

Аналитическая записка **«О дальнейшем развитии КП «Международный аэропорт «Одесса»**

Настоящая Аналитическая записка подготовлена в свете Послания Президента Украины Виктора Януковича к Украинскому народу и Экспертного доклада Национального Института Стратегических исследований «Украина XXI столетия. Стратегия реформ и общественной консолидации» по материалам работы рабочей группы по дальнейшему развитию коммунального предприятия «Международный аэропорт «Одесса» (создана распоряжением Одесского городского головы от 29.09.2006 г. № 1069-01), Комиссии для проведения конкурса по выбору стратегического партнера с целью реконструкции и модернизации Коммунального предприятия «Международный аэропорт «Одесса» (создана решением исполкома Одесского городского совета от 24.06.2008 г. № 747), рабочей группы по рассмотрению предложений и проведения предварительных переговоров относительно реконструкции и модернизации коммунального предприятия «Международный аэропорт «Одесса» (создана распоряжением Одесского городского головы от 23.12.2009 г. № 239-01).

Как известно, стратегическое значение международного аэропорта «Одесса» определяется необходимостью решения следующих стратегических задач:

- содействие повышению комбинированных пассажиро-грузопотоков наземного, морского и речного транспорта в регионе (Одесской, Херсонской и Николаевской областях);
- содействие развитию рекреационно-туристического потенциала города Одессы и региона;
- выполнение функций аэропорта «подскока», что обеспечивает развитие авиатранспортной отрасли страны в целом;
- обеспечение полетов самолетов сектора Министерства обороны (аэродром «Школьный», примыкающего к территории аэропорта «Одесса» и соединенного с искусственной взлетно-посадочной полосой рулежной дорожкой);
- содействие развитию международных деловых связей со странами ближнего и дальнего зарубежья.

Созданный в 1961г. аэропорт «Одесса» с поставленными задачами справлялся и к 1990 году по отправка пассажиров занимал третье место в Украине и второе место по грузоперевозкам. Передача аэропорта «Одесса» из государственной собственности в коммунальную 03.08.1999 года была своевременной, так как позволила вывести предприятие из критического положения, обеспечить улучшение и стабилизацию финансово-экономических показателей, создание условий для дальнейшего успешного развития. К числу накопившихся проблем следует отнести тот факт, что построенный в 1961 году аэропорт «Одесса» в течение последующих 40 лет практически не развивался, что привело к сдерживанию развития наземной базы аэропорта и отрицательно повлияло на обслуживание пассажиров, регулярность полетов воздушных судов и на общее состояние аэродрома и его оборудования в целом. Единственная искусственная взлетно-посадочная полоса (ИВП) размером 2800 м x 56 м ещё в 1986 году была усилена асфальтобетоном и в настоящее время безусловно требует реконструкции и модернизации. В условиях имевшей место сдачи в аренду и хаотичной

застройки земельных участков на приаэропортовой территории, в том числе и в непосредственной близости к аэропорту зоне взлета и захода на посадку воздушных судов, возможно возникновение проблемы обеспечения безопасности полетов. В частности в связи с уменьшением приаэропортовой территории из-за строительства магазина «Metro» возможны проблемы со строительством новой ИВПП длиной 3800 м.

Построенное свыше 45 лет тому назад здание аэровокзала морально и физически устарело и в настоящее время не готово принимать транзитных пассажиров, не соответствует принятым стандартам пропуска отлетающих пассажиров через второй этаж и другим критериям современных международных аэропортов.

Стратегия развития аэропорта требовала реконструкции предприятия с целью:

- повышения скорости обслуживания пассажиров воздушных судов;
- обслуживания новых типов воздушных судов (по грузо-пассажировместимости);
- повышения комфортности для пассажиров;
- повышения безопасности полетов (доведения до II категории ИКАО).

По заключению Украинского государственного проектно-технологического научно-исследовательского института гражданской авиации «Украэропроект» (Арх. № 3272, 2007г.) в результате длительной эксплуатации и невыполнения работ по реконструкции накопились проблемы, характеризующие физический и моральный износ инфраструктуры аэропорта;

– несущая способность аэродромных покрытий, определенная по методу ACN-PCN при испытании покрытий реальными нагрузками, имеет параметры от 16 до 30 единиц (R/C/X/T) и не позволяет эксплуатировать воздушные суда с большими ACN;

– геометрические размеры аэродромных покрытий аэропорта «Одесса» не позволяют обеспечить эксплуатацию новой авиационной техники без реконструкции аэродрома;

– в конструктивных слоях искусственных покрытий ИВПП (в основном в асфальтобетонных слоях усиления) наблюдается потеря монолитности, вызванная продолжительной эксплуатацией и разрушительным влиянием температурных режимов;

– существующая водосточно-дренажная сеть аэродрома неэффективна;

– недостаточная пропускная способность пассажирского терминала не дает возможности аэропорту «Одесса» осуществлять увеличение объемов авиаперевозок, удовлетворять спрос на услуги авиационного транспорта и сдерживает его преобразование в международный транзитный узловой аэропорт трансконтинентального значения, а также реализовать возможности Украины как транзитного государства;

– отсутствие современного аэровокзального комплекса и аэродромных сооружений (МРД, РД, перрона) не позволяют в полной мере применять новейшие технологии на уровне международных стандартов относительно качественного обслуживания пассажиров и авиаперевозчиков;

– длительные (на протяжении 30 лет) дебаты по вопросу о выносе аэропорта на более отдаленный от города участок привели к отсутствию этого объекта в

составе генерального плана развития города и к нерешенности ряда вопросов по землеотводу, что, в свою очередь, отрицательно влияло на качество обслуживания пассажиров, регулярность полетов ВС и на общее состояние аэродрома и его оборудование в целом.

