

УДК 947:656.7(571.63)"199"

DOI <https://doi.org/10.24866/1997-2857/2025-3/65-74>

Н.С. Воронцов*

**«ВОЗДУШНЫЕ ЗАМКИ» ПРИМОРЬЯ: ПЛАНЫ ОТКРЫТИЯ НОВЫХ
МЕЖДУНАРОДНЫХ АЭРОПОРТОВ В 1990-е гг.**

Статья посвящена анализу проектов создания второго международного аэропорта в Приморском крае в 1990-е гг. в дополнение к действующему аэропорту Владивосток (Кневичи). Автор исследует причины появления этих инициатив, их связь с геополитическими и экономическими изменениями в регионе после распада СССР, а также факторы, приведшие к их провалу. Основное внимание уделяется двум ключевым проектам: конверсии военного аэродрома в Золотой Долине для нужд СЭЗ «Находка» и амбициозному плану строительства аэропорта на искусственных территориях в Уссурийском заливе в рамках Владивостокского универсального транспортного узла. Рассматриваются также второстепенные инициативы, такие как использование военных аэродромов в Воздвиженке, Чернышевке и Хороле. Автор приходит к выводу, что крах этих проектов был обусловлен сочетанием факторов: отсутствием стабильного финансирования, бюрократическими препонами, нереалистичностью некоторых замыслов и общим экономическим кризисом 1990-х гг.

Ключевые слова: Приморский край, международные аэропорты, транспортная инфраструктура, гражданская авиация, свободные экономические зоны, инвестиционные проекты

«Castles in the air» of Primorye: plans for the new international airports in the 1990s. NIKOLAY S. VORONTSOV (Institute of History, Archaeology and Ethnology of the Peoples of the Far East, Far Eastern Branch of Russian Academy of Sciences, Vladivostok, Russia)

The article analyzes projects to establish a second international airport in Primorsky Krai during the 1990s, intended to complement the existing Vladivostok (Knevichi) airport. The author investigates the reasons behind these initiatives, their connection to the geopolitical and economic changes in the region following the collapse of the USSR, and the factors that led to their failure. The primary focus is on two key projects: the conversion of the military airfield in Zolotaya Dolina for the Nakhodka Special Economic Zone and the ambitious plan to construct an airport on artificial land in Ussuri Bay as part of the Vladivostok Universal Transport Hub. Secondary initiatives are also considered, such as utilizing the military airfields in Vozdvizhenka, Chernyshevka, and Khorol. The author concludes that the failure of these projects was due to a combination of factors: a lack of stable funding, bureaucratic obstacles, the unrealistic nature of some plans, and the general economic crisis of the 1990s.

Keywords: Primorsky Krai, international airports, transport infrastructure, civil aviation, free economic zones, investment projects

* ВОРОНЦОВ Николай Степанович, кандидат исторических наук, научный сотрудник отдела социально-политических исследований Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока Дальневосточного отделения РАН, г. Владивосток, Россия, nsv91@yandex.ru

© Воронцов Н.С., 2025

Введение

История социально-экономического развития Приморского края тесно переплетена с хроникой становления регионального транспортного комплекса, включая гражданскую авиацию, которая не раз демонстрировала свою незаменимость для жизнеобеспечения обширных и удаленных от центра страны дальневосточных территорий и их жителей. В конце XX в., когда геополитическая ситуация и экономические потребности способствовали активизации международных связей в Азиатско-Тихоокеанском регионе, функция воздушных ворот Приморья была возложена на международный аэропорт Владивосток (Кневичи). С 1992 г. и по сей день он остается единственным аэропортом в Приморском крае, осуществляющим регулярные международные рейсы. Однако в новейшей истории авиации Приморья не раз поднимался вопрос об открытии второго международного аэропорта.

Большинство предложений, возникших в годы перестройки и продолжавших появляться на всем протяжении 1990-х гг., развивали идею репрофилирования аэродромов Военно-воздушных сил, а также ВВС и ПВО Тихоокеанского флота [12, с. 97–99], которые предполагалось либо перевести в режим совместного базирования, либо полностью передать в ведение гражданской авиации. Конверсия военных аэродромов должна была сопровождаться их капитальной модернизацией с привлечением отечественных (государственных либо частных) и иностранных инвестиций. Предполагалось, что эти объекты станут важными звеньями международных грузовых и пассажирских авиаперевозок. Помимо планов конверсии военных аэродромов, в начале 1990-х гг. была представлена и более амбициозная идея – строительство совершенно нового международного аэропорта на искусственных насыпных территориях в Уссурийском заливе в рамках Владивостокского универсального транспортного узла, призванного объединить морской, железнодорожный, автомобильный и воздушный транспорт.

Предложения, поток которых поступал в 1990-е гг. от органов власти и управления, регионального бизнеса и отдельных инициативных граждан, были чрезвычайно разнообразны по масштабам, экономической целесообразности и потенциальной осуществимости. Некоторые замыслы подкреплялись технико-экономическими обоснованиями, сметами и прогнозами рентабельности. Иные же представляли собой скорее «воздушные замки» и благие пожелания. Являясь не просто летописью несбывшихся надежд, но и отражением социально-экономических процессов, захлестнувших Приморье в непростой период поиска стратегии выживания и развития, данные инициативы заслуживают внимания наряду с прочими как осуществленными,

так и нереализованными проектами развития дальневосточных территорий России.

На сегодняшний день история планов создания новых международных аэропортов в Приморском крае остается недостаточно изученной. В научной литературе эти вопросы освещались преимущественно эпизодически, в контексте более масштабных проблем [5; 8; 11; 14]. Вместе с тем, исследовательский интерес к природе возникновения и «затухания» идей инфраструктурного обновления сохраняется, о чем свидетельствует, например, появление в 2024 г. коллективного труда дальневосточных историков, социологов и экономистов «Потенциальный Дальний Восток. Как расцветают и угасают проекты развития в самом большом регионе России» [18], посвященной, в значительной степени, нереализованным замыслам 1990-х – 2000-х гг. В этой связи представляется актуальным рассмотреть проблему нераскрытого потенциала региона на примере планов интенсификации международного авиасообщения.

