

中国民航国内航线航班评审规则

一、主要依据

为规范国内航线航班经营许可管理工作，依据《中国民用航空国内航线经营许可规定》（CCAR-289TR-R1）、《关于进一步优化货运航线航班管理政策的通知》（民航规〔2020〕8号）、《“十四五”民用航空发展规划》（民航发〔2021〕56号）、《“十四五”航空运输网络专项规划》（民航发〔2022〕3号）、《国内通航航班管理办法》（民航规〔2023〕31号）等，制定本规则。

二、基本原则

（一）突出有效市场。深入推进改革创新，充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，有效激发市场主体活力和发展内生动力，加快建设规模领先、覆盖广泛、通达顺畅、便捷高效、保障有力的国内航空运输网络体系，为服务构建“全国统一大市场”提供政策保障。

（二）强化有为政府。主动服务国家区域重大战略和乡村振兴战略，统筹发展和安全，促进市场有序竞争、提质增效。推进航空枢纽建设，提升枢纽集散功能，集约利用要素资源，打造枢纽机场间主骨干快线网络，实现资源保障能力与市场需求相匹配。全面推进“干支通，全网联”航空运输网络体系建设，构建普惠均衡的基础网，实现国内主要城市高效畅通、偏远地区城市有效联通。优化国内航空货运网络，支持航空物流业转型升级，

促进行业高质量发展。

（三）实施分类分级管理。

1. 分类管理：将国内航线分为核准、登记两类。核准航线是指涉及北京、上海、广州机场（以下简称“北上广机场”）之间，以及部分国内保障资源紧张、运行繁忙机场间的客运航线（见附件1）。其他客运和全部货运航线为登记航线。对核准航线实施核准管理，登记航线实施登记管理。

2. 分级管理：对国内航线实施分级管理。其中，核准航线、其他涉及北上广的跨地区管理局的客运航线以及全部货运航线由民航局管理；其余客运航线由地区管理局管理（见附件2）。

（四）坚持程序法定。全面落实“资源公开、规则公开、过程公开、结果公开”工作要求，不断优化完善市场化、法治化营商环境。

三、申请条件

航空公司申请国内航线经营许可和增加航班量时，应符合下列规定：

（一）基本申请条件

1. 符合航空安全、航班正常、运行效率、诚信管理等相关规定，并提交开航承诺书；

2. 客运航线应符合国内客运定期航班计划执行率指标（以下简称“执行率”）及“五率”综合考核指标体系要求（见附件4、5和6）；

3. 客运航线原则上不得以北上广机场为经停点。如确需以北上广机场为经停点的客运航线，应通过经停点所在地区管理局的综合评估。综合评估范围包括但不限于运行安全、航班正常、服务质量等。

4. 对因宏观调控需要，设置航班量数量限制的航线，民航局或地区管理局在集中受理期间，根据执行率和“五率”综合考核指标体系得分排名，对考核优秀的航空公司予以评审优先。如得分排名一致，无法确定评审结果，根据航空公司申请的先后顺序排序。

（二）分类申请条件

1. 核准航线

（1）以航线涉及的核准航段两端任一点城市为主基地，或满足通航点数量要求。

北上广机场之间的航线，航线两端任一点通航点数量应达到30个；其他核准航线，核准航段两端任一点通航点数量应达到15个。一条航线包含多个核准航段时，所有核准航段均应符合上述要求。

（2）季中评审时，将资源是否高效利用纳入评审条件。

①对于已批准最大量小于14班的航线，若该航线已备案的每周航班计划量未达到已批准最大班次量的50%，不再受理在该航线上增加航班量的申请。

②对于已批准最大量大于等于14班的航线，若该航线已备

案的每周航班计划量少于已批准最大班次量 14 班（含）以上，不再受理在该航线上增加航班量的申请。

2. 登记航线

(1) 对北上广直达中小机场的部分客运航线，民航局将根据京津冀、长三角、粤港澳、成渝等区域重大战略、国家乡村振兴战略以及推进航空枢纽建设等行业发展战略部署要求，补充设定相关条件并另行发布。

