

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΣΧΟΛΗ Σ.Δ.Ο.
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**



**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΔΙΕΘΝΩΣ**

**ΛΑΖΑΡΙΔΟΥ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑ
Α.Μ. 154/99**

**ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΚΑΣΣΙΑΝΙΔΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ**

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 2007



ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ ΝΑΥΛΟΣ ΚΑΙ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ 2

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ

Η ενότητα για τον Αεροπορικό Ναύλο και Εισιτήρια 2 έχει γραφτεί κυρίως για τον επαγγελματία ταξιδιωτικό πράκτορα ο οποίος έχει περάσει επιτυχώς τη μονάδα Αεροπορικός Ναύλος και Εισιτήρια 1 και ο οποίος θα ήθελε να κερδίσει ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στον υπολογισμό ναύλων χρησιμοποιώντας την Αρχή της Μονάδας Τιμολόγησης, έκδοσης εισιτηρίων και επανέκδοσης.

Επειδή το θέμα που θα καλυφθεί από αυτήν την ενότητα είναι προηγμένο, πριν ξεκινήσετε αυτό το βιβλίο, θα πρέπει να εξασφαλίσετε ότι ήδη ξέρετε πως:

- **Να αποκωδικοποιείτε** τους καταχωρημένους κωδικούς τριών γραμμάτων των πόλεων και να κωδικοποιείτε τα ονόματα των πόλεων.
- **Να ταιριάζετε** τα ονόματα των πόλεων / χωρών με τη σωστή περιοχή και υποπεριοχή της IATA Traffic Conference.
- **Να καθορίζετε** τους σωστούς Παγκόσμιους Δείκτες και τύπους ταξιδιών.
- **Να επαληθεύετε** το σωστό Διεθνή Δείκτη Πωλήσεων
- **Να εντοπίζετε** τις σχετικές πληροφορίες χρησιμοποιώντας τους τόμους Αεροπορικού Δασμολογίου Επιβατών και τα τμήματά τους.
- **Να μετράτε** τον αριθμό των ενδιάμεσων στάσεων και μεταβιβάσεων όπως απαιτείται από τους κανονισμούς των ναύλων.
- **Να σκιαγραφείτε** τα βασικά βήματα δημιουργίας SIT1 ναύλου για άμεσα και έμμεσα ταξίδια OW, RT, CT και OJ χρησιμοποιώντας:
 - καθορισμένα δρομολόγια
 - στοιχεία του συστήματος καλυφθέντων αποστάσεων
 - έλεγχοι ναύλου όπως HIP και BHC
 - έλεγχος ταξιδιού CT, όπως έλεγχος CTM
 - ανισότητα κατηγοριών
- **Να εφαρμόζετε** τους σωστούς κανονισμούς συναλλάγματος και διαδικασίες γύρων
- **Να αποκωδικοποιείτε** τους κωδικούς των αεροπορικών γραμμών και των χωρών, καθώς και να τους κωδικοποιείτε στους αντίστοιχους



δείκτες δυο χαρακτήρων

- **Να κατανοείτε** τους βασικούς όρους και κωδικούς της IATA που χρησιμοποιούνται στην ανάλυση των κανονισμών δημιουργίας ναύλου
- **Να δημιουργείτε** ελλείποντες ναύλους χρησιμοποιώντας πρόσθετα ποσά
- **Να ερμηνεύετε** τους κανόνες που συνοδεύουν τους ναύλους
- **Να γράφετε και να αναγνωρίζετε** τις καταχωρήσεις των εισιτηρίων στα κουτάκια των Βασικών Εγγράφων Κυκλοφορίας, π.χ. εισιτήρια και MCO.
- **Να αποδέχεστε και πληρώνετε** πιστωτικές κάρτες ως μια αποδεκτή μορφή πληρωμής
- **Να περιγράφετε** τις βασικές διαδικασίες και λειτουργίες BSP
- **Να εξασφαλίζετε και ελέγχετε** τα Βασικά Έγγραφα Κυκλοφορίας

Επιπλέον, θα πρέπει ήδη να είστε εξοικειωμένοι με τα διάφορα τμήματα του Επίσημου Οδηγού Αεροπορικών Γραμμών (OAG) και με την ανάγνωση των εκτυπωμένων αντιγράφων των κρατήσεων. Αυτά τα θέματα καλύπτονται λεπτομερώς στις προηγούμενες Ενότητες για τη Γεωγραφία για Σχεδιασμό Ταξιδιών 1, Βασικά Στοιχεία Αεροπορικών Μεταφορών και Αεροπορικός Ναύλος και Εισιτήρια 1.

Ως αποτέλεσμα των τεχνολογικών καινοτομιών και την αυξανόμενη ζήτηση για πιο αποτελεσματική εξυπηρέτηση, τα πρακτορεία τώρα ανακαλύπτουν εκ νέου τους εαυτούς τους για να είναι πιο ικανοί και επαγγελματικοί σύμβουλοι ταξιδιών.

Το επιτυχημένο πρακτορείο της νέας χιλιετίας θα απαιτήσει ένα υψηλό επίπεδο γνώσεων και ικανοτήτων έκδοσης διεθνών εισιτηρίων για να αντιμετωπίσει το ανελέητο περιβάλλον.

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

1. Θα αποφύγετε τις ελλειπείς ή υπερβολικές συγκεντρώσεις που προκύπτουν από την μη ορθή έκδοση εισιτηρίων ή τη λαθεμένη ερμηνεία και εφαρμογών των κανονισμών και διαδικασιών της IATA.
2. Θα αναπτύξετε καλύτερες ικανότητες επίλυσης των προβλημάτων και ανάλυσης όταν διαβάζετε τους κρατικούς κανονισμούς και τους κανονισμούς της IATA, αποφεύγοντας έτσι δαπανηρά σφάλματα που θα μπορούσαν να εκθέσουν το ταξιδιωτικό γραφείο σε ισχυρά πρόστιμα.



3. Θα μπορείτε να προσφέρετε το πιο οικονομικό, αν όχι το μικρότερο δυνατό ναύλο.
4. Θα μπορέσετε να κερδίσετε περισσότερους επιβάτες οι οποίοι θα βασίζονται επάνω σας για ενημερωμένες πληροφορίες για διεθνή ταξίδια.
5. Θα κατανοήσετε περισσότερο τις περίπλοκες καταχωρήσεις έκδοσης εισιτηρίων για τα εισιτήρια που εκδίδονται χειροκίνητα και αυτόματα, και έτσι θα παρέχετε καλύτερες υπηρεσίες σε συχνούς ταξιδιώτες, άμεσους αγοραστές και πελάτες που εξυπηρετείτε με το τηλέφωνο και το διαδίκτυο.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΚΜΑΘΗΣΗΣ

Με την ολοκλήρωση αυτής της Ενότητας, θα μάθετε να:

- **Ζητάτε** τα NUC και στρογγυλοποιήστε τους Ναύλους Εθνικών Νομισμάτων.
- **Ζητάτε** τους περιορισμένους και μη περιορισμένους κανονικούς ναύλους μονής κατεύθυνσης και επιστροφής στο εθνικό νόμισμα.
- **Υπολογίζετε** το κανονικό μονής κατεύθυνσης ταξίδι, το ταξίδι μετ' επιστροφής και το round trip και στρογγυλοποιείτε τους παγκόσμιους ναύλους σε NUC εφαρμόζοντας:
 - τους ειδικούς όρους αποστάσεων σε μίλια
 - τους ελάχιστους ελέγχους
 - τις διαδικασίες μετατροπής συναλλάγματος
 - τους διάφορους παγκόσμιους δείκτες
- **Ερμηνεύετε** και εφαρμόζετε εξαιρέσεις στους διάφορους κανόνες και ελέγχους δημιουργίας του ναύλου.
- **Εφαρμόζετε** διάφορες τεχνικές υπολογισμού των ναύλων για να λάβετε τους χαμηλότερους πιθανούς ναύλους για τις μονάδες τιμολόγησης με τους τομείς επιφάνειας (Ενότητα 8).
- **Υπολογίζετε** τους ναύλους για κανονικές ανοιχτές μονάδες τιμολόγησης
- **Εφαρμόζετε** ανταγωνιστικές τεχνικές υπολογισμού ναύλου όπως
 - την αλλαγή των σημείων εκκίνησης
 - την αρχή του μικρότερου συνδυασμού



- τους άμεσους συνδυασμούς των μονάδων τιμολόγησης
- τον υπολογισμό δευτερευόντων ταξιδιών
- **Κατοχυρώνετε** ελλείποντες ναύλους με σκοπό τον έλεγχο χρησιμοποιώντας το μικρότερο συνδυασμό ναύλων χωρίς διακοπή στο σημείο έκδοσης
- **Αναγνωρίζετε** τους εφαρμοστέους φόρους / αμοιβές / χρεώσεις και κάνετε μετατροπές στο νόμισμα της χώρας πληρωμής.
- **Σκιαγραφείτε** τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν για τα Εξερχόμενα και Εισερχόμενα ΡΤΑ.
- **Εκδίδετε** και πληρώνετε ένα ΜСО / ΜРD
- **Ακολουθείτε** τις κατάλληλες διαδικασίες έγκρισης
- **Επανεκδίδετε** εισιτήρια που απαιτούν επιπρόσθετη είσπραξη
- **Κατανοείτε** τις διαδικασίες έκδοσης εισιτηρίων όσον αφορά την ακούσια και εκούσια αλλαγή πορείας
- **Ελέγχετε** το στοκ των επεξηγηματικών εγγράφων και ακολουθείτε τις γενικές οδηγίες εξασφαλίζοντας την ασφάλεια των εγγράφων.

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

Οι ακόλουθες Ενότητες έχουν σχεδιαστεί για να σας επιτρέψουν να μάθετε, μόνοι σας, ως να δημιουργείτε σωστά κανονικούς ναύλους χρησιμοποιώντας πιο προηγμένες αρχές δημιουργίας διεθνών εισιτηρίων.

Οι πρώτες δυο ενότητες δίνουν μια ανασκόπηση των θεμελιωδών αρχών του τύπου δημιουργίας ναύλου που επαναλαμβάνεται στην υπόλοιπη ύλη. Επομένως, η σωστή κατανόηση των πρώτων δυο ενότητων είναι βασική πριν προχωρήσετε σε πιο σύνθετες διαδικασίες δημιουργίας ναύλου.

Θα συζητηθούν επίσης οι τέσσερις τύποι των μεθόδων που διαγράφουν τα βήματα δημιουργίας ναύλου για τις ακόλουθες μονάδες τιμολόγησης:

- μονό, μιας κατεύθυνσης
- δυο ή περισσότερες κατευθύνσεις
- ταξίδια μεθ' επιστροφής και round trip (συμπ. του Γύρου του Κόσμου)
- Κανονική τιμή τιμολόγησης ανοιχτού ναύλου



Για να ελαχιστοποιηθεί το μπέρδεμα και να διευκολυνθεί η χρησιμοποίηση, καλύπτονται κάποια θέματα σε περισσότερες από μία μονάδες. Αυτό δεν είναι επανάληψη ή μια απλή επαναδιατύπωση, αλλά μια προσπάθεια να εξεταστεί το θέμα από πολλές απόψεις. Όταν θα ολοκληρώσετε την ενότητα, θα πρέπει να είναι προφανές το πώς όλες αυτές οι γωνίες συγκεντρώνονται για να παράσχουν το τελικό προϊόν πώλησης, δηλαδή το εισιτήριο του επιβάτη και τη ζήτηση του ναύλου.

Για παράδειγμα, στην Ενότητα 3 (OW Pricing Unit Steps & Checks) το Directional Minimum Check συζητείται από την προοπτική οποιασδήποτε συναλλαγής SOTI / SITO και SOTO. Μετά, αυτός ο έλεγχος υπερτονίζεται και πάλι σε μονάδες που συζητούν πώς να υπολογίσουν την κανονική τιμή τιμολόγησης ανοιχτού ναύλου και ειδικότερα σε PTA.

Τέτοιοι ελάχιστοι έλεγχοι αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του τύπου δημιουργίας του ναύλου. Έτσι, οι μονάδες θα περιγράψουν όλους τους ελάχιστους ελέγχους για τη δημιουργία του ναύλου με τον τύπο μονάδας τιμολόγησης. Αυτοί οι έλεγχοι ταξινομούνται επίσης σύμφωνα με τα ακόλουθα:

- με το στοιχείο του ναύλου
- με τη μονάδα τιμολόγησης
- με το συνδυασμό δυο ή περισσότερων μονάδων τιμολόγησης

Ο στόχος σε οποιαδήποτε συναλλαγή είναι να έχετε τη χαμηλότερο δυνατό κανονικό ναύλο για τον επιβάτη αλλά ταυτόχρονα είναι σημαντικό να εξασφαλίσετε ότι ο ελάχιστος ναύλος (συνήθως ένας εκδοθείς ναύλος) για ένα τμήμα ή ολόκληρο το ταξίδι δεν υπονομεύεται. Σ' αυτό το σημείο είναι που η κατανόηση της σωστής εφαρμογής των ελάχιστων ελέγχων εισιτηρίου είναι σημαντική.

Για παράδειγμα, είναι λάθος να δείχνετε τον έλεγχο CTM σε κάθε στοιχείο του ναύλου ενός Circle Trip. Ως έλεγχο του ταξιδιού, το CTM πρέπει να παρουσιαστεί μόνο αφού ληφθεί ποσό από στοιχεία του ναύλου. Ακολουθώντας τα βήματα που σκιαγραφούνται στον τύπο και γνωρίζοντας πότε να εφαρμόσετε ελέγχους, θα μπορέσετε να έχετε το χαμηλότερο, καθώς και το σωστό Ναύλο σε Εθνικό Νόμισμα για το ταξίδι.



ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ

Το ξεχωριστό βιβλίο καταγραφής δραστηριοτήτων περιέχει ασκήσεις και θέματα που διεγείρουν την ικανότητά σας να αναλύετε κανόνες και να βάζετε σε εφαρμογή κάτι που έχετε μάθει. Συμπληρώστε τις δραστηριότητες για κάθε τμήμα. Εργαστείτε προσεκτικά σε κάθε Δραστηριότητα χρησιμοποιώντας αποσπάσματα των κουτιών υπολογισμού ναύλου.

Αν είναι απαραίτητο, ανατρέξτε στο βιβλίο με τους Γενικούς Κανονισμούς για την Τιμολόγηση Επιβατών που δείχνει διάφορα σημεία διακοπής δημιουργίας του ναύλου.

Για να φανταστείτε τα μέρη των εισιτηρίων και των MCO, θα σας παρασχεθεί το δείγμα των Εγγράφων Κανονικής Τιμολόγησης BSP.

Όλες οι οδηγίες που αφορούν την έκδοση PTA και επανέκδοση εισιτηρίων αφορούν τα έγγραφα διεθνών ταξιδιών, όπως εισιτήρια και MCO.

Τα ανεξάρτητα κουτάκια στα σημεία υπολογισμού ναύλων που σαρώθηκαν από τα πραγματικά εισιτήρια παρουσιάζονται στο ίδιο μέγεθος όπως και τα πραγματικά. Το εισιτήριο που εκδίδεται χειροκίνητα περιέχει μια κάθετη «σκάλα» για διακοπή ναύλου, ενώ τα αυτόματα εισιτήρια όπως TAT, OPTAT, ATB έχουν οριζόντια κουτάκια υπολογισμού ναύλου.

Παρόλο που έχουν δημιουργηθεί από τον υπολογιστή, όταν ολοκληρώνετε τις Δραστηριότητες, διεγείρετε τις ηλεκτρονικές καταχωρήσεις με το χέρι για να εξασκηθείτε στους κανόνες αραίωσης που απαιτείται για τέτοια γραμμική διακοπή. Αυτοί οι κανόνες παρέχονται σε ένα ξεχωριστό Ένθετο Γρήγορης Αναφοράς.

Αφού ολοκληρώσετε τις Δραστηριότητες συγκρίνετε τις απαντήσεις σας με την Απάντηση – Κλειδί που παρέχεται στο τέλος του εγχειριδίου. Αν οι υπολογισμοί σας και / ή η αντίστοιχη διακοπή ναύλου είναι λανθασμένοι, ξανακάντε την άσκηση για να βρείτε που κάνατε λάθος.

Εκτός από τα παζλ, οι δραστηριότητες που έχουν σχέση με την επίλυση προβλημάτων και έκδοσης εισιτηρίων θα σας δώσουν μια ιδέα για τον τύπο ερωτήσεων που πιθανόν να ερωτηθούν στην τελική εξέταση.

Για την εξέταση, οι ερωτηθέντες θα πρέπει να δείξουν και την κάθετη και οριζόντια δημιουργία ναύλου.

Σημείωση: Η δημιουργία ειδικού ναύλου δεν θα καλυφθεί σ' αυτήν την ενότητα, καθώς αυτό έχει ήδη συζητηθεί στην Πρώτη Ενότητα.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΡΑΤ**

Με σκοπό τη μάθηση, τα σχετικά αποσπάσματα από τα βιβλία ΡΑΤ δίνονται σ' αυτήν την ενότητα. Όλες οι αναφορές στο ΡΑΤ αφορούν σ' αυτό το σετ αποσπασμάτων. Θα χρησιμοποιήσετε το Απόσπασμα Εκπαίδευσης ΡΑΤ ως την κύρια αναφορά για παραδείγματα και ασκήσεις υπολογισμού ναύλου. Θα σας δώσουν επίσης μια επιπρόσθετη πηγή παραδειγμάτων για το πώς να ολοκληρώσετε τον υπολογισμό ναύλου των εισιτηρίων που εκδίδονται χειροκίνητα και αυτόματα.

Καθώς τα βιβλία ΡΑΤ ενημερώνονται σε τακτική βάση, στην πράξη, είναι πάντα σημαντικό να καταφεύγετε στην τελευταία έκδοση του βιβλίου και τα επακόλουθα δελτία.

Σημείωση: παρόλο που τα αποσπάσματα που χρησιμοποιούνται στα διάφορα τμήματα αυτής της ενότητας ήταν σύγχρονα τον καιρό που γράφτηκαν, σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει να χρησιμοποιείτε το Απόσπασμα Εκπαίδευσης ΡΑΤ ως παραπομπή, όταν προσφέρετε τιμές σε ένα πιθανό πελάτη.

ΣΥΜΒΟΛΑ & ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ

Μέσα στο πλαίσιο αυτής της ενότητας, χρησιμοποιούνται τα ακόλουθα σύμβολα και συντμήσεις.

Σύμβολο	Ερμηνεία	Παράδειγμα
/	είτε	SEL/TYO (είτε SEL ή TYO)
-	προς	SEL-TYO (από Σεούλ προς Τόκιο)
~	στρογγυλοποιείται	USD 123.24 – USD 123.00 (το USD 123.24 στρογγυλοποιείται σε USD 123.00)
NA	δεν ισχύει ειδικά αν οφείλεται σε εξαίρεση	DMC NA
NL	εφαρμόζεται αλλά δεν μπορεί να βρεθεί	HIP NIL
+]	η επόμενη ημέρα	μέχρι 1700+1
>	μεγαλύτερο από	το 9 είναι μεγαλύτερο από 8
<	λιγότερο από	το 2 είναι μικρότερο του 9



1. ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΤΩΝ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΝΑΥΛΩΝ

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΕΚΜΑΘΗΣΗΣ

Ολοκληρώνοντας αυτήν την Ενότητα θα μπορείτε να:

- Επιλέγετε το σωστό ναύλο
- Εφαρμόζετε άλλα κριτήρια κατά την επιλογή ναύλων

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

Σ' αυτήν την Ενότητα θα αναθεωρήσετε τους παράγοντες κλειδιά που χρειάζεστε να λάβετε υπόψη όταν επιλέγετε ναύλους. Η αναγνώριση του κατάλληλου παγκόσμιου δείκτη, του τύπου ναύλου, του τύπου ταξιδιού, του κυρίαρχου μεταφορέα και των όρων που συνοδεύουν το ναύλο αποτελεί μέρος της διαδικασίας βήμα προς βήμα για να φτάσουμε στην προσφορά του σωστού ναύλου.

