
РЕЗУЛЬТАТЫ НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ

DOI 10.17150/978-5-7253-3085-4.02

Е.Н. ВОЛОСОВ

УДК 94 (470); 656.71

ББК 63.3(2)6-2; 65.04

МОДЕРНИЗАЦИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ КАК РЕСУРС ДЛЯ СОХРАНЕНИЯ И РАЗВИТИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК В СИБИРИ И НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Рассматриваются вопросы модернизации региональных аэропортов как ресурса для сохранения и развития авиаперевозок федерального, межрегионального и местного уровня. Приведены примеры наиболее удачной реализации ФЦП «Развитие транспортной системы России» в части воздушного транспорта». Дана оценка реализации подпрограммы «Гражданская авиация» в Иркутской области.

Ключевые слова: федеральные программы поддержки гражданской авиации, региональные пассажирские авиаперевозки, модернизация аэропортовой сети, аэропорты-хабы.

E.N. VOLOSOV

MODERNIZATION OF REGIONAL AIRPORTS AS A RESOURCE FOR THE PRESERVATION AND DEVELOPMENT OF AIR TRANSPORTATION IN SIBERIA AND THE FAR EAST

The issues of modernization of regional airports as a resource for the preservation and development of air transportation at the federal, interregional and local levels are considered. Examples of the most successful implementation of the Federal Target Program “Development of the Transport System of Russia” in terms of air transport are given. An assessment was made of the implementation of the subprogram “Civil Aviation” in the Irkutsk region.

Keywords: federal civil aviation support programs, regional passenger air transportation, airport network modernization, hub airports

Гражданская авиация играет ключевую роль в сохранении единого экономического, культурного, в конечном итоге, геополитического пространства Российской Федерации. Особенно актуально это утверждение

для территории Сибири и Дальнего Востока, где, зачастую, альтернативные виды транспорта либо отсутствуют, либо могут быть задействованы лишь в сезонном варианте.

Географическую и климатическую специфику страны хорошо понимали власти Советского Союза. Именно поэтому к 70-80-м гг. XX века в стране была создана целая линейка воздушных судов, обслуживающих межрегиональные, региональные и местные перевозки.

Однако разрушение СССР, экономическая политика новых российских властей? фактически направленная на ликвидацию системообразующих отраслей промышленности, привел к глубочайшему кризису всю прекрасно функционировавшую до этого структуру гражданской авиации.

Радикально сократились объемы межрегиональных и региональных перевозок. Исчезли сотни рейсов местных авиалиний. Особенно быстро шло закрытие маршрутов, где имелась альтернатива в виде более дешевых автомобильного или железнодорожного транспорта. Если говорить о примерах в Иркутской области, то наиболее показательными стало исчезновение авиационных рейсов из гг. Усть-Илимска, Железногорска-Илимского, жители которых в 1990-е гг. при поездках в Иркутск, другие населенные пункты юга области стали отдавать предпочтение другим видам транспорта.

Резкое падение пассажирского трафика стало одной из главных причин массового закрытия значительной части местных аэропортов и посадочных площадок. В 1991 г. в России действовало более 1 400 аэродромов и посадочных, то в 2021 г. по официальным данным Федерального агентства воздушного транспорта только 235 аэродромов [1].

В Иркутской области к концу 1990-х гг. закрылись, либо приостановили свою деятельность аэропорты Усть-Илимска, Железногорска-Илимского, Нижнеудинска, Качуга, Хужира, Куйтуна и др.

Однако, после экономических потрясений 1998 г., оживления российской экономики в «нулевых» годах XX века, в 2010-х гг. очень медленно, но все же начинаются позитивные изменения и в сфере отечественной гражданской авиации.

Этому процессу способствовало несколько факторов: 1) рост материального благосостояния и, соответственно, покупательской способности; 2) фактически завершившиеся процессы формирования рынка авиационных услуг, рост конкуренции между авиационными компаниями и ожесточившаяся борьба за пассажира; 3) достаточно системная политика государства по поддержке авиационной отрасли в разных ее секторах.

Из всего комплекса государственных мер по сохранению и развитию воздушного транспорта и его инфраструктуры, можно выделить три ос-

новых: 1) реконструкция и модернизация аэропортов, включая аэровокзалы и аэродромы; 2) радикальное обновление линейки воздушных судов, с упором на отечественные разработки; 3) разработка и внедрение механизмов государственного субсидирования местных, региональных и межрегиональных авиационных перевозок за счет средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации.

