

# 国际航权资源配置与使用管理办法

## 第一章 总 则

**第一条** 为规范国际航权资源配置和使用行为,提升国际航权使用效率,持续提高国际竞争力,促进我国国际航空运输高质量发展,根据《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 2017 年第 24 号)及国家相关法律、法规,制定本管理办法。

**第二条** 本办法适用于国务院民用航空主管部门和依照中华人民共和国法律设立的公共航空运输企业(以下简称“空运企业”)的国际航权资源配置与使用行为。

**第三条** 国际航权资源配置是指国务院民用航空主管部门根据我国的法律法规、我国政府与外国政府签署的双边或多边航空运输协定、议定书、备忘录和会谈纪要等,对空运企业国际航权申请进行审查、评估后作出配置决定的行政管理行为。

国际航权使用管理是指国务院民用航空主管部门对空运企业申请规定的国际航线和定期国际航班计划进行审批、管理,并对空运企业国际航权使用行为实施监管的行政管理行为。

**第四条** 中国民用航空局(以下简称“民航局”)负责国际航

权资源配置和空运企业国际航权申请、使用行为的监督管理。

中国民用航空地区管理局(以下简称“民航地区管理局”)负责辖区内空运企业国际航权使用行为的监督管理。

**第五条** 根据国家和公共利益的需要,建立健全公开、公平、公正的国际航权资源配置与使用管理机制。鼓励空运企业根据航空运输协定及有关协议开辟新的国际航线。

支持京津冀、长三角、珠三角世界级城市群和机场群联动发展,形成联系更紧密、分工更合理、功能更齐全的机场共同体。对于服务国家战略和行业发展战略的枢纽机场发展、航线网络拓展,民航局通过调整国际航权资源配置指标体系给予政策扶持。

**第六条** 空运企业申请国际航权和经营国际航线应当遵守我国法律、法规及相关规定。

空运企业应当遵照我国政府与外国政府或国际组织签署的议定书、航空运输协定或者有关协议的规定,合理构建国际航线网络,提高国际航权使用效率。

## 第二章 国际航权资源配置

**第七条** 国际航权资源配置遵循以下原则:

(一)公共利益最大化。鼓励空运企业主动服务国家战略,开辟更多满足消费者需求的国际航线。

(二)促进枢纽建设。依据民航发展规划,支持枢纽机场增开国际航线,鼓励空运企业实施枢纽运营。

(三)引导有序竞争。按照市场主导、政府引导的原则,政府有效调控,空运企业适度竞争,促进国际航空运输市场健康、有序发展。

(四)资源使用效率最大化。空运企业应充分使用航权,实现航权资源高效利用。

(五)提升综合竞争力。支持运行品质高的空运企业经营国际航线,引导空运企业强化内部管理,提升安全水平和服务水平,促进高质量发展。

**第八条** 国际航线分为一类国际航线和二类国际航线。

一类国际航线是指我国至航权开放国家的航线或航权部分开放国家的协议开放航线。

二类国际航线是指一类国际航线以外的航权受限市场的国际航线,分为二类远程国际航线和二类非远程国际航线。中国国内航点至美洲、欧洲(不含俄罗斯)、大洋洲、非洲航点的二类国际航线为二类远程国际航线,其他为二类非远程国际航线。

民航局根据航空运输安排及管理需要和航空安全、安保要求,制定、更新并公布一类国际航线目录。见附录一《一类国际航线目录》。

**第九条** 一类国际航线不限定指定承运人数量、航线表、运营班次及运力安排。

**第十条** 二类远程客运国际航线逐步引入竞争。对于已有空运企业运营的二类远程客运国际航线,满足下列条件之一的,可以

新增一家承运人,且自经营许可颁发之日起三年内不批准其他空运企业新进入该航线(空运企业未在规定期限内开航或在飞空运企业注销航线经营许可的情形除外):

(一)中方空运企业经营班次份额低于70%且中外方空运企业平均每周总班次(一个往返计算为1班)达到14班(含)的;

