Аэроэкспромт

В среду администрация Иркутской области и Федеральное агентство по воздушному транспорту подписали соглашение о сотрудничестве. В документе зафиксирован принцип финансирования нового иркутского аэропорта, который, предположительно, будет находиться более чем в 30 км от города.

Московские чиновники пока не могут с полной уверенностью сказать, что проект будет поддержан в правительстве, которое до сих пор не оставляет планов продать старый аэропорт. Осторожны с прогнозами на этот счёт и в Иркутске. Слишком много неотвеченных вопросов оставил этот аэроэкспромт властей.

Всё новое — хорошо забытое старое

Первым после аварии аэробуса о возможности строительства нового аэропорта заявил министр транспорта Игорь Левитин. Хотя выступление его было неоднозначным. Он сообщил журналистам, что его ведомство не располагает письменными предложениями от администрации области о том, где планируется строительство нового аэропорта. Ведь в первую очередь именно региональные власти должны были принять решение о выносе аэропорта за черту Иркутска. Но глава Минтранса не преминул обозначить список объектов, которые могут быть профинансированы из федерального бюджета. «Нам нужно будет рассмотреть со стороны федерального бюджета строительство взлётно-посадочной полосы, рулёжных дорожек, но мы не можем взять на себя строительство терминального комплекса и всех других устройств, которые должен делать оператор аэропорта», — сказал он.

Министр старался быть максимально осторожным и, в частности, подчеркнул, что «перенос его, к примеру, к Ангарску или в какой-то другой регион должен быть сопряжён с тем обстоятельством, что Иркутск является историческим культурным центром, куда приезжают пассажиры на Байкал и для того, чтобы посетить этот город с точки зрения его культурных ценностей». Поэтому, если аэропорт будет далеко от города, то не будет соответствовать статусу транзитного и, следовательно, не станет работать на Иркутск.

Мало кто ожидал, что спустя два дня принцип ответственности за финансирование нового аэропорта, изложенный Игорем Левитиным, ляжет в основу вполне официального документа, который подписали глава Федерального агентства по воздушному транспорту (Росавиатранс) Александр Юрчик и губернатор Иркутской области Александр Тишанин. В проекте для размещения новых воздушных ворот Иркутска была предложена падь Ключевая — площадка, расположенная на расстоянии 36 километров от областного центра и 24 километра от Ангарска. Которая находится к тому же в пяти километрах от железной дороги.

Губернатор Тишанин, для которого одобрение правительством строительства нового аэропорта, вероятно, уже вопрос решённый, поспешил озвучить сроки реализации проекта. По его словам, в рамках реализации соглашения за счёт средств федерального бюджета будет построена взлётно-посадочная полоса, за счёт региональной казны и частного инвестора — терминалы и перрон аэропорта. Проектно-сметная документация будет подготовлена в следующем году, а непосредственно строительство авиатранспортного узла начнётся в 2008 году. По мнению главы региона, на возведение объекта потребуется два-три года.

Как после рассказал нашему корреспонденту мэр Иркутска Владимир Якубовский, площадка была выбрана для выноса аэропорта ещё при разработке старого генерального плана Иркутска. Оценивая факт подписания соглашения, он сказал, что документ у него вызывает лишь «предположительную уверенность в том, что аэропорт будет вынесен за городскую черту». Слишком давно и много об этом говорили. К примеру, 26 июля 1994 года было подписано постановление губернатора Иркутской области «О строительстве международного аэропорта «Иркутск новый». Директор института «Дальаэропроект» Валерий Жаворонко заявил «Конкуренту», что институт с 1976 по 2002 год предлагал несколько площадок и проектов выноса аэропорта за пределы областного центра. «Но никогда не находилось денег на их реализацию», — сказал он.

В последний раз вопрос о необходимости строительства в Иркутске аэропорта обсуждался на высоком уровне в июле 2001 года. Вице-премьер Илья Клебанов, председатель правительственной комиссии, расследующей

причины катастрофы Ту-154, потерпевшего крушение вблизи Иркутска, заявил прессе, что комиссия изучает вопрос о строительстве нового аэропорта в Иркутске. Тогда федеральные власти собирались предоставить государственные гарантии под реализацию этого дорогостоящего проекта.

Новый градус разворота

Но всё закончилось тем, что в феврале 2002 года административный комитет при губернаторе Иркутской области принял решение о строительстве новой взлётно-посадочной полосы в иркутском аэропорту. Её длина 4200 и ширина 60 метров. Предполагалось развернуть её на 33 градуса по отношению к нынешней полосе и протянуть в сторону посёлка Пивовариха. Чиновники посчитали, что таким образом над городом больше не будут взлетать и приземляться самолёты, к тому же благодаря современной полосе аэропорт сможет принимать воздушные суда со всего мира.

Строительство новой полосы оценено в 140 млн. долларов, что почти в десять раз дешевле строительства нового аэропорта. При стабильном финансировании Иркутская область уже в прошлом году могла получить новую полосу. Но поскольку ФГУП «Аэропорт Иркутск» самостоятельно финансирует собственную реконструкцию, у находившегося ещё несколько лет назад в предбанкротном состоянии предприятия денег в достаточном количестве не было. В результате проект разворота полосы также остался лишь проектом.

