



Проект фінансується
Європейським Союзом



Підтримка імплементації
Угоди про асоціацію та
Національної транспортної
стратегії в Україні

Попереднє техніко- економічне обґрунтування

Діонісіо Санчез

5 липня 2018 р., м. Київ

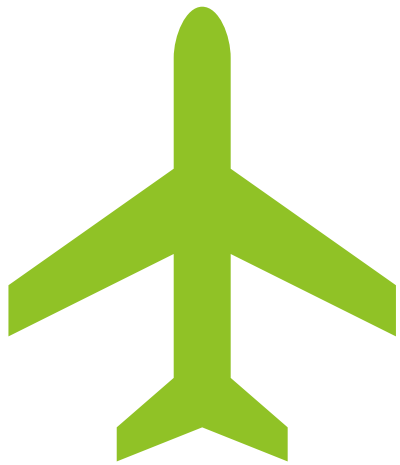


аеродром
«Біла Церква»



Зміст

- 1) Цілі
- 2) SWOT-аналіз
- 3) Прогнози
- 4) Розвиток аеродрому
- 5) Оцінка витрат
- 6) Фінансовий аналіз
- 7) Висновки

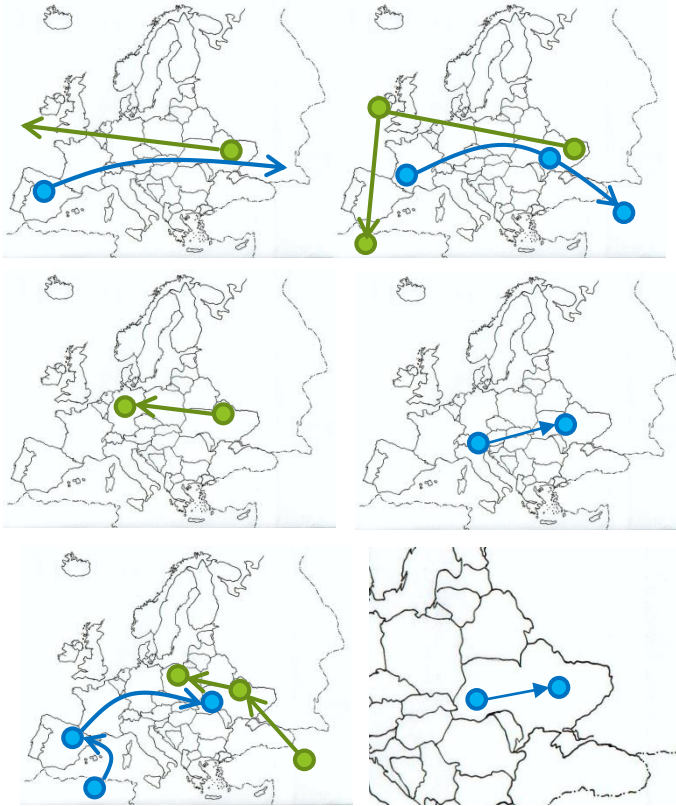


Цілі

Попередній аналіз стану усіх наявних активів та правового статусу, сполучень та поточних заходів, які можуть сприяти імплементації проекту

Маркетингове дослідження для визначення попиту на послуги більш розвиненої мультимодальної мережі послуг з метою підтвердження та належного визначення можливостей розвитку у короткостроковій (2020 р.), середньостроковій (2030 р.) та довгостроковій (2050 р.) перспективах

Маркетингове дослідження Угода про Спільний авіаційний простір



SWOT-аналіз

Сильні сторони

- ▶ Найбільший конкурентний потенціал мають ближньомагістральні рейси, авіакомпанії-лоукостери та вантажні авіаперевезення.
- ▶ Довжина злітно-посадкової смуги може бути збільшена до 3300 м.
- ▶ Аеродром розташований на перехресті важливої наземної транспортної інфраструктури та логістичних об'єктів.
- ▶ Немає обмежень щодо аеронавігаційних процедур.
- ▶ Аеродром є дуже привабливим з точки зору джерел доходів від реалізації неаеровігаційних послуг.
- ▶ Дуже низький вплив шуму.
- ▶ Велика територія обслуговування > 3 мільйони осіб.
- ▶ Наявність митного посту.

SWOT-аналіз

Слабкі сторони

- ▶ Збільшення витрат на наземну інфраструктуру у регіоні.
- ▶ Аеродром повинен отримати відповідну сертифікацію, щоб отримати статус міжнародного аеропорту.
- ▶ Потрібно розробити, затвердити та впровадити відповідну організацію повітряного простору та процедури точного заходження на посадку.
- ▶ Наразі в Білій Церкві немає інших видів транспорту, які можуть бути альтернативою автотранспорту. Таксі з Білої Церкви до Києва дуже дорого коштує.
- ▶ Основним недоліком є відсутність відповідних об'єктів для обробки вантажів та обслуговування пасажирів.
- ▶ Рентабельність та вартість вантажів залежить від польотів туди-назад.

