

首都机场航班运行质量评估考核实施细则

（修订稿）

一、目的和依据

为贯彻落实民航局《关于进一步提升民航服务质量的指导意见》（民航发〔2018〕24号）等一系列文件要求，推动华北民航高质量发展，不断完善航班正常考核机制，激发首都机场各运行保障单位在航班正常工作中的内生动力，落实主体责任，促进航班正常水平的进一步提高，依据《航班正常管理规定》、《民航局关于印发〈航班正常考核指标和限制措施〉的通知》（民航发〔2017〕156号）等文件相关要求，制定本细则。

二、评估考核原则

（一）落实主体责任，推动“航空公司运行管理、机场保障管理、空管指挥服务管理、政府监督考核管理”四个体系建设。

（二）激发内生动力，通过奖优罚劣，督促各单位主动作为。

（三）聚焦短板问题，坚持目标导向，切实发挥考核的引导作用。

（四）以运行环节关键数据为主要评估指标，建立全程

可查，公开透明的考核机制。

（五）坚持开拓创新，实事求是，不断优化和完善评估考核机制。

三、评估考核范围和对象

（一）考核范围为：在首都机场进出港的全部客运正班、加班和包机，其中每月计划出港航班 8 架次（不含）以下航空公司的航班、在原计划离港时间前 6 小时（含）以上取消的航班、补班航班等不纳入航班运行质量评估和考核范围，但需对相关数据予以记录。

（二）评估考核对象包括：机场管理机构、空管部门、国内航空公司、港澳台地区和外国航空公司、地面服务代理人及航油、航信等服务保障单位。

四、评估考核的组织

民航华北地区管理局负责制定评估考核标准、组织实施、监督检查；北京监管局负责参与实施和监督检查工作；首都机场负责相关数据的统计、汇总和初步核查工作；华北空管局负责协助首都机场对涉及空管相关数据的统计、分析和复核工作，在首都机场运营的各国内、港澳台地区及外国航空公司、航油、航信及各地面服务代理公司配合做好评估考核的相关工作。

五、评估考核指标和具体措施

（一）机场管理机构评估考核

1. 始发航班起飞正常率及机场放行正常率考核

当月首都机场始发航班起飞正常率或机场放行正常率低于 75%（不含）时，管理局给予警示；当首都机场连续 2 个月始发航班起飞正常率或机场放行正常率低于 75%（不含）时，管理局给予通报批评并责令其提交限期整改报告；当首都机场连续 3 个月始发航班起飞正常率或机场放行正常率低于 75%（不含）时，管理局对其进行行政约谈；当首都机场最近 6 个月平均始发航班起飞正常率或机场放行正常率低于 75%（不含）时，管理局将责成首都机场组织相关单位提出相应容量调减方案，经管理局审议后报民航局批准实施。

2. 航班平均地面滑行时间考核

连续 2 个月首都机场出港航班平均滑出时间大于 25 分钟（不含）或进港航班平均滑入时间大于 12 分钟（不含）时，管理局给予警示；当首都机场连续 3 个月出港航班平均滑出时间或进港航班平均滑入时间未达标时，管理局将对首都机场予以通报批评并要求首都机场会同空管部门，协调相关运行保障单位对有关问题进行深入分析，上报相关限期整改报告（报告包括问题分析、可行性改进措施和建议等内容）；当首都机场连续 6 个月出港航班平均滑出时间或进港航班平均滑入时间未达标时，管理局将对首都机场进行行政

约谈并将相关情况上报民航局。

（二）空管部门评估考核

1. TSAT 时间放行考核

当月正常准备航班中按 TSAT 时间放行航班比例低于 85%（不含）时，管理局将给予警示；连续 2 个月正常准备航班中按 TSAT 时间放行航班比例低于 85%时（不含），管理局将要求华北空管局提交分析报告，分析具体原因，提出可行性改进措施和建议；连续 3 个月正常准备航班中按 TSAT 时间放行航班比例低于 85%时（不含）时，管理局将对华北空管局予以通报批评；连续 6 个月正常准备航班中按 TSAT 时间放行航班比例低于 85%（不含）时，管理局将对空管部门进行行政约谈并将相关情况上报民航局。

2. TSAT 时间与计划离港时间的符合性考核

统计并公布首次 TSAT 时间不晚于计划离港时间后 5 分钟的航班；以及当前段航班晚到且首次 TSAT 时间晚于计划离港时间后 5 分钟的航班时，首次 TSAT 时间不晚于“实际到港时间+机型最少过站时间+5 分钟”的航班占所有计划出港航班的比例。当月该比例低于去年同期水平 95%（不含）以上时，管理局将予以警示；当连续 2 个月该比例低于去年同期水平 95%（不含）以上时，管理局将要求华北空管局提交分析报告，分析具体原因，提出可行性改进措施和建议；当连续 3 个月该比例低于去年同期水平 95%（不含）以上时，

