



P robe into development of Chinese private-owned airlines and research on positive

中国民营航空的 理论探讨和实证研究

■ 房新光 著

中国民航出版社

中国民营航空的理论探讨 和实证研究

房新光 著

中国民航出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

中国民营航空的理论探讨和实证研究/房新光著. —北京:
中国民航出版社, 2008.7
ISBN 978-7-80110-859-3

I. 中... II. 房... III. 航空运输 - 运输企业: 私营企业 -
研究 - 中国 IV. F562.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 101114 号

责任编辑: 马瑞

中国民营航空的理论探讨和实证研究

房新光 著

出版 中国民航出版社
地址 北京市朝阳区光熙门北里甲 31 号楼 (100028)
排版 中国民航出版社照排室
印刷 北京亿隆达印刷厂
发行 中国民航出版社 (010) 64297307、64290477
开本 787 × 1092 1/16
印张 9.25
字数 210 千字
版本 2008 年 12 月第 1 版 2008 年 12 月第 1 次印刷

书号 ISBN 978-7-80110-859-3
定价 28.00 元

(如有印装错误, 本社负责调换)

编者序

“远看成岭侧成峰，远近高低各不同”，对同一个事物、同一个问题，以不同的身份、不同的角度去看，得出的观点就会有所不同。反过来说，要对一个问题有全面的认识，就需要借助不同的眼光从不同角度去观察，去思考。

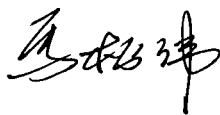
中国民航出版社自成立至今，出版过许多民航专业图书，仅航空公司经营管理一类，就有《航空公司生存之道》、《航空公司盈利策略》、《航空公司市场营销与管理》、《航空公司的经营与管理》、《世界著名航空公司经营之道》等十多种，这些图书，除外版引进之外，其余多为我国民航业内各大专院校及科研所专家所著——借此我向众专家对民航业做出的重要贡献致以最崇高的敬意，同时对他们给予民航出版社的巨大支持表示深深谢意。但是，我还希望另一个群体——民航各领域的一线工作人员，也能像房新光同志一样，在繁忙的工作和学习中，挤出时间，提起笔，把自己的所思，所想，所悟，付诸文字，形成著作，供同行交流学习。

“闪光思想稍纵即逝，形成文字方能永恒”，《中国民营航空理论探讨与实证研究》是房新光同志平时点滴思考积少成多而又笔耕不辍的结晶。他的本职工作是一名普通的空中交通管制员，但对我国民营航空却有自己独到的见解，这一点难能可贵。房新光同志作为密切关注民营航空公司发展的民航基层工作人员，他对民营航空或许看得更清，当然观点也可能有失偏颇，但有一点是肯定的，他提供了一个独特的分析视角，这就是本书的最大价值所在。

房新光同志为写就此书付出了很多心血，放弃了很多享受人生的闲暇时光——每一位立志于为民航发展做更大贡献、为后世留下知识和精神财富的人都得如此，这就是所谓的“有所得必有所失”，在这样的得失之间，房新光同志的态度很鲜明：“无怨，无悔，值得！”

作为中国民航出版社的负责人，对民航业能有房新光这样积极思考而又无私奉献的青年备感欣慰，同时，我也希望民航各领域的一线岗位能涌现出更多像房新光一样的青年才俊。

中国民航出版社总编辑



摘 要

2000 年开始，中国民航进入高速发展时期，而民营航空也是从这时期开始酝酿成立的。随着中国民营航空公司的出现，中国航空公司间的竞争格局发生了深刻的变化：以前是国有企业之间的竞争，盈亏都在一个口袋里，都属于民航总局的事情，自然而然，市场管理政策肯定以保护国有资本利益为导向。现在变成三个板块的竞争，即国有航空公司、公私合营航空公司（上市公司，民股占越来越高的比例）、民营航空公司。政府的政策需要一碗水端平，保持公正、公平、公开，以保证自由竞争为目标。中国民营航空公司适时的出现，是国家经济发展到一定阶段而出现的产物，对其进行研究自然越来越引起人们的兴趣。

