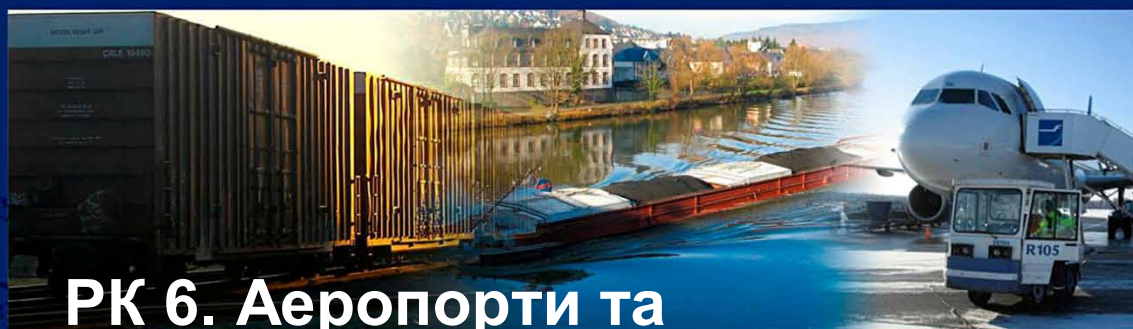


Програма Європейського Союзу для України



Підтримка Інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЄМ-Т



РК 6. Аеропорти та повітряний транспорт Аеропорти

Заключний звіт 6.1

Грудень 2010 р.



This project is funded by the European Union



Міністерство транспорту та зв'язку України



CORPORATE SOLUTIONS

ARUP



WSP

NACO

Corporate Solutions (UK),
in association with:
ARUP (UK); WSP imc (UK)
and NACO (NI)

This project is implemented by:



Зміст

СТИСЛИЙ ВИКЛАД	1
1 Вступ.....	2
2 Національні передумови.....	2
3 Коротка історія сектору аеропортів в Україні.....	3
4 Поточна ситуація в секторі аеропортів в Україні, вимоги к інвестиціям.....	5
5 Оцінка перспектив та можливостей передачі права власності до регіонів (у відповідних випадках) та/або перспектив залучення приватної сторони.....	7
6 Кількість пасажирів.....	14
7 Інтермодальність пасажирського транспорту.....	15
8 Дослідити модернізацію вантажних вузлів відповідно до принципів концепції «сухого порту»	16
9 Підґрунтя інституціональної та законодавчої бази.....	17
10 Державна Авіаційна Адміністрація.....	17
11 Українське Державне Підприємство Обслуговування Повітряного Руху (Украерорух).....	20
12 Військові органи.....	20
13 Український державний проектно-технологічний науково-дослідний інститут цивільної авіації "Украеропроект"	20
14 Пов'язані заходи Твінінгу	21



Скорочення

AIS	Аеронавігаційні інформаційні системи
ANS	Аеронавігаційне обслуговування
ANS	Аеронавігаційні системи
ASM	Організація повітряного простору
ANSP	Провайдери аеронавігаційного обслуговування
ATC	Контроль повітряного руху
ATCO	Диспетчер служби організації повітряного руху
ATS	Служби повітряного руху
ATFM	Управління потоками повітряного руху
ATM	Управління повітряним рухом
BC	Країна – бенефіціар
CAA	Спільний повітряний простір
CMU	Кабінет Міністрів України
CNS	Зв'язок, навігація, спостереження
EASA	Європейська агенція з авіаційної безпеки
EC	Європейська комісія
ECAA	Європейській Спільний повітряний простір
ECIP	Європейський план зближення та реалізації
ENPI	Європейській інструмент добросусідства та партнерства
ENP	Європейська політика добросусідства
EU	Європейській Союз
ICAO	Міжнародна організація цивільної авіації
JAR	Спільні авіаційні вимоги
LCIP	Місцевий план зближення та реалізації
MET	Метеорологічні служби
MoTCU	Міністерство транспорту та зв'язку України
MS	Країна-член ЄС
MTO	Організація Мультиmodalного Транспорту
NSA	Національний наглядовий орган
OJT	Тренінг на робочому місці
PAO	Адміністрація по управлінню проектами Твінінг в Україні
PCA	Угода про партнерство та співпрацю
PL	Керівник проекту
PSC	Керуючий комітет проекту
SAA	Державна авіаційна адміністрація
SARPs	Стандарти та рекомендовані практики
SES	Єдине Європейське небо
SMS	Система Управління Безпекою Польотів
TRACECA	Транспортний коридор Європа Кавказ Центральна Азія



СТИСЛИЙ ВИКЛАД

Планування аеропортів та визначення проекту визначені в авіаційному стратегічному плані ДАА 2010-2020, який розроблено та ухвалено Урядом у 2008 році. Консультант провів свою частину роботи у тісній співпраці з ДАА у встановленні пріоритетів, огляду розвитку аеропортів та організації тренінгових курсів управління аеропортами.

У 2008 році ДАА надала запит німецькій компанії стосовно надання їхньої точки зору на план розвитку стратегічних аеропортів України. У 2009 році реалізація цих планів для ключових регіональних аеропортів вже відбувалася. Розбудова злітно-посадкової смуги у донецькому аеропорті, аеропорті Жуляни та Львову. Через те, що ці плани є конфіденційними, ДАА спочатку не виявляли бажання надавати інформацію по запропонованим планам цих аеропортів. Після того, як Консультант підписав декілька угод про нерозголошення по кожному з аеропортів, які він оглянув, співпраця з ДАА змінилася на краще і коментарі по планам розвитку були дуже позитивно прийняті. Основним результатом цих зусиль було надання департаменту аеропортів ДАА бачення того, яким чином слід аналізувати плани розвитку для ключових регіональних аеропортів.

Для програми ТЕМ-Т релевантними є наступні аеропорти: Бориспіль, Київ-Жуляни, Львів, Донецьк, Харків, Одеса, Сімферополь та Дніпропетровськ.

Оскільки основна кількість цих аеропортів будуть оновлені та перебудовані до футбольного чемпіонату Євро 2012 за рахунок державних коштів, можна цілком обґрунтовано припустити, що ці аеропорти будуть спроможні прийняти будь-який сплеск руху, який є можливим через Угоду про Спільний Авіаційний Простір Україна-ЄС та спрощення візового режиму. На період 2010-2020 роки для завершення програми по реконструкції аеропортів для стратегічних аеропортів України за рахунок державного бюджету буде необхідно 315 мільйонів євро.

Проте, у той час, коли технічне оновлення більшості аеропортів вже відбувається або планується, інструменти державно-приватного партнерства та управління комерційними аеропортами є тією сферою, яка розвивається та потребує подальшої уваги. Наприклад, у випадку з аеропортом Харкова, приватний оператор зараз у пошуках комерційної позики для того, щоб або посилити реконструкцію існуючої злітно-посадкової смуги, завершити термінал та готель, та/або підвищити використання позикових коштів для того, що отримати певні ранні дивіденди від Уряду, який забезпечує гарантії для розвитку аеропорту. Очевидно, що комбінація між державним фінансуванням та діями приватної сторони в Україні зараз на стадії розвитку, і ще буде зроблено певну кількість помилок. Аеропорти комерційної спрямованості вимагають **нових технік управління, які покращать комерційну роботу аеропортів**. У випадку Донецьку, потенційно вигідне місто-аеропорт втратив нерухоме майно і зараз розвивається в такому форматі, де аеропорт задовольняється тільки від побічного ефекту підвищеного рівня активності.

Враховуючи таку необхідність, Консультант організував (з дуже позитивними відгуками) інтенсивний чотирихденний курс по управлінню аеропортами на рівні МВА або «Тренінговий Курс по Управлінню Аеропортами Підвищеного Рівня». Курс було проведено «Нідерландською Авіаційною Академією» в Амстердамі, для десяти обраних представників управління аеропортами.



1 Вступ

Повітряний транспорт є невід'ємним сектором для економічного розвитку. Він забезпечує життєво важливі зв'язки та комунікацію між центрами виробництва та ринками, а також сприяє торгівлі та туризму. Загальною метою проекту є посилення транспортного сектору шляхом надання підтримки МТЗУ в Україні у розвитку та запровадженні Стратегії та Плану Дій для транспортної інтеграції до Транс'європейської Транспортної Мережі (ТЕМ-Т). Технічне завдання визнає важливість аеропортів та повітряного транспорту. Державна Авіаційна Адміністрація (ДАА) України має повний контроль та вплив на діяльність аеропортів та сектору повітряного транспорту. До 2006 року ДАА була незалежним органом, а отже, на питання, що відносилися до авіації Міністерство Транспорту мало або обмежений вплив, або не мала такого взагалі.

Технічне завдання вимагало розробки середньострокового або довгострокового плану розвитку для того, щоб підготуватися до майбутніх потреб головних аеропортів на період до 2020 року.

- ◆ Забезпечити інтермодальність у пасажирському транспорті (див. розділ);
- ◆ Проаналізувати можливості для інвестиційних вимог, фінансових можливостей та стратегії (див. розділ 4 та 5);
- ◆ Оцінити можливості та перспективи передачі права власності до регіонів (у релевантних випадках) та/або перспективи приватного інвестування; (див. розділ 5);
- ◆ Проаналізувати модернізацію вантажних вузлів відповідно до принципів концепції «сухий порт» (див. розділ 7)

2 Національні передумови

Раніше відома, як країна-член радянського союзу, Україна отримала автономність з розвалом радянської системи, та проголосила незалежність у 1991 році.

