

## ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВИХ ПОТОКІВ МІЖНАРОДНИХ АВІАЦІЙНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ ТА АЕРОПОРТІВ УКРАЇНИ

*Розкрито сутність фінансових потоків міжнародних авіаційних організацій, обґрунтовано розрахунок членських внесків держав – членів ICAO та IATA, описано метод, який дозволяє досліджувати ефект фінансових взаємодій MAO з аеропортами України в системі міжнародних економічних відносин. Ключові слова: потік, аеропорт, ICAO та IATA.*

*Раскрыта сущность финансовых потоков международных авиационных организаций, обоснованно расчет членских взносов государств - членов ICAO и IATA, описан метод, позволяющий исследовать эффект финансовых взаимодействий MAO с аэропортами Украины в системе международных экономических отношений. Ключевые слова: поток, аэропорт, ICAO и IATA.*

*The essence of financial flows of international aviation organizations, grounded account of membership dues - members of ICAO and IATA, describes a method that allows to investigate the effect of financial interactions with IAO airports of Ukraine in the international economic relations. key words: stream, airport, ICAO and IATA.*

**Актуальність та постановка проблеми.** Кожний аеропорт є відкритим для загального користування його національними повітряними суднами. Відкритий на однотипних умовах для повітряних суден всіх інших держав, що договороються між собою, а також всіма аеронавігаційними засобами, включаючи радіо- і метеорологічне обслуговування, які можуть бути представлені для загального користування, в цілях забезпечення безпеки та оперативності авіації.

Фінансовий стан аеропортів та аеронавігаційних служб постійно змінюється, а фінансове положення їх основних користувачів, якими являються регулярні авіакомпанії, в цілому коливається в залежності від функціонування національної, регіональної та світової економіки.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питаннями зовнішньоекономічного регулювання серед зарубіжних дослідників займалися В. Леонтьєва, С. Ліндєрта, І. Мальтуса, Д. Мілля, Б. Оліна, В. Петті, М. Портера, М. Годаро, В. Томаса, Е. Хекшера, К. Шмітгоффа та ін. Серед вітчизняних вчених можна назвати - О. Білорус, І. Бураковський,, А. Кредісов, Д. Лук'яненко, В. Медведєв, О. Мережко, В. Новицький, О. Оніщук, С. Осика, Ю. Пахомов, О. Плотніков, А. Поручник, В. Пятницький, В. Сіденко, А. Філіпенко ін. Проблеми економіки аеропорту досліджували Р. Баран, Ю. Кулаєв, О. Ложачевська, С. Опанасенко, Н. Полянська, І. Садловська, О. Чернікова, Н. Шаповал, Ю. Паламарчук.

**Невирішена раніше частина загальної проблеми** полягає в особливостях формування фінансових потоків міжнародних авіаційних організацій та аеропортів, для досягнення спільної мети в умовах глобалізації.

