

Южный экспортно- импортный хаб



Краснодарский институт экономики
роста им. Столыпина П. А.



Сущность модели

Аэрополис — это пространственная модель развития территории, в которой аэропорт выступает не только транспортным объектом, но и ядром деловой и логистической активности. Крупные аэропорты поступательно трансформируются из транспортных объектов в центры сопряженных экономических систем.

Как формируется структура

Экономическая система вокруг аэропорта развивается по принципу концентрических поясов: от транспортной инфраструктуры и логистики — к деловой активности, производству и городской экономике. В центре находится аэропортовый комплекс, обеспечивающий пассажирские и грузовые перевозки, международную связанность и интеграцию территории в более широкие транспортные сети.

Что возникает вокруг аэропорта

Непосредственно вокруг него формируется первый экономический пояс: грузовые терминалы, распределительные центры, складские комплексы, экспресс-доставка и таможенная инфраструктура. Следующий уровень образуют деловые функции: бизнес-парки, офисные центры, HoReCa, выставочные и конференц-пространства. Далее возникают производственные и технологические зоны, ориентированные на внутренние и международные цепочки поставок. Внешний контур системы образует городская экономика.



Пространственная экономическая система вокруг аэропорта формируется по принципу концентрических поясов: от транспортной инфраструктуры и логистики - к деловой активности, производству и городской экономике.



Почему аэропорты становятся точками экономического роста

Мобильность и связанность

Крупные аэропорты и ТПУ — не только инфраструктура перевозок, но и важные элементы пространственного и социально-экономического развития территорий.

Они обеспечивают мобильность населения, поддерживают международные деловые связи и формируют экономическую активность вокруг транспортных узлов.

Мультипликативный эффект

Экономическое значение аэропорта определяется не только его собственной деятельностью, но и влиянием на широкий круг смежных отраслей: логистику, туризм, торговлю, сервисные услуги и производство.

Транспортная функция начинает работать как источник более широкого эффекта для региональной экономики.

Мультимодальность

ТПУ объединяют авиационный, железнодорожный и автомобильный транспорт.

Такая связка повышает связанность агломераций и усиливает синергетический эффект для инвестиций, внешнеэкономической деятельности и внутреннего потребления.

86,5 млн

рабочих мест
обеспечивает мировой
авиационный сектор

\$4,1 трлн

экономической
активности создает
авиация

3,9%

вклад авиации
в мировой продукт

500–3000

рабочих мест
на 1 млн пассажиров
в смежных секторах

Почему именно Краснодар: сильная позиция между внутренним рынком и внешнеторговым контуром



Краснодар занимает промежуточную, но сильную позицию в системе логистических потоков Юга России. Его значение определяется не только масштабом городской экономики, но и положением на пересечении крупнейшей агломерации юга, основных транспортных направлений и портового контура Азово-Черноморского бассейна.

С одной стороны, Краснодар опирается на крупнейший внутренний рынок региона, крупную агломерацию, деловую инфраструктуру, подрядную базу и высокий уровень концентрации экономической активности. С другой стороны, город встроен в основные автодорожные и железнодорожные направления Юга России и связан с ключевыми морскими узлами внешней торговли.

Именно это сочетание позволяет рассматривать территорию у аэропорта не как локальную приаэропортовую площадку, а как узел, способный работать на более широкий макрорегион. Речь идет о перераспределении потоков между агломерацией Краснодара, побережьем, востоком края, Северным Кавказом и внешнеэкономическим контуром.

Сильная сторона Краснодара состоит в положении на пересечении трех контуров: внутреннего спроса, макрорегиональной логистики и внешнеторговых направлений. Именно поэтому территория будущего хаба пространственно адекватна для распределительных, логистических и производственных функций.

166,3 млн т

грузооборот порта
Новороссийск, 2024

20,1 млн

туристический поток
края, 2024

179 млн

поездов по М-4
«Дон», 2024

13,7 млн

пассажиропоток
аэропорта Сочи, 2024

109 161

авт./сутки на А-136
к Краснодару





Аэропортовый и пассажирский контур

Аэровокзальный комплекс и ТПУ, обеспечивающие связку авиационного транспорта с автомобильной, железнодорожной и городской транспортной системой.

Грузовой и логистический контур

Складские терминалы, распределительные центры, логистические комплексы, грузовые дворы и иные объекты, обеспечивающие обработку, сортировку, хранение и дальнейшее перераспределение товарных потоков.

Индустриальный и производственно-дорабатывающий контур

Упаковка, комплектация, маркировка, сертификация, подготовка продукции к поставке, а также размещение производственно-складских резидентов, работающих в связке с логистикой и распределением.

Деловой и сервисный контур

Офисные пространства, гостиничная и конференц-инфраструктура, сервисные объекты, необходимые для устойчивой работы узла и размещения операторов, резидентов и пользователей территории.



Почему аэропортовая зона притягивает логистику и производство

Комплексное развитие новой территории

Проект предполагает формирование мультимодального производственно-логистического узла, в котором аэропортовая территория становится ядром новой экономической системы.

