

# 深圳宝安国际机场航班时刻管理实施细则

(202109 修订)

## 1. 一般规则

1.1 为规范深圳宝安国际机场(以下简称“深圳机场”)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》(民航发〔2018〕1号)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,结合机场功能定位和实际情况,制定本细则。

1.2 本细则适用于国内航空承运人、国际及地区航空承运人在深圳机场的公共航空运输的航班时刻申请、受理、协调、配置和监督管理。

1.3 民航中南地区管理局(以下简称管理局)对深圳机场进行航班时刻管理。民航地区管理局空中交通管制处(以下简称空管处)为深圳机场航班时刻管理职能部门,联系信息如下:

1.3.1 航班时刻管理及相关信息公布网站:[219.137.239.123](http://219.137.239.123)。国内航空承运人日常航班时刻申请网站地址:[219.137.239.123](http://219.137.239.123),国际及港澳台地区航空承运人航班时刻申请网站地址:[www.pre-flight.cn](http://www.pre-flight.cn)。换季航班时刻申请邮箱地址:[znslot\\_s@163.com](mailto:znslot_s@163.com)。

1.3.2 工作日联系电话:020-86130292,传真:020-86130286。

1.4 深圳机场采用24小时全时段航班时刻协调配置管理方式,并严格按照中国民用航空局(以下简称“民航局”)公布的协调参数执行。

1.5 深圳机场是深圳国际航空枢纽的核心载体,具有面向国际(特别

是洲际)的辐射服务功能,同时要落实国家各项航空服务职能,坚持国际、国内客货运并举的发展战略,打造综合性、复合型、品质领先的世界级航空枢纽,航班时刻配置总体原则如下:

**1.5.1 促进枢纽建设原则。**以构建亚洲最领先的航线网络、打造世界级航空枢纽为目标,向国际(特别是洲际航班)、国内干线航班适当倾斜配置时刻资源,积极培育和提升深圳机场国际-国内、国际-国际枢纽中转能力,鼓励航空承运人在深圳机场实施枢纽运营。

**1.5.2 提升运行品质原则。**以有利于提升运行品质为导向,不断梳理航班放行拥堵矛盾,结合空管运行实际情况优化和配置航班时刻,航空承运人申请非繁忙时段和避开拥挤航路适当优先。鼓励航空承运人提升安全水平和服务标准,促进机场整体运行品质的提升。

**1.5.3 提高资源使用效率原则。**考量航班时刻执行率、航班正常水平、滥用时刻、违反时刻使用规定等因素,引导深圳机场时刻资源向优质航空承运人倾斜,实现资源效益最大化。

**1.5.4 公平、公正和公开透明工作原则。**落实国家政策、服务国家战略,按照《民航航班时刻管理办法》要求,秉承公平、公正和公开透明工作原则,确保航班时刻合理配置,促进深圳航空运输市场高质量发展。

**1.6 按照时刻分类管理的原则,在深圳机场时刻池和时刻库内建立不同类别的时刻池和时刻库:**

**1.6.1 时刻池的分类:**国际及港澳台地区客运时刻池、国内客运时刻池、国家基本航空服务时刻池,货邮时刻池。

**1.6.2 时刻库的分类:**国际及港澳台地区客运时刻库、国内客运时刻库、国家基本航空服务时刻库,货邮时刻库。

**1.6.3** 时刻池内的航班时刻配置后，应当进入同一类时刻库。时刻库内的航班时刻召回或交回后，应当进入同一类时刻池进行配置；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；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。

**1.6.4** 国家基本航空服务时刻配置后不得更换目的地机场。该航线一旦停航，应将深圳机场时刻交回时刻池，管理局采用量化配置规则重新配置给另一家承运人。

**1.6.5** 深圳机场各类时刻池基本占比：国际及港澳台地区客运时刻池 20%-25%、国内客运时刻池 60%-65%、国家基本航空服务时刻池 5%，货邮时刻池 5%-10%。

各类时刻池所占比例基本保持稳定，分配时刻时应当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深圳机场定位发展的关系，由管理局根据深圳机场时刻协调委员会意见建议及其他考虑因素，在 10%幅度内进行微调。

