

УДК 332.13

DOI: 10.34020/2073-6495-2021-4-067-079

**ПРОЕКТ «АЭРОТРОПОЛИС ТОЛМАЧЕВО»:
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ РЕАЛИЗАЦИИ¹****Сумская Т.В.**

Институт экономики и организации
промышленного производства СО РАН
E-mail: t.v.sumskaya@ngs.ru

В работе дана характеристика комплексного проекта развития территории Аэротрополиса «Толмачево», приведены прогнозные оценки необходимых капитальных расходов на его реализацию. В ходе исследования выявлены преимущества размещения бизнес-объектов в зоне аэропорта для основных субъектов экономики, приведена оценка основных экономических показателей зоны Аэротрополиса. Сформулированы важнейшие условия реализации проекта. Сделан вывод, что реализация комплексного проекта Аэротрополис «Толмачево» станет важным шагом в пространственном развитии России, цементирующим ее экономическое пространство и повышающим конкурентные позиции в мировой экономике.

Ключевые слова: аэропорт, аэросити, аэротрополис, Толмачево, социально-экономические параметры проекта, конкурентные преимущества, условия реализации.

**PROJECT «AEROTROPOLIS TOLMACHEVO»:
ECONOMIC CONDITIONS FOR IMPLEMENTATION****Sumskaya T.V.**

Institute of Economics and Industrial Engineering
of Siberian Branch of the RAS
E-mail: t.v.sumskaya@ngs.ru

The paper gives a characteristic of a complex project for the development of the territory of Aerotropolis Tolmachevo, provides forecast estimates of the necessary capital expenditures for its implementation. In the course of the study, the advantages of placing business facilities in the airport zone for the main economic entities were identified, an assessment of the most important economic indicators of the Aerotropolis zone is given. The most important conditions for the implementation of the project have been formulated. It is concluded that the implementation of the complex project Aerotropolis Tolmachevo will become an important step in the spatial development of Russia, cementing its economic space and increasing its competitive position in the world economy.

Keywords: airport, aerocity, aerotropolis, Tolmachevo, socio-economic parameters of the project, competitive advantages, conditions of implementation.

¹ Работа выполнена по плану НИР ИЭОПП СО РАН, наименование НИОКТР «Инструменты, технологии и результаты анализа, моделирования и прогнозирования пространственного развития социально-экономической системы России и ее отдельных территорий». Номер государственного учета 121040100262-7.

Территории, расположенные вблизи крупных международных аэропортов, к началу 21-го столетия стали одними из самых перспективных объектов экономического и территориального развития. Комплексные проекты их развития получили широкое распространение в различных странах мира. В России примеры использования подобных подходов находятся пока что на начальных стадиях. Только в 2014–2016 гг. был подготовлен первый в России мастер план развития Аэротрополиса в подмосковном Домодедово. В 2017 г. Министерство строительства Новосибирской области выступило заказчиком научно-исследовательской работы «Проект градостроительного развития зоны опережающего развития Новосибирской агломерации «Аэросити».

Целью исследования является определение экономических условий, обеспечивающих развитие территории «Аэросити» и социальное благополучие с учетом положений программы реиндустриализации экономики Новосибирской области на период до 2025 года. Для достижения поставленной цели были решены следующие задачи. Во-первых, выявлены преимущества размещения объектов в зоне аэропорта для основных субъектов экономики. Во-вторых, рассмотрено влияние проекта Аэротрополиса «Толмачево» на социально-экономическое развитие территории, а также выявлены конкурентные преимущества и особые институциональные условия его реализации. В-третьих, проведен анализ характеристик потенциальных конкурентов аэропорта Толмачево за статус международного авиахаба, обслуживающего транзитные грузовые и пассажирские перевозки. В-четвертых, выявлены важнейшие условия успешной реализации комплексного проекта Аэротрополис «Толмачево».

В ходе исследования использованы системный подход, сравнительный анализ, анализ капитальных вложений и важнейших экономических показателей, для расчета которых применялись модельные расчеты, методы регрессионного анализа и прогнозирования. При решении поставленных в исследовании задач задействованы экономико-математические, статистические и балансовые методы. Произведена оценка капитальных вложений в зоне Аэротрополиса «Толмачево» по периодам 2018–2023 и 2024–2037 гг. в жилье, в объекты инженерной, транспортной, социальной инфраструктуры и в коммерческие проекты. Выявлено, что реализация инвестиционных проектов обеспечит существенный подъем экономического потенциала территории. Обоснованы конкурентные преимущества потенциала аэропорта Толмачево как международного авиахаба, обслуживающего транзитные грузовые и пассажирские перевозки перед следующими аэропортами Кольцово (Екатеринбург), Нурсултан Назарбаев (Нурсултан), Алматы.

