

国际航权资源配置与使用管理办法

（征求意见稿）

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，促进我国国际航空运输安全、健康、有序发展，持续提高国际竞争力，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》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 国际航权资源配置与使用管理是指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形成配置方案，对空运企业申请规定的国际航线（以下简称“国际航线”）和定期国际航班（以下简称“国际航班”）进行审批，并对空运企业使用国际航权行为进行管理应遵循的程序和规则。

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和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”）对辖区内空运企业国际航权的执行实施监督管理。

第五条 民航局根据国家和公共利益的需要，建立健全公平、公正、公开、高效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。

民航局支持京津冀、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。对于服务国家和行业发展战略的枢纽机场发展、航线网络拓展，民航局将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 空运企业应当遵守我国法律、行政法规、规章及相关规定。

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，合理安排航线网络结构，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）公共利益最大化原则。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）枢纽建设原则。对接民航发展规划，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）有序竞争原则。注重市场主导、政府引导，分类施策，更好地发挥政府宏观调控功能，鼓励空运企业适度竞争，确保国际航空运输市场健康、有序发展。

（四）效率最大化原则。鼓励空运企业充分使用航权，实现航权资源高效利用。

（五）提升综合竞争力原则。支持运行品质较高的空运企业经营国际航线，鼓励空运企业强化内部管理，提升安全水平和服务水平。

第八条 民航局对国际航线实施分类管理，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航线。二类国际航线是指一类国际航线以外的其他国际航线。

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、运营航线、运营班次及运力安排。

第十条 二类国际航线分为二类国际远程航线和二类国际非远程航线。

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国际远程航线，逐步引入竞争，对于满足第十三条关于新增承运人准入标准的，允许新增一家承运人。

其他二类国际航线为二类非远程国际航线，不限制承运人数量。

第十一条 民航局与其他国家或地区达成新的国际航权安排时，根据实际情况发布新增航权资源配置通知，启动新增航权资源配置程序。

空运企业根据通知要求报送航权需求申请或调整航班量申请。

第十二条 二类国际非远程航线在符合航权安排的情况下，可增加新的承运人。

第十三条 二类国际远程航线在符合航权安排的情况下，当中方航空公司运营班次份额低于 70%且中外方每周单向总班次达到 14 班（含）时，可增加新的承运人。

民航局根据国际航空运输市场发展情况，动态调整二类国际远程航线新增承运人准入标准，对二类国际远程航线重叠度进行合理调控。

第十四条 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的情形），民航局根据国际航权资源配置原则和各空运企业申报内容，通过综合评定以下四类指标予以确定：

（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所带来的利益，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影响及贡献，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的使用效率，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》。

第十五条 在二类国际航线的航权资源配置中，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。民航局在国际航权资源配置指标体系综合评定的基础上，对串飞境内点航线申请设置减分值。

第十六条 两家及以上空运企业同时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，民航局按拟开航时间进行排序。

经排序后仍无法确定配置结果的，民航局将通过运输委员会会议事制度，听取空运企业对国际航线的申请陈述，审议

空运企业经营国际航线的申请并进行投票表决后做出决定。运输委员会在闭会后 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，各申请方充分准备陈述材料，并对其他申请人的申请材料提出异议。

第十七条 民航局依据配置结果，形成公示方案并进行公示，公示期为五日。

公示期内，空运企业可就公示方案反馈意见。

公示期后，民航局根据反馈意见对公示方案予以调整，正式发布航权资源配置最终方案。

第十八条 在航权安排中对指定承运人数量有限制的，民航局将在航权资源配置时一并公布指定承运人方案。

第十九条 对于二类国际远程航线，满足相关标准批准一家空运企业新开该航线或新增一家空运企业准入该航线，自经营许可颁发之日起三年内不批准其他空运企业经营该航线（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）。

第三章 国际航线经营许可

第二十条 申请国际航线经营许可的空运企业（以下简称“申请人”），应当在计划开航之日六十日前，向民航局提交书面申请材料，包括申请书、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时，每条航线申请班次不得超过每周 7 班。

第二十一条 申请书应当包括以下内容：

（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。

第二十二条 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) 航线可行性分析, 包括但不限于航线市场分析、竞争性分析、航线经济性分析、航线安保现状等内容;
- (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。

第二十三条 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。

第二十四条 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, 或者申请人按照民航局要求提交全部补正申请材料的, 民航局受理申请。

第二十五条 民航局在受理申请后, 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 (对于申请一类国际航线经营许可及民航局已配置航权的航线经营许可, 无需进行公示。民航局根据航空运输安排或航权资源配置结果直接办理经营许可。)

