



ОАО «Международный аэропорт Шереметьево»

**Государственно-частное партнерство
с сфере инфраструктуры аэропортов**



Международный аэропорт Шереметьево

- Аэродромная инфраструктура и земельные участки находятся в собственности Государства
- Оператором аэропорта и собственником терминалов является ОАО «МАШ», 100% акций которого принадлежат Государству
- В деятельности аэропорта участвуют многочисленные специализированные частные компании:
 - дочерние по отношению к ОАО «МАШ» и независимые
 - с государственным участием и без него
- Государство осуществляет регулирование деятельности аэропорта:
 - сертификация
 - распределение слотов
 - согласование тарифов

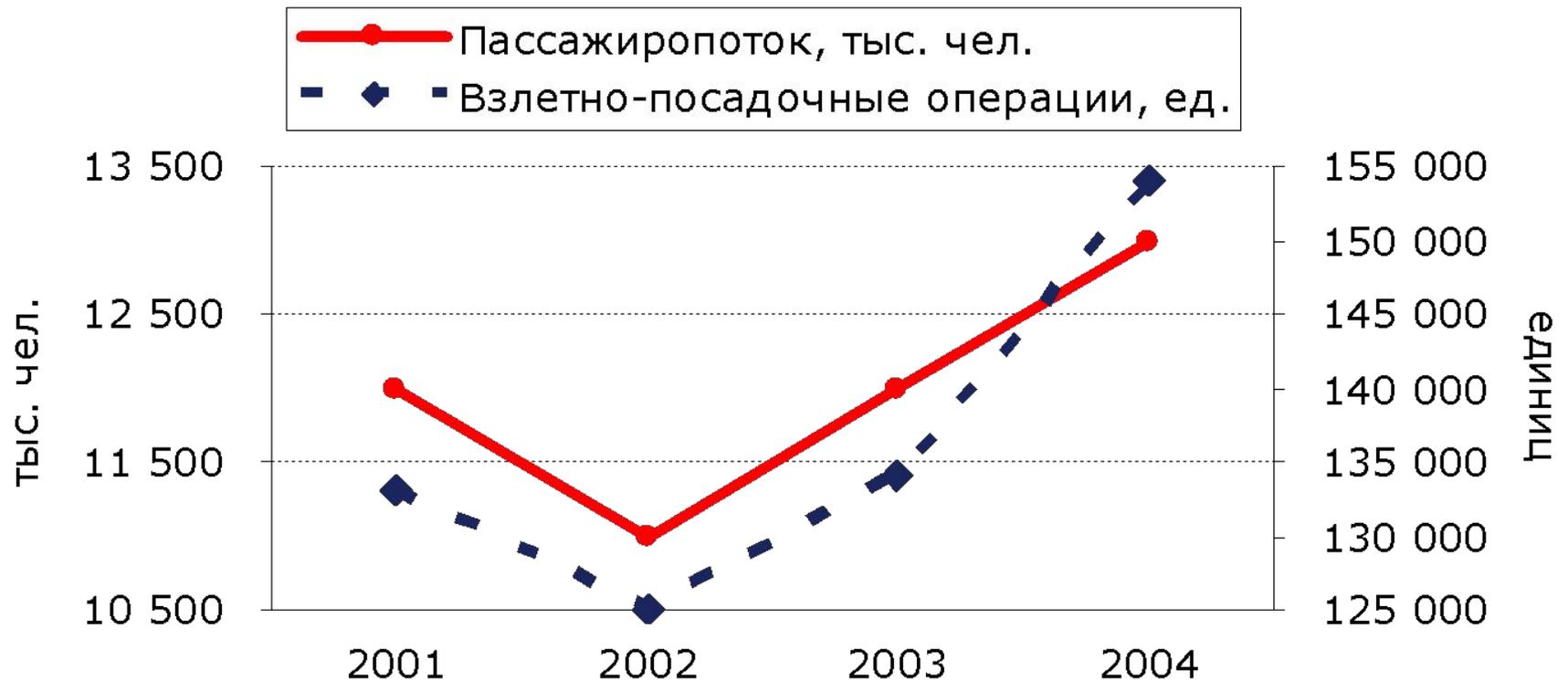


Шереметьево – лидер в регулярных международных перевозках

- **Шереметьево:** преимущественно регулярные перевозки, входящий и исходящий трафик (бизнес и туризм, Российские граждане и иностранцы)
- **Домодедово:** регулярные перевозки по России и СНГ, значительная часть чартерных перевозок за рубеж, небольшое количество регулярных международных авиакомпаний, преимущественно исходящий трафик.
- **Внуково:** регулярные перевозки по России и СНГ, обслуживание правительственных перевозок, нет регулярных международных перевозок за пределы СНГ, в основном исходящий трафик

