

УДК. 339.92

Тетяна Чернявська,*кандидат економічних наук, доцент, радник ректора з науково-дослідної роботи Новокаховського гуманітарного інституту*

ТРАНСКОРДОННА СПІВПРАЦЯ УКРАЇНИ І ПОЛЬЩІ В РОЗБУДОВІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В РАМКАХ ПІДГОТОВКИ ДО ЄВРО-2012

У статті розглянуто питання співпраці в розбудові транспортної інфраструктури України та Польщі в рамках підготовки до європейського чемпіонату з футболу Євро – 2012. Одним із найважливіших питань підготовки до цього заходу є забезпечення комфортного перевезення пасажирів – гостей і вболівальників. Доведено, що запланований обсяг робіт, сукупність нерозв'язаних проблем вказують про необхідність їх спільного, скоординованого вирішення. Визначено “сильні та слабкі місця” пов'язані з організацією та фінансуванням цього проекту, а також запропоновані шляхи подолання труднощів.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, фінансове забезпечення, автомобільний транспорт, залізничний транспорт, авіатранспорт, міський транспорт, автошляхи.

Article is devoted to cooperation in the development of transport infrastructure of Ukraine and Poland in preparation for European Football Championship Euro – 2012. One of the most important issues of preparation for this event is to provide comfortable transportation of passengers – guests and fans. It's proved that the planned scope of work and set unsolved problems indicate the need for them in common, coordinated solution. The author identified “strengths and weaknesses associated with the organization and financing of this project and suggested ways of overcoming difficulties.

Keywords: transport infrastructure, financial support, road transport, railway transport, air transport, urban transport, roads

Рішення УЄФА про проведення Євро-2012 в Україні та Польщі було прийнято, як відомо, у квітні 2007 року. Тоді польська і українська преса перебували в стані ейфорії.

“Україна і Польща: подих на двох, перемога на двох”, – з таким центральним заголовком і з логотипом на двох мовах вийшов свіжий номер найпопулярнішої в Польщі газети – “Gazeta Wyborcza”.

У правому виданні “Дзенник” перераховувалися ті блага, що одержить Польща в зв'язку з прийдешньою першістю Європи: “20 тисяч

робочих місць, нові дороги, що їх муситиме побудувати наша влада, готелі, сучасні аеропорти...”

Католицьке видання “Наш Дзеннік” буде оптимістичні плани на майбутнє: “Із учорашнього дня ми знаємо, що в найближчому майбутньому Польща стане іншою країною. Ми зробимо гігантський крок уперед. Розвиватися буде не тільки спорт, але й економіка. Це історичний момент, особливо для України, що бовтається між Росією і Євросоюзом”.

І насправді, для економіки та зовнішньої політики України успішне проведення заходу було б більш вигідним. На той час українська економіка впевнено зростала вже сьомий рік поспіль, і про те, що насувається на світ економічна криза, ще ніхто не підозрював. У зв’язку з чим, Україна, можливо, і могла ризикнути взяти на себе витрати на підготовку інфраструктури до чемпіонату.

Однак наприкінці 2008 року вибухнула фінансова криза. При цьому, якщо протягом 2009 року темпи падіння економіки сповільнювалися, а на початку цього року почалося зростання, то тепер вже очевидно, що виконання вимог УЄФА щодо будівництва за європейськими стандартами спортивної, транспортної та готельної інфраструктури вкрай обтяжливо для національної економіки. Головним сьогоденним питанням українського уряду залишається пошук фінансових джерел при зростаючих витратах для майбутнього проведення чемпіонату Європи.

Хоча, незважаючи на кризу, польська економіка не тільки тримається на плаву, але й показує нехай невеликий (1,3%), але зростання ВВП.

За словами Мартіна Херра – директора PL-2012 – організації, що координує підготовку до Євро-2012 у Польщі, криза допомогла здешевити вартість будівництва стадіону у Варшаві на 50 мільйонів євро, а в Гданську – на 35 мільйонів. І, судячи з усього, це ще не межа. Оскільки західний бізнес дуже добре розуміє, як, коли і де потрібно стати в чергу на тендер. І на які піти поступки, щоб залишитися у проекті. До речі, 50 мільйонів євро – це трохи більше півмільярда гривень тієї суми, на яку останнім часом підняли кошторис реконструкції НСК “Олімпійський”. Знову ж таки з посиланням на кризу. Чому в Україні і Польщі так різняться підходи до розуміння кризи, залишається питанням риторичним.

