

УДК 656.7

Д. С. Бондаренко,
здобувач кафедри фінансів, обліку і аудиту,
Національний авіаційний університет, м. Київ

АНАЛІЗ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ АВІАЦІЙНОЇ СФЕРИ УКРАЇНИ

D. Bondarenko,
postgraduate student of National Aviation University, Kiev

ANALYSIS OF THE INVESTMENT ATTRACTIVENESS OF UKRAINE AVIATION SPHERE

У даній статті аналізуються питання інвестиційної привабливості авіаційної сфери України, визначено актуальні проблеми розвитку даної галузі, а також проаналізовано обсяги інвестування в аеропорт "Бориспіль" та залучення за останні роки міжнародних інвестицій в українську авіацію.

This paper examines the issue of investment attractiveness of Ukraine aviation, identified current problems of the industry and analyzes the volume of investment in the airport "Borispol" and involvement in recent years, international investment in the Ukrainian aircraft.

Ключові слова: інвестиції, авіапідприємства, актуальні проблеми, обсяги інвестування.
Key words: investments, airlines, Current levels of investment.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

У сучасних умовах авіаційна промисловість в Україні — це галузь, яка реально може приносити нашій країні прибутки. Україна спроможна розробити та презентувати конкурентоздатні проекти не лише на регіональному, а й на світовому рівні. Стабільна та ефективна робота авіакомпаній є невід'ємною умовою нормально функціонування економіки України. Однією з головних проблем авіаційної транспортної галузі є пошук джерел для формування інвестиційних ресурсів. Головною особливістю політики розвитку авіаційної галузі національної економіки України є залучення вітчизняних, а також іноземних інвестицій.

З погляду оцінки інвестиційної привабливості та обґрунтування інвестиційних рішень повинні закладатися як фінансові інтереси окремих авіакомпаній та інвесторів, так і економічні інтереси держави та регіону, що обслуговується.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Грунтовне дослідження різних аспектів інвестиційного розвитку авіапідприємств здійснили в своїх працях Бойчук Р.М., Шкода Т.Н., Буглак О.В., Кулаєв Ю.Ф. та інші. Але, разом з тим, питання, яке досліджує автор, є актуальним та інтерес до нього зростає з кожним роком. Саме тому, в контексті швидкоплинності та зміни політичних, економічних аспектів в Україні аналіз залучення міжнародних та державних інвестицій в головну артерію країни — аеропорти, є таким актуальним та вагомим.

ФОРМУВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою статті є розгляд актуальних проблем розвитку авіаційної сфери, а також аналіз інвестиційного клімату аеропорту "Бориспіль" та обсяги міжнародних інвестицій в дану сферу.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

У сучасних умовах для подальшого розвитку українського ринку пасажирських авіаперевезень, підвищення обсягів пасажирських та вантажних авіаперевезень необхідне залучення додаткових інвестицій як на мікрорівні (інвестицій окремих юридичних та фізичних осіб, кредитно-фінансових інститутів та ін.), так і на макрорівні та наднаціональному рівні (інвестиційних ресурсів транснаціональних утворень, урядів окремих держав, міжнародних економічних та валютно-фінансових організацій) [2, с. 98].

Автором визначено актуальні проблеми розвитку авіаційної галузі України, зокрема такі:

1. Морально та фізично застарілий парк повітряних суден та основних фондів загалом. Недопуск значної частини українських авіакомпаній до здійснення польотів у Західну Європу з урахуванням вимог ICAO та EASA. Вирішення цієї проблеми можливе за рахунок:

— створення потужних інвестиційних фондів для інвестування державних програм у сфері авіації, оновлення парку повітряних сил (надалі ПС) із залученням інвестицій на придбання нових більш економічних та екологічних ПС вітчизняного чи закордонного виробництва, або використання лізингу [4, с. 81];

— впровадження значної кількості літаків закордонної розробки, створення потужної системи державного і недержавного лізингу із використанням банківських кредитів;

— створення національної незалежної системи сертифікації авіаційної техніки на базі вітчизняних науково-експериментальних центрів.

