Министерство транспорта Российской Федерации

Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации

Контрольная работа: Транспортные тарифы

Тема:

**Правила построения авиационных тарифов**

Выполнил: Сацик М.В.

Студент ЗФ ОАП 980211

Санкт-Петербург

2010г.

**Оглавление**

1. Тарифный компонент
2. Типы перевозок
3. Правила применения тарифов
4. Тарификация перевозки
5. Комбинирование ценовых единиц комбинация (комбинация «End-on-End»)

**1. Тарифный компонент**

Тарифный компонент – часть маршрута перевозки между пунктами маршрута или весь маршрут, для оценки стоимости которого, может быть применен тариф OW или половина тарифа RT. При этом для оценки стоимости могут применяться опубликованные, опубликованные сквозные или построенные сквозные тарифы.

Тарифные компоненты могут включать как один, так и несколько участков маршрута перевозки, на каждый из которых оформляется отдельный полетный купон. Под участком маршрута перевозки понимается маршрут перевозки или часть его, определяемая двумя последовательными пунктами (аэропортами).

Направление тарифного компонента определяется относительно применяемого тарифа:

- направление туда определяется относительно пункта отправления тарифа;

- направление обратно определяется относительно пункта назначения тарифа

Пример 1. Маршрут перевозки Москва – Сочи. Опубликован тариф OW (ИИТ=3) Москва – Сочи. Тарифный компонент в направлении туда: Москва – Сочи.

Пример 2. Маршрут перевозки Москва – Сочи – Москва. Опубликован тариф RT Москва – Сочи. Тарифный компонент в направлении туда: Москва – Сочи, в направлении обратно: Сочи – Москва.

Пример 3. Маршрут перевозки Сочи – Москва – Сочи. Опубликован тариф RT Сочи – Москва. Тарифный компонент в направлении туда: Сочи – Москва, в направлении обратно: Москва – Сочи.

Пример 4. Маршрут перевозки Москва – Новосибирск – Хабаровск – Новосибирск – Москва. Опубликованы тарифы RT Москва – Новосибирск, Новосибирск – Хабаровск и опубликован сквозной тариф RT Москва – Хабаровск для маршрута Москва – Новосибирск – Хабаровск. Данный маршрут может быть разбит на следующие тарифные компоненты:

в направлении туда: Москва – Новосибирск, Москва – Хабаровск, Новосибирск – Хабаровск;

в направлении обратно: Хабаровск – Новосибирск, Хабаровск – Москва, Новосибирск – Москва.

Пример 5. Маршрут перевозки Саратов – Самара – Санкт-Петербург – Самара -

Саратов. Опубликован тариф RT Самара – Санкт-Петербург и стыковочный тариф RT Самара – Саратов. После построения сквозного тарифа RT Саратов - Санкт-Петербург, тарифный компонент в направлении туда - Саратов - Санкт-Петербург, в направлении обратно: Санкт-Петербург – Саратов.

**2. Типы перевозок**

Маршрут перевозки может быть представлен одним или несколькими из следующих типов перевозки:

а) Перевозка в одну сторону (OW) – это воздушная перевозка, включающая один тарифный компонент.

Пример 1. Опубликован тариф OW (ИИТ=3) Москва–Воркута. Маршрут перевозки Москва–Воркута.

ВКТ Тарифный компонент в направлении туда: Москва–Воркута

МОВ

Пример 2. Опубликован сквозной тариф OW (ИИТ=1) Москва–Воркута по маршруту Москва–Сыктывкар-Воркута. Маршрут перевозки Москва–Сыктывкар-Воркута.

ВКТ

Тарифный компонент в направлении туда: Москва–Воркута

СЫВ

МОВ

б) 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. При этом тариф, применяемый для тарифного компонента в направлении туда, должен быть равен тарифу, применяемому для тарифного компонента в направлении обратно. Маршруты тарифных компонентов могут не совпадать. Для типа перевозки RT поворотным пунктом считается пункт обратного вылета. Понятие пункта обратного вылета применяется для определения срока максимального и минимального пребывания.

Пример 3. Опубликован тариф RT Москва – Сочи 6600 руб. Маршрут перевозки Москва – Сочи - Москва.

МОВ Тарифный компонент в направлении туда: Москва – Сочи (½ RT- 3300 руб).

Тарифный компонент в направлении обратно: Сочи - Москва (½ RT-3300 руб.)

в) Перевозка замкнутая круговая (СТ2) – это непрерывная воздушная перевозка из пункта отправления до другого пункта и обратно в пункт отправления, состоящая из двух тарифных компонентов. При этом, тариф, применяемый для тарифного компонента в направлении туда, не равен тарифу, применяемому для тарифного компонента в направлении обратно. Маршруты тарифных компонентов могут не совпадать. Для типа перевозки СТ2 поворотным пунктом считается пункт обратного вылета.

