

民航运输类专业“十二五”规划教材

民航国内客票销售

綦琦 许夏鑫 主编



国防工业出版社

National Defense Industry Press

民航运输类专业“十二五”规划教材

民航国内客票销售

綦琦 许夏鑫 主编

国防工业出版社

·北京·

内 容 简 介

本书依据民航国内客票销售岗位的职业技能知识要求,提炼出民航国内客票销售综合知识、民航国内客票销售地理知识、民航国内客票销售业务和民航国内客票销售系统四个部分的就业岗位要求,并用全新的视角和最新的知识展现相关教学内容。本书共分四个学习单元:学习单元一讲解民航国内客票销售所必须掌握的民航行业综合知识;学习单元二讲解民航国内客票销售所必须了解的相关地理知识;学习单元三讲解民航国内客票销售的具体工作内容;学习单元四讲解民航国内客票销售系统。本书的特色是以就业为导向、紧跟行业最新发展趋势,务求阐述最权威、最系统、最全面的民航国内客票销售知识。

本书可作为职业院校和普通高等院校民航运输、空中乘务、航空服务、市场营销等专业相关课程教材,也可作为航空公司、销售代理、电商营销等民航相关单位的培训教材。

图书在版编目(CIP)数据

民航国内客票销售/綦琦,许夏鑫主编. —北京:国防工业出版社,2015.4

民航运输类专业“十二五”规划教材

ISBN 978-7-118-09909-6

I. ①民... II. ①綦... ②许... III. ①民航运输 - 售票 - 中国 - 高等学校 - 教材 IV. ①F562.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 304795 号

※

国防工业出版社 出版发行

(北京市海淀区紫竹院南路 23 号 邮政编码 100048)

北京奥鑫印刷厂印刷

新华书店经售

*

开本 787×1092 1/16 印张 12 字数 236 千字

2015 年 4 月第 1 版第 1 次印刷 印数 1—4000 册 定价 32.00 元

(本书如有印装错误,我社负责调换)

国防书店:(010)88540777

发行邮购:(010)88540776

发行传真:(010)88540755

发行业务:(010)88540717

《民航国内客票销售》 编委会

主 编 綦 琦 许夏鑫

副主编 林瑗菡 马晓虹 温 俊

参 编 司呈艳 尹 勇 江志鹏 董裴君 程俊彤

前 言

本书是民航运输、航空服务等民航旅客运输类专业必修课程使用教材,同时也适合航空公司、民航机场、销售代理等民航旅客运输主体单位进行员工岗前培训使用。本书内容共分四个学习单元,分别为民航国内客票销售综合知识、民航国内客票销售地理知识、民航国内客票销售业务和民航国内客票销售系统。

本书的编排思路完全符合国务院印发的《关于加快发展现代职业教育的决定》的精神,遵循以就业为导向的现代职业教育发展要求。本书的知识可以达到无差异覆盖民航国内客票销售岗位所需的全部专业知识要求,以此开创了基于民航岗位知识标准编写业务课程教材的先河。本书主编从事民航国内客票销售课程校内教学和对外培训工作近10年,加之曾组织和参与校外实习安排工作多年,对民航国内客票销售行业及企业有着全面、深入的了解,熟知就业岗位对人才的知识要求。

本书由广州民航职业技术学院綦琦负责全书的统稿和整理工作。其中,綦琦负责编写学习单元一、学习单元三的第三节、第四节和附录;许夏鑫负责编写学习单元四;林瑗菡和马晓虹负责编写学习单元二;温俊负责编写学习单元三的第一节、第二节;司呈艳、尹勇、江志鹏、董裴君、程俊彤参加了资料的收集和整理工作。

本书在编写过程中参考了众多相关内部资料,并得到中国航空运输协会、中国南方航空公司、中国东方航空公司、中国民航信息网络公司等有关部门领导、专家和广州民航职业技术学院民航经营管理学院领导、同事的大力支持,以及三亚航空旅游职业学院、北京现代职业技术学院的大力支持,在此一并致谢!最后,还要感谢我的妻子和女儿给予我编书工作的理解和鼓励!

