**Министерство транспорта Российской Федерации**

**Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации**

**Контрольная работа: Транспортные тарифы**

**Тема: Международные пассажирские тарифы**

Выполнил: Сацик М.В.

Студент КФ СнТ

186 группа

Санкт-Петербург 2010 г.

**Оглавление**

1. Механизм установления тарифов
2. Виды и типы тарифов
3. Опубликованные тарифы для пары городов
4. Глобальные направления

**1. Механизм установления тарифов**

## Международная перевозка - это такая перевозка, когда пункт отправления и пункт назначения расположены в разных государствах либо на территории одного и того же государства, но предусмотрена и остановка на территории другого государства.

Пассажирские тарифы на международных линиях устанавливаются на двух уровнях:

1. Правительственный механизм установления тарифом.
2. Неправительственный механизм установления тарифом.

Правительственный механизм включает процедуры рассмотрения оценки контроля применения тарифа со стороны компетентных правительственных органов соответствующих государств, а так же их международными институтами, советами и т.д.

Правовой основой устанавливается и применяется международный авиа тариф является двухстороннее соглашение между правительствами государств о воздушном сообщении.

Важным международным органом на правительственном уровне является международная организация ГА (ICAO) которая посвятила тарифным вопросам несколько конференций и было принято ряд важнейших рекомендаций и в их числе имеется одна которая широко используется а/к перевозчиками. Это самостоятельное установление тарифов а/к на перевозки начинающиеся в своей стране. Каждая договорившееся страна может потребовать заблаговременное уведомление тарифов предложенной, а/к другой страны:

* за перевозку на свою территорию или со своей территории
* за перевозку через свою территорию при разрешении посадки на своей территории

Установленный тариф сохраняется в силе, если его не отменяет соответствующая, авиакомпания.

По мере приближения окончания Второй мировой войны возникла необходимость разработки общих правил воздушных сообщений между странами, поэтому в 1944 году была созвана ЧИКАГСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ принявшая ряд важных документов и действий по организации международных воздушных перевозок:

* правила двухсторонних соглашений о воздушном сообщении
* образование межправительственной организации по гражданской авиации(ICAO)
* соглашение по воздушному международному транзиту

Для этого были определены так называемые «свободы воздуха», т.е. возможность перемещения воздушного судна одной суверенной страны в воздушном пространстве другой суверенной страны с обменом коммерческой загрузкой или без такового.

Имеется пять основных «свобод воздуха»

ПЕРВАЯ – техническая дает право воздушному судну пролетать над территорией другой страны, которое дала на это согласие, без посадки.

ВТОРАЯ – техническая, дает право воздушному судну совершать посадку на территории другой страны, только с техническими целями, такими как заправка или ремонт, но без коммерческих целей.

ТРЕТЬЯ – коммерческая, дает право перевозчику выгружать на территории другой страны пассажиров, груз и почту, взятых на борт в государстве, флаг которого несет воздушное судно, т.е. в стране регистрации воздушного судна.

ЧЕТВЕРТАЯ – коммерческая, дает право брать на борт в другой стране пассажиров, груз, почту для разгрузки в стране, чей флаг несет воздушное судно, т.е. в стране регистрации воздушного судна.

ПЯТАЯ – коммерческая, дает право перевозчику перевозить коммерческую загрузку между государствами, расположенными вне страны регистрации воздушного судна.

За последнее время, в связи с конкретными особенностями воздушных сообщений между государствами, применяются также другие «свободы воздуха».

Неправительственная международная организация, занимающаяся в отрасли координацией авиатарифов и правилами их применения, является международная ассоциация воздушного транспорта (IATA).

Данная организация регистрирует и публикует международные тарифы IATA, а так же тарифы перевозчика. Опубликованные тарифы публикуются в специальных тарифных справочниках и через международные системы бронирования (АСБ, Габриель, Старт-Амадеус и др.)

Для удобства рассмотрения и согласования тарифов IATA разделили всю территорию земного шара на три зоны:

1зона – Территория Северной и Южной Америки и прилегающие острова.

2зона – Территория Европы (по границе Уральских гор), Африка и страны Ближнего Востока

3зона – Территория Азии, Австралии, Новой Зеландии и прилегающие острова.

