

УДК 338.48:656.7.078.072 (045)

Демченко Д. В.

Національний авіаційний університет, Київ

РЕКОНСТРУКЦІЯ АЕРОПОРТІВ УКРАЇНИ З ОГЛЯДУ НА ПРОВЕДЕННЯ ФІНАЛЬНОЇ ЧАСТИНИ ЧЕМПІОНАТУ ЄВРОПИ З ФУТБОЛУ ЄВРО-2012

Стаття присвячена аналізу сучасного стану реконструкції та будівництва аеропортів України за умов підготовки до проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи з футболу ЄВРО-2012. Проведення такого аналізу дало можливість визначити основні проблеми та перспективи проведення діяльності з реконструкції аеропортів, а також дослідити шляхи стратегічного розвитку аеропортів у майбутньому.

Усі питання проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи з футболу ЄВРО-2012 є наріжним каменем для обговорення як серед спеціалістів, що безпосередньо задіяні у проектах з підготовки до вищезгаданого заходу, так і серед широких верств населення, які вбачають у цьому чемпіонаті можливість виведення України на новий рівень політичних, економічних, а, зокрема, й туристичних інтеграційних процесів, що нададуть нашій державі статусу стабільної та привабливої європейської країни. Особливо це стосується «обличчя» держави, першого, що впадає у вічі, коли іноземець потрапляє в країну – аеропортів, що будуть приймати туристів та футбольних вболівальників у червні—липні 2012 року.

Загальновідомим є той факт, що в Україні ЄВРО-2012 будуть приймати 4 міста: Київ, Донецьк, Харків та Львів, але у цей же час є 5 повітряних воріт, що будуть забезпечувати прибуття гостей України. В місті Київ будуть задіяні 2 міжнародні аеропорти: МА Бориспіль та МА Київ («Жуляни»). На сьогодні роботи з будівництва та реконструкції фактично майже завершені лише у Харкові, де вже функціонує новий термінал аеропорту, а також у Києві, де запущений в експлуатацію термінал «F». Усі заходи з реорганізації та будівництва приймаючих аеропортів зорієнтовані на обслуговування максимального пасажиропотоку та встановлення рівня пропускної спроможності аеропортів на рівні, що приблизно становитиме від 21000 до 41500 пасажирів на добу в залежності від вагомості матчу, що проводитиметься в місті за умов пікової завантаженості згідно з орієнтовними підрахунками Виконавчого комітету УЄФА, а також для встановлення рівня комфорту та безпеки, що відповідає усім стандартам IATA та ICAO.

У контексті даної дослідження хотілося б зосередити увагу не на особливостях архітектури та будівництва аеровокзалів, а саме на нововведеннях для українських аеропортів та їх

майбутньому використанню, оскільки основу нашої зацікавленості даним питанням формує не технічна складова реконструкцій, а практичне застосування новітніх технологій при обслуговуванні надзвичайно великих для України пасажиропотоків.

Варто приділити окрему увагу кожному конкретному аеропорту. Модернізація головних «повітряних воріт» країни – аеропорту «Бориспіль» до 2012 року передбачає розширення до п'яти терміналів: три міжнародні (діючий «В», нові «F» і «D»), також один внутрішньоукраїнський («А») і один — для VIP-персон («С»). Суттєву допомогу у прийомі гостей під час Євро-2012 МА «Бориспіль» надасть також і аеропорт «Київ» (Жуляни), на території якого планується спорудження нового терміналу бізнес-класу.

Вимогою УЄФА на момент проведення Євро-2012 є пропускна здатність терміналів аеропорту «Бориспіль» 4150 пасажирів у годину пік; нині цей показник складає 1840 пасажирів. Очікувана пропускна спроможність усіх терміналів аеропорту у 2012 році - 6050 пасажирів у годину пік, що покриває потреби чемпіонату і дає простір для розвитку повітряного порту. Зокрема, пропускна здатність терміналу «D» становитиме 3000 пас/год.пік; терміналу «В» – 1450 пас/год.пік і терміналу «F» - 900 пас/год.пік.

