

附件

支线航空补贴管理暂行办法 (2023 年修订)

第一条 为促进区域支线航空协调发展,满足偏远地区人民群众出行和人员跨区域流动的基本需要,根据民航发展基金使用管理有关规定,制定本办法。

第二条 支线航空补贴是指中央财政从民航发展基金中安排资金,用于支持航空公司保持国内(不含港澳台)符合条件的支线航线客运服务。

本办法所称机场指民用运输机场,支线机场指上一年度旅客吞吐量 200 万人次及以下的机场。

第三条 支线航空补贴遵循市场主导、政府引导的原则。中央与地方共同承担支出责任,中央财政重点支持航空公司在地面交通不便地区、革命老区、高原及高高原机场所在地区等保持支线航线基本执飞能力,促进“干支通,全网联”航空运输网络体系建设;其他由地方及企业根据当地实际情况承担,地方负责做好当地现行相关支持政策与本办法的衔接。

第四条 支线航空补贴范围包括两类航段(单向,下同):

(一) 航段一端为偏远及特殊地区的支线机场(不含西藏自治区内机场),另一端为国内其他机场(除北京、上海、广州、深圳的机场)。

航段一端为西藏区内的各机场，另一端为国内其他机场（除北京、上海、广州、深圳的机场）。如涉及经停西藏区外航点的航线，按起止两端作为一个航段核定补贴。

（二）航段一端为非偏远及特殊地区的支线机场，另一端为偏远及特殊地区的非支线机场。

偏远及特殊地区包括：西藏自治区，新疆维吾尔自治区；四川、云南、甘肃、青海省涉藏地区；四川凉山州、云南怒江州、甘肃临夏州；内蒙古、辽宁、吉林、黑龙江、广西、云南、甘肃等省（自治区）抵边地区；海岛地区；革命老区（由中国民航局商财政部另行公布清单，并结合党中央有关部署及国家相关规划动态调整）；高原及高高原机场所在地区；无高铁通达的地面交通不便的地市。符合上述任一条件即为偏远及特殊地区。

跨省航段航距不超过 900 公里（连接西藏自治区的跨省航段不受航距限制）。

（三）中国民航局对纳入支持的支线航空航段建立动态调整机制，当航段连续两年年旅客运输量均超过 10 万人次时，不再对该航段进行补贴（国内通程航班支线航段不受旅客运输量限制）。

国内通程航班支线航段是指航空公司按照《国内通程航班管理办法》（民航规〔2023〕31号）规定，在中国民航局“国内通程航班服务管理平台”录入信息并实际执飞的支线航段。

第五条 对于纳入支持范围的航段，中央财政按照不超过

航班变动成本的 50%确定补贴标准，具体如下：

（一）对于高原及高高原机场的航段，使用支线飞机执飞的，中央财政按照 1.2 万元/小时给予补贴，单个航段每家航空公司年补贴金额原则上不超过 500 万元，西藏航段年补贴金额原则上不超过 800 万元。其中，使用 30 座以下支线飞机执飞的，按照上述小时补贴标准的 20%核定，单个航段（含西藏航段）每家航空公司年补贴金额原则上不超过 50 万元。使用非支线飞机执飞的，中央财政按照 0.6 万元/小时给予补贴，单个航段每家航空公司年补贴金额原则上不超过 250 万元，西藏航段年补贴金额原则上不超过 400 万元。其他由地方及企业根据当地实际情况承担。

（二）对于非高原及高高原机场的航段，使用支线飞机执飞的，中央财政按照 1 万元/小时给予补贴，单个航段每家航空公司年补贴金额原则上不超过 400 万元。其中，使用 30 座以下支线飞机执飞的，按照上述小时补贴标准的 20%核定，单个航段每家航空公司年补贴金额原则上不超过 40 万元。使用非支线飞机执飞的，中央财政按照 0.5 万元/小时给予补贴，单个航段每家航空公司年补贴金额原则上不超过 200 万元。其他由地方及企业根据当地实际情况承担。

支线飞机是指《关于调整民航发展基金支出政策适用支线机型范围的通知》（民航规〔2019〕26 号）规定的民航支线飞机。

（三）中国民航局商财政部建立补贴标准动态调整机制，

每两年根据行业小时变动成本变动情况对补贴标准进行调整并予以公布。中国民航局定期委托第三方专业机构对部分重点航段小时变动成本进行抽查,两年内覆盖各航空公司获得补贴的所有机型。当补贴标准超过小时变动成本的 50%时,按实际小时变动成本 50%核定补贴,并在后续年度相应扣减。

第六条 航空公司于每年 3 月底前,按补贴标准向航班起飞机场所在地的民航地区管理局报送上一年度补贴申请(含绩效自评情况),抄送省级财政部门。民航地区管理局根据本办法规定对航空公司申报材料(含绩效自评情况)进行审核,报送中国民航局,抄送有关省级财政部门。

第七条 中国民航局根据上一年度航班实际执飞和有关单位申请情况,确定符合补贴条件的支线航段清单,并提出补贴资金分配建议;财政部对补贴资金测算结果复核后,通过中央对地方转移支付方式下达至航班起飞机场所在地的省级财政部门或计划单列市财政部门(以下统称为省级财政部门),抄送财政部有关监管局、民航相关地区管理局。

第八条 省级财政部门收到中央财政下达的资金预算后,商相关行业管理部门结合实际按规定分解下达至相关预算单位,由相关预算单位拨付至航空公司,保证航空公司及时收到资金。

第九条 补贴资金支付按照国库集中支付制度有关规定执行。航空公司补贴资金应当作为企业当期收益处理,用于保障支线航线基本执飞能力等方面。

第十条 航空公司每年报送上一年度补贴申请的同时,应报送本年度项目支出绩效目标表,由航班起飞机场所在地的民航地区管理局审核汇总,报送中国民航局,抄送省级财政部门。中国民航局审核后,由财政部随转移支付预算同步下达。省级财政、民航管理部门应按照下达的绩效目标组织开展绩效运行监控,做好绩效评价,并加强绩效评价结果运用。

第十一条 各单位要严格按照国家规定管理和使用补贴资金。相关民航地区管理局对补贴资金的使用和管理情况进行监督,确保资金安全有效。财政部有关监管局按规定加强监管。

第十二条 各航空公司应对申报材料的真实性和准确性负责,任何单位不得截留、挪用支线航空补贴资金。对于上述违反国家法律、行政法规和有关规定的单位和个人,有关部门应当及时制止和纠正,并严格按照《中华人民共和国预算法》、《财政违法行为处罚处分条例》等有关法律、法规予以处理。构成犯罪的,依法追究刑事责任。

第十三条 本办法由财政部商中国民航局负责解释。

第十四条 本办法自2024年1月1日起施行。原《支线航空补贴管理暂行办法》(民航发〔2013〕28号)同时废止。