

УДК 338.33:656.71(045)

О. О. Федяєва,

аспірант кафедри фінансів, обліку і аудиту, Національний авіаційний університет, м. Київ

ШЛЯХИ ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ НА ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК АЕРОПОРТІВ

О. Fediaieva,

post-graduate student of finance, accounting and auditing of National Aviation University, Kyiv

WAYS TO ATTRACT INVESTMENTS ON INNOVATIVE DEVELOPMENT OF AIRPORTS

У статті розглянуто сучасні моделі залучення інвестиційних ресурсів на інноваційний розвиток аеропортів, визначено загальні та соціальні негативні фактори, що відлякують інвесторів.

In this article were considered modern methods to attract investments on innovative development of airports, general adverse economic and social negative factors that discourage investors were identified.

Ключові слова: інвестиційні ресурси, інновації, розвиток аеропортів, інноваційні технології, інфраструктура, інвестори.

Key words: investment resources, innovations, development of airports, innovative technologies, infrastructure, investors.

ВСТУП

Для ефективного функціонування економіки країни необхідна розвинена інфраструктура. Розвиток сучасних авіаційних підприємств неможливий без залучення інвестиційних ресурсів. Інвестиції виступають важливою умовою здійснення структурної перебудови національної економіки, забезпечення технічного прогресу, підвищення показників господарської діяльності на макро- та мікрорівнях. Сучасні інвестори мало зацікавлені вкладати кошти в українські аеропорти, оскільки висока вартість та довгостроковість авіаційної техніки призводить до тривалої окупності інвестиційних проектів (не менше ніж 10 років).

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Питання залучення інвестицій різними суб'єктами господарювання економіки досліджувалась у роботах таких вчених, як А. Маршала, Ф. Нота, Й. Шумпетера, К. Маркса, П. Массе, сучасних економістів — В. Бернса, І. Бланка, В. Бочарова, В. Іноземцева, Л. Абалкіна, В. Шарпа, Т. Хачатурова, В. Новожилова, та українських науковців: А. Пересада, В. Пономаренко, О. Ареф'єва та інших; в сфері організації і підвищення ефективності роботи авіаційного транспорту та інших видів транспорту необхідно виділити наукові праці Є.М. Сича, Ю.Ф. Кулаєва, О.О. Бакаєва, В.Г. Коби, В.В. Матвєєва, В.М. Загоруйко, Г.М. Юна, В.П. Ільчука, В.І. Щелкунова, О.М. Криворучко, В.Г. Шинкаренко, І.П. Садловської. Проте залишається невизначеним питанням, як привернути інвестиції для розвитку аеропортів.

МЕТА СТАТТІ

Ціллю статті є обґрунтування необхідності залучення інвестицій та визначити ряд проблем, які гальмують залучення інвестицій у розвиток аеропортів.

ВИКЛАДЕННЯ ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Аеропорти відіграють велику роль не тільки у розвитку повітряного транспорту, але і також в інших сферах економічного розвитку країни (торгівля, туризм, розвиток міжнародного економічного співробітництва), та в інтеграції країн в світове економічне співтовариство. У зв'язку з цим важливою задачею є покращення методів оцінки ефективності та формування програм розвитку аеропортів, ринкові механізми залучення інвестиційних ресурсів в інноваційний розвиток аеропортів. Аеропортам необхідно залучати довгострокові інвестиції, оскільки без них не буде надійно забезпечена пропускна спроможність аеропорту, авіаційна безпека та безпека польотів. Бюджетне фінансування аеропортів у наш час

недостатнє, особливо це стосується країн з нестабільною економічною та політичною системою. Отже, за допомогою тільки державного бюджету ця проблема вирішена не буде, необхідне залучення приватних інвесторів, а для цього необхідні новітні підходи к формуванню та обґрунтуванню ефективності програм розвитку аеропортів. В сучасних умовах глобалізації світової економічної системи проблема нестачі державних джерел фінансування, змушує керівників аеропортів знаходити способи та шляхи залучення приватних інвестицій для забезпечення ефективного розвитку повітряного транспорту [1].

Пропускна спроможність аеропорту, високі темпи зростання повітряних перевезень і збільшення конкуренції серед аеропортів світу буде стимулювати інвестиції в інфраструктуру аеропорту. Впровадження передових технологічних рішень в аеропортах є життєво важливим для максимальної ефективності роботи, поліпшення обслуговування пасажирів і якості послуг, пропонувані авіакомпаніями (табл. 1).

