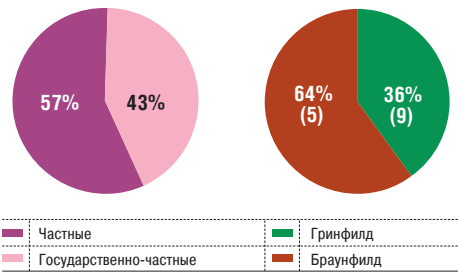


Индустриальные парки Сибири

Ускоренное развитие малых и средних производственных компаний, имеющих современные технологические разработки и экспортный потенциал, невозможно без наличия площадок с подготовленной коммунальной и транспортной инфраструктурой. Решению этой задачи способствует создание индустриальных парков в регионах, в том числе на территории Сибири, отмечает заместитель министра промышленности и торговли России Алексей Беспрозванных. Выгода для инвесторов заключается в предоставлении им особых налоговых преференций, специальных цен на аренду и выкуп земли, а также в удобной логистике. По данным Минпромторга РФ, в округе на сегодняшний день всего 10 индустриальных парков, еще четыре в процессе создания. Более половины из них имеют частную форму собственности.

СТРУКТУРА И ТИП ИНДУСТРИАЛЬНЫХ ПАРКОВ СИБИРИ

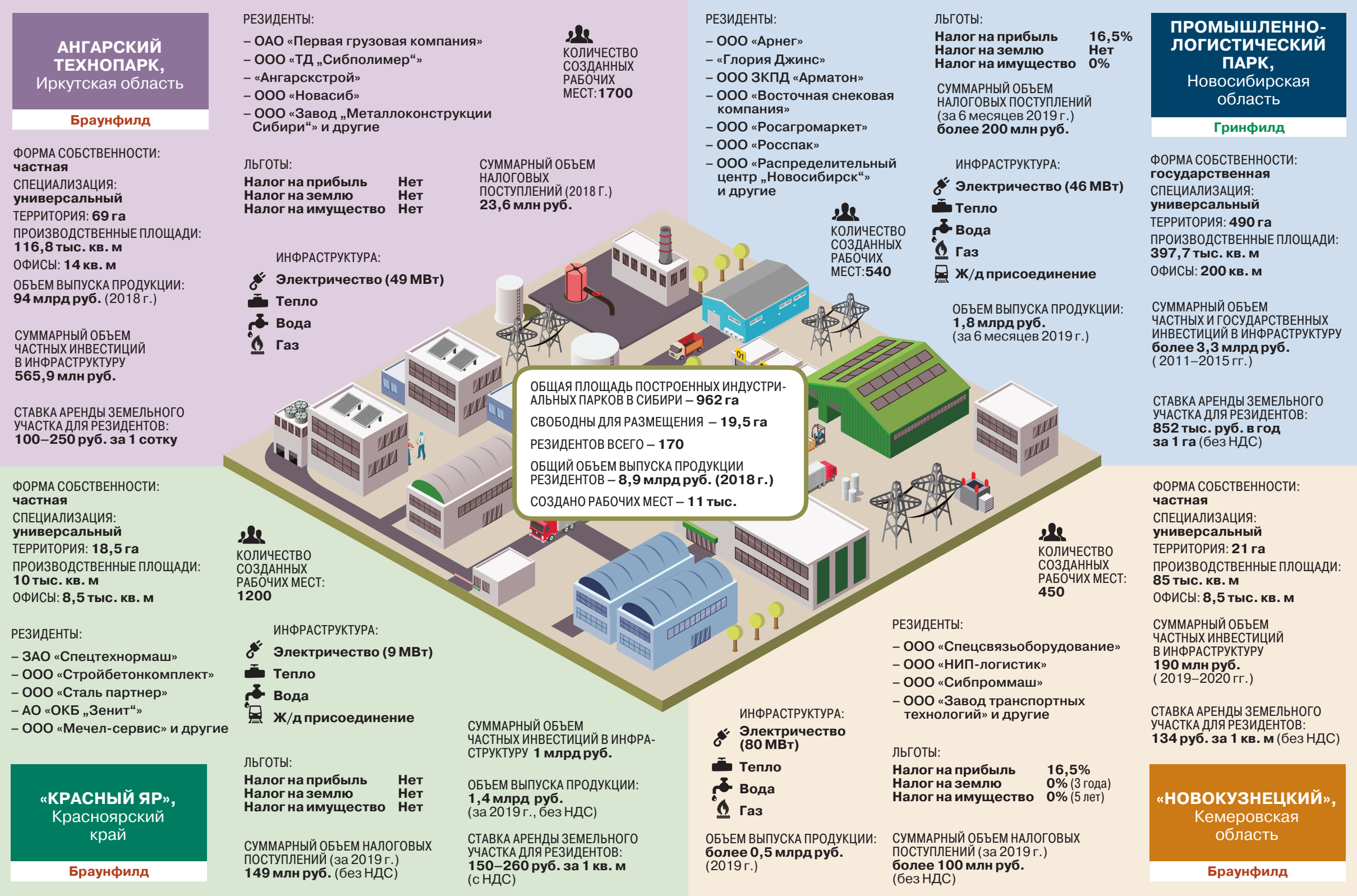
ИСТОЧНИК: МИНПРОМТОРГ РФ



Индустриальные парки, которые полностью или частично соответствуют требованиям Национального стандарта «Индустриальные парки. Требования»

Название	Статус	Площадь, га	Тип	Название	Статус	Площадь, га	Тип
Красноярский край				Новосибирская область			
Дивный	Действует	20	Браунфилд	Биотехнологический индустриальный парк Кольцово	Действует	20	Гринфилд
Красный Яр	Действует	15	Браунфилд	Новосиб	Действует	46	Браунфилд
Дивногорский	Действует	10	Браунфилд	Промышленно-логистический парк Новосибирской области	Действует	491	Гринфилд
Агропромышленный парк «Сибирь»	Создается	2897	Гринфилд	Экран	Действует	32	Браунфилд
Иркутская область				Томская область			
Ангарский технопарк	Действует	69	Браунфилд	Березовая	Создается	22	Гринфилд
Усолье-Промтех	Действует	12	Браунфилд	Северная	Создается	116	Гринфилд
Кемеровская область							
Новокузнецкий	Действует	21	Браунфилд				
Западный	Создается	22	Браунфилд				

Источник: Минпромторг РФ



Реконструкция: полет нормальный!

– проекты –

Заказчиком проекта реконструкции аэродромного комплекса является ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». Работы ведутся в соответствии с утвержденным им графиком. В настоящее время осуществляется проектирование нового терминала внутренних воздушных линий аэровокзального комплекса.

Первый пошел

