

<<迷航>>

图书基本信息

书名：<<迷航>>

13位ISBN编号：9787802436626

10位ISBN编号：7802436621

出版时间：2011-1

出版时间：航空工业出版社

作者：（英）里格斯·道格尼斯著

页数：367

译者：邵龙

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：<http://www.tushu007.com>

## <<迷航>>

### 内容概要

过去的几十年间，全球航空运输业保持了较高的发展速度，而在其中扮演了重要角色的航空公司却始终举步维艰，更有许多航空公司挣扎在破产的边缘。

即使是那些经营业绩较好的航空公司，其利润水平也非常低。

本书以通俗易懂的语言解释了其中的缘由。

本书适合航空运输管理专业的学生，以及所有与航空运输行业相关的人员阅读。

## 作者简介

里格斯·道格尼斯教授(1939~ )在业内享有极高的声誉,是多家航空公司、机场、银行及政府部门的航空事务咨询顾问,目前担任“欧洲航空俱乐部”主席以及英国易捷航空公司非执行董事。

1991~1997年,里格斯·道格尼斯教授一直担任英国克兰菲尔德大学航空运输系主任(目前仍是该校的客座教授),期间于1995年2月~1996年4月,任希腊奥林匹克航空公司董事会主席和首席执行官。

1998~1999年,里格斯·道格尼斯教授出任欧盟运输委员会高级顾问,为化解

“9·11”事件后世界航空运输业的危机做出了突出贡献。

里格斯·道格尼斯教授还著有多部有关航空运输管理的书籍,包括:《机场业务》(1992年)、《21世纪航空、运输业》(2001年)、《航空公司业务(第二版)》(2005年)等,所有这些著作均被译成多种文字在世界各国出版。

## 书籍目录

第1章航空公司的运营特点与发展趋势1.1 一个矛盾1.2 航空公司规划的本质1.3 日新月异的技术革命1.4 新技术革命带来的影响1.5 收益持续下滑1.6 航空运输业的周期性1.7 世界的重心转向了东方1.8 航空客运与航空货运1.9 航空公司产品的自然属性第2章传统的双边主义&mdash;&mdash;经济规制体系的作用与影响2.1 两种规制体系2.2 针对航空技术和安全的非经济性规制2.3 日益增多的经济性规制2.4 双边协定2.5 航权交易2.6 航空公司联营协议2.7 国际航空运输协会的角色2.8 对不定期航班服务的有限规制2.9 传统规制体系限制了航空公司业务的开展第3章自由化&mdash;&mdash;&ldquo;市场开放&rdquo;与&ldquo;天空开放&rdquo;3.1 对规制的不同认识3.2 市场自由化的阻力3.3 &ldquo;市场开放&rdquo;阶段(1978-1991年)3.4 &ldquo;天空开放&rdquo;阶段(1992年以后)3.5 欧洲共同航空区的出现3.6 &ldquo;天空开放&rdquo;中的阴云3.7 欧洲法院改变了游戏规则3.8 跨大西洋共同航空区3.9 &ldquo;自由化&rdquo;浪潮蔓延全球3.10 规制环境的重要意义第4章航空公司运营成本的构成4.1 成本核算的必要性4.2 传统的成本核算方法4.3 直接运营成本4.4 间接运营成本4.5 航空公司运营成本的变化趋势4.6 成本避免4.7 经营决策中的成本分摊第5章影响航空公司运营成本的因素5.1 管理者对成本的控制5.2 市场需求对成本的影响5.3 受外部因素制约的投入成本5.4 劳动力成本5.5 飞机的类型及特性5.6 航线结构及网络特性5.7 市场营销及产品策略5.8 财务政策5.9 企业战略5.10 公司规模或机队规模重要吗?5.11 企业管理水平第6章低成本商业模式6.1 低成本航空公司的兴起6.2 低成本商业模式的核心6.3 更多的座位, 更高的利用率6.4 低成本航空公司的成本优势6.5 高客座率所带来的影响6.6 低成本航空公司的成本优势能保持下去吗?6.7 低成本航空公司的收入优势6.8 低成本航空公司的未来第7章客运包机7.1 包机航?公司&mdash;&mdash;低成本商业模式的鼻祖7.2 包机服务的性质7.3 适应市场的变化7.4 垂直整合, 横向兼并7.5 包机服务的成本优势7.6 包机服务的计划优势和财务优势7.7 包机服务的未来第8章市场营销8.1 市场供求关系8.2 航空公司市场营销的关键步骤8.3 航空旅行的驱动因素8.4 航空旅客的社会经济特征8.5 市场细分8.6 市场需求季节性8.7 影响市场需求的因素8.8 需求收入弹性与价格弹性第9章市场预测9.1 市场预测的必要性9.2 定性预测法9.3 时间序列预测法9.4 因果关系或计量经济模型预测法9.5 预测方法的选择第10章航空公司产品规划10.1 产品的主要特性10.2 与航班时刻相关的产品特性10.3 与舒适性相关的产品特性10.4 与便利性相关的产品特性10.5 与品牌形象相关的产品特性10.6 枢纽概念10.7 枢纽的经济性第11章航空公司定价策略11.1 航空公司制定定价政策的目的11.2 三个关键指标11.3 航空公司票价固有的不稳定性11.4 互联网对机票价格的影响11.5 成本定价还是市场定价?11.6 票价和产品策略的选择11.7 国际客?票价的传统结构11.8 定价策略的创新11.9 收益管理的重要意义11.10 旅客运输价格与成本11.11 影响客运收益水平的因素第12章航空货运12.1 航空货运的发展趋势12.2 货运市场的主要运营商12.3 航空货运的市场需求12.4 货运市场与客运市场的主要区别12.5 集成运营商面临的挑战12.6 货运代理商的角色12.7 航空货运服务的经济性12.8 航空货运价格12.9 利润微薄12.10 危机过后&mdash;&mdash;希望与挑战并存第13章展望未来&mdash;&mdash;一个动荡的行附录1 航权附录2 常用术语

