促首都机场及相关运行保障单位执行运管委周例会制度，定期分析、研究和推进航班正常工作。

3、严格治理，加强航班正常督促检查，对天津机场和石家庄机场航班正常工作进行了专项督查，并对督查中发现的各项问题和整改措施建立了持续跟踪和监督机制，督查后使相关机场正常性水平有了长足提高。

4、定期通报辖区各航空公司正常性和机场放行正常率情况，及时督促各单位发现问题改进工作。

5、创新监管模式，推动华北地区航班正常监管体系建设，初步建成了华北地区航班正常监测系统，实现了航班运行实时监控、大面积航班延误预警、航班正常性数据的统计分析等功能，为航班正常监管提供了有效的科技手段。

6、不断优化航班时刻管理，强化了对首都机场航班时刻执行情况的监督力度，收回了部分航空公司未执行航班时刻，建立了管理局与首都机场、华北空管局在时刻管理中的工作协调机制。

7、各单位切实履行运行保障的主体责任，从组织管理、资源能力、信息技术和应急处置能力等多方面提升航班运营保障质量。华北空管局会同中部战区空军相关部门，组织召开了天津地区和山西地区空域优化军民航协调会议，制定了缓解两地区空域使用矛盾的若干措施，取得了明显效果；华北空管局气象中心在2016年雷雨季节前，研发了针对暑运大流量运行决策支持的系列“数字化、图形化”气象服务产品，提高了运行协同决策支持水平；国航强化AOC管理力度，

强化快速反应，做到早预警、早会商、早预案、早处置，开展了首班出港、低正常率航班、关舱门后延误 2 小时以上航班及自身原因导致 4 小时以上延误航班的专项治理工作，截至 2016 年 6 月底，共处置大面积延误 28 次，发布预警信息 358 条，组织运行会商 56 次，国航由于不正常航班引发的旅客投诉数量同比下降了 431 件；南航北京分公司以信息服务和先进工具为依托，应用“兵力布置图”、“品质监控表”和“岗位任务书”这“一图两表”工具确保大面积延误航班下资源合理分配、信息传递及时、品质监控到位、责任落实到人，并推出了航班取消差异化保护项目，对于航班取消的旅客通过电子系统进行自动保护改签并通知旅客，提升改签效率；呼和浩特机场和太原机场均建立了智能化、信息化的生产运营系统，为地面保障人员配发了服务保障进度录入的电子工具，在保障车辆加装了 GPS 系统，实现了机场全范围保障车辆及航班每一个保障节点的实时监控，提高保障效率。

通过各单位的不懈努力，今年 1-7 月华北地区平均航班正常率为 77.95%，机场放行正常率为 79.96%，分别较去年同期提高 15.36 个百分点和 16.99 个百分点，航班正常性水平较往年有了长足的进步。

## 二、下一步工作计划

### （一）全面开展《航班正常管理规定》宣贯

新颁布的《航班正常管理规定》是今后一个时期我们开展航班正常工作的最重要的依据和指导。为帮助辖区各民航企事业单位正确理解《规定》的各项要求，切实把规章各项要求落到实处，华北局拟在近期召开覆盖华北地区各空管部门、各航空公司、各机场公司及相关保障单位参加的航班正常管理工作会议，专门就《规定》进行宣贯，对《规定》的相关落实工作进行部署。组织辖区各单位做好《航班正常管理规定》实施前准备工作，对大面积航班延误预案的完善，航班延误补偿标准的明确、机上延误应急预案的制定及消费者投诉受理机制的优化等方面的各项任务进行梳理细化，制定相关任务分解表，明确各项任务的具体内容、标准和时限要求，加强协调督促，确保在规章正式实施前各项措施切实落到实处。

## **（二）继续做好服务全流程梳理工作**

进一步做好民航服务全流程进行全面梳理，组织相关专家对服务流程梳理清单进行全面的评估，确保清单内容对服务流程的全覆盖和权威性；整理各类有代表性的服务案例，完善案例内容使案例内容贴近工作一线，帮助一线员工切实提高航班延误服务在内的各类服务技能，确定服务标准的界定和边界，引导构建安全、文明、健康的航空运输环境。

## **（三）完善航班正常监管体系**

以《航班正常管理规定》为主线，结合前期华北地区航班正常监管体系研究基础，推动构建管理局正常性监管的体系，明确管理局各专业部门及监管局的工作职责、监管目标、法规依据、执法体系、保障支撑等内容，梳理工作权利清单、完善检查单、借助华北地区航班正常监测系统，利用大数据和系统化的手段，创新监督检查方式，提升监管效能。

