

ЗВІТ

**про результати аудиту ефективності
використання бюджетних коштів, виділених
Державній авіаційній службі України на
реалізацію державної політики у сфері
цивільної авіації та використання повітряного
простору України**



Київ 2024



ЗАТВЕРДЖЕНО

Рішення Рахункової палати

24.09.2024 № 42-4

Звіт про результати аудиту ефективності використання бюджетних коштів, виділених Державній авіаційній службі України на реалізацію державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України

Відповідальний:
заступник Голови
Рахункової палати
Сергій КЛЮЧКА

м. Київ

<http://www.rp.gov.ua>

ВСТУПНЕ СЛОВО

Ми провели аудит ефективності використання бюджетних коштів, виділених у 2021–2023 роках Державній авіаційній службі України на реалізацію державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України.

Період аудиту охоплює як мирний 2021 рік, так і 2022–2023 роки, коли через збройну агресію РФ проти України над територією нашої держави було закрито повітряний простір і авіакомпанії призупинили свою діяльність в Україні.

Аудит засвідчив окремі недоліки при справлянні державних зборів до Спецавіафонду, за рахунок якого фінансується Державна авіаційна служба України, а також при використанні коштів за бюджетною програмою за КПКВК 3108010.

За результатами аудиту надано низку рекомендацій, які, на нашу думку, сприятимуть ефективній реалізації державної політики у сфері цивільної авіації України.

Дякую об'єкту контролю за сприяння у проведенні аудиту. Висловлюю подяку аудиторам, які брали безпосередню участь у здійсненні, а також колегам із Міністерства цифрової трансформації України за оцінку стану створення та функціонування в Державній авіаційній службі України окремих програмних продуктів.

Заступник Голови Рахункової палати

Сергій КЛЮЧКА

ЗМІСТ

1. РЕЗЮМЕ ДЛЯ КЕРІВНИЦТВА	4
2. ВСТУП.....	9
3. ОЦІНКА СТАНУ ПЛАНУВАННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ КОШТІВ ДЕРЖАВНОГО БЮДЖЕТУ, СПРЯМОВАНИХ НА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ДЕРЖАВІАСЛУЖБИ	10
3.1. Стан планування видатків державного бюджету на забезпечення діяльності Державіаслужби.....	10
3.2. Стан використання коштів державного бюджету на забезпечення діяльності Державіаслужби.....	13
4. ОЦІНКА СТАНУ СПРАВЛЯННЯ НАДХОДЖЕНЬ ДЕРЖАВНИХ ЗБОРІВ ДО СПЕЦАВІАФОНДУ	16
5. ОЦІНКА СТАНУ ВИКОНАННЯ ДЕРЖАВІАСЛУЖБОЮ ОСНОВНИХ ЗАВДАНЬ І ФУНКЦІЙ.....	26
6. ОЦІНКА СТАНУ ФУНКЦІОНУВАННЯ СИСТЕМИ ВНУТРІШНЬОГО КОНТРОЛЮ ТА ПІДРОЗДІЛУ ВНУТРІШНЬОГО АУДИТУ	30
7. ОЦІНКА СТАНУ ВИКОНАННЯ РЕКОМЕНДАЦІЙ (ПРОПОЗИЦІЙ) РАХУНКОВОЇ ПАЛАТИ, ЯКІ НАДАНІ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ ПОПЕРЕДНІХ КОНТРОЛЬНИХ ЗАХОДІВ	32
8. ІНФОРМАЦІЯ ПРО АУДИТ	34
9. ДОДАТКИ.....	36
10. СПИСОК СКОРОЧЕНЬ.....	45

1. РЕЗЮМЕ ДЛЯ КЕРІВНИЦТВА

Основна мета аудиту: оцінити своєчасність і повноту надходжень державних бюджетних зборів до Спецавіафонду, результативність та економність використання бюджетних коштів на керівництво та управління у сфері авіаційного транспорту, а також законність прийнятих управлінських рішень.

Узагальнений висновок: аудит засвідчив, що у зв'язку із закриттям повітряного простору над територією України через збройну агресію РФ, українські авіакомпанії, яким вдалося зберегти свої судна, провадять діяльність за межами країни. Як наслідок, Україна втратила основне джерело наповнення Спецавіафонду, з якого фінансувалась Державіаслужба, – надходження від державних зборів за авіаперевезення пасажирів і вантажів через територію України, обсяг яких становив 91 відс. усіх надходжень від державних зборів, що отримувала Державіаслужба до лютого 2022 року. Проблемними є і питання прогнозування надходжень державних зборів до Спецавіафонду, їх адміністрування та використання. Аудит виявив недоліки в організації внутрішнього контролю, які негативно впливали на результативність і економність використання коштів на керівництво та управління у сфері авіаційного транспорту у 2021–2023 роках.

Ключові питання, на які отримано відповіді під час аудиту:

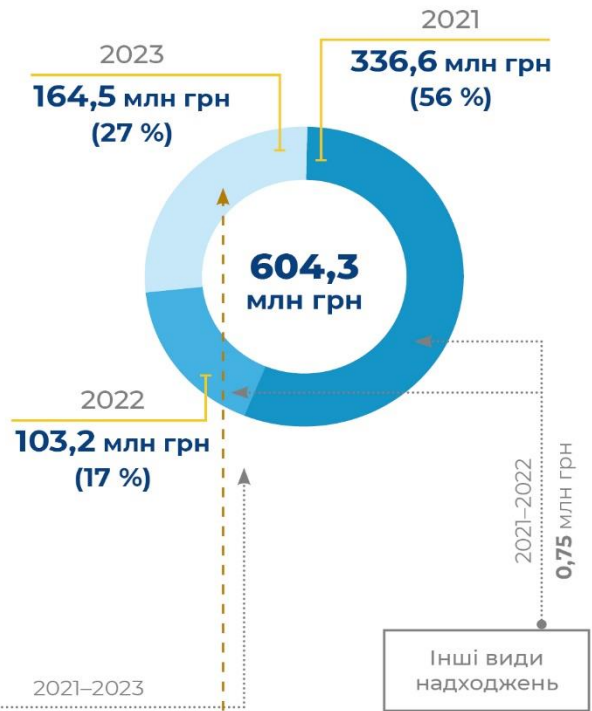
1. *Чи ефективно планувались видатки та використовувались бюджетні кошти на забезпечення діяльності Державіаслужби.*
2. *Чи створено в Державіаслужбі ефективну систему адміністрування надходжень державних зборів до Спецавіафонду.*
3. *Чи ефективно виконувались основні завдання, визначені Державіаслужбі.*
4. *Чи ефективно функціонує система внутрішнього контролю та внутрішній аудит.*
5. *Чи виконано рекомендації (пропозиції) Рахункової палати, надані за результатами проведення попередніх заходів державного зовнішнього фінансового контролю (аудитів).*

КЛЮЧОВІ ФАКТИ

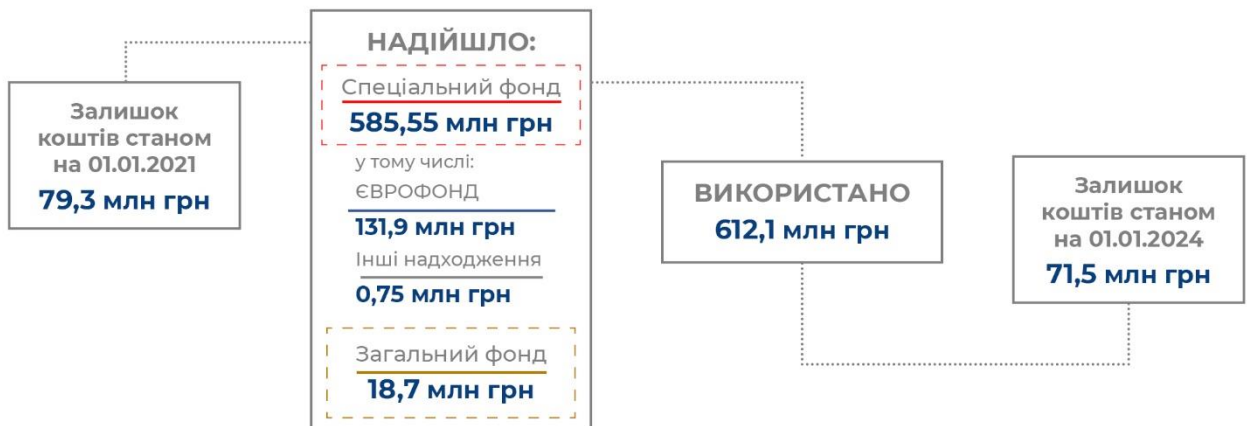
Надходження та розподіл державних зборів Спецавіафонду у 2021–2023 роках



Обсяг фінансування Державіаслужби за 2021–2023 роки



Рух коштів за 2021–2023 роки (КПКВК 3108010)



Надходження та використання коштів Державіаслужбою за 2021-2023 роки



Спеціальний фонд Державного бюджету України

585,55 млн грн

у тому числі:



ЄВРОФОНД

131,9 грн



Інші надходження

0,75 млн грн



Загальний фонд Державного бюджету України

18,7 млн грн

Залишок коштів
спеціального фонду
Державного бюджету
України станом
на 01.01.2021

79,3 млн грн

НАДІЙШЛО
604,3 млн грн



ДЕРЖАВІАСЛУЖБА

ВИКОРИСТАНО
612,1 млн грн



Оплата праці і нарахування на зарплату

489,1 млн грн



Оплата послуг (крім комунальних)

90,4 млн грн



Оплата комунальних послуг та енергоносіїв

14,3 млн грн



Видатки на відрядження

6,8 млн грн



Предмети, матеріали, обладнання та інвентар

5,1 млн грн



Поточні трансфери урядам іноземних держав
та міжнародним організаціям

3,0 млн грн



Інші видатки

2,5 млн грн



Капітальні видатки

0,9 млн грн



Що ми встановили:



Потреба Державіаслужби у фінансуванні розраховувалась в обсязі, який щороку відповідав 80 відс. прогнозу надходжень до Спецавіафонду. Кошти, передбачені кошторисами, не використовувались у повному обсязі: на початок 2021, 2022 та 2023 років залишок невикористаних асигнувань за попередні періоди становив 79 283,8, 157 660,1 і 66 228,9 тис. грн відповідно. Отже, плановий обсяг коштів для провадження діяльності, який щороку розраховувався відповідно до законодавчо встановлених відсотків надходжень до Спецавіафонду, значно перевищував реальні потреби Державіаслужби.

Як наслідок, планування видатків у Державіаслужбі зазвичай відбувалось:

без об'єктивної потреби в них;

без забезпечення режиму економії коштів і матеріальних цінностей;

без деталізації за видами та кількістю товарів/робіт, послуг (не зазначалась їх вартість за одиницю).



Державіаслужба не ухвалювала управлінських рішень для здійснення перевірки первинних даних, наданих для обчислення вартості створення програмних продуктів, що не відповідає принципу забезпечення ефективного і результативного управління бюджетними коштами шляхом контролю та аудиту в бюджетному процесі, як передбачено БКУ¹.

Що ми рекомендуємо:



Кабінету Міністрів України доручити:

Мінінфраструктури, Мінфіну та Державіаслужбі узагальнити практику застосування законодавства в частині сплати державних зборів із суб'єктів авіаційної діяльності та забезпечення контролю за повнотою і своєчасністю їх справляння. За результатами узагальнення розробити пропозиції щодо вдосконалення законодавчих актів, спрямовані на розмежування державних зборів, а саме: які є платою за надані Державіаслужбою послуги та не є послугами, тобто безпосередньо не надаються Державіаслужбою (державні збори за авіаперевезення пасажирів і вантажів). Державні збори, які є платою за надані Державіаслужбою послуги, визначити як власні надходження Державіаслужби від плати за послуги, що надаються бюджетними установами відповідно до частини четвертої статті 13 БКУ та сплачуються до спеціального фонду державного бюджету за відповідною тарифікацією, яка здійснюється залежно від витрат на їх надання. Державні збори за авіаперевезення пасажирів і вантажів залишити без змін і запровадити ефективну систему їх адміністрування.

Державіаслужбі:

забезпечити дотримання вимог Порядку № 228 при складанні проєктів кошторисів.



Державіаслужбі вжити заходів: з проведення державної експертизи системи захисту ЄІС;

з введення в експлуатацію придбаних програмних продуктів;

щодо вдосконалення внутрішнього контролю з метою запобігання випадкам нерезультативного та неекономного використання бюджетних коштів і

¹ Частина перша статті 26 БКУ.



Державіаслужба витратила у 2021–2022 роках 12 590,48 тис. грн коштів державного бюджету на оновлення та технічну підтримку ЄІС, яка не пройшла державної експертизи комплексної системи захисту інформації.



ЄІС Державіаслужби не модернізовано, мету, на яку витрачались кошти за Програмою в сумі 12 000,0 тис. грн, на момент аудиту не досягнуто, тобто кошти використано нерезультативно.



Незважаючи на невиконання керівництвом Державіаслужби окремих завдань та обов'язків, призначались надбавки за інтенсивність у розмірі 250–500 відс. посадового окладу, що призвело до неекономного використання 666,3 тис. грн бюджетних коштів.



Система адміністрування державних зборів неефективна. Державіаслужба не вжила заходів щодо:

розроблення внутрішніх регламентів з питань адміністрування надходжень державних зборів, зокрема планування (прогнозування), аналітичної роботи;

автоматизації справляння державних зборів (дані вносили вручну, при цьому система внутрішнього контролю не ідентифікувала ризику внесення помилкових даних);

розроблення алгоритму звірки (перевірки) отриманих від аеропортів даних щодо кількості пасажирів та вантажів з іншими джерелами інформації (дані авіаперевізників, Держмитслужби, статистичні дані тощо), при цьому система внутрішнього контролю не ідентифікувала ризику внесення недостовірних даних;

застосування фінансових санкцій у вигляді штрафів за порушення порядку або строків сплати державних зборів протягом тривалого періоду (з жовтня 2021 року). Зважаючи на мінімальний розмір штрафу, передбаченого законодавством (85 тис. грн), загальна сума недоотриманих доходів державного бюджету становить, за розрахунками, 5 185 тис. гривень.

Незакріпленою на законодавчому рівні за Державіаслужбою є функція контролю за правильністю нарахування державних зборів.



