

12 марта 2025

Аэропортовая инфраструктура: тренды и перспективы

Когда загрузка российских аэропортов может превысить допандемийный уровень?

Сколько средств довели до отрасли через комплексный план?

Почему интерес к концессиям в аэропортовой сфере продолжает расти?



Содержание

| | |
|---|----|
| Ключевые выводы | 3 |
| Прежний рекорд недостижим? | 5 |
| Старый федеральный проект «недолетел» до цели | 6 |
| Большие планы нового федерального проекта | 8 |
| Роль концессий в аэропортах усиливается | 9 |
| Действующие концессии в аэропортовой сфере | 11 |

Ключевые выводы

- Согласно данным Росавиации, объем пассажироперевозок воздушным транспортом составил в 2024 году 111,7 млн человек, превысив на 5,9% результат предыдущего года за счет увеличившейся активности на международных линиях. Это по-прежнему меньше допандемийного уровня перевозок (128,1 млн пассажиров в 2019 году). Даже если взаимные ограничения на полеты с рядом зарубежных стран будут сняты и откроются закрытые в целях безопасности аэропорты на юге России, превзойти этот уровень удастся, скорее всего, не ранее 2027-2028 годов. При этом нынешние показатели перевозок выше заложенных государством в долгосрочном прогнозе, что делает вопрос обновления аэропортовой инфраструктуры актуальным.
- До федерального проекта «Развитие региональных аэропортов», входившего в состав комплексного плана, в 2019-2024 годах из федерального бюджета довели 196,8 млрд руб. вместо изначально запланированных 234 млрд руб. Финансирование было ниже запланированного уровня в 2019-2021 и 2024 годах, что связано с традиционно медленным запуском инициатив, инвестиционной паузой в начале пандемии, меньшим количеством проведенных мероприятий, а также с затягиванием сроков в ряде проектов, как по вине заказчиков, так и исполнителей. В последний год реализации федпроекта до его мероприятий дошло лишь две трети предусмотренных средств (28,9 млрд руб.).
- Утвержденные федеральные расходы на новый федеральный проект «Развитие опорной сети аэродромов» (национальный проект «Эффективная транспортная система») в ближайшие три года составят 152,4 млрд руб., из них 25,8 млрд руб. собираются вложить в 2025-м. Изначально во внесенном в Госдуму законопроекте о федеральном бюджете объем средств на 2025-2027 годы составлял 166 млрд руб., но во время принятия его скорректировали. Расходы на 2025 год оставили нетронутыми, а на 2026 и 2027 годы — сократили: на 3,7% и 13,5%, до 52,5 млрд руб. и 74,1 млрд руб. соответственно. Всего за шесть лет в мероприятия собираются направить 366 млрд руб. федеральных средств, или почти на 86% больше аналогичных расходов в 2019-2024 годах.
- В новом федеральном проекте предполагается более высокая доля внебюджетных вложений, чем в его предшественнике (24% против 14%). Примерно около трети предусмотренных федеральных средств (50,5 млрд руб.) в 2025-2027 годах планируют направить на реализацию концессионных соглашений. Пиковым по расходам будет 2027 год. До 2030 года работы коснутся 75 аэропортов, в рамках концессий может быть реализовано более трети всех проектов.

- **По нашей оценке, на 10 марта 2025 года в аэропортовой сфере было подписано 11 концессионных соглашений с общим объемом инвестиций 210,8 млрд руб., пиковыми по суммарному объему ожидаемых вложений в заключаемые соглашения были 2018 и 2024 годы: 72,3 млрд руб. и 71 млрд руб.** Большинство концессионных соглашений (семь из 11-ти) заключены на региональном уровне, три — на федеральном и одно — на муниципальном. Опыта реализации концессионных соглашений в отношении аэропортов пока нет на территории Поволжья и Юга, наибольшая активность была в Центральном, Северо-Западном, Северо-Кавказском и Сибирском федеральных округах (по два соглашения в каждом).
- **Проекты в аэропортовой сфере с участием частных инвесторов реализуют также с помощью других инструментов: например, соглашений о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК) и механизма Фабрики проектного финансирования ВЭБ.РФ.** СЗПК были подписаны для четырех проектов с объемом инвестиций 127 млрд руб. в Сибирском и Южном федеральных округах, договор о синдицированном кредитовании от Фабрики заключили в 2024 году в отношении аэропорта Оренбурга. На начало 2025 года работы с использованием средств Фабрики проводились в девяти аэропортах. В условиях высокого спроса на финансирование мы не ждем, что все требующие модернизации аэропорты смогут воспользоваться таким инструментом.
- **Общий объем инвестиций в перспективные проекты в аэропортовой сфере составляет, по нашей оценке, более 640 млрд руб., количество таких проектов к началу 2025 года составляло свыше 45 шт.** Наиболее крупным может стать строительство нового аэропорта в Иркутской области, для которого в начале 2025 года было согласовано новое место — между Иркутском и Ангарском — и сейчас рассчитывается финансовая модель. Поскольку проекты в этой сфере капиталоемкие и окупаются за счет, например, инфраструктурных сборов, наиболее высоки шансы для их реализации вблизи городов-миллионников либо туристических центров.



