



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ ТИМЧАСОВОЇ АДМІНІСТРАТИВНОЇ КОЛЕГІЇ

20 серпня 2021 р.

Київ

№ 115-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 № 500-01/342-п та повідомлення про нову індивідуальну державну допомогу, надіслане Міністерством інфраструктури України за реєстраційним номером у базі даних 58807 (вх. № 1261-ПДД/2 від 07.05.2020), 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 58807 (вх. № 1261-ПДД/2 від 07.05.2020) Міністерством інфраструктури України 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 № 500-29/08-7692 Повідомлення 1 залишено без руху та запитано додаткову інформацію.
- (3) Міністерством інфраструктури України надано додаткову інформацію листом від 30.06.2021 № 7951/48/10-21 (вх. № 6-08/9177 від 01.07.2021).
- (4) Міністерство інфраструктури України надало додаткову інформацію, яка надійшла на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 60869 (вх. № 1379-ПДД/1 від 01.07.2021).
- (5) Листом від 29.07.2021 № 2793/48/14-21 (вх. № 6-08/10744 від 30.07.2021) Міністерством інфраструктури України надано додаткову інформацію.

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. Надавачі підтримки

- (6) Міністерство інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури, Надавач) (головний розпорядник бюджетних коштів) (01135, м. Київ, просп. Перемоги, 14, ідентифікаційний код юридичної особи 37472062).
- (7) Державне агентство інфраструктурних проєктів України (далі – Укрінфрапроект) (розпорядник бюджетних коштів нижчого рівня) (03118, м. Київ, вул. Хотівська, 4-А, ідентифікаційний код юридичної особи 37026967).

2.2. Отримувач підтримки

- (8) Комунальне підприємство «Аеропорт Вінниця» (далі – КП «Аеропорт Вінниця», Підприємство) (23202, с. Гавришівка, Вінницький р-н, Вінницька обл., ідентифікаційний код юридичної особи 01130532).

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (9) Реалізація проєкту реконструкції аеродрому КП «Аеропорт Вінниця».

2.4. Очікуваний результат

- (10) Очікуваним результатом є:

- реконструкція злітно-посадкових смуг та комплексна модернізація обладнання в регіональних аеропортах для можливості експлуатації середньомагістральних літаків, а за доцільності і широкофюзеляжних літаків відповідно до законодавства ЄС;
- забезпечення будівництва, реконструкції та модернізації аеропорту;
- реконструкція аеродрому комунального підприємства «Аеропорт Вінниця»;
- розвиток міжнародного транспортного сполучення з державами-членами Європейського Союзу для збільшення обсягів пасажирських перевезень, здешевлення вартості транспортних послуг, зокрема: збільшення кількості авіарейсів до аеропортів держав-членів Європейського Союзу, в тому числі із залученням авіаперевізників, що працюють за моделлю «лоу-кост»;
- забезпечення належних умов для підвищення обороноздатності України і зокрема, розширення програми співробітництва Україна – НАТО в частині підвищення класу повітряних суден військово-транспортної авіації, які зможуть використовувати даний аеродром.

2.5. Підстава для надання підтримки

- (11) Повітряний кодекс України.
- (12) Господарський кодекс України.
- (13) Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації».
- (14) Закон України «Про захист прав споживачів».

- (15) Постанова Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126 «Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року».
- (16) Постанова Кабінету Міністрів України від 09.06.2021 № 604 «Про затвердження Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для фінансового забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури».
- (17) Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430 «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року».
- (18) Розпорядження Кабінету Міністрів України від 24.03.2021 № 276 «Про затвердження плану пріоритетних дій Уряду на 2021 рік»
- (19) Наказ Міністерства інфраструктури України від 07.05.2013 № 286 «Про затвердження Правил аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації України».
- (20) Закон України «Про Державний бюджет України на 2021 рік»; КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури» (Спеціальний фонд Державного бюджету України на 2021 рік).
- (21) Наказ Державної авіаційної служби України № 849 від 06.11.2017 «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для сертифікації аеродромів».

2.6. Форма підтримки

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

2.7. Обсяг підтримки

Загальний обсяг підтримки – 1 574 080 982 грн,
з них:

2021 рік – 604 270 000 грн;
2022 рік – 451 160 982 грн;
2023 рік – 518 650 000 грн.

2.8. Тривалість підтримки

- (23) з 01.07.2021 по 31.12.2023.

3. ПОЄДНАННЯ ФОРМ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ

- (24) Рішенням Комітету від 08.10.2020 № 633-р визнано, що державна підтримка у формі дотації та поповнення статутного капіталу:

на здійснення заходів, пов'язаних з інфраструктурою та обладнанням, які необхідні для виконання таких заходів, як керування повітряним рухом, рятувальна та пожежна

діяльність, охорона правопорядку, митний контроль та інша діяльність, необхідна для захисту цивільної авіації від правопорушень або незаконного втручання, що виділяється на підставі проєкту рішення Виконавчого комітету Вінницької міської ради «Про затвердження комплексної програми підтримки комунального підприємства «Аеропорт Вінниця», який обслуговує внутрішні та міжнародні перевезення в регіоні, на 2020-2024 роки» комунальному підприємству «Аеропорт Вінниця» на період з 01.12.2020 по 31.12.2024 у сумі 95 316 000 (дев'яносто п'ять мільйонів триста шістнадцять тисяч) гривень, не є державною допомогою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання»;

