



Инвестиционный Меморандум

Международный аэропорт
Смоленск Южный

ООО ПСК «Новый проект»
Москва, 2015



ЗАЯВЛЕНИЕ О КОНФИДЕНЦИАЛЬНОСТИ

Данные и информация, используемые в настоящем меморандуме, являются конфиденциальными. Информация, предоставленная в настоящем меморандуме, не должна копироваться или передаваться третьим лицам без предварительного письменного разрешения Общества с Ограниченной Ответственностью Проектно строительная Компания «Новый проект» (далее по тексту ООО ПСК «Новый проект»).

ЗАЯВЛЕНИЕ ОБ ОГРАНИЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Предоставленная информация определяет только основные положения реализации проекта и не является договором, либо его частью. Все решения должны быть основаны только на информации, содержащейся в настоящем меморандуме. Ни одно из лиц не уполномочено предоставлять пояснения или данные, не упомянутые в меморандуме.

Если такие пояснения или данные предоставляются, они не должны рассматриваться в качестве официальной позиции ООО ПСК «Новый проект». Потенциальные инвесторы не должны расценивать какую-либо часть настоящего меморандума в качестве юридического, делового, финансового, инвестиционного или другого предложения.

ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ О РЕАЛИЗАЦИИ И РАЗВИТИИ ПРОЕКТА

Настоящий меморандум отражает текущее представление ООО ПСК «Новый проект» о возможном направлении реализации проекта. Данное представление базируется на принятых ООО ПСК «Новый проект» предположениях о наиболее вероятных факторах, которые, тем не менее, не гарантируют их совпадения с будущими событиями. Ни ООО ПСК «Новый проект», ни его сотрудники никоим образом не гарантируют того, что в будущем должны произойти события, о наступлении которых предполагается в настоящем меморандуме.

Это относится, в том числе, к утверждениям, содержащим информацию о будущих финансовых результатах, планах, ожидаемых экономических условиях, условиях государственного регулирования и других факторах, способных оказывать влияние на реализацию инвестиционного проекта.

ЗАЯВЛЕНИЕ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ДАННЫХ ТРЕТЬИХ ЛИЦ

Оценка рынка и прогноз финансовых показателей при разработке инвестиционного меморандума осуществлялись на основании данных полученных от третьих лиц. Использование данной информации в других целях без предварительного согласования нарушает авторские права разработчиков проекта.



СОДЕРЖАНИЕ

1. РЕЗЮМЕ	4
2. МАРКЕТИНГОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОЕКТА.....	7
3. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА	23
4. ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СХЕМА ПРОЕКТА.....	56
5. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОЕКТА.....	60
6. ЦЕЛЕВЫЕ ПРИНЦИПЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	66
7. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ПОТЕНЦИАЛЬНЫМИ ИНВЕСТОРАМИ	68
8. КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	70



1. РЕЗЮМЕ

Инвестиционное предложение

Настоящим общество с ограниченной ответственностью ООО ПСК «Новый проект» предлагает принять участие в проекте создания международного аэропорта – Смоленск Южный» в г. Смоленске на базе существующего аэродрома Смоленск-Южный, в качестве Инвестора проекта.

Инвестору проекта предлагается обеспечить финансирование затрат (полностью или частично) по возведению указанного комплекса и получить право на получение в будущем доли в доходах от его эксплуатации. Конкретная форма участия Инвестора проекта в инвестиционных расходах, доходах и управлении будет определена в будущем в результате переговоров ООО ПСК «Новый проект» с заинтересованными лицами; она может быть основана как на долевой, так и на долговой или смешанной форме участия.

Основные задачи ООО ПСК «Новый проект» и цели проекта

Основной задачей ООО ПСК «Новый проект» является:

- Создание международного аэропорта как прибыльной организации,
- Обеспечение авиационного сообщения Смоленской области и г.Смоленска с регионами России,
- Увеличение объёма региональных пассажирских и грузовых авиаперевозок,
- Повышение качества транспортно-логистических услуг путём создания современного международного аэропорта – хаба.

Цель проекта по созданию международного аэропорта – Смоленск Южный» (далее «МА-Смоленск») заключается в строительстве, организации деятельности и выводе современного высокоэффективного «МА-Смоленск» на запланированные объёмы пассажирооборота и оказание качественных терминально-логистических услуг для операторов авиационного транспорта.

Компания видит своей задачей поднять социально-экономический уровень региона, прилегающего к «МА-Смоленск», создать технологичный, многофункциональный и современный аэропортовый комплекс который позволит:

- обеспечить регион престижными рабочими местами,
- обеспечить потребности в авиационном сообщении экономики региона, что создаст дополнительный импульс к созданию и развитию технопарков,
- повысить мобильность местного населения (туристические и бизнес поездки станут доступнее),
- повысить туристический и деловой поток в регион.

Форма участия ООО ПСК «Новый проект»

Для реализации проекта ООО ПСК «Новый проект» планирует создать «Проектную компанию» - дочернее общество. Проектная компания (далее по тексту – «ПК») будет непосредственно осуществлять управление проектом. Первоначально активы ПК будут состоять из прав аренды земельного участка и денежных средств, необходимых для оплаты проектно-изыскательских работ.

В рамках реализации проекта ООО ПСК «Новый проект» намеревается обеспечивать взаимодействие с администрацией г. Смоленска, Смоленской области (как собственника земельного участка), Федеральной Таможенной Службой РФ, Инвесторами проекта, Эксплуатирующими организациями (арендаторами), с целью организации в составе «МА-Смоленск» Центра таможенного оформления грузов и пассажиров международных рейсов и создания необходимых условий для успешной реализации проекта.

Предпочтительные формы и принципы организации взаимодействия ООО ПСК «Новый проект» и будущих Инвесторов проекта представлены в следующих разделах меморандума.



Описание проекта

Проект создания международного аэропорта «МА-Смоленск» предполагает выполнения комплекса работ по строительству нового аэропорта на базе существующего (аэропорт Смоленск-Южный) для обслуживания региональных и международных рейсов. Местонахождение «МА-Смоленск»: Россия, г. Смоленск.

Требуемый объем финансирования проекта составляет 7,5 млрд. руб., расчетное время строительства комплекса - 2 года (без учёта проектных и предпроектных работ). Расчетный базовый пассажиропоток 380 т. человек в год.

«МА-Смоленск» включающий в себя 1 ВПП (1800 метров), аэровокзальный комплекс, комплекс зданий технических и обслуживающих служб, аэродромную и вспомогательную инфраструктуру, перрон для стоянки воздушных судов, гостиничный комплекс, торгово-развлекательный центр, займёт территорию свыше 100 -150 Га.

На территории «МА-Смоленск» в соответствии с функциональным назначением выделены следующие основные зоны:

- зоны взлёта и посадки (включают в себя 1 ВПП 1800х40 метров)
- рулёжные дорожки и перрон для стоянки воздушных судов
- здание аэровокзала (включая зоны внутренних авиалиний, международных авиалиний, бизнес авиалиний)
- командно диспетчерский пункт
- зона эксплуатирующих и обслуживающих служб
- административно-бытовой комплекс
- подъездные автомобильные пути
- единый центр функционирования и обеспечения безопасности аэропортового комплекса
- гостиничный комплекс
- торгово-развлекательная зона
- зона отстоя и хранения автотранспорта (многоуровневый паркинг)

Предполагается что «МА-Смоленск» будет одним из наиболее современным аэропортом среди аэродромных комплексов на территории России и СНГ по функциональности, технической и технологической оснащённости.

«МА-Смоленск» следует воспринимать как многофункциональный объект, обеспечивающий условия для развития бизнеса в регионе. Это позволит привлечь внимание потребителей, создать клиентскую базу и обеспечить стратегические конкурентные преимущества на рынке региональных авиационных перевозок пассажиров и грузов.

В настоящий момент ООО ПСК «Новый проект» согласовываются условия выделения земельного участка, разрабатывается мастер-план застройки земельного участка и технико-экономическое обоснование проекта.



Прогнозные финансовые показатели

Совокупный объем инвестиций для организации «МА-Смоленск» (все расходы, включая НДС, необходимые для ввода комплекса в эксплуатацию) оценочно составляет 7502,65 млн. рублей. По результатам финансово-экономической оценки, ожидаемые значения показателей эффективности проекта для Инвестора, при условии финансирования им 100% затрат за счет собственных средств, составляют:

✓ Выручка «МА-Смоленск» в год с учётом НДС 18%	
от сдачи в аренду объектов комплекса:	1088,45 млн. руб. в год
✓ Расходы для реализации проекта с учётом НДС	7502,65 млн. руб. в год
✓ Чистая прибыль («МА-Смоленск») 1й год	110,0 млн. руб. год
✓ Положительный денежный поток за 1й год	427,0 млн. руб.
✓ Срок окупаемости ¹ («МА-Смоленск»):	
с момента эксплуатации «МА-Смоленск»	13 лет
продолжительность строительства	2 года
срок окупаемости от момента реализации проекта	15 лет

Организация взаимодействия с заинтересованными лицами

Потенциальным инвесторам, заинтересованным принять участие в реализации проекта, предлагается направить в адрес ООО ПСК «Новый проект» предложение о сотрудничестве, в соответствии с принципами, указанными в разделе №7 меморандума.

По результатам рассмотрения предложений ООО ПСК «Новый проект» будут проведены переговоры с потенциальными инвесторами, чьи предложения будут наиболее соответствовать интересам ООО ПСК «Новый проект» с целью выработки и закрепления конкретных форм и условий взаимодействия.

¹ - Срок окупаемости рассчитывался для инвестиционных расходов за вычетом НДС 18%



2. МАРКЕТИНГОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОЕКТА

2.1. Анализ рынка авиаперевозок России

Аэропорты: самый быстрорастущий сегмент транспортной инфраструктуры России

За пять лет (2010-2014 гг.) пассажиропоток российских аэропортов вырос на 56 млн человек, до 150 млн (+60%, средний темп роста — 10% в год). Даже в кризисный 2015 г. мы не ожидаем сокращения пассажиропотока, поскольку население переориентируется с зарубежных поездок на внутренний туризм. Быстрорастущий спрос на качественные аэропортовые услуги делает вложения в инфраструктуру аэропортов крайне привлекательными для инвесторов. Именно в этом сегменте транспортной инфраструктуры идет наиболее активный процесс реформирования и модернизации, приватизации и создания концессий.

Основные тенденции развития отрасли:

Консолидация активов федеральных аэропортов. Задача консолидации - объединить многочисленные государственные и частные компании, которые обеспечивают работу крупнейших федеральных аэропортов «Шереметьево» и «Внуково», в холдинги (аэропорт «Домодедово», будучи на 100% частным, в консолидации не участвует). В результате консолидации контрольные пакеты акций окажутся в руках частных инвесторов, а государство превратится в миноритарного акционера. В Шереметьево контрольный пакет акций, по плану, достанется Шереметьево Холдинг, бенефициарами которого являются Аркадий Ротенберг, Александр Пономаренко и Александр Скоробогатко. Во «Внуково» контроль должно получить «Внуково-инвест» бенефициарами которого являются несколько российских бизнесменов.

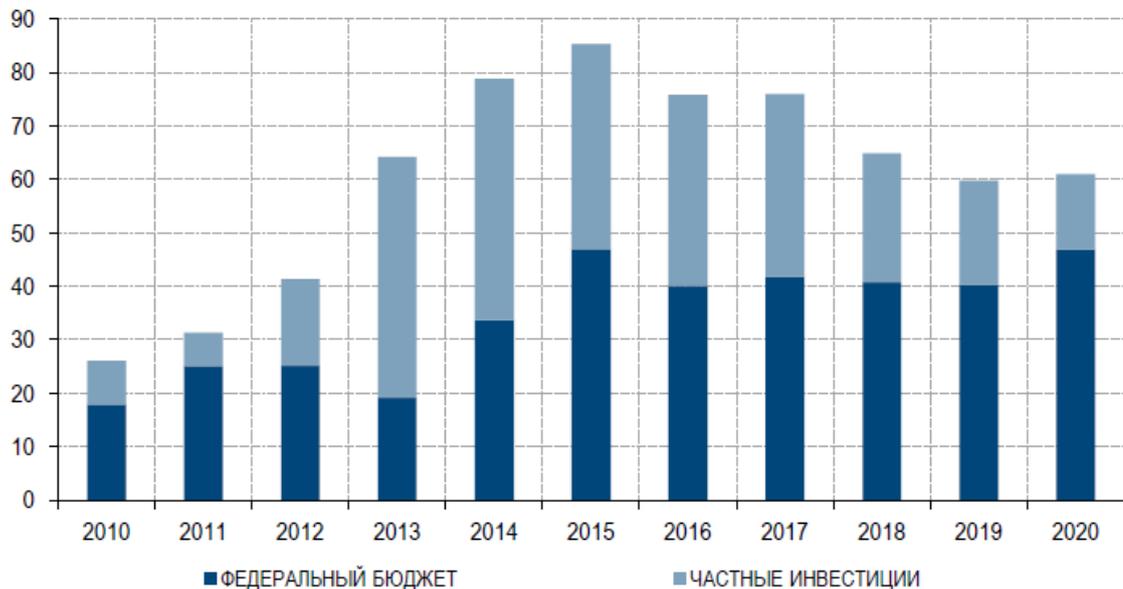
o Передача частным акционерам аэродромной инфраструктуры аэропортов МАУ в концессию. Федеральное законодательство предполагает, что взлетно-посадочная полоса, рулевые дорожки и перроны могут быть только в государственной собственности, а потому инвестиции в их модернизацию также осуществляются только из федерального бюджета. Передача их в концессию позволит привлечь частные инвестиции и снизить нагрузку на бюджет. Региональные аэропорты передаются в собственность регионов и приватизируются. За последние несколько лет из федеральной собственности в региональную были переданы аэропорты Перми, Иркутска, Красноярска, Сахалина. Региональные власти активнее работают над привлечением частных инвесторов в развитие аэропортов, что также снизит нагрузку на федеральный бюджет.

Инвестиции в аэропортовую инфраструктуру в 2016-2020 гг. составят около 330 млрд руб. — на уровне прошлых пяти лет. Доля частных инвестиций — 40% (130 млрд руб.)

По сравнению с предыдущими версиями ФЦП, запланированный объем инвестиций в аэропортовую инфраструктуру практически не изменился. Ведь перегруженность многих аэропортов и проведение Чемпионата мира по футболу в 2018 г. в 11 городах России требуют своевременного финансирования. Крупнейшим инвестиционным проектом остается расширение аэропорта «Шереметьево»: строительство ВПП-3 на средства федерального бюджета и терминала "В" с подземным переходом между южной и северной зонами аэропорта (строится на деньги частных инвесторов), а вот инвестиции в строительство ВВП-3 в аэропорту «Домодедово» из ФЦП исчезли. Вторым крупнейшим проектом по объему инвестиций является строительство аэропорта «Южный» в Ростове-на-Дону стоимостью 37,2 млрд руб., из которых одна половина — бюджетные деньги, а другая половина — частные инвестиции Холдинга «Аэропорты регионов», который входит в ГК «Ренова». Большой объем инвестиций будет направлен на модернизацию региональных аэропортов в городах Тюмень, Новосибирск, Якутск, Хабаровск, Калининград, Нальчик, Сургут, Мурманск, Челябинск, Саратов.

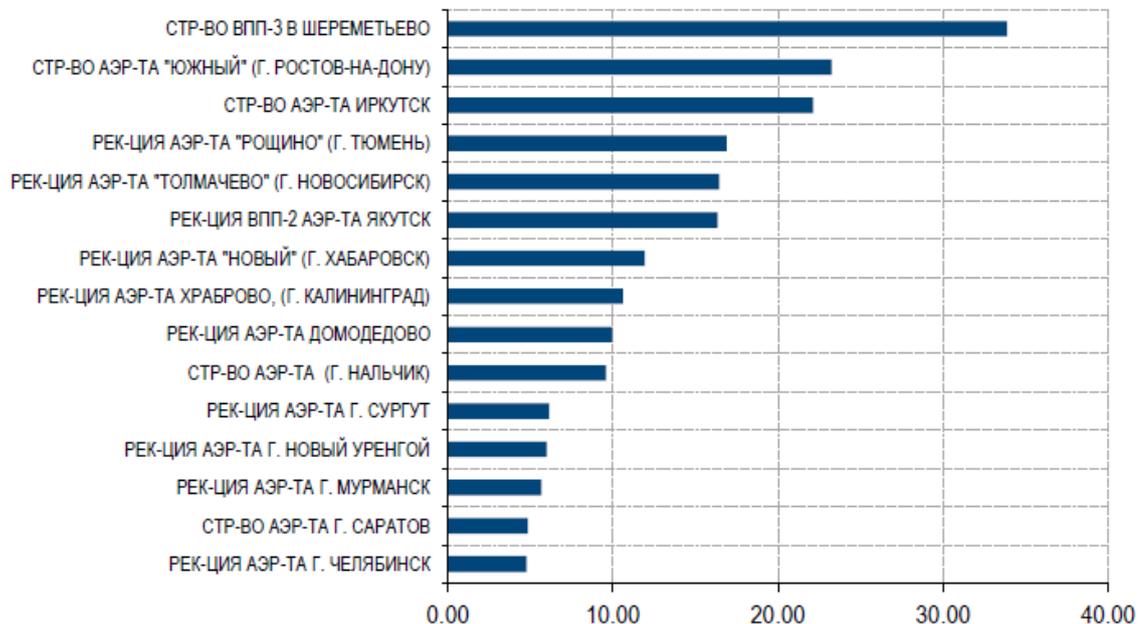


Общий объем инвестиций в аэропортовую инфраструктуру, млрд руб.



Источник: ФЦП, расчеты Газпромбанка

Крупнейшие инвестиционные проекты, млрд руб. 2016-2020 гг.



Источник: ФЦП, расчеты Газпромбанка

Строительство аэропорта «Южный» в г. Ростов-на-Дону

Существующий аэропорт Ростова-на-Дону занимает девятое место в России по объему пассажиропотока (2,4 млн пассажиров). Однако он расположен в центре города и имеет существенные ограничения для развития. По этой причине началось строительство нового аэропорта «Южный», который должен быть готов в 2017 г. — накануне Чемпионата мира по футболу 2018 г. Планируется, что новый комплекс полностью заменит старый аэропорт и создаст



предпосылки для создания современного централизованного аэропортового узла на юге России с пропускной способностью до 8 млн пассажиров в год. Общая площадь нового пассажирского терминала составит более 50 тыс. кв. м, пропускная способность — 2 тыс. пасс. в час. Длина взлетно-посадочной полосы составит 3 600 м, что позволит принимать все типы воздушных судов.

