

Kaynak Gösterimi / Citation:

Semiz Çelik, D. (2022). Uluslararası Hava yolu Taşımacılığında İki Şehir Arasındaki Basılı Olmayan Bir Ücretin ve Belirlenmemiş İzin Verilen Mil Miktarı (Mpm)'in Kurulması. *Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 9(1), 77-93.

Doi:

<https://doi.org/10.34086/rteusbe.1113156>

**ULUSLARARASI HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA İKİ ŞEHİR ARASINDAKİ BASILI
OLMAYAN BİR ÜCRETİN VE BELİRLENMEMİŞ İZİN VERİLEN MİL MİKTARI (MPM)'İN
KURULMASI**

Establishment of an Unprinted Fees and Undetermined Maximum Permitted Miles (MPM)
Between Two Cities in International Air Freight

Derya Semiz Çelik

Arş. Gör Dr., Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu, Seyahat - Turizm ve Eğlence
Hizmetleri Bölümü.

deryasemiz@gmail.com

Orcid: 0000-0001-8397-6671


Yayın Bilgisi / Publishing Information

Yayın Türü / Publishing Type: Araştırma Makalesi / Research Article

Geliş Tarihi / Received: 06 Mayıs / May 2022

Kabul Tarihi / Accepted: 16 Mayıs / July 2022

Yayımlanma Tarihi / Published: 29 Haziran / July 2022

İntihal: Bu makale araştırma ve yayın etiğine uygun şekilde hazırlanmış ve  intihal programı ile taramasından geçmiştir.

Copyright © Published by Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
/ Recep Tayyip Erdoğan University, Institute of Graduate Studies, Rize, 53100 Turkey.

All rights reserved. E-ISSN: 2149-2239

ÖZ: Havayolu yolcu taşımacılığında uluslararası kuralları koyarak teknik konular dışında birçok konuda rekabeti düzenleyen kurum, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA International Air Transport Association)dir. IATA kurallarına göre koltuk ücreti hesaplarırken kullanılacak ücretleri dünyadaki detayda olan şehirler seviyesinde tutmamaktadır. Bu noktada uçuş gerçekleştirilen ülkedeki nispeten daha az uçulan bölgelere ücret kurulurken ilgili ülkenin merkezi noktaları üzerinden ücret kurulumu yapılmaktadır. Bu çalışma da bu hesaplama şeklini konu almaktadır.

Çalışmada literatür taramasının ardından ücret ve izin verilen mil miktarı kurulumları yapılmıştır. Kurulumlara örnek teşkil etmesi adına tesadüfi belirlenen parkurlar için hesaplamalara yer verilmiştir. Elektronik biletlere yansıyan bir anlamda hesaplama özeti (Fare Calculation) olan yatay özet çizelgesine değinilmektedir. Böylelikle, havayollarının ücretlendirme politikalarının geliştirilmesinde gözden kaçan ya da fırsat yaratabilecek detaylara dikkat çekilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Havayolu Planlaması, Havayolu Yönetimi, Ücretlendirme.

ABSTRACT: The International Air Transport Association (IATA International Air Transport Association) is the institution that regulates competition in many subjects apart from technical issues by setting international rules in air passenger transportation. It is designed to be considered the way IATA was designed. Controls are carried out over the relevant central points while trainings are established on these flights and the flights with fewer flights are established. This study also deals with this calculation.

In the study, the amount of wages and allowed miles were made after the literature. Calculations for general installation tracks in this exemplary system are included. The horizontal phenomenon, which is an electronic reflective plan calculation (Mouse Calculation), is mentioned. No attention is drawn to those that evade revisions, airlines' price revisions, or mention of opportunities.

Keywords: Airline Planning, Airline Management, Pricing.