(二)未满足第(一)款条件,但自本办法施行之日起,空运企业独家经营六年(含)以上的。

对于新开二类远程客运国际航线,自经营许可颁发之日起三年内不批准其他空运企业新进入该航线(空运企业未在规定期限内开航或注销航线经营许可的情形除外)。

根据国际航空运输市场发展情况,民航局在充分征求利益相关方意见后,可按程序调整二类远程客运国际航线新增承运人准入标准。

**第十一条** 二类远程货运国际航线在符合航权安排的情况下,不限制承运人数量。

**第十二条** 二类非远程国际航线在符合航权安排的情况下,不限制承运人数量。

**第十三条** 民航局与其他国家或地区达成新的国际航权安排后,根据行业实际需求公布新增航权资源配置通知,明确集中航权资源配置程序。空运企业根据新增航权资源配置通知要求报送新增航权或调整航班量配置需求。需求申请材料主要包括拟申请开航或调整航班量的航线、拟使用的机型和班次、运营保障能力等。

根据双边、多边航空运输安排,涉及特定市场、特殊航线的国际航权资源配置,由民航局决定配置方式和程序,并及时向行业公布。

**第十四条** 指定承运人数量有限制的,根据双边、多边航空运输安排公布指定承运人配置内容和程序。

**第十五条** 对于二类国际航线,符合航权规定且有两家及以上空运企业竞争同一航权的(含在飞空运企业申请增加航班量),根据国际航权资源配置原则和空运企业申报内容,依据四类指标予以综合评定:

(一)消费者利益指标:主要评价空运企业运营国际航线为消费者带来的利益,包括始发地航点衔接性、目的地航点衔接性、始发地航班量、目的地航班量、目的国航点数、目的国航班量;

(二)枢纽发展指标:主要评价空运企业运营国际航线对枢纽建设的贡献,包括基地航空公司、中转比重、枢纽地位、涉及国家及行业战略等政策扶持机场;

(三)资源使用效率指标:主要评价空运企业持有的我国与所申请航线目的地国家二类国际航线航权使用效率,包括航权使用率、平均每班座位数、平均每班运输量;

(四)企业运行品质指标:主要评价空运企业的运行品质,包括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。

指标体系及评定方法见附录二《国际航权资源配置指标体

系》。

**第十六条** 配置二类国际航线的航权资源时,空运企业由境内航点直飞境外航点的航线申请优先于串飞境内航点的航线申请。在国际航权资源配置指标体系综合评定的基础上,对串飞境内点的客运航线申请设置减分值。

**第十七条** 在同一配置期间,两家及以上空运企业申请二类国际航线且涉及同一航权的,如通过国际航权资源配置指标体系综合评定仍无法确定配置结果,根据受理空运企业申请的先后顺序排序。

必要时,通过航空运输(通用航空)委员会议事制度,听取审议空运企业对国际航线的陈述,投票表决后做出决定。航空运输(通用航空)委员会在闭会后10日内对结果进行公示。民航局应当向各申请方提供全部申请人的申请材料,涉及经营、成本数据等商业机密的内容除外。

**第十八条** 依据配置初步方案,形成公示方案并进行公示,公示期为五日。

公示期内,利益相关方可就公示方案提出意见。

民航局根据反馈意见对公示方案予以调整,公布航权资源配置最终方案。

### 第三章 国际航线经营许可

**第十九条** 空运企业(以下简称“申请人”)申请国际航线经

管许可,应当在计划开航之日四十五日前,向民航局提交申请,包括书面申请、可行性研究报告及《定期国际航空运输管理规定》所要求的相关材料。

空运企业申请二类国际航线经营许可,每条航线申请班次不得超过每周7班,并承诺航权使用率不低于80%。

**第二十条** 书面申请应当包括以下内容:

- (一)拟申请的航线,包括航线的始发地、目的地和经停地;
- (二)拟使用的机型、座位数、班次、运力系数等;
- (三)计划开航的年份、月份;
- (四)申请使用的航权类型;
- (五)如湿租飞机,应已获得批复并在申报时予以说明;
- (六)联系人及联系方式。

