



ВАЛЕРИЙ ГРИБАНОВ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ЭКОНОМИКА РЕГИОНА»

НАЙТИ СВОЮ НИШУ

Традиционные инструменты инвестирования постепенно теряют былую привлекательность. Сегодня, как уверяют эксперты, вкладывая деньги, допустим, в жилье приумножить капитал практически невозможно — в лучшем случае речь идет о сохранении сбережений. Большую доходность, чем инвестирование в недвижимость, дает даже банковский депозит, хотя еще пять лет назад представить себе такую ситуацию было сложно.

На поведение инвесторов все больше влияет развитие технологий. Недавно столичный кооператив LavkaLavka объявил о намерении привлечь инвестиции в криптовалюту. Это вызвало немедленный интерес со стороны прокуратуры: сотрудники ведомства нагрянули в офис компании за разъяснениями. Впрочем, больше никаких действий со стороны силового ведомства (по крайней мере, на момент отправки ВГ в печать) не последовало. Эксперты говорят, что чем выше риск инвестиций, тем выше и их доходность. А к рискам, в том числе, относится и вероятность общения с представителями правоохранительных органов.

Профессиональные инвесторы советуют: вкладываться в инструменты, которые сейчас находятся на волне популярности, не стоит. Ведь еще Генри Форд говорил: когда чистильщик обуви начинает интересоваться акциями, их пора продавать.

Но уйти от IT сегодня практически невозможно: вероятно, именно в этих технологиях и будет крыться та самая «золотая жила» в ближайшие годы. Сегодня доля нематериальных активов в стоимости компаний растет, технологичные компании — одни из основных объектов сделок приобретения и инвестирования и в России, и за рубежом. В работу многих компаний все активнее входит дополненная реальность, в ближайшие годы она будет играть все более значимую роль в экономике.

Можно не сомневаться, что и сегодня, и через двадцать лет по-прежнему можно будет заработать и на каких-то простых, даже примитивных вещах. Успех спиннеров это наглядно показывает. Возможно, в эпоху виртуальной реальности у людей растет потребность в тактильных ощущениях. Главное здесь — уметь найти свою нишу и быть первопроходцем.

КОЛОНКА РЕДАКТОРА

ПУЛКОВО ХЛОПАЕТ КРЫЛЬЯМИ

ПО ИТОГАМ 2017 ГОДА АЭРОПОРТ ПУЛКОВО, КОТОРЫМ УПРАВЛЯЕТ КОНСОРЦИУМ «ВОЗДУШНЫЕ ВОРОТА СЕВЕРНОЙ СТОЛИЦЫ» (ВВСС), МОЖЕТ ОБСЛУЖИТЬ ОКОЛО 16 МЛН ЧЕЛОВЕК, УВЕЛИЧИВ ЭТОТ ПОКАЗАТЕЛЬ ПО СРАВНЕНИЮ С ПРОШЛЫМ ГОДОМ НА 20%. И ВСЕ-ТАКИ ИДЕЯ ПРЕВРАТИТЬ ПЕТЕРБУРГСКИЙ АЭРОПОРТ В МЕЖДУНАРОДНЫЙ ХАБ С ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТЬЮ В 18 МЛН ЧЕЛОВЕК ПОКА ТАК И НЕ БЫЛА РЕАЛИЗОВАНА НА ПРАКТИКЕ. ПО МНЕНИЮ ЭКСПЕРТОВ, ЧТОБЫ СТАТЬ МИРОВЫМ ПЕРЕСАДОЧНЫМ ТЕРМИНАЛОМ, ПУЛКОВО НЕ ХВАТАЕТ САМОГО ГЛАВНОГО — ПОЛНОЦЕННОЙ БАЗОВОЙ АВИАКОМПАНИИ.

