

民航票务工作计划(汇总5篇)

计划是一种为了实现特定目标而制定的有条理的行动方案。我们在制定计划时需要考虑到各种因素的影响，并保持灵活性和适应性。这里给大家分享一些最新的计划书范文，方便大家学习。

民航票务工作计划篇一

1. 目标导向与问题导向相结合。按照《指导意见》设定的5年发展目标，针对当前通航发展瓶颈和痛点问题确定各项改革重点任务。

2. 市场主导和政府引导相结合。积极发挥市场配置资源的决定性作用，按照通用航空社会化属性，以简政放权、放管结合为主要改革手段，支持地方政府兴办通用航空产业，支持民营资本投资运营通用航空业务。在经营许可、机场建设、航空器引进、飞行计划等方面进一步清理审批项目，简化审批程序。

3. 创新思维与法治思维相结合。以试点方式推动改革，鼓励在基础较好、条件成熟的地区分类开展试点，在管理制度、监管模式、运营方式、补贴政策等方面进行大胆创新、先行先试，及时总结、推广试点成果，用法律、规章和制度对成功的试点经验和模式加以固化。

到2020年底，实现建成500个通用机场、运行5000架通用飞机、年飞行200万小时、培育一批具有市场竞争力的通航企业的发展目标。建立与通用航空发展阶段相适应的、区别于运输航空的安全监管和市场监管体系，初步建成功能齐全、服务规范、类型广泛的通用航空服务体系。

1. 系统修订法律规章。

预期目标：建立与通航发展相适应的独立的法规体系。

2. 降低经营性通航企业许可和审定门槛。

预期目标：通用航空经营许可与运行审定双证合一。

3. 降低通用航空器引进门槛。

预期目标：简化或取消通用航空器引进事前备案。

4. 启用通用航空管理系统，提高市场监管效率。

民航票务工作计划篇二

刚开始从勤务工作开始，勤务工作虽然有一些枯燥，但有时也能从中学到一些知识。在擦拭镜面的工作中，时常需要近距离地接触起落架，从中我了解到起落架的一些作动筒的名称和作用。在平时有空时，师兄们也常常带着我一起巡视飞机，同时耐心地对我讲解飞机外表上的一些部件的名称和它们的作用，这都让我对飞机有了更深一步的了解。随着工作时间的推移，我也慢慢知道了起落架安全销放置在驾驶舱的哪个位置，也知道了如何插安全销，也知道了如何加滑油，加idg滑油，加液压油、如何开货舱门并知道如何检查和需要检查些什么、如何给轮子充气、如何放水等，慢慢地我也由师兄领着进入客舱做内部了，教会了我如何换顶灯、禁烟灯、343的阅读灯等，刚开始时手法一点也不熟练，经过多次练习之后也慢慢熟练了。经过了一两个月，我对飞机也有了一定的了解，在通过大家的互相交流，我也知道了不少东西，例如货舱门是由黄系统液压供压，起落架舱门收放是由绿系统液压供压，停留刹车是由兰系统液压供压，正常刹车是由绿系统液压供压。起落架舱关闭须打泵；滑油检查要在发动机关车5-30分钟内（a330-300和a330-200的区别（a330-300无机组休息室和中央油箱，并且静压孔不等距）。航行灯左红右绿尾白：尾白灯左侧为1号位，右侧为2号位；左红右绿

灯外侧为1号位，内侧为2号位。两侧频闪灯也在灯罩里，尾部频闪灯变压器在apu舱门内。

时间的步伐在前进，我也不断地在前进，也开始独立做些事情了，责任也多了一分，总希望要做好，我也慢慢戴耳机送飞机了，与机组和旅客挥手告别的那一瞬间，我感觉无比自豪和开心。现在也可以独立换轮子了，也可以独立做内部了，也知道了驾驶舱里许多计算机的功能等等，还有很多· · · · · ·，随着时间的推移，我相信我会了解更多的东西，使自己逐步地成长。

在组里的生活越来越开心了，在闲暇之余，大家一起聊聊天，真是其乐融融。回忆难忘的事情，讲讲以前，谈谈现在，非常有意思。在加上今年员工进来，给我们组加注了新鲜的血液，也成为了一股新生的力量。

