

РАХУНКОВА ПАЛАТА

ЗАТВЕРДЖЕНО
рішення Рахункової палати
від 13.07.2021 № 15-5

ЗВІТ

**про результати аудиту ефективності виконання повноважень
Міністерством інфраструктури України з формування та реалізації
державної політики у сфері авіаційного транспорту, використання
повітряного простору України та наслідки для державного бюджету**

Київ 2021

ЗМІСТ

ПРЕАМБУЛА.....	3
ВСТУП.....	4
1. АНАЛІЗ ВИКОНАННЯ ОСНОВНИХ ПОВНОВАЖЕНЬ МІНІСТЕРСТВОМ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ З ФОРМУВАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ, ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ ТА НАСЛІДКИ ДЛЯ ДЕРЖАВНОГО БЮДЖЕТУ.....	6
<i>1.1. Аналіз виконання Міністерством інфраструктури України основних повноважень з формування державної політики у сфері авіаційного транспорту, використання повітряного простору України.....</i>	<i>6</i>
<i>1.2. Аналіз стану реалізації державної політики у сфері авіаційного транспорту, використання повітряного простору України та наслідки для державного бюджету.....</i>	<i>9</i>
2. СТАН РЕАЛІЗАЦІЇ РЕКОМЕНДАЦІЙ РАХУНКОВОЇ ПАЛАТИ ЗА ПОПЕРЕДНІМИ ЗАХОДАМИ КОНТРОЛЮ.....	27
<i>2.1. Стан реалізації рекомендацій Рахункової палати в частині виконання рішення від 28 серпня 2018 року № 22-1 “Про розгляд Звіту про результати аудиту ефективності управління майном Державного підприємства обслуговування повітряного руху України, що має фінансові наслідки для державного бюджету”.....</i>	<i>27</i>
<i>2.2. Стан реалізації рекомендацій Рахункової палати в частині виконання рішення від 20 серпня 2019 року № 20-8 “Про розгляд Звіту про результати аудиту ефективності використання коштів державного бюджету та управління майном державними підприємствами у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України”.....</i>	<i>31</i>
3. АНАЛІЗ СТАНУ ВНУТРІШНЬОГО КОНТРОЛЮ І ВНУТРІШНЬОГО АУДИТУ В МІНІСТЕРСТВІ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ.....	34
ВИСНОВКИ.....	38
ПРОПОЗИЦІЇ.....	45

ПРЕАМБУЛА

Підстава для проведення заходу державного зовнішнього фінансового контролю (аудиту) (далі – аудит): стаття 98 Конституції України, статті 4, 7 Закону України “Про Рахункову палату”, План роботи Рахункової палати на 2021 рік, доручення члена Рахункової палати на виконання заходу державного зовнішнього фінансового контролю (аудиту) від 09.10.2020 № 04-477, від 01.12.2020 № 04-595, від 05.01.2021 № 04-6, від 24.02.2021 № 04-72.

Мета аудиту: встановлення фактичного стану справ щодо законності, своєчасності і повноти прийняття управлінських рішень Міністерством інфраструктури України щодо виконання повноважень з формування та реалізації державної політики у сфері авіаційного транспорту, використання повітряного простору України та наслідки для державного бюджету, досягнення визначених цілей та завдань, встановлення стану справ щодо виконання Міністерством інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури), Державною авіаційною службою України (далі – Державіаслужба), Державним підприємством обслуговування повітряного руху України (далі – Украерорух), державними підприємствами: “Міжнародний аеропорт “Бориспіль” (далі – ДП МА “Бориспіль”) та “Міжнародний аеропорт “Львів” ім. Данила Галицького” (далі – ДП МА “Львів”) рекомендацій Рахункової палати, наданих у рішеннях Рахункової палати від 28.08.2018 № 22-1 та від 20.08.2019 № 20-8, встановлення фактичного стану справ стосовно внутрішнього контролю та внутрішнього аудиту.

Предмет аудиту:

- нормативно-правові акти, організаційно-розпорядчі й інші документи, які регулюють питання формування та реалізації державної політики у сфері авіаційного транспорту, використання повітряного простору України;
- управлінські рішення об’єкта аудиту, що стосуються питання аудиту;
- результати виконання Мінінфраструктури, Державіаслужби, Украерорухом, ДП МА “Бориспіль”, ДП МА “Львів” рекомендацій Рахункової палати, наданих у рішеннях Рахункової палати від 28.08.2018 № 22-1 та від 20.08.2019 № 20-8;
- документи, пов’язані з організацією та здійсненням внутрішнього контролю та внутрішнього аудиту;
- фінансова, бюджетна, статистична звітність, первинні документи, інша інформація про стан використання коштів.

Об’єкти аудиту та початкові обмеження щодо проведення аудиту:

Міністерство інфраструктури України, Державна авіаційна служба України, Державне підприємство “Міжнародний аеропорт “Львів” імені Данила Галицького, Державне підприємство обслуговування повітряного руху України;
 часові: 2019 – 2020 роки;
 географічні: м. Київ, м. Львів, м. Бориспіль (Київська обл.).

Запити надсилалися до Державного підприємства “Міжнародний аеропорт “Бориспіль”.

Критерії оцінки, використані під час аудиту:

- щодо своєчасності і повноти прийняття управлінських рішень:

– своєчасність і достатність прийнятих об'єктом аудиту управлінських рішень для виконання повноважень з формування та реалізації державної політики у сфері авіаційного транспорту, використання повітряного простору України; ступінь відповідності фактично вжитих Мінінфраструктурою, Державіаслужбою, Украерорухом, ДП МА “Бориспіль” та ДП МА “Львів” заходів рекомендаціям Рахункової палати;

➤ щодо законності прийняття управлінських рішень:

– відповідність управлінських рішень об'єкта аудиту положенням чинного законодавства;

➤ щодо стану внутрішнього контролю:

– врегулювання внутрішніми документами питань щодо внутрішнього середовища, управління ризиками, здійснення заходів контролю, здійснення інформаційного та комунікаційного обміну, здійснення моніторингу; результативність діяльності підрозділу внутрішнього аудиту у виявленні порушень та недоліків; ступінь виконання рекомендацій Рахункової палати за результатами здійснених аудитів, ступінь виконання рекомендацій за результатами здійснених заходів іншими органами контролю.

Методи збирання даних:

➤ нормативно-правові акти, розпорядчі та інші документи, пов'язані з предметом аудиту;

➤ перевірка та аналіз документів щодо організації роботи та виконання покладених на об'єкт аудиту повноважень;

➤ аналіз документів, що стосуються питань внутрішнього контролю та внутрішнього аудиту, матеріалів перевірок інших контролюючих органів, що стосується питання аудиту;

➤ отримання письмових та усних пояснень посадових осіб об'єкта аудиту.

Термін проведення аудиту: 08.10.2020 – 22.03.2021.

За результатами аудиту складено 4 акти та 2 акти огляду обладнання.

ВСТУП

Розвиток та розбудова галузі авіаційного транспорту має загальнодержавне значення, оскільки містить не тільки питання повітряних перевезень пасажирів, але і забезпечення безпеки польотів.

Основні показники сектора авіаперевезень в Україні до 2020 року достатньо швидко зростали. Кількість пасажирів в українських аеропортах у 2018 році збільшилась на 24,5 відс. – до 20,5 млн осіб, у 2019 році – на 18,5 відс. – до 24,3 млн осіб, 2020 року кількість пасажирів становила 8,7 млн осіб, зменшилась на 64,4 відс. порівняно з 2019 роком¹.

Таке зростання пов'язане з отриманням безвізу й виходом на український ринок лоукостерів. У результаті збільшився внутрішній попит на авіаперельоти, а також зацікавленість авіакомпаній в розширенні географії своїх польотів.

¹ За інформацією, наданою Державіаслужбою, щодо пасажиропотоків у аеропортах України.

У 2020 році у зв'язку з запровадженням Урядом України обмежувальних заходів у рамках боротьби з розповсюдженням COVID-19, було тимчасово призупинено як міжнародне (з 17 березня до 15 червня), так і внутрішнє (з 24 березня до 5 червня) пасажирське авіасполучення. Крім цього, тимчасові обмеження на перетин кордону України для іноземних громадян уводились повторно (з 28 серпня до 28 вересня), що разом із продовженням дії обмежень на в'їзд українських громадян до низки країн світу значною мірою стримувало попит на ринку авіаперевезень. Зазначені фактори мали негативний вплив на динаміку обсягів пасажирських перевезень українських авіакомпаній. Так, за перший квартал 2020 року скорочення в порівнянні з аналогічним періодом 2019 року становило 17,7 відс., за другий квартал, на який припав пік обмежувальних заходів, – 98,3 відсотка. Проте після відновлення пасажирського авіасполучення у червні місяці темпи зниження обсягів перевезень істотно сповільнилися та за результатами третього і четвертого кварталів становили 61,4 та 66,2 відс. до відповідного періоду минулого року. Обсяги пасажирських перевезень авіаційним транспортом України повернулись приблизно до рівня 2006 – 2007 років, коли згаданий показник становив 4208,3 тис. та 4928,6 тис. чол. відповідно².

Українські авіакомпанії у 2019 році виконали 201,2 тис. рейсів у 2020 році – 94,0 тис. рейсів, що на 53,2 відс. менше ніж у 2019 році. Сектор авіаперевезень виявився одним з найбільш уразливих до пандемії COVID-19 і пов'язаних з нею карантинних обмежень.

Серед основних проблем, що об'єктивно виникли – вплив карантинних обмежень у зв'язку із поширенням пандемії COVID-19 на сферу авіаційного транспорту та наслідки для державного бюджету.

Після такого зниження обсягів, за прогнозами Кабінету Міністрів України, галузь виходитиме на докризовий рівень до 2023 року.

Суб'єкти авіаційної діяльності сплатили до Державного бюджету України за кодом бюджетної класифікації за доходами 24061500 “Надходження державних зборів до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях” у 2019 році 361,1 млн грн, у 2020 році – 254,8 млн грн, що становить 70,6 відс. суми надходжень у 2019 році.

Рахункова палата неодноразово зверталася до сфери авіаційного транспорту та використання повітряного простору України, розкриваючи проблемні питання та надаючи рекомендації щодо їх вирішення³.

За 2018–2019 роки Рахунковою палатою було проведено три аудити із пов'язаних питань сфери авіаційного транспорту, використання повітряного

² Інформація розміщена на вебпорталі Державіаслужби за посиланням: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya/>.

³ Звіт про результати аудиту ефективності управління майном Державного підприємства обслуговування повітряного руху України, що має фінансові наслідки для державного бюджету, затверджений рішенням Рахункової палати від 28.08.2018 № 22-1; Звіт про результати аудиту ефективності використання коштів державного бюджету та управління майном державними підприємствами у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України, затверджений рішенням Рахункової палати від 20.08.2019 № 20-8.

простору України та розвитку літакобудування. За результатами цих контрольних заходів були надані відповідні рекомендації Кабінету Міністрів України та Мінінфраструктури. Однак рекомендації Рахункової палати за матеріалами, наданими об'єктами контролю, не виконувалися належним чином.

Як наслідок, за інформацією Державіаслужби, державним бюджетом станом на 01.01.2021 недоотримано надходжень від державних зборів до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях у сумі 929 133,95 тис. грн та 898,76 тис. дол. США.

1. АНАЛІЗ ВИКОНАННЯ ОСНОВНИХ ПОВНОВАЖЕНЬ МІНІСТЕРСТВОМ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ З ФОРМУВАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ, ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ ТА НАСЛІДКИ ДЛЯ ДЕРЖАВНОГО БЮДЖЕТУ.

1.1. Аналіз виконання Міністерством інфраструктури України основних повноважень з формування державної політики у сфері авіаційного транспорту, використання повітряного простору України

Відповідно до частини п'ятої статті 4 Повітряного кодексу України, затвердженого 19.05.2011 № 3393 (далі – Повітряний кодекс), державне регулювання у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України здійснюють у межах повноважень, зокрема, центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту; центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації.

Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, відповідно до статті 4 Повітряного кодексу, визначає пріоритетні напрями та здійснює заходи щодо формування державної політики у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України і забезпечує нормативно-правове регулювання, зокрема приймає нормативно-правові акти, спрямовані на формування державної політики у сфері цивільної авіації, крім авіаційних правил України, визначених частиною п'ятою цієї статті.

Таким центральним органом виконавчої влади є Міністерство інфраструктури України. Положення про Міністерство інфраструктури України затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460 (далі – Положення № 460).

Відповідно до пункту 1 Положення № 460 Мінінфраструктури є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує, зокрема, формування та реалізацію державної політики у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України.

Мінінфраструктури відповідно до покладених на нього завдань (пункт 4 Положення № 460) здійснює нормативно-правове регулювання у сферах, які належать до його компетенції (підпункт 5), визначає пріоритети та здійснює заходи щодо забезпечення формування та реалізації державної

політики, зокрема, у сфері авіаційного транспорту (підпункт 6), затверджує і виконує прогностичні і програмні документи з питань розвитку авіаційного транспорту (підпункт 7), затверджує порядок установлення аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України (підпункт 13); затверджує аеропортові збори за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України (підпункт 36).

На розгляді Верховної Ради України перебувають два законопроекти, розробником яких є Кабінет Міністрів України, зокрема проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо удосконалення порядку розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України (реєстр. № 3683 від 18.06.2020, який 17.02.2021 розглянутий Верховною Радою України у першому читанні, але направлений на доопрацювання в Комітет Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури) та проект Закону про внесення змін до Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації (реєстр. № 4110 від 17.09.2020), який перебуває на розгляді в цьому Комітеті.

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р (далі – розпорядження № 430-р) схвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року (далі – Стратегія). Стратегія є основним документом розвитку транспорту. Інші програмні документи в транспортній галузі та дорожнього господарства повинні відповідати положенням цього документа. Стратегія визначає пріоритети комплексного формування транспортної політики та ефективного державного управління, основні напрями розвитку транспортної галузі на період до 2030 року. Проте плани заходів на 2018–2020 роки та на 2021–2023 роки з реалізації Стратегії не затверджувалися Кабінетом Міністрів України, що не відповідає пункту 3 розпорядження № 430-р.

У 2018 році Мініфраструктури розроблено проект Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 року⁴. Однак вона також не затверджена, оскільки була повернена Кабінетом Міністрів України до Мініфраструктури на доопрацювання у зв'язку зі зміною складу Уряду.

Слід зазначити, що щороку розпорядженнями Кабінету Міністрів України затверджуються Плани пріоритетних дій Уряду, де визначаються конкретні завдання у сферах, за яким Мініфраструктури визначено відповідальним за виконання, строки виконання та індикатори виконання завдань.

Аудитом встановлено, що Планом пріоритетних дій Уряду на 2019 рік, затвердженим розпорядженням Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 № 1106-р, Мініфраструктури визначено відповідальним за виконання шести кроків за завданням “Реформа регулювання транспортної галузі”, що стосуються сфери авіаційного транспорту, проте частина (4 кроки) міністерством залишилася невиконаною, а саме:

⁴ Повідомлення про оприлюднення проекту розпорядження Кабінету Міністрів України на сайті Мініфраструктури за посиланням: <https://mtu.gov.ua/news/29662.html> від 28.03.2018.

➤ не удосконалено існуючого механізму справляння державних зборів із суб'єктів авіаційної діяльності, зокрема супроводження у Верховній Раді України проєктів законів України “Про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях” (реєстраційний номер 7514) та “Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо справляння державних зборів із суб'єктів авіаційної діяльності” (реєстраційний номер 7515) (крок 196);

➤ не розроблено та не подано Кабінетові Міністрів України проєкту постанови Кабінету Міністрів України “Про затвердження Порядку розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України” (крок 197);

➤ не розроблено та не затверджено Порядку установлення аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України (крок 198);

➤ не розроблено та не подано Кабінетові Міністрів України проєкту акта Кабінету Міністрів України щодо схвалення Концепції створення незалежної установи з проведення розслідувань аварійних подій на авіаційному, морському, річковому, автомобільному та залізничному транспорті (крок 218).

У 2020 році Планом пріоритетних дій Уряду на 2020 рік, затвердженим розпорядженням Кабінету Міністрів України від 09.09.2020 № 1133-р, за Мінінфраструктури як відповідальним виконавцем закріплено три кроки, з яких не розроблено та не подано Кабінетові Міністрів України проєкту Державної програми з безпеки польотів з метою мінімізації людських втрат, матеріальних, фінансових, екологічних та соціальних збитків (крок 251).

Аналогічна ситуація і з виконанням планів роботи міністерства за напрямом, що перевірявся.

Аналіз виконання Планів роботи Мінінфраструктури на 2019 – 2020 роки у сфері авіаційного транспорту, використання повітряного простору України наведений у Додатку 1 до Звіту. Додаток складений на підставі інформації Мінінфраструктури, наданої листами від 18.12.2020 № 48/13544-20 та від 24.02.2021 № 48/2028-21.

На підставі Додатка 1 проведений аналіз виконання 23 заходів, запланованих Мінінфраструктури на 2019 – 2020 роки у сфері “Авіаційний транспорт”, з них 9 заходів виконано (або 39 відс.), 14 – не виконано (або 61 відсоток).

Відповідно до Положення про Державну авіаційну службу, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08.10.2014 № 520 (далі – Положення № 520), основними завданнями Державіаслужби є внесення міністрові інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України (пункт 3, підпункт 2).

Аудитом встановлено, що протягом 2019 – 2020 років Міністерством опрацьовано 44 проєкти правових актів, розроблених Державіаслужбою, проте із 4 розроблених законопроєктів жоден не прийнято, із 10 проєктів

актів Кабінету Міністрів України прийнято – 4, із 30 наказів Державіаслужби у Міністерстві юстиції України зареєстровано 17.

На сьогодні неврегульованими залишаються питання щодо:

- заходів, спрямованих на невідворотність притягнення до відповідальності суб'єктів авіаційної діяльності за правопорушення, вчинені на тимчасово окупованій території, та здійснення ефективного контролю за забезпеченням безпеки авіації;
- затвердження Положення про державного інспектора Державної авіаційної служби України;
- утворення Міжвідомчої комісії з авіаційної безпеки цивільної авіації та спрощення формальностей.

Протягом 2019–2020 років засідання Колегії Мінінфраструктури не проводилися, тому погодженого вирішення питань, що належать до компетенції Мінінфраструктури, обговорення найважливіших напрямів його діяльності, як це передбачено пунктом 11 Положення № 460, серед яких сфера авіаційного транспорту та використання повітряного простору України, не здійснювалося.

Таким чином, у 2019–2020 роках Мінінфраструктури неефективно виконувало функцію з формування державної політики у сфері авіаційного транспорту, використання повітряного простору України.

1.2. Аналіз стану реалізації державної політики у сфері авіаційного транспорту, використання повітряного простору України та наслідки для державного бюджету.

Відповідно до пункту 2 статті 16 Закону України від 17.03.2011 № 3166 “Про центральні органи виконавчої влади” (далі – Закон № 3166) діяльність центральних органів виконавчої влади спрямовується та координується Кабінетом Міністрів України через відповідних міністрів згідно із законодавством.

Відповідно до пункту 1 Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08.10.2014 № 520 (далі – Положення № 520), Державіаслужба є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через міністра інфраструктури, який реалізує державну політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України, та є уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Пунктом 11 Положення № 520 встановлено, що Голова Державіаслужби має двох заступників, у тому числі одного першого, які призначаються на посаду та звільняються з посади Кабінетом Міністрів України за поданням Прем'єр-міністра України, внесеним на підставі пропозицій Міністра інфраструктури.

Організаційну структуру апарату Державіаслужби було погоджена Міністром інфраструктури України В. Криклем 11.08.2020, у якій зазначено чотири посади керівництва, а саме: Голова Державіаслужби, Перший заступник Голови, заступник Голови з питань цифрового розвитку, цифрових

трансформацій і цифровізації та заступник Голови, що не відповідає пункту 11 Положення № 520.

Крім того, відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 05.04.2014 № 85 “Деякі питання затвердження граничної чисельності працівників апарату та територіальних органів центральних органів виконавчої влади, інших державних органів” (далі – Постанова № 85) гранична чисельність працівників апарату Державіаслужби становить 439 працівників, проте Міністром інфраструктури України В. Омеляном 27.07.2018 погоджена організаційна структура у кількості 438 штатних одиниць, а 11.08.2020 Міністром інфраструктури України В. Криклем – 435 штатних одиниць.

Таким чином, Міністр інфраструктури України при виконанні повноважень, передбачених статтею 16 Закону № 3166, затвердив штатну кількість посад керівництва Державіаслужби, що не відповідає Положенню № 520, а штатна кількість посад, затверджена в організаційній структурі, не відповідає граничній чисельності Державіаслужби, затвердженій Постановою № 85. Таким чином, пункт 11 Положення № 520 потребує приведення у відповідність із Законом № 3166.

Підпунктом 19 пункту 4 Положення 520 встановлено, що Державіаслужба забезпечує надходження та використання коштів Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях.

Відповідно до підпункту 31¹ частини першої статті 1 Повітряного кодексу, державний збір із суб’єкта авіаційної діяльності – це обов’язковий неподатковий платіж до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях як складова Державного бюджету України, що справляється із суб’єкта авіаційної діяльності відповідно до законодавства.

Статтею 29 Бюджетного кодексу України від 08.07.2010 № 2456-VI (далі – БКУ) встановлено, що надходження до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях”, ККДБ 24061500⁵, (далі – Державний спеціалізований фонд) розподіляються таким чином:

- 80 відсотків надходжень до вказаного Фонду (пункт 61 частини третьої статті 29 БКУ) є джерелом надходжень спеціального фонду Державного бюджету України. Відповідні надходження спрямовуються на здійснення діяльності центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації, участь та представництво України у міжнародних авіаційних організаціях (пункт 19 частини четвертої статті 30 БКУ), тобто Державіаслужби;

⁵ Відповідно до класифікації доходів бюджету, затвердженої наказом Мінфіну від 14.01.2011 № 11 «Про бюджетну класифікацію».

- 20 відсотків – доходів загального фонду Державного бюджету України (пункт 43 частини другої статті 29 БКУ).

Переліком кодів бюджетної класифікації в розрізі органів, що контролюють справляння надходжень бюджету, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 16.02.2011 № 106 “Деякі питання ведення обліку податків, зборів, платежів та інших доходів бюджету” (із змінами, далі – Постанова № 106), Державну авіаційну службу України визначено органом, що контролює справляння надходжень до бюджету за ККДБ 24061500.

Постановою Кабінету Міністрів України від 28.09.93 № 819 (зі змінами) затверджено Положення про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях (далі – Положення № 819).

Згідно з Положенням № 819 державні збори із суб'єктів авіаційної діяльності справляються за сертифікацію, реєстрацію, перереєстрацію об'єктів та суб'єктів авіаційної діяльності та супроводження їх діяльності; надання прав на експлуатацію повітряних ліній; кожного пасажера, який відлітає з аеропорту України та кожену тонну вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України; за вчинення офіційних дій, пов'язаних з наглядом у сфері цивільної авіації, у тому числі під час виконання польотів в інших державах за договорами фрахту/лізингу, які розраховуються залежно від кількості та маси повітряних суден, строків тимчасового базування за кордоном та регіонів виконання польотів; з авіаційної безпеки; з інших передбачених законом надходжень.

При цьому справляння і ставки державного збору за кожного пасажера, який відлітає з аеропорту України, та державного збору за кожену тонну вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України, до 07.08.2020 визначалося Положенням № 819. З 07.08.2020 особливості справляння і ставки державного збору за кожного пасажера, який відлітає з аеропорту України, та державного збору за кожену тонну вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України, визначені у статті 12¹ Повітряного кодексу. Для внесення зазначених змін у Повітряний кодекс прийнято постанову Кабінету Міністрів України від 02.12.2020 № 1188.

Відповідно до пункту 8 Положення № 819 розрахунок державних зборів здійснює Державіаслужба. За результатами розрахунку державних зборів суб'єкту авіаційної діяльності оформляється відповідний рахунок-фактура на сплату державного збору.

Інформація про види та розміри державних зборів, які справляються із суб'єктів авіаційної діяльності, наведена у Додатку 2 до Звіту.

За даними Державіаслужби (лист від 28.01.2021 № 1.19-553-21) протягом 2019–2020 років нараховано державних зборів, які справляються Державіаслужбою із суб'єктів авіаційної діяльності (далі – державні збори) у сумі 593 617,28 тис. грн та 10 826,07 тис. дол. США. Дані щодо нарахування та сплати державних зборів (ККДБ 24061500 загальний та спеціальний фонд) у 2019–2020 роках наведена у таблиці 1.