Принимая во внимание необходимость обеспечения соответствия сооружений аэропорта стандартам и рекомендациям ISAO и, учитывая, что с 17 марта 2006г. Согласно приказу № 201 «Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації» все аэродромы должны быть сертифицированы в соответствии с требованиями «Сертифікаційних вимог до цивільних аеродромів України» было принято решение о разработке плана стратегического развития КП «Международный аэропорт «Одесса» до 2020г.

Только решение вопросов создания плана стратегического развития и реконструкции аэропорта с учетом концепции развития г. Одессы, требуемых землеотводов, зон ответственности и экологической безопасности могло обеспечить инвестиционную привлекательность этого объекта.

Распоряжением Одесского городского головы от 29.09.2006 г. № 1069-01 была создана рабочая группа по дальнейшему развитию коммунального предприятия «Международный аэропорт «Одесса», в которую вошли депутаты и руководители служб одесского городского совета, а также руководители подразделений КП «МАО».

На первом заседании 10.10.2006 г. рабочая группа отметила следующее.

Распоряжением городского головы № 1050-01р от 03.11.2002 г. уже создавалась рабочая группа по проведению подготовительных работ по реализации инвестиционного проекта реконструкции КП «МАО». Каких-либо протоколов заседания этой рабочей группы, как и самого инвестиционного проекта, обнаружить не удалось.

В наличии имелись следующие документы:

- предложения по реконструкции аэродромного и привокзального комплексов;
- инвестиционная программа развития и реконструкции аэропорта Одессы на 2004-2005 г.;
- предложения трех зарубежных компаний;
- экономический анализ деятельности КП «МАО» за 2004-2005 г. и на 1 полугодие 2006 г.

Рабочая группа определила первые шаги своей деятельности, исходя из необходимости оказания помощи КП «МАО» в решении:

- накопившихся проблем;
- выработки предложений по дальнейшему развитию.

Деятельность рабочей группы осуществлялась в четырех направлениях:

– контроль за подготовкой исходных данных (технических условий, актов землепользования и т.д.) для градостроительного обоснования размещения аэропорта как коммунального предприятия городской общины;

– рассмотрение предпроектных и проектных предложений по градостроительному обоснованию размещения предприятия в составе генерального плана развития города Одессы и подготовке стратегического плана реконструкции и развития предприятия;

- контроль за осуществлением текущих ремонтных работ за счет внутренних

ресурсов предприятия и города без ущерба для расписания рейсов;

– предварительное рассмотрение инвестиционных предложений и формирование требований к потенциальному инвестору по развитию КП „МАО”.

Механизм деятельности рабочей группы реализовывался через подготавливаемые протокольные поручения Одесского городского головы. Проекты протокольных поручений готовились депутатами и представителями общественности совместно с руководителями управлений одесского городского совета и заинтересованными городскими службами.

Принципиальным в деятельности рабочей группы было понимание необходимости закрепления принадлежности аэропорта к коммунальной собственности города. В этом отношении позиции городского совета и областной государственной администрации полностью совпадали.

Такая постановка вопроса определялась появлением публикаций о намерениях российской компании «Аэропорты юга» поглотить украинские аэропорты «Одесса» и «Симферополь». В то же время практика бюджетного наполнения в России и Украине показывала, что распродажа аэропортов может привести к сдаче важного сегмента экономики в руки зарубежных владельцев. Утверждение о том, что возврат аэропорта в государственную собственность, повысит уровень безопасности его эксплуатации не было обоснованным, поскольку деятельность КП «Международный аэропорт «Одесса» как составной части авиатранспортной инфраструктуры Украины регулируется примерно 140 международными и национальными нормативно-правовыми актами, в том числе Минтрансвязи Украины, осуществляющим контроль за выполнением требований этих документов.

Важным принципом в деятельности рабочей группы была выработка рыночных преимуществ аэропорта и целенаправленное позиционирование его в качестве активного европейского аэропорта среди грузо-пассажирских перевозчиков, туроператоров и других участников европейской индустрии авиаперевозок.

Рабочая группа внесла предложения по проведению работ:

– по разработке методики и механизма дополнительного землеотвода участка, находящегося в собственности физических лиц, в целях удлинения ИВПП;

– по уточнению границ территории, на которой расположен аэропорт и прилегающих земельных участков, которые необходимы для отвода на перспективу развития аэропорта;

– по подготовке архитектурно-планировочного задания на разработку эскиза генерального плана развития и реконструкции аэропорта с учетом концепции развития г. Одессы, необходимых землеотводов, зон ответственности и экологической безопасности;

– по оформлению сертификатов и лицензий, подтверждающих классность аэропорта;

– по оформлению исходных данных для разработки проекта дренажной системы на перспективу развития аэропорта;

– по подготовке перечня необходимого светосигнального, радионавигационного и другого оборудования для обоснования заказов государственных субвенций с поэтапным их использованием в течение 2008-2012

годов.

По инициативе рабочей группы на сессиях городского совета принимались решения об освобождении аэропорта от оплаты 75% налога на землю, снижении платы за аренду имущественных комплексов с 50% до 25% и установлении части прибыли, которая подлежит перечислению в бюджет города в размере 25%. Все эти финансовые ресурсы были направлены на ремонт и развитие аэропорта.

Рабочая группа взяла под свой контроль для согласования материалы на получение разрешений на строительство, расширение, реконструкцию, техническое переоснащение объектов в зоне ответственности аэропорта в соответствии со статьёй 41 Воздушного кодекса Украины. В этом отношении было подготовлено соответствующее предложение Овидиопольской, Беляевской и Коминтерновской райгосадминистрациям. По инициативе рабочей группы разработана инструкция о порядке высотного строительства в пятидесятикилометровой зоне от центра взлетно-посадочной полосы.

Рабочая группа отклонила предложение ООО «Лукойл-Аэро» о создании альтернативного топливо-заправочного комплекса в районе КП «Международный аэропорт «Одесса» с выделением земельного участка как экономически, экологически и технически нецелесообразное.

Рабочая группа поддержала предложение об использовании части земель аэродрома «Школьный» и производственных мощностей ГП «Одесавиаремсервис» в целях развития КП «МАО».

