

ОЛЕКСАНДР  
ЛУК`ЯНЧЕНКО:  
ПРАЦЮЄМО  
В РЕЖИМІ ПОВНОГО  
СТАДІОНУ



стор. 11

DO YOU  
SPEAK ENGLISH,  
СЕРЖАНТЕ  
ПЕТРЕНКО?

стор. 14



КОЛИ ЗЛИВА  
ГОЛІВ —  
НЕ СВЯТО

стор. 16



# УРЯДОВИЙ КУР'ЄР

СПЕЦІАЛЬНИЙ ВИПУСК



UEFA  
**EURO2012**  
POLAND-UKRAINE

ЧЕТВЕР, 28 ЖОВТНЯ 2010 РОКУ

№5

ПРЯМА МОВА

ГРИГОРІЙ СУРКІС:



«Борис Колесніков, який користується довірою у Президента і своїх колег, зміг за короткий період виправити негативну ситуацію, яка панувала в підготовці до чемпіонату».

Президент ФФУ про роботу віце-прем'єра з питань Євро-2012.

## Рейс «2012» йде на злет

**ПОГЛЯД.** «Урядовий кур'єр» поцікавився буднями підготовки аеропортів України та Польщі до прийому гостей європейського футбольного свята



стор. 12-13

### Дорога до Євро стала ширшою

Вчора після реконструкції однієї з ділянок відкрито рух на автошляху Київ–Ковель–Ягодин. Після проведених робіт дорозі присвоєно першу категорію, ширину проїзної частини розширено з 3,5 м до 7,5 м, збільшено кількість смуг з 2 до 4. На ділянці збудовано два автопавільйони, з'їзди, туалети, перехідно-швидкісні смуги, скотопрогони, тротуарне оголодження. Реконструкцію здійснено згідно з програмою «Розвитку і утримання мережі автомобільних доріг загального користування та доріг, задіяних до підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу».

ТАБЛО

# 1000000

українсько-англійських розмовників буде видано урядом до Євро-2012 для потреб волонтерів, стюардів, міліції, швидкої допомоги, поштових відділень, туристичних точок на карті кожного міста.



# АВТОДОРЕКСПО®

**VIII МІЖНАРОДНА ВИСТАВКА МАШИН ТА ОБЛАДНАННЯ ДЛЯ  
БУДІВНИЦТВА ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ І МОСТІВ**

**16-18 листопада 2010**

Місце проведення:

Україна, Київ, ВЦ "АККО Інтернешнл"  
пр-т Перемоги, 40-Б (парк ім. Пушкіна)

Організатори:

УКРАВТОДОР, АККО Інтернешнл  
т./ф.: 044 456 3804, [www.avtodorexpo.ua](http://www.avtodorexpo.ua)



## ПРОГНОЗИ

## Розклад ігор фінального турніру

## 8 червня

№1: Польща — А2, 19.00, Варшава

№2: А3 — А4, 21.45, Вроцлав

## 9 червня

№3: В1 — В2, 19.00, Харків

№4: В3 — В4, 21.45, Львів

## 10 червня

№5: С1 — С2, 19.00, Гданськ

№6: С3 — С4, 21.45, Познань

## 11 червня

№7: D3 — D4, 19.00, Донецьк

№8: Україна — D2, 21.45, Київ

## 12 червня

№9: А2 — А4, 19.00, Вроцлав

№10: Польща — А3, 21.45, Варшава

## 13 червня

№11: В2 — В4, 19.00, Львів

№12: В1 — В3, 21.45, Харків

## 14 червня

№13: С2 — С4, 19.00, Познань

№14: С1 — С3, 21.45, Гданськ

## 15 червня

№15: D2 — D4, 19.00, Київ

№16: Україна — D3, 21.45, Донецьк

## 16 червня

№17: А4 — Польща, 21.45, Вроцлав

№18: А2 — А3, 21.45, Варшава

## 17 червня

№19: В4 — В1, 21.45, Харків

№20: В2 — В3, 21.45, Львів

## 18 червня

№21: С4 — С1, 21.45, Гданськ

№22: С2 — С3, 21.45, Познань

## 19 червня

№23: D4 — Україна, 21.45, Донецьк

№24: D2 — D3, 21.45, Київ

## 21 червня, Чвертьфінал

№25: 1А — 2В, 21.45, Варшава

## 22 червня, Чвертьфінал

№26: 1В — 2А, 21.45, Гданськ

## 23 червня, Чвертьфінал

№27: 1С — 2Д, 21.45, Донецьк

## 24 червня, Чвертьфінал

№28: 1Д — 2С, 21.45, Київ

## 27 червня, Півфінал

№29: П25 — П27, 21.45, Донецьк

## 28 червня, Півфінал

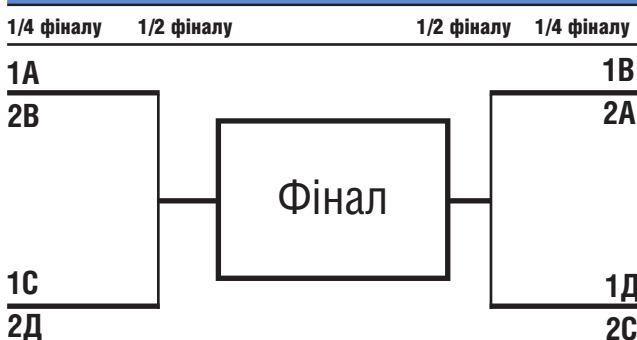
№30: П26 — П28, 21.45, Варшава

## 1 липня, Фінал

№31: П29 — П30, 21.45, Київ

Остаточний вигляд календар отримає 2 грудня 2011 року, коли стануть відомі всі учасники фінальної частини Євро-2012. Саме в цей день у Києві відбудеться жеребкування вирішальної стадії турніру.

## Схема плей-оф



# Від варшавського старту до київського фіналу

**ПЕРСПЕКТИВА.** Виконком УЄФА затвердив календар ігор фінальної частини Євро-2012



27 червня 2012 року на «Донбас Арени» визначиться перший фіналіст турніру

**Валерій РЕКУНОВ,**  
«Урядовий кур'єр»

Під час засідання Виконавчого комітету УЄФА в Мінську були названі міста, які прийматимуть чвертьфінальні та півфінальні поєдинки футбольної першості Старого Світу. Вітчизняні вболівальники з приємністю відзначили: обидві країни-організатори впоралися з прийнятими на себе зобов'язаннями. Чотири зустрічі 1/4 фіналу були порівну поділені між українськими та польськими містами. Так само паралельно у двох країнах пройнуть і півфінальні двобої.

«Останнім часом в Україні було докладено колосальних зусиль зі створення інфраструктури, необхідної для прийому чемпіонату Європи. І якщо не так давно у нас були сумніви, скільком містам України довірити проведення турніру, то тепер експерти зійшлися на думці, що треба дотримуватися

принципу паритетності — в Польщі і в Україні відбудеться приблизно однакова кількість матчів», — підкреслив у білоруській столиці президент Союзу європейських футбольних асоціацій Мішель Платіні. «Незважаючи на те, що попереду ще багато важкої праці, затвердивши розклад матчів, виконком прийняв основні рішення щодо Євро-2012. Практично за два роки до початку

фінальної стадії ми знову переконалися у цьому завдяки темпам робіт у Польщі й Україні. Головне організаційне питання проведення футбольного свята вирішене — і наразі нічого змінюватися не буде, хіба за умови землетрусу чи інших форс-мажорних обставин», — додав очільник УЄФА.

Отже, континентальний турнір стартує 8 червня 2012 року у Варшаві мат-

чем за участю збірної Польщі. Черговий володар трофея імені Анрі Делоне визначиться 1 липня після завершення фінального поєдинку, який пройде в Києві на НСК «Олімпійський».

Збірна України свою першу офіційну зустріч за останні два роки зіграє 11 червня в Києві. Два інші матчі групового етапу наша команда проведе на донецькій «Донбас Арени» -15 та 19 червня. Загалом Київ прийме три матчі групового турніру, чвертьфінал та фінал. Донецьк — три поєдинки в групі, чвертьфінал та півфінал, а Львів та Харків будуть господарями трьох ігор групового раунду.

Як і в Україні, кожне з чотирьох польських приймаючих міст Євро-2012 побачить по три матчі групових змагань. Дві чвертьфінальні зустрічі відбудуться у Варшаві та Гданську, а ще один півфінал буде зіграний на варшавському Національному стадіоні.

## ПРЯМА МОВА

**Борис КОЛЕСНИКОВ,**  
віце-прем'єр-міністр України:

«Головним аргументом для рішення виконкому у Мінську стала відповідальність оновленої української влади. УЄФА врахував, що були виконані всі обіцянки Президента Віктора Януковича перед Мішелем Платіні. В цьому рішенні — заслуга кожного вболівальника країни. Українці заслужили на таке рішення європейського футбольного союзу».

**Равіль САФІУЛЛІН,**  
міністр у справах сім'ї, молоді та спорту:

«Позитивний для України вердикт УЄФА щодо календаря матчів Євро-2012 наша сторона заслужила завдяки успішним управлінським діям нинішнього керівництва держави. Експерти бачили, що відбувається на будівельних майданчиках стадіонів, аеропортів, готелів. Відповідно до цих висновків, керівники УЄФА і прийняли своє рішення».

