

ОСОБЛИВОСТІ ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ У АВІАЦІЙНУ ГАЛУЗЬ УКРАЇНИ

Стаття висвітлює питання залучення інвестицій у розвиток авіапідприємств в умовах фінансово-економічної кризи. Ключові слова: інвестиції, авіапідприємства, фінансово-економічна криза

Статья рассматривает вопросы привлечения инвестиций в развитие авиапредприятий в условиях финансово-экономического кризиса. Ключевые слова: инвестиции, авиапредприятия, финансово экономический кризис

The article considers investment in air industry enterprises development attraction issues in financial-economical crisis conditions. Key words: enterprises, air industry, investment, financial-economical crisis

Постановка проблеми. Ефективність інвестиційної діяльності, як на мікро, так і на макрорівні, визначається рівнем використання інвестиційних ресурсів. Як свідчить світовий досвід, найбільш ефективний шлях розвитку економіки полягає в ресурсозберігаючій інвестиційній стратегії, що передбачає не тільки економію матеріально-технічних, трудових і фінансових ресурсів, а також і часу.

Важливе значення в питаннях структурних перетворень національної економіки набуває інтеграція фінансового та промислового капіталу і активізація на цій основі інвестиційного процесу.

Авіаційна промисловість в Україні - це галузь, яка реально може приносити Україні 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 нормального функціонування економіки України. Однією з головних проблем авіаційної транспортної галузі є пошук джерел формування інвестиційних ресурсів.

Головною особливістю політики розвитку авіаційної галузі національної економіки України є залучення вітчизняних, а також іноземних інвестицій.

Інвестиційний проект необхідно розробити, проаналізувати його сильні та слабкі сторони, представити потенційним інвесторам, забезпечити його фінансування, а також ефективно управляти процесом його реалізації.

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.

Потенціал ринку авіаційної техніки - досить великий у світовому та регіональному масштабах. Внутрішній же ринок складно оцінювати, але й не можна ігнорувати. Його розвиток неможливий без сприяння з боку держави.

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. [1,2,3,5] та ін..

Невирішена раніше частина загальної проблеми. На Україні, як і в багатьох інших країнах пострадянського простору, відбувається серйозна трансформація соціально-економічної системи. У пошуках важелів більш ефективного розвитку часто аналізуються лише економічні фактори, методи управління або інші чисто раціоналістичні питання. Треба відмітити, що кількість публікацій, які присвячені дослідженню інвестиційного аналізу достатньо багато, але наукові праці в яких би висвітлювалися можливі шляхи інвестиційної діяльності в період економічної кризи, на жаль, практично відсутні.

Метою статті є спроба акцентувати увагу на необхідності використання елементів інвестиційної привабливості галузі в період економічної кризи України.

Виклад основного матеріалу. В Україні працюють авіаційні підприємства, які можна класифікувати таким чином: підприємства, що працюють в області літако - і приладобудування; аеропорти та аеродроми; агентства з продажу авіаційних перевезень; заводи, що роблять устаткування для радіозв'язку, навігаційне й інше електронне бортове устаткування тощо.

В області літакобудування лідером, безумовно, вважається Авіаційний науково-технічний комплекс імені О.К. Антонова (АНТК ім. Антонова), що протягом багатьох років свого існування спроектував ряд літаків сімейства АН. Зокрема, протягом останніх років були створені нові модифікації літаків Ан-74ТК-200, Ан-74ТК-300 і нові регіональні літаки Ан-38, Ан-140. В Україні розміщені два авіаційних заводи, які серійно виробляють літаки конструкції АНТК ім. О.К. Антонова (Харківське державне авіаційне виробниче підприємство, що будує літак Ан-74, його модифікації і літак Ан-140, Київський державний авіаційний завод "Авіант", що будує літаки Ан-32Б и Ан-32П (пожежний варіант).

У галузі авіаційного приладобудування в Україні працюють 26 конструкторських бюро і заводів, які проектують і серійно розробляють різне бортове устаткування. У Києві працює конструкторське бюро і серійний завод, що проектує і робить авіаційні метеолокатори. Науково-виробниче об'єднання (НПО) "Електронприлад" проектує і робить бортові

установки реєстрації режимів польоту. У місті Смела працює державне підприємство "Оризон-навігація", що проектує і робить супутникові навігаційні системи. У місті Харкові на заводі "ФЕД" виробляються різні гідроагрегати і паливно-регулююча апаратура для авіаційних двигунів.

