

希思罗机场时隙分配 英国航空公司的视角

TRACEY BUCKMASTER

北京，2017年9月15日



EU-CHINA
中欧民航合作项目 **APP**

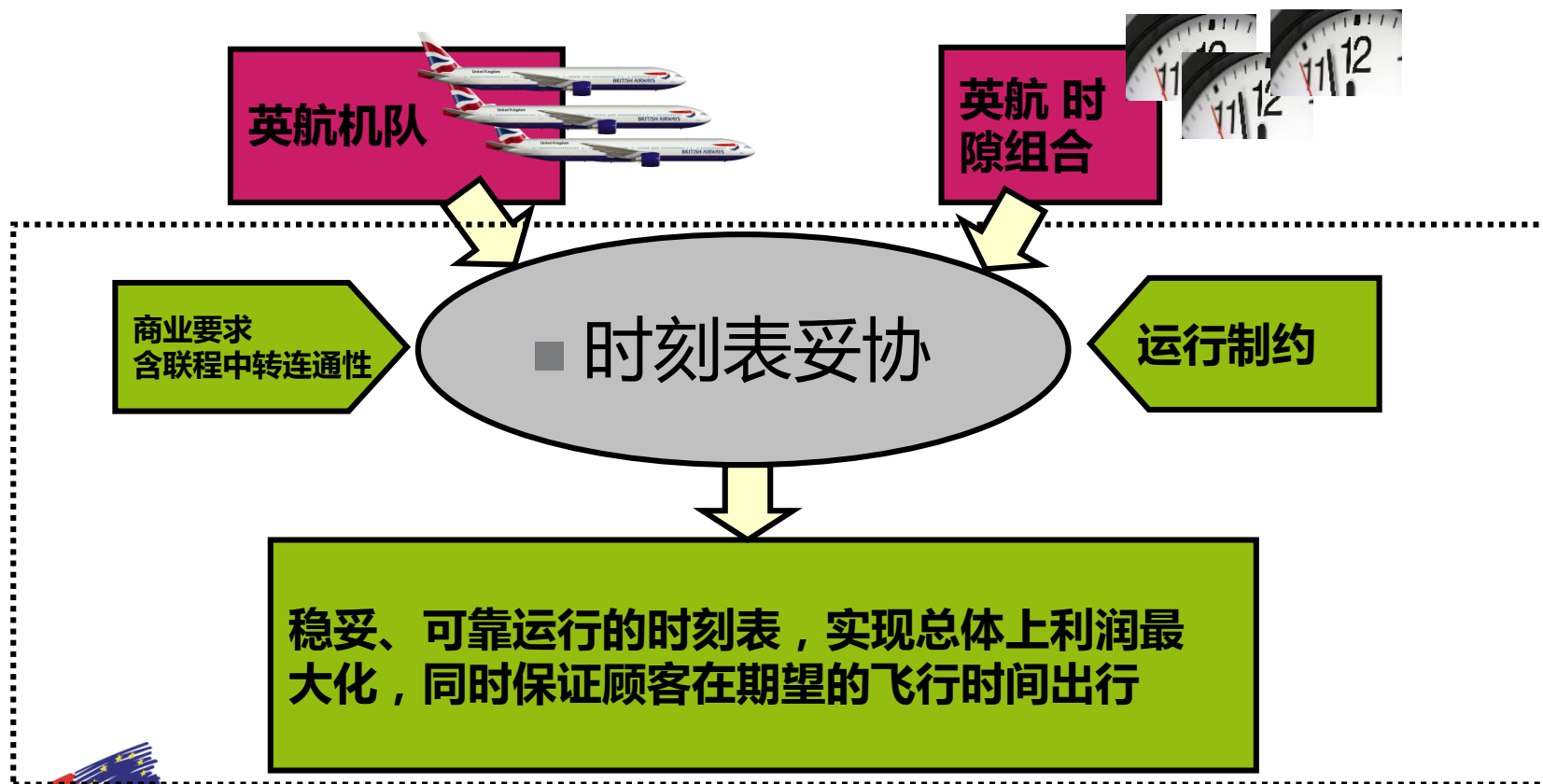


www.eu-china-app.org

目的



在复杂的制约条件下，满足需求，使资产回报率最大化



制定时刻表



主要因素

我们统筹考虑**收入、成本**和**运行制约**来制定时刻表，优化**资产利用率**，使可持续的**网络利润**最大化，同时不损害**运行可行性**或**客户服务**标准。

