



Пути активизации государственно-частного партнерства для развития аэропортов

Институт
прогнозирования и
макроэкономических
исследований

Подготовлено:
Проектом по развитию
логистической
инфраструктуры и
формированию цифровой
экономики

Исполнитель:
Снс Абдумуминов А.А.

Руководитель проекта:
Костюченко А.В.

Введение

Аэропорты обеспечивают доступ к региональным, национальным и международным рынкам. Эффективная работа инфраструктуры аэропортов имеет важное значение не только для отрасли, но и в целом для экономического развития страны.

Во многих странах увеличивается участие частного сектора в объектах инфраструктуры, в частности посредством государственного-частного партнерства. **Расширение роли частного сектора имеют значительные преимущества:** во-первых, участие частного сектора может помочь эффективно и экономически выгодно **реализовывать крупномасштабные инфраструктурные программы;** во-вторых, активное участие частного сектора на всех этапах жизненного цикла проекта может **обеспечить лучшее соотношение цены и качества** проекта.¹

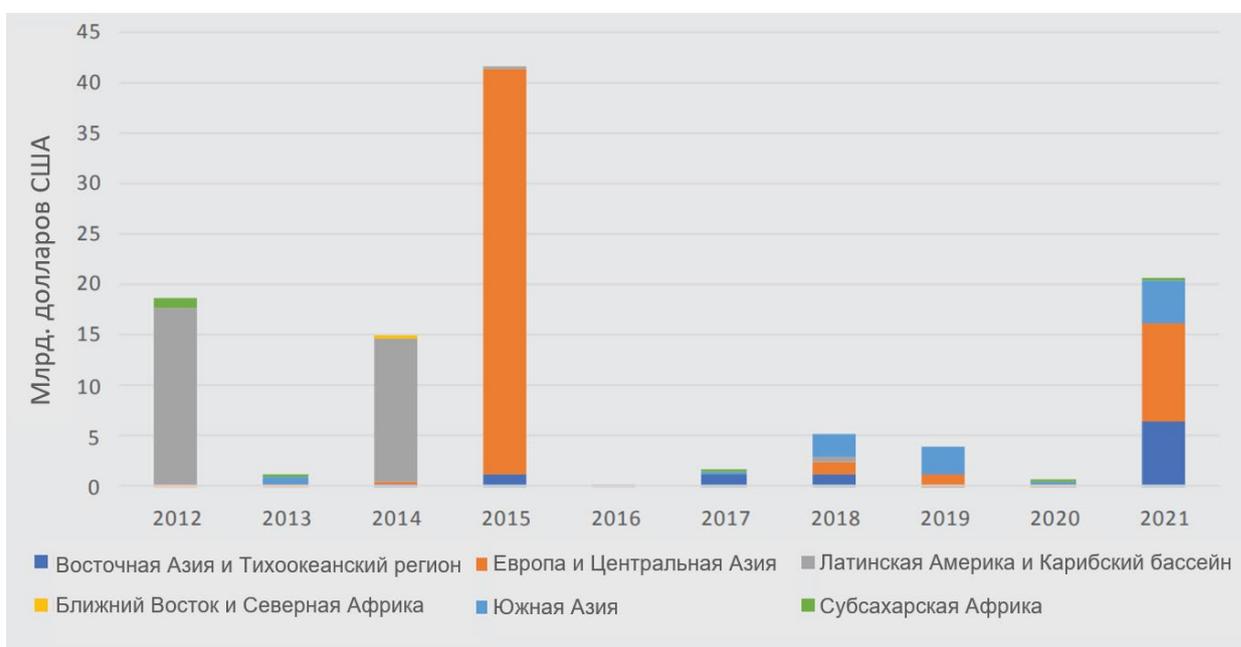


Рисунок 1. Инвестиционные вложения в подсекторе аэропортов по регионам, 2012-2021 гг.

Источник: Годовой отчет Всемирного банка за 2021 год «Частное участие в инфраструктуре».

В 2021 году по объему **инвестиций в аэропорты** лидируют страны региона «Европа и Центральная Азия», а также «Восточная Азия и Тихоокеанский регион» (9,6 млрд. и 6,5 млрд. долл США соответственно). За ними следует «Южная Азия» с показателем 4 млрд. долл США.

В 2020 году в связи с сокращением международных перевозок резко сократились объемы ГЧП в аэропортах, и несколько проектов, находившихся в стадии разработки, были отложены. Однако во второй половине 2021 года

¹ IATA Guidance Booklet: Airport Ownership and Regulation, IATA 2018, Доступно по ссылке: https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/xe/Documents/finance/me_iata-guidance_booklet_June2018.pdf

тенденция начала восстанавливаться, и учитывая возможные фискальные ограничения, вызванные COVID, вполне вероятно, что правительства многих стран будут все чаще обращаться к частному сектору для осуществления инвестиций в развитие аэропортов² (см. рисунок 1).