для розвитку авіаційної інфраструктури та зміцнення матеріально-технічної бази, що виділяється на підставі проєкту рішення Виконавчого комітету Вінницької міської ради «Про затвердження комплексної програми підтримки комунального підприємства «Аеропорт Вінниця», який обслуговує внутрішні та міжнародні перевезення в регіоні, на 2020-2024 роки» комунальному підприємству «Аеропорт Вінниця» на період з 01.12.2020 по 31.12.2024 у сумі 120 086 200 (сто двадцять мільйонів вісімдесят шість тисяч двісті) гривень, є допустимою державною допомогою для конкуренції відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

4. ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ПРОГРАМИ

- (25) Відповідно до пункту 1.1 статті 1 Статуту КП «Аеропорт Вінниця» затвердженого рішенням Вінницької міської ради від 26.06.2020 № 2311 (далі – Статут), КП «Аеропорт Вінниця» є правонаступником усіх майнових та особистих немайнових прав і обов'язків державного підприємства «Аеропорт Вінниця».
- (26) Відповідно до пункту 2.1 статті 2 Статуту КП «Аеропорт Вінниця» створене для задоволення потреб фізичних, юридичних осіб у повітряних перевезеннях, авіаційних роботах та обслуговуванні при перевезенні пасажирів, багажу, вантажу і пошти авіаційним транспортом; забезпечення виконання польотів, обслуговування вітчизняних та іноземних повітряних суден, з метою отримання прибутку.
- (27) Відповідно до пункту 4.2 статті 4 Статуту майно КП «Аеропорт Вінниця» є комунальною власністю територіальної громади міста Вінниці й закріплено за ним на праві господарського відання.
- (28) Державна підтримка надається на підставі Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126 (далі – Програма-2023), якою визначено конкретні суми державного фінансування проєкту «Реконструкція аеродрому в КП «Аеропорт Вінниця» на території Гавришівської сільської ради Вінницького району Вінницької області» (далі – Проєкт).
- (29) На основі Програми-2023 та вже виконаних заходів у рамках Проєкту в 2016-2020 роках, розроблено та погоджено у Вінницькій обласній держадміністрації проєкт титулу об'єкта будівництва у 2017-2023 роках (далі – Титул). Нижче наведено витяг із проєкту Титулу щодо сум асигнувань по роках та призначення державного фінансування Проєкту.

Назва статті витрат/ період	Рік надання державної допомоги
	За рахунок коштів державної підтримки (грн)
2021 рік	
Будівельні роботи	539 000 000

Устаткування, меблі та інвентар	35 000 000
Інші витрати	30 270 000
Разом	604 270 000
2022 рік	
Будівельні роботи	116 810 142
Устаткування, меблі та інвентар	149 055 039
Інші витрати	185 295 801
Разом	451 160 982
2023 рік	
Будівельні роботи	332 453 035
Устаткування, меблі та інвентар	79 286 973
Інші витрати	106 909 992
Разом	518 650 000
Всього за 2021-2023 рр.	1 574 080 982

- (30) До інших витрат належать функції / послуги, визначені загальним комплексом робіт за Проектом та відповідним кошторисом, затвердженими державним підприємством «Укрдержбудекспертиза» (далі – ДП «Укрдержбудекспертиза»). Зокрема, це:
- функції служби замовника;
 - послуги технічного нагляду;
 - розробка проектно-кошторисної документації стадії «Р» – робоча документація;
 - послуги авторського нагляду.
- (31) Проектом передбачено придбання та встановлення лише капітального устаткування (обладнання), тобто такого, яке стаціонарно монтується та експлуатується разом з аеродромом. Все це обладнання призначено для забезпечення базових аеродромних послуг та безпеки польотів. Зокрема, це таке обладнання:
- світлосигнальна система аеродрому;
 - освітлення перону;
 - аеронавігаційне обладнання та радіотехнічні засоби для точного заходу на посадку, що відповідає вимогам II категорії посадки ІКАО (інструментальна система посадки, радіомаячна система DVOR/DME);
 - аварійно-рятувальна станція (нова будівля та її обладнання);
 - трансформаторні підстанції та інші засоби (обладнання) електроживлення, в тому числі такі, що відповідають вимогам ІКАО щодо обмежень часу на переключення з основної на резервну систему.
- (32) У рамках реалізації Проекту передбачено закупівлю та монтаж:
- нової світло-сигнальної системи за вимогами II категорії ІКАО по основному курсу посадки;
 - нової інструментальної системи посадки II категорії ІКАО по основному курсу посадки;
 - нових радіотехнічних засобів для орієнтації повітряних суден в районі аеродрому, а саме – всебічно направленою азимутально-далекомірною радіомаякою DVOR/DME;
 - реконструкція мереж зв'язку;
 - реконструкція засобів метеорологічного забезпечення;
 - влаштування освітлення перону;
 - реконструкція мереж електропостачання;
 - будівництво аварійно-рятувальної станції.
 - спорудження нової периметрової огорожі аеродрому з встановленням охоронної сигналізації та відеонагляду та будівництво патрульної автодороги.
- Зазначене обладнання є вимогою сертифікаційної відповідності аеродрому та буде використовуватись виключно для забезпечення зльотів та посадок повітряних суден за

кодом 4С, зокрема Boing-737-800 та Airbus A320, а також відповідати II категорії посадки ICAO (посадка в умовах обмеженої видимості).