## «Впевнено наближаємося до мети»

Виконавчий комітет УЄФА проявив розуміння і терпіння, що допомогло нам зробити крок уперед і затвердити календар турніру, — зазначив у коментарі президент ФФУ Григорій СУРКІС. — Це рішення вкотре підтвердило, що ми впоралися із завданнями і впевнено наближаємося до старту чемпіонату. Польща і Україна можуть пишатися, що їм наданий фантастичний шанс про-

вести такий престижний турнір, як футбольний чемпіонат Європи. Адже в країнах Східної Європи такі змагання раніше ніколи не проводилися. Переформування української влади дозволило взяти під особливий контроль підготовку до Євро-2012. Президент України Віктор Янукович визначив три пріоритетних напрямки своєї діяльності — євроінтеграція, налагодження співпраці з Росією і

курс на встановлення паритетності в організації Євро-2012 Україною та Польщею.

Експерти УЄФА почали отримувати оптимістичну інформацію про серйозні зміни на будівництві та фінансуванні об'єктів Євро-2012 в Україні. Що стосується Донецька, який окрім трьох групових матчів прийматиме чвертьфінал і півфінал-2012, то це було обумовлено в заявці на проведення в Україні

та Польщі європейської першості.

Місто підтвердило своє прагнення організувати змагання на найвищому рівні чіткими й послідовними кроками в підготовці до Євро-2012. Донецьк побудував перший стадіон Євро-2012 — «Донбас Арена» стала одним із перших стадіонів класу «Еліт» у Східній Європі, а також однією з найбільших футбольних арен України.



## З ПЕРШИХ ВУСТ

# «Ми вже навчилися працювати в режимі повного стадіону»

Міський голова Донецька  
Олександр ЛУК'ЯНЧЕНКО



Отже, тепер вже достеменно відомо — на стадіоні «Донбас Арена» в Донецьку відбудуться п'ять матчів Євро-2012, серед яких чвертьфінал і півфінал. За попередніми підрахунками, тільки на півфінальний поєдинок до міста можуть приїхати понад 75 тис. уболівальників. Їх усіх, зрозуміло, треба зустріти, розташувати в готелях, привезти до стадіону, чимось заповнити вільний від футболу час. Враховуючи масштаби і темпи підготовки міської інфраструктури, схоже, господарі впораються з поставленим завданням і їм потім не доведеться червоніти перед гостями. В цьому не сумнівається й міський голова Донецька Олександр ЛУК'ЯНЧЕНКО, який відповідає на запитання кореспондента «УК».

## «Це буде сучасний аеропорт європейського рівня»

**УК** Олександр Олексійовичу, спробуйте заглянути в майбутнє і подумки пройти тим маршрутом, яким улітку 2012 р. пересуватимуться Донецьком учасники та уболівальники чемпіонату Європи з футболу. Почнемо з аеропорту, де гості зроблять перші кроки на донецькій землі...

— Зведення та підготовку цього об'єкту до прийому гостей ми вважаємо стратегічно важливим завданням, оскільки міжнародний аеропорт у перспективі плануємо зробити солідним транспортним вузлом, який зв'язуватиме повітряні маршрути з Європи до Азії. Та це буде потім, а спершу нам треба влітку 2012 р. запропонувати гостям нормальний сучасний аеропорт європейського рівня. Експертами УЄФА для аеропорту «Донецьк» офіційно доведено завдання для прийому 31 тис. 100 пасажирів протягом 10 годин, або 3 тис. 100 пасажирів за годину у реверсному режимі. Ми зможемо виконати це завдання, використовуючи наявні інфраструктурні об'єкти: 2 тис. пасажирів плануємо обслуговувати в приміщенні нового терміналу, 350 пасажирів — у нині існуючому аеровокзалі після реконструкції, а в реверсному режимі прийматимемо 750 пасажирів протягом години в тимчасовому терміналі.

Саме зараз непоганими темпами триває будівництво нової злітно-посадкової смуги з параметрами 4000 на 60 метрів, яка матиме найвищу категорію безпеки і зможе приймати літаки всіх типів. У квітні наступного року заплановано почати тестування злітно-посадкової смуги, воно триватиме 8 місяців, а в грудні смуга буде введена в експлуатацію. Ще одним не менш важливим об'єк-

том є аеродромно-диспетчерська вишка. П'ятиповерхову споруду, загальною площею понад 6 тис. кв. метрів, зводитимемо в дві черги і в грудні 2011 р. вона стане до ладу. Наприкінці згаданого року також прийматиме перших пасажирів новий аеровокзальний комплекс, площа якого 53 тис. кв. метрів. Наразі будівельники закінчили виготовлення монолітної фундаментної плити, встановлення каркасу і спорудження першого поверху. Завдяки вчасному фінансуванню зведення всіх об'єктів триває за графіком, отож ми сподіваємося, що новий аеропорт, який відповідатиме сучасним стандартам, почне приймати пасажирів за півроку до початку Євро-2012.

**УК** Йдемо далі. Точніше, ідемо з аеропорту відремонтованими дорогами. Як відбудеться будівництво, ремонт та реконструкція міських автошляхів?

— З чого ми починали? Насамперед провели моніторинг міських шляхів — особливо тих, якими пересуватимуться учасники та гості чемпіонату Європи з футболу. Управління капітального будівництва міської ради підготувало список із 48 доріг, які ввійшли до міської програми підготовки до Євро-2012. Цього року будівельні роботи велися на майже половині згаданих шляхів і реконструкція та ремонт не припиняються й надалі. Чітко визначившись, ми розробили проект робіт, на які буде потрібно 984 млн грн. У переліку найважливіших об'єктів — транспортні розв'язки неподалік стадіону «Донбас Арена», будівництво дороги від проспекту Миру до вулиці Байдукова, а потім до вулиці Поповича.

Беремося за реконструкцію бульвару Шевченка від вулиці Артема до вулиці Челюскінців. Триває оновлення та комплексна реконструкція проспекту Ілліча від площі Леніна до площі Конституції. Міською програмою передбачено і будівництво об'їзної дороги навколо Донецька, що обійдеться в 1 млрд 774 млн грн. А ще під час реконструкції, зокрема розширення міських доріг, запланували протягом року підготувати майже 8 тис. паркувальних місць. Тобто прагнемо створити такі умови, аби автомобілі паркувалися у спеціально відведених місцях, а не там, де заманеться.

## «Не вистачає п'ятизіркових готелів»

**УК** Було б дивно, аби новенькими та відремонтованими дорогами гості міста подорожували в застарілому та геть розбитому громадському транспорті...

— Взагалі ми щороку намагаємося оновлювати парк громадського транспорту, бо, не секрет, чимало автобусів і тролейбусів уже фізично та морально застаріли. Приміром, за останні п'ять років місто придбало 86 нових автобусів для великої кількості пасажирів, 36 тролейбусів та більше двох десятків трамваїв. Само собою, маємо намір суттєво збільшити кількість нового транспорту. Загалом до 2012 р. на міські маршрути вийдуть 150 автобусів, 165 тролейбусів та 47 трамваїв. Аби впоратися з наміченим, ще влітку на сесії міської ради депутати прийняли рішення про випуск облігацій внутрішньої позики на суму 60 млн грн. Ці кошти будуть використані для обслуговування лізингових проектів для придбання громадського транспорту. А частину фінансів, отриманих від розташування облігацій, спрямуємо на модернізацію трамвайного парку. За ці роботи беремося спільно з представниками чеських компаній, які допоможуть нам полагодити трамваї, випущені в Чехії.

**УК** Розкажіть, будь ласка, про місцеві особливості підготовки готельних номерів, де мешкатимуть цільові групи УЄФА та уболівальники. Як ви ставитеся до ідеї після матчів возити уболівальників до готелів в інших містах області і навіть за її межами?

— Попередньо тільки для проведення групових матчів ми по-

квітні 2012 р. стане 4-зірковим помешканням всесвітньо відомої мережі «Hilton». Заплановано будівництво ще двох комфортабельних готелів. А в цілому не тільки Донецьку, а всій області потрібно мобілізуватися й виконувати ті зобов'язання, які ми брали щодо реконструкції, капітального ремонту, будівництва готелів та розташування гостей. Тому і з'явилися наміри залучити готельну інфраструктуру інших міст навіть за межами області — в Дніпропетровську та Харкові.

Варто додати, що ми також створили базу об'єктів для альтернативного розташування уболівальників, яким можемо запропонувати гуртожитки, приватні апартаменти, замські санаторії та профілакторії, літні бази відпочинку та оздоровчі центри.

## «Не футболом єдиним»

**УК** Наша уявна подорож триває, і після готелів уболівальники наразі потрапляють на «Донбас Арена». Введений в експлуатацію суперсучасний стадіон уже успішно витримує випробування матчами збірних, Ліги Європи та Ліги чемпіонів. А як нині відпрацьовується функціонування всіх служб стадіону та регулювання транспортних потоків довкола?

