

МЕХАНІЗМ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В КОНТЕКСТІ АКТИВІЗАЦІЇ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Шевченко Ярослав Сергійович

аспірант,

Державна навчально-наукова установа

«Академія фінансового управління»

В умовах глобальної рецесії доходи багатьох урядів є недостатніми для задоволення потреб у видатках на фінансування ринкової інфраструктури, що вимагає значного скорочення видатків або підвищення податків. Найпоширенішою моделлю управління авіаційною інфраструктурою є державна власність. Управління державними аеропортами у світі, як правило, відбувається у трьох різних формах: управління державною власністю на чолі з урядом; державна корпорація заснована на державній формі власності, а також власність місцевого самоврядування. Управління державною власністю традиційно вважається перспективною формою управління. Однак концепція нового державного менеджменту в управлінні аеропортами базується на комерціалізації, корпоратизації та державно-приватному партнерстві. Державно-приватне партнерство (далі – ДПП) є поширеним механізмом фінансування галузевої інфраструктури в усьому світі. ДПП виникло в аеропортах як альтернатива державним аеропортам та їх повній приватизації. Державно-приватне партнерство – це, як правило, угода в якій приватний сектор використовує свій капітал і досвід для надання послуг або об'єктів державній установі. Натомість держава розділяє ризики, а іноді й вигоди проекту. Перевагою ДПП є залучення практик приватного бізнесу до традиційних державних секторів економіки, а також прагнення нівелювати недоліки обох способів ведення бізнесу за рахунок оптимального розподілу ресурсів, сфер відповідальності та ризиків.

ДПП в авіаційній галузі має забезпечити: капітал, необхідний для реалізації програм масштабного будівництва сучасних авіалайнерів, об'єктів логістики та інфраструктури; кошти, необхідні для підтримки поточної діяльності літакобудування; фінансування модернізації телекомунікаційної мережі (перехід від аналогового до цифрового стандарту); контракти з провідними міжнародними компаніями на обслуговування бортів, утримання та будівництво нових станцій

технічного обслуговування польотів (ADS-B)¹; контракти на інтеграцію послуг з передачі даних на створення та експлуатацію служби передачі даних управління повітряним рухом. Космічне спостереження ADS-B охоплює океанські, полярні та віддалені регіони, доповнює існуючі наземні системи, які обмежені повітряним простором Землі.

Яскравим прикладом реалізації механізму ДПП в авіаційній галузі є створення космічної системи спостереження за повітряним рухом ADS-B відповідно до цілей сталого розвитку (ЦСР). Оскільки більше 50% пасажирських авіаперевезень здійснюються над океанами, це створює стимули до економії палива, а також жорсткого контролю впливу CO₂ на навколишнє середовище (ЦСР 14, 15). Об'єднавши зусилля у цьому напрямку, американські компанії Iridium та Aireon LCC, а також канадська компанія Nav Canada у співпраці з урядом Канади створили революційну платформу для надання послуг спостереження провайдером аеронавігаційних послуг та авіакомпаніям по всьому світу.

Канада є першою країною у світі, яка приватизувала цивільну аеронавігаційну систему, а Nav Canada залишається однією з небагатьох приватних компаній у світі, яка відповідає за управління повітряним рухом, польотною інформацією та надає інші аеронавігаційні послуги [1]. В рамках ДПП Aireon LCC було визначено спільним підприємством, яке фінансує, розробляє, розгортає та експлуатує єдине у світі глобальне рішення для відстеження та моніторингу світових повітряних суден за допомогою космічної системи ADS-B. Завдяки такій співпраці вдалося сконцентрувати в єдиному центрі прийняття рішень високоточний глобальний набір даних для безпечного та ефективного управління повітряними суднами в міжнародному повітряному просторі. Aireon LCC зарекомендувала себе як лідер на ринку авіаційних даних, що надаються космічною мережею ADS-B [2].

Важлива місія ДПП в авіаційній екосистемі полягає в тому, щоб допомагати безпечно та ефективно керувати повітряними суднами в міжнародному повітряному просторі. Ефективна взаємодія державного та приватного капіталів у рамках реалізації механізму ДПП в авіаційній галузі дозволила впровадити сучасні системи нагляду за повітряним рухом через розгалужену мережу регіональних диспетчерських центрів, диспетчерських веж, станцій технічного обслуговування, центрів

¹ ADS-B (Automatic Dependent Surveillance-Broadcast) – космічна система спостереження за повітряним рухом. Ця передова технологія спостереження, що поєднує джерело позиціонування літака, бортову авіоніку та наземну інфраструктуру для створення точного інтерфейсу спостереження між літаком і диспетчерською службою. ADS-B – це технологія спостереження на основі високої продуктивності, яка є більш точною, ніж радар, що складається з двох різних сервісів: ADS-B Out і ADS-B In.

технічного обслуговування, центрів польотної інформації та навігаційних засобів по всьому світу (рис. 1).