Выполненный комплекс расчетов на материалах Новосибирской области позволил выявить особенности структуры требуемых инвестиционных ресурсов для реализации проекта развития Аэросити «Толмачево», рассчитать прогнозные значения объемов отгруженной продукции в материальной и нематериальной сферах деятельности по годам периода реализации проекта. Результаты исследования используются органами власти Новосибирской области при реализации проекта развития Аэросити «Толмачево», а также могут быть крайне полезны на федеральном при изучении возможностей организации подобных территорий в других субъектах Российской

Федерации. Теоретическая значимость работы состоит в возможности использования рассматриваемого опыта для аналогичных приаэропортовых территорий в России и за рубежом. В настоящее время в Российской Федерации остаются крайне актуальными вопросы развития приаэропортовых территорий как комплексных экономических зон взаимодействия аэропорт-ориентированных объектов, бизнес-структур, органов власти и населения с целью привлечения пассажиро-, грузопотоков и комплексного развития территории с целью улучшения качества жизни.

В обосновывающих документах схемы территориального планирования Новосибирской агломерации зона вокруг аэропорта Толмачево выделена в качестве территории опережающего развития, которая в перспективе может стать современным Аэротрополисом «Толмачево».

Приаэропортовые урбанизированные районы как специальный объект исследований были выделены Дж. Касарда в начале 90-х гг. прошлого столетия [4, 9]. Особенностью территорий, расположенных вокруг современных крупных аэропортов, является высокая интенсивность транспортных, экономических и социальных коммуникаций, наблюдаемая в этих зонах [20].

Для таких территорий в зарубежной литературе принято использовать термины «Аэросити» и «Аэротрополис» [4, 9, 20]. Если Аэросити представляет собой высокоурбанизированный район, непосредственно примыкающий к территории аэропорта, расположенный, как правило, в пределах 3–5 км от его границ, то под Аэротрополисом понимается городская или сельско-городская система расселения, основным градообразующим фактором развития которой являются сам аэропорт и концентрирующиеся вокруг него аэропорт-ориентированные объекты. Под аэропорт-ориентированными объектами понимаются производственные, транспортно-логистические, сервисные объекты, деятельность которых зависит от времени и условий доступности авиационных услуг. Аэротрополис, как правило, расположен в границах не далее 25 км от аэропорта.

Для исследования перспектив развития территории вокруг аэропорта Толмачево и влияния реализации проектов формирования территориального транспортно-логистического кластера, ключевым звеном которого может стать аэропорт Толмачево, на социально-экономическое развитие как самой этой территории, так и Новосибирской области в целом была определена территория, включающая западную часть территории г. Новосибирска; Кудряшовский, Криводановский и Толмачевский сельсовет Новосибирского района; г. Обь; пос. Коченево, Чик и Прокудский сельсовет Коченевского района.

По данным проведенных исследований приаэропортовых территорий роль аэропортов в современном развитии населенных территорий многократно возросла. Авиаперевозки стали массовым явлением. Сегодня аэропорты мира формируют наибольшие объемы пассажирооборота на транспорте. За последние 60 лет число авиапассажиров увеличилось почти в 100 раз [22]. Объем пассажирооборота удваивается каждые 15 лет [12]. Грузооборот аэропортов также растет очень быстрыми темпами. Хотя через аэропорты перевозится менее 1 % мирового объема грузов, его стоимость достигает 35 % стоимости мировой торговли [21]. Таким образом, аэропор-

ты и сосредоточенные вокруг них объекты логистики занимают сегодня наивысшие уровни в пирамиде добавочной стоимости, получаемой в сфере транспортных перевозок.

Результаты проведенных исследований Э.Р. Почуевой, О.Б. Федоровой [6] влияния размещения аэропорт-ориентированных бизнес-объектов в зоне аэропорта либо поблизости позволили сконцентрированно изложить преимущества размещения бизнеса в зоне аэропорта (табл. 1).

Таблица 1

**Преимущества размещения бизнес-объектов в зоне аэропорта
для основных субъектов экономики**

Субъекты	Преимущества
Аэропорт	<p>Увеличение грузо- и пассажиропотока, количества направлений и частоты полетов</p> <p>Получение доходов от неавиационных видов деятельности. Это создает возможности для снижения аэропортовых сборов за прием и обслуживание самолетов, что способствует привлечению новых авиаперевозчиков и еще большему увеличению грузо- и пассажиропотока</p>
Аэропорт-ориентированный бизнес	<p>Снижение времени доступа к авиационным услугам</p> <p>Улучшение транспортной доступности аэропорта, не зависящей от заторов на дорогах</p> <p>Снижение таможенных барьеров в случае размещения в контролируемой зоне аэропорта</p> <p>Снижение налоговой нагрузки в случае размещения в приаэропортовой свободной экономической зоне</p> <p>Улучшение доступности глобальных рынков</p>
Население, муниципалитет и региональные органы власти	<p>Развитие местной экономики, расширение мест приложения труда, увеличение налоговых поступлений</p> <p>Комплексное развитие территории, прилегающей к региональному административному центру и его аэропорту</p> <p>Подключение региона к глобальной транспортной сети, его становление как субъекта глобальной экономики</p> <p>Решение задач регионального маркетинга</p> <p>Транспортная разгрузка областного центра или центра агломерации за счет обслуживания и решения деловых интересов значительной части авиапассажиров в пределах развитого приаэропортового района</p>

Как видно из табл. 1, между развитием аэропорта и приаэропортовой территории существует положительная обратная связь: аэропорт привлекает к себе логистические, производственные, торговые и сервисные компании, а те, в свою очередь, увеличивают загрузку и показатели работы самого аэропорта.

