

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ІНВЕСТИЦІЙ В АЕРОПОРТИ УКРАЇНИ В ПЕРІОД КРИЗИ

Розглядаються фактори, які беруться до уваги потенційним інвестором, при оцінці інвестиційної привабливості будь-якого аеропорту. Визначаються основні критерії за якими ведеться оцінка інвестиційної привабливості.

Постановка проблеми 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.

На сучасному етапі інвестиційна активність в Україні істотно зменшилась. Діяльність підприємств потребує раціонального розподілу як залучених, так і власних коштів. Тому приплив інвестиційних ресурсів залежить не тільки від сприятливого інвестиційного клімату, який створює держава та органи місцевого самоврядування, але й від підприємства, яке повинно самостійно розробляти програми свого подальшого розвитку.

Одним із можливих шляхів виходу України з глибокої економічної кризи можливий за радикальної зміни інвестиційної політики держави з метою її впливу на інвестиційний процес за допомогою ринкових регуляторів, таких як: податковий - за рахунок зниження податків, надання податкових пільг, норм прискореної амортизації, здійснення її індексації; фінансово-кредитний - за рахунок зміни резервної норми, операцій на фондовому ринку, ставок банківських процентів; ціновий - за рахунок зниження вартості енергоносіїв і транспортних тарифів; митний - за рахунок зниження мита. При цьому надзвичайно важливим є активізація не тільки державних, але і корпоративних та приватних інвестицій. Приведення авіатранспортної інфраструктури у відповідність з міжнародними вимогами є важливою складовою частиною стратегії держави, спрямованої на забезпечення конкурентоспроможності української економіки на світовому ринку.

Слід також зазначити, що обсяг державного фінансування має забезпечити, щонайменше, гранично допустимий рівень безпеки функціонування аеропортів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Якщо кількість публікацій, що присвячені дослідженню інвестиційного аналізу достатньо багато [2-3], то наукові праці в яких би висвітлювалися можливі шляхи інвестиційної діяльності в період економічної кризи, на жаль, практично відсутні.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. У роботах [4,5] розглядаються окремі аспекти фінансування діяльності авіапідприємств, проте в них не враховується взаємозв'язок із тією складною політико-економічною ситуацією в світі, і в Україні зокрема, який ми можемо спостерігати сьогодні.

Ціль статті і виклад основного матеріалу. Ціллю статті є визначення проблем залучення інвестицій для розвитку аеропортів в період кризи, а також пропозиції щодо шляхів їх вирішення.

Важкий період для авіації почався зі встановлення безпрецедентних цін на нафту, що піднімалися. І тільки тиск з цього боку почав слабшати, як почалася фінансова криза. Оскільки вона вже має розповсюдження у всьому світі, попит на послуги авіатранспорту в Європі буде продовжувати зменшуватися протягом майбутніх місяців. Звичайно, авіалінії постраждають першими, оскільки коефіцієнти завантаження, а в результаті і доходи, знижуються.

Наступними в черзі стоять аеропорти. Адже зменшення кількості польотів та перевезених пасажирів у будь-якому разі призведе до зниження як авіаційних, так і не авіаційних доходів.

Все більше аеропортів повідомляє про те, що кількість перевезених пасажирів стрімко знижується. Навіть без точних прогнозів можна впевнено говорити, що 2009 рік буде дуже важким для авіації, адже матиме місце тенденція до зменшення обсягів перевезень.

На фоні цих подій необхідно зауважити, що зважаючи на особливості активів аеропортів, їм буде вкрай важко скорочувати експлуатаційні витрати без зниження рівня безпеки. Додатково ускладнює ситуацію той факт, що аеропортам потрібні постійні капіталовкладення у той час, коли дуже складно знайти шляхи фінансування їх розвитку.

Із багаторічного досвіду більшості світових аеропортів ми бачимо, що, ставши комерційними об'єктами, вони починають діяти так само, як і будь-який інший бізнес. Це означає, що зараз вони здатні діяти більш гнучко і можуть відповісти тиску ринку. Керівництво аеропортів має усвідомлювати існування потреби у підвищенні ефективності роботи задля збереження клієнтів.

Керівникам аеропортів для того аби витримати такі скрутні часи потрібно балансувати між зменшенням польотів і пасажирів та витратами на підтримання високого рівня безпеки.

Але навіть під час кризи аеропорти не можуть працювати враховуючи лише короткострокову перспективу, адже це суперечить вимогам ведення аеропортового бізнесу. Це означає, що у разі існування декількох програм інвестування у розвиток капітальних фондів не всі проекти можуть бути відкладені до кращих часів.

В Україні налічується 30 діючих аеропортів. У 24 аеропортах функціонують пункти пропуску через державний кордон. 9 аеропортів є аеропортами загальнодержавного значення: Бориспіль, Дніпропетровськ, Донецьк, Київ (Жуляни), Львів, Одеса, Сімферополь, Харків, Запоріжжя. Аеропорти, які не відносяться до стратегічних, виконують значно менший обсяг обслуговування авіаційних перевезень. Нестратегічні аеропорти не мають можливості розвиватися за власні кошти, а сертифікаційна придатність підтримується місцевими органами влади шляхом надання пільг та дотацій.