- (33) КП «Аеропорт Вінниця» проведено конкурсну процедуру закупівель в електронній системі Prozorro у 2019 році, за результатами якої відібрано та укладено договір з генеральним підрядником на виконання робіт з реконструкції аеродрому. Закупівлі проведено відповідно до Закону України «Про публічні закупівлі». Договір з переможцем аукціону товариством з обмеженою відповідальністю «Шляхове Будівництво «Альтком» (далі - ТОВ «Шляхове Будівництво «Альтком») укладено 23.11.2019.

Згідно з умовами договору з генеральним підрядником ТОВ «Шляхове Будівництво «Альтком» для реалізації Проекту до його зобов'язань належить закупівля світлосигнальної системи. Інструментальну систему посадки та радіомаячні засоби (DVOR/DME) на час проведення вибору генерального підрядника у 2019 році, повинне було придбати за кошти та за окремими конкурсними процедурами державне підприємство «Украерорух» (далі - ДП «Украерорух»), тому ці закупівлі не були включені у вимоги тендерної документації для генерального підрядника. Але через негативні економічні наслідки пандемії, ДП «Украерорух» у 2020 році повідомило, що не має фінансової можливості на придбання даної техніки. З урахуванням цього замовник за Проектом – КП «Аеропорт Вінниця» здійснюватиме відповідні закупівлі з використанням електронної системи закупівель Prozorro та відповідно до Закону України «Про публічні закупівлі» за фактом підтвердження своєчасного та повного бюджетного фінансування Проекту. Аналогічним чином здійснюватимуться і закупівлі щодо другої черги Проекту (огорожа, патрульна дорога, аварійно-рятувальна станція тощо).

- (34) Порядок використання коштів, передбачених у державному бюджеті для фінансового забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури, затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 09 червня 2021 року № 604 (далі – Порядок). Головним розпорядником бюджетних коштів та відповідальним виконавцем бюджетної програми є Мінінфраструктури. Розпорядником бюджетних коштів нижчого рівня є Укрінфрапроект.

Фінансування Проекту буде здійснюватися лише за актами фактично наданих послуг, підтверджених до оплати Державною казначейською службою України лише в межах визначених договорів з постачальниками, які обрані відповідно до вимог Закону України «Про публічні закупівлі» з використанням електронної системи закупівель Prozorro.

Таким чином, замовник за Проектом не отримує всіх коштів, а лише зможе організувати оплати сум, підтверджених Державною казначейською службою України.

Тож, у випадку зазначеної економії бюджетних коштів при закупівлях, вони не будуть профінансовані головним розпорядником бюджетних коштів – Міністерством інфраструктури України.

- (35) Проект є спеціалізованим, тобто потребує технічної та іншої галузевої експертизи, у зв'язку з чим у ролі замовника Вінницька міська рада й Укрінфрапроект спільно визначили саме КП «Аеропорт Вінниця». Розрахунок кошторису витрат за двома чергами реалізації Проекту здійснювався проектантом при розробці проектно-кошторисної документації на стадії «П» (Проект). Перевірку, перегляд та затвердження граничних обсягів витрат за Проектом, зокрема відповідно до державних будівельних норм, були проведені незалежною ліцензованою експертною організацією

ДП «Укрдержбудекспертиза», яка і надала позитивний висновок від 26.06.2019 № 00-0049/ПБ.

- (36) Обсяги пасажиропотоку КП «Аеропорт Вінниця» (пасажирів):
- за 2019 рік: 39647;
 - за 2020 рік: 1176.
- (37) Інформація щодо обсягів вантажопотоку в КП «Аеропорт Вінниця» протягом 2019-2020 років відсутня, оскільки Підприємство не обслуговує вантажні авіарейси.
- (38) Згідно з розробленим бізнес-планом у рамках проекту «Regional Airport Development Initiative» (RADI), започаткованого Міністерством інфраструктури України в партнерстві з міжнародними фінансовими інституціями IFC та ЄБРР, розроблено прогноз довгострокового розвитку пасажиропотоку через КП «Аеропорт Вінниця», узагальнені результати якого наведено нижче:

Прогноз пасажиропотоку через КП «Аеропорт Вінниця»
на 2020-2030 роки (тис. пас.)

Сценарій	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Оптимістичний	63	87	117	307	421	502	640	764	948
Песимістичний	60	80	99	122	150	185	229	282	315
Середній	61	84	108	215	286	344	434	523	632

- (39) Сценарії прогнозу, представлені вище, передбачають, зокрема:
- оптимістичний: відсутні обмеження інфраструктури для розвитку Підприємства – реконструкція аеродрому та пасажирського терміналу проводиться у 2020 році з мінімальним часом закриття КП «Аеропорт Вінниця»; постійна активна маркетингова кампанія (участь у міжнародних заходах, зустрічі з авіакомпаніями, реклама тощо); у 2021 – 2023 роках на авіаринку України запрацює авіакомпанія з ефективними регіональними повітряними суднами на 50 – 80 крісел, що сприятиме розвитку внутрішніх пасажирських перевезень;
 - песимістичний: поступове збільшення обмежень інфраструктури для розвитку – лише поточні ремонти аеродрому та пасажирського терміналу без зміни їх пропускної спроможності та потужностей; частина обладнання виводиться з експлуатації через сертифікаційну непридатність; участь лише в окремих авіазаходах; не буде додано нові внутрішні маршрути, крім стикувальних рейсів авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України» до аеропорту «Бориспіль»;
 - середній: обмеження усуваються, але повільно – суттєво розтягнутий у часі процес поступової реконструкції аеропорту на 2020 – 2027 роки без перерви його експлуатації; цільова маркетингова активність із конкретними авіакомпаніями.
- (40) Передбачалось закриття аеропорту «Вінниця» на період реконструкції у 2019-2020 роках тому на ці роки не були погоджені програми польотів запитувані авіакомпаніями та туристичними операторами. Проте через не підтвержене державне фінансування для Проекту в 2019 році, закриття аеропорту не відбулось. З іншого боку, через пандемію COVID-19 у 2020 році аеропорт не зміг відновити чартерні чи регулярні програми польотів. Але аеропортом були досягнуті домовленості (договори) з авіакомпаніями щодо запуску польотів з літнього розкладу 2021 року. Після видання постанови Кабінету Міністрів України від 28.12.2020 № 1370 «Про внесення змін до Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року» було знову підтверджено фінансування Проекту на 2021 – 2023 роки, а