在以后的日子里，我会不断进取，充实自己，培养自己的优良作风，一丝不苟的工作态度，逐步完善自己，做一个合格的机务人。

【航空公司勤务工作总结】 的相关参考：

[查看更多](#)

民航票务工作计划篇三

以科学发展观为统领，继续坚持依托我县稻、牧、矿、药五大产业资源优势，加大招商引资，融资工作力度，根据资源特点，打造研发硅业、开发药业、深层发展米业、精深发展木业、全力兴办养殖加工业的发展格局，加大资金投入力度，进一步完善园区功能，本着巩固现有，挖掘潜能，主攻二产、放手三产的原则，为全力实现倍增目标积极努力。

20xx年在巩固百家民营以上企业持续健康发展的同时，重点

放在宝通石英系列产品二三期工程的开发建设，确保年底前完成项目工程量的80%，完成固定资产投资5500万元，形成高质量的系列产品；完成清河镇圣辉有限公司同绥芬河民航服务公司合作开发的生物质能热电联产项目，完成固定资产投资5000万元，年底前全部交付使用；完成热电厂35吨锅炉的验收收尾工作□20xx年初全部交付使用；努力实现存明木业国内品牌家具生产线的开发建设和超艺木业公司的恢复和重新工作；完成哈中药六厂中药提取项目的前期准备工作；完成哈中药六厂提取项目的前期准备工作，民营企业由上年100家发展到130家。

紧紧围绕我县资源优势和即将建成的***松花江大桥有利契机，广泛开展招商引资活动发达省市招商引资效果十分显著的成功经验是：一是根据本地实际情况，制定出台超常规的招商引资优惠政策，对重大项目真正采取特事特办，主要领导敢于承诺。二是实行的一站式服务绝对不用到第二站，一切为投资者着想，第三就是政府及相关部门真正拿出真心、诚心、耐心和爱心从多角度帮助投资者，形成招进来留得住，谋发展，促双赢的目的。因此，我们要从中吸取成功经验，促进我县招商引资工作有新突破。通过招商，加大了项目投入力度，扩大了规模，提升了档次，增加了抵御各种风险能力。

县、乡领导包扶我县重点企业、重点项目是我县多年来效率高的一种做法，拉近了领导与企业的关系，掌握了企业发展动态，了解了企业生产经营中存在的问题，并通过沟通协调为企业解决了很多难题，为企业的健康发展献计献策□20xx年是实现倍增目标的关键，建议县政府在实施领导包扶重点企业、重点项目过程中，严格按照包扶方案组织实施，定包扶对象、包扶内容，完成内容期限及主要经济指标与上年增幅幅度。根据包扶情况，实行年终考评并兑现奖惩，激发各级领导包扶工作的积极性和创造性。

为使我县产业优势转化为经济优势，形成具有***特点的产业布局，一是重点发展以存明木业公司为代表的木制品出口产

业，在全球经济不景气的情况下确保出口总量的同时，加大投入力度，大力开发内需产品，满足国内消费群体的需求。二是以圣辉米业公司为代表的大米精深加工产业，在维持大米加工的同时，力争20xx年打开对俄出口大门，要根据市场需求研发膨化食品、速食米饭等主精尖产品。三是以哈中药六厂为代表的北药开发产业，进一步开发我县野生药材和北药种植基地，扩大中药提取比例，促进野生药材和种植基地发展总量。四是以宝通石英为代表的矿产资源开发产业，打造硅产业系列产品，围绕硅产业开发□20xx年着手组成四个中心，全力推进水晶名城战略。五是以雪梅冷冻食品公司为代表的大鹅、肉年养殖加工产业，扩大农村养殖业的发展和增大经济作物种植比例。

用好、用足、用活盛市发展非公经济的各项优惠政策，特别是在资金扶持方面要加大工作力度，在政策的情况下，要勤沟通，勤交流感情，取得省市有关部门在政策上的扶持。要在20xx年基础上，积极组织申报各种项目资金扶持民营经济发展。要精心收集、筛选项目，组织中小企业系统项目库，为招商引资申请项目资金服务。