Серед провідних авіакомпаній України доцільно виділити авіакомпанію „Міжнародні авіалінії України" (МАУ), яка є провідною міжнародною авіакомпанією в Україні. МАУ надають послуги з пасажирських та вантажних перевезень.

На сьогоднішній день авіакомпанія МАУ має понад 40 представництв в Україні та по всьому світі. Комерційна мережа МАУ охоплює 70 країн.

МАУ пропонують найбільшу кількість прямих рейсів з України в Європу ніж будь-яка інша авіакомпанія, здійснюючи 300 регулярних рейсів щотижня. МАУ співпрацюють з багатьма провідними авіакомпаніями світу, уклавши понад 126 угод про взаємні розрахунки.

Ще однією з потужних авіакомпаній є «Українсько-Середземноморські авіалінії». Переважна більшість невеликих та незначних компаній, віднесених до групи регіональних, у своїй діяльності орієнтуються переважно на чартерні рейси, частка експлуатації постійних маршрутів для таких перевізників дуже низька.

Авіакомпанія "Аеросвіт" була однією з перших українських авіакомпаній зі змішаним капіталом, що почала з 1994 року виконувати польоти на сучасних літаках компанії Боїнг. На сьогодні авіакомпанія «Авіакомпанія "Аеросвіт"» обслуговує близько 40 повітряних маршрутів до 23 країн чотирьох континентів. Авіакомпанія є членом Міжнародної Асоціації Авіаперевізників.

Потенціал галузі складають не лише авіаційні заводи та авіакомпанії, а й наявність кадрів та високорозвиненої наукової бази для галузі. Задіяти їх та максимально ефективно використати - мета яка допоможе підняти не лише галузь, а й численні дослідницькі установи, фундаментальну науку. Потенціалом можна вважати і налагоджену кооперацію з партнерами в інших країнах. Не втрачаючи зв'язків з традиційними партнерами необхідно намагатись знайти нових партнерів на заході, адже досвід просування проекту АН - 70 свідчить про складнощі самостійного виходу на нові ринки.

Не дивлячись на складну економічну ситуацію, підприємствами, що входять до сфери управління Державіаслужби, розроблено наступні інвестиційні проекти, що передбачають залучення коштів іноземних інвесторів, а саме[4]:

1. Проект реконструкції аеропорту „Львів”: загальна вартість інвестиційного проекту - 21,0 млн. дол. США, з них кошти інвестора - 15,0 млн. дол. США, власні кошти - 6,0 млн. дол. США.

Проект націлений на перетворення аеропорту в конкурентноздатний високотехнологічний авіаційно-транспортний комплекс, що дасть змогу значно розширити та диверсифікувати можливості щодо приймання, обслуговування та відправлення повітряних суден, зміцнити безпеку перевезень, культуру обслуговування пасажирів.

2. Проект комплексної реконструкції Міжнародного аеропорту „Донецьк”: загальна вартість інвестиційного проекту складає 142,6 млн. дол. США, з них кошти інвесторів - 135,45 млн. дол. США. На даний час інвестором проекту є обласна державна адміністрація, яка забезпечує фінансування проекту у частині реконструкції аеровокзалу. Однак обмеженість місцевого бюджету та власних коштів є недостатніми для здійснення у повному обсязі інвестиційного проекту.

Проект передбачає комплексну реконструкцію аеропорту, для забезпечення рівня обслуговування і авіаційної безпеки пасажирів відповідно до міжнародних вимог, створення умов для польотів в Донецьк провідних західних авіакомпаній, забезпечення збільшення внутрішніх та міжнародних рейсів.

3. Інвестиційний меморандум Міжнародного аеропорту „Харків”: загальна вартість проекту - 39,88 млн. дол. США (кошти інвестора).