Розташована між Сходом Європейського Союзу (ЄС) та Південно-Західною Росією, Україна має 791.5 км протяжності лінії кордону з ЄС (Польща, Словаччина, Угорщина, Румунія), 1.355 км морського кордону, включаючи 1 056 км Чорного моря і як правило, вважається природною транзитною країною між сходом і заходом. Загальна площа становить 603 500 км², а населення 46.6 млн. жителів. Найдовша відстань від півночі до півдня становить 1 316 км. Клімат континентальний, з довгими холодними зимами та сильними снігопадами, крім Кримського регіону, в якому переважає середземний клімат.

Після особливо важкого періоду від 1991 року до 1999 року пост радянського занепаду, Україна зараз просунулась у своєму переході, особливо на економічній арені, та має переваги свого економічного зростання. Прогрес також очевидний у встановленні законодавчого та регуляторного середовища з провідними напрямками до зростання приватного сектору та у створенні ефективної ринкової економіки.

Вже у 2006 році ЄС стало найважливішим торговельним партнером України з 38.3% українського експорту та 36.4% імпорту. Остання європейська політика наближення надає нового наголосу інтеграції України до відповідної транс'європейської транспортної мережі (ТЕМ-Т).

З огляду на травневе розширення у 2004 році, ЄС прийняло новий підхід до його відносин з сусідами включаючи Україну 11 травня 2003 року. У комунікації під назвою «Ширша Європа – Добросусідство: Нова основа для відносин з нашими східними та північними сусідами», Європейська Комісія підкреслила, що метою так званої Європейської політики добросусідства (ENP) є розвиток сфери процвітання та встановлення «кола друзів» з якими ЄС може мати тісні, мирні та плідні стосунки. У процесі ENP, Україна є однією з пріоритетних країн, хоча вона ніколи не була офіційним потенційним кандидатом на вступ до ЄС.

В рамках ENP, було прийнято та узгоджено План Дій 1 з Україною. Цей документ було створено Комісією та Країнами-членами ЄС. В ньому встановленні цілі політики та відправні точки в усіх сферах, включаючи транспортний сектор.



В цьому секторі, незважаючи на зусилля та прогрес, який вже вдалося досягнути, процес реформування є далеким від завершення. В усіх видах транспорту існують суттєві недоліки, проте вони також спричинені недосконалою організацією та недостатнім інвестуванням. Узгоджено зі своїм вибором співпраці з ЄС, Україна повинна розглянути свою транзитну функцію як пріоритет з економічного боку та з боку розвитку транспорту, включаючи гармонізацію з правилами та практиками ЄС та інтеграцією до транс'європейської транспортної мережі ТЕМ-Т.

3 Коротка історія сектору аеропортів в Україні

Історія цивільної авіації в Україні починається у 1923 році, коли українська акціонерна компанія повітряного транспорту «УкрВоздухПуть» оснувалася в Харкові. У довоєнний період в Україні компанії та організації цивільної авіації керувалися Адміністрацією Цивільної Авіації України, яка була підпорядкована Головні Раді Цивільної Авіації Ради Міністрів Радянського Союзу. У 1964 році Головна Рада реорганізувалася у Міністерство Цивільної Авіації Радянського Союзу.

Коли роль повітряного транспорту в системі країни підвищилася, в травні 1956 року Рада Міністрів СРСР прийняв постанову про створення повітряного терміналу цивільної авіації «Київ» (Центральний) на базі військового аеродрому в Борисполі та зобов'язав Головну Адміністрацію Цивільної Авіації оснастити його сучасними повітряними суднами, обладнанням контролю польотів та радіо - машинобудівним устаткуванням. 22 червня 1959 року Рада Міністрів України наказала (постанова 1831, від 22 червня 1959 року) Українській Територіальній Адміністрації Цивільної Авіації забезпечити регулярні рейси між Києвом та Москвою, а також між Києвом та Ленінградом. З 1 липня 1959 року пасажирський літак ТУ-104 почав виконувати регулярні рейси Москва – Київ – Москва, злітаючи та сідаючи з Київського Аеропорту Бориспіль. Рейси Ленінград – Київ – Ленінград було додано 15 серпня 1960 року.

До листопада 1960 року, пілотні команди, які підпорядковувалися Адміністраціям Цивільної Авіації в Москві, Ленінграді та Грузії, виконували рейси на літаках ТУ-104 до Аеропорту Київ (Центрального). Наказом (Наказ 057 від 12 липня 1960 року) Голови головної Адміністрації Цивільної Авіації, який підпорядковувався раді Міністрів СРСР, було створено спільний з аеропортом Бориспіль повітряний відділ (ISfe 208), оснащений повітряним судном проекту турбо Туpoleв 104 та Антонов 10. Група аеропорту експлуатувала аероплани ТУ-104 протягом 18 років.

Останній рейс на цих аеропланах виконувався з Борисполю до Сімферополя в липні 1977 року. Протягом експлуатації ТУ-104, було переведено 18 мільйонів 233 тисячі пасажирів. 20 травня 1965 року було введено в експлуатацію новий термінал аеропорту Бориспіль. В травні 1979 року Аеропорт Бориспіль, як перший в Радянському Союзі, отримав сертифікат, який надавав право виконувати посадки для літаків 2-гої категорії ІКАО. Так, Аеропорт Бориспіль іноді називається тестовою базою цивільної авіації в Україні. Було встановлено сучасні посадочні системи вперше у перевізника Аерофлот.

Після отримання незалежності, 31 травня 1993 року, Міністерство Транспорту України прийняли рішення розділити підприємство Аеропорт Бориспіль на три окремі структури: Аеропорт Бориспіль, Українські Авіалінії та Організація Повітряного Простору. З 1 квітня 1993 року Міжнародний Аеропорт Бориспіль став незалежним підприємством.

Новий ступінь в історії цивільної авіації України розпочався у жовтні 1992 року, коли державний орган регулювання авіаційної діяльності – Укрaviaція – був створений. В цивільній авіації, аеропортах та відповідних секторах було започатковано тенденцію до лібералізації, виникали ініціативи по створенню національних повітряних компаній різноманітних юридичних форм. Це був єдиний спосіб виживання цивільної авіації України в умовах радикального зниження внутрішнього пасажирського руху та обмежень, які накладалися юридичною базою у сфері міжнародних рейсів. У вересні 1992 року Україна стала членом ІКАО; у травні 1993 року Повітряний Кодекс (який зараз переглядається) був прийнятий, і створив можливість встановлення повітряних коридорів з багатьма країнами.

15 грудня 1999 року Україні офіційно приєдналася до Європейської Конференції Цивільної Авіації (ECAC) та розпочала послідовні реформи в національній системі управління цивільною авіацією. Відповідно до постанови КМУ від 2 листопада 2006 року, Державна Авіаційна



Адміністрація (Державіаадміністрація) функціонує в Україні, як урядовий орган в рамках структури Міністерства Транспорт та Зв'язку України.

З кінця 2003 року в Україні було 34 цивільних аеропортів та аеропортів сумісного військово-цивільного призначення, серед яких 18 мали статус міжнародних. На додаток, в Україні є ще 72 аеродроми та льотні зони, які переважно використовуються для авіації загального призначення та чартерних рейсів. Більшість українських аеропортів було побудовано протягом Радянського періоду між 1960 та 1980 роками. Через затяжну економічну кризу в Україні та через суттєвий спад у традиційних транспортних потоках з часів незалежності України з 1991 року, розвиток сектору повітряного транспорту був повільний. Наприклад, тільки 8 з 34 аеропортів обслуговували рейси на регулярній основі. 2000 рік був першим роком після попередніх 10, коли цивільна авіація України показала ріст у пасажирських потоках, де рух зріс на 6%. Незважаючи на певну затримку у рості глобальної комерційної авіації, спричиненої подіями 11 вересня у США, ріст українських аеропортів показував подальший ріст у 28% у 2002 році, порівняно з 2001. Повітряні перевезення вантажу також зростали з приростом у 2% у 2000 році, 7.7% у 2001 році, та до 23.7% у 2002 році (до 90.300 тон). Все це міжнародний вантаж; внутрішні вантажні перевезення віртуально не існували в Україні, незважаючи на розмір економіки країни. Найбільшими операторами перевезень вантажу є: Авіалінії Антонов (51.4% росту у 2002 році), Українська Компанія повітряного транспорту (відділ Міністерства Оборони, 11% росту), Урга (21% росту), Волаир, та Міжнародні Авіалінії України. Після різкого обвалу попиту на повітряний транспорт на початку пострадянського періоду, ситуація, здавалося, стабілізувалася у 1999-2000 роках та демонструє стійкий річний зріст.

Під час написання цього звіту, аеродроми цивільної авіації України були все ще у власності держави, за винятком деяких терміналів, на умовах концесії (Харків), приватизовані (Дніпропетровськ) та більшість аеропортів управляються Міністерством Транспорт (напр. Бориспіль, Львов). Три аеропорти (Донецьк, Київ-Жуляни та Одеса) управляються органами міського самоврядування.