Устанавливается тариф на зональных и межзональных конференциях.

**2. Виды и типы тарифов**

Тариф — это утвержденная в установленном порядкесумма, взимаемая авиаперевозчиком за перевозку пассажира в соответствии с применяемым классом обслуживания,от пункта отправления do пункта назначения по определенному маршруту.

В международной практике воздушных перевозок существуют отдельные группы тарифов, которые определяются порядком их разработки и условиями применения.

**Различают несколько видов тарифов:** опубликованные тарифы IATA, опубликованные тарифы авиакомпаний, конфиденциальные тарифы авиакомпаний, специальные предложения.

**Опубликованные тарифы IATA** устанавливаются Международной Ассоциацией Авиаперевозчиков, призванной защищать коммерческие интересы входящих в нее участников. Международные тарифы, регулируемые 1АТА, являются базисными; не зависят от авиакомпаний; приводятся во всех международных системах бронирования и печатаются во всех тарифных справочниках, в связи с чем и называются опубликованными. Опубликованные тарифы IATA используются при расчетах сложных маршрутов, где участвуют несколько перевозчиков.

**Опубликованные** **тарифы авиакомпаний** представляют собой тарифы, разработанные конкретным авиаперевозчиком на конкретном направлении Правда, они устанавливаются по согласованию с IATA, поэтому отличаются от них ненамного (разница может составлять от 2 до 10 $ США). Опубликованные тарифы авиакомпаний, так же как и опубликованные тарифы IATA, применяются при расчете воздушных маршрутов с участием нескольких перевозчиков.

В некоторых случаях расчет авиатарифа представляет собой довольно сложный процесс, осуществляемый в соответствии с определенными правилами. Величина тарифа зависит от расстояния между пунктами перелета, наличия остановок по маршруту (stopover), класса обслуживания, а также от того, осуществляется перелет в один конец или в оба конца. В перевозке, где участвуют авиакомпании разных стран, при расчете тарифов используют искусственно введенную нейтральную расчетную единицу NUC (Neutral Units of Coastcuction), которая позволяет нейтрализовать влияние курсов валют разных государств по отношению друг к другу.

**Конфиденциальные тарифы авиакомпаний** являются коммерческой тайной каждой авиакомпании, нигде не публикуются и недоступны в международных системах бронирования. Предлагаются они на простых маршрутах, выполняемых одним перевозчиком. Эти тарифы более дешевые по сравнению с опубликованными и зависят от спроса и конкуренции на данном направлении. Особенностью конфиденциальных тарифов является выполнение многих специальных условий их применения, а также возможность приобретения билетов по ним только в точке начала перевозки.

В последнее время большое распространение получили различные **специальные предложения** (по существу — рекламные тарифы). Их основной целью является желание авиакомпаний «напомнить о себе», привлечь пассажиров на новые рейсы, сохранить конкурентоспособность на старом направлении, заполнить незагруженные рейсы в несезон. Спецпредложения периодически разрабатывают как отечественные, так и иностранные авиакомпании, как на внутренних, так и на международных линиях. Например, в канун 2000 г. авиакомпания «British Midland» предложила своим клиентам в рекламных целях три категории билетов бизнес-класса. Билет категории «А» стоимостью 99 фунтов стерлингов предполагал перевозку из аэропорта Хитроу только внутри Соединенного Королевства; билет категории «В» стоимостью 159 фунтов стерлингов распространялся на перевозки на близкие расстояния из аэропорта Хитроу в Амстердам, Брюссель, Дублин, Кёльн, Франкфурт. Для перелетов на дальние расстояния (из Хитроу в Ниццу, Прагу, Варшаву) предлагался билет категории «С» всего за 229 фунтов стерлингов.

Весной 2001 г. отечественная компания «Аэрофлот» провела рекламную акцию «В Европу за 99 USD», в которой приняли участие более 7 тыс. пассажиров. Благодаря ей многие люди, которым «Аэрофлот» предоставил возможность совершить путешествие в города Западной Европы по этому рекламному тарифу, смогли осуществить то, что им не удавалось в силу ограниченных финансовых возможностей. С другой стороны, эти полеты имели большое значение и для самой авиакомпании — она не только приобрела новых друзей в лице значительной части участников акции, но и догрузила рейсы, которые не обещали значительной наполняемости, и тем самым получила прибавку к доходам.

