

Д. О. Катрич,
аспірант, Національний технічний університет України "Київський політехнічний інститут"

ПРИНЦИПИ ВІДШКОДУВАННЯ ВИТРАТ НА ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО РУХУ ПІДПРИЄМСТВАМ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ

D. Katrych,
Postgraduate student, National Technical University of Ukraine "KPI"

PRINCIPLES OF REIMBURSEMENT FOR AIR TRAFFIC SERVICES FOR AVIATION INDUSTRY USERS

У статті зазначаються принципи створення та розвитку Аеронавігаційної системи, яка орієнтована на забезпечення національних інтересів України у сфері використання та контролю повітряного простору і ґрунтується на положеннях Глобальної експлуатаційної концепції організації повітряного руху Міжнародної організації цивільної авіації (далі ІКАО) і рішеннях держав – членів ІКАО по переходу до організації повітряного руху (далі ОрПР) з використанням перспективної техніки і технологій, включаючи супутникові системи зв'язку, навігації та спостереження / організації повітряного руху. Відшкодування витрат на обслуговування повітряного руху має забезпечити всім користувачам своєчасний доступ до повітряного простору та обслуговування, а експлуатантам повітряних суден дозволить створити умови для витримування планованого часу вильоту та прибуття, в тому числі при забезпеченні польотів авіації загального призначення. Дозволить надавати користувачам можливість вибору бажаних маршрутів польоту, забезпечувати підтримку необхідного рівня безпеки повітряного руху.

This article describes the principles of creation and development of the Air Navigation System, focused on ensuring the national interests of Ukraine in the use and control of the airspace, and based on the provisions of a global air traffic of the International Civil Aviation Organization and the decisions of the states – members of the ICAO for the transition to the organization air Traffic Management (ATM) using advanced equipment and technology, including satellite communications, navigation and surveillance/air traffic management. Reimbursement for air traffic services should provide all users with timely access to airspace and maintenance, and aircraft operators will create conditions for holding the scheduled time of departure and arrival, including in providing general aviation. Will allow users to be able select the desired flight paths, ensure the maintenance of the required level of air safety.

Ключові слова: Аеронавігаційна система, аеронавігаційні збори, аеронавігаційне забезпечення, аеронавігаційне обслуговування, інвестиційні витрати, операційні витрати, відшкодування витрат.

Key words: Air navigation system, aeronautical collection, providing air navigation, air navigation services, investment costs, operating costs, cost recovery.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Фінансування національних служб з обслуговування повітряного руху провадиться різноманітними шляхами. Вони можуть фінансуватися будучи частиною збройних сил країни або частиною урядових департаментів таких, як департамент транспорту або навколишнього середовища. Такий стан частково є відображенням історії служб з обслуговування повітряного руху, які створювалися для обслуговування авіації, особливо військової авіації, під час Першої світової війни і, відповідно, були необхідні для обслуговування швидко розвивається галузі цивільної авіації після війни. На зорі розвитку авіації було вирішено, що в інтересах безпеки, регулярності та ефективності аеронавігації кожна

держава повинна забезпечувати обслуговування на основі угоди в інтересах міжнародної цивільної авіації, як, наприклад, обслуговування повітряного руху, пошуку та рятування, авіаційного електрозв'язку і т. д. Сюди входять і послуги метеорології, які повинні оплачуватися міжнародної авіацією зазвичай за рахунок зборів за посадку в аеропортах в державі (збори за посадку) і зборів, що стягуються за проліт над територією держави (відомі як збори за обслуговування на маршруті).

Основними цілями дослідження є удосконалення механізму фінансового забезпечення АНС, яке повинно проводитися за такими напрямками: формування стабільного механізму зборів з користувачів повітряного простору за аеронавігаційне обслуговування; залучен-

ня позикових коштів, а також коштів, як іноземних, так і українських користувачів повітряного простору, для реалізації програми модернізації АНС; використання коштів бюджету для фінансування, створення та експлуатації засобів і систем аеронавігації; використання коштів бюджету для утримання прикомандированих військових фахівців; формування механізму відшкодування витрат системи на аеронавігаційне обслуговування польотів повітряних суден тих категорій користувачів, які підлягають частковому або повному звільненню від оплати наданих послуг. Аеронавігаційні збори не повинні носити податковий характер і повинні бути призначені для компенсації витрат на всі види аеронавігаційних послуг, що надаються системою. Фінансування програми модернізації АНС має забезпечуватися за рахунок концентрації фінансових ресурсів, у тому числі і амортизаційних.

