

一、民用航空市场的特点

1. 自然垄断性与政府管制。

- (1) 民航属于资本密集型产业，投资额巨大，进入和退出成本高，需对其进入退出进行必要限制。
- (2) 在一定空间范围内，有限的机场需求决定了由一家或少数几家企业经营是有效率的。
- (3) 航空运输业涉及国家主权与国防安全或属于重要的公益性运输职能部门。

2. 市场构成的复杂性和主体多元化

- (1) 民航市场是以飞机为运输手段，实现旅客、货物发生空间位移和满足社会需求的服务领域，构成复杂。
- (2) 航空公司是航空市场的经营主体，它们按照企业意志投资、自主经营、自负盈亏。
- 航空公司作为公共性企业，又必须承担政府指定的任务，作为公共利益服务。

3. 服务性和需求的无形化

- (1) 民航运输需求和其他服务一样，消费者支付货币后，实际消费并非有形的物质产品，而是无形的非物质性的服务。

4. 季节性和使用的广泛化

- (1) 民航运输需求已成为现代社会需求之一。
- (2) 在一定的时期内民航运输需求时间分布和空间分布不均。

二、新中国民航发展历程

1. 创建期 (1949 ~ 1978)：两航起义

这一时期，民航由于领导体制几经改变，航空发展受政治经济影响较大。

2. 发展期 (1978 ~ 1987)

航空发展脱离军队体制，仍无法进世界前列。

3. 改革期 (1987 ~ 2002)

组建了6个国家骨干航空公司，实行自主经营、自负盈亏。

4. 重组期 (2002年至今)

航空公司和服务保障企业联合重组。民航总局下设7个地区管理局。

三、两航起义的意义

1. 对国民党在政治、军事上是一个重大打击，切断了国民党政权的西南空中运输线，为中国人民解放西南创造了条件，加速了解放全国大陆的进程。
2. 轰动了解放各阶层，震撼了蒋帮，引起国际关注。直接影响港九资源委员会、招商局等国民党在港机构相继起义，起了示范和带头作用。
3. 两航起义北飞的12架飞机和两航机务人员修复由国民党遗留在大陆的16架飞机构成新中国民航初期机群主体。
4. 两航起义归来的大批技术业务人员，成为新中国民航建设一支主要技术业务骨干力量。



四、运输系统的特征

- ① 运输系统具有明确的目的性。
- ② 运输系统是一个整体
- ③ 运输系统的层次性突出
- ④ 运输的各个子系统相互关联
- ⑤ 运输系统的建设和发展必须与其外部环境相适应。

五、现代运输方式

1. 水路运输:

优点: ① 可利用天然水道, 线路投资少, 可节约土地资源;

② 水运成本最低

③ 沿水道可实现长距离运输

缺点: ① 平均航速低

② 航行受气候影响较大。

③ 可达性差, 只能运到有水路的地方, 否则要依靠其他方式转运

④ 同其他运输方式相比, 水道对货物搬运和载运有更高要求

2. 铁路运输:

优点: ① 运输能力大, 适合大批量货物长距离运输。

② 单车载量大, 加上多种类型的车辆, 使它几乎能承运任何物资不受重量和体积限制。

③ 车速较快, 仅次于航空运输。

④ 受气候条件和自然条件的影响较小。

⑤ 铁路运输可以方便地实现集装箱运输及多种方式的联运。

缺点: ① 固定成本高, 原始投资大, 建设周期长

② 铁路运输的货损率比较高。

③ 在运输过程中需要对列车编组, 解体和中转改编等作业环节, 因此增加了货物的在途时间。

④ 不能实现“门对门”运输, 通常需其他运输方式的配合, 才能完成运输任务。

3. 公路运输:

优点: ① 机动性很强。

② 可达性高, 和批量适应性。

缺点: ① 运输的平顺性和较小的运载能力。

② 运输速度慢, 无法进行长距离运输。

4. 管道运输:

优点: ① 运量大

② 占地少, 运输快捷。

③ 稳定性强, 受气候影响小。

④ 运输自动化程度高, 占用劳动力少, 其运输成本很低。

⑤ 连续性强, 可全天候运行。

缺点: ① 灵活性差, 只能单向运输。

② 运生货物限制多 (一般不能运输固体)

③ 可达性差



5. 航空运输

- 优点:
- ① 速度快。
 - ② 舒适、安全。
 - ③ 灵活性强。
 - ④ 基本投资少，周转快。

- 缺点:
- ① 营运成本高。
 - ② 受气候条件限制。
 - ③ 可达性差。
 - ④ 准点率性。

六. 运输业主要特征

- ① 运输业产品不具有实物形态。
- ② 运输不改变劳动对象的属性和形态。
- ③ 运输业的劳动对象十分复杂，所有权不属于“加工部门”。
- ④ 运输业产品的生产和消费是同一过程。
- ⑤ 运输业产品不能调拨、储存和积累。
- ⑥ 运输业产品直接向用户出售，不经过批发和零售等环节。
- ⑦ 运输产品的同一性，即运输对象的位移。