— Це дуже добре, що ми заздалегідь отримали можливість



Віце-прем'єр-міністр Борис Колесніков — частий гість на будмайданчиках Донецька

винні були підготувати 2945 номерів у готелях категорій 5,4 та 3 зірок. Але після того, як було вирішено провести на «Донбас Арени» чвертьфінал та півфінал, вимоги до розташування цільових груп УЄФА стали значно вищими. Тривалий час на тлі загальної підготовки цей момент у нас вважався проблемним, однак нам вдалося виправити ситуацію. Нині ми відстаємо тільки з наявності 5-зіркових номерів. А от 4-зіркові та 3-зіркові пропонуємо навіть із солідним запасом. Зараз триває будівництво нових та реконструкція діючих готелів, які прийматимуть постояльців. Серед таких «Донбас Палас», «Вікторія», «Атлас», «Європа» та багато інших. Триває реконструкція готелю «Шахтар», що поблизу «Донбас Арени», друге життя отримує також ще один готель у центрі міста — «Київ», який у

працювати в режимі «повного стадіону». І тому під час кожного з матчів, серед яких є й міжнародні — та ж Ліга чемпіонів, тут удосконалюється система безпеки, робота стюардів і, звичайно, організація управління автомобільними та пішохідними потоками. Так у дні футбольних матчів, коли на стадіоні присутні 30—50 тис. глядачів, півторакілометрова зона довкола спортивної арени працює в режимі обмеженого автомобільного руху та сприятливого режиму для громадського транспорту. І саме завдяки цьому ми отримали можливість розвезти звідси уболівальників за 50 хвилин.

Нині триває впорядкування території довкола стадіону і це місце стало одним з улюблених для донецчан, які приходять сюди на прогулянку. Не забуваємо й про поступове збільшення довкола

## ДОСЬЄ «УК»

**Олександр ЛУК'ЯНЧЕНКО.** Народився 30 серпня 1947 р. на хуторі Бердичий Донецької області. Закінчив Макіївський інженерно-будівельний інститут, Донецьку державну академію управління. Міським головою Донецька обраний у березні 2002 р. За фахом інженер-будівельник та менеджер управління. Заслужений будівельник України. Лауреат Державної премії України в галузі архітектури та містобудування. Нагороджений орденом «За заслуги» III ступеня.

стадіону кількості паркувальних місць для автомобілів.

**УК** І уявне, і справжнє перебування в Донецьку важко уявити без рукотворних «гір» — териконів. Хоча під час зведення низки об'єктів до Євро-2012 неодноразово заходила мова про знесення певної кількості старих відвалів. На місці одного з териконів неподалік стадіону «Донбас Арена», кажуть, є намір розташувати щось на кшталт фан-зони. Розкажіть про цей проект.

— Зображення териконів навіть стало одним із головних елементів емблеми Донецька як міста-господаря Євро-2012. Проте, хіба це господарський підхід, коли в місті під відвали гірських порід відведено майже 500 га? Тому ми завжди шукали й шукаємо можливості для того, аби звільнити територію від териконів і використовувати землю раціональніше. Завдання це не з легких, адже доведеться вивезти понад 170 млн тонн відходів. І такі наміри ми записали до генерального плану розвитку міста до 2031 р. А деякі терикони, що розташовані на «критичних» напрямках і заважають будівництву окремих об'єктів до Євро-2012, треба прибрати зараз. І ми вже почали це робити: під час будівництва аеропорту я запропонував гендиректору використовувати гірничу масу відвалів для засипання каналів, котлованів тощо.

Щодо фан-зони, яку можна облаштувати на місці колишнього терикону, то справді така ідея є. Якщо прибрати старий відвал у Калінінському районі по той бік Кальміусу, що неподалік від «Донбас Арени», звільниться 20 га землі, де можна було б збудувати кафе та все інше, що потрібно для уболівальників. Питається: як уболівальники потраплять на цей бік річки до стадіону? Через понтонний міст, який з'єднає береги. Звичайно, цей сміливий комерційний проект потребує серйозного фінансування, можливість його реалізації тільки вивчається, проте навідріз відмовлятися від нього, мабуть, не варто.

Утім, звісно, це не означає, що у нас більше немає місця для розташування фан-зони. Планується облаштувати цю територію в парку культури та відпочинку ім. Щербакова — за 5 км від «Донбас Арени». Уже готові пропозиції щодо розташування там місць для спонсорів УЄФА, пунктів продажу їжі, напоїв та сувенірів. Там розташуются медпункт та інші служби, які обслуговуватимуть уболівальників. Загалом у парковій фан-зоні є можливість розмістити більше 50 тис. осіб.

Павло КУЦЬ,  
«Урядовий кур'єр»



# «Жуляни» допоможуть «Борисполю»

**КИЇВ.** Обидва столичні аеропорти готуються приймати учасників і гостей євротурніру

Лариса ДАЦЮК,  
«Урядовий кур'єр»

Державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» активно реалізує програму підготовки відповідних об'єктів до Євро-2012. Уже завершено будівництво термінального комплексу «F», активно будується термінальний комплекс «D», реконструюються перон «F» та термінал «B».

Проект пасажирського терміналу «F» загальною вартістю 413 137,259 тис. грн здійснювався повністю за кошти ДП МА «Бориспіль» і був реалізований за стислий термін. Його загальна площа 20685,6 кв. м, пропускна спроможність 900 пасажирів за годину на виліт і стільки ж на приліт. У піковий період можливість обслуговування зростає до 1500 пасажирів за годину на виліт.

Сучасну інженерну інфраструктуру портового комплексу високо оцінив Президент Віктор Янукович. Термінал оснащений новітнім обладнанням, яке дає змогу забезпечити комфортні кліматичні умови для пасажирів і відвідувачів. У зоні реєстрації — 30 стійок із системою подачі та зважування багажу, одна для пасажирів з негабаритним багажем та дві стійки митного оформлення. Зона оснащена Web-кіоска-



Невдовзі «Бориспіль» приємно вразить авіапасажирів європейським сервісом

ми, що дає змогу пасажирів зареєструватися самостійно та запобігти утворенню черг.

Контроль ручної поклажі проводиться за допомогою рентгено-телевізійних установок, стаціонарних і ручних металодетекторів. Уперше в Україні впроваджено й бодісканери, які дають змогу пасажирів протягом 2-3 секунд пройти огляд без зняття верхнього одягу. Потенційний правопорушник правил авіабезпеки не зможе сховати під одягом чи на тілі будь-які предмети, забронені для перевезення.

У зоні сортування та контролю багажу також застосовано новітнє обладнання та технології, яких раніше в Україні не було. Наприклад, систему тривірневої авіабезпеки, що передбачає автоматичний (на першому і другому рівнях) контроль вмісту багажу, тобто до 75% контролюватиметься автоматично.

Із введенням в експлуатацію терміналу «F» і поліпшенням умов обслуговування пасажирів прийнято рішення про переведення сюди понад 10 авіакомпаній. Базовою компанією, яка виконуватиме рейси

через термінал «F», визначено «Міжнародні авіалінії України». На ній припадати 22% загальної кількості перевезень МА «Бориспіль». Загалом через термінальний комплекс «F» заплановано здійснювати не менше 50% загального обсягу перевезень.

У рамках програми розвитку Києва та підготовки столиці до Євро-2012 модернізується й аеропорт «Київ» (Жуляни). Уже в березні наступного року перший літак має прийняти реконструйований термінал, а наприкінці року до ладу стане новий міжна-

родний термінал, проект якого нещодавно затвердили на містобудівній раді. Тож до початку чемпіонату тут щоденно прийматимуть до десятка рейсів.

За словами головного архітектора проекту реконструкції аеропорту «Київ» Тетяни Григорової, летовище в Жулянах має доплатитися з пасажиропотоком, який істотно зростає до Євро-2012. Оскільки будувати новий аеропорт задорого, то вирішили подовжити до 2310 метрів злітну смугу. Вже наприкінці вона зможе приймати великі літаки.

Що ж до терміналів, то новий, який зовні нагадуватиме крило літака, розпочнуть будувати, а точніше — монтувати зі спеціальних конструкцій уже в листопаді. Він буде триповерховим загальною площею 12 тис. кв. м. На першому поверсі розташують зону реєстрації, багажний відсік і віп-зону, на другому — зону паспортного і митного контролю, магазин і кафе, на третьому — технічні приміщення. Пропускна спроможність терміналу, який прийматиме тільки міжнародні рейси, сягатиме 320 осіб за годину.

Старий термінал і після реконструкції обслуговуватиме лише внутрішні рейси. Його не розширюватимуть, але істотно модернізують, збільшивши пропускну спроможність зі 100 до 220

пасажирів за годину. Окрім того, збільшиться кількість стійок для реєстрації, багажних стрічок. Та й інтер'єр зазнає істотних змін.

За попередніми даними, реконструкція старого і побудова нового терміналу обійдеться приблизно в 250 млн грн. Більшу частину коштів планують отримати від приватного інвестора компанії «Мастер-Авіа», якій Київрада дала в оренду на 50 років майновий комплекс аеропорту «Київ». Щоправда, це рішення ще не підписане головою міськради. Тож, можливо, гроші доведеться шукати в бюджеті.

