



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45
www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України надсилає для погодження проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до Аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України» (далі – проект наказу).

Просимо погодити проект наказу в найкоротший строк.

- Додатки: 1. Копія проекту наказу на 5 арк. в 1 прим.
2. Аналіз регуляторного впливу на арк. в 1 прим.
3. Оприлюднене повідомлення про оприлюднення проекту наказу на арк. в 1 прим.

Міністр

В. ОМЕЛЯН

Вадим Маринець 351 48 05

343750



15:27

№2364/09/14-18 від 18.07.2018

0.31

Державна регуляторна служба України
№ 10409/0/19-18 від 24.07.2018





МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№

**Про затвердження Змін до
Аеропортових зборів за
обслуговування повітряних суден і
пасажирів в аеропортах України**

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 р. № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» та абзацу восьмого підпункту 13 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р. № 460, **наказую**:

1. Затвердити Зміни до Аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 14 квітня 2008 р. № 433, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 14 травня 2008 р. за № 408/15099, що додаються.

024100

2. Відділу авіаційного транспорту забезпечити:

подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

оприлюднення цього наказу на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

3. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

4. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Міністр



В. ОМЕЛЯН

ЗАТВЕРДЖЕНО
наказ Міністерства інфраструктури
№ _____

Зміни до Аеропортових зборів за обслуговування
повітряних суден і пасажирів в аеропортах України

1. Розділ I викласти в такій редакції:

«I. Загальні положення

1.1. За аеропортове обслуговування повітряних суден (далі – ПС) і пасажирів пов'язане із забезпеченням: посадки-зльоту ПС, обслуговування пасажирів в аеровокзалі, наднормативної стоянки ПС, авіаційної безпеки, стягуються аеропортові збори за ставками, що наведені в додатках 1-21

1.2. У аеропортових зборах терміни вживаються у таких значеннях:

аеропортовий збір за обслуговування ПС і пасажирів в аеропортах України (аеропортовий збір) – граничний (максимальний) розмір плати, що стягується з користувача аеропорту (аеродрому) за надання послуг із забезпечення посадки-зльоту ПС, обслуговування пасажирів в аеровокзалі, авіаційної безпеки, наднормативної стоянки (далі – послуги), та призначений для покриття витрат експлуатанта аеропорту (аеродрому), пов'язаних з утриманням аеропорту (аеродрому), інвестування в аеропорт, що проводиться з метою підтримки та/або підвищення його пропускної спроможності та/або рівня якості послуг;

аеропортовий збір за забезпечення посадки-зльоту ПС – граничний (максимальний) розмір плати, що стягується з користувача аеропорту (аеродрому), призначений для покриття витрат експлуатанта аеропорту (аеродрому) пов'язаних з: утриманням (інвестуванням) об'єктів та спеціальних засобів, призначених для забезпечення посадки-зльоту ПС (в

тому числі льотної смуги, руліжних доріжок з прилеглою ґрунтовою частиною, дренажної системи, світлосигнальної системи, орнітологічним, радіотехнічним забезпеченням польотів ПС, комплексом заходів аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів, забезпеченням швидкої медичної допомоги і нормативної стоянки ПС;

аеропортовий збір за обслуговування пасажирів в аеровокзалі – граничний (максимальний) розмір плати, що стягується з користувача аеропорту (аеродрому), призначений для покриття витрат експлуатанта аеропорту (аеродрому), пов'язаних з використанням та утриманням: пасажирського терміналу для обслуговування пасажирів під час відправлення/прибуття/трансферу (за виключенням комерційних площ, що підлягають здачі в оренду, залів та зон підвищеного комфорту), та осіб, які зустрічають і проводжають пасажирів, обладнання для забезпечення обслуговування пасажирів та багажу в аеровокзалі (за виключенням авіамоствів), а також для покриття витрат експлуатанта аеропорту (аеродрому) пов'язаних з: створенням умов для проходження митного та паспортного контролю, забезпеченням належного доступу до послуг пасажирів з обмеженими фізичними можливостями або осіб з інвалідністю; користуванням наземними транспортними засобами аеропорту, які відносяться до забезпечення доступу пасажирів до будівлі аеровокзалу (автобуси та/або інші види транспорту для трансферу пасажирів між терміналами аеропорту);