**1.7** 积极支持深圳机场货运枢纽发展。根据打造货运枢纽战略需要，重点支持全货机承运人增加北美等洲际远程货运航线航班，货运时刻在国际、国内时刻池中占比不超过 10%。

**1.8** 国外航空承运人、港澳台地区航空承运人按照国际航班时刻协调配置的程序统一进行，国内航班航空承运人按照本细则规定的时刻协调配置程序统一进行。

**1.9** 深圳机场时刻管理工作须具备专业人员、办公场所、系统平台、

网络保障和办公设备，以保证时刻管理工作高效进行。

## **2. 管理机构与职责**

2.1 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。

2.2 管理局在航班时刻管理工作中履行如下职责：

2.2.1 组织制定深圳机场的航班时刻管理细则，报民航局时刻管理部门审核后公布；

2.2.2 组织评估并研究提出深圳机场容量标准和航班时刻协调参数，报民航局时刻管理部门审查批准；

2.2.3 组织成立深圳机场航班时刻协调委员会；

2.2.4 确定深圳宝安机场各类时刻池的配置占比；

2.2.5 确定新进航空承运人与在位承运人时刻配置占比；

2.2.6 组织开展深圳机场航班时刻协调配置工作；

2.2.7 研究决定对航空承运人违反航班时刻管理相关规定的相应处罚措施；

2.2.8 研究决定深圳机场航班时刻管理工作中的其他重要事项。

2.3 空管处是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：

2.3.1 监控深圳机场航班时刻容量的执行情况 and 航季航班时刻配置方案的执行情况；

2.3.2 组织实施深圳机场历史时刻确认、历史时刻调整以及换季、日常时刻协调工作；

2.3.3 拟订航季航班时刻管理工作方案；

2.3.4 分析研究深圳机场航班时刻管理工作的并提出处理意见

和建议。

2.4 空管处设立航班时刻协调人岗位，航班时刻协调人应具备航班时刻管理方面的知识技能和航班时刻协调配置工作经验。航班时刻协调人履行如下职责：

2.4.1 基于批准的协调参数协调配置航班时刻，负责深圳机场的日常、换季航班的时刻管理与协调工作，提出工作意见和建议，拟订工作方案；

2.4.2 收集和处理深圳机场航班时刻管理工作中的问题、意见和建议；

2.4.3 协调处理航班时刻管理系统的日常维护与管理的相关问题；

2.4.4 出席航班时刻大会和集中办公。

2.5 管理局组织成立深圳机场航班时刻协调委员会，为深圳机场航班时刻工作的开展提出意见建议。

2.5.1 人员组成

深圳监管局、深圳机场、中南空管局、航空承运人代表及其他利益相关方，中南管理局视情列席。

2.5.2 工作机制

深圳机场航班时刻协调委员会主任由深圳监管局、中南空管局以及深圳机场领导担任，委员会下设办公室，办公室设在深圳机场，办公室主任由深圳监管局空管处处长以及深圳机场代表担任，成员由深圳监管局空管处以及深圳机场相关人员组成，负责航班时刻协调委员会的具体工作，定期召集航班时刻协调委员会会议。

2.5.3 工作职责

2.5.3.1 研究提出深圳机场航班时刻配置建议，包括各类时刻池占

比、机场容量标准和协调参数、空中和地面资源保障受限或改善情况等，以及配置规则的优化和调整建议；

2.5.3.2 对深圳机场航班时刻使用进行监控，对涉嫌滥用航班时刻、虚占时刻、执行率不足等情况进行上报并提出建议；

2.5.3.3 研究提出存量时刻优化、新增时刻协调配置建议；

2.5.3.4 加强与深圳机场运行管理委员会协同配合，结合航班正常、空管放行、空域结构矛盾等运行品质工作，研究分析机场保障资源与航班时刻匹配情况，换季前提出改进措施及意见建议；