SWOT-аналіз

Загрози

- ▶ Багато аеропортових комплексів з незалежними адміністраціями страждають від високого рівня невизначеності, оскільки успішна робота аеропорту залежить від залучення та проведення переговорів з авіакомпаніями. Аеродром «Біла Церква» має справу з більш конкурентним ринком і потребує належного розвитку для того, щоб зберегти важливу роль у регіоні.
- ▶ Перевезення вантажів повітряним транспортом, швидше за все, будуть здійснюватися в аеропортах, які мають кращі сполучення, якісніші послуги та об'єкти, наприклад, у міжнародному аеропорті «Бориспіль».
- ▶ Розташування міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни) стосовно Білої Церкви вносить дисбаланс у зв'язку з привабленням пасажирів комерційних перевезень до більшого центру пасажирських авіаперевезень та добре розвиненої та регулярної комерційної діяльності, що має тенденцію до збільшення.
- ▶ Аеропорт «Гостомель» отримав сертифікат від Державної авіаційної служби України та статус діючого аеропорту з можливістю обслуговувати комерційні літаки у короткостроковій перспективі. Проте для аеродрому «Біла Церква» перевагою може стати те, що власником аеропорту «Гостомель» є ДП «Антонов», яке підпорядковане Міністерству оборони України.
- ▶ Незважаючи на наявність достатньої кількості земельних ділянок для розширення у майбутньому, аеродром представляє дуже фрагментовану кадастрову карту власності. Якість координації між задіяними установами не викликає сумнівів, проте, як показує досвід, під час багатьох інших аналогічних процесів передача та використання землі для діяльності аеропортів є складним завданням і може спричинити затримки у будівництві та запуску, особливо під час будівництва підходів до аеропорту.
- ▶ Оператор аеропорту повинен враховувати необхідність забезпечення швидкого, безпечного, ефективного, регулярного та недорогого сполучення між Білою Церквою, Києвом та іншими частинами території обслуговування аеродрому «Біла Церква».

