



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

21 жовтня 2021 р.

Київ

№ 586-р

Про результати розгляду
справи про державну допомогу

За результатами розгляду повідомлення про нову державну допомогу Міністерства інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури), яке надійшло на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 50966 (вх. № 26-ПДД/1 від 22.01.2021), розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 29.04.2021 № 01/114-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/18-21-ДД про державну допомогу для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції (далі – Справа).

Антимонопольний комітет України (далі – Комітет), розглянувши матеріали справи № 500-26.15/18-21-ДД про державну допомогу та подання з попередніми висновками від 17.09.2021 № 500-26.15/18-21-ДД/441-спр,

ВСТАНОВИВ:

1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ

- (1) На Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 50966 (вх. № 26-ПДД/1 від 22.01.2021) Мінінфраструктури відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення).
- (2) Антимонопольним комітетом України (далі – Комітет) листом від 02.02.2021 № 500-29/08-1591 залишено Повідомлення без руху та запитано додаткову інформацію.
- (3) На Портал державної допомоги (вх. № 190-ПДД/4 від 04.03.2021) Мінінфраструктури надано відповідь на лист Комітету.
- (4) Повідомлення прийнято до розгляду 04.03.2021.
- (5) За результатами розгляду повідомлення про державну допомогу розпорядженням державного уповноваженого Комітету від 29.04.2021 № 01/114-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/18-21-ДД для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції. Листом Комітету від 29.04.2021 № 500-29/01-6744 направлено копію розпорядження на адресу Мінінфраструктури. На офіційному вебпорталі Комітету опубліковано інформацію про початок розгляду справи про державну допомогу зі зверненням до всіх заінтересованих осіб щодо подання ними протягом 30 календарних днів вмотивованих заперечень та зауважень

щодо надання державної допомоги та іншої інформації у зв'язку з розглядом справи про державну допомогу.

- (6) Заперечень та зауважень щодо надання державної допомоги та іншої інформації у зв'язку з розглядом справи про державну допомогу від заінтересованих осіб до Комітету не надходило.
- (7) Комітет листом від 05.07.2021 № 500-29/01-10107 надіслав вимогу про надання інформації до Мінінфраструктури.
- (8) Мінінфраструктури листом від 21.07.2021 № 9249/48/10-21 (вх. № 6-01/10447 від 23.07.2021) звернулося з клопотанням до Комітету щодо продовження строку надання відповіді на лист Комітету від 05.07.2021 № 500-29/01-10107 на 15 календарних днів.
- (9) Комітет листом від 27.07.2021 № 500-29/01-11184 продовжив Мінінфраструктури термін подання інформації на вимогу Комітету від 05.07.2021 № 500-29/01-10107 до 10.08.2021.
- (10) Комітет листом від 21.07.2021 № 500-29/01-10889 надіслав вимогу про надання інформації до Мінінфраструктури.
- (11) Відповідь на лист Комітету від 05.07.2021 № 500-29/01-10107 та від 21.07.2021 № 500-29/01-10889 надійшла від Мінінфраструктури листом від 09.08.2021 № 10281/48/10-21 (вх. № 6-01/11224 від 10.08.2021).
- (12) Державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» листами від 18.08.2021 № 01-2215-74 (вх. № 8-01/11802 від 25.08.2021) та від 03.09.2021 № 01-22/5-88 (вх. № 8-01/12565 від 09.09.2021) надало додаткову інформацію.

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

- (13) Міністерство інфраструктури України (01135, м. Київ, просп. Перемоги, 14, ідентифікаційний код юридичної особи 37472062).
- (14) Пунктом 2 наказу Міністерства фінансів України від 04.12.2020 № 738 «Про доцільність підготовки проекту «Проект розвитку державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль». Реконструкція льотної зони № 2» передбачено визначити Мінінфраструктури відповідальним за підготовку та реалізацію Проекту.

2.2. Отримувач підтримки

- (15) Державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» (далі – ДП «МА «Бориспіль», Аеропорт) (08300, Київська обл., Бориспільський р-н, с. Гора, вул. Бориспіль-7, ідентифікаційний код юридичної особи 20572069).
- (16) Відповідно до пункту 1 Статуту ДП «МА «Бориспіль», затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 25.05.2020 № 329 (далі – Статут), ДП «МА «Бориспіль» є державним комерційним підприємством цивільної авіації, яке

засноване на державній власності та входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України.

- (17) Статтею 2 Статуту передбачено, що ДП «МА «Бориспіль» створене для здійснення господарської діяльності з метою, зокрема:
- наземного й технічного обслуговування повітряних суден авіакомпаній, що використовуються на внутрішніх, міждержавних і міжнародних повітряних лініях;
 - своєчасного задоволення попиту економіки та суспільних потреб у наданні першочергових послуг для здійснення авіаційних перевезень пасажирів та вантажів;
 - забезпечення авіаційної безпеки та безпеки польотів.

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (18) Метою (ціллю) підтримки є:
- виконання загальнодержавних програм розвитку;
 - приведення аеропортової інфраструктури у відповідність із міжнародними стандартами;
 - своєчасне задоволення попиту економіки та суспільних потреб у наданні першочергових послуг для здійснення авіаційних перевезень пасажирів та вантажу;
 - забезпечення авіаційної безпеки та безпеки польотів;
 - сприяння розвитку міжнародного туризму;
 - збільшення пасажиропотоку та вантажопотоку через ДП «МА «Бориспіль».

2.4. Очікуваний результат

- (19) Реконструкція льотної зони № 2 ДП «МА «Бориспіль».

2.5. Підстава для надання підтримки

- (20) Бюджетний кодекс України.
- (21) Наказ Міністерства інфраструктури України від 14.01.2021 № 11 «Про організацію роботи з підготовки проекту «Проект розвитку державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль». Реконструкція льотної зони № 2».
- (22) Наказ Міністерства фінансів України від 04.12.2020 № 738 «Про доцільність підготовки проекту «Проект розвитку державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль». Реконструкція льотної зони № 2».
- (23) Фінансова угода «Розвиток аеропорту Бориспіль» між Європейським інвестиційним банком (далі – ЄІБ) та державним підприємством «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» від 12.02.2021 (далі – Фінансова угода).
- (24) Проект Гарантійної угоди «Розвиток аеропорту Бориспіль» між Україною та Європейським інвестиційним банком.
- (25) Проект договору про порядок погашення заборгованості з відшкодуванням витрат державного бюджету, пов'язаних із виконанням Україною гарантійних зобов'язань за Гарантійною угодою («Проект розвитку державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль». Реконструкція льотної зони № 2») між Україною та Європейським інвестиційним банком, між Міністерством фінансів України,

Міністерством інфраструктури України та державним підприємством «Міжнародний аеропорт «Бориспіль».

- (26) Розпорядження Кабінету Міністрів України від 03.02.2021 № 81-р «Про залучення коштів позики від Європейського інвестиційного банку для реалізації проекту «Проект розвитку державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль». Реконструкція льотної зони № 2».
- (27) Концепція розвитку міжнародного аеропорту «Бориспіль» на період до 2045 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 08.05.2019 № 293.

2.6. Форма підтримки

- (28) Гарантія.

2.7. Обсяг підтримки

- (29) Державна гарантія забезпечує виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим ДП «МА «Бориспіль» у Європейського інвестиційного банку (далі – ЄІБ) для реалізації проекту «Проект розвитку державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль». Реконструкція льотної зони № 2» (далі – Проект), основними умовами якого є:
 - обсяг та валюта кредиту – 270 000 000 євро;
 - строк кредиту – до 20 років;
 - гарантія покриває 100 % кредитної суми;
 - плата позичальника за отримання державної гарантії встановлена в розмірі 1 % річних від вибраної та непогашеної суми кредиту.

2.8. Тривалість підтримки

- (30) З 11.02.2021 по 31.12.2042.

3. УМОВИ НАДАННЯ ПІДТРИМКИ

- (31) Авіаційний транспорт – одна з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою для зростання та розвитку економіки, її структурних перетворень, задоволення суспільних потреб у перевезеннях та забезпечення захисту економічних інтересів України.
- (32) Відповідно до інформації, наданої в Повідомленні, ДП «МА «Бориспіль» має вигідне географічне розташування, що обумовлює високий транзитний потенціал, та наявність відповідного драйвера (потужних національних базових перевізників із достатньо розгалуженою мережею польотів), тому за головну стратегію розвитку ДП «МА «Бориспіль» було обрано розвиток вузлового аеропорту (хабу). Уряд підтримав таку ініціативу та у 2019 році розпорядженням Кабінету Міністрів України було схвалено Концепцію розвитку міжнародного аеропорту «Бориспіль» на період до 2045 року (далі – Концепція).
- (33) ДП «МА «Бориспіль» є одним із найважливіших економічних активів України, найбільшим міжнародним аеропортом, який забезпечує близько 60 % всіх авіаційних пасажирських перевезень країни та є базою для провідних українських авіакомпаній.

- (34) Завдяки зручному географічному розташуванню ДП «МА «Бориспіль» має всі передумови для того, щоб вести боротьбу за позицію провідного міжнародного вузлового аеропорту, який забезпечує трансферне обслуговування пасажирів у регіоні. Економіко-географічне положення України сприяє розвитку її авіаційного потенціалу та інтеграції у європейську та світову транспортні системи.
- (35) Світовий досвід переконує, що стати вузловим аеропортом будь-який аеропорт може лише діючи разом з авіакомпаніями, які мають розгалужену мережу маршрутів. Поєднання зусиль авіакомпанії та аеропорту створює спільний продукт (авіаперевезення), який є конкурентоспроможним за критерієм ціна-якість.
- (36) ДП «МА «Бориспіль» є єдиним в Україні міжнародним вузловим аеропортом, який має трансконтинентальний статус і з часом втратить цю позицію, якщо не зможе розвивати свою інфраструктуру, щоб обслуговувати збільшену кількість пасажирських і вантажних перевезень, та не зможе генерувати додаткову пропускну спроможність системи злітно-посадкових смуг та термінального комплексу.
- (37) Метою Концепції є:
- забезпечення сталого розвитку Аеропорту як міжнародного вузлового аеропорту;
 - підвищення рівня безпеки польотів та авіаційної безпеки;
 - підвищення рівня обслуговування пасажирів;
 - створення сприятливого інвестиційного клімату для забезпечення розвитку інфраструктури Аеропорту, у тому числі для мінімізації використання державних коштів;
 - подолання зростаючої конкуренції з боку європейських аеропортів, посилення статусу міжнародного вузлового аеропорту;
 - врахування можливості обслуговування низькобюджетних авіакомпаній у зоні покриття Аеропорту;
 - розмежування пасажиро- та вантажопотоків, що прямують в Аеропорт і з Аеропорту;
 - забезпечення можливості будівництва підземної залізничної колії до центрального терміналу Аеропорту.
- (38) Реалізація Концепції дасть змогу забезпечити:
- підвищення статусу України як авіаційної держави та повноцінну реалізацію її транзитного потенціалу;
 - покращення якості надання аеропортових послуг для громадян та суб'єктів господарювання відповідно до європейських вимог;
 - підвищення конкурентоспроможності Аеропорту в сучасних економічних умовах;
 - стимулювання розвитку авіаперевезень в Україні, у тому числі трансферних;
 - інтеграцію України у світову транспортну систему;
 - розвиток міжнародного туризму в Україні;
 - використання науково-технічного та інтелектуального потенціалу країни;
 - підвищення рівня безпеки польотів та авіаційної безпеки;
 - створення додаткових робочих місць;
 - задоволення потреб населення в авіаперевезеннях.
- (39) Відповідно до Концепції, у разі досягнення зазначених результатів очікується, що Аеропорт зможе забезпечити такі обсяги перевезень: у 2019 році – 14,4 млн пасажирів, у 2030 році – 27,7 млн, у 2040 році – 44,3 млн, у 2045 році – близько 53,9 млн пасажирів.

- (40) Реалізація Концепції здійснюватиметься за рахунок власних коштів ДП «МА «Бориспіль», залучених коштів міжнародних фінансових організацій (у тому числі під державні гарантії), державної підтримки та інвестицій суб'єктів господарювання.
- (41) Сума запланованих інвестицій (включаючи інвестиції ДП «МА «Бориспіль» та залучені кошти) для реалізації Концепції до 2045 року становить близько 3 430 000 000 євро (109 182 731 000 грн¹) (див. табл. 1).

