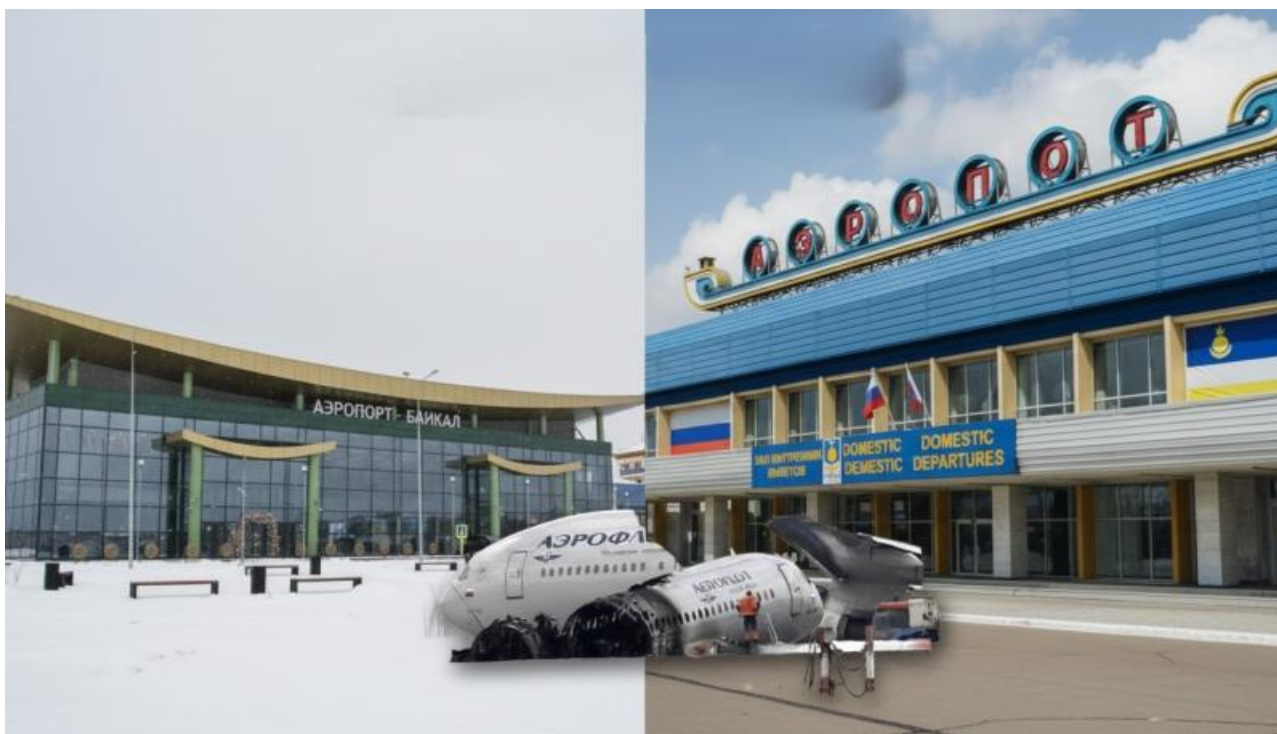


Аэропорт Улан-Удэ рискует остаться без рейсов: как кризис «Суперджетов» угрожает новому терминалу

Российская региональная авиация столкнулась с глубоким противоречием между развитием наземной инфраструктуры и «старением» воздушного флота. По всей стране частные холдинги и региональные администрации продолжают строить дорогостоящие пассажирские терминалы и обновлять старые постройки. Однако летать к этим новым залам с телетрапами вскоре станет некому.