SWOT-аналіз

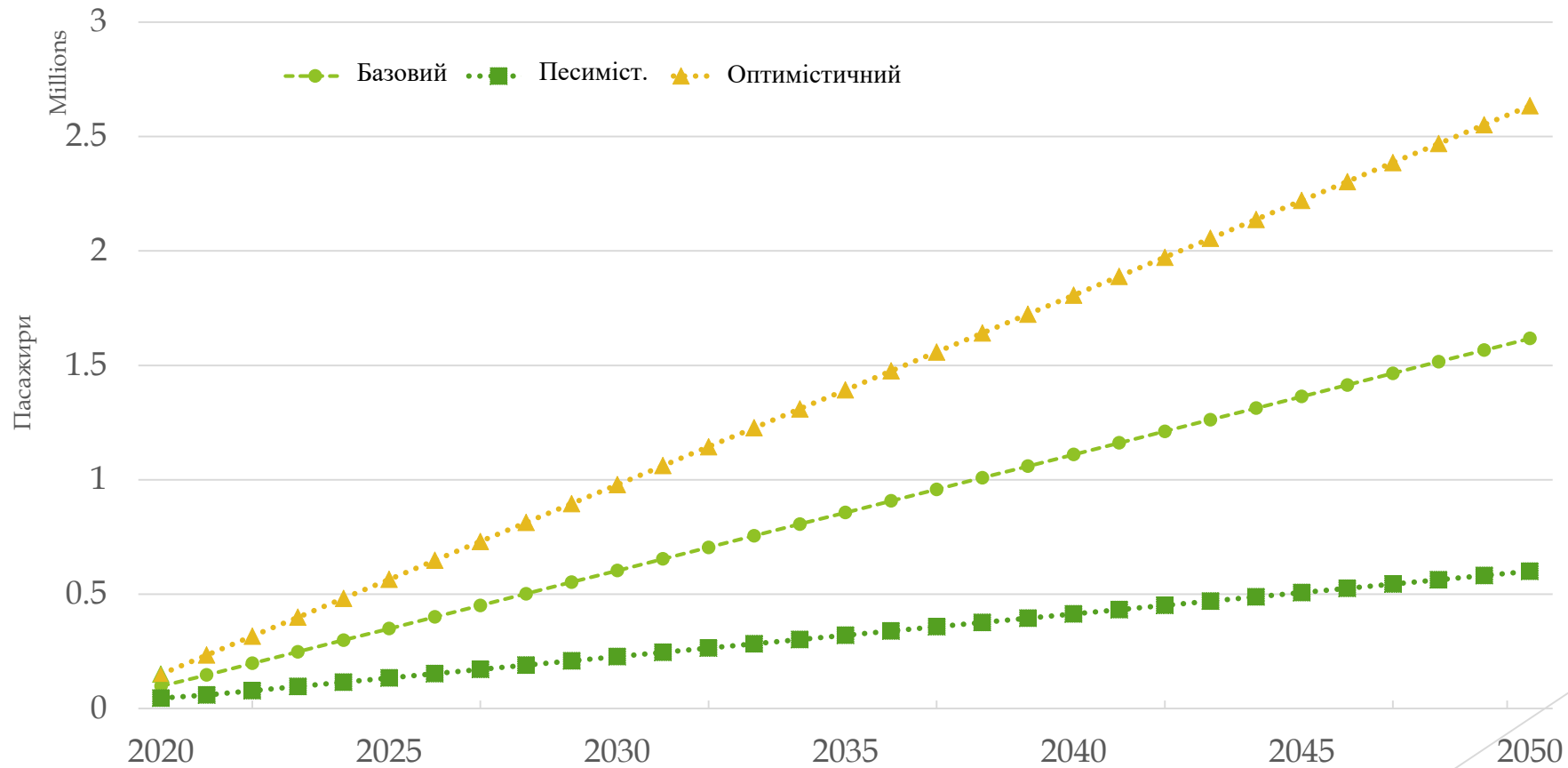
Можливості

- ▶ Авіакомпанії ЄС можуть працювати на внутрішніх маршрутах на території України без потреби у забезпеченні маршрутів, які будуть починатися чи закінчуватися на території ЄС.
- ▶ Для заохочення розвитку авіаційних послуг оператор аеродрому може застосувати понижуючі коефіцієнти до граничних ставок аеропортових зборів.
- ▶ У разі зменшення часу для отримання доступу до аеродрому можна буде забезпечити краще покриття зони впливу.
- ▶ Невелика кількість обмежень стосовно пропускної спроможності дає можливість збільшити обсяг послуг авіаперевезень у довгостроковій перспективі.
- ▶ Авіаперевізники-лоукостери часто користуються послугами аеропортів, які не працюють на повну потужність і тому можуть запропонувати значно менші ціни на основі низьких граничних витрат та меншої складності наземних операцій.
- ▶ Доволі передбачуваним є зростання обсягів авіаційної діяльності на внутрішньому ринку.
- ▶ Аеродром «Біла Церква» може збільшити свою частку до 25%.
- ▶ Швидкий розвиток пов'язаних технологій спонукає до більшого використання електронної комерції.
- ▶ Збільшення туристичних потоків та кількості паломників.

