

В ЕВРОПУ ЧЕРЕЗ ПУЛКОВО

ПОСЛЕ ЗАПУСКА В НАЧАЛЕ ДЕКАБРЯ ПРОШЛОГО ГОДА НОВОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА ПУЛКОВО ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ ХАБА УВЕЛИЧИЛАСЬ ДО 17 МЛН ПАССАЖИРОВ В ГОД. ДЛЯ СРАВНЕНИЯ: В 2013 ГОДУ ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА СОСТАВИЛ 12,8 МЛН ПАССАЖИРОВ. ДЛЯ ТОГО ЧТОБЫ ЗАПОЛНИТЬ ВОЗРОСШУЮ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ВОКЗАЛА ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ, ОПЕРАТОРУ АЭРОПОРТА, КОНСОРЦИУМУ «ВОЗДУШНЫЕ ВОРОТА СЕВЕРНОЙ СТОЛИЦЫ» (ВВСС), СТОИЛО БЫ ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ НА БЮДЖЕТНЫЕ АВИАКОМПАНИИ, ПОЛАГАЮТ АНАЛИТИКИ. ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ

Как отмечают эксперты, привлечение бюджетных авиакомпаний позволит частично вернуть в Петербург тот поток российских туристов, в особенности петербуржцев, который предпочитает летать в Европу через Финляндию. Соседствующие с Пулково малые, незагруженные аэропорты тратят минимальные по сравнению с петербургским аэропортом инвестиции для приема пассажиров. Чаще всего граждане России пользуются аэропортами Хельсинки-Вантаа, Тампере-Пирккала (финская база Ryanair) и аэропортом Лаппенранты. По некоторым оценкам, через последний ежегодно проходит около 50 тыс. россиян.

По данным ВВСС, в Петербурге на данный момент работают шесть так называемых гибридных авиакомпаний (в отличие от классических лоукостеров, гибридные перевозчики частично сохраняют привычный для пассажиров набор сервисов): Air Berlin (в 2013 году перевез 144 тыс. пассажиров), Air Baltic (услугами авиакомпании в 2013 году воспользовались 79,8 тыс. человек), Vueling (31,7 тыс. человек), Air One (29 тыс. человек), Norwegian (17 тыс. пассажиров), Iberia Express (3,9 тыс. человек). В доле общего пассажиропотока Пулково дискаунтеры составили всего 2,4%.

Столь низкий процент дисконтных перевозок аналитики объясняют несколькими факторами.

СУММА ФАКТОРОВ «Запуск нового рейса — это всегда сумма факторов: достаточный пассажиропоток, благоприятные условия со стороны аэропорта, привычные поставщики топлива. Со всем этим в Петербурге (как и в Москве) не все так просто. Добавим сюда законодательные ограничения — и, в общем, станет понятно, почему интерес перевозчиков к Пулково достаточно сдержан», — считает менеджер по связям с общественностью портала Aviasales.ru Янис Дзенис. По его оценке, в Пулково в первую очередь стоит привлекать уже работающих в России EasyJet, NIKI, WizzAir, Fly Dubai, Pegasus, поскольку их не удивит местными реалиями, кроме того, они работают на действительно востребованных маршрутах.

Аналитик инвестиционной компании «Регион» Алла Юрова отмечает, что сложности с привлечением лоукостеров в Пулково могут быть связаны с их спецификой. «В результате с учетом визового режима, с одной стороны, и с ориентацией российского спроса на туристические направления, с другой стороны, лоукостеры в Санкт-Петербурге могут не найти своего пассажира. А для достижения экономической результативности лоукост-перевозок необходим высокий пассажиропоток на направлении», — поясняет госпожа Юрова.



