

中国民航国内航线航班评审规则

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）、《关于印发进一步深化民航改革工作意见的通知》（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《关于印发京津冀机场航线航班网络优化实施办法的通知》（民航发〔2015〕4号）等文件制定本规则。

二、基本原则

（一）市场主导。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起决定性作用，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。一是使市场需求与资源保障能力相匹配，提高航班正常性，提升运行品质；二是促进枢纽建设，提升枢纽集散功能，疏解大型枢纽非国际功能；三是鼓励支线航空发展，促进干支结合，推动基本航空运输服务。

（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、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两级管理。核准航线及其他涉及北上广的跨地区管理局航线由民航局管理；其余航线由地区管理局管理(见附件2)。

(四) 公平公正公开。在政策制定和执行上，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，对于登记航线(不含涉及北上广支线、涉及北京货运航线)，符合(一)中规定基本条件即可获得航线航班；对于核准航线、涉及北上广支线、涉及北京的货运航线，除满足(一)中所述基本条件，还需分别满足(二)、(三)所列附加条件，方可获得航线航班。

(一) 航空公司申请航线航班的条件

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考核要求(具体见附件3)；
3. 客运航线原则上不得以北上广枢纽机场为经停点。

（二） 航空公司申请核准航线航班的附加条件

为保证市场有序竞争，民航局根据市场需求及资源保障情况，对核准航线设置最大航班量，在某条核准航线已安排航班计划未达到最大航班量时，符合下列附加条件的航空公司可申请该航线经营许可：

1. 北上广三大城市之间的航线：以航线两端任一点为主基地或通航点数达到 20 个（具体计算方法见附件 4，下同），且“五率”（公司原因飞行事故征候万时率、公司原因航班不正常率、定期航班计划执行率、旅客投诉率、政府性基金缴纳率，具体计算方法见附件 5，下同）积分排名在行业中位数以上的公司。

2. 其他核准航线：以核准航线两端中任一端为主基地或通航点数达到 15 个，且“五率”积分排名在行业中位数以上的公司。

（三） 航空公司申请部分特殊登记航线航班的附加条件

为提升枢纽集散能力、落实京津冀协同发展战略，航空公司申请涉及北上广支线（直达年吞吐量 200 万以下机场的航线，以民航局发布的上年度数据为准）、涉及北京的货运航线等特殊登记航线航班还应符合下列附加条件：

1. 涉及北上广支线航线

（1）在北上广其中一点通航点数达到 15 个；（2）通航点数不符合上述条件的，可用现有涉及北上广机场的支线“一对一”置换申请新开支线航线；（3）涉及北上广的“一市两场”（一个城市两个机场），其支线航线原则上不重复。

2. 涉及北京的货运航线

为促进京津冀协同发展，不增加北京首都机场的货运航线航班总量；北京新机场货运航线航班总量参照北京首都机场执行。

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、黄金周等特殊阶段，及执行重大运输任务、飞机定检、地方政府特殊临时需求等情况下，申请加班或临时经营航班，且应分别符合以下条件：

1. 航空公司申请加班的条件

（1）具有该航线经营许可，并且已连续经营该航线不少于2个月；

（2）最近连续两个月份定期航班计划执行率高于行业平均水平（独家直飞航线不考核执行率）；

2. 航空公司申请临时经营的条件

无其他航空公司经营的航线上，可申请临时经营航班。

（二）货运航空公司申请加班或临时经营航班

货运航空公司申请加班或临时经营航班无限制。

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，应同时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以及涉及国家战略、特殊政策、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，安排其他时间受理新增航线航班申请，但需及时将新增许可情况公布并录入航班管理系统。