Частка погашеної заборгованості зі сплати державних зборів, що обліковувалась на 01 січня 2021 року, становила лише 1,3 відс., а сума нової заборгованості, що виникла на початку 2022 року та не погашена на 01 січня 2024 року, становила 7 550,8 тис. гривень.

дотримання вимог нормативно-правових актів.



Кабінету Міністрів України доручити:

Мінінфраструктури та Мінфіну спільно з Державною податковою службою України та Державіаслужбою опрацювати питання щодо визначення механізму здійснення контролю правильності нарахування, повноти і своєчасності сплати державних зборів за авіаперевезення пасажирів і вантажів, розробити проекти необхідних нормативно-правових актів та внести їх на розгляд Кабінету Міністрів України.

Державіаслужбі:

розробити внутрішні регламенти з метою поліпшення адміністрування державних зборів;

вжити заходів щодо автоматизації справляння державних зборів;

застосувати фінансові санкції у вигляді штрафів за порушення строків сплати державних зборів.



Мінінфраструктури: забезпечити виконання рекомендацій, наданих Державіаслужбі у рішенні Рахункової палати від 13 липня 2021 року № 15-05.

Зазначене свідчить, що заходи з погашення заборгованості та недопущення її виникнення надалі, які вживались Державіаслужбою за наданими Рахунковою палатою в 2021 році рекомендаціями, були неефективними.



Рівень внутрішнього контролю недостатній, зокрема, система управління ризиками не функціонувала відповідно до нормативно-правових актів та внутрішніх регламентів, що спричинило проблеми, недоліки і порушення, виявлені аудитором. Підрозділ внутрішнього аудиту не завжди дотримувався вимог нормативно-правових актів і внутрішніх регламентів.



Державіаслужбі:
запровадити ефективну систему управління ризиками;
розробити та удосконалити внутрішні регламенти з питань функціонування системи внутрішнього контролю, зокрема за напрямом управління ризиками.

2. ВСТУП

Рахункова палата відповідно до плану роботи на 2024 рік провела аудит ефективності використання бюджетних коштів, виділених Державіаслужбі на реалізацію державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України.

Актуальність теми обумовлена необхідністю оцінки діяльності центрального органу виконавчої влади, який реалізує державну політику в авіаційній галузі в період її стагнації внаслідок закриття повітряного простору, оскільки втрачено головне джерело наповнення Спецавіафонду, з якого фінансувалась Державіаслужба, – державний збір за авіаперевезення пасажирів і вантажів, який становив 91 відс. усіх державних зборів. Державіаслужба з метою подальшого функціонування та виконання обов'язків перед партнерами була вимушена у 2023 році звертатися до міжнародних авіаційних організацій щодо надання фінансової допомоги (у 2023 році на підтримку Державіаслужби до спеціального фонду державного бюджету за Програмою від ЄВРОФОНДУ надійшло 131 930,97 тис. грн), а також отримувати фінансування із загального фонду державного бюджету.

За таких обставин постало питання ефективності процесу фінансування Державіаслужби, а саме його залежності від обсягів наповнення Спецавіафонду. Важливо, що фінансування діяльності Державіаслужби здійснювалось не за загальноприйнятим принципом – залежно від реальної потреби в коштах на функціонування Державіаслужби, а безпосередньо відповідно до запланованих обсягів наповнення зазначеного фонду. Це, на думку аудиторів Рахункової палати, створювало певні ризики неекономного та нерезультативного використання бюджетних коштів, чим і обумовлені пропозиції щодо необхідності проведення цього контрольного заходу.

Проблемним є не тільки питання залежності фінансування Державіаслужби від обсягів наповнення Спецавіафонду, але й організації внутрішнього контролю та аудиту, адміністрування державних зборів, що в комплексі з недосконалою

системою фінансування спричинювало ризики, недоліки і порушення, встановлені контрольним заходом.

Попередні аудити у цій сфері, одним з об'єктів яких також була Державіаслужба, Рахункова палата проводила у 2019 і 2021 роках (рішення Рахункової палати від 20.08.2019 № 20-8 та від 13.07.2021 № 15-5 відповідно). Частина рекомендацій, наданих за результатами цих аудитів, виконана неповною мірою.

Державіаслужба у період 2021–2023 років за Програмою використала в цілому 612 148,40 тис. грн (касові видатки), зокрема у 2021 – 258 258,9 тис. грн, у 2022 – 194 623,4 тис. грн, у 2023 – 159 266,1 тис. гривень.

3. ОЦІНКА СТАНУ ПЛАНУВАННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ КОШТІВ ДЕРЖАВНОГО БЮДЖЕТУ, СПРЯМОВАНИХ НА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ДЕРЖАВІАСЛУЖБИ

Державіаслужба при плануванні та використанні коштів державного бюджету на забезпечення діяльності не дотримувалась визначеного пунктом 6 частини першої статті 7 БКУ принципу ефективності та результативності, що потребує перегляду підходу до механізму її фінансування, а також не визначала об'єктивно потреби в коштах. Використання коштів державного бюджету, спрямованих на забезпечення діяльності Державіаслужби, у 2021–2023 роках через недоліки планування та внутрішнього контролю здійснювалось цим органом державної влади в окремих випадках нерезультативно та неекономно.

3.1. Стан планування видатків державного бюджету на забезпечення діяльності Державіаслужби

Висновки

Планові видатки державного бюджету на Державіаслужбу у період 2021–2022 років передбачалися лише за спеціальним фондом за Програмою і в обсягах, які відповідали 80 відс. прогнозного обсягу щорічних надходжень державних зборів до Спецавіафонду, а саме 331 840,00 тис. грн та 261 040,00 тис. грн відповідно. При цьому визначена у ці періоди потреба в коштах за спеціальним фондом Програми була недостатньо обґрунтованою та деталізованою. Через зазначені недоліки при плануванні щорічно утворювались залишки невикористаних коштів, які на кінець 2021 року становили 157 660,10 тис. грн, або 47,5 відс. затверджених асигнувань, а на кінець 2022 року – 66 228,90 тис. грн, або 25,4 відс. затверджених асигнувань.

У 2023 році, у зв'язку з незначним прогнозним обсягом надходжень державних зборів до Спецавіафонду, планові видатки державного бюджету за Програмою передбачалися як за спеціальним (145 767,67 тис. грн), так і загальним фондом державного бюджету (52 875,90 тис. гривень). При цьому основними джерелами формування спеціального фонду за Програмою у 2023 році були 80 відс. надходжень зі Спецавіафонду (13 836,70 тис. грн) та кошти міжнародної допомоги

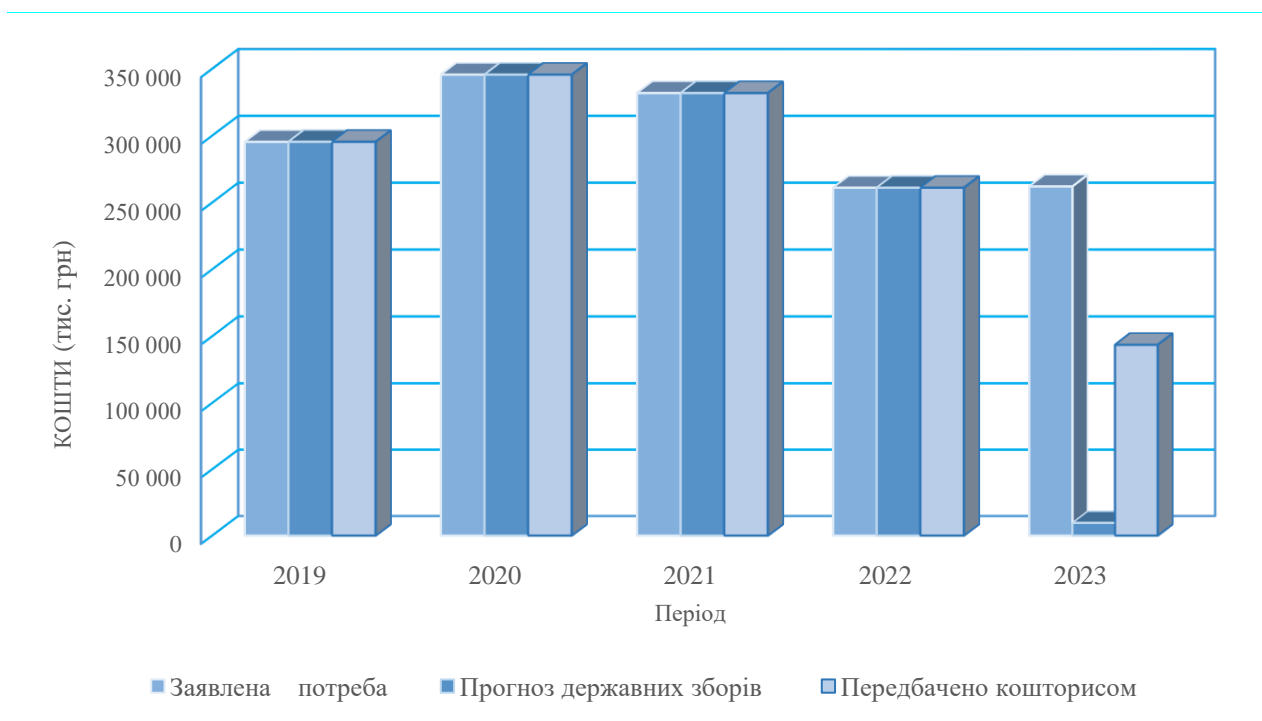
(131 930,97 тис. гривень). Водночас на кінець 2023 року залишки невикористаних коштів за спеціальним фондом становили 71 395,00 тис. гривень.

Зазначене засвідчує про недотримання вимог пунктів 20, 22 Порядку № 228, зокрема в частині належного обґрунтування і деталізації потреби в коштах державного бюджету в проектах кошторисів.

Результати аудиту

Встановлено: потреба Державіаслужби у фінансуванні визначається в розмірі, що відповідає 80 відс. прогнозу щорічних надходжень до Спецавіафонду (діаграма 1).

Діаграма 1. Динаміка обсягів визначеної потреби у фінансуванні Державіаслужби за Програмою, обсягів прогнозованих надходжень державних зборів до Спецавіафонду (80 відс.) та обсягів затверджених кошторисом асигнувань за Програмою на 2019–2023 роки



Дані діаграми 1 свідчать: обсяги визначеної потреби у фінансуванні Державіаслужби, прогнозованих надходжень державних зборів до Спецавіафонду та затверджених кошторисом асигнувань, зокрема на 2019–2022 роки, були ідентичними, винятком став лише 2023 рік, коли прогноз державних зборів значно знизився, що вказує на необ'єктивний підхід до розрахунку фактичних потреб.

Встановлено, що при складанні проектів кошторисів і наданні бюджетних пропозицій структурні підрозділи Державіаслужби надавали службові записки та розрахунки щодо необхідної потреби в ресурсах для здійснення визначених завдань. За результатами аналізу цих розрахунків виявлено, що планування видатків у Державіаслужбі відбувалось:

без об'єктивної потреби;

без забезпечення режиму економії коштів і матеріальних цінностей;

без деталізації за видами та кількістю товарів (робіт, послуг) із зазначенням вартості за одиницю.

Так, у 2021 році планувалось придбати 1000 посвідчень працівників і 1000 посвідчень державних інспекторів на загальну суму 1,31 млн грн, при цьому реальна потреба в посвідченнях була значно нижчою (загальна штатна чисельність Державіаслужби – 435 од.), а фактична вартість одного посвідчення – в 13,3 раза меншою за заплановану.

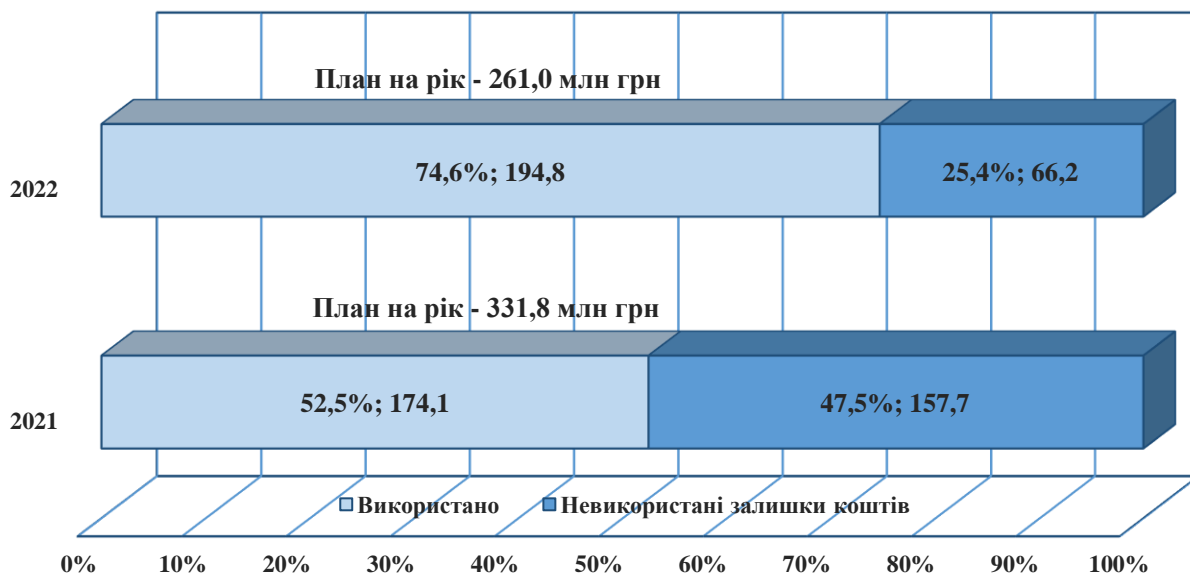
Розрахунки до проекту кошторису на 2021 рік за КЕКВ 2240 «Оплата послуг (крім комунальних)» свідчать: з 52 позицій потреби – 48 не містять деталізації за видами та кількістю послуг, не зазначена їх вартість за одиницю всього на загальну суму 43 964,45 тис. грн, серед іншого:

«придбання ліцензійного програмного забезпечення» (4 772,75 тис. грн): не деталізовано, не зазначено кількості та вартості за одиницю;

«послуги з розвитку та технічної підтримки «Єдиної інформаційної системи Державіаслужби України»» (24 000,0 тис. грн): не деталізовано перелік послуг, не зазначено кількості та вартості за одиницю.

