

АЕРОПОРТ ЯК ЕЛЕМЕНТ РЕГІОНАЛЬНОЇ АВІАТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

Розкривається структура і стан регіональних авіатранспортних систем України. Досліджується аеропорт як основний системоутворюючий елемент та його значення в проведенні «Євро-2012».

Ключові слова: регіональна авіатранспортна система, аеропорт, аеродром, ієрархічні рівні авіатранспортних центрів.

Раскрывается структура и состояние региональных авиатранспортных систем Украины. Исследуется аэропорт как основной системообразующий элемент и его значение в проведении «Евро - 2012»

Ключевые слова: региональная авиатранспортная система, аэропорт, аэродром, иерархические уровни авиатранспортных центров.

Reveals the structure and status of regional air transportation system of Ukraine. Study the airport as the main backbone elements and its value in the "EURO-2012."

Key words: regional air transport system, airport, airfield, hierarchical levels of air tanks.

Постановка проблеми. В період підготовки України до фінального турніру чемпіонату Європи 2012 р. з футболу, особливої актуальності набуває мережі вітчизняних аеропортів, які утворюють каркас територіальної структури національної авіатранспортної системи. Спільною європейських футбольних асоціацій (УЄФА) для проведення Чемпіонату Європи з футболу було обрано 4 аеропорти: Міжнародний аеропорт «Бориспіль», Міжнародний аеропорт «Донецьк», міжнародний аеропорт «Львів», Міжнародний аеропорт «Харків», які є центрами регіональних авіатранспортних систем України і розвиток яких суттєво вплине в подальшому на розвиток відповідного регіону. Тому важливо дослідити роль аеропортів взагалі та перелічених аеропортів зокрема, у розвитку авіатранспортної інфраструктури.

Аналіз останніх досліджень та виявлення невирішених сторін проблеми. Авіатранспорт є одним з найважливіших чинників підвищення конкурентоспроможності національної економіки. Аналіз останніх досліджень та публікації дозволяє визначити, що стан вітчизняної авіаційної галузі на сьогодні залишається незадовільним, існує потреба у розробці і формуванні нових перспективних механізмів та принципів у авіатранспортній системі, які дозволили б забезпечувати прогресивний розвиток галузі та стійке протистояння жорсткій зовнішній конкуренції. Велика роль належить вдосконаленню територіальної організації авіатранспорту. На сьогодні дослідження транспортної інфраструктури регіонів України з акцентом на комплексно-регіональний підхід висвітлені в роботах Щелкунова В.І. та Григор'єва Г.С. [8]. Транспортно-географічній проблематиці в Україні присвячені роботи Бордун О.Ю. [1], Л. Чернюк [7] та Ю. Пащенко [5]. В той же час така важлива галузь транспорту, як

авіаційний транспорт, взагалі залишилась поза увагою географів – наукові публікації з географічного дослідження вітчизняного авіатранспорту відсутні.

Формулювання цілей статті. Постановка завдання. Постає нагальна необхідність дослідити форми територіального зосередження авіатранспортної галузі, територіального каркасу аеропортів України, факторів та закономірностей формування і розвитку регіональних авіатранспортних систем. Для цього потрібно оцінити рівень розвитку та структуру Столичної, Донецької, Карпатської та Північно-Східної регіональних авіатранспортних систем, охарактеризувати стан аеропортів, на які припадає головна робота з авіатранспортного забезпечення «Євро – 2012» в Україні.

Виклад основного матеріалу. Транспорт являє собою складне цілісне різноякісне системне утворення, тобто транспортну систему, яка з позицій географічної методології ідентифікується як територіальна транспортна система (ТТС). Однією з підсистем ТТС є авіатранспортна система, що уявляється як взаємозв'язана (у виробничо-технологічному та організаційно-управлінському розумінні) територіальна сукупність авіаційних транспортних виробничих підприємств (аеропортів, аеродромів, злітно-посадкових майданчиків, обслуговуючих, ремонтно-сервісних підприємств) в межах національної території [3]. Найвищою формою територіальної організації цієї системи є регіональна авіатранспортна система (РАТС), як сукупність прямо або опосередковано взаємозв'язаних аеропортів та аеродромів (разом із супутніми об'єктами) в межах цілісної в природно-господарському розумінні території (регіону, суспільно-географічного району). Зростання ролі авіатранспортних перевезень в Україні (рис.1) пояснюється зокрема і проведенням в нашій державі фінальної частини футбольного чемпіонату «Євро - 2012».

