

УДК 72.01

*студенти 3–го курсу Дорошенко Т.А., Милосердний А. В.,
асистент кафедри АБ та М, Кузьменко Т. Ю.
Полтавський національний технічний університет
імені Юрія Кондратюка*

ПОЛТАВСЬКИЙ АЕРОПОРТ ТА ЙОГО ІНФРАСТРУКТУРА ЯК ЧИННИК СТАБІЛЬНОСТІ СІЛЬСЬКИХ ПОСЕЛЕНЬ ПРИМІСЬКОЇ ЗОНИ

Анотація. Розглядається проблема відтворення полтавського аеропорту, його перспективи розвитку та місце у структурній мережі регіону та країни. Подано аналіз проблем реконструкції аеропорту в умовах розвитку інфраструктури.

Ключові слова: аеропорт, термінал, лоукост-аеропорт, інфраструктура.

Постановка проблеми. Сьогодні розвиток транспортної інфраструктури, зокрема повітряного сполучення, великих та середніх міст є одним з показників економічного потенціалу країни. Наявність аеропорту сприяє розвитку інших видів транспортного сполучення у приміській зоні, а також соціально-економічному розвитку прилеглих до нього сільських поселень.

Огляд останніх досліджень і публікацій. Загальним принципам структури аеровокзалів присвячені праці Камського М. В., Піскова М. Г.[4], проектуванню аеропортів – Ашфорда Н., Райта П. Х.[1], їх класифікаційні ознаки розкрито у статті Мироненка В.П.[4]. Містобудівні умови розміщення аеропортів та взаємозв'язок з іншими видами транспорту досліджені в роботах Бердника Б. І. та Бутика М. В.[2, 3] та ін.

Мета роботи полягає у визначенні перспектив та умов відтворення полтавського аеропорту, його значення у мережі повітряної і загалом транспортної інфраструктури, а також соціально-економічному розвитку приміської зони і регіону.

Виклад основного матеріалу. Аеропорт – транспортне підприємство, що складається з аеровокзалу, аеродрому, ремонтних ангарів та інших споруд, що обслуговують повітряний транспорт. За типом здійснення операцій вони поділяються на внутрішні, міжнародні і змішані; за функціональним призначенням військові та цивільні; за формою власності – на державні, муніципальні та приватні; за пропускнуою здатністю на найбільші, великі, середні та малі.

Полтавський аеропорт побудовано у 50-60-і роки минулого століття. Він розміщений біля землекористування Супрунівської сільради, за 7 км на захід

від м. Полтава і за 1 км на південь від с. Івашки, поруч з трасою Київ-Харків (Рис. 1). Наявність такої значної автомагістралі безумовно сприяє розвитку перевезень пасажирів як в Україні, так і за її межами. Довжина злітної смуги 2,55 км, тип поверхні - армобетон. Аеродром придатний для експлуатації цілий рік без обмежень, у світлий час доби [8].

У 1984 р. завершено будівництво аеровокзалу загальною площею близько 5 тис. м² проектною потужністю 400 пасажирів за годину з пероном на 6 літаків класу "С". Свого часу це був досить сучасний аеропорт. У 1990 р. із аеропорту було відправлено 145 тисяч пасажирів, 79 тони пошти і 3717 тон вантажу. У 1989 р. летовище здійснювало регулярні перельоти до 23 міст (з них 11 розташовані на території сучасної України)[8].



Рис. 1. Схема розміщення Полтавського аеропорту (розроблено за матеріалами проекту планування і забудови с. Супрунівка, виконаного ПФ «Укрміськбудпроект», 1985 р.).

Із 1991 р. почалось різке зменшення пасажиропотоку через Полтаву. У 2002 р. аеропорт передано у власність територіальних громад області. У 2012 р., під час проведення Євро 2012, аеропорт розглядався як резервний до харківського аеропорту. Протягом останнього десятиліття за кошти обласного бюджету здійснюється утримання підприємства з метою збереження наявної інфраструктури.