1.1 ΤΥΠΟΣ ΝΑΥΛΟΥ

Οι **κανονικοί ναύλοι** είναι ναύλοι που δεν έχουν πολλούς περιορισμούς ως ειδικοί ναύλοι. Σε περίπτωση που υπάρχουν περιορισμοί, αυτοί συνήθως θα συμπεριελάμβαναν όρους που αφορούν

- τον αριθμό των ενδιάμεσων στάσεων και μεταβιβάσεων στη διαδρομή
- την εποχή ή ημέρα εβδομάδας υποβολής της αίτησης
- αίτηση πτήσης / μεταφορέα

όταν προσφέρετε τον καλύτερο κανονικά ναύλο για τον επιβάτη, θα χρειαστεί να μάθετε περισσότερα για τις λεπτομέρειες του ταξιδιού ειδικά την προτιμώμενη κατηγορία εξυπηρέτησης που έχει άμεση σχέση με τον τύπο του ναύλου.

Κανονικοί Ναύλοι Πολλαπλών Πεδίων

Οι κανονικοί ναύλοι χωρίζονται σε δυο βαθμίδες:

1. Απεριόριστοι κανονικοί ναύλοι ή πρωταρχικοί κανονικοί ναύλοι

όπως F ή F1, P ή P1 (για ναύλους πρώτης κατηγορίας)

C ή C1, J ή J1 (για ναύλους ενδιάμεσης κατηγορίας)

Y ή Y1, S ή S1 (για ναύλους θέσης economy)

Αυτοί οι πρωταρχικοί κωδικοί μπορούν να συνοδευτούν από εποχιακές παραλλαγές όπως H για υψηλή σεζόν και L για χαμηλή σεζόν.

Για άλλους πρωταρχικούς και δευτερεύοντες κωδικούς, γυρίστε

στην παράγραφο 13.2.2.16 των Γενικών Κανονισμών ΡΑΤ.

2. Περιορισμένοι κανονικοί ναύλοι ή δευτερεύοντες κανονικοί ναύλοι,

όπως

F2, P2, κλπ (για περιορισμένους ναύλους πρώτης κατηγορίας)

J2, C2, C3, κλπ (για περιορισμένους ναύλους business class)

Y2, S2, Y11, κλπ (για περιορισμένους ναύλους economy class)

Οι πρωτεύοντες ναύλοι, γενικά, επιτρέπουν τις απεριόριστες ενδιάμεσες στάσεις και μεταβιβάσεις, ενώ οι δευτερεύοντες κανονικοί ναύλοι έχουν όρους ενδιάμεσων στάσεων και μεταβίβασης. Εξαιτίας αυτών των περιορισμών, ο δευτερεύων κανονικός ναύλος είναι ουσιαστικά μικρότερος από τον πρωτεύοντα ναύλο.

Θα βρείτε ένα παράδειγμα ενός ναύλου Y2 από το Λονδίνο στη Σεούλ, μαζί με τον κανόνα E032, όπως φαίνεται στο Σχήμα 1.1

Θα βρείτε αυτόν τον ναύλο Y2 ανάμεσα στη λίστα των κανονικών ναύλων Y στη στήλη Τύπος Ναύλου, όπου είναι η πρώτη στήλη στον πίνακα ναύλων.

Σ'αυτή τη στήλη, μια κατάσταση κανονικών τύπων ναύλου που ξεκινά με κανονικούς ναύλους Y ακολουθείται από ναύλους C και F μ'αυτήν τη σειρά. Μετά τους κανονικούς ναύλους, ο πίνακας απαριθμεί τους διαθέσιμους ειδικούς ναύλους.

Ωστόσο, αυτή η Προηγμένη ενότητα θα εστιάσει μόνο στον υπολογισμό των κανονικών ναύλων.

Σχήμα 1.1

Στήλη τύπου ναύλου

Β α σ ι κ ό ς κ α ι
δευτερεύων
κανονικός ναύλος

Ειδικοί ναύλοι

LONDON UK (LON)					
FARE TYPE	LOCAL CURRENCY	NUC	CARR CODE	RULE	GI MPM & ROUTING
To SEOUL (SEL) (from Seoul to London)					EH 8944
					TS 8352
					AP 11748
Y	1839	2988.18			EH TS
Y	3347	5438.52			EH TS
Y	2029	3296.91			AP
Y	3693	6000.74			AP
Y2	683	1109.80		E032	EH TS
C	2376	3860.75			EH TS
C	4324	7026.05			EH TS
C	2568	4172.73			AP
C	4674	7594.76			AP
C	3802	6177.85			EH TS
F	6920	11244.28			EH TS
F	4109	6676.69			AP
F	7478	12150.97			AP
YLPX3M	1167	1896.25		Y088A	EH TS
YHPX3M	1342	2180.61		Y088A	EH TS
YEE6M	1605	2607.95		Y077	EH TS



1.2 ΝΑΥΛΟΙ OW ΣΕ Σ Χ Ε Σ Η Μ Ε ΝΑΥΛΟΥΣ HALF RT

Υπάρχουν δυο τύποι χαρακτήρων ναύλων που εμφανίζονται στα βιβλία ναύλων PAT, δηλαδή:

- **Ναύλοι OW (μονής διαδρομής) στο κανονικό τύπο χαρακτήρων** που χρησιμοποιούνται για μονές διαδρομές
- **Ναύλοι RT (μετ'επιστροφής) σε έντονους τύπους χαρακτήρων** που χρησιμοποιούνται για ταξίδια μετ'επιστροφής και circle trips. (Βλέπε ενότητα 9 που έχει τίτλο Αρχή Μονάδας Τιμολόγησης για περισσότερες περιγραφές ταξιδίων ή τύπους ταξιδίων).

Για να έχουμε ναύλο half RT, διαιρείτε τους ναύλους RT με το δύο. Ενώ αν δεν έχει εκδοθεί ναύλος RT, χρησιμοποιείται ο ναύλος OW ως half RT.

Παράδειγμα:

Χρησιμοποιώντας το Σχήμα 1.2, αν ένας επιβάτης θέλει να ταξιδέψει από το Λονδίνο στην Ουαγκαντούγκου με business class OW, αναφέρετε C NUC από LON προς OUA το οποίο είναι NUC 2594.95 (EH).

Παρ'όλα αυτά, αν ο επιβάτης ταξιδεύει RT LON – OUA – LON σε C class, παίρνετε το ναύλο C RT του NUC 4718.69 και το διαιρείτε με δύο. Τα στοιχεία μετάβασης και επιστροφής του ταξιδιού μετ'επιστροφής τότε κατανέμονται σε ίσα ποσά του half RT NUC που προκύπτει.

Σχήμα 2

Δείγμα
κατάστασης
ναύλου που δείχνει
τους κανονικούς
ναύλους OW και
RT

LONDON UK (LON)					
FARE TYPE	LOCAL CURRENCY	NUC	CARR CODE	RULE	GI MPM & ROUTING
To OUAGADOUGOU (OUA)					
Y	1057	1717.51			EH 3304
Y	1923	3124.67			EH
C	1597	2594.95			EH
C	2904	4718.69			EH
F	2042	3318.03			EH
F	3710	6028.36			EH
To PADERBORN (PAD)					
Y	229	372.10			EH 613
To PALMA MALLORC (PMI)					
Y	313	508.59			EH 1010
C3	310	503.71	BA	C789	EH 8409

Από την άλλη, από το Λονδίνο για Paderborn, δεν υπάρχει ναύλος RT. Έτσι, αν ο επιβάτης ζητήσει για εισιτήριο Y για ένα ταξίδι μετ'επιστροφής LON – PAD – LON, αναφέρετε OW NUC 372.10 ως ναύλο



half RT για κάθε στοιχείο του εισιτηρίου.

1.3

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ

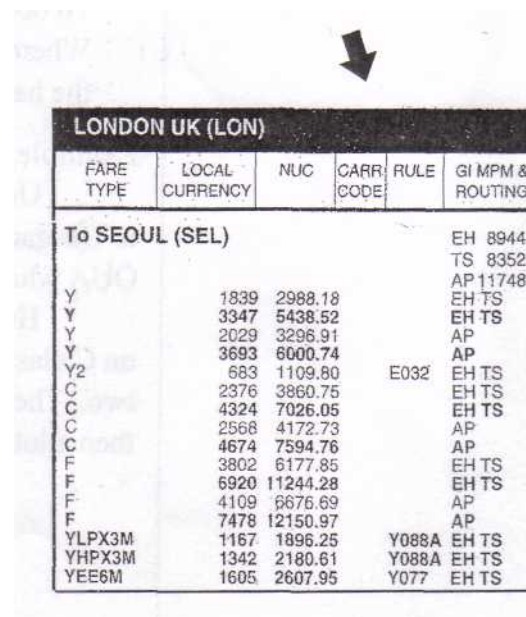
Οι ναύλοι καταγράφονται με παγκόσμιους δείκτες στα βιβλία ναύλων PAT. Για να ζητήσετε το σωστό ναύλο, θα πρέπει να δώσετε τον παγκόσμιο δείκτη που βασίζεται στην κατεύθυνση της διαδρομής που διανύεται.

Παράδειγμα: Αν ένας επιβάτης θέλει να ταξιδέψει LON – NYC – SEL σε Υ, ποιο ναύλο θα επιλέγατε από την κατάσταση που φαίνεται στο Σχήμα 1.3; Θα επιλέγατε NUC 3296.91 που είναι ο ναύλος Υ που αναγράφεται δίπλα στον κωδικό κατεύθυνση AP.

Σημείωση: Στα βιβλία ναύλων PAT, αν ο ναύλος είναι ο ίδιος για δυο ή περισσότερους παγκόσμιους δείκτες, και οι δυο παγκόσμιοι δείκτες αναγράφονται δίπλα στο ναύλο. Πρόκειται για την περίπτωση LON προς SEL EH/TS ναύλους που φαίνονται στο σχήμα 1.3.

Σχήμα 1.3

Οι ναύλοι από το Λονδίνο προς τη Σεούλ με διάφορους παγκόσμιους δείκτες.



LONDON UK (LON)					
FARE TYPE	LOCAL CURRENCY	NUC	CARR CODE	RULE	GI MPM & ROUTING
To SEOUL (SEL)					EH 8944
					TS 8352
					AP 11748
Y	1839	2988.18			EH TS
Y	3347	5438.52			EH TS
Y	2029	3296.91			AP
Y	3693	6000.74			AP
Y2	683	1109.80		E032	EH TS
C	2376	3860.75			EH TS
C	4324	7026.05			EH TS
C	2568	4172.73			AP
C	4674	7594.76			AP
F	3802	6177.85			EH TS
F	6920	11244.28			EH TS
F	4109	6676.69			AP
F	7478	12150.97			AP
YLPX3M	1167	1896.25		Y088A	EH TS
YHPX3M	1342	2180.61		Y088A	EH TS
YEE6M	1605	2607.95		Y077	EH TS

Για να θυμηθείτε τη σημασία των διαφορετικών παγκόσμιων δεικτών, μια κατάσταση παγκόσμιων δεικτών κατά περιοχές φαίνεται παρακάτω:

TC1 αναφέρεται επίσης σε ταξίδι στην Περιοχή 1 ή το Δυτικό Ημισφαίριο



Π.Δ.: **WH** – Ταξίδι στο Δυτικό Ημισφαίριο

Παράδειγμα: RIO-MIA

TC2 αντιπροσωπεύει ταξίδι στην Περιοχή 2 ή το Ανατολικό Ημισφαίριο

Π.Δ.: **EH** – Ταξίδι στο Ανατολικό Ημισφαίριο

Παράδειγμα: GVA-JNB

TC3 αναφέρεται επίσης σε ταξίδι στην Περιοχή 31 που είναι μέρος ταξιδιού στο Ανατολικό Ημισφαίριο

Π.Δ.: **EH** – Διαδρομή στο Ανατολικό Ημισφαίριο

Παράδειγμα: SIN-KBL

TC12 ταξίδι ανάμεσα στην Περιοχή 1 και Περιοχή 2

Π.Δ.: **AH** – μέσω του Ατλαντικού Ωκεανού

Παράδειγμα: ZRH-NYC-RIO

TC31 ταξίδι ανάμεσα στην Περιοχή 3 και Περιοχή 2

Π.Δ.: **PA** – μέσω του Ειρηνικού Ωκεανού

Παραδείγματα: BJS-HNL-SFO

SEA-TPE

BOG-SFO-MNL

PN – Πέρα από τον Ειρηνικό ανάμεσα στη Νότια Αμερική και το Νοτιοδυτικό Ειρηνικό μέσω της Βορείου Αμερικής, αλλά όχι μέσω του Βόρειου και Κεντρικού Ειρηνικού

Παραδείγματα: SYD-LAX-MEX-SCL

TC123 ταξίδι ανάμεσα στην Περιοχή 1 και Περιοχή 2 μέσω της Περιοχής 2

Π.Δ.: **AT** – μέσω του Ατλαντικού Ωκεανού

Παραδείγματα: HKG-LON-YTO

RIO-FRA-BKK

KHI-KWI-NYC

DAC-NYC (με μετάβαση στο DEL και BRU)

SA - μέσω διαδρομής στο Νότιο Ατλαντικό

Ανάμεσα στην υποπεριοχή του Νοτίου Ατλαντικού και της Νοτιοανατολικής Ασίας μέσω του Ατλαντικού και μέσω



των σημείων στην Κεντρική Αφρική, τη Νότια Αφρική, τα Νησιά του Ινδικού Ωκεανού μόνο ή μέσω άμεσων υπηρεσιών

Παραδείγματα:

- α) RIO προς HKG όπου η απευθείας πτήση περνάει πάνω από το Γιοχάνεσμπουργκ
- β) SIN-MRU-JNB-SAO

TC23 ταξίδι ανάμεσα στην Περιοχή 2 και Περιοχή 3

Π.Δ.: **AP** – μέσω του Ατλαντικού και Ειρηνικού Ωκεανού

Παράδειγμα: HKG-YVR-LON

RU - ανάμεσα στη Ρωσία στην Ευρώπη και TC3 με απόκομμα πτήσης σε υπηρεσία nonstop ανάμεσα στη Ρωσία (στην Ευρώπη) και την Ιαπωνία / Κορέα. Όχι μέσω άλλης χώρας (χωρών) στην Ευρώπη.

Παραδείγματα: MOW-TYO

HKG-SEL-MOW-LED

TS – ταξίδι ανάμεσα στα TC2 και TC3 (που είναι άλλα απ'ότι το RU/FE/EH) με απόκομμα πτήσης σε υπηρεσίες nonstop ανάμεσα στην Ευρώπη και την Ιαπωνία / Κορέα

Παραδείγματα:

α) STO-TYO

β) BKK-TYO-FRA

γ) HKG-SEL-MOW-LCA

δ) MOW-PAR-OSA

FE - ταξίδι αποκλειστικά ανάμεσα στη Ρωσία (Ευρώπη) / Ουκρανία και Περιοχή 3 (άλλο από RU/TS/EH) με απόκομμα πτήσης σε τομέα nonstop ανάμεσα στη Ρωσία (Ευρώπη) / Ουκρανία και TC3 άλλο από Ιαπωνία / Κορέα

Παραδείγματα:

α) MOW-SIN

β) IEV-MOW-BJS-TYO

EH - μέσω του Ανατολικού Ημισφαιρίου (που δεν ανήκει σε κανένα από τους παραπάνω αναφερόμενους παγκόσμιους



δείκτες)

Παραδείγματα:

α) HKG-DXB-MOW

β) MOW-PAR-SIN

γ) JNB-KUL-SYD

1.4 ΕΠΙΛΟΓΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Είναι σημαντικό να θυμάστε ότι οι ειδικοί ναύλοι του μεταφορέα υπερσχύουν έναντι των ναύλων YY της IATA.

Έτσι, όταν επιλέγετε ένα ναύλο από την αφετηρία στον προορισμό και υπάρχει μια κατάσταση ναύλων που ποικίλουν ανάλογα με το μεταφορέα, πρέπει να αναγνωρίσετε ποιος μεταφορέας θεωρείται ο σημαντικός ή κυρίαρχος μεταφορέας. Ωστόσο, αν ο σημαντικός μεταφορέας δεν έχει δικό του ναύλο, χρησιμοποιείτε τους ναύλους YY.

1.4.1 ΠΡΟΣ/ΑΠΟ ΗΠΑ/ΚΑΝΑΔΑ ΜΕΣΩ ΡΑ/ΑΤ (ΕΙΡΗΝΙΚΟ / ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ)

Για διαδρομές ΑΤ/ΡΑ από/προς ΗΠΑ και Καναδά, όπου υπάρχουν ναύλοι που πινακογραφούνται από το μεταφορέα, επιλέξτε το ναύλο του μεταφορέα που διασχίζει μία περιοχή προς μία άλλη, εκτός του TC123, όπου επιλέγετε το ναύλο του υπερατλαντικού μεταφορέα.

Επιπροσθέτως, ακολουθήστε τον κανόνα και τους όρους του μεταφορέα του οποίου ο ναύλος έχει επιλεγεί για τον τομέα.

Παράδειγμα: YVR

X / SFO AC

SEL AA

Αν ο επιβάτης θέλει να ταξιδέψει από το Βανκούβερ στη Σεούλ με business class, επιλέξτε το ναύλο J (NUC 1257.54) του AA για YVR SEI καθώς το AA είναι ο σημαντικός μεταφορέας μέσω του Ειρηνικού (Βλ. Σχήμα 1.4 για την κατάσταση ναύλων)



Σχήμα 1.4

Κατάσταση

κωδικοποιημένων

ναύλων κατά

μεταφορέα από

YVR προς SEL

VANCOUVER (YVR)					
FARE TYPE	LOCAL CURRENCY	NUC	CARR CODE	RULE	GI MPM & ROUTING
To SEOUL (SEL)					PA 6092 AT 13428
Y	1595	1049.05		X1143	PA
C	2107	1385.80		X1146	PA
F	3777	2484.18		X1146	PA
YO2	1489	979.33	AA	P7710	PA
J	1912	1257.54	AA	P7710	PA
F	3459	2275.03	AA	P7710	PA
Y2	1519	999.06	AC	P0606	PA
Y	6305	4146.88	AC	G9715	AT
J	2107	1385.80	AC	P0600	PA
J	7484	4922.32	AC	G9710	AT
F	3777	2484.18	AC	P0600	PA
BHE	2508	1649.54	AC	P0624	PA
YO2	1404	923.42	CI	P0102	PA
C	1768	1162.83	CI	P0100	PA
F	3198	2103.36	CI	P0100	PA
Y2	1808	1189.14	CX	P0102	PA
J	2490	1637.70	CX	P0100	PA
F	4298	2826.85	CX	P0100	PA
YO2	1617	1063.52	KE	P0102	PA
C	2107	1385.80	KE	P0100	PA
F	3777	2484.18	KE	P0100	PA

Συνεπώς, ο κανόνας AA (Κανόνας P7710) εφαρμόζεται για ολόκληρο το διεθνή ναύλο που συμπεριλαμβάνει το διασυννοριακό τομέα YVR-SFO σε AC.

