

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ» (МГТУ ГА)**

**Кафедра организации перевозок на воздушном транспорте
Н.М. Кузьмина**

ТАРИФНАЯ ИНФОРМАЦИЯ И ТАРИФИКАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК

Допущено УМО вузов РФ по образованию в области транспортных машин и транспортно-технологических комплексов в качестве учебного пособия для студентов вузов, обучающихся по направлению подготовки бакалавров «Технология транспортных процессов» (профиль подготовки «Организация перевозок и управление на воздушном транспорте»)

Москва-2015

УДК 656.03 (075.8)

ББК 338

К 89

Печатается по решению редакционно-издательского совета
Московского государственного технического университета ГА

Рецензенты: канд. экон. наук Г.С. Вороницына (МГТУ ГА);
инженер-технолог В.П. Гранкин (ЗАО «Комтех-Н»)

Кузьмина Н.М.

К 89 Тарифная информация и тарификация перевозок: учебное пособие. -
М.: МГТУ ГА, 2015. - 100 с., 15 ил., 9 табл., лит.: 22 наим.

ISBN 978-5-86311-978-6

В данном учебном пособии рассматривается достаточно широкий круг вопросов от порядка регистрации и опубликования тарифной информации до принципов построения тарифов и сравнительного анализа отдельных аспектов существующих тарифных систем с приведением практических примеров.

Материалы пособия базируются на российских и международных отраслевых нормативных документах.

Данное учебное пособие издается в соответствии с рабочей программой учебной дисциплины «Организация взаиморасчетов» по Учебному плану для студентов направления 23.03.01 (190700) всех форм обучения.

Рассмотрено и одобрено на заседаниях кафедры 18.11.14 г. и методического совета 27.11.14 г.

ББК 338

Доп. св. тем. план 2015 г.

поз. 47

Содержание

Введение	4
Раздел 1. Классификация пассажирских тарифов	6
Контрольные вопросы.....	8
Раздел 2. Характеристики опубликованных тарифов	9
2.1. Географическое местоположение и направление перевозки для опубликованных прямых (сквозных) тарифов.....	9
2.2. Маршрут перевозки	10
2.3. Идентификатор использования (ИИТ)	11
2.4. Код базового тарифа (КБТ).....	11
2.5. Условия применения тарифа	21
Контрольные вопросы	47
Раздел 3. Типы перевозок.....	48
Контрольные вопросы	51
Раздел 4. Тарификация перевозок в соответствии с «внутренней тарифной системой»	51
Контрольные вопросы	57
Раздел 5. Основные положения концепции ценовых единиц (PU Concept).....	57
Контрольные вопросы	62
Раздел 6. Тарификация перевозок в соответствии с «международной тарифной системой».....	62
6.2. Источники тарифной информации.....	63
6.2. Тарифные зоны IATA	66
6.3. Построение прямого тарифа OW.	69
6.4. Построение сквозного тарифа OW.....	70
6.5. Построение прямого тарифа для перевозок RT.....	75
6.6. Построение сквозного тарифа для перевозок RT и СТ2.....	76
Контрольные вопросы	80
Раздел 7. Расчёт сумм, подлежащих возврату и учитываемых при обмене билетов	81
7.1. Вынужденный отказ от перевозки.	81
7.2. Добровольный отказ от перевозки.....	83
7.3. Основные принципы расчёта сумм в соответствии с прорейт- соглашениями.....	85
Контрольные вопросы	87
Раздел 8. Расчёт стоимости перевозки сверхнормативного багажа.....	88
Контрольные вопросы	93
Заключение	94
Приложение	95
Литература	97

Введение

При оформлении перевозки на территории Российской Федерации необходимо руководствоваться действующей нормативно-правовой базой, в соответствии с которой вся тарифная информация о регулярных воздушных перевозках, выполняемых авиапредприятиями гражданской авиации (далее перевозчики), независимо от формы собственности по международным, межрегиональным и внутрирегиональным воздушным линиям, подлежит обязательной регистрации [1, 2, 3].

К регулярным рейсам относятся полеты, запланированные на основании разрешения на эксплуатацию воздушной линии и выполняемые в соответствии с опубликованным расписанием [1, 4].

Основу тарифной информации составляют:

- тарифы на перевозку пассажиров и багажа;
- норма бесплатного провоза багажа (устанавливается перевозчиком);
- условия применения тарифов и сборов;
- скидки для отдельных категорий пассажиров;
- курсы перевода валют;
- указания об ограничении периода действия тарифной информации.

В целях координации и контроля, а также для обеспечения своевременного информирования пользователей, участвующих в перевозочном процессе, о вводимых и изменяемых тарифах и льготах существует система регистрации и оповещения. Применение незарегистрированных тарифов запрещено.

Пассажирский тариф – это плата, установленная перевозчиком за воздушную перевозку пассажира и его багажа в пределах установленной нормы бесплатного провоза багажа между двумя пунктами по определенному маршруту перевозки в соответствии с определённым классом обслуживания [2, 3].

Перевозка (воздушная перевозка) – это транспортировка пассажиров и багажа за установленную плату, оформленная на одном или нескольких стандартных перевозочных документах (СПД) с единым расчётным кодом. Перевозка является основной учётной и расчётной единицей. Расчётный код однозначно идентифицирует получателя денежных средств за перевозку. В настоящее время на территории России функционируют две системы взаиморасчётов: Российская, СВВТ и IATA BSP. В связи с этим существует некоторая специфика. В рамках СВВТ расчётный код присваивается не только авиакомпаниям, но и Соглашениям специальных схем расчётов [14, 15, 16]:

- если перевозчик имеет расчётный код, установленный в соответствии с IATA Res. 767, и является участником СВВТ, то этот же расчётный код используется для идентификации перевозчика в обеих системах взаиморасчётов;

– если перевозчик не имеет расчётного кода в соответствии с IATA Res. 767, но является участником СВВТ, то ему назначается расчётный код, состоящий из двух цифр и буквы из диапазонов «01А»-«98А», «01В»-«99В»;

– соглашению по расчётам между перевозчиками по схеме «М1» (многостороннему соглашению о перевозках, оформляемых по тарифам, установленным на участках перевозки, и выполняемых разными перевозчиками, так называемое «открытое соглашение») назначается расчётный код «99А»;

– соглашению по расчётам между перевозчиками по схеме «М2» (соглашению о маршрутных перевозках, оформляемых по сквозному тарифу, установленному на несколько участков перевозки без указания тарифов на участках, и выполняемых разными перевозчиками, так называемое «закрытое соглашение») может быть назначен расчётный код из диапазонов кодов «01С»-«99С», «01Е»-«99Е» и т.д. до диапазона «01Т»-«99Т».

Порядок назначения расчётного кода перевозчика и перевозки приведён на рис. 1.1.

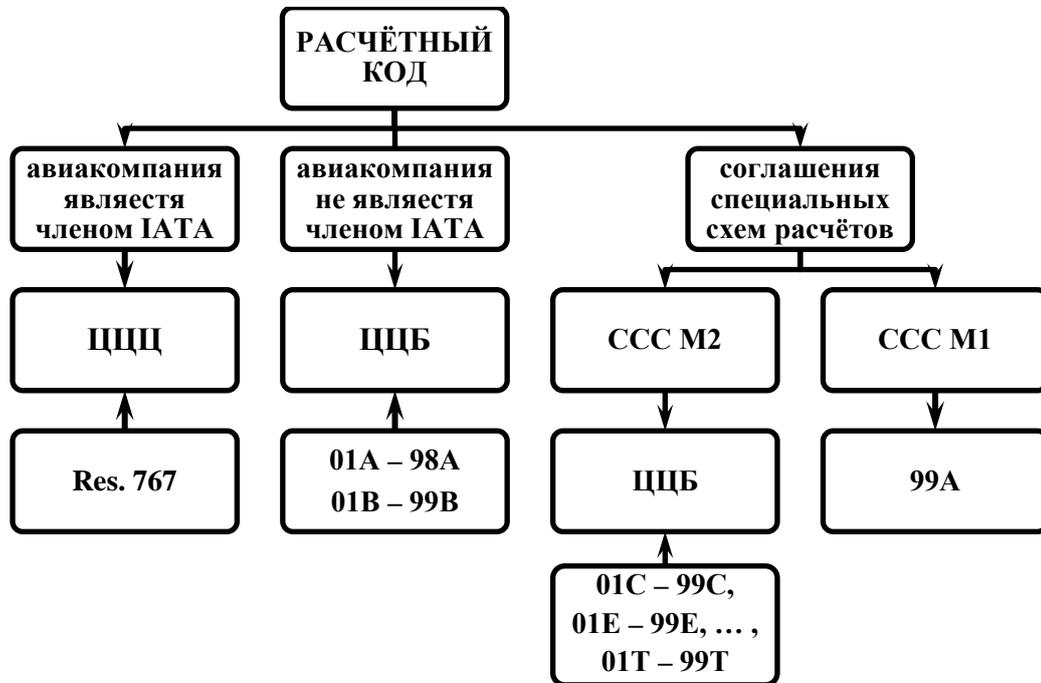


Рис. 1.1. Порядок назначения расчётного кода

Например

555 «Аэрофлот – Российские авиалинии»
 421 S7 Airlines
 198 UT Air
 125 British Airlines
 67А «Алроса»
 и т.д.

Кроме того, необходимо отметить, что перевозка, как учётная единица системы взаиморасчётов:

- может состоять из одного или нескольких участков;
- может иметь единый тариф, установленный перевозчиком(ами), или установленные тарифы на каждом участке перевозки;
- может быть оформлена на одном или нескольких перевозочных документах.

Для оформления перевозки, состоящей из нескольких участков, необходимо выполнение достаточно большого количества условий. В частности, если перевозка выполняется не одним, а несколькими авиакомпаниями, между ними должно быть заключено, например, интерлайн-соглашение (двустороннее, одностороннее или многостороннее), подразумевающее признание перевозочных документов авиакомпании-партнёра и порядок расчёта при выполнении такой перевозки.

Раздел 1. Классификация пассажирских тарифов

Классификация тарифов осуществляется по сложным многокритериальным основаниям [2, 5, 13].

По классам обслуживания:

- **F** – *первый (в том числе повышенной комфортности или со скидкой);*
- **C** – *бизнес (в том числе повышенной комфортности или со скидкой);*
- **Y** – *экономический (в том числе повышенной комфортности или со скидкой).*

По условиям применения:

- *Нормальные* – за перевозку любого взрослого пассажира, без ограничений в отношении приобретения и использования билета, имеющие период действия один год;
- *Специальные* – за перевозку любого взрослого пассажира или отдельных категорий пассажиров, имеющие установленные перевозчиком ограничения и/или особые условия по порядку их применения.

Если тариф рассчитывается как процент от нормального тарифа, он также считается нормальным.

Если тариф рассчитывается как процент от специального тарифа, он также считается специальным.

Специальные тарифы подразделяются на:

- экскурсионные тарифы, в том числе:
 - экскурсионный тариф – это тариф, установленный для любой категории пассажира, имеющий определенные условия и ограничения;
 - ✓ экскурсионный PEX – тариф, предусматривающий оформление билета до начала перевозки, но не позднее чем в течение 24 часов после бронирования, если иное не установлено перевозчиком;
 - ✓ экскурсионный APЕХ – тариф, предусматривающий предварительное бронирование и оформление билета, которые должны быть

произведены не позднее установленного перевозчиком срока до начала перевозки;

✓ экскурсионные супер-экономичные – тарифы, которые имеют более «жесткие» ограничения по сравнению с экскурсионными тарифами РЕХ и АРЕХ. К таким тарифам относятся SUPERPEX, SUPERAPEX;

– поощрительные тарифы – тарифы, установленные для определенной категории пассажира с обслуживанием, как правило, по экономическому классу.

По способу определения нормальные и специальные тарифы можно разделить на:

– *опубликованные прямые* – устанавливаемые между двумя пунктами, перевозка между которыми выполняется по маршруту без пересадки;

– *опубликованные сквозные* – устанавливаемые между двумя пунктами, перевозка между которыми выполняется по маршруту с пересадкой (пересадками) через установленный(ые) перевозчиком пункт(ы);

– *опубликованные стыковочные* – устанавливаемые между двумя пунктами, которые используются только для построения сквозных тарифов путем их прибавления к опубликованному прямому (сквозному) тарифу;

Стыковочный тариф публикуется между пунктом стыковки (ПС) и пунктом отправления/назначения (ПО/ПН). Между ПС и ПО/ПН стыковочного тарифа перевозка выполняется рейсами без пересадки. Между двумя пунктами могут быть одновременно установлены опубликованный прямой (сквозной) тариф и опубликованный стыковочный тариф. При этом стыковочный тариф запрещается использовать для продажи перевозки как самостоятельный тариф.

– *построенные* – тарифы, построенные с использованием опубликованных прямых (сквозных) тарифов и стыковочных тарифов.

Построенный сквозной тариф может быть применен в случае, если между пунктами отправления и назначения маршрута, заявленного пассажиром:

– тариф не опубликован;

– тариф опубликован, но по условиям перевозки, заявленной пассажиром, его нельзя применить.

При отсутствии опубликованных тарифов применяются тарифы, построенные (выбранные) в соответствии с правилами применения тарифов, взимания сборов в области гражданской авиации.

К опубликованному прямому (сквозному) тарифу в пункте отправления и/или в пункте назначения может быть добавлен только один стыковочный тариф.

Построенный с использованием стыковочного тарифа сквозной тариф:

– приравнивается к опубликованному тарифу;

– указывается в билете как единая сумма;

– подчиняется всем правилам и условиям, применяемым к опубликованным (сквозным) тарифам;

– имеет те же характеристики (код базового тарифа, идентификатор использования, номер УПТ и коды бронирования), что и опубликованный прямой (сквозной) тариф, который участвовал в построении (если иное не установлено перевозчиком в условиях применения).

В случае, если существует несколько вариантов построения сквозного тарифа между одной и той же парой пунктов отправления и назначения, то при тарификации перевозки выбирается наименьший из всех возможных построенных тарифов.

По способу установления:

- тарифы, установленные в абсолютной величине;
- тарифы, установленные как процент от другого тарифа.

Для определенных категорий пассажиров тариф может быть установлен как процент от нормального или специального тарифа соответствующего класса обслуживания – скидка.

Перевозчик не обязан осуществлять перевозку и может отказаться от дальнейшей перевозки пассажира и багажа, если не произведена оплата соответствующих тарифов и сборов или не соблюдена кредитная договоренность, установленная между перевозчиком и пассажиром (организацией или лицом, производящим оплату).

Итоговая стоимость перевозки складывается из величин тарифа и сборов, установленных на рейсе.

Вся информация об условиях применения, правилах построения тарифа и о взимаемых на рейсе сборах, о категориях пассажиров, имеющих право на скидки, и удержаниях за нарушения условий договора воздушной перевозки размещается перевозчиком в условиях применения тарифа (УПТ).

Чем ниже уровень тарифа, тем более «жесткие» ограничения содержатся в условиях его применения.

Контрольные вопросы

1. Для чего используется расчётный код?
2. Что такое соглашение по схеме «M1»?
3. Что такое соглашение по схеме «M2»?
4. Имеет ли право авиакомпания, не входящая в IATA, иметь трёхцифровой расчётный код?
5. Может ли перевозка, состоящая из нескольких участков, иметь единый тариф, установленный перевозчиком или перевозчиками?
6. Для чего нужно заключение интерлайн-соглашение?
7. По каким критериям классифицируются пассажирские тарифы?
8. Отличие опубликованного прямого и сквозного тарифов от опубликованного стыковочного.
9. Для чего применяются опубликованные стыковочные тарифы?
10. Что такое построенный тариф?

Раздел 2. Характеристики опубликованных тарифов

Опубликованные прямые (сквозные) тарифы характеризуются:

- географическим местоположением (коды городов);
- направлением (ПО, ПН);
- маршрутом;
- идентификатором использования (ИИТ);
- кодом базового тарифа (КБТ);
- валютой;
- условием применения (УПТ).

Опубликованные стыковочные тарифы также имеют установленные соответствующие характеристики, включающие следующие параметры:

- географическое местоположение стыковочного тарифа (коды городов);
- направление (определяет ПО или ПН стыковочного тарифа);
- идентификатор использования (ИИТ);
- коды опубликованных прямых (сквозных) тарифов, с которыми разрешается построение сквозного тарифа;
- валюта;
- географическое местоположение (ПО, ПН) опубликованных прямых (сквозных) тарифов.

2.1. Географическое местоположение и направление перевозки для опубликованных прямых (сквозных) тарифов (рис. 2.1)

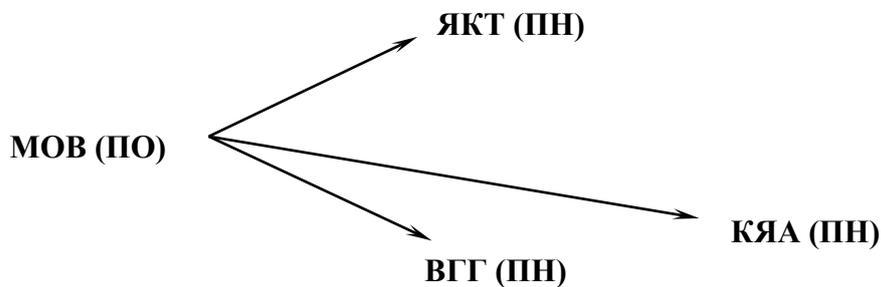


Рис. 2.1. Географическое местоположение и направление перевозки для опубликованных прямых (сквозных) тарифов

Направление стыковочного тарифа устанавливается относительно пункта стыковки (ПС):

- Т – из пункта отправления стыковочного тарифа в пункт стыковки (ПС стыковочного тарифа совпадает с ПО опубликованного тарифа) (рис. 2.2);



Рис. 2.2. Направление стыковочного тарифа из пункта отправления стыковочного тарифа в пункт стыковки

– **Г** – из пункта стыковки в пункт назначения стыковочного тарифа (ПС стыковочного тарифа совпадает с ПН опубликованного тарифа) (рис. 2.3);

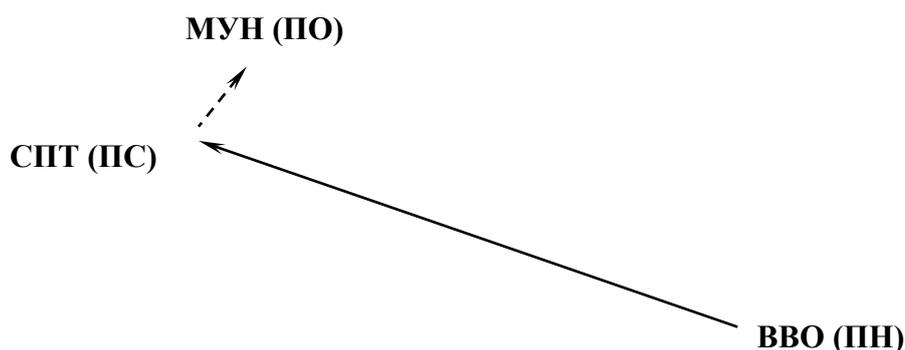


Рис. 2.3. Направление стыковочного тарифа из пункта стыковки в пункт назначения стыковочного тарифа

– **Х** – из пункта отправления стыковочного тарифа в пункт стыковки или из пункта стыковки в пункт назначения стыковочного тарифа (рис. 2.4).

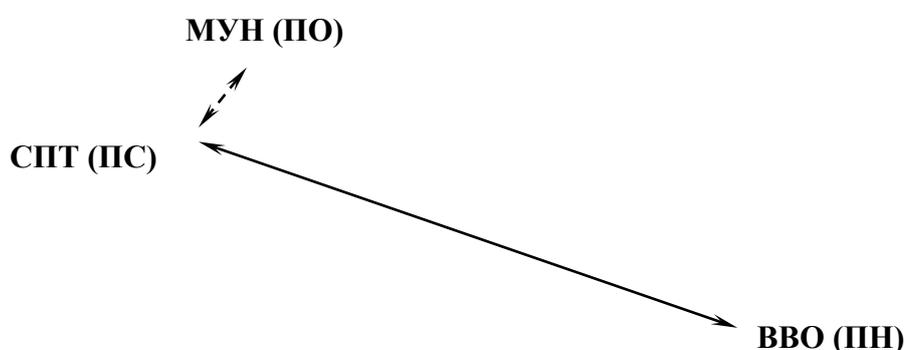


Рис. 2.4. Направление стыковочного тарифа из пункта отправления стыковочного тарифа в пункт стыковки или из пункта стыковки в пункт назначения стыковочного тарифа

2.2. Маршрут перевозки

Маршрут перевозки:

- для опубликованных сквозных тарифов определяет ограничения по количеству ПП и их географическому местоположению;
- является симметричным (опубликованный);
- номер варианта маршрута (ПО и ПН одинаковые, ПП – различаются по количеству и географическому местоположению).

Способы назначения номеров варианта маршрута

Первый способ: каждому варианту маршрута назначается уникальный номер варианта.

ХБР-КЯА-ВГГ	№ 100.01
ХБР-СПТ-ВГГ	№ 101.01
ХБР-ОВБ-ВГГ	№ 102.01
ХБР-ЕКБ-ВГГ	№ 103.01

Второй способ: номер варианта маршрута определяют ПО и ПН маршрута, количество ПП и их география

ХБР-КЯА-ВГГ	№ 100.01	
ХБР-СПТ-ВГГ	№ 100.02	
ХБР-ОВБ-ВГГ	№ 100.03	
ХБР-ЕКБ-ВГГ	№ 100.04	или
ХБР -...-... -ВГГ	№ 100.01	
МДН -...-...-ВГГ	№ 102.01	
ЯКТ - ...-...-ВГГ	№ 103.01	

2.3. Идентификатор использования (ИИТ)

ИИТ может принимать значения:

- = 1 – тариф OW (можно удваивать, если не опубликован тариф RT);
- = 2 – тариф RT;
- = 3 – тариф OW (нельзя удваивать).

2.4. Код базового тарифа (КБТ)

2.4.1. Порядок определения кода базового тарифа (формирование КБТ – «внутренняя тарифная система»)

Внутренняя тарифная система – система, формируемая в соответствии с «Положением по формированию, регистрации и опубликованию тарифов и тарифной информации на регулярные пассажирские воздушные перевозки, выполняемые авиапредприятиями гражданской авиации» [2, 5, 13, 16].

КБТ предназначен для идентификации множества уровней тарифов, устанавливаемых перевозчиком на рынке перевозок.

Этот код содержит информацию о:

- типе тарифа;
- категории пассажиров;
- праве на класс обслуживания;
- максимальном сроке действия билета;
- праве на бронирование;
- сезонности и днях перевозки.

Для опубликованных тарифов авиакомпания размещает в системе бронирования:

- код тарифа и код бронирования (кроме стыковочных);
- величину тарифа;
- условия применения тарифа (кроме стыковочных).

Элементы кода базового тарифа

1. Первичный код (обязателен).
2. Код сезонности (если присутствует).
3. Код части недели (если присутствует).
4. Код части суток.

5. Код типа тарифа (если присутствует, для описания специального тарифа).

6. Код категории пассажира (если присутствует).

7. Код максимального срока действия билета.

8. Идентификатор уровня тарифа.

Элементы кода базового тарифа должны комбинироваться в одном порядке последовательно с 1 по 8 позицию.

Код базового тарифа является уникальным для определенного уровня тарифа между парой городов конкретного перевозчика.

Ниже приведено описание элементов кода базового тарифа.

1. Первичный код (обязателен)

Категория первого класса обслуживания:

- P** первый класс повышенной комфортности
- F** первый класс
- A** первый класс со скидкой

Категория бизнес класса обслуживания:

- J** бизнес класс повышенной комфортности
- C** бизнес класс
- D, Z** бизнес класс со скидкой

Категория экономического (туристического) класса обслуживания:

- W** экономический класс повышенной комфортности
- S, Y** экономический класс
- B, H, K, L, M, N, Q, T, V, X** экономический класс со скидкой

Для нормальных тарифов (без каких-либо ограничений в условиях применения) используются коды F, C и Y.

Для специальных тарифов (с обязательными ограничениями в условиях применения) используются любые из перечисленных выше первичных кодов, в том числе F, C и Y.

2. Код сезонности (если присутствует)

Сезонный код определяет наличие других уровней тарифа, которые применяются в течение разных непересекающихся календарных периодов при совпадении всех остальных элементов в коде базового тарифа. Конкретные периоды устанавливаются в условии применения тарифа перевозчика в категории 3 УПТ (Раздел 3.6).

В зависимости от количества устанавливаемых уровней тарифа один из нижеследующих сезонных кодов может присутствовать в коде базового тарифа:

- H** высший уровень тарифа, имеющего более одного уровня сезонности

- К** второй уровень тарифа, имеющего более двух уровней сезонности
- Ж** третий уровень тарифа, имеющего более трех уровней сезонности
- Ф** четвертый уровень тарифа, имеющего более четырех уровней сезонности
- Т** пятый уровень тарифа, имеющего более пяти уровней сезонности
- Q** шестой уровень тарифа, имеющего более шести уровней сезонности
- У** седьмой уровень тарифа, имеющего более семи уровней сезонности
- L** низший уровень тарифа, имеющего более одного уровня сезонности

Для примера – тарифы, имеющие от восьми до двух сезонных уровней:

<i>Восемь уровней</i>	<i>Семь уровней</i>	<i>Шесть уровней</i>	<i>Пять уровней</i>	<i>Четыре уровня</i>	<i>Три уровня</i>	<i>Два уровня</i>
Н	Н	Н	Н	Н	Н	Н
К	К	К	К	К	К	L
Ж	Ж	Ж	Ж	Ж	L	
Ф	Ф	Ф	Ф	L		
Т	Т	Т	L			
Q	Q	L				
У	L					
L						

3. Код части недели (если присутствует)

Код части недели определяет наличие ограничений по применению тарифа в течение дней недели, когда перевозка по данному тарифу разрешается или не разрешается. Конкретные дни недели устанавливаются в условии применения тарифа в категории 2 УПТ (Раздел 3.6).

При формировании кода базового тарифа допускается использовать следующие коды части недели:

- W** выходные дни недели – применяется для тарифов, предназначенных только для перевозок в выходные дни.
- X** будние дни недели – применяется для тарифов, предназначенных только для перевозок в будние дни.

4. Код части суток (если присутствует)

Код части суток определяет наличие ограничений по применению тарифа в течение времени суток, когда перевозка по данному тарифу разрешается или не разрешается. Конкретные временные параметры устанавливаются в условии применения.

При формировании кода базового тарифа допускается использовать код части суток: **N** – ночь.