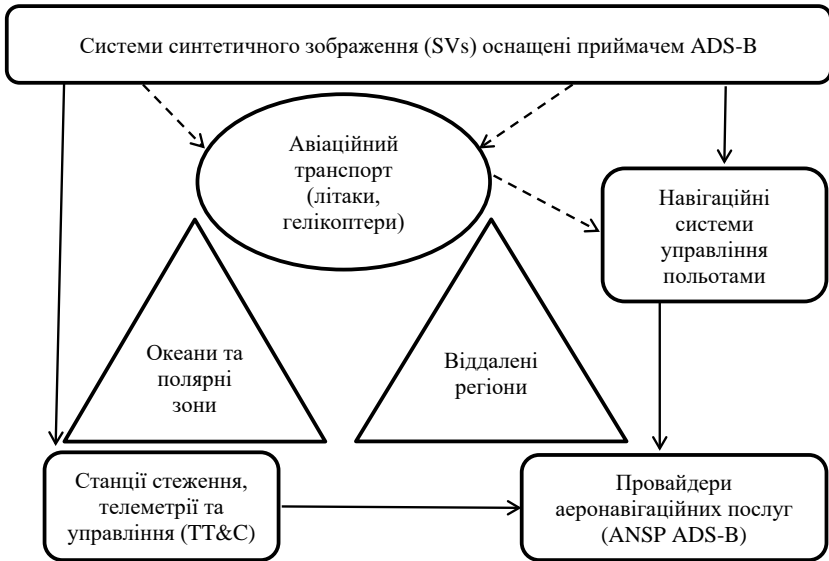


Рис. 1. Концепція управління космічною системою спостереження за повітряним рухом ADS-B

Джерело: побудовано автором [3]

ДПП є основним механізмом, прийнятим особливо у фінансуванні та експлуатації нових аеропортів та/або терміналів в Канаді (табл. 1).

Таблиця 1

Характеристики успішної реалізації механізму ДПП

Складові елементи ДПП	Заходи ефективного управління ДПП
1	2
Дотримання інтересів учасників в рамках законодавства	
Проектна документація та система планування	Призначення фахівців, відповідальних за розробку проектно-кошторисної документації. Розробка проекту. Адміністрування проекту, планування. Затвердження контрактної документації.
Договірна документація	Існуючі політико-правові особливості та нормативно-правові акти, правила та стандарти ДПП.
Вибір приватного партнера	Порядок вибору приватного партнера. Методологія оцінки конкурсних пропозицій. Критерії оцінки.

1	2
Прозорість	
Інформаційний менеджмент	Система інформаційного менеджменту. Класифікація інформації. Інструменти комунікації.
Фінансовий менеджмент	Фінансова/інвестиційна стратегія Програма стимулів та компенсацій. Процедури та механізм розрахунків з приватним партнером.
Підзвітність, участь та зацікавленість сторін	Участь сторін та громадськості. Участь громадськості у плануванні та реалізації проєкту. Аналіз доцільності проєкту. Аналіз економічних та соціальних наслідків проєкту.
Гарантія якості	Нагляд за будівництвом. Вибір субпідрядників. Оцінка відповідності параметрам проєкту.
Участь в управлінні	Система управління проєктом. Наявність участі в 10 проєктах ДПП.
Управління проєктом відповідно ЦСР	
Взаємодія з учасниками та зацікавленими сторонами в розвитку інфраструктурного проєкту.	Вибір підходу до взаємодії з учасниками та зацікавленими сторонами. Процедури узгодження та реалізації прийнятих рішень. Процедури вирішення конфліктів та спорів.
Управління процесом обслуговування	Стратегія управління інфраструктурою. Програма утримання інфраструктури.
Організаційна структура	Розробка організаційної структури прийняття рішень. Розробка ієрархічної структури в проєкті ДПП.
Ефективність та результативність	
Система моніторингу та контролю за реалізацією проєкту	Система та структура моніторингу за ходом реалізації проєкту. Процедури звітності за проєктом.
Адміністрування проєкту	Порядок ведення проєктної документації та система звітної документації.

Джерело: побудовано автором [2]

Окрім досягнутих успіхів, існують також напрями, які потребують вдосконалення щодо розробки та реалізації механізму ДПП в розвитку авіаційної інфраструктури. Більш прозорі, комплексні та структуровані умови контрактів, належний розподіл ризиків, більш точне прогнозування попиту та зусилля, спрямовані на подолання певних проблем, пов'язаних з суспільними інтересами, визначені як основні вимоги до майбутніх ефективних рішень.

Список використаних джерел:

1. Management's Report And Audited Consolidated Financial Statements Of Nav Canada. URL: <https://www.navcanada.ca/en/fs--august-31-2023-en.pdf>

2. Aireon Advancing Aviation with Investment in Next-Generation Data Products. URL: <https://aireon.com/aireon-advancing-aviation-with-investment-in-next-generation-data-products/>
3. Aviation and Climate Change Seminar 23-24 October 2012 ICAO Headquarters, Montreal, Canada. URL: <https://www.icao.int/Meetings/acli/Documents/NEXA24October-am.pdf>