**第二十一条** 可行性研究报告应当包括但不限于:

- (一)经营航线的必要性分析;
- (二)经营航线的可行性分析,包括但不限于航线市场分析、竞争性分析、经济性分析、安保现状等内容;
- (三)机队规模、可用运力情况、运营保障能力、安保保障能力、人员资质以及经营情况。

**第二十二条** 申请人提交的全部申请材料应当由法定代表人或者其授权人签署,并对申请材料的真实性负责。

**第二十三条** 申请人提交的申请材料不齐全或者不符合法定形式的,民航局在接收该申请材料时或者在五日内一次告知申请

人需要补正的全部内容,逾期不告知的,自收到申请材料之日起即为受理申请。

申请人提交的申请材料齐全、符合法定形式,或者申请人按照要求提交全部补正申请材料的,民航局受理申请。

**第二十四条** 受理申请后,对申请人申请开通国际航线的信息进行公示,公示期为五日。

**第二十五条** 民航局应当在受理申请之日起二十日内作出批准或者不予批准的书面决定。在二十日内不能作出决定的,经民航局负责人批准,可以延长十日,并将延长期限的理由告知申请人。

民航局自作出批准决定之日起十日内向申请人颁发许可。作出不予批准决定的,向申请人出具书面决定并说明理由。

**第二十六条** 一类国际航线根据有关规定颁发国家经营许可或航线经营许可。

二类国际航线应在经营许可中明确具体航线,如享有第五航权等特殊情况,在许可中列明。

#### 第四章 国际航班计划

**第二十七条** 申请人安排国际航班计划应符合民航安全、运行、空防、航班正常、消费者权益保护等各项规定。

**第二十八条** 申请人取得国际航线经营许可后,应在规定时间内向民航局报送国际航班计划:



航班换季期间,民航局按航季安排国际航班计划。每年1-2月,统一安排当年夏秋航季的航班计划;每年8-9月,统一安排当年冬春航季的航班计划。国际航班计划报送的具体时间,以航班换季工作的通知为准。

在当前航季新开、调整现有国际航线的,应于航班计划执行之日十日前报送国际航班计划。如使用湿租飞机,应在报送时予以说明。

**第二十九条** 空运企业报送国际航班计划需提供以下信息:

- (一) 航班号;
- (二) 始发地、目的地和经停地;
- (三) 拟使用的机型、座位数、班次、运力系数等;
- (四) 计划执行的起止时间。

**第三十条** 空运企业应在航班计划执行之日十日前通过航线航班管理系统报送航班计划。民航局收到航班计划信息后二日内在系统内确认受理。

民航局受理申请后,对符合规定的航班计划,在航班计划执行之日五日前在航线航班管理系统中确认通过,并生成航班计划信息表,空运企业需向相关运行、管理单位出示信息表;对不符合规定的航班计划,应在受理申请后三日内在航线航班管理系统中确认不予通过,并通过系统生成信息通告或站内信形式告知空运企业。

