

Проект расширения Международного аэропорта Алматы

Местонахождение:
Казахстан

Номер проекта:
51186

Отрасль:
транспорт

Государственный/частный сектор:
частный

Экологическая категория:
B

Дата утверждения:
4 ноября 2020 года

Состояние:
Ожидается утверждение

Дата публикации резюме проекта на английском языке:
2 ноября 2020 года

Обнародование резюме данного Проекта было отложено в соответствии с пунктом 1.44 директивы «О доступе к информации», что допускается пунктом 2.6 раздела III Политики доступа к информации.

Описание Проекта

Предоставление синдицированного кредита на сумму до 229,4 млн. долл США:
i) для финансирования инвестиционной программы Международного аэропорта Алматы («МАА»), включающей строительство нового пассажирского терминала;
ii) для рефинансирования приобретения МАА и ассоциированной топливной компании ТОО «Venus Trading» («VT») консорциумом инвесторов во главе с TAV Airports.

Цели Проекта

Проект направлен на развитие инфраструктуры аэропорта и повышение уровня обслуживания на территории комплекса Международного аэропорта Алматы.

По количеству пассажиров МАА является крупнейшим аэропортом в Казахстане (в 2019 году аэропорт обслужил 6,4 миллионов пассажиров), однако он не соответствует международным стандартам аэропортовой инфраструктуры. В результате строительства нового международного терминала, модернизации терминала для внутренних рейсов и внедрения стандартов оптимального уровня обслуживания ИАТА, аэропорт сможет предоставлять более качественные авиационные услуги и расширять свои коммерческие площади, чтобы предлагать более широкий спектр неавиационных услуг. Участие TAV Airports, опытного глобального оператора, улучшит воздушное сообщение, качество обслуживания и поможет развить потенциал МАА как крупного регионального транзитного узла. Этот проект станет первой примером крупномасштабных прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в сектор аэропортовой инфраструктуры в Казахстане, а также самой крупной сделкой такого рода в Центральной Азии.

Воздействие на переходный процесс

Балльная оценка ожидаемого воздействия на переходный процесс: 65

Ожидаемое воздействие Проекта на переходный процесс связано с расширением существующей инфраструктуры аэропорта, повышением качества обслуживания (первичный атрибут – интегрированность); создание новых возможности прохождения аккредитованного обучения для молодых женщин и мужчин в рамках организуемой Клиентом программы TAV Academy; и открытие новых возможностей трудоустройства для людей с ограниченными возможностями здоровья в соответствии с передовой международной практикой (вторичный атрибут – инклюзивность)

Информация о Клиенте

АО «Международный аэропорт Алматы»

Спонсоры проекта – TAV Havalimanlari Holding A.i. («TAV Airports» – 85%) и Kazakhstan Infrastructure Fund C.V. («KIF») под управлением VPE Eurasia GP Limited (15%).

TAV Airports – ведущий оператор аэропортов. Компания основана в 1997 году, и в настоящее время в состав ее портфеля входят 14 аэропортов. Основным акционером TAV Airport является Aeroports de Paris (46,1%), часть акций находится в свободном обращении (44,5%), часть акций принадлежит Tere Insaat Sanayi A.S. (5,1%), а также миноритарным акционерам с долей менее 5%.

KIF – это инфраструктурный фонд прямых инвестиций, специализирующийся на Казахстане и находящийся под управлением VPE Eurasia GP Limited, которая является специальной проектной компанией, полностью принадлежащей VGL Limited (холдинговой компании VPE Capital). VPE Capital – фонд прямых инвестиций и компания по управлению активами, работающая в странах СНГ и

имеющая под управлением два отдельных фонда прямых инвестиций: VPE Russia Fund и KIF.

Финансирование ЕБРР

150 млн. долл. США

До 229,4 млн. долл. США

Кредит будет состоять из кредита А в размере до 150 миллионов долларов США с баланса Банка и кредита В на сумму до 79,4 млн долларов США, который будет синдицирован коммерческим банком.