Проект строительства аэропорта реализует компания Ростоваэроинвест, контрольный пакет которой принадлежит Холдингу Аэропорты регионов. Это один из первых проектов, который был включен в государственную программу поддержки инвестиционных проектов РФ, которая позволяет предоставлять финансирование конечному заемщику по ставке 11,5%, что значительно ниже, чем нынешние рыночные ставки. Общая стоимость проекта — 37,2 млрд руб., из которых 17,9 млрд руб. выделит федеральный бюджет, а 18,3 млрд руб. — частные инвесторы. Кредит на 15,7 млрд руб. на реализацию проекта предоставил Газпромбанк. Строительством аэродромной инфраструктуры займется Трансстроймеханизация — дочерняя компания Мостотреста, подрядчик строительства терминала пока не объявлен.



В России сформировались группы стратегических инвесторов в аэропортовую инфраструктуру

Помимо государства, которое пока остается крупнейшим владельцем аэропортов в России, частными стратегическими инвесторами являются «Базел-Аэро», Аэропорты регионов (ГК «Ренова»), Новпорт и Аэро-инвест. Интерес к приватизации аэропортов также проявляет Ростех

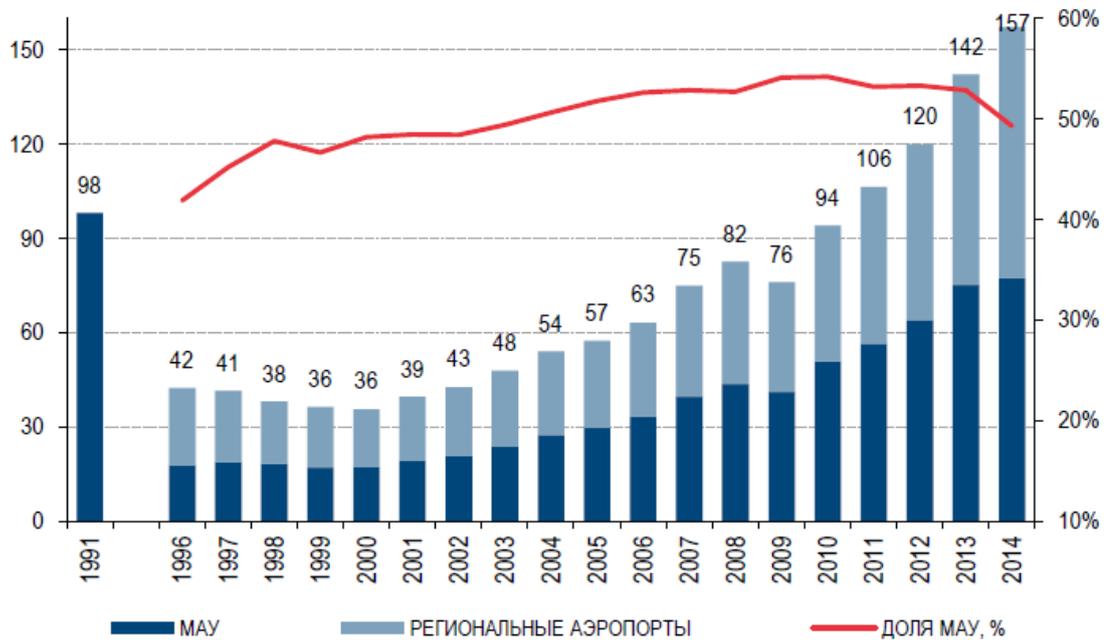


НОВЫЙ ПРОЕКТ

ПРОЕКТНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ

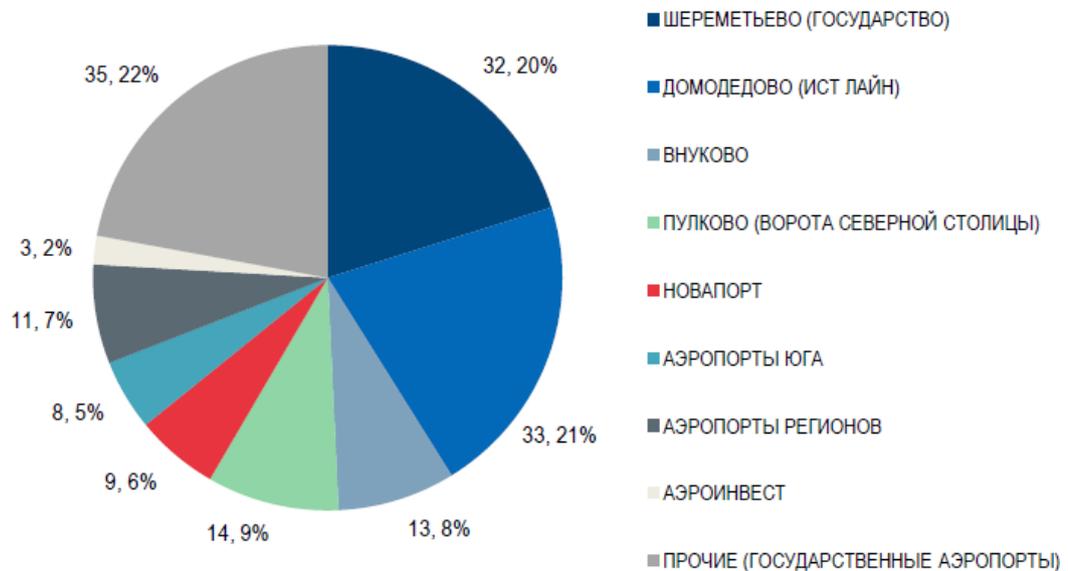
Россия, 105066, г. Москва, ул. Новорязанская, д.30А
 тел./факс: +7(495) 663 2066, www.newchallenge.ru

Динамика пассажиропотока аэропортов, млн чел.



Источник: ФЦП, расчеты Газпромбанка

Доли рынка аэропортовых операторов, 2014, кол-во пассажиров млн и %



Источник: данные компаний, расчеты Газпромбанка



НОВЫЙ ПРОЕКТ

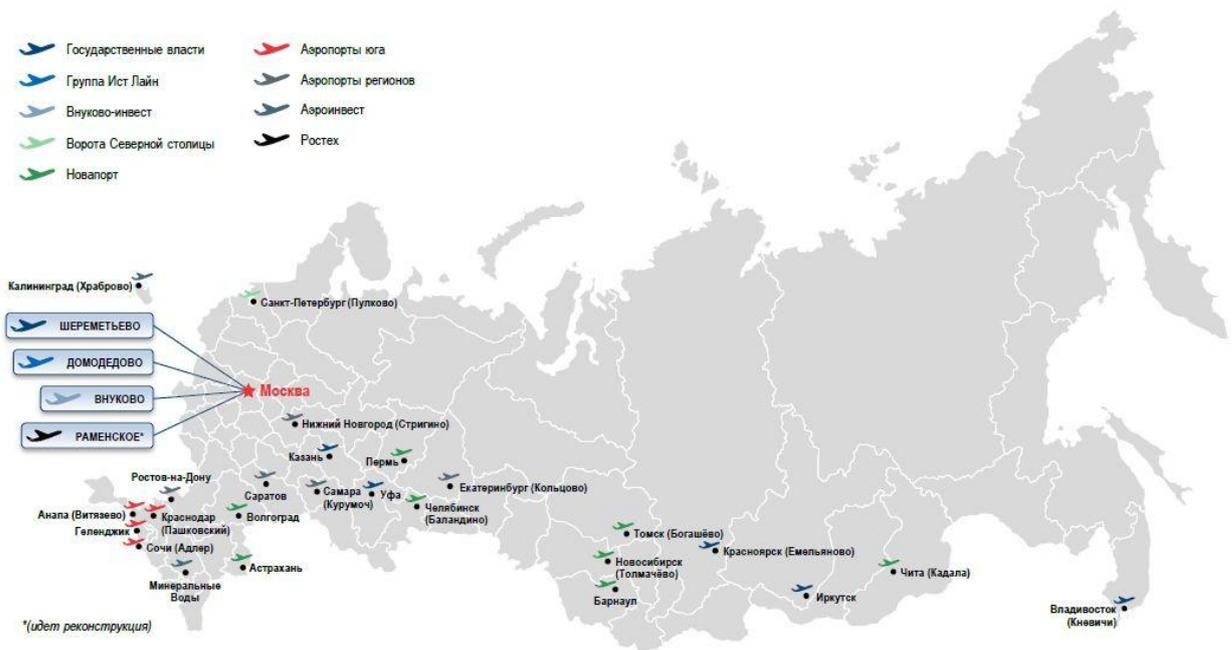
ПРОЕКТНО СТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ

Россия, 105066, г. Москва, ул. Новорязанская, д.30А
 тел./факс: +7(495) 663 2066, www.newchallenge.ru

Основные инвесторы в российские аэропорты

ИНВЕСТОРЫ/АКЦИОНЕРЫ		АЭРОПОРТЫ	ПАССАЖИРОПОТОК, МЛН ЧЕЛ., 2014
Государственные власти	Федеральные и региональные власти	Шереметьево (Доля государства 83,4%)	31.57
		Аэропорт Казани, Уфы, Минеральных вод, Перми, Иркутска, Красноярска	
Группа «Ист Лайн»		Домодедово	33.04
Внуково-инвест		Внуково	12.73
Ворота Северной столицы	ВТБ Капитал, Fraport	Пулково (Санкт-Петербург)	14.30
		Толмачево (Новосибирск)	3.96
Новпорт	Роман Троценко (50%), Meridian Capital (50%)	Челябинск	1.40
		Волгоград	0.70
		Астрахань	0.40
		Томск	0.54
		Барнаул	0.39
		Чита	0.33
		Пермь	1.32
		Сочи	3.10
Аэропорты юга	Базел-аэро (50%) Changi (30%) Сбербанк (20%)	Пашковский (Краснодар)	3.40
		Геленджик	0.24
		Анапа	1.00
		Кольцово (Екатеринбург)	4.53
Аэропорты регионов	Ренова (100%)	Курумоч (Самара)	2.38
		Ростов-на-Дону	2.34
		Стригино (Нижний Новгород)	1.13
		Аэропорт Саратова	0.41
Аэроинвест		Минеральные Воды	1.92
		Храброво (Калининград)	1.20
Ростех		Аэропорт Раменское (идет реконструкция)	
		Аэропорт Иркутска (возможно в перспективе)	

- Государственные власти
- Аэропорты юга
- Группа Ист Лайн
- Аэропорты регионов
- Внуково-инвест
- Аэроинвест
- Ворота Северной столицы
- Ростех
- Новпорт





Азиатские инвесторы в аэропортовую инфраструктуру

Стратегическим инвесторам из Азии интересны российские аэропорты. Например, управляющая сингапурским аэропортом Changi Airports International является партнером Базел-аэро (структура Базового элемента Олега Дерипаски). Changi принадлежат 20% акций холдинга «Аэропорты юга». Другой пример, южно-кореяская Incheon, которая управляет одноименным аэропортом в Сеуле — ей принадлежит миноритарный пакет в аэропорте Хабаровска. Кроме того, компания может принять участие в управлении аэропортом Иркутска.

В Китае большинство крупных аэропортов – государственные, и их управляющие компании пока не инвестируют в зарубежные активы. А вот строительно-концессионные и инвестиционные компании проявляют интерес к зарубежным аэропортам. Например, в 2014 г. китайская компания Beijing Urban Construction Group заключила с правительством Киргизии соглашение о реконструкции аэропорта «Манас» на сумму 1 млрд долл. Особенность сделки в том, что другим претендентом на аэропорт была Роснефть, которая впоследствии отказалась от переговоров. Другая китайская компания, China Machinery Engineering Corporation, инвестирует 300 млн долл. во второй крупнейший аэропорт страны в г. Ош. Другие примеры: China Investment Corporation (CIC) принадлежит 10% в лондонском аэропорту Heathrow, Beijing Construction Engineering Group инвестирует 800 млн фунтов в строительство нового терминала в аэропорту Манчестера, а Chandgong Hi-Speed Group инвестирует во французский аэропорт Тулузы (Toulouse Blagnac Airport).

2.2. Анализ пассажиропотока Российских аэропортов

Пассажиропоток аэропортов

Развитие пассажирских авиаперевозок отражает экономическое развитие и благополучие того или иного территориального сообщества – страны, региона или города. Транспортная подвижность людей, их вовлеченность в экономические и информационные связи с внешним миром служат мерилем не только качества жизни, но и того положения, которое сообщество занимает в более сложной социально-экономической системе, будь то страна или мир в целом.

Динамика пассажирских авиаперевозок

Первые регулярные пассажирские авиарейсы начались в России, как и в других странах мира, в начале 1920-х годов, однако в силу ряда причин авиаперевозки долго не могли стать услугой массового спроса. Если в США они приобрели этот статус уже в 1950-е гг., а в Западной Европе – в 1960-е, то в России эра массовой авиации началась лишь в середине 1970-х годов, причем при активных стимулирующих мерах государства. «Аэрофлот» получал топливо и новые самолеты по фиксированным плановым ценам, что позволяло устанавливать достаточно низкие тарифы. В отличие от зарубежных авиакомпаний, которые сравнительно поздно оценили преимущества дотирования региональных перевозок для общего увеличения пассажиропотока, «Аэрофлот» всесторонне поддерживал немагистральные авиаперевозки. Это обеспечивало высокий пассажиропоток и делало авиационный транспорт доступным и удобным даже для жителей небольших и удаленных городов. Пассажирские аэропорты были построены практически во всех региональных центрах, вторых городах областей, а также в значимых промышленных центрах. Советская авиационная промышленность до начала 1980-х гг. играла существенную роль в мире и производила практически весь спектр самолетов разной дальности и вместимости.

Экономический кризис начала 1990-х годов и разделение «Аэрофлота» на отдельные региональные авиакомпании, возникшие на базе бывших авиаотрядов монополии, привели к резкому снижению объема авиаперевозок и коренному изменению маршрутной сети, к сокращению значимости внутренних рейсов и повышению роли международных.



С переходом к рыночным отношениям резко выросла зависимость объема авиаперевозок от социально-экономического состояния городов и регионов. Доступная централизованная статистика по объемам авиаперевозок через отдельные аэропорты представлена с 1995-1996 гг. Она собирается Росстатом, Транспортной клиринговой палатой и Ассоциацией «Аэропорт». Данные публикуются Ассоциацией, а также отдельными аэропортами. Публичная статистика охватывает практически все крупные аэропорты страны.

В отличие от экономики страны в целом, которая испытала сильный спад в первые пореформенные годы, объемы авиаперевозок продолжали сокращаться вплоть до начала 2000-х годов, а затем начали расти темпами, опережающими рост экономики. Динамика падения пассажиропотока (1996-2000 гг.) позволяет выявить островки региональной стабильности 1990-х годов, среди которых курортные Сочи и Анапа, Норильск, Новый Уренгой и некоторые другие нефтегазовые города, включая Южно-Сахалинск, а также Екатеринбург и Казань, Калининград и Санкт-Петербург.

Первый период экономического роста (2000-2004 гг.), хотя и был инициирован ростом цен на нефть, вынес на гребень конъюнктурной волны далеко не только нефтяные регионы. Лидерами деловой активности в те годы были и металлургические, и машиностроительные, и портовые регионы. Вперед вырвались Новосибирск, Краснодар, Владивосток, Красноярск, Пермь, Архангельск, Томск. Аэропорт Кемерово за четыре года увеличил пассажиропоток в 2,5 раза, хотя рекорды роста в те годы ставили и многие малые аэропорты, где в 1990-е авиаперевозки практически прекратились и в дальнейшем начали стремительно расти с низкой базы. Бум авиаперевозок отражал и небывалый подъем деловой активности, который сочетал еще остающийся перестроечный оптимизм с конъюнктурными успехами. Для многих регионов развитие аэропортов, создание «континентальных хабов» становилось символом их успешного будущего. В авиации эти годы – «золотой век» региональных авиакомпаний (бывших авиаотрядов советского «Аэрофлота»), которые в полной мере использовали преимущества ограничения конкуренции в «домашних» аэропортах, сравнительно низкую стоимость топлива и стремительно выросший спрос на деловые и туристические авиаперелеты.

С либерализацией внутреннего рынка и удорожанием нефти ситуация коренным образом изменилась. Ряды лидеров роста в 2004-2008 гг. пополнили аэропорты многих нефтегазовых регионов (Уфа, Пермь, Нарьян-Мар, Волгоград, Астрахань, Оренбург, Самара), а также отстающие из предыдущей волны - Мурманск и Челябинск. Характерно, что островки стабильности 1990-х при стремительном росте цен на нефть уже не показывали выдающихся темпов роста. Потолок количественного роста, видимо, уже был ими достигнут ранее, а для качественного нужна иная структура занятости и экономики. Показателен пример детского города-курорта Анапы, пассажиропоток которого, согласно проведенным исследованиям, крайне зависим от состояния нефтяной и, особенно, металлургической отрасли страны, поскольку организованный летний купально-пляжный отдых детей сохраняется как часть социальной реальности в первую очередь в сырьевых моногородах.

Аэропорты этих городов наиболее болезненно пережили кризис 2008-2009 гг., пассажиропоток там сокращался на 30% и более и до сих пор не восстановился. В более крупных нефтяных и металлургических столицах ситуация была менее драматичной, однако Самара, Уфа, Казань, Нижний Новгород, Саратов, Волгоград, Пермь, Челябинск, Оренбург и Сыктывкар из лидеров роста перешли в категорию «хорошистов» падения. Крайне болезненным кризис оказался для Екатеринбурга и Новосибирска, двух крупнейших региональных субцентров с двумя крупнейшими нестоличными аэропортами, но они быстро оправались от него. Некоторые аэропорты на конъюнктурной волне даже выиграли от кризиса – выросший спрос на золото при общемировой финансовой нестабильности подстегнул деловую активность в ряде дальневосточных регионов.

Современное состояние авиаперевозок в России

Подведем краткие итоги развития пассажирских авиаперевозок за два десятилетия. Их динамика на протяжении последних десяти лет опережает темпы роста ВВП, что лишний раз говорит о



слабом насыщении спроса и большом потенциале роста авиаперевозок в стране. Аналогичную динамику в 1990-х показывали такие стремительно развивавшиеся страны, как Бразилия и Турция, а также Германия, где, как и в России, важным фактором роста международных авиаперевозок стало падение «железного занавеса».

Международные авиаперевозки в России растут намного быстрее внутренних, и их доля в общем объеме за последние десять лет выросла с 50 до 60%. Международный авиационный трафик России является эндогенным: россияне летают за рубеж намного чаще, чем иностранцы в Россию. Только на туристические чартерные рейсы приходится около четверти всех международных авиаперевозок в стране. При этом на долю Москвы и Санкт-Петербурга все еще приходится 78% всех международных авиаперевозок, хотя прямые зарубежные рейсы все активнее открываются и из региональных аэропортов. Более трети всех зарубежных перевозок российских авиакомпаний приходится на три туристических направления (Турция, Египет, Таиланд).

Внутренние перевозки еще более «москвоцентричны», чем международные, доля Москвы и Санкт-Петербурга здесь составляет 82%, а на прямые рейсы между другими городами страны приходится всего 18%. Наибольший пассажиропоток (более 1 млн пассажиров) в 2011 году был на линиях из Москвы в Краснодар, Сочи, Екатеринбург. Показательна доля Москвы в российском пассажиропотоке региональных аэропортов. У сибирских и дальневосточных аэропортов она составляет около 50%, тогда как у аэропортов Урала и других регионов европейской России – около двух третей. Среди крупных аэропортов печальное лидерство по этому показателю, которое свидетельствует о неразвитости сети маршрутов, держат Волгоград (95%), Ростов-на-Дону (89%), Пермь, Челябинск, Казань и Минводы (более 80%). В Сибири непривычно большую долю московского направления имеет не выполняющий каких-либо межрегиональных функций Омск (76%).

