

枢纽机场新增资源配置工作规则

（征求意见稿）

为深入贯彻《关于推进国际航空枢纽建设的指导意见》，加快构建“3+7+N”国际航空枢纽体系，优化航班时刻资源配置，现印发《枢纽机场新增资源配置工作规则》。请各单位高度重视、认真组织实施，严格按照本工作规则开展相关工作，确保各项要求落地见效。

附件：1.国际枢纽机场资源配置工作规则

2.非国际枢纽协调机场资源配置工作规则

民航局

2026 年 X 月 X 日

附件 1

国际枢纽机场资源配置工作规则

一、总体规则

（一）分类管理、量化打分。根据国际航空枢纽建设需要，通过对增量资源和航空公司进行分类，明确各类资源占比，同类资源形成竞争时，以量化打分的方式确定配置优先级。

（二）一次规划、压茬推进。根据本工作规则一揽子确定各航空公司在各国际枢纽机场的时刻资源配置量，结合行业运力情况，在 1-2 个航季内落实到位，鼓励尽早安排尽早发挥资源效用。

二、增量资源构成

开展增量资源配置工作前，优先解决国家基本航空服务、历史遗留问题等。

（一）增量资源包括：枢纽机场容量评估后 24 小时的新增时刻。

（二）计算方式：

1.根据容量评估结果，每周每小时可新增的时刻=每周每小时新容量评估时刻参数-每周每小时历史时刻量，按照“两个航季取小值，取整排”的原则，得到每周新增航班时刻的“两航季可放总量”；按照“单航季取小值，取半排”的原则，得到每周新增单航季航班时刻的“单航季可放总量”；按照“不限航季不限班期”的原则，得到每周新增零散航班时刻的“零散可放总量”。

2.根据机场时刻供需矛盾，增量资源分为“供不应求”和“供

大于求”两个部分。“供不应求”根据相关规则进行配置。“供大于求”由国内外航空公司动态申请，按照“先到先得”原则配置。

“供不应求”包含以下三个时段(乌鲁木齐机场顺延 1 小时):

早上 06:00 – 08:55: 起飞时刻;

白天 09:00 – 22:55: 起飞、降落时刻;

晚上 23:00 – 01:55 (次日): 降落时刻;

“供大于求”包含以下三个时段(乌鲁木齐机场顺延 1 小时):

早上 06:00 – 08:55: 降落时刻;

凌晨 02:00 – 05:55: 起飞、降落时刻;

晚上 23:00 – 01:55 (次日): 起飞时刻。

三、增量资源分类

以下每类资源配置后如有剩余，自动流转至下一类资源。

(一) 主枢纽运营人¹资源(含国际航线)。北京、上海、广州全方位门户枢纽机场的主枢纽运营人，可获得不低于 65% 的新增资源配置(如主枢纽运营人超过 1 家，合计不低于 70%); 成都等 7 个区位门户枢纽机场的主枢纽运营人，可获得不低于 60% 的新增资源配置(如主枢纽运营人超过 1 家，合计不低于 65%)。对于存在多主枢纽运营人的，根据新增资源份额，具体时刻配置以枢纽运营人协商为准。若不能形成一致意见，按照“初始随机、

¹ 根据《关于推进国际航空枢纽建设的指导意见》(民航发〔2024〕28 号，以下简称《指导意见》)及有关配套文件，综合考虑航司保障能力、运行效率等指标遴选确定主枢纽运营人，并按照有关规则动态调整。

固定轮转”的顺序提交时刻申请，历史时刻占比最小的主枢纽运营人每轮次申请上限 14 个时刻，其余主枢纽运营人每轮次申请上限按其历史时刻占比最小的主枢纽运营人时刻量比例乘以 14 核算确定。

按照《指导意见》明确的“分级分类实施航班时刻差异化协调配置，确保主枢纽运营人在航空枢纽时刻资源中占据较大份额”要求，对比全球主要国际航空枢纽（附表 2），其主要航空公司的市场份额均在 60% 以上，考虑到我国主要航空公司目前份额普遍较低（附表 3），为助力主枢纽运营人在国际枢纽建设中发挥核心支撑作用，需要在新增资源中通过政策予以支持。同时，考虑到北京、上海、广州是重点打造的全方位门户枢纽，有意愿承担枢纽建设核心任务并通过遴选产生的航空公司，运力投入更有保障，有必要与成都等 7 个区位门户枢纽适度差异。

两家主枢纽运营人可获得时刻增量的比例公式为：

$$\frac{G \times M_a / (M_a + M_b) + (1 - G) \times N_a / (N_a + N_b)}{G \times M_b / (M_a + M_b) + (1 - G) \times N_b / (N_a + N_b)}$$

