



(12) 发明专利申请

(10) 申请公布号 CN 112308344 A

(43) 申请公布日 2021.02.02

(21) 申请号 202011372619.7

(22) 申请日 2020.11.30

(71) 申请人 中国民航信息网络股份有限公司  
地址 100085 北京市顺义区后沙峪镇裕民大街7号

(72) 发明人 张毅 梁巍 周榕 杜建国  
吴建波

(74) 专利代理机构 北京集佳知识产权代理有限公司 11227  
代理人 李婷婷

(51) Int.Cl.  
G06Q 10/04 (2012.01)  
G06Q 10/02 (2012.01)

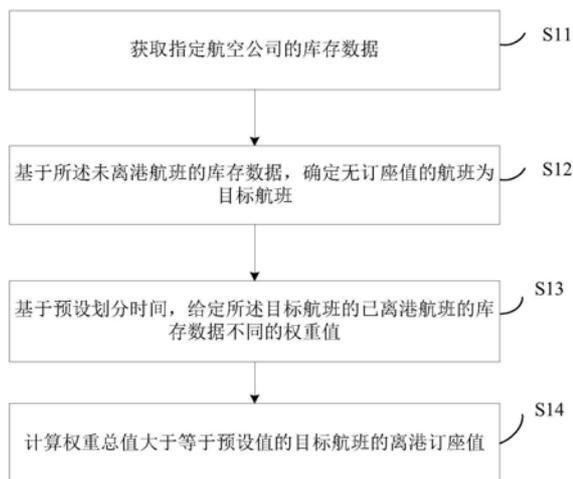
权利要求书2页 说明书8页 附图2页

(54) 发明名称

一种未离港航班订座值预测方法、装置及电子设备

(57) 摘要

本发明提供了一种未离港航班订座值预测方法、装置及电子设备,该未离港航班订座值预测方法首先获取指定航空公司的库存数据,其中,所述库存数据至少包括已离港航班的库存数据以及未离港航班的库存数据。然后基于所述未离港航班的库存数据,确定无订座值的航班为目标航班。之后基于预设划分时间,给定所述目标航班的已离港航班的库存数据不同的权重值。并计算权重总值大于等于预设值的目标航班的离港订座值。可见,本方案提供了一种未离港航班订座值预测方法,能够在不存在订座值的情况下,通过库存数据进行指定航班各舱位的离港时订座值的预测。



1. 一种未离港航班订座值预测方法,其特征在于,包括:
  - 获取指定航空公司的库存数据,所述库存数据至少包括已离港航班的库存数据以及未离港航班的库存数据;
  - 基于所述未离港航班的库存数据,确定无订座值的航班为目标航班;
  - 基于预设划分时间,给定所述目标航班的已离港航班的库存数据不同的权重值;
  - 计算权重总值大于等于预设值的目标航班的离港订座值。
2. 根据权利要求1所述的方法,其特征在于,所述获取指定航空公司的库存数据,包括:
  - 获取指定航空公司的航班数据;
  - 确定预设时间范围内的所述航班数据为所述指定航班的库存数据。
3. 根据权利要求1所述的方法,其特征在于,所述基于预设划分时间,给定所述目标航班的已离港航班的库存数据不同的权重值,包括:
  - 确定所述目标航班的离港日期的同比日期的库存数据的权重值为第一权重;
  - 确定所述目标航班的离港日期的同比日期的临近星期的库存数据的权重值为第二权重;
  - 确定所述目标航班的离港日期的临近两个星期的同比日期的库存数据的权重值为第三权重。
4. 根据权利要求1所述的方法,其特征在于,所述计算权重总值大于等于预设值的目标航班的离港订座值,包括:
  - 基于公式 $Y = \Sigma(\text{最终订座值} \times \text{对应权重值}) / \Sigma \text{权重}$ ,计算出所述离港订座值,其中,Y为离港订座值。
5. 一种未离港航班订座值预测装置,其特征在于,包括:
  - 获取模块,用于获取指定航空公司的库存数据,所述库存数据至少包括已离港航班的库存数据以及未离港航班的库存数据;
  - 确定模块,用于基于所述未离港航班的库存数据,确定无订座值的航班为目标航班;
  - 给定模块,用于基于预设划分时间,给定所述目标航班的已离港航班的库存数据不同的权重值;
  - 计算模块,用于计算权重总值大于等于预设值的目标航班的离港订座值。
6. 根据权利要求5所述的装置,其特征在于,所述获取模块包括:
  - 第一获取单元,用于获取指定航空公司的航班数据;
  - 第一确定单元,用于确定预设时间范围内的所述航班数据为所述指定航班的库存数据。
7. 根据权利要求5所述的装置,其特征在于,所述给定模块包括:
  - 第二确定单元,用于确定所述目标航班的离港日期的同比日期的库存数据的权重值为第一权重;
  - 第三确定单元,用于确定所述目标航班的离港日期的同比日期的临近星期的库存数据的权重值为第二权重;
  - 第四确定单元,用于确定所述目标航班的离港日期的临近两个星期的同比日期的库存数据的权重值为第三权重。
8. 根据权利要求5所述的装置,其特征在于,所述计算模块包括:

计算单元,用于基于公式 $Y = \Sigma (\text{最终订座值} \times \text{对应权重值}) / \Sigma \text{权重}$ ,计算出所述离港订座值,其中, $Y$ 为离港订座值。

9.一种存储介质,其特征在于,所述存储介质上存储有可执行指令,所述指令被处理器执行时实现如权利要求1至4中任一项所述的未离港航班订座值预测方法。

10.一种电子设备,其特征在于,包括:

存储器,用于存储程序;

处理器,用于执行所述程序,所述程序具体用于:

获取指定航空公司的库存数据,所述库存数据至少包括已离港航班的库存数据以及未离港航班的库存数据;

基于所述未离港航班的库存数据,确定无订座值的航班为目标航班;

基于预设划分时间,给定所述目标航班的已离港航班的库存数据不同的权重值;

计算权重总值大于等于预设值的目标航班的离港订座值。

## 一种未离港航班订座值预测方法、装置及电子设备

### 技术领域

[0001] 本发明涉及信息处理技术领域,特别是涉及一种未离港航班订座值预测方法、装置及电子设备。

### 背景技术

[0002] 收益管理系统是利用航班计划、库存、离港与运价数据,基于预测与优化模型,对未离港航班的库存进行自动管理的系统。其中,未离港航班的订座值是收益管理系统中的一个主要输出值。

[0003] 发明人发现,目前,在指定未离港航班已存在订座值的情况下,可以使用线性回归方程进行指定航班各舱位的离港时订座值进行预测,然而在不存在订座值的情况下,则无法对指定航班各舱位的离港时订座值进行预测。

### 发明内容

[0004] 针对于上述问题,本发明提供了一种未离港航班订座值预测方法、装置及电子设备,能够在不存在订座值的情况下,也能对指定航班各舱位的离港时订座值进行预测。

[0005] 为了实现上述目的,本发明提供了如下技术方案:

[0006] 一种未离港航班订座值预测方法,包括:

[0007] 获取指定航空公司的库存数据,所述库存数据至少包括已离港航班的库存数据以及未离港航班的库存数据;

[0008] 基于所述未离港航班的库存数据,确定无订座值的航班为目标航班;

[0009] 基于预设划分时间,给定所述目标航班的已离港航班的库存数据不同的权重值;

[0010] 计算权重总值大于等于预设值的目标航班的离港订座值。

[0011] 可选的,所述获取指定航空公司的库存数据,包括:

[0012] 获取指定航空公司的航班数据;

[0013] 确定预设时间范围内的所述航班数据为所述指定航班的库存数据。

[0014] 可选的,所述基于预设划分时间,给定所述目标航班的已离港航班的库存数据不同的权重值,包括:

[0015] 确定所述目标航班的离港日期的同比日期的库存数据的权重值为第一权重;

[0016] 确定所述目标航班的离港日期的同比日期的临近星期的库存数据的权重值为第二权重;

[0017] 确定所述目标航班的离港日期的临近两个星期的同比日期的库存数据的权重值为第三权重。

[0018] 可选的,所述计算权重总值大于等于预设值的目标航班的离港订座值,包括:

[0019] 基于公式 $Y = \frac{\sum (\text{最终订座值} \times \text{对应权重值})}{\sum \text{权重}}$ ,计算出所述离港订座值,其中, $Y$ 为离港订座值。

[0020] 一种未离港航班订座值预测装置,包括:

- [0021] 获取模块,用于获取指定航空公司的库存数据,所述库存数据至少包括已离港航班的库存数据以及未离港航班的库存数据;
- [0022] 确定模块,用于基于所述未离港航班的库存数据,确定无订座值的航班为目标航班;
- [0023] 给定模块,用于基于预设划分时间,给定所述目标航班的已离港航班的库存数据不同的权重值;
- [0024] 计算模块,用于计算权重总值大于等于预设值的目标航班的离港订座值。
- [0025] 可选的,所述获取模块包括:
- [0026] 第一获取单元,用于获取指定航空公司的航班数据;
- [0027] 第一确定单元,用于确定预设时间范围内的所述航班数据为所述指定航班的库存数据。
- [0028] 可选的,所述给定模块包括:
- [0029] 第二确定单元,用于确定所述目标航班的离港日期的同比日期的库存数据的权重值为第一权重;
- [0030] 第三确定单元,用于确定所述目标航班的离港日期的同比日期的临近星期的库存数据的权重值为第二权重;
- [0031] 第四确定单元,用于确定所述目标航班的离港日期的临近两个星期的同比日期的库存数据的权重值为第三权重。
- [0032] 可选的,所述计算模块包括:
- [0033] 计算单元,用于基于公式 $Y = \Sigma(\text{最终订座值} \times \text{对应权重值}) / \Sigma \text{权重}$ ,计算出所述离港订座值,其中,Y为离港订座值。
- [0034] 一种存储介质,所述存储介质上存储有可执行指令,所述指令被处理器执行时实现任一项上述的未离港航班订座值预测方法。
- [0035] 一种电子设备,包括:
- [0036] 存储器,用于存储程序;
- [0037] 处理器,用于执行所述程序,所述程序具体用于:
- [0038] 获取指定航空公司的库存数据,所述库存数据至少包括已离港航班的库存数据以及未离港航班的库存数据;
- [0039] 基于所述未离港航班的库存数据,确定无订座值的航班为目标航班;
- [0040] 基于预设划分时间,给定所述目标航班的已离港航班的库存数据不同的权重值;
- [0041] 计算权重总值大于等于预设值的目标航班的离港订座值。
- [0042] 相较于现有技术,本发明提供了一种未离港航班订座值预测方法、装置及电子设备,该未离港航班订座值预测方法首先获取指定航空公司的库存数据,其中,所述库存数据至少包括已离港航班的库存数据以及未离港航班的库存数据。然后基于所述未离港航班的库存数据,确定无订座值的航班为目标航班。之后基于预设划分时间,给定所述目标航班的已离港航班的库存数据不同的权重值。并计算权重总值大于等于预设值的目标航班的离港订座值。可见,本方案提供了一种未离港航班订座值预测方法,能够在不存在订座值的情况下,通过库存数据进行指定航班各舱位的离港时订座值的预测。

## 附图说明

[0043] 结合附图并参考以下具体实施方式,本公开各实施例的上述和其他特征、优点及方面将变得更加明显。贯穿附图中,相同或相似的附图标记标识相同或相似的元素。应当理解附图是示意性的,原件和元素不一定按照比例绘制。

[0044] 图1为本发明实施例提供了一种未离港航班订座值预测方法的流程示意图;

[0045] 图2为本发明实施例提供了一种未离港航班订座值预测方法的又一流程示意图;

[0046] 图3为本发明实施例提供了一种未离港航班订座值预测方法的又一流程示意图;

[0047] 图4为本发明实施例提供了一种未离港航班订座值预测装置的结构示意图。

## 具体实施方式

[0048] 下面将参照附图更详细地描述本公开的实施例。虽然附图中显示了本公开的某些实施例,然而应当理解的是,本公开可以通过各种形式来实现,而且不应该被解释为限于这里阐述的实施例,相反提供这些实施例是为了更加透彻和完整地理解本公开。应当理解的是,本公开的附图及实施例仅用于示例性作用,并非用于限制本公开的保护范围。

[0049] 本文使用的术语“包括”及其变形是开放性包括,即“包括但不限于”。术语“基于”是“至少部分地基于”。术语“一个实施例”表示“至少一个实施例”;术语“另一实施例”表示“至少一个另外的实施例”;术语“一些实施例”表示“至少一些实施例”。其他术语的相关定义将在下文描述中给出。

[0050] 需要注意,本公开中提及的“第一”、“第二”等概念仅用于对不同的装置、模块或单元进行区分,并非用于限定这些装置、模块或单元所执行的功能的顺序或者相互依存关系。本公开中提及的“一个”、“多个”的修饰是示意性而非限制性的,本领域技术人员应当理解,除非在上下文另有明确指出,否则应该理解为“一个或多个”。

