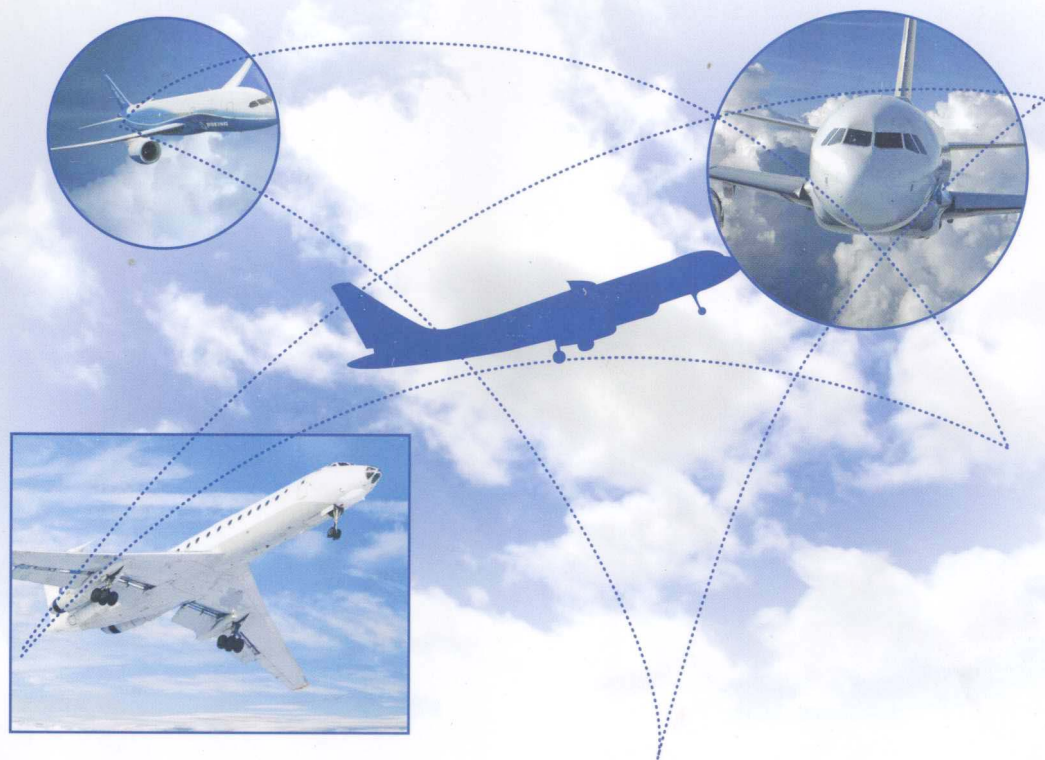


■ 普通高等院校航空专业“十二五”规划教材

民航客运销售

Air Passenger Tariffs and Sales

黄建伟
林彦
编著



国防工业出版社

National Defense Industry Press

013046673

F560.83-43

05

普通高等院校航空专业“十二五”规划教材

民航客运销售

Air Passenger Tariffs and Sales

黄建伟 林彦 编著



国防工业出版社

·北京·



北航

C1654518

F560.83-43

05

内 容 简 介

近十多年来,我国民航事业随着国民经济增长总体呈现快速发展的势头,对既懂业务又能管理的民航客运销售高级人才的需求不断扩大,未来从事民航客运的人才,一方面要掌握民航客运销售实务的专门知识,取得相应的从业资格,另一方面还要具备扎实的民航客运销售管理理论功底和能力。本书立足于国内、国际民航客运销售的实际需要,对接国际规则,全书分别从民航国内客运销售、民航国际旅客运价、民航旅客运输与责任、民航客运销售管理等领域分四篇十一章,系统介绍了民航客运销售相关业务的理论与实际操作知识。

本书不仅适合民航运输类专业学生使用,也可作为航空企业相关人员培训教材。

图书在版编目(CIP)数据

民航客运销售/黄建伟,林彦编著. — 北京:国防工业出版社, 2013.5

普通高等院校航空专业“十二五”规划教材

ISBN 978-7-118-08732-1

I. ①民... II. ①黄... ②林... III. ①民航运输-旅客运输-销售管理-高等学校-教材 IV. ①F560.83

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 079002 号

※

国防工业出版社出版发行

(北京市海淀区紫竹院南路 23 号 邮政编码 100048)

北京奥鑫印刷厂印刷

新华书店经售

*

开本 787×1092 1/16 印张 18½ 字数 421 千字

2013 年 5 月第 1 版第 1 次印刷 印数 1—2500 册 定价 42.00 元

(本书如有印装错误,我社负责调换)