В период с мая по сентябрь 2007 г. рабочая группа контролировала проведение ремонтных работ ИВПП без нарушений откорректированного расписания авиарейсов. С этой целью проводились выездные заседания группы, в том числе на летном поле.

Все эти меры способствовали:

- бесперебойной работе аэропорта;
- повышению его инвестиционной привлекательности;
- максимальному использованию отечественных материальных и трудовых ресурсов, используемых при реконструкции аэропорта;
- укреплению материально-финансовой базы города;
- более полному удовлетворению растущего спроса на внутреннем рынке авиаперевозок;
- повышению конкурентоспособности города как в международных перевозках, так и в развитии туристического и рекреационного бизнеса.

Реализация указанных мер была направлена на выполнение стратегического плана развития аэропорта, в том числе основных этапов.

I этап. Выборы направления развития (реконструкции) аэропорта.

1) Подготовка технико-экономического обоснования выбора направления развития (расширение мощностей, модернизация существующих мощностей, повышение стандартов обслуживания, комфортности).

а) Анализ фактического финансово-хозяйственного состояния коммунального предприятия.

б) Определение существующих проблем деятельности предприятия, в т.ч. по земельному вопросу и границам.

в) Проведение маркетинговых исследований рынка воздушных перевозок и

их экспертиза с целью более целесообразной реконструкции КП «Международный аэропорт «Одесса».

II этап. Определение размера необходимых инвестиций.

1) Разработка бизнес-плана (инвестиционного проекта).

III этап. Выбор инвестора.

1) Определение (анализ) выгод и потерь территориальной громады и бюджета города при выборе инвестора.

2) Проверка финансовых возможностей потенциальных инвесторов, в т. ч.

КП «Международный аэропорт «Одесса».

3) Подготовка заключения рабочей группы городскому голове.

Участие рабочей группы в обсуждении «Градостроительного обоснования реконструкции и развития международного аэропорта «Одесса» способствовало принятию решения Одесского городского головы № 1760-V от 05.10.2007 г. «Об утверждении этого документа и принятия его в качестве корректировки генерального плана г. Одессы». Кроме того, рабочая группа принимала участие в предварительном рассмотрении Плана стратегического развития КП «Международный аэропорт «Одесса» до 2020 года и на перспективу.

Важным аспектом в подготовке и реализации этого Плана стала подготовленная рабочей группой записка о ряде тенденций, которые могут негативно отразиться на темпах реконструкции и развития КП «МАО», и внесла предложение о их преодолении. Существо указанной записки следующее.

1. Многие зарубежные инвесторы, проявляющие интерес в проекте развития и реконструкции КП «МАО», настаивают на реструктурировании предприятия в акционерную компанию и продажу до 49% акций. При этом подобная линия предлагается как единственный и наиболее приемлемый способ привлечения средств. Хотя может привести к поглощению КП «МАО» путем последующих допэмиссий акций.

В этой связи представляется более предпочтительной следующая схема инвестирования в реконструкцию и развитие КП «МАО»: внутренние инвестиции аэропорта – налоговые льготы со стороны города и области – совместная деятельность в сфере неавиационных услуг – кредиты. Такая схема позволяет сохранить КП «МАО» в коммунальной собственности и направлена на развитие экономической основы жизнедеятельности городской общины и реализации в целом Закона Украины «О местном самоуправлении».

Очень важным и своевременным шагом является проведение работы по оценке рыночной стоимости активов КП «МАО», выполненной компанией, имеющей соответствующую лицензию, признаваемую на международном фондовом рынке. Наличие такой экспертизы значительно усилит позицию города на проведение переговоров с потенциальными инвесторами и банками.

2. Развитие аэропортов в г. Севастополе и г. Бердянске направлено на развитие пассажироперевозок в районы рекреации южного берега Крыма и Азовского побережья.

Необходимо принять дополнительные меры по развитию в г. Одессе туристических и рекреационных комплексов, способных привлечь дополнительные авиапассажирские потоки, прибыль от которых пойдет на реконструкцию и развитие КП «МАО».

3. Требуется пристального внимания устойчивая тенденция развития грузовых терминалов в аэропортах «Борисполь», «Гостомель», «Белоцерковский грузовой авиационный комплекс», «Узин», находящихся в Киевской области. Сейчас готовятся масштабные проекты, способные привлечь значительные инвестиции: рядом с грузовыми аэропортами будут размещаться предприятия логистики и промышленности. На решение задачи направлено совместное использование военного аэродрома «Кировское» (Крым). Особую озабоченность в этой связи вызывает близость к КП «МАО» аэродрома «Лиманское», который способен перерабатывать возрастающие грузопотоки из Приднестровья. В своих официальных документах руководство аэродрома «Лиманское» ставит задачу концентрации грузовых перевозок мотивируя свое конкурентное преимущество перед КП «МАО» возможностью принимать самолеты типа АН-124 «Руслан», ИЛ-76 и классом ниже.

В целом за счет формирования крымского узла авиагрузоперевозок, интенсивного развития Донецкого и Харьковского аэропортов, создания мощного Киевского узла авиагрузоперевозок образуется дуга перекрытия грузопотоков для КП «МАО» в северо-восточном и восточном направлениях.

В связи с этим представляется целесообразным активизировать работы по увеличению объемов авиагрузоперевозок, осуществляемых КП «МАО», что позитивно отразится на финансировании из собственных источников реконструкции и развития аэропорта.

4. К числу нерешенных вопросов следует отнести вопросы передачи части земель аэродрома «Школьный» из ведения Министерства обороны для перспективного развития КП «МАО». Отсутствие решения этого вопроса в составе откорректированного генерального плана города способствует наступлению жилой застройки на зону, прилегающую к аэропорту, что сужает перспективу его развития на дальнюю перспективу.

