

МЕТОДИ РОЗРОБЛЕННЯ І ОЦІНКИ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЕКТІВ В АЕРОНАВІГАЦІЇ

У статті розглядаються питання розроблення і оцінки інвестиційних проектів в інфраструктуру аеронавігаційного обслуговування, що забезпечує економічне обґрунтування прийняття управлінських рішень.

Постановка проблеми. Питання розроблення і оцінки інвестиційних проектів техніко-організаційних міроприємств, в систему аеронавігаційного обслуговування польотів стоять як ніколи гостро з урахуванням швидких темпів розвитку науково-технічного прогресу та необхідності економічно обґрунтованого підходу до процесів прийняття управлінських рішень, направлених перш за все на покращення основних показників, які характеризують якість діяльності авіаційної галузі взагалі та обслуговування повітряного руху зокрема.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО) розробляються необхідні матеріали, що стосується планування, впровадження і експлуатації систем зв'язку, навігації і спостереження/організації повітряного руху (CNS/ATM) для застосування на глобальному рівні. На сьогодні вже по більшій частині існують Стандарти і Рекомендована практика, (SARPS), Правила аеронавігаційного обслуговування і інструктивні матеріали, що стосуються всіх конкретних елементів і аспектів систем CNS/ATM.

З метою визначення економічних питань впровадження систем CNS/ATM ІКАО розроблені такі документи:

- Глобальний аеронавігаційний план применительно к системам CNS/ATM (Doc 9750)
- Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обеспечения на маршруте (Doc 9161);
- "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание" (Doc 9082);
- "Руководство по экономике аэропортов" (Doc 9562);
- Доклад по финансовым и смежным организационным и управленческим аспектам предоставления и эксплуатации глобальных навигационных систем (GNSS)(Doc 8991);
- Руководство по прогнозированию воздушных перевозок.

У аналізах вибору раціонального варіанту інвестиційного проекту часто опускаються труднощі, пов'язані з визначенням вигод з погляду безпеки, якщо вказані вигоди не відрізнятимуться від розглянутих варіантів або не виявляться вирішальними при визначенні позитивного чистого прибутку для єдиного капіталовкладення в інфраструктуру. У тих випадках, коли проект не може бути виправданий вигодами, не пов'язаними з безпекою польотів, може виявитися необхідним розглянути питання про те, чи приведе вказаний проект до поліпшення рівня безпеки польотів

Формування цілі статті. Необхідно постійно удосконалювати і розвивати аеронавігаційну систему і усувати недоліки в організації і забезпеченні польотів. Для вибору раціонального варіанту інвестиційного проекту необхідно розробити відповідну методику, визначити сукупність оцінних критеріїв розвитку аеронавігаційної системи і обмежену множину її можливих варіантів.

Викладення основного матеріалу. Провівши аналіз вищезазначених матеріалів запропонована методика забезпечення технічного оновлення підприємств аеронавігаційного обслуговування (Рис. 1).

