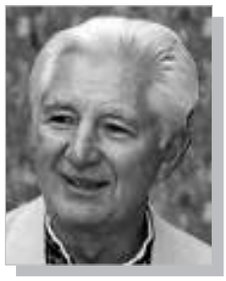
# СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ НАСЛІДКИ ПРОВЕДЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ЗАХОДІВ В УКРАЇНІ
# SOCIO-ECONOMIC IMPACT OF INTERNATIONAL EVENTS IN UKRAINE

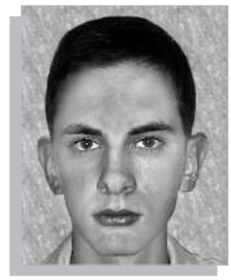


***Віталій ГУРНАК,***
***доктор економічних наук,***
***Державний економіко-технологічний університет транспорту, Київ***

***Віталій АНАНЧЕНКО,***
***Державний університет інформаційно-комунікаційних технологій, Київ***

***Vitaliy GOURNAC,***
***PhD Economics,***
***State Economy and Technology University of Transport, Kyiv***

***Vitaliy ANANCHENKO,***
***State University of Information and Communication Technologies, Kyiv***



Вже стало аксіомою, що в останні десятиріччя у всьому світі великі спортивні форуми активно впливають на розвиток економіки держави, в якій вони проводяться. Найбільш престижними й значимими спортивними подіями, за честь проведення яких борються різні держави на найвищому урядовому рівні, є чемпіонат світу з футболу, Олімпійські ігри та чемпіонат Європи з футболу.

У 2007 році Об'єднанням Європейських футбольних асоціацій (УЄФА) було прийнято рішення про проведення фінальної частини чемпіонату Європи з футболу у 2012 році (Євро-2012) в Україні та Польщі. Це призвело до розвитку інфраструктури в ряді регіонів держави, в тому числі в приймаючих чемпіонат містах, якими стали Київ, Харків, Донецьк та Львів, де сумарно протягом місяця червня відбувся 31 футбольний матч із фінальною грою в столиці України. За минулий п'ятирічний період проведено велику роботу в різних напрямах підготовки, що дозволило з успіхом здійснити всі заплановані заходи цього визначного Європейського спортивного форуму. Проте в останній час у різних періодичних виданнях з'явились публікації, в яких міститься думка про економічну недоцільність проведеного в Україні чемпіонату Європи з футболу, а також наводяться факти про неадекватність фінансових витрат отриманим наслідкам.

Метою статті є спростування таких хибних висновків шляхом висвітлення отриманих соціально-економічних наслідків від проведення Євро-2012 в Україні та Польщі для різних галузей економіки й суспільного життя нашої держави. Це важливо ще й тому, що офіційно підтверджено бажання України на прийняття й організацію у 2022 році зимових Олімпійських та Параолімпійських ігор у Буковелі. Дійсно, за попередніми підсумками, проведення Євро-2012 в Україні було найбільш витратним. Так, вартість будівництва й реконструкції головних стадіонів у 4 приймаючих чемпіонат містах набагато перевищує аналоги в Європі. Подібне становище спостерігалося і в готельному господарстві, аеропортах, під час будівництва й реконструкції автомобільних доріг. У різних публікаціях та виступах високопосадовців стверджується, що сумарні бюджетні витрати на Євро-2012 сягали понад 5,5 млрд. доларів США, а загальний дохід становить дещо більше 1 млрд. доларів. З арифметичної точки зору з цим треба погоджуватись. Однак треба зважати й на те, що бюджетні асигнування на об'єкти Євро-2012 в Україні досягали майже 80%, а залучені кошти інвесторів лише трохи перевищували 20%. Для порівняння зазначимо, що витрати на проведення попереднього чемпіонату Європи, який відбувся в Португалії, дорівнювали відповідно 60% і 40%. Проте, крім лише вартісних фінансових показників, слід ураховувати економічні, соціальні та іміджеві досягнення, що стали можливі завдяки Євро-2012, як на нинішньому етапі розвитку держави, так і в наступний період.

*У статті аналізуються соціально-економічні наслідки від проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи з футболу у червні-липні 2012 року в містах Києві, Донецьку, Харкові та Львові, а також його вплив на розвиток інфраструктури авіаційного, залізничного, автомобільного транспорту, автодоріг, міського господарства та інших галузей економіки держави.*

*This article analyzes the socio-economic consequences of holding in Ukraine the final part of European Football Championship in June and July, 2012 in Kyiv, Donetsk, Kharkiv and Lviv and its impact on infrastructure of air, rail and road transport, highways, municipal economy and other economic sectors of the state.*

Попри всі труднощі й негаразди в підготовчий період Україна гідно провела фінальну частину чемпіонату Європи у 2012 році з футболу. Євро-2012 став історією.

