



РАСПОРЯЖЕНИЕ

ГУБЕРНАТОРА ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

24 февраля 2025 года

№ 61-р

Иркутск

Об утверждении концепции развития субсидируемых авиаперевозок в Иркутской области до 2030 года

Во исполнение подпункта 3 пункта 27 Перечня поручений по реализации послания Губернатора Иркутской области о положении дел в Иркутской области в 2019 году и основных направлениях областной государственной политики на 2020 год, утвержденного распоряжением Губернатора Иркутской области от 2 апреля 2020 года № 68-р, руководствуясь статьей 59 Устава Иркутской области:

1. Утвердить концепцию развития субсидируемых авиаперевозок в Иркутской области до 2030 года (прилагается).

2. Настоящее распоряжение подлежит официальному опубликованию в сетевом издании «Официальный интернет-портал правовой информации Иркутской области» (www.ogirk.ru).

 И.И. Кобзев

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением Губернатора
Иркутской области
от 24 февраля 2025 года № 61-р

КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ СУБСИДИРУЕМЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ДО 2030 ГОДА

ЧАСТЬ 1. АВИАПЕРЕВОЗКИ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

РАЗДЕЛ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Концепция развития субсидируемых авиаперевозок в Иркутской области до 2030 года (далее – Концепция) определяет приоритетные цели, направления и механизмы развития субсидируемых авиаперевозок в Иркутской области до 2030 года. Также в Концепции проанализированы современное состояние и проблемы развития авиаперевозок в Иркутской области.

Срок реализации Концепции – 2025 - 2030 годы.

Концепция разработана в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации, Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года», Указом Президента Российской Федерации от 31 декабря 2014 года № 833 «О повышении эффективности авиатранспортного обеспечения Иркутской области» (далее – Указ Президента РФ № 833), комплексной программой развития авиационной отрасли Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 июня 2022 года № 1693-р (далее – Комплексная программа развития авиационной отрасли РФ), стратегией социально-экономического развития Иркутской области на период до 2036 года, утвержденной Законом Иркутской области от 10 января 2022 года № 15-ОЗ, государственной программой Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области», утвержденной постановлением Правительства Иркутской области от 13 ноября 2023 года № 1010-пп (далее – Государственная программа Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области»), с учетом состояния наземной инфраструктуры аэропортов и посадочных площадок Иркутской области, а также анализа состояния сферы воздушных перевозок на территории Иркутской области.

Положения настоящей Концепции учитываются при разработке документов стратегического планирования Иркутской области, Государственной программы Иркутской области «Развитие транспортного

комплекса Иркутской области», других правовых актов, регулирующих вопросы развития авиаперевозок в Иркутской области.

Настоящая Концепция разработана в целях формирования комплексного подхода к удовлетворению потребностей населения Иркутской области в воздушных перевозках, развитию благоприятных условий расширения устойчивых транспортных связей, модернизации объектов авиатранспортной инфраструктуры, повышения эффективности участия в этом процессе исполнительных органов государственной власти Иркутской области, органов местного самоуправления муниципальных образований Иркутской области.

Для целей применения настоящей Концепции используются следующие термины:

1) аэропорт – комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимое оборудование;

2) аэродром – участок земли или акватория с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов;

3) посадочная площадка – участок земли, льда, поверхности сооружения, в том числе поверхности плавучего сооружения, либо акватория, предназначенные для взлета, посадки или для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

РАЗДЕЛ II. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ НАЗЕМНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АЭРОПОРТОВ И ПОСАДОЧНЫХ ПЛОЩАДОК В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

На территории Иркутской области находятся 8 аэропортов, из них 2 аэропорта (Иркутск и Братск) являются международными аэропортами федерального значения. Аэропорты Мама, Усть-Кут, Киренск, Ербогачен, Бодайбо, Усть-Илимск являются региональными аэропортами.

Маршрутная сеть авиаперевозок на территории Иркутской области приведена в приложении 1.

Аэропорт Иркутск

Месторасположение: Юго-Восточная окраина города Иркутска, 8 км от центра города.

Собственник аэродромной инфраструктуры: областная государственная собственность.

Свидетельство о госрегистрации: № 21, дата первичной выдачи 31 января 2005 года.

Оператор аэродрома: АО «Международный Аэропорт Иркутск».

Класс аэродрома: Б (международный).

Взлетно-посадочная полоса: 1 ИВПП, размер 2765x45 цементобетон 40 см., армобетон – 29 см., основание перекрыто асфальтобетоном по всей поверхности, концевые участки (400x45м) x2, пескобетон 20 см., цементобетон 31 см.

Прием воздушных судов: круглосуточно.

Аэропорт города Иркутска является одним из крупнейших аэропортов в азиатской части России. В 2025 году аэропорт города Иркутска отмечает 100-летний юбилей со дня основания. Оператором аэродрома является акционерное общество «Международный Аэропорт Иркутск» (далее – АО «МАИ»). Является базовым аэропортом для авиакомпаний «Ангара», «ИрАэро» и региональным хабом авиакомпании «S7 Airlines».

Иркутский авиаузел наряду с гражданским назначением является аэродромом совместного базирования с Министерством обороны Российской Федерации, МЧС России и Росгвардией, также является запасным аэродромом на трансконтинентальных и кросс-полярных маршрутах из Юго-Восточной Азии в Европу и Северную Америку.

Аэропорт города Иркутска обладает рядом привлекательных характеристик, таких как:

выгодное географическое положение аэропорта как для авиалиний, соединяющих города региона с городами России, так и для обслуживания рейсов, связывающих Европу с Юго-Восточной Азией (трансконтинентальные трассы), а также Северную Америку со странами Восточной и Юго-Восточной Азии (кросс-полярные трассы, пролегающие над территорией Северного Ледовитого океана и воздушное пространство России);

близость к озеру Байкал, что обеспечивает рост туристического пассажиропотока;

большой потенциал развития аэропорта в качестве хаба, в том числе для грузовых и почтовых перевозок.

В соответствии с Указом Президента РФ № 833 имущественный комплекс аэродрома Иркутск (за исключением объектов единой системы организации воздушного движения) и 100 % акций АО «МАИ» передано из собственности Российской Федерации в собственность Иркутской области.

Указом Президента РФ № 833 Правительству Иркутской области поручено привлечь инвестиции для развития авиаузла города Иркутска в целях:

- 1) реконструкции и строительства объектов действующего аэропорта города Иркутска в размере не менее 1,1 млрд рублей;
- 2) строительства нового аэропорта города Иркутска (кроме его аэродрома и объектов аэронавигации) в размере не менее 20 млрд рублей;
- 3) увеличения к 2020 году пассажиропотока до 3 млн человек в год.

Задача по реконструкции действующего аэропорта выполнена. За счет прибыли АО «МАИ» вложены средства в размере 3,1 млрд рублей. Проведены

капитальный ремонт плоскостных сооружений, светосигнального оборудования, реконструкция взлетно-посадочной полосы и другие работы.

Задача по увеличению пассажиропотока исполнена. Пассажиропоток в 2019 году составил 2,5 млн человек, а в 2024 году – 3,8 млн пассажиров.

В таблице 1 представлены данные по пассажиропотоку на период 2021-2024 годы.

Таблица 1

Показатели роста пассажиропотока аэропорта города Иркутска

Показатель	Период			
	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год
Пассажиропоток, тыс. чел	2 108	2 633	3 787	3 934

В 2024 году организована работа по расширению маршрутной сети, как на внутренних, так и на международных направлениях. В перечень перспективных международных направлений входят: Алматы, Ереван, Минск, Баку, Дели, Гоа, Марокко, Тунис.

Недостаточные размеры взлетно-посадочной полосы и мест стоянок ограничивают возможности аэропорта Иркутск для промежуточной посадки большегрузных самолетов на грузовых авиалиниях, соединяющих Юго-Восточную и Восточную Азию с Европой и по трансполярной магистрали через Северный полюс.

Кроме того, заявленная проектная пропускная способность аэровокзала внутренних воздушных линий (далее – АВВЛ) аэропорта 800 пассажиров в час не достигается ввиду инфраструктурных ограничений. Фактическая пропускная способность АВВЛ составляет 392 пассажира в час (213 на прилет/179 на вылет). Существует дефицит площадей в зонах выдачи багажа, входного досмотра, ожидания выхода на посадку (стерильная зона), регистрации, что усугубляет режим работы аэропорта с пиковыми нагрузками.