多年来，民用航空领域发生了巨大变化，其中最引人注目的就是低成本航空公司的兴起和发展。美国的西南航空公司成立于 1971 年，是以低成本运营的，时至今日已有 30 多年了，机队规模已达 500 架飞机，航线遍布美国各地，几乎年年盈利，现已是全美第四大航空公司；欧洲的瑞安航空公司、轻松捷运航空公司等也都是低成本航空公司，从当年的小型航空公司已成长为一流的大型航空公司；马来西亚的亚洲航空公司也以低成本著称，在东南亚的小天地里兴风作浪快速发展，短短几年，航线已经延伸到了中国南方的深圳、厦门等城市；就在中国的热带岛屿——海南，也活跃着一家公私合营的海南航空公司，1993 年开始运营到现在只不过十来年，可它的资产规模已达 682 亿人民币，公司在滚动中跳跃发展，机队规模达到了 150 多架。旗下数家航空公司分布全国，控股机场、食品、旅游、酒店等企业数十家。2007 年，海航集团在北京注资成立大新华航空集团，股票顺利发行上市，典型的子公司回购母公司资本运作模式。如今大新华航空业务蓬勃发展，海航集团冲出亚洲走向世界，成为世界 500 强企业之一的远大目标指日可待。春秋航空有限公司是中国首家旅行社获民航总局批准筹建的民营航空公司，于 2004 年 5 月获准筹建，2005 年 6 月获得经营许可证，主要经营地点有上海、厦门、海口、三亚、昆明、青岛、北京、长沙、天津、桂林、绵阳、烟台、成都。作为一家低成本航空公司，春秋航空公司以“让更多普通大众坐得起飞机”为经营宗旨。开航两年以来，春秋航空公司平均票价低于同航线全服务航空公司 36%，通过降低票价为 131 万人次的旅客累计带来 2 亿多元的实惠。2006 年，春秋航空公司总营业收入 5.4 亿元，正常执行 6745 个航班，安全输送旅客 113 万人次，上缴国家税收 3000 多万元，盈利超过 2000 万元。

低成本航空公司给世界传统航空产业带来的冲击是根本性的。今天，世界民用航

空企业的日子其实并不好过，油价飙升、恐怖袭击、局部战争、恶性竞价……航空公司的发展受到越来越多不利因素的困扰，从而导致许多大型的传统航空公司经营困难、财务状况不佳、苦苦挣扎。相比之下，低成本航空公司轻松得多、从容得多，它们在世界范围内的蓬勃发展使得航空产业模式悄然发生变化，而这种变化是根本性的。

中国民航市场的开放，意味着中国天空的开放。《国际航空运输协定》规定，每一个缔约国给予其他缔约国关于定期国际航班五项空中业务权。航权开放，是中国民航走出去请进来的重大举措，中国民营航空就生长在这样一个开放搞活、激烈竞争的环境之中。中国民营航空应该说是刚刚起步，面临着诸如航权时刻、飞机引进、飞行人才及其规模经营等问题的挑战。在这种环境下，中国民营航空企业相应的对策应该是坚持创新、苦练内功和包容合作。

2006 年中国民航全行业完成运输总周转量 306 亿吨公里，在国际民航组织缔约国中排名第二位。随着国民经济的发展壮大，民航运输也在快速发展之中，机队规模正在迅速扩大，截至 2006 年底，中国民航拥有运输飞机 998 架。据波音公司发布的《2006 年中国市场预测》报告，到 2025 年中国民航的机队规模将达到 3900 架，为了满足新增市场和替换退役飞机的需求，未来 20 年中国民航将需要补充 2900 多架飞机。中国民营航空公司在发展过程中一定要采取适合自己的融资策略，创新发展，不断壮大起来。

中国民营航空发展中构建立足本土放眼世界的企业文化战略。博采众长、在学习中不断取长补短，吸取精华，构建适合自身发展需要的企业文化，是各家民营航空企业的当务之急。作为一家有理想有抱负的民营航空企业，从一开始就应该十分重视企业文化建设，并且，文化战略肯定是要以人为本，立足本土、放眼世界的。中国民营航空的企业文化建设首先要在企业中构建共同价值观、整合优秀的创新团队，还要提倡企业家精神。新兴民营航空成功之道——适合自身的企业发展战略模式、员工持股的激励机制以及雄厚坚实的资本，经受得起初创时的亏损和持续发展的资金需求。