5. Код типа тарифа (если присутствует)

Код типа тарифа указывается в коде базового тарифа при описании специального тарифа, устанавливаемого с соответствующими ограничениями для любых категорий взрослого пассажира или для любых категорий взрослых пассажиров, объединенных в группу. Основные и дополнительные ограничения, определяющие тип тарифа, устанавливаются по следующим параметрам:

- код бронирования (класс обслуживания);
- категории пассажиров, имеющих право на перевозку по данному тарифу;
- направление перевозки (тарифы в направлении «туда», тарифы в направлении «туда-обратно»);
- сроки предварительного бронирования перевозки и оформления билета;
- минимальное пребывание в поворотном пункте/пункте остановки (самый ранний срок, когда может начаться или завершиться обратная перевозка);
- максимальное пребывание в поворотном пункте/пункте остановки (самый поздний срок, когда может начаться или завершиться обратная перевозка);
- сезонность (календарные периоды), даты (дни недели/ время суток);
- номер(а) рейсов;
- количество остановок, участки перевозки, на которых разрешаются остановки;
- количество сопровождающих, статус сопровождающего;
- местоположение агентства продажи, форма оплаты, способ оформления билета, вид билета (бумажный или электронный);
- условия, при которых производятся/не производятся удержания, величины удержаний, скидки по удержаниям.

Код типа тарифа определяет характеристику тарифа (например, экскурсионный, тариф в одну сторону, поощрительный и т.п.), а также условия бронирования, приобретения и возврата билетов (например, тариф при предварительном приобретении билета). В табл. 2.1 приведены примеры кодов типов тарифов, которые используются при формировании кода базового тарифа.

Коды типов тарифов, используемые при формировании КБТ

<i>Код</i>	<i>Описание</i>
AB	тариф при предварительном приобретении билета (низкий уровень)
...	...
AP	тариф при предварительном приобретении билета
BB	тариф бюджетный *)
...	...
EE	тариф экскурсионный
...	...
SS	тариф супернизкого уровня
VU	тариф «посещение США»

*) перевозка пассажиров, перечень которых устанавливается федеральным законом, за наличные или в кредит, за счет средств федерального бюджета и бюджета субъектов РФ.

6. Код категории пассажира (если присутствует)

Код категории пассажира указывается в коде базового тарифа при описании специального тарифа, устанавливаемого с соответствующими ограничениями для отдельных категорий пассажиров. Код категории пассажира определяет статус пассажира (например, пенсионер, студент и т.п.), является ли перевозка индивидуальной или групповой, и принцип формирования группы (например, группа школьников, группа лиц, объединенных общим интересом и т.п.). Коды категорий пассажиров, используемые при формировании кода базового тарифа, приведены в табл. 2.2 [5].

При описании пассажира в системе бронирования используются трёхбуквенные коды категории пассажиров (ККП) в соответствии с принятыми в отрасли стандартами. При формировании же кода базового тарифа используются двухбуквенные коды (КБТ). Например, в коде базового тарифа, применяемого для перевозки военнослужащих, используется код **ММ**, но, глядя на него нельзя сказать определённо, о ком идёт речь. В то время, как трёхсимвольный код однозначно определяет, что **ММВ** – это военнослужащий (служащий одного из военных ведомств) и члены его семьи, перевозимые за наличный расчёт, а **ММГ** – это военнослужащий (служащий) Федеральной службы безопасности (кредитная форма оплаты).

Таблица 2.2

Коды категорий пассажиров, используемые в коде базового тарифа

<i>КБТ</i>	<i>ККП</i>	<i>Описание</i>
–	AAA	Пассажир (12 лет и старше)
AC	ACA	Агент по продаже перевозок грузов (только США)
AD	ADA	Агент
...

<i>КБТ</i>	<i>ККП</i>	<i>Описание</i>
MM	MMA	Военнослужащий
MM	MMB	Военнослужащий (служащий одного из военных ведомств) и члены его семьи при перевозке за наличный расчёт
...
MM	MMG	Военнослужащий (служащий) Федеральной службы безопасности (кредитная форма оплаты)
MM	MMH	Военнослужащий МО РФ и члены его семьи, расчёт за перевозки которых производится централизованно через ТКП (кредитная форма оплаты)
...
UD	UDA	Делегат совместных заседаний IATA/UTAA и Национальных ассоциаций тур агентов различных стран
UU	UUA	Пассажир на посадку
WO	WOA	Участник войны или ликвидации последствий аварии
...
ZS	ZSA	Молодежь – только при предъявлении студенческого билета.
ZZ	ZZA	Молодежь

7. Код максимального срока действия билета (если присутствует)

Данный код используется при установлении максимального срока остановки в пункте обратного вылета (поворотном пункте) и в пункте(ах) остановки, либо срока действия билета с открытой датой вылета, отличающегося от срока, установленного в стандартных условиях применения тарифа (СУПТ – ОБЩЕЕ). Стандартные условия предполагают срок в 1 год, считая с даты продажи перевозки, если перевозка не началась, в противном случае – с даты вылета по первому участку.

Максимальный срок действия может быть задан в сутках или месяцах. Структура кода: **xM, xxM, x, xx, xxx**,

где **x, xx, xxx** – число, включающее одну, две или три цифры, определяющие количество суток (месяцев);

M – максимальный срок, выраженный в месяцах.

8. Идентификатор уровня тарифа (если присутствует)

Данный код используется для различения нескольких уровней тарифов, для которых, при различных условиях применения, сформированы одинаковые коды базового тарифа.

Идентификатор уровня тарифа обозначается цифрой, начиная с 1, и помещается в конце кода базового тарифа. Если код базового тарифа оканчивается цифрой, то перед идентификатором уровня тарифа должна стоять:

буква «**L**», если перед ней указан минимальный размер группы;

буквы «**M**», «**Y**», если перед ней указан максимальный срок годности билета, выраженный в сутках, месяцах или годах.

Данный код используется для модификации кода базового тарифа, если для тарифов с ограничениями в УПТ и (или) в маршруте перевозки сформированы одинаковые коды базового тарифа. Код указателя уровня тарифа обозначается цифрами и находится в конце кода базового тарифа.

Для сравнения ниже приведён порядок формирования кода базового тарифа в соответствии с IATA Res. № 728 “Fare Basis Code” [7]. Назовём её «международной», хотя это весьма условное название.

2.4.2. Порядок определения кода базового тарифа (формирование КБТ – «международная тарифная система»)

Международная тарифная система – система, формируемая в соответствии с практическими рекомендациями Международной Ассоциации Воздушного Транспорта (IATA).

В соответствии с правилами IATA международные тарифы строятся NUC.

NUC (Neutral Unit of Construction) – нейтральная единица построения для международной тарифной системы.

В дальнейшем общая сумма значений тарифа в NUC, переводится в валюту оплаты перевозки по IROE (обменному курсу IROE).

В авиабилете величина тарифа в NUC и обменный курс IROE отражаются в области расчёта тарифа.

Код базового тарифа при выполнении международных перевозок формируется в соответствии с резолюцией IATA Res. № 728. Полная информация приведена в “Passenger Air Tariff. General Rules” [6, 19].

В код тарифа включена информация о типе тарифа, классе обслуживания, сроках действия билета, бронировании, сезонности, днях недели в следующей последовательности:

Элементы кода базового тарифа

1. Первичный код (обязателен).
2. Код сезонности (если присутствует).
3. Код части недели (если присутствует).
4. Код части суток (если присутствует).
5. Код типа тарифа/ категории пассажира (если присутствует, для описания специального тарифа).
6. Код максимального срока действия билета (если присутствует).
7. Код указателя уровня тарифа (если присутствует).

1. Первичный код (обязателен)

Категории первого, бизнес и экономического класса обслуживания аналогичны элементу 1 в п. 2.4.1.

2. Код сезонности (если присутствует)

Коды сезонности аналогичны элементу 2 в п. 2.4.1.

3. Код рабочего/выходного дня (если присутствует)

Коды рабочего/ выходного дня аналогичны элементу 3 в п. 2.4.1.

4. Код части суток (если присутствует)

Код части суток аналогичен элементу 4 в п. 2.4.1.

5. Код типа тарифа/ категории пассажира (если присутствует)

Коды типов тарифов и категорий пассажиров, используемые в коде базового тарифа, приведены в табл. 2.1 и 2.2 соответственно.

6. Код максимального срока действия тарифа (если присутствует)

Код максимального срока действия тарифа аналогичен элементу 7 в п. 2.4.1.

7. Код указателя уровня тарифа (если присутствует)

Код указателя уровня тарифа аналогичен элементу 8 п. 2.4.1.

Примеры формирования кодов тарифов

	<i>Код тарифа</i>	<i>Примечания</i>
Пример 1. Тариф в первом классе обслуживания для любого взрослого пассажира	F	
Пример 2. Тарифы в экономическом классе обслуживания трех сезонных уровней, экскурсионные в одну сторону для любого взрослого пассажира	MHOX	июль – август (высший уровень тарифа);
	MKOX	июнь (второй уровень тарифа);
	MLOX	май (низший уровень тарифа)
Пример 3. Тариф в экономическом классе обслуживания экскурсионный	YEEGP7D	для группы школьников с установленным максимальным сроком остановки 7 дней
Пример 4. Три уровня тарифов в экономическом классе обслуживания при предварительном приобретении билетов для любого взрослого пассажира	YAB1M1	пятница/ воскресенье (тариф первого уровня);
	YAB1M2	четверг/ суббота (тариф второго уровня);

с установленным максимальным сроком остановки один месяц и отличающиеся различными днями, когда разрешается перевозка по данному тарифу	YAB1M3	понедельник/ вторник/ среда (тариф третьего уровня)
--	---------------	--

Пример 5. Два уровня тарифа в экономическом классе обслуживания для групп молодежи с разной численностью группы	YGY10L1	численность группы 10 человек – тариф первого уровня;
	YGY15L2	численность группы 15 человек – тариф второго уровня

Пример 6. Два уровня тарифа в бизнес классе обслуживания для любого пассажира	C1	перевозка по 2 и 7 дням;
	C2	перевозка по 3 и 4 дням

В приведенных выше примерах все показатели являются условными.

Кроме того, на практике авиакомпании не всегда пользуются вышеизложенными принципами. Например, можно встретить такие коды базового тарифа: **НОРЕ60**, **ICE45**. Здесь можно утверждать, лишь, что **Н** и **И** – это первичные коды, а **60** и **45** – это максимальный срок действия, 60 и 45 суток соответственно. В настоящее время ключевым параметром является первичный код тарифа.

Отличие принципов формирования КБТ в существующих тарифных системах состоит в том, что отдельного поля под код категории пассажира в международной тарифной системе не предусмотрено. Это отличие можно считать принципиальным в отношении понятий «нормальный тариф» и «специальный тариф». Внутренняя тарифная система предоставляет более широкие возможности. Сравнение принципов формирования кода базового тарифа в обеих системах приведено в табл. 2.3.

Однако существующие стандарты обмена данными, позволяющие осуществлять взаимодействие между тарифными подсистемами, накладывают определённые ограничения и не позволяют использовать возможности внутренней тарифной системы в полном объёме.

Сравнение принципов формирования кода базового тарифа в обеих системах

Внутренняя тарифная система		Международная тарифная система	
YL 1 2 └───┘ ↑ номера полей элементов КБТ	нормальный тариф экономического класса на перевозку в низкий сезон	YL 1 2 └───┘ ↑ номера полей элементов КБТ	нормальный тариф экономического класса на перевозку в низкий сезон
YLZZ 1 2 5 └───┘ ↑ номера полей элементов КБТ	нормальный тариф экономического класса для молодёжи на перевозку в низкий сезон	YLZZ 1 2 5 └───┘ ↑ номера полей элементов КБТ	специальный тариф экономического класса для молодёжи на перевозку в низкий сезон
VLEE4M1 1 2 5 7 8 └───┘ ↑ номера полей элементов КБТ	специальный экскурсионный тариф экономического класса на перевозку в низкий сезон с максимальным сроком действия 4 месяца, первого уровня (допускается наличие промежуточных пунктов)	VLEE4M1 1 2 5 6 7 └───┘ ↑ номера полей элементов КБТ	специальный экскурсионный тариф экономического класса на перевозку в низкий сезон с максимальным сроком действия 4 месяца, первого уровня (допускается наличие промежуточных пунктов)

внутренняя тарифная система		международная тарифная система	
ULEEZZ4M1 1 2 5 6 7 8 └──────────┘ ↑ номера полей элементов КБТ	специальный экскурсионный тариф экономического класса для молодёжи на перевозку в низкий сезон с максимальным сроком действия 4 месяца	нет вариантов	нет вариантов

Ниже, на рис. 2.5-2.8, приведены экраны тарифов авиакомпаний в различных системах бронирования [13, 17, 18].

Как видно из приведённых рисунков, коды базового тарифа для одной и той же авиакомпании на одном и том же направлении (в данном случае, Москва-Мадрид) в разных системах бронирования идентичны.

2.5. Условия применения тарифа

Рассмотрим структуру условий применения тарифов. В соответствии с принципами внутренней тарифной системы рассматриваются следующие виды условий применения тарифов и сборов [5]:

- стандартное условие применения тарифов и сборов общее (СУПТ-ОБЩЕЕ);
- стандартное условие применения тарифов и сборов перевозчика (СУПТ-АПП);
- условие применения тарифа и сбора (УПТ).

СУПТ-ОБЩЕЕ формируется на основании положений законодательства Российской Федерации, Воздушного кодекса Российской Федерации и нормативных документов Министерства транспорта РФ, регламентирующих воздушные перевозки. СУПТ-ОБЩЕЕ определяет условие применения тарифов и сборов для любой категории пассажиров и применяется для тарифов всех перевозчиков.

СУПТ-АПП и УПТ формируются публикующим перевозчиком. До опубликования УПТ должно быть опубликовано СУПТ-АПП, на которое ссылается данное УПТ. СУПТ-АПП определяет условие применения тарифов и сборов для любой категории пассажиров и применяется для тарифов только публикующего перевозчика. УПТ может определять условие применения тарифа, как для любой, так и для отдельных категорий пассажиров.

УПТ устанавливается к опубликованному тарифу и к опубликованному сквозному тарифу. УПТ не устанавливается к опубликованному стыковочному тарифу.

номер строки	код тарифа	тариф OW	валюта назначения тарифа	тариф RT	класс бронирования	сбор при возврате/ограничения по дате/дню	PEN	2131/МРМ	2557	DATES/DAYS	AP	MIN	MAX	R
>														
20	LZZ			456	B		NRF			-	+	-	360	R
21	QPX1			380	L		NRF			-	+	+	180	R
22	QZZ			380	Q		NRF			-	+	+	360	R
23	EPXOW1	165			Q		NRF			-	+	+	-	R
24	EZZOW	165			E		NRF			-	+	+	-	R
25	TPX1			323	T		NRF			-	+	+	175	R
26	TZZ			323	T		NRF			-	+	+	360	R
27	EPX1			275	E		NRF			-	+	+	170	R
28	EZZ			275	E		NRF			-	+	+	360	R
29	NPX1			237	N		NRF			-	+	+	165	R
30	NZZ			237	N		NRF			-	+	+	360	R
>														
>														

Рис. 2.5. Пример экрана тарифов в GDS Amadeus авиакомпании «Аэрофлот» (сортировка по возрастаню)

MOV	МАД	22СЕН14	*22СЕН14*	РУБ	ТАРИФ	\$DATA\$	МИН/МКС	АК	РЕЙС	УПТ	МАРШ
№	КОД ТАР	КПА	Б	Н	ТАРИФ						
1	NRX1		N	X	11495	BC1	165	SU	BCE	RE01	15
2	EPX1		E	X	13340	BC1	170	SU	BCE	RE01	15
3	TRX1		E	X	15670	BC1	175	SU	BCE	RE01	15
4	TZZ	МЛA	T	X	15670	BC1	175	SU	BCE	YUTH	15
5	EPXOW1		E	T	8005	BC1	170	SU	BCE	RE01	15
6	QPX1		Q	X	18430	BC1	180	SU	BCE	RE01	15
7	QZZ	МЛA	Q	X	18430	BC1	180	SU	BCE	YUTH	15
8	LEX1		L	X	22120		345	SU	BCE	VL01	15
9	LZZ	МЛA	L	X	22120		345	SU	BCE	YUTH	15
10	TSKYEUR6	SKY	T	X	24885			SU	BCE		
11	TSKYEUR6	SKY	T	T	12465			SU	BCE		
12	LZZOW	МЛA	L	T	13245			SU	BCE	YUTH	15
13	LZZOW1		L	X	13245		345	SU	BCE	VL01	15
14	HEX1		H	X	26745		350	SU	BCE	VL01	15
15	KEK1		K	X	31335		355	SU	BCE	VL01	15
16	KEK1		K	X	36860		360	SU	BCE	VL01	15
17	MEK1		M	X	46075		365	SU	BCE	VL01	15
18	BNRT		B	X	55290		360	SU	BCE	NM02	15
19	ZBR1		Z	X	58055	BC1	175	SU	BCE	BR01	15
ЧАСТЬ											

номер строки тарифа

код тарифа

категория пассажира

класс бронирования

направление тарифа

величина тарифа

валюта назначения тарифа

ограничения по мин/макс пребыванию

код перевозчика

номер УПТ маршрута

номер УПТ номер маршрута

Рис. 2.6. Пример экрана тарифов в ГРС «Сирена-Трэвел» авиакомпании «Аэрофлот»

ТМОВ	МАД	22СЕН14	*22СЕН14*	КПА	Б	Н	РУБ	ТАРИФ	\$DATA\$	МИН/МКС	АК	РЕЙС	УПТ	МАРШ
№	КОД	ТАР	КПА	Б	Н	ТАРИФ	ТАРИФ	ТАРИФ	ТАРИФ	ТАРИФ	ТАРИФ	ТАРИФ	ТАРИФ	ТАРИФ
1	KNN28G5S	AAA	AAA	K	X	4465	4465	92ЕВР	12М	LH	LH	---	JET0	2777
2	LNN28G5S	AAA	L	X	X	5630	5630	116ЕВР	12М	LH	LH	---	JET1	2777
3	TNN28G5S	AAA	T	X	X	6790	6790	140ЕВР	12М	LH	LH	---	JET3	2777
4	SNC28G5S	AAA	S	X	X	8440	8440	174ЕВР	12М	LH	LH	---	JET4	2777
5	WNC28G5S	AAA	W	T	T	10575	10575	218ЕВР	12М	LH	LH	---	JET5	2777
6	VNC28G5S	AAA	V	X	X	12710	12710	262ЕВР	12М	LH	LH	---	JET6	2777
7	QNC44G1D	AAA	Q	X	X	14065	14065	290ЕВР	1	LH	LH	---	JET6	2777
8	HNC44G0D	AAA	H	X	X	17460	17460	360ЕВР	1	LH	LH	---	JET7	2777
9	UNC44G0D	AAA	U	X	X	21340	21340	440ЕВР	1	LH	LH	---	JET7	2777
10	MNC44G0D	AAA	M	X	X	25705	25705	530ДОЛ	1	LH	LH	---	JET8	2777
11	ZRF87A0D	AAA	Z	X	X	34195	34195	705ЕВР	1	LH	LH	---	JET9	2777
12	BFF60G0D	AAA	B	X	X	35405	35405	730ЕВР	1	LH	LH	---	JET8	2777
13	DFE87A0D	AAA	D	X	X	48745	48745	1005ЕВР	1	LH	LH	---	JET9	2777
14	YFF60G0D	AAA	Y	X	X	49955	49955	1030ЕВР	1	LH	LH	---	JET8	2777
15	YFF60GOW	AAA	Y	T	T	31190	31190	643ЕВР	1	LH	LH	---	JET8	2777
16	SFF87A0D	AAA	C	X	X	63295	63295	1605ЕВР	1	LH	LH	---	JET9	2777
17	JFF87A0D	AAA	J	X	X	77845	77845	1005ЕВР	1	LH	LH	---	JET9	2777
18	Y77	AAA	Y	T	T	42050	42050	867ЕВР	1	LH	LH	ВСЕ	YINT	M
19	Y77	AAA	Y	X	X	84100	84100	1734ЕВР	1	LH	LH	ВСЕ	YINT	M

Рис. 2.8. Пример экрана тарифов в ГРС «Сирена-Грэвел» авиакомпании «Люфтганза» (сортировка по возрастаню)

Условия применения тарифов и сборов описываются набором категорий. Категории отражают важную информацию о тарифе: географическое местоположение применения тарифа, сезонность, остановки, ограничения по продаже, требования, предъявляемые к пассажиру, и др. Подробнее данные категории будут рассмотрены ниже.

За предоставляемые пассажиру перевозчиком или агентством дополнительные услуги (заказ билета, доставка билета, за предварительное бронирование и т.п.), могут взиматься сборы. Эти сборы оформляются на отдельных финансовых документах, например, на квитанции разных сборов или на приходном ордере.

Теперь рассмотрим каждую категорию УПТ и её применение на примерах.

Категории УПТ

Категории УПТ представляют собой некий формализованный текст, где устанавливаются ограничения по применению тарифа. Язык интерфейса отечественных систем настраивается при подаче заявки на подключение к системе, а для зарубежных разработок, как правило, английский.

В табл. 2.4 приведено сравнение структуры данных условий (правил) применения тарифов (Fare rules) в различных системах. Их смысл идентичен.

Таблица 2.4

Сравнение структуры данных условий (правил) применения тарифов (Fare rules) в различных системах

Категории условий применения тарифов ГРС «Сирена-Трэвел»	Категории правил применения тарифов GDS Sabre	Категории правил применения тарифов в CRS Gabriel
0. ПРИМЕНЕНИЕ	50. RULE APPL (TITLE/APPLICATION) Применение правил и другие условия	00. TITLE/APPLICATION
1. ИЗБИРАЕМОСТЬ	01. ELIGIBILITY Избираемость/ Приемлемость	01. ELIGIBILITY
2. ДЕНЬ НЕДЕЛИ/ВРЕМЯ СУТОК	02. DAY/TIME День недели/Время суток	02. DAY/TIME
3. СЕЗОННОСТЬ	03. SEASONS Сезонность	03. SEASONILITY
4. ПРИМЕНЕНИЕ РЕЙСОВ	04. FLIGHT APPL Применение по рейсам	04. FLIGHT APPLICATION
5. БРОНИРОВАНИЕ И ОФОРМЛЕНИЕ БИЛЕТА	05. ADV RES/TKTG Предварительное бронирование и оформление билета	05. ADVANCE RES/TICKETING

Категории условий применения тарифов ГРС «Сирена-Трэвел»	Категории правил применения тарифов GDS Sabre	Категории правил применения тарифов в CRS Gabriel
6. МИНИМАЛЬНОЕ ПРЕБЫВАНИЕ	06. MIN STAY Минимальное пребывание	06. MINIMUM STAY
7. МАКСИМАЛЬНОЕ ПРЕБЫВАНИЕ	07. MAX STAY Максимальное пребывание	07. MAXIMUM STAY
8. ОСТАНОВКИ	08. STOPOVERS Остановки	08. STOPOVERS
9. НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ	09. TRANSFERS Трансферы	09. TRANSFERS
10. ПОСТРОЕНИЯ И КОМБИНАЦИИ	10. COMBINATIONS Комбинации	10. PERMITTED COMBINATIONS
11. ДАТЫ ОТМЕНЫ	11. BLACKOUTS DATES Даты отмены	11. BLACKOUT DATES
12. НАДБАВКИ (СКИДКИ) К ТАРИФУ	12. SURCHARGES Дополнительные сборы (надбавки) к тарифу	12. SURCHARGES
13. ПЕРЕВОЗКА С СОПРОВОЖДАЮЩИМИ ЛИЦАМИ	13. ACCOMP TRAVEL Перевозка с сопровождающими лицами (совместная перевозка)	13. ACCOMPANIED TRAVEL
14. ОГРАНИЧЕНИЯ НА ПЕРЕВОЗКУ	14. TRAVEL RESTRICTION Ограничение на перевозку	14. TRAVEL RESTRICTIONS
15. ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ПРОДАЖЕ	15. SALES RESTRICTION Ограничения по продаже	15. SALES RESTRICTIONS
16. СБОРЫ ПРИ РАСТОРЖЕНИИ (ИЗМЕНЕНИИ УСЛОВИЙ) ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ	16. PENALTIES Сборы при расторжении (изменении условий) договора перевозки	16. PENALTIES-CHANGES/CANCEL
17. НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ	17. NIP/MILEAGE Исключения NIP/Расстояние (мили)	17. NIP/MILEAGE EXCEPTIONS
18. ВАЖНЫЕ УВЕДОМЛЕНИЯ НА БИЛЕТЕ	18. TICKET ENDORSEMENT Важные уведомления на билете	18. TICKET ENDORSMENT

Категории условий применения тарифов ГРС «Сирена-Трэвел»	Категории правил применения тарифов GDS Sabre	Категории правил применения тарифов в CRS Gabriel
19. СКИДКИ ДЛЯ ДЕТЕЙ И МЛАДЕНЦЕВ	19. CHILDREN DISCOUNT Детские скидки	19. CHILDREN/INFANT DISCOUNTS
20. СКИДКИ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ГРУПП	20. TOUR COND DISC Скидки для руководителей групп	20. TOUR CONDUCTOR DISCOUNTS
21. СКИДКИ ДЛЯ АГЕНТОВ	21. AGENT DISC Скидки для агентов	21. AGENT DISCOUNTS
22. ДРУГИЕ СКИДКИ	22. ALL OTHER DISC Другие скидки	22. OTHER DISCOUNTS
23. НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ	23. MISC PROVISIONS Прочие положения	23. MISCELLANEOUS PROVISIONS
24. НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ	24. НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ	24. НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ
25. НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ	25. FARE BY RULE Тариф в зависимости от правил	25. НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ
26. ГРУППЫ	26. GROUPS Группы	26. GROUPS
27. НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ	27. TOURS Туры	27. TOURS
28. НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ	28. VISIT A COUNTRY Посещение страны	28. VISIT ANOTHER COUNTRY
29. НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ	29. DEPOSITS Депозиты	29. DEPOSITS
30. НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ	30. НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ	30. DEPOSITS НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ
31. ДОБРОВОЛЬНОЕ ИЗМЕНЕНИЕ УСЛОВИЙ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ	31. VOLUNTARY CHANGES Добровольные изменения	31. VOLUNTARY CHANGES Добровольное изменение
32. НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ	32. INVOLUNTARY CHANGES Вынужденные изменения	32. INVOLUNTARY CHANGES Вынужденные изменения

Категории условий применения тарифов ГРС «Сирена-Трэвел»	Категории правил применения тарифов GDS Sabre	Категории правил применения тарифов в CRS Gabriel
33. ДОБРОВОЛЬНЫЙ ВОЗВРАТ	33. VOLUNTARY RERUNDS Добровольный возврат	33. VOLUNTARY RERUNDS Добровольный возврат
34. НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ	34 INVOLUNTARY RERUND Вынужденный возврат	34. INVOLUNTARY RERUND Вынужденный возврат
-	35. NEGOTIATED FARES Нетто тарифы	-
	IC. INTERNATIONAL CONSTRUCTION	

Не всегда категории обозначаются цифрами. Так, в GDS Amadeus вместо цифр используют буквенные коды (левый столбец).

