

ОСОБЛИВОСТІ ЗДІЙСНЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ В АВІАГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Автором розглянуто проблему здійснення інвестиційної діяльності авіапідприємствами України та забезпечення їх інвестиційної привабливості.

The author has considered a problem of performing investment activity by aviation enterprises and providing for their investment attractiveness.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Ситуація, що склалася в результаті розгортання фінансово-економічної кризи, в авіаційній галузі потребує підвищення інвестиційної привабливості, вжиття додаткових заходів у забезпеченні безпеки польотів, модернізації парку повітряних суден, застосування новітніх технологій на рівні міжнародних стандартів щодо забезпечення якісного і безпечного обслуговування пасажирів та авіаперевізників, додаткового інвестування в сучасні аеровокзальні комплекси і аеродромні споруди, сталого розвитку авіаремонтних підприємств.

Сучасна авіагалузь потребує великих інвестиційних впливань, але при забезпеченні інвестиційної привабливості необхідно враховувати систему економічного захисту авіапідприємств.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Особливості авіаринку значною мірою зумовлені специфікою цього ринку. Цей ринок має складну структуру з різноманітним внутрішнім та зовнішнім зв'язком. Він являє собою відкриту систему, елементи якої взаємодіють із зовнішнім середовищем. Водночас він є невід'ємною частиною більш загальної системи світового господарства. Авіаційна галузь України за минулий 2009 рік характеризується продовженням негативних тенденцій 2008 року.

Авіакомпанії пропонують на ринку продукцію, створену ними в процесі повітряних перевезень пасажирів і вантажів. Вона є основним предметом купівлі-продажу. Поряд з цим, авіакомпанії пропонують на ринку широку гаму послуг, супутніх авіатранспортному процесу. Мова йде не тільки про пересування, але й про задоволення додаткових суспільних потреб, пов'язаних з пересуванням, які можуть становити великий інтерес для споживача. Обсяг усіх послуг досить великий і повинен прийматись до уваги при оцінюванні потенційного попиту на ринку. В 2009 році вітчизняними авіакомпаніями було здійснено 84,2 тис. комерційних рейсів (проти 100,4 тис. у минулому році), перевезено 5,1 млн пасажирів, що на 17 % (майже на 1,05 млн пасажирів) менше, ніж було перевезено в 2008 році.

Пасажирські перевезення здійснювалися 34 вітчизняними авіакомпаніями у 2009 році, за статистичними підсумками року, на міжнародних лініях перевезено 4,1 млн пасажирів, на внутрішніх — близько 1 млн пас. (зменшення на 16,2 та 20,1 % відповідно до 2008 року) [7].

Серед українських авіаперевізників, які досягли найкращих показників, авіакомпанії "Дніпроавіа" (зростання обсягів пасажирських перевезень — на 45,1 %), "Візз Ейр" (в 3,9 рази), "Львівські авіалінії" (в 2,6 рази), "Українські вертольоти" (в 1,8 рази), "Урга" (на 3,4 %). Втім провідним авіакомпаніям країни "Аеросвіт", "Міжнародні авіалінії України" та "Донбасаеро", за підсумками року, не вдалось не допустити зниження обсягів перевезень порівняно з попереднім 2008 роком (відповідно на — 44,8 %, — 7,6 % та — 13,8 %) [7]. Протягом року провідні вітчизняні авіакомпанії утримували свої позиції за рахунок заходів, таких як: запровадження нових форм послуг і системи тарифів, проведення акційних знижок, співпраця українських авіакомпаній у рамках укладення код-шерінгових угод, а також оптимізація витрат.

Загалом найбільше скорочення кількості перевезених українськими авіакомпаніями пасажирів спостерігалось в такому сегменті ринку авіаперевезень, як міжнародні чартерні польоти. Скасування протягом року туроператорами багатьох чартерних програм призвело до скорочення вильотів, перш за все, до екзотичних країн та традиційних місць відпочинку. Загалом у 2009 році, за статистичними даними, вітчизняними авіакомпаніями на міжнародних лініях здійснено близько 25 тис. рейсів на замовлення, що майже на 9,5 тис. менше, ніж роком раніше. Кількість перевезених на цих рейсах пасажирів скоротилась майже на 28 % (0,66 млн чол.) та становила 1,8 млн чол. [7].