МЕТА ДОСЛІДЖЕННЯ

Дослідження має: забезпечити ефективне регулювання використання повітряного простору; оптимізувати процес управління АНС з урахуванням національних інтересів у сфері використання та контролю повітряного простору, на основі розвитку економіки України; забезпечити аеронавігаційне обслуговування повітряних суден з використанням перспективної техніки і технологій; забезпечити проведення єдиної економічної і технічної політики АНС у сфері використання та контролю повітряного простору, домогтися уніфікації технічних засобів і систем подвійного призначення, зниження витрат на їх розробку і експлуатацію; забезпечити зниження непродуктивних втрат користувачів; підвищити рівень економічної ефективності використання повітряного простору. Підвищити привабливість і гнучкість використання повітряного простору для вітчизняних та іноземних користувачів.

ВИКЛАД МАТЕРІАЛУ

Для надання питанням аеронавігаційного забезпечення міжнародної цивільної авіації офіційного статусу в 1944 р. в Чикаго була вироблена Конвенція про міжнародну цивільну авіацію [8, с. 1—38]. Дана Конвенція, широко відома як Чиказька конвенція, є міжнародним договором, і положення, що містяться в її статтях, є обов'язковими, без жодного винятку, для урядів які її підписали, названих у Конвенції Договірними державами. Зокрема Договірні держави беруть на себе зобов'язання дотримуватись стандартів ІКАО до тих пір, поки вони не приймуть рішення діяти інакше, про що повинні будуть офіційно сповістити ІКАО. Договірні держави зобов'язані надавати аеронавігаційне обслуговування у відповідності зі стандартами ІКАО і, отже, визначати національну політику в галузі фінансування на підставі глобальної політики справляння зборів ІКАО. Затверджена глобальна політика Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) в області аеропортових зборів і зборів за аеронавігаційне обслуговування міститься у статті 15 Чиказької конвенції.

У багатьох випадках орган, відповідальний за надання аеронавігаційного обслуговування, зазначається у відповідних документах ІКАО. Однак у багатьох інших випадках може просто говоритися про те, що в конкретній державі відповідальним є управління цивільної авіації, а в інших випадках взагалі немає конкретної згадки про те, хто є відповідальним органом за аеронавігаційне обслуговування авіації [2, с. 48]. Так, наприк-

лад, в Європейському Союзі аеронавігаційне обслуговування надається в рамках Європейської організації з безпеки аеронавігації (далі Євроконтроль). Дана структура встановлює вимоги для визначення відповідальності за дотримання положень регулювання, контролю та виробництва обслуговування міжнародної аеронавігації. У результаті цього, на місцях має бути виконане, принаймні, поділ функцій між контролем за обслуговуванням і виробництвом обслуговування. Будь-якій державі надається можливість призначити постачальника аеронавігаційного обслуговування на винятковій основі в інтересах безпеки, але воно може також прийняти рішення зробити обслуговування відкритим для декількох постачальників, за умови отримання ними сертифіката, який гарантує відповідність наданого ними обслуговування міжнародним вимогам. Застосовуючи дану модель на місцях, у вас може з'явитися призначений на винятковій основі постачальник обслуговування, контролюючий орган або регламентний орган в якості повноважного аеронавігаційного органу. Якщо Договірна держава ЄС приймає рішення зробити надання метеорологічного обслуговування відкритим для декількох постачальників (можливо і з приватного сектора), то стає очевидним, що постачальник не може бути повноважним органом, і даний статус буде переведений на рівень регламентного або контролюючого органу. Більшість Договірних держав ЄС віддають перевагу тому, щоб встановлення визнаного ІКАО повноважного органу відбувалося саме на рівні регламентного / контролюючого органу, а не рівні постачальника аеронавігаційного обслуговування.

В обох випадках є позитивні і негативні сторони, і питання про те, який вибір є найкращим для країни, є турботою країни і уряду. Однак для національної аеронавігаційної служби, що забезпечує обслуговування авіації, можливо простіше отримати відшкодування витрат, якщо вона призначена в якості повноважного органу. Безсумнівно, будучи ясно визначеним і незаперечним органом, маючим повноваження вести переговори з авіаційними користувачами з розподілу витрат, служба з обслуговування повітряного руху може тільки отримати від цього користь.