綦 琦

目 录

学习单元一 民航国内客票销售综合知识	1
第一节 我国民用航空概况	1
一、民航运输概况	1
二、中国民用航空局介绍	9
三、中国航空运输协会介绍	10
第二节 国内航空运输企业概况	12
一、航空运输企业	12
二、航空运输企业的组织和运营	13
三、我国主要航空运输企业概况	14
第三节 民航运输基础知识	19
一、航班运行	19
二、代码共享	22
三、民航飞机类型介绍	23
第四节 民航国内客票销售基础知识	28
一、民航客票销售经典案例	28
二、民航运输生产基础知识	31
三、民航客票销售基础知识	34
自我检测	39
学习单元二 民航国内客票销售地理知识	40
第一节 我国地理知识简介	40
一、我国自然地理环境	40
二、我国经济地理环境	41
三、我国人文地理环境	42
四、我国航空区划介绍	42
第二节 我国三大核心城市简介	43
一、北京简介	44
二、上海简介	45
三、广州简介	46
第三节 航空地理知识	47
一、地球运动的知识	47

二、大气层及飞行环境	49
三、影响飞行的天气	50
自我检测	52
学习单元三 民航国内客票销售业务	54
第一节 民航国内客票销售一般规定	54
一、我国民航运价体系概述	54
二、国内客票及行李票识读	57
三、国内客票使用一般规定	65
第二节 民航特殊旅客购票规定	69
一、民航特殊旅客概述	69
二、民航特殊旅客购票规定	71
第三节 民航电子客票销售业务	83
一、民航电子客票基础知识	83
二、民航电子客票识读	84
三、民航电子客票退改签业务	88
第四节 民航国内客票销售渠道	97
一、售票处销售渠道介绍	97
二、呼叫中心销售渠道介绍	98
三、互联网销售渠道介绍	99
四、移动终端销售模式介绍	101
自我检测	101
学习单元四 民航国内客票销售系统	103
第一节 民航代理人分销系统	103
一、分销系统控制指令	104
二、航班信息查询指令	107
三、建立旅客订座信息记录	111
四、分销系统自动出票操作	113
五、旅客信息记录修改指令	121
第二节 开账与结算计划	125
一、国际航协代理人计划简介	125
二、代理人资格认可条件	127
三、中国开账与结算计划概述	128
附录一 常见民航飞机信息汇总表	130
附录二 国内主要城市/机场三字代码	134
附录三 国内各主要航空公司退改签政策	139
参考文献	182

学习单元一 民航国内客票销售综合知识

学习目标

- (1) 了解五种运输方式及其特点。
- (2) 掌握航空运输的特点。
- (3) 了解航空运输企业及其相关知识。
- (4) 了解常见民航飞机机型。
- (5) 掌握民航运输生产的基础知识。
- (6) 掌握民航客票销售的基础知识。

学习内容

- (1) 我国民用航空概况。
- (2) 国内航空运输企业及其相关知识。
- (3) 民航运输基础知识。
- (4) 民航国内客票销售基础知识。

第一节 我国民用航空概况

一、民航运输概况

(一) 交通运输业的性质及其在国民经济中的作用

交通运输是人类社会的基本活动之一,是每个人生活的重要组成部分,同时也是现代社会经济活动中不可缺少的重要环节。人类社会的发展历史就是由散乱走向有序、不断迈向文明的历史,交通运输在人类文明发展的过程中发挥了不可估量的关键作用。纵观人类社会发展过程中的每一个标志性进程或里程碑事件,几乎都与交通运输领域的创新、发展、演进相伴。例如:古埃及的强大与尼罗河息息相关;世界奇观金字塔的修建,离开了运输是不可想象的。中国古老灿烂的文化与黄河、长江密切相连;丝绸之路是古老的中国走向世界的一条漫漫长路,促进了中国与世界文化的交流,促进了经济发展,却也映衬了原始运输方式的艰辛与落后。机械运输工具的出现,给经济发展和社会进步带来了全新发展机遇,使得人类社会的高速发展成为可能。蒸汽轮船的采用提高了海上的运输速度、载运能力与行驶距离,使得必须跨越茫



茫大洋的洲际运输成为现实;铁路及公路的发展与普及,使得人类在陆地上克服空间阻隔的能力大大提高,这为加强各内陆区域间的经济联系程度创造了机会;航空运输的发展更是导致交通运输在速度方面产生了质的飞跃,这使得空间距离不再成为阻隔人类彼此间联系的瓶颈。“地球村”的说法使原本广阔无比的地球变为“村落”,这恰恰是通过发达的现代交通运输体系实现的。如今,交通运输已经完全渗透到人类社会生活的方方面面,并发展成为备受关注的社会经济活动之一。