Исследователи современных форм развития приаэропортовых территорий отмечают, что при планировании развития и Аэросити и Аэротрополиса необходимо обеспечить комплексный подход и объединять планирование развития аэропорта с градостроительным планированием приаэропортовой территории и бизнес-планированием [1, 3, 4, 10, 13]. В настоящее время развитие данной территории не подчинено единому плану и не объединено единым проектом.

Проект Аэротрополиса «Толмачево» важно рассмотреть с разных позиций: и с позиции комплексного подхода к его формированию, с позиции

влияния на социально-экономическое развитие территории, с позиции конкурентных преимуществ и с позиции особых институциональных условий его реализации.

Инвестиционные проекты формирования территориального транспортно-логистического кластера вокруг аэропорта Толмачево включают проект развития аэропорта Толмачево в составе нового пассажирского и грузового терминалов, расширения действующего пассажирского терминала, аэродромных сооружений (строительство третьей взлетно-посадочной полосы класса А и взлетно-посадочной полосы класса Г для местных воздушных линий), сооружений обслуживания воздушных судов для обеспечения пассажирооборота в размере 22,3 млн пассажиров в год и грузооборота – 100 тыс. т в год (мастер-план развития аэропорта Толмачево) [11] в период до 2039 г. Этот проект решает не только задачу расширения возможности аэропорта по перевозке пассажиров и грузов, но и развития региональных авиалиний для привлечения транзитных пассажиров из других регионов Сибири, освобождение воздушного пространства над селитебными территориями г. Новосибирска за счет строительства третьей взлетно-посадочной полосы, развития технической базы аэропорта.

Однако в условиях современного транспортного сообщения аэропорта Толмачево с районами г. Новосибирска, с близлежащими сибирскими городами, имеющейся сферой обслуживания авиапассажиров и грузов, предложенный проект развития аэропорта экономически нецелесообразен. Только комплексный подход к развитию транспортно-логистической системы межрегионального уровня на выделенной территории позволит рассчитывать на окупаемость и получение социально-экономического эффекта в обозримой перспективе.

В связи с этим помимо проекта развития аэропорта Толмачево сделаны инвестиционные предложения по существенному развитию железнодорожного сообщения терминалов аэропорта Толмачево с сибирскими городами за счет строительства скоростной железнодорожной магистрали Омск – Новосибирск – Кемерово – Красноярск, а также с районами г. Новосибирска за счет строительства третьего железнодорожного пути, в том числе для запуска скоростной электрички от Новосибирска-Главного до аэропорта Толмачево, строительства 2-путной линии скоростного трамвая до аэропорта, строительства нового железнодорожного вокзала вблизи площадки ПЛП, железнодорожной ветки восточного обхода г. Новосибирска.

Проект транспортно-логистического кластера Толмачево включает существенное развитие автомагистралей, строительство и реконструкцию порядка 258 км 2- и 4-полосных автодорог, строительство 29 двухуровневых транспортных развязок, мостов и путепроводов для обеспечения транспортного сообщения пассажирского и грузового автотранспорта в южном, северном, западном и восточном направлениях.

Реализация всего проекта в период 2018–2037 гг. потребует значительных капитальных вложений порядка 800 млрд руб. в ценах соответствующих лет с учетом инфляции, заложенной в долгосрочном прогнозе социально-экономического развития Новосибирской области. На развитие транспортной инфраструктуры потребуется около 200 млрд руб., на развитие инженерной инфраструктуры – примерно 100 млрд руб., на социальную

Таблица 2

**Капитальные вложения в зоне Аэротрополиса «Толмачево» по периодам
(в млрд руб. в текущих ценах соответствующих лет)**

Объекты	2018–2023 гг.	2024–2037 гг.
Объекты инженерной инфраструктуры	1 740 720	100 731 610
Объекты социальной инфраструктуры	13 695 098	65 263 046
Объекты транспортной инфраструктуры	27 279 200	166 364 935
Жилье	49 490 500	277 486 400
Коммерческие проекты (без аэропорта)	79 758 160	31 258 460
Итоговая сумма	171 963 678	641 104 451

инфраструктуру – около 80 млрд руб., более 300 млрд руб. необходимо на строительство жилья и около 110 млрд руб. на реализацию коммерческих проектов. В табл. 2 приведены данные по объемам капитальных затрат на создание объектов по периодам.

Реализация инвестиционных проектов обеспечит существенный подъем экономического потенциала территории. Общий объем отгруженной продукции (выполненных работ и оказанных услуг) увеличится по нашим расчетам в 6,4 раза и составит в 2037 г. 565,2 млрд руб. против 88 млрд руб. в 2016 г. (табл. 3).