Несмотря на скромную историографию вопроса, дискуссия об открытии новых аэропортов в Приморье в 1990-е гг. богато отражена в источниковой базе: материалах делопроизводства региональных и муниципальных органов управления, переписке с министерствами и ведомствами, научными учреждениями и предприятиями. Важным источником являются многочисленные публикации в региональной периодической печати. На основе совокупности этих материалов в данной статье предпринята попытка воссоздать картину обсуждения перспектив новых воздушных ворот Приморья, выявить ключевых участников данного процесса, проанализировать их аргументы, исследовать факторы, помешавшие воплощению замыслов.

Аэропорт в Золотой Долине

Вопрос об открытии на юге Приморского края современного аэропорта международного класса стал предметом широкого обсуждения в конце 1988 – начале 1989 гг. в связи с разработкой планов создания зон совместного предпринимательства (ЗСП) – предшественников свободных экономических зон (СЭЗ). Идея организации таких зон, озвученная главой Советского государства М.С. Горбачевым 16 сентября 1988 г. во время его визита в Красноярск, должна была пройти апробацию в Южном Приморье [11, с. 90–91].

12 января 1989 г. на заседании научно-экономического совета Государственной внешнеэкономической комиссии (ГВЭК) при Совете министров СССР были рассмотрены предложения по созданию ЗСП на двух площадках Приморского края – в Хасанском районе и в городе Находка (с

возможным включением территории Партизанского района). Выбор места для реализации новаторского эксперимента требовал учета различных факторов, среди которых особое внимание уделялось транспортному комплексу. Находка обладала рядом преимуществ. В период, когда Владивосток был закрыт для иностранцев, именно в Находке размещались иностранные консульства (в т.ч. Генеральное консульство Японии), работали внешнеторговые организации и совместные предприятия. Опыт взаимодействия с внешним миром и уже налаженные контакты обеспечивали фундамент для запуска новых проектов [15, с. 69–70]. Кроме того, Находка располагала мощным портовым комплексом, специализированными терминалами и складскими помещениями. Город был связан железной дорогой с Транссибирской магистралью, что существенно упрощало логистику для будущей зоны совместного предпринимательства (Государственный архив Приморского края, далее – ГАПК. Ф. П-68. Оп. 117. Д. 796. Л. 95).

Вместе с тем, прямого воздушного сообщения со странами АТР город не имел. Ближайший международный аэропорт на советской территории размещался в Хабаровске. Еще один аэропорт, способный принимать крупные гражданские самолеты, располагался в Приморском крае, к северу от Владивостока, однако в конце 1980-х гг. он еще не был открыт для международных рейсов. Представители иностранного бизнеса, в частности, японские предприниматели, открывавшие в те годы советский Дальний Восток, отмечали, что вместо желаемого полуторачасового прямого рейса из Японии в Находку им приходилось совершать либо морское плавание, либо путешествие, включавшее полет в Хабаровск, пересадку на поезд и долгую поездку по железной дороге. В итоге путь иностранца в ЗСП «Находка» в среднем занимал трое суток [23]. Данное обстоятельство обусловило необходимость быстрого проектирования и строительства новой воздушной гавани.

Гражданским аэродромом местных воздушных линий, пригодным для реконструкции и расширения, город не располагал. В этой связи уже в первые месяцы работы над концепцией свободной зоны члены ГВЭК обратили внимание на военные аэродромы Министерства обороны СССР, размещавшиеся в соседнем Партизанском районе. Наиболее подходящим местом представлялся аэродром ВВС Золотая Долина вблизи одноименного села в 15 км к северо-востоку от Находки. Идею использовать аэродром для гражданских авиаперевозок поддержал первый секретарь Приморского крайкома КПСС А.А. Волинцев. Партийные руководители Приморья уже в начале 1989 г. составили предварительную смету расходов, оценив первоочередные затраты на реконструкцию аэродрома

в пределах 25–30 млн руб. (ГАПК. Ф. П-68. Оп. 117. Д. 796. Л. 3–4). Впрочем, последующие оценки показали, что создание современного аэропорта, соответствующего международным стандартам, потребует значительно больших вложений – от 1 до 1,5 млрд руб. (ГАПК. Ф. П-68. Оп. 117. Д. 796. Л. 60).

Сформированный по итогам выборов весной 1990 г. Приморский краевой Совет народных депутатов поддержал идею создания СЭЗ в Находке с открытием международного аэропорта [8, с. 41]. Стронником подобных начинаний был новый председатель крайисполкома В.С. Кузнецов. В своей программе, озвученной на первой сессии краевого Совета в апреле 1990 г., он подчеркивал важность коренной модернизации транспортного комплекса, в т.ч. развития авиасообщения с опорой на два международных аэропорта вблизи Владивостока и Находки (ГАПК. Ф. 26. Оп. 37. Д. 1110. Л. 111).