Таблиця 1

Дані щодо нарахування та сплати державних зборів за
ККДБ 24061500 (загальний та спеціальний фонд) у 2019–2020 роках*

Період, роки	Нараховано держзборів		Сплачено держзборів		Недоїмка (-)/ переплата (+) до державного бюджету		Стан сплати держзборів до нарахованих, відс.	
	млн грн	млн дол. США	млн.грн	млн дол. США	млн. грн	млн дол. США	млн. грн	млн дол. США
2019	411,0	7,3	193,6	6,5	-217,4	-0,8	47,1	89,6
2020	182,6	3,6	148,9	3,9	-33,7	+0,3	81,6	110,4
Разом	593,6	10,8	342,6	10,4	-251,0	-0,4	57,7	96,4

* Інформація надана Державіаслужбою листом від 28.01.2021 № 1.19-553-21.

Надходження до Державного спеціалізованого фонду (додаток 1 “Доходи Державного бюджету України на 2019 рік”) Законом України “Про Державний бюджет України на 2019 рік” за ККДБ 24061500 заплановані у сумі 369,2 млн грн (у т. ч. до загального фонду – 73,8 млн грн, спеціального фонду – 295,4 млн гривень).

Протягом 2019 року нараховано державних зборів у сумі 411 млн грн та 7,3 млн дол. США. Враховуючи, що середній курс за 2019 рік становив 25,8 грн/дол. США⁶, сума нарахованих державних зборів за 2019 рік – 598,2 млн гривень (або 162 відс. плану).

Відповідно до розділу I “Доходи” Звіту про виконання Державного бюджету України за 2019 рік, розміщеного на вебпорталі Державної казначейської служби України⁷, за ККДБ 24061500 виконання становить 361,1 млн грн, або 97,8 відс., зокрема за загальним фондом державного бюджету надходження становили у сумі 72,2 млн грн, за спеціальним фондом державного бюджету – 288,9 млн гривень. Проте, враховуючи суму нарахованих державних зборів за 2019 рік, відсоток фактичного виконання буде значно меншим і становитиме 60,4 відсотка⁸.

У додатку № 1 “Доходи Державного бюджету України на 2020 рік” Законом України “Про Державний бюджет України на 2020 рік” за ККДБ 24061500 передбачені надходження у сумі 432,0 млн грн (у т. ч. до загального фонду – 86,4 млн грн, спеціального фонду – 345,6 млн гривень).

Відповідно до розділу I “Доходи” Звіту про виконання Державного бюджету України за січень – грудень 2020 року, розміщеного на вебпорталі Державної казначейської служби України⁹, за ККДБ 24061500 виконання

⁶ Лист Мінфіну від 06.04.2020 з 35110-03-2/10122 Голові Верховної Ради України Д. Разумкову.

⁷ Інформація розміщена на вебпорталі Державної казначейської служби України за посиланням: <https://www.treasury.gov.ua/ua/file-storage/richnij-zvit-pro-vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu-ukrayini-za-2019-rik>.

⁸ сума, що надійшла (361,1)/ сума нарахованих зборів (598,2)*100%.

⁹ Інформація розміщена на вебпорталі Державної казначейської служби України за посиланням: <https://www.treasury.gov.ua/ua/file-storage/misyachnij-zvit-pro-vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu-ukrayini-za-sichen-gruden-2020-roku>.

становить 254,8 млн грн, або 59 відс., зокрема до загального фонду надійшло 51 млн грн, до спеціального фонду – 203,8 млн гривень. У цілому надходження до державного бюджету у 2020 році, в порівнянні з 2019 роком, зменшилися на 29 відс. унаслідок зменшення у 2020 році авіаперевезень на 53,2 відс. через запроваджені обмеження у зв'язку з пандемією COVID-19, оскільки основним надходженням до Державного спеціалізованого фонду є державні збори, що справляються із суб'єктів авіаційної діяльності за кожного пасажера, який відлітає з аеропорту України, та за кожену тону вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України (табл. 2).

Таблиця 2

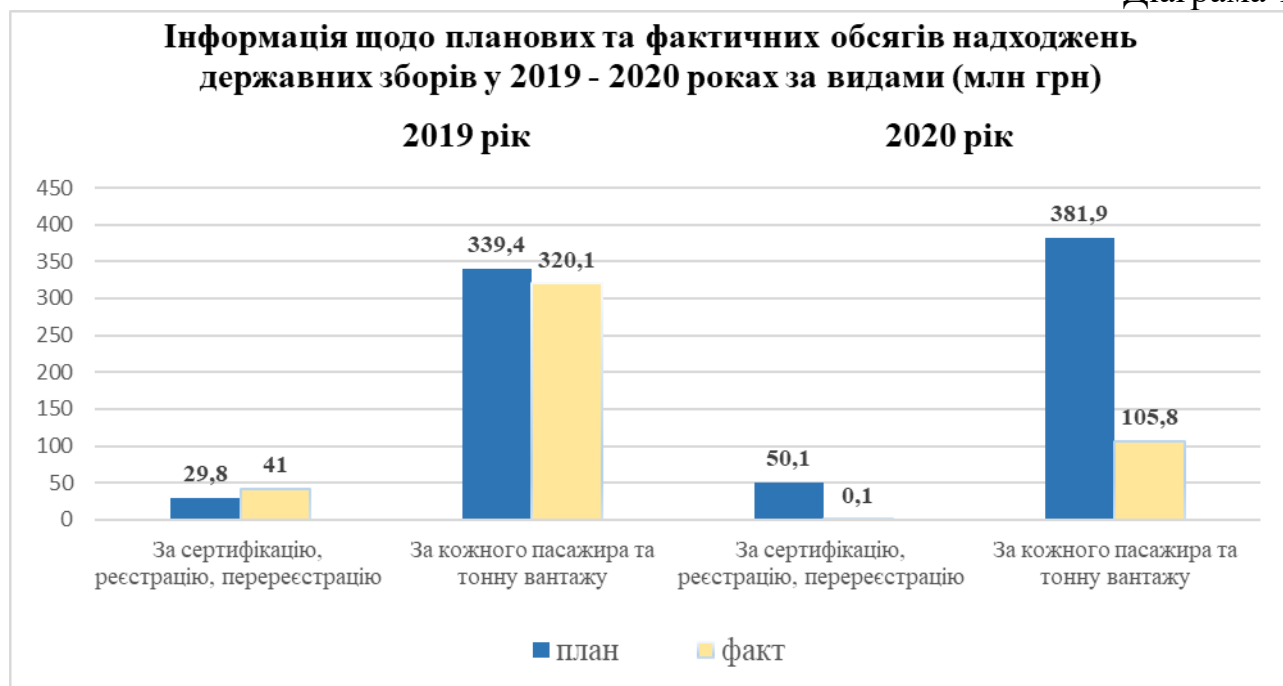
Дані щодо виконання планових показників надходжень за ККДБ 24061500 (загальний та спеціальний фонд) у 2019–2020 роках*

Період, роки	Заплановано (млн грн)	Фактично надійшло (млн грн)	Відхилення (млн грн) (+/-)	Стан виконання (%)
2019	369,2	361,1	-8,1	97,8
2020	432,0	254,8	-177,2	59,0

*Вебпортал Державної казначейської служби України: <https://www.treasury.gov.ua/ua/file-storage/misyachnij-zvit-pro-vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu-ukrayini-za-sichen-gruden-2019-roku>; <https://www.treasury.gov.ua/ua/file-storage/misyachnij-zvit-pro-vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu-ukrayini-za-sichen-gruden-2020-roku>.

У діаграмі 1 наведено інформацію щодо планових і фактичних обсягів надходжень державних зборів, отриманих у 2019–2020 роках за видами¹⁰.

Діаграма 1



¹⁰ За даними Державіаслужби (лист від 29.01.2021 № 1.19-608-21).

Вищенаведене свідчить, що планування надходжень від державних зборів до Державного спеціалізованого фонду здійснюється із заниженням планових показників. Аудитом встановлено, що за 2019–2020 роки значно збільшилася сума заборгованості із сплати авіакомпаніями державних зборів.

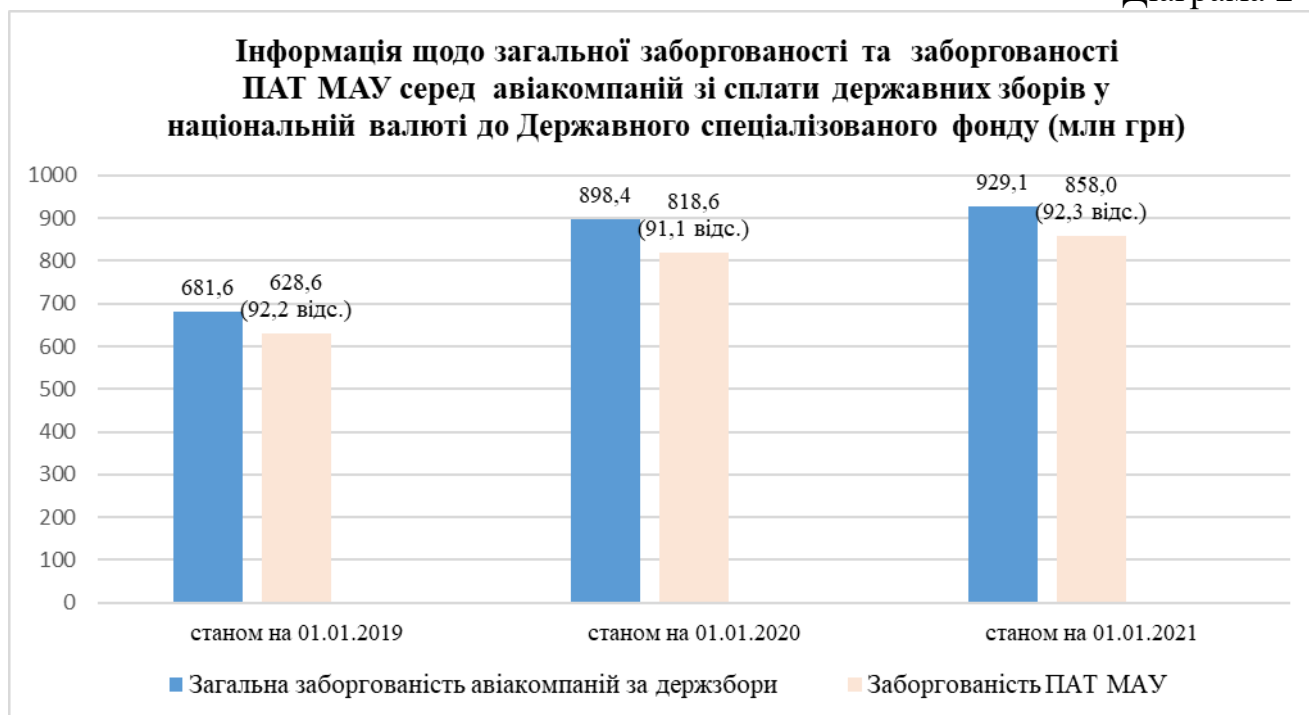
До аудиту надані Державіаслужбою (лист від 28.01.2021 № 1.19-553-21) дані щодо заборгованості авіакомпаній зі сплати державних зборів за кожного пасажера, який відлітає з аеропорту України, та за кожну тонну вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України, до Державного спеціалізованого фонду. Так, станом на 01.01.2019 обліковується заборгованість 681 550,0 тис. грн та 509,14 тис. дол. США, на 01.01.2020 – 898 363,42 тис. грн та 1 275,72 тис. дол. США, на 01.01.2021 – 929 133,95 тис. грн та 898,76 тис. дол. США.

Зазначені суми – це кошти, які не надійшли до державного бюджету, тобто втрати бюджету.

Найбільша сума заборгованості перед Державним спеціалізованим фондом у ПрАТ “Авіакомпанія “Міжнародні авіалінії України” (далі – ПрАТ МАУ). Так, станом на 01.01.2019 заборгованість ПрАТ МАУ становила 628 550,67 тис. грн, або 92,2 відс. загальної суми заборгованості за держзбори усіх суб’єктів авіаційної діяльності, що сплачують збори у гривнях (відсоток заборгованості усіх інших авіакомпаній – 7,8); 01.01.2020 – 818 617,85 тис. грн, або 91,1 відс. загальної суми заборгованості за держзбори усіх суб’єктів авіаційної діяльності, що сплачують збори у гривнях (відсоток заборгованості усіх інших авіакомпаній – 8,9).

Із загальної суми недонадходжень державних зборів заборгованість ПрАТ МАУ до Державного бюджету України станом 01.01.2021 становить 857 997,3 тис. грн, або 92,3 відс. загальної суми заборгованості усіх суб’єктів авіаційної діяльності, що сплачують збори у гривнях. Податкова заборгованість зі сплати державних зборів до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях від інших авіакомпаній виникла за період з 01.01.2019 – 01.01.2021 і на 01.01.2021 становить 71 136,65 тис. грн (7,7 відс.), зокрема заборгованість ПАТ “Авіакомпанія “Аеросвіт” – 24 897,63 тис. грн (2,7 відс.), ТОВ “Авіакомпанія Браво” – 14 910,25 тис. грн (1,6 відс.), ПАТ “Авіокомпанія “Буковина” – 11 723,97 тис. грн (1,3 відсотка).

У діаграмі 2 відображена частка заборгованості ПрАТ МАУ серед авіакомпаній зі сплати державних зборів за кожного пасажера, який відлітає з аеропорту України, та за кожну тонну вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України, до Державного спеціалізованого фонду.



ПРАТ МАУ звернулось до суду з адміністративним позовом¹¹ до Кабінету Міністрів України про: визнання незаконними та нечинними з моменту прийняття пункт 11, додатки 2 та 4 Положення № 819 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 22.03.2017 № 182) щодо розрахунків зі сплати держзборів до Державного спеціалізованого фонду за кожного пасажера, який відлітає з аеропорту України, та за кожен тону вантажу, що відправляється та прибуває до аеропортів України. Рішенням Окружного адміністративного суду міста Києва від 15.06.2018 позов ПРАТ МАУ задоволено та визнано, що за приписами частини першої статті 67, пункту 1 частини другої статті 92 Конституції України, кожен зобов'язаний сплачувати податки і збори в порядку і розмірах, встановлених законом. Система оподаткування, податки і збори визначаються виключно законами України. Державіаслужба, розраховуючи ПРАТ МАУ заборгованість за державними зборами за кожного пасажера, який відлітає з аеропорту України, та за кожен тону вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України, за квітень-березень 2017 року використала ставки збору, встановлені додатком 2 Положення № 819, яке є підзаконним нормативно-правовим актом.

Відповідно до постанови Верховного Суду від 19.02.2020 (справа № 826/16485/16) (далі – Постанова ВС), Державіаслужбою подано позов до ПРАТ МАУ про стягнення заборгованості; касаційну скаргу на постанову Окружного адміністративного суду міста Києва від 18.11.2016 та ухвалу Київського апеляційного адміністративного суду від 13.03.2017. Відповідно до Постанови ВС касаційну скаргу задоволено, Постанову Окружного адміністративного суду міста Києва від 18.11.2016 та ухвалу Київського

¹¹ Держзбори, які не сплачені та визнані незаконними відповідно до рішень суду № 826/17492/16 та № 826/11485/17

апеляційного адміністративного суду від 13.03.2017 в цій справі скасовано, а справу направлено на новий розгляд до суду першої інстанції.

Ухвалою від 24.09.2020 у справі № 826/13458/17 Верховний Суд у складі Касаційного адміністративного суду ухвалив рішення передати матеріали адміністративної справи № 826/13458/17 до Секретаріату Касаційного адміністративного суду для визначення складу суду в порядку, передбаченому Кодексом адміністративного судочинства України.

Аудитом встановлено, що з недотриманням вимог пункту 9 частини п'ятої статті 22 Бюджетного кодексу України (у редакції, яка діяла до 01.01.2021) посадовими особами Мінінфраструктури протягом 2019 – 2020 років не забезпечено внутрішнього контролю за повнотою надходжень розпорядниками бюджетних коштів нижчого рівня, а саме Державною авіаційною службою України. До повноважень посадових осіб Директорату авіаційного транспорту Міністерства інфраструктури України, відповідно до Положення про Директорат, згідно з їх основними завданнями, віднесено забезпечення фінансово-економічних розрахунків ресурсів, необхідних для формування та реалізації державної політики у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України, визначення джерел покриття можливих втрат доходів або додаткових видатків державного бюджету (підпункт 4 пункту 2.1).

Відповідно до абзацу другого підпункту 3 пункту 10 Положення № 460, Міністр інфраструктури спрямовує і координує діяльність центральних органів виконавчої влади (далі – ЦОВВ), у тому числі забезпечує формування державної політики у відповідній сфері та контролює її реалізацію центральними органами виконавчої влади, діяльність яких спрямовується і координується Міністром.

Відповідно до пункту 6.1 Порядку взаємодії Міністерства інфраструктури України з центральними органами виконавчої влади, діяльність яких спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури України, затвердженому наказом Мінінфраструктури від 17.08.2015 № 319 (zareєстрований у Міністерстві юстиції України від 04.09.2015 № 1061/27506), відповідний структурний підрозділ Міністерства здійснює контроль за виконанням покладених на ЦОВВ, їх територіальні органи (у разі наявності), підприємства, установи та організації, що належать до сфери управління ЦОВВ, завдань та планів їх роботи, а також цього Порядку.

Разом з тим підпунктом 19 пункту 4 Положення № 520 визначено, що Державіаслужба забезпечує надходження та використання коштів Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях.

До повноважень посадових осіб управління бухгалтерського обліку та звітності, бюджетного фінансування Державіаслужби, відповідно до Положення про управління, згідно з їх основними завданнями, віднесено реалізацію в межах компетенції бюджетної політики в частині забезпечення надходження та використання коштів Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях (пункт 2.2).

Внаслідок відсутності дієвої системи внутрішнього контролю та неприйняття ефективних управлінських рішень посадовими особами Мінінфраструктури та Державіаслужби в межах покладених на них повноважень пунктом 10 Положення № 460 та підпунктом 19 пункту 4 Положення № 520, Державним бюджетом України недоотримано надходжень у загальній сумі 929 133,95 тис. грн та 898,76 тис. дол. США. станом на 01.01.2021, що має ознаки кримінального правопорушення – невиконання або неналежне виконання службовими особами своїх службових обов’язків через несумлінне ставлення до них, що могло завдати шкоду державним інтересам.

Відповідно до частини п’ятої статті 57 Господарського кодексу України¹², статут (положення) затверджується власником майна (засновником) суб’єкта господарювання чи його представниками, органами або іншими суб’єктами згідно із законом.

Відповідно до статті 1 Закону України від 21.09.2006 № 185 “Про управління об’єктами державної власності” (далі – Закон № 185), управління об’єктами державної власності – здійснення Кабінетом Міністрів України та уповноваженими ним органами, іншими суб’єктами, визначеними цим Законом, повноважень щодо реалізації прав держави як власника таких об’єктів, пов’язаних з володінням, користуванням і розпорядженням ними, у межах, визначених законодавством України, з метою задоволення державних і суспільних потреб.

До аудиту були надані статuti державних підприємств, затверджені Мінінфраструктури: ДП МА “Бориспіль”¹³, ДП МА “Львів”¹⁴, Украероруху¹⁵.

З 25.06.2016 набрав чинності Закон України від 02.06.2016 № 1405 “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо управління об’єктами державної та комунальної власності” (далі – Закон № 1405), яким внесено зміни до ряду законодавчих актів України, у тому числі до Господарського кодексу України та Закону № 185.

Враховуючі внесені зміни до законодавства, органами управління державного унітарного підприємства, крім керівника підприємства, може бути і наглядова рада підприємства, яка в межах компетенції, визначеної статутом підприємства та законом, контролює і регулює діяльність керівника підприємства. Наглядова рада державного унітарного підприємства утворюється за рішенням суб’єкта управління об’єктами державної власності, що здійснює функції з управління підприємством.

У порушення пункту 2 розділу “Прикінцеві положення” Закону № 1405 Статут Украероруху, затверджений 06.04.2016, не був приведений у відповідність із цим Законом протягом одного року з дня набрання чинності цим Законом, в частині утворення наглядової ради.

¹² Від 16.01.2003 № 436-IV.

¹³ Затверджений наказом Мінінфраструктури від 06.10.2017 № 340 та оновлений Статут ДП МА “Бориспіль”, затверджений наказом Мінінфраструктури від 25.05.2020 № 329.

¹⁴ Затверджений наказом Мінінфраструктури від 13.12.2017 № 435.

¹⁵ Затверджений 06.04.2016 в.о. Міністра інфраструктури України Омеляном В. В.

У вересні 2020 року Украерорух до Мінінфраструктури надіслав¹⁶ проєкт нової редакції статуту Украероруху та проєкт наказу про його затвердження. Проєкт нової редакції Статуту передбачає положення про створення та функціонування наглядової ради підприємства. На момент закінчення аудиту зміни до Статуту не затверджені¹⁷.

В Украерорусі у зв'язку з тим, що Статут Украероруху не приведено у відповідність із законодавством, наглядової ради не створено, що є порушенням частини шостої статті 73 Господарського кодексу та статей 11 та 11² Закону № 185, в частині обов'язковості утворення наглядової ради на підприємстві стратегічного значення для економіки та безпеки держави.

Крім того, Мінінфраструктури як суб'єктом управління об'єктами державної власності, що здійснює функції з управління Украерорухом, не прийнято рішення щодо утворення у ньому наглядової ради, що є порушенням пункту 2 Порядку утворення, організації діяльності та ліквідації наглядової ради державного унітарного підприємства та її комітетів (далі – Порядок № 142).¹⁸

Відповідно до частини першої статті 11² Закону № 185 у державних унітарних підприємствах та господарських товариствах, у статутному капіталі яких більше 50 відсотків акцій (часток) належать державі, наглядова рада, зокрема, утворюється, ліквідується та її діяльність організовується у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України. Постановою Кабінету Міністрів України від 10.03.2017 № 142 “Деякі питання управління державними унітарними підприємствами та господарськими товариствами, у статутному капіталі яких більше 50 відсотків акцій (часток) належать державі” (далі – Постанова № 142) визначено зобов'язання суб'єктам управління об'єктами державної власності здійснити заходи щодо утворення у державних унітарних підприємствах та господарських товариствах, у статутному капіталі яких більше 50 відсотків акцій (часток) належать державі, наглядової ради, до складу якої включаються незалежні члени наглядової ради.

У 2018 році в ДП МА “Львів” затверджено Положення про принципи формування наглядової ради державного підприємства “Міжнародний аеропорт “Львів” імені Данила Галицького”¹⁹, однак членів наглядової ради до закінчення контрольного заходу не призначено, що є порушенням статті 11² Закону № 185, та пункту 8.4 статті 8 Статуту ДП МА “Львів”²⁰, в частині відбору та призначення членів наглядової ради. В порушення пункту 3 Порядку № 142, Мінінфраструктури як суб'єкт управління не затвердив положення про наглядову раду ДП МА “Львів” та її склад.

¹⁶ Лист від 15.09.2020 № 1-12.1/8912/20.

¹⁷ Вартість активів Украероруху за даними звітності на 01.01.2021 становить 5 млрд грн, що відповідає критеріям.

¹⁸ Затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 10.03.2017 № 142.

¹⁹ Наказ Мінінфраструктури від 22.01.2018 № 29 “Про затвердження Положення про принципи формування наглядової ради державного підприємства “Міжнародний аеропорт “Львів””.

²⁰ Затверджений наказом Мінінфраструктури від 13.12.2017 № 435.

Наглядова рада ДП МА “Бориспіль” створена у 2019 році та призначено її членів у кількості 5 чоловік²¹. Положення про наглядову раду ДП МА “Бориспіль” затверджено наказом Мінінфраструктури²².

З 19.05.2020 Мінінфраструктури припинив повноваження двох членів наглядової ради ДП МА “Бориспіль” як представників держави²³. Через 9 місяців на посади членів наглядової ради ДП МА “Бориспіль” як представників держави 17.02.2021 Уряд погодив²⁴ кандидатури Свириденко Ю. А. та Щеп’яка А. І. Однак, на дату закінчення аудиту, Мінінфраструктури вони не призначені²⁵ у зв’язку з опрацюванням наказу про їх призначення.

Відповідно до частини третьої статті 21 Глави III Кодексу законів про працю України, зокрема, особливою формою трудового договору є контракт.

Генеральним директором ДП МА “Львів” на умовах контракту²⁶ призначено²⁷ Романовську Т. В. строком з 29.02.2016 до 28.02.2018. Додатковою угодою²⁸ контракт продовжено до 28.02.2021. Розпорядчі документи Мінінфраструктури щодо продовження терміну дії контракту Романовської Т. В. не склалися, що є порушенням частини третьої статті 24 Глави III Кодексу законів про працю України, щодо недопущення працівника до роботи без укладення трудового договору, оформленого наказом чи розпорядженням власника або уповноваженого ним органу.

Генеральним директором ДП МА “Бориспіль” на умовах контракту²⁹ строком з 24.03.2017 до 24.03.2020³⁰ призначено Рябікіна П. Б. За рік до закінчення цього контракту 16.04.2019, дію контракту продовжено³¹ до

²¹ Розпорядження Кабінету Міністрів України від 22.05.2019 № 360-р “Деякі питання наглядової ради державного підприємства “Міжнародний аеропорт “Бориспіль”, наказ Мінінфраструктури від 03.06.2019 № 411 “Про наглядову раду державного підприємства “Міжнародний аеропорт “Бориспіль”.