交通运输是人和物借助交通工具的载运,产生有目的的空间位移。它是经济发展的基本需要和先决条件,现代社会的生存基础和文明标志,社会经济的基础设施和重要纽带,现代工业的先驱和国民经济的先行部门,资源配置和宏观调控的重要工具,国土开发、城市和经济布局形成的重要因素,对促进社会分工、大工业发展和规模经济的形成,巩固国家的政治统一和加强国防建设,扩大国际经贸合作和人员往来发挥重要作用。交通运输具有以下明显的特征:

(1) 交通运输是一个不生产新的实物形态产品的物质生产部门。其产品是运输对象的空间位移,用旅客人公里或货物吨公里计量。交通运输的劳动对象既可以是物,又可以是人,且劳动对象不必为运输业所有。交通运输参与社会总产品的生产和国民收入的创造,却不增加社会产品实物总量。

(2) 交通运输的劳动对象是旅客和货物,运输业不改变劳动对象的属性或形态,只改变它的空间位置。交通运输提供的是一种运输服务,它对劳动对象只有生产权(运输权),不具有所有权。

(3) 交通运输是社会生产过程在流通领域内的继续。产品在完成了生产过程后,必然要从生产领域进入到消费领域,这就需要运输。产品只有完成这个运动过程,才能变成消费品。运输与流通是紧密相连的,是社会生产过程在流通领域内的继续。

(4) 交通运输的生产和消费同时进行。运输的产品不能储存,不能调配,生产出来的产品如果不及时消费就会被浪费。运输产品的效用是和运输生产过程密不可分的,生产过程开始,消费过程也就开始;生产过程结束,消费过程也就结束。这一特点要求运输业一方面应留有足够的运输能力储备,以避免由于能力不足而影响消费者需求;另一方面应对运输过程进行周密的规划和管理,因为运输过程中出现的任何差错都无法通过对运输产品的“修复”而使消费者免受侵害或影响。

(5) 交通运输具有网络型特征。交通运输的生产具有网状特征,它的场所遍及广阔空间。交通运输的网络性生产特征决定了其内部各个环节以及各种运输方式相互间密切协调的重要性。

(6) 交通运输的资本结构有其特殊性。交通运输的固定资本投入多、比重大,其流动资本比重小,资本的周转速度相对较慢。

(二) 交通运输方式及现代综合交通运输系统

根据交通运输工具的不同,可将现代交通运输划分为铁路运输、公路运输、水路



运输、航空运输和管道运输。这五大交通运输方式彼此互联、有机互通,组成一张支撑社会经济发展的现代综合交通运输网络。下面分别介绍这五种方式。

(1) 铁路是供火车等交通工具行驶的轨道。铁路运输是一种陆上运输方式,以机车牵引列车在两条平行的铁轨上行走。但广义的铁路运输还包括磁悬浮列车、缆车、索道等非钢轮行进的方式,或称轨道运输。铁轨能提供极光滑且坚硬的媒介让列车车轮在上面以最小的摩擦力滚动,使列车上的人感到更舒适,而且它还能节省能量。如果配置得当,铁路运输可以比路面运输运载同一重量物时节省五至七成能量。而且,铁轨能平均分散列车的重量,令列车的载重力大大提高。特别是在我国,铁路是国民经济的大动脉,是交通运输系统的骨干,具有速度快、运量大、可靠性强、投资大、运营成本高、可达性差、批量大、距离长、运费较低、风险低的特点,是大宗物资和中长途客货运输的主力。更值得一提的是,我国高速铁路迅猛发展(参见图 1-1),如于 1999 年所兴建的秦沈客运专线的宏伟系列项目。经过 15 年的高速铁路建设和对既有铁路的高速化改造,我国目前已经拥有全世界最大规模以及最高运营速度的高速铁路网。截至 2013 年 9 月,我国高铁总里程达到 10463 公里,“四纵”干线基本成型,中国高速铁路运营里程约占世界高铁运营里程的 46%,稳居世界高铁里程榜首,对在国际金融危机中提振我国经济发挥了巨大的战术性作用。