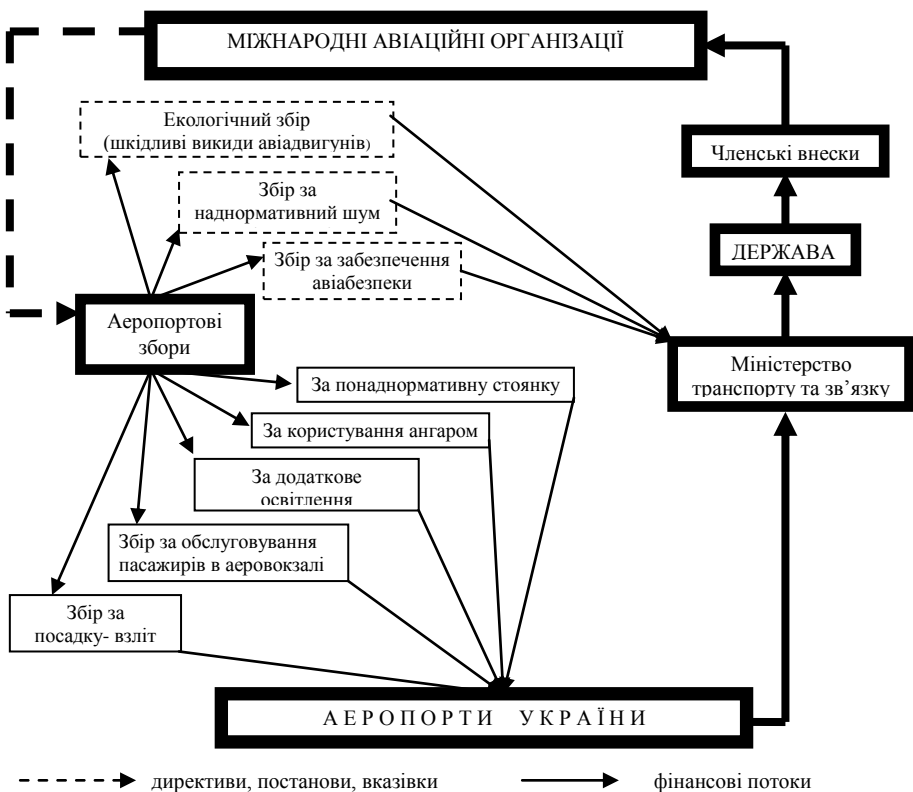
**Мета статті.** Метою дослідження є обґрунтування складових формування фінансових потоків міжнародних авіаційних організацій та аеропортів України, для ефективного регулювання повітряних перевезень, щоб авіапасажири усього світу мали доступ до максимально безпечного, надійного та стійко розвиваючого повітряного транспорту.

**Виклад основного матеріалу.** В контексті нашого дослідження, розглянемо фінансові потоки міжнародних авіаційних організацій та аеропортів України. Основною міжурядовою міжнародною авіаційною організацією, що контролює та надає пропозиції, щодо аеропортових зборів є ІСАО. В даній сфері, беруть участь також такі міжнародні організації, як ІАТА, АСІ та інші. Якщо розглядати аеропортові збори, то ІСАО рекомендує державам давати дозвіл на обкладення зборами лише за ті послуги і функції, які пропонуються цивільній авіації та для її діяльності. Аеропортові збори розподіляються по двох напрямках: в аеропорт та державу, для розвитку інфраструктури аеропорту та авіаційної галузі в цілому. Фінансові потоки трьох аеропортових зборів направляються в Мінтранс зв'язку України та державу. До них належать: екологічний збір (шкідливі викиди авіадвигунів); збір за наднормативний шум; збір за забезпечення авіабезпеки. Розвиток та покращення інфраструктури аеропорту відбувається за рахунок таких аеропортових зборів, а саме: за понаднормативну стоянку; за користування ангаром; за додаткове освітлення злітно-посадкової смуги; збір за обслуговування пасажирів в аеровокзалі; збір за посадку- взліт ПС.

Кожна держава, яка договорується про співпрацю з міжнародною авіаційною організацією сплачує членські внески. Більш детально зупинимося на фінансових потоках, що виникають між аеропортами України та міжнародними авіаційними організаціями (рис. 1).

Кожна Договірна держава погоджується з спеціальними правилами, які зобов'язують приймати всі можливі заходи, щодо сприяння між територіями Договірних держав і запобіганню викликаних необхідністю затримок повітряних суден, екіпажів, пасажирів та вантажу, особливо при застосування законів, що стосуються імміграції, карантину, митного контролю і випуску.

Якщо Договірна держава про те просить, ІСАО може дати згоду на надання, укомплектування персоналом, утримання і адміністративне керівництво діяльністю аеропортів та інших аеронавігаційних коштів, повністю або частково, включаючи радіо і метеорологічне обслуговування, які необхідні на його території для безпечної, регулярної, ефективної та економічної експлуатації міжнародних повітряних сполучень інших Договірних держав, і може встановити справедливі і розумні збори за користування наданими засобами.



