



第一章

民航国内客运业务基础

第一节 中国民航系统

一、中国民航系统的构成

中国民航业经过历史的沉淀,现在正处于高速发展的时期。2020年,全行业完成运输总周转量 798.51 亿吨公里。国内航线完成运输总周转量 587.67 亿吨公里,其中我国港、澳、台航线完成 3.19 亿吨公里;国际航线完成运输总周转量 210.83 亿吨公里。

中国民航系统构成主体可大体划分为:政府部门(中国民用航空局);民航企业(运输企业、辅助企业);民航机场(各地机场);参与通用航空各种活动的个人和企事业单位。其中,前三个为主要的构成主体,三大主体协调合作完成航空运输服务(图 1-1)。

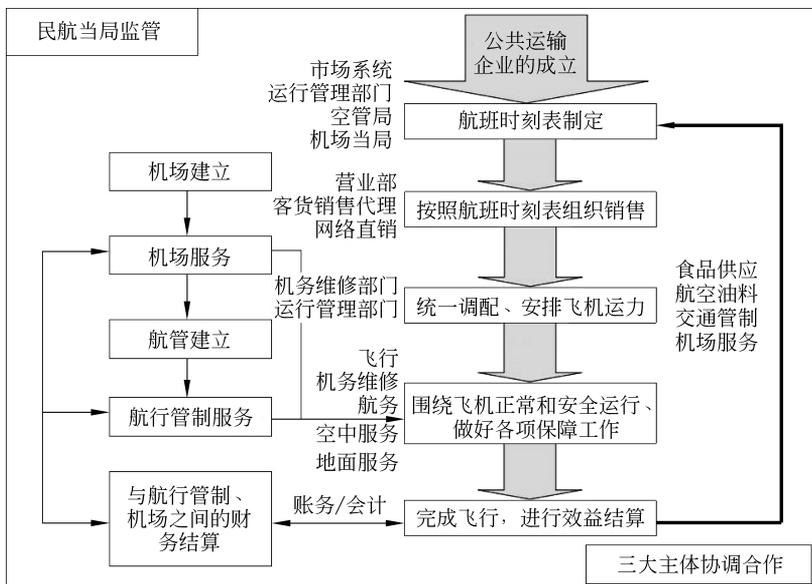


图 1-1 三大主体协调合作运行图





(1) 中国民航监管机构——中国民用航空局对全国民用航空活动实施统一监督管理。主要职能是：制定民用航空各项法规、条例，并监督这些法规、条例的执行；对航空企业、民航机场进行规划、审批和管理；对航路进行规划和管理，并对日常的空中交通实行管理，保障空中飞行安全、有效、迅速实行；对民用航空器及相关技术装备的制造、使用制定技术标准，对民航的各类专业人员制定工作标准并考核；代表国家管理与国际民航的交往、谈判，以及参加国际组织。

(2) 民航企业指从事民航业有关的企业，主要是航空公司、油料公司、航材公司销售公司、航空服务公司等。其主要职能是：使用航空器组织具体的客货运输活动。航信、油料、航材、销售等民航企业围绕航空公司开展活动，为航空公司的运营提供信息服务、油料供应、航空材料供应、客票销售等服务。

(3) 民航机场是为飞机着陆、起飞和地面活动之用，并配备为旅客服务的地区建筑、跑道和空中交通管理系统的区域设施。机场是民用航空和整个社会的结合点，也是一个地区的公众服务设施。一般为半企业、半公共事业性质。其构成和主要职能是如下。

- ① 飞行区：包括跑道、滑行道、停机坪和登机门等，提供飞机起降和停靠等活动之用。
- ② 候机楼区：机场对旅客服务的中心地区，为旅客上下飞机提供各种服务。
- ③ 地面运输区：衔接机场和市区，是旅客进入机场的道路系统。

二、中国民航系统的现状

2002年起，我国民航业实现重大改革重组。

(1) 民航监管机构改革。民航局下属7个地区管理局(华北、东北、华东、中南、西南、西北、新疆)监督管理各个地区的民用航空活动。组建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)。