Крупнейшие маршруты собственно региональных перевозок находятся в зоне Севера и на Дальнем Востоке. Это Хабаровск-Южно-Сахалинск (0,18 млн), Тюмень-Салехард, Владивосток-Южно-Сахалинск, Красноярск-Норильск. Для местных аэропортов эти перевозки имеют большое значение; в Южно-Сахалинске и Салехарде их доля в общем пассажиропотоке составляет 40%, в Норильске – четверть. Примерно четверть составляет доля Санкт-Петербурга и во внутренних перевозках – Калининграда и Архангельска, где северной столице непросто конкурировать с Москвой. Позиции нестоличных регионов сильны только в авиационном бизнесе. Крупнейшие независимые исходно региональные авиакомпании (новосибирская «Сибирь», тюменский «ЮТэйр» и екатеринбургские «Уральские авиалинии») перевозят около 20% всех пассажиров в России и около 40% пассажиров внутренних рейсов, причем их доля на рынке растет. Они располагают третью всех магистральных воздушных судов в России.

Большинство же региональных авиакомпаний, символов местной «самости» начала 2000-х, либо исчезли, либо были куплены. В 2008-2011 гг. прекратили деятельность «домашние» авиакомпании аэропортов Красноярска, Самары, Омска, Калининграда, Махачкалы, Минеральных Вод, Хабаровска, Волгограда. Лидерами роста пассажиропотока, помимо двух столиц, являются Екатеринбург и Новосибирск, а также Красноярск, Хабаровск, Владивосток (не в последнюю очередь за счет приготовлений к саммиту АТЭС 2012 года), Краснодар, Казань и Нижнекамск, Астрахань и Архангельск, Омск и Ростов. Деловая активность и связанные с ней авиаперевозки концентрируются не просто в крупнейших городах страны, а в тех из них, где максимальным является платежеспособный потребительский спрос, где за двадцать лет сформировалась сервисная, нересурсная экономика с присущей ей высокой транспортной подвижностью людей. «Просыпаются» и некоторые долго «дремавшие» города, например, в Ставрополе пассажиропоток за три послекризисных года увеличился вдвое.

Анализ и прогнозирование пассажиропотоков

Региональные различия в авиационной подвижности людей в России крайне велики. При этом центр-периферийная модель авиаперевозок как растущая рыночная услуга не в полной мере объясняет соотношение темпов роста и уровня условной транспортной подвижности населения. Согласно модели, чем дальше от целевого, зрелого уровня, тем выше темпы роста, а чем ближе к



нему, тем они ниже. Для большинства регионов страны, где была возможность выполнить такой анализ, модель работает, и общий тренд укладывается в классическую кривую обратной пропорциональности, правда, смещенную вниз. Однако аэропорты некоторых городов оказываются существенно ниже даже такого тренда – подвижность населения там все еще не очень велика, но темпы ее роста уже упали. Это Челябинск и Иркутск, бедные и малопривлекательные для инвесторов Чита, Барнаул и Благовещенск. Однако основной массив «отстающих» формируют аэропорты городов Урало-Поволжья.

Официальная экономическая статистика здесь далеко не всегда фиксирует то замедление деловой активности, которое отражает пассажиропоток аэропортов. Так, например, Башкирия, Саратовская и Оренбургская области оправились от кризиса, если судить по динамике ВРП, куда быстрее, чем Россия в целом, однако пассажиропоток их аэропортов пока свидетельствует об обратном. Статистика аэропортов Волгограда, Самары и Перми не противоречит данным Росстата. Бурный рост пассажиропотока аэропортов Татарстана вполне соотносится с хорошими экономическими показателями региона, а вот в Астраханской области число пассажиров растет вопреки официальной статистике, которая, похоже, слабо учитывает местные экономические и социальные реалии.

Причины поволжской депрессии известны. Стагнирующие нефтедобыча и нефтепереработка, неконкурентоспособные машиностроительные предприятия, которые государство «выручало» в кризис, не лучшая база для экономического роста. Информационная шумиха вокруг Тольятти, жителей которого предлагали спасти от безработицы путем переселения в другие города [6], превратила Поволжье из региона возможностей в регион проблем, не очень привлекательный для инвесторов.

Между тем, именно объем инвестиций в основной капитал – ключевой выявленный нами фактор регрессионных моделей, который влияет на пассажиропоток большинства российских аэропортов, причем как крупных (аэропорт Екатеринбурга Кольцово), так и сравнительно небольших (аэропорт Барнаула Михайловка). Однако если в первом аэропорте от этого фактора статистически зависит около половины пассажиропотока, то во втором – три четверти. Это согласуется с мнением авиационных экспертов, что в мире в среднем на долю деловых пассажиров приходится около 70% всех перевозок, хотя очевидно, что для стран с разным уровнем жизни этот показатель заметно различается.

Примерно такой же статистический вклад инвестиций (причем инвестиций накопленных) в пассажиропоток аэропорта Волгограда Гумрак, который в послекризисные годы быстро отреагировал на отсутствие в области новых инвестиционных проектов. Найти традиционные полюса промышленного роста в этом регионе трудно – поднять нефтедобычу на старых месторождениях непросто, металлургия не оправилась от кризиса, химические предприятия фактически дорабатывают ресурс оборудования, некогда сильное машиностроение давно легло на бок. Не является Волгоград и межрегиональным центром, единственный тяготеющий к нему сосед – слабая Калмыкия. Однако, похожий на него по всем позициям Омск и кризис пережил легче, и развивается динамичнее. То ли дело в большем удалении сибирского города от Москвы, то ли в специфике всего Урало-Поволжья, которое на протяжении индустриального столетия с середины 19 до середины 20 века было на острие экономического роста, но с тех пор отошло на вторые и третьи роли.

Как показало исследование, размер аэропорта играет здесь второстепенную роль; и в маленькой Чите, и в большом Екатеринбурге пассажиропоток может вырасти в полтора раза. Во Владивостоке при нынешней динамике он вырастет более чем вдвое. В Барнауле и Волгограде при отсутствии позитивных изменений пассажиропоток, наоборот, стабилизируется на величине, которая меньше нынешних показателей. Впрочем, даже чемпионам роста вряд ли удастся сильно сократить отставание от лидеров по подвижности населения, даже если в эту гонку не будут вмешиваться демографические факторы. Приморский край при сохранении нынешних тенденций когда-нибудь сможет обойти нынешний Санкт-Петербург с областью, а вот Свердловской области сделать это не удастся, аэропорт Кольцово вытянет коэффициент подвижности населения лишь на



уровень нынешнего Хабаровского края и некоторых северных городов. Забайкальский край с аэропортом Читы Кадала и вовсе сможет обогнать разве что нынешних аутсайдеров, даже если будет привлекать в полтора раза больше пассажиров, чем сейчас.

Малые аэропорты европейской России

Особенно сложная ситуация в тех регионах, аэропорты которых не попали в исследование из-за того, что публичной статистики об их деятельности нет. Пассажиропоток этих аэропортов (а их десятки) минимален, маршрутная сеть ограничивается Москвой и, изредка, Санкт-Петербургом и Сочи, а перспективы связаны с желанием (или нежеланием) авиакомпаний дотировать убыточные рейсы. Авиакомпаний, которые специализируются именно на этом бизнесе, в европейской России всего две – «Ак Барс» и «Руслайн». Покрывать убытки от региональных рейсов за счет увеличения загрузки магистральных, как это делают крупные авиаперевозчики в США и Западной Европе, они не могут. Магистральным же авиакомпаниям в России региональные рейсы малоинтересны. Это превращает их в дорогую премиальную услугу, транспортная подвижность жителей регионов, в массе своей регионов весьма небогатых, остается низкой. Как показывает, например, опыт Кирова, даже большая численность населения и отсутствие поблизости аэропортов-конкурентов не гарантируют развитие авиаперевозок в регионе при низком платежеспособном спросе и слабой деловой активности. Кировский аэропорт Победилово обслуживает регион, где живут более 1,4 млн человек, но на порядок уступает аэропортам Бегишево и Оренбург, хинтерланды которых примерно такие же. Причина в социально-экономическом состоянии регионов: в Кировской области за 1995-2010 гг. валовой региональный продукт увеличился лишь на 20%, тогда как ее южные соседи за те же годы почти удвоили ВРП. Но, главное, Татарстан и Оренбургская область привлекают инвестиции, тогда как Вятку инвесторы пока обходят стороной.

В то же время практически все региональные центры европейской России с малыми аэропортами находятся в зоне тяготения более крупных международных авиаузлов регионов-соседей, которыми пользуются платежеспособные пассажиры. Местные власти редко устраивает такая ситуация, и они прилагают все усилия к тому, чтобы «локализовать» пассажиропоток в своих границах. Однако для развития авиаперевозок и повышения их финансовой доступности как услуги стоило бы поступить наоборот – максимально упростить, а если нужно, то и организовать специальное автобусное сообщение до ближайшего крупного, пусть даже и «чужого» аэропорта с приемлемыми тарифами. Развивать же местные терминалы целесообразно только тогда, когда спрос на авиаперевозки станет массовым. Примерно по такой модели развивался аэропорт Бегишево в Татарстане, который выживает и динамично растет в окружении трех гораздо более крупных конкурентов, по такой же модели развивается аэропорт Ставрополя.

Однако в большинстве случаев региональные власти не только отказываются учитывать изменившиеся с советских времен условия, не стремятся «подключаться» к объективно более развитым узлам, но еще и конкурируют друг с другом. Так, с аэропортом Казани заведомо бесперспективно «борются» аэропорты Йошкар-Олы и Чебоксар, с аэропортом Минвод воздушные ворота Нальчика, Владикавказа и Назрани, а в Черноземье со слабым аэропортом Воронежа конкурируют сразу пятеро соседей в Белгороде, Старом Осколе, Липецке, Тамбове и Курске. Сделай местные региональные власти ставку на один аэропорт, в районе с населением в 7 млн. человек авиационная подвижность населения не была бы одной из самых низких в стране.

Основные выводы

Россия остается страной с опережающими темпами роста авиационных перевозок, спрос на них остается далеким от насыщения. Темпы роста пассажиропотоков региональных аэропортов хорошо отражают динамику местного социально-экономического развития. Ключевым выявленным статистически значимым фактором, который определяет пассажиропотоки аэропортов, является объем инвестиций в основной капитал.

Уровень авиационной подвижности населения в регионах страны отличается на порядок, до 2025 года различия между регионами сгладятся, но останутся существенными.



Среди староосвоенных районов наиболее слабую динамику в последние годы демонстрирует Урало-Поволжье, что связано со структурными социально-экономическими проблемами территории. Регионам европейской России с низкой авиационной подвижностью населения полезна кооперация для концентрации перевозок в крупных аэропортах и снижения тарифов.

2.3. Итоги работы Российских аэропортов в 2014 году

Итоги работы аэропортов в 2014 году изменили топ-15 крупнейших по пассажиропотоку авиаузлов России: в рейтинг впервые вошел аэропорт Симферополя, который сразу занял девятую позицию. Покинул список аэропорт Владивостока, опустившись с 14-й на 17-ю строчку. ТАСС составил список на основе статистических данных, представленных аэропортами.

Первая пятерка аэропортов осталась неизменной: московский Домодедово лидирует, на втором месте – Шереметьево (аэропорт в 2014 году вышел в категорию 30-миллионников, так что теперь в России два аэропорта с пассажиропотоком более 30 млн человек). Далее следует петербургский Пулково и московский Внуково с показателями 14,26 млн и 12,73 млн обслуженных пассажиров соответственно. На пятой позиции – екатеринбургский аэропорт Кольцово, обслуживший 4,5 млн человек. Все эти авиаузлы показали в 2014 году рост пассажиропотока.

Новосибирский Толмачево сохранил 6-ю позицию в рейтинге, обслужив более 3,9 млн человек. Олимпиада и переориентирование российских туристов на внутренние курорты дали аэропортам Краснодар и Сочи в 2014 году высокий прирост пассажиропотока: плюс 20% в Краснодаре (до 3,4 млн) и плюс 28% в Сочи (до 3,1 млн человек).

Аэропорт Симферополя после присоединения Крыма к России не только вошел в российский топ-15, но и занял 9-ю строчку, обслужив 2,8 млн человек – в 2,3 раза больше показателей аэропорта по итогам 2013 года. *"И, думаю, он может еще продвинуться по итогам сезона 2015 года"*, – дал прогноз министр транспорта Максим Соколов, добавив, что в течение этого года планируется ряд мероприятий по оптимизации обслуживания авиапассажиров в Симферополе.

"Серьезно улучшить существующую аэропортовую инфраструктуру невозможно, – сказал он. – Все-таки аэропорт сегодня принимает в 4 раза больше пассажиров, чем прошлой зимой. Но мы видим, что можно сделать и в этом году, чтобы принять уже не 2,6 млн человек, а выйти за трехмиллионный порог".

Появление в рейтинге крымского аэропорта повлияло на позицию авиаузла Уфы – он опустился на 10-ю позицию с результатом в 2,38 млн человек. Поменялись местами аэропорты Ростова-на-Дону и Самары: по итогам 2014 года самарский "Курумоч" обошел ростовского конкурента по рейтингу, хотя и незначительно – на 35 тыс. пассажиров (итог Самары – 2,377 млн человек).

Поменялись позициями и аэропорты Хабаровска и Красноярска. Красноярский Емельяново в 2014 году пока не показал роста, обслужив 2,066 млн человек – лишь на 1,5 тыс больше, чем годом ранее. Но хабаровский аэропорт продемонстрировал отрицательный результат, снизив пассажиропоток на 2% до 2,038 млн человек. Таким образом, Красноярск вышел на 13-ю строчку, а Хабаровск занял 14-ю.

Наконец, закрывает топ-15 аэропорт Казани. Авиаузлу удалось сохранить 15-ю позицию с 2013 года по двум причинам: из рейтинга "вылетел" аэропорт Владивостока, а сам аэропорт Казани показал 5-процентный рост, обслужив более 1,94 млн человек.

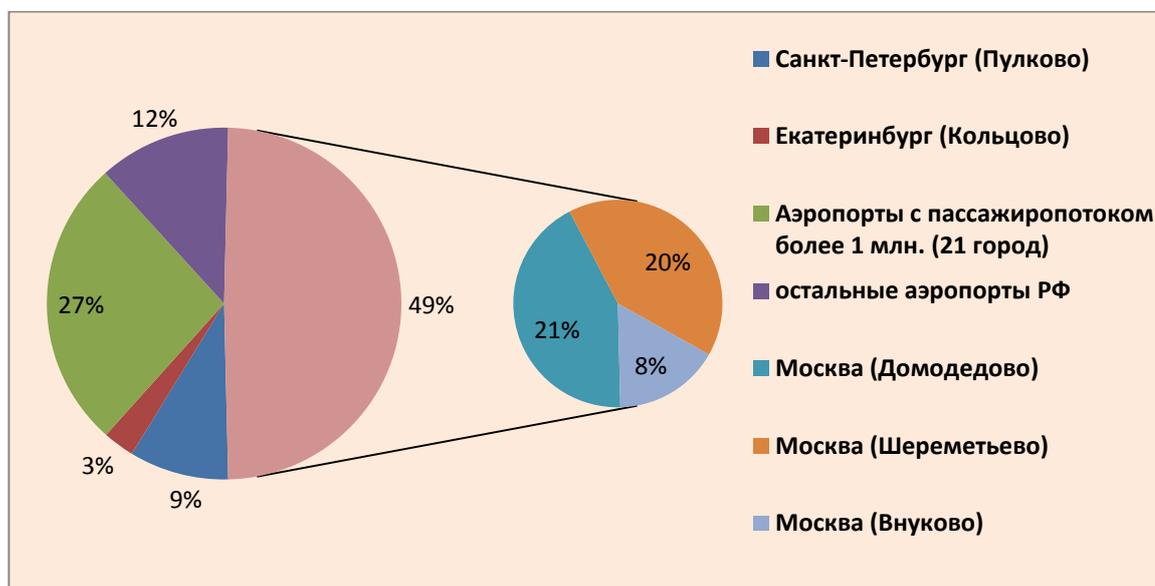
Ближайшим претендентом на вступление в топ-15 сейчас становится аэропорт Минеральных Вод, который в 2014 году показал рост более чем в 30% до 1,92 млн пассажиров. Владивостокский "Кневичи", результаты которого ухудшились на 3% до 1,792 млн человек, опустился в итоге на 17-ю позицию.



"Мы фиксируем рост пассажирооборота не только в аэропортах Московского авиаузла, как это было в предыдущие годы, но и, что особенно заметно, в регионах, – сказал министр транспорта. – Более 10 аэропортов страны показали увеличение объемов авиаперевозок более чем на 20-30%". Например, по данным Минтранса, рост пассажиропотока аэропорта Нижнего Новгорода – 26%, Анапы – 36%, Белгорода – 42%, Грозного – 30%, Пензы – 85%, Курска – в 3 раза.

