

## ПРОТОКОЛ

засідання Аеропортового Комітету ДП МА «Бориспіль» від 12.02.2020

### Присутні:

1. Голова Комітету: Директор із стратегічного розвитку ДП МА «Бориспіль» Борисюк А.В.
2. Представники суб'єктів авіаційної діяльності (перелік наведено у Додатку до цього Протоколу).
3. Запрошені представники ДП МА «Бориспіль»: Заступник Генерального директора з економіки та фінансів Звонарьов К.О., Директор з розвитку авіаційної діяльності Волошин М.В.

### Порядок денний:

1. Про організацію роботи Аеропортового Комітету
2. Результати роботи ДП МА Бориспіль у 2019 році
3. Плани роботи ДП МА Бориспіль на 2020 рік: проблеми та перспективи
4. Інші питання

### Обговорення:

Голова Аеропортового Комітету Борисюк А.В. оголосив, що на засіданні беруть участь учасники комітету, що забезпечують більше половини голосів учасників, таким чином, засідання Аеропортового Комітету 12.02.2020 є правомочним. Інформація про учасників та залучених представників та експертів була оголошена. Лист учасників додається до протоколу засідання комітету. Представники ДП «Украерорух» були запрошені, проте не прибули на засідання.

По першому питанню виступав Голова Комітету Борисюк А.В. Були обговорені мета та напрями діяльності Аеропортового Комітету ДП МА «Бориспіль» (далі – Аеропортового Комітету), та порядок його роботи. Протягом обговорення, Учасники Аеропортового Комітету підтримали його створення, відмітили необхідність його створення у відповідності до норм Повітряного кодексу України та документів Міжнародної організації цивільної авіації.

Вирішили, одногосно: Визнати прийнятним механізм співробітництва та консультацій, викладений у Положенні про Аеропортовий комітет ДП МА «Бориспіль» від 04.02.2020 року.

По другому питанню доповідав Звонарьов К.О. Він поінформував Комітет про основні результати роботи ДП МА «Бориспіль» у 2019 році: забезпечення авіакомпаніями суттєвого та понадпланового зростання пасажиропотоку, отримання Аеропортом рекордного понадпланового рівня доходів, спрямування до держбюджету рекордної суми 2,1 млрд грн (+1,3 млрд грн до затвердженого фінпланом рівня) що спричинило недофінансування капіталовкладень у розвиток інфраструктури на відповідну суму (-1,3 млрд грн до затвердженого фінпланом рівня) згідно з рішенням Уряду (Постанова про збільшення відрахування дивідендів, листи та доручення КМУ та Мінінфраструктури).

Виступали: представники компанії АПЗК, авіакомпанії МАУ, авіакомпанії SkyUp, хендлінгової компанії Аерохендлінг та інші Учасники.

Учасники Комітету звернули увагу на неприпустимість спрямування до держбюджету коштів, запланованих на розвиток інфраструктури. Це є прямим порушенням Політики ICAO по відношенню до аеропортових зборів Doc 9082 (Принцип ICAO по відношенню до аеропортових зборів: Аеропорти можуть отримувати доходи, що перевищують витрати з отриманням розумної прибутковості та з метою інвестування в інфраструктуру аеропорту). Це також є прямим порушенням Керівництва ICAO з економіки аеропортів DOC 9562 (відповідно до Наказу Мінтрансу 337, встановлені в Україні аеропортові збори включають частину на розвиток інфраструктури, тобто на «попереднє фінансування користувачами аеропорту інвестиційних/інфраструктурних проектів»; відповідне попереднє фінансування може застосовуватись лише у разі, якщо авіакомпанії-користувачі отримують вигоди від майбутніх покращень інфраструктури). Спрямування до Державного бюджету України коштів, зібраних з авіакомпаній на розвиток інфраструктури, є не тільки не цільовим використанням, але і фактичним обкраданням як авіакомпаній, так і пасажирів, що не відповідає Політиці ICAO (Міжнародної організації цивільної авіації).

Виступаючі також звернули увагу, що блокування розвитку інфраструктури Аеропорту через недофінансування та організаційні перепони, негативно впливатиме на безпеку польотів та на авіа безпеку, які є пріоритетом діяльності усіх суб'єктів аеропортової діяльності. Зокрема, було звернута увага на неможливість продовження будівництва та реконструкції об'єктів через відсутність затвердженого фінансового плану Аеропорту на 2020 рік, який протягом 9 місяців (з червня 2019 року по лютий 2020 року) Міністерство Інфраструктури України не спрямовує до КМУ на затвердження. Це унеможлиблює фінансування об'єктів інфраструктури.

Вирішили, одногосно: направити до Міністерства Інфраструктури України, КМУ та комітету ВР інформацію щодо неприпустимості спрямування до держбюджету коштів, запланованих на розвиток інфраструктури Аеропорту.

Аеропорт зобов'язаний довести позицію Аеропортового Комітету до Міністерства Інфраструктури України – Уповноваженого органу управління аеропортом.