Веб-версия обзора на sherpagroup.ru

Прежний рекорд недостижим?

Согласно данным Росавиации, по итогам 2024 года отечественные авиакомпании перевезли 111,7 млн человек, на 5,9% больше, чем в 2023-м. Значимый вклад в рост показателя внесло повышение активности на международных линиях (более чем на 20% к предыдущему году), тогда как на внутренних — наблюдалась ситуация, близкая к стагнации (прирост на 2%).

Объем пассажироперевозок оказался на 0,6% выше уровня 2021 года — пикового по загрузке после начала пандемии коронавируса. Допандемийный уровень по-прежнему не достигнут: в 2019 году было перевезено 128,1 млн пассажиров.

На снижение показателя в 2022-2023 годах повлияли ответные санкции на ограничение полетов над территорией России, связанная с этим приостановка полетов зарубежных авиакомпаний в российские города, закрытие из-за соображений безопасности 11 аэропортов в Центральном и Южном федеральных округах. Кроме того, к более

низкой загрузке могла также привести ситуация с отечественным парком пассажирских воздушных судов: санкционные ограничения на обслуживание и ремонт авиационной техники, включая поставку комплектующих к ним.

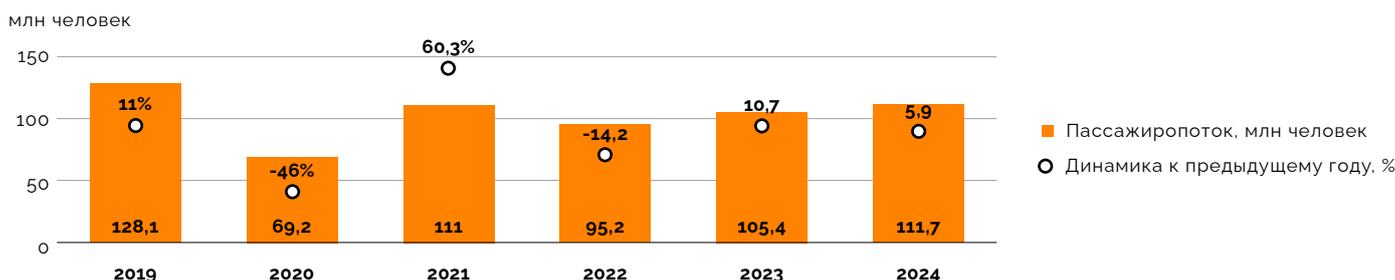
Снижение пассажироперевозок наблюдалось за последние пять лет дважды: в 2020-м (-46%) и 2022 годах (-14,2%). В обоих случаях оно не было долговременным и уже в последующие годы происходил корректирующий «отскок».

Закрытыми с февраля 2022 года остаются аэропорты Краснодара, Анапы, Геленджика, Ростова-на-Дону, Симферополя, Брянска, Воронежа, Белгорода, Курска и Липецка. На долю этих аэропортов по итогам 2021 года приходилось порядка 10% пассажироперевозок.

Если рост последних двух лет сохранится, то в 2025 году пассажироперевозки, по нашей оценке, могут достичь 112-114 млн человек. В Росавиации считают, что в 2025 году возможно снижение показателя до 109,7 млн пассажиров (-1,8%), причем, снижения ждут и на внутренних, и на международных авиалиниях. Но прогнозы ведомства традиционно более сдержанные, чем достигаемый по итогам года результат.

Мы предполагаем, что допандемийный уровень (более 128 млн человек) может быть превышен не ранее 2027-2028 годов при выполнении хотя бы части условий: завершения активной фазы конфликта на Украине, открытия аэропортов на юге России, снятия взаимных ограничений на полеты со странами Евросоюза и США, постепенного возобновления работы зарубежных перевозчиков и решения проблемы с обновлением отечественного парка воздушных судов. Если большая часть сдерживающих факторов останется, приближение к допандемийному уровню может затянуться до 2029-2030 годов.