已受理的航班计划申请,如空运企业在确认受理后三日内未

收到不予通过的决定,则视为航班计划已进入计划执行库。

**第三十一条** 申请人应当于合作开始之日三十日前通过信函、电报、电传、传真、电子数据交换、电子邮件等方式报送代码共享合作协议及代码共享航班计划,民航局在二十日内进行合规性审查,并将审查结果告知申请人。

代码共享航班计划审核通过后,空运企业应当在三日内将有关信息录入航线航班管理系统。

**第三十二条** 定期航班计划每十二个月应当连续执行四个月以上,并确保定期航班运行品质。

**第三十三条** 空运企业经营的定期国际客运航班,应当向社会公众开放舱位销售。否则,视为相关航班未按定期航班执行。

**第三十四条** 空运企业可根据市场需求在国家法定节假日、春运及某一市场旺季期间备案加班计划。

**第三十五条** 空运企业可根据市场需求备案不定期航班计划。除我国与外国政府间航空运输协定另有规定和特殊情况外,空运企业不得使用湿租航空器经营不定期飞行,不得在有定期航班经营的航线上安排不定期航班。

不定期航班计划不得连续经营三个月以上,且一年内不得超过四个月。

## 第五章 国际航权使用与管理

**第三十六条** 空运企业必须严格按照批准的航线、班次、机

型、执行日期运营,不得擅自更改、取消。

**第三十七条** 空运企业取得国际航线经营许可后,应当于国际航线经营许可颁发之日起一年内开通航线,并自开航之日起连续正常运营不少于三个月。

对于不能完全使用的二类国际航线经营许可中的国际航权运力额度,空运企业应当主动归还。

**第三十八条** 申请人因自身原因不能按期开航的,可向民航局申请延期,延期最多不超过三个月。三个月后仍不能开航的,自延期期满之日起该国际航线经营许可失效,民航局依法予以注销。因不可抗力原因导致未能按时开航的情形除外。

**第三十九条** 空运企业在已经营二类国际航线上增加航班量的,应当于批复之日起六个月内执行。

**第四十条** 空运企业暂停或终止经营国际航线的,应当在计划暂停之日三十日前、或终止之日六十日前向民航局提出申请,因不可抗力原因暂停或终止经营国际航线的除外。

空运企业暂停或终止经营国际客运航线,应当提交已售客票的消费者权益保护方案。

**第四十一条** 空运企业申请暂停国际航线的,暂停的期限不得超过一个航季。

空运企业不得申请暂停或终止上一航季或本航季新开的国际航线。

民航局在收到空运企业暂停或终止经营国际航线申请之日起

二十日内作出批准或者不予批准的决定。

**第四十二条** 具备国际航线经营许可的空运企业,应充分使用既得的航权,否则按照以下规定处理:

(一)空运企业连续两个航季未执行的航线经营许可将自动失效,民航局将依法予以注销。

(二)在同一市场航权范围内,涉及空运企业间运力额度竞争的二类国际航线,在飞空运企业上航季和本航季已发布月份整体航权使用率均不足80%的,民航局将收回未充分使用的航权并进行重新配置。

**第四十三条** 民航局建立和完善国际航线航班运行监测系统和信息分析通报制度,每季度在政府网站或航线航班系统上公布办理国际航线经营许可情况和航权使用情况。

**第四十四条** 民航局、民航地区管理局及监管局可以采取查阅文件、要求空运企业报送有关材料及现场检查的方式,对空运企业国际航权使用情况进行监督检查。采取现场检查方式的,检查人员有权查阅空运企业的国际航班经营及相关系统。

**第四十五条** 中国民航科学技术研究院、中国民航信息网络股份有限公司等技术支持单位配合民航局开展国际航权资源配置与使用管理工作。

## 第六章 附 则

**第四十六条** 对收回的国际航权资源重新配置的原则、办法

与新增航权资源配置规则相同。

涉及“一市两场”、“一市多场”航权资源配置时，同一城市内的不同机场视为一个航点。民航局依据本办法统筹实施“一市两场”、“一市多场”国际航权资源配置工作。

**第四十七条** 处于安全运行限制处罚期的机场、空运企业，按照有关要求执行航线航班限制措施。

**第四十八条** 本办法中的“国际航权”是指国际航线经营许可及其许可班次量。

**第四十九条** “国家经营许可”是指根据《关于试行简化周边地区部分国际航线经营许可行政审批手续的通知（民航发〔2015〕26号）》和《关于扩大国家航线经营许可适用范围的通知（民航发〔2017〕28号）》规定，在试点国家范围内，为空运企业颁发“中国境内地点（不含港澳台地区）-对方国家境内地点”的航线经营许可。