Таблиця 1

Перелік та вартість всіх інвестицій, які будуть реалізовані в ДП «МА «Бориспіль» відповідно до Концепції

Об'єкти інвестицій у ДП «МА «Бориспіль»	Вартість млн євро	Вартість млн грн
«Проект розвитку державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль». Реконструкція льотної зони № 2», у т. ч.:		
- за рахунок кредиту ЄІБ	270	8 594
- за рахунок ДП «МА «Бориспіль»	80,6	2 566
Будівництво очисних споруд поверхневих вод	14	446
Інші об'єкти льотної зони	514	16 361
Пасажирський термінал	1 546	49 212
Вантажний термінал	42	1 337
Інше	963,4	30 667
Разом	3 430,0	109 182, 7

- (42) Для досягнення мети Концепції передбачається:
- на першому етапі (15 млн пасажирів на рік, орієнтовно 2019 – 2021 роки):*
- реконструкція злітно-посадкової смуги № 2 (ЗПС 18R/36L);
 - подовження галереї терміналу «D» на південь;
 - розширення перону терміналу «D» на південь;
 - збільшення пропускної спроможності терміналу «D»;
 - розроблення детального плану території Аеропорту;
 - розширення зони обслуговування трансферних пасажирів;
 - реконструкція зони видачі багажу для пасажирів внутрішніх рейсів;
 - облаштування нових автобусних виходів на посадку для пасажирів міжнародних рейсів;
 - реконструкція (збільшення пропускної спроможності) вантажного терміналу;
 - будівництво нового офісного центру;
- на другому етапі (20 млн пасажирів на рік, орієнтовно 2022 – 2024 роки):*
- початок будівництва першої черги основного пасажирського терміналу, з'єднаної з подовженою галереєю терміналу «D»;
 - будівництво нових швидкісних руліжних доріжок і модернізація наявних руліжних доріжок першої злітно-посадкової смуги;

¹Сума в гривневому еквіваленті розрахована згідно з курсом євро, а саме: 31,8317 грн на 01.09.2021 відповідно до офіційного сайту Національного банку України.

- влаштування нових місць стоянки повітряних суден;
 - будівництво вантажного терміналу;
 - будівництво виділеного перону для вантажних повітряних суден;
 - будівництво офісного центру для експедиторських і логістичних компаній та інших офісних будівель;
 - облаштування службових парковок;
- на третьому етапі (30 млн пасажирів на рік, орієнтовно 2025 – 2031 роки):*
- будівництво другої черги основного пасажирського терміналу;
 - перенесення наявних аварійно-рятувальних станцій;
 - облаштування зони технічного обслуговування авіакомпаній;
 - будівництво перону для технічного обслуговування авіакомпаній;
 - будівництво ангарів для технічного обслуговування повітряних суден;
 - будівництво нових офісних будівель;
 - облаштування службових парковок;
- на наступних етапах (34 – 54 млн пасажирів на рік, орієнтовно 2034 – 2045 роки):*
- будівництво наступних черг основного пасажирського терміналу;
 - розширення вантажного сектору;
 - додаткові площі для аеродромної служби й наземного обслуговування;
 - додаткове збільшення потужностей у південному напрямку бази технічного обслуговування повітряних суден;
 - подовження галереї основного пасажирського терміналу;
 - розширення наявних потужностей паливозаправного комплексу та інженерної інфраструктури.
- (43) Державна підтримка надається у формі державної гарантії, яка забезпечує виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим ДП «МА «Бориспіль» у ЄІБ для реалізації Проекту, а саме: реконструкції злітно-посадкової смуги № 2, яка є елементом першого етапу Концепції. У зв'язку з обмеженістю ресурсу злітно-посадкової смуги № 1 та майже повним вичерпанням ресурсу поточної злітно-посадкової смуги № 2, без вчасної реконструкції злітно-посадкової смуги № 2 неможливим буде досягнення цілей, закладених у Концепцію.
- (44) Завдяки реалізації Проекту ДП «МА «Бориспіль» зможе частково модернізувати свою інфраструктуру відповідно до міжнародних стандартів та рекомендованих практик (ІСАО, ІАТА, АСІ тощо), за рахунок чого вбачається можливим збереження пропускну здатності ДП «МА «Бориспіль» із забезпеченням необхідних критеріїв безпеки польотів, авіаційної безпеки та відповідно до сучасних міжнародних і національних стандартів пасажирського руху авіаційним транспортом та надасть можливість безпечно та без обмежень приймати та обслуговувати всі сертифіковані в Україні типи повітряних суден.
- (45) Відповідно до Експертного звіту ДП «Укрдержбудекспертиза» від 15.06.2020 № 00-1144-19/ПБ повна кошторисна вартість проекту «Реконструкція льотної зони № 2 ДП МА «Бориспіль» згідно зі схваленою стадією «Техніко-економічне обґрунтування» становить 11 181 818,923 тис. грн (350 600 000 євро) (в поточних цінах на 27.04.2020). Передбачається не більше 270 000 000 євро вартості Проекту профінансувати за рахунок коштів ЄІБ відповідно до Фінансової угоди.
- (46) Отже, передбачені такі джерела фінансування Проекту:
- кредитні кошти Європейського інвестиційного банку – 80 % оціночної вартості Проекту, що становить 270,0 млн євро;

- власні обігові кошти ДП МА «Бориспіль» – 20 % оціночної вартості Проєкту, що становить 80,6 млн євро.

(47) За рахунок залучених коштів ЄБ у сумі 270 000 000 євро будуть зведені аеродромні покриття загальною площею 1 064 105 м². Зокрема, до основних обсягів реконструкції льотної зони № 2 належать:

- нова злітно-посадкова смуга зі штучним покриттям (ШЗПС-2) довжиною 3800 м, ширину ШЗПС визначено відповідно до Стандарту ІСАО (Annex 14) – 45 м;
- дві магістральні руліжні доріжки;
- з'єднувальні руліжні доріжки та руліжні доріжки швидкісного сходу;
- реконструкція наявної РД-9 для руління повітряних суден до кодової літери «F»;
- реконструкція наявних перонів «G» та «S» для повітряних суден кодових літер «C», «D», «E» та «F»;
- технологічні дороги для спецтранспорту на пероні з одnobічним рухом шириною не менше 4 м, із двобічним рухом шириною не менше 8 м;
- ізоляційне місце стоянки для повітряних суден кодової літери «F»;
- місце стоянки для випробування двигунів повітряних суден кодової літери «F»;
- майданчики для обробки повітряних суден протикриговою рідиною (де/антиайсинговою обробки);
- світлосигнальне обладнання за ШІВ категорією;
- радіонавігаційні засоби посадки за ШІВ категорією;
- аварійно-рятувальна станція (10 категорія);
- водовідведення аеродрому (дощова каналізація);
- база протикригової обробки повітряних суден;
- трансформаторні підстанції;
- патрульна автодорога (довжиною 11 165 м);
- периметрова огорожа з охоронною сигналізацією та відеоспостереженням (довжиною 11 565 м);
- нові інженерні мережі до проєктованих об'єктів;
- мережі зв'язку та управління;
- реконструкція наявних мереж водопроводу, каналізації, паливопроводу тощо.

(48) Державна гарантія забезпечує виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим ДП «МА «Бориспіль» у Європейського інвестиційного банку для реалізації Проєкту, основними умовами якого є:

- гарантія покриває 100 відсотків кредитної суми;
- відсоткова ставка за користування кредитними коштами визначається банком на дату вибірки коштів кредиту та Європейської міжбанківської ставки пропозиції (EURIBOR + один відсоток);
- плата позичальника за отримання державної гарантії встановлена в розмірі 1 % річних від вибраної та непогашеної на кожен дату сплати відсотків суми кредиту;
- пільговий період становить три роки.

(49) Пунктом 6.01 статті 6 Проєкту Фінансової угоди передбачено, що ДП «МА «Бориспіль» використовує всі запозичені ним за цією угодою кошти виключно для реалізації Проєкту.

(50) Відповідно до пункту 6.04 статті 6 Проєкту Фінансової угоди ДП «МА «Бориспіль» зобов'язується придбати обладнання, забезпечувати послуги та замовляти роботи для Проєкту за прийнятними процедурами закупівель, дотримуючись задовільним для ЄБ способом його політики, сформульованої в Посібнику із закупівель.

- (51) За рахунок власних коштів ДП «МА «Бориспіль» буде виконано проєктно-вишукувальні роботи стадії «Проєкт» та проходження експертизи.
- (52) У ДП «МА «Бориспіль» наразі вже наявні 2 злітно-посадкові смуги. Саме їх повноцінне функціонування надає можливість Україні говорити про реалізацію транзитного потенціалу (залучення частки світових транзитних потоків пасажирів / вантажів), розвитку України як туристичного центру, забезпечення безпеки всієї системи авіаційного транспорту країни, адже ДП «МА «Бориспіль» є єдиним аеропортом, що має змогу безперерійно працювати цілодобово та круглий рік, отже, може бути використаний як аеродром для вимушених / аварійних посадок повітряних суден навіть тоді, коли інші аеропорти не в змозі цього зробити (наприклад, за складних погодних умов чи для особливо важких повітряних суден).
- (53) Особливість ДП «МА «Бориспіль» полягає саме в роботі одночасно двох злітно-посадкових смуг, що зумовлене можливістю приймати та відправляти рейси цілодобово 365 днів на рік майже за будь-яких погодних умов. Це робить ДП «МА «Бориспіль» не лише зручним аеропортом для базових перевізників, а й потужним запасним аеропортом для авіакомпаній, що базуються в інших, як українських, так і закордонних, аеропортах. Наявність двох злітно-посадкових смуг у ДП «МА «Бориспіль» – суттєвий фактор зручності для пасажирів та, що найголовніше, – фактор безпеки польотів у регіоні України та прилеглих країн.
- (54) Відсутність двох повноцінно працюючих злітно-посадкових смуг, здатних обслуговувати важкі середньомагістральні та далекомагістральні (широкофюзеляжні) повітряні судна, поставить під загрозу обслуговування навіть вже наявних на сьогодні маршрутів.
- (55) Якщо злітно-посадкова смуга льотної зони № 2 не буде реконструйована, вона припинить своє функціонування протягом 1 – 2 років. Отже, втрата другої злітно-посадкової смуги не лише погіршить конкурентоспроможність України на світовому ринку авіаперевезень, а й стане важливим чинником погіршення безпеки польотів.
- (56) Після своєчасної реконструкції льотної зони № 2 ДП «МА «Бориспіль» отримає можливість розвиватися відповідно до прогнозів, закладених в основу Концепції.
- (57) У такому випадку можна очікувати, що протягом 5 років після завершення реконструкції льотної зони № 2 з ДП «МА «Бориспіль» за більшістю із напрямків буде відкрите пряме повітряне сполучення, а саме:
- *перспективні далекомагістральні напрямки*: Балі (Індонезія), Ташкент (Узбекистан), Лос-Анджелес (США), Сан-Франциско (США), Маямі (США), Вашингтон (США), Гонконг (Китай), Сіетл (США), Чикаго (США), Малага (Іспанія), Сеул (Корея), Шанхай (Китай), Сінгапур (Сінгапур), Касабланка (Марокко), Пхукет (Таїланд), Загреб (Хорватія), Бостон (США), Гуанчжоу (Китай), Порто (Португалія), Монреаль (Канада), Ліон (Франція), Портленд (США), Марсель (Франція), Канкун (Мексика), Гетеборг (Швеція), Атланта (США), Мумбаї (Індія), Х'юстон (США), Ванкувер (Канада), Токіо (Японія);
 - *перспективні напрямки «лоукост» польотів*: Порто (Португалія), Барі (Італія), Ібіца (Іспанія), Бордо (Франція), Кальярі (Італія), Ейдховен (Нідерланди), Бірмінгем (Велика Британія), Лісабон (Португалія), Ліверпуль (Велика Британія), Бристоль (Велика Британія), Турин (Італія), Гран-Канарія (Іспанія), Альгеро (Італія), Бриндізі (Італія),

Лансароте (Іспанія), Меммінген (Німеччина), Гетеборг (Швеція), Тулуза (Франція), Каунас (Литва), Біллунн (Данія), Лідс (Велика Британія), Фуертевентура (Іспанія), Менорка (Іспанія), Сантьяго-де-Компостела (Іспанія), Лімерік (Ірландія), Пескара (Італія), Ламеція-Терме (Італія), Санторині (Греція), Гамбург (Німеччина).