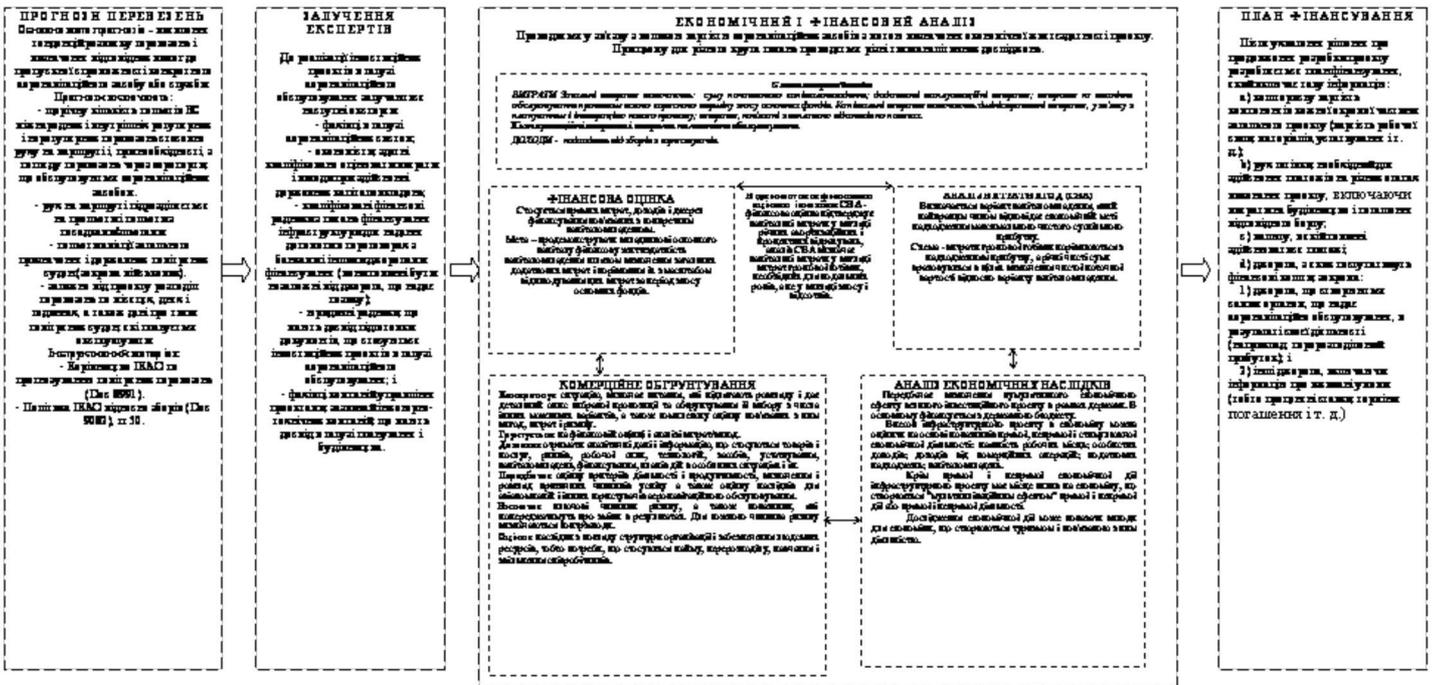


Рис.1. Методика забезпечення технічного оновлення підприємств авіаційного обслуговування

Зазначена методика застосовується при розробці інвестиційних проектів в галузі інфраструктури авіаційного обслуговування, пов'язаних, наприклад з будівництвом нових або розширенням існуючих споруд і/або з закупівлею і установкою нових комплексів устаткування і т. д., які потрібні для забезпечення авіаційного обслуговування.

В методиці висвітлені такі питання, як:

1. Важливість і зміст прогнозів перевезень в контексті розробки і фінансування проекту, а також посилання на відповідну політику і інший наявний інструктивний матеріал. Основна мета прогнозів полягає у виявленні тенденцій розвитку перевезень і визначенні відповідних вимог до пропускної спроможності конкретного авіаційного засобу або служби.

Прогнози повинні охоплювати планований термін дії відповідного проекту і включати пропоновану щорічну кількість польотів повітряних суден при здійсненні міжнародних і внутрішніх регулярних і нерегулярних перевезень. Прогнози повинні також, при необхідності, включати польоти авіації загального призначення і державних повітряних суден (зокрема військових).

2. Визначення категорії експертів, які, ймовірно, братимуть участь у здійсненні інфраструктурних проектів. Часто при плануванні і подальшому запровадженні в життя проекту інвестування авіаційних служб може виявитися бажаним і вигідним для постачальника авіаційного обслуговування, що не має достатнього досвіду в галузі планування звернутися до послуг одного або декількох зовнішніх консультантів.

До реалізації інвестиційних проектів в галузі авіаційного обслуговування зазвичай залучаються наступні експерти: фахівці в галузі авіаційних систем; економісти, здатні кваліфіковано оцінювати витрати і вигоди при здійсненні державних капіталовкладень; кваліфіковані фінансові радники з питань фінансування інфраструктури для надання допомоги в переговорах з банками і іншими джерелами фінансування (вони повинні бути незалежні від джерела, що надає позику); юридичні радники, що мають досвід підготовки документів, які стосуються інвестиційних проектів в галузі авіаційного обслуговування; і фахівці компаній управління проектами, зазвичай інженерно-технічних компаній, що мають досвід в галузі планування і будівництва.

3. Важливість і мета економічного і фінансового аналізу. Фінансова оцінка стосується прямих витрат, доходів і джерел фінансування пов'язаних з конкретним капіталовкладенням. Ця оцінка має на меті продемонструвати вкладникові основного капіталу фінансову життєздатність капіталовкладення шляхом визначення загальних додаткових витрат і порівняння їх з масштабом відшкодування цих витрат за період зносу основних фондів.

У тому випадку, коли проекти в галузі авіаційного обслуговування фінансуються з державних джерел, необхідно орієнтуватися на методологію, яка відображає як суспільні, так і приватні витрати і вигоди.

За допомогою аналізу витрат/вигод визначається варіант капіталовкладення, який найкращим чином відповідає економічній меті отримання максимального чистого суспільного прибутку. Це, очевидно, виходить за рамки

фінансової оцінки, в якій основна увага приділяється стану фінансових рахунків і руху грошової готівки в рамках проекту.

Точним методом визначення ступеня очікуваних економічних результатів інвестиційного проекту є метод чистої поточної вартості або підхід, що враховує термін служби, основна увага в рамках якого приділяється щорічним потокам витрат і вигод (потокам готівки), які обумовлюються конкретним проектом.