1. GİRİŞ

Ücret hesaplamalarında havayolları taban ücretleri belirlerken kendi benimsedikleri gelir yönetimi prensipleri doğrultusunda hareket etmektedirler. Bunun anlamı havayolları gerek promosyon anlamında gerekse ücretlendirme politikaları anlamında istedikleri kadar fiyatı düşürebilirler. Ancak ücretin yükseltilmesi konusunda IATA bir anlamda tavan görevini üstlenmektedir.

IATA ücretlerinin hesaplanmasında hava taşımacılığı endüstrisine bilgi sağlayıcı görevi üstlenen IATA ve SITA tarafından ortaklaşa yayınlanan Yolcu Hava Tarifesi (PAT), dünya çapındaki hava taşımacılığı endüstrisine ve PAT katılımcısı havayolları bilgilerini sağlamak için yetkili veri kaynaklarını kullanır. PAT ürünleri ve hizmetleri, yolcu seyahatini destekleyen genel kurallara, ücret oluşturma uygulamasına, biletleme ve diğer kural ve ücret bilgilerine kolay erişim sağlayarak çok çeşitli çevrimiçi ve çevrimdışı kullanıcıları desteklemeye yardımcı olmaktadır. Uluslararası genel kuralların yayımlandığı IATA ve SITA 2019'da Yolcu Hava Tarifesi (PAT) yayını durdurmuştur. Yerine benzer hatta günümüz pazar yapısına adapte olabilecek yeni ürünler kullanıcılarına (havayolları, acenteler, küresel dağıtım kanalları olan GDS'ler vb) sunmuştur(<http://www.passengerairtariff.com/>, 10.04.2022).

Seyahat için oluşturulan rotalar havayollarının ve ülkelerin ikili politika ve geleneksel fiyat ve kapasite düzenlemesine göre anlaşmalar ile satışa sunulurken fiyatları takip eden bir panel veri seti ve eşzamanlı değişken belirleme imkânı sağlanmaktadır (Dresner & Tretheway, 1992; 172).

2. ÜCRET OLUŞTURMA

Havayolu işletmelerinde üretim, uçuş ağlarının planlamasına göre yapılmaktadır. Uçuş ağı; havayollarının seferlerini düzenledikleri havalimanı noktalarından oluşan küme ya da ağıdır. Uçuş ağlarını, fabrikaların üretim bantlarına benzetmek mümkündür (Gerede & Akansel, 2015; 128,129). Bu noktadan sonra üretilen hizmetin satışında kullanılacak ücretin belirlenmesi arayışına geçilmektedir. Uçuş ağlarındaki noktaların dünya pazarındaki niş bölgelerin olması halini konu alan bu çalışmada IATA'nın kabul gördüğü ve uzun vadede değişen ücretlendirme politikalarına benimsemesi gereken yapı aşağıdaki gibidir.

Add on, uluslararası iki şehir arasındaki basılı olmayan bir ücreti ya da belirlenmemiş izin verilen mil miktarı (MPM)'i kurmak için kullanılan ilave miktarı ifade eder. Aynı zamanda bir ücret hesaplama yöntemidir (Constructed Fares).

Basılı olmayan ücretlerin kurulmasında kullanılan “add-on” lar “industry add-ons” ve “carrier coded add-ons” olmak üzere iki türdür. Ücret kitaplarında bu iki tip add-on miktarları ayrı çizelgelerde listelenmiştir.

Industry add-ons: Tüm havayolları tarafından ortak kullanılabilen “add-on” rakamlarıdır.

Carrier Coded add-ons: Taşıyıcı kodları ile birlikte anılan ve değişik taşıyıcıların değişik miktarlarda kullandığı ve sadece kendilerine özgü olan “add-ons” rakamlarıdır.

Çizelgede belirtilen add-on rakamları sadece, basılı olmayan bir ücretin kurulabilmesi için ve direkt basılı ücret ile kombine edilmek suretiyle kullanılabilirler. Hiçbir zaman bağımsız bir ücret olarak kullanılamazlar ve biletin “Fare Calculation” bölümünde ayrı olarak gösterilemezler.

