

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН
Кафедра міжнародного туризму та країнознавства**

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач кафедри

_____ Дудник І.М.
« _____ » _____ 2021 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА
(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ЗДОБУВАЧА ВИЩОЇ ОСВІТИ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ «БАКАЛАВР»

на тему: **ГЕОГРАФІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ АВІАЦІЙНИХ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ТУРИЗМІ**

Виконавець: студентка 414 групи **Шабельнік Аліса Олександрівна**

Науковий керівник: доктор географічних наук, професор, завідувач кафедри
Дудник Іван Миколайович

Нормоконтролер: _____ **Борисюк Оксана Анатоліївна**
(підпис) (П.І.Б.)

КИЇВ 2021

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет міжнародних відносин

Кафедра міжнародного туризму та країнознавства

Спеціальність: 242 «Туризм»

ОПП: «Туризмознавство»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедру

_____ Дудник І.М.
« ____ » _____ 2021р.

ЗАВДАННЯ НА ВИКОНАННЯ ДИПЛОМНОЇ РОБОТИ

Шабельнік Аліса Олександрівна

(прізвище, ім'я, по батькові в родинному відмінку)

Тема дипломної роботи: «Географічні особливості авіаційних перевезень в туризмі», затверджена наказом ректора № 688 /ст від «29» квітня 2021 р.

2. Термін виконання роботи: з «17» травня 2021 р. по «20» червня 2021 р.

3. Вихідні дані до роботи: дослідження має теоретичний і практичний характер, виконане на основі аналізу матеріалів періодичних видань, нормативно-правових актів, статистичних даних Головного управління статистики України та інформаційних ресурсів мережі Інтернет,

4. Зміст дипломної роботи:

РОЗДІЛ 1. Теоретико – методичні засади дослідження

РОЗДІЛ 2. Структурно динамічний аналіз світових туристичних авіаперевезень

РОЗДІЛ 3. Геопросторові аспекти авіаційних перевезень в туризмі

ВИСНОВКИ

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

ДОДАТКИ

5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстративного) матеріалу: Рис.1.1.
Структура загальних пасажирських авіаперевезень за регіонами, Рис. 1.2.
Структура міжнародних пасажирських авіаперевезень за регіонами, Рис. 2.1.
Взаємозалежність зовнішніх чинників розвитку авіаперевезень пасажирів,

Таблиця 2.1. Кількість пасажирських авіа перевезень у 2018-2019 рр, Рис. 2.2. Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України, тисяч осіб, Рис. 2.3. Питома вага провідних аеропортів в загальних обсягах пасажирських перевезень через аеропорти України, Рис. 2.4. Географічна структура світового ринку авіаційних перевезень за обсягами відправлених / прийнятих аеропортами пасажирів (у міжнародних сполученнях), Рис. 3.1. Дані про зростання міжнародних регулярних перевезень, вираженому в комерційних пасажиро-кілометрів (КПК), за 2018 рік, Рис. 3.2. Концентрація пасажирських перевезень по країнам у відсотках від загальносвітового обсягу – 20 найбільших (2018 р.), Рис. 3.3. Розподіл пасажиропотоку – топ-20 (2018 р.), Рис. 3.4. 10 найбільш популярних внутрішніх маршрутів, Рис. 3.5. 10 найбільш популярних маршрутів в азійському напрямку.

6. Календарний план-графік

№ з/п	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Проаналізувати літературні та інші джерела з проблеми дослідження.	29.04 - 02.05 2021 р.	Виконано
2.	Обґрунтувати об'єкт, предмет дослідження, сформулювати завдання і мету. Написати вступ.	03.05 - 07.05 2021 р.	Виконано
3.	Проаналізувати різноманітні джерела інформації щодо теоретичних основ розвитку авіаційних перевезень в туризмі . Написати перший розділ.	08.05 - 10.05 2021 р.	Виконано
4.	Проаналізувати сучасний стан розвитку авіації в туризмі . Написати другий розділ роботи.	11.05 - 15.05 2021 р.	Виконано
5.	Виявити основні проблеми та перспективи розвитку авіації для України . Написати третій розділ роботи та висновки	16.05 - 22.05. 2021 р.	Виконано
6.	Узагальнити результати проведеного дослідження, сформулювати висновки	23.05 - 28.06 2021 р.	Виконано
7.	Підготувати доповідь на попередній захист, розробити демонстраційні матеріали.	29.05 - 01.06 2021 р.	Виконано

8.	Провести роботу над зауваженнями після попереднього захисту дипломної роботи.	02.06 - 06.06 2021 р.	Виконано
9.	Захист дипломної роботи.	14. 06. 2021 р.	

7. Дата видачі завдання: «29» квітня 2021 р.

Науковий керівник дипломної роботи _____ Дудник І.М.
(підпис керівника) (П.І.Б.)

Завдання прийняв до виконання _____ Шабельнік А.О.
(підпис випускника) (П.І.Б.)

ЗМІСТ

РЕФЕРАТ.....	6
СПИСОК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ.....	8
ВСТУП.....	10
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ.....	13
1.1. Система авіаційних перевезень як об'єкт дослідження.....	13
1.2. Особливості авіаційних перевезень в туризмі.....	22
1.3. Методика та методи дослідження.....	30
Висновки до першого розділу.....	33
РОЗДІЛ 2 СТРУКТУРНО-ДИНАМІЧНИЙ АНАЛІЗ СВІТОВИХ ТУРИСТИЧНИХ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	34
2.1. Чинники розвитку авіаперевезень.....	34
2.2. Аналіз динаміки авіаперевезень.....	40
2.3. Структура авіаперевезень.....	46
Висновки до другого розділу.....	48
РОЗДІЛ 3 ГЕОПРОСТОРОВІ АСПЕКТИ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ТУРИЗМІ.....	50
3.1. Геопросторові потоки світових перевезень.....	50
3.2. Характеристика туристичних перевезень в макрорегіональних авіатранспортних системах.....	56
3.3. Особливості туристичних перевезень в національних авіатранспортних системах: досвід для України.....	68
3.4. Практичне значення дослідження.....	74
Висновки до третього розділу.....	76
ВИСНОВКИ.....	78
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	81

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи «Географічні особливості авіаційних перевезень в туризмі»: 71 с., 13 рисунків, 50 літературних джерел.

Ключові слова – туризм, авіаційні перевезення, транспортна система, повітряний транспорт, туристичне агентство, туристичний оператор.

Об’єкт дослідження – система авіатранспортних туристичних перевезень.

Предмет дослідження – географічні особливості авіаційних перевезень в туризмі.

Мета дослідження – з’ясування географічних особливостей авіаційних перевезень в туризмі.

Результати дослідження – здійснено огляд джерельної бази дослідження, визначено роль авіаційного транспорту в розвитку кластерів туризму, охарактеризовано зміст та механізми удосконалення організаційно-економічного механізму взаємодії підприємств авіаційного транспорту та індустрії туризму.

Методи дослідження – порівняльно-історичний метод, методи аналізу та синтезу, статистичний метод, компаративний метод, метод термінологічного аналізу і метод операціоналізації понять, метод ідеалізації та інші.

Практичне значення одержаних результатів – отримані результати можуть бути використані при подальшому дослідженні даної проблеми, а також при розробці наукових планів та програм та написанні навчальних посібників.

Рекомендації щодо використання результатів – матеріали дослідження можуть бути використані іншими навчальними закладами для подальшої теоретичної та емпіричної детермінації критеріїв ідентифікації проблеми географічних особливостей авіаційних перевезень в туризмі; напрацювання аналітико-статистичного матеріалу; викладачами університетів для розробки освітніх програм, методичних рекомендацій, електронних навчальних курсів, у науково-дослідній роботі докторантів, аспірантів, студентів.

Сфера застосування – наукова діяльність, навчальний процес, туристична діяльність.

Прогнозні припущення про розвиток об'єкту та предмету дослідження – здійснити географічний аналіз світових туристичних авіаперевезень з визначенням їх особливостей, розглянути та проаналізувати статистичні дані щодо авіаперевезень туристів, здійснити огляд туристичних авіаперевезень у контексті сучасних умов.

СПИСОК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

- АТР – Азійсько-Тихоокеанський регіон
- АТС – авіаційні транспортні системи
- ГАТС – генеральна угода про торгівлю послугами
- ДП МА – державне підприємство міжнародний аеропорт
- ЄС – Європейський Союз
- ОАЕ – Об'єднані Арабські Емірати
- СОТ – Світова організація торгівлі
- США – Сполучені Штати Америки
- ЦА – цивільна авіація
- ААА – Асоціація азійських авіаліній
- ААСНРА – Азійсько-австралійська асоціація готелів і ресторанів
- АСТЕ – Асоціація фахівців з корпоративного туризму
- АЕА – Асоціація європейських авіакомпаній
- Afra – Асоціація африканських авіакомпаній
- АСТА – Північноамериканська асоціація індустрії туризму
- IATA – Міжнародна асоціація повітряного транспорту
- IATAN – підрозділ Міжнародної мережі туристичних агентів
- ICAO – Організація цивільної авіації
- BITS – Міжнародне бюро соціального туризму
- DRV – Німецька національна туристична асоціація
- FITS – Міжнародна федерація соціального туризму
- FIUTO – Федерація міжнародних молодіжних туристичних організацій
- IACVB – Міжнародна асоціація бюро конгресів і відвідувачів
- IANA – Міжамериканська готельна асоціація
- IBTA – Міжнародна асоціація ділового туризму
- JATA – Японська асоціація туристичних агентів
- КТА – Карибська асоціація туризму

LCC-компанії – товариства з обмеженою відповідальністю (американська форма)

MALIAT – угода про лібералізацію міжнародного повітряного транспорту

PCMA – Асоціація організації спеціалізованих Конференції

SAH – Арабська готельна спілка

TURSAV – Турецький інститут туристичних агентств

UAT – Арабський союз туризму

ВСТУП

Актуальність теми. Актуальність даної теми дослідження визначається наступним.

По-перше, дослідження проводиться на стику таких галузей господарства, що активно розвиваються та належать до сфери послуг, як туризм і повітряний транспорт. Від їх розвитку залежать багато ключових параметрів розвитку національних економік і світового господарства в цілому.

По-друге, в туристичних послугах отримав чітке прояв системоутворюючий процес транснаціоналізації послуг, що веде до свого роду «переділу» глобального ринку туризму. З одного боку, загострення конкуренції між провідними туристичними компаніями, а з іншого – в ряді випадків консолідація їх зусиль отримують вираз в неоднозначності тактики і стратегії компаній, перманентному пошуку нових форм і методів організації діяльності, вдосконаленні принципів і механізмів розміщення підрозділів, шляхів розширення ринків збуту, запровадження різних програм лояльності для клієнтів і т.д.

По-третє, авіаційний транспорт є генератором і носієм багатьох передових тенденцій як у виробничій, так і в інших сферах-організації менеджменту, системі сервісних послуг, підготовці кадрів, науково-дослідних і дослідно-конструкторських роботах і т.д., а сама галузь еволюціонує в набагато ширшу категорію – авіаційного бізнесу.

Згідно зі статистичними даними, темпи зростання популярності повітряного транспорту вище, ніж у автомобільного, що пов'язано зі зростаючим розширенням географії подорожей та існуючої стійкою тенденцією до скорочення часу в дорозі на користь їх частоти (зростання короткострокових поїздок). тривалі далекі тури). Все це викликає пильну увагу туристичного бізнесу до авіаперевезень. Літаки – найпопулярніший вид транспорту в світі. Те ж саме можна сказати і про подорожі по повітрю в сфері туризму. І тому є ряд причин:

- по-перше, авіація – найшвидший і зручний вид транспорту при подорожах на великі відстані;
- по-друге, сервіс на рейсах зараз виглядає привабливим для туристів;
- по-третє, авіакомпанії платять турагентам комісію безпосередньо і через міжнародні мережі бронювання і резервування за кожне заброньоване місце в літаку, тим самим спонукаючи їх вибирати авіаперельоти.

Повітряний транспорт – один із секторів світової економіки, що найбільш швидко і динамічно розвиваються і з кожним роком він займає все більш міцні позиції в світовій транспортній системі.

Вищевикладене зумовило актуальність досліджуваних у роботі питань.

Актуальність даної проблематики обумовлюється високою її значимістю та недостатньою практичною розробкою, крім того, на сучасному етапі дана тема стала особливо значущою для науки і практики.

Актуальність проблеми, її наукове значення та можливе практичне використання результатів дослідження обумовили вибір теми, визначили мету та завдання дослідження.

Мета дипломної роботи полягає у тому, щоб з'ясувати географічні особливості авіаційних перевезень в туризмі.

Досягнення вказаної мети передбачає вирішення наступних завдань:

- 1) Здійснити огляд джерельної бази дослідження
- 2) Визначити роль авіаційного транспорту в розвитку кластерів туризму
- 3) Охарактеризувати зміст та механізми удосконалення організаційно-економічного механізму взаємодії підприємств авіаційного транспорту та індустрії туризму

Об'єкт дослідження – система авіаційних перевезень в сучасних ринкових умовах.

Предмет дослідження – географічні особливості авіаційних перевезень в туризмі.

Новизна одержаних результатів визначається метою та сукупністю

поставлених завдань, обраним підходом до їх вивчення. У процесі дослідження здійснено аналіз динаміки авіаперевезень за останні декілька років, враховуючи ситуацію і в 2020 році, яка характеризується як криза, викликана пандемією COVID-19.

Практичне значення одержаних результатів. Отримані результати можуть бути використані при подальшому дослідженні даної проблеми, а також при розробці наукових планів та програм та написанні навчальних посібників.

Структура дипломної роботи обумовлена метою та завданнями дослідження. Дипломна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків і списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи становить 75 сторінок, з яких 5 сторінок – список використаних джерел із 50 найменувань.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

1.1. Система авіаційних перевезень як об'єкт дослідження

Підходи до визначення авіатранспортна система в сучасних дисертаційних дослідженнях є дуже різними. В даній роботі пропонується досліджувати авіатранспортну систему як складну цілеспрямовану систему, що складається з аеропортів, авіакомпаній та підсистеми управління повітряним рухом, які зв'язані відношеннями попиту на авіаційні перевезення, ресурсами, техніко-технологічними обмеженнями, економіко-організаційними та правовими вимогами, безпекою та екологією. Таке визначення, на наш погляд, відповідає узагальненому поняттю транспортні системи та сучасним підходам до вирішення пріоритетних задач розвитку авіаційних перевезень. Не дивлячись на велику різноманітність факторів, які впливають на формування попиту в транспортних системах, проведені теоретичні дослідження підтвердили припущення автора роботи, що основними є: соціально-економічний розвиток країни (регіону), ціни (тарифи) на перевезення та послуги і розвиток інфраструктури транспорту. Тому вплив саме цих факторів буде вивчатися у ході дослідження розвитку АТС [19, с. 72].

Об'єкти, що забезпечують діяльність авіаційного транспорту, так само, як і сам авіаційний транспорт, розташовуються на відповідній території, що відводиться під землі авіаційного транспорту. На законодавчому рівні передбачено, що «до земель авіаційного транспорту належать землі, надані в користування під:

а) аеропорти, аеродроми, відокремлені споруди (об'єкти управління повітряним рухом, радіонавігації та посадки, очисні та інші споруди), службово-технічні території з будівлями та спорудами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту;

б) вертольотні станції, включаючи вертольотодроми, службово-технічні території з усіма будівлями та спорудами;

- в) ремонтні заводи цивільної авіації, аеродроми, вертольотодроми, гідроаеродроми та інші майданчики для експлуатації повітряних суден;
- г) службові об'єкти, що забезпечують роботу авіаційного транспорту».

Для України значення авіації та транспорту, що забезпечує її функціонування, важко переоцінити, оскільки геополітичне положення нашої держави, зокрема розташування між країнами Західної Європи, Азії та Близького Сходу, дозволяє нашій державі виступати транзитним посередником для перевезення пасажирів та вантажу на великі дистанції в короткі терміни або ж перевезення у важкодоступні (віддалені) регіони. У зв'язку з цим важливого значення набуває забезпечення належного правового регулювання функціонування авіаційної галузі, яке має складатися не лише з національних законодавчих актів, а й з низки міжнародних (міжурядових) угод, норми яких упорядковують процедурні питання, пов'язані з повітряними перевезеннями та забезпеченням безпеки авіації. Іншим важливим моментом, крім наявності відповідного правового регулювання функціонування авіаційної галузі, є наявність належної авіаційної інфраструктури. Що стосується вітчизняних авіакомпаній, то впродовж січня – вересня 2019 року пасажирські та вантажні перевезення здійснювали 29 вітчизняних авіакомпаній, якими загалом виконано 79,7 тис. комерційних рейсів (проти 77,1 тис. за аналогічний період минулого року) [39]. Так, протягом указанного періоду здійснювалися пасажирські авіаперевезення, а також перевезення вантажів і пошти. Варто звернути увагу, що кількість пасажирських перевезень, які здійснювалися 18 вітчизняними авіапідприємствами (це стосується як міжнародних, так і внутрішніх регулярних рейсів) протягом 9 місяців 2019 року, істотно збільшилась у порівнянні з аналогічним періодом 2017 і 2018 років. Проте обсяги перевезення вантажів та пошти у порівнянні з аналогічними періодами попередніх років дещо знизилися.

Стосовно статистичної інформації за 2020 рік, то спостерігається, на жаль, істотне зменшення авіаперевезень (як внутрішніх, так і зовнішніх), що зумовлено пандемією COVID-19 та її стрімким поширенням по всьому світу. Так, лише за січень–березень 2020 року обсяги пасажирських перевезень українськими

авіакомпаніями зменшились порівняно з відповідним періодом минулого року на 17,3 % та склали 1953,8 тис. чол., у т. ч. міжнародних – на 17,1 % та склали 1757 тис. чол. [25]. Відповідно спостерігається і скорочення пасажиропотоків через аеропорти України на 8,9 %, скорочення кількості комерційних рейсів на 16,3 %, в т. ч. у міжнародному сполученні – на 7,4 % і 14,5 % відповідно. Варто зазначити, що пандеміологічна ситуація у світі з початку 2020 року негативно вплинула не лише на авіаційну галузь України, що зумовлено різким спадом попиту на авіаційні перевезення, закриттям пунктів пропуску через державний кордон (у тому числі повітряного простору) переважної більшості країн. У результаті це призвело до того, що авіакомпанії були вимушені спочатку скоротити кількість авіаперевезень, а потім і взагалі відмінити виконання практично всіх рейсів, залишивши лише евакуаційні рейси, рейси для здійснення перевезень осіб з метою забезпечення захисту національних інтересів, у рамках виконання міжнародних зобов'язань, а також з метою перевезення представників дипломатичних установ та гуманітарних місій. Така ситуація, звісно, вимагала належного реагування з боку держави, тобто здійснення відповідного державного регулювання функціонування авіаційної галузі у період пандемії, зокрема в частині здійснення авіаперевезень у виняткових випадках, функціонування аеродромів та аеропортів в умовах продовження карантину, паркування літаків у спеціально відведених зонах, унормування питань, пов'язаних з поверненням пасажиром коштів за скасовані рейси або їх перебронювання, забезпечення державної підтримки авіаційної галузі у зв'язку з припиненням фінансових надходжень від усіх учасників ринку (зокрема шляхом виділення із державного бюджету дотацій, надання державної допомоги для забезпечення мінімального функціонування аеропортів та аеродромів, звільнення авіапідприємств від сплати окремих видів податків на певний проміжок часу) тощо. Забезпечення роботи повітряного транспорту здійснюється на аеропортах та інших спеціально облаштованих для цього інженерних спорудах, і території яких безпосередньо відбувається приймання, відправлення та технічне забезпечення повітряного транспорту, обслуговування

пасажирів та перевезення вантажів. На цей момент на території України функціонує 20 аеропортів, 9 аеродромів цивільної авіації, 2 вертодроми та 42 злітно-посадкові майданчики [2]. Важливою складовою забезпечення належного функціонування авіаційної галузі є авіабудування, тобто робота підприємств авіаційної галузі, орієнтована на розробку та побудову з використанням інноваційного потенціалу конкурентоспроможної на світовому ринку сучасної високотехнологічної авіаційної техніки. Так, в Україні сьогодні функціонує ряд компаній авіабудівної галузі, які виробляють надлегкі літаки, авіаційні двигуни, комплектуючі, надають сервісні, ремонтні послуги техніки, які здійснюють такі види діяльності: розробка та виробництво сучасних тренажерних систем для вертолітної авіації; розробка та виготовлення елементів меблевого обладнання для будь-яких типів повітряних суден; розробка вертольотів; ремонт авіаційних турбореактивних двигунів для сучасних бойових літаків; виробництво надлегких літаків, супутньої продукції; розробка та виробництво багатоцільових типів безпілотних літаючих апаратів; виробництво повітряних гвинтів; виробництво легких композитних високопланів; ремонт авіаційної техніки, ремонт авіаційних двигунів; проектування та складання вертольотів; виробництво дельтапланів, планерів; виробництво спортивних пілотажних літаків тощо [7, с. 48-50].