Несмотря на поддержку идеи руководством РСФСР, передача аэродрома на нужды СЭЗ потребовала длительных переговоров. Летом 1991 г. заместитель председателя крайисполкома В.К. Лозовой, курировавший данное направление, сообщил депутатам, что вопрос использования аэродрома в Золотой Долине все еще не прошел стадию согласования с Министерством обороны СССР, а сам министр обороны Д.Т. Язов не скрывал своего раздражения, несмотря на устное обещание содействовать передаче аэродрома. Процесс принятия решения также затягивался из-за технических вопросов, связанных с эксплуатацией и реконструкцией ВПП. Вследствие разногласий возник альтернативный вариант – в качестве площадки для будущего международного аэропорта был предложен военный аэродром Николаевка, расположенный в 50 км к северу от Находки (ГАПК. Ф. 26. Оп. 37. Д. 1325. Л. 19, 31). В июле 1991 г. народный депутат РСФСР и одновременно председатель административного комитета СЭЗ «Находка» (далее – АК СЭЗ) И.Г. Устинов сообщил о принципиальном согласии Д.Т. Язова открыть аэродром Николаевка для приема гражданских рейсов, включая международные [7]. Ожидалось, что вопрос будет рассмотрен Кабинетом министров СССР, а затем окончательно решен Президентом СССР М.С. Горбачевым [3]. Тем не менее к моменту распада Советского Союза проект по-прежнему находился на этапе обсуждения.

В январе 1992 г. АК СЭЗ «Находка» сформировал рабочую группу по созданию акционерного общества для авиаперевозок с аэродромов Партизанского района. Сообщалось, что сменивший Д.Т. Язова во главе военного ведомства маршал авиации Е.Н. Шапошников выразил готовность открыть сразу два военных аэродрома – в Золотой Долине и в Николаевке – для гражданских самолетов [6]. Приоритет был отдан ближайшему к Находке аэродрому Золотая Долина. Вслед за

Е.Н. Шапошниковым министр обороны Российской Федерации П.С. Грачев одобрил преобразование аэродрома в аэропорт совместного базирования военной и гражданской авиации. Несмотря на финансовые трудности, проект последовательно поддерживали глава администрации Приморского края В.С. Кузнецов и сменивший его в мае 1993 г. Е.И. Наздратенко. Последний выступал за скорейшее открытие грузового авиасообщения и организацию «надежного трансконтинентального валютного транзита контейнеров» (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 53. Л. 128).

Современный аэропорт должен был соответствовать стандартам Международной организации гражданской авиации (ИКАО). В декабре 1992 г. проектный институт «Ленаэропроект» выполнил технико-экономический расчет строительства аэропорта в Золотой Долине, а институт «Дальаэропроект» занялся подготовкой технико-экономического обоснования (ТЭО) и рабочей документации. Предложения проектировщиков предусматривали удлинение ВПП с 2 до 3 км и расширение с 40 до 60 м, строительство пассажирского аэровокзала, грузового терминала, помещений для организации пограничного, таможенного, санитарного и фитосанитарного контроля, а также жилого комплекса, гостиниц, детского сада, поликлиники, магазина валютной торговли и бизнес-центра (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 53. Л. 99, 128).

Привлечением потенциальных зарубежных партнеров должен был заняться Международный фонд «Интерприватизация» [2]. Поиск инвесторов проходил на фоне обострения противоречий между администрацией Приморского края и АК СЭЗ. Е.И. Наздратенко настаивал на том, что руководители свободной зоны незаконно использовали полученные из федерального бюджета средства (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 138. Л. 17). Проведенная в январе 1994 г. ревизия деятельности АК СЭЗ за 1992–1993 гг. установила многочисленные факты нарушения финансовой дисциплины, нецелевого использования кредитных средств, неудовлетворительного ведения бухгалтерского учета по бюджетному кредиту. Еще до завершения проверки И.Г. Устинов был отстранен от руководства СЭЗ и заменен С.А. Дудником (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 139. Л. 63, 103).

Как и предшественник, новый руководитель АК СЭЗ подтвердил намерение открыть международный аэропорт на базе аэродрома Золотая Долина. С помощью инвесторов планировалось создание «крупного трансконтинентального контейнерного аэропорта с возможным учреждением свободной таможенной зоны в его пределах». К июлю 1994 г. были выполнены предварительные технико-экономические расчеты, определена смета расходов с разбивкой на две очереди. Общий

объем освоенных средств по данному проекту в 1993 г. составил 180 млн руб., а предполагаемый объем капиталовложений на 1994 г. – около 6 млрд руб. (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 149. Л. 19).

22 сентября 1994 г., вскоре после принятия Правительством России постановления «О некоторых мерах по развитию СЭЗ в Находке», предусматривавшего создание аэропорта [16], было образовано акционерное общество «Золотая Долина» под руководством В.Я. Мордовина. В его создании участвовали АК СЭЗ, комитеты по управлению имуществом города Находки и Партизанского района, АО «Восточный Порт» [14, с. 130]. В декабре того же года пресс-служба мэрии Находки сообщила о скором начале работ по реконструкции аэродрома для приема гражданских самолетов, включая «Русланы» и «Боинги» [4]. Весной 1995 г. состоялись переговоры АО «Золотая Долина» и АК СЭЗ с представителями американской компании «Lockheed Air Terminal», завершившиеся подписанием 8 апреля 1995 г. в Сан-Франциско контракта на разработку концептуального плана по преобразованию аэродрома Золотая Долина в коммерческий аэропорт [22].

К этому времени было выполнено несколько пробных рейсов гражданских самолетов с пассажирами на борту, преимущественно южнокорейскими и российскими бизнесменами. Каждый рейс требовал отдельного согласования. В газетных публикациях, несмотря на явное разочарование долгим ожиданием, вновь появился оптимизм – журналисты отмечали, что АК СЭЗ «предполагает, наконец, продемонстрировать некое реальное экономическое шевеление, а главное – наладить экономический воздушный грузовой мост между Находкой и Европой». Ожидалась также организация чартерных рейсов из стран АТР [21].

Однако ни в 1995 г., ни в 1996 г. открытия аэропорта в Золотой Долине не произошло. Технический рейс гражданского самолета с комиссией на борту был осуществлен лишь 27 марта 1997 г., когда на аэродроме совершил посадку прибывший из Хабаровска самолет Ан-12. Председатель АК СЭЗ С.А. Дудник, комментируя результаты полета, обещал скорое открытие регулярного грузового и пассажирского авиасообщения, скорую сертификацию воздушного порта по стандартам ИКАО, регулярные рейсы в Республику Корея и Китай, а также организацию транзитных перевозок Европа – Азия [1]. В 1998 г. С.А. Дудник, к тому времени ставший председателем Думы Приморского края, не упускал возможность в своих интервью подчеркнуть важность проекта для региональных властей и бизнеса, уверенно заявляя, что «программа конверсии военного аэродрома воплощается» [19].