七

民航运输主要指标

数量指标	运输量 (人/吨)
	周转量 = 旅客人数 × 运输距离
质量指标	吞吐率 = 进出港旅客的数量
	吞吐率 = 进出港旅客的数量
质量指标	座位利用率 = 航班旅客数 / 航班可提供座位数 × 100%
	飞机载运率 = 实际载客数 / 最大载客 × 100%
质量指标	飞机利用率 = 平均每天每架飞机飞行小时 / (空中飞行时间)
	航班正常率 = 正常航班数 / 总航班数 × 100%

八. 经营租赁特点:

- ① 租赁公司必须具备能对设备进行必要的维修、保养所需的专业技术人员，以便及时地对设备进行技术处理，保障其使用价值的发挥。
- ② 经营租赁的设备具有通用性。设备应广泛，租找到用户。
- ③ 租赁公司承担设备过时的风险。
- ④ 设备的选择完全由出租人根据需要进行。
- ⑤ 租赁期一般较短，而且可以事先提前通知而中途解约。
- ⑥ 经营租赁只涉及出租人和承租人。



九、融资租赁(金融租赁)特点:

- ① 租赁合同的关系人有三方:即出租人、承租人和供货人
- ② 承租人对设备及其供货人的选定,是自己经济利益,不依赖于出租人的判断和决定。
- ③ 承租人在租期内对设备的使用价值负责。其必须维修、保养、保险工作,费用由承租人负责。
- ④ 融资租赁的期限较长,在租赁期间,双方均不得单方面中止合同。

十、融资租赁与经营租赁的区别:

① 租赁程序不同

经营租赁出租的设备由租赁公司根据市场需要选定,然后再寻找承租企业,而融资租赁出租的设备由承租企业提出要求购买或由承租企业直接从制造商或销售商那里选定。

② 租赁期限不同

经营租赁短于资产有效使用期,融资租赁接近于资产的有效使用期。

③ 设备维修、保养的责任方不同

④ 租赁期满后设备处置方法不同

经营租赁期满后,承租资产由租赁公司收回,而融资租赁期满后,企业大多可以以设备残值市价收购。

⑤ 租赁实质不同

经营租赁没有转移资产所有权有关的全部风险和报酬,而融资租赁实质上将资产有关风险和报酬转移给了承租人。

十一、代码共享优点:

① 基于联合的航线网络,可以飞更多地点。

② 协调有序的航班计划,可以使航班合理衔接。

③ 通过常旅客管理制度,旅客能够在各航空公司累积里程积分。

④ 在衔接的机场,减少中转时间。

⑤ 无缝衔接的航班就像是一个航空公司一样,方便出行管理。

⑥ 在一些机场,共享双方的快速旅客和行李的设备可以共享。

十二

国际民航组织

国际航空运输协会 IATA

国际民航组织 ICAO

国际机场理事会

国际航空运输协会

国际货运代理协会联合会

国内民航组织

中国民用航空局

中国航空运输协会

中国民用机场协会

十三、航空运输市场要素

① 航空公司 ——— 提供运输服务的单位

② 机场或货站 ——— 需求主体

③ 机场 ——— 运输市场的中介服务主体

④ 航线 ——— 是实现运输需求的依据,是航空运输的资源

⑤ 销售网络和定价 ——— 运输服务交换的场所或带换价值的体现



十四、航空运输市场调查方式

1. 航空公司自己做市场调查。航空公司可设立市场调研部门，做此项工作。
2. 委托其它航空公司、航空港和航务调查公司来做相关市场调查。

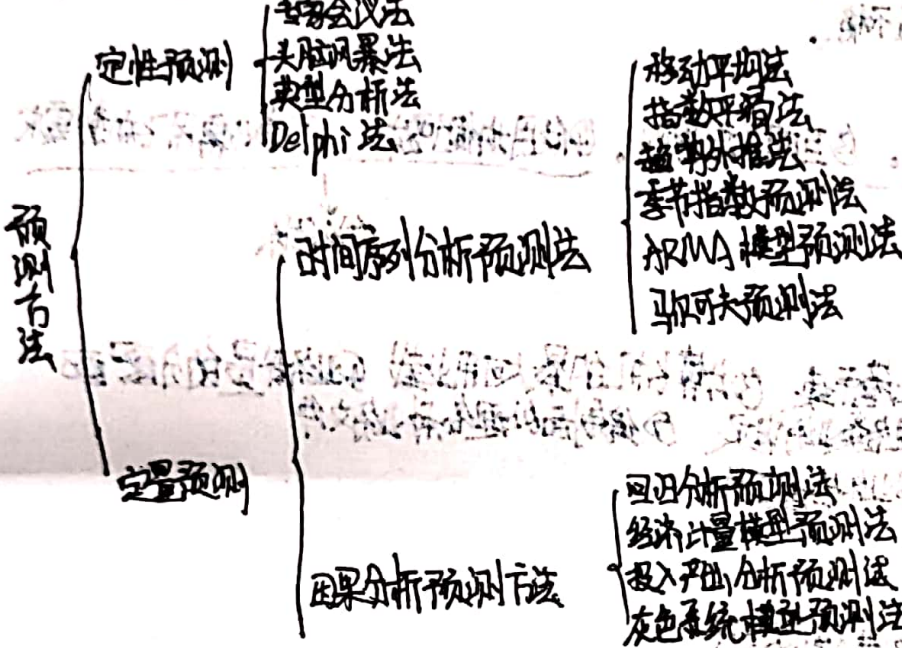
十五、航空运输市场调查步骤

- ① 进行航空运输市场调查
- ② 设计调查方案
- ③ 制订调查工作计划
- ④ 组织实地调查
- ⑤ 调查资料的整理和分析
- ⑥ 撰写调查报告

十六、航空运输市场调查内容

- ① 航空市场供需需求分析
- ② 航空市场的供给分析
- ③ 机场发展对航空市场的影响分析
- ④ 航空市场中航线网络的分析
- ⑤ 航空市场的分销渠道与定价分析

十七、航空运输市场容量预测方法



运量预测方法

- 计量经济法 --- 回归分析
- 权威分析法 --- 按照行业总量所占比例，分配行业预测值
- 季节指数预测 --- 依据季节性变化
- 系数法 --- 全行业/航空/航线 运量比例
- 引力模型 --- 依据两城市间吸引力
- 综合预测法
- 趋势外推法 --- 寻找趋势随时间的变化

十八、信息资料收集方法

- ① 询问法
- ② 观察法
- ③ 实验法
- ④ 留置问卷调查
- ⑤ 日记调查

十九、确定预测模型

- ① 图形识别法
- ② 差分析法
- ③ 环比法

二十、参数求解方法

- ① 最小二乘法
- ② 线性化法



二十一、航班计划是航空公司根据市场及运力的变化对所飞航线以及运力在航线上的投放所做的系统安排，是确定正班飞行的航线、机型、每周班期、班期、航班号及起飞时刻的计划。

二十二、航班计划要素

①航线 ②机型 ③航班号 ④班次 ⑤班期 ⑥航班计划

二十三、航线结构

1. 中枢纽辐射式结构：将客货集中到一个中心枢纽站，再运输。

优点：可提高运率，能充分发挥规模优势并垄断局部市场，适用于大航司。

缺点：对集中运营控制要求高，需要以强大的资金和技术实力为支撑。

2. 点对点的城市对结构

优点：需要资本少，运营方式灵活，对集中运营控制要求不高。

缺点：不利于发挥规模优势，竞争力不强。

二十五、飞机排班基本原则

①符合航班计划要求 ②唯一性原则 ③互相匹配原则 ④使用均衡要求 ⑤最少需用飞机数要求

约束条件

优化目标

二十六、生产组织主要内容

①客票销售 ②为旅客办理登机手续 ③计算飞机的最大可用业载 ④业务量的分配 ⑤航班的载重分配 ⑥拍发和处理各类业务电报 ⑦编制和处理各种业务文件 ⑧处理不正常运输情况 ⑨代理业务管理工作

二十七、

国内到达流程：①领取行李 ②进入到达大厅

国内出发流程：①值机 ②安全检查 ③候机及登机口服务

二十八、

国际到达流程：①航班到达 ②检验检疫 ③边防检查 ④提取行李 ⑤海关检查 ⑥离开机场

国际出发流程：①值机 ②检验检疫 ③边防检查 ④安全检查 ⑤海关检查 ⑥候机及登机

二十九、值机异常情况及其处理方式

(1) 晚到旅客 (2) 旅客误机 (3) 旅客漏乘 (4) 旅客错乘 (5) 旅客无票登机
(6) 登记人数和值机人数不符 (7) 登机牌丢失 (8) 旅客拒绝登机
(9) 关闭舱门后旅客终止值机的处置

三十、不正常航班原因分类

1. 按原因分类：①天气 ②突发事件 ③空中交通管制 ④安检 ⑤旅客 ⑥航班 ⑦国防 ⑧机场设施

⑨航行保障 ⑩燃油供应 ⑪飞机清洁 ⑫物料保障 ⑬联检 ⑭工程维修 ⑮航班计划 ⑯运输服务 ⑰空勤人员

2. 按责任分类：①航空公司原因 ②非航空公司原因



扫描全能王 创建

三十一、航权分配：
一过一停法）
互国互转六条
七外八条七内

- ①领空飞越权 ②技术经停权 ③目的地权
④目的地上空权 ⑤中间站权或延远权 ⑥桥梁权
⑦完全第三国运输权 ⑧国内运输权 ⑨完全国内运输权

三十二、航班延误主要原因：

1. 天气因素
2. 空中流量饱和
3. 航空公司自身原因导致的航班延误或取消。

- ①航空公司计划 ②流量控制 ③天气 ④机械故障
⑤旅客 ⑥禁航

三十二、航班延误解决方法。

1. 从政府方面讲：

- ①政府方面可以进一步完善有关法律法规，提高航空公司的服务意识。
- ②将航班正常率与航线（航班）经营权挂钩的措施。

2. 从航空公司方面讲：

- ①从技术方面，可以采用新的技术手段以减少延误，如电子票和自助登机。
- ②航空公司还要时刻有航班延误方面的准备，一旦航班出现延误，要重视延误后处理。