GDS Amadeus	GDS Sabre/ CRS Gabriel
RU. RULE APPLICATION	0. ПРИМЕНЕНИЕ
MN. MIN STAY	6. МИНИМАЛЬНОЕ ПРЕБЫВАНИЕ
MX. MAX STAY	7. МАКСИМАЛЬНОЕ ПРЕБЫВАНИЕ
SE. SEASONS	3. СЕЗОННОСТЬ
AP. ADVANCE RES/TKT	5. БРОНИРОВАНИЕ И ОФОРМЛЕНИЕ БИЛЕТА
FL. FLT APPLICATION	4. ПРИМЕНЕНИЕ РЕЙСОВ
CD. CHILD DISCOUNTS	19. СКИДКИ ДЛЯ ДЕТЕЙ И МЛАДЕНЦЕВ
SO. STOPOVERS	8. ОСТАНОВКИ
TF. TRANSFERS/RTGS	9. ПЕРЕСАДКИ (ТРАНСФЕРЫ)
EL. ELIGIBILITY	1. ИЗБИРАЕМОСТЬ
TE. TKT ENDORSEMENT	18. ВАЖНЫЕ УВЕДОМЛЕНИЯ НА БИЛЕТЕ
PE. PENALTIES	16. СБОРЫ ПРИ РАСТОРЖЕНИИ (ИЗМЕНЕНИИ УСЛОВИЙ) ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ
CO. COMBINABILITY	10. ПОСТРОЕНИЯ И КОМБИНАЦИИ
HI. HIGHER INTERMEDIATE POINT	17. НАИВЫСШИЙ ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ПУНКТ
MD. MISCELLANEOUS DATA	23. ПРОЧАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Различия состоят лишь в отдельных категориях. Это обусловлено особенностями построения тарифа при тарификации перевозок, реализованными в различных системах бронирования.

Рассмотрим более подробно категории УПТ ГРС «Сирена-Трэвел» [5, 16].

Описание и структура категорий УПТ ГРС «Сирена-Трэвел»

Категория «0. ПРИМЕНЕНИЕ»

Категория отражает наиболее важную информацию о тарифе, такую как географическое местоположение применения тарифа, пункты отправления и назначения, класс обслуживания, идентификатор использования тарифа (тариф OW или тариф RT), тип перевозки, для оценки стоимости которой может применяться тариф, регулируемый данным условием применения.

Пример

Условие применения тарифа RT на перевозку групп в Анапу в экономическом классе обслуживания.

Тарифы, регулируемые данным УПТ, могут комбинироваться для построения следующих типов перевозки: в одну сторону (OW), «туда-обратно» (RT), замкнутой круговой (CT). Название условия применения тарифа – «Групповая перевозка».

Категория «1. ИЗБИРАЕМОСТЬ»

Категория определяет требования по возрасту, месту проживания, документам, удостоверяющим личность и статус для конкретной категории пассажира, а также требования по количеству пассажиров в составе семьи. Если категория присутствует в условии применения тарифа и иное не установлено перевозчиком, то для получения права на перевозку по данному тарифу, требования по минимальному/ максимальному возрасту пассажира должны выполняться на дату начала перевозки (первый рейс в билете), а требования по минимальному/ максимальному количеству совместно путешествующих пассажиров применяются к вылету рейса из начального пункта на каждом тарифном компоненте.

Пример

Тариф для пенсионеров: мужчины – старше 60 лет, женщины – старше 55 лет, граждан России, при предъявлении пенсионного удостоверения и паспорта.

Категория «2. ДЕНЬ НЕДЕЛИ/ВРЕМЯ СУТОК»

Категория определяет дни недели и/или время суток, когда разрешается или не разрешается перевозка по данному тарифу. Если категория присутствует в условии применения тарифа и иное не установлено перевозчиком, то условия категории применяются к вылету рейса из начального пункта на каждом тарифном компоненте.

Пример

Перевозка из начального пункта на каждом тарифном компоненте не разрешается по вторникам, четвергам и субботам в любое время суток.

Категория «3. СЕЗОННОСТЬ»

Категория определяет периоды конкретного сезона или даты, когда должна начаться перевозка по данному тарифу. Если категория присутствует в условии применения тарифа и иное не установлено перевозчиком, то условия категории применяются к вылету рейса из начального пункта ценовой единицы.

Пример

Перевозка из начального пункта ценовой единицы разрешается в период с 01.01.14 по 20.05.14. и с 01.09.14 по 15.10.14. Перевозка из начального пункта тарифного компонента в направлении обратно может быть выполнена в любой период.

Категория «4. ПРИМЕНЕНИЕ РЕЙСОВ»

Категория используется для определения требований предъявляемых к номерам рейсов и дням их выполнения, типам воздушных судов, конкретным местам в салоне, на которых должна/ не должна выполняться перевозка по данному тарифу.

Пример

Перевозка по тарифу RT должна выполняться: на тарифном компоненте в направлении туда – на рейсе АК₁-173; на тарифном компоненте в направлении обратно – на рейсе АК₁-174. Перевозка по тарифу RT на тарифном компоненте в направлении туда и обратно не должна выполняться на собственных рейсах авиакомпании АК₁ в диапазоне номеров с 471 по 476.

Категория «5. БРОНИРОВАНИЕ И ОФОРМЛЕНИЕ БИЛЕТА»

Категория определяет требования к бронированию и/или оформлению только первоначального билета, такие как: сроки бронирования и оформления билета, условия одновременного бронирования и оформления билета, участки перевозки, на которых не разрешается оформление билетов с открытой датой вылета, разрешение оформления билета на посадку.

Пример

Оформление билета производится в течение 48 часов после бронирования; не разрешается оформление билета с открытой датой обратного вылета. Не разрешается оформление билета с открытой датой вылета на всех участках перевозки.

Категория «6. МИНИМАЛЬНОЕ ПРЕБЫВАНИЕ»

Категория устанавливает самый ранний срок, когда может начаться обратная перевозка.

Пример

Обратная перевозка из последнего пункта остановки может начаться не ранее, чем через 5 суток. Если рейс не выполняется в последний день минимального пребывания, срок пребывания может быть сокращен на 3 суток.

Категория «7. МАКСИМАЛЬНОЕ ПРЕБЫВАНИЕ»

Категория устанавливает самый поздний срок, когда может начаться обратная перевозка.

Пример

Обратная перевозка из последнего пункта остановки может начаться не позже, чем через 6 месяцев.

Категория «8. ОСТАНОВКИ»

Категория определяет количество требуемых и разрешенных остановок в пунктах пересадки в пределах ценовой единицы и на тарифных компонентах, географические местоположения в которых разрешаются/ не разрешаются/ требуются остановки, их количество и продолжительность, величину надбавки к тарифу за остановки и условия их взимания.

Пример

Разрешается не больше 2 остановок на тарифном компоненте в направлении туда и на тарифном компоненте в направлении обратно в любых пунктах пересадки маршрута. Остановки бесплатные. Остановка имеет место, если время пребывания пассажира в аэропорту пересадки составляет более 24 часов.

Категория «10. ПОСТРОЕНИЯ И КОМБИНАЦИИ»

Категория устанавливает условия использования тарифа для построения и оценки различных типов перевозки, условия комбинации «end-on-end», а также условия построения сквозного тарифа. Категория состоит из девяти подкатегорий, из которых подкатегории 101-105 являются основными, а 106-109 – вспомогательными.

101 – незамкнутая круговая перевозка (OJ).

Подкатегория определяет условия использования тарифа для построения и оценки незамкнутой круговой перевозки с открытым и/или с наземным участками.

102 – замкнутая круговая перевозка с 2 тарифными компонентами (RT и СТ2).

Подкатегория определяет условия использования тарифов для построения и оценки замкнутой круговой перевозки с 2 тарифными компонентами.

103 – замкнутая круговая перевозка, с более чем 2-я тарифными компонентами (СТ2+).

Подкатегория определяет условия использования тарифов для построения и оценки замкнутой круговой перевозки, с более чем 2-я тарифными компонентами (СТ2+).

104 – комбинация «end-on-end».

Подкатегория определяет условия комбинирования ценовых единиц.

105 – стыковочные тарифы.

Подкатегория определяет условия использования тарифа для построения сквозного тарифа с помощью стыковочного тарифа.

106 – комбинация перевозчиков.

Подкатегория определяет перевозчиков, тарифы которых могут участвовать в комбинировании и/или в построении. Если подкатегория

присутствует в условии применения тарифа, то разрешается комбинирование и/или построение с тарифами публикующего перевозчика, а также с тарифами перевозчиков, указанных в соответствующей позиции данной подкатегории.

107 – комбинация условий применения тарифов.

Подкатегория определяет требования к условиям применения других тарифов по отношению к описанному в данном УПТ. Если подкатегория отсутствует в условии применения тарифа, то разрешается комбинирование с тарифами, имеющими любой номер УПТ.

108 – комбинация кодов базовых тарифов/ типов тарифов.

Подкатегория определяет коды базовых тарифов/ коды типов тарифов, которые могут участвовать в комбинировании с тарифом, описываемым в данном УПТ.

109 – географические местоположения открытого/ наземного участка для незамкнутой круговой перевозки.

Подкатегория определяет географические местоположения, между которыми должен быть открытый/ наземный участок для незамкнутой круговой перевозки.

Основные подкатегории могут опубликовываться без вспомогательных. В этом случае по вспомогательным подкатегориям применяются системные ограничения, установленные для каждой вспомогательной подкатегории. Вспомогательные подкатегории опубликовываются только вместе с основными подкатегориями.

Пример 1

Разрешается комбинирование тарифов публикующего перевозчика АК₁ и перевозчика АК₅ для замкнутой круговой перевозки с 2 тарифными компонентами. Географическое местоположение тарифных компонентов перевозчика АК₅ – между Москвой и Красноярском. Разрешается комбинирование с тарифами OW и RT. Комбинируемые тарифы должны иметь одинаковый тип тарифа.

Пример 2

Разрешается комбинация «end-on-end» с нормальными и специальными тарифами публикующего перевозчика. При комбинировании тарифов в пределах ценовых единиц применяются наиболее ограничивающие условия.

Пример 3

Разрешается построение сквозного тарифа с использованием стыковочного тарифа OW или стыковочного тарифа RT, пункт отправления или пункт назначения которого находится на территории Российской Федерации.

Категория «11. ДАТЫ ОТМЕНЫ»

Категория используется для установления конкретных дат или диапазона дат, когда перевозка по данному тарифу не разрешается. Если категория присутствует в условии применения тарифа и иное не установлено перевозчиком, то условия категории применяются к начальному пункту на каждом тарифном компоненте.

Пример

Перевозка не разрешается в период с 01.06 по 31.08 любого года.

Категория «12. НАДБАВКИ (СКИДКИ) К ТАРИФУ»

Категория определяет тип надбавки (скидки) к тарифу и условия ее применения, такие как: диапазон дат, время суток, дни недели, категория пассажира (взрослый или ребенок), а также устанавливает величину надбавки (скидки) к тарифу. Если категория присутствует в условии применения тарифа и иное не установлено перевозчиком в параметре, то условия категории применяются к сегменту вылета из начального пункта на каждом тарифном компоненте.

Пример

В период с 01.01.2014 по 31.12.2014 публикуется:

Надбавка к тарифу для взрослых пассажиров в размере 300 руб. за перевозку в определенные дни недели. Надбавка применяется в начальном пункте ценовой единицы.

Категория «13. ПЕРЕВОЗКА С СОПРОВОЖДАЮЩИМИ ЛИЦАМИ»

Категория определяет требования по перевозке с сопровождающими пассажирами, такие как: возраст, место проживания, документы, удостоверяющие статус сопровождающего пассажира, количество сопровождающих и сопровождаемых, код базового тарифа и код бронирования для сопровождающего пассажира, направление тарифного компонента, на которых сопровождающий пассажир следует вместе с сопровождаемым пассажиром.

Пример

Сопровождающий пассажир должен быть пенсионером, имеющим пенсионное удостоверение, в возрасте старше 50 лет. Сопровождаемый и сопровождающий пассажиры должны следовать в одном салоне ВС. КБТ для сопровождающего пассажира – МХОХСD. Сопровождающие пассажиры следуют с сопровождаемым пассажиром на тарифном компоненте в направлении туда.

Категория «14. ОГРАНИЧЕНИЯ НА ПЕРЕВОЗКУ»

Категория используется для указания даты начала перевозки, а также даты (времени) начала / окончания обратной перевозки.

Пример

Перевозка может начинаться в любой день в период с 21 мая 2014 по 30 мая 2014.

Категория «15. ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ПРОДАЖЕ»

Категория устанавливает ограничения, связанные с продажей перевозки, такие как: начальная/конечная даты продажи, бланк билета, форма оплаты, место и способ оформления билета.

Пример

Даты продажи: с 01 мая 2014 по 30 мая 2014. Разрешается оформление билета на бланке, код формы которого – 497, при оплате наличными и на бланках ТКП, при оплате наличными и в кредит. Разрешается оформление билетов на территории Российской Федерации любым агентствам, кроме агентства 01XXX.

Категория «16. СБОРЫ ПРИ РАСТОРЖЕНИИ (ИЗМЕНЕНИИ УСЛОВИЙ) ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ»

Категория определяет условия расторжения договора перевозки (возврат)/изменения условий договора перевозки, такие как: тип условия (добровольное или вынужденное расторжение/ изменение условий договора перевозки), условия, при которых разрешается взимать сбор за расторжение договора перевозки или изменение условий договора перевозки, величина сбора, причины, при которых не взимается сбор. Категория состоит из четырех подкатегорий:

161 – сборы при добровольном изменении условий договора перевозки.

Подкатегория определяет условия добровольного изменения условий договора перевозки.

162 – сборы при вынужденном изменении условий договора перевозки.

Подкатегория определяет условия вынужденного изменения условий договора перевозки.

163 – сборы при добровольном возврате

Подкатегория определяет условия добровольного возврата.

164 – сборы при вынужденном возврате.

Подкатегория определяет условия вынужденного возврата.

Пример 1.

Добровольное или вынужденное изменение условий перевозки по полностью неиспользованному билету производится с доплатой до тарифа КЕЕ6М и взиманием сбора в размере 10 % от тарифа YOW, действующего на дату изменения, при изменении менее, чем за 3 часа до отправления или после отправления с полной или неполной коммерческой загрузкой.

Добровольное или вынужденное изменение по частично использованному билету производится без взимания сбора до отправления или после отправления с полной или неполной коммерческой загрузкой; при увеличении тарифа производится доплата разницы между тарифом на новую перевозки и тарифом, действовавшим на дату оформления билета. Сбор не взимается.

При добровольном возврате по полностью неиспользованному билету возвращается тариф неиспользованного участка маршрута перевозки и взимается сбор от оплаченного тарифа в размере:

- 10 % – при возврате более чем за 3 часа до отправления;

- 25 % – при возврате менее чем за 3 часа до отправления или после отправления с полной и неполной коммерческой загрузкой.

При добровольном возврате по частично использованному билету возвращается разница между оплаченным тарифом и тарифом YOW использованного участка маршрута перевозки на дату начала перевозки. При этом сбор взимается от полученной разницы в размере:

- 10 % – при отказе более чем за 3 часа до отправления;
- 25 % – при возврате менее чем за 3 часа до отправления или после отправления с полной и неполной коммерческой загрузкой.

При вынужденном возврате до или после отправления с полной или неполной коммерческой загрузкой возвращается тариф неиспользованного участка маршрута перевозки. Сбор не взимается.

Пример 2

Добровольное и вынужденное изменение разрешается производить до или после отправления с полной или неполной коммерческой загрузкой одновременно всем членам группы.

Добровольное изменение производится с взиманием сбора от оплаченного тарифа в размере: по полностью неиспользованному билету – 25 %; по частично использованному билету – в размере 10 %. При увеличении тарифа доплата до нового уровня не производится.

Вынужденное изменение производится без взимания сбора.

При переоформлении на более позднюю дату при увеличении тарифа производится доплата разницы между тарифом на новую перевозку и применённым тарифом.

При добровольном возврате до отправления или после отправления с полной или неполной коммерческой загрузкой:

- по полностью неиспользованному билету возвращается тариф, оплаченный за перевозку, и взимается сбор в размере 10 % от оплаченного тарифа;
- по частично использованному билету возвращается разница между оплаченным тарифом и тарифом MGX15 использованного участка маршрута перевозки на дату возврата, при этом взимается сбор в размере 25 % от оплаченного тарифа.

При вынужденном возврате по частично использованному билету возвращается тариф неиспользованного участка маршрута перевозки. Сбор не взимается.

Пример 3

Разрешается добровольное и вынужденное изменение даты/времени вылета в поворотном пункте до или после отправления с полной или неполной коммерческой загрузкой.

Добровольное и вынужденное изменение производится до или после отправления с полной или неполной коммерческой загрузкой с доплатой до тарифа более высокого уровня. Сбор не взимается.

При добровольном возврате возвращается тариф неиспользованного участка маршрута перевозки и взимается сбор в размере 1100 руб.

При вынужденном возврате до или после отправления с полной или неполной коммерческой загрузкой возвращается тариф неиспользованного участка маршрута перевозки. Сбор не взимается.

Категория «18. ВАЖНЫЕ УВЕДОМЛЕНИЯ НА БИЛЕТЕ»

Категория отражает сведения, которые указываются на билете, а также графы билета, используемые для этого.

Категория «19. СКИДКИ ДЛЯ ДЕТЕЙ И МЛАДЕНЦЕВ»

Категория используется для указания условий применения скидок для детей (2-12 лет) и младенцев (до 2-х лет), правила расчёта данных скидок, а также условия по их сопровождению.

Устанавливаются скидки от тарифа WAP3M:

- для одного младенца (гражданина РФ) без предоставления отдельного места – в размере 90 %;
- для младенца (гражданина РФ) с предоставлением отдельного места, а также 2, 3 и т.д. младенца, следующего с пассажиром, – в размере 33 %;
- для ребенка от 2 до 12 лет (гражданина РФ), следующего в сопровождении, – в размере 33 %. При оформлении перевозки необходимо предъявление свидетельства о рождении ребенка.

Категория «20. СКИДКИ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ГРУПП»

Категория используется для указания условий применения скидок для руководителей групп, а также правил расчёта данных скидок для руководителей групп. Требования к сопровождаемой группе описываются в категории 26 «ГРУППЫ».

Пример

Устанавливается скидка для руководителя группы в размере 20 процентов от тарифа LOWGP. При оформлении перевозки необходимо наличие списка группы с указанием данных свидетельств о рождении, заверенных печатью организации. Код бронирования, установленный для тарифа со скидкой, – G. Код тарифа со скидкой – MOWCG.

Категория «21. СКИДКИ ДЛЯ АГЕНТОВ»

Категория используется для условий применения скидок, а также правила расчёта данных скидок для агентов по продаже.

Пример

Устанавливается скидка для агентов по продаже в размере 10 % от тарифа.

Категория «22. ДРУГИЕ СКИДКИ»

Категория используется для указания условий применения скидков, а также правил расчёта скидков для всех категорий пассажиров, кроме перечисленных в категориях 19, 20, 21 и 22.

Категория «26. ГРУППЫ»

Категория определяет требования по перевозке групп пассажиров, такие как: тип группы, ее численность, совместное следование, возможность изменения состава группы, требования к совместной и индивидуальной перевозке.

Категория «31. ДОБРОВОЛЬНОЕ ИЗМЕНЕНИЕ УСЛОВИЙ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ»

Категория определяет условия добровольного изменения условий договора перевозки (далее – добровольного изменения) и порядок этих изменений.

Обработка категории 31 производится в следующей последовательности:

- определение изменений в маршруте на основе сравнения нового и предыдущего маршрутов;
- определение условия переоформления билета для тарифного компонента предыдущего маршрута;
- проверка условия переоформления билета для тарифного компонента нового маршрута;
- проверка условия переоформления билета нового маршрута для ценовой единицы/перевозки.

Для определения изменений производится сравнение каждого полетного сегмента (сравнение по коду перевозчика, номеру рейса, пунктам перевозки в билете, дате и времени вылета) на предыдущем маршруте с каждым полетным сегментом на новом маршруте. Как только полетный сегмент нового маршрута не соответствует полетному сегменту предыдущего маршрута, формируется запрос на изменение. Выявленные изменения применяются для определения изменяемых тарифных компонентов и ценовых единиц.

Категория «33. ДОБРОВОЛЬНЫЙ ВОЗВРАТ»

Категория определяет условия добровольного отказа пассажира от перевозки (далее – добровольный возврат) и порядок добровольного возврата.

Условие возврата включает параметры, описывающие:

- пассажира;
- случаи возврата;
- сроки возврата.

Порядок возврата включает параметры, описывающие:

- правило пересчета тарифа;
- сбор за возврат билета;
- форму документа.

Рассмотрим более подробно категории УПТ, на которые стоит обращать особое внимание, поскольку они содержат важную информацию, определяющую ключевые параметры перевозки.

Категория «5. БРОНИРОВАНИЕ И ОФОРМЛЕНИЕ»

Данная категория позволяет установить:

- самый ранний срок (до отправления рейса) бронирования;
- самый поздний срок (до отправления рейса) бронирования и оформления билета;
- срок (после бронирования), в течение которого должен быть оформлен билет;
- дополнительную информацию об ограничениях, связанных с бронированием и оформлением билета.

Если данная категория в УПТ не указана, то это означает, что на сроки операций бронирования и оформления билета распространяются СУПТ-АПШ или СУПТ-ОБЩЕЕ.

Ниже приведены параметры, определенная комбинация которых позволит перевозчику установить желаемое ограничение между временами наступления таких событий, как бронирование, оформление билета, отправление.

Самый ранний срок бронирования – указывает, что выполнение операции бронирования должно быть завершено как максимум за (указывается количество) суток (или часов) до отправления рейса.

Самый поздний срок бронирования – указывает, что выполнение операции бронирования должно быть завершено как минимум за (указывается предельный срок) суток (или часов) до отправления рейса.

Самый поздний срок оформления – указывает, что выполнение операции оформления билета должно быть завершено как минимум за (указывается предельный срок) суток (или часов) до отправления рейса.

Оформление билета в течение – указывает, что выполнение операции оформления билета должно производиться одновременно с бронированием или быть завершено как максимум за (указывается количество) часов (или суток) после бронирования.

Если категория у УПТ не используется, но какой-либо параметр не задан, то по нему ограничения не устанавливаются.

Расчёт самого раннего или позднего срока до отправления

Расчёт самого раннего (позднего) срока выполнения бронирования в сутках производится, относительно даты начала перевозки, по следующему правилу: от даты отправления вычитается установленное количество суток. Дата самого раннего (позднего) срока выполнения бронирования корректируется с учетом перехода месяца.

Время начала (окончания) самого раннего (позднего) срока – 00 час 01 мин (23 ч 59 мин) расчётной даты по времени пункта отправления.

Расчёт самого раннего (позднего) срока выполнения бронирования в часах производится, относительно времени отправления рейса, по следующему правилу: от времени отправления вычитается установленное количество часов. Дата и время самого раннего (позднего) срока выполнения бронирования корректируются с учетом перехода суток. Поясные сдвиги между пунктами продажи и начала перевозки в расчёт не принимаются.

Расчёт предельного срока оформления билета после бронирования

Предельный срок оформления билета в сутках может производиться как относительно даты и времени завершения бронирования, так и относительно даты и времени отправления. Для определения предельного срока оформления билета необходимо к указанной в категории УПТ дате (времени) прибавить (отнять) установленное количество суток или часов.

Дата предельного срока выполнения операции корректируется с учётом перехода месяца. Время окончания предельного срока – 23 ч 59 мин расчётной даты.

Расчёт предельного срока оформления билета в часах производится по следующему правилу: ко времени завершения бронирования прибавляется установленное количество часов.

Дата и время предельного срока выполнения операции корректируются с учетом перехода суток. Поясные сдвиги между пунктами продажи и начала перевозки в расчёт не принимаются.

Характерными ограничениями для определения предварительной или одновременной покупки билета являются:

– предварительная покупка билета определяется тем, что операции бронирования и оформления билета должны быть выполнены как минимум за (указывается предельный срок) суток (или часов) до отправления;

– одновременная покупка билета определяется как оформление билета одновременно с бронированием или не более установленного перевозчиком количества часов (суток) после бронирования

Категория «6. МИНИМАЛЬНОЕ ПРЕБЫВАНИЕ»

С помощью данного параметра можно установить минимальный срок пребывания в поворотном пункте.

Срок минимального пребывания может быть определен двумя способами. Первый способ. Если минимальное пребывание указывается количеством суток/месяцев в поворотном пункте относительно даты начала перевозки. Если минимальное пребывание указывается количеством часов, то расчёт ведется относительно момента прибытия в поворотный пункт (или в пункт последней остановки в направлении «обратно»). Расчёт производится по местному времени поворотного пункта: к дате прибытия в поворотный пункт прибавляется количество дней (месяцев) минимального пребывания в поворотном пункте.

Второй способ. Указывается день недели по местному времени поворотного пункта, когда может начаться обратная перевозка.

«ВС» – означает, – в воскресенье

«ПН» – означает, – в понедельник

«ВТ» – означает, – во вторник

«СР» – означает, – в среду

«ЧТ» – означает, – в четверг

«ПТ» – означает, – в пятницу

«СБ» – означает, – в субботу

Примечание: если дополнительно не указано, то имеется в виду день, например, «ПН» – понедельник, следующий за датой вылета из пункта начала перевозки. Если же минимальный срок пребывания в поворотном пункте не ограничен, то данный параметр в УПТ не указывается.

Категория «7. МАКСИМАЛЬНОЕ ПРЕБЫВАНИЕ»

С помощью данного параметра можно установить максимальный срок пребывания в поворотном пункте в сутках /месяцах. Самая поздняя дата начала обратной перевозки из поворотного пункта определяется исходя из конкретных условий, установленных перевозчиком.

Если максимальный срок пребывания в поворотном пункте не ограничен, то данный параметр в УПТ не указывается.

Подсчёт суток, месяцев, лет

Подсчет суток, месяцев, лет для определения сроков минимального/максимального пребывания, а также сроков годности билетов производится следующим образом:

Подсчёт суток:

Если специально не указано иное, остаток дня, в который был выпущен билет или была начата перевозка, не должен учитываться при подсчете срока минимального пребывания. При подсчете суток необходимо прибавить количество дней к датам, от которых минимум остановки и максимальный срок действия отсчитывается. Например, начало перевозки 07 июня, 14/45 суток – экскурсионный тариф, минимум остановки – 21 июня (07 июня + 14 суток), максимальный период действия – 22 июля (07 июня + 45 суток = 52 – 30, т.к. в июне 30 дней).