管理局将对华北空管局进行通报批评；当连续 6 个月该比例低于去年同期水平 95%（不含）以上时，管理局将对华北空管局进行行政约谈并将相关情况上报民航局。

（三）地面服务代理企业考核

地面服务代理企业所代理的航班保障中，当月进港航班地面保障车辆到位率或出港航班保障车辆到位率低于 95%（不含）的，管理局将对相关地面服务代理企业予以通报批评并责令其提交限期整改方案；连续 3 个月受到通报批评的，管理局将对相关地面服务代理企业进行行政约谈；连续 6 个月受到通报批评的，管理局将组织开展对相关地面服务代理企业保障能力评估工作，将其实际运行保障及评估情况及时上报民航局，并提出下一步处理意见。在其评估保障能力未达到运行需要前，限制代理新的航空公司业务。

（四）其他保障单位考核

一个季度内在首都机场出现 1 起（不含）以上因中国航油华北公司和北京航信等服务保障单位原因造成的机场放行不正常航班的，管理局将给予相关服务保障单位通报批评，年内累计 2 次受到通报批评的，管理局将对相关服务保障单位进行行政约谈并将有关情况上报民航局。

（五）国内客运航空公司考核

1. 关舱门正常性考核

每月对国内客运航空公司出港航班关舱门正常率进行

排名，对排名中关舱门正常率小于 85%（不含）且排名最后三位的航空公司予以通报批评，责令其提交限期整改方案，并自通报后（不含当月）的第 2 个月起，分别在 1 个月内临时取消一个全天繁忙时段（06:00-23:59）航班时刻使用权；本航季内累计 3 个月受到通报批评的航空公司，管理局将取消该公司下一个航季 1 个繁忙时段（06:00-23:59）航班时刻使用权（取消航班时刻的确定规则详见附件 5 第三条）。

2. 航班正常性综合考核

对在首都机场运营的国内客运航空公司按运行量进行分类考核：即每月出港航班 200（含）架次以上和每月出港航班 8 架次（含）以上，200（不含）架次以下两类公司。

以每个航季自然延续月为考核周期，即夏秋航季考核周期为每年 4 月 1 日至 10 月 31 日、冬春航季考核周期为每年 11 月 1 日至次年 3 月 31 日，通过对在首都机场运营的各国内客运航空公司机上延误航班比例、长时间延误航班比例、早出港始发航班起飞正常率、过站航班放行正常率及航班正常和服务质量管理工作评价等评估指标，按航班量分类对各公司航班正常性总体情况进行考核并排名（详见附件 1、2、3）。

对于按航班量分类中排名最后一位的航空公司原则上将分别取消其下一个同航季繁忙时段（06:00 至 23:59）1 个相关航班航季时刻使用权（取消航班时刻的确定规则详见附件

件 5 第三条)。

在航季正常性综合考核中，当月航空公司获得综合考核第一位时，管理局将建议首都机场在近机位资源分配方面予以优先考虑，具体细则由首都机场制定并负责实施，实施情况报管理局。当在航季综合考核中航空公司获得第一位时，管理局将予以通报表扬，并在民航服务质量工作先进评选，时刻结构优化调整等方面给予优先考虑。

3. 航班起飞正常性考核

统计并公布每月航班起飞正常率低于 50%（不含）且排名后 3 位的航班；对连续 2 个月航班起飞正常率低于 50%（不含）且排名后 3 位的航班，管理局将对相关航班予以通报并要求航空公司上报限期整改报告；对连续 3 个月航班起飞正常率低于 50%（不含）且排名后 3 位的航班，管理局将自通报后（不含当月）后第 2 个月起，临时取消相关航班在该航季剩余时间内起飞时刻使用权；对航季航班起飞正常率低于 50%（不含）且排名后 3 位的航班，管理局将对相关情况予以通报，并要求相关航空公司上报航线优化措施报告（取消航班时刻的确定规则详见附件 5 第三条）。

（六）港澳台地区及外国航空公司考核

对在首都机场运营的港澳台地区及外国航空公司按运行量分类：即每月出港航班量 8 架次（含）以上、60 架次以下和 60 架次（含）以上的两类，分别按在首都机场的起

飞正常率进行排名，对于按航班量分类中当月航班起飞正常率排名最后一位且低于 50%的航空公司予以通报批评；对于航季内连续 2 个月受到通报批评的航空公司，责令其提交限期整改方案；航季内连续 3 个月受到通报批评的，管理局将对该公司进行行政约谈，将有关情况上报民航局，研究下一步处置措施，并通报该公司总部。对于部分航空公司在本航季受到行政约谈后，继续处于相关分类中航班起飞正常率排名最后一位且低于 50%的，相关情况将被记入不良记录，暂停受理其在本航季及下一航季在北京地区机场新增或优化调整航班时刻的申请。

六、特殊情况下的评估考核

（一）TSAT 大幅跳变情况下的关舱门正常性考核

在关舱门正常性评估考核中，对于在航班实际开始登机前 TSAT 时间大幅跳变（TSAT 大幅跳变指：首次跳变发生于首次 TSAT 时间 30 分钟前，且 TSAT 晚于首次 TSAT 时间 45 分钟（不含）以上）的，当跳变原因为非航空公司原因时（其中非航空公司原因是指：航空公司未主动推迟 TOBT 时间的，或相关机场正式发布临时关闭的航行通告，航空公司被迫推迟 TOBT 时间的），以 TSAT 时间为最晚关舱门时间。

