

《通用航空运营与管理》

图书基本信息

书名：《通用航空运营与管理》

13位ISBN编号：9787801839978

10位ISBN编号：7801839978

出版时间：2007-8

出版社：航空工业

作者：史永胜

页数：215

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介以及在线试读，请支持正版图书。

更多资源请访问：www.tushu111.com

《通用航空运营与管理》

内容概要

本书详细讨论了通用航空运营与管理的基本理论，通用航空运营模式，影响国内通用航空企业发展的主要因素，通用航空公司文件手册管理，飞行员驾驶执照培训和飞行员驾驶执照培训学校的管理，通用航空维修，通用航空公司财务管理以及现代化通用航空定量化管理思想等方面的内容，而这些内容又是每一位通用航空业内人士或对通用航空关注的人所应关注的内容。

希望本书能为我国通用航空的发展贡献一点力量。

本书适合通用航空业内人士，大学高年级学生，研究人员以及对通用航空有兴趣的各人士使用。

书籍目录

第一章总论一、通用航空运营与管理的基本理论1.通用航空的运营与管理2.通用航空及企业二、通用航空的运营范围和企业类型1.通用航空的运营范围2.通用航空的企业类型三、通用航空企业的形成1.申办通用航空企业的基本条件2.通用航空企业的申报3.公司注册登记管理四、通用航空企业行业管理规定1.经营性通用航空企业经营许可登记2.非经营性通用航空企业登记管理3.运行合格审定4.运行合格证的管理第二章通用航空运营模式一、通用航空发展历史1.美国通用航空的基本情况2.中国通用航空的基本情况二、通用航空企业运营与发展模式三、运营模式与飞机的关系四、运营模式与行业的关系五、影响国内通用航空企业发展的主要因素1.企业作业人员比率2.人机比3.单位飞行小时企业收入4.单位人机收入5.每架飞机每小时收入6.每架飞机飞行小时数7.净利润率8.影响和制约我国通用航空发展的原因六、典型企业介绍1.美国PHI公司(Petroleum Helicopters Inc.)2.英国Bristow公司(Bristow Helicopter Corporation)3.加拿大CHC公司(Canada Helicopter Corporation)4.ERA公司5.马略卡岛(Mallorcair)航空公司6.英国Bond海岸直升机公司7.卡森(Carson)直升机公司8.国外典型直升机公司特点综述第三章通用航空公司文件手册管理一、通用航空公司文件手册管理概述1.公司文件手册的意义2.公司文件手册体系3.公司文件手册种类二、运营手册的管理1.运营手册的意义2.运营手册的编制要求3.运营手册的主要内容三、运行手册的管理1.运行手册的意义2.运行手册的主要内容四、工程手册的管理1.工程手册的意义2.工程手册的编制要求3.工程手册的主要内容第四章飞行员驾驶执照培训学校管理一、飞行员驾驶执照培训概述1.基本概念2.飞行员驾驶执照培训种类3.我国飞行员驾驶执照培训机构二、如何开展飞行员驾驶培训业务1.取得驾驶员学校合格证的必备条件2.设立飞行员驾驶执照培训学校的基本程序3.飞行员驾驶执照培训学校人员配备要求4.对飞行员培训学校航空器的要求5.飞行训练课程批准的一般要求6.飞行员驾驶执照培训学校课程等级7.申请批准训练课程申报资料的内容三、飞行员驾驶执照培训学校的管理1.组织机构与职责2.飞行员驾驶执照培训学校教务管理3.符合各阶段飞行员合格标准的管理规定四、国外通用航空飞行培训简介1.北美2.“雏鹰计划”3.欧洲(英国)五、飞行员培训市场现状及发展1.中国航空运输发展对飞行员的需求2.飞行培训在我国现状3.飞行员短缺的原因4.如何解决飞行员短缺问题第五章通用航空维修方案的制定和评价一、通用航空维修的现状1.世界航空维修服务业的现状与发展趋势2.我国航空维修服务业存在的问题二、维修方案的基本概念1.维修方案、维修计划文件与维修大纲的概念2.维修方案、维修计划文件与维修大纲之间的关系三、维修方案的制定1.维修方案的主要内容2.制定维修方案时考虑的一些因素四、国外航空公司制定维修方案的过程五、对于维修方案的评价第六章通用航空公司财务管理一、加强财务管理的意义1.财务管理的概念2.企业财务管理发展阶段3.企业财务管理的目标4.通用航空公司财务管理现状二、通用航空公司财务管理重点1.财务预算2.财务控制三、通用航空公司成本控制研究1.成本控制和评价指标体系2.通用航空公司成本控制方法研究第七章现代化通用航空运营管理方法一、企业经济效益综合评价的内容与指标1.企业经济效益评价的内容2.企业经济效益评价的指标体系二、企业经济效益综合评价的数学分析模型1.基于主成分法的效益评价模型2.基于聚类分析法的效益评价模型3.基于TOPSIS分析法的效益评价模型三、通用航空企业分析与管理系统1.系统组成2.通用航空综合数据库3.企业评估与预测4.企业单年财务分析5.企业多年财务分析6.企业运营状态分析7.企业安全性分析8.企业经营范围分析9.行业分布状况10.行业安全标准11.行业企业信息12.飞行器信息系统