关键词：融资，低成本航空，资本运作，战略选择，企业文化

目 录

编者序

第一章 导论	(1)
第一节 研究背景及相关问题的提出	(1)
第二节 研究动机与意义	(2)
第三节 研究的设计和进展过程	(3)
第四节 有待研究的问题和不足之处及其希望	(4)
第二章 航空运输的理论概念界定和文献检索	(6)
第一节 航空运输的有关概念	(6)
第二节 民用航空法、国际公约及相关法律、法规检索	(11)
第三节 公共航空运输企业的管理	(15)
第四节 国际航空运输协会	(20)
第五节 公共航空运输企业的代理人	(20)
第三章 中国民航的现状和民营航空发展的必要性和战略选择	(23)
第一节 中国民航的历史沿革和发展	(23)
第二节 中国民航运输市场的现状和问题原因分析	(35)
第三节 中国民营航空发展的必要性和战略选择	(45)
第四章 中国民营航空发展时机、方法、可行性和收益管理	(50)
第一节 中国民营航空的历史机遇	(50)
第二节 低成本航空的概念和两种运营模式	(53)
第三节 民营航空顺应潮流求生存谋发展	(57)
第四节 民营航空公司发展障碍及相应的解决途径	(63)
第五节 民营航空公司收益管理	(68)
第五章 春秋航空公司、美国西南航空公司实证对比研究及民营航空公司创新发展理论	(76)
第一节 春秋航空公司的低成本发展模式	(76)

第二节	春秋航空公司的战略发展	(78)
第三节	春秋航空公司低成本战略的前景调查和分析	(82)
第四节	美国西南航空公司的低成本成功之道	(89)
第五节	中国民营航空公司的创新发展	(102)
第六章	海南航空公司和亚洲航空公司实证研究及民营航空公司融资策略	(110)
第一节	海南航空公司对内管理对外经营的发展道路	(110)
第二节	亚洲航空公司实证研究	(113)
第三节	中国民营航空公司融资策略	(116)
第七章	中国民营航空公司立足本土放眼世界的企业文化战略	(122)
第一节	学习新加坡航空公司的企业文化精神	(122)
第二节	企业文化概念、内涵、活动类型、中外特点	(123)
第三节	中国民营航空公司的企业文化建设	(125)
第四节	中国三大国有航空集团公司的企业文化巡礼	(126)
第八章	结论	(129)
第一节	研究的贡献	(129)
第二节	研究的局限	(130)
第三节	研究的结论	(131)
附录		(135)
参考文献		(138)
感谢词		(140)

第一章 导 论

第一节 研究背景及相关问题的提出

中国改革开放三十年来,经济实力不断增强,呈飞速发展之势,民营航空的发展迎来历史时机。航空运输是运输业的重要组成部分。航空运输有它独特的特性,而民营航空只是资本的性质,属于私人的、民营的,其他属性完全等同于公共航空运输。研究民营航空的发展必须从公共航空运输的角度出发,看看民营航空的立足点、发展舞台、发展方向在哪里?中国民营航空公司面对力量强大的国有三大航空集团如何展开竞争?在激烈的竞争中如何采取相应对策?面对国外更加强大的航空竞争对手,又该如何采取合理行动?纵观中国民营航空,目前也就奥凯航空公司、春秋航空公司、东星航空公司、吉祥航空公司、鹰联航空公司等十几家,2005 年先后批准成立。至今,它们的总飞行时间不多、安全记录不长、客货总周转量不大。所以,研究中国民营航空的发展还得以国外的航空公司为蓝本进行比较研究。