Виходячи з того, що будь-який вид обслуговування передбачає певні витрати, кожен постачальник аеронавігаційного обслуговування повинен отримувати в тій чи іншій формі фінансування наданого ним обслуговування. Організація подібного фінансування є обов'язком повноважного органу, який повинен вжити відповідних заходів [3, с. 1—30]. Існуючі в наші дні системи фінансування в усьому світі зводяться до наступних видів:

а) фінансування всього або частини наданого обслуговування за рахунок платників податків через загальний державний бюджет;

б) фінансування всього або частини наданого обслуговування через певні податки, (частково) безпосередньо надходять на рахунок постачальника обслуговування, при цьому рішення щодо встановлення подібних податків є суверенним рішенням якої Договірної держави і не вимагає пред'явлення будь-яких обґрунтувань для його прийняття;

с) фінансування всього або частини наданого обслуговування за рахунок зборів з користувачів (збори за обслуговування на маршруті або збори за посадку), при цьому всіма визнається, що рівень зборів безпосередньо пов'язаний з наданим обслуговуванням і вимагає

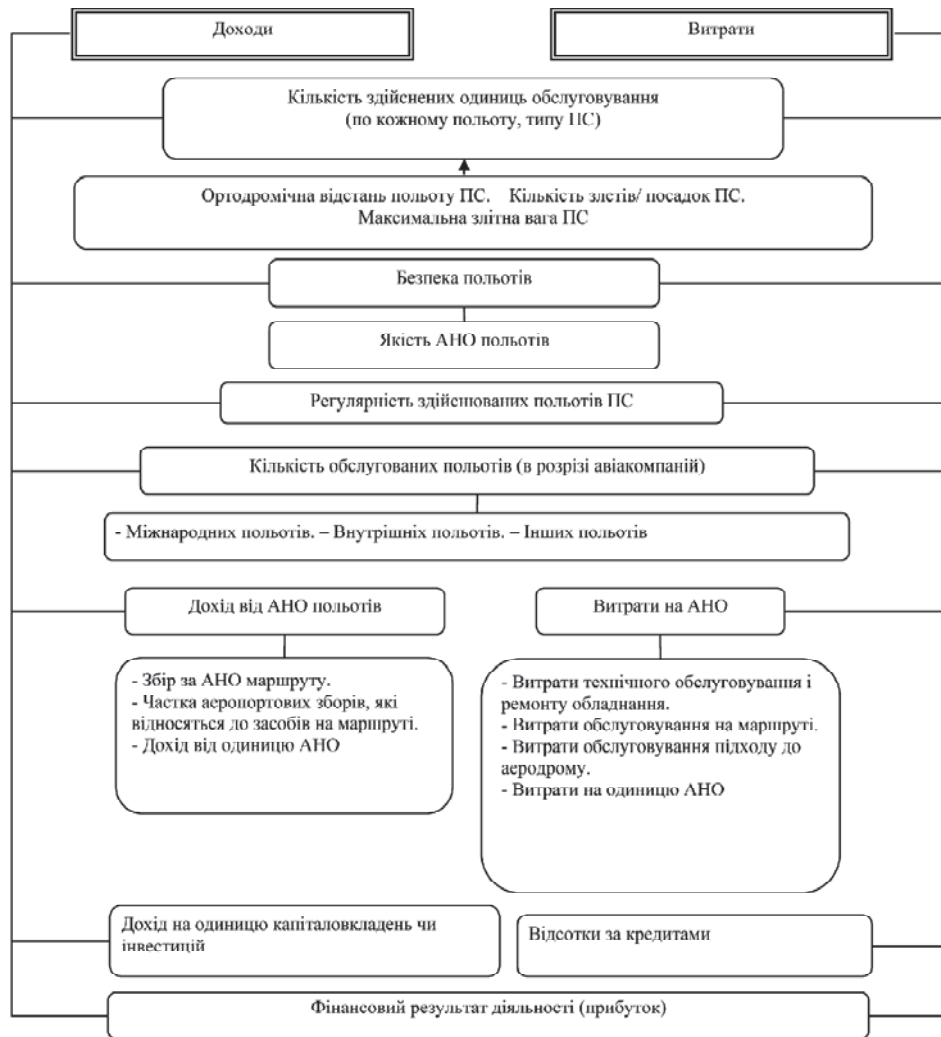


Рис. 1. Економічні складові системи ОПр згідно з критеріями оцінки економічної ефективності