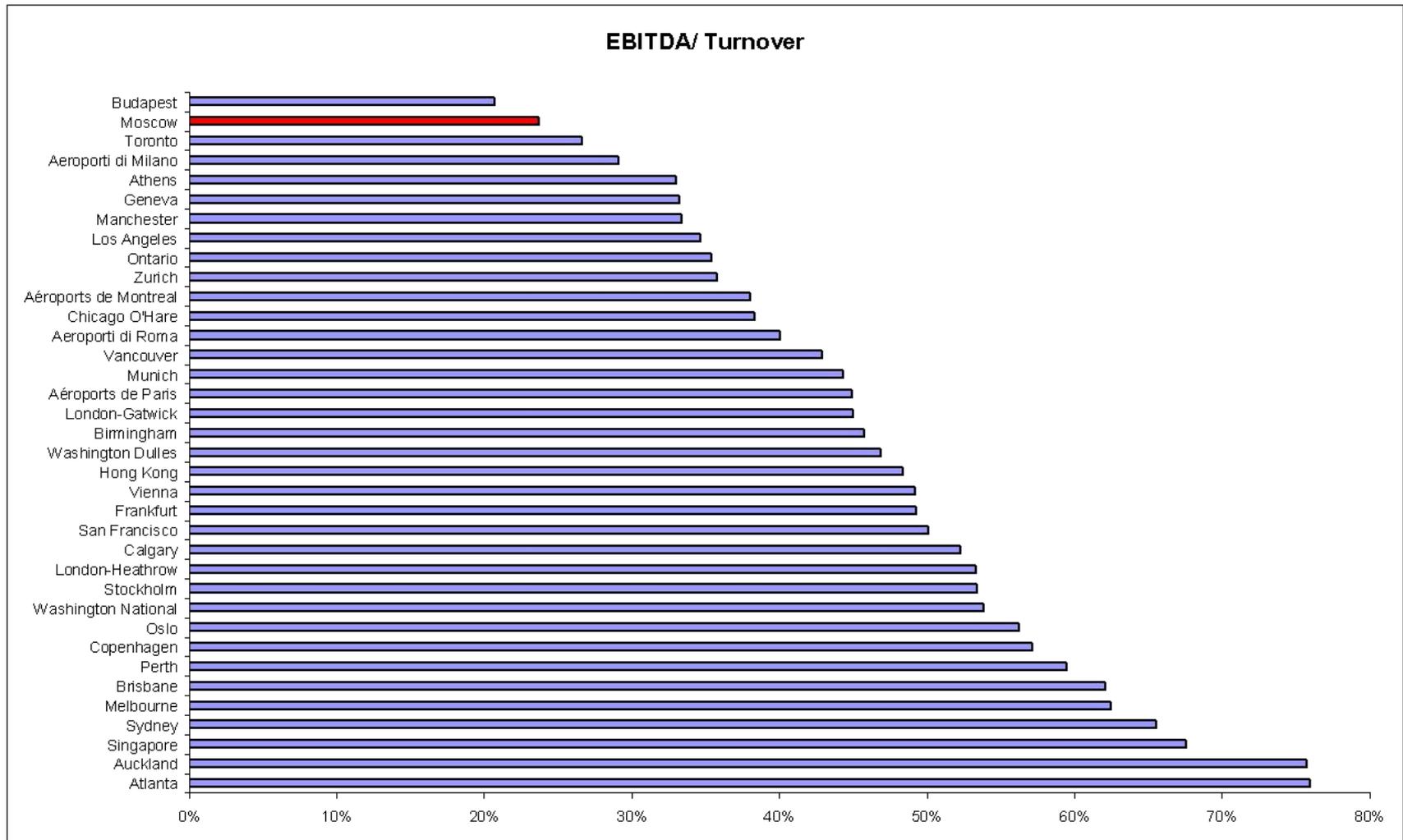


Положительная динамика объема операций



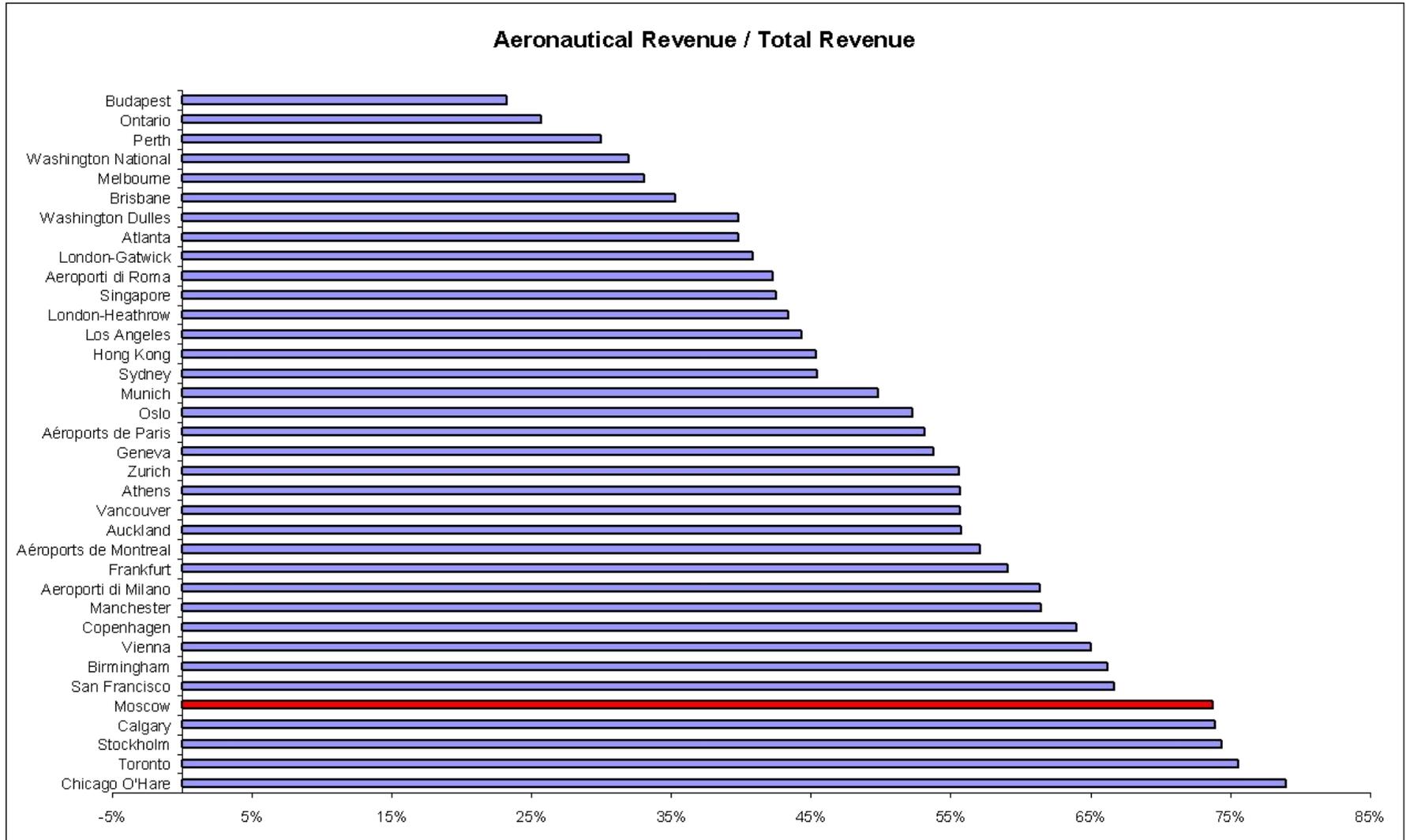


Прибыльность ниже чем в сравнимых аэропортах





Сравнение с другими аэропортами: доля авиационных доходов в выручке

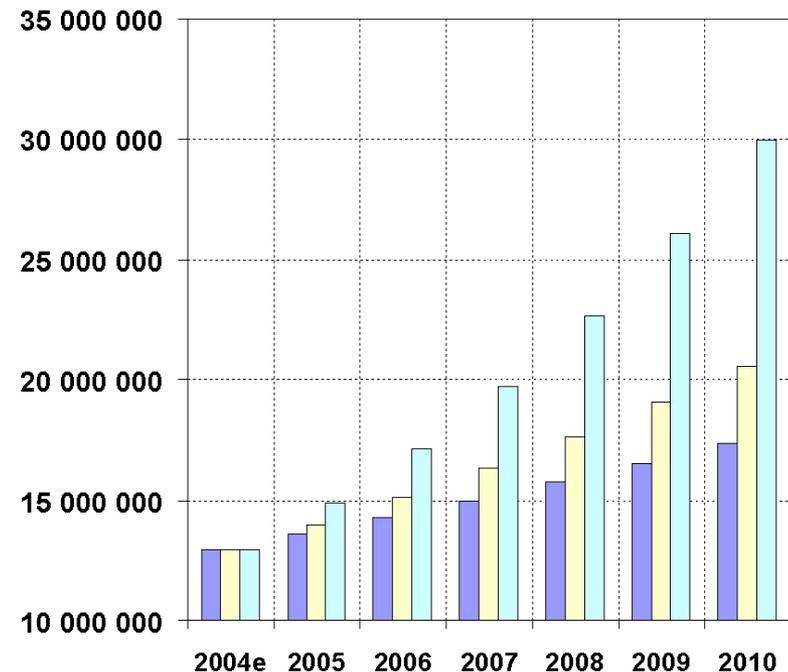




Положительный прогноз спроса на перевозки

- **Пессимистический сценарий** отражает рост объема перевозок в темпах, превышающих средние за последние 5 лет и учитывает переход ряда авиакомпаний в Домодедово и Внуково.
- **Базовый сценарий** рассматривает рост, незначительно опережающий ВВП и учитывает возможный переход небольших авиакомпаний в Домодедово и Внуково.
- **Оптимистический сценарий** основан на прогнозе роста ВВП в России и в, частности, ВРП в московском регионе в размере 6 % в год коэффициенте прироста спроса на перевозки в размере 2,5 ВВП.
- Все сценарии являются предварительными оценками и не учитывают ограничения пропускной способности Шереметьево.

