



НАРОДНИЙ ДЕПУТАТ УКРАЇНИ

№ 109/01/398-цр

01008, місто Київ, вулиця Грушевського, 5

« 13 » 01 2017 р.

**Прем'єр-міністру України
Гройсману В.Б.**

01008, м. Київ, вул. Грушевського, 12/2

Шановний Володимире Борисовичу!

Як народний депутат України обраний в межах одномандатного виборчого округу звертаюсь до Вас з приводу наступного.

В місті Умань Черкаської області розташований військовий аеродром «Умань». Після заснування в 2011 році військової частини А 2614, аеродром було передано у їх підпорядкування.

Відповідно до Наказу Міністерства оборони України та Державної авіаційної служби України №159/190 від 07.04.2015 року «Про визначення військового аеродрому «Умань» аеродромом спільного використання державною та цивільною авіацією» зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 22.04.2015 року за №456/26901:

- Визначено військовий аеродром «Умань» аеродромом спільного використання державною та цивільною авіацією України;
- Здійснювати використання аеродрому «Умань» як аеродрому спільного використання державною та цивільною авіацією України повітряними суднами цивільної авіації після його реєстрації в Державному реєстрі цивільних аеродромів України та сертифікації відповідно до Правил реєстрації цивільних аеродромів України та Правил сертифікації цивільних аеродромів України;
- Старшим авіаційним начальником аеродрому спільного використання «Умань» призначити командира військової частини А 2614.

Але для отримання сертифікації, введення у дію аеродрому та його реєстрації в Державному реєстрі цивільних аеродромів необхідна його повне оснащення та приведення до норм згідно з Правилами сертифікації цивільних

аеродромів України, для чого потрібно вкласти кошти в сумі більше 150 млн гривень.

Із засобів масової інформації (посилання: <http://04744.info/novyny-umani/item/24237-amerykants> та <https://delo.ua/business/zachem-voennye-aerodromy-lucka-i-umani-hotjat-prevratit-v-grazhd-326998/>) мені стало відомо про те, що відбулась зустріч іноземних інвесторів з міністром економічного розвитку і торгівлі України Степаном Кубівом, під час якої було узгоджено вирішення питання щодо будівництва в місті Умань аеродрому для використання цивільною авіацією на базі військового аеродрому «Умань», на що інвестори ніби то мають намір вкласти близько 140 млн. доларів США.

Підставою будівництва аеродрому для використання цивільною авіацією саме в місті Умань зазначено особливості міста Умань, а саме:

- розташуванням в місті Умань могили духовного наставника хасидів – цадика Нахмана, до якого щороку приїжджають святкувати Рош Гашан та інші релігійні свята хасиди в кількості більше 40 000 осіб з різних країн світу,
- розташування в місті Умань всесвітньо відомого Національного дендрологічного парку «Софіївка» НАН України, яку відвідують щороку близько 500 000 туристів в тому числі з інших країн світу.

Хочу зазначити, що наплив туристів в місті Умань не є постійним, а саме декілька раз на рік від 2 до 7 днів відбувається приїзд хасидів паломників з закордону та в туристичний сезон (з середини травня до середини жовтня) туристів до Національного дендрологічного парку «Софіївка» НАН України, більшість з яких являються жителями України.

Крім того, враховуючи той факт, що аеродром «Умань» є військовим, підпорядковується військовій частині А 2614, розташований на території Черкаської області, а саме в місті Умань стає незрозумілим, чому не було повідомлено та запрошено на обговорення питання будівництва цивільного аеродрому на базі військового аеродрому «Умань» представників Міністерства оборони України, голови Черкаської обласної адміністрації, мене як народного депутата обраного в межах одномандатного виборчого округу . міського голову міста Умань та представників з інших компетентних з цього питання органів.

