

# Подарок на столетие: будет ли в Иркутске новый аэропорт?

Иркутский аэропорт – притча во языцех для иркутской действительности. Обсуждения необходимости строительства нового авиаузла для областной столицы длятся с 60-х годов прошлого века. Причин признания этой острой необходимости десятки, но в противовес им стоят сотни аргументов о невозможности этого строительства.

И каждый раз, когда на горизонте появляются утверждения об очередном прорыве в буксующей теме, ответов на тревожащие зрителей вопросы не становится больше.

*Быть или не быть иркутскому аэропорту вне города – пытаемся разобраться вместе. Но спойлер: однозначного ответа все еще нет.*



## Зачем Иркутску новый аэропорт?

Утверждение о том, что аэропорт необходимо выносить за пределы Иркутска, слышал едва ли не каждый житель Иркутской области. Но аргументированно объяснить, с чем связана эта острая необходимость, зачастую не могут даже посвященные в тему слушатели.

А на самом деле, ответ далек от общих фраз вроде «*чтобы был*» или «*потому что так принято*».

Действительно, в подавляющем большинстве крупных городов воздушные гавани унесены вдаль от города. В первую очередь, это, конечно, способ обезопасить горожан на случай чрезвычайных ситуаций. И кому как не Иркутску понимать эту, казалось бы, аксиому. Ведь недаром город Иркутск недобро прозвали «городом падающих самолетов». Падающих буквально на головы горожанам: на жилые дома и социальные объекты.

Каждая трагедия упавшего самолета для Иркутска – тяжелая страница истории, написанная кровью десятков пострадавших.



Кадры с места падения  
самолета Ан-124  
«Руслан» 6 декабря  
1997 года

Кроме того, необходимость переноса иркутского аэропорта в целях безопасности воздушных путешествий заключается не только в удалении пути следования многотонных воздушных судов от жилых домов и промышленных объектов, но и в упрощении способа навигации для самих пилотов.

Дело в том, что расположенный едва ли не в самом сердце Иркутска аэропорт находится непростительно близко к побережью реки Ангары, что зачастую снижает видимость. Река, знаете ли, парит. И как бы ни звучал каламбур, парить железной птице над создающейся туманностью реки просто-напросто опасно. Отсюда и частые задержки и даже вовсе отмены рейсов: «благодаря» географии иркутского аэропорта погодные условия в зоне его прилета несколько чаще, чем возможно, оказываются нелетными.

В пользу переноса аэропорта говорит и комфортность проживания в самом Иркутске. Жители районов, примыкающих к воздушной гавани, неоднократно отмечали оглушительный гул от идущих на посадку и взлет самолетов. И даже несмотря на то, что ко всему можно привыкнуть, факт остается фактом: постоянное воздействие такого рода шума на слух человека оказывает негативное воздействие на здоровье. Кого-то преследуют мигрени, у кого-то ухудшается слух.



Для справки: иркутский аэропорт построен в 1925 году (кадр 1950 года)

И конечно, нельзя забывать о необходимости расширения и модернизации самого аэропорта. Переориентация на восток, расширение внутреннего туризма и рост промышленного потенциала Дальнего Востока и Сибири неминуемо привели к долгосрочной тенденции роста пассажиропотока иркутской воздушной гавани.

Для справки: в 2022 году аэропорт принял 2,5 миллиона пассажиров, в 2023 году 3,7 миллиона. По самым скромным прогнозам, в 2024 году будет побит рекорд в 4 миллиона. Маленькое здание и скромная полоса в 3,5 километра не справляются с такими объемами.

И это снова напрямую влияет на комфорт и безопасность уже пассажиров иркутского аэропорта.

Как следствие, причин «за» перенос аэропорта набегает немало. И вот без малого полвека аэропорт пытаются перенести. Пока без видимого прогресса в решении многочисленных проблем.

### **Место есть, а деньги будут?**

Проект нового аэропорта покочевал по региону немало. Так, в нулевых годах, когда начали разрабатываться первые проектно-сметные документации для нового авиаузла региона, рассматривалось сразу четыре локации.

Аэропорт «примеряли» в поселок Усть-Ордынский и в деревню Позднякова (направления в сторону Качугского тракта), на месте военного аэродрома «Белая» (недалеко от города Усолья-Сибирского) и даже недалеко от Ангарска, в районе поселков Савватеевка и Новоодинск.

