

DOI 10.58351/2949-2041.2026.30.1.012

Пугач Айя-Александра Ивановна
магистрант, кафедра градостроительства, МАРХИ

Научный руководитель:
Чураков Сергей Константинович, МАРХИ

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ПРИЛЕГАЮЩИХ ТЕРРИТОРИЙ АЭРОПОРТОВ МЕСТНЫХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ: ОТ ОГРАНИЧЕНИЙ К ИНТЕГРАЦИИ

Аннотация. В статье исследуется трансформация роли аэропортовых комплексов в пространственном развитии территорий, с фокусом на аэропорты местных воздушных линий (МВЛ) России. Анализируется существующая нормативно-правовая база, выявляется её противоречие современным градостроительным парадигмам и рассматривается зарубежный опыт комплексного развития приаэропортовых зон. Цель работы – обосновать необходимость перехода от запретительного регламентирования к комплексному планированию, способному раскрыть социально-экономический потенциал территорий, прилегающих к региональным аэрородромам, и предложить концептуальные основы для их интеграции в структуру малых городов

Ключевые слова: Аэропорты МВЛ, приаэрородомные территории, приаэропортовые территории, градостроительное планирование, пространственное развитие, аэроборис, аэропорт-урбанизм, малая авиация, транспортный каркас

Введение

В глобальной градостроительной практике XXI века аэропорт эволюционировал из изолированного транспортного терминала в полноправный драйвер территориального развития – так называемые «воздушные ворота» становятся узлами роста, вокруг которых формируются новые урбанизированные кластеры [1, с. 18].

Этот процесс, получивший название «аэроурбанизация», предполагает симбиоз авиационной инфраструктуры, бизнес-активности (логистика, коммерция, офисы) и социальных функций [2, с. 55].

Однако в Российской Федерации доминирует консервативный подход, унаследованный от советской градостроительной школы, где аэрородом рассматривался, прежде всего, как объект оборонного значения и источник негативных воздействий (шум, безопасность) [3, с. 12].

Данный подход закреплен в законодательстве и выражается в создании обширных санитарно-защитных и приаэрородомных зон с жесткими ограничениями на хозяйственную деятельность и строительство [4, с. 3].

В результате обширные территории вокруг аэропортов оказываются в градостроительном вакууме – они не используются для развития города, но и не выполняют значимых общественных функций, становясь «терра инкогнита» на карте муниципального образования.

Актуальность исследования продиктована двумя ключевыми факторами. Во-первых, это реализация масштабных государственных программ, таких как федеральный проект

«Развитие региональных аэропортов и маршрутов» и «Развитие опорной сети аэрородомов» до 2030 года [5].

Инвестиции в реконструкцию и строительство сотен аэрородомов по всей стране создают уникальное «окно возможностей» для переосмыслиния их роли в пространстве региона. Во-вторых, для огромных малодоступных территорий Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера малая авиация – это не просто транспорт, а жизненно важная артерия, обеспечивающая связность, мобильность населения и логистику [6, с. 7].



Возникает насущный вопрос: как спланировать развитие территории вокруг восстанавливаемого аэропорта МВЛ, чтобы он не стал для малого города источником проблем, а превратился в точку роста, катализатор развития местной экономики и повышения качества жизни.

Основная часть

Парадокс современной российской ситуации заключается в явном противоречии между амбициозными целями государственных программ и архаичной нормативной базой, регулирующей проектирование и эксплуатацию аэропортов.

С одной стороны, на высшем уровне декларируется стратегическая важность развития малой авиации. Планируется масштабное обновление парка воздушных судов (включая новые отечественные модели типа ЛМС-901 «Байкал»), выделяются средства на реконструкцию инфраструктуры [7, с. 28].

Счетная палата РФ в своем бюллетене (№11, 2023) прямо указывает на проблему несоответствия многих объектов, особенно в труднодоступных районах, современным требованиям, подчеркивая необходимость адекватных инвестиций [8, с. 15].

С другой стороны, нормативная экосистема остается крайне ригидной. Действующие Федеральные авиационные правила (ФАП) и своды правил (СП) сфокусированы почти исключительно на аспектах [9, с. 44].

Они детально регламентируют длину ВПП, высоту препятствий, системы навигации, но полностью игнорируют вопросы урбанистики, архитектурно-ландшафтного решения территории, создания комфортной среды для пассажиров и персонала, интеграции с городской застройкой. Фактически, эти документы отвечают на вопрос «как построить безопасную взлетно-посадочную полосу?», но не отвечают на вопрос «как сделать аэропорт органичной и полезной частью нашего города?».

Критическая ситуация сложилась с аэропортами МВЛ. Их проектирование до сих пор формально регулируется «Руководством» 1985 года, которое не учитывает ни современных экологических стандартов, ни новых материалов и технологий, ни изменившихся социальных запросов [10, с. 21].