Пример 4. Опубликован сквозной тариф RT Москва – Хабаровск 14000 руб. для маршрута Москва – Красноярск - Хабаровск и опубликован тариф RT Москва–Хабаровск 14500 руб. Маршрут перевозки Москва–Красноярск-Хабаровск-Москва.

КЯА

 МОВ

ХБР

Тарифный компонент в направлении туда: Москва–Хабаровск (½ RT – 7000 руб.).

Тарифный компонент в направлении обратно: Хабаровск-Москва (½ RT – 7250 руб.).

г) 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 ортодромическому расстоянию пункт пересадки между тарифными компонентами относительно пункта отправления. При этом, если для двух или более пунктов ортодромические расстояния совпадают, то выбирается наиболее удаленный по маршруту перевозки пункт пересадки. Ортодромическое расстояние – это расстояние, рассчитанное по географическим координатам.

Примечание. При тарификации перевозки АСБ автоматически рассчитывает ортодромические расстояния и определяет тип перевозки.

Пример 5. Опубликованы тарифы RT Москва – Сочи, Сочи - Самара, Самара -Москва. Маршрут перевозки Москва - Сочи – Самара - Москва.

Тарифные компоненты в направлении туда: Москва-Сочи (½ RT), Сочи-Самара (½ RT), Самара-Москва (½ RT).

д) Перевозка незамкнутая круговая (OJ) – 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 (наземный участок) – TOJ;

Пример 6. Опубликованы тарифы RT Москва – Оренбург, Самара - Москва. Маршрут перевозки Москва – Оренбург - наземный участок –Самара - Москва.

Тарифные компоненты в направлении туда: Москва - Оренбург (½ RT), Самара - Москва (½ RT);

- пункт отправления не совпадает с пунктом назначения (открытый участок), пункт прибытия в направлении туда совпадает с пунктом обратного вылета – OOJ;

Пример 7. Опубликованы тарифы RT Хабаровск-Москва, Москва-Владивосток. Маршрут перевозки – Хабаровск-Москва-Владивосток. Между пунктами Хабаровск и Владивосток - открытый участок.

Тарифные компоненты в направлении туда: Хабаровск-Москва (½ RT), Москва-Владивосток (½ RT).

-пункт отправления не совпадает с пунктом назначения (открытый участок), а пункт прибытия в направлении туда не совпадает с пунктом обратного вылета (наземный участок) - DOJ.

Пример 8. Опубликованы тарифы RT Санкт-Петербург - Хабаровск, Владивосток -Москва. Маршрут перевозки Санкт-Петербург – Хабаровск - наземный участок – Владивосток - Москва. Между пунктами Санкт-Петербург и Москва - открытый участок

 СПТ ХБР

 открытый участок наземный участок

 МОВ ВВО

Тарифные компоненты в направлении туда: Санкт-Петербург - Хабаровск (½ RT), Владивосток - Москва (½ RT).

Для типа перевозки OJ поворотным пунктом считается пункт обратного вылета.

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

- если она имеет тип TOJ;

или,

- если ортодромическое расстояние от пункта отправления до одного из пунктов пересадки между тарифными компонентами превышает расстояние от пункта отправления до пункта назначения.

**3. Правила применения тарифов**

В зависимости от типа перевозки тарифы при тарификации применяются следующим образом (для типов перевозки СТ2+ и OJ данные правила применимы, если все пункты маршрута находятся на территории РФ):

а) Для типа перевозки OW тариф применяется в соответствии с направлением перевозки. Например, для маршрута перевозки Москва – Сочи применяется тариф с пунктом отправления в Москве. Для типа перевозки OW тарифный компонент имеет направление туда.

б) Для типов перевозки RT и СT2 на тарифном компоненте в направлении туда применяется тариф в соответствии с направлением перевозки, а на тарифном компоненте в направлении обратно применяется тариф в направлении обратном направлению перевозки. Например, для маршрута 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 CT2 тарифный компонент с началом в пункте отправления тарифа, совпадающим с пунктом отправления маршрута перевозки, имеет направление туда, а тарифный компонент с началом в поворотном пункте имеет направление обратно.

в) Для типов перевозки CT2+ и OJ на каждом тарифном компоненте применяется тариф в соответствии с направлением перевозки. Например, для маршрута Москва – Новосибирск – Хабаровск – Самара – Москва на соответствующих тарифных компонентах применяются тарифы с пунктом отправления в Москве, Новосибирске, Хабаровске и Самаре. Для типа перевозки CT2+ и OJ все тарифные компоненты имеют направление туда.

