

Московский государственный технический университет  
гражданской авиации  
Кафедра Менеджмента

ВОРОНИЦЫНА Г.С.

Методические указания  
по проведению практических занятий  
и выполнению домашних работ  
по дисциплине «Коммерческая деятельность авиакомпаний» для  
студентов V курса специальности 080507 дневного отделения

Москва 2005 год

## Содержание

<b>ВВЕДЕНИЕ</b> .....	<b>4</b>
<b>1.РАБОЧАЯ ПРОГРАММА ДИСЦИПЛИНЫ</b> .....	<b>4</b>
<b>2.РАСЧЕТ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАТАРИФОВ</b> .....	<b>7</b>
2.1.Общие понятия международных авиатарифов.....	7
2.2.Источники международных авиатарифов .....	8
2.3.Виды тарифов.....	10
2.4.Код тарифа (Fare Basis).....	11
2.5.Типы перевозок.....	12
<b>3.Основные понятия мильной системы (THE MILEAGE SYSTEM)</b> .....	<b>13</b>
3.1.Факторы, влияющие на расчет стоимости перевозки.....	14
<b>4.ПОРЯДОК РАСЧЕТА СТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗКИ ПО МАРШРУТУ</b> .....	<b>17</b>
4.1. Прямой маршрут с одним тарифным компонентом.....	17
4.2. Непрямой маршрут с одним тарифным компонентом.....	17
4.3. Маршрут с двумя и более тарифными компонентами.....	17
<b>5.ПРИМЕРЫ РАСЧЕТА</b> .....	<b>19</b>
5.1.ONE-WAY TRIPS (OW) - МАРШРУТЫ OW (В ОДНОМ НАПРАВЛЕНИИ).....	19
5.2. ROUND TRIP (RT) - МАРШРУТ "ТУДА И ОБРАТНО".....	22
<b>6.ПРОПОРЦИОНАЛЬНЫЕ АВИАТАРИФЫ (ADD-ON-AMOUNTS)</b> .....	<b>25</b>
<b>7.КОНЦЕПЦИЯ ЦЕНОВОЙ ЕДИНИЦЫ (Pricing Unit Concept- PUC)</b> .....	<b>26</b>
<b>8.ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ</b> .....	<b>29</b>
Рекомендуемая литература.....	32

## **Аннотация**

Методические указания по проведению практических занятий и выполнению домашних работ по дисциплине «Коммерческая деятельность авиакомпаний» для студентов У курса специальности 0611 дневного отделения содержат программу дисциплины и основные положения по расчету международных тарифов. Приведены примеры расчета тарифов для различных типов перевозок и видов маршрутов с использованием соответствующих методов расчета тарифов.

## **ВВЕДЕНИЕ**

В задачи изучения дисциплины входит получение теоретических знаний по вопросам определяющим коммерческую работу на авиапредприятиях, государственного и международного регулирования процессов коммерческой эксплуатации, взаимоотношения пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей в процессе коммерческой работы, а также практические навыки расчета тарифов, экономических показателей пула, оценки чартерного рейса.

### **1. РАБОЧАЯ ПРОГРАММА ДИСЦИПЛИНЫ**

#### **Раздел 1. Особенности коммерческой эксплуатации**

Понятие о коммерческой эксплуатации воздушного транспорта.

Современное состояние и перспективы коммерческой работы на воздушном транспорте. Значение коммерческой работы для повышения эффективности работы авиакомпании.

Особенности рыночных отношений на воздушном транспорте. Структуризация рынка воздушных перевозок. Закономерности, тенденции и перспективы развития мирового рынка воздушных перевозок.

Особенности развития воздушного транспорта России на современном этапе в системе международного воздушного транспорта.

Коммерческая работа авиакомпаний.

**Раздел 2. Правовое регулирование коммерческой работы**  
Международные организации гражданской авиации. ИКАО: основные направления деятельности, взаимоотношения с другими международными организациями.

ИАТА: основные направления деятельности, взаимоотношения с другими международными организациями.

Другие правительственные и неправительственные организации.

Чикагская конвенция.

Варшавская система ответственности.

Межправительственное соглашение о воздушном сообщении.

Регулирование коммерческих прав. Понятие содержание "свобод воздуха". Политика дерегулирования.

Типовые соглашения ИАТА: соглашение о взаимных воздушных

перевозках (Интерлайн), соглашение о генеральном агенте, агентское соглашение, соглашение о наземном обслуживании, договор аренды воздушного судна, договор на чартерную перевозку.

Основные коммерческие соглашения, регулирующие экономические отношения в гражданской авиации.

**Раздел 3.** Коммерческая работа по организации перевозок.

Коммерческая работа при продаже перевозок. Организация различных способов продажи перевозок. Агентская сеть авиакомпаний.

Регулярные перевозки. Порядок открытия международной и внутренней воздушной линии.

Чартерные перевозки. Их роль и место в системе воздушного транспорта. Организация чартерных перевозок. Расчет себестоимости чартерного рейса. Чартерная цена. Тарифы на чартерные перевозки.

**Раздел 4.** Коммерческая работа по эксплуатации авиалиний.

Раздельная эксплуатация авиалиний.

Пульная эксплуатация. Основные условия пула. Пульная единица, пульная ставка, пульный доход. Экономические показатели пула.

Совместная эксплуатация авиалиний.

**Раздел 5.** Международные авиатарифы.

Система авиационных тарифов и проблемы их решения. Роль ИАТА в регулировании международных авиатарифов.

Источники международных авиатарифов. Порядок использования международной документации по тарифам. Правила оформления тарифного блока билетов.

Классификация авиатарифов. Льготные, специальные, конфиденциальные тарифы.

Применение тарифов как важнейший аспект коммерческой политики авиакомпаний.

Правила расчета международных тарифов.

Пропорциональные тарифы.

Мильная система.

Правило наивысшего промежуточного тарифа.

Наименьшая комбинация участковых тарифов.

Концепция ценовой единицы.

**Раздел 6.** Взаиморасчеты на воздушном транспорте.

Принципы взаиморасчетов между авиапредприятиями. Взаиморасчеты по доходам и по расходам. Прорейтовые расчеты. Зарубежная практика взаиморасчетов. Современное состояние и принципы взаиморасчетов между авиапредприятиями России.

**Раздел 7.** Коммерческая работа в представительствах авиакомпаний.

Значение коммерческой работы в представительствах авиакомпаний. Основные направления коммерческой работы в представительствах авиакомпаний: коммерческая работа по продаже перевозок, рекламная работа в

представительствах.

## **2. РАСЧЕТ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАТАРИФОВ.**

### **2.1. Общие понятия международных авиатарифов**

Неправительственным международным органом, занимающимся вопросами координации тарифов и правилами их применения и расчёта стоимости перевозок, является Международная Ассоциация воздушного Транспорта (International Air Transport Association - IATA)

Для удобства рассмотрения и согласования тарифов ИАТА разделила всю территорию земного шара на три тарифные Зоны (рис. 1.1.):

Зона 1 - Северная и Южная Америка с прилегающими островами; Зона 2 - Европа, Африка. Ближний Восток и прилегающие острова; Зона 3 - Азия. Австралия, Новая Зеландия и Океания,

Кроме того, внутри каждой тарифной Зоны определены отдельные регионы (всего более 30). где функционируют соответствующие органы по координации тарифов Процесс согласования и координации тарифов включает, таким образом, соответствующие действия авиакомпаний в зависимости от того, какие регионы или Зоны затрагивают их тарифы.

Важным элементом процесса установления тарифов является разработка единых правил их применения и правил расчёта стоимости перевозки по сложным маршрутам, включающим пункты трансфера и/или стоповера.

Совокупность взаимосвязанных и логически упорядоченных цен, установленных для расчёта стоимости за перевозки пассажиров по международным воздушным линиям, а также условия и правила применения тарифов, алгоритмы расчета стоимости перевозки, скидки, льготы и сборы образуют систему пассажирских авиатарифов.

