Враховуючи великий інформаційне навантаження тематичними та стратегічно важливими презентаціями міжнародним консорціумом MOBI прийнято рішення про необхідність поширення през-релізів згідно тематичних сесій та поділено на 3 частини відповідно

ПРЕС-РЕЛІЗ (частина 3)

Сесія 3. «Авіа сполучення у Карпатському регіоні»

Перша партнерська зустріч в Угорщині

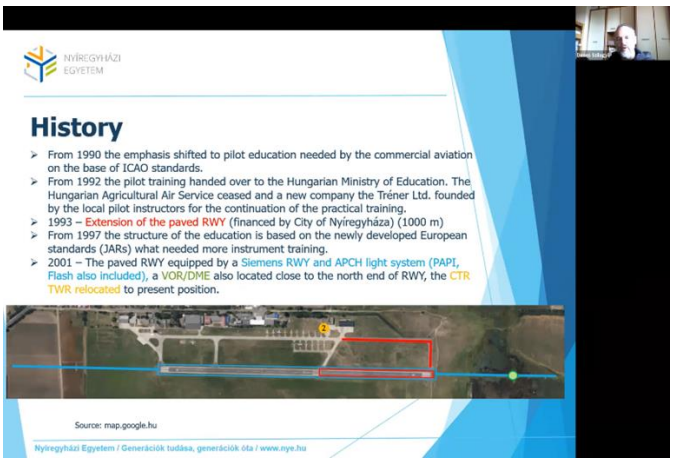
«Сучасна прикордонна інфраструктура - успішний Карпатський регіон» (MOBI)

28 січня 2021 року відбулася Перша партнерська зустріч в Угорщині проекту «Сучасна прикордонна інфраструктура - успішний Карпатський регіон» (MOBI), що виконується за фінансової підтримки Програми ENI CBC Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна 2014-2020.

Метою проекту є *створення стійкої платформи для ефективної транскордонної мобільності людей та товарів шляхом вдосконалення транспортної та прикордонної інфраструктури, посилення співпраці між органами самоврядування та професійними організаціями, діяльність яких впливає на розвиток транспортних сполучень у прикордонних регіонах України, Угорщини, Словаччини та Румунії. Проектом передбачено розробку спільного Плану мобільності, який синхронізуватиме регіональні плани кожного прикордонного регіону в сфері транспортної та прикордонної інфраструктури, розвитку міжнародних транспортних коридорів, залізничного сполучення, міжнародного авіаційного сполучення, тощо.*

Зустріч відбувалась за ініціативою Самоврядування регіону Саболч-Сатмар-Берег (Угорщина), у комбінованому режимі поєднання зустрічі українських партнерів та експертів у студії та відео-конференційного підключення з Угорщини, Словаччини, Румунії, України. На зустрічі були присутні представники всіх партнерських організацій проекту (MOBI), а саме: представники Самоврядування регіону Саболч-Сатмар-Берег (Угорщина), Кошицького самоврядного краю (Словаччина), Ради Повіту Марамуреш (Румунія), Територіальної адміністративної одиниці повіту Сату-Маре (Румунія), Служби автомобільних доріг у Закарпатській області (Україна) та Міжнародної Асоціації Інституцій Регіонального Розвитку «MAIPP» (Україна).

Три панельні дискусії були присвячені таким питанням: 1. Регіональне планування та розвиток транспортних сполучень, 2. залізничне сполучення у Карпатському регіоні , 3. Авіаційне сполучення у Карпатському регіоні.



По питанню авіаційного сполучення у Карпатському регіоні виступили:

Дейнеш Сіладі, експерт, регіону Саболч-Сатмар-Берег (Угорщина) у своїй презентації представив та охарактеризував ключові аспекти розвитку Ніредьгазького аеропорту та його вплив на розвиток регіону Саболч-Сатмар-Берег. Пан Сіладі розпочав свій виступ з невеликого історичного екскурсу, з періоду будівництва аеропорту Ніредьгаза, яке розпочалося у 1927 році по теперішній час.

