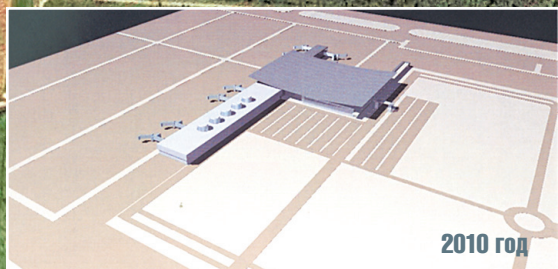


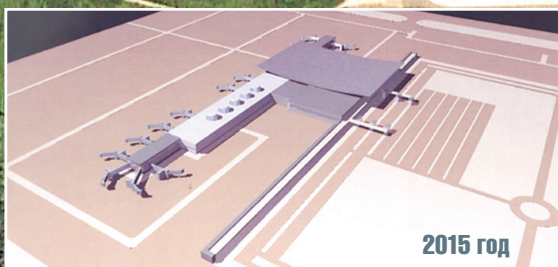
Пулково — территория



2010 год

1-й этап. Справа от действующего терминала Пулково-1 возводится новый двухуровневый терминал для обслуживания международных рейсов. Интерьер Пулково-1 меняется за счет переработки системы регистрации пассажиров. У обоих терминалов появляются телескопические трапы.

Сателлиты обеспечивают транспортировку уходящих и прибывающих пассажиров в аэровокзал по двум ленточным конвейерам под землей. В настоящее время не используются. Будут демонтированы к 2010 году из-за неспособности обслужить достаточный поток пассажиров.

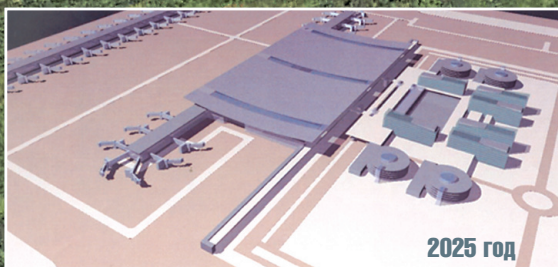


2015 год

2-й этап. Теперь новый терминал обслуживает пассажиров, вылетающих по всем направлениям. Интеграция с Пулково-1 позволяет превратить его в «стерильную зону», где пассажиры проводят время до посадки в самолет.

Взлетно-посадочная полоса-2.

Реконструирована в 2006 году за 3,8 млрд рублей.



2025 год

3-й этап. По одному из вариантов Пулково-1 может быть снесен, а новый терминал расширен. По другому — старое здание полностью интегрируется в новое, в том числе за счет изменений в архитектуре. Перед аэропортом появляется зона коммерческой застройки.

Место расширения перрона для стоянки самолетов

Описание

Стратегия развития Пулково направлена на создание на базе петербургского аэропорта крупного авиационного узла. Для этого планируется построить новый терминал пропускной способностью

до 30 млн пассажиров в год, увеличить количество стоянок для самолетов, построить объекты торговой и гостиничной инфраструктуры. План развития расписан до 2026 года.

развития



Терминал Пулково-1 (регулярные рейсы по России и странам СНГ, чартерные рейсы)

Международный терминал Пулково-2

Зона развития грузового перрона

Место строительства нового терминала стоимостью \$200 млн

Территория строительства перрона для самолетов бизнес-авиации

Зона развития служб технического и наземного обслуживания

Зона коммерческой застройки: паркинг, торговая зона, отель

Взлетно-посадочная полоса-1. Начало реконструкции ожидается в конце 2007 года, сейчас поддержание полосы в рабочем состоянии обходится аэропорту в \$2 млн ежегодно.

Конкурс

Петербург как собственник ОАО «Аэропорт «Пулково» планирует объявить инвестиционный конкурс не позднее I квартала 2008 года, чтобы уложиться в утвержденный график реконструкции.

Бюджет

План модернизации аэропорта предусматривает инвестиции на общую сумму \$1 млрд, которые могут быть привлечены по схеме государственно-частного партнерства.



ФОТО: ИНТЕРПРЕСС

Проект ВЫСОКОГО полета

Текст: Марк Чернов
mark.chernov@dp.ru

Реализация амбиционных планов позволит Пулково стать, возможно, одним из лучших европейских аэропортов.

Модернизация аэропортового комплекса также придаст дополнительный импульс для развития прилегающих территорий.

В конце марта этого года ОАО «Аэропорт «Пулково» закончило подготовку инвестиционного плана развития

до 2025 года. Он основан на мастер-плане развития петербургского аэропорта и анализе мирового рынка авиаперевозок, который по заказу Пулково разработала германская компания Hochtief Airports. В итоге Пулково из регионального аэропорта должен превратиться

в крупный авиационный узел (хаб).