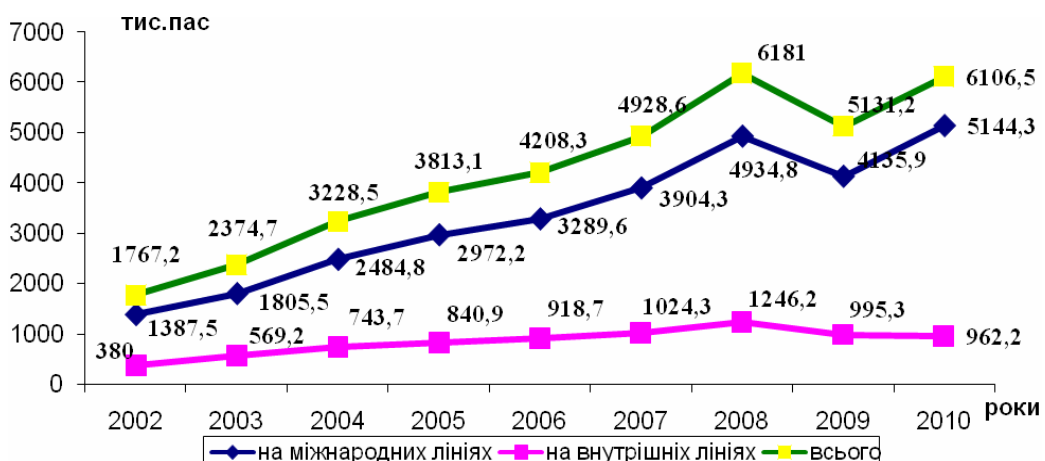


Рис. 1. Динаміка обсягів авіаперевезень пасажирів України, 2002-2010 рр. [6]

Починаючи з 1960 р. Чемпіонат Європи з футболу в 2012 р. буде найбільш віддаленим на схід місцем проведення. Тому аеропорти є

ключовою ланкою у підготовці України до Євро-2012. Це пов'язано з найбільш широкою за всю історію турніру географією проведення: відстань від крайнього західного міста (Гданська) до східного (Донецька) складає близько 1900 км. Тому очікується, що 70% гостей чемпіонату прибуде в Україну і буде переміщатися між містами авіатранспортом.

Авіакомпанії, аеропорти, агенти з наземного обслуговування, аеронавігаційні служби та інші підприємства авіатранспорту в сукупності і формують авіатранспортну систему. Центральним елементом цієї системи є аеропорт, який являє собою комплекс споруд, призначених для прийняття та відправлення повітряних суден і обслуговування повітряних перевезень. Він складається з аеродрому, аеровокзалу та інших споруд і обладнання [2]. Україна має розгалужену мережу аеропортів, що знаходяться по всій її території. За даними об'єднання «Аеропорти України», в країні є 31 аеропорт, призначений для обслуговування великих пасажирів - і вантажопотоків, – 15 з них мають статус міжнародних. Реально на сьогодні діє не більш 10 аеропортів.

Існує також альтернативна мережа аеропортів на базі військових аеродромів і аеродромів деяких відомств. Усього в цивільній авіації України зареєстровано близько 70 аеродромів [8].