随着民营航空公司的出现,中国航空公司间的竞争格局发生了深刻的变化:以前是国有企业之间的竞争,盈亏都在一个口袋里,都属于民航总局的事情。自然而然,市场管理政策肯定以保护国有资本利益为导向。现在变成三个板块的竞争,即国有航空公司、公私合营航空公司(上市公司,民股占越来越高的比例)、民营航空公司。政府的政策需要一碗水端平,保持公正、公平、公开,以保证自由竞争为目标。民营航空公司适时的出现,是经济发展到一定阶段而出现的产物,对其进行研究自然越来越引起人们的兴趣。

多年来,民用航空领域发生了巨大变化,其中最引人注目的就是低成本航空公司的兴起和发展。美国的西南航空公司成立于 1971 年,是以低成本运营的,时至今日已有 30 多年了,机队规模已达 500 架飞机,航线遍布美国各地,几乎年年盈利,现已是全美第四大航空公司;欧洲的瑞安航空公司、轻松捷运航空公司等也都是低成本航空公司,从当年的小型航空公司已成长为一流的大型航空公司;马来西亚的亚洲航空公司也以低成本著称,在东南亚的小天地里兴风作浪快速发展,短短几年,航线已经延伸到了中国南方的深圳、厦门等城市;就在中国的热带岛屿——海南,也活跃着一家公私合营的海南航空公司,1993 年成立到现在不过十来年,可它的资产已达 682 亿人

民币（2007 年底）^①，公司在滚动中跳跃发展，机队规模达到了 150 多架，旗下数家航空公司分布全国，控股机场、食品、旅游、酒店等企业数十家。2007 年，海航集团在北京注资成立大新华航空集团，股票顺利发行上市，业务蓬勃发展，冲出亚洲走向世界，成为世界 500 强企业之一的远大目标指日可待。

低成本航空公司给世界传统航空产业带来的冲击是根本性的。今天，世界民用航空企业的日子其实并不好过，油价飙升、恐怖袭击、局部战争、恶性竞价……航空公司的发展受到越来越多不利因素的困扰，从而导致许多大型的传统航空公司经营困难、财务状况不佳、苦苦挣扎。相比之下，低成本航空公司轻松得多、从容得多，它们在世界范围内的蓬勃发展使得航空产业模式悄然发生变化，而这种变化是根本性的。

2005 年 3 月 11 日，中国民航第一家民营航空公司——奥凯航空首飞成功，开辟了公司第一条航线：天津—长沙—昆明—天津，一股航空新力量在中国的蓝天闪现了，标志着民营资本进入民航运输领域的胜利，中国民航市场多年来的国有资本垄断局面被一举打破了；同年 7 月 18 日，春秋航空公司实现首航，这是国内第一家号称低成本廉价航空公司；7 月 26 日，首家在民航总局批准注册的民营航空公司——鹰联航空也正式运营；随后，东星航空公司、吉祥航空公司、华夏航空公司等民营航空公司相继成立开飞。

中国的天空变得更加热闹了。

1978 年的改革开放到现在将近 30 年时间，中国经济飞速发展，不断壮大。国有企业和民营企业并驾齐驱，共同为社会主义新中国的现代化进程努力，共创辉煌。民航运输业也在迅猛朝前发展，2001 年中国加入世界贸易组织、2008 年第 43 届奥运会在北京召开，以及 2010 年上海世界博览会的成功申办等等诸多盛事将极大地刺激民航需求，推动中国民航朝着更强更大的目标前进。中国民航从 20 世纪 80 年代进入成长期，按照 40 年的企业成熟增长循环算，至少还有 20 年的快速发展时间。中国潜在的巨大航空市场，必将成为世界航空公司争夺的焦点。在这场竞争中，中国民营航空公司毫无疑问地将扮演重要角色。

第二节 研究动机与意义

民航运输市场是市场经济体系中的一个重要组成部分，随着中国改革开放的进一步深入，市场经济建设的进一步完善，民营航空的发展必将呈蓬勃之势，与国有三大航空公司并驾齐驱，展开激烈竞争，最后占有一席之地，由此发展壮大，为中国成为民航强国作出贡献。从美国西南航空公司开始低成本运营以来，对低成本航空公司的

