**КОНЦЕПТУАЛЬНА ЗАПИСКА**державного інвестиційного проекту  
«Створення Міжнародного центру підготовки пілотів на базі Національного авіаційного університету»

По проспекту Космонавта Комарова, 1, Київ

1. Головний розпорядник коштів державного бюджету: Міністерство освіти і науки України.
2. Балансоутримувач: Національний авіаційний університет.

# Мета інвестиційного проекту та її обґрунтування

## Проблеми, які будуть розв'язані внаслідок реалізації інвестиційного проекту

Рівень підготовки пілотів в Україні на даний час є низьким (особливо в галузі практичної підготовки). В державних навчальних закладах України відсутні належні умови навчання та сучасні навчальні літаки і тренажери. Не реалізація даного проекту за рахунок динамічного розвитку авіакомпаній України та світу призведе до вимушеного залучення на роботу іноземних спеціалістів або навчання українських спеціалістів за кордоном.

Реалізація цього проекту дозволить повністю задовольнити потреби авіакомпаній України, частково авіакомпаній ЄС та країн Африки і Середнього Сходу у висококваліфікованих пілотах, що в кінцевому результаті має підвищити безпеку польотів та безпосередньо імідж Національного авіаційного університету (НАУ) і авіакомпаній України. Також передбачається перепідготовка військових пілотів для отримання свідоцтва комерційного пілота, що забезпечить соціальний захист офіцерів ВПС, які закінчили службу в ЗС України.

Реалізація проекту дозволить підвищити рейтинг авіакомпаній України та НАУ, забезпечити достатню кількість фахівців для національного та світового ринків авіаційних перевезень, що динамічно розвиваються.

Метою інвестиційного проекту є створення Міжнародного центру підготовки пілотів на базі НАУ для цивільної авіації України та ЄС у відповідності до Європейських вимог JAR-FCL1.

Для реалізації мети проекту прогнозується інвестування коштів у будівництво Міжнародного центру підготовки пілотів та придбання обладнання подібного до: 2-х льотних тренажерів класу FNTPІІ, 8-ми літаків К-10, 4-х літаків Cessna 172, 8-ми літаків Tecnam P2008, 4-х літаків Tecnam P2006, відновлення та модернізація наявних 4-х літаків Л410 UVP-Е, капітального ремонту штучної злітно-посадкової смуги з облаштуванням світлосигнальною системою аеродрому Льотної академії НАУ (м. Кропивницький).

Місцем реалізації проекту виступає Національний авіаційний університет.

Адреса: проспект Космонавта Комарова, 1, Київ, 03680. А також структурні підрозділи НАУ: Кропивницька льотна академія. Адреса: вул. Добровольського, 1, Кропивницький 25000.

НАУ має науково-викладацький склад та частково володіє базою для підготовки пілотів згідно з Європейськими стандартами. Основним недоліком здійснення підготовки пілотів в НАУ є відсутність Центру підготовки, що включає авіаційно-технічну базу, комплекс обслуговуючих об’єктів, сучасних навчальних літаків та тренажерів.

## Результати аналізу попиту на послуги (товари), надання (виробництво) яких має бути забезпечено в результаті реалізації інвестиційного проекту

Міжнародний ринок авіаційних перевезень динамічно розвивається із щорічним приростом в 3-5%. Зростання економіки України і підписання Угод з країнами Європейського Союзу по «відкритому небу», а також зняття візових обмежень для громадян України значно збільшило пасажиропотік з / в Україну. На ринку пасажирських та вантажних перевезень авіаційним транспортом з’являються нові типи пасажирських та вантажних літаків, нові авіакомпанії, а також росте кількість аеропортів і маршрутів перевезень.

За статистичними даними Міністерства інфраструктури України упродовж січня - червня 2017 року українськими авіакомпаніями виконано 42,6 тис. комерційних рейсів (за І півріччя 2016 року - 34,1 тис. рейсів). Кількість перевезених пасажирів збільшилась порівняно з аналогічним періодом минулого року на 40 % та склала 4564,7 тис. осіб. Пасажиропотоки через аеропорти України зросли на 34,1 % та становили 7145,1 тис. осіб.

