



大会 — 第39届会议

经济委员会

议程项目39：国际航空运输的经济监管 — 政策

机场航班时刻

(由国际机场理事会 (ACI) 提交)

执行摘要

机场运营者希望提升其建造、维护和操作空间的分配利用的效率，从而影响到一些问题，例如目的地，飞机座位容量，竞争，飞机延误，旅客终端服务的成本和水平，连通性以及充分利用分配的航班时刻。

国际机场理事会 (ACI) 希望与各国和行业利益相关者合作，来改善对航班时刻分配的行业指导，并探索现代化分配标准的方法以满足行业发展与新的挑战。

**行动：** 请大会同意第3段中的建议。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标D — 航空运输的经济发展。
财务影响：	无
参考文件：	不适用

<sup>1</sup> 中英文版本由国际机场理事会提供。

## 1. 简介

1.1 部分国家和国家团体在机场面临交通堵塞时，已经采用了调节航班时刻分配的法规。这些规定在不同程度上重视行业指导方针，例如国际航空运输协会《世界航班时刻准则》(WSG)，多年来致力于协调机场航班时刻分配。

1.2 在过去的 25 年里，航空运输业的产业结构在经济增长，技术进步，自由化和放松管制的促进下，发生了根本上的改变，从而导致竞争压力向航空公司和机场转变。尤其是机场运营者，从作为基础设施提供者向企业本身转变。机场运营者拥有一个强大合法的经济社会利益来经营其资产，目标是不仅满足航空公司的利益，同时还要满足机场服务的团体和旅客的利益。至于私人投资管理的机场，投资和管理资本密集型业务的风险也是这一期望的动力和考验。

1.3 航空运输的发展增加了空中和机场的交通堵塞。随着全球需求的预期增长，特别是在新兴市场方面，例如拉丁美洲和亚洲等地区，这些地区的机场和其在欧洲、北美洲的竞争者一样，正经历着容量的挑战。

1.4 全世界大约有 300 个机场直接受机场协调原则影响。其中，约 120 个属于二级机场，通过自愿的航班时刻表进行调整。

1.5 全世界大约有 180 个机场被定义为三级机场，其到港或离港的航班时刻由协调人分配。可被分配的航班时刻数量是在航季开始前由机场协调参数（机场容量申报）确定的，并且不能超过机场协调参数。在这种情况下，行业准则规定，机场运营者对所提供的稀缺机场容量的利用和分配不再有直接影响。在许多国家，机场运营者甚至都不是申报机场容量（即市场上可用的航班时刻数量）的机构。

1.6 然而，正如行业准则规定，指定协调级别应基于一个全面的容量分析，应考虑机场基础设施按照所需服务水平满足需求的能力，如排队时间、拥塞程度或延误程度。当无法找到其他方法来减少或消除协调需求时，将机场定为三级实为万不得已的措施。

1.7 需要注意的是，优化现有机场容量的利用是一个重要的步骤，但其无法提供足够的容量以满足未来市场需求。如果机场行业是用来满足未来和竞争方式中的计划交通需求，特别是在增长最快的市场中，那么规划和准备新的机场容量将是一个前提条件。

## 2. 讨论

2.1 机场运营者希望尽可能地提升其建造的基础设施的使用效率，这意味着充分有效地利用所有航班时刻。机场运营者也旨在构建新的容量以满足需求，但是由于一系列原因，他们可能能力有限。

2.2 航班时刻的分配会依次影响到一些问题，例如目的地，飞机座位容量，竞争，飞机延误，终端服务的成本和水平，停机坪容量，噪音和排放水平。一个有效的航班时刻分配可以促进满足航空行业利益相关者的各种需求，但这仅仅是不够的；机场运营者必须考虑到与其日常交互的消费者和当地团体的社会经济福利。

2.3 此外，鉴于机场和地区的具体情况，在当地规定的允许下应确保适当的灵活性，正如欧盟指令中有关航班时刻的内容。

2.4 机场航班时刻是指由协调人给出的计划运营许可，凭此于特定日期和时间在三级机场使用到港或离港所需的一切机场基础设施。（国际航空运输协会《世界航班时刻准则》；第七版，章节1.6.1）。航班时刻的定义应清晰明确，不仅关于机场运营者在规定日期和时间内使用基础设施的优点，还应关于使用分配容量的义务。当前的指导方针表明，在当次的航季内不利用分配的航班时刻资源（如机场基础设施）对航空公司没有任何影响，但这将会导致低效利用机场容量并对团体和机场运营者带来经济影响，以及对机场竞争产生潜在的不良后果。

2.5 除了“不用就作废”规则之外，在无操作因素的影响下，提早或晚点到达或出发在时间窗口上显示的并不是很明确。其依附于每一个航班时刻协调人的裁量以依照他们自己的标准和当地规则来完成这些运算。

2.6 在机场日益增多、交通堵塞日益严重的背景下，国家和行业之间需要进行更深层次的讨论，以改善当前航班时刻分配的措施并确保从未来整体角度最有效地利用现有容量。我们注意到一些可利用的方法以同步优化不同的标准（如，对连通度的影响，对枢纽运营的影响，操作性挑战，竞争和经济价值），同时，根据明确的效益目标，这些方法可以实现最佳结果。

2.7 在当前行业指导方针下，关于有效使用稀缺机场容量的重要标准，例如目的地，飞机尺寸或机场所能提供给社会的最好的航空服务，往往被忽视了，或充其量被视为可选的次要标准。每个航班时刻协调的机场，其运营者应根据情况，优先考虑供机场协调人使用的次要标准。

2.8 此外，应探索航班时刻分配的替代分配方案的潜在优点。市场机制已被使用在其他领域，以最有效的方式来分配有限的资源。

2.9 在此环境下，国际机场理事会也认为，当签署新的航空服务协议时，对新服务航班时刻的批准不应成为这些协议的一部分，因为这可能会扰乱航空时刻分配的优先级并对其他服务和运营者造成不可预见的影响。

### 3. 对大会的建议

#### 3.1 请大会：

- 同意将机场运营者的利益与航空时刻分配规则定义中航空公司的利益，以及关于旅客和团体共同利益的行业准则的发展一并考虑；
- 承认机场运营者在航班时刻分配的当地规则中拥有着重要地位，以适应各机场及其用户的需求。地方合作有利于各方，并可依据机场设施的操作使用和经济利用的效率来改善结果；

- 建议对机场航班时刻的定义和对时刻分配的理解进行修订，目的是不仅包含机场运营者使用其所需的基础设施的权限，同时包含机场运营者利用分配容量的义务，并对故意滥用的行为加以适当制裁；和
- 为工作组推荐一个参考，以探索和评估机场航班时刻替代容量分配方案的潜在优点。

— 完 —