Список наиболее загруженных пассажирских аэропортов России в 2014 году

Место	Аэропорт	Город	Группа	Пассажиропоток млн. человек
1.	Домодедово	Москва	East Line	33,04
2.	Шереметьево	Москва	МАШ	31,57
3.	Пулково	Санкт-Петербург	-	14,26
4.	Внуково	Москва	-	12,73
5.	Кольцово	Екатеринбург	Аэропорты Регионов	4,526
6.	Толмачёво	Новосибирск	Новпорт	3,957
7.	Пашковский	Краснодар	Базэл Аэро	3,4
8.	Сочи	Сочи	Базэл Аэро	3,1
9.	Симферополь	Симферополь	-	2,8
10.	Уфа	Уфа	-	2,381
11.	Курумоч	Самара	Аэропорты Регионов	2,377
12.	Ростов-на-Дону	Ростов-на-Дону	Аэропорты Регионов	2,342
13.	Емельяново	Красноярск	Базэл Аэро	2,066
14.	Новый	Хабаровск	ООО "Кварц-Инвест"	2,038
15.	Казань	Казань	-	1,942
16.	Минеральные Воды	Минеральные Воды	Аэроинвест	1,922
17.	Кневичи	Владивосток	МАШ	1,792
18.	Иркутск	Иркутск	-	1,713
19.	Храброво	Калининград	Аэроинвест	1,46
20.	Баладино	Челябинск	Новпорт	1,404
21.	Рощино	Тюмень	Новпорт	1,369
22.	Сургут	Сургут	-	1,358
23.	Большое Савино	Пермь	Новпорт	1,319
24.	Стригино	Нижний Новгород	Аэропорты Регионов	1,132
25.	Омск-Центральный	Омск	-	1,045
26.	Витязево	Анапа	Базэл Аэро	1,0
27.	Якутск	Якутск	-	0,870
28.	Хомутово	Южно-Сахалинск	-	0,854
29.	Новый Уренгой	Новый Уренгой	-	0,817
30.	Талаги	Архангельск	-	0,801
	Все остальные аэропорты России			15,615
	Итого			157,0

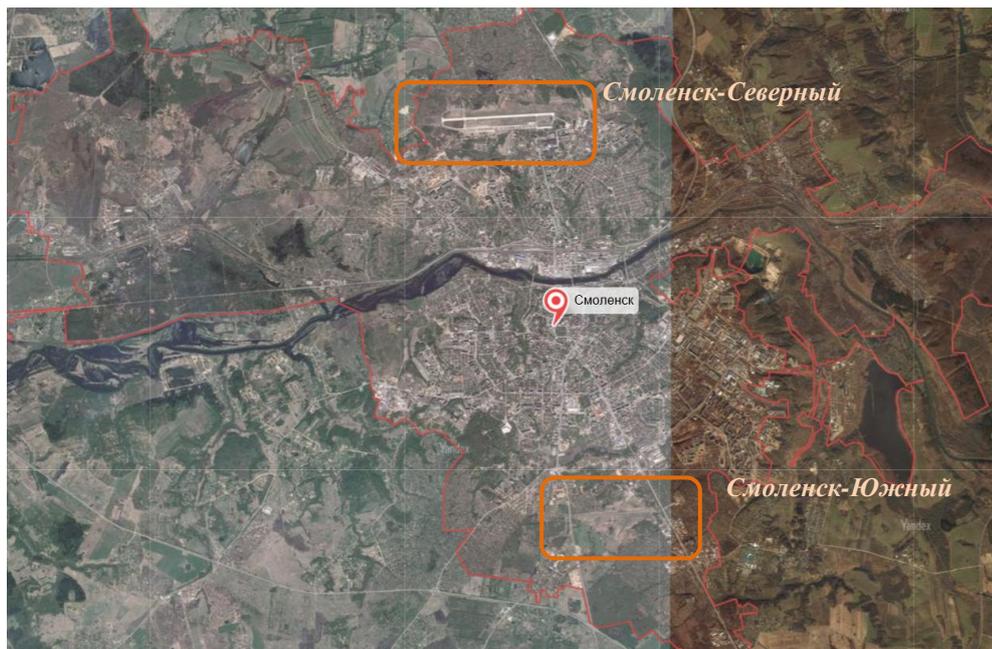




2.4. Анализ текущего состояния и перспектив развития авиасообщения г. Смоленска и Смоленской области.

Обзор аэропортов Смоленска

В границах города Смоленск располагается 2 аэродрома: Смоленск-Северный и Смоленск-Южный. На данный момент ни один из них не функционирует.



Смоленск-Северный – экспериментальный (испытательный) аэродром в городе Смоленск, расположенный в 3 км севернее железнодорожной станции Смоленск.

Аэродром 1 класса, способен принимать самолёты Ил-76, Ту-154 и более лёгкие с ограничениями по классификационному числу ВПП, а также вертолёты всех типов.

Является аэродромом совместного базирования: здесь базируются экспериментальная лётно-испытательная станция Смоленского авиазавода и авиационная комендатура ВВС РФ. В 2009—2010 годах аэродром эпизодически использовался для приёма гражданских воздушных судов по разовым разрешениям Росавиации.

История

Основан в начале 1920-х годов.

С 1946 по 2009 годы на аэродроме дислоцировался 103-й гвардейский Красносельский Краснознамённый военно-транспортный авиационный полк имени Героя Советского Союза В. С. Гризодубовой (с 1970-х годов на его вооружении состояли самолёты Ил-76М, Ил-76МД). В октябре 2009 года полк был расформирован (самолёты переданы на военные аэродромы Оренбург-2 и Таганрог). Боевое знамя и почётное наименование полка переданы в сформированную авиационную базу 1-го разряда, которая находится рядом с городом Оренбург (на аэродроме Оренбург-2).

С 1951 по 1998 годы здесь также базировались самолёты 401-го и 871-го истребительных авиационных полков (в 1980—1990-х годах МиГ-23, Су-27, МиГ-29).

В 2011 году СМИ сообщали, что к 2013 году возможна реконструкция аэродрома Смоленск-Северный и создание на его основе международного аэропорта, способного принимать



современные самолёты Airbus A320. В начале 2012 года аэродром передан от Министерства Обороны РФ в ведение администрации Смоленской области. 15 августа 2014 года распоряжением Правительства РФ аэродром был переведён из государственных в экспериментальные и в ведение Минпромторга РФ.

Смоленск-Южный – бывший аэропорт города Смоленск.

Аэропорт выведен из эксплуатации в начале 2000-х годов, по состоянию на 2012 год используется как спортивный аэродром для полётов спортивной авиации (свидетельство о регистрации государственного аэродрома № 183 от 2010 г.) и посадочная площадка при проведении авиационных работ (посадочная площадка с наименованием «Смоленск (Тихвинка)» зарегистрирована в МТУ ВТ ЦР 07.11.2011 г. в существующих границах аэродрома «Смоленск (Южный)»).

Аэродром передан в бессрочное пользование Смоленскому региональному отделению ДОСААФ России. Оператором аэродрома является Смоленский аэроклуб «Полёт». На аэродроме базируется также ЗАО «Смоленскаэротранс».

Вблизи города имеется ещё один аэродром (военный) «Смоленск-Северный»; возможно, на его основе в перспективе будет создан новый аэропорт Смоленска.

История

Аэродром ранее был способен принимать самолёты Як-40, Ан-24 и все более лёгкие (максимальная масса воздушного судна 24 т), а также вертолёты любых типов.

Смоленским объединённым авиаотрядом (287 Лётный отряд УГАЦиА) эксплуатировались:

самолёты Л-410, (Л-410МУ с бортовыми номерами 67200,67201,67202,67203,67204,67205,67206 (потерпел аварию 03.08.1979 года в аэропорту Ржевка) 67207,67208 Л-410УВП с бортовыми номерами 67106,67107,67108,67109,67133,67495,67496 Л-410УВП-Э с бортовыми номерами 67611,67612,67619,67620,67639,67641,67657) на которых в 1970-1980-х годах выполнялись регулярные авиарейсы в ряд городов СССР: Брянск, Воронеж, Днепропетровск, Новгород, Москва, Великие Луки, Пенза, Тула, Саратов, Санкт-Петербург, Гомель, Черкассы, Мариуполь, Киев, Липецк, Минск.

В 2008 году властями смоленского региона высказывались предположения о восстановлении работы аэропорта и проведении его модернизации.

Смоленск (Южный)		
Страна:	Россия	
Регион:	Смоленская область	
Тип:	Спортивный	
Код ИКАО:	УУБС (UUBS)	
Код ИАТА:	LNX	
Расположение:	Смоленск, 2 км. южнее Смоленска	
Высота:	+221 м.	
Координаты	54°44'42" с. ш. 32°03'54" в. д. / 54.74500° с. ш. 32.06500° в. д. / 54.74500; 32.06500 (G) (O)	
Местное время:	UTC +4	
Время работы	Светлое время суток	
Взлётно-посадочные полосы (ВПП)		
Номер	Размер	Покрытие
08/26	1600 x 39 м.	асфальтобетон



Других аэродромов аналогичного класса в эксплуатируемом или не эксплуатируемом состоянии в пределах Смоленской области НЕТ.

Ближайшие действующие аэропорты относительно г. Смоленск

Местонахождение аэропорта	Расстояние от г. Смоленска	Уровень эксплуатируемости
Витебск (Беларусь)	115 км.	Слабоэксплуатируется
Брянск	225 км.	Слабоэксплуатируется
Гомель (Беларусь)	260 км.	Слабоэксплуатируется
Калуга	280 км.	Слабоэксплуатируется
Минск (Беларусь)	280 км.	Эксплуатируется 2,59 млн. пассажиров в год (2014)
Москва (Внуково)	350 км.	Эксплуатируется 12,73 млн. пассажиров в год (2014)

Спрос на развитие аэропорта Смоленска

Запрос на создание аэропорта в г. Смоленске существует с нескольких направлений:

- Жители региона – жители региона не имеют прямого доступа к авиационному сообщению, что ограничивает их мобильность. Основными воздушными воротами для них является Московский авиаузел или аэропорт г. Минск (Беларусь), что при планировании поездки в зависимости места проживания увеличивает время в пути на 5 и более часов (в некоторых случаях более 12 часов).
- Бизнеса региона – создание и развитие регионального аэропорта создаст импульс для развития бизнеса, повысит привлекательность региона для инвестиций. Повысит мобильность деловых кругов региона.
- Туризма – организация прямого сообщения с регионами России и Зарубежья повышает привлекательность региона для внутреннего и международного туризма, а так же повышает мобильность местного населения ориентированного на туристические поездки.
- Транзитный пассажиропоток – так как значительный пассажиропоток между региональными центрами РФ и при поездках зарубеж осуществляется транзитом через Московский авиаузел, имеется востребованность среди транзитных пассажиров на более удобные маршруты как по расстоянию так и по времени стыковки рейсов. Перспективный аэропорт Смоленска имеет потенциал для создания транзитного хаба ориентированного на перелёты в направлении Европы или внутрирегионального (центральный федеральный округ) сообщения.



Основные положительные (плюсы) и отрицательные (минусы) стороны строительства в г. Смоленске аэропорта.

Сильные стороны проекта (плюсы проекта)	Слабые стороны проекта (минусы проекта)
Слабо развито региональное сообщение. Имеется спрос на прямые перелёты минуя Московский авиаузел	Численность населения города и Смоленской области (до 1 млн. чел.) не обеспечивает постоянного и крупного пассажиропотока в направлении других городов.
Наиболее удобное расположение г. Смоленск для транзитных перелётов в Европу и обратно в города России	Близкое расположение Московского авиаузла с развитой сетью маршрутов.
Высокая загруженность Московского авиаузла с высокой стоимостью обслуживания.	Отсутствие в регионе реализуемых или реализованных крупных инвестиционных проектов.
Существующий спрос на аэропорты с хорошей инфраструктурой и низкой стоимостью обслуживания на небольшом удалении от Москвы	Высокая доля ЖД перевозок в общем пассажиропотоке региона что связано с нахождением города на ж.д. магистрали Москва – Минск - Варшава

Концепция проекта

Основные направления (блоки) реализация которых позволит создать аэропорт пользующийся спросом и приносящий стабильный доход.

1. Создание транзитного хаба в направлении Европы и обратно. Основным аспектом данного блока является создание развитой сети авиасообщения со странами Европы (на расстоянии до 2500 км.).
2. Создание регионального хаба. Организация авиасообщения г. Смоленска с административными центрами (на расстоянии до 2500 км.).
3. Организация на базе создаваемого аэропорта пересадочного узла ориентированного на стыковку авиа и ЖД транспорта, а так же организация автобусного сообщения с районными центрами Смоленской области и прилегающих областей. Целью является создание транспортной доступности аэропорта для пассажиров.
4. Создание на базе аэропорта «Зоны благоприятной воздушной гавани» для авиакомпаний. Что будет достигнуто за счёт низких аэропортовых сборов, создание высококлассной технической базы для обслуживания воздушных судов.
5. Создание комплекса с высоким уровнем доходов от не аэропортовой деятельности. В комплекс международного аэропорта Смоленск-Южный будут входить ТРЦ (торгово-развлекательный центр), гостиничный комплекс.

Реализация на базе аэропорта предложенных составляющих обеспечит:

- привлекательность аэропорта Смоленска для, бюджетных и региональных авиакомпаний;
- привлекательность для пассажиров как альтернативного авиационного хаба для транзитных перелётов.



3. ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА

Контекст создания «МА-Смоленск»

С целью создания высококлассного и технически оснащённого многофункционального аэропортового комплекса «МА-Смоленск» ООО ПСК «Новый проект» предполагает на базе существующего аэродрома «Смоленск Южный» осуществить комплекс мероприятий:

- ✓ Снос существующих построек и сооружений находящихся в зоне строительства нового аэропортового комплекса;
- ✓ Реконструкция существующей ВПП длиной 1600 м. и шириной 39 м. с расширением полосы до размеров 1800 x 40 метров;
- ✓ Устройство перрона для стоянки крупных ВС и сеть рулёжных дорожек для перемещения ВС;
- ✓ Устройство перрона и ангара для стоянки и хранения ВС малой авиации (вертолёты, самолёты);
- ✓ Строительство здания аэровокзала, в котором будут размещаться
 - зона внутренних авиалиний, пропускной способностью 250 чел/час
 - зона международных авиалиний, пропускной способностью 100 чел/час
 - зона бизнес авиации
 - зона таможенного и пограничного оформления
 - зона торговли;
 - зона общественного питания;
 - зона досуга
- ✓ Строительство комплекса технического обслуживания и ремонта ВС;
- ✓ Строительство топливозаправочного комплекса;
- ✓ Строительство пожарного депо;
- ✓ Строительство объектов служб эксплуатации зданий, коммуникаций, ВПП и аэродромной инфраструктуры;
- ✓ Строительство КДП (командно диспетчерский пункт) и радиолокационного центра;
- ✓ Строительство автотранспортного предприятия аэродромной техники;
- ✓ Строительство ТЭС (теплоэлектростанции) для автономного электроснабжения
- ✓ Строительство автомобильных подъездных путей;
- ✓ Строительство комплекса зданий:
 - здание АБК (административно бытовой корпус аэропорта)
 - здание паркинга на 400 м/м
 - зданий гостиницы на 150 номеров

Общая характеристика «МА-Смоленск»:

- Общая площадь «МА-Смоленск» на которой размещается обширный комплекс технических средств и сооружений занимает площадь – 100 - 150 Га
- Проектная пропускная способность комплекса составляет
 - по пассажирообороту до 1 800 000 чел./год
- Максимальная пропускная способность комплекса по пассажиропотоку:
 - внутреннее сообщение до 250 чел/час.



НОВЫЙ ПРОЕКТ

ПРОЕКТНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ

Россия, 105066, г. Москва, ул. Новорязанская, д.30А
тел./факс: +7(495) 663 2066, www.newchallenge.ru

- международное сообщение до 100 чел/час.
- Тип принимаемых судов: Sukhoi Superjet 100, Ан 148 и более мелкие суда, так же вертолеты всех типов.

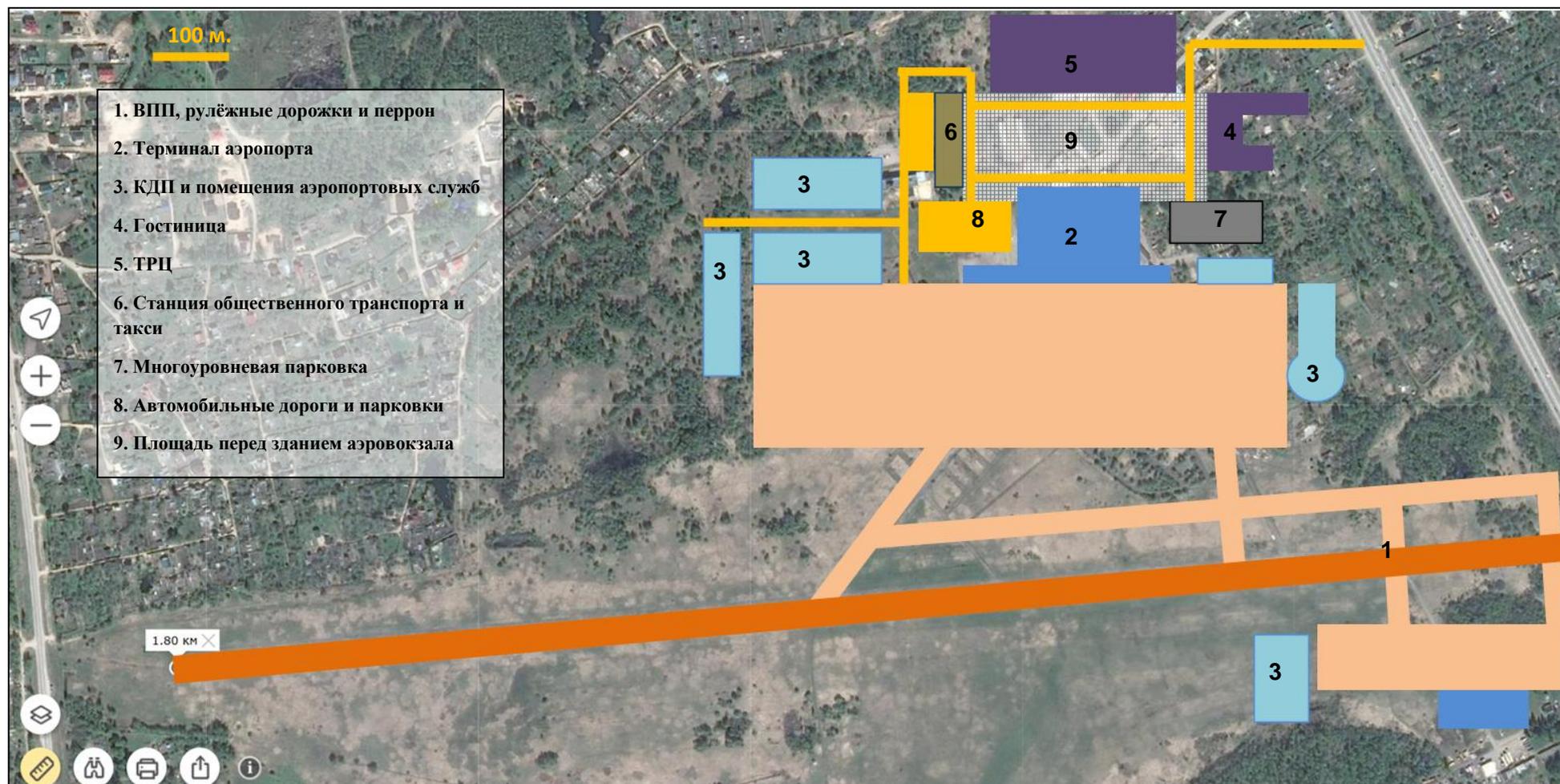
Международный аэропорт Смоленск Южный		
Страна:	Россия	
Регион:	Смоленская область	
Тип:	Гражданский	
Код ИКАО:		
Код ИАТА:		
Расположение:	Смоленск, 2 км. южнее Смоленска	
Высота:	+222 м.	
Координаты	54°44'42" с. ш. 32°03'54" в. д. / 54.74500° с. ш. 32.06500° в. д. / 54.74500; 32.06500 (G) (O)	
Местное время:	UTC +4	
Время работы	Круглосуточно	
Взлётно-посадочные полосы (ВПП)		
Номер	Размер	Покрытие
08/26	1800 x 40 м.	асфальтобетон

Основные структурные элементы «МА-Смоленск»:

1. ВПП (1800 x 40);
2. Перрон и рулёжные дорожки;
3. КДП, аэропортовые служебные, коммуникационные и инженерные сооружения;
4. Комплекс обслуживающих, эксплуатирующих и вспомогательных служб;
5. Здание аэропорта;
6. Погранично-таможенный терминал;
7. Комплекс многофункциональных сооружений различной направленности (АБК, гостиница, паркинг);
8. Подъездные и объектные автомобильные дороги.



