

ТРУДНОСТИ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЧАСТНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК НА ОСТРОВ ОЛЬХОН

© Анисов Н. А., Ивашутина Е. Е., Куклин А. И., Рогожина М. П., 2025

Иркутский государственный университет, г. Иркутск

В статье проанализированы основные препятствия, с которыми сталкиваются инициативы частных авиаперевозок на острове Ольхон: сложность согласования маршрутов в связи с особым статусом Байкальской экологической зоны, недостаточный уровень аэродромной инфраструктуры, высокие операционные расходы, кадровый дефицит и экологические риски. Авторами также были предложены способы преодоления этих ограничений за счёт мер государственной поддержки, модернизации посадочных площадок в соответствии со сводом правил СП 121.13330.2012, внедрения гибких финансовых моделей и инновационных технологических решений. На основе проведенного анализа авторы разработали рекомендации по формированию устойчивой модели малой авиации, учитывающей интересы бизнеса, местного сообщества и охраны природы.

Ключевые слова: частная авиация, Ольхон; Байкал, малая авиация, инфраструктура, государственная поддержка, экологические ограничения

Частные авиаперевозки становятся всё более востребованными в регионах с ограниченной наземной инфраструктурой. Ольхон, крупнейший остров на Байкале, долгое время испытывает транспортный дефицит из-за отсутствия круглогодичной автомобильной переправы и нерегулярности паромного сообщения, особенно в межсезонье. Целью настоящей работы являются выявление основных барьеров и определение перспективных направлений развития малой авиации на Ольхоне.

Проект развития частных авиаперевозок на Ольхоне сталкивается со множеством препятствий. Прежде всего, сложность согласования маршрутов обусловлена тем, что остров находится в границах особо охраняемой природной территории Байкальского региона, что требует одновременного получения разрешений от Росавиации, Росприроднадзора и заповедных служб с подготовкой детализированных экологических обоснований и мониторинговых отчётов, что значительно пролонгирует сроки запуска рейсов [1, 2]. Далее, согласно интернет-ресурсу «Иркипедия.ру», аэродромная инфраструктура острова представлена лишь грунтовой ВПП «Хужир» размером 550×50 м без посадочного освещения и радионавигационных систем, что ограничивает типы воздушных судов и делает полёты невозможными при неблагоприятных погодных условиях, особенно в межсезонье [3,4]. Кроме того, высокие операционные расходы, включающие затраты на топливо, техническое обслуживание самолётов и страховые взносы, приводят к себестоимости лётного часа на уровне 100–200 тыс. Р, что существенно ограничивает доступность авиаперевозок для массового туриста и местных жителей. Также дефицит квалифицированных кадров, а именно пилотов, авиационных техников и диспетчеров обусловлен удалённостью региона и необходимостью предоставления социальных гарантий и компенсаций за работу в сложных климатических

условиях Байкала, что увеличивает общие издержки операторов [5]. Наконец, экологические риски в виде шумового воздействия на населённые пункты и возможного вмешательства в среду обитания редких видов флоры и фауны могут вызвать протесты местных жителей и Нацпарка, что приведёт к усилению административных ограничений в соответствии с законом об охране озера Байкал [2].

Несмотря на перечисленные препятствия, проект по развитию частных авиаперевозок на Ольхоне имеет большой потенциал. Во-первых, согласно с данными информационной группы «Интерфакс», такие государственные меры поддержки, как субсидирование топливных сборов и льготное кредитование операторов в рамках программы «Развитие авиационной промышленности» способны снизить начальные инвестиционные и операционные затраты, что повысит интерес частных компаний к проекту [5, 6]. Во-вторых, модернизация аэродромных площадок в соответствии со сводом правил СП 121.13330.2012 предусматривает укладку уплотнённого покрытия, установку светосигнальных комплексов и мобильных метеостанций, что обеспечит круглогодичную и безопасную эксплуатацию ВПП «Хужир» [3]. В-третьих, внедрение гибких финансовых моделей, таких как авиа-шеринг и системы подписки на перелёты, позволят распределять затраты между несколькими пользователями и выравнивать загрузку воздушных судов, снижая стоимость билета для конечного потребителя. В-четвёртых, согласно статье официального печатного органа Правительства Российской Федерации «Российская газета», применение инновационных технологических решений, к примеру, лёгкого многоцелевого турбовинтового ЛМС-901 «Байкал» с низким уровнем шума и экономичным расходом топлива, а также беспилотных систем для грузовых перевозок малой тоннажности, которые позволят уменьшить эксплуатационные расходы и разгрузить

пилотируемый флот [7, 8]. Наконец, межсекторное взаимодействие органов власти, туристических операторов и экологических организаций в рамках консорциума позволит выработать единые стандарты эксплуатации, учесть интересы всех сторон и обеспечить общественную поддержку проекта.