Специфікою розвитку системи регулювання авіаційних перевезень в останні роки є поява значної кількості угод, спрямованих на лібералізацію ринку міжнародних авіаперевезень, у тому числі вантажних. Про суттєву активізацію процесу лібералізації ринку авіаперевезень свідчить той факт, що США (лідер за кількістю угод про «відкрите небо») 53 з 79 своїх угод про «відкрите небо» уклали після 1998 р., тобто лише за останні 15 років. Крім того, в рамках СОТ постійно йдуть дебати з питань поширення дії Генеральної угоди про торгівлю послугами (ГАТС) на послуги з авіаперевезень, які поки виключені зі сфери діяльності даної угоди [12, с. 164].

Державне регулювання діяльності авіації та використання повітряного простору України полягає у визначенні державою завдань, функцій, умов діяльності авіації та використання повітряного простору України, встановленні

загальнообов'язкових авіаційних правил, здійсненні державного контролю за їх виконанням та відповідальності за їх порушення. У нормативно-правовому регулюванні авіатранспортної галузі України беруть участь як принципи і норми міжнародного повітряного права, так і норми національного законодавства України: Стандарти, Практики, що рекомендується, і Правила ІКАО; Угоди про цивільну авіацію і про використання повітряного простору і інших міжурядових угод, прийнятих в області ЦА; національні законодавчі і нормативно-правові норми. Об'єктом державного регулювання в авіатранспортній галузі виступає комплекс економічних відносин авіапідприємства з різними елементами ринкової структури, наприклад, виробниками повітряних суден, лізинговими компаніями, фінансовими установами, споживачами авіапослуг.

Державне регулювання в авіатранспортній галузі може здійснюватися правовими, адміністративними, економічними і спеціальними методами. Під правовими методами державного регулювання необхідно розуміти вплив держави на об'єкти регулювання через розробку відповідних законів, правил перевезень, ратифікації відповідних міжнародних угод. Адміністративні методи державного регулювання проявляються в регулюванні параметрів економічної та виробничої діяльності авіапідприємства, а саме: встановлення нормативів, стандартів, правил перевезень, ліцензування та сертифікації, пряме обмеження комерційних прав та доступ на ринок тощо. Економічні методи направлені на розробку ринкових інструментів впливу на інтереси суб'єктів авіаційного ринку (амортизаційна, митна, податкова політика). Спеціальні методи включають у себе елементи адміністративного і економічного методів. Згідно рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) державне регулювання повітряного транспорту повинно здійснюватися на трьох рівнях: національному, двосторонньому та багатосторонньому [4, с. 31].

Основа повітряного транспорту – мережа аеропортів, яка отримала деякий розвиток в ході підготовки до Євро-2012.

Стан розвитку авіаційного пасажирського транспорту (постачання) багато в чому визначається його характеристиками, що відрізняють його від інших

видів транспорту.

Основними техніко-економічними характеристиками пасажирського повітряного транспорту, що впливають на його позиціонування серед перевізників, є:

1) висока технічна та експлуатаційна швидкість руху, що дозволяє в короткі терміни виконувати безпосадочні далекі перельоти;

2) менші капітальні вкладення в наземні споруди в порівнянні з іншими видами транспорту. На відміну від інших засобів сполучення повітряний транспорт вимагає приблизно в 10-20 разів менше капітальних вкладень для розвитку нових ліній. Основні витрати на повітряний транспорт пов'язані з будівництвом аеропортів, а будівництво одного аеропорту дозволяє відкрити не одну, а кілька нових авіакомпаній для сполучення з іншими аеропортами;

3) висока вантажопідйомність на вітрових трасах і авіатранспорті. Наприклад, сучасний пасажирський літак Boeing-747 має місткість до 500 крісел і дальність польоту 13,5 тис. км, а Airbus-380 може перевозити понад 600 пасажирів на відстань до 15 тис. км. Висока експлуатаційна швидкість літаків, їх зростаюча вантажопідйомність дозволяє їм виконувати величезні обсяги перевезень за певний період часу.

4) високий рівень комфорту і якості обслуговування при побудові пасажирських перевезень. Конструктивно сучасні літаки забезпечують значну зручність подорожей. Просторі салони, комплексне обслуговування на борту і організація розважальної програми під час польоту роблять літак найзручнішим засобом пересування;

5) високий ступінь безпеки в поїздках. На основі багаторічних спостережень встановлено, що кількість транспортних пригод на 1 мільйон пасажиро-кілометрів на повітряному транспорті найнижче в порівнянні з іншими видами транспорту [15 с. 74].

Позитивна тенденція, що склалася за останні два роки, в першу чергу пов'язана з успішним розвитком сектора міжнародного повітряного транспорту.

Також присутні додаткові заходи з безпеки польотів, покращення

привабливості галузі для інвесторів, придбання нових повітряних суден.

Серед основних проблем українського ринку авіаперевезень – монополізація і закритість. Це, разом із несправедливим веденням бізнесу призвело до встановлення високих цін на послуги авіаперевізників. У той час як у Європі цивільна авіація є одним із дешевших видів транспорту: вартість квитка варіюється у межах 1-45 євро. В Україні ж ціни значно вищі. Також дуже важливим питанням є високі тарифи на хендлінгові послуги авіакомпаніям, наприклад, проведення навігаційних систем чи повітряний супровід. Це пов'язано насамперед з монополізацією ринку хендлінгових послуг, тому тарифи практично нічим необґрунтовані.

Також проблемою авіаційних перевезень є залежність від стану економічного розвитку, особливо від купівельної спроможності громадян та інфляційних процесів в країні. Ще однією значущою проблемою є парк повітряних суден вітчизняних авіакомпаній: по-перше, це кількість повітряних суден, по-друге, їх вік. Більша частина парку є застарілою та неефективною. Українські авіаперевізники володіють новітніми літаками, але їх кількість недостатня.

Варто відмітити, що 98 % загальних пасажиропотоків та поштовантажопотоків сконцентровані в 7 провідних аеропортах, а саме «Бориспіль», «Київ (Жуляни)», «Одеса», «Львів», «Харків», «Дніпропетровськ» та «Запоріжжя» [35, с. 239].

Світовий повітряний транспорт – це складна система багатьох підприємств, які складаються з постійно взаємодіючих і взаємопов'язаних елементів, що утворюють єдиний блок. Основними компонентами цієї системи є авіакомпанії, аеропорти світу, підприємства з обслуговування повітряного руху, управління повітряним рухом, міжнародні організації в галузі цивільної авіації. Взаємодія цих компонентів один з одним і з зовнішнім середовищем складне й суперечливе і багато в чому визначає розвиток економічної ситуації у світі повітряного транспорту. Велику роль у світовій авіації грає авіація України. Тому підтримка її в актуальному стані є важливою для України та всього світу.

Цивільна авіація (як складник єдиної транспортної системи) вирішує проблеми організації транспортних зв'язків між різними державами, задоволення потреб підприємців та населення в авіаційних перевезеннях та операціях як на території України, так і за її межами. Україна повинна конкурувати з провідними країнами, які мають сильні позиції у світовій авіаційній галузі: США, країнах ЄС (Франції, Великобританії, Німеччині), Бразилії, Канаді, Японії. В Україні сьогодні немає потужних корпорацій, які могли б конкурувати з провідними державами. Більшість компаній авіаційної галузі залишаються стратегічно важливими для держави, знаходяться у власності держави та не підлягають приватизації [24, с. 155].

Цивільна авіація України є основним монопольним перевізником пасажирів на відстані понад 1000 км, насамперед на міжнародних рейсах. Перевезення вантажів мають місце як додаткове завантаження пасажирських суден або спеціалізованими вантажними літаками, вони незначні і визначаються вимогами вантажів. Авіаційний транспорт перевозить менше 100 тис. т на рік. Це пояснюється дорожнечою таких перевезень щодо інших видів транспорту. Застосування авіації у господарській діяльності в Україні теж суттєво дорожче за використання наземних видів техніки, тому має епізодичний характер. Тому авіаційний транспорт можна вважати практично пасажирським, а перевезення пасажирів визначає сутність і основу його розвитку [16, с. 18].

У сучасному світі, коли подорожі людей по планеті набули масового характеру, роль повітряного транспорту як найшвидшого засобу пересування на великі відстані значно зросла.

Авіаперевезення особливо важливі при реалізації масового туризму. Його бурхливий розвиток в середині минулого століття зажадало створення літаків, які відповідають різним туристичним цілям і володіють високим рівнем комфорту. На борту літаків і в аеропортах пасажиром пропонується широкий спектр послуг, які роблять подорож приємним і доступним для населення.

Повітряні перевезення мають ряд особливостей в порівнянні з іншими транспортними послугами. Це пов'язано, перш за все, з їх залежністю від

метеорологічних умов і місцевості в точках зльоту і посадки.

Крім того, умови експлуатації рухомого складу змушують переносити аеропорти за межі населених пунктів і вимагають значного часу для підготовки пасажирів до прямого вильоту. Однак завдяки головній перевазі – високій швидкості доставки – авіап перевезення становлять серйозну конкуренцію наземного і водного транспорту.

Повітряні перевезення – це перевезення пасажирів і багажу, що здійснюється авіаційними підприємствами на повітряних судах за встановлену плату, а також наземним транспортом перевізника.

Внутрішні авіап перевезення – авіап перевезення, при яких пункт відправлення, пункт призначення і всі пункти посадки знаходяться на території однієї держави.

Міжнародне повітряне перевезення – повітряне перевезення, при якому пункт відправлення і пункт призначення знаходяться: відповідно, на території двох держав; на території однієї держави, якщо є пункт (а) висадки на території іншої держави.

Регулювання повітряного транспорту здійснюється відповідно до міжнародного права (якщо перевезення є міжнародним) або національного законодавства (якщо перевезення є внутрішнім).

Серед заходів соціального плану, спрямованих на поліпшення обслуговування пасажирів, слід назвати, перш за все, розробку пільгових тарифів і знижок для молоді, студентів, пенсіонерів, сімейних пар, дітей і т.д. Крім цього, багато авіакомпаній до найбільш популярних свят традиційно роблять своїм клієнтам подарунки, пропонуючи рекламні тарифи і проводячи акції з розпродажу квитків. Взагалі багато перевізників під час польоту роблять своїм клієнтам презенти, правда, частіше це відноситься до пасажирів першого і бізнес-класу.

Останнім часом перевізники стали приділяти велику увагу самопочуттю туристів під час польоту [32].

1.2. Особливості авіаційних перевезень в туризмі

Під системою авіаційних туристських транспортних послуг, на нашу думку, слід розуміти системне утворення, що складається з комплексу послуг, спрямованого на перевіз туристів повітряним транспортом, і матеріально-технічної бази, на основі якої здійснюється зазначений комплекс послуг. Управління даною системою включає себе різні методи: нормативні, договірні, ринкові (економічні) і організаційні [11, с. 18].

Повітряний транспорт – один із основних засобів пересування туристів. Займає лідируюче місце в загальному пасажирообігу всіх видів транспорту в міжміському і міжнародному сполученні. Вибір туристами повітряного транспорту в якості засобу пересування зумовлений низкою факторів: по-перше, авіація – найшвидший і зручний вид транспорту для перевезень на далекі відстані; по-друге, сервіс на рейсах зараз досить високий; по-третє, провідні світові авіаційні компанії через міжнародні мережі бронювання і резервування платять туристичним агентствам комісію за кожне заброньоване місце в літаку, мотивуючи їх віддавати перевагу повітряним перевезенням перед іншими видами транспорту. На невеликих відстанях (до 500 км) залізничний і автомобільний транспорт має явну перевагу перед повітряним через значно менший час на наземне обслуговування. Однак зі збільшенням дальності перевезення пасажирів віддають перевагу повітряному транспорту. При організації туристичних поїздок на далекі відстані використання авіатранспорту практично не має альтернативи. Використання повітряного транспорту також поширюється на середні (в глобальному масштабі) відстані. Не менш привабливими є авіаперевезення туристів на внутрішніх напрямках, особливо для таких великих країн, як США, Росія, Китай. У світі понад 1300 авіакомпаній. В середньому на рейсах щорічно перевозиться близько 1 500 000 000 пасажирів. В обслуговуванні міжнародного повітряного сполучення беруть участь понад 1000 аеропортів світу, близько 650 з яких забезпечують регулярні міжнародні авіаперевезення. Міжнародна транспортна мережа в даний час охоплює всі

географічні регіони і більше 150 країн світу. Найбільшими авіакомпаніями світу за обсягом перевезень є American Delta Airlines, Pan American, United, French Air France, German Lufthansa, British Airways.

Повітряний транспорт регулюється на трьох рівнях: національний – ліцензування авіаперевізників, які працюють як на внутрішніх, так і на міжнародних маршрутах; міжурядові – регулярні повітряні маршрути ґрунтуються на угодах між урядами відповідних країн; міжнародні – тарифи на регулярні рейси встановлюються (для членів авіакомпаній) на підставі взаємних угод між авіакомпаніями через Міжнародну асоціацію повітряного транспорту (IATA) або третю особу. Основні техніко-економічні характеристики пасажирського повітряного транспорту можна охарактеризувати за такими напрямками: висока технічна та експлуатаційна швидкість руху дозволяє в короткі терміни виконувати далекі безпосадочні перельоти; менші в порівнянні з іншими видами транспорту капітальні витрати на наземні конструкції; висока пропускна здатність авіаліній та авіатранспорту; високий рівень комфорту і якості перевезення пасажирів; високий ступінь безпеки при подорожі [5, с. 17].

В індустрії туризму і світовій економіці повітряному транспорту належить важливе місце і темпи його зростання внаслідок цього досить високі. А так як, переміщення являє собою найбільш характерну рису туризму, і транспорт, що забезпечує це переміщення, є найважливішою галуззю, яка надає послуги туристичного типу. З розвитком туризму транспортні шляхи будуть постійно розширюватися, так як збільшення попиту на подорожі робить позитивний вплив на розвиток транспортної інфраструктури. Транспорт же, в свою чергу, дозволяє розширювати географію подорожей. Відбувається корисне і вигідне двом сторонам взаємовплив.

Не варто виключати і того, що транспортні послуги – один з основних видів послуг в туризмі. На них припадає і основна частка в структурі ціни туру. Залежно від тривалості, дальності подорожі ця частка (в більшості випадків) коливається від 20 до 60%. Хоча в туристичній діяльності використовуються різні види транспорту для перевезення туристів під час подорожей, все ж основна

частка в загальній структурі транспортних послуг належить авіаційному транспорту. Найбільша кількість туристів, особливо подорожуючих на далекі відстані, користуються послугами авіації. За умови відпочинку в іншій країні або віддаленої точки держави, в якому проживає потенційний туризм, авіапереліт є найбільш прийнятним способом досягнення місця відпочинку. Винятком, звичайно ж, є туристи мають на меті вивчити шлях від будинку до місця відпочинку досконально, дані представники подорожують на потягах і автотранспорті [1].

Обсяги туристичних прибуттів у світі за допомогою авіації упродовж поточного загалом зростали і на сьогодні перевищують туристичні потоки за участю будь-яких інших засобів транспортування разом узятих. Завдяки активному використанню туристами повітряного транспорту зростають доходи від туризму, а також зайнятість в індустрії туризму. За туристичними регіонами соціально-економічна роль авіаційних перевезень в секторі туризму помітно відрізняється. Серед нинішніх лідерів провідне місце посідає Європа, до найперспективніших належить АТР. Очікується, що у подальшому кількість подорожей повітряним транспортом продовжуватиме зростати і буде випереджати кількість подорожей іншими видами транспорту.

Нині лідерство авіаперевезень є беззаперечним. Середня завантаженість літаків (81%) значно вища, ніж у інших видах транспорту. Кожного дня здійснюється 120 тис. авіарейсів, завдяки чому перевозиться 12 млн. пасажирів. Близько 1300 авіакомпаній із загальним парком більш ніж 31 тис. літаків обслуговуються майже у 4 тис. аеропортів світу. За даними ІСАО, в 2017 р. за допомогою авіації було перевезено загалом 4,1 млрд. пасажирів. За прогнозами, на кінець 2018 р. ця цифра складатиме 4,4 млрд., а до 2036 р. обсяг річних авіаперевезень зросте майже вдвічі і становитиме 7,8 млрд. Понад половину обсягів пасажирських авіаперевезень (58,5 %) припадає на внутрішніх пасажирів, а 41,5% – на міжнародних. При цьому більша частина загальних перевезень здійснюється у двох регіонах світу – Азійсько-Тихоокеанському регіоні (АТР) і Америці, яким поступається Європа. Аутсайдерами серед регіонів

є Близький Схід та Африка (рис.1.1).

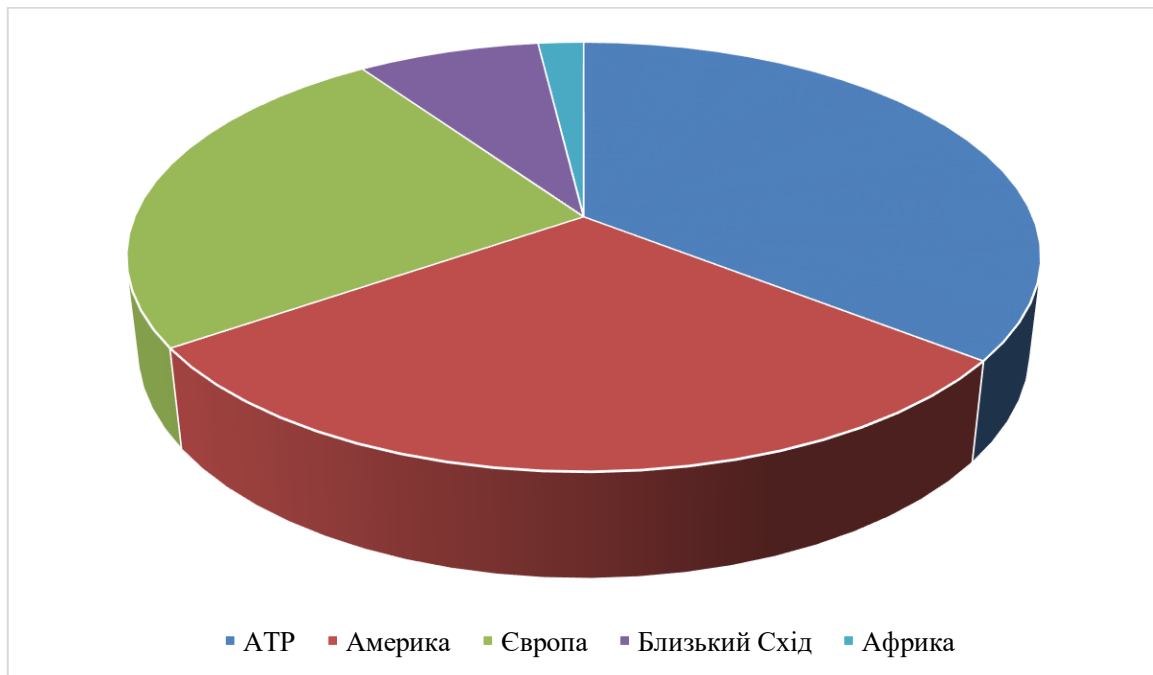


Рис.1.1. Структура загальних пасажирських авіаперевезень за регіонами

Джерело: [23]

Серед країн лідерами за обсягом загальних пасажирських авіаперевезень є США, Китай і ОАЕ. Натомість за обсягом міжнародних авіаперевезень лідером є Європа, яка помітно випереджає АТР (рис. 1.2.).

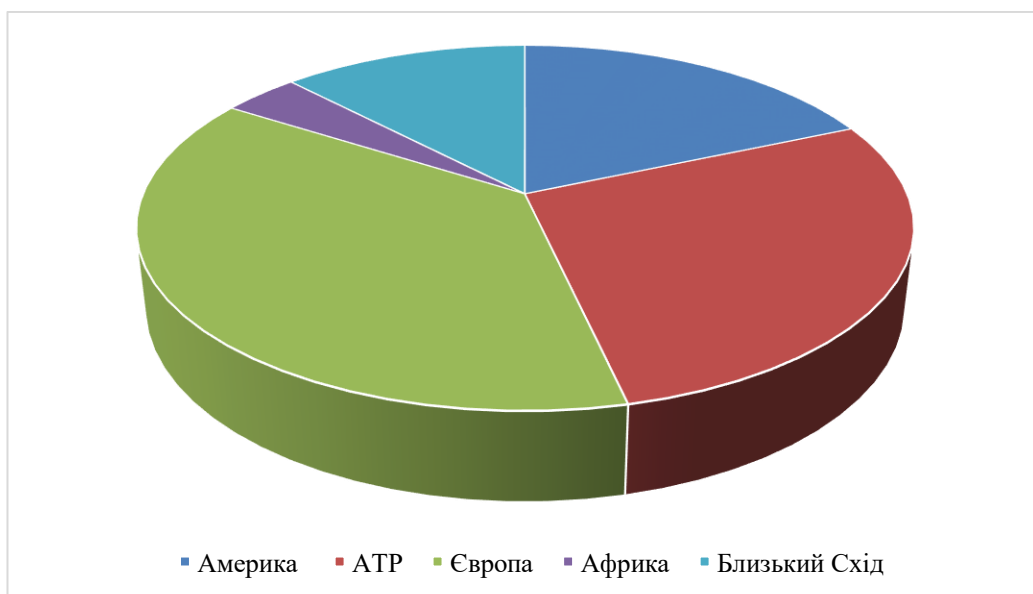


Рис. 1.2. Структура міжнародних пасажирських авіаперевезень за регіонами

Джерело: [23]

Разом із АТР вона забезпечує левову частку пасажиропотоку. Найбільші обсяги міжнародних пасажирських авіап перевезень серед окремих держав у США, ОАЕ та Великобританії. При цьому через особливості географічного положення понад половину усіх туристичних прибуттів до цих країн здійснюється саме повітряним шляхом [30, с. 5-7].