Рисунок 1. Динамика пассажироперевозок воздушным транспортом в 2019-2024 годах



Источник: данные Росавиации, Росстата, расчеты Sherpa Group

Взлета три года ждут

Более осторожные, чем наблюдаются в действительности, оценки пассажироперевозок предполагает также комплексная программа развития авиатранспортной отрасли до 2030 года. Она фокусируется на постепенном импортозамещении парка иностранных самолетов на самолеты отечественного производства и частично упоминает развитие аэродромной инфраструктуры. Программа утверждена правительством России в июне 2022 года, оценки, сделанные для нее, исходили из ситуации, сложившейся на апрель 2022 года. Они были скорректированы в мае 2024 года.

В обновленном базовом сценарии комплексной программы ожидалось в частности, что в 2024 году общий объем пассажироперевозок составит 98,1 млн человек (на 13,6 млн человек меньше фактического результата), а в 2025-2027 годах не будет превышать 100 млн пассажиров. Значительный рост показателя ожидается, согласно этой программе, в 2028 году. Оптимистичный и консервативный прогноз в программе отсутствовали, а более старая оценка перевозок (от апреля 2022 года) на эти годы была более позитивной.

Мы полагаем, что более интенсивный, чем в планах, рост пассажироперевозок ведет к необходимости ускоренного развития инфраструктуры воздушного транспорта.

Старый федеральный проект «недолетел» до цели

В 2019-2024 годах создание и обновление аэропортовой инфраструктуры с помощью федерального бюджета поддерживали через федеральный проект «Развитие региональных аэропортов», входивший в транспортную часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

Согласно паспорту проекта, в минувшие шесть лет был запланирован ввод в эксплуатацию 32 реконструированных или построенных взлетно-посадочных полос и 20 объектов вспомогательной инфраструктуры.

По нашей предварительной оценке, фактически модернизировали немного меньше: 28 ВПП и 18 вспомогательных объектов. Так, в 2019-2023 годах состоялась реконструкция 19 взлетно-посадочных полос и 14 вспомогательных объектов в 31 аэропорте, а по итогам 2024 года должны были обновить инфраструктуру еще девяти взлетно-посадочных полос и четырех вспомогательных объектов.

Впрочем, такой результат тоже можно считать успешным, поскольку на работу над федеральным проектом повлияли ограничения во время пандемии, а затем более сложные геополитические условия, изменившие экономику отраслевых проектов.

Общий объем федеральных средств, поступивших в 2019-2024 годах, в федеральный проект «Развитие региональных аэропортов» составляет, по нашим расчетам, 196,8 млрд руб. Изначально, согласно утвержденным в сентябре 2018 года планам, объем федеральных средств для финансирования федпроекта на эти годы должен был составить почти 234 млрд руб. (а с учетом внебюджетных источников — 267,5 млрд руб.). То есть в проект поступило 84% от запланированных средств.

Государственный реестр аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации на 1 февраля 2025 года содержал информацию о 225 аэродромах. Согласно распоряжению правительства, к аэропортам федерального значения относится 91 аэропорт, из которых 79 являются также международными.

В рамках федерального проекта «Развитие региональных аэропортов» работы по модернизации и реконструкции инфраструктуры воздушного транспорта проводили в Якутии (почти треть затронутых федпроектом аэропортов относилась к республике), Орловской, Саратовской, Кировской, Челябинской, Томской, Магаданской и Камчатской областях, Дагестане, Чечне, Ставропольском крае и других регионах.

Наиболее сложными для финансирования федерального проекта «Развитие региональных аэропортов» были 2019 и 2021 годы. Тогда было доведено лишь 62% и 63% предусмотренных в начале года средств или 62% и 50% от объемов, запланированных при формировании федерального проекта и комплексного плана осенью 2018 года.

По бюджетному исполнению худшим был 2019 год (74,7%), так как многие процессы в первый год реализации проектов, как правило, еще не отработаны. В следующие годы, как и в других федеральных проектах комплексного плана, высокий уровень бюджетного исполнения достигался за счет снижения планки финансирования в четвертом квартале.

Финансирование проекта стало улучшаться в середине шестилетки.

В 2022-2023 годах в федеральный проект к концу года поступало больше средств, чем планировалось при формировании комплексного плана. Скорее всего, это было связано не только с тем, что большинство процессов удалось наладить, но также с эффектом отложенных расходов, когда до мероприятий доводили то, что не смогли довести раньше.

