



Владимир Сергачев СПб вед.

07 Октября 2019

Аэропорту не хватает воздуха. «Пулково» надеется увеличить степень свободы

Если петербургский аэропорт получит добро Минтранса на пятую и седьмую степени «свободы воздуха», комплекс мер по либерализации въезда (включая введение электронной визы для иностранцев с 1 октября) позволит увеличить пассажиропоток до 35 миллионов человек уже к 2025 году. Однако вопрос пока только обсуждается в высоких кабинетах - у идеи есть как ярые сторонники, так и явные противники.



ФОТО Дмитрия СОКОЛОВА

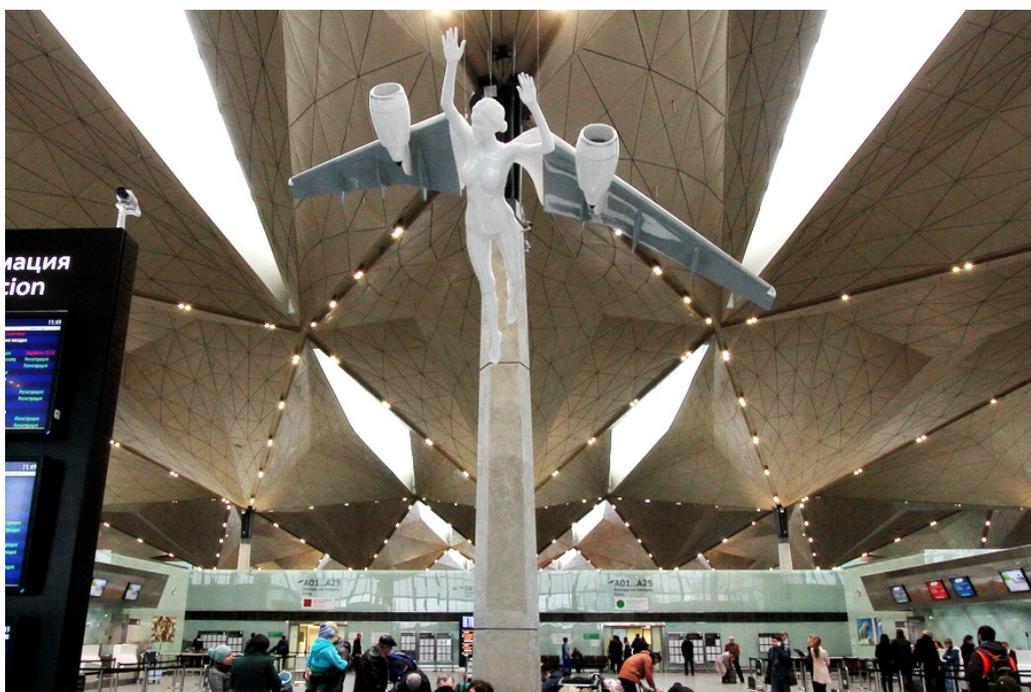
«Мы еще никогда неотягивали до таких либеральных высот в отношении наших конкурентов, но понимаем, какую поддержку и развитие обеспечит это решение Петербургу», - заявил на недавнем совещании по развитию транспортного узла северной столицы вице-премьер РФ Максим Акимов. Речь шла о возможности предоставления «Пулково» седьмой степени «свободы воздуха», позволяющей иностранным авиакомпаниям совершать перелеты в России, не имея регистрации в стране.

В целом поддержала инициативу Петербурга и директор департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса РФ Светлана Петрова. **«Для России седьмая степень «свободы воздуха» - беспрецедентное решение,** - сказала она. - **Предлагаем это сделать в виде пилотного проекта сроком на пять лет, чтобы «раскатать» линии и сформировать пассажиропотоки».** Как и другие специалисты, Петрова уверена, что такое решение позволит «открыть» Петербург для зарубежных

бюджетных авиаперевозчиков, готовых развивать маршрутную сеть из хабов за пределами стран своей регистрации.

Как быстро выяснилось, они вовсе не прочь. Три европейских лоукостера (Ryanair, EasyJet и Wizz Air) уже предоставили планы маршрутных сетей для полетов из нашего аэропорта в том случае, если ему дадут седьмую степень «свободы воздуха». По оценкам управляющей компании «Воздушные ворота северной столицы» («ВВСС»), появление только мощных европейских компаний позволит в период до 2025 года увеличить поток пассажиров на 6 миллионов человек.