M_a :a 公司国际客运航班 ASK 占比

M_b :b 公司国际客运航班 ASK 占比

N_a :a 公司国内客运航班时刻占比

N_b :b 公司国内客运航班时刻占比

G :2025 年该机场国际及港澳台地区航班（客、货运）占比（向上取整）

分配公式是基于两家主枢纽运营人在枢纽机场的基础运力投入情况，以第四项“增量资源国际及港澳台地区比例”中“2025年该机场国际及港澳台地区航班（客、货运）占比”确定权重，将国际与国内航线分别计算比例并加权得出最终比例。国际航班用ASK指标能够更加准确地体现航空公司运力投入情况；国内航班由于航班占比与ASK占比差异较小，因此简化为航班时刻指标。具体实施中，按照“边实施、边监测、边优化”的工作原则，国内航班时刻指标此轮配置以历史时刻为测算依据，后续阶段以实际执行时刻为测算依据。主枢纽运营人公司之间余量可调剂，若调剂后仍有余量，则顺延至第三项第（五）类资源。

（二）主基地航空公司基础增量资源。主基地航空公司按照其上一年度在该机场实飞占比获得新增基础资源。对于存在多主基地航空公司的，根据增量资源份额，按照“初始随机、固定轮转”的顺序提交时刻申请，每轮次申请上限14个时刻。

主基地航空公司认定以公共航空运输企业经营许可证载明的主运营基地机场、《关于北京新机场基地建设方案有关事项的通知》（民航发〔2016〕50号）及有关援藏政策文件²为准，含全货运公司，主枢纽运营人除外。

².西藏航空可视同为成都双流机场主基地航空公司，认定历史时刻量按西藏航空上年度执行的进出藏航线、成都双流至相关援藏省市航线航班量以及成都双流至四川、云南、甘肃、青海四省涉藏州县相关机场航线航班量计算。相关援藏省市包括北京市、天津市、河北省、辽宁省、吉林省、黑龙江省、上海市、江苏省、浙江省、安徽省、福建省、山东省、湖北省、湖南省、广东省、重庆市、陕西省。计算公式为：认定历史时刻量=〔(成都双流进出藏航线航班量+成都双流至相关援藏省市航线航班量+成都双流至四川、云南、甘肃、青海四省涉藏州县相关机场航线航班量)÷西藏航空在成都双流机场总航班量〕*西藏航在成都双流机场历史时刻总量。

（三）国际及港澳台地区增量资源（主枢纽运营人和主基地航空公司除外）。国内航空公司和外国及港澳台地区航空公司共同参与协调配置；如形成竞争，按照附表 4-3 进行配置。按第四项确定各国际枢纽机场国际及港澳台地区资源比例。同时，主枢纽运营人按比例负责兜底完成 2025 年该机场国际及港澳台地区航班（客、货运）占比。

（四）主基地航空公司上浮增量资源。根据机场与主基地航空公司共同上报未来一年的过夜运力，按照 1 架飞机 3 个时刻测算时刻运力匹配度，判断是否启动上浮：当且仅当“主基地航司历史时刻量+按照实飞占比可获得的基础新增时刻量”小于“3×过夜运力数量”时，启动上浮。判断公式如下：

$$S_i^a + x_i^a H_i < 3Y_i^a$$

S_i^a 为主基地航司 a 在机场 i 的历史时刻量；

x_i^a 为主基地航空公司 a 在机场 i 的实飞占比；

H_i 为机场 i 在“供不应求”可配置时刻量；

Y_i^a 为主基地航司 a 在机场 i 的过夜运力数量。

启动上浮的，按照“3×过夜运力数量”扣除主基地航司历史已有时刻量和基础新增时刻量后的缺口进行补足，上浮时刻量不超过前序配置流程结束后剩余可配置的 $1/(主基地航空公司数量+1)$ 。主基地航空公司上浮增量资源具体计算公式如下：

$$\min \left\{ \frac{1}{M_i + 1} [H_i - \sum_a (x_i^a H_i) - N_i^*], 3Y_i^a - S_i^a - x_i^a H_i \right\}$$

其中：

M_i 为机场*i*的主基地航空公司数量；

$x_i^a H_i \sum_a (x_i^a H_i)$ 为机场*i*中所有主基地航司按照实飞占比可获得的基准时刻总量；

N_i^* 为机场*i*中所有主枢纽运营人及国际及港澳台地区已获得时刻总量。

Y_i^a 对于存在多主基地航空公司的，根据增量资源份额，按照“初始随机、固定轮转”的顺序提交时刻申请，每轮次申请上限14个时刻。

（五）其他客运资源。根据航空公司航班时刻配置基数和国内航班时刻效能配置系数，以两者的乘积大小量化确定优先配置次序，具体量化配置规则见附表 4-1、4-2。

（六）货邮资源。鼓励全货运航班使用夜间时刻，可根据枢纽机场定位适当协调配置日间时刻，具体量化配置规则见附表 4-4。

（七）单航季资源。首次（一）至（六）类资源为两航季配置，若有单航季可配置增量资源，启动第二次（一）（二）（五）类资源单航季配置，为提升容量利用率，新增时刻以半排（班期 246 或班期 1357）、整排（班期 1234567）为单位进行时刻配置。