Общая стоимость Проекта

737 млн. 821 тыс. 824 долл. США

Ориентировочно 737 млн. долл. США

Общая стоимость Проекта включает: 1) стоимость приобретения – до 415 млн. долл. США; 2) более 200 млн. долл. США в счет инвестиционной программы, а также других расходов. Предполагается, что Проект будет финансироваться за счет привлечения долевого участия, заемных средств и из операционных денежных потоков.

Дополняемость

Банк предоставит долгосрочное финансирование, которое в настоящее время невозможно получить в коммерческих банках страны. Готовность Банка участвовать в финансировании и инвестиционной программе обеспечивает дополнительные гарантии для коммерческих кредиторов, снижает неопределенность и восполняет дефицит финансирования на рынке в сложных условиях кризиса COVID-19, существенно влияющего на сектор аэропортов во всем мире. Банк будет поддерживать достижение более высоких стандартов посредством выдвижения особых условий (например, ПЭСМ, РДИЗП, уровни обслуживания ИАТА). Поддержка со стороны Банка позволит аэропорту провести реформу кадровой политики и практики для стимулирования приема на работу людей с ограниченными возможностями здоровья и женщин в соответствии со Стратегией экономической инклюзивности ЕБРР и Стратегией обеспечения равенства полов.

Экологические и социальные вопросы

Экологическое и социальное комплексное обследование (ЭСКО), которое охватывает вопросы рефинансирования приобретения аэропорта, а также инвестиционную программу по строительству нового терминала, была проведена рядом независимых консультантов. ЭСКО включало в себя посещение объекта и обзор текущего состояния операционной деятельности

Аэропорта Алматы, системы управления и соответствующих разрешений; и обзор планов будущего строительства нового пассажирского терминала. В дополнение к ЭСКО проводились специальные исследования, касающиеся таких существующих проблем, как шумовое воздействие и безопасность полетов; моделирование шумового воздействия на период 2019–2040 гг.; обеспечение безопасности людей и противопожарная безопасность; культурное наследие и потенциальная потребность в изъятии земель и переселении. Банк знаком с клиентом и результатами ЭСКО подтверждено, что у клиента есть институциональные возможности и стремление реализовать Проект в соответствии с Требованиями ЕБРР к реализации проектов (ТР). Обзор операционной деятельности аэропорта показал, что Проект в значительной степени соответствует национальным требованиям в отношении территории аэропорта. Строительство нового здания терминала потребует проведения национальной ОВОС, которая будет разработана в своевременно с учетом требований Кредитора и ЕС.

Основной экологический и социальный риск Проекта связан с расположением жилых объектов в непосредственной близости от аэропорта. Эти здания в основном были построены за последние 15 лет из-за отсутствия официально установленной и обеспеченной правоприменительной практикой санитарно-защитной зоны (СЗЗ) вокруг аэропорта. В настоящее время около 7040 домохозяйств подвергаются в ночное время высокому шумовому воздействию, превышающих пределы, установленные национальным законодательством и рекомендациями ВОЗ. Ожидается, что к 2040 году количество домохозяйств, подвергающихся повышенному шумовому воздействию, увеличится на 667 до 7707 в результате увеличения пропускной способности аэропорта. При рассмотрении существующих проблем шумового воздействия за основу был принят Протокол ЕС/ИКАО, что требует определенных улучшений в операционной деятельности аэропорта (сокращение времени работы ВСУ, перенос ночных рейсов на северную взлетно-посадочную полосу), а также соответствующего мониторинга уровня шума на местности и взаимодействия с заинтересованными сторонами. Клиент обязуется подать заявку на создание СЗЗ и выполнить обширную программу шумоизоляции зданий для выполнения рекомендаций ВОЗ (40 дБА в помещении для умеренного качества сна при воздействии авиационного шума). Меры по смягчению шума минимизируют потенциальное воздействие на здоровье жителей и улучшают текущую ситуацию. Создание СЗЗ предотвратит возникновение новой застройки в этом районе, ограничив численность населения, подвергающегося шумовому воздействию. Однако полное соблюдение национальных требований и стандартов ВОЗ по шуму не может быть обеспечено из-за близости жилых районов к аэропорту и отсутствия технических возможностей для снижения уровня шума от самолетов во время взлета и посадки. В связи с этим требуется отступление от ТР-3 в части шумового воздействия.

