

# РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ НА УСЛОВИЯХ ГОСУДАРСТВЕННО- ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА



Федеральный Центр  
Проектного Финансирования

16.03.2015

## Текущая ситуация в отрасли гражданской авиации

- Начиная с 2000 года в России наблюдается стабильный рост уровня авиаперевозок: в среднем в год пассажирооборот растет на 11,7%, а грузооборот на 5,4%\*;
- Износ основных производственных фондов на воздушном транспорте составляет порядка 50%\*\*;
- В настоящий момент аэродромная сеть сократилась до 1 297 аэропортов, что на 40% меньше чем было 10 лет назад\*;
- В соответствии с инновационным вариантом Транспортной стратегии России на период до 2030 года общая потребность отрасли в государственных капитальных вложениях в 2015 – 2020 годах составляет порядка 455,0 млрд. рублей против 247,0 млрд. рублей, предусмотренных в ФЦП «Развитие транспортной системы России».

*\*журнал «Гражданская авиация» № 832, февраль 2015 года, статья «Авиарынок России: состояние и прогнозы»*

*\*\*Транспортная стратегия России на период до 2030 года*

## Основные цели развития отрасли гражданской авиации, определенные Правительством Российской Федерации\*

- Ввод в эксплуатацию после реконструкции 170 взлетно-посадочных полос;
- Повышение транспортной мобильности населения с 1035 до 3325 пасс-км на 1 человека в год;
- Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;
- Привлечение внебюджетных источников финансирования проектов, связанных с развитием аэропортов России.

**Одним из ключевых способов достижения перечисленных целей является использование механизмов государственно-частного партнерства.**

*\*Транспортная стратегия России на период до 2030 года и ФЦП «Развитие транспортной системы России»*

## **Преимущества использования механизмов государственно-частного партнерства при реализации проектов развития региональных аэропортов**

- Критические важные объекты аэропортовой инфраструктуры, в частности объекты аэродромного поля, остаются в государственной собственности\*;
- Привлечение частных инвестиций позволяет минимизировать объем бюджетных расходов;
- Использование механизмов ГЧП позволяет равномерно распределить риски между публичной и частной стороной;
- Использование механизмов ГЧП позволяет повысить качество управления аэропортами за счет привлечения инвесторов, обладающих соответствующим опытом.

**Таким образом, использование механизмов ГЧП позволяет одновременно обеспечить как потребности регионов, так и достижение основных стратегических целей развития отрасли гражданской авиации в России.**

*\*в зависимости от используемой модели ГЧП*

## Модели государственно-частного партнерства, применимые при реализации проектов развития аэропортов Российской Федерации

- **Модель BOOT (Build-Own-Operate-Transfer, Строительство – Собственность – Эксплуатация – Передача):**
  - *Создание, реконструкция и эксплуатация на основе ГЧП объектов, входящих в состав имущества аэропорта «Пулково».*
- **Модель акционерного соглашения:**
  - *Строительство нового аэровокзального комплекса, реконструкция и модернизация инженерных систем и коммуникаций международного аэропорта «Курумоч», а также его эксплуатация;*
  - *Реконструкция и расширение аэровокзального комплекса ОАО «Аэропорт «Кольцово»;*
  - *Реконструкция и развития аэропорта «Стригино»;*
  - *Строительство нового аэровокзального комплекса, реконструкция и модернизация инженерных систем и коммуникаций международного аэропорта «Пермь (Большое Савино)».*
- **Модель концессионного соглашения:**
  - *Развитие аэропортов МАУ;*
  - *Строительство и эксплуатация аэропорта «Омск-Федоровка».*