Σημείωση: Για διαδρομές WH, ο κανόνας όταν επιλέγετε ναύλους μεταφορέων είναι να επιλέξετε εκείνο το μεταφορέα που πετάει από μια υποπεριοχή σε μία άλλη. Ωστόσο, όταν η διαδρομή είναι εξ' ολοκλήρου μέσα στην ίδια υποπεριοχή, τότε η πρακτική είναι να επιλέγετε το ναύλο του πρώτου μεταφορέα διεθνούς τομέα.

1.4.2

Στην Ευρώπη

Για διαδρομές εντός της Ευρώπης, χρησιμοποιήστε το μικρότερο ναύλο

- 1) του μεταφορέα στον πρώτο διεθνή τομέα, και
- 2) το μεταφορέα που εκτελεί το μεγαλύτερο μέρος της διεθνούς μεταφοράς, υπολογιζόμενο με TPM (ticketed point mileage) ή την πραγματική διανυθείσα απόσταση σε μίλια)

Αν ο πρώτος μεταφορέας είναι επίσης μεταφορέας με το υψηλότερο συγκεντρωτικό TPM, τότε μόνο οι ναύλοι για το μεταφορέα σε ένα τέτοιο τομέα θα επιλεγεί.

Παράδειγμα:

TPM	Διαδρομή	Μεταφορέας
	LON	
217 μίλια	AMS	UK



375 μίλια ZRH KL
134 μίλια MIL AZ

Αν ο επιβάτης θέλει να ταξιδέψει από LON προς MIL στην economy class, κοιτάζτε στον ναύλο economy του πρώτου διεθνούς μεταφορέα (UK) και συγκρίνετέ το με το ναύλο του μεταφορέα που διένυσε τη μεγαλύτερη απόσταση (Βλ. Σχήμα 5.5 παρακάτω)

Καθώς η KL διένυσε το μεγαλύτερο αριθμό μιλίων ανάμεσα στα σημεία, η KLM θεωρείται ο μεταφορέας που εκτελεί το μεγαλύτερο μέρος της διεθνούς μεταφοράς.

Σχήμα 1.5

Πίνακας ναύλων
από LON προς MIL

LONDON UK (LON)					
FARE TYPE	LOCAL CURRENCY	NUC	CARR CODE	RULE	GI MPM & ROUTING
To MILAN (MIL)					
Y	262	395.13		Z001	EH 714
S	244	367.98	AZ		EH
SLPX6M	281	423.79	AZ	C744	EH 0200
Y	179	269.95	BD	C701	EH
LX SX2M	199	300.12	BD	C067	EH
YOW	262	335.13	UK	C702	EH
VPASS	99	149.30	UK	C712	EH 0200

Με βάση το Σχήμα 1.5 παραπάνω, ο ναύλος economy του Air UK στο NUC είναι Y OW 335.13, επειδή η KLM δεν έχει ναύλο δικό της. Με την απουσία ναύλων από την KL, η KL δεν θα χρησιμοποιήσει ναύλο YY 395.13.

Μετά τη σύγκριση των δυο ναύλων, επιλέξτε το χαμηλότερο ναύλο του UK 335.13 ως το ναύλο για τον τομέα LON-MIL και ακολουθήστε τους όρους του συνοδευόμενου κανόνα C702.

Σημείωση: Το ταξίδι στη Σκανδιναβία θεωρείται διεθνές γι' αυτόν τον κανόνα.

1.5 ΟΡΟΙ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΑ

Όταν επιλέγετε ναύλους, θα πρέπει να συμμορφώνεστε πάντα στους σχετικούς όρους του συνοδευόμενου κανόνα. Προσέξτε τους όρους όπως ενδιάμεση προσγείωση και περιορισμούς μετάβασης, τους όρους του μεταφορέα, τις ειδικές διαδρομές και σημεία διέλευσης, συν την εποχή ή χρόνο υποβολής του αιτήματος.

Παράδειγμα: Στο Σχήμα 1.6 υπάρχουν δυο κανονικοί ναύλοι economy για LON προς SEI για τη διαδρομή TS, δηλαδή Y και Y2. Το Y OW NUC 2988.18 είναι ο πρώτος ναύλος ενώ το Y2 OW NUC 1109.80 με



τον κανόνα E032 είναι ο δευτερεύων ναύλος.

Σχήμα 1.6

Δείγμα κατάστασης

ναύλων από

Λονδίνο προς Σεούλ

με τον Κανόνα E032

για ναύλο Y2

FARE TYPE	LOCAL CURRENCY	NUC	CARR CODE	RULE	GI MPM & ROUTING
LONDON UK (LON)					
To SEOUL (SEL)					
					EH 8944
					TS 8352
					AP 11748
Y	1839	2988.18			EH TS
Y	3347	5438.52			EH TS
Y	2029	3296.91			AP
Y	3693	6000.74			AP
Y2	683	1109.80		E032	EH TS
C	2376	3860.75			EH TS
C	4324	7026.05			EH TS
C	2568	4172.73			AP
F	4674	7594.76			AP
F	3802	6177.85			EH TS
F	6920	11244.28			EH TS
F	4109	6676.69			AP
F	7478	12150.97			AP
YLPX3M	1167	1896.25		Y088A	EH TS
YHPX3M	1342	2180.61		Y088A	EH TS
YEE6M	1605	2607.95		Y077	EH TS

Σύμφωνα με τον Κανόνα E032 (βλ. Σχήμα 1.7) οι ενδιάμεσες προσγειώσεις δεν επιτρέπονται και μόνο μια μετάβαση μπορεί να γίνει σε κάθε συνιστώσα του ναύλου. Επιπροσθέτως, μόνο τα BA και KE πρέπει να χρησιμοποιηθούν στη μεταφορά για να υπάρχει ωφέλεια από αυτόν τον ναύλο.

Αν ο επιβάτης ακολουθήσει μια απευθείας nonstop διαδρομή από LON προς SEL σε KE, μπορείτε να ζητήσετε το χαμηλότερο ναύλο Y2 που είναι ίσο με το NUC 1109.80.

Ωστόσο, αν ο επιβάτης ακολουθήσει μια έμμεση πορεία με ενδιάμεση προσγείωση στη ROM όπως στο ταξίδι LON-BA-ROM-KE-SEL, τότε ο ναύλος που θα εισπραχθεί είναι ο κύριος ναύλος Y που είναι ίσος με NUC 2988.18.

Σε περίπτωση που λείπουν οι παράγραφοι για τις επιτρεπόμενες ενδιάμεσες προσγειώσεις και τον αριθμό των μεταβιβάσεων, θα πρέπει να ελέγξετε τους βασικούς όρους των ναύλων. Αυτό ισχύει για όλες τις άλλες παραγράφους του Κανόνα.

Ο κωδικός του βασικού όρου σχολιάζεται στην επικεφαλίδα του κανόνα και αναφέρεται μέσα στις παρενθέσεις (βλ. Σχήμα 1.7).



E032 SPECIAL ECONOMY CLASS FARES: UK > JAPAN/ KOREA		(A)
1.	APPLICATION OW/ RT. A. FROM London. TO Fukuoka/ Osaka/ Seoul/ Tokyo via BA. B. FROM London. TO Seoul via KE. NOTE: These fares do not apply retroactively.	
9.	EXTENSION OF TICKET VALIDITY Permitted subject to General Rule 13.2.19.	
10.	PERMITTED STOPOVERS None.	
11.	ROUTINGS: A. Via EH/ PO/ TS only on BA/ KE. B. Permitted Transfers: One in each direction.	
23.	PASSENGER EXPENSES Not permitted.	

Σχήμα 1.7 Κανόνας E032 από ΕΗ του βιβλίου ναύλων PAT που διέπεται από το Βασικό Όρο

Προς το παρόν, οι τρεις κύριες μορφές των βασικών όρων είναι:

α. Βασικοί Όροι Α, Β και C

Γενικά, αυτοί οι όροι ισχύουν για τους κανόνες μεταφορέων D, E, F, O. Σ' αυτήν την ενότητα, θα ασχοληθούμε μόνο κυρίως με το Βασικό Όρο Α που ισχύει για όλους τους ναύλους εκτός των ομαδικών και τους ναύλους ταξιδιών πακέτο.

β. Μορφή SC

Αυτός είναι ο Βασικός Όρος του PAT για Ειδικούς Ναύλους που ορίζονται από το SITA που διέπει τους κανόνες μεταφορέων C και DE.

γ. SC 100/101

Αυτοί είναι οι Βασικοί Όροι της IATA όπου SC100 αφορά τους βιομηχανικούς κανόνες για ειδικούς ναύλους YY και όπου SC101 αφορά τους βιομηχανικούς κανόνες που αφορούν τους κανονικούς ναύλους YY.

Θα βρείτε ένα αντίγραφο αυτών των τριών τύπων των Βασικών Κανόνων στο Απόσπασμα Εκπαίδευσης PAT.

Γενικά, όταν δεν υπάρχει η παράγραφος για ενδιάμεσες προσγειώσεις και μεταβιβάσεις σε κανόνα κανονικού ναύλου, ο επιβάτης επιτρέπεται να κάνει απεριόριστο αριθμό ενδιάμεσων προσγειώσεων και μεταβιβάσεων.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΕΝΟΤΗΤΑΣ

Ο παρακάτω κατάλογος δίνει μια περίληψη όλων των παραγόντων που χρειάζεται να προσέχετε όταν ζητάτε ναύλους.

- Αναγνωρίστε τον Παγκόσμιο Δείκτη για το δεδομένο τομέα.
- Ταιριάζτε την κατηγορία υπηρεσίας με τον τύπο του ναύλου.



Βάση Ναύλου για Κρατήσεις

F (First Class) F/P/ ή P1< F2, κλπ

C/J/D (Intermediate Class) C/J ή C1, C2, κλπ

Y/M/K (Economy / Coach) Y/S ή Y1, Y2, κλπ

- Αναγνωρίστε τον τύπο του ταξιδιού

OW = μονής διαδρομής χρησιμοποιώντας NUC μονής διαδρομής

RT = μετ' επιστροφής χρησιμοποιώντας ½ RT NUC

- Επιλέξτε τον κατάλληλο μεταφορέα σε περίπτωση κωδικοποιημένων ναύλων από το μεταφορέα. Τέτοιοι κωδικοί υπερισχύουν έναντι των ναύλων της IATA (YY).

Συμμορφωθείτε με τους όρους που συνοδεύουν τον ναύλο που επιλέγεται ειδικά εκείνους που αφορούν τον αριθμό των ενδιάμεσων προσγειώσεων και των μεταβιβάσεων κατά τη διαδρομή.

2. Κανόνες Συναλλάγματος και Διαδικασίες Στρογγυλοποίησης

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ

Με την ολοκλήρωση αυτής της μονάδας, θα μπορείτε να:

- **Εφαρμόζετε** τις κατάλληλες διαδικασίες μετατροπής συναλλάγματος
- **Διαχωρίζετε** τους δυο τύπους των διαδικασιών στρογγυλοποίησης
- **Μετατρέπετε** τους Ναύλους στο Εθνικό Νόμιμα σε ένα Ισότιμο Ναύλο, αν ζητηθεί από τον επιβάτη

Καθορίζετε πότε να χρησιμοποιείτε BBR, BSR ή Σταθερό Δείκτη Μετατροπής (FCR).



ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Καθώς δεν είναι δυνατόν να προστεθούν οι ναύλοι σε διαφορετικά συναλλάγματα, είναι απαραίτητο να χρησιμοποιήσετε μια ισότιμη βασική τιμή συναλλάγματος για να διευκολύνετε την ευκολότερη πρόσθεση ή σύγκριση ναύλων. Αυτή η βασική μονάδα είναι η Ουδέτερη Μονάδα που απαιτείται στην αρχή του τύπου.

Αυτή η ενότητα αναφέρεται κυρίως σε μια ανασκόπηση για το πώς μπορείτε να μετατρέψετε τα NUC και πώς να στρογγυλοποιείτε τους ναύλους που προκύπτουν σε τοπικό ναύλο. Όσον αφορά τους φόρους, τις αμοιβές και τις άλλες χρεώσεις, αυτές θα καλυφθούν από την Ενότητα 14.

Η διαφορά ανάμεσα στις διάφορες τιμές συναλλάγματος όπως τις τιμές πώλησης και αγοράς των τραπεζών συν των σταθερών τιμών μετατροπής θα συζητηθούν επίσης σ' αυτήν την ενότητα.

2.1 ΝΑΥΛΟΙ ΕΘΝΙΚΟΥ ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΣ

Οι διεθνείς ναύλοι αναγράφονται στο **Ναύλο Εθνικού Νομίσματος** που είναι συνήθως το εθνικό νόμισμα της Χώρας Έναρξης της διεθνούς μεταφοράς (COC). Για παράδειγμα, οι διεθνείς ναύλοι από την Μαλαισία αναφέρονται στο εθνικό νόμισμα της Μαλαισίας, δηλαδή το μαλαισιανό ρίνγκιτ (MYR).

Θα γνωρίζετε ποιο νόμισμα χρησιμοποιείται για την έκδοση διεθνών ναύλων ελέγχοντας τον Πίνακα Τιμών Συναλλάγματος της IATA ή την κεφαλίδα στον κύριο τίτλο ή «Από Πόλη» σε οποιοδήποτε βιβλίο ναύλων PAT (βλ. παράδειγμα στο Σχήμα 2.1).

Σχήμα 2.1

Κεφαλίδα «Από Πόλη» που δείχνει το μαλαισιανό ρίνγκιτ (MYR) ως το εθνικό νόμισμα για ναύλους από τη Μαλαισία.

FARE TYPE	LOCAL CURRENCY	NUC	CARR CODE	RULE	GI MPM & ROUTING
PENANG (PEN)					
MALAYSIA			MALAYSIAN RINGGIT (MYR)		
To HONOLULU (HNL)					
Y	2985	785.52 PR	P0352	PA	8676
J	3433	903.42 PR	P0352	PA	
F	4762	1253.15 PR	P0352	PA	
VABO	2154	566.84 PR	P0129	PA	0296
VAPQ	2385	627.63 PR	P0129	PA	0296
VAB	3916	1030.52 PR	P0129	PA	0296
VAP	4337	1141.31 PR	P0129	PA	0296

Ωστόσο, υπάρχουν κάποιες χώρες που εκφράζουν τους ναύλους σε διαφορετικό νόμισμα από το εθνικό τους νόμισμα, όπως για παράδειγμα οι χώρες που χρησιμοποιούν το USD.



2.1.1 Χώρες που χρησιμοποιούν USD

Για την πλήρη κατάσταση των χωρών που χρησιμοποιούν USD, βλέπε Εξαιρέσεις Συναλλάγματος στην παράγραφο 11.2 των Γενικών Κανονισμών του Αποσπάσματος Εκπαίδευσης PAT.

Το Σχήμα 2.2 παρακάτω επίσης δείχνει ένα παράδειγμα μιας πόλης της οποίας οι διεθνείς ναύλοι εκφράζονται σε US dollar.

Σχήμα 2.2

Κεφαλίδα «Από Πόλη» που δείχνει το USD ως το εθνικό νόμισμα για ναύλους από Ρουμανία

FARE TYPE	LOCAL CURRENCY	NUC	CARR CODE	RULE	GI MPM & ROUTING
BUCHAREST (BUH)					
ROMANIA					
US Dollar (USD)					
To ANTIGUA (ANU)				AT	6462
Y	1962	1962.00	X0900	AT	
C	2357	2357.00	X0900	AT	
F	3654	3654.00	X0900	AT	
YLEE6M	2223	2223.00	X0911	AT	
YHEE6M	2634	2634.00	X0911	AT	
To ARUBA (AUA)				AT	7180
Y	2184	2184.00	X0900	AT	

2.1.2 Χώρες EMU

Υπάρχουν δώδεκα κράτη μέλη EMU (Ευρωπαϊκή Οικονομική και Νομισματική Ένωση), δηλαδή: Αυστρία, Βέλγιο, Φινλανδία, Γαλλία (συμπεριλαμβανομένων των περιοχών της και το Μονακό), Γερμανία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Λουξεμβούργο, Ολλανδία, Πορτογαλία και Ισπανία. Αυτές οι χώρες τώρα έχουν ένα κοινό νόμισμα που είναι το ευρώ, έτσι θα πρέπει να τους δοθεί το παρατσούκλι «Euroland».

Για μεταφορά που ξεκινά από μία χώρα EMU: κατά την περίοδο από 1 Ιανουαρίου 1999 μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2001, μπορούσε να χρησιμοποιηθεί είτε το ευρώ είτε το εθνικό νόμισμα για την ζήτηση ναύλου και ως το ποσό των ναύλων πάνω στα εισιτήρια, MCO και MPD. Βλ. Σχήμα 2.3 για δείγμα των ναύλων που αναγράφονται στο εθνικό νόμισμα, αλλά με εναλλακτική λύση το ευρώ.

Σχήμα 2.3

Κεφαλίδα «Από Πόλη» που δείχνει τους ναύλους σε εθνικό νόμισμα από το Παρίσι, Γαλλία, εκφρασμένο και σε ευρώ και γαλλικά φράγκα. Οι ανεξάρτητοι ναύλοι που έχουν αρχειοθετηθεί σε ευρώ θα φέρουν το σύμβολο «€» στα αριστερά τους.

FARE TYPE	LOCAL CURRENCY	NUC	CARR CODE	RULE	GI MPM & ROUTING
PARIS (PAR)					
FRANCE					
€ euro (EUR)					
FRENCH FRANC (FRF)					
To ATLANTA (ATL)				AT	5263
Y	€1706.00	1568.21	X1200	AT	
Y	€2842.00	2612.46	X1200	AT	
C	€3389.00	3115.29	X1200	AT	
C	€4841.00	4450.02	X1200	AT	
F	€5086.00	4675.23	X1200	AT	
F	€7265.00	6678.24	X1200	AT	
YEE	€1574.00	1446.87	X1203	AT	
BFR1	7815	1095.16	US	N0228	0006
YR1	18135	2541.37	US	N0228	AT
Y	12325	1727.18	US	N0228	AT
CR1	30025	4207.60	US	N0228	AT
C	20405	2859.48	US	N0228	AT
JR1	32065	4493.47	US	N0228	AT
J1	23125	3240.65	US	N0228	AT
FR1	45145	6326.46	US	N0228	AT
F	31610	4429.71	US	N0228	AT



Από την 1^η Ιανουαρίου 2002 για την μεταφορά που ξεκινούσε από χώρα της EMU, επιτρέπεται **μόνο** το ευρώ για την ζήτηση ναύλου και για το ποσό του ναύλου που αναγράφεται σε ταξιδιωτικά έγγραφα.

Η πληρωμή στο εθνικό νόμισμα επιτρεπόταν μόνο μέχρι τις 28 Φεβρουαρίου 2002 ή την ημερομηνία που αποφασιζόταν από την κάθε χώρα της EMU.