#### （四）优化辖区繁忙机场航班时刻结构

以服务国家战略，打造国际枢纽型机场为目标，以首都机场实际运行保障综合能力为基础，进一步优化航班时刻管理，在严格落实时刻管理各项制度的基础上，实施更加精细的航班时刻管理，探索建立在冬季冰雪天气对航班时刻的动态管理机制，从源头加强航班时刻管理。

### 三、存在的问题和建议

（一）航班正常管理工作涉及民航行政管理部门各个专业部门，但各部门目前对该项工作的认识尚不统一，建议民航局在“三定”和“三级职责分工表”对地区管理局、各监管局相关业务部门在航班正常监管中的职责进行划分和明确，制定各专业部门可操作性强的检查标准，以确保各部门能够积极参与航班正常管理工作中。

（二）近年来航班正常、服务质量和消费者权益保护工作，越来越成为社会关注的热点，也直接关系到民航发展的核心竞争力，但在目前的行业行政资源配置方面，运行和服

务保障方面缺少政府性资金的引导和支持。建议民航局通过新设航班正常及服务质量能力建设专项资金等形式，在提高航班正常和服务基础设施水平（如残疾人辅助设施的改造和购置）、研究航班正常和服务质量创新，维护消费者合法权益和加强监管能力建设等方面提供必要的支持。

（三）行业发展速度与保障资源不足的矛盾日益突出，突出表现在空域资源总体不足和繁忙机场的地面保障资源不足，其根本性原因一是行业发展需求与综合保障资源间的联动机制未有效建立，部分单位重发展数量轻发展质量的思想仍旧存在。建议民航局进一步推动国家空域管理制度的改革，建立民航发展与空域释放间良性的联动机制，同时在进一步完善和贯彻航班正常与航空公司、机场及空管部门的约束机制基础上，从航班时刻分配、航权安排、项目投资建设和空管专业人员待遇等方面建立激励机制，引导促进各主体单位积极主动做好航班正常工作。

（四）《航班正常管理规定》正式实施后将对航班延误的数据和延误界定的准确性、客观性和及时性提出更高的要求。建议民航局进一步推动民航统一航班运行监控平台的建设，推动航班正常统计办法的修改和完善，尤其是在航班延误原因界定方面，制定更为符合旅客感知和运行实际的原因分类和界定办法，并探索利用客观数据系统自动判定延误

原因的机制，避免人为主观因素在航班延误界定中的较大影响，提高政府航班延误界定的公信力。

（五）《航班正常管理规定》中对民航行政管理部门受理和回复旅客投诉进行了严格的规定，考虑到目前监管资源匮乏的现状，为保证相关投诉受理工作的及时性和处理质量，建议民航局以消费者事务中心为主体，建立全民航统一的投诉受理窗口和平台，按照投诉的主体、种类、重要性、紧急性和复杂性的特点，分为各运行主体处理、地区管理局跟踪和民航局督办三级投诉处理机制，以保证行政资源的合理使用。

（六）部分机场服务保障能力不足、专业化不够。一方面是服务保障现行收费价格制度不尽合理，相关服务保障单位缺少在服务保障方面投入的动力；另一方面机场地面服务保障企业准入实际还存在壁垒，市场化程度不高。建议民航局继续推动地面服务保障收费价格改革，推动相关单位专业化、企业化运营，切实破除垄断壁垒，提高地面服务代理市场的有序竞争，提高运行保障质量。

（七）民航服务宣传引导工作缺乏系统性和长期性。民航各主体间在政策宣传和旅客行为引导中缺乏统一协同，未能形成宣传的合力。建议由民航行业主管部门协调行业各单位宣传部门，集合各类媒体和宣传资源形成松散的媒体联盟，针对涉及行业的重要事件从客观、专业和维护更广大旅

客利益的角度，统一行动加强宣传引导，避免恶意炒作，切实维护行业的良好形象。

（八）进一步研究和探索全国繁忙机场航线网络结构和时刻安排的优化机制。航线结构和时刻安排是航班运行的前提，目前各地区航线结构和时刻安排不协调的问题较为突出，影响了整体航班运行质量，建议从构建枢纽战略，提升运营质量出发，研究重新梳理和优化全国航线结构和时刻安排，从源头上提升运营质量。

（民航华北地区管理局运输管理处）

## 做好十三五期间新疆民航航空市场管理的有关思考

“十二五”期间，新疆民航在航空运输市场发展方面取得了卓越的成绩，为新疆自治区各项事业发展做出了突出的贡献。同时，新疆民航行业内外还存在着较多难以充分调和的矛盾，尤其是在中央“一带一路”战略和一系列援疆政策刺激下，航空运输市场持续面临较强的刚性需求，而乌鲁木齐机场单跑道运行、保障能力有待进一步提升、航站楼超裕度保障的形势短时间内难以有效改变。如何破解保障能力与航空运输刚性需求之间的矛盾，需要进一步深入研究新疆民航发展相关思路。