(2) 航空公司可通过一次申请即获得全部国内货运航线。民航局将加强货运经营许可的事中事后监管，对不符合运行安全、诚信管理等要求的货运航班计划予以限制。

(三) 精准化调控措施

1. 对于所有航段均为单一承运人的航线，不进行客座率考核。

2. 对于多承运人的核准、登记航段涉及航线，设置合理的客座率考核目标值（考核区间和考核目标值将根据市场情况另行发布）。对于整体客座率低于考核目标值的航段涉及航线，暂停航线航班评审。其中，新疆疆内航段、进出西藏航段豁免客座率考核。

航空公司可根据地方政府需求，申请豁免个别季节性淡旺季明显的航段客座率考核，由民航局或地区管理局严格评估确定后执行。

(四) 国内通程航班支持政策

鼓励航空公司在“国内通程航班服务管理平台”录入航班信息并实际执行，积极开展国内通程航班业务。计算上同航季实际执行的通程航班量占该公司整体实飞国内航班量比例以及实际执行的通程航班总量，集中评审时分别排名前3名的航空公司，每次评审可豁免3个航段客座率考核，允许其在现有经营许可的航线上增班，强化网络衔接。

四、加班和临时经营航班管理

加班是指航空公司为满足市场需求，在被批准运营的定期航线上已确定的航班数量以外临时增加的航班。

临时经营航班是指航空公司为满足临时性市场需求，在不影响其他航空公司运营定期航班的基础上，在本公司无航线经营许可的航线上临时安排的不定期运输航班。

根据航空运输市场监管和宏观调控需要，民航局或地区管理局对加班和临时经营航班实施总量管理。

（一）客运加班计划备案

1. 备案基本要求

（1）已获得该航线经营许可，并且已连续安排航班计划不少于一个月，且备案的加班计划不超过自有已批准航班量的数量。

（2）除第（3）条情形外，需符合航线经营许可执行率指标及“五率”综合考核指标体系要求（见附件4、5和6）。

（3）对于新疆区内航线、国内其他机场往来西藏区内机场的航线，不考核航线经营许可执行率指标，积极培育疆内市场、构

建进出藏大通道。

2. 备案时间及情形

(1) 为维护市场有序竞争及航空公司航班经营的计划性、稳定性，客运航空公司可在春运（及前后 7 个自然日）、暑运、国务院公布的节假日（及前后 3 个自然日）等特定期间，备案加班计划。

(2) 航空公司在执行重大运输任务、飞机定检、地市级及以上人民政府或其他国家机构临时需求等特殊情况下，可随时备案加班计划。

(3) 上同航季所有航段均为单一承运人的航线、多承运人且客座率高于 90% 航段涉及航线，可根据市场需求随时备案加班计划。

(二) 客运临时经营航班管理

1. 申请条件

(1) 以下两类情形可申请临时经营航班：一是经营无其他航空公司安排本航季航班计划的航线（涉及一市两场的，按同一航线判定）；二是将本公司已获得经营许可的航线调整为直飞、串飞或经停航线。

(2) 符合“五率”综合考核指标体系要求（见附件 4）。

(3) 不得通过临时经营航班进入不具备经营许可的核准航段。

2. 申请时间及要求

(1) 为维护市场有序竞争及航空公司航班经营的计划性、稳定性，客运航空公司可在春运（及前后 7 个自然日）、暑运、国务院公布的节假日（及前后 3 个自然日）等特定期间，申请临时经营航班。