^① 参见海南航空 2007 年报报告。www.hnair.com.cn

关注和探讨就一直没有停止过。以低成本姿态起家经营的航空公司在一些国家和地区已经由二线配角成长为一流的航空公司，发展方兴未艾。中国民营航空公司几乎都是以低成本起家的，规模小、资金少、经营范围有限。但是不可否认，低成本的民营航空在中国的崛起和发展，已经改变了中国航空企业的竞争格局，对航空公司的传统经营模式提出了挑战，尤其对国内甚至周边地区的中短航线的航空运输市场形成更加激烈的竞争，使得目前的航空旅行更加丰富多彩。

作为一名中国民航的工作者、参与者，荣幸地经历中国社会改革开放轰轰烈烈的前所未见的场面。亲眼所见、随耳所闻，密切感受到了海南航空的建立、初创、发展、壮大的全过程。这是一家由海南省政府始创而由私人全权运作的公私合营股份制航空公司，发展非常成功。而春秋航空公司是最近两年内成立的民营航空公司，以低成本廉价机票而著称，是上海的一家旅游公司发展而来，非常典型的前后向一体化战略布局的航空公司，发展前景良好。对民营航空的关注和兴趣，自然激发了笔者对其进行深入研究的热情。这也是对笔者艰辛求学，积极投身到 DBA 的理论与实践之中的最好检验，也是一个实战现场，希望所学所悟与多年的民航工作实践能够充分结合，为民营航空的发展进行理论探索，为繁荣中国民用航空市场做出应有的贡献。

1978 年的放松管制使得美国成为当今世界上最强大的民航强国，并且活力最强；也使得很多当初以低成本切入市场的航空公司走向大规模发展的历史舞台。经历了近 30 年成功改革开放的中国，社会经济发展一日千里，不可限量，民用航空市场显示出十分强劲的发展势头，无论是发展的深度还是广度，跟 20 年前的美国非常相似。毫无疑问，中国已经成为全球最具发展潜力的航空市场，显示出无穷的魅力，吸引着世界上无数航空企业的投资眼光。随着中国民航逐步深化改革和进一步加快开放的步伐，中国民航市场化和自由化的程度必将进一步加强。2004 年，民航总局批准筹建首批三家包括春秋航空在内的民营航空公司以及中美新一轮航空协议的签署，都显示出中国民航积极融入世界民航大家庭的热情和决心。2005 年，春秋航空、奥凯航空、鹰联航空等民营航空公司先后开航，同时，国外低成本的民营航空公司先后登陆中国。从此，中国的天空多了许多民营航空公司的航班，航空市场的格局开始发生变化。

研究新时期民营航空在中国的发展，就是为了中国民航的未来发展需要，成为真正的民航强势企业，更好地融入世界民航波澜壮阔的潮流之中。

第三节 研究的设计和进展过程

研究中国民营航空的发展，就是把某家民营航空公司作为标本一样来与世界对应的较成功的航空公司进行对比研究。取长补短，吸取精华，去其糟粕。因为民营航空在中国的发展只有几年时间，而国外的同样性质的航空公司发展时间较长，可以选取

的材料比较多。本书主要着重于民营商业运输航空的研究，对于民营通用航空飞行只是作些简要说明，条件所限，不作深入研究。采用的研究方法主要有：实证研究法、案例研究法、参与式研究法、调查研究法、数量研究法以及运筹学方法等。

2004 年，中国民航总局发布《国内投资民用航空业规定（试行）》，这一历史性文件在同年 8 月 15 日开始实施。这份文件出台共历时 3 年、易稿 20 次，因其鼓励民营资本进入航空业，而被视为中国民航业打破垄断的标志之举。从 2005 年 2 月开始，在长期被国有航空公司的飞机垄断的中国天空中，已经出现了三家民营航空公司飞机的身影。如果说奥凯、春秋、鹰联航空的出现是民航局探索民航业多元化投资的尝试，这次的重要文件，就是对民营资本进入民航业的直接鼓励和历史性的正名。

