

附件 1

国内航线航班评审优化措施

(征求意见稿)

为贯彻落实促进民航业高质量发展有关政策要求，聚焦打造航空枢纽功能体系和国内航空运输骨干网、基础网建设目标，深入整治“内卷式”竞争，进一步提升国内航线航班资源配置科学化、精细化水平，根据《中国民用航空国内航线经营许可规定》（CCAR-289TR-R1，以下简称《经营许可规定》）和《中国民航国内航线航班评审规则》（民航规〔2024〕26号，以下简称《评审规则》），制定本措施。

一、航段市场准入

根据航空运输市场监管和宏观调控的需要，对国内客运市场实施总量管理。

（一）【承运人数量调控】

1. 承运人数量达到 4 家及以上的航段，暂停新进承运人。新开航段以及承运人数量不超过 3 家的航段，允许航空公司有序进入。自本措施实施之日起的 2 个航季内（至 2027 年 10 月 30 日），主枢纽运营人申请开通所在国际航空枢纽始发航段、主基地航空公司申请开通主基地始发至非国际航空枢纽航段，不受航段承运人数量限制。

2. 每次集中评审时，符合《评审规则》及本措施有关规定的航段可新进 1 家承运人，且新进承运人的新增航班量不得超过 14 班/周。

符合条件的航空公司超过 1 家时，按以下顺序确定：

（1）优先支持经营航空枢纽机场间经停航线的承运人将经停航线调整为直飞航线。承运人申请调整为直飞航线的，应同步交回原经停航线经营许可；

（2）依次支持主枢纽运营人开通所在国际航空枢纽始发航段、主基地公司开通主基地始发至非国际航空枢纽航段；

（3）依次根据《评审规则》规定的“五率”综合考核、定期航班计划执行率指标得分排名，优先支持排名靠前的航空公司；

（4）按照前述指标无法确定评审结果的，按照申请时间先后顺序确定。

3. 涉及吞吐量 200 万及以下机场的单一承运人航段，实施 2 年市场培育期保护措施。

（1）自 2026 年冬春航季起，新进和在飞承运人可提出市场培育期保护申请。民航局及地区管理局审核后，在相关系统进行公示，公示无异议的，确认给予市场培育期保护。自该申请获确认之日起 2 年内暂不批准新进承运人。

（2）培育期内，在飞承运人应保持航线稳定运营，不得无故断航。如因公司原因连续 4 周航班量低于 2 班/周，视为自动放弃保护资格。

（3）在飞承运人可申请退出保护，民航局及地区管理局确认后，在相关系统进行公示。

（4）培育期满后，航段航季客座率达到 90%且航季旅客运输量达到行业平均值之前，在符合《评审规则》及本措施

其他条款的前提下，每次集中评审每个航段新增航班量不超过 14 班/周，优先支持在飞承运人增加航班量。在飞承运人申请增加航班量达到 14 班/周的，不再新进承运人；在飞承运人未申请增班或增班不足 14 班/周的，允许新进 1 家承运人补齐差额部分。

（二）【客座率和旅客运输量指标调控】

将多承运人航段市场划分为国际航空枢纽间、国际航空枢纽与区域航空枢纽间、区域航空枢纽间、航空枢纽与非航空枢纽间、非航空枢纽间五类航段，分类设置阶梯式客座率考核目标值。同时，针对 2-3 家承运人航段市场引入航段市场旅客运输量指标，按承运人数量分类设置考核目标值。

达到客座率考核或旅客运输量考核标准的航段，在符合《评审规则》及本措施有关规定的情况下，允许航空公司有序进入。客座率、旅客运输量均未达到考核标准的航段，暂停新进承运人。

（三）【基础网新进支持政策】

主基地航空公司申请主基地至吞吐量 200 万及以下机场航段，每航季可申请 3 个航段豁免客座率和旅客运输量考核。

二、航段航班量管理

（四）【客座率调控】

多承运人航段客座率未达到考核标准的，暂停批准增加航班量；达到考核标准的，在符合《评审规则》及本措施其他条款的前提下，单次评审时，每个航空公司可申请每个航

段增加航班量不超过 14 班/周，每个航段上批准增加航班量的承运人数量不超过 3 家。

同一航段申请增加航班量的承运人超过 3 家时，依次根据航空公司“五率”综合考核、定期航班计划执行率指标得分排名。前述指标无法确定评审结果的，按照申请时间先后顺序确定。

（五）【快线政策】

对国际航空枢纽机场间、国际航空枢纽机场与区域航空枢纽机场间未达到国内航空快线标准（168 班/周）的航段，优先支持主枢纽运营人和主基地航空公司加密航班频次。优先支持的承运人超过 3 家时，按照第（四）条第 2 款顺序确定。

（六）【骨干网政策】

对区域枢纽机场间航班量未达到 56 班/周的航段，优先支持主基地公司有序增加航班量。航线涉及区域枢纽机场均无主基地航空公司的，优先支持上同航季在每个机场实飞航班量前两名的航空公司。优先支持的承运人超过 3 家时，按照第（四）条第 2 款顺序确定。

