

## **ОЦІНКА СВІТОВОГО ДОСВІДУ ЗАСТОСУВАННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ**

У науковій статті визначено сутність державно-приватного партнерства, охарактеризовані типи взаємодії держави та приватного капіталу, надано інформацію про кількість проектів та загальну суму інвестованого капіталу за типами взаємодії держави і приватного бізнесу у авіаційній галузі за регіонами світу, а також проведений аналіз аеропортів України за організаційно-правовою формою.

В науковій статті определена суть государственно-частного партнерства и описаны типы взаимодействия государства и частного капитала. Подана информация о количестве проектов и сумме инвестиционного капитала за типами взаимодействия государства и частного бизнеса в авиационном секторе за регионами мира. Проведен анализ аэропортов Украины за организационно-правовой формой собственности.

In the scientific article explains the purpose of public-private partnership, characterized types of interaction between state and private capital, provided information on the number of projects and total amount of invested capital by types of interactions of state and private business in the aviation industry over the regions, as well as the analysis of the airports of Ukraine for organizational legal form.

**Постановка проблеми.** Приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними вимогами - важлива складова стратегії держави, спрямованої на забезпечення конкурентоспроможності України на світовому ринку. Необхідність інвестування значних коштів у модернізацію та розширення нової інфраструктури вітчизняних аеропортів вплинула на новий підхід до управління аеропортами, новими структурами власності та приватними капіталовкладеннями. Зміна способів володіння аеропортами та контролю за ними, з урахуванням процесу комерціалізації, може вплинути на процес управління. Права власності на деякі аеропортові служби, які підверглися процесу комерціалізації, повністю або частково передаються у володіння приватного сектору, який впливає на їхнє управління і якість роботи. У зв'язку з цим особливої актуальності набуває проблема дослідження світового досвіду застосування державно-приватного партнерства в авіаційній галузі.

**Аналіз останніх досліджень публікацій.** Методологічним фундаментом здійснення дослідження даної тематики стали праці українських та зарубіжних науковців різних напрямів. Дослідженню актуальних соціально-економічних проблем державно-приватного партнерства займалися Автомонов О.А., Бондар Н.М., Вакарчук О.І., Варнавський В. Г., Вдовенко Ю.С., Веретенікава О.В., Дергачев Н.П. та інші. Розвиток авіаційної галузі, зокрема діяльність аеропортів, досліджувалися

такими галузевими експертами, як Андрианов Ю.А., Бугайко Д.О., Вдовенко Ю.С., Косарев О.Й., Кулик В.А., Ложачевська О.М., Паламарчук Ю.А., Персианов В. А., Полторацька О. Т., Полянська Н.С., Сич Є.М. та іншими.

**Формування цілей статті.** Актуальність наукового дослідження пов'язана із необхідністю застосування державно-приватного партнерства в авіаційній галузі, зокрема в діяльності аеропортів України. Даному питанню сьогодні не приділяється достатня увага, і воно не відображене у науково-дослідних напрацюваннях. Необхідність вирішення цих питань обумовила вибір теми даного дослідження.

**Вклад основного матеріалу дослідження.** Дослідження практики господарювання як економічно розвинених країн, так й країн, що розвиваються, свідчить про зростання активності застосування різних форм партнерства держави та приватного бізнесу у різноманітних галузях. Особливий інтерес до цієї практики спостерігається у пострадянських країнах. Це пояснюється багатьма прикладами успішного вирішення проблем не тільки у галузях інфраструктури (транспорті, житлово-комунальному господарстві, медицині, освіті тощо), а й в стратегічних сферах, що раніше перебували виключно у державній монополії (наприклад, військові та космічні розробки). У західній практиці така взаємодія держави та приватного бізнесу отримала назву Public-Private Partnership (PPP), тобто державно-приватного партнерства [1].

Державно-приватне партнерство (ДПП) - це достатньо тривала спільна діяльність публічного сектора (державних установ) і приватних підприємств, метою якої є досягнення ними спільної мети (наприклад, виконання проекту у сфері інфраструктури), хоча вони й прагнуть задовольнити свої власні інтереси [2].

Предметом державно-приватного партнерства є розвиток, використання та управління державною та муніципальною власністю.

Слід зазначити, що сьогодні серед науковців не існує єдиного погляду на сутність державно-приватного партнерства. Так, одні спеціалісти розглядають ДПП як форму непрямой приватизації, насамперед, через те, що досвід країн з розвинутими ринковими відносинами часто свідчать про перерозподіл повноважень між державою та приватним бізнесом з передачею останньому широких повноважень, пов'язаних з володінням, експлуатацією, будівництвом та фінансуванням об'єктів суспільного значення.

Інші науковці вбачають у ДПП особливу, повноцінну форму заміни приватизації державних об'єктів, яка дає змогу, з одного боку – реалізувати потенціал підприємницької ініціативи приватного капіталу, а з іншого – зберегти контрольні функції держави у суспільно значущих секторах економіки. При цьому держава залишається власником об'єктів, залучаючи до вирішення багатьох завдань приватний капітал. Тобто у даному випадку державно-приватне партнерство розглядається виключно як форма оптимізації виконання та надання суспільству публічних благ.