Сдерживающим фактором развития грузовых и почтовых перевозок является ограничение по взлету грузовых воздушных судов с взлетно-посадочной полосы в направлении города. Снятие данного ограничения позволит значительно увеличить объем перевозимых грузов и почты. Авиакомпании заинтересованы в выполнении грузовых рейсов в аэропорт Иркутск.

По итогам рабочей встречи Губернатора Иркутской области И.И. Кобзева с помощником Президента Российской Федерации И.Е. Левитиным, в которой принимали участие полномочный представитель Президента Российской Федерации в Сибирском федеральном округе А.А. Серышев и генеральный директор Государственной Корпорации «Ростех» С.В. Чемезов (далее – рабочая встреча) принято решение о строительстве временного терминала воздушных линий действующего

аэропорта города Иркутска для увеличения пропускной способности с размещением в нем зоны прилета и трансфера.

АО «МАИ» в 2023 году заключен договор с ООО «БайкалСтройКомплекс» на проведение строительных работ временного терминала аэровокзала внутренних воздушных линий аэропорта города Иркутска.

Терминал включает в себя модульное быстровозводимое здание, с размещением в нем зоны прилета, выдачи багажа и ожидания трансфертных пассажиров внутренних авиалиний. Рядом со зданием парковка. Параллельно со строительством дополнительного термина производится реконструкция парковки, расположенной около действующих аэровокзалов. Проект парковки рассчитан на 310 парковочных мест, плюс 35 парковочных мест для маломобильных граждан. Предусмотрена выделенная полоса для автобусов. Схема движения будет изменена. Также модернизация коснется прилегающей к парковке территории.

Задача по строительству нового аэропорта города Иркутска, за пределами городской черты за счет средств федерального и областного бюджетов, а также внебюджетных инвестиций, обозначенная в Указе Президента РФ № 833, поддерживается Правительством Иркутской области.

Общая стоимость реализации проекта на выбранной в 2008 году площадке «Позднякова» оценивается в 200 млрд рублей (с учетом всей инфраструктуры, дорожных сетей и коммуникаций) и может быть скорректирована в зависимости от объема строительства, иных факторов.

Строительство аэропорта осложняется необходимостью изменения дорожной системы близлежащей территории в связи с регулярным перекрытием дорог Вооруженными силами Российской Федерации. Нахождение объектов обороны в зоне влияния нового аэропорта может поставить вопрос о необходимости передислокации воинских частей.

На данный момент в федеральном бюджете финансирование строительства нового аэропорта предусмотрено в рамках федерального проекта «Развитие опорной сети аэродромов» национального проекта «Эффективная транспортная система».

Правительством Иркутской области разработаны модели привлечения частных инвестиций, однако в отсутствие федерального финансирования строительство нового аэропорта частным инвестором затруднительно, возникает риск срыва реализации проекта, консервации текущего состояния аэропорта на неопределенное время.

Для реализации поставленной задачи, требующей внебюджетного финансирования и наличия существенного организационного, управленческого ресурса, межведомственной рабочей группой по развитию озера Байкал, созданной в соответствии с указанием Президента Российской Федерации от 14 августа 2023 года № Пр-1605, рассматривается вопрос о возвращении Иркутской областью в федеральную собственность акций АО «МАИ» и аэродрома аэропорта с последующим распоряжением Российской Федерацией данными акциями.

Такое решение позволит обеспечить достойный уровень обслуживания пассажиров в действующем аэропорту города Иркутска независимо от срока ввода в эксплуатацию нового аэропорта.

Кроме того, во исполнение Послания Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации от 29 февраля 2024 года в части модернизации аэродромной инфраструктуры Минтранс России подготовлен Перечень аэродромов опорной сети, которые планируется модернизировать к 2030 году (далее – Перечень аэродромов опорной сети). В том числе 92 аэродрома (аэропорта) в ключевых точках зарождения пассажиропотоков, а также аэропортов федерального значения в городах с населением более 100 тысяч человек, из которых не менее 50 процентов межрегиональных перевозок совершается на расстоянии более 1000 км. В число 92 аэродромов включен аэродром аэропорта Иркутск.

На данный момент в федеральном бюджете финансирование строительства нового аэропорта предусмотрено в рамках федерального проекта «Развитие опорной сети аэродромов» национального проекта «Эффективная транспортная система» со сроками реализации в 2028-2030 годы.

Аэропорт Братск

Месторасположение: 8 км севернее города Братска.

Собственник аэродромной инфраструктуры: федеральная собственность.

Свидетельство о госрегистрации: № 9, дата первичной выдачи 25 октября 1995 года.

Оператор аэродрома: ПАО «АэроБратск».

Класс аэродрома: Б (международный).

Взлетно-посадочная полоса: 1 ИВПП, размер 3160х60 м, цементобетон со штыревым соединением плит 25 см, основание бетон 20-25 см со слоем усиления из армо/бетона 7-21 см, ПГС-35 см.

Прием воздушных судов: регламент (с 08-00 до 20-00).

Международный аэропорт города Братска основан в 1964 году, является аэропортом федерального значения, имеет важное социальное значение для авиатранспортного сообщения с отдаленными территориями Иркутской области, является запасным аэродромом для города Иркутска.

Главный оператор – ПАО «АэроБратск», собственник – ОК «Русал» (с апреля 2023 года).

Искусственная взлетно-посадочная полоса принимает все категории воздушных судов, вертолеты всех типов.

Содержание аэродрома, ремонт и реконструкция аэродромной инфраструктуры осуществлялось из средств ПАО «АэроБратск» (с 2017 года порядка 40 млн рублей ежегодно). Бюджетные средства не выделялись. В настоящее время требуется реконструкция взлетно-посадочной полосы,

рулежных дорожек и перрона, оборудование новых мест стоянки воздушных судов, строительство очистных сооружений, аварийно-спасательной станции и других объектов инфраструктуры.

Федеральным проектом «Развитие региональных аэропортов» комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года предусмотрена реализация мероприятия по реконструкции аэропортового комплекса в городе Братск общей стоимостью 1,12 млрд. рублей на 2022 – 2024 годы.

Вследствие неисполнения обязательств по государственному контракту подрядной организации ООО «Союз – Строй» работы по реконструкции плоскостных сооружений аэродрома Братск были приостановлены.

По результатам проведенного конкурса в августе 2022 года ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» выбран новый генеральный подрядчик ООО «СЭМ». Проектная документация утверждена положительным заключением ФАУ «Главгосэкспертиза России» 16 января 2023 года. Цена контракта составила 2,066 млрд рублей.

Исходя из технического задания, подрядчик скорректирует ранее разработанный проект реконструкции аэропорта, модернизация затронет взлетно-посадочную полосу (речь идет о ее расширении), рулежные дорожки, перрон с площадкой для противообледенительной обработки самолетов. В проект включены также система светосигнального обеспечения, аварийно-спасательная станция и очистные сооружения. Период эксплуатации аэродрома должен быть рассчитан до 2045 года, с возможностью принимать такие тяжелые самолеты, как Boeing 747-400 и Ан-124.

Предполагается, что модернизация взлетно-посадочной полосы и инфраструктуры аэропорта Братска позволит принимать больше воздушных судов, снизить тарифы на их обслуживание, поможет привлечь новые авиакомпании и расширить географию полетов. В таблице 2 представлена маршрутная сеть аэропорта города Братска.

До 1 ноября 2024 года ООО «СЭМ» обязалось выполнить работы по проектированию и строительству объектов аэродромного комплекса в Братске. Финансирование планируется из федерального бюджета.

По состоянию на 1 января 2025 года закончен второй этап работ. Окончание работ в связи с отставанием от графика планируется до середины 2025 года.

Таблица 2

Маршрутная сеть аэропорта города Братска

Направление	Авиакомпания	Тип ВС
Иркутск – Братск – Иркутск	S7 Airlines	Embraer 170
Новосибирск–Братск– Новосибирск	S7 Airlines	Embraer 170
Москва – Братск – Москва	S7 Airlines	Boeing 737-800
Волгоград – Братск – Волгоград	Smartavia	Boeing 737-800

Уфа–Братск–Уфа	Ижаэро	ЯК-40
----------------	--------	-------

Аэропорт Киренск

Месторасположение: 1 км западнее города Киренска.

Собственник аэродромной инфраструктуры: федеральная собственность, ФГУП КАП.

Свидетельство о госрегистрации: № 9/24, дата выдачи 21 ноября 2017 года.

Оператор аэродрома: ООО «Аэропорт «Киренск».