由航空公司负责记录和提供符合以上条件的航班相关信息或相关机场正式宣布临时关闭的航行通告等信息，华北

空管局和首都机场对是否为航空公司原因进行核实。

（二）大面积航班延误情况下的关舱门正常性考核

1. 当首都机场启动大面积航班延误预案红色响应时，对响应当天关舱门正常性及地面服务代理企业保障车辆到位率免于考核，但需对相关数据予以记录。

2. 当首都机场未启动大面积航班延误预案红色响应，但华北空管局采取 CDM 系统人工干预措施时，以首都机场运管委发布的同意登机时间加 60 分钟为该航班最晚关舱门时间。对于未经首都机场运管委同意而违规登机的，由首都机场运管委标注后按晚关舱门进行记录。

七、评估考核相关要求

（一）请华北空管局、首都机场、各航空公司、地面服务代理人、航油及航信等服务保障单位，做好相关评估考核数据的接入和提供工作。请首都机场运管委在修订运管委航班延误后处置评价打分表及评价打分标准时，及时向管理局报备，并做好月度评价和公示工作。请北京监管局做好相关督促落实工作。

（二）各相关航空公司要做好被取消航班旅客退票改签等后续服务工作，并妥善将相关信息及时对外公告。

（三）超远机位的划分、近机位资源优先分配等工作由首都机场确定并上报管理局；民航服务质量工作先进评选、

航班时刻结构优化和限制措施中涉及时刻取消及再次分配工作由管理局按照相关规定实施。

（四）本细则由管理局授权运输管理处负责具体条款的解释和对附件中具体指标和程序的修订。

（五）本细则自 2019 年 1 月 1 日起施行，原《关于下发〈首都机场航班运行质量评估考核细则（试行）〉的通知》（华北局发明电〔2017〕1266 号）、《关于进一步做好首都机场航班运行质量评估和考核工作的通知》（华北局发明电〔2017〕1863 号）、《关于进一步明确首都机场航班运行质量评估考核工作有关事项的通知》（华北局发明电〔2017〕2283 号）、《关于修订〈首都机场航班运行质量评估考核细则（试行）〉的通知》（华北局发明电〔2018〕410 号）同时废止。

- 附件：
1. 首都机场航班正常性综合考核汇总表
 2. 华北局（北京监管局）对国内航空公司航班正常和服务质量管理工作评价得分表
 3. 运管委航班延误后处置评价打分表
 4. 首都机场航班运行质量评估考核相关定义和计算公式
 5. 首都机场航班运行质量评估考核工作相关程序

附件1:

首都机场航班正常性综合考核汇总表

航空公司	机上延误航班比例		长时间延误航班比例		早出港始发航班起飞正常率		过站航班放行正常率		航班正常和服务质量管理 工作评价	总分	名次	
	分值	加权后	分值	加权后	分值	加权后	分值	加权后				
200架次以上	项目号	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	国航											
	东航											
	南航											
	海航											
	厦航											
	深航											
	山航											
	川航											
200架次以下	首都航											
	大新华											
	上航											
	长龙											
	西藏											
	祥鹏											
	东海											
	吉祥											
重庆												
江西												

注:

1、项目1=(某航当月机上延误0.5小时(不含)-1小时(不含)航班量×1+某航当月机上延误1小时(含)-2小时(不含)航班量×2+某航当月机上延误2小时(含)-3小时(不含)航班量×4+某航当月机上延误3小时(含)以上航班量×8)/当月该公司出港航班量。

2、项目2=项目1×30。

3、项目3=(某航当月延误1小时(不含)-2小时(不含)航班量×0.5+某航当月延误2小时(含)-4小时(不含)航班量×1+某航当月延误4小时(含)-6小时(不含)航班量×3+某航当月延误6(含)小时-8小时(不含)航班量×6+某航当月延误8小时(含)以上航班量×8)/当月该公司出港航班量。

4、项目4=项目3×30。

5、项目5=某航当月早出港始发航班起飞正常率；对于当月停放超远机位早出港始发航班比例超过45%的航空公司，项目5=某航当月早出港始发航班起飞正常率×1.1。

6、项目6=项目5×40。航空公司如在首都机场无早出港始发航班的，其早出港始发航班起飞正常性评分取首都机场当月同类型国内航空公司早出港始发航班起飞正常率得分的平均值。

7、项目7=过站航班放行正常率

8、项目8=项目7×55。航空公司如在首都机场无过站航班的，其过站航班放行正常性评分取首都机场当月同类型国内航空公司过站航班放行正常率得分的平均值。

9、项目9主要依据管理局、北京监管局对各航空公司航班正常及服务质量管理检查工作检查情况总体评价和首都机场运管委对应急会商机制下各航空公司协同配合情况评价。项目9=[管理局评价(2分)+北京局评价(1.5分)+运管委评价(1.5分)]，总分不超过5分，但可根据情况减分。

10、项目10总分=项目6+项目8+项目9-项目2-项目4。

11、每航季考核时以每月各航空公司得分累计相加进行排名。

12、表中所有数据均取小数点后两位。

附件2:

华北局（北京监管局）对国内客运航空公司航班正常和服务质量管理工作评价得分表

航空公司		航班正常和服务质量评价 (说明1)	数据质量 (说明2、3)	相关工作落实 (说明4、5、6)	延误后处置 (说明7)	得分
200架次以上	国航					
	东航					
	南航					
	海航					
	厦航					
	深航					
	川航					
	山航					
	首都航					
200架次以下	大新华					
	上航					
	长龙					
	西藏					
	祥鹏					
	东海					
	吉祥					
	重庆					
	江西					

核准人/单位:

日期:

说明:

- 1、航班正常和服务质量打分：对在民航局、管理局组织的航班正常和服务质量表彰中获得优秀单位荣誉的单位，管理局将在表彰当月的航班正常和服务质量评价得分中在原基础上增加2分或1分。在管理局和北京监管局航班正常和服务质量检查工作中表现优良得1分（无不符合项或未进行检查的）；表现较差<1分（有一个不符合项扣0.5分），并计入当月综合评价分中。
- 2、存在数据迟报、漏报、错报情况的，当月综合评价分减0.5分。
- 3、年内累计两个月出现考核数据迟报、漏报、错报情况或问题数据比例大于5%的相关责任主体单位，自确定之日起后续年内考核月，综合评价分均减1分。
- 4、未按照民航局、管理局、监管局通知要求落实航班正常相关工作的（包括但不限于未按时提交报告、材料、或未参加相关会议等），当月综合评价分减0.5分。
- 5、被责令临时取消单月航班时刻的单位，如未按规定时间向管理局上报相关取消航班时刻信息的，当月综合评价分减2分。
- 6、被责令临时取消航季航班时刻的单位，如未按规定时间向管理局上报相关取消航班时刻信息的，下一个航季每月综合评价分减1分。
- 7、受到管理局通报批评并要求提交限期整改报告的单位，如未按规定时间向管理局上报整改报告的，当月综合评价分减3分。
- 8、因航班延误后服务处置不当，造成群体性事件或较大舆论影响的单位，根据实际情况，管理局或监管局当月综合评价分减5分。

附件 3

运管委航班延误后处置评价打分表 (2019 年 X 月)

一、运管委成员单位、山东、四川

序号	航空公司	航班延误后处置评价 (30 分)			总分	加权分
		航班动态调减情况 (10 分)	运管委协同处置情况 (10 分)	补班管理规定执行情况 (10 分)		
1	国际					
2	东方					
3	南方					
4	海南					
5	深圳					
6	首都					
7	厦门					
8	上海					
9	大新华					
10	山东					
11	四川					

二、非运管委成员单位

序号	航空公司	航班延误后处置评价 (30 分)			总分	加权分
		航班动态调减情况 (10 分)	运管委协同处置情况 (10 分)	补班管理规定执行情况 (10 分)		
1	重庆					
2	长龙					
3	西藏					
4	东海					
5	祥鹏					
6	吉祥					
7	江西					

说明:

1. 动态调减: 满足调减要求得 10 分, 不达标得分= $(2-\text{实际执行量}/\text{可执行量})\times 10$ 。
例: 可执行 10 架次, 实际执行 12 架次, 超容 $(12-10)/10=20\%$ 。得分= $(1-20\%)\times 10=8$
2. 协同处置: 参加运管委应急会商及日常协同得 10 分, 未参加及不配合 1 次扣 1 分。
3. 补班管理: 按补班程序执行得 10 分, 不达标 1 次扣 1 分。
4. 总分排名前 3 名得 1.5 分, 后 3 名得 0.5 分, 其余航空公司 1 分。
5. 不参与航班调减、协同处置及补班的公司得平均分。

二零一九年 X 月 X 日

附件 4

首都机场航班运行质量评估考核相关定义和计算公式

一、定义（本细则中所定义的术语仅适用于本细则，以下所有航班均指客运航班）

机场始发航班起飞正常率：是指符合《民航航班正常统计办法》（民航发〔2012〕88号）始发航班起飞正常相关定义的航班班次与始发航班总班次之比。

机场放行正常率：是指符合《民航航班正常统计办法》（民航发〔2012〕88号）中放行正常相关定义的航班班次与机场放行航班总班次之比。

计划到港时间：指航班时刻管理部门批准的到港时间。

计划离港时间：指航班时刻管理部门批准的离港时间。

实际离港时间：机组得到空管部门推出或开车许可后，地面机务人员实施撤去航空器最后一个轮挡这一动作的时间（即撤轮挡时间），当实际离港时间缺失或存在异议时，该时间可按离位时间、松刹车时间的优先顺序予以确认。

实际到港时间：飞机在机位停稳后，地面机务人员实施挡上航空器第一个轮挡这一动作的时间（即挡轮挡时间），当实际到港时间缺失或存在异议时，该时间可按入位时间、刹车时间的优先顺序予以确认。