Ожидая инвестора

Общая стоимость инвестиционного плана составляет примерно \$1 млрд, из которого \$630 млн могут быть направлены на развитие коммерческих объектов аэропорта. Среди них — строительство нового терминала, паркингов, гостиниц, складов, создание зоны деловой авиации, строительство ангаров и

зданий для наземного обслуживания воздушных судов, цеха бортового питания, пожарных станций и зон установок наземного экспресса.

Предполагается, что остальные \$370 млн пойдут на развитие инфраструктуры аэродрома — реконструкцию взлетно-посадочной полосы 10R/28L, рулежных дорожек, расширение перронов для стоянки воздушных судов. По закону эти

существующие объекты не могут быть приватизированы, поэтому при акционировании не были переданы на баланс ОАО «Аэропорт «Пулково». Менеджмент аэропорта считает наиболее вероятной схемой привлечения инвестиций государственно-частное партнерство. «Петербургский закон о концессии лучше проработан, чем федеральный, за счет этого можно более эффективно ►

► привлекать частные инвестиции, — говорит Виктор Коняшенков, советник генерального директора ОАО «Аэропорт «Пулково». — По этой схеме инвесторы будут обязаны построить в Пулково не только коммерческие сооружения, но и объекты летного поля, в частности новые перроны для стоянки воздушных судов. Реконструкцию объектов, уже существующих на летном поле, планируется осуществить за счет федерального или местного бюджетов».

Руководство Пулково рассчитывает на большой интерес со стороны частных инвесторов. «Такого привлекательного объекта инвестиций, как наш аэропорт, в Европе больше нет. Среди крупных европейских аэропортов Пулково является фактически последним, который будет приватизирован», — поясняет Виктор Коняшенков.

Терминал

В числе ключевых задач плана развития аэропорта Пулково — объединение всех процедур по обслуживанию пассажиров в едином терминальном комплексе, модернизация аэродрома с целью увеличения пропускной способности и снятия ограничений по взлету, посадке, рулению и стоянке широкофюзеляжных воздушных судов, развитие регулярной маршрутной сети при участии базового перевозчика ГТК «Россия» и других региональных компаний,

развитие европейской регулярной маршрутной сети с участием низкобюджетных перевозчиков.

Значительный объем инвестиций (примерно 350 млн евро) будет направлен на строительство нового пассажирского терминала общей площадью 174,4 тысячи м². Предполагается, что он объединит весь пассажиропоток, который сейчас обслуживается отдельно в двух аэровокзалах — регулярные российские маршруты и все чартеры (Пулково-1), а также международные регулярные направления (Пулково-2). Новый комплекс должен появиться уже к 2010 году справа от существующего сейчас терминала Пулково-1, с ним же он будет интегрирован на первом этапе. В дальнейшем предполагается, что здание Пулково-1 может быть снесено для нового строительства либо окончательно интегрировано с будущим терминалом и превращено в одну большую зону ожидания для пассажиров, ожидающих посадки в самолет.

Предполагается, что для развития аэропорта может потребоваться дополнительный участок земли. К имеющейся территории Пулково (1350 га) добавятся 200 га, необходимые для развития зоны коммерческой застройки — от Пулковского шоссе до терминала Пулково-1. По словам Андрея Муро́ва, генерального директора ОАО «Аэропорт

«Пулково», уже получено предварительное согласие со стороны городских властей на передачу участка. Став собственностью аэропорта, территория может быть использована для строительства гостиниц, бизнес-центра, торговых комплексов.

Возможности

Таким образом, аэропорт Пулково будет не только местом, откуда улетают в другой город, но и встанет в один ряд с крупнейшими мировыми аэропортами (Сингапура, Лондона, Франкфурта, Амстердама), которые по сути являются градообразующими объектами с гостиницами, деловыми центрами, торговыми галереями, ресторанами.

«Мировые аэропорты давно перестали быть просто объектами транспортной инфраструктуры. Они становятся привлекательными коммерческими зонами для населения. Инфраструктура, которую мы планируем построить на привокзальной площади, будет ориентирована не только на пассажиров, но и на всех гостей и жителей нашего города», — добавляет Виктор Коняшенков.

Новые земли

Эксперты полагают, что модернизация аэропорта Пулково привлечет не только дополнительные потоки пассажиров, но и бизнес, который связан с обслуживанием пасса-

Основные аэропорты России, перевезено пассажиров в 2006 году, млн

Домодедово (Москва)	15,37
Шереметьево (Москва)	12,76
Внуково (Москва)	5,12
Пулково (Санкт-Петербург)	5,10
Кольцово (Екатеринбург)	1,76
Толмачево (Новосибирск)	1,66

Пассажиропотоки из Пулково, включая внутрироссийские перевозки*

Доля перевозок, %



* Регионы в диаграмме даны в соответствии с классификацией ИАТА — Международной ассоциации воздушного транспорта.