В конце 2001 г. «Аэрофлот» успешно провел еще одно рекламное мероприятие — «пассажиры, которые приобретут билеты на европейские маршруты до 20 декабря, получат скидку в 100 $ США на любой регулярный рейс в Европу с 15 января по 20 марта 2002 г.». А осенне-зимняя акция, получившая название «Улетные предложения» и проводившаяся в октябре—ноябре 2002 г., позволила перевозчику получить 8%-ный рост занятости кресел.

Рекламные акции, осуществляемые перевозчиками, в целом выгодны обеим сторонам, однако они имеют один существенный недостаток — непредсказуемость их проведения Невозможно заранее предсказать, какая авиакомпания, на каком направлении выступит со своим специальным предложением; какие будут сроки проведения акции, стоимость билета, налагаемые ограничения на перевозки. Тем не менее пассажир, заинтересованный в приобретении билета по минимальной цене, может найти информацию, касающуюся спецпредложений авиаперевозчиков, на интернет-сайтах этих авиакомпаний или в их рекламных проспектах.

Все названные виды тарифов по условиям применения подразделяются на типы: **нормальные** (Normal Fares), **специальные** (Special of Promotional Fares) и **льготные** (Discounted Fares).

**Нормальные тарифы** — это полные тарифы первого (F), бизнес- (С) и эконом- (Y) классов обслуживания; тарифы второго уровня (первого, бизнес- и эконом-класса соответственно), подразумевающие примечания, оговоренные специальными условиями применения этих тарифов; тарифы первого, бизнес- и эконом-класса со скидками для детей от 2 до 12 лет и инфантов (детей в возрасте до 2 лет).

Нормальные тарифы предполагают перелет в оба конца («туда — обратно»), не накладывают никаких ограничений на срок действия билета (срок действия билета — один год с начала перевозки по первому полетному купону, если перевозка начата) и разрешают бронировать билеты за 365 дней до вылета с фиксированной или открытой датой. Пассажир, приобретший билет по нормальному тарифу, может изменить дату вылета, вернуть билет обратно в кассу даже после вылета самолета (правда, в этом случае некоторые компании удерживают штраф — 10 % стоимости билета), сделать несколько остановок по маршруту, менять маршрут и т.д. Кроме того, в соответствии с нормальным тарифом можно купить билет в одну сторону (One Way — OW). Необходимо помнить, что покупка билета в одну сторону всегда реализуется по базовым тарифам, без применения льгот. Однако есть страны, в которые продавать билет в одну сторону вообще запрещено (за исключением тех лиц, которые официально прибывают на постоянное место жительства). Нормальные тарифы — это наиболее дорогие тарифы.

**Специальные тарифы** — это все тарифы, не попадающие под определение нормальных тарифов и опубликованные в официальных справочниках перевозчиков и на экранах систем бронирования.

Специальные тарифы — это наиболее дешевые типы тарифов, однако их дешевизна предполагает довольно большое количество ограничений при их применении. Правило, которое используют при этом перевозчики, отражает такую закономерность — чем дешевле тариф, тем жестче условия его применения. Условия, ограничивающие применение тарифов, устанавливаются для того, чтобы снизить вероятность приобретения бизнес-пассажирами билетов по дешевым тарифам.