2. Недостатній рівень розвитку інфраструктури регіональних та міжнародних аеропортів України. На думку автора, шляхи вирішення даної проблеми такі:

— розвиток мережі вузлових аеропортів та створення національного вузлового аеропорту на базі аеропорту "Бориспіль";

— підготовка техніко-економічних обґрунтувань, проектної документації, розробка механізмів фінансу-

вання комплексних проектів розвитку інфраструктури аеропортів;

- оновлення та модернізація об'єктів наземної інфраструктури, а також будівництво нових терміналів [5, 6].

3. Невідповідний рівень технології організації процесу перевезень, недостатнє інформаційне забезпечення.

Основними напрямками розв'язання проблеми є:

- впровадження глобальних супутникових систем CNS/ATM для обслуговування повітряного руху, проведення автоматизації та комп'ютеризації авіакомпаній на рівні міжнародних стандартів;

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

- створення системи транспортно-логістичних комплексів (з метою скорочення часу доставки, зниження затрат на перевезення та оптимізації тарифів) і подальший розвиток інформаційних та логістичних технологій [3, с. 21].

4. Недостатній розвиток мережі маршрутів транспортних перевезень. Ситуацію можна покращити шляхом:

- укладення різного роду угод з іншими авіакомпаніями з продажу комерційних прав (інтерлайн, угоди щодо блок-місць, маркетингові угоди, код-шерінгові угоди, угоди про спільну експлуатацію авіаліній);

- створення авіаційних альянсів або приєднання до вже існуючих [2, с. 181].

5. Недостатні темпи інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України до європейської та світової транспортних систем. Шляхи розв'язання:

- створення сильного, конкурентоспроможного національного повітряного перевізника;

- реалізація положень Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року та національних програм в частині розвитку авіаційного транспорту, забезпечення безпеки польотів та авіаційної безпеки шляхом розвитку механізмів нагляду та контролю.

6. Невідповідність законодавства України в сфері авіації міжнародним та європейським вимогам. Ця проблема може вирішитись через:

- завершення побудови системи державного регулювання та національної нормативної бази;

- удосконалення механізмів державного регулювання в авіаційній галузі [6, с. 22];

- внесення змін у законодавство щодо не оподаткування доходу від інвестиційної діяльності для залучення додаткових інвесторів у галузь авіаперевезень.

На думку автора, вищезазначені проблеми авіатранспортного комплексу України суттєво впливають на інвестиційну привабливість цієї галузі, а отже, і на можливість залучення додаткових інвестиційних ресурсів. Власне на вирішення цих актуальних проблем і повинна бути спрямована інвестиційна діяльність підприємств авіаційної галузі.

Що ж стосується аналізу розвитку інвестиційної діяльності в авіаційну сферу, то, на прикладі аеропорту "Бориспіль" автором розглянуто обсяги та темпи інвестування за минулий фінансовий рік. Зокрема капітальні інвестиції міжнародного аеропорту "Бориспіль" в січні — вересні 2013 року склали 149,5 млн грн.

Зокрема на будівництво терміналу D за рахунок японського кредиту в січні — вересні минулого року

було виділено 21,478 млн грн., а за рахунок додаткових інвестицій (облігації, кредит Укргазбанку, Укресімбанку) — 1,267 млрд грн. Крім того, на будівництво паркінгу за рахунок додаткових інвестицій (облігації) було направлено 15,279 млн грн. Крім цього, на реконструкцію терміналу В за звітний період спрямовано 21,124 млн грн., як за рахунок амортизації, так і за рахунок прибутку [8].

У січні — вересні 2013 року капітальні інвестиції аеропорту на реконструкцію льотної зони № 2 склали 185,514 тис. грн., а на реконструкцію та розширення перону F — 23,241 млн грн.