Аэродром „Школьный” по существу является небольшим авиаремонтным предприятием. При стендовых испытаниях двигатели отремонтированных самолетов создают шум, превышающий по своему уровню шум взлетающих и прилетающих рейсовых самолетов в аэропорт «Одесса».

Рабочая группа по разработке предложений по развитию аэропорта «Одесса» рекомендовала использовать земли аэродрома «Школьный» для перспективного развития грузотерминала, примыкающего к «Школьному» аэропорту «Одесса». Это весьма важная рекомендация, ибо существуют разные варианты развития города, в том числе жилищное строительство на землях «Школьного».

При положительном решении вопроса с Министерством Обороны Украины, использующим указанный участок земель города, в микрорайоне будет также создан новый аэровокзал европейского уровня, что повлечет за собой создание новых рабочих мест, в какой-то мере мест отдыха (гостиницы, рестораны, бары), торговых точек (магазинов и т.д.). Новый аэровокзальный комплекс будет иметь

выход на улицу Генерала Петрова. Его пропускная способность составит 2000 человек в час.

Все эти перспектива 2020 года, но она должна учитываться в стратегии города в виде резерва земельного участка.

Рабочая группа подготовила Директиву Одесского городского головы по переговорам с потенциальными инвесторами, заинтересованными в участии в проектах по реконструкции и развитию КП «МАО». Существо этих предложений следующее.

I Общие положения

1. При переговорах с инвестором необходимо исходить из принципа сохранения коммунальной формы собственности КП «Международный аэропорт «Одесса»
2. Инвестор должен иметь опыт непосредственного участия в инвестиционных проектах по реконструкции и развитию аэропортов.
3. Инвестор не может быть консалтинговой компанией, кредитным обществом, кредитным союзом и т.д.
4. Основателем инвестора не может быть политическая партия, религиозная организация.
5. Условиями инвестирования не может быть концессия, аренда, передача прав собственности инвестору.
6. Инвестор обязан отказаться от судебного способа решения каких-либо вопросов, не связанных с финансовой деятельностью (земельные отношения, отношения аренды / субаренды, подрядные отношения и др.)
7. Недопустимость давления со стороны инвестора в выборе механизмов, менеджеров – консультантов, проектантов, компаний, рейсов, маршрутов.
8. Предпочтительность совместного управления с правом решающего голоса за получателем инвестиций.
9. Прибыль должна делиться ежегодно не фиксировано, а гибко в пределах установленной квоты. Например:
$$15\% + 15\% + 15\% = 45\% = 60\%$$
можно заменить:
$$5\% + 10\% + 15\% + 30\% = 60\%$$
10. Исключить право «Veto» со стороны инвестора
11. Инвестор должен признавать результаты украинской государственной экспертизы в части проектных предложений по реконструкции аэропорта.
12. Инвестор должен признавать имеющиеся международные сертификаты по видам деятельности аэропорта.

II Особенности работы с инвестором на условиях совместной деятельности.

1. Инвестирование возможно на условиях совместной деятельности. В случае заключения договора о совместной деятельности не создается юридическое лицо (ч. 1.ст. 1130 Гражданского кодекса Украины).

2. Участники договора о совместной деятельности вносят только ту собственность, деньги, что принадлежат им по праву собственности (т.е. исключается возможность внесения арендного имущества, под залог, лизингового имущества, денег третьего лица и др.). Изменение долей вкладов фонда СД производится только по согласованию сторон.
3. Имущество, деньги, что будут внесены инвестором, в договоре о совместной деятельности не определяются как совместная частная собственность.
4. Ведение совместных дел участников принадлежит Одесской городской власти в лице уполномоченного на это органа или предприятия. От имени всех участников выступает этот орган или предприятие.
5. Прибыль, полученная участниками договора о совместной деятельности в результате их совместной деятельности, распределяется:
 - каждый год пропорционально размерам вкладов участников, или
 - фиксировано по годам соответственно с установленными в договоре процентами.
6. В договоре о совместной деятельности также предусматривается:
 - обязательный процент реинвестирования (не меньше 5-8% по результатам финансового года);
 - создание фонда развития КП (до 10% по результатам финансового года);
 - создание фонда социального страхования (до 10% по результатам финансового года).
7. Инвестор обязан сотрудничать исключительно в области неавиационных услуг, т.е. в сферу его деятельности входит только обслуживание аэровокзального комплекса, грузовых терминалов, зоны duty free.

III Вопросы к инвестору

1. Необходимо выяснить предусматривает ли практика инвестиционной деятельности компании возможность использования местных сырьевых и трудовых ресурсов, а также право получателя инвестиций в выборе средств механизации, проектантов - консультантов и менеджеров по узловым вопросам инвестиционного проекта.
2. Необходимо получить информацию о практике инвестиционной деятельности компании на территории других стран как в сфере поставленных выше проблем, так и в сфере определения правовых форм инвестирования.
3. Необходимо выяснить, принимала ли компания непосредственное участие в реализации проектов, связанных с авиационной деятельностью аэропортов, в том числе строительстве взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек и других авиационных комплексов. При возможности получить финансовую и техническую характеристику указанных проектов.

IV Информационное обеспечение инвестора

1. Информация о текущей ситуации.

2. Информация о стационарных сооружениях, электромеханических объектах, ИТ, специальных авиационных системах (планируемых к установке) и установленных системах.
3. Информация о состоянии бетонного покрытия и проект его реконструкции.
4. Информация о взлетно-посадочных полосах (длины, классификация CAT).
5. Информация о пассажиропотоках за предыдущие годы.
6. Информация о воздушных судах, выполняющих полеты в аэропорт за предыдущие годы.
7. Информация о ежегодных грузопотоках и текущей грузовой инфраструктуре.
8. Информация о ставках аэропортовых сборов.
9. Информация о тарифах на водопотребление, отопление, электроэнергию по состоянию на момент переговоров.