**第五十条** “同一市场航权”是指根据双边或多边航空运输协定、议定书、备忘录和会谈纪要，涉及运力额度竞争的同一市场航权。

**第五十一条** “同一配置期间”分为两种情形：一是指空运企业集中报送新增航权或调整航班量配置需求期间。二是指除第一种情形之外，空运企业申请国际航权并进入公示期，公示期内即为同一配置期间，其他空运企业可以提出航权申请。

**第五十二条** “航权使用率”是指空运企业对国际航权的使

用效率,即:实飞班次换算周班次量/每周许可班次量(扣除非空运企业自身原因取消的班次数量)\*100%。

实飞班次换算周班次量计算公式:统计期间实飞班次量/统计期间天数\*7,小数点保留一位。

每周许可班次量计算公式:(每周许可班次量\*统计期间周数-扣除班次量)/统计期间周数,小数点保留一位。

实飞班次量由民航局统计部门按期提供。

**第五十三条** “航线航班系统”指中国民航航线航班管理信息系统,网址:product.caachbjc.com。

**第五十四条** 本办法中所提到的“日”均以工作日计算。

**第五十五条** 本办法自2018年10月1日起施行。原《国际航权分配与使用管理暂行办法》(民航发[2009]32号)同时废止。

民航局或主管司局发布的其他指导意见及相关文件如有与本办法不同处,以本办法为准。

附录一

一类国际航线目录

序号	国家	适用航线
1	新加坡	“中国境内地点(不含港澳台地区)-新加坡境内地点”往返航线
2	马来西亚	“中国境内地点(不含港澳台地区)-马来西亚境内地点”往返航线
3	泰国	“中国境内地点(不含港澳台地区)-泰国境内地点”往返航线
4	越南	“中国境内地点(不含港澳台地区)-越南境内地点”往返航线
5	缅甸	“中国境内地点(不含港澳台地区)-缅甸境内地点”往返航线
6	文莱	“中国境内地点(不含港澳台地区)-文莱境内地点”往返航线
7	老挝	“中国境内地点(不含港澳台地区)-老挝境内地点”往返航线
8	柬埔寨	“中国境内地点(不含港澳台地区)-柬埔寨境内地点”往返航线
9	菲律宾	“中国境内地点(不含港澳台地区)-菲律宾境内地点”往返航线
10	印度尼西亚	“中国境内地点(不含港澳台地区)-印度尼西亚境内地点”往返航线
11	马尔代夫	“中国境内地点(不含港澳台地区)-马尔代夫境内地点”往返航线
12	澳大利亚	“中国境内地点(不含港澳台地区)-澳大利亚境内地点”往返航线
13	智利	“中国境内地点(不含港澳台地区)-智利境内地点”往返航线
14	格鲁吉亚	“中国境内地点(不含港澳台地区)-格鲁吉亚境内地点”往返航线

15	美国	1、“中国境内地点(不含港澳台地区)-美国塞班、关岛”往返客运航线 2、“中国三区-美国境内点”往返客运航线 3、“中国境内地点(不含港澳台地区)-美国”往返全货运航线
16	北欧三国	“中国境内地点(不含港澳台地区)-瑞典/丹麦/挪威境内地点”往返全货运航线
17	英国	“中国境内地点(不含港澳台地区)-英国境内地点”往返全货运航线
18	新西兰	“中国境内地点(不含港澳台地区)-新西兰境内地点”往返全货运航线