И удивляться тут вряд ли стоит: аэропорт планирует получить разрешение Минтранса РФ на полеты по 33 зарубежным направлениям, подавляющая часть из которых - в Европу. Как раз в те страны, граждане которых только что, с 1 октября, получили право приезжать в Россию по электронной визе. Кроме того, в списке, утверждения которого инициаторы ожидают до декабря нынешнего года, имеется сразу восемь государств, в которые ранее полеты из Петербурга не выполнялись вовсе (это Ирландия, Исландия, Португалия, Люксембург, Македония, Румыния, Словения и Словакия).



В Пулково появилось оборудование для пропуска туристов по электронным визам

В числе сторонников большей свободы нашего аэропорта в первую очередь, понятно, городские власти и компания, управляющая «Пулково». Им рост пассажиропотока (а следовательно, и числа платежеспособных туристов), безусловно, выгоден. И позиция Смольного здесь однозначна. **«Для того чтобы внешний и богатый, скажем так, турист приехал в наш город, нужно создать соответствующие условия,** - отметил, в частности, губернатор Александр Беглов. - **Поэтому мы и открываем небо над Петербургом».**

А Евгений Ильин, заместитель генерального директора по коммерческой деятельности управляющей аэропортом компании «ВВСС», не раз говорил о том, что введение режима «открытого неба» выгодно не одному

«Пулково». *«Расширение маршрутной сети не только позволит увеличить приток иностранцев, но и существенно расширит возможности петербуржцев для поездок за рубеж, - заявил Ильин на одной из недавних встреч с журналистами. - Кроме того, это ведет к повышению роли «Пулково» в качестве международного хаба».*

А вот отечественные авиаперевозчики не в восторге от введения в Петербурге режима «открытого неба». Для них присутствие в нашей воздушной гавани зарубежных лоукостеров означает резкое усиление конкуренции и вероятность потери части прибыли.

Убедиться в этом очень просто: один из зарубежных низкобюджетных перевозчиков, который недавно начал летать из «Пулково» в Лондон, сейчас предлагает билеты на маршрут по цене в 2 - 2,5 раза ниже, чем обычные авиакомпании. А если такие же предложения появятся не на нескольких отдельных направлениях, а на десятках маршрутов? Не случайно, по неофициальным данным, российские перевозчики пробивают условие: даже в случае введения пятой и седьмой степеней «свободы воздуха» зарубежные лоукостеры должны летать лишь в пункты назначения, находящиеся на большом удалении от тех аэропортов, куда уже выполняют рейсы российские перевозчики. Для Петербурга это означает, что количество направлений, по которым в случае получения дополнительных «свобод воздуха» станут выполняться полеты лоукостеров, будет существенно ограничено. И заинтересует ли их тогда это, еще неизвестно.

Впрочем, позиция российских авиаперевозчиков давно известна. Еще летом этого года глава Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимир Тасун прямо ответил Минтрансу, что организация не поддерживает инициативу «Пулково» из-за опасения снижения конкурентоспособности авиакомпаний России.

При этом перевозчики ссылаются на то, что, несмотря на рост объемов пассажирских авиаперевозок в России, отечественные компании все время оказываются в минусе. Так, по прогнозу социально-экономического развития страны на 2020-й и последующие два года, в 2019-м, к примеру, объемы авиаперевозок в РФ вырастут на 10,7% - до 128,6 млн человек, а пассажирооборот прибавит 14,5%. Однако за первый квартал нынешнего года совокупный убыток российских авиакомпаний, по данным той же АЭВТ, составил около 45,3 млрд рублей - немногим меньше, чем за весь 2018-й, когда перевозчики ушли в минус на 50 миллиардов. Как показывает практика, летом эти потери за счет активной работы на множестве «отпускных» направлений заметно снижаются. Но итоговый годовой результат для отрасли в целом в последние годы оказывается со знаком минус.

Чья возьмет в этой борьбе интересов, пока непонятно: вопрос по-прежнему «находится в стадии проработки». Ведь на одной чаше весов - интересы Петербурга, готового открыть свою воздушную гавань для новых зарубежных перевозчиков и увеличить приток туристов. А на другой - интересы целой отрасли, которая все время жалуется на убытки и систематически поддерживается государством.