

Хлопіна-Квіч О. І.,

аспірантка кафедри менеджменту та логістики

Національного авіаційного університету,

заступник начальника відділу Департаменту з питань надходження

та використання коштів державного бюджету в регіонах

Рахункової палати України

ФІНАНСОВІ АСПЕКТИ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В ГАЛУЗІ АВІАЦІЇ

Активізація бізнесу в умовах трансформаційної економіки базується на сталому підвищенні темпів інноваційної діяльності, що передбачає переорієнтацію підприємств на інтенсивне використання венчурного середовища як джерела запровадження інновацій.

Зважаючи на особливості венчурного бізнесу та його започаткування в Україні, підприємства – об'єкти інноваційного середовища – повинні мати можливість отримувати інформацію про венчурний бізнес і операції з ним, володіти інформацією, які саме суб'єкти венчурного середовища зацікавлені у розвитку того чи іншого напрямку діяльності в інноваційній сфері певного бізнесу, які функції і на якому рівні можуть виконувати венчурні фірми, фонди та об'єднання (саме цим займається венчурний консалтинг).

Особливо важливим є вибір сфер і галузей діяльності, в яких венчурний бізнес матиме найбільші перспективи. Серед таких високотехнологічних і динамічних видів діяльності, на нашу думку, – ділова авіація, розвиток якої в Україні відбувається прискореними темпами.

Аналізуючи зарубіжні матеріали про склад користувачів послуг ділової авіації, слід наголосити на прямій їх залежності від юридичного статусу підприємств. Основними замовниками є акціонерні товариства, корпоративна форма управління якими визнає за норму нагальну необхідність мати у своєму розпорядженні ділові літаки, що відповідає загальному темпу їхньої діяльності.

Ділові літаки – продуктивні інструменти, які допомагають корпораціям і окремим бізнесменам ставати мобільнішими, а їх бізнесу – вигіднішим. Цей факт підтверджено самою назвою – “ділова авіація”.

Окрім розвитку корпоратизації як стимулюючого чинника бізнес-авіації, нові моделі літаків є другим кон'юнктурутворюючим чинником.

Безумовним є також вплив зовнішнього авіаційного середовища на стан бізнес-авіації. На рис. 1 зображено розподіл літаків та компаній-операторів ділової авіації у світовому співвідношенні.

Більш ніж 75 % експлуатантів (10 982) і 72 % літаків (16 650) були розташовані в Північній Америці. На території Європи сконцентровано 1255 компаній експлуатантів, у розпорядженні яких було 2378 літаків, у той час як Південна Америка нараховувала 979 експлуатантів і 1533 літаки. 9 % компаній-експлуатантів і 11 % літаків були розпорошені в Африці, Азії, Центральній Америці, на Близькому Сході і в Океанії, куди входять Австралія і Тихоокеанські острови.