На наш погляд, саме завдяки Євро-2012 у нашій державі було рельєфно виокремлено такий соціальний аспект, як **турбота про людей з обмеженими можливостями**. Так, на ряді станцій Київського метрополітену з'явились засоби підйому на платформи інвалідів у візках. У новому терміналі аеропорту «Львів» між першим і другим поверхом встановили 22 австрійських ліфти, в тому числі вантажні. Ліфтові кабіни, що сполучають зони реєстрації, контролю та зали очікування, – панорамні. Насамперед вони призначені для маломобільних груп населення. Але користуватися ними зможе кожен охочий пасажир. Ліфти такого класу зазвичай розміщують у сучасних торговельно-розважальних комплексах, офісних центрах та аеропортах у Європі. Аналогічні заходи вживаються на залізничних вокзалах, встановлено пристосування для посадки інвалідів у поїзди та пасажирські автобуси, передбачено можливість відвідання інвалідами футбольних матчів на стадіонах. У цілому в п'ятирічний період підготовки до Євро-2012 особливу увагу було приділено забезпеченню безперешкодного доступу осіб з обмеженими фізичними можливостями до інфраструктури й транспорту. Прикладом може слугувати Повітряний кодекс, ухвалений у 2011 році. Він має цілий розділ, присвячений цій проблемі. Крім того, всі об'єкти, які будувалися, неодмінно перевірялися на доступність для людей з обмеженими фізичними можливостями. А об'єкти Євро-2012 – це й аеропорти, і автошляхи, і готелі… Всі вони пройшли відповідну експертизу.

На залізничних вокзалах, в аеропортах та на автостанціях нині надається практична допомога громадянам з обмеженими фізичними можливостями. Залізничники придбали 19 вагонів зі спеціально обладнаними купе. У придбаних поїздах корейського та чеського виробництва вагони теж пристосовані для перевезення маломобільних пасажирів. На вокзалах, у поїздах

та аеропортах розміщено відповідні таблички, що інформують про спеціально облаштовані місця для інвалідів. На залізничних вокзалах і в аеропортах створено групи працівників, які допомагають особам з обмеженими фізичними можливостями.

Після завершення Євро-2012, за попередніми даними, апарат Мінінфраструктури працює над програмою щодо створення належних умов для доступу людей з інвалідністю до об'єктів транспортно-дорожньої інфраструктури та поштового зв'язку на 2012-2016 роки.

Проаналізуємо основні соціально-економічні наслідки для економіки держави та населення від проведення Євро-2012 в Україні. Звичайно, щоб відбулися матчі в підгрупах у нашій державі, мали бути в першу чергу наявні **стадіони з відповідною інфраструктурою**, що відповідали б суворим вимогам УЄФА. Нині вже можна констатувати, що побудовані або реконструйовані НСК «Олімпійський» у Києві, Львів-арена, Донбас-арена та стадіон «Металіст» у Харкові ні в чому не поступаються кращим європейським стадіонам. На наш погляд, причетним організаціям треба задіяти прагматичну цінову політику щодо вартості квитків на стадіони, щоб їх заповнити. Крім того, наприклад, на НСК «Олімпійський» збережено легкоатлетичне ядро, в Харкові теж є бігова доріжка, що дозволяє проводити масові змагання серед любителів.

Болючим питанням упродовж п'яти останніх років було виконання вимог УЄФА щодо забезпечення **розміщення вболівальників та туристів** у споруджуваних готелях Києва, Донецька, Харкова та Львова, особливо в чотирьох- та п'ятизіркових готелях. Для цієї мети було капітально відремонтовано багато гуртожитків, баз відпочинку, інших приміщень. Проте якраз тут і недоотримано чимало коштів, на які розраховували інвестори. Це можна пояснити зменшенням кількості закордонних вболівальників і туристів. Якщо у 2008 році УЄФА називало цифру 1,5 млн. туристів, у 2010 – 1,3 млн., то у квітні 2012, коли розподілялися безпосередньо квитки на матчі, УЄФА за своєю квотою забезпечили лише близько 800 тисяч уболівальників. Деяка кількість туристів прибула в Україну без квитків, але загальна їх чисельність виявилася менше від очікуваної. Основна причина – різке завищення цін на проживання вболівальників. Підтвердженням цієї тези є те, що навіть президент УЄФА Мішель Платіні 12 квітня 2012 року у Львові на відкритті нового терміналу міжнародного аеропорту «Львів» ім. Данила Галицького офіційно звернув увагу присутнього там Президента України Віктора Януковича на значне завищення цін на проживання вболівальників у період проведення в Україні матчів Євро-2012. У кінці квітня 2012 року цим питанням займався навіть Кабінет Міністрів України.

