



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ ТИМЧАСОВОЇ АДМІНІСТРАТИВНОЇ КОЛЕГІЇ

20 серпня 2021 р.

Київ

№ 113-р/тк

Про допустимість нової державної
допомоги для конкуренції

Тимчасова адміністративна колегія Антимонопольного комітету України, розглянувши подання Департаменту моніторингу і контролю державної допомоги від 16.08.2021 № 500-01/341-п та повідомлення про нову індивідуальну державну допомогу, надіслане Міністерством інфраструктури України за реєстраційним номером у базі даних 58866 (вх. № 1263-ПДД/2 від 07.05.2021), яке було подано відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та за формою, що передбачена додатком 1 до Порядку подання та оформлення повідомлень про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04.03.2016 № 2-рп зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04.04.2016 за № 501/28631 (із змінами, внесеними розпорядженням Антимонопольного комітету України від 13.09.2018 № 18-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 27.11.2018 за № 1337/32789),

ВСТАНОВИЛА:

1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ДЕРЖАВНУ ПІДТРИМКУ

- (1) На Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 58866 (вх. № 1263-ПДД/2 від 07.05.2021) Міністерством інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури, Надавач) відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення 1).
- (2) Листом від 21.05.2021 № 500-29/08-7693 Повідомлення 1 залишено без руху та запитано додаткову інформацію.
- (3) Надавачем надано додаткову інформацію листом від 17.06.2021 № 7462/48/10-21 (вх. № 6-08/8483 від 17.06.2021).
- (4) Мінінфраструктури надало оновлене повідомлення, яке надійшло на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 60608 (вх. № 1360-ПДД/1 від 24.06.2021) (далі – Повідомлення 2).

- (5) Листом від 29.07.2021 № 2793/48/14-21 (вх. № 6-08/10744 від 30.07.2021) Надавачем надано додаткову інформацію.

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

- (6) Мінінфраструктури (01135, м. Київ, просп. Перемоги, 14, ідентифікаційний код юридичної особи 37472062).

2.2. Отримувач підтримки

- (7) Комунальне підприємство Херсонської обласної ради «Херсонські авіалінії» (далі – КП «Херсонські авіалінії», Підприємство) (73000, м. Херсон, Комсомольський р-н, ідентифікаційний код юридичної особи 38386582).

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (8) Приведення аеропортової інфраструктури у відповідність із міжнародними стандартами (в тому числі рекомендованою міжнародною практикою).

2.4. Очікуваний результат

- (9) Очікуваним результатом є:
- розвиток авіаційних перевезень як однієї зі складових транспортної галузі Херсонської області;
 - нарощування обсягів авіаційних перевезень, забезпечення їх регулярності та необхідного рівня безпеки польотів;
 - підвищення якості надання послуг із пасажирських та вантажних перевезень;
 - сприяння розвитку туризму до Херсонської області;
 - виконання загальнодержавних програм розвитку ;
 - інтеграція України у світову транспортну систему.

2.5. Підстава для надання підтримки

- (10) Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 7 грудня 1944 року) з додатками, в тому числі додаток XIV «Аеродроми».
- (11) Повітряний кодекс України.
- (12) Господарський кодекс України.
- (13) Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації».
- (14) Закон України «Про Державний бюджет України на 2021 рік» КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортової інфраструктури» (Спеціальний фонд Державного бюджету України на 2021 рік).
- (15) Постанова Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126 «Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року», зі змінами.

- (16) Національна транспортна стратегія України до 2030 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України № 430 від 30.05.2018.
- (17) План пріоритетних дій Уряду на 2021 рік, затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України № 276 від 24.03.2021 (Крок 271: Забезпечення будівництва, реконструкції та модернізації аеропортів).
- (18) Наказ Державної авіаційної служби № 849 від 06.11.2017 «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для сертифікації аеродромів».
- (19) Правила аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації України затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 07.05.2013 № 286 та зареєстровані в Міністерстві юстиції України 24.05.2013 за № 809/23341.
- (20) Постанова Кабінету Міністрів України від 09 червня 2021 року № 604 «Про затвердження Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для фінансового забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури».

2.6. Форма підтримки

- (21) Інша форма. Кошти державного бюджету, передбачені Законом України «Про Державний бюджет України на 2021 рік» за спеціальним фондом за бюджетною програмою КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури».

2.7. Обсяг підтримки

Загальний обсяг підтримки – 320 000 000 грн

2.8. Тривалість підтримки

- (22) з 01.07.2021 по 31.12.2021.

3. ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ПРОГРАМИ

- (23) Відповідно до пункту 1.1 статті 1 Статуту КП «Херсонські авіалінії» затвердженого рішенням Херсонської обласної ради від 18.10.2019 № 1442 (далі – Статут), КП «Херсонські авіалінії» відноситься до об'єктів спільної власності територіальних громад Херсонської області та створено для задоволення потреб підприємства, установ, організацій і населення у товарах і послугах.
- (24) Відповідно до пункту 1.2 статті 1 Статуту засновником Підприємства є територіальні громади сіл, селищ, міст Херсонської області, що діють в особі Херсонської обласної ради.
- (25) Відповідно до пункту 2.1 статті 2 Статуту авіапідприємство створене з метою задоволення потреб народного господарства у повітряних перевезеннях, авіаційних роботах з гарантованим рівнем безпеки польотів з ціллю отримання прибутку.

