

张辉 编著

*INTERNATIONAL AIR FARES
and TICKETING COURSE*

民航国际旅客 运价教程



中国民航出版社

INTERNATIONAL AIR FARES and TICKETING COURSE

民航国际旅客 运价教程



- 民航国际组织的性质和作用
- 国际航空法律的发展与演变
- 国际航协地理的概念运用及世界时区和时差
- 国际旅客运输中航班、运价及旅行资料的运用方法
- 国际旅客运输中的主要专业术语及定义
- 国际旅客运价的选择及货币兑换
- 国际旅客运价的计算原则和表达方法
- 不同种类国际客票的出票规则
- SITA 系统的相关查询指令

责任编辑：刘庆胜

封面设计： 弓辰 龚璐

ISBN 7-80110-756-X



9 787801 107565 >

ISBN 7-80110-756-X/V • 258

定价：25.00 元

民航国际旅客运价教程

张 辉 编著

中国民航出版社

图书在版编目(CIP)数据

民航国际旅客运价教程/张辉编著. —北京:中国民航出版社, 2006.9

ISBN 7-80110-756-X

I. 民…

II. 张…

III. 国际运输: 航空运输: 旅客运输-运价-教材

IV. F560.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 113155 号

责任编辑: 刘庆胜

民航国际旅客运价教程

张辉 编著

出版	中国民航出版社 (010) 64290477
社址	北京市朝阳区光熙门北里甲 31 号楼 (100028)
排版	中国民航出版社照排室
印刷	北京华正印刷有限公司
发行	中国民航出版社 新华书店
开本	787 × 1092 1/16
印张	11.5
字数	250 千字
印数	3000 册
版本	2006 年 11 月第 1 版 2006 年 11 月第 1 次印刷

书号	ISBN 7-80110-756-X/V·258
定价	25.00 元

(如有印装错误, 本社负责调换)

序 言

作者在民航职业院校从事国际航空运价教学和研究工作二十余年，并曾出国深造。作者治学严谨，专业知识扎实，教学经验丰富，多年致力于撰写本书，现已完稿，奉献给读者。

本书的问世，无疑对中国民航职业教育具有重要意义。

本书按运输过程编写，概括了国际客运的各个方面，与实际工作流程相对应，国际客运工作一目了然。本书另一个特点是详细介绍了各种航空运价及计算方法。

国际航空运输协会（IATA）依据多边运价协调机制制订的运价，称多边运价；两国有关航空企业通过谈判制订的运价，称协议运价，这两种运价经有关政府批准后公布执行，故又称公布运价。

但是，在世界范围内有大量城市对之间没有公布运价，这就需要按运价计算规则计算得出。虽然航空市场上有名目繁多的运价种类，但万变不离其宗，它们都离不开公布运价和计算得出的基价。因此，运价计算在国际客运工作中十分重要。

计算运价是航空运输企业的一门必不可少的基础知识，要学习掌握它就必须理论联系实际。作者搜集了大量翔实资料，采用图表方法，向读者提供了一份航空运价菜单并展示了公布运价的查阅方法和技术。作者清晰归纳和透彻分析运价计算规则，使读者很容易理解和掌握各类运价的计算方法。本书理论与实际结合，深入浅出，通俗易懂，读后不无裨益。

本书是一本难得的民航职业教学和培训教材，对于从事航空运输工作的人们亦具有很高的参考价值。本书的问世值得祝贺，特此作序。



2006年6月28日

前 言

近年来,随着航空运输在我国的快速发展,特别是继北京申办 2008 年奥运会和上海申办 2010 年世界博览会的成功,我国航空运输业融入世界航空运输的步伐大大加快了。越来越多的航空公司申请开辟国际航线和从事国际运输业务,从而加剧了航空业的竞争。为此航空运输企业需要大量熟悉国际业务的专业人员,同时积极参与国际航空运输销售代理也成为广大代理人追求的目标。

我国目前的各类民航院校承担了培养民航运输人才的重任,1996 年民航总局科教司曾经组织民航院校的教师编写了《民航国际旅客运输》,由于当时缺乏编写经验,该教材在内容和形式上存在着不足。随着形势的变化,民航专科学校迫切需要一本规范的教材促进专业人员的培训工作。编者作为一名长期从事民航运输业务培训的教师,对使用多年的原教材进行了修订补充,形成了现在这本培训教材。

教材编写过程中,参考了国际航协对代理人培训使用的专业教材,同时依据我国的具体情况充实了与我国相关的部分资料,本教材的主要特色有:

