

## 附件 1

# 中国民航国内航线航班评审规则

(征求意见稿)

## 一、依据

为规范国内航线航班经营许可管理工作，依据《中国民用航空国内航线经营许可规定》(CCAR-289TR-R1)、《关于进一步深化民航改革工作的意见》(民航发〔2016〕40号)、《关于印发提升枢纽机场集散功能工作方案的通知》(民航发〔2017〕24号)和《关于进一步优化货运航线航班管理政策的通知》(民航规〔2020〕8号文号)等文件制定本规则。

## 二、基本原则

(一) 市场主导。深化“放管服”改革，有效激发市场主体活力和发展内生动力，充分发挥航空运输企业的积极性、自主性，让市场在资源配置中发挥决定性作用，稳步推进国内航线经营许可放开。

(二) 政府引导。更好地发挥政府政策引导作用，促进市场有序竞争，优化航线网络，实现高质量发展。一是充分发挥国内市场优势和内需潜力，加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局；二是使资源保障能力与市场需求相匹配，提高航班运行品质；三是促进枢纽建设，提升枢纽集散功能；四是促进干支通结合，扩大民航服务覆盖范围；五是支持航空货运及航空物流业发展。

(三) 分级分类管理。

**1. 分类管理：**将国内航线分为核准、登记两类。核准航线是

指涉及北京、上海、广州机场(以下简称“北上广”)之间及北上广连接部分国内繁忙机场的客运航线(详见附件1),其他客运和全部货运航线为登记航线。对核准航线实施核准管理,登记航线实施登记管理。

**2. 分级管理:**国内航线由民航局和民航地区管理局实施分级管理。其中,核准航线、其他涉及北上广的跨地区管理局的客运航线以及全部货运航线由民航局管理;其余客运航线由地区管理局管理(见附件2)。

(四) 公平公正公开。坚持“资源公开、规则公开、过程公开、结果公开”,营造公开透明的政策环境和公平竞争的市场环境。

### 三、申请条件

航空公司申请航线航班时,应符合下列条件:

#### (一) 申请核准航线以及部分涉及北上广的支线

##### 1. 基本条件

- (1) 符合航空安全、航班正常、运行保障、诚信等相关规定;
- (2) 客运航空公司应符合航班计划执行率(见附件4和5)及“五率”(见附件4和6)的考核要求;
- (3) 原则上不得以北上广枢纽机场为经停点。

##### 2. 有序竞争的要求

(1) 以航线涉及的核准航段两端任一点城市为主基地,或满足通航点数要求。

北上广三大城市之间的航线,航线两端任一点通航点数应达到20个;其他核准航线,核准航段两端任一点通航点数应达到15个。一条航线包含多个核准航段时,在所有核准航段上均应符合

上述要求。

(2) 季中评审时，某航线已备案的每周航班计划量少于已批准最大班次量 14 班及以上的，不再受理在该航线上增加航班量的申请。

### **3. 推进实施国家战略的要求**

对部分涉及北上广特殊登记航线（以民航局发布信息为准），民航局将根据推进实施提升枢纽集散能力、京津冀协同发展战略等国家政策、战略的进展情况，补充设定相关条件。

#### **(二) 申请其他客运登记航线**

航空公司申请其他客运登记航线，仅需满足“申请核准航线以及部分涉及北上广的支线”第一项“基本条件”中的要求即可。

#### **(三) 申请全部货运登记航线**

航空公司申请全部货运登记航线，可直接获得航线航班。

## **四、加班和临时经营航班管理**

### **(一) 航空公司申请客运加班、临时经营航班的条件**

为维护市场有序竞争及航空公司航班经营的计划性、稳定性，客运航空公司可在春运、暑运、国家法定长假等特殊阶段以及执行重大运输任务、飞机定检、地方政府临时需求等特殊情况下，申请加班或临时经营航班，且需相应符合以下条件：