Джерело: Власне опрацювання автора

**Рис.1 Фінансові потоки міжнародних авіаційних організацій та аеропортів України**

Кожен аеропорт у Договірній державі, відкритий для громадського користування його національних повітряними судами, відкрито також, з урахуванням положень Статті 68 ІКАО [1], на односторонніх умовах для повітряних суден усіх інших Договірних держав. Такі ж односторонні умови застосовуються при користуванні повітряними суднами кожної держави, що договориється з усіма аеронавігаційними засобами, включаючи радіо- і метеорологічне забезпечення, які можуть бути надані для користування в цілях забезпечення безпеки і оперативності аеронавігації.

Будь-які збори, які можуть стягуватися або дозволені для справляння Договірних держав за користування такими аеропортами та аеронавігаційних середовищ повітряними суднами будь-якої іншої держави, що договориються, які не перевищують [5]: а) відносно повітряних суден, не зайнятих у регулярних міжнародних повітряних сполученнях, зборів, які стягувалися б зі своїх національних повітряних суден того ж класу, зайнятих

в аналогічних повідомленнях; б) відносно повітряних суден, зайнятих у регулярних міжнародних повітряних сполученнях, зборів, які стягувалися б і своїх національних повітряних суден, зайнятих в аналогічних міжнародних повітряних сполученнях.

Інформація по всіх таких зборах публікується і повідомляється Міжнародній організації цивільної авіації, при цьому за заявою зацікавленої Договірної держави збори, що стягуються за користування аеропортами та іншими засобами, підлягають розгляду Радою, яка представляє по них доповідь і дає рекомендації для розгляду зацікавлена державою або державами. Ніяка Договірна держава не стягує будь-яких мит, податків або інших зборів лише за право транзиту через його територію, або вліт на його територію, або вильоту з її території будь-якого повітряного судна Договірної держави або що знаходяться на ньому осіб або майна.

Аеропортові збори розроблені відповідно до таких документів: ЗУ "Про ціни та ціноутворення"; ЗУ "Про оподаткування прибутку підприємств"; постанови Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 року № 1548 "Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)"; Конвенції Про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944р.); документа ІСАО "Керівництво з економіки аеропортів" (Doc 9562); документа ІСАО "Політика ІСАО стосовно аеропортових зборів та зборів за аеронавігаційне обслуговування" (Doc 9082/7).

Методичні рекомендації формування ставок аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України визначають єдині засади формування і визначення ставок аеропортових зборів і рекомендуються для застосування в роботі усіма аеропортами (суб'єктами підприємницької діяльності) незалежно від форм власності, які працюють у сфері надання спеціалізованих аеропортових послуг. Методичні рекомендації розроблені з урахуванням положень Повітряного кодексу України, рекомендацій ІСАО, законів України "Про ціни та ціноутворення", "Про оподаткування прибутку підприємств", нормативно-правових актів, які регулюють порядок надання спеціалізованих послуг в аеропортах України та ведення господарської діяльності.

Аеропортові збори це плата, яка стягується аеропортами за надання спеціалізованих аеропортових послуг за ставками, встановленими відповідно до чинного законодавства [4].

Аеропортові збори встановлюються на спеціалізовані послуги аеропортів і мають наступну вартісну основу:

1. Збір за посадку-зліт ПС (без обслуговування повітряного руху) компенсує витрати пов'язані з: використанням та утриманням злітно-посадочної смуги, рулильних доріжок та інших споруд і будівель аеродрому, технічного обладнання, обладнання відповідних засобів телекомунікації та світлосигналізації; утриманням у готовності аварійно-рятувальної команди; забезпеченням нормативної стоянки ПС та інше.

2. Збір за обслуговування пасажирів в аеровокзалі (терміналі) компенсує витрати, пов'язані з використанням та утриманням пасажирського терміналу для обслуговування пасажирів до початку реєстрації та осіб, які їх зустрічають і проводжають, за винятком витрат на наземне обслуговування.