1. 条理清晰

教材依据国际旅客运输的过程编写,与实际业务流程相对应,步骤清晰、简洁,内容阶梯提升,安排合理。

2. 图文并茂

教材在说明问题、解决问题时采用了图表的方法,结合大量实例,使得学生容易理解和掌握,印象深刻。

3. 中英对照

国际客运中有较多的内容来自于国际航协的相关规定,为了便于学生的

理解，引用了部分的原文，并加注了中文说明，便于对照阅读理解。

本教材可作为各类民航院校学生学习国际旅客运输的专业教材，也可作为培训民航运输代理人的专业培训教材，同时也可作为广大航空运输企业国际运输人员的进修资料。

本教材所引用的运价数字、例题仅限于进行运价计算训练的目的，不可用于实际销售活动。本教材根据每章内容配备了部分练习题，并附有参考答案。

教材在编写过程中得到了民航中专的王继华、孙军、曾晓燕和陈芳以及其他同仁的大力帮助，在此表示衷心的感谢。

由于本人水平有限，加之时间仓促，教材中如有疏漏、不妥或错误，敬请读者指正。

编 者

2006 年 6 月

目 录

序 言

前 言

第一章 国际组织简介	1
第一节 国际航空运输协会 (IATA)	1
第二节 国际民航组织 (ICAO)	3
第三节 世界旅行协会联合会 (UFTAA)	4
第四节 国际航空电信协会 (SITA)	5
第二章 国际航空法简介	7
第一节 《芝加哥公约》	7
第二节 双边协议	9
第三节 华沙体系	10
第三章 航空地理	13
第一节 国际航空运输协会 (IATA) 的世界分区	13
第二节 世界主要国家和城市的分布	15
第三节 世界时区及时差	17
第四章 资料介绍	21
第一节 航班资料	21
第二节 运价资料	24
第三节 旅行资料	30

第五章 专业术语和定义	34
第一节 常用专业术语简介	34
第二节 常用特殊服务申请代号	37
第三节 航空公司常用电报代号及缩写	38
第四节 常用航程方向代号	39
第五节 航程类别	42
第六章 运价的选择	46
第一节 运价的类别	46
第二节 运价的选择	49
第三节 运价的表示和货币兑换	50
第七章 运价的计算和表达	55
第一节 两点之间运价的计算	55
第二节 中途分程点和转机点的区别	57
第三节 指定航程 (SPECIFIED ROUTINGS)	58
第四节 里程制的概念及应用 (MILEAGE SYSTEM)	62
第五节 中间较高点运价 (HIP)	72
第六节 单程回折检查 (BHC)	77
第七节 方向性检查 (DMC)	81
第八节 来回程和环程运价的计算和表达 (RT / CT)	86
第九节 特殊运价的查阅与表达 (SPECIAL FARES)	96
第十节 儿童票价的计算与表达	112
第十一节 税款的收取	116
第八章 国际客票销售	123
第一节 国际客票的定义及分类	123
第二节 国际客票的构成	124
第三节 国际客票的填开规定	131
第四节 手工客票的填开	131

第五节 自动客票的填开规则和案例	134
第九章 票价查询计算系统简介	141
第一节 XS FSP 指令	141
第二节 XS FSD 指令	141
第三节 XS FSN 指令	142
第四节 XS FXH 指令	142
第五节 XS FXM 指令	143
第六节 XS FSM 指令	143
第七节 XS FSO 指令	143
第八节 XS FSC 指令	144
第九节 XS FXT 指令	144
第十节 XS FXA 指令	145
第十一节 旅游信息查询系统	145
第十二节 SITA 系统自动计算价格实例	146
 附录 1 各国（或地区）出入境规定	150
 附录 2 TIM 中国信息	157
 附录 3 世界主要城市和机场的全称和三字代码	162
 参考答案	166
 参考文献	174

第一章 国际组织简介

第一节 国际航空运输协会 (IATA)



一、概述

国际航空运输协会 (International Air Transport Association, IATA) 是世界定期航空运输企业 (航空公司) 自愿联合组织的非政府性国际组织, 简称国际航协。该协会成立于 1945 年, 总部设在加拿大蒙特利尔, 执行总部在瑞士的日内瓦。该协会在全世界近 100 个国家设有办事处, 拥有 280 家会员航空公司, 遍及全世界 180 多个国家。在我国有 11 家会员航空公司 (不包括香港特别行政区、澳门特别行政区和台湾省)。在纽约、巴黎、新加坡、曼谷、内罗毕、北京设有分支机构或办事处。