Взаємовплив авіації і туризму багатогранний. Серед факторів, які найбільше впливають на хід процесів взаємодії, виділимо наступні.

Технічний прогрес, який привів до підвищення комфортності та екологічності авіап перевезень, збільшення дальності польотів і зниження вартості послуг. Останнє зробило авіатранспорт доступним не тільки для організації ділових поїздок і відпочинку для заможних туристів і VIP-персон, а й для масового споживача. Зараз пасажирські авіап перевезення в структурі туристичного продукту так само дешеві, як і послуги наземних видів транспорту, за винятком автомобільного транспорту, якщо він використовується для організації сімейних подорожей.

Лібералізація сфери міжнародних відносин. З одного боку, процедура міжнародних поїздок значно спростилася за рахунок усунення багатьох туристичних формальностей, введення безвізових режимів і тому подібного. З іншого боку, відкритий доступ до зарубіжних ринків стимулював розвиток підприємництва, що носить міжнародний характер, зокрема, він дозволив авіаційному бізнесу розширити свою географію, об'єднавши країни і регіони світу в глобальну мережу туристичних напрямків з широким охопленням.

Дерегулювання ринку авіап перевезень. Були зняті обмеження на кількість авіакомпаній, які можуть здійснювати перевезення між парами міст, обсяг квитків, доступних для продажу, та їх вартість. На внутрішній ринок перевезень стали виходити компанії з третіх країн, з'явилися приватні авіакомпанії, що дозволило розширити пропозицію послуг за рахунок конкуренції. Жорсткість вимог до надійності і безпеки авіап перевезень в умовах глобальної терористичної загрози і інших дестабілізуючих факторів міжнародного характеру

(епідеміологічна ситуація, політична нестабільність і т. д.).

Особливим явищем авіап перевезень, виникнення якого безпосередньо пов'язане з характером розвитку туристичної галузі, є чартерні рейси. У 1956 році було укладено угоду про комерційні права на здійснення нерегулярних авіап перевезень в Європі, після чого деякі туристичні компанії почали активно практикувати чартер літаків для виїзду за кордон. Чартерні перевізники залучали партнерів по туристичному бізнесу більш вигідними тарифами – на 30-40% нижче, ніж у авіакомпаній, що виконують регулярні рейси. На відміну від звичайних авіакомпаній, чартерні авіакомпанії повністю орієнтовані на перевезення туристів, тому часто стають власністю туристичної компанії або створюються як дочірні компанії авіакомпаній, що виконують регулярні рейси, і не хочуть втрачати клієнтів-туристів з-за високої вартості своїх послуг. Чартерні авіап перевезення є безпосередньою частиною туристичного пакету і здійснюються відповідно до географії і термінами туристичної поїздки.

Роль авіап ерельотів в туризмі не обмежується переміщенням туристів між пунктами призначення. В даний час все більшу роль в організації відпочинку грає так звана мала авіація. Напрямки використання малої авіації визначаються тенденціями розвитку туристичного попиту і передбачають розширення спектра рекреаційних заходів. Наприклад, здійснення польотів на спортивних літаках, вертольотах, планерах, моторних дельтапланах та інших видах авіаційної техніки в рамках екстремального і спортивного туризму, організація авіаційних екскурсій, доставка туристів по маршруту в регіонах з нерозвиненою інфраструктурою наземного транспорту (гірські райони, національні парки і заповідники) і т. д. [42, с. 185-186].

Організація перевезення заснована на аналізі досягнутого рівня туристичного потоку, швидкості збільшення або зменшення планованих обсягів. На основі аналізу авіакомпанія здійснює комплекс комерційних заходів, в тому числі: складання розкладу руху повітряних суден (при плануванні перевезення туристів регулярними рейсами, в залежності від періоду перевезення; розрізняють 2 періоди: зимовий (з листопада по березень) і влітку (з квітня по

жовтень); розробка спеціальних тарифів і правил їх застосування для перевезення туристів в залежності від кількості (індивідуально або групами), тривалості їх перебування, сезонності, туристичних пакетів, виділення блоків місць для бронювання туристичних перевезень на регулярних рейсах, планування і виконання чартерних рейсів, узгодження туристичних перевезень з іншими авіакомпаніями по складних маршрутах (в тому числі перевезення двома і більше авіаперевізниками) спільна участь з туристичною компанією в рекламних кампаніях, підвищення якості туристичних послуг на борту повітряних суден, розвиток нових туристичних авіамаршрутів, спільне співробітництво і в області сучасних комп'ютерних технологій тис. Графік руху літаків є основним при плануванні всієї виробничої діяльності авіакомпанії, він складається виходячи з прогнозованого ринку авіаперевезень. При складанні розкладу авіакомпанія враховує пропозиції турфірм з перевезення туристів.

Великі туристичні компанії, виходячи з планованого обсягу перевезень, бронюють блок місць для постійного перевезення своїх туристів регулярними рейсами, за які туристична компанія здійснює гарантовані виплати незалежно від фактичного заповнення цих місць. Туристична компанія може сама регулювати зазначені перевезення туристів, тобто застосовувати інший діапазон тарифів з урахуванням тривалості перебування туриста (поїздка без фіксованої дати, на 7 днів або на один місяць і більше). Як правило, авіакомпанія в залежності від кількості виділених місць в блоці встановлює групові туристичні тарифи. Туристична компанія може регулювати зазначені вище види тарифів з урахуванням кон'юнктури і економічної ситуації на туристичному ринку, а також переваг клієнтів [36, с. 447].

Сучасні тенденції туристичного попиту стимулюють та розкривають нові можливості організації авіаційних подорожей по всьому світі. Тенденція дроблення відпускнуго періоду та зростання частоти короткотривалих подорожей відображаються у підвищенні попиту саме на авіатури оскільки подорожуючи намагаються витратити мінімум часу на переміщення до обраного туристичного центру і назад, особливо це стосується турів у вихідні та свята. У

відповідь на такі ринкові запити авіакомпанії пропонують спеціальні тарифи: екскурсійні (excursion fares) та інклюзив-тур (IT fares / package holiday fares), а також послуги низькотарифних авіаперевізників. Зацікавленість туристів у пізнанні навколишнього світу, екскурсійних турах та зростання кількості неорганізованих й індивідуальних поїздок стимулює ширше використання в туризмі послуг бюджетних авіаліній. Стабільні темпи приросту подорожуючих жінок, туристів у VFR сегменті, післякризове відновлення попиту на бізнес подорожі, зокрема інсентів-тури, збільшення кількості повторних поїздок відображають прагнення до комфортності та високої якості обслуговування і визначають попит на чартерні авіаперевезення та обслуговування вищого класу. Активний розвиток бюджетних авіаліній протягом останніх десяти років докорінно змінив співвідношення сил та усталені правила гри на міжнародному ринку авіаперевезень. У бюджетну категорію входять компанії, які здійснюють регулярні авіаперельоти з обмеженим набором послуг на борту і на землі. Це дає їм можливість значно знизити ціни. У них своя маршрутна схема, що з'єднує малі аеропорти столиці, міста-центри регіонального значення з вигідним транспортним і географічним положенням, в обхід великих аеропортів – хабів. «Бюджетні авіалінії» зараз є досить прогресивним сектором ринку авіаперевезень, і якщо раніше це стосувалося тільки ближніх і середньомагістральних рейсів, то LCC-компанії нового покоління, в тому числі Air Asia X, Jetstar, почали використовувати потужні Airbus A330-200, мають переконливі перспективи на ринку далекомагістральних авіаперевезень. Пропоновані ними ціни активізували туристичний ринок, надавши значну кількість місць в різних туристичних напрямках. Квитки на рейси «бюджетних авіакомпаній» продаються через Інтернет. Такі переваги виявилися найбільш значущими для ділового туризму, подорожей з метою відвідування родичів, людей, самостійної організації відпочинку. За даними Організації цивільної авіації (ІКАО) з 2000 року. Постійно велика частина збільшення кількості авіапасажирів доводиться на «бюджетні авіакомпанії». Зараз 22% всіх рейсів, що здійснюються в світі за рік, і 24,3% місць надані «бюджетними авіакомпаніями»,

в Європі ці показники є найвищими близько 35% місць, в Північній Америці – 28,6%, в Азіатсько-Тихоокеанський регіон – 17,8%, Близький Схід – 11%. Більшість провідних «бюджетних» авіакомпаній, таких як Ryanair, easyJet, Vueling, SkyEurope, Norwegian, Clickair, Southwest Airlines, Allegiant, WestJet, AirTran, JetBlue, AirAsia, Air Asia X, Virgin Blue, Jetstar and Tiger Airways не є членами Міжнародної асоціації повітряного транспорту IATA. Саме ці компанії за прогнозами Організації цивільної авіації (ICAO) до 2030 р. будуть контролювати 45% світового ринку авіаційних перевезень. Проте майбутнє бюджетних авіаперевізників не гарантоване оскільки популярні туристичні маршрути вже зайняті і саме за цими географічними напрямками низькотарифні авіакомпанії відчувають серйозну конкуренцію з боку чартерних, особливо у Європі (на яку припадає 51% туристичних прибуттів та більше 85% чартерних авіарейсів) [43, с. 218, 220].

1.3. Методика та методи дослідження

Методологічною основою дослідження являється сукупність методів і принципів наукового пізнання, які використовуються для досягнення цілей дослідження.

Вивчення поставлених завдань вимагає комплексного аналізу, заснованого на поєднанні системного підходу, порівняльно-історичного методу і методу ідеалізації, методів синтезу та аналізу, діалектичного методу, а також структурно-функціонального і міждисциплінарного підходів.

Необхідним для об'єктивного розкриття даної теми є використання рефлексивно-критичного підходу до аналізу проблеми; поєднання конкретно-історичного і логічного методів, застосування методу термінологічного аналізу і методу операціоналізації понять.

Таке взаємне поєднання усієї сукупності методів дає можливість вичерпним чином використовувати весь напрацьований матеріал для його тлумачення.

Кожен з методів, який використовується для дослідження даної проблематики, спрямований на детальне та об'єктивне розкриття теми. Так, застосування системного підходу для вирішення завдань дослідження дозволяє розглянути об'єкт як цілісну множину елементів, враховуючи всі відношення і зв'язки між ними; дозволяє встановити, що географічні особливості авіаційних перевезень в туризмі є великою і складною проблемою.

Порівняльно-історичний метод дає змогу шляхом порівняння встановити спільні характерні ознаки досліджуваної проблеми у ретроспективі.

Важливим є використання методу ідеалізації у ході дослідження даної проблематики, оскільки даний метод використовується для спрощення складних систем і процесів, що дозволяє виключити із розгляду ті властивості і відносини об'єктів, які заважають зрозуміти сутність явищ, які вивчаються.

Дане дослідження передбачає вживання методів аналізу та синтезу, які дозволяють виокремити, а також дослідити головні аспекти дослідження у єдиному і взаємному зв'язку його частин, що робить вирішальний вплив на усі інші сторони суті об'єкту.

Потрібним при дослідженні даної проблематики є рефлексивно-критичний підхід.

Вживання міждисциплінарного підходу передбачає відображення інтегративних тенденцій у розвитку науки та можливість отримання нового знання. Важливими методологічними орієнтирами є метод термінологічного аналізу і метод операціоналізації понять.

Використання даних методів для дослідженої проблематики передбачає звернення до притаманних їм принципів. Необхідними і, по суті, найважливішими є принципи об'єктивності і компаратистики. Принцип об'єктивності зобов'язує розглядати дану проблему у всій її складності, багатогранності й суперечливості, з урахуванням усієї сукупності позитивних і негативних сторін їх змісту. Принцип компаратистики є головною засадою порівняльно-історичного методу. Побудова дослідження базується також на принципах всебічності, які відображають всю специфіку географічних

особливостей авіаційних перевезень в туризмі і вимагає їх дослідження.

Пріоритетними є зв'язки всезагальності: одиничні, особливі та загальні, причинно-наслідкові, необхідності і випадковості, змісту і форми, сутності і явища, можливості та дійсності, цілого і частини, системи та елемента. Реалізація принципу загального зв'язку й взаємодії дозволяє пізнавати предмет досліджуваної проблеми у взаємозв'язках і взаємодії із предметами інших тематик, і в той же час надає можливість відокремити його від суміжних предметів, досліджувати відносно відособлено і конкретно.

Реалізація термінологічного принципу передбачає вивчення історії термінів і позначуваних ними понять, які використовуються у даному дослідженні, встановлення взаємозв'язку і субординації понять, їх місця в понятійному апараті теорії, на базі якої базується дане дослідження.

Крім того, методологічною основою написання роботи обрані системний, стратегічний, функціональний, ситуаційний підходи. Певне значення мало використання загальнонаукових методів (аналізу, синтезу, індукції). Базою аналітичної роботи послужили статистичні дані, публікації, особисті опитування, спостереження і висновки автора, отримані в ході дослідження.

Огляд джерельної бази було здійснено, використовуючи компаративний метод, методи аналізу і синтезу та застосовуючи критичний підхід. Обробка базувалася на методологічних принципах відповідності, об'єктивності та термінологічному.

Таким чином, вся зазначена сукупність методів і принципів склали методологічну основу даного дослідження. Обумовленість та структурна взаємопов'язаність усіх методів є запорукою об'єктивного та виваженого дослідження і максимально можливого розгляду даної проблематики.

Процес дослідження був побудований поетапно відповідно до встановленого плану. Так, після вибору та узгодження теми роботи нам був складений її план та підібрана і проаналізована література, що склала основну інформаційну базу дослідження. Був зібраний, проаналізований та узагальнений основний матеріал по темі роботи. Були сформульовані основні теоретичні

положення, проведено практичне дослідження, практичні висновки та рекомендації.

Висновки до першого розділу

Система авіаційних туристських транспортних послуг – це системне утворення, що складається з комплексу послуг, спрямованого на перевіз туристів повітряним транспортом, і матеріально-технічної бази, на основі якої здійснюється зазначений комплекс послуг. Управління даною системою включає себе різні методи: нормативні, договірні, ринкові (економічні) і організаційні.

Існуючі способи взаємодії туристського і авіаційної галузі (разове придбання квитка, покупка блоку місць, замовлення чартерного рейсу, оренда повітряного судна) і їх організаційно-правова основа очевидним чином недостатні для масштабного і значного підвищення ефективності сфери гостинності. У зв'язку з цим ми бачимо необхідність у побудові економічної моделі створення та функціонування туристичного авіаційного оператора і розробки методики оцінки його ефективності.

Методологічною основою дослідження являється сукупність методів і принципів наукового пізнання, які використовуються для досягнення цілей дослідження, зокрема, порівняльно-історичний метод, методи аналізу та синтезу, статистичний метод та інші.

РОЗДІЛ 2 СТРУКТУРНО-ДИНАМІЧНИЙ АНАЛІЗ СВІТОВИХ ТУРИСТИЧНИХ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1. Чинники розвитку авіаперевезень

До основних факторів, що визначають транспортну мобільність населення, відносяться: чисельність населення держави і тенденції її зміни; рівень матеріального благополуччя населення; розміщення виробництв, навчальних закладів в регіонах, регіонах і населених пунктах; розвиток санаторно-курортної мережі; рівень розвитку всіх видів пасажирського транспорту; рівень пасажирських тарифів; використання пільгових квитків; введення пільгових тарифів для окремих категорій населення на всі види транспорту; розвиток промислового і сільськогосподарського виробництва і розміщення його на території держави; розвиток міст, селищ, де населення часто користується транспортом; зміна співвідношення міського і сільського населення; розвиток мережі ліній зв'язку; вдосконалення технічної складової пасажирського транспорту; підвищення якості пасажирських перевезень. Ці чинники комплексно впливають на роботу транспорту, взаємодіючи один з одним. Наприклад, зростання добробуту людей сприяє розвитку і розширенню санаторно-курортної мережі, туризму. Збільшення населення в окремих регіонах сприяє розвитку в них транспортної мережі [47, с. 122].

У сучасний період в діяльності компаній, що працюють в галузі авіаперевезень, з'являються нові підходи, засновані на швидкому розвитку сфери інформаційних технологій, а так само вплив різних маркетингових чинників.

Вплив факторів зовнішнього середовища дають загальну характеристику і основні тенденції розвитку світового ринку авіапослуг, визначають особливості галузі, виявляють найбільш значущі фактори конкурентоспроможності авіакомпаній, тим самим дають можливість для аналізу впливу макросередовища на функціонування авіакомпаній, в тому числі при кризових ситуаціях, лібералізації авіаринку і тенденції зміни структури власників авіакомпаній,

можливості злиття і поглинань на ринку, які ведуть до зміни показників ефективності діяльності підприємств на світовому ринку авіапослуг, створюють можливість для підвищення їх конкурентоспроможності в цілому.

Конкурентні переваги компанії визначаються ефективністю управління, прибутковістю, ліквідністю, ринковою стійкістю, якістю послуг, що надаються, економічністю (низькими витратами), іміджем (бренд компанії) і рядом інших параметрів. Конкурентоспроможність авіаперевезення компанії відображає її здатність більш повно відповідати вимогам споживчого попиту в порівнянні з аналогічними послугами інших компаній, і для авіакомпаній, які надають послуги з авіаперевезення пасажирів, визначається, в першу чергу: ціною, асортиментом і якістю послуг, що надаються, об'ємом продажів місць на своїй рейси, системою збуту авіаквитків, ефективністю реклами, іміджем авіакомпанії. Всі фактори, що впливають на конкурентоспроможність авіакомпанії, можна умовно розділити на зовнішні (фактори макросередовища), до яких, зокрема, відносяться ринкова кон'юнктура, кризові явища, як в цілому в світовій економіці, так і безпосередньо на ринку авіапослуг, злиття і поглинання, входження до альянсу, можливість отримання держпідтримки, в тому числі пільг і субсидій, а також доступ до інвестицій, залучення яких часто залежить від форми власності авіаперевізника; і внутрішні (фактори мікросередовища) - здійснення діяльності на базі сучасних методів менеджменту, в тому числі, впровадження ефективних програм по управлінню витратами авіакомпанії, доходами, персоналом, його мотивація, і як наслідок, поліпшення якості послуг, що авіакомпанією послуг, розширення маршрутів, освоєння нових географічних ринків, активне впровадження нових інформаційних технологій, а так само використання різних методів і підходів при побудови маркетингових комунікацій з усіма контрагентами, з якими працює компанія [13, с. 1-2].

Цивільна авіація зі складними зв'язками з іншими секторами економіки вносить свій внесок в економічний розвиток країн і користується плодами цього розвитку. Зі збільшенням доходів і виробництва зростає попит на надані авіаційні послуги; у той же час, сприяючи розвитку туризму, торгівлі та

зайнятості, авіація стала важливим інструментом економічного розвитку. Крім того, повітряний транспорт приносить і непрямі вигоди, сприяючи розширенню міжнародних контактів і взаєморозуміння.

У міру зростання економічної активності збільшується обсяг ділових поїздок, а разом з ними і потреба в швидкості і зручності, які характеризують послуги повітряного транспорту. Крім того, у міру зростання особистих доходів збільшується кількість вільного часу, так що все більшої популярності набуває повітряний туризм. Вантажні перевезення зростають з розширенням міжрегіональної і міжнародної торгівлі, і, оскільки промислові сектори, які динамічно розвиваються, часто і в значній мірі покладаються на повітряний транспорт для розподілу товарів, попит на послуги повітряного транспорту зростає швидше, ніж попит на наземний транспорт.

У свою чергу, роль повітряного транспорту як каталізатора загального економічного і соціального розвитку через швидкість і гнучкості, які повітряний транспорт привносить в загальну транспортну систему, розширення, ринкову систему для багатьох типів продуктів і обмін ідеями, професійний досвід і навички між державами. Численні приклади показують, як ефективні послуги повітряного транспорту створюють ринкову основу для розвитку нових галузей і забезпечують більш широке використання переваг нових технологій і високоякісної продукції [8].

Розвиток авіаційних перевезень знаходиться під впливом не тільки економічних чинників, але й екологічних, соціальних, технічних, політичних, які безпосередньо формують зовнішнє оточення окремого перевізника і прямо чи опосередковано впливають на його внутрішнє середовище. Крім того, дані чинники характеризуються двостороннім зв'язком, на які певною мірою впливає діяльність окремих авіаперевізників (рис. 2.1).