Теоретические основы привлечения частного сектора

Существуют **несколько моделей**, которые используются в аэропортах для привлечения частного сектора:

1. Полная приватизация – предполагает передачу права собственности на активы аэропорта от государственной корпорации частным инвесторам посредством размещения акций или торговой продажи. После приватизации приватизированная организация несет полную ответственность за эксплуатацию объектов аэропорта. Сравнительное низкое предпочтение полной приватизации обусловлено двумя взаимосвязанными факторами: **во-первых**, нежелание правительств уступать контроль над тем, что рассматривается как жизненно важный национальный актив; **во-вторых**, отсутствие соответствующей системы экономического регулирования и нормативного управления для обеспечения баланса краткосрочных и долгосрочных интересов.

2. Концессионные соглашения – концессионный сбор государственному органу-заказчику оплачивается частным оператором, который в последствии возмещает свои затраты (плюс возврат инвестиций) за счет различных сборов и платежей с пользователей аэропорта. Подавляющее большинство фактических или планируемых случаев привлечения частного сектора в аэропорты связаны с концессионными договорами. Инвестор отвечает за финансирование проектов и эксплуатацию аэропорта в течение срока концессии, которое обычно составляет 25-30 лет.

3. Договоры на управление – в соответствии с моделью контракта на управление, частный подрядчик привлекается для управления активами аэропорта, как правило, объектами пассажирского терминала или розничной торговли в пассажирских терминалах. Другие виды операционной деятельности аэропорта, такие как обслуживание и эксплуатация взлетно-посадочных полос и объектов управления воздушным движением, по-прежнему осуществляются владельцем аэропорта или другими государственными учреждениями.³

² Private Participation in Infrastructure (PPI) Annual Report Acknowledgement & Disclaimer, World Bank 2021, Доступно по ссылке: <https://ppi.worldbank.org/content/dam/PPI/documents/PPI-2021-Annual-Report.pdf>

³ Developing best practices for promoting private sector investment in infrastructure, Airports and air traffic control, ADB 2014, Доступно по ссылке: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/27907/airports.pdf>

Зарубежный опыт

В настоящее время во всем мире накоплен богатый опыт владения и эксплуатации инфраструктурных активов естественных монополий частными предприятиями в рамках экономического регулирования.⁴

Аэропорт Абиджана Хофоз-Буаньи, Кот-д'Ивуар. Ответственность за эксплуатацию и развитие аэропорта Абиджана Хофоз-Буаньи (AERIA) была передана в рамках 15-летнего концессионного соглашения, подписанного в июле 1996 года между правительством Кот-д'Ивуара и AERIA⁵. Согласно концессионному соглашению, AERIA взяла на себя обязательства по четырехлетней инвестиционной программе, охватывающей значительное расширение международного пассажирского терминала и связанных с ним стояночного перрона и рулежных дорожек, а также укрепление и расширение взлетно-посадочной полосы, направленной на увеличение пропускной способности аэропорта. AERIA финансирует инвестиции за счет сборов с пользователей аэропорта и других доходов аэропорта; она также выплачивает концессионные сборы властям. Под управлением концессионера пассажиропоток **удвоился в два раза** до более чем 2 млн человек в год (с 2010 по 2019 год). Пассажирский терминал был расширен с **11 000 до 23 000 м²**. Ключевые объекты и инфраструктура, такие как взлетно-посадочная полоса и пассажирский терминал, были усовершенствованы для обеспечения устойчивого развития аэропорта в долгосрочной перспективе и обеспечения дальнейшего роста. В 2019 году аэропорт получил награду **ACI Airport Service Quality Award** в категории "Наиболее улучшенный" опыт обслуживания пассажиров на африканском континенте, которая рассматривает и оценивает **37 ключевых показателей** от регистрации до вылета.⁶

Аэропорт Сантьяго, Чили. Данный аэропорт эксплуатируется на основании 20-летней концессии, выигранной в феврале 2015 года консорциумом Nuevo Pudahuel, в который входят Groupe ADP (45%), VINCI Airports (40%) и Astaldi Concessioni (15%). Договор представляет собой инвестиции в размере **990 млн долл США**, крупнейшие в истории инфраструктурных концессий в Чили. Ввод в эксплуатацию нового терминала площадью **248 400 м²** превращает аэропорт Сантьяго в международный узел,

⁴ PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP LEGAL RESOURCE CENTER, Public-Private Partnerships in Airports, World Bank 2022, Доступно по ссылке: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/sector/transportation/airports>

⁵ AERIA – контролируется компанией SEGAP, которая сама является дочерней компанией, находящейся в совместной собственности Марсельской торгово-промышленной палаты (MCCI) и Groupe Sofrevia, французской компании по оказанию авиационных услуг. MCCI управляет аэропортом Марселя, а SEGAP также управляет аэропортом Либревилья (Габон) в рамках 30-летнего концессионного соглашения, подписанного в 1998 году.