**4. Тарификация перевозки**

Тарификация перевозки производится в следующей последовательности:

1. Маршрут перевозки, заявленный пассажиром, 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 для маршрута, который соответствует одному из типов перевозки, определяется на основе опубликованных, опубликованных сквозных, построенных сквозных тарифов или их комбинаций, обеспечивающих наименьшую стоимость перевозки.

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

5. Стоимость для типа перевозки RT определяется на основе:

- опубликованного (сквозного) или построенного сквозного тарифа RT;

- опубликованного (сквозного) тарифа OW, для которого перевозчиком установлен признак применения тарифа за перевозку в направлении туда и обратно или построенного с его использованием сквозных тарифов.

- комбинирования половины опубликованных (сквозных) или построенных сквозных тарифов RT;

- комбинирования опубликованных (сквозных) тарифов OW, для которых перевозчиком установлен признак применения тарифа за перевозку в направлении туда и обратно или построенных с их использованием сквозных тарифов.

6. Стоимость для перевозки типов CT2, СТ2+, OJ 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 стоимость перевозки определяется на основе опубликованного, опубликованного сквозного или построенного сквозного тарифа, то возможность применения этих тарифов для тарификации перевозки определяется по всем категориям условия применения тарифа, установленных перевозчиком, кроме категории «10. ПОСТРОЕНИЯ И КОМБИНАЦИИ».

8. Если стоимость перевозки 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.ПОСТРОЕНИЯ И КОМБИНАЦИИ».

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 (один или несколько «связанных» бланков билетов).

**5. Комбинирование ценовых единиц (комбинация «End-on-End»)**

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

Если маршрут перевозки:

- имеет направление только туда и включает пункт(ы) пересадки(ок), то такой маршрут может быть разбит на несколько ценовых единиц для типа перевозки OW;

- в прямом и в обратном направлениях проходит через одни и те же пункты пересадок, то такой маршрут может быть разбит на несколько ценовых единиц одного или различных типов перевозки.

В этом случае стоимость всей перевозки определяется как сумма стоимостей ценовых единиц.

Если маршрут перевозки может быть представлен как одна ценовая единица или может быть разбит на несколько ценовых единиц различными способами в соответствии с опубликованными (сквозными) или построенными сквозными тарифами, то стоимость всей перевозки определяется как минимальная стоимость из всех возможных вариантов.

Тарифицируемая перевозка оформляется единым договором.

Условия комбинирования ценовых единиц (комбинация «End-on-end») устанавливаются перевозчиком в подкатегории «104.КОМБИНАЦИЯ «END-ON-END».

Если комбинация «End-on-end» разрешается, то:

- в комбинации «End-on-end» могут участвовать типы перевозок RT, CT2, CT2+, OJ, которые не запрещены перевозчиком для тарифа в соответствующих подкатегориях 101,102,103;

- тип перевозки OW всегда может участвовать в комбинации «End-on-end», при этом условия применения тарифа OW в комбинации «End-on-end» применяются только на тарифном компоненте, соответствующем этому типу перевозки.

Пример 1. Заявленный пассажиром маршрут: Санкт-Петербург – Самара – Новосибирск – Владивосток. Опубликованы тарифы OW Санкт-Петербург – Самара, Самара – Новосибирск, Новосибирск – Владивосток и опубликованы сквозные тарифы OW Санкт-Петербург – Новосибирск для маршрута Санкт-Петербург – Самара – Новосибирск и Самара– Владивосток для маршрута Самара – Новосибирск – Владивосток.

СПТ СМШ ОВБ ВВО

Данный маршрут может быть разбит на тарифные компоненты в направлении «туда»: Санкт-Петербург – Самара, Самара – Новосибирск, Новосибирск – Владивосток, Санкт-Петербург –Новосибирск, Самара– Владивосток.

В соответствии с тарифными компонентами маршрут может быть разбит на ценовые единицы для типа перевозки OW по следующим вариантам:

Вариант 1.

тип перевозки OW Санкт-Петербург – Самара. Стоимость ценовой единицы определяется на основе опубликованного тарифа OW;

тип перевозки OW Самара – Новосибирск. Стоимость ценовой единицы определяется на основе опубликованного тарифа OW;

тип перевозки OW Новосибирск – Владивосток. Стоимость ценовой единицы определяется на основе опубликованного тарифа OW.

Стоимость всей перевозки по данному варианту определяется как сумма стоимостей трех ценовых единиц: Санкт-Петербург – Самара, Самара – Новосибирск, Новосибирск – Владивосток.

Вариант 2.

