



“实用型” 报关与国际货运专业教材

- ★ 一本由工作经验丰富、授课方式轻松的老师精心编写的“实用型”教材
- ★ 设置完整的学习情景构建教学内容
- ★ 紧贴航空货代工作实际，注入真实案例详细讲解
- ★ 内容专业、新颖，是航空货运代理领域的前瞻性教材

航空货运代理实务

◆ 求解迫在眉睫的航空货运代理实务难题

AIR CARGO
SERVICE PRACTICE

杨鹏强◎编著

中国海关出版社

出文部同中，京北

著錄題概計：卷突題升函覽空讀

航空货运代理实务

杨鹏强◎编著



中国海关出版社

图书在版编目(CIP)数据

航空货运代理实务/杨鹏强编著. —北京:中国海关出版社,2010.1

ISBN 978-7-80165-707-7

I. ①航… II. ①杨… III. ①航空运输:货物运输—代理(经济)—教材 IV. ①F560.84

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 232932 号

航空货运代理实务

HANGKONG HUOYUN DAILI SHIWU

杨鹏强 编著

出版发行:中国海关出版社

地址:北京市朝阳区东四环南路甲1号

邮政编码:100023

电话:(010)65194242-7548(图编部) (010)65194239(发行部)

网址:<http://www.hgcbs.com.cn>

金钥匙书店:010-65195616

经销:新华书店

印刷:北京楠萍印刷有限公司

开本:710mm×1000mm 1/16

字数:300千字

印张:18.75

版次:2010年1月第1版

印次:2010年1月第1次印刷

定价:37.00元

海关版图书,印装错误可随时调换



前言

本书是反映当前运输发展前沿的教材,是《国际货代操作实务》的延续和细化。中国经济走入今天加速发展的年代,贸易的周转快,需要有快速的运输方式相配套,航空运输的发展适逢其时。要使毕业生搭上航空货运代理行业这班高速前进的“就业列车”,航空货运代理操作知识是物流类专业必然要涉及的内容。而国内能把这个领域的货运代理技术阐述清楚的教材几乎没有,笔者试图来做这件事,起个补缺补漏的作用。

本书以航空运输代理业的职业环境为线索,共分8章。第1章介绍航空货代工作环境,包括国内外航空货运的形势与趋势、航空运输地理、航空货运业务手册。第2章介绍航空货代工作主体,承运人、航空货代、托运人、航空保障企业以及相关的协会与组织。第3章从航空货代工作对象来看待航空货运代理行业,特别介绍了飞机、支持设备及进行飞机配载的方法。第4章航空货代商务内容包含航空货运合同、航空保险、不正常运输、变更运输、索赔与理赔涉及法律、法规层面的问题。第5章开始介绍航空货代工作流程,详细介绍从委托运输、进出港、理货、目的地配送等操作环节。第6章着笔于货物收运与快递业务,对特殊运输对象展开说明。第7章训练航空货代工作单据填制能力。第8章训练航空货代核算的能力。

本书的编著反映了当前课程改革的两种声音的平衡,一种是

全盘“工作过程系统化”的呼声,用一个个完整的学习情境来构建教学内容,从简单的工作任务到复杂的工作任务,以学习情境复杂度的递进来进行教学,直到最后让学生独立完成完整和最复杂的职业任务。反对的声音认为全盘“工作过程系统化”违背了教学规律,特别是文科类专业的教学规律。事实上,即使是走在“工作过程系统化”课改前沿的深圳职业技术学院也未能把这个思路融入教材编写。保守派的声音甚至要求教材的编著要退回原来学科系统化。

南华报关与国际货运专业已经走到了它的十周年,两千名毕业生大部分进入了物流行业,专业的教学团队一直把产学研放在第一位,本书就是我们团队经验的体现,在“工作过程”的职业实践以及学校专业教学两者之间获取一个平衡点。章节的编排取自职业的需要,体现了工作过程,但又不过分强调教学难以实现的“工作过程”完全系统化。笔者以说故事形式来演绎教学,学习情景的设计来自工作中的真实素材,给物流类专业提供了新的教学思路。