По результатам проведенных осмотров и замеров территорий остановились на варианте вблизи деревни

Позднякова: около Ангарска уже работала корпорация «Иркут» (ныне ПАО «Яковлев») по тестированию своих воздушных судов, в «Белой» возникали существенные сложности по согласованию земли в министерстве обороны, а Усть-Ордынский сочли просто далековатым от Иркутска (расстояние составляет около 71 километра).



Затем была многолетняя чехарда с проектными изысканиями, сменами губернаторов и министров. Проект строительства аэропорта год за годом словно заваливался за шкаф более важных в конкретный период времени дел.

И наконец в 2022 утвердились окончательно: аэропорту быть в поселке Поздняково. Площадку согласовали в Минобороны, началась работа по проведению необходимых расчетов.

Отметим: проект будет создаваться с нуля. Все наработки прошлых десятилетий (а последняя осязаемая попытка претворить идею нового аэропорта в жизнь датируется аж 2009 годом) канули в лету ввиду смены технических нормативов к возводимому зданию и взлетно-посадочной полосе.

Новый Иркутский аэропорт должен стать современным, способным отвечать растущему пассажиропотоку. И эта игрушка совсем недешевая.

Так, в середине июля 2024 года федеральные СМИ со ссылкой на правительство Иркутской области объявили, что строительство аэропорта обойдется приблизительно в 200 миллиардов рублей. И разумеется, таких средств у собственника – региона – нет.

Для сравнения: бюджет всей Иркутской области на 2024 год составил 270,6 миллиарда рублей в части доходов. Запланированные расходы (без бремени такого крупного проекта как аэропорт) – 299 миллиардов.

И даже понимая, что строительство будет производиться в течение нескольких лет (эксперты утверждают, что вполне реальный срок от пяти до восьми лет), у регионального бюджета нет возможности выделить такие суммы.

А это означает, что нужен инвестор. И вполне вероятно, смена собственника организации.