Приведення інфраструктури аеропортів згідно з міжнародними стандартами та вимогами є важливою частиною стратегії держави, спрямованої на забезпечення конкурентоспроможності України на світовому ринку. Інноваційне спрямування інвестиційних ресурсів забезпечить покращення продукції авіатранспортних послуг із новими властивостями, удосконалення якості надання авіаційних та неавіаційних послуг аеропортів.

Іноземним інвесторам зазвичай цікаві всі крупні аеропорти з високим рівнем пасажиропотоку. Сьогодні 98 відсотків загальних пасажиропотоків та 92 відсотки пошто-вантажопотоків припадає на 8 основних аеропортів України, а саме: Бориспіль, Дніпропетровськ, Донецьк, Київ (Жуляни), Львів, Одеса, Сімферополь та Харків. У 2012 році пасажиропотоки в аеропорту Бориспіль зросли порівняно з даними за 2011 рік на 5,5 відсотка, Дніпропетровськ — на 4, 2 відсотки, Донецьк — на 20,6 відсотки, Київ — на 83,5 відсотки, Львів — на 94 відсотки, Одеса — на 10, 1 відсотки, Сімферополь — на 15,6 відсотки, Харків — 62, 5 відсотки (рис. 1).

Фінансування інноваційного розвитку аеропортів на сьогоднішній день залишається важливим питанням. Існують такі перешкоди забезпечення інноваційної діяльності аеропортів необхідними коштами: відсутність розвиненої інфраструктури, постійний дефіцит державного бюджету країни, відсутність власних фінансових ресурсів у багатьох українських авіапідприємств, застаріла техніка та аеронавігаційне обладнання, невисока пропускна спроможність пасажирських терміналів, державні гарантії для інвесторів не мають забезпечення, недостат-

ня інформованість інвесторів про можливість вкладання коштів, недостатній розвиток механізмів страхування фінансових ризиків потенційних інвесторів та невідповідність законодавства України в сфері авіації міжнародним та європейським вимогам. Низька зацікавленість приватними інвесторами пояснюється тим, що не розроблені моделі залучення приватних інвестицій для розвитку державної частки інфраструктури, не розвинуті механізми управління і контролю за реалізацією подібних проектів.

Найважливіший елемент інвестиційної політики — це формування інвестиційних ресурсів за рахунок їх залучення з усіх доступних джерел. Існують різноманітні форми (моделі) залучення інвестицій: прямі інвестиції, оренда, концесія, створення спільних підприємств, приватизація, фінансування за допомогою облігаційних позик, акціонування (рис. 2).

Шляхами та способами розв'язання забезпечення інноваційної діяльності аеропортів необхідними коштами є:

- розвиток мережі вузлових аеропортів та створення національного вузлового аеропорту (хабу) на базі аеропорту "Бориспіль";

- підготовка техніко-економічних обґрунтувань, проектної документації, розробка механізмів фінансування комплексних проектів розвитку інфраструктури аеропортів;

- оновлення та модернізація об'єктів наземної інфраструктури, а також будівництво нових терміналів;

- прийняття нової редакції Закону України "Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації";

- забезпечення інтеграції України у європейську авіаційну транспортну систему (укладання Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір, участь у програмі організації повітряного руху в єдиному європейському повітряному просторі (SESAR), адаптація європейського законодавства щодо економічного регулювання доступу до ринку перевезень, впровадження європейських стандартів та вимог у сфері безпеки польотів, поглиблення участі України у загальноєвропейських авіаційних організаціях, впровадження основних складових концепції ЄС щодо Єдиного Європейського неба (SES)); прийняття нової редакції Повітряного кодексу України. Це призведе до поступової інтеграції ринку авіаперевезень та авіаційної галузі України до внутрішнього ринку ЄС, у тому числі в межах дії системи глобальної супутникової навігації "Галілео";

- розширення авіаційного співробітництва з ЄС та державами Чорноморського регіону з урахуванням Комунікації Європейської Комісії "Чорноморська взаємодія — нова регіональна ініціатива", а також в рамках транспортної осі від Балтійського моря до України та інших країн Чорноморсько-Каспійського регіону; відновити міжобласні перевезення (можуть здійснюватися регіональними авіакомпаніями);