目前, 国际航协在北京、上海和广州设立了办事处和办公室, 主要负责国际航协与中国各会员及代理人之间的业务协调及各个航协代理人的审批和管理事宜。

二、宗旨

1. “为了世界人民的利益, 促进安全、正常而经济的航空运输”。
2. “对于直接或间接从事国际航空运输工作的各空运企业提供合作的途径”。
3. “与国际民航组织以及其他国际组织通力合作”。

三、协会的性质和成员

1. 国际航协从组织形式上是一个航空运输企业的行业联盟或行业协会, 属非官方性质组织。但是由于世界上的大多数国家航空公司是国家所有, 即使非国有的航空公司也受到所属国政府的强力参与或控制, 因此航协实际上是一个半官方组织。

2. 凡国际民航组织成员国的任一经营定期航班业务的空运企业, 经其政府许可都可成为该协会的会员。经营国际航班业务的航空运输企业成为正式会员 (Active member), 只经营国内航班业务的航空运输企业成为非正式会员 (准会员) (Associate member)。

目前, 中国大陆共有 13 家航空公司成为国际航协会员公司, 各航空公司加入时间如下:

1993 年: 中国国际航空公司、中国东方航空公司和中国南方航空公司

1996 年: 中国北方航空公司、中国西北航空公司和中国西南航空公司

1998 年：厦门航空公司、中国新疆航空公司、中国云南航空公司和上海航空公司

2000 年：海南航空公司

2001 年：山东航空公司

2002 年：深圳航空公司

上述会员中，山东航空公司和深圳航空公司为非正式会员，其他航空公司为正式会员。

四、协会的组织机构

协会的最高权力机构为全体会议（大会），另有 4 个常务委员会，它们分别是：

1. 运输委员会（Marketing and Commercial Services）
2. 安全运营委员会（Safety, Operations and Infrastructure）
3. 财务委员会（Industry Distribution and Financial Services）
4. 法律委员会（Legal Services）

五、协会的主要活动

1. 协商制定国际航空客货运价，它制定运价的活动，也必须在各国政府授权下进行。
2. 统一国际航空运输规章制度。
3. 通过清算所，统一结算各会员间以及会员与非会员间联运业务账目。
4. 开展业务代理。
5. 进行技术合作。
6. 协助各会员公司改善机场布局和程序、标准，以提高机场运营效率等。

六、协会各部门的具体活动

1. 运输委员会的一项主要工作为运价协调，运价协调主要通过不定期召开的运价协调会议（Tariff Coordination Conference），协调在执行运价过程中所遇到的纠纷与问题。1946 年 1 月的百慕大会议，美、英两国签订了双边运输协定，这种双边运输体制成为国际运输的重要模式，即由政府决定由什么样的航空公司来使用什么样的航线及其运量的大小。国际航协被授权主持召开运输会议以确定公平的运价，规定经两国政府批准后，指定国际航路的费率方可生效。

2. 财务委员会的一项主要工作为国际结算，国际航协通过设在瑞士日内瓦的国际清算所（International Clearing House, ICH），结算发生在双边和多边的债权和债务，从而使国际结算变得简捷、准确。通过进行公司间的票据和结账，该清算所的范围扩展到 300 家航空公司，成交额达到 120 亿美元。该委员会致力于航空公司在国外的收入自由转回本国。

3. 国际航协通过设定危险货物运输部（Dangerous Goods Board）研究并简化了国际民航组织制定的危险货物运输规则（Dangerous Goods Regulation, DGR），使发生在国际运输中的危险货物运输有章可循。

4. 运输服务，在客票、货运单和其他有关凭证以及对旅客、行李、货物的管理建立统一程序方面建立一套完整的标准化措施，对整个世界的航空运输系统具有十分重要

的意义。运输服务工作有三个方面：旅客服务、货运服务和机场服务。通过 SITA（国际航空电信联盟）经营的通信网络系统，使订座网络用计算机连接，电报的格式和程序全部标准化。

第二节 国际民航组织（ICAO）



一、概述

国际民航组织（International Civil Aviation Organization, ICAO）是协调各国有关民航经济和法律事务，并制定各种民航技术标准和航行规则的国际组织。

1947 年 5 月国际民航组织成为“联合国”的一个专门机构。1990 年，已有 161 个缔约国。总部设在加拿大的蒙特利尔。

第二次世界大战后，为解决战后民用航空发展中的国际性问题，1944 年 11 月 1 日至 12 月 7 日在美国芝加哥召开了有 52 个国家参加的国际民航会议，签订了《国际民用航空公约》（简称《芝加哥公约》），并按国际民用航空临时协定设立了“临时国际民航组织”。1947 年 4 月 4 日公约生效，“国际民航组织”正式成立。