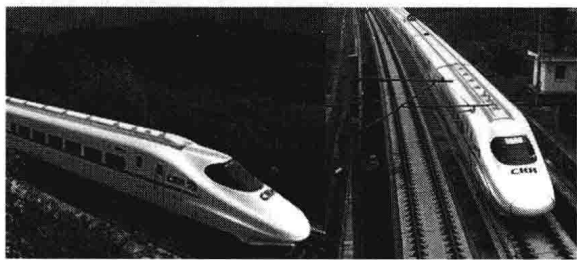


图 1-1 中国高铁列车

(2) 公路是连接城市之间、乡村之间、城市与乡村之间以及工矿基地之间,按照国家技术标准修建的,由公路主管部门验收认可的,主要供汽车行驶并具备一定技术标准和设施的道路。公路运输具有速度快、机动性强、投资少、运量小、运营成本高、可靠性一般、环境污染大、多批次、中短距离、灵活机动的特点,能实现门对门的运输,是客货短途运输中的主力,它可以深入到边远山区、穷乡僻壤,是运输脉络中的微血管。公路运输特别是我国高速公路网络(参见图 1-2)的打造对国内经济发展的贡献厥功至伟。公路运输网络的建成直接带动了房地产、汽车制造及旅游业的迅猛发展,同时促进了区域经济的活跃度。

(3) 水运是使用船舶运送客货的一种运输方式,包括内河(沿海)运输和远洋运输(参见图 1-3)。水运主要承担大数量、长距离的运输,是在干线运输中起主力作用的运输形式。在内河及沿海,水运也常作为小型运输工具使用,担任补充及衔接大批量干线运输的任务。水路运输具有运量大、投资少、运营成本低、速度慢、可靠性较差、可达性差的特点,其中:内河(沿海)运输具有满足各种距离、最低运费、定期客货



图 1-2 我国高速公路网络

运的优势;远洋运输具有长或超长距离、最低运费、定期货物运输的优势,适于中长途大宗散货的运输。水路运输在我国能源和矿产品运输中占有重要地位,在对外贸易中有明显优势。我国作为全球能源消耗大国和制造业大国,水路运输特别是远洋运输是将石油、铁矿石等资源输入到我国,将大量工业制成品输出到全球各地的重要方式,确保水路运输安全对我国经济持续发展具有重要战略意义。



图 1-3 远洋运输油轮

(4) 空运是用飞机或其他航空器作为载体的一种运输方式。空运主要服务于旅客的长距离空间移动,同时也承担部分对时间要求比较紧急的货物运输(参见图 1-4)。航空运输具有速度快、机动性强、通达性强、投资大、运营成本高、可靠性一般、可达性差、环境污染、小批量、超长距离、时效性强、运费高的特点,在长途客运和精密仪器、鲜活易腐货物运输中具有明显的优势。随着对外贸易的迅速增长、旅游业的发展和国际交流的不断加强,民用航空事业将有更大的发展。

(5) 管道是用管子、管子连接件和阀门等连接成的用于输送气体、液体或带固体颗粒的流体的装置(参见图 1-5)。通常流体经鼓风机、压缩机、泵和锅炉等增压后,从管道的高压处流向低压处,也可利用流体自身的压力或重力输送。管道的用途很广泛,主要用在给水、排水、供热、供煤气、长距离输送石油和天然气、农业灌溉、水力工程和各种工业装置中。管道运输具有连续性强、通达性强、可靠性强、不占土地资源、运营成本低、投资高、适应性差、固定货种、固定路线、持续性好的特点。随着我国经济发展需要更多的石油、天然气等资源,管道运输有着极大的发展潜力。



图 1-4 航空货运运输

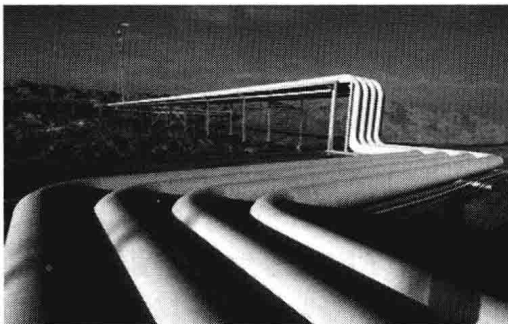


图 1-5 石油管道运输

交通运输是一项社会性生产行为,与其他社会生产行为相互依赖、相互制约和相互促进,彼此之间形成一个紧密联系的社会经济机体。国家社会经济的发展,要求交通运输系统在社会生产过程中具有先行性,科学地确定各种运输方式在现在交通运输系统中的地位和作用,建立一个经济协调、合理发展的综合运输系统。