为进一步服务自治区“丝绸之路经济带”核心区建设，满足“互联互通”对民航运输的需求，管理局开展了“促进新疆民航‘十三五’期间航空运输市场科学发展课题研究”

工作，对航空市场发展进行政策研究。现结合研究情况，提出做好十三五期间新疆民航航空市场管理的思考建议。

### 一、十二五期间新疆民航航空市场发展基本情况

自治区经济社会十二五期间快速发展。民航作为地区经济的晴雨表，也取得了突出的成绩。

（一）航线网络方面。十二五期间，迪拜、首尔、大阪、台北等国际（地区）航线相继开通；乌鲁木齐实现除拉萨以外与全国所有省会城市通航，国内干线更加向三四线城市拓展；疆内支线机场多数实现2家以上航空公司运营，喀什、哈密等机场常态化开通至北京、上海等地的航线航班，此类航线的疆内段多为2个支线机场相互串联，进一步提高了各地州的通达性。2015年，全疆共执行航线214条。“东西成扇、疆内成网、四通八达”的航线网络格局逐渐形成。

（二）机场发展方面。十二五期间，完成多项机场改扩建工程。2009-2013年拉动航空运输业累计投资24.7亿元。辖区运输机场规模不断扩大，喀纳斯、那拉提、富蕴、石河子等机场相继建成通航。至十二五末，辖区运输机场数量为18个，为全国数量最多。乌鲁木齐国际机场门户枢纽地位逐步确立。

（三）运输生产方面。十二五期间，全疆机场旅客吞吐量、货邮吞吐量、起降架次增长迅速，较十一五期间年均增长速度分别达到21.3%、17.1%、31.2%（十一五期间平均增

幅分别为 16.1%、6.4%、15.2%)。乌鲁木齐机场在全国机场排名第十五位，喀什、库尔勒等支线机场相继突破百万人次。新疆区域飞行流量增幅年均达 20%以上。2015 年夏秋航季期间，乌鲁木齐机场日高峰架次突破 500 架次，达到 520 架次。

## 二、十三五期间新疆民航航空市场发展环境分析

### (一) 利好因素

当前，新疆民航发展有着绝佳的利好机遇，一是地缘区位优势明显。以乌鲁木齐机场为枢纽构筑亚欧中转航线具有绕航率低的显著优势。二是“丝绸之路经济带”战略促进新疆提档增速，为民航发展提供有力支持环境。三是自治区经济较快发展利于新疆民航持续发展。四是外贸和旅游业为民航注入发展活力。五是民航局和自治区高度重视新疆民航发展。在之前促进新疆民航发展的基础上，今年上半年，自治区张春贤书记与民航局冯正霖局长进行了高密度、高规格座谈。民航局 3 月份专门就乌鲁木齐机场枢纽建设进行调研，制定出台《乌鲁木齐国际航空枢纽战略规划》。六是地方政府促进民航发展的意愿高涨。哈密航空市场发展会议于 2016 年 7 月份成功召开，取得较为丰硕的成果；喀什积极打造临空经济，有意成立运输航空公司-喀什航空公司。

### (二) 不利因素

当前新疆民航正处于运输发展的黄金期、政策支持的机会期和行业管理的转型期，同时也处于关键资源的约束期和

安全风险的凸显期。一是保障能力相对不足，尤其是时刻资源持续紧张的瓶颈难以有效缓解、消化增量。二是国际航线发展品质有待提高。三是南北疆支线机场发展不平衡。

“十三五”期间，在刚性需求刺激下，新疆民航将面临较快的发展态势，需采取有效措施，创造航空运输发展优质环境，促进航空运输市场“十三五”期间健康可持续发展，有效服务自治区经济带核心区建设。

### 三、十三五期间新疆民航航空市场发展思路措施

#### （一）发展思路

根据民航局在“乌鲁木齐国际航空枢纽发展环境”研究的预测，至2020年和2030年乌鲁木齐机场市场需求量分别达到3200万人次和7000万人次。其中，在市场结构方面，2020年和2030年国际旅客吞吐量占总量分别为9.38%和14.29%。航空市场的刚性需求十分强烈。十三五期间，为满足发展需求，必须进一步注重民航航线航班及运力安排的供给侧改革，调整新疆民航供给结构，提升航空市场发展品质。