Подсчет месяцев:

1 месяц – 01 января – 01 февраля

2 месяца – 15 января – 15 марта

3 месяца – 30 января – 30 апреля

Исключения:

1. Если соответствующая дата отсутствует в полученном, более коротком месяце, то в качестве даты принимается последняя дата полученного месяца.

Например, срок действия 1 месяц: 30 января – 28/29 февраля.

2. Когда «определенная дата» является последней датой одного месяца, то «соответствующая дата» в следующем месяце будет последняя дата этого следующего месяца.

Например, срок действия: 1 месяц, 30 января – 28/29 февраля
2 месяца, 28/29 февраля – 28/29 апреля
3 месяца, 30 апреля – 30 июля.

Подсчёт лет:

Для определения срока годности билета применяется период времени, начиная с определенной даты выдачи билета или даты начала перевозки (что применимо в каждом отдельном случае) до соответствующей даты в следующем году.

Например: срок действия: 1 год – 01 января 2014 – 01 января 2015
29 февраля 2014 – 28 февраля 2015.

Категория «8. ОСТАНОВКИ»

Данный параметр отражает разрешенные перевозчиком остановки в промежуточных пунктах пути следования между пунктами отправления и назначения, которые пожелал совершить пассажир при выборе маршрута перевозки.

При этом определяется количество разрешенных остановок в каждом направлении и их продолжительность. При подсчете количества остановок для двухстороннего маршрута перевозки – поворотный пункт не учитывается.

Если остановки в промежуточных пунктах не разрешаются, то данный параметр в УПТ не указывается.

На практике наличие остановки в промежуточном пункте существенно повышает стоимость перевозки. Это связано с технологическими процессами обслуживания пассажиров в пунктах остановки.

Использовать Категорию 9, которая в зарубежных системах бронирования называется "TRANSFERS", просто не нужно, поскольку «внутренняя тарифная система» позволяет устанавливать сквозные тарифы и нет необходимости дополнительно указывать промежуточные пункты. Нужно, лишь, в Категории 8 указать длительность пребывания в этом промежуточном пункте, т.е. остановка предполагает пребывание от 24 ч. и более (время между прилётом и вылетом).

Однако стоит более подробно остановиться на Категориях 8 и 9 с точки зрения структуры УПТ зарубежных систем бронирования. Эти две категории характеризуют промежуточные пункты на маршруте. Начинать анализ этой части тарифной информации необходимо с Категории "9 TRANSFERS". В переводе с английского TRANSFERS – пересадки, т.е. здесь указывается общее количество промежуточных пунктов на маршруте (тарифном компоненте или ценовой единице), независимо от длительности пребывания в них. Из этого общего количества в Категорию "8. STOPOVERS" (остановки) выделяют количество пунктов, пребывание в которых длится от 24 ч и более.

Категория «15. ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ПРОДАЖЕ»

Данный параметр определяет ограничения продажи по агентствам, пунктам продажи, по порядку оплаты, по оформлению билетов, в том числе, какой билет оформлять для данного тарифа, бумажный или электронный.

Если ограничения продажи к данному тарифу не установлены, то данный параметр в УПТ не указывается.

Категория «16. СБОРЫ ПРИ РАСТОРЖЕНИИ (ИЗМЕНЕНИИ УСЛОВИЙ) ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ»

При отказе от перевозки или при изменении её условий авиакомпания взимает сбор. Чем ниже уровень применяемого тарифа, тем более строгие условия накладываются. Здесь многое зависит от политики авиакомпании в части типа тарифа. Например, в отношении тарифов SUPERPEX (очень жёсткие ограничения и низкий уровень) одна авиакомпания проявляет лояльность в вопросах отказа, поскольку заинтересована в однозначности: «летит или нет». Другая же, наоборот, заинтересована в том, чтобы пассажир летел «любой ценой» и поэтому устанавливает более щадящую величину сбора при изменении условий перевозки, нежели, чем при отказе от неё.

«Отсылочный принцип» категорий УПТ

При работе с УПТ реализован так называемый «отсылочный принцип». Это означает, что в тарифном правиле заполнены только те категории, которые характеризуют конкретный тариф, конкретного перевозчика. В табл. 2.5 приведены примеры тарифных правил из двух систем бронирования [5, 6, 8, 11, 16].

Таблица 2.5

Условия применения тарифа ГРС «Сирена-Трэвел» и GDS Sabre

ГРС «Сирена-Трэвел»	GDS Sabre
FARE RULE: UN.1616 ... IF CATEGORY IS NOT FOUND MUST BE USED CARRIER GENERAL RULE A002 FOR FARES WITH FARE CLASS CODE 'XEE3M', USED AS RT (ROUND-TRIP). PRICING CATEGORY TYPE 'S'- SPECIAL. FARE TYPE 'XEX'- REGULAR EXCURSION FARE. ...	FARE RULE: 021.SU.SKEU FOR FARES WITH FARE CLASS CODE 'QSKY4', USED AS OW (ONE- WAY). GEOGRAPHIC - BETWEEN '210'-TC2 - EUROPE (INCLUDES ZONES 211 AND 212) AND '210'-TC2 - EUROPE (INCLUDES ZONES 211 AND 212). ...

ГРС «Сирена-Трэвел»	GDS Sabre
<p>0. APPLICATION APPLICATION TITLE - SPECIAL TOURISTIC CLASS FARE FOR DIRECT TRAVELS. ...</p>	<p>50. TITLE/APPLICATION APPLICATION TITLE - SKYTEAM EUROPE PASS THE SKYTEAM EUROPE PASS REQUIRES A MINIMUM PURCHASE OF THREE ...</p>
<p>1. ELIGIBILITY FARE APPLIED FOR 'ADT'-ADULT.</p>	<p>1. ELIGIBILITY TARIFF APPLIED FOR 'ADT'-ADULT. REMARK: SKYTEAM EUROPASS IS VALID ONLY FOR SALE ONLY OUTSIDE ...</p>
	<p>4. FLIGHT APPLICATION TRAVEL ON FARE COMPONENT MUST NOT BE CARRIED OUT ON AF FROM 4700 TO 4799, ...</p>
<p>5. ADVANCE RESERVATION/TICKETING ADVANCED RESERVATION PERMITTED FOR 14 DAY AND MORE BEFORE AIRPLANE DEPARTURE. ...</p>	<p>5. ADVANCE RESERVATION/TICKETING TICKETING TIME LIMITS OF MARKETING CARRIER APPLY. PLEASE CHECK INFORMATION PAGES. ...</p>
<p>7. MAXIMUM STAY THE JOURNEY FROM THE LAST POINT OF STOPOVER IN BACK ...</p>	<p>7. MAXIMUM STAY REMARK: ALL TRAVEL MUST BE COMPLETED WITHIN THE VALIDITY OF THE ...</p>
<p>8. STOPOVERS REMARK: ОСТАНОВКА НЕ ПРОИСХОДИТ, ЕСЛИ ПАССАЖИР ИСПОЛЬЗУЕТ БЛИЖАЙШИЙ ИМЕЮЩИЙСЯ РЕЙС В ТЕЧЕНИЕ 24 ЧАСОВ. ОСТАНОВКИ В ПУНКТАХ ПЕРЕСАДКИ В ПРЕДЕЛАХ ТАРИФНОГО КОМПОНЕНТА ЗАПРЕЩЕНЫ.</p>	<p>8. STOPOVERS 2 STOPOVERS ARE REQUIRED AND MAXIMUM UNLIMIT NUMBER OF ...</p>

ГРС «Сирена-Трэвел»	GDS Sabre
	9. TRANSFERS SURFACE SECTORS INTO/OUT OF FARE BREAK POINTS ARE PERMITTED. ...
10. FARE CONSTRUCTION/COMBINATION (OPEN JAWS) ... IF (FARE CLASS/TYPE COMBINATIONS)... (CIRCLE TRIP 2 COMPONENT) ... CIRCLE TRIP MORE THAN 2 COMPONENT) ... IF (FARE CLASS/TYPE COMBINATIONS) ... END-ON-END COMBINATION ... (INTERNATIONAL ADD ONS) ...	
15. SALES RESTRICTIONS TICKET BLANK TYPES: ANY BY AIRLINE TCH. THE ACCEPTABLE PAY FOR A TICKET IS 'IN'-INV, 'CA'-CASH MONEY, 'PK'-PLASTIC CARD.	15. SALES RESTRICTIONS THE SALE MAY NOT BE SOLD AT: '210'-TC2 - EUROPE (INCLUDES ZONES 211 AND 212), 'RU'- RUSSIAN FEDERATION. ...
16. PENALTIES (PENALTIES FOR VOLUNTARY CHANGES) VOLUNTARY CHANGE IS PERMITTED FROM 3 HOUR AND GREATER BEFORE DEPARTURE. PENALTY IS CHARGED IN RATE 50.00 EUR. ... OR (PENALTIES FOR INVOLUNTARY CHANGES)	16. PENALTIES USE MANUAL CHANGE/RETURN ENABLE VOLUNTARY SURCHARGE BEFORE AND AFTER DEPARTURE WITH FULL AND NOT FULL COMMERCIAL CAPACITY. ... OR USE MANUAL CHANGE/RETURN ENABLE REFUND FOR CANCELLATIONS/ REFUND FOR

ГРС «Сирена-Трэвел»	GDS Sabre
<p>INVOLUNTARY CHANGE IS PERMITTED. PENALTY IS NOT CHARGED.</p> <p>...</p> <p>OR (PENALTIES FOR VOLUNTARY RETURNS) VOLUNTARY REFUND IS PERMITTED FROM 24 HOUR AND GREATER BEFORE DEPARTURE. PENALTY IS NOT CHARGED.</p> <p>...</p>	<p>FAILURE TO USE CONFIRMED SPACES/ TICKET REFUND BEFORE DEPARTURE. PENALTY IS CHARGED IN RATE 130.00 USD. ...</p>
	<p>18. TICKET ENDORSEMENTS ORIGINAL AND REISSUED TICKET MUST CONTAIN TEXT "ONLY AF/AZ/KL/OK/SU/UX" IN POSITION ENDORSMENT/RESTRICTION (CARBON). REMARK: ...</p>
<p>19. CHILDREN DISCOUNTS DISCOUNT APPLIES FOR PASSENGER 'INF'-'INFANT UNDER 2 WITHOUT A SEAT' FROM 0 TO 2 YEARS. THE DISCOUNT IS 100.00 PERCENT FROM USED FARE. OR ...</p>	<p>19. CHILDREN DISCOUNTS DISCOUNT APPLIES FOR PASSENGER 'CNN'-'РЕБЕНОК, СОПРОВОЖДАЕМЫЙ С ПРЕДОСТАВЛЕНИЕМ МЕСТА' FROM 2 TO 12 YEARS (MUST PRODUCE IDENTIFICATION AT TIME OF TICKETING). THE CHARGE IS 67.00 PERCENT FROM USED FARE. ...</p>
<p>20. TOUR CONDUCTORS DISCOUNTS DISCOUNT NOT APPLIES. ...</p>	
<p>21. AGENTS DISCOUNTS DISCOUNT NOT APPLIES.</p>	
<p>22. OTHER DISCOUNTS DISCOUNT NOT APPLIES.</p>	

ГРС «Сирена-Трэвел»	GDS Sabre
26. GROUPS REMARK: ПРИМЕНЕНИЕ СКИДКИ НЕ РАЗРЕШАЕТСЯ ДЛЯ ВСЕХ КАТЕГОРИЙ ПАССАЖИРОВ	

Как видно из табл. 2.5, от номинального количества приведённых категорий использовано не более половины.

В связи с этим возникает вопрос, а где всё остальное?

Ответ достаточно прост. Существуют несколько уровней правил применения. УПТ – самый низкий уровень. Здесь указывается ссылка на более высокий уровень. Это стандартные условия для нормальных тарифов и стандартные условия для специальных тарифов соответственно. На этом уровне детально прописывается, что такое нормальный тариф перевозчика и, что такое специальный тариф перевозчика. Если тариф по своему типу нормальный, то система обращается к условиям для нормальных тарифов. Если же мы имеем дело со специальным тарифом, то и ссылка будет на условия специального тарифа. Но и это ещё не всё. Над всем этим сооружением существуют общие правила, которые работают по умолчанию. Они прописывают общие условия и содержат либо самый минимальный набор ограничений, либо вообще их не устанавливают.

Например, если категория 18 отсутствует, то это не означает, что тариф, вообще, не имеет ограничений по данной категории. В этом случае нам нужно подняться на уровень выше, то есть к стандартным условиям для нормальных тарифов или к стандартным условиям для специальных тарифов. Если категория 18 присутствует в УПТ, то она и будет применяться.

Если же категория в УПТ есть, но ограничение не прописано, следовательно, это ограничение не применяется. Подниматься на более высокий уровень для проверки не требуется.

Такой подход позволяет существенно сократить объём регистрируемой и хранимой в системах информации.

Контрольные вопросы

1. Основные характеристики опубликованных тарифов.
2. Как определяется направление стыковочного тарифа?
3. Что такое номер варианта маршрута?
4. В чём состоит отличие формирования кода базового тарифа в соответствии с «внутренней» и «международной тарифными системами»?
5. Для чего предназначен код категории пассажира?
6. Как рассчитываются сроки годности билетов?

7. Как рассчитываются минимальные и максимальные сроки пребывания в поворотных пунктах?

8. Для чего используется код указателя уровня тарифа?

9. В чём заключаются основные характеристики категорий, описывающих автоматизированные процедуры обменов и возвратов?

10. В чём заключается «отсылочный принцип», реализованный в структуре данных условий применения тарифа?

Раздел 3. Типы перевозок

Тарифы в абсолютной величине могут устанавливаться как:

- тариф OW (ONE WAY) – тариф за перевозку в одном направлении;
- тариф RT (ROUND TRIP) – тариф за перевозку в направлении туда и обратно.

Нормальный или специальный тариф OW, если это установлено перевозчиком, может:

- удваиваться и применяться как нормальный или специальный тариф за перевозку в направлении туда и обратно;
- применяться как половина нормального или специального тарифа RT.

Половина нормального или специального тарифа RT не может применяться как нормальный или специальный тариф для перевозки в одном направлении.

Половина нормального или специального тарифа RT может применяться только при комбинировании тарифов.

Эти допущения положены в основу тарификации.

С точки зрения тарификации маршрут перевозки, заявленный пассажиром, может быть представлен одним или несколькими из следующих типов перевозки:

- перевозка в одну сторону (OW);
- перевозка туда и обратно (RT);
- перевозка замкнутая круговая (СТ);
- перевозка незамкнутая круговая (ОJ).

Каждый тип перевозки (OW, RT, СТ, ОJ):

- может состоять из одного или нескольких участков;
- может иметь единый тариф, установленный перевозчиком(ами), или установленные тарифы на каждом участке перевозки;
- может быть оформлен на одном или нескольких бланках перевозочных документов.

Однако следует понимать, что приведённая выше классификация возможна только после анализа опубликованной тарифной информации, проще говоря, после тарификации забронированной перевозки. Если рассматривать только маршрут, можно сказать, что мы имеем перевозку в одну сторону (OW), когда пункт отправления не совпадает с пунктом назначения или перевозку,

имеющую участок, возвращающий нас в пункт или страну первоначального отправления (Return Trip) (рис. 3.1).

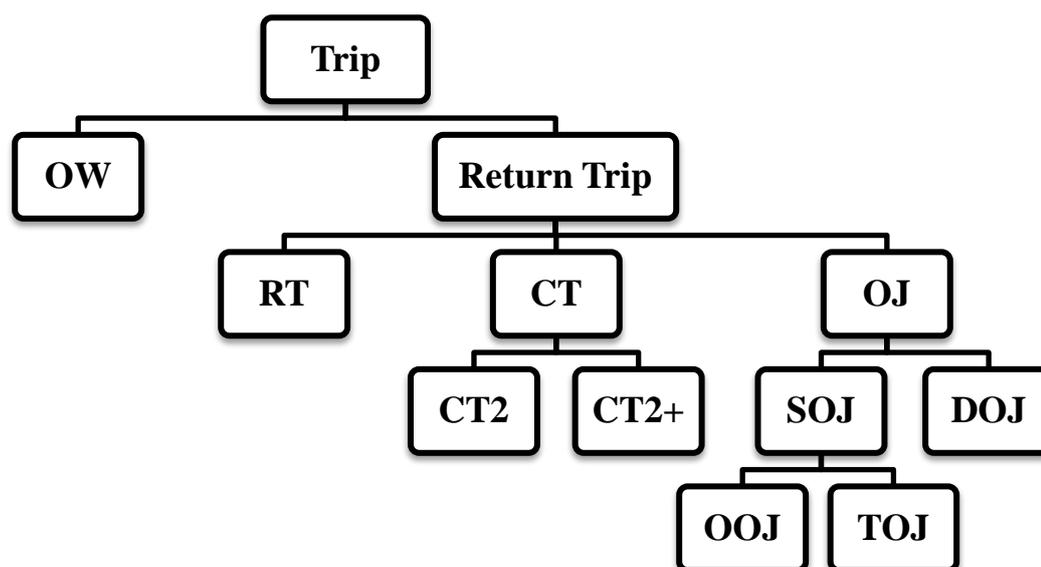


Рис. 3.1. Классификация (типы) перевозок

Тарифный компонент (ТК) – это часть маршрута перевозки между пунктами маршрута, для оценки стоимости которой, может быть применен тариф OW или половина тарифа RT.

Тарифный компонент:

- может состоять из одного или нескольких участков маршрута перевозки, на каждый из которых оформляется отдельный полетный купон;
- имеет направление, которое определяется относительно применяемого тарифа:

«туда» – пункт отправления (ПО) тарифа;

«обратно» – пункт назначения (ПН) тарифа.

Ценовая единица (Pricing Unit) – это весь маршрут или его часть (блок тарифных компонентов), который соответствует определенному типу перевозки, имеет самостоятельную стоимость и может быть оформлен отдельным билетом (на одном или нескольких «связанных» бланках билетов).

Перевозка в одну сторону (OW) – это воздушная перевозка (без наземных участков, т.е. непрерывная перевозка), состоящая из одного или нескольких тарифных компонентов.

Перевозка туда и обратно (RT) – это непрерывная воздушная перевозка из пункта отправления до другого пункта и обратно в пункт отправления, состоящая из двух тарифных компонентов (ТК). Тариф, применяемый для ТК «туда», туда, должен быть равен тарифу, применяемому для ТК «обратно». Маршруты перевозки на ТК «туда» и ТК «обратно» могут не совпадать.

Для типа перевозки RT поворотным пунктом считается пункт обратного вылета.

Если разница в стоимости тарифных компонентов возникла в результате применения тарифов, отличающихся по классу обслуживания, сезонности, дням недели или установленных разными перевозчиками, тип перевозки не изменяется.

Перевозка замкнутая круговая (СТ2) – это непрерывная воздушная перевозка из пункта отправления до другого пункта и обратно в пункт отправления, состоящая из двух тарифных компонентов. Тариф, применяемый для ТК «туда» не равен тарифу, применяемому для ТК «обратно». Маршруты ТК «туда» и ТК «обратно» могут не совпадать.

Для типа перевозки СТ2 поворотным пунктом считается пункт обратного вылета.

Перевозка замкнутая круговая (СТ2+) – это непрерывная воздушная перевозка из пункта отправления до других пунктов и обратно в пункт отправления, состоящая более чем из двух тарифных компонентов.

Для типа перевозки СТ2+ поворотным пунктом считается самый удаленный (по географическим координатам) пункт пересадки между тарифными компонентами относительно пункта отправления. Если географическая удаленность двух или более пунктов одинакова, то выбирается наиболее удаленный по маршруту перевозки пункт пересадки.

Перевозка незамкнутая круговая (ОJ) – это перевозка, состоящая из двух или более тарифных компонентов, при условии, что:

- пункт отправления совпадает с пунктом назначения, а пункт прибытия в направлении «туда» не совпадает с пунктом обратного вылета (перевозка незамкнутая с наземным участком) – ТОJ;

- пункт отправления не совпадает с пунктом назначения, пункт прибытия в направлении «туда» совпадает с пунктом вылета в направлении перевозки «обратно» (перевозка незамкнутая с открытым участком) вылета – ООJ. Ортодромическое расстояние открытого участка должно быть меньше ортодромического расстояния наиболее протяженного участка маршрута воздушной перевозки;

- пункт отправления не совпадает с пунктом назначения (открытый участок), а пункт прибытия в направлении «туда» не совпадает с пунктом вылета в направлении «обратно» (наземный участок) – ДОJ.

Для типа перевозки ОJ поворотным пунктом считается пункт обратного вылета.

Если иное не установлено перевозчиком, то перевозка является незамкнутой круговой:

- если она имеет тип ТОJ;

или,

- если удаление (по географическим координатам) от пункта отправления до одного из пунктов пересадки между тарифными компонентами превышает расстояние от пункта отправления до пункта назначения [4].

Контрольные вопросы

Может ли половина нормального или специального тарифа RT применяться только для тарификации перевозок OW?

1. Чем перевозка RT отличается от СТ2?
2. Как определить наиболее удалённый пункт перевозки СТ2+?
3. В чём состоит особенность построения тарифов для перевозки СТ2+?
4. Что такое незамкнутая круговая перевозка? Типы незамкнутых круговых перевозок.
5. Чем тарифный компонент отличается от ценовой единицы?

Раздел 4. Тарификация перевозок в соответствии с «внутренней тарифной системой»

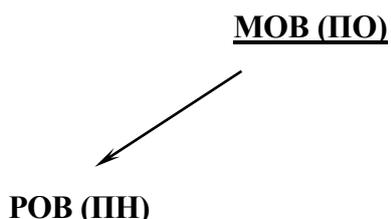
Пример 1

Перевозка в одну сторону (OW).

Маршрут перевозки, заявленный пассажиром, Москва-Ростов.

Опубликован тариф OW Москва-Ростов – 3650 руб.

Тарифный компонент в направлении туда: Ростов-Москва (тариф OW – 3650 руб.).



Пример 2

Перевозка в одну сторону (OW).

Маршрут перевозки, заявленный пассажиром: Москва-Норильск.

Опубликован тариф: OW Москва-Норильск 4350 руб.

Тарифный компонент в направлении туда: Москва-Норильск (тариф OW – 4350 руб.).



Пример 3

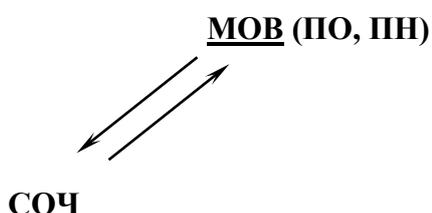
Перевозка туда и обратно (RT)

Маршрут перевозки, заявленный пассажиром: Москва-Ростов-Москва.

Опубликован тариф: RT Москва-Ростов 6250 руб.

Тарифные компоненты:

- в направлении туда: $\frac{1}{2}$ RT МОВ-РОВ – 3150 руб.
- в направлении обратно: $\frac{1}{2}$ RT МОВ-РОВ – 3150 руб.



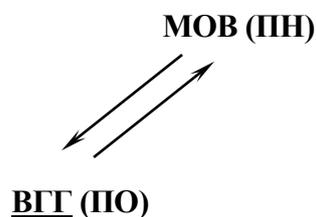
Пример 4

Маршрут перевозки Волгоград-Москва-Волгоград.

Опубликован тариф OW Волгоград-Москва.

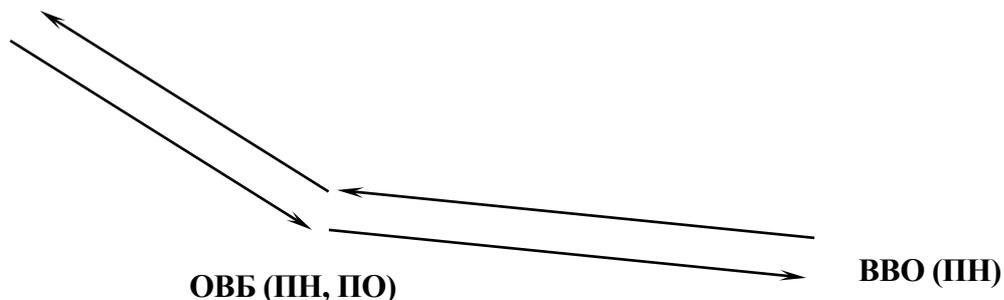
Тарифные компоненты:

- в направлении туда: Волгоград-Москва.
- в направлении обратно: Волгоград-Москва.

**Пример 5**

Маршрут перевозки Москва-Новосибирск-Владивосток-Новосибирск-Москва.

МОБ(ПО)



Опубликованы тарифы:

- RT Москва-Новосибирск
- RT Новосибирск-Владивосток
- сквозной тариф RT Москва-Владивосток для маршрута Москва-Новосибирск-Владивосток.

Возможные варианты разбиения на тарифные компоненты:

в направлении туда: Москва-Новосибирск, Москва-Владивосток, Новосибирск-Хабаровск;

в направлении обратно: Москва-Новосибирск, Москва-Владивосток, Новосибирск-Владивосток.

Пример 6.

Маршрут перевозки Саратов-Самара-С. Петербург-Самара-Саратов.

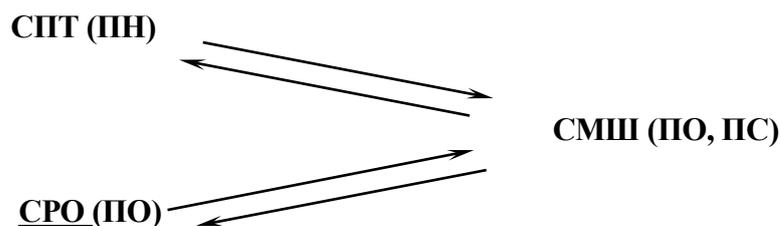
Опубликованы

- тариф RT Самара-С. Петербург
- стыковочный тариф RT Саратов-Самара.

Для опубликованного тарифа Самара-С. Петербург тарифные компоненты:

- в направлении туда: Самара-С. Петербург;

- в направлении обратно: Самара-С. Петербург.



Для построенного сквозного тарифа RT Саратов-С. Петербург тарифные компоненты:

в направлении туда: Саратов-Самара-С. Петербург;

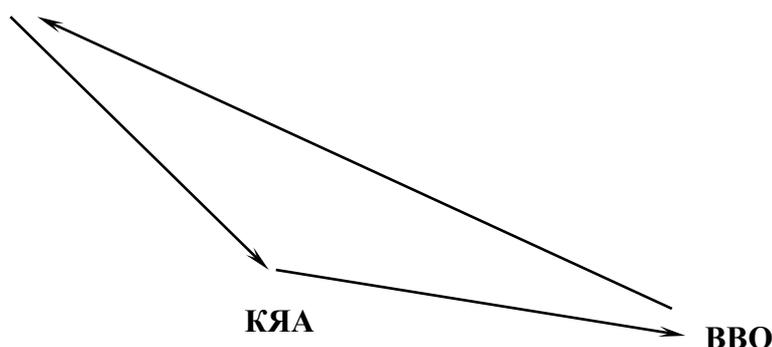
в направлении обратно: Саратов-Самара-С. Петербург.