[0051] 正如背景技术所述,在指定航班航空公司库存控制系统初始化时或市场需求低迷时,指定未离港航班不存在订座值,而目前的指定航班各舱位的离港时订座值的预测方式,只有在已存在订座值的情况下,才可以使用线性回归方程进行预测,在不存在订座值的情况下,则无法对指定航班各舱位的离港时订座值进行预测。

[0052] 针对上述问题,本发明提供了一种未离港航班订座值预测方法、装置及电子设备,该未离港航班订座值预测方法首先获取指定航空公司的库存数据,其中,所述库存数据至少包括已离港航班的库存数据以及未离港航班的库存数据。然后基于所述未离港航班的库存数据,确定无订座值的航班为目标航班。之后基于预设划分时间,给定所述目标航班的已离港航班的库存数据不同的权重值。并计算权重总值大于等于预设值的目标航班的离港订座值。可见,本方案提供了一种未离港航班订座值预测方法,能够在不存在订座值的情况下,通过库存数据进行指定航班各舱位的离港时订座值的预测。

[0053] 为了便于对本发明提供的报文转换方法进行说明,将本发明应用到的相关术语进行解释。

[0054] **收益管理系统:**利用航班计划、库存、离港与运价数据,基于预测与优化模型,对未离港航班的库存进行自动管理的系统。

[0055] **市场需求值:**旅客实际的购买需求,可以产生实际的订单,可以不产生实际的订单。

[0056] 库存:英文名称Inventory,是指航班上的座位可利用状(Availability),座位预订值(Seat Sold),可利用座位数(Seat Open),以及各种控制参数(Inventory Parameter)等一系列影响航班座位销售决策的信息。

[0057] ICS(Inventory Control System,库存控制系统),例如航空公司订座系统。

[0058] 舱位:支付价格、服务内容与设置的同类别的总称,一般以字母为舱位标识。

[0059] 开舱:也叫放舱、补舱,是指将原先不可售的舱位变为可售,一般表现为可利用座位数大于1。

[0060] 如图1所示,本发明实施例了一种未离港航班订座值预测方法,包括步骤:

[0061] S11、获取指定航空公司的库存数据。

[0062] 其中,所述库存数据至少包括已离港航班的库存数据以及未离港航班的库存数据。具体的,本发明实施例还提供了一种获取指定航空公司的库存数据的具体实现方式,如图2所示,包括步骤:

[0063] S21、获取指定航空公司的航班数据;

[0064] S22、确定预设时间范围内的所述航班数据为所述指定航班的库存数据。

[0065] 具体的,对于指定航空公司航班的信息与数据在本地是有存储的,即,在航空公司航班控制系统中含有指定航空公司全量或是增量的航班数据与信息,因此,可以设定为每隔预定时间从航空公司控制系统中获取指定航空公司全量或是增量的航班数据与信息。例如,可以每间隔24小时获取一次指定航空公司的航班数据。

[0066] 在确定了指定航空公司的航班数据后,从航空公司航班控制系统中获取指定航空公司指定航班的库存数据。具体的,库存数据包含已离港的航班库存数据与未离港航班的库存数据,其中,已离港的航班库存数据获取并入库可以作为样本航班及其数据,未离港航班为收益管理系统管理的目标航班。

[0067] 之后,确定指定航空公司指定航班的系统日期为基准的过往一年的已离港航班的库存数据与信息。确定指定航空公司指定航班的系统日期为基准的未来一年的未离港航班的库存数据与信息。

[0068] S12、基于所述未离港航班的库存数据,确定无订座值的航班为目标航班;

[0069] 需要说明的是,在本实施例中,使用同比权重方法对目标航班的预测订座值进行预测的充分条件为收益管理目标航班的尚未销售,即收益管理目标航班的各舱位无订座值。

[0070] 因此,本步骤是为了识别收益管控的目标航班的各舱位无订座值,并从中识别无订座值的指定航班为目标航班。

[0071] S13、基于预设划分时间,给定所述目标航班的已离港航班的库存数据不同的权重值;

[0072] 具体的,本发明实施例提供了一种基于预设划分时间,给定所述目标航班的已离港航班的库存数据不同的权重值的具体实现方式,如图3所示,包括步骤:

[0073] S31、确定所述目标航班的离港日期的同比日期的库存数据的权重值为第一权重;

[0074] S32、确定所述目标航班的离港日期的同比日期的临近星期的库存数据的权重值为第二权重;

[0075] S33、确定所述目标航班的离港日期的临近两个星期的同比日期的库存数据的权

重值为第三权重。

[0076] 其中,在本实施例中,首先赋予各历史样本航班不同权重值,如下:

[0077] 同比日期=航班离港日期-52\*7,权重值为3。

[0078] 上下各两个星期的历史样本航班获取逻辑与权重值逻辑如下:

[0079] 同比日期的临近星期的日期=航班离港日期-53\*7,或航班离港日期-51\*7,权重值为2。

[0080] 临近两个星期的同比日期=航班离港日期-54\*7,或航班离港日期-50\*7,权重值为1。

[0081] S14、计算权重总值大于等于预设值的目标航班的离港订座值。

[0082] 为了更准确的计算出离港订座值,在本实施例中,指定舱位订座值预测的历史样本航班权重值的和大于等于6时,才可使用下述公式对离港订座值进行预测。

[0083] 具体的,指定未离港航班指定舱位离港订座预测值= $\Sigma$ (最终订座值 $\times$ 对应权重值)/ $\Sigma$ 权重。

[0084] 除此,如图4所示,本发明实施例中还提供了一种未离港航班订座值预测装置,包括:

[0085] 获取模块41,用于获取指定航空公司的库存数据,所述库存数据至少包括已离港航班的库存数据以及未离港航班的库存数据;

[0086] 确定模块42,用于基于所述未离港航班的库存数据,确定无订座值的航班为目标航班;

[0087] 给定模块43,用于基于预设划分时间,给定所述目标航班的已离港航班的库存数据不同的权重值;

[0088] 计算模块44,用于计算权重总值大于等于预设值的目标航班的离港订座值。

[0089] 其中,所述获取模块可以包括:

[0090] 第一获取单元,用于获取指定航空公司的航班数据;

[0091] 第一确定单元,用于确定预设时间范围内的所述航班数据为所述指定航班的库存数据。

[0092] 除此,所述给定模块可以包括:

[0093] 第二确定单元,用于确定所述目标航班的离港日期的同比日期的库存数据的权重值为第一权重;

[0094] 第三确定单元,用于确定所述目标航班的离港日期的同比日期的临近星期的库存数据的权重值为第二权重;

[0095] 第四确定单元,用于确定所述目标航班的离港日期的临近两个星期的同比日期的库存数据的权重值为第三权重。

[0096] 所述计算模块可以包括:

[0097] 计算单元,用于基于公式 $Y = \Sigma$ (最终订座值 $\times$ 对应权重值)/ $\Sigma$ 权重,计算出所述离港订座值,其中,Y为离港订座值。

[0098] 该装置的工作原理请参见上述方法实施例,在此不重复叙述。

[0099] 综上,本发明提供了一种未离港航班订座值预测方法、装置及电子设备,该未离港航班订座值预测方法首先获取指定航空公司的库存数据,其中,所述库存数据至少包括已

离港航班的库存数据以及未离港航班的库存数据。然后基于所述未离港航班的库存数据，确定无订座值的航班为目标航班。之后基于预设划分时间，给定所述目标航班的已离港航班的库存数据不同的权重值。并计算权重总值大于等于预设值的目标航班的离港订座值。可见，本方案提供了一种未离港航班订座值预测方法，能够在不存在订座值的情况下，通过库存数据进行指定航班各舱位的离港时订座值的预测。

[0100] 需要说明的是，实施例中所参见的附图中的流程图和框图，图示了按照本公开各种实施例的系统、方法和计算机程序产品的可能实现的体系架构、功能和操作。在这点上，流程图或框图中的每个方框可以代表一个模块、程序段、或代码的一部分，该模块、程序段、或代码的一部分包含一个或多个用于实现规定的逻辑功能的可执行指令。也应当注意，在有些作为替换的实现中，方框中所标注的功能也可以以不同于附图中所标注的顺序发生。例如，两个接连地表示的方框实际上可以基本并行地执行，它们有时也可以按相反的顺序执行，这依所涉及的功能而定。也要注意的，框图和/或流程图中的每个方框、以及框图和/或流程图中的方框的组合，可以用执行规定的功能或操作的专用的基于硬件的系统来实现，或者可以用专用硬件与计算机指令的组合来实现。