Будь-який аеропорт (аеродром) України є частиною регіональної авіатранспортної системи та займає певний ієрархічний рівень, виходячи з його географічного положення, ролі в територіальному поділі праці та обсягів виконуваної авіатранспортної роботи. *Ієрархічні рівні* авіатранспортних центрів та відповідних регіональних авіатранспортних систем України утворюються макрорегіональними, регіональними та локальними центрами (системами):

I рівень – макрорегіональні авіатранспортні системи, які формуються на основі потужних багатофункціональних авіатранспортних вузлів - міст, що являють собою ядра зосередження життєдіяльності відповідних регіонів. Це 7 найбільших аеропортів України. Аеропорти цього рівня виконують близько 94% всіх авіап перевезень України і представляють собою «ядро», тобто частину території регіону, в якій найбільшою мірою (з найбільшою густотою, інтенсивністю) сконцентровано проявляються її типові ознаки та функції. Решта території є периферією, яка доповнює ядро. Таку периферію формують центри нижчих рівнів ієрархії. До макрорегіональних авіатранспортних систем України належать передусім такі, що формуються навколо найбільших міст – центрів міжрегіональних систем розселення: Столична, Львівська, Одеська, Донецька, Харківська, Дніпропетровська.

II рівень – регіональні авіатранспортні системи, які формуються на основі відповідних авіатранспортних центрів – міст, які відіграють функції обласних та міжрайонних систем розселення, що підпорядковані макрорегіональним центрам. В Україні до таких регіональних авіатранспортних центрів належать, зокрема, Запоріжжя, Миколаїв, Кривий Ріг, Маріуполь, Ужгород, Івано-Франківськ, Луганськ, Чернівці,

Херсон, Суми, Полтава, Кіровоград, Бердянськ, Рівне, Вінниця, Тернопіль, Хмельницький, Ізмаїл, Керч, «Бельбек»(Севастополь), Черкаси, Северодонецьк; Це 23 діючих аеропорти, на які припадає близько 6% загального пасажиропотоку. Також як підрівень даного рівня можна виділити такі аеропорти України, що на теперішній час не виконують жодних комерційних льотних операцій по прийому та відправленню літаків цивільної авіації. Це такі аеропорти як: Чернігів, Житомир, Краматорськ, Луцьк.

ІІІ рівень – локальні авіатранспортні системи, які формуються на основі авіатранспортних пунктів, які мають досить обмежені та несистематичні (епізодичні) авіатранспортні функції; вони, зазвичай, є центрами низових адміністративних районів або міжрайонних систем розселення. Це, зокрема, аеродроми цивільної авіації (Кременчук, Джанкой, Васильків, Гостомель, «Лиманське», «Заводське», «Озерне»), військові та відомчі аеродроми.

Спираючись на одну із загальноприйнятих схем економічного районування України виокремлюються дев'ять регіональних авіатранспортних систем (РАТС): Карпатська, Подільська, Північно-Західна, Столична, Центральна, Північно-Східна, Придніпровська, Донецька, Причорноморська, до складу яких входять макрорегіональні, регіональні та локальні системами.

Рівень розвитку макрорегіональної авіатранспортної системи та головного аеропорту і був вирішальним критерієм при визначенні аеропортів для обслуговування чемпіонату Європи з футболу у 2012 році (рис. 2).