国防书店:(010)88540777

发行邮购:(010)88540776

发行传真:(010)88540755

发行业务:(010)88540717

前 言

近十多年来,我国民航事业随着国民经济增长总体呈现快速发展的势头。民航运输规模的快速增长导致行业对民航管理与商务实践领域的人才需求也越来越大,客观上需要培养一批懂业务的高级人才。客运是民航最主要的产品,客运销售是民航客运最为重要的业务领域之一。未来从事民航客运的人才,一方面要掌握民航客运销售实务的专门知识,取得相应的从业资格,另一方面还要具备扎实的民航客运销售管理理论功底和能力,本书的编写就是出于这两方面的考虑。

教材的前三篇系统介绍了民航客运销售的实务知识。第一篇比较完整地反映了2002年民航新一轮改革后国内客运销售的新变化,并将电子客票的相关内容作了系统介绍;第二篇结合国际航协近年来运价规则的调整,从国际旅行、国际旅客运价基础、国际旅客运价计算的原理、国际旅客运价的运用等四个方面介绍了国际旅行及其运价计算规则;第三篇涉及旅客、行李运输及其责任;第四篇则拓展了民航客运销售方面的管理理论。

本书各章的分工如下:黄建伟编写第3~9章及附录,林彦编写第1~2章、第10~11章,全书由黄建伟统稿。上海工程技术大学航空运输学院副院长郝勇教授对本书的编写与出版给予大力支持并审阅了书稿,东方航空公司、上海航空公司、上海工程技术大学航空运输学院的专家和老师为本书编写提出了宝贵建议,在此一并表示感谢!

本书不仅适合民航运输类专业学生使用,也可作为航空企业相关人员培训教材。限于作者水平以及时间紧迫,书中难免存在错误和不足,我们真诚地希望读者给予批评指正。

编者

2013年2月

目 录

第一篇 民航国内客运销售	1
第1章 国内旅客运价	1
1.1 国内旅客运价的发展	1
1.1.1 民航国内旅客运价改革历程	1
1.1.2 民航国内航空运输价格改革方案	4
1.2 国内旅客运价的管理	8
1.2.1 旅客运价的定价方法	8
1.2.2 燃油附加费	11
1.2.3 机场建设费	12
1.3 国内旅客运价的使用	13
1.3.1 国内旅客运价的种类及其适用范围	13
1.3.2 国内旅客运价使用的一般规定	16
第2章 国内客运销售实务	19
2.1 订座	19
2.1.1 订座术语	19
2.1.2 订座的要求与流程	20
2.1.3 旅客订座记录	20
2.2 电子客票销售	23
2.2.1 电子客票概述	23
2.2.2 电子客票销售常用指令	24
2.2.3 电子客票订座和出票操作	35
2.2.4 电子客票使用	39
2.3 电子客票退票	42
2.3.1 电子客票退票的一般规定	43
2.3.2 电子客票退票的工作程序	43
2.3.3 电子客票自愿退票	47
2.3.4 电子客票非自愿退票	48
2.3.5 旅客因病退票	49
2.4 电子客票变更	49
2.4.1 电子客票变更规定与处理	50
2.4.2 电子客票变更操作指令	50

2.5 电子客票签转与换开	53
2.5.1 电子客票签转	53
2.5.2 电子客票换开	56
第二篇 民航国际旅客运价	61
第3章 国际旅行	61
3.1 国际旅行文件和信息(TIM)	61
3.1.1 护照	62
3.1.2 签证	62
3.1.3 健康	66
3.1.4 机场税	68
3.1.5 海关	69
3.1.6 货币	69
3.2 国际旅行中的时差	70
3.2.1 时差的相关概念	70
3.2.2 国际旅行中的时差计算	72
3.3 国际旅行中的航班安排	74
3.3.1 官方航空指南(OAG)	75
3.3.2 航班安排	80
第4章 国际旅客运价基础	90
4.1 旅客航空运价(PAT)	90
4.2 IATA 运输会议区域划分	94
4.2.1 IATA 大区的划分	94
4.2.2 IATA 次区的划分	96
4.3 旅行方向代码	103
4.3.1 主要旅行方向代码	103
4.3.2 IATA 区划与方向代码的联系	105
4.3.3 方向代码的判断	106
4.4 货币规则	108
4.4.1 当地货币、中间组合单位及其转换比价	108
4.4.2 货币转换的尾数规则	111
4.4.3 付款规则	113
第5章 国际旅客运价计算的原理	118
5.1 航程与计价单元	118
5.1.1 航程及其组成	118
5.1.2 航程的类型	120