Причём его по-прежнему рассматривают в Росавиации. По словам Александра Юрчика, агентство держит на заметке и проект разворота полосы — это альтернатива строительству нового аэропорта, который определён как приоритетный проект. Хотя с уверенностью сказать, какой из вариантов в конечном счёте будет реализован, он затруднился. При этом он сообщил, что действующий иркутский аэропорт по инициативе Минтранса и агентства в скором времени должны исключить из числа стратегических объектов, что откроет путь к его приватизации. Акционирование достаточно часто случается в аэропортовом хозяйстве. В этом году, к примеру, ожидается приватизация аэропорта города Сочи.

Приватизация с историей

Истории приватизации ФГУП «Аэропорт Иркутск» уже более 10 лет. Распоряжение правительства было подписано в ноябре 1995 года. Тогда инициатором приватизации выступили Госкомимущества и коллектив предприятия. В итоге этого процесса должно было появиться ОАО «Аэропорт Иркутск», в котором контрольный пакет акций принадлежал бы государству.

Игорь Левитин в разговоре с иркутскими журналистами с сожалением отметил, что на федеральном бюджете до сих пор лежит ответственность за терминал и другие устройства, которые могут не находиться в собственности федерации. «Мы делали предложения правительству РФ, они не связаны с сегодняшними событиями, мы делали их предварительно, как и по другим аэропортам, о выводе «Иркутска» из стратегических и его акционировании».

Собственно, уже понятно, каким образом может выглядеть аэропорт после приватизации. Терминал принадлежит акционерному обществу, которое управляет аэропортом. А взлётно-посадочная полоса, перрон, рулётные дорожки — всё, что составляет твёрдое покрытие аэропорта, остаётся в собственности государства и сдаётся в аренду, при этом содержание взлётно-посадочной полосы ложится на нового собственника.

Надо сказать, что иркутский аэропорт как бизнес может быть вполне интересным. Ожидается, что за пять лет его пассажиропоток вырастет на 39% и достигнет 1,3 млн. пассажиров в год, грузопоток — на 43%, до 17 тыс. 668 тонн в год. Правда, для этого необходимо инвестировать в его инфраструктуру около 1 млрд. рублей. В прошлом году аэропорт на 7% увеличил объём международных пассажирских перевозок. Его услугами воспользовались на 120 тыс. 540 человек больше, чем аэропорта Красноярска. Среди российских международных сегодня он занимает девятое место. В 2005 году услугами иркутского аэропорта воспользовались более 800 тыс. человек. Соотношение международных и внутренних перевозок составляет 15 к 85. Объём грузовых перевозок составил 15 тыс. тонн. При этом ФГУП получил чистую прибыль 33 млн. рублей, а его выручка составила 476 млн. рублей.

Вместо взлётной полосы — стройплощадка

Естественным образом возникает вопрос: как сочетаются планы по приватизации аэропорта со строительством другого? И в некотором смысле заявления о том, что будет построен новый аэропорт, могут здорово повредить предпродажной подготовке для старого.

В проекте генплана Иркутска перспективным направлением развития города выбрано юго-восточное. Самой

выгодной и оптимальной под жилую застройку могла бы стать территория нынешнего аэропорта. Площадей хватило бы на целый крупный жилой район. И освоение этой территории обошлось бы дешевле, чем всех остальных.

Учитывая это обстоятельство, один из наших экспертов предположил, что старый аэропорт может привлечь внимание инвестора, интересующегося землями Иркутска, а отнюдь не портовым бизнесом. Одну из версий развития событий вокруг ФГУП «Аэропорт Иркутск» предложил Владислав Кочетков, ИК «Финам». Он считает, что возможным покупателем аэропорта у государства могла бы стать строительная компания.

Эта оригинальная версия родилась в условиях полного непонимания процесса организации аэропортового бизнеса в городе при наличии уже готового аэропорта, к тому же находящегося в федеральной собственности и подготовленного к продаже, и планов по строительству нового с привлечением региональных и частных ресурсов. Как признался «Конкуренту» Александр Юрчик, ещё не ясно, каким образом удастся разрулить ситуацию. Он убеждён, что частных инвесторов для участия в финансировании проекта будет предостаточно. По его мнению, может статься так, что покупатель старого аэропорта выиграет тендер и станет управляющей компанией нового.

В разговоре с нашим корреспондентом за несколько дней до трагедии генеральный директор ФГУП «Аэропорт Иркутск» Алексей Куликов рассказал, что также занят поиском частных инвестиций для предприятия. Два года назад компания подписала соглашение с аэропортом Мюнхена. «Сегодня это не просто взаимоотношения аэропортов, немецкий капитал заинтересовала территория, Байкал, туристические возможности», — сказал он.

Владислав Кочетков считает, что у иркутского проекта нового аэропорта сегодня есть серьёзные шансы быть реализованным. Возможно, государство профинансирует свою часть из Стабилизационного фонда, предположил он. Тем временем частные инвесторы уже успели публично проявить интерес к проекту строительства нового аэропорта. Это касается и «Реновы», и «Баззла», чьи представители заявили об этом журналистам.

Автор: Наталья Мичурина © Восточно-Сибирская правда ИРКУТСК , ИРКУТСК 👁 3121 16.07.2006, 09:20
👍 264

URL: <https://babr24.com/?ADE=31403> Bytes: 10650 / 10622 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

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](#)