

国际货运航权配置规则

第一条 为科学规范配置国际货运航权，提高航权资源使用效益，提升我国空运企业国际竞争力，加快构建现代航空物流体系，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”）依国内空运企业申请，根据本办法第 5 条配置规则和第 6 条配置程序，对我国通过签署政府间双边或多边协议获得的第三、四、五、七业务权作出承运人市场准入和运力额度配置决定的行政行为。

第三条 国际货运航权配置原则

（一）市场化导向。充分发挥市场配置资源的决定性作用，政府科学引导，精准调控，提升货运航权使用效益。

（二）枢纽战略优先。依据规划布局，支持国际货运枢纽建设，鼓励空运企业实施枢纽战略。

（三）拓展航线网络。持续拓展航线网络，构建主干稳定、支线灵活、衔接高效的航空货运航线网络体系。

（四）守牢安全底线。引导空运企业夯实安全基础，提升运行品质，增强国际航空货运综合竞争力。

（五）信息公开透明。坚持航权资源、配置规则、配置过程和配置结果“四公开”，以公开促公平，以透明促公正。

第四条 分类管理

民航局按照航线类型，对国际货运航权实施分类配置、差异化管理。国际货运航线分为一类航线和二类航线。一类航线是通过配置承运人市场准入和运力额度均无限制的航权开通的国际货运航线。二类航线指一类航线以外的国际货运航线。

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

第五条 配置规则

（一）开通一类航线所需航权按需配置，实行目录清单制管理。

一类航线目录清单由民航局在“系统”中公开发布并及时更新。目录清单格式见附件 1。

（二）开通二类航线所需航权，运力额度余量可满足空运企业同批次申请需求而未形成竞争的，实施按需配置；运力额度余量不满足同批次申请需求而形成竞争的，通过建立量化综合指标体系（以下简称“指标体系”）（见附件 2）进行评分配置。

“指标体系”应及时更新，确保与民航发展有关规划、政策、需求相适应，突出战略导向，兼顾效率、效益和公平。

第六条 配置程序

（一）提出申请。空运企业依据系统公布的航权余量，通过民航行政审批服务平台，提出航线经营许可申请。

（二）公示公开。民航局受理空运企业的国际货运航线经营许可申请于每周一 12:00 截止，每周二（法定节假日除外）在“系统”中公示航权配置申请信息，公示期为五个工作日，其他空运企业有同类航线申请的，仅可在首轮公示期内提出。公示结束后，在“系统”中公开同批次所有无异议航线的申请信息。

公示及公开的内容包括空运企业名称、申请开通航线、每周班次量、拟开航时间、航权性质（通航国家，第三、四、五、七业务权）、申请类型（加密或新开）等。

（三）制定方案。一类航线航权及未形成竞争的二类航线航权，按照公开的申请情况形成最终配置方案。形成竞争的二类航线航权，根据综合评分形成初步配置方案，公示五个工作日后，形成最终配置方案会签民航局运输航空（通用航空）委员会各成员单位后报局领导审批。

（四）颁发许可。民航局根据最终配置方案制发航线经营许可。

民航局官网在每月前 5 个工作日内发布上月航线经营许可信息。

第七条 空运企业申请二类航线经营许可，每条航线同批次申请的航权额度不得超过航权运力额度余量且周班次

量不得超过 7 班。

第八条 涉及国内“一市两场”航权资源配置的，按照有关双边或多边航空运输安排及政策执行。

第九条 双边或多边协议中对航权运力额度未区分客货类型的，同批次配置申请中，优先用于客运航权配置。

此类航权的客货性质以每轮首先提出的航空公司申请航线性质为准。

此类航权交回或收回后，在新一轮配置前，不区分客货性质。

第十条 本规则自 2022 年 4 月 1 日起施行，由民航局负责解释。

《国际航权资源配置与使用管理办法》（民航发〔2018〕39 号）及其他文件与本规则不同的，以本规则为准。

附件 1

一类货运航线目录清单

1. 中国境内地点（不含港澳台地区）-新加坡、马来西亚、泰国、越南、缅甸、文莱、老挝、柬埔寨、菲律宾、印度尼西亚、马尔代夫、澳大利亚、智利、格鲁吉亚、美国、墨西哥、瑞典、丹麦、挪威、英国、新西兰、印度、巴基斯坦、尼泊尔、乌兹别克斯坦境内地点的往返全货运航线；

