

国际客运航权市场准入和配置规则

(征求意见稿)

第一条 为科学规范配置国际客运航权，提高航权资源配置效率和使用效益，打造世界一流空运企业，建设有品质、有特色、有韧性的国际航空枢纽和城市机场群，构建广通达、多层次、高效率的国际航线网络，提升我国航空运输国际竞争力，推进高水平对外开放，根据《定期国际航空运输管理规定》（交通运输部令 2019 年第 26 号）的规定，制定本规则。

第二条 本规则适用于中国民用航空局（以下简称“民航局”）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”）申请，对客运第三、四、五业务权实施市场准入管理和运力额度配置的行政行为。

第三条 航权市场准入和配置原则

（一）服务国家战略，坚持规划引领。对标交通强国战略民航新篇章建设要求，落实国际航空枢纽建设指导意见，加快建设“空中丝绸之路”，打造世界级机场群。

（二）市场配置资源，政府精准调控。坚持市场在航权配置中的决定性作用，创造更加公平、更有活力的市场环境；更好发挥政府部门优化公共服务、保障公平竞争、推动行业高质量发展的作用，提升航权使用效率，科学调控市场准入，引导空运企业明确定位、差异经营、适度竞争，更好满足人

民群众航空出行需求。

（三）实施分类管理，科学量化配置。根据航权资源稀缺程度实施分类管理，一类航线重点调控市场准入，二类航线兼顾市场准入和量化配置双重调控。突出鲜明的政策导向，定向配置为主，量化配置为辅，有效提升政策导向与配置结果的一致性。

（四）健全配置机制，坚持“四个公开”。健全公开、公平、公正的资源配置机制，坚持航权资源公开、配置规则公开、配置过程公开和配置结果公开的“四个公开”原则，确保资源配置工作公开透明，保证市场主体依法平等使用航权资源，公平参与市场竞争。

（五）建立联动机制，守牢安全底线。坚持“安全第一”，建立航权配置与空运企业安全风险防控联动机制。从航班生产组织源头把控风险，区分航司规模和保障能力，对远程航线实施安全准入关口前置，引导空运企业夯实安全基础，提升保障能力和运行品质。

第四条 国际航线分类管理原则

（一）国际航线分为一类航线和二类航线。

一类航线指政府间协议对承运人市场准入和运力额度均无限制的国际航线。

二类航线指一类航线以外的国际航线。

（二）一、二类航线细分为远程航线和非远程航线。

远程航线包括：

1、中国国内航点至美洲、欧洲（不含俄罗斯亚洲区域）、

大洋洲、非洲航线；

2、中国国内航点（不含乌鲁木齐）至西亚区域（阿曼、伊朗、土耳其、以色列、伊拉克、沙特阿拉伯、阿联酋、巴林、卡塔尔、科威特、黎巴嫩、也门、叙利亚、格鲁吉亚、阿塞拜疆和亚美尼亚等国）航线。

其他航线为非远程航线。

（二）民航局负责制定、更新并公布一类航线目录（附件一）。

（三）民航局通过“中国民航航线航班管理系统”（以下简称“系统”）发布航权资源总量情况、已配置情况和余量情况。

第五条 主基地优先原则

（一）鼓励空运企业从主基地始发拓展国际航线网络，按以下优先级依序配置：

1、第六条第（一）款和第（二）款同时认定的主基地空运企业；

2、第六条任一款认定的主基地空运企业；

3、不符合上述情况的其他空运企业。

（二）涉及串飞国内两个机场的，经符合枢纽建设指导意见明确特定方向的国际或区域枢纽出境的，按照更高能级的枢纽确定配置优先级，其他情况按出境点枢纽确定配置优先级。

第六条 主基地认定原则

（一）空运企业持有的“公共航空运输企业经营许可证”