Во многих случаях посредством соглашений устанавливаются так называемые «тарифные зоны» (рис. 1). Каждая зональная схема основывается на тарифных поясах, в соответствии с которыми каждый класс тарифов должен вписываться в определенные допустимые рамки, выраженные в процентах относительно определенных «уровней отсчета», и отвечать определенным тарифным условиям, все эти параметры должны быть определены в ходе переговоров между заинтересованными сторонами. Таким образом, создаются

IATA TRAFFIC CONFERENCE AREAS

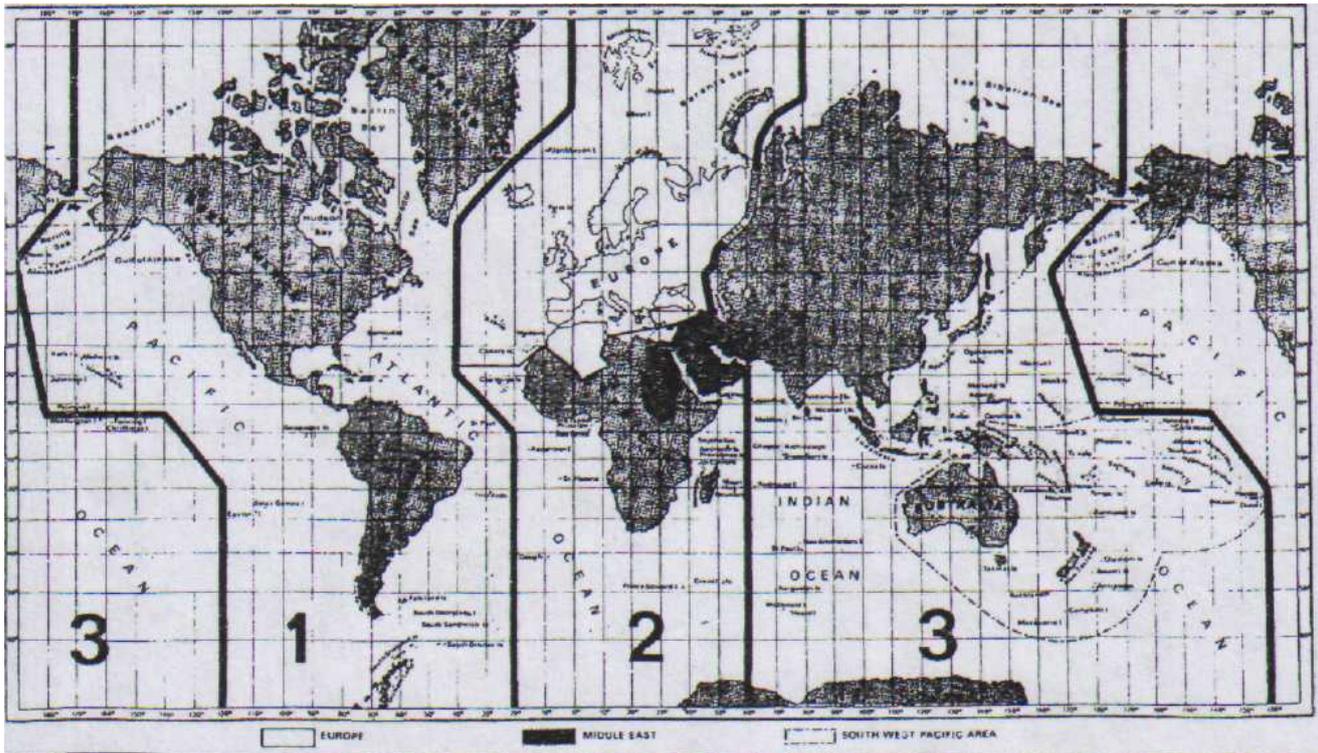


Рис 1. Тарифные Зоны IATA

зоны гибкости, которые отвечают условиям конкретных рынков. К соглашению в отношении применяемых тарифов на маршрутах, охватываемых зональной схемой, авиакомпании обычно приходят на международных форумах.

Различают:

- отраслевые тарифы (IATA), которые признаются всеми перевозчиками и применяются при продаже перевозок по маршрутам, включающим несколько участков, обслуживаемых рейсами нескольких перевозчиков (INTERLINE)
- двусторонние тарифы, устанавливаемые на двусторонней основе двумя авиакомпаниями, эксплуатирующими одну линию;
- тарифы перевозчика, устанавливаемые авиакомпанией для продажи перевозок только на свои рейсы; такие тарифы применяются или только самим перевозчиком, или могут быть открыты для продажи другими перевозчиками и их агентствами на рейсы данной авиакомпании.

## **2.2. Источники международных авиатарифов**

Международные пассажирские авиатарифы публикуются в специальных справочниках и расписаниях международных рейсов авиакомпаний и заложены в автоматизированные электронные системы бронирования и продажи перевозок

Наиболее популярным и распространённым тарифным справочником в Европе является РАТ (Passenger Airline Tariff). Справочник международных авиационных пассажирских тарифов РАТ является официальным тарифным справочником. В котором представлены отраслевые тарифы IATA.

Справочник РАТ состоит из 7 частей;

- 1) General Rules (публикуется 4 раза в год);
- 2) Eastern Hemisphere (EH) Fares and Fares Rules (публикуется 4 раза в год);
- 3) Western Hemisphere (WH) Fares (публикуется 4 раза в год);
- 4) Western Hemisphere (WH) Rules (публикуется 4 раза в год);
- 5) Maximum Permitted Mileage (MPM) (публикуется 1 раз в год, в апреле);
- 6) Eastern Hemisphere (EH) Fares (публикуется 8 раз в год);
- 7) Western Hemisphere (WH) Fares (публикуется 8 раз в год).

Справочник имеет следующие разделы: определение терминов, правила построения и применения тарифов, расшифровка примечаний, обозначенных номерами в разделах справочника, пропорциональные надбавки, опубликованные тарифы, коды городов, опубликованные маршруты расстояния между аэропортами в милях, таблица мильных надбавок, карта тарифных зон ИАТА. Пассажирские тарифы и сборы устанавливаются и публикуются в валюте страны начала перевозки или в долларах США.

Для построения тарифов для перевозок, состоящих из двух и более тарифных компонентов, либо для сравнения тарифов, опубликованных в разных валютах, ИАТА ввела понятие нейтральной единицы построения тарифа, или NUC (Neutral Units of Construction).

Расчет тарифа производится в NUC для чего тариф в местной валюте LCF (Local Currency Fare) переводится в NUC по курсу перевода страны начала перевозки. Этот курс перевода называется ROE (IATA Rate of Exchange).

NUC не подлежат округлению. При получении тарифа в NUC, оставляются два знака после запятой, остальные цифры опускаются.

Каждая местная валюта (LCF - Local Currency Fare) имеет свой порядок округления и количество единиц после запятой. Таблица курсов перевода и правила округления для валют в справочнике РАТ.

В РАТ опубликованы тарифы от пунктов отправления до пунктов назначений (разными шрифтами), все пункты располагаются по алфавиту в колонке "From/to",

Пункт отправления содержит два вида информации:

- трехбуквенное кодовое обозначение (в скобках);
- наименование страны, где этот пункт находится.

В колонке "Max. mileage" указано максимальное разрешенное расстояние в милях (Maximum Permitted Mileage - MPM), которое установлено для любых маршрутов между указанными пунктами по опубликованному тарифу. Если MPM зависит от глобального направления, то для данного глобального направления указан двухбуквенный код, например:

- AP - между зонами 2 и 3 через Атлантический и Тихий океаны

- AT - между зонами 1 и 2/3 через Атлантику
- EN - между зонами 2 и 3 через восточное полушарие (внутри Зон 2 и 3);
- FE - между Россией в Европе/Украиной в пункты 3-й Зоны (но не Япония/Корея);
- RA - между зонами 3 и 1 через Тихий океан;
- PN - между Южной Америкой и Юго-востоком Тихого океана через Северную Америку, но не через Северную или Центральную части Тихого океана;
- RU - между Россией в Европе и зоной 3 без остановки между Россией в Европе и Японией/Кореей, но не через другие страны в Европе;
- SA - между Аргентиной/Бразилией/Чили/Парагваем/Уругваем и Юго-восточной Азией через Атлантический океан только через пункты в Центральной Африке, Южной Африке, островами Индийского океана или напрямую
- TS - через Сибирь, между зонами 21 и 3 с участком, не имеющим остановки между Европой и Япония/Корея;
- WH - внутри западного полушария.

