

丛书主编：汪泓

21世纪物流管理系列教材

航空货运代理实务

HANGKONG HUOYUN DAILI SHIWU

谢春讯 李智忠 徐阳◎主编



清华大学出版社

丛书主编：汪泓

21世纪物流管理系列教材

航空货运代理实务

HANGKONG HUOYUN DAILI SHIWU

谢春讯 李智忠 徐阳◎主编

清华大学出版社
北 京

内 容 简 介

本书主要由三部分组成:第1部分为基础篇,主要介绍航空货运代理基本概念,有关代码,相关组织及其相关公约与法规;第2部分为实务篇,主要介绍航空货运代理规程,航空运价及运费,航空货运操作设备,特种货物运输,不正常情况的处理与风险防范;第3部分为发展篇,主要介绍航空货运代理发展趋势和航空货运收益管理。

本书是民航运输专业的专业课程教材,体系完整,内容全面,注重实践。既可作为民航相关专业本专科学生的教材,也可作为参加货运代理相关考试或自学的参考书籍。

本书封面贴有清华大学出版社防伪标签,无标签者不得销售。

版权所有,侵权必究。侵权举报电话:010-62782989 13701121933

图书在版编目(CIP)数据

航空货运代理实务/谢春讯等主编. —北京:清华大学出版社,2008.11
(21世纪物流管理系列教材)

ISBN 978-7-302-18632-8

I. 航… II. 谢… III. 航空运输:货物运输—代理(经济)—高等学校—教材
IV. F560.84

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 147362 号

责任编辑:刘志彬

责任校对:王荣静

责任印制:王秀菊

出版发行:清华大学出版社

<http://www.tup.com.cn>

社 总 机:010-62770175

投稿与读者服务:010-62776969, c-service@tup.tsinghua.edu.cn

质 量 反 馈:010-62772015, zhiliang@tup.tsinghua.edu.cn

印 刷 者:北京鑫海金澳胶印有限公司

装 订 者:三河市溧源装订厂

经 销:全国新华书店

开 本:185×260 印 张:19.5 字 数:423 千字

版 次:2008 年 11 月第 1 版 印 次:2008 年 11 月第 1 次印刷

印 数:1~3000

定 价:36.00 元

地 址:北京清华大学学研大厦 A 座

邮 编:100084

邮 购:010-62786544

本书如存在文字不清、漏印、缺页、倒页、脱页等印装质量问题,请与清华大学出版社出版部联系调换。联系电话:(010)62770177 转 3103 产品编号:029797-01

“上海高等学校本科教育高地建设”项目

《21 世纪物流管理系列教材》

编委会名单

主 编：汪 泓

副主编：郝建平 陈心德 史健勇

委 员：（以下按姓氏笔画排列）

王裕明 孙 瑛 汤世强 吴 忠

李正龙 陈雅萍 郝 勇 徐宝钢

贾慈力 谢春讯 鲁嘉华 魏 建

总 序

随着经济全球化进程的日益加速和科学技术的迅猛发展,物流的效率对经济运行的质量和效益的影响日益凸显,物流管理这个“第三利润源泉”正在中国改革的热土上喷涌而出,现代物流已成为国民经济中一个新兴产业而正在迅速发展。

现代物流是指原材料、产成品从起点至终点及相关信息有效流动的全过程,它将包装、运输、仓储、装卸、流通加工、配送、物流信息等方面有机结合,形成完整的供应链,为用户提供多功能、一体化的综合性服务。物流活动的总体目标是实现高顾客满意度或者可感知的产品价值。“物流”这一概念在 20 世纪 50 年代开始形成。物流一词起源于美国,当时被称做“physical distribution”(PD),意为“实物分配”或“货物配送”,现在,物流通常被称为“logistics”。物流一词从“physical distribution”发展到“logistics”,是现代物流的一个重要变革,它意味着现代物流已将物流活动从被动、从属的职能系统提升到整体的管理和运行,也就是说物流本身的概念已经从对活动的概述和总结上升到管理学的层次。

在 20 世纪 60 年代,当西方管理科学的重心开始从生产领域转到非生产领域时,管理大师彼得·德鲁克(Peter Drucker)把物流管理称为经济增长的“黑暗大陆”,是“降低成本的最后边界”,是降低资源消耗、提高劳动生产率之后的“第三利润源泉”。