- (26) Відповідно до пункту 4.3 статті 4 Статуту майно Підприємства є спільною власністю територіальних громад області і закріплюється за Підприємством на праві господарського відання.
- (27) Інформація щодо обсягу витрат, на покриття яких використовуватиметься державна допомога:

Назва статті витрат/період	2021 рік			
	За рахунок коштів державної допомоги (грн)	За рахунок надходжень від надання платних послуг(грн)	Всього витрат (у тому числі, за рахунок коштів державної допомоги та за рахунок надходжень від надання платних послуг(грн)	Питома вага витрат, які покриватимуться за рахунок надання платних послуг (у відсотках)
Загально - будівельні роботи	316 804 012		316 804 012	
Утримання служби замовника	3 051 228		3 051 228	
Проектно-вишукувальні роботи та авторський нагляд	144 760		144 760	
Всього	320 000 000		320 000 000	

- (28) Обґрунтуванням витрат, на які буде використана державна підтримка є Кошторисна документація достовірність якої підтверджена Експертним звітом № V-0076-21/ПРОЕКСП від 21 травня 2021 року.
- (29) Допомога виділяється безпосередньо на реконструкцію злітно-посадкової смуги, що значно підвищить її технічні характеристики та дасть можливість приймати повітряні судна класу Boeing 737 – 800, 900 та Airbus 321 без обмежень до 8 – 10 разів на добу та збільшить пасажиропотік до 500 тис. пасажирів.
- (30) Аеропорт «Херсон» знаходиться в унікальному місці на півдні України, єдиний межує з тимчасово окупованою територією Автономної Республіки Крим. Найближчий аеропорт «Миколаїв» майже не здійснює свою діяльність.
- (31) Найближчі конкуренти:

№	Аеропорт	Наземний транспорт			Мала авіація	
		Відстань (км.)	Час (авто)	Час (потяг)	Відстань (км.)	Час
1.	Миколаїв	68,6	1 год. 15 хв.	56 хв.	58	20 хв.
2.	Одеса	201	3 год. 20 хв.	5 год. 3 хв.	145	28 хв.
3.	Запоріжжя	314	4 год. 36 хв.	7 год. 19 хв.	238	34 хв.

- (32) Аеропорт «Херсон» є стратегічним об'єктом. У разі настання надзвичайної ситуації, пов'язаної з блокуванням автомобільних і залізничних доріг, Міжнародний аеропорт «Херсон» залишається єдиним масштабним аеропортом, що розташований поблизу тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим та спроможний сполучити м. Херсон з найближчими областями України. Аеропорт має можливість

приймати військові та транспортні повітряні судна рятувальних служб, правоохоронних органів і Збройних Сил України з військовою технікою, особовим складом для відвернення та нейтралізації загроз національній безпеці держави. Саме тому важливо забезпечити безперервну роботу аеропорту незважаючи на скрутне фінансове становище.

- (33) Закупівля робіт з реконструкції злітно-посадкової смуги аеропорту «Херсон», передбачених Державною цільовою програмою розвитку аеропортів на період до 2023 року буде проводитися відповідно до вимог Закону України «Про публічні закупівлі» з використанням електронної системи закупівель Prozorro.
- (34) У разі, якщо після проведення закупівлі робіт через систему закупівель Prozorro буде досягнута економія бюджетних коштів, вони будуть повернуті до бюджету відповідно до вимог статті 57 Бюджетного кодексу України, п.14.4 наказу Міністерства фінансів України від 23.08.2012 № 938 та пункту 9 постанови Кабінету Міністрів України від 15.12.2010 № 1132.
- (35) КП «Херсонські авіалінії» не надається компенсація витрат на здійснення послуг в аеропорту, тому не розраховується компенсація на витрати.
Ставки оплати за аеропортове обслуговування повітряних суден і пасажирів, пов'язане із забезпеченням: посадки-зльоту повітряних суден, обслуговування пасажирів в аеровокзалі, наднормативної стоянки повітряних суден, авіаційної безпеки в аеропортах України, встановлені Аеропортовими зборами за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 14.04.2008 № 433, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 14.05.2008 за № 408/15099.

- (36) Інформація щодо обсягу пасажиропотоку за 2019-2021 роки:

	2019	2020	січень-травень 2021
Пасажиропотік, тис. пасажирів	149,7	60,5	25,3

- (37) Інформація щодо обсягу вантажопотоку за 2019-2021 роки:

	2019	2020	січень-травень 2021
Вантажопотік, тис. тонн	0,6	0,1	0

- (38) Заходи, які планується реалізувати:
- на ділянці 2000 м штучної злітно-посадкової смуги укладання нового шару асфальтобетону від 9 до 12 см по всій площі;
 - на ділянці 500 м з бетонних плит провести їх демонтаж та улаштування нижнього бетонного шару і верхнього асфальтобетонного шару.
- Реконструкція злітно-посадкової смуги дасть можливість приймати літаки класу Boeing 737 – 800, 900 та Airbus 321 без обмежень до 10 – 12 разів на добу, що у свою чергу сприятиме збільшенню пасажиропотоку протягом 4 років до 500 тис. пас., далі пропускна спроможність аеровокзального комплексу не впорається, тому буде потрібне будівництво нового терміналу.

- (39) Прогноз щодо збільшення вантажопотоку КП «Херсонські авіалінії»:

	2022	2023	2024	2025	2026
Вантажопотік, тис. тонн	0,05	0,1	0,2	1,0	1,5

- (40) КП «Херсонські авіалінії» побудувало і зареєструвало в Державній митній службі митний склад відкритого типу (300 кв. м), який дозволяє обробку вантажів у міжнародному сполученні.
Підготовлений склад (1200 кв. м) для обробки вантажів у внутрішньому сполученні.
19 травня 2020 року Державіаслужба надала КП «Херсонські авіалінії» Сертифікат відповідності №КНЕ-МС-388-02, який дозволяє обслуговування вантажів. Розроблені і затверджені відповідні керівництва з обробки вантажів. Закуплено необхідне для обробки вантажів обладнання.
Протягом травня поточного року підписані 2 угоди про оброблення вантажів на внутрішньому сполученні, угода про оброблення вантажів на міжнародному сполученні.
КП «Херсонські авіалінії» має всі юридичні підстави і фізичні можливості для здійснення обробки вантажів.
- (41) Протягом 2020 року відбулося значне зниження (близько 60%) загального пасажиропотоку в аеропортах України внаслідок карантинних обмежень. Але, наприклад, протягом 2020 року вантажопотік регіонального аеропорту Львів, який можна розглядати як приклад розвитку вантажоперевезень саме регіонального аеропорту, зріс у 2,2 раза – до 2281,7 тонн.
Існує значний попит на вантажоперевезення, що стимулює авіакомпанії та аеропорти відновлювати функцію обробки вантажів. Внаслідок попиту DHL Express в Україні побудувало вже другу сортувальну станцію.
Активно розвиває зазначений напрямок «Нова пошта», яка відкрила в м. Львів сортувальну станцію. Свій повітряний флот для перевезень вантажів і пошти використовують МАУ, SkyUp, LOT, Windrose.
КП «Херсонські авіалінії» вже підписані угоди з Windrose, «Turkish Airlines» про обробку вантажу. З авіакомпаніями МАУ, SkyUp, Bees Airlines, Malaga Airlines перемовини на завершальній стадії.
КП «Херсонські авіалінії» має та/або буде договірні відносини виключно з суб'єктами авіаційної діяльності, які мають досвід та займаються авіаційними перевезеннями вантажів у даний час.
- (42) Згідно з планом розвитку аеропорту Херсон до 2024 року заплановане будівництво вантажного терміналу, в тому числі із можливістю відправлення вантажів, які потребують особливих умов зберігання (холодильних камер).
- (43) Зважаючи на поточні характеристики штучної злітно-посадкової смуги аеропорту «Херсон» є необхідність її реконструкції для оптимізації вантажопотоку, зменшення витрат на перевезення (45,0-240,0 тис. грн вартості льотної години залежно від типу вантажного ПС, відстань від аеропорту «Херсон» до аеропорту «Бориспіль» 1 льотна година.)
- (44) Реконструкція штучної злітно-посадкової смуги аеропорту «Херсон» дозволить підвищити конкурентоздатність української сільськогосподарської продукції, дозволить значно збільшити обсяги її реалізації за кордон, збільшити надходження валютної виручки.

- (45) Економічна ефективність Підприємства досягається за рахунок всіх видів діяльності. Отримання прибутків від забезпечення польотів і авіаперевезень, надання авіаційних сервісних видів послуг, неавіаційної діяльності забезпечуватиме належне функціонування авіапідприємства:

Прогнозні показники	2021	2022	2023	2024	2025
Кількість рейсів (одиниць)	1206	1810	2300	2980	3580
Чисельність обслужених пасажирів (тис. осіб)	93,1	139,6	177,2	229,5	275,7
Чистий дохід від операційної діяльності (тис. грн)	45205	67500	91800	148500	194400
в т.ч.					
від послуг авіаційної діяльності	41927	63566	81080	101350	121620
від неавіаційної діяльності	3278	3934	4720	5664	7363
Витрати (тис. грн)	46349	64668	82018	102314	122473
Фінансовий результат до оподаткування (тис. грн)	856	2832	3782	4700	6510

- (46) Виплата заробітної плати працівникам КП «Херсонські авіалінії» здійснюється виключно за рахунок власних коштів від комерційної діяльності підприємства.
- (47) Під час реалізації заходів державної допомоги планується виділення коштів на здійснення функцій замовника. Обсяг коштів – 3 054 228 грн. Функції служби замовника будуть виконуватися Департаментом інфраструктури Херсонської обласної державної адміністрації.
- (48) Відповідно до зміни № 2 до ДСТУ Б. Д.1.1-1:2013 «Правила визначення вартості будівництва», прийнятої наказом Державного підприємства «Український науково-дослідний і навчальний центр проблем стандартизації, сертифікації та якості» від 16.04.2018 № 102: «До глави 10 «Утримання служби замовника» (графи 6 та 7) включаються кошти на утримання служби замовника (включаючи кошти на здійснення технічного нагляду) в розмірі, який, як правило, складає сукупно до 2,5 % від підсумку глав 1 – 9, графа 7. Якщо замовник будівництва залучає спеціалістів технічного нагляду з покладанням на них окремих функцій замовника будівництва, що обумовлюється договором, до глави 10 «Утримання служби замовника» (графи 6 та 7) окремими рядками включаються кошти на утримання служби замовника (як правило, в розмірі до 1,0%) та на здійснення технічного нагляду (як правило, в розмірі до 1,5%).
- (49) Листом від 29.07.2021 № 2793/48/14-21 (вх. № 6-08/10744 від 30.07.2021) Надавачем надано додаткову інформацію щодо прогнозів отримання операційного прибутку від інвестиції. Надавач повідомив, що у зв'язку зі стрімким поширенням пандемії COVID-19 у світі країни запровадили низку карантинних та обмежувальних заходів, у тому числі пов'язаних із мобільністю людей. Дія цих заходів спричинила значний спад пасажиропотоку на авіаційному транспорті, як у міжнародному сполученні, так і у внутрішньому. Відновлення показників обсягів діяльності авіаційної галузі до рівня 2019 року експертами Міжнародної асоціації авіаційного транспорту (IATA) прогнозуються не раніше 2024 року.

Враховуючи зазначене, отримання операційного прибутку від інвестиції аеропорту протягом наступних п'яти років не прогнозується.

4. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

4.1. Щодо державної допомоги

- (50) Відповідно до пункту 1 частини першої статті 1 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» (далі – Закон) державна допомога суб'єктам господарювання (далі – державна допомога) – підтримка у будь-якій формі суб'єктів господарювання за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів, що спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції, створюючи переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.
- (51) Отже, державна підтримка є державною допомогою, якщо одночасно виконуються такі умови:
- підтримка надається суб'єкту господарювання;
 - державна підтримка здійснюється за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів;
 - підтримка створює переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності;
 - підтримка спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції.
- (52) Відповідно до статті 2 Закону державна допомога є недопустимою для конкуренції, якщо інше не встановлено цим Законом.
- (53) Згідно з частиною першою статті 6 Закону державна допомога може бути визнана допустимою, якщо вона надається для цілей, зокрема, виконання загальнодержавних програм розвитку або розв'язання соціальних та економічних проблем загальнонаціонального характеру.
- (54) Частина четверта статті 9 Закону регламентує, що нова державна допомога, що підлягає повідомленню, може бути надана лише після отримання відповідного рішення Уповноваженого органу, передбаченого пунктами 1 і 2 частини шостої статті 10 або пунктами 1-3 частини сьомої статті 11 цього Закону.

4.2. Особливості здійснення функцій експлуатанта аеропорту

- (55) Відповідно до статті 70 Повітряного кодексу України експлуатант аеропорту забезпечує прийняття та відправку повітряних суден, організацію наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, багажу, вантажу та пошти, повинен мати для цього аеродром, споруди, обладнання, техніку, персонал і може включати розташовані на його території об'єкти системи організації повітряного руху, метеорологічного обслуговування, вертолітні майданчики, під'їзні колії із смугами відведення, об'єкти соціальної сфери та інші спорудження й об'єкт.
- У разі виконання міжнародних польотів в аеропорту повинні здійснюватися митний, прикордонний, санітарно-карантинний та інші види контролю, які передбачені законодавством України.
- (56) Експлуатант аеропорту несе відповідальність за організацію заходів щодо безпеки польотів, авіаційної безпеки, організацію наземного обслуговування, організацію і проведення пошукових, аварійно-рятувальних і протипожежних робіт у разі аварійних

чи надзвичайних подій з повітряними суднами на території аеропорту та в районі аеродрому, ефективно надання послуг користувачам аеропорту.

- (57) Статтею 76 Повітряного кодексу України передбачено, що будівництво та реконструкція аеропортів є суспільною потребою.

4.3. Критерії допустимості надання державної допомоги аеропортам

- (58) Інвестиційна допомога, що надається аеропортам у вигляді індивідуальної допомоги чи за програмою, буде вважатися допустимою державною допомогою відповідно до статті 107 (3) Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода).
- (59) Відповідно до пункту 85 Повідомлення Комісії 2014/С 99/03 «Керівні принципи з надання державної допомоги аеропортам та авіакомпаніям» (далі - Керівні принципи авіації), у разі якщо інвестиційний проект в першу чергу спрямований на створення нових потужностей аеропорту, в такому випадку нова інфраструктура повинна в середньостроковій перспективі відповідати прогнозованому попиту авіакомпаній, пасажирів та експедиторів у зоні обслуговування аеропорту. Будь-яка інвестиція, яка не має задовільних середньострокових перспектив використання або зменшує середньострокові перспективи використання існуючої інфраструктури у зоні обслуговування аеропорту, не може вважатися допустимою.
- (60) Відповідно до пункту 86 Керівних принципів авіації середньострокові перспективи використання інфраструктури повинні бути продемонстровані на основі обґрунтованих прогнозів пасажирських і вантажних перевезень, які мають бути включені в попередній бізнес-план і повинні визначати ймовірний вплив інвестицій на використання існуючої інфраструктури, наприклад іншого аеропорту чи інших видів транспорту, зокрема швидкісне залізничне сполучення.
- (61) З урахуванням пункту 89 Керівних принципів авіації потреба в державному фінансуванні, яке спрямоване на інвестицію в інфраструктуру, буде залежати від постійних затрат, з урахуванням розміру аеропорту. Так, аеропорти, чий щорічний пасажиропотік становить до 200 000 пасажирів не в змозі покрити значну частину своїх капітальних затрат.
- (62) Відповідно до пункту 9 Керівних принципів авіації середньорічний пасажиропотік означає показник, який визначається на основі вхідних та вихідних пасажирських перевезень протягом двох фінансових років, що передують тому, в якому було повідомлено про допомогу або надано у випадку не повідомленої допомоги.
- (63) Пункт 97, 98 Керівних принципів авіації передбачають, що гранично допустимий розмір державної допомоги виражається у відсотках від допустимих витрат (максимальна інтенсивність допомоги). Допустимі витрати – це витрати, пов'язані з інвестиціями в інфраструктуру аеропорту, включаючи витрати на планування, інфраструктуру наземного обслуговування (наприклад, пояси багажу тощо) та обладнання аеропорту. Інвестиційні витрати, пов'язані з неавіаційною діяльністю (зокрема, парковка, готелі, ресторани та офіси), не підпадають під оцінку допустимості. Інвестиційні витрати, пов'язані з наданням послуг наземного обслуговування (наприклад, автобуси, транспортні засоби тощо), не підпадають під оцінку допустимості, оскільки вони не є частиною наземної інфраструктури.