Его смысл состоит в объединении в рамках единой площадки пассажирской, грузовой, логистической, производственной, сервисной и деловой функций.

Экономика времени

Авиаперевозка остается самым дорогим видом грузового транспорта по сравнению с морским и наземным.

Поэтому аэропортовая территория востребована не для любой грузовой деятельности, а для тех сегментов, где критичны скорость, надежность поставки и минимизация потерь от времени в пути.

Грузы высокой стоимости и высокой срочности

Авиационный канал используется прежде всего для высокостоймых и чувствительных к срокам поставки грузов: электроники, фармацевтики, срочных комплектующих, образцов продукции, скоропортящихся товаров, экспресс-отправлений и e-commerce.

4–5×

дороже
автодоставки

12–16×

дороже
морской

62+ млн т

авиагрузов
в год

33%+

мировой торговли
по стоимости

<1%

мировой торговли
по объему



2 614 га

приаэропортовая
зона развития

83 тыс. кв. м

новый аэровокзальный
терминал

10 телетрапов

«рукава» взамен автобусов

30 в час/45 в час

взлетно-посадочных
операций/после появления 3-
ей ВПП

Пассажиропоток

- ~ 7 млн пассажиров к 2030 г.
- ~ 10 млн к 2035 г.
- ~ 15 млн к 2040 г.

Пассажирская и транспортная инфраструктура

- Новый авиатерминал
- Пассажирский ЖД вокзал
- Грузовой ЖД двор
- Новый автовокзал

Структура потенциального объема коммерческой недвижимости

~2 млн м² коммерческой недвижимости

~1 млн м² складская инфраструктура

~400 тыс м² индустриальные парки

~250 тыс м² light industrial

~200 тыс м² офисная и гостиничная инфраструктура

~150 тыс м² retail и сервисы



Мультимодальный транспортный каркас как основа хаба

Внутренний экспортно-импортный узел

Транспортная инфраструктура территории рассматривается как взаимосвязанная система, формирующая базовые условия для размещения многофункционального производственно-логистического хаба. Ее значение определяется тем, что площадка получает доступ сразу к нескольким видам сообщения, и каждый из них решает собственную задачу в общей модели будущего развития.

Каждый контур решает собственную задачу

Авиация формирует базовую пассажирскую функцию; железная дорога усиливает связанность с городом и макрорегионом; автодороги обеспечивают повседневную доступность; городской транспорт встраивает площадку в систему Краснодара.

Именно это делает площадку мультимодальной

Территория получает возможность устойчиво обслуживать пассажирские, грузовые и деловые потоки в долгосрочной перспективе.





Конкуренция зависит от длины плеча

Пассажирская функция хаба зависит от расстояния и совокупного времени поездки door-to-door. Железная дорога обычно оказывается предпочтительнее на расстояниях до 300 км, тогда как авиация получает устойчивое преимущество на более длинных плечах.

ВСМ уже должна учитываться в логике проекта

Для размещения ветки и станции ВСМ Москва–Сочи в генеральном плане Краснодара закреплен участок в 700 м от нового аэровокзального комплекса.

Вывод для проекта

Для Краснодарского аэропорта это означает, что на наиболее загруженном пассажирском направлении из Краснодара в Москву авиация в будущем будет функционировать в условиях более высокой конкуренции со скоростным железнодорожным сообщением. Однако это не ослабляет проект хаба как таковой. Напротив, такая конфигурация усиливает вывод о том, что наиболее устойчива для Краснодара смешанная модель, в которой пассажирская функция является частью более широкого спектра и дополняется логистикой, перераспределением потоков и производственно-дорабатывающей деятельностью.





ИВПП-3 как следующий этап долгосрочного развития

Рост хаба требует запаса аэродромной устойчивости

Прогнозируемый рост пассажиропотока до 14,7 млн человек к 2040 году означает переход к расширенным инфраструктурным характеристикам аэродрома. Целесообразность ИВПП-3 определяется как годовым объемом пассажиро- и грузопотоков, так и самой структурой эксплуатации аэропорта в долгосрочном горизонте.

Одна рабочая ВПП повышает уязвимость системы

При наличии одной рабочей ВПП рост перевозок снижает резерв пропускной способности и повышает чувствительность аэропорта к пиковым периодам, технологическим сбоям, ограничениям по ремонту и внештатным ситуациям. В такой конфигурации даже при формально достаточной годовой пропускной способности возникает риск того, что именно аэродромная инфраструктура станет ограничителем дальнейшего роста.