В колонке "Fare type" указываются типы тарифов; иногда они могут сопровождаться кодами сезонности:

YL - экономический класс, сезонный тариф низшего уровня;

YH - экономический класс, сезонный тариф высшего уровня.

Колонка "Notes" содержит номера примечаний к конкретному специальному или льготному тарифу.

Колонки NUC "OW" и "RT" указывают тарифы в один конец (One Way) и "Туда и обратно" (Round Trip) в нейтральных конструктивных единицах (Neutral Units Of Construction - NUC),

NUC не является валютой и используется только для конструирования тарифов

В колонке "Routing" указаны кодовые наименования глобальных направлений (EN, TS, AT, AP и др.).

В двух последних колонках "OW" и "RT" указаны тарифы в местной валюте, кодовое обозначение которой размещается под этими двумя колонками

### **2.3. Виды тарифов**

Тариф- это утвержденная в установленном порядке сумма, взимаемая авиаперевозчиком за перевозку пассажира с положенной ему нормой бесплатного провоза багажа, в соответствии с применяемым классом обслуживания, от Пункта Отправления до Пункта Назначения по определенному маршруту, а также правила ее применения.

Тарифы подразделяются:

По условиям применения - нормальные, специальные и льготные.

По построению - сквозные и участковые.

По способу определения - опубликованные, построенные и

пропорциональные.

Нормальные тарифы (Normal Fares) - это полные тарифы первого (F), бизнес (C) и тарифы экономического (Y) классов обслуживания, тарифы второго уровня (F2/C2/Y2 соответственно), подразумевающие примечания, оговаривающее специальные условия применения этих тарифов и тарифы первого, бизнес и экономического классов со скидками для детей и инфантов (CH and IN discounts), действующие без ограничений в течение года с момента выписки билета, если перевозка не началась, и в течение года с начала перевозки по первому полетному купону, если перевозка начата.

Специальные тарифы (Special or Promotional Fares) - любые тарифы, отличные от нормальных, и публикуемые в официальных справочниках перевозчиков и на экранах систем бронирования.

Льготные тарифы (Discounted Fares) - это тарифы, взятые в процентном отношении к публикуемым тарифам (процент зависит от вида скидки).

Сквозные тарифы (Through Fares) - тарифы, применяемые для оплаты перевозки между Пунктом Отправления и Пунктом Назначения. Сквозной тариф может быть прямым (т.е. не требующим мильной надбавки) или с мильной надбавкой.

Участковые тарифы (Sector Fares) - это тарифы, действующие на одном из участков перевозки.

Опубликованные тарифы (Published Fares) - тарифы, указанные в официальных справочниках и выведенные на экраны систем бронирования.

Построенные тарифы (Constructed Fares) - тарифы, рассчитанные в соответствии с правилами построения тарифов

Пропорциональные тарифы (Add-On Amounts) - применяются для построения тарифов до внутренних пунктов страны, до которых отсутствуют прямые опубликованные тарифы этого же типа. Строятся на основе определенных правил, когда к опубликованным тарифам добавляется фиксированная величина в местной валюте или долларах США для стран с нестабильной валютой (add-on), для получения искомого тарифа.

Прямой опубликованный тариф имеет преимущество перед пропорциональным тарифом между теми же парами городов.

Пропорциональный тариф рассматривается как сквозной опубликованный тариф.

#### **2.4. Код тарифа (Fare Basis)**

Код тарифа отражает класс обслуживания и тип тарифа. Код тарифа состоит из основного кода (F,C,Y,J и т.д.), который может публиковаться автономно либо в комбинации с кодами второго уровня, а так же с кодами скидок (Discounts).

Основные коды нормальных тарифов (Fare Basis for normal fares) подразделяются на:

R/P/F - коды годовых тарифов для перевозки в салоне первого класса (First class);

C/J - коды годовых тарифов для перевозки в бизнес-классе (Business or club class)

Y - код годового тарифа для перевозки в экономическом или туристическом классе обслуживания (economy class).

Коды второго уровня делятся на следующие группы:

- коды, указывающие сезоны в тех случаях, когда между одной парой городов в одном и том же направлении установлено несколько тарифов с одним кодом (Fare basis), действующих в разные сезоны года:

L - низкий сезон (Low season)

K - базовый сезон (Intermediate/shoulder/basic season)

H - высокий сезон (High season)

- коды, указывающие дни недели в тех случаях, когда величина тарифа с одним и тем же кодом (basis) различна в зависимости от того, в какие дни недели пассажир вылетает из Пункта Отправления и возвращается из Пункта Назначения.

W- указатель тарифа действующего в пятницу, субботу и воскресенье (Week-end period)

X- указатель тарифа действующего в остальные дни недели (Mid-week period).

Коды, указывающие скидку, когда она применяется к нормальным тарифам, публикуются в конце кода тарифа (fare basis),

## **2.5. Типы перевозок**

### **Перевозка в одну сторону (One Way - OW)**

Перевозка One Way - это путь следования в одну сторону с использованием тарифов OW и отвечающая следующим условиям:

- пункт отправления и пункт назначения находятся в разных странах;
- пункт отправления и пункт назначения совпадают, но имеется международный наземный участок;
- пункт отправления и пункт назначения совпадают или находятся в одной стране, при этом имеется «внутренний» наземный участок, а данная перевозка включает в себя три и более тарифных компонентов.

При расчете тарифа на перевозку One Way применяются тарифы (OW) NUC.

### **Перевозка туда и обратно (Round Trip - RT)**

Перевозка Round Trip (RT) - это непрерывная воздушная перевозка из пункта отправления до другого пункта и обратно в пункт отправления, состоящая только из двух тарифных компонентов, для расценки которых применяются половины тарифа RT из пункта отправления.

- Половина тарифа RT, применяемая для компонента «туда», должна быть равна половине тарифа RT, применяемого для компонента «обратно».

### **Круговая перевозка (Circle Trip - CT)**

Перевозка Circle Trip включает в себя перевозку по сложному круговому маршруту, состоящему из двух и более тарифных компонентов и отвечающую

следующим условиям:

- Пункт отправления является так же пунктом возвращения, но при этом тарифы на Outbound и Inbound тарифных компонентах не равны;
- Перевозка осуществляется полностью по воздуху без разрывов. При расчете перевозки Circle Trip используются тарифы 1/2RT NUC. Перевозка СТ может состоять из двух и более тарифных компонентов при использовании в тарифном построении нормальных тарифов.

СТ при использовании в тарифном построении специальных (promotional, или special fares) тарифов может состоять только из двух международных тарифов.

Тарифы для расчета последнего тарифного компонента берутся в направлении, противоположном движению пассажира.

### **Кругосветная перевозка (Round the World - RW)**

Перевозка Round the World является разновидностью перевозки Circle Trip. Перевозка включает в себя последовательное однократное пересечение Атлантического и Тихого Океанов и заканчивается в пункте начала перевозки.

Рассчитывается перевозка RW, используя принцип Сложения Наименьших Комбинаций (Lowest Combinations).

### **3. Основные понятия мильной системы (THE MILEAGE SYSTEM).**

МИЛЬНАЯ СИСТЕМА - это один из методов наименьшей комбинации построения тарифов. Мильная система расчёта тарифов применяется на основе установленных расстояний между парами городов

Между всеми пунктами, включенными в тарифный справочник РАТ или электронные системы бронирования и продажи перевозок, опубликованы максимально разрешенные расстояния МРМ (Maximum Permitted Mileage) МРМ - это расстояние, на 15-20% превышающее расстояние кратчайшего маршрута между данными пунктами.

Наряду с МРМ в отдельной таблице опубликованы прямые участковые расстояния между пунктами, включаемыми в билет как пункты пересадок (трансфера) или остановок в пути (ТРМ - Ticketed Point Mileage).