3. Збір за наднормативну стоянку ПС компенсує витрати, пов'язані з утриманням твердого покриття перонів, розташуванням ПС на місцях стоянки, їх протипожежною охороною, відповідним освітлювальним обладнанням понад час, обумовлений нормативною стоянкою. Витрати на цей збір визначаються за їх розподілом між нормативним і наднормативним часом використання стоянки. Нормативний час стоянки становить: для пасажирських ПС - 3 години, для вантажних ПС - 6 годин.

4. Збір за авіаційну безпеку компенсує витрати на забезпечення комплексу заходів, які здійснюють певні підрозділи аеропорту щодо захисту пасажирів, членів екіпажу ПС, працівників аеропорту і авіакомпаній від загрози їх життю і здоров'ю, а також повітряних суден, аеропортових споруд, обладнання і вантажу від знищення (втрати) або пошкодження.

Розрахунок ставок аеропортових зборів здійснюється у наступній послідовності:

- за результатами виробничої діяльності аеропорту за звітний період визначається фактична сума витрат щодо кожного збору окремо;

- на підставі документально підтверджених показників роботи аеропорту за звітний період визначаються прогнозні обсяги послуг у натуральних одиницях виміру;

- розраховується планова сума витрат на перспективу з урахуванням очікуваних обсягів перевезень, прогнозованої зміни рівня заробітної плати, рівня цін на основні ресурси та інших складових суми витрат;

- визначається рівень прибутковості як співвідношення запланованого на певний період прибутку до повної суми планових витрат, які включені до собівартості на цей період.

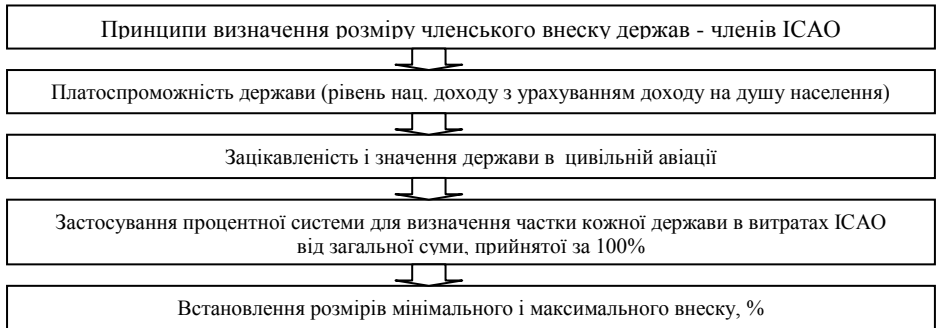
Розрахунки за обслуговування повітряних суден і пасажирів проводяться аеропортом з авіаперевізниками на підставі попередніх щомісячних даних. Отже, аеропортові збори, складають значну частку фінансових потоків аеропортів України.

Для отримання інституцій, щодо подальшої ефективної діяльності аеропорту, від МАО, кожен аеропорт повинен стати членом цих організацій, тобто сплачувати членські внески. В свою чергу, членські внески складають складову частину фінансових потоків МАО.

Членство Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) є інструментом співпраці у всіх областях цивільної авіації між її 190 державами, які домовляються. Рада складається з членів, а саме з 36 держав. Нараховані членські внески держав за 2010 рік склали 60 915 688 дол. Фактична сума внесків за 2010 рік, отриманих на кінець року, склали 97,67% (для порівняння: на кінець 2009 року надійшло 84,28%, а на кінець 2008 року - 97,15%). Витрати ICAO фінансуються з двох фондів: загального і

оборотних коштів. До загального фонду включаються надходження по членським внескам, а також інвестиціях, продажу друкованих видань, кінофільмів, навчальних посібників і т.д.

Фонд оборотних коштів утворюється з одноразових вступних внесків держав - членів ІСАО.



**Рис. 2 Розрахунок членських внесків держав – членів ІСАО**

Основне джерело доходів ІСАО - внески держав-членів, які виплачуються щорічно. Розмір членського внеску кожної держави визначає Рада за шкалою внесків на трьохрічний термін і затверджує Асамблея. Шкалу внесків розраховують на основі принципів, встановлених Асамблеєю.