附录二

国际航权资源配置指标体系

指标类别	具体指标	权重 (%)	指标说明
消费者利益指标 (A)	始发地航点衔接性 (A1)	8	反映申请人所申请航线在国内始发城市通过航班衔接可实现的地理覆盖范围
	目的地航点衔接性 (A2)	4	反映申请人所申请航线在国际目的地机场通过航班衔接可实现的地理覆盖范围
	始发地航班量 (A3)	8	反映申请人通过航班衔接在申请航线的国内始发城市为消费者提供服务的能力
	目的地航班量 (A4)	4	反映申请人通过航班衔接在申请航线的国际目的地机场为消费者提供服务的能力
	目的国航点数 (A5)	8	反映申请人在中国与申请航线目的地机场所在国家之间航线网络构建情况
	目的国航班量 (A6)	8	反映申请人在中国与申请航线目的地机场所在国家之间的市场运营和产品开发能力
枢纽发展指标 (B)	基地航空公司 (B1)	5	反映申请人在申请航线的国内机场的基地建设程度
	中转比重 (B2)	5	反映申请人对申请航线的国内机场中转业务发展的贡献程度
	枢纽地位 (B3)	5	反映申请航线的国内机场在全国枢纽网络规划中的地位
	涉及国家及行业战略等政策扶持机场 (B4)	5	扶持符合国家及行业战略导向的枢纽机场发展 (目前仅限北京新机场)
资源使用效率指标 (C)	二类国际航线航权使用率 (C1)	7	对申请人持有的我国与所申请航线目的地国家之间的二类国际航线航权使用率方面的评价
	二类国际航线平均每班座位数 (C2)	7	对申请人持有的我国与所申请航线目的地国家之间的二类国际航线航权使用效率方面的评价

	二类国际航线平均每班运输量 (C3)	6	对申请人持有的我国与所申请航线目的地国家之间的二类国际航线航权使用效果方面的评价
企业运行品质指标 (D)	公司原因飞行事故征候万时率 (D1)	5	对申请人在安全运行方面的评价
	公司原因航班不正常率 (D2)	10	对申请人在航班正常性方面的评价
	旅客投诉万分率 (D3)	5	对申请人在消费者服务方面的评价
合计		100	
减分项：申请串飞境内航点的客运航线，在国际航权资源配置指标体系评定的综合得分基础上减去 0.5 分			

评分标准与计算方法：

(一) 评分标准

第一类：消费者利益指标 (A)：40 分

A1：始发地航点衔接性 (8 分)：上一年同航季申请人在所申请航线的国内始发城市的通航点总数。指标标准化方法：通航点总数最多者取值为 1，通航点总数最少者取值为 0，其余申请人按

$\frac{\text{通航点总数} - \text{通航点总数最小值}}{\text{通航点总数最大值} - \text{通航点总数最小值}}$  公式计算得分。

数据来源：民航局计划司、运输司。

A2：目的地航点衔接性 (4 分)：上一年同航季申请人在所申请航线的国际目的地机场的通航点总数。指标标准化方法：通航点总数最多者取值为 1，通航点总数最少者取值为 0，其余申请人得分为

$$\frac{\text{通航点总数} - \text{通航点总数最小值}}{\text{通航点总数最大值} - \text{通航点总数最小值}}。$$

数据来源：民航局计划司、运输司。

A3: 始发地航班量 (8 分): 上一年同航季申请人在所申请航线的国内始发城市的平均每周航班总量。指标标准化方法: 每周航班量最多者取值为 1, 每周航班量最少者取值为 0, 其余申请人得分为

$$\frac{\text{每周航班量} - \text{每周航班量最小值}}{\text{每周航班量最大值} - \text{每周航班量最小值}}。$$

数据来源：民航局计划司、运输司。

A4: 目的地航班量 (4 分): 上一年同航季申请人在所申请航线的国际目的地机场的平均每周航班总量。指标标准化方法: 每周航班量最多者取值为 1, 每周航班量最少者取值为 0, 其余申请人得分为

$$\frac{\text{每周航班量} - \text{每周航班量最小值}}{\text{每周航班量最大值} - \text{每周航班量最小值}}。$$

数据来源：民航局计划司、运输司。

A5: 目的国航点数 (8 分): 上一年同航季申请人在申请航线目的地所在国的航点总数。指标标准化方法: 航点总数最多者取值为 1, 航点总数最少者取值为 0, 其余申请人得分为

$$\frac{\text{航点总数} - \text{航点总数最小值}}{\text{航点总数最大值} - \text{航点总数最小值}}。$$

数据来源：民航局计划司、运输司。

A6: 目的国航班量 (8 分): 上一年同航季申请人平均每周运营的中国至申请航线目的地所在国的航班量。指标标准化方法: 每周航班量最多者取值为 1, 每周航班量最少者取值为 0, 其余申请人得分为