Причиною державних інвестицій у будівництво та розширення аеропортів у багатьох регіонах є можливість створення нових робочих місць і стимулювання розгортання нових видів бізнесу. Очікування нової ділової активності спричиняє відповідне планування.

Аеропортові технології, технічний стан споруд, будівель, систем та обладнання більшості українських аеропортів не відповідає сучасним вимогам (більшість аеровокзалів та аеродромів були збудовані в 60-х та 70-х роках минулого століття). Основним проблемним питанням, яке потребує негайного вирішення, є технічна невідповідність аеропортів України вимогам Міжнародної організація цивільної авіації (ICAO) та Міжнародної асоціації авіаційного транспорту (IATA). Під технічною невідповідністю слід розуміти сукупність наступних проблем:

- Недостатня пропускна здатність терміналів;
- Недостатня кількість місць для паркування повітряних суден;
- Значний ступінь зношеності основних фондів та виробничого обладнання;
- Капітальні будівлі та споруди (в тому числі злітно-посадкові смуги, руліжні доріжки та перонно-вокзальні комплекси) потребують негайної реконструкції.

Перед інвесторами виникає задача вибору найбільш привабливого об'єкту інвестиційних вкладень, який слід здійснювати на основі порівняння показників інвестиційної привабливості кожного аеропорту.

Процес здійснення інвестиційних вкладень завжди пов'язаний із довгостроковим відверненням фінансових, матеріальних та інших засобів, тому його необхідно здійснювати з урахуванням деякої перспективи, яка повинна міститись в розробці стратегії. При формуванні інвестиційної стратегії слід враховувати основні загальні цілі економічного розвитку підприємства.

Для всебічного пізнання роботи аеропорту його не можна розглядати локально, вивчати ізольовано, а слід розглядати у взаємодії зі своїм оточенням. Весь процес дослідження має здійснюватись системно,

у певній послідовності, лише у цьому разі він дасть очікуваний ефект.

Аби мати цілісне уявлення щодо роботи системи аеропортів та мати можливість прогнозувати її розвиток необхідно розглядати систему у динаміці та знати історію її розвитку.

Прийняття інвестиційних рішень і вибору критерію стає актуальним для потенційних інвесторів, оскільки від критерію залежить правильність самого рішення та успіх бізнесу в майбутньому. Вибір критерію інвестування в об'єкти аеропортів у першу чергу залежить від головної мети їх функціонування. Слід пам'ятати, що будь-який аеропорт – багатофункціональне підприємство, діяльність якого проводиться в інтересах пасажирів та інших клієнтів – споживачів авіапослуг, а також суб'єктів авіатранспортного ринку, які безпосередньо здійснюють перевезення або їм сприяють.

Аеропорти повинні дістати можливість розвивати свої спроможності. У багатьох випадках існуючі політичні інтереси обмежують можливість працювати в умовах конкуренції. Аеропорти мають приймати до уваги той факт, що в результаті урядових дій їх можливості та умови праці не такі сприятливі, як на ринку авіакомпаній. В результаті довготривалих структурних змін продовж майбутніх десятиліть створюватимуться мережі і альянси аеропортів. На додачу, аеропортам слід мати можливість працювати за принципами вільного ринку.

Зрозуміло, що не всі із 30 існуючих аеропортів України будуть реконструюватись та відновлюватись. Перспективними є в першу чергу вісім стратегічних аеропортів «Бориспіль», «Донецьк», «Харків», «Дніпропетровськ», «Одеса», «Сімферопіль», «Львів» та «Київ» (Жуляни).

Слід також зазначити, що з приходом на український ринок low-cost компаній, які заради мінімізації витрат базуються у невеликих аеропортах, інвесторів можуть також зацікавити аеропорти «Запоріжжя», «Суми», «Полтава» та інші.

У світі low cost - перевізники користуються послугами невеликих аеропортів, що дозволяє їм скоротити витрати на обслуговування рейсів. Але на сьогоднішній день більшість регіональних аеропортів України не можуть приймати великі повітряні судна, якими укомплектовані парки іноземних авіакомпаній, з цієї причини передусім необхідно вкласти значні суми в реконструкцію існуючих аеропортових комплексів.

Крім того, наближення чемпіонату Європи з футболу Євро-2012 змушує нас з особливою увагою ставитися до розвитку вітчизняних аеропортів. Враховуючи віддалене географічне розташування України від центру Європейського союзу, а також значні відстані між приймаючими містами України та Польщі (скажімо відстань між Гданськом та Донецьком автомобільними шляхами складає 1960 км), аеропорти приймаючих міст відіграють фундаментальну роль в успішному проведенні турніру Євро-2012.

Аналіз сучасного стану аеропортів показує, що сьогодні більшість аеропортів приймаючих міст України не в змозі забезпечити проведення фінальної частини Євро-2012 ні за пропускнуою спроможністю, ні за якістю послуг.

Основні та резервні аеропорти для проведення чемпіонату Європи з футболу Євро-2012 потребують інвестицій в середньому у розмірі від 50\$ до 250\$ млн.

