



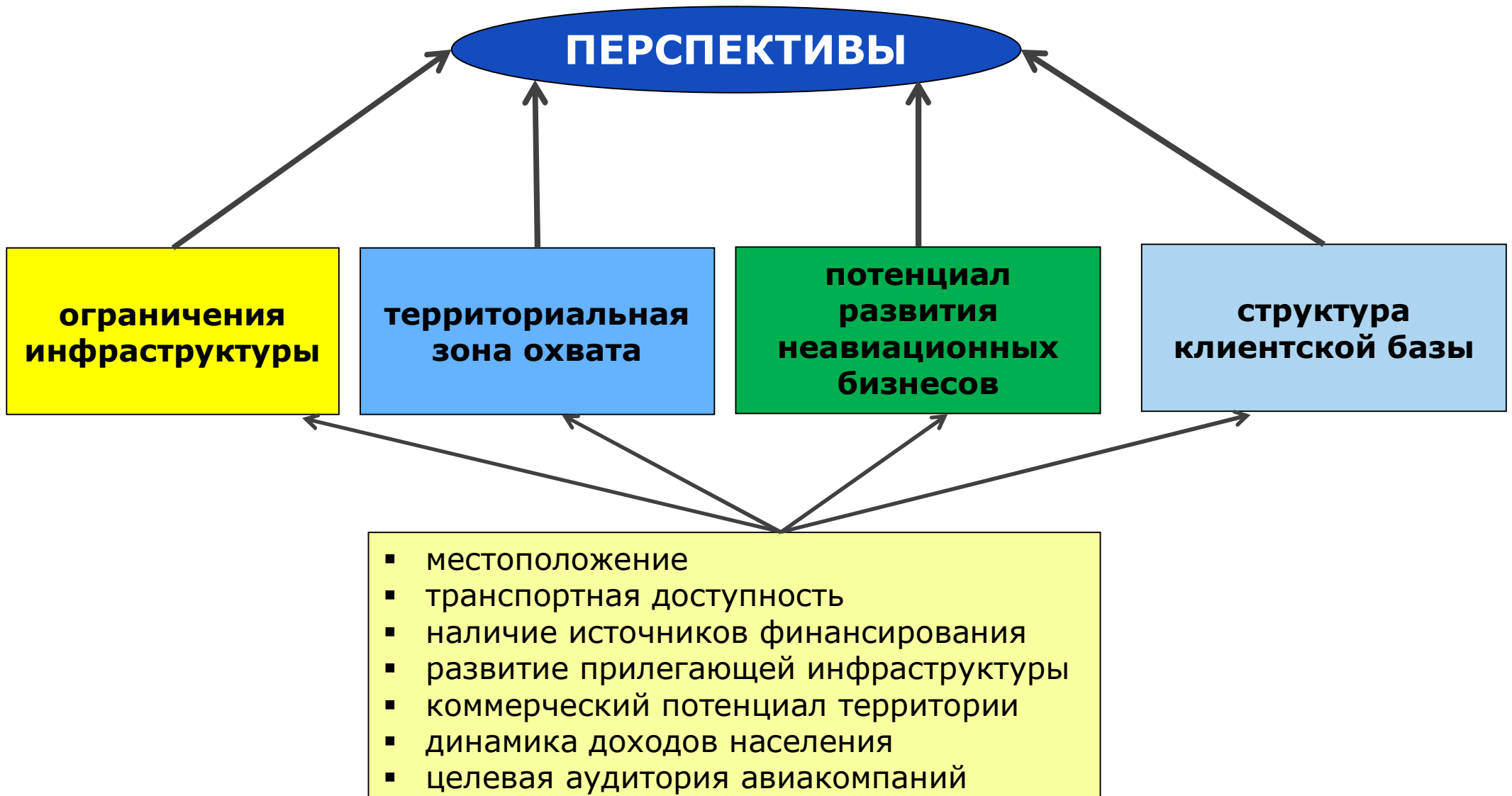
ГРУППА КОМПАНИЙ
РЕГИОН



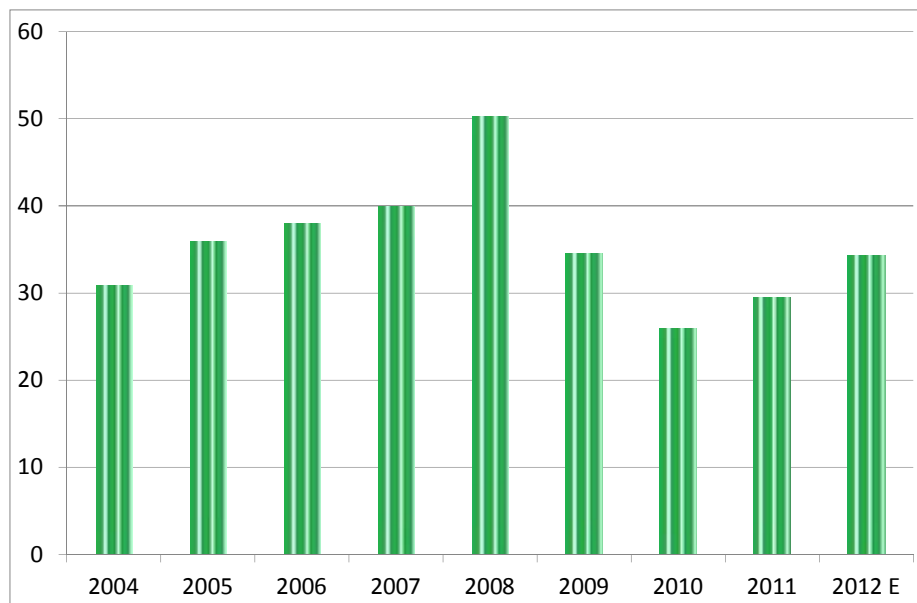
ОЦЕНКА ПЕРСПЕКТИВ ИНВЕСТИРОВАНИЯ В ИНФРАСТРУКТУРУ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

г. Москва
Октябрь 2013

Анатолий Ходоровский
Заместитель генерального
директора ИК «РЕГИОН»



Капитальные затраты на аэропортовую инфраструктуру, \$ млрд



Источник: Airport Council International

