

*М.П. Висоцька, к.е.н., О.В. Драчов, к.ю.н., Н.Р. Калашнікова  
(Національний авіаційний університет, Україна)*

## **Переваги та ризики іноземних інвестицій в українську авіаційну галузь**

*Проаналізовано вплив іноземних інвестицій на розвиток авіакомпаній України. Виявлено позитивні наслідки інвестування для авіаприслуг та економіки в цілому. Обґрунтовано негативні наслідки та ризики. Встановлено, що регулювання процесів залучення та використання іноземних інвестицій є важливим елементом економічної політики держави.*

Після закінчення війни та відновлення авіаперевезень виникне необхідність оновлення авіаційного парку повітряних суден (ПС) авіакомпаніями України. Авіакомпанії потребують серйозної модернізації парку ПС оскільки авіаційний парк є фізично та морально зношеним. Зважаючи на складну економіко-політичну ситуацію в державі, внутрішні джерела інвестиційних ресурсів обмежені, тому існує потреба залучення іноземних інвестицій.

Авіація довгий час була локомотивом економічного успіху багатьох країн світу. Перевагою авіаційного транспорту є економія часу. Це важливий чинник формування міжнародних зв'язків у сучасних динамічних умовах розвитку. Крім того, процеси інтернаціоналізації ринків, формування загальносвітового економічного простору та міжнародна конкуренція перетворюють авіаційний транспорт на ключовий фактор розвитку всієї світової економіки та впливають на розвиток кожної окремої країни.

За розрахунками Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) визначено, що кожні 100 дол., витрачені на повітряний транспорт, приносять у результаті вигоду для економіки на 325 дол. (мультиплікатор 3,25). А кожні 100 додаткових робочих місць в цивільній авіації призводять до появи в різних секторах економіки 610 нових робочих місць за більшою номенклатурою професій (мультиплікатор 6,1). При цьому авіація і сама забезпечує досить велику кількість робочих місць для висококваліфікованих фахівців [1].

Враховуючи стратегічне розташування країни на перехресті Європи та Азії та розгалужену мережу аеропортів та аеродромів, авіаційна галузь України має великий потенціал для зростання, який, безумовно, необхідно використати після війни. Однак тривалий термін окупності та значні обсяги фінансування роблять інвестиції в авіаційну галузь недосяжними для внутрішнього інвестора.

Іноземні інвестиції в авіаційну галузь матимуть позитивні наслідки, оскільки:

- Іноземні інвестиції надають доступ авіакомпаніями до фінансових коштів на просте та розширене відтворення основних засобів;
- Сприяють розвитку конкуренції на ринку авіаційних послуг;
- Сприяють створенню робочих місць;

Необхідно відзначити кумулятивний ефект від іноземних інвестицій, що досягається за рахунок поступового накопичення внаслідок підвищення ефективності діяльності авіапідприємств після впровадження інвестицій.

Досліджуючи стан авіаційного ринку до війни виявлено, що український флот характеризувався малочисельністю, а саме - наявністю більше 10 літаків лише у чотирьох авіаперевізників. Українські авіакомпанії віддавали перевагу літакам іноземного виробництва - 90% від загальної кількості. Питома вага літаків Boeing складала 42%, а Airbus 14%, тоді як літаки "Антонова" експлуатували тільки три авіаперевізника: "Урга"- значиться 6 одиниць, "Мотор Січі" - 5 одиниць і "Україна" - 2 одиниці - 11% в загальному парку українських авіаперевізників. Найбільш затребуваною моделлю "Антонова" є Ан-26-100 (5 одиниць) [2].

Така ситуація виникла внаслідок того, що авіакомпанії не мали коштів для закупівлі літаків, а внутрішні інвестиції та підтримка держави були відсутні. У той самий час активно пропонувалися іноземні літаки, переважно застарілих моделей. Тому уряд підтримав закордонне лізингове фінансування, запровадив умовне повне звільнення від оподаткування під час ввезення літаків на митну територію України за договорами оперативного лізингу (стаття 206 ПКУ), що надало можливість лізинговым компаніям та авіаперевізникам ввозити іноземні літаки на пільгових умовах. Це стало для українських авіакомпаній єдиним способом середньо- та довгострокового кредитування за ставками, які вдвічі нижчі за рівень на внутрішньому ринку. Українські авіакомпанії надавали перевагу покупці іноземних літаків - 90% від загальної кількості придбаних ПС. Згідно з Державним реєстром цивільних ПС, понад 80% літаків було придбано у лізинг. Як наслідок, перехід на такий вид фінансування вплинув на українське авіабудування.

До негативних наслідків іноземного інвестування в авіаційну галузь та економіку в цілому можна віднести:

- Загрозу знищення національного авіавиробника. Вітчизняні авіакомпанії все частіше приймають рішення щодо замовлення техніки іноземних виробників, що не сприяє розвитку вітчизняної авіаційної промисловості, яка безпосередньо залежить від цих замовлень.
- Постійний відтік капіталу із країни у вигляді майбутніх лізингових платежів та відсотків;
- Витіснення національних капіталів.