十三五期间，建议按照“坚持一个指导思想、明确四项推进措施、加强五项保障能力”的原则，调控新疆航空运输市场。即：始终坚持“串、环、延、网、筑”的航线网络发展思路；明确疆内支线机场不经停乌鲁木齐机场直飞内地、支线机场至乌鲁木齐机场航班机型小换大、充分发挥周边机场作用、大力发展夕发朝至航班等四项措施；加强乌鲁木齐

机场中转服务功能、加大新技术推广应用力度、优化空域管理、提升航班正常水平、提高通关效率等五项能力。

## （二）具体措施

### 1、明确疆内支线机场不经停乌鲁木齐机场直飞内地的措施

乌鲁木齐机场“一刻难求”的形势下，注重引导航空公司开通更多的支线机场不经停乌鲁木齐向东延伸内地的航线航班，“挤”出乌鲁木齐机场宝贵的时刻资源，用于优先发展国内干线和国际航线。“十三五”期间，力争累计新开5-10条直飞航线。预计到2020年分流乌鲁木齐机场43.8万旅客资源，进一步缓解乌鲁木齐机场时刻资源，释放乌鲁木齐机场保障裕度。

### 2、明确支线机场至乌鲁木齐机场航班由小机型换大机型的措施

2015年8月份乌鲁木齐机场运输起降架次高峰日突破520架次，达到近几年峰值，航空市场刚性需求充分显现。当月乌鲁木齐至疆内支线机场实际运营航班中E190型2631架次，占总量的47%；100座位数以上的飞机2692架次，占总量的53%。十三五期间，建议结合市场发展情况，按照机型结构、机场规模量级，逐步调整各支线机场与乌鲁木齐机场间的航班机型结构。经测算至2020年8月减少676个航班起降架次，可进一步缓解乌鲁木齐机场资源紧张压力。

### 3、明确引导航空公司运营乌鲁木齐周边机场缓解运营压力的措施

乌鲁木齐机场周边有吐鲁番、石河子、克拉玛依等机场，推进“一托三”进程，发挥周边机场功能，可有效缓解乌鲁木齐机场压力，增强新疆航空市场发展动力。以吐鲁番机场为例，自治区政府正在研究推进“乌吐一体化”和两地机场一体化运营，积极鼓励航空公司在吐鲁番机场设立基地，开发空铁联运相关产品，辐射周边。预计到2020年吐鲁番机场旅客吞吐量为35万人次，接近本期（2020年）设计规模。

### 4、明确发展乌鲁木齐夕发朝至航班充分利用非繁忙时刻的措施

2015年8月份乌鲁木齐机场实际起飞7567架次，平均每天244架次，各时段航班起飞数量有明显的特点。

“十三五”期间，新疆航空市场将持续2015年8月份的高密度运营情况。建议航空公司充分利用非繁忙时段运营航班，实现在0-3时段增开航班运营架次；7-8时段，适度增加出港航班比例，增开2个出港航班；23-24时增加出港航班比例，增开6个出港航班，达到与10-13时相同水平。

## 四、促进十三五期间航空市场发展的相关建议

十三五期间，新疆民航航空市场发展对服务国家“一带一路”战略实现，自治区经济带核心区五大中心建设，促进地方经济发展的有着极为重要的战略意义。在新时期下，有

效促进航空市场发展，拉动航空经济产业的形成，带动地方经济腾飞，应当本着管理局张忠华局长“地方主导、市场引导、行业指导”的航空市场发展指导思想，各方协作，形成合力，共谋发展篇章。

建议地方政府积极研究地区经济转型升级的思路措施，充分重视航空经济的发展对地方经济社会的带动促进作用，研究制定促进航空经济的相关方案，出台吸引资本流入的优惠政策，通过深入打造航空产业链，带动地方制造、服务行业发展壮大。

建议民航行业的各航空公司加强新疆航空市场的开拓力度，抢滩登陆、深耕细织；建议各机场公司出台优惠措施，筑巢引凤；建议各保障单位加强能力建设，提高优质服务。

新疆民航十三五期间航空市场仍是全国民航市场新的增长极，航空经济的形成和带动必将成为促进地方经济社会发展的新引擎，相信在中央的大力支持下，在民航局和自治区的高度关注下，通过地方、行业和市场各方的共同努力，新疆民航航空市场的蓝海必将更加宽广，也必将能为国家、自治区各项战略目标的实现插上更加有力的翅膀。

（民航新疆管理局运输管理处李海宾）

---

报：局领导，总飞行师、总工程师、安全总监。

送：民航各地区管理局及监管局，各航空运输（通用），服务保障公司，各机场公司，局属各单位，局内各部门，中国航空运输协会。

---

民航局运输司印发

2016年9月26日

---