Таблица 3

Важнейшие экономические показатели зоны Аэротрополиса (по годам в млн руб.)

Важнейшие экономические показатели	2016 г.	2023 г.	2037 г.
Объем отгруженной продукции (работ, услуг) по видам экономической деятельности – всего	88 034,5	154 065,6	565 187,5
В том числе в материальной сфере:	87 084,8	153 697,3	564 084,3
Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство; рыболовство, рыбоводство и предоставление услуг в этих областях	6 851,2	9 624,8	22 735,7
Добыча полезных ископаемых	245,4	340,7	807,0
Обрабатывающие производства	48 919,3	83 987,7	329 851,5
Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	67,0	115,2	470,0
Строительство	1 161,9	2 229,5	9 928,7
Оптовая и розничная торговля; ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования	822,7	1 280,5	4 681,6
Транспорт и связь	26 501,9	52 182,9	183 821,1
Прочие сферы деятельности	2 515,4	3 936,1	11 788,6
В том числе в нематериальной сфере:	235,4	368,4	1 103,2
Наука и научное обслуживание	Нет данных		
Прочие виды деятельности в нематериальной сфере	235,4	368,4	1 103,2
Объем инвестиций в основной капитал*	6 062,4	171 963,7	641 104,4
Объем платных услуг населению с учетом прироста населения	1 726,0	3 184,03	10 583,46

* Данные по объему капитальных вложений отражены за 2016 г. и периоды 2017–2023 гг.; 2024–2037 гг.

Наибольший рост отгруженной продукции, выполненных работ и оказанных услуг прогнозируем в сфере строительства в 8,5 раза до 9,9 млрд руб., на транспорте и в связи в 6,9 раза до 183,8 млрд руб. (2016 г. – 26,5 млрд руб.), а также в обрабатывающих производствах в 6,7 раза до 329,8 млрд руб.

Ожидается более скромный рост объема отгруженной продукции сельскохозяйственного производства в этот период (в 3,3 раза), а также производства и распределения электроэнергии, газа и воды (в 4,6 раза).

Высокая динамика показателей отгрузки продукции (работ, услуг) частично объясняется динамикой цен на продукцию (работы, услуги), поскольку оценка отгрузки продукции делается в текущих ценах.

В случае реализации инерционного сценария развития экономики области нами прогнозируется более медленный рост экономических показателей. Так, объем отгруженных товаров, работ и услуг собственного производства может составить в 2023 г. около 125 млрд руб., а в 2037 г. – 314 млрд руб.

Крупнейшие аэропорты Сибири, Урала и Центральной Азии сегодня выполняют сходные функции: обеспечивают перевозки местных и транзитных пассажиров, принимают промежуточные посадки грузовых судов, следующих по направлению Европа – Китай. В регионе идет конкуренция за статус международного авиахаба, обслуживающего транзитные грузовые и пассажирские перевозки. Основными кандидатами на данную роль можно рассматривать следующие аэропорты: Толмачево (Новосибирск), Кольцово (Екатеринбург), Нурсултан Назарбаев (Нурсултан), Алматы. Характеристики потенциальных авиахабов центральной Евразии даны в табл. 4.

Таблица 4

Характеристика потенциальных авиахабов центральной Евразии

Аэропорт	Количество ВПП	Пассажиропоток, млн пасс. в 2017 г.	Грузопоток, тыс. т в 2017 г.	Пассажирская база, млн чел.*	Протяженность маршрута Европа – Китай**, %	Коэффициент центральности***
Толмачево	2	5,0	29,4	7,8	100,0	1,09
Кольцово	2	5,4	24,5	7,2	100,0	1,22
Нурсултан	1	4,3	12,4	3,1	100,9	1,03
Алматы	2	5,6	56,0	5,7	104,0	1,11

* Пассажирская база рассчитана в пределах 4-часовой доступности наземным транспортом.

** Рассматривается маршрут Франкфурт – Шанхай с промежуточной посадкой в аэропорту.

*** Коэффициент центральности указывает на равенство расстояний, преодолеваемых по маршруту до и после совершения промежуточной посадки в аэропорту: равные расстояния характеризуются коэффициентом 1.

Аэропорт Толмачево расположен по кратчайшему авиационному маршруту между Западной Европой и Китаем. Уже обслуживает большую часть технических посадок грузовых судов данного направления, однако коммерческие посадки (с погрузкой и разгрузкой) еще не получили своего развития. Пассажиропоток в последние два года возобновил быстрый рост. Доля трансферных перевозок достигла 20 % от общего пассажиропотока, что яв-

ляется признаком авиахаба². Однако грузоперевозки держатся в пределах 20–30 тыс. т в год. Потенциально аэропорт обеспечен большой пассажирской базой, однако ее использование требует развития скоростных видов наземного транспорта в регионах Южной Сибири, развития региональных авиалиний. Развитие аэропорта также сдерживается необходимостью строительства аэродромной инфраструктуры [4, 2, 8, 10]. В приаэропортовом районе начата реализация градостроительной концепции Аэросити.