Слід зазначити, що наша держава багато втратила як у фінансовому, так і в іміджевому плані й від того, що із шістнадцяти збірних команд на Євро-2012 своїм постійним місцем дислокування Україну обрали тільки Швеція та Франція. Парадокс, але, наприклад, збірна Англії, що проводила матчі в Донецьку, базувалась у польському місті Кракові, обравши чартерні авіарейси для приїзду на свої ігри. Це явна недоробка в цих питаннях Федерації футболу України, Національного агентства з питань підготовки України до Євро-2012, Департаменту (колишнього Міністерства) у справах молоді, сім'ї та спорту, віце-прем'єр-міністра України – куратора підготовки України до Євро-2012, а також Всеукраїнської організації туроператорів. На нашу думку, не було сприйнято всерйоз і не надано необхідних роз'яснень щодо антиукраїнських акцій із захисту безпритульних тварин, завищення тарифів на проживання вболівальників, безпеки туристів в Україні, а також окремих політичних моментів.

На нашу думку, дещо запізнілим був сигнал для потенційних інвесторів, коли Верховна Рада України ухвалила Закон України, яким встановила норму звільнення з 31 вересня 2012 року побудованих три-, чотири- та п'ятизіркових готелів на 5 років від податку на прибуток. Лише в серпні 2011 року прийнято Закон Верховної Ради «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо оподаткування товарів, призначених для підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу». Одночасно слід як позитив визначити, що при підготовці до Євро-2012 фінансування інвестиційних, інноваційних, інфраструктурних та інших проектів розвитку було віднесено до об'єктів, які мають стратегічне значення та реалізація яких сприятиме розвитку економіки України. У державних бюджетах на 2010 та 2011 роки видатки на ці потреби були віднесені до захищених. У держбюджеті на 2012 у статті 6 Кабінетом Міністрів України встановлено порядок та умови надання державних гарантій. Зокрема, Державна служба автомобільних доріг України та суб'єкти господарювання, об'єкти державної власності яких належать до сфери управління Національного агентства з питань підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу та реалізації інфраструктурних проектів, звільняються від зобов'язання подавати забезпечення виконання зобов'язань перед державою з відшкодування витрат державного бюджету та сплачувати до державного бюджету плату за отримання державних гарантій. У березні 2012 року парламентом прийнято зміни до держбюджету на 2012 рік і збільшено видатки на будівництво й реконструкції автодоріг.

Безумовно, проведення цього масштабного спортивного форуму вимагало неослабної уваги до поліпшення стану **автодорожньої галузі**. До чемпіонату Європи з футболу 2012 року всі дороги довкола міст, які приймали чемпіонат, – відремонтували, а дороги у напрямі цих міст – реконструювали. Також усі шляхи, якими переміщувалися вболівальники під час Євро-2012, облаштували вказівниками, на яких текстова інформація була зазначена українськими та латинськими літерами. Дорожники України виконали завдання – до Євро-2012 завершити роботи на трасі Донецьк – Запоріжжя. Крім цього, у рамках підготовки до футбольного чемпіонату велися роботи на шляху Знам'янка – Луганськ – Ізварине на ділянці, що веде до Красноармійська. Обидві дороги після реконструкції відповідають першій категорії. У Харкові побудовано окружну автомобільну дорогу. В Донецькій і Львівській областях реалізовані масштабні проекти з будівництва та реконструкції транспортних розв'язок, автодоріг та шляхопроводів. Наприклад, у Донецьку здійснено реконструкцію однієї з головних транспортних магістралей – проспекту Ілліча, який пов'язує центр міста з Калінінським, Пролетарським і Будьонівським районами та південним сходом Донецької області. На проспекті при цьому розширили проїжджу частину, створили додаткові стоянки. Також було здійснено заміну давно встановлених опор освітлювальної та контактної мережі тролейбусів новими опорами, а також повну заміну старих дерев новими насадженнями.

У Житомирській області до Євро-2012 з'явилися сучасні лісові магістралі з місцями для розвороту вантажного транспорту. У цьому році держлісгоспи області планують побудувати в лісових масивах 61 км капітальних доріг. Створюючи нові магістралі, лісівники враховують світовий досвід: уздовж доріг облаштують навантажувальні майданчики й місця розвороту сучасного великовантажного автотранспорту, прокладають проміжні дороги. Планується також забезпечити вихід кожної лісової дороги до автотрас загального користування. Це особливо важливо як для безпечного проїзду вболівальників-автотуристів на Євро-2012, так і для подальшої експлуатації. Нагадаємо, що держлісгоспами побудовано 73 км лісових автодоріг, з них 14 км – за бюджетні асигнування. Інші 59 км прокладено за власні кошти. Також у містах, що приймали гостей Євро-2012 (Києві, Харкові, Львові та Донецьку), виконано великий обсяг робіт з ремонту вулично-дорожньої мережі до європейського чемпіонату. У цілому до Євро-2012 було заплановано відремонтувати понад 1,7 тис. км доріг. Зрозуміло, що хоч ці роботи виконувалися в першу чергу

для іноземних автотуристів, але тепер, після Євро-2012, цим будуть користуватися всі автовласники нашої держави.