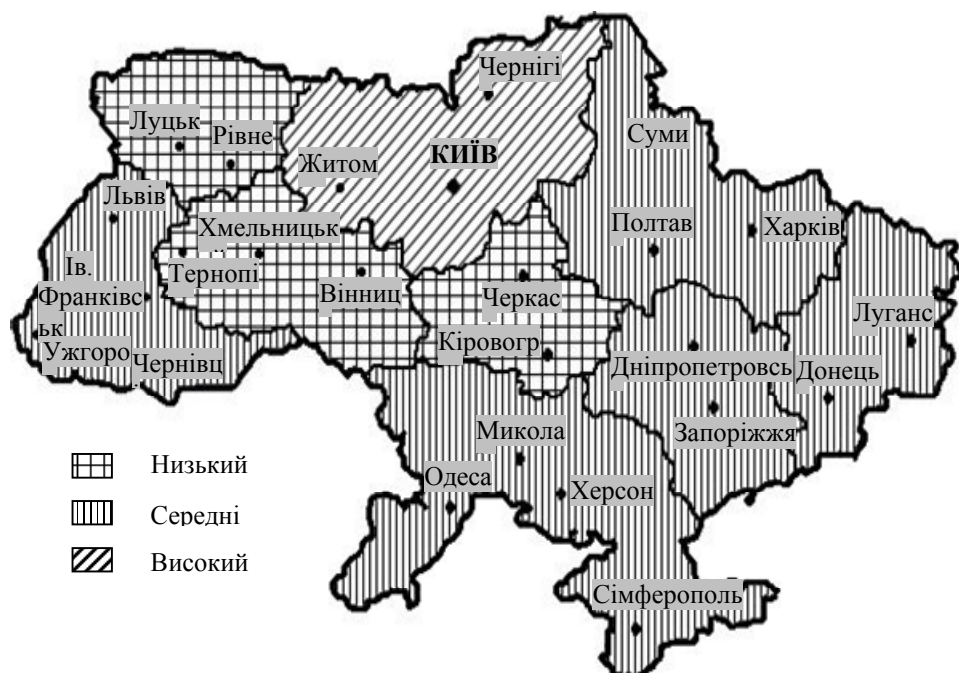


Рис. 2. Рівень розвитку регіональних авіатранспортних систем України.

Як бачимо, Центральна, Північно-Західна, Подільська РАТС мають низький рівень розвитку. Столична РАТС є найрозвиненішою, так як в місті Києві знаходяться головні державні, фінансові, адміністративні центри України. Також основні міжнародні коридори проходять через аеропорт Бориспіль. Інші РАТС мають середній рівень розвитку.

Для підготовки до проведення чемпіонату з футболу у 2012 році було обрано 4 міжнародні аеропорти: «Бориспіль», «Донецьк», «Львів», «Харків». Ці аеропорти є потужними багатофункціональними авіатранспортними вузлами, навколо яких сформувалися макрорегіональні авіатранспортні системи: Столична РАТС, Донецька РАТС, Карпатська РАТС та Північно-Східна РАТС.

Найрозвиненою регіональною авіатранспортною системою України є Столична, центром якої є Міжнародний аеропорт «Бориспіль». Із загального пасажиропотоку, що забезпечує основні надходження аеропортів, більше 61% припадає на державний аеропорт Бориспіль, щорічні відправлення якого перевищує 200 тис. пасажирів. Щорічно потік пасажирів в аеропорту збільшується на 15-20% [6]. Пропускна здатність його на сьогоднішній день становить 1840 пас/год. Під час проведення «Євро – 2012» планується збільшити її до 4150 пас/год, за рахунок введення термінального комплексу «D» та пасажирського терміналу «F». Від функціонування даного аеропорту залежить розвиток не тільки Столичної регіональної авіатранспортної системи, а також України в цілому. Бориспіль входить в Асоціацію аеропортів Європи (АСІ). II рівень Столичної РАТС представлений аеропортом Київ «Жуляни» та бездіяльними аеропортами Житомир та Чернігів. III рівень – це аеродроми в Гостомелі, Василькові, «Чайка», Озерне, Ніжин (рис.3). Незважаючи на два бездіяльні аеропорти, Столична РАТС має високий рівень розвитку.