所谓物流管理(logistics management)就是指以最低的物流成本达到用户所满意的服务水平,对物流活动进行的计划、组织、协调与控制。现代物流管理已成为当今企业获得竞争优势的必要手段之一。因为现代物流管理可以促进企业的专业分工,降低交易成本,提高企业效益;现代物流管理可以优化供应链的价值创造过程,提高企业核心竞争力;现代物流管理可以使企业真正围绕顾客的需求为顾客提供“理想的”服务。

我国从 20 世纪 80 年代初开始系统引进现代物流理论。随着我国改革开放的进一步深化,特别是我国加入世界贸易组织以后,我国的物流业得到了快速发展,政府和企业都认识到发展现代物流对优化资源配置,促进经济结构调整的重大作用和意义。现代物流作为推动经济发展的新的利润源泉和竞争资源,其所蕴藏的巨大潜力得到了政府、企业和学术研究领域越来越多的重视。物流业已成为我国经济中发展最快、最具活力的一个行业。物流管理也成为当前学术研究、企业实践的热点和高校的热门专业。

但是,我国物流业在快速发展的过程中,还存在许多问题。目前,我国传统的物流活动在管理理念、组织方式、业务流程等方面已不能适应现代物流业发展的要求,我国的物流教育与现代物流发展的需求仍有较大距离。现代物流综合性人才、企业所需的物流管理人才严重匮乏,成为制约物流业发展的“瓶颈”。因此,加速启动现代物流业的人才教育工程,加快、加紧培养适合物流行业发展需要的专门人才,已成为我国二十一世纪物流业大发展中提高物流管理水平的当务之急和提高企业经济效益的一个决定性因素。

上海工程技术大学在物流管理学科和专业建设中,秉承服务国家和地区经济建设的宗旨,坚持教学与研究相结合,理论与实践相结合,在我校多年物流管理的专业建设中,尤

其是通过近三年的“上海高等学校本科教育高地”物流管理的项目建设,已取得了一系列的教学与研究成果。该《21 世纪物流管理系列教材》也可以说是“上海工程技术大学物流管理”本科教育高地建设项目的成果缩影。

为满足对现代物流人才培养的需要,上海工程技术大学从事物流管理教学和研究的骨干教师认真总结物流管理专业教学的基础上,精心编写了现代物流管理系列教材,现交由清华大学出版社付梓出版。

本次出版的《21 世纪物流管理系列教材》包括:《供应链管理》、《第三方物流》、《物流系统规划与设计》、《物流信息技术》、《集装箱运输与国际多式联运管理》、《国际货物运输实务与案例》、《机场运营管理》和《航空货运代理实务》。该系列教材既可作为高等学校物流相关专业的本专科学生的教材,也可作为物流管理从业人员的参考书籍。

该系列教材以理论与实践相结合作为编写的理念和原则,并具有基础性、系统性、应用性等特点。

(1) 重视理论知识的基础性

该系列教材在充分借鉴国外先进物流知识和紧密结合我国物流实际的基础上,对有关现代物流管理的相关基本概念、基本知识和基本技能都做了详细的阐述。该系列教材既包含物流管理的基本理论,也包含物流管理现代化手段和方法等基础内容。因此,该系列教材能很好地满足物流管理专业的教学目标和要求。

(2) 注重知识结构的系统性

该系列教材由四个层次模块的八本教材组成,四个层次的各模块既有各自的核心知识内容;各模块间的层次又紧密联系,形成了知识结构系统性的特点。

① 物流管理的基础理论模块:如《供应链管理》、《第三方物流》;

② 物流管理的方法技术模块:如《物流系统规划与设计》、《物流信息技术》;

③ 物流管理的应用模块:《集装箱运输与国际多式联运管理》、《国际货物运输实务与案例》;

④ 物流管理的特色模块:如《机场运营管理》、《航空货运代理实务》。

(3) 体现知识内容的应用性

该系列教材强调理论联系实际,充分结合我国物流发展的实践和我国物流企业的实际,注重理论的实际运用。在教材编写过程中,还结合我校多年产学研合作的办学经验和与物流企业的合作基础,强调物流企业的操作实践。教材案例编排的逻辑关系清晰,应用广泛,针对性强,实用价值较高。该系列教材在注重理论与实务相结合的同时,也十分注意定性研究和定量分析的紧密结合,从而提高了可操作性。