В целом за 19 месяцев работы рабочей группы (октябрь 2006 г. – апрель 2008 г.) было проведено 17 заседаний, в том числе 2 заседания на территории аэродрома. За этот период были рассмотрены следующие инвестиционные предложения по реконструкции и развитию КП «МАО», данные о которых приведены в следующей таблице.

№ п/п	Название фирмы	Страна	Форма инвестиций
1	2	3	4
1	ТПГ Романа Троценко «Промышленное развитие» – Евро-Азиатская аэропортовая компания; – ТПГ «Московское речное пароходство»; – ООО «Промышленное развитие»	Россия, Москва	Акционирование КП «МАО» Покупка крупного пакета акций
2	Компания Олега Дерипаска «Базовый Элемент»	Россия, Москва	Готова разработать инвестиционный проект. Передан 6.09.07 г. проект рамочного договора СД
3	Международный аэропорт Шереметьево	Россия, Москва	Готова разработать инвестиционный проект.
4	Инвестиционная группа «Talan Citi Group»	Англия. Лондон	– совместное предприятие; – концессия; – совместная деятельность и иные формы инвестиций
5	Компания (ICTAS HAVA ZIMANI)	Турция, Анкара	Готовность обсуждать формы сотрудничества

6	Компания ZVARTNOTS, ARMENIA international airports «Аэропортус 2000»	Армения. Ереван Аргентина	Готовность к обсуждению форм сотрудничества
---	--	-------------------------------------	---

1	2	3	4
7	PRIMEVISION		Общие предложения носящие неконкретный характер и содержащий нереальные сроки и объемы финансирования
8	Компания ACI europe		Приватизация КП «МАО»
9	Нефтяная компания «ЛУКОЙЛ»	Россия, Москва	Участие в процессе развития системы авиатопливообеспечения
10	Airoport Consalting Vienna	Австрия Вена	Разработка концессии развития КП «МАО». Выступает как подрядная организация российской группы Олега Дерипаска «Базовый Элемент»
11	Griffon Gapital	Киев	Реструктурирование КП «МАО» в акционерную компанию
12	Банки ЕБРР, Citibank, Merrill Linck, BNP Paribas/ Укрсибб		Готовность предоставить льготные кредиты и/или покупка акций КП «МАО» при условии его акционирования
13	Арион Арбель, торговый атташе посольства Израиль	Израиль	Израильская бизнесреда проявляет интерес к реконструкции КП «МАО»
14	Консалтинговая компания SABAUT (Гонконг)	Китай, Гонконг	Китайские компании заинтересованы в реконструкцией КП «МАО»
15	Ашраф Сентсо, Чрезвычайный и Полномочный Посол ЮАР	ЮАР	Пул крупных инвесторов ЮАР заинтересованы в инвестировании в проект КП «МАО»

16	Фирма Cedar international Projects и фирма Link Resources. inc	США, Вирджиния	Инвестиции в строительство гостиницы, офисного комплекса, складов и других, имеющих отношение к аэропорту объектов
17	Фирма Strabo security Фирма Emax	Польша, Варшава, Познань	Готовность инвестировать не менее 300 млн. евро в реконструкцию КП «МАО»

1	2	3	4
18	«Хайдер групп»	ОАР	Проявили заинтересованность в инвестированиях в КП «МАО»
19	Группа строительных компаний «Бурч». Эта группа была признана лучшей по итогам тендера 2000 г., однако из-за не выполнения ряда обязательств не стала его победителем	Турция	Участие в реконструкции в обмен на 80% акций. Речь шла о 40-60 млн. долларов.

В связи с таким разнообразием предложений группа в порядке подготовки к III этапу провела **сравнительный анализ преимуществ и ущербов для аэропорта при различных формах инвестирования.**

Форма инвестирования	Возможные преимущества для аэропорта	Возможные ущербы для аэропорта
1	2	3
Аэропорт управляет сам	<ul style="list-style-type: none"> – Полный контроль – Вся прибыль – Максимальная гибкость 	<ul style="list-style-type: none"> – Весь риск – Все затраты по инвестированию – Возможен недостаток опыта и знаний – Возможно снижение прибылей
Совместное предприятие	<ul style="list-style-type: none"> – Деление прибылей – Деление затрат по инвестированию – Опыт и знания партнера – Легче контролировать, чем вести самостоятельно всю работу 	<ul style="list-style-type: none"> – Трудно поменять партнера – Может не привести к максимальным прибылям – Возможна неясность в отношении ответственности сторон

Концессионеры	<ul style="list-style-type: none"> – Опыт и знания специалистов – Можно поменять концессионеров – Возможно максимальное увеличение прибыли 	<ul style="list-style-type: none"> – Нет гибкости – Аэропорту потребуется опыт и знания в заключении контрактов – Необходимо пристальное наблюдение – Нет контроля
Контракт на управление	<ul style="list-style-type: none"> – Вся прибыль (за вычетом вознаграждения) – Опыт и знания партнера – Затраты на инвестирование могут быть поделены 	<ul style="list-style-type: none"> – Несет все затраты по эксплуатации – Несет весь риск

В соответствии с распоряжением Одесского городского головы № 851-01р от 22.03.2008 г. деятельность данной рабочей группы по разработке предложений по дальнейшему развитию коммунального предприятия «Международный аэропорт «Одесса» считается исчерпанной. Итоговый документ о деятельности рабочей группы является приложением к распоряжению.

Решением № 747 от 24.06.2008 г. горисполком утвердил состав Комиссии для проведения конкурса по выбору стратегического партнера с целью реконструкции и модернизации Коммунального предприятия Международного аэропорта «Одесса» (Комиссия).