Така практика планування не відповідає вимогам пунктів 20 та 22 Порядку № 228.

Діаграма 2. Обсяги запланованих та використаних Державіаслужбою коштів державного бюджету у 2021–2022 роках за Програмою (млн грн)



Згідно з даними діаграми 2 внаслідок необґрунтованого планування видатків утворювались залишки невикористаних коштів, наприклад, наприкінці 2021 року – 157 660,1 тис. грн (47,5 відс. затверджених асигнувань); 2022 року – 66 228,9 тис. грн (25,4 відс. затверджених асигнувань).

Рекомендація

Державіаслужбі: забезпечити дотримання вимог Порядку № 228 при складанні проєктів кошторисів.

Строк виконання – постійно.

3.2. Стан використання коштів державного бюджету на забезпечення діяльності Державіаслужби.

Висновки

Використання коштів державного бюджету, спрямованих на забезпечення діяльності Державіаслужби, у 2021–2023 роках через недоліки планування та внутрішнього контролю здійснювалось цим органом влади в окремих випадках нерезультативно та неекономно.

Державіаслужба не ухвалювала управлінських рішень для здійснення перевірки первинних даних, наданих для обчислення вартості створення програмних продуктів, що не відповідає передбаченому пунктом 3 частини першої статті 26 БКУ принципу забезпечення ефективного і результативного управління бюджетними коштами шляхом контролю та аудиту в бюджетному процесі.

Впроваджена в Державіаслужбі ЄІС не мала засобів захисту інформації з підтверженою відповідністю та не пройшла державної експертизи системи захисту, що не відповідає вимогам Правил № 373 (пункт 21). При цьому у 2021–2022 роках Державіаслужба витратила 12 590,48 тис. грн коштів державного бюджету на її оновлення та технічну підтримку.

Придбані в грудні 2021 року програмні продукти «Megapolis. Вебреєстр» 2.0-Х64» та «Авіаційні перевезення» 2.0-Х64, які є новою платформою ЄІС, на час проведення аудиту не працювали. Отже, кошти державного бюджету в сумі 12 000,0 тис. грн за Програмою на придбання цих програмних продуктів витрачені не результативно.

Керівництву Державіаслужби² погоджувалась і призначалась надбавка в розмірі від 250 до 500 відс. посадового окладу за інтенсивність праці, незважаючи на виконання ним завдань і обов'язків не в повному обсязі, а також на недостатній контроль за окремими процесами діяльності Державіаслужби, що не відповідає вимогам пункту 5 Положення № 15 та призвело до неекономного використання у жовтні – грудні 2021 року 666,3 тис. грн бюджетних коштів.

Результати аудиту

Виявлено, що касові видатки за Програмою становили:

2021 рік – 258 258,9 тис. грн, у тому числі за КЕКВ 2100 «Оплата праці з нарахуваннями» – 189 351,3 тис. грн (73,3 відс. загальних касових видатків), КЕКВ 2100 «Оплата послуг (крім комунальних)» – 52 947,8 тис. грн (20,5 відс.);

² Голова та заступник Голови Державіаслужби з питань цифрового розвитку, цифрових трансформацій.

2022 рік – 194 623,4 тис. грн, у тому числі за КЕКВ 2100 «Оплата праці з нарахуваннями» – 164 199,1 тис. грн (84,4 відс.), КЕКВ 2100 «Оплата послуг (крім комунальних)» – 22 671,8 тис. грн (11,6 відс.);

2023 рік – 159 266,1 тис. грн, у тому числі за КЕКВ 2100 «Оплата праці з нарахуваннями» – 135 544,9 тис. грн (85,1 відс.), КЕКВ 2100 «Оплата послуг (крім комунальних)» – 14 794,6 тис. грн (9,3 відс.) (додаток 1).

Отже, на два напрями витрат щороку використовувалось понад 93 відс. загального обсягу касових видатків.

У Державіаслужбі з 2008 року використовується комп'ютерна програма «Megapolis. Веб-реєстр», що є платформою при створенні ЄІС. Програму розроблено ТОВ «Софтлайн ІТ», яке за щорічними договорами також надавало послуги з її розвитку та технічної підтримки.

Слід зазначити: з метою надання професійної оцінки ефективності роботи придбаних Державіаслужбою програмних продуктів і послуг з їх обслуговування до аудиту залучено представника Мінцифри, яким за результатами проведених процедур надано експертний висновок.

Державіаслужба звернулась³ до ТОВ «Софтлайн ІТ» для надання пропозиції щодо оптимальних шляхів модернізації ЄІС. Через 11 днів ТОВ «Софтлайн ІТ» повідомило⁴, що має оновлену версію комп'ютерних програм «Megapolis. Веб-реєстр» 2.0-Х64 та «Авіаційні перевезення» 2.0-Х64», які є похідними творами «Megapolis. Веб-реєстр» та «Авіаційні перевезення» і містять збільшену функціональність.

Державіаслужба звернулась до НДЦ для надання експертного висновку щодо вартості програмних продуктів та уклала договір, згідно з яким надано Економічний висновок, що визначає ринкову вартість «Megapolis. Вебреєстр» 2.0-Х64 – 9 005,00 тис. грн, «Авіаційні перевезення» 2.0-Х64 – 5 005,00 тис. гривень.

У розділі 2 «Дослідження» Економічного висновку міститься застереження, що «...*Вся інформація, надана Замовником приймалась як достовірна. Експертами не проводилась аудиторська або інша перевірка наданої інформації...*».

Таким чином, Економічний висновок щодо визначення ціни ґрунтується на даних, наданих зацікавленою стороною – розробником продукції ТОВ «Софтлайн ІТ», а саме на інформації (довідках) щодо трудовитрат (1657 людино-місяців) на створення двох програмних продуктів.

Довідково. Аудиторська група здійснила розрахунки з огляду на інформацію ТОВ «Софтлайн ІТ» щодо трудомісткості створення програмних продуктів за умови залучення 10 та 50 осіб:

10 особам на створення програмних продуктів знадобилось 165,7 міс. $(1044+613)/10$, або 13,8 року;

50 особам – 33,14 міс. $(1044+613)/50$, або 2,76 року.

Надалі Державіаслужба застосувала переговорну процедуру, за результатами якої уклала договір на надання послуг із розвитку ЄІС, який включає постачання

³ Лист Державіаслужби від 22.10.2021 № 1.16-7012-21.

⁴ Лист ТОВ «Софтлайн ІТ» від 02.11.2021 № 129/4-21.

програмної продукції «Megapolis.Веб-реєстр» 2.0-Х64 вартістю 8 000,0 тис. грн та «Авіаційні перевезення» 2.0-Х64 вартістю 4 000,0 тис. гривень.

Отже, Державіаслужба не вживала заходів щодо перевірки первинних даних (трудовитрат) ТОВ «Софтлайн ІТ», наданих для обчислення вартості створення програмних продуктів. Трудовитрати не були предметом дослідження та перевірки й експертів НДЦ (зроблені застереження в Економічному висновку) та прийняті ними для обрахунку вартості. Важливо, що трудовитрати – ключовий показник при розрахунку експертами вартості програмних продуктів та безпосередньо впливали на її розмір.

Діяльність Державіаслужби не відповідає принципу ефективного і результативного управління бюджетними коштами, який застосовується згідно з пунктом 3 частини першої статті 26 БКУ на всіх стадіях бюджетного процесу, що свідчить про неприйняття ефективних управлінських рішень.

Важливо, що закупівля програмних продуктів для модернізації ЄІС Державіаслужби не досягла поставлених цілей, незважаючи на значні видатки на це. Встановлено, що нові версії програмного забезпечення – модернізована платформа ЄІС («Megapolis.Веб-реєстр» 2.0-Х64 та «Авіаційні перевезення» 2.0-Х64) на момент аудиту⁵ не введено в експлуатацію та фактично не працювали (здійснювались роботи з поступової міграції окремих АРМів), що свідчить про нерезультативне використання 12 000,0 тис. грн бюджетних коштів.

Державіаслужба у 2021–2022 роках використала 12 590,48 тис. грн коштів державного бюджету на оновлення та технічну підтримку ЄІС, яка не відповідає вимогам пункту 21 Правил № 373 і не пройшла державної експертизи комплексної системи захисту інформації.

Керівництву Державіаслужби⁶, незважаючи на невиконання окремих завдань і обов'язків та недостатній контроль за деякими процесами діяльності центрального органу виконавчої влади, призначалась надбавка за інтенсивність праці в розмірі від 250 до 500 відс. посадового окладу. Так, Голова Державіаслужби не забезпечив належним чином внутрішній контроль та контроль за діяльністю управління БОФ під час проведення розрахунків до потреби та розрахунків кошторисних призначень. Заступником Голови Державіаслужби з питань цифрового розвитку, цифрових трансформацій не створена комплексна система захисту інформації на ЄІС Державіаслужби у 2021–2023 роках; програмні продукти «Megapolis.Веб-реєстр» 2.0-Х64 та «Авіаційні перевезення» 2.0-Х64, придбані в грудні 2021 року, на момент здійснення аудиту не впроваджені⁷.

Зазначене не відповідає вимогам Положення № 15 (пункт 5) і призвело до неекономного використання у жовтні – грудні 2021 року 666,3 тис. грн бюджетних коштів.

⁵ Відповідно до пункту 17 Пріоритетних напрямків та завдань (проекти) цифрової трансформації на період до 2023 року, схвалених розпорядженням Кабінету Міністрів України від 17 лютого 2021 р. № 365-р, Державіаслужбою, зокрема, не автоматизована процедура подання заявок та документів для отримання або анулювання ліцензії на перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом.

⁶ Голова та заступник Голови Державіаслужби з питань цифрового розвитку, цифрових трансформацій.

⁷ Згідно з наказом Державіаслужби від 14.04.2021 №598 «Про розподіл обов'язків між керівництвом Державної авіаційної служби України».

Отже, планування витрат на 2021 рік за відповідним напрямом здійснювалось без дотримання Порядку № 228⁸, а значно завищений їх бюджет (кошторис) давав змогу здійснювати невиправдані витрати.

Управлінські рішення були неефективними: система внутрішнього контролю не ідентифікувала ризиків та не могла запобігти таким витратам.

Водночас встановлено, що Державіаслужба використала 72 990,27 тис. грн коштів ЄВРОФОНДУ, з яких на оплату праці з нарахуваннями спрямовано 58 037,9 тис. грн, комунальних послуг та витрат, пов'язаних з утриманням орендованих приміщень, – 14 952,4 тис. гривень.

Залишок коштів станом на 31.12.2023 у сумі 58 940,7 тис. грн повернено до державного бюджету та спрямовано на фінансування видатків Державіаслужби в наступному бюджетному періоді.

Кошти в сумі 72 990,3 тис. грн використані Державіаслужбою за цільовим призначенням, з дотриманням законодавчих норм і вимог та відповідно до Угоди, укладеної 19.12.2022 між Україною та ЄВРОФОНДОМ.

Рекомендації

Державіаслужбі:

вжити заходів щодо проведення державної експертизи системи захисту ЄІС (строк виконання – грудень 2025 року);

ввести в експлуатацію придбані програмні продукти (строк виконання – грудень 2024 року);

розробити заходи внутрішнього контролю з метою запобігання нерезультативному та неекономному використанню бюджетних коштів та дотримання вимог нормативно-правових актів (строк виконання – листопад 2024 року);

забезпечити дотримання вимог Порядку № 228 при складанні проєктів кошторисів (строк виконання – постійно).

4. ОЦІНКА СТАНУ СПРАВЛЯННЯ НАДХОДЖЕНЬ ДЕРЖАВНИХ ЗБОРІВ ДО СПЕЦАВІАФОНДУ

Висновки

Питання справляння із суб'єктів авіаційної діяльності державного збору як обов'язкового неподаткового платежу до Спецавіафонду, який є складовою Державного бюджету України і за рахунок якого фінансується діяльність Державіаслужби, потребує подальшого нормативно-правового врегулювання.

Процедури планування (прогнозування) державних зборів внутрішніми регламентами Державіаслужби чітко не визначені. Планування здійснювалось без урахування наявної заборгованості та запланованого обсягу її погашення, а також

⁸ Без об'єктивної потреби у витратах; без забезпечення режиму економії коштів і матеріальних цінностей; без деталізації за видами та кількістю товарів/робіт, послуг (не зазначалась їх вартість за одиницю).

залишків невикористаних коштів за попередній рік. Не здійснювались детальні розрахунки в розрізі усіх видів державних зборів.

Процеси адміністрування надходжень державних зборів не автоматизовані та здійснюються в ручному режимі з використанням програми «EXCEL».

Державіаслужба не вжила вичерпних заходів щодо погашення заборгованості, що обліковувалась станом на 01.01.2021, та запобігання виникненню в подальшому дебіторської заборгованості з державних зборів до Спецавіафонду. Державіаслужба в окремих випадках не застосовувала законних важелів впливу до суб'єктів авіаційної діяльності (боржників) шляхом своєчасного припинення здійснення процедур сертифікації, реєстрації, перереєстрації супроводження діяльності та надання прав на експлуатацію повітряних ліній авіаперевізника-боржника.

Контроль Державіаслужби за своєчасною сплатою у повному обсязі нарахованих державних зборів до Спецавіафонду є недостатньо ефективним. Встановлено, що на законодавчому рівні за Державіаслужбою не закріплена функція контролю з питань правильності та повноти нарахування державних зборів.

Результати аудиту

Нормативно-правове врегулювання питань справляння надходжень до Спецавіафонду.

Державіаслужбу визначено органом, що контролює справляння надходжень до бюджету коштів Спецавіафонду⁹.

Підпунктом 31¹ частини першої статті 1 ПКУ встановлено, що державний збір із суб'єкта авіаційної діяльності – це обов'язковий неподатковий платіж до Спецавіафонду, який є складовою Державного бюджету України, що справляється із суб'єкта авіаційної діяльності відповідно до законодавства.

Згідно зі статтею 29 БКУ надходження до Спецавіафонду протягом 2021–2023 р. розподілялись таким чином:

- 80 відс. коштів спрямовуються до спеціального фонду Державного бюджету України та забезпечують фінансування діяльності Державіаслужби, включаючи її участь у міжнародних авіаційних організаціях;
- 20 відс. спрямовуються до загального фонду державного бюджету, тобто стають частиною загальних державних доходів.