За підсумками І півріччя 2017 року майже 95 відсотків загальних обсягів пасажирських перевезень виконано 5 провідними авіакомпаніями України. Авіакомпанією «Браво» забезпечено зростання обсягів пасажирських перевезень порівняно з І півріччям 2016 року в 4,5 рази, авіакомпаніями «Роза Вітрів» - в 4,3 рази, «Атласджет Україна» - в 2 рази, «Азур Ейр Україна» - на 47 відсотків та «Міжнародні Авіалінії України» - на 24,1 відсотка.

Як результат загального економічного зростання в Україні, авіаційна галузь одержує позитивний імпульс в своєму розвитку і відповідно матиме гостру необхідність достатньої кількості авіаційних фахівців для задоволення своїх потреб.

Компетентні джерела прогнозують подальше зростання попиту на авіаційних фахівців, зокрема, пілотів та інструкторів. Результати Звіту ІАТА (Міжнародна асоціація повітряного транспорту) про прогноз потреби у пілотах і підготовці фахівців на період 2018-2026 роки наведено в таблиці 1.

Таблиця 1. Прогноз потреби у пілотах і підготовці фахівців на період 2018-2026 роки

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Потреби у пілотах і підготовці фахівців** | **2018** | **2026** |
| Необхідна кількість пілотів для експлуатації знову збудованих повітряних суден | 193 100 | 350 200 |
| Необхідна кількість нових пілотів для експлуатації додаткового парку повітряних суден | 135 000 | 227 500 |
| Необхідна кількість нових пілотів для заповнення вакантних посад, які виникають у результаті коливання попиту та кількості пілотів, що виходять на пенсію | 72 600 | 125 400 |
| Загальна кількість пілотів (для додаткового парку ПС і заповнення посад), що потребують початкового навчання | 207 600 | 352 900 |
| Загальна кількість нових пілотів, які потребують перепідготовку для експлуатації повітряних суден, що поступають замість тих, що підлягають списанню | 57 930 | 122 700 |

Потреба Європейського ринку авіаперевезень – 10 700 пілотів з них, відповідно до частки авіаційних перевезень України (близько 3%), потреба України складає 320 пілотів на рік. На території України щорічно проходять підготовку близько 150 нових пілотів, з них тільки 30 навчалися у ВНЗ (вищі навчальні заклади), інші у приватних школах. Причому, загальна кількість пілотів, що проходять підготовку на території України, обмежена кількістю навчальних літаків, тренажерів та недостатньо розвинутою базою для проведення льотної підготовки.

У програмі підготовці пілотів існує значна відмінність між рівнями підготовки PPL (свідоцтва приватного пілота) та CPL (свідоцтва комерційного пілота).

PPL – це рівень пілота, що може виконувати польоти на одномоторних літаках тільки для власних потреб. Термін навчання – до 1 року. Льотна підготовка 48 годин. Свідоцтво PPL можна отримати у будь-якій приватній школі, що має відповідну ліцензію.

CPL – це рівень пілота, що може виконувати комерційні польоти на одномоторних та багатомоторних літаках. Термін навчання – 1-2 роки. Льотна підготовка 195 годин. Жоден ВНЗ не має власних можливостей для льотної підготовки пілотів рівня CPL і користується на договірній основі послугами обмеженої кількості приватних шкіл. Також необхідно зауважити, що для продовження кар’єри пілота обов’язковою є вища освіта яку можна отримати тільки у ВНЗ.

Зважаючи на це, реалізація проекту по підготовці пілотів, у відповідності до Європейських стандартів, дозволить задовольнити потреби постійно зростаючого ринку авіаційних перевезень. Нереалізація даного проекту приведе до вимушеного залучення в авіаційні компанії України іноземних спеціалістів.

## Результати попереднього аналізу можливих альтернативних варіантів розв'язання таких проблем

Досягнення кінцевого результату проекту можливо тільки шляхом вирішення питання будівництва Міжнародного центру підготовки пілотів, придбання навчальних літаків і тренажерів для ЦЛП (Центр льотної підготовки) НАУ та Льотної академії НАУ, а також переобладнання світлосигнальної системи летовища академії. Одним з найкращих і високо ефективних вітчизняних варіантів освоєння професії пілота є проходження повного навчального курсу в НАУ. Альтернативно можливе навчання в приватних льотних навчальних закладах України (без належного рівня підготовки) або навчання в закордонних центрах льотної підготовки на платній основі (за вищими цінами).