Структура капитальных затрат по регионам 2012

- Европа / 38%
- Северная Америка / 29%
- Азия* / 17%
- Латинская Америка / 11%
- Африка / 5%



* Учитывает не все проекты в Китае

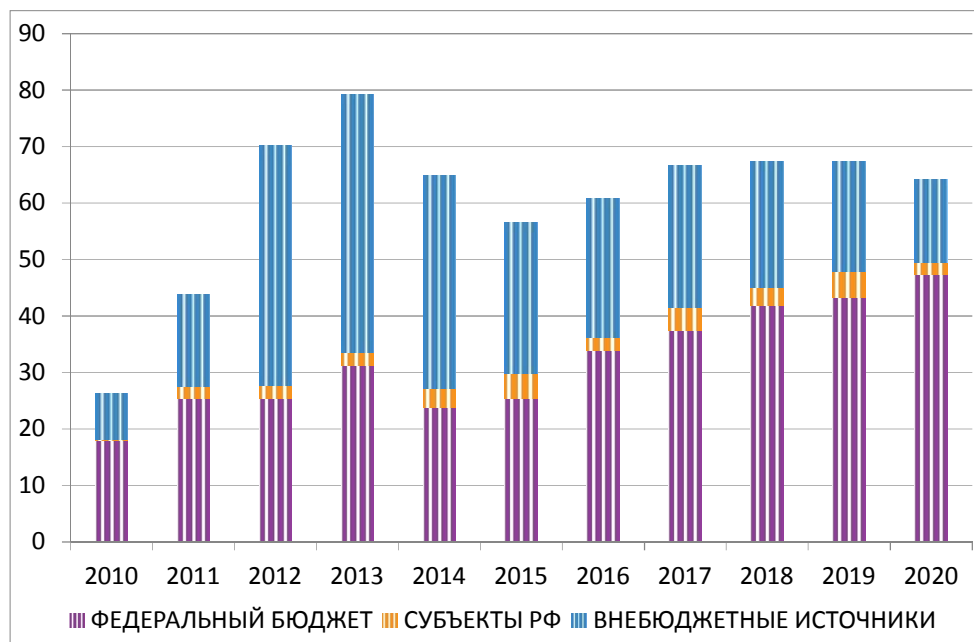
Китай: в 2005-2010 гг. прямые инвестиции в аэропортовую инфраструктуру составили \$38 млрд. На всю отрасль гражданской авиации с учетом косвенных инвестиций за это время было потрачено \$152 млрд. План на 2010-2015 гг. – \$228 млрд.