Після Другої світової війни аеродром використовували для спортивних цілей

наступним чином: моделювання з 1947 року; з 1965 року розпочалися заходи з аеронавтики: Чемпіонат з аеронавтики „Nyírseg Kupa" (1976-1990); Перший і дотепер останній угорський астронавт розпочав свою кар'єру саме тут у 1965 році; Знаменитий пілотажний загін AEROTRIGA також розпочав свою діяльність тут у 1975 році. Секція повітряних куль була започаткована з 1980 року, а секція дельтапланів - з 1978 року.

Розпочалося використання аеродрому як внутрішнього пункту призначення MALEV. Лі-2 використовувався для пасажирських перевезень, а По-2 - для поштових рейсів. У 1952 році сталася аварія з Лі-2. Регулярні рейси були припинені в 1964 році. У період регулярних рейсів тут також знаходилася метеорологічна станція. Згодом, Міністерство сільського господарства Угорської народної республіки заснувало службу пілотів сільського господарства.

Пілотна підготовка була започаткована попередником Університету Ніредьгази в 1968 році. Практична підготовка пілотів проводилася на аеродромі Ніредьгаза. Освітня діяльність визначила напрямок розвитку на десятиліття. MALEV також потребував цивільних пілотів. Таким чином, з 1980 року розвиток інфраструктури здійснювався в основному для практичної підготовки.

У 1982 році була модернізована злітно-посадкова смуга. В 1983 році були встановлені рульові доріжки. В 1984 році встановлено ангар для зберігання контрольної вежі а також відповідна система навігації. З 1990 року акцент перейшов до пілотної освіти для комерційної авіації.

З 1992 року підготовка пілотів була передана угорському міністерству освіти.
Угорське агросервісне обслуговування було припинено, а місцеві інструктори-пілоти заснували нову компанію TRÉNER Ltd для продовження практичного навчання. В 1993 рік відбулося розширення бетонної злітно-посадкової смуги (1000 м). З 1997 року структура підготовки базується на європейських стандартах, які вимагають більше інструментів для навчання.

В 2001 бетонна злітно-посадкова смуга була обладнана навігаційними вогнями від Siemens. Комплексна радіонавігаційна система аеронавігаційного обладнання також знаходиться на північному кінці злітно-посадкової смуги. Диспетчерська вежа перенесена на теперішнє положення.

У 2005 симулятори координації роботи декількох екіпажів також були створені в новому закладі університету. Незалежна підготовка пілотів припинилася в 2007 році через трагічний указ міністра, який зменшив кількість професій з 400 до 100.

У 2015 році TRÉNER Ltd відкрив Центральноєвропейську льотну академію разом із льотною академією MartinAir.

У 2016 році Університет Ніредьхази повернув фінансування на незалежну пілотну підготовку після великої роботи спільно з Технічним університетом Будапешта.

У 2017 році TRÉNER Ltd став незалежним партнером Wizz Air в пілотній академії Wizz Air. Післядипломна підготовка пілота (3 семестри) також була заснована та розпочата університетом у 2017 році. В даний час в наявності 130 студентів-пілотів. 60 пілотів з відповідними свідоцтвами щорічно здобувають освіту. Таким чином, TRÉNER LTD без будь-якої підтримки збудував нову інфраструктуру (оновлення старих будівель), новий ангар та навчальний заклад (з новим симулятором). Флот також виріс, і в даний час він налічує 1 Z-526, 4 C -152, 4 Z -142, 9PA-28 і 2 MEP.

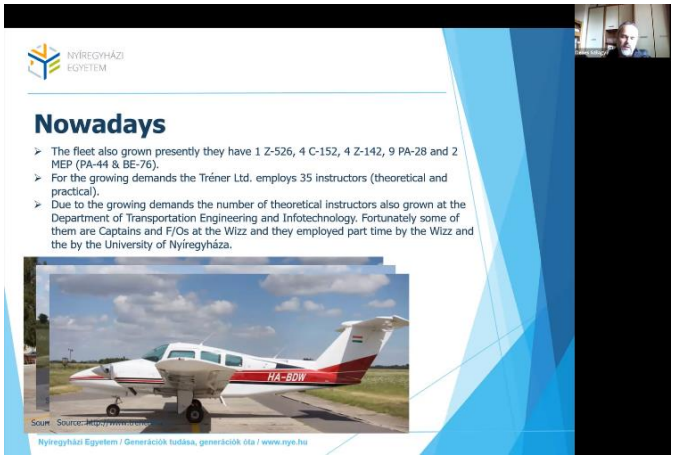
Відповідно до зростаючих вимог сьогодні у TRÉNER Ltd працює 35 інструкторів. Через зростаючі вимоги зросла і кількість викладачів теоретичних дисциплін. Деякі з них є капітанами та викладачами та спеціалістами з Wizz Air, і вони працюють за сумісництвом у Wizz Air та в університеті Ніредьгази.

