



АЭРОПОРТ МУРМАНСК

Прогноз развития до 2025 года



Новопорт – Обзор

- Новопорт – совместный проект AEON Corporation (50%) и Meridian Capital (50%)
- На конец 2015 года Холдингу Новопорт принадлежат контрольные пакеты акций в 9 региональных аэропортах в городах Новосибирск, Челябинск, Волгоград, Томск, Астрахань, Чита, Тюмень, Пермь и Мурманск, а также миноритарный пакет (48%) в аэропорте Барнаул. Акции аэропортов Тюмень, Пермь и Мурманск были приобретены в 2015 году
- В ранее приобретенных аэропортах завершены программы капитальных инвестиций и планов оптимизации операционной деятельности, в результате которых:
 - Более 8,1 млрд.руб. проинвестировано в аэропорты группы в течение последних пяти лет (в т.ч. более 4,7 млрд.руб. за счет собственных средств и 3,4 млрд.руб в рамках федеральных целевых программ)
 - За период 2011-14 достигнуты среднегодовые темпы роста в 20% по выручке и 46% по EBITDA (доход до амортизации, налогов и процентов)



Мурманск – Обзор

- Терминал ●
- Груз ●
- Топливо ≡
- Бортпитание ●
- VIP/бизнес зал ●
- Отель ≡
- Паркинг ●
- Упаковка багажа ≡

Описание аэропорта и региона

- Зона охвата: Мурманская область с населением 0,77 млн.чел., крупнейший город – Мурманск (0,3 млн. чел.)
- Крупный промышленно развитый регион: ВРП на душу населения (2013): 396 тыс. руб. (15 место в РФ)
- 1 ВПП 2,500м x 45м, Терминал: 7 500 кв.м.
- Аэропорт имеет пассажиропоток 667 тыс. чел. в 2014 с хорошим темпом роста (+8,6% к предыдущему году).

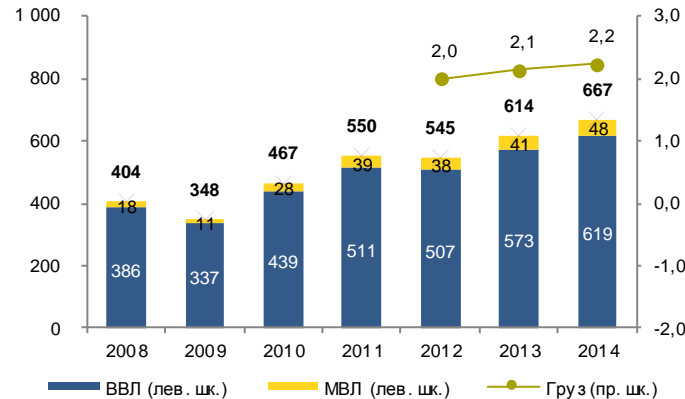
Логика покупки и инвестиционные потребности

- Повышение доходов от нерегулируемой авиационной деятельности
- Повышение дохода от неавиационной деятельности через приведение существующих бизнесов в адекватное состояние

Инвестиционные потребности:

- В 2017-19 гг. планируется строительство нового АВК стоимостью до 1,0 млрд.руб. (в текущих ценах, вкл. НДС)

Производственные показатели



Аэропорт Мурманска в рейтинге аэропортов России занимает 32 место по объемам пассажирских перевозок



Показатели работы аэропортов Северо-Западной России

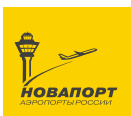
	Мурманск	Архангельск	Сыктывкар	Петрозаводск
Пассажиропоток аэропорта (2014), тыс. чел.	667	797	450	20
Из них ВВЛ	619	660	381	20
Из них МВЛ	48	137	69	0
Изменение ВВЛ/МВЛ/Общего пассажиропотока за 7 мес. 2015 года, %	17/-43/13	11/-43/2	0/-24/-4	-23/-/-23
Основные направления ВВЛ (без учета Москвы и Санкт-Петербурга)	Архангельск Калининград Череповец Сочи	Нарьян-Мар Сочи Анапа Мурманск Симферополь	Анапа Сочи Екатеринбург Воркута	Симферополь
Основные направления МВЛ	Хургада Шарм-Эль-Шейх Тромсе	Анталья Бангкок Барселона Хургада Шарм-эль-Шейх Салоники Ираклион	Анталья Ираклион Барселона Хургада	
Авиакомпании	Нордавиа Псковавиа Royal flight Россия Северсталь Ютэйр Nordwind Ямал Уральские	Нордавиа Псковавиа Аэрофлот Ютэйр Комиавиатранс Nordstar Икар Nordwind Air Europa Astra Ямал Победа	Россия Нордавиа Ютэйр Комиавиатранс Оренбургские Икар Победа	Руслайн

Точки роста для аэропорта Мурманск:

- Москва,
- Санкт-Петербург,
- Страны Северной Европы
- Чартерные туристические направления.