(2) 对于执行重大运输任务、飞机定检、地市级及以上人民政府或其他国家机构临时需求等特殊情况，航空公司可随时提出临时经营航班申请。

(3) 除上述第（2）条规定外，一家航空公司在单条航线上的临时经营全年累计不超过 2 个月，每周不超过 14 班。

3. 应当提交的材料

(1) 航空公司运营该临时经营航班涉及航段的其他说明材料：

① 将已获得经营许可的航线调整为直飞时，需提交不影响航空运输市场定期航班经营秩序的详细论证材料。

② 将已获得经营许可的航线调整为串飞或经停时，如串飞或经停航线中部分航段有其他承运人实际经营，除本公司持有的航线经营许可已覆盖所申请航段外，需提交不影响航空运输市场定期航班经营秩序的详细论证材料。

(2) 为公共利益考虑，除在春运（及前后 7 个自然日）、暑运、国务院公布的节假日（及前后 3 个自然日）等特定期间外，申请客运临时经营航班的，需提供地市级及以上人民政府或其他国家机构说明材料。

（三）货运航线加班及临时经营航班

货运航空公司可随时备案国内航线加班计划，或在办理航线经营许可期间申请货运临时经营航班。

五、申请及审批程序

换季时，各航空公司航线航班按照上同航季和上航季定期航班计划最大值进行平移（以开始受理换季航线航班申请之日前3个工作日数据为准），航空公司可在平移航线航班基础上，申请新增航线经营许可或增加航班量。

（一）申请程序

1. 航空公司依据本规则，通过“民航智慧监管平台航线航班管理系统”（以下简称“航班管理系统”）提交新增航线经营许可申请或在已经营航线上增加航班量申请。涉及新增航线经营许可的，还应向民航局或相关地区管理局提交正式书面申请文件。

2. 航空公司申请新增客运航线经营许可或在已经营的航线上增加航班量，原则上应根据民航局通知的换季、季中时间节点，集中通过航班管理系统提交申请。以下情况除外：

（1）新成立航空公司（含新扩大经营范围）的航线经营许可申请，涉及新投入使用机场的经营许可申请、推进实施国家战略、地市级及以上人民政府或其他国家机构特殊需求等情形的航线经营许可申请，可根据开航需求临时向民航局或地区管理局提交正式书面申请，民航局或地区管理局按本规则进行评审并及时发布信息；

(2) 在集中受理时间之外，地区管理局可根据本辖区实际工作安排受理新增航线航班申请，并及时将新增许可情况公布并录入航班管理系统。

3. 航空公司申请货运航线时，可随时向民航局一次性申请全部国内货运航线经营许可，且无班次量限制。

(二) 审批程序

民航局和地区管理局按程序审批航线航班，并定期公布行政审批情况。

1. 民航局管辖航线

(1) 核准航线。换季及季中受理时，由民航局运输司根据运行安全、空防安全、航班正常、服务质量、廉政监督等具体要求进行初审并公示，经航空运输（通用航空）委员会（以下简称“运通委员会”）审议，履行报批程序后，公布评审结果。

每一家航空公司每次评审时可对每条核准航线提出不超过14班/周的申请，涉及该航线的直飞、经停、串飞航线航班量申请合并计算。

(2) 客运登记航线。换季及季中受理时，由民航局运输司根据运行安全、空防安全、航班正常、服务质量、廉政监督等具体要求进行初审，经会签运通委员会成员单位同意，履行报批程序后，公布评审结果。