Відповідно до проекту реконструкції та модернізації Міжнародного аеропорту «Донецьк», до кінця 2011-го року там буде збудовано новий аеровокзальний комплекс та злітно-посадкову смугу. Після введення в експлуатацію оновленого порту його можливості зростуть в рази – і за площею, і за пасажиропотоком. Фактично це буде новий аеропорт, другий за потужністю в країні. Вимогу УЄФА у забезпеченні потоку 3100 пас/год в день матчів Євро-2012 керівництво головних повітряних воріт Донецьчини збирається досягти завдяки новому потужному терміналу (2000 пас/год), відреставрованому історичному (250 пас/год), а також тимчасовому (1000

пас/год). У перспективі МА «Донецьк» планують зробити хабом – транспортним вузлом, який зв'яже вантажні потоки з Європи до Азії. Сьогодні триває розробка стратегії розвитку транзитного аеропорту на базі МА «Донецьк».

Оновлення найбільшого авіатранспортного вузла західної України – міжнародного аеропорту «Львів» в межах підготовки до Євро-2012 передбачає реконструкцію та подовження злітно-посадкової смуги, перону, існуючого терміналу, а також будівництво нового та тимчасового терміналів до 2012 року. Новий термінал МА «Львів» відповідає міжнародним архітектурним, будівельним і технічним стандартам та вимогам ІКАО і рекомендаціям міжнародно-транспортної асоціації ІАТА. Після завершення всіх робіт «повітряні ворота» Галичини, які досі обслуговували 8 областей України, перетворяться на потужний регіональний порт. Водночас це буде лише першим етапом модернізації порту. Другий етап - до 2020 року – передбачає розширення будівлі терміналу і установку додаткового обладнання зі збільшенням пасажиропотоку до 2000 пас/год. У перспективі на базі аеропорту «Львів» може бути створений міжнародний хаб, який відповідає рівню аеропорту «Бориспіль». Нова злітна смуга завдовжки 4 км, зможе приймати Boeing 747-400, Airbus A-380, Іл-96-300 – тобто усі найбільші повітряні судна, які є на сьогодні у світі, без обмеження їхньої максимальної злітної ваги. Максимальна кількість зльотів-посадок – 36 на годину. На кінцевому етапі реконструкції у паркувальній зоні аеропорту можна буде одночасно розмістити 118 повітряних суден різних розмірів. Для покращення інфраструктури МА «Львів» біля нового аеровокзалу також буде зведено автовокзал міжміського сполучення на шість перонів для автобусів.

Відкриття першого терміналу МА «Харків» 28 серпня 2010 року, який працюватиме в форматі Євро-2012, стало знаковою подією на шляху остаточного затвердження України, як країни проведення європейського футбольного чемпіонату Виконавчим комітетом УЄФА. Запуск нового терміналу, площею в 20 тисяч кв. м., дозволить збільшити пасажиропотік до 800 тисяч людей в рік, а в пік завантаженості аеропорт зможе приймати до 2 млн пасажирів. Окрім терміналу, проект оновлення передбачає реконструкцію старої будівлі, який буде виконувати функції VIP-терміналу, будівництво нової злітно-посадкової смуги, капітальний ремонт перону та благоустрій привокзальної площі. Планується створення сучасної паркувальної зони та будівництво автовокзалу. Під час Євро-2012 в МА

«Харків» працюватимуть три термінали, що забезпечуватимуть пасажиро потік у 2500 пас/год: головний (1300 пас/год), розділений на два напрямки(для внутрішніх і міжнародних рейсів, VIP-термінал, реконструйована історична споруда (250 пас/год), тимчасовий реверсний термінал (1000 пас.). Останній після 2012 року планують перепрофілювати у вантажний.

В березні 2011 року реконструйований термінал аеропорту «Жуляни» прийняв перший пасажирський плановий рейс, а новий міжнародний термінал запрацює в грудні 2011 року. 29 березня 2011 аеропорт прийняв Boeing 320 компанії Wizz Air. Цього ж дня була укладена угода між вищезгаданим бюджетним перевізником та МА «Жуляни» про співробітництво. Керівництво компанії Wizz Air прийняло рішення про перебазування всього флоту обсягом 4 літаки з МА «Бориспіль» в МА «Жуляни» з огляду на більшу економічну та стратегічну привабливість останнього, результатом чого стало підписання договору оренди частини аеропорту «Жуляни».