Близость жилых домов к аэропорту также проверялась на предмет безопасности полетов и рисков, связанных с потенциальной авиакатастрофой для жителей. По результатам независимой оценки был сделан вывод о том, что операционная деятельность аэропорта соответствует требованиям ИКАО и

национальным требованиям; однако для устранения будущих рисков необходимо создать зону безопасности, чтобы ограничить появление новых жилых и коммерческих объектов в обозначенной зоне прохождения маршрутов взлета и посадки воздушных судов и надлежащим образом управлять ситуацией на приаэродромных территориях, чтобы ограничить угрозу для безопасности людей. Создание как санитарно-защитной зоны, так и зоны безопасности будет оговорено в Соглашении о государственной поддержке (СГП). Кроме того, в соответствии с Соглашением о государственной поддержке Правительство Казахстана, возьмет на себя обязательство следовать ТР-5 ЭСП ЕБРР, если Правительство примет решение о переселении/изъятии земель 6770 объектов недвижимости в пределах 4 км от зоны авиационной безопасности. Это обязательство будет отражено в Соглашении о государственной поддержке и Рамочном документе об изъятии земли и переселении (РДИЗП). В случае, если Банку не удастся добиться одобрения Правительством СГП и РДИЗП, Проект дальше реализовываться не будет.

В рамках строительства нового терминала необходимо будет переместить существующее здание ВИП-терминала. Это здание имеет историческое и культурное значение и охраняется национальным законодательством. Оценка культурного наследия, проведенная международной специализированной компанией, подтвердила, что: а) ВИП-терминал не является важным культурным наследием; б) здание относится к воспроизводимому культурному наследию, и его основные конструктивные элементы могут быть демонтированы и сохранены; в) экспертный потенциал, необходимый для сохранения воспроизводимых элементов здания за пределами территории или реинтеграции их в здание нового терминала. Правительство поддержало ключевые рекомендации исследования в рамках ТР-8, а заказчик подтвердил свою приверженность сохранению ключевых конструктивных элементов ВИП-здания. Ключевые меры по смягчению последствий и обязательства, связанные с ТР-8, отражены в Плане экологических и социальных мероприятий (ПЭСМ).

К числу других экосоциальных аспектов Проекта и текущих операций относятся здоровье и безопасность персонала и населения, готовность к чрезвычайным ситуациям, загрязнение земли и грунтовых вод в предшествующий период, атмосферные выбросы и переработка отходов, решение экосоциальных вопросов в цепочках поставщиков и при работе с подрядчиками, требования в части трудовых отношений и ресурсоэффективность. Заказчик не планирует сокращения штата; напротив, в процессе расширения аэропорта и его операций будут наниматься дополнительные сотрудники.

План экологических и социальных мероприятий (ПЭСМ) охватывает создание формализованных систем управления по экологическим и социальным вопросам эксплуатации аэропорта, включение соответствующих экологических требований, требований к промышленной безопасности, охране труда и трудовым отношениям для подрядчиков (в т. ч. управление рисками COVID-19)

и регулярный аудит их деятельности; разработку и внедрение обширного плана по вопросам шумового воздействия; дальнейшие исследования и решение вопросов загрязнения почв за предшествующие периоды; внедрение соответствующей системы переработки отходов (в том числе надлежащей утилизации любых потенциальных радиоактивных отходов); внедрение результатов аудита безопасности людей и противопожарной безопасности в проект нового терминала; и учет рекомендаций по оценке культурного наследия. В рамках переработанного ПЭСМ Спонсоры проведут обширные дистанционные консультации с ключевыми заинтересованными сторонами, особенно с местными жителями, проживающими вокруг аэропорта.