我国幅员辽阔,各地区的自然条件不同,资源和生产力分布极不平衡,各地自然条件与经济发展水平差异很大,各种交通运输方式对自然条件的适应程度也不一样。这就要求我们在规划国民经济与交通运输协调发展时,必须充分考虑各种运输方式的优劣和适用条件,结合国土综合开发规划和生产力布局,实行合理分工与协同。在线路建设的布局上,要因地制宜,宜水则水,宜陆则陆,根据各地自然经济特点,各有侧重,科学、合理、高效地构建现代综合交通运输系统,更好地发挥交通运输系统的整体功能和综合经济效益。

(三) 航空运输的特点

航空运输的迅速发展是和其本身具有的经济特性分不开的,它的主要特点可以概括为以下六个方面:

(1) 速度快。速度快是航空运输最大的优势和主要的特点。涡轮螺旋桨和喷气式民用飞机的时速一般为 500 ~ 1000 千米,比海轮快 20 ~ 30 倍,比火车快 5 ~ 10 倍。与地面运输相比,航空运输的运输距离越长,所能节约的时间就越多,快速的特点就越显著。同时,航班正点率、办理旅客出发以及到达手续的速度、机场与市区之间的交通运输方式的便利、是否有经停点等多方面的因素都直接或间接地影响航空运输的速度。利用航空运输节省的时间、所创造的机会和经济价值是难以估量的。

(2) 机动灵活。航空运输是由飞机在空中完成的运输服务,在两地之间只要有机场和必备的通信导航设施就可以开辟航线。与其他交通运输方式相比较,航空运输不受地面条件的限制,运输距离也比其他运输方式短。飞机可以按班期飞行,也可以在非固定航线飞行,而且还可以根据客货流量的大小和流向的变化及时调整航线和机型。民用航空可以在短时间内完成政治、军事、经济上的紧急任务,例如抢险救灾、医疗急救、近海油田的后勤支援工作等。

(3) 安全舒适。喷气式民航运输飞机的飞行高度一般为 1 万米左右,不受低空



气流的影响,飞行平稳、舒适。宽体飞机的客舱宽敞,噪声小,机内设有餐饮娱乐设施,舒适程度又大有提高。由于航空技术的发展,航空运输的安全性高于铁路、海运,更高于公路运输。根据国际民航组织统计,世界民航定期航班飞机失事,20世纪40年代每亿客公里旅客死亡率平均为3人,50年代降到0.9人,60年代降到0.4人,70年代降到0.15人,90年代降到0.04人。另据20世纪80年代美国运输部公布的资料,1982年美国私用和公用汽车运输旅客周转量占总运输周转量的84%,而死亡人数却占死亡总数的95.5%;航空运输旅客周转量居第二位,占14.5%,但死亡人数仅占0.043%;铁路旅客运输周转量占0.7%,死亡人数占0.67%。可见民用航空已成为最为安全的运输方式。

(4) 准军事性。由于航空运输所具有的快速性和机动性,以及民航所拥有的机场和空勤人员对军事交通运输的潜在作用,各国政府都视民航为准军事部门。一旦发生战争或紧急事件,军事部门可依据有关条例征用民航设施和人员。

(5) 国际性。航空运输从一开始就具有国际性的特点。随着世界航空运输相互依赖和合作关系的发展以及多国航空公司的建立,航空运输国际化的特点更明显了。国际化的目的是要任何一位旅客、一吨货物或邮件,能够随时从世界上任何一个地方,快捷、方便、安全、经济、可靠地被运送到另一个地方,这是航空运输对国际交往和人类文明做出的巨大贡献。

(6) 营运成本高。飞机的商务业载小,即使大型宽体飞机的业载也仅有100吨左右。而航空运输又属资金和技术密集型行业,投资大,飞行成本高。由于航空运输营运成本高,与其他运输方式相比较,航空客货运价高。目前,航空运输只适用于人员往来和时间性较强的货物和邮件等的运输。

(四) 我国民航的发展现状及2013年度统计数据

依据中国民用航空局(简称民航局)2014年年中发布的《2013年民航行业发展统计公报》中披露的信息得知,2013年,在世界经济复苏艰难、国内经济下行压力加大的情况下,我国民航主要运输指标继续保持平稳较快增长。