计划过站时间：前段航班计划到港时间至本段航班计划离港时间之间的时间。

机型最少过站时间：民航局规定的机型计划过站需要的最少时间。

首都机场运管委：是指由华北空管局、首都机场、国航、南航、东航、海航等单位联合成立的首都机场运行协调管理委员会。

CDM系统：即华北地区流量管理及多机场放行协同决策系统。

TSAT：CDM系统发布的目标推出时刻。

TOBT：CDM系统中显示的目标撤轮挡时刻，即航空公司最早能够完成地面保障工作的时间。

REDY时间：机组向空管管制部门通报准备好推出开车时间。

CTOT：计算起飞时刻，指CDM系统通过综合计算，发布的预计起飞时刻。

ASAT：实际许可推出开车时间，指空管部门根据实际运行情况给出的允许推出开车的时刻。

航班起飞正常：是指航班在计划离港时间后规定的机场地面滑行时间之内起飞。（正常起飞后发生返航、备降的，该航班仍确定为起飞正常）

早出港始发航班：同一注册号飞机，计划离港时间在当

日 06:00 (含) 至 10:00 (不含) 且计划离场时间大于 4 小时, 实际执行的第一段出港航班。

过站航班: 除早出港始发航班以外, 当日实际执行的其他离港航班。

早出港始发航班起飞正常: 早出港始发航班在计划离港时间后规定的机场地面滑行时间之内起飞的, 则该早出港始发航班起飞正常。(正常起飞后发生返航、备降的, 该航班仍确定为起飞正常)

航班关舱门正常: 符合下列条件之一的即判定为航班关舱门正常

(1) 航班实际关闭客货舱门时间不晚于航班计划离港时间的;

(2) 停放在超远机位的航班不晚于航班计划离港时间后 5 分钟 (含) 内关闭客货舱门的;

(3) 当首次 TSAT 时间晚于航班计划离港时间 5 分钟 (含) 以上时, 航班实际关闭客货舱门时间不晚于首次 TSAT 时间的;

(4) 当非航空公司保障原因造成, TSAT 时间在首次 TSAT 时间前 30 分钟跳变且较首次 TSAT 时间推迟 45 分钟以上时, 航班实际关闭客货舱门时间不晚于 TSAT 时间。(详见“考核实施细则六(一)”))

过站航班放行正常: 过站航班符合下列条件之一的即判

定为放行正常:

(1) 航班在计划离港时间前完成各项地面服务保障工作,并在规定的机场地面滑行时间内起飞的。

(2) 当前段航班实际到港时间晚于计划到港时间且前段航班实际到港时间与计划离港时间之间少于相关机型保障时间时(C类及以下机型120分钟、D、E类机型150分钟、F类机型180分钟),如在计划过站时间内完成各项地面服务保障工作,并在规定的机场地面滑行时间内起飞的。

(3) 当前段航班实际到港时间晚于计划到港时间且前段航班实际到港时间与计划离港时间之间多于(含)相关机型保障时间时(C类及以下机型120分钟、D、E类机型150分钟、F类机型180分钟),如在计划离港时间前完成各项地面服务保障工作,并在规定的机场地面滑行时间内起飞的。

出港航班滑出时间:从航班实际离港时间至实际起飞时间之间的时间长度。(对发生滑回、中断起飞、备降、返航的航班仅记录最后一次滑行时间。)

进港航班滑入时间:从航班实际落地时间至实际到港时间之间的时间长度。

TSAT时间放行:是指航班在TSAT时间内准备好向空管部门申请推出或开车后,空管部门在TSAT时间后5分钟内发出同意推出指令的。

超远机位:地面保障车辆按相关技术标准正常行驶,由

最近航站楼行驶至机位，单程耗时超过 15 分钟以上的机位。

进港航班地面保障车辆按时到位：是指地面服务代理企业客梯车及首辆摆渡车在进港航班实际到港时间前 5 分钟到达进港航班机位的。

航班预计离港时间：是指航空公司根据保障作业情况推测的关舱门时间。

当航空公司未能提供预计离港时间时：参考使用航空公司开始登机时，所显示的 TSAT 时间。

离港航班摆渡车按时到位：是指首辆摆渡车在航空公司组织开始登机（航空公司应至少提前 10 分钟将开始登机时间告知地面服务代理人）前 5 分钟到达登机口，且末辆摆渡车到位时间不晚于开始登机时间后 25 分钟的。

其中摆渡车到位是指：摆渡车正常行驶 2 分钟内能够达到到作业区域。

离港航班牵引车按时到位：牵引车在 TSAT 时间（该 TSAT 时间未因牵引车晚到而推迟的）前 5 分钟到位的。

出港航班机上延误：是指出港航班飞机关闭客货舱门后至起飞前，旅客在航空器内等待时间超过机场规定的地面滑行时间的情况。

二、部分数据来源

（一）管理局航班正常预测预警系统（管理局相关系统测试期间暂时使用民航局航班正常统计系统相关数据）

1. 首都机场始发航班起飞正常率；
2. 首都机场机场放行正常率；
3. 首都机场放行不正常航班中油料、离港系统（航信）
责任原因。

（二）首都机场统计提供

1. 计划到港/离港时间；
2. 实际到港/离港时间；
3. 航班实际起飞/落地时间；
4. 出港航班平均滑出时间；
5. 进港航班平均滑入时间；
6. 平均关舱门后等待时间；
7. 机上延误航班数量、机上延误时间；
8. 长时间延误航班数量、延误时长；
9. 航班开始登机时间；
10. 出港航班公布取消时间；
11. 港澳台地区及外国航空公司在首都机场起飞正常
率。