第二十六条 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。

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

第二十七条 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，在许可中列明。

第四章 国际航班计划

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。报送国际航班计划的具体时间，以航班换季工作的通知为准。

在当前航季新开国际航线、调整现有航线的，应于航班计划执行之日十日前向民航局申报国际航班计划。如使用湿租飞机，应在申报航班计划时予以说明。

第二十九条 属于一类航线经营许可范围的定期航班计划实行备案管理。

除特殊情况外，空运企业须在航班计划执行之日前至少十日通过航线航班管理系统提交报备航班计划。民航局收到备案申请后二日内在系统内确认受理。

民航局受理申请后，对同意备案的航班计划，在航班计划执行之日前至少三日在航线航班管理系统中确认备案通过，并通过系统生成信息通告或站内信形式通告相关运行单位和相关管理单位；对不同意备案的航班计划，应在三日内在航线航班管理系统中确认不同意，并通过系统生成信息通

告或站内信形式告知空运企业。

已确认受理的航班计划备案申请，如空运企业在确认受理后三日内未收到不同意备案的决定，则视为航班计划备案已完成，空运企业按程序安排航班运营。

第三十条 属于二类航线经营许可范围的定期航班计划实行批复管理。除特殊情况外，空运企业须在航班计划执行之日前至少十日通过信函、电报、电传、传真、电子数据交换、电子邮件等方式申报航班计划，并同步在航线航班管理系统上传拟执行航班计划。申请材料齐全、符合法定形式，民航局受理申请，并在受理后五日内以明传电报形式批复航班计划，并在航线航班系统中进行更新。

第三十一条 国际航线代码共享航班实行备案制，申请人应当于合作开始之日三十日前向民航局通过信函、电报、电传、传真、电子数据交换、电子邮件等方式备案代码共享合作协议及具体航班计划，民航局在二十日内进行合规性审查，并对不同意备案的情形予以回复。

代码共享航班计划备案通过后，空运企业应当在3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必须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 空运企业所经营的定期国际航班，应当向社会公众开放舱位销售。

如未向社会公众开放销售舱位，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。

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。

空运企业不得将已取得的航权额度调整至其他航线（串飞航线调整为直飞航线的情形除外）。

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四个月。

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，民航局将依法予以注销，且自许可失效两年内不再受理该企业相同航线的经营许可申请。

第三十九条 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向民航局申报备案、或终止之日六十日前向民航局提出终止申请，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航线，应当向民航局提交已售客票的消费者权益保护方案。

第四十条 空运企业申请暂停国际航线经营许可的，暂停的期限不得少于三个月且不得超过六个月（因不可抗力等原有暂停国际航线的情形除外）。民航局在收到空运企业暂

停经营国际航线备案之日起二十日内进行合规性审查，并对不同意备案的情形予以回复。暂停期限届满前十个工作日，有复航需求的，空运企业应向民航局提出复航申请，民航局将批复其复航航班计划。空运企业逾期不能复航的，自暂停期满之日起该国际航线经营许可失效，民航局将依法予以注销，且两年内不再受理该企业相同航线的经营许可申请。

空运企业申请终止国际航线经营许可的，经民航局审核同意，注销其相应航线经营许可，且一年内不再受理该航线或相关航段的航线经营许可申请。

航空公司不得申请暂停或终止上个航季或本航季新获得的航线经营许可。

第四十一条 空运企业擅自暂停或终止国际航线运营的，民航局两年内不再配置该空运企业国际航权、不受理该空运企业定期国际航线经营许可的申请。

第四十二条 民航局定期清理国际航权，核查已配置的国际航权使用情况，收回未用或使用不充分的航权。

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且三年内不受理该航线的航权申请。

空运企业二类国际航线上航季和本航季已发布月份航权使用率均不足 80%的，不得申请增加运力，且民航局将收回相应的未使用航权额度，按两季最大实际执行周班次批复其下一航季航权额度，并安排航班计划。收回的航权额度将进入资源配置池或者重新配置，被收回的空运企业本航季不得参与配置。

航权使用率计算标准为：实飞班次换算周班次量/批复每周航权额度（扣除已批复的暂停或终止班次数量以及空运企业因非自身原因造成暂停或取消的班次数量）*100%。

其中实飞班次量由民航局统计部门按期提供，实飞换算周班次量计算公式为：实飞班次量/该月份天数*7，小数点保留一位；扣除已批复的暂停或终止班次数量以及空运企业因非自身原因造成暂停或取消的班次数量后的批复每周航权额度计算公式：（原批复每周航权额度*52-扣除班次量）/52，小数点保留一位。

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 民航局依法对空运企业国际航权使用情况进行监督检查。民航地区管理局和监管局定期对所辖地区和机场空运企业国际航权执行情况进行监督检查，定期收集、整理国际客货运输情况，并通报民航局。