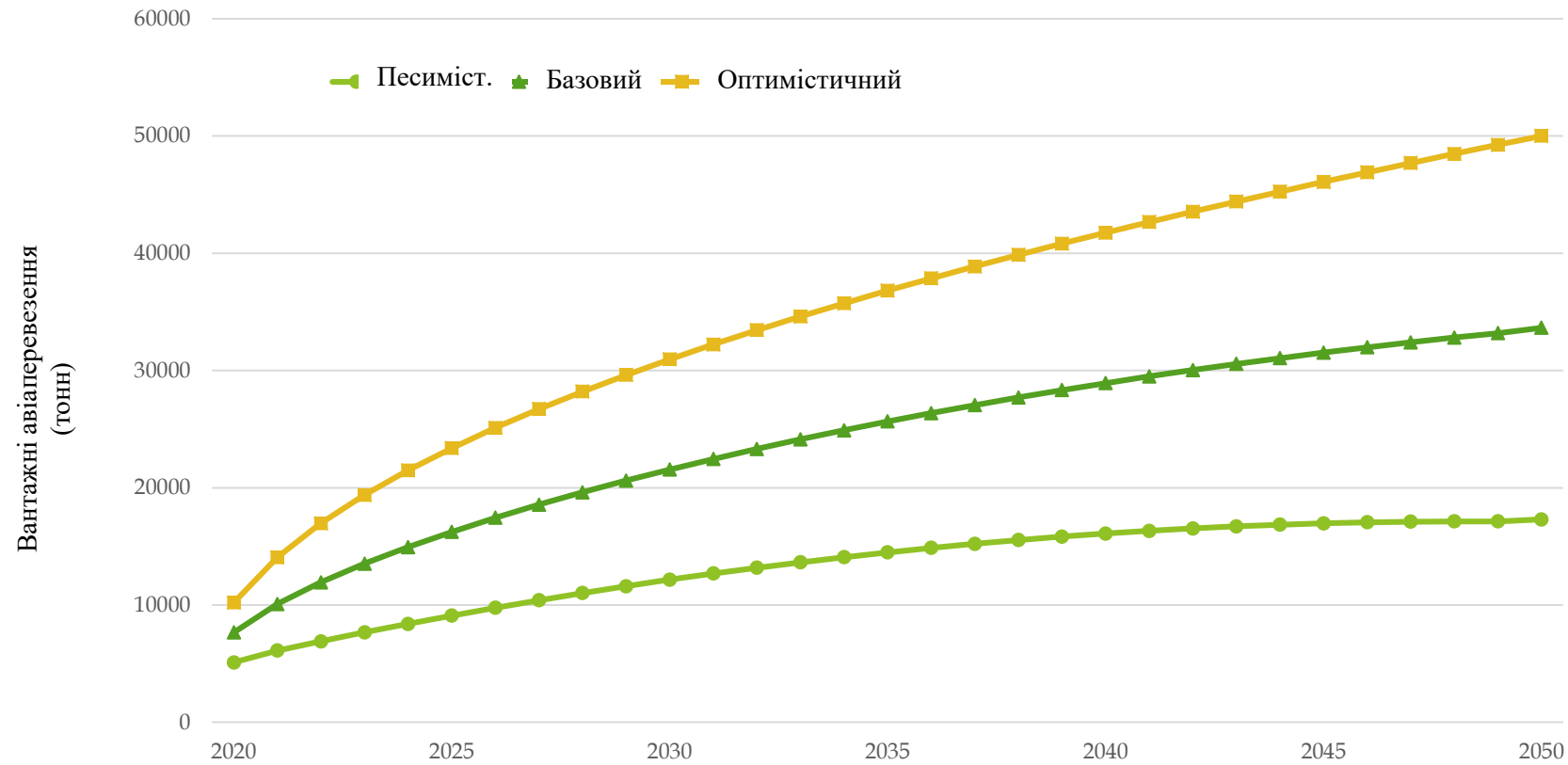
Сценарії розвитку аеродрому

- ▶ Отримання статусу міжнародного аеропорту для здійснення комерційних рейсів між Білою Церквою та аеропортами інших країн.
- ▶ Оптимізація програми управління комерційними та вантажними авіаперевезеннями у рамках розвитку послуг авіаційного транспорту
- ▶ Забезпечення належної та ефективної інфраструктури та об'єктів для авіакомпаній, що діють на аеродромі «Біла Церква», та
- ▶ Забезпечення економічно доцільних та безпечних авіаперевезень.