Статтями 12 та 12¹ ПКУ визначені види державних зборів із суб'єктів авіаційної діяльності та особливості справляння і ставки державних зборів за авіаперевезення пасажирів і вантажів (таблиця 1).

⁹ Постанова № 106.

Види державних зборів до Спецавіафонду, що справляються Державіаслужбою

Державні збори за надання державних послуг із сертифікації, реєстрації тощо	Державні збори, пов'язані з обсягами авіаперевезень
<ul style="list-style-type: none"> ● Охоплюють оплату за державні послуги із сертифікації, реєстрації (перереєстрації) об'єктів та суб'єктів авіаційної діяльності та супроводження їх діяльності. До них відносяться також державні збори за ліцензування, допуск до експлуатації, надання прав на використання повітряного простору та інші послуги, що безпосередньо пов'язані з виконанням своїх функцій Державіаслужбою. <i>Такі державні збори за своєю сутністю є платою за державні послуги, які надає Державіаслужба, та залежать від обсягів їх надання</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ● Державні збори за авіаперевезення пасажирів і вантажів також надходять до Спецавіафонду. <i>Ці державні збори не залежать безпосередньо від результатів роботи Державіаслужби і мають ознаки платежів, які фактично покладаються на кінцевого споживача</i>
<p style="text-align: center;"><i>Згідно з Положенням № 819 державні збори із суб'єктів авіаційної діяльності справляються за:</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Відповідно до пункту 12¹ ПКУ справляються державні збори:</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ● <i>сертифікацію об'єктів і суб'єктів авіаційної діяльності, в тому числі провайдера, який надає послуги з аеронавігаційного обслуговування; медичну сертифікацію авіаційного персоналу, авіаційної техніки тощо</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ● <i>за кожного пасажирів, який відлітає з аеропорту України</i>
<ul style="list-style-type: none"> ● <i>авіаційну безпеку</i> 	
<ul style="list-style-type: none"> ● <i>надання прав на експлуатацію повітряних ліній</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ● <i>за кожен тону вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України</i>
<ul style="list-style-type: none"> ● <i>інші види державних послуг, у тому числі надання прав на експлуатацію повітряних ліній</i> 	
<ul style="list-style-type: none"> ● <i>за реєстрацію (перереєстрацію) цивільного повітряного судна в державному реєстрі цивільних повітряних суден України</i> 	
<ul style="list-style-type: none"> ● <i>інші передбачені законом надходження</i> 	

Згідно з Положенням № 819 державні збори із суб'єктів авіаційної діяльності справляються за сертифікацію, реєстрацію (перереєстрацію) об'єктів та суб'єктів авіаційної діяльності та супроводження їх діяльності; надання прав на експлуатацію повітряних ліній; за вчинення офіційних дій, пов'язаних з наглядом у сфері

цивільної авіації; з авіаційної безпеки; з інших передбачених законом надходжень (таблиця 2).

Таблиця 2

Обсяги надходжень державних зборів до Спецавіафонду у 2021–2023 роках

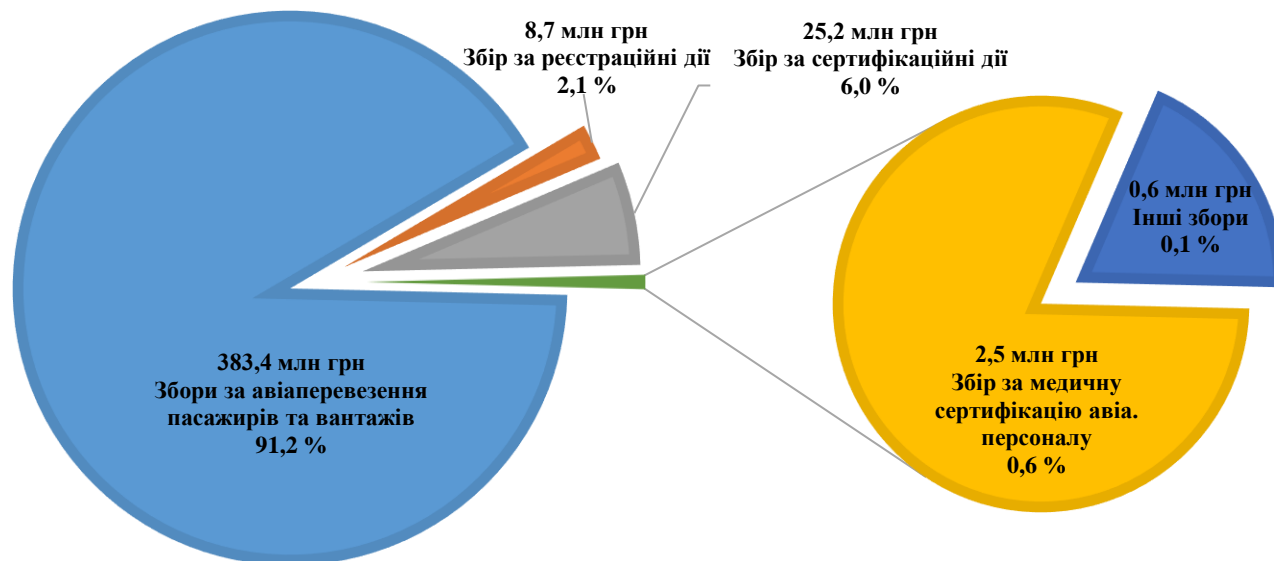
(тис. грн)

Нормативний акт	Найменування видів надходжень державних зборів до Спецавіафонду	2021 р.	2022 р.	2023 р.
		420 417,5	128 423,5	17 295,8
Ст. 12 ¹ ПКУ	За кожного пасажера, який відлітає з аеропорту України, та за кожну тону вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України	383 430,0	104 922,6	8 054,6
Положення № 819	Реєстрація, перереєстрація цивільного повітряного судна в державному реєстрі цивільних повітряних суден України	8 709,1	7 924,6	6 249,7
	Медична сертифікація авіаційного персоналу	2 489,8	1 331,1	1 400,0
	Послуги із сертифікації об'єктів і суб'єктів:	25 208,5	13 915,4	1 294,5
	<i>Сертифікація провайдера, який надає послуги з аеронавігаційного обслуговування</i>	22 629,3	12 520,9	115,6
	<i>Сертифікація екземпляра цивільного повітряного судна</i>	107,2	65,9	41,2
	<i>Сертифікація експлуатанта авіаційної техніки</i>	281,2	73,7	57,3
	<i>Сертифікація суб'єктів забезпечення авіаційної безпеки/технічного обслуговування та за інші дії</i>	2 190,8	1 254,9	1 080,4
	Інші види надходжень:	580,1	329,8	297,1
	<i>Інші надходження від суб'єктів авіаційної діяльності</i>	483,3	305,6	233,4
	<i>Виготовлення та/або ремонт авіаційної техніки</i>	3,0	2,0	3,7
	<i>Видача свідоцтва авіаційному персоналу (дубліката)/ Визнання дійсним свідоцтва авіаційного персоналу, виданого в іноземній державі</i>	93,8	22,1	59,9

Як свідчать дані, наведені в таблиці 2, найбільшу частку в структурі Спецавіафонду становлять державні збори за авіаперевезення пасажирів і вантажів, які в мирному 2021 році становили близько 91 відс. загальної суми надходжень. Відповідно державні збори із суб'єктів авіаційної діяльності за сертифікацію, реєстрацію, перереєстрацію об'єктів та суб'єктів авіаційної діяльності та

супроводження їх діяльності; надання прав на експлуатацію повітряних ліній становили майже 9 відсотків (діаграма 3).

Діаграма 3. Структура надходжень державних зборів до Спецавіафонду за 2021 рік



Однією з причин незначної частки державних зборів за надання державних послуг Державіаслужбою є їх невеликий розмір.

Аналіз обсягів державних зборів за надання державних послуг із сертифікації, реєстрації¹⁰ засвідчив, що питома вага в загальній кількості державних зборів, розмір яких визначений Постановою № 819 у діапазоні від 3,4 до 170 гривень (0,2–10 НМДГ), становить 36 відсотків. За даними Державіаслужби, витрати, пов'язані з наданням послуг, значно перевищують ставки таких державних зборів.

Планування (прогнозування) державних зборів.

Встановлено, що процедури планування (прогнозування) державних зборів внутрішніми регламентами Державіаслужби чітко не визначені. Планування здійснювалось без урахування наявної заборгованості та запланованого обсягу її погашення, а також залишків невикористаних коштів за попередній рік. Не здійснювались детальні розрахунки в розрізі усіх видів державних зборів. Розрахунок прогнозу державного збору за вантаж, що був відправлений чи прибув до аеропорту України, здійснювався з одного відсотка від прогнозу державного збору з пасажирів, що відлітають з аеропортів України.

План (прогноз) надходжень на відповідний період формується Державіаслужбою на підставі аналізу фактичних надходжень державних зборів за попередні періоди та фактичних даних про кількість пасажирів, відправлених з аеропорту України за попередні роки.

¹⁰ Додаток до Положення № 819.

Згідно з ПКУ, кожен суб'єкт авіаційної діяльності зобов'язаний сплачувати певні державні збори до Спецавіафонду. За результатами розрахунку державних зборів суб'єкту авіаційної діяльності Державіаслужбою оформляється відповідний рахунок – фактура на сплату державного збору.

Державіаслужба відповідно до визначених Положенням № 520 завдань, зокрема, забезпечує надходження та використання коштів Спецавіафонду, який є джерелом фінансування витрат на авіаційну діяльність України та її участь у міжнародних авіаційних організаціях.

Аудит засвідчив, що обсяг надходжень до Спецавіафонду безпосередньо залежить від обсягу ринку авіаперевезень, який може значно коливатись залежно від економічного стану й інших причин, наприклад, виникнення надзвичайної ситуації (воєнний стан, епідемія), а також ефективності адміністрування надходжень державних зборів. Так, під час аудиту встановлено, що пасажиропотік цивільної авіації у 2021 році становив більш як 16,2 млн чол., що майже в два рази більше аналогічного показника 2020 року, але значно нижче показника 2019 року – 24,3 млн чол., що зумовлено епідемією COVID-19. З початком воєнних дій у лютому 2022 року надходження у зв'язку із закриттям повітряного простору України знизились до мінімуму. За прогнозними показниками державних зборів планувались такі надходження: у 2021 році – 331 840,0 тис. грн, 2022 році – 261 040 тис. грн, а в 2023 році – лише 9 600 тис. гривень.

Процеси адміністрування надходжень державних зборів.

Встановлено, що процеси адміністрування надходжень державних зборів у Державіаслужбі не автоматизовані та здійснюються в ручному режимі з використанням програми «EXCEL». Система внутрішнього контролю не ідентифікувала ризик помилкового внесення даних.

Відповідно до інтерв'ю з начальником управління БОФ процес справляння державних зборів здійснюється таким чином: через систему документообігу «Мегаполіс» надходить інформація від аеропортів про обсяги перевезених вантажів та пасажирів або довідки від інших підрозділів Державіаслужби на сплату державного збору. Документи передаються безпосереднім виконавцям, які, в свою чергу, вручну заносять дані в спеціально створені таблиці у форматі програми «EXCEL», формують рахунки-фактури до сплати суб'єктам авіаційної діяльності та надсилають на їх електронну адресу.

Державіаслужба зазначила: відділом бюджетного фінансування у 2021 році надавались пропозиції керівництву щодо впровадження на основі існуючого програмного комплексу з бухгалтерського обліку автоматизованого процесу адміністрування державних зборів. На момент аудиту програмні продукти з автоматизації справляння державних зборів (за даними бухгалтерського обліку) не були впроваджені.

Оцінка вжитих заходів з погашення і недопущення виникнення заборгованості з державних зборів.

Станом на 01.01.2021 обліковувалась прострочена заборгованість за авіаперевізниками-платниками державних зборів у сумі 929 133,94 тис. грн та 891,76 тис. дол. США. Найбільша заборгованість була у ПрАТ "АВІАКОМПАНІЯ "МАУ" – 857 997,3 тис. грн (додаток 2).

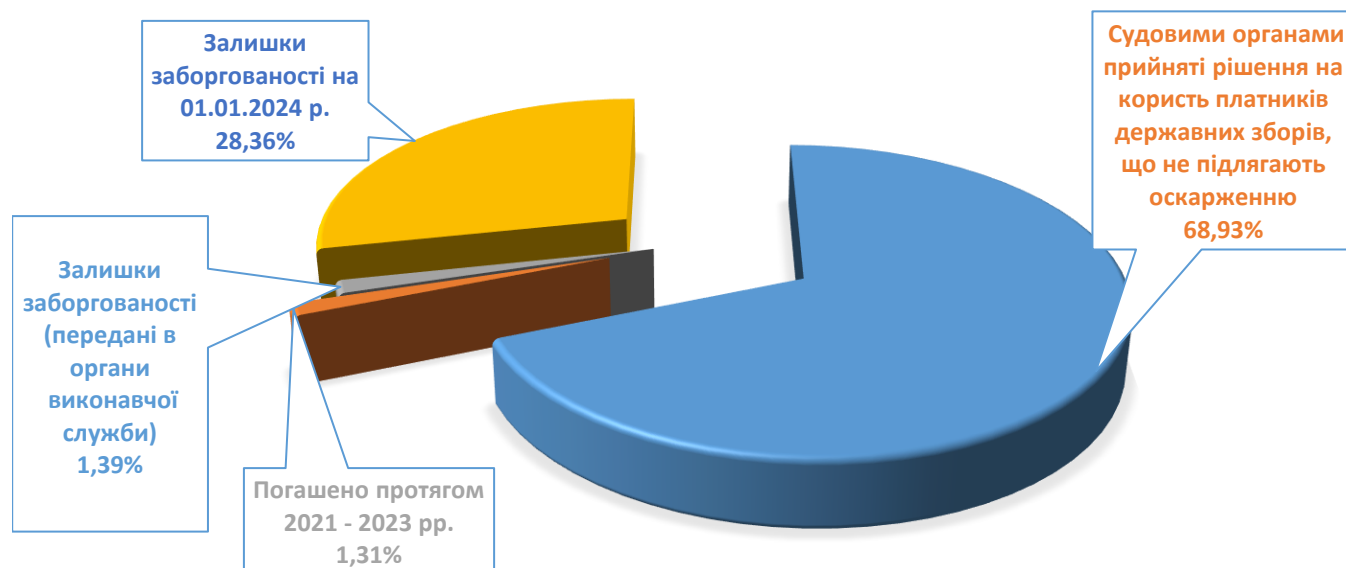
За даними Державіаслужби судовими органами були прийняті на користь платників державних зборів та не підлягають оскарженню рішення на загальну суму 651 154,34 тис. грн і 326,43 тис. дол. США, в тому числі щодо ПрАТ "АВІАКОМПАНІЇ «МАУ» – 628 550,67 тис. гривень.