К основным ограничениям специальныхтарифов относятся следующие:

* спецтарифы имеют минимальный и максимальный сроки пребывания за границей. Минимальный срок пребывания составляет, за редким исключением, ночь с субботы на воскресенье (так называемое «Правило воскресенья»), максимальный срок — от 1 до 6 мес.;
* спецтарифы, как правило, не допускают остановки в пути следования или требуют доплату за такую возможность (остановкой в пути — stopover — считается остановка более чем на сутки). Если же пассажиру необходимо осуществить остановку в каком-либо промежуточном пункте более чем на сутки, то ему предложат тариф, разрешающий stopover, однако он будет гораздо дороже спецтарифа;
* все специальные тарифы имеют фиксированные даты вылета, которые либо запрещается менять совсем, либо разрешается, но с очень большими штрафами. Если по условиям тарифа изменение даты возможно со штрафом, то на сумму штрафа выписывается специальный бланк строгой отчетности — ордер различных сборов «МСО» (Miscellaneous Charger Order). В нем указывается, какая сумма и за что взята с пассажира. Копию ордера прикалывают к билету пассажира, и он предъявляет ее при регистрации. Кроме того, на билет наклеивается стикер (самоклеящаяся бумажка), в котором указаны номер рейса и новая дата вылета;
* билеты, купленные по спецтарифам, практически невозможно сдать. Возврат билета, выписанного по спецтарифу, производится авиакомпанией в исключительных случаях и с уплатой больших штрафов;
* спецтарифы нельзя бронировать — как правило, билеты должныбыть оплачены и выкуплены сразу или в течение определенного промежутка времени (24—72 ч);
* иногда у пассажира имеется необходимость прилететь в один пункт, а вернуться из другого. Такой маршрут для специальных опубликованных тарифов обычно разрешен только в пределах одной страны;
* большинство специальных тарифов продаются только «туда и обратно» (RT — Round Trip), и перевозка «обратно» оплачивается одновременно с перевозкой «туда» (а изменение даты возможно только со штрафными санкциями);
* количество мест в самолете, которое авиакомпания продает по спецтарифам, мало, в связи с чем приобрести билет по спецтарифу не всегда удается.

Специальные тарифы можно разделить на четыре основные группы:

1) экскурсионные тарифы (Excursion fares); 2) молодежные тарифы; 3) групповые тарифы (Group travel fares); 4) тарифы инклюзив-тур (IT fares/Package holiday fares).

**1. Экскурсионные тарифы** являются наиболее популярными, они рассчитаны на туристов и имеют ограничения, делающие их неприемлемыми для бизнес-потоков. Основными особенностями экскурсионных тарифов являются ограничение по минимальному и максимальному срокам пребывания за рубежом, обязательный полет в оба конца, сокращенный срок годности билета. Минимальный срок пребывания за рубежом по экскурсионным тарифам от 7 до 1 дня, включая воскресенье, максимальный срок пребывания может колебаться от 1 до 6 мес. — это зависит от направления маршрута и страны пребывания. Некоторые экскурсионные тарифы имеют ограничения по срокам выкупа.

Тем не менее, билет, приобретенный по экскурсионному тарифу, может иметь фиксированную или открытую дату. Такой билет можно сдать (даже после вылета), изменить в нем дату вылета в пределах действия срока годности (правда, с уплатой штрафа).

Экскурсионные тарифы более дешевые, чем нормальные, но более дорогие по сравнению с другими специальными тарифами.

Экскурсионные тарифы делятся на три основные категории: 1) YEE — экскурсионный тариф «туда и обратно»; 2) специальный экскурсионный тариф РЕХ (YPX) с жесткими ограничениями по условиям применения и специальный экскурсионный тариф SUPER РЕХ (YSX) с особо жесткими ограничениями по условиям применения; 3) специальный экскурсионный тариф APEX (YAP) с ограничениями по времени продажи и специальный экскурсионный тариф SUPER APEX (YAB) с ограничениями по времени продажи и по условиям применения.

Спецтариф на пассажирские перевозки РЕХ имеет фиксированные даты вылета «туда» и «обратно», срок действия, как правило, 2 или 3 мес. По этому тарифу действуют ограничения по минимальному сроку (включая воскресенье) и максимальному сроку (2 — 3 мес.) пребывания за рубежом Бронирование и выкуп билета регламентированы специальными правилами; возврат билета до вылета сопровождается очень большим штрафом, после вылета сдать билет невозможно.