5.1.3	计价单元与次航程	122
5.2	运价种类及其选择	123
5.2.1	国际运价分类	123
5.2.2	直达公布运价	125
5.2.3	运价的选择	128
5.3	里程制	135
5.3.1	里程制的基本要素	135
5.3.2	超里程附加(EMS)	137
5.3.3	额外里程优惠(EMA)	138
5.3.4	其他里程规定	140
5.3.5	中间较高点检查(HIP)	141
5.3.6	非直达航程运价计算的一般步骤与限制	146
第6章	国际旅客运价的运用	150
6.1	指定航程	150
6.1.1	一般规则手册中的指定航程表	150
6.1.2	运价手册中的指定航程	153
6.2	比例运价(Add-ons)	156
6.2.1	比例运价的基本概念、类型与构成形式	156
6.2.2	一般行业性比例运价	157
6.2.3	美国行业性区域制比例运价	163
6.3	单程普通运价	165
6.3.1	单程的界定	165
6.3.2	单程回拽检查(BHC)	166
6.3.3	单程回拽检查例外情况	170
6.4	来回程、环程、环球程普通运价	170
6.4.1	来回程运价计算	170
6.4.2	环程运价与环程最低限额检查(CTM)	175
6.4.3	环球程与环球最低限额检查(RWM)	182
第三篇	民航旅客运输与责任	188
第7章	旅客运输	188
7.1	旅客运输流程	188
7.1.1	航班出港流程	189
7.1.2	航班进港流程	190
7.1.3	中转航班的流程	190
7.2	旅客乘机手续	191
7.2.1	乘机手续的一般内容	191

7.2.2	座位安排	192
7.2.3	值机关闭	193
7.3	旅客运输不正常与特殊旅客运输	193
7.3.1	旅客运输不正常	193
7.3.2	特殊旅客运输	194
第8章	行李运输	202
8.1	行李运输的一般规定	202
8.1.1	行李的种类与范围	203
8.1.2	免费行李额	203
8.1.3	逾重行李费	206
8.1.4	行李的声明价值	208
8.2	行李的收运、保管与交付	209
8.2.1	行李的收运	209
8.2.2	行李的保管	210
8.2.3	行李的交付	211
8.3	行李运输不正常	211
8.3.1	迟运行李	211
8.3.2	少收行李	212
8.3.3	多收行李	213
8.3.4	破损行李、内物短少行李	214
8.3.5	无人认领行李	215
第9章	责任与赔偿	218
9.1	行李运输的责任与赔偿	218
9.1.1	行李赔偿责任划分	218
9.1.2	赔偿限额	219
9.2	旅客人身伤害的责任与赔偿	220
9.2.1	人身损害赔偿的责任期间与归责原则	220
9.2.2	赔偿责任限额	221
9.3	航班延误的责任与赔偿	222
9.3.1	航班延误的原因	223
9.3.2	航班延误时航空公司的义务	223
9.3.3	责任认定和损失赔偿范围	223
9.4	航班超售拒载的赔偿	225
第四篇	民航客运销售管理	229
第10章	民航客运渠道管理	229

10.1	民航客运销售渠道	229
10.1.1	民航客运销售渠道类型	230
10.1.2	民航客运销售渠道比较	230
10.1.3	民航客运分销系统	231
10.1.4	民航客运销售结算系统	232
10.2	民航客运销售代理业	232
10.2.1	民航客运销售代理业属性	232
10.2.2	民航客运销售代理商类型	233
10.2.3	民航客运销售代理业作用	234
10.3	民航呼叫中心	234
10.3.1	呼叫中心定义与分类	234
10.3.2	民航呼叫中心应用状况	236
10.3.3	民航呼叫中心基本功能	236
10.4	民航常旅客计划	237
10.4.1	常旅客计划的定义	237
10.4.2	常旅客计划的起源	237
10.4.3	常旅客计划的作用和功能	238
10.4.4	常旅客计划运行流程	238
10.4.5	国内常旅客计划的实施	239
第 11 章	民航客运收益管理	243
11.1	收益管理概述	243
11.1.1	收益管理的概念	243
11.1.2	收益管理的产生	244
11.1.3	收益管理的发展	245
11.1.4	收益管理系统	246
11.1.5	适合实施收益管理的行业特征	246
11.2	差别定价策略	247
11.2.1	差别定价定义	247
11.2.2	差别定价原理	248
11.2.3	差别定价的限制条件	249
11.2.4	票价折扣	250
11.3	航班座位优化控制	252
11.3.1	相关概念	252
11.3.2	座位资源配置方法	253
11.3.3	座位嵌套销售策略	253
11.3.4	EMSR 模型	254
11.4	航班超售管理	256
11.4.1	超售相关概念	256

11.4.2	旅客 No-show 原因	257
11.4.3	超售的收益及风险	258
11.4.4	旅客 DB 的处理	259
11.4.5	理想超售模型	259
11.4.6	考虑成本的超售模型	260

