

# 官方全面解答航空货运运价的计算方式！

产品名称	官方全面解答航空货运运价的计算方式！
公司名称	江苏当日达航空货运有限公司上海分公司
价格	.00/件
规格参数	东方航空:MU MU5330:5330 全国:全国
公司地址	上海市闵行区中春路988号11幢2楼（注册地址）
联系电话	4006806809 18602177888

## 产品详情

我们大家都想知航天空货运价格计费是怎么运算的，我也是从网上查到然后发到这里的，请大家只做为参考如要具体事宜请联系我们的业务 航空货运价格计费规则：

1、货物重量按毛重计算。计算单位为公斤。重量不足1公斤，按1公斤算，超过1公斤的尾数四舍五入。 2、非宽体飞机装载的每件货物重量一般不超过80公斤,体积一般不超过40x60x100厘米,宽体飞机装载每件货物重量一般不超过250公斤.

体积一般不超过250x200x160厘米

,超过以上重量和体积的货物，由航空公司依据具体条件确定可否收运。

3、每件货物的长、宽、高之和不得少于40厘米。

4、每公斤的体积超过6000立方厘米的货物按轻泡货物计重。轻泡货物以每6000立方厘米，折合1公斤计量（1立方=167公斤）。

5、市区派送费60元/票，100KG以上0.8元/KG，远郊另议

还有一种说法：一、所托运货物的体积不小于5x10x20cm，不大于40x60x100cm,重量不超过80kg,超过以上限制须经川航同意方可托运，并按规定收取超大、超重费用

二、根据民航总局有关规定每单货物低运费为30元人民币 三、货物包装符

合民航航空货运

有关要求 四、贵重物品请如实申报，无声明价值的货物如有丢失按民航有关规定处理

五、为了您的货物在运输中的安全，请您参加货物运输保险 六

、量大货物运输，请提前与我公司联系并订舱。

保险条款：

一、责任范围 本保险分为航空运输险和航空运输一切险二种。被保险货物遭受损失

时，本保险按保险单上订明承保险别的条款负赔偿责任。（一）航空运输险  
本保险负责赔偿：1.被保险货物在运输途中遭受雷电、火灾、爆炸或由于飞机遭受恶劣气候或其它危难事故而被抛弃，或由于飞机遭碰撞、倾复、坠落后失踪意外事故所造成全部或部分损失。2.被保险人对遭受承保责任内危险的货物采取抢救，防止或减少货损的措施而支付合理费用，但以不超过该批被救货物的保险金额为限。

（二）航空运输一切险 除包括上列航空运输险责任外，本保险还负责被保险货物由于外来原因所致的全部或部分损失。一、责任范围 本保险分为航空运输险和航空运输一切险二种。被保险货物遭受损失时，本保险按保险单上订明承保险别的条款负赔偿责任。

（一）航空运输险 本保险负责赔偿：1.被保险货物在运输途中遭受雷电、火灾、爆炸或由于飞机遭受恶劣气候或其它危难事故而被抛弃，或由于飞机遭碰撞、倾复、坠落后失踪意外事故所造成全部或部分损失。2.被保险人对遭受承保责任内危险的货物采取抢救，防止或减少货损的措施而支付合理费用，但以不超过该批被救货物的保险金额为限。（二）航空运输一切险 除包括上列航空运输险责任外，本保险还负责被保险货物由于外来原因所致的全部或部分损失。

国内航空货运收费的规定：

#### 一、国内航空货物运价使用规则

1. 直达货物运价优先于分段相加组成的运价。
2. 指定商品运价优先于等级货物运价和普通货物运价。
3. 等级货物运价优先于普通货物运价。

#### 二、国内航空货物运计费规则

1. 货物运费计费以“元”为单位，元以下四舍五入。
2. 低运费，按重量计得的运费与低费相比取其高者。
3. 按实际重量计得的运费与按较高重量分界点运价计得的运费比较取其低者。
4. 分段相加组成运价时，不考虑实际运输路线，不同运价组成点组成的运价相比取其低者。