Индия: в 2005-2010 гг. на модернизацию аэропортов в стране было потрачено порядка \$10 млрд, план на ближайшее десятилетие - \$20-30 млрд.

Мир: по оценкам экспертов ACI, капитальные затраты в аэропортовую инфраструктуру в 2013-2016 гг. составят порядка **\$135 млрд.**

Всего на подпрограмму «Гражданская авиация» за 2010-2020 гг. запланировано потратить 1,6 трлн руб. Однако 57% этих средств приходится на обновление парка ВС из внебюджетных источников. Остальные средства практически все так или иначе связаны с аэропортовой инфраструктурой.

Структура запланированных средств, связанных с аэропортовой инфраструктурой, млрд руб.



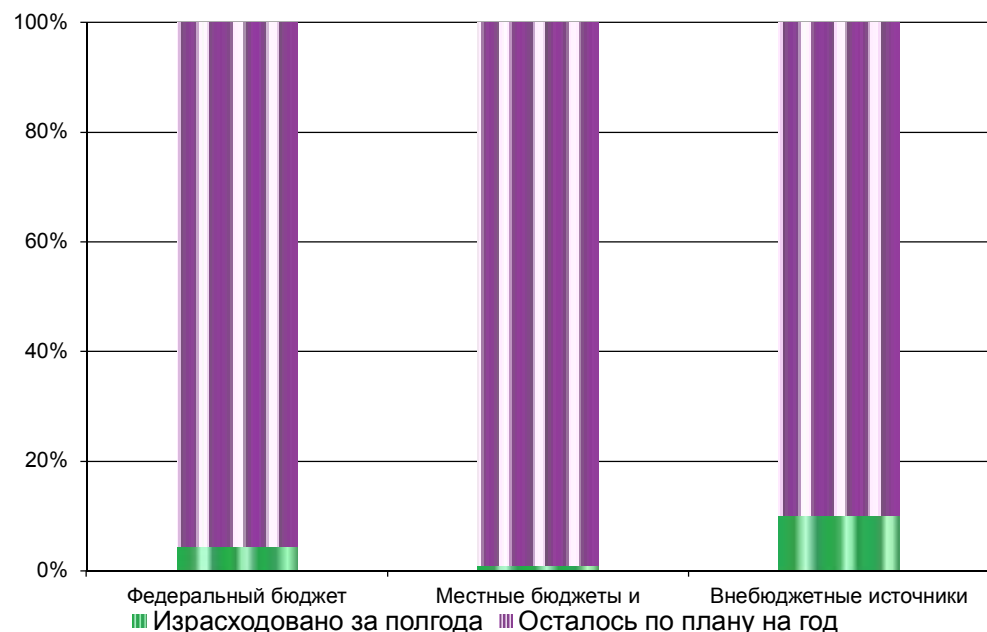
Источник: Постановление правительства РФ о рассматриваемой ФЦП, расчеты ИК «РЕГИОН»

Запланированные средства на развитие аэропортовой инфраструктуры всего составляют порядка 667 млрд руб. (**\$22 млрд**), них более половины будет привлечено из федерального бюджета, нагрузка на бюджеты субъектов не превысит 5% итоговой суммы, более 40% приходится на внебюджетное финансирование.

Под внебюджетными источниками финансирования подразумевается доход от предпринимательской деятельности предприятий (прибыль) и привлеченные средства (в т. ч. на условиях ГЧП).