2.5.3.5 研究提出开展深圳机场航班时刻容量评估工作建议；

2.5.3.6 就需协调的其他事宜开展相关工作等。

2.6 航空承运人协调员是指由航空承运人授权，经管理局备案的全权代理航空承运人航班时刻计划的申请、调整 and 确认等相关事宜的人员。各航空承运人负责航班时刻协调的协调员应取得公司书面授权，并提交《中南地区航班时刻协调员授权书》（附件1），如需变更协调员，应在变更日起5个工作日内向管理局书面报备。

### **3. 航班时刻初级市场配置**

#### **3.1 历史时刻确认**

3.1.1 航季结束后，航班时刻协调人根据《民航航班时刻管理办法》第十七条中对航空承运人取得历史优先权的规定，整理形成深圳机场航空承运人航季历史时刻数据。历史时刻应当按照周的特定运营日予以确认。

3.1.2 航季历史时刻数据应当公布。对历史时刻数据有异议的相关方，应及时向管理局主动提交有关证明材料。

3.1.3 国际及港澳台地区航线历史时刻应在国际航班时刻协调会召开前40天进行确认。待确认结束后，应汇总至民航局运行监控中心，由其统一向航空承运人发送确认通知。

3.1.4 国内航线历史时刻应在航季结束后6周内确认，并予以公布。

## 3.2 历史时刻调整

3.2.1 历史时刻确认后，空管处开展深圳机场的历史时刻调整工作，历史时刻调整优先顺序应该考虑以下因素：

3.2.1.1 国家利益需求航线；

3.2.1.2 确认为历史时刻 3 个同航季以上；

3.2.1.3 有利于空中交通流量流向顺畅有序；

3.2.1.4 有利于航班运行安全、正常；

3.2.1.5 机场之间航班时刻均衡布局；

3.2.1.6 航班时刻系列配置在大体相同的时间；

3.2.1.7 有利于机场枢纽建设。

3.2.2 历史时刻需要调整时，航空承运人要向空管处提供能够进行航班时刻调整的佐证材料。

3.2.3 国际及港澳台地区航空承运人在民航局运行监控中心外网网站（[www.pre-flight.cn](http://www.pre-flight.cn)）上提交历史时刻调整申请。

## 3.3 航班时刻配置规则

3.3.1 运用航空承运人航班时刻配置基数量化规则，以上一个同航季航空承运人在深圳机场的航班时刻平均执行率记录、航班正点率记录、滥用航班时刻记录以及在中国国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。为进一步保障深圳机场航班的高品质运行，航空承运人公共航空运输企业经营许可证上登记的基