Робота аеропортів України напряму відноситься до загальної економічної ситуації в країні та роботи її авіаліній. З моменту розвалу Радянського Союзу у 1991 році та затягнутої економічної кризи, яка продовжувалась протягом 1999 року, рух в аеропортах зменшився більш ніж у 12 разів по кількості перевезених пасажирів. Дюжини маленьких регіональних аеропортів та аеродромів було закрито. Поступове одужання економіки, яке розпочалося у 1999 році та збільшило міжнародні перевезення, спричинило додатковий попит на існуюче устаткування аеропорту. Відповіддю на це були послідовні програми розвитку аеропорту з місцевих, регіональних а також центральних урядових організацій, спрямовані на покращення пропускної спроможності аеропортів, покращенню рівня обслуговування, оновлення пасажирських та вантажних терміналів, будова додаткових злітно-посадкових смуг, ангарів та складів, покращення устаткування наземного транспортування, оновлення обладнання організації повітряного руху, оптимізація розкладів зльоту та посадки а також розвиток транспортної інфраструктури аеропортів. Проекти розвитку аеропортів розроблені на більш комерційній основі потребуватимуть **нових технік управління, які покращать роботу аеропорту**. Враховуючи таку необхідність, Консультант організував (з дуже позитивними відгуками) інтенсивний чотирьохденний курс по управлінню аеропортами на рівні МВА або «Тренінговий Курс по Управлінню Аеропортами Підвищеного Рівня». Курс було проведено «Нідерландською Авіаційною Академією» в Амстердамі, для десяти обраних представників управління аеропортами.



4 Поточна ситуація в секторі аеропортів в Україні, вимоги к інвестиціям

Головні Аеропорти. З травня 2008 року в Україні існує 43 цивільних аеропорти та льотні зони. Серед працюючих 34 аеропортів, 23 мають статус міжнародних і, таким чином, мають пункти перевірки державного кордону.

Загалом 8 аеропортів вважаються стратегічними та відносяться до програми ТЕМ-Т: Бориспіль, Київ-Жуляни, Львов, Донецьк, Харків, Одеса, Сімферополь та Дніпропетровськ, які обслуговували 97% загального пасажирського руху у 2007 році.

Менш розвинутими є аеропорти Вінниця/Гавришівка, Івано-Франківськ, Кіровоград, Миколаїв, Луганськ, Полтава, Рівне, Ізмаїл, Суми, Тернопіль, Ужгород, Херсон, Хмельницький, Черкаси, Чернівці, Бердянськ, Маріуполь, Керч, Кривий Ріг, Севастополь, Северодонецьк.

В Україні є більше аеропортів, які не включені у вищезазначений список; серед них Київ/Антонов, Джанкой, Харків/Сокольники, Біла Церква, Бородянка, Васильків, Заводське, Кременчук, Озерне/Житомир, Лиманське, Святошин, Київ/Чайка. Ці аеропортові зони використовуються для авіаційних робіт, авіаційного виробництва, спортивної авіації, і т. ін.

Аеропортові вузли. У 1996 році в рамках програми технічної допомоги Європейського Союзу (TACIS), було визначено, що Україні потрібен один національний вузловий центр аеропортів, Аеропорт Бориспіль та сім регіональних аеропортів. 60-70% усього повітряного обслуговування України проходить через аеропорт Бориспіль. Домінантність аеропорту підсилюється розширенням хендлінгової спроможності терміналів (термінал F було нещодавно відкрито і повноцінно запущено з листопада 2010 року; термінал D на час написання звіту у процесі добудови) і якістю обслуговування. Скоріш за все він буде вимагати координації між внутрішніми та міжнародними допоміжними перевізниками та міжнародними рейсами на довгі відстані.

Аеропорти, які є релевантними для ТЕМ-Т та інвестиційних вимог:



	Аеропорт	Код ІКАО	Спроможність терміналу (пасажирів/година)	Кількість злітно-посадкових смуг	Довжина злітно-посадкової смуги (м)	Тип повітряного судна	Необхідність у інвестуванні	Обсяг необхідного інвестування Порядок важливості 2010-2020
1	Київ – Бориспіль	UKBB	2400 (до відкриття нового терміналу D 2000)	2	3,500	B-737, A320/310	Новий термінал будується, розглядається проект створення залізничного сполучення з центром міста	Жодного
					4,000	B-767/747, A330/340		
2	Дніпропетровськ	UKD D	700 (новий термінал 1000 будується, готовність 2012)	1 (будується нова злітно-посадкова (з-п) смуга паралельно до існуючої)	2,500	B-737, F70, M80	Потрібен новий перон для нового терміналу	50 млн євро
					3250	Антонов-124, Руслан, ширококорпусний Аеробус та Боїнги		
3	Донецьк	UKC C	500 (новий термінал 2500)	1 (нова з-п смуга 2010)	4,000	TU-154, Yk-42, B-737, A320	Будується новий термінал	Жодного
4	Харків	UKH H	100 (старий) + 1300 (новий термінал працюють)	1 (будується нова з-п смуга)	2,220	Yk-42, An-24	Будується нова з-п смуга	Жодного
5	Львів	UKLL	300 (Будується новий термінал 700)	1 (будується нова з-п смуга)	2,800	B-737, Yk-42, IL-62	Будуються новий термінал та з-п смуга; Потрібна нова станція ARFF та контрольна вежа	20 млн євро
6	Одеса	UKO O	400	1	2,500	B-737, A320/310	Новий термінал та з-п смуга; Потрібна нова станція ARFF та контрольна вежа	120 млн євро
7	Сімферополь	UKFF	750	2	3,200	Tu-154, Yk-42	Новий термінал та руліжні доріжки; Потрібна нова станція ARFF та контрольна вежа	70 млн євро
					2,200	Tu-154, Tu-134		
8	Київ – Жуляни	UKKK	300 (Новий термінал в концесії)	1 (Нова з-п смуга 2010)	1,800	Yk-42, An-24	Потрібен новий термінал Потрібна нова станція ARFF та контрольна вежа	55 млн євро
								315 млн євро



5 Оцінка перспектив та можливостей передачі права власності до регіонів (у відповідних випадках) та/або перспектив залучення приватної сторони

5 березня 2008 року Уряд затвердив концепцію **Державної Цільової Програми по Розвитку Аеропортів України до 2020 року**. Програма передбачає повернення 24 аеропортів (Донецьк, Київ/Жуляни, Одеса, Сімферополь, Харків, Вінниця/Гавришівка, Івано-Франківськ, Кіровоград, Миколаїв, Луганськ, Полтава, Рівне, Суми, Тернопіль, Ужгород, Херсон, Хмельницький, Черкаси, Чернівці, Ізмаїл, Маріуполь, Керч, Кривий Ріг та Северодонецьк) від муніципальної власності до державної, так само як і бюджетне фінансування на утримання та розвиток аеропортів державної власності.

майже усі українські аеропорти вимагають оновлення для того, щоб відповідати сучасним стандартам міжнародного та внутрішнього обслуговування. Таким чином, необхідні суттєві інвестиції для покращення з-п смуг, пасажирських та вантажних терміналів, технологічних систем, аеронавігації, транспорту та зв'язку. З огляду на фінальну частину європейського футбольного чемпіонату, який планується провести в Україні та Польщі у 2012 році, модернізація інфраструктури аеропортів набула першочергової пріоритетності. Уряд України розробив та ухвалив Державну програму національної підготовки та організації до Євро 2012 (надалі Державна програма Євро 2012). Ця програма встановлює загальну цифру у 1.2 мільярди євро, необхідних для розвитку аеропортів в та навколо міст, в яких проводяться матчі Євро 2012. Майже за загального обсягу інвестицій очікується отримати через залучення приватного сектору.

Фінансування реконструкції аеропортів (переважно автомобільних зон паркування, перони та термінали), крім аеронавігаційного обладнання та з-п смуг (так зване, аеродроми залишають інфраструктуру у власності держави), повинне забезпечуватися з місцевого органу самоврядування, або приватної сторони. Особливо будова, реконструкція та модернізація зон аеродромів будуть фінансуватися з місцевих бюджетів, власних фондів аеропортів, кредитів та інших джерел; коли державний бюджет фінансує тільки будову, реконструкцію та модернізацію з-п смуг, перонів, освітлювального устаткування. Винятком з цього правила є Львів, де спроба концесії з приватною стороною з США провалилась. Оскільки аеропорт є державною власністю, новий термінал будується зараз за державні кошти.

Структура фінансування проектів розвитку аеропортів за Державною програмою підготовки Євро-2012





Державний бюджет України на 2008 рік виділяє 114 млн євро на проекти з розвитку аеропортів. Майже 100% цих коштів виділяються на розвиток льотної зони аеропортів. Детальний план розподілення державного бюджету між 9 аеропортами представлений нижче:

Airport	Investments	Project
Donetsk International Airport	105	Airfield development
Lviv International Airport	0.5	Design documentation development for the existing terminal reconstruction
	1	Design documentation development for the new passenger terminal construction
Kharkiv International Airport	0.25	Design documentation development for the airfield reconstruction project
Boryspil International Airport	17	Airfield development
	10	Apron construction
Kiev Zhulyany International Airport	9	Airfield development
Dnipropetrovsk International Airport	0.5	Design documentation development for the airfield reconstruction project
Zaporizhja International Airport	0.3	Design documentation development for the airfield reconstruction project
Mykolaiv International Airport	0.3	Design documentation development for the airfield reconstruction project
Lugansk International Airport	0.3	Design documentation development for the airfield reconstruction project
Total	144.15	

Протягом відвідування певної кількості стратегічних регіональних аеропортів, Консультант відмітив, що інвестиції приватного сектору дуже обмежені. Оскільки інвестиції приватного сектору не матеріалізувалися до Євро 2012, більшість проектів, які планувалося реалізувати за рахунок приватних інвестицій, на практиці було профінансовано з державного бюджету. Прикладами є термінали аеропортів Львову та Донецьку. У той час, коли деякі аеропорти були в концесії, кількість пасажирів на стратегічних аеропортах є недостатньою для підтримки вимоги інвестицій, необхідних для реабілітації аеропортів, а отже, необхідно очікувати, що стратегічні аеропорти будуть продовжувати потребувати фінансування з державного бюджету.