²² Від 29.05.2019 № 405.

²³ Відповідно до наказів Мінінфраструктури України від 19.05.2020 № 312 “Про припинення повноваження члена наглядової ради державного підприємства “Міжнародний аеропорт “Бориспіль” Мамули А. М.” та № 313 “Про припинення повноваження члена наглядової ради державного підприємства “Міжнародний аеропорт “Бориспіль” Лавренюка Ю. Ф.

²⁴ Розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.02.2021 № 119-р “Деякі питання наглядової ради державного підприємства “Міжнародний аеропорт “Бориспіль” (Прем’єр-міністр України Д. Шмигаль).

²⁵ Лист Мінінфраструктури до Рахункової палати (від 24.02.2020 № 48/2028-21.

²⁶ Між Мінінфраструктури та Романовською Т. В. укладено контракт від 26.02.2016 № 4-І.

²⁷ Наказ Мінінфраструктури від 26.02.2016 № 26-О (Міністр А. Пивоварський).

²⁸ Додаткова угода від 29.12.2017 до контракту від 26.02.2016 № 4-І з генеральним директором ДП МА “Львів”.

²⁹ Контракт № 1-І з керівником Державного підприємства “Міжнародний аеропорт “Бориспіль”, що є у державній власності, від 23.03.2017.

³⁰ Наказ Міністерства інфраструктури України від 23.03.2017 № 29-О (Державний секретар Галушак А. Е.).

³¹ Додаткова угода від 16.04.2019 до контракту від 23.03.2017 № 1-І з генеральним директором ДП МА “Бориспіль”, що є у державній власності (підписана між Уповноваженим органом управління – Держсекретарем Мінінфраструктури Галушаком А. Е. та керівником – Генеральним директором ДП МА “Бориспіль” Рябікіним П. Б.).

24.03.2022. Не дотримуючись вимог частини третьої статті 24 Глави III Кодексу законів про працю України, Рябікін П. Б. встав до роботи з 25.03.2020 без оформленого наказу Мінінфраструктури про укладення трудового договору (додаткової угоди до контракту).

18 листопада 2020 року на засіданні наглядової ради ДП МА “Бориспіль” одностайно її членами вирішено: за угодою сторін розірвати контракт з Рябікіним П. Б.; призначити Заступника генерального директора з інженерно-технічного забезпечення та розвитку персоналу директора філії О. Струка виконувачем обов’язків Генерального директора Аеропорту; та доручити Аеропорту залучити зовнішніх консультантів з добору персоналу для підбору кандидатів на посаду Генерального директора Аеропорту. При цьому пунктом 8.24.7. статті 8 Статуту ДП МА “Бориспіль” визначено, що до компетенції наглядової ради Аеропорту належить прийняття рішення про тимчасове відсторонення Генерального директора від здійснення повноважень згідно з вимогами чинного законодавства та призначення особи, яка тимчасово виконуватиме його повноваження. У разі звільнення Генерального директора, процедуру призначення виконуючого обов’язки щодо виконання його повноважень Статутом ДП МА “Бориспіль” не передбачено.

На момент завершення аудиту на об’єкті стратегічного значення для економіки і безпеки держави³² ДП МА “Бориспіль” Генерального директора не призначено в установленому порядку.

Директором Украероруху призначено³³ Бабейчука Д. Г. на умовах контракту³⁴ строком з 01.12.2014 по 30.11.2019. Із займаної посади його звільнено³⁵ достроково 03.06.2019, згідно із пунктом 8 частини першої статті 36 Кодексу законів про працю України (підстави, передбачені контрактом)³⁶.

Пунктом 10 контракту з директором Украероруху Бабейчуком Д. Г. встановлено зобов’язання керівника забезпечувати виконання показників фінансового плану та показників ефективності використання державного майна і прибутку, майнового стану підприємства та показників преміювання, згідно з додатком до контракту. Пунктом 21 контракту встановлено, що за виконання обов’язків, передбачених цим контрактом, керівникові нараховується заробітна плата за рахунок частки доходу, одержаного підприємством в результаті його господарської діяльності, виходячи з установлених керівнику посадового окладу у розмірі 29 643 гривні та премій у разі виконання, зокрема, плану

³² Перелік об’єктів державної власності, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 04.03.2015 № 83.

³³ Наказ Мінінфраструктури від 01.12.2014 № 230-О (за підписом Міністра Бурбака М. Ю.)

³⁴ Контракт № 1-І з керівником Державного підприємства обслуговування повітряного руху України, що є у державній власності, від 26.11.2014.

³⁵ Наказ Мінінфраструктури від 03.06.2019 № 52-О “Про звільнення Д. Бабейчука”.

³⁶ Керівник може за своєю ініціативою розірвати контракт до закінчення терміну його дії у разі його хвороби або інвалідності (підтверджених відповідними медичними довідками), які перешкоджають виконанню обов’язків за контрактом та у випадках, передбачених частиною першою статті 38 “Розірвання трудового договору, укладеного на невизначений строк, з ініціативи працівника” Кодексу законів про працю України.

чистого доходу від реалізації продукції, виконання плану чистого прибутку, зменшення простроченої дебіторської заборгованості та плану залучення інвестицій.

З 04.06.2019 по 14.10.2019 на заступника директора з управління активами Украероруху Доценка О. А. покладено³⁷ тимчасово виконання обов'язків директора цього підприємства.

З 15.10.2019 за погодженням з Кабінетом Міністрів України³⁸ Ярмака А. М. призначено³⁹ виконуючим обов'язки директора Украероруху на період до прийняття відповідного рішення Уповноваженим органом управління з посадовим окладом згідно з штатним розписом для керівника цього підприємства. Міністерством контракт з ним не укладався⁴⁰.

Водночас, 22.11.2019, Мінінфраструктури оголошено конкурсний відбір на заміщення вакантної посади директора Украероруху⁴¹, а 27.11.2019 поінформовано⁴² Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України про оголошення конкурсного відбору для заміщення вакантної посади директора Украероруху та надіслано пропозиції щодо вимог до претендентів на посаду керівника з інформацією про фінансово-економічний стан підприємства. Однак до завершення аудиту конкурсного відбору на посаду директора Украероруху не проведено, Ярмач А. М. продовжує виконувати обов'язки директора Украероруху протягом 1 року та 6 місяців⁴³. У наказі про призначення виконуючого обов'язки не визначено межі його відповідальності з управління підприємством за виконанням показників фінансово-економічної діяльності підприємства, передбачених контрактами з керівником підприємства.

Водночас відповідно до частини третьої статті 21 Глави III Кодексу законів про працю України, особливою формою трудового договору є контракт, в якому строк його дії, права, обов'язки і відповідальність сторін (у тому числі матеріальна), умови матеріального забезпечення та організації праці працівника, умови розірвання договору, в тому числі дострокового, можуть встановлюватися угодою сторін.

³⁷ Накази Мінінфраструктури: від 04.06.2019 № 53-О “Про виконання обов'язків директора Державного підприємства обслуговування повітряного руху України” (зі змінами: наказ від 01.07.2019 № 67-О, від 01.08.2019 № 75-О); від 03.09.2019 № 93-О “Про тимчасове виконання обов'язків директора Державного підприємства обслуговування повітряного руху України”; від 03.10.2019 № 6-Ос “Про тимчасове виконання обов'язків директора Державного підприємства обслуговування повітряного руху України”; від 10.10.2019 № 10-ОС “Про керівника Державного підприємства обслуговування повітряного руху”.

³⁸ Розпорядження Кабінету Міністрів України від 09.10.2019 № 936-р “Про погодження призначення Ярмака А. М. виконуючим обов'язки директора Державного підприємства обслуговування повітряного руху України”.

³⁹ Наказ Мінінфраструктури від 10.10.2019 № 10-ОС “Про керівника Державного підприємства обслуговування повітряного руху України”.

⁴⁰ Лист Мінінфраструктури до Рахункової палати від 22.02.2021 № 48/1870-21.

⁴¹ Відповідно до листа Мінінфраструктури до Рахункової палати від 22.02.2021 № 48/1870-21, наказом Мінінфраструктури від 22.11.2019 № 41-Ос.

⁴² Лист Мінінфраструктури від 27.11.2019 № 3725/10-14-19.

⁴³ Призначений з 15.10.2019.

Отже, майже два роки в Украерорусі не призначено керівника підприємства, а виконання обов'язків директора підприємства здійснюється уповноваженою особою, з яким не укладено контракту, що визначає обов'язки та відповідальність керівника підприємства.

Аудитом встановлено, що Украерорух у 2020 році отримав від Європейського банку реконструкції та розвитку стабілізаційний кредит⁴⁴ на загальну суму 25 млн євро; маржа становить – 6,05 відс. річних; строк надання кредиту: протягом 24 місяців з дати підписання кредитного договору. Кредит наданий без гарантій погашення протягом 3-х років. Станом на 01.01.2021 отримано 10,2 млн євро, з яких 1,4 млн євро перераховано на резервний рахунок обслуговування кредиту, виплату комісій та відсотків за кредитом, 8,8 млн євро – для використання Украерорухом (285,0 млн гривень). За інформацією Украероруху, кредит використано на: витрати на персонал, включаючи заробітну плату та пов'язані обов'язкові платежі – 263,3 млн грн (92,4 відс), метеорологічні послуги – 6,4 млн грн (2 відс.), платежі державним органам до державного бюджету чи організаціям за сертифікацію, ліцензування, дозволи та експертизу – 5,0 млн грн (1,8 відс.), комунальні послуги – 4,3 млн грн (1,5 відс.), послуги з авіаційного пошуку та рятування – 3,3 млн грн (1,2 відс.), оренда державного майна – 2,6 млн грн (1 відсоток).

При цьому, за інформацією Мінінфраструктури (лист від 27.01.2021 № 48/881-21), було здійснено оцінку фіскальних ризиків Украероруху. Так, за наданою інформацією за 2019 рік, та за I, II, та III квартали 2020 року, Украероруху визначено 1 ранг ризику.

Відповідно до пункту 8 Методики оцінювання фіскальних ризиків, пов'язаних з діяльністю суб'єктів господарювання державного сектору економіки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.01.2018 № 7, 1-й ранг ризику – дуже високий рівень ризику, який встановлюється у разі, коли суб'єкт господарювання має дуже високе боргове навантаження (показник “Важіль чиста заборгованість” є більшим, ніж 5, та збиткова діяльність (чистий збиток) або від'ємне значення показника EBITDA).

Частиною першою статті 2 БКУ встановлено, що фіскальними ризиками є чинники (включаючи умовні зобов'язання та квазіфіскальні операції), що можуть призводити до зменшення надходжень бюджету та/або потребувати додаткових витрат бюджету, відповідно спричинити збільшення дефіциту бюджету та державного (місцевого) боргу порівняно з плановими бюджетними показниками.

За даними Звіту про фінансові результати, за підсумками 2019 року Украерорухом отримано збиток у розмірі 1 123,0 млн гривень. Відповідно до фінансової звітності за 2020 рік, яка розміщена на вебпорталі Украероруху, збитки підприємства за 2020 рік становлять 1 488,6 млн гривень⁴⁵, тобто збільшилися на 32,6 відсотка.

⁴⁴ Кредитний договір від 10.07.2020.

⁴⁵ Інформація розміщена на офіційному сайті Украероруху за посиланням: <http://uksatse.ua/index.php?act=Part&CODE=385>).

Проте, за таких негативних показників Украероруху, Міністерство інфраструктури України листом від 23.05.2020 № 6263/48/10-20 погодило Украероруху залучення кредитної лінії.

Мінфін листом від 08.07.2020 №12010-19/1-7/20451 також погодив залучення Украерорухом кредиту від ЄБРР, із застереженнями щодо показників фінансового плану підприємства на 2020 рік.

Оскільки Украерорухом кредит використано переважно на заробітну плату (92,4 відс.), у сьогоднішніх фінансово-економічних умовах, коли підприємство має протягом двох років великий розмір збитків за результатами своєї діяльності, відсутні економічні передумови, за яких кредит може бути погашено підприємством самостійно.

Враховуючи, що у 2020 році українські авіакомпанії виконали на 53,2 відс. менше рейсів ніж у 2019 році, а також те, що Украерорух на сьогодні є збитковим підприємством, існують великі ризики непогашення цього кредиту підприємством за власні кошти.

Згідно із частиною другою статті 75 Господарського кодексу України основним плановим документом державного комерційного підприємства є фінансовий план, відповідно до якого підприємство отримує доходи і здійснює видатки, визначає обсяг та спрямування коштів для виконання своїх функцій протягом року відповідно до установчих документів. Фінансовий план підлягає затвердженню до 1 вересня року, що передує плановому, якщо інше не передбачено законом.

Згідно із пунктом 6 Порядку складання, затвердження та контролю виконання фінансового плану суб'єкта господарювання державного сектору економіки, затвердженого наказом Мінекономрозвитку від 02.03.2015 № 205, фінансові плани, зокрема, підприємств, плановий розрахунковий обсяг чистого прибутку яких перевищує 50 мільйонів гривень, та підприємств, органом управління яких є Кабінет Міністрів України, підлягають затвердженню шляхом прийняття відповідних рішень Кабінету Міністрів України.

Встановлено, що фінансові плани підприємств, установ та організацій, що належать до сфери авіаційного транспорту та використання повітряного простору України на 2019 – 2020 роки, затверджено з порушенням терміну, визначеного статтею 75 Господарського кодексу України⁴⁶, а саме:

- Украероруху:
на 2019 рік затверджений 31.10.2018⁴⁷, тобто з порушенням встановленого терміну на 61 день;
на 2020 рік – 24.01.2020⁴⁸, тобто через 24 дні після початку фінансового року;

⁴⁶Фінансовий план підлягає затвердженню до 1 вересня року, що передує плановому, якщо інше не передбачено законом.

⁴⁷ Розпорядження Кабінету Міністрів України від 31.10.2018 № 799-р “Про затвердження фінансового плану Державного підприємства обслуговування повітряного руху на 2019 рік”;

⁴⁸ Розпорядження Кабінету Міністрів України від 24.01.2020 № 44-р “Про затвердження фінансового плану Державного підприємства обслуговування повітряного руху України на 2020 рік”.

- ДП МА “Львів”:

на 2019 рік затверджений 21.11.2018⁴⁹, тобто з порушенням встановленого терміну на 82 дні;

на 2020 рік – 15.11.2019⁵⁰, тобто з порушенням встановленого терміну на 76 днів;

- ДП МА “Бориспіль”:

на 2019 рік затверджений 12.12.2018⁵¹, тобто з порушенням встановленого терміну на 103 дні;

на 2020 рік – 19.08.2020⁵², тобто через 7 місяців і 19 днів після початку фінансового року.

Інформація про чистий фінансовий результату (прибуток/збиток) державних підприємств сфери авіаційного транспорту та використання повітряного простору України у 2019 – 2020 роках наведена в таблиці 3.

Таблиця 3

Дані про чистий фінансовий результат державних підприємств сфери авіаційного транспорту та використання повітряного простору України у 2019 – 2020 роках

млн грн

Підприємство	2019 рік			2020 рік		
	План	Факт	Відхилення, відс.	План	Факт	Відхилення, відс.
ДП МА «Бориспіль»	1 101,7	1 532,9	139,1	54,7	-1 482,2	-2709,7
ДП МА «Львів»	90,0	104,7	116,3	92,6	2,6	2,8
Украерорух	130,2	-1 123,0	-862,5	148,0	-1 488,6	-1005,5

Відповідно до частини першої статті 6 Закону 185 до повноважень уповноваженого органу управління майном належить затвердження стратегічних планів розвитку, зокрема державних унітарних підприємств, та здійснення контролю за їх виконанням (пункт 5) і затвердження річних інвестиційних планів, а також інвестиційних планів державних підприємств на середньострокову перспективу (3 – 5 років) та здійснення контролю за їх виконанням у встановленому порядку (пункт 6).

Аудитом встановлено, що виконання передбаченого Мінінфраструктури Стратегічного плану розвитку авіаційного транспорту на період до 2020 року, затвердженого наказом Мінінфраструктури від 21.12.2015 № 546 (далі – Стратегічний план до 2020 року), не реалізовано щодо таких цілей: не забезпечено розвитку інфраструктури авіаційного

⁴⁹ Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.11.2018 № 907-р “Про затвердження фінансового плану ДП “Міжнародний аеропорт “Львів” на 2019 рік”.

⁵⁰ Розпорядження Кабінету Міністрів України від 15.11.2019 № 1098-р “Про затвердження фінансового плану ДП “Міжнародний аеропорт “Львів” на 2020 рік”.

⁵¹ Розпорядження Кабінету Міністрів України від 12.12.2018 № 994-р “Про затвердження фінансового плану ДП “Міжнародний аеропорт “Бориспіль” на 2019 рік”.

⁵² Розпорядження Кабінету Міністрів України від 19.08.2020 № 1058-р “Про затвердження фінансового плану ДП “Міжнародний аеропорт “Бориспіль” на 2020 рік”.

транспорту, не збільшено обсягу перевезень пасажирів і вантажів, у тому числі транзитних, не запроваджено сучасних підходів забезпечення нагляду за безпекою польотів та забезпечення авіаційної безпеки тощо.

Відсутність комплексного аналізу реалізації заходів для досягнення цілей, передбачених Стратегічним планом до 2020 року, вплинули на результативність його виконання, а саме:

- одним із ключових факторів, що призвели до саме збитковості Укрероруху, є карантинні обмеження Уряду та тривале відволікання коштів у попередні роки у капітальні інвестиції, які так і залишаються незавершеними, фактично “замороженими”; як наслідок, закуплене обладнання на момент проведення аудиту залишається невстановленим;

- Укрерорухом залучений стабілізаційний кредит ЄБРР на умовах повернення протягом 3 років, який використано на утримання персоналу, а не на інвестування у розвиток підприємства;

- непогодження органом управління фінансових планів Укрероруху внаслідок несвоєчасного подання та погодження їх Мінінфраструктури.

Мінінфраструктури відповідно до Стратегічного плану до 2020 року не були вжиті заходи, які б мінімізували ризики його невиконання. Зокрема, можна виділити такі ризики: повільність оновлення нормативно-правової бази, що регулює діяльність авіаційного транспорту в умовах економічного спаду; відсутність ключових політичних рішень міністерства та інших заінтересованих органів влади; відсутність необхідних інвестицій в інфраструктуру за напрямом безпеки польотів.

Стратегічний план розвитку Державного підприємства обслуговування повітряного руху України на 2019 – 2023 роки затверджений наказом Мінінфраструктури від 12.03.2019 № 154. У додатках до Стратегічного плану на 2019 – 2023 роки⁵³ передбачено позитивну динаміку основних показників підприємства, збільшення обсягів виробництва, однак за фінансовою звітністю у 2018 – 2020 роках Укрерорухом отримано збитки.

Інвестиційний план Державного підприємства обслуговування повітряного руху України до 2020 року затверджений наказом Мінінфраструктури⁵⁴. У зв'язку зі збитковістю підприємства проект щодо перегляду інвестиційного плану Укрерорухом до Мінінфраструктури не направлявся. Річні інвестиційні плани Укрероруху на 2018, 2019, 2020 роки Мінінфраструктури не затверджувалися, що є порушенням пункту 6 частини першої статті 6 Закону 185.

Стратегічний план розвитку ДП МА “Бориспіль” на 2015 – 2019 роки та Інвестиційний план ДП МА “Бориспіль” на 2018 – 2020 роки затверджені наказом Мінінфраструктури⁵⁵.

⁵³ Додаток 1 “Динаміка основних показників наявності та використання економічного потенціалу Укрероруху”.

⁵⁴ Наказ Мінінфраструктури від 15.12.2017 № 451(за підписом Міністра В. Омеляна.)

⁵⁵ Від 28.07.2015 № 289 (зі змінами від 29.10.2018 № 500).

Відповідно до пункту 3 наказу Мінінфраструктури від 29.10.2018 № 500 (далі – Наказ Мінінфраструктури № 500), ДП МА “Бориспіль” передбачено забезпечити виконання зазначених планів розвитку під час здійснення фінансово-господарської діяльності та щопівроку до 20 числа місяця, що настає за звітним періодом, звітувати Мінінфраструктури щодо реалізації планів розвитку.

В порушення пункту 3 наказу Мінінфраструктури № 500 такі звіти про хід виконання стратегічного плану розвитку та інвестиційного плану ДП МА “Бориспіль” за період 2019 – 2020 років не складалися.

В порушення пункту 5 частини першої статті 6 Закону 185 Мінінфраструктури як уповноважений орган управління майном не затвердив Стратегічний план розвитку ДП МА “Бориспіль” на 2020 – 2024 роки, хоча ДП МА “Бориспіль” подав⁵⁶ його проєкт до Мінінфраструктури.

Річні інвестиційні плани ДП МА “Бориспіль” на 2019, 2020 роки Мінінфраструктури не затверджувалися, що є порушенням пункту 6 частини першої статті 6 Закону 185.

Стратегічний план розвитку ДП МА “Львів” на 2019 – 2023 роки та Інвестиційний план ДП МА “Львів” на 2019 – 2023 затверджені наказом Мінінфраструктури від 07.11.2018 № 538 (далі – Наказ Мінінфраструктури № 538). У 2020 році до цих планів вносилися зміни двічі: у січні⁵⁷ та вересні⁵⁸.

Відповідно до пункту 2 наказу Мінінфраструктури № 538, ДП МА “Львів” передбачено забезпечити виконання зазначених планів розвитку під час здійснення фінансово-господарської діяльності та щопівроку до 20 числа місяця, що настає за звітним періодом, звітувати Мінінфраструктури щодо реалізації планів розвитку.

Встановлено, що звіти про хід виконання стратегічного плану розвитку та інвестиційного плану ДП МА “Львів” на 2019 – 2023 роки надіслані Мінінфраструктури з порушенням пункту 2 Наказу Мінінфраструктури № 538, в частині порушення встановлених термінів звітування, а саме: за I півріччя 2019 року 25.07.2019⁵⁹, тобто з порушенням встановленого терміну на 5 днів; за 2019 рік – 29.02.2020⁶⁰, тобто з порушенням встановленого терміну на 9 днів.

Річні інвестиційні плани ДП МА “Львів” на 2019, 2020 роки Мінінфраструктури не затверджувалися, що є порушенням пункту 6 частини першої статті 6 Закону 185.

Таким чином, Мінінфраструктури не виконує належним чином повноваження уповноваженого органу управління; а саме в частині: приведення статутів підприємств, установ, організацій, що знаходяться у сфері його управління, до вимог законодавства (Украерорух), призначення

⁵⁶ Супроводжувальний лист ДП МА “Бориспіль” до Мінінфраструктури від 28.07.2020 № 01-22/1Е-115.

⁵⁷ Наказ Мінінфраструктури від 31.01.2020 № 35.

⁵⁸ Наказ Мінінфраструктури від 18.09.2020 № 572.

⁵⁹ Супроводжувальний лист ДП МА “Львів” від 25.07.2019 № 1890/01.01-16.

⁶⁰ Супроводжувальний лист ДП МА “Львів” від 29.02.2020.

керівника державного підприємства (Украерорух), створення наглядової ради державного підприємства (Украерорух), призначення членів наглядової ради та її функціонування (ДП МА “Львів”), вчасного затвердження фінансових планів підприємств (ДП МА “Львів”, ДП МА “Бориспіль”, Украерорух), затвердження та звітування за виконанням стратегічного плану розвитку державного підприємства (ДП МА “Бориспіль”) та затвердження річних інвестиційних планів державних підприємств (ДП МА “Львів”, ДП МА “Бориспіль”, Украерорух). Нормативно-правові акти у сфері авіаційного транспорту, використання повітряного простору України потребують вдосконалення.

Крім того, Мінінфраструктури як головний розпорядник бюджетних коштів не виконує визначені Бюджетним кодексом України повноваження в частині здійснення контролю за повнотою надходжень до державного бюджету державних зборів до Державного спеціалізованого фонду. Державіаслужба як уповноважений центральний орган виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури, та як розпорядник нижчого рівня не забезпечує повноту надходжень та використання коштів Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях.

У зв’язку з цим державним бюджетом станом на 01.01.2021 недоотримано надходжень від державних зборів до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях у сумі 929 133,95 тис. грн та 898,76 тис. дол. США, що має ознаки кримінального правопорушення – невиконання або неналежне виконання службовими особами своїх службових обов’язків через несумлінне ставлення до них, що могло завдати шкоду державним інтересам.

2. СТАН РЕАЛІЗАЦІЇ РЕКОМЕНДАЦІЙ РАХУНКОВОЇ ПАЛАТИ ЗА ПОПЕРЕДНІМИ ЗАХОДАМИ КОНТРОЛЮ

2.1 Стан реалізації рекомендацій Рахункової палати в частині виконання Рішення від 28 серпня 2018 року № 22-1 “Про розгляд Звіту про результати аудиту ефективності управління майном Державного підприємства обслуговування повітряного руху України, що має фінансові наслідки для державного бюджету”.