Пик финансирования федерального проекта «Развитие региональных аэропортов» пришелся на 2022 год; 54,9 млрд руб. В 2023 году фактическое финансирование составило 47,4 млрд руб.

Рисунок 2. Запланированные и фактические федеральные расходы на федеральный проект «Развитие региональных аэропортов» в 2019-2024 годах



Источник: данные правительства России, Единого портала бюджетной системы России, Минфина, расчеты Sherpa Group

Вместе с тем, в последний год финансирования до «Развития региональных аэропортов» довели лишь 28,9 млрд руб. федеральных средств, что составило 67% от уровня, запланированного в паспорте национального проекта, и чуть более 71% от уровня, намеченного в начале 2024 года (из-за параллельного понижения планки расходов итоговое исполнение составило 99,5%).

На наш взгляд, кроме возможного переноса средств на следующие периоды на такое недофинансирование могли повлиять проблемы с реализацией ряда проектов. Например, ранее сообщалось о сложностях в аэропортах Орла и Бодайбо. В первом случае зафиксирован рост стоимости проекта и увеличение срока реализации. Во втором — подрядчик отказался от выполнения контракта из-за задержек со стороны заказчика и возникла необходимость выбора новой компании. Впрочем, срывы сроков реализации наблюдались и в ряде других аэропортов.

Мы полагаем, что часть из неизрасходованных средств может быть потрачена в 2025 году в рамках мероприятий, относящихся к новому федеральному проекту.

Большие планы нового федерального проекта

Во время формирования планов на следующие шесть лет государство планировало направить в проекты создания и реконструкции инфраструктуры воздушного транспорта еще не менее 250 млрд руб. Эти расходы должны пойти на модернизацию 75 аэропортов.

Преемником федерального проекта «Развитие региональных аэропортов» с 2025 года стал федеральный проект «Развитие опорной сети аэродромов», который входит в новый национальный проект «Эффективная транспортная система».

Общественно-значимым результатом реализации федерального проекта, согласно данным электронного бюджета, станет вклад в увеличение мощности магистральной инфраструктуры единой опорной транспортной сети для удовлетворения спроса российской экономики не менее чем в полтора раза по итогам 2030 года (к уровню 2023 года).

Кроме того, федеральный проект влияет на реализацию национальной цели по увеличению к 2030 году авиационной подвижности населения более чем на 50 процентов к показателю 2023 года при обеспечении доли самолетов российского производства в парке отечественных авиаперевозчиков не менее чем 50 процентов.

До утверждения паспорта «Развития опорной сети аэродромов» в Росавиации оценивали общий объем расходов на федеральный проект в 2025-2030 годах в 522 млрд руб., в том числе из федерального бюджета будет выделено 366 млрд руб. или 70% средств. На внебюджетные источники и региональные бюджеты

приходилось 24% и 6% всех расходов соответственно. Доля внебюджетных вложений запланирована заметно большей по сравнению с аналогичным федпроектом в 2019-2024 годах, когда она предполагалась на уровне 14%.

В ближайшие три года на развитие опорной сети аэродромов, согласно принятому закону о федеральном бюджете, планируют направить 152,4 млрд руб. Изначально во внесенном в Госдуму законопроекте предполагались 166 млрд руб., но по итогам трех чтений

Если до опорной сети аэродромов удастся в 2025-2030 годах довести 366 млрд руб. федеральных средств, это окажется на 86% больше аналогичных фактических расходов на «Развитие региональных аэропортов» в рамках комплексного плана в 2019-2024 годах.

было решено сократить будущие федеральные расходы на 2026 и 2027 годы на 2 млрд руб. и 11,5 млрд руб. или на 3,7% и 13,5% соответственно. Это было связано с перераспределением федеральных средств на другие цели и, вероятнее всего, осенью 2025 года цифры вновь скорректируют.

В 2025 году расходы на «Развитие опорной сети аэродромов» ожидаются на уровне 25,8 млрд руб., что почти на 10,7% меньше фактических федеральных трат по итогам 2024 года. Впрочем, если бы в прошлом году потратили запланированный изначально объем средств (43,1 млрд руб.), то траты 2025 года были бы на 40% меньше.

Бюджетное исполнение нового федерального проекта по итогам двух месяцев 2025 года составило 0,015%: к 1 марта в него направили из федерального бюджета 3,9 млн руб. Низкий уровень исполнения и расходов характерен для первого года финансирования новых проектов.