Класс аэродрома: Г.

Взлетно-посадочная полоса: 1 ИВПП, размер 1563х40 м, щебень 20 см, пропитка битумом 8 см, усиление асфальт 10 см.

Прием воздушных судов: в светлое время суток.

Аэропорт города Киренска основан в 1942 году, является единственным транспортным узлом для всего Киренского района, обеспечивающим регулярное сообщение с областным центром. Альтернативное транспортное сообщение отсутствует. С 2010 года оператором аэродрома Киренск является ООО «Аэропорт «Киренск». Также в состав ООО «Аэропорт «Киренск» входит действующий оператор аэропорта в селе Ербогачен – филиал «Аэропорт «Ербогачен». В аэропорту базируются такие перевозчики как АО «Авиакомпания «Ангара» и АО Авиакомпания «ЮТэйр».

Взлетно-посадочная полоса и другие плоскостные сооружения, а также земельные участки, на которых расположено имущество аэродрома, находятся в федеральной собственности. Имущество аэродрома находится в собственности ФГУП «Киренское авиационное предприятие».

Взлетно-посадочная полоса аэродрома Киренск передана в аренду ООО «Аэропорт Киренск» по договорам аренды с Территориальным управлением Росимущества в Иркутской области.

В настоящее время предприятие обеспечивает рабочими местами 185 жителей Киренского и 39 жителей Катанского районов Иркутской области. Благодаря усилиям ООО «Аэропорт «Киренск» создана собственная служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов, осуществлено наполнение ее материально-технической базы, подготовлен компетентный персонал. В таблице 3 представлена маршрутная сеть аэропорта Киренск.

Таблица 3

Маршрутная сеть аэропорта Киренск

Направление	Авиакомпания	Тип ВС
Иркутск – Киренск – Иркутск	Ангара	Ан-24

Киренск – Подволошино – Непа – Преображенка – Ерема – Ербогачен – Оськино – Тетя – Ербогачен – Хамакар – Наканно – Инаригда – Наканно – Хамакар – Ербогачен – Тетя – Оськино – Ербогачен – Ерема – Преображенка – Непа – Подволошино-Киренск	Ангара	Ми-8
Киренск – Токма – Бур – Ика – Бур – Токма – Киренск	Ангара	Ми-8
Киренск – Мироново – Коршуново – Визирный – Коршуново – Мироново – Киренск	Ангара	Ми-8

После наводнения в 2001 году ввиду полного затопления аэродрома Киренск состояние взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, мест стоянок, перрона резко ухудшилось. Кроме того, назрела необходимость капитального ремонта или замены ограждения аэропорта, полная замена всех электрокоммуникаций, обновление досмотровой техники для обеспечения авиационной безопасности. В связи с этим, в 2003 году действовавшим в тот момент оператор аэродрома и собственником аэропорта ФГУП «Киренское авиационное предприятие» заказан проект реконструкции. Однако запланированная реконструкция не проводилась ввиду отсутствия достаточных денежных средств и возбуждения в 2004 году в отношении ФГУП «Киренское авиационное предприятие» процедуры банкротства (решением Арбитражного суда Иркутской области от 12 мая 2006 года по делу № А19-32310/2004 предприятие признано банкротом, открыто конкурсное производство), которая продолжается до настоящего времени.

В рамках федерального проекта «Развитие опорной сети аэродромов» национального проекта «Эффективная транспортная система» в период 2028 – 2029 годов планируется реализация мероприятия по реконструкции аэродромной инфраструктуры аэропорта города Киренска.

Аэропорт Ербогачен

Месторасположение: 400 км севернее города Киренска, 1020 км севернее города Иркутска, 0,8 км юго-восточнее села Ербогачен.

Собственник аэродромной инфраструктуры: Российская Федерация.

Свидетельство о госрегистрации: № 9/17, дата выдачи 20 марта 2015 года.

Оператор аэродрома: ООО «Аэропорт «Киренск».

Класс аэродрома: Д.

Взлетно-посадочная полоса: ГВП-1, размер 1512х60.2 м, прочность грунта 8 кг/см².

Прием воздушных судов: в светлое время суток.

Аэропорт села Ербогачен осуществляет свою деятельность с 1949 года. Катангский район на территории Иркутской области является единственным

районом Крайнего Севера. Транспортное сообщение осуществляется только с использованием авиации, альтернативное транспортное сообщение с районом отсутствует. Оператор аэродрома - ООО «Аэропорт «Киренск».

Грунтовая взлетно-посадочная полоса склонна к размоканию в весенний период и при выпадении атмосферных осадков летом и осенью. В период обильных осадков и таяния снега аэропорт вынужденно закрыт для приема самолетов. В связи с этим ежегодно воздушное сообщение суммарно в течение месяца поддерживается только вертолетами, связывая село Ербогачен с городом Киренском, который находится в 389 км.

Поскольку транспортное сообщение с Катангским районом представлено только воздушным транспортом и является безальтернативным, пассажирские авиаперевозки по направлению Иркутск – Ербогачен – Иркутск на протяжении многих лет субсидируются из бюджета Иркутской области. Действующая маршрутная сеть аэропорта ежегодно представлена регулярными прямыми рейсами по маршруту, а также вертолетными пассажирскими перевозками внутри района, связывающими отдаленные поселения с районным центром.

В таблице 4 представлена существующая маршрутная сеть аэропорта Ербогачен.

Таблица 4

Маршрутная сеть аэропорта Ербогачен

Направление	Авиакомпания	Тип ВС
Иркутск – Ербогачен – Иркутск	Ангара	Ан-24
Киренск – Непа – Преображенка – Ерема – Ербогачен – Оськино – Тетя – Ербогачен – Хамакар – Наканно – Инаригда – Наканно – Хамакар – Ербогачен – Тетя – Оськино – Ербогачен – Ерема – Преображенка – Непа – Киренск	Ангара	Ми-8

Реконструкция аэропортового комплекса с 1979 года не осуществлялась. Аэропортовое хозяйство, обслуживающее местные воздушные линии, находится в неудовлетворительном состоянии и нуждается в обновлении. По этой причине эксплуатация некоторых современных воздушных судов либо полностью невозможна, либо обеспечивается с существенными ограничениями. Здание аэровокзала находится в состоянии близком к аварийному.

Для улучшения авиасообщения в селе Ербогачен требуется строительство нового здания аэровокзала и взлетно-посадочной полосы с твердым покрытием. Требуемый объем финансирования (по результатам оценки в 2019 году) на строительство аэропортового комплекса села Ербогачен составляет более 1,2 млрд рублей, в том числе на подготовку

проектной документации. Точный объем средств, необходимых на реконструкцию, может быть определен после выполнения проектных работ за счет средств федерального бюджета.

Проведение мероприятий по реконструкции крайне необходимо для обеспечения безопасности полетов и исключения ситуации закрытия аэропорта. Кроме того, проведение реконструкции позволит снять напряженность в социально значимом для населения транспортном сообщении, обеспечить бесперебойную работу аэропорта при любых погодных условиях и в любое время года, позволит повысить безопасность полетов. В связи с предстоящим окончанием сроков эксплуатации самолетов Ан-24, проведение реконструкции позволит перейти на эксплуатацию новых видов авиационной техники. В свою очередь возникает необходимость в обслуживании взлетно-посадочной полосы, что повлечет увеличение штата сотрудников предприятия, а также увеличение их расходной части.

Аэропорт Ербогачен включен в Перечень аэродромов опорной сети, составленный Минтрансом России, которые планируется модернизировать к 2030 году.

Аэропорт Усть-Кут

Месторасположение: 7,8 км северо-западнее города Усть-Кута.

Собственник аэродромной инфраструктуры: Российская Федерация.

Свидетельство о госрегистрации: № 9/71, дата первичной выдачи 10 апреля 2007 года.

Оператор аэродрома: АО «Аэропорт Усть-Кут».

Класс аэродрома: Г.

Взлетно-посадочная полоса: 1 ИВПП, размер 2000х45, армобетон.

Прием воздушных судов: круглосуточно.

Аэропорт введен в эксплуатацию в 1963 году. Собственник земельного участка под аэродромом – Российская Федерация, плоскостные сооружения находятся на балансе ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». Терминал аэропорта с 1998 года находится в собственности ПАО «Авиакомпания «ЮтЭйр», оператор - АО «Аэропорт «Усть-Кут».

В таблице 5 представлена существующая маршрутная сеть аэропорта города Усть-Кута.