- (64) Для аеропортів, що мають менше одного мільйона пасажирів, як, наприклад, КП «Херсонські авіалінії», максимально дозволена інтенсивність допомоги буде становити до 75 відсотків, як це визначено в пункті 101 Керівних принципів авіації.
- (65) Водночас, відповідно до пункту 100 Керівних принципів авіації при підрахунку інтенсивності державної допомоги до уваги береться розрив фінансування, та інтенсивність державної допомоги не повинна перевищувати суму розриву фінансування, тобто сума інвестиційної допомоги не повинна перевищувати різниці між прийнятними витратами й операційним прибутком. Операційний прибуток вираховується з відповідних витрат заздалегідь на основі розумних прогнозів або за механізмом попередження заборгованості.
- (66) Аеропорти з середнім пасажиропотоком менше 1 млн пасажирів на рік повинні вносити не менше 25%, фінансування загальних прийнятних інвестиційних витрат. Однак інвестиційні проекти в окремих аеропортах з середнім пасажиропотоком менше 1 млн пасажирів у рік, розташованих у периферійних регіонах, можуть призвести до дефіциту фінансування, що перевищує максимально допустимі обсяги допомоги. За умови індивідуальної оцінки і в залежності від конкретних характеристик кожного аеропорту, інвестиційного проекту та обслуговуваного регіону, інтенсивність, що перевищує 75%, може бути виправдана у виняткових обставинах для аеропортів з обсягом перевезень менше 1 млн пасажирів на рік.
- (67) Відповідно до пункту 111 Керівних принципів авіації, інвестиційна допомога фінансування змішаного пасажирського/вантажного аеропорту, що обробляє більше 200 000 тонн вантажів протягом двох фінансових років, що передують тому, в якому була надана допомога, потребує індивідуального підходу у зв'язку з більш високим ризиком спотворення конкуренції.
- (68) Відповідно до пункту 4 Регламенту Європейської Комісії 2017/1084 від 14 червня 2017 р. Про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 651/2014 стосовно допомоги інфраструктурі портів і аеропортів, граничних значень для підтримки культури та збереження спадщини, а також допомоги у спорті та багатофункціональних рекреаційних інфраструктурах, а також регіональні схеми операційної допомоги для найнижчих регіонів та внесення змін до Регламенту (ЄС) № 702/2014 щодо розрахунку прийнятних витрат (далі – Регламент), пропорційність інвестиційної допомоги повинна відповідати двом умовам. Інтенсивність допомоги не повинна перевищувати максимально допустиму інтенсивність допомоги, яка змінюється залежно від розміру аеропорту, а також сума допомоги не повинна перевищувати різниці між прийнятними витратами та операційним прибутком інвестицій. Для аеропортів, що мають до 200 000 пасажирів на рік, інвестиційна допомога повинна відповідати лише одній з цих умов.

5. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ ПОВІДОМЛЕННЯ

5.1. Віднесення заходів державної підтримки до державної допомоги

5.1.1. Надання підтримки суб'єкту господарювання

- (69) Статтею 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції» передбачено, що суб'єкт господарювання – юридична особа незалежно від організаційно-правової форми та форми власності чи фізична особа, що здійснює діяльність з виробництва, реалізації,

придбання товарів, іншу господарську діяльність, у тому числі яка здійснює контроль над іншою юридичною чи фізичною особою; група суб'єктів господарювання, якщо один або декілька з них здійснюють контроль над іншими.

- (70) Відповідно до пункту 1.1 статті 1 Статуту КП «Херсонські авіалінії» відноситься до об'єктів спільної власності територіальних громад Херсонської області та створено для задоволення потреб підприємства, установ, організацій і населення у товарах і послугах.
- (71) Відповідно до пункту 1.2 статті 1 Статуту засновником Підприємства є територіальні громади сіл, селищ, міст Херсонської області, що діють в особі Херсонської обласної ради.
- (72) Відповідно до пункту 2.1 статті 2 Статуту авіапідприємство створене з метою задоволення потреб народного господарства у повітряних перевезеннях, авіаційних роботах з гарантованим рівнем безпеки польотів з ціллю отримання прибутку.
- (73) Відповідно до пункту 4.3 статті 4 Статуту майно Підприємства є спільною власністю територіальних громад області і закріплюється за Підприємством на праві господарського відання.
- (74) КП «Херсонські авіалінії», якому надається державна підтримка за спеціальним фондом бюджетної програми КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури», є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

5.1.2. Надання підтримки за рахунок ресурсів держави

- (75) Пунктом 16 частини першої статті 1 Закону встановлено, що ресурси держави – рухоме і нерухоме майно, кошти державного бюджету, інші кошти, що є об'єктом права державної власності, земля та інші природні ресурси, що є об'єктами права власності Українського народу, бюджетні фонди загальнообов'язкового державного соціального страхування, щодо яких здійснюється державний нагляд або якими управляють чи розпоряджаються органи влади.
- (76) Підтримка, що надається КП «Херсонські авіалінії» за спеціальним фондом бюджетної програми КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури», здійснюється за рахунок коштів державного бюджету, тобто за рахунок державних ресурсів у розумінні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

5.1.3. Створення переваг для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності

- (77) Відповідно до статті 264 Угоди, сторони домовились, що вони застосуватимуть статті 262, 263 (3) або 263 (4) Угоди з використанням як джерела тлумачення критеріїв, що впливають із застосування статей 106, 107 та 93 Договору про функціонування Європейського Союзу (далі – ДФЄС), зокрема відповідну судову практику Суду Європейського Союзу, а також відповідне вторинне законодавство, рамкові положення, керівні принципи та інші чинні адміністративні акти Європейського Союзу.

- (78) Згідно з пунктом 66 Повідомлення Європейської комісії щодо поняття державної допомоги згідно зі статтею 107 (1) ДФЕС перевагою вважається будь-яка економічна вигода, яка була б недоступною для суб'єкта господарювання за звичайних ринкових умов, тобто за відсутності втручання держави. При цьому будь-яка компенсація витрат, пов'язаних із виконанням нормативних обов'язків, передбачає надання переваги відповідному суб'єкту господарювання (пункт 37 зазначеного Повідомлення).
- (79) Відповідно до пункту 97 Повідомлення Європейської комісії щодо поняття державної допомоги згідно зі статтею 107 (1) ДФЕС, якщо операція проводилася із застосуванням процедури торгів або на рівних умовах, це є прямим і конкретним доказом її відповідності ринковим умовам.
- (80) При цьому процедура торгів має бути конкурентною, щоб усі зацікавлені учасники, які відповідають умовам, могли взяти участь у процесі, прозорою, щоб усі зацікавлені учасники мали право на отримання належної інформації на кожному етапі процедури торгів, недискримінаційною.
- (81) Повідомлена підтримка спрямована на здійснення заходів щодо розвитку аеропортної інфраструктури. Загальний обсяг підтримки для Підприємства становить 320 000 000 грн, яка надається за спеціальним фондом бюджетної програми КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури»:

Назва статті витрат/період	2021 рік			
	За рахунок коштів державної допомоги (грн)	За рахунок надходжень від надання платних послуг(грн)	Всього витрат (у тому числі, за рахунок коштів державної допомоги та за рахунок надходжень від надання платних послуг(грн)	Питома вага витрат, які покриватимуться за рахунок надання платних послуг (у відсотках)
Загально - будівельні роботи	316 804 012		316 804 012	
Утримання служби замовника	3 051 228		3 051 228	
Проектно-вишукувальні роботи та авторський нагляд	144 760		144 760	
Всього	320 000 000		320 000 000	

- (82) Оскільки КП «Херсонські авіалінії» не було обрано за конкурентною процедурою, не можна стверджувати, що надана йому економічна вигода для здійснення заходів щодо розвитку аеропортної інфраструктури була б доступною для нього на звичайних ринкових умовах.
- (83) Отже, надання державної підтримки за спеціальним фондом бюджетної програми КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури» КП «Херсонські авіалінії» створює переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.

5.1.4. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції

- (84) Підтримка надається КП «Херсонські авіалінії», тобто суб'єкту господарювання, який, зокрема, забезпечує авіаційні перевезення пасажирів у Херсонській області.
- (85) Основними напрямками діяльності Підприємства є обслуговування авіаційних перевезень, у тому числі забезпечення прийому, обслуговування та відправлення повітряних суден. КП «Херсонські авіалінії» здійснюється утримання та експлуатація аеродрому, аеровокзалу, інших наземних споруд та аеродромного обладнання. Підприємство має міжнародний статус та багаторічний досвід обслуговування регулярних та чартерних пасажирських авіаперевезень міжнародного сполучення.
- (86) Державна підтримка КП «Херсонські авіалінії» надає йому переваг, які покращують конкурентну позицію цього суб'єкта господарювання порівняно з іншими суб'єктами господарювання, що здійснюють або могли б здійснювати аналогічну господарську діяльність, а також діяльність з перевезення пасажирів і які не отримують такої фінансової підтримки.
- (87) Отже, державна підтримка КП «Херсонські авіалінії» за спеціальним фондом бюджетної програми КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури», спотворює економічну конкуренцію.

5.2. Віднесення повідомленої державної підтримки до державної допомоги

- (88) Повідомлена державна підтримка, яка надається КП «Херсонські авіалінії» за спеціальним фондом бюджетної програми КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури», є **державною допомогою у розумінні Закону.**

5.3. Оцінка допустимості державної допомоги

- (89) Відповідно до частини першої статті 6 Закону державна допомога може бути визнана допустимою, якщо вона надається для цілей, зокрема, виконання загальнодержавних програм розвитку або розв'язання соціальних та економічних проблем загальнонаціонального характеру.
- (90) Інвестиційна допомога, що надається аеропортам у вигляді індивідуальної допомоги чи за програмою, буде вважатися допустимою державною допомогою відповідно до Керівних принципів авіації.
- (91) *Відповідно до пункту 85 Керівних принципів авіації, у разі якщо інвестиційний проект в першу чергу спрямований на створення нових потужностей аеропорту, в такому випадку нова інфраструктура повинна в середньостроковій перспективі відповідати прогнозованому попиту авіакомпаній, пасажирів та експедиторів у зоні обслуговування аеропорту. Будь-яка інвестиція, яка не має задовільних середньострокових перспектив використання або зменшує середньострокові перспективи використання існуючої інфраструктури у зоні обслуговування аеропорту, не може вважатися допустимою.*
- (92) *Відповідно до пункту 86 Керівних принципів авіації середньострокові перспективи використання інфраструктури повинні бути продемонстровані на основі обґрунтованих прогнозів пасажирських і вантажних перевезень, які мають бути включені в попередній бізнес-план і повинні визначати ймовірний вплив інвестицій*

на використання існуючої інфраструктури, наприклад іншого аеропорту чи інших видів транспорту, зокрема швидкісне залізничне сполучення.

- (93) Відповідно до інформації, зазначеної у листі Надавача від 17.06.2021 № 7462/48/10-21 (вх. № 6-08/8483 від 17.06.2021), у рамках реалізації Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року передбачена реалізація таких заходів:
- на ділянці 2000 м штучної злітно-посадкової смуги укладання нового шару асфальтобетону від 9 до 12 см по всій площі;
 - на ділянці 500 м з бетонних плит провести їх демонтаж та улаштування нижнього бетонного шару і верхнього асфальтобетонного шару.
- Реконструкція злітно-посадкової смуги дасть можливість приймати літаки класу Boeing 737 – 800, 900 та Airbus 321 без обмежень до 10 – 12 разів на добу, що у свою чергу сприятиме збільшенню пасажиропотоку протягом 4 років до 500 тис. пас.
- (94) Реконструкція штучної злітно-посадкової смуги аеропорту «Херсонські авіалінії» дозволить підвищити конкурентоздатність української сільськогосподарської продукції, дозволить значно збільшити обсяги її реалізації за кордон, збільшити надходження валютної виручки.
- (95) Економічна ефективність Підприємства досягається за рахунок усіх видів діяльності. Отримання прибутків від забезпечення польотів і авіаперевезень, надання авіаційних сервісних видів послуг, неавіаційної діяльності забезпечуватиме належне функціонування авіапідприємства:

Прогнозні показники	2021	2022	2023	2024	2025
Кількість рейсів (одиниць)	1206	1810	2300	2980	3580
Чисельність обслужених пасажирів (тис. осіб)	93,1	139,6	177,2	229,5	275,7
Чистий дохід від операційної діяльності (тис. грн)	45205	67500	91800	148500	194400
в т.ч.					
від послуг авіаційної діяльності	41927	63566	81080	101350	121620
від неавіаційної діяльності	3278	3934	4720	5664	7363
Витрати (тис. грн)	46349	64668	82018	102314	122473
Фінансовий результат до оподаткування (тис. грн)	856	2832	3782	4700	6510