2.2 NUC ΚΑΙ IROE

Όπως έχετε μάθει στην ενότητα Καταχωρήσεων, είναι μερικές φορές απαραίτητο να προσθέτετε ή να συγκρίνετε τους ναύλους για ελέγχους όπως τον έλεγχο του Υψηλότερου Ενδιάμεσου Σημείου. Αυτή η διαδικασία δεν μπορεί να γίνει χρησιμοποιώντας διαφορετικά συναλλάγματα. Γι' αυτό το σκοπό, έχει παραχθεί μια βασική μονάδα για τους ναύλους για κάθε εθνικό νόμισμα. Αυτή καλείται **Neutral Unit of Construction** ή NUC.

Για να είναι εύκολη η δημιουργία του ναύλου, οι ναύλοι εκδίδονται στο εθνικό νόμισμα και την ισότιμη NUC. Στην αρχή, η δημιουργία γίνεται σε NUC, αλλά στο τέλος το συνολικό ποσό σε NUC πρέπει να μετατραπεί στο εθνικό νόμισμα με τον Παράγοντα Μετατροπής NUC της χώρας έναρξης του ταξιδιού. Αυτός ο παράγοντας είναι περισσότερο γνωστός ως **IATA Rate of Exchange (IROE)**.

Η κατάσταση IROE συντάσσεται από τον Οργανισμό Διευθετήσεων της IATA με ένα μέσο όρο πέντε ημερών που τελειώνει στις 15 κάθε μήνα. Αλλάζει τέσσερις φορές τα χρόνια και παραμένει παγωμένη για τρίμηνες περιόδους εκτός αν υπάρχει σημαντική διακύμανση στην αξία του συναλλάγματος μεγαλύτερη από 6% στην ενδιάμεση περίοδο. Αν συμβεί αυτό, η ημερομηνία ισχύος για τις αλλαγές του IROE θα ισχύσει από την πρώτη του μήνα μετά την καθιέρωση του καινούργιου IROE. Επομένως, είναι πιο σημαντικό να ελεγχθεί το IROE σε κάθε νέα έκδοση των βιβλίων δασμών.

Θα βρείτε την κατάσταση των Τιμών Συναλλάγματος της IATA στις πρώτες σελίδες κάθε βιβλίου ναύλων PAT, στο κεφάλαιο III στις τιμές συναλλάγματος. Ονομάζεται επίσης Πίνακας Δεικτών Ισοτιμίας NUC και πινακογραφείται αλφαβητικά με το όνομα της χώρας. Θα πρέπει να ψάξετε για το όνομα της χώρας έναρξης του διεθνούς ταξιδιού όταν χρειάζεστε το IROE (Βλ. Σχήμα 2.4, για δειγματοληπτική κατάσταση του πίνακα IROE).

**Σχήμα 2.4** Δειγματοληπτική Κατάσταση του Πίνακα IROE

To calculate fares, rates or charges in currencies listed below:					Multiply NUC fare rate/ And round up the resulting amount to the next charge by the following higher unit as listed below: rate of exchange:				
Country (+ local currency acceptance limited)	Currency Name	ISO Codes		From NUC	Rounding Units				
		Alpha	Numeric		Local Curr. Fares	Other Charges	Decimal Units	Notes	
Estonia	Kroon	EEK	233	17.021358	5	1	0	8	
Ethiopia	US Dollar	USD	840	1.000000	1	0.1	2	5	
+ Ethiopia	Ethiopian Birr	ETB	230	8.530000	1	1	0	2, 8	
Faroe Isl.	Danish Krone	DKK	208	8.095746	5	1	0	8	
Falkland Islands	Falkland Pound	FKP	238	0.686946			2		
Fiji Islands	Fiji Dollar	FJD	242	2.291720	1	0.1	2	8	
Finland	Markka	FIM	246	6.468123	5	1	2	8	
Finland	euro	EUR	978	1.087860	1	0.01	2	8	
France	euro	EUR	978	1.087860	1	0.01	2	8	

II. Συναλλαγματικές ισοτιμίες νομίσματος

Όταν μια χώρα παρουσιάζει δυο νομίσματα, δηλαδή το εθνικό της νόμισμα και το αμερικανικό δολάριο, διαβάστε τις συνημμένες σημειώσεις για να βρείτε ποιο νόμισμα πρέπει να χρησιμοποιηθεί ως Ναύλος Εθνικού Νομίσματος. Για παράδειγμα, στο Σχήμα 2.4 παραπάνω, η Αιθιοπία δείχνει και USD και ETB. Ωστόσο, η σημείωση δίπλα στο ETB δηλώνει ότι οι διεθνείς ναύλοι πρέπει να ζητούνται σε USD. Έτσι, το IROE για το Αιθιοπικό Μπιρ πρέπει να αγνοηθεί όταν υπολογίζονται οι διεθνείς ναύλοι από την Αιθιοπία.

Το IROE μπορεί να χρησιμοποιηθεί με δυο τρόπους:

1. Για να μετατραπεί ο Ναύλος Εθνικού Νομίσματος (LCF) σε NUC, διαιρέστε.

Παράδειγμα: LCF σε NUC:

MUC ABZ EUR 677.00 δια

IROE 1.08786 (με βάση το COC: Γερμανία)

= NUC 622.32

2. Για να μετατραπεί το NUC σε εθνικό νόμισμα χρησιμοποιήστε πολλαπλασιασμό.

Παράδειγμα: NUC σε NZD:

AKL SIN Y NUC 970.70 επί

IROE 2.390021(με βάση το COC)

= NZD 2320.00

(Βλ. Σχήμα 2.5 για κατάσταση ναύλων από AKL σε SIN)

Παρατηρήστε πως ο Ναύλος σε Εθνικό Νόμισμα που προκύπτει σε NZD στο παράδειγμα 1 ταιριάζει με το ναύλο υπό εθνικό νόμισμα στο Σχήμα 2.5

**Σχήμα 2.5**

Κατάσταση ναύλων από AKL προς SIN που βρέθηκαν στο βιβλίο ναύλων EH PAT

FARE TYPE	LOCAL CURRENCY	NUC	CARR CODE	RULE	GMPM & ROUTING
AUCKLAND (AKL)					
NEW ZEALAND			NEW ZEALAND DLR (NZD)		
To SINGAPORE (SIN)					
Y	2320	970.70	Y277	EH	6272
Y	4418	1848.51	Y277	EH	
C	2668	1116.30	Y277	EH	
C	5081	2125.92	Y277	EH	
F	3481	1456.47	Y277	EH	
F	6830	2774.03	Y277	EH	

2.3
ΣΤΡΟΓΓΥΛΟΠΟΙΗΣΗ
ΤΩΝ NUC

Όπως φαίνεται στο παράδειγμα 1 παραπάνω, οι Neutral Units of Construction δεν στρογγυλοποιούνται. Τα NUC εκφράζονται μόνο με δυο δεκαδικά, αγνοώντας οποιοδήποτε άλλο δεκαδικό. Για παράδειγμα:

NUC 412.79844 γίνεται NUC 412.79

NUC 2132.0130 γίνεται NUC 2132.01

2.4
ΣΤΡΟΓΓΥΛΟΠΟΙΗΣΗ
ΝΑΥΛΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ
ΝΟΜΙΣΜΑΤΩΝ

Κάθε εθνικό νόμισμα έχει τη δική του μονάδα στρογγυλοποίησης που πινακογραφείται στον πίνακα IROE και επίσης στην Παράγραφο 11.11 των Γενικών Κανονισμών του Αποσπάσματος Εκπαίδευσης PAT. Παρόλ' αυτά, οι δυο κύριοι τύποι της στρογγυλοποίησης έχουν ως εξής:

- 1) Πλήρης προσαρμογή
- 2) Προσαρμογή του μισού

Πλήρης προσαρμογή σημαίνει ότι στρογγυλοποιείται στην επόμενη υψηλότερη μονάδα. Σ' αυτήν την ενότητα να παρουσιάσουμε αυτόν τον τύπο στρογγυλοποίησης με τον κωδικό «H» ακολουθούμενο από τη μονάδα στρογγυλοποίησης.

Για παράδειγμα, η ινδική ρουπία στρογγυλοποιείται στο υψηλότερο 5 ή «H5».

Προσαρμογή του μισού σημαίνει ότι στρογγυλοποιείτε στη κοντινότερη μονάδα, που αντιπροσωπεύεται σ' αυτήν την ενότητα με τον κωδικό «N».

Για παράδειγμα, το αμερικανικό δολάριο στρογγυλοποιείται στο κοντινότερο 1 ή «N1». Αυτό σημαίνει ότι παίρνετε μισό από τη μονάδα του 1 που είναι 0,5 και αν ο επόμενος δεκαδικός μετά την μονάδα εκείνη είναι 0,5 και υψηλότερα, τότε το στρογγυλοποιείτε στο επόμενο υψηλότερο 1, π.χ. USD 120.8 γίνεται USD 121.00. Ωστόσο, αν ο δεκαδικός μετά από αυτή τη μονάδα είναι μικρότερος από το μισό, στρογγυλοποιείτε προς τα κάτω, π.χ. USD 120.3 γίνεται USD 120.00.

Πως θα γνωρίζετε αν πρέπει να στρογγυλοποιήσετε προς τα πάνω ή να στρογγυλοποιήσετε στην κοντινότερη μονάδα; Για να το βρείτε, θα πρέπει να διαβάσετε τις υποσημειώσεις. Αν δεν υπάρχουν υποσημειώσεις, η στήλη των Μονάδων Στρογγυλοποιήσεων του πίνακα IROE σας πληροφορεί να **στρογγυλοποιείτε προς τα πάνω στην επόμενη υψηλότερη μονάδα**.

Αν υπάρχει κάποια σημείωση, βρείτε αν αυτή η σημείωση υπερिशύει τις γενικές οδηγίες στην κεφαλίδα IROE. Μία τέτοια υποσημείωση είναι η σημείωση 5 που δηλώνει ότι «η στρογγυλοποίηση των ναύλων και των άλλων χρεώσεων θα γίνεται στην **κοντινότερη μονάδα στρογγυλοποίησης**».

Το παράδειγμα που υπάρχει σ'αυτήν τη σημείωση δείχνει μόνο πώς να στρογγυλοποιείτε στην κοντινότερη μονάδα του 1 και δεν απεικονίζει όλες τις μονάδες που εφαρμόζουν τη προσαρμογή του μισού.

Επιπλέον, όταν στρογγυλοποιείτε τα ποσά συναλλάγματος, να θυμάστε:

- Να υπολογίζετε **ένα δεκαδικό πέρα από τον αριθμό των δεκαδικών σημείων** που φαίνονται μετά τη μονάδα που απεικονίζεται στις «Μονάδες Στρογγυλοποίησης / Ναύλος Εθνικού Νομίσματος» στην κατάσταση του IROE.
- Αγνοήστε οποιοδήποτε περαιτέρω σημείο δεκαδικού.

Ας αναλύσουμε μερικά παραδείγματα χρησιμοποιώντας το Σχήμα 2.4 ή μπορείτε επίσης να αναφερθείτε στον πίνακα IROE του Αποσπάσματος Εκπαίδευσης PAT.

Παράδειγμα 5: Στρογγυλοποίηση άλλων χρεώσεων σε USD

RAW LCF	ROUNDING UNIT	ROUNDED LCF
USD 34.15	Nearest 0.1	USD 34.20
USD 34.02	N 0.1 (note 5)	USD 34.00
USD 34.79	N 0.1 (note 5)	USD 34.80
USD 38.06	N 0.1 (note 5)	USD 38.10
USD 39.97	N 0.1 (note 5)	USD 40.00
USD 39.909	N 0.1 (note 5)	USD 39.90



Όταν στρογγυλοποιείτε φόρους, αμοιβές και χρεώσεις (TFC) που εκφράζονται σε USD, πάρτε το ποσό TFC σε USD μέχρι το δεύτερο δεκαδικό, καθώς αυτός είναι ο επόμενος δεκαδικός πέρα από τη μονάδα στρογγυλοποίησης του 0,1. Αν ο δεύτερος δεκαδικός είναι μικρότερος από το μισό του 0,1, στρογγυλοποιείτε προς τα κάτω. Διαφορετικά, αν είναι 0,05 και παραπάνω, στρογγυλοποιήστε το TFC προς τα πάνω, προς το υψηλότερο 0,1 USD.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: «Άλλες Χρεώσεις» και «Σχετικές Χρεώσεις» δεν είναι το ίδιο. Σύμφωνα με τους Γενικούς Κανονισμούς ΡΑΤ, παράγραφος 1, οι «Άλλες Χρεώσεις» είναι εκείνες που δεν έχουν σχέση με τους ναύλους, όπως οι TFC.

Από την άλλη, οι «Σχετικές Χρεώσεις» είναι χρεώσεις όπως ποινικές ρήτρες ακύρωσης, μη επιστρεφόμενα ποσά, χρεώσεις επαναληπτικής κράτησης και επαναδρομολόγησης, χρεώσεις ενδιάμεσων προσγειώσεων, επιβαρύνσεις Σαββατοκύριακου, κλπ και χρεώσεις υπερβολικού βάρους αποσκευών. Για λόγους στρογγυλοποίησης, οι στρογγυλοποιημένες προς τα πάνω «Σχετικές Χρεώσεις» ακολουθούν την ίδια διαδικασία με τους Ναύλους Εθνικού Νομίσματος, γιατί ο ορισμός των «Ναύλων Εθνικού Νομίσματος» συμπεριλαμβάνει ναύλους και σχετικές χρεώσεις που εκφράζονται στο συνάλλαγμα της χώρας έναρξης του ταξιδιού.



ΕΛΕΓΧΟΣ

Πολλαπλή Επιλογή

ΜΕΛΕΤΗΣ

Κυκλώστε το γράμμα της ορθής απάντησης.

1. Τεχνικός όρος για προσαρμογή στην πλησιέστερη μονάδα
 - α. Πλήρης προσαρμογή
 - β. Προσαρμογή του μισού
 - γ. Καμία προσαρμογή
2. Ένας άλλος όρος για την πλήρη προσαρμογή
 - α. στρογγυλοποίηση στην επόμενη υψηλότερη μονάδα
 - β. προσαρμογή του μισού
 - γ. καμία προσαρμογή
3. Ένας άλλος όρος για τον παράγοντα μετατροπής NUC
 - α. τραπεζική τιμή συναλλάγματος
 - β. σταθερή τιμή συναλλάγματος
 - γ. τιμή συναλλάγματος IATA
4. Ένα μέλος της EMU
 - α. Κύπρος
 - β. Ελβετία
 - γ. Ισπανία
5. Πως στρογγυλοποιείτε το ευρώ που προκύπτει όταν μετατρέπεται από NUC
 - α. στην επόμενη υψηλότερη 1
 - β. προσαρμογή κατά το μισό στην πλησιέστερη 1
 - γ. πλήρη προσαρμογή στο υψηλότερο 0,1
6. Μία χώρα που δημοσιεύει τους διεθνείς της ναύλους σε USD
 - α. Φινλανδία
 - β. Αυστραλία
 - γ. Αιθιοπία

Απαντήσεις: 1. b, 2. a, 3. c, 4. c, 5. a, 6. c



2.5 ΤΙΜΗ ΑΓΟΡΑΣ ΤΡΑΠΕΖΩΝ

Η Τιμή Αγοράς Τραπεζών είναι η τιμή στην οποία η τράπεζα θα αγοράσει ένα ποσό ξένου συναλλάγματος για μια μονάδα (ή μονάδες) εθνικού νομίσματος της χώρας στην οποία πραγματοποιείται η συναλλαγή μετατροπής συναλλάγματος.

Υπάρχουν πολλές περιπτώσεις που απαιτούν τη χρήση του τελευταίου BBR:

- όταν η πληρωμή γίνεται εντός του COC σε νόμισμα που δεν αποτελεί νόμισμα του COC
- όταν γίνεται η μετατροπή στο αρχικό εθνικό νόμισμα των χωρών που χρησιμοποιούν και USD
- όταν η πληρωμή γίνεται στη χώρα πώλησης αλλά σε νόμισμα που δεν αποτελεί το νόμισμα της χώρας πώλησης

Η τελευταία κατάσταση θα καλύπτεται όταν η πληρωμή MCO για την επιπρόσθετη συγκέντρωση των επανεκδιδόμενων εισιτηρίων στην Ενότητα 15 (Επαναδρομολόγηση και Επανεκδοση). Στο μεταξύ, οι επόμενες παράγραφοι θα σας δώσουν μια καλύτερη εικόνα στις πρώτες δυο περιπτώσεις.

2.5.1 Μετατροπή από LCF σε ένα άλλο νόμισμα (SITI/SITO)

Αν η πληρωμή γίνει εντός της Χώρας Έναρξης του Ταξιδιού σε νόμισμα διαφορετικό από το νόμισμα του COC, χρησιμοποιείστε την Τιμή Αγοράς Τραπεζών (BBR).

Κάθε χώρα έχει τη δική της πηγή για τη λήψη της εφαρμοστέας BBR. Για την κατάσταση πηγών, αναφερθείτε στην παράγραφο 11.10 (Πηγές για τιμές συναλλάγματος τραπεζών) που βρίσκονται στους Γενικούς Κανονισμούς PAT.

Παράδειγμα: Ο επιβάτης προτιμά να πληρώσει σε JPY

Πουλήθηκε στο AKL Εισιτήριο εκδόθηκε στο AKL

ISI: SITI Τύπος Ναύλου: Y Ταξίδι: AKL BUE AR

Δημιουργία ναύλου σημείο προς σημείο:

FCP	AKL BUE
NUC	Y OW 1409.19
RULE	X1100
TOTAL	NUC 1409.19
IROEX	2.390021
LCF	NZD 3367.99 ~ (H1) NZD 3368.00
BBR (if 1 NZD = 64.17 JPY)	X 64.17
EQFP	JPY 216124.5 ~ (H100) JPY 216200



FCP	YMQ LON			
NUC	Y OW	1317.16		
RULE	X 0700			
AF	NUC			1317.16
IROE	X			<u>1.551818</u>
LCF	CAD 2043.9 ~ (N1)		CAD	2044.00
BSR	(1EUR = 1.6833 CAD)		÷	<u>1.6833</u>
EQUIV	(H1)		EUR	1215.00
BBR	(1EUR = 1.54347 CHF)		X	<u>1.54347</u>
EQFP	CHF 1875.3 ~ (H1)		CHF	1876.00

Όπως φαίνεται παραπάνω, η στρογγυλοποίηση που χρησιμοποιείται ακολουθεί τη γενική διαδικασία που βασίζεται στις οδηγίες του Πίνακα IROE.



ΕΛΕΓΧΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Πολλαπλή Επιλογή

Κυκλώστε το γράμμα της σωστής διαδικασίας μετατροπής που δίνεται στις ακόλουθες συναλλαγές:

1. Πουλήθηκε και εκδόθηκε εισιτήριο στο MIA – Πληρώθηκε σε USD – Δρομολόγιο: BRU - ACC

α. LCF σε EUR μετατρέπεται στη BSR σε USD

β. LCF σε USD μετατρέπεται στη BSR σε EUR

γ. LCF σε EUR μετατρέπεται στη BBR σε USD

2. Πουλήθηκε και εκδόθηκε εισιτήριο στο MLN – Πληρώθηκε σε JPY – Δρομολόγιο: MNL - TYO

α. LCF σε USD μετατρέπεται στη BSR σε JPY

β. LCF σε PHP μετατρέπεται στη BBR σε JPY

γ. LCF σε USD μετατρέπεται στη BBR σε JPY

3. Πουλήθηκε και εκδόθηκε εισιτήριο στο ZAG – Πληρώθηκε σε HRK – Δρομολόγιο: ZAG – ZRH

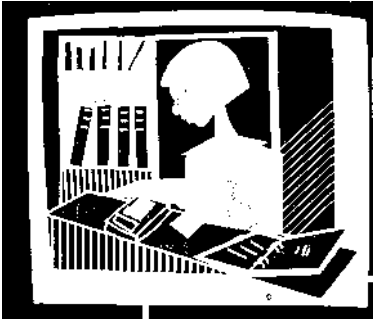
α. NUC μετατρέπεται σε IROE στο LCF σε HRK

β. NUC μετατρέπεται σε IROE στο LCF σε USD, τότε σε ισότιμο HPK στη BSR

γ. NUC μετατρέπεται σε IROE σε USD, τότε το USD

μετατρέπεται στη BBR σε ισότιμο ναύλο σε HPK

Απαντήσεις: 1. α, 2. γ, 3. γ



Εφαρμόζοντας τις γνώσεις σας στη δουλειά

Τα νομίσματα έχουν πολύ ακριβείς διαδικασίες στρογγυλοποίησης.