2013年,我国民航完成运输总周转量671.7亿吨公里,比上年增加61.4亿吨公里,增长10.1%,变化趋势如图1-6所示。其中旅客周转量501.4亿吨公里,比上年

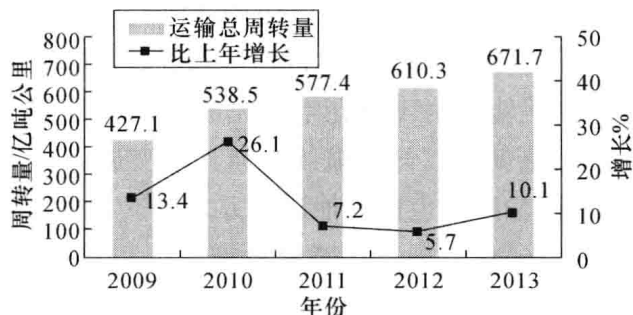


图1-6 2009—2013年民航运输总周转量



增加 55.0 亿吨公里,增长 12.3%;货邮周转量 170.3 亿吨公里,比上年增加 6.40 亿吨公里,增长 3.9%。2013 年,国内航线完成运输周转量 461.1 亿吨公里,比上年增加 45.2 亿吨公里,增长 10.9%。其中港澳台航线完成 14.2 亿吨公里,比上年增加 0.56 亿吨公里,增长 4.1%;国际航线完成运输周转量 210.7 亿吨公里,比上年增长 16.2 亿吨公里,增长 8.3%。

在旅客运输方面,2013 年我国民航完成旅客运输量 3.54 亿人次,比上年增加 0.35 亿人次,增长 10.8%,变化趋势如图 1-7 所示。国内航线完成旅客运输量 3.27 亿人次,比上年增加 0.31 亿人次,增长 10.6%,其中港澳台航线完成旅客运输量 0.09 亿人次,比上年增加 70 万人次,增长 8.4%;国际航线完成旅客运输量 0.27 亿人次,比上年增加 319 万人次,增长 13.7%。

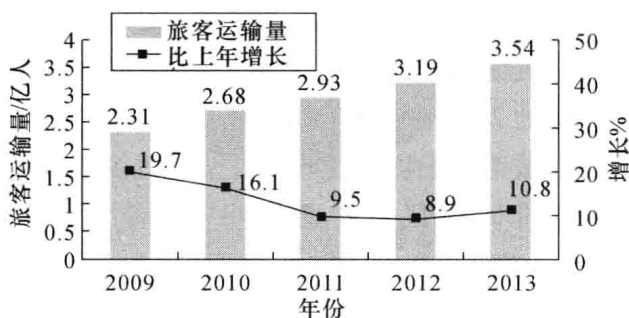


图 1-7 2009—2013 年民航旅客运输量

在货邮运输方面,2013 年我国民航完成货邮运输量 561.3 万吨,比上年增长 3.0%,变化趋势如图 1-8 所示。国内航线完成货邮运输量 406.7 万吨,比上年增长 4.7%,其中港澳台航线完成 19.9 万吨,比上年降低 4.4%;国际航线完成货邮运输量 154.5 万吨,比上年降低 1.3%。

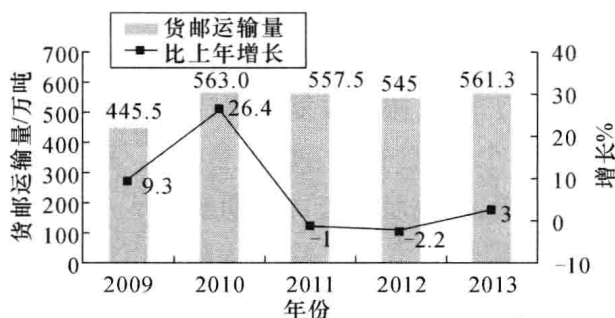


图 1-8 2009—2013 年民航货邮运输量

在机场业务方面,2013 年我国(除港澳台地区)民航运输机场完成旅客吞吐量 7.54 亿人次,比上年增长 11.0%,变化趋势如图 1-9 所示。其中,2013 年东部地区完成旅客吞吐量 4.24 亿人次,东北地区完成旅客吞吐量 0.47 亿人次,中部地区完成旅客吞吐量 0.74 亿人次,西部地区完成旅客吞吐量 2.09 亿人次(东部地区是指北京、上海、山东、江苏、天津、浙江、海南、河北、福建和广东 10 个省市;东北地区是指黑龙江、辽宁和吉林 3 省;中部地区是指江西、湖北、湖南、河南、安徽和山西 6 省;西部