民航票务工作计划篇四

摘要：安全是民航发展的重要基础，飞机维修是保障航空安全的关键。民航企业必须着力提升自身维修质量，才能将安全事故的发生降到最低。越来越多的国际航空事故要求航空公司重视维护的重要性。通过提高维修质量和实施安全管理，可以保证飞机的安全系数，从而为民航企业的发展奠定基础。

关键词：民航；维修质量；安全管理

前言：随着技术的进步，其民用航空飞机的安全性、方便性和成本效益不断提高，据相关组织估计，2018年选^v^用航空的用户数量为6亿人次。这些快速增长的数据也对民用航空

的发展构成挑战，由于航迹中各种因素的影响，飞机失事的可能性增加，部分阻碍了民用航空的发展。因此，研究飞机的故障分析和质量改进方法是有益的。

1、对民用航空器维修管理的意义

怎么正确的了解民用航空器的维修管理意义，第一首先要知道维修工作需要航空器满足持续适航的要求，也是保证航空器在取得适航批准投入使用之后，在其运行的固有安全性与适航当局批准的设计制造的基本安全标准的符合性，并且，要了解民航作为较先进的出行工具它能够缩短人们出行的时间，在运输紧急物资时能够缩短很多的时间。航空器作为现阶段的社会来说是较为先进的运输工具，在任何交通工具行驶的过程中都要把安全放在第一位，而民航作为在这其中有着不确定的极大危险就更应该充分的意识到其需要承担的责任和义务。要明白安全对于民航运作过程的重要性，而不是仅仅只停留在表面形式上，对于这种精密度较高的航空器的保养和维修需要财力和人力的大量投入。当然还要考虑到对每一次在运行过程中可能会发生的事故进行预防和紧急措施。必须要实施科学系统的管理，来进一步加强对航空器故障问题的解决力度使飞机能够安全运行，环保可靠和经济的完成各种飞行任务，从而达到广大人民群众对民航的满意程度。

民航飞机故障原因

飞机自动化对接装配系统故障目标

在进行系统故障维修决策制定时，管理人员需要确定维修目标，以为后续工作开展提供相应依据。根据飞机产品特点，结合自动化系统综合情况，认为故障维修应满足以下几部分内容：能够实现对各类故障的综合分析与处理，故障维修决策能够满足可靠性、安全性以及经济性等方面目标；设置统一、精准故障管理方案，做好故障成因、后果以及潜在隐患分析；运用规范化逻辑完成决断制定，应按照故障分析情况，

对计算机仿真以及定量化建模等技术展开合理运用，对故障风险等级做出精准判断。

航空机务的机场维修难度

对航空公司来讲机务是必不可少的工作人员。机场的工作人员通常都是需要熬夜，他们分为早班，中班，晚班，而一个班次的跨时间度较长通常都需要整个机场的来回跑。如果飞机晚点或是遇到恶劣天气无法准时落地时，他们要一直呆在岗位上不能够离开，相关人员并不只是负责一架飞机的飞行前的工作，他们要一直待在飞机所处的位置要随时随地的应对可能会发生的突发情况，这对于机务的应变能力也很有要求。机务们的夜班工作常常都是在室外进行的，夏天还好但冬天的时候在零下几度的夜晚，工作人员都要带着厚厚的手套这对维修来说有着很大的困难。国内的大型民航机场那么多的工作人员对他们来说恶劣自然气候的考验会比技术维修上的要求更加难，这是对身体素质以及技术的高度要求。

缺乏充足的维修器材储备

对于民用飞机，所有需要更换的部件和系统都可能出现问题。为此，航空公司需要用相应的备件或系统设备进行维护，以应对各种类型的事故。但是，由于飞机零部件或系统费用高昂，许多航空设备没有建立相应的维修储备。但是，如果有维修不在基地，则必须在当地购买设备或暂时转移到其他地点，这可能会严重影响正常飞行。此外，由于功能失调，航空公司无法为少数只需在其他地点借用的常用昂贵维修工具办理登记手续。