2. “中国境内地点（不含北京、上海及港澳台地区）-日本境内地点（不含东京）”往返全货运航线；

3. “中国境内地点（不含港澳台地区）-韩国济州”往返全货运航线；“中国山东、海南省-韩国境内地点”往返全货运航线。

4. “中国海口、三亚、银川市-阿联酋境内地点”往返全货运航线；

5. “中国昆明市-斯里兰卡境内地点”往返全货运航线；

6. “中国境内地点（不含港澳台地区）-俄罗斯伊尔库茨克、符拉迪沃斯托克、新西伯利亚、鄂木斯克、索契、加里宁格勒往返全货运航线，以及，“中国哈尔滨、佳木斯、齐齐哈尔、牡丹江、沈阳、大连、长春、延吉、呼和浩特、满洲里、海拉尔、鄂尔多斯市-俄罗斯乌兰乌德、雅库茨克、赤塔、彼得巴甫洛夫斯克、符拉迪沃斯托克、哈巴罗夫斯克、布拉格维申斯克、马加丹、南萨哈林斯克、阿纳德尔、普罗维登尼亚湾”往返全货运航线。

7. “中国海口、三亚、银川市-沙特阿拉伯境内地点”往返全货运航线。

8. “中国境内地点（不含港澳台地区）-中方选定的苏丹境内三个地点”往返全货运航线。

注：空运企业首次获颁一类货运航线经营许可，即可经营目录清单内所有货运航线的航班。

附件 2

二类货运航线航权配置综合指标体系

指标类别	具体指标	权重(%)	指标说明
网络通达性指标 (A) 32%	国内始发枢纽机场网络通达性(A1)	8	反映枢纽机场货运网络的通达能力
	空运企业国内始发城市衔接性(A2)	8	反映空运企业在始发地城市的航班衔接能力
	目的国航班量(A3)	8	反映空运企业在目的地国家的运力供给能力
	航段优先级(A4)	8	反映所申请航段对完善航线网络及形成稳定运力的贡献情况
枢纽发展类指标 (B) 40%	基地航空公司(B1)	8	反映航空公司是否为主基地航空公司
	枢纽贡献度(B2)	12	反映空运企业对始发地机场货邮吞吐量的贡献度
	枢纽地位(B3)	12	反映始发地机场在全国枢纽网络中的地位
	政策扶持机场(B4)	8	反映始发地机场的特殊战略意义
运行品质指标 (C) 28%	事故征候万时率(C1)	8	反映空运企业的安全运行水平
	航段载运率(C2)	8	反映空运企业的航班载运效率
	国际货运航权使用效率(C3)	12	反映空运企业的航权使用情况
合计		100	

注：政策扶持机场(B4)指标旨在落实国家相关战略及政策导向，可根据最新国家战略或重要决策作适度调整，具体以民航局通知为准。

一、评分标准

(一) 网络通达性指标 (A): 32 分

1. A1: 国内始发枢纽机场网络通达性 (8 分): 空运企业 (m) 所申请航段的国内始发枢纽机场的通航点总数为 a_{1m}

该空运企业初始得分= $a_{1m}/\text{Max}(a_1)$

数据来源: 民航局计划司、运输司。

取值期间: 上年同一航季。

1. A2: 空运企业国内始发城市衔接性 (8 分): 空运企业 (m) 在申请航段国内始发城市的连接通航点总数为 a_{2m}

该空运企业初始得分= $a_{2m}/\text{Max}(a_2)$

数据来源: 民航局计划司、运输司。

取值期间: 上年同一航季。

2. A3: 目的国航班量 (8 分): 空运企业 (m) 在申请航段目的国的平均周班次量为 a_{3m}

初始得分= $a_{3m}/\text{Max}(a_3)$

数据来源: 民航局计划司、运输司。

取值期间: 上年同航季

3. A4: 航段优先级 (8 分):

初始得分=1 (申请航段国内始发城市是空港型国家物流枢纽承载城市的, 包括北京、天津、哈尔滨、上海、南京、杭州、宁波、合肥、厦门、青岛、郑州、长沙、武汉—鄂州、广州、深圳、三亚、重庆、成都、贵阳、昆明、拉萨、西安、