Однако в конце года ситуация изменилась: АО «Золотая Долина» и его генеральный директор В.Я. Мордовин стали фигурантами громкого финансового скандала, который вскоре перерос в уголовное дело, связанное с очередным нецелевым использованием кредитов, выделенных АК СЭЗ «Находка» для конверсии аэродрома. Арест В.Я. Мордовина в Москве 17 марта 1999 г. и последовавшее длительное разбирательство окончательно подорвали доверие к затратному и неоднозначному проекту [22]. В результате работа над проектом строительства международного аэропорта была заморожена. Спустя десятилетия, по состоянию на 2025 г., город Находка по-прежнему не имеет собственной воздушной гавани.

Международный аэропорт на искусственных территориях

Еще одно предложение по созданию международного аэропорта в Приморском крае было выдвинуто в 1992 г. товариществом с ограниченной ответственностью «Восток-Транзит», созданным бывшим председателем Владивостокского горисполкома Е.М. Блиновым и специализировавшимся на грузовых перевозках. Идея «Восток-Транзита» заключалась в строительстве Владивостокского универсального транспортного узла (ВУТУ) на берегу Уссурийского залива, а также на искусственных территориях, которые предстояло «отвоевать» у моря путем отсыпки грунта. Здесь, на юго-восточной окраине Владивостока, прежде занятой преимущественно объектами Министерства обороны, золоотвалом ТЭЦ и городской свалкой, предполагалось возвести бизнес-центры, гостиницы, склады, причалы и уходящие далеко в море молы-волноломы. Эти волноломы и должны были послужить платформой для размещения взлетно-посадочных полос (ВПП) нового международного аэропорта.

Предварительное ТЭО масштабного проекта, разработанное по заказу «Восток-Транзита» компанией «МИДА» в сотрудничестве с московской фирмой «Сим-Ресурс», было представлено на рассмотрение городским, краевым и федеральным властям в середине 1992 г. Этот документ можно рассматривать как своеобразное зеркало эпохи, отразившее в себе парадоксы переходного периода – смешение стилей и подходов, чередование советской бюрократической фразеологии с терминами-неологизмами, заимствованными из англоязычного дискурса. Предложенный концепт аэропорта в составе ВУТУ не имел аналогов в советской практике проектирования и строительства крупных аэропортов. Авторы идеи обосновывали свое предложение мировым опытом, не называя конкретный прообраз (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 77). По своей компоновке, прежде всего –

расположению ВПП и предполагаемой траектории захода самолетов на посадку – он напоминал международные аэропорты Гибралтара и Гонконга (Кайтак). Не исключено, что сотрудников «Восток-Транзита» и организаций-партнеров вдохновил также строящийся в те годы аэропорт Кансай вблизи города Осака, целиком размещенный на искусственном острове.

Аэропорт ВУТУ предназначался для обслуживания как пассажирских, так и грузовых воздушных судов. Необходимость его создания в дополнение к уже существующему аэропорту Владивосток (Кневичи) была обоснована нормами градостроительства, которые предписывали сооружение второго воздушного порта в городах с населением более 800 тыс. чел. В реальности Владивосток не достиг этой отметки, хотя прогнозы 1980-х гг. действительно предполагали демографический рост, косвенно создавая дополнительные аргументы для строительства второго аэропорта. Помимо внутренних потребностей региона авторы идеи учли международный фактор, предложив включить аэропорт в особую «экстерриториальную зону», свободную от пошлин и визовых ограничений для иностранных граждан. Среди намеченных к сооружению объектов транспортного узла аэропорт занимал одну из ключевых позиций. Его строительство предполагалось осуществить в два этапа: в 1993–2000 гг. построить и ввести в эксплуатацию ВПП и аэровокзальный комплекс, в 2000–2010 гг. – расширить пропускную способность аэропорта, доведя годовой пассажиропоток до 2,5 млн чел. В концепте аэропорта были предусмотрены аэровокзальный комплекс, 3–4 ВПП, рулежные дорожки, зона стоянки самолетов, вертолетная площадка и ангары для технического обслуживания авиатехники. Авторы проекта полагались на естественный звукопоглощающий барьер из лесов по периметру аэродрома и окружающих сопков, а также звукопоглощающие сооружения. Они также предложили оснастить аэропорт устройствами для разгона туманов над Уссурийским заливом (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 76–79).

Подготовленные «Восток-Транзитом» материалы были изучены в администрации Приморского края и отправлены в Москву. Курировавший переписку по данному проекту вице-президент России А.В. Руцкой дал поручение Министерству транспорта детально изучить представленные документы и эскизные проработки. В марте 1993 г. заместитель министра транспорта А.В. Клевцов отметил, что замысел «заслуживает внимания» и может стать значимым шагом в развитии транспортной инфраструктуры региона, однако ТЭО нуждается в доработке (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 106–107).

Обсуждение планов открытия нового аэропорта во Владивостоке происходило на фоне тяжелых испытаний, обрушившихся на действующий аэропорт Владивосток (Кневичи). Несмотря на то, что на основании распоряжения Правительства России от 17 июля 1992 г. он получил статус международного [17], управлявшее им Владивостокское авиапредприятие под руководством В.А. Сайбеля с трудом изыскивало ресурсы, необходимые для стабильной работы. Острейшей проблемой являлся дефицит авиатоплива из-за роста цен, нехватки сырья на нефтеперерабатывающих заводах, развала системы государственной поддержки авиапредприятий. В июле 1992 г. [10] и в августе 1993 г. аэропорт Владивосток был на грани полной остановки авиасообщения из-за отсутствия горючего (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 52. Л. 16).