（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. 民航局负责管理的航线

（1） 核准航线。换季及季中受理时，由民航局运输司进行

初审并公示，根据运行安全、空防安全、航班正常、廉政监督等具体要求，会签相关运输委员会成员单位评审，并公布评审结果。

a. 当多家航空公司同时申请某条核准航线，申请航班量之和超过该航线剩余航班量时，每公司以不超过14班/周为一组按下述规则排序：

直达航线航班优先于经停航线航班；基地公司（指主运营基地设在核准航线任一端的航空公司）优先于非基地公司；已在相关航线用足航班计划的航空公司优先于已获得经营许可但未用足航班量的公司；若以上条件均相同，则按“五率”积分分值进行排名。多家航空公司申请均符合上述条件和标准的，按受理申请的先后顺序确定评审结果。

公司申请超过14班/周且该航线仍有剩余航班量时，可进入下一轮排序。

b. 航空公司可利用已有核准航线航班量直接将串飞、经停航线调整为直飞航线，或将直飞航线调整为成串飞、经停航线。

c. 当某一核准航线已连续一年计划量达到最大航班量或航线任一端保障资源提升20%及以上时，可按比例增加该航线最大航班量。

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

2. 地区管理局负责管理的航线

由地区管理局按照运行安全、空防安全、航班正常、廉政监督等要求，结合本辖区实际，参照民航局的做法，制定本管理局审批程序。

（三） 航线经营许可的撤（注）销

符合撤（注）销条件的航线经营许可由颁证单位予以撤（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）航空公司原则上不准调减涉及政府协调、指定执行的特殊航线、红色旅游航线、西部支线机场航线的航班。

（二）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。

（三）航空公司出现下列情况，且未主动申请终止航线经营许可的，民航局和各地区管理局应按程序撤（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. 航空公司上两个航季航班计划执行率均不足50%，且本航季已公布月份的执行率低于行业平均水平的（持有航线经营许可但未安排航班经营的，该航线航班计划执行率计为0）。

（四）航空公司因上述原因被撤销核准航线经营许可、或故意虚占核准航线航班资源的，在下一次集中受理核准航线航班申请时，所有核准航线航班申请排名均列为最低。

（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，因安全保障、地方政府需求等特殊情况除外。

(六) 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。

(七) 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。

(八) 航空公司应严格按照本规则开展新增航线经营许可和在已经营航线上增加航班量申报工作，因公司原因申报通过率低于60%或连续两次低于85%的航空公司，民航局和各地区管理局给予通报批评。

七、其他规定

(一) 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，但在申请、受理行政许可时注明具体机场，有特殊规定或要求的除外。

(二) 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。

(三) 《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，以本规则为准。

(四) 涉及基本航空服务计划试点工作等相关文件中对航线航

班许可有特殊要求的，从其特殊规定。

附件：

1. 核准航线列表
2. 各地区管理局航线管理职责划分原则
3. 航班计划执行率考核指标及标准
4. 航空公司某机场通航点计算方法
5. 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（北京南苑机场起飞航线除外）。

序号	航 段	周最大航班量	序号	航 段	周最大航班量
1	北京-上海	774	26	上海-武汉	296
2	北京-广州	400	27	上海-青岛	630
3	北京-成都	560	28	上海-郑州	266
4	北京-深圳	504	29	上海-三亚	372
5	北京-昆明	454	30	上海-海口	286
6	北京-重庆	406	31	上海-大连	512
7	北京-西安	430	32	上海-贵阳	326
8	北京-杭州	460	33	上海-福州	374
9	北京-厦门	344	34	上海-太原	196
10	北京-长沙	272	35	广州-成都	426
11	北京-武汉	330	36	广州-昆明	356
12	北京-青岛	252	37	广州-重庆	404
13	北京-三亚	336	38	广州-西安	322
14	北京-海口	298	39	广州-杭州	494
15	北京-大连	270	40	广州-厦门	210
16	北京-贵阳	196	41	广州-青岛	208
17	北京-福州	238	42	广州-南京	364
18	上海-广州	644	43	广州-三亚	174
19	上海-成都	568	44	广州-海口	294
20	上海-深圳	806	45	广州-大连	146
21	上海-昆明	626	46	广州-福州	140
22	上海-重庆	498	47	广州-济南	136
23	上海-西安	504	48	广州-太原	126
24	上海-厦门	652	49	广州-合肥	140
25	上海-长沙	334			