(3) 货运航线。航空公司随时提出的航线申请，由民航局运输司根据运行安全、空防安全、航班正常、服务质量、廉政监督

等具体要求进行初审，经会签运通委员会成员单位同意，履行报批程序后，颁发适用于全国范围内且无班次量限制的航线经营许可。

2. 地区管理局管辖航线

由地区管理局按照本规则，根据运行安全、空防安全、航班正常、服务质量、廉政监督等要求，结合本辖区实际，制定本管理局审批程序。

(三) 航线经营许可的注销

航空公司应根据民航局通知的换季、季中时间节点，集中通过航班管理系统提交注销航线经营许可申请，并向民航局或相关地区管理局提交正式书面的注销申请文件。

符合注销条件的航线经营许可由颁证单位予以注销，并在航班管理系统以及民航局或地区管理局网站上公布。

在集中受理时间之外，地区管理局可根据本辖区实际工作安排受理注销航线经营许可申请，并及时将注销许可情况公布并录入航班管理系统。

六、经营许可监管

(一) 航空公司在经营已获许可的航线时，除因不可抗力影响导致无法正常经营外，应遵守以下要求：

1. 对于地市级及以上人民政府或其他国家机构协调、指定执行的特殊航线及红色旅游航线，航空公司应保障航班稳定运营。

2. 对于已安排航班计划的独飞航线，航空公司在停航前应至

少提前 1 个月向社会公告，积极保障旅客合法权益，并告知航线所属运输管理部门。本规则所称独飞航线，是指仅有一家航空公司具有经营许可的航线。

(二) 航空公司应严格按照本规则，结合实际需求和保障资源情况申请新增航线经营许可，避免虚报申请或在注销航线经营许可后短期内重复申请。

1. 航空公司除因不可抗力影响外，出现下列情形且主动申请终止航线经营许可的，民航局和各地区管理局应按程序注销其航线经营许可，在计算“五率”得分时列入扣分项（详见附件 6）：

(1) 航空公司新获得经营许可后（自计划开航之日起计算），60 日内未安排航班计划的；

(2) 因航空公司自身原因，连续 2 个同航季执行率低于 50%，或连续 2 个航季未安排航班计划的。

2. 航空公司除因不可抗力影响外，出现下列情形且未主动申请终止航线经营许可的，民航局和各地区管理局应按程序撤销其航线经营许可，在计算“五率”得分时列入扣分项，且 2 年内不再受理该航空公司就该航线或相关航线提出的经营许可申请：

(1) 航空公司新获得经营许可后（自计划开航之日起计算），60 日内未安排航班计划的；

(2) 因航空公司自身原因，连续 2 个同航季执行率低于 50%，或连续 2 个航季未安排航班计划的。

(三) 违反上述要求的，将在计算“五率”得分时列入扣

分项。

七、其他规定

(一) 定期航班计划及加班计划实施备案制，航空公司可将符合本规则的航班计划上传航班管理系统自动实现备案。

(二) 航空公司已在民航局或地区管理局运输管理部门备案的航班计划，因安全、经营等需要申请调整航班号、班期的，如航线和每周班次量不发生变化，无需再次备案。

(三) 同一城市具有两个及以上机场时，遵循“同一市场”原则颁发经营许可。备案航班计划时应注明具体机场。

(四) 某一城市新建机场投运后，原机场转场平移至新机场的航线，经营许可继续有效。

(五) 为维护定期航班计划的严肃性和规范性，保障运输生产安全，新航季航班计划确定之日起至新航季首日，原则上不受理航空公司航班计划申请，因安全保障、地方政府需求等特殊情况除外。

(六) 民航局或各地区管理局因飞行安全、航班正常、旅客服务、节能降碳、综合运行保障能力等原因限制某机场或某航空公司增加航线航班的，应在作出限制决定起5个工作日内书面通报民航局运输司及相关管理局，并由发布单位所在运输管理部门录入航班管理系统。