- (58) Слід зауважити, що питання відкриття міжконтинентальних рейсів (зокрема на широкофюзеляжних повітряних суднах) як вітчизні, так і іноземні авіакомпанії розглядають лише за умови наявності в аеропортів необхідної інфраструктури, зокрема злітно-посадкових смуг із відповідними характеристиками, що обумовлює наявність необхідних перевізнику слотів тощо.
- (59) Відповідно до Концепції реконструкція льотної зони № 2 є одним із першочергових елементів, які дозволять забезпечити досягнення запланованих цілей та показників. Наявність достатньої сучасної інфраструктури є запорукою динамічного розвитку вітчизняних авіаперевізників, найбільші з яких наразі базуються в ДП «МА «Бориспіль». Відповідно до покладених в основу Концепції прогнозів очікується збільшення кількості злітно-посадкових операцій (рейсів), у тому числі за рахунок збільшення кількості рейсів авіакомпаній, які на сьогодні вже працюють у ДП «МА «Бориспіль». При цьому збільшення рейсів буде відбуватися частково на вже наявних маршрутах, а частково – на нових напрямках.
- (60) Відповідно до інформації, наданої під час розгляду Справи, ДП «МА «Бориспіль» внесено до Переліку об'єктів державної власності, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 04.03.2021 № 83. Крім того, аеродром ДП «МА «Бориспіль» має подвійне призначення, а наявність одночасно двох злітно-посадкових смуг дозволяє забезпечувати цілодобову роботу аеропорту впродовж всього року, що сприяє підвищенню рівня безпеки як з точки зору цивільної авіації, так і з точки зору виконання покладених на ДП «МА «Бориспіль» завдань із підтримання обороноздатності України.
- (61) Така висока відповідальність зобов'язує системно та цілеспрямовано підтримувати інфраструктуру аеропорту (зокрема злітно-посадкові смуги) на рівні, який відповідатиме міжнародним стандартам якості обслуговування, авіаційної безпеки та безпеки польотів.
- (62) Мінінфраструктури повідомило, що після оголошення загальнодержавного локдауну через пандемію COVID-19 та закриття державного кордону для міжнародного пасажирського залізничного, повітряного, автомобільного сполучення, ДП «МА «Бориспіль» залишилося єдиним аеропортом України для обслуговування перевезень осіб із метою забезпечення захисту національних інтересів або у зв'язку з виконанням міжнародних зобов'язань, а також представників дипломатичних установ та гуманітарних місій.
- (63) Відповідно до інформації, наданої в Повідомленні, ДП «МА «Бориспіль» є частиною транспортної авіаційної системи країни, яка, зокрема, включає й аеропорти. Оскільки кожен з аеропортів має свою зону охоплення (ринок), а значна частина аеропортів поєднані рейсами між собою, досить важко в межах України визначити окремі ринки послуг з аеропортового та наземного обслуговування, послуг із забезпечення авіаційної безпеки і, тим більше, виміряти конкуренцію між ними.

- (64) Наприклад, для виконання рейсу Львів – Київ обов’язково будуть надані аеропортові послуги, послуги з наземного обслуговування та забезпечено комплекс послуг з авіаційної безпеки як у Львові так і в Києві, бо в іншому випадку рейс неможливо виконати. Отже, розглядати Львів і Київ як конкурентів у цьому контексті недоцільно.
- (65) Так само й стосовно інших аеропортів України, лише за одним винятком. У певному сегменті ринку, а саме обслуговуванні частини коротко- та середньоміагістральних рейсів, Міжнародний аеропорт «Київ» ім. Сікорського (Жуляни) (далі – МА «Київ») може вважатися конкурентом ДП «МА «Бориспіль».
- (66) Втім, така конкуренція є та буде залишатися вкрай обмеженою. МА «Київ» знаходиться в межах міста Київ. Поруч з аеропортом активно ведеться будівництво житлових мікрорайонів і відповідної інфраструктури.
- (67) Водночас приєднання України до Угоди про Спільний авіаційний простір з ЄС призведе до прийняття Україною цілого ряду норм та стандартів ЄС, зокрема, екологічного спрямування, наприклад: аеропорти мають припинити роботу протягом нічного часу, мають обмеження за злітною вагою літаків, які їм дозволено обслуговувати, за кількістю рейсів на добу, а також вони за власний кошт змушені забезпечувати протишумові заходи (шумоізоляцію житлових будинків поблизу тощо).
- (68) Разом із тим у МА «Київ» відсутня злітно-посадкова смуга, здатна обслуговувати важкі широкофюзеляжні повітряні судна (які найчастіше використовуються для середньо- і далекомагістральних перельотів), та відсутня можливість її будівництва, значна частина середньоміагістральних рейсів та всі далекомагістральні рейси можуть обслуговуватися лише в ДП «МА «Бориспіль».
- (69) Через територіальні обмеження побудова другої злітно-посадкової смуги з аналогічними характеристиками в МА «Київ» є неможливою, а в інших аеропортах України – недоцільною. Отже, наявність одночасно двох злітно-посадкових смуг саме в ДП МА «Бориспіль» є важливим фактором забезпечення безпеки польотів не лише для українських, але й для іноземних авіакомпаній.
- (70) Отже, навіть за реалізації запланованого оновлення злітно-посадкової смуги МА «Київ» не зможе забезпечити обслуговування рейсів усі 24 години на добу навіть за сприятливих погодних умов. Тобто, МА «Київ» в будь-якому разі не зможе стати повноцінною заміною ДП МА «Бориспіль».
- (71) Відповідно до отриманої під час розгляду Справи інформації ДП «МА «Бориспіль» активно конкурує на міжнародних ринках із провідними світовими аеропортами. Наприклад, є можливість подорожувати з Франкфурта до Бангкоку прямим рейсом (вища ціна, обмежена кількість місць) або через один із стикувальних (трансферних) аеропортів-хабів: Варшаву, Будапешт, Київ, Стамбул тощо. У цьому випадку пасажир робитиме вибір за багатьма критеріями: вартість перельоту, час відправлення та прибуття в кінцевий пункт, тривалість очікування у стикувальному аеропорті, якість інфраструктури цього аеропорту тощо.
- (72) На міжнародному ринку послуг далеко- та середньоміагістральних маршрутів і трансферних потоків, а також у сфері залучення нових рейсів конкурентами ДП «МА «Бориспіль» є такі аеропорти:
- аеропорти Східної Європи: Варшава, Прага, Будапешт;

- аеропорти південного напрямку: Стамбул, Дубай та Доха (помірна конкуренція);
 - аеропорти Західної Європи (помірний рівень конкуренції через віддаленість та обмеженість частот): Франкфурт, Мюнхен, Відень.
- (73) Переважна більшість із наведених аеропортів має більше двох злітно-посадкових смуг. Це дозволяє їм обслуговувати величезну кількість рейсів із мінімальними затримками, у тому числі через завантаженість та погодні умови.
- (74) Мінінфраструктури в Повідомленні зазначило, що якщо не реконструювати злітно-посадкову смугу, її ресурс буде вичерпано протягом 1 – 2 років. У такому випадку, коли світові авіаперевезення сягнуть докризового рівня, ДП «МА «Бориспіль» залишиться лише з однією злітно-посадковою смугою без можливостей розширення. Це фактично позбавить аеропорт перспектив у складній конкурентній боротьбі із західними хабами. Як наслідок, Україна втратить можливість отримувати значні кошти, які б мали надходити з обслуговування трансферних пасажирів, а українські пасажирів втратять унікальну перевагу, доступну далеко не в усіх країнах, – дістатися прямим рейсом до Нью-Йорку, Торонто, Пекіну, Бангкоку, Делі тощо.
- (75) Відповідно до інформації, наданої в Повідомленні, пасажиропотік ДП «МА «Бориспіль» становить:
- 2019 рік – 15 260 000 пас.;
- 2020 рік – 5 158 000 пас.;
- I та II квартали 2021 року – 3 397 627 пас.
- (76) Мінінфраструктури повідомило, що 11.03.2020 Всесвітня Організація Охорони Здоров'я оголосила пандемію гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-COV-2. Кабінетом Міністрів України на території України було введено карантин з 12.03.2020, який до сьогодні встановлює ряд обмежень у діяльності підприємств та життєдіяльності громадян. Згідно з розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14.03.2020 № 287-р, Україна закрила міжнародне регулярне пасажирське сполучення із 17.03.2020, що спричинило суттєве зменшення у II кварталі 2020 року пасажиропотоку через ДП «МА «Бориспіль» на (- 98 %) порівняно з відповідним періодом 2019 року. Криза у світовій авіатранспортній галузі, спричинена пандемією COVID-19, призвела до майже повного призупинення регулярних польотів протягом березня – червня 2020 року всіма авіаперевізниками світу.
- (77) Екстраординарність обставин, в яких опинилася світова авіація через пандемію, визнана всіма без винятку міжнародними організаціями: Міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO), Міжнародною асоціацією повітряного транспорту (IATA), Міжнародною радою аеропортів (ACI), Всесвітньою туристичною організацією ООН (UNWTO), Світовою організацією торгівлі (WTO) та Міжнародним валютним фондом (IMF) тощо.
- (78) Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO) у своєму останньому Аналізі економічного впливу COVID-19 на цивільну авіацію від 13.07.2021 називає поточний спад міжнародного пасажиропотоку «безпрецедентним падінням в історії» світової авіації (див. табл. 2)².

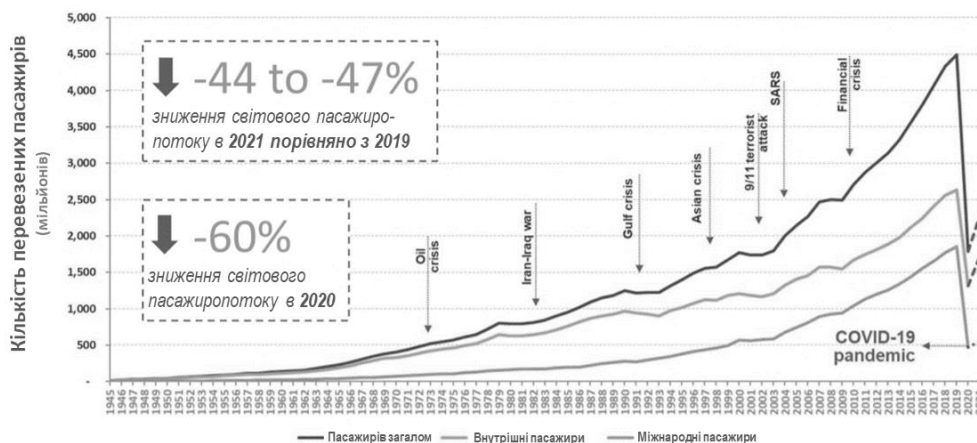
²[ICAO](#). Аналіз економічного впливу COVID-19 на цивільну авіацію від 13.07.2021.



ICAO UNITING AVIATION

**Безпрецедентне падіння в історії
пасажирських авіаперевезень**

Розвиток пасажирських авіаперевезень 1945 – 2021



- (79) Мінінфраструктури під час розгляду Справи повідомило, що введення карантину та обмеження пасажирських авіаперевезень із березня 2020 року призвели до суттєвого зниження пасажиропотоку через ДП «МА «Бориспіль». Замість очікуваного середньорічного зростання (+ 20 %), який навіть випереджав прогнози за Концепцією, у 2020 році відбувся значний спад пасажиропотоку (- 66 %). Наслідком зниження пасажиропотоку стала втрата доходів аеропорту – за результатами 2020 року ДП «МА «Бориспіль» отримало 1 482 млн грн збитків.
- (80) За звичайних обставин (до оголошення пандемії COVID-19) фінансові результати діяльності та високий кредитний рейтинг Аеропорту зазвичай забезпечували можливість інвестувати в розвиток підприємства як за рахунок власних коштів, так і за рахунок зовнішніх запозичень без залучення допомоги з боку держави.
- (81) Враховуючи екстраординарність обставин, які склалися на ринку, та високу капіталомісткість Проєкту, ДП «МА «Бориспіль» не зможе покрити більше 20 % його вартості за рахунок власних коштів. Тому ініційована державна допомога у формі державної гарантії, яка забезпечує виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим ДП «МА «Бориспіль» у ЄІВ у розмірі 270 млн євро, не може бути меншою, оскільки повинна на 100 % покривати зобов'язання ДП «МА «Бориспіль» згідно з Фінансовою угодою.
- (82) Мінінфраструктури листом від 09.08.2021 № 10281/48/10-21 (вх. № 6-01/11224 від 10.08.2021) повідомило, що період амортизації об'єктів реконструйованої льотної зони № 2 ДП «МА «Бориспіль» становить від 240 до 600 місяців (від 20 до 50 років) залежно від того, до якої групи основних засобів належить конкретний елемент.
- (83) Водночас ДП «МА «Бориспіль» планує отримувати середньорічний прибуток після сплати всіх обов'язкових податків, зборів та зобов'язань перед кредиторами в результаті реалізації Проєкту в розмірі орієнтовно 3 млн дол. США.