Остаточний проект реконструкції старого терміналу і будівництва нового затвердили 22 вересня 2010 року. Планується, що аеропорт «Жуляни» до Євро-2012 прийматиме близько десятка рейсів в день. Сьогодні в аеропорту існує лише один термінал і, незважаючи на те, що у радянські часи він посідав почесне II місце за вагомістю серед усіх цивільних летовищ СРСР, сьогодні без реалізації створеного проекту і інвестування держави він і надалі перебував би у занепаді. В листопаді 2010 року почалося будівництво нового терміналу площею 12 тис. кв. м, який складатиметься з трьох поверхів. Пропускна спроможність терміналу – 320 чол./годину. Також до 2012 року планується збільшити потужність старого терміналу до 220 чоловік в годину (наразі - менше 100). Для покращення транспортної доступності, у зв'язку з перезавантаженістю Севастопольської площі, від Червонозоряного проспекту у напрямку аеропорту до кінця 2011 року побудують 4-смугову трасу. Але все ж таки головною перевагою аеропорта «Жуляни» є його місцезнаходження в межах міста Києва. Аеропорти міського типу як кінцеві точки польотів, у всьому світі зараз активно будуються і розвиваються (наприклад, в Лондоні морський порт ліквідували і побудували додатковий авіаційний комплекс із однією злітно-посадковою смугою, що сьогодні є дуже популярним і надприбутковим). Це дає підґрунтя сподіватися, що саме МА «Жуляни» в даному контексті буде відігравати основну

роль у прийомі та обслуговуванні тих пасажирів, які прилетіли не з метою транзиту, а з метою прямого прибуття до кінцевого пункту призначення у Києві, оскільки це значно скоротить їх шлях до основного футбольного об'єкта міста та центрально стадіону чемпіонату – «Олімпійсько-го».

Стосовно ж вартості здійснення робіт з реконструкції головних п'яти аеровокзалів України витрати розподіляються наступним чином: найдорожчою є розбудова донецького аеропорту – 6,15 мільярдів гривень, з яких державних коштів – 5,98 млрд. Бюджет модернізації МА «Львів» становить 3,8 млрд. – повністю за рахунок держави; аеропорту «Бориспіль» – 3,36 млрд., з яких 568 мільйонів витратить держава; аеропорту «Київ» – 711,37 млн. (з них держбюджет – 221,6 млн.), МА «Харків» – 1,99 млрд. (з них 1,32 млрд. – державних витрат) гривень. Такі витрати хоч і є надзвичайно великими, їх економічне підґрунтя дає підстави очікувати швидкого повернення інвестицій держави та приватних інвесторів.

Рівень готовності аеропортів на сьогодні наздогнав графік реконструкції завдяки випереджальним темпам будівництва. У МА «Бориспіль» готовність термінального комплексу «D» станом на початок квітня 2011 р. становить 40%, відреконструйованого терміналу «B» – 78 %, розширення перону «F» – 81 %. Добудову терміналів планується завершити у 2011 р. У міжнародному аеропорту «Львів» продовжується будівництво пасажирського терміналу (готовність 40 %), реконструкція злітно-посадкової смуги (готовність 22 %). Об'єкти будуть здані в експлуатацію у грудні та листопаді 2011 р. У міжнародному аеропорту «Донецьк» восени 2011 року запрацює новий термінал (його готовність складає 35 %). Реконструкцію аеродрому, а саме облаштування місць стоянок повітряних суден, планується завершити у жовтні-грудні 2011 р., будівництво злітно-посадкової смуги - в грудні 2011 р. Сьогодні ЗПС (злітно-посадкова смуга) готова на 75 %. Авіадиспетчерська вежа у «Донецьку» збудована на 45 %, а завершення її будівництва планується на грудень 2011. Міжнародний аеропорт «Харків» закінчить будівництво авіадиспетчерської вежі у III кварталі, а добудову існуючого терміналу – у IV кварталі 2011 р. Будівництво нової злітно-посадкової смуги заплановано закінчити у IV кварталі 2011 р.