До загальних принципів, які визначають розмір внеску серед держав - членів ІСАО, відносяться: платоспроможність держави, яка вимірюється рівнем національного доходу з урахуванням доходу на душу населення; зацікавленість і значення держави і цивільної авіації; застосування процентної системи для визначення частки кожної держави в витратах ІСАО від загальної суми, прийнятої за 100%; встановлення розмірів мінімального і максимального внеску (рис.2) [1]. Проекти шкали внесків на кожний наступний трьохрічний період готує генеральний секретар на основі зазначених принципів. Шкалу внесків розраховують таким чином. Після визначення максимального і мінімального рівнів членських внесків та їх підсумовування різниця (в результаті вирахування максимального і мінімального внесків держави) розподіляється між державами. Платоспроможність держави, її зацікавленість і місце в повітряних перевезеннях виражаються у відповідних коефіцієнтах. Коефіцієнт платоспроможності виражається відношенням суми національного доходу до загальної суми національних доходів країн, серед яких розподіляються витрати ІСАО.

**Коеф. платоспроможності =  $\frac{\text{сума національного доходу}}{\text{загальна сума національних доходів країн}}$**

Якщо розмір національного доходу держави на душу населення становить, менш 1500 дол., тоді надається скидка в розмірі до 60% внеску.

**Коеф. зацікавленості = обсяг перевезень держави на регулярних міжн. та внутр.  
загальний обсяг повітряних перевезень країн**

Коефіцієнт зацікавленості держави і його місце в повітряних перевезеннях визначають відношенням обсягу перевезень держави на регулярних міжнародних та внутрішніх лініях до обсягу повітряних перевезень країн, серед яких розподіляють витрати ІСАО, і виражають в тонно-кілометрах. При цьому обсяг повітряних перевезень на міжнародних повітряних лініях надається вага 75%, а на внутрішніх - 25%.

**Розмір членського внеску держави = Коеф. платоспроможності +  
Коеф. зацікавленості**

Розмір внеску держави, виражений у відсотках, визначають сумою, яка складається з двох чисел: одне дорівнює 75% коефіцієнта платоспроможності, інше - 25% коефіцієнта зацікавленості і місця держави в повітряних перевезеннях. Суму внеску держави у фонд обігових коштів визначає Рада та затверджує Асамблея. Після затвердження бюджету ІСАО і шкали членських внесків генеральний секретар повідомляє кожну державу про розмір його членського внеску. Членський і вступний внески повинні бути сплачені державою повністю протягом 30 днів після отримання повідомлення генерального секретаря. Фінансовий рік ІСАО починається з 1 січня і закінчується 31 грудня.

Проект бюджету по доходах і видатках встановлюється на 3 майбутніх роки на основі робочої програми ІСАО, розробленої Радою ІСАО. Представлений проект бюджету Рада надає на узгодження Фінансовому комітету. У випадку, якщо загальні доходи за звітний рік перевищують витрати, різницю зараховують на спеціальний рахунок і зберігають у резерві до виконання трирічного бюджетного періоду. Рішення щодо використання цих коштів приймає Асамблея. Покриття можливого дефіциту бюджету здійснюється за рахунок фонду обігових коштів. Дефіцит зберігається до кінця трирічного бюджетного періоду і в разі необхідності за рішенням Асамблеї розподіляється між державами.

Фінансові потоки Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА) характеризуються скороченням витрат і постійним підвищенням економічної ефективності від імені членів авіакомпаній у 3 основних напрямках: зборів аеропортів та управління повітряним рухом, палива та оподаткування. Щодо офіційного членства, ІАТА взаємодіє тільки з авіакомпаніями (рис.3). Але галузеві партнери можуть брати участь в різних програмах ІАТА і використовувати їх ресурси для виконання своєї роботи.