二、国际民航组织的宗旨和目标

1. 保证全世界国际民用航空安全地、有秩序地发展。
2. 鼓励为和平用途的航空器的设计和操作艺术。
3. 鼓励国际民用航空应用的航路、机场和航行设施。
4. 满足世界人民对安全、正常、有效和经济的航空运输的需要，防止因不合理的竞争而造成经济上的浪费。
5. 保证缔约国的权利充分受到尊重，每一缔约国均有经营国际空运企业的公平的机会。
6. 避免缔约各国之间的差别待遇。
7. 促进国际航行的飞行安全。

三、组织机构介绍

1. 大会（The Assembly）是国际民航组织的最高权力机构，每三年至少召开一次。理事会是向大会负责的常设机构，由 33 个理事国组成，由每届大会选举产生。理事会的主席由理事会选举产生，任期三年。

2. 理事会（The Council）每年召开三次会议，下设航空技术、航空运输、法律、联营导航设备、财务和防止非法干扰国际民航等 6 个委员会。

3. 国际民航组织的日常办事机构（The Secretariat, 秘书处）设有航空技术局、航空运输局、法律局、技术援助局、行政服务局和对外关系办公室，这些机构统一在秘书长领导下工作。此外，还有 7 个地区办事处：西非和中非区（达喀尔），欧洲区（巴

黎)，亚洲太平洋区（曼谷），中东区（开罗），东非和南非区（内罗毕），北美、中美和加勒比区（墨西哥城），南美区（利马）。

四、组织的主要活动

1. 通过制定《国际民用航空公约》的 18 个技术业务附件和多种技术文件以及召开各种技术会议，逐步统一国际民航的技术业务标准和管理国际航路的工作制度。
2. 通过双边通航协定的登记，运力运价等方针政策的研讨，机场联检手续的简化，统计的汇编等方法以促进国际航空运输的发展。
3. 通过派遣专家、顾问，建立训练中心，举办训练班及其他形式，以执行联合国开发计划署向缔约国提供的技术援助。
4. 管理公海上的联营导航设备。
5. 研究国际航空法，组织拟订和修改涉及国际民航活动的各种公约。
6. 根据缔约国的建议和议事规则，通过大会、理事会、地区会议以及特别会议讨论和决定涉及国际航空安全和发展的各种重要问题。

五、中国加入该组织的情况介绍

1. 1944 年 12 月 9 日，当时的中国政府在《芝加哥公约》上签字，并于 1946 年 2 月 20 日批准该公约。
2. 1971 年 11 月 19 日国际民航组织第 74 届理事会通过决议，承认中华人民共和国政府为中国惟一合法的政府，驱逐了台湾国民党集团的代表。
3. 1974 年 2 月我国决定承认《国际民用航空公约》，并自该日起参加该组织的活动。
4. 中国从 1974 年起连续当选为理事国，并在蒙特利尔设有常驻该组织理事会的中国代表处。

第三节 世界旅行协会联合会（UFTAA）



一、概述

世界旅行协会联合会（The United Federation of Travel Agents' Associations, UFTAA）成立于 1966 年，地点在意大利的罗马。它代表了全球超过 100 个国家的旅行社协会的利益，并且是联合国和国际航协在有关旅行方面的权威顾问。

该组织的成员还包括与旅行相关的其他部门，例如航空公司、酒店、旅游局、船运公司、汽车租赁公司以及其他与旅行密切相关的机构。

二、宗旨

1. 作为国际旅行事务的专业论坛，在国际上代表和维护了旅行社和旅行组织者的

利益。

2. 加强了各个会员之间的联系，提升了他们的形象。
3. 发展和促进了旅行业者的专业培训，提高了他们的素质和业务水平。
4. 促进了国际旅游的可持续发展。

三、组织活动

1. 近年来，该组织在促进旅行业的自动化方面提供了卓有成效的工作，加快了全行业的自动化速度。

2. 通过该组织的教育协会，培养了大批高质量的专业旅行人才，提高了旅行业的竞争力和专业水准。

3. 为了维护旅行者的利益，专门制定了预先赔偿制度，既保护了消费者的利益，也提高了旅行业者的自身保护意识。

四、会员

1. 各国旅行协会的会员。
2. 各地区旅行协会的会员。
3. 与旅行业有关的公司。

第四节 国际航空电信协会（SITA）



1949年12月23日，欧洲的英国、法国、荷兰、瑞士等11家航空公司代表在比利时布鲁塞尔成立了国际航空电信协会，将成员航空公司的通信设备相互连接并共同使用，其英文缩写为“SITA”。四十多年来，随着成员不断增加和航空运输业务对通信需求的增长，SITA已成为一个国际化的航空电信机构，经营着世界上最大的专用电信网络。

