



МОДЕЛ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ ПРОЗРАЧНОСТ НА РАЗХОДИТЕ ПО НАЗЕМНОТО ОБСЛУЖВАНЕ И ЛЕТИЩНИТЕ ТАКСИ

Валентина Станева, Тонко Петков

valiastaneva@abv.bg; ivt.petkov@tea.bg

Главен асистент., ВТУ „Тодор Каблешков”, доц.д-р инж., „Институт по въздушен транспорт” ЕООД
БЪЛГАРИЯ

Резюме: Плащанията към летищния оператор и оператора по наземно обслужване рефлектира директно върху цената на въздушния превоз. Естественият монопол на летищния оператор налага създаване на условия за регулиране на размера на плащанията (летищните такси) за използване на инфраструктурата на летището (писта за излитане и кацане, пътнически терминал, перон и др.). Между летищния оператор и потребителите няма процедура на договаряне (в буквалния смисъл на термин) на размера на летищните такси. Поради това се въвежда регулиране, което предполага прилагане на разходоориентиран размер на летищните такси, постигането на който налага въвеждане на изисквания за прозрачност пред потребителите.

Господстващото положение на операторите по наземно обслужване на пазара на наземните услуги създава условия за определяне и налагане на цени за наземното обслужване, които могат значително да превишават разходите за дейността по осигуряване и изпълнение на услугата, макар че размерът на заплащането на услугите е предмет на договаряне.

В публикуваните счетоводни отчети на летищните оператори, които едновременно са и оператори по наземно обслужване, се описват постъпленията по видове такси, както и приходите общо за всички дейности от наземното обслужване. В същото време е видно, че по отношение на разходите няма достатъчно ясна аналитична отчетност, която прозрачно да послужи пред потребителите при обсъждане на размера на плащанията или таксите.

С цел осигуряване на прозрачност на разходите по наземното обслужване и летищните такси в доклада е предложен модел за организиране на оптимизирана аналитична отчетност.

Ключови думи: летищни такси, наземно обслужване, аналитична отчетност

Летищните такси

Ползвателите на гражданските летища за обществено ползване заплащат определена номенклатура такси за използване на летището (летищни такси) - обикновено такса за кацане, такса за паркинг, такса за сигурност, такса за пътници и др. Тези такси се заплащат за предоставяне на съответна услуга. Например, таксата за кацане се заплаща за използване на летището за излитане и кацане. Тази услуга включва дейности по: поддържането на летателното поле и развитието на инфраструктурата на летището; ограничаването и отстраняването на препятствията; поддържането на визуалните сигнални средства (вкл. светотехническото осигуряване); аварийно-спасителното и противопожарното осигуряване на полетите на територията на летището и в неговата околност; управлението на движението на

територията на летището; координацията между различните ведомства и предприятия във връзка с използването на летището; поддържане на оборудването и инсталациите за електроснабдяване; опростяването на формалностите в летището; осигуряване ползването на местостоянка за определено време и др. [1]. Услугите, свързани с летищните такси се предоставят от летищен оператор, на който обикновено се заплащат. Доколкото на едно летище летищният оператор може да бъде само един, то той работи във фактически монополни условия. Естественят монопол на летищния оператор създава условия за определяне налагане на размери на летищните такси, които могат значително да превишават разходите за дейността по осигуряване и изпълнение на услугата, което рефлектира директно върху цената на превоза. Ето защо са въведени или се въвеждат правила и нормативни мерки, свързани с определянето на размера на летищните такси.

Политиките на ИКАО по отношение на летищните плащания [2] се основават на принципите на обвързаност с разходите, недискриминация и независим механизъм за икономическото регламентиране на летищата. Основен принцип е осигуряване на разходоориентирана основа на размера на летищните такси на международните летища, за ползването на които ползвателите да заплащат напълно и справедливо своята част от разходите за експлоатация на летището. Трябва да се водят отчети и да се предоставя съответната информация с цел осигуряване на удовлетворителна основа за определяне и разпределяне на възмездяващите разходи, свързани с услугите, срещу които се заплащат летищните такси.