Спецтариф APEX еще более дешевый, чем РЕХ, но у него, как правило, еще больше ограничений. Помимо вышеназванных ограничений APEX имеет лимитированные сроки продажи билетов (период «дедлайна»), после которых не разрешается реализация билета по этому тарифу. Период дедлайна может составлять от 7 до 28 дней в зависимости от направления. Дата прилета и вылета фиксированы, их невозможно изменить. Правда, в исключительных случаях авиакомпания может пойти навстречу пассажиру и перенести дату обратного вылета (в пределах срока действия тарифа) с оплатой штрафа, составляющего от 10 до 50 % стоимости билета.

При опоздании на рейс по тарифам РЕХ и APEX авиакомпания никогда не перебронирует билет и не выплатит никаких компенсаций за исключением случаев, если человек заболел. В последней ситуации перевозчик может либо продлить срок действия билета, либо все-таки выплатить его стоимость с удержанием штрафа.

Тариф APEX бывает трех видов в зависимости от максимального срока пребывания за границей. АР1М (максимальный срок — месяц); АР2М (максимальный срок — 2 мес); АРЗМ (максимальный срок — 3 мес).

Особенностью специального экскурсионного тарифа SUPER APEX является то, что при его применении нет единых правил, разные перевозчики устанавливают свои ограничения и запреты. Эти запреты в данном случае могут касаться как периода дедлайна (за 21, 14, 7 дней и наоборот — не ранее 7, 3 дней), так и установления дней «блэкаутов» (дней, по которым вообще нельзя летать по этим тарифам). Некоторые авиакомпании в системах SUPER APEX налагают ограничения на номера рейсов, конкретные аэропорты, на дни недели и время суток, а иногда даже на цель поездки пассажира и его национальность. Как правило, этот тариф вводится в низкий для авиакомпании сезон.

Все ограничения специальных тарифов имеют определенную цель.Так, ужесточение срока действия вводится для ограничения использования специальных тарифов бизнесменами, ограничение применения по времени суток, дням недели, сезонам используется для оптимизации загрузки самолетов при неравномерном спросе на перевозки; ограничения по бронированию, продаже и выписке билета регулируют спрос на самые дешевые спецтарифы. В то же время дешевые тарифы позволяют максимизировать загрузку самолета, а также покрыть возможные потери от неявки на рейс пассажиров, имеющих на руках билеты, выписанные по тарифам с либеральными условиями применения (с возможностью возврата билетов без штрафа, возможностью изменения даты вылета без штрафа и т.д.)

**2. Молодежные тарифы** имеют ограниченный возрастной ценз, который на разных направлениях составляет от 12 до 26 лет. Срок годности билета, купленного по молодежному тарифу, составляет год. Бронировать билет можно за 365 дней до вылета, однако ограничены сроки его выкупа (за 2 мес. до начала вылета; за 7 дней, за 3 дня — в зависимости от направления); предоставляется открытая дата обратного вылета; сроки пребывания за рубежом не ограничены. Изменение даты вылета возможно при уплате штрафа, однако возврат билета запрещен. Некоторые авиакомпании устанавливают свои правила применения молодежных тарифов: предлагают групповые скидки, расширяют возрастной ценз, предоставляют право купить билет в одну сторону с оплатой 50 % полного тарифа, ограничивают количество остановок в пути и др.

Следует отметить, что молодежные тарифы на авиабилеты действуют только для владельцев карточек IS1C и GO-25, которые выпускаются Международной Студенческой Туристической Конфедерацией.

Международное студенческое удостоверение ISIC (International Student Identity Card) является формой студенческого билета, утвержденной ЮНЕСКО. По этому удостоверению турист может во всем мире получить скидки при приобретении авиа- и железнодорожных билетов; автобилетов при международных перевозках; скидки при размещении в отелях, мотелях, молодежных общежитиях, а также на посещение музеев, выставок, дискотек, спортивных мероприятий, ночных клубов. При этом для владельцев ISIC некоторые авиакомпании либо уменьшают возрастные ограничения (до 34 лет — «British Airways»), либо вообще их снимают («Трансаэро»). Если же человек не относится к учащейся молодежи, но ему еще нет 26 лет, то он может оформить себе Международную молодежную Туристическую карту GO-25, которая дает ее владельцу те же права, что и студенческая карта ISIC.