Проблем із транспортним сполученням не буде навіть попри те, що залізничну гілку, як це планувалося раніше, прокласти не будуть. Сюди ходитимуть рейсові автобуси від вокзалу і Севастопольської площі, а ще збудують чотирисмугову трасу в обхід проблемної Севастопольської площі. Вона має стати до ладу вже до березня 2011 р. Однак Київрада не розв'язала проблему з переселенцями. Йдеться про 27 будинків, які перешкоджають спорудженню мосту і дороги. Їхнім мешканцям планують надати неподалік знесених осель нові котеджі. Однак не всі на це погоджуються та й є сумніви, що зведуть їх у визначений термін.

## Модернізація у стилі... сталінських часів

**ХАРКІВ.** В аеропорту першої столиці розгорнулися роботи з реконструкції старого терміналу та спорудження нового аеросалону

Світлана ГАЛАУР,  
«Урядовий кур'єр»

За розкішними ялинками, які щільно обступили ліву частину споруди старого терміналу, де власне й почалася його реконструкція, відразу і не помітно робітників в яскравих жовтих жилетах та касках. Лише протиснувшись між густою зеленою глиці, потрапляєш ніби за кулісу на обладнаний будівельний майданчик, де відразу ж увагу привертає ударне соло відбійних молотків.

— Завершуємо демонтаж фактурного шару старої споруди і по мірі затвердження технології відновлення фасаду, візьмемося до наступного ланцюжка робіт, — говорить головний інженер дирекції з будівництва Міжнародного аеропорту «Харків» Андрій Шевченко. — Але календарного графіка з розбивкою «на захватки» не маємо, бо реконструкція іде на працюючому терміналі, що змушує нас прилаштовуватися, передусім, до його потреб. Щодо плану задачі об'єкта на-

мічено на кінець наступного року.

За словами головного інвестора реконструкції Міжнародного аеропорту «Харків» Олександра Ярославського, старий термінал буде реконструйовано в стилі... сталінських часів.

— Ми збережемо всі характерні, до найдрібніших, деталі архітектурної пам'ятки. В новій версії терміналу буде розділений на дві частини: в одній розмістять зону для VIP-пасажирів, а в іншій відновлять ресторан, який працював з дня відкриття будівлі аеропорту. Цей заклад також буде оформлений у стилі радянської торгівлі, де обов'язкові тіточки з кокошниками, горілочка в гранчаках і, звичайно, малосольні огірочки. Словом, усе буде, як в забуті післявоєнні часи, — зазначив Олександр Ярославський.

Однак, на вболівальників, що прилетять до Харкова, в аеропорту чекатиме не лише «екзотичне» частування, а й неабиякий комфорт. Після реконструкції пропускна спро-



можність старого терміналу зростає з 100 до 250 осіб за годину. А оскільки його планують використовувати разом з новим терміналом, то може суттєво змінитися і колір самої будівлі. Наприклад, з сірого — на білий, яким він був у 50-х роках.

Уже на фінішну пряму вийшло й спорудження аеросалону, що розміститься неподалік від старого терміналу. Тут повним ходом ведуться геодезичні і геологічні дослідження, підтягується техніка для риття котлована. Цей об'єкт ще донедавна значився в планах реконструкції аеропорту як тимчасовий пасажирський термінал. Та після того, як йому знайшли призначення після Євро-2012, він змінив і назву, і статус.

— Відтепер називати його «тимчасовим», — зауважує Олександр Ярославський, — не зовсім точно. Швидше за все, це буде постійний аеросалон загальною площею 6700 кв. м, де стоятимуть і ремонтуватимуться літаки по-

можністю до 40 тонн. А під час Євро-2012, коли буде великий потік уболівальників, він тимчасово використовуватиметься як пасажирський термінал.

Стосовно зовнішнього вигляду, то він, як поінформував головний інвестор, стилістично повторюватиме новозбудований термінал і чудово впишеться в загальний архітектурний ансамбль. Словом, вийде цікавий комплекс: старий термінал між двома новими суперсучасними об'єктами.

Загалом, проект реконструкції міжнародного аеропорту «Харків», окрім будівництва двох терміналів та оновлення старого, включає ще й спорудження нової злітно-посадкової смуги, капітальний ремонт перону та благоустрій привокзальної площі. Як тільки усе це буде зроблено, харків'яни та гості першої столиці отримають у користування сучасний аеропорт, здатний приймати різні повітряні судна аж до великогабаритних літаків типу Airbus A-320 і Boeing B-737.



## НА КОНТРОЛІ «УК»

## Над Польщею безхмарне небо

**СПЕЦВІДРЯДЖЕННЯ.** За завданням «Урядового кур'єра» незалежний експерт з'ясував, як готують повітряні ворота до Євро-2012 наші партнери з чемпіонату

Михайло РЕУЦЬКИЙ  
для «Урядового кур'єра»

Первісно у поляків були краці, порівняно з нами, позиції в транспортному розвитку, і аеропорти — не виняток. Проте вони мають проблему — їхні летовища не мають достатньої кількості стоянок (мовою автомобілістів — паркувань) для літаків за великого напливу рейсів.

### Де зручніше «паркуватися» літаку?

Існує два рішення: після висадки пасажирів літак переганяти на інший аеродром або розширювати вже існуючі майданчики для стоянки. Це одне з найскладніших завдань, яке Польща має вирішити до 2012 р. У комплексну модернізацію аеропортів вона готова вкласти понад \$1,1 млрд. Однак варто пам'ятати, що значні кошти на ці та інші інфраструктурні проекти виділяє ЄС.

Нині поляки можуть похвалитися шістьма великими аеропортами міжнародного значення. Це варшавський аеропорт ім. Фредерика Шопена (WAW), краківський аеропорт ім. Іоанна Павла II (KRK), аеропорт у Познані (POZ), Гданський аеропорт ім. Леха Валенси (GDN), міжнародний аеропорт ім. Миколи Коперника у Вроцлаві (WRO) і міжнародний аеропорт Катовіце (KAT). Ці аеропорти відповідають усім світовим стандартам і найжорсткішим вимогам авіаційної безпеки. Вони логічно вписані в розгалужену транспортну інфраструктуру країни таким чином, що пасажир може сам обирати, як туди або звідти дістатися: автобусом, електричкою чи таксі. При виході з будівлі аеропорту нашого туриста здивує, що його не атакуватиме таксист — «бомбіла» з



Варшавський аеропорт обслуговує половину авіапасажирів країни

нав'язливими пропозиціями своїх послуг, як у київському «Борисполі».

Основне навантаження під час Євро-2012 візьмуть на себе аеропорти в містах, де пройдуть матчі, — Варшава, Гданськ, Познань і Вроцлав. Іншим аеропортам відводиться не менш важлива роль допоміжних і запасних.

### Варшава: можливості не обмежені

Головні повітряні ворота Польщі — аеропорт ім. Фредерика Шопена розташований у районі Окенце, за 10 км від центру столиці. У цього компактного та сучасного аеропорту оригінальне планування двох злітно-посадкових смуг — вони перетинаються у вигляді літери Х. Нещодавно їх реконструювали. Про масштабність робіт із підвищення міцності свідчить те, що на поверхню розміром чотири футбольні поля було вкрито 30 тис. тонн біту-

му. Тепер цей аеропорт може витримати практично необмежену кількість зльотів-посадок найбільших пасажирських лайнерів, адже бере на себе основне навантаження авіаперевезень, обслуговуючи майже половину всіх авіапасажирів країни. Тут щодня обслуговується понад 365 рейсів.

Новий пасажирський термінал-2, а там їх три, справляє приємне враження — виглядає просторим, легким і повітряним. Зв'язок із центром міста зручний і швидкий. Нова автомобільна розв'язка на під'їзді до аеропорту інформативна. Минулого літа мені за кермом авто без допомоги навігатора було легко розібратися, як і куди під'їхати до потрібного терміналу. Не довелося довго шукати місце для паркування. При цьому будівельно-дорожні роботи не припиняються. До травня 2011 р. залізничне сполучення аеропорту з центром міста буде доповнене новим тунелем.

До існуючих планів розвитку цього аеропорту нещодавно в передмісті Варшави Модлін додалося будівництво допоміжного аеропорту, який має бути зведений до 2012 р. Аеропорт споруджується на місці старого військового аеродрому і обійдеться в \$100 млн. Євросоюз готовий підтримати Польщу і виділити на це будівництво 25 млн євро. Він працюватиме цілодобово і обслуговуватиме насамперед Low Cost авіалінії та вантажні перевезення, що суттєво розвантажить аеропорт в Окенце. Новий аеропорт планується з'єднати з центром Варшави залізницею.

### Гданськ: запасний варіант № 1

Гданський аеропорт ім. Леха Валенси у Рембехову є одним із трьох найважливіших, після Варшави і Кракова, міжнародних аеропортів Польщі. Його головне призначення

полягає в тому, що він виконуватиме функцію запасного летовища для аеропорту Окенце у Варшаві. Найчастіше звідси пасажирів вилітають до Лондона, Варшави, Франкфурта й Осло. 45% пасажирів — іноземці. Аеропорт має зручне розташування: від нього до центра міста лише 10 км.