Независимо от факта, че обикновено размерът на летищните такси не е предмет на пряко договаряне, тези такси нямат характер на данък или държавна такса. Съветът на ИКАО счита летищната такса за плащане, предназначено и използвано конкретно за покриване на разходите за предоставяне на съоръжения и услуги на гражданското въздухоплаване, а данъка — за плащане, предназначено за повишаване на приходите на държавното или местното управление, които поначало не се използват за гражданското въздухоплаване нито като цяло, нито като функция на разходите.

Европейското законодателство [3] определя летищната такса като плащане, което се събира в полза на управляващия летището орган и се заплаща от ползвателите на летището за използването на съоръженията и услугите, които се предоставят изключително от управляващия летището орган и които са свързани с кацане, излитане, светотехническо осигуряване и паркиране на въздухоплавателните средства, както и с обработката на пътници и товари. Изисква се държавата да гарантира установяването на задължителна процедура за редовни консултации между управляващия летището орган и ползвателите на летището или представителите или асоциациите на ползвателите на летището по отношение на функционирането на системата на летищните такси, **нивото на летищните такси** и където е подходящо, качеството на предоставяните услуги [3, чл.6]. Това задължение се отнася по отношение на органите, управляващи летища с годишен пътничкооборот над 5 милиона, както и за летището с най-голям пътничкооборот в страната. За българските условия органът, управляващ летището е летищния оператор, а задължението на страната се отнася до летище „София”. Има изискване държавата да гарантира, че промените в системата или в нивото на летищните такси се извършват при съгласие между управляващия летището орган и ползвателите на летището. С оглед постигане на такова съгласие има нарочна процедура, вкл. за оспорване пред независим надзорен орган. Държавата трябва да гарантира, че за провежданите консултации във връзка със системата и нивото на летищните такси управляващият летището орган предоставя на всеки ползвател на летището или представители или асоциации на ползвателите на летища информация за компонентите, които служат за основа при определяне на системата или нивото на всички такси, събирани на всяко летище от съответния управляващ летището. Тази информация *inter alia* включва цялостната структура на разходите по отношение на съоръженията и услугите, за които се отнасят летищните такси и данни за приходите от различните такси и общите разходи за включените в тях услуги [3, чл. 7]. Изискванията на Директива 12/2009 г [2] са въведени в националната нормативна уредба чрез ЗИД на Закона за гражданското въздухоплаване от [4]. Законът за

гражданското въздухоплаване дава определение за летищни такси като такси, определени в съответствие с принципите на Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, които покриват разходите за създаване на необходимите условия и стандарти, осигуряващи безопасно и сигурно кацане и паркиране на въздухоплавателните средства, както и разходите за обслужването и сигурността на пътниците, започващи пътуване от летището.

Тук разглеждаме само проблемите, свързани с основните маркери на политиката по отношение на размера на летищните такси - прозрачността и разходоориентираността на летищните такси. Предполага се, че прозрачността и разходоориентираността на размера на летищните такси могат да се оценят чрез данните, които публикуват ежегодно във финансовите си отчети летищните оператори.

Априори може да се направи обосновано предположение, че досегашното определяне на летищните такси не е разходоориентирано. По отношение таксата за кацане това твърдение може да се демонстрира, сравнявайки данните за натуралните показатели на летищата (табл. 1) с обявения размер на таксата за кацане за същите тези летища [5]. Така например, на летищата София, Варна и Бургас размерът на таксата за кацане е еднакъв, а за летище Пловдив – размерът е половината от този на останалите летища. Отчитаме, че съоръженията за излитане и кацане на летищата у нас са съпоставими, т.е. би трябвало експлоатационните разходи за поддържане на тези съоръжения също грубо да са съпоставими. Без да отчитаме микса на теглата на самолетите, използващи летищата и само предвид обемът на самолетоизлитанията (т.е. половината от броя на движенията вж. табл. 1) би могло да се очаква размерът на таксата за кацане да е по-малък в София спрямо летищата Варна и Бургас. В същото време, многократно по-малкия брой на движенията на летище Пловдив би предполагал по-висок размер на таксата за кацане, но не и наполовина по-малък.