Щорічно здійснюється 80-100 міжнародних вильотів, і комерційні рейси складають близько 20 з них. Комерційну діяльність здійснюють менеджери транспорту та власники іноземних компаній, розташованих у регіоні Саболч-Сатмар-Берег та в районі м. Токай.

Nyír Airservice Ltd використовує літаки TRÉNER Ltd, а також АН-2 та Ка-26 угорських та зарубіжних операторів. Через хороші відносини з румунськими операторами Nyír Airservice Ltd має 2 лінійних станції

технічного обслуговування в Румунії (Oradea/Nagyvárad , Timisoara/Temesvar). Nitrogénművek Zrt має дуже хороші відносини з Helicopter Airbus Romania (Brasov/Brassó).

Необхідні модернізації:
1) Автоматизовані метеостанції;
2) Нова форма підготовки: професійна підготовка вищого рівня;
3) Нова структура повітряного простору для забезпечення більшої кількості навчальних пілотів;
4) Розширення та розширення ЗПС для літаків приміської категорії. Розвиток аеропорту Ніредьгаза лише як комерційного аеропорту ускладнений. За нинішніх умов аеропорт Ніредьгаза може брати участь як член мережі малої авіації.



Пілотна підготовка була започаткована університеті у 1968 році та практична підготовка пілотів проводилася на аеродромі Ніредьгаза. Ця освіта визначила напрямок розвитку на десятиліття. MALEV також потребував цивільних пілотів. Таким чином, з 1980 року розвиток інфраструктури здійснювався в основному для практичної підготовки.

В 2015 році TRÉNER Ltd відкрив Центральноєвропейську льотну академію разом із льотною академією MartinAir, а у 2016 році Університет Ніредьгази повернув фінансування на незалежну пілотну підготовку після великої роботи спільно з Технічним університетом Будапешта. В 2017 році TRÉNER Ltd став незалежним партнером Wizz Air в пілотній академії Wizz Air. Післядипломна підготовка пілота (3 семестри) також була заснована та розпочата університетом у 2017 році. В даний час в наявності 130 студентів-пілотів. 60 пілотів з відповідними свідоцтвами щорічно здобувають освіту. Таким чином, TRÉNER LTD без будь-якої підтримки збудував нову інфраструктуру (оновлення старих будівель), новий ангар та навчальний заклад (з новим симулятором). Флот також виріс, і в даний час він налічує 1 Z-526, 4 C -152, 4 Z -142, 9PA-28 і 2 MEP.

Щорічно здійснюється 80-100 міжнародних вильотів, і комерційні рейси складають близько 20 з них. Комерційну діяльність здійснюють менеджери транспорту та власники іноземних компаній, розташованих у регіоні Саболч-Сатмар-Берег та в районі м. Токай.

Nyír Airservice Ltd використовує літаки TRÉNER Ltd, а також АН-2 та Ка-26 угорських та зарубіжних операторів. Через хороші відносини з румунськими операторами Nyír Airservice Ltd має 2 лінійних станції технічного обслуговування в Румунії (Oradea/Nagyvárad , Timisoara/Temesvar). Nitrogénművek Zrt має дуже хороші відносини з Helicopter Airbus Romania (Brasov/Brassó).

Руслан Лііс, директор Ужгородського аеропорту (Україна), висвітлив основні особливості та перспективи розвитку Ужгородського аеропорту та авіаційного сполучення у Карпатському регіоні.

Аеропорт був збудований Чехословацькою республікою у 1929 році. Його розташування було дуже зручним для сполучення з усіма країнами Європи. На сьогоднішній день Ужгородський аеропорт - єдиний гірський аеропорт України. Важливо, що Ужгородський аеропорт є найстарішим в Україні.