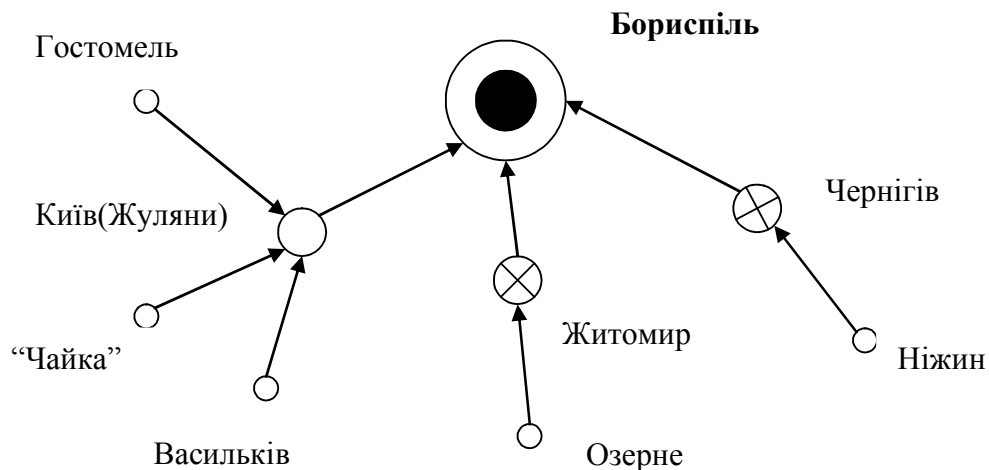


Рис. 3. Схематичне зображення Столичної РАТС

Середньорозвиненою є Донецька РАТС, на долю якої припадає 6,81% пасажиропотоку України. Найпотужнішим центром даної РАТС є міжнародний аеропорт «Донецьк», що обслуговує Донецьку та Луганську

області. Даний аеропорт є потужним «ядром» Донецького регіону, всі інші аеропорти є локальними та місцевими центрами, що тяжіють до «ядра»(рис.4).

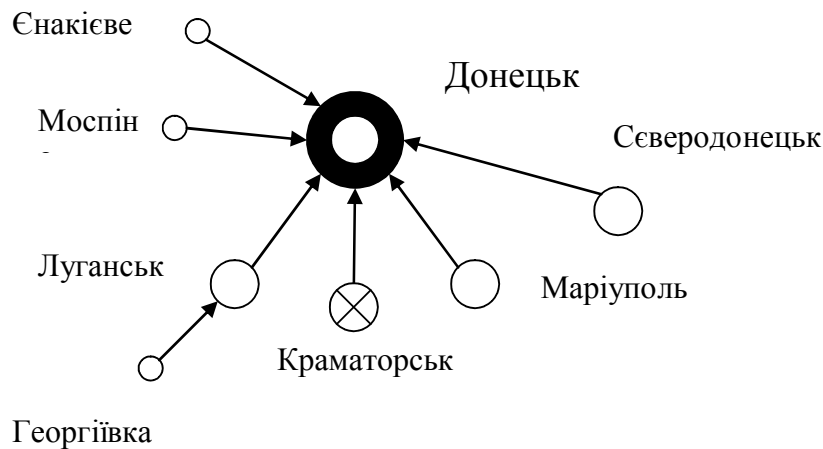


Рис.4. Схематичне зображення Донецької РАТС

Пропускна здатність його на сьогоднішній день становить 300 пас/год. Під час проведення «Євро – 2012» планується збільшити її до 3100 пас/год [9].

Міжнародний аеропорт «Львів» є центром Карпатської РАТС (рис.5). Пропускна здатність його на сьогоднішній день становить 200 пас/год. Під час проведення «Євро – 2012» передбачається збільшити її до 2000 пас/год, за рахунок будівництва нового пасажирського терміналу [9]. Локальні авіатранспортні системи представлені аеропортами II рівня: Ужгород, Івано-Франківськ та Чернівці. Місцевими центрами Карпатської РАТС (III рівень) є аеродром в Мукачеве (Закарпатська область), а також аеродром Дрогобич (Львівська область). На Карпатську РАТС припадає 3,6% всього пасажиропотоку.

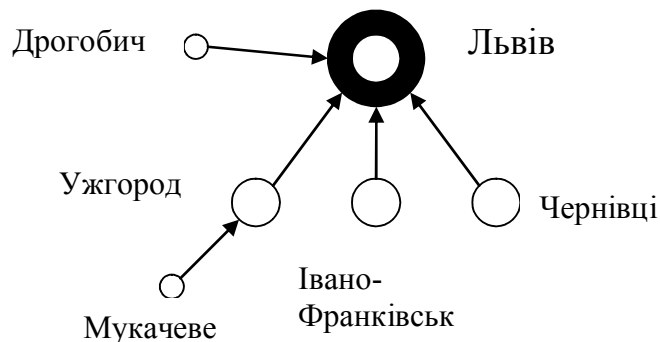


Рис.5. Схематичне зображення Карпатської РАТС

Головним центром тяжіння Північно-Східної РАТС є Міжнародний аеропорт «Харків». Це найпотужніший аеропорт в даній РАТС. Пропускна здатність його становить 100 пас/год. Під час проведення фінальної частини планується збільшити її до 2550 пас/год [9]. На даний аеропорт