(2) 民航企业改革重组。2002年，民航企业再次进行重组，组建六大集团公司(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)，与民航总局脱钩，交由中央管理。截至2020年底，我国共有运输航空公司64家，比2019年年底净增2家。按不同所有制类别划分：国有控股公司49家，民营和民营控股公司15家。在全部运输航空公司中，全货运航空公司11家，中外合资航空公司9家，上市公司8家。其中，中航集团、南航集团、东航集团和海航集团运输总周转量占比达81%。四大航空集团及其控股公司分布如下：中航集团包括中国国际航空股份有限公司、中国国际货运航空有限公司、深圳航空有限责任公司、山东航空股份有限公司、昆明航空有限公司、西藏航空有限公司、中国国际航空内蒙古有限公司、大连航空有限责任公司和北京航空有限责任公司；东航集团包括中国东方航空股份有限公司、中国货运航空有限公司、上海航空有限公司、中国联合航空有限公司、中国东方航空江苏有限公司、中国东方航空武汉有限责任公司、东方航空云南有限公司和一二三航空有限公司；南航集团包括中国南方航空股份有限公司、厦门航空有限公司、中国南方航空河南航空有限公司、贵州航空有限公司、汕头航空有限公司、重庆航空有限责任公司、河北航空有限公司、珠海航空有限公司和江西航空有限公司；海航集团包括海南航空控股股份有限公司、中国新华航空集团有限公司、大新华航空有限公司、北京首都航空有限公司、天津航空有限责任公司、



金鹏航空股份有限公司、云南祥鹏航空有限责任公司、西部航空有限责任公司、长安航空有限责任公司、福州航空有限责任公司、乌鲁木齐航空有限责任公司、广西北部湾航空有限责任公司、桂林航空有限公司和天津货运航空有限公司。

(3) 机场改革。机场实行属地管理,首都机场、西藏自治区内的民用机场继续由民航总局管理。截至 2020 年年底,我国境内(不含我国香港、澳门和台湾地区)运输机场共 241 个,其中:4F 级机场 13 个,4E 级机场 38 个,4D 级机场 38 个,4C 级机场 147 个,3C 级机场 4 个,3C 级以下机场 1 个。

第二节 基本概念

本节根据 2021 年 9 月 1 日实施的《公共航空运输旅客服务管理规定》,介绍了和国内民航旅客运输相关的主要概念,并作为后续专业知识展开学习的基础。

一、承运人

承运人是指以营利为目的,使用民用航空器运送旅客、行李或者货物的公共航空运输企业。可以分为缔约承运人和实际承运人。

(1) 缔约承运人是指使用本企业票证和票号,与旅客签订航空运输合同的承运人。

(2) 实际承运人是指根据缔约承运人的授权,履行相关运输的承运人。



基本概念.mp4

二、航线、航路和航段

航线是飞机预定要飞行的路线,飞机在任何两个地点确定的飞行线路就是航线。航线可以分为国际航线(飞行的路线连接两个或两个以上国家的航线)、地区航线(在一国之内,各地区与有特殊地位地区之间的航线,如我国内地连接我国港、澳、台地区的航线)、国内航线(一条航线的起点、终点、经停点均在一个国家内部不同地点间的航线)。

国内航线根据其连接城市的性质可以分为国内干线、国内支线及地区航线。

(1) 国内干线:一条航线如果起点、终点均为国内重要航空枢纽,则这样的国内航线称为国内干线,如北京—上海—广州之间的航线。这样的航线往往运量大,航班密集。

(2) 国内支线:一条航线如果连接中小城市和干线上的航空枢纽中心,这样的航线称为国内支线。

(3) 地区航线:连接中小城市的航线称为地区航线,这样的航线往往运量小,配备小机型。

任意两个客票点之间的飞行距离称为航段。航段往往是航线中的一段。而航路由民航主管当局批准建立的一条由导航系统划定的空域构成的空中通道,在这个通道上空中交通管理机构要提供必要的空中交通管制和航行情报服务。

三、航班、航班时刻表、航班号

1. 航班

航班是指飞机按规定的航线、日期、时刻的定期飞行。联程航班是指被列明在单一运输合



同中的两个(含)以上的航班。航班按照经营范围可以分为：国内航班、国际航班、地区航班。

- (1) 国内航班：始发站、经停站或终点站全部在一国境内的航班。
- (2) 国际航班：始发站、经停站或终点站中有一站以上在本国境以外的航班。
- (3) 地区航班：始发站、经停站或终点站中有一站在一国内有特殊地区中的航班。

航班按照经营时间可以分为定期航班和不定期航班。

- (1) 定期航班：也称班期飞行，指列入航班时刻表有固定时间运行的航班。
- (2) 不定期航班：没有固定时刻的运输飞行，根据临时性任务进行的航班安排。

2. 航班时刻表

航班时刻表(表 1-1)的内容包括承运人、始发站名称、终点站名称、起飞时刻、到达时刻、机型、座舱等级、是否经停、服务内容等。乘客可以根据航班时刻表提供的信息，根据自身需求来选择要乘坐的航班。国内航班时刻表根据季节和市场情况，每年调整两次，每年 4—10 月使用夏秋季航班时刻表，11 月一次年 3 月使用冬春季航班时刻表。航班时刻表是航空公司最重要的生产作业计划，是组织与协调航空运输生产活动的基本依据。从飞机调配、空勤组排班到座位销售、地面运输服务组织，航空公司运输生产过程的各个环节，都要依据航班计划进行组织与安排。