Протягом 2021–2023 років погашено заборгованість у сумі 6 322,1 тис. грн і 222,76 тис. дол. США, або 1,3 відс. загального обсягу, в тому числі ПрАТ "АВІАКОМПАНІЯ «МАУ» – 1 820,96 тис. гривень. Передано до органів виконавчої служби – 13 337,61 тис. гривень.

Залишки заборгованості на 01.01.2024 становили 271 657,5 тис. грн та 342,57 тис. дол. США, з них у судах за справами з банкрутства – 244 813,08 тис. грн, у тому числі ПрАТ "АВІАКОМПАНІЯ «МАУ» – 227 625,67 тис. гривень.

Державіаслужбою продовжується судове оскарження щодо вітчизняних суб'єктів авіаційної діяльності та претензійна робота щодо іноземних авіаперевізників (діаграма 4).

Діаграма 4. Результати вжитих Державіаслужбою заходів щодо погашення суб'єктами авіаційної діяльності заборгованості з державних зборів за авіаперевезення пасажирів і вантажів до Спецавіафонду, яка обліковувалась на 01.01.2021



Аудит також засвідчив, що Державіаслужба в окремих випадках

несвоєчасно¹¹ застосовувала законні заходи впливу до суб'єктів авіаційної діяльності (боржників) шляхом припинення здійснення процедур сертифікації, реєстрації, перереєстрації супроводження діяльності та надання прав на експлуатацію повітряних ліній авіаперевізника-боржника.

За поясненнями Державіаслужби: «В зв'язку з введенням 24.02.2022 воєнного стану над територією України був повністю закритий повітряний простір. Крім того Торгово-промислова палата України своїм листом від 28.02.2022 № 2024/02.0-7.1 засвідчила, що військова агресія російської федерації проти України є формажорною обставиною (обставина непереборної сили).

Незастосування до українських авіакомпаній механізму припинення здійснення процедур сертифікації, реєстрації, перереєстрації, супроводження діяльності та надання прав на експлуатацію повітряних ліній дозволило таким авіакомпаніям після 24.02.2022 зберегти свою операційну діяльність (функціонують за межами України), виконувати завдання, що пов'язані з національною обороною та безпекою, сплатити наявну заборгованість.

Авіакомпанії, які не сплатили наявну заборгованість припинили свою операційну діяльність, а їх сертифікати експлуатанта були тимчасово припинені, або анульовані:

ТОВ «Авіаційна компанія «Ейр Оушен Ейрлайнс» сертифікат експлуатанта тимчасово припинено згідно з наказом Державіаслужби від 24.04.2023 № 271;

ТОВ «Біз Ейрлайн» сертифікат експлуатанта анульовано, згідно наказу Державіаслужби від 28.07.2022 № 653;

ПрАТ «Авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України» сертифікат експлуатанта тимчасово припинено згідно з наказом Державіаслужби від 19.01.2024 № 37».

Отже, Державіаслужба після закриття повітряного простору України своєчасно не видавала накази про припинення зазначених вище процедур щодо українських авіакомпаній. Встановлено, що за державними зборами, нарахованими за авіаперевезення пасажирів і вантажів, які здійснювались на початку 2022 року, виникла нова заборгованість у сумі 7 550,8 тис. грн, яка станом на 01.01.2024 не погашена, в тому числі боржниками:

ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» – 5 272,9 тис. грн;

ТОВ «БІЗ ЕЙРЛАЙН» – 2 212 тис. гривень.

Одним із важелів дотримання платіжної дисципліни суб'єктами авіаційної діяльності, який встановлений законодавством, є право Державіаслужби на застосування фінансових санкцій у вигляді штрафів до суб'єктів авіаційної діяльності за порушення порядку або строків сплати державних зборів (стаття 127 ПКУ), але, за наданою Державіаслужбою інформацією, з жовтня 2021 року не накладено штрафів у 61 випадку встановлених порушень строків сплати державних зборів. Зважаючи на мінімальний розмір штрафу, передбаченого законодавством

¹¹ Відповідно до пункту 12 статті 121 ПКУ передбачено вжиття заходів впливу на 31 день з дати оформлення рахунку-фактури.

(85 тис. грн), сума недоотриманих доходів державного бюджету становила, за розрахунками, 5 185 тис. грн (85 тис. грн x 61).

Стан контрольно-аналітичної роботи.

Відділу бюджетного фінансування управління БОФ відповідно до положення, зокрема, визначено завдання щодо участі у перевірях авіапідприємств у межах компетенції управління, у тому числі в частині контролю за своєчасною та в повному обсязі сплатою державних зборів до Спецавіафонду.

Державіаслужба на запит контрольної групи щодо надання матеріалів перевірок авіапідприємств у частині контролю за своєчасною та в повному обсязі сплатою державних зборів до Спецавіафонду надала відповідь: «Здійснення Державіаслужбою відповідних перевірок не передбачено вимогами чинного законодавства».

Встановлено, що на законодавчому рівні за Державіаслужбою не закріплена функція контролю з питань правильності та повноти нарахування державних зборів.

До аудиту не надано свідчень щодо проведених Державіаслужбою аналізу та звіряння наданої аеропортами інформації про кількість перевезених пасажирів і вантажів, а також даних провайдерів аеронавігаційного обслуговування про плату, одержану за аеронавігаційні послуги з іншими джерелами інформації (авіаперевізників, провайдерів, даними Держмитслужби, статистичними даними тощо). Система внутрішнього контролю не ідентифікувала ризику внесення недостовірних даних.

Рекомендації

Кабінету Міністрів України доручити:

Мінінфраструктури, Мінфіну та Державіаслужбі узагальнити практику застосування законодавства в частині сплати державних зборів із суб'єктів авіаційної діяльності та забезпечення контролю за повнотою і своєчасністю їх справляння. За результатами узагальнення розробити пропозиції щодо вдосконалення законодавчих актів, спрямовані на розмежування державних зборів, а саме: які є платою за надані Державіаслужбою послуги та не є послугами, тобто безпосередньо не надаються Державіаслужбою (державні збори за авіаперевезення пасажирів і вантажів). Державні збори, які є платою за надані Державіаслужбою послуги, визначити як власні надходження Державіаслужби від плати за послуги, що надаються бюджетними установами відповідно до частини четвертої статті 13 БКУ та сплачуються до спеціального фонду державного бюджету за відповідною тарифікацією, яка здійснюється залежно від витрат на їх надання¹². Державні збори за авіаперевезення пасажирів і вантажів залишити без змін і запровадити ефективну систему їх адміністрування;

Довідково. Під час розроблення пропозиції щодо вдосконалення законодавчих актів із зазначеного питання врахувати, що відповідно до пункту 31¹ частини першої статті 1 ПКУ державний збір із суб'єкта авіаційної діяльності – обов'язковий неподатковий платіж до

¹² У тому числі за послуги із супроводження суб'єктів авіаційної діяльності, щодо додаткового введення яких Державіаслужбою надані пропозиції Кабінету Міністрів України.

Спецавіафонду як складової Державного бюджету України, що справляється із суб'єкта авіаційної діяльності відповідно до законодавства.

Згідно із статтею 1 Закону України від 06 вересня 2012 року № 5203-VI «Про адміністративні послуги» (далі – Закон № 5203) адміністративна послуга – результат здійснення владних повноважень суб'єктом надання адміністративних послуг за заявою фізичної або юридичної особи, спрямований на набуття, зміну чи припинення прав та/або здійснення обов'язків такої особи відповідно до закону. Надання адміністративних послуг здійснюється відповідно до Закону України «Про адміністративну процедуру» та Закону № 5203 з урахуванням особливостей, визначених законами, які регулюють суспільні відносини у відповідних сферах, зокрема Законом України «Про ліцензування видів господарської діяльності» (частина друга статті 3 Закону № 5203).

При наданні адміністративних послуг у випадках, передбачених законом, справляється плата (адміністративний збір) (частина перша статті 11 Закону № 5203). Адміністративні послуги визначаються виключно законом (частина друга статті 5 Закону № 5203). Повітряним кодексом України не передбачено надання Державною авіаційною службою України адміністративних послуг (платних послуг).

Відповідно до частини другої статті 19 Конституції України органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

При цьому законом, зокрема ПКУ, не передбачено надання Державіаслужбою платних послуг. Положенням № 520 також це не передбачено.

Мінінфраструктури та Мінфіну спільно з Державною податковою службою України та Державіаслужбою опрацювати питання визначення механізму здійснення контролю правильності нарахування, повноти і своєчасності сплати державних зборів за авіаперевезення пасажирів і вантажів, розробити проекти необхідних нормативно-правових актів та внести їх на розгляд Кабінету Міністрів України;

Державіаслужбі:

розробити внутрішній регламент щодо порядку планування (прогнозування) надходжень державних зборів (строк виконання – грудень 2024 року);

вжити заходів щодо автоматизації процесу адміністрування державних зборів (строк виконання – протягом року з дня припинення або скасування воєнного стану (за наявності необхідного для цього фінансування));

вжити заходів щодо застосування фінансових санкцій у вигляді штрафів за порушення порядку або строків сплати державних зборів суб'єктами авіаційної діяльності (строк виконання – жовтень – грудень 2024 року);

розробити внутрішні регламенти з метою покращення справляння державних зборів до Спецавіафонду, зокрема процесу звірювання наданої аеропортами інформації щодо кількості перевезених пасажирів і вантажів, а також даних від провайдерів аеронавігаційного обслуговування про плату, одержану за аеронавігаційні послуги, з іншими джерелами інформації (авіаперевізників, провайдерів, даними Держмитслужби, статистичними даними тощо) (строк виконання – грудень 2024 року).

5. ОЦІНКА СТАНУ ВИКОНАННЯ ДЕРЖАВІАСЛУЖБОЮ ОСНОВНИХ ЗАВДАНЬ І ФУНКЦІЙ

Висновки

Оцінка стану виконання Державіаслужбою основних завдань і функцій, у тому числі через відсутність належних окремих результативних показників у паспортах Програми, є ускладненою.

Стратегія розвитку авіаційної галузі станом на 01.01.2024 не прийнята. Її розроблення триває з 2022 року. Стратегічне планування, у тому числі авіаційної галузі, здійснюється Мінінфраструктури в межах Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року.

Щорічне планування роботи Державіаслужби та звітування про виконання планів здійснюється відповідно до розділів V і VIII Наказу № 319. Водночас плани робіт Державіаслужби на 2021–2023 роки не передбачали виконання робіт з проведення державної експертизи системи захисту ЄІС що є недотриманням вимог пункту 21 Правил № 373.

Встановлено, що паспорти Програми за 2021–2023 роки не містять окремих результативних показників. Це унеможливорює оцінку виконання деяких завдань Програми та досягнення її мети.

Так, щодо першого завдання *«Внесення пропозицій щодо формування державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору»* в паспортах не визначені результативні показники.

До паспортів також не включені результативні показники завдання із забезпечення надходжень державних зборів до Спецавіафонду, яке є частиною основного завдання Програми *«Реалізація державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору»*.

Результати аудиту

Відповідно до Положення № 520 основними завданнями Державіаслужби є:

- 1) реалізація державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України;
- 2) внесення пропозицій Міністрові щодо забезпечення формування державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України;
- 3) організація використання повітряного простору України;
- 4) здійснення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації, нагляду за забезпеченням аеронавігаційного обслуговування.

Державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України полягає у формуванні державної політики та стратегії розвитку, визначенні завдань, функцій, умов діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України, застосуванні заходів безпеки польотів, прийнятті загальнообов'язкових авіаційних правил України, у здійсненні державного контролю за їх виконанням та встановленні відповідальності за їх порушення.

Діяльність цивільної авіації України регламентується Конституцією та законами України, указами та розпорядженнями Президента України, постановами

та розпорядженнями Кабінету Міністрів України, наказами Міністерства інфраструктури України, АПУ, також Україна несе відповідальність за виконання міжнародних зобов'язань, що впливають з Чиказької конвенції. Основним законодавчим актом, що регулює відносини у сфері цивільної авіації, є ПКУ, що встановлює правові засади діяльності в галузі авіації, спрямовані на гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави, національної безпеки та потреб суспільства і економіки у повітряних перевезеннях та авіаційних роботах. Дія ПКУ поширюється на фізичних та юридичних осіб незалежно від форми власності та відомчої підпорядкованості в частині, що їх стосується, які провадять діяльність у галузі авіації та використання повітряного простору України. АПУ регулюють діяльність цивільної авіації та використання повітряного простору України і підлягають обов'язковому виконанню всіма юридичними та фізичними особами на території України та суб'єктами авіаційної діяльності України за її межами.

Україна є підписантом Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, з якої впливають обов'язки щодо дотримання Стандартів та Рекомендованої практики (SARPs) Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO).

Щорічне планування роботи Державіаслужби здійснювалось відповідно до розділів V і VIII Наказу № 319 та визначене окремим дорученням Голови Державіаслужби. Впроваджено також середньострокове планування (2021–2023 рр.), але створення стратегії розвитку авіаційної галузі в процесі розроблення та триває з 2022 року. Стратегічне планування проведено Мінінфраструктури в межах Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року.

Державіаслужба на виконання розділу VIII Наказу № 319 надавала Мінінфраструктурі на погодження плани своєї роботи на 2021–2023 роки та звітувала про їх виконання.

Звіти про виконання плану робіт належним чином оформлені.

Заплановані заходи загалом відповідають визначеним Державіаслужбі завданням, які встановлені у Положенні № 520.