На ринку вантажних авіаперевезень у цьому році працювало 18 вітчизняних вантажоперевізників, близько 80 % вантажних перевезень здійснювались чартерними авіарейсами вітчизняних авіакомпаній в третіх країнах. Взагалі, обсяги перевезень вантажів та пошти скоротились на 16,7 % та склали 85,1 тис. т. Основними авіаційними вантажоперевізниками на сьогодні є АНТК "Антонов", "Міжнародні авіалінії України", "Аеросвіт", "Аеровіз", "Урга". Особливо слід відзначити зусилля на ринку вантажних перевезень провідного пасажирського авіаперевізника — авіакомпанію "Міжнародні авіалінії України", якій у звітному році вдалось майже в 1,6 рази збільшити перевезення вантажів, насамперед за рахунок відкриття вантажних регулярних міжнародних рейсів [7].

Аеропорт є місцем взаємодії трьох основних складових частин повітряної транспортної системи: аеропорту з

включенням системи управління повітряним рухом; авіакомпаній; всіх користувачів послугами аеропорту. Пасажиropoтoки через аерoпoрти України скоротились за звітний 2009 рік на 16,2 %, поштовантажoпoтoки — на 24,1 % та склали відповідно 9 млн пасажирів та 39,7 тис. т. Спад виробничих показників спостерігався практично у всіх 28 українських аерoпoртах та аерoдрoмах, які обслуговували комерційні рейси. Серед аерoпoртів головним є Державне підприємство "Міжнародний аерoпoрт "Бориспіль". В аерoпoрту "Бориспіль" за 2009 рік обслуговано 5,8 млн чоловік проти 6,7 млн чоловік за 2008 рік, поштовантажoпoтoки зменшилися майже на чверть та склали 27,2 тис. т [7].

Існуючі транзитні потужності й технологічні можливості аерoпoрту не дозволяють створити на їх базі конкурентний ХАБ та ефективно обслуговувати і забезпечувати потреби існуючого пасажирського потоку, особливо в літній період. Діючі термінали "А" та "В" з урахуванням введеної галереї спроможні пропустити тільки 4,5 млн пас. на рік. Вузким місцем є відсутність аеровокзалів з необхідною пропускною спроможністю. З метою сприяння створення ХАБу в аерoпoрту передбачається будівництво нових термінальних комплексів: терміналу "D" за рахунок кредиту, наданого Урядом Японії (розмір кредиту — 175 млн дол. США), терміналу "Е", "F" та "G" з пропускною спроможністю кожного 2000 пас./год. та урядового терміналу з відповідною інфраструктурою. Дуже гострим є питання транспортного сполучення від аерoпoрту до м. Києва та реконструкції під'їзних автодоріг. Актуальним є проведення реконструкції діючих термініалів "А" та "В" із збільшенням їх пропускної спроможності до 800 пас./год. та 1800 пас./год. відповідно, створити на їх базі єдиний пасажирський термінал з пропускною спроможністю 2600 пас./год. з впровадженням сучасних систем реєстрації пасажирів, безпеки та програмного забезпечення для системи обробки багажу. А також запровадження сучасних технологій з електропостачання, водопостачання, пожежегасіння, систем кондиціонування та вентиляції. Загальний обсяг необхідних інвестицій — орієнтовно 425 млн дол. США.