НАУ не спроможний проводити практичну підготовку пілотів (льотну підготовку), а також побудувати Міжнародний центр підготовки пілотів за власні кошти. Залучення сторонніх інвесторів до проекту проблематично, оскільки термін його самоокупності перевищує три роки.

Отже, альтернативних способів і варіантів досягнення основної мети даного проекту не існує.

## Відповідність мети інвестиційного проекту пріоритетам державної політики

Даний проект повністю відповідає стратегічним цілям, що поставлені в Указі Президента України № 535/2015 від 04.09.2015 року «Про заходи щодо захисту національних інтересів України в галузі авіації». Цей Указ вводить в дію рішення Ради національної безпеки і оборони України від 20 липня 2015 року "Про заходи щодо захисту національних інтересів України в галузі авіації", де в п 3.а.1 зазначено: «3) у двомісячний строк: а) затвердити плани заходів стосовно: розвитку цивільної авіації в Україні до 2020 року, передбачивши, зокрема, заходи щодо розвитку внутрішніх і міжнародних повітряних перевезень з урахуванням прогнозних обсягів пасажиро- і вантажопотоків; відкриття нових повітряних ліній; удосконалення діяльності авіаційних навчальних закладів, авіаційних медичних центрів з метою поліпшення якості надання ними послуг та підвищення рівня авіаційної безпеки;». Також даний інвестиційний проект відповідає розпорядженню КМУ № 2174-р від 20.10.2010 року «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року», де зазначено: один з основних напрямків реалізації Стратегії – інтеграція вітчизняної транспортної системи до європейської та міжнародної транспортних систем шляхом інтеграції цивільної авіації до Спільного авіаційного простору.

# Прогнозні обсяги витрат

## Розрахункова вартість інвестиційного проекту, включаючи витрати на його розроблення та реалізацію, обґрунтування вибору можливих джерел фінансування

Загальна вартість проекту складає 308 569 тис. грн.

На етапі розроблення інвестиційного проекту кошти – 7 308 тис. грн. будуть направлені на розробку проектної документації та забезпечення земельною ділянкою (загальною площею 5,27 га).

На етапі реалізації інвестиційного проекту кошти – 44 773,4 тис. грн. будуть спрямовані на будівництво Міжнародного центру підготовки пілотів.

146 658 тис. грн. будуть спрямовані на придбання тренажерів класу FNTPІІ - 2 од., одномоторних літаків: К-10 - 8 од., Cessna 172 - 4 од., Tecnam P2008 - 8 од. та двомоторних літаків: Tecnam P2006 - 4 од. (Джерела вартості: авіа тренажери класу FNTPІІ - ENTROL S.L; літаки К-10 - ООО «АПК СГ Скаэтон», Cessna 172 - ACR Aircraft Sales, Tecnam P2008 та Tecnam P2006 - УТЦ «АВІАТОР»).

54 000 тис. грн. будуть спрямовані на відновлення та модернізацію літаків Л410 UVP-Е - 4 од. (Джерело вартості: Завод «ТОРА» ХДАВП).

49 460 тис. грн. на капітальний ремонт штучної злітно-посадкової смуги (ШЗПС) з курсами посадки 118°-298° (1600м\*55м) летовища Кропивницької льотної академії та оснащення цієї ШЗПС новою світлосигнальною системою. (Джерело вартості: ВАТ "Авиа Консалт", ТОВ "ОНУР Конструкціон Інтернешнл").

6 370 тис. грн. будуть спрямовані на закупівлю необхідної наземної техніки: KpA3-6322 з роторним снігоочисником – 1 од., автомобіль аеродромний пожежний АА-60 (63221)-346 – 1 од., пасажирський автобус Богдан А092 – 1 од., ЗАЗ VIDA sedan – 1 од., Мercedes-Benz Sprinter Standart – 1 од., автобус А07А12 Приміський – 1 од. (Джерела вартості: Vneshnetorgovaya Firma KrAZ, ПАТ "Автомобільна Компанія "Богдан Моторс", «Сі Ей Автомотів».)

Місцем проведення тренувальних польотів і базування літаків виступатимуть такі летовища, а саме: летовище Льотної академії НАУ - аеродром Кропивницький; аеропорт "Антонов-2" (Гостомель).