Ücreti basılı olmayan iki uluslararası şehir arasındaki ücretin add-on yardımı ile kurulması yönteminde takip edilen yol, bilinen ve basılı olan direkt ücrete listede belirtilen add-on rakamının ilave edilerek bir ücret kombinasyonu yapılması ve kombinasyon sonucunda bulunan rakamın artık, basılı direkt ve tek ücret olarak kabul edilmesi şeklindedir. Add-on yöntemi ile ücret kurulurken, listede belirtilen add-on rakamları ile yapılacak kombinasyonlar, yolculuğun durumuna göre değişir.

- Add-on rakamı “basılı direkt ücretin” sonuna ilave edilebilir
- Add-on rakamı “basılı direkt ücretin” başına ilave edilebilir.
- Add-on rakamı basılı direkt ücretin hem başına hem de sonuna ilave edilebilir.

Ücreti basılı olmayan iki şehir arasındaki ücretin add-on yardımı ile kurulması yönteminde takip edilen yol:

- Basılı ücreti olmayan şehir çiftinden biri PAT kitabının add-on amounts bölümünden bulunur.
- Add-on amounts bölümünden yolcuğun tipine, yönüne, uçuş sınıfına, bölgesine ve küresel belirleyicisine uygun veri araştırılır.

- Yolculuğun durumu ile add-on amounts kullanımının uygunluğu sağlanır.
- Basılı olmayan ücretin bulunabilmesi için, add-on amounts bölümünde hangi şehir ücretinin kullanılması (add to city) ve bu şehir ücretine ne kadar miktar eklenmesi gerektiği belirtilmiştir. Belirtilen şehrin yolculuğun güzergâhı içinde olması gerekmez. Ücretinin kullanılması belirtilen bu şehir hayâli bir şehirdir.
- Add-on amounts bölümünde belirtilen ve basılı olan direkt ücrete listede belirtilen add-on rakamı ile toplanır. Toplama işleminin sonucunda bulunan rakam artık, basılı direkt ve tek ücret olarak kabul edilir.
- Yolculuk sadece gidiş (OW) ise, çizelgenin ow sütunundaki rakam direkt ücrete eklenir.
- Yolculuk, geçerliliği bir yıl olan senelik gidiş-dönüş (RT) ise, yine ow sütunundaki rakam, gidişe ayrı, dönüşe ayrı olmak üzere iki kez basılı direkt ücrete eklenir.
- Yolculuk; geçerliliği bir yıldan az olan özel gidiş-dönüş bir yolculuksa; çizelgenin “special round trip” sütunundaki rakam direkt ücrete eklenir.
- MPM (maximum permitted mileage) kitabında basılı olmayan MPM rakamları için de add-on amounts bölümünde önerilen hesaplama yöntemi kullanılır. Ancak her zaman ücreti kullanılacak şehir ile MPM’i kullanılacak şehir aynı olmayabilir.

INDUSTRY ADD-ON AMOUNTS									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
ADD ON CITY AREA		ADD TO	FARE TYPE	RULE	NUC NORMAL/SPECIAL	SPECIAL RT	LOCAL CURRENCY NORMAL/SPECIAL	SPECIAL RT	MILEAGE ADD TO
RENNES	(RNS)	FR					EUR		
EUROPE		EH	PAR		137.34	269.36	103	202	
		EH	PAR	XZ	137.34		103		
		EH	PAR	BS		274.68		206	
MIDDLE EAST EXC ISRAEL		EH	PAR		133.34		100		
		EH	PAR	SPC	133.34	266.68	100	200	
ISRAEL		EH	PAR		141.34	208.01	106	156	
AFRICA		EH	PAR		133.34	266.68	100	200	
SASC		EH	PAR		133.34	266.68	100	200	
SEA		AP	PAR		133.34		100		
		EH/TS	PAR		133.34	266.68	100	200	
SWP		AP/EH/TS	PAR		133.34		100		
		AP/EH/TS	PAR	SPC	133.34	266.68	100	200	
JAPAN/KOREA		AP/EH/TS	PAR		133.34	266.68	100	200	
AREA 1		AT	PAR		133.34	266.68	100	200	
RENO NV (RNO)		US					USD		
AREA 2 (EXC UK), AREA 3 (EXC SWP)		AT	NYC	Y	924.00		924		
		AT	NYC	C	1147.00		1147		
		AT	NYC	F	1207.00		1207		
EUROPE EXC UK		AT	NYC	Y	924.00	28	924		
UK		AT	SFO	Y/C	256.00		256		
		AT	SFO	F	303.00		303		