Незважаючи на різне бачення державно-приватного партнерства як у вітчизняній, так й зарубіжній практиці, все ж можна виокремити низку основних спільних рис у розумінні такого партнерства:

- модель взаємодії держави та приватного бізнесу передбачає об'єднання їхніх зусиль та ресурсів (у тому числі сильних сторін та переваг);

- між учасниками партнерства обов'язково має місце розподіл ризиків;

- метою створення партнерств є реалізація найбільш суспільно значущих проектів;

- взаємодія держави та приватного бізнесу передбачає довгострокову основу;

- предметом партнерства є розвиток, використання та управління державною та муніципальною власністю.

Аналіз практики участі приватного бізнесу у транспортній галузі, що проводився за базою даних Світового банку, дав змогу виокремити чотири типи взаємодії приватного капіталу та держави у проектах державно-приватного партнерства [3]:

- контракти підряду (на управління об'єктом та на оренду об'єкта),
- концесії (обслуговування, експлуатація та передача об'єкта (ROT); обслуговування, оренда та передача об'єкта (RLT); будівництво, обслуговування, експлуатація та передача об'єкта (BROT);

- нові проекти або проекти «з нуля» ( будівництво, оренда та передача об'єкта (BLT); будівництво, експлуатація та передача об'єкта (BOT); будівництво, володіння та експлуатація об'єкта (BOO); приватне будівництво та експлуатація об'єкта; оренда об'єкта);

- продаж активів ( повна та часткова приватизація) [4].

Найбільш активно залучення приватного бізнесу у галузь транспорту відбувається у країнах Латинської Америки та Карибського басейну. На цей регіон припадає 37% усіх проектів ДПП. Друге місце посідає Східна Азія і Тихоокеанський регіон (частка таких проектів становить 30%) [4]. Найбільш поширеним типом є концесії (55%), найменш поширеним – контракти на управління та оренду (5%). Активність залучення приватного капіталу для вирішення проблем розвитку транспорту забезпечує й відповідне зростання інвестицій у галузь. Найбільш активно застосовуються проекти ДПП у дорожньому будівництві (вони становлять 49,3% від загальної кількості проектів у транспортній галузі). Деяко менша частка припадає на морські порти (30%). Тільки 9,2% проектів були реалізовані на залізничному транспорті та 11,5% - в аеропортах.

Передача в концесію особливо поширена в європейських країнах. Як приклади можна привести такі об'єкти як:

- Паризький авіаційний вузол і аеропорт «Heathrow», де в концесію передана вся неавіаційна діяльність,

- головний хаб-центр Північної Європи - аеропорт Копенгагена, форма власності на землю якого є на 34 % державною;

- аеропорт Банкока, найбільший і самий завантажений термінал Південно-Східної Азії, що належить державі, що передала управління призначеному оператору в особі Аеропортової Адміністрації Таїланду, але термінали залізниці й стикувальна платформа швидкісної автомагістралі працюють на умовах концесії [5].

До теперішнього часу в багатьох країнах концесії, контракти на будівництво й інші форми управління державним і муніципальним майном, об'єктами транспортної інфраструктури стали повноцінною заміною й альтернативою програмам приватизації. При цьому в сфері транспортної інфраструктури концесії явно домінують серед всіх інструментів непрямой приватизації (табл. 1).

Таблиця 1

**Форми партнерства держави і приватного сектора в сфері транспортної інфраструктури в країнах, що розвиваються**

| Форма партнерських відносин | Аеропорти | Морські порти | Залізничні дороги | Автомобільні шляхи | Всього |
|-----------------------------|-----------|---------------|-------------------|--------------------|--------|
| Спільні підприємства        | 15        | 13            | 7                 | 17                 | 52     |
| Будівництво і управління    | 15        | 56            | 8                 | 35                 | 114    |
| Управління                  | 5         | 23            | 8                 | 6                  | 42     |
| Концесії                    | 33        | 77            | 47                | 262                | 419    |
| Всього:                     | 68        | 169           | 70                | 320                | 627    |

Дослідження практики господарювання як економічно розвинених країн, так й країн, що розвиваються, свідчить про зростання активності застосування різних форм партнерства держави та приватного бізнесу у різноманітних галузях.

Всі аеропорти в країнах ЄС спочатку належали і управлялися державними органами на національному, регіональному або місцевому рівні. Державна служба ЦА управляла всією групою аеропортів або для кожного з них був створений окремий орган, що управляє. Дана модель управління аеропортами існувала декілька десятиліть, аж до 70-х років минулого століття. В більшості випадків, в цей період аеропорти були неефективними, їх розвиток був обмежений витратними повноваженнями органів влади, що управляють [6].

Приклади продажів аеропортів в приватні руки наведені в табл. 2 [7].