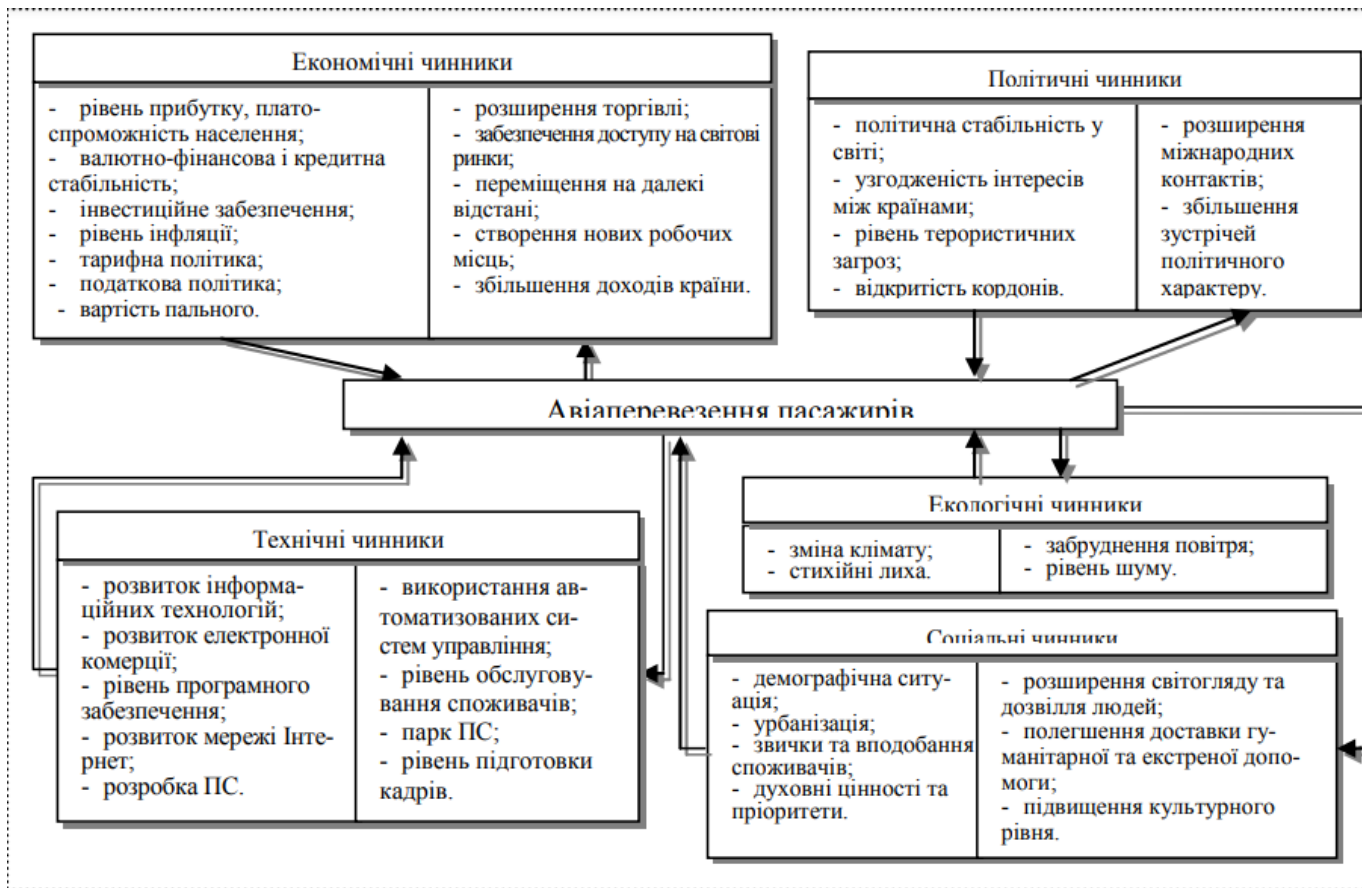


Рис. 2.1. Взаємозалежність зовнішніх чинників розвитку авіаперевезень пасажирів

Після лібералізації ринку Європи, але ще до початку аналогічного процесу у світовому масштабі перевізники різних континентів почали об'єднуватися в групи, розраховуючи отримати економічну вигоду від нової форми роботи. Розпочалася глобалізація авіаційного простору (з 1997 р.), коли був створений перший альянс – «Star Alliance», засновниками якого стали «Air Canada», «Lufthansa», «SAS», «Thai Airways International», «United Airlines». В 1998 р. швейцарська «Swissair» та бельгійська «Sabena», а також TAP (Португалія), Turkish Airlines (Туреччина), LOT (Польща) та ціла низка інших створюють альянс «Qualiflyer Group», який не витримав кризового стану 2001 р. внаслідок терористичних актів у США та припинив свою діяльність. В 1999 р. «American Airlines» та «British Airways» спільно з фінською «Finnair», іспанською «Iberia», японською «Japan Airlines», а також мексиканською, австралійською, китайською та деякими іншими компаніями ініціювали створення нового

альянсу «Oneworld». Четвертий світовий альянс «Sky Team» був створений в 2000 р. найбільш впливовими засновниками «Air France» та «Delta AirLines». Створення авіаційних альянсів є віддзеркаленням світогосподарських процесів у сфері пасажирських авіаперевезень. Поява глобальних альянсів стала наслідком регіональної інтеграції найбільших мережевих авіаперевізників США, ЄС і Південно-Східної Азії [33]. Всі три альянси з'явилися внаслідок кооперації найбільших авіаперевізників США і ЄС: Star Alliance: Lufthansa (Німеччина) та United (США). Skyteam: Airfrance (Франція) та Delta (США). Oneworld: British Airways (Великобританія) та American Airlines (США). Отже, поява хабової моделі перевезень, низькобюджетних перевізників, розвиток інформаційних технологій, різноманітні співробітництва авіакомпаній сприяли становленню ринку авіаперевезень та поширенню на ньому процесів лібералізації [38, с. 30, 34].

З одного боку, запровадження безвізового режиму спростило поїздки до ЄС та інших країн. З іншого боку, протягом останніх кількох років відчувалась економічна стабільність і зростання реальних доходів окремих верств населення. По-третє, в Україну все більше приходять західні тренди та мода на подорожі. Четверте – поява лоукостів та здешевлення подорожей. Звісно, зв'язок між економічним зростанням та обсягом авіаперевезень давно відомий. З одного боку, зростання пасажиропотоку, з усіма витікаючими наслідками, є прямим вкладом економічного зростання. З іншого боку, простота відвідин країни вносить свою лепту у подальший її розвиток через готовність інвестувати сюди іноземцями [31].

Новітні зміни в динаміці економічного розвитку регіонів та секторів економіки потребують відповідних стратегічних кроків з метою пом'якшення негативних факторів, виявлення та використання резервів підвищення ефективності функціонування підприємств. Тому в умовах уповільнення зростання всіх сегментів світової та європейської авіаційної галузі підвищується увага до стратегічних об'єктів країни, здатних забезпечити розвиток українського ринку авіаперевезень у світовій транспортній системі, зокрема до

основного аеропорту країни – ДП МА «Бориспіль», який має вигідне географічне розташування на перетині багатьох повітряних трас, що поєднують Європу з Азією та Америкою. Понад 25 національних та зарубіжних авіакомпаній (наприклад, Turkish Airlines, British Airways, Czech Airlines, Windrose Airlines, Bravo Airways, Azur Air Ukraine, Ukraine International Airlines та інші) здійснюють із «Борисполя» перевезення пасажирів та вантажів за 75 регулярними маршрутами по всьому світі. Основним показником потенціалу для перевезень є зона покриття (за винятком трансферу), що може бути використана будь-яким аеропортом з урахуванням його місця розташування і розташування його прямих конкурентів. Використання цього потенціалу визначається низкою аспектів. Основними є мережа маршрутів аеропорту, можливість стикування рейсів, транспортна доступність аеропорту. Зона покриття демонструє точну географічну картинку охоплення території і проживаючих там людей [14, с. 17-18].

Постійний вплив міжнародного конкурентного середовища, зменшення внутрішньої стійкості системи з порушенням стану рівноваги визначають необхідність адаптації вітчизняних авіакомпаній до умов ринку. При цьому важливо враховувати особливості взаємодії вітчизняних авіаперевізників із зовнішнім середовищем та ідентифікувати найбільш адекватні способи реагування на зміни в ньому. Вітчизняним авіакомпаніям необхідно забезпечити підвищення свого адаптаційного потенціалу до вищого рівня, основними показниками якого є оптимальне бізнес-планування діяльності, потужний бренд, диверсифікованість, високоефективне лідерство, гнучкість та ризик-менеджмент, оптимальне скорочення витрат та використання ресурсів, довгострокове бачення та ефективні стратегії стійкого та помірнього зростання, оптимальне використання парку ПС та симетричний розвиток мережі авіаліній, активне впровадження новітніх систем продажів, ефективні програми лояльності для часто літаючих пасажирів. Також для підвищення рівня адаптаційного потенціалу вітчизняних авіакомпаній необхідно забезпечити реалізацію ефективного організаційно-економічного механізму адаптації авіакомпаній до

умов глобального ринку пасажирських авіаперевезень, що дасть змогу забезпечити діагностування та прогнозування змін факторів зовнішнього та внутрішнього середовища авіакомпанії; мінімізацію прояву негативних факторів; своєчасне та обґрунтоване прийняття управлінських рішень; вибір оптимальної бізнес-моделі авіакомпанії під час адаптації до умов конкурентного середовища, що передбачає створення інтегрованих моделей оцінки наявних ресурсів та оцінювання рівня ризиків; визначення ефективної структури парку ПС відповідно до умов обслуговування наявної чи прогнозованої мережі повітряних маршрутів авіакомпанією; вдосконалення методів та форм співпраці авіакомпаній України з авіаперевізниками інших країн для зміцнення своїх позицій на міжнародних ринках. З посиленням конкурентної боротьби на ринку авіаперевезень, авіакомпанії повинні формувати та реалізовувати стратегії з урахуванням особливостей їх орієнтації на певний ринковий сегмент, стаючи більш гнучкими, використовуючи переваги сучасних форм співпраці з іншими учасниками ринку [45, с. 210-211].

2.2. Аналіз динаміки авіаперевезень

Цивільна авіація – найдорожчий вид транспорту, тому великі обсяги авіаперевезень характерні для країн з високим економічним розвитком, інтегрованих в світову економіку, географічне положення яких сприяє розвитку цивільної авіації. В результаті для глобального повітряного транспорту характерна висока концентрація регіональних перевезень.

За даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), членами якої є 188 країн (включаючи Україну), в період 1998-2009 рр. середньорічний темп зростання світового пасажиропотоку на регулярних авіалініях склав 0,4%, а світовий вантажообіг – 5,4%. Авіакомпанії держав-членів ІКАО зі штатом 2 500 000 чоловік обслуговують понад 10 тисяч осіб. Літаки перевозять понад півтора мільярда пасажирів і 30 мільйонів тонн вантажу щорічно. Середній коефіцієнт завантаження пасажирів і вантажів по всіх регулярних напрямкам (як

внутрішнім, так і міжнародним) збільшився відповідно до 71% і 61% [3].

В Україні за 2017 рік виконано 32 рейси вітчизняних авіакомпаній, на яких виконано 93,0 тис. комерційних рейсів, що забезпечили приріст за 2016 рік на 17 відсотків на ринку пасажирських і вантажних авіаперевезень.

При цьому, згідно зі статистикою, кількість пасажирів збільшилась в порівнянні з 2016 роком на 27,5 відсотка і склала 10 555,6 тисяч осіб.

При цьому обсяг вантажних і поштових перевезень збільшився на 11,4 відсотка і склав 82,8 тисячі тон.

Пасажиropотік через аерoпорти України збільшився на 27,6 відсотка і склав 16498,9 тисячі чоловік.

З пасажирських перевезень від загальної частки пасажирських перевезень тільки 0,2% було виконано повітряним транспортом (у 2017 році перевезено 10600000. пасажирів). За статистикою, в 2017 році 93% від загального обсягу пасажирських перевезень було перевезено п'ятьма провідними перевізниками. Крім «Міжнародних авіаліній України», лідерство залишається у таких компаній, як «Роза вітрів», «Азур Ейр Україна», «Атласджет України» і «Браво» [35, с. 236-239].

Кількість пасажирських авіаперевезень за перші три квартали 2017 року збільшилась більш ніж на 30% в порівнянні з аналогічним періодом минулого року і продовжує демонструвати позитивну динаміку. Цей переломний момент свідчить про вихід галузі з тривалої кризи 2014-2015 рр., який був викликаний збройним конфліктом, економічною кризою і втратою двох великих аерoпортів Сімферополя та Донецька [34].

За 9 місяців 2019 року обсяг пасажиропотоку українських авіакомпаній збільшився не тільки в порівнянні з аналогічним періодом 2018 роки (10,2 відсотка), а й в цілому перевищив попередній рівень 2017 роки (1 відсоток) і склав 10 664,5 тисяч осіб.

За вказаний період пасажирів перевезли 18 внутрішніх авіаліній, серед яких традиційно лідирують авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України» (зростання обсягу на 4,1 відсотка). Однак значні обсяги пасажирських перевезень

виконали авіакомпанії «Азур Ейр Україна» (зростання – 48,1 відсотка), «Скайап» (зростання – в 4,3 рази) і «Роза вітрів» (зростання – 10,8 відсотка). Також слід зазначити, що п'яту позицію зайняла авіакомпанія «Буковина». За 9 місяців 2019 року п'ять вищезгаданих найбільших пасажирських авіакомпаній перевезли 10 331,5 тис. осіб, що складає майже 97 відсотків від загального пасажиропотоку українських авіакомпаній.

У період з січня по вересень 2019 року здійснювалися регулярні міжнародні пасажирські перевезення відповідно до затвердженого розкладу 10 внутрішніми авіакомпаніями в 45 країнах світу. За цей період українські авіалінії почали виконувати польоти за дев'ятьма новими міжнародними маршрутами, які були об'єднані повітряним рухом:

- Херсон з Бургасом;
- Запоріжжя з «Барселоною»;
- Дніпро з Бодрумом;
- Одеса з Ріміні;
- Харків з Парижем, Шарджей і Ріміні;
- Бориспіль з містами Санья і Катанія.

Кількість пасажирів, які скористалися послугами українських компаній за підсумками 9 місяців 2019 року, збільшилася на 7,9 відсотка і склала 5632,6 тис. осіб, при цьому середній відсоток пасажирського завантаження на міжнародних регулярних рейсах українських авіакомпаній збільшився на 1,9 процентних пункти і склав 81,2%.

Поряд з цим відбулося розширення активності на українському ринку іноземних авіакомпаній, послугами яких скористалися 6 935,9 тис. пасажирів, що на 38,1 відсотка більше, ніж за 9 місяців 2018 року, і становить 55,2 відсотка в загальному обсязі регулярних пасажирських перевезень між Україною та країнами світу. Цього року іноземні авіаперевізники виконали 15 нових маршрутів:

- з Бремена, Біллунн і Генуї до Києва (Жуляни)
- з Манчестера, Пафосу, Дубліна і Бодрума до Києва (Бориспіль)

- з Копенгагена і Риги до Львова;
- з Мілана, Кракова і Баку до Харкова;
- з Риму, Баку і Кракова до Одеси.

В цілому регулярні пасажирські перевезення по Україні здійснювали 39 іноземних авіакомпаній (в тому числі три нових) з 36 країн світу.

Міжнародні нерегулярні рейси.

За підсумками 9 місяців 2019 року значне зростання (на 14 відсотків) спостерігалось в такому сегменті ринку, як міжнародні рейси на нерегулярній основі. За цей період 16 українських авіакомпаній перевезли 4148,4 тис. пасажирів. При цьому майже 97 відсотків таких перевезень було виконано п'ятьма вищезгаданими провідними авіакомпаніями.

Внутрішні регулярні рейси.

Регулярні внутрішні пасажирські перевезення між 11 містами України здійснювали чотири внутрішніх авіалінії, зокрема «Міжнародні авіалінії України», «Мотор Січ», «Роза вітрів» і «Скайап». За 9 місяців 2019 року регулярними рейсами по Україні перевезено 875,6 тисячі пасажирів, що на 8 відсотків більше, ніж за аналогічний період минулого року (табл. 2.1). При цьому середня завантаженість пасажирських крісел на внутрішніх регулярних рейсах українських авіакомпаній склала 79% (проти 79,5% за 9 місяців 2018 року).

Таблиця 2.1.

Кількість пасажирських авіа перевезень у 2018-2019 рр.

	Одиниці виміру	Всього			У т.ч. міжнародні		
		9 міс. 2018 року	9 міс. 2019 року	% 19/18	9 міс. 2018 року	9 міс. 2019 року	% 19/18
<i>Діяльність авіакомпаній</i>							
Перевезено пасажирів	тис. осіб	9677,6	10664,5	110,2	8859,4	9781,0	110,4
В т.ч. на регулярних лініях	-//-	6031,6	6508,2	107,9	5221	5632,6	107,9
Виконані пасажиро-кілометри	млрд.пас.км	19,7	23,2	117,8	19,3	22,8	118,1

В т.ч. на регулярних лініях	-//-	11,9	13,8	116,0	11,5	13,4	116,5
Виконано комерційних рейсів	тисяч	77,1	79,7	103,4	64,8	67,0	103,4
В т.ч. на регулярних лініях	-//-	51,3	52,0	101,4	40,3	40,6	100,7
Діяльність аеропортів							
Відправлено та прибуло ПС	тис.од.	138,1	153,9	111,4	110,2	124,3	112,8
В т.ч. на регулярних рейсах	-//-	105,1	117,5	111,8	83,5	95,4	114,3
Пасажиропотоки	тис. осіб	15582,5	18510,2	118,8	13929,7	16726,8	120,1
В т.ч. на регулярних рейсах	-//-	11877,7	14318,1	120,5	10249,3	12558,4	122,5

Джерело: [39]

За січень – вересень 2019 р пасажирські і вантажні перевезення здійснювали 29 внутрішніх авіакомпаній, які виконали 79,7 тис. комерційних рейсів (проти 77,1 тис. за аналогічний період минулого року) [39].

За статистикою, із загальної кількості пасажирів, які скористалися послугами українських авіакомпаній (13 705,8 тис. осіб), 12 547,2 тис. осіб (понад 8,7 відсотка, ніж в позаминулому році) були перевезені на міжнародних напрямках і 1158,6 тис. чоловік (більше 6,5 відсотка, ніж в позаминулому році) перевезено на внутрішніх напрямках [39] (рис. 2.2).

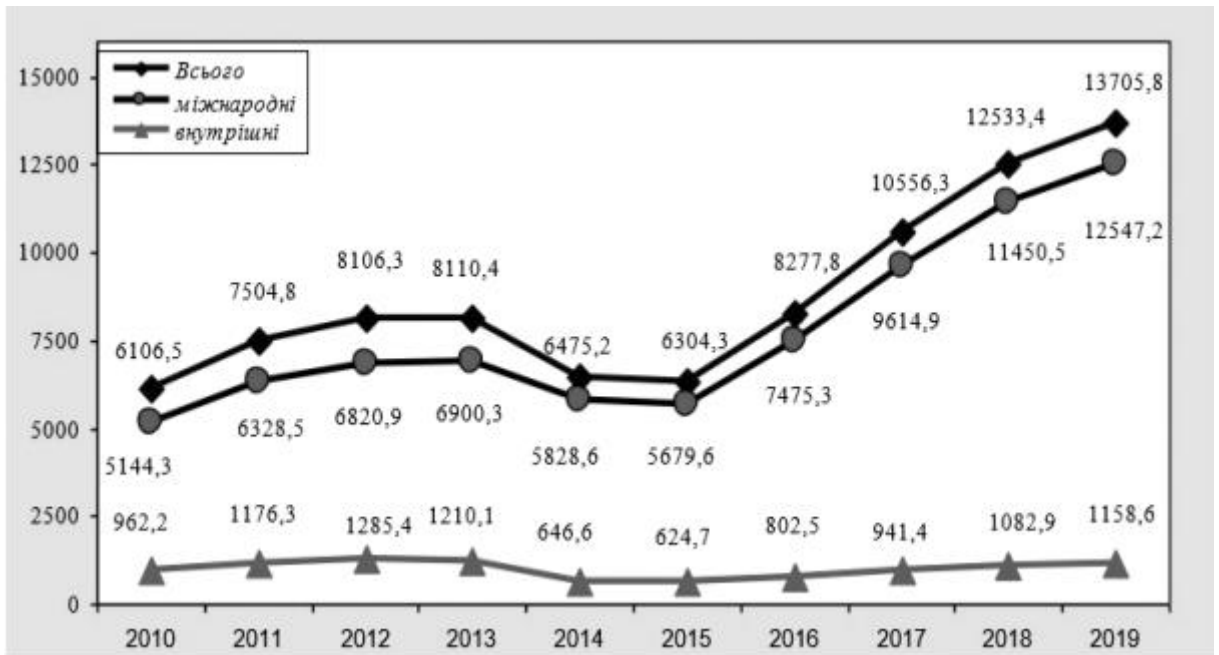


Рис. 2.2. Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України, тисяч осіб

Джерело: [23]

Близько 98 відсотків пасажиропотоків та практично всі поштовантажопотоки сконцентровані в 7 основних аеропортах (Бориспіль, Київ (Жуляни), Львів, Одеса, Харків, Запоріжжя та Дніпропетровськ) (рис. 2.3).