本系列教材在编写过程中参阅了大量的中外文参考书和文献资料,也参考了目前物流企业相关的内部材料,并且吸收和借鉴了当前物流书籍的优点,在此对国内外有关作者和企业一并表示衷心的感谢。

受编者水平和时间所限,书中难免有错误和遗漏之处,敬请读者提出宝贵意见,不足之处还请同行不吝赐教。

汪泓

2008年6月

于上海工程技术大学

前言

航空货运主要业务为飞行运输,它受人力、物力等诸因素的影响,难以直接面对众多的客户,无法单独处理航前和航后繁杂的服务项目,实践中就需要航空货运代理公司为航空公司出口揽货、组织货源、出具运单、收取运费、进口疏港、报关报验、送货、中转,使航空公司可以集中精力,做好自身业务,进一步开拓航空运输业务。

航空货运代理工作是整个航空运输中不可缺少的一环,为货主及航空公司都带来了诸多好处。

随着我国改革开放和对外贸易的深化发展,航空货运代理公司作为货主和航空公司之间的桥梁和纽带,由于能够促进航空运输,使供需双方获得一定的好处,因此航空货运代理业取得了蓬勃的发展。实践中,要求航空货运代理对航空运输环节和有关规章制度十分熟悉,并熟悉航空公司、机场、海关、商检、卫检、动植检及其他运输部门的情况,了解办理航空货运的各种设施和必备条件。

过去,不少兄弟院校只是利用教案和讲义进行课程讲授,客观上使本课程在教学过程中遇到了诸多障碍,无法满足相关货运专业和物流专业学生目前教学的要求及课程发展的实际需要,与培养航空货运代理专门人才的要求也存在差距。

《航空货运代理实务》一书借鉴国内外物流、货运代理、航空货运等相关学科知识,结合我国航空货运代理实际,系统分析和介绍了航空货运代理的基本概念、基本知识和基本技能。全书主要分三大部分:第1部分为基础篇,主要介绍航空货运代理基本知识,有关代码,相关组织及相关公约与法规;第2部分为实务篇,主要介绍航空货运代理规程,航空运价及运费,航空货运操作设备,特种货物运输,不正常情况的处理与风险防范;第3部分为发展篇,主要介绍航空货运代理发展趋势和航空货运收益管理。

本书是航空运输类专业的主干课程教材,着重培养学生航空货运代理实践操作能力。该书可作为民航相关专业本专科生从事航空货运代理实践操作的入门书籍,也可作为参加航空货运代理相关考试的参考书籍。本书的主要特色是:

- ◇ 应用性强。强调理论联系实际,既全面系统介绍理论知识体系,又注重培养学生航空货运代理实践操作能力。该书具有专业特色,便于教师课堂授课、学生自学,也可作为航空货运代理企业的培训教材。
- ◇ 结构新。目前,国内有关航空货运代理方面的教材极其匮乏,大多是散见于国际货运代理书籍相关章节中,且内容较为简单。本教材在编写过程中结合学院多年的办学经验和与上航等航空公司的合作基础,以航空货运代理企业空运操作实践为基础。
- ◇ 内容全。本教材在编写过程中参考了目前航空货运代理企业和航空公司相关内部材料,且吸收了当前货运代理相关图书的优点,做到了教材内容全、内容新,能

满足教学和实际工作的需要。

- ◇ 通俗易懂。本书编写过程中充分考虑了初学者的需要,对一些相关的航空货运基本知识和基本概念都做了详细的介绍。

由于时间仓促,编者水平有限,书中缺点和错误在所难免,恳请广大读者和专家给予批评指正。

编 者

2008年6月

目 录

第1部分 基础篇

第1章 航空货运及相关组织	1
1.1 航空货运业的产生和发展	2
1.2 航空货运相关概念和术语	7
1.3 航空货运的特点和作用	12
1.4 航空货运管理部门及相关组织	14
本章小结	25
复习与思考	25
第2章 航空货运代理必备知识	28
2.1 航空区划和时差计算	29
2.2 航空货运代码简介	32
2.3 航空货运方式	37
2.4 民用航空运输飞机常用机型	39
2.5 航空货运代理概述	43
2.6 航空货运代理公司的管理体制	47
本章小结	48
复习与思考	48
第3章 航空货运代理相关公约与法规	51
3.1 代理概述	51
3.2 国际航空法	55
3.3 国际航空法条约	59
3.4 国内航空货运代理相关法规	62
3.5 航空货运合同及其契约条款	63
3.6 国际航空货物索赔的有关规定	64
本章小结	66
复习与思考	66

