

# Внедрение электронных билетов требует корректировки законодательства

А.Г. АРТАМОНОВ,

советник министра транспорта РФ

**В настоящее время на российском рынке авиационных перевозок наблюдается повышенный интерес к внедрению системы электронного оформления авиационного билета. В целом такой подход полностью отвечает мировой тенденции в области авиационного транспорта. Так, необходимо напомнить, что резолюция № 722 международной авиатранспортной организации ИАТА предписывает всем авиаперевозчикам обязательный переход на электронный билет с 1 января 2008 г.**

Естественно, транснациональные авиаперевозчики, зачастую являющиеся лидерами мировых альянсов (например, компания «Эр Франс», основатель «Скай Тим Альянс», или же компания «Люфтганза», занимающая стержневое место в «Стар Альянс»), и не думают дожидаться предельно установленной даты для внедрения системы бездокументарного оформления воздушных перевозок. На сегодня объем числа эмитированных электронных билетов



от общего числа проданных составляет в США и Канаде 82%, в Голландии — 78%, а в Великобритании — 76% соответственно.

Что дает применение электронного билета и почему промедление с его внедрением способно отрицательно сказаться на внутренних и международных авиаперевозках? Прежде всего, переход на новую систему обеспечивает сокращение операционных расходов, сопряженных с коммерческой деятельностью любого оператора. Для традиционной продажи авиабилета необходимо выпустить бумажный бланк документа строгой отчетности, передать его юридическому лицу (авиакомпания, туристическому оператору...) и провести его заполнение при помощи служащего хозяйствующего субъекта. Далее оператор организации вносит отметку об осуществленном бронировании в соответствующую систему, передает полученные финансовые средства (наличность) в бухгалтерию, которая путем сложных операций

производит окончательный расчет. Ситуация осложняется тем, что в настоящее время мы все чаще имеем дело с системой комбинированных перевозок, при которой доставку пассажира из точки А в точку Б обеспечивают несколько операторов. При осуществлении такой операции строго необходимо распределить полученные от пассажира деньги между всеми участниками процесса перевозки, причем предварительно удержать плату за издержки оформления. Такая операция, называемая клирингом, требует специального финансового программного обеспечения, которое должно стыковаться с программой бронирования.

Теперь представим себе, что один из российских авиаперевозчиков работает в составе крупного международного авиационного альянса — например, «Скай Тим Альянс». В случае, если часть ведущих компаний альянса уже перешла на систему электронного билета, а часть еще оформляет свой сегмент перевозки на бумажном носителе,

может возникнуть тяжелая правовая и программная коллизия. Ведь в случае чистого перехода на электронный билет пассажир получает по Интернету или при оформлении у оператора код бронирования, который он называет в аэропорту для получения посадочного талона на стойке у авиаперевозчика. Теперь представим,

что пассажир летит по маршруту Лион — Париж — Москва — Минеральные Воды. Если на первый сегмент (Лион — Париж) он уже в состоянии получить электронный билет (то есть, если угодно, обойтись без бумажного носителя), то на втором (Париж — Москва) он столкнется с ситуацией, когда самолет может принадлежать компании «Эр Франс», уже применяющей указанную технологию, или с компанией «Аэрофлот», эту технологию пока еще официально не использующей.

Положение осложняется тем, что обе компании в рамках существующего альянса применяют совмещенные частоты, то есть используют для обслуживания полетов суда или одной, или другой компании. Наконец, для осуществления перелета Москва — Минеральные Воды наш пассажир уж точно будет нуждаться в бумажном билете на внутренних российских линиях.

Если к этим обстоятельствам еще добавить обязательное прохождение границы, при котором пограничники интересуются, каким образом человек оказался на территории Российской Федерации, то можно оценить серьезность назревшей проблемы. Ведь, с точки зрения российского законодательства, электронного билета пока еще не существует. Соответственно, и российские пограничники не оснащены и не обязаны работать с безбумажными перевозочными документами.

Из вышеизложенного явствует, что невнедрение технологии электронного билета фактически замыкает российские компании в пределах нацио-

нальных границ и запрещает им участие в сложных международных перевозках. Очевидно, что существует еще великое множество не менее серьезных побочных фактов — таких, как желание пассажира получить единый документ (или код) на осуществление всего процесса перевозки от точки до точки, а также непроработанность самого процесса перечисления и налогообложения выручки, полученной от продажи билета через Интернет. Не последнее место здесь занимают и вопросы борьбы с терроризмом, то есть необходимость уточнить инструкции, которыми руководствуются службы безопасности аэропорта, авиакомпании и границы.