Нестачу майданчиків для літаків в аеропорту буде усунуто після будівництва нових, які дадуть можливість одночасно «паркуватися» 50 лайнерів. Вартість інвестицій складає майже 23 млн злотих. Досі на летовищі було місце лише для 19-ти літаків. Отже, це значно збільшить кількість злетів і посадок і, відповідно, поліпшить авіасполучення з іншими містами. Аеропорт обслуговуватиме 5 млн пасажирів щороку, тобто вдвічі більше, ніж сьогодні.

Майданчик для літаків — це вже третій за рахунком масштабний проект у рамках модернізації гданського аеропорту. Фірма Сканська (Skanska) буде новою смугу руління для літаків, а компанії Будімекс (Budimex) і Дорако (Dogaco) зводять новий термінал. Поляки запевняють, що аеропорт у Гданську відповідатиме найсучаснішим вимогам УЄФА.

### Вроцлав: затримка із залізницею

Вроцлавський аеропорт ім. Миколи Коперника розташований у 13 км від міста і обслуговує регулярні рейси до Копенгагена, Осло, Парижа, Брюсселя, Дубліна, Ейндховена і Стокгольма, а також до Німеччини, Великої Британії та Італії.

У планах реконструкції аеропорту — розширення першого терміналу для прийому до 2 млн пасажирів щороку. Одночасно зводиться новий термінал площею приблизно 40 тис.

кв. м, який планується завершити 2011 р. Інвестиція вартістю майже 300 млн злотих збільшить пропускну спроможність терміналу з 1,2 млн до 3,2 млн пасажирів на рік.

Вроцлавський аеропорт провів тендер на придбання системи контролю багажу в споруджуваному терміналі. Сучасне обладнання за 7 млн злотих забезпечить німецька фірма Smiths Heimann, провідний постачальник рентгенівських пристроїв для аеропортів у всьому світі. 85% коштів інвестиції покриває Європейський Союз.

Водночас не все так добре у підготовці повітряних портів до Євро. Наприклад, у Вроцлаві виникла серйозна проблема з будівництвом міської залізничної завдовжки 8,6 км, яка до початку Євро-2012 має з'єднати аеропорт з центром міста. Як з'ясувалося, компанія-виконавець переоцінила свої сили і не змогла забезпечити будівництво в рамках затвердженого фінансового кошторису.

### Познань: дощ інвестицій

Аеропорт Познань-Лавіца розташований лише в 7 км від центру і пов'язаний з містом автомагістраллю, яка безпосередньо з'єднує аеропорт з головними районами міста — центром, Міжнародним познанським ярмарком і залізничним вокзалом.

Загалом польські аеропорти виглядають підготовленими краще, ніж українські. Але і на старті Польща мала перевагу. До того ж і Євросоюз систематично вкладає значні кошти у розвиток транспортної інфраструктури своїх нових членів, серед них і Польща. А це виявилось вельми доречним після оголошення підсумків конкурсу на право проведення Євро-2012.

## Визначальні чинники — час і ... погода

**ЛЬВІВ.** За обрисами новобудови чітко вимальовується контур найпотужніших повітряних воріт у Західній Україні

Оксана МЕЛЬНИК,  
«Урядовий кур'єр»

У Міжнародному аеропорту «Львів» — звичний робочий ритм: черги пасажирів, реєстрація, гул ввімкнутих двигунів. А за кількості метрів від перону та вокзалу кипить робота на масштабній новобудові, де одночасно зводиться нове приміщення терміналу та триває будівництво продовженої злітно-посадкової смуги. До чемпіонату поміж старим і

новим аеровокзальними приміщеннями має постати сучасний автовокзал, готовий «переварити» за добу 3 тисячі пасажирів.

— Добре, що аеропорт не закрили на період будівництва, бо авіарейси виконуються й аеропорт не зазнає мільйонних втрат, і одночасно один із найскладніших об'єктів підготовки до європейського чемпіонату з футболу споруджується, — розповідає начальник головного управління з пи-

тань «Євро — 2012», містобудування та будівництва Львівської облдержадміністрації Степан Лукашик.

Хоча Степанові Лукашику доводиться чи не щодня бувати на будові, від погляду фахівця (а він — архітектор) не заховається найменша зміна в обличчі майбутнього терміналу. Ще зовсім недавно бовванів лише каркас, а тепер будівельники зайняті монтажем елементів фасаду — вже встановлена третина конструкції зі

скла. Будівлю терміналу, а це буде триповерхова споруда площею 39 тис. кв. метрів, де щогодини обслуговуватимуть тисячу пасажирів, планують завершити та змонтувати покрівлю до кінця нинішнього року.

Чітких обрисів починає набувати продовжена частина злітно-посадкової смуги — земляні роботи виконані більше, ніж наполовину. Квалляться з укладанням стабілізуючого шару із піщано-цементної суміші, аби із цим завдан-

ням впоратися до настання зими. Необхідний будматеріал виготовляють неподалік будмайданчика (цього вимагає технологія) — три пересувні заводи повністю забезпечують потреби складного об'єкта бетонними сумішами найвищих параметрів.

— Визначальними чинниками тепер залишаються час та сприятливі погодні умови, — ділиться Степан Лукашик. — Решта проблеми, зокрема, фінансові, узгоджені. — Хоч на такій

масштабній будові, звісно, не обходиться без проблем та неузгодженості, їх вирішують у робочому порядку. Головне, аби не підвела погода. З іншими дамо собі раду і як планувався, Міжнародний аеропорт Львів стане найпотужнішими повітряними воротами у Західному регіоні України та прийматиме трансатлантичні судна і пасажирів не доведеться, як тепер, робити пересадки у сусідніх європейських столицях, аби добратися до Львова.



# Do you speak English, сержанте Петренко?

**ПЛАНІ.** Як українська міліція готується до роботи на європейському святі футболу

Геннадій КАРПЮК  
для «Урядового кур'єра»

Навіть з урахуванням декларованого МВС скорочення штатів кожен п'ятий правоохоронець буде задіяний в охороні правопорядку під час футбольного євротурніру. У чотирьох містах-учасниках, а ще на шляхах пересування вболівальників (автотраси, залізниця, аероузали і морські порти) вам обов'язково стрінеється хтось з цього чималого загону. Від того, яким чином він підготується до своєї місії за ці півтора року, залежатиме не лише благополучний перебіг чемпіонату у сенсі правопорядку. Ніхто не проти, якщо отримані міліцією під Євро-2012 ресурси, зміни у законах, навички й досвід по завершенні футбольного свята дали слугуватимуть на благо української громади.

## Не даймо «загризти» власну совість

З наближенням великого свята європейського футболу увага громадськості і ЗМІ справедливо стає прискіпливішою до питання готовності наших стадіонів, готелів, доріг, летовищ та вокзалів. Багато експертів та критиків не наполягають на тім, щоб Україна організувала неперевершену феєрію на кшталт церемоніального дійства, влаштованого на пекінській Олімпіаді-2008. Загальновідомо, як Піднебесна перетворила підготовку до світового спортивного форуму на початку кризи на потужний макроекономічний проект, що став частиною її піднесення.

Ті українці, які розуміються на реаліях, сподіваються на інше: як нам пережити все це і не зганьбитися. Переконали, навіть за такого підходу Україна (разом із Польщею) як держава витримає свій перший «важко-

# 40000

міліціонерів пильнуватимуть громадський порядок під час Євро-2012.

ваговий» спортивний захід і гарантовано отримає «залік». Але маємо пам'ятати: екзаменатор буде «тертий» та перебірливий — європейський вболівальник, турист, футбольний функціонер і журналіст. І будь-яка дрібничка чи недолік одразу різатиме його око, а отже, й гризтиме нашу совість.

Кілька останніх літ справедливо вважають втраченими або напіввтраченими в наших євротурнірних справах. Факт, що можна було краще підготуватися, не затягувати волюнку, аби тепер наздоганяти, є доконаним. Так, «доженемо» зі стадіонами, аеропортами, «переженемо» з гостинністю і кількістю кілокалорій людської душевної теплоти. Але є аспект, де гратися у перегони із часом важко, а інколи неможливо — це безпека. Ми про нього говоримо аж до фінального свистка, до пори, доки останній вболівальник і гість України не доїде додому із миром у серці й хорошим настроєм. Тоді іноземець справді полюбить Київ, Донецьк,



Діалог міліції з футбольними фанатами не завжди проходить у конструктивному руслі

Львів і Харків та захоче ще не раз сюди приїхати. Європейці мають бути впевнені, що українська міліція гарантує звичні їм стандарти правопорядку.

## Хто охоронятиме футбольні матчі?

Позаяк у цьому іміджевому ансамблі вражень не остання скрипка належить органам внутрішніх справ, МВС є одним із ключових відомств, що постійно забезпечує стрічку новин свіжим футбольним «нюсом». Приміром, нещодавно міліцейське відомство вустами заступника міністра Віктора Ратушняка повідомило про скерування до Кабміну законопроекту про зміни у порядку охорони футбольних матчів. У документі вказується, що тягар забезпечення громадського порядку на стадіонах під час борні за шкіряний м'яч цілком ляже на плечі приватної охорони (або «стюартів»). Міліція ж, як того вимагає УЄФА і як це є в Європі, робитиме те саме за межами храму спорту. Ще нове законодавство визначає відповідальність і вболівальників, і організаторів матчів — для того незабаром доповнять КУпАП необхідними статтями. Віктор Ратушняк зауважує: ці статті Адмінкодексу за рішенням суду даватимуть «червоне світло» відвідинам стадіонів правопорушниками.