Новый терминал станет первым в регионе Центральной Азии экологичным аэропортовым терминалом, сертифицированным по стандарту EDGE Advanced. Благодаря внедрению методов смягчения климатического воздействия, водосбережения и материалоэффективности, подтвержденному обязательством по получению сертификата EDGE при показателях, на 40% превосходящих исходные уровни, определяемые национальными нормативами, Проект отвечает требованиям концепции Перехода к «зеленой» экономике (ПЗЭ) при ПЗЭ-составляющей в 40%.

Банк будет контролировать выполнение Проекта в формате проверки полугодовой экосоциальной отчетности, а при необходимости – с посещением проектных объектов представителями Банка.

Техническое сотрудничество и грантовое финансирование

После подписания: ТС по вопросам инклюзивности поможет Клиенту пересмотреть свою политику и практику по работе с персоналом с целью расширения найма, обучения и интеграции людей с ограниченными возможностями здоровья в условиях кризиса, вызванного пандемией Covid-19, и в соответствии с передовой международной практикой. Ориентировочная стоимость задания составляет до 75 000 евро, которая будет профинансирована из средств Рамочной программы технического сотрудничества по вопросам инклюзивности, которая в свою очередь финансируется за счет Специального фонда акционеров ЕБРР (СФА).

Совместное несение расходов: Клиент участвует в покрытии стоимости ТС (10% от общей суммы бюджета ТС) в рамках параллельного разделения расходов

Контактное лицо в Компании

Фатих Омур
Fatih.Omur@tav.aero
+90 530 780 91 87

www.alaport.com

Республика Казахстан, 050039, г. Алматы, Турксибский р-н, ул. Майлина , 42

Дата последнего обновления резюме Проекта

2 ноября 2020 года

Что такое переходный процесс

Дополнительная информация в отношении подхода ЕБРР к оценке воздействия на переходный процесс содержится [здесь](#).

Возможности для участия в проектах

По поводу участия в проекте или закупках просьба обращаться к компании - клиенту.

По поводу сотрудничества с ЕБРР (не относящегося к закупкам) просьба обращаться:

тел: +44 20 7338 7168

эл. почта: projectenquiries@ebrd.com

Проекты в госсекторе: см. [EBRD Procurement](#)

Справки: тел. +44 20 7338 6794, эл. почта: procurement@ebrd.com

Общие справки

Конкретные информационные запросы можно направлять, используя [формуляр ЕБРР для информационных запросов](#).

Экологическая и социальная политика (ЭСП)

[ЭСП](#) и связанные с ней Требования к реализации проектов (ТР) определяют процедуру, по которой ЕБРР воплощает в жизнь свое стремление к продвижению «экологически ответственного и устойчивого развития». В ЭСП и ТР содержатся конкретные требования к клиентам по выполнению соответствующих норм национального законодательства по информированию и консультациям с общественностью, а также по установлению механизма подачи и рассмотрения жалоб, с тем чтобы рассматривать и способствовать удовлетворению озабоченностей и жалоб заинтересованных сторон, в особенности в отношении экосоциальной деятельности клиента и проекта. В зависимости от характера и масштабов экосоциальных рисков и последствий реализации проектов ЕБРР при необходимости дополнительно требует от своих клиентов раскрытия информации о рисках и последствиях реализации проектов, а также проведения обстоятельных консультаций с

заинтересованными сторонами с целью получения отзывов и принятия по ним ответных мер.

Дополнительная информация по практике ЕБРР в этой области содержится в [ЭСП](#).