Не все вдалося здійснити. Так, на папері залишилось спорудження навколо Києва великої кільцевої автодороги з двома мостовими переходами. Безумовно, і після Євро-2012 будівництву й реконструкції автодоріг буде приділятися значна увага. Адже в червні 2011 року Кабінет Міністрів України схвалив стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року. Мета стратегії – забезпечення ефективної державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, а також мінімізація людських втрат і фінансових збитків унаслідок ДТП.

Великі зрушення відбулися в **галузі цивільної авіації** нашої держави. Кардинальний розвиток інфраструктури десяти великих аеропортів України (Бориспіль, Київ, Сімферополь, Одеса, Донецьк, Луганськ, Львів, Харків, Запоріжжя, Дніпропетровськ) спричинив зовнішній чинник, яким стало рішення про проведення фінальної частини чемпіонату Європи з футболу у 2012 році. Вимоги УЄФА насамперед стосувались аеропортів міст, що приймали Євро-2012, зокрема: високої пропускної спроможності пасажирських терміналів, наявності достатньої довжини й потужності злітно-посадкових смуг для прийому літаків усіх типів, технічних засобів аероруху для безпеки в складних погодних умовах. Знадобилось удосконалення технології роботи обслуговуючого персоналу аеропортів, прикордонних та митних служб, транспортного забезпечення доставки до місць проживання туристів і вболівальників у містах.

Реконструкція Львівського аеропорту, найбільшого в Західній Україні за пасажиропотоком і маршрутною мережею, дозволила збільшити пропускну спроможність до 2,1 тис. пасажирів на годину, що відповідає вимогам УЄФА. Площа терміналу становить 46 тис. м, витрачено 3 млрд. грн. Під час проведення Євро-2012 новий термінал аеропорту обслуговував міжнародні рейси, а реконструйований (побудований ще в 1955 році) – внутрішні. За період турніру аеропорт надав послуги близько 49 тис. учасників чемпіонату і вболівальникам.

Харківський аеродром почали реконструювати в серпні 2009 року, а завершили в IV кварталі 2011. Зазначимо, що в Харкові більша частина робіт була виконана за кошти приватних інвесторів, зокрема: новий термінал міжнародного аеропорту «Харків», підстанції енергопостачання «Павловська» і «Каштанова».

Своєчасно до початку Євро-2012 було здано в експлуатацію злітно-посадкову смугу та новий термінал міжнародного аеропорту в Донецьку, причому довжина злітно-посадкової смуги становить 4000 метрів, що дає змогу приймати всі сучасні авіалайнери. Споруджено двоповерховий паркінг, який розташувався ліворуч від нового терміналу місцевого аеропорту.

Суттєву реконструкцію пасажирського терміналу та подовження злітно-посадкової смуги здійснено і в аеропорту «Київ» (Жуляни).

Корінна реконструкція відбулася в цей період у міжнародному аеропорту «Бориспіль». Побудовані нові сучасні пасажирські термінали «F» і «D», змінено функціональне призначення терміналів «A» і «B». Перебудовані перони, руліжні доріжки, злітно-посадкові смуги. На сьогодні технічні можливості аеропорту «Бориспіль» унікальні для України, країн СНД та Східної Європи. Зокрема, злітно-посадкова смуга №1 відповідає вимогам міжнародної організації цивільної авіації ICAO і дає змогу приймати повітряні судна всіх типів цілодобово, у тому числі в умовах обмеженої видимості. Ця злітно-посадкова смуга сертифікована III-A категорією ICAO, що надає можливість літакові заходу на посадку з висотою прийняття рішення менше 30 м (або без обмеження щодо висоти прийняття рішення) і за дальності видимості не менше ніж 200 м. Такі спроможності з'явилися завдяки впровадженню інноваційної для СНД світлосигнальної системи. На смузі встановлено вогні високої інтенсивності та імпульсивні вогні, діє система полампового управління й контролю. На руліжних доріжках встановлені керовані осьові вогні, які забезпечують вибір маршрутів і рулювання в умовах обмеженої видимості. Тут також діє система дистанційного управління й контролю за станом обладнання на кожному об'єкті. Застосовують і систему раннього виявлення ожеледиці. Щодо організації першого трансферного терміналу в Україні, то час трансферу внутрішніх та міжнародних пасажирів скоротився на 30%.