Таблица 5

Маршрутная сеть аэропорта Усть-Кут

Направление	Авиакомпания	Тип ВС
Иркутск – Усть-Кут – Иркутск	Ангара	Ан-24
	ИрАэро	Ан-24
	ЮТэйр	ATR-72

В настоящее время АО «Аэропорт Усть-Кут» обеспечивает осуществление пассажирских перевозок, а также выполняет доставку рабочих вахтовых бригад для освоения нефтяных месторождений Усть-Кутского, Казчинско – Ленского, Киренского районов, спрос на перевозки вахтовых бригад ежегодно увеличивается. При этом, плоскостные сооружения аэропорта, в частности взлетно-посадочная полоса, не ремонтировались с момента основания, то есть уже более 40 лет, износ плоскостных сооружений составляет 85%, вопрос о необходимости проведения работ по их реконструкции стоит крайне остро.

Технические характеристики искусственной взлетно-посадочной полосы, рулежной дорожки и перрона не позволяют принимать ближне/среднемагистральные узкофюзеляжные пассажирские и транспортные самолеты.

Здание аэровокзала с момента постройки и ввода в эксплуатацию в 1965 году не реконструировалось, капитальный ремонт не проводился. Необходимая пропускная способность аэровокзала внутренних воздушных линий 50 пассажиров/час не достигается ввиду инфраструктурных ограничений. На сегодняшний день используется аэровокзал общей площадью 565 кв. м, вместо необходимых для комфортного пребывания пассажиров 1500 кв. м.

Для решения вопроса о строительстве нового терминала, Правительством Иркутской области налажено взаимодействие с собственником аэропорта (далее – ПАО «Авиакомпания ЮТэйр») и ООО «Иркутская нефтяная компания», осуществляющей крупные инвестиционные проекты на территории Усть-Кутского района. Между Правительством Иркутской области и ПАО «Авиакомпания ЮТэйр» 6 декабря 2023 года заключено соглашение о взаимодействии и сотрудничестве (далее – Соглашение), в соответствии с которым ПАО «Авиакомпания ЮТэйр» будет осуществлен ремонт аэропорта, в том числе, в 2024 году выделено на эти цели 40 млн рублей, в 2025-2026 годы планируется 60 млн рублей при наличии билетной выручки от осуществления рейсов «Иркутск – Усть-Кут – Иркутск». Всего в общем итоге в течение трех лет собственник аэропорта инвестирует на развитие аэропортовой инфраструктуры не менее 100 млн рублей.

Согласно Соглашению авиакомпания расширила долю своего присутствия на рынке региональных перевозок за счет осуществления пассажирских рейсов по маршруту Иркутск – Усть-Кут – Иркутск на современном турбовинтовом самолете АTR-72, что позволило увеличить частоту совершаемых поездок в данном направлении. Первый рейс был торжественно совершен 1 апреля 2024 года.

Аэропорт Бодайбо

Месторасположение: в черте города Бодайбо, 920 км северо-восточнее города Иркутска.

Собственник аэродромной инфраструктуры: федеральная собственность, ФГУП «АГА (А)».

Свидетельство о госрегистрации: № 9/71, дата первичной выдачи 10 апреля 2007 года.

Оператор аэродрома: АО «Аэропорт Бодайбо».

Класс аэродрома: Г.

Взлетно-посадочная полоса: ГВПШ, размер 1657х42, прочность грунта 10 кг/см².

Прием воздушных судов: в светлое время суток.

Аэропорт города Бодайбо осуществляет регулярные авиаперевозки с 1942 года, является единственным транспортным узлом для всего Бодайбинского района, обеспечивающим регулярное сообщение с областным центром. Альтернативное транспортное сообщение с районом отсутствует.

Собственник земельного участка под плоскостными сооружениями – Российская Федерация, собственником аэровокзала, периметрового ограждения и других служебных зданий, и сооружений, расположенных на территории аэропорта, является АО «Аэропорт Бодайбо» (структура ПАО «Полюс»).

Эксплуатируемая грунтовая взлетно-посадочная полоса склонна к размоканию в весенний (сход снежного покрова), летний (при интенсивных осадках) и осенний период (до промерзания грунта). В сухой летний период происходит интенсивная эрозия выравнивающего грунтового слоя от воздушных струй самолетов. В таблице 6 представлена существующая маршрутная сеть аэропорта города Бодайбо.

Таблица 6

Маршрутная сеть аэропорта города Бодайбо

Направление	Авиакомпания	Тип ВС
Иркутск – Бодайбо – Иркутск	Ангара	Ан-24
	ИрАэро	Ан-24

В настоящее время на территории Бодайбинского района осуществляют добычу золота более 16 предприятий. Кроме того, большой потенциал для освоения имеет месторождение Сухой Лог, которое по предварительным оценкам является крупнейшим месторождением золотосодержащих руд в России. Объемы перевозок через аэропорт города Бодайбо с 2017 года возросли более, чем на 50%, прогнозируется дальнейший рост, необходимо соответствующее развитие транспортной инфраструктуры.

С учетом современных требований, для принятия воздушных судов с пассажироместимостью более 100 человек необходимо строительство взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, размером до 2 150 метров, реконструкция рулежной дорожки, перрона, аэровокзала.

Федеральным проектом «Развитие региональных аэропортов» национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» было предусмотрено мероприятие «Строительство аэропортового комплекса (г. Бодайбо, Иркутская область)», которым предусмотрено строительство искусственной взлетно-посадочной полосы длиной до 2150 метров.

Проектная документация разработана в 2020 – 2021 годах за счет средств АО «ЗДК «Лензолото», стоимость проектных работ составила около 120 млн рублей. В марте – апреле 2022 года приказом Росавиации утверждены проект планировки и проект межевания аэропорта, получено положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» на проектную документацию со стоимостью всего объекта 7,425 млрд рублей.

По результатам проведенного аукциона в августе 2022 года ФКУ «Ространсмодернизация» определен генеральный подрядчик – АО «Ротек», с которым заключен государственный контракт на сумму 7,425 млрд рублей. Реализация проекта планировалась в 2022 -2024 годы.

Однако, ввиду невозможности реализации мероприятия на установленных контрактом условиях в 2024 году АО «Ротек» принято решение об одностороннем отказе от исполнения контракта.

Проектом предусматривались работы: строительство искусственной взлетно-посадочной полосы, рулежной дорожки, перрона (мест стоянок) на 6 самолетов, площадки по обработке самолетов противообледенительными жидкостями, строительство свето-сигнального оборудования и метеорологическое оборудование, монтаж водосточно-дренажной системы, очистных сооружений, объекты электроснабжения и теплоснабжения, аварийно-спасательную станцию и сделать ограждение аэропорта.

Строительство новой взлетно-посадочной полосы позволит принимать современные воздушные суда с газотурбинными двигателями с большей пассажироместимостью, тем самым снимет социальную напряженность по транспортной доступности населения, ускорит развитие месторождения золота «Сухой Лог» и расширить маршрутную сеть воздушных перевозок.

Аэропорт Бодайбо включен в Перечень аэродромов опорной сети, которые планируется модернизировать к 2030 году.

В настоящее время реализация мероприятия планируется в рамках федерального проекта «Развитие опорной сети аэропортов» национального проекта «Эффективная транспортная система».

Аэропорт Мама

Месторасположение: 850 км северо-восточнее города Иркутска и 95 км западнее города Бодайбо.

Собственник аэродромной инфраструктуры: частная собственность, ООО «Мамский аэропорт» (перрон – собственник отсутствует).

Свидетельство о госрегистрации: № 9/40, дата первичной выдачи 29 декабря 2009 года.

Оператор аэродрома: ООО «Мамский аэропорт».

Класс аэродрома: Г.

Взлетно-посадочная полоса: 1 ИВПП, размер 1662x45, черный асфальтобетон, щебень толщиной 8 см, щебень толщиной 15 см.

Прием воздушных судов: в светлое время суток.

Аэропорт введен в эксплуатацию в 1948 году. Аэропорт поселка Мама является единственным транспортным узлом для всего Мамско-Чуйского района, обеспечивающим регулярное сообщение с областным центром. Альтернативное транспортное сообщение с Мамско-Чуйским районом отсутствует.

Все имущество аэропорта, включая взлетно-посадочную полосу, рулежные дорожки, места стоянок находится в частной собственности ООО «Мамский аэропорт» (круг частных лиц). Искусственная взлетно-посадочная полоса построена в 1984 году. В таблице 7 представлена существующая маршрутная сеть аэропорта Мама.