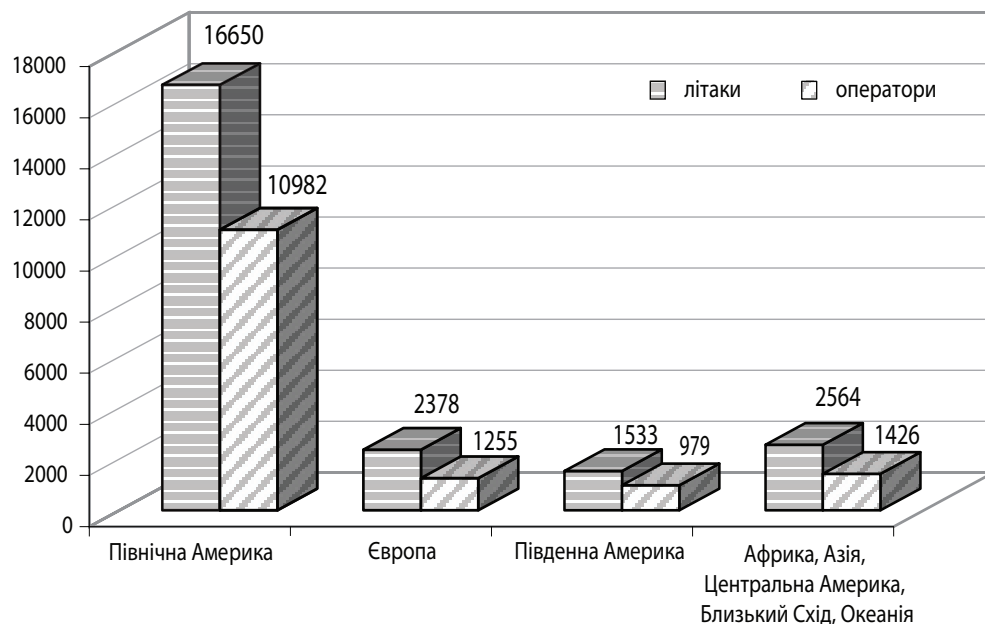


Рис. 1. Розподіл літаків та операторів ділової авіації у світовому співвідношенні

Розвиток ділової авіації пов'язаний з активізацією інноваційних процесів у високотехнологічних галузях, що характерно для сучасного бізнесу.

Узагальнивши теоретичні дослідження, розпочаті українським вченим-економістом світового рівня М. Туган-Барановським, австрійський вчений Й. Шумпетер на початку ХХ ст. вперше ввів у науку терміни “інновація” та “інноваційний процес”. У праці “Теорія економічного розвитку” (1911) Й. Шумпетер визначає п’ять типів нових комбінацій змін або інновацій:

- виробництво нового продукту чи відомого продукту нової якості;
- впровадження нового методу виробництва;
- освоєння нового ринку збуту;
- залучення до виробничого процесу нових джерел сировини;
- проведення реорганізації (введення нових організаційних форм).

Необхідно зазначити, що технічні нововведення справляють безпосередній вплив на організаційні процеси, які передбачають зміни у господарському механізмі, що відображено на рис. 2.

Безпосередній зв’язок між технічними, організаційними та соціально-економічними інноваційними процесами є двостороннім, тобто економічні нововведення можуть викликати зміни в організації виробництва і нерідко приводять до технічних інновацій.

Мета статті – визначити перспективи й обґрунтувати доцільність венчурного інвестування інноваційної сфери діяльності бізнес-авіації.

Історично склалося так, що попит на вільні інвестиційні ресурси значно перевищує пропозицію. Тому суб’єкти господарювання прагнуть створити максимально привабливі умови для залучення внутрішніх і зовнішніх інвестицій.



Рис. 2. Класифікація і взаємозв'язки інноваційних процесів на підприємстві

Інвестиційна привабливість (investment attractive) – це сукупність об'єктивних і суб'єктивних умов, які сприяють або перешкоджають процесу інвестування національної економіки на макро-, мезо- і мікрорівнях.

Для оцінки інвестиційної привабливості послуг ділової авіації необхідно враховувати економічні, географічні та соціальні передумови, які сприяють виникненню потреби у виконанні приватних рейсів на приватних невеликих літаках.

Інвестиційна привабливість – це також інтегральна характеристика окремих галузей, підгалузей і підприємств з позиції перспективності розвитку, прибутковості інвестицій та рівня інвестиційних ризиків. Вона оцінюється у процесі розробки інвестиційної стратегії підприємства і галузевої диверсифікації його інвестиційного портфеля.

З цього погляду інвестиції в підгалузь ділової авіації насамперед мають інноваційну спрямованість технічного, технологічного і сервісного характеру. Послуги ділової авіації можуть належати до категорії ексклюзивних, особливих за призначенням, індивідуалізованих за бажанням кожного замовника, осучаснених до рівня використання найпрогресивніших технічних рішень, ресурсів, сервісу. Ці послуги супроводжує не тільки авіаційний, але й фінансовий ризик.

Наприклад, Всесвітній банк у виборі конкретних напрямів інвестування керується певними чинниками як критеріями для прийняття рішень. Модернізовані нами критерії прийняття рішень щодо умов інвестування ділової авіації подано на рис. 3.