відповідно аеропорту довелось відмінити запуск регулярних та чартерних програм польотів на 2021 рік.

Зазначаємо, що до 2023 – 2024 років середньорічний пасажиропотік в аеропорту «Вінниця» очікується не вище 200,0 тис. пасажирів, а до 2030 року – більшим за 1,0 млн пасажирів.

- (41) Виконання робіт за Проектом не охоплює розвитку вантажної інфраструктури. Оскільки КП «Аеропорт Вінниця» не має досвіду обслуговування вантажів, то зможе розробити прогноз вантажопотоку тільки за фактом введення аеропорту в експлуатацію після завершення Проекту та проведення відповідних перемовин з авіакомпаніями та вантажовідправниками. З урахуванням досвіду інших аеропортів України, можливо очікувати, що до 2030 року середньорічний вантажопотік в аеропорту «Вінниця» не перевищить 2,0 тис. тонн.
- (42) КП «Аеропорт Вінниця» (як замовником Проекту) проведено закупівлі в Prozorro, за результатами яких вже обрано таких виконавців робіт/послуг:
- генеральний підрядник по 1-й черзі будівництва – ТОВ «Шляхове Будівництво «Альтком» (код ЄДРПОУ 32794511).
 - технічний нагляд за будівництвом на об'єкті – консорціум «ТЕХЕКСПЕРТ ІНЖИНІРИНГ» (код ЄДРПОУ 43643724).
 - розробка проектної документації стадії «Робоча документація» 1 черга будівництва – ТОВ «ІНСТИТУТ УКРДОРПРОЕКТ» (код ЄДРПОУ 37355642).
- (43) 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%). Так, функції технічного нагляду за будівництвом відповідно до Проекту буде здійснювати консорціум «ТЕХЕКСПЕРТ ІНЖИНІРИНГ» (код ЄДРПОУ 43643724), який був обраним замовником за результатами закупівель в електронній системі Prozorro відповідно до Закону України «Про публічні закупівлі».
- Функцію замовника за Проектом покладено на працівників спеціально створеного підрозділу служби замовника в КП «Аеропорт Вінниця».
- Фінансування служби замовника передбачено за рахунок того ж джерела коштів в сумі, що відповідатиме рівню заробітної плати штатних працівників та інших витрат на матеріально-технічне забезпечення функціонування даної служби. Такий підхід дозволяє забезпечити суттєву економію коштів порівняно з нормативним 1% витрат, який передбачено державними нормами і стандартами. При цьому ці витрати належать до загального комплексу витрат за Проектом.
- (44) КП «Аеропорт Вінниця» не досяг річних обсягів 200,0 тис. пасажирів за всі попередні роки діяльності, а також відсутні інші міжнародні аеропорти в радіусі 100 км. Таким чином, капітальні інвестиції за державні кошти вирішують соціально-економічні потреби Центральної України в доступності прямих міжнародних авіаперевезень та не створюють жодних обмежень для справедливої конкуренції аеропортових послуг.

Окрім того, відповідно до Концепції розвитку аеропортів України до 2023 року, а також згідно з вимогами Мінінфраструктури та Укрінфрапроекту після завершення Проєкту відповідний аеродромний комплекс буде передано з комунальної у державну власність. При цьому власником аеродрому «Вінниця» (Гавришівка) є Міністерство оборони України, а аеродром має спільне використання з Повітряними Силами Збройних Сил України. Реалізація Проєкту дозволить забезпечити потреби Міністерства оборони України та передумови розвитку співробітництва Україна – НАТО в частині військово – транспортної авіації та спільних навчань.

Таким чином, фактично державні кошти спрямовані на державний стратегічний об'єкт з метою підвищення транспортної доступності і мобільності населення Центральної України, збільшення інвестиційної та туристичної привабливості Вінницького регіону, а також для підвищення обороноздатності України.