Імплементация згаданої ініціативи дасть можливість поставити заслін і різнодіній екстремістській публіці серед футбольних фанатів, допоможе в роботі Національного інформаційного пункту, що віднедавна діє у структурі Робочого апарату Укрбюро Інтерполу і переймається проблемними вболівальниками, які хочуть потрапити до України. Як організувати діяльність пункту, традиційно підкажуть європейці. Зокрема, німецька поліція із задоволенням ділиться технологією визначення неадекватних фанів-хуліганів, схильних до насильства та ведення відповідної бази даних. А доступ до інтерполівської бази даних викрадених і втрачених документів ідентифікації (його мають пункти пропус-

ку на держкордоні країн ЄС) дасть змогу не допустити в'їзду осіб з підозрілими посвідками. Таку систему успішно застосували прикордонники ПАР, де влітку пройшов мундіаль.

Цікавим є і досвід Кореї, яка у 2002 р. проводила чемпіонат світу з футболу. Певно, нашим правоохоронцям без засвоєння чужого досвіду напрацювати власні підходи, хай і з поправкою на ментальність, доволі складно. Найчастішими партнерами у зустрічах на тему єврофутболу є колеги з Польщі та Німеччини. Тут без коментарів, бо про програми реалізації співпраці з безпечного проведення Євро-2012 мовиться багато, але зробити у царині безпеки треба ще більше. Недаремно МВС наприкінці року збирається проводити колегію у світлі підготовки до чемпіонату.

## Всі на курси англійської!

Один з каменів спотикання Євро-2012 — знання іноземної мови та психологічна готовність співробітників працювати у неординарних умовах. УЄФА, попри те, що головне завдання міліції — належний правопорядок, воліє, аби українські «констеблі» хоча б у містах проведення матчів таки спромоглися не лише опанувати мінімальний запас розмовної англійської, а й могли застосувати його у спілкуванні. Тренінг треба було починати «ще вчора», адже зрозуміло, що іноземці звертатимуться не лише за порадами — напевно, будуть конфліктні ситуації чи непорозуміння, доведеться приймати заяви про якісь інциденти. Кабмін настільки перейнявся міліцейським «спік інглішем», що вже наважився виділити кошти на спецпрограми

навчання, які почали діяти місяць тому. Приміром, у Національній академії внутрішніх справ відкрилися такі тримісячні курси для столичних патрульних служб і операторів лінії «102».

Допоки ж реальність така, що майже всіх наших патрульних і навіть офіцерів (окрім окремих ентузіастів та учасників миротворчих місій) англійськими не назвеш. Сподіваємося, що до червня 2012 р. більшість із них похвалиться легким «лондонським акцентом».

Щодо психологічної готовності варто зазначити, що тут слід розрізнити два важливі кроки. По-перше, аби уникнути стресогенних ситуацій, треба завчасно підготувати публіку дотримуватися правил, що гарантуватимуть спокійний перебіг мандрівки футбольною Україною. Себто міліція за допомогою оргкомітетів і мас-медіа має провести інформаційну кампанію й пояснити, в який спосіб забезпечуватиметься порядок і до яких можливих обмежень слід готуватися. Це світова практика, напередодні подібних спортивних форумів для прес-служби поліції настає період творчого напруження (на чемпіонаті у Німеччині Мюнхеном роз'їжджав поліцейський «прес-автобус»). Україна, без сумніву, не повинна випасти із цього контексту і також має продемонструвати інформативну делікатність, забезпечивши гостей буклетами про місцеві кримінальні особливості, а міліцію — кишеньковими довідниковими міні-енциклопедіями.

По-друге, хай колеги не ображаються, але їм ще потрібно повчитися правильної (ненавільницької) поведінки середовищі вболівальників. Хоча навіть у досвідчених полісменів-французів чи німців нерідко

здають нерви при контактах з ультрас. Слід врахувати, що до нас прийдуть водночас законотворці, розкомлексовані громадяни. Тут варто використати напрацювання Центру впровадження психотренінгових технологій (діє на базі Донецького юридичного інституту за допомогою німецького фонду Ганса Зайделя). Саме тут пройшли навчання стюарти «Донбас Арени», а згодом було розроблено програми психологічної підготовки міліціонерів, яких залучать на Євро-2012. Цікавим виявився і серпневий антитерористичний тренінг на базі полку спецпризначення «Тигр» кримського територіального командування Внутрішніх військ. У ньому взяла участь 40 фахівців з Туреччини, Росії, Португалії, Фінляндії, Великобританії, Ірландії, Ірану, Бельгії й Нідерландів, які обмінялися досвідом запобігання та активної протидії під час поліцейських операцій виявам тероризму в населених пунктах, при великому скупченні людей.

## Міліцейські безпілотники? А чом би й ні...

Мабуть, на запланованій «єврофутбольній» колегії МВС порушать і питання забезпечення міліції сучасною криміналістичною технікою, транспортом, засобами зв'язку. Та й ізолятори тимчасового тримання мають бути готові зустріти «дорогих гостей» за всіма євростандартами та у світлі захисту прав людини, як і автозаки, якими перевозитимуть футбольних хуліганів. Не соромно має бути і за формений одяг. До речі, саме з одностроями ситуація дещо покращилася. Днями МВС заповнило, що до кінця року працівники карного розшуку, ДАІ, патрульно-постової служби стовідсотково отримають обмундирування, а дільничні — на 67%. Невдовзі збільшиться забезпечення райвідділів міліції автомобілями (2010 р. МВС отримало та придбало майже 200 ТЗ, з них 132 — як благодійну допомогу), серед яких є і спеціалізовані мобільні лабораторії, автобуси для спецпідрозділів «Беркут» та «Сокіл».

А ще треба замінити захисні костюми вибухотехніків, потрібні роботи-розмінювачі та сучасні мобільні вибухотехнічні комплекси (у Москві таких три, а в Ізраїлі — п'ять. Захисний контейнер типу СВ-380, здатний транспортувати вибухонебезпечні предмети потужністю до 1 кг у тротиловому еквіваленті, є тільки в Києві).

На часі і належна підготовка кінологів до їхньої специфічної місії. Слушною є пропозиція, висловлена фахівцями Департаменту громадської безпеки МВС про створення підрозділів з розвідувальними комплексами на базі безпілотних літальних апаратів (БПЛА). До речі, наші польські партнери, як і їхні європейські, американські, ізраїльські, російські колеги вже давно масово застосовують БПЛА під час поліцейських операцій, зокрема, спортивних заходів різного масштабу. Такі технології дають можливість заощаджувати значні ресурси — і фінансові, і матеріальні. Напевно, Україні сьогодні це не завадить.

## КОМПЕТЕНТНО

Заходи з організації безпеки на українських стадіонах під час матчів Євро-2012 будуть достатньо жорсткими, заявляє віце-прем'єр-міністр України Борис Колесніков. За його словами, представники правоохоронних органів контролюватимуть ситуацію з безпеки поза футбольною ареною.

«УЄФА та ФІФА категорично проти, щоб було багато міліції в місяця проведення змагань. Тому основне навантаження щодо гарантування безпеки ляже на волонтерів та стюардів», — підкреслив віце-прем'єр-міністр.

# Чемпіонат без сюрпризів і несподіванок

**РЕТРОСПЕКТИВА.** Як готувались до європейської футбольної першості 2008 року Австрія та Швейцарія

Артем ФРАНКОВ,  
головний редактор журналу  
«Футбол» — спеціально  
для «Урядового кур'єра»

*З'їздити приємно  
і добиратися  
неважко*

За місяць до старту Євро-2008 директор турніру Мартін Каллен відрепортував: такого ще в історії не було, в Австрії і Швейцарії все готово — будівництва завершено, споруди вилізани і приведені до належного стану, логістика перевірена, волонтери напоготові, поліція також. Іншим залишалось спіймати облізня і визнати — так і мало бути. І хоча наприкінці 2004-го УЄФА довелося зробити організаторам попередження за повільну роботу і невирішення деяких законодавчих питань (зокрема щодо іміджевих прав), нічого непоправного не сталося. Обидві країни були готові ДОСТРОКОВО.

На проведення Євро-2008 було подано рекордну кількість заявок — сім. Більша частина їх відсіялась на попередньому етапі — до вирішального голосування. Серед них — не така вже й серйозна в цьому питанні Росія і незрозуміло навіщо встрияні в цю справу Боснія, Герцеговина і Хорватія — ото вже марні сподівання! Відпала і спільна заявка Шотландії та Ірландії — у ній багато хто зазначав різкий перекик у сторону першої, котра заявила про сім стадіонів. Багато хто припускав, що окрема шотландська заявка — без несподіванок ІРА і зруйнованої футбольної інфраструктури острова — мала б значно більше шансів.