Kaynak: Passenger Air Tariff, (2009), General Rules, Basım; IATA, SITA, Temmuz 2009, s.763.

1- Area = ücreti basılı olmayan başlangıç veya bitiş şehrinin ismi ile başlangıç ya da bitiş bölgesi

2- GI (Global Indicator) = Yolculuğun küresel belirleyicisi

3- Add to = direkt ücret kullanılacak şehir

4- Fare Type = ücret tipi

5- Kuralı

6- Normal ve özel OW yolculuklar için direkt basılı NUC (Neutral Unit Of Construction, Bağımsız Ücret Kurma Birimi) ücrete eklenmesi gereken NUC rakamları. Geçerliliği bir yıl olan normal gidiş dönüş ücretine ise bu rakamların iki katı eklenir.

7- Özel gidiş dönüş direkt basılı NUC rakamına eklenmesi gereken NUC rakamı

8- Add-on rakamlarının lokal ücret karşılığı

9- MPM'in bulunması için ilave edilmesi belirtilen mil miktarlarının listelendiği sütun

Örnekler hesaplanırkenki veriler Passenger Air Tariff, General Rules, Fares , Worldwide Rules ve Maximum Permitted Miles'dan edinilmiştir. Rakamlar güncel veriler ile yenilenebilir. Yöntem sabittir.

Örnek 1: OW yolculukta add-on amounts yardımı ile ücret kurma

- IST
NCE
RNS
- ↓
- Ücret Kırılma noktaları : IST RNS
 - IST-RNS NUC basılı değil.
 - PAT industry add-on bölümünde Rennes bulunur.
 - IST Avrupa'da olduğu için Europe hizasındaki veriler dikkate alınır.
 - Rennes ile Europe arası için Paris direkt YOW NUC rakamına YOW add-on sütunundaki 137.34NUC eklenecektir.
 - ISTRNS (YOW) NUC = ISTOPAR (YOW)+ 137.34
= 1037.00 + 137.34
= 1174.34 NUC
 - ISTRNS (YOW) NUC = 1174.34

$$\begin{array}{c} \text{IST} \quad \text{PAR} \quad \text{RNS} \\ \hline \underbrace{\hspace{10em}}_{\text{ISTPAR Y OW NUC}} + \underbrace{\hspace{10em}}_{\text{Y OW Add-on}} \end{array}$$

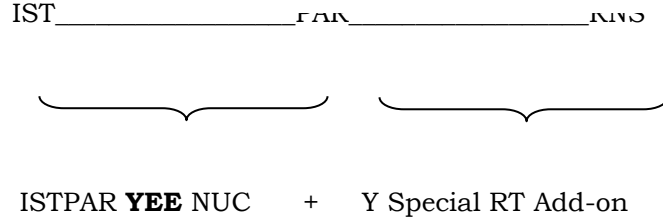
Örnek 2: Senelik Gidiş-Dönüş yolculukta add-on yardımı ile ücret kurma:

- IST ↓
NCE ↓
RNS ↑
NCE ↑
IST
- Ücret Kırılma noktaları : IST RNS
 - IST-RNS RT NUC basılı değil.
 - PAT industry add-on bölümünde Rennes bulunur.
 - IST Avrupa'da olduğu için Europe hizasındaki veriler dikkate alınır.
 - Rennes ile Europe arası için PARis direkt $\frac{1}{2}$ RT NUC rakamına YOW add-on sütunundaki 137.34NUC eklenecektir.
 - ISTRNS (1/2 RT) NUC = ISTRNS (1/2 RT)+ 137.34
= 1037.00 +
137.34
= 1174.34
NUC
 - ISTRNS (YOW) NUC = 1174.34

$$\text{IST} \underbrace{\hspace{10em}}_{\text{PAR}} \underbrace{\hspace{10em}}_{\text{RNS}}$$
$$\text{ISTPAR } \frac{1}{2} \text{ RT Y NUC} + \text{Y OW Add-on}$$

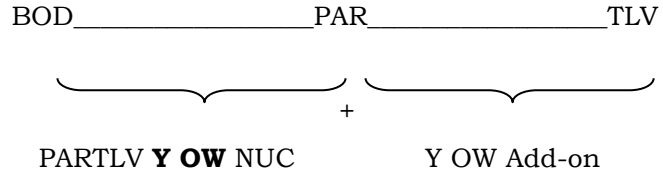
Örnek 3: Özel Ücretli Gidiş-Dönüş yolculukta add-on yardımı
ile ücret kurma:

IST	↓	➤ Ücret Kırılma noktaları: IST RNS
NCE	↓	➤ IST-RNS YEE (excurcion) NUC basılı değil.
RNS	↓	➤ PAT industry add-on bölümünde Rennes bulunur.
NCE	↑	➤ IST Avrupa'da olduğu için Europe hizasındaki veriler dikkate alınır.
IST	↑	➤ Rennes ile Europe arası için Paris direkt YEE NUC rakamına special roundtrip add-on sütunundaki 137.34NUC eklenecektir. ISTRNS YEE (Special RT add-on) = 1207.00 + 269.35 = 1476.35. NUC ISTRNS (YEE) NUC = <u>1476.35</u>



Örnek 4: OW yolculukta add-on amounts yardımı ile ücret kurma

- BOD
SXB
IST
TLV
- ↓
- Ücret Kırılma noktaları : BODTLV
 - BOD-TLV NUC basılı değil.
 - PAT industry add-on bölümünde Bordeaux bulunur.
 - TLV (İsrail)Ortadoğu'dadır (middle east).Ortadoğu için OW add-on rakamı 133.34,add-on şehri Paris'tir. Ancak bu rakam kullanılmaz. Çünkü İsrail için ayrı bir add-on rakamı yazılıdır. Y OW add-on 141.34 dür.
 - Bordeaux ile Telaviv arası için Paris direkt YOW NUC (yolculuğun tamamı OW olduğu için OW nuc rakamı kullanılır) rakamına YOW add-on sütunundaki 141.34 eklenecektir.
 - BODTLV (YOW) NUC =PARTLV (YOW)+ 141.34
= 1713.45 + 137.34
= 1850.79 NUC
 - ISTRNS (YOW) NUC =1174.34



BOD
SXB
IST
TLV



- Bu yolculukta, sadece origin-destination ücretinde değil; transfer noktalarında da basılı olmayan ücretler vardır. Ücret kontrolü yapılırken bu noktaların ücreti de add-on yardımı ile bulunur. Ancak burada önemli olan; ücreti add-on ile bulunacak noktaların ait olduğu bölgelerin doğru olarak belirlenmesidir.
- Örneğin, BODIST ücreti basılı değildir.
- Add-on sayfasından Bordeaux bulunur. IST Avrupa'da olduğu için add-on sayfasındaki Avrupa için belirtilmiş olan add-on rakamı ve şehri kullanılır. Add-on sayfasında Avrupa add-on rakamı YOW için (yolculuğun tamamı OW olduğu için OW nuc rakamı kullanılır) 126.67 add-on şehri PAR'dir. Buna göre;
BODIST YOW NUC = PARIST YOW NUC + 126.67 (Avrupa) işlemi ile aranan ücret bulunur.