[0101] 本公开实施方式中的多个装置之间所交互的消息或者信息的名称仅用于说明性的目的，而并不是用于对这些消息或信息的范围进行限制。虽然采用特定次序描绘了各操作，但是这不应理解为要求这些操作以所示出的特定次序或以顺序次序执行来执行。在一定环境下，多任务和并行处理可能是有利的。应当理解，本公开的方法实施方式中记载的各个步骤可以按照不同的顺序执行，和/或并行执行。此外，方法实施方式可以包括附加的步骤和/或省略执行示出的步骤。本公开的范围在此方面不受限制。

[0102] 描述于本公开实施例中涉及到的单元可以通过软件的方式实现，也可以通过硬件的方式来实现。其中，单元的名称在某种情况下并不构成对该单元本身的限定。

[0103] 在本发明实施例中还提供了一种存储介质，所述存储介质上存储有可执行指令，所述指令被处理器执行时实现如上任一项所述的未离港航班订座值预测方法。

[0104] 本发明实施例还提供了一种电子设备，包括：

[0105] 存储器，用于存储程序；

[0106] 处理器，用于执行所述程序，所述程序具体用于：

[0107] 获取指定航空公司的库存数据，所述库存数据至少包括已离港航班的库存数据以及未离港航班的库存数据；

[0108] 基于所述未离港航班的库存数据，确定无订座值的航班为目标航班；

[0109] 基于预设划分时间，给定所述目标航班的已离港航班的库存数据不同的权重值；

[0110] 计算权重总值大于等于预设值的目标航班的离港订座值。

[0111] 可选的，所述获取指定航空公司的库存数据，包括：

[0112] 获取指定航空公司的航班数据；

[0113] 确定预设时间范围内的所述航班数据为所述指定航班的库存数据。

[0114] 可选的，所述基于预设划分时间，给定所述目标航班的已离港航班的库存数据不同的权重值，包括：

[0115] 确定所述目标航班的离港日期的同比日期的库存数据的权重值为第一权重；

[0116] 确定所述目标航班的离港日期的同比日期的临近星期的库存数据的权重值为第

二权重；

[0117] 确定所述目标航班的离港日期的临近两个星期的同比日期的库存数据的权重值为第三权重。

[0118] 可选的,所述计算权重总值大于等于预设值的目标航班的离港订座值,包括:

[0119] 基于公式 $Y = \Sigma (\text{最终订座值} \times \text{对应权重值}) / \Sigma \text{权重}$ ,计算出所述离港订座值,其中,Y为离港订座值。

[0120] 在本公开的上下文中,机器可读介质可以是有形的介质,其可以包含或存储以供指令执行系统、装置或设备使用或与指令执行系统、装置或设备结合地使用的程序。机器可读介质可以是机器可读信号介质或机器可读储存介质。机器可读介质可以包括但不限于电子的、磁性的、光学的、电磁的、红外的、或半导体系统、装置或设备,或者上述内容的任何合适组合。机器可读存储介质的更具体示例会包括基于一个或多个线的电气连接、便携式计算机盘、硬盘、随机存取存储器 (RAM)、只读存储器 (ROM)、可擦除可编程只读存储器 (EPROM 或快闪存储器)、光纤、便捷式紧凑盘只读存储器 (CD-ROM)、光学储存设备、磁储存设备、或上述内容的任何合适组合。

[0121] 根据本公开的一个或多个实施例,提供了一种未离港航班订座值预测方法、系统、存储介质及电子设备。

[0122] 一种未离港航班订座值预测方法,包括:

[0123] 获取指定航空公司的库存数据,所述库存数据至少包括已离港航班的库存数据以及未离港航班的库存数据;

[0124] 基于所述未离港航班的库存数据,确定无订座值的航班为目标航班;

[0125] 基于预设划分时间,给定所述目标航班的已离港航班的库存数据不同的权重值;

[0126] 计算权重总值大于等于预设值的目标航班的离港订座值。

[0127] 一种未离港航班订座值预测装置,包括:

[0128] 获取模块,用于获取指定航空公司的库存数据,所述库存数据至少包括已离港航班的库存数据以及未离港航班的库存数据;

[0129] 确定模块,用于基于所述未离港航班的库存数据,确定无订座值的航班为目标航班;