为  $\frac{\text{每周航班量} - \text{每周航班量最小值}}{\text{每周航班量最大值} - \text{每周航班量最小值}}$ 。

数据来源：民航局计划司、运输司。

第二类：枢纽发展指标（B）：20分

B1：基地航空公司（5分）：对于客运航线申请，本项指标是指上一年度申请人在所申请航线始发地机场的旅客运输量份额。指标标准化方法：旅客运输量份额最大者取值为1，最小者取值为0，其余申请人得分为  $\frac{\text{旅客运输量份额} - \text{旅客运输量份额最小值}}{\text{旅客运输量份额最大值} - \text{旅客运输量份额最小值}}$ 。北京新机场

投入运营前，对于在北京新机场申请的客运航线，南航和东航的基地公司指标取值为1，其他航空公司取值为0。

对于货运航线申请，本项指标是指上一年度申请人在所申请航线始发地机场的全货机货邮吞吐量占该机场全货机货邮吞吐量的比重。指标标准化方法：货邮吞吐量比重最大者取值为1，最小者取值为0，其余申请人得分为  $\frac{\text{货邮吞吐量比重} - \text{货邮吞吐量比重最小值}}{\text{货邮吞吐量比重最大值} - \text{货邮吞吐量比重最小值}}$ 。北京新

机场投入运营前，对于在北京新机场申请的货运航线，中货航、南航的基地公司指标取值为1，其他航空公司取值为0。

数据来源：各运输机场。

B2：中转比重（5分）：对于客运航线申请，本项指标是指上一年度申请人在所申请航线始发地机场的中转旅客量占该机场中转旅客总量的比重。指标标准化方法：中转比重最大者取值为1，中转比重最小者取值为0，其余申请人得分为  $\frac{\text{中转比重} - \text{中转比重最小值}}{\text{中转比重最大值} - \text{中转比重最小值}}$ 。

对于货运航线申请，该指标在当前阶段不具备比较意义，此项指标取值为 1。

数据来源：IATA 数据库。

B3: 枢纽地位 (5 分): 指标评分为大型国际枢纽取值为 1, 国际枢纽取值为 0.9, 区域枢纽取值为 0.8, 其他机场取值为 0.5。

大型国际枢纽: 北京、上海、广州;

国际枢纽: 成都、昆明、深圳、重庆、西安、乌鲁木齐、哈尔滨;

区域枢纽: 天津、石家庄、太原、呼和浩特、大连、沈阳、长春、杭州、厦门、南京、青岛、福州、济南、南昌、温州、宁波、合肥、南宁、桂林、海口、三亚、郑州、武汉、长沙、贵阳、拉萨、兰州、西宁、银川。

(注: 根据民航十三五规划确定枢纽类别, 并根据规划调整。)

B4: 涉及国家及行业战略等政策扶持机场 (5 分): 指标评分为空运企业申请从北京新机场出发的二类国际航线航权且计划在北京新机场投入运营 6 年内开航的, 取值为 1; 其他情况取值为 0。

第三类: 资源使用效率指标 (C): 20 分

C1: 二类国际航线航权使用率 (7 分): 对于客运航线, 本项指标是指上一年同航季, 申请人持有的我国与所申请航线目的地国家之间的二类国际客运航线平均航权使用率。

对于货运航线, 本项指标是指上一年同航季, 申请人持有的我国与所申请航线目的地国家之间的二类国际货运航线平均航权使用率。

指标标准化方法: 航权使用率最高者取值为 1, 航权使用率最低

者取值为 0，其余申请人得分为  $\frac{\text{航权使用率} - \text{航权使用率最小值}}{\text{航权使用率最大值} - \text{航权使用率最小值}}$ 。