Рішенням Рахункової палати від 28.08.2018 № 22-1⁶¹ затверджено “Звіт про результати аудиту ефективності управління майном Державного

⁶¹ Інформація розміщена на офіційному сайті Рахункової палати за посиланням: https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2018/22-1_2018/R_RP_22-1_2018.pdf.

підприємства обслуговування повітряного руху України, що має фінансові наслідки для державного бюджету” (далі – Аудит 2018).

Метою Аудиту 2018 було встановлення фактичного стану справ щодо законності, своєчасності і повноти прийняття управлінських рішень за напрямом аудиту; встановлення фактичного стану справ щодо законного та ефективного використання Державним підприємством обслуговування повітряного руху України у 2015–2017 роках матеріальних та інших активів, розпорядження ними; Аналіз рівня управління фінансово-господарською діяльністю Украероруху; досягнення визначених цілей та завдань; аналіз стану внутрішнього контролю.

Як показав Аудит 2018, Мінінфраструктури як уповноважений орган управління майном не забезпечено у 2015 – 2017 роках належного виконання покладених на нього повноважень з управління об’єктами Украероруху, яке має стратегічне значення для економіки і безпеки держави, незважаючи на те, що для ефективної роботи Украероруху та виконання Мінінфраструктури функції управління цим підприємством сформована достатня нормативно-правова база.

Про результати аудиту було поінформовано Верховну Раду України.

Звіт про результати Аудиту 2018 надіслано Комітетам Верховної Ради України з питань транспорту, з питань національної безпеки і оборони, з питань запобігання і протидії корупції.

Відомості про результати Аудиту 2018 у форматі рішення Рахункової палати надіслано Кабінетові Міністрів України.

Мінінфраструктури та Украероруху були направлені рішення Рахункової палати від 28.08.2018 № 22-1 і Звіт про результати Аудиту 2018 для вжиття заходів щодо усунення виявлених під час аудиту порушень і недоліків.

Службу безпеки України поінформовано щодо фактів виявлених порушень, які допущені посадовими особами Державного підприємства обслуговування повітряного руху України і мають ознаки кримінальних правопорушень за статтями 191 та 364 Кримінального кодексу України (лист від 10.10.2018 № 04-2452).

За результатами розгляду рішення Рахункової палати Перший віцепрем'єр-міністр України – Міністр економічного розвитку і торгівлі України Кубів С. І. доручив Міністру інфраструктури України Омеляну В. В. (доручення від 02.10.2018 № 36474/1/1-18) вжити заходів щодо усунення виявлених недоліків.

Стан урахування рекомендацій Рахункової палати, наданих рішенням Рахункової палати, наведено у Додатку 3 до Звіту.

План заходів щодо усунення недоліків, виявлених Рахунковою палатою під час проведення аудиту ефективності управління майном Державного підприємства обслуговування повітряного руху України, затверджено Міністром інфраструктури України 16.10.2018 та надіслано до Рахункової палати листом від 19.10.2018 № 11713/16/10-18). Проте після 19.10.2018 інформація про результати виконання рекомендацій Рахункової палати та Плану заходів Мінінфраструктури не надавалася.

Контрольною групою перевірено фактичне виконання рекомендацій Рахункової палати.

Дані, наведені у Додатку 3, свідчать, що з 24 рекомендацій Рахункової палати не виконано 13 рекомендацій, виконано – 7, решту рекомендацій виконано частково.

Невиконаними виявилися такі рекомендації Рахункової палати:

➤ Міністерством інфраструктури України із 13 рекомендацій Рахункової палати не виконано 8, виконано – 2, виконані частково – 3. Серед невиконаних рекомендацій Рахункової палати:

- не вжито заходів щодо ефективного розпорядження майном, яке впродовж 2015–2017 років не використовується Украерорухом, зокрема, літаків Ан-26, гелікоптерного майданчика в с. Пекарі Черкаської області, придбаного обладнання та об'єктів оренди Украероруху;

- не розглянуто питання щодо розірвання контракту з керівником Украероруху на підставі невиконання його умов;

- не забезпечено призначення (обрання) незалежних членів наглядової ради Украероруху з метою забезпечення виконання повноважень, покладених на міністерство Законом України “Про управління об'єктами державної власності”;

- не забезпечено приведення Статуту Украероруху у відповідність із вимогами законодавства з урахуванням змін, внесених Законом України від 02.06.2016 № 1405 “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо управління об'єктами державної та комунальної власності”;

- не забезпечено виконання вимог Закону України “Про управління об'єктами державної власності” в частині своєчасного затвердження річних інвестиційних планів Украероруху;

- не забезпечено проведення суцільної інвентаризації майна Украероруху;

- не приведено наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 15.03.2011 № 87 у відповідність із вимогами нормативно-правових актів, згідно з якими Украерорух залучається до пошуку та рятування на морі, а у разі укладання ДСНС договорів стосовно залучення відповідних авіаційних сил та засобів до пошуку та рятування на морі, вартість цих послуг відшкодовується ДСНС;

- не приведено у відповідність із законодавством наказ Мінінфраструктури від 19.09.2014 № 181-О про звільнення Чередніченка Ю. А.;

- не розроблено та не затверджено (з урахуванням результату діяльності керівника Украероруху) умови, критерії, диференційовані показники та розміри посадового окладу керівника Украероруху, передбачені пунктом 2 постанови Кабінету Міністрів України від 11.11.2015 № 1034;

➤ Державним підприємством обслуговування повітряного руху України із 11 рекомендацій Рахункової палати не виконано 5, виконано – 6. Серед невиконаних рекомендацій Рахункової палати:

- не забезпечено ефективного використання обладнання, придбаного за зовнішньо-економічними контрактами, а саме:

- обладнання для будівництва моноімпульсного вторинного радіолокатора в районі м. Скадовськ. Аудитом встановлено, що обладнання до цього часу не встановлено. В Украерорусі прийнято рішення змінити місце встановлення автономного вторинного радіолокатора зі Скадовська на ТРЛК - 5 Бахмач (Чернігівська обл.), а для ТРЛК Скадовськ закупити первинно-вторинний радіолокатор. Під час проведення аудиту обладнання для будівництва моноімпульсного вторинного радіолокатора в Бахмачі не встановлено, а для ТРЛК Скадовськ нове обладнання не закуплено. Отже, з моменту проведеного аудиту у 2018 році проблеми спостереження за повітряним рухом в південно-західній частині України та над відкритим морем не вирішено;

- обладнання нової автоматизованої системи керування повітряним рухом та системи мовного зв'язку для Одеського центру УПР типу MULTIFONO M800IP. Під час аудиту здійснено огляд обладнання. До огляду надані закриті фанерні ящики, наявність чи відсутність обладнання не підтверджено;

- обладнання АСАП-26 для повітряного судна Ан-26. Під час аудиту проводився огляд обладнання. Наявність чи відсутність обладнання не підтверджено, оскільки для огляду надані закриті ящики, які не опломбовані. Під час огляду зазначені ящики не розкривались;

- не проведено претензійно-позовної роботи щодо примусового виконання компанією Stilbay Holdings Limited обов'язків за контрактом з метою отримання предмета лізингу або повернення коштів підприємства;

- не проведено роботу щодо приведення у відповідність із вимогами законодавства договору, укладеного з підрозділом ДСНС;

- не забезпечено відшкодування зайво отриманих у 2016 році директором Украероруху Бабейчуком Д. Г. премій;

- не активізовано претензійно-позовної роботи за договорами від 26.12.2013 № 7.1-969/2013, № 7.1-970/2013, № 7.1-971/2013, № 7.1-972/2013, укладеними з ТОВ "Сегмент ЛТД".

Аналіз заходів, включених Мінінфраструктури до Плану заходів (затверджений Міністром інфраструктури України В. Омеляном 16.10.2018), засвідчив, що вони повною мірою відповідають рекомендаціям Рахункової палати. Однак виконавцями окремих з них профільні структурні підрозділи Мінінфраструктури не визначалися, зокрема заходів щодо: забезпечення оформлення прав на земельні ділянки, які перебувають у користуванні Украероруху; ефективного розпорядження майном, яке впродовж 2015 – 2017 років не використовується Украерорухом, зокрема, літаків Ан-26, гелікоптерного майданчика в с. Пекарі Черкаської області, придбаного обладнання та об'єктів оренди Украероруху; забезпечення проведення суцільної інвентаризації майна Украероруху; недопущення нераціональних витрат на утримання Служби "Украерозв'язок"; забезпечення ефективного використання обладнання, придбаного за зовнішньоекономічними контрактами: обладнання для будівництва моноімпульсного вторинного

радіолокатора в районі м. Скадовськ, обладнання нової автоматизованої системи керування повітряним рухом та системи мовного зв'язку для Одеського центру УПР типу MULTIFONO M800IP, а також обладнання АСАП-26 для повітряного судна Ан-26; забезпечення відшкодування зайво отриманих у 2016 році директором Украероруху Бабейчуком Д. Г. премій; забезпечення виконання вимог Закону України “Про управління об’єктами державної власності” в частині своєчасного затвердження річних інвестиційних планів Украероруху; зменшення простроченої кредиторської та дебіторської заборгованості; активізування претензійно-позовної роботи за договорами з ТОВ “Сегмент ЛТД”; приведення Положення про облікову політику Украероруху, затвердженого наказом Украероруху від 18.12.2012 № 495, у відповідність із вимогами чинного законодавства; забезпечення виконання відділом внутрішнього аудиту покладених на нього повноважень щодо здійснення фінансового контролю за використанням і збереженням фінансових ресурсів підприємства.

Такий формальний підхід до розробки та виконання цих заходів призвів до дуже низької результативності усунення порушень і недоліків, виявлених аудитом Рахункової палати. Мінінфраструктури фактично ігнорує більшість рекомендацій Рахункової палати та не забезпечує відповідного контролю за виконанням рекомендацій Украерорухом як органом управління.

2.2 Стан реалізації рекомендацій Рахункової палати в частині виконання рішення від 20 серпня 2019 року № 20-8 “Про розгляд Звіту про результати аудиту ефективності використання коштів державного бюджету та управління майном державними підприємствами у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України”.

“Звіт про результати аудиту ефективності використання коштів державного бюджету та управління майном державними підприємствами у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України” (далі – Аудит 2019) затверджений рішенням Рахункової палати від 20.08.2019 № 20-8⁶².

Про результати аудиту було поінформовано Верховну Раду України. Звіт про результати Аудиту 2019 надіслано Комітету Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури. Відомості про результати Аудиту 2019 у форматі рішення Рахункової палати надіслано Кабінетові Міністрів України. Мінінфраструктури, ДП МА “Бориспіль” та ДП МА “Львів” були надіслані рішення Рахункової палати від 20.08.2019 № 20-8 і Звіт про результати Аудиту 2019 для вжиття заходів щодо усунення виявлених під час аудиту порушень і недоліків.

На виконання доручення Кабінету Міністрів України від 28.11.2019 № 39559/211-10 Міністерством інфраструктури України розглянуто звернення

⁶² Інформація розміщена на офіційному сайті Рахункової палати за посиланням: https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2019/20-8_2019/Zvit_20-8_2019.pdf.

Комітету Верховної Ради України з питань бюджету та поінформовано Рахункову палату про підготовку Плану заходів щодо усунення недоліків, виявлених Рахунковою палатою. План заходів щодо усунення недоліків, виявлених під час аудиту ефективності використання коштів державного бюджету та управління майном державними підприємствами у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України затверджений Міністром інфраструктури України В. Криклієм.

Зокрема, Мінінфраструктури надано Державіаслужбі відповідне доручення, на виконання якого в. о. Голови Державної авіаційної служби України 05.12.2019 затверджено план заходів з усунення виявлених під час зазначеного аудиту порушень та недоліків. Державіаслужба листом від 06.12.2019 № 1.19-8326-19 поінформувала Рахункову палату щодо виконання зазначеного Плану заходів та щодо відсутності підстав для проведення службового розслідування відповідно до Закону України “Про державну службу” за фактом безспірного списання коштів за рішенням суду на користь Антимонопольного комітету України.

ДП МА “Бориспіль” (09.12.2019) та ДП МА “Львів” (12.12.2019) повідомили про опрацювання Звіту про результати аудиту ефективності використання коштів державного бюджету та управління майном державними підприємствами у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України та виконання окремих рекомендацій Рахункової палати.

Фактичний стан справ з виконання рекомендацій Рахункової палати був встановлений під час проведення згаданого контрольного заходу.

Стан врахування рекомендацій Рахункової палати, викладених у рішенні від 20 серпня 2019 року № 20-8 “Про розгляд Звіту про результати аудиту ефективності використання коштів державного бюджету та управління майном державними підприємствами у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України”, наведено у Додатку 2.

Дані, наведені у Додатку 2, свідчать, що загалом із 32 рекомендацій Рахункової палати виконано 7, не виконано – 16 рекомендацій, решта – виконані частково.

➤ Мінінфраструктури із 16 рекомендацій Рахункової палати не виконано 6, виконано – 5, виконані частково – 5. Невиконаними залишились такі рекомендації:

- не розглянуто питання щодо притягнення до дисциплінарної відповідальності державного секретаря Міністерства інфраструктури України Галущака А. Е. згідно з вимогами Закону України “Про державну службу” у зв’язку з можливим перевищенням службових повноважень;
- не вжито заходів щодо переукладання контрактів з керівниками ДП МА “Бориспіль” та ДП МА “Львів” відповідно до норм законодавства;
- не забезпечено виконання вимог Закону України “Про управління об’єктами державної власності” в частині списання майна ДП МА “Бориспіль” та ДП МА “Львів”;

- не забезпечено проведення інвентаризації майна, яке знаходиться в користуванні ДП МА “Бориспіль” та ДП МА “Львів”, у тому числі земельних ділянок;
- не розроблено та не затверджено з урахуванням результатів діяльності керівника умови, критерії, диференційовані показники та розміри посадового окладу керівників ДП МА “Бориспіль” та ДП МА “Львів”;
- не забезпечено своєчасного затвердження фінансових планів ДП МА “Бориспіль” та ДП МА “Львів”;
 - для ДП МА “Бориспіль” із 3 рекомендацій Рахункової палати не виконано 1, виконані частково – 2, серед невиконаних:
 - не вжито заходів щодо забезпечення відшкодування незаконно нарахованої та фактично виплаченої заробітної плати у 2016, 2017, 2018 роках в. о. генерального директора ДП МА “Бориспіль” Дихне Є. Г.;
 - не розроблено Генерального плану та плану зонування території;
 - не забезпечено оформлення правовстановлюючих документів на земельну ділянку площею 0,6147 га, яка є у власності.
 - Державіаслужбою із 5 рекомендацій Рахункової палати не виконано 2, виконано – 2, виконані частково – 1, серед невиконаних:
 - недоопрацьовано проєкт нормативно-правового акта, який встановлюватиме чіткі, прозорі та об’єктивні критерії для забезпечення недискримінаційних і конкурентних умов та надасть можливість доступу суб’єктам господарювання на ринки послуг з наземного обслуговування в аеропортах України. Проєкт не пройшов процедуру громадських обговорень, остаточна редакція не прийнята;
 - не проведено службового розслідування за фактом безспірного списання коштів за рішенням суду на користь Антимонопольного комітету України, допущеного посадовими особами Державіаслужби;
 - недооформлено пакета документів ТзОВ “Готельно-курортний комплекс “Карпати” відповідно до Правил допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних суден, земельні питання перебувають в стадії врегулювання.
 - ДП МА “Львів” 100 відс. рекомендацій Рахункової палати не виконано:
 - не вжито заходів щодо введення в експлуатацію відповідно до вимог законодавства об’єктів, побудованих для проведення Євро-2012 за кошти, залучені під державні гарантії;
 - не врегульовано питання закріплення права постійного користування земельними ділянками за ДП “Украерорух”, на яких розміщуються його об’єкти;
 - не проведено інвентаризацію договорів оренди нерухомого майна та не забезпечено їх укладання відповідно до норм законодавства;
 - не повернено державного майна до ДП МА “Львів”, а саме два пасажирські трапи марки TDLABS 580 та два причіпних пасажирські трапи марки Zodiac CDS 2046;
 - не відшкодовані грошові вимоги кредитора ДП МА “Львів” щодо плати за оренду двох пасажирських трапів марки TDLABS 580 та двох

причіпних пасажирських трапів марки Zodiac CDS 2046, переданих у строкове платне користування ТОВ “Аеропорт Хендлінг” за договорами оренди від 06.10.2015 № ОД/2015/10/06/2 та від 26.02.2016 № ОД/2016/02/26/2, внаслідок того, що судові провадження по справах тривають;

- не забезпечено відшкодування зайво отриманих виплат заробітної плати у вигляді премії у 2017 році генеральним директором ДП МА “Львів” Романовською Т. В.;

- не вжито заходів щодо дотримання вимог статті 39 Закону України “Про регулювання містобудівної діяльності” в частині введення в експлуатацію об’єктів та споруд, розташованих на території ДП МА “Львів”.

За відсутності належного контролю Мінінфраструктури за виконанням рекомендацій Рахункової палати заходів за Аудитом 2019, питання усунення порушень і недоліків залишається актуальним і надалі.

Отже, аудитом, як захід наступного контролю, відповідно до пункту 9 частини першої статті 7 Закону України “Про Рахункову палату” здійснено аналіз виконання рекомендацій Рахункової палати за рішеннями Рахункової палати від 28.08.2018 № 22-1 та від 20.08.2019 № 20-8, який показав, що Мінінфраструктури формально підходить до контролю за виконанням рекомендацій Рахункової палати.

3. АНАЛІЗ СТАНУ ВНУТРІШНЬОГО КОНТРОЛЮ І ВНУТРІШНЬОГО АУДИТУ У МІНІСТЕРСТВІ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Відповідно до частини третьої статті 26 БКУ⁶³ розпорядники бюджетних коштів в особі їх керівників організовують внутрішній контроль і внутрішній аудит та забезпечують їх здійснення у своїх установах і на підприємствах, в установах та організаціях, що належать до сфери управління таких розпорядників бюджетних коштів.

Постановою Кабінету Міністрів України від 28.09.2011 № 1001 “Деякі питання здійснення внутрішнього аудиту та утворення підрозділів внутрішнього аудиту” затверджено Порядок здійснення внутрішнього аудиту та утворення підрозділів внутрішнього аудиту (далі – Порядок № 1001), який визначає механізм утворення структурних підрозділів внутрішнього аудиту та питання їх діяльності. Пунктом 3 Порядку № 1001 передбачено, що у державному органі для здійснення внутрішнього аудиту утворюється як самостійний підрозділ структурний підрозділ внутрішнього аудиту.

З метою забезпечення реалізації статті 26 БКУ наказом Мінфіну від 14.09.2012 № 995 затверджені Методичні рекомендації з організації внутрішнього контролю розпорядниками бюджетних коштів у своїх закладах та у підвідомчих бюджетних установах.

Постановою Кабінету Міністрів України від 12.12.2018 № 1062 “Про затвердження Основних засад здійснення внутрішнього контролю

⁶³ У редакції з урахуванням змін, внесених Законом України від 06.12.2018 № 2646 “Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо запровадження середньострокового бюджетного планування”, який набрав чинності 11.01.2019.

розпорядниками бюджетних коштів та внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 28.09.2011 № 1001” (далі – Постанова № 1062) затверджені Основні засади здійснення внутрішнього контролю розпорядниками бюджетних коштів, які визначають принципи та елементи внутрішнього контролю, питання організації і здійснення внутрішнього контролю розпорядниками бюджетних коштів у своїх установах і на підприємствах, в установах та організаціях, що належать до сфери управління таких розпорядників бюджетних коштів.

Наказом Мінінфраструктури від 17.07.2013 № 492 (із відповідними змінами) затверджено Порядок організації та проведення внутрішнього аудиту в Мінінфраструктурі України, Держспецтрансслужбі, Укрзалізниці, об'єднаннях, підприємствах, установах та організаціях, що належать до сфери управління Мінінфраструктури. Відповідними розділами зазначеного Порядку окремо регламентовано планування діяльності з внутрішнього аудиту; оцінка ризиків у діяльності підконтрольних об'єктів; організація внутрішніх аудитів; процедури проведення внутрішнього аудиту; документування ходу та результатів внутрішнього аудиту; порядок звітування, формування та зберігання справ, взаємодії з органами державної влади та оцінки якості за результатами внутрішнього аудиту.

Відповідно до пункту 6 Постанови № 1062 та роз'яснень Мінфіну⁶⁴, організація та здійснення внутрішнього контролю, передбачені пунктом 9 частини п'ятої статті 22 БКУ, забезпечуються шляхом:

- забезпечення функціонування елементів внутрішнього контролю з урахуванням вимог, установлених Основними засадами;
- запровадження чітких систем (порядків) планування діяльності, контролю за їх виконанням та звітування про виконання планів, завдань і функцій, оцінки досягнутих результатів та за необхідності своєчасного коригування планів діяльності установи;
- виконання керівництвом та працівниками установи планів, завдань і функцій, визначених законодавством, та затверджених керівником установи внутрішніх документів, інформування керівництва установи про ризики, що виникають під час виконання покладених на них завдань і функцій, вжиття заходів контролю, здійснення моніторингу, обміну інформацією.

З метою забезпечення дотримання бюджетного законодавства Мінінфраструктури видано наказ від 12.09.2019 № 693 “Про деякі питання здійснення внутрішнього контролю в апараті Міністерства інфраструктури України”.

У Мінінфраструктурі утворене управління внутрішнього аудиту відповідно до наказу Міністерства від 20.03.2019 № 198 “Про введення в дію структури та штатного розпису Мінінфраструктури на 2019 рік” у складі двох відділів – відділу аудиту ефективності та відділу аудиту відповідності та фінансового аудиту у загальній кількості 11 посадових осіб. Наказом Мінінфраструктури від 06.11.2020 № 776 “Про упорядкування структури апарату Міністерства інфраструктури України” зазначені відділи управління

⁶⁴ Від 08.02.2019, наданих Мінінфраструктури на запит від 24.01.2019 № 210/14/14-19.

внутрішнього аудиту були скасовані та затверджено нові два відділи – відділ забезпечення діяльності внутрішнього аудиту та відділ здійснення аудиту діяльності підприємств галузі у загальній кількості 10 посадових осіб.

Основним завданням управління внутрішнього аудиту відповідно до Положення про управління внутрішнього аудиту Міністерства інфраструктури України, затвердженого Міністром інфраструктури України В. Омеляном від 11.04.2019, є надання Міністру об'єктивних і незалежних висновків та рекомендацій щодо: функціонування системи внутрішнього контролю, у тому числі процесів управління ризиками, та їх удосконалення; удосконалення системи управління; поліпшення політик і процедур, які забезпечують запобігання фактам незаконного, неефективного та нерезультативного використання бюджетних коштів та інших активів, виникненню помилок чи інших недоліків у діяльності Міністерства та підприємств галузі; посилення підзвітності та підвищення ефективності діяльності Міністерства та підприємств галузі та інш.

Відповідно до пункту 6 Порядку № 1001 внутрішній аудит проводиться згідно із стратегічними та операційними планами діяльності з внутрішнього аудиту. Стратегічний план діяльності з внутрішнього аудиту Мінінфраструктури на 2019 – 2021 роки затверджено Міністром інфраструктури України 11.02.2019 (із змінами від 27.12.2019). Пріоритетні об'єкти внутрішнього аудиту на 2019 – 2021 роки визначалися Міністерством за результатами оцінки ризиків та ризик-орієнтованого відбору. З урахуванням завдань, визначених Стратегічним планом діяльності з внутрішнього аудиту Міністерства, складався операційний план діяльності з внутрішнього аудиту на рік: на 2019 рік, затверджений Міністром інфраструктури України 11.02.2019 (із змінами від 27.12.2019); на 2020 рік – 27.12.2019.

Внутрішні комунікації і обмін інформацією проводився через систему документообігу у паперовому та електронному вигляді.

Протягом 2019 – 2020 років управління внутрішнього аудиту Мінінфраструктури організувало та здійснило два внутрішні аудити діяльності підприємств у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України:

- здійснено позаплановий аудит відповідності діяльності державного підприємства “Міжнародний аеропорт “Бориспіль” з окремих питань (на окремих етапах) за період з 01.01.2018 по 30.06.2019⁶⁵;

- здійснено плановий внутрішній аудит діяльності державного підприємства “Міжнародний аеропорт “Львів” імені Данила Галицького” з окремих питань (на окремих етапах) за період з 01.01.2018 по завершений період 2020 року⁶⁶.

Крім того, на підставі наказів Мінінфраструктури від 25.09.2020 № 82-Г та від 27.11.2020 № 109-Г здійснюються процедури щодо завершення планового внутрішнього аудиту діяльності ДП “МА “Бориспіль” за період з 01.01.2018 по завершений звітний період 2020 року та планового внутрішнього

⁶⁵ За результатами якого складено аудиторський звіт від 21.11.2019 № 14-2-03/08.