Аудит засвідчив: підпунктом 2 пункту 4 Положення № 520 передбачено, що Державіаслужба відповідно до покладених на неї завдань, серед іншого, здійснює комплексні заходи щодо забезпечення безпеки польотів, авіаційної, екологічної, економічної та інформаційної безпеки.

При цьому ЄІС не забезпечена комплексною системою захисту інформації.

ЄІС – програмно-апаратний комплекс, який забезпечує комплексну автоматизацію основних напрямів діяльності Державіаслужби.

Плани робіт на 2021–2023 роки не передбачали виконання робіт з проведення державної експертизи системи захисту ЄІС.

Довідково. Відповідно до пункту 16 Правил № 373: «для забезпечення захисту інформації в системі створюється комплексна система захисту інформації (далі – система захисту), яка призначається для захисту інформації від:

витоку технічними каналами, до яких належать канали побічних електромагнітних випромінювань і наведень, акустично-електричні та інші канали, що утворюються під впливом фізичних процесів під час функціонування засобів обробки інформації, інших технічних засобів і комунікацій;

несанкціонованих дій з інформацією, у тому числі з використанням комп'ютерних вірусів;

спеціального впливу на засоби обробки інформації, який здійснюється шляхом формування фізичних полів і сигналів та може призвести до порушення її цілісності та несанкціонованого блокування».

Згідно з пунктом 21 зазначених Правил у складі системи захисту повинні використовуватись засоби захисту інформації з підтвердженою відповідністю.

У разі використання засобів захисту інформації, які не мають підтвердження відповідності на момент проектування системи захисту, відповідне оцінювання проводиться під час державної експертизи системи захисту.

Державіаслужба є відповідальним виконавцем Програми, головний розпорядник якої – Мінінфраструктури. Відповідно до паспортів Програми на 2021–2023 роки, затверджених наказами Мінінфраструктури, мета програми – реалізація державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору.

У паспортах визначені такі завдання бюджетної програми:

- 1) Внесення пропозицій щодо формування державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору.
- 2) Реалізація державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору.
- 3) Здійснення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації.
- 4) Організація розроблення нормативно-правової бази для регулювання діяльності у сфері цивільної авіації.
- 5) Сертифікація та реєстрація об'єктів і суб'єктів цивільної авіації та ліцензування авіаційних перевезень.
- 6) Регулювання використання повітряного простору та організація повітряного руху.
- 7) Організація авіаційних перевезень.
- 8) Сприяння провадженню зовнішньоекономічної і міжнародно-правової діяльності цивільної авіації.

Крім того, у паспортах визначені результативні показники.

Довідково. Пунктом 1 розділу I «Загальні положення» Правил № 1098 встановлено: *«Паспорт бюджетної програми - документ, що визначає мету, завдання, напрями використання бюджетних коштів, відповідальних виконавців, результативні показники та інші характеристики бюджетної програми відповідно до бюджетного призначення, встановленого законом про Державний бюджет України (рішенням про місцевий бюджет), та цілей державної політики у відповідній сфері діяльності, формування та/або реалізацію якої забезпечує головний розпорядник.*

Завдання бюджетної програми відображають основні етапи і шляхи виконання бюджетної програми протягом бюджетного періоду та спрямовані на досягнення її мети. Завдання мають бути чітко сформульованими, конкретними та їх виконання може бути перевірено за допомогою результативних показників бюджетної програми.

Результативні показники бюджетної програми - кількісні та якісні показники, які визначають результат виконання бюджетної програми, характеризують хід її реалізації, ступінь досягнення цілей державної політики у відповідній сфері діяльності, формування та/або реалізацію якої забезпечує головний розпорядник бюджетних коштів, досягнення мети

бюджетної програми, виконання завдань бюджетної програми, висвітлюють обсяг і якість надання публічних послуг».

Виявлено, що паспорту Програми не містять окремих результативних показників, що унеможлиблює оцінку виконання деяких завдань Програми та досягнення її мети.

Так, щодо першого завдання «Внесення пропозицій щодо формування державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору» в паспорті не визначені результативні показники.

Також до паспортів не включені результативні показники завдання із забезпечення надходжень державних зборів до Спецавіафонду, яке є частиною основного завдання Програми – «Реалізація державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору».

Довідково. Державіаслужба відповідно до визначених завдань, зокрема, згідно з підпунктом 19 пункту 4 Положення № 520, забезпечує надходження та використання коштів Спецавіафонду.

Слід зазначити, що Постановою № 194 введено у міністерствах, інших центральних органах виконавчої влади посаду заступника керівника відповідного органу з питань цифрового розвитку, цифрових трансформацій і цифровізації (CDTO) і встановлено, що утворення та забезпечення функціонування підрозділів з питань цифрового розвитку, цифрових трансформацій і цифровізації центральних та місцевих органів виконавчої влади, а також введення посад заступників керівників центральних органів виконавчої влади здійснюється в межах установленної граничної чисельності працівників, фонду оплати праці та видатків на утримання відповідного органу. Згідно з абзацом третім частини другої статті 19 Закону № 3166 кількість заступників керівника центрального органу виконавчої влади визначається Кабінетом Міністрів України на основі обґрунтованого подання відповідного керівника. Пунктом 13 Положення № 520 визначено: штатний розпис апарату Державіаслужби затверджує її Голова за погодженням із Мінфіном.

Таким чином, пункт 11 Положення № 520, яким передбачено дві посади заступника Голови, не приведено у відповідність до положень Постанови № 194.

Рекомендації

Мінінфраструктури та Державіаслужбі:

розробити та затвердити Стратегію розвитку авіаційної галузі як складову Національної транспортної стратегії України за період до 2030 року (строк виконання – вересень 2025 року);

передбачити в плані роботи Державіаслужби на 2025 рік виконання робіт з проведення державної експертизи системи захисту ЄІС (строк виконання – грудень 2024 року);

з метою належної оцінки досягнення мети Програми передбачити при складанні паспорта Програми на 2025 рік результативні показники в розрізі всіх завдань бюджетної програми (строк виконання – лютий 2025 року);

розробити та внести в установленому порядку на розгляд Кабінету Міністрів України проєкт змін до Положення № 520 щодо приведення у відповідність

кількості посад заступників Голови Державіаслужби (строк виконання – грудень 2024 року).

6. ОЦІНКА СТАНУ ФУНКЦІОНУВАННЯ СИСТЕМИ ВНУТРІШНЬОГО КОНТРОЛЮ ТА ПІДРОЗДІЛУ ВНУТРІШНЬОГО АУДИТУ

Висновки

Система внутрішнього контролю Державіаслужби, зокрема за напрямом управління ризиками, функціонує неефективно. Створена робоча група з управління ризиками не виконувала своїх функцій: не дотримувалась положень пунктів 5, 8 Основних засад № 1062 та вимог внутрішніх регламентів (Керівництва з ризиків (пункти 12.3.1 – 12.3.4, 12.8) і Керівництва з якості (пункти 12.1, 13.3.4, 14.1)).

Встановлені випадки nereагування на рекомендації за результатами контрольних заходів підрозділу внутрішнього аудиту, що призвело до повторення порушень вимог нормативно-правових актів.

Посадові особи сектору з внутрішнього аудиту в окремих випадках не дотримувались вимог внутрішніх регламентів (Керівництва з ризиків, Керівництва з ризик-планування), Основних засад № 1062 і Методичних рекомендацій № 995.

Результати аудиту

У Державіаслужбі запроваджена система менеджменту якості відповідно до Міжнародного стандарту ISO 9001:2015 “Система менеджменту якості. Вимоги”¹³, яка визначає основні елементи внутрішнього контролю та відображена у внутрішньому регламенті (Керівництво з якості).

Внутрішнім контролем охоплена діяльність Державіаслужби (фінансові і нефінансові процеси). До системи внутрішнього контролю належить:

- визначення мети (місії) Державіаслужби;
- планування діяльності/роботи Державіаслужби;
- управління ризиками;

стандартизація процесів Державіаслужби, прийняття внутрішніх регламентів (керівництв, процедур, методик, процесів) за напрямами діяльності/виконання функцій структурних підрозділів;

організаційна структура Державіаслужби;

управління бюджетними коштами, ведення бухгалтерського обліку, складання фінансової та бюджетної звітності, забезпечення збереження/захисту майна, здійснення закупівель товарів, робіт і послуг;

моніторинг виконання планів діяльності, оцінка процесів, комунікація і взаємодія.

Основними засадами № 1062 визначено, що ключовим елементом внутрішнього контролю є впровадження системи управління ризиками. Пунктом

¹³ З 2022 року у Державіаслужбі не проводився наглядовий аудит, отже, дія сертифіката відповідності ISO 9001:2015 № UA229908 від 22 грудня 2020 року була призупинена з 01 липня 2023 року.

3.1 Методичних рекомендацій № 995 передбачено, що «діяльність з управління ризиками в установі полягає у ідентифікації, оцінці та визначенні способів реагування на ризики і заходів контролю з метою запобігання або зменшення їх негативного впливу на досягнення установою мети та стратегічних цілей».

На запит контрольної групи не надано документів, які фактично підтверджують функціонування робочої групи з управління ризиками, а саме: матеріалів засідань робочої групи; узагальнення ризиків, визначення способів реагування на ідентифіковані та оцінені ризики, здійснення перегляду ідентифікованих та оцінених ризиків для виявлення нових та таких, що зазнали змін, та інших документів, які б свідчили про діяльність робочої групи.

У Картах ризиків і можливостей окремими структурними підрозділами, зокрема сектором з внутрішнього аудиту та управлінням БОФ, не визначались способи реагування на ідентифіковані ризики, що є недотриманням вимог пунктів 5 і 8 Основних засад № 1062, пункту 3.1 Методичних рекомендацій № 995 та положень Керівництва з ризиків (пункт 12.3.3).

Посадові особи сектору з внутрішнього аудиту в окремих випадках не дотримувались вимог внутрішнього регламенту – розділу XIV Керівництва з ризик-планування, яке регулює питання ризик-орієнтовного відбору об'єктів для здійснення аудиту. Результати розрахунку індексів пріоритетності об'єктів не відповідали передбаченій формулі.

Як наслідок, пріоритетний для підрозділу внутрішнього аудиту Державіаслужби об'єкт контролю «Оцінка повноти та своєчасності справляння державних зборів до Спецавіафонду» протягом тривалого часу в плані аудиту не визначався, незважаючи на високий ступінь ризиковості, аудит заплановано провести у 2026 році. Актуальність зазначеного питання обумовлена пошуком додаткових джерел фінансування діяльності Державіаслужби (утриманням) у зв'язку із закриттям повітряного простору України у 2022 році.

Моніторинг стану внутрішнього контролю здійснюється шляхом періодичної оцінки підрозділом внутрішнього аудиту виконання окремих завдань та функцій для проведення аналізу результативності внутрішнього контролю. Про результати моніторингу інформують керівництво Державіаслужби, зокрема щодо недоліків у системі внутрішнього контролю і удосконалення окремих його елементів.

На запит контрольної групи щодо проведеної сектором з внутрішнього аудиту оцінки системи управління ризиками в Державіаслужбі, яка мала здійснюватися відповідно до розділів X та XI Керівництва з ризик-планування під час планування діяльності з внутрішнього аудиту у 2021–2023 роках, аналітичних матеріалів не надано.

Довідково. Згідно з розділами X і XI Керівництва з ризик-планування:

«Під час планування діяльності з внутрішнього аудиту враховується запроваджена в Державіаслужбі система управління ризиками (включаючи рівень ризику, встановлений керівництвом для різних напрямів (сфер) діяльності). Якщо в Державіаслужбі не запроваджено систему управління ризиками відповідно до вимог Основних засад внутрішнього контролю, Сектор самостійно проводить оцінку ризиків з урахуванням думки Голови Державіаслужби та після консультацій з відповідальними за діяльність особами щодо проблемних питань та ризиків, які впливають на досягнення Державіаслужбою цілей.»

Сектор під час планування діяльності з внутрішнього аудиту повинен: дослідити наявність дотримання вимог внутрішніх документів, які регламентують діяльність з управління ризиками керівництвом та працівниками Державіаслужби, а також своєчасність надання керівництву та працівникам Державіаслужби інформації з питань управління ризиками; проаналізувати сформовані відповідальними за діяльність особами реєстри ризиків з метою розуміння ризиків, дослідити повноту виявлення відповідальними за діяльність особами ризиків; проаналізувати, які ризики було класифіковано відповідальними за діяльність особами, обрані ними способи реагування на ризики».

Управлінням БОФ при направленні працівників у відрядження за кордон не дотримано вимоги пункту 4 розділу I Наказу № 59, абзацу 1 пункту 5 Постанови № 98 та не виконано рекомендацій внутрішнього аудиту щодо необхідності видачі авансів перед відрядженням (аудиторський звіт сектору з внутрішнього аудиту від 18 червня 2021 року № 17-2/02СВА/21).

Через недоліки, що встановлені за результатами аудиту, Державіаслужбі доцільно розробити внутрішній регламент з питань функціонування системи внутрішнього контролю відповідно до статті 26 БКУ і Основних засад № 1062.

Рекомендації

Державіаслужбі:

запровадити ефективну систему управління ризиками;

розробити та удосконалити внутрішні регламенти з питань функціонування системи внутрішнього контролю, зокрема за напрямом управління ризиками;

передбачити у внутрішніх розпорядчих документах відповідальність посадових осіб за невиконання рекомендацій сектору з внутрішнього аудиту, які вказують на недотримання положень нормативно-правових актів.

Строк виконання – грудень 2024 року.

7. ОЦІНКА СТАНУ ВИКОНАННЯ РЕКОМЕНДАЦІЙ (ПРОПОЗИЦІЙ) РАХУНКОВОЇ ПАЛАТИ, ЯКІ НАДАНІ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ ПОПЕРЕДНІХ КОНТРОЛЬНИХ ЗАХОДІВ

Висновки

Державіаслужба не забезпечила дієвого контролю за погашенням заборгованості та недопущенням у подальшому виникнення дебіторської заборгованості з державних зборів, які справляються до Спецавіафонду.

Пункт 11 Положення № 520 не приведено у відповідність до Закону України від 17 березня 2011 р. № 3166 “Про центральні органи виконавчої влади” – пропозиції Державіаслужби протягом майже трьох років погоджуються з Мінінфраструктури.