载明的主运营基地机场，认定为该空运企业的主基地；涉及一市两场的，两场均认定为该空运企业主基地（附件二）；

（二）国际航空枢纽建设指导意见确定的枢纽运营人在相应枢纽机场始发的航权配置享有主基地优先级；

（三）按照《关于北京新机场基地建设方案有关事项的通知》（民航发〔2016〕50号），东航、南航在北京大兴机场始发的航权配置享有主基地优先级；

（四）空运企业在第（一）认定的主基地所在省内其他区域枢纽始发的航权配置享有主基地优先级。

第七条 空运企业分类原则

参照运输航空公司差异化精准监管相关分类指标及评价标准，空运企业客机机队规模达到400架的为大型空运企业，机队规模达到150架但未达到400架的为中型空运企业；其余为小型空运企业。

第八条 一类航线市场准入和航权配置规则

（一）空运企业新开一类远程航线，须自10个国际枢纽或空运企业主基地机场（含主基地所在省域内其他国际或区域枢纽）或符合枢纽建设指导意见明确特定方向的区域枢纽始发或出境。

（二）小型空运企业原则上仅可新开自第六条认定的主基地出境的远程航线；中型空运企业可新开自第六条认定的主基地、或自其上一年度运营国际客运航班量占比达到5%的国际枢纽机场出境的远程航线；大型空运企业不受此限。

（三）任一城市对航线不超过3家空运企业经营；涉及

一市多场的，任一城市对航线不超过 4 家经营，其中任一机场对航线不超过 3 家经营。主基地空运企业准入不受上述限制。

（四）对于未达到空运企业准入数量限制的航线，按照先到先得原则，以空运企业在“系统”提交申请时间确定准入优先顺序。

（五）任一城市对航线每航季最多允许 2 家空运企业准入运营；每航季每家空运企业每条航线新增班次不超过每周 7 班（一个往返计算为 1 班，下同）。

（六）空运企业连续 8 周（远程航线连续 16 周）未实际运营的，取消其该城市对航线承运人的资格。

第九条 二类航线市场准入和航权配置规则

（一）空运企业新开二类远程航线原则上须自北京、上海、广州 3 个国际枢纽出境，仅在满足以下条件时可自其他国际枢纽出境：

- 1、符合枢纽建设指导意见明确的特定区域方向的；
- 2、为支持高水平对外开放重大合作项目开通的特定航线，每个城市对航段班次不超过每周 7 班。

（二）中小型空运企业原则上仅可新开自第六条认定的主基地出境的远程航线，大型空运企业不受此限。

（三）空运企业新开或加密至东京、首尔等周边国家枢纽机场航线原则上须自 10 个国际枢纽出境，仅在满足以下条件时可自其他机场出境：

- 1、符合枢纽建设指导意见明确的特定区域方向的；

2、东北地区口岸机场，结合地方与日韩国际经贸交往实际运输需求适度配置；

3、为支持高水平对外开放重大对外合作项目开通的特定航线，每个城市对航段班次不超过每周7班。

（四）任一城市对航线不超过2家空运企业经营。

（五）对于尚无中方空运企业运营的二类远程城市对航线，首次配置航权时仅允许1家空运企业准入运营。

（六）对于已有一家中方空运企业运营的二类远程城市对航线，新增第二家空运企业须满足以下条件：

1、对于中方空运企业独飞航线，自本规则施行起，空运企业经营3年（含）以上，上一年度客座率超过75%且每周班次未达到7班。

2、对于中外空运企业共飞航线，双方空运企业每周总班次达到14（含）班，中方空运企业上一年度客座率超过75%且班次份额低于50%。

如在飞空运企业不是主基地空运企业或枢纽运营人，且城市对航段班次未达到每周7班的，优先满足在飞空运企业加密独飞城市对航段至每周7班；在飞空运企业无加密班次意愿或班次已达到每周7班的，枢纽运营人作为第二家空运企业新进该航线不受本款第1项和第2项限制。