Όταν ένα ποσό μετατρέπεται, τότε μπορεί να υπάρξει σφάλμα στρογγυλοποίησης που μπορεί να είναι, το περισσότερο, το μισό της αξίας της μικρότερης μονάδας ή υποδιαίρεσης της μονάδας του συναλλάγματος στόχου. Τέτοια σφάλματα δεν μπορούν να αποφευχθούν, αλλά οι συνέπειες μπορούν να ελαχιστοποιηθούν ακολουθώντας τις διαδικασίες στρογγυλοποίησης.



ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΕΝΟΤΗΤΑΣ

- Τα NUC δεν στρογγυλοποιούνται, αλλά περιορίζονται μόνο σε δυο δεκαδικούς.
- Υπάρχουν δυο τύποι στρογγυλοποίησης
 - Πλήρη προσαρμογή (στρογγυλοποίηση μέχρι την υψηλότερη μονάδα)
 - Προσαρμογή του μισού (όταν συνοδεύεται από σημείωση στρογγυλοποίησης προς την πλησιέστερη μονάδα) όπου τα κλάσματα που είναι μικρότερα από το μισό της μονάδας δεν θα ληφθούν υπόψη. Τα κλάσματα της μισής μονάδας ή περισσότερο θα θεωρούνται ως μία μονάδα.
- Ο σωστός αριθμός των δεκαδικών απαιτείται όταν φαίνονται καταχωρήσεις στα κουτάκια ναύλων και ισότιμων ναύλων των εισιτηρίων. Είναι προαιρετικό για τους φόρους και όταν φαίνονται οι καταχωρήσεις στο κουτάκι Σύνολο ενός εισιτηρίου.
- Υπάρχουν επίσης πολλοί τύποι τιμών συναλλάγματος όπως:
 - Τιμή συναλλάγματος IROE ή IATA που χρησιμοποιείται για να μετατραπούν τα NUC σε LCF και αντιστρόφως
 - BBR ή Τραπεζική Τιμή Αγοράς που χρησιμοποιείται ευρέως για να μετατραπεί το LCF σε ένα άλλο νόμισμα όταν γίνεται αποδεκτό ένα άλλο νόμισμα στο COC.

BSR ή Τραπεζική Τιμή Πώλησης που χρησιμοποιείται κυρίως για συναλλαγές SOTI / SOTO για να μετατραπεί το LCF στο νόμισμα της χώρας πληρωμής.



3. Βήματα και Έλεγχοι Στοιχείων Ναύλου OW

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

ΕΚΜΑΘΗΣΗΣ

Με την ολοκλήρωση αυτής του Κεφαλαίου θα είστε σε θέση:

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

- **Αναθεωρείτε** τη χρήση των στοιχείων του συστήματος καλυφθέντων αποστάσεων σε μίλια, συμπεριλαμβανομένων των HIP και BHC.
- **Εφαρμόζετε** τα βήματα που χρησιμοποιούνται στον υπολογισμό των στοιχείων του ναύλου για μονό ναύλο OW, χρησιμοποιώντας διαφορετικούς Διεθνείς Δείκτες Πώλησης.
- **Παρουσιάζετε** τη χρήση του Directional Minimum Check

Στην Ενότητα Αεροπορικοί Ναύλοι και Έκδοση Εισιτηρίων – Επίπεδο Καταχωρήσεων, έχετε ανακαλύψει ότι ένα στοιχείο του ναύλου μονής διαδρομής μπορεί να είναι ένα από τα ακόλουθα:

- διαδρομή σημείο προς σημείο
- καθορισμένη διαδρομή
- διαδρομή υπολογιζόμενη σε μίλια

Αν πρόκειται για διαδρομή σημείο προς σημείο, απλά ζητάτε το ναύλο από την προέλευση μέχρι τον προορισμό. Διαφορετικά, αν είναι μια έμμεση διαδρομή, πρέπει να ακολουθηθούν επιπρόσθετα βήματα, όπως έλεγχος των καθορισμένων πινάκων διαδρομών / χαρτών ή χρήση της αρχής του συστήματος αποστάσεων σε μίλια, όποιο από τα δυο εφαρμόζεται.

Καθώς αναθεωρείτε τα βήματα του τύπου σ' αυτήν την ενότητα, θα ανακαλύψετε ότι υπάρχουν βήματα και έλεγχοι που εξαρτώνται από το που πωλείται ή πληρώνεται ένα εισιτήριο και ουσιαστικά που εκδίδεται. Η σχέση της χώρας πώλησης και έκδοσης εισιτηρίου με τη χώρα έναρξης του ταξιδιού (COC) θα επηρεάζει τους ελέγχους για SITI/SOTI/SITO/SOTO, όπως ο έλεγχος HIP.

Θα μάθετε επίσης για ένα καινούργιο έλεγχο που ονομάζεται Directional Minimum Check (DMC).



BΗΜΑΤΑ: ΕΦΑΡΜΟΓΗ SITI / SOTI / SITO / SOTO OW

FCP: Αναγνωρίστε τα σημεία δόμησης του ναύλου

NUC: Ζητήστε την Ουδέτερη Μονάδα Κατασκευής από την προέλευση στον προορισμό με βάση τα GI, τον τύπο του ναύλου και τον κωδικό του μεταφορέα.

RULE: Ακολουθήστε τον κανόνα και τον έλεγχο για συγκεκριμένες διαδρομές.

MPM: Σημειώστε τη Μέγιστη Επιτρεπόμενη Απόσταση σε Μίλια ανάμεσα στην προέλευση και τον προορισμό των στοιχείων του ναύλου.

TPM: Προσθέστε τις Διανυθείσες Αποστάσεις σε Μίλια για τις οποίες έχουν εκδοθεί εισιτήρια και συγκρίνετε με MPM.

EMA: Αν το συνολικό TPM ξεπερνά το MPM, κοιτάξτε για κάποια Έξτρα Έκπτωση για τις Αποστάσεις σε Μίλια ή τη Μείωση TPM

EMS: Όταν το EMA είναι μηδέν ή ανεπαρκές, καθορίστε την Επιπλέον Επιβάρυνση για τις Αποστάσεις σε Μίλια διαιρώντας το TPM με το MPM.

HIP: Κοιτάξτε για ένα ναύλου Υψηλότερου Ενδιάμεσου Σημείου από

1. την προέλευση στο ενδιάμεσο σημείο
2. το ενδιάμεσο σημείο σε ένα άλλο ενδιάμεσο σημείο
3. το ενδιάμεσο σημείο μέχρι τον προορισμό

Για SITI/SOTO: ελέγξτε τις ενδιάμεσες στάσεις μόνο

Για SITI/SOTO: ελέγξτε όλα τα ενδιάμεσα σημεία για τα οποία έχουν εκδοθεί εισιτήρια

Αν υπάρχει υψηλότερος ναύλος, αντικαταστήστε το NUC προέλευσης – προορισμού με αυτόν τον ναύλο HIP και εφαρμόστε EMS, αν υπάρχει.

RULE: Ακολουθήστε τον κανόνα του ναύλου HIP, ιδιαίτερα τον αριθμό των ενδιάμεσων στάσεων, μεταβιβάσεων, εποχιακών / εβδομαδιαίων ναύλων

AF: Καθορίστε το εφαρμοστέο ναύλο που προκύπτει σε NUC.

CHECK: BHC: Εφαρμόστε τον Τύπο Backhaul από τον τόπο προέλευσης στην ενδιάμεση στάση με την

Ο τύπος για να λάβετε το σωστό ναύλο σε εθνικό νόμιμα για μια OW με ένα στοιχείο φαίνεται στην ακόλουθη σελίδα:



υψηλότερη αξία, αν υπάρχει.

DMC: (Εκτός SITI) Εφαρμόστε το Directional Minimum Check ελέγχοντας για τον υψηλότερο ναύλο ανάμεσα στα δυο σημεία προς οποιαδήποτε κατεύθυνση. Συγκρίνετε αυτόν τον ναύλο DMC με το προηγούμενο αποτέλεσμα ναύλου και χρησιμοποιήστε τον ακριβότερο.

TOTAL: Πάρτε το γενικό συνολικό αποτέλεσμα όλων των παραπάνω βημάτων σε NUC

IROE: Πολλαπλασιάστε το NUC με την Τιμή Συναλλάγματος της IATA με βάση το COC. Αφήστε τα τελευταία μηδενικά, αν υπάρχουν

LCF: 1. Στρογγυλοποιήστε το Ναύλο Εθνικού Νομίσματος που προκύπτει
2. Δείξτε τον ακριβή αριθμό των δεκαδικών που απαιτούνται.

3.1 ΜΕΓΙΣΤΗ ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΣΕ ΜΙΛΙΑ (MPM)

Η MPM είναι η μέγιστη απόσταση σε αεροπορικά μίλια που επιτρέπεται ο επιβάτης να ταξιδέψει ανάμεσα στον τόπο προέλευσης και προορισμού με ένα ναύλο.

Μπορείτε να βρείτε δημοσιευμένες MPM είτε στα βιβλία ναύλων PAT ή το βιβλίο Μέγιστων Επιτρεπόμενων Αποστάσεων σε Μίλια.

Στις σελίδες Ναύλων PAT, θα βρείτε την MPM στη στήλη «GI/MPM & Διαδρομή». Βλέπε Σχήμα 3.1.

FARE TYPE	LOCAL CURRENCY	NUC	CARR CODE	RULE	GI/MPM & ROUTING
MOSCOW (MOW)					
RUSSIA			US Dollar (USD)		
To ABIDJAN (ABJ)					
Y	2560	2560.00		Y046	EH 5230
Y	4654	4654.00		Y046	EH
C	3005	3005.00		Y046	EH
C	5463	5463.00		Y046	EH
F	3914	3914.00		Y046	EH
F	7115	7115.00		Y046	EH
To AUCKLAND (AKL)					
					EH14556
					FE12114
					AP14764
					TS12188
Y	3728	3728.00			EH AP
Y	6785	6785.00			EH AP
Y	3060	3060.00			FE
Y	5569	5569.00			FE
Y	3914	3914.00		Y169A	TS
Y	7123	7123.00		Y169A	TS
Y	3620	3620.00		Y169B	TS
Y	6588	6588.00		Y169B	TS

Σχήμα 3.1 Δείγματα ναύλων / MPM από MOW



Όταν επιλέγετε τη σωστή MPM, είναι σημαντικό να καθιερώσετε τον παγκόσμιο δείκτη για τη διαδρομή που διανύεται ανάμεσα στον τόπο προέλευσης και προορισμού.

Για παράδειγμα, αν το ταξίδι του επιβάτη είναι MOW – X/SIN – X/ADL – AKL που είναι η διαδρομή στην Άπω Ανατολή (Ρωσία σε TC3), θα πρέπει να χρησιμοποιήσετε FE MPM του 12114.

3.2 ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΜΙΛΙΩΝ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΧΟΥΝ ΕΚΔΟΘΕΙ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ (TPM)

Οι TPM αντιπροσωπεύουν τις πιο σύντομες αποστάσεις σε μίλια ανάμεσα στα σημεία του ταξιδιού για τα οποία έχουν εκδοθεί εισιτήρια. Αυτές οι TPM δημοσιεύονται στο δεύτερο λευκό τμήμα του βιβλίου Γενικών Κανονισμών ΡΑΤ.

Ρίξτε μια ματιά στην κατάσταση δειγμάτων που φαίνεται στο Σχήμα 3.2 για να πάρετε τις TPM για την διαδρομή: MOW – X/SIN – X/ADL – AKL.

BETWEEN / AND	TPM	GI	BETWEEN / AND	TPM	GI
Auckland	NZ		Singapore	SG	
Adelaide SA	AU 2039	EH	Abu Dhabi	AE 3668	EH
Apia	WS 1801	EH	Adelaide SA	AU 3359	EH
Bangkok	TH 5956	EH	Athens	GR 5631	EH
Blenheim	NZ 316	EH	Auckland	NZ 5227	EH
Los Angel CA	US 6522	PA	Bahrain	BH 3934	EH
Melbourne VI	AU 1638	EH	Balikpapan	ID 911	EH
Nadi	FJ 1341	EH	Cairo	EG 5134	EH
Santiago	CL 6593	PA	Minneapolis MN	US 9084	PA
Seoul	KR 5988	EH	Moscow	RU 5256	FE
Singapore	SG 5227	EH	Mumbai	IN 2437	EH
Suva	FJ 1330	EH	Nagoya	JP 3155	EH

Σχήμα 3.2 Κατάσταση δειγμάτων των TPM

Οι TPM καταγράφονται αλφαβητικά κατά πόλεις σε κεφαλίδες και στα πλάγια. Κοιτάζοντας κάτω από την Κεφαλίδα της πόλης SIN, βλέπετε ήδη δυο από τις TPM, δηλαδή, SIN MOW και SIN ADL. Η κεφαλίδα «Ανάμεσα / Και» υποδηλώνει ότι η TPM που ανακοινώνεται για δυο πόλεις είναι η ίδια και για τις δυο κατευθύνσεις. Έτσι, δεν υπάρχει ανάγκη να αναφερθείτε σε ξεχωριστές σελίδες για τις TPM από MOW προς SIN συν SIN προς AKL. Ωστόσο, για τον υπόλοιπο τομέα, θα πρέπει να γυρίσετε σε άλλη σελίδα, για να πάρετε το TPM ανάμεσα στο AKL και το ADL ή v.v.

Μετά την αναγνώριση της TPM για κάθε τομέα, προσθέστε αυτά



- **Αυτόματη Έκδοση Εισιτηρίων**

Στην αυτόματη έκδοση, καταχωρήστε την ημερομηνία έναρξης του ταξιδιού ακολουθούμενη από τη διαδρομή. Αυτή η ημερομηνία αποτελεί τη βάση για την Αναφορά Ναύλου PAT που πρέπει να χρησιμοποιηθεί σε περίπτωση που το εισιτήριο επανεκδίδεται. Αναγνωρίστε τον μεταφορέα για κάθε τομέα μέσα στη διαδρομή. Μετά το σημείο εκκίνησης του ναύλου, η M προηγείται του AF NUC.



3.3 ΎΕΤΡΑ ΈΚΠΤΩΣΗ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΣΕ ΜΙΑΙΑ (EMA)

Αν σε περίπτωση η συνολική TPM είναι μεγαλύτερη από την MPM, ψάξτε για EMA.

Η EMA είναι **έκπτωση TPM** ή μόνους αποστάσεων που αφαιρείται από τη συνολική TPM. Μια τέτοια έκπτωση εξαρτάται από τον τύπο της διαδρομής, τον τόπο προέλευσης / προορισμού και ενδιάμεσα σημεία του ναύλου.

Αφού αφαιρέσετε την κατάλληλη EMA από την TPM, η μειωμένη TPM συγκρίνεται ακόμα μια φορά με την MPM για να καθοριστεί αν η διαδρομή «βρίσκεται μέσα στα όρια των αποστάσεων».

Η πλήρης κατάσταση των EMA βρίσκεται στην παράγραφο 2.3.4 του Παραρτήματος των Γενικών Κανονισμών PAT αλλά μια κατάσταση δείγμα φαίνεται παρακάτω στο Σχήμα 3.3.

2.3.4.2 Περιοχή 2

2.3.4.2.1 Μέσα στην Ευρώπη EMA

Between	And	Via	Mileage deduction
Amsterdam	Bergen	any routing	150
Barcelona	Geneva	Basle (no stopover)	35

2.3.4.5. Μεταξύ των περιοχών 2 και 3 EMA

Between	And	Via	Mileage Deduction
Europe	Australia	Harare-Johannesburg	518
Middle East	Australia	Harare-Johannesburg	588

Σχήμα 3.3 Διάταξη δείγματος EMA



Πώς να χρησιμοποιήσετε τον Πίνακα EMA

Οι πίνακες ταξινομούνται κατά περιοχές / υποπεριοχές και διαιρούνται σε τέσσερις κύριες στήλες. Οι πρώτες δυο στήλες περιγράφουν τον τόπο προέλευσης και προορισμού και μπορούν να διαβαστούν από τα αριστερά προς τα δεξιά ή από τα δεξιά προς τα αριστερά όπως υποδηλώνει η κεφαλίδα «Ανάμεσα / Και».

Η στήλη Via υποδηλώνει τα ενδιάμεσα σημεία που πρέπει να αποτελούν μέρος του δρομολογίου του επιβάτη. Αν δεν υπάρχουν ειδικά ενδιάμεσα σημεία σ' αυτήν την στήλη, σημαίνει ότι ο επιβάτης μπορεί να ταξιδέψει μέσω οποιουδήποτε σημείου και ακόμα να έχει δικαίωμα για EMA. Επιπλέον, αν υπάρχουν σημειώσεις, θα πρέπει να εκπληρώνετε τις προϋποθέσεις τέτοιες σημειώσεων πριν εφαρμόστε τις EMA.

Η τελευταία στήλη με την κεφαλίδα «Μείωση λόγω Απόστασης σε Μίλια» ορίζει το ποσό της EMA. Σε περίπτωση που δείτε δυο πιθανές EMA, επιλέξτε την καλύτερη EMA, καθώς μπορείτε να επιλέξετε μόνο μία EMA τη φορά.

Για να κατανοήσετε πως εφαρμόζονται αυτά τα στοιχεία, ακολουθήστε τα βήματα που φαίνονται στα ακόλουθα παραδείγματα. Τα NUC, αποστάσεις σε μίλια και άλλες λεπτομέρειες μπορούν να βρεθούν στο PAT TE.

Παράδειγμα 1:

ISI: SITI Τύπος Ναύλου: Y Πληρώθηκε σε EUR
TPM Ταξίδι

		AMS			
596	EH	X/OSL	SK		
201	EH	BGO	BU		
Fare Construction					
FCP	AMS	BGO			
NUC	Y		OW (EH)	653.57	
RULE		Z001			
MPM	EH			663	
TPM		797	647		M
EMA	-	150			E/XXX
HIP	NIL				
AF	NUC			653.57	
CHECK		BHC	NIL		
TOTAL		NUC		653.57	
IROE			X	1.08786	
LCF	EUR 710.9	~(H 1)		EUR 711.00	



- **Εισιτήρια που εκδίδονται χειροκίνητα**

FROM/TO	CARR.	FARE CALG.
AMS	X/O	SK E/XXX
BGO	BU	M 653.57
		ROE 1.08786 EQUIV. FARE PD
TOTAL FARE CALG		NUC 653.57
FARE EUR 711.00		

Όταν δεν υπάρχει καθορισμένο σημείο στην στήλη Via του πίνακα των ΕΜΑ, δείξτε τον κωδικό «E/XXX» στην επόμενη γραμμή απευθείας πάνω από το Μ.