- (45) Основні конкуренти отримувача державної допомоги на задіяних (задіяному) товарних ринках:

№ з/п	Найменування суб'єкта господарювання	Місцезнаходження	Код ЄДРПОУ
1	Міжнародний аеропорт «Київ» імені Сікорського (Жуляни)	вулиця Медова, 2, Київ, 03048	01131514
2	Аеропорт «Бориспіль»	Бориспіль, Київська обл., 08307	20572069
3	Міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького	вулиця Любінська, 168, Львів, Львівська область, 79040	33073442
4	Міжнародний аеропорт «Херсон»	Херсон, Херсонська область, 73000	37046700
5	Міжнародний аеропорт «Харків»	вулиця Ромашкіна, 1, Харків, Харківська область, 61000	25469821
6	Міжнародний аеропорт «Івано-Франківськ»	вулиця Євгена Коновальця, 264А, Івано-Франківськ, Івано-Франківська область, 76000	36734110
7	Міжнародний аеропорт «Хмельницький»	вул. Боевая, 65, Хмельницький, Хмельницька область, 29000	21324586

- (46) Альтернативними варіантами дістатися від Підприємства до найближчих аеропортів є автомобільні дороги та сполучення залізно-дорожніми шляхами. Практично всі найбільші міжнародні аеропорти України розташовані в наближенні до її кордонів. Вінницький аеропорт – єдиний діючий міжнародний аеропорт у Центральній Україні. Найближчий аеропорт – Міжнародний аеропорт «Хмельницький» знаходиться на відстані 122 км; Міжнародний аеропорт «Київ» імені Сікорського (Жуляни) – 274 км; аеропорт «Бориспіль» – 307 км; Міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького – 370 км, Міжнародний аеропорт «Херсон» – 370 км; Міжнародний аеропорт «Харків» – 715 км; Міжнародний аеропорт «Івано-Франківськ» – 818 км.

- (47) Здійснення перевезень пасажирів до цих міст можливе лише залізничним та автомобільним транспортом:

До Міжнародного аеропорту «Хмельницький»:

- автомобілем – 2 год 20 хв (122 км);

- потягом – 2 год 20 хв.

До Міжнародного аеропорту «Київ» імені Сікорського (Жуляни):

- автомобілем – 3 год 20 хв (274 км);
- потягом – 3 год 20 хв.

До Міжнародного аеропорту «Бориспіль»:

- автомобілем – 4 год 30 хв (307 км);
- потягом – 3 год 55 хв.

До Міжнародного аеропорту «Івано-Франківськ»:

- автомобілем – 6 год 30 хв (818 км);
- потягом – 10 год 30 хв.

До Міжнародного аеропорту «Львів» імені Данила Галицького:

- автомобілем – 5 год 45 хв (370 км);
- потягом – 6 год 45 хв.

До Міжнародного аеропорту «Херсон»:

- автомобілем – 7 год (370 км);
- потягом – 11 год 30 хв.

До Міжнародного аеропорту «Харків»:

- автомобілем – 10 год (715 км);
- потягом – 11 год 10 хв.

- (48) Зручне розташування аеропорту «Вінниця» на перетині автомобільних та залізничних шляхів, а також відсутність інших активних аеропортів з міжнародним пунктом пропуску та досвідом обслуговування сучасних повітряних суден А320 та В737-800 у радіусі 200 км від Вінницького аеропорту – запорука ефективного використання аеропортом цієї зони обслуговування в разі наявності належної інфраструктури та проведення якісної маркетингової роботи.
- (49) Також на виконання вимог Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» та національних положень (стандартів) бухгалтерського обліку, а також з метою дотримання Підприємством єдиної методики відображення господарських операцій та забезпечення своєчасного надання достовірної інформації користувачам фінансової звітності, Підприємством оформлюються первинні документи щодо: виплат на оплату праці, договори на придбання товарів та послуг, списання товаро-матеріальних цінностей та інші первинні документи. Крім того, облік надходжень та касових видатків ведеться на казначейському рахунку, відкритому в Державній казначейській службі України у місті Києві.
- (50) Виплата заробітної плати працівникам КП «Аеропорт Вінниця» здійснюється частково за рахунок бюджету Вінницької міської об'єднаної територіальної громади та з власних коштів підприємства. Усі працівники КП «Аеропорт Вінниця» задіяні у основному виду діяльності підприємства – допоміжне обслуговування авіаційного транспорту. Крім того, Підприємство забезпечує облік робочого часу кожного працівника, що був задіяний у здійсненні основного виду діяльності підприємства, за допомогою табелів обліку робочого часу. У таблиць вносяться відомості про кількість відпрацьованих днів, годин, святкові дні, нічні та вечірні години, понаднормові години, робота у вихідні дні, розривні, відпускні, лікарняні поточні, відпустка без утримання, додаткові вихідні та відрядження.
- (51) Облік використання робочого часу здійснюється за кожний робочий день. Відмітки в таблиці про причини неявок на роботу чи про фактично відпрацьований час, про роботу в надурочний час чи інші відхилення від нормальних умов роботи здійснюються лише на підставі документів, оформлених належним чином, наприклад, листка непрацездатності, наказу про надання працівникові дня відпочинку за роботу у вихідний день, наказу про залучення працівника до роботи у вихідний день. Тривалість

щоденної роботи, час її початку і закінчення визначається правилами внутрішнього трудового розпорядку або місячними графіками роботи.

- (52) Відповідно до листа 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.
Враховуючи зазначене, отримання операційного прибутку від інвестиції аеропорту протягом наступних п'яти років не прогноується.

5. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

5.1. Щодо державної допомоги

- (53) 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.
- (54) 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.
- (55) Відповідно до статті 2 Закону державна допомога є недопустимою для конкуренції, якщо інше не встановлено цим Законом.
- (56) 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.
- (57) 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.

5.2. Особливості здійснення функцій експлуатанта аеропорту

- (58) 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.

- (59) 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, ефективне надання послуг користувачам аеропорту.
- (60) Статтею 76 Повітряного кодексу України передбачено, що будівництво та реконструкція аеропортів є суспільною потребою.