Отсутствие актуального СП «Аэропортовые комплексы местных воздушных линий. Правила проектирования» – это системный пробел, блокирующий качественное проектирование [11]. Как отмечалось на отраслевой конференции в 2020 году, без скорейшей корректировки устаревших ФАПов реализация национальных проектов в полной мере невозможна [12, с. 5].

Таким образом, градостроитель, пытающийся разработать концепцию развития приаэропортовой территории малого города, сталкивается с вакуумом: государство требует развития, но нормы предписывают лишь ограничения.

В отечественной научной среде осознание данного противоречия привело к формированию двух терминологических и концептуальных платформ:

1. Приаэродромная территория (ПАТ) – это формально-юридическое понятие, определенное в Постановлении Правительства РФ. ПАТ – это зона с особыми условиями использования (ЗОУИТ), главная функция которой – обеспечение безопасности полетов путем введения прямых запретов (на высотную застройку, на размещение опасных производств, на создание помех для сигналов) [13, с. 90].

Это сугубо ограничительный, «оборонительный» инструмент. В градостроительных документах (ПЗЗ, Генпланы) ПАТ чаще всего фиксируется как зона, где «ничего нельзя», что приводит к её маргинализации и выпадению из экономического оборота муниципалитета [14, с. 33].

2. Приаэропортовая территория (ПрАТ) – это более широкое и прогрессивное понятие, введенное в научный оборот К.В. Веретенниковой [15, с. 18]. Если ПАТ – это территория запретов, то ПрАТ – это территория влияния и возможностей.



Она включает в себя не только охранную зону, но и все пространство, на которое аэропорт воздействует экономически (создание рабочих мест, привлечение бизнеса), транспортно (изменение потоков, развитие дорожной сети) и социально-имиджево (формирование «лица» города, точки входа для туристов и инвесторов).

Этот термин позволяет перевести разговор из плоскости «как отгородиться от аэропорта» в плоскость «как максимально эффективно использовать его потенциал для развития города» [15, с. 22].

Именно концепция ПрАТ создает основу для комплексного планирования, где аэропорт рассматривается не как чужеродный объект, а как ключевой структурный элемент каркаса расселения и экономики малого города.

Зарубежный опыт: модели интеграции.

Международная практика предлагает несколько проверенных моделей пространственной интеграции аэропортов, которые могут быть адаптированы к российским условиям с учетом масштаба:

Аэротрополис (Airport City / Aerotropolis). Классическая модель, предложенная Дж. Касардой [16, с. 8]. Это крупный урбанизированный кластер, где аэропорт-хаб является ядром, а вокруг концентрируются логистические центры, офисы глобальных компаний, выставочные залы, гостиницы и объекты сервиса.

Эта модель наиболее характерна для крупнейших международных хабов (Шанхай, Дубай, Франкфурт) [1, с. 25]. Для типичного российского малого города с аэропортом МВЛ она избыточна, но её принцип – многофункциональность и синергия – может быть взят на вооружение в уменьшенном, «камерном» формате.

Урбанизация прилегающих территорий аэропорта (Airport Urbanism). Более гибкая и гуманистическая концепция, развивающаяся Максом Хиршем [17]. Её суть – в целенаправленном стирании резкой границы между аэропортом и городом через создание общедоступной, комфортной и многофункциональной среды. Ключевые принципы:

Ориентация на человека: инфраструктура проектируется для нужд не только пассажиров, но и сотрудников, местных жителей, встречающихся, предпринимателей [17, с. 112].

Связность и доступность: аэропорт становится легко достижимым общественным транспортом, пешеходными и велосипедными маршрутами, логичным продолжением городской ткани [18, с. 77].

Смешанное использование: на прилегающей территории могут размещаться не только гаражи и склады, но и общественные центры, кафе, спортивные объекты, образовательные кластеры (например, связанные с авиацией), малый бизнес, использующий хорошую транспортную доступность [19, с. 102].

Именно «Аэропорт-Урбанизм» представляется наиболее адекватной и перспективной моделью для интеграции аэропортов МВЛ в малые российские города. Вместо того чтобы отторгать аэродром на окраину, эту зону можно превратить в новый общественный полюс – «воздушный фасад» города, точку притяжения с развитой сервисной инфраструктурой, что особенно важно для моногородов или удаленных поселений [20, с. 14].

Выводы

1. Дефицит знаний. Существует острый дефицит специализированных научных исследований и методических разработок, посвященных именно градостроительному развитию территорий вокруг малых и региональных аэропортов (МВЛ) в российском контексте [21, с. 49].

2. Нормативный кризис. Устаревшая и сугубо техническая нормативная база (особенно в части МВЛ) является главным сдерживающим фактором. Необходима срочная разработка и внедрение новых СП, которые, наряду с требованиями безопасности, включали бы разделы по градостроительному и ландшафтно-архитектурному проектированию, созданию комфортной среды, принципам интеграции в городскую структуру [11, 12, с. 6].