ЛИДИЯ ГОРБОРУКОВА

По данным ВВСС, аэропорт Пулково в январе — июле 2017 года обслужил более 9 млн человек, что на 25% больше показателя за такой же период 2016 года. Пассажиропоток на внутренних линиях достиг 5,6 млн человек, увеличившись на 20,9% по сравнению с прошлым годом. Пассажиропоток на международных рейсах составил 3,3 млн человек, что на 32,6% больше, чем за аналогичный период 2016 года. «Ожидается, что в 2017 году пассажиропоток аэропорта Пулково превысит отметку в 16 млн человек, что будет на 20% больше к показателю 2016 года», — прокомментировали в пресс-службе ВВСС.

При этом пропускная способность современного аэровокзального комплекса аэропорта Пулково после реконструкции составляет 18 млн человек в год, но за последние годы аэровокзал так ни разу и не достигал запланированного максимума.

Аэропортом Пулково с 2010 года управляет консорциум «Воздушные ворота Северной столицы», который на 25% принадлежит Консорциуму международных инвесторов (состоит из Российского фонда прямых инвестиций, Российско-китайского инвестиционного фонда, Mubadala Development Company (ОАЭ), Baring Vostok Private Equity Fund V, а также соинвесторов из стран Ближнего Востока), на 25,01% — «ВТБ Капиталу». Немецкая Fraport и катарская Qatar Investment Authority имеют доли в 25% и 24,99% соответственно. ВВСС осуществляет проект реконструкции Пулково на основе государственно-частного партнерства (ГЧП) без привлечения бюджетных средств (концессия до 2039 года). Первая очередь проекта была реализована в 2010–2015 годах. Объем инвестиций составил €1,2 млрд. Основным источником выступили земные средства. Проект предполагает последующие очереди развития аэропорта, срок начала работ и их объем привязаны к точечным показателям. При приближении к границам по ним ВВСС обязан начинать новую очередь строительства для расширения аэровокзальной и аэродромной инфраструктуры.

Надо сказать, что в 2015–2016 годах вся отрасль пассажирских авиаперевозок в России демонстрировала снижение. «Среди причин — резкое снижение курса рубля по отношению к иностранным валютам и как следствие — удорожание поездок за



ДО КОНЦА ГОДА В ПУЛКОВО ОЖИДАЕТСЯ ОТКРЫТИЕ ЕЩЕ КАК МИНИМУМ ТРЕХ ЗАРУБЕЖНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ, В ТОМ ЧИСЛЕ ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫХ (НАМАНГАН, ТЕНЕРИФЕ, ЧНДУ), И ПРИХОД НЕСКОЛЬКИХ НОВЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

рубеж для россиян, федеральные ограничения на перевозки по нескольким международным направлениям (Египет, Турция, Украина), уход с рынка авиакомпании «Трансаэро», одного из крупнейших игроков на рынке. Указанный тренд отразился и на объеме перевозок из аэропорта Пулково: в результате в 2015 и 2016 годах снижение трафика составило 5,5 и 1,5% к результатам предыдущих лет соответственно», — пояснили в пресс-службе ВВСС.

НУЖЕН СВОЙ Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев отмечает, что у Пулково для создания хаба не хватает и самого главного — базовой авиакомпании, а все остальное — взлетно-посадочные полосы, терминал и прочие составляющие, а также потенциал для развития перевозок у аэропорта есть. По

словам эксперта, у любого аэропорта для того, чтобы он мог стать хабом, должно быть несколько «козырей»: «Первый — выгодное географическое расположение на пересечении потоков перемещения людей и грузов. А расположение Петербурга позволяет ему претендовать на „перехват“ некоторого авиапотока, оценить который можно, глядя на Хельсинки. Второй — „базовый“ пассажиропоток, чтобы привлечь пассажира. У Петербурга великолепные туристические перспективы, однако имеющийся потенциал сдерживается „закрытостью“ из-за визового режима. Если бы было принято правило 72-часового безвизового посещения города, это радикально изменило бы ситуацию, позволило бы сгенерировать дополнительный поток в 1 млн туристов в год (по оценкам ВВСС). Третий — инфраструктура, приспособленная

ТРАНСПОРТ