三、国内航空邮件运费 普通邮件运费按照普通货物基础运价计收；特快专递邮件运费按照普通货物基础运价的150%计收。

1.成本定向型订价方法(Cost-oriented Pricing)：它主要依据航运企业的成本来制定运价或租金费率。按此法制定的运费率或租金费率，保证企业能补偿所支出的全部费用，收回所有投入的资金并取得合理的利润；而且也因计算简单又较为公平易为航运货主或承租人所接受；又有利于促进各航运企业力图通过降低成本，改进服务质量等正当途径去开展彼此间的竞争。成本定向型订价方法的关键，显然是准确计算运输总成本及总运量，然后求出单位运输成本，再在单位成本的基础上增加一定比例的利润，后就可以得出运费率或租金费率。船舶运输总成本的构成，因船舶类型的不同，航行区域的不同而略有差异。如集装箱船及滚装船等船舶，除船舶所具有的总成本构成项目外，还应包括箱子费(包括箱子折旧费、租箱费、堆存费、修理费等)；地方内河运输船舶还应有养河费；有封冻期的航运企业的船舶还应有卧冬费等。船舶所有人自己经营的船舶及由他人经营的出租船，其总成本的构成亦不同。后者不包括由燃油料费用及港口使费所构成的可变费用。因为期租船的这些费用均由承租人自己负责，而出租船舶的船东只负责船舶的固定费用。按此制定的低租金费率，国际航运界称为Hire Base(H/B)国内常译为租金基价或费用基准。其确切的含义是指一艘期租船在一个月内在载重吨的平均固定费用，亦即船东出租船舶时应掌握的低租金费率(元/吨)。此时，还未考虑一定的利润比例其表达式见式(2-4)。式中的K

固为船舶每营运天固定运费用(元/天)。光租船的固定费用中且不包括船员工资及附加费等费用。 $H/B=K固/DW \times 30$  (元/吨) (2-4) 按成本定向型制订的运价或租金,在计划经济时代被认为是合理的订价方法.然而它不符合市场经济条件下的实际运作情况;而且在计算各项费用时,通常仅凭过去和现在的统计数据,难以反映将来的成本状况;在决定合理的利润比例时也难以掌握合理标准,缺少足够的依据。

2.需求定向型订价方法(Demand-oriented Pricing):它主要依据货主或船舶承租人对航运经营者或船舶所有人的需求来制定运价或租金费率。应当指出:此处所指的需求.既指航运需求与航运供给的平衡程度.也包含货主对航运经营者或船舶所有人的服务质量要求。前已多次指出在市场经济条件下.航运供需量是否平衡及其平衡程度.是决定运价或租金的关键因素。当需大于供时,运价或租金必定上升,反之,运价或租金必定趋跌。同样,在市场经济条件下,运输速度的快慢,运输节奏的均衡性及频率的大小;运输服务质量及服务态度的好坏将决定货主的货物销售机会和销售价格。在途资金的占用及缺货成本等。因此,货主对航运的需求既期望有低廉的运价更希望能得到快速服务、频繁服务、规则服务、方便服务。此类服务质量高同样可以使运价或租金订得高些,否则,此类服务质量差就会大大减少货主的光顾,运价或租金必定趋势跌。甚至趋跌也无人问津。需求定向型订价方法一般是在运输未进行之前,在航运企业进行市场调研阶段,通过广收信息、资料,搞清货主对航运部门的要求及对运价水平的反映的同时.逐步形成船货双方都愿接受的运价或租金的水平。基本上根据定性分析的结论作为订价的依据。但是,也同时参考货主的货物销售价格与货物自身价值的关系。显然,货物自身价值的高低能反映货物本身对运价的负担能力,所以,通常是低值货物应是低运价,高值货物是高运价。然而,若销售价格看好。则运价亦可以适当上扬,否则运价就不能过份地接近货物的销售价格。

3.竞争定向型订价方法(Competition-oriented Pricing):它主要依据竞争对手的运价水平来确定自身的运价或租金的水平。前已述及,不定期船市场是一个竞争较为激烈的航运市场。航运企业往往依据自己在市场中的实力来制定自己的运价或租金水平。通过调整运价或租金水平参与竞争。竞争定向型订价方法,一般有如下三种类型。种类型是自己所订的运价或租金水平与竞争对手所订的水平完全一致,这种情况往往是众多的部分者出于防止激烈的竞争造成彼此的经济损失,通过协定达成默契或妥协,同时又为了垄断市场,排斥它人进入市场,所采取的一种策略。第二种类型是比竞争对手所订的运价或租金水平略高一些,但是由于航运企业之间的运输产品没有什么太大的差异。因此除非在运输服务质量方面有更为吸引人的"绝招",否则一厢情愿地将运价或租金的水平订得略高于竞争对手.则是很难为货主所接受的。第三种类型是比竞争对手所订运价或租金水平要低一点。这有两种可能:一是该航运企业经济实力十分雄厚,他企图通过降价打败所有竞争对手.垄断整个市场,以图日后再以霸主地位操纵市场、提高运价以获暴利;二是自己地位十分弱.且多数处于创业阶段,他们以低价吸引货主,通过迈步建立信誉、扩大影响,以图日后跻身于强者之列。