Облдержадміністрація ініціювала процес присвоєння полтавському аеропорту статусу міжнародного, для цього документи щодо зміни його статусу

передано Міністерству інфраструктури України. Проведені також перемовини із закордонними та вітчизняними партнерами, які готові інвестувати кошти в посилення безпеки об'єкту. Для оцінки перспективи подальшого розвитку аеропорту "Полтава" залучена консалтингова компанія "Авіаплан"[6,7]. Наразі компанією спільно із облдержадміністрацією проведено детальний аналіз роботи аеропорту. Аеропорт має гарну злітно-посадкову смугу, термінал, резервуари для нафтопродуктів. Щоб він почав функціонувати необхідно залучення значних фінансових вкладень, близько 25 млн. доларів [6]. Ці кошти необхідні для ремонту злітно-посадкової смуги і посилення безпеки. Необхідно збільшити довжину злітно-посадкової смуги до 3-х кілометрів та провести реконструкцію її покриття, тоді він зможе приймати важкі літаки. Наразі інститутом ЗАТ«Миколаївський Гіпроград» розроблено проект реконструкції, яким передбачені ці заходи, а також розширення терміналу. Аеропорт "Полтава" має досить потужний потенціал. Він може стати лоукостом (бюджетною авіакомпанією) Лівобережної України. Це стане запорукою успіху розвитку аеропорту, який обумовлено достатньо високим рівнем соціально-економічного та рекреаційного розвитку Полтавського регіону в цілому, наявністю туристичного попиту, що підтверджують туристичні агенції [7]. Як позитивний приклад, експерти наводять аеропорти Львова та Херсону, де вдалося налагодити міжнародні рейси. Наприклад у Херсоні аеропорт не функціонував декілька десятків років, але зрештою його вдалося відродити. Тепер там літають міжнародні рейси у Туреччину. Пасажири заповнюють літаки на 80 відсотків [6].

Зона обслуговування аеропорту "Полтава" – 4,3 мільйона населення, за умови організації якісного наземного сполучення. Для цього є передумови – наявність залізничної колії в двох-трьох кілометрах від аеропорту [6]. Тому можна організувати залізничну станцію "Аеропорт Полтава", і тоді він може стати регіональним аеропортом Північно-Східної України. Відомо, що під'їдні шляхи до аеропорту досить часто займають більше 2-х годин у великих містах [3], тому важливо максимально зменшити цей час. Завдяки доброму наземному сполученню, можна залучити не лише туристів області, а й Кавказу та Азії. Доцільним також є перевезення спортивних команд з метою заощадження часу. Аеропорт навряд стане серйозним конкурентом містам-учасникам "аеромобільного трикутника" (Київ, Харків, Дніпропетровськ) у внутрішніх напрямках. Привабливим видається перспектива його відновлення у міжнародному аспекті політики "відкритого неба" із ЄС. Це обумовлено наступними факторами:

- 1) активний розвиток туристичної та оздоровчої галузей в області;
- 2) достатня площа пасажирського терміналу та наявних злітних смуг;

3) прогнозоване поповнення місцевого бюджету за рахунок потужного потенційного пропуску пасажирів;

4) наявність вільних трудових ресурсів з числа незайнятого населення прилеглих сіл Супрунівської сільради, які можуть бути залучені до обслуговування та експлуатацію аеропорту.

На території Супрунівської сільради мешкають більше 7 тисяч осіб, з них понад тисячу осіб працездатного населення не працюють, більша частина яких проживають у найближчих до аеропорту поселеннях Супрунівка та Івашки. Незайняте населення прилеглих сіл є значним резервом трудових ресурсів для обслуговування як аеропорту, так і відповідної інфраструктури, а також для будівельних робіт з реконструкції.