Рис. 1. Схема генерального плана «МА-Смоленск»





Месторасположение «МА-Смоленск»

Для размещения «МА-Смоленск» проектом предусматривается использовать земельный участок в черте города общей площадью около 100 - 150 Га.

На данном участке на данный момент располагается Аэропорт Смоленск-Южный, используется как спортивный аэродром.

Рис. 2. Местоположение участка





Рис. 3. Границы участка





Рис. 4. Зона действия региональной авиации с местом базирования в г. Смоленск

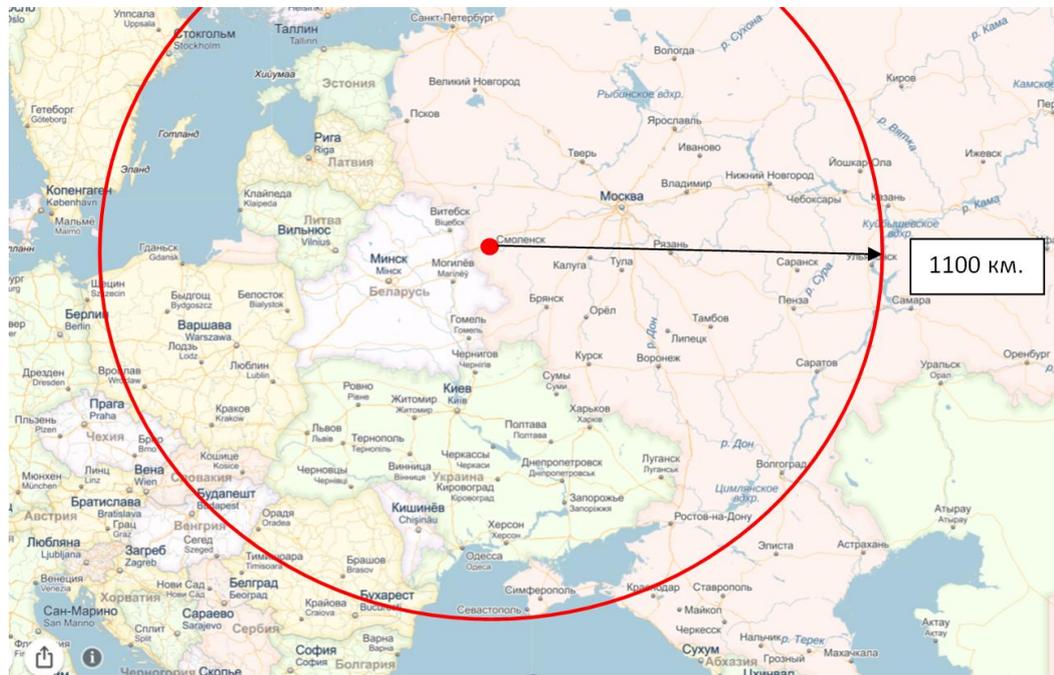


Рис. 5. Основная зона покрытия маршрутной сети из аэропорта Смоленска после реконструкции.





Функциональный состав объекта

Ключевыми потребителями услуг «МА-Смоленск» являются, жители и гости г. Смоленска и Смоленской области, транзитные пассажиры, организации осуществляющие пассажирские перевозки, компании выполняющие почтово-грузовые перевозки. С учётом того что аэропорт будет представлять из себя многофункциональный комплекс его услугами будут пользоваться так же торговые организации осуществляющие торговую деятельность на территории «МА-Смоленск» или торгового центра входящего в зону развития аэропорта, транспортные организации осуществляющие перевозку пассажиров и грузов для обеспечения нужд аэропорта и входящих в зону его развития организаций осуществляющих не аэропортовую деятельность.

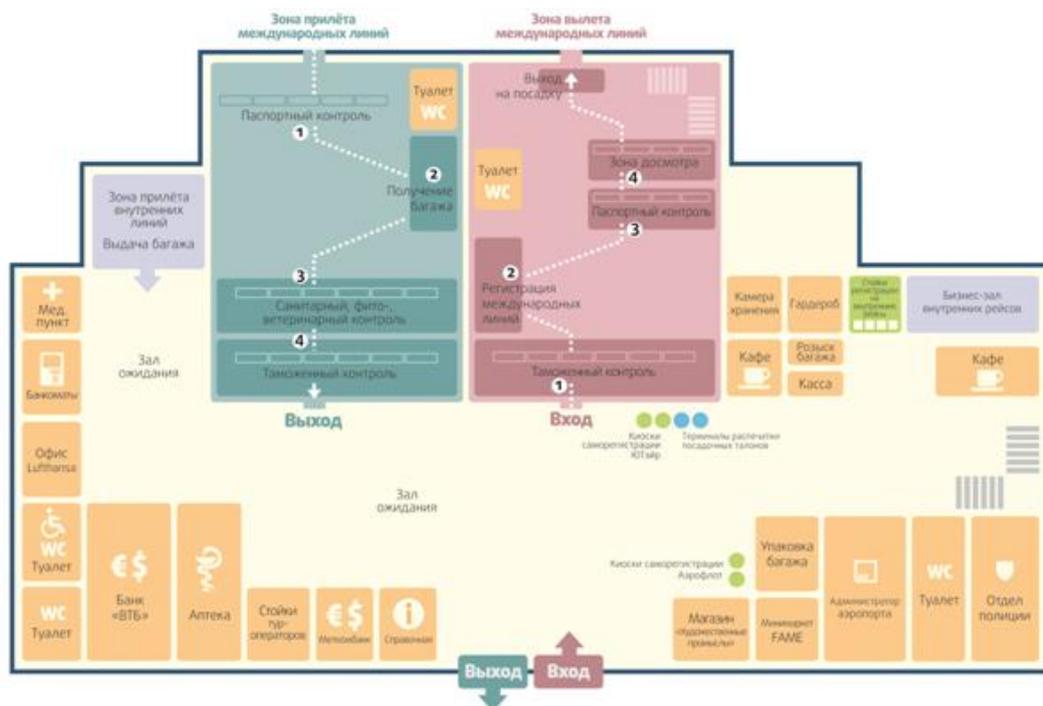
В соответствии с функциональными задачами, территория «МА-Смоленск» будет разделена на несколько зон:

- терминал аэропорта для организации перелётов пассажиров,
- зона торговли и проведения досуга,
- автобусная станция городского и междугороднего сообщения,
- зона контроля, обслуживания и функционирования всего комплекса.

Общая площадь земельного участка, занимаемая всем комплексом, составит 100 - 150 Га.

1. Терминал аэропорта является основной функциональной зоной «МА-Смоленск» и предназначен для обслуживания прилетающих и вылетающих пассажиров, обработки багажа пассажиров, пограничного и таможенного оформления пассажиров международных рейсов, организации досуга пассажиров на период ожидания вылета или встречи прилетающих рейсов.

Концепция размещения зон аэропорта





НОВЫЙ ПРОЕКТ

ПРОЕКТНО СТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ

Россия, 105066, г. Москва, ул. Новорязанская, д.30А
тел./факс: +7(495) 663 2066, www.newchallenge.ru

2. Зона торговли и проведения досуга. Данная зона будет сгруппирована в торгово-развлекательный комплекс, и являться основным объектом для получения не авиационных доходов. Торговый центр будет объединен с аэропортом общей площадью и оформлен в едином архитектурном стиле

Торговый центр будет включать в себя:

- продуктовый гипермаркет
- строительный гипермаркет
- торговые зоны для размещения торговых площадей малой площади
- досуговая зона (включая кинотеатр, игровую зону, детскую зону с анимацией)
- зона общественного питания (ресторанный дворик)
- зона бытовых услуг





6. Зона контроля, обслуживания и функционирования.

Данная зона объединяет в себе все технические, эксплуатационные и вспомогательные комплексы (объекты) аэропорта обеспечивающих его бесперебойное функционирование и безопасность.

Основные из них:

- Контрольно диспетчерский пункт (КДП) включая радиолокационный комплекс
- Единый центр информатизации, безопасности и управлением «МА-Смоленск»
- Комплекс обслуживания и эксплуатации ВПП и аэродромной инфраструктуры
- Объекты служб эксплуатации зданий, коммуникаций и объектов «МА-Смоленск»
- Резервная электрогенерирующая установка
- Комплекс технического обслуживания и ремонта воздушных судов
- Топливозаправочный комплекс
- Пожарное депо и пост МЧС
- Автотранспортное предприятие по обеспечению аэропорта специальной аэродромной техникой





Аэродромная техника

Аэродромная техника — средства подготовки и обслуживания аэродромов, средства наземного обеспечения полётов (технического обслуживания) и специальные автомобили коммерческого обслуживания ЛА, иначе - средства аэродромно-технического обеспечения (АТО) - специальная автомобильная техника, прицепы и установки. Бывает специально разработанной для аэродромов или серийной автотехникой, доработанной для выполнения специфических задач. Техника должна быть окрашена в белый или просто яркие, хорошо заметные цвета.

Средства наземного обеспечения полётов (технического обслуживания воздушных судов)

Автомобили, прицепы и установки, используемые для непосредственного обслуживания и подготовок к полётам летательных аппаратов. Некоторые основные типы автотехники:

- Топливозаправщики:
- Маслозаправщики
- Моторные подогреватели и кондиционеры
- Аэродромные передвижные (пусковые) агрегаты
- Гидравлические установки
- Газозаправщики
- Тягачи (в качестве буксировщиков небольших самолётов и вертолётов может использоваться практически любая аэродромная автотехника)
- Передвижные лаборатории и мастерские
- Транспортные машины
- Другие спецмашины

Средства обслуживания аэродромов

Автомобильная и автотракторная техника, предназначенная для поддержания в рабочем состоянии аэродрома. Как правило, оборудуется жёлтыми проблесковыми огнями.

- Роторный снегоочиститель
- Вакуумно-уборочная машина (пылесос),
- Тепловая машина (ветродуйка).
- Поливомоечная машина
- Универсальная уборочная машина аэродромов
- Стандартный пожарный автомобиль



НОВЫЙ ПРОЕКТ

ПРОЕКТНО СТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ

Россия, 105066, г. Москва, ул. Новорязанская, д.30А
тел./факс: +7(495) 663 2066, www.newchallenge.ru

- Специальный аэродромный пожарный автомобиль
- Прожекторная установка (посадочный дуговой прожектор)
- Разметочная машина

Спецавтотранспорт коммерческого обслуживания воздушных судов

- Самоходный пассажирский трап
- Тележка грузовая (багажная). Грузоподъемность 1500 кг.
- Автолифт на шасси грузовика
- Автомобиль с подъемным кузовом
- Колёсный трактор в стандартной комплектации
- Автомобиль сопровождения - легковая машина или микроавтобус любого типа, предназначена для встречи и сопровождения (лидирования) при рулении пассажирских лайнеров
- Перронный автобус - транспортное средство для организованного перемещения пассажиров к самолёту и обратно.

Изображение аэродромной техники





Проектные решения создания Международного аэропорта Смоленск - Южный «МА-Смоленск»

Рис. 6. Планировка местности







Рис.7. Транспортная инфраструктура «МА-Смоленск»
(Позиционирование относительно г. Смоленск)

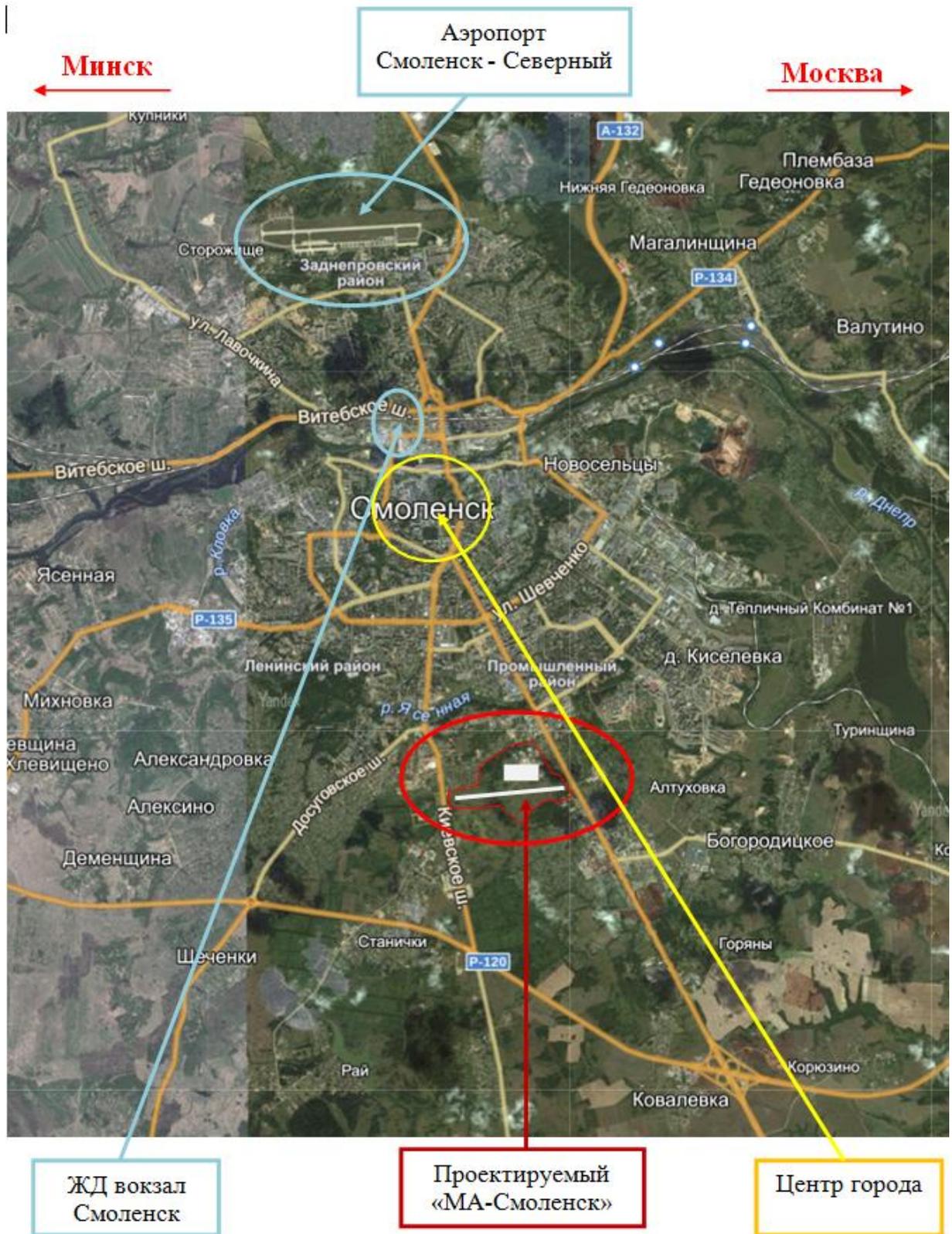




Рис. 8. Концепция здания аэропорта (Вариант 1)



Рис. 9. Концепция здания аэропорта (Вариант 1)





Рис. 10. Концепция здания аэропорта (Вариант 2)



Рис. 11. Концепция здания аэропорта (Вариант 2)





Рис. 12. Концепция здания аэропорта (Вариант 2)



Рис. 13. Перспективный вид аэропорта





Рис. 14. Перспективный вид внутреннего устройства аэропорта



Рис. 15. Перспективный вид внутреннего устройства аэропорта





Рис. 16. Перспективный вид внутреннего устройства аэропорта



Рис. 17. Перспективный вид внутреннего устройства аэропорта





НОВЫЙ ПРОЕКТ

ПРОЕКТНО СТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ

Россия, 105066, г. Москва, ул. Новорязанская, д.30А
тел./факс: +7(495) 663 2066, www.newchallenge.ru

Рис. 18. Перспективный вид внутреннего устройства аэропорта



Рис. 19. Перспективный вид внутреннего устройства аэропорта

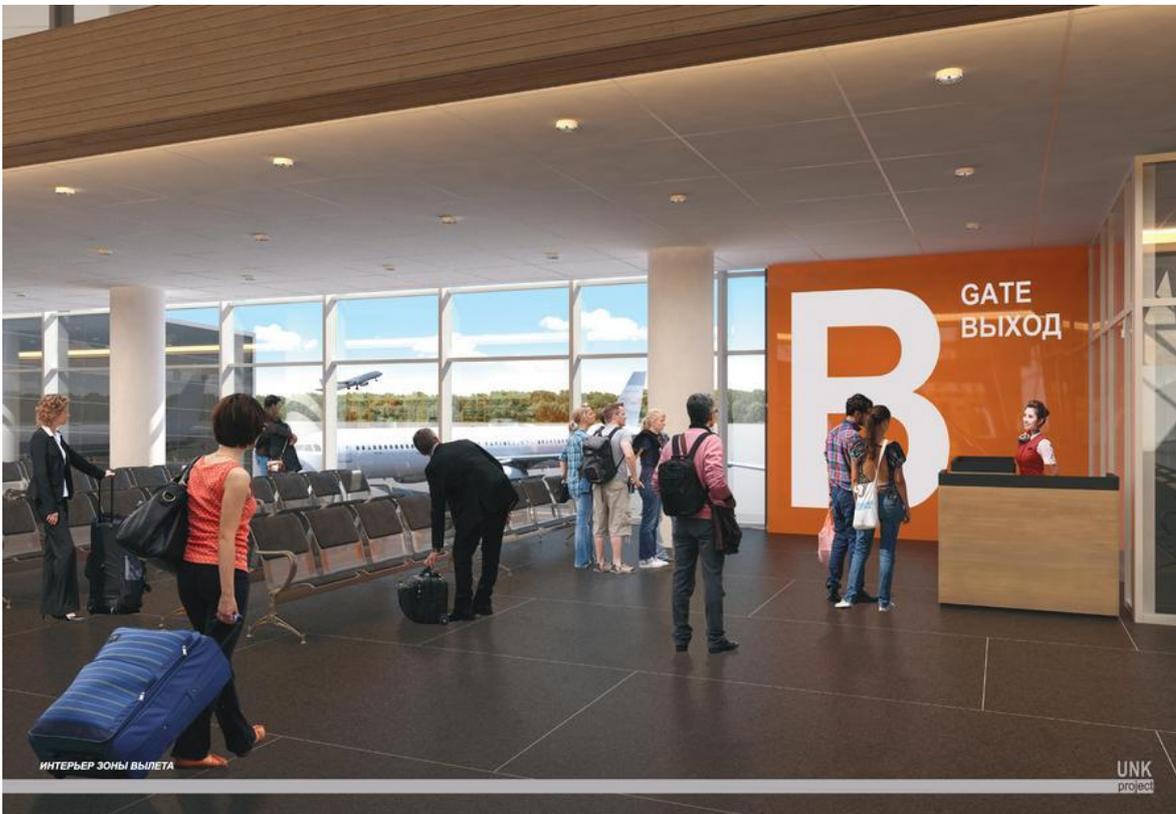




Рис. 20. Перспективный вид внутреннего устройства аэропорта



Рис. 21. Перспективный вид внутреннего устройства аэропорта





Ожидаемые сроки и этапы реализации

Расчетный срок строительства «МА-Смоленск» 2 года. При условии начала реализации проекта в первой половине 2016 году без учёта срока выполнения проектных и предпроектных работ, в 2018 году планируется передача объекта эксплуатирующей организации. Цель Заказчика – предоставить полный комплекс услуг операторам в оптимальные сроки и обеспечить условия для развития услуг с добавленной стоимостью и технического сервиса, которые в свою очередь обеспечивают дополнительную прибыль. Данные по функциональной структуре зон и срокам финансирования строительства приведены в Таблице.

