



Владимир Сергачев СПб вед.  
30 Мая 2019 С.2

## **Деньги из воздуха. Аэропорт «Пулково» расширит центральный терминал**

**В «Пулково» определились с моделью развития аэропорта на ближайшие годы: из трех имевшихся вариантов выбран наиболее экономичный, но предусматривающий создание больших удобств как для пассажиров, так и для авиакомпаний. Вместе с тем вопросы о будущем единственной в Петербурге воздушной гавани по-прежнему актуальны.**

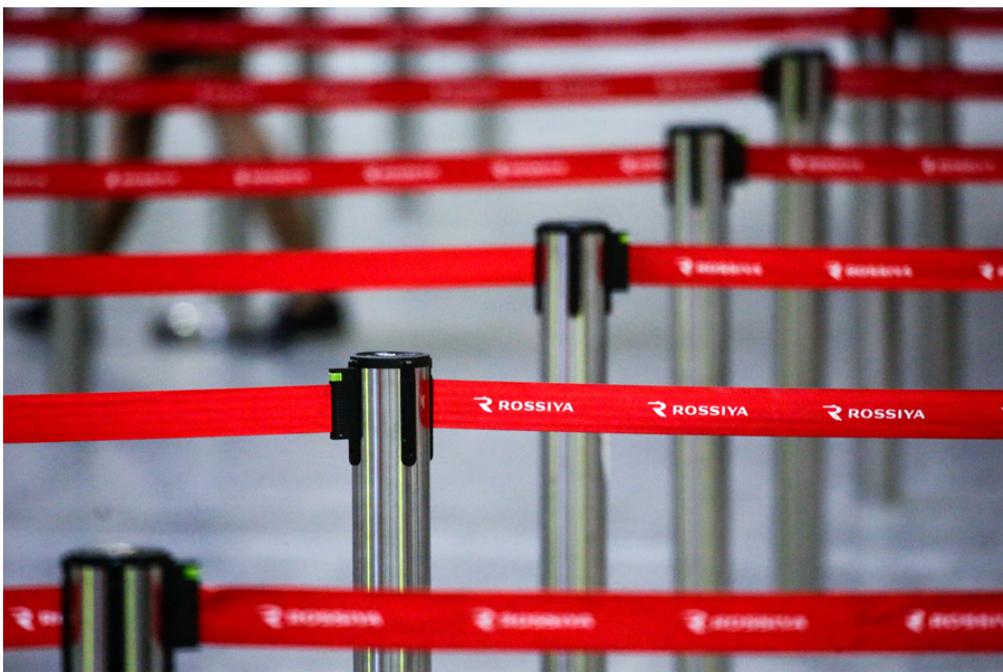


ФОТО Антона ВАГАНОВА/ТАСС

Тот факт, что уже сейчас надо предпринимать шаги для развития аэропорта, ни у кого не вызывает сомнений: его пассажиропоток продолжает быстро расти. В первом квартале нынешнего года «Пулково» обслужил без малого 3,65 млн пассажиров, что на 14,7% превышает результат за аналогичный период 2018-го. В прошлом году наш аэропорт преодолел изначальный предел пассажиропотока в 18 млн человек, и в 2019-м, если темпы его увеличения сохранятся, воздушная гавань способна преодолеть порог 20 млн человек, тем самым более чем на 10% превысив пропускную способность в нынешней конфигурации. А поскольку управляющая аэропортом компания «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС) прогнозирует рост показателя к 2023 году до 25 млн человек, а к 2039-му - до 35 миллионов, вопрос о дальнейшем развитии «Пулково» актуален как никогда.

Первоначально рассматривали три варианта развития аэропорта. Первый предполагал существенное расширение центрального терминала воздушной гавани, второй - строительство аэровокзала для рейсов лоукост-перевозчиков, а третий - расширение главного терминала и использование для обслуживания низкобюджетных авиакомпаний существующего комплекса «Пулково-2». В результате выбрали первый, который ограничивается в основном реконструкцией главного терминала. Она, в частности, предусматривает монтаж дополнительных

накопителей в посадочных галереях для выходов к перронным автобусам, установку автоматических стоек сдачи багажа и модернизацию коммерческой зоны внутренних воздушных линий. Причем последняя уже началась: в конце апреля ВСС анонсировала старт модернизации коммерческой зоны зала внутренних вылетов, который предусматривает обновление концепции торговых точек и создание нового магазина формата DutyPaid с объемом инвестиций более 60 млн рублей. И этот шаг понятен: компания хочет больше зарабатывать на неавиационной деятельности. Да и регулировать ее несколько проще, чем завлекать новых перевозчиков.

**Статья по теме:**



**Под**

### **Гатчиной появится новый аэропорт**

данным Международного совета аэропортов, отслеживающего экономику 919 воздушных гаваней всего мира, в прошлом году из их общего дохода \$191,3 трлн 56% пришлось на авиационные, а 39,4% - на неавиационные (оставшиеся 4,6% - на другое) доходы. При этом средний авиационный доход в пересчете на пассажира составил около \$10, а доход от неавиационной деятельности - чуть больше 7 долларов. Анализ показывает: наибольший доход от неавиационной деятельности приносит торговля (почти 29%), далее следуют прибыль от парковки (20,5%) и сдачи в аренду недвижимости (15%), а более 35% поступлений приходится на другие категории.

Однако средние цифры - далеко не предел. Неавиационные доходы в целом ряде аэропортов мира гораздо выше. И Петербургу есть смысл ориентироваться на аэропорт Копенгагена, в котором на такие доходы приходится как минимум половина, или воздушную гавань Амстердама, где три четверти прибыли получают за счет торговли, сдачи площадей в аренду или парковки транспорта. Однако здесь как раз и возникают вопросы.

Почему в Амстердаме, к примеру, неавиационные доходы так велики? Потому что этот аэропорт давно является транзитным хабом, через который миллионы

пассажиры разлетаются по всему миру. А транзит означает большее время ожидания пассажира в аэропорту, а значит, и большие расходы... Однако если в Копенгагене или Амстердаме объем транзита составляет 30 - 40% от общего пассажиропотока, в «Пулково» он пока не превышает 5% от тех 18,1 млн человек, которые были обслужены в минувшем году.

Причины - ограничения в рамках межправительственных соглашений о воздушном сообщении между странами, а также сложность и высокая стоимость оформления визы для въезда в Россию. В частности, отказ от строительства нового терминала для лоукост-перевозчиков отчасти связан с тем, что стоимость перелета на их борту куда ниже, чем цена получения визы в РФ. В результате число низкобюджетных перевозчиков в петербургском аэропорту почти не растет, а пассажиры, стремящиеся сэкономить на перелете, отправляются в финские аэропорты Лаппеенранты или Хельсинки. И пока проблема ослабления визового режима не будет решена, новые лоукостеры в нашем городе если и появятся, то с большим трудом.

Кроме того, так и не решена проблема транспортной доступности питерской воздушной гавани. В отличие от Москвы в Петербурге в аэропорт можно добраться только автотранспортом. И хотя идея запуска аэроэкспресса витает в воздухе последние лет шесть, а на Петербургском экономическом форуме 2018 года Смольный подписал соглашение о намерениях построить линию, проект стоимостью 18,8 млрд рублей так и не будет реализован: недавно вице-губернатор города Эдуард Батанов четко дал понять, что «в той форме, которая была, мы от проекта отказались».

Появления какой-то реальной альтернативы автобусам и такси в «Пулково» вряд ли стоит ждать ранее 2022 года.