南华工商学院和中国海关出版社联合推出“实用型”报关与国际货运专业系列教材的出版计划到本书为止已经完成了一半,我们为报关与国际货运专业建立了博客 [hi. baidu. com/南华报关/blog](http://hi.baidu.com/南华报关/blog),欢迎大家浏览交流。

本书的学习情境职业原型来自南华报关与国际货运专业2008届毕业生周振宁提供的素材。本书的出版离不开中国海关出版社饶淑荣编辑的策划。在此一并致以衷心的感谢!本书编著还有许多需要改进和提升的地方,希望使用者批评指正并将意见反馈到邮箱 [rmstudioph@163. com](mailto:rmstudioph@163.com),谢谢!

杨鹏强

2010年1月

目 录

第 1 章 航空货代工作环境	●1
1.1 航空货运概述 / 1	
1.2 国内外航空货运的形势与趋势 / 5	
1.3 世界航空运输地理 / 14	
1.4 国际航空货运业务手册 / 24	
本章小结 / 34	
阅读链接 / 34	
思考题 / 34	
学习情景 1 / 36	
第 2 章 航空货代工作主体	●37
2.1 国际航空运输组织 / 37	
2.2 国内民航行业协会概况 / 42	
2.3 航空运输中的承运人 / 43	
2.4 航空运输保障企业与航空货代 / 59	
2.5 航空货运客户群 / 63	
本章小结 / 64	
阅读链接 / 64	
思考题 / 64	
第 3 章 航空货代工作对象	●66
3.1 飞机 / 66	
3.2 支持设备 / 78	



3.3 飞机的配载 / 89

本章小结 / 100

阅读链接 / 100

思考题 / 101

学习情景 2 / 102

第4章 航空货代商务 ●103

4.1 航空货物运输合同 / 103

4.2 航空运输货物保险 / 106

4.3 特殊运输情况 / 108

4.4 索赔与理赔 / 116

4.5 航空货运法律法规 / 120

本章小结 / 133

阅读链接 / 134

思考题 / 134

第5章 航空货代工作流程 ●136

5.1 航空运输方式与运输要求 / 136

5.2 委托与承接 / 141

5.3 出口接货与出港装货 / 145

5.4 进港理货与进口配送 / 150

5.5 单证处理与报关报检 / 154

本章小结 / 160

阅读链接 / 160

思考题 / 161

第6章 货物收运与快递业务 ●163

6.1 航空货物的收运 / 163

6.2 快件收运与航空快递 / 176

6.3 航空快递业务的特点与形式 / 185

6.4 快递业者与寄件人 / 191

本章小结 / 197

阅读链接 / 197

思考题 / 197

第7章 航空货代工作单据 ●200

7.1 航空托运单 / 200

7.2 航空运单 / 205

7.3	快递交付凭证 / 220	
7.4	运费更改通知单 / 224	
	本章小结 / 227	
	思考题 / 227	
	学习情景 3 / 228	
第 8 章	航空货代核算	●230
8.1	航空费用核算基本知识 / 230	
8.2	国际货物运价的种类 / 236	
8.3	运价的使用顺序及运费结算原则 / 259	
8.4	其他杂费 / 265	
	本章小结 / 271	
	阅读链接 / 271	
	思考题 / 271	
	学习情景 4 / 273	
附录		●275
	附录 A: 航空运价手册目录 / 275	
	附录 B: 思考题参考答案 / 279	
参考文献		●284

第1章 航空货代工作环境

关键术语

时差计算 空代职能 航协区 运价手册 航空代码 货运指南

学习目标

- 了解航空货运市场的特点；
- 能熟练判断各空港所在的航协区；
- 能熟练计算时差和飞行时间；
- 能熟练查找航空手册中的各种信息；
- 掌握各种航空代码的意思。

目前，中国航空货运市场的增长速度高于客运增长速度，而且以高于世界平均水平的速度飞速发展。中国民航总局也非常重视中国航空货运的发展，相信中国的航空货运业将会有有一个光明的前景。