Саратов-Самара и Самара-Саратов не являются тарифными компонентами, так как стыковочный тариф **не разрешается** применять самостоятельно для оценки стоимости перевозки.

Пример 7

Перевозка замкнутая круговая (СТ2)

МОВ (ПО, ПН)



Маршрут перевозки, заявленный пассажиром: Москва-Красноярск-Владивосток-Москва.

Опубликованы тарифы:

- сквозной RT Москва-Владивосток 14300 руб. для маршрута Москва-Красноярск-Владивосток;

- RT Москва-Владивосток 14730 руб.

Тарифный компонент:

- в направлении туда: $\frac{1}{2}$ RT МОВ-ВВО – 7150 руб.;

- в направлении обратно: $\frac{1}{2}$ RT МОВ-ВВО – 7365 руб.

Пример 8

Перевозка замкнутая круговая (СТ2+)

Маршрут перевозки, заявленный пассажиром: Москва-Сочи-Самара-Москва.

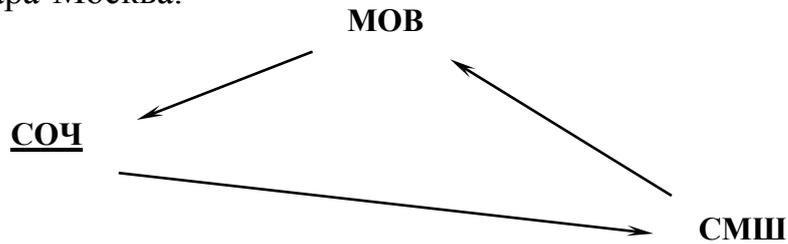
Опубликованы тарифы:

- RT Москва-Сочи, RT Сочи-Самара;

- RT Самара-Москва.

Тарифные компоненты в направлении туда:

- $\frac{1}{2}$ RT Москва-Сочи;
- $\frac{1}{2}$ RT Сочи-Самара;
- $\frac{1}{2}$ RT Самара-Москва.



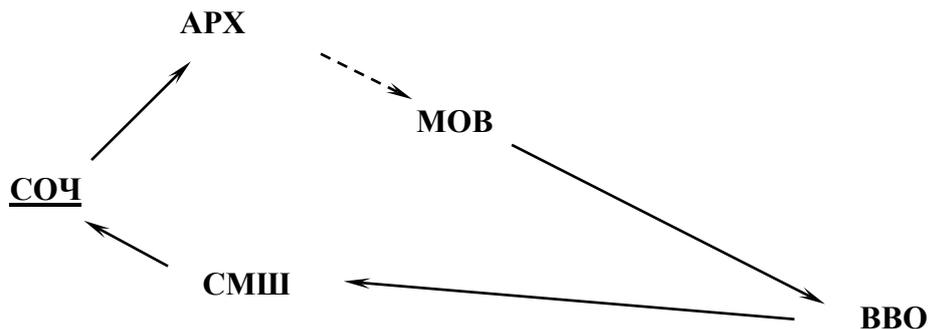
Пример 9

Перевозка замкнутая круговая (СТ2+)

Маршрут перевозки, заявленный пассажиром: Сочи-Архангельск-Москва-Хабаровск-Самара-Сочи.

Опубликованы тарифы:

- RT Сочи-Архангельск;
- RT Москва-Владивосток;
- сквозной тариф Хабаровск-Сочи для маршрута Владивосток-Самара-Сочи;
- стыковочный тариф Архангельск-Москва.



Тарифные компоненты в направлении туда:

- $\frac{1}{2}$ RT Сочи-Архангельск;
- $\frac{1}{2}$ RT ПОСТРОЕННОГО Архангельск-Владивосток;
- $\frac{1}{2}$ RT Владивосток-Сочи.

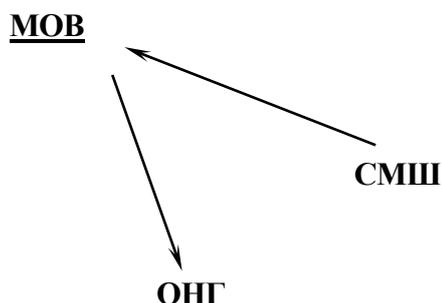
Пример 10

Перевозка незамкнутая круговая (OJ).

Маршрут перевозки, заявленный пассажиром: Москва-Оренбург – наземный участок – Самара-Москва.

Опубликованы тарифы:

- RT Москва-Оренбург;
- RT Самара-Москва.



Тарифные компоненты в направлении туда:

- Москва-Оренбург;
- Самара-Москва.

Тип перевозки – ТОЖ с наземным участком.

Пример 11

Перевозка незамкнутая круговая (ОЖ).

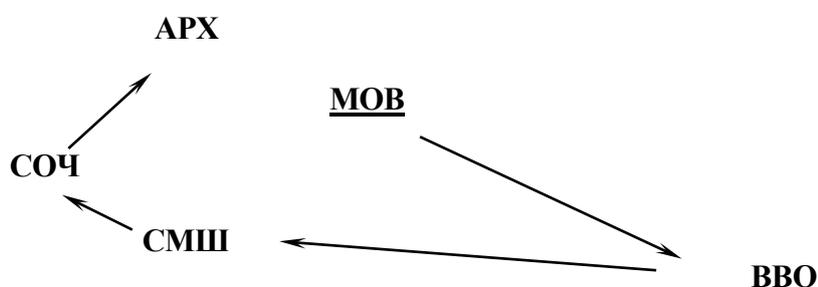
Маршрут перевозки, заявленный пассажиром:

Москва-Владивосток-Самара-Сочи-Архангельск.

Опубликованы тарифы: RT Сочи-Архангельск, RT Москва-Владивосток, сквозной тариф Владивосток-Сочи для маршрута Владивосток-Самара-Сочи.

Тарифные компоненты имеют направление «туда»:

- Москва-Владивосток;
- Владивосток-Сочи (для маршрута Владивосток-Самара-Сочи);
- Сочи-Архангельск.



Тарифные компоненты в направлении туда:

- ½ RT Москва-Владивосток;
- ½ RT Владивосток-Сочи;
- ½ RT Сочи-Архангельск.

Тип перевозки – ООЖ с открытым участком.

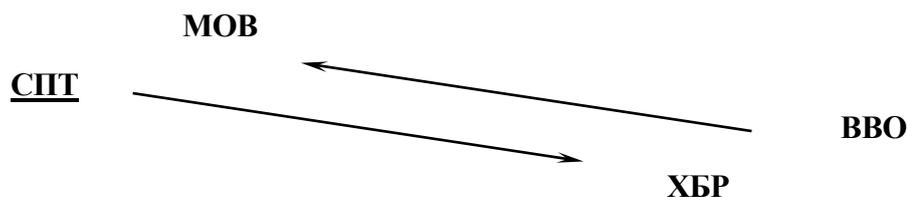
Пример 12

Перевозка незамкнутая круговая (ОЖ)

Маршрут перевозки, заявленный пассажиром: С. Петербург-Хабаровск – наземный участок Владивосток-Москва.

Опубликованы тарифы: RT С. Петербург-Хабаровск, RT Владивосток-Москва.

Между пунктами С. Петербург и Москва – открытый участок, между пунктами Владивосток и Хабаровск – наземный участок.



Тарифные компоненты имеют направление «туда»:

- С. Петербург-Хабаровск;
- Владивосток-Москва.

Тарифные компоненты в направлении туда:

- ½ RT Санкт-Петербург-Хабаровск;
- ½ RT Владивосток-Москва.

Тип перевозки – DOJ.

Правила применения тарифов

В зависимости от типа перевозки тарифы при тарификации применяются следующим образом (для типов перевозки СТ2+ и ОJ данные правила применимы, если все пункты маршрута находятся на территории одной страны, в нашем случае, РФ) [5, 16]:

Для типа перевозки OW тариф применяется в соответствии с направлением перевозки. Маршрут перевозки Москва-Сочи применяется тариф с пунктом отправления в Москве.

Для типов перевозки RT и СТ2 на тарифном компоненте:

– в направлении туда применяется тариф в соответствии с направлением перевозки;

– в направлении обратно применяется тариф в направлении обратном направлению перевозки.

Маршрут перевозки: Москва-Сочи-Москва.

Для тарифного компонента в направлении туда Москва-Сочи и для тарифного компонента в направлении обратно Сочи-Москва применяется тариф с пунктом отправления в Москве.

Для типов перевозки RT и СТ2 тарифный компонент с началом в ПО тарифа, совпадающим с ПО отправления маршрута перевозки, имеет направление туда, а тарифный компонент с началом в поворотном пункте имеет направление обратно.

Для типов перевозки СТ2+ и ОJ на каждом тарифном компоненте применяется тариф в соответствии с направлением перевозки (при перевозке внутри одной страны).

Маршрут: Москва-Новосибирск-Хабаровск-Самара-Москва.

На соответствующих тарифных компонентах применяются тарифы с пунктом отправления в Москве, Новосибирске, Хабаровске и Самаре.

Если речь идёт о международных перевозках, то это правило не применяется для тарифного компонента, «возвращающего» нас в страну начала перевозки.

Далее, имеет смысл сказать о том, что происходит, если на забронированный маршрут перевозки нет опубликованного тарифа и нет возможности построить тариф с помощью стыковочных тарифов.

В этом случае маршрут перевозки разбивается на ценовые единицы, соответствующие опубликованным прямым или сквозным тарифам, а затем,

для определения стоимости, реализуется комбинация этих ценовых единиц. Если существует несколько вариантов комбинаций, то выбирается наименьшее из полученных значений. В следующем разделе содержатся принципы комбинации ценовых единиц.

Контрольные вопросы

В чём заключается особенность тарификации разных типов перевозок, целиком находящихся в пределах одной страны?

1. Какова схема построения сквозных тарифов с использованием стыковочных?
2. Может ли стыковочный тариф быть оформлен отдельным билетом?
3. Возможно ли, что один и тот же маршрут перевозки тарифицируется разными типами перевозок?
4. Исходя из каких соображений, выбирается окончательная стоимость перевозки?

Раздел 5. Основные положения концепции ценовых единиц (PU Concept)

Эти принципы применимы как для «внутренней», так и для «международной» тарифных систем [5, 6, 9].

1. Маршрут перевозки разбивается на тарифные компоненты в соответствии с опубликованными (сквозными) или построенными сквозными тарифами.

2. В соответствии с полученными тарифными компонентами определяется тип перевозки.

3. Стоимость перевозки (ценовая единица) для маршрута, который соответствует одному из типов перевозки, определяется на основе опубликованных, опубликованных сквозных, построенных сквозных тарифов или их комбинирования, обеспечивающих наименьшую стоимость перевозки.

4. Ценовая единица для типа перевозки OW определяется на основе опубликованного (сквозного) или построенного сквозного тарифа OW.

5. Ценовая единица для типа перевозки RT определяется на основе:

- опубликованного (сквозного) или построенного сквозного тарифа RT;
- опубликованного (сквозного) тарифа OW с соответствующим ИИТ или построенного с их применением сквозных тарифов;
- комбинирования $\frac{1}{2}RT$ опубликованных (сквозных) или построенных сквозных тарифов;
- комбинирования опубликованных (сквозных) тарифов с соответствующим ИИТ или построенных с их применением сквозных тарифов.

6. Ценовая единица для типов перевозки СТ2, СТ2+, ОJ определяется на основе:

– комбинирования опубликованных (сквозных) или построенных сквозных тарифов OW, для которого перевозчиком установлен признак применения тарифа за перевозку в направлении туда и обратно;

– комбинирования половины опубликованных (сквозных) или построенных сквозных тарифов RT.

7. Если ценовая единица определяется на основе опубликованного тарифа, опубликованного сквозного или построенного сквозного тарифа, то возможность применения этих тарифов для тарификации перевозки определяется по всем категориям УПТ, установленных перевозчиком, кроме категории 10.

8. Если ценовая единица определяется на основе комбинирования опубликованных, опубликованных сквозных или построенных сквозных тарифов, то условия комбинирования этих тарифов для типов перевозки и условия применения ограничений по категориям определяются перевозчиком в категории 10.

9. При оформлении перевозки всех типов на каждом тарифном компоненте применяются тарифы, сборы, надбавки (скидки) и правила, установленные на дату начала перевозки из пункта отправления маршрута. Курс перевода валют применяется на дату оформления перевозки.

10. Тарифицируемая перевозка оформляется единым договором.

Комбинирование ценовых единиц

Рассмотрим пример.

Пассажир заявил перевозку по маршруту: Москва-Новосибирск-Хабаровск-Новосибирск-Москва. Опубликованы прямые тарифы RT: Москва-Новосибирск, Новосибирск-Москва, Новосибирск-Хабаровск, Хабаровск-Новосибирск и сквозные тарифы RT: Москва-Хабаровск, Хабаровск-Москва для маршрута Москва-Новосибирск-Хабаровск.



Возможные варианты разбиения на тарифные компоненты:

- в направлении туда: Москва-Новосибирск, Москва-Хабаровск, Новосибирск-Хабаровск;
- в направлении обратно: Хабаровск-Новосибирск, Хабаровск-Москва, Новосибирск-Москва.

Возможные варианты типов перевозки:

Тип перевозки RT Москва-Хабаровск-Москва.

- ЦЕ = стоимости всей перевозки, определяется на основе опубликованного сквозного тарифа RT Москва-Хабаровск.



Опубликованный сквозной тариф РТ Хабаровск-Москва для оценки стоимости данной ценовой единицы на тарифном компоненте в направлении обратно применять запрещено.

Маршрут перевозки в «туда» и обратно проходит через Новосибирск (тип перевозки РТ Москва-Новосибирск-Москва и тип перевозки РТ Новосибирск-Хабаровск-Новосибирск):

- $ЦЕ_1$ = стоимости ценовой единицы, определяемой на основе опубликованного тарифа РТ Москва-Новосибирск (опубликованный тариф РТ Новосибирск-Москва использовать запрещено);



- $ЦЕ_2$ = стоимости ценовой единицы, определяемой на основе опубликованного тарифа РТ Новосибирск-Хабаровск (опубликованный тариф РТ Хабаровск-Новосибирск использовать ЗАПРЕЩЕНО!).



Стоимость всей перевозки:

$ЦЕ_1$ ($\frac{1}{2}$ РТ тарифа Москва-Новосибирск-Москва) + $ЦЕ_2$ ($\frac{1}{2}$ РТ тарифа Новосибирск-Хабаровск-Новосибирск).

Если при разбиении маршрута перевозки, заявленного пассажиром, получается несколько вариантов, то окончательная стоимость перевозки выбирается исходя из принципа **минимальной стоимости**, полученной при расчёте по каждому варианту.



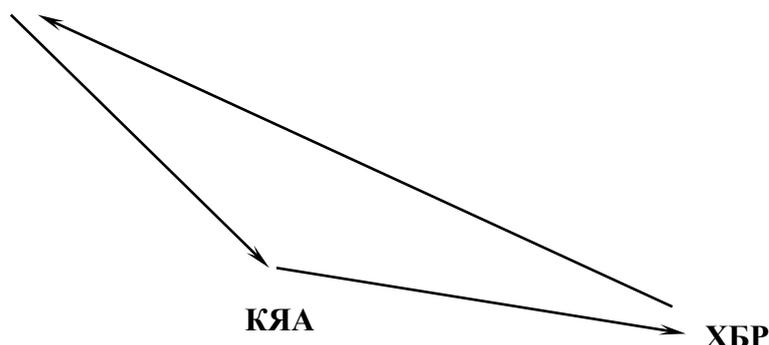
Такое комбинирование ценовых единиц носит название «принцип наименьших комбинаций» (the lowest combinations).

Для того, чтобы лучше разобраться с этим принципом, рассмотрим более подробно один из приведённых выше примеров.

Направление перемещения пассажира по маршруту следования будем изображать непрерывной линией. Направление тарифного компонента – пунктирной линией.

Маршрут перевозки, заявленный пассажиром: Москва-Красноярск-Хабаровск-Москва.

МОВ (ПО, ПН)



Для определения типа перевозки необходимо проанализировать все опубликованные перевозчиком(ами) тарифы. Сделаем некоторые допущения. Мы предполагаем, что все необходимые формальности, связанные с соглашениями между перевозчиками на участках, выполнены, а в соответствующих категориях УПТ отсутствуют ограничения, не позволяющие тарифам комбинироваться (и/или строиться).

Вариант 1

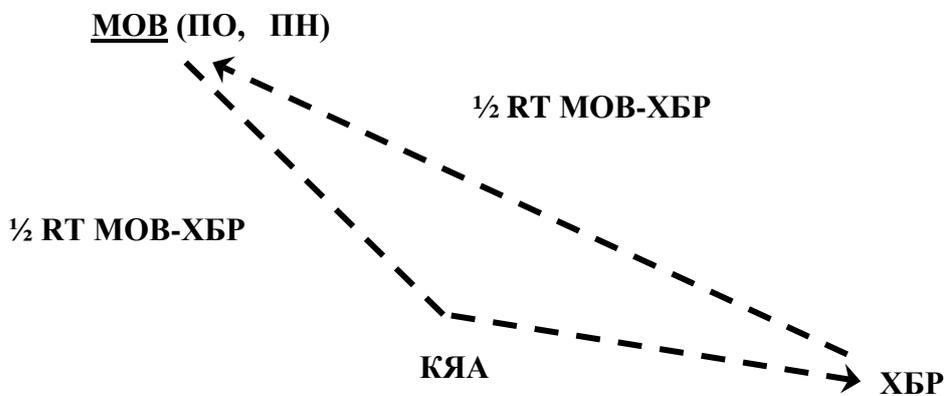
Опубликованы тарифы:

- сквозной РТ Москва-Хабаровск 14300 руб. для маршрута Москва-Красноярск-Хабаровск;

- РТ Москва-Хабаровск 14730 руб.

Тарифный компонент:

- в направлении туда: $\frac{1}{2}$ РТ МОВ-ХБР – 7150 руб.;
- в направлении обратно: $\frac{1}{2}$ РТ МОВ-ХБР – 7365 руб.



Ценовая единица: 14515 руб. Тип перевозки: **СТ2**.

Применяемый тариф 14515 руб.

Вариант 2

Опубликованы тарифы:

- РТ Москва-Красноярск 7500 руб.;
- РТ Красноярск-Хабаровск 6300 руб.;
- РТ Хабаровск-Москва 7300 руб.

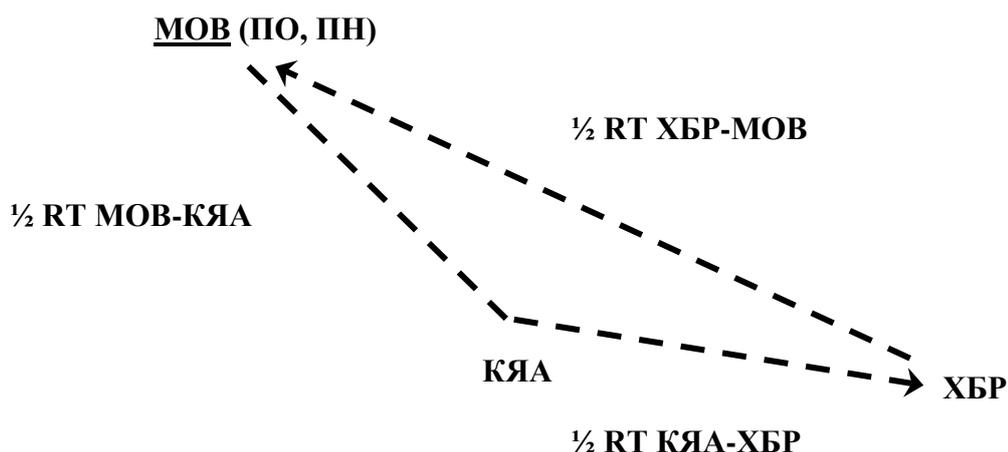
Тарифный компонент:

- в направлении туда: $\frac{1}{2}$ РТ МОВ-ХБР – 3675 руб.;
- в направлении туда: $\frac{1}{2}$ РТ КЯА-ХБР – 3150 руб.;
- в направлении туда: $\frac{1}{2}$ РТ КЯА-ХБР – 3650 руб.

Ценовая единица: 10475 руб. Тип перевозки: **СТ2+**.

Применяемый тариф 10475 руб.

В принципе, эта перевозка может иметь и тип **РТ** с одной лишь оговоркой. Наличие Красноярска в качестве промежуточного пункта не влияет на возможность применения этого тарифа, что прописывается в соответствующей категории УПТ.



Вариант 3

Опубликованы тарифы:

- сквозной RT Москва-Хабаровск 14300 руб. для маршрута Москва-Красноярск-Хабаровск;

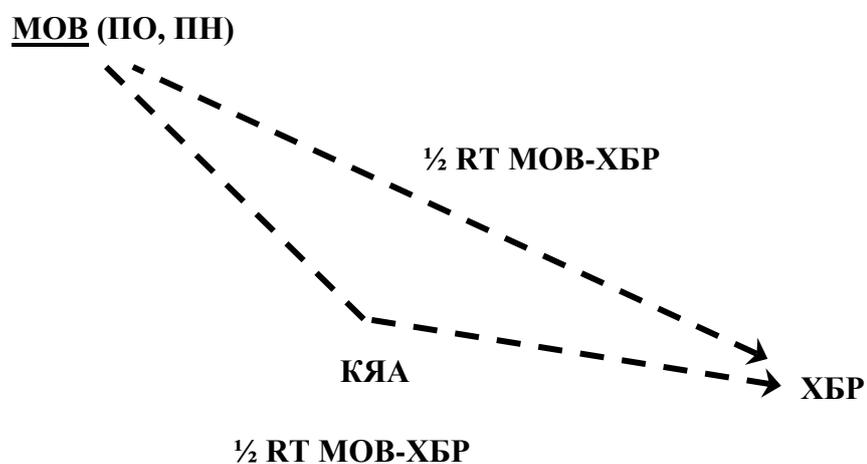
Тарифный компонент:

- в направлении туда: $\frac{1}{2}$ RT МОВ-ХБР – 7150 руб.;
- в направлении обратно: $\frac{1}{2}$ RT МОВ-ХБР – 7150 руб.

Ценовая единица: 14300 руб. Тип перевозки: **RT**.

Применяемый тариф 14300 руб.

Мы рассмотрели варианты тарификации, при которых одна ценовая единица формируется из двух или более тарифных компонентов.



Посмотрим, как выглядит вариант тарификации, разрешающий комбинирование ценовых единиц.

Вариант 4

Опубликованы тарифы:

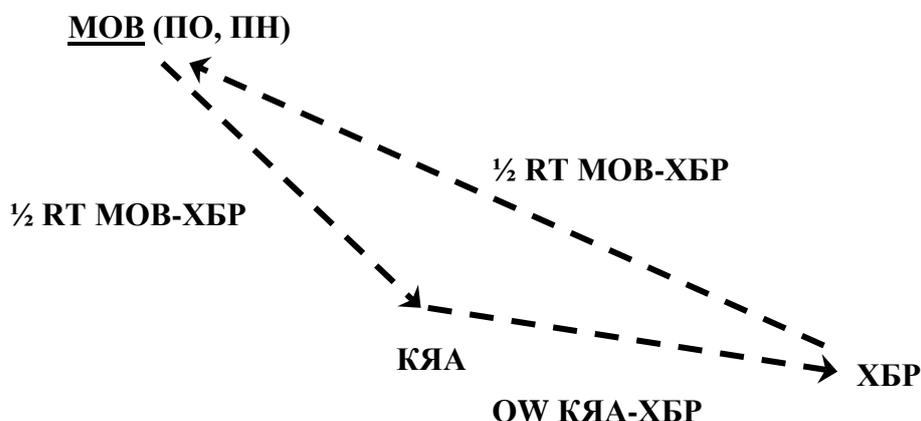
- RT Москва-Красноярск 7500 руб.;
- RT Москва-Хабаровск 6300 руб.;
- OW RT Красноярск-Хабаровск 3800 руб.

Тарифный компонент:

- в направлении туда: $\frac{1}{2}$ RT МОВ-ХБР – 3675 руб.;
- в направлении туда: $\frac{1}{2}$ RT МОВ-ХБР – 3150 руб.;
- в направлении туда: OW КЯА-ХБР – 3800 руб.

Ценовые единицы: ЦЕ1 = 6825 руб. ЦЕ2 = 3800 руб.

Применяемый тариф 10625 руб.



Руководствуясь аналогичными рассуждениями, получаем ещё два варианта тарификации с использованием двух ценовых единиц.

Таким образом, один и тот же маршрут перевозки может быть представлен разными типами перевозок, состоящими из различных тарифных компонентов и, как следствие, – ценовых единиц.

Рассмотрев все возможные варианты тарификации заданного маршрута, выбирается вариант, дающий минимальную стоимость перевозки. В нашем случае – это Вариант 2: ценовая единица: 10475 руб. Тип перевозки: **СТ2+**, применяемый тариф 10475 руб.

Контрольные вопросы

1. Основные положения концепции ценовых единиц.
2. Когда применяется комбинация ценовых единиц?
3. Какие тарифы могут применяться при комбинации ценовых единиц?
4. Для чего используется категория «10. Комбинирование и построение»?
5. Может ли одна ценовая единица быть оформлена двумя или более договорами перевозки?

Раздел 6. Тарификация перевозок в соответствии с «международной тарифной системой»

В предыдущих разделах были приведены основные положения, применяемые при тарификации перевозок. Теперь, базируясь на этом, целесообразно рассмотреть принципы тарификации, принятые в международной практике. Начнём с источников тарифной информации.

6.2. Источники тарифной информации

Passager Air Tariff (PAT) – справочник пассажирских авиатарифов является официальным изданием IATA, в котором представлена всеобъемлющая информация как о тарифах перевозчика, так и о тарифах, установленных IATA. Последние называют отраслевыми тарифами или «тарифами УУ». Они применяются в том случае, если на каком-либо участке перевозки авиакомпания не опубликовала собственный тариф. Отраслевые тарифы имеют самый высокий уровень [6, 19, 20].

Издание PAT является совместным продуктом IATA и SITA (Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques) [20, 21].

Если авиакомпания, выполняющая перевозку на определённом участке перевозки, не опубликовала свой тариф, то в этом случае на этом участке применяется отраслевой тариф. Рядом с тарифом не указан двухсимвольный код авиакомпании.

PAT состоит из нескольких книг, содержащих различную информацию и публикующихся с различной периодичностью в течение года.