аеропортовий збір за забезпечення авіаційної безпеки – граничний (максимальний) розмір плати, що стягується з користувача аеропорту (аеродрому), призначений для покриття витрат експлуатанта аеропорту (аеродрому), пов'язаних з комплексом превентивних заходів безпеки, які застосовуються на регулярній основі та направлені на забезпечення захисту від актів незаконного втручання (за виключенням заходів для забезпечення додаткового рівня безпеки, наданих за додатковим запитом користувача аеропорту (аеродрому)), та які забезпечуються із залученням людських і матеріальних ресурсів аеропорту. Витрати на забезпечення безпеки, які відносяться до неавіаційної діяльності, повинні включатися до вартісної основи такої діяльності;

аеропортовий збір за наднормативну стоянку ПС – граничний (максимальний) розмір плати, що стягується з користувача аеропорту (аеродрому), призначений для покриття витрат експлуатанта аеропорту (аеродрому) в межах контрольованої зони, пов'язаних з використанням та утриманням аеродрому для стоянки ПС понад нормативний час, освітленням, пожежною охороною протягом цього часу. Витрати на цей збір визначаються за їх розподілом між нормативним і наднормативним часом стоянки.».

2. Абзац другий пункту 2.2 Розділу II виключити.

3. Пункт 3.1 Розділу III викласти в такій редакції:

«3.1. Ці Аеропортові збори є граничними.

З метою стимулювання авіакомпаній як комерційних партнерів аеропортів за рішенням керівника аеропорту до граничних ставок цих Аеропортових зборів можуть застосовуватись знижувальні коефіцієнти: при виконанні регулярних рейсів - до 0,2, при виконанні чартерних рейсів - до 0,7, виходячи з економічної ефективності та з дотриманням вимог законодавства про захист економічної конкуренції, а також з урахуванням ціни квитка.».

В. о. начальника
Відділу авіаційного транспорту



А. БІБЕР

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до Аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України»

I. Визначення проблеми

Наразі потребує розв'язання проблема можливого подвійного включення витрат під час формування цінової політики аеропорту. Чинні визначення аеропортових зборів не дають чіткого розуміння переліку витрат, що належать до аеропортових зборів.

Внесення змін до Аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 14 квітня 2008 року № 433, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 14 травня 2008 року за № 408/15099, зокрема, введення визначень аеропортових зборів, дасть змогу забезпечити:

- чітке дотримання принципів формування аеропортових зборів відповідно до Політики ІКАО стосовно аеропортових зборів за аеронавігаційне обслуговування, зокрема, транспарентності через доведення до користувачів аеропорту складових компонентів аеропортових зборів; відсутності дискримінації – через мінімізацію загроз застосування аеропортом анти-конкурентної практики або зловживання домінантним становищем; створення передумов для забезпечення розумної прибутковості на рівні та у визначеному вигляді, що забезпечить ефективне фінансування на ринках капіталу з метою інвестування в розвиток інфраструктури аеропорту;
- відображення економічних принципів, визначених статтею 15 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;
- чітке визначення вартісної основи зборів шляхом справедливого співвідношення витрат, що розподіляються між зборами, щоб жодна категорія користувачів аеропорту не зазнавала витрат, неправильно віднесених на її рахунок;
- уникнення подвійного включення витрат під час формування цінової політики аеропорту.

Чинним законодавством дозволено застосування знижувальних коефіцієнтів до аеропортових зборів від 1 до 0,2 тільки для регулярних рейсів, що стримує потенційний розвиток ринку чартерних перевезень. Можливість застосування знижувальних коефіцієнтів для чартерних рейсів приведе до залучення нових авіакомпаній у цей сегмент ринку та створить сприятливі умови розвитку чартерного ринку загалом. Збільшення кількості рейсів сприятиме розвитку конкуренції в аеропорту та, як наслідок, зниженню вартості квитків на чартерні авіаційні перевезення, а також дасть змогу аеропортам отримати додаткові надходження завдяки гнучкій ціновій політиці та досягти рентабельності.