пред'явлення обґрунтувань; у таких випадках, постачальнику обслуговування зазвичай рекомендується представити в прозорій формі обґрунтування використання фондів які надійшли від аеронавігаційних зборів, а витрати ретельно перевіряються національними управліннями (це іноді називається "економічним регулюванням");

д) фінансування всього або частини наданого обслуговування, безпосередньо виходячи з ринкових умов, що легко проводиться при безпосередньому обслуговуванні, хоча може також торкатися питання безпеки;

е) поєднання перерахованих вище варіантів.

Надалі, національна служба з обслуговування повітряного руху, що надає аеронавігаційне обслуговування, може отримувати достатнє фінансування даного обслуговування з різних джерел залежно від національної політики. Виходячи з варіантів а) — е), у постачальників аеронавігаційного обслуговування все частіше виникає потреба у проведенні належної оцінки вартості наданого обслуговування (рис. 1).

В Україні за надання аеронавігаційного обслуговування відповідальним органом є Державне підприємство обслуговування повітряного руху України (далі Укр аерорух) [15, с. 19].

При визначенні вартісної основи зборів за аеронавігаційне обслуговування в Україні використовують наступні принципи:

1. Витрати, що розподіляються, являють собою повні витрати на надання аеронавігаційного обслуговування, включаючи відповідні суми на оплату вартості капіталу та суми амортизаційних відрахувань по основних фондах, а також витрати, пов'язані з технічним обслуговуванням, експлуатацією, управлінням та адміністративним забезпеченням.

2. Витрати, які слід брати до уваги, повинні бути витратами, оцінюваними в відношенні засобів і служб, включаючи супутникові служби, що надаються і впроваджуваних згідно з регіональним аеронавігаційним планом (планами) ІКАО, доповненим, за необхідності, під виконання рекомендацій відповідного регіонального аеронавігаційного органу ІКАО, затверджених Радою. Будь-які інші види засобів і обслуговування, якщо вони не надаються за заявкою експлуатанта, слід виключати, як слід виключати витрати на засоби або обслуговування, що надаються за контрактом або самими перевізниками, а також будь-які витрати, пов'язані з додатковим будівництвом, експлуатацією або технічним обслуговуванням.

3. Слід окремо встановити витрати на аеронавігаційне обслуговування, що надається повітряним суднам при підході та в районі аеродрому, і, по можливості, витрати, пов'язані з наданням авіаційного метеорологічного обслуговування.

4. Витрати на деякі превентивні заходи безпеки, пов'язані з наданням аеронавігаційного обслуговування,

які мають безпосереднє відношення до громадянської авіації і здійснюються на регулярній основі, можуть включатися у вартісну основу плати за аеронавігаційне обслуговування в тій мірі, в якій вони ще не враховані в контексті заходів, пов'язаних із забезпеченням безпеки польотів. На рахунок цивільної авіації не слід відносити понесені витрати, пов'язані із здійсненням державами більш загальних функцій забезпечення безпеки, таких, як поліцейська охорона громадського порядку, збір розвідувальної інформації та забезпечення національної безпеки. Крім того, витрати на забезпечення безпеки аеропортів не слід об'єднувати з понесеними витратами на забезпечення безпеки аеронавігаційних засобів або служб.

5. Від аеронавігаційного обслуговування можна отримувати достатні доходи, що перевищують усі прямі і непрямі експлуатаційні витрати і дозволяють, таким чином, мати розумний прибуток на активи (до вирахування податків і суми вартості капіталу), яка сприятиме необхідному вдосконаленню структури капіталовкладень.

Зазначені вище принципи ґрунтуються на положеннях, викладених у документах ІКАО "Політика ІКАО щодо плати за обслуговування в аеропортах та за аеронавігаційне обслуговування" (Док.9082) [12, с. 19] і в "Керівництві з економічних аспектів аеронавігаційного обслуговування" (Док. 9161) [13, с. 61], зі змінами, внесеними для врахування інших методів, які застосовуються Євроконтролем для системи сплати послуг з ОрПР на маршруті.