Потенциальные направления:

- крупные города Северо-Западного федерального округа (Калининград, Сыктывкар)
- Екатеринбург
- Анапа
- Белгород



Прогноз пассажиропотока аэропорта Мурманска (базовый сценарий) и расчетные пики

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	факт	план	план	план	план	план	план	план	план	план	план	план	план	план	план	план	план
Пассажиропоток																	
ВВЛ факт/прогноз	619	720	792	847	890	934	981	1 030	1 082	1 136	1 192	1 252	1 315	1 380	1 449	1 522	1 598
<i>рост</i>	8%	16%	10%	7%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
МВЛ факт/прогноз	48	29	30	38	48	54	60	66	69	73	76	80	84	88	93	97	102
<i>рост</i>	16%	-40%	3%	27%	26%	13%	11%	10%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Итого Пассажиропоток	667	749	822	885	938	988	1 041	1 096	1 151	1 208	1 269	1 332	1 399	1 469	1 542	1 619	1 700
<i>рост</i>	9%	12%	10%	8%	6%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%

Тип ВС	Тип ВС	Максимальная суточная интенсивность движения (2020)	Максимальная часовая интенсивность движения (2020)	Максимальная суточная интенсивность движения (2030)	Максимальная часовая интенсивность движения (2030)
ДМС	ДМС	1 (1)	-	1 (2)	-
СМС	СМС	18 (2)	4 (1)	30 (2)	8 (2)
ТРС	ТРС	6	2	6	2
ЛРС	ЛРС	2	-	2	-
ТГС, ЛГС	ТГС, ЛГС	1	-	1	-
Вертолеты	Вертолеты	2	-	4	-
Итого		30 (3)	6 (1)	44 (4)	10 (2)

Примечания:

ДМС - дальнемагистральные самолеты типа B-767-200ER, B-767-300ER и др.;

СМС - среднемагистральные самолеты типа Ту-204, Ту-214, А-319, А-320, В-737, В-757-200 и др.;

ТРС - тяжелые региональные самолеты типа SSJ-100, Ан-148-100, CRJ-200 и др.;

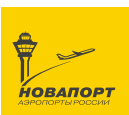
ЛРС - легкие региональные самолеты типа Embraer-120, Cessna-525, Gulfstream-150, Gulfstream-200 и др.;

ТГС, ЛГС - тяжелые грузовые самолеты типа Ил-76 и легкие грузовые самолеты типа Ан-26 и зарубежные аналоги;

Вертолеты - Ми-2, Ми-8, Ми-26.

В скобках вкл. рейсы МВЛ

* теоретический расчет с учетом сопоставимости объемов перевозок в год к максимальной часовой интенсивности движения ВС. Расчет будет уточнен при проектировании объекта)



Прогноз загрузки в час/пик пассажирского терминала МВЛ и ВВЛ

*Прогноз помогает
рассчитать требуемую
пропускную способность
для всех
соответствующих
функциональных зон,
сочетая прогноз
перевозок с разбивкой по
годам, с установленными
стандартами качества*

	Кресел	70 % загрузки	Кол-во ВС (2020 г.)		Расчетный час пик на 2020 г.	Кол-во ВС (2030 г.)		Расчетный час пик на 2030 г.
Вылет ВВЛ								
ВС «С»	179	125	3	375		5	625	
Итого				375	270 пасс/час		625	420 пасс/час
Прилет ВВЛ								
ВС «С»	179	125	2	250		3	375	
				250	300 пасс/час		375	380 пасс/час
<u>Суммарная пропускная способность ВВЛ</u>			5		450 пасс/час	8		650 пасс/час
Вылет МВЛ								
ВС «С»	179	1	1	179		2	358	
Итого				179	100 пасс/час		358	180 пасс/час
Прилет МВЛ								
ВС «С»	179	179	1	179		1	179	
				Итого	179		179	200 пасс/час
<u>Суммарная пропускная способность МВЛ</u>			1		200 пасс/час	2		300 пасс/час

Прогноз потребностей площадей зданий терминалов МВЛ и ВВЛ при заданной пропускной способности

На основе удельных показателей 1 м2 на пик/час	2020 г.	2030 г.	Потребности к 2020 г.	Потребности к 2030 г.
Терминал ВВЛ (12 м2/пасс/час)*	6840	9600	+ (5000-7200) м2 к 2015 г.	+ (9700 – 12800) м2 к 2015 г. + (4800 – 5600) м2 к 2020 г.
Терминал МВЛ (20 м2/пасс/час)*	5600	7600		
Терминал ВВЛ (14 м2/пасс/час)*	7928	11208		
Терминал МВЛ (24 м2/пасс/час)*	6720	9120		
Итого при фактической площади на 2015г. -7 500 м2	12440 – 14648 м2	17200 – 20328 м2		