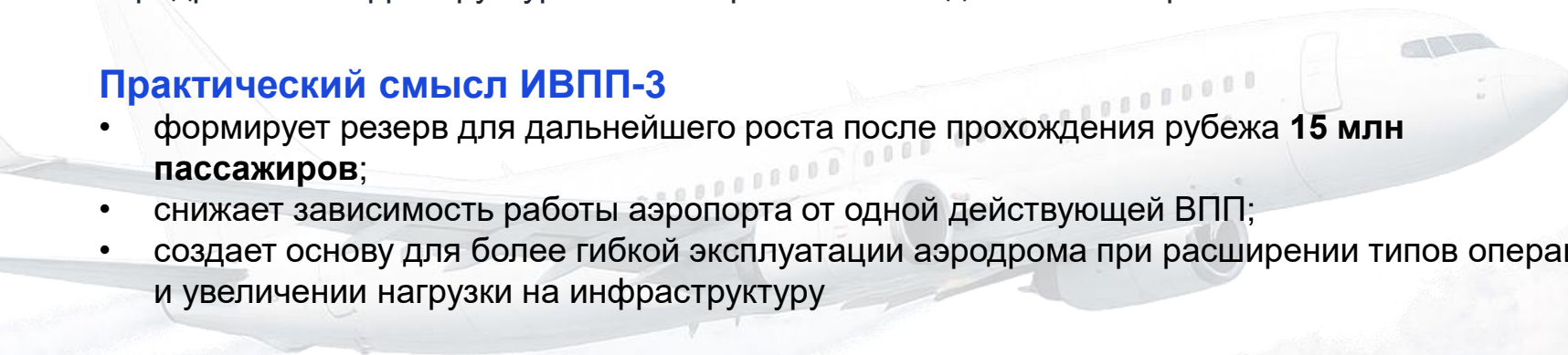
Практический смысл ИВПП-3

- формирует резерв для дальнейшего роста после прохождения рубежа **15 млн пассажиров**;
- снижает зависимость работы аэропорта от одной действующей ВПП;
- создает основу для более гибкой эксплуатации аэродрома при расширении типов операций и увеличении нагрузки на инфраструктуру

● **2017**
ИВПП-2

● **Сейчас**
резервирование
коридора

● **~ 2040**
ИВПП-3



Экономический эффект Аэрополиса Краснодар на инвестиционной и операционной фазах



Инвестиционный контур

Строительство аэровокзального комплекса, транспортных подходов, ТПУ, железнодорожной и аэродромной инфраструктуры.

~ 20 тыс.
рабочих мест

Операционный контур

Деятельность аэропорта и резидентов производственно-логистического хаба после ввода проекта.

115–175 млрд руб.
годовой вклад в ВРП

>45 млрд руб.
объем инвестиций

33–39 млрд руб. в год
консолидированный бюджетный эффект

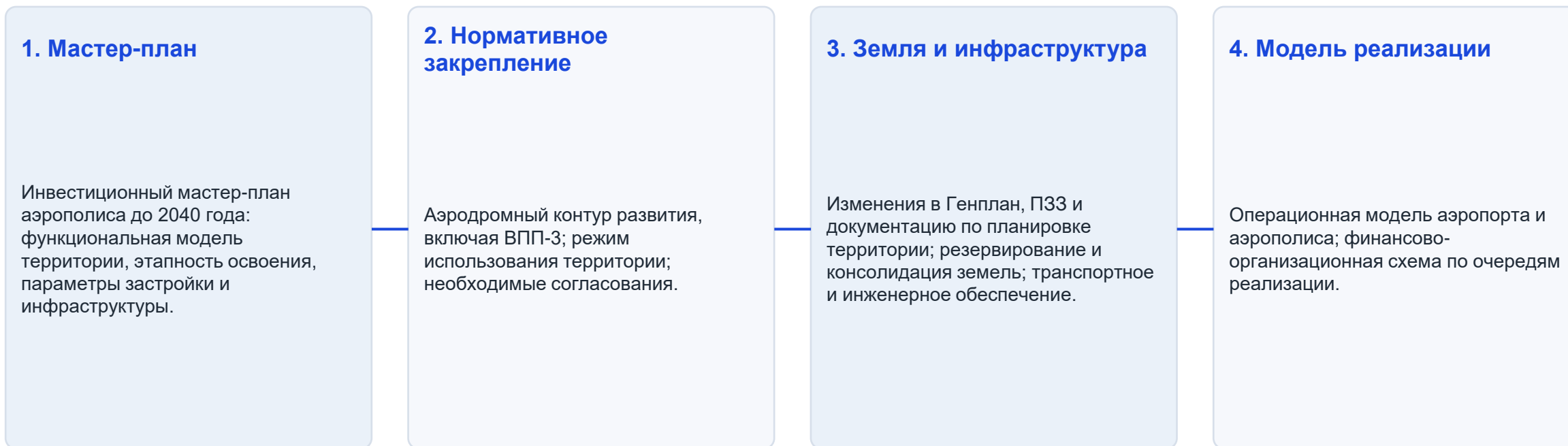


Что нужно делать дальше



Проекту нужен переход от концепции к закрепленной траектории реализации

Для перехода к практической реализации требуется последовательное закрепление проекта в отраслевой, градостроительной, земельно-правовой и финансово-организационной плоскости.



Следующий этап — перевести проект из логики сильной идеи в логику поэтапно закрепленного и реализуемого решения