Таблица. Инвестиционный план строительства «МА-Смоленск»
(предварительная ожидаемая стоимость)

Наименование модуля год реализации проекта	Финансирование строительства «МА-Смоленск» по годам, в млн. руб.		Сумма в млн. руб.
	1-й год	2-й год	
Снос существующих зданий и сооружений планировка территории, организация строительного городка	150,0	0	150,0
Реконструкция и расширение существующей ВПП, строительство рулёжных дорожек и перрона для стоянки ВС	623,55	800,0	1 423,55
Строительство терминала аэропорта	500,0	565,0	1 065,0
Строительство контрольно диспетчерского пункта	48,75	100,0	148,75
Строительство административно бытового комплекса и включая центр контроля и управления всем комплексом	100,0	110,0	210,0
Сооружение объектов обслуживания, эксплуатации и функционирования «МА-Смоленск» (в т.ч. резервная электростанция, топливозаправочный комплекс, пожарное депо, АТП спец техники, комплекс технического обслуживания и ремонта ВС)	200,0	295,0	495,0
Терминал для частной и бизнес авиации	52,5,0	100,0	152,5,0
Торгово-развлекательный центр	695,0	900,0	1 595,0
Гостиница	242,5	300,0	542,5
Автостанция	19,0	20,0	39,0
Многоуровневый паркинг	55,0	100,0	155,0
Дороги и парковки для автотранспорта	11,35	100,0	111,35
Обустройство площади аэропорта	0	25,0	25,0
Инженерные коммуникации и ограждение	15,0	100,0	115,0
Всего:	2 712,65	3 515,0	6 227,65



Детализация расходов

1. Реконструкция ВПП и строительство рулѐжных дорожек и перрона

Основные пункты выполнения работ:

- реконструкция существующей ВПП 1600x39
- расширение существующей ВПП до размеров 1800x40
- строительство перрона и рулѐжных дорожек

Общий объѐм выполняемых работ оценивается в объѐме 275 000 м², из которых 62400 м² реконструкция существующей ВПП, 12100 м² существующий перрон.

Расходы проектом предусматриваются в следующем размере:

- - при реконструкции 3500 руб./м²
- - при устройстве новой ВПП, рулѐжной дорожки или перрона 7100 руб./м²

Расходы проекта на реконструкцию и строительство предварительно оцениваются в размере:

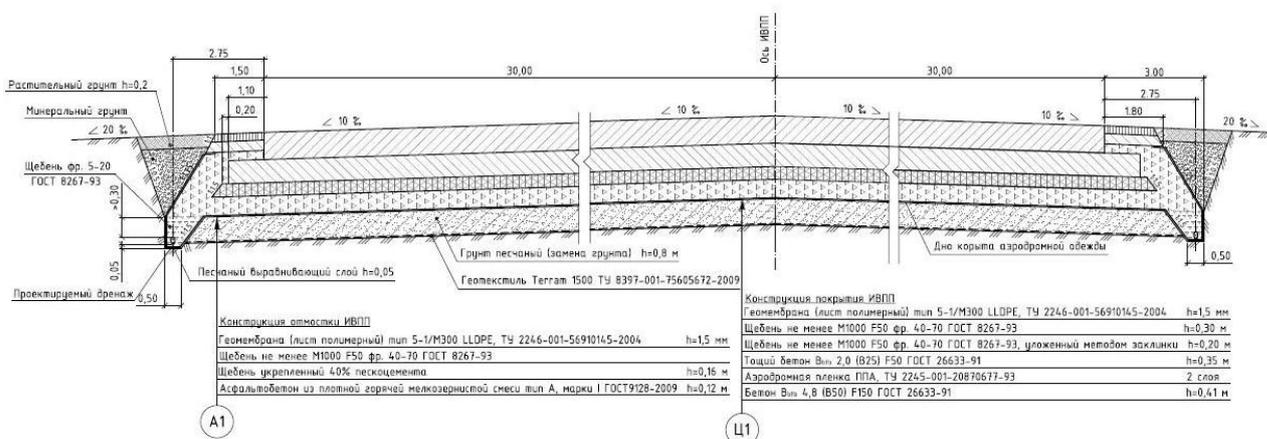
$$62400 + 12100 = 74\ 500 * 3500 = 260\ 750 \text{ тыс. руб.}$$

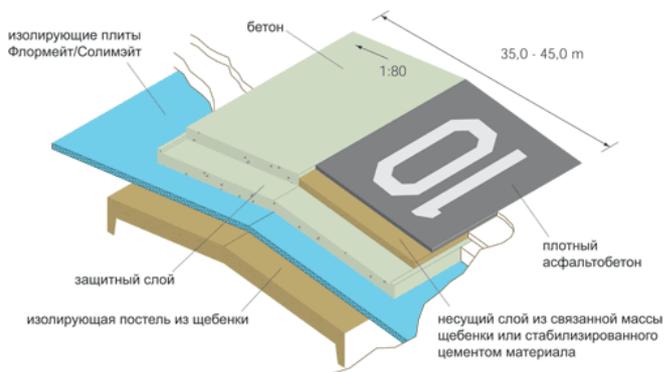
$$275000 - 74500 = 200\ 500 * 7100 = 1\ 423\ 550 \text{ тыс. руб.}$$

Итого 1 684,3 млн. руб.

КОНСТРУКТИВНЫЙ РАЗРЕЗ ПОКРЫТИЯ ИВПП
(группа участков покрытий А)

1-1
Мг 1:100, М6 1:50





2. Строительство терминала аэропорта

Общая площадь нового терминала «МА-Смоленск» составит 35 500 м²

Стоимость строительства оценивается на уровне 30 000 руб./м²

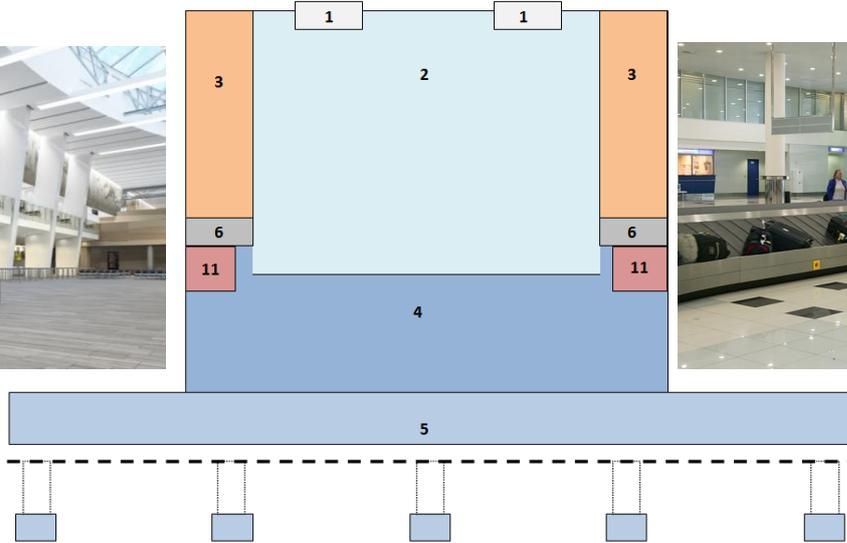
Общая стоимость строительства составит: $35500 * 30\ 000 = 1\ 065,0$ млн. руб.

Терминал аэропорта будет разделён функциональные зоны:

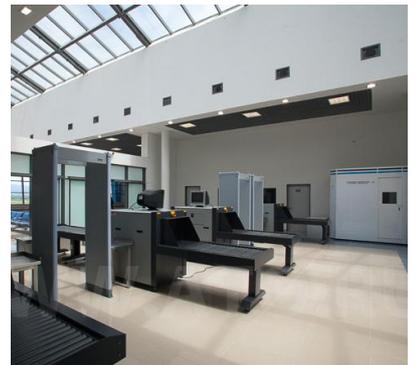
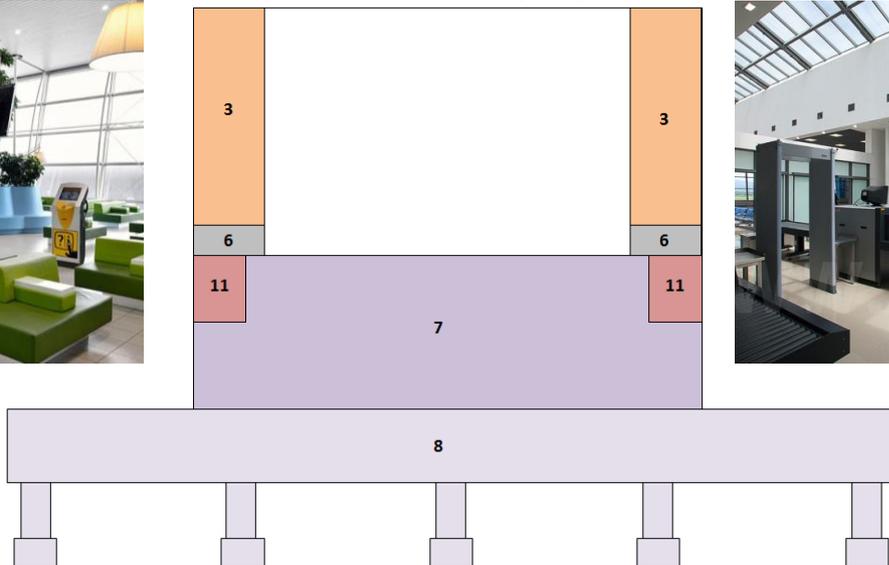
- Зона входа / выхода в здание аэропорта – зона досмотра (1)
- Зал ожидания (2)
- Зона торговли и оказания услуг (3)
- Зона обслуживания вылетающих пассажиров – регистрация, кассы продажи билетов, приёмка багажа (4)
- Зона обслуживания прилетающих пассажиров – паспортный и таможенный контроль, зона выдачи багажа (5)
- Зона перемещения между этажами – лестницы, лифты, эскалаторы (6)
- Зона контроля вылетающих пассажиров – зона досмотра, зона таможенного и паспортного контроля, зона обслуживания бизнес класса (7)
- Зона пассажиров прошедших регистрацию – зал ожидания, зона беспошлинной торговли, санитарная зона, зона общественного контроля, выходы на посадку (8)
- Зона для размещения точек общественного питания – рестораны, кафе (9)
- Зоны досуга и отдыха, детская зона (10)
- Санитарная зона – туалет, комната для маломобильных групп пассажиров, комната матери и ребёнка, медпункт (11)



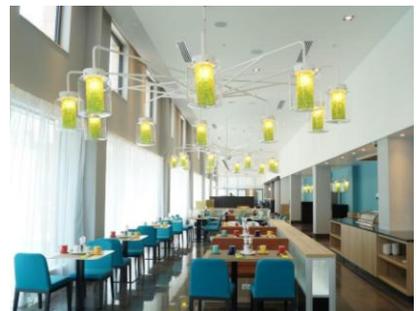
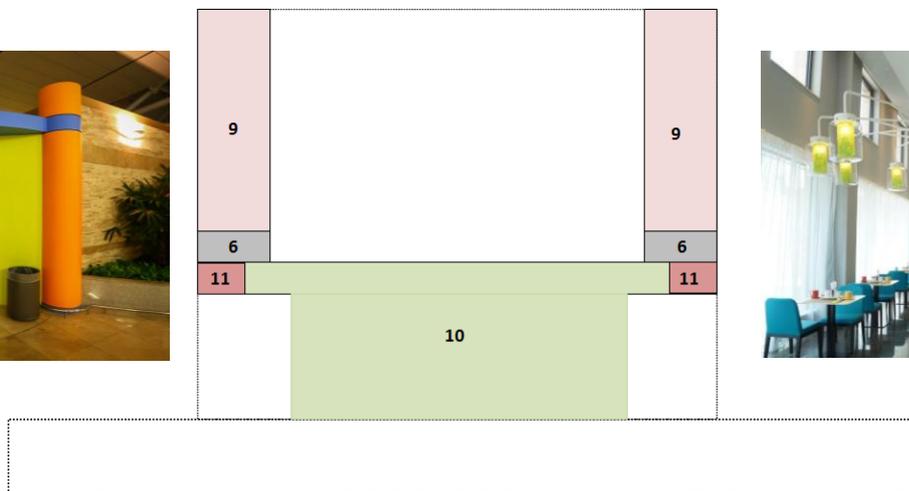
Зоны 1-го этажа аэропорта



Зоны 2-го этажа аэропорта



Зоны 3-го этажа аэропорта



3. Строительство контрольно диспетчерского пункта аэропорта

Для размещения контрольно диспетчерского пункта (КДП) и вспомогательных служб предполагается осуществить строительство здания общей площадью 4250 м²

Стоимость строительства здания 35 000 руб./м²

$4250 \times 35\,000 = 148,75$ млн. руб.

4. Строительство административно-бытового комплекса и центра управления аэропортом

Для размещения служб административно бытового обеспечения аэропорта, и ЦКУ (центр контроля и управления) всего аэропортового комплекса предусматривается строительство отдельного здания общей площадью 6 000 м².

Стоимость строительства здания составит 35 000 руб./м²

$6000 * 35\,000 = 210,0$ млн. руб.





5. Строительство технических и обслуживающих сооружений аэропорта

Сооружение объектов обслуживания, эксплуатации и функционирования «МА-Смоленск» проектом объединены в общий комплекс зданий и сооружений расположенных по территории всего комплекса в соответствии с функциональной необходимостью.

Общая площадь зданий и сооружений составит 22 500 м² и в соответствии с проектом включает в себя:

- резервную электростанцию для обеспечения «МА-Смоленск» электроэнергией
- топливозаправочный комплекс
- пожарное депо
- АТП (автотранспортное предприятие) спец техники для обслуживания потребностей аэропорта
- здания предназначенные для технического обслуживания и ремонта ВС
- складские и вспомогательные помещения

Стоимость строительства зданий и сооружений оценивается проектом в размере 20000 руб./м²

$22\,500 * 22000 = 495,0$ млн. руб.





6. Строительство терминала для частной и бизнес авиации

Для обслуживания владельцев частных самолётов или клиентов малой бизнес авиации на территории «МА-Смоленск» предусматривается строительство отдельного терминала. Для стоянки и обслуживания ВС частной и бизнес авиации предусматривается строительство отдельного ангара.

Общая площадь терминала составит 2000 м²

Общая площадь ангара 2500 м²

Стоимость строительства сооружений для обслуживания частной и бизнес авиации проектом оценивается на уровне:

Строительство терминала 45 000 руб./м²

Строительство ангара 25 000 руб./м²

Итого $2000 * 45\ 000 + 2500 * 25000 = 152,5$ млн. руб.





7. Строительство торгово-развлекательного центра

Для формирования источника не авиационных доходов в составе аэропортового комплекса «МА-Смоленск» проектом предусматривается строительство торгово-развлекательного центра (ТРЦ) общей площадью 58 000 м². Для функционального использования ТРЦ предусматривается разделить на несколько функциональных зон:

- Зона входа / выхода в здание ТРЦ, справочная (1)
- Торговые площади для размещения арендаторов (от 70 до 700 м²) (2)
- Торговые площади для размещения якорных арендаторов (3)
- Зона перемещения между этажами – лестницы, лифты, эскалаторы (4)
- Балкон и центральное пространство (второй свет) (5)
- Зона развлечений и проведения досуга (кинотеатр, игровая зона, детская зона) (6)
- Зона для размещения точек общественного питания (7)
- Зоны размещения зала столовой (8)
- Санитарная зона – туалет, комната для маломобильных групп пассажиров, комната матери и ребёнка (9)

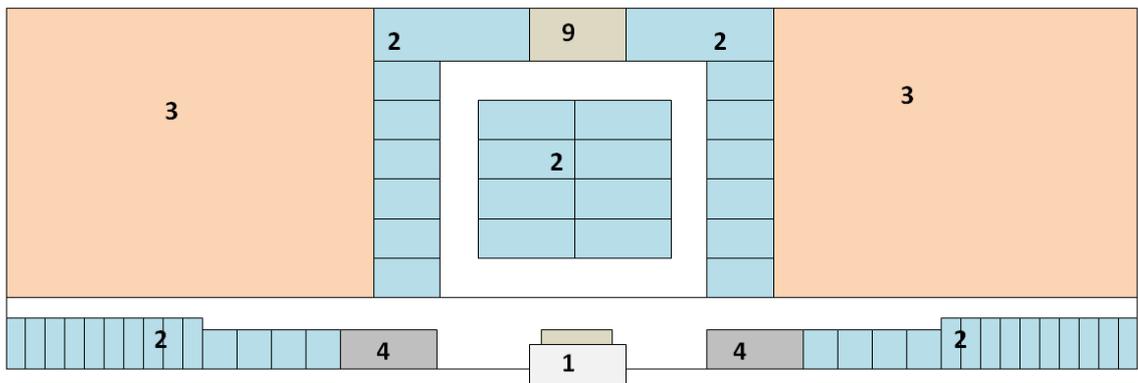
Стоимость строительства ТРЦ проектом оценивается в размере 27 500 руб./м²

Общие расходы составят: 58000 * 27 500 = 1 595,0 млн. руб.