#### **1. 客运航线加班**

(1) 已获得该航线经营许可，并且已连续经营该航线不少于两个月；

(2) 符合航班计划执行率及“五率”的考核要求（见附件 4）。

#### **2. 客运航线临时经营**

(1) 该航线无其他航空公司经营；

(2) 可将已获得经营许可的航线调整为直飞、串飞或经停航线；

(3) 不得通过上款中的航线调整进入不具备经营许可的核准航段运营；

(4) 符合“五率”的考核要求（见附件4）。

## （二）货运航线加班或临时经营

货运航空公司可随时申请国内航线加班，或在申请办理航线经营许可期间临时经营货运航线航班。

## 五、申请及审批程序

换季时，各航空公司航线航班按照上同航季和上航季航班计划最大值进行平移（以开始受理换季航线航班申请之日前3个工作日数据为准），航空公司可在平移航班基础上，申请新增航线经营许可或增加航班量。

### （一）申请程序

1. 航空公司依据本规则，通过“中国民航航线航班管理信息系统”（以下简称“航班管理系统”）提交新增客运航线经营许可申请或在已经营航线上增加航班量申请。涉及新增航线经营许可的，还应向民航局或相关地区管理局提交正式申请文件。

2. 航空公司申请新增客运航线经营许可或在已经营的航线上增加航班量，原则上应根据民航局通知的换季、季中时间节点，集中通过航班管理系统提交申请。以下情况除外：

（1）新成立航空公司（含新扩大经营范围）的航线经营许可申请，涉及新投入使用机场的经营许可申请、推进实施国家战略、

特殊政策以及地方政府特殊需求的航线经营许可申请，可根据开航需求临时向民航局或地区管理局提交正式书面申请，民航局或地区管理局按本规则进行评审并及时发布信息；

(2) 除集中受理时间外，地区管理局可根据辖区实际，每月安排一次受理新增航线航班申请，及时将新增许可情况公布并录入航班管理系统。

3. 航空公司申请货运航线时，可随时向民航局一次性申请全部国内货运航线经营许可，且无班次量限制。民航局不再为每条具体国内货运航线单独颁发航线经营许可。

## (二) 审批程序

民航局和地区管理局按程序审批航线航班，并定期公布行政审批情况。

### 1. 民航局管辖航线

(1) 核准航线。换季及季中受理时，由民航局运输司根据运行安全、空防安全、航班正常、廉政监督等具体要求进行初审并公示，经会签运输委员会成员单位评审后，公布评审结果。

a. 每公司每次评审时可对每条核准航线提出不超过 14 班/周的申请，涉及该航线的直飞、经停、串飞航线航班量申请合并计算；

b. 当某一核准航线任一端保障资源提升 20%及以上时，可按比例增加每公司每次评审时申请该航线航班量的限制。

(2) 客运登记航线。换季及季中受理时，由民航局运输司根据运行安全、空防安全、航班正常、廉政监督等具体要求进行初审，经会签相关运输委员会成员单位评审后，公布评审结果。

(3) 货运航线。航空公司随时提出的航线申请，由民航局运输司根据运行安全、空防安全、航班正常、廉政监督等具体要求进行初审，经会签运输委员会成员单位后，直接颁发经营许可，并公布情况。

## 2. 地区管理局管辖航线

由地区管理局按照本规则，根据运行安全、空防安全、航班正常、廉政监督等要求，结合本辖区实际，制定本管理局审批程序。

### (三) 航线经营许可的注销

符合注销条件的航线经营许可由颁证单位予以注销，并在航班管理系统以及民航局或地区管理局网站上公布。

## 六、经营许可监管

(一) 航空公司在经营已获许可的航线时，除因不可抗力影响导致无法正常经营外，应遵守以下要求：

1. 航空公司原则上不准调减涉及政府协调、指定执行的特殊航线的航班。

2. 独飞航线原则上不能随意停航；如确需停航，航空公司应至少提前1个月向社会公告。

3. 航空公司不得申请暂停或终止本航季新获得的航线经营许可。

(二) 航空公司除因不可抗力影响外，出现下列情形且未主动申请终止航线经营许可的，民航局和各管理局应按程序注销其相应航线经营许可，两年内不再受理该航线经营许可申请：