Реалізація акта вплине на:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Держава	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Суб'єкти господарювання	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
у тому числі суб'єкти малого підприємництва	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

II. Цілі державного регулювання

Метою державного регулювання проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до Аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України» (далі – проект акта) є розв'язання проблеми уникнення подвійного включення витрат під час формування цінової політики аеропорту завдяки чіткому визначенню вартісної основи зборів, визначенню на справедливій основі співвідношення витрат, що розподіляються між зборами таким чином, щоб жодна категорія користувачів аеропорту не зазнавала витрат, неправильно віднесених на її рахунок.

Можливість застосування знижувальних коефіцієнтів для чартерних рейсів приведе до залучення нових авіакомпаній у цей сегмент ринку та створить сприятливі умови розвитку чартерного ринку загалом. Збільшення кількості рейсів сприятиме розвитку конкуренції в аеропорту та, як наслідок, зниженню вартості квитків на чартерні авіаційні перевезення, а також дасть змогу аеропортам отримати додаткові надходження завдяки гнучкій ціновій політиці та досягти рентабельності.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Залишити чинне регулювання	Відсутність знижувальних коефіцієнтів для чартерних рейсів
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Застосування знижувальних коефіцієнтів для чартерних рейсів дасть змогу стимулювати розвиток ринку чартерних перевезень

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Види альтернатив	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Залишити чинне регулювання	Відсутні	Додаткових витрат не очікується
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Залучення авіакомпаній до чартерних перевезень з аеропортів України, створення сприятливих умов для розвитку авіаційних чартерних перевезень. Збільшення кількості рейсів сприятиме розвитку конкуренції в аеропорту та, як наслідок, зниженню вартості квитків на авіаційні перевезення, а також дасть змогу аеропортам отримати додаткові надходження завдяки гнучкій ціновій політиці та стати рентабельні	Додаткових витрат не очікується

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць		20		-	20
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків		100 %		-	X

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Види альтернатив	Вигоди	Витрати
1. Альтернатива Залишити чинне регулювання	Відсутні	<p>Втрата можливого доходу (втрачена вигода). Через зафіксованість державою аеропортових зборів авіакомпанії відмовляються від співробітництва з регіональними аеропортами України і відкриття нових чартерних рейсів. Аеропорти втрачають потенційних користувачів аеропортових послуг і зазнають збитків.</p> <p>Усі розрахунки втрати можливого доходу (втраченої вигоди), що пов'язані з нерегульованістю порушеного питання, наведено на прикладі середньостатистичного регіонального аеропорту, а саме:</p> <p>- планово-розрахункова вартість середньозваженого</p>

		<p>аеропортового збору - від 20 дол. до 23 дол. в розрахунку на 1 пасажир для літака в чартерній конфігурації типу Airbus-320;</p> <p>- потенційний втрачений пасажиропотік в кожному з 10 аеропортів, які можуть приймати літаки типу Airbus-320, - у середньому 20 000 пас. \ рік;</p> <p>- орієнтовна сума недоотриманих пасажирських зборів для кожного аеропорту: 20000 x 14 дол. = 280 тис. дол. на рік (мінімум) або 322 тис. на рік (максимум)</p> <p>Зважаючи на вказані розрахунки, орієнтовно кожен аеропорт, який не може залучити хоча б 1 рейс на день будь-якої авіакомпанії, щороку втрачає значні суми доходів</p>
<p>2. Альтернатива Прийняття регуляторного акта</p>	<p>Додаткові доходи. Орієнтовні додаткові доходи для одного аеропорту, спроможного приймати літаки типу Airbus-320, за 1 рік становитимуть: 280 тис. дол. (мінімум) або 322 тис. (максимум). Можливість застосування знижувальних коефіцієнтів до аеропортових зборів на чартерні рейси підвищить ефективність співпраці аеропорту та авіакомпаній, сприятиме залученню додаткових авіаційних перевізників до виконання</p>	<p>Додаткових витрат не очікується</p>