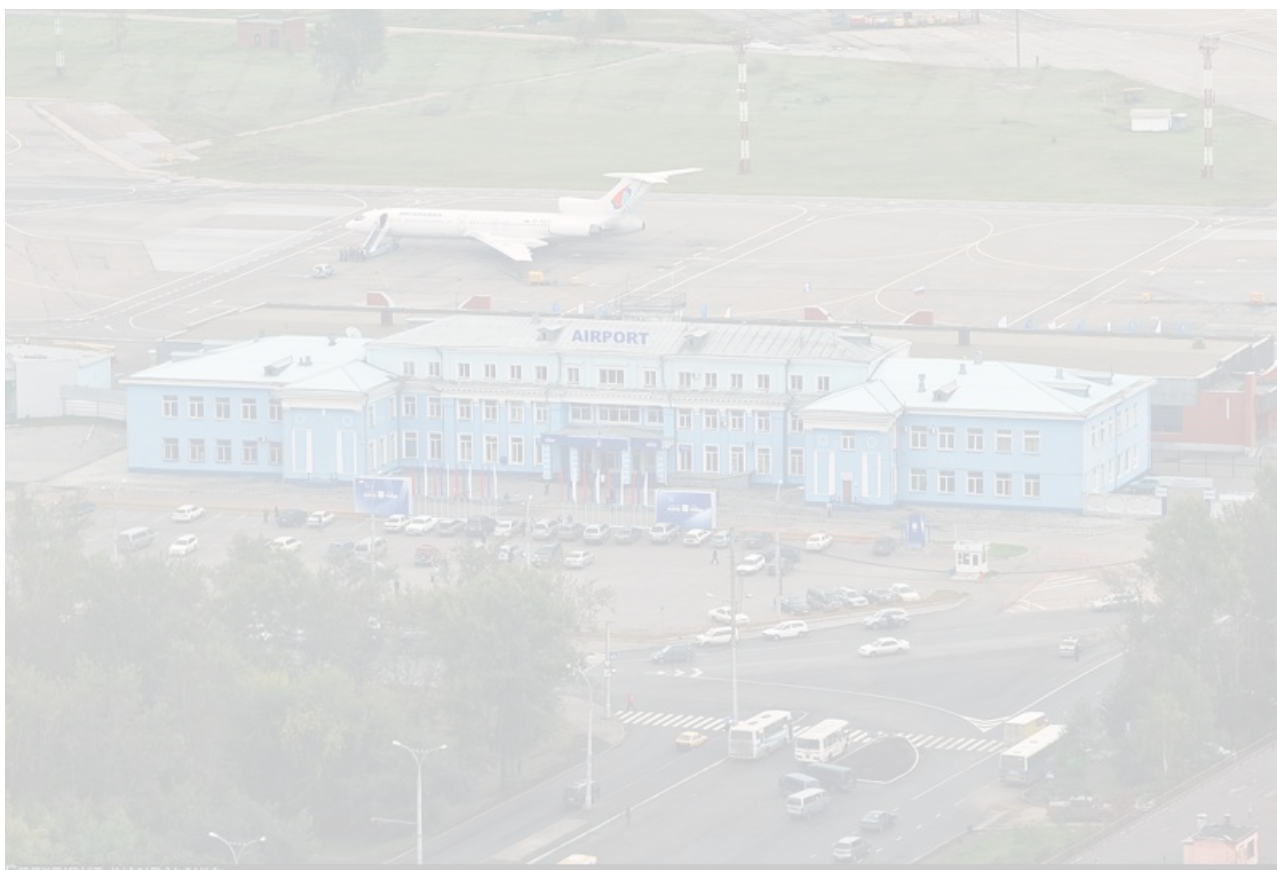
### **Вся надежда на «Ростех»?**

После оглашения стоимости проекта нового аэропорта весьма убедительно начали звучать предположения о передаче аэропорта в федеральную собственность под оперативное управление госкорпорации «Ростех».

Однако госкорпорация не подтвердила проработку подобной стратегии. Оно и понятно: в случае получения актива такого масштаба «Ростех» берет на себя серьезные и финансово ощутимые обязательства, брать которые, откровенно говоря, корпорация не любит.

Ведь в перспективе 5-10 лет, пока на новый аэропорт будет разрабатываться проект, проходить экспертизы и запускаться процесс строительства, он превратится в глобальную финансовую черную дыру. Вкладывать в новый аэропорт придется систематически и много, а получать доход станет возможно только после ввода в эксплуатацию. Срок окупаемости такого объема вложений и вовсе слабо представляем в условиях нынешней инфляции.

В



сухом остатке мы имеем действительно сдвинувшуюся с мертвой точки тему строительства нового аэропорта. Потому что стоимость (пусть даже приблизительная) – это всегда большой прорыв. На конкретные суммы смотрят конкретные инвесторы и интересанты.

Но глобальный объем необходимых вложений без четких гарантий окупаемости проекта для них – скорее сигнал «стоп», чем мотивация активизироваться.


И значительный шаг в сторону аэропорта может стать последним перед очередным замиранием в ожидании смелого и щедрого, кто не испугается высокого звания «создавший крупный транспортный хаб Восточной Сибири».

Бабр продолжит следить за развитием событий. Иркутский аэропорт ждет перемен. Но сколько продлится режим ожидания – вопрос открытый.

Фото: [hdpic.club](https://hdpic.club), [gazeta.ru](https://gazeta.ru), [irk.ru](https://irk.ru), [magmer.ru](https://magmer.ru), [2gis.ru](https://2gis.ru)

Автор: Глеб Севостьянов © Babr24.com ЭКОНОМИКА И БИЗНЕС, ТРАНСПОРТ, ИРКУТСК 36404  
24.07.2024, 23:57 259

URL: <https://babr24.com/?IDE=262818> Bytes: 8476 / 7790 Версия для печати Скачать PDF

 [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](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Автор текста: **Глеб  
Севостьянов.**

#### НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](https://t.me/babr24_link_bot)  
Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

#### КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь  
Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](https://t.me/bur24_link_bot)  
эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова  
Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](https://t.me/irk24_link_bot)  
эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская  
Телеграм: [@kras24\\_link\\_bot](https://t.me/kras24_link_bot)  
эл.почта: [krsyar.babr@gmail.com](mailto:krsyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская  
Телеграм: [@nsk24\\_link\\_bot](https://t.me/nsk24_link_bot)  
эл.почта: [nsk.babr@gmail.com](mailto:nsk.babr@gmail.com)

Томск: Николай Ушайкин  
Телеграм: [@tomsk24\\_link\\_bot](https://t.me/tomsk24_link_bot)  
эл.почта: [tomsk.babr@gmail.com](mailto:tomsk.babr@gmail.com)

[Прислать свою новость](#)

#### ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: @babrobot\_bot  
эл.почта: eqquatoria@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](#)