- (84) Відповідно до статті 11¹ Закону України «Про управління об'єктами державної власності» державні унітарні підприємства зобов'язані спрямувати частину чистого прибутку (доходу) до Державного бюджету України в розмірі не менше 30 %.
- (85) Відповідно до Порядку відрахування до державного бюджету частини чистого прибутку (доходу) державними унітарними підприємствами та їх об'єднаннями, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 23.02.2011 № 138, ДП «МА «Бориспіль» є державним унітарним підприємством та щорічно перераховує у визначеному розмірі до державного бюджету частину чистого прибутку.
- (86) Так, за період із 2003 по 2020 рік ДП «МА «Бориспіль» перераховувало до державного бюджету 206 млн євро (6 557 330 200 грн) частини чистого прибутку.

4. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

4.1. Ознаки державної допомоги

- (87) Відповідно до пункту 1 частини першої статті 1 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» 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.
- (88) 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.
- (89) Згідно із частиною першою статті 2 Закону державна допомога є недопустимою для конкуренції, якщо інше не встановлено цим Законом.
- (90) 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.
- (91) Відповідно до статті 264 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), 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, зокрема відповідну судову практику Суду Європейського Союзу, а також відповідне вторинне законодавство, рамкові положення, керівні принципи та інші чинні адміністративні акти Європейського Союзу.

4.2. Особливості здійснення повноважень органами центральної влади під час надання гарантій

- (92) Частиною третьою статті 17 Бюджетного кодексу України визначено, що:
- державні гарантії надаються на умовах платності, строковості, а також забезпечення виконання зобов'язань у спосіб, передбачений законом;
 - правочин щодо надання державної (місцевої) гарантії оформляється в письмовій формі та має визначати: предмет гарантії; повні найменування та місцезнаходження суб'єкта господарювання і кредитора (у разі гарантування виконання зобов'язань за кредитним договором); обсяг кредиту (позики); обсяг гарантійних зобов'язань та порядок їх виконання; умови настання гарантійного випадку; строк дії гарантії;
 - обов'язковою умовою надання державної (місцевої) гарантії є укладення договору між Міністерством фінансів України (відповідним місцевим фінансовим органом) та суб'єктом господарювання про погашення заборгованості суб'єкта господарювання перед державою (Автономною Республікою Крим чи територіальною громадою міста) за виконання гарантійних зобов'язань. Істотними умовами такого договору мають бути зобов'язання суб'єкта господарювання: внести плату за надання державної (місцевої) гарантії; надати майнове або інше забезпечення виконання зобов'язань за гарантією; відшкодувати витрати державного (місцевого) бюджету, пов'язані з виконанням гарантійних зобов'язань; сплатити пеню за прострочення відшкодування зазначених витрат. Пеня нараховується за кожний день прострочення сплати заборгованості у національній валюті з розрахунку 120 відсотків річних облікової ставки Національного банку України за офіційним курсом гривні до іноземної валюти, встановленим Національним банком України на день нарахування пені; надати гаранту права на договірне списання банком коштів з рахунків суб'єкта господарювання на користь гаранта.
- (93) Процедура погодження запозичення державним підприємством визначається відповідно до Порядку погодження залучення державними підприємствами, у тому числі господарськими товариствами (крім банків), у статутному капіталі яких 50 та більше відсотків акцій (часток, паїв) належать державі, кредитів (позик), надання гарантій або поруки за такими зобов'язаннями, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 15.06.2011 № 809 (зі змінами).
- (94) Державні (місцеві) гарантії не надаються для забезпечення боргових зобов'язань суб'єктів господарювання, якщо безпосереднім джерелом повернення кредитів (позик) передбачаються кошти державного (місцевого) бюджету (крім боргових зобов'язань, що виникають за кредитами (позиками) від міжнародних фінансових організацій).
- (95) Крім того, постановою Кабінету Міністрів України від 27.01.2016 № 70 затверджено Порядок підготовки, реалізації, проведення моніторингу та завершення реалізації проектів економічного і соціального розвитку України, що підтримуються міжнародними фінансовими організаціями. Важливою умовою надання гарантій є укладення договору між Міністерством фінансів України (відповідним місцевим фінансовим органом) та суб'єктом господарювання про погашення заборгованості суб'єкта господарювання перед державою (Автономною Республікою Крим чи територіальною громадою міста) у випадку настання виплат за гарантією.

4.3. Вимоги до компенсації витрат, пов'язаних із послугами, які надаються в аеропорту

- (96) 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'єкти.
У разі виконання міжнародних польотів в аеропорту повинні здійснюватися митний, прикордонний, санітарно-карантинний та інші види контролю, які передбачені законодавством України.
- (97) Згідно зі статтею 72 Повітряного кодексу України 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 відповідно до статті 72 Повітряного кодексу України.
- (98) Статтею 76 Повітряного кодексу України передбачено, що будівництво та реконструкція аеропортів є суспільною потребою.
- (99) Відповідно до статті 82 Повітряного кодексу України організація та проведення заходів аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів, пожежної безпеки, аварійно-рятувальних робіт на території аеропортів (аеродромів) та в районі відповідальності аеродромів за проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт покладаються на служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів підприємств цивільної авіації України. Служба аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів повинна знаходитися під адміністративним контролем управління аеропорту (аеродрому) цивільної авіації України, яке повинно забезпечити організацію, оснащеність, укомплектованість, навчання персоналу та виконання службою функцій за призначенням.

4.4. Критерії допустимості надання державної допомоги аеропортам

- (100) 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).
- (101) Відповідно до пункту 85 Керівних принципів державної допомоги аеропортам і авіакомпаніям (2014/С 99/03) (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.

- (102) 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.
- (103) 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:
- від 200 000 до 1 млн пасажирів, зазвичай не в змозі покрити значну частину своїх капітальних затрат;
 - 1 – 3 млн пасажирів повинні в середньому більшою мірою покривати свої капітальні витрати;
 - від 3 до 5 мільйонів пасажирів у принципі повинні бути в змозі покрити значною мірою всі свої витрати (включаючи експлуатаційні витрати й капітальні витрати), але при певних конкретних обставинах може знадобитися державна підтримка для фінансування їх деяких капітальних витрат;
 - понад 5 мільйонів пасажирів зазвичай прибуткові і здатні покрити всі свої витрати, за винятком дуже виняткових обставин.
- (104) 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, багажні стрічки 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.
- (105) Водночас, відповідно до пункту 100 Керівних принципів авіації при підрахунку інтенсивності державної допомоги до уваги береться розрив фінансування й 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.
- (106) У пункті 101 Керівних принципів авіації узагальнено максимально допустиму інтенсивність допомоги залежно від розміру аеропорту, яка вимірюється кількістю пасажирів у рік (див. табл. 3).

Максимально допустима інтенсивність допомоги залежно від розміру аеропорту

Розмір аеропорту на основі середнього пасажиропотоку (пасажирів на рік)	Максимальна інтенсивність інвестиційної допомоги
>3 – 5 мільйонів	до 25 %
1 – 3 мільйони	до 50%
<1 мільйонів	до 75%

(107) Пунктом 105 Керівних принципів авіації передбачено, що за дуже виняткових обставин, які характеризуються наявною ринковою ситуацією, та з урахуванням масштабів інвестицій, неможливості фінансування інвестицій, дуже високого рівня позитивних зовнішніх ефектів та спотворень конкуренції, аеропорти із середнім пасажиропотоком понад 5 мільйонів пасажирів на рік можуть отримати державну допомогу для фінансування інфраструктури аеропорту. Однак у таких випадках завжди здійснюватиметься поглиблене оцінювання, зокрема щодо пропорційності, необхідності та максимальної інтенсивності державної допомоги, що надається на основі аналізу розриву у фінансуванні та аналізу кожного конкретного випадку, незалежно від середнього пасажиропотоку цього аеропорту.

5. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ СПРАВИ

5.1. Визнання належності заходів підтримки, яка спрямовується на реконструкцію злітно-посадкової смуги льотної зони № 2 ДП «МА «Бориспіль», до державної допомоги

5.1.1. Надання підтримки суб'єкту господарювання

(108) 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.

(109) ДП «МА «Бориспіль», якому надається державна підтримка у формі державної гарантії, є суб'єктом господарювання в розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

5.1.2. Надання підтримки за рахунок ресурсів держави

(110) 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, бюджету фондів загальнообов'язкового державного соціального страхування, щодо яких здійснюється державний нагляд або якими управляють чи розпоряджаються органи влади.

(111) Надання підтримки ДП «МА «Бориспіль» у формі державної гарантії для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим ДП «МА «Бориспіль» у

Європейського інвестиційного банку для реалізації проекту «Проект розвитку державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль». Реконструкція льотної зони № 2», здійснюється за рахунок ресурсів держави в 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

- (112) Повідомлена підтримка спрямована на здійснення заходів із реалізації проекту «Проект розвитку державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» Реконструкція льотної зони № 2».
- (113) Плата ДП «МА «Бориспіль» за отримання державної гарантії, яка забезпечує виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим ДП «МА «Бориспіль» у Європейського інвестиційного банку для реалізації Проекту, встановлена в розмірі 1 % річних від вибраної та непогашеної суми кредиту, яка не є ринковою, а інші суб'єкти господарювання, які здійснюють аналогічну господарську діяльність, не отримують такої підтримки.
- (114) Отже, у результаті надання повідомленої фінансової підтримки ДП «МА «Бориспіль» створюються переваги, що недоступні іншим суб'єктам господарювання за звичайних ринкових умов.

5.1.4. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції

- (115) ДП «МА «Бориспіль» здійснює свою діяльність на ринку авіаційних послуг (використання терміналів, злітно-посадкових смуг, забезпечення авіаційної безпеки), допоміжних авіаційних послуг (обслуговування пасажирів, наземне обслуговування повітряних суден, забезпечення послуг із заправки паливом, забезпечення харчування, обслуговування вантажів), комерційних послуг (надання іншим компаніям площ для діяльності з обслуговування авіаперевізників та пасажирів, для провадження роздрібної торгівлі, рекламної діяльності, надання послуг із паркування автомобілів, готельних послуг, комунальних послуг тощо), на якому в підприємства є конкуренти.
- (116) Отже, надання державної підтримки, яка спрямована на здійснення заходів із реалізації проекту «Проект розвитку державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль». Реконструкція льотної зони № 2», може покращити конкурентну позицію цього суб'єкта господарювання порівняно з іншими суб'єктами господарювання, що здійснюють або могли б здійснювати аналогічну господарську діяльність і які не отримують такої фінансової підтримки, та в результаті спотворює економічну конкуренцію.

5.1.5. Віднесення повідомленої державної підтримки, яка спрямована на здійснення заходів із реконструкції злітно-посадкової смуги льотної зони № 2 ДП «МА «Бориспіль», до державної допомоги

- (117) Повідомлена державна підтримка, яка надається ДП «МА «Бориспіль» у формі державної гарантії для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим ДП «МА «Бориспіль» у Європейського інвестиційного банку для реалізації проекту «Проект розвитку державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль». Реконструкція льотної зони № 2», є державною допомогою в розумінні Закону.