За первое полугодие 2013 г. было израсходовано менее трети средств, планируемых на подпрограмму «Гражданская авиация». Средства, связанные с аэропортовой инфраструктурой, израсходованы всего на 8% от запланированного объема.

Расходование средств, связанных с аэропортовой инфраструктурой, за 6 м. 2013



Источник: Минтранс, расчеты ИК «РЕГИОН»

Плановые расходы по подпрограмме, связанные с аэропортовой инфраструктурой, на 2013 г. составляли более 80 млрд руб. Из них почти половина приходилась на расходы, связанные с **аэропортами МАУ**.

Более половины запланированных средств планировалось обеспечить за счет внебюджетных источников финансирования. По итогам первого полугодия **более трех четвертей** израсходованных средств обеспечено ими.

В октябре 2013 г. – **пересмотр** бюджета программы: перераспределение средств с 2013 г. на 2015 г.

Отсутствие четких границ инвестирования затрудняет прямое сравнение инвестиций и требует индивидуального подхода. Например, понятие «строительство терминала» может включать в себя комплекс работ, различных по виду и стоимости.

Аэропорт	Объект	Стоимость проекта
Хитроу	Новый терминал на 20 млн. чел. с сопутствующей инфраструктурой	\$4000 млн
Ростов-на-Дону	Новый аэропорт на 8 млн. чел.	\$1050 млн
Дублин	Новый терминал на 15 млн. чел.	\$960 млн
Шереметьево	Новый терминал D на 12 млн. чел.	\$900 млн
Сабуровка	Новый аэропорт на 1,3 млн. чел.	\$500 млн
Стэнстед	Реконструкция терминала	\$128 млн
Ермолино	Реконструкция аэропорта на 6 млн. чел.	\$200 млн
Эдинбург	Расширение терминала	\$40 млн
Стригино	Новый терминал на 1,5 млн. чел.	\$33 млн
Бирмингем	Объединение двух терминалов	\$21 млн

Источник: данные аэропортов, СМИ

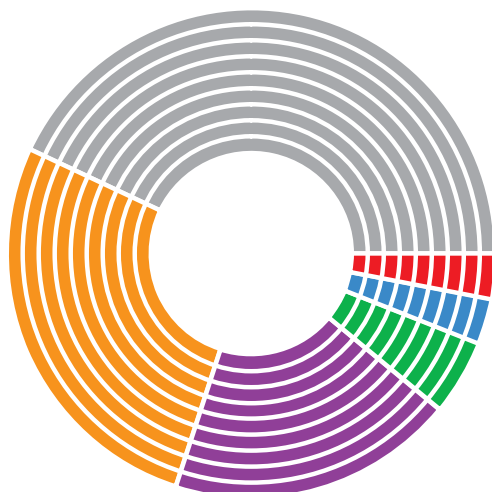
НЕАВИАЦИОННЫЕ ДОХОДЫ: СТРУКТУРА

Авиационные доходы – сборы за обслуживание ВС в аэропорту и воздушном пространстве РФ. Неавиационные доходы – аренда помещений, концессионные доходы (от магазинов duty free), размещение рекламы, парковка, аренда оборудования и т.д.

По данным ACI, в 2011 г. неавиационные доходы европейских аэропортов достигли \$11,2 млрд, что составляет 49% от общей выручки (59% при исключении доходов от наземного обслуживания и прочих). Близкий к этому показатель имеет, например, Внуково – порядка двух третей выручки аэропорта обеспечено неавиационными доходами.

Структура неавиационной выручки европейских аэропортов в 2011 г.

- Концессия от магазинов / 43%
- Аренда / 27%
- Парковка / 19%
- Предоставление питания / 5%
- Реклама / 3%
- Аренда машин / 3%



Структура неавиационной выручки Внуково в 2012 г.