章节试读

1、《通用航空运营与管理》的笔记-第47页

人机比是指企业人员总数与飞机总数的比值。我国人机比较高的几家企业为山东三联通用航空有限公司（41）、东方通用航空有限公司（37.58）以及中国南方航空股份有限公司珠海直升机分公司（31）；较低的几家企业为黑龙江省八五六农场农业航空站（2.67）、哈尔滨飞龙国际航空培训有限公司（3.46）、河南安阳通用航空有限责任公司（3.75）。在人机比大于20的3家企业中，没有一家处于盈利状态；而人机比在9至20之间的10家企业，有4家（中信海洋直升机股份有限公司、中信通用航空有限责任公司、北京首都通用航空有限公司、贵州双阳通用航空有限公司）处于盈利状态；人机比在9以下的26家企业也没有一家处于盈利状态。

2、《通用航空运营与管理》的笔记-第128页

我国飞行员除来自军队的航空兵外，其余进入航空公司时的飞行经历一般在250至280飞行小时。这与通用航空发达的西方，特别是与美国相比，在飞行经历时间上存在很大差距。以美国为例，有资格到航空公司应聘飞行岗位的飞行员，其飞行经历时间大都在2000h以上，这些经历时间大都在航空俱乐部或飞行学校获得。因为在美国，飞行学员毕业后要进航空公司工作是很困难的，特别是进入大公司飞大飞机需要积累2000h的小型机飞行时间和一定的双发及中型机飞行时间，因此飞行学员毕业后或者申请留教，或者去飞行俱乐部进一步训练。

3、《通用航空运营与管理》的笔记-第50页

国外每架飞机每小时收入折合人民币平均为65元，国内的平均为1127元。可见我国大部分企业每架飞机每小时收入远高于国外企业。收入较高的几家企业，如山东三联通用航空有限公司（5660元）、中信通用航空有限责任公司（5590元）、白城通用航空有限责任公司（3950元），没有共同的主营行业，但是大部分都服务于工业领域。中信通用航空的直升机在执行飞行任务。from：中信通用航空新闻中心。

4、《通用航空运营与管理》的笔记-第125页

（在欧美）要拿到商业飞行员执照也不是很贵。如加拿大的航线培训国际公司，总共只收8770加元，折合人民币47000元，就可以培训一名拿商业飞行员执照的飞行员。当然，这名学员得先取得私人飞行员执照，才能开始商业飞行的培训，但即使把这两项加在一起，也不超过10万元人民币。但要拿到高等院校里的飞行执照和毕业文凭，费用就高了，总费用约合20万至30万元人民币。对于有真才实学的人来说，他们有资格得到学校的奖金、奖学金及银行贷款。银行或金融服务公司根据学员所学的科目，提供不同额度的贷款。对于要拿休闲飞行证书的人，贷款最高额度约合4万元人民币，而对于想拿商业飞行员执照的人，贷款最高额可达13万元人民币。中国还是在用培养奥运冠军的体制在培养飞行员啊。

《通用航空运营与管理》

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:www.tushu111.com