

Иркутская региональная авиация застряла в позапрошлом веке

Ситуация с региональной авиацией в Иркутской области все более напоминает конец XIX века: что-то куда-то иногда летает, но порядка нет, самолетов нет, аэропортов нет, и в целом все плохо.

Когда-то советское государство прилагало максимум усилия для того, чтобы региональная авиация если не процветала, то как минимум нормально функционировала. Аэропорты были в каждом райцентре и крупном селе. Местная авиация работала на доставке людей и продуктов в отдаленные районы, на северном завозе, на обеспечении вахтовых поселков.

С крушением Советского Союза проблемы региональной авиации начали расти, как снежный ком. Это был естественный переход к капиталистическим отношениям. В советское время вся авиация и аэропорты просто финансировались из бюджета без расчета эффективности ее работы. После того, как эти расходы легли на и без того тощие региональные бюджеты, они начали финансироваться по остаточному принципу и были обречены.



Результат стал заметен уже через несколько лет дикого российского капитализма. Отдаленные аэропорты в лучшем случае «замораживались», ставились на охрану и прекращали работу. В худшем - просто исчезали.

Особенно негативно эти процессы повлияли на Иркутскую область, в которой наблюдается большая дифференциация как по географическому и климатическому признакам, так и по доходам населения - от благополучного Иркутска и Братска до буквально забытых на краю цивилизации Ербогачена и Катанги. Многие районы балансируют на грани выживания из-за нерегулярного авиасообщения.

Отсутствие нормального авиационного сообщения с районами Иркутской области больно бьет и по амбициозным планам регионального правительства по развитию туризма. Мало кто из туристов увлечен идеей трястись шесть часов на маршрутке по пути на Ольхон, с туманной перспективой простоять сутки в

очереди на паром. В мире найдется не одна сотня тысяч людей, готовых заплатить и с комфортом прилететь на остров на самолете. Для этого дело за малым - за аэропортом и самолетами.



Мы уже не говорим о туристическом потенциале других районов Иркутской области - из того же Бодайбо с его золотоискательской аурой можно сделать настоящую международную туристическую Мекку, аналогичную канадскому Уайтхорсу в районе Юконской «золотой лихорадки». Не хватает только политической воли... и транспорта.

Кто виноват

Ситуация на самом деле парадоксальная и даже глупая. Авиационный транспорт по определению не может быть убыточным, так как тарифы на него должны регулироваться рыночными отношениями.

Безусловно, есть районы, находящиеся на особом положении (как, например, Тофалария). Рейсы в такие районы должны дотироваться государством. Однако «золотое» Бодайбо, например, вполне способно оплачивать достаточно высокие цены на авиаперевозки. Мы уже не говорим о районах нефте- и газодобычи, остро нуждающихся в авиатранспорте.

Однако камень преткновения заключается в том, что именно в Иркутской области аэропорты по большей части находятся в собственности правительства Иркутской области. С одной стороны, это позволяет хоть как-то поддерживать их жизнь за счет бюджета. Однако чиновники в принципе не заинтересованы в развитии аэропортов и региональной авиации, потому что им лично от этого ни жарко ни холодно.

Ситуация могла бы измениться при губернаторе Сергее Ероценко, который является крупным региональным предпринимателем в сфере транспортных услуг и туризма. Именно Ероценко пытался сдвинуть с мертвой точки проблему иркутских аэропортов и перевести ее в естественное русло - то есть передать в частные руки. Безусловно, в этом можно было найти элемент коррупции, так как частные руки были именно руками семьи Ероценко. Но в случае успеха регион получил бы мощный современный аэропорт.



Однако Ерощенко ушел, не успев довести начатое до логического конца, и история вернулась на прежние рельсы.

Очевидно, что упрекать губернаторов и депутатов в том, что региональная авиация не процветает, трудно. Конечно, в этом есть их прямая вина - но, как уже было сказано, у них нет никакой мотивации делать аэропорты и авиаперевозки прибыльными. Они не предприниматели.

Ситуацию не так давно четко описал депутат Заксобрания Иркутской области Дмитрий Тютрин в статье [«Иркутская транспортная недоступность»](#). Он рассказал, что в Иркутской области 250 населённых пунктов не имеют круглогодичного транспортного сообщения. Люди вынуждены добираться до Иркутска и Братска на маршрутных такси, проводя в дороге зачастую почти сутки. Это естественным образом приводит к сокращению населения в районах.



