附件5

名词解释及说明

一、不可抗力包括但不限于受自然灾害、公共突发事件、公共紧急卫生事件等不利因素影响。

二、新开通跨境货运航线指运营企业运营年度新开通厦门至境外无全货机定期航线的航点（俗称“空白航点”，不含跨境货运非定期航线航点）。

三、执飞航班不计入航线补贴范围的情形：

（一）货物出境目的港与航线不一致，对于不能提供货物至目的港航程继续搭乘同一架次航班技术性佐证材料的航班。

（二）承担重大紧急运输任务包机、政务行为包机、调机及运送医疗救援、抢险救灾、对外援助等专属性任务包机。

（三）跨境全货机执飞航班出境货量单班载运率低于20%的航班。

四、运营企业变更承运航司、执飞航班机型的，必须提交新的《国际航权批复表》或《航班计划批复表》，方可视为同一条航线执飞航班合并计算航线补贴。

五、运营年度同一家航空公司，同一条航线执飞航班不得变更运营企业再申领航线补贴。

六、跨境“客改货”执飞航班不考核出境货量单班载运率。

七、跨境航空货运里程补贴的执飞航班实载按单班参数计算，运营年度航线补贴上限的执飞航班实载按运营年度平均实载参数计算。

八、补贴退坡及货量增量奖励条款中单家企业跨境全货机定期航线特指单条航线，运营主体开通的多条跨境航空货运航线货量不得合并计算。

九、跨境全货机定期航线、跨境货运非定期航线指从厦门出入境直达境外航点（含技术经停）的跨境航空货运航线。

十、对自厦门始发经停其他地区至另一地区的境外航线，不属于技术性经停的，航线按厦门至经停地（转飞港）认定。

十一、跨境执飞航班往返为一班，其中，出境执飞航班为0.5班，入境执飞航班为0.5班，入境口岸不是厦门的往返航班按0.5班计算。

十二、跨境全货机定期航班、跨境货运非定期航班按以下方式认定：

（一）跨境全货机定期航线的航点（含技术经停）以中国民航局的批复文件为准。

（二）亚洲全货机非定期航班班次≥144班、洲际全货机非定期航班班次≥96班的，视为跨境全货机定期航班。

（三）对下一个冬春或夏秋航季拟转成且实际转成跨境全货机定期航班的跨境全货机非定期航班视为跨境全货机定期航班。

（四）亚洲全货机定期航班班次＜108班、洲际全货机定期航班班次＜72班的，视为跨境全货机非定期航班。

十三、在已有跨境全货机定期航线的航点上，再开行跨境全货机定期航班、跨境货运非定期航班，则对再开行的跨境全货机定期航班、跨境货运非定期航班不给予补贴。

十四、运营年度结束超过3个月，且仍未收到书面申领材料的，视为运营企业自动放弃该运营年度航线补贴资金。

十五、跨境航班单航程（含技术经停）指执飞航班自起运港至境外目的港ATD/ATA（不含异常航班）起降之间的航程理论值，采用出票点里程TPM（Ticketed Point Mileage，1Mile=1.609344Kilometer，按十位数直接向下取整），以平台维护数据为准。

十六、属于非技术经停（转飞港）的跨境航空货运航班航程按厦门直达境外目的港航程理论值认定。

十七、装载舱单指出口报关单放行后生成报关单核销表与出口运输舱单自动核对并结关的航班运输舱单。

十八、载运率CLF指跨境全货机航班出境货量与理论载量之比，综合反映执飞航班可提供运载能力的利用程度。

载运率（%）=出境货量/全货机理论载量\*100%。

十九、货邮载量（Gross Weight)为货邮毛重，且不含载具（Unit Load Device，集装板及打板材料）重量。