（七）【基础网政策】

1. 承运人申请在周均航班总量不足 14 班的吞吐量 200 万及以下机场航段上增加航班量时，可豁免客座率考核。

2.承运人实际执行的国内通程航班量以及执行通程航班量占实飞国内航班总量比例分别排名前3名的航司，每航季可申请3个航段豁免客座率和旅客运输量考核。

（八）【支持集团公司加强航线网络统筹】

支持集团公司加强航线网络统筹。涉及5家及以上承运人的航段，集团公司内若一家承运人注销经营许可，另一家在飞承运人在该航段上增加航班量可豁免相关考核要求。增加的航班量不超过同集团承运人注销的航班量。注销许可的航空公司不得在同一航段上再次申请，且不适用于本措施第十三条措施。

三、航班计划安排

（九）【航班计划安排期限】

为保持定期航班计划的连续性，航空公司的航班计划应连续安排至航季末，原则上每个航季不得少于2个月，航空公司可根据实际情况安排不同频次航班计划。

（十）【优化航班计划备案流程】

提升信息系统支撑保障能力，优化国内航线航班管理程序，进一步缩短定期航班计划备案时限，规范不定期航班计划审批程序。

四、经营许可退出

（十一）【持续符合许可条件】

航空公司持有的航线经营许可，应当与其《公共航空运输企业经营许可证》载明的经营范围保持一致。因《公共航空运输企业经营许可证》所载明的经营范围发生变更，导致

相关航线经营许可超出其经营范围的，航空公司应当在规定的期限内主动注销相应航线经营许可。

（十二）【航班执行率考核及航班主动交回】

1.新增航线经营许可可延续至下一航季，航线获批两个航季后，航线经营许可载明的航班量按照航季进行明确，冬春航季申请的增量仅用于冬春航季，夏秋航季申请的增量仅用于夏秋航季。

2.民航局对航空公司航线经营许可执行情况实施监测考核。许可执行率监测按月计算，公式为“月（实际执行航班量+豁免航班量）/当月批准的最大许可航班量×100%”。许可执行率考核以航季为周期，自航空公司安排航班计划之日起至当航季结束止。豁免事项参照定期航班计划执行率相关规定执行。

3.民航局及民航地区管理局按月受理航线经营许可注销及航班量交回申请。航空公司可在受理期间交回航线经营许可或航班量。

申请交回航线经营许可的，应当在申请中注明拟注销日期，拟注销日期距交回申请提交日期不得超过2个月；交回的航线经营许可本航季内不得再次申请；

申请交回航班量的，自批复之日起停止执行对应航班量；本航季内不得就同一航段再次申请增加航班量。

交回航班量后，两个航季批准航班量均为0的航线经营许可，航空公司应及时注销航线经营许可。

（十三）【主动注销的鼓励措施】

为鼓励航空公司优化运力布局，对主动注销涉及多家承运人航段航线经营许可的航空公司，在同一航季内申请新增许可时，可豁免客座率及旅客运输量考核。奖励标准如下：

1.涉及5至9家承运人：每注销1条航线，可在不超过3家承运人的航段上新进2条航线经营许可；

2.涉及10家及以上承运人：每注销1条航线，可在不超过3家承运人的航段上新进4条航线经营许可。

符合本条奖励条件的航空公司申请新进航线经营许可的，适用第（一）条第2款规定的排序规则。

（十四）【航线经营许可的终止】

除因不可抗力影响外，航空公司出现下列情形之一的，由民航局或民航地区管理局责令限期整改，整改期间航空公司可以申请注销航线经营许可，逾期未注销且仍不符合许可条件的，吊销相关航线经营许可证，并参照《评审规则》第六条第（二）项执行：

1.新获得航线经营许可后，自计划开航之日起3个月内未实际执行航班的；

2.因自身原因，任一航季许可执行率低于50%的；

3.连续两个航季未安排航班计划的；

4.4家及以上承运人航段中，连续两个航季许可执行率均排名末位，且许可执行率均低于90%的。

五、附则

1.本措施所称“主基地”，指公共航空运输企业经营许可证载明的主运营基地机场、《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）明确的主基地机场。根据援藏相关政策，西藏航申请成都进出藏航线、成都至相关援藏省市航线、成都至四川、云南、甘肃、青海四省涉藏州县相关机场航线时，视为成都双流机场主基地航司。

2.本措施所称“主枢纽运营人”，指根据《关于推进国际航空枢纽建设的指导意见》（民航发〔2024〕28号）及有关配套文件，综合考虑航司保障能力、运行效率等指标遴选确定的主枢纽运营人，并按照有关规则动态调整。

3.本措施所称承运人指上同航季在相应航段上实际运营直飞航线的承运人与上航季、本航季已取得经营许可证的航空公司。

4.本措施与《中国民航国内航线航班评审规则》配套实施。

5.本措施自 2026/27 冬春航季换季起实施。