1.1 航空货运概述

1.1.1 概述

航空运输（Air Transport）是一种现代化的运输方式，它与海洋运输、

铁路运输相比,具有运输速度快、货运质量高且不受地面条件限制等优点。因此,它最适宜运送急需物资、鲜活商品、精密仪器和贵重物品。

1.1.2 航空货运市场的特点

经济全球化要求以“贸易自由化”为基本原则,推动生产要素的自由流动,实现资源在全球范围内的优化配置。国际运输,特别是国际航空运输,是生产要素得以自由流动不可缺少的重要手段。实践证明,开放的市场环境,是航空货物运输得以发展的必要条件,这是由航空货物运输的特性所决定的。航空货运具有不同于客运服务的特点。

1. 航空货运流向的不平衡性

航空货运的流向一般是不平衡,甚至是“单向”的。许多时候,一个方向的流量比另一个方向的流量要大数倍。货物一般是从制造中心向分销中心流动,或者从生产中心向消费中心流动。此外,这种不平衡可能是地方性的,因为同时还受国家或地区之间进出口贸易不平衡的深刻影响。因此,三角运送、经枢纽运送和频繁调整航线就成了在商业上经营货运的必要手段,航空货运价格也会因运送方向不同而不同。为了满足这些需要,市场开放政策,包括为全货运航班规定开放的航线结构、等量的定期航班和包机的权利,以及第一种到第九种航权自由,是必要的。

2. 航空货运对运输时间和运输路线的敏感度

货物在属性上通常对始发地和目的地之间所用的时间(快件除外)、航线和经停点不像旅客那样敏感。货物经常可以等候,可以经不同航线运送并做许多经停。因此,货物可在枢纽集中整合以便更快捷的运送。出于这一理由,第五种和第七种自由航权、充分换机型的权利、窜飞、在单一航空器运行时合并航班号、不限机型或运力以及航线灵活性,对于货运承运人迅速回应市场需求和仅靠自有的货运最不能支持的多点航线运营而言是至关重要的。

3. 航空货运与其他运输方式的结合度

航空货运倾向于使用多种运输方式,与其他运输方式相结合,这样可以利用偏远和较少拥挤的机场进行航空货运。此外,货物要求从包装点运往交付点,对于航空货运提供人来说,拥有有效的地面服务和多式联运权,使其能提供用户所要求的无间隙货运服务就显得十分必要。航空运输有其他运输无法比拟的优越性,运送速度快,运输安全准确,可简化包装节省包装费用。

鉴于上述理由,越来越多的人士已经认识到,现行双边体制是航空货运

网络和服务理想效率及经济运行的主要障碍，因此不少国家和航空货运行业纷纷要求推行航空货运自由化。

但是，另一方面，在飞机上涂上本国国旗在空中飞翔，展示在世界各国面前，象征着国家的政治声望，同时也对本国经济发展具有直接或间接的帮助。在1981年9月，联合国贸发会议秘书处《实行歧视性和不公正的民航惯例对发展中国家发展空运事业的影响》的报告中指出：“许多国家，特别是发展中国家，对本国航空公司怀有重要和广泛的社会、经济目的，在它们特定的情况下，这些目标可能比眼前和直接的财务利益更重要。”正是因为如此，“每一个新出现国家，几乎总是立即采取步骤来组建自己国家的航空公司，深信经营国际航班活动如同拥有旗帜和交换使节一样，以表明其国家成立的对外标志”。美国“确保航空运输业强竞争力国家委员会”（National Commission to Ensure a Strong Competitive Airline Industry）于1993年8月向美国总统和国会提交的报告中也称：“航空运输体系对于国家的公众和商业来说已成为经济进步的基础。”

1.1.3 民用航空在国家发展中的地位和作用

1. 民用航空是综合交通运输体系中增长速度最快、发展潜力最大的运输方式

1903年，美国莱特兄弟发明第一架飞机成功上天，标志着人类进入了航空时代。1919年，法国与比利时之间开通了世界上第一条国际民航客运航线，标志着交通运输拥有了划时代的新方式、新体系。20世纪的最后20年中，航空货运以每年7%的速度增长。