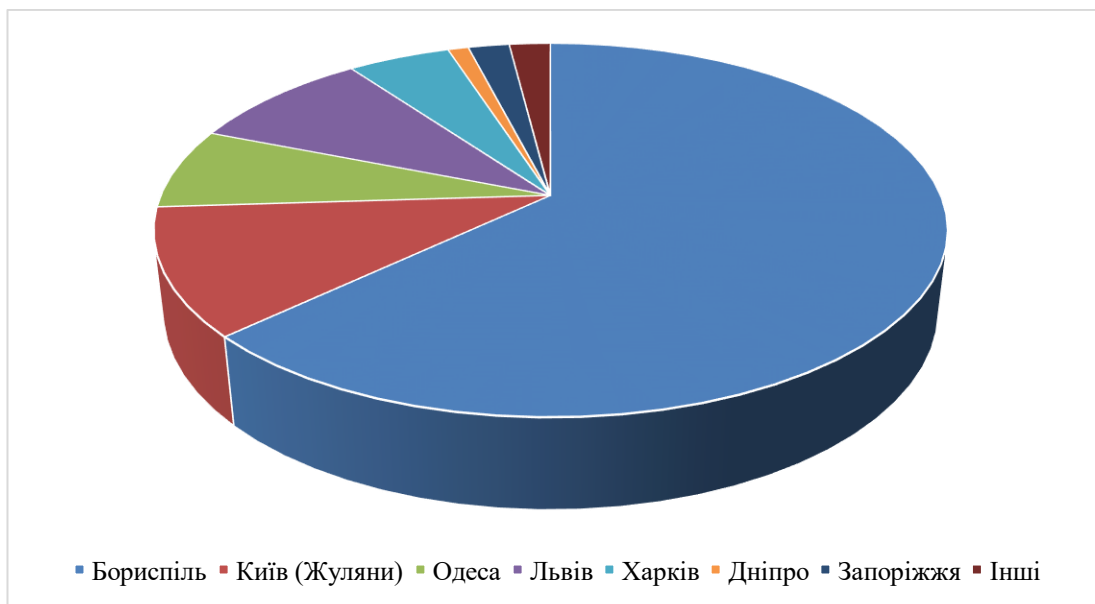


Рис. 2.3. Питома вага провідних аеропортів в загальних обсягах пасажирських перевезень через аеропорти України

Джерело: [28, с. 112, 115].

2.3. Структура авіап перевезень

Існують наступні види авіап перевезень:

1) внутрішній рейс – пункт відправлення (ORG) і пункт призначення «пункт призначення» (DES) знаходяться в одній країні (Москва-Вороніж, Відень-Зальцбург).

2) міжнародний рейс – пункти відправлення та призначення знаходяться в різних країнах (Москва-Париж, Амстердам-Сіетл)

3) близькомагістральний рейс – рейс тривалістю не більше 4-5 годин без зміни континенту (Москва-Лондон).

4) далекомагістральний рейс (loghaul flight) – рейс тривалістю більше 4-5 годин, при цьому пункти відправлення та призначення знаходяться на різних континентах (Москва-Нью-Йорк).

5) регулярний рейс – повітряний рейс, що виконується відповідно до постійного довгостроковим (регулярним) розкладом;

6) чартерний рейс – що виконується на договірній основі рейсом поза довгостроковим регулярним розкладом;

7) прямий рейс – рейс з пункту відправлення в пункт призначення з одним злетом і однією посадкою (посадкою).

8) посадковий рейс – рейс з пункту відправлення в пункт призначення, що виконується з додатковим, крім пункту ORG, зльотом і додаткової посадкою в пункті проміжної посадки. Пасажири відправляються з місця посадки без зміни борту (авіалайнера) і авіакомпанії.

Посадка може здійснюватися з наступних причин:

- Посадка за розкладом, яка визначається комерційними інтересами авіакомпанії або її партнерів;

- необхідність дозаправки літака;

- форс-мажор (технічні неполадки, погодні умови, самопочуття пасажирів, в разі загрози життю і т. д.)

9) стикувальний рейс, транзит – рейс, що виконується зі зміною борту в

аеропорту трансферу. При цьому пасажир може продовжити подорож на авіалайнері тієї ж авіакомпанії (в авіатранспорті такий транзит називається пересадкою) або рейсом іншого авіаперевізника [40].

Географічна структура світового ринку авіаперевезень істотно різниться. Так, в сфері міжнародних авіаперевезень за кількістю відправлених / прийнятих пасажирів аеропорти Азіатсько-Тихоокеанського регіону (АТР) знаходяться на другому місці після Європи (рис. 2.4). Лібералізація і глобалізація світової індустрії значно впливає на міжнародну торгівлю та розширення міжнародних ринків вантажних авіаперевезень. Галузь стає все більш глобальною за своїм характером, потреба в транспортуванні готової і проміжної продукції на великі відстані за відносно короткий час збільшує попит на авіаперевезення в порівнянні з іншими видами транспорту.

На світовому ринку вантажних авіаперевезень домінують аеропорти Азіатсько-Тихоокеанського регіону. До цього слід додати, що загальна вартість товарів, що перевозяться повітряним транспортом, становить 35% світової торгівлі.

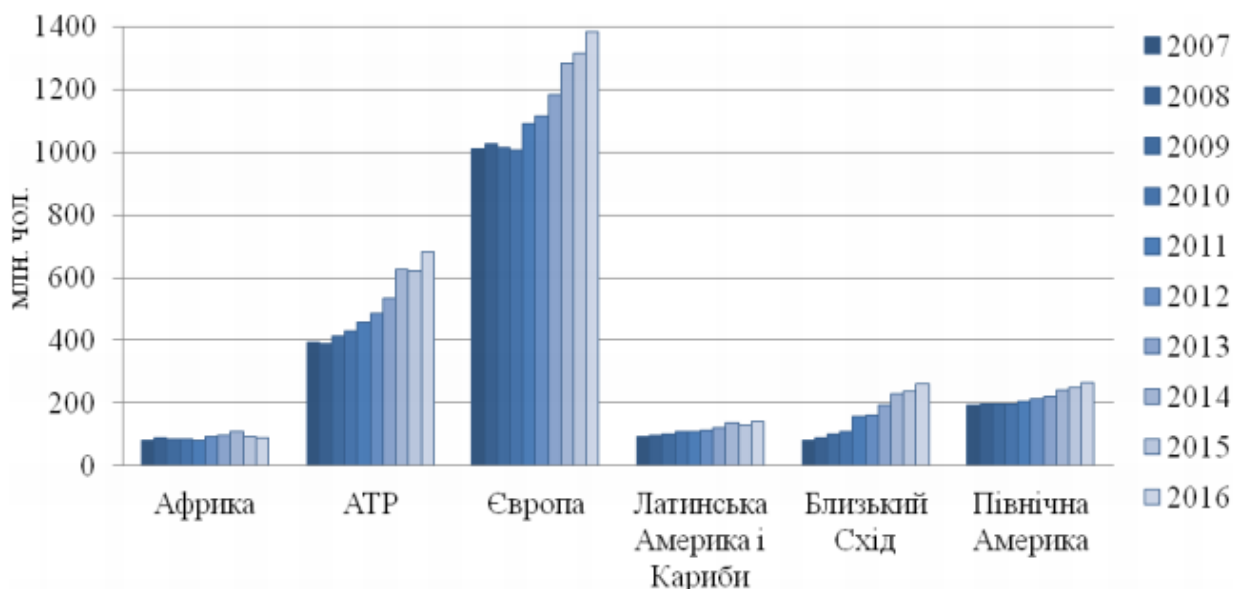


Рис. 2.4. Географічна структура світового ринку авіаційних перевезень за обсягами відправлених / прийнятих аеропортами пасажирів (у міжнародних сполученнях)

Джерело: [21]

У 2017 році, як і в попередньому періоді, частка міжнародних авіаперевезень пасажирів склала 41%, вантажних – 66% в загальному обсязі авіаперевезень. Однак в деяких регіонах ці показники мали значну волатильність. Зокрема, частка міжнародних авіаперевезень в європейських аеропортах у 2016 році склала 73% за кількістю відправлених / отриманих пасажирів, 89% по завантажених / вивантажених вантажів, 87% і 98% аеропортів на Близькому Сході, відповідно, а в Африці 61% і 91%. Висока частка (70%) в міжнародних авіаперевезеннях вантажів аеропортами Азіатсько-Тихоокеанського регіону, хоча частка міжнародних пасажирських перевезень складає всього 38%. У той же час на ринку Північної Америки, і в першу чергу Сполучених Штатів, також переважали відправлення і прибуття пасажирів і товарів на внутрішніх маршрутах. На міжнародні авіалінії в регіоні довелося всього 15% відправлених / отриманих пасажирів і 36% завантажених / вивантажених вантажів. Світові авіаційні ринки залишаються динамічними на тлі економічної невизначеності і геополітичних ризиків, але зростаюча інтернаціоналізація виробництва сприяє пожвавленню аеропортів. Зниження обмежень на переміщення товарів і людей стимулює процес подальшої інтеграції країн [18, с. 68-70].

У січні 2021 року обсяг пасажиропотоку українських авіакомпаній знизився на 65,4% в порівнянні з відповідним періодом минулого року і склав 286,6 тис.о, в т.ч. міжнародний – на 66% і склав 253,1 тис. осіб.

Пасажиропотік через аеропорти України знизився на 69,9% і склав 521 тис. осіб, в т.ч. в міжнародному сполученні – на 71% і склало 452,3 тис. осіб.

За січень 2020 року українські авіакомпанії виконали 3100 комерційних рейсів (на 51,6% менше, ніж за аналогічний період минулого року), в т.ч. міжнародних – 2300 (зниження – на 56,6%) [26].

Висновки до другого розділу

Розвиток авіаційних перевезень знаходиться під впливом не тільки

економічних чинників, але й екологічних, соціальних, технічних, політичних, які безпосередньо формують зовнішнє оточення окремого перевізника і прямо чи опосередковано впливають на його внутрішнє середовище. Крім того, дані чинники характеризуються двостороннім зв'язком, на які певною мірою впливає діяльність окремих авіаперевізників.

Аналіз динаміки авіаперевезень показує, що за останній рік кількість туристичних авіаперевезень дуже скоротилася, що пов'язано із пандемією COVID-19 у світі, проте за останні декілька років спостерігалось поступове зростання авіаперевезень у всіх регіонах світу та збільшення кількості авіарейсів.

Структура авіаперевезень включає такі типи повітряних перевезень: внутрішній рейс, міжнародний рейс, ближньо-магістральний авіарейс, далеко-магістральний авіарейс, регулярний рейс, чартерний рейс, прямий рейс та рейс з посадкою.

РОЗДІЛ 3 ГЕОПРОСТОРОВІ АСПЕКТИ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ТУРИЗМІ

3.1. Геопросторові потоки світових перевезень

На сучасну структуру та територіальну організацію транспортної системи значно вплинули суспільно-географічні процеси, (компонентно-структурні та територіально-структурні) що відбуваються у транспортній сфері. Зокрема, процес інтеграції – формування інтермодальної (міжгалузевої) системи, що використовує комбіновані перевезення. Транспортна система стає комплексною, трансформується у складну товаропровідну логістичну систему під впливом процесів глобалізації, змін у структурі господарства. Відбувається перехід від багатогалузевої транспортної системи до єдиних логістичних ланцюгів і формування мережових структур. Активно розвиваються нові технології перевезень, «розмиваються» межі між окремими видами транспорту, кожний з яких раніше використовувався у своїй сфері та мав чітку спеціалізацію. Здійснюється їх інтеграція у єдині логістичні ланцюги, які орієнтовані на мінімізацію витрат і реалізацію принципу «точно в термін». При цьому відбувається процес стандартизації перевезень, що дає змогу укрупнити відправлення і потоки шляхом застосування контейнерів (стандартних транспортних засобів). Нині для перевезення одного вантажу активно використовується два або більше видів транспорту і таким чином здійснюється розвиток всесвітньої інтермодальної системи, що використовує комбіновані перевезення. Ці процеси значно підвищили роль логістики в організації транспортних потоків, формуються транспортно-логістичні системи, які забезпечують інтеграцію виробництва і розподільчої системи. Відбуваються процеси диференціювання – ускладнення територіальної структури, поява нових елементів (контейнерні термінали і порти, логістичні центри); концентрування – концентрація транспортних потоків, формування полімагістралей та транспортних коридорів, мультимодальних транспортних вузлів, що поєднують різні види транспорту для обслуговування потужних міжнародних вантажо- і

пасажиропотоків [29, с. 37-38].

За даними компанії Skytrax 404 до топ-5 найбільших аеропортів світу потрапили такі, що розташовані: в Атланті (92,4 млн пасажирів), Пекіні (77,4 млн), Лондоні (69,5 млн), Чикаго (66,7 млн), Японії (62,3 млн). Такий пасажирообіг є недосяжним для національних аеропортів, серед яких найпотужніший, Бориспіль мав у 2013 р. пасажирообіг близько 8 млн осіб та не входить до 100 найбільш аеропортів світу. На європейському рівні ситуація для Києва є дещо кращою. Київ-Бориспіль посідає 56 сходинку серед інших аеропортів, випереджаючи, наприклад, Берлінський Schönefeld, і, незначною мірою поступаючись Варшаві. Крім того, аналіз зв'язків із глобальними містами вказує, що Київ-Бориспіль організовує та приймає прямі рейси 12 міст з топ-30 рейтингу А. Т. Kearney, що становить близько 39 % з цієї вибірки (для Лондонського Хітроу цей показник 80 %, а зважаючи на те, що рейси в Австралію потребують технічної пересадки можна говорити і про 99 %) 405. Щодо інших міст України (Харків, Одеса, Дніпропетровськ, Львів), їх глобальна повітряна комунікація є значно слабшою, охоплюючи по два-три глобальних міста (Москва, Стамбул, Берлін, Відень) з пасажирообігом, переважно в межах 1 млн осіб [20, с. 258-259].

В 2018 році на регулярних авіарейсах було перевезено в цілому 4,3 млрд пасажирів. Цей показник виріс на 6,1% в порівнянні з 2017 роком. Кількість вильотів в світі досягла приблизно 38 млн, а світовий обсяг пасажирських перевезень, виражений в комерційних пасажиро-кілометрів (КПК) стосовно до всіх регулярних рейсів, збільшився на цілих 6,7%, досягнувши приблизно 8,2 трлн. КПК (рис. 3.1). Темпи зростання стали трохи нижче в порівнянні з 7,9%, досягнутими в 2017 році.

Більше половини з 1,4 млрд туристів, які перетнули міжнародні кордони в минулому році, було перевезено повітряним транспортом, на частку якого в даний час припадає близько 35% світової торгівлі у вартісному вираженні. Близько 90 % транскордонної електронної торгівлі за схемою «бізнес – споживач» (B2C) забезпечувалося повітряним транспортом.

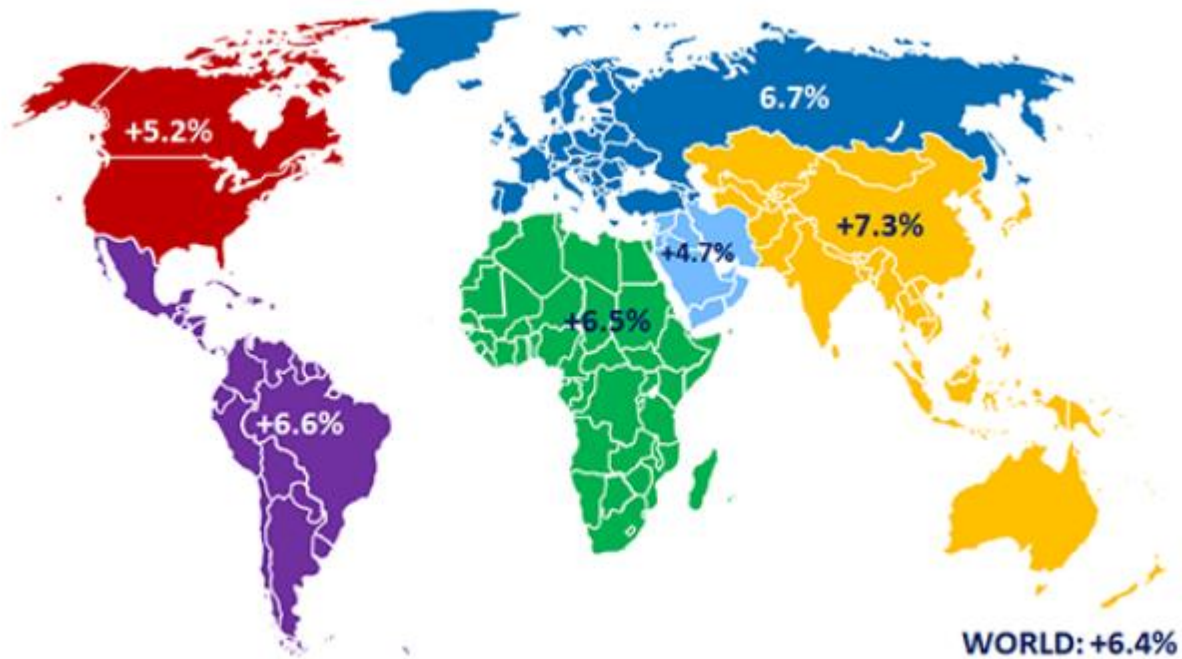


Рис. 3.1. Дані про зростання міжнародних регулярних перевезень, вираженому в комерційних пасажиро-кілометрів (КПК), за 2018 рік

Джерело: [50].

Дві країни стабільно входять до числа найбільших авіаційних ринків світу: США і Китай. Їх сукупний пасажиропотік становить 34,7% від загальносвітового обсягу. Разом вони додали більше 203 мільйонів пасажирів в 2018 році в порівнянні з попереднім роком. Наступними за цими двома величезними ринками слідує Індія, Японія і Великобританія, на які припадає 3,9%, 3,7% і 3,4% світового пасажиропотоку відповідно. З 20 найбільших ринків Сполучене Королівство має найбільшу кількість міжнародних пасажирів, в той час як Сполучені Штати мають найбільший внутрішній ринок. Сукупний пасажиропотік п'яти найбільших країнових ринків становить 45,6% світового трафіку. Якщо включити наступні два найбільших ринку – Іспанію та Німеччину, на частку яких припадає 3,0% і 2,8% трафіку відповідно, – цей показник перевищить 51%.

На рис. 3.2 показані 20 найбільших світових ринків за пасажиропотоком. Разом вони обслужили 76,5% всього світового пасажиропотоку в 2018 році. На рис. 3.3 показані частки міжнародних і внутрішніх пасажирських перевезень.

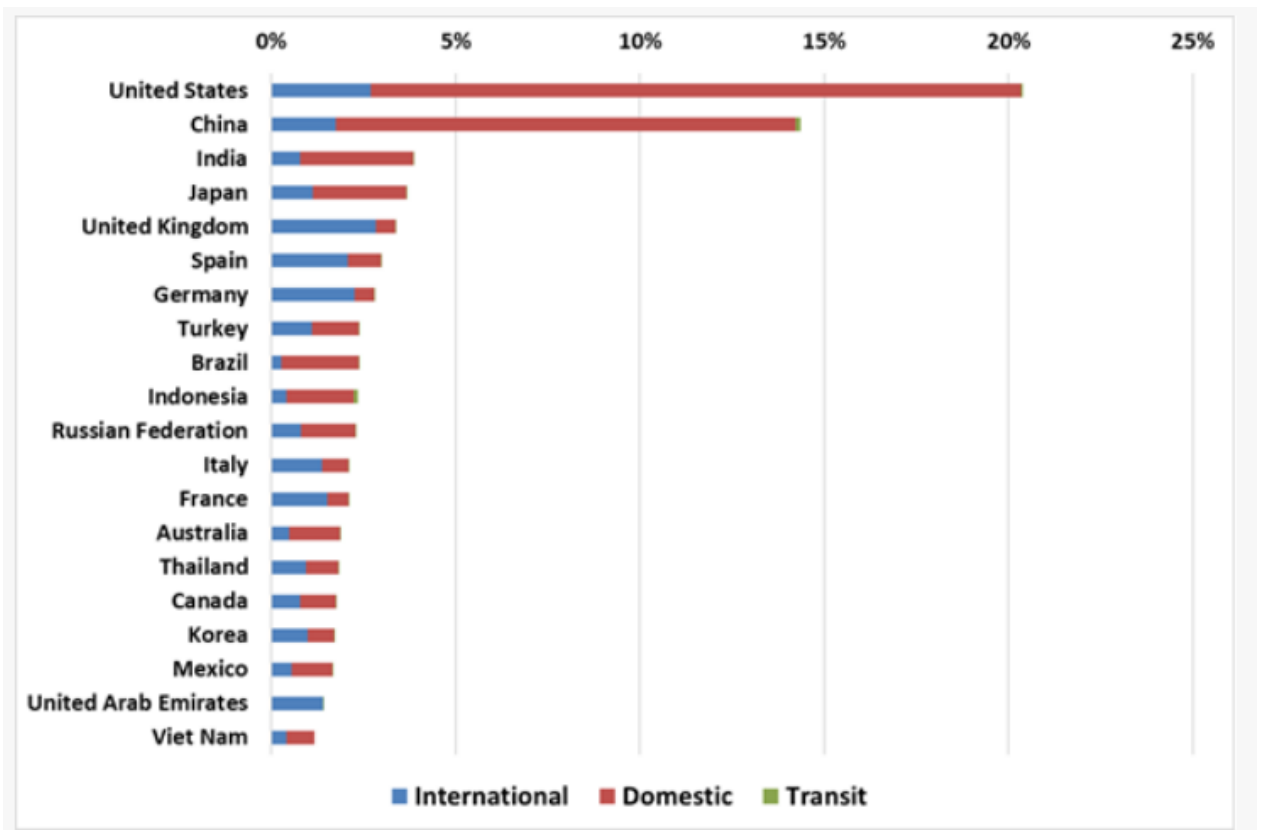


Рис. 3.2. Розподіл пасажиропотоку – топ-20 (2018 р.)