Члени ІАТА діляться на дві категорії дійсні та асоційовані. Дійсним членом може стати будь-яке комерційне авіапідприємство, що здійснює регулярні міжнародні повітряні перевезення під прапором держави, яка має право на членство в ІСАО. Авіапідприємства, що здійснюють регулярні внутрішні перевезення, можуть вступати в ІАТА в якості асоційованих членів. Асоційовані члени мають право дорадчого голосу. Авіапідприємство, яке бажає стати членом ІАТА, подає до виконавчого комітету заяву, складену

за встановленою формою. Своє рішення про прийняття авіапідприємства до членів IATA та категорію його членства виконавчий комітет виносить на затвердження Загальних зборів. Членство вступає в силу з моменту сплати вступного та членського внесків за поточний рік [4]. Членські внески - основне джерело доходної частини бюджету IATA. Дійсні та асоційовані члени IATA зобов'язані своєчасно сплачувати щорічні членські внески. Їх розмір залежить від обсягів участі авіапідприємства в міжнародних повітряних сполученнях. Сума внеску визначається в доларах США.

Членські внески поділяються на основні (які йдуть на покриття витрат на утримання апарату управління IATA, видання та розсилку її членам друкованих видань та робочих матеріалів) та регіональні (що йдуть на покриття витрат регіональних центрів). Розмір основних річних внесків встановлює Виконавчий комітет пропорційно обсягом виконаних в минулому році міжнародних перевезень (у тонно- кілометрах). Кожна авіакомпанія, попередньо виплачує основну суму - однакову для всіх членів IATA. Потім здійснюється нарахування: за перші 10 млн. виконаних тонна-кілометрів, наступні 15 млн., потім за 75 млн. і понад 100 млн. Мінімальна сума внеску, яка встановлена на 26-их Загальних зборах в Тегерані (жовтень 1970 р.), становить 1000 дол., максимальна - 373200 дол. Що ж стосується регіональних, внесків, то 1 / 3 їх виплачують всі авіакомпанії в рівній частці, а решту 2 / 3 розподіляють між авіакомпаніями відповідно до кількості кілометрів нальоту в даній зоні в березні та вересні минулого року.

Члени IATA користуються підтримкою з боку відомих міжнародних організацій у світі [2]. З 57 членів-засновників у 1945 році, IATA на даний час включає близько 230 авіакомпаній, у більш ніж 120 країн з усієї земної кулі. Близько 93% світових міжнародних регулярних перевезень IATA складають світові пасажирські і вантажні авіакомпанії.

IATA розробляє рекомендації по рівню, побудови та правилами застосування тарифів на авіаперевезення пасажирів, багажу і вантажів, стверджує єдині правила авіаперевезень, детально регламентує порядок користування пільгами та знижками з тарифів, виробляє загальні стандарти обслуговування пасажирів, веде роботу по узагальненню і поширенню економічного та технологічного досвіду, експлуатації авіаліній, а також через свої спеціальний розрахунковий орган (клірингову палату) здійснює фінансові розрахунки між авіакомпаніями-членами. Будучи допоміжним органом, клірингова палата значно полегшує процес взаємних розрахунків між підприємствами-членами. Вона гарантує регулярність і точність виконання розрахунків усуває необхідність у великій переписці і пересиланні розрахункових документів, що значно скорочує витрати валюти і розробляє захисні заходи на випадок девальвації валют. Авіапідприємства звільняються від необхідності вносити всю суму боргу цілком. Щомісячно погашається тільки різниця у взаємній заборгованості по рахунках, тобто усувається необхідність у безпосередньому і повному покритті окремих рахунків між авіапідприємствами. Членство клірингової палати оплачується наступним



чином. Одноразовий внесок складає 250 ф.ст. або 100 доларів і відсотки по ньому не сплачуються. Цей внесок вважається власністю авіапідприємства, по виході з клірингової палати повертається власнику. Зазначений внесок є ніби гарантією кредиту і використовується для потреб палати. Розмір іншого внеску, який використовується для покриття адміністративних витрат клірингової палати, визначається пропорційно (відносини обігу коштів члена палати до обороту коштів всіх підприємств – членів). Суму цього внеску виплачують щоквартально. В останні роки у зв'язку зі зростанням обсягу перевезень збільшилася кількість послуг, що надаються авіапідприємствами один одному, і відповідно зросло значення клірингової палати як посередника при розрахунках між ними.