地机场是深圳机场或者在深圳机场设立运营分公司 20 年以上的，可在该航空承运人航班正点率上增加 5%，再计算航班正点率记录得分。

**3.3.2** 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。

**3.3.3** 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。

**3.3.4** 各类时刻池中 20%-50%的航班时刻应当优先配置给新进入航空承运人，其他航班时刻配置给在位航空承运人。在配置新增时刻之前，管理局应依据需求申请情况、机场定位等因素，明确具体配置比例。

**3.3.5** 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原则上不超过该时刻池航班时刻总数的 50%。

### **3.4 换季时刻配置**

**3.4.1** 航空承运人在换季时刻协调集中办公 4 周前，或者机场容量提升时刻新增配置工作开展 4 周前提出航班时刻新增申请。

**3.4.2** 国际及港澳台地区航空承运人在民航局运行监控中心外网网站（[www.pre-flight.cn](http://www.pre-flight.cn)）上提交时刻新增申请，由运行监控中心发至管理局。

**3.4.3** 按照量化规则配置的航班时刻在符合历史时刻优先权确认标准的前提下，下一航季原则上予以平移。

**3.4.4** 时刻协调配置按照主协调机场、辅协调机场、非协调机场的优先次序开展。主协调机场起飞、降落航班涉及辅协调机场、非协调机



场的，应服从主协调机场时刻安排。

**3.5 符合以下条件的季中新增航班时刻申请，应予以优先确认：**

**3.5.1 为承担重大航空运输任务的加班、包机或临时经营航班时刻的申请；**

**3.5.2 落实国家“对外开放”、“精准扶贫”政策以及满足民航局航权谈判的国际及地区航班时刻、对口支援航班时刻申请；**

**3.5.3 新开航机场航班时刻申请；**

**3.5.4 春暑运期间加班等临时经营航班时刻的申请；**

**3.5.5 货运不定期航班时刻申请。**

**3.5.6 国际不定期航班时刻申请。**

**3.6 日常航班时刻协调配置**

根据民航局最新时刻日常管理程序执行。

**3.7 机场容量调减以及国家重大活动等情况下，管理局可以撤销航班时刻。重大活动结束后，被撤销航班时刻自动恢复，撤销期内时刻执行率免予考核。撤销航班时刻应当遵照下列规则：**

**3.7.1 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；**

**3.7.2 国际地区航空飞行、国家基本航空服务和对口支援的航班时刻，原则上不予撤销；**

**3.7.3 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；**

**3.7.4 某航线每周仅有 14 个或以下航班时刻的，原则上不予撤销。**

**3.8 根据《民航航班时刻管理办法》规定，深圳机场人道主义、专机、**

应急、外交等紧急重要飞行时刻安排以及公务、校验、调机等飞行的时刻申请受理和安排由民航局运行监控中心负责。

3.9 民航局运行监控中心、中南地区空中交通管理局负责深圳机场次日补班飞行的航班时刻安排，每季度向空管处报备实施情况。

## 4. 航班时刻次级市场配置

4.1 国内航空承运人之间、国际及港澳台地区航空承运人之间或者国内航空承运人与国际及港澳台地区航空承运人之间的航班时刻等量交换应符合民航局《民航航班时刻管理办法》第四十五条规定，由涉及航班时刻交换的相关航空承运人共同提出申请，包括涉及机场、用于交换的航班时刻的运营情况等内容。对符合规定的航班时刻交换，由航班时刻协调人按照《民航航班时刻管理办法》的规定进行审核，经空管处领导审批通过后，予以办理。

4.2 国内航空承运人之间、国际及港澳台地区航空承运人之间或者国内航空承运人与国际及港澳台地区航空承运人之间的航班时刻转让应满足民航局《民航航班时刻管理办法》第四十六条规定，由航空承运人提出正式书面申请，包括涉及机场、转让航班时刻时段等内容。对符合条件的航班时刻转让，由航班时刻协调人按照《民航航班时刻管理办法》的规定进行审核，经空管处领导审核通过后，报管理局分管领导审批，形成意见上报至民航局时刻管理部门。待民航局时刻管理部门审批通过后，航班时刻协调人予以办理。

4.3 国内航空承运人之间、国际及港澳台地区航空承运人之间或者国内航空承运人与国际及港澳台地区航空承运人之间的航班时刻共同经营应当符合民航局《民航航班时刻管理办法》第四十七条规定，并

向管理局提交共同经营的正式书面申请，包括涉及机场、共同经营航班时刻时段、共同经营时限等内容。对符合条件的航班时刻共同经营，由航班时刻协调人按照《民航航班时刻管理办法》的规定进行审核，经空管处领导审批通过后，报管理局分管领导审批。待管理局分管领导审批通过后，航班时刻协调人予以办理。