С учетом того, что федеральный проект-предшественник оказался недофинансированным в прошлом году на треть, а запланированные в этом году траты на «Развитие опорной сети аэродромов» относительно невелики, мы считаем, что высокое бюджетное исполнение последнего возможно в 2025-м без значительных корректировок планов. Но на вложения могут повлиять темпы финансирования других инфраструктурных сфер (в конце года средства внутри нацпроекта могут перераспределять в пользу более успешных) и общая экономическая ситуация.

Рисунок 3. Распределение расходов на федеральный проект «Развитие опорной сети аэродромов» в 2025-2030 годах по источникам средств

Объем расходов мог быть скорректирован при утверждении паспортов национальных и федеральных проектов.

млрд руб.

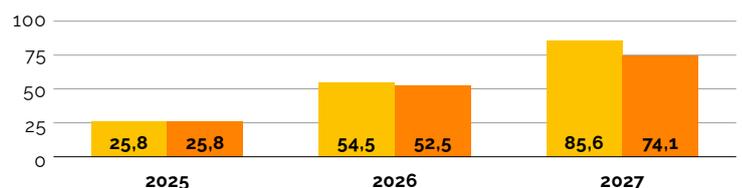


Источник: данные Минтранса, анализ Sherpa Group

Рисунок 4. Динамика планируемых федеральных расходов на федеральный проект «Развитие опорной сети аэродромов» в 2025-2027 годах

- Объем запланированных федеральных расходов при внесении законопроекта о федеральном бюджете в Госдуму, млрд руб.
- Объем запланированных федеральных расходов в принятом законе о федеральном бюджете, млрд руб.

млрд руб.



Источник: закон о федеральном бюджете на 2025-2027 годы, расчеты и анализ Sherpa Group

Роль концессий в аэропортах усиливается

Около трети федеральных расходов (50,5 млрд руб.) на «Развитие опорной сети аэродромов» в правительстве России в ближайшие три года планируют направить на реализацию концессионных соглашений. В 2025-м, 2026-м и 2027 годах объемы федерального финансирования установлены на уровнях 7,6 млрд руб., 18,1 млрд руб. и 24,8 млрд руб. соответственно.

В Росавиации заявляли о планах до 2030 года в рамках концессионных соглашений с отраслевыми операторами реконструировать 28 аэропортов. В зависимости от уровня пассажиропотока в аэропорте доля государственного финансирования может составить от 20% до 90%. Потенциальный объем внебюджетных средств в эти проекты оценивался в 100 млрд руб. Возврат инвестированных средств планировали возмещать за счет инфраструктурного сбора с использующих аэропорт авиакомпаний.

Концессионером стало АО «Аэропорт «Горно-Алтайск» (на 100% принадлежит «Сберу»). Общий объем ожидаемых вложений — 10,2 млрд руб., из которых 7,9 млрд руб. будут средствами федерального бюджета.

В течение 2025 года могут заключить соглашения по меньшей мере для пяти-шести аэродромов. Для одного из них — в Горно-Алтайске — правительство России уже приняло соответствующее решение в январе 2025 года, соглашение заключили 6 марта.

В декабре 2024 года сообщалось, что «Новпорт» рассматривает участие в реализации проекта в Новосибирске. Там уже несколько лет планируют реконструировать первую взлетно-посадочную полосу аэропорта Толмачево. Стоимость реконструкции оценивалась в 34,3 млрд руб. Проект предполагали реализовать в формате концессии.

Одним из крупнейших проектов в инфраструктуре воздушного транспорта в ближайшие годы может стать строительство аэропорта для горнолыжного курорта Шерегеш в Кемеровской области. Общий объем инвестиций в него оценивают в 35 млрд руб. Госэкспертизу проекта планируют провести в 2025 году, а завершить строительство к 2028 году. Инвестором проекта выступает также холдинг «Новпорт». Рассматриваются разные варианты реализации проекта, но для синхронизации усилий федерального центра, региона и инвестора формат концессионного соглашения, на наш взгляд, может быть наиболее удобным.

В Иркутской области, в свою очередь, в начале 2025 года согласовали место расположения нового аэропорта для столицы региона — он будет находиться между Иркутском и Ангарском. Сейчас прорабатывается финансовая модель проекта, не исключено заключение концессионного соглашения. Предыдущий обсуждавшийся вариант нового аэропорта — вблизи деревни Позднякова — оценивался в 200 млрд руб. и одной из причин отказа от реализации могла стать высокая стоимость. Среди компаний, с которыми обсуждался проект, — госкорпорация «Ростех», «Новпорт холдинг» и «Аэропорты регионов».