⁶⁶ За результатами якого складено аудиторський звіт від 01.10.2020 № 14-2-03/06.

аудиту діяльності Державного підприємства обслуговування повітряного руху України за період з 01.01.2018 по завершений звітний період 2020 року. Результати цих аудитів до Рахункової палати не надано.

Мінінфраструктури на виконання пункту 10 Постанови № 1062 надсилає до Міністерства фінансів України звіти про стан організації та здійснення внутрішнього контролю у розрізі елементів внутрішнього контролю в Мінінфраструктури за 2019 – 2020 роки (листи від 05.02.2020 № 1535/35/10-20 та від 01.02.2021 № 1042/35/10-21).

У Стратегічних планах діяльності з внутрішнього аудиту моніторинг виконання або перевірку підрозділом внутрішнього аудиту в межах проведених аудитів урахування рекомендацій Рахункової палати, викладених у рішеннях від 28.08.2018 № 22-1 та від 20 серпня 2019 року № 20-8, не включено.

Враховуючи, що профільні структурні підрозділи Мінінфраструктури не визначалися виконавцями окремих пунктів у Планах заходів за результатами проведених аудитів Рахунковою палатою, не було визначено відповідальних посадових осіб за здійснення координації процесів управління ризиками у самому міністерстві, що не відповідає вимогам пункту 8 Порядку № 1001.

Система внутрішнього контролю та аудиту в Мінінфраструктури та підприємствах, установах та організаціях, що у належать до сфери його управління та координації, не забезпечує належним чином контроль за виконанням рекомендацій Рахункової палати у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України.

Зазначене підтверджується аналізом стану реалізації рекомендацій Рахункової палати в частині виконання рішення від 28 серпня 2018 року № 22-1 “Про розгляд Звіту про результати аудиту ефективності управління майном Державного підприємства обслуговування повітряного руху України, що має фінансові наслідки для державного бюджету” (наведений у Додатку 3 до Звіту), а саме: Мінінфраструктури виконало 23 відс. рекомендацій Рахункової палати, Укрерорух – 55 відсотків. Аналіз стану реалізації рекомендацій Рахункової палати в частині виконання рішення від 20 серпня 2019 року № 20-8 “Про розгляд Звіту про результати аудиту ефективності використання коштів державного бюджету та управління майном державними підприємствами у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України” (наведений у Додатку 4 до Звіту) засвідчив, що Мінінфраструктури виконало 53 відс. рекомендацій Рахункової палати, Державіаслужба – 50 відс., ДП МА “Бориспіль” – 50 відс., ДП МА “Львів” – 0 відсотків.

Окрім цього, аудитом встановлено, що із 9 кроків, передбачених Планом пріоритетних дій Уряду на 2019 – 2020 роки, виконано 3, інші кроки залишилися невиконаними.

Відсутність дієвого внутрішнього контролю за виконанням основних нормативних і планових документів спричинила невиконання Планів пріоритетних дій Уряду та Планів роботи Мінінфраструктури протягом 2019 – 2020 років.

Також внаслідок відсутності належної системи внутрішнього контролю та аудиту в Мінінфраструктури не забезпечено:

- ефективного планування надходжень державних зборів до Державного спеціалізованого фонду за попередні періоди;
- повноти надходжень до Державного бюджету України від державних зборів до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях;
- належної координації між головним розпорядником бюджетних коштів (Мінінфраструктури) та розпорядником бюджетних коштів нижчого рівня (Державіаслужбою) в частині виконання планових показників державних зборів до Державного спеціалізованого фонду.

Мінінфраструктури належним чином не організовано систему внутрішнього контролю та аудиту, оскільки не всі елементи цієї системи функціонують та не організовано їх взаємозв'язок, що призвело до порушень та недоліків, установлених під час цього аудиту.

ВИСНОВКИ

1. Міністерством інфраструктури України протягом 2019 – 2020 років не забезпечено ефективного виконання повноважень з формування та реалізації державної політики у сфері авіаційного транспорту, використання повітряного простору України, внаслідок чого аудитом встановлено недонадходження від державних зборів до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях Державного бюджету України у сумі 929 133,95 тис. грн та 898,76 тис. дол. США.

Зазначені надходження передбачені Положенням про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 28.09.1993 р. № 819. Особливості справляння і ставки державного збору за кожного пасажирів, який відлітає з аеропорту України, та державного збору за кожен тону вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України, визначені у статті 12¹ Повітряного кодексу України. Статтею 29 Бюджетного кодексу України надходження до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях віднесено до доходів Державного бюджету України. Плановий обсяг таких надходжень включено до додатків № 1 до законів про державний бюджет на 2019 – 2020 роки як інші неподаткові надходження.

Встановлено, що з недотриманням вимог пункту 9 частини п'ятої статті 22 Бюджетного кодексу України (у редакції, яка діяла до 01.01.2021) посадовими особами Мінінфраструктури протягом 2019 – 2020 років не забезпечено внутрішнього контролю за повнотою надходжень розпорядниками бюджетних коштів нижчого рівня, а саме Державною

авіаційною службою України. Згідно з підпунктом 19 пункту 4 Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 8.10.2014 № 520, Державіаслужба, відповідно до покладених на неї завдань, повинна забезпечувати надходження та використання коштів Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях.

За інформацією Державіаслужби, Державним бюджетом України станом на 01.01.2021 недоотримано надходжень у загальній сумі 929 133,95 тис. грн та 898,76 тис. дол. США., що спричинено неналежним виконанням службовими особами Мінінфраструктури та Державіаслужби покладених на них повноважень відповідно до пункту 10 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460, та підпункту 19 пункту 4 Положення № 520, що є втратами бюджету.

2. Мінінфраструктури неповною мірою виконує повноваження уповноваженого органу управління, визначені вимогами законодавства в частині приведення статутів підприємств у відповідність із вимогами законодавства, призначення керівників підприємств, що належать до сфери його управління, створення наглядових рад підприємств, вчасного затвердження фінансових планів підприємств, затвердження стратегічного плану розвитку та річних інвестиційних планів.

2.1. Статут Державного підприємства обслуговування повітряного руху України, затверджений Мінінфраструктури 06.04.2016, не враховує вимоги Господарського кодексу України та Закону України від 21.09.2006 № 185-V “Про управління об’єктами державної власності” щодо утворення наглядової ради. Мінінфраструктури не забезпечено приведення цього Статуту у відповідність із законодавством.

2.2. З недотриманням вимог статей 11 та 11² Закону № 185 та пункту 3 Порядку утворення, організації діяльності та ліквідації наглядової ради державного унітарного підприємства та її комітетів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 10.03.2017 № 142, Мінінфраструктури протягом трьох років не затвердив положення про наглядову раду Державного підприємства “Міжнародний аеропорт “Львів” ім. Данила Галицького та не забезпечив призначення її складу.

З недотриманням вимог частини шостої статті 73 Господарського кодексу України та статті 11² Закону № 185 та пункту 2 Порядку № 142 Мінінфраструктури не прийнято рішення щодо наглядової ради в Украерорусі.

2.3. В Украерорусі за відсутності призначеного директора та наглядової ради були взяті зобов’язання за стабілізаційним кредитом Європейського банку реконструкції і розвитку.

За інформацією Мінінфраструктури, здійснено оцінку фіскальних ризиків Украероруху. Так, за наданою інформацією за 2019 рік та за I, II, та III квартали 2020 року, Украероруху визначено 1 ранг ризику, який встановлюється у разі, коли суб’єкт господарювання має дуже високе

боргове навантаження (показник “Важіль чиста заборгованість” є більшим, ніж 5, та збиткова діяльність (чистий збиток) або від’ємне значення показника EBITDA). Отже, Украерорух – підприємство з високим рівнем фінансового ризику, тому існують ризики неповернення цього кредиту та недотримання Украерорухом зобов’язань, передбачених кредитним договором. Це може призвести до зменшення надходжень до бюджету та потребуватиме значних обсягів вільних коштів державного підприємства на погашення цього кредиту.

Встановлено, що Украерорух у 2020 році уклав кредитний договір з ЄБРР на надання стабілізаційного кредиту на загальну суму 25 млн євро. Станом на 01.01.2021 з цієї суми отримано 10,2 млн. євро, з яких 1,4 млн. євро становить обслуговування кредиту, які перераховано на резервний рахунок для виплати комісій та відсотків за кредитом, 8,8 млн. євро – для використання Украерорухом (285,0 млн гривень). За інформацією Украероруху, кредит використано на: витрати на персонал, включаючи заробітну плату та пов’язані обов’язкові платежі – 263,3 млн грн (92,4 відс.), метеорологічні послуги – 6,4 млн грн (2 відс.), платежі державним органам, до державного бюджету чи організаціям за сертифікацію, ліцензування, дозволи та експертизу – 5,0 млн грн (1,8 відс.), комунальні послуги – 4,3 млн грн (1,5 відс.), послуги з авіаційного пошуку та рятування – 3,3 млн грн (1,2 відс.), оренду державного майна – 2,6 млн грн (1 відсоток).

Окрім того, за даними Звіту про фінансові результати, за підсумками 2019 року Украерорухом отримано збиток у розмірі 1 123,0 млн гривень. Відповідно до фінансової звітності за 2020 рік, розміщеної на вебпорталі Украероруху, збитки підприємства за 2020 рік становлять 1 488,6 млн грн, тобто збільшилися на 32,6 відсотка. Одним із важливих факторів, що вплинув на погіршення показників діяльності Украероруху у 2020 році, стали карантинні обмеження у зв’язку із поширенням пандемії COVID-19.

В той же час, за даними Звіту про фінансові результати за підсумками 2019 року Украерорухом отримано збиток у розмірі 1 123,0 млн гривень. Проте, за таких показників Украероруху, Міністерство інфраструктури України погодило Украероруху залучення кредитної лінії.

Оскільки Украерорухом кредит використано переважно на заробітну плату (92,4 відс.), у сьогоденних фінансово-економічних умовах, коли підприємство має протягом двох років великий розмір збитків за результатами своєї діяльності, відсутні економічні передумови, за яких кредит може бути погашено підприємством самостійно.

2.4. З недотриманням вимог частини третьої статті 24 Глави III Кодексу законів про працю України, Генеральний директор Державного підприємства “Міжнародний аеропорт “Бориспіль” після закінчення контракту, з 25.03.2020 працював на посаді без оформлення наказу Мінінфраструктури про укладення додаткової угоди до контракту. Наглядовою радою контракт з Генеральним директором за угодою сторін розірвано 18.11.2020.

З 18.11.2020 у ДП МА “Бориспіль”, яке відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 04.03.2015 № 83 “Про затвердження

переліку об'єктів державної власності, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави” включено до переліку об'єктів стратегічного значення для економіки та безпеки держави, не призначено Генерального директора, який має здійснювати управління підприємством. Двох незалежних членів наглядової ради як представників держави, які мають контролювати діяльність ДП МА “Бориспіль”, на час проведення аудиту також не призначено.

Розпорядчі документи щодо укладання додаткової угоди на продовження терміну дії контракту Генерального директора ДП МА “Львів” Мінінфраструктури, на час проведення аудиту, не видавалися, що є недотриманням вимоги частини третьої статті 24 Глави III Кодексу законів про працю України.

З недотриманням статті 6 Закону № 185 призначено не керівника підприємства, а виконуючого обов'язки керівника Украероруху. Аудитом встановлено, з 04.06.2019 до завершення аудиту (1 рік 9 місяців) в Украерорусі не призначено директора в установленому порядку та не проведено конкурс на вакантну посаду директора. Виконуючий обов'язки директора стратегічного підприємства за відсутності укладеного контракту не може нести рівноцінну відповідальність за розвиток підприємства, як це передбачено при укладанні контракту з керівниками аналогічних державних підприємств, яким визначені права та обов'язки, зокрема, щодо забезпечення високої прибуткової діяльності суб'єкта господарювання.

2.5. Мінінфраструктури за період аудиту не виконував належним чином покладені повноваження щодо своєчасності затвердження фінансових планів державних підприємств, що є невиконанням вимог статті 75 та частини третьої статті 89 Господарського кодексу України, статті 6 Закону № 185.

Фінансові плани державних підприємств авіаційної сфери Мінінфраструктури на 2019 рік затверджені з порушенням визначеного терміну: Украероруху затверджено 31.10.2018, тобто з порушенням встановленого терміну на 61 день; ДП МА “Львів” – 21.11.2018, тобто з порушенням встановленого терміну на 82 дні; ДП МА “Бориспіль” – 12.12.2018, тобто з порушенням встановленого терміну на 103 дні.

Фінансові плани державних підприємств у авіаційній сфері Мінінфраструктури на 2020 рік затверджено з порушенням визначеного терміну: ДП МА “Львів” затверджено 15.11.2019, тобто з порушенням встановленого терміну на 76 днів; Украероруху – 24.01.2020, тобто через 24 дні після початку фінансового року; ДП МА “Бориспіль” – 19.08.2020, тобто через 7 місяців і 19 днів після початку фінансового року.

2.6. Мінінфраструктури не затвердив Стратегічний план розвитку ДП МА “Бориспіль” на 2020 – 2024 роки. Це є недотриманням вимог пункту 5 частини першої статті 6 Закону № 185.

Звіти про хід виконання стратегічного плану розвитку та інвестиційного плану ДП МА “Бориспіль” за період 2019–2020 років не склалися, що є недотриманням пункту 3 наказу Мінінфраструктури від

29.10.2018 № 500 “Про затвердження Стратегічного плану розвитку ДП МА “Бориспіль” на 2015–2019 роки”.

Річні інвестиційні плани Украероруху (на 2018, 2019, 2020 роки), ДП МА “Бориспіль” (на 2019, 2020 роки) та ДП МА “Львів” (на 2019, 2020 роки) Мінінфраструктури не затверджувалися, що є недотриманням пункту 6 частини першої статті 6 Закону № 185.

3. Аудитом встановлено, що за відсутності належного внутрішнього контролю з боку Міністерства інфраструктури України, планування надходжень державних зборів до Державного спеціалізованого фонду здійснюється із заниженням планових показників.

Так, у додатку № 1 “Доходи Державного бюджету України на 2019 рік” до Закону України “Про Державний бюджет України на 2019 рік” за ККДБ 24061500 заплановано надходжень до бюджету 369,2 млн грн, сума нарахованих Державною авіаційною службою України державних зборів за 2019 рік становила 598,2 млн грн (162 відс. плану), а за даними Звіту про виконання Державного бюджету України за 2019 рік, розміщеного на вебпорталі Державної казначейської служби України, фактично надійшло 361,1 млн гривень.

У додатку № 1 “Доходи Державного бюджету України на 2020 рік” до Закону України “Про Державний бюджет України на 2020 рік” за ККДБ 24061500 заплановано надходжень до бюджету 432,0 млн грн, сума нарахованих Державною авіаційною службою України державних зборів за 2020 рік становила 280,4 млн гривень (60,9 відс. плану), а за даними Звіту про виконання Державного бюджету України за січень-грудень 2020 року, розміщеного на вебпорталі Державної казначейської служби України, фактично надійшло 254,8 млн гривень.

4. Аналіз стану формування основних засад державної політики у сфері авіаційного транспорту, використання повітряного простору України засвідчив, що правове забезпечення сфери авіаційного транспорту, використання повітряного простору України потребує вдосконалення.

За розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р прийнята Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, проте плану заходів з її реалізації Міністерством не затверджено.

У 2018 році було розроблено проект Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 року, яка до цього часу не затверджена.

Аудитом встановлено, що Планом пріоритетних дій Уряду на 2019 рік, затвердженим розпорядженням Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 № 1106-р, Мінінфраструктури визначено відповідальним за виконання шести кроків за завданням “Реформа регулювання транспортної галузі”, що стосуються сфери авіаційного транспорту, проте чотири кроки міністерством залишилися невиконаними (кроки 196, 197, 198, 218).

У 2020 році Планом пріоритетних дій Уряду на 2020 рік, затвердженим розпорядженням Кабінету Міністрів України від 09.09.2020 № 1133-р, Мінінфраструктури визначено відповідальним виконавцем за трьома кроками (251, 252, 253), серед яких крок 251 залишився невиконаним.

Проведений аналіз виконання Планів роботи Мінінфраструктури на 2019 – 2020 роки у сфері “Авіаційний транспорт” показав, що із 23 запланованих заходів 9 виконано (39 відс.), 14 – не виконано (61 відсоток).

5. Встановлено, що Міністр інфраструктури України при виконанні повноважень, передбачених статтею 16 Закону України від 17.03.2011 № 3166 “Про центральні органи виконавчої влади”, затвердив штатну кількість посад керівництва Державіаслужби, що не відповідає Положенню № 520, а також штатну кількість посад, затверджену в організаційній структурі, що не відповідає граничній чисельності Державіаслужби, затвердженій у постанові Кабінету Міністрів України від 05.04.2014 № 85 “Деякі питання затвердження граничної чисельності працівників апарату та територіальних органів центральних органів виконавчої влади, інших державних органів”.

Пунктом 11 Положення № 520 встановлено, що Голова Державіаслужби має двох заступників, у тому числі одного першого, які призначаються на посаду та звільняються з посади Кабінетом Міністрів України за поданням Прем’єр-міністра України, внесеним на підставі пропозицій Міністра інфраструктури України.

Відповідно до організаційної структури апарату Державіаслужби було погоджено Міністром інфраструктури України чотири посади керівництва, а саме: Голова Державіаслужби, Перший заступник Голови, заступник Голови з питань цифрового розвитку, цифрових трансформацій і цифровізації та заступник Голови.

Крім того, відповідно до Постанови № 85 визначена гранична чисельність працівників апарату Державіаслужби 439 працівників, проте 27.07.2018 погоджена Міністром інфраструктури України організаційна структура у кількості 438 штатних одиниць, а 11.08.2020 – 435 штатних одиниць. Така невідповідність кількості посад є наслідком неприведення Положення № 520 та Постанови № 85 у відповідність із Законом № 3166.

6. Аудитом, як захід наступного контролю, відповідно до пункту 9 частини першої статті 7 Закону України “Про Рахункову палату” здійснено детальний аналіз виконання рекомендацій Рахункової палати за результатами аудитів, проведених протягом 2018 – 2019 років об’єктами контролю, а саме: у Міністерстві інфраструктури України, Державній авіаційній службі України, Державному підприємстві обслуговування повітряного руху України, державних підприємствах: “Міжнародний аеропорт “Бориспіль”, “Міжнародний аеропорт “Львів” ім. Данила Галицького”. Рекомендації Рахункової палати зазначеними об’єктами контролю здебільшого не виконувалися, підхід до їх виконання був формальним, міністерством відповідний контроль не здійснювався.

6.1. З метою реагування на рекомендації Рахункової палати та усунення недоліків, виявлених під час аудиту ефективності управління майном Державного підприємства обслуговування повітряного руху України, що має фінансові наслідки для державного бюджету (рішення Рахункової палати від 28.08.2018 № 22-1), Мінінфраструктури розробило план заходів, затверджений Міністром інфраструктури України 16.10.2018.

Однак цей план має суттєвий недолік, оскільки виконавцем низки заходів визначено лише Державне підприємство обслуговування повітряного руху, а профільні структурні підрозділи Мінінфраструктури до його виконання не залучені. Таким чином, з профільних структурних підрозділів Мінінфраструктури фактично знімалася відповідальність за стан усунення виявлених порушень та недоліків, як наслідок, аудитом встановлено низьку результативність виконання таких заходів.

6.2. Аудитом також проаналізовано детально виконання усіх заходів і встановлено, що Міністерством інфраструктури України виконано лише 23 відсотки рекомендацій Рахункової палати, Украерорухом – 45 відс., а загальний відсоток виконання рекомендацій за заходом у цілому становив 33 відсотки.

А саме, Міністерство інфраструктури України не забезпечило реалізацію рекомендацій Рахункової палати, викладених у рішенні від 20 серпня 2019 року № 20-8 “Про розгляд Звіту про результати аудиту ефективності використання коштів державного бюджету та управління майном державними підприємствами у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України”.

Зокрема, за відсутності належного контролю з боку Мінінфраструктури ДП “Міжнародний аеропорт “Львів” не виконано жодної рекомендації Рахункової палати; ДП “Міжнародний аеропорт “Бориспіль” – 50 відс. рекомендацій Рахункової палати, Державною авіаційною службою України – 50 відсотків рекомендацій Рахункової палати. Стан виконання рекомендацій Рахункової палати безпосередньо Мінінфраструктури становить 53 відсотки.

6.3. Протягом 2019 – 2020 років управління внутрішнього аудиту Мінінфраструктури здійснило лише два аудити діяльності підприємств у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України, 2 аудити тривають.

У Стратегічних планах діяльності з внутрішнього аудиту моніторинг виконання або перевірку підрозділом внутрішнього аудиту в межах проведених аудитів урахування рекомендацій Рахункової палати, викладених у рішеннях від 28.08.2018 № 22-1 та від 20.08.2019 року № 20-8, не відображено.

Мінінфраструктури на виконання пункту 10 постанови № 1062 надсилало до Міністерства фінансів України звіти про стан організації та здійснення внутрішнього контролю у розрізі елементів внутрішнього контролю в Мінінфраструктури за 2019 – 2020 роки.

Система внутрішнього контролю та аудиту в Мінінфраструктури та підприємствах, установах та організаціях, що належить до сфери його управління та координації, не забезпечує відповідного контролю за виконанням рекомендацій Рахункової палати у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України, що підтверджується інформацією, наведеною в Звіті.

Мінінфраструктури належним чином не організовано систему внутрішнього контролю та аудиту, оскільки не всі елементи цієї системи функціонують та не організовано їх взаємозв’язок, що призвело до порушень та недоліків, установлених під час цього аудиту.

ПРОПОЗИЦІЇ

1. Рішення Рахункової палати та Звіт про результати аудиту ефективності виконання повноважень Міністерством інфраструктури України з формування та реалізації державної політики у сфері авіаційного транспорту, використання повітряного простору України та наслідки для державного бюджету надіслати Верховній Раді України протягом 15 днів з дня затвердження цього Звіту.

2. Рішення Рахункової палати та Звіт надіслати Раді національної безпеки і оборони України для відповідного реагування.

3. Рішення та Звіт про результати аудиту ефективності виконання повноважень Міністерством інфраструктури України з формування та реалізації державної політики у сфері авіаційного транспорту, використання повітряного простору України та наслідки для державного бюджету надіслати Комітету Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури і рекомендувати розглянути на засіданні комітету.

4. Відомості про результати аудиту у формі рішення Рахункової палати та Звіт надіслати Кабінету Міністрів України і рекомендувати:

4.1. Міністерству інфраструктури України:

- разом з іншими заінтересованими органами державної влади розробити та подати Кабінетові Міністрів України проект плану заходів на 2021 – 2023 роки з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р;

- вжити заходів щодо призначення директора Державного підприємства обслуговування повітряного руху України шляхом конкурсного відбору на заміщення вакантної посади керівника підприємства;

- вжити заходів щодо призначення членів наглядових рад Украероруху та ДП МА “Львів”.

4.2. Міністерству інфраструктури України та Державній авіаційній службі України:

- дотримуватись вимог законодавства в частині здійснення контролю за повнотою та своєчасністю надходжень зборів до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях, які справляються до Державного бюджету України.

5. Рішення Рахункової палати і Звіт надіслати Міністерству інфраструктури України, Державній авіаційній службі України, Украероруху, ДП МА “Бориспіль” та ДП МА “Львів” та рекомендувати:

5.1. Мінінфраструктури:

- протягом місяця розробити план заходів з усунення порушень і недоліків та поінформувати Рахункову палату щодо його виконання;

- започаткувати систему моніторингу виконання рішень Рахункової палати у Міністерстві та державних підприємствах, що належать до сфери його управління;

- забезпечити здійснення дієвого контролю за повнотою надходжень коштів до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях;

- вжити заходів щодо призначення членів наглядових рад Украероруху та ДП МА “Львів”;

- привести Статут Державного підприємства обслуговування повітряного руху України у відповідність із вимогами Господарського кодексу України та Закону України від 21.09.2006 № 185-V “Про управління об’єктами державної власності” щодо утворення наглядової ради;

- забезпечити призначення двох незалежних членів наглядової ради в ДП МА “Бориспіль”;

- зобов’язати ДП МА “Львів” надавати звіти про хід виконання стратегічного плану розвитку та інвестиційного плану в терміни, передбачені законодавством;

- затвердити Річні інвестиційні плани Украероруху, ДП МА “Бориспіль” та ДП МА “Львів”;

- вжити заходів щодо своєчасного затвердження фінансових планів державних підприємств, що належать до сфери управління, відповідно до термінів, встановлених вимогами законодавства;

- вжити заходів щодо підвищення ефективності функціонування усіх елементів системи внутрішнього контролю і внутрішнього аудиту та їх взаємозв’язку.