附录一	国内城市/机场三字代码	266
-----	-------------	-----

附录二	国际城市三字代码	268
-----	----------	-----

附录三	IATA 转换比价表 (IATA Rates of Exchange, IROE)	271
-----	---	-----

参考文献		284
------	--	-----

第一篇 民航国内客运销售

第1章 国内旅客运价

本章关键词

旅客运价 (passenger fares)	公布运价 (published fares)
折扣运价 (discount fares)	基准价 (benchmark price)
成本加成定价 (cost plus pricing)	边际成本 (marginal cost)
需求导向 (demand orientation)	竞争导向 (competitor orientation)
政府管制 (government regulation)	

互联网资料

<http://www.airtis.net>

<http://www.travelsky.com>

<http://www.caac.gov.cn>

<http://www.carnoc.com>

民航旅客运价是旅客由始发机场至目的机场的航空运输价格,不包括机场与市区之间的地面运输费用。伴随着民航改革进程的推进,我国民航运价的政府管制也逐步放松,我国民航旅客运价从严格执行政府定价逐渐发展为实行政府指导价。

1.1 国内旅客运价的发展

1.1.1 民航国内旅客运价改革历程

民航业属于传统自然垄断性行业,由于关系到国计民生和国家安全,其发展必然受到不同程度的政府规制。在计划经济体制下,我国政府对民航运价实行严格的政府规制,进行统一定价。进入20世纪90年代以后,伴随民航改革进程的不断推进,国家逐渐开始放松对民航运价的政府规制。总体来说,我国民航国内旅客运价改革可以划分为4个阶段。

1. 计划价格阶段(1950—1984.8)

1950年8月1日,国内定期航班正式开航,国家首次制定了国内航空运价,当时是根据经营成本并参照铁路、水运运价水平制定的。航空运价为沿铁路平均每客千米0.20~0.24元,不沿铁路为0.31元。由于航空运输成本较高,从而运价较高,导致民航业务量不足。因此,1950年9月18日,1951年2月5日,1952年4月29日,国家3次降低运价。1952年8月1日,国家再次调整旅客运价,将平均每客千米0.26元降低到每客千米0.18元,降价幅度为29.4%。

1955年国家重新制定运价,将沿铁路的航线确定为每客千米0.11元,不沿铁路的航线确定为每客千米0.27元。之后,又经过1958年、1964年、1966年和1971年等几次较大幅度的不计成本、不讲核算的下调,使国内航线价格水平降到了沿铁路线每客千米0.05~0.06元,不沿铁路线每客千米0.06~0.07元,这种运价水平一直持续至1984年8月。

过低的运价水平使民航连年亏损,航空运输生产只能依靠国家财政补贴,而且扩大了国内航线运价与国际航线国内段运价间的差距,造成大批原在国外购买我国国际航线和国内航线联运客票的外国旅客,改为抵达我国后再购买国内航线机票,使国家蒙受外汇和票价差额的损失。因此,1974年1月7日,中国民用航空总局规定:所有外国公民和华侨一律使用国内航段国际票价。自1974年1月15日起,中国民航在国内航线实行两种票价:一类票价用于中国公民(包括台湾同胞,但不适用港澳同胞);二类票价比一类票价约高一倍,用于外国公民、华侨和港澳同胞。

2. 统一、调整票价阶段(1984.9—1997)

20世纪80年代,根据邓小平同志关于“民航要走企业化道路”的指示,民航运输与空军军事运输分离,开始独立核算。

1984年9月1日,中国民用航空总局、国家物价局、国家旅游局、国务院侨办联合下文,决定取消一类票价,以二类票价为公布运价,制定民航国内旅客统一运价。中国公民(包括台湾同胞)、华侨和港澳同胞实行折扣待遇,平均折扣率为60%,折扣运价不对外公布,由民航内部掌握。折扣票价约合每客千米0.08元,比原定的一类票价略有提高,但并没有从根本上解决航空旅客运价脱离成本的问题。

1986年4月1日,由于人民币对外汇率变动和内地至香港地区航线票价调整,广州至北京、上海、杭州、昆明、天津的公布票价平均上调70%,同年7月1日,因汇率因素,上述5条航线以外的国内其他航线公布票价上调30%。因此,这一年国内航线收入水平从1985年每吨千米1.0758元上升到1.1204元,但民航仍处于长期政策性亏损状态。

1987年4月1日,国内航线公布票价再次提高30%,同年6月15日,折扣票价平均提高25%,国内航线收入达到每吨千米1.3322元。

1988年,国内航线出现了需求旺盛局面,为了发挥运价的调节作用,从7月20日起,民航总局取消了北京至广州等56条旅游热线折扣票价,实行中外旅客同价的政策。

1989年3月1日,民航总局将国内旅游航线由原来的56条增加到71条。同年9月5日,民航总局将国内航线公布票价平均上调14.8%,公布票价由每客千米0.24元调整为0.28元,折扣票价平均上调77%,每客千米运价由0.11元调整为0.20元。1989年国内航线收入水平达到2.3226元/吨千米。