У березні 2012 року аеропорт «Бориспіль» визнано кращим у сфері розвитку міжнародних (категорійних) аеродромів країн СНД у Москві в рамках 32-ї сесії Ради повноважних представників держав – учасниць міждержавної Угоди про цивільну авіацію та використання повітряного простору. Перед керівництвом аеропорту «Бориспіль» повинно стояти завдання досягнення статусу міжконтинентального аеропорту-хабу, для чого завдяки Євро-2012 створено необхідну техніко-технологічну інфраструктуру.

Нині держава, що реалізує державну політику у сфері цивільної авіації, та міжнародні організації, такі як ICAO, IATA, Євроконтроль тощо, які забезпечують відповідність роботи аеропортів встановленим міжнародним нормам та правилам, мають значний вплив на діяльність аеропортів, носять регулюючий характер та визначають фактори впливу на формування й реалізацію економічного потенціалу аеропорту.

Проаналізуємо, що мала наша держава до початку періоду підготовки проведення чемпіонату Європи з футболу в галузі цивільної авіації.

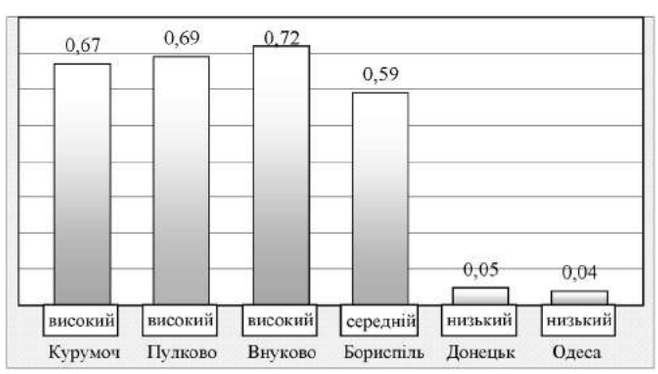
Дослідженнями Г.Кучерук, Є.Ануфрієвої, А.Назаренко та інших науковців Національного авіаційного університету встановлено, що рівень технологічного оновлення аеропортів України та Росії (на 01.01.2010) значно різнився. В Україні тільки аеропорт «Бориспіль» досяг середнього показника (див. **рис.**).

Дослідження економічного й технологічного потенціалу аеропортів здійснювалось на базі провідних аеропортів України, Російської Федерації та Республіки Польща за 2006-2011 роки, а саме: ВАТ міжнародний аеропорт «Бориспіль», міжнародні аеропорти «Шереметьєво», «Внуково», «Пулково», Варшавський міжнародний аеропорт ім. Ф.Шопена. Згадані аеропорти поряд з міжнародними аеропортами Відня, Бухареста, Стамбула та Афін є потенційними кандидатами на роль міжконтинентальних хабів та допоміжних регіональних вузлових аеропортів Східної та Південно-Східної Європи, між ними йде постійна конкурентна боротьба.

Після проведення в останні три роки масштабних робіт до Євро-2012 аеропорти «Бориспіль», «Київ» (Жуляни), «Донецьк», «Львів», «Харків» за своїм технологічним оснащенням у 2012 році вже не поступалися, а в деяких елементах і переважали відомі російські аеропорти та відповідали світовим стандартам.

Українська транспортна інфраструктура буде затребувана і після Євро-2012, у першу чергу авіаційна. Її рівень залежатиме як від інтересу іноземних туристів до нашої держави, так і від купівельної спроможності наших громадян, які користуватимуться

Рисунок. **Порівняння технологічного оновлення аеропортів України та Росії (на 01.01.2010)**



внутрішніми рейсами. В Україні вже визначено два аеропорти, які працюватимуть виключно з лоукост-перевізниками – в Луцьку та Луганську.

Зауважимо, що для своєчасної підготовки відбулися тренінги, проведені експертами з Європейського Союзу в Україні, з метою навчання персоналу аеропортів приймаючих Євро-2012 міст та авіаційної галузі нормам і стандартам у європейських країнах. Адже на час проведення футбольного чемпіонату Європи 2012 року з 15 травня по 15 липня Україна впровадила режим відкритого неба для всіх авіакомпаній, які мали відповідні ліцензії.

Для **залізничного транспорту** Євро-2012 дало вагомий поштовх для розвитку швидкісного руху. Програма впровадження руху швидкісних поїздів в Укрзалізниці існує вже понад 10 років. Але тільки завдяки проведенню Євро-2012 були знайдені кошти й укладені контракти з південнокорейською компанією «Hyundai Corporation» на поставку сучасних міжрегіональних електропоїздів, які розвивають швидкість до 160 км/год. Таким чином, відстань від столиці до Харкова можна проїхати за 3,5 години, до Львова – за 4,5, Донецька – за 5,5-6 годин. У Києві на станції Дарниця було відкрито тренажерний центр з підготовки машиністів електропоїздів «Хюндай». Хоча поїзди й адаптовані до українських реалій, проте перед їх експлуатацією, що почалася в травні 2012 року, було проведено 20 випробовувань рухомого складу в Кореї і 12 – в Україні. Також за контрактом з чеською компанією «Skoda Vagonka» в Україну передано двоповерхові швидкісні електропоїзди серії SKODA з Чопа до Харкова (через Ужгород, Львів і Київ). Слід вказати на відмінність українських «Шкод» від тих, що експлуатуються на залізницях Чехії. Вагонобудівники фірми «Skoda Vagonka» спеціально передбачили два місця для локомотивної бригади, тоді як у європейських країнах керування електропоїздами здійснюється однією особою.