Аэропорт Кольцово [7] также расположен по кратчайшему маршруту между Западной Европой и Китаем, однако заметно проигрывает Толмачево по коэффициенту центральности. При этом имеет лучшую транспортную доступность из центра агломерации – здесь действуют железнодорожный аэроэкспресс и скоростная автодорога. Пассажиропоток возобновил свой рост в последние два года. Доля трансфера менее 7 % – аэропорту еще далеко до уровня хаба. Грузопоток держится в пределах 22–28 тыс. т в год. Становление Кольцово как регионального хаба будет осложняться развитием аэропорта Челябинска (1,5 млн пасс. в 2017 г.), конкурирующего за ту же пассажирскую базу, а также худшим географическим положением по сравнению с Толмачево. Ускорение развития связывается, среди прочего, с возможностью проведения в г. Екатеринбурге всемирной выставки ЭКСПО-2025 [19].

Аэропорт Нурсултан Назарбаев обладает наименьшей пассажирской базой и размером грузопотока (7–12 тыс. т в год) из числа рассматриваемых аэропортов [17]. Но пассажиропоток быстро растет и догоняет их. Доля трансфера еще очень мала. Аэропорт характеризуется наилучшим коэффициентом центральности. Однако перспективы его развития в городской черте ограничены. До 2030 г. рассматривается возможность создания нового столичного аэропорта, расположенного на необходимом удалении от города. Это потребует строительства новой аэродромной и аэропортовой инфраструктуры, а также новых транспортных подходов. Действующий аэропорт при этом может продолжить функционирование в качестве правительственного и представительского. В своем развитии авиационный узел Астаны будет испытывать конкуренцию со стороны аэропорта Алматы, обеспеченного заметно большей пассажирской и транспортно-логистической базами.

Аэропорт Алматы расположен в худших условиях на маршруте Западная Европа – Китай по сравнению с рассматриваемыми аэропортами [5]. Однако его расположение рядом с большим потребительским рынком стран Средней Азии, для которых он выступает в роли распределительного центра, дает ему некоторые преимущества. В аэропорту развиты грузовые перевозки, действует складской терминал FedEx [15]. Аэропорт Алматы в 2–3 раза превосходит рассматриваемые аэропорты по грузопотоку, но в 2013–2016 гг. объемы заметно упали. Пассажирские перевозки продолжили свой рост. Доля трансфера невелика. Развитие аэропорта сдерживается близким расположением к селитебным районам города. В 2014 г. было при-

² По рекомендациям IATA – доля трансферных перевозок через хаб должна быть не менее 12 % пассажиропотока.

нято решение строить новый аэропорт на удалении от него. Предусмотрено формирование транзитного хаба Средней Азии с пропускной способностью 10 млн пассажиров в год до 2030 г. и 40 млн до 2050 г. При этом потребуются строительство новых аэродромной и аэропортовой инфраструктур с транспортными подходами. Рядом планируется развитие города-спутника. Строительство не было начато. Одновременно (с задержками и перерывами) ведется расширение международного терминала действующего аэропорта. Сегодня он функционирует как среднеазиатский хаб, обслуживая пассажиров южного Казахстана и соседних стран региона. Развитие нового авиахаба будет осложняться конкуренцией за пассажиров со стороны аэропортов Астаны, Бишкека, Ташкента.

С целью повышения инвестиционной и туристической привлекательности страны, Министерство иностранных дел Республики Казахстан расширило список стран с безвизовым въездом в Казахстан сроком до 30 дней: это ОАЭ, Малайзия, Сингапур, Монако, Болгария, Кипр, Литва, Мальта, Румыния и 35 стран, входящих в Организацию экономического сотрудничества и развития [18]. Введен трехдневный безвизовый режим для граждан КНР и Индии, следующих транзитом через международные аэропорты Алма-Аты и Астаны [16]. По данным Министерства культуры и спорта Республики Казахстан, за три месяца (с 9 июля по 12 сентября 2017 г.) действия 72-часового безвизового режима в Казахстан приехало 4,5 тыс. китайских туристов, которые принесли в экономику страны более 1 млн долл. [14]. Сравнение действующих и потенциальных авиахабов центральной Евразии представлено в табл. 5.

Перспективы развития рассмотренных аэропортов центральной Евразии будут связаны с их территориальной и функциональной специализацией: Толмачево – как Сибирского международного грузопассажирского хаба; Кольцово – как Уральского регионального пассажирского хаба; Нурсултан Назарбаев – как Столичного пассажирского хаба Казахстана; Алматы – как Международного грузопассажирского хаба Средней Азии.