Необхідно підкреслити, що Євро-2012 – не суто футбольний захід. Це соціально-економічний проект, який треба реалізувати. Чемпіонат триватиме 28 днів, або 670 годин. Україна прийме 16 матчів. Кожен по дві години. Тобто власне футболу буде 32 години, або 5 відсотків.

Отже, решту часу, як очікується, іноземні гості та вболівальники витратять на культурну програму та туристичні маршрути.

Офіційні гості чемпіонату та глядачі з-за кордону одержуватимуть візи і в'їжджатимуть на територію України без попереджень, за винятком обмежень, передбачених законом “Про правовий статус іноземців і осіб без громадянства”. На період проведення Євро-2012 громадяни інших країн зможуть ввозити в Україну іноземну валюту і дорожні чеки на загальну суму, що не перевищує 30 тисяч доларів США.

Матчі Євро-2012 пройдуть на стадіонах Києва, Донецька, Харкова, Львова (Україна), Варшави, Гданська, Познані та Вроцлава (Польща). Відкриття чемпіонату відбудеться у Варшаві, а фінал – у Києві.

Одним із найважливіших питань підготовки України до чемпіонату Європи з футболу 2012 року є забезпечення комфортного перевезення пасажирів – гостей і вболівальників. І це стосується не лише підготовки транспортного комплексу міст, що прийматимуть, – транспортні та туристичні маршрути Євро-2012 охоплюють більшу територію обох країн (рис.1).



Рис. 1. Транспортні і туристичні маршрути України та Польщі

Значні кошти необхідні для оновлення та реконструкції дорожнього комплексу, залізничного транспорту, авіатранспорту та їх інфраструктури як України, так і Польщі.

Виникає логічне питання: Україна і Польща – конкуренти чи партнери? Запланований обсяг робіт, сукупність нерозв’язаних проблем, зокрема у транспортній інфраструктурі вказують про необхідність їх спільного, скоординованого вирішення.

Отже, спробуємо проаналізувати потреби у розбудові транспорт-

ної інфраструктури, спільні проблеми та спільні шляхи їх розв’язання.

Авіатранспорт. Більшість аеропортів обох країн мають потребу в розширенні і вдосконаленні, тому запланована реконструкція аеропортів:

– у Варшаві (будівництво другого терміналу в 2007 році, а також будівництво залізничного зв’язку між аеропортом і центром столиці до 2008 року);

– в Києві (розширення аеропорту Бориспіль до 5-х терміналів: 3 міжнародних (В, F – наявні, D – введення в експлуатацію наприкінці 2011), 1 – внутрішньоукраїнський (А) та 1 – для VIP-персон (С)) до 2012 році, окремий виїзд для пасажирів з VIP-терміналу на автостраду “Київ-Харків”, в аеропорту “Київ” (Жуляни) планується побудувати новий термінал);

– у Вроцлаві (розширення до 2 млн. пасажирів щороку першого терміналу та будівництво на 900 тис. – другого – до 2012 року);

– у Львові (завершення будівництва нового терміналу до 2011, реконструкція та подовження смуги);

– в Донецьку (будівництво нової ЗПС, нового терміналу, реконструкція загальної площі аеропорту по периметру);

– в Харкові (завершення будівництва нового терміналу влітку 2010, реконструкція та подовження смуги).

Повний перелік міжнародних аеропортів міст, що прийматимуть, представлено у табл. 2.

Таблиця 2

Міжнародні аеропорти міст чемпіонату

місто	аеропорт	код IATA	код ICAO
Київ	Міжнародний аеропорт Бориспіль	KBP	UKBB
Київ	Міжнародний аеропорт Київ	IEV	UKKK
Харків	Міжнародний аеропорт Харків	HRK	UKHN
Донецьк	Міжнародний аеропорт Донецьк	DOK	UKCC
Львів	Міжнародний аеропорт Львів	LWO	UKLL

Низький рівень якості транспортних послуг, що є характерним для всіх видів транспорту в Україні, проте в контексті підготовки до Євро-2012 чи не найгострішими постають проблеми авіаційного транспорту (йдеться про невирішені питання власності в цій сфері, які суттєво перешкоджають перебудові аеропортів, будівництву нових аеропортів та терміналів; незавершеність переговорного процесу про інтеграцію

України в європейський авіаційний простір; неможливість розширення напрямів авіасполучення внаслідок зношення матеріальної бази та низького рівня безпеки польотів на літаках українських авіакомпаній та в результаті заборони польотів над територією окремих країн тощо).