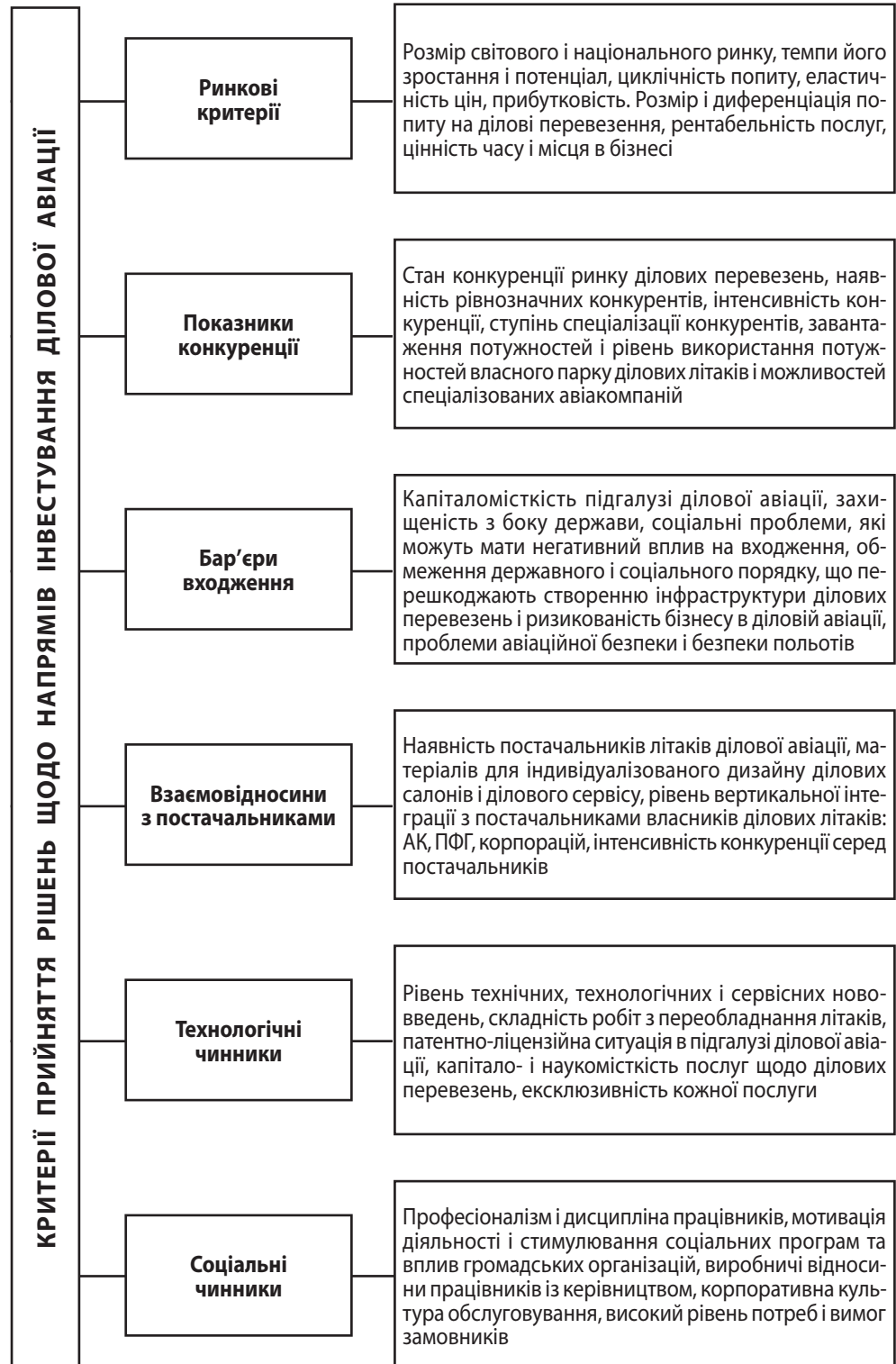


Рис. 3. Модернізовані критерії прийняття рішень щодо умов інвестування ділової авіації

Виконаний тематичний аналіз умов створення і функціонування ділової авіації України дав змогу встановити головні особливості цієї підгалузі авіаційного транспорту:

- чітко розподілений між основними чартерними (діловими) авіакомпаніями ринок ділових авіаперевезень, який характеризується певною сезонністю попиту; конкуренція в галузі – середнім рівнем, адже споживачі вже віддали перевагу певним авіакомпаніям і стали їх постійними корпоративними клієнтами. Крім того, спостерігається спеціалізація за чартерними вантажними перевезеннями, що обумовлено наявністю специфічної авіаційної техніки (АН-126, ІЛ-76, АН-225), спроможної перевозити надважкі та великогабаритні вантажі;
- бар'єри входження в галузь здебільшого визначаються станом нормативно-законодавчої бази, підвищеним рівнем інвестиційного ризику, ексклюзивністю вимог і потреб замовників, високим інноваційним порогом;
- взаємовідносини з постачальниками мають досить вільний міжнародний характер, обумовлений законодавчими та ринковими рамками, оскільки більшість міських ділових літаків та їх обладнання виробляються провідними авіаційними країнами світу;
- серед соціальних чинників, окрім інших, необхідно наголосити на великій концентрації кадрового авіаційного складу за всіма спеціальностями за часів СРСР та сконцентрованих в Україні у вигляді навчальних закладів.