5.2. Державіаслужбі:

- забезпечити дієвий контроль за погашенням заборгованості та недопущення у подальшому виникнення дебіторської заборгованості за державні збори до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях;

- привести у відповідність із Законом України від 17.03.2011 № 3166 “Про центральні органи виконавчої влади” пункт 11 Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08.10.2014 № 520;

- забезпечити виконання в повному обсязі рекомендацій Рахункової палати, наданих згідно з рішенням Рахункової палати від 20.08.2019 № 20-8.

5.3. Украероруху:

- забезпечити виконання в повному обсязі рекомендацій Рахункової палати, наданих згідно з рішенням Рахункової палати від 28.08.2018 № 22-1;

- вжити заходів щодо підвищення платоспроможності для забезпечення розрахунків за кредитним договором з Європейським банком реконструкції та розвитку.

5.4. ДП МА “Бориспіль”:

- забезпечити виконання в повному обсязі рекомендацій Рахункової палати, наданих згідно з рішенням Рахункової палати від 20.08.2019 № 20-8.

5.5. ДП МА “Львів”:

- забезпечити виконання в повному обсязі рекомендацій Рахункової палати, наданих згідно з рішенням Рахункової палати від 20.08.2019 № 20-8.

6. Поінформувати Офіс Генерального прокурора про встановлені факти недонадходжень до Державного бюджету України та надіслати рішення Рахункової палати від 13.07.2021 № 15-5.

Член Рахункової палати

І. М. Іванова

Аналіз виконання Планів роботи Мінінфраструктури на 2019 – 2020 роки
у сфері авіаційного транспорту, використання повітряного простору України

№ п/п Плану	Зміст заходу	Результати виконання
2019 рік “Авіаційний транспорт”		
63.	Супровід проєкту розпорядження Кабінету Міністрів України “Про схвалення Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 року”.	Не виконано. Кабінетом Міністрів України проєкт акта було повернуто на доопрацювання у зв’язку зі зміною складу Уряду.
64.	Розроблення проєкту наказу Міністерства інфраструктури України щодо Порядку установлення аеропортних зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України.	Не виконано. Проєкт наказу не розроблено, оскільки правовою підставою для видання наказу є внесення відповідних змін до постанов Кабінету Міністрів України від 25.12.96 року № 1548 та від 14.07.2010 року № 590, які на сьогодні не внесені.
65	Здійснення заходів щодо підписання Угоди між Україною та ЄС і його державами – членами про спільний авіаційний простір та забезпечення її імплементації.	Виконано Мінінфраструктури листом від 22.10.2020 № 14698/48/10-20 на адресу МЗС підтвердило прийнятність для української сторони тексту проєкту Угоди. Наразі здійснюється робота з оформлення повноважень на підписання Угоди.
66.	Удосконалення існуючого механізму справління державних зборів із суб’єктів авіаційної діяльності, зокрема супроводження законопроектів “Про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях” (реєстр. № 7514) і “Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо справляння державних зборів із суб’єктів авіаційної діяльності” (реєстр. № 7515).	Не виконано. Законопроект “Про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях” (реєстр. № 7514) прийнято у 2020 році (13.07.2020 № 759); законопроект “Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо справляння державних зборів із суб’єктів авіаційної діяльності” (реєстр. № 7515) не прийнятий до цього часу.

№ п/п Плану	Зміст заходу	Результати виконання
67.	Розроблення та подання до Кабінету Міністрів України проекту постанови Кабінету Міністрів України “Про затвердження Порядку розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України”.	Не виконано. Проект постанови не подано до Уряду, оскільки правовою підставою для затвердження Урядом проекту акта є прийняття Закону України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо удосконалення порядку розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України” (реєстр. № 3683 від 18.06.2020) .
68.	Зняття обмежень на парітетних засадах щодо кількості авіакомпаній і здійснюваних ними рейсів між Україною та державами ЄС.	Не виконано. В очікуваному результаті з виконання заходу зазначено щодо зняття обмежень між Україною та Францією, Нідерландами, Чеською Республікою, Ісландією. У наданій інформації відсутні дані щодо зняття обмежень із зазначеними країнами.
69.	Погодження та затвердження наказу Державіаслужби “Про затвердження Авіаційних правил України “Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах”.	Не виконано. Наказ не затверджений, Державною регуляторною службою України його повернуто на доопрацювання.
70.	Розроблення проекту наказу Мінінфраструктури “Про встановлення ставок плати за послуги аеронавігаційного обслуговування повітряних суден в повітряному просторі України”.	Виконано. Мінінфраструктури видано наказ від 04.06.2019 № 415, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 10.07.2019 № 761/33732.
71.	Завершення процесу технічної інтеграції України до Спільної системи маршрутних зборів Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконотроль).	Не виконано. Виконання заходу було перенесено на 2020 рік і лише 24.11.2020 Євро-контроль остаточно ухвалив приєднання України до Спільної системи маршрутних зборів і встановив їх розмір за аеронавігаційне обслуговування на 2021 рік у повітряному просторі над територією країни та окремо.

№ п/п Плану	Зміст заходу	Результати виконання
72.	Реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт “Одеса”.	Виконано. Проект реалізувався в рамках виконання завдань та заходів Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126, 09.12.2020 року видано сертифікат про прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об’єктів, реєстраційний номер ІУ 123201209994, тип документа – сертифікат готовності.
73.	Реконструкція аеродрому КП “Аеропорт Вінниця”.	Не виконано. Запланований захід не виконувався, проєкт передбачалося реалізовувати в рамках виконання завдань та заходів Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126, проте кошти у 2019 році не виділялися.
74.	Завершення реконструкції аеродрому ДП “Міжнародний аеропорт “Львів” імені Данила Галицького”.	Не виконано. Реалізація проєкту здійснювалася в рамках підготовки до проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу, але через припинення фінансування не була завершена.
75.	Залучення інвестицій у розробку Міжнародного аеропорту “Біла Церква” з мультимодальною інфраструктурою для вантажних та пасажирських авіаперевезень.	Не виконано. Міською радою м. Біла Церква не прийнято рішення щодо доцільності або недоцільності підготовки ТЕО проєкту, оскільки власником аеропорту “Біла Церква” є територіальна громада м. Біла Церква Київської обл., а засновником аеропорту - Білоцерківська міська рада.
2020 рік “Авіаційний транспорт”		

№ п/п Плану	Зміст заходу	Результати виконання
77.	Визначення на законодавчому рівні особливостей справляння державного збору за кожного пасажера, який відлітає з аеропорту України, та за кожну тонну вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України.	Виконано. Закон України “Про внесення змін до Повітряного кодексу України щодо удосконалення механізму справляння державних зборів за кожного пасажера, який відлітає з аеропорту України, та за кожну тонну вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України” прийнято 13.07.2020 № 759.
78.	Віднесення послуг з внутрішніх перевезень пасажирів та/або вантажу авіаційним транспортом до операцій, що підлягають оподаткуванню нульовою ставкою податку на додану вартість.	Не виконано. Проект Закону про внесення змін до Податкового кодексу України щодо сприяння розвитку ринку внутрішніх перевезень авіаційним транспортом (реєстр. № 2425 від 12.11.2019) станом на закінчення аудиту не розглядався на засіданні профільного комітету з питань фінансів, податкової та митної політики.
79.	Забезпечення ефективного впровадження у національне законодавство України стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, нормативних актів Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролю), інших міжнародних авіаційних організацій та законодавства Європейського союзу.	Виконано. Проект закону “Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо удосконалення порядку розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України” Урядом подано до Верховної Ради України (реєстр. № 3683 від 18.06.2020), який після розгляду у першому читанні на засіданні Верховної Ради України 17.02.2021 повернуто на доопрацювання Комітету з питань транспорту та інфраструктури.
80.	Забезпечення безпеки польотів шляхом приведення національного законодавства у відповідність із зобов'язаннями України, що впливають із Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, а саме: встановлення порядку	Не виконано. Проект постанови Уряду “Про затвердження Правил технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації” перебуває на стадії погодження у

№ п/п Плану	Зміст заходу	Результати виконання
	проведення технічних розслідувань авіаційних подій та інцидентів, забезпечення гарантій незалежності процесу технічного розслідування.	структурних підрозділах Мінінфраструктури.
81.	Визначення порядку технічного розслідування порушень порядку використання повітряного простору України з метою встановлення причин їхнього виникнення та вжиття заходів для запобігання подібним порушенням у майбутньому.	Не виконано. Проект постанови Уряду “Про затвердження Положення про розслідування порушень порядку використання повітряного простору України” перебуває на стадії погодження у структурних підрозділах Мінінфраструктури.
82.	Запровадження системи управління ризиками авіаційної безпеки цивільної авіаційної безпеки цивільної авіації для стандартизованого рівня захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, а також запровадження і здійснення заходів авіаційної безпеки, які відповідають характеру та рівню загрози.	Виконано. Мінінфраструктури видано наказ від 17.06.2020 № 356 “Про затвердження Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України”, зареєстрований в Мінюсті 01.10.2020 за № 960/35243.
83.	Встановлення вимог до організації аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації України.	Не виконано. Проект наказу Мінінфраструктури “Про затвердження Правил проведення аварійно-рятувальних робіт на повітряному транспорті” доопрацьовується у міністерстві з урахуванням зауважень Державної регуляторної служби України.
84.	Визначення завдань, функцій, прав, структури та організації служби авіаційної безпеки суб'єкта авіаційної діяльності.	Виконано. Державіаслужбою прийнято 05.11.2020 наказ № 1762 «Про затвердження Авіаційних правил України “Положення про службу авіаційної безпеки суб'єкта авіаційної діяльності”», зареєстрований у Мін'юсті 23.12.2020 за № 1282/35565.

№ п/п Плану	Зміст заходу	Результати виконання
85.	Зняття обмежень на парітетних засадах щодо кількості авіакомпаній і здійснюваних ними рейсів між Україною та державами ЄС.	Виконано. З 12 державами ЄС із 27 держав (або 44 відс.) в Україні відсутні обмеження.
86.	Проведення переговорів з доопрацювання тексту Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Словацької Республіки про визначення умов використання визначеної частини повітряного простору Словацької Республіки у зв'язку з наданням послуг щодо обслуговування повітряного руху визначеним українським провайдером аеронавігаційних послуг у міжнародному аеропорту "Ужгород".	Виконано. 10.06.2020 Кабінетом Міністрів України прийнято розпорядження № 627-р "Про підписання Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Словацької Республіки про визначення умов використання визначеної частини повітряного простору Словацької Республіки у зв'язку з наданням послуг з обслуговування повітряного руху визначеним українським провайдером аеронавігаційного обслуговування у міжнародному аеропорту "Ужгород". 24.09.2020 у м. Братислава в рамках офіційного візиту Президента України В. Зеленського до Словацької Республіки відбулося підписання зазначеної Угоди.

Інформація про види та розміри державних зборів, які справляються із суб'єктів авіаційної діяльності

Види державних зборів	Розміри державного збору (з розрахунку встановленого законодавством неоподаткованого мінімуму доходів громадян або в доларах США)		
	під час подання заяви	за видачу документа (свідоцтва, сертифіката тощо)	додаткові показники коригування розмірів державного збору
1	2	3	4

Розроблення авіаційної техніки

1. Сертифікація типу повітряного судна:

1) дирижабль, повітряна куля, мотодельтаплан, дельтаплан, планер, мотопланер

5
неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або 1000 доларів США з іноземного заявника

у розмірі державного збору не враховано витрати на проведення дослідних, випробувальних робіт, забезпечення виконання робіт експертних бригад та робіт, передбачених відповідними авіаційними правилами України. Для іноземних заявників у разі сертифікації авіаційної техніки, яка має національний сертифікат типу, державний збір, що підлягає сплаті, становить 15 відсотків суми, встановленої за видачу документа (свідоцтва, сертифіката тощо). Розмір державного збору за кожну модифікацію, варіант, які будуть внесені до сертифіката типу, надалі становитиме 10 відсотків суми, встановленої за видачу документа (свідоцтва, сертифіката тощо)

2) повітряне судно злітною масою до 750 кілограмів

9
неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або 2000 доларів США з іноземного заявника

у розмірі державного збору не враховано витрати на проведення дослідних, випробувальних робіт, забезпечення виконання робіт експертних бригад та робіт, передбачених відповідними авіаційними правилами України. Для іноземних заявників у разі сертифікації авіаційної техніки, яка має національний сертифікат

1	2	3	4
			типу, державний збір, що підлягає сплаті, становить 15 відсотків суми, встановленої за видачу документа (свідоцтва, сертифіката тощо). Розмір державного збору за кожну модифікацію, варіант, які будуть внесені до сертифіката типу, надалі становитиме 10 відсотків суми, встановленої за видачу документа (свідоцтва, сертифіката тощо)
3) повітряне судно злітною масою від 750 до 5700 кілограмів	13	неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або 7000 доларів США з іноземного заявника	-"
4) повітряне судно перехідної категорії злітною масою від 5700 до 8600 кілограмів	17	неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або 15 000 доларів США з іноземного заявника	у розмірі державного збору не враховано витрати на проведення дослідних, випробувальних робіт, забезпечення виконання робіт експертних бригад та робіт, передбачених відповідними авіаційними правилами України. Для іноземних заявників у разі сертифікації авіаційної техніки, яка має національний сертифікат типу, державний збір, що підлягає сплаті, становить 15 відсотків суми, встановленої за видачу документа (свідоцтва, сертифіката тощо). Розмір державного збору за кожну модифікацію, варіант, які будуть внесені до сертифіката типу, надалі становитиме 10 відсотків суми, встановленої за видачу документа (свідоцтва, сертифіката тощо)
5) повітряне судно злітною масою від 5700 до 100 000 кілограмів	45	неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або 32 500 доларів США з іноземного заявника	-"

1	2	3	4
6) повітряне судно злітною масою понад 100 000 кілограмів	95	неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або 65 000 доларів США з іноземного заявника	-"
2. Сертифікація типу авіаційних двигунів:			
1) поршневі	10	неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або 3000 доларів США з іноземного заявника	у розмірі державного збору не враховано витрати на проведення дослідних, випробувальних робіт, забезпечення виконання робіт експертних бригад та робіт, передбачених відповідними авіаційними правилами України. Для іноземних заявників у разі сертифікації авіаційної техніки, яка має національний сертифікат типу, державний збір, що підлягає сплаті, становить 15 відсотків суми, встановленої за видачу документа (свідоцтва, сертифіката тощо). Розмір державного збору за кожну модифікацію, варіант, які будуть внесені до сертифіката типу, надалі становитиме 10 відсотків суми, встановленої за видачу документа (свідоцтва, сертифіката тощо)
2) газотурбінні	20	неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або 6500 доларів США з іноземного заявника	-"
3. Допуск до експлуатації повітряного судна аматорської конструкції	1	неоподатковуваний мінімум доходів громадян	у розмірі державного збору не враховано витрати на проведення дослідних, випробувальних робіт, забезпечення робіт експертних бригад та робіт, передбачених відповідними авіаційними правилами України. Для іноземних заявників у разі сертифікації

1	2	3	4
			авіаційної техніки, яка має національний сертифікат типу, державний збір, що підлягає сплаті, становить 15 відсотків суми, встановленої за видачу документа (свідоцтва, сертифіката тощо). Розмір державного збору за кожну модифікацію, варіант, які будуть внесені до сертифіката типу, надалі становитиме 10 відсотків суми, встановленої за видачу документа (свідоцтва, сертифіката тощо)
4. Інші послуги, що надаються під час сертифікації типу авіаційної техніки з видачею відповідних документів	10	неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або 100 доларів США з іноземного заявника	у розмірі державного збору не враховано витрати на проведення дослідних, випробувальних робіт, забезпечення робіт експертних бригад та робіт, передбачених відповідними авіаційними правилами України. Для іноземних заявників у разі сертифікації авіаційної техніки, яка має національний сертифікат типу, державний збір, що підлягає сплаті, становить 15 відсотків суми, встановленої за видачу документа (свідоцтва, сертифіката тощо). Розмір державного збору за кожну модифікацію, варіант, які будуть внесені до сертифіката типу, надалі становитиме 10 відсотків суми, встановленої за видачу документа (свідоцтва, сертифіката тощо)

Експлуатація авіаційної техніки

5. Сертифікація екземпляра цивільного повітряного судна:			у розмірі державного збору не враховано витрати на проведення інспектування повітряного судна, передбачені відповідними авіаційними правилами України
1) встановлення придатності до польотів екземпляра повітряного судна та видача відповідного посвідчення про	$(n \times 0,3 \times M_{\max})$	$\frac{12}{12}$	n - кількість місяців, на які встановлюється придатність до польотів; M _{max} - максимальна злітна вага повітряного судна в тоннах

1	2	3	4
придатність до польотів (крім стандартного посвідчення)			
2) встановлення придатності до польотів екземпляра повітряного судна та видача стандартного посвідчення про придатність до польотів		40 відсотків суми збору за встановлення придатності до польотів	
3) підтвердження придатності до польотів екземпляра повітряного судна та продовження дії відповідного посвідчення про придатність до польотів		$\frac{(n \times 0,2 \times M_{\max})}{12}$	n - кількість місяців, на які встановлюється придатність до польотів; M_{max} - максимальна злітна вага повітряного судна в тоннах
4) встановлення льотної придатності повітряного судна, що експортується, та видача експортного посвідчення про придатність до польотів		300 відсотків суми збору за встановлення придатності до польотів	
5) визнання дійсним сертифіката льотної придатності цивільного повітряного судна іноземної реєстрації та видача		100 відсотків суми збору за встановлення придатності до польотів	

1	2	3	4
відповідного свідоцтва			
6) видача посвідчення про придатність повітряного судна за шумом на місцевості		5 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	
7) видача дублікатів документів		50 відсотків збору за виконання відповідної послуги	
8) видача дозволу на бортові радіостанції		5 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	
9) інші послуги під час сертифікації екземплярів повітряних суден		2 неоподатковуваних мінімуми доходів громадян	
6. Реєстрація, перереєстрація екземпляра цивільного повітряного судна в державному реєстрі цивільних повітряних суден України			у розмірі державного збору не враховано витрати на проведення огляду повітряного судна, передбачені відповідними правилами
7. Реєстрація повітряного судна в державному реєстрі цивільних повітряних суден України та видача реєстраційного посвідчення:			у разі тимчасової реєстрації повітряного судна протягом одного року більше одного разу державний збір сплачується тільки під час першої реєстрації один раз на рік
1) власником якого є юридична		0,017 неоподатковуваного мінімуму доходів громадян за кожні 100 кілограмів	

1	2	3	4
чи фізична особа України		максимальної злітної маси повітряного судна, але не більше 22 неоподатковуваних мінімуми доходів громадян	
2) власником якого є іноземна юридична чи фізична особа		4 долари США за кожні 100 кілограмів максимальної злітної маси повітряного судна, але не менше 70 доларів США і не більше 4000 доларів США	
8. Перереєстрація повітряного судна у разі зміни власника цивільного повітряного судна або в інших випадках, передбачених авіаційними правилами України, та видача реєстраційного посвідчення:			
1) якщо новий власник є юридичною або фізичною особою України		50 відсотків суми збору за реєстрацію повітряного судна	
2) якщо новий власник є іноземною юридичною або фізичною особою		4 долари США за кожні 100 кілограмів максимальної злітної маси повітряного судна, але не менше 70 доларів США і не	

1	2	3	4
		більше 4000доларів США	
9. Виключення цивільного повітряного судна з державного реєстру цивільних повітряних суден України та видача свідоцтва про виключення з реєстру для реєстрації в іншій державі		200 відсотків суми збору за реєстрацію повітряного судна	в усіх інших випадках виключення повітряного судна з державного реєстру цивільних повітряних суден України, передбачених Правилами реєстрації повітряних суден , збір не сплачується
10. Надання державного і реєстраційного знаків та видача відповідного повідомлення		0,2 неоподаткованого мінімуму доходів громадян	
11. Реєстрація адреси повітряного судна (S-mode) та видача відповідного посвідчення		3 неоподатковуваних мінімуми доходів громадян	
12. Надання реєстраційних знаків на замовлення заявника (за наявності технічної можливості) для:			
1) юридичної чи фізичної особи України		200 відсотків суми збору за реєстрацію повітряного судна	
2) іноземної юридичної чи фізичної особи		100 відсотків суми збору за реєстрацію повітряного судна	

1	2	3	4
13. Видача дублікатів документів		50 відсотків суми збору за виконання відповідної послуги	
14. Інші послуги, що надаються під час реєстрації екземплярів повітряних суден		1 неоподатковуваний мінімум доходів громадян	
15. Сертифікація експлуатанта авіаційної техніки, суб'єктів забезпечення його діяльності:			у разі здійснення експлуатантом періодичного технічного обслуговування додається збір за сертифікацію суб'єктів технічного обслуговування
1) сертифікація суб'єктів льотної експлуатації авіаційної техніки, які не виконують періодичного технічного обслуговування:			якщо експлуатант має повітряні судна різної злітної маси, збір за сертифікацію справляється як для літаків з більшою злітною масою. У разі продовження строку дії сертифіката справляється 50 відсотків збору за сертифікацію
для здійснення польотів на літаках з максимальною злітною масою до 5700 кілограмів;	66 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	10 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	справляється за кожний рік дії сертифіката експлуатанта
для здійснення польотів на літаках з максимальною злітною масою від 5700 до 25000 кілограмів;	137 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	14 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	-"
для здійснення польотів на літаках з максимальною злітною масою від 25 000 до 40 000 кілограмів;	207 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	19 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	-"

1	2	3	4
для здійснення польотів на літаках з максимальною злітною масою від 40 000 до 60 000 кілограмів;	273 неоподатковуваних мінімуми доходів громадян	28 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	-"
для здійснення польотів на літаках з максимальною злітною масою понад 60 000 кілограмів	339 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	38 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	у разі продовження строку дії сертифіката справляється 50 відсотків збору за сертифікацію
2) сертифікація суб'єктів технічного обслуговування авіаційної техніки, поточного ремонту та доробок авіаційної техніки:			справляється за кожний рік дії сертифіката експлуатанта
для літаків з максимальною злітною масою до 5700 кілограмів:			
- періодичне технічне обслуговування;	50 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	15 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або 800 доларів США з іноземного заявника	
- оперативне технічне обслуговування	10 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	15 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або 800 доларів США з іноземного заявника	
для літаків з максимальною злітною масою від			

1	2	3	4
---	---	---	---

5700 до
25 000 кілограмів:

- періодичне технічне обслуговування;	120 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	20 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або 1000 доларів США з іноземного заявника
---	---	---

- оперативне технічне обслуговування	24 неоподатковуваних мінімуми доходів громадян	20 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або 1000 доларів США з іноземного заявника
--	---	---

для літаків з
максимальною
злітною масою від
25 000 до 40 000
кілограмів:

- періодичне технічне обслуговування;	150 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	30 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або 1200 доларів США з іноземного заявника
---	---	---

- оперативне технічне обслуговування	30 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	30 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або 1200 доларів США з іноземного заявника
--	--	---

для літаків з
максимальною
злітною масою від
40 000 до
60 000 кілограмів:

- періодичне технічне обслуговування;	180 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	40 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або 1500 доларів США з
---	---	--

1	2	3	4
іноземного заявника			
- оперативне технічне обслуговування	36 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	40 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або 1500 доларів США з іноземного заявника	
для літаків з максимальною злітною масою понад 60 000 кілограмів:			
- періодичне технічне обслуговування;	200 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	40 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або 2000 доларів США з іноземного заявника	
- оперативне технічне обслуговування	40 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	40 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або 2000 доларів США з іноземного заявника	
продовження строку дії сертифіката		$\frac{(n \times \text{сума})}{12}$	n - кількість місяців, на які продовжується дія сертифіката; сума - збір за продовження строку дії сертифіката експлуатанта справляється 50 відсотків збору за сертифікацію. Справляється за кожний рік дії сертифіката експлуатанта
сертифікація льотно-випробувального підрозділу заводу	85 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	10 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	
внесення доповнень та/або змін до спеціальних експлуатаційних	14 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	5 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	

1	2	3	4
положень та/або заявлених сертифікаційних документів			
видача дубліката сертифіката	10 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян		на час існування експлуатанта
відновлення дії сертифіката та/або його спеціального експлуатаційного положення після його дострокового припинення			30 відсотків суми за сертифікат
інші державні послуги	10 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян		
3) сертифікація суб'єктів комерційного обслуговування	207 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	19 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	
4) сертифікація інших суб'єктів забезпечення авіаційної діяльності	104 неоподатковуваних мінімуми доходів громадян	10 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	
5) сертифікація аеропортів:			у разі виконання аеропортом технічного обслуговування або інших видів робіт до суми сертифікації додається сума за сертифікацію додаткових видів робіт
для внутрішніх польотів;	150 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	30 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	
для міжнародних польотів	200 неоподатковуваних мінімумів доходів	40 неоподатковуваних мінімумів доходів	