1. 基于民航维修质量与安全管理提出优化措施

航空器维修人员执照培训强化基础、机型培训拔高人才

维修人才培养采用递进式，实现理论和实践交替提高。维修

人员通过机型培训和必要的实践提高复杂航空器的维修能力。维修单位通过授权培养放行人员，通过专项培训和维修实践培养工程师，通过管理培训、维修实践等培养维修管理人员。培训机构日常教学和学员练习使用的消耗器材可以是非航空器材，但必须保证达到同样的培训效果。培训机构的航空器及其维修手册应与培训执照类别对应，航空器可以是处于非适航状态的报废品，但应满足开展航空器及其发动机维修实践的要求，维修手册允许使用非现行有效的版本，保持其完整可用。培训机构应具备足够的理论考试和实作评估的场地及设备设施，实作评估必须使用真实的航空器材。

强化飞机质量安全监督力度

即便行业规范再合理、再严谨，具体执行期间依旧会有纰漏存在，个别维修人员在维修飞机时也并不会结合操作要求进行，甚至还有极少数人员是依据自身主观判断进行的，与操作规范背离，以致于一定程度上影响了机务维修工作。飞机本身拥有极为复杂的构造，机务维修工作对工作人员的要求十分严格，因此每个员工在其负责的工作环节中都必须以相关要求、规定为依据严格进行，特别是机务维修工作人员自身工作的严谨性更是极其关键，一旦有丝毫的马虎大意都会导致飞机飞行中存在安全隐患。所以，机务维修部门必须将飞机质量安全监督力度增大，通过对每个环节的严格把控、各部门相互监督关系的努力协调，推动机务整体维修质量的提升，为飞机提供安全运行保障。

树立高度安全意识和危机意识

受安全意识教育工作和培训，提高自身的安全维修素养和职业道德。同时，民航企业也应当在培训的过程中，明确维修人员的责任和职权范围，激发出队伍的责任感和使命感，引导维修人员端正自身的工作态度，要认真对待各类操作，把安全第一作为工作的首要理念，在具体实践的过程中也应当秉持严谨认真的工作态度。另外，民航企业也应当逐渐加大

安全教育的宣传力度，要保证安全意识和安全措施能够上行下效。

构建动态信息系统

相关企业为了提高故障检修成功几率，降低飞机出现安全事故的概率，可以利用现代信息技术构建具有多源性、多元化特点的动态信息系统。首先，收集民航飞机的生产商、运营方、专家系统、资源保障、飞行技术、维修经验、维修技能等多项内容信息，将上述信息输入到动态信息系统中，提高系统的可应用性，保证动态信息系统为民航飞机维修提供科学合理且准确的参考数据。其次，为了确保动态信息系统运行的稳定性、有序、高效，相关企业在构建系统时，需要科学应用计算机技术、数据处理技术，对系统所涉及到的各种与故障检修、质量改进有关的数据信息进行搜集、过滤、分析、整合、传输，促使系统向智能化、自动化与信息化发展。

结束语：社会的不断发展使得民航也逐渐进行发展。同时，这也要求民航的质量维修与安全管理更需要完善。针对现阶段民航维修质量不足的实际情况，应及时引发足够的重视，同时也需认真分析出问题发生的主要原因，从而建立更加完善的维修与安全管理体系。除此之外，也需将先进的技术手段加入到工作中，并及时加强员工的培训工

参考文献：

民航票务工作计划篇五

机务人员就像是飞机的健保医生内勤人员则是在航空公司维护工场工作，负责飞机三、四级维护工作，亦即对飞机结构及系统依编列之工作项目做一次较重大之预防性检查及必要修护，其中包括非破坏性检验、试验量测或校准、航空器翻修、航空器上每一部份均须试测及检查、系统组（零）件之翻修与更新等。内勤人员就像是飞机的健保医生须从事电子、

电气、仪表、发动机、液压附件、车床、机工、焊工、轮胎、零件补给及工程品管等工作（注1）。为保障飞航安全及责任，每一维护过程或检测机务维修人员都要签名以示负责，各项维护签证若不完整的话，民航局是不会给予适航签证的。机务维修人员工作环境不论内外勤人员往机坪或工厂内都是在噪音高、吵杂、闷热的环境下工作，就有如一般工厂的技术专业人员一样。工作时间部分上正常班、部分上轮班制（尤其是外勤人员），正常上班时间通常与公务人员上班时间相同，轮班制上班时间各公司均有不同规定。机务维修人员遇有飞机有重大故障、缺点须排除时，常须加班，尤其飞机作过夜检查，为将缺点、毛病排除时，更是经常加班至天亮。