Някои натурални показатели за основните международни летища Таблица 1

	София		Варна		Бургас		Пловдив	
година	движения	пътници	движения	пътници	движения	пътници	движения	пътници
2007	43005	2738222	14971	1480444	16114	1941311	1990	104130
2008	48626	3219911	15129	1432703	16868	1925266	1702	61276
2009	45698	3121837	12699	1206535	15636	1689866	6138	24919
2010	47061	3287529	12577	1198956	15775	1874562	4983	26547

Друг довод в полза на априорното предположение, че размерът на таксата за кацане не е разходоориентиран, е обстоятелството, че съгласно Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България [5] размерът на таксата за кацане се повишава с 25% при кацане в събота, в неделя и на официални празници и с още 25% при кацане между 22:00 и 06:00 часа. Няма никакви доказателства, че разходите на летищния оператор в указаните случаи нарастват, камо ли с по 25%.

Изключваме таксата за паркиране тъй като тя без другото не може да се вмести в методика за определяне на разходоориентираността и размерът се определя като процент от размера на таксата за кацане. Приходите от тази такса съставляват около 2% от постъпленията от летищни такси.

Таксата за пътници, започващи пътуването си от летището се заплаща за [5] използването от пътниците на: пътническите и общите чакални и другите помещения за обслужване на пътниците, осигурени с необходимите съоръжения; охраната на и в района на летището; осигуряването на специални съоръжения за сигурност; квалифициран персонал по въпросите на сигурността; предоставянето на възможност за ползване срещу съответното заплащане на поща, телеграф, магазини, заведения, банки и др.; административните разходи; средства и персонал за обща информация за движението на полетите. По същество тази такса включва в себе си значителна част от въвежданата такса за сигурност, което би трябвало да означава, че след въвеждането на последната в условия на разходоориентираност на размера на таксите,

размерът на таксата за пътници следва да се редуцира с тази част, която съответства на разходите по постигане на сигурността на пътниците в летищата.

В своите финансови отчети летищният оператор на летищата Бургас и Варна показва обобщени данни за приходите и разходите, свързани с летищните такси без същите да бъдат анализирани в разрез по отделни такси (вж. табл. 2). Прозрачността стига до показване на сумарния размер на приходите и сумарния размер на разходите, свързани с летищните такси (водени в рубриките „авиационни приходи“ и „авиационни разходи“) за всяко от летищата Бургас и Варна. Показаните отчетни данни не дават информация за оценка поотделно на разходоориентираността на размера на всяка от летищните такси (например за таксата за кацане и таксата за заминаващи пътници). Резултатът „авиационни приходи минус авиационни разходи“ показва средно двукратно, т.е. значително превишение на приходите над разходите. Това означава, че има значително несъответствие на размера на таксите с оглед разходоориентираността. Несъответствието се запазва и при отчитане на рубриката „административни разходи“, при която не е ясно каква част от тези разходи са свързани с летищните такси.

Извлечение от ГФО на „Фрапорт туин стар еърпорт мениджмънт“ АД, хил.лв. Таблица 2

Показател	„Фрапорт туин стар еърпорт мениджмънт” АД								
	летище Бургас			летище Варна			общо		
	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010
Общо за дружеството									
Общо приходи	45859	40823	47846	33643	28437	30929	79502	69260	78775
Всичко разходи	28705	24467	27380	24523	21103	24271	53228	45570	51651
Чиста печалба	няма приложение						16174	14897	16319
Летищни такси									
Авиационни приходи	25277	22401	24470	17630	14307	14031	42907	36708	38501
Авиационни разходи	11296	10564	9325	9885	9064	8168	21181	19604	17493
Авиационни приходи - авиационни разходи	13981	11837	15145	7745	5243	5863	21726	17104	21008
Наземно обслужване									
Приходи от наземно обслужване	15233	13512	14326	10593	8865	8837	25816	22377	23163
Разходи за наземно обслужване	15643	12588	10491	12622	10566	9326	28265	23154	19817
Административни разходи	3813	3827	4095	2962	2838	3964	6775	6665	8059

От публикуваните счетоводни отчети и доклади на летищния оператор на летище София става ясно, че прозрачно се отразяват данните, свързани с постъпленията от летищни такси по видове такси (вж. табл. 3). В същото време е видно, че по отношение на разходите не е показана ясна аналитична отчетност, която да послужи пред потребителите при обсъждане на размера на плащанията или таксите.