2000 年开始，中国民航进入高速发展时期，而民营航空也是从这时期开始酝酿成立的。本书的重点也是 21 世纪开始的资料。基地在上海的春秋航空公司是第一批成立的民营航空公司之一，而它切入市场的姿态又是低成本的、以廉价机票著称的。所以，本书的重点着重于春秋航空公司为代表的民营航空的发展研究。而对于像海南航空公司这样以资本运作为强项的公私合营的地方航空公司，侧重于从政策、文化、资本运作、竞争环境方面进行研究。

本书研究的主要对象是新时期出现的民营航空如春秋航空公司的立足、发展、壮大问题，以及民营航空公司如何在新时期抓住商机，利用自身的优势进行差异化经营、灵活运作、尽快发展壮大起来。

第四节 有待研究的问题和不足之处及希望

中国民营航空的发展才短短几年时间，经营方面还处于探索阶段，可利用进行研究的统计数据少之又少，很难找到完整的财务报表，或者数据不准确、不完整。民营航空公司就目前而言只有春秋航空公司采用的旅游加航空模式取得了较成功的效果，公私合营的海南航空公司积极利用自身条件和优势进行资本运作，十年来规模急速壮大，也取得了很好的成就。不管哪种模式的民营航空公司，在发展中都会遇到困难，尤其在宏观政策方面更是如此。比如春秋航空公司成立之初开通了山东济南至上海的航线，采用部分机票一元票价的市场推介战略，结果立即遭到济南地方物价部门以不正当竞争为由罚款高达 15 万元的处罚，只好停飞此条航线，经营受挫。国有经济占主体地位，民营经济还处于弱势，尽管发展很快，发展的道路肯定相当漫长、困难。民营航空的发展过程只能是在跟随发展中抓住机会壮大起来。可见，对民营航空的研究是需要坚韧的耐心和意志，跟踪进行的。今后还有很多研究工作要做，笔者相信对民营航空的发展感兴趣的人肯定很多，他们的努力工作和奉献，一定会在民营航空的相关研究领域带来许多帮助。并且，中华民族的伟大复兴需要两岸三地以及海外同胞的

共同努力，笔者在对民营航空进行研究的过程中，深深感到有关港澳台地区的民航资料相当少，特别是台湾地区的材料更是少之又少，这是十分遗憾的事情。两岸三地的航空公司若能联合起来，优势互补，一起飞向世界，夺取世界市场，这对中华民族而言是何等波澜壮阔的事情！

第二章 航空运输的理论概念界定和文献检索

第一节 航空运输的有关概念

公共航空运输,是指公共航空运输企业使用民用航空器经营的旅客、行李或者货物、邮件的运输,包括公共航空运输企业使用民用航空器办理的免费运输。民用航空器是指除用于执行军事、海关、警察飞行任务以外的航空器。

一、公共航空运输的特点

公共航空运输具备运输业的共同特点,也有其自身特点,包括以下几个方面。

1. 运输速度快而效率受制于地面作业速度

运输速度包括空中飞行速度和地面作业速度。空中飞行速度是民用航空器在单位时间内飞行的距离。现代喷气式飞机的飞行时速都能达到 850 公里左右,随着科学技术的不断进步,速度更快的新型飞机将不断地投入公共航空运输。加之飞机通常在两点之间做直线飞行,运输路程短,所以,航空运输速度远远高于火车、汽车、轮船等的速度。

地面作业速度是在始发站、中转站、目的站所进行的出发作业、中转作业和到达作业的速度。例如,乘机手续的办理速度,货物、邮件、行李的装卸速度和处理速度,旅客通过安全检查口的速度等等,构成了地面作业速度。地面作业时间远远长于空中飞行时间,已经成为制约航空运输与其他运输方式竞争的一个巨大障碍。随着铁路运输连续提速,高速公路大规模联网,在中、短途运输领域,航空运输受到了巨大的冲击。因此,加快地面作业速度,减少旅客、货物在地面的停留时间,是一个亟待解决的问题。民营的春秋航空公司就在办理旅客乘机手续方面做了很好的尝试,使得飞机中转停场时间大大减小。^①