附件 2:

各地区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由民航局管理，其他航线由地区管理局进行管理。

二、 辖区内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.各航空公司主基地为公共航空运输企业经营许可证载明的基地机场。

2.始发航班是指同一注册号飞机，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:

航班计划执行率考核指标及标准

受理类型	航线类型	许可类型	考核指标	标准	备注
换季集中 受理	涉及北上广枢 纽机场的客运 航线	新增航线	1. 公司上同航季涉及三大城市枢纽机场国内航线定期航班计划执行率; 2. 首次进入三大城市枢纽机场,公司上同航季航班平均执行率。	上同航季涉及三大城市枢纽机场行业平均执行率向下取整; 首次进入公司以上同行业平均执行率为标准。	首次申请客运航线经营许可的航空公司不受执行率指标限制
		增加航班量	1. 公司该航线上同航季航班执行率; 2. 若该航线为上季新开航线,则使用该航线上航季已公布执行率。	上同航季涉及三大城市枢纽机场行业平均执行率向下取整	核准航线需有剩余未分配量为前提
	其他客运航线	新增航线	不考核	——	
		增加航班量	1.公司该航线上同航季航班执行率; 2.若该航线为上季新开航线,则使用该航线上航季已公布执行率。	上同航季行业平均执行率	独飞航线不考核执行率指标

季中集中 受理	涉及北上广枢 纽机场的客运 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。	同换季标准	首次申请客运航 线经营许可的航 空公司不受执行 率指标限制
		增加航班量	公司该航线本航季已 发布平均执行率。	同换季标准	核准航线需有剩 余未分配量为前 提
	其他客运航线	新增航线	不考核	——	
		增加航班量	公司该航线本航季已 发布平均执行率	同换季标准	独飞航线不考核

备注：1.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。
2.利用自有相关航线航班等量置换的，不受执行率指标限制。

附件 4:

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：将与 M 机场直连的通航点计为第 1 类通航点，将需经停其他航点（航班号不变）才可与 M 机场通达的通航点计算为第 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）仅包括北京首都和南苑机场、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。（通航点含国内、港澳台、国际通航点）

附件 5:

航空公司“五率”计算方法

公司	A:公司原因飞行事故征候万时率		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: 0.30	权重: 0.15				
	Am ∈ (0,0.006]	95分	Bm ∈ (0,2]	95分	Cm ∈ (0,0.015]	95分						
	Am ∈ (0.006,0.012]	90分	Bm ∈ (2,4]	90分	Cm ∈ (0.015,0.030]	90分						
	Am ∈ (0.012,0.018]	85分	Bm ∈ (4,6]	85分	Cm ∈ (0.030,0.045]	85分						
	Am ∈ (0.018,0.024]	80分	Bm ∈ (6,8]	80分	Cm ∈ (0.045,0.060]	80分						
	Am ∈ (0.024,0.030]	75分	Bm ∈ (8,10]	75分	Cm ∈ (0.060,0.075]	75分						
	Am ∈ (0.030,0.036]	70分	Bm ∈ (10,12]	70分	Cm ∈ (0.075,0.090]	70分						
	Am ∈ (0.036,0.042]	65分	Bm ∈ (12,14]	65分	Cm ∈ (0.090,0.105]	65分						
	Am ∈ (0.042,0.048]	60分	Bm ∈ (14,16]	60分	Cm ∈ (0.105,0.120]	60分						
	Am ∈ (0.048,0.054]	55分	Bm ∈ (16,18]	55分	Cm ∈ (0.120,0.300]	55分						

	Am ∈(0.054,∞) 50分 权重: 0.15	Bm ∈(18,∞) 50分 权重: 0.30	Cm ∈(0.300,∞) 50分 权重: 0.10			
注 :	名次统计如总分相同,按定期航班执行率、公司原因飞行事故征候万时率、公司原因航班不正常率、旅客投诉万分率、政府性基金缴纳率实际值顺序依次排名。					