Аналізуючи стан розвитку авіатранспорту в Україні, слід вказати на те, що на сьогодні в країні експлуатуються 42 аеропорти та аеродроми, з яких тільки 25 обслуговують комерційні рейси, а 95 % пасажиропотоків сконцентровані в 7 аеропортах. Згідно зі стандартами ІСАО, при чисельності населення 46,7 млн. чоловік в Україні повинно було б функціонувати близько 210 аеропортів для обслуговування тільки регулярних рейсів.

Отже, регіональні аеропорти Західної України можуть стати важливим видом сполучення з Європою, в тому числі з Польщею, в період проведення Євро-2012 та забезпечити швидке перевезення туристів, вболівальників і спортсменів.

Міністр транспорту і зв'язку Микола Рудьковський розповів, що вони звернулися з проханням до Кабінету Міністрів надати державні гарантії для залучення 200 мільйонів доларів для будівництва 10 літаків Ан-148. За його словами, ці літаки здійснюватимуть внутрішні авіап перевезення під час чемпіонату Європи з футболу 2012 року між містами-учасниками, повідомляє economic.ua.com.

Залізничний транспорт. На час проведення Євро-2012 саме залізничний транспорт стане основним для уболівальників, які їздитимуть українськими містами.

Всі міста, що приймають чемпіонат, пов'язані між собою розвинутою залізничною мережею. Напрямки з найбільшою пропускною спроможністю пов'язують з собою міста всередині країн. Пропускна здатність залізничних переходів Україна-Польща недостатня. З іншого боку, практично немає обмежень пропускної спроможності залізничного сполучення приймаючих міст України з Росією і Білоруссю.

Заплановано розширення станцій у більшості зацікавлених міст. Всі залізні дороги, що з'єднують міста приймаючої сторони, електрифіковані. На українських залізницях з'являються нові швидкісні поїзди: "Київ-Харків", "Київ-Дніпропетровськ", "Київ-Львів", "Донецьк-Харків". Деякі реконструкції за проектом Євро-2012:

– у Вроцлаві: переміщення та зв'язок трьох залізничних станцій (Головна, Надорже і Швєбодзкі) зі спортивним комплексом міста;

– в Києві: планується введення в експлуатацію нового залізничного моста і відкриття другого вокзалу (ст. Дарниця) на лівому березі Дніпра.

Залізничні переїзди, що є на кордоні Польщі та України: Дорогуськ – Ягодин; Хребенне – Рава-Руська; Хрубішув – Володимир-Волинський; Крошінко – Хирів; Перемишль – Мостиська.

Існує деяка складність при переїзді потягів через українсько-польський кордон у зв’язку з різною шириною колії. До 2012 року з’являться нові прикордонні переїзди на кордоні України та Польщі.

Окрім цього, слід вирішити питання комфортабельності пасажирських перевезень. Рівень комфорту залізничних перевезень суттєво вплине на їхні враження від чемпіонату та від України як туристичної держави.

Зараз значна частина залізничних колій та залізничних терміналів не відповідає європейським стандартам. Застарілість основних засобів, значна частина колій є не електрифікованою (більше 70%), середня швидкість пересування становить 20 км/год. Якщо розглядати пасажирські перевезення, то проблемою є відсутність належного рівня сервісу на залізничних вокзалах та в самих поїздах, поганий санітарний стан вагонів, відсутність розваг протягом тривалої дороги (відеозал, дитячі вагони). Все це робить подорож залізницею мало-приємною для пасажирів.

У цьому аспекті необхідно брати приклад з Польщі, де якість залізничних перевезень значно вища.

“Укрзалізниця” в рамках підготовки до Євро-2012 планує придбати десять двох’ярусних електропоїзди компанії “SKODA TRANSPORTATION s.r.o.”. Про це розповів заступник генерального директора “Укрзалізниці” Микола Сергієнко.

Автошляхи. За аналітичними даними, мережа автомобільних шляхів України загального користування включає 169,5 тис. км доріг, з них з твердим покриттям – 165,8 тис. км (без урахування муніципальних, відомчих, внутрішньо господарських). Їх стан впливає, зокрема, на якість перевезення вантажів і пасажирів, рівень цін, ступінь зайнятості населення та темпи розвитку економіки держави.

Серед основних пріоритетів – підготовка автомобільних доріг до проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 р. з футболу, безпека дорожнього руху та збереження дорожньої інфраструктури, що існує. Не менш важливим є забезпечення комфортного та зручного перетинання туристів через кордон України та Польщі.

Існують автомобільні переїзди на кордоні Польщі та України: Дорогуськ – Ягодин; Хребенне – Рава-Руська; Корчова – Краковець; Крошінко – Смольниця; Медика – Шегині; Зосіні – Устилуг.