在我国，改革开放30多年来，民航的增长速度远远高于其他运输方式。1978—2007年，从货物周转量年均增长率看，铁路为5.3%，公路为13.7%，水运为10.1%，管道为5.1%，而民航为17.8%。在国际国内高附加值、鲜活易腐货物运输以及快递业中，航空运输具有绝对优势。科技含量高的新兴产业，其产品一般都具有体积小、附加值大、运输时效性要求高等特点，对航空运输具有很强的依赖性。传统制造业的高级化过程，也使得其产品对航空运输提出了越来越多的需求。我国人口大约是美国的4.3倍，国土面积比美国略多，而年航空货运周转量约为美国的1/4。以上数据说明我国民用航空货运的发展潜力十分巨大。

2. 民用航空具有巨大的经济价值，是促进经济繁荣的强劲动力

民用航空是各国国民经济的重要组成部分，也是保持经济增长的有力工



具。民用航空投入产出的比例为 1:8。2006 年,全球民用航空产生的经济效益相当于世界 GDP 的 8%。在一些航空发达国家,民用航空产生的经济效益占本国 GDP 的比例还要高得多,如新加坡占到 20% 以上。民用航空促进经济繁荣,可以从以下几个方面来看:

(1) 民用航空本身是一个链条庞大的产业。

民用航空直接涉及投资、生产、流通和消费各个环节,涉及制造、维修、营销、服务等多种领域。在公共航空运输方面,目前全球大约有 2 000 家航空公司,经营着 23 000 架飞机;有几万个机场;有 160 多家空中交通管理服务提供者。民用航空为各国财政贡献了数额巨大的税款。

(2) 民用航空刺激现代服务业发展。

航空运输是现代服务业的重要组成部分,同时,它又为其他服务业提供强有力的支撑,甚至能决定某些服务业的发展命运。现代服务业的迅速发展,产生了巨大的人流、物流和信息流,公务商务人员的旅行、公务商务文件的快速和科技含量高、体积小、价值大的产品运输,一般都依赖航空运输。国家“十一五”规划提出要“大力发展金融、保险、物流、信息和法律服务等现代服务业”;国务院也出台了《关于加快发展服务业的若干意见》,这既为民航业自身发展注入了新的活力,也为民航业刺激现代服务业发展提供了用武之地。

(3) 民用航空推动现代国际贸易。

航空运输促进了经济全球化,支持了庞大的财务和商业服务贸易。随着全球高附加值、高时效货物市场的增长,航空货运承担的国际贸易运输量按照价值计算,所占比重会越来越大。从世界各国的经验看,航空运输越是发达的地区,往往也是经济外向型越高的地区,发达的航空运输已成为各国迈向国际化的重要衡量指标。

(4) 民用航空促进区域经济发展。

20 世纪 90 年代末,美国北卡罗来纳大学教授卡萨达提出了“第五波理论”,认为航空运输是继海运、天然运河、铁路和公路运输之后对区域经济发展的第五冲击波。最突出的表现是,与现代经济快速发展相适应的大型机场,突破了单一运输功能,通过与多种产业有机结合,形成颇具带动力和辐射力的“临空经济区”,成为地区经济增长的“发动机”。在我国,发展民用航空对促进区域经济、缩小地区差距、保持社会稳定意义更为重大。

(5) 民用航空催生科技创新。

民用航空的强大有赖于航空工业的强大,反过来,民用航空的需求拉动

航空工业的创新发展。现代航空器和空中交通管理系统高度密集了大量先进技术。自动化、电子、微电子、计算机等现代高科技在机载设备和空管设备中被大量采用,使控制、管理系统具有越来越高的自控性。轻质合金、复合材料等新型材料被广泛应用于航空器制造,使飞行动力越来越强大。航空工业是高新技术发展的策源地和市场。