- упровадження глобальних супутникових систем CNS/ATM для обслуговування повітряного руху, проведення автоматизації та комп'ютеризації авіакомпаній на рівні міжнародних стандартів [5, с. 148];

- запровадження розвиненої ефективної комп'ютерної мережі для підвищення якості обслуговування;

- створення системи транспортно-логістичних комплексів (для скорочення часу доставки, зниження затрат на перевезення та оптимізації тарифів) і подальший розвиток інформаційних та логістичних технологій;

- розроблення моделі залучення інвестицій;
- залучення фахівців вітчизняних та міжнародних авіаційних організацій для розроблення

Таблиця 1. Аналіз світових інноваційних рішень в області аеропортів та аеропортової інфраструктури

Сфера застосування	Світова інноваційна технологія
Злітно-посадкові смуги	Технологія світлодіодного освітлення на сонячних батареях, полімерна сітка GlasGrid, система Airpave Managment
Аеровокзальний комплекс	Система ідентифікації по райдужній оболонці ока Iris, мобільна технологія NFC (комунікація ближнього поля), детектор міліметрового діапазону, рентген зворотного розсіювання, система обробки багажу RFID, спеціалізовані програми для смартфонів, система очищення та знезараження повітря «Аеролайф», апаратура контролю надмалих концентрацій хімічних речовин
Зовнішня інфраструктура	Капсули для особистого транспорту, RFID-мітки для маркування багажу, підсилення конструкцій на основі використання елементів зовнішнього армування у вигляді вуглеволокна, арматура та сітки, виготовленні з композиційного матеріалу, застосування фібри в бетоні, низькоемісійне скло Clima Guard
Система швидкого реагування	Система контролю та управління доступом СКУД SENESYS, система відеоспостереження з комп'ютерним зором Orell 2k

Джерело: власна доробка автора на основі матеріалів РОСНАНО — [Електронний ресурс]. — Режим [доступу: http://доступу: mindortrans.tatarstan.ru/file/Предложения%20РОСНАНО.ppt](http://доступу: mindortrans.tatarstan.ru/file/Предложения%20РОСНАНО.ppt)

генеральних планів розвитку аеропортів, визначення оптимальних проектів їх модернізації;

- залучення приватних інвесторів через концесійний механізм та інші форми державно-приватного партнерства;

- розроблення дієвої системи моніторингу та відбору проектів;

- удосконалити нормативно-правову базу для створення сприятливих умов щодо діяльності аеропортів та підтримання їх сертифікаційної придатності, дотримання вимог антимонопольного законодавства у процесі організації аеропортової діяльності;

- запровадити систему динамічного інвестування та бюджетування інноваційних проектів для зростання прозорості аеропортового бізнесу з метою підвищення його вартості;

- створення умов для своєчасного оновлення парку повітряних суден, а це передбачає заміну більшості повітряних суден національних авіакомпаній на сучасні літаки з високим рівнем комфорту, паливної ефективності та зменшеними витратами на їх технічне обслуговування. Потребують активного впровадження механізм та процедури лізингу вітчизняних та імпортованих повітряних суден, визначення заходів щодо спрощення процедури митного оформлення під час ввезення імпортованих

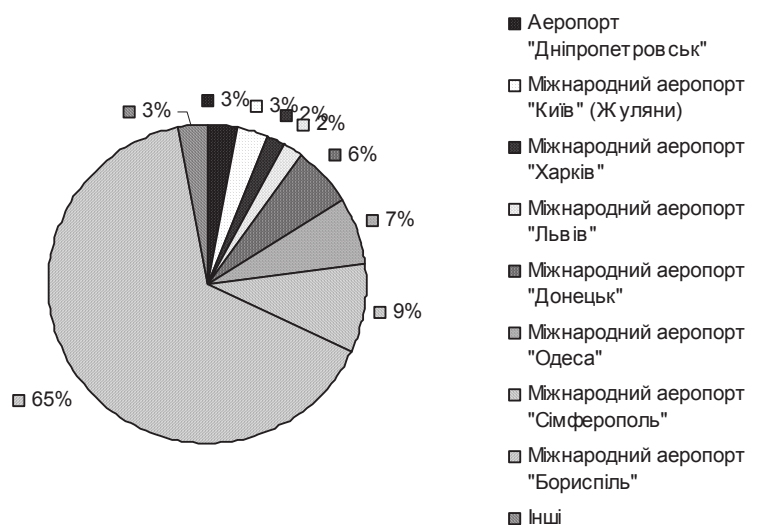


Рис. 1. Питова вага провідних аеропортів в загальних обсягах пасажирських перевезень через аеропорти України