Планується будівництво нових автомобільних переїздів: Долгоби-

чув – Угринів; Будоміж – Хрушев; Малховіце – Нижанковичі; Смольник – Боберка.

Відомо, що на україно-польському кордоні до Євро-2012 вздовж львівської кордону планують побудувати 3 пункти пропуску: “Долгобичув – Угринов”, “Будомеж – Грушев” и “Мальховіце – Нижанковичи”.

Таблиця 3
Відстань між містами-господарями автомобілем (км)

Міста	Київ	Харків	Донецьк	Львів	Варшава	Познань	Вроцлав	Гданьськ
Київ	-	478	718	545	770	1068	1125	1142
Харків	478	-	300	1020	1243	1537	1602	1615
Донецьк	718	300	-	1188	1478	1770	1775	1850
Львів	545	1020	1188	-	385	675	592	755
Варшава	770	1243	1478	385	-	325	364	351
Познань	1068	1537	1770	675	325	-	185	299
Вроцлав	1125	1602	1775	592	364	185	-	436
Гданьськ	1142	1615	1850	755	351	299	436	-

Сьогодні на українському кордоні діють 240 пропускних пунктів. Ініціатива створення додаткових українсько-польських пунктів і спрощення процедури перетину кордону в рамках підготовки до Євро 2012 виходить від прикордонного відомства.

На українсько-польському кордоні заплановано здійснити модернізацію всіх прикордонних переходів. До початку проведення чемпіонату в експлуатацію введуть пункти контролю для перевірки автобусного та залізничного транспорту.

Введення в експлуатацію нових об'єктів, як очікується, прискорить процедуру проходження митного і паспортного контролю пасажирями автобусів і потягів, а також поліпшить умови праці польських і українських митників та прикордонників. В українському і польському напрямках передбачено відкриття по п'ять смуг пропуску транспорту.

Окрему увагу необхідно приділити забезпеченню необхідної придорожньої інфраструктури, яка звична іноземним туристам (придорожні кафе, мотелі, туалети).

Міський транспорт. У всіх містах, що приймають чемпіонат, розвинена система міського громадського транспорту, що включає автобусне, трамвайне повідомлення, комплекс перевізників таксі та маршрутного таксі.

У трьох містах чемпіонату є метрополітен:

– Варшава (Польща) – 1 лінія, заплановані ще 2 лінії, в тому числі до 2008 року – завершення будівництва першої лінії метро (“північ-південь”), а до 2012 року – будівництво другої лінії (“захід-схід”), в тому числі станція “Національний стадіон”.

– Київ (Україна) – 3 лінії, планується ще 1 лінія. До кінця 2010 року будуть відкриті станції “Деміївська” (біля центрального автовокзалу), “Голосіївська” і “Васильківська”.

– Харків (Україна) – 3 лінії. Біля стадіону розташовані станції “Спортивна” і “Метробудівників імені Ващенко”, в пішохідній досяжності – “Площа Повстання”, “Завод ім. Малишева”, “Проспект Гагаріна”.

У Донецьку до 2011 року планувалося відкриття першої лінії метрополітену. Швидше за все відкриття відбудеться вже після чемпіонату [4].

В усіх українських містах, а також у місті Гдиня (передмістя Гданська) є тролейбусне сполучення. Тролейбуси до останнього часу експлуатувалися також у більшості інших міст Польщі. У Варшаві, Києві, Познані, Гданську (міська агломерація Труймясто), а також у Кривому Розі (місто в Дніпропетровській області) є швидкісний трамвай, а в Києві і Гданську – ще й водний трамвай.

До пріоритетних напрямів віднесено поліпшення стану вуличної мережі, вдосконалення громадського транспорту, придбання додаткового рухомого складу та створення паркінгів. Сотні тисяч гостей судитимуть про країни не стільки за сучасними стадіонами і фешенебельними готелями, скільки за зручністю і комфортністю всього, що їх оточуватиме повсякдень.

Так, Україні для належного забезпечення перевезень під час Євро-2012 потрібно близько 1 400 транспортних засобів: 800-850 автобусів великої місткості для міських перевезень, 350-400 автобусів підвищеної комфортності середнього класу і 125 – підвищеної комфортності великого класу.

Ключове питання організації чемпіонату Європи 2012 року як в Україні, так і в Польщі – це мобільність. Необхідно буде організувати переміщення від 500 тисяч до 1 мільйона осіб, які прийдуть на футбольні матчі з інших країн світу. Тому основне питання – це логіс-

тика і транспорт, зокрема те, як працюватимуть аеропорти, вокзали, готельно-туристична індустрія та громадський транспорт.