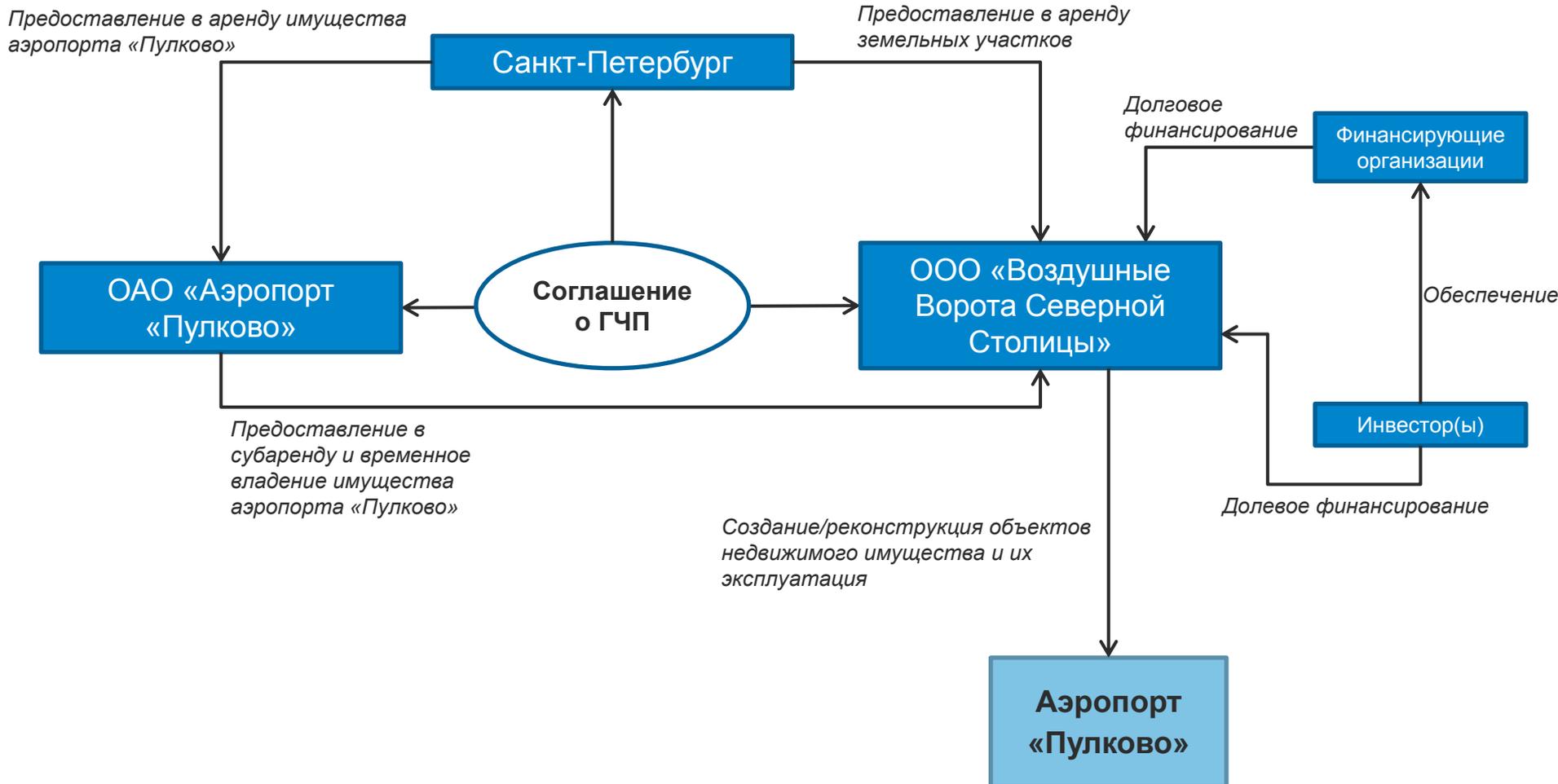
Модель ВООТ на примере проекта  
«Создание, реконструкция и  
эксплуатация на основе ГЧП  
объектов, входящих в состав  
имущества аэропорта «Пулково»