(七) 对于执行国家战略、落实民航局重点任务、推广通程航班服务，实施区域一体化运行等情形，可对相关航空公司航班

计划执行率、“五率”综合考核指标、通航点等指标及经营许可监管政策实施差异化应用。

(八) 本规则自颁布之后的新航季起开始施行。

(九) 本规则不适用内地与港澳、大陆与台湾间航线航班。

附件：1. 核准航线列表

2. 各管理局航线管理职责划分原则

3. 航空公司某机场通航点计算方法

4. 国内客运定期航班计划执行率及“五率”考核要求

5. 国内客运定期航班计划执行率计算方法

6. 航空公司“五率”计算方法

附件 1

核准航线列表

涉及以下航段的国内客运航线均为核准航线。

序号	航段	序号	航段
1	北京—上海	26	上海—郑州
2	北京—广州	27	上海—三亚
3	北京—成都	28	上海—海口
4	北京—深圳	29	上海—大连
5	北京—昆明	30	上海—贵阳
6	北京—重庆	31	上海—福州
7	北京—西安	32	上海—太原
8	北京—杭州	33	广州—成都
9	北京—厦门	34	广州—昆明
10	北京—长沙	35	广州—重庆
11	北京—武汉	36	广州—西安
12	北京—三亚	37	广州—杭州
13	北京—海口	38	广州—厦门
14	北京—大连	39	广州—青岛
15	北京—贵阳	40	广州—南京
16	北京—福州	41	广州—三亚
17	上海—广州	42	广州—海口
18	上海—成都	43	广州—大连
19	上海—深圳	44	广州—福州

20	上海—昆明	45	广州—济南
21	上海—重庆	46	广州—太原
22	上海—西安	47	广州—合肥
23	上海—厦门	48	深圳—成都
24	上海—长沙	49	深圳—重庆
25	上海—青岛		

注：“深圳—成都”“深圳—重庆”航段涉及航线的国内客运定期航班计划执行率考核指标，参照涉及北上广机场的客运航线执行。

附件 2

各地区管理局航线管理职责划分原则

一、核准航线及其他涉及北上广三大城市的跨区航线、全部货运航线由民航局管理，其他客运航线由地区管理局进行管理。

二、辖区内客运航线由各地区管理局分别实施管理。

三、不涉及北上广三大城市的跨区客运航线，已下发航线经营许可的仍由原下发许可管理局管辖，新增航线经营许可按以下原则管辖：

1. 涉及航空公司主基地所在省航线的，由该航空公司主管管理局管辖；

2. 其他航线由始发地管理局管辖。

注：

1. 主基地：指公共航空运输企业经营许可证载明的注册主基地机场。

2. 始发航班：指同一注册号飞机，计划关舱门时间在当日 06:00（含）以后，实际执行的第一段离港航班。

附件 3

航空公司某机场通航点计算方法

统计某承运人在某机场 M 的通航点数量时，将该承运人在该机场的通航点分为 2 类：与 M 机场直连的通航点计为第 1 类通航点；需经停其他航点（航班号不变）才可与 M 机场通达的通航点计为第 2 类通航点。

第 1 类通航点按其实际数量直接统计。对于第 2 类通航点，不计入通航点。

若某国内（不含港澳台）航点 A 在连接 M 机场的所有客运航线中的实际执行航班频次之和平均每周不足 8 个班次（往返算 2 个班次），则 A 不纳入统计。

某国际或港澳台航点 B 在连接 M 机场所有客运航线中的实际执行航班频次之和平均每周不足 6 个班次（往返算 2 个班次），则 B 不纳入统计。

对于位于同一城市且服务范围基本相同的通航点，按同一点进行统计。目前国内航线（不含港澳台）包括北京首都和大兴机场、上海虹桥和浦东机场、成都双流和天府机场这三种情形。