Місто Ужгород та Закарпатська область цілому розташовані найзахідніше в Україні, і тому іноді виникають такі погодні умови, що немає можливості досягти Львова не лише залізничним, але і автомобільним транспортом. В 1998 та 2001 роках в Україні трапились сильні повені, і єдиний шлях здійснення гуманітарної допомоги пролягав через Ужгородський аеропорт, тобто для української держави аеропорт має стратегічне значення. Треба відзначити, що як попередній, так і діючий уряди визнають даний факт та сприяють у розвитку аеропорту.

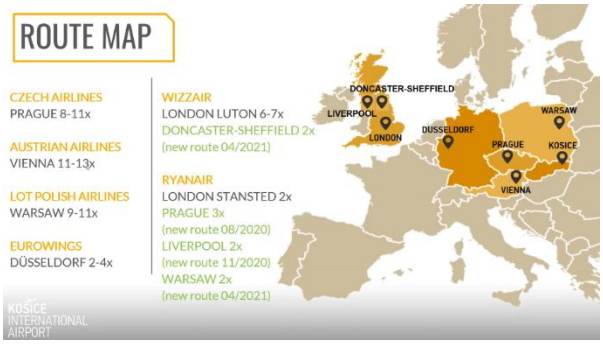
За радянських часів аеропорт Ужгород здійснював 18 рейсів на добу. На сьогоднішній день існують певні незручності, які перешкоджають розвитку аеропорту - головною проблемою є використання повітряного простору над Словацькою Республікою. Потрібно також відзначити, що на сьогоднішній день була досягнута домовленість та підписана угода між Президентами наших держав, єдине, що залишилось - це ратифікувати дану угоду на рівні парламентів. Після цього з'явиться можливість використання інструментального заходу на посадку. Фактично, словацький бік дає можливість приземляти та дозволяти зліт літаків, але лише з візуальним заходом на посадку. Даний фактор стримує розвиток та збільшення комерційної привабливості аеропорту, тому немає можливості планувати постійні рейси. В цьому році очікується вирішення цього питання, що в свою, чергу дасть можливість використовувати аеропорт цілодобово та у важких погодних умовах. Наразі існує зв'язок з українськими компаніями, які планують рейси з аеропорту Ужгород. Насамперед ми бачимо необхідність запровадити рейс Ужгород - Київ, а з метою розвитку бізнесу та туризму запровадити рейси Ужгород - Запоріжжя та Ужгород - Харків. На початку туристичного сезону та в ході туристичного сезону є необхідним існування рейсу Ужгород - Одеса, і якщо даний рейс буде популярним, то відбудеться його переформатування в якості постійного.

Аеропорт Ужгород має можливість здійснювати технічне обслуговування літаків - завершуються переговори стосовно обслуговування Ан-26. Довжина злітно-посадкової смуги (2038 м) та граничне навантаження на неї дозволяють приймати середні літаки в аеропорту Ужгород - Boeing-737 та Airbus 320. Розташування аеропорту Ужгород є дуже привабливим для малої авіації так як багато літаків класу малої авіації бажають здійснювати польоти на Балкани через аеропорт Ужгород.

Томаш Янчуш, заступник виконавчого директора та представник Ради директорів аеропорту Кошице (Словаччина) висвітлив ключові аспекти розвитку аеропорту Кошице та його залученість у розвиток регіону. Насамперед, було підкреслено, що розташування Міжнародного аеропорту Кошице є дуже близьким до Польщі, Угорщини та України.

Міжнародний аеропорт Кошице займає хороші позиції у Східній Словаччині. У зоні обслуговування аеропорту Кошице є кілька інших аеропортів: аеропорт Краків, аеропорт Жешув, аеропорт Будапешт, аеропорт Дебрецен. Міжнародний аеропорт Кошице пропонує послуги для половини усіх пасажирів Словаччини, а також для деяких частин Угорщини, України та Польщі. Що стосується питань оперування польотами, то робота тривала цілодобово 7 днів на тиждень, принаймні, такою була ситуація до коронавірусу. Через відсутність польотів наразі існує лише один рейс до Лондона (аеропорт Лутон), а години роботи аеропорту також обмежені.

Довжина злітно-посадкової смуги аеропорту складає 3100 м. Загалом, аеропорт може прийняти 700 000 пасажирів на рік, що в цілому означає хороший показник. 66% частки власності Міжнародного аеропорту Кошице належить віденському аеропорту, інша частина належить словацькій державі, зокрема Міністерству транспорту Словацької Республіки.