1.2 国内外航空货运的形势与趋势

了解国际航空货运发展趋势,可以帮助空运代理人总结出航空货运内在的发展规律。测算表明,航空货运虽然只占全球贸易运输量的2%,但由于空运货物多是高附加值产品,其价值却超过全球贸易货运总值的40%。伴随着航空技术的进步和运输组织管理及服务水平的提高,特别是大型民用运输机出现后,国际民航业一直处于快速增长状态。目前,全球形成了以北美、欧洲和亚太地区为主的三大航空市场,共占全球市场份额近90%。20世纪80年代以来,受经济全球化、发达国家放松航空管制以及向后工业化转变等一系列因素影响的驱动,国际民航业呈现出包括国际航空货运联盟、CASS 结算模式、货运收益管理在内的一些值得关注的重要特征和趋势,发展格局和利益获取模式正在发生着深刻变化。

1.2.1 国际民用航空的发展

1. 大力发展民航业成为国家和地区战略的重要组成部分

鉴于民用航空在政治、经济、社会、军事、外交、文化等领域均发挥着十分重要的作用,许多国家和地区把民航业定位为战略性产业,把发展民航业上升为国家战略或地区战略,使之成为本国、本地区在全球化过程中获取最大化利益的有力工具。

美国在国际民航业中一直处于领先地位。美国政府长期以来把保持美国在全球航空业中的领导地位作为发展民航业的战略目标,采取立法和建立中央政府部门之间的协调机制,对民航业发展做出规划、制定政策并给予财政支持。欧盟把发展民航业作为提高其全球竞争力和促进欧洲一体化的重要手段和途径,逐步实现了民航业政策法规的统一制定和实施。2001年,欧盟委员会通过了《交通政策白皮书》,提出了至2010年欧洲航空运输发展行动计划,其重要战略包括构建“欧洲单一天空”、重新设计欧洲航空港的运营能



力、走可持续发展道路和提高航空运输安全系数等。

海湾各国近年来携石油价格飙升带来的雄厚财力基础和本身所处的亚欧非三大洲交汇点的战略重心地位，纷纷将目光投向民航业，使得该地区成为全球民航业发展最快的地区之一。各国政府采取了开放天空、加大机场建设投资、发展旅游业和金融业、建立自由贸易区及物流城等政策措施，支持和刺激民航业发展；反过来，又通过民航业的快速发展极大地促进旅游、金融和贸易的增长。

20 世纪被称为“亚洲四小龙”的韩国、中国台湾地区、新加坡及中国香港地区先后推行出口导向型战略，在短时间内实现经济腾飞，与其把发展民航业作为国家或地区的发展战略密不可分。尤其是新加坡作为一个城市国家，在全球国家竞争力排名中名列前茅，没有发达的民航业的支撑是不可能实现的。

2. 航空运输自由化持续发展

航空运输自由化主要是指改革航空运输的管理体制和方法，从政府对企业经营活动的详尽管理过渡到更多地依靠市场力量予以调节，给予企业更多的经营权利和灵活性。它有紧密联系的两方面内涵：

(1) 国内航空运输的自由化，即“放松管制”。

20 世纪 70 年代中期以前，各国政府对航空运输业实行严格管制的政策。70 年代后期，美国率先改变严格管制的政策，在市场进入与退出、价格制定、航线资源分配等方面按市场化原则进行管理，企业经营活动基本不受限制。美国的做法，后来纷纷被其他国家仿效。到目前，世界上绝大多数国家都已实行放松对航空运输经济性管制的政策。美国政府在推行国内放松管制的同时，致力于将自由化做法推向国际。

(2) 国际航空运输的自由化，即“天空开放”。

1992 年，美国提出了“天空开放”的概念，即在双边航空运输协定中，允许双方充分的市场准入。美国和欧盟将“天空开放”确立为一项基本的对外经济贸易政策，在国际经济政治交往中将其纳入国与国之间、地区与国家之间、地区与地区之间的战略对话，其实质目的是更多地获取经济全球化过程中航空运输上下游产业利益。在美国、欧洲以及其他一些国家的大力推行下，国际航空运输自由化逐渐成为世界性潮流。目前积极推行“天空开放”的国家大致包括三类：第一类是相对具有很强民航业的国家，如美国和欧盟国家，它们凭借自己的实力把国内的一套推向国际，力促其他国家向其开放