В состав Комиссии вошли многие члены бывшей рабочей группы по разработке предложений по развитию КП «МАО», депутаты и руководители ряда управлений Одесского городского совета, представители науки и общественности, руководители аэропорта. Комиссия наделялась полномочиями, к числу которых относятся:

- сообщение о проведении Конкурса, обеспечение подготовки конкурсной документации, что позволит участникам Конкурса оценить хозяйственное и финансовое состояние предприятия и разработать предложения для участия в конкурсе;
- утверждение формы конкурсного предложения;
- принятие заявлений на участие в Конкурсе и документов, которые добавляют к заявлениям;
- принятие решений относительно допуска претендентов к участию в конкурсе;
- обеспечение ознакомления претендентов с конкурсной документацией, рассмотрение конкурсных предложений и документов претендентов;
- принятие решений об определении партнера (Партнеров), который является победителем (победителями) Конкурса, а также осуществления других функций.

Эти полномочия, как и порядок проведения Конкурса определены Положением о порядке и условиях проведения Конкурса по выбору стратегического партнера с целью реконструкции и модернизации Международного аэропорта «Одесса», утвержденного решениями горисполкома

№ 746 от 26.06 2008 г. и № 866 от 05.07.2008 г. кроме того, Комиссия руководствовалась Постановлением Кабинета Министров Украины от 06.08.2008 г. № 711 «Об утверждении Порядка привлечения инвесторов для строительства и/или реконструкции объектов в рамках подготовки и проведения в Украине финальной части чемпионата Европы 2012 г. по футболу».

Комиссия сформулировала содержание конкурсного предложения.

Реконструированный до 2012 г. аэропорт должен являться: международным, транзитным аэропортом 1 класса с аэродромом 1-2 категории ИКАО, с аэровокзаль-ным комплексом пропускной способностью 1000 пасс/час с уровнем стандарта В и выше.

Обязательными техническими условиями реконструкции МАО являются:

Реконструкция аэродрома.

– целью реконструкции аэродрома является обеспечение приема воздушных судов типа Б-767, повышение несущей способности более 60 PCN с увеличением мест стоянок воздушных судов до 80;

– реконструкция аэродрома проводится без прекращения полетов воздушных судов;

– реконструкция аэродрома включает:

а) строительство новой искусственной взлетно-посадочной полосы длиной 3200 м и шириной 60 м (с учетом обочины по 7,5 м) с покрытием жесткого типа;

б) строительство двух соединительных рулежных дорожек шириной 31 м (с учетом обочины по 5 м) с покрытием жесткого типа;

в) строительство, капитальный ремонт и реконструкцию пассажирского перрона, мест стоянок воздушных судов;

г) строительство аварийно-спасательной станции для обеспечения аэропортом полетов воздушных судов аварийно-спасательным и противопожарным оборудованием.

Оборудование аэродрома.

Оборудование новой взлетно-посадочной полосы средствами посадки предполагается по бесприводным схемам без ближних и дальних приводных радиостанций с маркерными радиомаяками, средствами посадки и управления воздушным движением, метеооборудованием, светосигнальным оборудованием по 1-2 категории ИКАО.

Строительство нового аэровокзала.

Строительство пассажирского терминала международных рейсов на 1000 пасс/час, площадью 34,0 тыс.кв.м. Пропускная способность терминала должна соответствовать требованиям норм технологического проектирования аэровокзалов и международным рекомендациям IATA.

Реконструкция действующего аэровокзала.

Осуществляется реконструкция действующего терминала с увеличением площади до 8330,3 кв. м и пропускной способностью 400 пасс./час.

Техническая и социальная инфраструктура.

– офисный блок управления аэропорта;

– отель на 500 мест;

– выставочный зал площадью 16,0 тыс. кв.м (временный пассажирский терминал);

- паркинг на 700 маш./мест;
- открытые автостоянки на 1000 маш./мест;
- реконструкция существующего цеха бортового питания на 500 рац./час;
- реконструкция базы аэродромной службы;
- реконструкция очистных сооружений сливной канализации;
- реконструкция сетей теплоснабжения (котельная, тепловые и газовые сети);
- реконструкция сетей и сооружений водоснабжения, промышленной канализации;
- реконструкция внутренних сетей и сооружений;
- реконструкция сетей внешнего электроснабжения.

Планируемый объем инвестиций составляет 1 285 097 тыс. грн. (254 648 тыс. долларов США). Кроме того, зарезервированы участки для строительства временных сооружений. К числу таких временных сооружений следует отнести терминалы и иные сооружения из легких сборных конструкций, что позволит аэропорту при минимальных вложениях обслужить большее количество пассажиров. Пропускная способность пассажирского терминала из легких конструкций – 600 пас/час.

Также были разработаны критерии оценки конкурсных предложений.

Конкурсное предложение оценивается на основе следующих критериев:

- Сроки осуществления полной предусмотренной реконструкции «МАО»;
- Технологический уровень реконструкции;
- Опыт персонала;
- Производственные возможности;
- Правильность и адекватность расчетов, их соответствие рыночной среде;
- Финансовая возможность Претендента;
- Коммерческая эффективность проекта;
- Коммерческие и техногенные риски проекта
- Внешние эффекты проекта (социальные, экологические, перспективы).
- Деловая репутация Претендента
- Планируемый объем инвестиций и прозрачность конкурсного предложения.

Комиссия определила пакет документов подтверждения, наличия которых дает право Претенденту на участие в конкурсе. В соответствии с этим пакетом Претендент должен был подтвердить:

- правосубъектность;
- собственные финансовые возможности и возможность инвестирования не менее 250 млн. долларов США в предложенный проект (объем инвестиций определен Институтом «Украэропроект»);
- профессиональные возможности;
- отсутствие связей с конкурентами КП «МАО».

Комиссия провела девять заседаний, на которых были утверждены, в частности, текст Извещения о проведении конкурса; формы конкурсного предложения; перечень документов и ведомостей, составляющую конкурсную документацию, представляемую Заявителем; рассматривались проекты ответов Заявителям на участие в конкурсе; письма Заявителей о возможности получить дополнительные сведения о деятельности аэропорта; принимались решения о продлении сроков подачи Заявителям конкурсных предложений.

На первом этапе рассматривались заявления семи компаний. Все они подтвердили свою готовность инвестировать в проект не менее 250 млн. долларов США.