- (96) Прогноз щодо збільшення вантажопотоку КП «Херсонські авіалінії»:

	2022	2023	2024	2025	2026
Вантажопотік, тис. тонн	0,05	0,1	0,2	1,0	1,5

- (97) КП «Херсонські авіалінії» побудувало і зареєструвало в Державній митній службі митний склад відкритого типу (300 кв. м), який дозволяє обробку вантажів у міжнародному сполученні. Підготовлено склад (1200 кв. м) для обробки вантажів у внутрішньому сполученні. 19 травня 2020 року Державіаслужба надала КП «Херсонські авіалінії» Сертифікат відповідності №КНЕ-МС-388-02, який дозволяє обслуговування вантажів. Розроблені

та затверджені відповідні керівництва з обробки вантажів. Закуплено необхідне для обробки вантажів обладнання.

Протягом травня поточного року підписані 2 угоди про оброблення вантажів на внутрішньому сполученні, угода про оброблення вантажів на міжнародному сполученні.

- (98) Згідно з планом розвитку аеропорту «Херсон» до 2024 року заплановане будівництво вантажного терміналу, в тому числі з можливістю відправлення вантажів, які потребують особливих умов зберігання (холодильних камер).
- (99) КП «Херсонські авіалінії» вже підписані угоди з Windrose, Turkish Airlines про обробку вантажу. З авіакомпаніями МАУ, SkyUp, Bees Airlines, Malaga Airlines перемовини на завершальній стадії.
- (100) Відповідно до інформації, зазначеної в листі Надавача від 17.06.2021 № 7462/48/10-21 (вх. № 6-08/8483 від 17.06.2021), обсяги пасажиропотоку/вантажопотоку Підприємства становлять:

Інформація щодо обсягу пасажиропотоку за 2019-2021 роки:

	2019	2020	січень-травень 2021
Пасажиропотік, тис. пасажирів	149,7	60,5	25,3

Інформація щодо обсягу вантажопотоку за 2019-2021 роки:

	2019	2020	січень-травень 2021
Вантажопотік, тис. тонн	0,6	0,1	0

Отже, обсяги пасажиропотоку за 2019 рік становлять **149 700 пас.**, у 2020 році – **60 500 пас.** Обсяги вантажопотоку становлять: за 2019 рік – **6000 тонн**, за 2020 рік – **1000 тонн**.

- (101) Аеропорт «Херсон» знаходиться в унікальному місці на півдні України, єдиний межує з тимчасово окупованою територією Автономної Республіки Крим.
- (102) Найближчі конкуренти:

№	Аеропорт	Наземний транспорт			Мала авіація	
		Відстань (км)	Час (авто)	Час (потяг)	Відстань (км)	Час
1.	Миколаїв	68,6	1 год 15 хв	56 хв	58	20 хв
2.	Одеса	201	3 год 20 хв	5 год 3 хв	145	28 хв
3.	Запоріжжя	314	4 год 36 хв	7 год 19 хв	238	34 хв

- (103) Аеропорт «Херсон» є стратегічним об'єктом. У разі настання надзвичайної ситуації, пов'язаної з блокуванням автомобільних і залізничних доріг, Міжнародний аеропорт «Херсон» залишається єдиним масштабним аеропортом, що розташований поблизу тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим та спроможний сполучити м. Херсон з найближчими областями України. Аеропорт має можливість приймати військові та транспортні повітряні судна рятувальних служб, правоохоронних органів і Збройних Сил України з військовою технікою, особовим складом для відвернення та нейтралізації загроз національній безпеці держави. Саме

тому важливо забезпечити безперервну роботу аеропорту незважаючи на скрутне фінансове становище.

- (104) Отже, Підприємство на сьогодні, окрім аеропорту Миколаїв, який практично не здійснює свою діяльність та функції, не має альтернативи у швидкісному сполученні з такими найближчими аеропортами, як Одеса, Запоріжжя. Однак, середньорічний пасажиропотік не перевищує 200 000 пас., що не становить високого ризику спотворення конкуренції та відповідає параграфу 72 Керівних принципів авіації.

Отже, вимогу пункту 85, 86 Керівних принципів авіації дотримано.

- (105) *Пункти 97, 98 Керівних принципів авіації передбачають, що гранично допустимий розмір державної допомоги виражається у відсотках від допустимих витрат (максимальна інтенсивність допомоги). Допустимі витрати – це витрати, пов'язані з інвестиціями в інфраструктуру аеропорту, включаючи витрати на планування, інфраструктуру наземного обслуговування (наприклад, пояси багажу тощо) та обладнання аеропорту. Інвестиційні витрати, пов'язані з неавіаційною діяльністю (зокрема, парковка, готелі, ресторани та офіси), не підпадають під оцінку допустимості. Інвестиційні витрати, пов'язані з наданням послуг з наземного обслуговування (наприклад, автобуси, транспортні засоби тощо), не підпадають під оцінку допустимості, оскільки вони не є частиною наземної інфраструктури.*

- (106) Відповідно до інформації, зазначеної в листі Надавача від 17.06.2021 № 7462/48/10-21 (вх. № 6-08/8483 від 17.06.2021) до витрат належать:

Назва статті витрат/період	2021 рік			
	За рахунок коштів державної допомоги (грн)	За рахунок надходжень від надання платних послуг(грн)	Всього витрат (у тому числі, за рахунок коштів державної допомоги та за рахунок надходжень від надання платних послуг(грн)	Питома вага витрат, які покриватимуться за рахунок надання платних послуг (у відсотках)
Загально - будівельні роботи	316 804 012		316 804 012	
Утримання служби замовника	3 051 228		3 051 228	
Проектно-вишукувальні роботи та авторський нагляд	144 760		144 760	
Всього	320 000 000		320 000 000	

- (107) Допомога виділяється безпосередньо на реконструкцію злітно-посадкової смуги, що значно підвищить її технічні характеристики та дасть можливість приймати повітряні судна класу Boeing 737 – 800, 900 та Airbus 321 без обмежень до 8 – 10 разів на добу та збільшить пасажиропотік до 500 тис. пасажирів.