Греки з турками, котрі також подали спільну заявку, як слід не змогли розв'язати внутрішні політичні проблеми, зокрема долю Північного Кіпру. Північні країни — Фінляндія, Швеція, Норвегія і Данія — із спільною заявкою «Нордик-2008» на чотирьох вочевидь переборщили — що ж виходить, вам чотири північні автоматично, а іншим за 12 — боротись? Крім того, Швеція приймала Євро не так давно — у 1992-му.

Залишались абсолютно вже не футбольна Угорщина і ще одна спільна заявка — австро-швейцарська. Шансів у мадяр не було ані найменших. Навіть побоювання того, що двом країнам складніше домовитися, залишилися позаду: на Євро-2000 Нідерланди з Бельгією таки мали проблеми, та вже два роки потому Японія і Корея продемонстрували, що з цим можна і потрібно жити. Досвід врахували.

Так і сталося — Австрія і Швейцарія без найменших сумнівів і, щиро кажучи, на радість усім, перемогли. Дві класні європейські країни, в котрі і з'їздити приємно, і добиратися неважко! Сьогодні, коли читаєш переможні реляції міністерства туризму ПАР про додатковий приплив туристів у півмільйона, хочеться і плакати, і сміятись — на ЧС-2006 у Німеччині і на Євро-2008 туристам велик лік на мільйони...

У чому полягає істотна різниця господарів-2008 від попередників (португальців) і наступників (українців з поляками)? Цьо-



Мальовничі Альпи прорізають першокласні автомагістралі

го разу чемпіонат Європи проходив у країнах економічно розвинутих, які не мають жодних проблем ні з приватними інвестиціями, ні з держбюджетом. Інфраструктура — сітка автомобільних доріг, чудова залізниця, хоча і дещо гірша, на мій смак, порівняно з тісно пов'язаною з нею німецькою (безліч потягів проходить через три країни і більше), жодних проблем з готелями й аеропортами. Приїжджай і радуйся, адже робити нічого не потрібно!

За великим рахунком, якщо щось і викликало сумніви, так це суто футбольні питання. Проблема навіть не в якості стадіонів, а в їхній малій місткості. Всіх влаштували лише віденський 50-тисячник «Пратер» і новенький, відкритий у 2001 році 42-тисячник «Сент Якоб-Парк» у

дійшли до суду, відмовилися зносити стадіон «Хардтурм». Довелося терміново споруджувати нову арену, на місці іншого стадіону, «Летцигрюнда». А «Хардтурм», однак, закрили нещодавно, торік...

І ще одна цікава подробиця: підприємливі австрійці побудували два зі своїх стадіонів — «Хіпо-арену» в Клагенфурті і «Тиволи-Ной» в Інсбруку — як розбірні конструкції — і після Євро їхню місткість зменшено за рахунок зняття другого ярусу трибун до 17 і 22 тисяч відповідно! Сподіваємось це нашим містам не знадобиться, хоча два 30-тисячники для Львова — це вже занадто.

Утім, як ви, напевно, здогадалися, усі труднощі були подолані — Австрія зі Швейцарією блискуче провели континентальну першість. Мальовнича

самим викликавши паніку серед його безплатних пасажирів — право на такий проїзд надавали журналістська акредитація і квиток на відповідну гру.

Під час перетину кордону перевірка паспортів займала максимум 15 хвилин. Спеціальна віза «Євро-2008» усувала всі питання в обох країнах. Залізничники на спеціальній прес-конференції у Відні рапортували: вельми задоволені фінансовими підсумками, незважаючи на роботу в екстремальному режимі.

## Як в альпійських країнах ремонтували дороги

Оцінюючи витрати організаторів, ми неминуче зіштовхуємось з нерозв'язними питаннями. Така сама неприємність чатує на нас, коли намагаємось розкласти по полицях підготовку до Євро-2012. Скажіть, куди віднести гілку метро, яку побудували у Відні до стадіону «Пратер» (правильно називати його «Ернст Хаппель» на честь великого тренера, однак більшість надає перевагу старій назві району австрійської столиці) вартістю 890 млн євро? До безповоротних державних витрат на чемпіонат Європи? Аж метро продовжує експлуатуватись, і цілком можливо, що за тамтешніх умов, як мінімум, беззбитково. Не кажучи вже про ремонт доріг — адже навіть свої майже ідеальні дороги австрійці і швейцарці відремонтували перед чемпіонатом!

Важливий аспект будь-якого подібного заходу — безпека: Швейцарія та Австрія винятково спокійні і стабільні країни. Проте спрацювала схема запрошення іноземних поліцейських, котрі вели «своїх» — 1500 офіцерів прибуло з Німеччини, 75 — із Фран-

ції тощо. Втім, господарям Євро-2008 повезло і не повезло водночас — Англія програла у відборі, а отже, вони втратили значну частку доходів. Щоправда, зник і головний біль з войовничими ордами британських фанатів.

Прикрою накладкою Євро стало зникнення на кілька хвилин телекартинки під час півфінального поєдинку Туреччина — Німеччина. Це, до речі, обов'язково слід врахувати нам у 2012-му — на ТБ в цивілізованому світі такі гроші «зав'язані», що краще було б, щоб у нас не виникло збою в телепередачах. Хоча трансляційний центр і розташований у Варшаві.

Призовий фонд, призначений для країн-учасниць, зріс порівняно з Євро-2004 в Португалії майже у півтора раза і становив 184 млн євро проти 129. Тільки за власне факт участі (якщо програли всі поєдинки) збірної, точніше, її національної асоціації, належало 7,5 млн євро плюс по мільйону євро за кожну перемогу і півмільйона за нічию. Як наслідок, іспанцям — переможцям чемпіонату — дісталось 22,5 млн євро, за нічию у чвертьфіналі з італійцями бонуси виявились трохи нижчими. Ну а згодом вже Королівська федерація футболу ошасливила кожного іспанського футболіста сумою в півмільйона євро. До речі, росіяни, котрі безславно програли іспанцям у півфіналі, одержали в підсумку стільки ж.

Доходи УЄФА становили 1,3 млрд євро, значно перевищивши португальські суми (852 млн євро), що дало змогу перерахувати 53 європейським національним асоціаціям 450 млн на розвиток. 800 млн євро УЄФА отримала від реалізації права на телетрансляцію, 280 — за рекламу, 90 — за квитки (усвідомили, що це далеко не основна стаття?) і 130 — частка від розміщення учасників і гостей турніру.

Представники туристичної Австрії і Швейцарії були не вельми задоволені. Особливо це стосується власників готелів. Перед початком Євро австрійці радісно повідомляли, що місць у них більше нема. Однак коли турфірми зняли броню, виявилось — аншлагу в готелях, мотелях, кемпінгах навіть близько не передбачається. Незадоволені таксистами — приїжджі не так заощаджували, як, скоріше, надавали перевагу громадському транспорту, адже фан-зонами перепиняє рух на багатьох вулицях. Із власного досвіду знаю — їздити швейцарськими містами трамваєм легко і зручно. Про краще і мріяти не варто: у Відні є метро, у Зальцбургу — тролейбус, а такими містами, як Клагенфурт і навіть Інсбрук цілком можливо і пішки ходити.

Підприємці масово здавали ліцензії на торгівлю сувенірною символікою. Продаж різко впав після абсолютно передбачуваного вильоту збірної Австрії і трохи менше очікуваного — Швейцарії. Зате цілком щасливі були будівельні фірми і рекламні агентства. Всього країни-організатори отримали 1,1 млрд євро. Нагадаю, йдеться не лише про прибуток, а й вкладення в інфраструктуру, іміджеву рекламу, розвиток туризму і багатьох інших речей, пов'язаних з такою чудовою подією — чемпіонатом Європи з футболу.



## ТАЙМ-АУТ

## Коли злива голів — не свято

**ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ВІДБІР.** Чи конче треба чемпіонам світу іспанцям їхати в Ліхтенштейн?

Георгій КОСИХ,  
«Урядовий кур'єр»

З початком попереднього раунду до Євро-2012 відновилися дискусії про доцільність існуючої системи відбору команд до фінальної стадії континентального турніру. Навіть така далека від європейських футбольних проблем американська газета The Wall Street Journal висловила свою думку з цього приводу в статті «Час закінчувати свята голів». Автор ставить під сумнів відомий вислів, згідно з яким у міжнародному футболі начебто не буває легких ігор. І справді, вже у першому турі групового турніру команди з першої двадцятки світового рейтингу з легкістю подолали спротив суперників з другої і третьої сотні цього списку. Так, свіжоспечені чемпіони світу іспанці забивали чотири м'ячі у ворота збірної Ліхтенштейну, а срібні призери турніру в ПАР голландці п'ять разів засмучували голкіпера з Сан-Марино. Тож можна на сто відсотків погодитися з думкою американської газети, що «матчі між «дрібнотною» міжнародного футболу і провідними командами є марнуванням часу».