На нашу думку, дуже важливо, що підготовлено ремонтно-експлуатаційне депо Харківської вагонної дільниці з обслуговування швидкісних електропоїздів типу Hyundai і SKODA. Адже після Євро-2012 планується, що «Шкоди» будуть курсувати кільцевими маршрутами Харків – Донецьк – Маріуполь – Донецьк – Дніпропетровськ – Харків і Харків – Дніпропетровськ – Донецьк – Луганськ – Донецьк – Харків.

На жаль, не вдалося побудувати залізничну колію від аеропорту «Бориспіль» до станції Чубинська Південно-Західної залізниці довжиною 8 км для руху електропоїздів, що вирішило б проблему перевезення вболівальників і туристів до Києва. Колишній міністр транспорту і зв'язку України К. Єфименко заявляв, що питання залучення під цей проект коштів корейських та китайських інвесторів вирішене, проте реальність виявилась далекою від намірів і проектів.

У плані підготовки до Євро-2012 залізничники виконали п'ятирічний обсяг робіт щодо підготовки інфраструктури фактично за останні півтора роки. При цьому витрачання коштів мало інноваційно-інвестиційну спрямованість на всіх великих об'єктах. У **таблиці** як приклад наведено показники зростання потужностей Донецького залізничного вокзалу після завершення робіт з його реконструкції.

У рамках підготовки до Євро-2012 у Київському метрополітені відкрилися станції-довгобуди: «Деміївська», «Голосіївська», «Васильківська» і «Виставковий центр», а в Харківському метрополітені – станція «Олексіївська».

У Харкові до Євро-2012 звели термінал для пересадок пасажирів на 10 платформ біля станцій метрополітену «Спортивна» і «Метробудівників ім. Ващенка». Такі термінали згодом з'являться на всіх кінцевих станціях Харківського метро. Їх обладнають електронними інформаційними табло, що повідомлятимуть час між прибуттям автобусів. Будівництво пасажирських терміналів дозволить покращити безпеку і комфорт пересування пасажирів на громадському транспорті, а також розвантажити основні дорожні магістралі міста.

Таблиця. **Зміна показників потужності залізничного вокзалу «Донецьк»**

| Найменування показника | Одиниця виміру | 2009 рік (до реконструкції) | 2012 рік (після реконструкції) | 2012/2009 збільшення |
|---|---|---|---|---|
| Пропускна спроможність вокзалу | пасажирів за добу | 15000 | 35000 | у 2,3 раза |
| Далеке сполучення | пасажирів за добу | 5000 | 13000 | у 2,6 раза |
| Приміське сполучення | пасажирів за добу | 10000 | 22000 | у 2,2 раза |
| Загальна площа приміщень | метрів квадратних | 5800 | 21593 | у 3,7 раза |
| Ескалатори | штук | 0 | 28 | на 28 |
| Ліфти | штук | 0 | 25 | на 25 |
| Кількість місць у залах | одиниць | 120 | 510 | у 2,5 раза |
| Кількість місць для паркування автотранспорту | одиниць | 46 | 600 | у 13 разів |
| Електронне табло | одиниць | 1 | 29 | у 29 разів |
| Відеокамери спостережень | штук | 0 | 120 | на 120 |
| Інформаційні монітори | штук | 0 | 21 | на 21 |
| Кількість пасажирських платформ | одиниць | 3 | 5 | в 1,6 раза |
| Прилегла територія | метрів квадратних | 8330 | 35036 | у 4,2 раза |
| Персонал | працівників | 364 | 457 | в 1,3 раза |

Вже після закінчення Євро-2012 у кінці року будуть введені в експлуатацію ще дві нові станції київської Куренівсько-Червоноармійської лінії метро в бік масиву Теремки. Їхні робочі назви – «Іподром» та «Одеська». Між станціями будуть перегони довжиною 850 м і 1,5 км.