航空公司机务维修人员大部份招考大学机械、电机、电子、航空等类科毕业或高工以上毕业的学生。新进入员在公司服务二至四年后，会要求参加民航局所设的地面机械员考试，俾能从事适航签证工作，而通过考试，取得执照也是机务维修人员升迁、考核、加薪的一个重要依据。机务维修是一项专业、高技术性的工作，它不仅需要懂得机械、电子方面的常识，更需要了解飞机构造、航空通信等更专业的知识，并且肩负整架飞机安全，要求飞机达到「零事故」的状况，所以机务维修首重训练，不但新进人员要训练，现职人员也要每年接受在职训练或专业训练。

降低修护成本，提高维修品质，确保飞行安全，并提供乘客舒适、便捷准时之空中交通运输服务，防止职业灾害及保障员工安全与健康。机务训练种类有新进机务人员基础训练，新机及装备接收训练，各型飞机装备及其系统维修训练、专业维修训练、在职训练及复训、外站机务人员训练、督导人员管理训练、管理训练、安全卫生训练等等种类繁多。国内航空公司各项训练若非该公司所能举办者，则委托其他航空公司代办，或送至国外原厂训练。

造成系统误判，甚至影响飞机飞行。因此对飞机上的老鼠，机务的任务只有一个：格杀勿论。一旦接获机长或空姐线报，立刻大

批支持人力赶到. 只见人人掏出系在腰上的武器--手电筒, 一副如临大敌的样子. 过不久还有重火力支持--黏蝇纸, 捕鼠板, 老鼠笼. 只见大伙或趴, 或爬, 或钻, 就是要揪出这个让我们可爱的小空姐花容失色的小家伙. 不过说句实在话, 飞机那么大, 结构这么复杂, 东西这么多, 想要^v^生要见鼠, 死要见尸^v^, 真的是蛮难的. 钻油箱飞机的油箱多设计在机翼里, 薄薄机翼里的油箱当然也大不到那里去, 因此个头不大的机务, 往往成了钻油箱的不二人选. 由于油箱平日都装满了油, 在钻油箱前, 必须先把油都漏光, 并且持续灌风进去把油气吹光. 虽然如此, 进入油箱时还是有浓浓的油味. 此外钻油箱最怕两件事: 污染及火花. 污染包括油污, 垃圾, 不属于油箱内的零件, 甚至工具等, 至于火花, 我想不需多做解释了. 所以每次钻油箱前, 总换上没有任何口袋的白色纯棉工作服, 穿上鞋套, 戴上口罩, 拿着防爆手电筒, 小心翼翼的工作, 深怕一不小心就成了^v^火烤机务^v^. 看过了前三辑, 相信不管您是民航从业者或是一般旅客, 多少都能够了解机务这个^v^做好没赏, 打坏要赔^v^的神圣工作了吧! 下次当您在飞机上享受美味的餐点, 欣赏漂亮的空姐, 赞美技硬的机长时, 别忘了还有一群夏天时顶着大太阳, 冬天时受着刺骨的寒风, 淋着狂风暴雨用一切去换取大家愉快旅程的那群没没无闻的幕后英雄!! 民航业内的朋友, 不论是飞行, 空乘, 运务或是机务, 大家彼此尊重, 因为我们都是一条龙!! 没有谁尊谁卑, 处的来的是朋友, 处不来的是同事, 一起加油吧! 献给所有的机务朋友, 愿各位一生平安!!

天津航空维修工程部简介

一、维修工程部职能简介

维修人员中有维修支援工15人。

三、机队规模、航线维修能力

截至2009年6月8日为止, 天津航空有限公司拥有dornier328

型飞机29架、emb145型飞机13架、erj190型飞机12架，进一步提升了公司的运营能力。航线主要维修能力

- 1、dornier328-300、emb145、b737-300/400/700/800、erj190型飞机航线维修(详见航线维修能力清单)；
- 2、更换dornier328-300型飞机的发动机和apu
- 3、emb145型飞机航线维修；检5a(含) 3200小时、(含)、3447循环(含)、545日历日(含)、apu2000小时(含)定检；更换发动机
- 4、erj190型飞机航线维修；4800小时(含)、455日历日(含)、4000循环(含)、3000apu小时(含)以下定期维护项目；更换发动机