От реализации данного проекта Новосибирская область получит несколько объективных выгод, прежде всего резкое повышение конкурентоспособности аэропорта Толмачево как грузового и пассажирского хаба. Рост грузопотоков в аэропорту Толмачево будет способствовать реиндустриализации области за счет переработки авиационных грузов как в самом аэропорту, так и на прилегающих территориях, в первую очередь, в левобережье областного центра; привлечение инвестиций (частных, из федерального и регионального бюджета, из других источников); стимулирование развития производственных мощностей на данной территории, увеличение числа рабочих мест; улучшение имиджа Новосибирской области как центра Сибири.

Развитие Толмачево как Сибирского международного авиахаба может получить наибольшую динамику при условии увеличения коммерческих посадок грузовых судов, существенного расширения пассажирской базы путем развития скоростного наземного транспорта Южной Сибири, развития региональной авиации Сибири, планомерного градостроительного развития аэропортового района «Аэросити Толмачево».

Таблица 5

Сравнение действующих и потенциальных авиахабов центральной Евразии

Аэропорт	Ограничения	Преимущества	Перспективы
Толмачево	Требуется строительство ВПП-3 и нового пассажирского терминала	<i>Действующий авиахаб.</i> Потенциально большая пассажирская база. Размещение на кратчайшем маршруте Европа – Китай. Обслуживание на нем большей части технических посадок	Развитие коммерческих посадок грузовых судов. Быстрый рост пассажиропотока. <i>Сибирский международный грузопассажирский хаб</i>
Кольцово	Конкуренция со стороны аэропорта Челябинска. Худший коэффициент центральности	Большая пассажирская база. Размещение на кратчайшем маршруте Европа – Китай. Действует ж/д аэроэкспресс	Рост пассажиропотока. <i>Уральский региональный пассажирский хаб</i>
Нурсултан	Расположение в городской черте. Необходимость выноса со строительством новой аэродромной и аэропортовой инфраструктуры. Малая пассажирская база	Столичный аэропорт. Лучший коэффициент центральности	Строительство нового аэропорта до 2030 г. Ограничение роста пассажиропотока в условиях конкуренции с аэропортом Алматы. <i>Столичный пассажирский хаб</i>
Алматы	Территориальные и санитарные ограничения развития. Необходимость выноса со строительством новой аэродромной и аэропортовой инфраструктуры. Худшее положение на маршруте Европа – Китай	Развита грузовая инфраструктура. Прием значительной части грузов на маршрутах Европа – Китай, их распределение в страны Средней Азии	Строительство нового аэропорта до 2030 г. Конкуренция со стороны аэропортов Нурсултана, Бишкека, Ташкента. <i>Международный грузопассажирский хаб Средней Азии</i>

Реализация оптимистичного сценария развития требует не только благоприятных внешних условий, но и совершенствования внутренних региональных условий инвестиционного развития, совершенствования управления земельными ресурсами на цели инвестиционного развития, роста внутреннего спроса на продукцию и услуги отечественных производств.

Для реализации столь масштабного проекта развития территории зоны Аэротрополиса требуются особые управленческие решения и новые механизмы стимулирования инвестиционного развития.

Прежде всего, необходимо обратить особое внимание на предложение по созданию Особой экономической зоны портового типа вблизи аэропорта Толмачево с условиями особой таможенной территории, либо ее аналога – особой экономической зоны регионального развития с особыми условиями налогообложения по региональным налогам. Это предложение требует подготовки нового областного закона и внесения изменений в действующий областной закон об особенностях налогообложения на территории Новосибирской области.

Содействие в реализации комплексного проекта развития Аэротрополиса «Толмачево» должно включать и организацию работы по формированию земельного участка для строительства нового терминала Толмачево II, правовому оформлению предложенных новых инвестиционных площадок в зоне Аэротрополиса.

Для реализации масштабного проекта развития Аэротрополиса «Толмачево» важно обеспечить комплексный плановый подход к развитию центральной части этой зоны – территории вокруг аэропорта Толмачево – «Аэросити Толмачево». Наилучшим образом это можно сделать, если создать единую управляющую компанию по развитию этой территории. Управляющая компания нужна для информационного взаимодействия участников развития территории Аэросити, для координации их планов и действий. Управляющая компания может готовить предложения по участию в проектах частно-государственного партнерства на создание инфраструктурных объектов на условиях объединения ресурсов, взаимодействовать с органами исполнительной власти для оперативного и консолидированного решения вопросов выделения земельных участков для инвестиционных целей, получения технических условий и подключения к мощностям общественной инфраструктуры и т.д.

Важно уже сейчас сформировать заявки в Минтранс РФ на включение строительства третьей взлетно-посадочной полосы в федеральную программу развития аэропортов в России, предложения по поддержке строительства за счет средств федерального бюджета скоростного железнодорожного сообщения сибирских городов, новых железнодорожных путей в Новосибирской области для улучшения транспортного обслуживания авиапассажиров и совершенствования логистики грузопотоков.

Для развития международных авиаперевозок, увеличения потока транзитных авиапассажиров необходимо добиваться решения вопроса о введении краткосрочного безвизового режима для пассажиров, следующих транзитом через международные аэропорты России.