Аеропорт Київ Бориспіль. Міжнародний аеропорт Київ Бориспіль є головними повітряними воротами України. В аеропорту проходить більше 50% усього повітряного руху України. На період з 2005 по 2007 рік, місячний ріст кількості рейсів, як внутрішніх так і міжнародних, досяг 5% в середньому та місячний ріст пасажирських потоків сягнув 22%. Аеропорт Бориспіль обслужив 5.7 млн пасажирів у 2007 році (взагалі, 6.7 млн у 2008 році, 5.8 млн у 2009 році) та за попередніми підрахунками досягне цифри 6.5 млн пасажирів у 2010 році.

У 2007 році була ухвалена Концепція Державної Програми по Проекту Розвитку Аеропорту Бориспіль до 2020 року. Ключовими проектами зазначеної програми на період 2008-2011 років є наступне:

Будова терміналу D із спроможністю до 2000 РНР та паркувальними місцями на 21 повітряне судно з фінансовою підтримкою від кредиту Японського Банку Міжнародної Співпраці (JBIC) (2008-2011):

- Подальший розвиток існуючого терміналу В до спроможності 2000 пасажирів;
- Реконструкція терміналу С (2008-2009);
- Будова низько вартісного терміналу для чартерних авіаліній з спроможністю до 600 РНР (2008-2009);
- Реконструкція під'їзних доріг (2009 – 2010);



- Будівництво відкритих парковок для автівок пасажирів (2008-2011);
- Реконструкція та розвиток перону та паркувальних місць для повітряних суден (2008-2011);
- Розвиток комплексу енергопостачання: будова котельної та трансформаторної підстанції (2008-2011);
- Залізничне сполучення між міжнародним аеропортом Бориспіль та Києвом;

Проект реконструкції терміналу В було розпочато у 2006 році, і сьогодні реалізовується його другий етап. Метою проекту є підвищення спроможності терміналу В до 2100 пасажирів на годину на новому терміналі, який будується.

Будівництво терміналу D планується за рахунок позики у 125млн доларів США, отриманої від Японського Банку Міжнародної Співпраці (JBIC) у 2005 році. Позику було надано уряду України на сприятливих умовах: кредит було надано під ставку 1.5% на 30 років, 10 з яких становлять період, протягом якого процент виплачувати не потрібно. Загальний план терміналу D передбачає новий термінал – витвір мистецтва, який буде мати пасажирську пропускну спроможність до 1500 пасажирів на годину, також багатоповерхову паркову та розвиток під'їзних доріг. Спроможність нового терміналу буде 1,500 пасажирів на годину.



У 2003-2004 роках авіалінії Аеросвіт мав на основі лізингу земельну територію розміром у 32 гектари біля Аеропорту Бориспіль (прямо біля існуючого терміналу А). Аеросвіт планував будову нового пасажирського терміналу з пропускнуою спроможністю у 2000 пасажирів на годину.

Після Помаранчевої Революції, яка відбулася в Україні у жовтня 2004 року – Січні 2005 року, керівництво аеропорту Бориспіль було змінено, а нове керівництво заявило, що ця земельна ділянка – ці 32 гектари – була продана незаконно. З того часу вже пройшло 3 роки судового процесу між Аеросвітом та Аеропортом Бориспіль. На сьогодні, рішенням Вищого Суду України земельні ділянки повернуті Аеропорту Бориспіль.

Загальна концепція розвитку Аеропорту Бориспіль включає будову двох нових готелів (3-зірковий готель з 280 кімнатами та 4-зірковий готель з 225 кімнатами). МТЗУ розробив проект



дизайну та техніко економічне обґрунтування для цих двох проектів. Будова готелів планується реалізуватися за рахунок фінансування приватного сектору.

Комплекс оброблення вантажів з спроможністю 900 тон за добу планується побудувати до 2020 року. Проект включає 3 етапи:

- до 2010: територія – 6,000 м² та спроможністю 200 тон/доба; підрахована вартість – 16 млн. євро;
- до 2015: територія – 10,850 м² та спроможністю 300 тон/доба; підрахована вартість 22 млн. євро;
- до 2020: територія - 12,500 м² та спроможністю 400 тон/доба; підрахована вартість 27 млн. євро.

Аеропорт Київ Жуляни. Міжнародний аеропорт Київ Жуляни є другорядним аеропортом, який обслуговує потреби столиці України. Проте, потік пасажирів набагато нижче за показники Аеропорту Бориспіль. Аеропорт Київ Жуляни є власністю Київського муніципалітету. На сьогодні спроможність пасажирського терміналу становить 300 пасажирів на годину. Враховуючи близьке розташування до центра міста, подальший розвиток Аеропорту Жуляни ґрунтується на концепції Міського Аеропорту, яка ґрунтується на спеціалізації аеропорту на обслуговуванні бізнес рейсів. У липні 2005 року Аеропорт Жуляни підписав угоду з Авіаційним Холдингом S.A. TAG із Швейцарії, яка надавала право швейцарській групі розробляти нову концепцію розвитку аеропорту. Очікується, що швейцарська група буде вивчати комерційне техніко економічне обґрунтування перетворення аеропорту Жуляни у комерційний авіаційний аеропорт. Державна програма по підготовці до Євро 2012 визначає загальну суму необхідних інвестицій у 44.4 млн. євро для оновлення Аеропорту Жуляни до 2012 року.

Огляд київського аеропорту Жуляни показав, що при проєктованих обсягах руху дуже мало вірогідно, що аеропорт буде спроможний залучити якесь комерційне фінансування. Поточне устаткування аеропорту (льотна зона та термінал) були оновлені муніципалітетом (власником) в очікуванні можливості привабити дешевих перевізників. Розвиток нового терміналу реалізовувався за концесією з місцевим інвестором. На даний момент активність в аеропорту дуже обмежена, в основному загальною авіацією. Для того, щоб поставити аеропорт на більш надійну основу, необхідний мінімальний обсяг щоденних рейсів. Необхідно позиціонувати себе як кращий варіант міського аеропорту для обслуговування бізнес рейсів у Києві. Проте, для реалізації цього, необхідно конкурувати з Аеропортом Бориспіль для приваблення дешевих перевізників. Таким чином, увесь план перерозвитку аеропорту повинен бути доповнений громадською підтримкою для того, щоб аеропорт був спроможний конкурувати з аеропортом Бориспіль на певній відстані. З огляду на відсутність надійного міжнародного повітряного мосту, обмежені вантажні устаткування та розташування близько до центру міста роблять створення вантажного або логістичного центру неможливим.

Аеропорт Донецьк. Міжнародний Аеропорт Донецьку є головними повітряними воротами до високоіндустріальної та щільно заселеної східної України. Міжнародний Аеропорт Донецьку є одним з найбільших аеропортів України. Він належить до обласних органів Донецьку.

Огляд міжнародного аеропорту Донецьк показав, що незважаючи на муніципальну природу, усе фінансове забезпечення надходить від державного бюджету з метою гарантування готовності до Євро 2012.

Нова з-п смуга довжиною в 4 км майже завершена і вже ініційовано консультації з ДАА по сертифікації смуги відповідно до категорії ICAO CAT III. Існуюча з-п смуга буде виконувати функцію основної руліжної доріжки. Необхідне оснащення (напр. система заходу на посадку, освітлювальне обладнання) вже було замовлено та існують контракти для її інсталяції; устаткування, напр. 2 пункти 2 ARFF (відповідно до довжини з-п смуги) та дренажна система вже передбачені; нова вежа аеропорту будується сумісно з Украерорухом.



Новий термінал було спроектовано місцевою компанією Донецьку та, як вже було зазначено, загалом проект ухвалений. Проте, внутрішнє планування все ще залишається відкритим питанням, де потрібні консультації з компанією, основою в САШ для того, щоб відповідати критеріям УЄФА. Візит до зони будівництва нового терміналу показав, що роботи ведуться 24 години 7 днів на тиждень для того, щоб повноцінно запрацювати до Євро 2012. Існуючий термінал 1975 року скоріш за все буде використовуватися для внутрішніх рейсів; проте, його надмірна пропускна спроможність (500 пасажирів на годину) та потреба у капітальному ремонті можуть стати причиною його знищення, з комерційних причин.

Необхідно відмітити, що керівництво аеропорту зараз працює над тим, як забезпечити необхідну кількість аеродромних транспортних засобів (снігоочисних машин, перонних автобусів, пожежних машин і т. ін.) для забезпечення належної роботи нової смуги, та, з огляду на її розмір, це буде непростим питанням. Ситуація ускладнюється специфічною природою державного фінансування, коли цільові гроші не можуть бути перерозподілені керівництвом аеропорту, а отже, це призводить до іншої спроби знайти більше грошей.

Оскільки занадто великі розміри аеропорту точно призведуть до проблем з утриманням його інфраструктури у найближчому майбутньому, Консультант порадив керівництву аеропорту розробити професійну концепцію розвитку. В протилежному випадку, в кінці кінців, ці витрати ляжуть на державний бюджет України знову.

