



РЕНОВАЦИЯ АЭРОПОРТОВ ИМЕЕТ ЦЕЛЬЮ РОСТ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ПАССАЖИРОПОТОКА: В КРАСНОДАРЕ В ДВА РАЗА, В ГЕЛЕНДЖИКЕ — ДО 1 МЛН ЧЕЛОВЕК В ГОД

ми в равных долях выступают банк ВТБ и Таймураз Боллоев. Новые владельцы заявили, что видят перспективы роста пассажирских перевозок в регионе и планируют развивать инфраструктуру аэропорта после его приобретения.

Аэропорт Геленджика имеет самый низкий пассажирооборот в Краснодарском крае. По итогам 2017 года его услугами воспользовались порядка 304 тыс. человек (менее 3% от всего пассажиро- потока четырех воздушных гаваней Кубани — в прошлом году авиатранспорт в регионе перевез 10,8 млн человек). Для сравнения: в соседней Анапе показатель составил 1,39 млн человек.

Осенью 2016 года на инвестиционном форуме в Сочи «Базэл Аэро», администрации Краснодарского края и Геленджика подписали трехстороннее соглашение о строительстве нового аэровокзального комплекса стоимостью 520 млн рублей, однако проект так и не был реализован.

В рамках транспортной стратегии администрации города-курорта планируется строительство новых пешеходных зон с велодорожками до аэропорта Геленджик, открытие автобусной станции на территории, прилегающей к аэропорту, создание транспортных связей с портами, маринами и городскими пирсами.

Олег Пантелеев поясняет, что для Геленджика с точки зрения авиационной безопасности критично выполнять полеты с двух курсов (сейчас взлеты возможны только в сторону моря). «Кроме того, важно развитие индустрии гостеприимства в Геленджике. Чем больше качественных отелей, тем больше потенциал роста пассажиро- потока. Чем больше мероприятий будут принимать местные площадки, тем больше пассажиров. На примере Сочи мы видим, что сегодня и курорт и аэропорт работают и зимой и летом. Геленджик пока имеет высокую сезонность, но в перспективе нельзя исключать, что он станет точкой притяжения для событийного туризма», — говорит господин Пантелеев.

Нет данных о том, сколько составило обслуживание грузовой клиентуры в аэропорту Геленджика в 2018 году, а в 2017 году, по данным Росавиации, этот показатель равнялся 7,43 тонны.

РЕКОНСТРУКЦИЯ РАСПРАВИТ КРЫЛЬЯ

Бизнес стремится к расширению своей деятельности, увеличению операционных результатов, росту прибыли, и аэропорты не исключение. А реконструкция — это один из способов расширить бизнес, выйти на новые рынки, увеличить число клиентов, поэтому проведение реконструкции аэропортов логично и оправдано.

Ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов считает, что в первую очередь это актуально потому, что сделана ставка на развитие внутреннего и въездного туризма и Юг России является ключевым в решении этой задачи, в перспективе сюда будет прибывать больше людей, и многие будут приезжать сюда именно воздушным путем. Важна реконструкция аэропортов и с точки зрения укрепления связей региона с другими субъектами страны, с другими странами. Поможет реконструкция и в увеличении грузовых перевозок, так как все больше грузов необходимо доставлять оперативно, и выбор делается именно в пользу авиасообщения. Если грузовые возможности будут увеличены, то это привлечет дополнительных клиентов, положительно отразится на доходах аэропортов. Реконструкция позволит увеличить число рейсов в/из них, что будет способствовать росту пассажиро- потока. Будет повышено качество обслуживания как граждан, так и персонала перевозчиков, воздушных судов. Аэропорты смогут принимать воздушные суда других типов, что будет способствовать увеличению маршрутной сети, сюда могут прийти другие перевозчики. В результате реконструкции аэропортов будут созданы новые рабочие места, увеличатся поступления в бюджеты всех уровней, вырастет инвестиционная привлекательность региона, поэтому модернизация аэропортов Краснодара и Геленджика необходима, и ее нужно осуществить. Возможно, что впоследствии имеет смысл обновить и другие аэропорты края, чтобы они повысили конкурентоспособность, могли увеличить показатели деятельности.