银川、乌鲁木齐，且申请航段为空运企业加密每周少于 7 班的航段)

初始得分=0.75 (申请航段国内始发城市是空港型国家物流枢纽承载城市的，包括北京、天津、哈尔滨、上海、南京、杭州、宁波、合肥、厦门、青岛、郑州、长沙、武汉—鄂州、广州、深圳、三亚、重庆、成都、贵阳、昆明、拉萨、西安、银川、乌鲁木齐，且申请航段为空运企业新开航段)

初始得分=0.5 (申请航段国内始发城市是空港型国家物流枢纽承载城市的，包括北京、天津、哈尔滨、上海、南京、杭州、宁波、合肥、厦门、青岛、郑州、长沙、武汉—鄂州、广州、深圳、三亚、重庆、成都、贵阳、昆明、拉萨、西安、银川、乌鲁木齐，且申请航段为空运企业加密每周不少于 7 班的航段)

初始得分=0 (其他申请航段)

(二) 枢纽贡献度指标 (B): 40 分

1. B1: 基地航空公司 (8 分):

初始得分=1 (空运企业是申请航段始发机场的主基地航空公司)

初始得分=0 (空运企业不是申请航段始发机场的主基地航空公司)

2. B2: 枢纽贡献度 (12 分):

空运企业 (m) 在申请航段始发国内机场的全货机货邮

吞吐量份额为 b_{2m}

初始得分= $b_{2m}/\text{Max}(b_2)$

数据来源：各运输机场。

取值期间：上一年度

3. B3：枢纽地位（12 分）：

初始得分=1（申请航段始发国内机场为北京首都、北京大兴、上海浦东、广州白云国际机场或货邮吞吐量超过 100 万吨的其他国际机场）

初始得分=0.75（申请航段始发国内机场为成都、昆明、深圳、重庆、西安、乌鲁木齐、哈尔滨或货邮吞吐量超过 50 万吨的其他国际机场）

初始得分=0.25（货邮吞吐量超过 10 万吨的国际机场）

初始得分=0（其他机场）

同时满足上述条件的对应分值取高者。

数据来源：计划司。

取值期间：上一年度

4. B4：政策扶持机场（8 分）：

初始得分=1（党中央、国务院和民航行业重大发展战略明确的、个案支持的机场，如：2026 年夏秋季前申请航段涉及北京大兴国际机场，湖北鄂州或其他专业性货运枢纽机场等重点培育的机场，航段始发机场为海南省内的国际机场）

初始得分=0.5（党中央、国务院和民航行业有关政策文

件明确提出予以支持的机场，如：申请航段始发机场为自由贸易区所属省份的省会机场）

初始得分=0（不属于上述初始得分的其他情形）

数据来源：各类政策文件。

（三）运行服务品质指标（C）：28分

1. C1：事故征候万时率（8分）：空运企业（m）因公司原因造成的飞行事故征候万时率 c_{1m}

初始得分= $(1-c_{1m})/[1-\text{Min}(c_1)]$

数据来源：民航局航安办。

取值期间：上一年度。

2. C2：航段载运率（8分）：空运企业（m）执飞我国与申请航段目的地国家之间的二类货运航段平均载运率 c_{2m}

初始得分= c_{2m}

初始得分=0.5（空运企业无历史执飞数据）

数据来源：民航局计划司。

取值期间：上年同一航季。

3. C3：国际货运航权使用效率（12分）：空运企业（m）月度二类国际货运航权监测得分算术平均值为 c_{3m}

初始得分= $1-c_{3m}/\text{Max}(c_3)$ 数据来源：民航局计划司、运输司。

取值期间：上一年度。

二、计算方法

1. 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初始得分，并将空运企业申请航段各单项指标初始得分与相应指标权重分值相乘，得出单项指标得分。

2. 综合得分：各单项指标加权得分求和得出综合得分。

3. 形成竞争的二类航线申请涉及多个国内航点的，以各航段评分的算术平均值计算。