Все это позволит продолжить формирование крупнейшего за Уралом мультимодального транспортного комплекса, усилить экономические связи регионов Сибири с другими регионами России и мира, повысить эффективность ее хозяйственного комплекса [4]. Реализация комплексного проекта Аэротрополис «Толмачево» станет важным шагом в пространственном развитии России, цементирующим ее экономическое пространство, повышающим ее конкурентные позиции в мировой экономике.

Литература

1. *Аганбегян А.Г.* О неотложных мерах по возобновлению социально-экономического роста // Проблемы прогнозирования. 2019. № 1. С. 3–15.
2. *Бухвальд Е.* «Саморазвитие» регионов и приоритеты регулирования пространственной структуры российской экономики // Федерализм. 2018. № 2. С. 32–45.
3. *Бухвальд Е.* Стратегия пространственного развития Российской Федерации и новации в государственной региональной политике // Экономист. 2019. № 2. С. 25–34.
4. *Григорьев В.А., Ждан Г.В., Сумская Т.В.* Проект «Аэротрополис Толмачево»: социально-экономические последствия и условия реализации // Вопросы новой экономики. 2018. № 4 (48). С. 59–65.

5. Годовой отчет АО «Международный аэропорт Алматы». Алматы, 2016. 137 с.
6. Почуева Э.Р., Федорова О.Б. Аэрополис как инновационный путь социально-экономического развития локальной территории // Инновации в управлении региональным и отраслевым развитием: мат-лы Всероссийской научно-практической конференции / отв. ред. В.В. Пленкина. Тюмень: Издательство Тюменского индустриального университета, 2012. С. 200–202.
7. Программа инновационного и технологического развития 2011–2015 гг. Екатеринбург: ОАО «Аэропорт Кольцово», 2011. 64 с.
8. Сумская Т.В. Анализ бюджетных показателей города Бердска // Развитие территорий. 2021. № 2. С. 60–68.
9. Kasarda J.D. An Industrial Aviation Complex for the Future // Urban Land. ULI, 625 Indiana Avenue, N.W., Washington, DC 2004. August 1991. P. 16–20.
10. Kasarda J.D., Appold S.J. The Piedmont Triad Aerotropolis Plan: From Guidelines to Implementation. Kenan Institute of Private Enterprise University of North Carolina at Chapel Hill. 2008. 164 p.
11. Novosibirsk Tolmachevo International Airport: Airport Master Plan Report. France: ADPI Designers and Planners, 2015. 264 p.
12. Reichmuth J., Berster P. «Past and Future Developments of the Global Air Traffic», Biokerosene: Status and Prospects, 2018. P. 13–31.
13. Sumskaya T.V. Specific Features of Regional Budget Policy Using the Example of Novosibirsk Oblast. Studies on Russian Economic Development. 2009. Vol. 20. No. 4. P. 374–382.
14. В Казахстане безвизовый режим с КНР принес более 1 млн долларов. [Электронный ресурс]. URL: <https://regnum.ru/news/economy/2372220.html> (дата обращения: 25.07.2018).
15. Власти назвали место нового аэропорта близ Алматы / Проектант. Сайт проектировщиков Казахстана. 29.01.2014. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.proektant.kz/content/953.html> (дата обращения: 25.07.2018).
16. Казахстан ввел 72-часовой безвизовый режим для граждан Индии и КНР. [Электронный ресурс]. URL: <https://regnum.ru/news/2403462.html> (дата обращения: 25.07.2018).
17. Мамышев Ж. Бахтыбай Тайталиев: Новый аэропорт Астаны должен быть построен до 2030 года / Интернет-газета Zona KZ. 25.02.2015. [Электронный ресурс]. URL: <https://zonakz.net/2015/02/25/bakhtybajj-tajtaliev-novyyj-aehtoport-astany-dolzhen-byt-postroen-do-2030-goda/> (дата обращения: 25.07.2018).
18. Министерство иностранных дел Республики Казахстан, визовый режим РК для иностранных граждан. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.mfa.kz/ru/content-view/vizovuj-rezhim-rk-s-drugimi-gosudarstvami> (дата обращения: 25.07.2018).
19. Новапорт 2017. [Электронный ресурс]. URL: http://novaport.ru/company/presentation/Novaport_2017.pdf (дата обращения: 25.07.2018).
20. Aerotropolis Business Concepts: Vision to Action with Results. [Электронный ресурс]. URL: <http://aerotropolisbusinessconcepts.aero/> (дата обращения: 25.05.2018).
21. The International Air Transport Association (IATA). [Электронный ресурс]. URL: <https://www.iata.org/whatwedo/cargo/pages/index.aspx> (дата обращения: 25.05.2018).
22. The World Bank: Air Transport, Passengers carried. [Электронный ресурс]. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR> (дата обращения: 25.05.2018).