На сьогоднішній день загальний стан об'єктів аерoпoртової інфраструктури характеризується значним фізичним і моральним зносом. Відсутність сучасних аеровокзалівних комплексів і аерoдрoмних споруд не дозволяє повною мірою застосовувати новітні технології на рівні міжнародних стандартів щодо забезпечення якісного і безпечного обслуговування пасажирів та авіаперевізників. Аерoпoртові технології, технічний стан споруд, будівель, систем та обладнання не відповідає сучасним вимогам (більшість аеровокзалів та аерoдрoмів були збудовані в 60-х та 70-х роках минулого століття). А оснащення стратегічних аерoпoртів України має відповідати вимогам сертифікаційної придатності, що пред'являються до аерoпoртів стандартами та міжнародною практикою ІСАО, ІАТА та ЄКЦА. Обмежений обсяг авіаційних перевезень у регіональних аерoпoртах зумовлює низький рівень фінансових надходжень від основної діяльності, що не дозволяє аерoпoртам за власний рахунок не тільки розвивати аерoпoртову інфраструктуру, але і підтримувати свою сертифікаційну придатність на належному рівні. Експлуатаційні витрати на підтримання аерoдрoмного устаткування у робочому стані, утримання мінімальної кількості персоналу, мінімальні ремонти мало залежать від інтенсивності польотів. Аерoпoрти, які належать до комунальної власності, функціонують за рахунок фінансування власними коштами та коштами місцевих бюджетів. За відсутності фінансової підтримки місцевих влад для збереження аерoпoртової мережі доцільно передавати встановленим порядком аерoпoрти у власність великих підприємств, у концесії іноземним або вітчизняним інвесторам за умови зберігання авіаційної діяльності.

Більшість аерoпoртів є ризиковими об'єктами інвесту-

вання і не приваблюють зовнішніх інвесторів. Характеристика фінансового стану авіатранспортних підприємств мають для процесу ухвалення інвестиційного рішення велике значення. Будь-якому інвестору важливо знати, наскільки ефективно підприємство використовуватиме надані ресурси, наскільки фінансово стійке підприємство, чи ліквідне, чи рентабельне підприємство. Джерелом покриття інвестиції і виплати доходів інвестору є чистий прибуток підприємства. Тому інтерес потенційного інвестора був пов'язаний і аналітичним, і розрахунковим показником чистого прибутку і його відносним вираженням — рентабельністю.

Поточна діяльність аерoпoртів фінансується в основному за рахунок власних коштів та бюджетних, але це не компенсує навіть половини необхідних коштів. Кредитних та інвестиційних коштів недостатньо, щоб компенсувати недостатність фінансування. Наприклад, Європейський банк реконструкції та розвитку фінансує проекти по модернізації аеронавігаційних систем України.

Оскільки авіапідприємства виступають суб'єктами не тільки державної власності, то важливим джерелом фінансування є зовнішні інвестиції. Так, розвиток авіакомпаній — суб'єктів колективної власності — знаходиться в залежності від їх інвестиційного потенціалу. Сучасні тенденції щодо використання операційного лізингу як інструменту організації діяльності в сфері авіаперевезень вказують на відсутність достатніх ресурсів для придбання повітряних суден. А незадовільний стан аерoпoртів України вказує на недостатнє фінансування їх розвитку. Компенсується така недостача інвестиційними ресурсами, тому що процес фінансування здійснюється незадовільними темпами.

Так, наприклад, частково виконані заходи, передбачені планом розвитку аерoпoртів для ДП "МА "Бориспіль": будівництво пасажирського терміналу "D" з пропускною спроможністю 1500 пас./год. пік. в тому числі і за рахунок японського кредиту; за рахунок власних коштів — розвиток терміналу "В", реконструкція терміналу "А" та приміщень терміналу "С". А також розвиток виробничого та наземно-технічного комплексів; оновлення технологічного обладнання; зміцнення бази охоронно-режимних заходів, у тому числі оновлення засобів спостереження та відеоконтролю; розвиток інформаційних технологій. На деякі передбачені заходи не витрачені необхідні кошти, а саме: реконструкція готелю "Аерoпoрт", реконструкція адмінбудівлі, реконструкція перону "М" та місць стоянок, патрульна дорога на ЗПС-2, реконструкція водопровідних мереж, модернізація системи інформаційно-довідкових кіосків.