第2部分 实务篇

第4章 航空货运条件和联检政策	69
4.1 航空货运条件	70
4.2 商品进出口有关规定	76
4.3 商检机构	79
4.4 海关	83
4.5 保险	85
4.6 理货	85
本章小结	86
复习与思考	86
第5章 航空出口货运代理规程	88
5.1 航空进出口货运综述	88
5.2 航空出口货运代理业务流程	90
5.3 航空公司出港货物操作程序	105
5.4 航空出口业务相关单证	111
5.5 航空货运单	118
本章小结	128
复习与思考	128
第6章 航空进口货运代理规程	131
6.1 航空进口货运代理业务流程	131
6.2 航空公司进港货物操作程序	141
6.3 航空进口业务相关单证	142
本章小结	144
复习与思考	145
第7章 航空运价及运费	149
7.1 航空货物运价基本知识	149
7.2 航空货物运费基本知识	152
7.3 普通货物运价	156
7.4 指定商品运价	159
7.5 等级货物运价	161
7.6 混运货物运价	171
7.7 非公布直达运价	173
7.8 其他运费	176

本章小结	179
复习与思考	179
第 8 章 航空货运操作设备	180
8.1 货站	180
8.2 集装器类型和标志	181
8.3 集装器的使用和管理要求	185
8.4 集装器管理电报的种类	188
8.5 包机/舱/板/箱运输	188
8.6 国际航空货运运输组织方式	191
本章小结	193
复习与思考	193
第 9 章 特种货物进出口手续	195
9.1 特种货物概述	195
9.2 鲜活易腐货物	196
9.3 活动物	198
9.4 贵重物品	204
9.5 危险货物	206
9.6 超大超重货物	221
9.7 尸体、骨灰	222
9.8 其他	223
本章小结	225
复习与思考	226
第 10 章 不正常情况的处理与风险防范	228
10.1 货物的不正常运输	228
10.2 变更运输	229
10.3 货物不正常运输的赔偿	231
10.4 代理人风险防范	237
10.5 附索赔案例分析	240
本章小结	243
复习与思考	243

第 3 部分 发 展 篇

第 11 章 航空货运代理的发展趋势	246
11.1 航空货运市场发展趋势	246

11.2 航空货运市场营销观念变迁	251
11.3 国际航空货运联盟	256
11.4 信息技术在航空货运物流中的应用	259
11.5 航空货运新的结算模式——CASS	261
本章小结	262
复习与思考	263
第 12 章 航空货运收益管理	265
12.1 航空货运收益管理概述	265
12.2 航空货运收益管理概述研究	270
本章小结	274
复习与思考	274
参考文献	277
附注	278

第1部分

基础篇

第1章 航空货运及相关组织



本章关键词

航空货运市场(air cargo market)

航线(airline)

航空港(airport)

航权(traffic rights)

国际民用航空组织(International Civil Aviation Organization, ICAO)

国际航空运输协会(International Air Transport Association, IATA)

国际电讯协会(Société Internationale de Télécommunication Aéronautiques, SITA)

国际货运代理协会联合会(International Federation of Freight Forwarders Associations, FIATA)

中国国际货运代理协会(China International Freight Forwarders Association, CIFA)

航空货运代理(air freight forwarder)

航班(flights)

开放天空(open sky)

空中自由(freedoms of the air)



互联网资料

<http://www.caac.gov.cn/>

<http://www.iata.org/>

<http://www.icao.int/>

<http://www.sita.com/>

<http://www.fiata.com/>

<http://www.cifa.org.cn/index.asp>

为建立我国国际货运代理行业诚信体制,规范行业从业者行为,促进国际货运代理市场合法经营,公平竞争,有序发展,由中国国际货运代理协会发起,经各缔约方同意,特制定本公约并共同遵守。

本公约所指国际货运代理行业是依据《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》中所定义的：“接受进出口货物收货人、发货人的委托，以委托人的名义或者以自己的名义，为委托人办理国际货物运输及相关业务并收取服务报酬的行业。”

资料来源：中国国际货运代理行业诚信公约

<http://www.cifa.org.cn/index.asp>, 2005-02-21.