Тому спробуємо зосередитися на: перспективах транскордонної співпраці України та Польщі в контексті підготовки до Євро-2012; проблемах та перспективах розвитку транспортної інфраструктури України в мовах підготовки до Євро-2012; фінансовому забезпеченні запланованих робіт з будівництва та реконструкції транспортної інфраструктури.

Загальна вартість проектів, пов'язаних з підготовкою Польщі до проведення Чемпіонату Європи з футболу 2012 року, становить майже 30 млрд. доларів, що практично удвічі більше, ніж в Україні. Про це свідчать дані консалтингової компанії PMR. За даними останнього звіту компанії, яка спеціалізується на східноєвропейських ринках, близько 15 млрд. доларів у Польщі буде витрачено на будівництво доріг.

Для порівняння, міністр транспорту і зв'язку Микола Рудковський відзначив, що для проведення всіх робіт з будівництва необхідної інфраструктури для Євро-2012 (аеропорти, дороги, термінали) буде потрібно більше 10-15 мільярдів гривень. З необхідної суми 60-70% засобів повинні бути залучені під державні гарантії, 15% – фінансуватися за рахунок держбюджету, решта – іноземні інвестиції у формі концесії.

Сьогодні однією з ключових проблем є безперешкодний і комфортний проїзд для всіх туристів та вболівальників Євро-2012 через кордон України і Польщі.

З цією метою розроблений план заходів, що спрямований на облаштування прикордонних пунктів. Для гостей та вболівальників чемпіонату, які пересуватимуться залізницею, планують модернізацію залізничного сполучення.

Європейський банк реконструкції і розвитку готовий профінансувати проект модернізації залізничного сполучення між Польщею та Україною. Про це повідомляє польське видання "Пульс Бізнесу". Якщо проект буде реалізований, то уболівальникам, які збираються в Україну на Євро-2012, не доведеться чекати паспортного контролю і зміни рейок на кордоні.

За словами директора ЄБРР в Польщі Казімірча Марцинкевича, інвестиції в проект виглядають дуже привабливо. "Залізнична лінія може зіграти велику роль в розвантаженні пасажиропотоку і товарного транспортування для України не тільки під час чемпіонату", – вважає він. У рамках проекту планується будівництво нової залізничної станції, яка буде працювати за схемою аеропорту. Пункт митного

контролю буде перебувати прямо на станції, і пасажери зможуть проходити контроль тут, а не на кордоні.

Попри всі труднощі, важко сказати, скільки кожна країна заробить на проведенні Євро-2012, адже існують різні погляди. Але ясно одне, що ми будемо мати не тільки сучасні стадіони, аеропорти і нову інфраструктуру, а й добросусідські відносини, які вкрай необхідні для подальшої співпраці.

Правда і в тому, що не потрібно чекати чемпіонатів та олімпіад, щоб будувати дороги, розвивати сферу послуг, вчити міліціонерів і таксистів англійської мови. Це потрібно робити вчасно, гармонійно узгоджуючи витрати бюджету з державними пріоритетами. Вже зрозуміло, що у фінансовому плані проведення Євро-2012 – це збитковий проект, але ефект можна вимірювати різний.

Наприкінці необхідно підкреслити важливість запланованого заходу для нашої країни. Польща, яка вже інтегрована до Європи, поставлена локомотивом для сусідки України, і залежно від того, чи справиться вона з покладеними на нею обов’язками, багато в чому буде залежати подальший політичний курс країни. Вже сьогодні зроблено безліч заходів щодо усунення кордонів “Україна / Європа”. Якщо Україні вдасться переконати численних гостей у конкурентоспроможності наданих послуг, то, сподіваємося, дороги в Європу їй відкриються самі собою.

Література:

1. Мікула Н. Міжтериторіальне та транскордонне співробітництво: Монографія. – Львів: ІРД НАН України, 2004. – 395 с.
2. Яровой Г. Регионализм и трансграничное сотрудничество в Европе. – СПб.: Норма, 2007. – 280 с.
3. Pietrzyk Irena. Polityka regionalna Unii Europejskiej i regiony w państwach członkowskich. – Warszawa: PWN, 2000. – P. 322.
4. Ющенко В. Стратегія розвитку туристичної галузі в контексті підготовки та проведення заходів “Євро-2012” : [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/Monitor/oktober08/7.htm>.
5. Украина забросила строительство пунктов пропуска с Польшей. Евро-2012: [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://2012.ua/ukraina-zabrosila-stroitelstvo-punktov-propuska-s-polshej.html#more-3582>.