注：上述计算方法，以上年度定期客运航班实际执行数据为准，因特殊情况对航班安排造成重大影响的，可前溯增加以往年度数据统筹考虑；通航点含国内、港澳台、国际通航点。

附件 4

国内客运定期航班计划执行率及“五率”考核要求

受理类型	航线类型	许可类型	考核指标	标准值要求	其他要求	备注
换季受理	涉及北上广机场的客运航线	新增航线	公司上同航季涉及北上广机场执行率及“五率”排名	1. 执行率达到 94% 或北上广行业平均值； 2. “五率”积分 85 分或排名中位数及以上	1. “五率”积分排名后三位、且分值低于 85 分的航空公司不受理新增航线航班及加班/不定期运输申请； 2. 申请政府需求独家直飞航线、执行重大运输任务、飞机定检、地方政府特殊临时需求等情况不考核执行率及“五率”	首次申请客运航线经营许可的航空公司不受执行率及“五率”指标限制
			首次进入北上广机场采用公司上同航季平均执行率及“五率”排名			
		增加班次量	公司该航线上同航季执行率及“五率”排名			
			上航季新开航线采用该航线上航季已公布执行率及“五率”排名			
	其他客运航线	新增航线	不考核	——		——
		增加班次量	公司该航线上同航季执行率	执行率达到 90% 或行业平均值		独飞航线不考核执行率指标
上航季新开航线采用该航线上航季已公布执行率						
季中受理	涉及北上广机场的客运航线	新增航线	公司本航季已发布涉及三大城市机场执行率及“五率”排名	1. 执行率达到 94% 或北上广行业平均值； 2. “五率”积分 85 分或排名中位数及以上	首次申请客运航线经营许可的航空公司不受执行率及“五率”指标限制	
		增加班次量	公司该航线本航季已发布平均执行率及“五率”排名			
	其他客运航线	新增航线	不考核	——		独飞航线不考核
		增加班次量	公司该航线本航季已发布平均执行率	执行率达到 90% 或行业平均值		
加班计划			公司该航线近 2 个月已发布执行率	至少一个月执行率达到 90% 或行业平均值	独飞航线不考核	
临时经营航班计划			——	——	——	

注：1. 如因特殊原因某一时期行业定期航班计划执行率及“五率”平均水平出现较大变化，民航局将视情调整标准值；

2. 临时受理新增航线经营许可和增加航班量，按照最近一次集中受理所使用的考核指标和标准开展评审。

附件 5

国内客运定期航班计划执行率计算方法

一、考核范围：航空公司国内客运航线定期航班。

二、数据来源：“航班管理系统”提供航班计划数据，运行监控中心提供实际执行航班数据。

三、数据发布：民航局运输司原则上按月发布国内客运定期航班计划执行率数据。

四、豁免及申诉：

对于非公司原因导致的航班取消，民航局及相关地区管理局将依公司申请履行豁免程序。

1. 豁免条件：

(1) 因航空安全、临时运行限制导致的航班取消，航空公司可向发布限制措施单位归属的民航局或地区管理局申请豁免；

(2) 因机场维修等原因导致的航班取消，航空公司可向机场所属地区管理局申请豁免；

(3) 因重大运输保障原因导致的航班取消，航空公司可向重大运输活动发起的民航局或管理局申请豁免；

(4) 其他非公司原因导致的航班取消，航空公司可向航线归属的民航局或地区管理局申请豁免。

2. 豁免申请程序：

(1) 申请材料：航空公司申请豁免时，需提交民航主管部

门、地市级（及以上）地方政府、机场管理机构等的书面文件、运行通告等，对申请豁免相关航班执行率考核予以证明。

（2）申请时间：航空公司应在次月第 2 个工作日内，递交豁免申请。

3. 豁免程序：

（1）符合条件需进行统一调减航班计划的，组织航班调减的单位（部门）应在次月前 2 个工作日内将具体航班调减情况报民航局运输司或地区管理局；

（2）民航局运输司或地区管理局于每月前 3 个工作日内更新上月航班管理系统需豁免航班数据。

（3）春运等市场旺季期间，以及不可抗力导致部分机场航班计划执行明显异常时，民航局视情豁免相关航班执行率考核。

4. 其他：航空公司如对已发布的执行率数据有异议，原则上应在每月定期航班计划执行率发布后 5 个工作日内提出申诉，逾期提出的将不予受理。

五、指标分值：根据近 3 年航空公司执行率统计数据（剔除疫情影响年份）测算出行业执行率平均值为 90%、三大机场执行率平均值为 94%，分别作为普通航线、涉北上广三大机场航线指标分值。当平均值出现较大变化时，民航局将视情更新执行率的平均值标准。