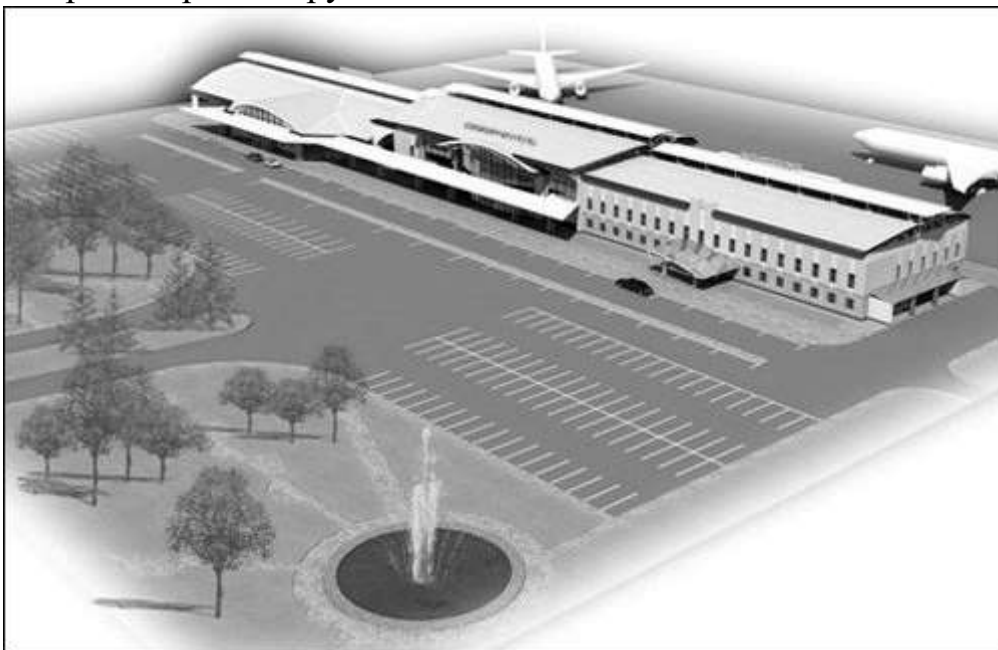


Рис. 2. Проект реконструкції аеропорту «Полтава» до Євро-2012, виконаний інститутом ЗАТ«Миколаївський Гіпроград»[9]

Висновки. Таким чином, відновлення полтавського аеропорту, на нашу думку, є важливим фактором розбудови транспортної інфраструктури приміської зони Полтави та області, яка дасть поштовх розвитку туризму та рекреації, поповненню міських та сільських бюджетів, значною мірою вирішить проблему зайнятості населення та вирішенню соціально-економічних проблем прилеглих сіл.

Література

1. Ашфорд Н., Райт П. Х. Аэровокзалы / Н. Ашфорд, П. Х. Райт. – М.: Стройиздат, 1987. – 130 с.

2. Бердник Б. И. Размещение городских аэровокзалов в крупнейших городах / Б. И. Бердник // Внешний транспорт в планировке городов и пригородных зон. – К.: Будівельник, 1970. – С. 88 – 96.
3. Бутик М. В. Містобудівні умови розміщення аэровокзальних комплексів аэропортів / М. В. Бутик // Проблеми розвитку міського середовища. – 2013. – № 9. – С. 42 – 45.
4. Камский М. В., Писков М. Г. Проектирование аэропортов / М. В. Камский, М. Г. Писков. – М.: Транспорт, 1988. – 360 с.
5. Мироненко О. В., Мироненко В. П. Современные тенденции в проектировании аэропортов / О. В. Мироненко, В. П. Мироненко // Сучасні проблеми архітектури та містобудування. – 2011. – № 28. – С. 375 – 381.
6. А. Иванов. Полтавський аэропорт стане міжнародним [Електронний ресурс]: Коло,15.01.2016. - Режим доступу : <http://kolo.poltava.ua/reaktsiya-gromadi>.
7. Козуб В. «Аэропорт-Полтава» може приймати міжнародні авіалітаки [Електронний ресурс]: Полтава Інформаційне агентство, 27.10.2015р. – Режим доступу: <http://poltava.today/uk/news/show/6686>.
8. Полтавський аэропорт відсвяткував 90-річчя [Електронний ресурс]:Новини Полтавщини, 23.05.2015. - Режим доступу: <http://web.poltava.info/news/70405>.
9. Якименко О. Полтава – Хургада: міф чи реальність? або Полтавський аэропорт як гамлетівська дилема [Електронний ресурс]: Lb.ua,04.01.2016. - Режим доступу: http://blogs.lb.ua/oleksandr_yakimenko/325025.

Annotation

The problem playing Poltava Airport, its development prospects and a plase in the structural network of the region and country. The analysis of the problems of reconstruction of the airport in terms of infrastructure development.

Keywords: airport, terminal, low-cost airport, infrastructure.

Аннотация

Рассматривается проблема воссоздания полтавского аэропорта, перспектив его развития и место в структурной сети региона и страны. Проведен анализ проблем реконструкции аэропорта в условиях развития инфраструктуры.

Ключевые слова: аэропорт, терминал, лаукост-аэропорт, инфраструктура.