航空市场,进而对外扩张,取得并保持航空运输霸主地位;第二类是本国航空资源短缺或航空市场很小,但空运企业有一定实力的小国,比如新加坡、荷兰,开放天空不但于其无损,反而可以借助航空资源重新配置、航空市场重新分割的良机,走出去谋求更大的发展空间;第三类是出于本国经济发展的需要,如以旅游业为经济支柱的国家,泰国、墨西哥、智利、阿联酋等均属此类。

3. 全球性航空战略联盟占据市场主体地位

航空联盟由来已久,最早由美国国内市场的干线航空公司与支线航空公司之间合作提供联合中转服务而产生。自20世纪八九十年代以来,航空联盟蓬勃发展。1997年,加拿大航、汉莎航、北欧航、泰国国际航以及美联航共同创立全球第一家战略性联盟——星空联盟(Star Alliance),标志着世界航空运输正式进入全球联盟时代。1998年,由英航、美利坚航、加拿大国际航、中国香港国泰航和澳大利亚快达航共同创建寰宇一家联盟(Oneworld)。2000年,美国达美航、法航、大韩航、墨西哥航共同组建了天合联盟(Sky Team)。如今,三大联盟占据了全球航空客运市场70%以上的份额,世界按销售收入排名前20位的航空公司都是三大航空联盟的成员。中国市场也同样呈现国航、东航、南航“三足鼎立”之势。目前,南航与天合联盟、国航与星空联盟、东航和寰宇一家进行合作,国际航空组织变相地将联盟航线的网络覆盖到了中国。

全球性航空战略联盟的产生和发展主要根植于两个因素:一是经济全球化的进程加速了全世界范围对于国际中转、无缝隙航空旅行及货物运输的需求,单个航空公司或单纯的双边合作,不可能从技术上独立提供一致性的服务;二是航空公司的跨国投资与兼并受到各国政策的严格限制,迫使航空公司将直接投资和持有股权的“资产联盟”转为商业联盟。联盟成员通过共享航空资源,扩大市场势力,降低成本,提高竞争力和经济效益。

4. 枢纽辐射式航线结构成为运营的主导模式

早在20世纪60年代,美国的一些骨干航空公司为了控制成本和占领市场的需要,就尝试把航线的运营模式从“点对点”飞行,改变为先向一点集中再进行中转的模式,即枢纽辐射式航线结构模式。从20世纪80年代开始,枢纽辐射式航线结构在世界范围内得到广泛重视,迅速发展和完善起来,航空枢纽随之形成,成为航空客运快速中转、集散中心和综合物流节点。大型枢纽机场能够吸引并且聚集经济社会发展中的优势资源,形成巨大的人流、

物流、资金流、技术流、信息流,对区域经济发挥积极而强大的集聚、辐射和带动效应。各国、各地区纷纷把构筑国际航空枢纽作为提升其国家或区域竞争力的战略措施。目前,在欧洲、北美和亚太地区三个主要航空市场中,只有亚太地区的国际枢纽航空港分布格局尚未完全定型,除中国香港地区和新加坡机场外,最有潜力和竞争力成为该地区国际枢纽航空港的还有韩国仁川机场、日本成田机场、泰国曼谷机场和我国北京首都机场、上海浦东机场、广州白云机场。21世纪以来,以上机场都进行了大规模的基础设施建设,以扩充机场容量,争夺亚太地区国际航空枢纽地位。

5. 高新科技引领民用航空发展

近十多年来,高新科技的研制和应用正在并将进一步提升民用航空的安全水平,促进民用航空持续快速发展。一是发展了超大型飞机制造技术。波音公司正在制造的7E7将第一次实现中型飞机尺寸与大型飞机航程的结合,具有较高燃油效率,出色的环保性能。二是在空中交通管理领域广泛应用现代通信、卫星、自动化和计算机技术,展开了以星基导航为主导的空管技术革命。三是兴起了绿色化的航空运输革命。从改善飞机空气动力、提高发动机燃油性能、研制新一代聚合物和复合材料等方面降低航空运输对环境的污染。引入了“绿色机场”理念,把机场建成“节约、环保、科技、人性化”的机场。