Джерело: [49]

Об'єднані Арабські Емірати, де знаходиться Дубаї (DXB), є великим ринком для міжнародних трансферних пасажирів.

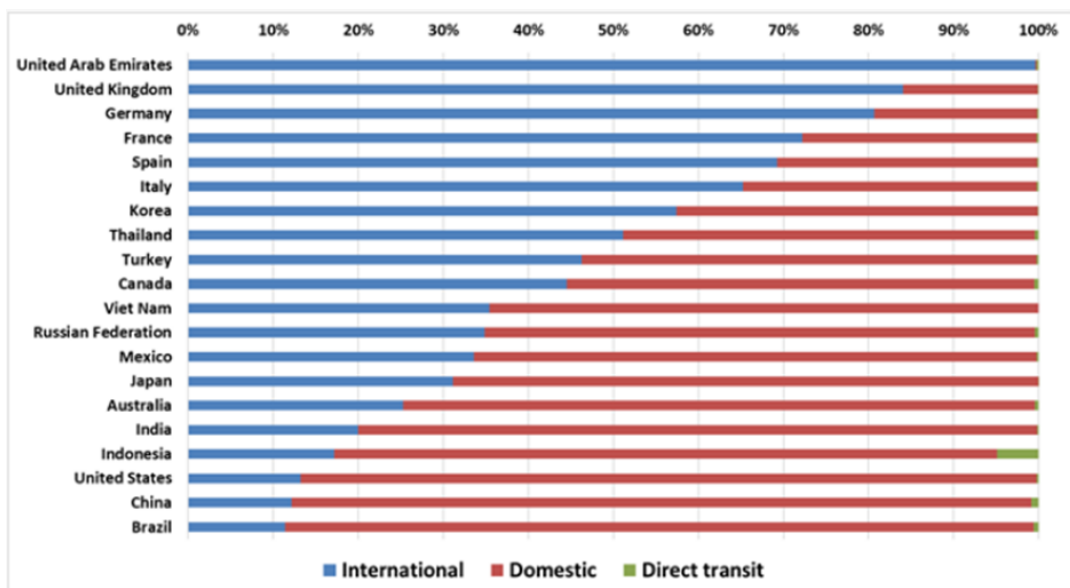


Рис. 3.3. Концентрація пасажирських перевезень по країнам у відсотках від загальносвітового обсягу – 20 найбільших (2018 р.)

Темпи зростання світових пасажирських авіаперевезень в 2019 році склали 4,2% в річному численні після 7,3% в 2018 році.

Організація IATA зазначає, що 2019 рік став першим з часів фінансової кризи 2009 року, коли зростання пасажирських перевезень виявляється нижче довгострокового тренду в 5,5%. У грудні зростання склало 4,5% проти значення листопада в 3,3%.

Зростання обсягу міжнародних пасажирських авіаперевезень в 2019 році склав 4,1%, а внутрішніх – 4,5%. У грудні зростання склало 3,8% і 5,8% відповідно.

За даними IATA на грудень в регіональному розрізі, найбільше зростання показника спостерігалось в країнах Північної Америки – на 8,6%, в країнах Близького Сходу – на 5,9%, в Африці – на 5,4%. В Азіатсько-Тихоокеанському регіоні (АТР) зростання склало 3,5%, в Європі – 2,5%, в Латинській Америці збільшення досягло тільки 1,5% [37].

Внутрішні маршрути в усьому світі набагато популярніші від міжнародних. Існує 15 внутрішніх маршрутів, за якими виконується більше рейсів в рік, ніж по будь-якому міжнародному маршруту в будь-якому місці.

На рисунку 3.4 представлені 10 найбільш популярних внутрішніх маршрутів:

Rank	Country	City Pair	Flights (Annually)	Carriers
#1		Jeju ↔ Seoul	79,460	7
#2		Melbourne ↔ Sydney	54,102	4
#3		Mumbai ↔ Delhi	45,188	6
#4		São Paulo ↔ Rio de Janeiro	39,747	3
#5		Fukuoka ↔ Tokyo	39,406	4
#6		Hanoi ↔ Ho Chi Minh City	39,291	3
#7		Hokkaido ↔ Tokyo	39,271	4
#8		Jakarta ↔ Surabaya City	37,762	6
#9		Los Angeles ↔ San Francisco	35,365	5
#10		Jeddah ↔ Riyadh	35,149	5

Рис. 3.4. 10 найбільш популярних внутрішніх маршрутів

Джерело: [48]

У міжнародному масштабі найбільш завантажений маршрут має майже на 50 000 рейсів менше на рік, ніж пара міст Чеджу-Сеул. Не дивно, що цей маршрут – і багато інших провідних міжнародних маршрутів – також розташовані в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні (рис. 3.5) [48].

Rank	Countries	City Pair	Flights (Annually)	Carriers
#1		Kuala Lumpur ↔ Singapore	30,187	8
#2		Hong Kong ↔ Taipei	28,447	5
#3		Jakarta ↔ Singapore	27,046	7
#4		Hong Kong ↔ Shanghai	20,678	5
#5		Jakarta ↔ Kuala Lumpur	19,741	8
#6		Seoul ↔ Osaka	19,711	8
#7		New York (LGA) ↔ Toronto	17,038	3
#8		Hong Kong ↔ Seoul	15,770	9
#9		Bangkok ↔ Singapore	14,698	5
#10		Dubai ↔ Kuwait	14,581	4

Рис. 3.5. 10 найбільш популярних маршрутів в азіатському напрямку
Джерело: [48]

На тлі пандемії COVID-19 доходи світових авіакомпаній ризикують впасти більш, ніж на \$ 250 млрд. У результаті масового введення карантинних заходів з січня по вересень 2020 року глобальний ринок повітряних перевезень може недорахуватися 1,2 млрд пасажирів. Як відзначають експерти, наслідки коронавірусу найбільше вдарили по авіаційному сектору США і Європи напередодні туристичного сезону.

За даними додатка Flightradar, в квітні 2020 року в усьому світі було зафіксовано в середньому 69,6 тис. авіарейсів в день, що на 62% менше, ніж в квітні 2019 року. Кількість комерційних польотів знизилася на 73% [44, с. 8].

Як підраховували фахівці, на тлі різкого зниження попиту глобальний повітряний пасажиропотік ризикує впасти майже на дві третини щодо первинних прогнозів.

За оцінкою фахівців ІКАО, значущих втрат ризикують зазнати

авіакомпанії Північної Америки. В першу чергу мова йде про перевізників США.

Тим часом, згідно з даними ІСАО, в ще більш важкому становищі опинилися європейські перевізники. Як відзначають фахівці організації, за підсумками квітня заповнюваність місць на рейсах Європи може скоротитися на 92% [46].

Обсяг міжнародних пасажирських авіаперевезень, за оцінками ІАТА, в 2020 році в річному вираженні впав на 75,6%, внутрішніх – на 48,8%. При цьому в грудні 2020 року міжнародні перевезення знизилися на 85,3%, а внутрішні – на 42,9%. Загальний спад склав за підсумками грудня 69,7%.

За даними ІАТА в регіональному розрізі, в країнах Азіатсько-Тихоокеанського регіону (АТР) показник пасажирських авіаперевезень впав в 2020 році на 80,3%. Пасажирські авіаперевезення в Латинській Америці знизилися на 71,8%, в Європі – на 73,7%, в Африці – на 69,8%, в Північній Америці – на 75,4% і в країнах Близького Сходу – на 72,9% [21].

3.2. Характеристика туристичних перевезень в макрорегіональних авіатранспортних системах

Туристична галузь на всі 100 відсотків залежить від транспорту, його доступності, безпеки і сервісу, що надається мандрівникам під час їх пересування. Згідно зі статистичними даними, в останні роки популярність авіатранспорту збільшилася в кілька разів. Це пов'язано з активним розширенням географії подорожей, а також стійкою тенденцією до зменшення тривалості поїздок на користь їх частоти. Всі ці фактори звертають все більшу увагу туристичної галузі до авіаперевезень.

Літак сьогодні можна назвати найпопулярнішим транспортом в світі.

По-перше, через те, що авіація залишається найшвидшим і якісним видом транспорту, особливо якщо мова йде про подорожі на далекі відстані.

По-друге, авіарейси можуть похвалитися привабливим сервісом.

По-третє, з кожним роком перельоти стають все більш доступними.

Сьогодні відправитися на відпочинок, використовуючи авіатранспорт, може дозволити собі практично кожна людина, яка розуміє, що таке співвідношення «ціна / якість».

Поради по туризму та екскурсіях для організації авіап перевезень спочатку планують і складають маршрут конкретного подорожі, укладають спеціальну угоду або договір, опрацьовують питання, пов'язані із здійсненням взаємозв'язку між авіакомпаніями і туристичними організаціями. Іншими словами, авіап перевезення туристів ретельно плануються, щоб уникнути можливих збоїв.

Для масових туристичних перевезень в більшості випадків використовується чартер, в рамках якого туристичний оператор орендує літак однієї з авіакомпаній на певний період. Таким чином туристичний оператор може запропонувати мандрівникам зручний графік перевезень, високий сервіс, прийнятні ціни. Організація чартерів вигідна як туроператорам, так і їх клієнтам. При цьому важливо знати, що чартер може бути закритим, цільовим / нецільовим або інклюзивним. Поряд з цим існують і блок-чартер і спліт-чартер. Всі вони мають суттєві відмінні риси [41].

Однією з найважливіших географічних характеристик авіатранспортної системи є її територіальна структура, яка представляє собою сукупність просторових елементів, в яких певним чином поєднані галузеві та функціональні компоненти. Особливостями структури авіатранспортної системи є її поліструктурності і лінійно-вузловий характер (лінійні елементи (повітряні щити), дискретні (точки, вузли та дрібні точкові елементи (інфраструктурні точки), майданні елементи (авіатранспортні зони - макрорегіональні, мезорегіонального). І мікрорегіональних). Функціонально -компонентний, функціонально-управлінський і функціонально-територіальний аспекти. функціонально-компонентна структура передбачає виділення двох елементів: пасажирського та вантажного транспорту, на якому діють різні авіакомпанії (авіалінії, авіаційно-технічні підприємства і підприємства управління повітряним рухом). проявляються на макро-, мезо- і мікрорівнях. на першому

(вищому) рівні формується єдина авіатранспортна система країни (національна авіатранспортна система), на другому рівні – авіатранспортна система регіону, а на мікрорівні – система регіональних і районних територіальних комплексів [6, с. 44].

Вартість чартерного рейсу складається з вартості години польоту експлуатованого повітряного судна. Як правило, чартерні рейси здійснюють українські перевізники, пропонуючи туроператорам нижчі тарифи в порівнянні з іноземними авіакомпаніями. Це знижує загальну вартість туристичного пакету і привертає більше українських туристів.

При організації чартерної авіап перевезення замовник визначає маршрут з авіакомпанією, узгоджуються зобов'язання сторін, визначається відповідність договору оренди міжнародним правилам, визначається вартість польоту. Потім укладається спеціальний чартерний договір, який передбачає:

- Тип (марка) повітряного судна;
- Кількість проданих місць;
- Вартість оренди літака;
- Маршрут із зазначенням аеропортів відправлення та прибуття;
- Термін дії контракту (сезон, рік і т. д.);
- Регулярність польотів;
- Можливість і терміни скасування (відміни) рейсу і відповідні санкції.

Підписуючи чартерний договір, авіакомпанія практично завжди ставить туроператора в жорсткі умови. Перш за все, потрібна передоплата від компанії. Незалежно від свого максимального розміру, авіакомпанія завжди наполягає на тому, щоб перший і останній польоти чартерного циклу були сплачені наперед. Таким чином, вона страхує себе і раніше вивезених туристів від можливих несплат. Оплата перельоту обмовляється заздалегідь і проводиться, як правило, за 7-10 днів до початку польоту. У разі прострочення платежу, згідно з договором, компанія має право накласти на замовника штрафні санкції або припинити існуючі договірні відносини з ним.

Найчастіше ініціатором чартерної програми виступає не один, а кілька

туроператорів. У цьому випадку вони заздалегідь узгоджують між собою умови організації польотів.

Чартерні рейси не повинні суперечити вимогам Варшавської міжнародної конвенції, яка встановлює зобов'язання перевізника перед пасажиром [7].

Варто відзначити, що двостороння угода, розроблена Міжнародною асоціацією повітряного транспорту, використовується як правова основа для спільної діяльності авіакомпанії і туристичної компанії, яка включає основні принципи комерційного співробітництва. Організація перевезення заснована на аналізі досягнутого рівня туристичного потоку, швидкості збільшення або зменшення планованих обсягів. На основі цього аналізу авіакомпанія веде комплекс комерційної діяльності, в тому числі:

Складання розкладу руху повітряних суден при плануванні перевезення туристів регулярними рейсами в залежності від періоду перевезення. Є два періоди: зимовий (з листопада по березень) і літній (з квітня по жовтень).

Розробка спеціальних тарифів і правил їх застосування для перевезення туристів в залежності від їх кількості (індивідуально або групами), тривалості перебування, сезонності, турпакетів.

Бронювання і продаж авіаквитків здійснюється через Глобальну систему розподілу (GDS), яка призначена для професійних туристичних агентств. Системи з великою кількістю терміналів, розташованих по всьому світу, називаються глобальними. Друга ознака глобальної системи бронювання – це можливість бронювати не тільки авіаперевезення, а й готельні послуги, а також оренду транспорту і всього, що може бути включено в туристичний продукт.

Сьогодні в світі є чотири системи, які називаються глобальними:

- Amadeus / System One
- Галілей / Аполлон
- Шабля / Фантазія
- WorldSpan / Abacus

У Європі, в тому числі в Україні, лідерами ринку комп'ютерного бронювання є системи Amadeus і Galileo, в США – Sabre.

Системи бронювання стали одним з основних технологічних і маркетингових інструментів туристичної індустрії, призначених не тільки для поширення певних продуктів, але і в значній мірі для структурування інформаційних потоків і аналізу ринку агентами, туроператорами та авіакомпаніями [9].

Турист може скористатися послугами авіакомпанії безпосередньо, замовивши квиток на обраний маршрут, або через посередників – туристичні компанії, які включають послугу гака в турпакет, тур. В останньому випадку всі претензії за цією послугою слід пред'являти посереднику, з яким був укладений прямий договір на покупку путівки (туру) [23].

Туристичні агентства беруть участь в діяльності IATA через спеціалізований підрозділ Міжнародної мережі туристичних агентів (IATAN). Кожному турагентству, яке пройшло процедуру акредитації та відповідає певним вимогам, присвоюється номер, який служить своєрідною візитною карткою при розрахунках з авіакомпаніями. IATAN стежить за дотриманням правил і стандартів діяльності, єдиних вимог до фінансового стану туристичних агентств, які продають авіаквитки на міжнародні рейси, і діє як сполучна ланка між туристичними агентствами та авіакомпаніями – членами IATA.

Найбільш відомими регіональними туристичними організаціями загального характеру є Європейська туристична комісія, Азіатсько-Тихоокеанська туристична асоціація (PATA), Північноамериканська асоціація індустрії туризму (ASTA), Національна туристична асоціація Великобританії (автомобільна), Німецька національна туристична асоціація (DRV), агентства в Туреччині (TURSAV), Японська асоціація туристичних агентів (JATA), Арабський союз туризму (UAT), Карибська асоціація туризму (KTA) і т. д.

В Європі серед регіональних організацій слід відзначити Європейську туристичну комісію, створену в 1948 році, що об'єднує 21 країну. Її робота підтримується Європейським союзом, який розглядає туризм як галузь, що має велике економічне і соціальне значення. Метою комісії є вирішення наступних завдань:

- ◆ сприяння співробітництву міжнародного туризму в Європі,
- ◆ проведення досліджень;
- ◆ обмін інформацією при розробці схем розвитку туризму і маркетингу;
- ◆ просування туристичних продуктів в інших європейських країнах і європейських туристичних продуктів в країнах по всьому світу, особливо в Північній Америці і Японії.

Крім того, в Європі діють Європейська організація відпочинку та рекреації (1972 року), Європейська асоціація пішохідного туризму (1969 р.), Міжнародна федерація неурядових асоціацій з охорони культурної спадщини та природних пам'яток в Європі (1963 р.), Федерація скандинавських асоціацій туристичних агентств (1939 р.) і т. д.

Для розвитку, просування та просування туризму в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні в 1951 році була створена Азіатсько-Тихоокеанська туристична асоціація, що представляє 34 країни. Робота, що проводиться цією організацією, спрямована на просування туризму за допомогою програм досліджень, розробок, освіти і маркетингу. Асоціація заслужила репутацію кращого виконавця серед аналогічних міжнародних організацій.

До асоціацій американського регіону відносяться: Міжнародна федерація туристичних і автомобільних клубів, Конференція туристичних організацій Латинської Америки, Карибська асоціація туризму і т. д.

Існують асоціації африканських (Африканська туристська асоціація, Організація з розвитку туризму в Африці та ін.) і арабських регіонів (Арабський туристичний союз, Арабська федерація асоціацій туристичних агентств та ін.).

У більшості країн є свої національні туристичні організації. Деякі з них, наприклад, у Франції та Іспанії, входять до складу уряду, в той час як інші створюються незалежно від уряду, але підтримуються централізованими фінансовими вливаннями, як у Великобританії.

Найбільшою в світі асоціацією підприємств туристичної індустрії є Північноамериканське об'єднання туристичних агентів (ASTA), до якого входять понад 26 тисяч членів – туристичні агентства, туроператори, готелі,

круїзні компанії, компанії з оренди автомобілів і ін. На початку 60 компаній почали ставити мету спільно захищати свої інтереси на туристичному ринку. Вперше асоціація активно проявила себе в 1946 році, коли він різко розкритикував рішення ASTA про зниження до 5% комісійних від продажу авіаквитків. У 1950 році був досягнутий перший великий успіх – профспілка виграла «битву» з залізничними компаніями за введення агентських зборів. У той же час сфера діяльності ASTA почала розширюватися. Серйозну увагу було приділено туристській освіті – почали реалізовуватися перші освітні програми для працівників туристичної галузі.

До початку 70-х рр. XX століття асоціація вже розрослася до такої міри, що необхідність структурних змін стала очевидною. Був сформований так званий відділ маркетингу (AMSI), основне завдання якого – допомагати туристичним агентствам створювати якісний туристичний продукт, отримувати знижки від постачальників туристичних послуг тощо. В рамках альянсу з'явився «комітет політичних дій» (ASTAPAC) для захисту інтересів туристичних агентств на політичній арені. Нарешті, була сформована «рада директорів АСТА». Завдяки її зусиллям асоціація нарешті змогла збільшити комісію від продажу авіаквитків до 7%. У такому вигляді структура асоціації збереглася до наших днів.

АСТА пропонує бізнесу безліч варіантів співпраці. В організації існує кілька типів членства: «активні учасники», «вторинні продавці туристичних послуг», «міжнародні», «асоційовані», «індивідуальні» члени і т. д. Залежно від статусу, умов партнерства та вимог до кандидатів розрізняються. Отже, статус «активного учасника» може отримати тільки компанія, яка знаходиться в США, має ліцензію на діяльність туристичної агенції і отримує більшу частину прибутку від цієї діяльності.

Крім того, необхідно брати участь в програмі спеціальної агентської мережі авіакомпаній (IATAN) або застрахувати ризики своєї діяльності на суму не менше 1 мільйона доларів США. Турагент не повинен контролюватися будь-якою авіакомпанією, круїзною або іншою компанією.