Згідно документарних даних, аерoпoрти мають потребу в інвестиціях, наприклад, будівництва міжнародного сектора, будівництва цеху бортового харчування, готелю, реконструкції аеровокзалу, будівництва термінальних комплексів і т. ін. Фінансування розвитку аерoпoртів власними коштами, місцевими та обласними бюджетами, кредитами існує, але цього недостатньо для гармонійного розвитку аерoпoртів як елементів авіаційного комплексу України. І, незважаючи на пріоритетність авіакомпаній як об'єктів інвестування (більшість авіакомпаній є законодавчо допустимими об'єктами інвестування) саме аерoпoрти мають відповідати розрахунковій пропускній спроможності, гарантувати безпеку злітно-посадкових операцій у пересуванні повітряних суден по аерoдрoму, технологіям комфортного обслуговування пасажирів у аерoпoрту та ін. Інвестори надають перевагу надання великих сум з метою розвитку аерoпoртів.

Розвиток інвестування в авіаційній галузі не може бути виконано в повному обсязі, оскільки значна частина авіапідприємств виступає суб'єктами державної власності. Але уряд вирішив розробити проекти планів розвитку аерoпoртів України, передбачивши спеціальні інвестиційні проекти, проект нормативно-правового акта про затвердження умов тендеру на будівництво нових термінальних комплексів у аерo-

портах "Бориспіль" та "Запоріжжя", передбачивши комбіновану модель залучення коштів на будівництво об'єктів аеропорту, залучити інвесторів на умовах держави з метою розбудови та реконструкції інфраструктури аеропортів України.

Для позитивного результату залучення інвестицій необхідне створення правових, організаційних та економічних умов. Система забезпечення складається з багатьох чинників впливу на інвестиційну привабливість підприємств та стало-го розвитку. Зокрема, на інвестиційну привабливість впливають законодавчо-нормативні, соціально-політичні, організаційно-економічні чинники. При виборі об'єкта інвестування важливою умовою постає форма власності підприємства. Організаційно-економічне забезпечення складається з акціонерної форми власності авіаційного підприємства, інформаційного забезпечення оцінки інвестиційної привабливості, гарантії економічної безпеки, порядку організації інвестиційного процесу з боку держави, прогнозу інвестиційної діяльності підприємства і прибутку на інвестиції.

Державна власність на даний час є своєрідним гальмом у розвитку авіагалузі. Наприклад, державний авіаційний науково-технічний комплекс ім. Антонова оцінює свою річну потребу в інвестиціях у розмірі 50 млн дол. Авіапідприємство планує співробітництво з різними іноземними компаніями. Але трансформація в ринкову структуру повинна відбуватися з урахуванням економічних і державних інтересів, тому що АНТК ім. Антонова є єдиним розробником літаків в Україні і вкладає в себе конструкторське бюро, завод, комплекс лабораторій та ін.. Також на сьогодні АНТК ім. Антонова є одним з основних авіаційних вантажоперевізників, таких як: "Міжнародні авіалінії України", "Аеросвіт", "Аеровіз", "Урга". Тому передача контрольного пакета акцій державного концерну "Антонов" у власність АТ "ОАК", 89% акцій якої належать Російській державі, а також призначення керівником наглядової ради громадянина Росії та багато інших положень означають здачу Росії стратегічної галузі української економіки. Існує великий ризик того, що Україна як авіаційна держава перестане взагалі існувати, а українські авіапідприємства стануть підрозділами з обслуговування російської авіаційної промисловості.

Оскільки інвестиційна привабливість авіапідприємства, з одного боку, сприяє надходженню інвестицій у розвиток, а з іншого — є причиною інвестиційного поглинання, то коли авіапідприємству потрібно захиститися від поглинання — найбільш просто створити такі умови, коли авіапідприємство є закритою структурою, тобто ТОВ, або коли контрольним пакетом акцій володіють особи, які економічно зацікавлені у її самостійному розвитку. В умовах діяльності авіапідприємства така зацікавленість може бути зумовленою не тільки прибутковістю бізнесу, а й потребою сформувати ефективну систему економічної безпеки, авіаційної безпеки і безпеки польотів.