Понастоящем летищният оператор „Летище София“ ЕАД събира летищните такси като направените текущи експлоатационни разходи за изпълнение на дейностите по тези такси се признават като разходи за изпълнение на функциите му като летищна администрация и съответно се дефинират като приходи от финансиране. Операторът прилага класификация на разходите, които са свързани с финансиране на дейността му като летищен оператор, вкл. разходи за външни услуги; разходи за заплати, осигуровки и социални разходи; разходи за материали; разходи за амортизация; други разходи. Това се прави сумарно за всички видове летищни такси и не може да се оцени доколко размера на отделните такси е разходоориентиран. Би следвало летищните оператори да класифицират разходите като отчитат, че същите следва да покриват използването на съоръжения и услуги, които са свързани с излитане и кацане (вкл. свето-техническо оборудване), съоръжения за паркиране на въздухоплавателните средства, съоръжения за обслужване на пътници и обработка на товари. Би трябвало да е ясно разходите по кои съоръжения и услуги са включени при формиране на

разходите. Например, трябва да се посочи какво отношение към разходите имат съоръжения и услуги, свързани с ВИП, вкл. правителствения, съоръжения за обслужване на общата авиация, както и съоръжения, които не са на територията на съответното летище, т.е. които не се ползват от пътници или авиационни оператори на съответното летище. Така предложената класификация на разходите ще може в достатъчна степен да гарантира прозрачност на разходите по видове такси.

Пълни данни за разходите и постъпленията, свързани с летищните такси, „Летище София” ЕАД
Таблица 3

Показатели/година	2010	2009	2008	2007
I. Парични средства в началото на годината	0	6949	2727	34989
1. Приходи от такса кацане	23556	22766	23379	20171
2. Приходи от пътническа такса	36601	34906	36430	29275
3. Приходи от такса паркинг	1305	949	929	987
4. Приходи от такса ръкав	3228	3298	3481	2628
5. Други	314	92	1871	976
II. Общо фактурирани приходи от летищни такси (1+2+3+4+5)	65004	62011	63363	53943
III. Общо приходи (I+II)	65004	68960	66090	88932
1. Разходи за материали	3929	3509	3389	3379
2. Разходи за външни услуги	5491	10187	12880	18516
3. Разходи за амортизации	30	36	73	63
4. Разходи за възнаграждения	10384	10226	8904	6859
5. Разходи за осигуровки	7384	7423	6999	5671
6. Други разходи	7212	2861	319	444
IV. Общо разходи за текуща издръжка	28592	34237	32544	34932
1. Капиталови разходи	1688	10289	4943	22508
2. Разходи по „Проекта”	19280	19706	20476	22249
3. Други (плащания по искове, консултантски услуги и комисионни и др.)	42	23	24	0
V. Капиталови разходи и плащания	21010	30018	25443	44757
VI. Всичко разходи (IV+V)	49602	64255	57987	79689
VII. Фактурирани, но неплатени такси (от 2009 г не фигурира)	-	-	3881	6516
VIII. Салдо в края на годината (III-VI - VII) (от 2009 г „Финансов резултат”)	15402	4705	6949	2727

Друг проблем (вж. табл. 3) се очертава отчитането на капиталовите разходи, свързани с поддръжката и/или модернизацията на използваните на летището съоръжения. В случай, че същите бъдат калкулирани в стойността на летищните такси още в годината на тяхното извършване, то е некоректно да бъдат амортизирани в следващите периоди. В обратния случай ще имаме двойно включване в определянето на себестойността на летищните такси на едни и същи разходи – веднъж като инвестиция и втори път като тяхно амортизиране в следващите периоди. Към момента не може да се придобие конкретна представа от финансовите отчети на „Летище София” АД, дали това двойно начисляване на разходите е факт, тъй като размерът на летищните такси не е разходоориентиран и приходите винаги са повече от разходите, дори и при финансиране на инвестициите със средствата, събирани от летищните такси. При провеждането на обсъждането за размера на таксите на летище София, този въпрос трябва да бъде сериозно обсъден. Ако се приеме, че капиталовите разходи ще се отчитат в себестойността на летищните такси, тогава трябва да се приеме като правило изключване на амортизацията от компонентите, които формират таксата. Ако се приеме обратния вариант – да се разпределят чрез амортизации, тогава „Летище София” АД следва да формира и прилага своя нова счетоводна политика по отношение на капитализиране или не на лихвите по заемите в съответствие с МСС 23 Разходи по заеми [10]. Самото капитализиране на лихви означава разходите за лихви да се включват в балансовата стойност на актива, което в последствие подлежи на амортизиране. Ако не ги капитализираме, тогава разходите за лихви се отнасят в