Публикуемая тарифная информация может быть разделена на следующие три категории:

- Maximum Permitted Mileage (MPM) – Максимально разрешённое расстояние (в милях);
- General Rules (GR) – Общие правила;
- Worldwide Fares – Международные тарифы.

Издания PAT включают в себя следующие издания:

1. **Maximum Permitted Mileage (MPM) book** – Максимально разрешённое расстояние (в милях) (публикуется ежегодно, в апреле).
2. **General Rules book (GR)** – Общие правила (публикуется ежеквартально).
3. **Worldwide Fares book** – Международные тарифы (публикуется ежемесячно).
4. **Worldwide Fare Rules book** – Правила применения международных тарифов (публикуется ежеквартально).

Кроме того, публикуются отдельно тарифы и правила их применения для Западного и Восточного полушарий:

- **Eastern Hemisphere (EH) Fares and Fares Rules book** – Тарифы и тарифные правила Восточного полушария (публикуется ежеквартально);
- **Western Hemisphere (WH) Fares book** – Тарифы Западного полушария (публикуется ежеквартально);
- **Western Hemisphere (WH) Fares Rules book** – Тарифные правила Западного полушария (публикуется ежеквартально).

Все издания PAT имеют следующие разделы:

- **Contents** – содержание;

- **Editorial** – предоставляет общую информацию и руководство по использованию, а также последние изменения в тарифах и их правилах;
- **Stop Press** – содержит информацию на последней минуте, полученную «слишком поздно» для включения в основные разделы РАТ;
- **Excess Mileage Percentage Tables** – таблицы мильных надбавок за превышение расстояния;

Worldwide Fares book

Данное издание содержит следующие разделы [9, 10]:

- **Currency Conversion Rates** – Курсы обмена валют.

Курс IROE для перевода NUC в валюту страны начала перевозки (таблица по странам), правила округления валюты каждой страны и количество десятичных знаков.

Для удобства расчёта введена нейтральная единица построения тарифа NUC (Neutral Units of Construction). Расчёт тарифа производится в NUC. После получения окончательного значения применяемого тарифа в NUC его необходимо перевести в валюту страны начала перевозки LCF (Local Currency Fare). Для этого применяется IROE (IATA Rate of Exchange) – курс перевода, после чего происходит окончательное округление полученного тарифа в соответствии с правилами округления конкретной страны.

- **How to Use Fares** – Как пользоваться справочником.

Для публикации тарифов OW обычный шрифт, для тарифов RT используется жирный шрифт. Тариф публикуется «ОТ пункта» «ДО пунктов» (список). Названия городов приводятся в алфавитном порядке.

- **Fare Class / Type Codes** – Код тарифа/ Тип тарифа.

Подробное описание приведено в разделе 3.

- **Fares** – Тарифы.

Опубликованы нормальные и специальные тарифы, тарифы инклюзивтур (IT) в валюте страны начала перевозки и NUC.

- **Add-ons (AO)** – Пропорциональные надбавки к тарифам (стыковочные тарифы).

Опубликованы отраслевые АО (IATA) и АО авиакомпаний. Подробное описание и примеры построения сквозных тарифов с использованием стыковочных приведено в разделе 3.

- **Routings** – Маршрутные карты (рутинги).

Состоит из трех частей:

Часть 1: линейные маршрутные карты, применяемые для перевозок в пределах Восточного полушария (номера правил применения тарифов начинаются с букв **M** и **G**).

Часть 2: линейные маршрутные карты, применяемые для перевозок на трансатлантических перелётах (номера правил применения тарифов начинаются с букв **M** и **G**).

Часть 3: таблицы маршрутов для перелётов через Северную Атлантику, Тихий океан и для Западного полушария.

Worldwide Fare Rules book

Подразделяется на разделы [11]:

– **Index of Fare by Rules** – Индексы правил применения тарифа.

На первой странице представлены индексы правил. В самом разделе опубликованы правила применения нормальных и специальных тарифов. Структура данных и правил применения тарифов и их сравнение приведены в Разделе 3.

– **Standard Conditions (SC)** – Стандартные условия.

Приведены стандартные условия применения для специальных тарифов SC100 и для нормальных тарифов SC101, что соответствует Резолюциям IATA Res. 101 и Res. 100 (см. Раздел 3) [8].

Maximum Permitted Mileage (MPM) book

Здесь опубликованы расстояния, которые не опубликованы в **Worldwide Fares book**. По этой причине эта информация не должна использоваться отдельно. Издание состоит из разделов:

– **How to use Maximum Permitted Mileages (MPMs)** – Как пользоваться справочником.

– **Maximum Permitted Mileages Section** – Максимально разрешённые расстояния.

General Rules book (GR)

Вопросы кодирования и декодирования стран (включая штаты), городов и регулярных перевозчиков. Информация приводится в алфавитном порядке [6].

– **Country Codes** – Коды стран.

Двухбуквенные коды стран в алфавитном порядке и полное название страны, включая коды и названия штатов.

– **City Names, Codes** – Названия городов, коды городов.

Публикуется список кодов городов в алфавитном порядке и приводятся их названия. Здесь же приводится перечень городов, которые используют один и тот же аэропорт.

– **Scheduled Passenger Airlines and airline designators – alpha decoder** – Коды и названия авиакомпаний, выполняющих регулярные пассажирские перевозки.

– **How to Use fares Rules** – Как пользоваться справочником (оранжевые страницы).

– **Round the World Fares** – Тарифы на кругосветные перевозки (оранжевые страницы).

Опубликованы тарифы на кругосветные перевозки для некоторых авиакомпаний. Номера правил применения этих тарифов начинаются с буквы **R**.

– **Alphabetical index** – Алфавитный указатель (белые страницы).

Приведён алфавитный указатель тем в алфавитном порядке для поиска конкретной информации.

6.2. Тарифные зоны IATA

Пассажирские тарифы и сборы устанавливаются и публикуются в валюте страны начала перевозки. Для стран с «неустойчивой» валютой, к которым, в частности, относится РФ, тарифы на международные перевозки публикуются в евро или в долларах США. Это можно назвать «псевдонациональной» валютой.

В отличие от внутренней тарифной системы сквозной тариф не публикуется, а строится в соответствии с определённым алгоритмом. Принцип достаточно логичен. Сначала для удобства весь мир разделён на три тарифных зоны (ТС – Traffic Conference): **ТС 1**, **ТС 2**, **ТС 3** (рис. 6.1), каждая из которых, в свою очередь, делится на подзоны.

Конференции IATA занимаются проблемами, касающимися международных воздушных сообщений в соответствующих зонах, в частности, анализом эксплуатационных расходов, тарифов, ставок и сборов за перевозки пассажиров и грузов, расписаниями полетов, назначением агентов и контролем за их деятельностью и др.

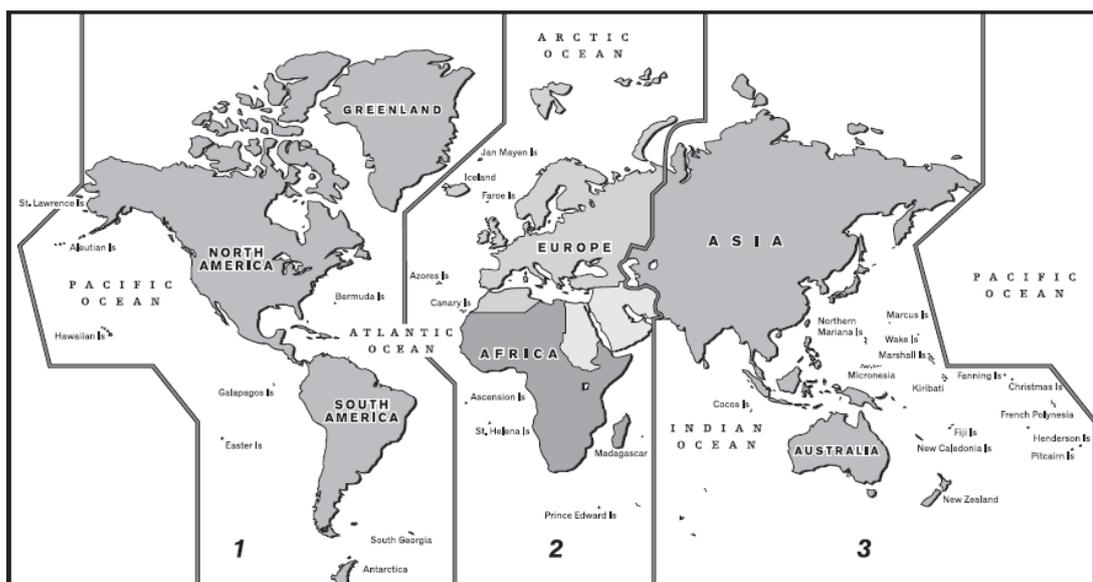


Рис. 6.1. Тарифные зоны

Далее устанавливается глобальное направление перевозки, которое определяется промежуточными пунктами на маршруте. Способов попасть из Москвы в Сидней явно больше одного.

Однако есть одно «НО», о котором просто нельзя не сказать. На стоимость перевозки существенное влияние оказывает, через какой именно промежуточный пункт она проходит. Если лететь из Москвы в Сидней через Токио или Сеул, то это обойдется значительно дороже, нежели через Дели, Манилу или Бангкок, хотя глобальное направление перевозки может быть одно и то же. Если же лететь в Сидней по трансатлантическому маршруту, то,

естественно, глобальное направление будет другое. Следовательно, выбирая географическое местоположение промежуточных пунктов, можно влиять на итоговую стоимость перевозки.

ТС 1

11 Канада, Мексика, США

12 Центральная Америка, Карибские острова, Южная Америка, за исключением стран из подзоны 13

13 Аргентина, Бразилия, Чили, Парагвай, Уругвай

ТС 2

21 Европа, включая Европейскую часть Турции и России (до Урала), Алжир, Тунис, Марокко (если продолжить, то 211 – Скандинавия, кроме Финляндии, 212 – Испания, Португалия, Гибралтар).

22 Средний Восток: Бахрейн, Кипр, Иран, Ирак, Израиль, Иордания, Кувейт, Ливан, Оман, Катар, Саудовская Аравия, Судан, Сирия, Египет, Йемен

23 Африка, за исключением Судана, Алжира, Туниса и Марокко

ТС 3

31 Азия, за исключением стран Юго-Западной части Тихого океана

32 Страны Юго-Западной части Тихого океана

В табл. 6.1 представлены глобальные направления [10].

Таблица 6.1

Глобальные направления IATA

GI	ТС 1	ТС 2	ТС 3
ТС 1	WH	AT	PA PN SA AT (через ТС 2)
ТС 2	AT	EH	EH TS FE RU AP
ТС 3	PA PN SA AT (через ТС 2)	EH TS FE RU AP	EH

WH Перевозка полностью внутри **ТС 1**.

EH Перевозка полностью внутри **ТС 2** или полностью внутри **ТС 3**.

AT Перевозка **ТС 1** ⇔ **ТС 2** через Атлантический океан.

PA Перевозка **ТС 3** ⇔ **ТС 2** через Тихий океан (центр или север Тихого

океана).

- PN** Перевозка **ТС 3** \Leftrightarrow **ТС 1** между Южной Америкой и South-West Pacific через пункты Северной Америки (между Южной Америкой и юго-западной частью Тихого океана через Северную Америку).
- SA** Перевозка **ТС 1** \Leftrightarrow **ТС 2** \Leftrightarrow **ТС 3** напрямую через Южную Атлантику или через пункты Центральной Африки, Южной Африки, Острова Индийского океана.
- AP** Перевозка **ТС 2** \Leftrightarrow **ТС 3** через **ТС 1** (кругосветная перевозка на Восток, через Атлантический и Тихий океаны).
- RU** Перевозка **РФ** (Европейская часть) \Leftrightarrow **ТС 3** при условии беспосадочного перелёта между РФ (Европейская часть) и Японией/Кореей (без посещения любой другой страны в Европе).
- TS** Перевозка **ТС 2** \Leftrightarrow **ТС 3** при условии беспосадочного перелёта между Европой и Японией/Кореей.
- FE** Перевозка **РФ** (Европейская часть)/ **Украины** \Leftrightarrow **ТС 3** при условии беспосадочного перелёта между **РФ** (Европейская часть)/ **Украиной** и любым пунктом **ТС 3**, отличающимся от Японии/Кореи.

Дополнительно, **CA** – перевозка внутри Канады, **TB** – перевозка между США, Гренландией и Канадой, **US** – перевозка внутри США, Аляски и Гавайских островов. **RW**– перевозка вокруг света.

Пример.

Пекин – Сан-Франциско	PA
Сидней – Лос-Анжелес – Мехико – Сантьяго	PN
Гонконг – Лондон – Нью Йорк	AT
Рио де Жанейро – Йоханесбург – Гонконг	SA
Гонконг – Торонто – Лондон	AP
Токио – Стокгольм	TS
Бангкок – Токио – Париж	TS
Тайпей – Москва – Париж	TS
Москва – Токио – Манила	RU
Гонконг – Москва – Сеул – Санкт-Петербург	RU
Киев – Москва – Пекин – Токио	FE
Гонконг – Дубай – Москва	EH

После определения глобального направления определяют максимально разрешённое расстояние (MPM) между пунктами начала и окончания тарифного компонента.

Страна начала перевозки (The Country of Commencement of Transportation – СОС) определяется как страна, из которой начинается перевозка на первом международном участке. С этой целью следующие географические районы рассматривают как одну страну:

- США и Канада
- Скандинавия, которая включает Норвегию, Швецию и Данию.

Хотя Гренландия и является территорией Дании, она не считается одной с ней страной с точки зрения тарификации.

Рассмотрим примеры построение тарифа для различных маршрутов перевозок. Вполне естественно, что в данном пособии будет приведён весьма упрощённый вариант алгоритма построение тарифа, поскольку основной задачей является получение лишь общего представления о тарификации.

6.3. Построение прямого тарифа OW

Расчёт на тарифном компоненте производится по формуле (Fare Construction Formula), которую записывают по шагам (табл. 6.2).

Пример: Джедда-SV-Вашингтон-TW-Нью-Йорк

Выбираем тариф авиакомпании, выполняющей перевозку Джедда-Вашингтон.

Если океан не пересекается, то применяется тариф авиакомпании, которая первая пересекает границу тарифных зон.

Пример. Токио-JL-Вена-OS-Цюрих

Выбираем тариф авиакомпании, выполняющей перевозку Токио-Вена.

Таблица 6.2

Построение прямого тарифа для перевозок OW

Шаг	Применение
FCP	определение пунктов начала и окончания тарифного компонента (пунктов построения тарифа)
NUC	определение значения тарифа в нейтральных единицах, с учётом глобального направления перевозки, типа тарифа и перевозчика*
RULE	определяется возможность применения выбранного тарифа, исходя из правил применения
AF	определение применяемого тарифа на основании предыдущих шагов
IROE	применение курса перевода из NUC в валюту страны начала перевозки, умножают на значение тарифа в NUC
LCF	полученное значение валюты страны начала перевозки округляется по правилам этой страны

* Выбор осуществляется в несколько этапов. Во-первых, необходимо выбрать между отраслевым тарифом и тарифом авиакомпании. Если опубликованы оба значения, то предпочтение отдается тарифу перевозчика. Во-вторых, если перевозка выполняется несколькими авиакомпаниями, то необходимо определить, тариф какой авиакомпании будет применяться. Для глобальных направлений АТ/РА (перевозка в/из США, Канады) применяется тариф перевозчика везущего через океан. Выбирается наименьший из опубликованных тарифов, включая тарифы 2-го, 3-го и т.д., при условии отсутствия ограничений по количеству промежуточных пунктов (transfer), пунктов остановок (stopover) и пересадок (no-stopover) и других требований.

При перевозках внутри Европы:

1. Находим тариф авиакомпании, которая выполняет первый международный участок маршрута.
2. Находим тариф авиакомпании, которая выполняет наиболее протяжённую часть перевозки.
3. Сравниваем найденные значения и выбираем наименьший из них.

Рассмотрим примеры.

Пример 1

Нормальный тариф экономического класса.

Перевозка: Кейптаун-Амстердам, авиакомпания SA.

CPT
AMS SA

FCP	CPT AMS	
NUC	Y EH OW 2317.28	выбор тарифа
RULE	Y 046	
AF	NUC 2317.28	
TOTAL	NUC 2317.28	
IROE	×7.422480	
LCF	ZAR 17199.96 ~ (H10) ZAR 17200	южноафриканский ранд округляется до ближайшей целой десятки в большую сторону

Пример 2

Нормальный тариф экономического класса.

Перевозка: Монреаль-Бомбей, авиакомпания AC.

YMQ
BOM AC

FCP	YMQ BOM	
NUC	Y AT OW 2370.75	выбор тарифа
RULE	G9710	
AF	NUC 2370.75	
TOTAL	NUC 2370.75	
IROE	×1.177260	
LCF	CAD 2790.9 ~ (N1) CAD 2791.00	канадский доллар округляется до ближайшей целой единицы по правилам математики

6.4. Построение сквозного тарифа OW

Основной принцип построения сквозных тарифов можно сформулировать следующим образом: публикуются прямые тарифы в соответствии с глобальным направлением и максимально разрешённым расстоянием. Для определения стоимости перевозки, содержащей промежуточные пункты,

строится сквозной тариф. Как было сказано в разделе 3, тип перевозки определяется уже после анализа всех возможных вариантов тарификации. Расчёт на тарифном компоненте производится по формуле (Fare Construction Formula), которую записывают по шагам (табл. 6.3).

Таблица 6.3

Построение сквозного тарифа для перевозок OW

Шаг	Применение
FCP	определение пунктов начала и окончания тарифного компонента (пунктов построения тарифа)
NUC	определение значения тарифа в нейтральных единицах, с учётом глобального направления перевозки, типа тарифа и перевозчика*
RULE	определяется возможность применения выбранного тарифа, исходя из правил применения, маршрут проверяется на возможность применения маршрутной карты (можно ли избежать построения)
MPM	определение максимально разрешённого расстояния между пунктами начала и окончания тарифного компонента
TPM	определение суммы расстояний ($\sum TPM$) каждого участка перевозки и сравнение с MPM
EMA	в случае, если $\sum TPM$ превышает MPM, проверяется наличие пунктов, перелёт через которые позволяет уменьшить эту сумму на указанное значение миль
EMS	определение процента мильной надбавки**
HIP	определение промежуточного пункта с наиболее высоким тарифом***
RULE	определяется возможность применения тарифа, выбранного на шаге HIP
AF	определение применяемого тарифа на основании предыдущих шагов
CHECK	проверка на «подрезку» тарифа, Backhaul Check (BHC)****
TOTAL	определение итогового значения тарифа в NUC, базируясь на предыдущих шагах
IROE	применение курса перевода из NUC в валюту страны начала перевозки, умножают на значение тарифа в NUC
LCF	полученное значение в валюте страны начала перевозки округляется по правилам этой страны

** Если $\sum TPM \geq MPM$ и EMA в соответствующей таблице отсутствует, то необходимо найти отношение $\sum TPM$ к MPM, которое обозначается k и называется коэффициентом мильной надбавки. В полученном значении оставляют пять знаков после точки, а затем определяют, в какой из приведённых ниже диапазонов попало полученное значение.

$1.00000 \leq k < 1.05000 \Rightarrow$ надбавка составляет 5%

$1.05000 \leq k < 1.10000 \Rightarrow$ надбавка составляет 10%

$1.10000 \leq k < 1.15000 \Rightarrow$ надбавка составляет 15%

$1.15000 \leq k < 1.20000 \Rightarrow$ надбавка составляет 20%

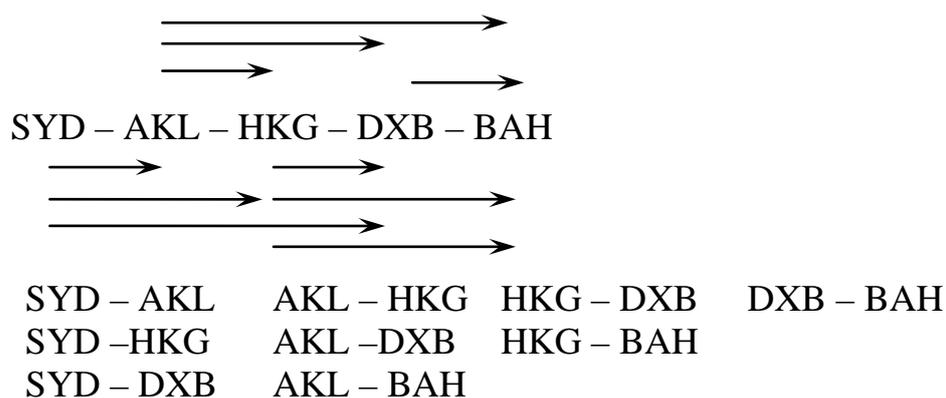
$1.20000 \leq k < 1.25000 \Rightarrow$ надбавка составляет 25%

Если получилось, что значение $k \geq 1.25000$, значит, наш тарифный компонент вышел за пределы одной ценовой единицы и необходимо изменить пункты начала и окончания тарифного компонента. В этом случае будет применяться принцип наименьших комбинаций ценовых единиц, который был рассмотрен в разделе 5.

*** При проверке учитываются **только** промежуточные пункты остановок (stopover) (не имеют кода X/ перед кодом пункта, X/DXB). Участки, «подозрительные» НІР определяют по следующему принципу:

1. От пункта начала тарифного компонента до каждого промежуточного пункта stopover.
2. Между всеми промежуточными пунктами stopover.
3. От каждого промежуточного пункта stopover до пункта окончания тарифного компонента.

Далее на каждом участке находят тариф и сравнивают со значением на шаге NUC.



Если тариф на шаге НІР больше тарифа на шаге NUC, то все дальнейшие расчёты осуществляются именно с ним (шаг AF). Если нет, то остаётся тариф, найденный на шаге NUC. Иерархия первичных кодов тарифов при проведении проверки на НІР.

Сравнивая нормальные тарифы, необходимо соблюдать следующие правила по иерархии первичных кодов тарифов:

- Р-** **Р-** если тариф не опубликован, то сравниваем с **Ф-**
- Ф-** **Ф-** если тариф не опубликован, то сравниваем с **Ј-/С-**, если же и этих тарифов нет, используется следующий, более низкий нормальный тариф экономического класса.
- Ј-/С-** **Ј-/С-** если тариф не опубликован, то сравниваем с **У-** (с самым высоким уровнем, если опубликовано несколько уровней).
- У-** **У-** если опубликовано несколько уровней тарифов, допускается использовать, например, тариф **У2** (2-го уровня), при условии выполнения всех ограничений правил применения такого тарифа).

**** Backhaul Check (BHC). Выполняется **только**, если был найден тариф НР. Для проверки на «подрезку» необходимо сравнить тарифы на участках от пункта начала тарифного компонента до каждого промежуточного пункта stopover. Для этих целей можно использовать тарифы 2-го, 3-го и т.д., при условии отсутствия ограничений по количеству промежуточных пунктов (transfer), пунктов остановок (stopover) и пересадок (no-stopover) и других требований. Найденные тарифы сравниваются со значением тарифа на шаге AF.

SYD – AKL	SYD – AKL – HKG – DXB – VAN
SYD – HKG	→
SYD – DXB	→

Рассмотрим примеры.

Пример 1

Нормальный тариф экономического класса. Перевозка: Сеул-Сидней.

TPM

	SEL	
529 EH	OSA	OZ
3141 EH	X/POM	PX
1745 EH	SYD	QF



FCP SEL SYD
NUC Y EH OW 1539.20

выбор тарифа и проверка по маршрутной карте – не является Routing, тариф 2-го уровня запрещает остановки (stopovers)

RULE Y277
MPM EH 6212
TPM 5415
EMA NA
EMS M
НР Y2E H OW NUC 2302.51 OSA SYD

не применяется, т. к. $\sum TPM < MPM$
 $\sum TPM < MPM, k = 1$
тариф Y 2774.34 (правило Y277), но вместе с тем, опубликован тариф 2-го уровня, условия применения которого Y365 разрешают 2 пересадки (transfers), но запрещают остановки (stopovers) между OSA и SYD

RULE Y365

AF NUC 2302.51
CHECK NIL

тарифы на участках от пункта начала тарифного компонента до каждого промежуточного пункта stopover не больше AF

TOTAL NUC 2302.51

IROE × 948.150000

LCF KRW 2183124.8 ~ (H100) KRW 2183200

корейская вона округляется до ближайшей целой сотни в большую сторону

Пример 2

Нормальный тариф экономического класса.

Перевозка: Мадрид-Гонконг.

TPM

	MAD		
909 EH	AMS	IB	
6007 TS	X/TYO	KL	
1822 EH	HKG	JL	



FCP MAD HKG
NUC Y TS OW 5617.12

выбор тарифа и проверка по маршрутной карте – не является routing, тариф 2-го уровня не опубликован

RULE Y146
MPM TS 10340
TPM 8738
EMA NA

не применяется, т. к. $\sum TPM < MPM$

EMS M
HIP Y TS OW NUC 6507.35 AMS HKG

$\sum TPM < MPM, k = 1$

тариф 2-го уровня не опубликован

RULE Y146
AF NUC 6507.35
CHECK NIL

тарифы на участках от пункта начала тарифного компонента до каждого промежуточного пункта stopover не могут быть больше AF

TOTAL	NUC 6507.35	
IROE	× 0.761600	
LCF	EUR 4955.99 ~ (N1) EUR 4956.00	евро округляются до ближайшей целой единицы в большую сторону (по курсу IROE для Испании)

6.5. Построение прямого тарифа для перевозок RT

Перевозка RT имеет два тарифных компонента. Расчёт на каждом тарифном компоненте производится по той же формуле, что и для перевозки OW. Тарифный компонент «туда» – OUTBOUND, тарифный компонент «обратно» – INBOUND

Пример 1

Нормальный тариф экономического класса.

Перевозка: Кейптаун-Амстердам-Кейптаун, авиакомпания SA.

	CPT	↓		
	AMS SA	—		
	CPT SA	↑		
			OUTBOUND	INBOUND
FCP			CPT AMS	CPT AMS
NUC			Y EH ½ RT 2317.28	Y EH ½ RT 2317.28
RULE			Y 046	Y 046
AF			NUC 2317.28	NUC 2317.28
SUBTTL			RT NUC 4634.56	
TOTAL			NUC 4634.56	
IROE			×7.422480	
LCF			ZAR 34399.92 ~ (N10) ZAR 34400	

Пример 2

Нормальный тариф экономического класса.

Перевозка: Монреаль-Бомбей-Монреаль, авиакомпания AC.