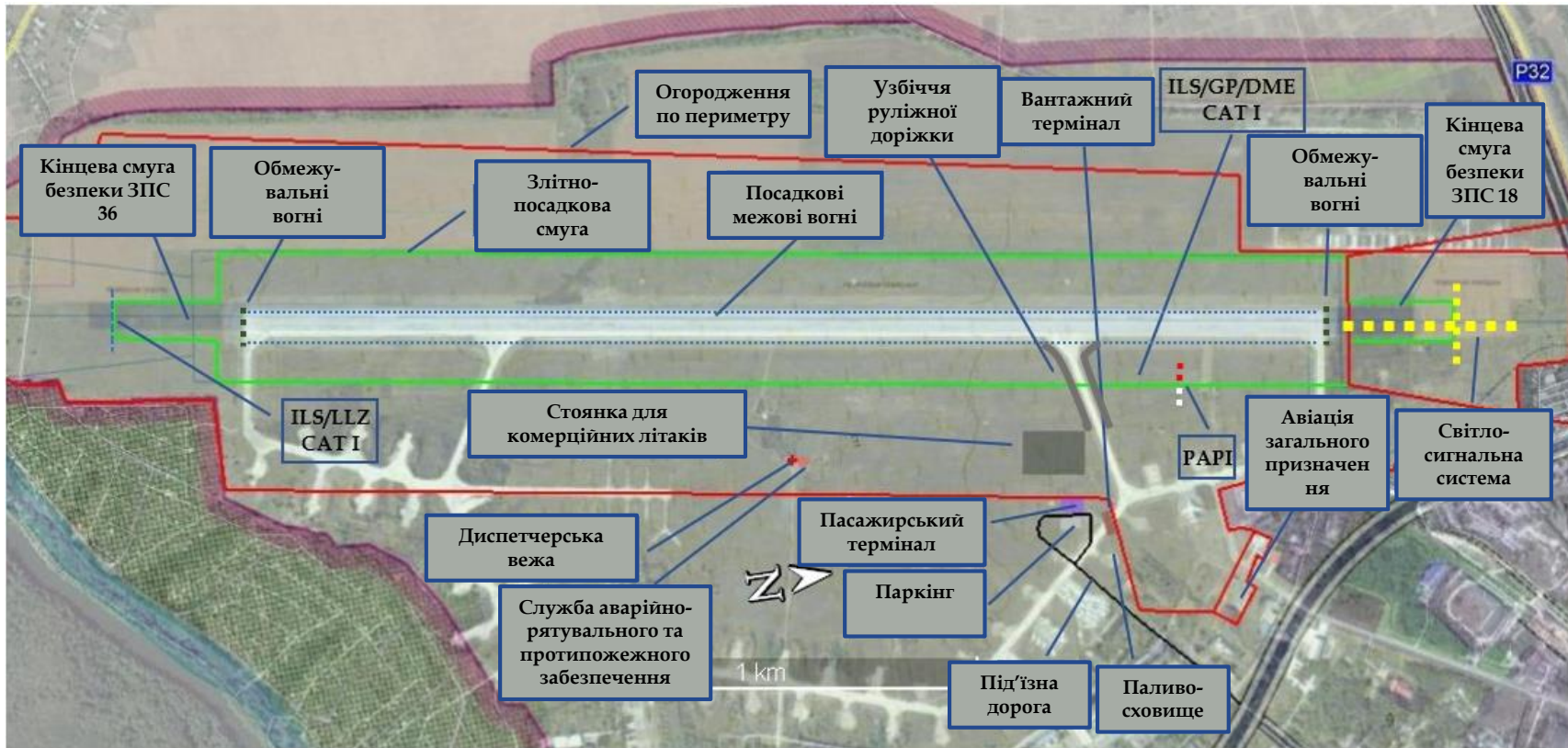
Прогнози Авіаперевезення пасажирів



Прогнози Вантажні авіаперевезення

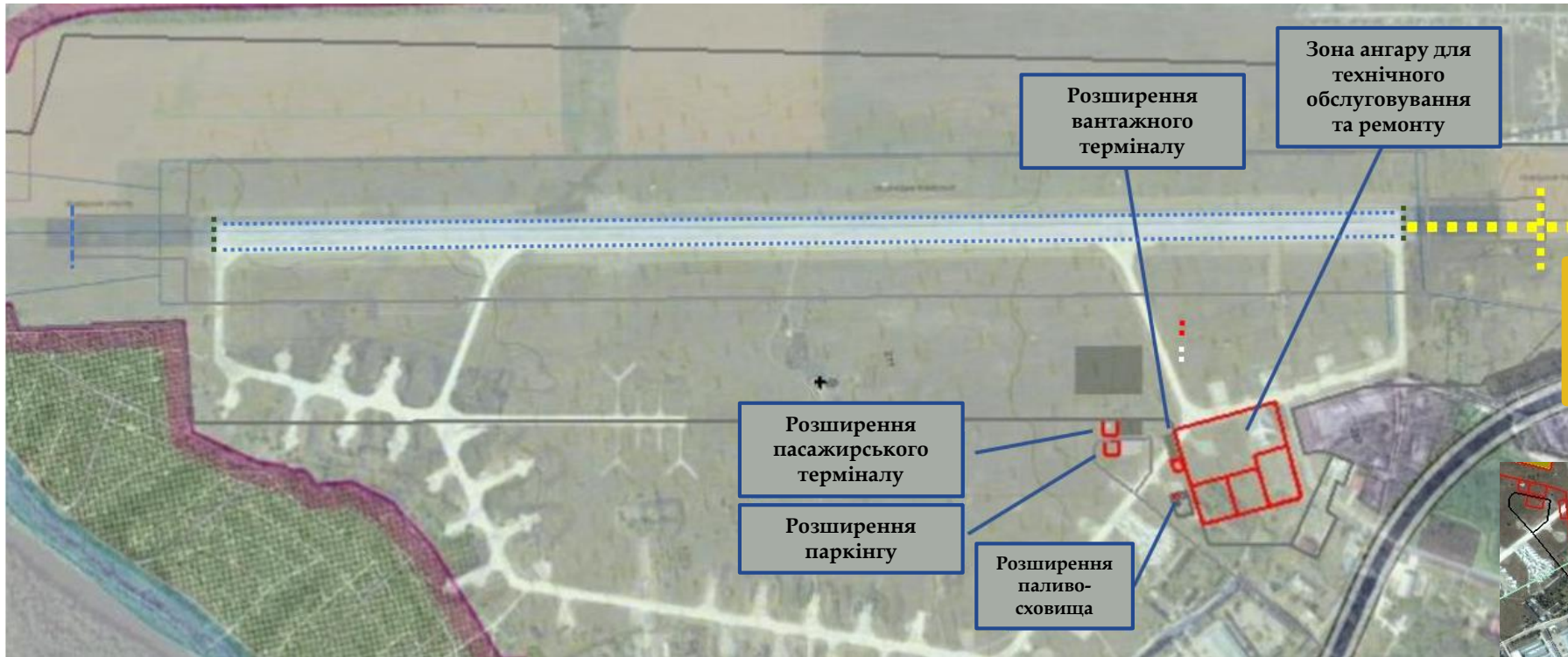


Розвиток інфраструктури аеропорту 2020 – 2030 рр.



89 917 118 €вро

Розвиток інфраструктури аеропорту 2030 – 2040 рр.