Прогноз спроса на перевозки в Шереметьево, млн. пасс. в год





Потенциал компании используется не полностью

■ Преимущества:

- Самый большой объем международных перевозок
- Есть место для расширения терминалов и другой инфраструктуры
- Кратчайшее расстояние до центра Москвы
- Присутствие мощной авиакомпании – Аэрофлот с партнерами по альянсу (AF, KL, AZ, DL, KE)
- Присутствие ведущих авиакомпаний других альянсов (LH, OS, SK, LO, TK, JL, CA, AY)

■ Недостатки:

- Ограниченная пропускная способность терминалов, аэродромных покрытий и воздушного пространства
- Плохое обеспечение трансферта (около 8 км между T1 и T2)
- Низкое качество внешнего транспортного сообщения
- Много лет не реализуется программа развития
- Нечеткий правовой режим использования федеральной собственности - аэродрома
- Неравенство в таможенных и иммиграционных процедурах в SVO и DME



Стратегическое видение ОАО «МАШ»: к чему мы стремимся

- Войти в число мировых лидеров в области управления аэропортами
- Максимизировать акционерную стоимость
- Строить доверительные и прозрачные отношения с партнерами
- Стать привлекательным и социально ответственным работодателем
- Достоинно представлять Россию, быть главными воздушными воротами страны



Важнейшие целевые показатели стратегии

- Увеличение пропускной способности аэропорта до 34 млн. пассажиров в год к 2025 г.
- Увеличение доли трансфертного пассажиропотока до 30% к 2010г.
- Повышение комфорта и скорости транспортного сообщения с Москвой к 2007 году:
 - по железной дороге: 30 мин.
 - на автомобиле: 10 мин. до МКАД
 - такси - фиксированные тарифы, стандартное качество
- «Быстрые» улучшения:
 - Сокращение максимального времени прохождения паспортного контроля до 20 минут, улучшение комфорта
 - Сокращение максимального времени трансферта между терминалами 1 и 2 до 90 минут
 - Повышение освещенности и удобства зоны прилета терминала Шереметьево 2



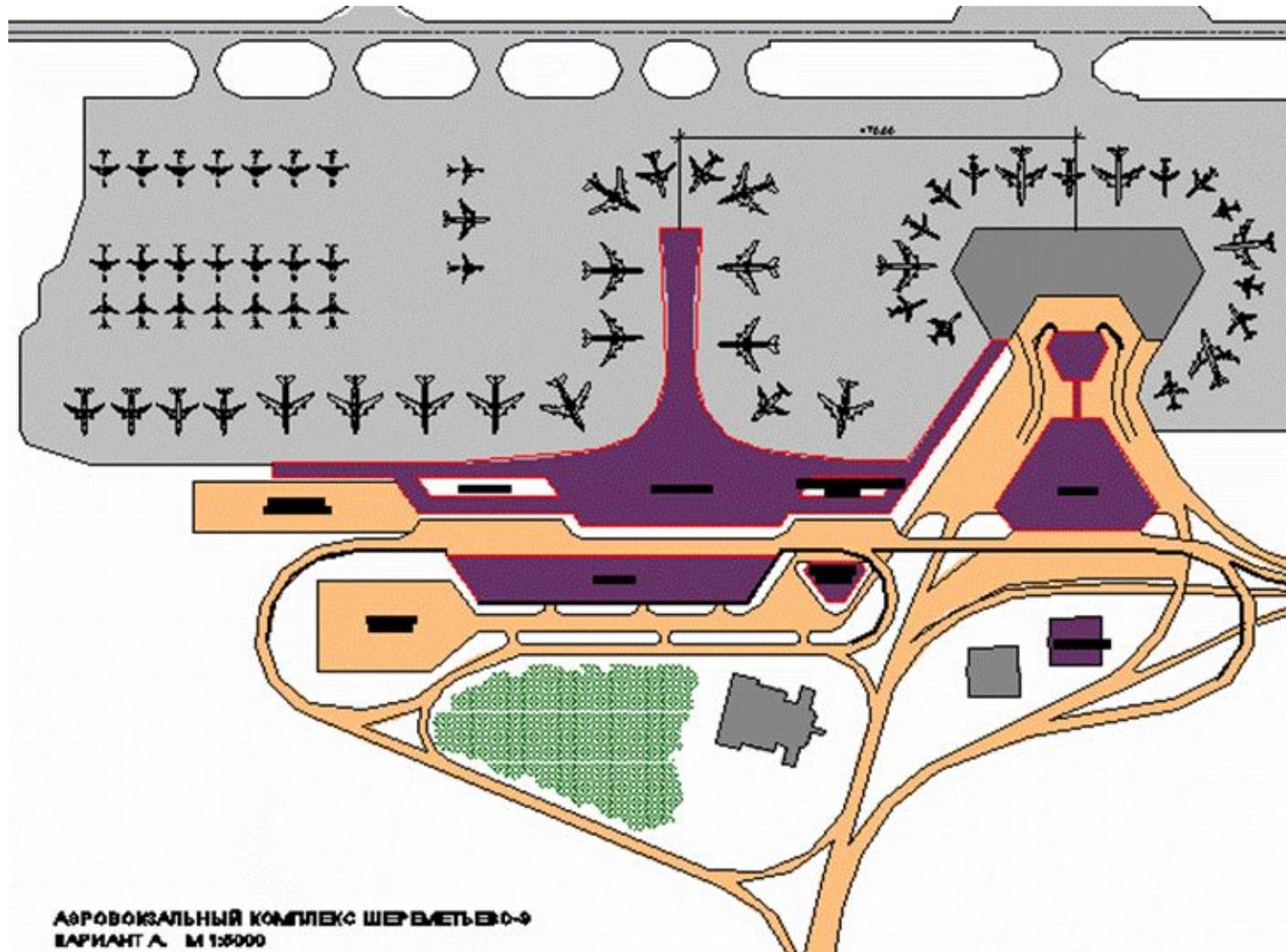
Важнейшие мероприятия, которые необходимо провести в аэропорту