^① 春秋航空公司在各基地机场设有专门的地面服务中心。旅客免费行李为 15 千克,飞机不靠廊桥,旅客徒步上下飞机,也没有免费餐供应,全程仅有 300 毫升矿泉水一瓶。

2. 运输成本高尤其固定成本居高不下

航空运输的成本最高，这是因为与运输量无关的某些固定成本，以及与运输量关系很小的某些变动成本，占全部运输成本的比例较大。例如，波音 747-200 型全货机的业载为 110 吨左右，波音 747-400 型客机可以乘坐 480 名旅客，这与铁路运输、水上运输方式相比而言业载是很低的。但是，由于购买飞机的费用、燃油费用高等原因，导致航空运输方式的单位运输成本偏高，直接表现在旅客运价、货物运价均高于其他运输方式上。

3. 安全舒适但总让人担惊受怕

人们总是有一种错觉，认为在空中不如在地面安全，但事实并非如此。随着航空技术的发展，航空运输的安全性大幅度提高，根据国际民航组织的统计数据，每 1 亿客公里的死亡人数，1950 年为 1.97 人，1966 年为 0.44 人，1983 年为 0.08 人，目前为 0.04 人左右。航空运输的安全性远远高于铁路运输、水上运输和公路运输方式。空中飞行平稳，客舱宽敞，噪声很小，并且有娱乐设施供旅客选择。航空旅行舒适优雅，这是显而易见的。

4. 国际性交通运输的需要

今天，社会生产力的发展，科学技术的进步，促进了世界经济全球化的进程。国家之间、地区之间以及国家与地区之间的商品和服务的交换活动日益频繁，国际贸易的发展带动了劳动力在国际间的流动，国际旅游资源的开发促进了国际旅游业的蓬勃发展。这一切，迫切需要航空运输的支持，也为国际航空运输的发展创造了机遇。因此，航空运输具有鲜明的国际性，必将在全球化经济中发挥越来越重要的作用。

二、公共航空运输的分类

公共航空运输分为两类，即国内航空运输和国际航空运输。国内航空运输是指根据当事人订立的航空运输合同，运输的出发地点、约定的经停地点和目的地点均在一国境内的运输。国际航空运输是指根据当事人订立的航空运输合同，无论运输有无间断或者有无转运，运输的出发地点、目的地点或者约定的经停地点之一不在一国境内的运输。一项运输是否为国际航空运输的依据，必须并且只能是航空运输合同。

三、国际航空运输原则

国际航空运输必须遵守国家主权原则。国家主权原则是国际法在确认国家主权的基础上，确认各国具有决定其社会政治制度和国家形式的权利，保障各国独立自主地处理自己的对内对外事务，禁止其他国家以任何方式对其加以侵略和干涉，其政治独立、

领土完整、经济权利必须得到尊重。国家主权原则包括互相尊重国家主权和领土完整两个方面。《巴黎航空公约》和《国际民用航空公约》均承认每个国家对其领土上空具有完全的和排他的主权。我国政府规定，中华人民共和国的领陆和领水之上的空域为中华人民共和国的领空，中华人民共和国对领空享有完全的和排他的主权。根据《国际民用航空公约》，各缔约国可以在其领空行使以下主权：

(1) 制定航空法律、法规。缔约国对其他缔约国的民用航空器飞入、飞离或者飞越其领土制定法律、法规，并加以强制执行。但是，这些法律、法规应当适用于所有缔约国，不得有任何差别，并且不能违反公约的规定。

(2) 在空间设置“禁区”。缔约国为了军事需要和公共安全的理由，可以指定境内某个地区的上空为禁区，禁止或者限制其他缔约国的民用航空器飞过。但是，这些禁区的范围和位置应当合理，不得妨碍空中航行，这些禁区应当不分国籍适用于一切缔约国的民用航空器。

(3) 保留国内载运权。缔约国有权拒绝其他缔约国的民用航空器为取酬或者出租在其领土内装载旅客、货物和邮件运往其领土内的另一地点。国内两点之间的航空运输权利只能由地面国经营。缔约国承允不缔结任何协议，在排他的基础上特准任何其他国家的公共航空运输企业享有任何此项特权，也不得向任何其他国家取得任何此项排他的特权。