Ко второму этапу участия в конкурсе были допущены шесть претендентов. Но на заключительном этапе, когда настала пора выбрать наиболее достойного из соискателей, дело застопорилось: в мире разразился финансовый кризис. Пришлось дважды продлевать сроки проведения конкурса. На этом настаивали конкурсанты. Им требовалось время, чтобы заново пересчитать и оценить свои возможности. В итоге ряды инвесторов дрогнули. Большинство предпочли сойти с дистанции. Однако ни один из них официально не отозвал свою заявку, но полный комплект документов предоставили только фирма «Гепард плюс». Более того, это была единственная компания, которая предоставила проект договора о СД.

На заключительном заседании конкурсной комиссии 21-22 января 2009 года были рассмотрены и обсуждены полученные предложения и приняты решения:

- признать конкурс по выбору стратегического партнера с целью реконструкции и модернизации Международного аэропорта „Одесса” состоявшимся;
- признать победителем конкурса ООО «Гепард плюс»

За это решение проголосовали единогласно 18 человек, присутствующих на заседании. Голосование проходило строго в соответствии с процедурой, утвержденной Положением о конкурсе.

Решением исполкома Одесского городского совета от 11.02.2009 г. № 47 была создана рабочая группа по проведению переговоров и подготовки проекта договора с победителем конкурса ООО «Гепард плюс» и предложено Одесскому городскому совету дать согласие на заключение договора о совместной деятельности между коммунальным предприятием «Международный аэропорт «Одесса» и победителем конкурса. В связи с тем, что договор в установленный срок не был заключен из-за отсутствия запрашиваемых гарантий возможностей ООО «Гепард плюс», решением Исполкома Одесского городского совета от 07.07.2009 г. № 4461-V результаты конкурса по выбору стратегического партнера с целью реконструкции и модернизации Международного аэропорта «Одесса», победителем которого 22.01.2009 г. признано ООО «Гепард плюс» результаты конкурса были отменены. Решением Исполкома Одесского городского совета от 28.07.2009 г. № 808 было признано утратившим силу решение от 11.02.2009 г. № 47 «О результатах работы комиссии для проведения конкурса по выбору стратегического партнера с целью модернизации и реконструкции Международного аэропорта «Одесса».

Тем не менее инвестиционная привлекательность проекта модернизации КП «МАО» способствовала проявлению интереса со стороны инвесторов. В связи с этим с целью создания на базе Международного аэропорта «Одесса» современного конкурентоспособного комплекса по приему пассажиров и переработки грузов с полной необходимой инфраструктурой распоряжением Одесского городского головы от 23.12.2009 г. № 239-01р была создана рабочая группа по рассмотрению предложений и проведения предварительных переговоров относительно реконструкции и модернизации Международного аэропорта «Одесса».

Участие в этой рабочей группе, как и в конкурсной комиссии, большинства лиц, задействованных в решении проблем реконструкции и развития аэропорта, обеспечивало преемственность в понимании проблем и интересов предприятия и городской общины. Такая преемственность позволила вновь образованной рабочей группе на первом же своем 02.02.10 – 03.02.10 заседании предложить наиболее перспективной в качестве потенциального инвестора компании «Odessa Airport Development Limited» доработать инвестиционный проект с учетом уже имеющегося базового ТЭО, разработанного институтом «Укрэропроект». На втором своем заседании 27.05.2010 г. рабочая группа рассмотрела доработанный инвестиционный проект компании «Odessa Airport Development Limited» и рекомендовала его доработанный проект к рассмотрению на градостроительном совете, Исполкоме и сессии Одесского городского совета. При этом рабочая группа исходила из того, что

- имущество аэродрома, включая ВПП и аэродромное оборудование, остается в собственности КП «Международный аэропорт «Одесса»;
- СП (состав и доли учредителей по договоренности Сторон) и КП «МАО» заключают договор о совместной деятельности, в рамках которого обеспечивают совместную эффективную производственную деятельность аэродромного комплекса;
- СП, за счет собственных и привлеченных средств обеспечивает строительство нового аэропортового и аэровокзального комплексов и реконструкцию здания аэровокзального комплекса.

Особой проблемой в проекте компании «Odessa Airport Development Limited» на первом этапе являлось нежелание инвестора финансировать развитие ВВП и других аэродромных сооружений, поскольку срок возврата таких инвестиций как по объему вложений (около 60%), так и по интенсивности использования является достаточно большим. Инвестор предложил обеспечить финансирование реконструкции аэродромной инфраструктуры в соответствии с договором о предоставлении займа (кредита) КП «МАО». Поручителем по договору займа (кредита) должно выступить указанное СП, что для города является неприемлемым. Такой подход компании, как и других инвесторов, ставит вопрос о целесообразности привлечения государственных бюджетных средств или гарантий к вопросам финансирования аэродромной инфраструктуры. В этой связи на третьем заседании рабочей группы 01.02.2011 года было предложено инвестору инвестиционное предложение, предусматривающее инвестирование развития аэродромного комплекса, а том числе ВПП, наряду с инвестированием в реконструкцию и модернизацию аэровокзального комплекса. Компания «Odessa Airport Development Limited» представила свой доработанный проект, который был рассмотрен на четвертом заседании рабочей группы 12.03.2011 года.

Было принято следующее решение:

1. Считать возможным представить предложения компании «Odessa Airoport Development Limited» на рассмотрение Исполкома Одесского городского совета после доработки с учетом замечаний членов рабочей группы.
2. Предложить представителям компании «Odessa Airoport Development

Limited» представить доработанные проекты Договора о совместной деятельности и Устава совместного предприятия, а также инвестиционное предложение по реконструкции КП «МАО», имеющее юридическую силу, и банковские документы (гарантии), подтверждающие наличие денежных средств на проведение реконструкции КП «МАО».