У 2013 році Міжнародний аеропорт Кошице співпрацював з Austrian Airlines, Czech Airlines та Danube Wings. В тому ж році була підписана угода з відомим угорським лоукостером Wizz Air. У 2016 році була підписана угода з LOT Polish Airlines та з Turkish Airlines. Ситуація була стабільною до 2018 року, всі перевізники виконували авіарейси, і на завершення, була підписана угода з Eurowings.

Всі попередні роки Міжнародний аеропорт Кошице стикався зі злетами та падіннями, оскільки сегмент авіакомпаній дуже чутливий для прийняття рішень та нових рейсів через відсутність гарантій стабільного майбутнього. Єдиною гарантією, яку можна визнати, є високий попит певного рейсу. Це означає, що рейс витримає, навіть якщо одна авіакомпанія залишить його, бо існуватиме можливість запросити іншу. 2019 рік був найкращим для показника кількості пасажирів - загалом 558 064, але в цьому році трапилися і проблеми: Turkish Airlines скасували рейс до Кошице через відсутність літаків на інших напрямках. З іншого боку, була розпочата співпраця з Ryanair, найбільшим лоукостером у Європі. З 2013 по 2019 рік Міжнародний аеропорт Кошице досяг 135% зростання кількості пасажирів.

До запровадження карантинних обмежень міжнародний аеропорт Кошице мав таку карту маршрутів:

- До 11 рейсів на тиждень авіакомпанією Czech Airlines;
- До 13 рейсів на тиждень з Austrian Airlines;
- До 11 рейсів на тиждень LOT Polish Airlines;

Завдяки вищенаведеним авіалініям Кошицький міжнародний аеропорт міг обслуговувати більше 300 напрямків по всьому світу. Ситуація дуже підходила для розвитку бізнесу та мобільності місцевих жителів.

Наразі Міжнародний аеропорт Кошице працює з двома лоукостерами: Wizz Air та Ryanair. Літаками Wizz Air виконувалося до 7 рейсів на тиждень до Лондона (Лутон); з квітня 2021 року заплановано початок рейсів з Кошице до Донкастер-Шеффілд (до 2 рейсів на тиждень - якщо ситуація з пандемією покращиться).

Лоукостер Ryanair запровадив рейс Кошице - Прага із серпня 2020 року (до 3 рейсів на тиждень). Також, з листопада 2020 року був встановлений новий рейс Кошице - Ліверпуль (до 2 рейсів на тиждень). Крім того, з квітня 2021 року очікується запуск нового рейсу Кошице - Варшава (до 2 рейсів на тиждень).

Міжнародний аеропорт Кошице до запровадження карантинних обмежень облуговував потужний чартерний рух, головним чином до Східного Середземномор'я.

Загалом, обслуговувався 591 чартерний рейс на 2019 рік. Загальна кількість пасажирів, які користувалися чартерами, постійно зростала, і в 2019 склала 184 742. Найпопулярнішим напрямком чартерних рейсів є Туреччина.

На завершення третьої сесії партнерської зустрічі пані **Брігітта Ласло,** представник самоврядування регіону Саболч-Сатма-Берег та менеджер проекту (Угорщина) та **Наталія Носа,** координатор проекту і керівник Міжнародної Асоціації «MAIPP» (Україна) висловили подяку всім учасникам зустрічі за доповіді та за експертний підхід щодо розвитку транспортної інфраструктури прикордонних територій Угорщини, Словаччини, Румунії, України і Карпатського Єврорегіону, в цілому.

Під час дискусій визначено необхідність синхронізувати дії по різні сторони кордону в сфері розвитку авіа сполучення, налагодження співпраці з авіакомпаніями, регіональними аеропортами, професійним установами з метою створення ефективної транскордонної мобільності людей та товарів у Карпатському регіоні.

Враховуючи важливість вищезазначених тем, міжнародним консорціумом визначено, **що наступний захід проекту MOBI заплановано на 26 лютого 2021 року, який буде організовано повітовою радою Марамуреш Румунії** та темою дискусій стане саме авіасполучення та розбудова аеродромної інфраструктури у Карпатському регіоні.

Прес-центр Міжнародної асоціації «MAIPP»