Інвестиційні витрати. До інвестиційних витрат, включених до бази витрат, належать амортизація основних активів (матеріальних і нематеріальних) і вартість капіталу. До основних активів належать обладнання та будівлі, в тому числі відповідні технічні споруди, земля, базове програмне забезпечення, а також, у відповідних випадках, прикладні програми. До інвестиційних витрат включають, у відповідних випадках, сплачені податки та/або митні збори. Відсоткову ставку, що застосовується для обчислення амортизації інвестиційних витрат, визначають відповідно до очікуваного строку експлуатації та стандартів IAS/IFRS.

Типові строки експлуатації складають:

- а) будівлі, споруджені на власній землі, в тому числі відповідні технічні споруди — від 20 до 40 років;
- б) будівлі, споруджені на орендованій землі — протягом строку оренди;
- в) меблі та устаткування — від 10 до 15 років;
- г) транспортні засоби — від 4 до 10 років;
- д) електронне обладнання (в тому числі телекомунікаційне) — від 7 до 15 років;
- е) обладнання загального призначення — від 7 до 10 років;
- ж) комп'ютерне обладнання — від 3 до 10 років;
- з) базове програмне забезпечення та, у відповідних випадках, прикладні програми — від 3 до 8 років;
- и) літаки — від 10 до 20 років.

Якщо з'ясується, що строк експлуатації активу, який амортизується, буде меншим, ніж передбачалося при підготовці початкового графіку амортизації, застосовують один із таких двох методів:

— залишкова балансова вартість активу може списуватися протягом років, які залишилися до закінчення переглянутого строку експлуатації;

— точна сума залишкової вартості майна (якщо від його відчуження було отримано будь-які кошти, то за вирахуванням цих коштів) може бути повністю додана

до суми амортизації, нарахованої в рік, у який відбувається списання чи відчуження цього майна. Амортизація землі не нараховується.

Також можуть бути застосовані альтернативні способи обчислення амортизації. Такі способи ґрунтуються на загальноприйнятих принципах бухгалтерського обліку. Один із підходів, який може бути використаний, полягає в тому, що неамортизовану частину початкової балансової вартості активу коректують, при обчисленні щорічних амортизаційних відрахувань, шляхом її збільшення на певний відсоток, пов'язаний з рівнем інфляції, який визначається через офіційний індекс або через зміну обмінного курсу до євро. У таких випадках вартість капіталу характеризується "чистою" відсотковою ставкою, яка відображає тільки рівень інфляції в обраній твердій валюті. Якщо, наприклад, такою твердою валютою є євро, слід використовувати відсоткову ставку в євро. Інший спосіб полягає в тому, що витрати визначають безпосередньо в євро і використовують відповідну вартість капіталу в євро.

Операційні витрати складаються з таких витрат:

а) загальні сума фактичні витрати на оренду ліній наземного зв'язку (без урахування вартості термінального обладнання, що враховується як інвестиційні витрати);

б) будь-яка орендна плата за землю, будівлі та інші об'єкти, включно з податками та іншими платежами, якщо такі є;

в) фактична вартість комунальних послуг таких, як водопостачання, опалення та всі види енергопостачання;

г) загальна сума фактичної плати за користування наземною мережею авіаційного фіксованого зв'язку, за вирахуванням відповідного відсотка оплати за оренду ліній зв'язку між диспетчерськими центрами чи центрами зв'язку та аеропортами.

д) ремонт і технічне обслуговування, без урахування внутрішніх витрат на персонал, але з урахуванням не капіталізованого обладнання такого, як запасні частини та інші незначні витратні одиниці;

е) сумарні витрати на експлуатацію інших експлуатаційних засобів та об'єктів технічного обслуговування, в тому числі вартість адміністративних, юридичних, консультаційних та аудиторських послуг;

ж) вартість прикладних програм, не віднесених до інвестицій.

Витрати на персонал складаються з фактичних витрат на персонал, в тому числі співробітників центральних служб, стажерів, інспекторів, а також технічний та обслуговуючий персонал; ці витрати включають не тільки заробітну плату, але й пенсійні платежі (напр., відрахування до пенсійного фонду для штатних співробітників), страхові внески тощо.