1. 航空公司新获得航线许可后，60日内未安排正班计划的；

2. 因航空公司自身原因连续两个航季航班执行率不足 50% 的。

(三) 航空公司应严格按照本规则, 结合实际需求和保障资源情况申请新增航线经营许可, 不得大量虚报申请或在注销航线经营许可后短期内重复申请。

(四) 违反上述要求的, 将在计算“五率”得分时列入扣分项(详见附件 6)。

## 七、其他规定

(一) 航空公司已在运输司或相关地区管理局备案的航班计划, 因安全、经营等需要而申请调整航班号、班期或机型的, 如航线和每周班次量不发生变化, 无需再次申请备案。

(二) 各地区管理局应认真落实“放管服”的要求, 严格按照本评审规则受理新增航线经营许可和在已经营航线上增加航班量申请。

(三) 同一市场出现两个或两个以上机场时, 遵循“同一市场”原则实施宏观调控, 可在申请、受理行政许可时注明具体机场, 有特殊规定或要求的除外。

(四) 某一城市新建机场投运后, 原机场转场平移至新机场的航线, 经营许可继续有效。

(五) 为维护正班计划执行的严肃性和规范性, 保障运输生产安全, 新航季航班计划确定之日起至新航季首日, 原则上不受理航空公司航班计划申请, 因安全保障、地方政府需求等特殊情况除外。

(六) 各地区管理局因飞行安全、航班正常、旅客服务等原

因限制某机场或某航空公司增加航线航班的，应在作出限制决定起5个工作日内书面通报民航局运输司及相关管理局。

（七）本规则自颁布之后的新航季起开始施行。

（八）以上规则不适用港澳台地区航线航班。

（九）《中国民用航空国内航线经营许可管理程序》（AP-160-TR-2008-1）中的相关规定与本规则有冲突的，在其修订前以本规则为准。

附件：1. 核准航线列表

2. 各管理局航线管理职责划分原则

3. 航空公司某机场通航点计算方法

4. 航班计划执行率及“五率”考核要求

5. 航班计划执行率计算方法

6. 航空公司“五率”计算方法

## 附件 1

### 核准航线列表

涉及以下航段的国内客运航线均为核准航线。

序号	航 段	序号	航 段
1	北京-上海	26	上海-武汉
2	北京-广州	27	上海-青岛
3	北京-成都	28	上海-郑州
4	北京-深圳	29	上海-三亚
5	北京-昆明	30	上海-海口
6	北京-重庆	31	上海-大连
7	北京-西安	32	上海-贵阳
8	北京-杭州	33	上海-福州
9	北京-厦门	34	上海-太原
10	北京-长沙	35	广州-成都
11	北京-武汉	36	广州-昆明
12	北京-青岛	37	广州-重庆
13	北京-三亚	38	广州-西安
14	北京-海口	39	广州-杭州
15	北京-大连	40	广州-厦门
16	北京-贵阳	41	广州-青岛
17	北京-福州	42	广州-南京
18	上海-广州	43	广州-三亚
19	上海-成都	44	广州-海口
20	上海-深圳	45	广州-大连
21	上海-昆明	46	广州-福州
22	上海-重庆	47	广州-济南
23	上海-西安	48	广州-太原
24	上海-厦门	49	广州-合肥
25	上海-长沙		

## 附件 2

# 各管理局航线管理职责划分原则

一、核准航线及其他涉及北上广三大城市的跨区航线、全部货运航线由民航局管理，其他客运航线由地区管理局进行管理。

二、辖区内客运航线由各地区管理局分别实施管理。

三、不涉及北上广三大城市的跨区客运航线，已下发航线经营许可的仍由原下发许可管理局管辖，新增航线经营许可按以下原则管辖：

1. 涉及航空公司主基地所在省航线的，由该航空公司主管管理局管辖；

2. 其他航线由始发地管理局管辖。

注：

1. 主基地：指公共航空运输企业经营许可证载明的注册主基地机场。

2. 始发航班：指同一注册号飞机，计划关舱门时间在当日 06:00（含）以后，实际执行的第一段离港航班。

## 附件 3

# 航空公司某机场通航点计算方法

统计某承运人在某机场 M 的通航点数量时，将该承运人在该机场的通航点分为 2 类：与 M 机场直连的通航点计为第 1 类通航点；需经停其他航点（航班号不变）才可与 M 机场通达的通航点计为第 2 类通航点。