Расчет потребностей инфраструктуры аэропорта Пулково

	2005	2010	2020
Оперативные стоянки ВС*	47	61	100
Стойки регистрации	43	81	125
Пассажирские телетрапы	4	7	20
Площадь терминалов, м ²	71 615		174 432
Автомобильные паркинги, мест:			
многоэтажные	365	600	2400
открытые	1196	1850	4800
Площадь предприятий розничной торговли и питания, м ²	5800	7065	14 520
Гостиница, м ²	5089		11 520
Офисные площади, м ²	7625	9000	20 300

* ВС — воздушные суда.

► жиров, а прилегающие к аэропорту территории сделает более привлекательными для коммерческой застройки. Так, Анастасия Заверталенко, директор по работе с клиентами ООО «Технополис Санкт-Петербург» (строит рядом с Пулково технопарк), считает, что любое улучшение аэропортовой инфраструктуры скажется позитивно для всех инвесторов, находящихся по-соседству. (Еще об одном проекте технопарка Технополис» см. стр. 22–26).

«Сейчас мы имеем голое поле, на котором расположены два-три автодилера, несколько магазинов — и все. Между ними пустырь и унылый пейзаж. Естественно, что с развитием аэропорта эта территория станет инвестиционно привлекательнее. Самое элементарное наведение порядка, даже если там просто почистят газоны, уже скажется по-

зитивным образом», — убеждена Анастасия Заверталенко.

Помимо развития территории со стороны Пулковского шоссе, ведется работа над проектом развития участка с противоположной стороны аэропорта — зоны Предпортовая-3. При наличии удобного транспортного сообщения она сразу может претендовать на развитие с учетом близости аэропорта.

«Развитие коммуникаций на прилегающих территориях аэропорта сделает эту зону привлекательной для инвесторов. Прилегающие территории получат мощное развитие инфраструктуры: будет подведена канализация, электричество. Строить на этих территориях здания любого назначения станет проще. Впрочем, цена на землю там также изменится весьма значительно», — говорит Александр Москаленко, президент группы

компаний «Городской центр экспертиз».

По прогнозам экспертов, к 2025 году через Пулково будут проходить 17 млн пассажиров в год. Таким образом, аэропорт должен стать крупным транспортным узлом. Однако это невозможно без наличия крупного базового перевозчика. Сейчас им является ГТК «Россия». В авиакомпании сообщили, что они внимательно следят за планами развития аэропорта и намерены совместно стремиться к созданию в Петербурге авиационного хаба.

Кадры решают

Эксперты полагают, что перспективы развития аэропорта Пулково в качестве хаба зависят от профессионализма менеджмента. Вадим Гинзбург, директор консалтинговой компании «Стратегика», считает, что этот вопрос зависит от готовности собст-

венников аэропорта делать все для того, чтобы Пулково стал хабом: «Сейчас наиболее динамично развивающимся аэропортом является Домодедово в Москве. Это единственный, по сути, частный аэропорт в стране с очень грамотной политикой менеджмента. Если Пулково получит собственника или управляющего, компетенция и квалификация которого будут сравнимы с командой Каменщика (Дмитрий Каменщик — председатель совета директоров ГК «Ист Лайн», владеющей аэропортом Домодедово. — *Ред.*), у Пулково есть все перспективы стать современным хабом. У него современная инфраструктура, удобное расположение относительно города, а с точки зрения масштабов нашей страны, через какой город лететь — Москву или Петербург, если финансово это равно-

ценно, пассажиру из Новосибирска, скажем, абсолютно все равно».

Большие амбиции

План развития Пулково схож с содержанием мастер-плана Домодедово, который разработан до 2050 года.

В качестве основных этапов развития московского аэропорта значится строительство новых взлетно-посадочных полос, терминалов, реализация проекта «Аэротрополис», который предусматривает развитие прилегающих к аэропорту территорий в качестве зон жилой и коммерческой застройки. Домодедово планирует привлечь к проекту «Аэротрополис» соинвестора и профессиональных девелоперов.

В развитие Домодедово уже вложено \$500 млн, в ближайшее время, по сообщению пресс-службы ГК «Ист Лайн», будет вложено еще столько же. ■

Расчет инвестиций аэропорта Пулково, млн рублей

	Площадь, м ²	2010 г.	2015 г.	2020 г.	2026 г.	Итого
Новый международный терминал	114 210	6541,5	1606,5	525	119	8792
Галерея с телетрапами	30 322	983,5	784	945	140	2852,5
Здания наземного обслуживания ВС	87 700	—	773,5	259	259	1291,5
Паркинги	7200	14	448	392	21	875
Зона деловой авиации	26 550	525	94,5	45,5	105	770
Ангары для технического обслуживания широкофюзеляжных ВС	60 000	490	150,5	—	—	640,5
Ангары для технического обслуживания ВС	28 200	465,5	140	—	—	605,5
Реконструкция терминала-1	24 920	217	213	—	—	430
Консервация терминала-2	17 017	—	59,5	—	—	59,5