监督检查可以采取查阅文件、要求空运企业报送有关材料及现场检查的方式。采取现场检查方式的，检查人员有权进入相关空运企业的国际航班经营系统以及相关系统。

第四十五条 民航局统计部门、运行监控部门和航科院、中航信等技术支持单位对民航局清理国际航权工作给予支持。

第六章 附则

第四十六条 民航局引导和鼓励各空运企业通过企业间协商机制申请国际航权。

第四十七条 对通过航权使用管理收回的国际航权重新配置的原则和办法与新增航权配置规则相同。

“一市两场”、“一市多场”航权资源配置遵循“同一市场”原则，同一城市内的不同机场视为一个航点。民航局将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。

北京“一市两场”国际航权资源配置政策详见附录三。

第四十八条 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。

第四十九条 本办法中所提到的“同一航权”是指根据双边或多边航权协议、备忘录，涉及运力额度竞争의同一市场航权。

第五十条 本办法中客运和货运航权资源配置及使用管理依据双边或多边航空运输协定、议定书、备忘录及会议纪要等执行。

第五十一条 本办法中所提到的“日”均以工作日计算。

第五十二条 本办法中所提到的“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。

第五十三条 本办法自发布之日起施行。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

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	始发地航点衔接性	8	反映申请人所申请航线在国内机场通过航班衔接可实现的地理覆盖范围
	目的地航点衔接性	4	反映申请人所申请航线在国际机场通过航班衔接可实现的地理覆盖范围
	始发地航班量	8	反映申请人通过航班衔接在申请航线的国内机场为消费者提供服务的能力
	目的地航班量	4	反映申请人通过航班衔接在申请航线的国际机场为消费者提供服务的能力
	目的国航点数	8	反映申请人在中国与申请航线目的地所在国家之间航线网络建设情况
	目的国航班量	8	反映申请人在中国与申请航线目的地所在国家之间的市场运营和产品开发能力
枢纽发展指标	基地航空公司	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	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	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	5	扶持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	二类国际航线航权使用率	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	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	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	公司原因飞行事故征候万时率	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	10	对申请人在航班正常性方面的评价
	旅客投诉万分率	5	对申请人在消费者服务方面的评价
合计		100	
减分项：申请申飞境内航点的申请，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）：各申请人在所申请航线的始发地机场的通航点总数。指标归一化方法：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：民航局运输司。

A2：目的地航点衔接性（4 分）：各申请人独立运营或通过代码共享的形式在所申请航线的目的地机场的通航点总数。指标归一化方法：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：IATA 数据库。

A3：始发地航班量（8 分）：上一年同航季各申请人在所申请航

线的始发地机场的平均每周航班总量。指标归一化方法：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：民航局运输司。

A4：目的地航班量（4 分）：上一年同航季各申请人独立运营或通过代码共享的形式在所申请航线的目的地机场的平均每周航班总量。指标归一化方法：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：民航局运输司（IATA 数据库）。

A5：目的国航点数（8 分）：各申请人所属航空集团在申请航线目的地所在国的航点总数。指标归一化方法：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：民航局运输司。

A6：目的国航班量（8 分）：上一年同航季各申请人所属航空集团平均每周运营的中国至申请航线目的地所在国的航班量。指标归一化方法：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：民航局运输司。

第二类：枢纽发展指标（B）：20 分

B1: 基地航空公司 (5 分): 根据上一年度各申请人在所申请航线始发地机场的运输量份额设置分段赋值标准。运输量份额高于 60% 的, 取值为 1; 运输量份额在 50%-60% 之间的, 取值为 0.8; 运输量份额在 40%-50% 之间的, 取值为 0.6; 运输量份额在 30%-40% 之间的, 取值为 0.4; 运输量份额低于 30% 的, 取值为 0。北京新机场投入运营前, 对于在北京新机场申请的航线, 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。

数据来源: 各运输机场。

B2: 中转比重 (5 分): 上一年度各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。指标归一化方法: 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

$$\text{分为} \frac{\text{中转比重} - \text{中转比重最小值}}{\text{中转比重最大值} - \text{中转比重最小值}}。$$

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、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。

B4: 北京新机场权重 (5 分): 指标评分为北京新机场投入运营 5

年内申请从北京新机场出发的航线取值为 1，其他机场取值为 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）：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航线平均航权使用率。指标归一化方法：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）：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航线的平均每班座位数。指标归一化方法：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，此指标取值为 0.5。