注：以上班次指上一年度平均周班次。

（七）空运企业基地优先级相同时，按照以下航段性质依序配置：

1、空运企业新开涉及北京、上海、广州3个国际枢纽

的国际城市对航段；

2、在飞空运企业涉及北京、上海、广州 3 个国际枢纽的原有城市对航段加密至每周 7 班；

3、在飞空运企业涉及北京、上海、广州 3 个国际枢纽的原有城市对航段加密至每周 14 班，或空运企业新开涉及 7 个国际枢纽的国际城市对航段；

4、涉及其他 7 个国际枢纽的原有城市对航段加密至每周 7 班；

5、在飞空运企业涉及 29 个区域枢纽的原有航段加密至每周 7 班，或新开涉及 29 个区域枢纽的国际航段；

6、其他情形；

7、上述优先级相同的情况下，涉及使用第五业务权连接以远国家的申请优先。

（八）如空运企业基地和航段优先级均相同，则按国际客运航权配置评分指标体系（附件三）进行量化评分，按得分从高到低确定配置顺序。

（九）每航季每家空运企业每条航线新增班次不超过每周 7 班。

（十）涉及北京、上海、广州 3 个国际枢纽，每航季每家空运企业单一国别可在不超过 1 个枢纽获得航权资源配置。

（十一）对于稀缺的二类航权资源，民航局结合国家战略和行业规划要求，参照上述优先级予以统筹。

（十二）空运企业连续 12 周（远程航线连续 24 周）未

实际运营的，取消其该城市对航线承运人的资格。

第十条 新开至非洲、拉美、南太平洋等国家战略或外交优先方向远程航线的，在做好安全评估的基础上，根据实际需要放宽第八条（二）款和第九条（二）款对中小型空运企业的限制。

第十一条 涉及海南自由贸易港的国际航线准入不受本规则第八条（一）（三）款、第九条（一）（三）（四）款及第十四条的限制。

第十二条 空运企业符合以下条件之一时，可对已运营两年以上（因疫情影响，2020至2022年不计入）的二类航线进行调整：

（一）境内始发或出境航点向第六条第（一）款认定的主基地调整。

（二）境内始发或出境航点在省内区域枢纽间进行调整。

（三）既有航线调整为串飞经相关国际枢纽或区域枢纽出境，调整后的新增航段须符合枢纽建设指导意见明确的特定方向（附件二）。

（四）符合政府间协定的境外航点间进行调整。

（五）按照以上第（一）至（四）段规定调整后的航段须为新开城市对航段，或加密中方空运企业独飞航段。

第十三条 空运企业在运行安全等方面存在风险的，民航局安全、飞行标准等主管部门可根据风险程度对其航权申请提出限制要求。

第十四条 运力使用效益监测要求

1、对于中方空运企业市场份额达到 50%的国别，连续 3 个月客座率均低于国际航线平均水平且低于 75%时，原则上不予启动航权配置。

2、对于中方空运企业市场份额未达到 50%的国别，连续 3 个月客座率均低于国际航线平均水平且低于 70%时，原则上不予启动航权配置。

上述监测指标视具体国别以及中外航司市场竞争情况动态调整。

第十五条 国际客运航权配置程序

（一）申请及受理。空运企业依据“系统”公布的航权余量或民航局有关航权批次配置工作安排，通过“民航行政审批服务平台”提出航权配置申请。已持有一类航线经营许可的空运企业，通过在“系统”提交航班计划申请准入或增加班次。

民航局以周为周期受理空运企业申请，受理时间为每周一 08:00 至周五 17:00 截止（工作日），按批次配置工作安排另行通知。

（二）公示公开。民航局在每轮受理周期截止后 2 个工作日内通过“系统”公示该周期申请信息，公示期为 5 个工作日。空运企业可在公示期内提出同类航权准入和配置申请。公示期结束后，两个工作日内在“系统”中公开所有申请信息。

公示的内容包括：空运企业名称、申请开通航线机场对、

每周班次、拟开航时间、航权性质（通航国家，第三、四、五业务权）、申请航线类型（准入或加密）等。

（三）确定配置方案。对于未形成竞争的申请，民航局按照本规则审核后制定配置方案；对于形成竞争的申请，民航局按本规则审核后制定配置方案并公示，公示期为 5 个工作日。利益相关方可在公示期内提出意见，民航局根据反馈意见研究是否需对配置方案进行调整，形成最终配置方案。