地区是指宁夏、陕西、云南、内蒙古、广西、甘肃、贵州、西藏、新疆、重庆、青海和四川 12 个省、市、自治区)。

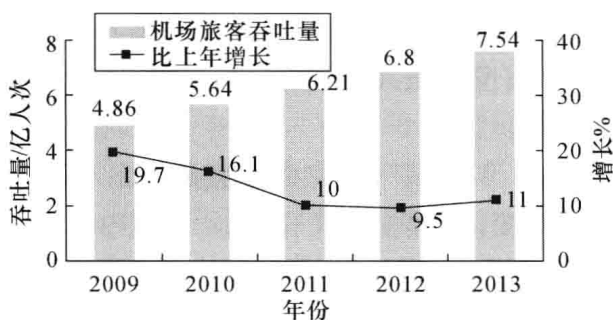


图 1-9 2009—2013 年机场旅客吞吐量

2013 年,全国运输机场完成起降 731.54 万架次,比上年增长 10.8%。旅客吞吐量 100 万人次以上的运输机场 61 个,其中,北京、上海和广州三大城市机场旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的 29.0%。年货邮吞吐量 1 万吨以上的运输机场 50 个,其中,北京、上海和广州三大城市机场货邮吞吐量占全部机场货邮吞吐量的 51.8%。北京首都机场完成旅客吞吐量 0.84 亿人次,连续四年稳居世界第二;上海浦东机场完成货邮吞吐量 292.9 万吨,连续六年位居世界第三。

在运输机队方面,截至 2013 年底,民航全行业运输飞机期末在册数量 2145 架,比上年增加 204 架。

在机场数量方面,截至 2013 年底,我国共有颁证运输机场 193 个,比上年增加 10 个。2013 年新增机场分别为内蒙古阿拉善左旗机场、内蒙古阿拉善右旗机场、内蒙古额济纳旗机场、河北张家口机场、四川稻城机场、贵州凯里机场、安徽池州机场、贵州毕节机场、江西宜春机场、甘肃甘南藏族自治州夏河机场。另外,完成了合肥机场迁建。四川攀枝花机场恢复执行定期航班,新疆且末机场停航。

在航线网络方面,截至 2013 年底,我国共有定期航班航线 2876 条,按重复距离计算的航线里程为 634.22 万千米,按不重复距离计算的航线里程为 410.60 万千米。定期航班国内通航城市 188 个(不含香港、澳门、台湾)。我国航空公司国际定期航班通航 50 个国家的 118 个城市,内地航空公司定期航班从 41 个内地城市通航香港,从 10 个内地城市通航澳门,大陆航空公司从 42 个大陆城市通航台湾地区。

在运输航空(集团)公司生产方面,截至 2013 年底,我国共有运输航空公司 46 家,按不同所有制类别划分:国有控股公司 36 家,民营和民营控股公司 10 家。全部运输航空公司中:全货运航空公司 7 家,中外合资航空公司 13 家,上市公司 5 家。中航集团完成飞行时间 175.5 万小时,完成运输总周转量 188.8 亿吨公里,比上年增加 6.9%;完成旅客运输量 0.89 亿人次,比上年增加 8.1%;完成货邮运输量 156.0 万吨,比上年增加 0.3%。东航集团完成飞行时间 155.3 万小时,完成运输总周转量 155.3 亿吨公里,比上年增加 7.8%;完成旅客运输量 0.79 亿人次,比上年增加 8.2%;完成货邮运输量 140.9 万吨,比上年降低 0.5%。南航集团完成飞行时间



182.9 万小时,完成运输总周转量 174.8 亿吨公里,比上年增加 7.8%;完成旅客运输量 0.92 亿人次,比上年增加 6.2%;完成货邮运输量 127.6 万吨,比上年增加 3.7%。海航集团完成飞行时间 95.1 万小时,完成运输总周转量 84.1 亿吨公里,比上年增加 19.3%;完成旅客运输量 0.51 亿人次,比上年增加 1.1%;完成货邮运输量 65.2 万吨,比上年增加 12.4%。其他航空公司共完成飞行时间 82.5 万小时,完成运输总周转量 2.6 亿吨公里,比上年增加 20.5%;完成旅客运输量 0.43 亿人次,比上年增加 20.8%;完成货邮运输量 71.5 万吨,比上年增加 7.1%。具体占比如图 1-10 所示。