Аеропорт Дніпропетровську. Міжнародний Аеропорт Дніпропетровськ розташований у центральній частині України у 15 км від центру міста Дніпропетровську. Аеропорт Дніпропетровську набув міжнародного статусу після проекту реконструкції у 90-х роках. Державна Програма Євро 2012 визначає загальну суму необхідних інвестицій у 103.13 млн. євро для оновлення аеропорту Дніпропетровську до 2012 року. Аеропорт є власністю Компанії Авіалінії Дніпроавіа, яка є власністю Групи Приват. Новий власник авіалінії Дніпроавіа та аеропорту повідомив, що зробить інвестиції у реконструкцію та розвиток аеропорту у розмірі 155 млн. євро.

Огляд довготривалого розвитку **Аеропорту Дніпропетровськ** показав, що аеропорт було приватизовано у вересні 2009 року через «відкритий аукціон». Дніпроавіа (місцевий перевізник) був єдиним кандидатом на аукціоні та інкорпорував міжнародний аеропорт як підрозділ у своїй корпоративній структурі. Дніпроавіа є також відповідальною за обслуговування повітряних суден. Коли зрозуміти те, що Дніпроавіа зараз слідує високо інтегрованій бізнес моделі, протиставлені сили (включаючи тісну співпрацю з боку ДАА) будуть вимагатися для забезпечення того, що аеропорт продовжує надавати рівні можливості для усіх існуючих та потенційних користувачів та забезпечувати формальну або неформальну координацію розкладу та продовжить забезпечувати доступ до аеропорту на об'єктивній основі для існуючих та нових учасників.

ДАА рекомендується проводити моніторинг розвитку, враховуючи перспективи законодавства ЄС. Проте, з позитивного боку, різке оновлення та розширення парку Дніпроавіа та оновлення льотної зони (реконструкція з-п смуги, руліжної доріжки та перону, які плануються бути введені в експлуатацію у квітні 2010 року) з подальшою консолідацією позиції Дніпропетровську як основних міжнародних воріт до регіону. Знов таки, з огляду на планування ми бачимо зростаючий підхід до розширення. Нестача довгострокового бачення розвитку нової руліжної доріжки та подальшого розвитку терміналу можуть призвести до неефективної конфігурації.

Огляд довгострокового розвитку **Аеропорту Запоріжжя** показав, що цей аеропорт, розташований тільки у 80 км від Дніпропетровську, не може розглядатися як стратегічний аеропорт, навіть з національної точки зору. Ідея того, що Аеропорт Запоріжжя може розвиватися як логістичний центр не реалістична, оскільки логістичні компанії спеціалізовані на повітряному вантажі будуть розташовуватися на тих аеропортах, де є надійний повітряний міст від надійного пасажирського обслуговування та розвинута дорожня мережа, яка надасть можливість перевезти вантаж вантажівкою до кінцевого пункту призначення. Таким чином, вантажні обсяги у Запоріжжі залишаться малими.



Аеропорт Одеса. Аеропорт Одеса розташований у північній частині України, з кордонами міста Одеси. Потоки пасажирів через Аеропорт Одеси є третім найвищим серед українських аеропортів, після Борисполя та Сімферополю. Пасажирський потік у 2007 році сягнув 335 тисяч пасажирів, що є 27% приростом порівняно з 2006 роком. Міжнародний Аеропорт Одеса є муніципальною власністю міста Одеса. Державна програма Євро 2012 визначає загальну суму необхідних інвестицій у 139.54 євро для оновлення Аеропорту Одеса до 2012 року.

Огляд довгострокового розвитку **Аеропорту Одеса** показав, що певна кількість важливих аспектів розвитку аеропорту не були повністю оцінені та зрозумілі. По-перше, здається, в даному випадку розуміння можливого економічного¹ впливу аеропорту на загальну економіку є дуже обмеженим. По-друге, здається, не було проведено необхідного аналізу по потребі в авіалінії, яка б виконувала рейси на певних маршрутах, з певною частотністю та з певними типами повітряних суден, для того, щоб бути прибутковою. Така нестача базових знань авіаційної економіки (серед представниками муніципальної влади, з якими ми спілкувалися) призведе до неправильного розвитку пріоритетів. В Одесі муніципальні органи (власники аеропорту) ставлять наголос у розвитку на будівництві нового терміналу, незважаючи на суттєві вагові обмеження з-п смуги, обмеження у частотності та високий рівень необхідності утримання з-п смуги та руліжної доріжки. Тоді, як усуненні суттєвих обмежень льотної зони та при створенні більш вільних двосторонніх угод, можна очікувати підвищення прибутковості маршруту авіалінії та залучити більше пікового руху, а таким чином, можливі абсолютно інші вимоги до конфігурації терміналу. Протягом цього початкового візиту проект ТЕМ-Т організував можливість контактування керівництва аеропорту та Світового Банку.

Аеропорт Львів. Міжнародний Аеропорт Львів є найбільшим аеропортом у західній Україні. Аеропорт розташований в межі міста Львову, яке є головним адміністративним, комерційним та історичним центром цієї половини України на заході від Києва. З огляду на близькість міста до багатьох оздоровних та лижних курортних місць в Карпатах з одного боку та кордону ЄС з іншого, Міжнародний Аеропорт Львів має великий потенціал для того, щоб стати основним аеропортом для туристів. Львівський аеропорт належить до держави. Державна програма розвитку Євро 2012 визначає загальний обсяг потрібних інвестицій у 64.34 млн. євро для оновлення Аеропорту Львів до 2012 року.

Аеропорт Львову було обрано першим ДАА для огляду експертами проекту ТЕМ-Т, оскільки він має велике значення для Євро 2012. Роботи вже розпочалися по оновленню існуючої з-п смуги. У липні 2009 року було проведено огляд на місці та перегляд плану, висновком чого став проект злітно-посадкової смуги, фінансування якого передбачається за кошти державного бюджету та оцінюється у 97млн євро, 7 млн. євро з яких було виділено, і роботи було розпочато.

Проект було критично проаналізовано командою проекту в результаті чого було представлено детальний звіт, в якому говорилося, що територія проекту не буде відповідати Додатку 14 ІКАО SARPS після завершення, якщо тільки не буде проведено ряд складних змін. Специфікація злітно-посадкової смуги також була завищена.

Плани розвитку аеропорту, які було переглянуто проектом, загалом мають тенденцію до завищення і відображають доволі амбіційний рівень потенційної активності, який не є обґрунтованим реалістичним станом ключового розвитку трафіку. Довжина злітно-посадкових смуг, як правило, задовга; прогнози інтенсивності руху сильно оптимістичні та цілком можливо, були підготовлені з метою обґрунтувати заплановані інвестиції проектів. З точки зору проекту вимоги до інвестицій повинні сидіти після більш реалістичних прогнозів. Фінансові аналізи, побачені до теперішнього часу, не мають чіткого розмежування між аналізом економічного впливу, аналізом того, на скільки проект взагалі може бути виконаним та фінансовою частиною, а це може призвести до непотрібних витрат для досягнення оптимального результату.

Побачений план не має загального планування розвитку аеропорту, в який повинні входити графічно зображені будівлі та зони пересунення повітряних суден, які базуються на кінцевому плані розвитку зони аеропорту. Такий план також повинен визначити стратегічний запас

¹ Загальний практичний досвід – кожен мільйон пасажирів створює тисячу робочих місць



земельної території для майбутнього розвитку та стати частиною регіонального плану розвитку². Така робота також повинна враховувати та зважувати варіант зміни зон розвитку нового терміналу, та розглянути поетапну програму. На сьогодні побачені плани накладаються на план існуючого аеропорту, а це може призвести до непотрібно-довгих руліжних доріжок та переповнених зон розвитку терміналів. Буде набагато краще використовувати більш прагматичний підхід на розвиток аеропорту на основі реалістичних очікувань обсягів руху та ефективності обслуговування повітряних суден.

Складається враження, що для розробки повноцінного генерального плану, який необхідний для розробки інвестиційної пропозиції прийнятної для банків, було виділено недостатньо грошей. Зараз аеропорти більше орієнтуються на місцевий приватний сектор для забезпечення свого майбутнього, як наприклад у випадках: Дніпропетровську, Харкову та Донецьку, або на фінансування їхнього розвитку з Державного Бюджету. Було проведено тільки декілька спроб звернутися напямуч до МФО з метою отримати фінансування. Виявилось, що нестача розуміння вимог фінансового сектору МФО керівництвом аеропортів є головною перешкодою і, як результат, МФО схильні сьогодні покладатися на державні гарантії. При існуванні кращого загального стратегічного плану та більшому розумінні вимог МФО, можна розробити більш структурний підхід.

Огляд довготривалого плану аеропорту Львова було завершено протягом 2 періоду. У листопаді 2009 року, компанія США IMTC MEI LLC виграла тендер на будівництво нового пасажирського терміналу для міжнародного аеропорту Львів. Компанія запропонувала заплатити 4.9 млн грн. за право побудувати термінал. Відповідно до інвестиційних зобов'язань, ухвалених урядом, інвестор повинен інвестувати більше 1 мільярда грн. у будівництво терміналу до вересня 2011 року. У той самий час Уряд своїм Рішенням КМУ № 1500 від 8 грудня 2009 року, наказує розробити проект тимчасового пасажирського терміналу у Львові до 15 лютого 2010 року та до 15 березня 2010 року розробити та ухвалити тендерну документацію для визначення головного підрядника для реконструкції існуючого терміналу. Централізоване прийняття рішень та потенційно конфліктуючі ініціативи та постанови відображають погане планування та можливість виконання проекту з державним сектором у даний час.