В условиях хронического дефицита ресурсов идее нового аэропорта, как и всему проекту ВУТУ, предстояло доказать свою жизнеспособность градостроительному совету при городском управлении архитектуры и градостроительства Владивостока. К экспертизе были привлечены специалисты Летно-исследовательского института им. М.М. Громова (г. Жуковский, Московская область), института «Ленгипрогор» (г. Санкт-Петербург), институтов ДВР РАН и ряда отраслевых институтов и организаций Приморья.

В течение весны и лета 1993 г. краевые и городские власти получили экспертные заключения. Эксперты почти единодушно критиковали воздушный компонент ВУТУ. В замечаниях «Ленгипрогора» отмечался неудачный выбор площадки для строительства аэропорта в районе действующей Владивостокской ТЭЦ-2. Кроме того, проектируемая жилая зона Владивостока пересекалась с зоной подлета самолетов. Важными упущениями также были признаны отсутствие продуманной схемы транспортного сообщения между аэропортом и центром города, несоответствие отведенных под ВПП участков требованиям безопасности полетов. Заключение, подписанное главным инженером института В.А. Щетинским, однозначно указывало на неприемлемость строительства аэропорта в данном месте. Специалисты Летно-исследовательского института им. М.М. Громова также настаивали на необходимости переработки всего раздела, посвященного международному аэропорту, обратив внимание на недостаточную длину ВПП и указав на абсурдность размещения воздушной гавани в зоне частых туманов (ГАПК. Ф. 85. Оп. 9. Д. 219. Л. 116, 125).

На заседании градостроительного совета 24 мая 1993 г. и в ходе последовавшего обмена мнениями были озвучены и другие принципиальные замечания, поставившие под сомнение целесооб-

разность всего концепта транспортного узла. В частности, заместитель начальника краевого управления градостроительства и городского хозяйства В.В. Аникеев указал на нереальность запланированных сроков и сметы строительства, а также усомнился в самой возможности создания искусственных территорий и размещения на них аэропорта. Он иронично отметил, что «авторы концепции забежали вперед на 30–50 лет в своих фантазиях» (ГАПК. Ф. 85. Оп. 9. Д. 219. Л. 107).

Краевые власти, в сравнении с городскими, более благосклонно отнеслись к проекту. 25 августа 1993 г. администрация Приморского края «в предварительном порядке» сочла возможным согласование строительства, но при этом поставила условия: компании-проектировщику следовало разработать полное ТЭО, предоставив не менее двух его вариантов, учесть затраты на корректировку генплана Владивостока, согласовать свои предложения с Владивостокским авиапредприятием и Министерством транспорта России (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 110). Однако, несмотря на осторожную поддержку краевых властей, а также интерес некоторых чиновников федерального уровня, необходимыми ресурсами для воплощения своих замыслов «Восток-Транзит» не располагал. Отечественные и зарубежные инвесторы, способные поддержать реализацию концепции Владивостокского универсального транспортного узла либо отдельных его элементов, так и не были найдены. Планы постройки международного аэропорта у кромки океана остались невоплощенными.

Идеи «второго плана»: Воздвиженка, Чернышевка, Хороль, Сухая Речка

Кроме вышеназванных замыслов, в течение 1990-х гг. обсуждались планы сооружения международных аэропортов в других уголках Приморья. Среди прочих предложений внимания заслуживает проект создания гражданского аэропорта на базе стратегического аэродрома дальней авиации ВВС России в поселке Воздвиженка в 12 км к северу от города Уссурийска.

В очерке исследовательницы транспорта из Тихоокеанского института географии ДВО РАН Р.В. Вахненко, опубликованном в 1998 г., именно этот проект оценивался наиболее комплиментарно, поскольку обладал хорошими стартовыми условиями: высокими техническими характеристиками ВПП, позволявшими принимать все типы самолетов, используемых на международных маршрутах, удобным положением вблизи города Уссурийска и крупного железнодорожного узла, наличием автодорог, соединяющих аэродром с городами и портами Приморья, а также приграничными территориями Китая. «Потенциальные возможности аэро-

порта огромны, – отмечала Р.В. Вахненко, – на первоначальном этапе он сможет стать крупнейшим пунктом обработки международных грузов и перерабатывать до 12 тыс. тонн грузов, а в будущем довести объем переработки до 100 тыс. тонн». По ее оценке, после реконструкции аэродром Воздвиженка мог взять на себя функции транзитного пункта для заправки транспортных самолетов, совершающих межконтинентальные перелеты из Северной Америки в Европу. В перспективе аэропорт под Уссурийском мог развивать и пассажирские перевозки [5, с. 43–44].

В конце 1997 г. подготовкой реконструкции аэродрома в Воздвиженке занялось ОАО «Уссурийский аэропорт». По замыслам его учредителей, озвученным исполнительным директором компании В.А. Ерукаевым, новый аэропорт должен был занять нишу грузовых авиаперевозок, избегая при этом прямой конкуренции с более крупным аэропортом Владивостока в области пассажирского авиасообщения. В рамках этой концепции предполагалось, что Уссурийский аэропорт сможет работать в тандеме с Владивостокским, образовав единый Южно-Приморский аэроузел. Аэропорт в Воздвиженке мог бы взять на себя значительную часть «северного завоза», обеспечив доставку грузов в населенные пункты северной зоны Дальнего Востока России.

Для реализации своих планов компания намеревалась привлечь инвестиции в размере 30 млн долл. США. Две трети от этой суммы планировалось получить в виде кредита, а оставшуюся треть – заработать за счет эксплуатации аэропорта после пуска его первой очереди. ОАО «Уссурийский аэропорт» рассчитывало на поддержку иностранных инвесторов, возлагая особые надежды на Европейский банк реконструкции и развития. Представители компании обещали, что аэропорт сможет принести первую прибыль уже во второй половине следующего, 1998 г., при согласии главнокомандующего Военно-воздушными силами на совместное базирование военной и гражданской авиации [25].