1.1 航空货运业的产生和发展

1. 世界航空货运业发展历史

1903年12月17日，莱特兄弟的第一架飞机试飞成功，是人类历史上第一架有动力、载人稳定、可操纵的、重于空气飞行器的首次成功飞行，为人类征服天空揭开了新的一页，也标志着民用航空的诞生。此后，航空运输业迅速发展起来，第一次世界大战中，飞机就已经开始在侦查、战斗和运输中发挥了巨大的作用。“一战”后，1919年2月，在巴黎和伦敦间首次出现了国际客运航班飞行，同年8月英国正式开通了伦敦至巴黎间的定期客运航班，此后德国、美国、丹麦、荷兰和瑞士等国家相继开通了通往其他国家的航线。第二次世界大战中，飞机在设计、性能和可靠性上取得很大的提升，同时开始广泛应用于邮件和紧急物资的运送。

“二战”后，大批军用飞机转人民用运输。西方发达资本主义国家开始大力发展航空工业，开辟国际航线，逐步建立起全球性的航空运输网络。一方面，随着战后国际贸易的迅速发展，航空运输作为国际贸易运输的一种方式被越来越广泛地采用，在国际贸易运输中所占比重越来越大。据国际民航组织统计，从1962年到1971年，国际航空货运总量年均增长17%，几乎每4年增长1倍。另据美国1969年的统计，美国航空运输进口货物占全部进口货物的8.8%，空运出口货物占全部出口货物的13.8%。其中，在电子产品、计算机设备等高科技产品的进出口运输中，航空运输所占比重更大。另一方面，随着宽体飞机的出现和全货机的不断发展，航空货运在经济中的地位越来越重要。据不完全统计，近20年来全世界航空货运总量以年均10%左右的速度递增，20年来几乎增加了13倍。

2. 世界航空货运业的发展状况

了解世界航空货运的发展现状和发展趋势，有助于航空货运代理企业（以下简称航空货代）更加深刻地认识航空货代业的内在发展规律。

1) 航空运输

(1) 定期运营

2004年国际民航组织188个缔约国航空公司的定期航班共完成旅客运输量18.9亿人次（2003年为16.57亿人次）、货物3800万吨（2003年为3500万吨）。所完成的客货邮运输总周转量比2003年增长13%，其中国际周转量增长约14%。

2004年总运力的增长低于运输量的增长，因此，总的定期航班（国内和国际）的平均旅客载运率为73%，货物载运率为62%。

从1991年到2002年，世界航空运输的货运周转量处于一个缓慢增长态势，但据权威

的国际咨询公司预测,从2002年到2021年,世界航空货运呈现的发展速度为7.8%,虽然速度不算太快,但绝对值将达到6000亿吨公里,所以,航空货运业的发展空间相当大。

就地区而言,北美地区完成世界运输总周转量的32%,亚太地区29%,欧洲27%,中东5%,拉丁美洲/加勒比地区4%,非洲2%。

2004年单个国家的数据显示,定期航班运输总周转量约42%是由美国、德国和中国(不包括中国香港和中国澳门的运输量)的航空公司承运的(分别为32%、5%和5%)。

国际航班方面,运输总周转量约31%是由美国、德国和英国的航空公司承运的(分别约占16%、8%和7%)。中国(不含港、澳、台数据)航空运输总周转量仅次于美国 and 德国,排名第三位。

(2) 不定期商业运营

据估算,2004年国际不定期旅客运输周转量比2003年增长了大约9%,国际航空旅客运输总量中不定期运输的份额仍保持在12%。在世界范围内,国内不定期客运量占总不定期客运总量的约7%,占国内旅客运输总量的1%左右。