（八）动态配置资源。对于时刻池内剩余资源，所有航空公司可提交不限航季和班期的时刻申请，按照“先到先得”原则予以配置。

四、增量资源国际及港澳台地区比例

“十五五”期间，各国际枢纽机场的国际及港澳台地区增量切块值，原则上采用 2025 年该机场国际及港澳台地区航班（客、货运）实飞占比（向上取整），且鼓励枢纽机场与主枢纽运营人逐步提升国际航班占比。

五、其他工作要求

（一）运力匹配。主枢纽运营人和主基地航空公司申请增量时刻资源配置须与公司运力和运行保障能力相匹配，统筹制定总体运力投入方案，实事求是提出配置需求，并作出“高效使用、不用即失”的承诺，见附表 7。

（二）监测精准。首轮资源配置后，同步启动 24 小时全时段时刻资源使用效率月度监测，监测范围覆盖本次放量时刻及历史存量时刻。民航局将于每月 15 日左右，在航班时刻管理系统中公布各航空公司上月枢纽机场时刻利用率，按照时刻资源有关管理办法依法依规加强管理。

（三）高效使用。主枢纽运营人和主基地航空公司暂未使用的增量资源作为临时时刻，按照日常管理规则予以配置；航空公司主动放弃时刻和执行率未达标时刻，按照本工作规则视情启动新一轮资源配置，在该机场存在主动放弃时刻或执行率未达标时刻情况的航空公司不参与下一轮资源配置。

（四）合理绑定。国家基本航空服务航线，永久绑定其时段（时段不可调整，当地政府来函除外）和航点（航点不可更改）；非主枢纽运营人和主基地航空公司国内航线，绑定航点，涉及全

方位门户枢纽机场的绑定三年，涉及区位门户枢纽机场的绑定两年；国内航空公司量化打分国际航线，永久绑定国际航线属性，绑定航点时限为一年。

（五）优先保障。增量资源配置中，优先保障快线打造、通程航班衔接、空铁联运等时刻调整资源需求。

附表 1

全球主要枢纽机场主要航空公司占比情况

序号	机场	总起降架次	主要航空公司	占比
1	亚特兰大	1093948	达美航	83.7%
2	达拉斯	997698	美国航	87.7%
3	芝加哥	977271	美联航/美国航	42.9%/40.9%
4	伊斯坦布尔	545341	土耳其航	79.8%
5	东京羽田	482675	日航/全日空	36.0%/34.6%
6	法兰克福	458189	汉莎航	54.6%
7	多哈	286107	卡塔尔航	78.7%

注：数据取 2025 全年国际航班数据。

附表 2

我国国际枢纽机场主要航空公司占比情况

序号	机场	总起降架次	主要航空公司	占比
1	北京首都	251019	国航	58.7%
2	北京大兴	199886	南航/东航	31.9%/20.1%
3	上海浦东	319905	东航	25.6%
4	上海虹桥	159600	东航	38.0%
5	广州	312571	南航	47.1%
6	成都双流	127513	国航/川航	34.5%/29.8%
7	成都天府	156004	国航/川航	23.7%/19.8%
8	深圳	250151	深航/南航	25.3%/24.2%
9	昆明	138936	东航	37.0%
10	西安	133741	东航	30.9%
11	重庆	192044	国航	11.6%
12	乌鲁木齐	116435	南航	41.2%
13	哈尔滨	90201	南航	18.4%

注：数据取 2024 冬春/2025 夏秋航季航班量最大值

附表 3

航空公司航班时刻配置量化规则

3-1 121 航空公司国内客运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	备注
航班时刻执行记录	机场上两个航季的航班时刻使用效率	0.4	航班时刻利用率*100 在该机场无执飞记录或无历史时刻的新进入承运人按照该机场上两个航季平均时刻利用率计分	1.航班时刻利用率=实际执行量/历史时刻量 2.实际执行数据和历史时刻量由时刻协调工作机构提供。 3.航班时刻利用率阈值范围：0-1，若大于1则计为1。
社会贡献度	机场上两个航季航空公司旅客运输量、时刻量	0.3	按照航空公司在该机场旅客运输量或时刻量或通航点数排序（三者取最高分），在该机场无执飞记录的新进入承运人计为其他： ①第1名 计100分 ②第2-4名 计90分 ③第5-8名 计80分 ④其他 计50分	1.旅客运输量由机场提供，两个航季合并计算。 2.时刻量按照两个航季历史时刻量之和计算。
滥用航班时刻记录	机场上两个航季滥用航班时刻记录	0.2	①无滥用航班时刻监管记录的航空公司 计100分 ②1次滥用时刻记录扣 10 分 ③2次滥用时刻记录扣 20 分 ④以此类推	1.滥用航班时刻监管记录数据由空管办提供。 2.大于等于10次滥用时刻记录 扣100分。
航班正常性记录	机场上两个航季的航班正常率	0.1	航班正常率*100 在该机场无记录的新进入承运人按照该机场上两个航季平均客运航班正常率计分	各航司在该机场的客运航班正常率由运行监控中心提供。