- Комплексное увеличение пропускной способности терминалов и аэродрома
- Повышение безопасности в соответствии с новыми международными и российскими стандартами
- Повышение эффективности деятельности предприятия
- Обеспечение прозрачности и инвестиционной привлекательности
- Совершенствование корпоративной структуры, повышение качества управления дочерними предприятиями
- Внедрение концессионных механизмов
- Обеспечение добросовестной конкуренции

В ближайшие годы необходимы капиталовложения в размере свыше 1 млрд. долларов. Расчеты показывают, что рост перевозок и увеличение доходов аэропорта обеспечивают возврат инвестиций в приемлемые сроки

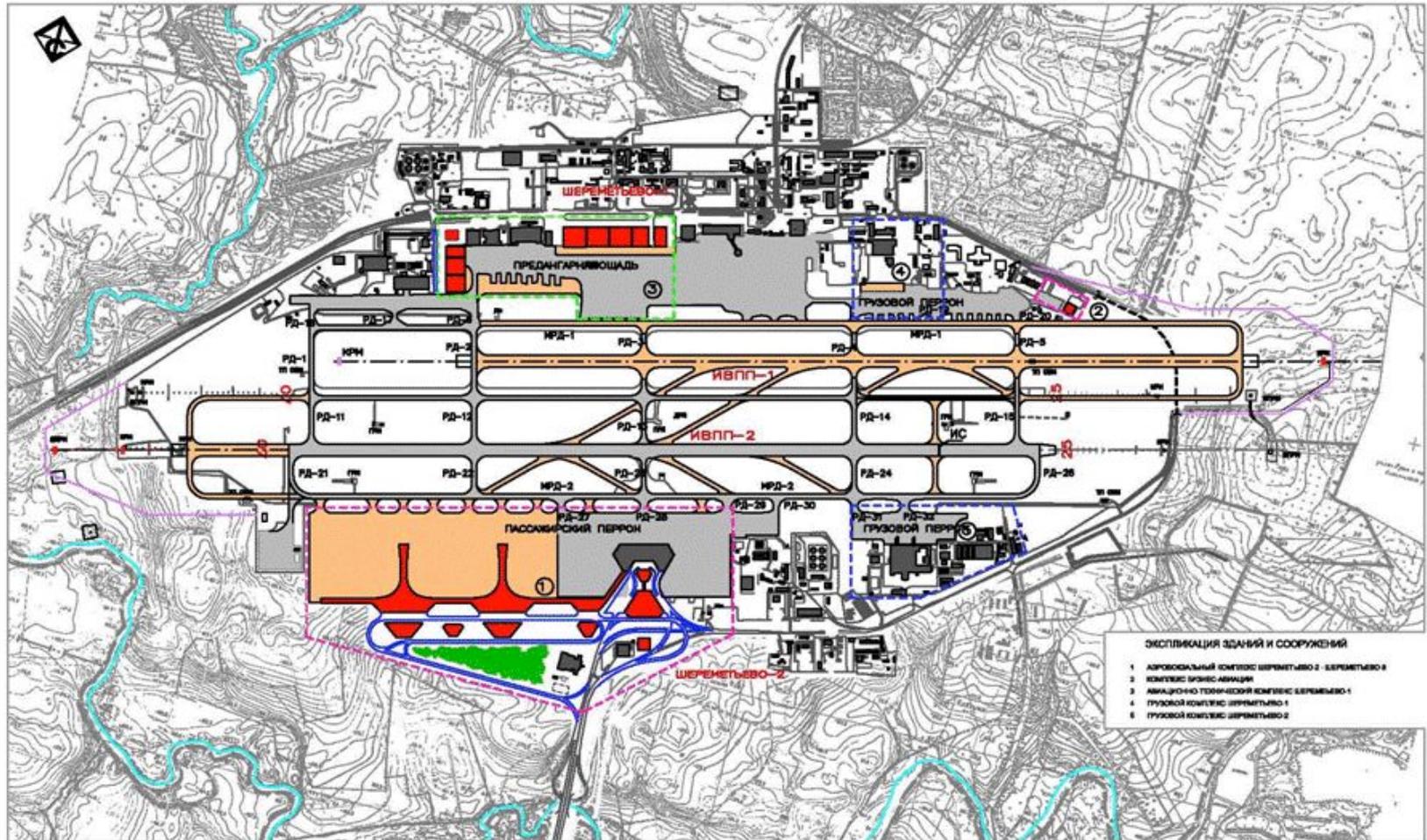


Строительство нового терминала совместно с ОАО «Аэрофлот»





Строительство скоростных рулежных дорожек, развитие аэродромных покрытий



КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТА ШЕРЕМЕТЬЕВО.
СХЕМА ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА. М 1:10000
ВАРИАНТ 2