У свою чергу, асоціація не тільки захищає інтереси своїх членів, а й розміщує інформацію про них у своїй електронній базі даних і мережі Інтернет, звільняє від сплати податків при розміщенні реклами в друкованих ЗМІ і на телебаченні, забезпечує доступ до великих інформаційних ресурсів, в тому числі в Інтернеті. електронні інформаційні бюлетені, організовує тренінги та семінари для співробітників туристичних агентств, надає знижки від постачальників туристичної продукції. Реєстраційний внесок для «активного члена» ASTA становить 30 доларів США, з щорічним внеском в 365 доларів США. Для «асоційованих» членів остання цифра збільшується на 100 доларів США.

Однією з найбільш авторитетних європейських національних туристичних асоціацій є британська.

Асоціація швидко завоювала авторитет, так як впровадила в практику фінансовий захист постачальників туристичних послуг і туристів, здійснювану у вигляді банківських гарантій і свого роду страхового фонду, підтримуваного членами.

Членство диференційовано. До членів альянсу пред'являються єдині вимоги, в тому числі фінансові. Зокрема, сплачений статутний капітал підприємства повинен становити не менше 50 тисяч фунтів стерлінгів, власні кошти – не менше 15 тисяч. В агентстві повинен бути як мінімум один кваліфікований фахівець з досвідом роботи в галузі не менше 2 років. Реєстраційний внесок становить 330 фунтів, вступний внесок – 1000 фунтів без урахування податків. Щорічні виплати починаються з 515 фунтів стерлінгів і збільшуються пропорційно продажу. Крім того, компанія зобов'язана внести депозит у розмірі 50 000 фунтів стерлінгів з розрахунку на 2 мільйони фунтів стерлінгів річного обороту. Ці кошти є основою механізму фінансових гарантій, наданих асоціацією. Ця практика спрямована на захист інтересів споживачів. Система гарантує туристу, що якщо його подорож почалася, то воно піде за попередніми планами. Якщо з якої-небудь причини тур буде скасований до його початку, туристу повернуть гроші повністю.

Найбільша національна туристична асоціація – це німецьке Deutscher

Reiseburo und Reiseveranstalter Verb. I (DRV), засноване в 1950 році і налічує понад 5000 членів. Готелі, авіаперевізники та національні туристичні бюро є афілійованими членами групи.

Професійні асоціації відіграють значну роль в житті великих туристичних держав. Більшість асоціацій своєю основною метою вважають лобіювання інтересів своїх членів. На практиці це приймає найрізноманітніші форми. Так, турецька асоціація TURSAB в 1991 році ініціювала створення так званого Турецького інституту туристичних агентств (TURSAV), одним з основних завдань якого є підтримка освіти і професійного розвитку персоналу в індустрії туризму. ТУРСАВ організовує кілька типів курсів – для менеджерів туристичних агентств, бюро туристичної інформації, водіїв туристичних автобусів, співробітників готелів і т. д. Для фінансування проектів ТУРСАВ зареєстрував дві комерційні фірми: ТУРСЕР, яка спеціалізується на страхуванні комерційних ризиків туристичних агентств, і ТУРПРЕСС, яка надає супутні і інформаційні послуги.

Японська асоціація туристичних агентств (JATA), заснована в 1959 році, відрізняється своєю активністю. Крім надання інформаційної підтримки своїм членам і туристам, а також просування в'їзного та внутрішнього туризму, асоціація виконує ряд функцій, в тому числі в галузі контролю туристичного ринку. Наприклад, активно відслідковуються і присікаються випадки надання неякісних послуг (використання некваліфікованих гідів, неліцензованих туристичних автобусів і т. д.), періодично проводиться атестація співробітників агентства. Найбільш пильну увагу приділяється захисту інтересів туристів. JATA видає спеціалізовану літературу, проводить консультації та семінари для клієнтів туристичних компаній, знайомить їх з законодавством про туризм і правами споживачів. Крім того, асоціація розробила систему грошової компенсації для задоволення вимог туристів. Для цього члени JATA щорічно вносять до спеціального фонду 1% від запланованого обороту.

Тобто, існує досить велика кількість організацій і асоціацій, покликаних сприяти розвитку туризму. Різноманітність їх цілей, завдань і напрямів

діяльності переконливо демонструє складність туризму як системи і необхідність комплексного вирішення більшості проблем в цій сфері на міжнародному рівні.

З регіональних туристичних організацій галузевого характеру слід виділити наступні: Азіатсько-австралійська асоціація готелів і ресторанів (AACRHA), Асоціація азіатських авіаліній (AAA), Міжамериканська готельна асоціація (IAHA), Arab Hotel Союз (SAH), Асоціація африканських авіакомпаній (Afra), Асоціація європейських авіакомпаній (AEA) і т. д.

До групи спеціалізованих міжнародних туристичних організацій входять організації різних видів соціального, молодіжного, ділового, конгресного туризму і

т. д. До них відносяться, зокрема, Міжнародне бюро соціального туризму (BITS), Міжнародна федерація соціального туризму (FITS), Федерація міжнародних молодіжних туристичних організацій (FIUTO), Міжнародна асоціація ділового туризму (IBTA), Асоціація фахівців з корпоративного туризму (ACTE), Міжнародна асоціація бюро конгресів і відвідувачів (IACVB), Асоціація організації спеціалізованих Конференції (PCMA) [27].

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. Збільшення кількості багатосторонніх Угод про повітряне сполучення стримується нерівними умовами, у яких опиняються частіше за все менш розвинені та новоприєднані держави. Показовим, з точки зору ефективного вирішення цих проблем, може виступити досвід поступового формування багатосторонньою регіональною

системи регулювання повітряних перевезень у межах АСЕАН (ASEAN Multilateral Agreement on Air Services). Механізми її функціонування дозволяють країнам з менш розвинутою 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 3,4,5-го пунктів угоди про відкрите небо (freedom traffic rights) приєднуються регіональні лідери – Японія, Китай, Республіка Корея та Індія. Також у цьому регіоні діє багатостороння угода про лібералізацію міжнародного повітряного транспорту (MALIAT) підписана між США та Брунеєм, Чилі, Новою Зеландією та Сінгапуром, у 2007 р. укладено угоду про відкрите небо між Японією та Республікою Кореєю, у 2011 р. – між Японією та Австралією та активізувалися переговори щодо лібералізації режимів повітряних перевезень між Китаєм та Японією, Китаєм та США, Китаєм та Республікою Кореєю. Вже сьогодні Азіатсько-Тихоокеанський регіон лідирує за обсягами авіаційних перевезень утримуючи в своїх межах 34% світового авіаційного трафіку, одночасно частка регіону у міжнародних туристичних прибуттях складає 22% і останнім часом швидко зростає (щорічний приріст протягом 2005-11 рр. в середньому склав 6%). У 2012 р. було підписано угоду про відкрите небо між Ізраїлем та ЄС.

За даними Організації цивільної авіації (ICAO) з 2000 р. постійно більша частина приросту кількості пасажирів авіаліній припадає на «бюджетні авіалінії». Нині вже 22% усіх здійснених за рік у світі авіарейсів та 24,3% місць забезпечили «бюджетні авіалінії», у Європі ці показники найвищі біля 35% місць, у Північній Америці – 28,6%, у АТР – 17,8%, на близькому Сході – 11%.. Більшість провідних «бюджетних» авіакомпаній, таких як Ryanair, easyJet, Vueling, SkyEurope, Norwegian, Clickair, Southwest Airlines, Allegiant, WestJet, AirTran, JetBlue, AirAsia, Air Asia X, Virgin Blue, Jetstar and Tiger Airways не є членами Міжнародної асоціації повітряного транспорту IATA [43, с. 217, 220].

Враховуючи, що ринки Європейського Союзу та США є найкрупнішими

авіаційними ринками у світі та складають 60% ринку світової авіації, потенційні економічні вигоди від усунення перешкод на шляху до трансатлантичного ринку для обох держав є очевидними. У процесі розвитку відносин, 30 березні 2008 року Євросоюз та США підписали угоду про «Відкрите небо». За умовами цієї угоди європейські авіакомпанії отримали можливість здійснювати рейси в США з будь-якої точки ЄС, а не тільки зі своєї країни. Американські авіакомпанії отримали право перевозити пасажирів у будь-який аеропорт Європи. Як вважають керівники провідних європейських авіаційних компаній, від цієї угоди практично в односторонньому порядку отримали зиск тільки американські перевізники, які посилили конкуренцію на ринку Європи. Також не відповідає принципам справедливості той факт, що зараз європейським компаніям дозволено володіти не більше як 25% акцій американського перевізника. В той же час американські авіакомпанії можуть володіти 49% акцій європейських учасників ринку. Не сильно вплинуло на ситуацію прийняття 24 червня 2010 року другого етапу договору «Відкрите небо», згідно якого американським та європейським авіакомпаніям дозволено володіти контрольним пакетом акцій своїх заокеанських конкурентів. Ця угода змушує отримувати дозвіл Конгресу США на придбання контрольного пакета акцій американської авіакомпанії, що є справою тривалою, не прогнозованою та без гарантованого результату. Тобто ефективність внесених поправок в угоду між сторонами ставиться під великий сумнів. Більш рівноправною можна назвати угоду про «Відкрите небо» між Канадою та Європейським Союзом. Уряд Канади задекларував свою готовність збільшити максимальний пакет акцій, яким може володіти європейський інвестор, з 25% до 49%. Існуючий механізм двосторонніх відносин у сфері авіаційних перевезень ставить перед державами два окремих, але пов'язаних між собою питання: перед бажаними здійснити лібералізацію – як усунути потенційний ризик відмови протилежної сторони за двосторонньою угодою у визнанні призначеного авіаперевізника; перед бажаними зберегти умови про національне володіння та контроль за власними авіаперевізниками – чи є необхідність визнавати призначені іноземні авіакомпанії з ліберальними

формами володіння і контролю та яким чином забезпечити встановлення зв'язку між державою, яка зробила призначення, і призначеною авіакомпанією з метою забезпечення безпеки польотів, а також недопущення появи так званих «зручних прапорів». Відносно першого питання можна зауважити, що жодна держава не піде на лібералізацію, якщо є ризики втратити свої комерційні права у зв'язку з приналежністю призначеного авіаперевізника іноземним особам.

Завдяки ефективним механізмам ЄТП, на сьогоднішній день ЄС має один з найбільш розвинених в світі регіональних транспортно-логістичних комплексів.

3.3. Особливості туристичних перевезень в національних авіатранспортних системах: досвід для України

Регулювання володіння авіакомпаніями і контролю над ними на національному рівні визначається більшістю держав в своїх нормативних актах, що регулюють ліцензування та призначення авіаперевізників, шляхом встановлення обмежень на допустиму частку іноземного володіння національними авіаперевізниками (наприклад, не більше 49% або 25%). Причини встановлення таких обмежень наступні: національний перевізник вважається об'єктом стратегічної важливості; необхідно прибрати з внутрішнього ринку авіаційні компанії, що належать нерезидентам; літаки, що належать національним авіакомпаніям, легко доступні для використання в надзвичайних ситуаціях. Національні авіалінії зазвичай підтримують тісні відносини з урядом своєї країни. В першу чергу це пов'язано з регулюванням діяльності в сфері безпеки польотів, запобіганням появи зручних прапорів або «вільного проходу третіх осіб» і антиконкурентною політикою, національною обороною, а також збереженням іноземних обмінних заробітків і робочі місця в країні. Саме ці фактори згадуються в двосторонніх угодах про повітряних сполученнях в якості причин збереження вимоги про те, що авіаційне підприємство повинно переважно належати і перебувати під ефективним контролем громадян боку,

призначати перевізника. Слід зазначити, що держави, які таке велике значення приділяють регулюванню діяльності національних авіакомпаній, досить часто не мають фінансових ресурсів для фінансування їх діяльності як за рахунок державних коштів, так і за рахунок внутрішніх валютних ринків та інвесторів. Обмежений доступ до капіталу не є відображенням непристосованості перевізників до інвестиційних вливань, а скоріш за все являє собою результат обмежень, зумовлених діючими правилами володіння авіакомпаніями та контролю над ними. Така ситуація притаманна як для країн, які знаходяться в стадії розвитку, так і для країн з розвинутою економікою (США, країни Європейського Союзу). Фактично виникла ситуація, коли авіація як галузь, яка потребує значних капіталовкладень, позбавлена можливості змагатися за залучення капіталу інвесторів на фоні можливостей міжнародного інвестування, що існують в інших галузях економіки, які не страждають від застосування обмежень щодо володіння і фактичного контролю. Протягом двох останніх десятиліть спостерігається тенденція до приватизації авіапідприємств, яка викликана загальними явищами глобалізації, лібералізації і приватизації. Регіональні економічні об'єднання деякою мірою знищують кордони володіння авіакомпаніями та контролю над ними. На комерційному фронті авіакомпанії все активніше шукають нових партнерів та створюють альянси з метою розподілу ризиків та об'єднання досвіду і ресурсів. Іноземні капіталовкладення відіграють важливу роль у задоволенні величезних потреб галузі в інвестиціях. Так, завдяки розвинутій економіці в Сполучених Штатах Америки створені досить сприятливі умови для розвитку авіаційного транспорту та ведення авіатранспортного бізнесу. Внаслідок цього всі авіакомпанії країни знаходяться в приватній власності. В інших країнах, де після закінчення Другої світової війни почали розвиватися ринкові відносини, авіаційні компанії створювались на основі державної або змішаної форми власності. У 60–80-х роках минулого сторіччя фактично всі провідні країни Західної Європи мали власні потужні національні авіаційні компанії, засновані на державній власності, які були основними призначеними перевізниками від держави в міжнародних угодах. Потреба саме

в таких формах власності була зумовлена тим, що в цих країнах рентабельність повітряних перевезень була досить низькою і задовольнити потребу спільноти в якісних авіаційних послугах без довгострокових інвестицій в авіаційну інфраструктуру було досить складно. Саме тому державні органи традиційно проводили протекціоністську політику, намагаючись обмежити конкуренцію з боку американських компаній та захистити інтереси національних авіакомпаній. Процеси приватизації в європейських країнах почали посилюватись тільки після розвитку та зміцнення національних економік наприкінці 80-х на початку 90-х років минулого сторіччя. На даний час основна частина провідних національних авіаційних компаній Західної Європи, які створювались як державні, контролюється приватним капіталом (наприклад, British Airways, Air Lingus, Air France-KLM, Royal Dutch Airlines, Lufthansa). На території Східної Європи, де приватизаційні процеси набирають обертів, авіаційні компанії здебільшого мають змішану форму власності під контролем держави. Як приклад можна навести Росію, де основні потужні авіаперевізники знаходяться під переважним (блокуючим) державним корпоративним контролем (Аерофлот, Сибір, Владивосток Авіа, ГТК «Россія»). Авіакомпанії країн Африки та Близького Сходу також мають змішану форму власності під контролем держави, в тому числі й ті, що об'єднані в багатонаціональні консорціуми (наприклад, Sodetraf та вже не існуюча Air Africa). Проаналізувавши практику вирішення питання про контроль і володіння авіаперевізниками в багатьох країнах світу, П'ята Всесвітня авіатранспортна конференція прийшла до висновку, що: лібералізація положень про володіння і контроль авіаперевізників дає певні переваги; кожна держава вибирає підходи до питань лібералізації в залежності від своїх національних інтересів; держави можуть сприяти лібералізації шляхом визнання певних іноземних авіаперевізників, які можуть не відповідати традиційним національним критеріям володіння і контролю; держави можуть лібералізувати володіння перевізниками і контроль на односторонній, двосторонній, регіональній чи багатосторонній основі. При цьому, як показує практика, єдиних критеріїв умов «переважного володіння і контролю» не існує. Тому кожна країна

застосовує свої критерії оцінки цих категорій. Це, в свою чергу, створює невизначеність для повністю або частково приватизованих підприємств, а також приватних авіакомпаній, особливо в тих випадках, коли складно дати однозначну відповідь про те, хто володіє і контролює підприємство. У більшості випадків положення про преференційне володіння і контроль створює перешкоди для залучення іноземних інвестицій. Сьогодні в законодавстві багатьох країн існують різні обмеження на участь іноземного капіталу в авіаційних підприємствах, створених на їх території. Однак, якщо окремі держави вирішать повністю або частково зняти такі обмеження, залучення капіталу буде утруднено через положення про переважної праві власності і ефективного контролю в їх двосторонніх угодах. Таким чином, держава, що надає комерційні права, може в будь-який час оскаржити призначення авіаперевізника іншої держави, пославшись на можливість того, що держава, уряд, що призначив перевізника, може втратити переважний контроль. Досить показовою є ситуація, яка склалася у відносинах двох найпотужніших учасників авіаційного ринку – Сполучених Штатів Америки та Європейського Союзу. Так, для США авіаційна галузь має не тільки стратегічне і економічне значення, але і національно-патріотичне. В зв'язку з цим американська влада досить ревниво ставиться до будь-яких спроб підірвати одноосібне лідерство США на авіаційному ринку. Про те, що США є лідерами на ринку авіаційних перевезень, свідчить той факт, що більше 70% авіаційного парку літаків у світі сконцентровано саме в США. Завдяки досить високому рівню концентрації капіталу авіаційних компаній США, до початку світової кризи під їхнім контролем була більша частина ринку світових авіаційних перевезень. Але на сьогодні монополія американських авіаперевізників похитнулася, вони все більше і більше стикаються з фінансовими проблемами, які досить важко врегулювати незважаючи на досить потужні внутрішні національні економічні механізми.

Що стосується другого питання, то в залежності від підходів держави до призначення авіаперевізників вона може або допомогти, або завадити зусиллям протилежної сторони проводити процес лібералізації. Актуальним стає питання,

як діяти, щоб держави, які не є прихильниками лібералізації, не заважали це робити іншим державам. Одна з основних цілей лібералізації регулювання в сфері володіння авіакомпаніями полягає у створенні експлуатаційного середовища, в якому авіаперевізники мають можливість працювати ефективно та економічно без наслідків для безпеки польотів та авіаційної безпеки. Тому існує необхідність розробки альтернативних механізмів регулювання питань призначень авіакомпаній. Міжнародною організацією цивільної авіації ІКАО зроблені висновки стосовно питання володіння та контролю за діяльністю авіаційних перевізників. Таким чином, сталий розвиток процесів лібералізації, приватизації та глобалізації вимагає модернізації умов для призначення авіаперевізників і надання їм дозволів, щоб мати можливість швидко адаптуватися до навколишнього середовища. Хоча є деякі проблеми, які необхідно вирішити, лібералізація володіння і контролю авіаперевізників дає свої переваги. Досвід лібералізації в області володіння і контролю показує, що лібералізацію можна проводити без протиріччя зобов'язанням сторін по Чиказької конвенції 1944 року, без шкоди для міжнародної системи повітряного транспорту. ІКАО вважає, що розробка і впровадження різних підходів до володіння і контролю призначених авіаперевізників в найближчому майбутньому вийдуть за рамки обмеженого національного володіння і контролю з подальшим скороченням конкретних національних інтересів. ІКАО запропонувала варіант статті, яка може застосовуватися сторонами в угодах про повітряне сполучення по їх власний розсуд. Одним з найважливіших положень цієї статті є положення про те, що основне місце діяльності передбачуваного авіаційного підприємства знаходиться на території сторони, що здійснює таке призначення. Наявність основного місця діяльності підтверджується наступним: авіакомпанія створена і зареєстрована як юридична особа відповідно до національного законодавства та на території сторони, що здійснює пункт призначення; авіакомпанія має великий обсяг перевезень і вкладає значні кошти в основні засоби і майно на території партії, виробляє зустрічі; авіакомпанія платить прибутковий податок, реєструє і базує свої повітряні судна на території

партії, призначає зустрічі; авіакомпанія в своєму штаті має переважна кількість громадян партії, призначає нових представників (ця умова в першу чергу стосується управлінського, технічного і оперативного персоналу). Тобто в якості основного критерію для призначення авіаперевізника пропонувалося вибрати основне місце діяльності авіакомпанії на території партії, яка призначає авіакомпанію, без жорстких рамок державної власності. Але необхідно пам'ятати, що висновки ІКАО носять виключно рекомендаційний характер і відображають тенденції розвитку відносин у світовій авіації в майбутньому. В Україні питання володіння національними авіапідприємствами і контролю над їх діяльністю не можна вважати повністю врегульованим. З іншого боку, в національному законодавстві відсутні механізми контролю випадків непрямого володіння авіаперевізниками. Також вирішено питання посилення контролю за діяльністю авіаперевізника, в тому числі за допомогою законодавчо визначених обмежень для іноземців на зайняття посад управлінського, технічного і експлуатаційного персоналу. Таким чином, існує загроза того, що за рахунок використання певних правових інструментів над авіакомпаніями, що мають стратегічне значення, буде встановлений непрямий контроль, в тому числі з боку конкурентів. Про результати такого контролю можна тільки здогадуватися по [17, с. 100-103].