Всего, по нашей оценке, в аэропортовой отрасли на стадии планирования, проектирования, подготовки к строительству находится свыше 45 проектов с объемом потенциальных инвестиций более 640 млрд руб. Даже если в концессионном формате реализуют часть из них, это даст значительный импульс развитию этого сегмента. Наибольшие шансы на запуск проектов — в городах-миллионниках и туристических центрах.

Таблица 1. Примеры перспективных проектов в аэропортовой сфере

| № | Проект | Регион / округ | Объем инвестиций, млрд руб. | Потенциальный инвестор | Стадия | Возможный формат | Завершение строительства |
|---|--|---------------------------|-----------------------------|--|------------------------------|------------------------|--------------------------|
| 1 | Строительство аэропорта в Иркутске | Иркутская область / СФО | >150 | Не определен / «Аэропорты регионов», «Новпорт Холдинг», «Ростех» | Разработка финансовой модели | Концессия | После 2030 |
| 2 | Строительство аэропорта в Шерегеше | Кемеровская область / СФО | 35 | «Новпорт Холдинг» | Предпроектные работы | Концессия | 2028 |
| 3 | Расширение аэровокзала аэропорта Храброво и удлинение магистральной рулежной дорожки | Калининградская область | 17,5 | «Новпорт Холдинг» | Планирование | Инвестиционный проект | 2028-2029 |
| 4 | Реконструкция аэропорта Смоленск — Северный | Смоленская область / ЦФО | 7,7 | Не определен | Проектирование | Госзакупки / концессия | 2029-2030 |
| 5 | Строительство второго терминала аэропорта Псков | Псковская область / СЗФО | 6 | «Новпорт Холдинг» | Подготовка к строительству | Инвестиционный проект | 2029-2030 |

Источник: данные Минтранса, компаний, региональных органов исполнительной власти, СМИ, анализ Sherpa Group

Действующие концессии в аэропортовой сфере

По нашей оценке, к 10 марта 2025 года в аэропортовой сфере было заключено 11 концессионных соглашений¹ с общим заявленным объемом инвестиций более 210,8 млрд руб. Это составляет примерно 2,9% от общего объема инвестиций в концессионный рынок и почти 4,5% — в его транспортный сегмент.

В этой статистике не учитывается проект развития аэропорта Пулково, реализуемый в рамках регионального законодательства о государственно-частном партнерстве с 2010 года и периодически дополняемый новыми соглашениями.

При этом в аэропортовой сфере достаточно высокий средний объем инвестиций в проекты (почти 20 млрд руб.), близкий аналогичному показателю в автодорожной сфере, но заметно превышающий среднюю стоимость для инициатив в коммунальной и социальной инфраструктуре (порядка 2-3 млрд руб.).

Заключать концессионные соглашения в авиационной сфере в России начали в 2016-2017 годах. К 2018 году относится подписание первых крупных соглашений на региональном (аэропортовый комплекс в Новом Уренгое) и федеральном уровнях (аэропорт Шереметьево).

В 2019-2020 годах возникла пауза, первоначально вызванная тем, что инвесторы рассматривали возможность запуска концессионных проектов в составе комплексного плана, а затем — связанная с началом пандемии, когда запуск крупных проектов приостановился. Семь соглашений, на которые приходится около 65% инвестиций в аэропортовые концессии (136,3 млрд руб.) были подписаны в 2021-2025 годах.

Большинство — семь из 11 — концессионных соглашений в аэропортовой сфере заключали на региональном уровне. В трех случаях — на федеральном, причем, концедентами могли быть разные структуры. Для аэропортов Шереметьево и Горно-Алтайска публичной стороной стало Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация), а для инфраструктуры аэродрома Левашово в Санкт-Петербурге — владеющее им Министерство обороны России.