即我们决定

- 在哪里飞
- 哪架飞机去哪里
- 什么时间和频率



时间表考虑因素



- 飞机和时隙来自哪里?
- 我们是不是最好在一条现有的航路上增加班次频率?
- 是否有英航应该先飞往的新目的地?
- 对于这条航路，我们是否有合适的机型?
- 飞机是否在一天中合适的时间可用?
- 在理想的需要时间，合适的航站楼是否有空间?
- 要想进行维修工作，是否需要重新安排其他服务，倘若如此，有何商业影响?
- 能否满足顾客需求?

→ 必须在整个网络层面评估我们的决策



须考虑的外部问题



机组人员



工程



机场基础设施



餐饮



客户服务



希思罗机场通畅、可靠地运行

在希思罗机场的制约条件下工作



CAAC



时隙 - 主要制约

希思罗机场已经满负荷，480,000 个航空运输班次已经全部被分配。

- 并非所有线路都能得到理想的时间-- 折中
- 伦敦希思罗机场的时隙被划分成5分钟、20分钟和60分钟的时段，每个间隔实现最大机场容量
- 必须移动时隙，支持网络的变化
- 单独协调降落与起飞
- 持续改进--二次折中，增强时隙流动性

时隙 - 主要制约

- 平衡T5和T3的跑道活动与航站楼和停机位约束
- 与时隙协调员密切配合，确保充分了解机场的制约条件，并且他们知晓航空公司的期望
- 夜间宵禁

希思罗机场夜间宵禁



- 希思罗机场2330L和0600L之间有限数量的飞行班次
- 希思罗机场把延误的航班尽量安排在夜间
- 必须遵守每个季度分配的班次数量



影响希思罗机场时隙管理的外部因素



CAAC



- 全世界177个三级机场，对机场使用的需求大大超出可用容量(英航飞往其中70多个机场)
- 必须考虑分站时隙可用性、基础设施和宵禁
- 英航在全球机场网络的大背景下运行。时隙管理规则必须全球统一，这很重要--否则会出现多方面的问题

要求向指定市场开放时隙，排除竞争顾虑

- 英航/美航/西班牙航空公司跨大西洋合资公司
 - 伦敦至: - 纽约(每天三班)/波士顿(每天两班) /迈阿密和达拉斯(每天一班)
 - 仅当竞争频率降到13pd以下，纽约时隙才可用
 - 向达美(波士顿和达拉斯) /维珍(迈阿密)/挪威航空(波士顿)开放时隙
- 国际航空集团/英伦航空
 - 伦敦至: - 亚伯丁/爱丁堡(每天七班) 以及尼斯/开罗/莫斯科/利雅得/亚伯丁/爱丁堡(每天七班)
 - 向弗莱比(亚伯丁和爱丁堡)和俄罗斯航空公司(莫斯科)开放时隙

■ 轮挡时间

- ▶ 计划为第65个百分位
- ▶ 季度中定期回顾

■ 分站周转

- ▶ 改进最小过站时间的举措

■ 灵活性

- ▶ 时刻表中需要的备用飞机数量

运行中断

- 计划外跑道关闭
 - 比如阿布贾、墨西哥-导致运行中断
- 新路线调整
 - 轮挡时间/过站时间变化 – 无历史数据
- 机场空域关闭
 - 比如2016年发生恐怖分子袭击后，因航站楼能力问题布鲁塞尔减少班次
- 某一机型停飞
 - 由于失去适航证
- 罢工或劳工行动
 - 英国航空公司空乘人员在整个夏季高峰期定期罢工两周