5.3. Критерії допустимості надання державної допомоги аеропортам

- (61) 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).
- (62) 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.
- (63) 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.
- (64) 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.
- (65) 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.

- (66) 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 наземного обслуговування (наприклад, автобуси, транспортні засоби тощо), не підпадають під оцінку допустимості, оскільки вони не є частиною наземної інфраструктури.
- (67) Для аеропортів, що мають менше одного мільйона пасажирів, як, наприклад, КП «Аеропорт Вінниця», максимально дозволена інтенсивність допомоги буде становити до 75 відсотків, як це визначено в пункті 101 Керівних принципів авіації.
- (68) Пунктом 102 Керівних принципів авіації передбачено, що максимальна інтенсивність інвестиційної допомоги для фінансування аеропортової інфраструктури може бути збільшена до 20% для аеропортів, розташованих у віддалених регіонах, незалежно від їх розміру.
- (69) Водночас, 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 операційним прибутком. Операційний прибуток вираховується з відповідних витрат заздалегідь на основі розумних прогнозів або за механізмом попередження заборгованості.
- (70) 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 в 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.
- (71) 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.

6. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ ПОВІДОМЛЕННЯ

6.1. Віднесення заходів державної підтримки до державної допомоги

6.1.1. Надання підтримки суб'єкту господарювання

- (72) 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.
- (73) Відповідно до пункту 1.1 статті 1 Статуту КП «Аеропорт Вінниця» є правонаступником усіх майнових та особистих немайнових прав і обов'язків державного підприємства «Аеропорт Вінниця».
- (74) Відповідно до пункту 2.1 статті 2 Статуту КП «Аеропорт Вінниця» створене для задоволення потреб фізичних, юридичних осіб у повітряних перевезеннях, авіаційних роботах та обслуговуванні при перевезенні пасажирів, багажу, вантажу і пошти авіаційним транспортом; забезпечення виконання польотів, обслуговування вітчизняних та іноземних повітряних суден, з метою отримання прибутку.
- (75) Відповідно до пункту 4.2 статті 4 Статуту майно КП «Аеропорт Вінниця» є комунальною власністю територіальної громади міста Вінниці й закріплено за ним на праві господарського відання.
- (76) КП «Аеропорт Вінниця», 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».

6.1.2. Надання підтримки за рахунок ресурсів держави

- (77) 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, бюджети фондів загальнообов'язкового державного соціального страхування, щодо яких здійснюється державний нагляд або якими управляють чи розпоряджаються органи влади.
- (78) Підтримка, що надається Укрінфрапроектом як розпорядником коштів нижчого рівня, КП «Аеропорт Вінниця» 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».

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

- (79) Відповідно до статті 264 Угоди сторони домовились, що вони застосовуватимуть 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.
- (80) Згідно з пунктом 66 Повідомлення Європейської комісії щодо поняття державної допомоги згідно зі статтею 107 (1) ДФЄС 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).
- (81) Відповідно до пункту 97 Повідомлення Європейської комісії щодо поняття державної допомоги згідно зі статтею 107 (1) ДФЄС, якщо операція проводилася із застосуванням процедури торгів або на рівних умовах, це є прямим і конкретним доказом її відповідності ринковим умовам.
- (82) 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.
- (83) Повідомлена підтримка спрямована на здійснення заходів щодо розвитку аеропортної інфраструктури. Загальний обсяг підтримки для Підприємства становить 1 574 080 982 грн, яка надається за спеціальним фондом бюджетної програми КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури»:

Назва статті витрат/ період	Рік надання державної допомоги
	За рахунок коштів державної підтримки (грн)
2021 рік	
Будівельні роботи	539 000 000
Устаткування, меблі та інвентар	35 000 000
Інші витрати	30 270 000
Разом	604 270 000
2022 рік	
Будівельні роботи	116 810 142
Устаткування, меблі та інвентар	149 055 039
Інші витрати	185 295 801
Разом	451 160 982
2023 рік	
Будівельні роботи	332 453 035
Устаткування, меблі та інвентар	79 286 973
Інші витрати	106 909 992
Разом	518 650 000
Всього за 2021-2023 рр.	1 574 080 982

- (84) Оскільки КП «Аеропорт Вінниця» 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.

- (85) Отже, надання державної підтримки за спеціальним фондом бюджетної програми КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури» КП «Аеропорт Вінниця» створює переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.

6.1.4. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції

- (86) Підтримка надається КП «Аеропорт Вінниця», тобто суб'єкту господарювання, який, зокрема, забезпечує авіаційні перевезення пасажирів у Вінницькій області.
- (87) Основними напрямками діяльності Підприємства є обслуговування авіаційних перевезень, у тому числі забезпечення прийому, обслуговування та відправлення повітряних суден. КП «Аеропорт Вінниця» 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.
- (88) Державна підтримка КП «Аеропорт Вінниця» 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.
- (89) Отже, державна підтримка КП «Аеропорт Вінниця» за спеціальним фондом бюджетної програми КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури», спотворює економічну конкуренцію.

6.2. Віднесення повідомленої державної підтримки до державної допомоги

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

6.3. Оцінка допустимості державної допомоги

- (91) 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.
- (92) Інвестиційна допомога, що надається аеропортам у вигляді індивідуальної допомоги чи за програмою, буде вважатися допустимою державною допомогою відповідно до Керівних принципів авіації.
- (93) *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.