Помимо проектов использования для гражданских нужд военных аэродромов вблизи крупных городов, возникали и более экзотические идеи. Так, еще в сентябре 1992 г. в краевой газете «Утро России» была опубликована заметка жителя города Арсеньева А. Чирко с предложением открыть международный аэропорт вблизи села Чернышевка Анучинского района на базе аэродрома Министерства обороны. «Международный аэропорт, способный принимать “Боинги”, – вот что вдохнет новую жизнь в этот уголок Приморья», – утверждал автор. Свой замысел он обосновал загруженностью аэропортов Владивостока и Хабаровска, а также задержкой в строительстве нового международного аэропорта в Золотой Долине. В числе

преимуществ Чернышевки им называлась проходящая вблизи села автодорога и железнодорожная ветка Сибирцево – Новочугуевка, наличие в 20 км разезда Тихоречное с резервуарами, пригодными для хранения авиатоплива. По словам А. Чирко, летом 1992 г. он познакомил со своими соображениями начальника управления экономики и планирования администрации Приморского края В.Н. Пименова, который с интересом отнесся к этому предложению [24]. Однако обращение к властям и публикация в прессе не способствовали воплощению идеи в жизнь.

Среди возможных локаций для размещения международного аэропорта рассматривался и военный аэродром вблизи поселка Хороль – восточная запасная посадочная площадка для космических кораблей типа «Буран». Данный аэродром находился в приемлемом состоянии благодаря проведенной в середине 1980-х гг. капитальной реконструкции его ВПП, удлиненной до 4,5 км, расширенной до 60 м и оборудованной трехслойным бетонным покрытием, что обеспечивало необходимые условия для приема всех типов воздушных судов [5, с. 44].

Еще одно предложение по открытию нового аэропорта рассматривалось в контексте обсуждения проекта строительства Приморского нефтегазового комплекса на юге края в 1998–2000 гг. При подготовке перечня инвестиционных проектов Комитет по организации строительства, помимо самого комплекса, предложил предусмотреть в числе объектов внешней инфраструктуры новый аэропорт, именуемый в переписке «Владивосток II». Пунктом размещения аэропорта должен был стать бывший военный аэродром Сухая Речка в Хасанском районе Приморского края. Дальнейшая судьба этого предложения в документах не отразилась. Практических шагов по его воплощению также не последовало (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 753. Л. 57).

Подобные идеи не были уникальны для Приморья и в исследуемый период встречались и в других дальневосточных субъектах России. Так, в 1994 г. власти Хабаровского края в качестве перспективного проекта рассматривали возможность реконструкции аэропорта Советская Гавань (Май-Гатка) и его включения в Ванинско-Совгаванский международный транспортный узел (Государственный архив Хабаровского края. Ф. Р-353. Оп. 10. Д. 1495. Л. 60). Однако именно Приморье выделялось многообразием предложений, порой слабо согласованных между собой, грозящих распылением и без того незначительных ресурсов, жизненно необходимых гражданской авиации региона. Увлечение планами открытия новых международных аэропортов совпало с тяжелейшим кризисом местного воздушного сообщения, обернувшимся закрытием многих малых аэропортов в крае [9, с. 121, 126], а также топ-

ливным кризисом, ударившим по международному аэропорту Владивосток.

Так, в феврале 1995 г. Владивостокский аэропорт, как и двумя годами ранее, вновь оказался на грани полной остановки полетов из-за острой нехватки авиатоплива. Руководителю ОАО «Владивосток-Авиа», образованного годом ранее на базе прежнего Владивостокского авиапредприятия, В.А. Сайбелю пришлось обращаться за помощью к командующему ВВС и ПВО Тихоокеанского флота, а также срочно искать новых поставщиков горючего [13].

В этой связи не вызывает удивления скептическое отношение самого В.А. Сайбеля к многочисленным предложениям открыть новые международные аэропорты в Приморье. В декабре 1997 г. на вопрос журналиста о перспективах сооружения аэропортов под Находкой и Уссурийском он ответил, что «поражен близорукостью некоторых, даже весьма ответственных руководителей, которые в условиях тотального отсутствия финансовых возможностей в крае ведут какие-то игры вокруг то Золотой Долины, то Уссурийского аэропорта». В противовес им В.А. Сайбель предлагал «собрать средства в кулак» и сосредоточиться на модернизации аэропорта Владивосток, в т.ч. завершить строительство международного аэровокзала [20].

Несмотря на новые испытания, вызванные экономическим кризисом 1998 г. и повлекшие за собой сокращение штата сотрудников, отмену части международных и внутренних рейсов, аэропорт Владивосток и ОАО «Владивосток Авиа» в целом сумели преодолеть трудности и завершить ранее начатые работы. Так, 4 марта 1999 г. был открыт международный пассажирский аэровокзал аэропорта Владивосток, построенный по проекту южнокорейской корпорации «Хендэ» и российского института «Дальаэропроект» [9, с. 155]. Это событие не только имело практическое значение, но и оказалось весьма символичным, практически совпав по времени с прекращением работ над альтернативными проектами международных аэропортов в регионе. Новый XXI в. аэропорт Владивосток встретил в статусе единственной международной воздушной гавани Приморья.

Заключение

Следует признать, что попытки реализации всех представленных в данном исследовании планов открытия новых международных аэропортов в Приморском крае в итоге зашли в тупик. Поток предложений, концептов и замыслов, поступающих от региональных и муниципальных органов власти, коммерческих структур и равнодушных граждан, был поглощен водоворотом финансового и организационного хаоса.