Bibliography

1. Aganbegjan A.G. O neotlozhnyh merah po vozobnovleniju social'no-jekonomicheskogo rosta // Problemy prognozirovaniya. 2019. № 1. P. 3–15.
2. Buhval'd E. «Samorazvitie» regionov i priority regulirovaniya prostranstvennoj struktury rossijskoj jekonomiki // Federalizm. 2018. № 2. P. 32–45.

3. *Buhval'd E.* Strategija prostranstvennogo razvitija Rossijskoj Federacii i novacii v gosudarstvennoj regional'noj politike // *Jekonomist*. 2019. № 2. P. 25–34.
4. *Grigor'ev V.A., Zhdan G.V., Sumskaja T.V.* Proekt «Ajerotropolis Tolmachevo»: social'no-jekonomicheskie posledstvija i uslovija realizacii // *Voprosy novoj jekonomiki*. 2018. № 4 (48). P. 59–65.
5. Godovoj otchet AO «Mezhdunarodnyj ajeroport Almaty». Almaty, 2016. 137 p.
6. *Pochueva Je.R., Fedorova O.B.* Ajerotropolis kak innovacionnyj put' social'no-jekonomicheskogo razvitija lokal'noj territorii // *Innovacii v upravlenii regional'nym i otraslevym razvitiem: mat-ly Vserossijskoj nauchno-prakticheskoj konferencii / otv. red. V.V. Plenkina*. Tjumen': Izdatel'stvo Tjumenskogo industrial'nogo universiteta, 2012. P. 200–202.
7. Programma innovacionnogo i tehnologicheskogo razvitija 2011–2015 gg. Ekaterinburg: OAO «Ajeroport Kol'covo», 2011. 64 p.
8. *Sumskaja T.V.* Analiz bjudzhetnyh pokazatelej goroda Berdska // *Razvitie territorij*. 2021. № 2. P. 60–68.
9. *Kasarda J.D.* An Industrial Aviation Complex for the Future // *Urban Land*. ULI, 625 Indiana Avenue, N.W., Washington, DC 2004. August 1991. P. 16–20.
10. *Kasarda J.D., Appold S.J.* The Piedmont Triad Aerotropolis Plan: From Guidelines to Implementation. Kenan Institute of Private Enterprise University of North Carolina at Chapel Hill. 2008. 164 p.
11. Novosibirsk Tolmachevo International Airport: Airport Master Plan Report. France: ADPI Designers and Planners, 2015. 264 p.
12. *Reichmuth J., Berster P.* «Past and Future Developments of the Global Air Traffic», *Biokerosene: Status and Prospects*, 2018. P. 13–31.
13. *Sumskaja T.V.* Specific Features of Regional Budget Policy Using the Example of Novosibirsk Oblast. *Studies on Russian Economic Development*. 2009. Vol. 20. No. 4. P. 374–382.
14. V Kazahstane bezvizovyy rezhim s KNR prines bolee 1 mln dollarov. [Jelektronnyj resurs]. URL: <https://regnum.ru/news/economy/2372220.html> (data obrashhenija: 25.07.2018).
15. Vlasti nazvali mesto novogo ajeroporta bliz Almaty / Proektant. Sajt proektirovshhikov Kazahstana. 29.01.2014. [Jelektronnyj resurs]. URL: <https://www.proektant.kz/content/953.html> (data obrashhenija: 25.07.2018).
16. Kazahstan vvel 72-chasovoj bezvizovyy rezhim dlja grazhdan Indii i KNR. [Jelektronnyj resurs]. URL: <https://regnum.ru/news/2403462.html> (data obrashhenija: 25.07.2018).
17. *Mamyshev Zh.* Bahtybaj Tajtaliev: Novyj ajeroport Astany dolzhen byt' postroen do 2030 goda / *Internet-gazeta Zona KZ*. 25.02.2015. [Jelektronnyj resurs]. URL: <https://zonakz.net/2015/02/25/bakhtybajj-tajtaliev-novyjj-aehtoport-astany-dolzhen-byt-postroen-do-2030-goda/> (data obrashhenija: 25.07.2018).
18. Ministerstvo inostrannyh del Respubliki Kazahstan, vizovyy rezhim RK dlja inostrannyh grazhdan. [Jelektronnyj resurs]. URL: <http://www.mfa.kz/ru/content-view/vizovyy-rezhim-rk-s-drugimi-gosudarstvami> (data obrashhenija: 25.07.2018).
19. Novaport 2017. [Jelektronnyj resurs]. URL: http://novaport.ru/company/presentation/Novaport_2017.pdf (data obrashhenija: 25.07.2018).
20. Aerotropolis Business Concepts: Vision to Action with Results. [Jelektronnyj resurs]. URL: <http://aerotropolisbusinessconcepts.aero/> (data obrashhenija: 25.05.2018).
21. The International Air Transport Association (IATA). [Jelektronnyj resurs]. URL: <https://www.iata.org/whatwedo/cargo/pages/index.aspx> (data obrashhenija: 25.05.2018).
22. The World Bank: Air Transport, Passengers carried. [Jelektronnyj resurs]. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR> (data obrashhenija: 25.05.2018).