Уже сьогодні можна з упевненістю стверджувати, що, скажімо, таблицю групи «В» замкне Андорра, групи «С» — Фарерські острови, групи «Е» — вже згадана команда Сан-Марино, у групах «F» та «I» останніми будуть відповідно Мальта і Ліхтенштейн. Найдосвідченіша з цієї п'ятірки — збірна Мальти. Результати її міжнародних матчів фіксуються з 1957 р. Відтоді і до сьогодні команда провела 324 матчі. У них здобуто 33 перемоги переважно в товариських зустрічах з командами Азії та Африки. Лише два успіхи в рамках європейських чемпіонатів. Одна з наймолод-



Чи не найбільше втомилися поляки у зустрічі відбірного турніру до ЧС-2010 із Сан-Марино від святкування кожного з десяти голів, забитих у ворота суперників

ших на континенті — команда Андорри (член УЄФА з 1995 р). На її рахунок 94 гри, з них лише три перемоги. Приблизно такі самі «досягнення» у решті аутсайдерів. Тож цілком логічно ставити запитання: «Чи конче потрібно тріумфаторам останнього чемпіонату світу іспанцям їхати в Ліхтенштейн?»

До речі, у відборі до Чемпіонату світу - 2010, нагадає в своїй публікації The Wall Street Journal, у 70 іграх команди, які перебували на той час нижче сотого місця в рейтингу ФІФА, зустрічалися зі збірними з перших чотирьох десятків. «Мальки», пише газета, здобули дві перемоги, 10 разів зіграли внічию і програли 58 матчів, забивши 29 м'ячів і пропустили в свої ворота 184. Більшість зустрічей була схожа на тренувальні ігри. Деякі, наприклад, перемога Польщі над Сан-Марино з рахунком 10:0, нагадували іншу вправу — із забивання голів.

Такі ігри з мало цікавою зливою голів дали привід багатьом футбольним фахівцям закликати до перегляду правил турніру, аби

забезпечити більш справедливе суперництво та уникнути проведення беззмістовних ігор. «Ці команди з низів рейтингу мають довести свою значимість, — вважає тренер англійського клубу «Тоттенгем Готспур» Гаррі Реднап. — Для них потрібно проводити окреме попереднє змагання. Їм не слід просто так гарантувати місце в групових етапах турнірів світового класу». Солідарний зі своїм колегою і наставник «Арсеналу» Арсен Венгер: «Розміри кваліфікаційних груп тішають національну гордість країн, які мають право голосу в ФІФА. Однак на рівні гри це аж ніяк не позначається і, як наслідок, ми спостерігаємо провал в якості».

Прихильники реформування організації відбірної фази наводять резонні аргументи: за винятком Південної Америки всі інші регіональні футбольні федерації перед великими міжнародними турнірами проводять у той чи інший спосіб попередні змагання перед відбірними іграми, аби відсіяти явних слабких. Не треба за резонами навіть ходити на далекі

континенти — згадаймо, скільки попередніх сит мають пройти навіть не найслабші команди, аби потрапити до групових турнірів Ліги чемпіонів і Ліги Європи?

Проте за хором прихильників радикальних реформ у цій сфері можна почути й іншу думку. Мовляв, позбавивши аутсайдерів зустрічей з грандами сучасного футболу, ми не залишаємо їм шансів переїняти досвід останніх і вийти на вищий ігровий рівень. Послухаємо колишнього гравця збірної Англії Джона Барнса. Він каже, що ті хлопчики для биття, з якими йому доводилося грати 20 років тому, завдяки регулярним зустрічам з найсильнішими командами Європи стали провідними футбольними командами континенту. «Погляньте на Грецію, — закликає нинішній посол заявки Англії на проведення чемпіонату світу 2018 року. — Коли я грав з ними, ми забивали їм по п'ять, шість, сім м'ячів. Однак відтоді греки стали чемпіонами Європи. А що за весь цей час виграла Англія?»

## Закулісні оборудки неприпустимі

**ЖОВТА КАРТКА.** Міжнародна федерація футболу нагадала країнам, що беруть участь у тендерах на право проведення чемпіонатів світу з футболу в 2018 і 2022 роках про те, що їм заборонено укладати угоди з іншими країнами з метою одержання голосів на свою підтримку.

ФІФА висловила свою стурбованість у зв'язку з чутками про те, що одна з країн, яка подала заявку на проведення ЧС-2018 року, уклала угоду про надання взаємних послуг при голосуванні з країною, що виборює таке саме право на 2022 рік, пише The Guardian.

У зв'язку з цим генеральний секретар ФІФА Джером Валке повідомив інформативному агентству Bloomberg таке: «Через наш комітет з етики ми розішлемо відповідні меморандуми з нагадуванням про правила ФІФА. Щодо

проведення чемпіонатів миру 2018 й 2022 років ходить чимало чуток і пліток, однак я вважаю, що ми ефективно відслідковуємо те, що було зроблено дев'ятьма претендентами на проведення чемпіонатів. У ході чергового засідання в жовтні ми також повторно поінформуємо членів виконкому ФІФА про такі чутки і їхню відповідальність у зв'язку з цим».

У тендері на право проведення ЧС-2018 беруть участь Англія, Росія, Іспанія/Португалія, Нідерланди/Бельгія та США. При цьому США можуть вийти зі складу країн-претендентів перед запланованим на 2 грудня цього року голосуванням для того, щоб усі сили кинути на боротьбу за право проведення ЧС-2022. За нього сперечаються Катар, Австралія, Японія і Південна Корея, нагадає The Guardian.

## \$300 млн залишаться у Польщі



Гданськ має намір заробити на Євро-2012 \$40 млн

**ПРОГНОЗ.** Польща заробить на вболівальниках, які прийдуть на матчі Євро-2012, орієнтовно \$300 млн (850 млн злотих). З них понад половину отримають приймаючі міста. Найбільше заробить Варшава.

Такі підрахунки зробили експерти фінансового порталу Money.pl, ґрунтуючись на затвердженому в Мінську календарі матчів і розрахунках Спілки «PL.2012», яка координує в Польщі заходи з підготовки до континентального чемпіонату. Експерти виходили з того, що затверджений розклад матчів зробив центром уваги Варшаву і Вроцлав, де гратиме польська збірна.

Очікується, що матчі Євро-2012 на стадіонах у Польщі дивитимуться 700 тис. уболівальників, з них щонайменше 400 тис. — іноземці. Матчі в фан-зонах подивляться 2,2 млн глядачів, повідомляє Інформаційний центр «Україна-2012».

Наші сусіди підрахували: щодня вболівальники витратять від \$40 до \$500. Найбільшу частину доходів принесуть не VIP-персона, а звичайні прихильники популярної гри з витратами \$200 на день. Для порівняння: нині туристи, згідно з дослідженням, у середньому залишають у Польщі приблизно \$300 за добу.

Найбільше, до \$65 млн, уболівальники витратять у Варшаві, де відбудуться відкриття чемпіонату, два матчі групи А, чвертьфінал і півфінал. Гданськ, де, крім трьох матчів групи С, запланований чвертьфінал, заробить понад \$40 млн. Трохи більше \$30 млн одержать Познань і Вроцлав, де гратимуть по три групові матчі.

## ПРО ФУТБОЛ З ГУМОРОМ

Завершується матч Німеччина — Саудівська Аравія. Рахунок 8:0. Арабський шейх нахилиється до веселого бюргера, який сидить поруч:

— Скажіть, будь ласка, скільки коштував у Німеччині бензин півтори години тому?

\*\*\*

Зубний лікар звертається до пацієнта, що сидить у кріслі: — Тільки-но почну свердлити вам зуб, кричить, будь ласка, голосніше.

— Навіщо?!  
— Там, у приймальні, цілий натовп хворих, а за десять хвилин починається матч на кубок з футболу.

## Шерше ля Франс у.. Рівному

**ПРИЄМНЕ З КОРИСНИМ.** Французька допоможе не лише стати волонтером Євро-2012, а й побувати в Парижі

Інна ОМЕЛЯНЧУК,  
«Урядовий кур'єр»

13-14-річні рівненські хлопчачки шліфують французьку вимову: «Шерше ля Франс...» (шукайте Францію). Це — майбутні волонтери для Євро-2012: адже саме французька — офіційна мова УЄФА.

— Хлопчиків такого віку, звісно, дуже цікавить спорт і зокрема футбол. Але, здається, їх не менше приваблює французька та можливість супроводжувати гостей Євро-2012 під час екскурсій туристичними маршрутами, що пролягають

нашим гостинним краєм, — говорить директор рівненської громадської організації «Французький альянс» Надія Чумак. — Тому ми й дійшли думки поєднати, приємне з корисним: природні інтереси дітей з належним вивченням французької. А ще тут, в альянсі, проводимо експрес-заняття для всіх охочих. І знаєте, інтерес до вивчення французької мови та культури щороку зростає. Принаймні, сьогодні віковий діапазон наших «студентів» — від 3 до 50 років.

— Нині в Рівному — справжня французька осінь, — додає аташе з питань співробітництва Посоль-

ства Франції в Україні Елізабет дю Брей де Понбріан. — Я вперше в цьому місті, але побачила тут маленький шматочок Франції і голівне — відчула його. Нині Рівне має унікальний шанс не лише готувати волонтерів до Євро, а й долучитися до наших освітніх програм, які передбачають навчання у Франції.

А на тих, хто без проблем знайде Францію (правильно відповідь на запитання анкети) і не лише у Рівному, а й в інших дев'яти містах України, що мають «французькі альянси», чекає головний приз — захоплива подорож до Парижа.