## 章节摘录

版权页：插图：枢纽是一种与航班时刻相关的营销工具，有助于航空公司扩大市场覆盖面，增加运营收入并在很多航线上占据市场优势地位。

然而，枢纽的经济性非常复杂，因为它在某种程度上增加了航空公司的运营成本。

这些成本基本上可以分为两类，即额外飞行所增加的成本和服务中转旅客所增加的成本。

关于额外飞行成本，从瑞士航空公司的例子可见一斑。

2008年，该公司在伦敦市场推出了伦敦经苏黎世到罗马的服务。

该航班有两个航段，从伦敦到苏黎世飞行时间为1小时40分钟，从苏黎世到罗马飞行时间为1小时35分钟，总飞行时间为3小时15分钟。

然而，从伦敦直飞罗马只需要2小时30分钟。

换言之，如果在苏黎世机场中转，旅客需要多花费40多分钟。

与直达航班相比，中转航班在很多方面都增加了成本。

由于飞行时间增加及多了一个起降，油料成本也会增加很多。

事实上，所有的直接运营成本都会增加，包括起降费，因为飞机的起降更加频繁。

欧洲的机场收费非常高，频繁起降会给航空公司带来沉重的成本负担。

此外，航路导航费也会随着升高。

为了赶上枢纽机场的第一个航班波，航空公司势必需要将飞机停留在轮辐机场过夜，以便能安排第二天早晨的出港航班。

飞机在外停车场过夜也是非常昂贵的。

每位在枢纽机场中转的旅客需要下机再登机，行李需要卸下再装上，有时还需要用到休息室，因此航空公司的整体服务成本非常高。

另外，航空公司还需要为旅客付两次机场服务费。

除此以外，由于需要在最短的时间内将旅客和行李由一个航班转运到另一个航班，枢纽机场的人力和物力在航班高峰时段均面临巨大的压力。

为了解决这一问题，航空公司不仅需要增加工作人员，还需要购置更先进的行李和旅客服务设施。

## <<迷航>>

### 编辑推荐

《迷航:航空运输经济与营销(第4版)》是全球航空运输业公认的一部管理“圣经”。全世界多家航空院校将其作为必修教材，还有很多院校将其列为课外参考读物，其在业界的影响可见一斑。

本书从经济学的角度对航空公司的运营、规划、市场营销进行了深入的剖析，是航空运输专业学生，以及所有与航空运输行业相关的人员的一本难得的参考书。

过去的几十年中，全球航空运输量一直保持着较高的增长速度，但令人迷惑的是，航空公司的业绩却始终不尽如人意。

许多航空公司挣扎在破产的边缘，许多航空公司即使经营业绩较好，其利润水平也非常低。

这到底是为什么呢？

航空公司为什么常常迷失方向？

《迷航:航空运输经济与营销(第4版)》以通俗易懂的语言解释了其中的缘由。

#### 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:<http://www.tushu007.com>