

С 6 по 11 сентября в Ярославской области проходит XIV форум публичных библиотек России «Библиокараван-2015»



К 2025 году ярославский аэропорт должен войти в десятку крупнейших в России по объему перевезенных грузов и в двадцатку – по пассажиропотоку. О перспективах аэропорта и планах сделать его крупным транспортно-пересадочным узлом, который свяжет воздушные, железнодорожные, автомобильные и речные пути, корреспонденту «СК» рассказал директор по стратегическому развитию Туношны Виктор Тамаров (на верхнем фото).

Полина ВАЧНАДЗЕ  
Фото из архива

– Виктор Владимирович, прежде чем мы с вами поговорим о перспективах аэропорта, расскажите, в каком состоянии он находится сейчас?  
– Надо понимать, что Туношна – это бывший военный аэродром, он был передан региону в 1998 году и с тех пор эксплуатируется как гражданский аэропорт. Перед соседями у нас есть ряд преимуществ: протяженность взлетной полосы значительно выше, большее число стоянок, есть и такие, которые позволяют принять крупные самолеты типа «Руслана». Существуют серьезные требования к полосам: если площадка не подготовлена, тяжелый самолет при взлете или посадке

**С 15 сентября открывается рейс в Архангельск, конкурс на него выиграла государственная компания «Псковавиа».**

и даже во время стоянки может продавить полотно. У нас же таких ограничений практически нет. Так что перспективы по развитию гражданской и пассажирской авиации у нас хорошие. Правда, есть ограничения из-за ширины взлетной полосы, она закладывалась под военные стандарты, полосы для гражданских самолетов несколько шире. Тем не менее это не мешает нам принимать крупные самолеты, в этом плане аэропорт у нас уникальный. Если сравнивать с соседями, то у нас один из самых просторных и уютных пассажирских терминалов. В этом году мы сделали там косметический ремонт и

Утро с Ярославским регионом

# Из Ярославля в любую точку

На базе аэропорта Туношна планируют создать крупный транспортно-пересадочный узел



Гостей в Туношне встречают хлебом-солью.

увеличили вместимость зала ожидания до 140 человек, почти в два раза.  
– Что у вас в ближайших планах?  
– У нас есть статус международного аэропорта по грузовым перевозкам, есть таможенный пост по приемке и растаможке грузов, но нет зоны пограничного контроля по пассажирским перевозкам. На думских слушаниях в июне эта проблема была поднята, в итоге мы имеем поручение правительства области, которое касается взаимодействия с таможенниками.

Надеемся, что уже в следующем сезоне мы выставим таможенный пост, людям не придется ехать в аэропорт Домодедово. Сейчас работаем с крупным федеральным перевозчиком, если все получится, с нового года он сможет забирать пассажиров в Ярославле и со стыковкой в Москве будет опрашивать их по всем направлениям, в том числе международным.

– В этом году Туношна открыла несколько новых рейсов.

– Долгое время из нашего аэропорта был только один пассажирский рейс – на Санкт-Петербург. В августе открылось перспективное направление на

Симферополь, причем нам удалось установить очень хорошую цену – 5,5 тысячи рублей за билет в один конец. В первую неделю августа были проданы все билеты до конца сентября. Не так давно мне по работе пришлось лететь в Симферополь, так дешево, чем за 15 тысяч, туда-обратно билетов нет, плюс еще надо до Москвы добраться и обратно. Пока рейсы только по субботам, так как аэропорт Симферополя оказался перегружен и у них не было возможности дать больше окон.

С ноября появится рейс до Сочи. Мы не стали бороться за него летом, так как в удобное для пассажиров время аэропорт самолет из Ярославля принять не мог, решили зайти с зимнего сезона и сохранить за собой это время на летний сезон 2016-го.

С 15 сентября открывается рейс в Архангельск, конкурс на него выиграла государственная компания «Псковавиа», она занимается региональными перевозками по северу и северо-западу страны. Нам удалось установить более чем приемлемую стоимость перелета, например, студенческий тариф составляет 2,5 тысячи рублей. Билет в плацкарте стоит 2 тысячи, наверное, выгоднее переплатить 500 рублей и лететь 2 часа, чем ехать сутки почти за те же деньги. В ближайшей перспективе открыть рейсы в Мурманск. Эти два направления позволяют нам реализовать долгосрочную стратегию развития аэропорта Туношна.

– В чем заключается суть стратегии?

– Это создание транспортно-пересадочного узла ЦФО «Золотое кольцо». Географическое положение Ярославля позволяет нам взаимодействовать с московским узлом. Воздушные коридоры на юг и восток проходят через наш регион, а мы здесь можем предложить недорогую инфраструктуру и качественный сервис. Для примера: если бы рейсы из Архангельска приземлялись здесь, а потом шли на Симферополь, то перелет был бы дешевле на 500 рублей дешевле, чем при прямом перелете Архангельск – Симферополь.

Сейчас мы прорабатываем вопросы сотрудничества с крупным федеральным перевозчиком по поводу регулярных рейсов в Москву. Здесь мы, конечно, не конкуренты электричке, но человек сможет приехать в Туношну, зарегистрироваться на любое направление федерального перевозчика, сдать здесь багаж, прилететь в столицу, пересесть на другой самолет и полететь дальше. Нет ни дополнительных регистраций, ни проблем с багажом. Во всем мире большое количество людей пользуются стыковочными рейсами, хорошо экономия при этом.

– Какое значение для социально-экономического положения области будет иметь развитие аэропорта Туношна?

– Огромное. Если растет пассажиропоток, растут доходы аэропорта. На самих перевозках мы много не заработаем, так

как цены на них регулирует государство. А с ростом объема перевозок аэропорт придет к себе, откроются магазины, кафе, начнут работать сервисы. И чем больше мы зарабатываем, тем меньше получаем из бюджета.

Помимо пассажирского вокзалом большое значение имеет грузоперевозки. Как и в других регионах, у Ярославля есть преимущество: здесь есть железнодорожные коридоры, и автомобильные, и крупнейшая в регионе Волга, и самый крупный в области логистический центр. Мы провели переговоры с крупнейшим грузоперевозчиком Германии. Организованы в организации терминала, грузы можно загрузить с самолета на дорогу, а оттуда – на автомобиль и заключается работа транспортно-пересадочного узла.

– Перспективы есть?

– Да, но этот проект должен быть государственным, ждем инвесторов. Нам нужно предложить хорошие условия, хорошую структуру. Реализация реконструкции взлетной полосы только подстегнет желающих вложить. Здесь, конечно, не нужна мощь государства и ли в региональном бюджете сможем найти 900 миллионов рублей, то федерация должна выделить на эту полосу, соответствующим стандартам.

– Почему нельзя инвестора к реконструкции взлетной полосы?

– По закону полосу должна находить в собственности государства, ее нельзя приватизировать. Естественно, такие условия инвестор не примет. Но мы специализируемся на развитии до 2025 года аналогов которому не реализовывались. Если российских и зарубежных инвесторов, они уверены в региональной авиации.

– То есть сначала акцент на федеральные областные деньги, а потом на деньги инвестора?

– Бизнесу нужна уверенность. Если федерация вложится в реконструкцию, то инвесторы у государства серьезные на аэропорт и туда мы явно заходить. А на взлетной полосе можно за десятилетия, есть возможность ее развивать. Проект сам по себе несет в область миллиарды, привлечет промышленное оборудование, продукция, предприятия создадут в области находящийся транспортный узел груз можно быстро в любом направлении влекательный фактор в борьбе базы любого пр