注：本表中的时刻量仅计算客运时刻量。

3-2 121 航空公司国内客运航班时刻效能配置系数量化规则

指标	指标释义	权重	单项得分计算方法	备注
发展战略符合性	是否有利于支撑通达便捷的国家航线网建设	0.4	①新开国内航点 计100分 ②从该机场执飞“3”机场 计90分 ③从该机场执飞“7”机场 计80分 ④从该机场执飞“N”机场 计70分 ⑤其他 计60分	1.采用历史时刻判断是否新开或加密； 2.新开/加密航线由时刻协调工作机构提供。
航空比较优势	航空公司开航的航线距离	0.3	①航段距离排名前5%（含）的航段 计100分 ②航段距离排名前5%-15%（含）的航段 计90分 ③航段距离排名前15%-25%（含）的航段 计80分 ④航段距离排名前25%-35%（含）的航段 计70分 ⑤航段距离排名前35%-50%（含）的航段 计60分 ⑥其他 计50分 ⑦涉及宏观调控市场负面清单的航段 计0分	1.航段距离采用两个机场的大圆航线距离计算，机场经纬度坐标由机场公司提供。 2.航段距离按照本次航司申请计划进行排序。 3.第⑦项：国内航线航班精准化调控负面清单航段，在民航智慧监管平台航线航班管理系统公告栏查询，以最新公布数据为准。
中转贡献性	申请航班对枢纽网络建设的贡献度	0.3	结合上两个航季机场国内-国际、国内-国内互转旅客总量航线排序： ①排名1-5位 计100分 ②排名6-10名 计80分 ③其他 计60分	机场提供所有涉及国内-国际、国内-国内中转（DI、ID、DD）的航线中转旅客量，源于中航信数据。

3-3 国际及港澳台地区客运航班时刻配置量化规则

指标	指标释义	权重	单项得分计算方法	备注
航线通达性	机场与全球机场的连通性	0.3	①新开符合枢纽功能方向定位国家航线 计100分 ②新开洲际城市或新开其他国家航线 计90分 ③新开国际地区城市航点 计80分 ④其他 计60分	1.枢纽机场特定方向暂按照《配置规则》确定，后续根据《指导意见》有关配套文件更新； 2.采用历史时刻判断是否新开。
航班时刻使用价值	机型	0.3	申请机型区别计分 ①双通道 计100分 ②其他 计80分	提交申请中的机型仅能填写“双通道”或“其他”。
中转贡献性	上两个航季的机场旅客中转量	0.2	结合上两个航季机场国际-国际、国内-国际互转旅客总量航线排序： ①排名1-2位 计100分 ②排名3-5名或新开航线 计80分 ③其他 计60分	机场提供所有涉及国际地区中转（II、DI、ID）的航线中转旅客量。
航班时刻执行记录	机场上两个航季的航班时刻使用效率	0.1	航班时刻利用率*100 在该机场无执飞记录或无历史时刻的新进入承运人按照该机场上两个航季平均时刻利用率计分	1.航班时刻利用率=实际执行量/历史时刻量 2.实际执行数据和历史时刻量由时刻协调工作机构提供。 3.航班时刻利用率阈值范围：0-1，若大于1则计为1。
滥用航班时刻记录	机场上两个航季滥用航班时刻记录	0.1	①无滥用航班时刻监管记录的航空承运人 计100分 ②1次滥用时刻记录扣 10 分 ③2次滥用时刻记录扣 20 分 ④以此类推	1.滥用航班时刻监管记录数据由空管办提供。 2.大于等于10次滥用时刻记录扣100分。