По третьому питанню доповідали та Звонарьов К.О. та Волошин М.В. Вони поінформували Аеропортовий Комітет про очікування ДП МА «Бориспіль» у 2020 році та фактори, що наразі впливають на роботу аеропорту:

- падіння пасажиропотоку та збільшення частки низькодохідного пасажиропотоку (внаслідок скорочення обсягів МАУ, припинення польотів кількох класичних авіаперевізників),
- забезпечення функціонування двох терміналів протягом 12 місяців (у 2019 р: протягом 9 місяців);
- очікуваний перехід кількох авіакомпаній до інших аеропортів (внаслідок оголошеного збільшення тарифів «Украероруху» лише в районі ДП МА «Бориспіль» на 89%),
- збільшення фінансових витрат для забезпечення фінансування інфраструктурних проектів в умовах примусового вилучення державою 90% чистого прибутку.

Вказані фактори призводять до фактичного згортання «хабової» моделі Аеропорту, зменшення мережі маршрутів та можливостей стиковок, що призводить до погіршення фінансового результату Аеропорту.

Виступали: представники авіакомпаній Роза Вітрів, SkyUp, МАУ, Azur Air, хендлінгової компанії «Аерохендлінг» та інші Учасники.

Присутні звернули увагу на наявність інших негативних факторів, а саме наявності нерівних умов ведення бізнесу для українських авіакомпаній та їх іноземних конкурентів:

- акцизи на авіапаливо в Україні діють лише для українських авіаперевізників,
- лише в Україні існують проблеми з розмитненням запчастин для літаків,
- застосування ПДВ на внутрішніх авіарейсах які виконують лише українські авіакомпанії,
- заборона для транспортного сполучення з великою кількістю країн існує лише для українських авіаперевізників, що блокує розвиток аеропорту як авіаційного вузла.

Ситуація з часом лише погіршується.

Аеропорт повідомив, що вказані питання протягом листопаду 2019 - лютого 2020 розглядались Транспортним Комітетом Верховної Ради та Міністерством інфраструктури України. Жодних законодавчих, нормативних, організаційних або політичних рішень з даних питань не прийнято.

Також Учасники Аеропортового Комітету обговорили та не підтримали план Мінінфраструктури щодо підвищення на 89% ставок за АНО в районі аеродрому (проект Наказу 16 січня 2020 року розміщений для обговорення на сайті

Мінінфраструктури). Аеропортовий Комітет звернув увагу на недостовірну інформацію, що міститься у «Пояснювальній записці до наказу Міністерства інфраструктури України Про внесення змін до Ставок плати за послуги аеронавігаційного обслуговування ПС у повітряному просторі України», а саме:

- у «п.1 Резюме»: Повітряний кодекс України не містить норми про необхідність встановлення єдиної для всіх аеропортів ставки за АНО в районі аеродрому. Більш того, це прямо суперечить як Політиці ІКАО стосовно аеропортових зборів та зборів за аеронавігаційне обслуговування» так і документам Євроконтролю, які передбачають що збори встановлюються на базі витрат на їх надання, які повинні розподілятися на справедливій основі. Натомість, запропонований розмір зборів за АНО в районі аеродрому передбачає субсидювання витрат Украероруху на забезпечення АНО іншими аеропортами за рахунок в зборів з авіаперевізників в районі аеродрому «Бориспіль». Крім того, встановлення однакового рівня зборів за АНО над аеродромом незалежно від витрат на їх надання та незалежно від кількості послуг - не відповідає Європейській практиці (були проаналізовані кілька країн від Польщі до Франції).

- у «п.4 Вплив на бюджет»: Послуга АНО в районі аеродрому – це послуга, без отримання якої авіакомпанія не може отримати послугу ДП МА «Бориспіль». Це монопольна послуга Украероруха, пов'язана з забезпеченням доступу до послуг ДП МА «Бориспіль». Підвищення на 89% ставки за АНО в районі аеродрому ДП МА «Бориспіль» негативно впливає на вартість авіаперевезень та на пасажиропотік в ДП МА «Бориспіль». Запропоноване збільшення ставки АНО в районі аеродрому призводить до збільшення вартості кожного авіаквитка, як мінімум, на 30 гривень, а отже до зменшення попиту. При вказаному зростанні вартості кожного авіаквитка, кількість пасажирів ДП МА «Бориспіль» суттєво зменшиться, що негативно вплине на Державний бюджет України. Учасники Комітету затребували від ДП МА «Бориспіль» надати відповідні розрахунки зменшення доходів, прибутку та відрахування до Держбюджету внаслідок підвищення вартості послуг Украероруху.

- у «п.5. Позиція заінтересованих сторін»: ані авіаперевізники, ані ДП МА «Бориспіль» взагалі не ідентифіковані як сторони, водночас вони такими безпосередньо є. Також, як заінтересовані сторони не ідентифіковані органи місцевого самоврядування та місцева громада, хоча зменшення пасажиропотоку призведе до зменшення чисельності працівників ДП МА «Бориспіль» та авіаперевізників.