Аеропорт Харків. Аеропорт Харків розташований у північній частині України, в межах міста Харків. Сьогодні Аеропорт Харків переживає найшвидший ріст обсягів пасажирського потоку в Україні, проте відправна точка доволі низька. З 2001 року Аеропорт Харків є у власності муніципальних властей міста. У квітні 2008 року було підписано угоду про концесію між органами самоврядування квітні 2008 року було підписано угоду про концесію між органами самоврядування міста Харків та компанією New Systems AM (частина DCH Group, Україна). Відповідно до цієї угоди New Systems AM будуть оперувати аеропортом Харків протягом 49 років, і протягом цього періоду компанія планує інвестувати 85 млн. євро у розвиток інфраструктури аеропорту, у той час, коли інвестування у льотну зону аеропорту буде відбуватися за рахунок державного бюджету. Переважна частина інвестицій за планом повинна бути реалізована до 2012 року. Проте, подальший розвиток планується до 2020 року. Державна програма підготовки до Євро 2012 визначає загальну суму необхідних інвестицій в оновлення аеропорту Харків до 2012 року у розмірі 88.91 млн. євро.

Під час візиту, будівля нового терміналу була майже повністю готова та вже планувалося офіційне відкриття на день Харкову, 23 серпня 2010 року. Зовні будівля має дуже добрий вигляд сучасного терміналу і, звичайно, це найкращий термінал серед подібних в Україні. Внутрішня та зовнішня частина терміналу створюють позитивне враження, проте, Консультантом були помічені певні ознаки раптових змін інтер'єру, які були проведені протягом будівництва.

² Такий стратегічний погляд на документ генерального плану повинен розглядати розвиток аеропорту у контексті набагато більш широкого муніципального (просторового) плану, який буде відображати такі сфери, як «зони, на яких не можна будувати», обмеження шуму та обов'язкові обмеження у висоті усіх будівель, що забезпечить ухвалений шлях рейсу за будь-яких обставин. Також є потреба інтегрувати та розглянути аеропорт в контексті системи міського транспорту та дорожньої мережі а також комунальні устаткування, до яких входить розташування існуючого житлового масиву поблизу периметру аеропорту та дислокація недіючих баз повітряних сил.



Територія аеропорту була перепланована та зараз оновлюється; там є достатньо місця для розташування зони парковки та вільного руху транспорту. старий існуючий термінал з пропускною спроможністю 100 пасажирів на годину буде оновлено та перероблено на VIP термінал у майбутньому.

Реконструкція перону зараз активно проходить та, як було сказано, державне фінансування забезпечується вчасно та у повному обсязі, проте, різноманітні ухвалення на будівельні роботи потребують багато часу та вимагають неабияких зусиль, для їхнього вирішення. Підготовчі роботи для будівництва нової з-п смуги вже розпочалося. Після її відкриття існуючу буде закрито, проте вона може працювати протягом чемпіонату у 2012 році для забезпечення необхідної спроможності аеропорту, напр. паркувальні місця для бізнес реактивних літаків.

Керівництво аеропорту розуміє важливість місцевого перевізника для аеропорту, проте планів по організації авіалінії не існує, єдині зусилля, які необхідно докласти, це залучення більшої кількості авіаліній з західної Європи, Росії та Туреччини для виконання рейсів до Харкова. Як було пояснено, компанія Аеропорт Консалтинг Відень розробила модель загального бізнес плану розвитку.

Необхідно зазначити, що незважаючи на міжнародну фінансову кризу та підвищений рівень конкуренції, Аеропорт Харкову, без таких потужних інвесторів та вчасного фінансування робіт на льотній зоні, буде сильним гравцем на ринку.

Аеропорт Сімферополь. Міжнародний Аеропорт Сімферополь є другим найбільшим аеропортом України. Сімферополь – це головні повітряні ворота до Криму, головного місця морського відпочинку України. У 2007 році аеропорт обслужив 750 тисяч пасажирів, що є суттєво нижчим за показники обсягів пасажирського руху аеропорту за радянських часів, коли вони сягали 3 млн пасажирів за рік (проте, рівень обслуговування за радянських часів був незадовільним). Інтенсивність руху в аеропорті Сімферополь сезонна, де більше 70% рейсів обслуговуються протягом травня-вересня. Міжнародний Аеропорт Сімферополь належить до місцевих органів самоврядування Автономної Республіки Крим.

Огляд довгострокового розвитку **аеропорту Сімферополь** показав, що ключові вузькі місця льотної зони спричинені єдиною 2 кілометровою з-п смугою/руліжною доріжкою, що пов'язує основні з-п смуги перону. Інфраструктура льотної зони, яка постійно руйнується вже на 9 років перевищила проектний строк експлуатації у 20 років, та, здається цілком очевидно, що інфраструктура льотної зони не витримає ще 5 років без суттєвих фінансових інвестицій.

Усунення таких проблемних місць та оновлення устаткування льотної зони є пріоритетом, проте, запропоноване рішення (система руліжної доріжки з двома смугами для вирішення проблеми) є головною інвестицією, яка не вирішує проблему існуючого неефективного плану аеропорту. Запропонована ініціатива віддалитися від існуючої переповненої зони терміналу здається цілком логічною, враховуючи, що необхідні суттєві інвестиції у льотну зону. Проте, не повністю продумавши генеральний план, можна опинитися у ситуації, коли візуальні полоси з нової контрольної вежі, яка зараз будується, будуть заблоковані.

6 Кількість пасажирів

У 1990 році Україна перевезла са. 30 МАР за рік. Статистика ДАА говорить, що пасажирів, перевезених повітряним транспортом (виключаючи бізнес авіацію) десь між 9 та 11 МАР. Практичний досвід показує, що інтенсивність руху подвоюється протягом 20 років: для того, що інтенсивність була такого ж рівня, що і у 90-х роках, необхідно буде ще 30 років.

Найбільшими українськими авіалініями є Міжнародні Авіалінії України (30% пасажирів України), Аеросвіт (23%), Дніпроавія (12%), Донбасаеро (9%), Роза Ветрів (8%) та Wizz Air Україна (8%). Пасажирський рух зріс як для міжнародних так і для внутрішніх авіаліній (на 21.6% та 10.9% відповідно). Вантаж, обсяги перевезень якого поступово зростають, є переважно в країну, та має дуже скромні показники, які в абсолютних цифрах становлять приблизно 100.000 тон. Головною складовою вантажного руху є міжнародний транзитний вантаж. Внутрішні повітряні



перевезення вантажу є граничними через малий розмір повітряних суден, які виконують перевезення в Україні (переважно Антонов-24 турбонасоси) та відносно розвинуті залізничні та автомобільні сполучення країни.

На початку 2007 року два найбільших українських перевізника – Аеросвіт та Донбасаеро – створили стратегічний альянс для посилення своїх позицій при конкуруванні з іноземними конкурентами. Інтенсивна співпраця та координація між національними перевізниками підвищилась у 2010 році, коли власник Дніпроавія отримала головну частину Аеросвіту та Рози Ветров, а також консолідували більшість українських авіаліній. Подальша консолідація з українськими авіалініями може відбутися як тільки уряд продасть свою частку у 61.58%. Ясно, що інтересами такої домінуючої авіалінії можуть обмежувати іноземних конкурентів, і таким чином затримати розвиток Європейської Угоди про Спільний Авіаційний Простір.

Сезонні піки активності споживачів є більш важливими для національних перевізників, які у більшій мірі залежать від рейсів до популярних туристичних місць. Дешеві перевізники «Wizz Air Україна» та «German Wings» зайшли на ринок. Авіалінія Wizz Air Україна після цього мала перейти від неприбуткових внутрішніх перевезень та переорієнтуватися на міжнародний туризм.

В Україні є великий потенціал, як у важливого транспортного зв'язку між сходом та заходом. Економічний ріст також очікується з встановленням більш тісних зв'язків з Європою. Спрощення візового режиму та вхід до відкритих повітряних просторів буде стимулювати конкуренцію між авіалініями та зниження вартості подорожі, а також створить більший попит на повітряні перевезення.

Ринок туристичного обслуговування в Україні зростає на 20-20% щорічно. Кількість пасажирів, що приїжджають в Україну, як туристи, зростає. Суттєва частина пасажирів прибуває з Канади та США, де існують великі українські спільноти. Тільки 4% туристів виїжджають з України до інших країн, що говорить про великий потенціал до зросту, який може бути обумовлений тільки ростом ВВП.

7 Інтермодальність пасажирського транспорту

Перехресні питання – проект кінцевого звіту по Мультимодальному транспорту 7.1 демонструє, що Україна представляє ядро Центральної Вісі ТЕМ-Т з **вузлом у Києві**. На цій вісі також є два коридори, які пов'язані з ЄС, один на півдні Польщі і один в Угорщині. На додаток, є три зв'язки з Росією та два з Білорусією. Окремо також існує програма «Морські автошляхи», до якої входять морські зв'язки з комплексом порту Одеса. Таким чином, інтермодальний пасажирський транспорт повітряний/залізничний/автомобільний з точки зору ТЕМ-Т повинен стимулюватися на цих зв'язках. Необхідно зазначити, однак, що обсяги є на такому низькому рівні, що комбінація залізниця/аеропорт не є пріоритетом для інвестицій, необхідних для авіаційного сектору.

Вважається, що будь-яка політика мультимодального транспорту для України повинна бути національною та стосуватися усіх основних транспортних коридорів в Україні, а не фокусуватися на конкретних зв'язках (таких, як з ТЕМ-Т, або Пан Європейськими Коридорами). У національній політиці нелогічно було б фокусуватися на конкретних зв'язках, хоча, у стратегії, яка витікає з такої політики та плані дій, певна пріоритетність реалізації на основі розрізнення географічних коридорів може бути доволі доцільною.