## Наявність земельної ділянки, прав, пов'язаних з нею, та план заходів щодо оформлення прав на неї (у разі потреби)

Під будівництво Міжнародного центру підготовки пілотів включно з ангаром і стоянкою для навчальних літаків потрібно виділення земельної ділянки площею у 5,27 га, що знаходиться безпосередньо поблизу злітно-посадкової смуги аеродрому АП «Антонов-2». На сьогоднішній день проведені перемовини з керівництвом ДП “Антонов” та отримано погодження щодо виділення землі під будівництво МЦПП.

Місцем проведення тренувальних польотів і базування літаків виступатимуть два летовища, а саме: аеропорт "Антонов-2" (м.Гостомель); летовище Льотної академії НАУ - аеродром Кропивницький.

Аеродром «Антонов-2» внесений в Державний реєстр цивільних аеродромів України в якості аеродрому класу «А» і сертифікований згідно з усіма умовами Повітряного Кодексу України.

Аеродроми мають належні чинні сертифікати достатні для проведення навчально-тренувальних польотів.

## Оціночна вартість експлуатації (утримання) об'єкта державної власності після реалізації інвестиційного проекту та обґрунтування визначення джерела фінансування його експлуатації (утримання)

Таблиця 2. Витрати на забезпечення функціонування активів.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Витрати | Щорічний обсяг витрат, тис. грн на рік | | Різниця |
| до початку реалізації проекту (фактичний) | після завершення реалізації проекту (прогнозний) |
| Матеріальні витрати на сировину та матеріали | -2 000 | -12 448 | -10 448 |
| Заробітна плата з нарахуваннями | -250 | -3 080 | -2 830 |
| Амортизаційні відрахування | -200 | -1 800 | -1 600 |
| Страхування літаків та персоналу | -150 | -1 350 | -1 200 |
| Разом | -2 600 | -18 678 | -16 078 |

Зазначені витрати покриватимуться за рахунок НАУ. Джерелом покриття витрат є підготовка пілотів на комерційній основі. Передбачуваний дохід від цього виду діяльності орієнтовно може складати від 12 840 тис. грн. на рік в 2019 році - перший набір студентів на комерційній основі, до 24 380 тис. грн. в 2020 році. Прогнозується збільшення доходів в наступних роках.

# Результати попереднього аналізу ефективності реалізації інвестиційного проекту

## Очікуваний вплив (екологічні, соціальні, економічні вигоди і наслідки реалізації інвестиційного проекту)

### Соціальні наслідки

В результаті реалізації інвестиційного проекту прогнозується отримати:

1. Удосконалення системи підготовки авіаційного персоналу шляхом:

* створення державних сертифікованих льотних навчальних закладів (FTO) та забезпечення їх сучасними навчальними повітряними суднами;
* забезпечення авіаційних навчальних закладів тренажерами та сучасними зразками авіаційної техніки;
* забезпечення англомовної підготовки викладацького та інструкторського складу авіаційних навчальних закладів.

2. Підвищення якості надання освітніх послуг:

* можливість отримати високоякісну освіту на основі європейських стандартів. Прогнозований обсяг студентів, що будуть навчатись за рахунок державного бюджету, складає 60 осіб. Очікувана кількість підготовлених пілотів на комерційній основі – до 180 осіб на рік.

3. Підвищення зайнятості населення шляхом забезпечення кадрового складу Міжнародного центру підготовки пілотів на базі НАУ у кількості 87 осіб. Фахівці, що забезпечують теоретичну складову підготовки пілотів, не втрачають своїх робочих місць.

4. Перепідготовку інструкторів та отримання ліцензії на право експлуатації літаків К-10, Cessna 172, Tecnam P2008, Tecnam P2006, Л410 UVP-Е.

5. Забезпечення кадрового потенціалу вітчизняних та іноземних авіакомпанії високоякісними фахівцями, підготовленими за Європейськими стандартами з відповідними сертифікатами.

### Екологічні наслідки

В результаті реалізації інвестиційного проекту не прогнозується збільшення обсягу викидів, оскільки придбані навчальні літаки К-10, Cessna-172, Tecnam P2008, Tecnam P2006 обладнані поршневими двигунами невеликої потужності - до 200 к.с., отже їхні викиди в атмосферу не перевищують викидів від одного автомобілю. Крім того, всі запропоновані для проведення навчань пілотів летовища знаходиться на відстані від населених пунктів, навколо них - зелені насадження, що нівелюють негативний вплив на навколишнє середовище.