Результати аудиту

Підсумки реалізації рекомендацій щодо контролю за погашенням та недопущенням заборгованості з державних зборів детально розглянуті в розділі 4 Звіту та говорять про низьку результативність вжитих заходів: частка

погашеної заборгованості від загального її обсягу протягом 2021–2023 років становила лише 1,3 відс. (погашено 6 322,1 тис. грн та 222,76 тис. дол. США з 929 133,94 тис. грн та 891,76 тис. дол. США). Крім того, Державіаслужбою на початку 2022 року допущено виникнення нової дебіторської заборгованості в сумі 7 550,8 тис. гривень.

За інформацією Державіаслужби: «На виконання рішення Рахункової палати від 13.07.2021 № 15-5 проєкт постанови щодо змін до Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08.10.2014 № 520 (далі – проєкт постанови), протягом 2021–2023 років Державіаслужбою 7 раз надсилався на погодження до Мінінфраструктури зміни до Положення листами Державіаслужби, а саме: від 18.04.2022 № 1.17-1683-22, від 15.08.2022 № 1.17-3574-22, 13.01.2023 № 1.17-201-23, від 28.06.2023 № 1.17-2976-23, від 25.08.2023 № 1.17-3834-23, від 13.10.2023 № 1.17-4603-23, від 24.11.2023 № 1.17-5247-23.

Зауваження та пропозиції до проєкту постанови надавались листами Мінінфраструктури від 12.08.2022 № 169/35/11-22, від 10.08.2023 № 13031/27/10-23, від 26.09.2023 № 16368/27/10-23, від 21.11.2023 № 20614/42/10-23, від 27.12.2023 № 23158/42/10-23.3

Зауваження, які стосувались пункту 11 Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08.10.2014 № 520, надані листом Мінінфраструктури від 26.09.2023 № 16368/27/10-23.

Відповідні зауваження були враховані та листом Державіаслужби від 13.10.2023 № 1.17-4603-23 доопрацьований проєкт постанови надіслано на погодження до Мінінфраструктури.

При цьому зауваження до положень щодо призначення Голови, заступників та державних службовців апарату Державіаслужби на посади та звільнення з посад в інших листах Мінінфраструктури не надавались, а в подальших редакціях проєкту постанови, що надсилались на погодження до Мінінфраструктури, в цій частині положення не змінювались.

Востаннє проєкт постанови надіслано на погодження до Мінінфраструктури листом Державіаслужби від 22.03.2024 № 1.17-1276-2».

Державіаслужбою надана інформація щодо відсутності підстав для проведення службового розслідування за фактом безспірного списання коштів за рішенням суду на користь Антимонопольного комітету України, допущеним посадовими особами Державіаслужби по відношенню до відповідальних посадових осіб. На даний час реалізація рекомендації неможлива за причиною звільнення відповідальних посадових осіб¹⁴.

¹⁴ На даний час звільнено Муратова Д. В., начальника управління бухгалтерського обліку та звітності, бюджетного фінансування – головного бухгалтера ДАВСУ (наказ від 22.12.2022 № 465о/с), і Кордяніна В. Ю., начальника відділу державного нагляду за безпекою авіації відділу сертифікації суб'єктів аеропортової діяльності управління аеродромів та аеропортів (наказ від 24.07.2023 № 300 о/с).

Рекомендації

Мінінфраструктури:

вжити заходів щодо забезпечення реалізації рекомендацій Рахункової палати, наданих Державіаслужбі рішенням від 13 липня 2021 року № 15-5 (строк виконання – жовтень 2024 року);

Державіаслужбі:

розробити та вжити заходів щодо реалізації рекомендацій Рахункової палати, наданих Державіаслужбі рішенням від 13 липня 2021 року № 15-5 (строк виконання – жовтень 2024 року).

8. ІНФОРМАЦІЯ ПРО АУДИТ

Аудит здійснено відповідно до Закону України від 02 липня 2015 р. № 576-VIII “Про Рахункову палату”, Міжнародних стандартів вищих органів аудиту (ISSAI 100; ISSAI 300; ISSAI 3000; ISSAI 4000), визнаних в Україні, у частині, що не суперечить Конституції і законам України та вимогам нормативно-правових актів, що регулюють діяльність Рахункової палати.

Мета аудиту: встановлення фактичного стану справ та надання оцінки щодо своєчасності і повноти бюджетних надходжень, продуктивності, результативності, економності використання коштів державного бюджету за бюджетною програмою «Керівництво та управління у сфері авіаційного транспорту» (КПКВК 3108010) у 2021–2023 роках, спрямованих на реалізацію Державною авіаційною службою України державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України; законності, своєчасності і повноти прийняття управлінських рішень та стану внутрішнього контролю в Державіаслужбі. Підготовка відповідних висновків та рекомендацій.

Предмет аудиту: забезпечення виконання Державіаслужбою основних завдань та функцій з реалізації державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України, кошти державного бюджету за бюджетною програмою «Керівництво та управління у сфері авіаційного транспорту» (КПКВК 3108010), спрямовані у 2021–2023 роках Державіаслужбі на реалізацію державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України (з огляду на економність, продуктивність та результативність їх використання), їх рух; автоматизовані процеси і процедури; автоматизовані інформаційні, аналітичні, довідкові та інші системи, програмні продукти, які використовуються Державіаслужбою. Нормативно-правові, розпорядчі акти, інші документи, які регламентують діяльність Державіаслужби.

Обсяг аудиту визначений з урахуванням проблемних ризикових сфер діяльності Державіаслужби, встановлених за результатами попереднього дослідження предмета аудиту.

Об’єкт контролю – Державіаслужба.

Обмеження аудиту:

- географічні: м. Київ;

- часові: період 2021–2023 років;
- початкові: заходи аудиту реалізовувались з урахуванням обставин, обумовлених збройною агресією РФ проти України;
- термін здійснення аудиту: квітень – вересень 2024 року.

Залучення експертів

З метою оцінки стану ефективності використання Державіаслужбою коштів при закупівлі послуг з розроблення, вдосконалення автоматизованих комп'ютерних систем залучено зовнішнього експерта – представника Мінцифри з питань ІТ-забезпечення.

Критерії аудиту

Критерії аудиту формувались з урахуванням цілей, завдань та політики Державіаслужби; галузевих стандартів і норм; ключових показників діяльності; грантових угод та ін. Перелік критеріїв наведено в додатку 3.

Використані методи аудиту:

- запит на отримання інформації від об'єкта контролю;
- збір та перевірка даних;
- спостереження за процесами;
- порівняння даних;
- аналіз даних;
- зустрічі/інтерв'ю.

Заступник Голови Рахункової палати

Сергій КЛЮЧКА

9. ДОДАТКИ

Додаток 1
до Звіту

Аналіз планування, фінансування видатків за 2021–2023 роки у Державіаслужбі

(тис. грн)

Найменування	Потреба відповідно до уточнених бюджетних запитів			Затверджено кошторисом (без змін, внесених протягом періоду) (=даним початкових кошторисів)			Затверджено кошторисом (зі змінами, які внесені протягом періоду) (=даним ф-ма 2, ф-ма 4-2, ф-ма 4-3)			Внесено змін до кошторису протягом періоду			Надійшло коштів за звітний період (рік) (=даним ф-ма 2, ф-ма 4-2, ф-ма 4-3)			Касові видатки (=даним ф-ма 2, ф-ма 4-2, ф-ма 4-3)			Відсоток забезпеченості фінансовими ресурсами (початковий кошторис/потреби)		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Видатки, всього	331840	261040	211510	331840	261040	62476	332141	261494	196430	301	454	133954	258259	194623	159266	258259	194623	159266	100	100	30
2000 Поточні видатки	325270	259430	211510	325270	259430	62476	325270	259432	196430	0	2	133954	257776	194172	159266	257776	194172	159266	100	100	30
2100 «Оплата праці і нарахування на зарплату»	225446	201910	201910	225446	201910	52876	225446	201910	171455	0	0	118579	189351	164199	135545	189351	164199	135545	100	100	26
2111 «Заробітна плата»	184791	165500	165500	184791	165500	43341	184791	165500	140865	0	0	97524	157164	135846	111948	157164	135846	111948	100	100	26
2120 «Нарахування на оплату праці»	40654	36410	36410	40654	36410	9535	40654	36410	30590	0	0	21055	32187	28354	23597	32187	28354	23597	100	100	26
2210 «Предмети, матеріали, обладнання та інвентар»	7503	5000	0	7503	5000	350	7503	5002	350	0	2	0	4266	512	316	4266	512	316	100	100	0
2240 «Оплата послуг (крім комунальних)»	68054	35480	0	67644	35412	1450	67644	35412	15453	0	0	14003	52948	22672	14795	52948	22672	14795	99	100	0
2250 «Видатки на відрядження»	8900	5000	4625	8900	4250	3275	8900	4250	2775	0	0	-500	2179	2369	2283	2179	2369	2283	100	85	71

Продовження додатка 1

Найменування	Потреба відповідно до уточнених бюджетних запитів			Затверджено кошторисом (без змін, внесених протягом періоду) (=даним початкових кошторисів)			Затверджено кошторисом (зі змінами, які внесені протягом періоду) (=даним ф-ма 2, ф-ма 4-2, ф-ма 4-3)			Внесено змін до кошторису протягом періоду			Надійшло коштів за звітний період (рік) (=даним ф-ма 2, ф-ма 4-2, ф-ма 4-3)			Касові видатки (=даним ф-ма 2, ф-ма 4-2, ф-ма 4-3)			Відсоток забезпеченості фінансовими ресурсами (початковий кошторис/потреби)		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
2270 «Оплата комунальних послуг та енергоносіїв»	4807	5091	0	4807	5091	0	4807	5091	5546	0	0	5546	4586	4220	5535	4586	4220	5535	100	100	0
2271 «Оплата тепlopостачання»	1509	1584	0	1509	1584	0	1509	1584	1550	0	0	1550	1306	1116	1549	1306	1116	1549	100	100	0
2272 «Оплата водопостачання та водовідведення»	85	97	0	85	97	0	85	97	83	0	0	83	68	43	73	68	43	73	100	100	0
2273 «Оплата електроенергії»	3213	3410	0	3213	3410	0	3213	3410	3893	0	0	3893	3213	3061	3893	3213	3061	3893	100	100	0
2274 «Оплата природного газу»	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2275 «Оплата інших енергоносіїв та комунальних послуг»	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	21	0	0	21	0	0	21	0	0	0

Найменування	Потреба відповідно до уточнених бюджетних запитів			Затверджено кошторисом (без змін, внесених протягом періоду) (=даним початкових кошторисів)			Затверджено кошторисом (зі змінами, які внесені протягом періоду) (=даним ф-ма 2, ф-ма 4-2, ф-ма 4-3)			Внесено змін до кошторису протягом періоду			Надійшло коштів за звітний період (рік) (=даним ф-ма 2, ф-ма 4-2, ф-ма 4-3)			Касові видатки (=даним ф-ма 2, ф-ма 4-2, ф-ма 4-3)			Відсоток забезпеченості фінансовими ресурсами (початковий кошторис/потреби)		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
2282 «Окремі заходи по реалізації державних (регіональних) програм, не віднесені до заходів розвитку»	1631	1248	0	1631	1646	0	1631	1646	0	0	0	0	416	0	0	416	0	0	100	132	0
2630 "Поточні трансферти урядам іноземних держав та міжнародним організаціям"	3333	3163	4975	3743	3583	4375	3743	3583	0	0	0	-4375	3034	0	0	3034	0	0	112	113	88
2800 «Інші поточні видатки»	5596	2538	0	5596	2538	150	5596	2538	850	0	0	700	996	200	792	996	200	792	100	100	0
3000«Капітальні видатки»	6570	1610	0	6570	1610	0	6871	2062	0	301	452	0	483	452	0	483	452	0	100	100	0
3110 «Придбання обладнання і предметів довгострокового користування»	6570	1610	0	6570	1610	0	6570	2062	0	0	452	0	182	452	0	182	452	0	100	100	0
3160 "Придбання землі та нематеріальних активів"	0	0	0	0	0	0	301	0	0	301	0	0	301	0	0	301	0	0	0	0	0

**Аналіз стану вжитих заходів щодо погашення суб'єктами авіаційної діяльності заборгованості з державних зборів
за авіап перевезення пасажирів і вантажів до Спецавіафонду, що обліковувалась станом на 01.01.2021**

№ з/п	Заходи з погашення заборгованості	Обсяг заборгованості (тис. грн)			Обсяг заборгованості (тис. дол. США)			Примітка
		усього	в тому числі:		усього	в тому числі:		
			ПрАТ "МАУ"	інші		ERNEST AIRLINES (Іспанія)	інші	
	Заборгованість, що обліковувалась станом на 01.01.2021	929 133,94	857 997,30	71 136,64	891,76	295,54	596,22	
	в тому числі, яка не сплачена та визнана незаконною відповідно до рішень суду *	651 154,34	628 550,67	22 603,67	326,43	0,18	326,25	
1	Погашена протягом 2021–2023 років	6 322,10	1 820,96	4 501,14	222,76	0,00	222,76	
2	Перебуває на розгляді в судових органах, у тому числі за справами з банкрутства	258 319,89	227 625,67	30 694,22	0,00	0,00	0,00	
3	Передано до органів виконавчої служби	244 813,08	227 625,60	17 187,48	0,00	0,00	0,00	
4	Проводиться претензійна робота	13337,61	0,00	13 337,61	0,00	0,00	0,00	
	Заборгованість, що обліковувалась станом на 01.01.2024**	0,00	0,00	0,00	342,57	295,36	47,21	
		271 657,50	227 625,67	44 031,83	342,57	295,36	47,21	з урахуванням погашеної заборгованості та без урахування заборгованості за справами №№ 826/17492/16 і 826/11485/17

* За справою 826/17492/16 визнано незаконними та нечинними з 01.01.2014 положення пунктів 5, 6 розділу II додатка до Положення № 819; за справою 826/11485/17 визнано незаконними та нечинними з моменту прийняття пункт 11, додатки 2, 4 Положення № 819 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 22 березня 2017 року № 182).