текущата издръжка на дейността. Приложението на счетоводната политика при капитализиране на лихвите по заемите предполага „единен подход при организиране на финансово счетоводната дейност и осигуряването на точна, вярна и своевременна информация, за нуждите на съответното управленско равнище”[11], което от своя страна в случая има своето значение при определяне на обхвата от разходи, които се включват в летищните такси.

Ако приемем, че както е предвидено в ЗИД на ЗГВ [4] бъде дефинирана и новата такса „сигурност” и се въведе заплащане за пътници, които не са започнали пътуването си от летището (транзитни и трансферни пътници), летищния оператор следва да отчита новите приходи, с което разбивката на приходите следва да бъде организирана аналитично и синтетично чрез прилаганите счетоводни сметки, както следва: приходи от такса кацане; приходи от заминаващи пътници започващи пътуването си от летището; приходи от транзитни и трансферни пътници; приходи от такса паркинг; приходи от такса ръкав и приходи от такса сигурност.

На тези приходи следва да се съпоставят и съответните им разходи по икономически елементи, със синтетично отчитане както следва:

Възможен вариант на прозрачен модел на отчетност на разходите, свързани с летищните такси

Таблица 4

Таблица								
№ по ред	Разходи		Такси					
			Кацане	Пътници, започващи пътуването от летището	Транзитни и трансферни пътници	Паркинг	Ръкав	Сигурност
1	По икономически елементи	Материали						
2		Външни услуги						
3		Амортизации						
4		Възнаграждения (вкл. осигуровки)						
5		Други разходи						
6	Разходи за инвестиции	Капиталови разходи						
7		Плащания по финансиране						
8		Други инвестиционни разходи						
Общо разходи								

Наземно обслужване

Наземното обслужване включва единадесет групи дейности, вкл., но не само, обслужването на самолетите на перона, обслужване с ГСМ, обработка на товари и поща, обслужване на пътниците.

ИКАО няма изисквания по отношение заплащането на услугите на наземното обслужване. ЕС има дефинирани в Директива 96/67 [3] изисквания, свързани с осигуряване на достъпа до пазара на наземното обслужване в летищата. За изброените по-горе групи дейности се въвежда задължение за допускане на втори и следващ оператор в зависимост от достигането на определен годишен пътничкооборот (2 млн. пътници) или годишен товарооборот (50 хил. т.) през летището. До 2011 г. само летище „София” отговаряше на прага на годишния пътничкооборот, който задължава допускането на пазара на наземното обслужване на

конкурентни оператори, различни от „Летище София“ ЕАД. Данните от 2011 г. свидетелстват, че летище „Бургас“ също ще попадне в кръга на летищата, при които държавата има задължение да осигури конкурентен достъп до пазара на наземното обслужване при посочените по-горе четири лицензионни дейности. С няколко изменения на Закона за гражданското въздухоплаване [6] в течение на 5 години постепенно бяха въведени изискванията на споменатата Директива [3]. Заплащането на услугите по наземното обслужване на полетите (напр. зареждане с гориво, обслужване на самолетите на перона, обработка на товари, обслужване на пътниците и др.) става по договор между авиационните превозвачи и съответните оператори по наземно обслужване.

Директива 96/67 директно изисква да се води разделна отчетност на дейностите по наземното обслужване и останалите дейности на търговеца. Законът за гражданското въздухоплаване също изисква летищният оператор и въздушният превозвач, които извършват и наземно обслужване, както и операторът по наземно обслужване, водят аналитично счетоводно отчитане за приходите и разходите, свързани с дейностите по наземно обслужване, и за приходите и разходите, свързани с други дейности.