Враховуючи положення Конституції України, керуючись статтею 86 Конституції України, статтею 16 Закону України «Про статус народного депутата України» прошу Вас, шановний Володимире Борисовичу в межах діючого законодавства та Вашої компетенції надати інформацію, роз'яснення та відповідну оцінку по наступним питанням:

1. Чому не були повідомлені та запрошені на зустріч для обговорення питання будівництва цивільного аеродрому на базі військового аеродрому «Умань» представників Міністерства оборони України, голови Черкаської обласної адміністрації, мене як народного депутата обраного в межах одномандатного виборчого округу _____, міського голову міста Умань та представників з інших компетентних з цього питання органів;
2. Інформацію щодо міжнародних інвесторів, які ніби то мають намір вкласти близько 140 млн. доларів США, враховуючи які аспекти визначено саме дану суму та умови виконання даних зобов'язань;
3. Актуальності та доцільності використання військового аеродрому «Умань» як аеродрому спільного використання державною та цивільною авіацією України повітряними суднами цивільної авіації враховуючи наступні аспекти:
 - чисельність населення міста;
 - відвідувачами Національного дендрологічного парку «Софіївка» в більшій кількості являються жителі України;
 - приїзд хасидів з закордону відбувається на святкування Рош Гашан та інших релігійних свят в кількості близько 40 000 осіб з різних країн світу, які перебувають в місті Умань приблизно від двох до семи днів;
 - географічне розташування найближчих аеропортів (місто Києва (209 км від м. Умань), Одеси (273 км від м. Умань), Вінниця (160 км від м. Умань));
 - експлуатаційне утримання аеродрому в належному стані враховуючи сертифікаційні вимоги, забезпечення безпеки польотів і авіаційну безпеку;
 - забезпечення діяльності аеродрому, наявність необхідного обладнання, для експлуатації аеродрому та відповідність його встановленим нормам;
 - можливість отримання доходу від експлуатації аеродрому;
 - вплив авіаційного транспорту на забруднення атмосфери;
 - можливість посадки літаків з кількістю пасажирів більше 300 осіб (наприклад Boeing 747);
 - також врахування інших аспектів які мають відношення до експлуатації аеродрому та його доцільності діяльності саме в місті Умань.

Про результати розгляду даного звернення прошу повідомити мене в термін згідно чинного законодавства України.

Додатки: інформація із засобів масової інформації

**З повагою,
народний депутат України**

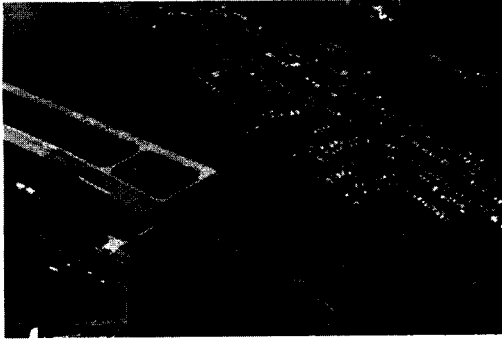


А.В. Яценко

Джерело: <http://04744.info/novyny-umani/item/24237-amerykants>

Американці виділяють 140 млн \$ на будівництво міжнародного аеропорту в Умані

- Четвер, 12 січня 2017, 20:27



Інвестори з США мають намір вкласти близько \$140 млн у будівництво летовища в Умані. Цей "інвестиційний проект" приверне більше туристів в Умань.

Про це інформує видання «Епізод».

Базою для побудови аеропорту в Умані стане військовий аеродром. За проектом, летовище будуть використовувати як для цивільних перельотів, так і для військових цілей.

Фінансувати туристичний проект погодились інвестори з США. Мінекономіки України за результатами зустрічі з останніми домовилася про прозорість та безперешкодне виділення **\$140 млн.**

Ініціатори проекту впевнені, що будівництво аеропорту в Умані приверне ще більше туристів в регіон та спростить переліт для паломників-хасидів, яких щорічно понад 40 тис. людей приїжджає сюди на могилу хасида-цадика Рабі Нахмана.

Нагадаємо, домовленість щодо будівництва міжнародного аеропорту була досягнута в ході зустрічі американських інвесторів з міністром економіки України Степаном Кубівим.

Источник: <https://delo.ua/business/zachem-voennye-aerodromy-lucka-i-umani-hotjat-prevratit-v-grazhd-326998/> © delo.ua

Зачем военные аэродромы Луцка и Умани хотят превратить в гражданские

12 января 2017, 11:30

В Умани и Луцке местные власти задумались о трансформации военных аэродромов в гражданские аэропорты. Delo.UA разбиралось, что для этого нужно и стоит ли в принципе заниматься этим вопросом. За последний месяц два украинских города напомнили о своем желании использовать военные аэродромы в гражданских целях. Так, в конце декабря 2016 нардеп Максим Поляков сообщил о встрече первого вице-премьер-министра, министра экономического развития и торговли Украины Степана Кубива с потенциальными инвесторами в Черкасскую область. Американцы и израильтяне якобы готовы вложить \$140 млн в строительство международного аэропорта в Умани, где есть заброшенный военный объект. А в начале 2017 года волынский губернатор Владимир Гунчик в интервью сообщил о планах облгосадминистрации возродить пассажирское авиасообщение в Луцке — также на базе военного аэродрома "Вышків". Delo.UA решило разобраться в перспективах использования имущества армии в гражданских целях.