(3) 机场运营

据初步估算,2004年世界最大的25个机场旅客吞吐量约为11.24亿人次,商业运输起降1171万架次。这25个机场中16个在北美,6个在欧洲,3个在亚洲。

香港机场排名上升到第17位(2003年为第25位),北京首都国际机场首次进入前25名,列第20位。

2) 财务状况

(1) 航空公司

测算表明,航空货运虽然只占全球贸易运输量的2%,但由于航空货运的货物多是高附加值产品,其货物总价值超过全球贸易货运总值的40%。据初步估算,2004年国际民航组织缔约国的定期航班航空公司的营业收入约为3743亿美元,这些航空公司的营业费用则为3708亿美元,营业利润率0.9%,而2003年为-0.5%,2002年为-1.6%,2001年为-3.8%。每吨公里收入从2003年的73.7美分增加到2004年的约76.1美分,而营业费用也从74.1美分增加到大约为75.4美分。

(2) 机场和空中航行服务

一些机场在2004年遇到了财务困难,其中包括强化保安的新措施、机场信用等级的降低,同时,低成本航空公司的快速成长,给机场带来了增加容量的同时还要降低收费的巨大压力。

3) 商业化发展

(1) 机场

在经历了自2001年以来的缓慢发展之后,机场私有化/商业化的进程又重新开始,特别是在运输量增长的亚洲、欧洲和拉丁美洲地区。目前,大多数国际机场要么是私有和私营的,要么就是有私人参股/参与,或是作为公共商业化实体来经营的。那些盈利的机场已经受到私人投资者的关注,这一事实将在世界范围内影响机场进一步私有化的潜力。

(2) 航空公司

在2004年底,全世界大约有812家航空承运人提供国际/国内定期客运航班(其中包

括 92 家同时提供定期客运和定期全货运航班)和大约 88 家航空承运人只经营定期全货运航班。2004 年航空承运人的总数估计约为 900 家,而 2003 年是 890 家。

(3) 航空器

在 1995 年至 2004 年之间,统计报告显示,投入商业航空运输运营的航空器数量增加了约 32%,从 16586 架增加到 21943 架(不包括最大起飞重量低于 9 吨的航空器)。其中,涡轮喷气发动机航空器的数量增加了约 33%,从 13434 架增加到 17895 架。2004 年,订购了 908 架喷气航空器(2003 年为 861 架),交付了 914 架航空器(2003 年为 917 架)。

到 2004 年底,未交付 3258 架航空器,2003 年底为 3272 架。2004 年向大型航空器制造商订购喷气航空器的订单金额大约为 650 亿美元。2004 年订购的涡轮螺旋桨航空器为 51 架,当年实际交付 54 架。

4) 经济管理

2004 年期间,60 个国家缔结或修订的双边航空运输协定共有 76 个,作为一个持续性的趋势,所缔结或修订的这些协定中超过 70%都包括了一定形式的自由化管理安排。到 2004 年 12 月,78 个国家达成了 100 项开放天空的安排(有 20 项是过去 3 年签订的),其中 65%涉及发展中国家。

区域范围内的空中运输自由化趋势继续。区域性或多边自由化协议的最根本目标是在成员国之间提供更广泛的市场准入和提高各缔约国的空中服务水平。

3. 中国民航运输业发展历程

中国民航运输事业创办于 1918 年,1921 年开通北京至济南的邮政传递,后因各种原因于 1924 年停业。1929 年 5 月,我国与美国泛美航空公司合资成立中国航空公司,1931 年与德国汉莎航空公司合资成立欧亚航空公司,1933 年广东省政府联合广西、福建、贵州、云南 4 省合办西南航空公司,1940 年我国又与苏联合资设立中苏航空公司,后来经合并、改组或停航,到 1948 年,旧中国民航运输仅保留中国航空公司和中央航空公司两家规模较大的航空公司,但两家航空公司的飞机也仅存无几。1949 年 11 月 9 日,这两家航空公司全体员工在香港宣布起义回归祖国,投入新中国的怀抱。

1949 年 11 月 2 日,中国民用航空局成立,揭开了我国民航事业发展的新篇章。从这一天开始,新中国民航从无到有,由小到大,由弱到强,经历了不平凡的发展历程,特别是十一届三中全会以来,我国民航事业无论在航空运输、通用航空、机群更新、机场建设、航线布局、航行保障、飞行安全、人才培养等方面都持续快速发展,取得了举世瞩目的成就。中国民航发展至今主要经历四个阶段。

第一阶段(1949—1978 年)。1949 年 11 月 2 日,中国民用航空局成立。1962 年 4 月,中国民用航空局扩编为中国民用航空总局,下设各省、市、自治区民航局和民航站。这一时期,民航由于领导体制几经改变,所以,航空运输发展受政治、经济影响较大。1978 年,航空旅客运输量仅为 231 万人,运输总周转量 3 亿吨公里。