Публикуваните годишни финансови отчети на „Фрапорт туин стар еърпорт мениджмънт“ АД, летищен оператор на летище „Бургас“ и на летище „Варна“, показват че се води аналитична отчетност на разходите и приходите, свързани с наземното обслужване на съответните летища (вж. табл. 2). Същевременно не става ясно каква част от приходите и разходите по наземното обслужване са с корективен характер (отчетна стойност на доставените стоки). Включването на суми с такъв характер, макар и счетоводно коректно, изкривяват резултатите и замъгляват прозрачността. Както и по отношение на летищните такси, показателят „административни разходи“ не е разпределен между различните видове дейности на оператора.

„Летище София“ ЕАД, летищен оператор на летище „София“, публикува данни, които не дават коректна представа за приходите и разходите, свързани с наземното обслужване (вж. табл. 6). Няма посочени разходи, свързани директно с наземното обслужване. Приходите, свързани с наземното обслужване, обявени в отчетите не характеризират изцяло групата 11 дейности, предмет на лицензиране на операторите по наземно обслужване. Така в отделна група са дадени приходите от продажби на ГСМ и антилед. Обслужването с ГСМ и обслужването на въздухоплавателните средства (с последната група дейности е свързано използването на антилед при противообледенителна обработка) са предмет на различни лицензи на оператор по наземно обслужване, като при това обслужването на ВС включва и други дейности извън противообледенителната обработка. Изкривяване на оценката за разходите, свързани с наземното обслужване с ГСМ и наземното противообледенително обслужване има и поради факта, че приходите включват (по отношение продажбите на ГСМ и антилед) доставната стойност на продадените стоки, а при отчитане на разходите тази доставна стойност влиза в обобщен показател „суми с корективен характер“, който показател освен отчетната стойност на продадените ГСМ и антилед, включва и отчетната стойност на стоките, реализирани в търговските обекти, които обекти са извън регулациите на наземното обслужване. Предприятието води в отделна група приходи за дейността „Карго и спедиторска дейност“, в която очевидно се включва дейността „обработка на товари и поща“, предмет на лицензиране по Директива 96/67, респективно Закона за гражданското въздухоплаване (чл. 48д, ал. 3, т.4), но включва и спедиторската дейност, която не е предмет на лицензиране.

Извлечение от ГФО на „Летище София“ ЕАД, хил.лв.				Таблица 6
Показател/година	2007	2008	2009	2010
Общо приходи	103357	115632	104845	95687
в т.ч. приходи от финансираня	34957	32546	34237	28592
Всичко разходи	81835	85279	88271	78643
в т.ч. суми с корективен характер (отчетна стойност на доставените стоки)	13877	17431	1660	16219

Чиста печалба	21865	30212	14912	15334
Наземно обслужване				
Приходи от наземно обслужване	28654	23685	19049	18205
Продажби ГСМ и антилед*	7050	8602	8361	10280
Карго и спедиторска дейност**	2286	2372	1784	1506
Разходи за наземно обслужване	непосочени	непосочени	непосочени	непосочени

Бележка. * обслужването на ВС, освен противообледеняването включва и други дейности, продажбите на ГСМ и антилед очевидно включват и цената на горивото;

** обработката на товари и поща, която е предмет на лицензиране по ЗГВ, не включва спедиторска дейност

За постигане на прозрачност по отношение приходите и разходите, свързани с наземното обслужване би могло да се препоръча като база да се прилага моделът на отчетност, демонстриран от „Фрапорт туин стар еърпорт мениджмънт” АД по отношение летищата Бургас и Варна. Необходимо е само към разходите да се преразпределят част от административните разходи и да се изключи влиянието на отчетната стойност на доставената стока.

Разделяне на сметките

Член 4 на Директива 96/67 [3] изисква в случаите когато управляващата летището организация, ползвателят на летището или доставчикът на наземно обслужване предоставят наземно обслужване, те строго да отделят сметките за техните дейности по наземно обслужване от сметките за другите дейности, в съответствие с актуалната търговска практика. Проверката дали разделяне на сметките се извършва трябва да става от независим одитор, определен от държавата. Одиторът следва също да проверява отсъствието на финансови потоци между дейността на управляващата организация като летищна администрация и дейността за наземни услуги. Това изискване е въведено в ЗГВ с чл. 48и. където в ал. 1 е записано, че летищният оператор, когато предоставя наземно обслужване, операторите по наземно обслужване, които предоставят услуги на трети лица, или въздушният превозвач, извършващ самообслужване, отделят сметките си за своите дейности по наземно обслужване от сметките за други дейности в съответствие с действащото счетоводно законодателство. Макар, че алинея втора на този член изисква да бъдат предоставяни данни в ГД ”Гражданска въздухоплавателна администрация”, които да доказват разделянето на сметките и отсъствието на финансови потоци между дейностите по наземно обслужване и другите дейности, няма прозрачност дали независим регистриран одитор е установил това. Липсата на изискваната информация за разделяне на сметките и неточното предоставяне е показател, че са създадени предпоставки за кръстосано финансиране, което не съдейства за създаване и поддържане на условия за лоялна конкуренция между операторите за наземно обслужване на даденото летище.