Για να δημιουργήσετε περισσότερο χώρο, δείξτε ένα σετ καθαρής διαγραμμάτωσης καταχωρήσεων ανάμεσα στο σημείο εκκίνησης του ναύλου. Αυτό σημαίνει ότι καταχωρείτε 3 πλάγιες γραμμές (///) για την επέκταση του κωδικού των πόλεων και δυο (//) για την επέκταση του κωδικού του μεταφορέα.

- **Αυτόματη Έκδοση Εισιτηρίων**

Για εισιτήρια που εκδίδονται αυτόματα, δείξτε το E/XXX αμέσως πριν το Μ. Δεν απαιτείται καμία καταχώρηση.

FARE CALCULATOR
11APR02AMS SK X/O SL BU BGO E/XXX M653.57NUC653.57END ROE 1.08786

Παράδειγμα 2:

ISI: SITI Τύπος Ναύλου Y

TPM Ταξίδι:

CAI			
3321	EH	X/HRE	UM
596	EH	JNB	SA
7189	EH	SYD	QF



Διαμόρφωση τιμής

```

FCP CAISYD
NUC Y OW (EH) 1646.30
RULE Y205
MPM EH 10779
TPM 11106 > 10518 M
EMA - 588 E/HREJNB
HIP NIL
AF NUC 1646.30
CHECK BHC NIL
TOTALNUC 1646.30
IROE X 3.879
LCF EGP 6385.9 (H1) EGP 6386.00

```

Διακοπή τιμής:

- **Εισιτήριο που εκδίδεται χειροκίνητα**

Δείξτε το «E/» ακολουθούμενο από τα υποχρεωτικά ενδιάμεσα σημεία πάνω από το M. Εναλλακτικά, στον Πίνακα EMA, καθώς τα HRE και JNB διαχωρίζονται με μία γραμμή στη στήλη “Via”, μπορείτε επίσης να επιλέξετε να καταχωρήσετε είτε ένα από τα σημεία, δηλαδή E/JNB ή E/HRE μόνο.

FROM/TO	CARR	FARE CALC.
CAI		
X/HRE	UM	E/HREJNB
JNB	SA	M
SYD	QF	1646.30
	ROE	3.879
TOTALFARE CALC		NUC1646.30
FARE		EGP6386.00

- **Αυτόματη έκδοση εισιτηρίων**

Δείξτε το «E/» πριν από κάθε καθορισμένο ενδιάμεσο σημείο μέσα στη διαδρομή. Ωστόσο, καθώς το HRE αποτελεί επίσης ένα σημείο σύνδεσης, καταχωρήστε «X/», πριν από το «E/».

```

FARE CALCULATION
12APR02CAI UM X/E/HRE SA E/JNB QF SYD M1646.30NUC
1646.30END ROE3.879

```

**ΈΛΕΓΧΟΣ Πολλαπλή Επιλογή****ΜΕΛΕΤΗΣ**

Κυκλώστε τα γράμματα της διαδρομής που έχει δικαίωμα EMA σε περίπτωση που η συνολική TPM ξεπερνά τη MPM.

a. SFO
X/ PHX HP
HNL HP
HKG UA

b. BGO
OSL BU
X/ ZRH SK
GVA SR

c. KUL
BOM MH
KHI AI
BAH PK

d. YYT
X/ YTO CP
YMQ CP
X/ AMS AC
BSL LX

e. MIL
ROM AZ
X/ PHL US
YMQ AC

f. SUV
AKL FJ
BKK NZ
KHI AI
ISB AI
DAC BG

Απάντηση: a, b, d, f



3.4 ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ ΥΠΕΡΒΑΣΗΣ ΔΙΑΝΥΘΕΙΣΑΣ ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ (EMS)

Αν η EMA είναι ανεπαρκής ή δεν εφαρμόζεται και η TPM ακόμα ξεπερνά τη MPM, είναι απαραίτητο να επιβληθεί επιβάρυνση.

Οι επιβαρύνσεις κυμαίνονται από 5% ως 25% και καθορίζονται από ένα απλό τύπο. Με ένα κομπιουτεράκι, διαιρέστε την TPM με την MPM

Αν το αποτέλεσμα είναι: Η επιβάρυνση του ναύλου είναι:

πάνω από 1.00000 αλλά όχι περισσότερο από 1.05 5%

πάνω από 1.05000 αλλά όχι περισσότερο από 1.10 10%

πάνω από 1.10000 αλλά όχι περισσότερο από 1.15 15%

πάνω από 1.15000 αλλά όχι περισσότερο από 1.20 20%

πάνω από 1.20000 αλλά όχι περισσότερο από 1.25 25%

πάνω από 1.25 αλλάξτε το fare break point (τόπος όπου τελειώνει ο ναύλος)

Όταν χρησιμοποιείτε αυτόν τον τύπο, πρέπει να ελέγξετε μέχρι και πέντε δεκαδικούς στο κομπιουτεράκι σας.

Παράδειγμα 1:

MPM 7102

TPM 7836

EMA NIL

Διαιρέστε το TPM7836 με MPM 7102 = 1.10335 το οποίο είναι περισσότερο από 1.10000, αλλά όχι μεγαλύτερο από 1.15. Επομένως, η επιβάρυνση είναι 15%. Αυτό καταχωρείται ως 15M στο κουτάκι υπολογισμού του ναύλου του εισιτηρίου.

Υπάρχει ένας εναλλακτικός, αλλά πιο αργός τρόπος για να επαληθευτεί η EMS. Αυτό μπορεί να καθοριστεί με τη χρήση πινάκων υπέρβασης διανυθείσας απόστασης που δημοσιεύεται στα βιβλία ΡΑΤ. Ωστόσο, καθώς η μέθοδος που ορίζεται από τις αρχικές αποφάσεις της ΙΑΤΑ για το σχεδιασμό ναύλων είναι ο προηγούμενης τύπος, δεν θα αναγκαστείτε να χρησιμοποιήσετε τους πίνακες της EMS από τα βιβλία



PAT.

Τα επόμενα παραδείγματα θα δείξουν την επίδραση της EMS στο εκδοθέν ναύλο από τον τόπο προέλευσης μέχρι τον προορισμό. Μπορείτε να εξετάσετε ξανά τα βήματα χρησιμοποιώντας τους ναύλους και τις διανυθείσες αποστάσεις που φαίνονται στο Απόσπασμα Εκπαίδευσης PAT.



ΈΛΕΓΧΟΣ HIGHER INTERMEDIATE POINT (HIP) (ΥΨΗΛΟΤΕΡΟΣ ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ).

Ο κανόνας για το Higher Intermediate Point αποτελεί ένα αναπόσπαστο κομμάτι του τύπου για το σύστημα διανυθέντων αποστάσεων. Είναι ένας έλεγχος των στοιχείων του ναύλου που εξασφαλίζει ότι ο ναύλος στο NUC από τον τόπο προέλευσης στον προορισμό δεν είναι χαμηλότερος απ'ότι το NUC από / προς οποιοδήποτε ενδιάμεσο σημείο για το οποίο έχει βγει εισιτήριο στο ίδιο στοιχείο. Η σύγκριση των NUC πρέπει να υπάγεται στην ίδια κατηγορία υπηρεσιών.

3.5.1 ISI SENSITIVE CHECK

Ο Έλεγχος HIP ποικίλει ανάλογα με το Διεθνή Δείκτη Πωλήσεων. Για SITI / SOTI, ο έλεγχος HIP εστιάζεται σε ναύλους από / προς τους ενδιάμεσους σταθμούς στάθμευσης. Ενώ για τα SITI / SOTO, ο έλεγχος HIP συμπεριλαμβάνει τους ναύλους προς / από όλα τα ενδιάμεσα σημεία για τα οποία έχει εκδοθεί εισιτήριο.

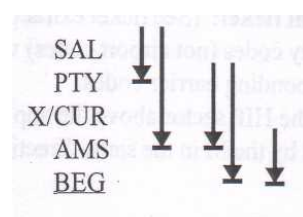
Αίτηση SITI/SOTI

Όταν εφαρμόζεται ο έλεγχος HIP, ψάξτε για ένα NUC που είναι υψηλότερο απ'ότι ο ναύλος από προέλευση προς προορισμό ακολουθώντας την κατεύθυνση του ναύλου, δηλαδή:

1. από το στοιχείο **προέλευσης** σε οποιοδήποτε σημείο **ενδιάμεσης στάθμευσης**
2. από ένα σημείο ενδιάμεσης **στάθμευσης** σε ένα άλλο ενδιάμεσο σημείο **στάθμευσης**
3. από ένα σημείο ενδιάμεσης **στάθμευσης** στον **προορισμό** του ναύλου

Στην παρακάτω απεικόνιση, τα βέλη αντιπροσωπεύουν τους ναύλους που θα συμπεριλάβετε στον έλεγχο HIP.

Ταξίδι:





Ως γενικός κανόνας, ο έλεγχος SITI HIP θα πρέπει να γίνει από / προς όλα τα σημεία ενδιάμεσων σταθμών του δρομολογίου αγνοώντας εκείνα τα σημεία που είναι μόνο συνδέσεις.

Όταν ένας έλεγχος HIP δεν επιφέρει υψηλότερο ναύλο, τότε ο εφαρμοστέος ναύλος που θα χρεωθεί είναι ο ναύλος από τον τόπο προέλευσης στον προορισμό συν EMS, αν υπάρχει.

Ωστόσο, όπου υπάρχει ένας ναύλος HIP, αντικαταστήστε τον ναύλο του τόπου προέλευσης μέχρι τον προορισμό με ένα υψηλότερο ναύλο ενδιάμεσης στάθμευσης.

Επιπλέον, αν υπάρχει επιβάρυνση διανυθείσας απόστασης, θα πρέπει να εφαρμόσετε το EMS στο υψηλότερο ναύλο ενδιάμεσης στάθμευσης.

Ακολουθήστε ξανά τα βήματα στα ακόλουθα παραδείγματα για να εξασκηθείτε στα παραπάνω σημεία.

Παράδειγμα:

ISI:SITI Τύπος Ναύλου: Y Πληρώθηκε σε EUR

TPM Ταξίδι

	MAD		
909	EH	AMS	IB
6007	TS	X/TYO	KL
1822	EH	HKG	JL
Fare Construction:			
FCP	MAD	HKG	
NUC	Y	OW (TS)	3014.17
RULE	Y146		
MPM	TS	10340	
TPM	8738		M
HIP	Y OW (TS)	NUC	3375.43
RULE	Y146		AMS HKG
AF			3375.43
CHECK	BHC	NIL	
TOTAL	NUC		3375.43
IROE			X 1.08786
LCF	EUR 3671.9	~ (H1)	EUR 3672.00



Κατανομή του ναύλου:

- **Μη αυτόματη έκδοση εισιτηρίων:**
(βλ. το απόσπασμα παραπάνω)

Καταγράψτε τους κωδικούς των πόλεων (όχι τους κωδικούς των αεροδρομίων) με τους αντίστοιχους κωδικούς των μεταφορέων.

Εισάγετε τον τομέα HIP πάνω από τον εφαρμοστέο ναύλο που καλύπτεται από το M στην ίδια κατεύθυνση όπως και ο ναύλος.

FROM/TO	CARR.	FARE CALC.
MAD		
AMS	IB	M
X/TYO	KL	AMSHKG
HKG	JL	337543
	ROE	1.08786
TOTAL FARE CALC		NUC3375.43
FARE		EUR3672.00

- **Αυτόματη έκδοση εισιτηρίων**

```
FARE CALCULATION
12APR02MAD IB AMS KL X/TYO JL HKG M AMSHKG3375.43
NUC3375.43END ROE1.08786
```

Εφαρμογή SITO / SOTO

Για εισιτήρια που εκδίδονται εκτός COC, ο έλεγχος HIP ψάχνει για τον υψηλότερο ναύλο και προς τα ακόλουθα σημεία:

1. Από το στοιχείο του ναύλου **προέλευση** σε οποιοδήποτε **ενδιάμεσο σημείο για το οποίο έχει εκδοθεί εισιτήριο**
2. από ένα **ενδιάμεσο σημείο για το οποίο έχει εκδοθεί εισιτήριο** σε ένα άλλο ενδιάμεσο σημείο για το οποίο **έχει εκδοθεί εισιτήριο**
3. από ένα ενδιάμεσο σημείο **για το οποίο έχει εκδοθεί εισιτήριο** μέχρι τον προορισμό.

Στην ακόλουθη απεικόνιση, τα βέλη απεικονίζουν την κατεύθυνση των ναύλων που συμπεριλαμβάνονται στον έλεγχο HIP.

Παράδειγμα:

Πουλήθηκε στο CHI Εκδόθηκε εισιτήριο στο CHI

ISI:SOTO Τύπος Ναύλου: C/J Πληρώθηκε σε USD

TPM Ταξίδι Έλεγχος HIP:



		PAR						
3436	AT	YMQ	AC				PAR YMQ C	1757.57
712	WH	X/CVG	AC				PAR CVG C	3222.84
255	WH	CHI	AA				YMQ CHI (lower)	
								CVG CHI (lower)

Διαμόρφωση τιμής:

FCP	PAR	CHI					
NUC	J (AC)	AT	OW	2478.31			
RULE	N0103						
MPM	AT	4970					
TPM		4403					
EMA	N/A						
EMS							M
HIP	J (AC defaults to YY)	AT	OW	NUC	3222.84		PAR CVG
RULE	X1200						
AF							3222.84
CHECK		BHC	NIL				
		DMC	NA	for sales in the USA			
TOTAL NUC							3222.84
IROE						X	1.08786
LCF		EUR	3505.9 ~ (H1)			EUR	3506.00

Ο ναύλος από PAR προς CHI βασίζεται στο ναύλο AC, καθώς ο AC είναι ο μεταφορέας για τον τομέα που διέρχεται από την μια περιοχή στην άλλη. Από την άλλη, όταν ο έλεγχος για πιθανά HIP προς / από όλα τα ενδιάμεσα σημεία για τα οποία έχουν εκδοθεί εισιτήρια (συμπεριλαμβανομένης της σύνδεσης CVG), ο προκαθορισμός των ναύλων στα επίπεδα YY ως AC δεν έχουν ένα εκδιδόμενο ναύλο J/C OW.

Αφού λάβετε το LCF στο νόμισμα του COC, μετατρέψτε το LCF στο Ισότιμο Ναύλο (EQFP) στο νόμισμα της χώρας πληρωμής με βάση αυτά που έχετε μάθει στην Ενότητα 2, δηλαδή,

LCF		EUR	3506,00
BRR	(αν 1 EUR = 0,8812 USD)	X	0,8812
EQFP	USD 3089,4 ~ (N1)	USD	3089,00



3.5.3 Σύγκριση των Τύπων Ναύλου

Όταν γίνεται σύγκριση των κανονικών ναύλων για HIP, πρέπει να συγκρίνετε τους ναύλους που βρίσκονται στην ίδια κατηγορία υπηρεσίας.

Για παράδειγμα, πρέπει να συγκρίνετε:

- Κατηγορία ναύλου P. **Αν δεν υπάρχει ναύλος P**, συγκρίνετέ το με ναύλο F
- Κατηγορία ναύλου F με κατηγορία ναύλου F. **Αν δεν υπάρχει ναύλος F**, κάντε σύγκριση με το ναύλο της ενδιάμεσης κατηγορίας ή αν δεν υπάρχει J/C, χρησιμοποιήστε το ναύλο της επόμενης χαμηλότερης κατηγορίας.
- Κατηγορία ναύλου J/C με κατηγορία J/C. **Αν δεν υπάρχει ναύλος J/C**, κάντε σύγκριση με ναύλο κατηγορίας Y. Με την προϋπόθεση ότι υπάρχουν περισσότεροι από ένα ναύλοι κατηγορίας Y, κάντε σύγκριση με τον υψηλότερο ναύλο Y (αντί του ναύλου Y2).
- Ναύλος κατηγορίας Y με ναύλο κατηγορίας Y.

ΈΛΕΓΧΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Αναγνωρίστε το HIP κυκλώνοντας το γράμμα της σωστής απάντησης με βάση την κατάσταση των ναύλων που φαίνονται. (Οι ναύλοι είναι μόνο για σκοπούς επίδειξης)

1. SOTI ταξίδι

1.	SOTI	Journey:		NUC	RULE
	SYD	Fares:			
	X/AKL	SYD AKL	Y2	376.11	no stopover
	HKG	SYD HKG	Y	1493.67	
	DXB	SYD DXB	Y	1966.08	
	BAH	AKL HKG	Y	1503.78	
		AKL DXB	Y	1954.11	
		AKL BAH	Y	1968.54	
		HKG DXB	Y	922.71	
		HKG BAH	Y	1024.66	

Αν SYD BAH Y NUC είναι 1795,10, ποιο είναι το HIP;



2.SITO ταξίδι

LIS	Fares:	NUC	RULE
LON	LIS LON Y	585.67	
X/AMS	AMS MNL Y	2427.38	
MNL	LON MNL Y	2533.21	
	Y2	1078.83	1 μεταφορά αλλά καμία ενδιάμεση στάση

Αν LIS MNL Y NUC είναι 2023,53, ποιο είναι το HIP;

a. LON MNL b. AMS MNL c. NIL

Απάντηση: 1. b, 2. b

3.6 BACKHAUL ΕΛΕΓΧΟΣ (BHC)

Ο ναύλος μονής κατεύθυνσης όπου ένας ναύλος από τον τόπο προέλευσης σε ένα σημείο ενδιάμεσης στάθμευσης είναι υψηλότερος απ'ότι ο ναύλος από τον τόπο προέλευσης στον προορισμό θα απαιτούσε τη χρήση του τύπου backhaul.

Αυτός ο τύπος εφαρμόζεται για όλους τους Διεθνείς Δείκτες Πωλήσεων, δηλαδή SITI/SOTI/SITO και SOTO.

3.6.1 Τύπος Backhaul

HI NUC σημείο ενδιάμεσης στάθμευσης από την προέλευση στον προορισμό

- LO NUC χαμηλότερος ναύλος από την προέλευση στον προορισμό

= BHD διαφορά Backhaul

+ HI NUC σημείο ενδιάμεσης στάθμευσης από την προέλευση στον προορισμό

= OWM ελάχιστος ναύλος μονής κατεύθυνσης στο NUC



3.6.2 Εφαρμογή

Συγκρίνετε το OWM NUC με το AF NUC.

- Αν $OWM > AF$: αφαιρέστε το AF από το OWM για να πάρετε το Backhaul plus (P). Προσθέστε αυτό το Plus (P) στο AF NUC για να συγκρίνετε το ναύλο στο ίδιο ποσό όπως και ο Ελάχιστος Μονής Διαδρομής.
- Αν $AF > OWM$: αγνοήστε το OWM και συνεχίστε με το AF NUC.

Παράδειγμα 1: (Ακολουθήστε τα βήματα χρησιμοποιώντας τα στοιχεία που φαίνονται στο PAT TE).