第二阶段(1978—1987 年)。1980 年中国民航局从隶属于空军改为国务院直属机构,实行企业化管理。这期间中国民航局是政企合一,既是主管民航事务的政府部门,又是以“中国民航”(CAAC)名义直接经营航空运输、通用航空业务的全国性企业,下设北京、上海、广州、成都、兰州(后迁至西安)、沈阳 6 个地区管理局。1980 年,全民航只有 140 架运输

飞机,且大多是伊尔14、伊尔18、安24等小型飞机,载客量仅20多人或40人,载客量100人以上的大中型飞机只有17架,机场只有79个。当年完成旅客周转量仅39.6亿人公里,货邮周转量1.4亿吨公里,分别占各种运输方式总运量的1.7%和0.01%。全年货运总周转量居新加坡、印度、菲律宾、印尼等国之后,列世界民航第35位。

第三阶段(1987—2002年)。1987年,我国的民航系统实行政企分开,除中国民航总局行使行业管理职权外,在北京、上海、广州、成都、西安和沈阳分别设立国际、东方、南方、西南、西北和北方6家国家骨干航空公司,具体经营客货运输业务。此外,以经营通用航空业务为主并兼营航空运输业务的中国通用航空公司也于1989年7月成立。

航空运输服务保障系统也按专业化分工的要求相应进行了改革。1990年,组建了专门从事航空油料供应保障业务的中国航空油料总公司,从事航空器材(飞机、发动机等)进出口业务的中国航空器材公司;从事全国计算机订票销售系统管理与开发的计算机信息中心;为各航空公司提供航空运输国际结算服务的航空结算中心,以及飞机维修公司、航空食品公司等。

1998年8月18日,由东方航空公司和中远集团公司共同成立了中国第一家专业航空货运公司——中国货运航空有限公司(简称“中货航”),这家在上海成立的新公司由东航出资70%,中远出资30%,成立前几年间,几乎每一年都在盈利,在中国民航普遍亏损的背景下,中货航的出色表现赢得了市场的认可。20世纪90年代末期,除专门从事航空货运的中货航外,还成立了专门从事航空快递和航空邮件运输业务的民航快递有限责任公司和中国邮政航空公司,在北京、上海、深圳等国际机场建立航空货运中心。在这一时期,根据《合同法》和《民航法》,我国率先颁布了《民用航空运输销售代理业管理规定》、《中国民用航空货物国内运输规则》和《中国民用航空快递业管理规定》等与航空货运相关的法规和规章,规范和促进了航空货运的发展。

1999年,我国货运周转量在世界的位次上升到第9位,全年货邮周转量占全行业运输总周转量的比重为39.6%,占全球航空货运周转量的3%。连续20年来,我国民航运输总周转量、旅客运输量和货物运输量年均增长分别达18%、16%和16%,高出世界平均水平两倍多。2002年,民航行业完成运输总周转量165亿吨公里、旅客运输量8594万人、货邮运输量202万吨,国际位次进一步上升,成为令人瞩目的民航大国。

第四阶段(2002—今)。2002年3月,中国民航业再次进行重组。主要内容有:

① 组建六大集团公司。分别是:中国航空集团公司、东方航空集团公司、南方航空集团公司、中国民航信息集团公司、中国航空油料集团公司、中国航空器材进出口集团公司。成立后的集团公司与民航总局脱钩,交由中央管理。

② 民航政府监管机构改革民航总局下属7个地区管理局(华北、东北、华东、中南、西南、西北、新疆)和26个省级安全监督管理办公室(天津、河北、山西、内蒙古、大连、吉林、黑龙江、江苏、浙江、安徽、福建、江西、山东、青岛、河南、湖北、湖南、海南、广西、深圳、重庆、贵州、云南、甘肃、青海、宁夏),对民航事务实施监管。

③ 机场实行属地管理。按照政企分开、属地管理的原则,对90个机场进行了属地化管理改革,民航总局直接管理的机场下放所在省(区、市)管理,相关资产、负债和人员一并划转;民航总局与地方政府联合管理的民用机场和军民合用机场,属民航总局管理的资