	YMQ	↓		
	BOM AC	—		
	YMQ AC	↑		
			OUTBOUND	INBOUND
FCP			YMQ BOM	YMQ BOM
NUC			Y AT ½ RT 2370.75	Y AT ½ RT 2370.75
RULE			G9710	G9710
AF			NUC 2370.75	NUC 2370.75
SUBTTL			RT NUC 4241.50	
TOTAL			NUC 4241.50	
IROE			×1.177260	
LCF			CAD 5581.97 ~ (N1) CAD 5582.00	

6.6 Построение сквозного тарифа для перевозок RT и CT2

При построении сквозных тарифов для перевозок RT и CT2 часть шагов, рассмотренных ранее, применяется для **каждого** тарифного компонента, а часть – выполняется для всей перевозки (табл. 6.4):

Таблица 6.4

Построение сквозного тарифа для перевозок RT и CT2

Шаг	Применение для каждого тарифного компонента
FCP	определение пунктов начала и окончания тарифного компонента (пунктов построения тарифа), при этом для начала выбирается промежуточный пункт (stopover или no stopover), до которого MPM максимально, (fare break point) однако, возможно, что таким пунктом окажется не наиболее удалённый, а наиболее «дорогой» промежуточный пункт, т.е. пункт, стоимость перевозки до которого максимальна (необходимо дать несколько вариантов расчёта и выбрать тот вариант, который даст минимальный тариф)
NUC	определение значения тарифа в нейтральных единицах, с учётом глобального направления перевозки, типа тарифа и перевозчика*
RULE	определяется возможность применения выбранного тарифа, исходя из правил применения, маршрут проверяется на возможность применения маршрутной карты (можно ли избежать построения)
MPM	определение максимально разрешённого расстояния между пунктами начала и окончания тарифного компонента
TPM	определение суммы расстояний ($\sum TPM$) каждого участка перевозки и сравнение с MPM
EMA	в случае, если $\sum TPM$ превышает MPM, проверяется наличие пунктов, перелёт через которые позволяет уменьшить эту сумму на указанное значение миль
EMS	определение процента мильной надбавки**
HIP	определение промежуточного пункта с наиболее высоким тарифом***
RULE	определяется возможность применения тарифа, выбранного на шаге HIP
AF	определение применяемого тарифа на основании предыдущих шагов Далее шаги выполняются для всего маршрута перевозки
SUBTTL	определяется сумма тарифов на шаге AF компонентов OUTBOUND и INBOUND
CHECK	проверка на Circle Trip Minimum (CTM)*****
TOTAL	определение итогового значения тарифа в NUC, базируясь на предыдущих шагах
IROE	применение курса перевода из NUC в валюту страны начала перевозки, умножают на значение тарифа в NUC
LCF	полученное значение валюты страны начала перевозки округляется по правилам этой страны

Circle Trip Minimum (CTM)***** Данный тип проверки используется **только** для перевозок СТ и предполагает нахождение самого высокого тарифа от пункта начала перевозки до промежуточного пункта остановки (stopover) на всём маршруте. Возможно использование тарифов 2-го, 3-го и т.д. уровней, если правила их применения не противоречат заявленным условиям перевозки.

Пример 1

Нормальный тариф экономического класса.

Перевозка: Килиманджаро-Амстердам-Лондон-Франкфурт-Аддис-Абеба-Килиманджаро.

	TPM			
		JRO		
	4288 EH	AMS	KL	↓
	217 EH	LON	IB	—
	396 EH	FRA	LH	↑
	3324 EH	ADD	ET	
	867 EH	JRO	TC	
		OUTBOUND	INBOUND	
FCP		JRO LON	JRO LON	JRO AMS MPM EH 5154 JRO LON MPM EH 5271 JRO FRA MPM EH 4924
NUC		Y EH ½ RT 1231.50	Y EH ½ RT 1231.50	
RULE		Y046	Y046	
MPM		EH 5271	EH 5271	
TPM		4505	4587	
EMA		NA	NA	
EMS		M	M	
HIP		NIL	NIL	более высокого тарифа для промежуточного пункта stopover не найдено
RULE		NIL	NIL	
AF		NUC 1231.50	NUC 1231.50	тип перевозки RT, стоимость перевозки на тарифном компоненте «туда» равна стоимости перевозки на тарифном компоненте «обратно»

SUBTTL RT NUC 2463.00
CHECK CTM NA

тип перевозки **RT**,
 проверка не
 применяется

TOTAL NUC 2463.00
IROE ×1.00
LCF USD 2463.00

Пример 2

Нормальный тариф экономического класса.

Перевозка: Нумеа-Нади-Токио-Сеул-Сидней-Нумеа.

Разбивка на тарифные компоненты по наиболее удаленному пункту (Токио).

TPM

	NOU	
783 EH	X/NAN	SB
4428 EH	TYO	FJ
740 EH	SEL	OZ
5172 EH	SYD	KE
1241 EH	NOU	SB



Дополнительные данные:

Участок	Тариф	MPM
NOU TYO	NUC 1183.97	EH 7591
NOU SEL	NUC 1342.26	EH 7293
NOU SYD	NUC 619.43	EH 1489
NOU NAN	NUC 410.82	EH 1122
SYD TYO	NUC 1494.30	
SYD SEL	NUC 1325.77	

	OUTBOUND	INBOUND
FCP	NOU TYO	NOU TYO
NUC	Y EH ½ RT 1183.97	Y EH ½ RT 1183.97
RULE	Y277	Y277
MPM	EH 7591	EH 7591
TPM	5211	7153
EMA	NA	NA
EMS	M	M
HIP	NIL	½ RT 1494.30 SYD TYO
RULE	NIL	NIL
AF	NUC 1183.97	NUC 1494.30

SUBTTL CT NUC 2678.27

тип
перевозки
CT

CHECK : CTM P 6.25

NOU Y 1342.26 × 2 = RT 2684.52

SEL

TOTAL NUC 2684.52

IROE × 90.882975

LCF XPF243977.16 ~ (H100) XPF 244000

Разбивка на тарифные компоненты по пункту с самым высоким тарифом (Сеул).

TPM

	NOU	
783 EH	X/NAN	SB
4428 EH	TYO	FJ
740 EH	SEL	OZ
5172 EH	SYD	KE
1241 EH	NOU	SB



OUTBOUND

INBOUND

FCP	NOU SEL	NOU SEL
NUC	Y EH ½ RT 1342.26	Y EH ½ RT 1342.26
RULE	Y277	Y277
MPM	EH 7293	EH 7293
TPM	5951	6413
EMA	NA	NA
EMS	M	M
HIP	NIL	NIL
RULE	NIL	NIL
AF	NUC 1342.26	NUC 1342.26
SUBTTL	RT NUC 2684.52	

тип перевозки
RT

CHECK CTM NA

TOTAL NUC 2684.52

IROE × 90.882975

LCF XPF2439779.16 ~ (H100) XPF 244000

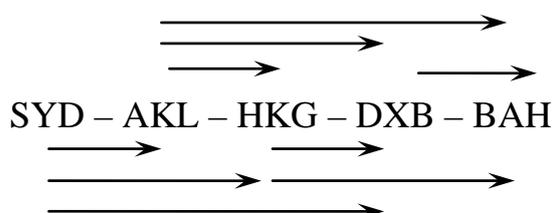
Делать два или более варианта расчёта нужно обязательно. В нашем случае результат получился одинаковый, но бывает, что разбивка по пункту с самым высоким тарифом в итоге даёт более низкий уровень тарифа. Интересно ещё и то, что расчёт показал, что один и тот же маршрут может быть

тарифицирован как **СТ**, так и **РТ**. Предпочтение отдаётся типу перевозки, где на шаге **АF** получается более низкий тариф.

В рассмотренных выше примерах тарификация осуществляется исходя из условия, что мы не выходим за значение **EMS**, равное 1.25.

Как было сказано ранее, если мильная надбавка превышает 25% **MPM**, то необходимо рассматривать варианты комбинации ценовых единиц. Это весьма трудоёмкий процесс.

Стрелками показаны возможные варианты разбивки на ценовые единицы.



В зависимости от конкретной ситуации в комбинации могут участвовать сквозные тарифы, а они, в свою очередь, строятся с использованием элементов мильного расчёта. В итоге, выбирается комбинация, которая даёт самый низкий уровень тарифа.

Контрольные вопросы

1. Где публикуется максимально разрешённое расстояние (в милях)?
2. Стоит ли искать правила применения тарифов в **GR**?
3. Тарифы и тарифные правила для Восточного полушария публикуются в **Western Hemisphere (WH) Fares Rules book**?
4. Является ли **NUC** валютой опубликования тарифов и какая страна применяет такую валюту?
5. Применяется ли курс **IROE** для конвертации сборов и такс, взимаемых при оформлении перевозки?
6. Чем **Add-ons** отличаются от стыковочных тарифов?
7. С какой целью издаётся **Maximum Permitted Mileage (MPM) book**?
8. Что такое **TC 1**, **TC 2**, **TC 3**?
9. К какой тарифной зоне (или подзоне) относятся Ближний Восток, Алжир, Марокко, Египет?
10. Влияет ли глобальное направление перевозки на её стоимость?
11. Почему важно правильно выбрать маршрут перевозки?
12. Что такое «правило одной страны»?
13. Как определить стоимость беспосадочного перелёта **OW**?
14. На каком шаге построения сквозного тарифа осуществляется проверка маршрута на возможность применения маршрутной карты?
15. Что такое **TRM**?
16. Как определяется мильная надбавка к тарифу?
17. Что такое пункты **stopover** и **transfer**?

18. Почему наличие пунктов stopover может привести к увеличению стоимости перевозки?

19. Для чего делают проверку на НІР?

20. Можно ли использовать тарифы второго уровня для проверки на НІР?

21. Суть проверки построенного тарифа на ВНС?

22. Как выбирается поворотный пункт (fare break point) для перевозок RT и СТ2?

23. Суть проверки на СТМ?

24. Можно ли использовать тарифы второго и третьего уровня для выполнения проверки СТМ?

25. Что происходит, если мильная надбавка превышает 25% МРМ?

Раздел 7. Расчёт сумм, подлежащих возврату и учитываемых при обмене билетов

В соответствии с действующими правилами пассажир имеет право изменить условия перевозки или отказаться от неё. В зависимости от причин, побудивших пассажира это сделать, Воздушный кодекс определяет «прекращение перевозки по инициативе перевозчика» (вынужденный возврат) или «прекращение перевозки по инициативе пассажира» (добровольный возврат). После внесения изменений в Воздушный кодекс на внутренних перевозках появились тарифы, которые не подлежат возврату в случае отказа пассажира от перевозки [1, 4].

Возможные варианты представлены на рис. 7.1. Рассмотрим правила расчёта денежных сумм, подлежащих возврату при отказе от перевозки для приведённых выше случаев с одной оговоркой.

На участках перевозки не будем указывать коды авиакомпаний. Для получения конкретных результатов необходимо брать соответствующие тарифы конкретных авиакомпаний на соответствующих участках маршрута перевозки.

7.1. Вынужденный отказ от перевозки

При отказе от перевозки по полностью неиспользованному билету возвращаются:

- полностью оплаченный(е) тариф(ы);
- сбор(ы) по билету;
- сбор(ы) за не оказанные дополнительные услуги;
- сбор владельца бланка (за купон/ бланк).

Дополнительные сборы не удерживаются.

При отказе от перевозки по частично использованному билету возвращаются:

- пересчитанный(е) тариф(ы);
- сбор(ы) по билету за неиспользованные участки;
- сбор(ы) за не оказанные дополнительные услуги;

– сбор владельца бланка (за купон/ бланк).

Дополнительные сборы не удерживаются.

Примечание. Если иное не установлено перевозчиком, то применяются тарифы на дату начала перевозки в день оформления билета в соответствующем классе обслуживания.

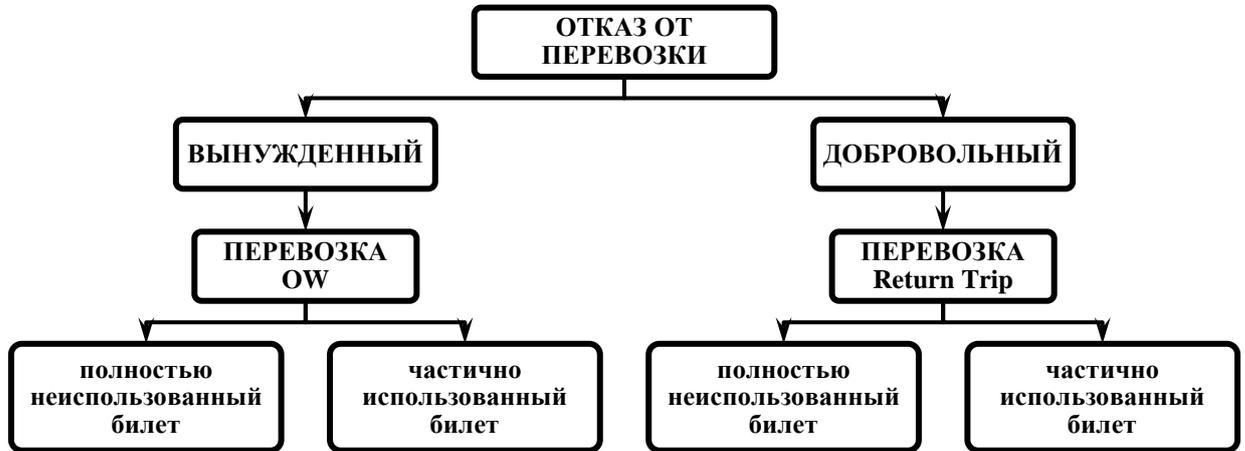


Рис. 7.1. Возможные варианты возвратов и обменов

Вынужденный отказ от перевозки

Перевозка OW. Полностью неиспользованный билет.

Маршрут перевозки: $A \rightarrow B \rightarrow C \rightarrow D \rightarrow E \rightarrow F$

Как правило, сквозные тарифы ниже, чем сумма тарифов на участках перевозки.

$$T_{\text{прим. AF}} < T_{AB} + T_{BC} + T_{CD} + T_{DE} + T_{EF}$$

Возвращается тариф $T_{\text{прим. AF}}$.

Перевозка OW. Частично использованный билет.

Маршрут перевозки: $A \rightarrow B \rightarrow C \rightarrow D \rightarrow E \rightarrow F$

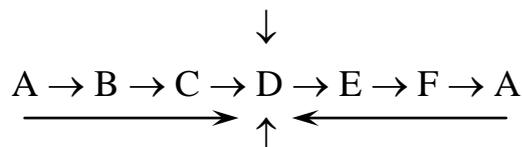
$$T_{\text{прим. AF}} < T_{AB} + T_{BC} + T_{CD} + T_{DE} + T_{EF}$$

Использованы участки $A \rightarrow B \rightarrow C$. Возвращается тариф за невыполненную перевозку на участках $C \rightarrow D \rightarrow E \rightarrow F$:

$$T_{\text{возвр. CF}} = T_{\text{прим. AF}} \times \frac{T_{CF \text{ норм.}}}{T_{AB \text{ норм.}} + T_{BC \text{ норм.}} + T_{CD \text{ норм.}} + T_{DE \text{ норм.}} + T_{EF \text{ норм.}}}$$

Перевозка Return Trip. Полностью неиспользованный билет.

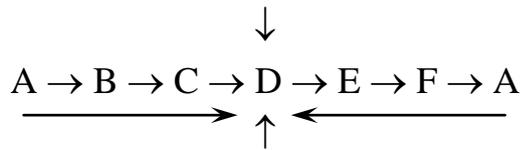
Маршрут перевозки (двухкомпонентная перевозка):



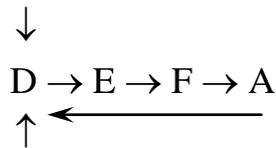
Возвращается тариф $T_{\text{прим. AA}}$.

Перевозка Return Trip. Частично использованный билет.

Маршрут перевозки (двухкомпонентная перевозка):

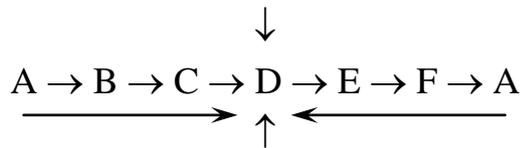


Полностью использован тарифный компонент «туда» $A \rightarrow B \rightarrow C \rightarrow D$. Возвращается стоимость перевозки на участках $D \rightarrow E \rightarrow F \rightarrow A$ тарифного компонента «обратно», которая была рассчитана при продаже, т.е., возвращается тариф T_{AD} , с учётом направления действия тарифа на тарифном компоненте «обратно».

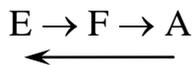


Перевозка Return Trip. Частично использованный билет.

Маршрут перевозки (двухкомпонентная перевозка):



Полностью использован тарифный компонент «туда» $A \rightarrow B \rightarrow C \rightarrow D$ и часть тарифного компонента «обратно», участок $D \rightarrow E$. Возвращается стоимость перевозки на участках $E \rightarrow F \rightarrow A$ тарифного компонента «обратно», т.е. тариф T_{AE} с учётом направления действия тарифа на тарифном компоненте «обратно»:



7.2. Добровольный отказ от перевозки

При отказе от перевозки по полностью неиспользованному билету возвращаются:

- полностью оплаченный(е) тариф(ы);
- сбор(ы) по билету;
- сбор(ы) за не оказанные дополнительные услуги;

не возвращается: сбор владельца бланка (за купон/ бланк)

удерживаются:

- сбор за отказ от перевозки;
- плата за операцию возврата.

При отказе от перевозки по частично использованному билету возвращаются:

- полностью оплаченный(е) тариф(ы);
- сбор(ы) по билету;

– сбор(ы) за не оказанные дополнительные услуги;
не возвращается: сбор владельца бланка (за купон/ бланк)
удерживаются:

- сбор за отказ от перевозки;
- плата за операцию возврата.

Примечание. Если иное не установлено перевозчиком, то применяются тарифы на дату начала перевозки в день оформления билета в соответствующем классе обслуживания.

Перевозка OW. Полностью неиспользованный билет.

Маршрут перевозки: $A \rightarrow B \rightarrow C \rightarrow D \rightarrow E \rightarrow F$

$$T_{\text{прим. AF}} < T_{AB} + T_{BC} + T_{CD} + T_{DE} + T_{EF}$$

Возвращается тариф $T_{\text{прим. AF}}$.

Перевозка OW. Частично использованный билет.

Маршрут перевозки: $A \rightarrow B \rightarrow C \rightarrow D \rightarrow E \rightarrow F$

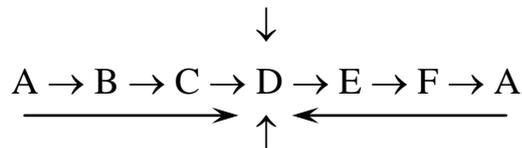
$$T_{\text{прим. AF}} < T_{AB} + T_{BC} + T_{CD} + T_{DE} + T_{EF}$$

Использованы участки $A \rightarrow B \rightarrow C$. Возвращается тариф за невыполненную перевозку на участках $C \rightarrow D \rightarrow E \rightarrow F$:

$$T_{\text{возвр. CF}} = T_{\text{прим. AF}} - (T_{AB \text{ норм.}} + T_{BC \text{ норм.}})$$

Перевозка Return Trip. Полностью неиспользованный билет.

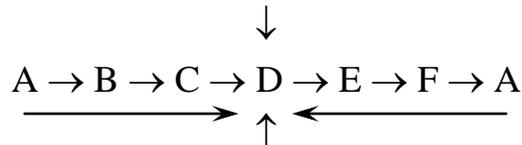
Маршрут перевозки (двухкомпонентная перевозка):



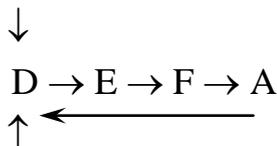
Возвращается тариф $T_{\text{прим. AA}}$.

Перевозка Return Trip. Частично использованный билет.

Маршрут перевозки (двухкомпонентная перевозка):



Полностью использован тарифный компонент «туда» $A \rightarrow B \rightarrow C \rightarrow D$. Возвращается стоимость перевозки на участках $D \rightarrow E \rightarrow F \rightarrow A$ тарифного компонента «обратно».

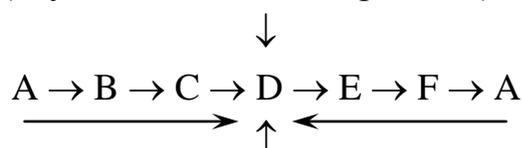


Она была рассчитана при продаже, т.е., возвращается тариф T_{AD} , с учётом направления действия тарифа на тарифном компоненте «обратно».

$$T_{\text{возвр. } AD} = T_{\text{прим. } AA} - (T_{AB \text{ норм.}} + T_{BC \text{ норм.}} + T_{CD \text{ норм.}})$$

Перевозка Return Trip. Частично использованный билет.

Маршрут перевозки (двухкомпонентная перевозка):



Полностью использован тарифный компонент «туда» $A \rightarrow B \rightarrow C \rightarrow D$ и часть тарифного компонента «обратно», участок $D \rightarrow E$. Возвращается стоимость перевозки на участках $E \rightarrow F \rightarrow A$ тарифного компонента «обратно», т.е. тариф T_{AE} с учётом направления действия тарифа на тарифном компоненте «обратно»:

$$\begin{array}{c} E \rightarrow F \rightarrow A \\ \xleftarrow{\hspace{10em}} \end{array}$$

$$T_{\text{возвр. } EA} = T_{\text{прим. } AA} - (T_{AB \text{ норм.}} + T_{BC \text{ норм.}} + T_{CD \text{ норм.}} + T_{ED \text{ норм.}})$$

7.3. Основные принципы расчёта сумм в соответствии с прорейт-соглашениями

Иногда авиакомпании в УПТ устанавливают правило расчёта сумм при возврате в соответствии с прорейт-соглашениями. Рассмотрим подробнее принцип такого расчёта.

Итак, прорейт (прорейт-соглашение или соглашение о прорейте) является основой для расчёта при выполнении перевозок пассажиров и грузов по интрелайн-соглашениям. Проще говоря, прорейт-соглашение подразумевает пропорциональное разделение дохода от перевозки между двумя или более перевозчиками, выполняющими перевозку. При этом одна авиакомпания является ответственным перевозчиком, который оформляет перевозочный документ. Назовём её «выдающий» перевозчик, от названия поля перевозочного документа “Issued By” – «выдан от», имеется в виду выдан от лица перевозчика, чей расчётный код указан в перевозочном документе. Другая авиакомпания участвует в перевозке по интерлайн-соглашениям как партнёр, но перевозочный документ не оформляет. Назовём такую компанию «не выдающим» перевозчиком.

Когда «выдающий» перевозчик продаёт пассажиру перевозку на маршрут, выполняемый по интерлайн-соглашению, он получает весь доход, который потом необходимо будет разделить между всеми перевозчиками-партнёрами по данному соглашению. Иначе говоря, перевозчик-партнёр выставляет счёт на причитающуюся ему сумму дохода от перевозки «выдающему» перевозчику. Прорейт-соглашение устанавливает правила

выставления счетов и признание доходов между двумя (или более перевозчиками), один из которых не является «выдающим».

Большинство авиакомпаний, выполняющих международные перевозки придерживаются терминологии и правил, приведённых в многостороннем прорейт-соглашении (Multilateral Proration Agreement – MPA). Основным понятием этого соглашения является прорейтовый фактор, зависящий от протяжённости участка перевозки, выполняемого каждой авиакомпанией-участником. Для оценки прорейтового фактора используется взвешенное расстояние, которое публикуется IATA в специальном издании “IATA Prorate Manual – Passenger (PMP-P). Выполняя перевозку пассажира по интерлайн-соглашению, каждая авиакомпания-участник должна получить определённый процент от установленного тарифа, пропорционально взвешенному расстоянию. Такой метод распределения дохода называется методом прямой прорейтовой оценки (Straight Rate Proration – SRP).

Другим вариантом расчёта может быть заключенное между авиакомпаниями Специальное прорейт-соглашение (Special Prorate Agreement – SPA).

Каждый участок перевозки, который выполняет авиакомпания, оценивается взвешенным расстоянием (взвешенным милям).

Соглашение применяется при расчёте величины прорейта применённых пассажирских сквозных тарифов, в том числе построенных с использованием стыковочных (Add-on), и багажных тарифов, как для международных, так и для внутренних перевозок.

На практике используются программы, которые позволяют выбрать вариант расчёта, исходя из особенностей соглашений между авиакомпаниями. Результат расчёта с использованием специализированного программного обеспечения представлен на рис. 7.2 [22].

Например, если маршрут перевозки: $A \rightarrow B \rightarrow C \rightarrow D \rightarrow E \rightarrow F$,

$$\text{то } T_{AB} = T_{\text{прим. } AF} \times \frac{M_{AB}}{M_{AB} + M_{BC} + M_{CD} + M_{DE} + M_{EF}},$$

где M - соответствующее расстояние на участках перевозки;

$$\frac{M_{AB}}{M_{AB} + M_{BC} + M_{CD} + M_{DE} + M_{EF}} - \text{прорейтовый фактор участия авиакомпании в перевозке.}$$

При обмене билетов, как правило, алгоритм расчёта величины тарифа, принимаемого в счёт оплаты нового билета аналогичен, ведь обмен – это не что иное, как возврат «старого» билета и продажа «нового» билета, не разделённые во времени.

File Functions Tools Help Public ATPCRG ATPCO 06MAY 14 16:08:16

Options
 Date: 15JUN14
 Routing: 1st City: BWI
 City: ATL LAX Seg CXR: UA UA
 Fare Class:
 Amount/Currency: USD
 Percent: GO
 Prorate Selected: Straight Rate Mileage Factor
 Date Range: General Rule Index
 Back

Prorate Results

BWI ATL 2601.65 1124 ATL LAX 6376.91 2755

	Effective	Discontinue	Carrier	Fare Class	One Way	Round Trip	Total	Routing	Footnote	Rule
<input type="checkbox"/>	15APR14		UA	BAA00AFY	859.53		924.00	0847		90F1
<input type="checkbox"/>	15APR14		UA	FAA00AFY	616.74		663.00	0847		90F1
<input checked="" type="checkbox"/>	19DEC13		UA	F	8978.60		9652.00	0847		2000
<input type="checkbox"/>	15APR14		UA	FUA	2129.30		2289.00	0847		2000
<input type="checkbox"/>	15APR14		UA	H2UPY3	1059.53		1139.00	0001		MWK1
<input type="checkbox"/>	19DEC13		UA	J	8978.60		9652.00	0847		2000
<input type="checkbox"/>	26MAR14		UA	LAG14AKS	174.88		188.00	0847	1L	8SK1
<input type="checkbox"/>	29APR14		UA	LAG14AKS	174.88		188.00	0847	L	8SK1
<input type="checkbox"/>	29APR14		UA	LAG14AKS	174.88		188.00	0847	3K	8SK1
<input type="checkbox"/>	29APR14		UA	LAS14AKS	174.88		188.00	0847	4R	8SK1
<input type="checkbox"/>	08APR14		UA	LMIL	161.86		174.00	0847		4855

Refresh Next >>

Surcharges

Type	Amount	Currency	Coupon
Type	Amount	Currency	Coupon
Type	Amount	Currency	Coupon
Type	Amount	Currency	Coupon

Copyright © 2004 Airline Tariff Publishing Company. All rights reserved.

