

УДК 339.18

К ВОПРОСУ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ТАРИФАХ

А.Н. СЕМЕНИХИНА

В данной статье приводятся классификации международных авиаперевозок и тарифов. Математически сформулировано правило участия в договорённостях по международным авиатарифам.

Ключевые слова: авиационная перевозка, международный тариф, плата за перевозку.

1. Введение

Исходя из статистики, представленной ИКАО (Международная организация гражданской авиации), перевозки пассажиров и грузов между разными государствами занимают более 55% от общего числа всех подобных полётов.

К международным полетам относятся полеты, при которых происходит пересечение границы одной или нескольких стран [3]. По аналогии с этим международной воздушной перевозкой следует считать такую, которая отвечает одному из двух условий [2]:

- 1) пункт вылета и пункт прилёта расположены на территории различных стран;
- 2) пункт вылета и пункт прилёта расположены на территории одной страны в случае запланированной посадки на территории другой страны.

2. Классификация международных воздушных перевозок

Классификацию международных авиационных перевозок можно провести по нескольким параметрам [1]:

- 1) в зависимости от взимания платы (коммерческая) и без взимания платы (некоммерческая);
- 2) по принципу выполнения полётов, приведённому на рис. 1.

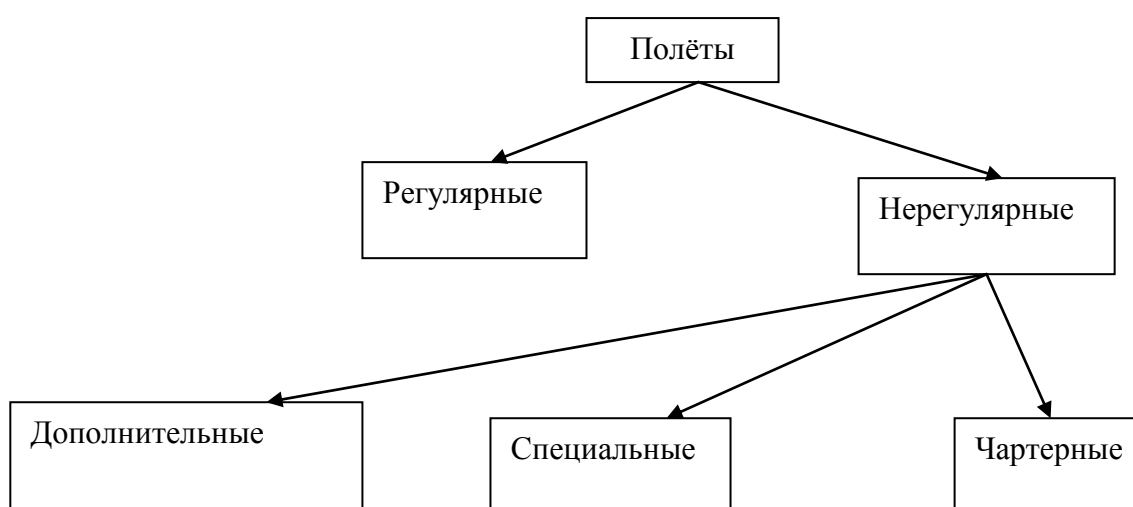


Рис. 1. Классификация международных авиаперевозок по принципу выполнения полётов

К регулярным полётам следует отнести те, которые осуществляются только на основе договорённостей между странами.

К нерегулярным полётам следует отнести те, которые осуществляются в соответствии с особыми разрешениями.

Дополнительные полёты отличаются от регулярных особым расписанием.

Специальные полёты осуществляются с особой целью. Для выполнения подобных рейсов необходимо задействование дипломатического ресурса.

Чартерные полёты осуществляются по договорённости перевозчика и заказчика.

3. Установление международных тарифов

На рис. 2 приведена классификация международных тарифов.