В нашей статье остановимся подробно на первом направлении, связанным с модернизацией аэропортовых комплексов. 30 декабря 2011 г. Правительством РФ была принята Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России», которая среди прочих включала подпрограмму «Гражданская авиация» [2].

Именно в этом документе подробно расписаны мероприятия по глубокой модернизации практически всех узловых аэропортов России и, частично, местных. Основное внимание должно быть уделено реконструкции действующих и строительству новых искусственных взлетно-посадочных полос (ИВПП). Обычно в техническое задание подобных мероприятий включались ремонт ИВПП и рулежных дорожек. В некоторых аэропортах при реконструкции аэродромного хозяйства предусматривался ремонт перронного покрытия, стоянок воздушных судов, строительство специальных стоянок, где воздушные суда будут обрабатываться противообледенительной жидкостью, систем дренажа и водоотведения, объектов противопожарной безопасности и обеспечения режима, систем электроснабжения, а также замена светосигнального оборудования.

Если большая часть работ по модернизации и реконструкции аэродромного хозяйства относилась к зоне ответственности федерального бюджета, то строительство, реконструкция и модернизация аэровокзалов, обустройство инфраструктуры для работников федеральных органов, работающих в аэропортах, являлись обязанностью субъектов федерации, муниципальных властей и частного бизнеса.

Другие объекты аэропортовой инфраструктуры - грузовые комплексы, склады авиационных горюче-смазочных материалов, ангары для обслуживания воздушных судов должны были строиться и реконструироваться за счет средств частных инвесторов и бюджетов субъектов Российской Федерации.

Реализация подпрограммы предусматривала двухэтапное выполнение работ: 1 этап – 2010–2015 гг. (Часть работ началась еще в рамках предыдущей программы, взявшей старт в 2002 г. – Е.В.); 2 этап – 2016–2020 гг.

На первом этапе планировалось осуществить формирование национальной опорной сети аэропортов (аэродромов), внедрить хабовые технологии перевозок в крупнейших региональных аэропортах страны

(Пулково – Санкт-Петербург, Толмачево – Новосибирск, Кольцово – Екатеринбург, Емельяново – Красноярск, Новый – Хабаровск).

На втором этапе основное внимание обращалось на развитие региональных и местных аэропортов, развитие фидерных пассажирских и грузовых перевозок, интегрируемых с магистральной авиационной сетью.

Впечатляет внушительный объем финансирования подпрограммы. Ее разработчики оценили масштабы инвестиций в 1 633 454 млн. руб. (1 триллион 633 миллиарда 454 миллиона руб.). Однако из них, на долю федерального бюджета приходилось только 394 935,4 млн. руб., бюджетов субъектов Российской Федерации – 21 704,8 млн. руб. Большой расчет был сделан на внебюджетные источники. Вклад частных инвесторов должен был составить 1 216 814 млн. руб.

Следует отметить, что наиболее надежная часть инвестиций – федеральные, жестко увязывались с обязательствами субъекта федерации и частными инвесторами. Некоторым из проектов не суждено было сбыться именно по причине отказа от финансирования со стороны вторых и третьих договаривающихся сторон.

Всего в подпрограмме «Гражданская авиация» на 2010–2020 гг. были запланированы работы по 123 аэропортам страны. В это число входили практически все узловые авиапредприятия, аэропорты центров субъектов Федерации, перспективные аэропорты с позиций развития промышленности, туризма, аэропорты отдаленных и труднодоступных территорий.

Аэропорты Сибири и Дальнего Востока были очень серьезно представлены в этом списке. Новое строительство и модернизация должны были затронуть 43 аэропорта, расположенных в Сибирском и Дальневосточном федеральных округах. Если же считать «сибирскую» территорию Уральского федерального округа в лице Тюме

нской области и двух автономных округов в ее составе, число уральских аэропортов увеличивается до пятидесяти двух (42 % от общего числа).

Предполагалось реконструировать ВПП и аэропортовые комплексы в таких отдаленных местах, как Лаврентий и Бухта Провидения в Чукотском автономном округе, Диксон, Игарка, Енисейск – в Красноярском крае, Маган, Усть-Нера, Полярный – в Республике Саха-Якутия, Николаевск-на-Амуре – в Хабаровском крае, Оха – в Сахалинской области.

В документе особое внимание было обращено на авиатранспортную инфраструктуру Иркутской области, север которой круглогодично мог обеспечиваться только силами воздушного транспорта.

Модернизация аэропортов Иркутской области предполагала масштабное финансирование, включавшее в себя как строительство новых

аэропортов (г. Иркутск), так и модернизацию действующих (гг. Братск, Усть-Кут, Бодайбо, Киренск).