Аналогичными правами могут воспользоваться учителя, преподаватели, профессора и инструкторы, официально работающие в штате образовательных учреждений по предоставлению соответствующего удостоверения ITIC (International Teacher Identity Card — Международное учительское/профессорское удостоверение). Правда, получить специальные тарифы при авиаперевозках владельцы 1TIC могут лишь на рейсах «Lufthansa» и некоторых направлениях «British Airways».

Оформить международные карточки ISIC, ITIC, GO-25 можно в международном студенческом агентстве STAR (Student Travel Agency Russia) или в какой-либо крупной турфирме. Для этого необходимо предоставить одну фотокарточку, документ, подтверждающий статус студента или преподавателя (для получения ISIC и ITIC), или паспорт (для получения GO-25).

**3. Групповой тариф** применяется, как правило, для групп учащихся школ и других учебных заведений в возрасте до 19 лет и сопровождающего их руководителя при полетах в некоторые пункты Европы. Регламентируются минимальная численность группы (10 детей плюс один взрослый, который приобретает билет по льготному тарифу) и цель поездки (повышение уровня образования и культурный обмен). Скидки для детей в возрасте от 2 до 12 лет по этому тарифу не предоставляются. Условия применения тарифа для группы школьников определяются специальными правилами. Так, по групповому тарифу можно изменить дату вылета, однако для этого необходимо доплатить разницу в стоимости группового и индивидуального тарифа.

**4. Тарифы** **«инклюзив-тур»** распространяются только через турфирмы-операторы среди индивидуальных и групповых туристов. Помимо лимитированного срока пребывания за границей эти тарифы предусматривают ограничения по числу туристов в группе (в зависимости от направления количество туристов должно быть не менее 4—25 человек), по направлению, а также предполагают наличие документального подтверждения туристской принадлежности. Как правило, эти тарифы не публикуются на основном агентском экране и могут быть предложены пассажирам вместе с пакетом дополнительных услуг, включающим: бронирование гостиницы и автомобиля; билеты на культурные и спортивные мероприятия; питание; экскурсии и услуги по доставке пассажиров от аэропорта к месту отдыха.

**3. Опубликованные тарифы для пары городов**

В Амадеусе содержатся как IATA-тарифы, так и опубликованные тарифы авиакомпаний. Конфиденциальные тарифы могут быть заведены в систему по желанию авиакомпании.

Все инструменты расчета тарифов в Амадеус могут быть разделены на 2 большие группы:

* Справочные запросы (без создания PNR)
* Расчет стоимости забронированных перелетов

Справочные запросы, в свою очередь, подразделяются на следующие 4 категории:

* 1. Тарифы для пары городов
	2. Расчет тарифа по маршруту
	3. Follow Up- запросы, опирающиеся на ранее вызванный экран
	4. Независимые запросы, связанные с расчетом тарифов.

**Уточнения к запросу тарифов для пары городов**

**/А /A FV** Тарифы FV и IATA

Авиакомпания

(до 3 а/к)