Після Євро-2012 має бути продовження побудови Донецького метро, розпочате в далекому 1988 році. У програмі підготовки до Євро-2012 передбачалося введення першої черги Донецького метрополітену. З Держбюджету України були виділені перші 500 млн. грн., планувалося залучення на будівництво іспанських інвесторів (газета «Магістраль» №22 за 2008 рік). Проте невдовзі міська та обласна Донецькі адміністрації через складність і невизначеність із коштами та відносно короткі терміни до початку Євро-2012 відмовились від ідеї побудувати першочергові об'єкти. Проте вітчизняною і світовою наукою і практикою доведено, що транспортні проблеми в містах із чисельністю мешканців один мільйон можна вирішити тільки за допомогою метрополітену. А саме до таких міст належить і Донецьк, а ще поряд і Макіївка. У серпні 2011 року в газеті «Магістраль» було повідомлення, що в Донецьку побудують наземне метро на зразок Дубайського, і наразі відбуваються перемовини з компанією, яка проектувала будівництво наземного метро в Дубаї (ОАЕ). За технологією це набагато ефективніше від підземного метрополітену. Всі наземні гілки в шість-сім разів дешевші, аніж підземні. Проектування займе щонайменше півтора роки. Однак центр Донецька, а також найбільш населені райони міста все ж повинні мати підземний метрополітен. У технічному завданні визначено орієнтовну довжину – 50 км. Дубаї побудував 60 км метро за п'ять років. У нас все буде залежати від фінансових можливостей. Важливо, щоб на будівництві метро в Донецьку працювали українські компанії з позитивною репутацією, але ті, які використовуватимуть західний інжиніринг.

Саме завдяки Євро-2012 в Києві, Донецьку, Львові та Харкові істотно поліпшився стан рухомого складу **міського транспорту**. Закуплено нові сучасні тролейбуси, трамваї, автобуси, вагони метрополітену. Було вжито заходів щодо поліпшення технічного стану та зовнішнього вигляду таксомоторів.

У процесі підготовки до Євро-2012 певний розвиток відбувся і в **закладах охорони здоров'я**. Наприклад, у Харкові лікарні міста отримали з місцевого бюджету майже 30 млн. гривень, закуплено 22 автомобіля швидкої допомоги, причому нові машини – це реанімобілі, що відповідають стандарту «euro emergency». Вони обслуговували членів делегації УЄФА та команди – учасниці Євро-2012, а тепер стали доступними для всіх харків'ян.

У Львові, Києві та Донецьку для обслуговування Євро-2012 було додатково посилено медустаткування. Відповідно до вимог УЄФА у лікарнях українських міст, в яких проходило Євро-2012, були створені відділення невідкладної допомоги, а також обладнані пункти швидкої медичної допомоги вздовж автодоріг через кожні 60-70 км. Загалом у містах лікувальні заклади розташувалися на відстані 15 хвилин їзди на автомобілі.

До старту чемпіонату Європи в Україні ввели єдиний з Європейським Союзом телефонний номер невідкладної допомоги – «112». У подальшому будуть проведені необхідні роботи щодо впровадження єдиної системи екстреного виклику на всій території України. Нова система стане вітчизняним аналогом американської служби «911». Впровадження єдиного номеру екстреного реагування, окрім зручності для пересічних громадян, дасть змогу ефективніше координувати зусилля екстрених та аварійних служб, оперативніше запобігати та реагувати на екстрені ситуації.

Цілком зрозуміло, що успішне проведення Євро-2012 було б неможливе без злагодженої роботи працівників **митної та прикордонної служби**, адже в їх віданні знаходяться міждержавні, міжнародні та місцеві пункти пропуску через кордон.

У межах підготовки до Євро-2012 Держприкордонслужба здійснила великий обсяг робіт для техніко-технологічного посилення тих 32 пунктів пропуску, через які прогнозувався найбільший рух учасників і гостей чемпіонату Європи з футболу. Додатково підготували спеціалістів кінологів та службових собак. Значним кроком у підготовці основних авіаційних пунктів пропуску до Євро-2012 у міжнародних аеропортах 4 міст, які приймали вболівальників, а також в Одесі й Дніпропетровську було встановлення терміналів для електронних RFID-карток. Нагадаємо, що на RFID-картку записуються дані паспортного документа особи. Придбати її можна в міжнародних аеропортах, а власники RFID-карток можуть значно швидше та комфортніше проходити прикордонний контроль. Для прискореного пропуску вболівальників Держмитслужба України відпрацювала всі деталі й застосувала єдиний спільний митний контроль з колегами з Польщі, Угорщини, Росії та Румунії, причому з російськими митниками ця практика буде продовжена і після Євро-2012.

Завдяки Євро-2012 в Луганській області облаштовані за сучасними стандартами контрольно-пропускні пункти Ізварине та Должанський на кордоні з Росією. У перспективі, враховуючи майбутні зимові Олімпійські ігри в Сочі в 2014 році, вони мають відіграти велике значенні для пропуску автотуристів.

Нарешті відрадним підсумком стало в основному успішне подолання мовного бар'єру провідниками, кондукторами, касирами, водіями, правоохоронцями, медиками та багатьма іншими працівниками, в тій чи іншій мірі причетними до служб щодо проведення Євро-2012.