На сьогоднішній день, станом на травень 2014 року, міністерство інфраструктури відмовилося від ідеї попередньої влади здавати аеропорт "Бориспіль" у концесію. Про це заявив міністр Максим Бурбак, який вважає, що головні ворота країни мають бути державними, адже "Бориспіль" — здорове підприємство. "Бориспіль" необхідно розвивати як транспортний хаб. Концесія, продаж, оренда зараз не розглядаються міністерством. Попереднє керівництво вбачало в концесії найбільш прийнятну модель залучення приватних інвестицій для розвитку аеропорту. Передбачалося, що концесіонер направить в розвиток не менше 2,3 млрд грн. за перші два роки. При цьому (оскільки договори концесії укладаються на строк не менше 10 років) в уряді очікували, що за перші 10 років бюджет отримає не менше 1,5 млрд грн. концесійних платежів. Виплати за зовнішніми запозиченнями аеропорту теж планували перекласти на концесіонера [9].

Дослідження залучення міжнародних інвестицій в українську авіацію за останні роки показали наступні дані. Так, у 2013 році Європейським інвестиційним банком (EIB) було надано Державній авіаційній службі України кредит у розмірі 41 млн євро для модернізації української аеронавігаційної системи.

Надані EIB у рамках кредиту кошти були спрямовані на модернізацію інфраструктури спостереження, систем управління повітряним простором і контрольних веж летовищ.

Коментуючи зазначене інвестиційне рішення, віцепрезидент EIB Антон Роп (Anton Rop) сказав: "Кошти EIB були внеском у розвиток безпеки і ефективної системи аеронавігації в Східній Європі, що у довгостроковій перспективі принесе користь як самій Україні, так і її партнерам у ЄС" [10].

Проект, який профінансувався спільно з Європейським банком реконструкції та розвитку (ЄБРР), є частиною комплексної програми модернізації інфраструктури з управління повітряним простором України в рамках реалізації проекту зі створення єдиного європейського неба (European Single Sky Implementation Plan).

У поточному 2014 році у Львові відбулася презентація нової української авіакомпанії "АТЛАСДЖЕТ УКРАЇНА", яка одночасно є афілійованим представником Atlasjet Airlines (Туреччина) в Україні. Незважаючи на фінансову кризу і складний хід розвитку політичної ситуації в Україні в компанії є тверді наміри щодо залучення інвестицій для організації та розвитку сучасної рівноправної і конкурентоспроможної діяльності у сфері цивільної авіації України [10].

З відкриттям регулярних авіаційних рейсів на внутрішніх і міжнародних маршрутах буде створено додатково близько 350—400 робочих місць для фа-

хівців — громадян України, які будуть залучені в роботу авіакомпанії. Досвід бізнес — партнера Atlasjet Airlines (Туреччина) і його кращі традиції з обслуговування пасажирів будуть впроваджені з перших днів діяльності авіакомпанії. Сьогодні компанія активно працює в напрямі створення комфортних та безпечних умов для пасажирів.. Як зазначив президент Atlasjet Airlines Алі Мурат Ерсой, в Україні компанія тільки почала вкладати інвестиції, а вже в 2015 році повітряний флот "АТ-ЛАСДЖЕТ УКРАЇНА" має налічувати до 10 літаків. Він зазначив, що в майбутньому в Україні представники турецької авіації планують проінвестувати в інтелектуальну власність нашої країни, створивши льотну академію, щоб готувати власних компетентних фахівців.

ВИСНОВКИ

Таким чином, створення конкурентоспроможної авіаційної промисловості України перейде на якісно новий рівень розвитку після, зокрема створення цілісного програмного документу про розбудову галузі.

Як показують ґрунтовні дослідження, на стан справ у галузі також негативно впливає ситуація частой зміни державного органу управління майном державних авіабудівних підприємств, що знижує дієвість державного контролю. При здійсненні інвестиційної діяльності авіапідприємствами необхідно пам'ятати про певні особливості, а саме:

- великі масштаби виробництва та необхідність залучення значних коштів;
- довгостроковий характер інвестиційних вкладень;
- значні амортизаційні відрахування і високий рівень зносу основних фондів;
- значна частка підприємств державної форми власності, що є перешкодою для приватного інвестування;
- залежність від національного розвитку та обсягів ВВП;
- низьку конкуренцію всередині країни та конкурентоспроможність на закордонних ринках.