Мильная система может и должна быть применена для расчёта или проверки тарифа в том случае, если имеется максимальное разрешенное расстояние МРМ для опубликованного тарифа между данными пунктами, и пассажир следует из пункта отправления в пункт назначения с пересадками или остановками в пути. Пункты пересадок (трансфера) и остановок в пути {стоповера} указываются в билете и потому вместе с пунктами отправления и назначения называются «Ticketed Points».

Если сумма ТРМ на тарифном компоненте превышает МРМ, тариф рассчитывается с использованием мильной надбавки.

Сумма ТРМ делится на МРМ.

Полученная величина сверяется с таблицей.

Свыше 1.0000, но не более чем 1.0500 - 5% надбавка

Свыше 1.0500, но не более чем 1.1000 - 10% надбавка

Свыше 1.1000, но не более чем 1.1500 - 15% надбавка

Свыше 1.1500, но не более чем 1.2000 - 20% надбавка

Свыше 1.2000, но не более чем 1.2500 - 25% надбавка

### МИЛЬНЫЙ ПРИНЦИП ПОСТРОЕНИЯ ТАРИФА

1 - определяется расстояние между пунктами построения тарифа на маршруте - МРМ ;

2- определяется фактическое расстояние для каждой пары городов на маршруте.- ТРМ

3- определяется сумма по ТРМ = СУМ ;

4- сравниваются МРМ и СУМ, причем, сумма (СУМ) по фактическим мильным расстояниям должна быть относительно МРМ ниже, равна или выше, но в пределах разрешенных 25 %.

Если СУМ превышает МРМ, соответствующее тарифу с 25% надбавкой, маршрут следует рассчитывать с использованием участковых тарифов, опубликованных в NUC, принимая во внимание наименьшую комбинацию построения тарифа.

### **3.1. Факторы, влияющие на расчет стоимости перевозки**

Во всех случаях не прямой перевозки (с пересадками или остановками в пути) необходимо проверить возможность применения опубликованного тарифа или определить новый тариф.

В этом случае решающую роль играют различные факторы, характеризующие перевозку. Правильный учёт этих факторов, может гарантировать правильность определения стоимости перевозки.

1. Тарифный компонент - это тариф между двумя пунктами на маршруте используемый для расчёта общей стоимости перевозки и являющийся составляющей частью этой стоимости.

Маршрут перевозки может включать несколько тарифных компонентов, но при этом должны соблюдаться следующие условия

а) пункт начала перевозки не должен встречаться дважды в одном тарифном компоненте, например:

MOV-LON- MOV-DEL-TYO

НЕЛЬЗЯ

MOV-LON- MOV-DEL-TYO

МОЖНО 2 компонента

MOV-LON- MOV-DEL-TYO

МОЖНО 2 компонента

б) пункт назначения не должен встречаться дважды в одном тарифном компоненте, например,

MOW-DEL-SIN-KUL-SIN

НЕЛЬЗЯ

MOW- DEL- SIN- KUL- SI

МОЖНО 2 компонента

MOW-DEL-SIN-KUL-SIN

МОЖНО 2 компонента

в) один и тот же пункт стоповера /остановки в пути/ не должен встречаться дважды в одном тарифном компоненте, например:

MOW- BKK- SIN- BKK –TYO

Нельзя

MOW- BKK-TYO + BKK- SIN- BKK

Можно, 2 компонента

2. Совпадение или несовпадение страны оплаты билета со страной

выдачи билета

Здесь возможны четыре ситуации, которые называются международные индикаторы продажи (International Sale Indicator - ISI); они показывают, где билет оплачен и где он выдан. Индикатор продажи обязательно указывается в билете в графе «ORIGIN/DESTINATION».

-SITI (SALE INSIDE, TICKET INSIDE) - оплата и выдача билета в стране начала перевозки;

-SOTI (SALE OUTSIDE, TICKET INSIDE) - оплата вне страны начала перевозки, выдача билета в стране начала перевозки.

-SITO (SALE INSIDE, TICKET OUTSIDE) - оплата билета в стране начала перевозки, выдача билета вне страны начала перевозки,

-SOTO (SALE OUTSIDE, TICKET OUTSIDE) - оплата и выдача билета вне страны начала перевозки

3. Тип перевозки.

а) перевозка в одном направлении (One Way Trip - OW): MOV-CPH-PAR

б) перевозка "Туда и обратно" (Round Trip Of Return - RT) - означает перевозку из пункта отправления в какой-либо пункт и обратно в пункт начала перевозки, включающую только два тарифных компонента. Перевозка относится к типу «Туда и обратно», если маршрут перевозки обладает одним из трех признаков:

-перевозка в обратном направлении осуществляется через те же пункты, что и в прямом направлении, например LED - CPH - PAR - CPH - LED;

-сумма участковых расстояний тарифного компонента прямого направления и сумма участковых расстояний обратного направления находятся в пределах максимального разрешенного расстояния между пунктами начала перевозки и пунктом возврата, например

BRU - x/FRA - ROM - x/PAR – BRU

BRU - x/FRA - ROM.-M

ROM - x/PAR – BRU-M

-процентная надбавка в тарифном компоненте прямого направления идентична процентной надбавке в тарифном компоненте обратного направления, например;

BRU - x/AMS - x/PAR - ROM - x/VIE - BRU.

BRU - x/AMS - x/PAR – ROM-20M

ROM - x/VIE - BRU.-20M

Таким образом, главным признаком перевозки «Туда и обратно» является одинаковость тарифных компонентов по величине рассчитанных тарифов;

в) перевозка по круговому маршруту (Circle Trip - CT) - означает перевозку из пункта отправления в какой-либо пункт и обратно в пункт начала перевозки по маршруту, отличающемуся от маршрута "Туда и обратно". Перевозка относится к типу «Круговая», если маршрут перевозки обладает одним из трех признаков:

-сумма участковых расстояний тарифного компонента до пункта

поворота находится в пределах максимального разрешенного расстояния, а другой тарифный компонент (от пункта поворота до пункта начала перевозки) требует процентной надбавки, например

BRU - x/AMS - ROM - x/VIE - BRU;

BRU - x/AMS – ROM-M

ROM - x/VIE – BRU-20M

-процентные надбавки для каждого тарифного компонента различны, например

BRU - x/VIE - ROM - x/FRA - BRU,

BRU - x/VIE – ROM-20M

ROM - x/FRA – BRU-5M

-в одном или в каждом компоненте имеется высший промежуточный тариф, например:

BRU - PAR - ROM - x/PAR - BRU.

HIF-PAR ROM

Таким образом, главным признаком круговой перевозки является неодинаковость тарифных компонентов по величине рассчитанных тарифов;

г) перевозка OW. RT или CT с отклонением в сторону от какого-либо пункта основного маршрута с последующим возвратом в этот пункт (Side Trip - ST}, например

MOW - CPH - STO - CPH - PAR;

д) перевозка с разрывом воздушного маршрута (Interrupted Travel}, например: MOW-FRA//PAR-LON;

е) перевозка, при которой маршрут не является завершенным «Туда и обратно» или «Круговым» (Open Jaw - OJ). Например:

LED- FRA-MOW;

LED-ROM//MIL-LED;

LED-ROM//MIL-MOW

#### 4. Вид перевозки.

Различают следующие виды перевозки;

-прямая перевозка, то есть одним рейсом от пункта отправления до пункта назначения.

-трансферная перевозка, то есть перевозка от пункта отправления до пункта назначения двумя и более рейсами с пересадками пассажира в пунктах стыковки рейсов (пунктах трансфера); при трансферной перевозке время на пересадку не должно превышать, как правило, 24 часов;

-перевозка с остановками в пути (Stopover).