Таблица 1

**Финансирование строительства и реконструкции аэропортов
Иркутской области по подпрограмме «Гражданская авиация»
ФЦП «Развитие транспортной системы России»**

Город	Общий объем финансирования (млн. руб.)	Федеральный бюджет (млн. руб.)	Бюджет субъекта федерации (млн. руб.)	Внебюджетные источники (млн. руб.)
Иркутск	43 109	23 109	-	20 000
Братск	1 866,1	1 165,9	187,3	512,9
Усть-Кут	932,7	564,1	98,1	270,5
Бодайбо	669,9	404,7	70,8	194,4
Киренск	592,6	357,2	64	171,4

Обратимся к строке цифр, относящихся к аэропорту Иркутска. Столь внушительные объемы были связаны со строительством нового аэропорта вблизи областного центра. По общим объемам финансирования Иркутск находился на третьем месте после Шереметьево (103 млрд. руб.) и Домодедово (50,4 млрд. руб.). А по инвестициям федерального бюджета – на втором месте, уступая только Шереметьево, на реконструкцию которого должно быть истрачено 52 млрд. руб. То есть к 2020 г. в Иркутске должен был появиться новый современный аэропорт, отвечающий всем требованиям авиационной безопасности и провозным емкостей.

Помимо ФЦП «Развитие транспортной системы России» в исследуемый период действовала еще одна федеральная целевая программа «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 г.», запущенная в 1996 г. правительством В.С. Черномырдина.

В отличие от предыдущего документа в этом главное внимание было уделено работам по реконструкции местных аэропортов в удаленных и труднодоступных местах, не имеющих альтернативных вариантов перевозок кроме воздушного транспорта. О географии реконструируемых аэропортов дает представление нижеприведенная таблица.

Таблица 2

**География реконструируемых аэропортов
по ФЦП «Экономическое и социальное развитие
Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 г.»**

№	Субъект Федерации	Населенные пункты
1.	Республика Бурятия	Улан-Удэ
2.	Республика Саха Якутия	Чокурдах, Нерюнгри, Нюрба, Сангар, Среднеколымск, Депутатский, Черский, Олекминск, Хандыга, Белая гора, Верхневиллюйск, Вилюйск, Саккырыр, Тикси
3.	Амурская область	Зея, Экимчан
4.	Хабаровский край	Охотск, Аян, Херлучи
5.	Магаданская область	Северо-Эвенск, Сеймчан
6.	Камчатский край	Петропавловск-Камчатский, Палана, Никольск, Тиличики, Оссора, Тигиль, Пахачи, Мильково, Усть-Камчатск, Усть-Хайрюзово
7.	Чукотский автономный округ	Беринговский, Залив Креста, Кепервеем

Иркутскую область в части авиатранспортной инфраструктуры этот документ обошел стороной, хотя автодорожный проект (строительство автомобильной дороги Братск – Чуна – Тайшет) в ней был отражен.

Рассмотрим некоторые итоги реализации двух вышеупомянутых программ. Следует отметить, что большинство задач по строительству, реконструкции аэропортов Сибири и Дальнего Востока, поставленных в документах, были выполнены.

Например, крупнейшим авиационным узлом ДФО, выполняющим функции хаба, соединяющего регионы Дальнего Востока между собой, с центральной частью страны, а также со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, является международный аэропорт г. Хабаровска.

К середине 2019 г. был введен в строй новый терминал для пассажиров внутренних авиалиний. Его площадь составила 27,7 тыс. кв. м, проектная пропускная способность увеличилась до 3 миллионов пассажиров в год. В аэровокзале появились три телескопических трапа, двенадцать лифтов различного назначения, семь эскалаторов. Количество регистрационных стоек возросло до 24 единиц. В технологическом оснащении аэровокзальный комплекс стал отвечать современным международным и отечественным стандартам, что позволяет в полной мере обеспечить комфорт всех групп пассажиров, в том числе и маломобильных [3].

Модернизация аэропорта «Байкал» (г. Улан-Удэ) велась в рамках ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 г.». За счет средств этой программы была построена новая взлетно-посадочная полоса длиной 3 400 метров и шириной – 45 метров. Такие параметры позволяют принимать все типы воздушных судов, включая А-380 и Ан-124.

Это достаточно крупный узловой аэропорт федерального значения, имеющий статус международного. Его экономическим и организационно-технологическим преимуществом является географическое расположение. В отличие от своего северного соседа в аэропорту Улан-Удэ практически не бывает туманов, что способствует повышению регулярности авиаперевозок.

