УДК338.47/48 : 629.73 (045)

*Л.М. Ткачук канд. геогр. наук (Національний авіаційний університет, Інститут міжнародних відносин. Україна, м. Київ),*

*С.П. Фокін канд. пед. наук (Національний авіаційний університет, Інститут міжнародних відносин. Україна, м. Київ)*

**Роль авіаційного сполучення у розвитку міжнародного туризму**

*Розглядається влив розвитку системи авіаційних сполучень на туризм. Обґрунтовується необхідність вироблення консолідованої міжнародної політики в інтересах посилення ефективної взаємодії авіації і туризму. Висвітлюється основні цілі, форми та напрями взаємодії на рівні профільних міжнародних організацій.*

Розвиток авіаційних пасажирських перевезень став визначальним фактором становлення масового міжнародного туризму на рівні із зростанням доходів населення розвинених країн, поширенням інформаційно-комунікаційних технологій та глобалізацією. Нині важко переоцінити взаємозалежність, симбіотичність розвитку авіації та туризму, які разом складають один з найпотужніших секторів сучасного світового господарства. Актуальні тенденції, проблеми та перспективні напрямки трансформації сфери пасажирських авіаційних перевезень знаходять відображення у географії туристичних потоків, стають ключовими елементами системи менеджменту туристичних дестинацій, формують новий тип поведінки туриста.

 На даний час 3846 аеропортів по всьому світу забезпечують можливість повітряного сполучення між 34 756 парами міст на основі угод укладених 1568 комерційними авіалініями. Така глобальна географія повітряного транспорту вимагає міжнародного регулювання і встановлення чітких і прозорих правил доступу на національні ринки. З моменту підписання у 1944р. Чиказької конвенції ринок міжнародних авіаційних перевезень був детермінований двосторонніми угодами, які визначали права, свободи, обмеження та обов’язки 190 держав-учасниць із здійснення міжнародних авіаперевезень. Процеси деідеологізації міжнародних відносин, лібералізації сфери зовнішніх розрахунків та глобалізація поступово зменшували ефективність складної і заплутаної системи сформованої з двосторонніх Угод про повітряне сполучення (Air Service Agreement) між різними державами. Суттєві зрушення у регулюванні ринку міжнародних повітряних перевезень почали відбуватися на початку 80-х років. Зокрема скасовувалися обмеження відносно кількості авіаліній, що можуть обслуговувати перевезення між парами міст, що знаходяться у різних країнах, їх національної приналежності, обсягу призначених для продажу квитків та їхньої вартості. Були започатковані угоди «про відкрите небо», суть яких полягала у встановленні рівних прав та можливостей для авіаперевізників країн-учасників договору в межах їх територій. Спочатку такі угоди були виключно двосторонніми (найбільше їх підписали з різними державами США, зокрема останній у 2011р. з Японією), згодом – багатосторонніми. Так у 1997 р. увійшов в дію режим «відкритого неба» між державами ЄС, а у 2007р. угода «про відкрите небо» між США та ЕС, у 2008 р. відкрите небо над Австралією і Новою Зеландією поширилося на США. Отже у авіакомпаній з держав, що підписали багатосторонню угоду, з’явилась можливість здійснювати каботаж, тобто внутрішні перельоти всередині іншої країни, що дало змогу розширити пропозицію послуг за рахунок конкуренції і, безперечно, стимулювало розвиток авіаційного туризму у зазначених регіонах. У 2012р. було підписано угоду про відкрите небо між Ізраїлем і ЕС, готується аналогічні між Туреччиною і ЕС, таким чином держави Близького Сходу, відкривають ширший доступ авіакомпаніям з головних для себе генеруючих туристичний потік ринків. Це дозволить їм і надалі підтримати високі темпи зростання міжнародних туристичних прибуттів, які протягом 2005-14рр. в середньому складали 7,5%. Азіатсько-Тихоокеанський регіон лідирує за обсягами міжнародних авіаційних перевезень, утримуючи в своїх межах 34% світового трафіку, одночасно частка регіону у міжнародних туристичних прибуттях складає 22% і останнім часом швидко зростає (щорічний приріст протягом 2005-14рр. в середньому склав 6% ). Не дивно, що у АТР ще з 2001 р. діє Багатостороння угода про лібералізацію міжнародного повітряного транспорту (MALIAT) підписана між США і Брунеєм, Чилі, Новою Зеландією та Сінгапуром, у 2007р. укладено угоду про відкрите небо між Японією і Республікою Кореєю, у 2011р. – між Японією й Австралією, активізувалися переговори щодо лібералізації режимів повітряних перевезень між Китаєм і Японією, Китаєм і США, Китаєм і Республікою Корея. Також діє Багатостороння регіональна система регулювання повітряних перевезень у межах АСЕАН (ASEAN Multilateral Agreement on Air Services). Механізми її функціонування дозволяють країнам з менш розвиненою авіаційною галуззю впоратися з конкуренцією з боку компаній, що презентують більш розвинені країнами, шляхом поступового відкриття свого національного повітряного простору на основі врахування передбачуваних обсягів туристичних потоків (включаючи діловий туризм) у межах регіону. Так до зазначеної угоди поступово, з різним строками ратифікації, приєднуються регіональні лідери – Японія, Китай, Республіка Корея та Індія. Щодо України, то багаторічний переговорний процес з питань укладення договору про Спільний повітряний простір між Україною та ЄС, який було розпочато ще у 2007р., закінчився парафіюванням угоди 28 листопада 2013 р., але підписання відкладається і досі. Отже слід відмітити той факт, що у глобалізованому багатосторонньому світі як і раніше переважають двосторонні угоди, при цьому близько 150 двосторонніх Угод про повітряне сполучення є угодами "про відкрите небо", решта більш ніж 3000 все ще залишають повітряний простір в межах країни недоступним для конкуренції ззовні, а нерідко і встановлюють чіткі обмеження на кількість міжнародних рейсів, їхню частоту, ціни на квитки, клас та місткість повітряних суден. Це гальмує розвиток міжнародного туризму, обмежуючи можливості туристичного бізнесу з організації подорожей у масштабах, які відповідають потенційним можливостям тієї чи іншої туристичної дестинації.