Каждый пассажир имеет право сделать остановку в пути, если соблюдаются следующие условия;

-при резервировании места или при оплате билета пассажир должен сделать заявление о желаемой остановке в пути;

-остановка разрешается только в тех пунктах, где перевозчик имеет перевозочные права (3-я, 4-я или 5-я "свободы воздуха");

- остановки не разрешаются, если они запрещены правилами применения конкретного тарифа, относящегося к конкретному маршруту;

- количество остановок может быть ограничено в соответствии с правилами перевозок или условиями применения того или иного тарифа;

- считается остановкой в пути пересадка с рейса на рейс, если перерыв между рейсами составляет более 24 часов при наличии более ранних стыковочных рейсов

При расчёте стоимости перевозки по маршруту "Туда и обратно" или "Круговому" пункт возврата/поворота не учитывается в общем количестве остановок в пути.

5. Соответствие или несоответствие расстояния перевозки от пункта отправления до пункта назначения установленному пределу для данной пары городов.

6 Наличие высших промежуточных тарифов на маршруте перевозки.

Основные выводы:

а) все правила расчета стоимости перевозок сгруппированы в зависимости от трех типов перевозок OW, RT/CT и прочие с использованием тарифов 1/2RT;

б) правила расчета установлены для каждой ситуации или для их сочетаний

## **4. ПОРЯДОК РАСЧЕТА СТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗКИ ПО МАРШРУТУ**

### **4.1. Прямой маршрут с одним тарифным компонентом**

Простейшим видом такой перевозки является перевозка от пункта отправления до пункта назначения одним рейсом с посадками или без посадок воздушного судна в промежуточных пунктах. Определение стоимости перевозки в таком случае зависит от места продажи и оформления билета относительно страны начала перевозки

### **4.2. Непрямой маршрут с одним тарифным компонентом**

Непрямой маршрут- это маршрут перевозки пассажира с пунктами трансфера или остановок в пути. При такой перевозке любой расчёт стоимости перевозки начинается с определения границ тарифных компонентов, пунктов трансфера стоповера, пункта назначения; принимается во внимание факт совпадения или несовпадения страны оплаты со страной выдачи билета. Затем перевозчик должен получить всю информацию об опубликованных тарифах и расстояниях. Все эти предварительные операции позволяют затем последовательно применить определённые методы расчета стоимости перевозки, и первый из них - сравнение TRM с MPM, что рассматривалось выше.

### **4.3. Маршрут с двумя и более тарифными компонентами**

Прежде всего, в таких случаях необходимо определить границы тарифных компонентов, имея в виду, что тарифный компонент - это тариф

между двумя пунктами на маршруте, используемый для расчета общей стоимости перевозки и являющийся составляющей частью этой стоимости

В тарифный компонент не должны включаться более, чем

- одно отправление из пункта начала перевозки;
- одно прибытие в пункт назначения;
- один пункт стоповера в одной стране при любом количестве трансферных пунктов внутри тарифного компонента.

Расчет тарифа для каждого компонента делается отдельно, и при этом выполняются правила мильной системы, высшего промежуточного тарифа и проверки тарифа на BACKHAUL.

Для маршрутов в одном направлении в соответствии с правилом построения тарифа по мильной системе рассчитывается:

- соотношение MPM и CUM;
- определение тарифов в NUC по направлению маршрута;
- при необходимости делается мильная надбавка к высшему тарифу на маршруте.

Высший промежуточный тариф (Higher Intermediate Fare- HIF или Higher Intermediate Point- HIP) - это тариф любого участка по направлению перевозки внутри тарифного компонента, превышающий по величине сквозной тариф данного тарифного компонента того же класса обслуживания

**ПРАВИЛО** Если в тарифном компоненте между:

- пунктом начала перевозки и пунктом стоповера или
- пунктом стоповера и пунктом назначениями
- любыми двумя пунктами стоповера

имеется тариф выше уровня опубликованного сквозного тарифа, то этот сквозной тариф должен быть повышен до уровня такого высшего промежуточного тарифа.

Если по правилам мильной системы требуется процентная надбавка к тарифу, то она применяется к высшему промежуточному тарифу.

Таким образом, определяющим фактором использования высшего промежуточного тарифа при указанных ситуациях продажи и выдачи билета является наличие пункта СТОПОВЕРА.

В случаях, когда применяется мильная надбавка, необходимо учитывать, что существует **ПРАВИЛО** наименьшей комбинации построения тарифа, по которому необходима проверка на тарифный минимум, а именно: **ПОСТРОЕННЫЙ ТАРИФ ДЛЯ МАРШРУТА ПЕРЕВОЗКИ ДОЛЖЕН БЫТЬ НЕ НИЖЕ ЧЕМ СКВОЗНОЙ ОПУБЛИКОВАННЫЙ ТАРИФ ОТ ПУНКТА НАЧАЛА ПЕРЕВОЗКИ ДО ПУНКТА НАЗНАЧЕНИЯ-**

-если на маршруте имеется **ВЫСОКИЙ ТАРИФ (HIP)**, следует учитывать:

**HIP ОТ ПУНКТА НАЧАЛА ПЕРЕВОЗКИ - BACK HAUL**, необходима проверка "one way backhaul check" по формуле:

**HIP-OS** высший промежуточный тариф от пункта начала перевозки до

какого-либо пункта остановки

-ORIG - DEST минус сквозной тариф от пункта начала перевозки до расчетного пункта

=DIFFERENCE разница

+HIF-OS плюс высший тариф от пункта начала перевозки

=BHM BACKHAUL MINIMUM - ТАРИФНЫЙ МИНИМУМ -CF проверка построенного тарифа для всего маршрута с HIF =BH plus-up добирается до BHM, когда CF ниже.

## 5. ПРИМЕРЫ РАСЧЕТА

### 5.1. ONE-WAY TRIPS (OW) - МАРШРУТЫ OW (В ОДНОМ НАПРАВЛЕНИИ)

5.1.1. Определить стоимость перевозки по маршруту:

Санкт-Петербург- Хельсинки- Брюссель SITI.

Хельсинки- пункт стоповера

Опубликованные тарифы

LEDBRU OW Y NUC 873,00 MPM 1410

HELBRU OW Y NUC 895.50

Участковые расстояния TPM: LEDHEL-187

HELBRU-024

$\sum$  TPM 1211 <MPM

Процентной надбавки не требуется, однако стоимость перевозки определяется высшим промежуточным тарифом участка Хельсинки-Брюссель: CF=895,50 NUC

5.1.2. Определить стоимость перевозки по маршруту.

Москва-Цюрих-Джидда-Сингапур-Джакарта SITI Остановки разрешены везде

Опубликованные тарифы OW Y NUC

MOWJKT – 2631,83EH MPM 8839

MOWSIN – 2368,00EH

ZRHJKT – 2727,00 EH – HIF

ZRNSIN – 2341,81EH

TPM: MOWZRN – 1360

ZRNJED – 2473

JED SIN4 – 574

SIN JKT – 560

$\sum$  TPM 89567 > MPM =5M

Превышение максимального разрешенного расстояния требует 5% надбавки к применяемому тарифу. Таким тарифом является высший промежуточный тариф 272700X1 05=2863,35

5.1.3. Определить стоимость перевозки по маршруту

Санкт - Петербург - Амстердам - Лондон - Париж

Амстердам и Лондон - пункты стоповера

На заданном маршруте из двух высших промежуточных тарифов от пункта начала перевозки до пунктов стоповера наивысшим является LED-LON OW Y NUC 968,00; значит, до этого уровня надо поднять стоимость перевозки от С.-Петербурга до Парижа. Сумма участковых расстояний меньше максимального разрешенного, следовательно, не требуется применять процентной надбавки.

Наличие высшего промежуточного тарифа от начального пункта до пункта стоповера говорит о том, что необходимо сделать проверку на ВНС

Метод BACKHAUL включает два арифметических действия:

1. из высшего промежуточного тарифа (между начальным пунктом и пунктом стоповера) необходимо вычесть сквозной тариф данного тарифного компонента;

2. к полученной разнице прибавить высший промежуточный тариф.

Далее следует операция сравнения полученных величин и выбор наибольшей из них.

LEDLON	NUC	968,00
Минус LEDPAR	NUC	809,00
Разница	NUC	159,00
Плюс LEDLON	NUC	968,00
	NUC	1127,00

Сравнение тарифов показывает, что тариф, проверенный на ВНС выше, и именно он определяет стоимость перевозки.