1	2	3	4
	громадян	громадян	
6) сертифікація суб'єктів забезпечення авіаційної безпеки	70 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	12 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	справляється за кожний рік дії сертифіката експлуатанта
7) сертифікація, реєстрація і погодження аеродрому та його обладнання:			
експертиза заявки на сертифікацію аеродрому та його обладнання;		1 неоподатковуваний мінімум доходів громадян	з урахуванням коефіцієнтів, зазначених у примітці 5
сертифікація типу авіаційного аеродромного обладнання;	8 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або 520 доларів США з іноземного заявника	100 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або 5200 доларів США з іноземного заявника	у розмірі державного збору не враховані витрати на проведення дослідних, випробувальних робіт, забезпечення робіт експертних бригад, інспектування та робіт, передбачених відповідними авіаційними правилами України
сертифікація аеродрому та його обладнання;		105 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	з урахуванням коефіцієнтів, зазначених у примітці 5
видача первісного сертифіката аеродрому та його обладнання;		1 неоподатковуваний мінімум доходів громадян	
видача повторного сертифіката аеродрому та його обладнання;		1 неоподатковуваний мінімум доходів громадян	
тимчасове продовження строку дії сертифіката аеродрому та його обладнання;		10 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	з урахуванням коефіцієнтів, зазначених у примітці 5

1	2	3	4
видача дубліката сертифіката;		0,5 неоподатковуваного мінімуму доходів громадян	
погодження висновків про забезпечення еквівалентного рівня безпеки польотів у разі наявності відхилень від норм придатності до експлуатації цивільних аеродромів;		2 неоподатковуваних мінімуми доходів громадян	
підготовка та видача документів про допуск аеродрому та (або) його елементів обладнання до експлуатації;		4 неоподатковуваних мінімуми доходів громадян	з урахуванням коефіцієнтів, зазначених у примітці 5
інші офіційні дії під час сертифікації аеродромів;	2 неоподатковуваних мінімуми доходів громадян	1,5 неоподатковуваного мінімуму доходів громадян	з урахуванням коефіцієнтів, зазначених у примітці 5
включення до державного реєстру цивільних аеродромів України;		0,5 неоподатковуваного мінімуму доходів громадян	
оформлення і видача первісного свідоцтва про реєстрацію;		2,5 неоподатковуваного мінімуму доходів громадян	
переоформлення і видача повторного		0,5 неоподатковуваного	

1	2	3	4
свідоцтва про реєстрацію у зв'язку із змінами на аеродромі та (або) його обладнання;		мінімуму доходів громадян	
видача дубліката свідоцтва про реєстрацію або сертифікацію;		15 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	
виключення з реєстру аеродрому та (або) його обладнання;		0,5 неоподатковуваного мінімуму доходів громадян	
інші державні послуги, що надаються під час реєстрації аеродрому;	1,5 неоподатковуваного мінімуму доходів громадян	1 неоподатковуваний мінімум доходів громадян	
погодження передпроектних робіт у зв'язку з будівництвом (реконструкцією) аеродрому;		2,5 неоподатковуваного мінімуму доходів громадян	з урахуванням коефіцієнтів, зазначених у примітці 5
погодження передпроектних, проектних та будівельних робіт, пов'язаних з підвищенням пропускної спроможності аеропортів;		1,5 неоподатковуваного мінімуму доходів громадян	з урахуванням коефіцієнтів, зазначених у примітці 5
погодження обладнання (переобладнання) аеродрому радіо-, світлотехнічними засобами,		3,5 неоподатковуваного мінімуму доходів громадян	-"

1	2	3	4
засобами радіонавігації та управління повітряним рухом;			
погодження завдань на проектування будівництва та (або) реконструкцію аеродромів;	4	неоподатковуваних мінімуми доходів громадян	-"
погодження плану реконструкції аеродрому;	8	неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	-"
погодження плану будівництва аеродрому;	6	неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	-"
погодження плану будівництва об'єкта на прилеглий до аеродрому території;	3	неоподатковуваних мінімуми доходів громадян	-"
погодження завдання на проектування будівництва або реконструкції на прилеглий до аеродрому території;	0,5	неоподатковуваного мінімуму доходів громадян	-"
погодження плану будівництва, гірничорозкривних та інших робіт на прилеглий до аеродрому території;	1	неоподатковуваний мінімум доходів громадян	з урахуванням коефіцієнтів, зазначених у примітці 5

1	2	3	4
погодження проектів з денного та нічного маркірування аеродромних об'єктів;		1,5 неоподатковуваного мінімуму доходів громадян	-"
затвердження планів та технологій аеропорту;		8 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	-"
погодження експлуатації аеродрому без обмежень;		6 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	-"
погодження обмеженої експлуатації аеродрому;		12 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	-"
погодження здійснення старту, посадки повітряних суден поза дозволеними аеродромами;		3 неоподатковуваних мінімуми доходів громадян	
погодження використання обмеженої аеродромної зони, злітно-посадкового майданчика або навчального поля для планеризму, аероклубу, парашутування;	10	неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	
інші державні послуги, пов'язані з погодженнями	1,5	1,5 неоподатковуваного мінімуму доходів громадян	1,5 неоподатковуваного мінімуму доходів громадян

Виготовлення та/або ремонт авіаційної техніки

1	2	3	4
16. Сертифікація (схвалення) суб'єктів, які виготовляють та ремонтують авіаційну техніку		10 x K або 300 доларів США x K з іноземного заявника	у розмірі державного збору не враховані витрати на проведення дослідних, випробувальних робіт, забезпечення робіт експертних бригад та робіт, передбачених відповідними авіаційними правилами України; наведений розмір державного збору відповідає коефіцієнту 1, зазначеному в примітці 2
17. Продовження строку дії сертифіката (свідоцтва) або поновлення дії сертифіката (свідоцтва) після його дострокового припинення		50 відсотків суми збору, встановленого за сертифікацію (схвалення) суб'єктів	-"
18. Інші державні послуги		25 відсотків суми збору, встановленого за сертифікацію (схвалення) суб'єктів	у розмірі державного збору не враховані витрати на проведення дослідних, випробувальних робіт, забезпечення робіт експертних бригад, інспектування та робіт, передбачених відповідними авіаційними правилами України; наведений розмір державного збору відповідає коефіцієнту 1, зазначеному в примітці 2

Надання послуг суб'єктам авіаційної діяльності

19. Сертифікація суб'єктів, що надають агентські послуги з продажу авіаційних перевезень	7	4
неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	неоподатковуваних мінімуми доходів громадян	

Підготовка, перепідготовка, підвищення кваліфікації та сертифікація авіаційного персоналу

20. Сертифікація суб'єктів, що займаються підготовкою, перепідготовкою і підвищенням кваліфікації		у разі виконання початкової підготовки додатково справляється 50 відсотків збору за сертифікацію; у разі продовження строку дії сертифіката справляється 50 відсотків збору за сертифікацію
---	--	---

1	2	3	4
авіаційного персоналу:			
1) за курс підготовки авіаційного персоналу (крім льотних курсів)	40 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	20 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	справляється за кожний рік дії сертифіката
2) за курс підготовки льотного персоналу	60 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	30 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	-"
3) розгляд та затвердження програми підготовки персоналу (за кожну)	6 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян		
4) внесення доповнень та/або змін до спеціальних положень щодо підготовки сертифіката навчального закладу цивільної авіації	12 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян		
5) сертифікація тренажера для підготовки персоналу:			
функціонального;	35 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	15 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	справляється за кожний рік дії сертифіката
комплексного	52 неоподатковуваних мінімуми доходів громадян	22 неоподатковуваних мінімуми доходів громадян	-"

1	2	3	4
6) видача дубліката сертифіката або спеціальних положень щодо підготовки персоналу		10 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	
7) відновлення дії сертифіката після тимчасового припинення			30 відсотків суми за сертифікацію
8) інші дії, пов'язані із:			
сертифікацією навчальних закладів;	6 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян		
видачею або продовженням строку дії дозволу на право навчання	1,2 неоподатковуваного мінімуму доходів громадян		
21. Видача свідоцтва авіаційному персоналу (дубліката)		1,2 неоподатковуваного мінімуму доходів громадян	
22. Визнання дійсним свідоцтва авіаційного персоналу, виданого в іноземній державі	3 неоподатковуваних мінімуми доходів громадян	2 неоподатковуваних мінімуми доходів громадян	
23. Медична сертифікація авіаційного персоналу:			можуть використовуватися додаткові показники нарахування, пов'язані з витратами на утримання осіб, які проходять сертифікацію

1	2	3	4
1) медична сертифікація однієї особи:			
віком до 36 років;	20	неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	
віком після 36 років	30	неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	
2) додаткова медична сертифікація однієї особи із строком дії шість місяців	6	неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	
3) профілактичний медичний огляд однієї особи	4	неоподатковуваних мінімуми доходів громадян	
24. Забезпечення необхідного рівня професійної підготовки льотного складу та аеронавігаційного забезпечення експлуатантів:			
1) льотна перевірка командно- льотного складу експлуатантів	17	неоподатковуваних мінімумів доходів громадян	
2) перевірка льотного складу експлуатантів щодо:			

1	2	3	4
присвоєння та підтвердження метеомінімуму;		17	неоподатковуваних мінімумів доходів громадян
допуску до видів робіт;		-"	
виконання польотів на міжнародних повітряних лініях;		-"	
класу кваліфікації льотного фахівця;		-"	
польотів на нових типах повітряних суден		-"	
3) виконання лідирування екіпажів іноземних експлуатантів		180 доларів США	
4) затвердження нормативних документів експлуатантів щодо:			
підготовки льотного складу;		22	неоподатковуваних мінімуми доходів громадян
аеронавігаційної інформації;		44	неоподатковуваних мінімуми доходів громадян
інших дій		22	неоподатковуваних мінімуми доходів громадян

1	2	3	4
Державні збори за кожного пасажирів, який відлітає з аеропорту України, та за кожену тонну вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України			
25. Державні збори за кожного пасажирів, який відлітає з аеропорту України:			
1) у разі здійснення повітряних перевезень у межах України (з одного пасажирів)			0,5 долара США
2) у разі здійснення міжнародних повітряних перевезень з України (з одного пасажирів)			2 долари США
26. Державні збори за кожену тонну вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України:			
1) у разі здійснення повітряних перевезень у межах України (за 1 тонну)			2,5 долара США
2) у разі здійснення міжнародних повітряних перевезень з/до України (за 1 тонну)			10 доларів США

Зведена інформація про врахування рекомендацій Рахункової палати, викладених у рішенні від 28 серпня 2018 року № 22-1 “Про розгляд Звіту про результати аудиту ефективності управління майном Державного підприємства обслуговування повітряного руху України, що має фінансові наслідки для державного бюджету”

	Зміст рекомендації	Стан урахування рекомендацій Рахункової палати:
Рекомендовано Кабінету Міністрів України доручити Мінінфраструктури:		
1.	Провести оцінку фіскальних ризиків, пов'язаних з діяльністю суб'єкта господарювання – Державного підприємства обслуговування повітряного руху України.	Виконана частково. Мінінфраструктури провело оцінку фіскальних ризиків на підставі отриманої від Украероруху інформації про фінансово-економічну діяльність за 2018 рік та визначило підприємству 5 ранг ризику, при тому, що чистим фінансовим результатом діяльності підприємства за відповідний період є збиток (" - 164,5" млн грн). Проте проведенням аудитом встановлено цілу низку факторів, які свідчать про наявність значних фіскальних ризиків окрім збиткової діяльності підприємства. Зокрема, неспроможність отримати суми дебіторської заборгованості або втрата коштів у банках, визнаних Національним банком неплатоспроможними; умовні зобов'язання, взяті на себе суб'єктами господарювання, до яких належать зобов'язання, які були взяті, але строки і суми яких залежать від виникнення майбутніх подій; збитки, що настають внаслідок прогалин у системі управління та внутрішнього контролю, негативні наслідки бойових дій та інших обставин непереборної сили. Таким чином, при проведенні оцінки фіскальних ризиків Украероруху Мінінфраструктурою надані недостовірні дані.
2.	Забезпечити оформлення прав на земельні ділянки, які перебувають у користуванні Украероруху.	Виконано частково. Із 71 земельної ділянки, право власності на які не були оформлені протягом 2018 року – 2020 рік, Украерорухом було оформлено право власності на 5 земельних ділянок (тобто 7 відс.) та 1 земельну ділянку взято в оренду.
3.	Вжити заходів щодо ефективного розпорядження майном, яке впродовж 2015 – 2017 років не використовується Украерорухом, зокрема, літаками Ан-26, гелікоптерним	Не виконано. Міністерством не виконано рекомендацій Рахункової палати щодо вжиття заходів із подальшого використання Украерорухом літаків Ан-26, придбаного обладнання та об'єктів оренди Украероруху, що не викликали зацікавленості в орендарів. При цьому гелікоптерний майданчик з пасажирським терміналом пропускнуою спроможністю п'ятдесят пасажирів на годину в с. Пекарі Черкаської області Міністерство наказом від 02.07.2020 № 377 безоплатно

	Зміст рекомендації	Стан урахування рекомендацій Рахункової палати:
	майданчиком в с. Пекарі Черкаської області, придбаним обладнанням та об'єктами оренди Украероруху.	передано зі сфери управління Мінінфраструктури України з балансу Київського регіонального структурного підрозділу Державного підприємства обслуговування повітряного руху України до сфери управління Національної поліції України.
4.	Розглянути питання щодо розірвання контракту з керівником Украероруху на підставі невиконання його умов.	Не виконано. Директора Украероруху Бабейчука Д. Г. звільнено з займаної посади за наказом Мінінфраструктури від 03.06.2019 № 52-О, відповідно до пункту 8 частини першої статті 36 Кодексу законів про працю України. У підставі зазначено: заява Д. Бабейчука, пункт 8 частини першої статті 36 Кодексу законів про працю України (підстави, передбачені контрактом). Підпунктом “б” пункту 30 контракту від 26 листопада 2014 р. № 1-1 встановлено, що керівник може за своєю ініціативою розірвати контракт до закінчення терміну його дії у разі його хвороби або інвалідності (підтверджених відповідними медичними довідками), які перешкоджають виконанню обов'язків за контрактом та у випадках, передбачених частиною першою статті 38 “Розірвання трудового договору, укладеного на невизначений строк, з ініціативи працівника” Кодексу законів про працю України.
Рекомендовано Мінінфраструктури:		
5.	Забезпечити призначення (обрання) незалежних членів наглядової ради Украероруху з метою забезпечення виконання повноважень, покладених на міністерство Законом України “Про управління об'єктами державної власності”.	Не виконано На підприємстві не створено Наглядової ради, оскільки чинний Статут Украероруху не містить жодних положень щодо утворення та функціонування Наглядової ради підприємства.
6.	Забезпечити приведення Статуту Украероруху у відповідність із вимогами	Не виконано. До Статуту Украероруху протягом 2018 – 2020 років зміни не вносилися. На сьогодні чинною є редакція Статуту (нова редакція), затверджена 06.04.2016 в. о. Міністра інфраструктури України Омеляном В. В.

	Зміст рекомендації	Стан урахування рекомендацій Рахункової палати:
	законодавства з урахуванням змін, внесених Законом України від 02.06.2016 № 1405 “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо управління об’єктами державної та комунальної власності”.	
7.	Забезпечити виконання вимог Закону України “Про управління об’єктами державної власності” в частині своєчасного затвердження річних інвестиційних планів Украероруху.	Не виконано. Річні інвестиційні плани Украероруху не затверджувалися Мінінфраструктурою. Як показав аудит, проведений в Украерорусі, з метою усунення зауважень Рахункової палати, Украерорухом упродовж 2018 – 2020 років подавалися до Мінінфраструктури на розгляд та затвердження проекти річних інвестиційних планів.
8.	Забезпечити проведення суцільної інвентаризації майна Украероруху, у т. ч. земельних ділянок, які перебувають у користуванні підприємства.	Не виконано. Міністерством не забезпечено проведення суцільної інвентаризації майна Украероруху. Натомість до аудиту надані копії листів Украероруху від 27.06.2019 № 1-24.5/3459/19, від 01.10.2019 № 1-24.5/5913/19, від 03.01.2020 № 1-12.5/44/20, від 19.03.2020 № 1-12.4/2556/20 щодо інформації про хід проведення інвентаризації земель та стан оформлення права користування земельними ділянками.
9.	Забезпечити виконання наказу Мінінфраструктури від 23.09.2013 № 717 щодо реорганізації державної установи “Державний авіаційний медичний центр цивільної авіації України” шляхом приєднання до Украероруху у	Виконано. Державну установу “Державний авіаційний медичний центр цивільної авіації України” приєднано до Украероруху (Передавальний акт балансових розрахунків, матеріальних цінностей, активів та пасивів ДУ “ДАМЦ ЦАУ” станом на 01.10.2018, затверджений в.о. Міністра Лавренюком Ю. Ф. 29.10.2018). Проте установа на сьогодні не функціонує.

	Зміст рекомендації	Стан урахування рекомендацій Рахункової палати:
	визначений термін з метою мінімізації ризиків втрати цього майна та витрат на його відновлення.	
10.	Привести наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 15.03.2011 № 87 у відповідність із вимогами нормативно-правових актів, згідно з якими Украерорух залучається до пошуку та рятування на морі, а у разі укладання ДСНС договорів стосовно залучення відповідних авіаційних сил та засобів до пошуку та рятування на морі, вартість цих послуг відшкодовується ДСНС.	Не виконано. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 15.03.2011 № 87 не приведено у відповідність із вимогами Порядку залучення пошуково-рятувальних сил і засобів до проведення робіт з пошуку і рятування, відшкодування витрат, пов'язаних з їх проведенням, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 14.11.2012 № 1037 (далі – Порядок № 1037). Так, відповідно Порядку № 1037 відшкодування експлуатантам повітряних суден витрат за послуги, що надаються згідно з їх основною діяльністю, авіаційні сили і засоби яких залучаються ДСНС до несення чергування та проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування, здійснюється ДСНС на підставі укладених договорів за рахунок коштів державного бюджету та інших джерел, не заборонених законодавством, відповідно до кошторису витрат.
11.	Вжити заходів щодо недопущення нераціональних витрат на утримання Служби “Украерозв’язок”.	Виконано. 07.07.2020 відбулось засідання тарифної ради Украероруху (протокол № 6), на якому затверджено нові тарифи на перелік послуг мережі авіаційного фіксованого електрозв’язку та цін на них. Нові тарифи введені у дію з 01.08.2020 (наказ Украероруху від 20.07.2020 № 760). Згідно з наказами Украероруху від 25.03.2020 № 218 “Про введення в дію оновленої організаційної структури служби “Украерозв’язок” та від 02.07.2020 № 660 “Про внесення змін до штатного розпису підрозділів головного підприємства Украероруху” оптимізовано штатну чисельність та організаційну структуру служби “Украерозв’язок”.
12.	Привести у відповідність із	Не виконано.

	Зміст рекомендації	Стан урахування рекомендацій Рахункової палати:
	законодавством наказ Мінінфраструктури від 19.09.2014 № 181-О про звільнення Чередніченка Ю. А.	Наказ Мінінфраструктури від 19.09.2014 № 181-О про звільнення Чередніченка Ю. А. не приведено у відповідність із законодавством.
13.	Розробити та затвердити (з урахуванням результату діяльності керівника Украероруху) умови, критерії, диференційовані показники та розміри посадового окладу керівника Украероруху, передбачені пунктом 2 постанови Кабінету Міністрів України від 11.11.2015 № 1034.	Не виконано. Мінінфраструктурою не розроблені умови, критерії, диференційовані показники та розміри посадового окладу керівника Украероруху, передбачені пунктом 2 постанови Кабінету Міністрів України від 11.11.2015 № 1034 “Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 2 серпня 1995 р. № 597 і від 19 травня 1999 р. № 859”.
	Оцінка виконання рекомендацій Рахункової палати об’єктом контролю	23 відсотки
Рекомендовано Украероруху:		
14	Розробити план заходів з усунення виявлених порушень та недоліків і поінформувати Рахункову палату.	Виконано. План заходів за пропозиціями Рахункової палати, наданими за результатами проведеного аудиту ефективності управління майном державного підприємства обслуговування повітряного руху України, що має фінансові наслідки для державного бюджету, затверджений т. в. о. директора Украероруху Мельниковим В. А.
15	Забезпечити ефективне використання обладнання, придбаного за зовнішньо-економічними контрактами:	Не виконано. На час закінчення аудиту не забезпечено ефективного використання обладнання, придбаного за зовнішньо-економічними контрактами, зокрема: - щодо обладнання для будівництва моноімпульсного вторинного радіолокатора в районі м. Скадовськ. Обладнання до цього часу не встановлено. В Украерорусі прийнято рішення щодо зміни місця встановлення автономного вторинного радіолокатора зі Скадовська на

	Зміст рекомендації	Стан урахування рекомендацій Рахункової палати:
	будівництва моноімпульсного вторинного радіолокатора в районі м. Скадовськ, обладнання нової автоматизованої системи керування повітряним рухом та системи мовного зв'язку для Одеського центру УПР типу MULTIFONO M800IP, а також обладнання АСАП-26 для повітряного судна Ан-26.	ТРЛК - 5 Бахмач (Чернігівська обл.), а для ТРЛК Скадовськ закупити первинно-вторинний радіолокатор. Аудитом встановлено, що обладнання для будівництва моноімпульсного вторинного радіолокатора в Бахмачі не встановлено, а для ТРЛК Скадовськ нове обладнання не закуплено. Отже, з моменту проведеного аудиту у 2018 році проблеми спостереження за повітряним рухом в південно-західній частині України та над відкритим морем не вирішено; - щодо обладнання нової автоматизованої системи керування повітряним рухом та системи мовного зв'язку для Одеського центру УПР типу MULTIFONO M800IP. Обладнання до цього часу не встановлено. Під час аудиту проводився огляд обладнання. Наявність чи відсутність обладнання не підтверджено, оскільки до огляду надані закриті фанерні ящики; щодо обладнання АСАП-26 для повітряного судна Ан-26. Обладнання до цього часу не встановлено. Під час аудиту проводився огляд обладнання. Наявність чи відсутність обладнання не підтверджено, оскільки для огляду надані закриті ящики, які не опломбовані. Під час огляду зазначені ящики не розкривались. Літак, на який планувалося встановити обладнання, перебуває в технічно несправному стані.
16.	Провести претензійно-позовну роботу щодо примусового виконання компанією Stilbay Holdings Limited обов'язків за контрактом з метою отримання предмета лізингу або повернення коштів підприємства.	Не виконано. У 2013 році планувалося отримати в платне користування (фінансовий лізинг) автоматизовану систему керування повітряним рухом для Симферопольського районного диспетчерського центру. Аудитом 2018 року встановлено, що поставлене обладнання, незважаючи на підписання додаткової угоди щодо зміни місця поставки, залишилось на території АР Крим. Претензійно-позовна робота Украерорухом не проводилась. З усього поставленого обладнання компанією Stilbay Holdings Limited в Украерорусі у наявності три монітори LED 28" EIZO (передані Дніпровському РСРП для використання на робочих місцях псевдопілотів на тренажері АС КІР «Aircon2100») та пульта Type 2 – 6 комплектів. Під час аудиту проводився огляд пультів Type 2. Обладнання до цього часу не встановлено. Наявність чи відсутність обладнання не підтверджено, оскільки для огляду надані закриті ящики, які не опломбовані. Під час огляду зазначені ящики не

	Зміст рекомендації	Стан урахування рекомендацій Рахункової палати:
		розкривались.
17	Провести роботу щодо приведення у відповідність із вимогами законодавства договору, укладеного з підрозділом ДСНС.	Не виконано. Укراерорухом продовжується здійснення оплати послуг ДСНС, оскільки договір, укладений з підрозділом ДСНС, не враховує вимог Порядку № 1037, відповідно до якого зокрема, відшкодування експлуатантам повітряних суден витрат за послуги, що надаються згідно з їх основною діяльністю, авіаційні сили і засоби яких залучаються ДСНС до несення чергування та проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування, здійснюється ДСНС на підставі укладених договорів за рахунок коштів державного бюджету та інших джерел, не заборонених законодавством, відповідно до кошторису витрат.
18	Забезпечити відшкодування зайво отриманих у 2016 році директором Укراероруху Бабейчуком Д. Г. премій.	Не виконано. Не забезпечено відшкодування Бабейчуком Д. Г. зайво отриманих у 2016 році премій. При цьому під час звільнення Бабейчука Д. Г. з займаної посади Украерорухом не забезпечено утримання зайво нарахованих коштів.
19	Переглянути Стратегічний план розвитку Украероруху до 2020 року та передбачити у ньому систему заходів на кожен рік, що деталізують зміст відповідного завдання кожної стратегічної цілі та розрахунок основних показників діяльності підприємства за напрямками діяльності за роками стратегічного планування з метою можливості реальної оцінки його виконання.	Виконано. Стратегічний план розвитку Украероруху на 2019 – 2023 роки, затверджений наказом Мінінфраструктури від 12.03.2019 № 154, враховує вимоги Наказу Мінекономрозвитку від 14.08.2013 № 971 “Про затвердження Методичних рекомендацій з питань методологічного забезпечення складання середньо- та довгострокових стратегічних планів розвитку державних підприємств, державних акціонерних товариств та господарських структур”.

