Medynets N. G.

Postgraduate

National Aviation University

INVESTMENT MECHANISMS OF STRUCTURAI. TRANSFORMATIONS IN  
THE AIR TRANSPORT INDUSTRY

Мединець H. Г.

аспірант

Національний авіаційний університет

ІНВЕСТИЦІЙНІ МЕХАНІЗМИ СТРУКТУРНИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ У  
АВ1АТРАНСТ10РТН1Й ГАЛУЗІ

The article analyzes the main investment vehicles reforming and modernizing air transport industry in

Ukraine.

Keywords: investing, investment, modernization.

у статті проаналізовано основні інвестиційні механізми реформування і модернізації авіатранспортної галузі в Україні

Ключові слова: інвестиції, інвестиційна діяльність, модернізація.

Постановка проблеми. Одним із завдань модернізації економіки України є створеним сприятливих умов і реальних можливостей для розвитку транспортно-транзитного потенціалу України на засадах інтенсивного розвитку'. Активізація використання зовнішніх і внутрішніх інвестиційних ресурсів дозволить пришвидшити структурні трансформації V авіатранспортній галузі і сприятиме реалізації стратегічно важливих проектів, спрямованих на оновлення інфраструктури і забезпечення високих стандартів авіатранспортнттх послі г.

Аналіз останніх наукових досліджень і публікацій. Проблемами інвестиційного механізму та його регулювання досліджували відомі західні економісти: Дж. Бейті. В. Берне, А. Кейн, Т. Коллер, Т. Коуплевд, К. Макконнелл, У. Шарп та інші. Вагомий внесок v розробку теоретичних і практичних питань організаційно-економічного механізму залучення іноземних інвестицій в економіку України зробили вітчизняні вчені: Г. Абрамович, І. Бланк, В Вайцеховська, М. Войнаренко В. Прохорова, Н. Верхоглядова, В. Добровський. Г ШепітькоЛ Давидович, Ю. Правик, Л. Шинкарук

Мета статті є визначення основних інвестиційних механізмів реформування і модернізації авіатранспортної галузі в Україні.

Виклад основного .матеріалу. Необхідність стимулювання структурних трансформацій у авіатранспортній галузі України зумовлює потребу в розробленні та впровадженні нових механізмів залучення фінансових ресурсів у розвиток транспортної інфраструктури, одним з яких є державно-приватне партнерство і.ДПП). ■ J

Умовами державно-приватного партнерства, згідно із Законом України «Про державно-приватне партнерство», є: ...

* рівність перед законом державних та приватних партнерів;
* заборона будь-якої дискримінації прав державних чи приватних партнерів:
* узгодження інтересів державних та приватних партнерів з метою отримання взаємної вигоди;
* визнання державними та приватними партнерами прав і ооов язків, передбачених законодавством України та визначених умовами договору, укладеного у рамках державно- приватного партнерства;
* справедливий розподіл між державними та приватними партнерами ризиків пов язаних з виконанням договорів, укладених у рамках державно-приватного партнерства.
* визначення приватного партнера на конкурсних засадах, крім випадків встановлених законом.

У рамках ДШ1 законодавством України укладання договорів між державною та приватними партнерами передбачається у вигляді договорів про концесію, спільну діяльність і а інших.

Світовий досвід свідчить, що концесія є сучасним і затребуваним інструментом залучення інвестицій [3].

Перевагами застосування механізму' спільної діяльності як форми державно- приватного партнерства є паритетні умови, на яких залучаються інвестиції учасниками- ппртнерами на розвиток транспортної інфраструктури.

На авіаційному' транспорті завдяки співпраці Київської міської ради та приватного капіталу' 17.05.2012р. відбулося відкриття нового терміналу міжнародного аеропорту «Київ», де за рахунок державних коштів споруджено злітно-посадкову смугу, а приватним інвестором 10В «МАСТЕР-АВІА» [4] збу'довано термінал.

За моделлю державно-приватного партнерства в Україні реалізуються Національні проекти, спрямовані на залучення інвестицій в Україну та принципово нове позиціювання Україні у світі.

Державне агентство з інвестицій та управліннями національними проектами України І Держінвестпроект України) є спеціально уповноваженим органом, який впроваджує Національні проекти і забезпечує:

* розроблення загальної концепції проектів та техніко-економічного обґрунтування їхніх складових;
* форму вання та координацію діяльності державно-приватних партнерств та концесій и процесі реалізації проектів;
* отримання необхідних адміністративних рішень та проходження дозвільних процедур;
* законодавче та нормативне регулювання, у т.ч, тарифне, функціонування об’єктів, Що входять до проектів;
* передачу' державного майна, необхідного для здійснення проектів, в якості внесків у і пітутні капітали, державно-приватне партнерство, концесію.

