

# ОРГАНІЗАЦІЯ СПІЛЬНОГО ФІНАНСУВАННЯ РОЗВИТКУ АЕРОПОРТІВ

У статті розглянуто види спільного фінансування розвитку аеропортів, наведено конкретні приклади інвестування в деяких країнах світу та визначено роль спільного фінансування для розвитку аеропортів.

The article describes the types of co-financing of airports, specific examples of investment in some countries of the world and defines the role of co-financing for the development of the airports.

**Ключові слова:** аеропорт, інвестиції, монофінансування, поліфінансування, tandemне фінансування, джерела фінансових ресурсів.

**Key words:** airport, investments, monofinancing, polyfinancing, tandem-financing, financial resources.

## ВСТУП

Аеропорти є життєво важливими національними ресурсами. Вони відіграють ключову роль у перевезенні людей і товарів у регіональній, національній та міжнародній торгівлі. Для розвитку аеропортів потрібна велика кількість інвестицій, з довгостроковими строками їх повернення. Одного джерела фінансування, як правило, недостатньо. Для реалізації програми реформування розвитку аеропорту необхідно залучення різних джерел — це інвестори, і позикові кошти, бюджетні кошти, тільки в цьому випадку буде ефективно і вкладення власних коштів для успішної реалізації програми розвитку аеропорту. Тому доцільно розглянути у цьому контексті питання спільного фінансування розвитку аеропортів.

## АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Аналіз останніх існуючих джерел, а також останніх публікацій дозволяє визначити існуючу методику фінансування аеропортів. Проблема фінансування розвитку аеропортів висвітлювалась в основному в працях зарубіжних авторів: Емедео Р. Одоні, А.А. Трані, Й. Шумпетера, Р. Лукаса, Р. Харрода, Д. Кларка, А. Капура, серед вітчизняних авторів можна зазначити таких: С. Шумська, А. Сосновський, В. Новицький, О. Оніщук, Ю. Кулаєв, О.Ложачевська, С. Опанасенко, Н. Полянська, І. Садловська, О. Чернікова, Н. Шаповал, Ю.

Паламарчук, Ю. Бажал, О. Пастушенко, К. Обрізан, С. Онишко, П. Захарченко, Н. Ратушна та інші.

## ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Аналіз останніх наукових досліджень та публікацій, що відображають сучасні тенденції інвестування аеропортів світу свідчить про широкий інтерес та зацікавленість у вирішенні проблеми. Проте, залишається невирішеною проблема змісту та економічної сутності саме спільного фінансування розвитку аеропортів. Метою статті є обґрунтування доцільності застосування та організації спільного фінансування розвитку аеропортів як універсального та ефективного інструменту для вирішення окремих економічних проблем тієї чи іншої країни.

## РЕЗУЛЬТАТИ

Створення ефективної системи фінансування аеропорту є однією із основних функцій управління його діяльністю. Без вирішення питань фінансування неможливо успішно провести реструктуризацію та реформування, а головне оздоровити економіку та привести до подальшого економічного розвитку аеропортів в умовах ринку (табл. 1). Для подальшого розвитку аеропортів необхідне залучення інвестицій як на мікрорівні (це можуть бути інвестиції окремих фізичних та юридичних осіб, кредитно — фінансових установ), так і на макрорівні і наднаціональному рівнях

Таблиця 1. Приклади інвестування розвитку аеропортів за об'єктами фінансування

Об'єкти фінансування	Час, відомий зупинок розвитку аеропортів	Порядок, порядок, яким використовують	Вид фінансування та приватній відсоток	Час/це, коли відбувається розвиток та підтримка відповідної групи/партнерів	Задача об'єкту фінансування
Шанхай аеропорт[1]	2006 рік, та зупинка на розвитку	Нова будівля терміналу, посеред 92 тис. кв. м. Шанхай 100 мільйонів євро	Приватний відсоток/фінансування		
Московський аеропорт Шереметьєво, Санкт-Петербург, Італія, Франція Іспанія, Спін Європи	1991-2000 річниці 1991 р.	Площа терміналу буде збільшена до 70 тисяч кв. м. Новий термінал за 170 тис. кв. м.	Фінансування на відкриття нового терміналу	Фінансування термінальних облаштувань відповідно до відкриття	
Московський аеропорт, Бориспіль Завершені заробіті робіт: 160 мільйонів	Куплені земельні території та будівлі відкриті в 2001 р., 160 міль заробіті з розвитку аеропорту, Амортизація відсутня	Площа терміналу збільшиться з 40 до 222 кв. м. т.	Приватний відсоток/фінансування		
Московський аеропорт в Манасу,		Розширення терміналу за 35 тис. кв. м.		Поточні кошти з терміналу зменшені та закінчені	Приватні кошти реконструкції та закінчені післясторін створення аеропорту із новим пресайдером
Московський аеропорт ім. <td>Модернізація терміналу</td> <td>Новий термінал посеред 81 тис. кв. м. Шанхай 177 мільйонів</td> <td>Розширені термінал закінчено, бульдозери зупинені</td> <td></td> <td>Нова зупинка об'єкта післясторін реформування Shanghai Global Limited</td>	Модернізація терміналу	Новий термінал посеред 81 тис. кв. м. Шанхай 177 мільйонів	Розширені термінал закінчено, бульдозери зупинені		Нова зупинка об'єкта післясторін реформування Shanghai Global Limited