Аеропорт потребує інвестицій для підвищення класу злітно-посадкової смуги, розширення переліку повітряних суден, що можуть обслуговуватися в аеропорту, для заміни спецтехніки, підвищення культури обслуговування пасажирів.

4. Проект реконструкції Міжнародного аеропорту „Київ” (Жуляни): орієнтовна вартість проекту - 78 млн. дол. США.

Згідно з генеральним планом м. Києва на період до 2020 року заходами щодо розвитку повітряного транспорту передбачено відновлення аеропорту, будівництво та реконструкція об'єктів, які б забезпечували обслуговування близьких міжнародних та місцевих авіаперевезень з поступовим перетворенням його у аеропорт ділової авіації та базу сервісу приватних літаків.

Однак ми маємо низький рівень інвестицій в основний капітал підприємств авіаційного транспорту із-за відсутності економічних та правових гарантій захисту інтересів інвесторів.

Негативні тенденції в сфері авіації значною мірою є наслідком кризових явищ в економіці України, а саме: підвищення собівартості перевезень, і як наслідок авіаційних тарифів; недостатньо ефективного або не цільове використання авіаційними підприємствами наявних основних

виробничих фондів, матеріально-технічних ресурсів; недостатня ефективність державного регулювання діяльності авіаційного транспорту внаслідок суттєвого відставання в створенні сучасної законодавчої бази, а також не виправдано частих реорганізацій уповноваженого органу авіаційної влади.

Також треба відмітити низький рівень інвестицій в основний капітал підприємств авіаційного транспорту із-за відсутності економічних та правових гарантій захисту інтересів інвесторів.

Для подолання зазначених негативних явищ необхідно вирішити наступне:

- знизити тарифи на авіаційні перевезення на внутрішніх повітряних лініях за рахунок зниження собівартості перевезень і створення умов для вільної конкуренції перевізників на внутрішньому ринку;

- забезпечити збереження стійкого росту об'єму перевезень на міжнародних повітряних лініях, збільшення конкурентоспроможності українських авіакомпаній, розширення сфер їх діяльності, зовнішньополітичну підтримку і захист інтересів українських авіаперевізників;

- зберегти в державній власності найважливіші підприємства та об'єкти, які мають стратегічне значення і забезпечують безпеку функціонування цивільної авіації;

- створити умови, для ефективної інвестиційної діяльності.

Дуже важливим є питання необхідності всебічного аналізу перспективи галузі - глобальну та регіональну конкурентоздатність української авіаційної промисловості за наступними напрямками:

- дослідити потенціал України в даній галузі, враховуючи реальну ситуацію на підприємствах;

- вивчити ситуацію на світовому ринку літаків цивільної авіації та позиції України на ньому;

- проаналізувати шляхи виходу галузі з кризи: можливості впровадження нових видів продукції, шляхи міжнародної кооперації тощо;

- проаналізувати необхідні для цього ресурси та можливість їх залучення;

- визначити необхідні заходи з боку держави.

Таким чином, головною особливістю інвестиційної політики України стосовно підприємств авіаційної галузі є також створення середовища для розширення позабюджетних джерел фінансування капітальних вкладень, залучення вітчизняних, а також іноземних інвестицій. Ці процеси повинні базуватися на подальшому вдосконаленні

нормативно-законодавчої бази і державної підтримки інвестиційних проектів.

Висновки. Одним із можливих шляхів виходу України з глибокої економічної кризи є напрям щодо 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.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Управління формуванням та використанням інвестиційного потенціалу промислових підприємств.- Автореф. дис..к.е.н./ Бойчук Р.М./НАНУ Інститут регіональних досліджень.- Л.,2003.- 24с.-укр.

2. Формування стратегії підвищення конкурентоспроможності авіапідприємств. [Текст] - Автореф. дис..к.е.н./ Шкода Т.Н./Нав.авіац.універ.-К.,2006.- 22с.-укр.

3. Буглак О.В. Забезпечення інвестиційної привабливості авіапідприємств: [Текст] Автореферат -К.: 2008.-20 с-укр..

4. Офіційний сайт Державіаслужби України // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.avia.gov.ua

5. Кулаєв Ю.Ф. Економіка цивільної авіації України [Текст].-К.:Фенікс, 2004.- 667с.