注：本表中的时刻量仅计算客运时刻量

3-4 货运航班时刻配置量化规则

指标	指标释义	权重	单项得分计算方法	数据来源
航班时刻执行记录	机场上两个航季的航班时刻使用效率	0.2	航班时刻利用率*100 无记录的航空承运人按照该机场上两个航季平均时刻利用率计分	1.航班时刻利用率=实际执行量/历史时刻量 2.实际执行数据和历史时刻量由时刻协调工作机构提供。 3.航班时刻利用率阈值范围：0-1，若大于1则计为1。
货邮运输量贡献性	机场上两个航季的货邮运输量	0.3	结合上两个航季货邮运输量排序： ①排名1-2位计100分 ②排名3-5名计80分 ③其他计60分	机场提供本场航司货邮运输量。
航线通达性	机场与全球机场的连通性	0.3	①新开航国家 计100分 ②新开国际地区城市航点 计90分 ③周量不足14个的补足加密国际地区计70分 ④其他 计60分	1.采用历史时刻判断是否新开或加密。 2.周量不足14个定义：任一航季单周不足14个。
航班时刻使用价值	可用吨公里数	0.2	以航段飞行距离与飞机可提供的载重数的乘积大小排名计分 ▲第一名 计100分 ▲第二名 计90分 ▲第三名 计80分 ▲第四至六名 计70分 ▲第七至十名 计60分 ▲其他 计50分	1.航段飞行距离由情报中心提供； 2.航空承运人提交的时刻申请数据，需公司承诺飞机可提供的载重数据。

附表 4

全球主要枢纽机场（具备较大规模国内市场）
国际航班占比情况

序号	机场	总起降架次	国际总占比	国际客占比	国际货占比
1	亚特兰大	1093948	8.4%	8.2%	55.3%
2	达拉斯	997698	9.0%	8.7%	49.9%
3	芝加哥	977271	11.6%	9.7%	64.3%
4	东京羽田	482675	23.9%	23.9%	0.2%

注：数据取 2025 全年国际航班数据。

附表 5

境内主要枢纽机场国际及港澳台地区航线航班占比情况

序号	机场	总起降架次	国际及港澳台地区航线总占比	国际及港澳台地区航线客运占比	国际及港澳台地区航线货运占比
1	北京首都	442046	21.5%	21.4%	25.6%
2	北京大兴	345791	9.9%	9.9%	6.2%
3	上海浦东	557043	43.1%	39.1%	88.4%
4	广州	550512	21.6%	18.3%	77.4%
5	成都双流	222551	4.2%	/	68.6%
6	成都天府	383547	10.6%	10.0%	98.8%
7	深圳	448019	14.2%	10.2%	55.7%
8	昆明	340867	8.8%	8.0%	67.5%
9	西安	336740	5.2%	4.7%	44.2%
10	重庆	335919	5.6%	4.7%	54.1%
11	乌鲁木齐	194910	7.6%	4.6%	90.3%
12	哈尔滨	162548	3.7%	3.5%	16.9%

注：数据范围为 2025 年 1 月 1 日至 12 月 31 日。

附表 6

枢纽机场资源配置使用承诺书

中国民用航空局：

为切实保障枢纽机场资源配置使用高效有序，充分发挥主枢纽运营人和主基地航空公司运营效能，本公司作为 XX 机场主枢纽运营人/主基地航空公司，就本次申请增量航班时刻资源事宜，郑重作出如下承诺：

一、运力与保障能力匹配承诺

1.本次所申请的增量航班时刻资源，与本公司现有及规划机队运力、机组资源、维修保障能力、地面运行保障能力相匹配，不存在超出实际承载能力的盲目申报、过度申请行为。

2.本公司已统筹制定总体运力投入方案，严格依据市场需求、航线规划、运行安全标准及机场容量上限，科学、合理、实事求是地提出时刻配置需求，确保新增时刻可安全、稳定、高效执行。

3.承诺所提交的运力证明、运行保障能力说明等申请材料真实、准确、完整，无虚假、隐瞒、夸大情形。

二、“高效使用”与“不用即失”承诺

1.严格遵守《民航航班时刻管理办法》及相关规定，对获批的增量航班时刻保证高效利用、规范执行，坚决杜绝闲置、浪费、滥用时刻资源行为。

2.若本公司获批的增量时刻出现连续闲置、执行率不达标、长期未按计划运营等情形，自愿无条件接受航班时刻管理部门收回、

调整、取消相关时刻配置，不提出任何异议或其他要求。

3.主动接受航班时刻管理部门对时刻使用情况的监督、检查、考核，按时报送时刻执行数据，确保监管信息真实、可追溯。

4.严格按照获批时刻开展运营，不得擅自违规变更绑定时刻。

三、合规运营与责任承担

若违反上述承诺，本公司自愿接受民航管理部门依法依规作出的警告、限制申请、削减时刻、取消资格等处理，并承担由此产生的全部法律责任与经济后果。

本承诺书自签署之日起生效，为本次增量时刻申请的必备文件，具有法律效力。

四、配置时刻使用计划

本公司将按照枢纽机场航班结构布局和时刻使用要求，科学制定获批资源的具体使用计划（规定时间内在航班时刻管理系统中提交获批资源的具体使用时段），明确航线安排、班期频次、执行周期，确保时刻资源高效利用、有序执行，切实提升枢纽机场运行效率与服务保障水平。