- Концессия от магазинов / 29%
- Аренда / 45%
- Сопровождение коммерческой деятельности / 9%
- Услуги технического заказчика / 6%
- Реклама / 8%
- Прочие / 3%



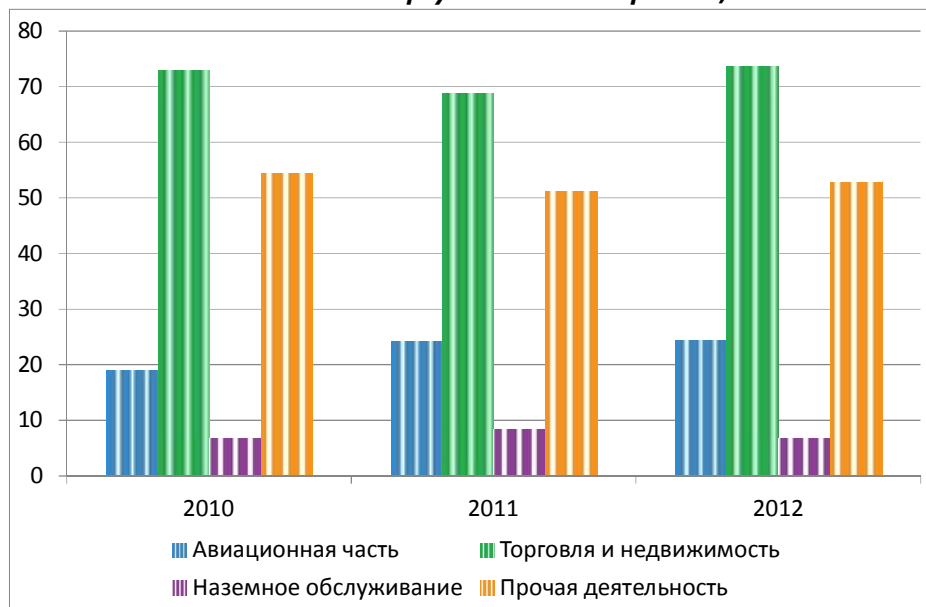
НЕАВИАЦИОННЫЕ ДОХОДЫ: РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ

Почти половину неавиационных доходов составляют выплаты от магазинов на территориях аэропортов. Выручка этих предприятий в значительной мере зависит от динамики доходов пассажиров.

Как правило, неавиационная деятельность аэропортов наиболее прибыльна.

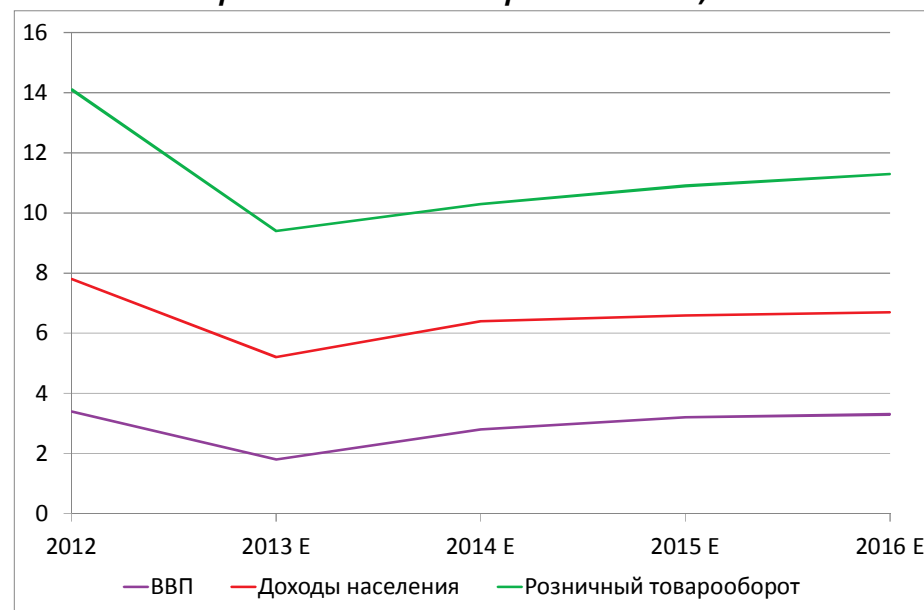
С развитием лоукостеров, неавиационная часть бизнеса становится все более важной для аэропортов.