Джерело: власна доробка автора на основі матеріалів Державіаєслужба України — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/8704.pdf>

Фінансування за допомогою облігаційних позик	→	Як правило, випуски облігацій не використовуються для фінансування будівництва аеропортів, за винятком США, де вони забезпечують близько 2/3 фінансових потреб аеропортів (баланс забезпечувався федеральними субсидіями)
Акціонування	→	Наприклад, у будівництві аеропорту Кансай в Японії (20 млрд дол.) брали участь: уряд країни, префектура Осаки, різні приватні компанії. У загальній складності до тисячі фірм є власниками акцій цього аеропорту.
Комерційні позики	→	Найменш поширеною і самою дорогою формою інвестування є фінансування за допомогою комерційних позик (Італія).
Приватизація	→	Приватизація полегшує завдання держави щодо вишукування великих капітальних вкладень і може надати керівництву аеропортів доступ до відкритого фінансового ринку для залучення інвестицій у будівництво нових аеропортів або розширення і модернізацію існуючих.
Концесія	→	Форма державно-приватного партнерства, залучення приватного сектора в ефективне управління державною власністю або у надання послуг, зазвичай надаються державою, на взаємовигідних умовах.
Оренда	→	Цілісні майнові комплекси, а також окремі об'єкти інфраструктури, призначені для наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, обробки багажу, пошти, вантажу, об'єкти неавіаційних видів діяльності можуть передаватися в оренду в установленому законодавством порядку, за умови, що не змінюється цільове призначення таких об'єктів.
Державно-приватне партнерство	→	У багатьох випадках використання механізму ДПП для розвитку інфраструктурних проєктів, зокрема аеропортів, може стати одним з основних шляхів розвитку, оскільки такі проєкти завжди пов'язані з високими витратами, і розміри необхідного фінансування часто виходять за межі можливостей бюджету (федерального або регіонального). При цьому залучення приватного інвестора як партнера держави крім полегшення фінансового тягаря часто дає змогу істотно поліпшити і якість послуг.

Рис. 2. Моделі (форми) залучення інвестицій на розвиток аеропортів

Джерело: власна доробка автора на основі матеріалів — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.transport.ru/2_period/Bti/06_97/8.htm

авіаційної техніки та запасних частин до неї [6, с. 36—37].

Найбільш реальним напрямом вирішення проблем інвестування вбачається посилення ролі держави у врегулюванні державної політики щодо інвестиційних процесів у сфері авіатранспортного господарства та активізації міжнародного співробітництва у цьому напрямі.

ВИСНОВКИ

Аеропорти України мають проблеми, які негативно впливають на залучення інвестиційних ресурсів на їх інноваційний розвиток. Також існують загальні проблеми в економічному та політико-правовому становищі країни, які відлякують зарубіжних інвесторів. Українським аеропортам необхідно здійснити додаткові витрати на придбання та модернізацію аеропортової інфраструктури, обладнання, програмного забезпечення, збільшити пропускну спроможність пасажирських терміналів. Основним методом залучення інвестиційних ресурсів на інноваційний розвиток аеропортів є обрання правильної і найбільш ефективної моделі залучення інвестицій.

Література:

1. Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2020 року [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/7819.docx>
 2. РОСНАНО — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.mindortrans.tatarstan.ru/file/Предложения%20РОСНАНО.ppt>
 3. Державіаслужба України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/8704.pdf>
 4. Отраслевой портал [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.transport.ru/2_period/Bti/06_97/8.htm
 5. Ашфорд Н. Функционирование аэропорта / Н. Ашфорд, Х.П. Стентон, К.А. Мур. — М.: Транспорт, 1991. — 372 с.
 6. Коба В.Г. Авиационный транспорт Украины: Тенденции и перспективы / В.Г. Коба // Авиасоюз. — 2006. — № 4. — С. 36—37.
- Стаття надійшла до редакції 20.05.2013 р.