- у «п.6 Прогноз впливу та Додатку Прогноз впливу»: наведена недостовірна інформація щодо начебто «позитивного» впливу збільшення на 89% ставки за АНО в районі аеродрому ДП МА «Бориспіль» без врахування інтересів основних учасників ринку. Жодна авіакомпанія, що здійснює польоти до аеропорту «Бориспіль» не повідомила про підтримку збільшення ставок «Украероруху» на 89%. Навпаки, заплановане збільшення вартості послуг «Украерорух» та збільшення вартості

авіаквитків матиме негативний ефект на діяльність авіакомпаній, на діяльність ДП МА «Бориспіль», на соціально-трудова сфера та на державний бюджет України.

- у «п.9 Підстава розроблення акту» наведена необґрунтована інформація, що реалізація наказу щодо збільшення на 89% ставки за АНО в районі аеродрому ДП МА «Бориспіль» начебто «дасть змогу залучити нові авіакомпанії... та призведе до зниження вартості квитків на авіаперевезення». Насправді ж, збільшення на 89% ставки за АНО в районі аеродрому ДП МА «Бориспіль» призведе до підвищення вартості кожного авіаквитка, зменшення попиту на послуги авіаперевезень, зменшення доходів авіакомпаній, ДП МА «Бориспіль» та Держбюджету. Також, прийняття наказу призведе до порушення Політики ІКАО та нормативних документів Євроконтролю щодо неприпустимості субсидіювання одних користувачів послуг за рахунок інших.

Вирішили, одногосно: направити до Міністерства Інфраструктури України інформацію щодо неприпустимості прийняття проекту Наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Ставок плати за послуги аеронавігаційного обслуговування ПС у повітряному просторі України», та поінформувати всі зацікавлені сторони про недостовірну інформацію, викладену у Пояснювальній записки до проекту документу.

По четвертому питанню: Обговорили механізм та порядок формування порядку денного наступних засідань комітету, а також періодичність його засідань.

Вирішили, одногосно: Засідання Комітету проводити не менш ніж раз на квартал (по можливості та наявності питань - щомісячно). Пропозиції по питаннях для включення до порядку денного направляти Голові Комітету.

Голова Комітету



А.Борисюк

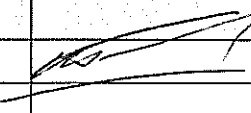
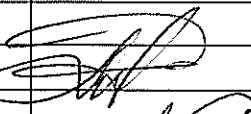
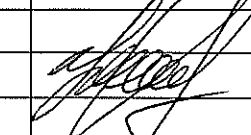
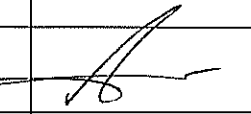
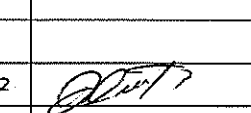
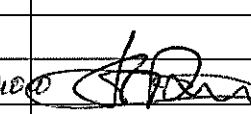
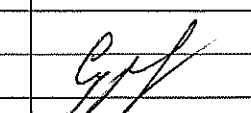
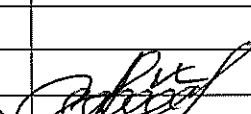
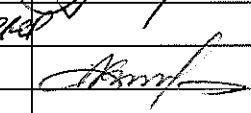
Додаток: Перелік Учасників засідання Аеропортового Комітету ДП МА «Бориспіль» від 12.02.2020 на 2х аркушах.

**ДОДАТОК**  
**УЧАСНИКИ**  
**ЗАСІДАННЯ АЕРОПОРТОВОГО КОМІТЕТУ**  
**«12» ЛЮТОГО 2020 РОКУ**

Початок: 14:00

Місце проведення: конференц зала терміналу D аеропорту Бориспіль

**ПЕРЕЛІК ПРИСУТНІХ**

№ з/п	Назва компанії	ПІБ	Посада	Підпис
1.	Аерохендлінг	Голохвастов І.О.	Г.А.	
2.	Роза вітрів	Івков Д.Ю.	Директор з ЮО	
3.	АПЗК	Шевчук С.С.	Рем. директор	
4.	Балтік Граунд Сервіс ЮА	Падсь О.А.	Фінансовий директор	
5.	СКАЙАП	Дайнацкий Е.	Генеральний директор	
6.	АЗУР ЕЙР	Белов Андрій, Георгійович	начальник юридичного відділу	
7.	Інтеравіа	Ізраєв Анвару Вахитович	ГД	
8.	ЯнЕір	Масленська Роза Сергіївна, Анатоліївна	Директор з маркетингово обслуговування	
9.	МАУ Семенко Ірина В.В. Відв. президент	Каболіна Ірина Анатоліївна	Директор з обслуговування в аеропортах	
10.	Браво	Ал-Абсі Шараф Мусатович	ЗГГ директор	