Визначивши свою економічну політику, організацію виробництва, авіапідприємство повністю відповідає за результати своєї господарської діяльності. Це ще раз підтверджує необхідність забезпечення економічної безпеки в сучасних умовах. Що, в свою чергу, вимагає створення на авіапідприємстві власної системи безпеки. Вона має бути унікальною на кожному авіапідприємстві, оскільки залежить від особливостей напряму діяльності, рівня свого розвитку, структури, величини, виробничого потенціалу та ефективності його використання, кваліфікації кадрів, виробничої дисципліни, конкурентного середовища, ризикованості. Система безпеки повинна бути самостійною і комплексною. А також ефективною, оскільки унікальність, самостійність та комплексність системи економічної безпеки не дає жодної гарантії, що ця система буде дієвою. Таким чином, доцільно враховувати коефіцієнт ступеня забезпеченості безпеки польотів у процесі формування корпоративної частки

кожного інвестора встановленням залежності між прибутком, який призначений інвесторам, та досягненням нормативних вимог безпеки польотів. Необхідність підтримки ефективної системи безпеки польотів стимулює керівництво авіапідприємства вживати заходи щодо її поліпшення, оскільки існує ризик послаблення економічної безпеки авіапідприємства.

У зв'язку з цим результат забезпечення інвестиційної привабливості й особливості здійснення інвестиційної діяльності авіапідприємств може мати два боки: намір інвестиційного поглинання інвестором та протипоглиняльна стратегія авіаційного підприємства. Намір інвестиційного поглинання може здійснюватися за допомогою модифікованого методу оцінювання замінюваної вартості об'єкта, який дозволяє визначити реальну вартість поглинального підприємства та можливої інвестиційної частки. А у випадку, коли авіапідприємство має намір сформувати протипоглиняльну стратегію, то рекомендовано з'єднати прийоми економічної безпеки та безпеки польотів через встановлення залежності між значенням коефіцієнта ступеня забезпеченості безпеки польотів та величиною корпоративного права кожного інвестора.

ВИСНОВКИ

Оскільки інвестиційна привабливість має дві сторони, то, в умовах, коли авіапідприємство має намір сформувати протипоглиняльну стратегію, рекомендовано поєднувати заходи економічної безпеки та безпеки польотів через встановлення залежності між значенням коефіцієнта ступеня забезпеченості безпеки польотів та величиною корпоративного права кожного інвестора. Коефіцієнт ступеня забезпеченості безпеки польотів доцільно враховувати в процесі формування корпоративної частки кожного інвестора через встановлення залежності між прибутком, призначеним інвесторам, та досягненням нормативних вимог безпеки польотів.

Література:

1. Щелкунов В.І. Методи забезпечення фінансової стійкості та інвестиційної привабливості авіапідприємств корпоративного типу: монографія / В.І. Щелкунов, С.Г. Мізюк, Г.В. Астапова, В.В. Мізюк, О.В. Буглак. — К.: Наук. думка, 2007. — 160 с.
2. Кулаев Ю.Ф. Экономика гражданской авиации Украины: монографія / Ю.Ф. Кулаев. — К.: Издательство "Феникс", 2004. — С. 93, 108, 386, 484.
3. Мізюк С.Г., Буглак О.В. Методичні умови залучення інвестицій на авіапідприємства України // Проблеми системного підходу в економіці: зб. наук. праць. — Київ: НАУ, 2005. — Випуск 12. — С. 80—83.
4. Буглак О.В. Теоретико-методичне забезпечення інвестиційної привабливості авіатранспортних підприємств // Інвестиції: практика та досвід. — 2008. — № 18. — С. 16—18.
5. Україна фінансова (інформаційно-аналітична база даних) [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.ufin.com.ua/6-7_2005/Fru.htm
6. Обзор рынка пассажирских и грузовых авиаперевозок в Украине в первом полугодии 2009 года. [Електронний ресурс]. — Турпортал, 2010. — Режим доступу: <http://www.turportal.com.ua>
7. Дані державної статистичної звітності [Електронний ресурс] / Державна авіаційна адміністрація Міністерства транспорту та зв'язку України. — Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua>
8. Інвестиції зовнішньоекономічної діяльності: статистичний збірник [Електронний ресурс] / Державний Комітет Статистики України. — Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>

Стаття надійшла до редакції 19.05.2010 р.