Розглядаючи венчурне фінансування, необхідно чітко розділяти венчурні та прямі інвестиції. У світовій практиці інвестиції у підприємства або проекти, пов'язані з високими технологіями (high-tech), належать до венчурних. На відміну від них, прямі інвестиції – це механізм фінансового ринку, який існує поряд з іншими і ніяк не пов'язаний з рівнем ризику інвестованого проекту або стадією розвитку компанії.

Головною відмінною рисою венчурного інвестування є використання такого механізму у більшості країн світу для підприємств малого та середнього бізнесу.

Венчурний капітал передбачає:

- участь в управлінні компанією;
- надання фінансових коштів;
- реалізацію умови капіталовкладень в інновації тощо і найголовніше – здійснення капіталовкладень у малий та середній бізнес.

Авіаційна галузь на сучасному етапі розвитку відповідає всім переліченим вимогам венчурного капіталовкладення, а саме:

- збільшенню кількості чартерних авіакомпаній, які виконують рейси ділового призначення;
- збільшенню частки корпоративної (фракційної) власності в активах чартерних авіакомпаній;
- збільшенню ролі неавіаційних послуг, які надаються клієнтам чартерних авіакомпаній;

- характеру виконання чартерної діяльності, яка вимагає від власників авіакомпаній наявності найсучаснішої авіатехніки, яка б відповідала вимогам забезпечення потреб ділової авіації;
- виконанню авіарейсів на замовлення в авіакомпаніях, які здійснюють регулярні перевезення, пов'язані з невеликим ступенем ймовірності здійснення через брак резервних потужностей АК, що, безумовно, підвищує ризик бізнес-діяльності, пов'язаної з реальною потребою у термінових перельотах.

Водночас така специфічна підгалузь, як бізнес-авіація може забезпечити відповідні умови для ведення бізнес-діяльності. Проте виникає питання: чим саме повинна володіти бізнес-авіація, аби відповідати вимогам реалізації завдань, які об'єкти мають бути задіяні в інфраструктурі підгалузі для здійснення авіаперевезень за новою схемою.

Для бізнес-клієнта ділової авіації достатньо лише своєчасно оформити заявку на послуги авіакомпанії або оператора з авіаперевезень, що б забезпечило виконання авіаперевезення за необхідним маршрутом у зручний для клієнта час. Саме базові логістичні критерії бізнес-авіації мають особливу привабливість для клієнтів: швидкісні перельоти за визначеним маршрутом необхідної дальності і місцем посадки ПС, виконані в певний час з наданням ексклюзивного сервісу в польоті на вигідних для обох сторін умовах. Вказані критерії забезпечують високий рівень попиту на послуги ділової авіації.

Отже, незважаючи на специфіку ділових послуг бізнес-авіації, ексклюзивність конструкції та дизайну салонів ділових літаків, підвищену небезпеку авіаційних польотів, особливо в складних метеоумовах, цей бізнес є перспективним й інвестиційно привабливим. Інноваційний характер і ризикованість поряд з можливостями значної економічної віддачі вкладень забезпечує зацікавленість венчурних інвесторів у виконанні стратегічних завдань ділової авіації.

Література

1. Авиационный чартерный сервис, официальный Интернет-портал. — [http:// www.jetcharter.ru](http://www.jetcharter.ru).
2. Єріна А. М., Захожай В. Б., Єрін Д. Л. Методологія наукових досліджень: Навч. посіб. — К.: ЦНЛ, 2004. — 212 с.
3. Эксперт. — 2005. — № 49. — 26 дек.
4. Эксперт. — 2006. — № 49(98). — 18 дек.
5. CFO's Standard & Poors.