四、国际航班飞行制度

《国际民用航空公约》第六条规定：除非经过缔约国特别批准或者其他许可并遵照此项特别批准或者许可的条件，任何定期国际航班不得在该国领土上空飞行或者进入该国领土。《国际民用航空公约》第五条规定：缔约各国同意其他缔约国的一切不从事定期国际航班飞行的民用航空器，在遵守本公约的条件下，不需要事先获得批准，有权飞入或者飞经其领土而不降停，或者作非商业性降停，但是，飞经国有权令其降落。为了飞行安全，当民用航空器所欲飞经的地区不得进入或者缺乏适当航行设备时，缔约国保留令其遵守规定航路或者获得批准后方许飞行的权利。

根据我国政府规定，外国民用航空器只有在该国政府同我国政府签订了运输协议或者其他文件，或者经过国务院批准后方可飞入、飞出，或者在我国领空内飞行。对于我国批准的民用航空器及其空勤人员和旅客，在中华人民共和国境内飞行或者停留时，必须遵守中华人民共和国的法律、法规。如果有合理的根据，认为需要对其进行检查时，有权令其在指定的机场降落，进行检查。

五、《国际航空运输协定》

《国际航空运输协定》规定，每一个缔约国给予其他缔约国关于定期国际航班五项空中业务权。实际上，目前航权总共有 8 项，包括：

第一航权：领空飞越权。例如，北京—纽约，中途要飞越日本领空，那就要和日本签订领空飞越权，否则只能绕道飞行。

第二航权：技术降落权。例如，上海—芝加哥，由于飞机原因，中间需要在安克雷奇加油或维修，但不允许上下旅客和货物。

第三航权：目的地下客权。例如，北京—东京，日本允许中国民航承运的旅客在东京进港。

第四航权：目的地上客权。例如，北京—东京，日本允许旅客搭乘中国民航的航班出境，否则中国民航只能空载返回。

第五航权：中间点权。以新加坡航空公司为例，它执行飞新加坡经中国厦门、南京到美国芝加哥的航线，并在厦门、南京有装卸国际货物的权利。

第六航权：桥梁权。例如，伦敦—北京—汉城，中国国际航空公司将源自英国的旅客经北京后再送到韩国。

第七航权：完全第三国运输权。例如，伦敦—巴黎，由德国汉莎航空公司承运。

第八航权：国内运输权。例如，北京—成都，由日本航空公司承运。

六、公共航空运输的监督管理机构

《中华人民共和国民用航空法》第三条规定：国务院民用航空主管部门对全国民用航空活动实施统一监督管理；根据法律和国务院的决定，在本部门的权限内，发布有关民用航空活动的规定、决定。国务院民用航空主管部门设立的地区民用航空管理机构，依照国务院民用航空主管部门的授权，监督管理各该地区的民用航空活动。按照国务院现行机构设置，国务院民用航空主管部门为中国民用航空总局，中国民用航空总局设置民用航空地区管理局并授权其监督管理各该地区的民用航空活动。目前，我国有东北、华北、华东、中南、西北、西南、乌鲁木齐7个民用航空地区管理局。

中国民用航空局（本书以下简称民用航空局）对全国民用航空活动实施统一监督管理，主要包括以下内容：

（1）研究并提出民航事业发展的方针、政策和战略；拟定民航法律、法规草案，经过批准后监督执行；推进和指导民航行业体制改革和企业改革工作。

（2）编制民航行业中长期发展规划；对行业实行宏观管理；负责全行业综合统计和信息化工作。

（3）制定保障民用航空安全的方针、政策和规章制度，监督、管理民航行业的飞行安全和地面安全；制定民用航空器飞行事故和事故征候标准，按规定调查处理民用航空器飞行事故。

（4）制定民用航空飞行标准和规章制度，对民用航空器运营人实施运行合格审定和持续监督、检查，负责民用航空飞行人员、飞行签派人员的资格管理；审批机场飞行程序和运行最低标准。

（5）制定民用航空器适航管理标准和规章制度，负责民用航空器型号合格审定、