## **5. 监督管理**

**5.1 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行为：**

**5.1.1 未获得航班时刻，组织实施航空运营的；**

**5.1.2 向社会公众公布的航班起飞时间，与获得的航班时刻不一致的；**

**5.1.3 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的；**

**5.1.4 非因不可抗力、故意提前或延后组织飞行超过 3 次的；**

**5.1.5 实际执飞机型与申请时刻的航班时刻效能配置系数中提供机型不一致且未向管理局申请同意的；**

**5.1.6 新增配置后 3 个同航季以内更换航线目的地的；**

**5.1.7 国家基本航空服务航线更换目的地的。**

**5.2 监控到航空承运人可能有意或反复滥用航班时刻时，空管处对航空承运人下发《民航地区航班时刻管理调查单》（附件 3）。航空承运人应在限定时间内予以反馈。**

**5.3 航空承运人出现有意或反复滥用航班时刻的行为，情节严重者将被立即召回本航季的航班时刻，且不确认为下一同航季的历史航班时**

刻。根据情节严重程度，对有意或反复滥用航班时刻的航空承运人，管理局将建议民航局采取下列之一或组合惩戒措施：

5.3.1 暂停受理本航季全国机场航班时刻申请；

5.3.2 暂停受理2个航季全国机场航班时刻申请；

5.3.3 列入民航业“严重失信黑名单”。

5.4 航空承运人不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，管理局将不予受理该公司相关航班时刻申请。

5.5 航空承运人在航班时刻申请过程中，违反申请程序和要求，存在刻意欺骗隐瞒等行为，管理局将视情给予警告、不受理相关航空承运人申请或暂停相关航班时刻协调员资质的处理。

## 6. 附 则

6.1 本细则自下发之日起施行。

6.2 为严格落实民航局安全工作总体要求，把安全摆在重中之重，坚决做到“六个起来”消除安全隐患，管理局将根据民航局当季政策和疫情发展情况确定具体落实措施，缓解“新、小、转、变、散、货”等重点航司运行链条长的风险，鼓励航班时刻向在本场运行品质好、安全保障能力强的航司倾斜，正确处理安全与发展的关系，促进国内大循环和国际国内双循环，支持地方发展战略，切实落实国家“六保六稳”要求。

6.3 《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》将根据民航局要求，结合机场实际情况适时调整并另行对外公布。

**6.4 本细则由民航中南地区管理局负责解释。**

## 附件1

# 中南地区航班时刻协调员授权书

兹授权\_\_\_\_\_ (被授权人姓名、身份证号或者护照号)  
就协调中南地区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 and 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 2

## 关于xx航空xx航季航班时刻申请

发往：XX			等级：		发方号：XXXXXXXX				签发人：XXX				申请序号：(20XX)X号	
序号	性质	公司	航班号	机型	班期	航站	时刻	时刻	航站	时刻	时刻	航站	执行日期	备注
1														
2														
3														
4														

日期

附件 3

## 民航地区航班时刻管理调查单

行政调查项目：航班时刻

编号：XX 号

被调查人	XX 航空公司航班计划部门		
调查内容			
监察员意见	年 月 日		
部门领导签批			
部门盖章	民航地区管理局空管处 年 月 日		
经办人		联系电话：	传真：
签收			

民航地区管理局空管处制



## 附件 4

## 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以该机场上一个同航季平均正点率和平均延误时间计算) 航空承运人公共航空运输企业经营许可证上登记的基地机场是深圳机场或者在深圳机场设立运营分公司 20 年以上的,可在该航空承运人航班正点率上增加 5%,再计算航班正点率记录得分。	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