Всего Министерству обороны Украины принадлежит около 25 военных аэродромов, из которых более 15 — действующие, остальные — запасные. Еще несколько десятков площадок являются расформированными и заброшенными. А в некоторых случаях — даже с разобранными взлетно-посадочными полосами (ВПП).

Далеко не все военные объекты интересны для гражданской авиации.

При этом в Украине есть примеры действующих аэродромов совместного использования гражданской и государственной (военной — Delo.UA) авиации. "Это Ивано-Франковск, Винница и раньше был Бельбек в Крыму", — рассказала пресс-секретарь Государственной авиационной службы Украины (ГАС, Госавиаслужба) Ирина Кустовская.

Организационный процесс

Что же нужно для того, чтобы Луцк и Умань смогли принимать пассажирские и грузовые самолеты?

"В Украине есть достаточное количество аэродромов совместного использования. Так что организационных сложностей не должно возникнуть. Однако для обслуживания гражданских рейсов на военном аэродроме необходимо построить инфраструктуру — как минимум перрон и здание

пассажирского терминала. Оба упомянутых аэродрома сейчас ее не имеют", — поясняет заместитель министра инфраструктуры Украины в 2014-2015 годах Александр Кава.

В качестве примера в ГАС приводят Винницу. Там собственник аэропорта — Министерство обороны Украины, а вот владельцем сертификата эксплуатанта является коммунальное предприятие "Аэропорт Винница".

Поэтому важно определиться с системностью подхода к процессу.

"Тема конверсии военных аэродромов давно уже на слуху. Чтобы процесс сдвинулся с мертвой точки, в первую очередь необходимы политическая воля и желание Министерства обороны. Однако в последние 2,5 года армия достаточно активно использует свою инфраструктуру и вряд ли захочет пускать "посторонние глаза" на эти объекты. С другой стороны, появление еще одного эксплуатанта позволит уменьшить затраты ВСУ на содержание аэродромов и перенаправить сэкономленные деньги на более важные потребности", — считает Александр Ланецкий, директор Friendly avia support.

По его словам, из всех военных авиаобъектов перспективу для эксплуатации в качестве гражданских аэропортов имеют Луцк (Вышкив), Николаев, Мукачево и, возможно, Житомир (Озерное).

Директор УГПТ НИИ ГА "Украэропроект" Кирилл Новиков, говоря об организационных вопросах, вспоминает, что во времена СССР практически все гражданские аэропорты имели "двойной статус". "Позже Украина частично отказалась от подобной практики: есть отдельно гражданские аэропорты, а есть военные аэродромы и базы. Но конструктивно организация универсального "аэропорта типа военного аэродрома" мало отличается и осталась в ряде аэропортов, таких как "Херсон" или "Львов", — поясняет Новиков.

Но вот оборудование и, что более важно, процесс обслуживания гражданской и военной авиации имеют существенные отличия.

По уставу или "библии"?

Ирина Кустовская из Госавиаслужбы говорит, что для трансформации военного аэродрома в гражданский необходимо выполнить несколько условий. Первое — это строительство терминала, перронов и другой наземной инфраструктуры, в том числе аэронавигационной и светосигнальной, которая бы отвечала требованиям гражданской авиации. Второе, что еще более важно, — организация процессов для обеспечения безопасности полетов самолетов гражданской авиации. "Только представьте: один пассажирский самолет от взлета до посадки сопровождает порядка 200 человек!" — отмечает

Кустовская. У военных все процессы организованы иначе, начиная с периодичности измерения погоды и заканчивая подходами к безопасности и правилами выполнения полетов. Например, в Виннице при сопровождении гражданских самолетов работают гражданские авиадиспетчеры, а когда начинаются военные полеты, то управление переходит к руководителю полетов, представляющему Минобороны.