（三）华北空管局提供

1. REDY 时间；
2. ASAT 时间；
3. 航班实际离港时间（实际推出时间）；
4. 首次 TSAT 时间；

5. TSAT 时间;

6. TOBT 时间;

7. COBT 时间;

8. CTOT 时间;

(四) 各航空公司提供

1. 航班关闭客货舱门时间;

2. 航班实际离港时间 (实际推出时间);

3. 航班实际到港时间 (实际到位时间);

4. 地面保障车辆到位时间;

5. 航班预计开始登机时间;

6. 出港航班公布取消时间。

(五) 地面服务代理公司

地面保障车辆到位时间。

三、部分计算公式

(一) 机场管理机构运行质量评估考核

出港航班滑出时间=实际起飞时间-实际离港时间;

出港航班平均滑出时间=实际离港航班滑出总时间÷实际离港航班总班次;

进港航班滑入时间=实际到港时间-实际落地时间;

进港航班平均滑入时间=实际进港航班滑入总时间÷进港航班总班次。

(二) 空管部门运行质量评估考核

正常准备航班：TSAT-REDY 时间（当无 REDY 时间时用实际关舱门时间） ≥ 0 的出港航班；

TSAT 时间放行：ASAT-TSAT ≤ 5 分钟的出港航班；

正常准备航班中按 TSAT 时间放行航班比例=按 TSAT 时间放行的正常准备航班数量 \div 正常准备航班数量 $\times 100\%$ ；

TSAT 符合计划离港时间航班：首次 TAST-计划离港时间 ≤ 5 分钟或当前段航班实际到港时间-计划到港时间 > 0 且首次 TAST-计划离港时间 > 5 分钟时，首次 TSAT-前段航班实际到港时间-机型最少过站时间 ≤ 5 分钟；

TSAT 与计划离港时间符合率=TSAT 符合计划离港时间的航班班次 \div 计划离港航班总班次。

（三）地面服务代理运行质量评估考核

离港航班摆渡车到位：首辆摆渡车到位=航班预计开始登机时间（如无预计开始登机时间则用实际开始登机时间）-首辆摆渡车到位时间 ≥ 5 分钟，且末辆摆渡车到位=末辆摆渡车到位时间-实际开始登机时间 ≤ 25 分钟；（当航班仅使用一辆摆渡车时，首辆摆渡车与末辆摆渡车时间应保持一致，并分别记录。）

首辆摆渡车到位率=首辆摆渡车正常到位的航班班次 \div 需要摆渡车服务的实际离港航班总班次；

末辆摆渡车到位率=末辆摆渡车正常到位的航班班次 \div 需要摆渡车服务的实际离港航班班次；

离港航班摆渡车到位率=首辆摆渡车及末辆摆渡车均到位航班的班次 ÷ 需要摆渡车服务的实际离港航班总班次;

牵引车到位: TSAT 时间-牵引车到位时间 \geq 5 分钟;

离港航班牵引车到位率=牵引车正常到位航班班次 ÷ 需要牵引车服务的实际离港航班总班次;

出港航班地面保障车辆到位率未达标是指: 离港航班摆渡车到位率 $<$ 95%; 或离港航班牵引车到位率 $<$ 95%;

进港航班客梯车到位: 进港航班实际到港时间-客梯车到位时间 \geq 5 分钟;

进港航班客梯车到位率=进港航班客梯车到位航班班次 ÷ 需要客梯车服务的进港航总班次;

进港摆渡车到位: 进港航班实际到港时间-首辆摆渡车到位时间 \geq 5 分钟;

进港摆渡车到位率=进港摆渡车到位航班总班次 ÷ 进港需要摆渡车服务的航班总班次;

进港航班地面保障车辆到位率未达标是指: 进港航班客梯车到位率 $<$ 95%或进港摆渡车到位率 $<$ 95%。

(四) 国内航空公司运行质量评估考核

1. 关舱门正常

符合以下条件的属于航班关舱门正常:

a) 计划离港时间-实际关舱门时间 \geq 0; 其中航班在超远机位的, 计划离港时间+5 分钟-实际关舱门时间 \geq 0;

b) 当首次 TSAT 时间晚于计划离港时间 5 分钟时, TSAT 时间-实际关舱门时间 ≥ 0

c) 如 TOBT 时间不晚于首次 TSAT 时间且 TSAT 跳变时间早于首次 TSAT 时间前 30 分钟的, 当 TSAT 时间-首次 TSAT 时间 > 45 分钟时或当其他非航空公司保障原因推迟 TSAT 时间时, TSAT 时间-实际关闭客货舱门时间 ≥ 0 ;

d) 其中涉及多次开启或关闭客货舱门的情况, 评估考核以第一次关闭客货舱门为准;

全天出港航班关舱门正常率 = 全天关舱门正常出港航班班次 \div 全天实际出港航班总班次。

2. 航班正常性综合考核

早出港始发航班起飞正常: 早出港始发航班实际起飞时间-计划离港时间 ≤ 30 分钟

早出港始发航班起飞正常率: 早出港始发起飞正常航班班次 \div 实际早出港始发航班总班次;