Рентабельность по EBITDA бизнес сегментов группы Fraport, %



Источник: Fraport

Динамика прогнозных макроэкономических показателей в реальном выражении, %



Источник: МЭР

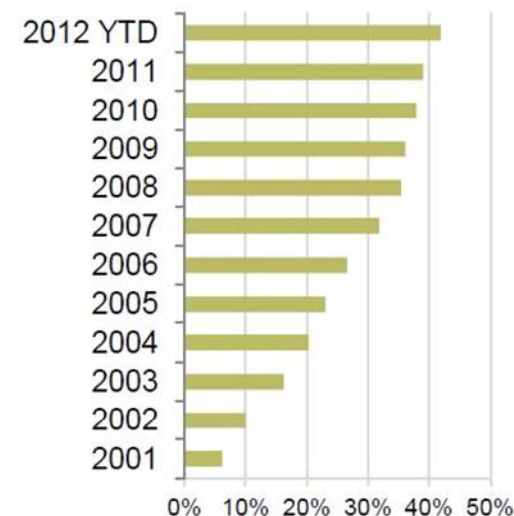
Лоукост-аэропорт – аэропорт, в структуре пассажиропотока которого более 80% занимают низкобюджетные авиакомпании. Чаще всего такие аэропорты имеют относительно неудобное расположение и невысокую транспортную доступность по сравнению с более крупными, ориентированными на сетевых перевозчиков.

Приход лоукостера в аэропорт, как правило, существенно увеличивает его операционные показатели. Однако после этого пассажиропоток аэропорта демонстрирует низкие темпы роста. При этом, как правило, один крупный LCC становится базовой авиакомпанией аэропорта. Например, порядка 70% пассажиропоток аэропорта Стэнстэд обеспечивает Ryanair.

Пассажиропоток крупнейших лоукост-аэропортов Европы, тыс. чел.

		2007	2008	2009	2010	2011	2012	Доля LCC, %
Лондон Стенстэд	Англия	23 759	22 340	19 950	18 562	18 047	17 465	92,0
Лондон Лутон	Англия	9 927	10 181	9 121	8 739	9 514	9 618	90,0
Милан Бергамо	Италия	5 720	6 463	7 144	7 661	8 339	8 801	91,4
Берлин Шонефельд	Германия	6 313	6 638	6 797	7 298	7 114	7 097	83,3
Брюссель Шарлеруа	Бельгия	2 458	2 957	3 937	5 195	5 901	6 518	99,0
Рим Чампино	Италия	5 389	4 778	4 757	4 564	4 777	4 491	99,2
Пиза	Италия	3 709	3 940	3 996	4 048	4 517	4 488	81,0
Франкфурт Хан	Германия	4 015	3 941	3 794	3 494	2 894	2 791	100,0
Катовице	Польша	1 996	2 427	2 365	2 403	2 544	2 551	81,0
Тревизо	Италия	1 539	1 698	1 758	2 144	1 068	2 310	93,1
Дюссельдорф Веезе	Германия	849	1 525	2 403	2 897	2 422	2 209	100,0
Дортмунд	Германия	2 155	2 329	1 711	1 748	1 814	1 897	97,0
Трапани	Италия	506	531	1 069	1 682	1 469	1 578	94,4
Карлсруэ	Германия	979	1 135	1 078	1 168	1 108	1 278	99,1
ИТОГО		69 315	70 883	69 881	71 603	71 528	73 092	91,7

Доля лоукостеров в Европе (по емкостям)