TPM	SITI Ταξίδι	Τύπος Ναύλου: F
	MRU	
1104 EH	X/SEZMK	
3378 EH	SIN HM	
897 EH	BKK TG	
Fare Construction:		
FCP	MRUBKK	
NUC	F OW (EH) 1086.37	
RULE	Y010A	
MPM	EH 5247	
TPM	5379	
EMA	NIL	
EMS		5M
HIP	F OW (EH) 1230.87	MRU SIN
RULE	Y010A	
AF	NUC	1292.41
CHECK	BHC	
	HI MRU SIN 1230.87	
	- LO MRUBKK 1086.37	
	= BHD 144.50	P 82.96
	+ HI MRU SIN 1230.87	
	= OWM 1375.37	
TOTAL		NUC 1375.37
IROE		X 27.9923
LCF MUR 38499.7	~ (H5)	MUR 38500



Κατανομή ναύλου:

- **Μη αυτόματη έκδοση εισιτηρίων**

Αφού σημειώσετε το τέλος της διαδρομής με μια γραμμή, στη δεξιά πλευρά του κουτιού, καταχωρήστε το ζεύγος των πόλων HI και μετά το ζεύγος πόλων LO που ακολουθείται από τον κωδικό P για το plus up και την αντίστοιχη προσαρμογή στο κουτί "Fare Calc".

FROM/TO	CARR.	FARE CALC.
MRU		
X/SEZ	MK	5M
SIN	HM	MRUSIN
BKK	TG	1292.41
		MRUSIN
		MRUBKK
	P	82.96
		ROE 27.9923
TOTAL FARE CALC		NUC1375.37
FARE		MUR38500

- **Αυτόματη έκδοση εισιτηρίων**

FARE CALCULATION										
03MAY02	MRU	MK	X/SEZ	HM	SIN	TG	BKK	5M	MRUSIN	1292.41P
	MRUSIN	MRUBKK	82.96	NUC1375.37	END	ROE	27.9923			

Παράδειγμα 2:

(Ναύλοι, αποστάσεις και ROE μόνο για σκοπούς επίδειξης)

				C (EH) NUC	MPM
BKK	KUL			199.17	914
BKK	MRU			1114.71	5247
BKK	SEZ			843.35	6118
KUL	MRU			1193.68	4407
KUL	SEZ			974.21	5732
MRU	SEZ			327.19	1324
TPM	SITI	Ταξίδι			Τύπος ναύλου: C
	BKK				
762	EH	KUL	MH		
3387	EH	MRU	MH		
1104	EH	SEZ	HM		



Διαμόρφωση Τιμής:

FCP	BKK SEZ		
NUC	C OW (EH) 843.35		
RULE	Y010A		
MPM	EH 6118		
TPM	5253		
EMA	NIL		
EMS			M
HIP	C OW (EH) 1193.68		KUL MRU
RULE	NIL		
AF	NUC		1193.68
CHECK	BHC		
	HI BKK MRU	1114.71	
	- LO BKK SEZ	<u>843.35</u>	
	= BHD	271.36	<u>P 192.39</u>
	+ HI BKK MRU	1114.71	
	= OWM	1386.07	
TOTAL	NUC		1386.07
IROE		X	<u>37.404221</u>
LCF	THB 51844.8 ~ (H5)		THB 51845

Κατανομή ναύλου:

- **Μη αυτόματη έκδοση εισιτηρίων**

Αφού σημειώσετε το τέλος της διαδρομής με μια γραμμή, στη δεξιά πλευρά του κουτιού, καταχωρήστε το ζεύγος των πόλων HI και μετά το ζεύγος πόλων LO που ακολουθείται από τον κωδικό P για το plus up και την αντίστοιχη προσαρμογή στο κουτί "Fare Calc".

FROM/TO	CARR.	FARE CALC.
BKK		
KUL	MH	M
MRU	MH	KULMRU
SEZ	HM	1193.68
		BKKMRU
		BKKSEZ
		P 192.39
		ROE 37.404221
TOTAL FARE CALC		NUC 1386.07
FARE		THB 51845



- **Αυτόματη έκδοση εισιτηρίων**

FARE CALCULATION

```
12APR02BKK MH KUL MH MRU HM SEZ M KULMRU1193.68P
BKKMRU BKKSEZ192.39NUC1386.07END ROE37.404221
```

**ΕΛΕΓΧΟΣ
ΜΕΛΕΤΗΣ**

- **Αληθές ή Ψευδές**

Απαντήστε αληθές ή ψευδές.

- _____ 1. Ο έλεγχος backhaul ισχύει για τους ναύλους RT.
- _____ 2. Το BHC είναι μηδενικό όταν το HIP είναι μηδενικό
- _____ 3. Η EMS ισχύει για BHC
- _____ 4. Αν το HIP είναι από τον τόπο προέλευσης σε ένα ενδιάμεσο σταθμό (X/), ο ναύλος HI του BHC θα είναι το ίδιο μ'αυτό του ναύλου HIP
- _____ 5. Υπάρχει ένα Plus Up όταν το OWM είναι μεγαλύτερο απ'ότι το AF NUC
- _____ 6. Ο τομέας HIP είναι πάντα ο ίδιος με τον τομέα HI του BHC
- _____ 7. Αν το HIP προέρχεται από ένα ενδιάμεσο σημείο στάθμευσης, το BHC πρέπει να ελεγχθεί από τον τόπο προέλευσης στο ενδιάμεσο σημείο στάθμευσης με την μεγαλύτερη αξία
- _____ 8. Στην αυτόματη έκδοση, οι τομείς του BHC καταχωρούνται πριν τον κωδικό «P»
- _____ 9. Ο Έλεγχος Backhaul είναι μόνο για κανονικούς ναύλους economy
- _____ 10. Αν το AF NUC είναι μεγαλύτερο από το OWM NUC, μπορείτε να αγνοήσετε το αποτέλεσμα OWM του Backhaul

Απαντήσεις: 1. Λάθος, 2. Σωστό, 3. Λάθος, 4. Λάθος, 5. Σωστό, 6. Λάθος, 7. Σωστό, 8. Λάθος, 9. Λάθος, 10. Σωστό



3.7 DIRECTIONAL MINIMUM CHECK (DMC)

Για τις συναλλαγές OW SOTI/SITO/SOTO, θα πρέπει να εφαρμόσετε ένα επιπρόσθετο έλεγχο που ονομάζεται Directional Minimum Check ή DMC. Αυτός ο έλεγχος βασίζεται στον κανόνα ότι ο ναύλος που θα χρεωθεί δεν θα είναι μικρότερος απ'ότι ο ναύλος μιας απευθείας μονής διαδρομής για το ζεύγος σημείων με τον υψηλότερο ναύλο που εφαρμόζεται σε οποιαδήποτε κατεύθυνση για την κατηγορία υπηρεσίας που χρησιμοποιείται ανάμεσα σε οποιαδήποτε σημεία για τα οποία έχουν εκδοθεί εισιτήρια. Ο DMC επίσης ισχύει για συναλλαγές NOJ SOTI/SOTO/SITO – θα βρείτε περισσότερες λεπτομέρειες στην ενότητα 8.4.

3.7.1 Εφαρμογή

Ο DMC εφαρμόζεται για όλα τα σημεία για τα οποία έχει εκδοθεί εισιτήριο, δηλαδή, και οι ενδιάμεσες σταθμεύσεις και οι συνδέσεις συμπεριλαμβάνονται στον έλεγχο.

1. Ψάξτε για τον υψηλότερο ναύλο ανάμεσα σε δυο σημεία σε οποιαδήποτε κατεύθυνση του συνόλου του ναύλου.
2. Συγκρίνετε αυτόν τον υψηλό ναύλο (DMC NUC) στον εφαρμοστέο ναύλο που χρεώνεται.
3. Μετά τη σύγκριση, δώστε τιμή για τον υψηλότερο ναύλο.

Παράδειγμα: (οι ναύλοι, IROE και διανυθείσες αποστάσεις αναφέρονται μόνο για λόγους απεικόνισης)

Πουλήθηκε στο AMS (πληρώθηκε σε EUR)

Εκδόθηκε εισιτήριο στο HAV

ISI: SOTI Τύπος ναύλου: Y

TPM Ταξίδι

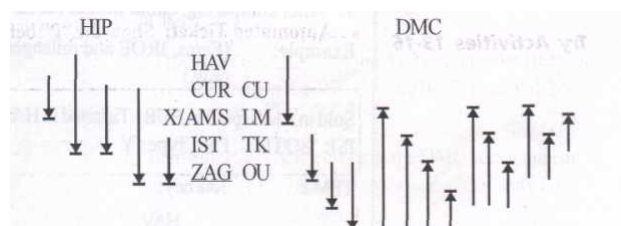
		HAV	
1158	WH	CUR	CU
4869	AT	X/AMS	LM
1373	EH	IST	TK
720	EH	ZAG	OU

Διαμόρφωση τιμής

FCP	HAV ZAG		
NUC	Y OW	1238.00	
RULE	X 0900		
MPM	AT 6578		
TPM	8120		
EMA	NIL		
EMS			25M
HIP	Y OW	1774.30	CUR IST
RULE	X 0900		
AF		NUC	2217.87
CHECK	BHC		
HI	HAV IST	1535.00	
- LO	HAV ZAG	1238.00	
BHD	NUC	297.00	
+ HI	HAV IST	1535.00	
OWM	NUC	1832.00 <	2217.87
OWM	NUC	1832.00 <	2217.87
DMC			P 13.13
IST CUR	Y OW	NUC	2231.00
IROE			X 1.00
LCF		USD	2231.00
BSR	(1USD = 0.92331 EUR)	X 0.92331	
EQFP	(H1)	EUR	2060.00

Σ' αυτό το παράδειγμα, ο έλεγχος HIP βασίζεται σε σημεία ενδιάμεσων σταθμεύσεων μόνο όσο ισχύει ο έλεγχος Directional Minimum Check σε όλα τα σημεία της διαδρομής, συμπεριλαμβανομένου του AMS. Επειδή το HIP κάλυψε ήδη όλους τους ναύλους στην πραγματική κατεύθυνση, για να αποφευχθεί ο πλεονασμός, ο DMC θα εστιάσει στους ναύλους που παραλήφθηκαν από τον έλεγχο HIP όπως οι ναύλοι προς / από AMS στην πραγματική κατεύθυνση πλέον όλων των άλλων ναύλων στην αντίστροφη κατεύθυνση.

Βλ. επόμενη εικόνα:



Ναύλοι HIPΝαύλοι DMC

HAV CUR (αμελητέο)

HAVIST	NUC 1535.00*		
CURIST	NUC 1774.30	HAVAMS	NUC 1115.00
CURZAG	NUC 1412.29	CURAMS	NUC 1322.34
ISTZAG	NUC 381.00	AMSIST	NUC 1017.60
		AMSZAG	NUC 548.16
		ZAGHAV	NUC 1582.00
		ZAGCUR	NUC 1910.00
		ZAGAMS	NUC 533.00
		ZAGIST	NUC 416.00
		ISTHAV	NUC 1777.00
		ISTCUR	NUC 2231.00 ✓
		ISTAMS	NUC 782.00
		AMSHAV	NUC 1534.57
		AMSCUR	NUC 1534.57
		CURHAV	negligible

* Ο ναύλος HI από τον τόπο προέλευσης στην ενδιάμεση στάθμευση χρησιμοποιείται για τον έλεγχο Backhaul.

Επειδή, όπως φαίνεται σ' αυτό το παράδειγμα, αν το OWM είναι λιγότερο απ' ό,τι ο ισχύων ναύλος (AF NUC), συγκρίνετε το DMC NUC με το AF NUC.

- **Μη αυτόματη έκδοση εισιτηρίων**

Καταχωρήστε το ισχύον αποτέλεσμα του ναύλου (AF NUC) κατά μήκος του break point κάτω από τη στήλη "Fare Calc". Δείξτε τον τομέα HIP αμέσως πάνω από αυτόν τον ναύλο που καλύπτεται από την EMS.

FROM/TO	CARR	FARE CALC.
HAV		
CUR	CU	
X/AMSLM		25M
IST	TK	CURIST
ZAG	OU	2217.87
IST	X	
CUR	P	13.13
	ROE 1.00	EQUIV. FARE PD.
TOTAL FARE CALC.	NUC2231.00	NL64539.64
FARE	USD2231.00	



Κάτω από τη γραμμή «τέλος διαδρομής», καταχωρήστε τις πόλεις του τομέα DMC με ένα P. Διαγράψτε τον επιπλέον χώρο πάνω από αυτό το P και δείξτε το πρόσθετο ποσό που πρέπει να προστεθεί στον ισχύοντα ναύλο.

- **Αυτόματη έκδοση εισιτηρίου:**

Δείτε το «P» πριν από τον τομέα DMC

```
FARE CALCULATION
10MAY02HAV CU CUR LM X/AMS TK IST OU ZAG25M CURIST221
7.87P ISTCUR13.13NUC2231.00END ROE1.00
```

Σημαντικό:

- Αν ο ναύλος υπολογίζεται με ένα ελάχιστο ναύλο OW (OWM) εξαιτίας ενός Backhaul plus, τότε συγκρίνετε το DMC NUC μ'αυτό το OWM.
- Αν το DMC είναι μεγαλύτερο απ'ότι ο ναύλος που χρεώθηκε, αφαιρέστε τον ισχύοντα ναύλο από τον ναύλο DMC για να λάβετε το DMC plus up (P). Προσθέστε αυτό το ποσό plus up (P) στο προηγούμενο NUC για να αυξήσετε το ναύλο στο ίδιο ποσό όπως τον ναύλο DMC.
- Αν το DMC είναι χαμηλότερο απ'ότι ο ναύλος που χρεώνεται, αγνοήστε το DMC NUM και συνεχίστε με το επόμενο βήμα του τύπου.

3.7.2 Δευτερεύοντες ναύλοι για το DMC

Όπου εκδίδεται περισσότεροι από ένα κανονικό ναύλο για το μεταφορέα και την κατηγορία υπηρεσίας που χρησιμοποιείται, μπορεί να χρησιμοποιηθεί το χαμηλότερο / ελάχιστο επίπεδο. Αυτό σημαίνει ότι μπορείτε να χρησιμοποιήσετε δευτερεύοντες ναύλους για το DMC αν υπάρχουν. Δεν υπάρχει ανάγκη να στεναχωριέσαι για τους περιορισμούς των ενδιάμεσων σταθμεύσεων ή μεταβιβάσεων.



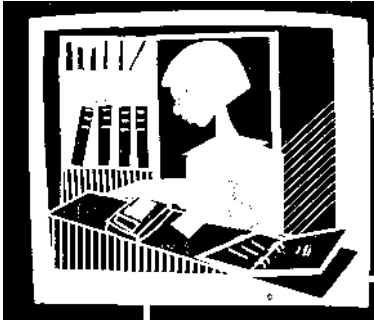
ΈΛΕΓΧΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

• Αληθές ή Ψευδές

Απαντήστε αληθές ή ψευδές.

- _____ 1. Ο Directional Minimum Check ισχύει για στοιχεία ναύλων SOTI / SITO / SOTO / OW.
- _____ 2. Οι τοπικοί ναύλοι των σύντομων τομέων δεν χρειάζεται να ελεγχθούν για πιθανούς ναύλους DMC, αν συμπεριλαμβάνονται σε μια διαδρομή OW που προέρχεται από μια Περιοχή και τελειώνει σε μια άλλη Περιοχή.
- _____ 3. Η EMS ισχύει για το ναύλο DMC.
- _____ 4. Μόνο οι εκδιδόμενοι ναύλοι από σημείο σε σημείο (απευθείας) χρησιμοποιούνται στο DMC.
- _____ 5. Το Backhaul Check προηγείται του Directional Minimum Check.
- _____ 6. Αν το BHC είναι μεγαλύτερο απ'ότι το AF NUC και το DMC είναι ακόμα μεγαλύτερο απ'ότι το OWM του MBC, θα υπάρχουν δυο plus up.
- _____ 7. Σε εισιτήρια που εκδίδονται μη αυτόματα, οι πόλεις του τομέα DMC θα εμφανίζονταν κάτω από τη στήλη «Από / Προς» αντί για το κουτί «Fare Calcu».
- _____ 8. Σε εισιτήρια αυτόματης έκδοσης, οι τομείς του DMC καταχωρούνται μετά τον κωδικό «P».
- _____ 9. Όταν δείχνετε την οριζόντια ταξινόμηση του ναύλου, καταχωρήστε ένα κενό για να χωρίσετε τις πόλεις του τομέα DMC από κάποιον άλλο.
- _____ 10. Όταν εφαρμόζετε το MDC για όλα τα στοιχεία OW, διαφορετικά από το SITI, μπορείτε να παραλείψετε εκείνους τους τομείς που καλύπτονται ήδη από το HIP και τον Backhaul check.

Απαντήσεις: 1. Σωστό, 2. Σωστό, 3. Λάθος, 4. Σωστό, 5. Σωστό, 6. Σωστό, 7. Σωστό, 8. Σωστό, 9. Λάθος (κανένα κενό για τους τομείς που απεικονίζουν τους ελέγχους), 10. Σωστό



Εφαρμόζοντας τις γνώσεις σας στη δουλειά

Είναι επίσης χρήσιμο να γνωρίζετε ποια σημεία έχουν ισχυρά ή αδύναμα νομίσματα, καθώς αυτά έχουν μια άμεση επίδραση στην ισοτιμία NUC.

Οι γνώσεις σας για τη δημιουργία του ναύλου θα σας βοηθήσουν επίσης να επιταχύνεται το HIP, τους ελέγχους backhaul και DMC. Για παράδειγμα, οι ναύλοι από τη Δυτική Ευρώπη είναι γενικά γνωστό ότι είναι πολύ υψηλότεροι από εκείνους από την Περιοχή 3 (εκτός από εκείνους από την Ιαπωνία, που συνήθως καλύπτουν τον υπόλοιπο κόσμο).

Καθώς συνεχίζετε να εξασκείστε με τους διάφορους ελέγχους, θα αποκτήσετε μια καλύτερη κατανόηση για την εφαρμογή τους. Θα αναπτύξετε επίσης την ικανότητα να αναγνωρίζετε εκείνα τα σημεία που μπορείτε αμέσως να στοχεύσετε ή να απορρίψετε ως απίθανους υποψήφιους υψηλών ναύλων.



ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΕΝΟΤΗΤΑΣ

- Σύμφωνα με το σύστημα διανυθέντων αποστάσεων, το στοιχείο του ναύλου είναι επιτρεπτό στον άμεσο ναύλο, αν η MPM είναι μεγαλύτερη ή ίση με τη συνολική TPM των τομέων του στοιχείου (με την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχει HIP).
- Σε περίπτωση που η TPM είναι υψηλότερη από την MPM, το επόμενο βήμα είναι να ελεγχθούν οι πίνακας εκπτώσεων TPM για να καθοριστεί αν για τη διαδρομή επιτρέπεται η EMA.
- Ωστόσο, σε περίπτωση που η EMA δεν είναι αρκετή ή είναι μηδενική, η TPM διαιρείται από την MPM για να φτάσει σε Επιβάρυνση Υπέρβασης Διανυθείσας Απόστασης. Αυτή η επιβάρυνση κυμαίνεται από 5% ως 25%.
- Αν υπάρχουν πολλαπλοί ναύλοι για την ίδια κατηγορία από τον τρόπο προέλευσης στον τόπο προορισμού, το χαμηλότερο επίπεδο ναύλου μπορεί να χρησιμοποιηθεί, π.χ. Y2, C2, F2, ανάλογα με την περίπτωση. Με την προϋπόθεση ότι ακολουθούνται οι όροι ενδιάμεσων σταθμεύσεων, μεταβίβασης συν την εποχικότητα, εβδομάδα ή ημέρα της εβδομάδας σε τέτοιους ναύλους.
- Σε έναν τύπο OW, τα μόνα βήματα που είναι ευαίσθητα στον τύπο του Διεθνούς Δείκτη Πωλήσεων συμπεριλαμβάνουν HIP και DMC.
- Υπάρχουν δυο κύριες εφαρμογές HIP, δηλαδή:
 - SITI/SOTI HIP για σημεία ενδιάμεσων σταθμεύσεων μόνο
 - SOTO/SITO HIP για όλους τις ενδιάμεσες σταθμεύσεις για τις οποίες έχει εκδοθεί εισιτήριο
- Ο ισχύον ναύλος στο NUC (AF NUC) είναι ο ναύλος που προκύπτει από τη εφαρμογή των βημάτων για τη δημιουργία του ναύλου, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων του συστήματος διανυθέντων αποστάσεων.
- Ο έλεγχος Backhaul εφαρμόζεται σε διαδρομές OW για όλους τους



Διεθνείς Δείκτες Πώλησης. Όταν δεν υπάρχει υψηλός ναύλος από τον τόπο προέλευσης σε ένα ενδιάμεσο σημείο στάθμευσης στα στοιχεία του ναύλου, το BHC είναι μηδενικό. Όταν υπάρχει, ο τύπος Backhaul εφαρμόζεται για να ληφθεί ο ελάχιστος ναύλος OW στο NUC.

- Το HIP και οι έλεγχοι Backhaul εφαρμόζονται για μια κατεύθυνση ενώ το DMC εφαρμόζεται σε οποιαδήποτε κατεύθυνση του ναύλου για να ληφθεί ο υψηλότερος ναύλος ανάμεσα σε δυο σημεία.

4. Ειδικοί Όροι Διανυθέντων Αποστάσεων

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΕΚΜΑΘΗΣΗΣ

Ολοκληρώνοντας αυτήν την Ενότητα θα μπορείτε να:

- **Επιλέγετε** το σωστό παγκόσμιο δείκτη TPM για ένα τομέα που έχει διπλές TPM.
- **Εφαρμόζετε** τη μείωση EH MPM
- **Εξισώνετε** τις διανυθείσες αποστάσεις για RIO και SAO
- **Εξηγείτε** τη χρήση της μεθόδου TPM Νοτίου Ατλαντικού

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

Εκτός από την Έκπτωση EH MPM, οι περισσότεροι από τους όρους ειδικών αποστάσεων που θα μελετήσετε έχουν σκοπό να παράγουν πιο ανταγωνιστικές προσφορές και επομένως ενθαρρύνουν τους επιβάτες να ταξιδεύουν προς / από ή μέσω σημείων που ορίζονται σε τέτοιους όρους ειδικών αποστάσεων.

4.1 ΔΙΠΛΑ TPM

Περιστασιακά, όταν ψάχνετε TPM, θα αντιμετωπίσετε ένα τομέα που έχει δυο TPM με διαφορετικούς παγκόσμιους δείκτες. Αυτό δεν αποτελεί μεγάλο πρόβλημα αν τα TPM έχουν το ίδιο ποσό. Ωστόσο, αν έχουν διαφορετικά ποσά, θα πρέπει να επιλέξετε την TPM που βασίζεται στον παγκόσμιο δείκτη που περιγράφει καλύτερα το δρομολόγιο της πτήσης του μεταφορέα που θα χρησιμοποιηθεί για τον εν λόγω τομέα.

**Παράδειγμα:**

TPM	Ταξίδι: Αριθμός Πτήσης
	CMB
1489 EH	X/DEL UL 191
8772 AT/ 8570 PA	LAX UA 002
946 WH	SEA AS 461

Υποθέτοντας ότι ο τομέας DEL LAX έχει δυο εκδοθείσες TPM, δηλαδή 8772 AT/8570 PA, καθορίστε ποια TPM/GI είναι αυτή που εφαρμόζεται, ελέγξτε τη διαδρομή της πτήσης του UA 002 στο OAG (Επίσημος Οδηγός Αεροπορικών Εταιρειών). Είχατε την ευκαιρία να μάθετε για τον OAG και τον τομέα του στις προηγούμενες ενότητες. Ο OAG έχει ένα τομέα που καταγράφει τις διαδρομές των πτήσεων κατά κωδικό αεροπορικής γραμμής και αριθμό πτήσης. Ας πούμε ότι κατά τον έλεγχο των Τομέων Διαδρομών Πτήσεων OAG, το UA 002 καταγράφεται ότι έχει την ακόλουθη διαδρομή: JFK – LHR – DEL – HKG – LAX.

Το σχετικό τμήμα είναι από το DEL στο LAX, που φαίνεται ότι διασχίζει το HKG. Μπορείτε μετά να συμπεραίνετε ότι αυτό περνάει από τον Ειρηνικό. (Αυτό επαληθεύεται περαιτέρω από τον παγκόσμιο δείκτη TPM από το HKG στο LAX που καταγράφεται ως PM.) Επομένως, η TPM που πρέπει να επιλέξετε από DEL ως LAX είναι το PA TPM του 8570.

Στην επόμενη σελίδα θα βρείτε τον πλήρη τύπο γι' αυτό το παράδειγμα συν πώς να επαληθεύσετε την αντίστοιχη κατανομή του ναύλου στα κουτάκια υπολογισμού του ναύλου.

Πουλήθηκε στο CMB

Εκδόθηκε εισιτήριο στο CMB

ISI:SITI

Τύπος Ναύλου: Y



TPM Ταξίδι:

CMB
1489 EH X/DEL UL 191
8772 AF/ 8570 PA LAX UA 002 (flies via HKG)
946 WH SEA AS 461

Δημιουργία ναύλου: (οι ναύλοι και IROE αναφέρονται μόνο για σκοπούς επίδειξης)

FCP	CMB SEA	
NUC	Y OW PA (UA)	839.84
RULE	- X1100	
MPM	PA 10726	
TPM	11005 (PA)	
EMA	N/A	
EMS		5M
HIP	NIL	
AF	NUC	881.83
CHECK	BHC NIL	
TOTAL	NUC	881.83
IROE		X 69.059995
LCF	LKR 60899.1 ~ (H100)	LKR 60900

Κατανομή του ναύλου:

- **Μη αυτόματη έκδοση εισιτηρίων**

Εκτός από το M, καταχωρήστε τον παγκόσμιο δείκτη της TPM που έχετε επιλέξει μέσα στις αγκύλες, δηλαδή (PA):

FROM/TO	CARR	FARE CALC.
CMB	X/DEL	UL
LAX	UA	5M(PA)
SEA	AS	881.83
		ROE 69.059995
TOTAL FARE CALC		NUC 881.83
FARE		LKR 60900

- **Αυτόματη έκδοση εισιτηρίων**

Δείξτε τον παγκόσμιο δείκτη αμέσως μετά τον μεταφορέα της διαδρομής του οποίου περιγράφει. Αυτό μπορεί να βρίσκεται μέσα σε



παρενθέσεις ή με αστερίσκους, δηλαδή UA*PA* ή UA(PA), όπως φαίνεται στην κατανομή ναύλου παρακάτω:

```
FARE CALCULATION
31JUL02CMB UL X/DEL UA(PA)LAX AS SEA 5M881.83NUC981.83
END ROE69.05995
```

4.2 ΈΚΠΤΩΣΗ ΕΗ ΜΡΜ

Τα ΕΗ ΜΡΜ ανάμεσα στην Ευρώπη και Ιαπωνία / Κορέα πρέπει να αφαιρεθούν κατά 1000 μίλια όταν υπάρχουν οι ακόλουθες περιπτώσεις:

- η μεταφορά γίνεται με ένα απόκομμα πτήσης ανάμεσα στην Ευρώπη και στην Κίνα (εκτός από Χονγκ Κονγκ SAR) και
- ένα άλλο απόκομμα πτήσης ανάμεσα στην Κίνα (εκτός από Χονγκ Κονγκ SAR) και Ιαπωνία / Κορέα.

Παράδειγμα:

(μπορείτε να ξαναβρείτε τους ναύλους, IROE και τις διανυθείσες αποστάσεις χρησιμοποιώντας το PAT TE)

TPM

SITI Ταξίδι

1302 EH	TUN	
1037 EH	CAI TU	} ένα απόκομμα πτήσης
4386 EH	BUH MS	
1313 EH	BJS RO	} ένα άλλο απόκομμα πτήσης
	TYO JL	

Διαμόρφωση Τιμής:

FCP	TUN TYO	
NUC	Y OW EH 2715.75	
RULE	Y094	
MPM	EH 8757 - 1000 = 7757	L/BJS
TPM	8038	
EMA	NIL	
EMS		5M
HIP	Y EH OW 3441.00	BUH TYO
AF	NUC	3613.05
CHECK	BHC NIL	
TOTAL	NUC	3613.05
IROE		X 1.39464
LCF	5038.904 ~ (H 0.5) TND	5039.000

Αν δεν ζητήσατε έκπτωση ΕΗ ΜΡΜ σ' αυτό το παράδειγμα, θα υπήρχε λιγότερη είσπραξη κατά 5% του ναύλου.



Κατανομή ναύλου:

- **Μη αυτόματη έκδοση εισιτηρίων**

Καταχωρήστε τον κωδικό “L/BJS” για να δείξετε τη χρήση της Έκπτωσης ΕΗ ΜΡΜ μέσω του σημείου την Κίνα (BJS) στο κουτάκι ακριβώς πάνω από το 5M.

FROM/TO		
TUN	CARR.	FARE CALC.
X/CAI	TU	L/BJS
BUH	MS	5M
BJS	RO	BUHTYO
TYO	JL	3613.05
	ROE	1.39464
TOTAL FARE CALC		NUC3613.05
FARE		TND5039.000

- **Αυτόματη έκδοση εισιτηρίων**

Αντί να δείξετε αυτόν τον κωδικό στο τέλος της γραμμικής διαδρομής, ο κωδικός “L/” φαίνεται στο δρομολόγιο αμέσως πριν την ενδιάμεση στάθμευση BJS.

FARE CALCULATION	
03MAY02TUN TU X/CAI MS BUH RO L/BJS JL TYO5M BUHTYO	
3613.05NUC3613.05END ROE1.39464	(flies via HKG)

Παράδειγμα:

LIS	}	ένα απόκομμα πτήσης ανάμεσα στην Ευρώπη και ένα BJS σημείο στην Κίνα
PAR		
BJS		
SHA	}	ένα άλλο απόκομμα πτήσης ανάμεσα σε ένα σημείο OSA στην Κίνα και την Ιαπωνία
OSA		

4.3 ΔΙΑΤΑΞΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΙΑΝΥΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ

Όσον αφορά τις διαδρομές και τους ναύλους ανάμεσα στα RIO / SAO και τα σημεία στην Περιοχή 1, ισχύουν τα ακόλουθα:



α. Αν ο ναύλος από ή προς το RIO βρίσκεται εντός της MPM (M) και ο ναύλος για την ίδια διαδρομή προς ή από το SAO ξεπερνά την MPM, ο ναύλος προς και από το SAO δεν χρειάζεται να επιβαρυνθεί.

Ομοίως, αν ο ναύλος προς και από το SAO συμπεριλαμβάνεται μέσα στην MPM, και ο ναύλος για την ίδια διαδρομή προς ή από το RIO ξεπερνά τη MPM, ο ναύλος προς και το RIO δεν χρειάζεται να επιβαρυνθεί.

β. Αν ο ναύλος προς ή από το RIO πρέπει να επιβαρυνθεί, ο ναύλος για την ίδια διαδρομή προς ή από το SAO δεν χρειάζεται υψηλότερη επιβάρυνση.

Παράδειγμα: (οι ναύλοι / διανυθείσες αποστάσεις / NUC είναι μόνο για επίδειξη)

Πουλήθηκε και εκδόθηκε εισιτήριο στο BOG

ISI:SITI Τύπος ναύλου: Y
TPM Ταξίδι

ISI: SITI	Fare Type: Y
TPMs	Journey
	BOG
450 WH	UIO VX
2948 WH	SAO AV

Για να έχουμε καλύτερες διανυθείσες Αποστάσεις, αντικαταστήστε το SAO με RIO:

Διαμόρφωση Τιμής

FCP	BOG SAO	BOG
NUC	Y 819.00	450 UIO
RULE	X1500	3012 RIO
MPM	3213	FCP BOG RIO
TPM	3398	MPM 3487
EMA	NIL	TPM 3462
EMS	10M replace with	EMA NIL
HIP	NIL	EMS M
AF	NUC 819.00	
CHECK	NIL	
IROE	X 1.00	
LCF	USD 819.00	



Χρησιμοποιώντας το αποτέλεσμα αποστάσεων για RIO, ο επιβάτης καταλήγει να πληρώνει ένα πολύ μικρότερο ποσό.

Κατανομή ναύλου:

- **Μη αυτόματη έκδοση εισιτηρίου**

Καταχωρήστε τον κωδικό “B/RIO” στο χώρο πάνω από το M για να δηλώσετε τη χρήση της έκπτωσης EH MPM.

FROM/TO	CARR.	FARE CALC.
BOG	VX	B/RIO
UIO	//	M
SAO	AV	819.00
		ROE1.00
TOTAL FARE CALC		NUC819.00
FARE		USD819.00

“B/” αντιπροσωπεύει τη χρήση της «δανεικής απόστασης» ακολουθούμενη από τον κωδικό της πόλης του σημείου στη Βραζιλία, είτε RIO είτε SAO, ανάλογα με την περίπτωση.

- **Αυτόματη έκδοση εισιτηρίου**

Ο κωδικός “B/RIO” τυπώνεται αμέσως μετά το σημείο προορισμού και αμέσως πριν το M.

FARE CALCULATOR
08AUG08BOG VX UIO AV SAO B/RIO M819.00NUC819.00END ROE1.00

4.4 ΣΥΝΤΟΜΕΥΣΗ TPM ΝΟΤΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ

α. Για ταξίδια ανάμεσα στην Περιοχή του Νότιου Ατλαντικού και Ευρώπη / Μέση Ανατολή

- όπου απευθείας υπηρεσίες ανάμεσα σε ένα σημείο στην Αργεντινή / Βραζιλία / Χιλή / Παραγουάη / Ουρουγουάη (ABCPU) και MIA/YMQ/NYC/YTO



- και άμεσες υπηρεσίες ανάμεσα στα MIA / YMQ / NYC / YTO και ένα σημείο στην Ευρώπη ή στη Μέση Ανατολή

η απόσταση για τους παραπάνω δυο τομείς θα είναι η TPM ανάμεσα στην πύλη του Νοτίου Ατλαντικού στη μία άκρη και την Ευρωπαϊκή πύλη ή την πύλη της Μέσης Ανατολής.

Η πύλη σ' αυτό το πλαίσιο χρησιμοποιείται για να αναφερθεί στο τελευταίο σημείο αναχώρησης ή το πρώτο σημείο άφιξης στις εν λόγω περιοχές.

Παραδείγματα:

1.			VIE	
	385		FRA	
	5948	<	NYC	T/NYC
			RIO	M
	1232		BUE	
	MPMAT 8828	TPM 7565		

Η δημοσιευμένη TRM FRA-RIO (5948) χρησιμοποιείται αντί της συνολικής TPM της FRA-NYC (3851) + NYC RIO (4816).

2.			RIO	
	1526		BEL	T/MIA
	5178	<	MIA	M
			LON	
	MPMAT 6927	TPM 6704		

Δεν υπάρχει δημοσιευμένη TPM ανάμεσα από BEL προς LON. Για να λάβουμε με TPM, διαιρέστε τις BEL LON MPM, π.χ. 6214, με 1,20 το οποίο θα έχει ως αποτέλεσμα το 5178,33 ~ 5178.

3.			MVD	
	140		x/ BUE	
	7134	<	YTO	
			AMS	
	259		PAR	
	286		FRA	
	178		ZRH	
	435		ROM	T/YTO
	657		ATH	M
	1616		RUH	2839.00
	MPM AT 10935	TPM 10705		



Σ' αυτό το παράδειγμα, η διαδρομή είναι ανάμεσα στα σημεία του ναύλου MVD και RUH που βρίσκονται στην Περιοχή του Νότιου Ατλαντικού και τη Μέση Ανατολή αντίστοιχα. Καθώς η διάταξη για τις διανυθείσες αποστάσεις δεν έδωσε έμφαση στο ότι η χρήση της γίνεται εξ' ολοκλήρου σ' αυτές τις δυο υποπεριοχές, ίσως επιτρέψετε στον επιβάτη να ταξιδέψει μέσω άλλων σημείων όπως εκείνες στην Ευρώπη ή ακόμα και την Αφρική.

Καθώς αυτό είναι ένας ναύλος ανάμεσα στην Περιοχή του Νότιου Ατλαντικού και τη Μέση Ανατολή, μέσω του συγκεκριμένου σημείου YTO της Ανατολικής Ακτής, η δημοσιευμένη TPM BUE-AMS (7134) χρησιμοποιείται αντί των TPM των BUE-YTO (5609) και YTO-AMS (3720). Αν οι αρχικές TPM προς / από YTO προστίθονταν με τις υπόλοιπες TPM, η συνολική TPM θα ήταν 12900 και θα υπήρχε μια επιβάρυνση 20M.

Χρησιμοποιώντας τη συντόμευση TPM, μπορείτε να μειώσετε τη συνολική TPM σε 10705 που δεν εμπίπτει στο AT MPM των 10935.

Κατανομή ναύλου:

- **Μη αυτόματη έκδοση εισιτηρίου**

Ο κωδικός έκδοσης εισιτηρίων «T/» που ακολουθείται από τον κωδικό πόλης του σημείου της Ανατολικής Ακτής αναφέρεται στις TPM που αγνοούνται από το σημείο YTO. Δείξτε αυτόν τον κωδικό στο χώρο πάνω από το M.

FROM/TO	CARR.	FARE CALC.
MVD		
X/BUE	YY	
YTO	YY	
AMS	YY	
PAR	YY	
FRA	YY	
ZRH	YY	
ROM	YY	T/YTO
ATH	YY	M
RUH	YY	2839.00



- **Αυτόματη έκδοση εισιτηρίου**

```

FARE CALCULATION
NVD YYX/BUE YY T/YTO YY AMS YY PAR YY FRA YY ZRH YY ROM YY
ATH YY RUH M2839.00NUC2839.00END ROE1.00

```

Καταχωρήστε τον κωδικό “T/” για τη συντόμευση TPM ακριβώς πριν από τον κωδικό της πόλης του μεσαίου σημείου στην Ανατολική Ακτή. Αυτό φαίνεται στη διαδρομή και όχι μετά την κατανομή του ναύλου.

β. Για ταξίδι ανάμεσα στην Περιοχή του Νοτίου Ατλαντικού και την Περιοχή 3

- όπου άμεσες υπηρεσίες ανάμεσα σε ένα σημείο στην περιοχή του Νοτίου Ατλαντικού και MIA/YMQ/NYC/YTO/WAS/ATL
- και άμεσες υπηρεσίες ανάμεσα σε MIA/YMQ/NYC/YTO/WAS/ATL και ένα σημείο στην Περιοχή 3.

Παράδειγμα:

	11947	<	SIN		
			NYC	↓	T/NYC
			RIO		M
			SAO	↓	
	<u>228</u>				
MPMAT 14540		TPM			12175