5.2. Оцінка допустимості державної допомоги

- (118) 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.
- (119) Інвестиційна допомога, що надається аеропортам у вигляді індивідуальної допомоги чи за програмою, буде вважатися допустимою державною допомогою відповідно до Керівних принципів авіації.
- (120) *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.*
- (121) Відповідно до інформації, наданої в Повідомленні, ДП «МА «Бориспіль» має вигідне географічне розташування, що обумовлює високий транзитний потенціал, та наявність відповідного драйвера (потужних національних базових перевізників із достатньо розгалуженою мережею польотів).
- (122) ДП «МА «Бориспіль» є одним із найважливіших економічних активів України, найбільшим міжнародним аеропортом, який забезпечує близько 60 % всіх авіаційних пасажирських перевезень країни та є базою для провідних українських авіакомпаній.
- (123) Завдяки зручному географічному розташуванню ДП «МА «Бориспіль» має всі передумови для того, щоб вести боротьбу за позицію провідного міжнародного вузлового аеропорту, який забезпечує трансферне обслуговування пасажирів у регіоні. Економіко-географічне положення України сприяє розвитку її авіаційного потенціалу та інтеграції в європейську та світову транспортні системи.
- (124) У ДП «МА «Бориспіль» наразі вже наявні 2 злітно-посадкові смуги. Саме їх повноцінне функціонування надає можливість Україні говорити про реалізацію транзитного потенціалу (залучення частки світових транзитних потоків пасажирів / вантажів), розвиток України як туристичного центру, забезпечення безпеки всієї системи авіаційного транспорту країни, адже ДП «МА «Бориспіль» є єдиним аеропортом, що має змогу безперервно працювати цілодобово та круглий рік, отже, може бути використаний як аеродром для вимушених / аварійних посадок повітряних суден навіть тоді, коли інші аеропорти не в змозі цього зробити (наприклад, за складних погодних умов чи для особливо важких повітряних суден).
- (125) Особливість ДП «МА «Бориспіль» полягає саме в роботі одночасно двох злітно-посадкових смуг, що зумовлене можливістю приймати та відправляти рейси цілодобово 365 днів на рік майже за будь-яких погодних умов. Це робить ДП «МА «Бориспіль» не лише зручним аеропортом для базових перевізників, а й потужним запасним аеропортом для авіакомпаній, що базуються в інших, як українських, так і закордонних, аеропортах. Наявність двох злітно-посадкових смуг у ДП «МА «Бориспіль» – суттєвий

фактор зручності для пасажирів та, що найголовніше, – фактор безпеки польотів у регіоні України та прилеглих країн.

- (126) Після своєчасної реконструкції льотної зони № 2 ДП «МА «Бориспіль» отримає можливість розвиватися відповідно до прогнозів, закладених в основу Концепції.
- (127) У такому випадку можна очікувати, що протягом 5 років після завершення реконструкції льотної зони № 2 з ДП «МА «Бориспіль» за більшістю із напрямків буде відкрите пряме повітряне сполучення, а саме:
- *перспективні далекомагістральні напрямки*: Балі (Індонезія), Ташкент (Узбекистан), Лос-Анджелес (США), Сан-Франциско (США), Маямі (США), Вашингтон (США), Гонконг (Китай), Сіетл (США), Чикаго (США), Малага (Іспанія), Сеул (Корея), Шанхай (Китай), Сінгапур (Сінгапур), Касабланка (Марокко), Пхукет (Таїланд), Загреб (Хорватія), Бостон (США), Гуанчжоу (Китай), Порто (Португалія), Монреаль (Канада), Ліон (Франція), Портленд (США), Марсель (Франція), Канкун (Мексика), Гетеборг (Швеція), Атланта (США), Мумбаї (Індія), Х'юстон (США), Ванкувер (Канада), Токіо (Японія);
 - *перспективні напрямки «лоукост» польотів*: Порто (Португалія), Барі (Італія), Ібіца (Іспанія), Бордо (Франція), Кальярі (Італія), Ейдховен (Нідерланди), Бірмінгем (Велика Британія), Лісабон (Португалія), Ліверпуль (Велика Британія), Бристоль (Велика Британія), Турин (Італія), Гран-Канарія (Іспанія), Альгеро (Італія), Бриндізі (Італія), Лансароте (Іспанія), Меммінген (Німеччина), Гетеборг (Швеція), Тулуза (Франція), Каунас (Литва), Біллунн (Данія), Лідс (Велика Британія), Фуертевентура (Іспанія), Менорка (Іспанія), Сантьяго-де-Компостела (Іспанія), Лімерік (Ірландія), Пескара (Італія), Ламеція-Терме (Італія), Санторині (Греція), Гамбург (Німеччина).
- (128) Питання відкриття міжконтинентальних рейсів (зокрема на широкофюзеляжних повітряних суднах) розглядають як вітчизняні, так і іноземні авіакомпанії лише за умови наявності в аеропортів необхідної інфраструктури, зокрема злітно-посадкових смуг із відповідними характеристиками, що обумовлює наявність необхідних перевізників слотів тощо.
- (129) Відповідно до покладених в основу Концепції прогнозів очікується збільшення кількості злітно-посадкових операцій (рейсів), у тому числі за рахунок збільшення кількості рейсів авіакомпаній, які на сьогодні вже працюють у ДП «МА «Бориспіль». При цьому збільшення рейсів буде відбуватися частково на вже наявних маршрутах, а частково – на нових напрямках.
- (130) Відповідно до інформації, наданої під час розгляду Справи, ДП «МА «Бориспіль» внесене до Переліку об'єктів державної власності, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 04.03.2021 № 83. Крім того, аеродром ДП «МА «Бориспіль» має подвійне призначення, а наявність одночасно двох злітно-посадкових смуг дозволяє забезпечувати цілодобову роботу аеропорту впродовж всього року, що сприяє підвищенню рівня безпеки як із точки зору цивільної авіації, так і з точки зору виконання покладених на ДП «МА «Бориспіль» завдань із підтримання обороноздатності України.
- (131) Така висока відповідальність зобов'язує системно та цілеспрямовано підтримувати інфраструктуру аеропорту (зокрема злітно-посадкових смуг) на рівні, який відповідатиме міжнародним стандартам якості обслуговування, авіаційної безпеки та безпеки польотів.

(132) Мінінфраструктури повідомило, що після оголошення загальнодержавного локдауну через пандемію COVID-19 та закриття державного кордону для міжнародного пасажирського залізничного, повітряного, автомобільного сполучення, ДП «МА «Бориспіль» залишилося єдиним аеропортом України для обслуговування перевезень осіб із метою забезпечення захисту національних інтересів або у зв'язку з виконанням міжнародних зобов'язань, а також представників дипломатичних установ та гуманітарних місій.

Отже, вимогу пункту 85 Керівних принципів авіації дотримано.

(133) ***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.***

(134) Відповідно до інформації, наданої в Повідомленні, пасажиропотік ДП «МА «Бориспіль» становить:
2019 рік – 15 260 000 пас.;
2020 рік – 5 158 000 пас.;
I та II квартали 2021 року – 3 397 627 пас.

(135) Мінінфраструктури в рамках розгляду Справи повідомило, якщо подальший розвиток буде відбуватись аналогічно першому півріччю, ДП «МА «Бориспіль» наприкінці 2021 року має перспективи досягти минулорічного рівня та перетнути позначку в 5 млн пасажирів. Однак у період тотальної невизначеності більшість прогнозів мають переважно емпіричний характер.

(136) Суттєве зменшення у II кварталі 2020 року пасажиропотоку ДП «МА «Бориспіль» на (- 98 %) порівняно з відповідним періодом 2019 року є наслідком пандемії гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-COV-2.

(137) Відповідно до інформації, наданої Мінінфраструктури під час розгляду Справи, концепцією розвитку Міжнародного аеропорту «Бориспіль» від жовтня 2017 року, розробленою міжнародною консалтинговою компанією «AIRPORT CONSULTING VIENNA, GmbH», спрогнозовано збільшення пасажиропотоку (після завершення реконструкції злітно-посадкової смуги льотної зони № 2, орієнтовно у грудні 2025 року):
2026 рік – 22 095 491 пас.;
2027 рік – 23 448 865 пас.;
2028 рік – 24 837 490 пас.;
2029 рік – 26 261 568 пас.;
2030 рік – 27 721 236 пас.

(138) Концепцією розвитку Міжнародного аеропорту «Бориспіль» від жовтня 2017 року, розробленою міжнародною консалтинговою компанією «AIRPORT CONSULTING VIENNA, GmbH», спрогнозовано збільшення вантажопотоку (після завершення реконструкції злітно-посадкової смуги льотної зони № 2, орієнтовно в грудні 2025 року):
2026 рік – 61 007 тонн;

2027 рік – 63 909 тонн;
2028 рік – 66 923 тонни;
2029 рік – 70 050 тонн;
2030 рік – 73 295 тонн.

- (139) Концепція розвитку ДП «МА «Бориспіль» від жовтня 2017 року була розроблена міжнародною консалтинговою компанією «AIRPORT CONSULTING VIENNA» до початку пандемії гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-COV-2.
- (140) Відповідно до інформації, наданої в Повідомленні, ДП «МА «Бориспіль» є частиною транспортної авіаційної системи країни, яка, зокрема, включає й аеропорти. Оскільки кожен з аеропортів має свою зону охоплення (ринок), а значна частина аеропортів поєднані рейсами між собою, досить важко в межах України визначити окремі ринки послуг з аеропортового та наземного обслуговування, послуг забезпечення авіаційної безпеки і, тим більше, виміряти конкуренцію між ними.
- (141) Наприклад, для виконання рейсу Львів – Київ обов'язково будуть надані аеропортові послуги, послуги з наземного обслуговування та забезпечено комплекс послуг з авіаційної безпеки як у Львові так і в Києві, бо в іншому випадку рейс неможливо виконати. Отже, розглядати Львів і Київ як конкурентів у цьому контексті недоцільно.
- (142) Так само й стосовно інших аеропортів України, лише за одним винятком. У певному сегменті ринку, а саме обслуговуванні частини коротко- та середньомагістральних рейсів, Міжнародний аеропорт «Київ» ім. Сікорського (Жуляни) (далі – МА «Київ») може вважатися конкурентом ДП «МА «Бориспіль».
- (143) Втім, така конкуренція є та буде залишатися вкрай обмеженою. МА «Київ» знаходиться в межах міста Київ. Поруч з аеропортом активно ведеться будівництво житлових мікрорайонів і відповідної інфраструктури.
- (144) Водночас приєднання України до Угоди про Спільний авіаційний простір з ЄС призведе до прийняття Україною цілого ряду норм та стандартів ЄС, зокрема, екологічного спрямування, наприклад: аеропорти мають припинити роботу протягом нічного часу, мають обмеження за злітною вагою літаків, які їм дозволено обслуговувати, за кількістю рейсів на добу, а також вони за власний кошт змушені забезпечувати протишумові заходи (шумоізоляцію житлових будинків поблизу тощо).
- (145) Разом із тим у МА «Київ» відсутня злітно-посадкова смуга, що здатна обслуговувати важкі широкофюзеляжні повітряні судна (які найчастіше використовуються для середньо- і далекомагістральних перельотів), та відсутня можливість її будівництва, значна частина середньомагістральних рейсів та всі далекомагістральні рейси можуть обслуговуватися лише в ДП «МА «Бориспіль».
- (146) Через територіальні обмеження побудова другої злітно-посадкової смуги з аналогічними характеристиками в МА «Київ» є неможливою, а в інших аеропортах України – недоцільною. Отже, наявність одночасно двох злітно-посадкових смуг саме в ДП «МА «Бориспіль» є важливим фактором забезпечення безпеки польотів не лише для українських, але й для іноземних авіакомпаній.
- (147) Отже, навіть за реалізації запланованого оновлення злітно-посадкової смуги МА «Київ» не зможе забезпечити обслуговування рейсів усі 24 години на добу навіть за

сприятливих погодних умов. Тобто, МА «Київ» у будь-якому разі не зможе стати повноцінною заміною ДП «МА «Бориспіль».