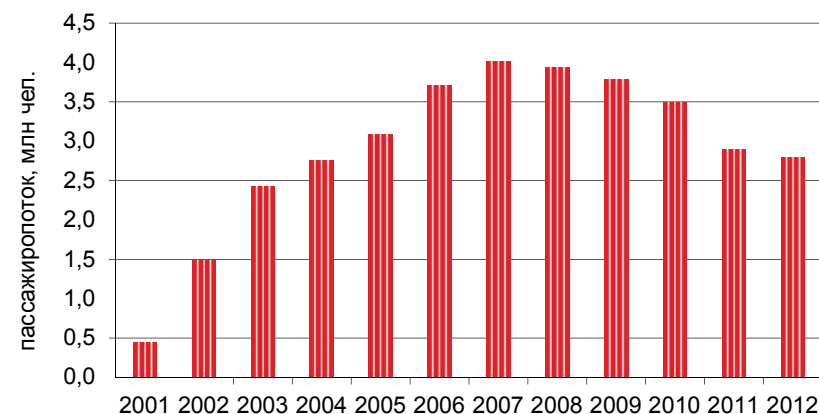
Обслуживает гражданские рейсы с 1993 г.. В 2012 г. пассажиропоток составил 2,8 млн чел. До 90% пассажиров приезжают в аэропорт на рейсы Ryanair. В результате показатели аэропорта сильно зависят от деятельности этого лоукостера.

До 2009 г. контрольным пакетом акций владел крупный аэропортовый холдинг Fraport (частная собственность с государственным участием), треть аэропорта находилась в собственности муниципальных властей.

Совокупные инвестиции в развитие аэропорта в 1997-2003 г. составили **130 млн евро**. Финансирование осуществлялось как за счет средств акционеров, так и займов. В 2000 г. Fraport инвестировал в него порядка 9 млн евро, а в 2005 г. базовый перевозчик Ryanair предоставил аэропорту заем в 12,5 млн евро. При этом в середине 2000-ых гг. Франкфурт Хан осуществлял выплаты в пользу авиакомпании (фактически доплачивал Ryanair за сотрудничество).

В 2009 г. Fraport продал свою долю муниципальным властям за **1 евро** (с долгом более 120 млн евро и показателем EBITDA, близком к нулевому значению). На сегодняшний день аэропорт полностью принадлежит муниципальным властям.

Пассажиропоток Франкфурт Хан



Источник: данные компании

Обслуживает гражданские рейсы с 1966 г. В 2012 г. пассажиропоток составил 2,6 млн чел. Перевозки в аэропорту осуществляют как лоукостеры, так и традиционные перевозчики. При этом лоукостер Wizzair обеспечивает больше половины трафика.

Управляющая компания GTL принадлежит государственной угольной компании, государственному аэропортовому холдингу и нескольким муниципалитетам.

Развитие инфраструктуры аэропорта осуществляется с помощью государственных средств и дотаций Евросоюза. В июле 2013 г. Евросоюзом были одобрены инвестиции в размере 27 млн евро из специального фонда на развитие инфраструктуры Катовице. Всего на развитие инфраструктуры планируется потратить **67 млн евро** (строительство новой взлетно-посадочной полосы, автомобильных стоянок). При этом ожидаемый пассажиропоток Катовице в 2020 г. – 4 млн пассажиров.

Прямой конкурент аэропорта – находящийся рядом Краков, который также обслуживает лоукост перевозчиков и отбирает часть пассажиропотока у Катовице. Такая ситуация порождает конкуренцию за финансирование.

Пассажиропоток Катовице



ОЦЕНКА ПЕРСПЕКТИВ ИНВЕСТИРОВАНИЯ В АЭРОПОРТОВУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ

Инвестиции в инфраструктуру гражданской авиации в значительной мере осуществляются посредством внебюджетных источников финансирования. В 2013-2020 гг. на аэропортовую инфраструктуру ФЦП заложено **217 млрд руб. внебюджетного финансирования**, 310 млрд руб. будет обеспечено бюджетами Федерации и регионов.

Инвестирование в аэропортовую инфраструктуру для частного инвестора в большинстве случаев имеет смысл, только если оно реализуется при **активном участии государства**.

Неавиационные доходы играют важную роль в экономике аэропортов. Инфраструктура должна соответствовать **целевой аудитории** аэропорта.

Низкий масштаб перевозок не позволяют небольшим аэропортам оптимизировать свои издержки. На данный момент в России **не существует дискаунтера**, способного обеспечить пассажиропоток для прибыльной деятельности низкобюджетного аэропорта.



ГРУППА КОМПАНИЙ
РЕГИОН

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!