### Економічні наслідки

Витрати на 1 студента збільшаться за рахунок того, що окрім теоретичної підготовки, студенти будуть проходити повний курс практичної підготовки - 200 льотних годин, для отримання сертифікату СPL - «Свідоцтва комерційного пілота», що відповідає вимогам європейських стандартів щодо програми підготовки пілотів.

Відкриття програми підготовки пілотів надає можливість іноземним студентам отримувати освітні послуги за нижчою вартістю, ніж в інших країнах Європи. Зараз в НАУ навчається 1200 іноземних студентів із 49 країн світу, реалізація інвестиційного проекту збільшить експорт освітніх послуг.

В результаті не-реалізації проекту, не створюється інфраструктура для практичної підготовка пілотів за європейськими стандартами, відповідно потенційні студенти будуть вимушені від'їжджати за кордон на навчання або українські компанії залучатимуть закордонних спеціалістів. Реалізація проекту збільшить експорт і зменшить імпорт освітніх послуг.

Показники економічного ефекту:

* Чиста приведена вартість проекту (NPV) – 701 382 тис. грн.
* Внутрішня норма дохідності (IRR) – 19,63%
* Рентабельність інвестицій PI – 3,3165
* Дисконтований період окупності DPP – 6 років 10 місяців
* Економічна чиста приведена вартість (ENPV) – 2 269 368 тис. грн.
* Співвідношення вигід і витрат (B/C) – 4,6680.

В результаті реалізації інвестиційного проекту прогнозується річне надходження до бюджету (на перший рік після реалізації проекту):

* ПДФО - 509,4 тис. грн.
* ЕСВ - 622,6 тис. грн.

В подальших роках надходження до бюджету збільшуватимуться не суттєво, оскільки кількість персоналу залишиться постійною, при цьому розмір заробітної плати буде визначатися законодавчими змінами.

Щорічні витрати на експлуатацію навчальних літаків та тренажерів на початку складатимуть 16 078 тис. грн. Зазначені витрати покриватимуться за рахунок НАУ.

## Вигодоотримувачі

В результаті реалізації інвестиційного проекту основними вигодоотримувачами будуть:

1. Держава Україна - підтримка статусу авіаційної держави світового рівня. Виконання указу Президента України № 535/2015 від 04.09.2015 року «Про заходи щодо захисту національних інтересів України в галузі авіації» та рішення Ради національної безпеки і оборони України від 20 липня 2015 року "Про заходи щодо захисту національних інтересів України в галузі авіації" та відповідність розпорядженню КМУ № 2174-р від 20.10.2010 року «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року».
2. НАУ - Міжнародний центр підготовки пілотів, підготовка пілотів за європейськими стандартами на основі науково-методичних розробок науковців та практичного навчання на основі сучасних тренажерів класу FNTPІІ та сучасних зразків авіаційної техніки К-10, Cessna 172, Tecnam P2008, Tecnam P2006, Л410 UVP-Е;
3. Державний бюджет - у вигляді податків та зборів, надходження від навчання іноземних студентів.
4. Студенти, громадяни України - можливість отримання високоякісної освіти в Україні, а не за кордоном.
5. Військові льотчики ЗСУ, звільнені в запас – можливість продовження професійної діяльності в цивільній авіації шляхом їхньої перепідготовки.
6. Студенти, громадяни інших країн - можливість отримання високоякісно освіти в Україні, оскільки оплата за навчання нижча, ніж в подібних навчальних закладах інших країн.
7. Авіакомпанії України, країн ЄС, Африки та Середнього Сходу - потенційний персонал з дипломом CPL - свідоцтво комерційного пілота (Commercial Pilot Licence).

## Результати попередньої оцінки ризиків інвестиційного проекту

Реалізація інвестиційного проекту щодо придбання навчальних літаків та тренажерів для МЦПП здійснюється в умовах дії факторів ризику. Основні види ризику, що можуть виникнути під час здійснення цього інвестиційного проекту, представлені в таблиці 3.