Джерело: власна робота автора на основі матеріалу журналу "Airports International" [3].

(інвестиційних ресурсів транснаціональних структур, урядів окремих держав, міжнародних економічних та валютно-фінансових організацій).

Джерела фінансування розвитку аеропортів включають: власні кошти аеропортів; залучені кошти; державні позики; позики та дотації міжнародних фінансових організацій; боргові зобов'язання, що надходять через фондові ринки від приватних інвесторів, банків, інвестиційних компаній, надання кредиту партнерами та споживачами.

Використання конкретних видів і форм фінансування залежить, в першу чергу, від організаційно-правової системи аеропорту (табл. 2). ДПП — інститут державного та приватного партнерства, заснований на приватному і державному секторах управління аеропорту. При державній формі власності (ФДУП або ВАТ з частиною державної власності вище 51%) розраховувати на кошти інвесторів або виключно на кошти державного інвестора

не доводиться. У цьому випадку основними засобами є власні або позикові [2].

Залежно від джерел фінансування та кількості інвесторів, можна надати таку класифікацію видів фінансування розвитку аеропортів, поділивши їх на три види, а саме: монофінансування, тандемне фінансування та поліфінансування. Монофінансування — це фінансування розвитку аеропорту шляхом застосування лише одного джерела. Проте цей вид фінансування застосовується досить рідко, оскільки коштів найчастіше буває недостатньо. Іншим видом фінансування є тандем-фінансування, тобто використання двох джерел фінансування, а саме власні кошти аеропорта та зовнішній інвестор (табл. 3).

Також існує третій різновид — це поліфінансування, тобто інвестування може бути надане великою кількістю різних позичальників. Це можуть бути одночасно кошти державного бюджету, приватні інвестори, міжнародні банки чи фонди, урядові організації тощо. Як правило,

**Таблиця 2. Види та форми фінансування аеропортів при різних організаційно-правових системах**

Організаційно-правова система аеропорту	Форма (вид) фінансування					
	Власні кошти (прибуток)	Позикові кошти (кредити)	Державні кошти (бюджетні фонди)	Кошти інвесторів	Кошти акціонерів	Державні кошти та приватні кошти (ДПШ)
1	2	3	4	5	6	
Федеральне державне унітарне підприємство (ФДУП) з частиною власності 51%	+	+	-	-	-	-
Відкрите акціонерне товариство (ВАТ)	+	+	-	-	+	-
ФДУП з частиною власності 5% і більше	+	+	-	-	-	+
Приватна власність	+	+	-	+	-	-

Джерело: власна доробка автора на основі матеріалів Л.П. Волкова. Управление деятельностью аэропорта: учебное пособие.

**Таблиця 3. Механізм тандем-фінансування організацій-координаторів слотів в деяких країнах Європи**

Країна	Організація - координатор	Механізм фінансування
Бельгія	Brussels Slot Coordination	- 40% аеропортами; - 60% авіакомпаніями
Данія	ACD	50 % від Копенгагенського аеропорту та 50 % від Данських авіаліній, залежно від кількості слотів.
Норвегія	Airport Coordination Norway	50% від Avinor та Аеропорта Осло та 50% - від Норвезьких підприємств регулярних авіакомпаній, залежно від кількості слотів.
Швеція	Airport Coordination Sweden	50 % фінансування є їде від аеропортів та інші 50 % від їх членів.
Японія	Japan Schedule Coordination	Ці кошти поступають від 75% японських авіакомпаній та 25 % від аеропортів.
Італія	Assoclearance	Фінансування здійснюється від 50% асоційованих аеропортів та 50% від асоційованих авіакомпаній

Джерело: власна доробка автора на основі матеріалів [1].