首次申请运营我国至该国家二类国际航线的申请人，此指标取值为 0.5。

数据来源：民航局计划司、运输司。

C2：二类国际航线平均每班座位数（7分）：对于客运航线申请，本项指标是指上一年同航季，申请人持有的我国与所申请航线目的地国家之间的二类国际客运航线的平均每班座位数。指标标准化方法：每班座位数最多者取值为 1，每班座位数最少者取值为 0，其余申请人得分为  $\frac{\text{每班座位数} - \text{每班座位数最小值}}{\text{每班座位数最大值} - \text{每班座位数最小值}}$ 。首次申请运营我国至该国家二类国际航线的申请人，因没有资源使用效率数据统计，对此类新进承运人采取中性的态度，此指标取值为 0.5。

对于货运航线申请，因全货机载货能力难以用单一指标衡量，此项指标取值为 1。

数据来源：民航局计划司。

C3：二类国际航线平均每班运输量（6分）：对于客运航线申请，本项指标是指上一年同航季，申请人持有的我国与所申请航线目的地国家之间的二类国际客运航线的平均每班运输量。

对于货运航线申请，本项指标是指上一年同航季，申请人持有的我国与所申请航线目的地国家之间的二类国际货运航线的平均每班载运量。

指标标准化方法：每班运输量/载运量最大者取值为 1，每班运

输量 / 载运量最小者取值为 0，其余申请人得分为

$$\frac{\text{每班运输量/载运量} - \text{每班运输量/载运量最小值}}{\text{每班运输量/载运量最大值} - \text{每班运输量/载运量最小值}}$$
。首次申请运营我国

至该国家二类国际航线的申请人，此指标取值为 0.5。

数据来源：民航局计划司。

第四类：企业运行品质指标 (D)：20 分

D1：公司原因飞行事故征候万时率 (5 分)：上一年度申请人公司原因造成的飞行事故征候万时率。指标标准化方法：事故征候万时率最低者取值为 1，事故征候万时率最高者取值为 0，其余申请人得

分为  $1 - \frac{\text{事故征候万时率} - \text{事故征候万时率最小值}}{\text{事故征候万时率最大值} - \text{事故征候万时率最小值}}$ 。

数据来源：民航局航安办。

D2：公司原因航班不正常率 (10 分)：上一年度申请人公司原因造成的航班不正常率。指标标准化方法：航班不正常率最低者取值为 1，航班不正常率最高者取值为 0，其余申请人得分为

$1 - \frac{\text{航班不正常率} - \text{航班不正常率最小值}}{\text{航班不正常率最大值} - \text{航班不正常率最小值}}$ 。

数据来源：民航局运输司。

D3：旅客投诉万分率 (5 分)：上一年度申请人旅客投诉万分率。指标标准化方法：旅客投诉万分率最低者取值为 1，旅客投诉万分率最高者取值为 0，其余申请人得分为

$1 - \frac{\text{旅客投诉万分率} - \text{旅客投诉万分率最小值}}{\text{旅客投诉万分率最大值} - \text{旅客投诉万分率最小值}}$ 。

数据来源：民航局运输司。

## (二) 计算方法

(1) 计算指标原始得分：根据评分标准，针对各项指标分别计算申请人所申请航线的原始得分；

(2) “最小-最大指标标准化”方法：1、对于消费者利益、枢纽建设、资源使用效率三大类指标，指标标准化取值为： $(\text{申请指标实际值} - \text{所有申请人申请指标最小值}) / (\text{所有申请人申请指标最大值} - \text{所有申请人申请指标最小值})$ 。2、对于企业运行品质类指标，指标标准化取值为： $1 - (\text{申请指标实际值} - \text{所有申请人申请指标最小值}) / (\text{所有申请人申请指标最大值} - \text{所有申请人申请指标最小值})$ ；

(3) 计算指标最终得分：针对各项指标，分别将申请人所申请航线标准化后得分与相应指标的权重分值相乘，得出指标最终得分；

(4) 计算综合得分：对所有指标最终得分求和，得出申请人所申请航线的综合得分。