$$\begin{array}{ccc} \text{BOD} & \text{PAR} & \text{IST(Avrupa)} \\ \underbrace{\hspace{10em}} & & \underbrace{\hspace{10em}} \\ & + & \\ \text{PARIST Y OW NUC} & & \text{Y OW Add-on} \end{array}$$

Add-on konusu ile ilgili çözümlü örnekler:

FLR	FLRJED YOW : Basılı ücret yok, Add-on yardımı ile ücret kurulması
152	
ROM	Çözüm Yöntemi :Journey Concept
852	
IST	FLR ————— MIL ————— JED(Ortadoğu)
1510	└──────────┬──────────┘ └──────────┬──────────┘
RUH	
533	
JED	YOW Add-On MILJED YOW NUC

FLRJED YOW = MILJED YOW + 122.74 NUC
FLRJED YOW = 1729.42 + 122.74
FLRJED YOW = 1852.16 NUC
MPM 2695 (MPM kitabından)
TPM 3047
Mil Artımı : 3047 : 2695 = 1.131 **15M**

Ücret kontrolü:

FLRIST YOW : 983.15 NUC
FLRRUH YOW : Basılı değil. Add-on yolu ile ücreti kurma :
FLRRUH YOW = MILRUH YOW + 122.74
FLRRUH YOW = 1956.49 +122.74
FLRRUH YOW = 2078.73 NUC
HIF-ORI : FLRRUH YOW : 2078.73 NUC
HIF-MID : ROMRUH YOW : 1882.84 NUC
ROMJED YOW : 1729.42

Mil Sistemi : 2078.73 x 1.15 = 2390.53 NUC
BHC : 2078.73 – 1852.16 = 226.57
2078.73 + 226.57 = 2305.30 NUC

Mil Sistemi sonucu 2390.52 > BHC sonucu 2305.30

Sonuç: 2390.53 NUC. tur. Lokal ücrete bu rakamla dönülür.

Ancak, daha düşük bir sonuç elde etmek amacı ile “pricing unit concept” diğer bir deyişle “lowest combination” yönteminin de denenmesi gerekir.

PU1

FLR
152
ROM
852
IST

FLRIST YOW: 983.15 NUC
MPM 1204
TPM 1004
Mil Artımı :----
HIF :---
Mil sistemi : 983.15 NUCa

PU1'in sonucu : 983.15 NUC

PU2

IST
1510
RUH
533
JED

ISTJED YOW: 1167.26
NUC

MPM 1772
TPM 2043
Mil Artımı: 2043 : 1772=
1.152 20M

**HIF-ORI : ISTRUH YOW :
1237.23 NUC**

Mil sistemi : 1237.23 x
1.20 = 1360.95 NUC
BHC : 1237.23 – 1167.26
= 69.97

1237.23 + 69.97 =
1307.20 NUC

Mil sistemi sonucu
1360.95 > BHC sonucu
1307.20

**PU2'nin sonucu :
1360.95 NUC**

PU1+PU2 983.15 + 1360.95 = 2344.10 NUC
Sonuç : 2344.10 NUC

“Journey Concept” yöntemi ile hesaplama yapıldığında 2390.52 NUC bulunmuştu. “Pricing Unit Concept” veya kombinasyon yöntemi ile bu rakam 2344.10 NUC'a düşürülmüş oldu. Biraz daha düşük bir NUC değere ulaşıldı. Ancak bulunan 2344.10 NUC'un en düşük kombinasyon sonucu olup olmadığı henüz bilinmiyor. En düşük kombinasyon sonucuna ulaşıldığından emin olmak için olabilecek tüm kombinasyon denemelerinin yapılması gerekir. Oysa yukarıdaki örnekte henüz bir tane kombinasyon denemesi yapılmıştır. İki tane daha kombinasyon denemesi yapılabilir.