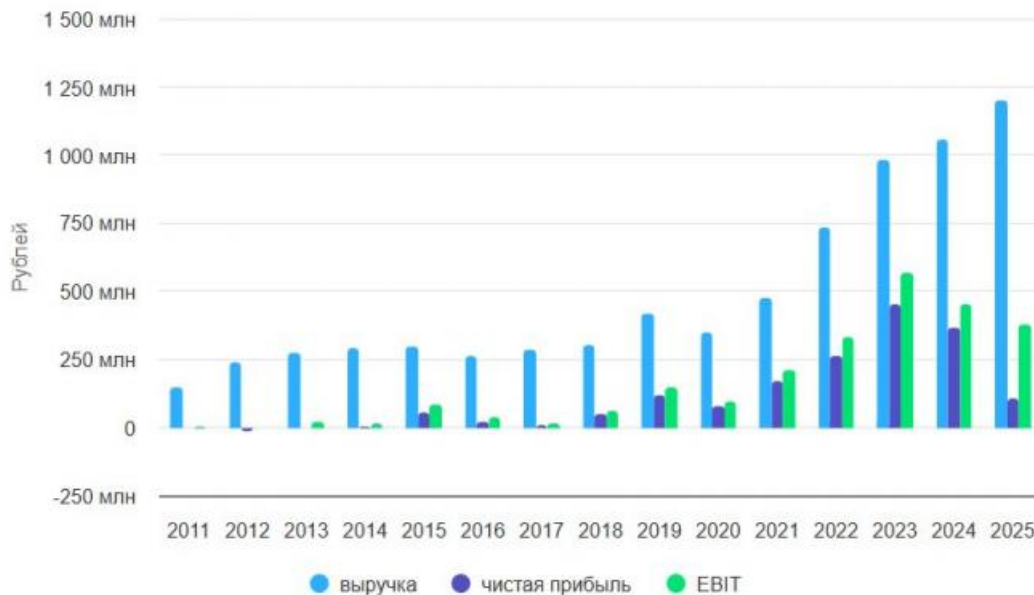
В



в начале мая Министерство промышленности и торговли России объявило конкурс на 4,5 миллиарда рублей, чтобы искусственно продлить срок службы самолётов Sukhoi Superjet 100 с 15 до 20 лет, поскольку заменять изношенные лайнеры отечественного производства в регионах сейчас нечем. Как миллиардные вложения в облицовку аэровокзалов расходятся с дефицитом двигателей и запчастей для сибирских и дальневосточных маршрутов?

Наиболее наглядно этот отраслевой разрыв проявляется в Бурятии. В ноябре 2024 года в аэропорту «Байкал» открыли новый терминал внутренних воздушных линий площадью 6,5 тысячи квадратных метров, в который Роман Троценко и его холдинг «Новпорт» вложили более 3,6 миллиарда рублей. Старый советский корпус, где сейчас обслуживают международные рейсы и обрабатывают грузы, остался стоять рядом.

Чтобы исправить внешнее несоответствие, в начале апреля на Международном транспортно-логистическом форуме в Санкт-Петербурге генеральный директор «Новпорт Холдинга» Евгений Янкилевич подписал соглашение о сотрудничестве с бурятскими властями. По условиям этого документа руководство аэропорта обновит внешние стены старого аэровокзала и изучит возможность строительства переходной галереи между двумя зданиями. Генеральный директор аэропорта Дмитрий Гармаев пообещал закончить внешнюю отделку уже этим летом, чтобы здания визуально гармонировали.



Бухгалтерская
отчётность ООО
«Аэропорт Байкал» за
2025 год с падением
чистой прибыли

Однако эти планы скрывают затяжное ухудшение финансового положения самого авиаузла. По итогам 2025 года выручка управляющей компании — ООО «Аэропорт Байкал» (ОГРН 1120327011364) — выросла на 13,8% и составила рекордные 1,2 миллиарда рублей. При этом чистая прибыль компании за тот же 2025 год рухнула на 71,1% — до 106 миллионов рублей, в сравнении с 366,8 миллиона рублей в 2024 году. Рост пассажиропотока до 840 тысяч человек привёл к резкому увеличению расходов на содержание нового комплекса и расширению штата до 457 сотрудников.

В то же время ООО «Новпорт Холдинг» (ОГРН 1147746194496), принадлежащее бизнесмену Роману Троценко через калининградскую международную компанию «Ти.Эс. Транс Сайбирия Ко», завершило 2025 год с чистой прибылью в размере 16,7 миллиарда рублей. Этот показатель вырос на 48,7% по сравнению с предыдущим годом. Но направлять эту прибыль на решение глубоких инфраструктурных проблем холдинг не торопится, ограничиваясь только косметической отделкой стен в Улан-Удэ и перекладывая расходы на капитальные вложения во взлётно-посадочные полосы и перроны на государственный бюджет.

Частные операторы вроде «Новпорта» строят и красят наземные терминалы, не отвечая за то, на каких самолётах пассажиры будут прилетать. Но экономически новые вокзалы напрямую зависят от состояния регионального авиапарка.