	<p>чартерних рейсів до/з аеропорту.</p> <p>Здійснення нових додаткових чартерних рейсів з аеропортів України збільшить пасажиропотік, сприятиме розвитку конкуренції в аеропорту та, як наслідок, зниженню вартості квитків на авіаційні перевезення, а також дасть змогу аеропортам отримати додаткові доходи</p>	
--	--	--

Витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акта (згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта)

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат (за п'ять років), гривень
<p>Альтернатива 1.</p> <p>Залишити чинне регулювання</p> <p>Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)</p>	<p>Втрачена вигода за 5 років для одного середньорозрахункового аеропорту – $280\,000 \times 5 = 1\,400\,000$ дол. США</p>
<p>Альтернатива 2.</p> <p>Прийняття регуляторного акта</p> <p>Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)</p>	<p>Витрати не передбачаються.</p> <p>Вигода для одного середньорозрахункового аеропорту за 5 років очікується у розмірі 1 400 000 дол. США</p>

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Залишити чинне регулювання	1	Проблема залишається
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	4	Ця альтернатива дає змогу повністю досягти поставлених цілей державного регулювання без додаткових витрат

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
1. Альтернатива Залишити чинне регулювання	Відсутні	Розмір втрати можливого доходу (втрачена вигода) становить мінімум 280 тис. дол. на рік для одного середньо-розрахункового аеропорту. Втрат зазнають як аеропорти, так і авіакомпанії, що негативно впливає на відрахування до державного бюджету	Проблема залишається

<p>Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта</p>	<p>Додатковий дохід становитиме близько 280 тис. дол. на рік для одного середньо-розрахункового аеропорту. Прийняття проекту наказу дасть змогу залучити до аеропортів нових авіаційних перевізників і, як наслідок, знизити вартість авіаквитків, підвищити статус України як авіаційної держави з європейським авіаційним законодавством. Крім того, аеропорти отримають додаткові доходи завдяки залученню нових авіаперевізників</p>	<p>Витрати не передбачаються</p>	<p>Ця альтернатива дає змогу повністю досягти поставлених цілей державного регулювання без додаткових витрат завдяки можливості застосування знижувальних коефіцієнтів.</p>
---	--	----------------------------------	---

V. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Прийняття регуляторного акта, зокрема введення визначень аеропортових зборів, дасть змогу забезпечити:

- чітке дотримання принципів формування аеропортових зборів відповідно до Політики ІКАО стосовно аеропортових зборів за аеронавігаційне обслуговування», зокрема прозорості через доведення до користувачів аеропорту складових компонентів аеропортових зборів; відсутності

дискримінації через мінімізацію загроз застосування аеропортом антиконкурентної практики або зловживання доміантним становищем; створення передумов для забезпечення розумної прибутковості на рівні та у визначеному вигляді, що забезпечить ефективне фінансування на ринках капіталу з метою інвестування в розвиток інфраструктури аеропорту;

- відображення економічних принципів, визначених статтею 15 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;

- чітке визначення вартісної основи зборів шляхом справедливого співвідношення витрат, що розподіляються між зборами, щоб жодна категорія користувачів аеропорту не зазнавала витрат, неправильно віднесених на її рахунок;

- уникнення подвійного включення витрат під час формування цінової політики аеропорту;

Можливість застосування аеропортами знижувальних коефіцієнтів приведе до збільшення кількості рейсів, сприятиме розвитку конкуренції в аеропорту та, як наслідок, зниженню вартості квитків на авіаційні перевезення, а також дасть змогу аеропортам отримати додаткові надходження завдяки гнучкій ціновій політиці та досягти рентабельності.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги

Від впровадження регуляторного акта негативних результатів не очікується. Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів органів виконавчої влади та юридичних осіб.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Передбачається, що регуляторний акт набере чинності відповідно до законодавства. При цьому строк дії регуляторного акта не обмежений. Зміна строку дії проекту акта можлива в разі зміни актів законодавства, що регулюють зазначені питання.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Результативність регуляторного акта визначатиметься за такими показниками:

кількість пасажирів, відправлених з аеропортів України чартерними рейсами;

кількість чартерних рейсів з/до аеропортів України;

розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів;

кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта;

розмір коштів і час, що витрачатимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта;

рівень поінформованості суб'єктів господарювання і фізичних осіб.