（四）结果公开。民航局根据配置方案审批航线航班，并在“系统”中公开结果。如最终配置结果与公示内容不一致，需作出说明。

第十六条 为引导空运企业和国际枢纽协同发展、减少同质化竞争，鼓励地区管理局牵头开展辖区内枢纽机场面向特定区域或国别方向的航权配置工作试点。

第十七条 本规则自 2024 年 x 月 x 日起施行。《北京“一市两场”国际航权资源配置政策》（民航发〔2018〕40 号）同时废止。《国际航权资源配置与使用管理办法》（民航发〔2018〕39 号）与本规则不一致的内容，以本规则为准。

附件一

一类航线目录

序号	国家	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	日本	“中国境内地点（不含港澳台地区）-日本境内地点（不含东京）”往返航线
16	美国	1、“中国境内地点（不含港澳台地区）-美国塞班、关岛”往返航线 2、“中国境内 22 个省、自治区、直辖市（安徽、重庆、甘肃、广西、贵州、海南、黑龙江、河南、湖北、湖南、内蒙古、江西、吉林、辽宁、宁夏、青海、陕西、陕西、四川、西藏、新疆、云南）-美国境内点”往返航线
17	俄罗斯	1、“中国境内地点（不含港澳台地区）-俄罗斯索契、符拉迪沃斯托克、加里宁格勒”往返航线； 2、“中国东北地区（含内蒙）-俄罗斯远东地区”往返航线
18	韩国	1、“中国境内点（不含港澳台地区）-韩国济州”往返航线； 2、“中国山东、海南省内地点-韩国境内地点”往返航线
19	阿联酋	“中国海南省海口、三亚市，宁夏回族自治区银川市-阿联酋境内地点”往返航线
20	斯里兰卡	“中国云南省昆明市-斯里兰卡境内地点”往返航线
21	埃及	“中国银川、西安、乌鲁木齐、沈阳市-埃及卢克索、赫尔加达、阿斯旺、沙姆沙伊赫、塔巴、圣卡特琳娜、马萨阿拉姆、阿莱曼”往返航线

此目录为截至 2023 年 5 月 31 日列表（正式印发前更新至 2024 年 8 月 31 日）。民航局将按实际情况及时更新。

附件二

枢纽机场、国家战略特定方向及国际枢纽运营人

类型	枢纽		特定方向安排	“公共航空运输企业经营许可证”载明的主基地空运企业	枢纽运营人
全方位门户复合型国际航空枢纽	北京	北京首都	不限	国航、首都航、中联航	枢纽运营人安排将根据国际航空枢纽建设指导意见确定
		北京大兴	不限	国航、首都航、中联航	
	上海		不限	东航、上海航、春秋航、吉祥航	
	广州		不限	南航、九元航	
区位门户复合型国际航空枢纽	成都		亚洲、欧洲、非洲	川航、成都航	
	深圳		不限	深圳航、东海航	
	昆明		南亚、东南亚	祥鹏航、昆明航、瑞丽航	
	西安		中东欧、中西亚	长安航	
	重庆		东南亚、欧洲	西部航、重庆航	
	乌鲁木齐		中西亚	乌鲁木齐航	
	哈尔滨		俄罗斯远东、东北亚		
区域航空枢纽	天津		无	天津航、奥凯航	
	石家庄		无	河北航	
	太原		无		
	呼和浩特		蒙古、俄罗斯		
	大连		俄罗斯远东、东北亚		
	沈阳		无		
	长春		东北亚		
	杭州		无	长龙航	

	厦门	无	厦门航	
	南京	无		
	青岛	日本、韩国、 上合国家	青岛航	
	福州	无		
	济南	无	山东航	
	南昌	无	江西航	
	温州	无		
	宁波	中东欧		
	合肥			
	南宁	东盟	北部湾航	
	桂林	无		
	海口	太平洋、印度 洋国家	海航	
	三亚	无		
	郑州	无		
	武汉	无		
	长沙	非洲		
	贵阳	无	华夏航	
	拉萨	南亚	西藏航	
	兰州	中西亚		
	西宁	无		
	银川	阿拉伯国家		