88 888 891 євро



Розвиток інфраструктури аеропорту 2040 – 2050 рр.



30 590 820 €

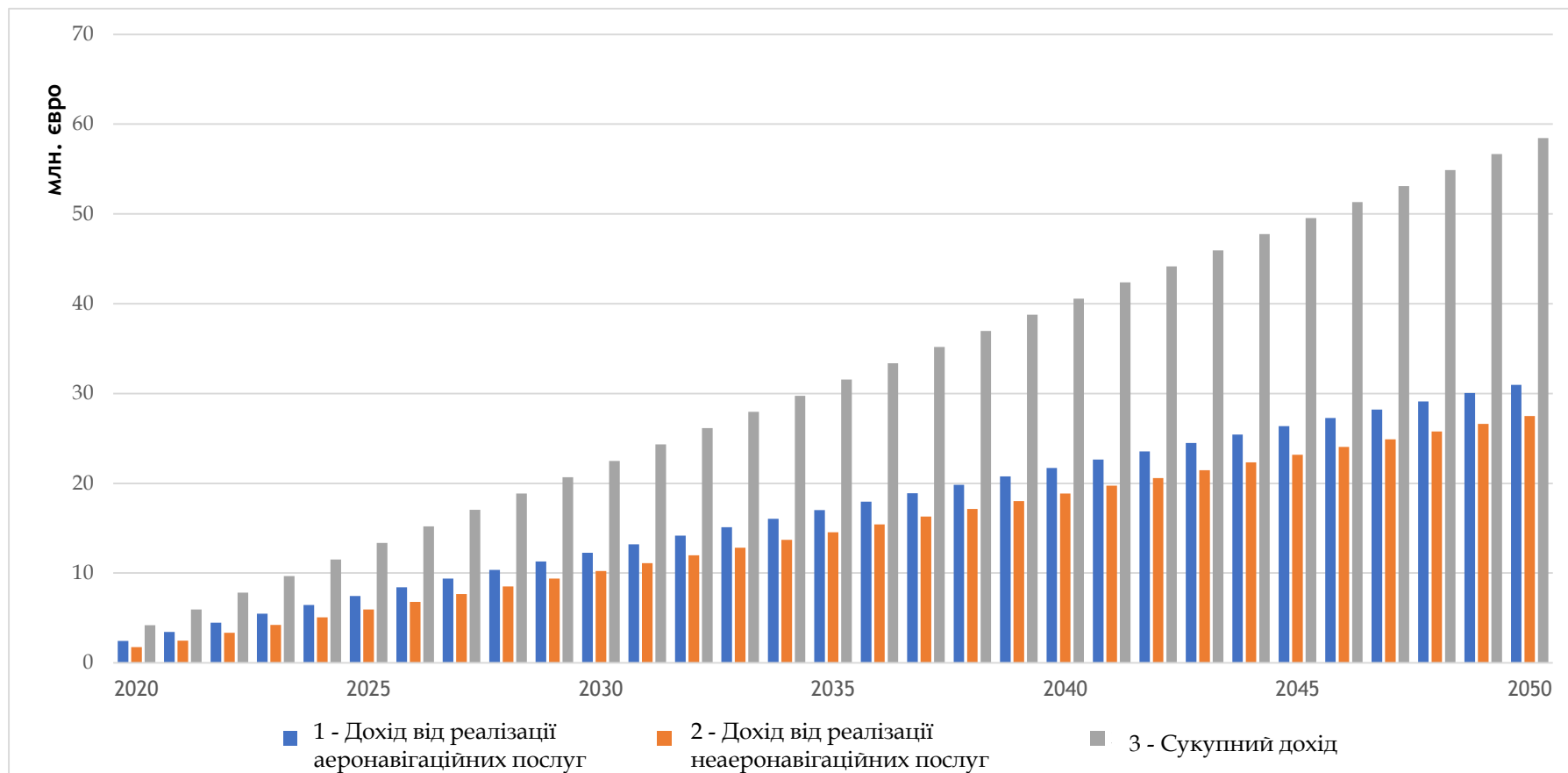
Оцінка витрат

	2020 р. євро	2030 р. євро	2040 р. євро	ВСЬОГО, євро
Покращення інфраструктури аеродрому	20 074 668	1 002 155		21 076 823
Пасажирський термінал та обладнання	51 780 880	87 199 656	30 000 000	168 980 536
Допоміжні об'єкти	1 544 719	408 100	561 220	2 514 039
Навігаційні системи	12 648 512			12 648 512
Під'їзна дорога та паркінг	1 498 800	278 980	29 600	1 807 380
Рятувальні та пожежні системи	2 369 539			2 369 539
ВСЬОГО, ЄВРО	89 917 118	88 888 891	30 590 820	209 396 829