В ПЕТЕРБУРГЕ НА ДАННЫЙ МОМЕНТ РАБОТАЮТ ШЕСТЬ ТАК НАЗЫВАЕМЫХ ГИБРИДНЫХ АВИАКОМПАНИЙ — В ОТЛИЧИЕ ОТ КЛАССИЧЕСКИХ ЛОУКОСТЕРОВ, ГИБРИДНЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ЧАСТИЧНО СОХРАНЯЮТ ПРИВЫЧНЫЙ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ НАБОР СЕРВИСОВ

Тем не менее в привлечении в Пулково бюджетных авиакомпаний консорциум ВВСС все же достиг некоторых успехов. Переговоры о начале бюджетных полетов в Лондон ведутся с компанией EasyJet, о сообщении с Будапештом — с WizzAir, о перелетах в Дублин — с Ryanair. Кроме того, в 2014 году в Пулково планируют прийти компании Germanwings и «Добролет».

В частности, с 1 июня 2014 года авиакомпания Germanwings, дочерний лоукостер Lufthansa, запустит из Пулково регулярные рейсы в Дюссельдорф, заменив тем самым уже существующий дорогостоящий рейс материнской компании. В неделю будет осуществляться шесть перелетов. Как сообщили в Germanwings, стоимость билетов будет начинаться от €59 в одну сторону. Направление будет обслуживаться рейсами Airbus A319, базирующимися в Дюссельдорфе. В компании добавили, что рассматривают возможность открытия новых направлений из Петербурга, но решение будет зависеть от успешности маршрута Санкт-Петербург — Дюссельдорф.

В ВВСС BG рассказали, что испанская авиакомпания Vueling сообщила об увеличении количества рейсов в Барселону с трех до пяти в неделю. А во время пикового сезона (с конца июня по середину сентября) будет запущено еще два допол-

нительных рейса в неделю. Также с июня компания откроет рейсы в Аликанте — с частотой три раза в неделю. Рейсы в Барселону и Аликанте будут выполняться до окончания периода весенне-летней навигации. В Vueling сообщили, что стоимость перелетов будет зависеть от периода, но так же как и у рейсов в Барселону, будет начинаться с €99,99 в одну сторону.

Кроме того, в ВВСС BG сообщили, что ведут переговоры с новой бюджетной российской авиакомпанией «Добролет» (входит в группу компаний «Аэрофлот»). Планируемое начало выполнения рейсов по направлению Москва — Санкт-Петербург — май 2014 года. Стоимость перелетов пока не установлена, ожидается, что она будет на 20–40% ниже, чем у классических авиакомпаний.

Источник в «Аэрофлоте» рассказал, что авиакомпания начнет с одного рейса в Москву в сутки, а затем увеличит количество перелетов до шести в день. Эксплуатироваться на линии будут самолеты Boeing-737–800 вместимостью 189 кресел. На сегодняшний день парк «Добролета» состоит из восьми воздушных судов. Снижение стоимости авиабилета на 20–40% произойдет за счет аскетичного сервиса: питание, выбор места в салоне самолета, провоз багажа будут предоставляться за плату.

Сегодня стоимость перелета на уже работающих в Петербурге гибридах Air Berlin, Air Baltic, Vueling, Air One, Norwegian и Iberia Express практически не отличается от стоимости классических перевозчиков. Однако эксперты прогнозируют, что приход большего числа бюджетных перевозчиков все же скажется на уровне цен.

«Появление нового игрока — это почти всегда снижение тарифа. Когда российская бюджетная авиакомпания „Авианова“ в 2011 году уходила с рынка, это резко сказалось на уровне цен. До выхода перевозчика на линию Санкт-Петербург — Екатеринбург цена держалась на уровне 14–15 тыс. рублей, к февралю 2011 года она достигла 6,9 тыс., а после ухода „Авиановы“ стоимость билетов вновь стала расти и, по данным на май, составила свыше 10 тыс. рублей. Эту картинку можно переложить на запуск почти любого дискаунтера», — считает господин Дзенис.

БОЛЬШАЯ РАЗНИЦА По данным поисковика Aviasales.ru, разница по стоимости перелета до Лондона между дискаунтером EasyJet и классическим «Трансаэро» составляет 43%. В случае с Барселоной (Vueling и «Аэрофлот») — 23%, со Стамбулом (Pegasus и «Аэрофлот») — 35%. Самые дешевые по стоимости билеты, как правило, на рейсах Петербург — Москва.