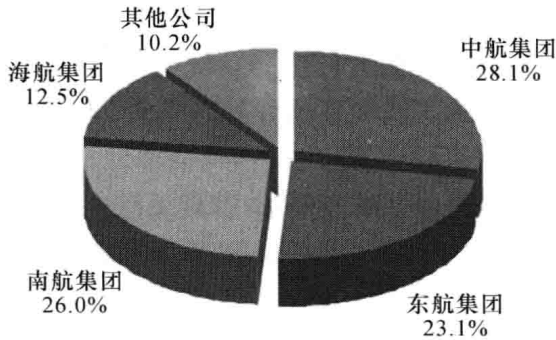


图 1-10 2013 年各航空集团(公司)运输总周转量占比

二、中国民用航空局介绍

中国民用航空局是中国政府管理和协调中国民用航空运输业务的职能部门,对中国民用航空事业实行业务管理,其标识如图 1-11 所示,其网站地址为 www.caac.gov.cn。



图 1-11 中国民用航空局标识

(一) 中国民用航空局的职能

1980 年,中国民用航空局进行了重大的体制改革,不直接经营航空业务,主要行使政府职能,进行行政宏观管理调控。2002 年,民航进行了一次大规模重组,组建六大集团并划归国资委统一管理。中国民用航空局确立了以下新的职责:

(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;对行业实施宏观管理;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;制定航空器飞行事故和事故征候标准,按规定调查处理航空器飞行事故。

(4) 制定民用航空飞行标准及管理规章制度,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;管理民用航空卫生工作。

(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、生产许可审定、适航审查、国籍登记、维修许可审定和维修人员资格管理,并持续监督检查。

(6) 制定民用航空空中交通管理标准和规章制度,编制民用航空空域规划,负责民航航路的建设和管理,对民用航空器实施空中交通管理,负责空中交通管制人员的资格管理;管理民航导航通信、航行情报和航空气象工作。

(7) 制定民用机场建设和安全运行标准及规章制度,监督管理机场建设和安全运行;审批机场总体规划,对民用机场实行使用许可管理;实施对民用机场飞行区适用性、环境保护和土地使用的行业管理。

(8) 制定民航安全保卫管理标准和规章,管理民航空防安全;监督、检查、防范和处置劫机、炸机预案,指导和处理非法干扰民航安全的重大事件;管理和指导机场安检、治安及消防救援工作。

(9) 制定航空运输、通用航空政策和规章制度,管理航空运输和通用航空市场;对民航企业实行经营许可管理;组织协调重要运输任务。

(10) 研究并提出民航行业价格政策及经济调节办法,监测民航行业经济效益,管理有关预算资金;审核、报批企业购买和租赁民用飞机的申请;研究并提出民航行业劳动工资政策,管理和指导直属单位劳动工资工作。

(11) 领导民航地区、省、自治区、直辖市管理局和管理民航直属院校等事业单位;按规定范围管理干部;组织和指导培训教育工作。

(12) 代表国家处理涉外民航事务,负责对外航空谈判、签约并监督实施,维护国家航空权益;参加国际民航组织活动及涉民航事务的政府间国际组织和多边活动;处理涉香港、澳门特别行政区及台湾地区民航事务。

(13) 负责民航党群工作和思想政治工作。

(14) 承办国务院交办的其他事项。

(二) 中国民用航空局管理机构

中国民用航空局现有内设机构是:综合司、航空安全办公室、政策法规司、发展计划司、财务司、人事科教司、国际司、运输司、飞行标准司、航空器适航审定司、机场司、公安局、直属机关党委、党组纪检组、全国民航工会、离退休干部局。中国民用航空局下设七个地区管理局,即民航华北地区管理局、民航华东地区管理局、民航中南地区管理局、民航东北地区管理局、民航西北地区管理局、民航西南地区管理局、民航新疆管理局。每个地区管理局所辖范围又设立民航安全监察局,并向其所辖省(市、自治区)派出民航安全监督管理机构。

三、中国航空运输协会介绍

中国航空运输协会(China Air Transport Association, CATA)简称中航协,其标识