Многие инициативы, изначально лишённые серьёзной экономической основы, поддержки со стороны влиятельных политических и финансовых кругов, остались лишь на страницах бюрократической переписки и газет. Другие проекты, имевшие, на первый взгляд, более проработанную базу, также столкнулись с непреодолимыми препятствиями. Являясь лишь элементами более масштабных, но вместе с тем чрезвычайно неоднозначных в плане реалистичности и целесообразности замыслов (СЭЗ «Находка», Владивостокский универсальный транспортный узел, Приморский нефтегазовый комплекс), они неизбежно разделяли все связанные с ними трудности. В отрыве же от них «авиационный компонент» также оказался нежизнеспособным. В том редком случае, когда аэропорт мог вписаться в уже существующий транспортно-логистический узел, как ожидалось с Уссурийским аэропортом, его реализации воспрепятствовали общие для большинства крупных инфраструктурных проектов 1990-х гг. проблемы: не найдя в атмосфере экономической нестабильности поддержки ни на региональном, ни на федеральном уровне, он был обречен стать очередным «воздушным замком». Расчет на привлечение иностранных инвестиций оказался неоправданным: масштабные и дорогостоящие работы по созданию новых аэропортов никто из потенциальных зарубежных партнеров финансировать не желал. Оставшись один на один с проблемами поиска стратегии выживания, гражданская авиация Приморья была вынуждена с трудом изыскивать средства для поддержания работы уже существующих аэропортов, в первую очередь – международного аэропорта Владивосток (Кневичи). В итоге опасность распыления крайне ограниченных ресурсов, непродуманность проектов, неспособность государства оказать действенную помощь и незаинтересованность инвесторов обусловили крах планов по открытию новых международных аэропортов в Приморском крае.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Алещенко С. Открыт воздушный коридор для свободной экономической зоны // Владивосток. 1997. 4 апреля. С. 4.
2. Американцев заинтересовал проект «Аэропорт» // Находка. 1993. Апрель. С. 2.
3. Аэродром для зоны // Красное знамя. 1991. 16 июля. С. 1.
4. Аэродром «Золотая Долина» – для гражданских нужд // Находкинский рабочий. 1994. 6 декабря. С. 1.
5. Вахненко Р.В. Дальний Восток: международное сотрудничество в области транспорта // Вестник Дальневосточной государственной академии экономики и управления. 1998. № 4. С. 36–45.

6. Воздушные ворота СЭЗ // Советское Приморье. 1992. 1 февраля. С. 1.
7. Военный аэродром для гражданских самолетов // Владивосток. 1991. 11 июля. С. 7.
8. Воронцов Н.С. Нереализованные проекты свободных экономических зон в Приморье: исторический очерк // Россия и АТР. 2018. № 3. С. 31–44.
9. Гражданская авиация Приморья. Из века в век. Владивосток: Rollfilm, 2002.
10. Закрыт аэропорт «Владивосток»: нет горючего для самолетов // Утро России. 1992. 17 июля. С. 2.
11. Иванов С.А. Советские свободные экономические зоны как идея развития // Россия и АТР. 2021. № 1. С. 86–103.
12. Колесниченко К.Ю. Военная авиация в Приморье в 1980-е – 2000-е годы: военно-политический и социальный аспекты // Ойкумена. Регионоведческие исследования. №. 3. 2013. С. 95–105.
13. Кутенких Н. Владимир Сайбель: Прошу у пассажиров прощения // Владивосток. 1995. 14 февраля. С. 3.
14. Лаврентьев А.В. Условия реализации международных транспортных проектов на Дальнем Востоке России (1990-е гг. – нач. XXI в.) // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета. 2011. № 2. С. 124–132.
15. Наумов Ю.А. Исторические аспекты становления города Находка // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2014. № 2. С. 61–76.
16. Постановление Правительства Российской Федерации № 1033 от 08.09.1994 г. «О некоторых мерах по развитию СЭЗ в Находке» // Собрание законодательства Российской Федерации. 1994. № 20. Ст. 2279.
17. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 17.07.1992 г. № 1304-р «Об открытии аэропорта Владивосток (Кневичи) для международных полетов» // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. 1992. № 4. Ст. 211.
18. Савченко А.Е. и др. Потенциальный Дальний Восток. Как расцветают и угасают проекты развития в самом большом регионе России. М.: Common Place, 2024.
19. Сергей Дудник силен на длинных дистанциях // Конкурент. 1998. 27 января – 3 февраля. С. 10.
20. Старицын В. Владимир Сайбель: «Я ни на кого не уповаю» // Конкурент. 1997. 2–7 декабря. С. 4.
21. Тузюк В. Железные птицы из Золотой Долины // Владивосток. 1995. 4 марта. С. 1.
22. Тузюк В. Рейсы аэропорта «Золотая Долина»: Госдума, «Белый дом», тюрьма // Владивосток. 1999. 15 сентября. С. 1, 7.
23. Фокин Г. Три года разговоров... // Находка. 1991. 25 июня. С. 3.
24. Чирко А. Аэропорт... в Чернышевке? // Утро России. 1992. 10 сентября. С. 1.
25. Яковлев К. Появится ли в Приморье новый аэропорт? // Владивосток. 1997. 21 ноября. С. 6.