Важливим є також те, що динаміка інфляційних процесів не дозволяє із необхідною точністю зрівноважити співвідношення прибиткової та витратної частин бюджету аеропорту для визначення економічної ефективності можливих вкладень, що інвестуватимуться в реконструкцію та розвиток цього об'єкта.

Проблема вибору стратегії інвестування підприємства є актуальною не тільки для зовнішнього інвестора, але й для самого аеропорту з точки зору підвищення динаміки розвитку.

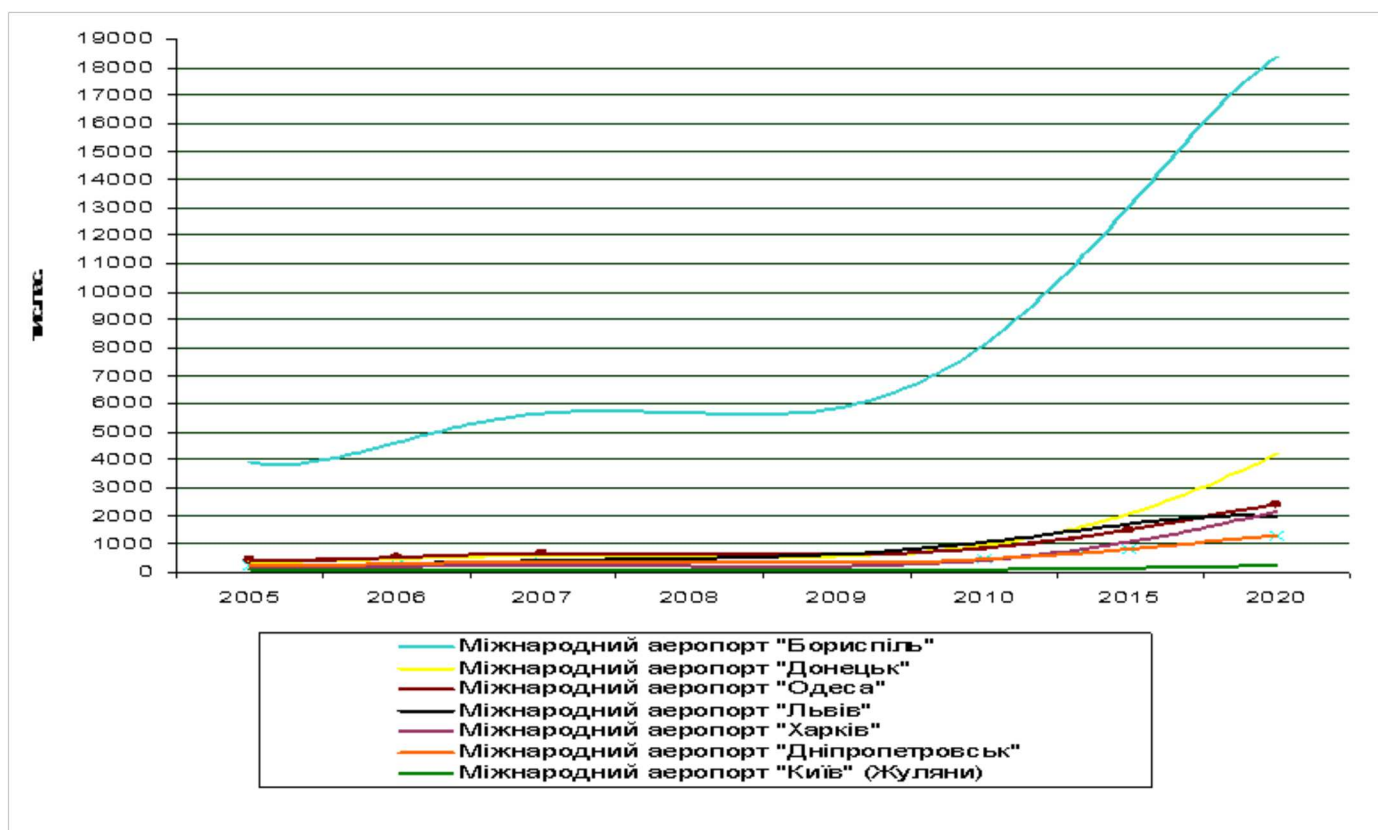


Рис. 1 Стан та перспективи розвитку аеропортів України

Оскільки головним засобом доставки вболівальників та гостей на Чемпіонат Європи з футболу Євро-2012 буде авіація. УЄФА має певні вимоги до аеропортів приймаючих країн.

Головною із цих вимог є здатність обслуговувати як постійний пасажиропотік, так і пасажиропотік викликаний проведенням чемпіонату. Наприклад, у день проведення матчу Євро-2012 аеропорт приймаючого міста має обслужити, за попередніми прогнозами, таку кількість пасажирів, що дорівнюватиме двократній ємності стадіону. Це детально відображено на діаграмі (рис.2).

Так, для Києва при ємності НСК «Олімпійський» (77 тис. місць) ця кількість складає 154 тис.чоловік.