Фінансова оцінка стосується прямих витрат, доходів і джерел фінансування пов'язаних з конкретним капіталовкладенням. Ця оцінка має на меті продемонструвати вкладникові основного капіталу фінансову життєздатність капіталовкладення шляхом визначення загальних додаткових витрат і порівняння їх з масштабом відшкодування цих витрат за період зносу основних фондів.

Фінансова оцінка ґрунтується на плані фінансування, який містить таку основну інформацію, як кошториси статей витрат (робоча сила, матеріали, устаткування і ін.), необхідні засоби для здійснення виплат на різних етапах проекту, види валюти, в якій повинні здійснюватися платежі, і джерела засобів.

Мета комерційного обґрунтування полягає в сприянні координації робіт зі всіма зацікавленими сторонами і проведенню переговорів з фінансовими установами. Комерційне обґрунтування конкретизує ситуацію, визначає ті, що підлягають розгляду питання і дає детальний опис вибраної пропозиції і обґрунтування його вибору з числа інших можливих варіантів, а також комплексну оцінку пов'язаних з ним вигод, витрат і ризиків.

Аналіз економічних наслідків передбачає визначення кумулятивного економічного ефекту великого інвестиційного проекту в рамках держави. Такий аналіз проектів, що в основному фінансуються з державного бюджету, часто проводиться для визначення того, чи слід здійснювати проект, з погляду національного або регіонального економічного розвитку, навіть якщо він не даватиме явні чисті вигоди в якому-небудь традиційному сенсі.

Внесок інфраструктурного проекту в економіку можна оцінити на основі наступних п'яти ключових показників прямої, непрямой і стимулюючої економічної діяльності: наявності робочих місць; особистих доходів; доходів від комерційних операцій; податкових надходжень;

Аналіз економічних наслідків передбачає визначення кумулятивного економічного ефекту великого інвестиційного проекту в рамках держави. Такий аналіз проектів, що в основному фінансуються з державного бюджету, часто проводиться для визначення того, чи слід здійснювати проект, з погляду національного або регіонального економічного розвитку, навіть якщо він не даватиме явні чисті вигоди в якому-небудь традиційному сенсі.

4. Мета планів фінансування і основна інформація яку слід надавати, а також потреби у валюті і аспекти погашення позик. Необхідно визначити можливі джерела фінансування вказаного проекту, а також потенційні джерела доходів, необхідних для виплати відсотків по боргах, за які постачальник аеронавігаційного обслуговування нести відповідальність. Вся ця інформація також буде важлива для підготовки згаданого вище фінансового і економічного аналізу.

Важливим і в деяких випадках визначальним чинником відносно того, чи потрібно продовжувати розробку проекту інвестування аеронавігаційних служб, є потреба в іноземній валюті і можливий ступінь покриття витрат в іноземній валюті. Якщо витрати за проектом оплачуються в іноземній валюті, а національна валюта не є вільноконвертованою потрібно на ранній стадії визначити практичні шляхи отримання необхідної іноземної валюти.

Питання про отримання таких коштів розглядаються відповідними урядовими фінансовими повноважними органами, для чого слід підготувати кошторис, в якому найдокладнішим чином указуються відповідні платежі і ступінь, з яким, по припущеннях, можна буде використовувати потенційні джерела фінансування проекту.

На ранньому етапі планування необхідно визначити здатність постачальника аеронавігаційного обслуговування в майбутньому самому оплачувати зобов'язання по позиках.

Висновки. Після визначення і прогнозування всіх вигод і витрат, з тим щоб встановити чи вигідний проект в плані окупності витрат або з тим, щоб вирішити, який варіант дає найбільші чисті вигоди, чиста сума вигод і витрат в грошовому виразі дисконтується за вартістю, що діє, з метою набуття значення єдиної чистої поточної вартості. З економічної точки зору переважний той варіант, в якому значення чистої поточної вартості є найвищим. Необхідність дисконтування обумовлена тим, що вартість доходів і витрат залежить від того, коли вони мають місце.

Для визначення вигод з погляду безпеки польотів необхідно провести аналіз відповідного ризику, який є сукупним показником вірогідності і небезпеки виникнення несприятливої ситуації. При проведенні аналізу витрат/

вигод наслідки визначаються на основі аналізу ризику і визначаються в конкретному грошовому виразі.

Список літератури

1. Федоренко В.Г., Захожай В.Б., Чувардинський О.Г., Страховий та інвестиційний менеджмент. Підручник Під керівництвом і науковою редакцією В. Г. Федоренка, В. Б. Захожая.-К.: МАУП, 2002. - 341с.
2. Док. 9750. Глобальный аэронавигационный план применительно к системам CNS/ATM. Издание третье. ИКАО, 2007.
3. Док. 9161. Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания. Издание четвертое. ИКАО, 2007.