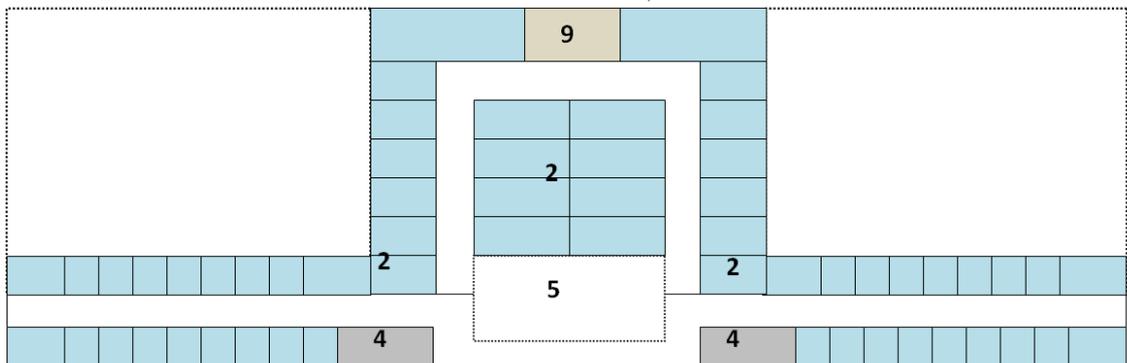




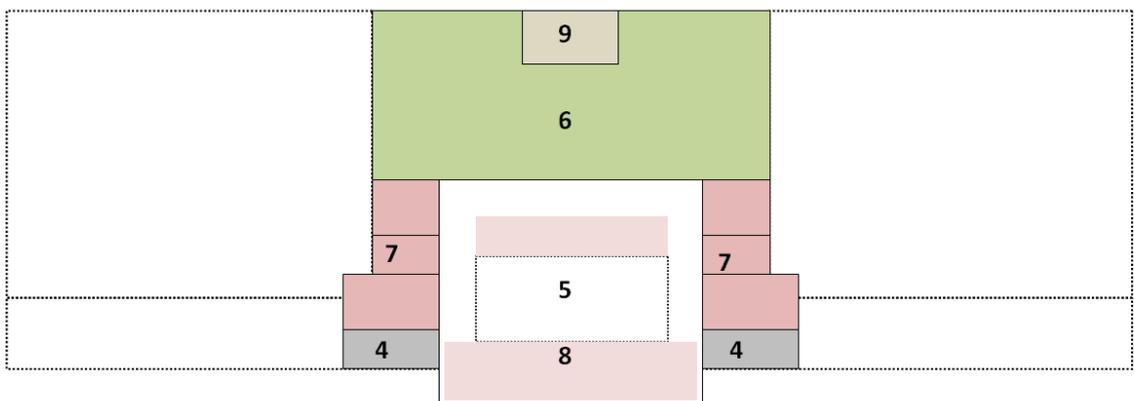
1-й этаж ТРЦ



2-й этаж ТРЦ



3-й этаж ТРЦ





НОВЫЙ ПРОЕКТ

ПРОЕКТНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ

Россия, 105066, г. Москва, ул. Новорязанская, д.30А
тел./факс: +7(495) 663 2066, www.newchallenge.ru

8. Строительство гостиницы

Для обслуживания потребностей гостей города и транзитных пассажиров, а так же пассажиров задержанных рейсов проектом предусматривается строительство гостиничного комплекса. На 220 номеров (40 категории VIP, 180 категории стандарт).

Общая площадь гостиницы составит 15 500 м²

Помимо номеров для проживания в гостинице будет размещаться:

- ресторан / кафе
- спортивный зал
- зал для презентаций и переговоров

Стоимость строительства гостиницы проектом оценивается на уровне 35 000 руб./м²

Общие расходы на строительство гостиницы:

$$15500 * 35\ 000 = 542,5 \text{ млн. руб.}$$





9. Строительство автостанции

Для обеспечения транспортной доступности аэропорта для жителей и гостей города Смоленск и населённых пунктов Смоленской области на территории аэропорта предусматривается строительство автовокзала.

Площадь автовокзала составит 1050 м²

Для удобства посадки и высадки пассажиров предусматривается обустройства 3 зон крытых перронов.

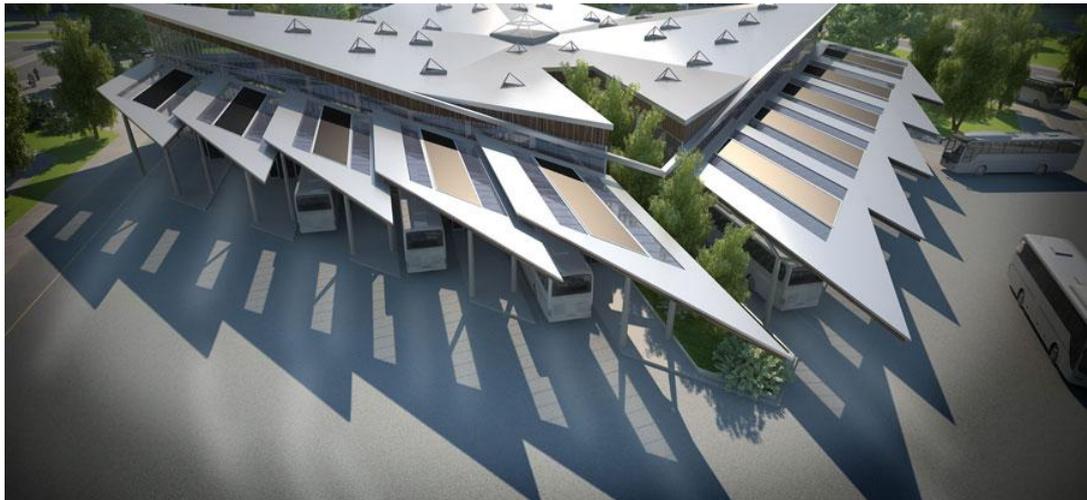
- 1 перрон для обслуживания междугороднего автобусного сообщения
- 2 перрона для обслуживания городских автобусных маршрутов

Общая площадь навесов составит 1000 м²

Стоимость строительства автовокзала оценивается:

- здание автовокзала – 30 000 руб./м²
- навесы - 7 500 руб./м²

Общая стоимость строительства составит: 39,0 млн. руб.





НОВЫЙ ПРОЕКТ

ПРОЕКТНО СТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ

Россия, 105066, г. Москва, ул. Новорязанская, д.30А
тел./факс: +7(495) 663 2066, www.newchallenge.ru

10. Строительство многоуровневого паркинга

Для обеспечения пассажиров местом стоянки автотранспорта проектом предусматривается осуществить строительство многоуровневого паркинга на 540 м/м

Общая площадь строительства составит 15500 м²

Стоимость строительства оценивается в размере 10 000 руб./м²

Расходы на строительство оцениваются в размере 155,0 млн. руб.



11. Строительство дорог и паркингов на территории комплекса

Для обеспечения транспортной доступности при перемещении по территории объекта «МА-Смоленск» проектом предусматривается устройство дорог и зон парковки.

Общая площадь асфальтного покрытия составит 65 500м², из них дороги 32 000м², парковочные места 33 500 м². Стоимость устройства дорог и парковочных мест составит около 1750 руб./м²

Общая стоимость устройства дорог с твёрдым покрытием $65\,500 * 1700 = 111,35$ млн. руб.

12. Обустройство площади перед зданием аэропорта и прилегающей территории

Расходы на обустройство площади перед зданием аэропорта, а также благоустройство прилегающей территории оценивается проектом на уровне 25 млн. руб.

13. Инженерные коммуникации и ограждение периметра объекта

Расходы проекта на ограждение периметра объекта оцениваются на уровне 15,0 млн. руб.

Подключение объекта к инженерным коммуникациям оцениваются на уровне 100,0 млн. руб.



4. ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СХЕМА ПРОЕКТА

Организационная схема на этапе проектирования

На первом этапе проекта ООО ПСК «Новый проект» создаёт 100% дочернее общество – «Проектную компанию» (далее по тексту «ПК»). В дальнейшем «ПК» осуществляет управление проектом строительства «МА-Смоленск» и ей будут принадлежать активы всего многофункционального комплекса аэропорта Смоленск-Южный.

Активы «ПК» первоначально будут состоять из права использования земельного участка и денежных средств, необходимых для финансирования работ подготовительного периода.

На этапе проектирования «ПК» осуществляет финансирование проведения обследования и изысканий, разработку и утверждение технического задания, проведение проектно-изыскательских работ, разработку проектно-сметной документации, согласование и получение разрешительной документации на строительство аэропортового комплекса, включая проведение работ связанных с реконструкцией существующей ВПП.

Рис. 19. Схема взаимодействия с ООО ПСК «Новый проект» на первом этапе проекта





Организационная схема на этапе строительства

До начала строительства «МА-Смоленск» планируется формирование пула инвесторов. За счет средств инвесторов осуществляется строительство аэропортового комплекса и создание всей необходимой инфраструктуры, ввод в эксплуатацию и вывод на запланированные показатели функционирования.

Участие в проекте инвесторов долевой формы финансирования будет осуществляться путем выкупа части акций «ПК» при увеличении ее капитала, за счет проведения дополнительной эмиссии.

Участие в проекте инвесторов долговой формы финансирования будет осуществляться путем заключения договора займа или приобретения ценных бумаг «ПК».

Привлеченные от инвесторов средства будут направлены на финансирование строительства объекта (в т.ч. подготовительные, строительные-монтажные, пуско-наладочные, отделочные и другие работы). «ПК» будет обеспечивать заключение, мониторинг и контроль исполнения договоров с подрядными организациями

Рис. 20. Схема взаимодействия участников проекта на этапе строительства «МА-Смоленск»





Организационная схема на этапе эксплуатации аэропортового комплекса

Предполагается, что «ПК» – владелец инфраструктуры «МА-Смоленск», будет самостоятельно оказывать авиационные услуги конечным пользователям, а для осуществления не авиационной деятельности будет сдавать отдельные зоны в аренду одной или нескольким профессиональным компаниям-операторам на долгосрочной или среднесрочной основе и получать соответственно доход в виде арендной платы.

На этапе подготовки к вводу «МА-Смоленск» в эксплуатацию «ПК» будет произведен отбор компаний-операторов и заключены с ними договоры о передаче зон аэропорта в аренду.

В процессе эксплуатации «МА-Смоленск» «ПК» будет осуществлять управление отношениями с компаниями-операторами и распределение доходов между инвесторами проекта в соответствии с заключенными соглашениями.

Ожидается, что операторы будут самостоятельно приобретать и монтировать требуемое для эксплуатации модулей общее и специализированное оборудование.

Для осуществления функционирования аэропорта как целостного объекта ПК будет преобразована в акционерное общество «Международный аэропорт Смоленск-Южный» (АО «МА Смоленск-Южный»)

Ожидается, что на территории «МА-Смоленск» на базе инфраструктуры комплекса будут оказывать услуги частным лицам и организациям, в т.ч.:

- ✓ обслуживание ВС (технический осмотр, ремонт, заправка);
- ✓ обслуживание пассажиров (вылетающих, прилетающих, транзитных);
- ✓ таможенное и пограничное оформление пассажиров;
- ✓ погрузочно-разгрузочные работы почтово-грузовых грузов;
- ✓ сдача в аренду торговых площадей;
- ✓ предоставление услуг проживания в гостиницы и размещения и хранения автотранспорта на крытой автостоянке.

На основании основных направлений посетителям «МА-Смоленск» будут доступны:

- ✓ магазины (продуктовые, промтоварные)
- ✓ объекты общественно питания
- ✓ объекты бытовых услуг
- ✓ игровые зоны
- ✓ детские игровые анимационные зоны
- ✓ кинотеатр
- ✓ спас салоны и салоны красоты

Авиационные услуги потребителям услуг будут оказываться собственными силами «МА-Смоленск».

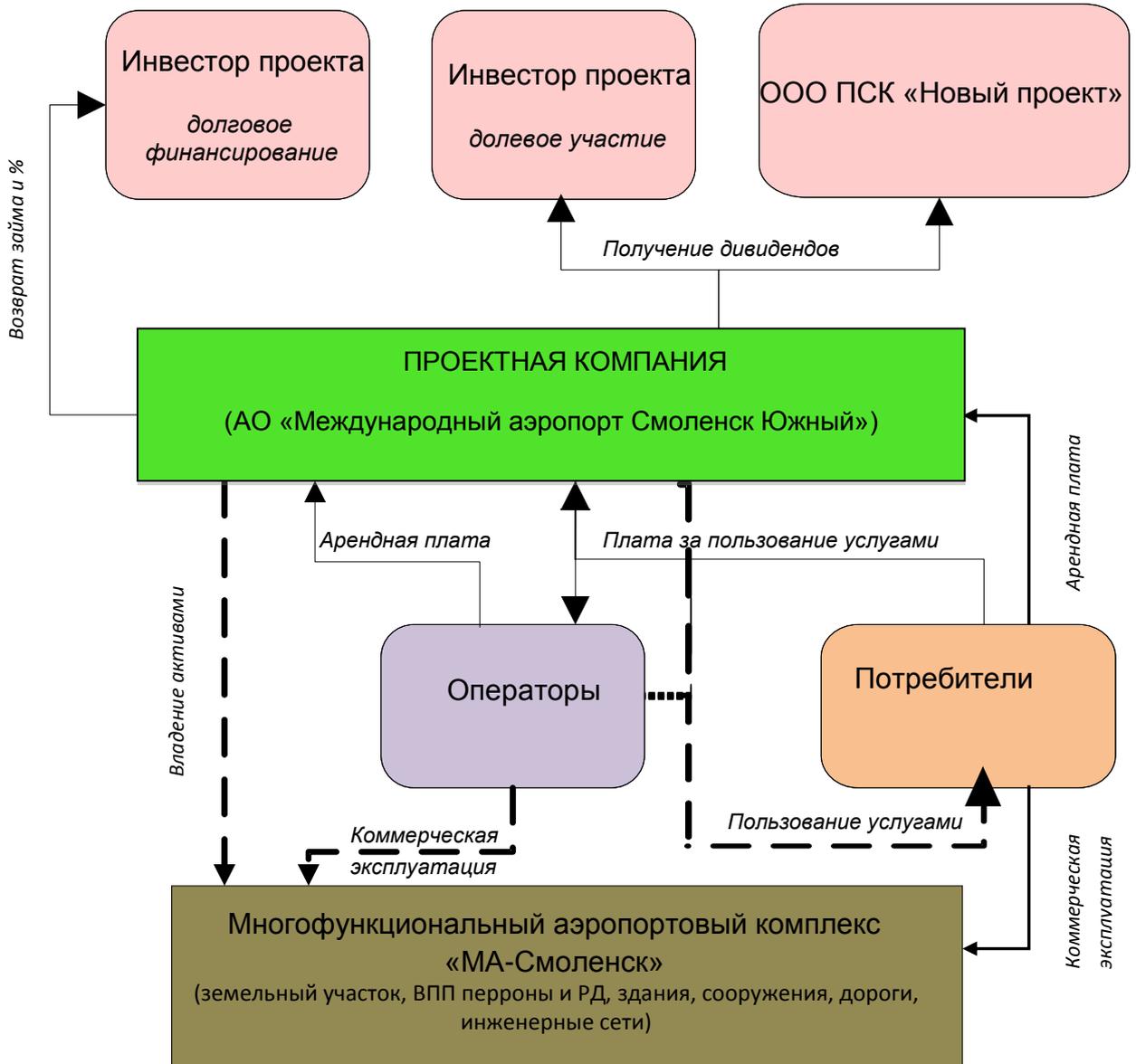
Не авиационные услуги в части проживания в гостинице и услуг платной парковки так же будут оказываться собственными силами «МА-Смоленск»

Услуги продажи продуктовых и промышленных товаров, общепита, оказания бытовых услуг, организации досуга и отдыха для посетителей «МА-Смоленск» будут предоставляться через профильные организации, размещения которых на территории комплекса предусматривается путём сдачи им необходимой площади в аренду.



Организационная схема данной стадии проекта представлена на рисунке 21:

Рис. 21. Схема взаимодействия участников проекта на этапе строительства «МА-Смоленск»





5. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОЕКТА

Структура инвестиционных вложений

Общий объем инвестиций, необходимых для возведения «МА-Смоленск», оценивается в 7 502,65 млн. рублей с НДС или 6 358,18 млн. руб. без учета НДС.

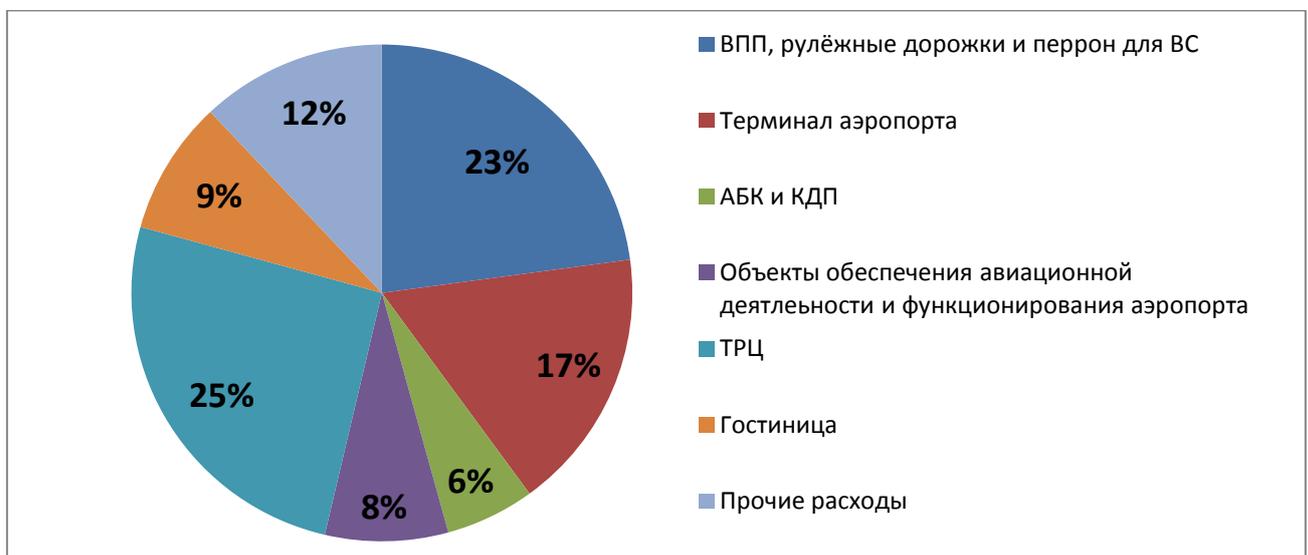
Ниже представлена ориентировочная структура инвестиционных затрат (с учётом НДС):

Таблица 6. Структура инвестиционных затрат на строительство «МА-Смоленск» с учетом НДС 18%

Наименование инвестиционных затрат	Затраты	Примечание
Предпроектная работа и подготовка к строительству:	25 млн. руб.	
Проектно-сметная документация:	50 млн. руб.	
Передача прав на земельный участок (100-150 Га):	0 руб.	Участие собственника в реализации проекта
Работы, связанные со строительством «МА-Смоленск» (строительные и инженерные работы):	6 227,65 млн. руб.	
Услуги генерального подрядчика (до 5%)	250 млн. руб.	
Прочие расходы (до 4%)	225 млн. руб.	
Непредвиденные расходы (до 5%)	225 млн. руб.	
Приобретение оборудования и техники	500 млн. руб.	
ИТОГО с НДС	7502,65 млн. руб.	
	НДС 18%	1144,47 млн. руб.
	Без НДС	6358,18 млн. руб.

Оценка стоимости строительно-монтажных работ произведена по укрупненным удельным показателям на основании эскизного проекта.