承诺单位（盖章）：_____

法定代表人/授权代表人（签字）：_____

日期：_____年____月____日

附件 2

非国际枢纽协调机场资源配置工作规则

一、总体规则

（一）分类管理、量化打分。促进非国际枢纽协调机场差异化发展，通过对增量资源和航空公司进行分类，明确各类资源占比；同类资源形成竞争时，以量化打分的方式确定配置优先级。

（二）一次规划、即刻实施。根据本工作规则一揽子确定各航空公司在各非国际枢纽协调机场的新增时刻资源配置，结合行业运力增长情况，在 1 个航季内落实到位，鼓励尽早安排尽早发挥资源效用。

二、增量资源构成

开展增量资源配置工作前，优先解决国家基本航空服务、历史遗留问题等。

（一）增量资源包括：非国际枢纽协调机场容量评估后 24 小时的新增时刻。

（二）计算方式：

1.根据容量评估结果，每周每小时可新增的时刻=每周每小时新容量评估时刻参数-每周每小时历史时刻量，按照“两个航季取小值，取整排”的原则，得到每周新增航班时刻的“两航季可放总量”；按照“单航季取小值，取半排”的原则，得到每周新增单航季航班时刻的“单航季可放总量”；按照“不限航季不限班

期”的原则，得到每周新增零散航班时刻的“零散可放总量”。

2.根据机场时刻供需矛盾，增量资源分为“供不应求”和“供大于求”两个部分。“供不应求”根据相关规则进行配置。“供大于求”由国内外航空公司动态申请，按照“先到先得”原则配置。

“供不应求”包含以下三个时段：

早上 06:00 – 08:55：起飞时刻；

白天 09:00 – 22:55：起飞、降落时刻；

晚上 23:00 – 01:55：降落时刻；

“供大于求”包含以下三个时段：

早上 06:00 – 08:55：降落时刻；

凌晨 02:00 – 05:55：起飞、降落时刻；

晚上 23:00 – 01:55：起飞时刻。

三、增量资源分类

以下每类资源配置后如有剩余，自动流转至下一类资源。

（一）主基地航空公司增量资源。主基地航空公司按照其实飞占比获得新增基础资源，并根据机场与主基地航空公司共同上报未来一个航季的运力回撤和飞机引进计划，按照 1 架飞机 4 个时刻进行上浮，上浮时刻量不超过所有主基地航空公司按照历史时刻占比获得新增基础资源后剩余可配置资源的 $1/(\text{主基地航空公司数量}+1)$ 。主基地航空公司增量资源具体计算公式如下：

$$x_i^a H_i + \min \left\{ \frac{1}{M_i + 1} [H_i - \sum_a (x_i^a H_i)], 4Y_i^a \right\}$$

M_i 为机场*i*的主基地航空公司数量；

x_i^a 为主基地航空公司*a*在机场*i*的历史时刻占比；

H_i 为机场*i*在“供不应求”可配置时刻总量；

$\sum_a (x_i^a H_i)$ 为机场*i*中所有主基地航司按照历史时刻占比可获得的基准时刻总量；

Y_i^a 为主基地航司*a*在机场*i*运力回撤和飞机引进计划的数量。

对于存在多主基地航空公司的，根据新增资源份额，按照“初始随机、固定轮转”的顺序提交时刻申请，每轮次时刻申请上限14个时刻。

主基地航空公司认定以公共航空运输企业经营许可证载明的主运营基地机场为准，含全货运公司。

（二）国际客运资源。国内外航空公司在已取得航线经营许可的前提下提出申请，按照附表2进行量化配置。

（三）国内航空公司客运资源。除主基地航空公司以外，国内航空公司客运时刻资源。在位承运人可获得该类资源占比不超过其在统计期内实飞占比（除主基地航空公司、外国及港澳台地区航空公司以外），新进入承运人（无历史时刻）可获得新增客运资源不超过每周14个时刻。形成竞争时，根据航空公司航班时刻配置基数大小确定优先配置次序，具体量化配置规则见附表3。国内航空公司根据新增资源份额，每轮次时刻申请上限14个时刻。

（四）货邮资源。鼓励全货运航班使用夜间时刻，可根据机场定位适当协调配置日间时刻，具体量化配置规则见附表 4。

天津、郑州机场增量资源配置顺序为（一）（二）（四）（三）。

（五）单航季资源。首次（一）至（四）类资源为两航季配置，若有单航季可配置增量资源，启动第二次（一）（三）（四）类或（一）（四）（三）类（天津、郑州机场）资源单航季配置，为提升容量利用率，新增时刻以半排（班期 246 或班期 1357）、整排（班期 1234567）为单位进行时刻配置。