** Стосується залишків заборгованості, яка обліковувалась станом на 01.01.2021.

Критерії аудиту та результати відповідності

№ з/п	Питання аудиту	Критерії аудиту	Відповідає / не відповідає / частково відповідає
1	Чи виконано рекомендації (пропозиції) Рахункової палати, надані за результатами проведення попередніх заходів державного зовнішнього фінансового контролю (аудиту)	Виконання рекомендації (пропозиції) – фактична реалізація заходів для усунення недоліків	Частково відповідає
		Якість виконання рекомендації (пропозиції) – міра, що вказує, наскільки добре виконано рекомендацію (пропозицію).	Частково відповідає
		Повнота виконання рекомендації (пропозиції) – міра, що вказує, наскільки добре виконано рекомендацію (пропозицію) з точки зору охоплення всіх аспектів проблеми та її розв'язання	Частково відповідає
		Результативність виконання рекомендації (пропозиції) – міра, що вказує на ступінь досягнення бажаних результатів при виконанні рекомендації (пропозиції)	Частково відповідає
2	Чи ефективно функціонують системи внутрішнього контролю та внутрішнього аудиту	Дієвість внутрішнього контролю – стан, за якого система внутрішнього контролю забезпечує достатній нагляд за дотриманням процедур та положень	Частково відповідає
		Регулярність процесу ідентифікації проблем і ризиків	Не відповідає
		Результативність внутрішнього контролю – стан, за якого система внутрішнього контролю забезпечує запобігання недолікам	Частково відповідає
		Дієвість внутрішнього аудиту – стан, за якого внутрішній аудит забезпечує ідентифікацію проблем та ризиків, а також пропонує рекомендації щодо їх усунення	Частково відповідає
		Результативність внутрішнього аудиту – стан, за якого система внутрішнього аудиту забезпечує своєчасне удосконалення внутрішнього контролю за допомогою систематичного моніторингу та оцінки процесів, а також активно сприяє покращенню управлінських рішень шляхом надання рекомендацій	Частково відповідає

№ з/п	Питання аудиту	Критерії аудиту	Відповідає / Не відповідає / Частково відповідає
3	Чи було ефективним виконання основних завдань, покладених на Державіаслужбу		
3.1	Чи регламентовано нормативно-правовими актами основні завдання та функції Державіаслужби	Достатність нормативно-правового забезпечення – стан, за якого нормативно-правовими актами врегульовано всі суттєві аспекти діяльності	Частково відповідає
3.2	Оцінка стану впровадження планування діяльності та звітності за його результатами	Визначеність процесів діяльності – стан, за якого процедури діяльності чітко визначені та задокументовані. Наявність фактичних результатів діяльності – конкретні результати діяльності, які можна виміряти або оцінити	Частково відповідає
3.3	Оцінка якості та результативності виконання Державіаслужбою завдань та функцій	Участь у виконанні завдань та функцій – стан, за якого підрозділи Державіаслужби залучаються або не залучаються до певного виду діяльності	Відповідає
		Визначеність процедур діяльності – стан, за якого процедури діяльності чітко визначені та задокументовані	Відповідає
		Наявність фактичних результатів діяльності – як існування конкретних результатів діяльності, які можна виміряти або оцінити	Частково відповідає
3.4	Чи були ефективними управлінські рішення під час формування кадрової політики	Своєчасність управлінських рішень – відповідність між очікуваним та реальним терміном вирішення проблеми за допомогою управлінських рішень	Відповідає
		Повнота управлінських рішень – визначення в управлінському рішенні очікуваних результатів, виражених у кількісних та якісних показниках, дотримання яких дасть змогу реалізувати мету цього рішення	Відповідає
		Наявність фактичних результатів діяльності – як існування конкретних результатів діяльності, які можна виміряти або оцінити.	Частково відповідає

№ з/п	Питання аудиту	Критерії аудиту	Відповідає / Не відповідає / Частково відповідає
4	Чи було ефективним управління з планування видатків та використання бюджетних коштів на забезпечення діяльності Державіаслужби		
4.1	Чи було ефективним управління під час планування видатків	<p>Законність здійснення розрахунків під час складання бюджетних запитів, розрахунків до кошторисів – відповідність управлінських рішень та процесів нормам чинного законодавства</p> <p>Економність під час визначення обсягів видатків – забезпечення режиму економії коштів і матеріальних цінностей</p> <p>Обґрунтованість під час визначення обсягів видатків – повинні бути обґрунтовані відповідними розрахунками за кожним кодом економічної класифікації видатків бюджету</p>	<p>Не відповідає</p> <p>Не відповідає</p> <p>Не відповідає</p>
4.2	Чи відповідає нарахування заробітної плати та відрахувань встановленим нормам	<p>Законність здійснення видатків – відповідність управлінських рішень, процедур та процесів нормам чинного законодавства;</p> <p>економність використання бюджетних коштів – встановлення стану досягнення розпорядником бюджетних коштів запланованих результатів за рахунок використання мінімального обсягу бюджетних коштів або досягнення максимального результату при використанні визначеного бюджетом обсягу коштів;</p> <p>продуктивність використання бюджетних коштів – встановлення співвідношення між результатами діяльності розпорядника бюджетних коштів і використаними для досягнення таких результатів коштами бюджету;</p>	<p>1. Відповідає</p> <p>2. Не відповідає</p> <p>3. Відповідає</p> <p>4. Відповідає</p> <p>5. Не відповідає</p> <p>6. Не відповідає</p>
4.3	Чи було здійснення закупівель законним та ефективним	<p>результативність використання бюджетних коштів – встановлення ступеня відповідності фактичних результатів діяльності розпорядника бюджетних коштів запланованим результатам;</p> <p>своєчасність управлінських рішень – відповідність між очікуваним та реальним терміном вирішення проблеми за допомогою прийнятих рішень;</p> <p>повнота управлінських рішень – визначення в управлінському рішенні очікуваних результатів, виражених у кількісних та якісних показниках, дотримання яких дасть змогу реалізувати мету цього рішення</p>	<p>1. Відповідає</p> <p>2. Відповідає</p> <p>3. Відповідає</p> <p>4. Відповідає</p> <p>5. Відповідає</p> <p>6. Не відповідає</p>

№ з/п	Питання аудиту	Критерії аудиту	Відповідає / Не відповідає / Частково відповідає
4.4	Чи були ефективними видатки на посилення спроможностей підрозділів до виконання завдань	<p>Законність здійснення видатків – відповідність управлінських рішень, процедур та процесів нормам чинного законодавства;</p> <p>економність використання бюджетних коштів – встановлення стану досягнення розпорядником бюджетних коштів запланованих результатів за рахунок використання мінімального обсягу бюджетних коштів або досягнення максимального результату при використанні визначеного бюджетом обсягу коштів;</p>	<p>1. Відповідає</p> <p>2. Не відповідає</p> <p>3. Відповідає</p> <p>4. Не відповідає</p> <p>5. Відповідає</p> <p>6. Не відповідає</p>
4.5	Чи були видатки на забезпечення функціонування Державіаслужби ефективними	<p>продуктивність використання бюджетних коштів – встановлення співвідношення між результатами діяльності розпорядника бюджетних коштів і використаними для досягнення таких результатів коштами бюджет;</p> <p>результативність використання бюджетних коштів – встановлення ступеня відповідності фактичних результатів діяльності розпорядника бюджетних коштів запланованим результатам;</p>	<p>1. Відповідає</p> <p>2. Не відповідає</p> <p>3. Відповідає</p> <p>4. Відповідає</p> <p>5. Відповідає</p> <p>6. Не відповідає</p>
4.6	Чи було цільовим та ефективним використання коштів іноземної допомоги міжнародних авіаційних організацій (зокрема, Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролю))	<p>своєчасність управлінських рішень – відповідність між очікуваним та реальним терміном вирішення проблеми за допомогою прийнятих рішень;</p> <p>повнота управлінських рішень – визначені в управлінському рішенні очікувані результати, виражені у кількісних та якісних показниках, дотримання яких дасть змогу реалізувати мету цього рішення</p>	<p>1. Відповідає</p> <p>2. Відповідає</p> <p>3. Відповідає</p> <p>4. Відповідає</p> <p>5. Відповідає</p> <p>6. Відповідає</p>

№ з/п	Питання аудиту	Критерії аудиту	Відповідає / Не відповідає / Частково відповідає
5	Чи створена в Державіаслужбі ефективна система адміністрування надходжень державних зборів до Спецавіафонду		
5.1	Чи створено ефективний механізм планування надходжень державних зборів	Визначеність процедур прогнозування та планування – стан, за якого процедури прогнозування та планування чітко визначені та задокументовані	Частково відповідає
Наявність фактичних результатів створення якісного механізму прогнозування та планування конкретних результатів діяльності, які можна виміряти або оцінити		Частково відповідає	
Достатність нормативно-правового забезпечення – стан, за якого нормативно-правовими актами врегульовано всі суттєві аспекти діяльності		Не відповідає	
5.2	Чи визначені та були автоматизовані процеси адміністрування надходжень державних зборів	Наявність фактичних результатів втілення автоматизованих процесів адміністрування надходжень державних зборів – конкретних результатів діяльності, які можна виміряти або оцінити	Не відповідає
Достатність нормативно-правового забезпечення – стан, за якого нормативно-правовими актами врегульовано всі суттєві аспекти діяльності		Не відповідає	
5.3	Чи були вжиті вичерпні заходи з недопущення виникнення і погашення заборгованості з державних зборів	Повнота вжиття заходів – визначення у переліку заходів очікуваних результатів, виражених у кількісних та якісних показниках, дотримання яких дасть змогу реалізувати мету цих заходів	Частково відповідає
Своечасність претензійно-правової роботи – дотримання запланованих термінів виконання процедур		Частково відповідає	
Налагоджена взаємодія між структурними підрозділами		Частково відповідає	
5.4	Чи ефективно організовано контрольні-аналітичні заходи за повнотою і своєчасністю надходжень коштів до Спецавіафонду	Достатність нормативно-правового забезпечення – стан, за якого нормативно-правовими актами врегульовано всі суттєві аспекти діяльності	Не відповідає
Визначеність процедур контрольні-аналітичних заходів – стан, за якого процедури чітко визначені та задокументовані		Не відповідає	
Наявність фактичних результатів контрольні-аналітичних заходів – існування конкретних результатів діяльності, які можна виміряти або оцінити		Не відповідає	

10. СПИСОК СКОРОЧЕНЬ

АПУ	Авіаційні правила України
БКУ	Бюджетний кодекс України від 08 липня 2010 року № 2456-VI (редакція станом на 01.08.2024)
державні збори за авіаперевезення пасажирів і вантажів	державний збір за кожного пасажирів, який відлітає з аеропорту України, та державний збір за кожен тону вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України
Державіаслужба	Державна авіаційна служба України
Держмитслужба	Державна митна служба України
ЄВРОФОНД	Європейський фонд добровільної аеронавігаційної солідарності
ЄІС	Єдина інформаційна система Державної авіаційної служби України
ІСАО	Міжнародна організація цивільної авіації
Керівництво з ризиків	Внутрішній регламент QMS.RI-002 «Ідентифікація, оцінка та управління ризиками і можливостями»
Керівництво з ризик-планування	Внутрішній регламент ORG.IA.B-001 Частина В «Ризик-орієнтовне планування діяльності з внутрішнього аудиту»
Керівництво з якості	Внутрішній регламент QMS.RI-001 «Керівництво з контролю якості»
КСЗІ	комплексна система захисту інформації
Методичні рекомендації № 995	Методичні рекомендації з організації внутрішнього контролю розпорядниками бюджетних коштів у своїх закладах та у підвідомчих бюджетних установах, затверджені наказом Міністерства фінансів України від 14.09.2012 № 995
Мінінфраструктури	Міністерство розвитку громад та територій України (з 10.09.2024), Міністерство розвитку громад територій та інфраструктури України (з 03.12.2022), Міністерство інфраструктури України (до 03.12.2022)
Мінцифри	Міністерство цифрової трансформації України
Мінфін	Міністерство фінансів України

Наказ № 59	«Інструкція про службові відрядження в межах України та за кордон», затверджена наказом Міністерства фінансів України від 13.03.1998 № 59
Наказ № 319	наказ Міністерства інфраструктури України від 17.08.2015 № 319 «Про затвердження Порядку взаємодії Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України з центральними органами виконавчої влади, діяльність яких спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Віце-прем'єр-міністра з відновлення України - Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури України»
НДЦ	Науково-дослідний центр судової експертизи з питань інтелектуальної власності Міністерства юстиції України
Основні засади № 1062	Основні засади здійснення внутрішнього контролю розпорядниками бюджетних коштів, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 12 грудня 2018 року № 1062
паспорт	паспорт бюджетної програми за КПКВК 3108010 «Керівництво та управління у сфері авіаційного транспорту»
ПКУ	Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року № 3393-VI
Положення № 15	Положення про застосування стимулюючих виплат державним службовцям, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 18 січня 2017 року № 15
Положення № 520	постанова Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 року № 520 «Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України»
Положення № 819	Положення про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 28 вересня 1993 р. № 819
Порядок № 228	Порядок складання, розгляду, затвердження та основні вимоги до виконання кошторисів бюджетних установ, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 28 лютого 2002 року № 228
Постанова № 106	постанова Кабінету Міністрів України від 16 лютого 2011 року № 106 «Деякі питання ведення обліку податків, зборів, платежів та інших доходів бюджету»
Постанова № 1188	постанова Кабінету Міністрів України від 02 грудня 2020 року № 1188 «Про внесення змін до Положення про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат

на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях»

Постанова № 98	Постанова Кабінету Міністрів України від 02 лютого 2011 р. № 98 «Про суми та склад витрат на відрядження державних службовців, а також інших осіб, що направляються у відрядження підприємствами, установами та організаціями, які повністю або частково утримуються (фінансуються) за рахунок бюджетних коштів»
Правила № 1098	Правила складання паспортів бюджетних програм та звітів про їх виконання, затверджені наказом Міністерства фінансів України 29 грудня 2002 року № 1098
Правила № 373	Правила забезпечення захисту інформації в інформаційних, електронних комунікаційних та інформаційно-комунікаційних системах, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 29 березня 2006 року № 373
Програма	бюджетна програма за КПКВК 3108010 «Керівництво та управління у сфері авіаційного транспорту»
Спецавіафонд	Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях
управління БОФ	управління бухгалтерського обліку та звітності, бюджетного фінансування
SARPs	стандарти та рекомендована практика