



## АСОЦІАЦІЯ «АЕРОПОРТИ УКРАЇНИ» ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

03036, Київ, Повітрофлотський проспект 92, аеропорт Київ (Жуляни). Тел/факс +38 044 339 27 03, +38 044 339 27 04, Р/р 2600901728261 в ПАТ "КРЕДОБАНК" у м. Київ, МФО 325365, ідентифікаційний код 19127967, e-mail: [aauc.aavia@gmail.com](mailto:aauc.aavia@gmail.com), [office@aauca.org.ua](mailto:office@aauca.org.ua)

"29" червня 2017г.

№ А-08/61-1

**Першому віце- прем'єр- міністру-  
Міністру економічного  
розвитку і торгівлі України  
Кубіву С.І.**

### **Шановний Степане Івановичу!**

Правління Асоціації "Аеропорти України" ЦА (ААУЦА) користуючись нагодою засвідчує свою повагу та звертається до Вас з наступним.

На сьогодні, в Україні між аеропортами, авіаперевізниками, центральною та місцевою владою, туристичними операторами ведеться діалог щодо здешевлення вартості авіаперевезень. Кращим стимулом здешевлення вартості авіаперевезень, з європейського досвіду, є вільна конкуренція. ЄС запровадив свій пакет лібералізації авіаперевезень в три етапи за період 1991-1997 років та отримав колосальне зростання попиту і менші ціни на авіаквитки. В результаті цього авіатранспорт став доступним навіть таким верствам населення, які до цього ніколи ним не користувались через високу вартість.

Наприклад у сусідній Польщі, завдяки повному відкриттю авіаринку у 2004 році як обов'язкової складової набуття ними членства в ЄС, низка маловідомих аеродромів та малих аеропортів отримала своїх інвесторів і сьогодні це аеропорти з декількома мільйонами пасажирів на рік. Загалом 14 регіональних аеропортів Польщі, окрім столичного аеропорту "Варшава-Шопен", активно розвиваються та стимулюють розвиток своїх регіонів.

Зокрема це аеропорти "Катовіце" на півдні (3,2млн.пас за 2016 рік) та "Модлін" на півночі (2,9млн.пас. за 2016 рік) під Варшавою. Серед найбільших чинників появи таких аеропортів та швидкого досягнення мільйонних обсягів авіаперевезень є прихід в цю країну лоукост авіакомпаній, а саме відкриття своїх баз авіакомпаніями WizzAir (Угорщина) та Ryanair (Ірландія). За результатами 2016 року ці дві авіакомпанії разом з польським національним авіаперевізником LOT увійшли в трійку лідерів польського авіаринку: Ryanair – 9,3млн.пас. (+13,3% до 2015 року), LOT – 6,8млн.пас. (+24,1%) та Wizzair – 6,6млн.пас. (+13,3%).

Таким чином, незважаючи на домінування лоукост гравців, польський LOT не тільки не втратив позиції на ринку, але й наростив обсяги вдвічі більшими темпами ніж лоукости. А його базовий вузловий аеропорт (хаб) Варшава-Шопен в 2016 році обслужив 12,8млн.пас., що на 14,4% більше ніж у попередньому році.

З урахуванням такого позитивного досвіду, а також особливостей України, ААУЦА вбачає серед пріоритетних результатів лібералізації ринку авіаперевезень:

- зростання кількості авіаподорожей та доступності авіа послуг для населення України через зменшення вартості авіаквитків через зростання конкуренції та оптимізацію витрат авіакомпаніями для підтримки їх конкурентоздатності,
- дієве впровадження державної стратегії з децентралізації через прямий авіатранспортний доступ в регіони ,
- **розвитку в'їзного туризму та зростання його питомої ваги у ВВП регіонів і держави в цілому,**
- збільшення інвестиційної привабливості регіонів (перш за все тих де є міжнародні аеропорти)

Для досягнення таких результатів ААУЦА рекомендує відповідні першочергові заходи:

- **Розробка та схвалення національної авіаційної стратегії** для всієї галузі та країни незалежно від форм власності учасників ринку (авіакомпанії, аеропорти, керування повітряним рухом), в тому числі врахування розвитку регіональних аеропортів та уникнення підтримки виключно державних аеропортів, як фактору що спотворює конкуренцію між аеропортами, зашкоджує розвитку регіонів та обмежує можливості децентралізації;
- **Системна та активна лібералізація ринку міжнародних авіаперевезень України** для розвитку міжнародних авіаперевезень і зокрема, реалізації положень Угоди про асоціацію з ЄС, яка в додатку про транспорт передбачає: "Забезпечення виконання та узгодженого розвитку двосторонніх угод про повітряне сполучення між Україною та державами – членами ЄС, доповнених "Горизонтальною Угодою між Україною та ЄС від 01.12.2005, незалежно від укладення майбутньої Угоди про спільний авіаційний простір";
- **Зменшення вартості авіапального,** як найбільшої складової собівартості авіаперевезень: запровадження податкових пільг на сировину для виробництва в Україні, а також тимчасове зменшення акцизу на імпорт авіаційного пального; перегляд розцінок Укрзалізниці на транспортування авіаційного пального для зменшення його остаточної вартості, перегляд розміру комісійних зборів аеропортів за право надання послуг заправки тощо;
- **Фінансування Державної програми розвитку аеропортів до 2023 року** схваленої Урядом ще в лютому 2016 року, але нереалізованої по жодному з аеропортів; найбільш критичним є використання даної програми на реконструкцію аеродромів, оскільки при поточних обсягах авіаперевезень в регіонах - міжнародне фінансування недоступне;
- **Сприяння конкуренції між аеропортами України та залученню ними інвесторів:**
  - Запровадження в повному обсязі **Директиви ЄС 2009/12** щодо прозорих та недискримінаційних аеропортових зборів, згідно з якою держава не регулює аеропортові збори в аеропортах з обсягами перевезень меншими за 5,0млн.пас. на рік, а там де регулює – робить це без спотворення конкуренції з іншими

аеропортами; в тому числі внесення відповідних змін в постанову Кабінету Міністрів України №1548 від 25.12.1996р

- Запровадження в повному обсязі **Директиви ЄС 96/67** щодо монополізації послуг з наземного обслуговування та забезпечення в аеропортах з обсягами понад 2,0млн.пас. на рік наявності щонайменше двох агентів, незалежних від аеропортів та авіакомпаній, а в аеропортах з обсягами від 1,0млн.пас. – надання права авіакомпаніям на самообслуговування; в тому числі дотримання повного тексту та критеріїв даної Директиви дозволить захистити тих інвесторів які вже зайшли в аеропорти України на умовах державно-приватного партнерства (зокрема аеропорти: Київ-Жуляни, Одеса та Харків)
- Запровадження **регламенту Єврокомісії №139/2014** щодо вимог до інфраструктури та сертифікації аеродромів за правилами Європейської агенції з безпеки авіації (EASA); аеропорти ЄС мають завершити ресертифікацію за цими вимогами до кінця 2017 року, а регіональні аеропорти України повинні при поточних реконструкціях вже мати чинні аналогічні вимоги для уникнення додаткових витрат в найближчому майбутньому через невідповідність євростандартам їх аеродромів, інфраструктури чи правил експлуатації
- **Відміна ПДВ для внутрішніх авіаційних перевезень** в Україні, та всіх пов'язаних з ними послуг
- **Запровадження механізму реалізації та фінансування суспільно-важливих авіаперевезень** згідно зі статтею 96 Повітряного кодексу України, в тому числі вибір для цього тих внутрішніх маршрутів в Україні, які відповідають критеріям статті 16 регуляції Європарламенту №1008/2008 щодо загальних правил здійснення авіаперевезень в Європі.

**ААУЦА має можливість задіяти своїх кращих фахівців, експертів та може провести аналіз актуальності існуючих та розробку нових нормативно-правових актів на базі міжнародних стандартів та світового досвіду, шляхом створення робочої групи та при умові винайдення шляхів фінансування цих робіт.**

**З повагою,**

**Президент**

**Асоціації**



**П.І. Липовенко**