Важнейшие «внешние» мероприятия

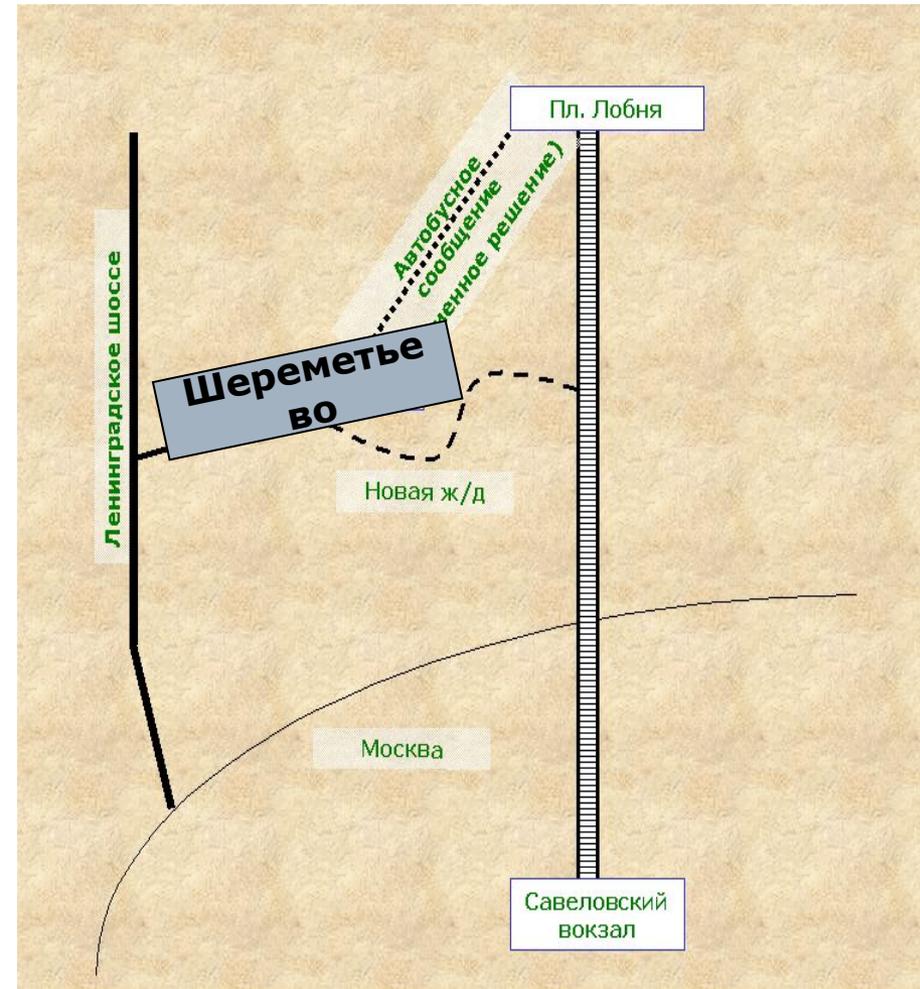
- Увеличение пропускной способности воздушного пространства – требует инвестиций и уточнения нормативной базы
- Организация железнодорожного сообщения с Москвой и с другими аэропортами города Москвы – необходимо взаимодействие с ОАО «РЖД», областными и федеральными властями, инвесторами
- Строительство платной автодороги в Москву – реализуется ФГУ «Дороги России» Министерства Транспорта РФ, при взаимодействии с Правительством Москвы планируется создание прямого скоростного сообщения с центром города

Необходимо эффективное взаимодействие с федеральными и региональными властями. Аэропорт заинтересован в скорейшем запуске проектов ГЧП в области внешней транспортной инфраструктуры



Организация железнодорожного сообщения с Москвой

- Возможные варианты:
 - С Савеловского вокзала
 - С Ленинградского вокзала
- Результат:
 - Фиксированное время доставки – 30 минут
 - Комфортабельные условия + дополнительные услуги в пути (интернет, газеты, питание, напитки)





Краткие выводы

- Аэропорт является привлекательным объектом для инвестирования
- Для привлечения инвестиций необходимо, прежде всего, скорейшее законодательное оформление концессионных принципов использования аэродромной инфраструктуры
- Аэропорт заинтересован в реализации железнодорожных и автодорожных проектов ГЧП и готов оказывать организационную поддержку



Дополнительное замечание об оценке инфраструктурных проектов

Инфраструктурные проекты имеют длительные сроки окупаемости – что затрудняет планирование и повышает риски возврата инвестиций

Но транспортная инфраструктура, особенно расположенная в экономически и социально перспективных регионах, также предоставляет владельцу альтернативные возможности, которые не гарантированы сегодня, но могут быть реализованы в будущем

Гибкость проекта создает дополнительную «опционную» стоимость – если есть адекватный менеджмент, способный принимать решения соответственно ситуации

Традиционные методы, даже Монте-Карло симуляция, игнорируют опционную стоимость и систематически занижают стоимость проектов, что ведет к экономическим потерям как для инвесторов, так и для государства

*Между тем уже много лет нефтегазовые и высокотехнологические компании успешно применяют **методы оценки реальных опционов (Real Options Valuation)** – необходимо использовать эту практику для транспортных инфраструктурных проектов*



Спасибо за внимание!