209 396 829 євро

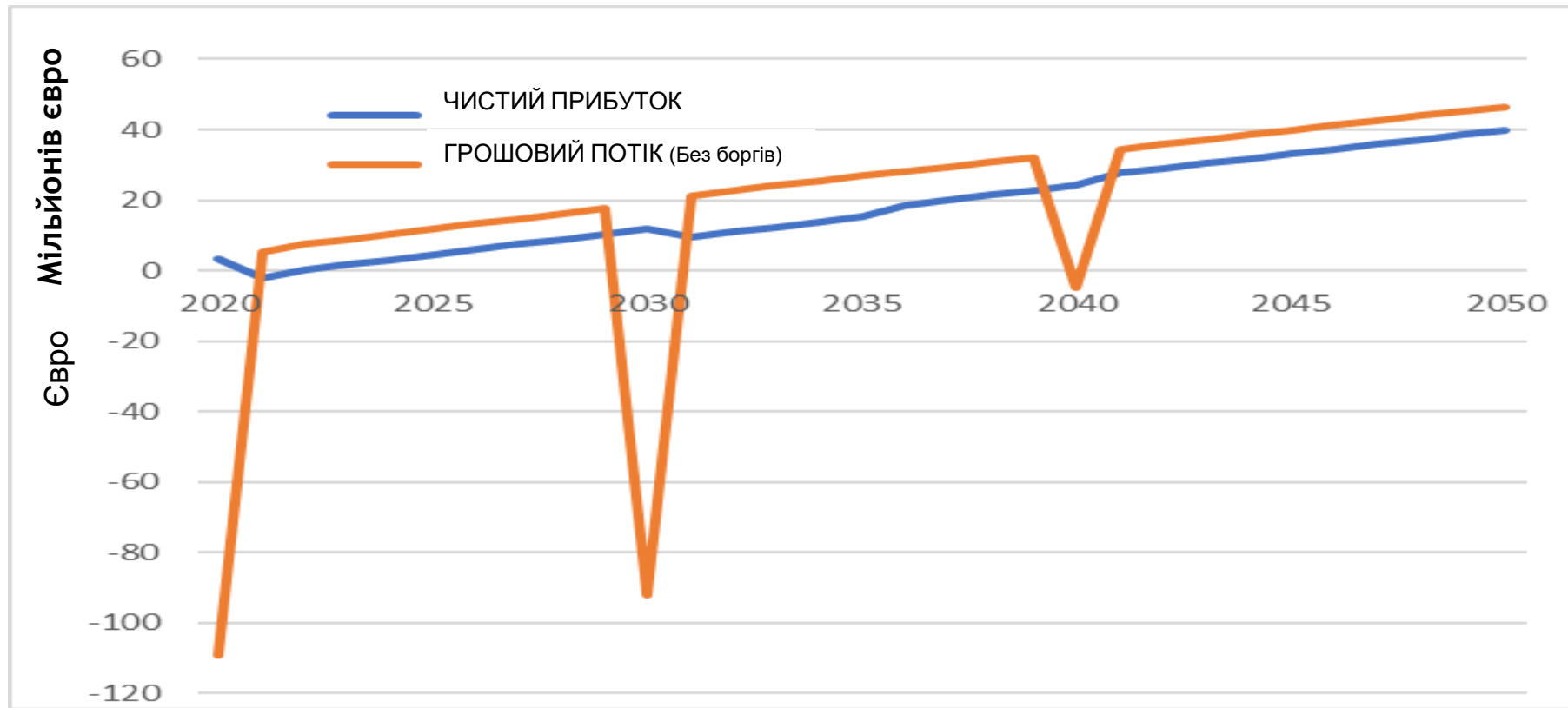
Фінансовий аналіз

Доходи



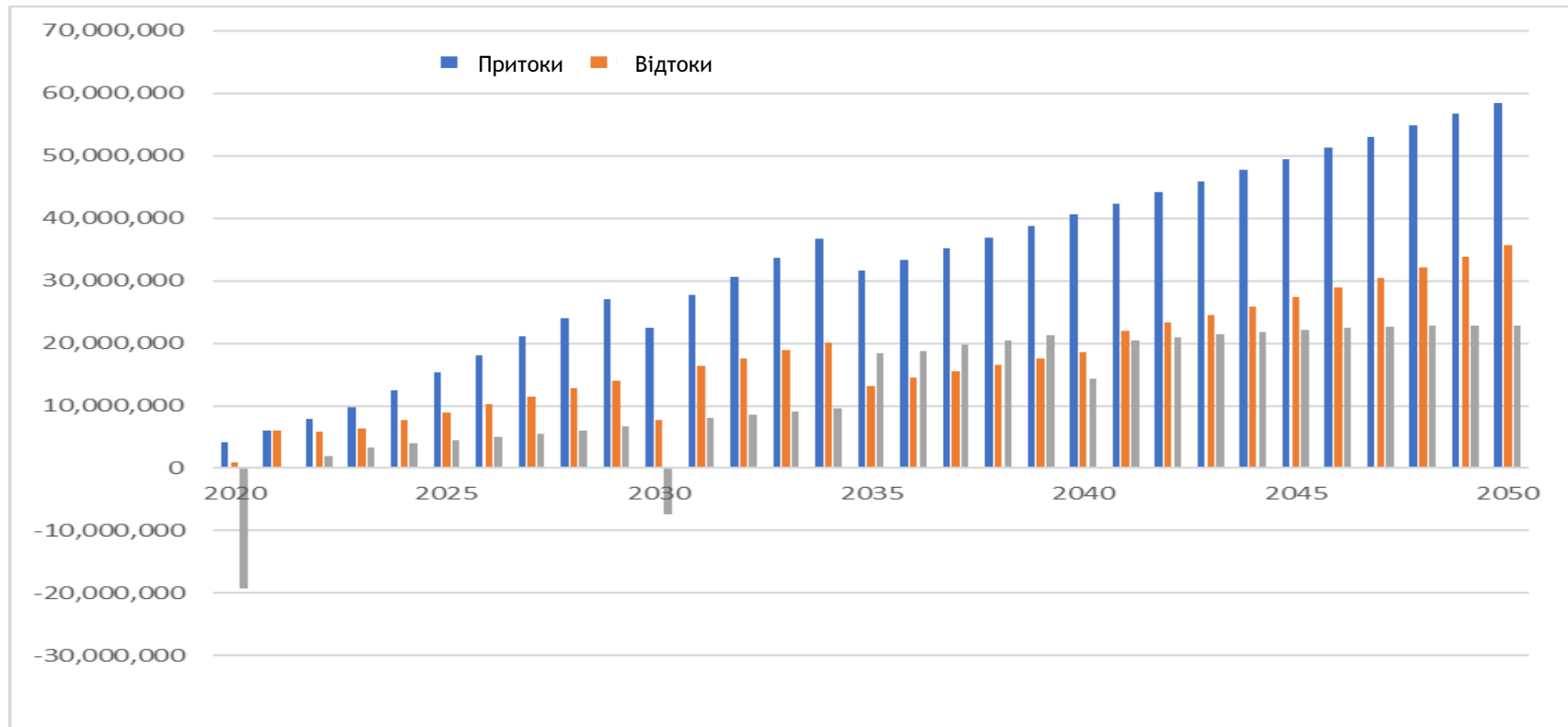
Фінансовий аналіз

Грошовий потік без урахування виплати боргів



Фінансовий аналіз

Грошовий потік з урахуванням виплати боргів



Фінансовий аналіз

Чиста приведена вартість (NPV) / Внутрішня норма прибутку (IRR)

Основний сценарій	Без виплати боргів	З виплатою боргів
Валовий грошовий потік	547 025 143	378 074 592
Чиста приведена вартість (NPV)	-40 053 559	12 122 840
Внутрішня норма прибутку (IRR)	11,80%	21,80%

Висновки

Сприятливі факти

- ▶ Якщо проект буде залучати кваліфікованих приватних інвесторів/операторів, потрібно забезпечити внутрішню норму прибутку у обсязі не менше 20%.
 - ▶ Чиста приведена вартість (NPV 16%): 377 964 227 євро. Це – доволі позитивне значення.
 - ▶ Внутрішня норма прибутку (IRR 21,7%): Це значення можна вважати дуже сприятливим у рамках фінансової оцінки.
- ▶ Злітно-посадкова смуга досить довга для того, щоб охопити більшу частину рейсів з Європи та Близького Сходу з використанням літаків Boeing B737-800, Airbus A320 або широкофюзеляжних вантажних літаків.
- ▶ Можливе забезпечення синергії та зростання кількості польотів за маршрутами за рахунок:
 - ▶ підвищення купівельної спроможності,
 - ▶ розвитку промисловості,
 - ▶ політики управління оператора аеропорту, спрямованої на залучення авіакомпаній, та
 - ▶ субсидій чи стимулів.
- ▶ Спеціалізований вантажний центр, де транзитні та вантажні сполучення можуть здійснюватися за вигідних фінансових умов у рамках мультимодальної логістичної платформи.

Висновки

Несприятливі факти

- ▶ Потрібно залучити великий обсяг капіталу для початку комерційної діяльності – близько 90 млн євро для обладнання та будівництва необхідних об'єктів.
- ▶ Потрібно пройти відповідну сертифікацію для початку здійснення міжнародних операцій.
- ▶ Потрібно розробити, затвердити та впровадити належну організацію повітряного простору та відповідні процедури.
- ▶ Потрібно забезпечити швидке, безпечне, ефективне, регулярне та недороге сполучення між Білою Церквою та Києвом.