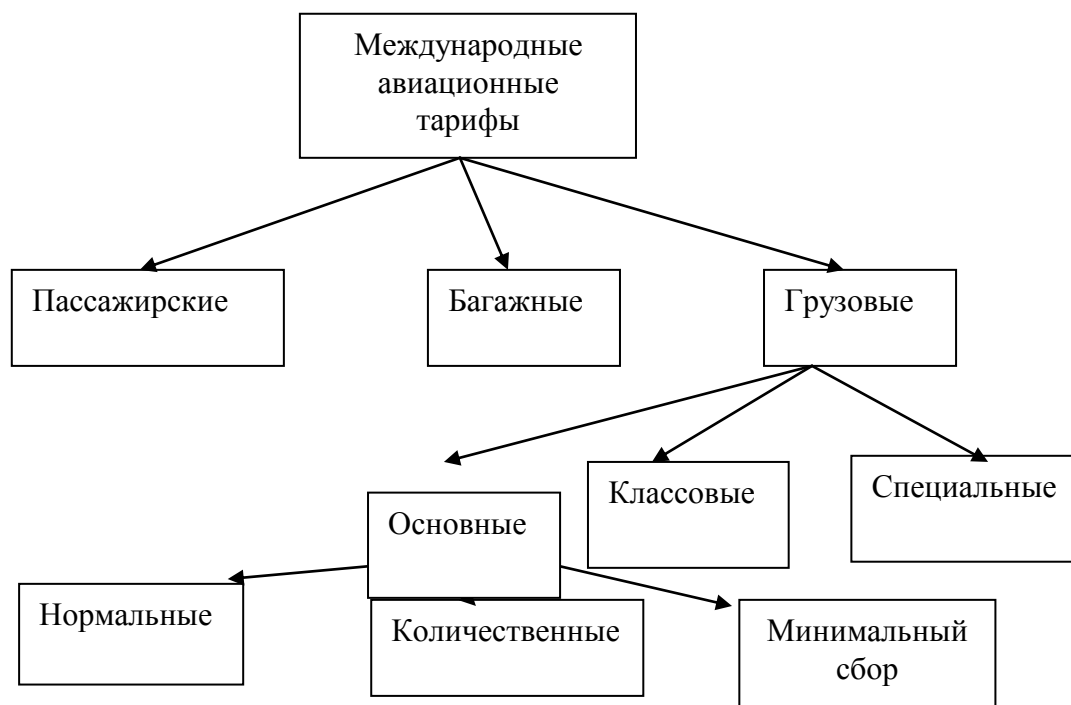


Рис. 2. Классификация международных тарифов

Система определения пассажирских тарифов имеет достаточно сложный характер.

Под багажным тарифом понимается условие провоза багажа без взимания специальной платы в зависимости от класса обслуживания [4]. Существуют особые багажные тарифы для специальных категорий (спортивное снаряжение, дипломатический багаж и др.).

Основные тарифы – это стандартные тарифы, установленные для оплаты за провоз единицы груза от пункта отправления до пункта назначения.

Нормальные тарифы являются главными для определения скидок или доплат при образовании классовых, количественных и специальных тарифов.

Количественные тарифы, главным образом, используются авиакомпаниями, имеющими воздушные суда большой вместимости. Они предусматривают скидку по дополнительным весовым категориям.

Минимальный сбор представляет собой минимальную оплату за отправку груза, взимаемую за одну отправку в том случае, если плата за перевозку по нормальному грузовому тарифу окажется ниже минимального сбора.

Классовые тарифы используются при перевозке грузов некоторых классов. Численно они вычисляются определенным соотношением к нормальному тарифу.

К специальным тарифам относятся льготные тарифы, имеющие скидку. Они используются при перевозке определенных категорий грузов от/до определенных пунктов только в одном направлении.

Следует отметить, что международные авиатарифы устанавливаются договорённостями между авиакомпаниями, использующими одни и те же маршруты. Это неминуемо приводит к противоречию. Таким образом, эти тарифы образуют сложную систему.

Приведём ещё несколько факторов, воздействующих в той или иной мере на систему международных авиатарифов: расстояние между местом вылета и местом посадки, спрос на перевозки, тарифные предложения других видов транспорта, различные интересы сторон, участвующих в авиатранспортном процессе.

Обозначим вероятность события, что i -й фактор приводит к необходимости участия в договорённостях по конкретному международному авиатарифу через $p_i, i = 1, \dots, 4$.

Так как эти факторы можно считать независимыми, то вероятность необходимости участия в договорённостях для авиакомпании может быть рассчитана по формуле

$$P = \prod_{i=1}^4 p_i .$$

Если величина P превышает некоторое допусковое значение α , то авиакомпании следует участвовать в договорённостях по конкретному авиатарифу.

ЛИТЕРАТУРА

1. Носов С.Н., Плеханова В.В. НДС и международные грузовые авиаперевозки // *Налоговый вестник*. 2009. № 12.
2. Носов С.Н., Плеханова В.В. НДС и международные грузовые авиаперевозки: споры продолжаются // *Налоговый вестник*. 2010. № 2.
3. Быстров О.Ф., Бугай К.Н. Многокритериальные методы принятия решений в задачах транспортной логистики // *Научный Вестник МГТУ ГА*. 2014. № 202. С. 14-16.
4. Горяшко А.А., Елисеев Б.П. Обобщённая модель стационарного рынка грузовых авиаперевозок // *Научный Вестник МГТУ ГА*. 2014. № 202. С. 17-20.

ABOUT QUESTION FOR INTERNATIONAL TARIFFES

Semenikhina A.N.

In this paper the classifications of international airconveyance and tariffs are reduced. Rule of participation in agreements about international tariffs is formulated as mathematical.

Keywords: airconveyance, international tariff, pay for conveyance.

REFERENCES

1. Nosov S.N., Plekhanova V.V. NDS i mezhdunarodnye gruzovye aviaperevozki. *Nalogovyy vestnik*. 2009. № 12. (In Russian).
2. Nosov S.N., Plekhanova V.V. NDS i mezhdunarodnye gruzovye aviaperevozki: spory prodolzhaitsya. *Nalogovyy vestnik*. 2010. № 2. (In Russian).
3. Bystrov O.F., Bugay K.N. Mnogokriterialnye metody prinyatiya resheniy v zadachakh transportnoy logistiki. *Nauchnyy Vestnik MGTU GA*. 2014. № 202. Pp. 14-16. (In Russian).
4. Goryashko A.A., Eliseev B.P. Obobsshennaya model statsionarnogo rynka gruzovykh aviaperevozok. *Nauchnyy Vestnik MGTU GA*. 2014. № 202. Pp. 17-20. (In Russian).

Сведения об авторе

Семенихина Анна Николаевна, окончила МГТУ ГА (2010), соискатель МГТУ ГА, область научных интересов – организация перевозок.