Проект наказу та аналіз регуляторного впливу розміщено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України (<http://www.mtu.gov.ua>) у розділі «Регуляторна діяльність».

ІХ. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності дій акта буде здійснювати Відділ авіаційного транспорту Міністерства інфраструктури України на підставі показників, визначених у розділі VIII цього аналізу.

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через рік після набрання чинності актом.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через два роки з дня набрання ним чинності.

Періодичні відстеження результативності регуляторного акта будуть здійснюватися раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності акта.

Відстеження результативності буде здійснюватися за допомогою статистичного методу та на основі статистичних даних (державна статистична звітність «Про роботу авіаційного транспорту» форма № 31-ЦА), а також отриманої від аеропортів України відповідної інформації.

Міністр інфраструктури України

В. ОМЕЛЯН

« _____ » 20 _____ р.



Київ, вул. Митрополита Василя Лемківського, 99

Телефон: +380 44 200 00 00

Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Містобудра Інфраструктури

«Про затвердження Змін до Авіапортських зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України»

- 1. [Затвердження змін до Авіапортських зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України](#)
- 2. [Затвердження змін до Авіапортських зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України](#)
- 3. [Затвердження змін до Авіапортських зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України](#)
- 4. [Затвердження змін до Авіапортських зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України](#)

Проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження змін до Авіапортських зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України» (далі – проект наказу) розроблено Міністерством інфраструктури України згідно з необхідністю міського управління вартісної обслуговування повітряних суден та основних службовців-авіаційників до розподілення між зборами заповнення вихідно-дніми авіаційників для надання спеціалізованих послуг аеропорту безстатусними налітними компаніями.

Затвердження змістовних характеристик для частини зборів в аеропортах здійснюється шляхом виконання процедури прийняття рішення за участю представників авіаційних компаній, а також представників аеропорту, що повинно бути затверджено Міністерством інфраструктури України. Згідно з проектом наказу, змінюється вартість квитків на частину авіаційників, що здійснюють надання послуг аеропорту практично повну авіапортських служб, додати надання послуг авіаційників.

Розглядаючи наказу, не призведе до збільшення доходності аеропортів в аеропортських зборів. Метою прийняття наказу є врегулювання питання щодо збільшення повільного збільшення вартості надання послуг авіаційників до аеропортів, а саме збільшення вартості основних авіапортських зборів та основних службовців-авіаційників, до розподілення між зборами, щоб кожна категорія користувачів аеропорту не збільшила вартість надання послуг авіаційників на рівні зборів.

Затвердження та розподіл до проекту наказу проводиться протягом 30 календарних днів з дня оприлюднення проекту наказу на веб-сайті Міністерства інфраструктури України за адресою: [http://www.minfra.gov.ua](#) та електронною поштою за адресою: [mailto:infra@mininfra.gov.ua](#). Проектні офіси та контактні дані на веб-сайті: [http://www.minfra.gov.ua](#).

ВСІ ОГОЛОШЕННЯ



Зв'язатися з нами
Адреса: Київ, вул. Митрополита Василя Лемківського, 99

Додатково інформація
Телефон: +380 44 200 00 00

Електронна пошта
Email: [infra@mininfra.gov.ua](#)

Сайт
[http://www.minfra.gov.ua](#)

Соціальні мережі
Facebook: [https://www.facebook.com/mininfra](#)

Twitter: [https://twitter.com/mininfra](#)

Instagram: [https://www.instagram.com/mininfra](#)

LinkedIn: [https://www.linkedin.com/company/mininfra](#)

YouTube: [https://www.youtube.com/mininfra](#)

Telegram: [https://www.telegram.com/mininfra](#)

WhatsApp: [https://www.whatsapp.com/mininfra](#)

Viber: [https://www.viber.com/mininfra](#)

Skype: [https://www.skype.com/mininfra](#)

Slack: [https://www.slack.com/mininfra](#)

Discord: [https://www.discord.com/mininfra](#)