Заклучение

1. Размерът на летищните такси, прилагани у нас, не е разходоориентиран.
2. Публикуваните финансови отчети на летищните оператори на летищата София, Бургас и Варна не са прозрачни с оглед разходите, свързани с предоставяните услуги по номенклатурата летищни такси.
3. Публикуваните финансови отчети на „Летище София” ЕАД не са прозрачни по отношение приходите и разходите, свързани с наземното обслужване
4. Предложен е модел за постигане на прозрачност по отношение на разходите, свързани с всяка от номенклатурата летищни такси (на база отчетността на „Летище София” ЕАД).
5. Предложено е да се прилага с малки корекции модел на отчитане на приходите и разходите, свързани с наземното обслужване, използван от „Фрапорт туин стар еърпорт мениджмънт” АД.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Дос 9082 ИКАО, Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание, изд. 8, ИКАО, 2009 г., - 31.с.
- [2] Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на съвета от 11 март 2009 година относно летищните такси/Официален вестник на Европейския съюз, L 70/14.03.2009, с.11-16.
- [3] Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 година относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността/Официален вестник на Европейския съюз, 07/т.4, с.98-107.
- [4] Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване 102-01-52/26.07.2011 г.
- [5] Наредба за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аэронавигационно обслужване в Република България (Обн. ДВ бр. 2/1999 г., посл. изм. ДВ. бр. 20/2011 г.).
- [6] Дос 9562 ИКАО, Руководство по экономике аэропортов, изд. II, ИКАО 2006, с.178.
- [7] „Летище София” ЕАД, Годишни финансови отчети и доклади за дейността 2009, 2010 г.- <http://www.brra.bg/>.
- [8] “Фрапорт туин стар еърпорт мениджмънт” АД. Годишни финансови отчети и доклади за дейността 2009, 2010 г, <http://www.brra.bg/>.
- [9] COM(2006) 821 окончателен, Доклад на Комисията, относно прилагането на Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 г./ Брюксел, 24.1.2007, 33 с.
- [10] МСС 23 Разходи по заеми.
- [11] Staneva V. The accounting policy in the management of the transport firm, Международна конференция "Transportation and land use interaction", Политехнически университет - Букурещ, Румъния, ISSN - 1844 - 9050 2008.

MODEL FOR SECURE OF THE TRANSPERANCY OF THE COST STRUCTURE OF HANDLING AND AIRPORT CHARGES

Valentina Staneva, TonkoPetkov

Todor Kableskov Transport University, "Institute of air transport" Ltd
BULGARIA

Key words: *airport charges, handling, analytical account*

Abstract: *The payments to the airport operator and to the handling operator reflect directly to the air transport price. The natural monopole of the airport operator forcing creation of conditions for regulation of the size of the payments (airport charges) for the use of the airport infrastructure (runway, passenger terminal, apron and so on). There is not a procedure for contracting between airport operator and the airport user for the size of the airport charges. That is why a control is introduced, which assumes application of cost oriented size of the airport charges. To come to this agreement it is necessary to introduce requirements for transparency for the airport user.*

The dominant situation for handling operators in the handling market creates conditions for determination and forcing prices for handling services which might significantly overcome the expenses of the activities for the insure and fill up of the services, although the size of the expenses of the service is a subject of a contract.

In the published accouter reports of the airport operators, which are also handling operators, is reported the income from different airport charges and the income from all other handling activities. But it is obviously that there are no enough clear analytical account, which transparently can be used from the users for discussion of the size of the payments and charge.

This report suggests model for organization of optimal analytic account for the transparencies of the payments of the handling services or the airport charges.

III-15