1990年至1996年间,国内航线公布票价多次上调,由每客千米0.32元升至0.94元,

折扣票价平均水平由每客千米 0.21 元升至 0.66 元,国内航线收入水平达到 6.4712 元/吨千米,为提高企业经济效益,促进民航的持续、快速、健康发展发挥了很大作用。

1997 年,为迎接香港回归和实行国民待遇的要求,民航总局进行运价改革。7 月 1 日,国家取消国内民航运价的“双轨制”,实行境内和境外旅客乘坐国内航班同价政策。根据出票地的不同,分为境内购票和境外购票两套不同票价,YA 价适用于在境外购买,YB 价适用于在境内购买,即境内、外旅客在境内购票统一执行每客千米 0.75 元的票价,在境外购票统一按公布票价每客千米 0.94 元执行。1997 年 11 月,国家进一步推出“一种票价、多种折扣”的票价政策,票价浮动幅度扩大到 40%,并试行多级票价制度,机票打折的对象扩大到所有乘客。1984—1997 年间国内旅客运价变动情况见表 1.1。

表 1.1 1984—1997 年间客千米国内旅客运价变动情况

年份	1984	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
公布票价/元	0.14	0.28	0.32	0.35	0.41	0.51	0.78	0.85	0.94	0.94
折扣票价/元	0.08	0.20	0.21	0.24	0.27	0.35	0.41	0.46	0.66	0.75

3. “禁折”、联营阶段(1998—2002)

1997 年“一种票价、多种折扣”政策实施的初衷是为了给予航空公司一定的定价自主权,使其更好地适应市场需求的变化,进一步改善经营管理。但由于体制改革不到位以及政府对经营者缺乏有效的监督激励机制等多方面原因,各航空公司为抢占市场份额,纷纷实行了低于成本的低价竞销政策,不少票价低于国家定价 30%~40%,有的甚至降至 50% 以下。1998 年,民航业首次出现全行业亏损,当年亏损 35 亿元。为此,民航总局在当年 5 月 8 日下达“统一限价”(机票价格最多只能优惠 20%)的禁令。

由于某些航线“有令不行”,因此,1999 年 1 月 25 日,原国家计委、民航总局联合下发了《关于加强民航国内航线票价管理,制止低价竞销行为的通知》,规定各航空公司票价按国家公布价销售,全国所有航线、所有航空公司一律不许打折,要求各航空公司销售国内航线客票,除国家特殊规定外,都必须按国家计委、民航总局印发的《国内航段旅客票价、逾重行李运费表》中公布的价格销售,违规者将面临取消航班的严厉处罚;同时,规范优惠客票的销售办法,支付销售代理人的手续费不得超过客票票价的 3%。这一“禁折令”使我国一度松动的民航运价又变成了标准的全国统一价。

在“禁折令”的作用下,1999 年民航业扭转了亏损,并实现行业盈利 7.9 亿元。但“禁折令”的实施,使民航总局受到了广泛的舆论批评。社会舆论普遍认为,民航业是为了维护行业利益而损害消费者利益和社会利益,其行为与社会福利最大化的目的相悖。在这种压力下,2000 年 4 月 1 日起,民航总局组织航空公司选择客运量大的 108 条国内航线,协商签订联营协议,即多家航空公司共同经营共飞的竞争性航线,机票价格由航空公司共同制定,经民航总局批准并备案,该航线机票以此标准结算,若要打折,必须与同盟公司一起联手。各航空公司的收入按该公司投入在该航线上的运力比例进行再分配。2002 年 3 月 28 日,22 家航空公司在长沙续签第五次联营协议,联营航线增至 113 条。113 条联营航线约占国内航线数的 11.2%,旅客运输量约占国内旅客运输量的 50%,航班量约占 42%,投入座位数约占 53%,收入约占 48%,涉及 34 个通航城市、22 个航空公司。

民航总局实施“航线联营”的初衷是,通过联营各方共同限制运力无效投入,减少成

本支出,稳定市场价格,增加航线收益。“航线联营”对于有效遏制各航空公司之间竞相削价行为起到了一定作用,但也极大地增加了规制成本,导致寻租现象的产生。

由于“禁折令”和“航线联营”带来的问题众多,2001年3月6日,民航总局解除了“禁折令”,宣布国内北京—广州、北京—深圳等7条航线票价开放,试行多级票价体系。5月20日,又宣布海南往返内地的8条航线机票实行特惠价格。2002年6月10日起,民航总局对团体票试行幅度管理,团体票价最低折扣率根据购票时限、航程性质、人数不同而有所不同,最大优惠幅度为30%。2002年11月4日,民航总局宣布,决定不再实行航线联营,同时取消联营航线的结算及清算,改为按照现行国内航线票证结算规则及程序执行。