**Рис. 3** Послідовність розрахунку членських внесків авіакомпаній в IATA

Різке загострення в останні роки конкурентної боротьби на міжнародних повітряних лініях, викликане кризовими явищами в економіці капіталістичних держав, змусило IATA приділяти особливо серйозну увагу проблемі узгодження пасажирських та вантажних тарифів. Встановлено основні принципи проектування аеровокзалів: розподіл за рівнями руху

прибуваючих і відлітаючих пасажирів; застосування пасажирських переходів, які зв'язують зали очікування з літаками та дозволяють проводити посадку в міру проходження пасажирами реєстрації; механізація переміщення багажу в митних залах за допомогою стрічкових транспортерів; більш широке застосування електронно-обчислювальної техніки. Подібна реконструкція аеровокзалів буде сприяти, крім того, спрощенню процедури оформлення пасажирів і багажу до і після польоту.

Правила та резолюції, що виробляються IATA з питань тарифів, має найчастіше обмежувальний характер. Це певною мірою дозволяє керувати конкурентною здатністю авіапідприємств-членів IATA (мінімальний рівень тарифів, якість обслуговування і т.д.). Всі аеропорти, як міжнародні так і регіональні можуть впливати на діяльність IATA. Їх знання, бачення і досвід є ключем до розробки рішень, які будуть відповідати інтересам всіх споживачів галузі, і, в свою чергу, пасажирам.

Саме тому, досягнувши згоди щодо визначених принципів, співробітництво міжнародних авіаційних організацій з аеропортами України буде забезпечувати ефективне використання функціонування системи, внаслідок координації дій аеропортів на глобальному, регіональному та національному рівнях, яка представлена моделлю взаємодії міжнародних авіаційних організацій з аеропортами України [3].

Отже, діяльність міжнародних авіаційних організацій, що функціонують на глобальному рівні спрямована на об'єднання аеропортів і авіакомпаній-членів, для досягнення однієї спільної мети, а саме ефективності роботи повітряного транспорту. Саме тому, для отримання інформаційних потоків MAO (директив, постанов, вказівок) кожен діючий аеропорт повинен вступати в членство даних організацій. І тоді, аеропорти матимуть право представити себе на світовому рівні, тобто на зборах MAO; матимуть повний доступ до бази даних інформаційних потоків MAO; одержуватимуть всю документацію та публікації, в тому числі бюлетні ICAO; отримуватимуть щомісячні та річні звіти ICAO та IATA, а також спеціальні знижки на рекламу.

#### **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1. Международная организация гражданской авиации. Doc. 9562. Руководство по экономике аэропортов [Текст] / ИКАО. Утверждено Генеральным секретарем и опубликовано с его санкции. – Монреаль, 2008. – 168с.

2. Полторацька О.Т. Інституціональна взаємодія аеропортів України з міжнародними авіаційними організаціями [Текст] / Полторацька О.Т. // Проблеми системного підходу в економіці: електор. наук. фах. вид. - 2009.- Випуск 2.- [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.nbuu.gov.ua/e-journals/PSPE/index.html/>

3. Полторацька О.Т. Особливості та проблеми моделі співробітництва міжнародних авіаційних організацій з аеропортами України [Текст] / Полторацька О.Т. // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Збірник наукових праць. - Випуск 24.- К.: НАУ, 2009.- С.7-17.

4. Керівництво IATA із аеропортового обслуговування [Текст] / Airport Handling Manual. – Офіц. вид. – К., 2006.- 208 с.

5. Руководство по регулированию международного воздушного транспорта [Текст]. - Додаток 17. - ICAO, 2008. – 190 с.