- (148) Відповідно до отриманої під час розгляду Справи інформації ДП «МА «Бориспіль» активно конкурує на міжнародних ринках із провідними світовими аеропортами. Наприклад, є можливість подорожувати з Франкфурта до Бангкоку прямим рейсом (вища ціна, обмежена кількість місць) або через один із стикувальних (трансферних) аеропортів-хабів: Варшаву, Будапешт, Київ, Стамбул тощо. У цьому випадку пасажир робитиме вибір за багатьма критеріями: вартість перельоту, час відправлення та прибуття в кінцевий пункт, тривалість очікування у стикувальному аеропорті, якість інфраструктури цього аеропорту тощо.
- (149) На міжнародному ринку послуг далеко- та середньомагістральних маршрутів і трансферних потоків, а також у сфері залучення нових рейсів, конкурентами ДП «МА «Бориспіль» є такі аеропорти:
- аеропорти Східної Європи: Варшава, Прага, Будапешт;
 - аеропорти південного напрямку: Стамбул, Дубай та Доха (помірна конкуренція);
 - аеропорти Західної Європи (помірний рівень конкуренції через віддаленість та обмеженість частот): Франкфурт, Мюнхен, Відень.
- (150) Переважна більшість із наведених аеропортів має більше двох злітно-посадкових смуг. Це дозволяє їм обслуговувати величезну кількість рейсів із мінімальними затримками, у тому числі через завантаженість та погодні умови.
- (151) Мінінфраструктури в Повідомленні зазначило, що якщо не реконструювати злітно-посадкову смугу, її ресурс буде вичерпано протягом 1 – 2 років. У такому випадку, коли світові авіаперевезення сягнуть докризового рівня, ДП «МА «Бориспіль» залишиться лише з однією злітно-посадковою смугою без можливостей розширення. Це фактично позбавить аеропорт перспектив у складній конкурентній боротьбі із західними хабами. Як наслідок, Україна втратить можливість отримувати значні кошти, які б мали надходити з обслуговування трансферних пасажирів, а українські пасажирів втратять унікальну перевагу, доступну далеко не в усіх країнах, – дістатися прямим рейсом до Нью-Йорку, Торонто, Пекіну, Бангкоку, Делі тощо.

Отже, вимогу пункту 86 Керівних принципів авіації дотримано.

- (152) *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, багажні стрічки 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 із наземного обслуговування (наприклад, автобуси, транспортні засоби тощо), не підпадають під оцінку допустимості, оскільки вони не є частиною наземної інфраструктури.*
- (153) За рахунок залучених коштів ЄІБ у сумі 270 000 000 євро будуть зведені аеродромні покриття загальною площею 1 064 105 м². Зокрема, до основних обсягів реконструкції льотної зони № 2 належать:

- нова злітно-посадкова смуга зі штучним покриттям (ШЗПС-2) довжиною 3800 м, ширину ШЗПС визначено відповідно до Стандарту ІСАО (Annex 14) – 45 м;
- дві магістральні руліжні доріжки;
- з'єднувальні руліжні доріжки та руліжні доріжки швидкісного сходу;
- реконструкція наявної РД-9 для руління повітряних суден до кодової літери «F»;
- реконструкція наявних перонів «G» та «S» для повітряних суден кодкових літер «C», «D», «E» та «F»;
- технологічні дороги для спецтранспорту на пероні з одnobічним рухом шириною не менше 4 м, із двобічним рухом шириною не менше 8 м;
- ізоляційне місце стоянки для повітряних суден кодової літери «F»;
- місце стоянки для випробування двигунів повітряних суден кодової літери «F»;
- майданчики для обробки повітряних суден протикриговою рідиною (де/антиайсинговою обробки);
- світлосигнальне обладнання за ШІВ категорією;
- радіонавігаційні засоби посадки за ШІВ категорією;
- аварійно-рятувальна станція (10 категорія);
- водовідведення аеродрому (дощова каналізація);
- база протикригової обробки повітряних суден;
- трансформаторні підстанції;
- патрульна автодорога (довжиною 11 165 м);
- периметрова огорожа з охоронною сигналізацією та відеоспостереженням (довжиною 11 565 м);
- нові інженерні мережі до проєктованих об'єктів;
- мережі зв'язку та управління;
- реконструкція наявних мереж водопроводу, каналізації, паливопроводу тощо.

(154) Перелічені заходи є допустимими витратами, оскільки вони пов'язані з інвестицією в інфраструктуру Аеропорту.

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

(155) ***Відповідно до пункту 100 Керівних принципів авіації при підрахунку інтенсивності державної допомоги до уваги береться розрив фінансування, й 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.***

(156) Враховуючи, що обсяг кредиту Європейського інвестиційного банку для проєкту «Проєкт розвитку державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль». Реконструкція льотної зони № 2» становить 270 000 000 євро, який не є сумою державної допомоги у формі гарантії, а плата за отримання державної гарантії встановлена в розмірі 1 % річних від вибраної та непогашеної суми кредиту Європейського інвестиційного банку, що не є ринковою, виникає необхідність розрахувати суму державної допомоги у формі гарантії.

(157) Для розрахунку суми державної допомоги у формі гарантії потрібно порівняти ринкову відсоткову ставку за кредитом, яку б сплачувало ДП «МА «Бориспіль» без гарантії, та відсоткову ставку, отриману шляхом застосування державної гарантії, з урахуванням будь-яких комісій, сплачених за гарантію.

- (158) Тобто, грошовий еквівалент гарантії слід розраховувати як різницю між ринковою ціною гарантії та фактично сплаченою ціною. Якщо ринок не надає гарантій для відповідного типу угоди, ринкова ціна гарантії недоступна. У цьому випадку елемент допомоги повинен обчислюватися таким самим чином, як і еквівалент допомоги пільгового кредиту, а саме, як різниця між конкретною ринковою процентною ставкою, яка була б визначена для цієї компанії без гарантії, та процентною ставкою, отриманою шляхом державної гарантії після врахування будь-яких сплачених комісій.
- (159) З урахуванням викладеного необхідно обчислити ринкову відсоткову ставку кредиту без гарантії. Із цією метою Комітет застосовує один із підходів, установлених Європейською комісією в Повідомленні Комісії про перегляд методу встановлення референтних ставок та облікових ставок (2008/С 14/02) (далі – Повідомлення про референтну ставку).
- (160) Відповідно до Повідомлення про референтну ставку ринкова ставка (так звана референтна ставка) дорівнює сумі базової ставки та маржі:

$$\text{Референтна ставка} = \text{базова ставка} + \text{маржа}$$

- (161) Оскільки позика надається в євро, має братися до уваги базова ставка Єврозони.
- (162) Базова ставка за кредитами в євро розраховується на основі базової ставки для Єврозони, збільшеної за рахунок різниці між 5-річним кредитним дефолтним свопом в Україні та 5-річним кредитним дефолтним свопом Єврозони, де кредитний дефолтний своп Єврозони розглядається як дефолтний своп, пов'язаний із Німеччиною.
- (163) На 01.09.2021 базова ставка в Єврозоні встановлена на рівні (- 0,45 %)³.
- (164) Проте зазначений базовий курс повинен бути скорегований, тому що Україна не входить до Єврозони.
- (165) Враховуючи викладене, коригування базової ставки здійснюється за допомогою такої формули:
 Базова ставка Єврозони + кредитний дефолтний своп для України - кредитний дефолтний своп для Єврозони,
 де: кредитний дефолтний своп для України становить 5,509 %⁴;
 кредитний дефолтний своп для Єврозони становить 0,101 %⁵.
- (166) Виходячи із цього скоригована базова ставка становить:
 - 0,45 % + 5,509 % - 0,101 % = 4,958 %.
- (167) Відповідно до Повідомлення про референтну ставку для розрахунку референтної ставки потрібно до базової ставки додати маржу. Маржа встановлюється на основі комбінації рейтингу ДП «МА «Бориспіль» й додаткового забезпечення, що передбачено ДП «МА «Бориспіль».

³https://ec.europa.eu/competition-policy/system/files/2021-08/reference_rates_base-rates2021_09_en.pdf.

⁴<http://www.worldgovernmentbonds.com/cds-historical-data/ukraine/5-years/>.

⁵<http://www.worldgovernmentbonds.com/cds-historical-data/germany/5-years/>; 01 вересня 2021 року.

- (168) Відповідно до наданої Мінінфраструктури інформації ДП «МА «Бориспіль» присвоєно Національним уповноваженим рейтинговим агентством товариством з обмеженою відповідальністю «Рейтингове агентство «ІВІ-РЕЙТИНГ» Довгостроковий кредитний рейтинг за Національною рейтинговою шкалою з рівнем uaAA, який характеризує позичальника дуже високою кредитоспроможністю порівняно з іншими українськими позичальниками.
- (169) Проте рішенням товариства з обмеженою відповідальністю «Рейтингове агентство «ІВІ-РЕЙТИНГ» від 29.07.2020 № 123-20/СС/BORS 01-07UP рейтинг ДП «МА «Бориспіль» було призупинено та на цей час не поновлено.
- (170) Оскільки кредитний рейтинг ДП «МА «Бориспіль» не поновлено, для визначення кредитного рейтингу Аеропорту можна застосувати кредитний рейтинг України, оскільки Аеропорт є державним підприємством.
- (171) Отже, кредитний рейтинг України ДП «МА «Бориспіль» становить В (слабкий)⁶.
- (172) Відповідно до Повідомлення про референтну ставку стандартним є такий рівень забезпечення, якого зазвичай вимагають фінансові установи для своїх позик. Рівень забезпечення може визначатись як розмір можливих збитків, які є очікуваними втратами у відсотках, спричиняються позичальником та обчислюються із врахуванням суми, покритої забезпеченням, та ліквідаційної маси; як наслідок, розмір можливих збитків є обернено пропорційним допустимому забезпеченню. Отже, «Високий» рівень забезпечення передбачає, що розмір можливих збитків менше або дорівнює 30 %, «Стандартний» рівень забезпечення передбачає, що розмір можливих збитків перебуває між 31 % та 59 %, «Низький» рівень забезпечення передбачає, що розмір можливих збитків є більшим або дорівнює 60 %.
- (173) Згідно з розпорядженням Кабінету Міністрів України від 03.02.2021 № 81-р «Про залучення коштів позики від Європейського інвестиційного банку для реалізації проекту «Проект розвитку державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль». Реконструкція льотної зони № 2» ДП «МА «Бориспіль» забезпечує виконання своїх зобов'язань із відшкодуванням витрат державного бюджету, пов'язаних із виконанням гарантійних зобов'язань, у розмірі 270 млн євро, на підставі договору, укладеного ДП «МА «Бориспіль» з Міністерством фінансів України й Мінінфраструктури, шляхом надання в заставу нерухомого майна Аеропорту в розмірі 15 % суми позики.
- (174) Оскільки розмір застави ДП «МА «Бориспіль» становить 15 % позики, то відповідно до Повідомлення про референтну ставку розмір можливих збитків становить 85 %, що, у свою чергу, свідчить про «Низький» рівень забезпечення кредиту.
- (175) Отже, керуючись нормами Повідомлення про референтну ставку, ДП «МА «Бориспіль» представляє (В) слабкий рейтинг. Крім того, без гарантії рівень забезпечення є «Низький». З огляду на зазначене маржа становить 650 базових пунктів⁷.

⁶<https://tradingeconomics.com/ukraine/rating>.

⁷<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2008:014:0006:0009:EN:PDF>.

- (176) Отже, референтна ставка становить: $4,958 \% + 6,5 \% = 11,458 \%$. Референтна ставка представляє ринкову ставку кредиту без гарантії.
- (177) Грошовий еквівалент гарантії розраховується як різниця між ринковою ставкою кредиту без гарантії та фактично сплаченою ставкою за користування кредитом.
- (178) Фактично сплачена ставка за користування кредитом складається з відсоткової ставки за користування кредитними коштами, яка визначається банком на дату вибірки коштів кредиту та Європейської міжбанківської ставки пропозиції (EURIBOR + один відсоток), та річної плати за гарантію.
- (179) Відповідно до Фінансової угоди, використовується 6-місячна ставка EURIBOR, яка на 31.08.2021 становить: $(- 0,522) \%^8$.
- (180) ДП «МА «Бориспіль» сплачує не тільки відсоткову ставку за користування кредитними коштами (EURIBOR + один відсоток), але й платить за отримання державної гарантії, яка встановлена в розмірі 1 % річних від вибраної та непогашеної на кожен дату сплати відсотків суми кредиту від ЄБ.
- (181) Відсоткова ставка за користування кредитом ЄБ та гарантійний внесок, що підлягає сплаті = $- 0,522 \% + 1 \% + 1 \% = 1,478 \%$.
- (182) Грошовий еквівалент гарантії за кредитом ЄБ становить: $11,458 \%$ (ринкова ставка кредиту без гарантії) – $1,478 \%$ (відсоток за користування кредитом) = $9,98 \%$ (грошовий еквівалент гарантії).
- (183) Для розрахунку безпосередньо суми державної допомоги у формі гарантії потрібно розрахувати ставку дисконтування за допомогою такої формули:
- Ставка дисконтування = базова ставка + 1 %.
- Ставка дисконтування: $4,958 \% + 1 \% = 5,958 \%$.
- (184) Відповідно до Повідомлення про референтну ставку, для визначення безпосередньо суми державної допомоги потрібно застосувати методологію дисконтування – це встановлення теперішньої вартості шляхом застосування коефіцієнта дисконтування (допомога, що виплачується кількома частинами, дисконтується до вартості, що була актуальною в момент її надання, а допустимі витрати повинні бути знижені до суми, яку вони становили в момент гарантування).
- (185) Отже, сума державної допомоги у формі гарантії після дисконтування становить – 217 246 142,39 євро.
- (186) Розрахунковий курс гривні до євро взято на 01.09.2021 та становить 31,8317 грн.
- (187) Враховуючи викладене, сума державної допомоги у формі гарантії за кредитом ЄБ становить 6 915 314 031 грн.

