

# ПОЧЕМУ «СОБАКИ» НЕ ЛЕТАЮТ

## ОТКРЫТИЕ ГЛАВНОГО ЗДАНИЯ НОВОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА ПУЛКОВО В 2013 ГОДУ ДАЛО ТОЛЧОК К РАЗВИТИЮ МАРШРУТНОЙ СЕТКИ ПОЛЕТОВ ИЗ СЕВЕРНОЙ СТОЛИЦЫ. ОДНАКО, В ОТЛИЧИЕ ОТ ДРУГИХ ЕВРОПЕЙСКИХ ХАБОВ, СРЕДИ КУРСИРУЮЩИХ ИЗ ПЕТЕРБУРГА АВИАКОМПАНИЙ МАЛО КЛАССИЧЕСКИХ ЛОУКОСТЕРОВ. ПРИХОД НОВЫХ ИГРОКОВ НИЗКОГО ЦЕНОВОГО СЕГМЕНТА БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ ОТ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ, ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ РЕШЕНИЙ, КОНКУРЕНЦИИ И ФИНАНСОВОГО БЛАГОПОЛУЧИЯ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ.

ДМИТРИЙ МАТВЕЕВ

В настоящее время из Пулково летают российский низкобюджетный перевозчик «Победа», венгерский WizzAir, а также гибридные авиакомпании Vueling и AirBaltic, перечисляет коммерческий директор ООО «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС, управляющая компания аэропорта.— **BG**) Евгений Ильин, а также постоянно ведутся переговоры о начале полетов с различными авиакомпаниями, в том числе с европейскими и азиатскими.

Как подчеркивает господин Ильин, значительным ограничением для развития международных лоукост-перевозок в России, и в Петербурге в частности, являются двухсторонние межправительственные соглашения, устанавливающие пределы на количество возможных маршрутов, перевозчиков на этих маршрутах и частот выполнения рейсов. «Снятие или как минимум послабление указанных ограничений стало бы мощным стимулом для прихода новых иностранных авиакомпаний, в том числе низкобюджетных, на российский рынок и для развития авиaperевозок на международных воздушных линиях», — говорит коммерческий директор ВВСС.

Еще одним барьером для расширения присутствия на рынке Петербурга лоукост-перевозчиков, по его словам, является необходимость и сложность процедуры получения российской визы. «Кроме того, стоимость билета у низкобюджетных авиакомпаний нередко ниже затрат, которые требуются для получения визы, что для пассажиров является серьезным сдерживающим фактором при планировании поездки в Россию», — отмечает Евгений Ильин.

В качестве решения данной проблемы топ-менеджер управляющей компании аэропорта видит введение электронных виз: реализация такой меры, по его мнению, будет способствовать развитию транспортной инфраструктуры и туристического потенциала города.

Представитель сервиса Aviasales Янис Дзенис считает, что в Пулково стоит звать лоукостеры Pegasus и Vueling. «Испания и Турция — два мощных направления. Кроме того, перевозчики, обладая хабами в домашних аэропортах, могут дать гораздо большую сеть, чем просто Барселона и Стамбул», — уточняет он.

Важнейшим фактором для привлечения лоукостеров, рассказывает менеджер по развитию Skyscanner в России Дмитрий Хаванский, являются условия обслуживания — у каждой авиакомпании свои требования, которым аэропорты должны соответствовать. «Например, совсем недавно Ryanair сообщила о том, что уходит с украинского рынка, так и не выполнив ни одного рейса. Причиной разрыва договоренностей с одним из самых крупных лоукостеров стал отказ киевского аэропорта



ПРАКТИКУЯСЬ НА ХЕЛЬСИНКИ, ТАЛЛИНЕ И РИГЕ, ПЕТЕРБУРЖЦЫ ДАВНО НАУЧИЛИСЬ ПУТЕШЕСТВОВАТЬ НАЛЕГКЕ И НЕ РАССЧИТЫВАТЬ НА БОРТОВОЙ ГАСТРОНОМИЧЕСКИЙ КУРС В ОБМЕН НА БРОСОВЫЕ ЦЕНЫ

Борисполь выполнить ряд условий, среди которых предоставление бесплатных стоек обслуживания, стоянок для такси, площадей для рекламы, 35% от доходов duty free и многое другое», — вспоминает господин Хаванский.

Эксперт подчеркивает, что для предложения низких цены на билеты авиакомпания должна максимально снижать издержки и договариваться о выгодных условиях обслуживания с аэропортами. «Во многих городах Европы государство субсидирует маленьким аэропортам обслуживание лоукост-авиакомпаний — и неспроста. Полеты таких гигантов, как Ryanair или EasyJet, привлекают множество путешественников, что, в свою очередь, приводит к росту экономики региона — появляются новые рабочие места, растут доходы отелей, служб такси, ресторанов, туристических компаний, музеев, предприятий розничной торговли», — уточняет он.