Таким образом, реализация комплексного подхода, включающего упрощение сертификационных процедур, модернизацию аэродромной инфраструктуры, государственное субсидирование, гибкие финансовые схемы и внедрение инновационных технологий, создаёт реальную основу для устойчивого развития частных авиаперевозок на Ольхоне. Данный подход обеспечит круглогодичный и безопасный доступ к острову, расширит туристический потенциал Байкала и повысит качество жизни местного сообщества при минимальном воздействии на экосистему. ■

1. Административный регламент Министерства транспорта РФ «Порядок выдачи сертификата эксплуатанта воздушных судов» // Министерство транспорта РФ. URL: <https://mintrans.gov.ru/file/397949> (дата обращения: 18.05.2025)

2. Федеральный закон РФ от 14.03.1995 № 33-ФЗ «Об особо охраняемых природных территориях» // pravo.gov.ru. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_6072/ (дата обращения: 18.05.2025).

3. СП 121.13330.2012 «Свод правил. Аэродромы» // russia-led-ssl.ru. URL: https://www.russia-led-ssl.ru/wp-content/uploads/2019/05/SP_121.13330.2012.pdf (дата обращения: 19.05.2025)

4. Справочник аэродромов Иркутской области (Иркипедия): площадка «Хужир» (УИП), грунтовая ВПП 550×50 м // irkipedia.ru. URL: http://irkipedia.ru/content/spisok_aerodromov_irkutskoy_oblasti (дата обращения: 19.05.2025)

5. «Объём финансирования программы «Развитие авиационной промышленности» в 2025–2026 годах может составить около 70,5 млрд ₽» // Интерфакс. URL: <https://interfax.ru/russia/984484> (дата обращения: 20.05.2025)

6. Государственная программа РФ «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы» // ach.gov.ru. URL: <https://ach.gov.ru/upload/pdf/budget/gp-2020/%D0%93%D0%9F-17%20%D0%A0%D0%B0%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%B5%20%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%BD%D0%BE%D0%B9%20%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%BC%D1%8B%D1%88%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8%20.pdf> (дата обращения: 20.05.2025)

7. ЛМС 901 «Байкал» — лёгкий многоцелевой самолёт // uwca.ru. URL: <https://uwca.ru/production/proizvodstvo-samoletov/lms-901-baykal-legkiy-mnogotselevoiy-samolet/> (дата обращения: 18.05.2025).

8. «Новый самолёт «Байкал» будет обладать меньшими габаритами и большей скоростью» // Российская газета. URL: <https://rg.ru/2024/09/05/novyj>

samolet-bajkal-budet-obladat-menshimi-gabaritami-i-bolshejskorostiu.html (дата обращения: 19.05.2025)

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

Административный регламент Министерства транспорта РФ «Порядок выдачи сертификата эксплуатанта воздушных судов» // Министерство транспорта РФ. URL: <https://mintrans.gov.ru/file/397949> (дата обращения: 18.05.2025)

СП 121.13330.2012 «Свод правил. Аэродромы» // russia-led-ssl.ru. URL: https://www.russia-led-ssl.ru/wp-content/uploads/2019/05/SP_121.13330.2012.pdf (дата обращения: 19.05.2025)

Справочник аэродромов Иркутской области (Иркипедия): площадка «Хужир» (УИП), грунтовая ВПП 550×50 м // irkipedia.ru. URL: http://irkipedia.ru/content/spisok_aerodromov_irkutskoy_oblasti (дата обращения: 19.05.2025)

«Объём финансирования программы «Развитие авиационной промышленности» в 2025–2026 годах может составить около 70,5 млрд ₽» // Интерфакс. URL: <https://interfax.ru/russia/984484> (дата обращения: 20.05.2025)

Государственная программа РФ «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы» // ach.gov.ru. URL: <https://ach.gov.ru/upload/pdf/budget/gp-2020/%D0%93%D0%9F-17%20%D0%A0%D0%B0%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%B5%20%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%BD%D0%BE%D0%B9%20%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%BC%D1%8B%D1%88%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8%20.pdf> (дата обращения: 20.05.2025)

ЛМС 901 «Байкал» — лёгкий многоцелевой самолёт // uwca.ru. URL: <https://uwca.ru/production/proizvodstvo-samoletov/lms-901-baykal-legkiy-mnogotselevoiy-samolet/> (дата обращения: 18.05.2025).

«Новый самолёт «Байкал» будет обладать меньшими габаритами и большей скоростью» // Российская газета. URL: <https://rg.ru/2024/09/05/novyj-samolet-bajkal-budet-obladat-menshimi-gabaritami-i-bolshejskorostiu.html> (дата обращения: 19.05.2025)

Федеральный закон РФ от 14.03.1995 № 33-ФЗ «Об особо охраняемых природных территориях» // pravo.gov.ru. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_6072/ (дата обращения: 18.05.2025).

Barriers and prospects of private air transportation on Olkhon island

© Anisov N., Ivashutina E., Kuklin A., Rogozhina M., 2025

This article examines key barriers facing private air transportation initiatives on Olkhon Island: difficulties in getting flight permissions due to the special ecological status of the Baikal region, insufficient airfield infrastructure, high operating costs, personnel shortages, and environmental risks. These constraints can be overcome through state support measures, modernization of airstrips in accordance with SP 121.13330.2012, flexible financial schemes, and emerging

technological solutions. The authors conclude by offering recommendations how to establish a sustainable general aviation model that balances business interests, local community needs, and environmental protection.

Keywords: private aviation, Olkhon Island; Baikal, general aviation, infrastructure, state support, environmental constraints