Внесок туристичної галузі у глобальний ВВП становить 9,8% ( 7,6 трлн. дол.), його генерують 277 млн. або 11% зайнятих по всьому світу. При цьому, туризм розвивається надзвичайно динамічно та стабільно: середньорічні темпи приросту міжнародних туристичних прибуттів склали 3,6% у період 2005-2014 рр. і за прогнозами на наступне десятиліття складатимуть 3,8%. Стійкий попит на туризм, разом з його здатністю генерувати високі рівні зайнятості доводить важливість і значення галузі як інструменту соціально-економічного розвитку. Досягнення таких показників було б неможливо без авіації, оскільки 52% усіх міжнародних туристичних прибуттів у 2014 р. забезпечувалося авіаційним транспортом ( частка для подорожей на великі відстані та для острівних дестинацій – значно більша, наприклад для країн Карибського регіону цей показник складає 93%). У свою чергу цивільна авіація створює 539 млрд. дол. прямого внеску у глобальний ВВП та забезпечує роботою 8,4 млн. людей. Окрім того експерти ІКАО констатують значний мультиплікаційний ефект в авіаційній галузі: кожні 100 дол. витрачені на послуги авіаційного транспорту стимулюють додатковий попит у 325 дол., а кожні 100 робочих місць зумовлюють створення 600 у пов’язаних галузях, зокрема і у туризмі. Авіація дозволяє не тільки швидко і комфортно подолати просторовий розрив між місцями проживання туристів і туристичними дестинаціями, але й є важливим чинником розвитку туристичних центрів та зон, зокрема на території країн, що розвиваються, у межах так званих «нових» туристичних ринків. Так, наприклад, у Африці 54% від усіх зайнятих у туризмі, а це 2,5 млн. осіб, обслуговують туристів, що прибули авіаційним транспортом. В цілому ж повітряний транспорт підтримує 35 млн. робочих місць у туризмі і виступає каталізатором отримання 807 млрд. доларів туристичних надходжень. У 2014 р. авіаційним транспортом було перевезено 3,3 млрд. пасажирів, серед яких переважна більшість подорожували в туристичних цілях, будь то відпочинок або ділова поїздка. При цьому у багатьох країнах авіація є ключовим фактором для розвитку внутрішнього туризму.

