

2008 年夏秋航季国内航线经营许可评审规则

一、基本原则

本航季国内航线经营许可评审，依据《中国民用航空国内航线经营许可规定》（以下简称《规定》）实施。

坚持建立和完善全国统一、开放、竞争、有序的航空运输市场；坚持从保证航空安全和减少航班延误出发，继续对资源紧张的机场实施航班总量调控。切实采取调控措施加强北京首都、上海浦东、广州白云三大门户复合枢纽建设力度，引导推进区域枢纽的建设，继续促进和扶持老、少、边、穷、红色旅游地区和支线航空运输的发展。

二、调控措施

（一）根据《规定》第九条规定，本航季核准管理的航线范围如下：

1、按旅客吞吐量排序，前 10 位机场之间的航线（含航段）。（见附 1）

2、从保证运输安全和减少航班延误出发，原则上不受理航空公司申请经营经停二点（含二点）以上的航线许可。

3、对承担政府协调、执行指定的特殊贫瘠的航线、红色旅游航线、西部及小型支线机场航线的，一律不准调减，机场航班总量和时刻也不准挪作他用。

4、根据《规定》第三十二条规定，本航季对属核准范围的 10 位城市机场之间航线上的加班（含包机）及涉及北京、上海的加班（含包机），按区内或区际，分别由总局或

地区管理局实行核准管理。

5、除以上外其他航线作为非调控航线，按登记备案管理，原则上由各公司自行确定航线航班的安排后报总局或地区管理局备案。

（二）根据《规定》第十一条，本航季对调控航线不同客流量级进入公司的数量为：客流量 15 万人次以下未达到 2 家、15-30 万人次未达到 3 家、30-45 万人次未达到 4 家、45 万人次以上未达到 5 家的航线，允许新公司进入。新进入已有其他公司经营航线的新公司原则上每周最多安排 14 个航班。

（三）控制资源紧张机场和航线的飞行流量。

1、调控航线客座率达到 79% 可以增加航班或进入新公司经营。

2、对北京、上海、广州/深圳大三角航线，优先安排大座级飞机，原则上不增加班次和新公司进入，该范围亦不安排任何经停和串飞航班，并严格控制加班（含包机）飞行。

对旅客吞吐量在 30 万人次以下的机场，经营至北京、上海、广州/深圳的航班已达到每天一班的，原则上不再批准增加该机场至北京、上海、广州/深圳的航线航班。

3、对资源紧张的北京首都、上海虹桥/浦东、广州白云、深圳宝安、成都双流、昆明巫家坝等机场仍实行航班总量控制，日架次和高峰小时架次均不得超过规定的容量标准。

4、除主运营基地或分公司设立在广州、深圳、成都、昆明等资源紧张机场的公司外，其他公司申请自/至上述机场

的航线按核准航线管理。对涉及北京、上海的航线航班及加班包机仍采取核准管理。

5、对自/至福州、厦门、武夷山、泉州、宁波、温州机场的航班在目前运行条件未改变前，原则上不得超过 2007 年夏秋季或 2007/08 年冬春季航班总量。

（四）从支持航空枢纽建设及有利于保证安全和航班正常考虑，对调控航线坚持实行空运企业总部所在地机场和其他基地机场始发优先的原则。

（五）为满足市场需求，支持地方经济社会发展，继续采取以下措施：

1、为落实民航总局和湖北省人民政府“关于加快湖北民航事业发展的合作备忘录”中有关精神，继续对国内航空公司经营至/自和经停武汉的国内航线、航班实行登记备案管理。

2、凡上年同季客座率达到 50% 以上的航线，未经评审核准，不得停飞。

3、对承担政府协调、指定的特殊贫瘠航线的公司，应其要求，对应增加由该地区机场始发的航班或进入该地区机场始发效益较好的航线。总局和地区管理局将对此类贫瘠航线航班的执行情况进行监控，并与对应效益较好航线航班挂钩，必要时可不考虑量级标准和客座率。本航季贫瘠航线包括 20 个机场的航线（见附 2）。