附件三

国际客运航权配置评分指标体系

指标类别	具体指标	权重分值	指标说明
空运企业网络通达性指标 (A)30%	始发城市航点数(A1)	10	考量空运企业在申请航段的国内始发城市直飞航点数量,反映其在始发城市的航班衔接能力。
	始发城市航班量(A2)	10	考量空运企业在申请航段的国内始发城市航班量,反映其在始发地城市的运力供给和保障能力。
	目的国航点数(A3)	5	考量空运企业在申请航段的目的地国家直飞航点数量,反映其在目的地国家的航线网络覆盖情况。
	目的国航班量(A4)	5	考量空运企业在申请航段的目的地国家航班量,反映其在目的地国家的运力供给和保障能力。
枢纽机场发展指标 (B)30%	枢纽规模(B1)	10	考量空运企业申请航线所涉国内机场的吞吐量,反映机场规模和保障能力。
	枢纽地位(B2)	10	考量空运企业申请航线所涉国内机场在全国枢纽网络规划中的枢纽级别,反映该机场的枢纽地位。
	政策扶持(B3)	5	
	中转比重(B4)	5	考量空运企业申请航线所涉国内机场中转比例,反映枢纽机场中转衔接能力。
运行服务品质指标 (C)40%	空运企业原因征候万时率(C1)	10	考量空运企业自身原因征候万时率,反映其安全运行水平。
	国际航权使用率(C2)	10	考量空运企业在申请航线目的地国家的二类国际航权使用情况,反映其资源利用效率。
	旅客投诉万分率(C3)	5	考量空运企业旅客投诉情况,反映其运营服务品质。
	公司原因航班不正常率(C4)	5	考量空运企业自身原因造成的航班不正常情况,反映其航班正常保障能力。
	国际航线平均客座率(C5)	5	考量空运企业国际航线客座率,反映其航班载运效率。
	基金缴纳率(C6)	5	考量空运企业民航发展基金缴纳率,反映其政府性基金缴纳义务的履行情况
合计		100	

评分标准与计算方法

一、评分标准

(一) 空运企业网络通达性指标 (A)

1. 始发城市航点数 $A1 = [a_1 - \text{Min}(a_{1x})] / [\text{Max}(a_{1x}) - \text{Min}(a_{1x})]$

说明： a_1 为空运企业在申请航段国内始发城市的通航点总数， $\text{Min}(a_{1x})$ 为所有提出申请的空运企业在相关国内始发城市通航点总数的最小值， $\text{Max}(a_{1x})$ 为所有提出申请的空运企业在相关国内始发城市通航点总数的最大值。

数据来源：民航局计划司、运输司

数据取值周期：上一年同航季

2. 始发城市航班量 $A2 = [a_2 - \text{Min}(a_{2x})] / [\text{Max}(a_{2x}) - \text{Min}(a_{2x})]$

说明： a_2 为空运企业在国内始发城市的周均航班量， $\text{Min}(a_{2x})$ 为所有提出申请的空运企业在相关国内始发城市周均航班量的最小值， $\text{Max}(a_{2x})$ 为所有提出申请的空运企业在相关国内始发城市周均航班量的最大值。

数据来源：民航局计划司、运输司

数据取值周期：上一年同航季

3. 目的国航点数 $A3 = [a_3 - \text{Min}(a_{3x})] / [\text{Max}(a_{3x}) - \text{Min}(a_{3x})]$

说明： a_3 为空运企业在目的国的直飞通航点数量， $\text{Min}(a_{3x})$ 为所有提出申请的空运企业在该目的国直飞通航点数量的最小值， $\text{Max}(a_{3x})$ 为所有提出申请的空运企业在该目的国直飞通航点数量的最大值。