При розробці можливої політики, було враховано Робочий Документ 1.3 Політика Транспортного Сектору, який було розроблено у квітні 2009 року. Цей документ підкреслює необхідність відокремлення політики, стратегії та плану дій на ієрархічній основі. Політика складається з комбінації місії, ствердження та цілей, які потім переходять у стратегію того, яким чином досягти цілей політики, вже потім у план дій, який визначає тактику та часові рамки по виконанні стратегії. Цей розділ включає як потенційну політику так і стратегію, а також пропонує можливий план дій.

При створенні політики, першим, що треба врахувати, це те, що **мультимодальний транспорт буде розвиватися відповідно до існуючого попиту**, а отже, саме потенційні клієнти таких послуг будуть визначати ступінь росту цього сектору в Україні. Забезпечення інфраструктури



державними організаціями у формі інтермодальних (мультимодальних) терміналів не створить саме по собі росту у мультимодальному транспорті, хоча, це допомогло б його розвитку за умов існування попиту. В питаннях постачання вважається, що МТО завжди будуть спроможні розширитися для того, щоб задовольнити будь-який ріст попиту і, таким чином, саме попит є компонентом, який є критичним для росту. В Україні державний сектор не МТО а отже роль Міністерства повинна бути у сприянні мультимодальному та інтермодальному транспорту роблячи його використання більш привабливим - тобто стимулювати потенційний попит, а не фокусуватися на стороні постачання. Укрзалізниця не є МТО, проте є унімодальним перевізником, який іноді надає

8 Дослідити модернізацію вантажних вузлів відповідно до принципів концепції «сухого порту»

Програма TACIS також визначила потребу у вантажних вузлах в Україні. концепція ґрунтувалась на центральному розташуванні, куди повітряні судна будуть доставляти вантажі, переважно з Азії. Великий логістичний центр в Узині та Білоцерківському районі Києву було визначено для цієї мети. Таким чином, аеропорти у центральному та східному регіонах України, наприклад в Черкасах, можуть бути перероблені для обслуговування вантажів. Перевезення вантажу з Китаю в цей регіон може бути здійснено протягом 8-10 годин. З цього місця вантаж може бути перенаправленим інтермодальним транспортом *повітряним, залізничним та/або водним в Україні або закордоном). З точки зору Консультанту така концепція не буде працювати, оскільки вона ґрунтується на нерозумінні природи повітряного вантажу: по-перше, 60% повітряного вантажу перевозиться у пасажирських міжконтинентальних літаках, і, таким чином вони приземлюються не тільки у повітряних вантажних вузлах; по-друге, повітряний вантаж є легким, чутливим до часових рамок а, отже, інтермодальна концепція з залізничним та водним транспортом (важкі вантажі, нечутливі до часових рамок) є несумісними; по-третє, вантаж перевозиться по Європі по дорогам. Винятком тут є логістичні центри, побудовані навколо концепції інтегратора, проте, тільки мала кількість операторів, таких як DHL, FedEx та TNT будуть спроможні виконувати такі складні міжнародні поштові та пакункові перевезення, і така діяльність буде розташовуватися поблизу більш великих ринків. Враховуючи ці факти у комбінації з суттєвими інвестиціями, необхідними для розвитку таких *Вантажних Вузлів відповідно до принципів концепції «сухого порту»*, Консультант рекомендує не просувати такі погано обґрунтовані ідеї. У 2003 році Міністерство Транспорту та Зв'язку повідомило про проект вартістю 60 млн. доларів США - проект розвитку **вантажного аеропорту** у місті Стрій, Львівської області. Проекти такого типу часто вимагають суттєвого перероблення існуючого військового устаткування на додачу до будівлі терміналу, реконструкцію та ремонт устаткування, сипадів, які водять до спаду устаткування, зони митної служби та зони служб безпеки. Місцевий орган самоврядування у Закарпатській області активно просувають подібний проект для повітряного вантажного терміналу на території бувшої повітряної бази у місті Мукачево (Західна Україна). Міністерство Промислової Політики України координує проект, вартістю 40 млн. євро для розвитку нового великого повітряного вантажного терміналу на аеродромі Проектного Управління Антонов у **Гостомелі** біля Києва. Проект оновлення **Лиманського Вантажного Аеропорту** почався ц 2006 році. Підрахований обсяг необхідних додаткових інвестицій становить приблизно 90млн євро.

Ймовірність успішної реалізації цих розробок та позитивного результату у найближчому майбутньому є мінімальною. Обсяги вантажу в Україні залишаться низьким у доступному для огляду майбутньому, недостатніми для підтримки такої обсяг інвестицій.

9 Підґрунтя інституціональної та законодавчої бази

Ключові урядові гравці авіаційного сектору України є наступними:

- Кабінет Міністрів України;
- Міністерство Транспорту та Зв'язку України (МТЗУ);
- Міністерство Оборони України;
- Міністерство Індустріальної Політики України;
- Орган Цивільної Авіації (Державна Авіаційна Адміністрація);
- Air Traffic Control (UkSATSE);
- Контролер Повітряного Руху (Украерорух);
- Державний Інститут Проектування Цивільної Авіації (Украеропроект);
- Авіалінії;
- Аеропорти;
- Освітні організації (НАУ) та тренінгові установи;

Підзвітність та взаємодія між національними зацікавленими сторонами у Авіаційному Секторі наведена на малюнку:

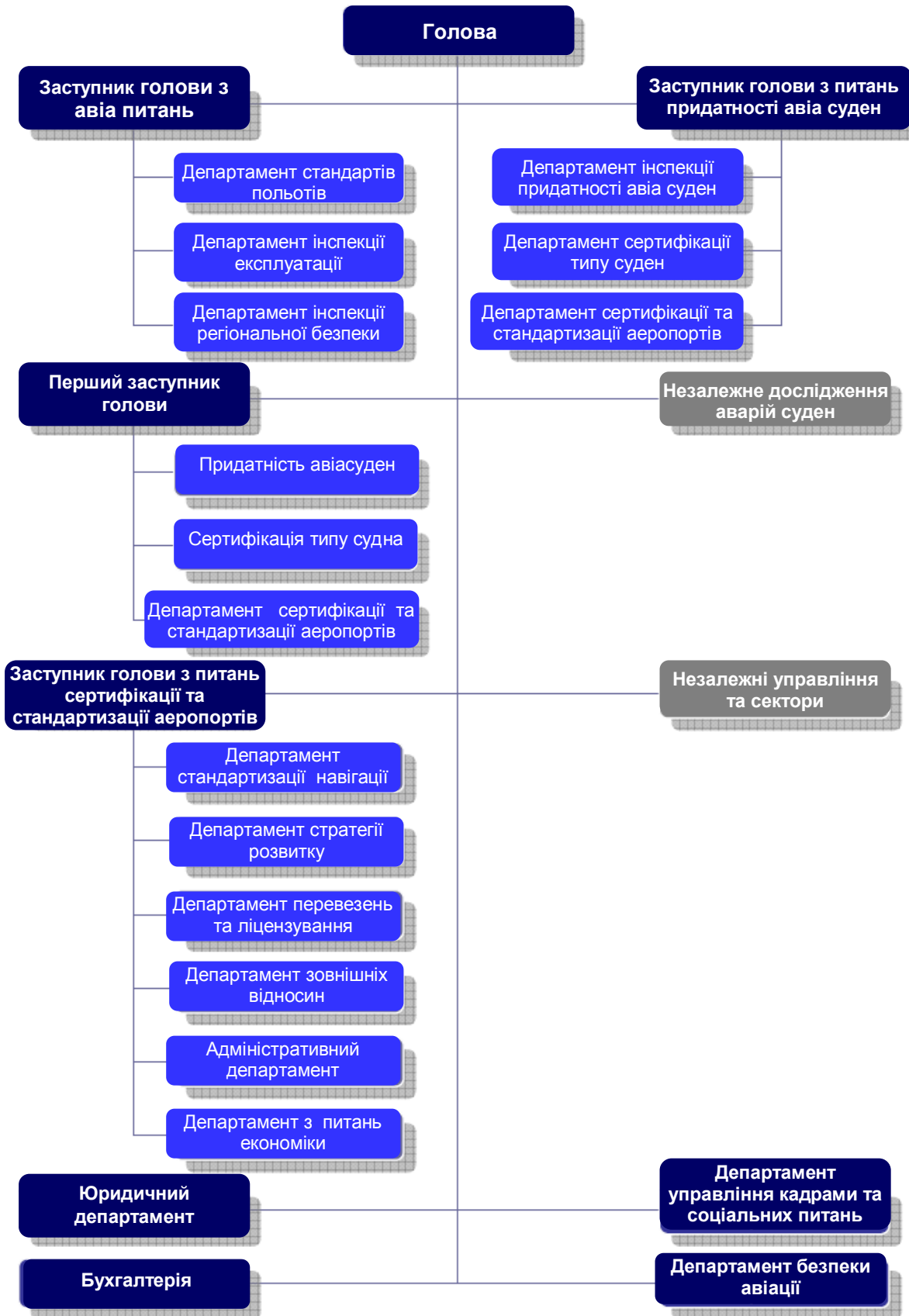


10 Державна Авіаційна Адміністрація

Регуляторним органом у сфері цивільної авіації України є Державна Авіаційна Адміністрація України (ДАА). Її було встановлено Кабінетом Міністрів України у 2006 році протягом реорганізації попереднього регуляторного органу – Державної Адміністрації України по Нагляду за Безпекою Польотів в Україні.