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）：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航线的平均每班运输量。指标归一化方法：每班运输量最大者取值为 1，每班运输量最小者取值为 0，其余申请人得分为 $\frac{\text{每班运输量}-\text{每班运输量最小值}}{\text{每班运输量最大值}-\text{每班运输量最小值}}$ 。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）：上一年度各申请人公司原因造成的飞行事故征候万时率。指标归一化方法：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）：上一年度各申请人公司原因造成的航班不正常率。指标归一化方法：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）：上一年度各申请人旅客投诉万分率。指标归一化方法：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各申请人所申请航线的原始得分；

（2）指标归一化：对各项指标原始得分进行归一化处理，归一

化后各申请人所申请航线的指标得分分布在 0 至 1 的区间内；

(3) 计算指标最终得分：针对各项指标，分别将各申请人所申请航线归一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，得出各申请人所申请航线的综合得分。

附录 3：北京“一市两场”国际航权资源配置政策

根据《定期国际航空运输管理规定》（交通运输部令 2017 年第 24 号）、《国际航权资源配置与使用管理办法》（以下简称“《管理办法》”）、《关于北京新机场航空公司基地建设方案有关事项的通知》（民航发〔2016〕50 号）（以下简称“《通知》”）等文件，为规范北京“一市两场”国际航权资源配置和使用行为，促进北京航空运输市场持续、健康发展，制定本政策。

一、北京“一市两场”国际航权资源配置是我国国际航权资源配置工作的有机组成部分，民航局依据《管理办法》统筹实施北京“一市两场”国际航权资源配置工作。

二、民航局负责北京“一市两场”国际航权资源配置和受理对航空公司在北京两场国际航权的申请，并对国际航权的使用行为实施监督管理；民航华北地区管理局对航空公司在北京两场国际航权的执行实施监督管理。

三、中国航空集团公司等星空联盟成员在首都机场运营，中国东方航空集团公司（以下简称“东航”）、中国南方航空集团公司（以下简称“南航”）等天合联盟成员以及河北航空公司、北京首都航空有限公司、中国邮政集团公司等航空公司在北京新机场投入使用后整体搬迁至新机场运营。东航、南航为北京新机场主基地公司，其他进驻北京新机场的航空公司为非主基地航空公司。

四、在北京新机场运营的航空公司，其在首都机场运营的国际航线航班于 4 年内全部平移至新机场，并继续持有已获批的国际航

权。

五、北京“一市两场”国际航权资源配置遵循“同一市场”原则，首都机场与北京新机场视为一个航点，由首都机场与北京新机场出发至同一国际城市的航线视为同一条航线。

六、民航局根据行业发展趋势动态调整二类国际远程航线新增承运人准入标准，合理调控北京“一市两场”二类国际远程航线重叠度。自2019年北京新机场投入运营开始后6年内，北京市场二类国际远程航线的重叠度控制在15%以内。此后，北京市场二类国际远程航线的重叠度控制在30%以内。

七、对于二类国际航线，支持各航空公司之间建立重叠航线航权分配的协商机制。

八、对于涉及北京新机场的航权申请，《管理办法》附录二中各指标的赋值明确如下。

(1) 北京新机场投入运营前，航空公司申请从新机场出发的二类国际航线航权时，始发地航点衔接性、始发地航班量两项指标取值为各公司在首都机场运输数据的实际统计值；北京新机场投入运营后，航空公司申请从新机场出发的二类国际航线航权时，始发地航点衔接性、始发地航班量两项指标取值为各公司在北京新机场运输数据的实际统计值。

(2) 北京新机场投入运营前，各航空公司申请从新机场出发的二类国际航线航权时，对于基地航空公司指标，东航、南航的取值为1，其他航空公司取值为0；北京新机场投入运营后，各航空公司申

请从新机场出发的二类国际航线航权时，基地航空公司指标的取值依据其在北京新机场运输量份额的实际统计值计算。

(3) 对于拟搬迁至北京新机场运营的航空公司，北京新机场投入运营前申请从新机场出发的二类国际航线航权时，中转比重指标取值为各公司在首都机场中转量与天合联盟所属航空公司在首都机场中转总量的比值；北京新机场投入运营后申请从新机场出发的二类国际航线航权时，中转比重指标取值为各公司在北京新机场中转量与北京新机场中转总量的比值。

(4) 鉴于北京新机场定位为大型国际航空枢纽，航空公司申请从北京新机场出发的二类国际航线航权时，枢纽地位标取值为 1。

(5) 为体现对北京新机场打造国际航空枢纽的支持，航空公司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，北京新机场在国际航权资源配置指标体系中的相应取值为 1。

九、严格执行航空安全与航班正常等相关管理规定，当航空公司、首都机场、北京新机场处于运行限制处罚期时，按照有关要求执行航线航班限制措施。