Таблиця 3. Основні ризики проекту

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ризикова подія** | **Причини виникнення** | **Фактори ризику** | **Основні заходи щодо попередження ризикової події** |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Ризик недофінансування | - зміна загальної політики розвитку галузі;  - неможливість закупівлі тренажерів та літаків на світовому ринку через складність митного законодавства, відсутність валюти і т. д. | - загальна нестабільність соціально-економічної ситуації;  - зміни у державному бюджеті;  - нестабільність загальної соціально-економічної ситуації | - постійний збір і актуалізація інформації про можливі зміни соціально-економічної ситуації; про вартість та стан бувшої у використанні авіаційної техніки;  - підготовка стратегії кредитних ліній;  - створення страхового резерву. |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Ризик зриву укладених договорів субпідряду та/або постачання | - непередбачена ситуація у субпідрядників та/або постачальників;  - технічна неможливість виконання укладених угод в повному обсязі з боку субпідрядників та/або постачальників;  - неможливість виконання умов договору;  - прийняття субпідрядниками та/або постачальником рішення про розірвання договору;  - прийняття субпідрядниками та/або постачальником рішення про зміну умов договору (термінів, цін, обсягів, вимог до якості продукції, що поставляється);  - аварійність під час будівництва та/або постачання. | - загальна нестабільність соціально-економічної ситуації, зокрема розвитку авіаційної сфери;  - відсутність традиції обов'язковості загальноправових і контрактних умов;  - нерівномірність темпів інфляції;  - нерівномірність динаміки доходів;  - недостатність коштів для компенсації підвищення цін субпідрядниками та/або постачальником. | - диверсифікація поставок;  - створення фінансових резервів або організація «гарячих» кредитних ліній на випадок непередбачених витрат;  - прогнозування динаміки цін;  - створення страхових запасів вихідних матеріалів;  - завчасна розробка системи функціонування НАУ в умовах пошуку альтернативних субпідрядників та/або постачальників. |
| Ризик неповернення передоплати субпідрядниками та/або постачальниками | - ті ж, що і в разі невиконання договорів субпідряду та/або поставки;  - а також рішення субпідрядника та/або постачальника про тимчасове або остаточне присвоєння отриманих як передоплату суму | - кризова ситуація у взаєморозрахунках;  - слабкість господарського арбітражу і законодавчої бази, низька правова культура управління;  - гіпертрофоване прагнення підприємств до абсолютної мінімізації ризику (звідки і виникає вимога передоплати);  - відсутність розвиненої системи страхування господарських і фінансових операцій. | - некомерційна інтеграція;  - покупка і обмін акціями з субпідрядниками та/або постачальником;  - становлення неформальних особистих відносин з керівництвом субпідрядника та/або постачальника;  - створення системи страхування фінансово-господарських операцій та відповідної системи перестрахування;  - залучення незалежних організацій (банків, страхових товариств, фондів) в якості гарантів угод;  - розвиток заставних угод. |
| Ризик відмови покупця від отриманого ним об’єкта (споруди МЦПП, навчальні літаки чи тренажери, наземна техніка, світлосигнальна система), (повернення). | - невідповідність об’єктів вимогам до її якості;  - неможливість використання даних об’єктів користувачами послуг (студентів) даної якості;  - рішення про переключення на іншого постачальника. | - нестабільність загальної соціально-економічної обстановки;  - зайва концентрованість вихідних потоків НАУ на малому числі користувачів послуг (студентів);  - низький ступінь культури і правової свідомості керівників. | - в цілому ті ж, що і для компенсації ризику несплати. |
| Ризик зменшення затребуваності послуги (після будівництва споруд МЦПП та використання навчальних літаків та тренажерів, наземної техніки, світлосигнальної системи) | - зміна структури і скорочення потреби;  - заміщення даних об’єктів іншими аналогами;  - моральний знос об’єктів;  - переключення попиту на дану послугу;  - зниження попиту на дану послугу через зміну структури бюджету або зниження доходів споживання, або спеціалізації. | - технічний прогрес;  - поява нових технологій;  - економічна рецесія (спад);  - витіснення високорозвинених технологій простішими;  - застосування умов імпорту, що полегшують ввезення іноземних об’єктів;  - активізація маркетингової діяльності конкурентів;  - різке зростання обсягів і рентабельності в галузі (що сприяє притоку конкурентів). | - створення та актуалізація бази даних про потенційних користувачів (студентів-пілотів), про їхню діяльність, наміри, тенденції, соціально-економічний статус і оточення;  - активне використання всіх форм маркетингу;  - вертикальна інтеграція «вгору», обмін акціями з традиційними споживачами і придбання їхніх акцій;  - пошук технологій і методів поліпшення якості надання даної послуги;  - розробка довгострокової стратегії співпраці та інформування про це користувачів послуги. |