Естественно, необходимо задаться вопросом, насколько глубоко осознание вышеперечисленных фактов крупными российскими авиаперевозчиками, а также существует ли уже техническая возможность перехода на электронный билет? Со всей ответственностью скажу, что такие компании, как «Аэрофлот-Российские авиалинии», «Пулково», «Сибирь», «Крас Эйр» или, например, «Домодедовские авиалинии», не только осознали, но и всецело поддерживают инициативы

по внедрению, считая их жизненно важными. Ведь львиная часть доходов указанных компаний формируется при полетах за рубеж, где электронный билет начинает превалировать над бумажной формой. Говоря о готовности к запуску, уточню, что на сегодня существуют следующие инициативы по запуску:

Программа электронного билета «Аэрофлота». С сентября 2005 г. «Аэрофлот» успешно открыл интернет-продажи в режиме бланка строгой отчетности. В 2006 г. планируется введение электронных форм оплаты и начало первых продаж в режиме «чистого» электронного билета. Технологическая основа программы — Sabre Sonic Web глобальной распределительной системы.

Программа электронного билета системы «Сирин» — отечественной, а не американской распределительной системы. Корректировка этой программы под нужды электронного билета проводится в тесном сотрудничестве с внутренним альянсом Air Union.

Программа электронного билета Транспортной клиринговой палаты делается на базе продукта «Сирена-Трэвел» при использовании технологии «Сирена-2000».

Уже сейчас все разработки, в принципе, готовы к немедленному запуску.

Основополагающую роль в запуске программы играет государство, которое, в лице отраслевого органа, должно:

- проявить законодательную инициативу для корректировки Воздушного кодекса и разработки соответствующих нормативных актов совместно с Минфином России;
- стандартизировать и сертифицировать технологии процедурных регламентов продажи в режиме электронного билета;
- стандартизировать и сертифицировать технологию DCS;
- заняться регулированием процедур, связанных с различными аспектами взаимоотношений авиакомпаний и потребителя в плоскости электронных продаж.

В настоящее время предварительная фаза внедрения завершена, и рынок готов к переходу на новые рельсы электронных продаж под эгидой разработок Совета Минтранса России по совершенствованию функционирования гражданской авиации. В составе Совета действует постоянная рабочая группа «Электронный билет», возглавляемая руководителем ОАО «Аэрофлот» В.М. Окуловым.

**СЕДЬМАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА-СИМПОЗИУМ ПО СУДОХОДСТВУ, СУДОСТРОЕНИЮ, РАЗВИТИЮ ПОРТОВ И ТОРГОВЛЕ**

## ОДЕССА 212

24-26 ОКТЯБРЯ 2006 ГОДА  
Одесса, морской терминал

**UNDER SUPPORT**



Международная Организация  
International Maritime Organization



Министерство транспорта и связи Украины  
Ministry of the Transport of Ukraine

**BINSA**

Международная ассоциация судостроителей  
Black Sea Maritime Association of Shipbuilders and Shiprepairers



Международная ассоциация судостроителей и судоремонтников  
Black Sea Maritime Association of Shipbuilders and Shiprepairers

**BASPA**

Ассоциация портов Черного и Азовского морей  
Black and Azov seas ports Association



**THE SIXTH INTERNATIONAL EXHIBITION-SYMPOSIUM ON SHIPPING, SHIPBUILDING, PORTS DEVELOPMENT AND TRADE**

## ОДЕССА 212

24th-26th OCTOBER 2006  
Venue: Odessa, marine terminal



[mail@odessa212conf.com](mailto:mail@odessa212conf.com)

**12 NET EXHIBITORS YEARS OF THE EXHIBITION**



Ассоциация «Українські Порти»  
Association «UKRPORT»



Ассоциация судостроителей Украины  
Association of Shipbuilders of Ukraine



Одесская областная государственная администрация  
Odessa Regional State Administration



Исполнительный комитет Одесского городского совета  
Odessa City Administration

**COORDINATOR**  **CO-ORGANIZER**

«MediaCompass» Advertising-news agency  
Ukraine, Odessa, 65025, Zhukovskogo str., 15  
Tel./fax: +38 (0482) 355-999

ГНА «МедиаКомпас»  
65025, Украина, г. Одесса, ул. Жуковского, 15  
тел./факс: +38 (0482) 355-999