4. 指导价格阶段(2003—至今)

2003年年初,民航总局提出年内推行价格管理改革的目标,逐步放松价格规制。4月16日,国家发展和改革委员会公布了《民航国内航空运输价格改革方案》,规定对国内航空运价实行政府指导价,由国家发展和改革委员会会同民航总局,依据航空运输的社会平均成本、市场供求状况、社会承受能力,确定国内航空客货运输基准价和浮动幅度。2004年3月中旬,《民航国内航空运输价格改革方案》经国务院批准,于4月20日正式实行。

根据《民航国内航空运输价格改革方案》规定,民航运价基准价由政府(民航总局)制定,主要考虑航空运输成本和旅客承受能力。确定按每客千米0.75元制定基准价,航空运输企业按全票价销售时,将有一定的赢利和自我发展能力,同时符合旅客承受能力。

1.1.2 民航国内航空运输价格改革方案

《民航国内航空运输价格改革方案》的目标在于建立适应社会主义市场经济体制要求、政府宏观调控、企业自主有限浮动、反映市场供求变化的航空运输价格形成机制。该方案的实施意味着航空客运票价改革向市场化定价迈出了坚实的一步。

《民航国内航空运输价格改革方案》的核心内容是对国内航空运输价格实行政府指导价,政府价格主管部门由核定航线具体票价的直接管理,改为对航空运输基准价和浮动幅度的间接管理。

《民航国内航空运输价格改革方案》规定:国内航线按每客千米0.75元制定基准价,2004年4月20日起国内航空旅客运输,将以现行航空运输企业在境内销售执行的国内各航线票价水平(不含燃油加价)作为基准价(部分航线基准价见表1.2),允许航空运输企业在上浮幅度不超过基准价的25%、下浮幅度不超过基准价的45%的范围内,自行制定具体票价种类、水平、适用条件,提前报民航总局、国家发展和改革委员会备案,并向社会公布后执行。

民航运价上浮幅度的确定,主要考虑三个方面因素:一是给予航空公司票价上浮权,用于对市场实施必要的调节;二是这次运价改革在确定基准价时没有单独考虑燃油附加因素,按国内票价与航油联动机制,国内票价可以在基准价基础上最大上浮20%;三是为了维护我国航空公司在国际上的利益和保持我国航空公司国际市场销售价格政策的稳定性(目前国内航空公司在境外销售票价水平为0.94元/客千米,相当于0.75元/客千米的125%)。综合上述因素,改革方案中允许航空公司票价在基准价基础上最高可上浮25%。

民航运价下浮幅度的确定,主要是考虑国内航线座千米成本,结合未来市场发展、旅客需求以及航线类型确定。2001年民航国内航线客千米成本水平为0.42元(含民航基

础建设基金和税等因素),而基准价0.75 元/客千米的55%为0.41 元/客千米,与0.42 元的成本水平基本相当。因此,改革方案提出票价下浮幅度最大不得超过基准价的45%,即最低票价平均水平为0.41 元/客千米,也就是说,如果平均票价低于这个水平,即使航班客座率达到100%,航空公司仍将可能出现亏损。

同时,考虑到部分航线运输市场的实际情况,《改革方案》还规定,对三类特殊航线实行更加灵活的价格政策。分别为已经与其他运输方式形成竞争的短途航线,实行市场调节价,不再规定票价浮动幅度;对由航空运输企业独家经营的航线,及部分以旅游客源为主的航线,票价下浮幅度不限,以适应消费者需求,鼓励航空运输企业积极开拓市场(三类特殊航线目录见表1.3、表1.4、表1.5)。