# Строк та етапи реалізації інвестиційного проекту, результати попередньої оцінки можливостей реалізації, організації та управління виконанням робіт з реалізації інвестиційного проекту

## Строк та етапи реалізації інвестиційного проекту

Термін реалізації проекту - 24 місяця:

1. Інвестиційний етап (розроблення):

* розробка проектної документації з 01.06.2018 по 30.10.2018;
* забезпечення земельною ділянкою (витрати на придбання/оренду, оформлення прав) з 01.06.2018 по 01.06.2020.

2. Інвестиційний етап (реалізація):

* будівництво Міжнародного центру підготовки пілотів з 01.11.2018 по 01.06.2020;
* придбання 2-х тренажерів класу FNTPІІ та введення в експлуатацію з 01.06.2018 по 28.10.2018;
* відновлення та модернізація 4 літаків Л410 UVP-Е та введення в експлуатацію з 01.06.2018 по 01.06.2019;
* придбання 8-ми нових літаків К-10, 4-х літаків Cessna 172, 8-ми літаків Tecnam P2008 та введення в експлуатацію з 01.07.2018 по 25.10.2018;
* придбання 4-х літаків Tecnam P2006 та введення в експлуатацію з 01.07.2018 по 25.10.2018;
* перепідготовка інструкторів та отримання ліцензії на право експлуатації літаків К-10, Cessna 172, Tecnam P2008, Tecnam P2006 з 05.10.2018 по 01.12.2018;
* придбання транспортних засобів для ЛА НАУ та введення в експлуатацію з 01.07.2018 по 25.10.2018;
* капітальний ремонт штучної злітно-посадкової смуги з курсами посадки 118°-298° (1600м\*55м) аеродром Кропивницький з 01.09.2018 по 01.06.2020;
* придбання світлосигнальної системи та введення в експлуатацію з 01.12.2018 по 01.06.2019;
* придбання транспортних засобів для МЦПП НАУ та введення в експлуатацію з 01.03.2019 по 01.05.2019.

## Результати попередньої оцінки можливостей реалізації, організації та управління виконанням робіт з реалізації інвестиційного проекту

Сучасний Національний авіаційний університет – це потужний навчально-науково-технічний мегаполіс, до складу якого входять 15 навчально-наукових структурних підрозділів – інститутів базового вищого навчального закладу та 21 факультет, а також на правах відокремлених структурних підрозділів: Коледж комп’ютерних технологій та економіки, Промислово-економічний коледж, Коледж інформаційних технологій та землевпорядкування, Авіакосмічний ліцей та Професійний ліцей в м. Києві, Кременчуцький льотний, Васильківський, Криворізький та Слов’янський коледжі, Кропивницька льотна академія, науково-дослідні інститути.

На 90 кафедрах базового вищого навчального закладу університету навчальний процес забезпечує висококваліфікований науково-педагогічний колектив, у складі якого 15 академіків та членів-кореспондентів НАН України, 270 докторів наук, професорів і понад 900 кандидатів наук, доцентів. До навчального процесу залучаються провідні спеціалісти авіакомпаній і промислових підприємств. Серед викладачів – 80 заслужених діячів науки і техніки та лауреатів Державних премій. Заслужені працівники освіти, транспорту, заслужені винахідники, юристи, економісти, працівники культури тощо.

Національний авіаційний університет України (НАУ), спираючись на висококваліфікований науково-викладацький склад, готує достатньо широкий спектр фахівців в авіаційній галузі. Відповідно володіє теоретико-методологічною базою для підготовки пілотів за Європейськими стандартами.

До конкурентних переваг НАУ можна віднести:

* імідж університету;
* наявність висококваліфікованого професорсько-викладацького складу;
* спеціалізація на профільних технічних спеціальностях;
* пріоритет розвитку університету, який тісно пов'язаний з якістю надання освітніх послуг;
* розроблені теоретичні та практичні курси по певним циклам навчання (дистанційне навчання, інститут післядипломного навчання ІКАО, військова кафедра, доуніверситетська підготовка);
* корпоративна культура.