Слід звернути увагу на досвід країн ЦСЄ, відповідно до якого роль іноземного капіталу у розвитку країни оцінюється неоднозначно. Високі темпи економічного зростання на початковому етапі інтенсивного припливу іноземних інвестицій змінюється їх падінням. Типовою ситуацією для країн із високим рівнем іноземних інвестицій є збільшення дефіциту платіжного балансу та зростання зовнішньої заборгованості [3].

Іноземні інвестиції можуть стати значною загрозою для країни, особливо через збільшення її залежності від іноземного капіталу. При виникненні світової економічної кризи відбудеться погіршення економічної ситуації в залежних від інвестицій галузях, особливо в тих, що повністю залежать від імпорту

комплектуючих і не мають власних технологій або можливостей диверсифікувати постачання.

Основним джерелом прямих іноземних інвестицій у країнах із перехідною економікою є транснаціональні компанії [4]. Можна констатувати, що іноземні інвестиції не спрямовані на розвиток у країнах-реципієнтах наукомістких виробництв, що конкурують із існуючими у країнах-донорах. У авіаційній галузі вони спрямовані передусім забезпечення збуту ПС вироблених провідними корпораціями світу, як-от Boeing, Airbus, Bombardier, Embraer. Уряди країн-реципієнтів повинні проводити зважену інвестиційну політику, яка б забезпечувала розвиток національного науково-технічного потенціалу та мінімізувала б ризики при залученні іноземних інвестицій.

На сьогоднішній день інвесторам не може бути гарантована безпека інвестицій (у військовий та післявоєнний час). Саме цей фактор є одним з тих, що найбільше стримує іноземних інвесторів. Мінекономіки України працює над розробкою інструментів страхування політичних ризиків:

По-перше, це інструмент страхування ризиків з боку міжнародних організацій, що вже мають таку практику. Одна з них - це Багатостороннє агентство з інвестиційних гарантій (MIGA), яке входить до групи Світового банку. MIGA реалізувало проекти в країнах, де велися бойові терористичні дії. І хоча ситуація України складніша, проте досвід, накопичений агентством, можна застосувати [5]. Мінекономіки домовилося з MIGA про запуск механізму страхування інвестицій під час війни. Пілотний проект на 30 млн доларів буде запущено найближчим часом. В наступному році уряд планує залучити від MIGA на цю програму близько 1 млрд доларів [5].

По-друге, країни-партнери нададуть певні фінансові гарантії своєму бізнесу, який інвестуватиме в українську авіацію та інші галузі. Гарантії країн G7, вже будуть потужним сигналом для всього світового бізнесу.

Регулювання процесів залучення та використання іноземних інвестицій є важливим елементом економічної політики держави. Тільки за адекватного державного регулювання буде досягнуто позитивний ефект від іноземного інвестування.

## **Висновки**

На сучасному етапі авіаційний транспорт є одним з основних елементів як національної, так і міжнародної інфраструктури та двигуном економічного зростання. Залучення іноземних інвестицій позитивно впливає на якість авіаційних послуг та конкурентоспроможність авіакомпаній, а також призводить до підвищення ефективності операційної діяльності авіапідприємств України. До основних негативних наслідків іноземного інвестування в авіаційну галузь можна віднести загрозу знищення національного авіавиробника, зростання дефіциту платіжного балансу і зовнішньої заборгованості. Потребує вдосконалення вітчизняна система регулювання інвестиційними ризиками. Уряди країн-реципієнтів повинні проводити зважену інвестиційну політику, яка б забезпечувала розвиток національного науково-технічного потенціалу при залученні іноземних інвестицій.

### Список літератури

1. Comprehensive skill gap analyses and future road map for skill development in civil aviation sector. Report. (ICRA Management Consulting Services Ltd (IMaCS). 2016. - P.34.
2. Висоцька М.П. Аналіз і перспективи розвитку цивільної авіації України / М.П. Висоцька// Стратегія розвитку України: наук. журн. – К.: НАУ, 2019. – Вип. 1. – с. 94-99.
3. Юдіна С.В. Вплив іноземних інвестицій на економічний розвиток країни / С.В.Юдіна, С.О.Пирогов// Міжнародні економічні відносини та світове господарство : наук. вісник – науковий вісник Ужгородського національного університету. 2018. – Вип. 18 – Ч. 3 – с. 156.
4. Мешко Н.П. Економічні ризики залучення іноземних інвестицій в економіку України / Н.П. Мешко// The Economic Messenger of the NMU 2011. – Вип. 4. – с. 24.
5. Ми створюємо для інвесторів готові рішення в Україні, - Олександр Грибан від 15 березня 2023 р. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу:– <https://www.kmu.gov.ua/news/my-stvoriuiemo-dlia-investoriv-hotovi-rishennia-v-ukraini-oleksandr-hryban>