Таблица 7

Маршрутная сеть аэропорта Мама

Направление	Авиакомпания	Тип ВС
Иркутск – Мама – Иркутск	ИрАэро	Ан-24

Износ капитальных фондов аэропорта составляет 100%. Требуется проведение капитального ремонта перрона, мест стоянок воздушных судов, рулежной дорожки. Замены требуют устаревшие средства наземного обслуживания: пожарный автомобиль, топливозаправщик, аэродромный преобразователь и подогреватель, снегоуборочные средства и технические средства досмотра. Собственных средств для осуществления указанных мероприятий ООО «Мамский аэропорт» недостаточно. Бюджетные средства не выделялись.

Аэропорт Усть-Илимск

Месторасположение: город Усть-Илимск. Направление и расстояние от центра города – северо-запад 22 км.

Собственник аэродромной инфраструктуры: областная государственная собственность.

Свидетельство о госрегистрации: № 9/74, дата первичной выдачи 3 октября 2023 года.

Оператор аэродрома: ОГУП «Аэропорт Усть-Илимск».

Класс аэродрома: Г.

Взлетно-посадочная полоса: 1 ИВПП, размер 2200x42, армобетон.

Прием воздушных судов: в светлое время суток.

Воздушное сообщение в статусе посадочной площадки МУП «Посадочная площадка Усть-Илимск» осуществляло с 2013 по 2023 год (аэропорт Усть-Илимск введен в эксплуатацию в 1980 году, исключен из Государственного реестра гражданских аэродромов и возобновил свою деятельность в статусе посадочной площадки с 2013 года, полеты не выполнялись с 2001 года). Авиаперевозчик – ООО «СиЛА».

Для посадочной площадки используется участок взлетно-посадочной полосы размером 2 200 x 42 м, покрытие армобетон. Принимаемые воздушные суда категории А, вертолеты.

В рамках действующего между Правительством Иркутской области и АО Группа «Илим» соглашения о социально-экономическом сотрудничестве за счет средств АО Группа «Илим» проведена работа по восстановлению инфраструктуры посадочной площадки города Усть-Илимска. В 2015 году установлена приводная радиостанция ПАР-10МС, предназначенная для безопасной посадки воздушных судов с помощью аэронавигационного оборудования. В 2019 году установлено ограждение по периметру посадочной площадки, возведено служебно-пассажирское здание, смонтирован стационарный фильтрующий заправочный узел.

В конце 2022 года начата процедура сертификации аэродрома Усть-Илимска. В результате проведенной экспертизы документов на соответствие аэродрома требованиям Федеральным авиационным правил, ФГУП ГПИ и НИИ «Аэропроект» и ВС МТУ Росавиация выявлен ряд несоответствий. В целях дальнейшего развития и модернизации будущего аэропорта оператором аэродрома ОГУП «Аэропорт «Усть-Илимск», совместно с АО «Группа Илим» подготовлен план мероприятий.

ОГУП «Аэропорт «Усть-Илимск» получен сертификат соответствия аэродрома от 23 июня 2023 года № ВС 20/9. Выдано свидетельство о государственной регистрации аэродрома от 3 октября 2023 года № 9/74.

Приказом ФАС России от 23 ноября 2023 года № 881/23 аэропорт внесен в реестр субъектов естественных монополий.

В рамках обязательной сертификации оператора аэродрома проведена аттестационная проверка службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов ОГУП «Аэропорт Усть-Илимск» по месту базирования на аэродроме Усть-Илимске. Получено свидетельство об аттестации на право ведения аварийно-спасательных работ от 25 апреля 2024 года № 15051. Выданный сертификат позволяет сотрудникам службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов осуществлять аварийно-спасательные работы, связанные с тушением пожаров (обеспечение 3 категории ИВПП по уровню требуемой противопожарной защиты).

Сертификация и регистрация в Государственном реестре гражданских аэродромов и вертодромов Российской Федерации позволит аэродрому Усть-Илимск принимать воздушные суда с пассажироместимостью более

20 кресел, с возможностью расширить маршрутную сеть, соединив город Усть-Илимск с другими субъектами Российской Федерации.

В таблице 8 представлена существующая маршрутная сеть посадочной площадки Усть-Илимск.

Таблица 8

Маршрутная сеть аэропорта города Усть-Илимска

Направление	Авиакомпания	Тип ВС
Иркутск – Усть-Илимск – Иркутск	СиЛА	Let L-410

Посадочные площадки Иркутской области

Кроме аэропортов на территории Иркутской области осуществляют деятельность порядка 80 посадочных площадок разных форм собственности и целей использования.

Для обеспечения транспортной доступности в труднодоступных населенных пунктах севера Иркутской области используются:

8 вертолетных посадочных площадок в Катангском районе, из них 5 используются более 30 дней в году (в селах: Непа, Преображенка, Ерема, Хамакар, Наканно) и 3 посадочные площадки, используются менее 30 дней в году (в селах: Токма, Ика, Бур);

3 вертолетные посадочные площадки в Киренском районе, используются в зимний период менее 30 дней в году (в селах: Мироново, Коршуново и поселке Визирный);

3 вертолетные посадочные площадки в Тофаларии (в селах: Алыгджер, Верхняя Гутара и деревне Нерха).

За областными медицинскими учреждениями Иркутской области закреплено 7 вертолетных посадочных площадок: ОГБУЗ «Аларская районная больница» (п. Кутулик), ОГБУЗ «Боханская районная больница» (п. Бохан), ОГБУЗ «Братская районная больница» (г. Братск), ОГБУЗ «Казачинско-Ленская районная больница» (п. Магистральный), ОГБУЗ «Железногорская районная больница» (г. Железногорск-Илимский), ОГБУЗ «Саянская районная больница» (г. Саянск), ОГБУЗ «Зиминская городская больница» (г. Зима).

Остальные посадочные площадки используются организациями для собственных нужд и выполнения необходимых задач (доставка вахтовиков, тушение лесных пожаров и др.).

Гражданской авиацией для регулярной перевозки пассажиров используется 3 посадочные площадки (Нижнеудинск, Казачинск, Железногорск).

Для поддержания регулярных пассажирских перевозок через сеть посадочных площадок Правительством Иркутской области осуществляется субсидирование части перевозок по экономически обоснованным тарифам указанных посадочных площадок.

Объем выполненных субсидированных авиаперевозок на посадочных площадках Иркутской области представлен в таблице 9.

Таблица 9

Объем выполненных субсидированных авиаперевозок на посадочных площадках Иркутской области

Направление	2020 год		2021 год		2022 год		2023 год		2024 год	
	Количество		Количество		Количество		Количество		Количество	
	рейсов	пасса- жиров	рейсов	пасса- жиров	рейсов	пасса- жиров	рейс ов	пасса- жиров	рейсо в	пасса- жиров
Казачинское	260	6 775	260	7 362	260	6 893	260	5940	230	6110
Железногорск-Илимский	-	-	65	1945	66	1 478	60	1201	60	1201
Нижнеудинск	389	2817	336	2747	350	2516	333	1917	173	4558
Всего	649	9 592	661	14 801	676	10 887	653	9058	463	11 869

Посадочная площадка Казачинск

Месторасположение: 0,9 км северо-западнее села Казачинское.

Юридическое лицо, за которым закреплена посадочная площадка: МУП «Посадочная площадка Казачинск».

Сведения об аэронавигационном паспорте: СПЗ-695, дата выдачи 28 мая 2020 года.

Владелец посадочной площадки: ООО «СиЛА».

Принимаемые воздушные суда: воздушные суда класса А.

Взлетно-посадочная полоса: 1 ИВП, размер 1600х35, асфальтобетон.

Прием воздушных судов: в светлое время суток.

Воздушное сообщение в статусе посадочной площадки осуществляет с 2020 года (аэродром исключен из Государственного реестра гражданских аэродромов Российской Федерации с 2011 года, полеты не выполнялись с 2006 года). Имеется аэровокзал, построенный в 2003 году. Площадь аэровокзала 1100 м², пропускная способность – 50 пасс./час. Требуется реконструкция аэродромной инфраструктуры. В таблице 10 представлена существующая маршрутная сеть посадочной площадки Казачинск.

Таблица 10

Маршрутная сеть посадочной площадки Казачинск

Направление	Авиакомпания	Тип ВС
Иркутск – Казачинское – Иркутск	СиЛА	Let L-410

Посадочная площадка Железногорск

Месторасположение: 10 км от города Железногорск-Илимский.