1.2.2 我国民用航空发展的现状与趋势

未来5~10年,我国面临着工业化、信息化、城镇化、市场化、国际化深入发展的新形势新任务,对民航业的发展提出了新的更高的要求。这个时期,对我国民航业的发展来说,既是重要战略机遇期,也是夯实基础、承上启下,解决发展中的各类矛盾和进一步消除体制机制障碍的关键时期。

1. 我国民航业的发展现状

在过去的30多年里,我国民航经历了三次大的体制改革,一是1980年改变军队建制,走上企业化道路;二是1987年至1992年,进行以民航管理局与航空公司、机场分立的管理体制改革,在行业内引入了竞争机制;三是2002年至2004年进行了以“航空运输企业联合重组、机场属地化管理”为主要内容的体制改革。通过这三次改革,使原来军民合一、政企不分的民航管理体制,逐渐转变为政企分离、机场属地化管理、多种所有制企业平等竞争的民航管理体制。与此同时,我国民航形成了全方位、多层次的对外开放格局,逐步发展成为全球第二大航空运输系统。

(1) 市场规模持续扩张, 运输能力逐渐提高, 航线网络不断完善。

改革开放 30 多年来, 我国民用航空业取得了举世瞩目的巨大成就, 我国民航运输总周转量和货邮运输量分别以 17.5% 和 14.9% 的平均速度增长, 2008 年达到 376.8 亿吨公里和 407.6 万吨。我国定期航班运输总周转量在国际民航组织缔约国中的排名, 由 1978 年的第 37 位上升至 2005 年的第 2 位。截至 2008 年年底, 我国民航拥有飞机 1961 架, 其中运输飞机 1259 架, 具有独立法人资格的运输航空公司 41 家, 开辟的定期航线总数 1532 条, 其中, 国内航线 1235 条 (至香港地区、澳门地区航线 49 条), 通航全国内地 150 个城市; 国际航线 297 条, 通航 46 个国家的 104 个城市。我国已形成了国内四通八达、国际连结世界主要国家和地区的航空运输网络。

(2) 引入市场机制, 多元化、集团化和充满活力的竞争格局业已呈现。

经过 2002 年以来的联合重组以及放松市场准入管制, 在公共航空运输领域, 形成了由国航、南航和东航三大国有控股航空集团, 众多地方性航空公司、中外合资航空公司、民营航空公司等多元化市场主体共同参与的竞争格局。既有从事综合运输业务的大中型航空公司, 也有专门从事全货运、支线运输的航空公司, 竞争方式呈现出多样化与专业化并存的态势。

(3) 基础设施建设步伐加快, 运输保障能力大幅提高。

近年来, 我国民用机场进入一个新的建设高峰期, 截至 2008 年年底, 全国有民用运输机场 (含军民共用机场) 152 个。广州新白云国际机场、北京首都国际机场、上海浦东国际机场及虹桥机场先后投巨资完成了新建和扩建。空中交通管理、通信、导航和气象等航行保障系统的技术升级改造正在加快, 初步形成了区域管制—终端管制—塔台管制三级空中交通管制服务系统, 建立了民航专用卫星通信网、空管数据通信网等信息服务网络。

(4) 积极有序地开放国际航权, 向外发展的空间不断拓宽。

从 2000 年开始, 我国在厦门、海南、南京等地试点开放第五航权, 允许外国航空公司的航班在抵达中国前, 经停第三国机场, 也可经中国转飞第三国城市。2004 年, 中美两国签署了新的《中美航空运输协定》, 增加了国际航权安排。2007 年中美第二次经济战略对话期间, 中美双方就扩大两国航空运输市场准入达成新协议。2006 年, 中国先后与韩国、日本签署协议, 大幅度扩大双边间的航权。在扩大双边航权安排的同时, 我国积极探索发展区域航空运输合作关系, 目前已与上合组织、东盟、欧盟等 7 个区域组织开展民航领域的各项活动, 与东盟启动了区域航空运输自由化安排的磋商。与外国对