表 1-1 航班时刻表

航线	机型	出 港				进 港				班 期								
		航班号	起飞时间	到达时间		航班号	起飞时间	到达时间										
北京	A320	CA1588	威海	0950	1125	北京	CA1587	北京	0655	0830	威海							
				1150	1325				0925	1100		1	2	3	4	5	6	7
	B738	KN2226	威海	1740	1930	北京	KN2225	北京	1500	1650	威海	1	2	3	4	5	6	7
	B738	SC4881	威海	2155	2325	北京	SC4882	北京	1930	2110	威海	1	2	3	4	5	6	7
	B738	CA1598	威海	2225	2355	北京	CA1597	北京	2010	2140	威海	1	3					
				2325	+0100				2110	2240		2	4					

3. 航班号

航班号可分为国内航班号和国际航班号两类。

(1) 国内航班号由航空公司的两字代码加 4 位数字组成。航空公司代码由民航局按规定公布。第一位数字代表航空公司的飞机基地所在的地区的代号；第二位数字表示航班的目的地所在的地区代号；第三位和第四位数字表示航班的序号，单数表示由基地出发的去程航班，双数表示回程航班。

(2) 国际航班号由航空公司的代码加 3 位数字组成，第一位数字表示航空公司，后两位数字为航班的序号，单数为去程，双数为回程。

四、客票点、转机点与经停点

客票点是指在客票上列明的点，包括始发地、目的地和转机点。转机点是指旅客在航程中某点暂时中断航程，停留一段时间后，然后搭乘另一航班离开。转机点包括中途分程点和非中途分程点。中途分程点是指旅客在航程中某点暂时中断航程，停留 24 小时以上，然



后搭乘另一航班离开;非中途分程点是指旅客在航程中某点暂时中断航程,停留 24 小时以内,然后搭乘另一航班离开。

另外,转机还可以分为跨航转机和同航转机,前者是在不同承运人之间的转机,后者是在同一承运人之间的转机。转机还可以根据国际、国内划分为国际转国际、国内转国内、国际转国内和国内转国际。

经停点是指旅客在航程中某点暂时中断航程,停留一段时间后,然后搭乘同一航班离开去往下一个地点。经停点是不在客票上体现的。

以上概念是国际航协统筹考虑各国情况后总结归纳的。由于历史的原因,这些概念在中国民航甚至部分外航时可能会被混用。在使用这些概念时要注意了解其特定的含义,规范使用,防止发生歧义。



拓展阅读

关于印发《中国民航航班号分配和使用方案》的通知

民航各地区管理局,各航空运输、服务保障企业,各机场:

随着我国民航事业的快速发展和民航运输企业重组工作的完成,现行航班号的编制及使用方法已不能满足运输企业的需要,航班号数字重复使用的现象比较突出。为加强对航班号的使用管理,杜绝因航班号重复使用导致陆空通信误听等问题,结合民航的实际重新制定了《中国民航航班号分配和使用方案》。该方案从 2004 年至 2005 年冬春季航班换季时开始执行。

各航空公司编制新的航班号要遵循以下原则。

一、按照数字的顺序编制航班号。

二、编制国内航班号时,不得使用其他公司的航班号。

三、编制国际和地区航班号时,原则上按 3 位数字安排,如果 3 位数字不够时,可以使用分配给本公司的 4 位数字航班号,但不能与本公司国内的航班号重复。

四、在编制加班、包机等临时飞行航班号时,应在分配给本公司航班号的数字范围内编排,但不得与当天的定期航班航班号重复。

五、7500、7600 和 7700 为陆空通信特殊情况话呼代码,不作为航班号使用。

六、001—100 作专机和特殊任务使用的航班号,不予分配。

中国民航航班号分配和使用方案

(1) 以国航、南航、东航和海航原使用的航班号(不做大的改变)为基础,分配、调整本次航班号。

(2) 航空公司二字代码加 4 位和 3 位阿拉伯数字为航班号资源分配总量,结合航空公司现行航班号的实际数量分配、调整航班号。

(3) 各航空公司国内航班号使用 4 位数字编排,国际(含地区)航班号使用 3 位数字编排。