	Зміст рекомендації	Стан урахування рекомендацій Рахункової палати:
20	Забезпечити розроблення та подання на затвердження Мінінфраструктури річних інвестиційних планів Украероруху з метою виконання вимог Закону України “Про управління об’єктами державної власності”.	Виконано. Украерорухом упродовж 2018 – 2020 років подавалися до Мінінфраструктури на розгляд та затвердження проекти річних інвестиційних планів. Проте річні інвестиційні плани Украероруху не затверджувалися Мінінфраструктурою.
21	Вжити заходів щодо зменшення простроченої кредиторської та дебіторської заборгованості.	Виконано частково. Украерорухом не забезпечено виконання заходів щодо зменшення сум дебіторської заборгованості. Зокрема лише заборгованість ПрАТ “Авіакомпанія міжнародні авіалінії України” станом на 31.12.2018 становила 458 147,1 тис. грн, на 31.12.2019 – 987 917,8 тис. грн, на 30.09.2020 – 1 061 548,5 тис. гривень.
22	Активізувати претензійно-позовну роботу за договорами від 26.12.2013 № 7.1-969/2013, № 7.1-970/2013, № 7.1-971/2013, № 7.1-972/2013, укладеними з ТОВ “Сегмент ЛТД”.	Не виконано. Украерорух повідомив, що активізувати претензійно-позовну роботу за договорами від 26.12.2013 № 7.1-969/2013, № 7.1-970/2013, № 7.1-971/2013, № 7.1-972/2013, укладеними з ТОВ “Сегмент ЛТД”, неможливо, оскільки рішеннями вищих судових інстанцій у задоволенні позовних вимог Украероруху відмовлено.
23	Привести Положення про облікову політику Украероруху, затверджене наказом Украероруху від 18.12.2012 № 495, у відповідність із вимогами чинного законодавства.	Виконано. Положення про облікову політику та організацію бухгалтерського обліку Украероруху, затверджене наказом від 12.06.2019 № 520, яким встановлено, що облікова політика Украероруху розроблена на підставі Міжнародних стандартів фінансової звітності та Міжнародних стандартів бухгалтерського обліку, Закону України від 16.07.1999 № 996-XIV “Про бухгалтерський облік та фінансову звітність”, Положення про документальне забезпечення записів у бухгалтерському обліку.
24	Забезпечити виконання відділом внутрішнього аудиту	Виконано. Із запланованих на I півріччя 2020 року управлінням внутрішнього аудиту 28 контрольних заходів

	Зміст рекомендації	Стан урахування рекомендацій Рахункової палати:
	покладених на нього повноважень щодо здійснення фінансового контролю за використанням і збереженням фінансових ресурсів підприємства.	заплановано чотири перевірки. А саме – три перевірки окремих питань фінансово-господарської діяльності, у т. ч. питань щодо стану дебіторської заборгованості та претензійно-позовної роботи в апараті управління Украероруху (РСП “Київцентраеро”, апарат управління Украероруху, Одеське РСП) та одну перевірку стану збереження та ефективності використання майна, у т. ч. земельних ділянок (Харківський РСП, Львівський РСП, апарат управління Украероруху). Решта контрольних заходів склалися із проведення моніторингу за окремими господарськими операціями, аналізу інформації щодо проведення процедур закупівель та узагальнення інформації з виконання планів заходів щодо усунення порушень і недоліків, виявлених попередніми аудитами.
	Оцінка виконання рекомендацій Рахункової палати об’єктом контролю	55 відсотків

Зведена інформація про врахування рекомендацій Рахункової палати, викладених у Рішенні від 20 серпня 2019 року № 20-8 “Про розгляд Звіту про результати аудиту ефективності використання коштів державного бюджету та управління майном державними підприємствами у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України”

Зміст рекомендації		Стан врахування:
Рекомендовано Кабінетові Міністрів України доручити Мінінфраструктури:		
1.	Розглянути питання про притягнення до дисциплінарної відповідальності державного секретаря Міністерства інфраструктури України Галущака А. Е. згідно з вимогами Закону України “Про державну службу” у зв’язку з можливим перевищенням службових повноважень.	Не виконано. Відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 15.04.2020 № 415 Галущака А. Е. звільнено з посади державного секретаря Міністерства інфраструктури України відповідно до частини першої статті 87¹ Закону України “Про державну службу”. Інформації щодо притягнення до дисциплінарної відповідальності до аудиту не надано.
2.	Підготувати проект нормативно-правового акта про внесення змін 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, щодо зменшення розміру відрахувань чистого прибутку ДП МА “Бориспіль” до попереднього рівня показників.	Виконано. Постановою КМУ від 6 травня 2020 р. № 349 «Про внесення змін до пункту 1 Порядку відрахування до державного бюджету частини чистого прибутку (доходу) державними унітарними підприємствами та їх об’єднаннями» встановлено, що за результатами фінансово-господарської діяльності у 2020 році державними підприємствами “Міжнародний аеропорт “Бориспіль” та “Міжнародний аеропорт “Львів” імені Данила Галицького” відрахування частини чистого прибутку (доходу) здійснюються у розмірі 30 відсотків.

	Зміст рекомендації	Стан врахування:
3.	Провести оцінку фіскальних ризиків, пов'язаних з діяльністю суб'єктів господарювання ДП МА "Бориспіль" та ДП МА "Львів".	Виконано. Проведена оцінка фіскальних ризиків та подано консолідовану інформацію щодо підприємств галузі за I півріччя 2020 року до Мінфіну листом від 18.09.2020 № 12988/16/10-20.
4.	Розробити заходи щодо ефективного управління та розпорядження майном державних підприємств, що належать до сфери управління Міністерства.	Виконано. За інформацією Мінінфраструктури, 30.07.2020 видано окреме доручення заступника Міністра інфраструктури України № 333/16/11-20, відповідно до якого Департаменту управління об'єктами державної власності та фінансово-господарської діяльності щоквартально надаються плану-схеми всього державного нерухомого майна, що перебуває на балансі; надається перелік договорів фрахтування, фрахтової справи, заборгованості місяця; повідомляється про факти невиконання орендарями умов договорів оренди, погіршення стану орендованого майна та здійснені заходи щодо усунення таких фактів. До аудиту надано копію зазначеного доручення та звітність державних підприємств за III квартал 2020 року, що засвідчує виконання доручення. <i>Довідково: На виконання цього доручення ДП МА "Бориспіль" надали (лист від 14.10.2020 № 19-22/1Е-196) Міністерству інфраструктури України формальні плани та плани-схеми. ДП МА "Львів" надало інформацію листом від 13.10.2020 № 1770/01.01-16. ДП Украерорух надало інформацію листом від 12.10.2020 № 1-12.4/9524/20.</i>
5.	Вжити заходів щодо переукладання контрактів з керівниками ДП МА "Бориспіль" та ДП МА "Львів" відповідно до норм законодавства.	Не виконано. За наданими до аудиту контрактами керівників ДП МА "Бориспіль" та ДП МА "Львів" у 2019-2020 роках, контракти не переукладалися.
Рекомендувати Мінінфраструктури:		
6.	Забезпечити створення наглядових рад на ДП МА "Бориспіль" та ДП МА "Львів" з	Виконано частково. Наглядова рада в ДП МА "Бориспіль" створена наказом Мінінфраструктури від 03.06.2019 № 411. За інформацією Мінінфраструктури, наглядова рада в ДП МА "Львів" не створена.

	Зміст рекомендації	Стан врахування:
	метою виконання повноважень, покладених на Міністерство Законом України “Про управління об'єктами державної власності” та іншими актами законодавства.	
7.	Забезпечити приведення статутів підприємств у відповідність із вимогами законодавства, а саме з урахуванням змін, внесених Законом України від 02.06.2016 № 1405 “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо управління об'єктами державної та комунальної власності”.	Виконано частково. Наказом Мінінфраструктури від 25.05.2020 № 329 “Про деякі питання діяльності державного підприємства “Міжнародний аеропорт “Бориспіль” затверджено Статут в новій редакції. За інформацією Мінінфраструктури до Статуту ДП МА “Львів” зміни після проведеного аудиту не вносилися.
8.	Протягом двох місяців забезпечити виконання вимог Закону України “Про управління об'єктами державної власності” в частині списання майна ДП МА “Бориспіль” та ДП МА “Львів”.	Не виконано. За інформацією Мінінфраструктури, ДП МА “Бориспіль” не зверталось до міністерства щодо списання майна; ДП МА “Львів” двічі зверталось до міністерства щодо списання 90 одиниць (транспортних засобів), проте Комісією з розгляду питань стосовно розпорядження майном (протокол від 26.02.2020 № 02/20) вирішено відмовити у наданні згоди на списання майна з балансу підприємства та запропоновано здійснити його відчуження шляхом продажу.
9.	Вжити заходів щодо залучення додаткових джерел фінансування та інвестицій з метою	Виконано. За інформацією Мінінфраструктури, завершено введення в експлуатацію паркінгу (1 пускового комплексу) в установленому законодавством порядку за власні кошти підприємства. Сертифікат IV

	Зміст рекомендації	Стан врахування:
	завершення будівництва паркінгу на ДП МА "Бориспіль".	№ 163200830344.
10.	Забезпечити проведення інвентаризації майна, яке знаходиться в користуванні ДП МА "Бориспіль" та ДП МА "Львів", у тому числі земельних ділянок.	Не виконано. За інформацією Мінінфраструктури ДП "МА "Бориспіль" надало до Мінінфраструктури інформацію щодо проведення інвентаризації майна, яке знаходиться в користуванні листами від 27.03.2020 № 33-22Е-1, від 22.06.2020 № 33-22Е-6 та від 29.09.2020 № 33-22-31. ДП "МА "Львів" імені Данила Галицького" надало до Мінінфраструктури інформацію щодо проведення інвентаризації майна, яке знаходиться в користуванні листами від 31.03.2020 № 740/01.01-16, від 30.06.2020 № 1147/01.01-16 та від 24.09.2020 № 1671/01.01-16. Підтверджуючих документів щодо проведення інвентаризації майна Мінінфраструктури не надано.
11.	Розробити та затвердити з урахуванням результатів діяльності керівника умови, критерії, диференційовані показники та розміри посадового окладу керівників ДП МА "Бориспіль" та ДП МА "Львів".	Не виконано. Посадовий оклад керівника підприємства визначається контрактом. Для ДП «МА «Бориспіль» зазначені функції здійснює наглядова рада. Відповідно до Положення про наглядову раду ДП МА "Бориспіль" до компетенції наглядової ради віднесено встановлення розміру винагороди Генерального директора Аеропорту, а не встановлення посадового окладу.
13.	Погодити облікову політику, якою керується ДП МА "Львів" при складанні та поданні фінансової звітності.	Виконано. Облікову політику для цілей ведення обліку і складання звітності за МСФЗ у ДП МА "Львів" погоджено листом Мінінфраструктури від 16.07.2019 № 8185/17/10-19.
14.	Забезпечити належний контроль за виконанням стратегічних та інвестиційних планів державних підприємств.	Виконано частково. За інформацією Мінінфраструктури розроблено та затверджено наказ Мінінфраструктури від 22.12.2018 № 651 «Про заходи із складання перспективних планів розвитку в установах, організаціях та на підприємствах, що належать до сфери управління Мінінфраструктури, та акціонерних товариствах, функції з управління корпоративними правами щодо

	Зміст рекомендації	Стан врахування:
		яких здійснює Мінінфраструктури». Інформації щодо здійснення контролю за виконанням стратегічних та інвестиційних планів державних підприємств до аудиту не надано.
15.	Забезпечити своєчасне затвердження фінансових планів ДП МА “Бориспіль” та ДП МА “Львів”.	Не виконано. Розпорядженнями Кабінету Міністрів України від 15.11.2019 № 1098-р затверджено фінансовий план ДП “Міжнародний аеропорт “Львів” на 2020 рік (тобто з простроченням встановленого терміну на 2,5 місяця) та від 19.08.2020 № 1058-р затверджено фінансовий план ДП “Міжнародний аеропорт “Бориспіль” на 2020 рік (тобто через 7 місяців і 19 днів після початку фінансового року).
16.	Вжити заходів щодо оформлення ДП МА “Бориспіль” та ДП МА “Львів” договорів оренди в установленому законодавством порядку.	Виконано частково. За інформацією Мінінфраструктури, протягом 2020 року в міністерстві проведено дванадцять комісій з розгляду питань стосовно розпорядження майном. На засіданнях Комісій розглянуто 46 питань щодо укладання/продовження договорів оренди державного нерухомого майна, що перебуває на балансі ДП МА “Бориспіль”, та 6 питань щодо укладання договорів оренди державного нерухомого майна, що перебуває на балансі ДП МА “Львів”. Документальних підтверджень щодо оформлення ДП МА “Бориспіль” та ДП МА “Львів” договорів оренди в установленому законодавством порядку до аудиту не надано.
17.	Вжити заходів щодо удосконалення системи внутрішнього контролю в Міністерстві, Державіаслужбі, на ДП МА “Бориспіль” та ДП МА “Львів” у частині використання майна державними підприємствами.	Виконано. За матеріалами, наданими до аудиту, управління внутрішнього аудиту Мінінфраструктури протягом 2019–2020 років здійснювало перевірку використання майна ДП МА “Бориспіль” та ДП МА “Львів”.
	Оцінка виконання рекомендацій Рахункової палати об’єктом контролю.	53 відсотка

Зміст рекомендації		Стан врахування:
Рекомендовано Державній авіаційній службі України		
18.	Розробити план заходів з усунення виявлених порушень та недоліків і поінформувати Рахункову палату.	Виконано. В. о. Голови Державної авіаційної служби України С. Коршуком 05.12.2019 затверджено план заходів з усунення виявлених під час аудиту ефективності використання коштів державного бюджету та управління майном державними підприємствами у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України.
19.	Дооформити пакет документів ТзОВ “Готельно-курортний комплекс “Карпати” відповідно до Правил допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних суден.	Виконано частково. Беручи до уваги розбіжності між інформацією Державного земельного кадастру та Інструкцією з виконання польотів в район злітно-посадкового майданчика “Дрогобич”, земельні питання знаходяться в стадії врегулювання. Зокрема, Державіаслужба листом від 22.10.2020 № 1.2.16-8602-20 запропонувала до врегулювання земельних питань видати NOTAM про закриття ЗПС-2 ґрунтової, який виданий 23.10.2020.
20.	Подати пропозиції Мінінфраструктури щодо урегулювання на законодавчому рівні порядку сплати державних зборів до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях.	Виконано. Верховною Радою України прийнято Закон України від 13.07.2020 № 3759 “Про внесення змін до Повітряного кодексу України щодо удосконалення механізму справляння державних зборів за кожного пасажиря, який відлітає з аеропорту України, та за кожену тонну вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України”, яким на законодавчому рівні врегульовано питання порядку сплати державних зборів до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях. На виконання розділу II Закону № 3759 постановою від 02.12.2020 № 1188 внесені зміни до постанови Кабінету Міністрів України від 28.09.93 № 819 “Про створення Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях”.
21.	Розробити та подати Мінінфраструктури проєкт нормативно-правового акта, який	Не виконано. Під час проведення круглого столу 27.11.2019 року в Антимонопольному комітеті України та обговорення проєкту наказу ДАСУ про затвердження Авіаційних

	Зміст рекомендації	Стан врахування:
	встановлюватиме чіткі, прозорі та об'єктивні критерії для забезпечення недискримінаційних і конкурентних умов та надасть можливість доступу суб'єктам господарювання на ринки послуг з наземного обслуговування в аеропортах України.	правил України "Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах" було прийнято рішення щодо необхідності проведення повторного громадського обговорення з метою прийняття остаточної редакції проекту Авіаційних правил України з урахуванням всіх зауважень та пропозицій від учасників ринку та заінтересованих сторін.
22.	Провести службове розслідування за фактом безспірного списання коштів за рішенням суду на користь Антимонопольного комітету України, допущеного посадовими особами Державіаслужби.	Не виконано. Службове розслідування не проведено. Посадовими особами Державіаслужби, відповідальними за розроблення нормативно-правового акта, неналежно виконано посадові обов'язки. Державіаслужбою не надано документів, які б підтверджували факт звернення до АМКУ щодо продовження строку виконання зобов'язання, встановленого рішенням АМКУ від 06.12.2016 № 526-р.
	Оцінка виконання рекомендацій Рахункової палати об'єктом контролю	50 відсотків
Рекомендовано ДП МА "Бориспіль"		
23.	Вжити заходів щодо забезпечення відшкодування незаконно нарахованої та фактично виплаченої заробітної плати у 2016, 2017, 2018 роках в. о. генерального директора ДП МА "Бориспіль" Дихне Є. Г.	Не виконано. ДП МА "Бориспіль" подано апеляційну скаргу на рішення Київського окружного адміністративного суду від 07.07.2020 по справі № 320/7325/19, триває розгляд справ в судах.

	Зміст рекомендації	Стан врахування:
24.	Розробити генеральний план, детальний план території та план зонування.	Виконано частково. Розпорядженням Бориспільської РДА від 13.11.2019 № 664 затверджено детальний план території в межах Гірської сільської ради Бориспільського району Київської області. Генеральний план та план зонування території не розроблено.
25.	Забезпечити оформлення правовстановлюючих документів на всі земельні ділянки, які є у власності.	Виконано частково За інформацією ДП МА “Бориспіль” станом на 15.10.2020 в користуванні ДП МА “Бориспіль” на території Бориспільського району та міста Бориспіль перебуває 62 земельні ділянки загальною площею 950,4151 га. До Державного реєстру речових прав внесені відомості по 61 земельній ділянці загальною площею 949,8004 га, що становить 99,94 відс. загальної площі земель, які знаходяться в користуванні аеропорту, без урахування земель на території АР Крим. Щодо оформлення правовстановлюючих документів на земельну ділянку площею 0,6147 га ДП МА “Бориспіль” листом від 19.09.2019 № 33-22-16 звернулося до Бориспільського міського голови щодо надання згоди на розроблення технічної документації із землеустрою щодо встановлення (відновлення) меж земельної ділянки в натурі (на місцевості).
	Оцінка виконання рекомендацій Рахункової палати об’єктом контролю	50 відсотків
Рекомендовано ДП МА “Львів”		
26.	Протягом двох місяців вжити заходів щодо введення в експлуатацію відповідно до вимог законодавства об’єктів, побудованих для проведення Євро-2012 за кошти, залучені під державні гарантії.	Не виконано. Станом на завершення аудиту (28.12.2020), у зв’язку із недофінансуванням об’єктів до Євро-2012, замовником робіт за яким виступає ДП “Дирекція з будівництва об’єктів до Євро-2012 у м. Львові” (ДП “Західінфрапроект”), аеродромні об’єкти та інші споруди де-факто експлуатуються ДП МА “Львів” як незавершене будівництво, яке не введено в експлуатацію.

	Зміст рекомендації	Стан врахування:
27.	Врегулювати питання закріплення права постійного користування земельними ділянками за ДП “Украерорух”, на яких розміщуються його об’єкти.	Не виконано. Станом на завершення аудиту (28.12.2020) питання щодо закріплення права постійного користування земельними ділянками, на яких розміщено 5 об’єктів ДП “Украерорух” площею 0,3632 га, а саме: стартово - диспетчерський пункт СДП-312 (0,0145 га), стартово - диспетчерський пункт СДП-132 (0,0365 га), радіолокаційна система посадки (0,2240 га), азимутально-далекомірний радіомаяк DVOR/DME (0,0100 га), радіотехнічна система ближньої авіації РСБН (0,0100 га), залишається невирішеним.
28.	Провести інвентаризацію договорів оренди нерухомого майна та забезпечити їх укладання відповідно до норм законодавства.	Не виконано. В інформації про розгляд рішення Рахункової палати від 20.08.2019 № 20-8 в колонках “інформація про результати розгляду рекомендацій” та “заходи щодо усунення виявлених порушень” зазначено, що проведено інвентаризацію договорів оренди державного майна та акт звірки буде направлено ФДМУ. Проте акти звірки договорів оренди та інформація (відповідь) регіонального відділення Фонду державного майна України по Львівській, Закарпатській та Волинській областях щодо продовження дії восьми договорів оренди відсутні.
29.	Звернення до Національної поліції України (протягом місяця) щодо повернення державного майна до ДП МА “Львів”, а саме 2-х пасажирських трапів марки TDLABS 580 та 2-х причіпних пасажирських трапів марки Zodiac CDS 2046.	Не виконано. Одеська місцева прокуратура № 2 поінформувала про направлення Повідомлення ДП МА “Львів” від 22.01.2020 № 174/01.01-16 про вчинення злочину та Ухвали суду від 08.05.2020 до Приморського відділення поліції в м. Одесі ГУНП в Одеській області, за місцем реєстрації ТОВ “Аеропорт Хендлінг”. Таким чином, станом на 28.12.2020 року ДП МА “Львів” два пасажирські трапи марки TDLABS 580 та два причіпні пасажирські трапи марки Zodiac CDS 2046 за договорами оренди від 06.10.2015 № ОД/2015/10/06/2 та від 26.02.2016 № ОД/2016/02/26/2 не повернуто. На сьогодні ДП МА “Львів” не володіє даними щодо місцезнаходження двох пасажирських трапів марки TDLABS 580 та двох причіпних пасажирських трапів марки Zodiac CDS 2046, так як їх місце перебування не встановлено.

	Зміст рекомендації	Стан врахування:
30.	Ведення претензійно-позовної роботи щодо відшкодування плати за оренду 2-х пасажирських трапів марки TDLABS 580 та 2-х причіпних пасажирських трапів марки Zodiac CDS 2046, переданих у строкове платне користування ТОВ “Аеропорт Хендлінг” за договорами оренди від 06.10.2015 № ОД/2015/10/06/2 та від 26.02.2016 № ОД/2016/02/26/2.	Не виконано. 30.09.2020 ДП МА “Львів” звернулося до Південно-західного апеляційного господарського суду через Господарський суд Одеської області з апеляційною скаргою про її скасування та визнання поточних грошових вимог кредитора ДП МА “Львів”. Ухвалою від 12.10.2020 року “Про відкриття апеляційного провадження” за апеляційною скаргою ДП МА “Львів” відкрито апеляційне провадження на ухвалу господарського суду Одеської області від 22.09.2020 у справі № 916/1428/19. Станом на 28.12.2020 поточні грошові вимоги кредитора ДП МА “Львів” до боржника – ТОВ “Аеропорт Хендлінг” в сумі 13 022 518,34 грн (заборгованість по оренді, неустойка та витрати по сплаті судового збору) не розглянуті.
31.	Забезпечити відшкодування зайво отриманих виплат заробітної плати у вигляді премії у 2017 році генеральним директором ДП МА “Львів” Романовською Т. В.	Не виконано. Відповідно до інформації про розгляд рішення Рахункової палати від 20.08.2019 № 20-8 від 11.12.2019, зазначено, що премія була виплачена підприємством генеральному директору ДП МА “Львів” Романовській Т. В. на виконання наказу Міністерства інфраструктури України від 24.04.2018 № 26-О. Станом на 28.12.2020 року, вищевказаний наказ не був скасований або визнаний незаконним. Також зазначено, що не підлягає відшкодуванню заробітна плата в сумі 14 201,05 грн, з огляду на діюче законодавство. Відповідно до Закону України “Про оплату праці”, до структури заробітної плати може входити додаткова заробітна плата, що включає премію. Згідно з ст. 1215 Цивільного кодексу України не підлягає поверненню заробітна плата, якщо її виплата проведена юридичною особою добровільно за відсутності рахункової помилки з її боку і недобросовісності набувача. Отже, нормами законодавства заборонено повернення заробітної плати з будь-яких інших підстав.
32.	Вжити заходів щодо дотримання вимог статті 39 Закону України “Про	Не виконано Відповідно до Інформації про розгляд рішення Рахункової палати від 20.08.2019 № 20-8 зазначено, що замовником об’єктів, побудованих для

	Зміст рекомендації	Стан врахування:
	регулювання містобудівної діяльності” в частині введення в експлуатацію об’єктів та споруд, розташованих на території ДП МА “Львів”.	проведення ЄВРО-2012, є Державне агентство інфраструктурних проєктів України, тому на нього покладається вжиття заходів щодо дотримання вимог статті 39 Закону України “Про регулювання містобудівної діяльності” в частині введення в експлуатацію об’єктів, побудованих для проведення ЄВРО-2012, розташованих на території ДП “МА “Львів” ім. Данила Галицького”, та на цей час ввести в експлуатацію об’єкти, збудовані до Євро-2012, неможливо у зв’язку з відсутністю фінансування робіт будівництва/реконструкції об’єктів-2012.
	Оцінка виконання рекомендацій Рахункової палати об’єктом контролю	0 відсотків