## ВИСНОВКИ

Україна (разом з Польщею) успішно провела фінальну частину першості Європи з футболу 2012 року, показавши всьому цивілізованому світу свій потенціал.

У ході підготовчого періоду до Євро-2012 ціною великого напруження та значних фінансових витрат у нашій державі отримали сучасний розвиток: транспортна інфраструктура, готельне господарство, спортивні споруди, міський електро- та автотранспорт, метрополітен, туристична індустрія.

Слід зважати на те, що такої чисельності туристів, які були в рамках Євро-2012, наша держава ніколи ще не приймала в такий стислий термін. У зв'язку з цим безцінний досвід роботи в екстремальних умовах отримали працівники правоохоронних, митних та прикордонних органів, медики, таксисти, волонтери. Відпрацьовано методи подолання мовного бар'єру в різних секторах суспільного життя.

Життя після Євро-2012 не закінчується. Україна вже має право на проведення міжнародних змагань з баскетболу (Євробаскет – 2015), які відбудуться орієнтовно в 6-8 містах нашої держави. Офіційно підтверджено й наші претензії на прийняття та організацію у 2022 році зимових Олімпійських ігор у Буковелі. Тому треба всебічно осмислити соціальні та економічні наслідки від проведення масштабних міжнародних заходів, щоб уникнути негативних явищ у майбутньому. Не може бути ніяких сумнівів та жодних аргументів щодо недоцільності отримання права та честі проведення нашою державою фінальної частини чемпіонату Європи з футболу у 2012 році (Євро-2012), що підтверджується вищевикладеним матеріалом. За попередніми розрахунками, проведення в Україні зимових Олімпійських та Параолімпійських ігор у 2022 році дозволить створити 100 тисяч робочих місць.

***Ukraine (and Poland) successfully conducted the final part of the European Championship in 2012, showing the whole civilized world their potential.***

***During the period of preparation for Euro 2012 by the cost of large tension and large financial expenses our state got a modern transportation infrastructure, hotels, sports facilities, urban electricity and bus transport, metro, tourist industry.***

***We would point out that this number of tourists who were in the Euro-2012, our country has never hosted in such a short time. In this connection, invaluable experience in extreme conditions was got by the police, customs and border control authorities, doctors, taxi drivers, volunteers. It is developed the methods to overcome language barriers in various sectors of social life.***

***Life after EURO 2012 isn't finished. Ukraine already has the right to host international competitions in basketball (Eurobasket – 2015) which will take place approximately in 6-8 cities of our country. It is officially confirmed our claim to host and organize in 2022 Winter Olympics in Bukovel. Therefore it is necessary to fully understand the social and economic consequences of carrying out large-scale international events to avoid the negative phenomena in the future. There can be no doubt and no argument in relation to inexpediency of obtaining the right and honor by our state to carry out the final part of the UEFA Cup in 2012 (Euro 2012), which is confirmed by the above material. According to preliminary calculations, leading in Ukraine of Winter Olympic and Paralympic Games in 2022 will allow to create 100,000 workplaces.***

## ЛІТЕРАТУРА


*1. Офіційний сайт інформаційного центру «Україна-2012» [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.ukraine2012.gov.ua/ru*

*2. Социально-экономическое развитие Украины и ее регионов/ Пономаренко В. С., Кизима Н. А., Гурнак В. М. и другие. Коллективная монография. – Харьков, ИД «Инжэк». – 2009. – С. 464. – Гурнак В. Н. Подраздел 3.8 «Вплив зовнішніх чинників на розвиток галузей дорожньо-транспортного комплексу та місцевого комунального господарства в окремих регіонах країни». – С. 285-300.*

*3. Кучерук Г.Ю., Назаренко А.С., Контролінг в управлінні якістю транспортних послуг [Текст] // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Зб. наук. Праць. Вип. 32. – Київ: НАУ, 2011.*

*4. Ананченко О.Є., Ананченко В.Є., Важливість інформаційної складової при проведенні міжнародних заходів// Збірник матеріалів науково-практичної конференції Волинського національного університету ім. Лесі Українки, Луцьк 25 травня 2011. – С. 257-259.*

*5. Офіційний сайт Кабінету Міністрів України [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.me.kmu.gov.ua*

*6. Офіційний сайт газети «Магістраль» [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.magistral-uz.com.ua*

*7. Сайт телепрограми «Подробності» [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.podrobnosti.ua*

*8. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua*

*9. Законодавство України [Електронний ресурс] – Режим доступу: http:// zakon.rada.gov.ua*

*10. Ануфрієва Є. І., Напрямки технологічного оновлення вітчизняних та закордонних авіатранспортних підприємств // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Зб. наук. праць. – К. НАУ, 2010. – Вип. 25. – С. 27-32.*