Юридическое лицо, за которым закреплена посадочная площадка: администрация Нижнеилимского муниципального района.

Сведения об аэронавигационном паспорте: СПЗ-358/п.3, дата выдачи 15 июля 2013 года.

Владелец посадочной площадки: ООО «СиЛА».

Принимаемые воздушные суда: категории А, вертолеты всех типов.

Взлетно-посадочная полоса: 1 ИВПП, размер 1398x43, асфальтобетон.

Прием воздушных судов: в светлое время суток.

Воздушное сообщение в статусе посадочной площадки осуществляет с 2013 года (аэродром исключен из Государственного реестра гражданских аэродромов Российской Федерации с 2003 года, полеты не выполнялись с 2000 года). Используется в весенне-летний период (с мая по октябрь). Требуется реконструкция аэродромной инфраструктуры.

В таблице 11 представлена существующая маршрутная сеть посадочной площадки Железногорск.

Таблица 11

Маршрутная сеть посадочной площадки Железногорск

Направление	Авиакомпания	Тип ВС
Иркутск – Железногорск-Илимский – Иркутск	СиЛА	Let L-410

Посадочная площадка Нижнеудинск

Месторасположение: 1 км восточнее от центра города Нижнеудинска.

Юридическое лицо, за которым закреплена посадочная площадка: ООО «Аэропорт «Нижнеудинск».

Сведения об аэронавигационном паспорте: дата утверждения 11 мая 2021 года, дата опубликования 5 октября 2023 года.

Владелец посадочной площадки: ООО «Аэропорт «Нижнеудинск»».

Принимаемые воздушные суда: самолеты 4 класса, вертолеты всех типов.

Взлетно-посадочная полоса: 1 ИВПП, размер 906x23, асфальтобетон.

Прием воздушных судов: в светлое время суток.

В качестве посадочной площадки осуществляет деятельность с 2018 года (аэропорт Нижнеудинск был введен в эксплуатацию в 1927 году, в мае 2022 года исключен из государственного реестра гражданских аэродромов и вертодромов РФ). Искусственная взлетно-посадочная полоса построена в 1985 году. Обслуживает перевозки в труднодоступные населенные пункты Нижнеудинского района Иркутской области.

В структуре ООО «Аэропорт «Нижнеудинск» имеются посадочные площадки в Тофаларии – Алыгджер, Нерха, Верхняя Гутара, пригодные для эксплуатации вертолетов, которые имеют важное значение по обеспечению населения труднодоступных районов Тофаларии единственным круглогодичным видом транспортного сообщения (воздушным).

Требуется реконструкция аэродромной инфраструктуры.

В таблице 12 представлена существующая маршрутная сеть посадочной площадки Нижнеудинск.

Таблица 12

Маршрутная сеть посадочной площадки Нижнеудинск

Направление	Авиакомпания	Тип ВС
Нижнеудинск – Нерха – Алыгджер – Нижнеудинск	Ангара	Ми-8
Нижнеудинск – Верхняя Гутара – Нижнеудинск	Ангара	Ми-8

РАЗДЕЛ III. АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ СФЕРЫ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ТЕРРИТОРИИ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

Низкая плотность населения и суровые климатические условия Иркутской области диктуют высокую затратность реализации мер по увеличению авиационной подвижности населения районов региона. Для большинства населенных пунктов Иркутской области гражданская авиация – единственный вид транспорта круглогодичного действия, который играет важнейшую роль в обеспечении транспортной доступности отдаленных районов Иркутской области.

Субсидирование авиаперевозок неразрывно связано с авиационной подвижностью населения. Коэффициент авиационной подвижности населения характеризует среднее количество авиаперелетов, совершаемых одним жителем региона, и определяется как отношение количества отправленных пассажиров из аэропортов к численности населения.

Фактический коэффициент авиационной подвижности прилагается (приложение 2).

Динамика пассажиропотока аэропортов Иркутской области представлена в таблице 13.

Таблица 13

Динамика пассажиропотока аэропортов Иркутской области

Наименование аэропорта	Количество обслуженных пассажиров (в чел.)					
	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год
Иркутск	2 463 384	1 369 291	2 214 436	2 632 834	3 787 498	3 934 612
Братск	172 039	109 800	136 530	219 757	247 871	254 870
Усть-Кут	86 564	47 587	25 142	82 087	106 744	149 052
Киренск	30 074	18 742	23 206	35 623	34 850	37 347

Бодайбо	63 772	54 458	72 670	78 937	86 092	93 933
Мама	8 002	7 210	8 435	8 746	8 606	8 456
Ербогачен	8 692	6 947	5 877	9 270	8 655	8 322
Усть-Илимск*	-	-	-	-	6 824	5 880
Всего	2 838 233	1 619 726	2 486 296	3 067 254	4 287 140	4 492 472
Динамика пассажиропотока, %	+ 11,1 %	- 42,9%	+53,5%	+23,3%	+39,77%	+4,7%

* аэропорт Усть-Илимск внесен в реестр субъектов естественных монополий 23 ноября 2023 года (приказ ФАС России № 881/23)

Из представленной таблицы следует, пассажиропоток Иркутской области, несмотря на прошедшую пандемию и меры санкционного давления, имеет устойчивую динамику роста, что свидетельствует об осуществлении региональных перевозок, в том числе по туристическим направлениям.

Город Байкальск круглогодично посещают около 400 тысяч туристов в год, музей Тальцы (поселок Тальцы, расположенный в 47 км от города Иркутска) ежегодно посещают 250 тысяч человек, поселок Листвянка Иркутского района ежегодно посещают 1,1 миллионов человек.

К 2036 году планируется увеличить приток туристов в Иркутскую область до 3,6 миллионов человек, что в два раза больше, чем в текущем году (в 2023 году -1,7 миллионов человек). Это связано с реализацией в ближайшие годы крупных туристических проектов «Пять морей и озеро Байкал», «Байкальская слобода», «Ворота Байкала», в том числе в рамках реализации программы социально-экономического развития Байкальского муниципального образования до 2040 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2022 года № 4344-р.

Кроме того, на территории региона наблюдается рост экономической активности, идет реализация крупных и средних инвестиционных проектов, запуски новых промышленных объектов и производственных комплексов.

На базе аэропорта Иркутск успешно развивается хаб авиакомпании «S7» – крупнейшего частного перевозчика России. Авиакомпания активно развивает межрегиональные перевозки, минуя московский авиаузел, что делает авиаперевозки оптимальными и более доступными. Это прямые рейсы в города: Новосибирск, Красноярск, Санкт-Петербург, Владивосток и другие города. Базирующиеся в аэропорту Иркутск авиакомпании «ИрАэро» и «Ангара» также вносят значительный вклад в перевозки как внутри области, так и в другие регионы.

Таким образом, в настоящее время наблюдается системный рост пассажиропотока через аэропорт Иркутск, который по прогнозу на 2025 год составит более 4 миллионов пассажиров.

Для сферы местных пассажирских воздушных перевозок Иркутской области характерно:

невысокая интенсивность пассажиропотоков, обусловленная низкой плотностью населения и состоянием его платежеспособности, а также высокая себестоимость авиаперевозок вследствие значительных удельных затрат на

содержание аэродромной сети и использования воздушных судов малой вместимости.

Основная доля пассажирских перевозок по внутрирегиональным направлениями в настоящее время приходится на 3 авиакомпании: АО «Авиакомпания «Ангара», АО Авиакомпания «ИрАэро», ООО «Сибирская Легкая Авиация».

Региональные и местные авиакомпании, как правило, эксплуатируют воздушные суда 3-4 класса: Ан-2, Ан-24, Ан-26, Ан-28, Як-40, Л-410, Ми-8, осуществляя полеты внутри Сибирского федерального округа и в области. Почти все Ан-2, АН-24, АН-26, АН-28, Як-40 выработали или дорабатывают свой многократно продленный ресурс. Приобрести современную авиатехнику региональные и местные авиакомпании не могут ввиду отсутствия требуемых типов ВС на российском рынке, либо из-за высоких цен (особенно на технику иностранного производства), в связи с чем используемый парк воздушных судов в настоящее время не способен в полной мере выполнять задачи по повышению транспортной доступности для населения.

В соответствии с поручением Президента Российской Федерации (Пр-616 от 30 марта 2024 года) к 2030 году необходимо увеличить авиационную подвижность населения не менее чем на 50 процентов по сравнению с 2023 годом.