一)计费重量:航空公司规定,在货物体积小,重量大时,按实际重量计算;在货物体积大,重量小时,按体积计算。在集中托运时,一批货物由几件不同的货物组成,有轻泡货也有重货。其计费重量则采用整批货物的总毛重或总的体积重量,按两者之中较高的一个计算。

(二)航空公司运价和费用的种类

- 1、运价(RATES):承运人为运输货物对规定的重量单位(或体积)收取的费用称为运价。运价指机场与机场间的(AIRPORT TO AIRPORT)空中费用,不包括承运人,代理人或机场收取的其他费用。
- 2、运费(TRANSPORTATION CHARGES):根据适用运价计得的发货人或收货人应当支付的每批货物的运输费用称为运费。
- 3、航空公司按国际航空运输协会所制定的三个区划费率收取国际航空运费。一区主要指北美洲,格陵兰等;二区主要指欧洲,非洲,

伊朗等；三区主要指亚洲，澳大利亚。 4、主要的航空货物运价有四类：

(1) 一般货物运价 (GENERAL CARGO RATE “GCR”)； (2) 特种货物运价或指定商品运价 (SPECIAL CARGO RATE；SPECIFIC COMMODITY RATE “SCR”)； (3) 货物的等级运价 (CLASS RATE “CCR”)；

(4) 集装箱货物运价 (UNITIZED CONSIGNMENTS RATE “UCR”) (三) 起码运费：是航空公司办理一批货物所能接受的低运费，不论货物的重量或体积大小，在两点之间运输一批货物应收取的最低金额。不同地区有不同的起码运费。(四) 有关运价的其他规定：各种不同的航空运价和费用都有下列共同点：1、运价是指从一机场到另一机场。而且只适用于单一方向。2、不包括其他额外费用。如提货，报关，接交和仓储费用等。3、运价通常使用当地货币公布。4、运价一般以公斤或磅为计算单位。5、航空运单中的运价是按出具运单之日所适用的

航空货运具有时间快、安全性高的优点，经常会被用来运输一些紧急、贵重的物品。但是由于它的运价高，仍然只被少部分的人群所使用。很多出口商之前对航空运价并不是非常了解，因此等到需要运输的时候，才会想起询问具体的运价。那么航空货运运价具体是多少呢？这还要看具体的类别，下面我们就一起来详细了解一下。

航空货运的运价一般是如何计算的？

航空货运运价种类一：特种货物运价

特种货物运价一般是由参加国际航空运输协会的一些航空公司向协会提出申请，然后经过批准后对特定的货物，在特定航线上给予的一种特别优惠的价格。一般来说，特种货物运价的使用，是为了促进出口商充分利用航空公司的运输能力，从而提高运输效率。

航空货运运价种类二：等级货物运价

等级货物运价是在普通货物运价的基础上增加或者减少一定百分比的形式构成的。这种航空货运运价的增加或者减少规则公布在《空运费率规则》(TACT RULES)中，在实际的操作过程中，这个运价的使用还必须配合着《空运费率规则》中的其他的条款一起使用。

在表现上，如果这个航空货运运价是减少的，那么用“R”来表示，其中R代表了Reduced class rate，而如果是增加或者其他，则用“S”来表示，S代表了Surcharged Class rate。

## 航空货运运价种类三：普通货物运价

### 普通货物运价

是指除了以上两种运价以外

的适合于普通货物运输使用的一种航空货运运价

。这种运价根据货物重量的差别，具体可以分成若干个重量等级分界点运价，比如说，“N”表示标准普通货物运价(Normal general cargo rate)，这种运价一般是指45kg以下的普通货物运价。在计算运价的时候，要特别注意，如果运价是通过使用货物的计费重量和其适用的普通货物运价计算而得的，就不能低于运价资料上公布的航空运费的低收费标准。

以上就是航空货运运价分类介绍，在使用航空货运

来完成货物的出口活动的时候，究竟要付多少钱，就是从这里计算出来的。因此，出口商如果能够对这些情况加以了解，那么在货物出口的过程中出现问题的可能性就会大大降低，出口商的国际货物运输流程也就能够得到有效的保证。

空运，急件，海鲜，宠物，货物，文件的运输、货运、仓储、异地派送全过程网上跟踪，让客户在市场经济方面立足优先地位，从而为客户事业提供可靠的保障。我们致力于：为您提供完善的空运服务。从收件至到达，从空中到地面，门到门，门到港，港到港的8小时，12小时，24小时的快件服务，确保您的货物能稳定，快捷...