除全球通信网络外，SITA还建立并运行着两个数据处理中心，一个是设在美国亚特兰大的旅客信息处理中心，主要提供自动订座、离港控制、行李查询、旅客订座和旅行信息；另外一个是在伦敦的数据处理中心，主要提供货运、飞行计划处理和行政事务处理业务。

中国民航于1980年5月加入SITA。中国民航通信网络与SITA相连通，实现了国内各个航空公司、机场航空运输部门与外国航空公司和SITA亚特兰大自动订座系统连通，实现大部分城市订座自动化。中国民航还部分使用了SITA伦敦飞行计划自动处理系统，在商定的航线采用自动处理的飞行计划。

目前，我国的三大航空公司加入了SITA，成为其会员：国际航空公司、东方航空公司、南方航空公司。

要点回顾:

1. 国际航协是航空公司间的行业协会, 加入协会的成员必须是开辟定期航班业务的航空公司。
2. 国际民航组织属于联合国下属专门负责国际民航业务的政府机构, 加入该组织的成员必须是主权国家政府。
3. 国际航空电信协会经营着世界上最大的航空专用电信网络, 为全球航空公司提供了快捷的网络连接通道。

练习题

一、判断题

根据下列组织的性质政府或非政府组织 (Governmental or Non-governmental Organization), 判断下列组织的性质。

IATA
ICAO
CAAC
FAA
UFTAA
SITA

二、简答题

1. 国际民航组织和国际航空公司运输协会的成员性质有什么不同?
2. 国际民航组织的宗旨是什么?
3. 国际航空公司运输协会的主要活动是什么?

三、选择题

1. ICAO 的最高权力机构是 _____。
A. 大会 B. 理事会 C. 秘书处 D. 秘书长
2. ICAO 的总部所在地是 _____。
A. 开罗 B. 曼谷 C. 蒙特利尔 D. 伦敦
3. SITA 的数据处理中心位于 _____。
A. 伦敦 B. 巴黎 C. 亚特兰大 D. 日内瓦
4. UFTAA 的成员包括 _____。
A. 航空公司 B. 旅行社 C. 国家旅行社协会 D. 汽车租赁公司
5. 航线开辟选择承运人的决定权在 _____。
A. 航空公司 B. 相关国家政府 C. ICAO D. IATA

第二章 国际航空法简介

第一节 《芝加哥公约》

一、概述

1944年11月1日至12月7日在芝加哥召开了国际民用航空会议，有52个国家参加。在这次会议上制定了《国际民用航空公约》，简称《芝加哥公约》（Chicago Convention），即《国际民用航空公约》。

该公约是世界上最重要的民用航空公约，是构成国际航空法的重要内容，对于国际民航运输的顺利发展具有里程碑的意义。

二、国际法规概况

国际法规一般可分为国际公法和国际私法两种。所谓国际公法，是指国家在相互关系上行为的规范或准则，是调整国家之间的关系而不是私人之间或私人与国家间的关系。国际私法所调整的对象是有涉外因素的私人间的关系而不是国家间的关系。

《芝加哥公约》属于国际公法性质，而《华沙公约》属于国际私法性质。

三、《芝加哥公约》的主要内容

1. 缔约各国承认每一个国家对其领空具有完全的和排他的主权（五种空中自由权）。

2. 根据国际航空运输的发展和实践，公约对定期和不定期飞行的权利做出了规定。

1) 定期飞行：根据班期时刻表定日期、定时刻、定机型的航班飞行方式，它也被称为是正班飞行。除非经一缔约国特准或其他许可并遵照此项特准或许可的条件，任何定期航班不得在该国领土上空飞行或进入该国领土。

2) 不定期飞行：缔约各国同意其他缔约国的一切不从事定期航班飞行的航空器，在遵守公约规定的条件下，不需要事先获得批准，有权飞入或飞经其领土而不降停或作非商业性降停。

3. 对从事国际飞行的航空器的国籍和航空器应具备的条件作出规定。

4. 缔约各国同意采取一切可行的措施，通过发布特别规章或其他方法，以便利和加速航空器在缔约各国领土间的航行。

5. 制定国际民航技术标准和建议措施。