第 1 类通航点可按其实际数量直接统计。对于第 2 类通航点，不计入通航点。

若某国内（不含港澳台）航点在 M 机场所有航线中的航班频次之和平均每周不足 8 个班次（往返算 2 个班次），则不纳入统计。

某国际或港澳台航点在 M 机场所有航线中的航班频次之和平均每周不足 6 个班次（往返算 2 个班次），则不纳入统计。

对于位于同一城市且服务范围基本相同的通航点，按同一点进行统计。目前国内航线（不含港澳台）仅包括北京首都和大兴机场、上海虹桥和浦东机场这两种情形。

注：以上数据以上年度定期航班实际执行数据为准，因特殊情况对航班安排造成重大影响的，可前溯增加以往年度数据统筹考虑。（通航点含国内、港澳台、国际通航点）

附件 4

## 航班计划执行率及“五率”考核要求

受理类型	航线类型	许可类型	考核指标	标准值要求	其他要求	备注
换季受理	涉及北上广机场的客运航线	新增航线	公司上同航季涉及北上广机场国内航线定期航班计划执行率及“五率”排名	1. 执行率达到 94%； 2. “五率”积分 85 分或排名中位数及以上	1. “五率”积分排名后三位、且分值低于 85 分的航空公司不受理新增航线航班及加班/临时经营申请； 2. 申请政府需求独家直飞航线、执行重大运输任务、飞机定检、地方政府特殊临时需求等情况不考核执行率及“五率”。	首次申请客运航线经营许可的航空公司不受执行率及“五率”指标限制
			首次进入北上广机场采用公司上同航季航班计划平均执行率及“五率”排名。			
		增加班次量	公司该航线上同航季航班执行率及“五率”排名			
			上航季新开航线采用该航线上航季已公布执行率及“五率”排名			
	其他客运航线	新增航线	不考核	——		——
		增加班次量	公司该航线上同航季航班执行率 上航季新开航线采用该航线上航季已公布执行率	执行率达到 90%		独飞航线不考核执行率指标
季中受理	涉及北上广机场的客运航线	新增航线	公司本航季已发布涉及三大城市机场国内航线定期航班计划执行率及“五率”排名	1. 执行率达到 94%； 2. “五率”积分 85 分或排名中位数及以上	首次申请客运航线经营许可的航空公司不受执行率及“五率”指标限制	
		增加班次量	公司该航线本航季已发布平均执行率及“五率”排名			
	其他客运航线	新增航线	不考核	——		独飞航线不考核
		增加班次量	公司该航线本航季已发布平均执行率	执行率达到 90%		
	加班计划			公司该航线近 2 个月已发布执行率		至少一个月执行率达到 90%
临时经营航班计划			——	——	——	

注：1. 如因特殊原因某一时期行业执行率及“五率”平均水平出现较大变化，民航局将视情调整标准值；

2. 临时受理新增航线经营许可和增加航班量，按照最近一次集中受理所使用的考核指标和标准开展评审。

## 附件 5

# 航班计划执行率计算方法

一、考核范围：航空公司国内客运航线定期航班。

二、数据来源：“航班管理系统”提供航班计划数据，运行监控中心提供实际执行航班数据。

三、数据发布：民航局运输司原则上按月发布航班计划执行率数据。

四、豁免及申诉：对于航空安全、临时运行限制、机场维修、重大运输保障需要等原因导致的航班取消，航空公司可按航线管理职责划分，分别向民航局运输司或地区管理局提交民航主管部门、地市级（及以上）地方政府、部队或机场运管委的书面文件，对申请豁免相关航班执行率考核予以证明；符合条件需由民航局进行统一调减航班计划的，组织航班调减的单位（部门）应在次月第二个工作日内将具体航班调减情况报民航局运输司或地区管理局；民航局运输司或地区管理局于每月第三个工作日内更新上月系统需豁免航班数据。

航空公司如对已发布的执行率数据有异议，原则上应在每月航班计划执行率发布后 10 个工作日内提出申诉，逾期提出的将不予受理。

五、指标分值：根据近三年航空公司国内航线航班计划执行率统计数据测算出普通执行率平均值为 90%，三大城市机场执行率平均值为 94% 作为指标分值。当平均值出现较大变化时，民航局将视情更新执行率的平均值标准。

附件 6:

## 航空公司“五率”计算方法

一、基础分值计算:

公司	A: 公司原因征候万时率		B: 公司原因航班不正常率%		C: 旅客投诉万分率		D: 定期航班执行率%		E: 政府性基金缴纳率%		F: 总分	名次
	实际值	得分	实际值	得分	实际值	得分	实际值	得分	分值	得分		
公司 1												
平均												
计分标准	Am=0	100 分	Bm=0	100 分	Cm=0	100 分	权重: 0.20		权重: 0.15			
	Am ∈ (0, 0.02]	95 分	Bm ∈ (0, 0.6]	95 分	Cm ∈ (0, 0.015]	95 分						
	Am ∈ (0.02, 0.04]	90 分	Bm ∈ (0.6, 1.2]	90 分	Cm ∈ (0.015, 0.030]	90 分						
	Am ∈ (0.04, 0.06]	85 分	Bm ∈ (1.2, 1.8]	85 分	Cm ∈ (0.030, 0.045]	85 分						
	Am ∈ (0.06, 0.08]	80 分	Bm ∈ (1.8, 2.4]	80 分	Cm ∈ (0.045, 0.060]	80 分						
	Am ∈ (0.08, 0.10]	75 分	Bm ∈ (2.4, 3.0]	75 分	Cm ∈ (0.060, 0.075]	75 分						
	Am ∈ (0.10, 0.12]	70 分	Bm ∈ (3.0, 3.6]	70 分	Cm ∈ (0.075, 0.090]	70 分						
	Am ∈ (0.12, 0.14]	65 分	Bm ∈ (3.6, 4.2]	65 分	Cm ∈ (0.090, 0.105]	65 分						
	Am ∈ (0.14, 0.16]	60 分	Bm ∈ (4.2, 4.8]	60 分	Cm ∈ (0.105, 0.120]	60 分						
	Am ∈ (0.16, 0.18]	55 分	Bm ∈ (4.8, 5.6]	55 分	Cm ∈ (0.120, 0.300]	55 分						
	Am ∈ (0.18, ∞)	50 分	Bm ∈ (5.6, ∞)	50 分	Cm ∈ (0.300, ∞)	50 分						
	权重: 0.30		权重: 0.30		权重: 0.05							

平均值: 85

## 二、统计方法：

1. 数据来源：民航局航安办、财务司、运输司、运行监控中心分别提供“五率”相关数据。

2. 统计周期：每航季换季集中受理航线航班前发布该航季“五率”数据，航季中不进行调整。统计周期期间内发现的扣分项，累计至统计周期结束时合并计算。

3. 根据近三年发布的“五率”统计数据，测算出的平均值 85 分作为指标分值。当全行业平均值出现较大变化时，民航局将视情调整“五率”的平均值标准。

## 三、扣分项计算：

1. 违反本规则第六条第（一）款第 1 项，调减涉及政府协调、指定执行的特殊航线的航班，导致地方政府书面投诉的，每条航线扣除“五率”积分 0.1 分。

2. 违反本规则第六条第（一）款第 2 项，随意停航独飞航线，且未提前 1 个月向社会公告的，每条航线扣除“五率”积分 0.1 分。

3. 违反本规则第六条第（一）款第 3 项，暂停或终止本航季新获得的航线经营许可的，每条航线扣除“五率”积分 0.01 分。

4. 违反本规则第六条第（二）款，导致航线经营许可被注销的，每条核准航线扣除“五率”积分 0.1 分，每条登记航线扣除“五率”积分 0.01 分。

5. 违反本规则第六条第（三）款，在集中受理期间大量虚报航线经营许可申请的，按照本次集中受理“实际颁发许可航线条数/系统申请航线经营许可条数”计算申请通过率。每次集中受理

申请通过率低于 70%的，扣除“五率”积分 0.2 分；申请通过率低于 50%的，扣除“五率”积分 0.4 分。

6. 违反本规则第六条第（三）款，对同一航线注销航线经营许可后 6 个月内重复申请的，按照“重复申请条数/本公司持有经营许可航线条数”计算重复申请率，“五率”统计周期内重复申请率高于 2%的，扣除“五率”积分 0.2 分；重复申请率高于 5%的，扣除“五率”积分 0.4 分。