符合下列条件的为过站航班放行正常:

a) 航班实际起飞时间-计划离港时间 ≤ 30 分钟;

b) 当前段航班实际到港时间 $>$ 计划到港时间, 且计划离港时间-前段航班实际到港时间 $<$ 相关机型保障时间 (C 类及以下机型 120 分钟、D、E 类机型 150 分钟、F 类机型 180 分钟)

航班实际起飞时间-前段航班实际到港时间-计划过站

时间 ≤ 30 分钟;

c) 当前段航班实际到港时间 $>$ 计划到港时间, 且计划离港时间 - 前段航班实际到港时间 \geq 相关机型保障时间 (C 类及以下机型 120 分钟、D、E 类机型 150 分钟、F 类机型 180 分钟)

航班实际起飞时间 - 计划离港时间 ≤ 30 分钟;

过站航班放行正常率 = 过站航班放行正常班次 \div 实际过站航班总班次。

出港航班机上延误时间 = 出港航班实际起飞时间 - 实际关闭客货舱门时间 - 30 分钟 (取消航班不纳入统计);

出港航班延误时间 = 出港航班实际起飞时间 - 计划离港时间 - 30 分钟;

航班起飞正常 = 实际起飞时间 - 计划离港时间 ≤ 30 分钟;

航班起飞正常率 = 起飞正常航班总班次 \div 计划出港航班总班次。(当日在原计划离港时间前 6 小时以内取消的航班为不正常航班, 纳入统计)

附件 5

首都机场航班运行质量评估考核相关程序

一、评估考核数据公示及复核工作程序

(一) 每日由首都机场负责汇总前一日航班运行质量评估考核相关数据, 将相关数据以《首都机场航班正常性日报》(以下简称日报, 日报内容应包括评估考核当前可提供的考核数据项, 并确保格式、内容与月报内容的统一性, 格式由首都机场报管理局备案) 形式, 通过“首都机场航班运行质量评估考核群组”(以下简称评估考核群组), 向各单位公示。相关单位如对日报内评估考核数据有异议的, 应在日报公示后 1 个工作日内向评估考核群组中提出复核申请, 逾期未提出的视为对相关数据结果的认可。

首都机场应做好相关复核申请的记录, 在不迟于次月第 3 个工作日前, 将上月各单位提出的全部复核申请内容进行核实确认, 并在评估考核群组中公布复核结果。

(二) 每月第一个工作日, 管理局、北京监管局及首都机场运管委分别将上月各国内航空公司航班正常及服务管理管理工作和运管委航班延误后处置评价得分情况在考核群组中予以公布, 其中对于在基础分上有加减分情况的, 应注明具体原因。

(三) 每月第 7 个工作日前, 由首都机场负责汇总核实

上月航班运行质量评估考核数据，将相关数据以《首都机场201X年X月航班正常性情况月报》（以下简称“月报”）形式提交管理局，并通过评估考核群组及相关联系人邮箱向各单位公示，公示期为2个工作日。公示期间仅对日报中未公布数据和日报累计数据计算结果进行复核，各单位如果对相关数据有异议的，应及时在评估考核群组中提出复核申请，逾期再提出的复核申请不再受理。各单位申请复核的相关数据，仅限于《首都机场航班运行质量评估考核相关定义和计算公式》（附件4）中所列明的由首都机场各运行保障单位提供的数据和相应计算结果；对于由民航航班正常统计系统提供的相关数据，以首都机场航班正常月报公示之日所公布数据为准（因特殊原因民航局航班正常统计系统关闭的除外），评估考核仅对相关数据结果进行使用，不受理对其原始数据的复核。

（四）管理局在对数据复核工作结束后，将视情抽查相关原始数据并分析，对存在异议的数据再次进行复核。数据复核完成后，管理局将按程序起草《关于201X年X首都机场航班正常运行质量评估情况和限制措施的通报》（以下简称“限制措施通报”）初稿，并在评估考核工作群中公示1个工作日，在评估考核工作群的公示期间，仅受理对文字内容和与首都机场月报中数据差异部分的复核，不重复受理首都机场月报数据的复核。

（五）复核申请应为本单位盖章书面文件，内容包括复核事由和依据，并附相关原始数据证明材料等。原则上未经评估考核群组公示后的复核申请，不予受理。

（六）“限制措施通报”初稿公示无异议后，经管理局航空运输（通用航空）委员会审议后正式发布。“限制措施通报”下发之后，各单位要在规定期限内做好相关限制措施的落实工作，管理局将在官方网站发布《关于201X年X月首都机场航班正常管理措施实施情况的通告》。

（七）各单位应填写加入评估考核工作群联系信息表，选派业务骨干和相关领导进入评估考核工作群组。除华北空管局、首都机场、国航等三家单位外，其他各单位加入评估考核群组人数不超过3人。

二、评估考核数据责任问题的处理

（一）当首都机场未按时提交并公示当月日报和月报时，管理局将通过评估考核工作群组责令其在2个自然日内补充提交日报或月报并公示，逾期仍未上报的管理局将予以通报批评并限期整改。