（六）继续将事故征候万时率、航班正常率、定期航班执行率、旅客投诉率、政府基金缴纳率等“五率”作为航线

航班经营许可评审标准，并按“五率”加权积分排名（见附件3）。

（七）按照强化事后监管的要求，加重对航班执行率的考评，减少资源虚占，维护运行秩序。

1、对调控航线，在航线准入和新增航班经营许可评审中，均考评航班执行率。其中各公司在原已经经营的航线上增加航班，要按该航线各公司上年同季航班执行率进行调控。

2、非调控航线上年同季航班计划执行率低于行业平均数的，本航季不允许增加航班；因空运企业自身原因航班执行率不足50%的，经营许可登记注销，且二年内不予重新登记。

3、对新增航线许可，60日内未安排航班的，撤销或注销经营许可，且两年内不再受理该公司相同航线（或航段）经营许可的申请。

（八）大力促进航空货运的发展。货运航线、航班均按非调控航线由航空公司自主安排，实行登记备案管理，但所取得的航班时刻不得改作客运航班使用。

三、评审办法

对调控航线具体评审办法如下：

（一）新增航线经营许可：

1、新开辟航线（尚无其他公司经营）的经营许可：

（1）属一家公司申请的，同意其按申请经营。

（2）属两家以上公司申请的，其中有基地公司，基地公司优先进入；均为基地公司或非基地公司时，根据“五率”

加权积分排名顺序进入。同一分值时，按航班执行率排序，最多允许两家公司同时进入。

(3) 串飞航线含调控航段时，按调控航线进行评审。

(4) 当一家公司申请经过调控航段新开至未通航或需扶持机场时，为新开航该地点，在调控航段已经经营的航空公司选择不经营该地点时可突破调控航段的量级限制，准许新公司进入，但经营公司必须按所批经营许可执行。

2、进入既有航线的经营许可。

(1) 对原一家公司经营的航线，以及上年同季实际执行航班未达到每天 1 班的航线，其他公司可进入，原经营公司可同时增加航班。

(2) 符合以上条件，属一家公司申请的，按其申请进入。属两家以上公司申请的，其中有基地公司，基地公司优先进入；均为基地公司或非基地公司时，根据“五率”加权积分排名顺序进入。同一分值时，航班执行率高者进入。

(二) 航班计划安排

1、各公司安排本航季航班计划与上年同季或上季计划没有变化，上两季计划正常执行的，予以平移；上年同季因公司自身原因航班执行率不足 50% 的，撤销经营许可，且两年之内不再受理该空运企业就该航线或相关航段提出的经营许可申请。

2、凡各公司独家经营的航线和本航季新开独家经营航线，增加航班数量由公司自定。

3、各公司申请在两家以上公司经营的航线上增加航

班:

(1) 该航线航班计划执行率低于全行业平均水平的公司, 不允许增加航班;

(2) 航班计划执行率达到全行业平均水平的公司, 在客座率达到调控指标的航线上增加班次, 由公司协商确定。如公司申请评审, 按下述办法进行:

A. 两家公司经营的航线: 航班执行率高的公司可增加每周最多 14 班, 另一家公司可增加每周最多 8 班;

B. 三家(含)以上公司经营的航线: 先按航班执行率排名, 如执行率相同, 再按“五率”顺序排名, 排名前两位的公司可增加航班, 其中排名靠前的公司可增加每周最多 14 班, 另一家可增加每周最多 8 班。

四、评审程序

(一) 非调控航线, 在取得相应机场起降时刻后颁发登记航线许可;

(二) 对新开、新进入调控航线的申请, 由运输司或各地区管理局按规则进行初审, 各公司在取得相应机场起降时刻后, 总局或管理局按程序进行评审并颁发核准航线许可。

(三) 对新增航班航线, 原则上由公司协商确定取得时刻后报运输司或相关地区管理局核准。

附 1: 旅客吞吐量排名前 10 位机场:

上海（浦东/虹桥）、北京、广州、深圳、成都、昆明、杭州、西安、重庆

附 2: 本航季确定贫瘠航线机场:

乌海、连城、赣州、井冈山、兴义、黎平、安顺、思茅、昭通、昌都、安康、格尔木、塔城、且末、库车，百色、怀化、黑河、丹东、庆阳