До некоторых населенных пунктов, в частности до Мама, можно добраться только по зимнику. Очевидно, что это крайне негативно сказывается и на развитии региона, и на его экономике. Именно в северных районах находятся крупные и перспективные месторождения полезных ископаемых, которые не осваиваются в первую очередь из-за отсутствия транспорта.

Такой же точки зрения придерживается и глава бюджетного комитета Заксобрания [Наталья Дикусарова](#). По ее словам, если в советские времена в Иркутской области было более 50 малых аэропортов, то сейчас их не больше десятка. Состояние многих, мягко говоря, далеко от идеального. Из-за неразвитой сети малых аэропортов страдают авиакомпании, базирующиеся на территории региона, некомфортно и пассажирам.

Что делать

А как в других регионах?

Можно сравнить Иркутскую область с соседним Красноярским краем, который находится в еще более сложных географических и климатических условиях. Край протянулся, если считать Хакасию, практически от южной границы России и до Заполярья.

Тем не менее, в Красноярском крае удалось сохранить и региональную авиацию, и действующие аэропорты даже в отдаленных северных районах. Именно это позволило, к примеру, начать создание полигона для испытания баллистических ракет в отдаленном поселке Северо-Енисейский, который вполне сравним с иркутским Ербогаченом по расстоянию от региональной столицы. Именно наличие действующего аэродрома поддерживает на плаву уникальный город-музей Енисейск.

И конечно же, нельзя не сказать про красноярские аэропорты Емельяново и Черемшанка.



Автор: Ольга Новикова
Фото из альбома
**"Красноярск.
Аэропорт
Емельяново"** ©
Фотобанк "RuBabr"

Аэропорт Емельяново долгое время находился в состоянии ничуть не лучше, чем аэропорт Иркутск. Проект его превращения в крупный грузопассажирский хаб, широко рекламировавшийся в начале нулевых при губернаторе Александре Хлопонине, провалился. Проблема заключалась в первую очередь в слабой заинтересованности собственника аэропорта, правительства Красноярского края, в его развитии.

Однако в 2015 году аэропорт перешел в частные руки. Всего три года понадобилось для того, чтобы превратить его в один из лучших аэропортов России, федеральный аэропорт класса «А» и лидера по объёму выполняемых международных грузовых рейсов.

Одновременно был решен вопрос и с региональными перевозками. Аэропорт Черемшанка был объединено с аэропортом Емельяново и ориентирован на масштабное развитие транспортной доступности всех районов Красноярского края. Сейчас из Черемшанки совершаются постоянные рейсы в Абакан, Байkit, Барнаул, Богучаны, Ванавара, Кодинск, Мотыгино, Норильск, Ноябрьск, Таксимо, Тура, Усть-Кут, Шушенское, Ярцево.



Автор: Ольга Новикова
Фото из альбома
**"Красноярск.
Аэропорт
Емельяново"** ©
Фотобанк "RuBabr"

Очевидно, что и у правительства Иркутской области варианта только два: либо продолжать называть разваливающийся сарай «Международным аэропортом Иркутск», сохранять за Иркутском звание «города падающих самолетов» и издеваться над населением отдаленных регионов, либо решить проблему раз и навсегда цивилизованным путем - передав аэропорты в частные руки. У собственника аэропорта будет прямой стимул к его развитию - через масштабные инвестиции и здоровую конкуренцию.

Как и в вопросе энергетики, собственность государства на транспорт приводит только к его деградации. Чудес не бывает, экономика - это не цирковые фокусы. Она подчиняется строгим законам. Только в тех странах, где имеется конкуренция на рынке транспорта, есть и сам транспорт.

Автор: Максим Бакулев © Babr24 ТРАНСПОРТ, РАССЛЕДОВАНИЯ, ЭКОНОМИКА И БИЗНЕС, ИРКУТСК 👁 40502
28.12.2020, 10:23 🔄 1284

URL: <https://babr24.com/?ADE=208765> Bytes: 9085 / 8082 Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:
irkbabr24@gmail.com



Автор текста: **Максим Бакулев**, политический обозреватель.

На сайте опубликовано **3436** текстов этого автора.

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)