**Для конкретной авиакомпании**

**>FQDLEDPAR/AFV**

**FQDLEDPAR/AFV**

**AF AY AZ BA BT DE KL LH LO TAX MAY APPLY**

**LX MA OK OS SK SN SU TK UN**

**2G /YY\*AC AG AJ AK CB C6 C9**

**DI DY D2 E6 FL FP FR F9 GX**

**G3 G5 HJ HS ID IF IK IT IV**

**JD LF LL LQ L9 NB NE OG P2**

**QU Q7 Q9 RY R3 R4 SH SP S9**

**TF TV T7 T9 UK UR UV U2 VB**

**VK VY V6 WW XF X3 X5 YC Y2**

**ZD ZH ZJ ZN ZU 2L 3H 4U 5N**

**5Q 6B 6G 6P 6Q 6S 7A 7W 7Y**

**8H 8U 9B 9F 9G**

**ROE 0.756259 UP TO 1.00 EUR**

**22SEP06\*\*22SEP06/FV LEDPAR/NSP;EH/TPM 1337/MPM 1604**

**LN FARE BASIS OW EUR RT B PEN DATES/DAYS AP MIN MAX R**

**01 COW 450 C - - - + - - - R**

**02 CRT 810 C - - - + - - - R**

**03 YOW 329 Y - - - + - - - R**

**04 YRT 604 Y - - - + - - - R**

**05 MEE6M 499 M - - - + - 3+ 6M+R**

**> PAGE 1/ 2**

**>**

**22SEP06\*\*22SEP06/FV LEDPAR/NSP;EH/TPM 1337/MPM 1604**

**LN FARE BASIS OW EUR RT B PEN DATES/DAYS AP MIN MAX R**

**06 MEE3M 454 M - - - + - 3+ 3M+R**

**07 KKPX3M 389 K NRF S01SEP 10NOV+ - SU+ 3M+R**

**08 VKAP1M 365 V NRF S01SEP 10NOV+ 7+SU+ 1M+R**

**09 QZZOW 180 Q - - - + - - - R**

**10 QZZRT 334 Q - - - + - - - R**

**11 EXSP21D 329 E NRF - X67+ + 3+ 21+R**

**12 HSALE 299 H NRF - X67+ + 3+ 1M+R**

**22SEP06\*\*22SEP06/YY LEDPAR/NSP;EH/TPM 1337/MPM 1604**

**13 C 1002 + - - - - - - M**

**14 Y 1002 + - - - - - - M**

**15 C 1821 + - - - - - - M**

**16 Y 1821 + - - - - - - M**

**17 YEE6M 1278 + - - - - + 6M M**

**18 YPX3M 1002 + NRF - - +SU+ 3M M**

**> PAGE 2/ 2**

**\*TRN\***

**>**

**Уточнения к запросу тарифов для пары городов**

/**A** – F**V** Тарифы только FV

**/A** F**V**, **SU, UN** Тарифы FV, SU и UN

**/A FV, UN, YY** Тарифы FV, UN и IATA

/D /**D 1 SEP**Определенная дата (в будущем).

Дата **/D APR** 3-месячный период, начинающийся 1апреля

**/D 01 APR 05** Прошедшая дата (до 12 месяцев назад)

**/D 12 AUG\*** Определенная дата вылета

**/D 05JUN\*20JUN** Определенные даты вылета и прибытия

**/D 01AUG\*\*15AUG** Тарифы, действительные на период с 1 по 15 августа

**/R,-ZZ** Тип тарифа **/R,-ZZ-CD-CH** Возможна комбинация до 3-х

См. **HE FARE** **REQUEST** скидок

**/C** Класс бронирования **/C M** Класс бронирования **M**

**/V** Глобальное направление **/V TS** Глобальное направление

«Через Сибирь»

**/IO** Только тарифы «в одну сторону»

**/IR** Только тарифы «туда - обратно»

**/IX** Тарифы в обратной последовательности

**/IL** Экран тарифов без указания списка авиакомпаний (поля **1.** и **2.**)

**/R, NUC** Тарифы в NUC

**/R, WT** Тарифы без включения такс

**/R, NEGO** Конфиденциальные тарифы

**/R, U** Загружаются в Систему некоторыми авиакомпаниями

**/R, AT** Тарифы с включением такс

На экране появляется сумма тарифа и такс. Для уточнения размера такси

Тарифа используется команда **FQKn,** где **n** – номер линии на экране FQD

Возможны комбинации уточнений к запросу FQD, например:

**FQD LEDPAR / D APR/ A-FV, AF/ R,NUC**

При необходимости комбинации в одном запросе нескольких уточнений, начинающихся с **/R,** это делается следующим образом:

**FQD LEDPAR / D APR/ A-FV / R, NEGO,AT**

**Допустимый маршрут**

Если тариф построен по маршрутному (Routing), а не мильному принципу, в столбце «Принцип построения» (R) установлен индикатор **R**. Для вызова информации о допустимом по данному тарифу маршруте, наберите

