

к хабовым операциям. Четвертый — привлекательные ставки сборов, цены на топливо».

Главный редактор FrequentFlyers.ru Илья Шатилин также считает, что для того, чтобы Пулково стал международным хабом, ему нужен крупный базовый перевозчик. «Авиакомпания „Россия“ (входит в группу „Аэрофлот“) теоретически могла бы развивать трансферные перевозки между российскими регионами и Европой, однако в этом случае она создаст конкуренцию „Аэрофлоту“, который развивает трансферные перевозки через московский аэропорт Шереметьево. Тем не менее из ряда городов СЗФО лететь в Европу удобнее через Пулково, и этот небольшой поток аэропорт все-таки обслуживает», — прокомментировал господин Шатилин.

По его словам, сейчас Пулково пытается развивать трансферную программу M2, стыкуя региональных перевозчиков, не имеющих интерлайн-соглашений, через Транспортную клиринговую палату, но все же это не тот масштаб (сейчас, по данным ВВСС, в программе M2 участвует 14 авиакомпаний и 67 маршрутов).

Генеральный директор Ozon.travel Дмитрий Яковлев также считает, что потенциально Санкт-Петербург и Ленинградская область, а также прилегающие Новгородская, Псковская области и Карелия, легко смогут обеспечить базовый пассажиропоток гипотетической петербургской авиакомпании. «Имея такую основу, затем уже можно было бы развивать базу партнеров по интерлайну и кодшеринговым соглашениям для перевозки европейских пассажиров в Азию. Больше рейсов — ниже цены на обслуживание», — отметил господин Яковлев.

ФАКТОРЫ В МИНУС По словам экспертов, опрошенных ВГ, не стоит сбрасывать

со счетов и множество других факторов, которые не играют на руку оператору аэропорта Пулково. Серьезный урон по аэропорту нанесла ситуация с падением курса рубля. В связи с этим многим россиянам стали недоступны полеты в другие страны, как следствие, свернулось большое количество направлений из Пулково. И только сейчас часть из них начинает оживать. Могло бы способствовать росту турпотока в Петербург и упрощение визовой политики для иностранных граждан, в частности, введение 72-часового безвизового режима, введение электронных виз.

По словам директора по взаимодействию с органами власти и связям с общественностью ВВСС Дениса Павшинского, значительным ограничением для развития международных перевозок в России, в том числе в Петербурге, являются двухсторонние межправительственные соглашения, устанавливающие пределы на количество возможных маршрутов, перевозчиков на этих маршрутах и частоты выполнения рейсов. «Снятие или как минимум послабление указанных ограничений стало бы мощным стимулом для прихода новых иностранных авиакомпаний, в том числе низкобюджетных», — уверен господин Павшинский. Также, по его мнению, существенным стимулом для развития трансферного пассажиропотока, в том числе международного, могло бы стать введение пятой свободы воздуха для аэропорта Петербурга. Но на федеральном уровне такое решение до сих пор не принято.

Олег Пантелеев уверен: чтобы определиться с судьбой Пулково, нужно понять, какие интересы есть у города по отношению к аэропорту. «Если Петербургу нужно привлекать туристов, то нужно отказаться от концессионных платежей и доплачивать авиакомпаниям, которые привозят

пассажиров в город — такая практика распространена в ряде курортных государств и регионов. Если нужны деньги в казну от аэропорта — можно дать полную свободу коммерсантам аэропорта, пусть повышают тарифы, наращивают выручку и больше отчисляют в виде концессионных платежей. Да, пассажиропоток расти не будет, но выручка с пассажира повысится. Это вопрос выбора модели взаимодействия оператора аэропорта и города. И этот вопрос принципиален: власть должна стимулировать оператора аэропорта развивать нужную ей модель», — прокомментировал господин Пантелеев.

НАВСТРЕЧУ НОВЫМ НАПРАВЛЕНИЯМ

По итогам семи месяцев 2017 года регулярные прямые полеты из Пулково выполнялись по 147 направлениям, включая десять новых. До конца года ожидается открытие еще как минимум трех зарубежных направлений, в том числе дальнемагистральных (Наманган, Тенерифе, Чэнду), и приход нескольких новых перевозчиков, сообщили в ВВСС.

Для привлечения новых перевозчиков в Пулково действуют две специальные программы для перевозчиков, предполагающие бонусы и скидки на аэропортовые тарифы и сборы. Первая — это собственная мотивационная программа ВВСС, а вторая финансируется с участием администрации Петербурга. «Скидки по двум программам могут суммироваться и достигать 95% на основные тарифы. Любая авиакомпания может претендовать на участие в обеих программах при выполнении указанных в них условий», — пояснил Денис Павшинский.

Одно из перспективных направлений для Пулково — азиатское. Но сейчас прямые рейсы в эту сторону из Пулково можно пересчитать по пальцам.