Рис. 7.2. Результат расчёта прорейта

Контрольные вопросы

1. Имеет ли пассажир право отказаться от перевозки менее, чем за 24 ч до её начала?
2. Имеет ли право авиакомпания установить «невозвратный» тариф?
3. Какие варианты возвратов могут иметь место?
4. Какие суммы подлежат возврату при вынужденном отказе от перевозки?
5. Удерживается ли дополнительный сбор при вынужденном отказе от перевозки?
6. Как рассчитывается сумма при вынужденном возврате частично использованного билета?
7. Какие суммы подлежат возврату при добровольном отказе от перевозки?
8. Удерживается ли дополнительный сбор при добровольном отказе от перевозки?
9. Как рассчитывается сумма при добровольном возврате частично использованного билета?

10. Может ли авиакомпания применять уровни тарифов и сборов, действующие на момент отказа от перевозки?
11. Что такое прорейт-соглашение?
12. Возможен ли прорейтовый расчёт по перевозке, если нет интерлайн-соглашения?
13. Возможен ли прорейтовый расчёт для перевозок code-share?
14. Что такое МРА?
15. Что такое SRP?
16. Что такое SPA?
17. Что такое фактор прорейта (или прорейтовый фактор)?

Раздел 8. Расчёт стоимости перевозки сверхнормативного багажа

Для перевозки багажа может использоваться одна из двух концепций: по весу (Weight concept) или по количеству мест (Piece concept). Выбор той или иной концепции является прерогативой авиакомпании. При перевозках по территории РФ чаще всего применяется Weight concept, на трансатлантических маршрутах – Piece concept [4, 12].

Багажный тариф – это плата, установленная перевозчиком, за воздушную перевозку единицы веса сверхнормативного (платного) багажа.

Перевозка багажа общей массой в пределах установленных норм бесплатного провоза багажа, установленных перевозчиком, осуществляется без взимания платы по багажным тарифам. Стоимость перевозки массы багажа в пределах установленных норм бесплатного провоза багажа включается в пассажирский тариф и отдельно с пассажиров не взимается.

Особую позицию занимает перевозка багажа с объявленной ценностью. Сумма объявленной ценности не должна превышать реальной стоимости. Для упрощения процедуры определения стоимости пассажиру рекомендуется иметь при себе товарно-кассовый чек, в котором указана стоимость предметов, сдаваемых в багаж. Особо ценные предметы, например, дорогостоящее фото- или видеооборудование, музыкальные инструменты, как правило, перевозятся на отдельном месте (категория СВВГ – багаж в салоне) и оплачивается по установленному пассажирскому тарифу.

За перевозку пассажиром сверхнормативного багажа взимается плата по багажным тарифам.

Багажные тарифы подразделяются на два вида:

- нормальные багажные тарифы устанавливаются и применяются для всех категорий сверхнормативного багажа, перевозка которого производится на общих основаниях;
- исключительные багажные тарифы устанавливаются и применяются для определенных категорий багажа, требующих особых условий перевозки или оформления.

Нормальные и исключительные багажные тарифы устанавливаются перевозчиками по тем воздушным линиям, на которые ими установлены пассажирские тарифы.

Нормальные и исключительные багажные тарифы могут устанавливаться на один килограмм сверхнормативного багажа:

а) в абсолютном значении в рублях;

б) в процентах от пассажирского нормального или специального тарифа соответствующего класса обслуживания.

Нормальные и исключительные багажные тарифы могут устанавливаться перевозчиками дифференцированно:

- по типам воздушных судов;
- в зависимости от массы сверхнормативного багажа;
- по рейсам;
- по классам обслуживания;
- по кодам бронирования;
- для определенных категорий пассажиров.

При установлении исключительных тарифов перевозчики устанавливают категории багажа, для которых они применяются.

Нормы бесплатного провоза багажа могут устанавливаться перевозчиками дифференцированно по:

- типам воздушных судов;
- классам обслуживания;
- по кодам бронирования;
- рейсам;
- определенным категориям пассажиров.

При расчёте стоимости перевозки сверхнормативного багажа и/или багажа с объявленной ценностью зачастую возникает необходимость округления багажного тарифа. Каждая страна устанавливает данные правила самостоятельно. Правила округления багажных тарифов для перевозок, оформленных на территории Российской Федерации приведены на рис. 8.1 и рис. 8.2.

Округлённое значение заносится в соответствующее поле квитанции для оплаты сверхнормативного багажа.

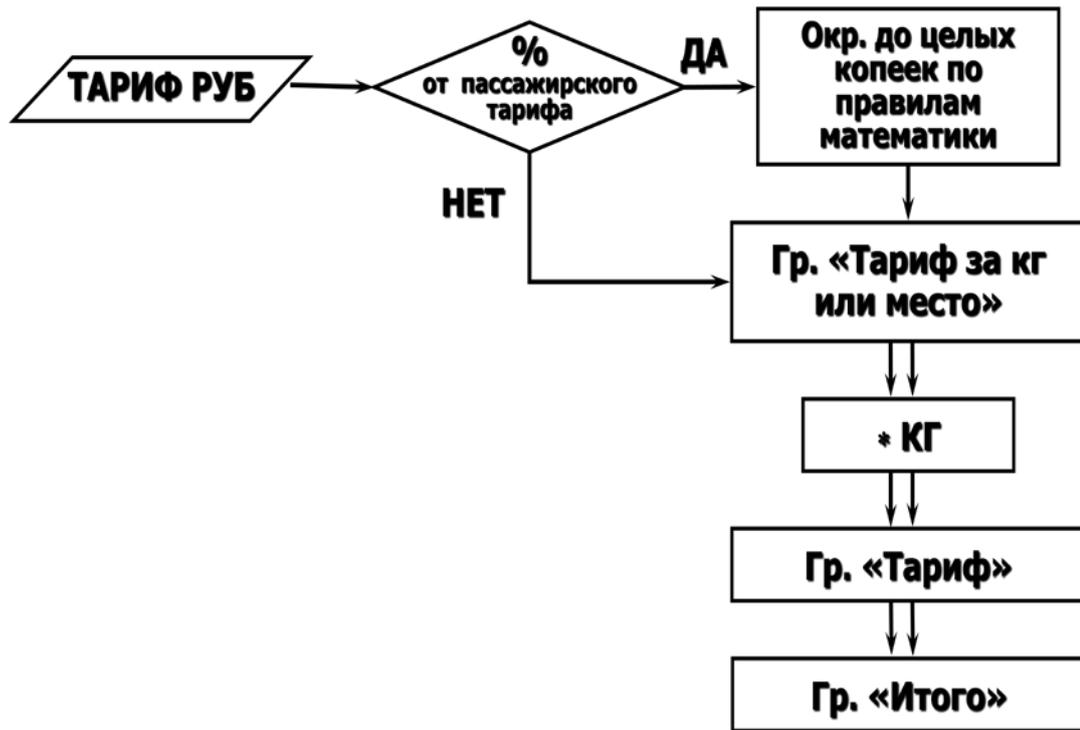


Рис. 8.1. Правила округления тарифов, назначенных в рублях

Пример:

Пассажирский тариф – 4350 РУБ

Багажный тариф – 1.5% от пассажирского тарифа

Сверхнормативный вес – 15 кг

Тариф за кг: 1.5% от 4350 РУБ = 65.25 РУБ

Тариф багажный: $65.25 \times 15 = 978.75$ РУБ

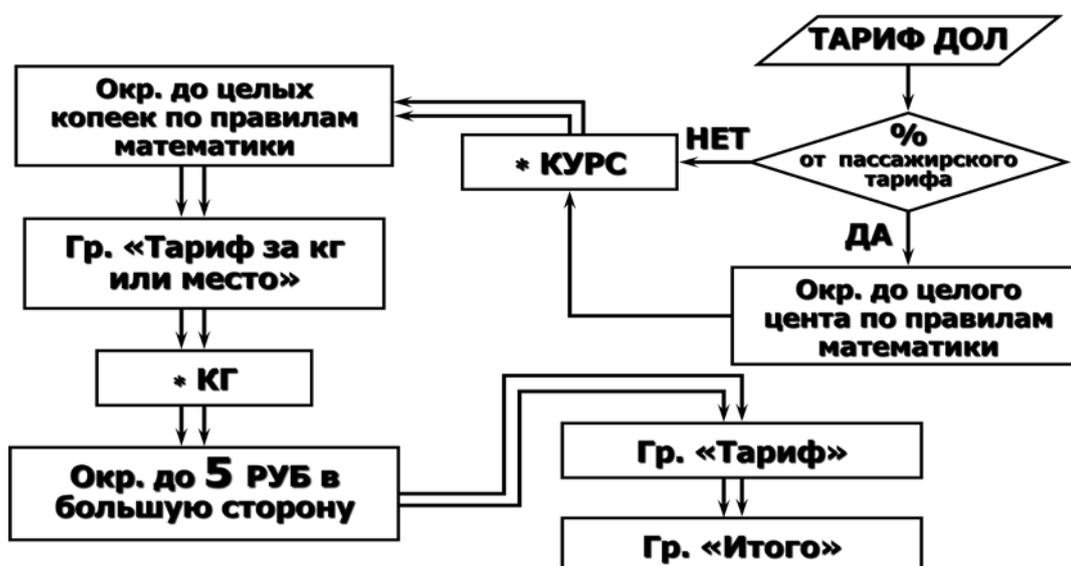


Рис. 8.2. Правила округления тарифов, назначенных в валюте, отличной от рублей

Пример:

Пассажирский тариф –	125 ДОЛ
	1 ДОЛ= 38, 5782 РУБ
Багажный тариф –	1.5% от пассажирского тарифа
Сверхнормативный вес –	15 кг
Тариф за кг:	1.5% от 125 ДОЛ = 1.875 ДОЛ ≈ 1.88 ДОЛ
	1.88 ДОЛ × 38, 5782 = 72.5270 ≈ 72.53 РУБ
Тариф багажный:	72.53 × 15 = 1087.95 ≈ 1090 РУБ

Резолюция 302 IATA (Automated Baggage Rule IATA Res. 302)

Внедрение Automated Baggage Rule и IATA Res. 302 позволяет [12]:

- иметь единый источник (АТРСО) для хранения и распространения информации по нормам провоза багажа и сборам за сверхнормативный багаж [22];
- автоматизировать процесс расчёта норм провоза багажа и сборов за сверхнормативный багаж;
- иметь полный, автоматизированный доступ к информации других авиакомпаний о применяемых нормах провоза багажа и ставках за сверхнормативный багаж;
- упростить процедуру расчёта за перевозку багажа при перевозках по интерлайн-соглашениям;
- чётко дифференцировать применение правил Weight Concept или Piece Concept при перевозке багажа и расчёте оплаты за сверхнормативный багаж в зависимости от перевозки.

Суть резолюции IATA Res. 302

- если опубликованные багажные правила одинаковые для всех перевозчиков, участвующих в перевозке, то эти правила и применяются;
- если опубликованные багажные правила у перевозчиков, участвующих в перевозке, отличаются, то действуют правила «Наиболее значимого перевозчика» (Most Significant Carrier – MSC), в случае перевозки рейсами, выполняемыми по соглашениям code-share, действуют правила оперирующего перевозчика;
- если «наиболее значимый перевозчик» не опубликовал правила перевозки багажа на маршруте, то применяются правила и условия перевозчика, принимающего багаж на регистрации;
- если перевозчик, принимающий багаж на регистрации не опубликовал правила перевозки багажа на интерлайн-маршруте, то применяются правила перевозки багажа для каждого оперирующего перевозчика на соответствующем участке перевозки.

Тарифные зоны и подзоны

О тарифных зонах и подзонах было подробно рассказано в разделе б.

Определение «Наиболее значимого перевозчика» – при перевозке между двумя или более тарифными зонами (ТС) это перевозчик, который первый пересекает границу между зонами.

Исключение:

- При перевозке между зонами 1-2-3 (ТС123) «Наиболее значимый перевозчик» – это перевозчик, который первый пересекает границу между зонами ТС1 и ТС2.
- При перевозке между тарифными подзонами: перевозчик, первый пересекающий границу между одной подзоной и другой.
- При перевозке внутри одной подзоны: перевозчик, выполняющий первый международный рейс.

Исключения при определении «Наиболее значимого перевозчика».

- Двусторонние соглашения между перевозчиками доминируют над положениями Res. 302 (являются более значительными).
- Перевозка от/до пунктов США:
- если у пассажира в билете пункт отправления или назначения – США, правила перевозки багажа выбираются аналогично шагам, описанным выше, и действуют на всем маршруте, несмотря на пункты остановок (stopover);
- в случае code-share рейсов «наиболее значимый перевозчик» – это маркетинг-перевозчик.

Основные определения и понятия IATA Res. 302

Единицы оплаты сверхнормативного багажа

- 2 места багажа, $23 \text{ кг} \leq M < 32 \text{ кг} \Rightarrow$ оплата 1 ед. РС сверхнормативного багажа;
- 2 места багажа, $32 \text{ кг} \leq M < 45 \text{ кг} \Rightarrow$ оплата 2 ед. РС сверхнормативного багажа;
- 2 места багажа, $45 \text{ кг} \leq M < 65 \text{ кг} \Rightarrow$ оплата 3 ед. РС сверхнормативного багажа;
- 2 места багажа, $65 \text{ кг} \leq M < 90 \text{ кг} \Rightarrow$ оплата 4 ед. РС сверхнормативного багажа;
- более 2 мест багажа \Rightarrow за каждое доп. место – взимается 2 ед. оплаты РС, если общий вес багажа $\leq 23 \text{ кг}$;
- более 2 мест багажа \Rightarrow за каждое доп. место – взимается 3 ед. оплаты РС, если общий вес багажа $\leq 32 \text{ кг}$;
- более 2 мест багажа \Rightarrow за каждое доп. место – взимается 4 ед. оплаты РС, если общий вес багажа $\leq 45 \text{ кг}$.

Единицы оплаты сверхнормативного багажа

На рейсах, где применяются РС – 2 места по 23 кг каждое, единица оплаты сверхнормативного багажа применяется следующим образом:

- 2 места багажа, и вес одного из них $23 \text{ кг} \leq M < 32 \text{ кг} \Rightarrow$ взимается оплата 1 ед. РС сверхнормативного багажа;
- 2 места багажа, если вес одного из них $32 \text{ кг} \leq M < 45 \text{ кг} \Rightarrow$ взимается оплата 2 ед. РС сверхнормативного багажа;
- за каждое доп. место багажа взимается оплата 2 ед. РС сверхнормативного багажа, если его вес не превышает 23 кг, оплата 3 ед. РС если его вес не превышает 32 кг и оплата 4 ед. РС, если его вес не превышает 45 кг, соответственно.

–

Контрольные вопросы

1. Какие концепции перевозки багажа существуют?
2. Что такое багажный тариф?
3. Как устанавливаются багажные тарифы?
4. Что такое нормальные и исключительные багажные тарифы?
5. К какому типу относятся тарифы на перевозку домашних животных, лыжного снаряжения и т.п.?
6. Зависит ли багажный тариф от рейса, на котором выполняется перевозка?
7. От каких параметров зависит норма бесплатного провоза багажа?
8. Как определяется сумма объявленной ценности перевозимого багажа?
9. Какие тарифы применяются при перевозке багажа в салоне воздушного судна?

10. Суть резолюции IATA Res. 302. Правила определения тарифа на перевозку багажа.

11. Является ли IATA Res. 302 обязательной для применения, если условия двустороннего соглашения перевозчиков отличаются от неё?

12. Как определяется багажный тариф при перевозках по соглашениям code-share?

13. Как определяются единицы оплаты сверхнормативного багажа при применении РС, если норма составляет 2 места, общим весом 23 кг?

14. Как определяются единицы оплаты сверхнормативного багажа при применении РС, если норма составляет 2 места, весом 23 кг каждое?

15.

Заключение

В данном учебном пособии приведены принципы тарификации перевозок, выполняемых регулярными рейсами с использованием опубликованных тарифов, но за его рамками остался ряд вопросов, о которых хотелось бы упомянуть в заключении, поскольку они тоже тесно связаны с обсуждаемой темой и являются достаточно актуальными.

Существует определённая группа тарифов, применяемых при перевозках заказными (чартерными) рейсами. Для чартерных перевозок применяются тарифы инклюзив-тур (IT-тарифы). Как правило, такая схема применяется туроператорами или турагентами. В этом случае стоимость перелёта входит в стоимость тура и отдельно нигде не прописывается. Однако следует учитывать схему организации продажи чартера. Чаще всего встречаются две схемы: первая предполагает, что туроператор фрахтует целиком борт, а вторая – туроператор или турагент берёт блок мест на регулярном рейсе перевозчика. В последнем случае возможно применение нетто тарифов (веб-тарифы). Здесь агентское вознаграждение существенно превышает установленное для обычной продажи, но авиакомпания устанавливает некое максимальное значение нетто тарифа, больше которого пассажир платить просто не должен. Например, если опубликованное значение 1000 евро, то нетто тариф устанавливается в 800 евро, при этом максимальная надбавка, которую может сделать агент, не должна превышать 100 евро.

Ещё один аспект – это «допродажа» на чартер. Например, если на чартерном рейсе имеются свободные места, а у пассажира есть острая необходимость немедленно вылететь, то ему может быть оформлен билет, и этот билет будет оформлен в соответствии с технологией продажи на регулярный рейс, которая предполагает обязательное опубликование тарифа.

Подводя итог всего сказанного выше, можно сказать, что всё приведённое в настоящем учебном пособии познакомит и поможет разобраться с такой непростой, но очень интересной темой, как тарифная информация, и с таким увлекательным процессом, как тарификация перевозок.

Перечень сокращений

AF	Applicable Fare – применяемый для перевозки тариф
APEX	Advanced Purchase Excursion Fare – тариф, предусматривающий предварительное бронирование и оформление билета, и ограничения на возврат и обмен
BSP	Billing & Settlement Plan – Система взаиморасчётов IATA
CT2	Circle Trip with 2 Fare Components – замкнутая круговая перевозка с 2 - тарифными компонентами
CT2+	Circle Trip with more than 2 Fare Components – замкнутая круговая перевозка с более, чем 2 - тарифными компонентами
DOJ	Double Open Jaw Trip – перевозка с открытым и наземным участками
EMA	Extra Mileage Allowance – разрешённое превышение максимального расстояния
EMS	Extra Mileage Surcharge – надбавка за превышение максимального расстояния
FCP	Fare Construction Points – пункты начала и окончания тарифного компонента (пункты построения тарифа)
HIP	Higher Intermediate Point – промежуточный пункт, дающий самый высокий тариф
IATA	International Air Transport Association – Международная ассоциация воздушного транспорта
IROE	IATA Rate of Exchange – курс перевода из NUC в валюту страны начала перевозки
LCF	Local Currency Fare – тариф в валюте страны начала перевозки
MPM	Maximum Permitted Mileage – максимально разрешённое расстояние на между начальным и конечным пунктами перевозки
NUC	Neutral Unit of Construction – нейтральная единица построения тарифа
OJ	Open Jaw Trip – незамкнутая круговая перевозка
OOJ	Origin Open Jaw Trip – незамкнутая круговая перевозка с открытым участком
OW	ONE WAY – перевозка в одном направлении
PEX	Instant Purchase Excursion Fare – «немедленно оплачиваемый тариф» предполагает одновременное оформление и оплату билета, жёсткие условия возврата и обмена
RT	ROUND TRIP – перевозка в направлении туда и обратно
SOJ	Single Open Jaw Trip – незамкнутая круговая перевозка с открытым <i>или</i> наземным участком
SUBTTL	Subtotal – промежуточное значение тарифа
SUPERAPEX	Super Advanced Purchase Excursion Fare – тариф аналогичен

	тарифу АРЕХ, но ещё более жёсткие условия
SUPERPEX	Super Instant Purchase Excursion Fare – тариф аналогичен тарифу РЕХ, но ещё более жёсткие условия
ТС	Taffic Conference, тарифная конференция (тарифная зона)
ТОJ	Turnaround Open Jaw Trip – незамкнутая круговая перевозка с наземным участком
TRM	Ticketed Point Mileage – расстояние между пунктами перевозки, указанными в билете
ЕОЕ	– Комбинация «end-on-end» (ценовых единиц)
КБТ	– Код базового тарифа
ККП	– Код категории пассажира
ПН	– Пункт назначения
ПО	– Пункт отправления
ПС	– Пункт стыковки
СВВТ	– Система взаиморасчётов на воздушном транспорте
СПД	– Стандартный(е) перевозочный(е) документ(ы)
ССС	– Соглашения специальных схем расчётов за воздушные перевозки
СУПТ-АПП	– Стандартное условие применения тарифов и сборов перевозчика
СУПТ-ОБЩЕЕ	– Стандартное условие применения тарифов и сборов общее
ТК	– Тарифный компонент
УПТ	– Условия применения тарифа
ЦЦБ	– Цифра-Цифра-Буква – расчётный код авиакомпании, не являющейся членом IATA
ЦЦЦ	– Цифра-Цифра-Цифра – расчётный код авиакомпании, являющейся членом IATA

Литература

1. Воздушный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ с изменениями и дополнениями. [Электронный ресурс]. URL:

<http://base.garant.ru/10200300/> (дата обращения: 20.04.2015).

2. О внесении изменений и дополнений в «Положение о порядке регистрации и опубликования тарифной информации на регулярные пассажирские воздушные перевозки, выполняемые российскими авиационными предприятиями»: Приказ Минтранса РФ №10 от 11.02.2005 г. Зарегистрировано в Минюсте РФ 27 января 2006 г. Регистрационный № 7419 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти от 13 февраля 2006 г. № 7. [Электронный ресурс]. URL:

<http://base.garant.ru/189136/#help> (дата обращения: 20.04.2015).

3. Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» с изменениями и дополнениями: Приказ Минтранса РФ от 28 июня 2007 г. № 82. Зарегистрировано в Минюсте РФ 27 сентября 2007 г. Регистрационный № 10186. [Электронный ресурс]. URL:

<http://base.garant.ru/191872/#ixzz3Y9e3VemT> (дата обращения: 20.04.2015).

4. Об утверждении Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации: Приказ Минтранса РФ от 25 сентября 2008 г. № 155. Зарегистрировано в Минюсте РФ 4 декабря 2008 г. Регистрационный № 12793 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти от 15 декабря 2008 г. № 50. [Электронный ресурс]. URL:

<http://base.garant.ru/194556/#help#ixzz3Y9f6FHEu> (дата обращения: 20.04.2015).

5. Об утверждении Порядка формирования, утверждения и опубликования расписания регулярных воздушных перевозок пассажиров и (или) грузов, выполняемых перевозчиками, имеющими соответствующие лицензии: Приказ Минтранса РФ от 12.12.2011 № 310. Зарегистрировано в Минюсте РФ 07.02.2012 № 23158) // «Российская газета», № 64, 23.03.2012 не в полном объеме. [Электронный ресурс]. URL:

http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_126085/?frame=36#esse (дата обращения 23.04.2015).

6. Passenger AirTariff. General Rules (IATA), 2014. [Электронный ресурс]. URL:

<http://www.passengerairtariff.com/docs/GENRULES.pdf> (дата обращения: 20.04.2015).

7. Res. IATA № 728 “Fare Basis Code”. [Электронный ресурс]. URL:

http://www.atpco.net/atpco/download/rbd_iata_res728.pdf (дата обращения: 20.04.2015).

8. Res. IATA SC № 100/101

9. “Ticketing Handbook. The official Guide to Worldwide Ticketing. IATA”.

10. “Passenger Airline Tariff. Fares”, IATA, SITA, 2014.

11. “Passenger Airline Tariff. Rules”, IATA, SITA, 2014.

12. Res. IATA № 302 “Automated Baggage Rule”.

13. Официальный сайт ЗАО «Сирена-Трэвел». Тарифы. [Электронный ресурс]. URL:

<http://www.sirena-travel.ru/training/obuchayushchie-materialy/204-instruktsii/561-tarifikatsiya.html>

14. Официальный сайт ПАО «Транспортная клиринговая палата. Расчёты по соглашениям специальных схем расчетов. [Электронный ресурс]. URL:

<http://www.tch.ru/rus/products/M1/> (дата обращения: 18.12.2014).

15. Официальный сайт ПАО «Транспортная клиринговая палата. Расчёты по соглашениям специальных схем расчетов. [Электронный ресурс]. URL:

<http://www.tch.ru/rus/products/M2/> (дата обращения: 18.12.2014).

16. Официальный сайт Центра расписаний и тарифов. Система on-line регистрации тарифной информации TAR-LINE. [Электронный ресурс]. URL:

http://cstweb3.tch.ru/tar2_cross/index.php. Доступ для зарегистрированных пользователей (дата обращения: 20.04.2015).

17. Официальный сайт ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии». [Электронный ресурс]. URL:

<http://www.aeroflot.ru/cms/ru/booking> (дата обращения: 18.12.2014).

18. Официальный сайт авиакомпании «Люфтганза». [Электронный ресурс]. URL:

<http://www.lufthansa.com/online/portal/lh/ru/booking?l=ru&cid=1000348> (дата обращения: 18.12.2014).

19. Официальный сайт “Passenger Airline Tariff” URL:

<http://www.pat.aero/gro/>. [Электронный ресурс]. Доступ для зарегистрированных пользователей (дата обращения: 23.04.2015).

20. Официальный сайт IATA. URL:

<http://www.iata.org/publications/Pages/prorate-passenger.aspx>. [Электронный ресурс]. Доступ для зарегистрированных пользователей (дата обращения: 23.04.2015).

21. Официальный сайт SITA. URL:

<http://www.sita.aero/solutions-and-services/products/airfare-price> [Электронный ресурс]. (дата обращения: 23.04.2015).

22. Официальный сайт ATPCO. URL:

http://stream.atpco.net/cbt/PippsInternationalProration_July2014/PippsInternationalProration_July2014.htm. [Электронный ресурс] (дата обращения: 23.04.2015).

Для заметок

КУЗЬМИНА Наталия Михайловна

ТАРИФНАЯ ИНФОРМАЦИЯ И ТАРИФИКАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК

Учебное пособие

Редактор Г.В. Токарева

Подписано в печать 28.05.15 г.

Печать офсетная

Формат 60x84/16

5,64 уч.-изд. л.

5,81 усл.печ.л.

Заказ № 1942/

Тираж 100 экз.

Московский государственный технический университет ГА

125993 Москва, Кронштадтский бульвар, д. 20

Редакционно-издательский отдел

125493 Москва, ул. Пулковская, д.6а

ISBN 978-5-86311-978-6

© Московский государственный
технический университет ГА, 2015