CF=1127,00 NUC

5.1.4. Определить стоимость перевозки по маршруту

НЬЮ-ЙОРК - ОТТАВА - ЛОНДОН - ЖЕНЕВА - БУДАПЕШТ

NYC OTW LON GVA BUD

Для определения тарифа NYC - BUD нужно:

1) Выписать из РАТ опубликованный тариф OW и максимальное мильное расстояние по маршруту NYC- BUD

2) Проверить на наличие наивысшего промежуточного тарифа.

3) Если высший промежуточный тариф отсутствует, то выписать из РАТ (rules) участковые мильные расстояния по каждому участку маршруту

4) Проверить на мильную надбавку

MPM		Y OW
NYC- BUD	5235	1295

- Выбираем маршрут с кодом глобального направления AP, т.к. полет выполняется через атлантический океан.

- Проверяем на наличие наивысшего промежуточного тарифа, т.к. наивысший тариф отсутствует следовательно используем правило мильной системы.

Участковые мильные расстояния равны:

TRM:

NYCOTW-331

OTWLON 3332

LONGVA 466

GVABUD 626

NYCBUD 4755

Проверяем на мильную надбавку:

$ZTPM/MPM = 4755/5235 = 0,9 \Rightarrow$  нет надбавки

Следовательно  $0,9 < 1$ , значит надбавка на этом маршруте не требуется.

Тариф: 1295,00 NUC

5.1.5. Определить стоимость перевозки по маршруту

Лондон - Люксембург - Вена - Каир - Стамбул

LON LUX VIE CAI IST

Для определения тарифа LON - IST нужно:

1) Выписать из PAT (fares) опубликованный тариф OW и максимальное мильное расстояние по маршруту LON - IST

2) Проверить на наличие наивысшего промежуточного тарифа.

3) Если высший промежуточный тариф отсутствует, то выписать из PAT (tools) участковые мильные расстояния по каждому участку маршруту

4) Проверить на мильную надбавку

MPM		fare type	OW
LONIST	3036EN	Y	496,05EN

Выбираем маршрут с кодом глобального направления EN, т.к. полет выполняется в зонах 2 и 3.

• Проверяем на наличие наивысшего промежуточного тарифа, т.к. наивысший тариф отсутствует следовательно используем правило мильной системы.

• Участковые мильные расстояния равны TPM:

LONLUX - 310

LUXVIE - 491

VIECAI - 1471

CAIIST - 764

LONIST - 3036

Проверяем на мильную надбавку:

$\sum TPM/MPM = 3036/1862 = 1,6 \Rightarrow$  lowest combination

Следовательно, воспользуемся правилом наименьших комбинаций участковых тарифов.

1.Разобьем маршрут по Вене:

LONLUX =310

LUXVIE =491

$\sum$ 801

VIE CAI = 1471

CAIIST= 764

$\sum$  2235

	MPM	Y OW
LONVIE	936	496,05EH
VIE1ST	934	691,04EH

$$\sum \text{TPM}/\text{MPM} = 801/936 = 0,85 \Rightarrow 0\%$$

$$\sum \text{TPM}/\text{MPM} = 2235/934 = 2,39 \Rightarrow \text{lowest combination}$$

2.Разобьем маршрут по Каиру:

$$\text{LONLUX} = 310$$

$$\text{LUXVIE} = 491$$

$$\text{VIECAI} = 1471$$

$$\underline{\sum 2272}$$

$$\text{CAIST} = 764$$

	MPM	Y OW
LONCAI	2672	907,25EH
CAIST	916	375,19 EH

$$\sum \text{TPM}/\text{MPM} = 2272/2672 = 0,85 = \text{M} \quad \sum \text{TPM}/\text{MPM} = 764/916 = 0,85 = \text{M}$$

$$\text{Тариф: } 907,25 + 375,19 = 1282,4 \text{ NUC}$$

## **5.2. ROUND TRIP (RT) - МАРШРУТ "ТУДА И ОБРАТНО**

5.2.1. Определить стоимость перевозки по маршруту

Санкт-Петербург - Франкфурт - Санкт-Петербург

LED                                  FRA                                  LED

Опубликованные тарифы

«Туда» LED - FRA 1/2RT Y NUC 744,50

«Обратно» LED-FRA 1/2RT Y NUC 744.50

Перевозка относится к типу «Туда и обратно».

$$\text{Total CF } 1489,00 \text{ NUC}$$

5.2.2. Определить стоимость перевозки по маршруту

Санкт-Петербург - Стокгольм - Амстердам - Лондон - Санкт-Петербург

LED - STO - AMS - LON - LED

Наиболее удаленный пункт - Лондон - является пунктом возврата.

Высших промежуточных тарифа на маршруте не имеется.

Опубликованные тарифы

«Туда» LED - LON 1/2RT Y NUC 968.00 MPM 1560

TPM:

LEDSTO - 432

STOAMS - 710

AMSLON - 217

$$\underline{\sum 1359} < \text{MPM}$$

«Обратно» LEDLON 1/2RT Y NUC 968,00

Перевозка относится к типу «Туда и обратно».

$$\text{Total CF } 1936,00 \text{ NUC}$$

5.2.3. Определить стоимость перевозки по маршруту

Санкт-Петербург-Копенгаген-Париж-Лондон-Париж-Франкфурт-Санкт-Петербург.

Наиболее удаленный пункт - Лондон - является пунктом возврата; высших

промежуточных тарифов на маршруте не имеется,

Опубликованные тарифы

«Туда» LEDLON 1/2RT Y NUC 968,00 MPM 1560

TPM

LEDCPH - 710

CPHPAR - 634

PARLON - 220

$\Sigma 1564 > \text{MPM}$

$1564/1560 = 1,003 - 5M$

$968,00 * 1,05 = 1016.40$

«Обратно» LED- LON 1/2RT Y NUC 968,00 MPM 1560

TPM:LONPAR 220

PARFRA 286

FRALED 1087

$\Sigma 1593 > \text{MPM}$

$1593/1560 = 1,02 - 5M$

$968,00 * 1.05 = 1016.40$

Перевозка относится к типу «Туда и обратно»

Total CF 2032,80 NUC

5.2.4. Определить стоимость перевозки по маршруту

Москва - Лондон - Торонто - Чикаго - Мадрид - Париж - Москва

1/2 RT Y NUC MPM

MOWLON 1097,00 1867

MOWYTO 1868,00 5643 AT

MOWCHI 846,00 5977 AT

MOWMAD 1203,00 2557

MOWPAR 872,00 1650

TPM MOWLON 1556

LONYTO 3553

YTOCHI 436

CHIMAD 4192

MADPAR 652

PARMOW 1542

Наиболее удаленный пункт - Чикаго.

Наиболее высокий тариф -до Торонто.

Сначала определим, является ли данный маршрут СТ«Круговым»

По наиболее удаленному пункту:

MOW -x/LON - x/YTO -CHI - x/MAD - x/PAR – MOW

Первый компонент

MOW - CHI 1/2RT NUC 1846.00 MPM 5977  $\Sigma \text{TPM}$  5545

Второй компонент

MOW-CHI 1/2 RT NUC 1846,00 MPM 5977  $\Sigma \text{TPM}$  6386

$6386/5977 = 1,068 = 10M$   $1846,00 * 1,1 = \text{NUC} 2030,60$

Перевозка относится к типу СТ«Круговая»

Стоимость перевозки:  $1846,00 + 2030,60 = \text{NUC } 3876,60$

5.2.5. Определить стоимость перевозки по маршруту

Токио - Сеул - Ханой - Сингапур - Мадрас - Сингапур - Ханой - Сеул - Токио

TYO SEL HAN SIN MAA SIN HAN SEL TYO

Для определения тарифа TYO-MAA нужно:

1) Выписать из РАТ (fares) опубликованный тариф 1/2 RT и максимальное мильное расстояние по маршруту TYOMAА

2) Проверить на мильную надбавку

3) Проверить на наличие наивысшего промежуточного тарифа.