Сергей Хижняк, эксперт офиса эффективного регулирования (BRDO), отмечает существенные различия между военным и гражданским аэродромами, но считает, что это не преграда. "Начиная с внутренних правил, заканчивая допустимыми нагрузками и стандартами. Но здесь никакой высшей математики. В Украине множество аэропортов позволяют уживаться и военной и гражданской авиации. Это лишь вопрос координации с Министерством обороны", — говорит Хижняк.

У военных свои частоты радиотехнического оборудования. Кроме того, деятельность военных аэродромов может регламентироваться постановлениями и решениями Министерства обороны Украины, которые мало коррелируются с законодательством гражданской авиации (кроме времени нахождения воздушного судна в воздухе).

Сколько же денег необходимо для трансформации военного объекта в гражданский?

По оценке Ланецкого, строительство терминала со всей необходимой техникой для организации пассажирских перевозок потребует от \$2 млн. "Оптимально — \$5 млн. Это, конечно же, будет не ультрасовременный объект, а здание из металлоконструкций — что-то вроде супермаркета. Но именно такой вариант оптимален для бизнеса", — говорит директор Friendly avia support.

Однако перед тем как начать проектирование терминала, которое может стоить 3-4 млн грн бюджетных денег или средств инвестора, следует определиться с потенциальным спросом и другими возможными преградами для развития.

Заглянуть за горизонт

Смогут ли Умань и Луцк не просто обеспечить спрос на перелеты, но и позволить зарабатывать частному и коммунальному предприятию? Практически все опрошенные эксперты не смогли дать однозначного ответа, ссылаясь на то, что такую информацию нужно узнавать у компаний-эксплуатантов. При этом они отмечают, что небольшим аэропортам будет сложно обеспечить достаточный пассажиропоток.

"Считаю, что для региональных аэропортов достаточным условием функционирования является не количество рейсов или пассажиров, а стабильность договоров с авиакомпаниями, которые эти рейсы будут осуществлять. Имеем пример Черновцов: реконструкция еще не вошла в активную фазу, но и те две авиакомпании, которые постоянно работают в аэропорту (CAVOC, МАУ), уже дают возможность содержать персонал и даже немного зарабатывать сверху. Плюс осуществляются чартерные рейсы", — делится своими наблюдениями Новиков.

В качестве других примеров приводятся Ривне и Житомир. В первом из них в 2016 году возродили чартерные рейсы. Теперь еженедельно через этот аэропорт проходит около 1000 пассажиров. А вот арендаторы житомирского не могут развернуться на полную мощность ограниченной длины ВПП. 1600 метров мало для обслуживания современных больших лайнеров Boeing и Airbus.

Именно состояние полосы может стать непреодолимым препятствием для развития бывших военных аэродромов. Ведь большинство из них хотя и имеют достаточную длину, но рассчитаны на прием легкий военных самолетов. Кроме того, основа их ВПП — бетонные плиты, которые не отвечают современным требованиям безопасности. "Крупные авиакомпании однозначно требуют асфальтобетон или цементобетон: "Иначе — не садимся!" А реконструкция ВПП обойдется в несколько раз дороже создания всей остальной инфраструктуры вместе взятой", — посетовал один из экспертов. По его словам из-за этого даже в Ривне приходится приводить в порядок полосу после каждого взлета и посадки, чтобы убрать выбитые камни или залатать повреждения. А это дополнительные трудозатраты и финансовые издержки.

Все эти нюансы нужно предусмотреть перед тем, как обращаться в Госавиаслужбу за сертификацией аэропорта по требованиям, выдвигаемым к гражданской авиации.

"Мы выдаем сертификат аэродрому уже после того, как там обеспечено все необходимое оборудование и нанят минимально необходимый персонал. Выдать сертификат, грубо говоря, на часть поля невозможно", — подчеркивает Ирина Кустовская.

Промолчат ли конкуренты?

Александр Кава говорит, что на данный момент у авиакомпаний нет реальной заинтересованности в обслуживании пассажирских рейсов из Умани и Луцка. "В 70 км от Луцка имеется международный аэропорт Ривне — до него ехать 1 час. В 130 км — международный аэропорт Львов, до которого около двух часов езды на автомобиле", — напоминает Кава. Для оценки потенциального

спроса на авиаперевозки в этом регионе можно вспомнить, что Ривне уже более 15 лет не обслуживает регулярные пассажирские рейсы. Только с 2016 года этот аэропорт возобновил обслуживание курортных чартерных рейсов.