Витрати на організацію повітряного руху (ОрПР). ОрПР поділяється на обслуговування повітряного руху (ОПР), організацію потоків повітряного руху (АТФМ) та організацію повітряного простору (ASM). ОПР є основним компонентом ОрПР.

Витрати на ОПР визначають як вартість обслуговування повітряного руху, що надається літакові на маршруті.

У випадках, коли використання засобів ОПР для маршрутного обслуговування, з одного боку, та термінального обслуговування, з іншого боку, неможливо розділити статистичними методами, ці засоби класифікують так:

— засоби, призначені головним чином для обслуговування на маршруті (віднесення 75 % відповідних витрат на обслуговування на маршруті);

— засоби, призначені практично рівною мірою для маршрутного та термінального обслуговування (віднесення 50 % відповідних витрат на обслуговування на маршруті);

— засоби, призначені, головним чином, для термінального обслуговування (віднесення 25% відповідних витрат на обслуговування на маршруті).

У випадках, коли використання засобу ОПР (напр., для цивільних і для військових цілей) неможливо визначити безпосередньо, цивільні користувачі повітряного простору повинні сплачувати тільки ті витрати, які обґрунтовано можна віднести на їх рахунок.

Витрати на зв'язок, навігацію та спостереження (далі CNS). Витрати CNS складаються з витрат на засоби та послуги зв'язку, навігації та спостереження, в тому числі глобальні супутникові навігаційні системи.

Для прямого зв'язку, коли точний розподіл витрат здійснити неможливо, на центри обслуговування на маршруті або центри зв'язку відносять 100% витрат, якщо прямий зв'язок встановлено між двома центрами обслуговування на маршруті, і тільки 50% — якщо прямий зв'язок встановлено між районним диспетчерським центром і аеродромом чи диспетчерським центром підходу.

Витрати на базову підготовку та підвищення кваліфікації включають витрати на навчання в навчальних закладах підготовки фахівців з управління повітряним рухом і витрати на підвищення кваліфікації обслуговуючого технічного персоналу, в тому числі витрати на проживання тощо.

Витрати, пов'язані з дослідженнями, тестуваннями та випробуваннями. До цієї категорії належать фактичні щорічні витрати, що виникли у зв'язку з утриманням персоналу, експлуатацією обладнання та будівель, які використовуються для досліджень, тестів та випробувань, пов'язаних з обслуговуванням на маршруті. До цієї ж категорії належать витрати на прикладні програми до їх введення в експлуатацію. Витрати на дослідження, які за своєю природою є фундаментальними, не слід включати до цієї категорії.

Адміністративні витрати — це фактичні витрати на утримання адміністративного персоналу та об'єктів, за умови, що зберігається чіткий зв'язок між цими витратами, що розподіляються на користувачів повітряного простору, і змістом послуг, які надаються як операційним, так і технічним персоналом. Адміністративні витрати включають витрати, пов'язані зі збиранням і передаванням даних про повітряний рух. Ці витрати обчислюють відповідно до частки адміністративних послуг у всьому обсязі діяльності, пов'язаної з обслуговуванням на маршруті. Страхові внески, доти, поки вони є фактичними витратами договірних держав, є частиною адміністративних витрат.

Витрати на метеорологічне забезпечення (далі MET). Гарантується, що провайдер послуг авіаційної метеорології забезпечує повну інвентаризацію метеорологічних засобів і служб (прямих і основних), а також продукції та функцій авіаційної метеорології, необхідних виключно для задоволення потреб аеронавігації [1, с. 11]. Такий інвентарний реєстр має супроводжуватися відповідними посиланнями на Додатки ІКАО, Процедури аеронавігаційного обслуговування та Європейський аеронавігаційний план, а також посиланнями на відповідні на-

ціональні нормативні акти. Цивільним користувачам повітряного простору надається інформація на рівні продукції/функцій.

Витрати на послуги пошуку та порятунку (далі SAR). До цієї категорії включено витрати на пошуково-рятувальні послуги, які надають цивільній авіації постійно діючі організації чи підрозділи, що об'єднують персонал і засоби, призначені для надання таких послуг.