[0130] 给定模块,用于基于预设划分时间,给定所述目标航班的已离港航班的库存数据不同的权重值;

[0131] 计算模块,用于计算权重总值大于等于预设值的目标航班的离港订座值。

[0132] 一种存储介质,所述存储介质上存储有可执行指令,所述指令被处理器执行时实现任一项上述的未离港航班订座值预测方法。

[0133] 一种电子设备,包括:

[0134] 存储器,用于存储程序;

[0135] 处理器,用于执行所述程序,所述程序具体用于:

[0136] 获取指定航空公司的库存数据,所述库存数据至少包括已离港航班的库存数据以及未离港航班的库存数据;

[0137] 基于所述未离港航班的库存数据,确定无订座值的航班为目标航班;

[0138] 基于预设划分时间,给定所述目标航班的已离港航班的库存数据不同的权重值;

[0139] 计算权重总值大于等于预设值的目标航班的离港订座值。

[0140] 尽管已经采用特定于结构特征和/或方法逻辑动作的语言描述了本主题,但是应当理解所附权利要求书中所限定的主题未必局限于上面描述的特定特征或动作。相反,上面所描述的特定特征和动作仅仅是实现权利要求书的示例形式。

[0141] 虽然在上面论述中包含了若干具体实现细节,但是这些不应当被解释为对本公开的范围的限制。在单独的实施例的上下文中描述的某些特征还可以组合地实现在单个实施例中。相反地,在单个实施例的上下文中描述的各种特征也可以单独地或以任何合适的子组合的方式实现在多个实施例中。

[0142] 以上描述仅为本公开的较佳实施例以及对所运用技术原理的说明。本领域技术人员应当理解,本公开中所涉及的公开范围,并不限于上述技术特征的特定组合而成的技术方案,同时也应涵盖在不脱离上述公开构思的情况下,由上述技术特征或其等同特征进行任意组合而形成的其它技术方案。例如上述特征与本公开中公开的(但不限于)具有类似功能的技术特征进行互相替换而形成的技术方案。