⁸<https://www.euribor-rates.eu/en/>.

- (188) Проте, для того щоб підрахувати інтенсивність державної допомоги, потрібно розрахувати розрив фінансування, що є різницею між прийнятними витратами та операційною вигодою інвестиції.
- (189) Мінінфраструктури листом (вх. № 6-01/11224 від 10.08.2021) повідомило, що період амортизації об'єктів реконструйованої льотної зони № 2 ДП «МА «Бориспіль» становить від 240 до 600 місяців (від 20 до 50 років) залежно від того, до якої групи основних засобів належить конкретний елемент.
- (190) Водночас ДП «МА «Бориспіль» за період амортизації реконструйованої льотної зони № 2 (який становить 25 років після реалізації Проекту) планує отримувати середньорічний прибуток після сплати всіх обов'язкових податків, зборів та зобов'язань перед кредиторами в результаті реалізації Проекту в розмірі орієнтовно 3 млн дол. США (80 678 400 грн⁹). Отже, прибуток ДП «МА «Бориспіль» за 25 років амортизації реконструйованої льотної зони № 2 становить 75 000 000 дол. США (2 016 960 000 грн).
- (191) Відповідно до матеріалів Справи сума прийнятних витрат, спрямована на розвиток інфраструктури ДП «МА «Бориспіль», становить близько 3 430 000 000 євро (109 182 731 000 грн) з урахуванням запланованих інвестицій, включаючи інвестиції Аеропорту та залучені кошти, які потрібні для реалізації Концепції до 2045 року.
- (192) Враховуючи зазначене, розрив фінансування становить: 109 182 731 000 грн – 2 016 960 000 грн = 107 165 771 000 грн.
- (193) Отже, загальний обсяг державної допомоги (інвестиційної допомоги) за рахунок державного бюджету у формі державної гарантії за кредитом ЄБ становить 6 915 314 031 грн, не перевищує розриву фінансування, який становить 107 165 771 000 грн, що відповідає пункту 100 Керівних принципів авіації.
- (194) ***Відповідно до пункту 100 Керівних принципів авіації потрібно розрахувати інтенсивність державної допомоги.***
- (195) Інтенсивність допустимої державної допомоги – це відсоток загального обсягу державної допомоги (інвестиційної допомоги) за рахунок державного бюджету у формі державної гарантії за кредитом ЄБ від суми прийнятних витрат, яка спрямована на розвиток інфраструктури ДП «МА «Бориспіль», а саме: $6\,915\,314\,031 \text{ грн} / 109\,182\,731\,000 \text{ грн} * 100 \% = 6,33 \%$.
- (196) Отже, інтенсивність допустимої державної допомоги становить 6,33 %.
- (197) ***Відповідно до пункту 101 Керівних принципів авіації визначається максимально допустима інтенсивність допомоги залежно від розміру аеропорту, яка вимірюється кількістю пасажирів у рік. Відповідна кількість пасажирів – це середньорічний пасажиропотік протягом двох фінансових років, що передують року, в якому було повідомлено про допомогу або фактично надано.***
- (198) Відповідно до інформації, наданої в Повідомленні, пасажиропотік ДП «МА «Бориспіль» становить:

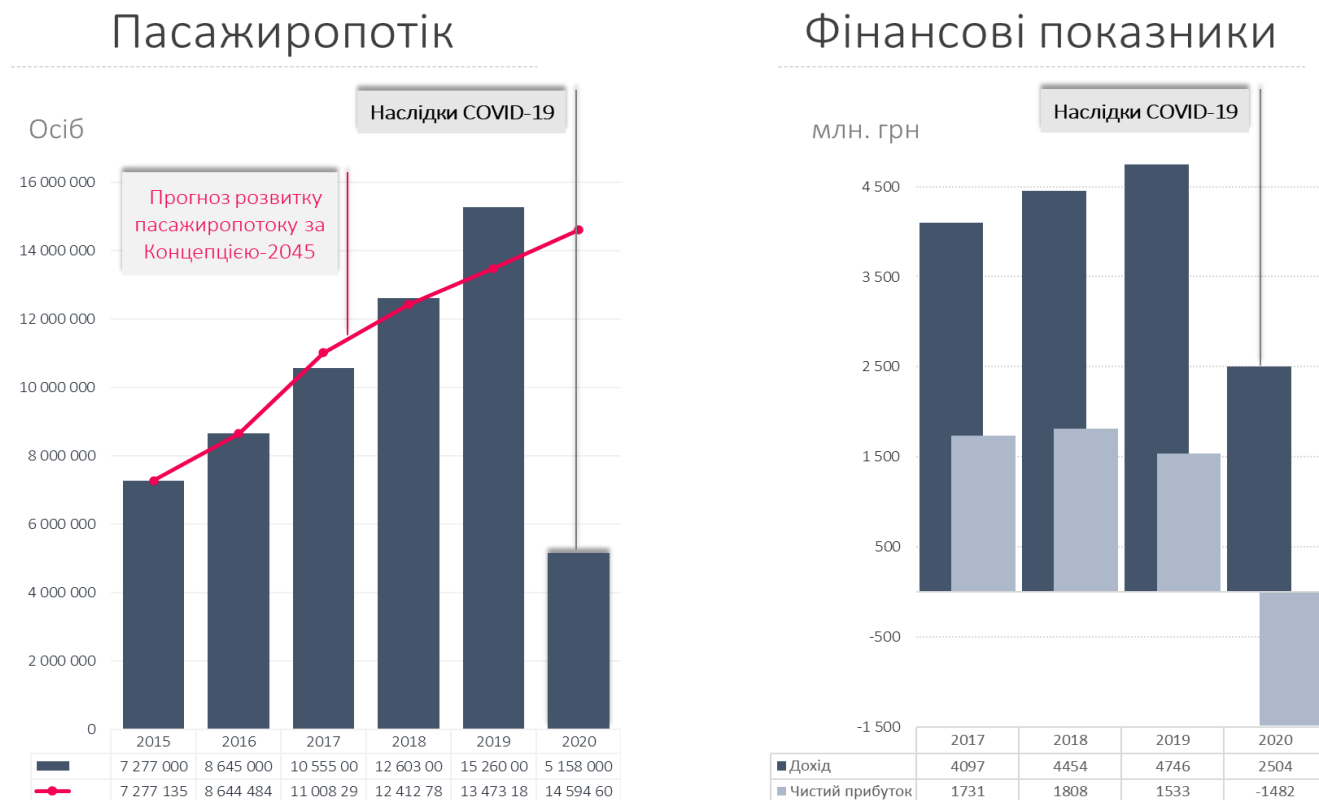
⁹Розрахунковий курс гривні до долара взято на 01.09.2021 та становить 26,8928 грн згідно з офіційним сайтом Національного банку України.

2019 рік – 15 260 000 пас.;
2020 рік – 5 158 000 пас.;
I та II квартали 2021 року – 3 397 627 пас.

- (199) Мінінфраструктури в рамках розгляду Справи повідомило: якщо подальший розвиток буде відбуватись аналогічно першому півріччю, ДП «МА «Бориспіль» наприкінці 2021 року має перспективи досягти минулорічного рівня та перетнути позначку в 5 млн пасажирів.
- (200) Згідно з вимогами пункту 101 Керівних принципів авіації, максимально допустима інтенсивність державної допомоги передбачена для аеропортів, пасажиропотік яких становить не більше ніж 5 млн пасажирів у рік.
- (201) Керівними принципами авіації передбачено, що аеропорти, які мають щорічний пасажиропотік понад 5 мільйонів, зазвичай є прибутковими і здатні покрити всі свої витрати без державного фінансування.
- (202) *Водночас пунктом 105 Керівних принципів авіації передбачено, що за дуже виняткових обставин, що характеризуються наявною ринковою ситуацією, та з урахуванням масштабів інвестицій, неможливості фінансування інвестицій, дуже високого рівня позитивних зовнішніх ефектів та спотворень конкуренції, аеропорти із середнім пасажиропотоком понад 5 мільйонів пасажирів на рік можуть отримати державну допомогу для фінансування інфраструктури аеропорту. Однак у таких випадках завжди здійснюватиметься поглиблене оцінювання, зокрема щодо пропорційності, необхідності та максимальної інтенсивності державної допомоги, що надається на основі аналізу розриву у фінансуванні та аналізу кожного конкретного випадку, незалежно від середнього пасажиропотоку цього аеропорту.*
- (203) 11.03.2020 Всесвітня Організація Охорони Здоров'я оголосила пандемію гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-COV-2. Кабінетом Міністрів України на території України було введено карантин з 12.03.2020, який на сьогодні встановлює ряд обмежень у діяльності підприємств та життєдіяльності громадян.
- (204) Мінінфраструктури листом від 09.08.2021 № 10281/48/10-21 (вх. № 6-01/11224 від 10.08.2021) повідомило, що розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14.03.2020 № 287-р Україна закрила міжнародне регулярне пасажирське сполучення з 17.03.2020, що спричинило суттєве зменшення у II кварталі 2020 року пасажиропотоку через ДП «МА «Бориспіль» на (- 98 %) порівняно з відповідним періодом 2019 року. Криза у світовій авіатранспортній галузі, спричинена пандемією COVID-19, призвела до майже повного призупинення регулярних польотів протягом березня – червня 2020 року всіма авіаперевізниками світу.
- (205) Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO) у своєму останньому Аналізі економічного впливу COVID-19 на цивільну авіацію від 13.07.2021 називає поточний спад міжнародного пасажиропотоку «безпрецедентним падінням в історії» світової авіації.
- (206) Мінінфраструктури під час розгляду Справи повідомило, що введення картини та обмеження пасажирських авіаперевезень із березня 2020 року призвели до суттєвого зниження пасажиропотоку через ДП «МА «Бориспіль». Замість очікуваного

середньорічного зростання (+ 20 %), який навіть випереджав прогнози за Концепцією, у 2020 році відбувся значний спад пасажиропотоку (- 66 %). Наслідком зниження пасажиропотоку стала втрата доходів аеропорту – за результатами 2020 року ДП «МА «Бориспіль» отримало 1 482 млн грн збитків (див. табл. 4).

Таблиця 4



(207) Відповідно до інформації, наданої Мінінфраструктури під час розгляду Справи, концепцією розвитку Міжнародного аеропорту «Бориспіль» від жовтня 2017 року, розробленою міжнародною консалтинговою компанією «AIRPORT CONSULTING VIENNA, GmbH», спрогнозовано збільшення доходності (після завершення реконструкції злітно-посадкової смуги льотної зони № 2, орієнтовно в грудні 2025 року):

2026 рік – 286 млн дол. США;
 2027 рік – 360 млн дол. США;
 2028 рік – 319 млн дол. США;
 2029 рік – 338 млн дол. США;
 2030 рік – 357 млн дол. США.