表 1.2 部分航线基准价

航段(代码)	旅客票价 /(元/人)	航段(代码)	旅客票价 /(元/人)	航段(代码)	旅客票价 /(元/人)
自北京(PEK)至		自广州(CAN)至		自上海(SHA)至	
长沙(CSX)	970	北京(PEK)	1360	北京(PEK)	900
重庆(CKG)	1250	长春(CGQ)	1950	长春(CGQ)	1280
大连(DLC)	570	长沙(CSX)	550	长沙(CSX)	710
福州(FOC)	1240	成都(CTU)	1040	成都(CTU)	1290
广州(CAN)	1360	重庆(CKG)	940	重庆(CKG)	1190
桂林(KWL)	1430	大理(DLU)	1230	大连(DLC)	850
贵阳(KWE)	1380	大连(DLC)	1640	福州(FOC)	620
海口(HAK)	1800	福州(FOC)	660	广州(CAN)	1020
杭州(HGH)	920	桂林(KWL)	530	桂林(KWL)	1040
哈尔滨(HRB)	770	贵阳(KWE)	690	贵阳(KWE)	1280
合肥(HFE)	790	海口(HAK)	560	海口(HAK)	1330
济南(TNA)	500	杭州(HGH)	840	哈尔滨(HRB)	1410
昆明(KMG)	1450	哈尔滨(HRB)	2030	合肥(HFE)	390
兰州(LHW)	1070	合肥(HFE)	830	济南(TNA)	610
洛阳(LYA)	690	吉林(JIL)	1940	昆明(KMG)	1520
南京(NKG)	810	济南(TNA)	1270	兰州(LHW)	1400
上海(SHA)	900	昆明(KMG)	1010	拉萨(LXA)	2210
沈阳(SHE)	560	兰州(LHW)	1510	南昌(KHN)	570
深圳(SZX)	1400	拉萨(LXA)	2000	青岛(TAO)	590
厦门(XMN)	1370	南京(NKG)	940	三亚(SYX)	1510
太原(TYN)	470	宁波(NGB)	950	沈阳(SHE)	1040
武汉(WUH)	860	三亚(SYX)	640	深圳(SZX)	1120
乌鲁木齐(URC)	1930	上海(SHA)	1020	太原(TYN)	960
西安(SIA)	840	沈阳(SHE)	1850	天津(TSN)	820
烟台(YNT)	550	太原(TYN)	1140	武汉(WUH)	650
宜宾(YBP)	1250	天津(TSN)	1360	厦门(XMN)	770
张家界(DYG)	1070	武汉(WUH)	740	西安(SIA)	1010
郑州(CGO)	550	乌鲁木齐(URC)	2270	乌鲁木齐(URC)	2240
珠海(ZUH)	1550	厦门(XMN)	530	珠海(ZUH)	1120

表 1.3 实行市场调节价的国内航线目录

航段	航段	航段	航段
阿勒泰 - 乌鲁木齐	成都 - 攀枝花	哈尔滨 - 牡丹江	洛阳 - 南阳
阿尔泰 - 伊宁	成都 - 万县	舟山 - 上海	连云港 - 徐州
阿克苏 - 库车	成都 - 西昌	和田 - 喀什	临沂 - 青岛
阿克苏 - 乌鲁木齐	丹东 - 沈阳	和田 - 乌鲁木齐	临沂 - 潍坊
邦达 - 拉萨	中甸 - 昆明	黄岩 - 上海	宁波 - 上海
保山 - 昆明	大连 - 沈阳	汉中 - 西安	宁波 - 温州
广州 - 梅县	大理 - 西双版纳	且末 - 库尔勒	南京 - 上海
广州 - 汕头	大理 - 昆明	且末 - 乌鲁木齐	南通 - 盐城
广州 - 湛江	敦煌 - 兰州	嘉峪关 - 兰州	北京 - 秦皇岛
郑州 - 南阳	恩施 - 武汉	西双版纳 - 昆明	上海 - 温州
长春 - 延吉	延安 - 西安	西双版纳 - 丽江	上海 - 义乌
朝阳 - 大连	福州 - 晋江	晋江 - 武夷山	西安 - 榆林
朝阳 - 沈阳	福州 - 武夷山	库车 - 乌鲁木齐	汕头 - 湛江
赤峰 - 呼和浩特	福州 - 厦门	喀什 - 乌鲁木齐	汕头 - 珠海
长治 - 太原	格尔木 - 西宁	喀什 - 伊宁	深圳 - 湛江
重庆 - 成都	黑河 - 哈尔滨	南昌 - 赣州	青岛 - 济南
重庆 - 广元	呼和浩特 - 海拉尔	昆明 - 丽江	青岛 - 烟台
重庆 - 九寨沟	呼和浩特 - 通辽	昆明 - 临沧	塔城 - 乌鲁木齐
重庆 - 贵阳	呼和浩特 - 乌海	昆明 - 芒市	济南 - 烟台
重庆 - 万县	呼和浩特 - 锡林浩特	昆明 - 思茅	乌鲁木齐 - 伊宁
重庆 - 铜仁	合肥 - 黄山	昆明 - 昭通	武汉 - 宜昌
长沙 - 张家界	杭州 - 上海	库尔勒 - 乌鲁木齐	武夷山 - 厦门
长沙 - 永州	杭州 - 温州	贵阳 - 铜仁	
成都 - 九寨沟	哈尔滨 - 佳木斯	桂林 - 南宁	