Заместитель исполнительного директора туристической ассоциации «Мир без границ» Александр Агамов отметил, что пока Пулково не удалось склонить китайские компании-перевозчики к долгосрочному партнерству, ведь именно азиатский рынок сегодня обеспечивает значительное число прибытий в нашу страну как туристов, так и бизнес-путешественников. «По числу китайских партнеров сегодня лидирует московский аэропорт Шереметьево, где обслуживаются семь китайских авиакомпаний, включая крупнейшие Air China, China Eastern Airlines и China Southern Airlines», — прокомментировал господин Агамов. Что касается Пулково, то, по его словам, у петербургского аэропорта пока не получается убедить китайцев в готовности своей инфраструктуры оперативно масштабировать растущий поток или предлагать удобные стыковочные программы. «Здесь аэропорту, видимо, надо более плотно работать с турбизнесом как основным заказчиком пассажироперевозок», — заключил господин Агамов.

По мнению Ильи Шатилина, Пулково многое делает для развития азиатских направлений, например, все надписи и объявления продублированы на китайском языке, что делает аэропорт комфортным для туристов оттуда. «Однако спрос из самого Петербурга недостаточен для того, чтобы обеспечить стабильную загрузку вместительных широкофюзеляжных бортов на частых (хотя бы три раза в неделю) регулярных рейсах по азиатским направлениям. Та же „Россия“ до сих пор так и не запустила рейсы в Пекин, хотя собиралась сделать это еще год назад, а до этого авиакомпания „Трансаэро“ перестала летать туда, едва успев начать», — заключил господин Шатилин. ■

ПРИСПОСОБИТЬСЯ К НУЖДАМ **ОБИЛИЕ ПАМЯТНИКОВ ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ В ПЕТЕРБУРГЕ СТАВИТ ПЕРЕД ДЕВЕЛОПЕРАМИ ВОПРОСЫ АКТУАЛЬНОГО ПРИСПОСОБЛЕНИЯ ЭТИХ ОБЪЕКТОВ ПОД СОВРЕМЕННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ. ПО СУТИ, ИНВЕСТИРОВАТЕЛЬ НАХОДИТСЯ МЕЖДУ МОЛОТОМ И НАКОВАЛЬНЕЙ: С ОДНОЙ СТОРОНЫ, ЕМУ НУЖНО СОБЛЮСТИ ТРЕБОВАНИЯ ОХРАННЫХ ВЕДОМСТВ, С ДРУГОЙ — ПОТРАТИТЬ НА СОВРЕМЕННОЕ ПЕРЕПРОФИЛИРОВАНИЕ СУММУ, КОТОРАЯ МОЖЕТ «ОТБИТЬСЯ» В РАЗУМНЫЕ СРОКИ.** РОМАН РУСАКОВ

По официальным данным, в Санкт-Петербурге под государственной охраной находится почти 8 тыс. объектов культурного наследия. Это архитектурные ансамбли, здания и инженерные сооружения, сады и парки, пруды и каналы, монументальная и садово-парковая скульптура, исторические захоронения и археологические объекты. В перечнях памятников отражены периоды развития архитектуры до середины XX века. То есть на долю Петербурга приходится почти 10% всех памятников, охраняемых государством на территории Российской Федерации.

Как показывает практика последних лет, в Петербурге исторические здания нередко используются под коммерческие или представительские цели (размещение офисов крупных корпораций, банков). Кроме того, есть примеры реконструкции

под нужды отельного и ресторанного бизнеса, галереи и бутики. Такая престижная недвижимость, как правило, расположена в историческом центре города, подчеркивает лишний раз высокий статус компании, работает на ее деловую репутацию, бренд или торговую марку.

Но работа с памятниками истории и культуры достаточно специфична и при этом требует существенных вложений. Большие инвестиционные проекты государство крайне редко финансирует самостоятельно, поэтому власти стараются привлечь застройщиков. Но для них важной характеристикой являются параметры и габариты здания. С учетом охранных обязательств, необходимо адекватно оценивать объемы, потому что это в первую очередь скажется на проектировании, скорости и стоимости необходимых работ.

НА ПРОМЫШЛЕННОЙ ОСНОВЕ В Европе, особенно в исторических городах, практика приспособления памятников культуры распространяется достаточно активно и находит широкое применение. Руководитель отдела маркетинга компании Н+Н Майя Афанасьева рассказала, что в Европе наиболее глубоко перепрофилированию чаще всего подвергаются индустриальные объекты: это портовые и складские объекты, фабрики, водоканалы, сторожевые дома и казармы, депо. Нередко их используют в целях туризма, торговли, в качестве кафе и ресторанов, офисов и деловых центров, гостиниц и многофункциональных центров. Наиболее неожиданный пример — пятизвездочные отели Courthouse Hotel Kempinski в Лондоне, Lowengraben в Люцерне и Langholmen

в самом центре Стокгольма, открытые в зданиях, ранее функционировавших как тюрьмы.

В Дании чаще всего старые здания используются под общественные цели — библиотеки, лектории, местные музеи и галереи. Бывшие промышленные объекты перепрофилируются в офисные и многофункциональные центры. «Например, архитектурная студия PLH дала новую жизнь старому заброшенному заводу в Копенгагене, который в 1920 году принадлежал фирме Lauritz Knudsen. Строители реконструировали здание, пристроив мезонин к одной стене, тем самым увеличив количество рабочих мест и конференц-залов, в итоге был создан один из модных бизнес-центров в датской столице», — рассказала госпожа Афанасьева. ➔ 16

КУЛЬТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