Отже, авіаційна галузь на сьогоднішній день, не дивлячись на певні перешкоди, динамічно розвивається та потребує інвестицій для модернізації та оновлення. Таким чином, можна стверджувати, що авіапідприємства досить привабливі для інвестицій, а деякі з них мають високий інвестиційний потенціал.

Література:

1. Деділова Т.В. Стратегічне управління інноваційною діяльністю промислових підприємств України: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.02.02 / Т. В. Деділова; Нац. техн. ун-т "Харк. політехн. ін-т". — Х., 2006. — 208 с.
2. Буглак О.В. Забезпечення інвестиційної привабливості авіатранспортних підприємств: автореф. дис... канд. наук: 08.00.04 / О.В. Буглак; Національний авіаційний ун-т. — К., 2008. — 220 с.
3. Манжурова О.Д. Повышение конкурентоспособности аэропортовых комплексов на международном рынке авиатранспортных услуг: диссертация кандидата экономических наук [Текст]. — Москва, 2008. — 184 с.

4. Лудченко Я.О., Кононенко І.В. Економічна ефективність інвестицій: монографія [Текст]. — К.: Вища шк., 2002. — 191 с.

5. Шумейко А.К. Комплексная оценка инвестиционных проектов предприятий гражданской авиации // Проблемы системного подхода в экономике. Сборник научных трудов: Выпуск 5. [Текст]. — К.: НАУ, 2001 — С. 13—16.

6. Airport Economics Manual. Second Edition [Текст]. — ICAO, 2006. — 150 p.

7. Гарипова Г. Р. Современные методы и механизмы привлечения ресурсов предприятиями авиационной индустрии: Автореферат [Текст] — Казань.: 2007. — 322 с.

8. Аэропорт Борисполь оставят в госсобственности" [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://economics.lb.ua/business/2014/04/15/263247_aeroport_borispol.html

9. Капитальные инвестиции Борисполя составили 1,5 млрд гривен в январе-сентябре [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://cfts.org.ua/news/48727>

10. Конкурентоспроможність авіаційної промисловості України на світовому ринку [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=>

References:

1. Dedilova, T.V. (2006), "Strategic innovation management of industrial enterprises in Ukraine", Abstract of Ph, D.dissertatoin, Global economy, National Technical University "Kharkiv Polytechnic Institute", Kharkiv, Ukraine.
 2. Bulhak, O.V. (2008), "The investment attractiveness of air transport enterprises", Abstract of Ph, D.dissertatoin, Global economy, National Aviation University, Kyiv, Ukraine.
 3. Mandzhurova, O.D. (2008), "Improving the competitiveness of airport complexes in the international market of air transport services", Abstract of Ph, D.dissertatoin, Global economy, Moscow, Russia.
 4. Ludchenko, Ya.O. and Kononenko, I.V. (2002), Ekonomichna efektyvnist' investytsij, [Cost-effectiveness of investments], Vyscha shkola, Kyiv, Ukraine.
 5. Shumejko, A.K. (2001), "Comprehensive assessment of investment projects of civil aviation", Problemy systemnoho podkhoda v ekonomyke, vol. 5, pp. 13—16.
 6. Airport Economics Manual. Second Edition [Text] — ICAO, 2006, pp. 150.
 7. Harypova, H.R. (2007), "Modern methods and mechanisms for attracting resources aviation industry enterprises", Abstract of Ph, D.dissertatoin, Global economy, Kazan', Russia.
 8. LB.ua yzbrannoe dlia vsekh (2014), "Borispol airport to leave government property" available at: http://economics.lb.ua/business/2014/04/15/263247_aeroport_borispol.html
 9. CTS (2012), "Capital expenditure amounted to 1.5 billion Boryspil hryvnia in January-September", available at: <http://cfts.org.ua/news/48727>
 10. Lech, N.V. (2012), "The competitiveness of the aviation industry of Ukraine in the world market", Korporatyvne upravlinnia v kryzovykh umovakh, available at: <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=>
- Стаття надійшла до редакції 16.06.2014 р.*