Управління проектом здійснюється співробітниками відділу Управління інноваційними проектами освіти НАУ (7 осіб). Для розробки будівельного проекту, будівництва МЦПП, капітального ремонту штучної злітно-посадкової смуги планується залучення провідних українських проектних та будівельних компаній на конкурсній основі. Відділ капітального будівництва НАУ здійснюватиме контроль якості проведення будівельних робіт. Відділ маркетингу та технічного розвитку НАУ здійснюватиме необхідні процедури закупівлі. Юридичний та планово-фінансовий відділ здійснюватимуть відповідну професіональну підтримку.

НАУ має всю необхідну інфраструктуру для здійснення теоретичної підготовки слухачів по курсу пілотів (аудиторії, лабораторії, навчальні програми і т.п.) та сертифікат відповідності Правилам сертифікації авіаційних навчальних закладів цивільної авіації з підготовки льотного складу в Україні та уповноважений здійснювати підготовку для отримання свідоцтва члена екіпажу (FTO) та внесення кваліфікаційних відміток у свідоцтво члена екіпажу (TRTO). Сертифікат виданий Державною авіаційною службою України від 12.09.2017 року, номер UA/FTO-005/2017 серія АА №018043, діє до 12.09.2020 року.

Для виконання програм льотного навчання планується використовувати два летовища.

### Летовище Кропивницької льотної академії

Найменування аеродрому - Кропивницький. Власник і експлуатант летовища - Кропивницька льотна академія. Клас аеродрому Д. Сертифікат аеродрому № АП 10-01 від 26.11.2015 (дійсний до 26.11.2018). Летовище занесено до Журналу обліку та допуску до експлуатації постійних ЗПМ. Задовольняє вимоги законодавства України про цивільну авіацію та Правил допуску до експлуатації ЗПМ для польотів ПС і здатний забезпечити польоти легких ПС. Летовище призначене, окрім іншого, для виконання учбово-тренувальних польотів.

### Аеропорт "Антонов-2"

Аеропорт «Антонов-2», український міжнародний вантажний аеропорт. Він занесений в Державний реєстр аеродромів України (свідоцтво про реєстрацію № АР 09-07), сертифікований за метеомінімумом 1-ої категорії посадки ІКАО з обома посадковими курсами, придатний для експлуатації вдень і вночі цілий рік. Аеродром призначено для виконання випробувальних, виробничих, транспортних польотів. Аеродром «Антонов-2» надає комплекс послуг із забезпечення зльоту, посадки, рулювання, стоянки повітряних суден, їх технічного обслуговування і забезпечення паливно-мастильними матеріалами і спеціальними рідинами. Також інфраструктура аеродрому «Антонов-2» дозволяє забезпечити широкий спектр послуг з наземного обслуговування і авіаційної безпеки.

# Обґрунтування заходів щодо розроблення інвестиційного проекту (дослідження, проектування)

Організаційні заходи з реалізації інвестиційного проекту включатимуть такі етапи

* Розробка проектної документації, оренда земельної ділянки;
* Будівництво Міжнародного центру підготовки пілотів;
* Придбання 2-х льотних тренажерів класу FNTPІІ
* Придбання одномоторних літаків:
  + 8-ми літаків К-10;
  + 4-х літаків Cessna 172;
  + 8-ми літаків Tecnam P2008;
* Придбання двомоторних літаків: 4-х літаків Tecnam P2006;
* Відновлення та модернізація наявних 4 літаків Л410 UVP-Е;
* Капітальний ремонт штучної злітно-посадкової смуги з курсами посадки 118°-298° (1600м\*55м) аеродрому Кропивницький Льотної академії НАУ;
* Придбання та введення в експлуатацію світлосигнальної системи ШЗПС летовища Льотної академії НАУ;
* Придбання наземних транспортних засобів;
* Забезпечення експлуатаційних витрат на навчальний рік;
* Кадрове забезпечення за етапами життєвого циклу проекту (інвестиційний та експлуатаційний), у тому числі необхідність навчання і професійної підготовки;
* Подовження та/або отримання сертифікатів, ліцензій та інших дозвільних документів, необхідних для реалізації проекту.

В.о. ректора НАУ В.М. Ісаєнко