- (94) *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.*
- (95) Відповідно до інформації, зазначеної в листі Надавача від 30.06.2021 № 7951/48/10-21 (вх. № 6-08/9177 від 01.07.2021), у рамках реалізації Проєкту передбачено закупівлю та монтаж:
- нової світло-сигнальної системи за вимогами II категорії ІКАО по основному курсу посадки;
 - нової інструментальної системи посадки II категорії ІКАО по основному курсу посадки;
 - нових радіотехнічних засобів для орієнтації повітряних суден в районі аеродрому, а саме – всебічно направленою азимутально-далекомірною радіомаяком DVOR/DME;
 - реконструкція мереж зв'язку;
 - реконструкція засобів метеорологічного забезпечення;
 - влаштування освітлення перону;
 - реконструкція мереж електропостачання;
 - будівництво аварійно-рятувальної станції.
 - спорудження нової периметрової огорожі аеродрому з встановленням охоронної сигналізації та відеонагляду та будівництво патрульної автодороги.
- Зазначене обладнання є вимогою сертифікаційної відповідності аеродрому та буде використовуватись виключно для забезпечення зльотів та посадок повітряних суден за кодом 4С, зокрема Boeing-737-800 та Airbus A320, а також відповідати II категорії посадки ІКАО (посадка в умовах обмеженої видимості).
- (96) Згідно з розробленим бізнес-планом у рамках проєкту «Regional Airport Development Initiative» (RADI), започаткованого Міністерством інфраструктури України в партнерстві з міжнародними фінансовими інституціями ІFC та ЄБРР, розроблено прогноз довгострокового розвитку пасажиропотоку через КП «Аеропорт Вінниця», узагальнені результати якого наведено нижче:

Прогноз пасажиропотоку через КП «Аеропорт Вінниця»
на 2020-2030 роки (тис. пас.)

Сценарій	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Оптимістичний	63	87	117	307	421	502	640	764	948
Песимістичний	60	80	99	122	150	185	229	282	315
Середній	61	84	108	215	286	344	434	523	632

- (97) Відповідно до інформації, зазначеної в листах Вінницької міської ради від 09.09.2020 № 21-00-002-49617 (вх. № 5-01/12639 від 30.09.2020) та від 30.06.2021 № 7951/48/10-21 (вх. № 6-08/9177 від 01.07.2021), обсяги пасажиропотоку Підприємства становлять:
- за 2019 рік: відправка – 20 272 пас., прибуття – 19 375 пас.;
 - за 2020 рік: відправка – 656 пас., прибуття – 520 пас.

Отже, обсяги пасажиропотоку за 2019 рік становлять **39 647 пас.**, у 2020 році – **1176 пас.** Підприємство не обслуговує вантажні авіарейси, тому показники вантажопотоку відсутні.

- (98) Альтернативними варіантами дістатися від Підприємства до найближчих аеропортів є автомобільні дороги та сполучення залізно-дорожніми шляхами. Практично всі найбільші міжнародні аеропорти України розташовані в наближенні до її кордонів. Вінницький аеропорт – єдиний діючий міжнародний аеропорт в Центральній Україні. Найближчий аеропорт – Міжнародний аеропорт «Хмельницький» знаходиться на відстані 122 км; Міжнародний аеропорт «Київ» імені Сікорського (Жуляни) – 274 км; аеропорт «Бориспіль» – 307 км; Міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького – 370 км, Міжнародний аеропорт «Херсон» – 370 км; Міжнародний аеропорт «Харків» – 715 км; Міжнародний аеропорт «Івано-Франківськ» – 818 км.
- (99) Здійснення перевезень пасажирів до цих міст можливе лише залізничним та автомобільним транспортом:

До Міжнародного аеропорту «Хмельницький»:

- автомобілем – 2 год 20 хв (122 км);
- потягом – 2 год 20 хв.

До Міжнародного аеропорту «Київ» імені Сікорського (Жуляни):

- автомобілем – 3 год 20 хв (274 км);
- потягом – 3 год 20 хв.

До Міжнародного аеропорту «Бориспіль»:

- автомобілем – 4 год 30 хв (307 км);
- потягом – 3 год 55 хв.

До Міжнародного аеропорту «Івано-Франківськ»:

- автомобілем – 6 год 30 хв (818 км);
- потягом – 10 год 30 хв.

До Міжнародного аеропорту «Львів» імені Данила Галицького:

- автомобілем – 5 год 45 хв (370 км);
- потягом – 6 год 45 хв.

До Міжнародного аеропорту «Херсон»:

- автомобілем – 7 год (370 км);
- потягом – 11 год 30 хв.

До Міжнародного аеропорту «Харків»:

- автомобілем – 10 год (715 км);
- потягом – 11 год 10 хв.

Отже, наразі відсутні альтернативні способи швидкісного сполучення з аеропортами-конкурентами.

- (100) КП «Аеропорт Вінниця» єдиний діючий міжнародний аеропорт у Центральній Україні. Зручне розташування аеропорту на перетині автомобільних та залізничних шляхів, а також відсутність інших активних аеропортів з міжнародним пунктом пропуску та досвідом обслуговування сучасних повітряних суден А320 та В737-800 в радіусі 200 км від Вінницького аеропорту – запорука ефективного використання аеропортом цієї зони обслуговування в разі наявності належної інфраструктури та проведення якісної маркетингової роботи.
- (101) Тому Вінницька область, а відповідно і Підприємство, через своє географічне місцезнаходження, відсутність альтернативних способів швидкісного сполучення з іншими регіонами має стратегічне значення для розвитку регіону та забезпечення

зв'язків з європейськими та іншими зарубіжними країнами. Основними напрямками діяльності Підприємства є обслуговування авіаційних пасажирських перевезень, в тому числі забезпечення прийому, обслуговування та відправлення повітряних суден. Аеропортом, як експлуатантом, здійснюється утримання та експлуатація аеродрому, аеровокзалу, інших наземних споруд та аеродромного обладнання. Аеропорт має міжнародний статус та багаторічний досвід обслуговування регулярних та чартерних пасажирських авіаперевезень міжнародного сполучення.