<u>PU1</u>	<u>PU2</u>	<u>PU3 (domestic)</u>
FLR	ISTRUH YOW :	RUHJED YOW :280SAR
152	1237.23 NUC	280SAR = ?NUC
ROM		
852	<u>PU2'in sonucu :</u>	LCF = NUC x IROE
IST	<u>1237.23 NUC</u>	280 = NUC x 3.75018
		NUC = 280 : 3.75018
FLRIST YOW : 983.15		NUC = 74.66
NUC		Sonuç :
MPM 1204		RUHJED YOW 74.66
TPM 1004		NUC
Mil Artımı :---		
HIF :---		
Mil sistemi : 983.15		<u>PU3'in sonucu : 74.66</u>
NUC		<u>NUC</u>
<u>PU1'in sonucu :</u>		
<u>983.15 NUC</u>		

PU1+PU2+PU3
983.15+1237.23+74.66 = 2295.04 NUC
Sonuç : 2295.04 NUC

Görüldüğü gibi ikinci kombinasyon denemesi ile daha düşük
NUC değere ulaşılmıştır.

Yukarıdaki çözümde; PU3 domestic ücret bölümü olduğundan RUH-JED için Lokal ücret değerine ulaşılabilmiştir. Diğer PU'lar ile toplamının alınabilmesi için SAR 280, NUC değere dönüştürülmek zorundadır. Lokal ücret formülünden yararlanılarak SAR 280'nin karşılığı NUC değer, 74.66 NUC bulunmuş ve PU1+PU2+PU3 işlemi ile çözüm sonuçlandırılmıştır.

Son bir kombinasyon denemesi:

<u>PU1(domestic)</u>	<u>PU2</u>	<u>PU3 (domestic)</u>
FLRROM YOW : 69.00	ROM	RUHJED YOW
EUR	852	:280SAR
LCF = NUC x IROE	IST	280SAR = ?NUC
69.00 = NUC x	1510	
0.814723	RUH	LCF = NUC x IROE
NUC = 69.00 :		280 = NUC x 3.75018
0.814723	ROMRUH YOW: 1882.84	NUC = 280 : 3.75018
NUC = 84.69	NUC	NUC = 74.66
<u>PU1'in sonucu: 84.69</u>	MPM 2728	Sonuç :
<u>NUC</u>	TPM 2362	RUHJED YOW 74.66
	Mil Artımı : ----	NUC
	HIF : ----	
	Mil Sistemi: 1882.84	<u>PU3'in sonucu:</u>
	NUC	<u>74.66 NUC</u>
	<u>PU2'in⁹⁰ sonucu:</u>	
	<u>1882.84 NUC</u>	

$$\text{PU1+PU2+PU3}$$
$$84.69+1882.84+74.66 = 2295.04 \text{ NUC}$$

Sonuc : 2042.19 NUC

Yukarıdaki çözümde iki tane domestic ücret bölümü oluşmuştur. FLR-ROM arasındaki lokal ücret bir önceki çözümde kullanılan yöntem ile NUC değere dönüştürülmüştür.

Sonuçların Karşılaştırılması:

- 1-Journey Concept Sonucu : 2390.53 NUC
2- Kombinasyon 1/Pricing Unit 1 : 2344.10 NUC
3- Kombinasyon 2/Pricing Unit 2 : 2295.04 NUC
4-Kombinasyon 3/Pricing Unit 3 : **2042.19 NUC** ✓

Lokal Ücrete Dönüş:

$$2042.19 \times 0.837469 = 1710.27 \text{ EUR}$$

Hesaplamanın “Yatay Fare Calculation”da gösterilmesi:

**FLR IT ROM84.69TK IST TK RUH M1882.84SV
JED74.66NUC2042.19END ROE0.837469**

Örnek:

IFNPAR YOW : Basılı ücret yok,
Add-on yardımı ile ücret kurulması
Çözüm Yöntemi :Journey Concept
IFN_____THR_____PAR(Avrupa)
205
THR
1255
IST
344
ATH
1307
PAR