REFERENCES

1. Aleshchenko, S., 1997. Otkryt vozdushnyi koridor dlya svobodnoi ekonomicheskoi zony [Air corridor opened for the free economic zone], Vladivostok, 1997, April 4, p. 4. (in Russ.)
2. Amerikantsev zainteresoval proekt «Aeroport» [Americans got interested in the «Airport» project], Nakhodka, 1993, April, p. 2. (in Russ.)
3. Aerodrom dlya zony [An airfield for the zone], Krasnoe znamya, 1991, July 16, p. 1. (in Russ.)
4. Aerodrom «Zolotaya Dolina» – dlya grazhdanskikh nuzhd [Zolotaya Dolina airfield – for civilian needs], Nakhodkinskii rabochii, 1994, December 6, p. 1. (in Russ.)
5. Vakhnenko, R.V., 1998. Dal'nii Vostok: mezhdunarodnoe sotrudnichestvo v oblasti transporta [Russian Far East: international cooperation in the field of transport], Vestnik Dal'nevostochnoi gosudarstvennoi akademii ekonomiki i upravleniya, no. 4, pp. 36–45. (in Russ.)
6. Vozdushnye vorota SEZ [Air gateway of the free economic zone], Sovetskoe Primor'e, 1992, February 1, p. 1. (in Russ.)
7. Voennyi aerodrom dlya grazhdanskikh samoletov [Military airfield for civilian aircrafts], Vladivostok, 1991, July 11, p. 7. (in Russ.)
8. Vorontsov, N.S., 2018. Nerealizovannye proekty svobodnykh ekonomicheskikh zon v Primor'e: istoricheskii ocherk [Unrealized projects of special economic zones in Primorye: a historical overview], Rossiya i ATR, no. 3, pp. 31–44. (in Russ.)
9. Grazhdanskaya aviatsiya Primor'ya. Iz veka v vek [Civil aviation of Primorye: from century to century]. Vladivostok: Rollfilm, 2002. (in Russ.)
10. Zakryt aeroport «Vladivostok»: net goryuchego dlya samoletov [Vladivostok airport closed: no fuel for aircraft], Utro Rossii, 1992, July 17, p. 2. (in Russ.)
11. Ivanov, S.A., 2021. Sovetskie svobodnye ekonomicheskie zony kak ideya razvitiya [Soviet special economic zones as an idea for development], Rossiya i ATR, no. 1, pp. 86–103. (in Russ.)
12. Kolesnichenko, K.Yu., 2013. Voennaya aviatsiya v Primor'e v 1980-e – 2000-e gody: voennopoliticheskii i sotsial'nyi aspekty [Military aviation in Primorye in the 1980s – 2000s: military-political and social aspects], Oikumena. Regionovedcheskie issledovaniya, no. 3, pp. 95–105. (in Russ.)
13. Kutenkikh, N., 1995. Vladimir Saibel': Proshu u passazhirov proshcheniya [Vladimir Saibel: I apologize to the passengers], Vladivostok, February 14, p. 3. (in Russ.)

14. Lavrentiev, A.V., 2011. Usloviya realizatsii mezhdunarodnykh transportnykh proektov na Dal'nem Vostoke Rossii (1990-e gg. – nach. XXI v.) [Conditions for the implementation of international transport projects in the Russian Far East, the 1990s – early XXIst century], *Territoriya novykh vozmozhnostei. Vestnik Vladivostokskogo gosudarstvennogo universiteta*, no. 2, pp. 124–132. (in Russ.)
15. Naumov, Yu.A., 2014. Istoricheskie aspekty stanovleniya goroda Nakhodka [Historical aspects of the making of the city of Nakhodka], *Oikumena. Regionovedcheskie issledovaniya*, no. 2, pp. 61–76. (in Russ.)
16. Postanovlenie Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii № 1033 ot 08.09.1994 g. «O nekotorykh merakh po razvitiyu SEZ v Nakhodke» [Resolution of the Government of the Russian Federation No. 1033 of September 8, 1994 «On certain measures for the development of the free economic zone in Nakhodka»], *Sobranie zakonodatel'stva Rossiiskoi Federatsii*, 1994, no. 20, article 2279. (in Russ.)
17. Savchenko, A.E. et al., 2024. Potentsial'nyi Dal'nii Vostok. Kak rastsvetayut i ugasayut proekty razvitiya v samom bol'shom regione Rossii [Potential Far East: How development projects flourish and fade in Russia's largest region]. Moskva: Common Place. (in Russ.)
18. Rasporyazhenie Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 17.07.1992 g. № 1304-r «Ob otkrytii aeroporta Vladivostok (Knevichi) dlya mezhdunarodnykh poletov» [Order of the Government of the Russian Federation No. 1304-r of July 17, 1992 «On the opening of Vladivostok Airport (Knevichi) for international flights»], *Sobranie aktov Prezidenta i Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii*, 1992, no. 4, article 211. (in Russ.)
19. Sergei Dudnik silyon na dlinnykh distantsiyakh [Sergei Dudnik: strong in long-distance races], *Konkurent*, 1998, January 27 – February 3, p. 10. (in Russ.)
20. Staritsyn, V., 1997. Vladimir Saibel': «Ya ni na kogo ne upovayu» [Vladimir Saibel: «I rely on no one»], *Konkurent*, December 2–7, p. 4. (in Russ.)
21. Tuzyuk, V., 1995. Zheleznye ptitsy iz Zolotoi Doliny [Iron birds from the Golden Valley], *Vladivostok*, March 4, p. 1. (in Russ.)
22. Tuzyuk, V., 1999. Reisy aeroporta «Zolotaya Dolina»: Gosduma, «Belyi dom», tyur'ma [Flights from «Golden Valley» airport: State Duma, White House, prison], *Vladivostok*, September 15, pp. 1, 7. (in Russ.)
23. Fokin, G., 1991. Tri goda razgovorov... [Three years of talk...], *Nakhodka*, June 25, p. 3. (in Russ.)
24. Chirko, A., 1992. Aeroport... v Chernyshevke? [An airport... in Chernyshevka?], *Utro Rossii*, September, 10, p. 1. (in Russ.)
25. Yakovlev, K., 1997. Poyavitsya li v Primor'e novyi aeroport? [Will a new airport appear in Primorye?], *Vladivostok*, November 21, p. 6. (in Russ.)

*Статья поступила в редакцию /
received 18.07.2025;
рекомендована к печати /
accepted 15.08.2025*