**Таблиця 4. Приклади фінансування розвитку аеропортів в деяких країнах світу**

Види фінансування аеропортів світу	Монофінансування	Тандемне фінансування	Поліфінансування
Міжнародний аеропорт «Афіни» (Греція)	Поліфінансування: Європейський інвестиційний фонд – 47%, комерційна банкі – 15%, Фонд розвитку аеропорта Греції – 12%, Греція – 11%, уряд – 7%, акціонерне фінансування спінкоріз аеропорту – 8%.		
Берлін Брандбург Аеропорт (Німеччина)	Поліфінансування: 8 міжнародних банків (Європейський Інвестиційний Банк, KfW IPEX-Bank, ILB, IBB, Landesbank Berlin, Landesbank, DZ Bank та Berliner Volksbank), три акціонери Берлінського аеропорту.		
Міжнародний аеропорт «Суварнабхумі» (Тайланд)	Тандем-фінансування: високі компанії «Аеропорти Таїланду» у будівництво аеропорту склав 30%, а решта 70% були отримані від Японського банку міжнародного співробітництва. Закупівлі для аеропорту здійснено відповідно з гідно строгим нормам ЯБМС щодо прозорості та відкритості (2006 р.).		
Міжнародний аеропорт «Сін-Кула» (Киргизстан)	Монофінансування: перша фаза фінансування аеропорту здійснилається лише за рахунок власних коштів ОАО «МАМ» (Міжнародний аеропорт Манас) 2012 р. Мета проекту: подовження злітно-посадкової смуги, будівництво руліжної доріжки та розширення парку.		
Міжнародний аеропорт «Душанбе» (Таджикистан)	Тандем-фінансування: будівництво нового пасажирського терміналу. Джерела фінансування: 1) Уряд Франції 20 млн євро; 2) ОАО Міжнародний аеропорт «Душанбе» 7 млн євро. Очікуване завершення реконструкції аеропорту у 2012 році.		
Аеропорт «Пулково» (Росія)	Тандем фінансування: реконструкція та модернізація аеропорту. Банк ВТБ, оператор аеропорту в м. Франкфурт «Fraport», грецька компанія Сареліз (одна з власників Афінського аеропорту) – акціонерне та позикове фінансування		

Джерело: власна доробка автора на основі джерел 3 та 4.

завдяки поліфінансуванню вдається зменшити витрати.

На сучасному етапі фінансування розвитку аеропортів у всьому світі спостерігається застосування всіх видів фінансування, проте найефективнішими та найбільш продуктивними є тандем-фінансування та поліфінансування (таб. 4).

Як видно з таблиці, монофінансування не є поширеним видом фінансування аеропортів і зустрічається досить рідко, найпопулярнішим видом є поліфінансування, оскільки більшість аеропортів вибирає саме цей вид фінансування.

## ВИСНОВКИ

Прийняття інвестиційних рішень і вибор критерію стає актуальним для потенційних інвесторів, оскільки від критерію залежить правильність самого рішення та успіх бізнесу в майбутньому. Проблема вибору стратегії фінансування аеропорту є вирішальною не тільки для зовнішнього інвестора, але й для самого аеропорту з точки зору підвищення динаміки розвитку. Аналіз фінансування розвитку аеропортів дозволяє виділити три види інвестування. Автором введено нові терміни, а саме: монофінансування, тандем-фінансування, а також поліфінансування. Необхідно умовою успішного фінансування розвитку аеропортів є звичайно залучення декількох джерел фінансування. Монофінансування аеропортів не є ефективним, оскільки, як правило, його недостатньо. Найбільш ефективним видом фінансування є поліфінансування, оскільки воно допомагає зменшити витрати і ризики, а наявність бюджету забезпечує завершення проектів у розумні терміни.

## Література:

1. Worldwide Airport Coordination Group [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.wwacg.org/FTableList.aspx?list=11>
2. Волкова Л.П. Управление деятельностью аэропорта: учебное пособие / Л.П. Волкова; Федеральное агентство воздушного трансп., Федеральное гос. образовательное учреждение высш. проф. образования “Московский гос. технический ун-т гражданской авиации”, Каф. менеджмента. Ч. 2. — 13 07-4/131
3. Журнал “Airports International”. — № 4(42). — 2012. — С. 4—10. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.airportsint.ru/magazine/archive/viewnumber/2012/4.html>
4. Авіація UBM Aviation Worldwide Ltd. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.routesonline.com/> Стаття надійшла до редакції 23.10.2012 р.