（六）动态配置资源。对于时刻池内剩余资源，所有航空公司可提交不限航季和班期的时刻申请，按照“先到先得”原则予以配置。

四、其他工作要求

（一）运力匹配。主基地航空公司申请增量时刻资源配置须与公司运力和运行保障能力相匹配，统筹制定总体运力投入方案，实事求是提出配置需求，并作出“高效使用、不用即失”的承诺，见附表 5。

（二）监测精准。首轮资源配置后，同步启动 24 小时全时段时刻资源使用效率月度监测，监测范围覆盖本次放量时刻及历史存量时刻。民航局将于每月 15 日左右，在航班时刻管理系统中公布各航空公司上月枢纽机场时刻利用率，按照时刻资源有关管理办法依法依规加强管理。

（三）高效使用。主基地航空公司暂未使用的增量资源作为

临时时刻，按照“先到先得”原则予以配置；航空公司主动放弃时刻和执行率未达标时刻，按照本工作规则视情启动新一轮资源配置，在该机场存在主动放弃时刻或执行率未达标时刻情况的航空公司不参与下一轮资源配置。

（四）合理绑定。国家基本航空服务航线，永久绑定其时段（时段不可调整，当地政府来函除外）和航点（航点不可更改），如航空公司未执飞该航点，立即收回其配置时刻；国内航空公司量化打分的国际航线，永久绑定国际航线属性，绑定航点时限为一年。

（五）优先保障。增量资源配置中，优先保障快线打造、通程航班衔接、空铁联运等时刻调整资源需求。

附表 1

非国际枢纽协调机场的特定方向

非国际枢纽协调机场	特定方向安排
天津	
石家庄	
太原	
呼和浩特	蒙古、俄罗斯
呼伦贝尔	
大连	俄罗斯远东、东北亚
沈阳	东北亚
长春	东北亚
杭州	
厦门	
南京	
青岛	日本、韩国、上合国家
福州	
济南	日本、韩国
南昌	
南宁	东盟
海口	太平洋、印度洋国家

非国际枢纽协调机场	特定方向安排
三亚	
郑州	
武汉	
长沙	非洲
珠海	
贵阳	
兰州	中西亚

注：1.本表所列枢纽机场按照《关于推进国际航空枢纽建设的指导意见》《“十四五”航空运输网络专项规划》等文件确定。

2.相关信息根据国家战略规划安排及相关配套文件及时更新。

附表 2

国际及港澳台地区客运航班时刻配置量化规则

指标	指标释义	权重	单项得分计算方法	备注
航线通达性	机场与全球机场的连通性	0.3	①新开符合枢纽功能方向定位国家航线 计100分 ②新开洲际城市或新开其他国家航线 计90分 ③新开国际地区城市航点 计80分 ④其他 计60分	1.枢纽机场特定方向暂按照《配置规则》确定，后续根据《指导意见》有关配套文件更新； 2.采用历史时刻判断是否新开。
航班时刻使用价值	机型	0.3	申请机型区别计分 ①双通道 计100分 ②其他计80分	提交申请中的机型仅能填写“双通道”或“其他”。
中转贡献性	上两个航季的机场旅客中转量	0.2	结合上两个航季机场国际-国际、国内-国际互转旅客总量航线排序： ①排名1-2位 计100分 ②排名3-5名或新开航线 计80分 ③其他 计60分	机场提供所有涉及国际地区中转（II、DI、ID）的航线中转旅客量。
航班时刻执行记录	机场上两个航季的航班时刻使用效率	0.1	航班时刻利用率*100 在该机场无执飞记录或无历史时刻的新进入承运人按照该机场上两个航季平均时刻利用率计分	1.航班时刻利用率=实际执行量/历史时刻量 2.实际执行数据和历史时刻量由时刻协调工作机构提供。 3.航班时刻利用率阈值范围：0-1，若大于1则计为1。
滥用航班时刻记录	机场上两个航季滥用航班时刻记录	0.1	①无滥用航班时刻监管记录的航空承运人 计100分 ②1次滥用时刻记录扣 10 分 ③2次滥用时刻记录扣 20 分 ④以此类推	1.滥用航班时刻监管记录数据由空管办提供。 2.大于等于10次滥用时刻记录扣100分。