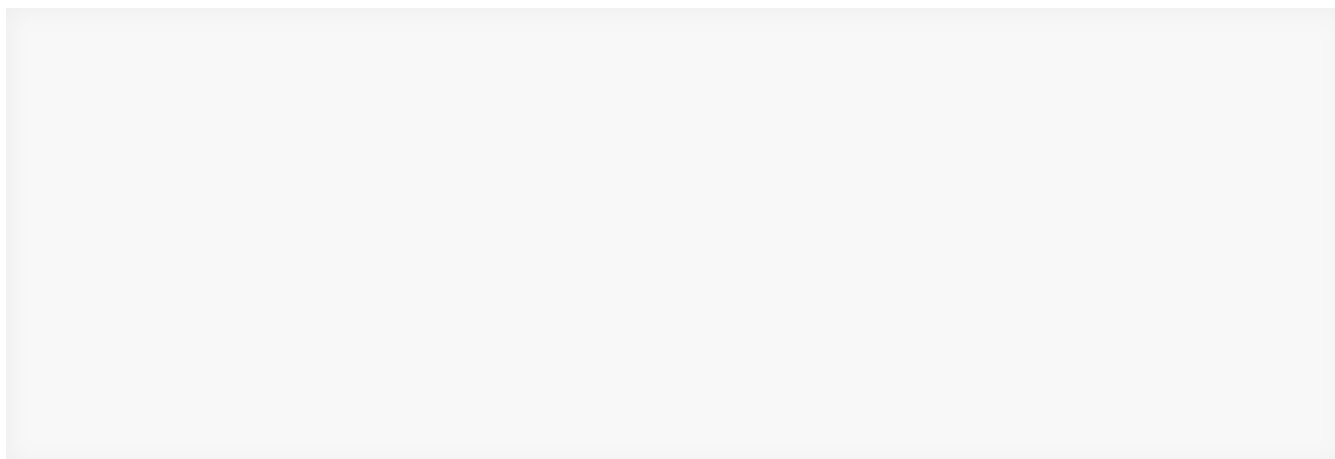


мая Минпромторг России опубликовал на портале госзакупок тендер стоимостью 4,5 миллиарда рублей на проведение научно-исследовательских работ. Победитель конкурса должен будет доработать конструкцию и расширить назначенный ресурс самолётов Sukhoi Superjet 100. Согласно документации закупки Минпромторг планирует увеличить срок службы этих лайнеров с 15 до 20 лет. Допустимый налёт одного борта должен вырасти почти в два раза — с 15–25 тысяч часов до 25–40 тысяч часов, а количество разрешённых полётов увеличится с 10–15 тысяч до 15–20 тысяч циклов.

При проектировании SSJ100 конструкторы закладывали ресурс в 54 тысячи полётов и 70 тысяч часов, однако текущие показатели износа оказались почти в четыре раза хуже проектных обещаний.

В сибирских и дальневосточных хабах «Суперджет» остаётся главным самолётом на внутренних маршрутах. Именно эти машины связывают столицу Бурятии с Хабаровском, Якутском, Владивостоком и Иркутском. На них выполняют субсидируемые государством социально значимые рейсы авиакомпании «Аврора», «ИрАэро» и «Якутия». Без продления ресурса старых бортов дальневосточная маршрутная сеть начнёт закрываться уже в ближайшие годы, так как летать между сибирскими городами станет не на чем.

Главная уязвимость парка «Суперджетов» заключается в их двигателях SaM146, которые производило совместное российско-французское предприятие PowerJet. После введения санкций в 2022 году французские партнёры вышли из проекта, прекратили поставки запчастей и остановили обслуживание горячей части двигателя.



В



связи с этим ремонт и замена деталей для SaM146 в России официально не осуществляются. Авиакомпания вынуждена идти на крайние шаги, чтобы сохранить лётную годность флота. Например, авиакомпания «Якутия» разобрала до нерабочего состояния два из четырёх своих «Суперджетов», чтобы использовать их двигатели и исправные агрегаты в качестве запчастей для двух оставшихся самолётов.

В авиакомпании «Северсталь Авиа» заявили журналистам, что использование Superjet обходится в полтора раза дороже западных аналогов. А у крупнейшего эксплуатанта модели — авиакомпании «Россия» — расходы на техническое обслуживание и покупку компонентов в 2025 году выросли более чем в два раза.

Российские власти рассчитывают заменить старый флот полностью импортозамещённой версией SJ-100 с отечественными двигателями ПД-8. Сертификация этой модели ожидается только в августе 2026 года, а первые поставки новых бортов начнутся в лучшем случае в конце 2026 года.



При этом инженеры «Ростеха» признают, что установка новых двигателей ПД-8 на существующие 150

самолётов потребует глубокого перепроектирования фюзеляжа и элементов крыла из-за иных габаритов и веса отечественного мотора. Эта работа займёт от двух до трёх лет для каждой машины. Поэтому существующие самолёты с французскими двигателями вынуждены летать по продлённым Росавиацией разрешениям, которые действуют только до 2028-2029 годов.

Если Минпромторгу не удастся завершить сертификацию ПД-8 к августу 2026 года и начать поставки новых лайнеров SJ-100 к концу года, новый дорогостоящий терминал внутренних линий в Улан-Удэ рискует остаться без важнейших авиарейсов. Вынужденное и опасное продление эксплуатации французских двигателей SaM146 закончится через два-три года.

Бабр продолжит внимательно следить за развитием событий.

Автор: Виктор Кулагин © Babr24.com ТРАНСПОРТ, ЭКОНОМИКА, КОРПОРАЦИИ, БУРЯТИЯ, РОССИЯ 66
23.05.2026, 14:35

URL: <https://babr24.com/?IDE=292285> Bytes: 7074 / 6500 Версия для печати

Поделиться в соцсетях:

ДРУГИЕ СТАТЬИ В СЮЖЕТЕ: ["АЭРОПОРТ БАЙКАЛ"](#)

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

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

Связаться с редакцией Бабра в Бурятии:

bur.babr@gmail.com

Автор текста: **Виктор
Кулагин.**

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](#)