тип перевозки OW Санкт-Петербург – Новосибирск. Стоимость ценовой единицы определяется на основе опубликованного сквозного тарифа OW;

тип перевозки OW Новосибирск – Владивосток. Стоимость ценовой единицы определяется на основе опубликованного тарифа OW.

Стоимость всей перевозки по данному варианту определяется как сумма стоимостей двух ценовых единиц: Санкт-Петербург – Новосибирск, Новосибирск – Владивосток.

Вариант 3.

тип перевозки OW Санкт-Петербург – Самара. Стоимость ценовой единицы определяется на основе опубликованного тарифа OW;

тип перевозки OW Самара – Владивосток. Стоимость ценовой единицы определяется на основе опубликованного сквозного тарифа OW.

Стоимость всей перевозки по данному варианту определяется как сумма стоимостей двух ценовых единиц: Санкт-Петербург – Самара, Самара – Владивосток.

Так как в данном примере разбиение маршрута перевозки может быть выполнено по трем вариантам, окончательно стоимость перевозки выбирается по минимальной стоимости из каждого варианта.

Пример 2. Заявленный пассажиром маршрут: Москва – Новосибирск – Хабаровск –Новосибирск - Москва. Опубликованы тарифы RT Москва - Новосибирск, Новосибирск – Москва, Новосибирск-Хабаровск, Хабаровск – Новосибирск и опубликованы сквозные тарифы RT Москва-Хабаровск, Хабаровск - Москва для маршрута Москва-Новосибирск-Хабаровск.

 МОВ ОВБ ХБР

 МОВ ОВБ ХБР

Данный маршрут может быть разбит на следующие тарифные компоненты:

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

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

В соответствии с тарифными компонентами, маршрут может быть представлен следующими типами перевозки:

1. Тип перевозки RT Москва – Хабаровск - Москва. Стоимость ценовой единицы, которая соответствует стоимости всей перевозки, определяется на основе опубликованного сквозного тарифа RT Москва - Хабаровск. Для оценки стоимости данной ценовой единицы на тарифном компоненте в направлении обратно не разрешается применять опубликованный сквозной тариф RT Хабаровск - Москва.

2. Так как маршрут перевозки в направлении туда и в направлении обратно проходит через один и тот же пункт Новосибирск, то он может быть разбит на две ценовых единицы:

-тип перевозки RT Москва – Новосибирск - Москва. Стоимость ценовой единицы определяется на основе опубликованного тарифа RT Москва - Новосибирск. Для оценки стоимости данной ценовой единицы на тарифном компоненте в направлении «обратно» не разрешается применять опубликованный тариф RT Новосибирск - Москва;

-тип перевозки RT Новосибирск – Хабаровск - Новосибирск. Стоимость ценовой единицы определяется на основе опубликованного тарифа RT Новосибирск - Хабаровск. Для оценки стоимости данной ценовой единицы на тарифном компоненте в направлении обратно не разрешается применять опубликованный тариф RT Хабаровск - Новосибирск.

Стоимость всей перевозки по данному варианту определяется как сумма стоимостей двух ценовых единиц: Москва – Новосибирск - Москва и Новосибирск –Хабаровск - Новосибирск.

Так как в данном примере разбиение маршрута перевозки может быть выполнено по двум вариантам, окончательно стоимость перевозки выбирается по минимальной стоимости из каждого варианта.

Пример 3. Заявленный пассажиром маршрут: Санкт-Петербург – Москва – Самара - Москва. Опубликованы тариф OW Санкт-Петербург - Москва и тарифы RT Санкт-Петербург - Москва, Москва - Самара, Самара - Москва.

СПТ (ПО) МОВ СМШ

МОВ СМШ

Данный маршрут может быть разбит на следующие тарифные компоненты:

-в направлении туда: Санкт-Петербург - Москва, Москва - Самара;

-в направлении обратно: Самара – Москва.

В соответствии с тарифными компонентами, маршрут может быть представлен следующими типами перевозки:

1. Тип перевозки OW Санкт-Петербург - Москва. Стоимость ценовой единицы определяется на основе опубликованного тарифа OW. Для оценки стоимости данной ценовой единицы не разрешается применять половину тарифу RT Санкт-Петербург -Москва.

2. Тип перевозки RT Москва - Самара - Москва. Стоимость ценовой единицы определяется на основе опубликованного тарифа RT Москва-Самара. Для оценки стоимости данной ценовой единицы на тарифном компоненте в направлении обратно не разрешается применять половину тарифа RT Самара - Москва.

Стоимость всей перевозки определяется как сумма стоимостей двух ценовых единиц: Санкт-Петербург - Москва и Москва – Самара - Москва.