В 2017 г. аэропорт получил статус открытого неба пятой степени свободы воздуха. Этот статус позволяет аэропорту принимать самолеты зарубежных авиакомпаний для транзитных рейсов. Такой статус в России имеют только аэропорты Калининграда, Сочи и Владивостока.

После приобретения в 2015 г. контрольного пакета акций ООО «Аэропорт Емельяново» Красноярской ГЭС, входящей в холдинг «Евросибэнерго», началась масштабная реконструкция аэровокзального и частично аэродромного комплекса красноярского аэропорта.

Аэропорт, являясь одним из крупнейших авиапредприятий на востоке страны, значительно отставал по стандартам обслуживания, комфорту от своих соседей, прежде всего аэропорта «Толмачево» в Новосибирске. Поэтому собственники, пользуясь поддержкой государства, оперативно начали модернизационные работы.

Строительство аэровокзала, пропускной способностью более 1 300 пассажиров в час и сметной стоимостью более 6 миллиардов руб., началось в ноябре 2015 г. и завершилось через два г. в декабре 2017 г. Здание получилось очень современным, не уступающим по комфорту, гармонии лучшим аэропортам мира аналогичного класса.

Аэровокзал оснащен шестью телескопическими трапами, двадцатью одним лифтом, системами обработки багажа и обеспечения безопасности, системой сортировки и обработки багажа на уровне лучших аэропортов страны и мира.

Накануне XXIX Всемирной зимней Универсиады, проходившей в Красноярске, в новый аэровокзал переехал и международный сектор.

Пропускная способность построенного терминала после окончания всех работ составит до пяти миллионов пассажиров в год. Совсем не случайно в июне 2021 г. на базе красноярского аэропорта авиакомпания «Аэрофлот» открыла свой авиационный хаб для реализации задач по вхождению в программы региональных авиационных перевозок, минуя Московский авиационный узел [4].

Особо внимание государства было обращено на сохранение и модернизацию аэропортовой инфраструктуры важнейшего субъекта Российской Федерации – Республики Саха-Якутия. Здесь глубокую реконструкцию прошел аэропортовый комплекс в г. Якутске, а также ряд местных аэропортовых комплексов.

В аэропорту г. Якутска, согласно подпрограмме «Гражданская авиация», в течение 2018–2021 гг. провели реконструкцию основной взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, светосигнального оборудования и других работ, целью которых являлось повышение авиационной безопасности.

В качестве одного из примеров государственной поддержки сохранения и развития местных аэропортов приведем модернизацию аэропорта г. Нерюнгри, расположенного на юге Республики Саха-Якутия.

Управляет аэропортом Федеральное казначейское предприятие «Аэропорты Севера». Такая структура была создана для того, чтобы дотационные авиапредприятия получали финансовую поддержку из средств федерального бюджета, нормально функционировали и позволяли решать задачи сохранения единого экономического и социального пространства.

Производственную деятельность на территории аэропорта ведут авиакомпании «Аврора», «Якутия», «Газпром-Авиа», «ИрАэро», «Норд-Стар», «S7Airlines». В аэропорты населенных пунктов Якутии перевозки осуществляет авиакомпании «Полярные авиалинии» и «Алроса».

Нерюнгринский аэропорт также был включен в программу модернизации, предусматривающую строительство новой аэродромной инфраструктуры и аэропортового комплекса. Ее реализация позволила реконструировать взлетно-посадочную полосу и построить новый аэровокзал общей площадью девять тысяч квадратных метров и пропускной способностью до 300 пассажиров в час.

Особенности реализации подпрограммы «Гражданская авиация» в Иркутской области

Практически все аэропорты области, включенные в подпрограмму «Гражданская авиация», рассчитанную до 2020 г., до сегодняшнего дня так и не получили финансирования на реконструкцию взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, аэронавигационного оборудования и прочих продекларированных объектов аэропортового комплекса. Более того, в 2016 г. Постановлением Правительства РФ из программы был исключен аэропорт г. Киренска.

Неопределенность с выбором инвестора для развития авиаузла Иркутска и реконструкции малых аэропортов области, первоначально включенных в подпрограмму «Гражданская авиация», привела к тому,

что Минтранс РФ и Росавиация в 2017 г. предложили лишить данные проекты бюджетных средств. В 2018 г. глава Росавиации Александр Нерадько прямо заявил, что в федеральном бюджете нет средств, необходимых для строительства аэропорта в Иркутске.