До пошуково-рятувальних засобів і служб належать: координаційні центри з порятунку (RCCs), допоміжні центри пошуку (RSCs), повітряні судна великої, середньої та малої дальності польоту (у тому числі вертольоти та літаки надвисокої дальності), рятувальні катери й судна, гірські рятувальні загони та будь-які інші одиниці, сили чи засоби, які призначені (виключно чи головним чином) або є доступними в разі потреби для виконання пошуково-рятувальних функцій в авіації.

Щодо цих служб застосовуються такі принципи:

— враховуються тільки авіаційні засоби та служби, включені до регіонального аеронавігаційного плану ІКАО;

— відшкодуванню витрат з боку цивільної авіації має передувати розподіл витрат між цивільною авіацією та іншими користувачами (армія, сільське господарство, наземний і морський транспорт, туризм тощо);

— розподіл витрат має здійснюватися таким чином, щоб не допустити переключення на будь-кого з користувачів повітряного простору витрат, які його не стосуються;

— ці операції повинні здійснюватися з необхідною точністю та прозорістю, з забезпеченням користувачів повітряного простору відповідною інформацією, зокрема, щодо вартості наданих послуг і засобів.

Витрати Євроконтролю визначають відповідно до Принципів [11, с. 10]. Ці витрати визначають на підставі річних звітів Агенції, які подаються на затвердження Постійній Комісії. Різні категорії витрат Євроконтролю розподіляють наступним чином:

а) операційні витрати головного офісу, в тому числі витрати Центру організації потоків, Експериментального центру в Бретині та Люксембурзького інституту аеронавігаційних послуг;

б) операційні витрати, пов'язані з діяльністю Маастрихтського диспетчерського центру, розподіляють між повітряними просторами, в яких надаються послуги, згідно з ключами розподілу витрат;

с) інвестиційні витрати Євроконтролю розподіляють одним із двох способів:

— використовуючи метод, за яким обчислювали їх внески підприємства до бюджету Агенції; напр., у випадку капітальних витрат щодо головного офісу, в тому числі Центрального органу організації потоків, Експериментального центру та Інституту аеронавігаційних послуг;

— або за правилом поділу на області (тобто витрати розподіляють між повітряними просторами, які обслуговуються відповідними засобами) щодо амортизації засобів, за допомогою яких надаються послуги з ОрПР на маршруті.

Відсотки, які отримує Агенція на її власні рахунки, вираховують із витрат Євроконтролю перед розподілом цих витрат між державами-членами Євроконтролю. Частки договірних держав у витратах Євроконтролю додають до їх витрат для подальшого обчислення одиничних ставок. Одиничну ставку обчислюють одним із таких способів: діленням прогнозованої загальної

кількості одиниць обслуговування за відповідний рік на прогнозовану базу витрат за той самий рік; або діленням прогнозованої кількості одиниць обслуговування, за які стягується плата, за відповідний рік на прогнозовану базу витрат, за вирахуванням звільнених польотів.

Будь-яке недоотримання коштів у зв'язку зі звільненням деяких польотів від сплати за послуги з ОрПР на маршруті не повинно компенсуватися за рахунок інших користувачів повітряного простору.

ВИСНОВКИ

Розподіл витрат на аеронавігаційне обслуговування серед авіаційних користувачів слід проводити на справедливій основі. Частку витрат, що відносяться на рахунок міжнародної цивільної авіації та інших користувачів (у тому числі повітряні судна внутрішньої цивільної авіації, державні або інші звільнені від сплати повітряні судна та неавіаційні користувачі) слід визначати таким чином, щоб не обтяжувати користувачів витратами, які не підлягають віднесенню на їх рахунок відповідно до раціональними принципами обліку. Рекомендується також, щоб держави забезпечували ведення обліку даних про використання аеронавігаційного обслуговування в тому випадку, якщо така інформація має відношення до розподілу і відшкодування витрат. Такі дані можуть включати кількість рейсів з розбивкою на категорії користувачів (внутрішні чи міжнародні) і подолані відстані, а також інформацію про тип або вагу повітряних суден.

У статті проведено теоретичне узагальнення та запропоновано нове вирішення наукової задачі щодо обґрунтування можливостей ефективної діяльності авіапідприємств, запропоновано механізм забезпечення економічної ефективності діяльності підприємств з аеронавігаційного обслуговування на основі інтеграції інтересів авіакомпаній, агентств з продажу перевезень та підприємства з ОПР, що сприятиме підвищенню ефективності розвитку авіаційної галузі та економіки держави.