MPM fare type 1/2 RT

TYO MAA 4797EH Y 2059,28/2 = 1029,64

• Выбираем маршрут с кодом глобального направления EH , т.к. полет выполняется в зонах 2 и 3.

• Участковые мильные расстояния равны:

TRM:

TYOSEL = 603

SELHAN = 2664

HANSIN = 1038

SINMAA = 764

$\sum 5620$

$\sum \text{TRM} / \text{MPM} = 5620 / 4797 = 1,1715 = 20\text{M}$

• Проверяем на наличие наивысшего промежуточного тарифа, т.к. наивысший тариф отсутствует следовательно используем правило мильной системы.

Тариф:  $1029,64 * 1,2 + 1029,64 * 1,2 = 2471,14 \text{ NUC}$

5.2.6. Определить стоимость перевозки по маршруту

МОСКВА - СТОКГОЛЬМ - БЕРЛИН - НЬЮ-ЙОРК - БОГОТА -

БУЭНОС-АЙРЕС БОГОТА - КАРАКАС - НЬЮ-ЙОРК - ЛОНДОН - МОСКВА.

MOW-STO-BER-NYC-BOG-BUE-BOG-CCS-NYC-LON-MOW

Для определения тарифа MOW- BUE-нужно:

1) Выписать из РАТ (fares) опубликованный тариф 1/2 RT и MPM по маршруту MOW-BUE

2) Проверить на наличие наивысшего промежуточного тарифа.

Если высший промежуточный тариф отсутствует, то выписать из РАТ (rools) участковые мильные расстояния по каждому участку маршруту

3) Проверить на мильную надбавку

MPM RT

MOW- BUE 8596 4660,56 AT

• Выбираем маршрут с кодом глобального направления EH , т.к. полет выполняется в зонах 2 и 3.

Участковые мильные расстояния равны:

TPM: MOWSTO = 775

STOBER = 516

BERNYC = 3968

NYCBOG= 2487

BOGBUE = 2908

$\Sigma$ 10654

BUEBOG = 2908

BOGCCS = 638

CCSNYC = 2123

NYCLON = 3458

LONMOW = 1556

$\Sigma$ 10683

$\Sigma$ TPM/MPM = 10654/8596 = 1,2394 = 25M

$\Sigma$ TPM/MPM = 10683/8596 = 1,2427 = 25M

• Проверяем на наличие наивысшего промежуточного тарифа, т.к. наивысший тариф отсутствует следовательно используем правило мильной системы.

Тариф =  $(1/2 * (4660,56 * 1,25)) + (1/2 * (4660,56 * 1,25)) = 23302,8$  NUC

### **6. ПРОПОРЦИОНАЛЬНЫЕ АВИАТАРИФЫ (ADD-ON-AMOUNTS)**

Не все тарифы, действительные между любыми двумя пунктами, опубликованы в тарифном справочнике РАТ. Для многих пунктов используются добавочные тарифы (пропорциональные)

Эти тарифы самостоятельного значения не имеют. Они могут использоваться только в комбинации с опубликованным тарифом.

Варианты использования пропорциональных тарифов:

**A** - ADD-ON - **B** - опубликованный тариф - **C**

**B** - опубликованный тариф - **C** - ADD-ON - **D**

**A** - ADD-ON - **B** - опубликованный тариф - **C** - ADD-ON - **D**

Добавочные тарифы также публикуются в справочниках РАТ и введены в автоматизированные системы бронирования авиаперевозок.

Тариф, рассчитанный на базе опубликованного и добавочного тарифов, рассматривают, используют и записывают в билет как единый (сквозной) тариф от пункта отправления до пункта назначения.

Структура таблицы ADD- ON- AMOUNTS содержит следующую информацию:

- список городов (по алфавиту), до/от которых применяются добавочные тарифы;

- регионы и страны, где находятся пункты отправления и назначения,

до/от которых применяются добавочные тарифы;

- направление перевозки (маршрут, страна, регион), для которого действительны пропорциональные тарифы, применяемые в сумме с нормальными и специальными тарифами;

- пункты, от/до которых применяются опубликованные тарифы, подлежащие суммированию с пропорциональными тарифами, эти пункты называются пунктами конструирования сквозного тарифа;

- пропорциональные тарифы в нейтральных конструктивных единицах и в местной валюте (или в долларах США),

- дополнительное расстояние, на которое должно быть увеличено максимальное разрешенное расстояние MPM между пунктом конструирования сквозного тарифа и пунктом начала перевозки /пунктом назначения

6.1. Определить стоимость перевозки по маршруту

Москва- Копенгаген- Страсбург(Франция)- Брест(Франция) SITI

Убеждаемся, что опубликованный тариф от Москвы до Бреста отсутствует. Обращаемся к таблице ADD-ON AMOUNTS и находим, что конструирование сквозного тарифа от пунктов в Европе до Бреста производится через Париж, то есть необходимо к опубликованному тарифу MOW-PAR OW Y NUC 872,00 прибавить добавочный (пропорциональный) тариф NUC 131,89

$$872,00 + 131,89 = 1003,89$$

Максимальное разрешенное расстояние MPM 1850 должно быть увеличено на 379 миль:  $1850 + 379 = 2229$  миль

Участковые расстояния:	MOW-CPH	971
	CPH-SXB	634
	SXB-BES	553
	$\sum$ TPM	2158 < MPM

## **7. КОНЦЕПЦИЯ ЦЕНОВОЙ ЕДИНИЦЫ (Pricing Unit Concept- PUC)**

Это новый метод конструирования пассажирских авиатарифов. Он основан на расчленении маршрута перевозки на отдельные участки, называемые ценовыми единицами (PU), для которых используются опубликованные нормальные тарифы OW или RT, применяются правила СТ, ОJ и в некоторых случаях правила мильной системы,

Метод применяется лишь в том случае, если маршрут перевозки ДВАЖДЫ затрагивает один и тот же пункт или одну и ту же страну.

В связи с применением PUC появились новые термины и понятия.

Pricing Unit - тариф всего маршрута или части маршрута.

1. Unit Origin - начальный пункт в ценовой единице.

2. Country of Unit Origin - страна, от какого-либо пункта в которой берется опубликованный нормальный тариф OW, 1/2RT или RT для установленного участка маршрута (PU).

3. Unit Destination - конечный пункт в ценовой единице.

4. One Way Subjourney - часть маршрута, перевозка внутри которой из одной страны в другую, не является обратной в эту страну и для которой тариф рассматривается как ценовая единица, использующая тариф OW

5. Return Subjourney - часть маршрута, перевозка внутри которой осуществляется из пункта или страны и обратно в этот же пункт или в эту же страну и для которой тариф рассматривается как ценовая единица, использующая тариф 1/2 RT

Тарифы для участков ценовых единиц от пунктов или стран, уже встречавшихся на маршруте перевозки, берутся навстречу направлению перевозки

7.1.- Маршрут перевозки.

Москва - Дели - Бангкок - Сингапур - Бомбей,

Перевозка относится к типу "One Way Trip" и состоит из 4-х участков, каждый из которых представляет собой ценовую единицу (PU)

Опубликованные тарифы

MOW-DEL OW Y 1173.00 (PU 1)

DEL - 8KK OW Y 378,27 (PU 2)

BKK-SIN OW Y 254,85 (PU 3)

BOM- SIN OW Y 543.56 (PU 4)

Таким образом, полная стоимость перевозки равна  $1173.00 + 378,27 + 254,85 + 543,56 = \text{NUC } 2349.68$  OW(PU1) OW(PU2) OW(PU3) OW(PU4)

MOW DEL BKK SIN BOM

Для сконструированных тарифов по принципу ценовой единица делаются проверки на минимум тарифа.

В случае использования тарифов OW применяется **правило OSC** - One Way Subjourney (Unit Concept) Check.

Сконструированный тариф для двух или более последовательных ценовых единиц OW должен быть не меньше прямого тарифа от начального пункта в первой ценовой единице до конечного пункта в последней ценовой единице

В случае использования тарифов RT применяется **правило RSC** - Return Subjourney (Unit Concept) Check.