Успішній реалізації цих проектів сприятиме, насамперед, створення правових засад діяльності суб’єктів відносин у сфері підготовки, впровадження та реалізації Національних Проектів. Йдеться про необхідність розроблення і прийняття спеціального Закону України "Про національні проекти», який би визначав загальні вимоги до національних проектів; умови залучення і порядок визначення партнерів національного проекту; особливості підготовки, реалізації і надання державних гарантій при впровадженні проектів; механізми фінансування та використання бюджетних коштів; порядок здійснення контролю при реалізації національних проектів.

Водночас, ефективне впровадження інвестиційних механізмів у транспортній галузі в V країні гальмують наступні чинники:

* неготовність потенційних інвесторів вкладати кошти в українську економіку', що і юв язано з незадовільним інвестиційним та бізнес-кліматом, бюрократичними перепонами при отриманні необхідних дозволів, зокрема, на будівництво;
* відсутність в Україні достатнього досвіду' реалізації концесійних угод, зокрема, мсіодики оцінки ризиків та впровадження реальних механізмів їх розподілу\*; визначення мини за використання концесійних автомобільних доріг, досвіду страхування та і прашування з боку' держави концесійних умов договору на тривалий період; гарантій покриття ризику' щодо повернення коштів, втрачених на підготовку техніко-економічного обгрунтування у разі відхилення проекту конкурсною комісією та ін.;

невизначеність ролі кредиторів у питаннях ДПП. Наприклад, у міжнародній діяльності кредитори за концесійними угодами вимагають оформлення «набуття прав».

І ибш кредитор може вступити в проект та у разі необхідності виступити з ініціативою зміни концесіонера у разі його банкрутства або недотримання ним умов кредитного договору;

- тривалий період концесійного управління (до 50 років, якщо інше не передбачено умовами договору), внаслідок чого складно обґрунтувати економічний ефект від впровадження довгострокового проект}'.

З огляд}' на існуючі проблеми, загострюватимуться ризики гальмування розвитку транспортної галузі в Україні, процесів модернізації і оновлення рухомого склад} та об’єктів інфраструктури, що перешкоджатиме розширенню масштабів надання галузям економіки і населенню високоякісних транспортних послуг. Пріоритетами державної політики у частині активізації залучення інвестицій}’ транспортну галузь мають бути наступні.

1. Активізація співробітництва з міжнародними організаціями, які надають сприяння залученню інвестицій до країн-партнерів, що впливатиме на посилення обізнаності іноземних інвесторів щодо стану та перспектив зростання інвестиційного потенціал}' України та покращення іміджу України за кордоном.
2. Розвиток державно-приватного партнерства у авіатранспортній галузі як механізму, що зменшує навантаження на державний бюджет, сприяє прискоренню модернізації і оновленню виробничих поту жностей авіатранспортного комплексу України.
3. Забезпечення подальшої реалізації Національних проектів як ключового чинника досягнення практичних результатів реформ і прискорення трансформаційних зрушень у авіатранспортній галузі.

Висновок. На даний час ситуація в авіатранспортній -галузі України об'єктивно складна, але вдале впровадження структурних трансформацій призведе до якісно нового рівня розвитку та покращення стану авіації.

Литература:

1 Закон України «Про інвестиційну діяльність « від 18.09 1991р - № 1560-12 зі змінами і доповненнями

1. Закон України «Про іноземні інвестиції» від 13.03 1992р - № 2198а-12.
2. Вдовенко Ю.С. Тенденції розвитку концесійної діяльності// Польський фонд міжнародних та регіональних досліджень. 05.12.2007 р. [Електронний ресурс] Режим доступу: Ьир://р1ІГ8.огд/?р=803&1апдна§е=ик
3. Рішення Київської міської ради від 23.06.2011 р. № 339/5726 «Про передачу товариству з обмеженою відповідальністю «МАСТЕР-АВІА» земельних ділянок для будівництва, обслуговування та експлуатації комплексу будинків і споруд для обслуговування міжнародного аеропорту на вул. Медовій (аеропорт «Київ» Жуляни») у Солом’янському районі м. Києва [Електронний ресурсі Режим доступу:

Мр: //кіпг. Iigazakon.ua/SITE2/l\_\_docki2 .nsf/alldocWWW/4E2182В647126Е70С2257905006891 СЕ?ОрепОос шпеїй.

1. Інвестиційний клімат України: проблеми формування та заходи поліпшення [Електронний ресурс) Режим доступу : /<http://www.niss.gov.ua> 6 Мойсеєнко І. П Інвестування Навчальний посібник - К Знання. 2006. - 490 с.
2. О В. Собкевич. О.Ю. Ємельяиова Національний інститут стратегічних досліджень при президентові України. //Аналітична записка. [Електронний ресурс] Режим доступу: [info-niss@niss.gov.ua](mailto:info-niss@niss.gov.ua)
3. Олександрешсо І.В. Особливості іноземного інвестування в Україні / І.В. Олександренко // Держава та оегіони: науково-виробничий журнал -2008. - №5. - С. 117-122.