- (102) Отже, Підприємство на сьогодні не має альтернативи у швидкісному сполученні з такими найближчими аеропортами, як Міжнародний аеропорт «Хмельницький», Міжнародний аеропорт «Київ» імені Сікорського (Жуляни), аеропорт «Бориспіль», Міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького, Міжнародний аеропорт «Херсон», Міжнародний аеропорт «Харків» та Міжнародний аеропорт «Івано-Франківськ», що й відповідає параграфу 72 Керівних принципів авіації.

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

- (103) *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.*

- (104) Відповідно до інформації, зазначеної у листі Надавача від 30.06.2021 № 7951/48/10-21 (вх. № 6-08/9177 від 01.07.2021) до витрат належить:

Назва статті витрат/ період	Рік надання державної допомоги
	За рахунок коштів державної підтримки (грн)
2021 рік	
Будівельні роботи	539 000 000
Устаткування, меблі та інвентар	35 000 000
Інші витрати	30 270 000
Разом	604 270 000
2022 рік	
Будівельні роботи	116 810 142
Устаткування, меблі та інвентар	149 055 039
Інші витрати	185 295 801
Разом	451 160 982
2023 рік	
Будівельні роботи	332 453 035
Устаткування, меблі та інвентар	79 286 973
Інші витрати	106 909 992
Разом	518 650 000
Всього за 2021-2023 рр.	1 574 080 982

- (105) До інших витрат належать функції / послуги, визначені загальним комплексом робіт за Проектом та відповідним кошторисом, затвердженими ДП «Укрдержбудекспертиза». Зокрема, це:

- функції служби замовника;
- послуги технічного нагляду;
- розробка проєктно-кошторисної документації стадії «Р» – робоча документація;
- послуги авторського нагляду.

(106) Проєктом передбачено придбання та встановлення лише капітального устаткування (обладнання), тобто такого яке стаціонарно монтується та експлуатується разом з аеродромом. Все це обладнання призначено для забезпечення базових аеродромних послуг та безпеки польотів. Зокрема, це таке обладнання:

- світлосигнальна система аеродрому;
- освітлення перону;
- аеронавігаційне обладнання та радіотехнічні засоби для точного заходу на посадку, що відповідає вимогам II категорії посадки ІКАО (інструментальна система посадки, радіомаячна система DVOR/DME);
- аварійно-рятувальна станція (нова будівля та її обладнання);
- трансформаторні підстанції та інші засоби (обладнання) електроживлення, в тому числі такі, що відповідають вимогам ІКАО щодо обмежень часу на переключення з основної на резервну систему.

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

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

(107) *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 інвестицій. Операційний прибуток вираховується з відповідних витрат заздалегідь, на основі розумних прогнозів або за механізмом попередження заборгованості.*

(108) *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.*

(109) Середньорічний пасажиропотік КП «Аеропорт Вінниця» протягом двох фінансових років, що передують року, в якому допомогу повідомлено, а це 2019 рік та 2020 рік, становить 20412 пасажирів.

(110) Отже, середньорічний пасажиропотік КП «Аеропорт Вінниця» протягом двох фінансових років, що передують року, в якому допомогу повідомлено або фактично надано, не перевищує 200 000 пасажирів на рік.

(111) Загальний обсяг державної допомоги (інвестиційної допомоги) за рахунок державного бюджету становить 1 574 080 982 грн.

- (112) 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.
- (113) Враховуючи зазначене, сума державної допомоги не перевищує суми прийнятних витрат, яка спрямована на розвиток інфраструктури КП «Аеропорт Вінниця», оскільки за період амортизації аеродрому КП «Аеропорт Вінниця» не передбачено отримання прибутку через збитковість аеродрому.
- (114) Отже, загальний обсяг державної допомоги (інвестиційної допомоги) за рахунок державного бюджету, яка становить 1 574 080 982 грн, не перевищує розриву фінансування, що відповідає пункту 100 Керівних принципів авіації.
- (115) Враховуючи викладене, державна допомога за спеціальним фондом бюджетної програми КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури» КП «Аеропорт Вінниця», на період з 01.07.2021 по 31.12.2023 у сумі 1 574 080 982 грн, є **допустимою для конкуренції** відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».
- (116) 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 «Аеропорт Вінниця» на період з 01.07.2021 по 31.12.2023 у сумі 1 574 080 982 (один мільярд п'ятсот сімдесят чотири мільйони вісімдесят

тисяч дев'ятсот вісімдесят дві) гривні, 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 «Аеропорт Вінниця» на період з 01.07.2021 по 31.12.2023 у сумі 1 574 080 982 (один мільярд п'ятсот сімдесят чотири мільйони вісімдесят тисяч дев'ятсот вісімдесят дві) гривні, є **допустимою для конкуренції** відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

Голова Колегії

Н. БУРОМЕНСЬКА