Сконструированный тариф для двух и более последовательных ценовых единиц должен быть не менее прямого тарифа RT от начального пункта первой рассматриваемой ценовой единицы до любого пункта стоповера в последующих ценовых единицах.

7.2. Маршрут перевозки

Женева - Афины - Бомбей- Иоганнесбург - Афины - Женева.

1/2RT(PU1) 1/2RT(PU2) 1/2RT(PU2) 1/2RT(PU2) 1/2 RT (PU1)

GVA ATH BOM JNB ATH GVA

Данный маршрут включает две последовательных ценовых единицы - Женева - Афины - Женева (RT) и Афины - Бомбей - Иоганнесбург - Афины (CT)

## Опубликованные тарифы

GVA - ATH	S RT	Y	916,4	PU1 RT
GVA - ATH	S RT	Y	916,4	PU1 RT
ATH - BOM	S RT	Y	877,49	PU2 RT
BOM - JNB	S RT	Y	691,85	PU2 RT
ATH - JNB	S RT	Y	1130,58	PU2 RT

Полная стоимость перевозки равна сумме всех ценовых единиц, то есть NUC 4532.00. Проверим этот тариф на RSC, то есть, сравним его с прямым тарифом Женева - Йоганнесберг RT NUC 4797.50. Этот тариф выше и, следовательно, он должен применяться.

## **8. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

ADC - Additional collection - добор

ADT - Adult - взрослый пассажир

ATA - Air transport association of America - ассоциация воздушных перевозчиков Америки

ATB - Automated ticket and boarding pass - автоматизированный билет и посадочный талон

ATC - Air travel card - платежная пластиковая карта UATP

AWB - Air waybill - авиагрузовая накладная

BBR - Banker's buying rate - банковский курс покупки валюты

BSR - Banker's selling rate - банковский курс продажи

BHC - Backhaul check - проверка на минимум в одном направлении

BSP - Billing settlement plan - программа по централизованным расчетам

CF - Constructed Fare - построенный тариф

CCP - Currency of country of payment - валюта страны оплаты

COC - Country of commencement of travel - страна начала перевозки

COM - Country of origin minimum - проверка на минимум тарифа от общего пункта страны начала перевозки

COP - Country of payment - страна оплаты перевозки

CPM - Common point minimum - проверка на минимум тарифа от/из общего пункта

CT - Circle trip - путешествие по круговому маршруту

CTM - Circle trip minimum - проверка на минимум по круговому маршруту

DFUC - Direct fare undercut check. - проверка на подрезание прямого тарифа

DMC - Direct minimum check. - проверка на минимум по направлениям

EFP - Equivalent fare paid - эквивалент тарифа в валюте оплаты

EMA - Extra mileage allowance - дополнительные разрешенные мили

EMS - Excess mileage surcharge - мильная надбавка

GIT - Group IT fare - групповой тариф инклюзив-тур

HIF - Higher intermediate fare - высший промежуточный тариф

HIP - Higher intermediate point - высший промежуточный пункт

IT - Individual IT fare - индивидуальный тариф инклюзив-тур

ISI - International sale indicator - индикатор страны продажи/оформления

ISO - International standards organization - международная организация по стандартам

IT - Inclusive tour - Инклюзив-тур(перевозка, как часть турпакета)

LSF - Local selling fare - Тариф, применяемый на местном рынке

MCO - Miscellaneous charges order - ордер разных сборов

MPD - Multiple purpose document - многоцелевой документ

MPM - Maximum permitted mileage - максимально разрешенные мили

MTP - Minimum tour price - минимальная стоимость тура  
 NUC - Neutral units of construction - нейтральные единицы построения  
 OJ - Open jaw - маршрут с наземным участком  
 OOJ - Origin open jaw - наземный участок в стране начала перевозки  
 OPTAT - Off premise transitional automated ticket - нейтральный бланк для автоматизированной билетопечати  
 OW - One way - маршрут в одном направлении  
 PFC - Passenger facility charge - аэропортовый сбор  
 PUC - Pricing Unit Concept – концепция ценовой единицы  
 PU - Pricing Unit – ценовая единица  
 PTA - Prepaid ticket advice - сообщение о предварительной оплате перевозки  
 ROE - Rate of exchange - Курс перевода NUC  
 RT - Round trip - маршрут туда - обратно  
 RTW - Round-the-world - кругосветный маршрут  
 SOJ - -Single open jaw - маршрут с одним наземным участком  
 SITI - Sold inside ticketed inside - индикатор перевозки, проданной и оформленной в стране начале перевозки  
 SOTI - Sold outside ticketed inside - перевозка продана вне страны начала перевозки, оформлена в стране начала перевозки  
 SITO - Sold inside ticketed outside - перевозка продана в стране начала перевозки, оформлена вне страны начала перевозки  
 SOTO - Sold ticketed outside - перевозка продана и оформлена вне страны начала перевозки  
 SU/MO - Sunday/Monday rule - правило 1-го воскресенья/понедельника  
 TAT - Transitional automated ticket - бланк для автоматизированной билетопечати  
 TOJ - Turnaround open jaw - наземный участок в стране поворота  
 TPM - Ticketed point mileage - кратчайшее расстояние в милях  
 UATP - Universal air travel plan - программа оплаты пластиковыми картами перевозчика

#### **4. Основные определения.**

Journey (Перевозка) - путь следования пассажира, заявленный в авиабилете, от пункта отправления до пункта назначения.

Fare Component (Тарифный компонент) - участок перевозки между двумя последовательными пунктами построения тарифа. Если перевозка имеет только один тарифный компонент, то пункт отправления и пункт назначения являются единственными пунктами построения тарифа.

Ticketed Points (Пункты по маршруту) - все пункты по маршруту, заявленные в пассажирском авиабилете, в графе «good for passage».

Fare Construction Points, или Fare Break Points (Пункты построения тарифа) - пункты начала и конца тарифного компонента.

Origin (Пункт отправления) - пункт начала перевозки, указанный в

авиабилете.

Destination (Пункт назначения) - пункт, в который согласно договору перевозки следует пассажир.

Intermediate Points (Промежуточные пункты) - пункты, расположенные по маршруту между пунктами построения тарифа. Они являются пунктами стыковки, которые в свою очередь делятся на: пункты промежуточной остановки (Stopover), пункты пересадки (Transfer Points).

Transfer Point (Пересадка) - пункт замены самолета. Различают: Online transfer - замена самолета одного перевозчика; Interline transfer - замена авиаперевозчика.

Stopover Points (Пункт остановки) - пункты остановки по маршруту, в которых пассажир находится более 24 часов с выходом из транзитной зоны.

Connecting Points (also Transit) (Транзит) - остановка в течении 24 часов без выхода из транзитной зоны, далее следование тем же самолетом Pricing Unit - тариф всего маршрута или части маршрута.

Unit Origin - начальный пункт в ценовой единице.

Country of Unit Origin - страна, от какого-либо пункта в которой, берется опубликованный нормальный тариф OW, 1/2RT или RT, для установленного участка маршрута (PU).

Unit Destination - конечный пункт в ценовой единице.

One Way Subjourney - часть маршрута, перевозка внутри которой из одной страны в другую, не является обратной в эту страну и для которой тариф рассматривается как ценовая единица, использующая тариф OW

Return Subjourney - часть маршрута, перевозка внутри которой осуществляется из пункта или страны и обратно в этот же пункт или в эту же страну и для которой тариф рассматривается как ценовая единица, использующая тариф 1/2 RT

**Рекомендуемая литература**

1. Афанасьев В.Г. Коммерческая эксплуатация международных воздушных линий. Москва, Транспорт, 1987г.
2. Букин Г.А., Лушников А.Н., Смуров М.Ю. Международные пассажирские авиатарифы. Учебное пособие, Санкт-петербург, 2002г.,
3. Вороницына Г.С. Коммерческая деятельность авиакомпаний, Москва, МГТУГА 2002г.
4. Оформление авиабилетов. Руководство ИАТА. Ticketing Handbook IATA
5. Справочник АРТ.
6. Справочник РАТ.