数据来源：民航局计划司、运输司

数据取值周期：上一年同航季

4. 目的国航班量 $A4 = [a_4 - \text{Min}(a_{4x})] / [\text{Max}(a_{4x}) - \text{Min}(a_{4x})]$

说明： a_4 为空运企业在目的国的平均周班次量， $\text{Min}(a_{4x})$ 为所有提出申请的空运企业在该目的国平均周班次量的最小值， $\text{Max}(a_{4x})$ 为所有提出申请的空运企业在该目的国平均周班次量的最大值。

数据来源：民航局计划司、运输司

数据取值周期：上一年同航季

(二) 枢纽机场发展指标 (B)

1. 枢纽规模 $B1 = [b_1 - \text{Min}(b_{1x})] / [\text{Max}(b_{1x}) - \text{Min}(b_{1x})]$

说明： b_1 为空运企业申请航段的国内始发机场旅客吞吐量， $\text{Min}(b_{1x})$ 为所有空运企业申请航段的国内始发机场旅客吞吐量最小值， $\text{Max}(b_{1x})$ 为所有空运企业申请航段的国内始发机场旅客吞吐量最大值。

数据来源：民航局计划司、运输司

数据取值周期：上一年度

2. 枢纽地位 $B2 = b_2$

说明： b_2 为空运企业申请航段的国内机场按行业规划确定的枢纽级别、面向特定区域国家安排的赋分情况。

$b_2 = 1$ (出境点为国内机场为北京、上海、广州 3 个国际枢纽的航线，或其他国际枢纽至特定区域方向航线，包括：成都出境至亚洲、欧洲、非洲、美洲、“一带一路”国家航线；深圳出境至欧洲、美洲、“一带一路”国家航线；昆明出境至南亚国家航线；西安出境至中西亚、中东欧国家航线；重庆出境至欧洲国家航线；乌鲁木齐出境至中亚、西亚、欧洲国家航线；哈尔滨出境至东北亚国家航

线)

$b_2=0.75$ (出境点国内机场为成都、昆明、深圳、重庆、西安、乌鲁木齐、哈尔滨等国际枢纽至特定区域之外的航线)

$b_2=0.5$ (出境点国内机场为天津、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、银川等区域枢纽)

$b_2=0.25$ (出境点国内机场不在上述三类枢纽, 但旅客吞吐量超过 1000 万人次的国际机场)

初始得分=0 (出境点国内机场为其他机场)

数据来源: 民航局计划司、运输司

数据取值周期: 上一年度

3. 政策扶持 $B3=b_3$

说明: b_3 为空运企业申请航段的国内始发机场涉及特殊政策支持机场的赋分情况。

$b_3=1$ (国内始发机场为北京大兴国际机场, 年旅客吞吐量达到 4500 万人次前)

$b_3=1$ (国内始发机场为《关于落实通用航空发展成效显著地方督查激励措施的函》列明的国际机场)

$b_3=1$ (国内始发机场为海南省内国际机场)

$b_3=0$ (其他机场)

数据来源: 民航局计划司、运输司

数据取值周期: 上一年度

4. 中转比重 $B4 = [b_4 - \text{Min}(b_{4x})] / [\text{Max}(b_{4x}) - \text{Min}(b_{4x})]$

说明： b_4 为空运企业申请航段的国内始发机场中转旅客量占比， $\text{Min}(b_{4x})$ 为所有空运企业申请航段的国内始发机场中转旅客量占比最小值， $\text{Max}(b_{4x})$ 为所有空运企业申请航段的国内始发机场中转旅客量占比最大值。

数据来源：IATA 数据库。

数据取值周期：上一年度

(三) 运行服务品质指标 (C)

1. 公司原因征候万时率 $C1 = 1 - [c_1 - \text{Min}(c_{1x})] / [\text{Max}(c_{1x}) - \text{Min}(c_{1x})]$

说明： c_1 为空运企业因自身原因造成的征候万时率， $\text{Min}(c_{1x})$ 为所有提出申请的空运企业因自身原因造成的征候万时率最小值， $\text{Max}(c_{1x})$ 为所有提出申请的空运企业因自身原因造成的征候万时率最大值。