Федеральный Центр  
Проектного Финансирования

# Аэропорт «Пулково»

## Организационно-правовая схема



# Аэропорт «Пулково»

## Особенности модели

- Объекты аэропорта, находящиеся в собственности Санкт-Петербурга и ОАО «Аэропорт «Пулково», передаются в субаренду/аренду инвестору;
- Вновь создаваемые объекты соглашения о ГЧП принадлежат инвестору на праве собственности. По окончании срока действия соглашения о ГЧП право собственности на данные объекты переходят к ОАО «Аэропорт «Пулково»;
- Инвестор осуществляет финансирование и строительство объектов аэропорта «Пулково» (пассажирского терминала, перронов, гостиницы, бизнес-центра, парковок), а также последующее расширение аэропорта в зависимости от триггерных показателей (объем пассажиропотока и пр.);
- Инвестор осуществляет эксплуатацию аэропорта на период действия соглашения о ГЧП – 30 лет;
- Окупаемость проекта для инвестора обеспечивается за счет доходов от эксплуатации аэропорта;
- По условиям соглашения о ГЧП инвестор ежегодно выплачивает в пользу Санкт-Петербурга роялти в размере 11,5% от ежегодного оборота\*;
- Соглашение о ГЧП не предусматривает государственной поддержки, за исключением содействия инвестору при получении необходимых лицензий, разрешений и согласований.

*\*[ru.cbonds.info/organisations/emitent/14097](http://ru.cbonds.info/organisations/emitent/14097)*

Модель акционерного соглашения  
на примере проекта «Строительство  
нового аэровокзального комплекса,  
реконструкция и модернизация  
инженерных систем и коммуникаций  
международного аэропорта  
«Курумоч», а также его  
эксплуатация»



Федеральный Центр  
Проектного Финансирования

# Аэропорт «Курумоч»

## Организационно-правовая схема



# Аэропорт «Курумоч»

## Особенности модели

- В рамках инвестиционного соглашения инвестор приобретает у ОАО «Корпорация развития Самарской области» 72,6% акций ОАО «Международный аэропорт «Курумоч» (далее – ОАО «МАК»), также, после исполнения инвестиционных обязательств инвестор сможет дополнительно приобрести 25,0% акций общества;
- В случае невыполнения своих обязательств инвестор обязан передать акции ОАО «МАК» обратно в собственность ОАО «Корпорация развития Самарской области»;
- Право собственности на объекты, созданные в рамках инвестиционного соглашения, возникают у ОАО «МАК» и, в свою очередь, разделяются между сторонами инвестиционного соглашения пропорционально их долям в уставном капитале общества;
- Инвестор осуществляет финансирование строительства нового пассажирского терминала, грузового терминала и модернизацию инженерных сетей;
- Эксплуатацию аэропорта осуществляет ОАО «МАК»;
- Окупаемость проекта для инвестора обеспечивается за счет доходов от эксплуатации аэропорта;
- В рамках проекта оказывается государственная поддержка – за счет средств федерального бюджета в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России» осуществляется развитие объектов аэродромного поля.