**ЗАПАСНОЙ АЭРОДРОМ** В течение последних лет власти Ленинградской области продвигают проект создания аэропорта на базе бывшего военного аэродрома в поселке Сиверский. Формат реализации проекта окончательно не определен, однако в качестве одного из них региональными властями предлагался вариант создания площадки для лоукостеров, хотя в Минтрансе РФ такой вариант считают нецелесообразным.

Для лоукост-компаний открытие нового аэропорта в Ленинградской области могло бы стать хорошей возможностью для расширения маршрутной карты до Санкт-Петербурга, отмечает Дмитрий Хаванский, так как обслуживание в Пулково, как правило, могут позволить себе только

крупные перевозчики. По этой причине для большинства бюджетных авиакомпаний Петербург пока труднодоступен, а с появлением узла в Сиверском вероятность доступа к новым международным направлениям (в первую очередь европейским) для жителей Петербурга увеличивается.

### МНЕНИЕ

**Антон ЩЕРБАКОВ, эксперт ИА «Крединформ»:**

— По итогам января — июля 2017 года аэропорт Пулково демонстрирует прирост пассажиропотока: было обслужено более 7 млн человек (на 25,4% выше аналогичного периода прошлого года). Если тенденция первого полугодия сохранится, в 2017 году воздушная гавань Северной столицы сможет принять 16,6 млн пассажиров, достигнув исторического максимума после распада СССР. С другой стороны, проектная мощность Пулково после ввода нового и реконструкции старого терминалов составляет не менее 35 млн человек в год, а это вдвое больше текущих значений.

Аэропорт не использует свой потенциал: услуги хаба как перевалочного пункта находятся в зачаточном состоянии. В 2016 году он занимал лишь 35-е место в Европе, находясь в одной когорте с аэропортами Праги, Варшавы или Ниццы. Соседний Хельсинки обслужил 15,9 млн человек. Крупнейший хаб Старого Света — лондонский Хитроу — показал результат в 75,7 млн.

Тройка самых загруженных аэропортов мира по итогам 2016 года выглядит следующим образом: Хартсфилд-Джексон (Атланта, США) — 104,2 млн человек (максимум обслуженных пассажиров за все время развития гражданской авиации), Шоуду (Пекин, Китай) — 94,4 млн, и Дубай (ОАЭ) — 83,7 млн человек.

Россия до сих пор не присоединилась к договору «Открытого неба», который подписали практически все страны Европы. Из-за этого, например, Ryanair, будучи де-юре компанией из Ирландии, может открыть направления только между ирландскими и российскими городами. Однако загрузка рейсов не будет достаточной, чтобы обеспечить прибыльность их выполнения, а перевозки в Россию из других стран Европы будут считаться каботажом.

Средний чек на авиабилеты лоукост-авиакомпаний по внутренним направлениям ниже в два раза по сравнению с «обычными» рейсами. По международным рейсам средний чек ниже в среднем на треть. В российских условиях появление большого числа лоукостеров поставит на грань краха большинство отечественных перевозчиков, которые и так с трудом преодолели прошедший спад 2015–2016 годов, а некогда вторая авиакомпания России — «Трансаэро» — и вовсе ушла с рынка. После этого кризиса многие из них, по сути, стали похожи на лоукостеры. Например, авиакомпания Utair, раньше предлагавшая своим клиентам ланч даже на коротких рейсах, теперь сможет накормить пассажиров только за дополнительную плату.

Предполагается, что новый аэропорт в Сиверском сможет принимать рейсы не раньше 2020–2021 годов. Лоукостеры придут в Сиверский только на третьем этапе развития: в первый этап включено строительство грузового хаба, во второй — создание малой коммерческой авиации.

Господин Хаванский сравнивает этот проект с аэропортом Жуковский в Подмоскowie — он открылся в мае 2016 года и сейчас активно развивается. «В настоящее время большинство рейсов из Жуковского выполняются бюджетными авиакомпаниями (хотя традиционные перевозчики тоже летают) и отправляются в страны СНГ и Азии. В планах аэродрома — расширение сетки направлений и проработка европейских маршрутов», — рассказывает эксперт.

По его словам, если аэропорту Пулково, а потом и аэропорту в Сиверском удастся договориться с бюджетными авиакомпаниями, найти взаимовыгодные условия и получить поддержку государства, то число лоукост-перевозчиков и их маршрутов непременно возрастет, но для полноценной работы аэропортов и их востребованности среди путешественников потребуются создание удобной транспортной инфраструктуры.

Лоукостерам нужны периферийные аэропорты, солидарен представитель Aviasales, а аэропортам требуются авиакомпании с огромным пассажиропотоком. «В Жуковский в первые же месяцы пришли если не настоящие лоукостеры, то авиакомпании, использующие подобную модель перевозок хотя бы частично», — аргументирует господин Дзенис. → 38