С таким мнением соглашается Хижняк из BRDO: "Создание пассажирского аэропорта Луцке можно назвать только стратегическим проектом, то есть коммерчески невыгодным. Достаточного пассажиропотока там нет".

Опрошенные эксперты говорят, что одним из стимулов для возрождения авиасообщения в этом городе может стать развитие туризма. Причем не выездного, а именно в Луцке и на Волыни.

А вот Ланецкий считает, что волынские областные власти воодушевились примером соседей. Причем, как восточных, так и западных. "В Луцке, благодаря близости к границе, достаточно оживленная экономика. Поэтому спрос на чартерные перевозки точно будет. К тому же, насколько мне известно, там надеются на интерес Turkish Airlines. В своих планах власти Волынской области, скорее всего, ориентируются на два фактора. Это достаточно успешное возобновление работы аэропорта в Ривне, где еженедельно обслуживают около 1000 пассажиров чартерных рейсов. А также развитие авиаперевозок в соседней Польше. У поляков за последние годы несколько военных аэропортов были преобразованы в военно-гражданские. Однако следует учесть, что это происходило за счет дотаций Евросоюза", — остерегается от непродуманных действий Александр Ланецкий

По словам Кавы, более сложная ситуация в Умани, которая вообще является районным центром с 87 тыс. жителей. "По уровню дохода на жителя город находится на уровне ниже среднего по стране. В радиусе 200 км от города находятся два международных аэропорта — Винница и Жуляны, а в радиусе 250 км — еще два — Борисполь и Одесса. В этой ситуации заявления о создании в Умани гражданского аэропорта — это из области фантастики", — аргументирует Кава.

В ГАС напоминают, что и у аэропорта Черкасс есть действующий сертификат эксплуатации. Отсюда до Умани — тоже около 200 километров.

Единственное, что притягивает интерес к авиаперевозкам в Умани — осеннее паломничество хасидов.

"В 2016 году их приехало около 50 тыс. человек, в том числе 45 тыс. через аэропорт "Борисполь" и более 4 тыс. — через Одессу. Даже если все они захотят лететь напрямую в Умань — это очень мало для обеспечения круглогодичной работы аэропорта", — сетует Ланецкий.

Аэропорт "Умань" будет иметь четко выраженную сезонность. "Поэтому инвестор должен концентрироваться на привлекательности региона в целом, а не только на его религиозной составляющей", — предостерегает Новиков.

А Сергей Хижняк вообще считает, что с учетом сложностей, например, в соседней Виннице, на паломников-хасидов делать ставку здесь нельзя. "Аэропорт не может работать только неделю в году. Да и для того, чтобы обслужить 30-50 тыс. пассажиров (в сжатые сроки — Delo.UA), нужна инфраструктура", — говорит эксперт BRDO.

Тем не менее, эксперты отдают должное еврейской общине, которая уже 25 лет пытается возобновить аэропорт Умани из-за религиозного значения города для всех иудеев мира. Однако захочет ли Министерство обороны добровольно передать земли и имущество американским и израильским инвесторам? С учетом заявленных потенциальных инвестиций — \$140 млн — речь может идти о строительстве нового аэропорта, включая современную ВПП.

Однако, с учетом общей ситуации в отечественных авиаперевозках, этот проект имеет сомнительную бизнес-составляющую.

Что же касается перспектив совместного использования, то Кирилл Новиков склоняется к мысли, что делить с Минобороны аэропорты всегда сложно. "Если военный сектор — это дотационная составляющая, то гражданский может быть в частных руках. Соответственно концессионеру такой "финансовый аппендицит" не совсем нужен. Ведь инфраструктура общая — нужно платить за все сразу. Лучше было бы все же передать из военных рук в гражданские. Поверьте, в Украине достаточно баз, которые можно развивать сугубо по военной программе", — резюмирует директор "Украэропроекта".

В уже упомянутом интервью глава Волынской ОГА Гунчик говорит еще об одном желании — разместить на военном аэродроме постоянно действующую военную часть. А теперь представим, что Минобороны внезапно объявит учения! Чартеры с туристами из Турции и Египта полетят в Ривне или Львов, где такой риск сведен к минимуму.

Delo.UA также направило запрос в Министерство обороны Украины. Ответ будет опубликован после получения.