Пасажирські авіаперевезення одними з перших реагують на зміну макроекономічного клімату. Динаміка розвитку галузі авіаперевезень давно визнана одним з ключових показників економічного добробуту окремих регіонів і світу в цілому. В результаті світовиц повітряний транспорт характеризується високою концентрацією регіональних перевезень [10, с. 83].

Протягом 2021 року в Єгипті буде створена нова авіакомпанія, що спеціалізується на бюджетній перевезення пасажирів.

За словами Мохамеда Манара Енаби, головне завдання лоукостера – створити конкуренцію з чартерами іноземних туроператорів. Це знизить ціну на рейсах з країн Європи в разі відновлення польотів на єгипетські курорти. Таким

чином, відпочинок в Єгипті стане доступнішим для тих, кого цікавлять тільки дешеві квитки. Відзначимо, що про створення лоукостера влада говорить не перший рік, проте далі розмов цей проект не рухався. З приходом пандемії ситуації змінилася. В Egypt Air через скорочення міжнародної мережі маршрутів з'явилися вільні літаки, а з залученням інвестицій, необхідних для нової авіакомпанії, готова допомогти сама влада. Мохамед Манар Енаба підкреслив, що його відомство підтримує всі ініціативи бізнесу, якщо вони спрямовані на розвиток туристичного потенціалу країни і нових маршрутів на закордонних напрямках [22].

3.4. Практичне значення дослідження

У процесі дослідження ми здійснили розробку авіа туру за туристичним маршрутом «Норвегія Едварда Мунка». Подорож займає 5 днів. Програма розрахована як на вузьку аудиторію – шанувальників творчості Едварда Мунка, так і на широку аудиторію – шанувальників норвезької живопису XIX-XX століть і просто – любителів Норвегії та культурного туризму. Даний маршрут дозволяє перейнятися культурою Норвегії, побувати в нетуристичних місцях країни, для того щоб перейнятися духом та атмосферою часу і місця, в якому жив і творив Едвард Мунк.

Програма туру включає наступне:

Програма туристичного маршруту «Норвегія Едварда Мунка»

6 днів

(Осло - Осгорстранн - Тенсберг - Крагерё - Летен - Осло)

Літак-автобус-літак

1 День Київ-Осло

Авіапереліт Київ – Осло. Розміщення в готелі GRAND HOTEL OSLO.

Оглядова екскурсія по основних місцях перебування Мунка в Осло:

· Вул. Фосфаейн,

- Вул. Пілестредет,
- Головна вулиця Осло - Карл-Юханс-гате
- Університет Осло

Як захід вечірньої – розважальної програми – відвідування Grand Cafe.

День 2 - Сніданок в готелі. Відвідування Національної галереї Осло і Музею Мунка. Автобусна екскурсія в маєток Екель. Ніч в готелі GRAND HOTEL OSLO.

День 3 – Переїзд в Осгорстранн. Ніч в готелі.

День 4 – Переїзд в середньовічне місто Тенсберг (губернія Вестфолл 7). Відвідування фортеці Slottsfjellet. Ніч в готелі Grand Nobel Apartments.

День 5 – Переїзд в Крагерьо (губернія Телемарк). Відвідування художніх майстерень «Компанія». Ніч в хостелі.

День 6 – Переїзд в Осло. Авіапереліт Осло – Київ.

Нами були здійснені розрахунки собівартості туру:

Маршрут подорожі: Київ – Рига – Осло – Переїзд в Осгорстранн – Тенсберг (Slottsfjellet) – Крагьорьо – Осло – Київ.

У вартість включено:

- переліт Київ - Рига - Ставангер та Осло - Рига - Київ з багажем (при придбанні туру з авіаквитком);
- груповий аеропортний трансфер під вищевказані рейси;
- проживання в готелях 3-4 * в двомісних та тримісних номерах;
- сніданки в готелях;
- проїзд на комфортабельному транспорті міжнародного класу;
- послуги російськомовного гіда за програмою;

- екскурсії за програмою.

Розрахунки: авіапереліт (туди і назад) Київ – Рига/Варшава – Осло (1 особа) – бл.4900 грн. *2 = 9800 грн. = 295 євро

Груповий аеропортний трансфер під вищевказані рейси: міні-автобус – 200 євро (група/10 осіб)

Вартість проживання: за одну особу за одну ніч: 150 євро

Послуги російськомовного гіда за програмою: 200 євро (група/10 осіб)

Екскурсії за програмою: 300 євро (група/10 осіб)

Проїзд на комфортабельному транспорті міжнародного класу: 850 євро (група / 10 осіб)

Загальна вартість за одну особу: 1350 євро

У вартість не включено:

- авіапереліт (при покупці туру без авіаквитків);
- мед. страхування;
- оформлення Шенгенської візи (якщо паспорт не біометричний);
- оренда аудіоапаратури – 12 € (при придбанні до відправлення в тур – 20% знижка);
- проїзд на міському транспорті;
- вхідні квитки та послуги гіда в парках, соборах, музеях;
- екскурсії, вказані в програмі як «за доплату»;
- сервісний транспортний збір – 8 €.

Доплата за однімісне розміщення в готелі – 195 €.

Знижка дітям до 14 років – 20 €.

Висновки до третього розділу

На сучасну структуру та територіальну організацію транспортної системи значно вплинули суспільно-географічні процеси, (компонентно-структурні та

територіально-структурні) що відбуваються у транспортній сфері. Дві країни стабільно входять до числа найбільших авіаційних ринків світу: США і Китай. Їх сукупний пасажиропотік становить 34,7% від загальносвітового обсягу. Наступними за цими двома величезними страновим ринками слідують Індія, Японія і Великобританія, на які припадає 3,9%, 3,7% і 3,4% світового пасажиропотоку відповідно.

Однією з найважливіших географічних характеристик авіатранспортної системи є її територіальна структура, яка представляє собою сукупність просторових елементів, в яких певним чином поєднані галузеві та функціональні компоненти.

Туристичні агентства беруть участь в діяльності IATA через спеціалізований підрозділ Міжнародної мережі туристичних агентів (IATAN). Кожному турагентству, яке пройшло процедуру акредитації та відповідає певним вимогам, присвоюється номер, який служить своєрідною візитною карткою при розрахунках з авіакомпаніями. IATAN стежить за дотриманням правил і стандартів діяльності, єдиних вимог до фінансового стану туристичних агентств, які продають авіаквитки на міжнародні рейси, і діє як сполучна ланка між туристичними агентствами та авіакомпаніями – членами IATA.

Регулювання володіння авіакомпаніями і контролю над ними на національному рівні визначається більшістю держав в своїх нормативних актах, що регулюють ліцензування та призначення авіаперевізників, шляхом встановлення обмежень на допустиму частку іноземного володіння національними авіаперевізниками (наприклад, не більше 49% або 25%).

ВИСНОВКИ

Таким чином, під системою авіаційних туристських транспортних послуг, на нашу думку, слід розуміти системне утворення, що складається з комплексу послуг, спрямованого на перевіз туристів повітряним транспортом, і матеріально-технічної бази, на основі якої здійснюється зазначений комплекс послуг. Управління даною системою включає себе різні методи: нормативні, договірні, ринкові (економічні) і організаційні.

Існуючі способи взаємодії туристського і авіаційної галузі (разове придбання квитка, покупка блоку місць, замовлення чартерного рейсу, оренда повітряного судна) і їх організаційно-правова основа очевидним чином недостатні для масштабного і значного підвищення ефективності сфери гостинності. У зв'язку з цим ми бачимо необхідність у побудові економічної моделі створення та функціонування туристичного авіаційного оператора і розробки методики оцінки його ефективності.

Стан розвитку авіаційного пасажирського транспорту (пропозиція) значною мірою визначаються його особливостями, що відрізняє його від інших видів транспорту. Розвиток авіаційних перевезень знаходиться під впливом не тільки економічних чинників, але й екологічних, соціальних, технічних, політичних, які безпосередньо формують зовнішнє оточення окремого перевізника і прямо чи опосередковано впливають на його внутрішнє середовище. Крім того, дані чинники характеризуються двостороннім зв'язком, на які певною мірою впливає діяльність окремих авіаперевізників.

Аналіз динаміки авіаперевезень показує, що за останній рік кількість туристичних авіаперевезень дуже скоротилася, що пов'язано із пандемією COVID-19 у світі, проте за останні декілька років спостерігалось поступове зростання авіаперевезень у всіх регіонах світу та збільшення кількості авіарейсів.

Структура авіаперевезень включає такі типи повітряних перевезень: внутрішній рейс, міжнародний рейс, ближньо-магістральний авіарейс, далеко-магістральний авіарейс, регулярний рейс, чартерний рейс, прямий рейс та рейс з

посадкою.

На сучасну структуру та територіальну організацію транспортної системи значно вплинули суспільно-географічні процеси, (компонентно-структурні та територіально-структурні) що відбуваються у транспортній сфері. Дві країни стабільно входять до числа найбільших авіаційних ринків світу: США і Китай. Їх сукупний пасажиропотік становить 34,7% від загальносвітового обсягу. Наступними за цими двома величезними страновим ринками слідують Індія, Японія і Великобританія, на які припадає 3,9%, 3,7% і 3,4% світового пасажиропотоку відповідно.

Однією з найважливіших географічних характеристик авіатранспортної системи є її територіальна структура, яка представляє собою сукупність просторових елементів, в яких певним чином поєднані галузеві та функціональні компоненти.

Туристичні агентства беруть участь в діяльності IATA через спеціалізований підрозділ Міжнародної мережі туристичних агентів (IATAN). Кожному турагентству, яке пройшло процедуру акредитації та відповідає певним вимогам, присвоюється номер, який служить своєрідною візитною карткою при розрахунках з авіакомпаніями. IATAN стежить за дотриманням правил і стандартів діяльності, єдиних вимог до фінансового стану туристичних агентств, які продають авіаквитки на міжнародні рейси, і діє як сполучна ланка між туристичними агентствами та авіакомпаніями – членами IATA.

Регулювання володіння авіакомпаніями і контролю над ними на національному рівні визначається більшістю держав в своїх нормативних актах, що регулюють ліцензування та призначення авіаперевізників, шляхом встановлення обмежень на допустиму частку іноземного володіння національними авіаперевізниками (наприклад, не більше 49% або 25%). Причини встановлення таких обмежень наступні: національний перевізник вважається об'єктом стратегічної важливості; літаки, що належать національним авіакомпаніям, легко доступні для використання в надзвичайних ситуаціях. Національні авіалінії зазвичай підтримують тісні відносини з урядом своєї

країни. В першу чергу це пов'язано з регулюванням діяльності в сфері безпеки польотів та авіаційної безпеки, запобіганням появи зручних прапорів або «вільного проходу третіх осіб» і антиконкурентною політикою, національною обороною, а також збереженням валютні надходження і робочі місця в країні.

У процесі дослідження ми здійснили розробку авіа туру за туристичним маршрутом «Норвегія Едварда Мунка». Були здійснені розрахунки собівартості туру та описана його програма.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Авиационные перевозки в туризме на территории Алтайского края и Республики Алтай. URL: https://studbooks.net/729098/turizm/aviatsionnye_perevozki_v_turizme_na_territorii_altayskogo_kraya_i_respubliki_altay
2. Аеропорти України. Державна авіаційна служба України : офіц. сайт. URL: <https://avia.gov.ua/placemarks/>
3. Антоцишина Н. І. Аналіз ринку авіаційних пасажирських перевезень. Все о туризме – образовательный туристический портал. URL: https://tourlib.net/statti_ukr/antoschyshyna.htm
4. Антоцишина Н. І. Система державного регулювання авіаційних перевезень в Україні. Інвестиції: практика та досвід. 2013. № 23. С. 31-34
5. Бейдик О., Сова В. Географія діяльності бюджетних авіакомпаній Європи. Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Географія. 2015. Вип. 1. С. 16-20
6. Борисюк О. Теоретичні аспекти функціонування авіатранспортної системи України в умовах кризи. Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Географія. 2015. Вип. 1. С. 44-46
7. Брусакова О. В. Галузь авіаційного транспорту як об'єкт державного регулювання. Право і безпека. 2020. № 1 (76). С. 46-52
8. Бугайко Д. О. Аналіз тенденцій і перспектив розвитку світової цивільної авіації. Проблеми системного підходу в економіці. 2007. Том 2. №2. URL: https://tourlib.net/statti_ukr/bugajko2.htm
9. Войтушенко О. П. Новітні підходи до сучасних туристичних авіаційних перевезень. Наукові записки Київського університету туризму, економіки і права. Серія: філософські науки. 2011. Випуск 11. С. 275-283
10. Гаврилко Т. О., Гавриленко А. В. Трансформаційні зміни світового ринку авіаційних послуг в умовах глобалізації. Науковий вісник Ужгородського

національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство. 2018. Вип. 18(1). С. 81-85

11. Гусева М. В. Формирование эффективного организационно-экономического механизма взаимодействия туризма и авиационного транспорта: автореф. дисс. ... канд. эконом. наук: 08.00.05 / «Российский экономический университет им. Г. В. Плеханова ; М., 2012. 26 с.

12. Демченко Д. О. Специфіка авіаційних перевезень як об'єкта державного впливу: аналіз світового досвіду. Інвестиції: практика та досвід. 2013. № 5. С. 161-164

13. Дружинина М. Н. Влияние факторов внешней среды на развитие рынка авиауслуг. Молодёжь и наука: Сборник материалов VI Всероссийской научно-технической конференции студентов, аспирантов и молодых учёных. Красноярск: Сибирский федеральный ун-т, 2011. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/38635483.pdf>

14. Дружиніна В. В., Луценко Г. П., Старчик Н. В. Діагностика розвитку авіатранспортної інфраструктури України в умовах активізації міжнародного туризму. Економіка та управління національним господарством. 2018. Вип. 20. С. 15-22

15. Карась О. С. Стан і перспективи розвитку пасажирських авіаційних перевезень в Україні. Вісник Тернопільського національного економічного університету. 2012. № 1. С. 73–80

16. Коба В. Г., Коба О. В. Стан і тенденції розвитку авіаційного транспорту України. Проблеми системного підходу в економіці. 2018. Вип. 4. С. 17-20

17. Кравченко М. В. Володіння національними авіаційними перевізниками та контроль за їх діяльністю: світовий досвід та проблеми його застосування в Україні. Інвестиції: практика та досвід. 2011. № 3. С. 100-103

18. Ложачевська О., Сидоренко К., Сіденко С. Глобальні закономірності розвитку світового ринку авіаційних перевезень. Міжнародна економічна політика. 2018. № 2. С. 55-74

19. Марінцева К. В. Наукові основи та методи забезпечення ефективного функціонування авіатранспортних систем : автореф. дис. ... д-ра техн. наук : 05.22.01 / Нац. транспортний ун-т. Київ : [б.в.], 2015. 561 с.
20. Маруняк Є. О. Геопросторові дослідження і практика планування: Україна на тлі світових трендів. Київ : Фенікс, 2018. 336 с.
21. Мировые пассажирские авиаперевозки рухнули на 66% в 2020 году. Прайм. 03.02.2021. URL: <https://1prime.ru/transport/20210203/832961450.html>
22. Мошков А. Египет планирует создать новый лоукостер для перевозки туристов. Tourdom. 26.02.2021. URL: <https://www.tourdom.ru/news/egipet-planiruet-sozdat-novyuy-loukoster-dlya-perevozhki-turistov.html>
23. Обслуговування туристів на авіаційному транспорті. Бібліотека економіста. URL: <https://library.if.ua/book/38/2542.html>
24. Олешко Т. І., Янківський М. Р. Сучасний стан розвитку пасажирських авіаційних перевезень в Україні. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство. 2018. Вип. 19(3). С. 154-157
25. Оперативна інформація щодо основних показників діяльності авіаційної галузі за січень-лютий 2020 року. Державна авіаційна служба України : офіц. сайт. URL: <https://avia.gov.ua/pronas/statistika/operativna-informatsiya/>
26. Оперативна інформація щодо основних показників діяльності авіаційної галузі за січень 2021 року. Державна авіаційна служба України : офіц. сайт. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/operativna-informatsiya/>
27. Організації з міжнародного туризму: світові галузевого характеру, регіональні загального характеру, регіональні галузевого характеру, спеціалізовані, особливі. URL: <https://mybiblioteka.su/4-33105.html>
28. Орловський М. М., Приймак А. В., Хрістов В. О. Аналіз сучасного стану авіаційних перевезень в Україні. Открытые информационные и

компьютерные интегрированные технологии: сб. науч. тр. X. : Нац. аэрокосм. ун-т «ХАИ», 2020. Вып. 87. С. 110-120

29. Пашинська Н. М. Сучасні особливості територіальної організації транспортної системи. Проблеми суспільної географії : Зб. наук. пр. К. : Інститут географії НАН України, 2010. Вип. 1. С. 36-40

30. Пестушко В. Ю. Авіаційні пасажирські перевезення і туризм: особливості взаємодії. Географія та туризм. 2018. Вип. 44. С. 3-12

31. Прокіп А. На крилах. Досягнення і проблеми сектору авіаперевезень України. НВ-Бізнес. 7 червня 2019. URL: <https://nv.ua/ukr/biz/experts/moda-naturizm-yak-rozvivayetsya-rinok-aviaperevezen-v-ukrajini-50025907.html>

32. Прытков Р. М., Гриценко А. В. Перевозка туристов (пассажигов) воздушным транспортом. URL: <http://www.orenport.ru/images/img/375/pritkov.pdf>

33. Рожко М., Кибальников О. Мировые авиационные альянсы: вчера и сегодня глобального партнерства. Деловой авиационный портал «АТО.ru». 2011. URL: <http://www.ato.ru/content/mirovye-aviacionnye-alyansy-vchera-i-segodnya-globalnogo-partnerstva>

34. Саєнко М. Політ нормальний: огляд ринку авіаперевезень. Юридична газета онлайн. 20 лютого 2018. № 8 (610). URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/povitryane-ta-aviaciyne-pravo/polit-normalniy-oglyad-rinku-aviaperevezen.html>

35. Саркісова О. М., Токарь А. Ф. Аналіз діяльності авіаційних перевезень в Україні. Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки. 2018. Вип. 33. С. 236-242

36. Серєда Н. М. Особливості міжнародного туризму та тенденції розвитку авіаційної галузі. Глобальні та національні проблеми економіки. 2017. Вип. 17. С. 445-448

37. Ситдиқов Р. Рост пассажирских авиaperевозок в мире в 2019 году замедлился до 4,2%. Прайм. 06.02.2020. URL: <https://1prime.ru/business/20200206/830906111.html>

38. Смерічевський С. Ф., Михальченко І. Г. Особливості трансформації світового ринку авіаційних перевезень. Науковий вісник Ужгородського університету. Серія : Економіка. 2015. Вип. 2. С. 29-37
39. Статистичні дані в галузі авіатранспорту. Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html>
40. Типи авіарейсів. Структура міжнародних авіап перевезень. URL: <http://um.co.ua/10/10-2/10-204010.html>
41. Ткаченко Е. Авиaperезовки и туризм: что их объединяет. Innov. 10.03.19. URL: <https://www.innov.ru/news/other/aviapererevozki-i-turizm-ch/>
42. Ткачук Л. М., Балабанов Г. В. Аналіз процесів взаємодії у системі «авіація – туризм». Вісник ІМВ НАУ. Серія: Економіка, право, політологія, туризм: зб. наук. статей. –К.: НАУ, 2010. Вип.1. С. 172-179
43. Ткачук Л. М. Трансформації в сфері авіаційних перевезень: виклики для туризму. Географія та туризм. 2013. Вип. 25. С. 214-222
44. Транспортная сфера в контексте COVID-19. Счетная палата Российской Федерации, 2020. 54 с. URL: <https://ach.gov.ru/upload/pdf/Covid-19-transport.pdf>
45. Фісун Ю. В., Табачук Н. О. Тенденції розвитку авіатранспортної галузі України. Економіка та управління підприємствами. 2017. Вип. 14. С. 208-214
46. Чемоданова К. Плата за простой: почему мировой рынок авиaperезовок может потерять более \$250 млрд. ТВ-Новости. 23 апреля 2020. URL: <https://russian.rt.com/business/article/740151-rynok-aviapererevozki-poteri>
47. Яновський П. О. Загальна характеристика основних чинників, що визначають обсяги та структуру пасажирських перевезень. Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Транспортні системи та технології перевезень. 2015. Вип. 10. С. 117-124

48. Desjardins J. Mapping the World's Busiest Air Routes. Visual capitalist. April 12, 2019. URL: <https://www.visualcapitalist.com/mapping-worlds-busiest-air-routes/>
49. Lucas P. Demography, geography, and airport traffic. ACI Insights. Oct 3, 2019. URL: <https://blog.aci.aero/demography-geography-and-airport-traffic/>
50. Solid passenger traffic growth and moderate air cargo demand in 2018. Международная организация гражданской авиации (ИКАО). URL: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/Solid-passenger-traffic-growth-and-moderate-air-cargo-demand-in-2018.aspx>