

# 关于修订国际货运航权配置办法的说明

## 一、修订背景及必要性

2018年5月2日，民航局出台《国际航权资源配置与使用管理办法》（民航发〔2018〕39号，以下简称《办法》）。《办法》同时适用于国际客运和国际货运航权管理，首次建立了实施分类管理、鼓励有序竞争、实现量化配置的航权管理机制。《办法》实施以来，国际航权配置规则更加规范、过程更加透明、结果更加公平，得到了广泛认可。

进入新发展阶段，贯彻新发展理念，构建新发展格局，推进新时代民航强国建设，对优化国际货运航权配置提出了新的要求。航空货运的专业化、物流化发展趋势，推动着国际航空货运枢纽化发展。适应新形势新要求，坚持问题导向，实施客货运区别对待，解决货运航权配置管理指标针对性不强的问题，研究制定《国际货运航权配置规则》十分必要。

## 二、修订目的

更好发挥市场在资源配置中的决定性作用和政府作用，建立更加适应国际航空货运发展内在规律的指标体系和政策规则，引导优化国际货运航权资源配置，支撑国际货运枢纽建设，支持提升我国国际航空物流竞争能力，更好服务构建双循环新发展格局。

### 三、编制依据

本次修订依据为《中华人民共和国民用航空法》、《定期国际航空运输管理规定》(交通运输部令 2018 年第 26 号)及国家相关法律、法规。

### 四、修订的主要内容

(一)更新一类国际货运航线目录。坚持对航权开放的国际货运航线实行目录清单制管理,实施仅须办理一份经营许可,即可执飞目录内所有航班。目前,不限指定承运人数量和三、四业务权运力额度的国家清单目录已涵盖全球 31 个国家,航空公司开通至这些国家航线航班的指定承运人数量、航线和运力额度均无限制。

(二)明确客货航权分类配置原则。客运航权许可本质上是授予客货混合运输权力,对于双边或多边协议中运力额度未区分客货类型的,明确了同批次配置申请中,优先用于客运航权配置的原则,在航权资源紧缺的情形下兼顾客货运市场需求。

(三)优化航权配置量化指标体系。修订后的二类国际货运航线航权配置综合指标体系,将原客货统一的四类 16 个指标,优化为针对货运的三类 10 个指标(见表 1)。一是突出了指标体系对航空货运发展实践的适用性;二是简化了性质重叠、类似的指标设置;三是对接“十四五”发展要求,统筹考虑构建安全可靠、自主可控航空物流体系的需要,专设航段优先级指

标，增强导向性，引导构建稳定的运输通道。

现行办法指标体系			修订版指标体系		
指标类别	具体指标	权重 (%)	指标类别	具体指标	权重 (%)
消费者利益指标 (A)	始发地航点衔接性 (A1)	8	网络通达性指标 (A) 32%	国内始发城市衔接性 (A1)	12
	目的地航点衔接性 (A2)	4		目的国航班量 (A2)	12
	始发地航班量 (A3)	8		航段优先级 (A3)	8
	目的地航班量 (A4)	4	枢纽发展类指标 (B) 40%	基地航空公司 (B1)	8
	目的国航点数 (A5)	8		枢纽贡献度 (B2)	12
	目的国航班量 (A6)	8		枢纽地位 (B3)	12
基地航空公司 (B1)	5	政策扶持机场 (B4)		8	
枢纽发展指标 (B)	中转比重 (B2)	5	运行品质指标 (C) 28%	事故征候万时率 (C1)	8
	枢纽地位 (B3)	5		航段载运率 (C2)	8
	涉及国家及行业战略等政策扶持机场 (B4)	5		国际货运航权使用效率 (C3)	12
	二类国际航线航权使用率 (C1)	7	合计	100	
资源使用效率指标 (C)	二类国际航线平均每班座位数 (C2)	7			
	二类国际航线平均每班运输量 (C3)	6			
	公司原因飞行事故征候万时率 (D1)	5			
企业运行品质指标 (D)	公司原因航班不正常率 (D2)	10			
	旅客投诉万分率 (D3)	5			
	合计	100			

表 1 规章修订前后结构对照表