YOW Add-On THRPAR YOW NUC

IFNPAR YOW = THRPAR YOW + 23.13 NUC
IFNPAR YOW = 822.92 + 23.13
IFNPAR YOW = 846.05 NUC
MPM 3625(MPM kitabından)
TPM 3311
Mil Artımı : M

Ücret kontrolü:

IFNST YOW = 447.49+23.13
IFNATH YOW = 514.52+23.13
THRISTYOW = 447.49 NUC
THRATH YOW = 514.52 NUC
ISTPAR YOW = 1135.56 NUC **HIFDES**
ATHPAR YOW = 1004.21 NUC **HIFDES**

Mil Sistemi : 1135.56 NUC

Sonuç : 1135.56 NUC.'tur. Lokal ücrete bu rakamla dönülür.

LCF : 1135.46 x 9130.80 = 1037000IRR

**IFN IR THR TK IST TK ATH OA PAR M
ISTPAR1135.56NUC1135.56END ROE9130.80**

3. SONUÇ

Ulaştırma sektörünün büyüklüğü ve zamanın maliyeti aynı çerçeveden düşünüldüğünde, havayolu işletmeciliğinin önemi de görülmektedir. Nitekim havayolu ile ulaşımın hızı ve boyutu küresel pazarda hizmet alıcılarının tam da isteklerine karşılık gelmektedir. Havayolu taşımacılığında pazarın büyüklüğünün yanı sıra ulaşılabilirlik en büyük engel olarak işletmecilerinin karşısına çıkmaktadır. Ulaşmak istedikleri noktalardaki havalimanı varlığından ilgili parkurdaki kullanılan uçak, uçağın havalimanındaki ihtiyaçlarının karşılanabilirliği gibi birçok soru bu engeller arasında sayılabilir.

Add on hesaplama yeteneğine sahip olma, kullanıcılarına (havayolları, acenteler, hat yöneticileri vb.) havayolları uçuş planlamalarını yaparken maliyet ve fiyatlandırma noktalarında IATA'nın izlediği yol önemli bir bakış açısı kazandıracaktır. Bu noktada çalışmamızda yer alan uygulamalarla örneklendirdiğimiz hali havayolları, hat yöneticileri gibi kullanıcılarına farklı bakış açısı kazandırarak ekstra bir ulaşım fırsatı sunabilmektedir. Bu fırsatların alternatiflerinin belirlenmesi suretiyle farklı olanaklar oluşturulabilir.

Alternatiflerin oluşturulması noktasında varış noktasında / aktarma noktasında pazar öncüleri ile yapılabilecek iş ortaklıkları ya da yeni iş fırsatları değerlendirilmesi olası bir çözüm olabilmektedir.

KAYNAKÇA

- Dresner, Martin & Tretheway, Michael W. (1992). Modelling and Testing the Effect of Market Structure on Price: The Case of International Air Transport, *Journal of Transport Economics and Policy*, 26(2), 171-184.
- Gerede, Ender & Yalçınkaya, Akansel. (2015). *Ekonomik Düzenlemelerin Havayolu Yönetimi Etkisi*, Ankara: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları. 119-162
- <http://www.passengerairtariff.com/>, 10.04.2022.
- Passenger Air Tariff, *General Rules 2.4.6.1* (2009), Add On, Basım; IATA, SITA, Temmuz 2009.
- Passenger Air Tariff (2009), *Fares*, Basım; IATA, SITA, Temmuz 2009.
- Passenger Air Tariff (2009), *Worldwide Rules*, Basım; IATA, SITA, Temmuz 2009.
- Passenger Air Tariff (2009), *Maximum Permitted Miles*, Basım; IATA, SITA, Temmuz 2009.
- Passenger Air Tariff (2005), *Training Extract*, Basım; IATA, SITA, 2005.