注：本表中的时刻量仅计算客运时刻量。

附表 3

航空公司客运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	备注
航班时刻执行记录	机场上两个航季的航班时刻使用效率	0.4	航班时刻利用率*100 在该机场无执飞记录或无历史时刻的新进入承运人按照该机场上两个航季平均时刻利用率计分	1.航班时刻利用率=实际执行量/历史时刻量 实际执行数据和历史时刻量由时刻协调工作机构提供。 2.航班时刻利用率阈值范围：0-1，若大于1则计为1。
社会贡献度	机场上两个航季航空公司旅客运输量、时刻量	0.3	按照航空公司在该机场旅客运输量或时刻量排序（两者取最高分），在该机场无执飞记录的新进入承运人计为其他： ①第1-3名 计100分 ②第4-6名 计90分 ③第7-10名 计80分 ④其他 计70分	1.旅客运输量由机场提供，两个航季合并计算。 2.时刻量按照两个航季历史时刻量之和计算。
滥用航班时刻记录	机场上两个航季滥用航班时刻记录	0.2	①无滥用航班时刻监管记录的航空公司 计100分 ②1次滥用时刻记录扣 10 分 ③2次滥用时刻记录扣 20 分 ④以此类推	1.滥用航班时刻监管记录数据由空管办提供。 2.大于等于10次滥用时刻记录 扣100分。
航班正常性记录	机场上两个航季的航班正常率	0.1	航班正常率*100 在该机场无记录的新进入承运人按照该机场上两个航季平均客运航班正常率计分	各航司在该机场的客运航班正常率由运行监控中心提供。

注：本表中的时刻量仅计算客运时刻量。

附表 4

货运航班时刻配置量化规则

指标	指标释义	权重	单项得分计算方法	数据来源
航班时刻执行记录	机场上两个航季的航班时刻使用效率	0.2	航班时刻利用率*100 无记录的航空承运人按照该机场上两个航季平均时刻利用率计分	1.航班时刻利用率=实际执行量/历史时刻量 2.实际执行数据和历史时刻量由时刻协调工作机构提供。 3.航班时刻利用率阈值范围：0-1，若大于1则计为1。
货邮运输量贡献性	机场上两个航季的货邮运输量	0.3	结合上两个航季货邮运输量排序： ①排名1-2位计100分 ②排名3-5名计80分 ③其他计60分	机场提供本场航司货邮运输量。
航线通达性	机场与全球机场的连通性	0.3	①新开航国家 计100分 ②新开国际地区城市航点 计90分 ③周量不足14个的补足加密国际地区计70分 ④其他 计60分	1.采用历史时刻判断是否新开或加密。 2.周量不足14个定义：任一航季单周不足14个。
航班时刻使用价值	可用吨公里数	0.2	以航段飞行距离与飞机可提供的载重数的乘积大小排名计分 ▲第一名 计100分 ▲第二名 计90分 ▲第三名 计80分 ▲第四至六名 计70分 ▲第七至十名 计60分 ▲其他 计50分	1.航段飞行距离由情报中心提供； 2.航空承运人提交的时刻申请数据，需公司承诺飞机可提供的载重数据。

附表 5

枢纽机场资源配置使用承诺书

中国民用航空局：

为切实保障枢纽机场资源配置使用高效有序，充分发挥主枢纽运营人和主基地航空公司运营效能，本公司作为 XX 机场主枢纽运营人/主基地航空公司，就本次申请增量航班时刻资源事宜，郑重作出如下承诺：

一、运力与保障能力匹配承诺

1.本次所申请的增量航班时刻资源，与本公司现有及规划机队运力、机组资源、维修保障能力、地面运行保障能力相匹配，不存在超出实际承载能力的盲目申报、过度申请行为。

2.本公司已统筹制定总体运力投入方案，严格依据市场需求、航线规划、运行安全标准及机场容量上限，科学、合理、实事求是地提出时刻配置需求，确保新增时刻可安全、稳定、高效执行。

3.承诺所提交的运力证明、运行保障能力说明等申请材料真实、准确、完整，无虚假、隐瞒、夸大情形。

二、“高效使用”与“不用即失”承诺

1.严格遵守《民航航班时刻管理办法》及相关规定，对获批的增量航班时刻保证高效利用、规范执行，坚决杜绝闲置、浪费、滥用时刻资源行为。

2.若本公司获批的增量时刻出现连续闲置、执行率不达标、长期未按计划运营等情形，自愿无条件接受航班时刻管理部门收回、调整、取消相关时刻配置，不提出任何异议或其他要求。

3.主动接受航班时刻管理部门对时刻使用情况的监督、检查、考核，按时报送时刻执行数据，确保监管信息真实、可追溯。

4.严格按照获批时刻开展运营，不得擅自违规变更绑定时刻。

三、合规运营与责任承担

若违反上述承诺，本公司自愿接受民航管理部门依法依规作出的警告、限制申请、削减时刻、取消资格等处理，并承担由此产生的全部法律责任与经济后果。

本承诺书自签署之日起生效，为本次增量时刻申请的必备文件，具有法律效力。

四、配置时刻使用计划

本公司将按照枢纽机场航班结构布局和时刻使用要求，科学制定获批资源的具体使用计划（规定时间内在航班时刻管理系统中提交获批资源的具体使用时段），明确航线安排、班期频次、执行周期，确保时刻资源高效利用、有序执行，切实提升枢纽机场运行效率与服务保障水平。

承诺单位（盖章）：_____

法定代表人/授权代表人（签字）：_____

日期：_____年____月____日