В аэропорту Толмачево (входит в холдинг «Новаяпорт») после строительства нового терминала, который планируется возвести к 2025 году, общая площадь аэровокзального комплекса должна вырасти в два раза — до 100 тыс. кв. м. Проект планируется реализовать в два этапа с завершением первого (основного) этапа в 2022 году. На проектирование и строительство терминального комплекса будет выделено суммарно около 20 млрд руб. частных инвестиций.

В целом на территории аэропорта Толмачево сегодня реализуется сразу несколько масштабных проектов, в том числе строительство нового терминального комплекса, проект реконструкции комплекса второй взлетно-посадочной полосы (ВПП), проект «Почты России» — строительство Логистического почтового центра.

«Бюджетные ассигнования на реализацию проекта реконструкции аэропортового комплекса Толмачево подтверждены Федеральной адресной инвестиционной программой России. Всего запланированный объем государственного финансирования проекта составит 8,9 млрд руб. Срок ввода объекта — 2023 год», — говорит генеральный директор ОАО «Аэропорт Толмачево» Евгений Янкилевич. Проект включает развитие летной зоны ВПП-2 со строительством соединительных рулежных дорожек, перрона, оснащением его системой



К 2022 году Толмачево рассчитывает увеличить пассажиропоток до 10 млн человек в год

централизованной заправки самолетов и сооружением других объектов аэродромной инфраструктуры.

В условиях растущих объемов пассажирских и грузовых авиаперевозок растут требования не только к терминальной, но и к аэродромной инфраструктуре аэропорта. Необходимо устранить возникшие и здесь узкие места, сдерживающие развитие хабов, считает господин Янкилевич. К 2022 году аэропорт рассчитывает увеличить пассажиропоток до 10 млн чел. в год (по итогам 2019 года новосибирский аэропорт Толмачево обслужит, по оценке руководства, 6,7 млн пассажиров). Дополнительно на модернизацию наземной и логистической инфраструктуры планируется направить более 4 млрд руб. до 2025 года.

Следующим шагом, отмечают в руководстве аэропорта, должна стать реконструкция комплекса ИВПП-1, а также

же улучшение транспортной доступности аэропорта. И для этого необходимо участие со стороны государства, говорят представители аэровокзала.