3. Поручить секретарю рабочей группы после получения инвестиционного предложения и доработанных проектов Договора о совместной деятельности и Устава совместного предприятия, представить их членам рабочей группы для рассмотрения.
4. Поручить членам рабочей группы изучить проекты инвестиционного предложения, а также доработанные проекты Договора о совместной деятельности и Устава совместного предприятия. По результатам изучения данных документов подготовить свои предложения/ замечания.
5. КП «МАО» (Никитенко Н.В.) обеспечить проведение инвентаризации и оценки имущества КП «МАО» и бизнеса в целом с дальнейшим утверждением результатов в установленном законодательством порядке.
6. Рекомендовать Исполкому городского совета дать разрешение КП «МАО» на разработку проекта детальной планировки по модернизации и реконструкции Международного аэропорта «Одесса».
7. Поручить КП «МАО» (Никитенко Н.В.) подготовить соответствующие проекты решений Исполнительного комитета и Одесского городского совета.

Выводы и предложения

1. Привлечение общественности и депутатского корпуса к решению проблем аэропорта и городской общины показало, что эти проблемы являются объектом интересов большинства жителей города независимо от их политической ориентации.

2. Проведена серьезная подготовительная работа по решению накопившихся проблем аэропорта, что позволило сделать этот объект инвестиционно привлекательным. Следует отметить, что Министр транспорта и связи Украины Константин Ефименко в мае 2010 г. назвал Одесский аэропорт в числе «приоритетных, стратегических и действительно имеющих перспективу» аналогичных украинских предприятий.

3. Политическая и экономическая необходимость активизации в дальнейшем работ по реконструкции и развитию КП «МАО» определяется положениями Послания Президента Украины Виктора Януковича к Украинскому народу (3 июля 2010 г.):

– развитие транспортной инфраструктуры, вплоть до создания проектов национального масштаба, частично финансируемого из бюджета, а также за счет средств, привлекаемых от международных финансовых организаций, других доноров и частных инвесторов;

– подготовка к чемпионату Евро-2012, как неотъемлемая составляющая

внутренних изменений в модернизации страны, в том числе Одессы с её туристическим и рекреационным потенциалом;

– максимальная реализация конкурентных преимуществ Украины и регионов для привлечения иностранных инвестиций;

– новое качество регионального развития.

4. Исходя из того, что реконструкция и развитие Международного аэропорта «Одесса» является частью развития транспортной инфраструктуры страны и способствует усилению межрегиональных и трансграничных экономических связей, росту конкурентоспособности региональной экономики и утверждению имиджа Украины как безопасной и выгодной транзитной страны, необходимо при дальнейшей корректировке проектных и инвестиционных предложений руководствоваться рекомендациями Национального Института стратегических исследований, в том числе:

– использование транзитного потенциала Украины путем обеспечения международных стандартов функционирования и обслуживания транспортной инфраструктуры, процедур пересечения границы и таможенных пунктов;

– усиление координирующей роли государства в сфере развития транспортной инфраструктуры на региональном уровне и её объединение в единую транспортную систему международного значения;

– содействие формированию межрегиональных логических систем и переходу на новейшие технологии транспортного обслуживания;

– внедрение на местных и региональных рынках транспортных услуг современных средств связи и картографических систем;

– обеспечение экологизации функционирования транспортной инфраструктуры, безопасное функционирование транспортного комплекса и снижение негативного влияния транспорта на внешнюю среду;

– создание единого общенационального пространства для оказания транспортных услуг;

– объединение усилий центральных и местных органов исполнительной власти и органов местного самоуправления относительно приоритетного развития объектов транспортной инфраструктуры;

– прямое инвестирование или участие в диверсифицированном финансировании транспортных инфраструктурных проектов из разных источников (бюджетных – в рамках целевых государственных программ, инвестиционных и кредитных – в рамках государственного инвестирования и кредитования, средств местных бюджетов всех уровней, средств частного сектора);

– активное использование потенциала государственно-частного партнерства в сфере развития транспортной инфраструктуры через заключение концессионных соглашений, государственное гарантирование кредитных обязательств;

– развитие договорных отношений между центральными органами власти и органами местного самоуправления относительно совместного финансирования проектов строительства транспортной инфраструктуры;

– создание отечественных технологий для строительства, содержания и обслуживания транспортного хозяйства;

– приведение национальных стандартов в транспортной сфере в соответствие с

международными техническими, сервисными, экологическими стандартами и стандартами безопасности движения.

5. В целях ускорения реконструкции и развития КП «МАО», что создаст условия для быстрого локального экономического эффекта и в долгосрочной перспективе будет способствовать укреплению конкурентоспособности и обеспечения преемственности ранее принятых решений необходимо:

– активизировать работу рабочей группы по рассмотрению и проведению предварительных переговоров относительно реконструкции и модернизации Международного аэропорта «Одесса», созданную распоряжением Одесского городского головы от 23.12.2009 г., проводя необходимые изменения в её составе.

6. Задачами рабочей группы на ближайший период следует считать:

– уточнение статуса аэропорта «Одесса» с целью реализации рекомендации Национального Института стратегических исследований об активном использовании потенциала государственно-частного партнерства в сфере развития транспортной инфраструктуры через заключение концессионных соглашений и государственное гарантирование кредитных обязательств или иных форм совместной деятельности (СП, контракт на управление и т.д.);

– подготовка новой Директивы Одесского городского головы на проведение предварительных переговоров относительно реконструкции и модернизации Международного аэропорта «Одесса».

– рассмотрение имеющихся и поступающих инвестиционных предложений.

Приложение: Инвестиционный план объемов и стоимости работ по реконструкции и развитию КП «МАО» (Выписка из Плана стратегического развития КП «Международный аэропорт «Одесса» до 2020 года и на перспективу, разработанного государственным Институтом «Украэропроект» в 2007 г., арх. № 3272)

Руководитель рабочей группы по рассмотрению и проведению предварительных переговоров относительно реконструкции и модернизации

Международного аэропорта «Одесса»,
профессор

Н.Н. Андриенко