数据来源：民航局航安办。

数据取值周期：上一年度

2. 二类国际航权使用率 $C2 = [c_2 - \text{Min}(c_{2x})] / [\text{Max}(c_{2x}) - \text{Min}(c_{2x})]$

说明： c_2 为空运企业所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权平均使用率， $\text{Min}(c_{2x})$ 为所有提出申请的空运企业持有我国至该国的二类国际客运航权平均使用率最小值， $\text{Max}(c_{2x})$ 为所有提出申请的空运企业二类持有我国至该国的二类国际客运航权平均使用率最大值。空运企业无历史数据的， c_2 取国内空运企业持有我国至该国的二类国际客运航权平均使用率，无在位承运人的 c_2 取值为 1。

数据来源：民航局计划司、运输司。

数据取值周期：上一年同航季

3. 旅客投诉万分率 $C3=1-[c_3-\text{Min}(c_{3x})]/[\text{Max}(c_{3x})-\text{Min}(c_{3x})]$

说明： c_3 为空运企业旅客投诉万分率， $\text{Min}(c_{3x})$ 为所有提出申请的空运企业旅客投诉万分率最小值， $\text{Max}(c_{3x})$ 为所有提出申请的空运企业旅客投诉万分率最大值。

数据来源：民航局运输司。

数据取值周期：上一年度

4. 公司原因航班不正常率 $C4=1-[c_4-\text{Min}(c_{4x})]/[\text{Max}(c_{4x})-\text{Min}(c_{4x})]$

说明： c_4 为空运企业自身原因造成的航班不正常率， $\text{Min}(c_{4x})$ 为所有提出申请的空运企业自身原因造成的航班不正常率最小值， $\text{Max}(c_{4x})$ 为所有提出申请的空运企业自身原因造成的航班不正常率最大值。

数据来源：民航局运输司。

数据取值周期：上一年度

5. 航段客座率 $C5=[c_5 - \text{Min}(c_{5x})]/[\text{Max}(c_{5x}) - \text{Min}(c_{5x})]$

说明： c_5 为空运企业执飞我国与申请航段目的国之间的二类客运航段平均客座率， $\text{Min}(c_{5x})$ 为所有提出申请的空运企业与目的国之间的航段平均客座率最小值， $\text{Max}(c_{5x})$ 为所有提出申请的空运企业与目的国之间的航段平均客座率最大值。空运企业无历史数据的， c_5 取国内承运人平均客座率。

数据来源：民航局计划司。

数据取值周期：上一年同航季

6. 基金缴纳率 $C6 = \text{空运企业已缴纳的政府性基金金额} / \text{空运企业应缴纳的政府性基金金额（含累计历史欠款金额）}$ 。

数据来源：民航局财务司。

数据取值周期：上一年度

二、计算方法

1. 单项指标得分：根据评分标准，计算空运企业申请航段的各单项指标 a_1 - a_4 、 b_1 - b_4 、 c_1 - c_5 ，将各单项指标得分与指标体系权重分值相乘，得出单项指标得分；

2. 总分：将各单项指标求和得出总分。

说 明

1、鉴于国际航班尚在恢复期，自本规则施行至 2024 年冬春航季结束，计算主、辅基地市场份额采用 2019 年冬春航季数据，评分指标体系相关指标采用 2019 年期间相应“数据取值周期”数据。自 2025 年夏秋航季起，相关指标按照本规则确定的“数据取值周期”采集数据。

2、涉及一市两场的航线申请，空运企业网络通达性指标（A）和枢纽机场发展指标中 B1 采用两场数据之和；B4 采用所申请始发机场数据。

3、涉及国内串飞航线的申请，空运企业网络通达性指标（A）和枢纽机场发展指标（B）采用出境点机场数据，并在配置指标体系评定的综合得分基础上减去 0.5 分。

4、涉及境外串飞航线的申请，空运企业网络通达性指标（A）和运行服务品质指标（C）采用各个串飞国家数据平均值。