⁶ "Abidjan Airport Concession." Egis, Доступно по ссылке: egisaviation.hotboxstudios.net/projects/abidjan-airport-concession/

самый современный в Южной Америке. С расширением существующего терминала, который теперь перепрофилирован на внутренние перевозки, пропускная способность аэропорта увеличивается более чем в два раза - с **16 до 38 млн пассажиров** в год. Работы были выполнены менее чем за пять лет компаниями VINCI Construction Grands Projets и Astaldi. Количество шлюзов увеличилось с **18 до 67** и количество выходов на посадку увеличилось с **31 до 76**. Также аэропорт погружен в активный процесс экологических преобразований, поддерживаемых планом Groupe ADP по охране окружающей среды и политикой AirPact компании VINCI Airports. Они позволили аэропорту одним из первых в Южной Америке присоединиться к **уровню 2 АСА (Airport Carbon Accreditation)**, разработанному ACI (Airports Council International). На территории аэропорта было восстановлено более семи гектаров леса, и более **600 деревьев** были переданы в дар муниципалитету Пудажуэля.⁷

Международный аэропорт Боготы Эль Дорадо, Колумбия. В проекте Международного аэропорта Боготы Эль-Дорадо концессионер, Compañia de Desarrollo Aeropuerto El Dorado SA (CODAD), строит и обслуживает новую взлетно-посадочную полосу и рулежные дорожки в течение 20-летнего срока концессии. Однако она также будет отвечать за обслуживание существующей взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек и парковочных зон и будет получать вознаграждение за счет доходов от сборов за посадку в аэропорту. Эксплуатация пассажирского терминала аэропорта будет по-прежнему осуществляться компанией Aeronautica Civil (Aerocivil), государственным агентством, ответственным за эксплуатацию других аэропортов в Колумбии.⁸ После передачи международного аэропорта Эль-Дорадо по концессионному договору в 2007 году, перевозки пассажиров выросли на **235 %**, в частности если в 2003 году показатель составлял **7 млн пассажиров** в год, то к 2013 году он достиг **25 млн**.⁹

Перспективы ГЧП в АО «Uzbekistan Airports»

Как было отмечено Президентом Республики Узбекистан Ш.Мирзиёевым: «Главной целью должно быть удобство аэропорта для людей. Для этого необходимо применять “умные” технологии, сделать так, чтобы обслуживание было недорогим, качественным и быстрым».¹⁰

⁷ “Inauguration of the New International Terminal at Santiago Airport in Chile.” En.newsroom.vinci-Concessions.com, Доступно по ссылке: <https://en.newsroom.vinci-concessions.com/news/inauguration-of-the-new-international-terminal-at-santiago-airport-in-chile-3b7e-55ff8.html>

⁸ Developing best practices for promoting private sector investment in infrastructure, Airports and air traffic control, ADB 2014, Доступно по ссылке: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/27907/airports.pdf>

⁹ “Colombia’s Growing Airport Concessions.” ITS International, Доступно по ссылке: www.itsinternational.com/news/colombias-growing-airport-concessions

¹⁰ Президент ознакомился с ходом строительных работ в международном аэропорту Самарканда, Официальный веб-сайт Президента Республики Узбекистан 2022, <https://president.uz/ru/lists/view/4287>

Стоит отметить, что в 2022 году Аэропорт Самарканда передали в управление частной компании – иностранному предприятию Air Marakanda. Проект по реконструкции Самаркандского аэропорта реализовали Uzbekistan Airports и компания Air Marakanda. Данная компания берет ответственность за обслуживание пассажиров, терминалов, самолета и наземное обслуживание. Инвестор вложил **\$80 млн долл США** в модернизацию аэродромной инфраструктуры и увеличение количества стоянок для воздушных судов с **4 до 29**.¹¹

Выбор подходящей модели для привлечения частного сектора зависит от особенностей конкретных аэропортов, рыночных условий, а также политической, экономической и социальной среды. В случае Узбекистана, самой подходящей из трёх вышеперечисленных моделей является **концессионное соглашение**.

В первую очередь, привлечение частного сектора в виде концессионного соглашения привлечёт **новые денежные поступления в отрасль**. Доступ к новым источникам частного финансирования для крупных капитальных программ, имеет особую важность, особенно когда инвестиции со стороны правительства имеют ограниченный объем. Другими словами, внедрение концессионных соглашений позволит привлечь средства для строительства новых аэропортов или расширения посадочных полос без государственных вложений за счёт средств частного сектора.

Во-вторых, наряду с улучшением доступа к источникам финансирования капитала **не теряется контроль над национальными стратегическими активами** в отличие от модели полной приватизации. Это создаёт стимулы для эксплуатации аэропорта в интересах общества, снижает стоимость обслуживания и повышает качество предоставляемых услуг.

¹¹ Аэропорт Самарканда передали в управление частной компании, Новости Узбекистана 2022, Доступно по ссылке: <https://nuz.uz/sobytiya/1250112-aeroport-samarkanda-peredali-v-upravlenie-chastnoj-kompanii.html>