Державна Авіаційна Адміністрація є агенцією Уряду України підпорядкованим Міністерству Транспорту та Зв'язку України, яка відповідає за виконання Державної політики цивільної авіації. Державна Авіаційна Адміністрація України складається тільки з цивільних представників, проте, відповідні Військові Органи також залучені у процес планування повітряного простору відповідно до «Положення про Використання Повітряного Простору України». Вона також є регуляторним органом, який відповідає за забезпечення ефективного функціонування Системи Інтегрованого Управління Цивільно-Військовим Авіаційним Транспортном. Структура Державної Авіаційної Адміністрації України показана нижче:





11 Українське Державне Підприємство Обслуговування Повітряного Руху (Украерорух)

Українське Державне Підприємство Обслуговування Повітряного Руху (Украерорух) відповідає за роботу українських аеронавігаційних систем (ANS). Украерорух було організовано у 1992 році після того, як Україна стала незалежною від Радянського Союзу наприкінці 1991 року. Украерорух - це окрема від ДАА організація. Це незалежне державне підприємство. Украерорух управляє п'ятьма регіональними центрами льотної інформації з зоною охопту у 730.372 км² та забезпечує навігаційне обслуговування в середньому 200 000 рейсам на рік. Украерорух постачає послуги повітряного руху General Air Traffic у п'яти регіонах льотної інформації – Київ, Сімферополь, Одеса, Харків та Львів – від 5 Диспетчерських центрів (ACC), одного допоміжного диспетчерського центру та 32 контрольних веж. Наприкінці 2006 року, Украерорух закінчив проект модернізації аеронавігаційних систем, який фінансувався Європейським Банком Реконструкції та Розвитку (позика у 16.5 млн. євро), та який підтримувався Урядом України. Украерорух на сьогодні має штат у 5500 осіб, серед яких 250 є військовим персоналом, працюючим в рамках інтеграції цивільно-військової системи АТМ.

12 Військові органи

Система інтегрованого цивільно-військового управління авіаційним транспортом (АТМ) була створена Кабінетом Міністрів України в липні 1999 року. Уніфікація відбувається відповідно до Загальної Угоди, підписаної Міністерством Оборони та МТЗУ. Система інтегрованого цивільно-військового управління авіаційним транспортом складається з 5 Диспетчерських центрів, Організації українського повітряного простору та центру планування (Украероцентр), який є головним працюючим органом, призначенням якого є виконання таких завдань:

- Координація та планування діяльності користувачів повітряного простору;
- Організація повітряного простору на при-тактичному та частково стратегічному рівнях;
- Моніторинг та спеціальні вимоги до польотів;
- Підтримка пошуково-рятувальних заходів.

Організація повітряного руху на тактичному рівні забезпечується у кожному диспетчерському центрі, який складається з цивільного та військового кваліфікованого персоналу, які працюють у спільних кімнатах.

Військові підрозділи організації повітряного руху є частиною загальної військової системи роботи Озброєних Сил. Військові підрозділи організації повітряного руху на військових аеродромах обслуговують ОАТ в окремого несекретного повітряного простору відповідно до специфічних правил та процедур. У контрольованому секретному повітряному просторі усі рейси державних літаків типу GAT обслуговується комбінованою цивільно-військовою зміною у кожному ACC, що є частиною української системи інтегрованого цивільно-військового ОВД.

13 Український державний проектно-технологічний науково-дослідний інститут цивільної авіації "Украеропроект"

Український державний проектно-технологічний науково-дослідний інститут цивільної авіації «Украеропроект» було створено у 1969 році. У 1993 році, після проголошення незалежності України, Украеропроект отримав ліцензію на виконання проектних робіт, працювати над машинобудуванням, науковими дослідженнями та дослідницькою роботою, а також, отримав науковий та технічний досвід у сфері складного проектування аеродромів, аеропортів, заводів по ремонту літаків та інше устаткування наземної інфраструктури цивільної авіації. У 2003 та 2007 роках, відповідно до результатів державної сертифікації, Украеропроект отримав статус головної дослідницької організації авіаційної індустрії у сфері розвитку наземної інфраструктури цивільної авіації України. Украеропроект співпрацює з декількома провідними іноземними фірмами у розвитку наземної авіаційної структури. Украеропроект відповідає за розробку вимог



тендерної документації для багатьох тендерів у авіаційному секторі. Украеропроект також відповідає за експертну оцінку пропозицій від учасників тендерів.

Огляд розвитку аеропортів Консультантом показав, що проекти, проєктовані або ухвалені Украеропроектом мають схильність до перебільшення (у сенсі спроможності/розмірів) через те, що прогнози руху є «політично коректними» та виходять за усі межі очікувань, оскільки вони готуються для обґрунтування бажані інвестиції «необхідні» від державного бюджету. Чіткими прикладами є завищення довжина злітно-посадкових смуг, розміром у 4 км та завищені розміри терміналів у регіональних аеропортах. Нажаль, позиція Украеропроекту є домінантною, уряд подає інвестиційні програми аеропортів на ухвалення Украеропроекту.

14 Пов'язані заходи Твінінгу

Перший проєкт Твінінг «Гармонізація норм законодавства та стандартів України з нормами законодавства та стандартами ЄС у галузі цивільної авіації» завершився у червні 2009 року.

Метою цього проєкту було сприяння гармонізації українського законодавства, процедур та механізмів реалізації закону у секторі цивільної авіації з міжнародними стандартами та стандартами ЄС. Первинні обов'язкові результати вимагали повної відповідності ДАА з вимогами по безпеці ЄС/JAA, включаючи оприлюднення усіх відповідних вимог ЄС/ JARs як частини закону України до кінця проєкту. Зусилля, необхідні для досягнення цієї мети були недооцінені, і це призвело до перегляду обов'язкових результатів. Переглянуті обов'язкові результати фокусувались на розробці дорожньої карти для повної імплементації положень повітряної безпеки ЄС/JAA, включаючи розклад імплементації, опис перехідних періодів та перехідні положення, підготовлені після консультацій з авіаційними компаніями. В кінці проєкту основна увага приділялася підготовці дорожньої карти для подальшого процесу адаптування JARs. Така дорожня карта була підготовлена ДАА та ухвалена головою ДАА. В ній встановлювались кроки до розробки / впровадження нового повітряного кодексу та порядок проведення організаційних покращень та впровадження JARs/ Parts. Це є складовою посилань для подальших дій по перегляду української системи цивільної авіації, подальших законодавчих реалізацій законодавства ЄС в сфері авіаційної безпеки та розробка процедур відповідно до стандартів ЄС. Загальною метою було зробити внесок до гармонізації українського законодавства, процедур та механізмів реалізації закону у секторі Цивільної Авіації з міжнародними стандартами та стандартами ЄС. Позитивними результатами були:

- Добре знання європейських вимог до авіаційної безпеки та їхня реалізація у країнах – членах ЄС 15 ключовими інспекторами та середньою ланкою керівництва ДАА
- Краща усвідомленість та розуміння вимог авіаційної безпеки ЄС певною кількістю персоналу ДАА та представниками авіаційних компаній України
- Краще розуміння ДАА шляху, яким необхідно рухатися в напрямку до гармонізації українських положень до таких з ЄС у сфері повітряного транспорту
- Створення спеціалізованої групи в ДАА для реалізації JARs/Parts, яка регулярно зустрічається
- Розробка певних процедур та посібників максимально відповідно до таких положень, та розробка коментарів від експертів з країни-члена ЄС для перегляду таких, які потребують удосконалення
- Розробка ДАА дорожньої карти для реалізації положень по авіаційній безпеці ЄС

Консультант встановив постійну координацію з проєктом Твінінг «Підтримка Розробки та реалізації Транспортної Політики в Україні» у забезпеченні тренінгів.

- координатор слотів в аеропортах (регламент 95/93)
- збори в аеропортах (положення 2009/12)
- загальні правила роботи повітряних служб (положення 1008/2008)



- наземне обслуговування (директива 96/67)

Для надання підтримки Україні в реалізації положень Порядку Денного Угоди про Асоціативне Членство стосовно гармонізації національного законодавства у секторі цивільної авіації з законодавством ЄС, та у подальшому імплементувати такі положення майбутньої Угоди про Асоціативне Членство (Розділ «Транспорт») Державною Авіаційною Адміністрацією Міністерства Транспортів та Зв'язку України та відповідною еквівалентною організацією (або декількома організаціями) країн ЄС було ініційовано **другу програму Твінінг**. Основуючись на позитивній хвилі досягнень авіаційного під сектору, Делегація Європейського Союзу погодилася на тому, щоб з допомогою проекту ТЕМ-Т, який має розуміння авіаційного сектору України, було надано підтримку у розробці документу Твініг Фіш (2011-2014) по аеропортах та аеронавігаційним службам (сертифікація) при співпраці з ДАА. Було проведено зустрічі з делегацією Європейського Союзу в Україні та Українськими уповноваженими органами для вирішення того, що становитиме масштаб та технічне завдання проекту твінінг. Фінальний проект документу Твініг Фіш було представлено та ухвалено усіма сторонами в осені 2010 року. Ця ініціатива твінінгу забезпечить реалізацію наступного:

- Єдине Європейське Небо I/II;
- Сертифікація провайдерів аеронавігаційного обслуговування
- Директива 96/97 по наземному обслуговуванню
- Директива 95/93 по розподілу слотів
- Стандарти ІКАО по аеропортам та проект вимог EC GARs для Загальних правил ЄС, які мають бути випущені у 2012/2013 роках