На сегодняшний день по аэропортам Иркутской области, включенным в подпрограмму «Гражданская авиация», есть твердое финансирование только у аэропорта г. Братска.

Модернизация инфраструктуры второго по величине аэропорта в Иркутской области началась в 2020 г. Она финансируется из федерального бюджета, сумма контракта составляет 1,19 млрд руб.

В число работ входит реконструкция взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек и перрона, оборудование новых мест стоянок воздушных судов, строительство очистных сооружений, аварийно-спасательной станции и других объектов инфраструктуры.

Реконструкция взлетно-посадочной полосы и другой аэродромной инфраструктуры аэропорта позволит увеличить пропускные возможности авиапредприятия в части приема – отправки региональных и межрегиональных рейсов. Есть вероятность снижения тарифов на обслуживание воздушных судов, привлечения новых авиакомпаний и расширения географии полетов.

Однако, как это бывало не раз в современной истории российской экономики, выигравшая контракт иркутская компания «СПБ Строй», не выполнила своих обязательств. Поэтому в июне 2021 г. соглашение было расторгнуто в связи с нарушением контракта подрядчиком. Теперь обозначен новый срок завершения работ – конец 2023 г. [5].

Новый импульс для глобальной реконструкции за счет софинансирования золотодобывающей компанией «Полюс» получил аэропорт г. Бодайбо. В настоящее время готовится проектно-сметная документация. В рамках планируемых работ предусмотрено удлинение взлетно-посадочной полосы с 1,6 до трех километров, строительство нового терминала, обновление инфраструктуры. После визита главы Росавиации А. Нерадько в Иркутскую область и встречи с губернатором И. Кобзевым появилась надежда на реализацию проекта модернизации Бодайбинского аэропорта [6].

Выводы:

Несмотря на глобальные экономические проблемы, связанные с геополитической ситуацией 2008–2014 гг., правительству РФ удалось реализовать большую часть обязательств по выполнению ФЦП «Развитие транспортной системы России, в том числе и по подпрограмме «Гражданская авиация».

Вновь построенные и модернизированные аэропортовые комплексы в Сибири и на Дальнем Востоке позволяют более высокими темпами

развивать сеть магистральных, региональных и местных пассажирских перевозок.

Опыт, приобретенный в ходе реализации вышеупомянутых программ, позволит более эффективно реализовать проекты по дальнейшей модернизации аэропортов Востока России.

Список использованной литературы и источников

1. Государственный реестр аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации // Федеральное агентство воздушного транспорта : офиц. сайт. – URL://<http://favt.gov.ru/deyatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-reestr-grajdanskih-ajerodromov-rf/>.

2. Перечень федеральных целевых программ, заказчиком или исполнителем которых является Росавиация // Федеральное агентство воздушного транспорта : офиц. сайт. – URL://<http://favt.gov.ru/deyatelnost-tcelevie-programmy-perechen/>.

3. Хабаровский аэропорт приступил к переводу рейсов в новый терминал внутренних авиалиний // Содружество авиационных экспертов. – 14.10.2019. – URL: <http://aex.ru/fdocs/1/2019/10/14/30767/> (дата обращения: 23.01.2022).

4. «У Красноярска все козыри»: репортаж и мнения экспертов об открытии хаба «Аэрофлота» // Новости Красноярска: главные новости сегодня. – URL: <http://ngs24.ru/text/transport/2021/05/31/69943487/> (дата обращения: 16.01.2022)

5. Нового подрядчика для реконструкции Братского аэропорта выберут к концу 2022 года // ИА «Телеинформ» – 02.02.2022. – URL: <http://i38.ru/transport-obichnie/novogo-podryadchika-dlya-rekonstruktsii-aeroporta-v-bratske-viberut-k-kontsu-2022-goda> (дата обращения: 14.01.2022)

6. Модернизация инфраструктуры аэропорта Бодайбо завершится в 2024 году. – 02.12.2020 // Иркутская область. Официальный портал. – URL://<http://irkobl.ru/news/1072263/> (дата обращения: 04.01.2022).

Информация об авторе

Волосов Евгений Николаевич – доктор исторических наук, заведующий кафедрой технической эксплуатации и сервиса на воздушном транспорте Иркутского филиала МГТУ ГА. E-mail: volosov@rambler.ru. 664047 Иркутск, ул. Коммунаров, д.3.

Author

Evgeny N. Volosov – Doctor of Historical Sciences, Head of the Department of Technical Operation and Service in Air Transport of the Irkutsk branch of MSTU CA, 3, Kommunarov str, Irkutsk, 664003, E-mail: volosov@rambler.ru.