监控时隙使用

- 确保分配的时隙利用率达到正确的水平
 - 监控季度内的取消次数
 - 如果继续取消，与运行部讨论，重点研究存在风险的时隙

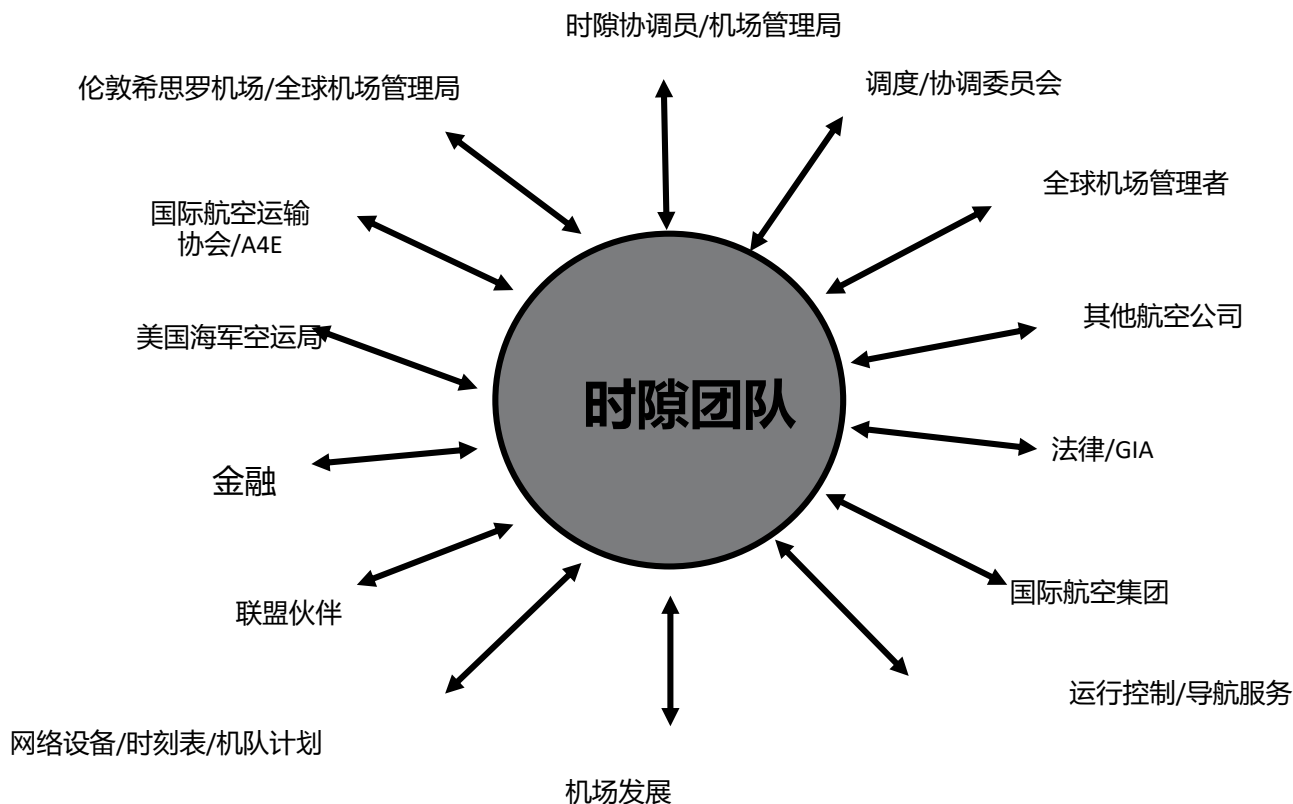
影响运行时刻表的因素



衡量时隙绩效

- 回答时隙协调员的询问
 - 有可能采取纪律措施
- 与作业区保持密切联络

希思罗机场时隙规划关键利益相关者





EU-CHINA
中欧民航合作项目 **APP**



This project is funded by
the European Union

谢谢

Tracey Buckmaster

Tracey.Buckmaster@ba.com