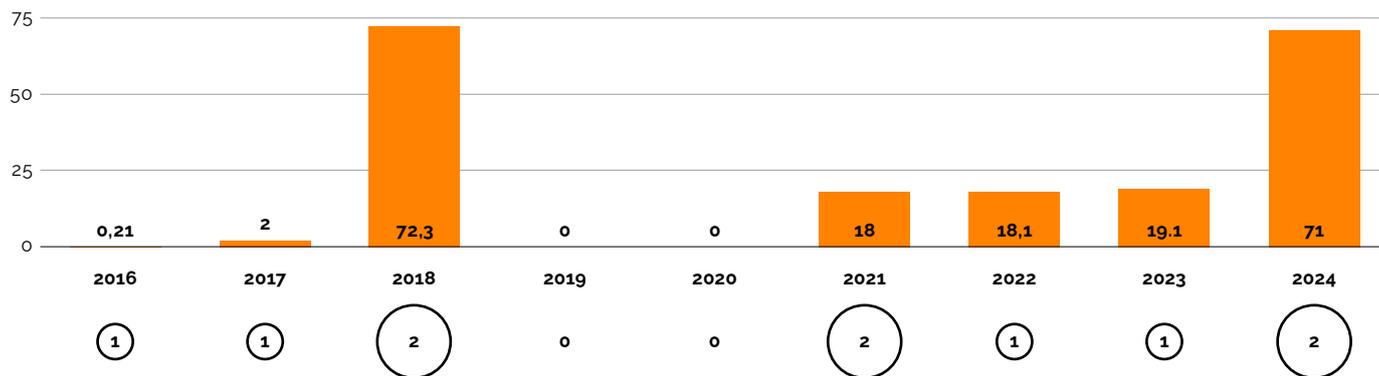
Подписание соглашений на муниципальном уровне можно считать исключением: в сегменте дороже 100 млн руб. За время существования концессионного законодательства таким было лишь одно: заключенное для имущественного комплекса аэродрома Орешково в Калужской области.

Концессионные соглашения в аэропортовой сфере реализуются на территории шести из восьми существующих федеральных округов: на конец 2024 года не было опыта заключения концессионных соглашений в регионах Юга России и Поволжья. По два соглашения было заключено в Центральном, Северо-Западном, Северо-Кавказском и Сибирском федеральных округах.

¹ Учтены соглашения, заключенные в рамках 115-ФЗ, с заявленным объемом инвестиций более 100 млн руб.

Рисунок 5. Динамика подписания концессионных соглашений в аэропортовой сфере в 2016-2024 годах

млрд руб.


■ Объем заявленных инвестиций в проекты, млрд руб.

○ Количество подписанных за год концессионных соглашений в сфере, шт

Источник: данные компаний, федеральных и региональных органов исполнительной власти, СМИ, анализ Sherpa Group

Таблица 2. Действующие концессионные соглашения в аэропортовой сфере

| № | Проект | Регион / округ | Объем инвестиций, млрд руб. | Концедент | Концессионер | Год подписания | Срок соглашения, лет |
|----|--|---------------------------------------|-----------------------------|---|-------------------------------------|----------------|----------------------|
| 1 | Развитие аэродрома Шереметьево | Московская область / ЦФО | 61 | Федеральное агентство воздушного транспорта | АО «МАШ» | 2018 | 49 |
| 2 | Строительство и эксплуатация объектов инфраструктуры нового международного аэропорта в Омске («Омск-Федоровка») | Омская область / СФО | 43 | Правительство Омской области | ООО «Омскаэроинвест» | 2024 | 49 |
| 3 | Строительство и эксплуатация нового аэропортового комплекса «Архыз» | Карачаево-Черкесия / СКФО | 28 | Правительство Карачаево-Черкесии | ООО «Архызэроинвест» | 2024 | 49 |
| 4 | Создание аэропортового комплекса в Салехарде | Ямало-Ненецкий автономный округ / УФО | 19,1 | Департамент транспорта и дорожного хозяйства Ямало-Ненецкого автономного округа | ООО «Новаяпорт-Проект» | 2023 | 30 |
| 5 | Создание объектов инфраструктуры аэропорта в Грозном | Чечня / СКФО | 18,1 | Министерство транспорта и связи Чеченской Республики | ООО «Смарт Констракшн» | 2022 | 49 |
| 6 | Строительство и реконструкция аэропортового комплекса в Новом Уренгое | Ямало-Ненецкий автономный округ / УФО | 11,3 | Департамент транспорта и дорожного хозяйства Ямало-Ненецкого автономного округа | ООО «Уренгойэроинвест» | 2018 | 30 |
| 7 | Строительство, реконструкция и эксплуатация зданий и сооружений для взлета, посадки и руления аэродрома Левашово | Санкт-Петербург / СЗФО | 11 | Министерство обороны РФ | ООО «Авиапредприятие «Газпром Авиа» | 2021 | 49 |
| 8 | Реконструкция и эксплуатация аэропорта в Горно-Алтайске | Республика Алтай / СФО | 10,2 | Федеральное агентство воздушного транспорта | АО «Аэропорт Горно-Алтайск» | 2025 | 49 |
| 9 | Создание объектов инфраструктуры международного аэропорта Благовещенск (Игнатьево) | Амурская область / ДФО | 7 | Министерство транспорта и дорожного хозяйства Амурской области | ООО «АБС Благовещенск» | 2021 | 30 |
| 10 | Реконструкция перрона № 3 аэропорта «Пулков» | Санкт-Петербург / СЗФО | 2 | Комитет по инвестициям Санкт-Петербурга | АО «Аэропорт «Пулков» | 2017 | 41 |
| 11 | Реконструкция и эксплуатация имущественного комплекса аэродрома Орешково | Калужская область / ЦФО | 0,21 | Администрация городского поселения поселок Воротынский | РОО АСК «Альбатрос-аэро» | 2016 | 49 |