Реконструкция ИВПП-1 и ИВПП-2 исключит участки встречного руления воздушных судов, что значительно повысит пропускную способность международного аэропорта Новосибирска и увеличит максимальную часовую интенсивность движения воздушных судов (в настоящее время ИВПП-1 и ИВПП-2 связаны одной рулежной дорожкой, что приводит к встречному движению воздушных судов и необходимости их ожидания в местах расширения). «При этом независимая работа ИВПП-1 и ИВПП-2, а также эксплуатация одной полосы только на взлет, а второй только на посадку, обеспечат максимальную интенсивность — до 50–52 взлет-посадочных операций в час», — сообщил министр транспорта региона Анатолий Костылевский. Реконструкция ИВПП-1 сегодня обсуждается.

Недоступные аэропорты

В Алтайском крае для улучшения транспортной доступности аэропорта Барнаула им. Г. С. Титова (входит в холдинг «Новаяпорт») планируется расширение Павловского тракта до четырех полос движения (сейчас их две). «В настоящее время разработана необходимая проектно-сметная документация», — сообщил заместитель министра транспорта Алтайского края Дмитрий Коровин.

Решение о включении проекта реконструкции ВПП в аэропорту Барнаула в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ на период до 2024 года пока не принято. Так же как и по реконструкции самого аэровокзального комплекса. «Процесс движется. Проект по ВПП включен в резерв мероприятий комплексного плана и проходит сложный этап согласований, сегодня он в правительстве РФ», — говорит господин Коровин. По данным правительства Алтайского

края, предварительная стоимость ремонтных работ ВПП составит 2,5 млрд руб.

Чиновник признает, что существующий аэровокзал, построенный в 1968 году, не соответствует объему пассажиропотока, который за последние десять лет увеличился в два раза. Проведенная модернизация позволит значительно увеличить площади основного технологического назначения и количество рейсов, а также расширить географию полетов. Прирост пассажиропотока после реконструкции комплекса власти региона прогнозируют на уровне 30%.

Ограничение потока

Выступая в 2018 году с обращением к Федеральному собранию, президент России Владимир Путин заявил о необходимости развития региональной авиации, поручив расширить и реконструировать сеть местных аэропортов. По его замечанию, ситуация, «когда даже в соседнюю область нужно лететь через Москву», ненормальна и должна остаться в прошлом. По данным отраслевого портала Aviaport, сегодня более 70% всех внутренних российских рейсов выполняются через Московский авиационный узел (аэропорты Шереметьево, Внуково, Домодедово).

По мнению экспертов, одна лишь модернизация аэропортов вряд ли обеспечит рост пассажиропотока в Сибирском федеральном округе. «Необходимо, чтобы ситуация с доходами населения была благоприятной: какой прок будет от нового терминала в каком-нибудь аэропорту, если у граждан не будет денег на то, чтобы купить авиабилет?» — говорит ведущий эксперт УК «Финам менеджмент» Дмитрий Баранов.

Партнер практики стратегии и операционной эффективности Althaus Group Герман Шеховцев указывает на необходимость снижения цен на би-

леты. «Проведенная реконструкция приведет к росту тарифов, что на фоне падения реальных доходов населения вряд ли сможет увеличить пассажиропоток», — отмечает он.

Ценовая эластичность в авиаперевозках достаточно высокая, отмечает Олег Пантелеев. В России интенсивно растет пассажиропоток, причем быстрее, чем в среднем по миру. Но при этом он сопровождается и серьезным ростом тарифов на авиабилеты. Средняя цена авиабилета экономкласса в России за январь–август 2019-го выросла на 24,1%. Согласно данным Росстата, это самый резкий рост стоимости перелетов с кризисного 2008 года. Тогда авиабилеты тоже подорожали более чем на 20%.

Господин Пантелеев указывает, что в этом году авиакомпаниями отыгрывали ситуацию, сложившуюся в 2017–2018 годах, когда тарифы практически не росли или были проиндексированы значительно меньше уровня инфляции. «За счет этого они сократили убытки», — уверен эксперт. — Можно предположить, что если стоимость авиационного топлива и курс национальной валюты по отношению к доллару в ближайшие годы останутся неизменными, то и цены на авиабилеты будут расти умеренно, и темпы роста авиаперевозок в России сохранятся на уровне, превышающем общемировой объем».

Дмитрий Баранов говорит, что окупаемость аэропортов будет зависеть от многих факторов, в том числе от экономической ситуации и того, насколько необходимые работы ограничат их текущую деятельность, сильно ли из-за этого уменьшатся их операционные результаты. Ориентировочный срок окупаемости проектов модернизации и развития крупных аэропортов может составить порядка 7–10 лет, а двух других (Барнаул и Кемерово) — 10–12 лет.

Лолита Белова