В той же час варто порівняти наявну українську статистику із статистикою українського партнера по проведенню чемпіонату Євро-2012

– Польщі, в якій на підготовку інфраструктури аеропортів до чемпіонату у наступні два роки буде загалом витрачено 1,3 млрд злотих (понад 430 млн доларів США). Найкращою на сьогодні є ситуація з аеропортом імені Шопена у Варшаві, який фактично готовий до проведення чемпіонату. Ситуація із реконструкцією аеропортів Вроцлава та Гданська є сталою та не викликає сумнівів у спроможності вчасного завершення ремонтно-будівельних робіт. Щоправда, у Гданську пасажирський термінал буде дещо меншим від запланованого через суперечки щодо власності прилеглих земельних ділянок. Водночас досить проблемною є ситуація у Познані, де з огляду на відсутність висновку експертної комісії про вплив на довкілля гальмується будівництво терміналу і паркувальних місць для літаків. Якщо аеропорт вчасно не збудують, організатори розраховують на допомогу аеропорту в Берліні. Крім основних летовищ, польські міста матимуть допоміжні в сусідніх містах. Зокрема, Варшаві допомагатиме аеропорт у Лодзі, Гданську - летовище у місті Мальборк, аеропорт Зеленої Гури підтримає Познань, а пасажиропотік до Вроцлава дещо розвантажить Катовіце, пише часопис. За інформацією Польського агентства повітряного руху, кількість стартів і посадок під час Євро-2012 збільшиться упродовж доби на 150-220. Очікується, що під час чемпіонату Польщу відвідає від 800 тисяч до мільйона вболівальників.

Основні нововведення та новації з підвищення рівня комфортності та безпечності українських аеропортів отримали своє відображення у збільшенні пропускної спроможності терміналів аеропортів; подовженню взлітно-посадкових смуг до довжини 3,5-4 км, що надасть можливість приймати Airbus A-320 і Boeing B-737. Зміни також знайшли своє відображення у впорядкуванні зон реєстрації та очікування у відповідності з міжнародними стандартами ICAO та IATA, введенні у функціонування більшої кількості стійок із системою подачі та зважування багажу та Web-кіосків, що дозволятимуть пасажирові зареєструвати себе та багаж самостійно, що прискорить процес реєстрації і не допускати утворення черг, розширення та переоснащення зон безподаткової торгівлі Duty Free, спорудження тимчасових терміналів на період проведення Євро 2012. До Євро-2012 будуть реалізовані закупівлі кількох десятків перонних автобусів українського виробництва від двох українських виробників: Богдан А70190 та

АероЛАЗ-12, оскільки такий варіант співробітництва є економічно привабливим для усіх сторін даної угоди, зокрема автовиробників, аеропортів, а також держави. Планується також створення паркувальних зон великою місткістю, із можливістю паркування автобусів, вдосконалення транспортного сполучення з містами автодорогами та залізничними гілками, зокрема у Києві в квітні 2012 р. планується відкриття швидкісного залізничного сполучення Бориспіль-Київ Пас., яке є складовою національного проекту «Повітряний експрес». Вищезгадані зміни та новації неодмінно відобразяться на майбутньому як, власне, аеропортів, що перебувають на стадії реконструкції сьогодні, так і авіаційної галузі України в цілому.

Але навіть розглядаючи такі бездоганні, на перший погляд, плани реконструкції українських аеропортів, невдовзі постають такі гострі проблеми існування аеропортів після чемпіонату, як, зокрема, що робити із терміналами, які будуть завантажуватися далеко не на повну потужність, як утримувати прибутковість нових інфраструктурних об'єктів, як запобігти масованим скороченням персоналу аеровокзалів після ЄВРО-2012. Наразі над цими питаннями працюють найкращі інженери, менеджери, технологи, маркетингологи та економісти. Сьогодні можна впевнено стверджувати лише те, що усі українські аеропорти, що пов'язані з Євро-2012 будуть реконструйовані та розбудовані вчасно. Але нам необхідно ретельно вивчати досвід країн, які вже здійснювали подібні масштабні реформи своєї інфраструктури і запозичувати його у вжиток і відповідності з українськими реаліями. Також надзвичайно важливо розробляти більш широкі плани та стратегії функціонування надсучасних аеропортів на подальшу перспективу, яка наста-

не одразу ж після 2012 року використовуючи усі наявні можливості та весь творчий та науковий потенціал інженерів та економістів. Необхідно зосереджувати увагу на ідеї створення в Україні на базі новітніх аеропортів міжнародних хабів на перехресті «світів» Європи та Азії. Тут важливо не забувати про можливий розподіл спеціалізації потенційних хабів та виокремлення чітких профільних стратегі