附件 6

航空公司“五率”计算方法

一、基础分值计算：

公司	A:公司原因征候万时率		B:公司原因航班不正常率%		C:旅客投诉情况综合得分		D:定期航班计划执行率%		E:政府性基金缴纳率%		F:扣分	G:总分	名次
	实际值	得分	实际值	得分	实际值	得分	实际值	得分	分值	得分			
公司 1													
公司 2													
平均													
计分标准	Am=0 100 分 Am ∈ (0,0.02] 95 分 Am ∈ (0.02,0.04] 90 分 Am ∈ (0.04,0.06] 85 分 Am ∈ (0.06,0.08] 80 分 Am ∈ (0.08,0.10] 75 分 Am ∈ (0.10,0.12] 70 分 Am ∈ (0.12,0.14] 65 分 Am ∈ (0.14,0.16] 60 分 Am ∈ (0.16,0.18] 55 分 Am ∈ (0.18,∞) 50 分 权重：0.25		Bm=0 100 分 Bm ∈ (0,1.0] 95 分 Bm ∈ (1.0,2.0] 90 分 Bm ∈ (2.0,3.0] 85 分 Bm ∈ (3.0,4.0] 80 分 Bm ∈ (4.0,5.0] 75 分 Bm ∈ (5.0,6.0] 70 分 Bm ∈ (6.0,7.0] 65 分 Bm ∈ (7.0,8.0] 60 分 Bm ∈ (8.0,9.0] 55 分 Bm ∈ (9.0,∞) 50 分 权重：0.30		权重：0.10		权重：0.20		权重：0.15				
注：计分标准根据航季实际运行情况进行微调。											平均值：	85	

二、统计方法：

1. 数据来源：民航局航安办、财务司、运输司、运行监控中心分别提供“五率”相关数据，其中政府性基金缴纳率计算方法为统计周期期间航空公司缴纳的政府性基金金额除以统计周期内航司应缴纳的政府性基金金额（含累计历史欠款金额）。

2. 统计周期：每航季换季集中受理航线航班前发布该航季“五率”数据，航季中不进行调整。统计周期期间内发现的扣分项，累计至统计周期结束时合并计算。

3. 根据近三年发布的“五率”统计数据（剔除疫情影响年份），测算出的平均值 85 分作为指标分值。当全行业平均值出现较大变化时，民航局将视情调整“五率”的平均值标准。

4. “五率”最终结果四舍五入取整数。

三、扣分项计算：

1. 违反本规则第六条第（一）款第 1 项，调减地市级及以上人民政府或其他国家机构协调、指定执行的特殊航线及红色旅游航线，导致地方政府来函或来访反映的，每条航线扣除“五率”积分 0.1 分。

2. 违反本规则第六条第（一）款第 2 项，随意停航独飞航线，且未提前 1 个月向社会公告，导致地方政府来函、来访反映或旅客投诉的，每条航线扣除“五率”积分 0.1 分。

3. 违反本规则第六条第（二）款，大量虚报航线经营许可申请的，按照扣分周期内“实际颁发许可航线条数/航班管理系统

系统申请航线经营许可条数”计算申请通过率。扣分周期内申请通过率低于70%的，扣除“五率”积分0.2分；申请通过率低于50%的，扣除“五率”积分0.5分。

4. 违反本规则第六条第（二）款，对同一航线经营许可注销后6个月内重复申请的，每条航线扣除“五率”积分0.1分。

5. 违反本规则第六条第（二）款第1项，主动申请终止航线经营许可的，每条航线扣除“五率”积分0.1分。

6. 违反本规则第六条第（二）款第2项，未主动申请终止导致航线经营许可被撤销的，每条航线扣除“五率”积分0.2分。

7. 扣分周期：冬春航季受理时，扣分周期为当年度1—6月；夏秋航季受理时，扣分周期为上一年度7—12月，以经营许可颁发/注销日期或民航主管部门收到投诉日期判断扣分事项的周期归属。

抄送：西藏区局，各监管局，中国航信，空管局、运行监控中心、清算中心，局机关各部门。

民航局综合司

2024年3月20日印发