По словам Олега Пантелеева, аэропорты Краснодара и Геленджика, несмотря на проведенные работы по реконструкции, страдают одним и тем же «недугом» — драматической нехваткой площадей аэровокзальных комплексов. «Терминалы, которыми располагают воздушные гавани, не были рассчитаны на современные пассажиро- потоки, на одновременное обслуживание нескольких воздушных

судов высокой вместимости (около 180–220 человек). Как следствие, в периоды пиковых нагрузок происходит ощутимое снижение качества обслуживания пассажиров: возникают очереди, теснота, на пике возможностей работают инженерные системы. Место, которое можно было бы отвести для организации торговли и сервисов для пассажиров, занято ожидающими пассажирами, встречающими и провожающими», — говорит эксперт.

Он отмечает, что реконструкция, сопряженная со строительством новых терминалов, решает несколько задач. Во-первых, доведение пропускной способности (в пассажирах в час) до величины, превышающей текущие значения. Строительство ведется с некоторым запасом, чтобы после окончания работ какое-то время аэровокзальный комплекс справлялся с растущей нагрузкой и не требовал дополнительного расширения, за это время сделанные вложения должны окупиться. По словам господина Пантелеева, рост пропускной способности связан и с расширением площадей, чтобы можно было сделать более просторные помещения, разместить больше линий входного и предполетного досмотра, стоек регистрации, выходов на посадку, и с внедрением современных и перспективных технологий, ускоряющих обслуживание пассажиров.

Кроме того, к современным аэровокзальным комплексам предъявляются жесткие требования, в том числе по транспортной и авиационной безопасности, по доступной среде и т.д. В ряде случаев в зданиях старой постройки выполнить эти требования невозможно, либо чрезвычайно дорого. И наконец, площади не просто увеличиваются, меняется их соотношение (относительно меньше становятся залы ожидания, крупные накопители), что позволяет разместить в терминалах торговые точки, заведения общественного питания, сервисные компании и так далее.

Современные строительные технологии и инженерные системы обеспечивают сокращение расходов на обслуживание зданий: применение новых материалов и энергосберегающих технологий реально экономит средства на отопление и кондиционирование, освещение. Повысится и уровень комфорта.

Игорь Константинов, генеральный директор онлайн-сервиса для путешественников Biletix приводит данные за 2018 год на основе продаж компании. По его словам, доля продаж авиабиле-

тов в Краснодар составила 4% от всех билетов по внутренним направлениям, в Геленджик — 0,6%. По словам руководителя компании, Геленджик является относительным «аутсайдером» по сравнению с остальными аэропортами региона. В рейтинге самых популярных внутренних направлений 2018 года на первом месте стоит Сочи, на шестом — Краснодар, на 11-м Анапа и на 31-м — Геленджик. «Во многом это можно объяснить ценами — средний чек на авиабилет «туда-обратно» в 2018 году из российских городов в Сочи составил 8826 руб., в Краснодар — 6177 руб., в Ростов-на-Дону — 3501 руб., в Анапу — 11599 руб., в Геленджик — 13528 руб. Высокую стоимость авиабилетов в Анапу и Геленджик можно объяснить сезонностью направлений: в основном, турпоток сюда направлен только летом, когда стоимость авиабилетов выше», — поясняет господин Константинов. Реновация аэропортов имеет целью рост пропускной способности пассажиро- потока: в Краснодаре в два раза, в Геленджике — до 1 млн человек в год. Главное: откуда взять это количество туристов и как регион намерен их привлекать? По мнению господина Константинова, один из самых удачных российских примеров — Сочи. «Роста потока удалось добиться за счет колоссальных инвестиций в туристическую инфраструктуру региона и его превращения в круглогодичный курорт. И если Краснодар, активный и крупный деловой центр, пользуется круглогодичным спросом, то для Геленджика этот вопрос стоит достаточно остро», — рассуждает эксперт. По его мнению, этим планам может способствовать намерение правительства и российских авиакомпаний по развитию межрегиональных перелетов и росту межрегионального пассажиро- потока. ■

СТРОИТЕЛЬСТВО ВЕДЕТСЯ С ЗАПАСОМ, ЧТОБЫ ПОСЛЕ ОКОНЧАНИЯ РАБОТ АЭРОВОКЗАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС СПРАВЛЯЛСЯ С РАСТУЩЕЙ НАГРУЗКОЙ И НЕ ТРЕБОВАЛ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО РАСШИРЕНИЯ. ЗА ЭТО ВРЕМЯ СДЕЛАННЫЕ ВЛОЖЕНИЯ ДОЛЖНЫ ОКУПИТЬСЯ