3. Методологическая потребность. Помимо новых норм, требуются методики комплексного градостроительного анализа ПрАТ. Они должны включать инструменты оценки экономического потенциала территории (логистика, туризм, локализация бизнеса), моделирования транспортных потоков, анализа экологических рисков и возможностей по их минимизации с помощью современных технологий и планировочных решений [15, с. 45].

4. Концептуальная основа. Концепция «Аэропорт-Урбанизм» должна быть признана в качестве основной стратегической модели для развития ПрАТ аэропортов МВЛ [17, с. 120]. Она позволяет перейти от логики изоляции к логике интеграции, создавая синергию между транспортной функцией, городской экономикой и социальной сферой.

5. Пилотные проекты. В рамках федеральных программ развития региональной авиации целесообразно инициировать пилотные проекты по комплексному освоению ПрАТ в нескольких малых городах- «флагманах». Это позволит на практике отработать новые планировочные, нормативные и управленческие решения, создать успешные кейсы для тиражирования [22, с. 31].

Развитие приаэропортовых территорий МВЛ – это не вопрос благоустройства окраин. Это стратегическая задача по формированию новых точек роста, укреплению каркаса расселения и повышению качества жизни в российских регионах. Переход от парадигмы ограничений к парадигме интеграции и комплексного развития является необходимым условием для реализации национальных амбиций в области транспортной связанности и пространственного развития страны

Список литературы:

1. Дедков, А.Г. ТERRITORIALNOE PLANIROVANIE I FUNKCIONALNOE PEREOСMYSLENIE AEROPORTOV I PРИLEGAЮЩИХ K NIM TERRITORII / A. G. DEDKOV // VESTNIK MGU. – 2020. – 11
2. Венгловская, Е. Н. Aэрокомплексы Москвы: проблемы функционирования и перспективы развития / Е. Н. Венгловская, А. Г. Дедков // КиберЛенинка: [науч. электрон. б-ка]. – 2020. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/aerokompleksy-moskvy-problemy-funktzionirovaniya-i-perspektivu-razvitiya/viewer> (дата обращения: 27.01.2026).
3. Маркарян, Д. А. Малая авиация как фактор экономического роста городов: вып. квалификац. работа бакалавра / Д. А. Маркарян; науч. рук. Г. Ю. Ветров. – М.: НИУ ВШЭ, Факультет социальных наук, 2023. – 122. – URL: <https://www.hse.ru/edu/vkr/183862026> (дата обращения: 27.01.2026).
4. Полешкина, И. О. Роль малой авиации в обеспечении транспортной доступности арктических регионов: проблемы и направления развития / И. О. Полешкина // КиберЛенинка: [науч. электрон. б-ка]. – 2023. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-maloy-aviatsii-v-obespechenii-tansportnoy-dostupnosti-arkticheskikh-regionov-problemy-i-napravleniya-razvitiya/viewer> (дата обращения: 27.01.2026).
5. «Аэроурбанизация»: закономерности урбанизации вокруг международных аэропортов, формирование аэрополисов // Концепции развития Московской агломерации на основе международных аэропортов и урбанизированных кластеров пригородной зоны. – М., 2007. – 212.
6. «Мобильная Россия»: исследование комфортности транспортной системы России и её влияния на систему расселения. – М.: Просвещение, 2018. – 166.
7. О федеральном проекте «Развитие региональных аэропортов и маршрутов»: [подборка документов] // КонсультантПлюс: справ.-правовая система. – URL: https://www.consultant.ru/law/podborki/federalnyj_proekt_razvitiye Regionalnyh_aeroportov_i_marshrutov/ (дата обращения: 27.01.2026).
8. Дмитриева, А. Д. Благоустройство аэропорта как необходимый элемент трансформации города / А. Д. Дмитриева, А. К. Бурмич // Инновационные технологии в науке и образовании: сб. ст. XIV Междунар. науч.-практ. конф.: в 4 ч. / отв. ред. Г. Ю. Гуляев. – Чебоксары: Образовательный центр «Инерциал», 2023. – Ч. 3. – С. 962-966. – URL: https://elar.urfu.ru/bitstream/10995/125562/1/978-5-91256-595-3_227.pdf (дата обращения: 27.01.2026).



9. Бородач, М. Ф. Город и авиация / М. Ф. Бородач, Н. П. Мельников, Ф. С. Черников, В. Ф. Бердник. – М.: Стройиздат, 1982. – 159 с.
10. Колясников, В. А. О сертификации аэропортов местных воздушных линий / В. А. Колясников // КиберЛенинка: [науч. электрон. б-ка]. – 2020. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/o-sertifikatsii-aeroportov-mestnyh-vozdushnyh-liniy/viewer> (дата обращения: 27.01.2026)