（二）各运行保障主体单位应确保相关运行数据实时且完整提交至首都机场，如评估考核数据出现迟报、漏报、错报的，相关缺失、错报数据按运行效率最低值计算（机上延误和长时间延误数据缺失的，记为机上延误和延误时间8小时以上航班；其他指标均记为数据缺失责任主体单位的不正

常航班); 相关责任主体单位在“航班正常月报”公示期内完成相关数据补报或修正的, 并在考核工作群组中提交书面检查的, 所涉及数据允许纳入航季综合考核; 但对未能在公示期内完成相关数据补报或修正的, 所涉及数据在航季综合考核中按运行效率最低值计算。年度内累计 2 个月考核数据出现迟报、漏报、错报情况或相关问题数据比例累计大于 5% 的相关责任主体单位, 管理局将对其本航季首都机场航班正常性综合评估中管理局评价部分做减分处理。

(三) 当管理局对评估考核数据进行抽查复核时, 发现数据存在问题的, 将通过评估考核工作群组责令相关责任主体单位在 2 个自然日内完成数据的更新补充; 相关责任主体单位未按要求更新补充数据的, 当月相关问题数据按运行效率最低值计算(以责任主体单位原因纳入当月考核), 且所涉及问题数据在航季综合考核中亦按运行效率最低值计算; 相关责任主体单位在补报期限内完成数据更新补充的, 所涉及数据允许纳入航季综合考核。

(四) 相关责任主体单位故意谎报、瞒报或违规修改原始评估考核数据的, 管理局将予以通报批评并进行行政约谈, 情节严重的按相关规章制度对其进行行政处罚。

三、评估考核限制整改措施的落实

(一) 涉及取消航班时刻的, 由拟受限制的航空公司在“限制措施通报”公示期结束后 1 个工作日内, 以书面形式

向管理局上报拟受限制具体航班和相应航班时刻。

当临时取消 1 个月航班时刻使用权时，原则上“老少边红”独飞航线不得作为受限制航班上报。当航空公司在首都机场仅有一个定期航班时，取消该定期航班月平均时刻总量的 50%。

当取消航季时刻使用权时，相关航空公司可在其繁忙时段（06:00-23:59）早出港始发航班起飞正常率或过站航班放行正常率排名后五位的航班（每周航班总班次大于 4 班）中进行选择，并报管理局；原则上“老少边红”独飞航线不得作为受限制航班上报。但当航空公司仅有且不超过每日一班的“老少边红”航线时（超过每日一班的，超出部分航班时刻继续予以取消），管理局将该航班时刻使用权与“老少边红”相关航线绑定，暂时保留其航班时刻使用权；但将相关情况记入不良记录，暂停受理其下一航季在北京地区机场新增航班时刻的申请。

管理局将在正式“限制措施通报”中，明确受限制的具体航班号、时刻及限制期限。如拟受限制的航空公司未及时上报相关信息的，管理局将直接对该公司当月或航季早出港始发航班起飞正常率或过站航班放行正常率最低的航班进行限制，并对其下月或下一航季航班正常性综合评估中管理局评价中做减分处理。

（二）自收到正式限制措施通报后 3 个工作日内，首都

机场应在官方网站转发管理局“通告”相关内容等措施落实情况，及时向管理局反馈。

（三）受到通报批评并要求提交限期整改报告的单位，应于管理局“限制措施通报”下发之日起7个工作日内，将本单位整改报告（加盖公章）以书面形式上报管理局；其中涉及港澳台地区及外国航空公司的整改报告需加盖驻京代表处章、首席代表或公司总部相关负责人签字；如整改报告为外文的，应同时提交有效中文译本（加盖驻华代表处章、首席代表或公司总部相关负责人签字）。

对于限期整改报告上报不及时或整改工作落实不到位的单位，管理局将对其本航季首都机场航班正常性综合评估管理局评价中做减分处理，并于通报所要求整改时限后5个工作日内予以通报批评，必要时升级行政处理措施。

四、评估考核限制措施整改和取消时刻的恢复机制

（一）对于因月度关舱门正常率未达标，被临时取消单月相关航班时刻使用权的航空公司，其所取消航班历史时刻使用权暂时予以保留，暂不另行分配，当相关航空公司下月关舱门正常率达标时，相应航班时刻可予以恢复。

对于因航季内累计3个月关舱门正常性未达标被取消航季时刻使用权的国内航空公司，当考核后下一航季平均关舱门正常率达到85%（含）以上时，相应航班时刻可在下一个同航季予以恢复。

(二) 对于因航季航班正常性综合考核中排名末位，被取消航季时刻使用权的国内航空公司，其所取消航班历史时刻使用权可暂时予以保留，暂不分配。在符合下列条件时可恢复其相关航季时刻。

1. 在考核后的下一航季，首都机场整体放行正常率达到75%及以上时，该公司在相关国内航空公司分类中，航季航班正常性综合考核列前3位的；

2. 在考核后的下一航季，首都机场整体放行正常率低于75%但未受到民航局容量调减限制措施时，该公司在相关国内航空公司分类中，航季航班正常性综合考核列第1名的；

当该公司未满足上述两项条件或机场受到民航局容量调减限制措施时，则其被取消的下一个同航季相关历史时刻使用权不再予以恢复。