## 附件 5

## 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	0.3	满足国家战略、外交或民航航权谈判需求计 100 分，延续新开国际航线或省部级及以上政府有正式书面需求的计 100 分。 欧洲、北美国家新航点 100 分 亚洲外国家新航点 80 分 亚洲国家新航点 60 分 加密亚洲外国家航点 60 分 加密亚洲国家航点 40 分	以航班时刻管理系统统计数据为准
		可用座数	0.10	申请机型区别计分（参考机型最少过站时间分类） 最高计 100 分（A380 或 300 座以上） 计 90 分（787、777、350、767 系列或 220 座以上） 计 80 分（737、320 系列或 150 座以上） 计 70 分（CRJ、E190 系列或 100 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）
航班时刻的使用价值	中转贡献性	提升枢纽中转能力	0.15	航司在深圳机场中转量排名第 1 的，得 100 中转量排名第 2 的，得 70 中转量排名第 3 的，得 50 中转量排名第 4 的，得 30 中转量排名第 5 及后的，得 0	
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	申请时刻竞争性	0.15	非繁忙时段计 100 分（23-06 段，06-08 离港，23-01 进港） 普通时段计 50 分（09-22 时段，除 12-16 时段） 特定繁忙时段计 0 分（12-16 时段）	根据航空承运人提交的时刻申请数据
		航线有序性	0.05	第一位承运人申请未运营日时刻的计 100 分 第二位承运人申请未运营日时刻的计 80 分 第一位承运人申请已运营日时刻的计 60 分 第二位承运人申请已运营日时刻的计 40 分 第三位承运人申请已运营时刻的计 20 分 第四位及以上申请已运营时刻的计 0 分	以航班时刻管理系统统计数据为准

		诚信管理，反映申请履约守则情况	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	
<b>空中交通流向均衡性</b>	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 50 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
<b>航线稳定性</b>	申请时刻的运营时段长短	航线稳定性	0.10	全年运行计 100 分 整个航季运行计 70 分 其他定期或不定期运行的计 0 分	根据航空承运人提交的时刻申请数据

## 附件 6

## 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	通达性及国家航线网建设	0.15	国家战略或国家基本航空服务飞行计 100 分，省部级及以上政府有正式书面需求的计 100 分。 新增至 3000 万人次以上旅客吞吐量机场，计 100 分 新增至 1000-3000 万人次以上旅客吞吐量机场，计 80 分 符合机场航线网建设定位航线计 50 分 其余计 0 分	以航班时刻管理系统统计数据为准
		申请加密航班对国际枢纽网络的贡献性	0.10	按上一年深圳机场国内-国际互转旅客量排序： 申请航班在排序前 10 位航线，计 100 分 排序 11-50 位的航线，计 60 分 排序最末 20 位的航线，计 0 分 其余计 40 分	机场提供
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	诚信管理，反映申请人履约、守则情况	0.10	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	根据航司信用档案记录情况
		航线竞争性	0.05	第一位承运人申请未运营日时刻的计 100 分 第二位承运人申请未运营日时刻的计 80 分 第一位承运人申请已运营日时刻的计 60 分 第二位承运人申请已运营日时刻的计 40 分 第三位承运人申请已运营时刻的计 20 分 第四位及以上申请已运营时刻的计 0 分	以航班时刻管理系统统计数据为准
		航线有序性	0.15	在深圳机场通航点总数 75 个（含）以上的承运人计 100 分 在深圳机场通航点总数 50 个（含）以上不到 75 个的承运人计 70 分 在深圳机场通航点总数 20（含）以上不到 50 个的承运人计 50 分 其他承运人计 30 分	以航班时刻管理系统统计数据为准
		航线灵活性	0.15	在本场航班时刻量占比 20%（含）以上的计 100 分 在本场航班时刻量占比 10%（含）-20%的计 70 分 在本场航班时刻量占比 2.5%（含）-10%的计 50 分 在本场航班时刻量占比 2.5%以下的计 0 分	

<b>空中交通流向均衡性</b>	按航线走向拥挤程度计分	申请时刻竞争性	0.10	非繁忙时段计 100 分 (23-06 段, 06-08 离港, 23-01 进港) 普通时段计 50 分 (09-22 时段, 除 12-16 时段) 特定繁忙时段计 0 分 (12-16 时段)	根据上一航季运行实际情况调整
		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的建议
<b>航线稳定性</b>	申请时刻的运营时段长短	航线稳定性	0.10	全年运行计 100 分 整个航季运行计 70 分 其他定期或不定期运行的计 0 分	根据航空承运人提交的时刻申请数据