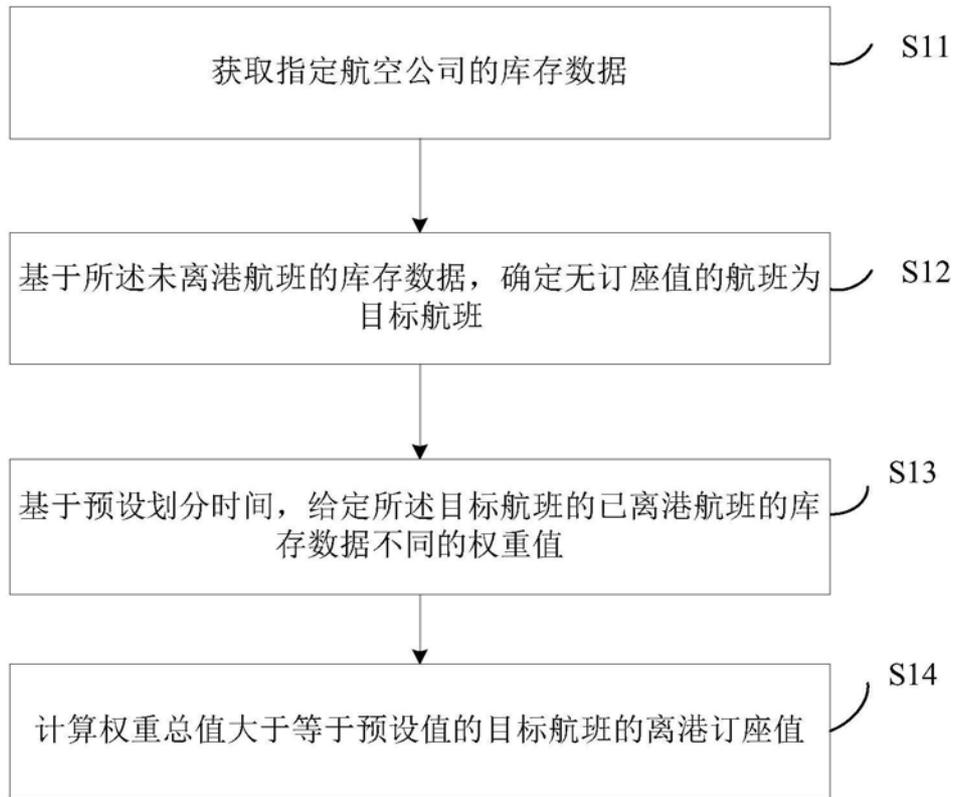


图1

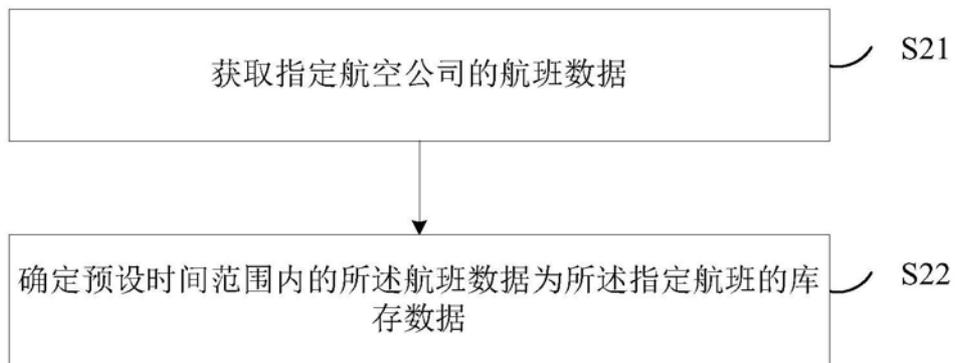


图2

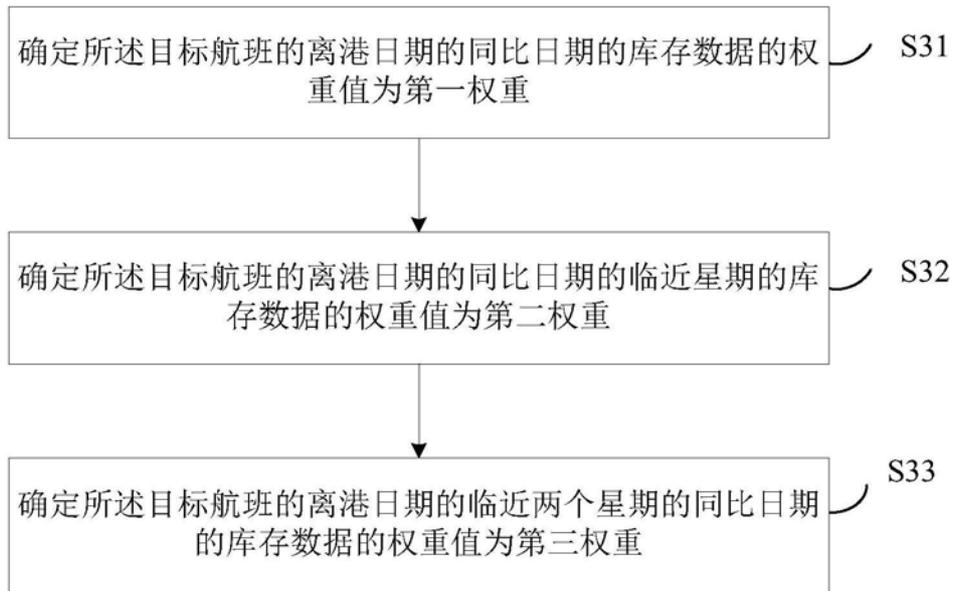


图3

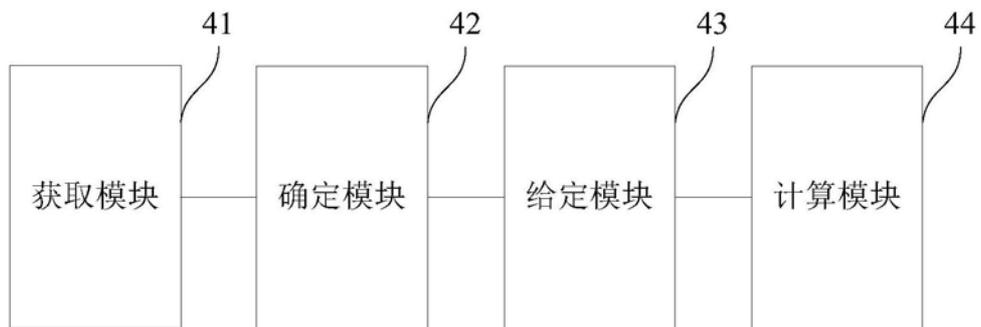


图4