Найбільш важливим є те, що жоден користувач не повинен нести тягар витрат за обслуговування або кошти, які не потрібні для забезпечення безпечної, ефективною і регулярної роботи. З цієї причини вкрай необхідно проводити постійні консультації з усіма сторонами для прийняття рішення для всеосяжного визначення "потреб користувача", що включають якість пропонованого обслуговування і вибір продукції і засобів, необхідних для забезпечення відповідного обслуговування.

Література:

1. Всесвітня метеорологічна організація. Керівництво з відшкодування витрат на авіаційне метеорологічне обслуговування. Принципи та керівні вказівки. 2008 — 40 с. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://mtu.gov.ua/uk/mtzu_decrees.html
2. Повітряний кодекс України. 2011, стаття 36 № 48—49, 536 с. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws>
3. Кабінет Міністрів України. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року N 2174-р. 30 с. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws>
4. Про транспорт: Закон України від 10.11.94 №233/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. — 1994. — №51. — 446 с.
5. Про затвердження положення про використання повітряного простору України: Постанова Кабінету Міністрів

України від 01.07.2009 №680 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws>

6. Доповідь Всесвітньої авіатранспортної конференції: Проблеми та можливості лібералізації / ІКАО, Монреаль, 24—29 березня 2003 року.

7. Прогноз розвитку повітряного транспорту до 2015 року / Циркуляр ІКАО 304 — АТ/127. — Монреаль: вересень 2004 р. — 58 с.

8. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію / ІКАО DOC 7300, Монреаль, 1993. — 48 с.

9. Світ цивільної авіації 2003—2006. — Циркуляр ІКАО CIR — 307. — Монреаль, Канада, 2005. — 112 с.

10. Додаткові регіональні правила, Doc 7030 ICAO — 2008. — 402 с. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://mtu.gov.ua/uk/mtzu_decrees.html

11. Принципи створення бази витрат щодо обслуговування на маршруті і розрахунку одиничних ставок, Doc. № 04.60.01, документ Євроконтролю. 2007 р. 37 с. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://mtu.gov.ua/uk/mtzu_decrees.html

12. Політика ІКАО щодо плати за обслуговування в аеропортах та за аеронавігаційне обслуговування" (Док. 9082), 2012 р. — 31 с. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://mtu.gov.ua/uk/mtzu_decrees.html

13. Керівництво ІКАО щодо економічних аспектів аеронавігаційного обслуговування Doc 9161, 2007 р. — 150 с. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://mtu.gov.ua/uk/mtzu_decrees.html

References:

1. World Meteorological Organization (2008), Guidelines for reimbursement of aviation meteorological services. Principles and guidelines, World Meteorological Organization, Geneva, Switzerland.
2. Verkhovna Rada of Ukraine (2011), "Air Code of Ukraine", available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (Accessed 10 January 2015).
3. Cabinet of Ministers of Ukraine (2010), Order "On approval of the Transport Strategy of Ukraine till 2020", available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80> (Accessed 10 January 2015).
4. Verkhovna Rada of Ukraine (1994), Law "On Transport", Supreme Council of Ukraine, vol. 51.
5. Cabinet of Ministers of Ukraine (2002), Resolution "On approval of the use of airspace Ukraine", available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/401-2002-%D0%BF> (Accessed 10 January 2015).
6. ICAO (2003), Report of the World Air Transport Conference: Challenges and opportunities of liberalization, ICAO, Montreal, Canada, 24—29 March.
7. ICAO (2004), Prediction of air transport by 2015 ICAO Circular 304, Montreal, Canada.
8. ICAO (1993), Convention on International Civil Aviation, ICAO DOC 7300, Montreal, Canada.
9. ICAO (2005), World Civil Aviation 2003-2006, Montreal, Canada.
10. ICAO (2008), Additional regional rules, Doc 7030 ICAO, Montreal, Canada.
11. Eurocontrol (2007), Principles for establishing the cost-base for en route charges and the calculation of the unit rates, Brussels, Belgium.
12. ICAO (2012), ICAO policies on charges for airports and service for air navigation services, Montreal, Canada.
13. ICAO (2007), ICAO Manual on Air Navigation Services Economics aspects Doc 9161, Montreal, Canada. *Стаття надійшла до редакції 05.12.2014 р.*