**FQR 11**

Где 11 – номер строки на экране FQD

**FQR11**

**AF AY AZ BA BT DE KL LH LO TAX MAY APPLY**

**LX MA OK OS SK SN SU TK UN**

**2G /YY\*AC AG AJ AK CB C6 C9**

**DI DY D2 E6 FL FP FR F9 GX**

**G3 G5 HJ HS ID IF IK IT IV**

**JD LF LL LQ L9 NB NE OG P2**

**QU Q7 Q9 RY R3 R4 SH SP S9**

**TF TV T7 T9 UK UR UV U2 VB**

**VK VY V6 WW XF X3 X5 YC Y2**

**ZD ZH ZJ ZN ZU 2L 3H 4U 5N**

**5Q 6B 6G 6P 6Q 6S 7A 7W 7Y**

**8H 8U 9B 9F 9G**

**ROE 0.756259 UP TO 1.00 EUR**

**22SEP06\*\*22SEP06/FV LEDPAR/NSP;EH/TPM 1337/MPM 1604**

**LN FARE BASIS OW EUR RT B PEN DATES/DAYS AP MIN MAX R**

**11 EXSP21D 329 E NRF - X67+ + 3+ 21+R**

**ADDON SPECIFIED FV0001 ADDON EFF21JUL06**

**TRAVEL MUST BE NONSTOP**

**1 \* LED-\*FV-PAR**

**> PAGE 1/ 1**

**\*TRN\***

**>**

По указанному тарифу можно лететь только напрямую:LED-PAR.

**4. Глобальные направления**

Тарифы отличаются не только по классу обслуживания, но и по направлению следования пассажира, который называется **глобальным направлением** (**GI** – Global Indicator). Для примера, тариф экономического класса (Y) из LAX в HKG через Атлантический океан будет выше, чем тариф этого же класса через Тихий океан.

РАХ (пассажир) при перевозке из MOW в SIN по разным GI (глобальным направлениям) оплачивает различные тарифы.

Иными словами, для правильного применения тарифа необходимо сначала определить глобальное направление, по которому будет производиться конкретная перевозка.

**IATA установлены следующие глобальные направления:**

**ТС1 –** перевозка внутри зоны 1 или Western Hemisphere.

**GI: WH –** Western Hemisphere

Пример: **RIO-MIA**

**ТС2 –** перевозка внутри зоны 2 или Eastern Hemisphere.

**GI: EH -** Eastern Hemisphere

Пример: **MOW-NBO**

**TC3 –** перевозка внутри зоны 3 или Eastern Hemisphere.

**GI: EH -** Eastern Hemisphere

Пример: **VVO-SIN**

Перевозки, включающие в себя несколько зон ТС

**ТС12** – Перевозка между зоной 1 и зоной 2.

**GI: AT** – трансатлантическая перевозка (via the Atlantic Ocean)

Пример 1: **NYC-MOW**

Пример 2: **JNB-RIO**

**TC31** – Перевозка между зоной 3 и зоной 1

**GI: PA** – перевозка через Тихий океан (via the North/Central Pacific)

Пример: **TYO-SFO**

**TC123 –** Перевозка между зоной 1 и зоной 3 (через зону 2)

**GI: AT** – трансатлантическая перевозка (via the Atlantic Ocean)

Пример: **HKG-(MOW)-MIA-RIO**

**TC23 –** Перевозка между зоной 2 и зоной 3

**GI: AP** – перевозка через Атлантический и Тихий океаны

(via Atlantic and Pacific Ocean)

Пример: **HKG-YTO-MOW**

**GI: TS –** транссибирский маршрут (Trans Siberian Routings)

* Между Европой и ТС3 (кроме Китая и Южно-Азиатского суб-региона)
* Между Средним Востоком/Африкой и Японией/Кореей
* С полетами NON-STOP между Европой и Японией/Кореей или полетами через Сибирь (через MOW - Японию).

Примеры: **STO-TYO**

**PAR-TYO-BKK**

**MOW-TYO-SIN**

**JED-IST-TYO**

**GH: FE –** перевозка между Россией (западнее Уральских гор)/Украиной и зоной с участком NON-STOP между Россией (Западнее Уральских гор)/Украиной и ТС3, не являющаяся по определению TS (Fare East)

Пример: **MOW-HKG**

**GI: EH –** перевозка между зонами 2 и 3, не являющаяся по определению TS/FE

(Eastern Hemisphere)

Пример: **LON-DXB-SIN**

ТС23 Глобальные направления