



Берлин On Air



С 2011 г. все воздушные перевозки Берлина пойдут через аэропорт Berlin Brandenburg International (BBI)

Новый аэропорт Берлин-Бранденбург готовится стать транспортными воротами в восточном направлении. Отсчет времени начался: через 20 месяцев в эксплуатацию будет запущен новый Международный аэропорт Берлин-Бранденбург (BBI). Начиная с 1 ноября 2011 г. все воздушные перевозки столицы Германии полностью пойдут через Берлин-Шенефельд.

Церемония закладки первого камня в строительство этого крупномасштабного проекта площадью почти 1 500 га, расположенного к югу от нынешнего аэропорта Шенефельд, состоялась в сентябре 2006 г. На 7 мая запланировано торжественное открытие аэропорта. Особенностью аэропорта является то, что новый терминал будет расположен между двумя параллельными взлетно-посадочными полосами, то есть «на средней линии».

В 6-этажном здании между северной и южной взлетно-посадочными полосами будет проводиться не только регистрация и контроль пассажиров и багажа. Также здесь разместятся около 150 предприятий торговли и общественного питания. Объем инвестиций составляет 2,5 млрд. евро. Консорциум из семи германских банков и Европейского инвестиционного банка (EIB) обеспечивает кредитование проекта.

100%-ные гарантии по кредитам предоставлены правительством Германии и правительствами федеральных земель Берлин и Бранденбург. Сюда добавятся еще расходы на торгово-офисный комплекс в непосредственной близости от терминала «BBI Airport City» и бизнеспарк BBI Business Park к северо-востоку от аэропорта.

При планировании аэропорта взоры были обращены также и на Восток. «Уже сейчас каждые два часа предлагается пассажирский рейс из Берлина в Москву», – говорит Норберт Вагнер, координатор Логистической сети Берлин-Бранденбург (LogistikNetz Berlin-Brandenburg e.V.). Что же касается грузовых авиаперевозок, то, по его мнению, в этой области еще есть потенциал для роста.

«Отчасти авиагрузы из нашего региона перевозятся автомобильным транспортом в аэропорт Франкфурт-на-Майне. При наличии большего количества прямых рейсов из Берлина в будущем этого можно было бы избежать», – продолжает Вагнер. Логистическая сеть, преследующая своей целью содействие развитию экономики в Бранденбурге и Берлине, поставила перед собой задачу содействовать превращению региона в ведущий логистический центр Европы.

Сюда относится также и трансформация территории нового аэропорта в логистический центр на пересечении транспортных путей между Востоком и Западом. «Самолеты из Восточной Европы прибывают в Берлин на час раньше чем во Франкфурт или в Мюнхен», – так формулирует Вагнер одно из преимуществ нового аэропорта ВВІ.

«Благодаря этому распределение товаров по Центральной Европе может начинаться раньше». Кроме того, грузовой комплекс, пока еще находящийся в закрывающемся в октябре 2011 г. аэропорту Тегель, отлично впишется в юго-восточную часть столицы. Там существуют превосходные возможности для перевалки грузов благодаря наличию грузоперевозочных центров Берлин-Восток и Берлин-Юг и выходу на автострады.

Берлин как перевалочный центр в Северо-Восточную Европу

По мнению Торстена Юлинга, старшего консультанта по вопросам грузовых авиаперевозок берлинских аэропортов, ВВІ может служить отличным перевалочным пунктом для грузопотоков из Азии в скандинавские страны, Балтику и Восточную Европу. Берлин имеет явные географические преимущества для этих регионов.

Прошедшие годы были отмечены усиленным ростом объемов перевозки грузов на дальнемагистральных пассажирских рейсах, то есть когда пассажирские самолеты догружаются на межконтинентальных рейсах дополнительными коммерческими грузами. «Siemens отправляет таким образом электронику, а Bayer Schering – свою фармацевтическую продукцию», – говорит Юлинг. В Россию уходят главным образом потребительские товары и запчасти для автомобилей.