Отже ці витрати є допустимими витратами, оскільки вони пов'язані з інвестицією в інфраструктуру аеропорту.

Отже, вимогу пунктів 97, 98 Керівних принципів авіації дотримано.

- (108) *Відповідно до пункту 100 Керівних принципів авіації при підрахунку інтенсивності державної допомоги до уваги береться розрив фінансування, і інтенсивність державної допомоги не повинна перевищувати суму розриву фінансування, тобто сума інвестиційної допомоги не повинна перевищувати різниці між прийнятними витратами та операційною вигодою інвестиції. Операційний прибуток вираховується з відповідних витрат заздалегідь, на основі розумних прогнозів або за механізмом попередження заборгованості.*
- (109) *Відповідно до пункту 4 Регламенту, пропорційність інвестиційної допомоги повинна відповідати двом умовам. Інтенсивність допомоги не повинна перевищувати максимально допустиму інтенсивність допомоги, яка змінюється залежно від розміру аеропорту, а також сума допомоги не повинна перевищувати різниці між прийнятними витратами та операційним прибутком інвестицій. Для аеропортів, що мають до 200 000 пасажирів на рік, інвестиційна допомога повинна відповідати лише одній з цих умов.*
- (110) Середньорічний пасажиропотік КП «Херсонські авіалінії» протягом двох фінансових років, що передують року, в якому допомогу повідомлено, а це 2019 рік та 2020 рік, становить 105100 пасажирів.
- (111) Отже, середньорічний пасажиропотік КП «Херсонські авіалінії» протягом двох фінансових років, що передують року, в якому допомогу повідомлено або фактично надано, не перевищує 200 000 пасажирів на рік.
- (112) Обсяги вантажопотоку становлять: за 2019 рік – 6000 тонн, за 2020 рік – 1000 тонн, що становить 7000 тонн за два фінансових роки, що передують року, в якому допомогу повідомлено.
- (113) Отже, вантажопотік КП «Херсонські авіалінії» не перевищує 200 тисяч тонн, що не становить високого ризику спотворення конкуренції, як зазначено в пункті 111 Керівних принципів авіації.
- (114) Загальний обсяг державної допомоги (інвестиційної допомоги) за рахунок державного бюджету становить 320 000 000 грн.
- (115) Відповідно до інформації, що зазначена у листі Надавача від 29.07.2021 № 2793/48/14-21 (вх. № 6-08/10744 від 30.07.2021), у зв'язку зі стрімким поширенням пандемії COVID-19 у світі країни запровадили низку карантинних та обмежувальних заходів, у тому числі пов'язаних із мобільністю людей. Дія цих заходів спричинила значний спад пасажиропотоку на авіаційному транспорті, як у міжнародному сполученні, так і у внутрішньому. Відновлення показників обсягів діяльності авіаційної галузі до рівня 2019 року експертами Міжнародної асоціації авіаційного транспорту (IATA) прогноуються не раніше 2024 року.
Отже, отримання операційного прибутку від інвестиції аеропорту протягом наступних п'яти років не прогноується та становить 0 грн.
- (116) Враховуючи зазначене, сума державної допомоги не перевищує суму прийнятних витрат, яка спрямована на розвиток інфраструктури КП «Херсонські авіалінії», оскільки за період амортизації аеродрому КП «Херсонські авіалінії» не передбачено отримання прибутку через збитковість аеродрому.

- (117) Отже, загальний обсяг державної допомоги (інвестиційної допомоги) за рахунок державного бюджету, яка становить 320 000 000 грн, не перевищує розриву фінансування, що відповідає пункту 100 Керівних принципів авіації.
- (118) Враховуючи викладене, державна допомога за спеціальним фондом бюджетної програми КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури» КП «Херсонські авіалінії», на період з 01.07.2021 по 31.12.2021 у сумі 320 000 000 грн, є **допустимою для конкуренції** відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».
- (119) Наведені в цьому рішенні обґрунтування та висновки застосовуються виключно для цілей застосування положень Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та не охоплюють правовідносин, що регулюються Законом України «Про захист економічної конкуренції».

Враховуючи викладене, керуючись статтями 7 і 12¹ Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 8 і 10 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», пунктами 2 і 4 розділу II та пунктом 14 розділу IV Порядку подання та оформлення повідомлень про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04 березня 2016 року № 2-рп, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04 квітня 2016 року за № 501/28631, зі змінами, затвердженими розпорядженням Антимонопольного комітету України від 13 вересня 2018 року № 18-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 27 листопада 2018 року за № 1337/32789, на підставі інформації, наданої Міністерством інфраструктури України, Тимчасова адміністративна колегія Антимонопольного комітету України

ПОСТАНОВИЛА:

1. Визнати, що державна підтримка за спеціальним фондом бюджетної програми КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури», що виділяється на підставі постанови Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126 «Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року» комунальному підприємству «Херсонські авіалінії» на період з 01.07.2021 по 31.12.2021 у сумі 320 000 000 (триста двадцять мільйонів) гривень, є **державною допомогою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».**

2. Визнати, що державна допомога за спеціальним фондом бюджетної програми КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури», що виділяється на підставі постанови Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126 «Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року» комунальному підприємству «Херсонські авіалінії» на період з 01.07.2021 по 31.12.2021 у сумі 320 000 000 (триста двадцять мільйонів) гривень, є **допустимою для конкуренції** відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

Голова Колегії

Н. БУРОМЕНСЬКА