表 1.4 实行票价下浮幅度不限的国内独飞航线目录(部分)

航段	航段	航段	航段
南京 - 石家庄	广州 - 徐州	成都 - 洛阳	北京 - 义乌
南京 - 汕头	广州 - 宜宾	成都 - 石家庄	北京 - 湛江
南京 - 济南	广州 - 义乌	成都 - 湛江	上海 - 襄樊
南京 - 西宁	广州 - 烟台	福州 - 银川	沈阳 - 汕头
南京 - 宜昌	广州 - 盐城	福州 - 南宁	沈阳 - 乌鲁木齐
广州 - 长春	重庆 - 大连	福州 - 温州	沈阳 - 义乌
广州 - 常州	重庆 - 哈尔滨	福州 - 烟台	沈阳 - 延吉
广州 - 广元	重庆 - 黄岩	呼和浩特 - 沈阳	青岛 - 西宁
广州 - 舟山	重庆 - 银川	合肥 - 哈尔滨	武汉 - 西宁
广州 - 黄岩	重庆 - 晋江	合肥 - 南昌	武汉 - 烟台

(续)

航段	航段	航段	航段
广州 - 吉林	重庆 - 拉萨	合肥 - 沈阳	厦门 - 义乌
广州 - 赣州	重庆 - 天津	合肥 - 太原	厦门 - 烟台
广州 - 洛阳	重庆 - 湛江	合肥 - 乌鲁木齐	常州 - 沈阳
广州 - 连云港	长沙 - 哈尔滨	合肥 - 烟台	常州 - 深圳
广州 - 临沂	长沙 - 黄岩	杭州 - 银川	大连 - 黑河
广州 - 柳州	长沙 - 银川	杭州 - 南京	大连 - 银川
广州 - 泸州	长沙 - 石家庄	杭州 - 石家庄	大连 - 吉林
广州 - 牡丹江	长沙 - 天津	杭州 - 西宁	大连 - 佳木斯
广州 - 齐齐哈尔	长沙 - 乌鲁木齐	杭州 - 徐州	大连 - 贵阳
广州 - 南阳	长沙 - 西宁	杭州 - 烟台	大连 - 绵阳
广州 - 南通	长沙 - 烟台	杭州 - 珠海	大连 - 齐齐哈尔
广州 - 石家庄	长沙 - 湛江	北京 - 通辽	大连 - 南宁
广州 - 乌鲁木齐	成都 - 呼和浩特	北京 - 乌海	大连 - 秦皇岛
广州 - 万县	成都 - 银川	北京 - 万县	大连 - 乌鲁木齐
广州 - 西宁	成都 - 拉萨	北京 - 西昌	大连 - 烟台

表 1.5 实行票价下浮幅度不限的国内以旅游客源为主的航线目录(部分)

航段	航段	航段	航段
北海 - 广州	大连 - 桂林	张家界 - 宜昌	海口 - 天津
北海 - 郑州	敦煌 - 银川	张家界 - 珠海	海口 - 太原
北海 - 重庆	敦煌 - 北京	海口 - 呼和浩特	海口 - 乌鲁木齐
北海 - 长沙	敦煌 - 西安	海口 - 合肥	海口 - 温州
北海 - 成都	敦煌 - 乌鲁木齐	海口 - 杭州	海口 - 武汉
北海 - 海口	张家界 - 福州	海口 - 哈尔滨	海口 - 襄樊
北海 - 南京	张家界 - 合肥	海口 - 吉林	海口 - 厦门
北海 - 北京	张家界 - 杭州	海口 - 南昌	海口 - 徐州
北海 - 上海	张家界 - 南昌	海口 - 昆明	海口 - 宜昌
北海 - 深圳	张家界 - 桂林	海口 - 贵阳	海口 - 烟台
北海 - 武汉	张家界 - 兰州	海口 - 桂林	海口 - 湛江
广州 - 中甸	张家界 - 南京	海口 - 兰州	海口 - 珠海
广州 - 大理	张家界 - 北京	海口 - 永州	西双版纳 - 贵阳
广州 - 张家界	张家界 - 上海	海口 - 宁波	西双版纳 - 天津
广州 - 海口	张家界 - 沈阳	海口 - 南京	西双版纳 - 上海
广州 - 西双版纳	张家界 - 西安	海口 - 南宁	九寨沟 - 昆明
广州 - 昆明	张家界 - 汕头	海口 - 北京	九寨沟 - 北京
广州 - 桂林	张家界 - 深圳	海口 - 上海	九寨沟 - 西安
广州 - 丽江	张家界 - 青岛	海口 - 沈阳	北京 - 三亚
广州 - 三亚	张家界 - 济南	海口 - 西安	北京 - 黄山