«В 2009 г. львиная доля всего объема грузовых авиаперевозок, проходящих через Берлин, – 41% – пришлось на догрузку пассажирских самолетов коммерческими грузами». Даже при том, что общий объем грузовых авиаперевозок уменьшился в прошлом году приблизительно на 18%, объем догрузки пассажирских рейсов коммерческими грузами остался практически без изменений. «Решающим при этом является скорость, с которой могут загружаться и

разгружаться самолеты. Например, самолеты низкотарифных рейсов находятся в аэропорту отчасти всего лишь 20-30 минут», – рассказывает Юлинг. Кроме того, нужно иметь достаточно площадей для промежуточного складирования.

Поэтому в целях быстрой перевалки грузов в аэропорту ВВІ запланирован между двумя взлетно-посадочными полосами также и грузовой терминал. Тендер на строительство этого грузового терминала, через который может проходить до 60 000 т грузов в год, закончился в середине февраля. Кто станет новым инвестором, станет известно еще в первом квартале 2010 года.

Прямая польза от нового грузового терминала будет и для грузового транспорта, являющегося третьим по значимости сегментом в цепочке грузовых авиаперевозок. Удаление от автострады А113 составляет всего лишь около 2 км. При этом базирующиеся в Берлине компании по экспресс-доставке грузов (TNT, FedEx, UPS), равно как и грузовые чартерные авиакомпании, будут обслуживаться отдельно – в северном грузовом центре нынешнего аэропорта Шенефельд.



Бизнес-парк ВВІ Business Park

Особенный интерес в области логистики представляет собой ВВІ Business Park, который станет крупнейшим по площади бизнес-парком Берлина. Он находится в северо-восточной части нового аэропорта и занимает площадь около 109 га. Из них 40 га приобрел работающий в области инвестиционной деятельности и недвижимости британский концерн SEGRO.

Изюминкой для инвесторов является примыкающая к федеральной дороге 96а зона на въезде в бизнес-парк площадью 8 га. Здесь расположатся офисы, гостиницы и предприятия сферы обслуживания. «План застройки вступит в силу весной 2010 г.», – говорит спикер ВВІ Лайф Эриксен. «Заявки на строительство уже принимаются». В целях привлечения иностранных инвесторов специалисты по недвижимости ВВІ принимают участие в национальных и международных ярмарках по недвижимости, таких как Exro Real и MIPIM, а также встречаются с заинтересованными лицами как в Германии, так и за ее пределами. «Мы будем рады любым инвесторам и с интересом рассмотрим все привлекательные инновационные проекты, в особенности из области логистики», – говорит Эриксен. С одним российским предприятием уже ведутся переговоры.

Планирование также и за пределами территории аэропорта

Маркетинг ареала, примыкающего к новому аэропорту, ведет специально учрежденная фирма, занимающаяся вопросами размещения производства. Клаус-Петер Хайнрих, отвечающий за район аэропорта, представил в ноябре 2009 г. в гостинице «Балчуг Кемпински» в Москве различные возможности для инвестиционной деятельности, которые несет в себе проект ВВІ. Это информационное мероприятие, организованное при поддержке

агентства Germany Trade and Invest, Российско-Германской внешнеторговой палаты и Посольства Федеративной Республики Германия, посетило ок. 90 предпринимателей.

«Биотехнология, авиационно-космическая промышленность, медико-биологические науки, чистые технологии – вот те отрасли, которые мы бы хотели привлечь в регион, примыкающий к Международному аэропорту Берлин-Бранденбург», – говорит Хайнрих. Как эксперт по размещению производства он считает, что у германских и зарубежных инвесторов есть три причины для прихода в Бранденбург: «географическое положение, разумные цены на существующие площади и субсидии в размере до 50% до 2013 г.».

Дополнительной возможностью для получения информации о крупномасштабном проекте ВВІ станет выставка «ТрансРоссия» в Москве с 27 по 30 апреля 2010 г. На стенде Логистической сети Берлин-Бранденбург заинтересованные лица смогут ознакомиться с новым международным аэропортом Берлин-Бранденбург, который будет носить имя Вилли Брандта.

Анне Вешле

© *Germany Contact Russia*

28.03.2010