Деловая добросовестность и соблюдение установленных норм

Управление комплаенс-контроля ЕБРР (УКК) способствует ответственному управлению и следит за тем, чтобы ко всем аспектам деятельности ЕБРР применялись наивысшие стандарты деловой добросовестности в соответствии с передовой международной практикой. Проверка деловой добросовестности проводится в отношении всех клиентов ЕБРР с тем, чтобы исключить неприемлемые юридические и репутационные риски для проектов ЕБРР. Он полагает, что выявление и снятие проблемных аспектов на стадиях предварительной оценки и одобрения проектов является наиболее эффективным средством обеспечения репутационной чистоты сделок ЕБРР. Управление комплаенс-контроля (УКК) играет ключевую роль в этих профилактических мероприятиях, а также помогает осуществлять мониторинг рисков для деловой репутации ЕБРР на послеинвестиционной стадии.

УКК ЕБРР также отвечает за проверку информации о фактах мошенничества, коррупции и совершения должностных проступков в рамках финансируемых ЕБРР проектов. Если кто-либо в ЕБРР или за его пределами имеет подозрения о совершении актов мошенничества или коррупции, ему надлежит в письменном виде проинформировать об этом начальника управления комплаенс-контроля, отправив сообщение о них на адрес электронной почты compliance@ebrd.com. Все сообщенные факты будут рассмотрены УКК на предмет принятия по ним соответствующих мер. По всем сообщениям, включая анонимные, будут проводиться проверки. Сообщения можно составлять на любом языке ЕБРР или страны его операций. Такая информация должна сообщаться из благих побуждений.

Политика доступа к информации (ПДИ)

ПДИ, вступившая в силу 1 января 2020 года, определяет установленный в ЕБРР порядок раскрытия информации и проведения консультаций с заинтересованными сторонами для содействия более глубокому осмыслению и знанию его стратегий, политики и операционной деятельности. Для ознакомления с имеющейся информацией посетите раздел [«Политика доступа к информации»](#) на веб-сайте ЕБРР.

Конкретные информационные запросы можно направлять, используя [формуляр ЕБРР для информационных запросов](#).

Независимый орган подотчетности по проектам (НОПП)

В случае если попытки удовлетворить озабоченности, возникшие в отношении клиента или ЕБРР в экосоциальной области или сфере раскрытия информации (например, через созданный клиентом механизм рассмотрения жалоб на проектном уровне или через прямое взаимодействие с оперативным руководством ЕБРР), не дают результата, для удовлетворения своих озабоченностей физические лица и организации могут обращаться в Независимый орган подотчетности по проектам ЕБРР (НОПП).

НОПП проводит независимую оценку связанных с проектом проблем, которые, по мнению заявителей, либо уже причинили ущерб, либо способны причинить его в будущем. В задачи НОПП входит следующее: поддерживать диалог между заинтересованными сторонами проекта для решения проблем в экосоциальной области и сфере раскрытия информации; установить, выполнил ли ЕБРР требования своей [Экологической и социальной политики](#) и относящихся к проекту положений [Политики доступа к информации](#), а также при необходимости устранять существующие случаи несоблюдения этих нормативных документов, принимая меры к недопущению возникновения у ЕБРР таких случаев в будущем.

Посетите страницу нашего веб-сайта, посвященную Независимому органу подотчетности по проектам, чтобы узнать о порядке подачи информационных запросов с заполнением для этого нашего [конфиденциального электронного формуляра](#) по [электронной](#) или [обычной почте или по телефону](#). НОПП готов обсудить ваши озабоченности и ответить на любые возможные вопросы, возникшие у вас по поводу подачи или рассмотрения таких запросов, в рамках, предусмотренных [Политикой подотчетности по проектам](#) и [Руководством](#) по ее применению. По вашему требованию в целях защиты персональных данных заявителей может устанавливаться режим обеспечения их конфиденциальности.