*Methodology for the assessment of airport capacity, EU, 1993 / **Airport engineering, by Ashford & Wright, 1989

Ситуационный план 2015 г. пассажирские терминалы

Технология обслуживания пассажиров МВЛ и ВВЛ разнесена на 3 объекта

Дефицит площадей для технологического и коммерческого обслуживания

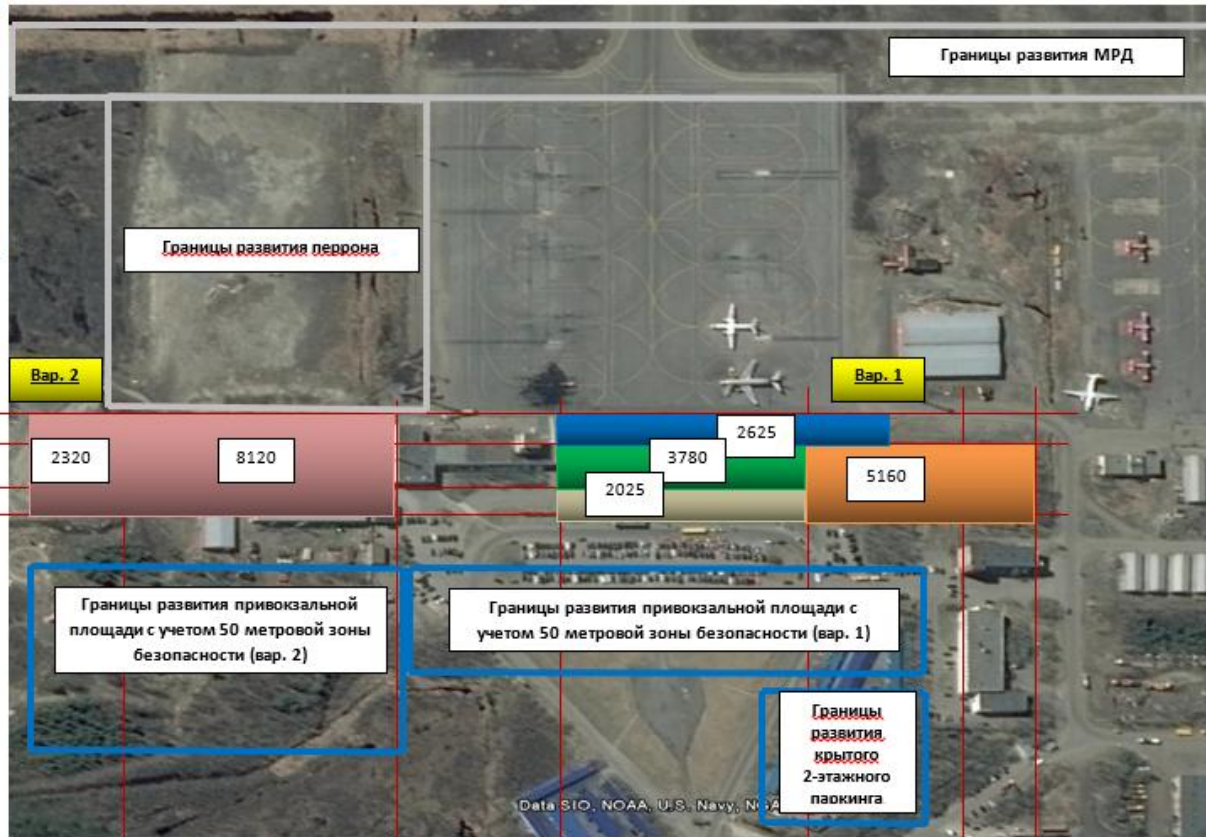
Глубина здания не соответствует современным нормам развития технологии



Потенциальные площади застройки под развитие терминального комплекса и перрона

ВАРИАНТ 1. РЕКОНСТРУКЦИЯ С ПОЭТАПНЫМ ПРИСТРОЕМ НОВЫХ ПЛОЩАДЕЙ

Потенциал развития терминала (с учетом 2 этажей)
25 000 - 27 000 м²



ВАРИАНТ 2. СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО АЭРОВОКЗАЛЬНОГО КОМПЛЕКСА

Потенциал развития терминала (с учетом 2 этажей)
26 000 – 30 000 м²

Данные имеют погрешности и сделаны для предварительной оценки площади застройки

Оба варианта теоретически покрывают потребности развития с учетом 15-летней перспективы развития

Концептуальное развитие пассажирского терминала

(с учетом технологии обслуживания через телескопические трапы и особенностей перрона)



Данная технология требует технического подтверждения возможности строительства