Детализация расходов работ связанных со строительством «МА-Смоленск» в размере 6 227,65 млн. руб. с НДС, а так же их структура, приведены ниже





НОВЫЙ ПРОЕКТ

ПРОЕКТНО СТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ

Россия, 105066, г. Москва, ул. Новорязанская, д.30А
тел./факс: +7(495) 663 2066, www.newchallenge.ru

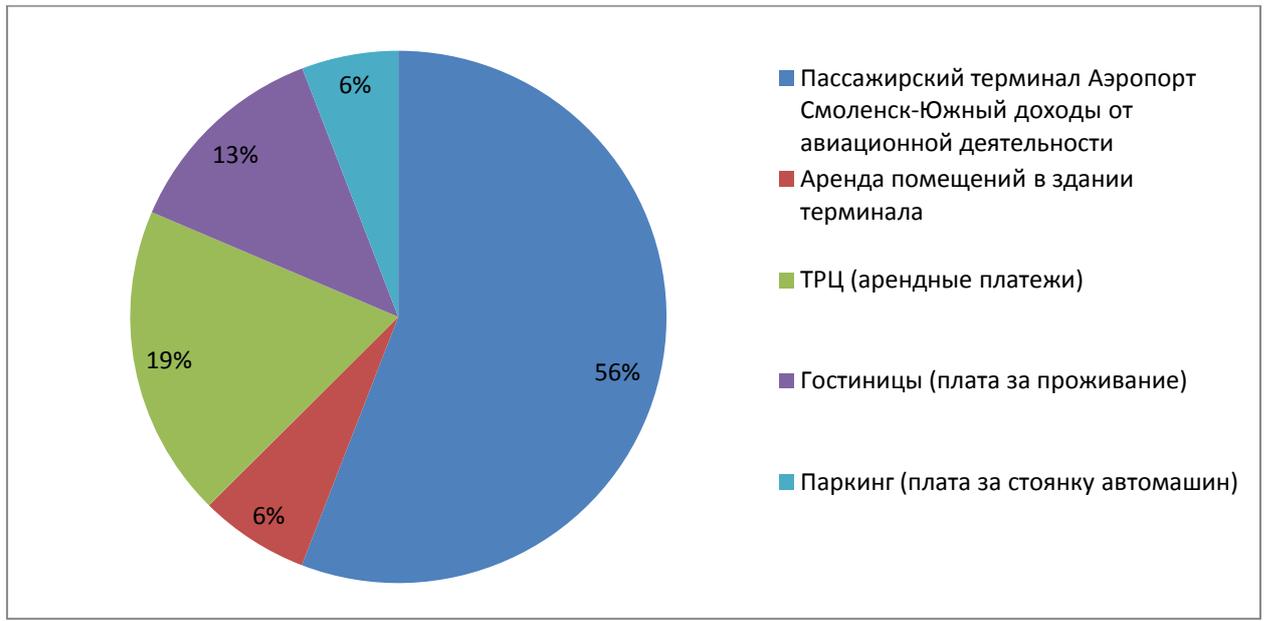
Наименование статей расходов	Сумма, млн. руб.
Снос существующих зданий и сооружений планировка территории, организация строительного городка	150,0
Реконструкция и расширение существующей ВПП, строительство рулёжных дорожек и перрона для стоянки ВС	1 423,55
Строительство терминала аэропорта	1 065,0
Строительство контрольно диспетчерского пункта	148,75
Строительство административно бытового комплекса и включая центр контроля и управления всем комплексом	210,0
Сооружение объектов обслуживания, эксплуатации и функционирования «МА-Смоленск» (в т.ч. резервная электростанция, топливозаправочный комплекс, пожарное депо, АТП спец техники, комплекс технического обслуживания и ремонта ВС)	495,0
Терминал для частной и бизнес авиации	152,5,0
Торгово-развлекательный центр	1 595,0
Гостиница	542,5
Автостанция	39,0
Многоуровневый паркинг	155,0
Дороги и парковки для автотранспорта	111,35
Обустройство площади аэропорта	25,0
Инженерные коммуникации и ограждение	115,0
Всего:	6 227,65

Структура доходов проекта

Планируемый доход от функционирования объекта «МА-Смоленск» оценивается на уровне 1088,45 млн. руб. в год (90,7 млн. руб. в месяц).

Таблица 5. Прогноз дохода «МА-Смоленск» по отдельным группам эксплуатации объекта

Наименование статей доходов «МА-Смоленск»	Размер поступлений год, млн. руб.
Пассажирский терминал Аэропорт Смоленск-Южный доходы от авиационной деятельности	608,0
Аренда помещений в здании терминала	72,0
ТРЦ (арендные платежи)	206,4
Гостиницы (плата за проживание)	138,6
Паркинг (плата за стоянку автомашин)	63,45
ИТОГО весь объект	1088,45



Размер выручки от функционирования «МА-Смоленск» ориентирован на показатели пассажиропотока реконструируемого аэропорта.

Пассажиропоток «МА-Смоленск», связанные с этим авиационные доходы и расходы аэропорта приведены ниже

Год функционирования аэропорта	Пассажиропоток чел./год	Рост	Расходы, млн. руб.	Доходы, млн. руб.	ФОТ в структуре расходов (40%)
1 год	380 000	0,0%	483,00	608,00	193,2
2 год	418 000	10,0%	511,20	668,80	204,5
3 год	459 800	10,0%	551,76	735,68	220,7
4 год	494 285	7,5%	593,14	790,86	237,3
5 год	531 356	7,5%	647,03	850,17	258,8
6 год	557 924	5,0%	675,00	892,68	270,0
7 год	585 820	5,0%	675,00	937,31	270,0
8 год	600 466	2,5%	675,14	960,75	270,1
9 год	615 478	2,5%	679,64	984,76	271,9
10 год	621 632	1,0%	681,49	994,61	272,6
11 год	627 849	1,0%	683,35	1 004,56	273,3
12 год	634 127	1,0%	685,24	1 014,60	274,1
13 год	640 468	1,0%	687,14	1 024,75	274,9
14 год	646 873	1,0%	689,06	1 035,00	275,6
15 год	653 342	1,0%	690,00	1 045,35	276,0

Расходы и доходы аэропорта связанные с авиационной деятельностью рассчитывались на основе аэропорта аналога (ОАО «Аэропорт Бегеишево» р. Татарстан РФ).



НОВЫЙ ПРОЕКТ

ПРОЕКТНО СТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ

Россия, 105066, г. Москва, ул. Новорязанская, д.30А
тел./факс: +7(495) 663 2066, www.newchallenge.ru

Согласно данных отчетности ОАО «Аэропорт Бегишево» за 2012 год:

- Пассажиропоток составил 292 000 чел.
- Доходы на одно пассажира (условно) 1555 руб.
- Расходы на одного пассажира (условно) 1517 руб.
- Численность персонала 663 чел.
- ФОТ 159 910 тыс. руб.

Показатели пассажиропотока ОАО «Аэропорт Бегишево» по годам:

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
149 821	160 960	172 577	268 653	293 890	292 352	332 000	407 000

Ожидаемая структура пассажиропотока «МА-Смоленск» по первому году

Целевые группы пассажиров	Количество пассажиров в год	Доля в общем объеме пассажиропотока	
		Без учёта чартерных перевозок	С чартерными перевозками
Передвижение жителей Смоленска и Смоленской области (частные, деловые, туристические)	120 750	35,0%	31,78%
Передвижение гостей города (частные, деловые, туристические)	86 250	25,0%	22,70%
Транзитное перемещение	138 000	40,0%	36,31%
Итого по году	345 000	100%	
Чартерные рейсы	35 000		9,21%
Итого по году	380 000		100%

Детализация структуры выручки от неавиационной деятельности

Тип помещений		Ставка.	Поступления в год, млн. руб.
Аренда помещений в здании терминала	8 000 м2	750 руб./м2 мес.	72,0
Аренда помещений в ТРЦ			
Якорный арендатор	16 000 м2	250 руб./м2	48,0
Арендатор основных площадей	20 000 м2	500 руб./м2	120,0
Арендатор малых площадей	1 000 м2	600 руб./м2	7,2
Арендатор точек общественного питания и зоны досуга и развлечений	6 500 м2	400 руб./м2	31,2
Гостиница на 220 номеров	154	2500 руб.	138,6
Платная стоянка автомобилей			
Крытый паркинг на 540 м/м. Долгосрочная стоянка от суток	405	250 руб./день	36,45
Краткосрочная платная парковка 300 м/м	1500 м/часов в день	50 руб./час	27,0



Текущие расходы «МА-Смоленск»

- расходы от авиационной деятельности приведены выше и зависят от пассажирооборота.
- текущие расходы функционирования не авиационных направлений проектом определены:
 - для ТРЦ на уровне 10 % от выручки
 - для Гостиницы на уровне 25% от уровня выручки
 - для паркинга на уровне 10% уровня выручки

Деятельность автостанции проектом предусматривается осуществлять на уровне самоокупаемости

Денежный поток функционирования «МА-Смоленск» приведён ниже

Ожидаемые характеристики эффективности проекта

Показатели эффективности проекта рассчитаны для «МА-Смоленск», исходя из предположения, что финансирование инвестиционных затрат будет на 100% осуществлено за счет собственных средств.

✓ Выручка «МА-Смоленск» в год с учётом НДС 18%	
от сдачи в аренду объектов комплекса:	1088,45 млн. руб. в год
✓ Расходы для реализации проекта с учётом НДС	7502,65 млн. руб. в год
✓ Чистая прибыль («МА-Смоленск») 1й год	110,0 млн. руб. год
✓ Положительный денежный поток за 1й год	427,0 млн. руб.
✓ Срок окупаемости ² («МА-Смоленск»):	
с момента эксплуатации «МА-Смоленск»	13 лет
продолжительность строительства	2 года
срок окупаемости от момента реализации проекта	15 лет

² - Срок окупаемости рассчитывался для инвестиционных расходов за вычетом НДС 18%

**Денежный поток проекта (укрупнённый)***млн. руб. / без учёта НДС*

Показатели		1 год	2 год	3 год	4 год	5 год	6 год	7 год	8 год	9 год	10 год	11 год	12 год	13 год	14 год	15 год
Выручка, всего, в т.ч.		922	974	1031	1077	1128	1164	1201	1221	1242	1250	1258	1267	1276	1284	1293
<i>авиационная деятельность</i>		515	567	623	670	720	757	794	814	835	843	851	860	868	877	886
<i>не авиационная деятельность</i>		407	407	407	407	407	407	407	407	407	407	407	407	407	407	407
Себестоимость, в т.ч.		468	492	526	561	607	630	630	630	634	636	637	639	641	642	643
<i>авиационная деятельность</i>		409	433	468	503	548	572	572	572	576	578	579	581	582	584	585
<i>не авиационная деятельность</i>		58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58
<i>Амортизация</i>		-318	-318	-318	-318	-318	-318	-318	-318	-318	-318	-318	-318	-318	-318	-318
Прибыль налогообложения скорректированная на амортизацию		137	165	187	199	203	215	253	273	290	296	303	310	317	324	332
Налоги		27	33	37	40	41	43	51	55	58	59	61	62	63	65	66
Чистая прибыль		110	132	149	159	162	172	203	218	232	237	243	248	254	259	266
Денежный поток (поступления средств за период)		427	450	467	477	480	490	521	536	550	555	560	566	572	577	584
Денежный поток нарастающим итогом		427	877	1344	1821	2301	2792	3312	3848	4398	4953	5513	6079	6651	7228	7812
Расходы на реализацию проекта без НДС	-6358															
Денежный поток с учётом инвестиций	-6358	-5931	-5481	-5014	-4537	-4057	-3567	-3046	-2510	-1960	-1405	-845	-279	293	870	1453



6. ЦЕЛЕВЫЕ ПРИНЦИПЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

Цели участия ООО ПСК «Новый проект» в реализации проекта

Цель участия ООО ПСК «Новый проект» в реализации проекта заключается в создании Многофункционального аэропортового комплекса – Смоленск Южный («МА-Смоленск») созданного на основе концепции AirCity, предоставляющего широкий спектр услуг потребителям.

Ожидаемый ООО ПСК «Новый проект» результат от реализации проекта:

- Создание аэропорта в г. Смоленск для удовлетворения спроса пассажирских и почтово-грузовых авиаперевозок;
- создание комплекса с высоким уровнем качества сервиса транспортно-логистических услуг посредством авиатранспорта;
- привлечение инвестиций для реализации проекта, создание рабочих мест и увеличение поступлений в местный бюджет;
- повышение эффективности работы авиационного, железнодорожного и автомобильного транспорта и достижение конкурентоспособного уровня качества транспортных услуг Смоленской области и г. Смоленск;
- минимизация вложения собственных средств, обеспечение возвратности и доходности на вложенные средства.

Форма участия ООО ПСК «Новый проект» в реализации проекта

В целях обеспечения успешной реализации проекта ООО ПСК «Новый проект» предполагает осуществить:

- ✓ комплекс мероприятий по строительству «МА-Смоленск»;
- ✓ выполнение функций технического заказчика.

ООО ПСК «Новый проект» намеревается в рамках реализации проекта обеспечивать взаимодействие с:

- ✓ Правительством Смоленской области;
- ✓ Администрацией г. Смоленск;
- ✓ Минтранс России;
- ✓ ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)»;
- ✓ Федеральной Таможенной и Пограничной Службой РФ с целью организации в составе «МА-Смоленск» Центра пограничного таможенного контроля;
- ✓ другими уполномоченными органами для обеспечения условий, необходимых для успешной реализации проекта.

Ожидаемые условия взаимодействия с инвестором и другими участниками проекта



ООО ПСК «Новый проект» намерено сохранять право контроля и принятия ключевых решений на этапах проектирования и строительства «МА-Смоленск» в целях обеспечения соответствия проектных решений потребностям авиационного транспорта и обеспечения сбалансированности проектных мощностей отдельных элементов «МА-Смоленск». В качестве базового варианта обеспечения данного контроля рассматривается сохранение у ООО ПСК «Новый проект» контрольного пакета акций в главном органе управления «Проектной компании» до завершения указанных стадий проекта.

ООО ПСК «Новый проект» ожидает от Инвестора проекта или группы Инвесторов финансирования затрат по проекту в полном объеме, достаточном для создания «МА-Смоленск» и вывода его на запланированные показатели функционирования.

В качестве возможных форм финансирования Инвестором проекта и/или его партнерами рассматриваются долевое участие (денежный взнос в уставный капитал проектной компании), долговое финансирование (в качестве заемщика будет выступать «ПК»), проектное финансирование, а также различные комбинации указанных форм.

В случае готовности потенциального инвестора обеспечить привлечение долгового финансирования, ООО ПСК «Новый проект» ожидает, что его условия будут такими, что выплата процентов и возврат долга смогут быть в полном объеме обеспечены за счет доходов «Проектной компании» от функционирования «МА-Смоленск».

Схема финансирования проекта и вопросы, связанные с управлением рисками по проекту и гарантиями по возврату заемных средств, являются предметом переговоров с инвестором на стадии согласования основных условий финансирования проекта.

ООО ПСК «Новый проект» готово рассматривать возможность участия в проекте партнеров Инвесторов проекта (подрядчиков, девелоперов, операторов, арендаторов, инвесторов будущих стадий). Принятие решения о степени их участия в проекте будет основываться на оценке их профессиональных компетенций и оценке сбалансированности интересов партнеров в проекте.



7. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ПОТЕНЦИАЛЬНЫМИ ИНВЕСТОРАМИ

Организация взаимодействия с заинтересованными лицами

В случае согласия с условиями взаимодействия с инвесторами и другими участниками проекта (см. стр. 19, 20) все заинтересованные лица для участия в проекте направляют предложения о сотрудничестве в адрес ООО ПСК «Новый проект».

Полученные от потенциальных инвесторов предложения о сотрудничестве, если в них не будет указано иное, не будут рассматриваться ООО ПСК «Новый проект» как безусловные обязательства или части договора.

Решение о целесообразности проведения дальнейших переговоров принимается ООО ПСК «Новый проект» в срок до 3-х месяцев. В случае положительного решения заинтересованные лица приглашаются для проведения переговоров о формах и условиях участия потенциального инвестора или участника в реализации проекта.

По результатам переговоров в соответствии с достигнутыми договоренностями планируется подписание необходимых документов и проведение иных мероприятий, закрепляющих согласованные условия взаимодействия с Инвестором.

Пожелания к содержанию предложений о сотрудничестве

Предложения о сотрудничестве могут быть составлены в произвольной форме, в их состав рекомендуется включать следующие сведения:

- ✓ объем инвестиций, в пределах которого Вы готовы участвовать в проекте;
- ✓ форму и схему финансирования проекта, предпочтительные для Вас (в т.ч. финансовые инструменты, организационно-правовые формы, сроки, юрисдикции, примерные ставки процента для долговых форм финансирования; и т.п.);
- ✓ какие обязательства и/или гарантии со стороны ООО ПСК «Новый проект» необходимы Вам для принятия решения о целесообразности участия в проекте в качестве Инвестора;
- ✓ предпочтительная для Вас концепция участия и выхода из проекта;
- ✓ ваши требования к составу и/или организации взаимодействия с компаниями-операторами «МА-Смоленск» (отдельных объектов предприятия);
- ✓ ваши представления о формах контроля за реализацией проекта;
- ✓ в случае, если Вы планируете привлекать к реализации проекта партнеров (операторов, подрядчиков, финансовые институты), – сведения о них и характеристику важности их участия для принятия Вами положительного решения об участии в проекте;
- ✓ данные контактных лиц, в т.ч.: а) для получения пояснений по предложению о сотрудничестве; б) для направления официального приглашения о проведении консультаций и переговоров.



Критерии рассмотрения предложений о сотрудничестве

При принятии решения о целесообразности проведения дальнейших переговоров с потенциальными инвесторами и участниками проекта ООО ПСК «Новый проект» будет руководствоваться следующими критериями:

- ✓ соответствие условий предложения заявленным принципам, целям и интересам ООО ПСК «Новый проект»;
- ✓ наличие или отсутствие предложений от других потенциальных инвесторов с более приемлемыми для ООО ПСК «Новый проект» условиями сотрудничества;
- ✓ полнота представленных в предложении сведений (достаточность информации для принятия решения о соответствии условий интересам ООО ПСК «Новый проект»);
- ✓ готовность потенциального инвестора к участию в будущем в других проектах ООО ПСК «Новый проект» на схожих условиях.

ООО ПСК «Новый проект» оставляет за собой право оставить предложение о сотрудничестве одного или нескольких потенциальных инвесторов без ответа; проводить переговоры с одним или несколькими потенциальными инвесторами одновременно, а также отказаться от проведения переговоров со всеми потенциальными инвесторами по своему усмотрению.



НОВЫЙ ПРОЕКТ

ПРОЕКТНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ

Россия, 105066, г. Москва, ул. Новорязанская, д.30А
тел./факс: +7(495) 663 2066, www.newchallenge.ru

8. КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Все заинтересованные лица, желающие принять участие в реализации проекта в качестве Инвестора или участника проекта, могут направлять предложения о сотрудничестве в адрес ООО ПСК «Новый проект».

Лицом, уполномоченным вести переговоры и давать консультации по настоящему Меморандуму, является:

Стасюлевич Фердинанд Иренеушевич

Генеральный Директор ООО ПСК «Новый проект»

Телефон: +7 (495) 663 20 66

E-mail: info@newchallenge.ru