Таблиця 2

**Аналіз продажу найбільших аеропортів світу**

| Країна         | Аеропорт                                      | Кількість проданих акцій       |
|----------------|---|--------------------------------|
| Австрія        | Відень  | 50%                            |
| Чехія          | Пардубіце                                     | Повний продаж                  |
| Данія          | Копенгаген                                    | Міноритарний пакет (25%)       |
| Великобританія | ВАА (7 аеропортів)<br>Аеропорт Ліверпуль Джон | Повний продаж<br>Повний продаж |

|           |  |  |
|-----------|--|--|
|           | Леннон<br>Аеропорт Робін Гуд<br>Донкастер Шеффілд<br>Аеропорт Дюрхем Тіс Веллі<br>Аеропорт манчестер Ситі<br>Іст Мідландс<br>Белфаст<br>Бірінгем | Повний продаж<br>Повний продаж<br>Повний продаж<br>Повний продаж<br>Повний продаж<br>Контрольний пакет |
| Німеччина | Гамбург  | 49%  |

Стосовно України, то на сьогоднішній день працює: 11 аеропортів (27,5 % до загальної кількості аеропортів), які мають акціонерну форму власності і 11 аеропортів (27,5 % до загальної кількості аеропортів), які мають державну форму власності та 18 аеропортів (45 % до загальної кількості аеропортів) комунальної власності (табл. 3).

Таблиця 3

### Розподіл аеропортів України за організаційно-правовою формою

| Організаційно-правова форма             | Аеропорти України     |                           |
|---|-----------------------|---------------------------|
|   | Кількість підприємств | % від загальної кількості |
| Державне підприємство                   | 11                    | 27,50%                    |
| Комунальне підприємство                 | 18                    | 45%                       |
| Відкрите акціонерне товариство          | 6                     | 15%                       |
| Закрите акціонерне товариство           | 0                     | 0                         |
| Товариство з обмеженою відповідальністю | 5                     | 12,50%                    |
| Всього                                  | 40                    | 100%                      |

В основному аеропорти відносять до муніципальної власності, тому основними інвесторами для аеропортів є муніципалітети. Але так як, майже неможливо створення у одному місці декількох аеропортів (виникає так званий технологічний монополізм), тому авіакомпанії здійснюють інвестування у розвиток аеропортів, що дозволяє їм мати власні виходи на посадку, стійки реєстрації та термінали та ін.

#### Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок.

Розвиток авіаційної техніки, підвищення категорійності аеропорту, а також збільшення пасажиропотоку і вантажопотоку спрямовують основні інвестиційні ресурси у такі напрямки розвитку аеропортів: розширення та вдосконалення льотно-посадкових смуг; розширення пропускної спроможності за рахунок створення нових терміналів обслуговування; побудова та розбудова додаткових льотно-посадкових смуг, що дозволяє приймати літаки різних типів і зменшує простой літаків; вдосконалення системи управління аеропортів та ін. Основними об'єктами інвестування аеропортів є: будівлі, споруди, обладнання, професійний склад, тощо.

Для розвитку аеропортового господарства потрібні масштабні інвестиції, з довгостроковими строками їх повернення. Основними причинами невдач в залученні коштів є: відсутність прозорості діяльності об'єднаних авіапідприємств, змішання двох бізнесів, ризик нецільового

використання коштів та нерегульованість взаємовідносин держави та приватного інвестору. Проаналізувавши існуючі проблеми аеропортів України, а саме в контексті залучення інвестицій, можемо зробити висновок, що негайне вирішення цих проблем сприятиме залученню інвестицій як в аеропорти, так і в авіаційну галузь в цілому.

**Список використаних джерел:**

1. European PPP Expertise Centre [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.eib.org/eppec/>

2. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски [Текст]/ Варнавский В.Г. – РАН; Институт мировой экономики и международных отношений. — М. : Наука, 2005. — 315с.

3. Schlitt, Rainer, 2003, «Public-private partnerships for public infrastructure projects? – Objectives and experiences in Germany and Europe».[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.eib.org/>

4. Бондар Н.М. Світовий досвід державно-приватного партнерства у транспортній галузі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua>

5. А.Г.Артамонов Мировая практика использования концессий и других форм государственно-частного партнерства для развития аэропортовой инфраструктуры [Текст] / Журн. "Недвижимость и инвестиции. Правовое регулирование", №1-2, 2006г.

6. De Palma A., Leruth L., Prunier G. Towards a Principal-Agent Based Typology of Risks in Public-Private Partnerships. IMF Working Paper WP/09/177, International Monetary Fund. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ideas.repec.org>

7. Кулик В.А., Косарев О.Й., Полянська Н.Є. Економічна концепція концесії аеропорту [Текст] / Кулик В.А., Косарев О.Й., Полянська Н.Є // Актуальні проблеми економіки: науковий економічний журнал. – К., 2009. – №3 (93). – С. 96-104.

8. Ареф'єва О.В., Штангрет А.М. Сучасний стан та ключові загрози для розвитку підприємств авіаційної галузі в Україні [Текст] / Формування ринкових відносин. – 2010. – №1. – С. 163–166.