Одним из основных решений данной проблемы является субсидирование регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом местными авиалиниями.

Субсидирование регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом местными авиалиниями

В рамках реализации Государственной программы Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» предусмотрены меры государственного регулирования и объемы финансирования, указанные в таблице 14.

Таблица 14

Распределение объемов финансирования на мероприятия Государственной программы Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области»

Наименование мероприятия	Объем финансирования (в тыс. руб.)			
	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
Возмещение недополученных доходов, связанных с оказанием услуг по пассажирским	471 230,3	651 024,5	-	-

перевозкам воздушным транспортом местными авиалиниями				
Оказана услуга по пассажирским перевозкам воздушным транспортом местными авиалиниями	-	-	707 110,1	550 000,0
Создание условий для бесперебойного гарантированного транспортного сообщения населенных пунктов с районными центрами Иркутской области, в т.ч:	61 039,07	73 095,1	-	-
- предоставление субсидий местным бюджетам на компенсацию расходов по перевозке пассажиров, грузов, необходимых для жизнеобеспечения населения, авиационным транспортом	57 718,0	69 242,3	-	-
- предоставление субсидий местным бюджетам на компенсацию расходов по перевозке грузов, необходимых для жизнеобеспечения населения, автомобильным транспортом	3 321,07	3 852,8	-	-
Оказана услуга по перевозке пассажиров, грузов, необходимых для жизнеобеспечения населения, авиационным транспортом	-	-	72 641,9	93 508,8
Оказана услуга по перевозке грузов, необходимых для жизнеобеспечения населения, автомобильным транспортом	-	-	5 114,4	5 370,1

Предоставление субсидий авиаперевозчикам осуществляется в соответствии с Положением о предоставлении субсидий из областного бюджета в целях возмещения недополученных доходов, связанных с оказанием услуг по пассажирским перевозкам водным, пригородным железнодорожным транспортом, а также воздушным транспортом местными

авиалиниями, утвержденным постановлением Правительства Иркутской области от 22 марта 2010 года № 41-пп (далее – Положение).

Объем предоставленных субсидий в разрезе авиаперевозчиков представлен в таблице 15.

Таблица 15

Распределение объемов субсидий авиаперевозчикам

Наименование авиаперевозчика	Объем финансирования (в тыс. руб.)		
	2022 год	2023 год	2024 год
АО «Авиакомпания «Ангара»	200 984,4	196 599,3	201 110,1
АО Авиакомпания «ИрАэро»	-	36 872,1	91 893,6
ООО «Сибирская Легкая Авиация»	270 245,9	417 553,1	409 571,8

Положением не предусматривается разделение пассажиропотока на категории «местное население» и иные категории пассажиров, осуществляющих перелет (вахтовые работники, туристы, сотрудники организаций и предприятий, пребывающие в командировке).

В связи с чем, расчет экономически обоснованного тарифа осуществляется службой по тарифам Иркутской области в общем порядке.

Вместе с тем механизм субсидирования введен в регионе в целях обеспечения организации транспортного обслуживания воздушным транспортом прежде всего местного населения, предусматривающий снижение стоимости авиабилета, исходя из роста реальной заработной платы и благосостояния граждан.

Подобный подход систематически приводит к ситуациям, когда местное население не имеет возможности приобрести авиабилеты в связи с их отсутствием. Местные жители неоднократно сталкиваются с ситуацией, когда авиабилеты распроданы на несколько месяцев вперед. Подобные ситуации могут повлечь за собой развитие социальной напряженности среди местного населения.

В соответствии с пунктом 2¹ Положения министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области ежегодно формирует Перечень пассажирских маршрутов водного, пригородного железнодорожного, а также воздушного транспорта, при работе на которых у соответствующих юридических лиц, индивидуальных предпринимателей возникнут недополученные доходы (сумма расходов, понесенных от осуществления регулярных пассажирских перевозок, превысит сумму доходов, полученных от осуществления таких перевозок) в случае государственного регулирования тарифов на пассажирские перевозки.

Количество субсидируемых маршрутов в разрезе по годам и перечень субсидируемых маршрутов в разрезе авиаперевозчиков представлены в таблицах 16, 17.

Таблица 16

Количество субсидируемых маршрутов (в разрезе по годам)

	2022 год	2023 год	2024 год
Количество субсидируемых маршрутов в соответствии с утвержденным перечнем маршрутов	14	16	17

Таблица 17

Перечень субсидируемых маршрутов (в разрезе авиаперевозчиков)

Наименование авиаперевозчика	Наименование субсидируемых маршрутов			
	2022 год	2023 год		2024 год
		до 01.04.2023	после 01.04.2023	
АО «Авиакомпания «Ангара»	8	8	7	7
АО Авиакомпания «ИрАэро»	-	-	1	1
ООО «Сибирская Легкая Авиация»	4	3		3

Критерии включения маршрута в перечень субсидируемых маршрутов не установлены. В настоящее время основными критериями отнесения того или иного маршрута к субсидируемому являются:

исторически сложившаяся практика полетов авиаперевозчиками;
 обращения граждан и администраций муниципальных образований Иркутской области в части оказания содействия в субсидировании маршрута в целях снижения стоимости билета;

желание исключить ситуации, которые могут повлечь за собой развитие социальной напряженности среди местного населения в следствие отмены субсидии.

При этом некоторые субсидируемые маршруты имеют альтернативные способы транспортной доступности (автомобильный, железнодорожный).

В рамках Государственной программы Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» постановлением Правительства Иркутской области от 4 мая 2016 года № 261-пп утверждено Положение о предоставлении субсидий из областного бюджета местным бюджетам на компенсацию расходов по перевозке пассажиров, грузов,

необходимых для жизнеобеспечения населения, авиационным и автомобильным транспортом.

По результатам распределения между муниципальными образованиями Иркутской области субсидий на компенсацию транспортных услуг по перевозке пассажиров, грузов, необходимых для жизнеобеспечения населения авиационным и автомобильным транспортом, субсидия предоставляется муниципальному образованию «Нижнеудинский район», где проживают коренные малочисленные народы Иркутской области – тофалары.

Воздушное сообщение осуществляется по двум маршрутам:

Нижнеудинск – Алыгджер – Нерха – Нижнеудинск;

Нижнеудинск – Верхняя Гутара – Нижнеудинск.

Объемы субсидии, предусмотренной на компенсацию расходов по перевозке пассажиров, грузов, необходимых для жизнеобеспечения населения авиационным транспортом, муниципальному образованию «Нижнеудинский район», представлены в таблице 18.

Таблица 18

Объемы субсидии, предусмотренной на компенсацию расходов по перевозке пассажиров, грузов, необходимых для жизнеобеспечения населения авиационным транспортом, муниципальному образованию «Нижнеудинский район»

Год предоставления субсидии	Количество выполненных рейсов	Объемы субсидии (в тыс. руб.)
2022	192	57 718,0
2023	168	69 242,3
2024	157	75 641,9

Выводы.

Достижение показателей по развитию субсидируемых авиаперевозок на территории Иркутской области представляет собой социально значимую задачу обеспечения необходимого уровня транспортной доступности в отдаленных районах Иркутской области, направленную на удовлетворение потребностей населения Иркутской области в регулярных пассажирских перевозках воздушным транспортом местными авиалиниями и выполнение спектра авиационных работ в интересах отраслей экономики.

Вместе с тем анализ субсидированных регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом местными авиалиниями выявил ряд особенностей, препятствующих развитию авиаперевозок, повышению мобильности граждан.

К ним относится существующий в настоящее время подход к субсидированию авиаперевозок, который приводит к ситуациям, когда местное население не имеет возможности приобрести авиабилеты в связи с их

отсутствием, что может повлечь за собой развитие социальной напряженности среди местного населения.

Кроме того, отсутствие в настоящее время критериев включения того или иного маршрута в перечень субсидируемых маршрутов приводит к избыточному субсидированию маршрутов, имеющих альтернативные способы транспортной доступности (автомобильный, железнодорожный), что влечет неэффективное перераспределение бюджетных средств.

Выходом из сложившейся ситуации является введение на территории Иркутской области специального тарифа на регулярную перевозку пассажиров воздушным транспортом на местных авиалиниях и установление системы ранжирования для определения перечня субсидируемых маршрутов.

Одним из факторов наиболее сдерживающим авиационную подвижность граждан является устаревшая инфраструктура аэропортов и посадочных площадок, требующая капитального ремонта и строительства новых аэровокзальных комплексов.