Усього у 2014 р. було зарєєстровано 1,1 млрд. міжнародних туристів та більше 6 млрд. внутрішніх. Згідно прогнозів ЮНВТО кількість міжнародних туристичних прибуттів становитиме 1,8 млрд. у 2030 р., у той же час експерти ІСАО передбачають обсяги пасажиропотоку на рівні 6,3 млрд. Чітка кореляція у темпах приросту обсягів діяльності та взаємообумовленість розвитку авіації і туризму вимагає вироблення узгодженої політики з метою стимулювання взаємного прогресу, спільного вирішення питань, які сприяють максимізації взаємної вигоди, та посилення мультиплікаційного впливу на інші галузі економіки. До кола завдань, що потребують обопільної уваги входять пропускна здатність інфраструктури рекреаційних зон; перевантаженість аеропортів; нестабільність цін на паливо і відсутність альтернативного палива; передбачувана у зв’язку із зростанням обсягів туристичних подорожей нестача пілотів; лібералізація ринку авіаперевезень в інтересах розширення географії подорожей; полегшення процедур візового контролю в аеропортах, скорочення необґрунтованих податків і мит та підвищення рівня авіаційної безпеки.

Авіація та туризм в ізоляції один від одного не вирішать самостійно ці проблеми. Для цього потрібно налагодити більш тісну співпрацю та спільні дії, стимульовані на національному рівні зацікавленими державними відомствами, а на глобальному – спільною роботою ЮНВТО та ІКАО – спеціалізованих установ ООН в галузі туризму та цивільної авіації. Тільки звертаючись до вирішення зазначених проблем у єдності, країни зможуть знайти свою справедливу частку в тих зростаючих загальних можливостях, які створюються туризмом і авіацією. З цією метою ЮНВТО та ІКАО у березні 2013 р. підписали Спільну заяву з авіації і туризму, визнаючи намір активізувати тіснішу співпрацю з питань, що становлять взаємні пріоритети розвитку. Основними напрямами роботи визначено: оптимізацію мультиплікаційного економічного ефекту в авіації і туризмі за рахунок синергії їх розвитку та співпрацю з метою модернізації нормативної бази міжнародних повітряних перевезень, розширення географії авіаційного сполучення шляхом полегшення візових формальностей та гарантування дотримання прав пасажирів, туристів і постачальників туристичних послуг. Також акцентується необхідність вироблення узгодженої позиції стосовно скорочення викидів парникових газів та обґрунтовується ефективність спільного фінансування проектів розвитку авіаційної інфраструктури туристичних дестинацій віддалених від основних генеруючих ринків, зокрема острівних.

 **Висновки.** Більшість міжнародних туристичних прибуттів забезпечується авіаційним транспортом, відповідно доступність і розвиток тієї чи іншої туристичної дестинації виявляються залежними від надійності авіаційного сполучення з генеруючими ринками. Ефективні логістичні принципи організації та менеджмент якоcті сфери авіаційних перевезень, дають можливість людям максимально реалізувати власний потенціал мобільності у сучасному глобалізовану світі. Туризм та авіаційний транспорт взаємозалежні, тому розуміння засад співіснування цих двох галузей світового господарства є надзвичайно важливим чинником суспільного прогресу.

**Список літератури**:

1. Аviation: benefits beyond borders / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http:// www.atag.org
2. *Biegert T., Wittmer A.* Air transport and tourism – Perspectives and challenges for destinations, airlines and governments / Biegert T., Wittmer A. // Journal of Air Transport Management. – Volume 12. – Issue 1. – January 2006. – Pages 40-46.
3. *Duval,* *D.T.* Tourism and Transport: Modes, Networks and Flows / ­Duval, D.T. – MPG Book LTD, 2007. – 329p.
4. UNWTO Tourism Highlights – 2014 Edition. – Madrid: UNWTO Publication department, 2014. – 12p.
5. WTTC Travel & Tourism Economic Impact Report 2015 / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic%20impact%20research/regional%202015/world2015.pdf