Источник: данные компаний, региональных органов исполнительной власти, СМИ, анализ Sherpa Group

СЗПК и другие способы запуска аэропортовых проектов

Помимо концессий для реализации проектов в сфере инфраструктуры воздушного транспорта с участием частных инвесторов могут применять и другие инструменты.

Например, в 2021 и 2024 годах в аэропортовой инфраструктуре было заключено четыре соглашения о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК) в отношении проектов с общим объемом инвестиций 127 млрд руб.

Соглашения подписали для развития аэровокзальных комплексов в Краснодаре, Геленджике, Новокузнецке и Новосибирске.

Существенные отличия СЗПК от концессионных соглашений: первые носят более формальный и менее обязывающий характер, они не создают баланса рисков между частной и публичной сторонами, соглашения могут заключаться уже во время активной фазы строительства, их преференции (стабилизационная оговорка) рассчитаны на более короткий срок.

Стабилизационная оговорка, согласно законодательству, гарантирует в рамках проекта постоянство налогового режима, таможенного регулирования, условий землепользования, градостроительной деятельности и др. Кроме того, инвестор может возместить затраты на создание дополнительной (обеспечивающей или сопутствующей) инфраструктуры.

СЗПК могут использоваться в качестве дополнительного инструмента для облегчения финансовой нагрузки на инвестора, но потенциальные выгоды и срок их использования будут ограничены.

Еще один инструмент развития аэропортовой инфраструктуры — синдицированное кредитование в рамках Фабрики проектного финансирования. Например, в июне 2024 года о его применении для строительства пассажирского терминала аэропорта Оренбурга договорились власти региона, ВЭБ.РФ и Сбер. Стоимость проекта — 18,6 млрд руб., привлеченные от финансовых партнеров средства составят 14,9 млрд руб.

Фабрика проектного финансирования обеспечивает доступ к льготному кредитованию, за которое в условиях жесткой денежно-кредитной политики конкуренция усиливается. На начало 2025-го, по данным ВЭБ.РФ, при участии госкорпорации финансировались работы в девяти аэропортах. Но из-за высокой конкуренции за доступ к средствам Фабрики мы не ждем, что финансирование проектов с ее помощью будет повсеместным.

Таблица 3. Соглашения о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК) в аэропортовой сфере

| № | Проект | Регион / округ | Объем инвестиций, млрд руб. | Инвестор, с которым заключено соглашение | Год подписания | Срок действия стабилизационной оговорки, лет |
|---|--|-----------------------------|-----------------------------|--|----------------|--|
| 1 | Реконструкция аэровокзального комплекса международного аэропорта Новосибирск (Толмачево) | Новосибирская область / СФО | 60 | АО «Аэропорт Толмачево» | 2021 | 15 |
| 2 | Строительство аэровокзала и объектов воздушной инфраструктуры для аэропорта Краснодар (Пашковский) | Краснодарский край / ЮФО | 53 | АО «Международный аэропорт «Краснодар» | 2021 | 16 |
| 3 | Строительство нового аэровокзала в международном аэропорту Новокузнецк (Спиченково) | Кемеровская область / СФО | 8,6 | ООО «Терминал Новокузнецк» | 2024 | 6 |
| 4 | Строительство нового аэровокзального комплекса в аэропорту Геленджик | Краснодарский край / ЮФО | 5,4 | ООО «Аэропорт Геленджик» | 2021 | 15 |

Источник: данные Единого портала бюджетной системы России, компаний, региональных органов исполнительной власти, СМИ, анализ Sherpa Group

О нас

Sherpa Group — проект команды профессионалов в области анализа рынков и данных. Компания занимается отраслевыми исследованиями, поиском данных и их систематизацией, а также выпуском публичных аналитических и маркетинговых материалов.



Подробности на сайте
sherpagroup.ru



Мы в Telegram
t.me/sherpaanalytics

Оговорка

Материал публикуется исключительно в информационных целях, не является профессиональной консультацией, рекламой и офертой, а также не может быть основанием для принятия инвестиционных решений. Приведенные данные, экспертные мнения и прогнозы актуальны на дату публикации и не носят исчерпывающий характер.