В этой связи необходим комплексный подход к решению данной задачи, включающий в себя совершенствование системы субсидирования авиаперевозок, финансирование мероприятий по реконструкции и строительству аэропортовой инфраструктуры с применением механизма государственно-частного партнерства.

В свою очередь развитие аэропортовой сети позволит увеличить объемы перевозок авиапассажиров и грузов, повысить уровень безопасности авиаперевозок, увеличить авиационную подвижность населения.

Для решения этих задач необходимо повысить эффективность участия в этом процессе исполнительных органов государственной власти Иркутской области, органов местного самоуправления муниципальных образований Иркутской области.

РАЗДЕЛ IV. РАЗВИТИЕ СУБСИДИРУЕМЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

Механизмы реализации Концепции

Механизмами реализации Концепции являются:

устранение административных барьеров, препятствующих развитию инфраструктуры местных воздушных линий на территории Иркутской области;

повышение эффективности взаимодействия органов государственной власти и бизнес-сообщества при реализации мероприятий, направленных на выработку инвестиционных приоритетов, гармонизацию инвестиционных проектов с планами социально-экономического и территориального развития муниципальных образований;

создание благоприятных условий для развития и функционирования местных воздушных линий на территории Иркутской области;

подготовка предложений по реформированию воздушного

законодательства Российской Федерации;
подготовка предложений по совершенствованию системы
субсидирования авиаперевозок.

Основные инструменты реализации Концепции

Наиболее эффективным способом достижения заданных показателей развития местной авиации является технически и экономически обоснованный взаимоувязанный комплекс мероприятий развития отрасли, разработанный с учетом программ Иркутской области по всем направлениям развития.

Основными инструментами реализации Концепции являются:

мероприятия по формированию инфраструктуры местной авиации;
мероприятия по нормативно-правовому обеспечению механизмов субсидирования авиаперевозок по внутренним авиалиниям и между регионами;

подготовка законодательных инициатив, направленных на упрощение процедур ввода в эксплуатацию объектов воздушного транспорта;

мероприятия по обеспечению безопасности местной авиации;

мероприятия по обмену информацией о развитии местной авиации в Иркутской области между органами государственной власти и населением;

мероприятия по реализации инвестиционных проектов по развитию местной авиации в муниципальных образованиях с участием исполнительных органов государственной власти Иркутской области, администрациями муниципальных образований и субъектов гражданской авиации;

мероприятия по созданию рабочих групп в указанной сфере, проведение консультаций, совещаний в рамках рабочих групп.

Базовые критерии реализации Концепции

В целях получения ожидаемых результатов реализации Концепции предлагается установить определенные критерии, по которым рассматривается приоритетность проведения мероприятий по развитию территорий в целях повышения авиационной подвижности населения.

Критерии первой очереди – исполнение правовых актов, поручений Президента Российской Федерации.

Критерии второй очереди:

труднодоступные территории – территории, где постоянно или на сезонной основе нет устойчивого наземного транспортного сообщения;

удаленные территории – расстояние по круглогодично функционирующим автомобильным дорогам общего пользования до административного центра субъекта превышает 700 км для твердого покрытия;

перспективные территории, включающие наличие значимого туристического потенциала с существующей инфраструктурой обслуживания.

Данные критерии целесообразно соотнести с установлением собственника объекта:

- региональная собственность;
- муниципальная собственность;
- федеральная собственность;
- частная собственность.

В качестве основного показателя Концепции предлагается базовый показатель авиационной подвижности с целью выполнения Поручения Президента Российской Федерации В.В. Путина к 2030 году увеличить авиационную подвижность населения не менее чем на 50 процентов по сравнению с 2023 годом. К 2030 году необходимо достичь показатель 1,38.

Прогноз прилагается (приложение 2).

РАЗДЕЛ V. ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕПЦИИ

В целях формирования комплексного подхода к удовлетворению потребностей населения Иркутской области в воздушных перевозках, развитию благоприятных условий расширения устойчивых транспортных связей, модернизации объектов авиатранспортной инфраструктуры, повышения эффективности участия в этом процессе исполнительных органов государственной власти Иркутской области, органов местного самоуправления муниципальных образований Иркутской области основными задачами реализации концепции являются:

реконструкция (строительство) аэропортовой инфраструктуры и посадочных площадок;

совершенствование системы субсидирования авиаперевозок, введение механизма специального тарифа на регулярную перевозку пассажиров воздушным транспортом на местных авиалиниях;

обеспечение быстрого, надежного транспортного сообщения аэропортов местных воздушных линий на территории Иркутской области, а также возможность налаживания транспортного сообщения с определенными субъектами Российской Федерации;

улучшение транспортного обслуживания авиапассажиров;

выработка совместных решений по развитию сети аэропортов и посадочных площадок с федеральными и региональными органами власти, администрациями муниципальных образований Иркутской области, авиакомпаниями и операторами аэродромов;

модернизация аэропортовых комплексов, обновление основных средств, технических средств досмотра, аэродромной техники;

создание условий обеспечения удобных стыковок рейсов для потребителей авиатранспортных услуг по избираемым направлениям авиаперевозок;

создание благоприятных условий для деятельности аэропортов местных воздушных линий, способствующих увеличению объемов перевозок

авиапассажиров, грузов, повышению уровня безопасности авиаперевозок по местным и региональным воздушным линиям;

резервирование земель, обеспечивающих перспективное развитие аэропортов местных воздушных линий в соответствии с их генеральными планами;

создание инфраструктуры по регистрации пассажиров, обработке багажа и доставки пассажиров современными видами транспорта;

выполнение обязательного перечня работ по прохождению необходимых процедур сертификации и лицензирования по всем видам авиационной и аэропортовой деятельности.

Реализация Концепции позволит достичь:

повышения транспортной доступности для населения, повышение подвижности населения;

создания привлекательных условий субъектам малого и среднего бизнеса для развития местной авиации на территории Иркутской области, в том числе в сельской местности;

увеличения количества самолетных и вертолетных посадочных площадок, задействованных в сфере гражданской и санитарной авиации;

определения механизмов поддержки региональных аэродромов, в том числе путем включения в федеральные и областные государственные программы, оптимизации административно-управленческих расходов;

упрощения процедуры сертификации региональных аэропортов с низкой интенсивностью полетов;

создания привлекательных условий для бизнеса в сфере эксплуатации, технического обслуживания и ремонта авиационных систем.

ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ
МАРШРУТНАЯ СЕТЬ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ
И ИЗОБРАЖЕНИЯ:

НЕДОСТУПНЫЕ
НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ:

- Недоступны круглогодично
- ⊖ Недоступны в межсезонье и в межбушваровский период
- ⊕ Недоступны в межсезонье

МАРШРУТЫ:

- Самолетный (шестиполосный)
- Самолетный (двухполосный) (перевод на самолеты произвольный)
- Визовые (двухполосный)

СИМВОЛЫ:

- ✈ Аэропорты
- ✈ Аэропорты (закрытые)
- ✈ Аэропорты (планируемые)

Прогноз авиационной подвижности населения на территории Иркутской области в разрезе аэропортов на территории
Иркутской области

Наименование аэропорта	Коэффициент авиационной подвижности												
	Фактические значения							Прогнозные значения					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Бодайбо	1,66	1,84	1,56	2,12	2,82	3,35	3,56	3,77	3,98	4,19	4,40	4,61	5,03
Братск	0,26	0,33	0,21	0,32	0,42	0,47	0,50	0,53	0,56	0,59	0,62	0,65	0,71
Ербогачен	1,48	1,39	1,13	1,38	1,59	1,50	1,59	1,68	1,78	1,87	1,96	2,06	2,24
Иркутск	1,15	1,27	0,70	1,07	1,32	1,89	2,01	2,13	2,25	2,37	2,49	2,60	2,84
Киренск	1,05	0,95	0,62	1,00	1,26	1,21	1,29	1,36	1,44	1,51	1,59	1,66	1,81
Мама	1,11	1,05	0,92	1,20	1,37	1,35	1,44	1,52	1,61	1,69	1,78	1,86	2,03
Усть-Кут	1,05	0,89	0,56	0,57	0,96	1,26	1,34	1,42	1,50	1,58	1,65	1,73	1,89
Усть-Илимск	-	-	-	-	-	0,06	0,04	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,09
В целом по аэропортам территории Иркутской области	0,55	0,61	0,35	0,52	0,66	0,92	0,97	0,95	1,02	1,10	1,17	1,25	1,38