припадає більше 2% всього пасажиропотоку країни. Даний аеропорт обслуговує Харківську, Сумську і Полтавську області. Аеропорт Харкова є «ядром», навколо якого концентруються всі інші аеропорти Північно-Східної регіональної авіатранспортної системи (рис.6). Аеропорти в Сумах та в Полтаві відносяться до локальних центрів Північно-Східної регіональної авіатранспортної системи.

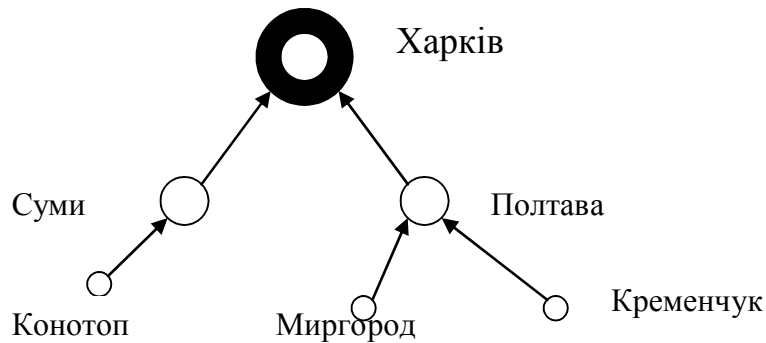


Рис. 6. Схематичне зображення Північно-Східної РАТС

Висновки і перспективи подальших розвідок. Без розвиненої авіатранспортної системи і, в першу чергу, інфраструктури – важливого критерію рівня організації економічних відносин, фактора сталого розвитку виробництва та прискорення інтеграційних процесів, неможливо забезпечити економічне зростання вітчизняної економіки. Від ефективності авіатранспорту, зокрема раціональності його територіальної структури та організації, великою мірою залежить успіх соціально-економічного розвитку суспільства, держави, регіону. Однією з найскладніших інтегральних форм територіальної організації авіатранспорту є регіональна авіатранспортна система, яка потребує ретельного дослідження для розкриття суті самої системи, пояснення механізму її функціонування, виявлення істотних залежностей (взаємозв'язків) та співвідношень між компонентами, обґрунтування стійких тенденцій (траєкторій) її еволюції.

1. Бордун О.Ю. Транспортна інфраструктура Західноукраїнського прикордоння: економіко-географічне дослідження: дис. канд. геогр. наук: 11.00.02–Львів, 2002. – 172 с.
2. Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е. Транспортне право України / Е.Ф. Демський, В.К. Гіжевський, С.Е. Демський – К.: Юрінком Інтер, 2002. – 416 с.
3. Дудник І.М. Вступ до загальної теорії систем: Навчальний посібник / І.М. Дудник – К.: Кондор, 2009. – 205 с.
4. Комаров М.П. Інфраструктура регіонів мира: Учебник / М.П. Комаров – СПб.: Изд-во Михайлова В.А., 2000. – 347 с.
5. Пашенко Ю.Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України/ Ю.Є. Пашенко – К.: Науковий світ, 2003. – 468 с.
6. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2010 рік [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukraviastrans.gov.ua>
7. Чернюк Л.Г. Транспорт і регіональні системи продуктивних сил України/ Л.Г. Чернюк – К.: Науковий світ, 2003. – 182 с.
8. Щелкунов В.І., Григор'єв Г.С. Транспортна інфраструктура регіонів України: проблеми територіально – економічного реформування / В.І. Щелкунов, Г.С. Григор'єв – К.: Наук. думка, 2006. – 220 с.
9. Інформаційний центр України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukraine2012.gov.ua/ru/infrastructure/242/368.html>