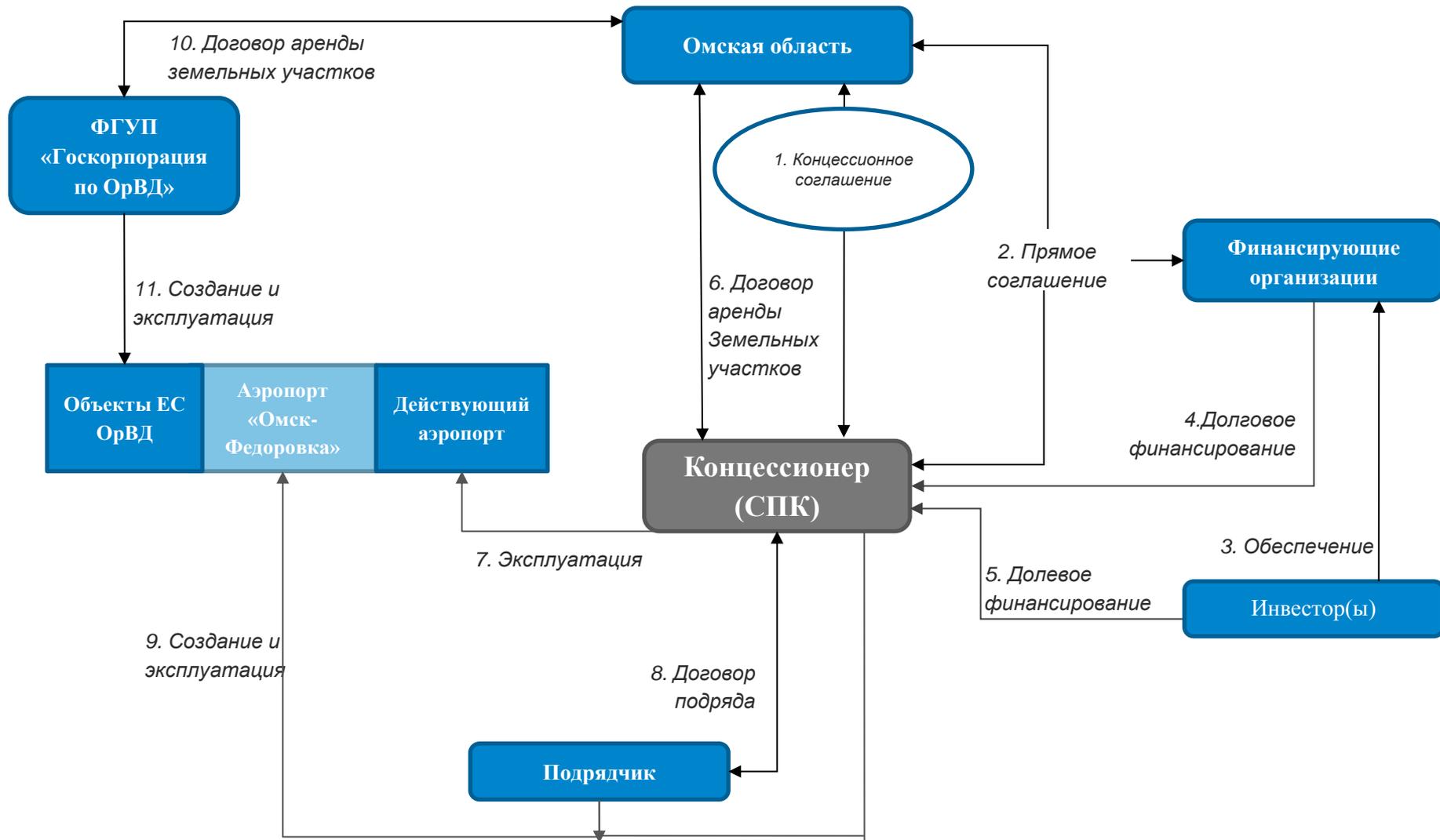
Модель концессионного  
соглашения на примере проекта  
«Строительство и эксплуатация  
аэропорта «Омск-Федоровка»



Федеральный Центр  
Проектного Финансирования

# Аэропорт «Омск-Федоровка»

## Организационно-правовая схема



# Аэропорт «Омск-Федоровка»

## *Особенности модели*

- В рамках концессионного соглашения предусматривается перенос авиационной деятельности из действующего аэропорта «Омск (Центральный)» в новый аэропорт «Омск-Федоровка»
- Все существующие и создаваемые объекты нового аэропорта в течении всего срока действия соглашения (30 лет) находятся в собственности Омской области;
- Инвестор осуществляет финансирование и строительство всех объектов аэропорта – объектов аэродромного поля, пассажирского терминала, вспомогательных сооружений и пр. в соответствии с техническими параметрами, определенными концессионным соглашением;
- Окупаемость проекта для инвестора обеспечивается за счет доходов от эксплуатации аэропорта;
- В рамках данной модели предусматривается государственной поддержка инвестора на этапе эксплуатации аэропорта «Омск-Федоровка» за счет предоставления платы концедента, выплачиваемой посредством установления минимального гарантированного дохода концессионера при недостижении которого осуществляются выплаты в форме платы концедента;
- Модель предоставляет Омской области возможность эффективного контроля над всеми этапами реализации Проекта.



Федеральный Центр  
Проектного Финансирования

**СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!**

129090, г. Москва, Олимпийский проспект, д. 14, бизнес-центр «Даймонд Холл»

+7 (495) 777 3993

+7 (495) 777 3992

[project@fcpf.ru](mailto:project@fcpf.ru)

<http://www.fcpf.ru>