(208) При цьому масштабний розвиток ДП «МА «Бориспіль» розпочався з 1997 року, зокрема:

- відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 12.09.1997 № 1002 «Про заходи щодо реалізації проекту реконструкції льотної зони № 1 Державного міжнародного аеропорту Бориспіль» за рахунок залучення кредитів іноземних банків і кредитної лінії ФРН проведено повну реконструкцію льотної зони № 1 з інфраструктурою;
- розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.01.2007 № 5-р «Про схвалення Концепції Державної програми розвитку міжнародного аеропорту «Бориспіль» на

- період до 2020 року» вперше в історії аеропорту на державному рівні прийнято програмний документ, який визначає основні напрямки розвитку підприємства. Основним проектом, який було реалізовано на виконання вказаної Концепції, є проект «Будівництво термінального комплексу ДП «МА «Бориспіль». Термінальний комплекс «D»;
- розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21.11.2011 № 1219-р затверджено проект «Деякі питання будівництва термінального комплексу «D» у державному підприємстві «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»;
 - у рамках підготовки до проведення в Україні фінальної частини Чемпіонату Європи з футболу EURO-2012 в ДП МА «Бориспіль» реалізовано проект будівництва пасажирського терміналу «F». Проект затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 24.06.2009 № 718-р.
- (209) Відповідно до інформації, наданої Мінінфраструктури під час розгляду Справи, для підтримання наявної інфраструктури в придатному для використання стані та з метою розвитку Аеропорту за вищезазначений період ДП «МА «Бориспіль» було профінансовано капітальних інвестицій на загальну суму 3 876 млн грн, зокрема 3 084 млн грн за рахунок власних коштів Аеропорту, або 80 % від загального розміру інвестицій, решта 20 % – із залученням кредитів українських банків.
- (210) За звичайних обставин (до оголошення пандемії COVID-19) фінансові результати діяльності та високий кредитний рейтинг Аеропорту зазвичай забезпечували можливість інвестувати в розвиток підприємства як за рахунок власних коштів, так і за рахунок зовнішніх запозичень без залучення допомоги з боку держави.
- (211) Водночас рішенням товариства з обмеженою відповідальністю «Рейтингове агентство «ІВІ-РЕЙТИНГ» від 29.07.2020 № 123-20/СС/BORS 01-07UP рейтинг ДП «МА «Бориспіль», який становив рівень uaAA за Національною рейтинговою шкалою, було призупинено та на цей час не поновлено, що може свідчити про наявність неспроможності ринку у випадку надання кредитів та гарантій для аеропортів.
- (212) Відповідно до наданої ДП «МА «Бориспіль» інформації листом від 03.09.2021 № 01-22/5-88 (вх. № 8-01/12565 від 09.09.2021), одним із ключових проєктів, передбачених Концепцією, є «Реконструкція льотної зони №2», тому для забезпечення фінансування Проєкту ДП «МА «Бориспіль» у 2019 – 2020 роках провело переговори з міжнародними та вітчизняними банками, а саме; УКРСИББАНК БНП Паріба Груп, публічним акціонерним товариством акціонерний банк «Укргазбанк», акціонерним товариством «Ощадбанк», проте жоден із цих банків не зміг забезпечити умови, необхідні для реалізації проєкту такого масштабу. У той же час державний АБ «Приватбанк» відмовився продовжити термін дії кредитної угоди із загальним лімітом кредитування 10 млн доларів США, відповідно до якої ДП «МА «Бориспіль» протягом 2019 було залучено кредитні кошти на фінансування капітальних інвестицій у розвиток та модернізацію інфраструктури Аеропорту.
- (213) За дорученням Мінінфраструктури Аеропорт провів переговори з низкою найбільших державних корпорацій Китайської Народної Республіки (CHINA COMMUNICATION AND CONSTRUCTION COMPANY LIMITED, POWERCHINA INTERNATIONAL GROUP LIMITED, CHINA ROAD AND BRIDGE CORPORATION тощо). Проте через запропоновані умови кредитування – відсоткова ставка, пов'язаний кредит (зазначені організації є підрядними організаціями, а не банківськими установами), а також у

зв'язку з початком пандемії COVID-19 переговори з китайською стороною були припинені.

- (214) Водночас у 2018 – 2020 роках ДП «МА «Бориспіль» проводило переговори щодо фінансування Проекту з міжнародними фінансовими установами – Європейським банком реконструкції та розвитку і ЄІБ – та отримало згоду на фінансування в межах близько 300 млн євро. При цьому кожний з європейських банків висловив готовність фінансувати до 50 % оціночної вартості проекту за кредитом із державною гарантією.
- (215) Листом від 29.10.2020 ЄІБ повідомив ДП «МА «Бориспіль», що підтверджує фінансування до 90 % вартості Проекту, яка становить максимум 270 млн євро, шляхом надання незалежного гарантованого кредиту Аеропорту. Такий рівень фінансування ЄІБ (90 %) доступний на виключній основі відповідно до програми ЄІБ щодо заходів протидії COVID-19.
- (216) Враховуючи екстраординарність обставин, які склалися на ринку, та високу капіталомісткість Проекту, ДП «МА «Бориспіль» не зможе покрити більше 20 % його вартості за рахунок власних коштів. Тому ініційована державна допомога у формі державної гарантії, яка забезпечує виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим ДП «МА «Бориспіль» у ЄІБ у розмірі 270 млн євро, не може бути меншою, оскільки повинна на 100 % покривати зобов'язання ДП «МА «Бориспіль» згідно з Фінансовою угодою.
- (217) Водночас, відповідно до статті 11¹ Закону України «Про управління об'єктами державної власності» державні унітарні підприємства зобов'язані спрямувати частину чистого прибутку (доходу) до Державного бюджету України в розмірі не менше 30 %.
- (218) Відповідно до Порядку відрахування до державного бюджету частини чистого прибутку (доходу) державними унітарними підприємствами та їх об'єднаннями, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 23.02.2011 № 138, ДП «МА «Бориспіль» є державним унітарним підприємством та щорічно перераховує у визначеному розмірі до державного бюджету частину чистого прибутку.
- (219) Відповідно до інформації, наданої Мінінфраструктури під час розгляду Справи, за період з 2003 по 2020 рік ДП «МА «Бориспіль» перераховувало до державного бюджету 206 млн євро (6 557 330 200 грн) частини чистого прибутку, що становить майже 80 % обсягу кредиту, залученого від ЄІБ, та практично дорівнює сумі розрахованого еквіваленту державної допомоги у формі гарантії. Отже, враховуючи загальний строк реалізації Проекту, який становить 20 років, очікується, що загальний розмір відрахувань частини чистого прибутку до державного бюджету суттєво перевищить розмір державної допомоги у формі гарантії.
- (220) З урахуванням викладеного можна вважати зазначені вище обставини винятковими, які дозволяють ДП «МА «Бориспіль» отримати державну допомогу у формі державної гарантії для фінансування інфраструктури Аеропорту.
- (221) Враховуючи великий обсяг кредиту, який становить 270 млн євро, було здійснено поглиблене оцінювання державної гарантії, яка забезпечує виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим ДП «МА «Бориспіль», а саме: здійснено розрахунок еквіваленту державної гарантії та підраховано максимальну інтенсивність державної допомоги на основі аналізу розриву у фінансуванні, яка становить 6,33 %.

Отже, вимогу пункту 105 Керівних принципів авіації дотримано.

- (222) Враховуючи викладене, Керівних принципів авіації дотримано в повному обсязі.
- (223) Водночас, зважаючи на винятковість (екстраординарність) обставин, за яких було здійснено оцінку допустимості державної допомоги у формі державної гарантії, що забезпечує виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим ДП «МА «Бориспіль» у ЄІБ для реалізації Проекту, така державна допомога потребує додаткового моніторингу та контролю Уповноваженим органом з питань державної допомоги.
- (224) Отже, державна допомога у формі державної гарантії Міністерства фінансів України, яка забезпечує виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим державним підприємством «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» у Європейського інвестиційного банку для реалізації проєкту «Проєкт розвитку державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль». Реконструкція льотної зони № 2», що передбачена фінансовою угодою «Розвиток аеропорту «Бориспіль» від 12.02.2021, укладеною між Європейським інвестиційним банком та державним підприємством «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», та проєктом гарантійної угоди «Розвиток аеропорту «Бориспіль», укладеної між Україною та Європейським інвестиційним банком, на період з 11.02.2021 по 31.12.2042 у сумі 6 915 314 031 грн, з інтенсивністю в 6,33 %, є **допустимою для конкуренції** відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», за умови виконання Мінінфраструктури таких зобов'язань:
- 1) наприкінці кожного року надання державної допомоги, але не пізніше ніж до 31 грудня поточного року надавати Уповноваженому органу з питань державної допомоги інформацію про здійснені заходи з моніторингу та контролю фактичного використання державної допомоги, визначеної в рішенні, протягом дії фінансової угоди «Розвиток аеропорту «Бориспіль» від 12.02.2021;
 - 2) після закінчення терміну дії фінансової угоди «Розвиток аеропорту «Бориспіль» від 12.02.2021, яка є підставою для надання державної допомоги, але не пізніше ніж до 31.12.2043 надати Уповноваженому органу з питань державної допомоги інформацію про всю фактично надану державну допомогу, визначену в рішенні;
 - 3) після повного повернення суми державної допомоги, визначеної в рішенні, державним підприємством «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» за рахунок відрахувань частини чистого прибутку до державного бюджету, повідомити про це Уповноважений орган з питань державної допомоги.
- (225) 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».
- (226) На подання з попередніми висновками від 17.09.2021 № 500-26.15/18-21-ДД/441-спр Мінінфраструктури листом від 28.09.2021 № 12796/48/10-21 (вх. № 6-01/13573 від 29.09.2021) повідомило про відсутність зауважень та заперечень.

Враховуючи викладене, керуючись статтею 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 8 і 11 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та пунктом 1 розділу IX Порядку розгляду справ про державну допомогу суб'єктам господарювання, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 12 квітня 2016 року № 8-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України

06 травня 2016 року за № 686/28816, за результатами опрацювання всіх обставин справи, Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

1. Визнати, що підтримка у формі державної гарантії Міністерства фінансів України, яка забезпечує виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим державним підприємством «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» у Європейського інвестиційного банку для реалізації проекту «Проект розвитку державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль». Реконструкція льотної зони № 2», що передбачена фінансовою угодою «Розвиток аеропорту «Бориспіль» від 12.02.2021, укладеною між Європейським інвестиційним банком та державним підприємством «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», та проектом гарантійної угоди «Розвиток аеропорту «Бориспіль», укладеної між Україною та Європейським інвестиційним банком, на період з 11.02.2021 по 31.12.2042 у сумі 6 915 314 031 (шість мільярдів дев'ятсот п'ятнадцять мільйонів триста чотирнадцять тисяч тридцять одна) гривня, з інтенсивністю в 6,33 відсотка, є **державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

2. Визнати, що державна допомога у формі державної гарантії Міністерства фінансів України, яка забезпечує виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим державним підприємством «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» у Європейського інвестиційного банку для реалізації проекту «Проект розвитку державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль». Реконструкція льотної зони № 2», що передбачена фінансовою угодою «Розвиток аеропорту «Бориспіль» від 12.02.2021, укладеною між Європейським інвестиційним банком та державним підприємством «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», та проектом гарантійної угоди «Розвиток аеропорту «Бориспіль», укладеної між Україною та Європейським інвестиційним банком, на період з 11.02.2021 по 31.12.2042 у сумі 6 915 314 031 (шість мільярдів дев'ятсот п'ятнадцять мільйонів триста чотирнадцять тисяч тридцять одна) гривня, з інтенсивністю в 6,33 відсотка, є **допустимою для конкуренції** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», за умови виконання Міністерством інфраструктури України таких зобов'язань:

1) наприкінці кожного року надання державної допомоги, але не пізніше ніж до 31 грудня поточного року надавати Уповноваженому органу з питань державної допомоги інформацію про здійснені заходи з моніторингу та контролю фактичного використання державної допомоги, визначеної в рішенні, протягом дії фінансової угоди «Розвиток аеропорту «Бориспіль» від 12.02.2021;

2) після закінчення терміну дії фінансової угоди «Розвиток аеропорту «Бориспіль» від 12.02.2021, яка є підставою для надання державної допомоги, але не пізніше ніж до 31.12.2043 надати Уповноваженому органу з питань державної допомоги інформацію про всю фактично надану державну допомогу, визначену в рішенні;

3) після повного повернення суми державної допомоги, визначеної в рішенні, державним підприємством «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» за рахунок відрахувань частини чистого прибутку до державного бюджету, повідомити про це Уповноважений орган з питань державної допомоги.

Відповідно до частини десятої статті 11 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» Антимонопольний комітет України може відкликати прийняте ним рішення, якщо воно прийнято на підставі недостовірної інформації, що призвело до прийняття необґрунтованого рішення, та прийняти нове рішення у порядку, встановленому цією статтею.