

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

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ  
Завідувач кафедри

\_\_\_\_\_ Дудник І.М.  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2022 р.

**ДИПЛОМНА РОБОТА**  
(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ЗДОБУВАЧА ВИЩОЇ ОСВІТИ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ «БАКАЛАВР»

на тему:

**Авіаційні пасажирські перевезення як чинник  
туризму**

Виконавець: здобувач вищої освіти групи 501Бз Дзендзюра Наталія Миколаївна

Науковий керівник: д. геогр. н., професор, завідувач кафедри міжнародного туризму та країнознавства **Дудник Іван Миколайович**

Нормоконтролер: \_\_\_\_\_  
(підпис)

**Борисюк Оксана Анатоліївна**  
(П.І.Б.)

Київ-2022

# НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет міжнародних відносин  
Кафедра міжнародного туризму та країнознавства  
Спеціальність: 242 «Туризм»  
ОПП: «Туризмознавство»

ЗАТВЕРДЖУЮ  
Завідувач кафедри

\_\_\_\_\_ Дудник І.М.  
« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2021р.

## ЗАВДАННЯ НА ВИКОНАННЯ ДИПЛОМНОЇ РОБОТИ

**Дзедзюри Наталії Миколаївни**  
(прізвище, ім'я, по батькові в родинному відмінку)

1.Тема дипломної роботи: «**Авіаційні пасажирські перевезення як чинник туризму**», затверджена наказом ректора № 2532 /ст від «16» листопада 2021 р.

2.Термін виконання роботи: з «17» січня 2022 р. по «22» лютого 2022 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. Світові авіаційні перевезення їх значення та аналіз в туризмі

РОЗДІЛ 3. Основні положення організації авіаційних перевезень туристичними фірмами.

ВИСНОВКИ

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстративного) матеріалу: Рис.1.1  
Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України,

тис.осіб, Рис. 1.2. Питома вага провідних аеропортів в загальних обсягах, Рис. 1.3. Процес лібералізації ринку, Рис. 2.1. Пасажиропотоки через аеропорти України, тис. чол.

#### 6. Календарний план-графік

№ з/п	Завдання	Термін Виконання	Відмітка про виконання
1.	Узгодження плану роботи	22.11.-23.11 2021 р.	Виконано
2.	Обґрунтувати об'єкт, предмет дослідження, сформулювати завдання і мету. Написати вступ.	01.12. – 03.12. 2021 р.	Виконано
3.	Проаналізувати різноманітні джерела інформації щодо визначення сутності ринку авіаперевезень. Написати перший розділ.	04.12. – 28.12. 2021 р.	Виконано
4.	Проаналізувати сучасні тенденції розвитку ринку авіаперевезень в туризмі. Написати другий розділ роботи.	10.01. – 22.01. 2022 р.	Виконано
5.	Розглянути геопросторові особливості авіаційних перевезень. Написати третій розділ роботи.	23.01. – 08.02. 2022 р.	Виконано
6.	Узагальнити результати проведеного дослідження, сформулювати висновки	09.02. – 12.02. 2022 р.	Виконано
7.	Подання електронних версій роботи на нормоконтроль та антиплагіатну перевірку.	13.02. – 15.02. 2022 р.	Виконано
8.	Доопрацювання роботи за результатами передзахисту.	16.02. – 18.02. 2022 р.	Виконано
9.	Подання завершеної роботи на кафедру.	20.02. 2022 р.	Виконано
10.	Захист дипломної роботи.	24. 02.2022 р.	Виконано

7. Дата видачі завдання: «22» листопада 2021 р.

Науковий керівник дипломної роботи \_\_\_\_\_  
(підпис керівника)

Дудник І.М.  
(П.І.Б.)

Завдання прийняв до виконання \_\_\_\_\_  
(підпис випускника)

Дзендзюра Н.М.  
(П.І.Б.)

## РЕФЕРАТ

**Пояснювальна записка до дипломної роботи «Авіаційні перевезення як чинник туризму»:** 63 сторінки пояснювальної записки, 4 рисунка, 23 використаних джерел.

**Об'єкт дослідження** – авіатранспортна система туристичних перевезень.

**Предмет дослідження** – вплив динаміки та структури авіаційних перевезень на розвиток туризму.

**Мета дослідження** – з'ясування впливу авіаційних перевезень на розвиток туризму.

**Результати дослідження** – з'ясовано роль авіаційних перевезень як чинника в туризмі, 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** – метод ідеалізації, історичний метод, метод порівняння, методи аналізу та синтезу, статистичний метод, компаративний метод, та інші.

**Практичне значення одержаних результатів** – результати роботи можуть бути застосовані при подальшому розгляді 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.

ТУРИЗМ, АВІАЦІЙНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА,  
ТУРИСТИЧНІ ФІРМИ, ПОВІТРЯНИЙ ТРАНСПОРТ, ТУРИСТИЧНЕ  
АГЕНТСТВО, ТУРИСТИЧНИЙ ОПЕРАТОР.

## ЗМІСТ

СПИСОК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ.....	7
ВСТУП.....	8
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ .....	10
1.1. Система авіаційних перевезень як об'єкт дослідження .....	10
1.2. Особливості авіаційних пасажирських перевезень у туризмі. Авіаційне перевезення туристів як складова комплексу послуг туристичної фірми.....	14
1.3. Методика та методи їх дослідження.....	22
Висновки до 1 розділу .....	24
РОЗДІЛ 2. СВІТОВІ АВІАЦІЙНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЇХ ЗНАЧЕННЯ ТА АНАЛІЗ В ТУРИЗМІ.....	25
2.1. Авіаційні пасажирські перевезення на сучасному етапі.....	25
2.2. Чинники розвитку авіаперевезень.....	28
2.3. Аналіз динаміки авіаперевезень.....	33
Висновки до 2 розділу .....	36
РОЗДІЛ 3. ГЕОПРОСТОРОВІ ОСОБЛИВОСТІ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	38
3.1. Характеристика туристичних перевезень в макрорегіональних авіатранспортних системах та їх вплив на туризм.....	38
3.2. Особливості туристичних перевезень в національних авіатранспортних системах: досвід для України .....	49
3.3. Прогнозна оцінка перспектив туристичних авіаперевезень.....	55
Висновки до 3 розділу .....	57
ВИСНОВКИ .....	58
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ .....	61



## СПИСОК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

АТС – авіаційні транспортні системи

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

АСТЕ – Асоціація фахівців з корпоративного туризму

АЕА – Асоціація європейських авіакомпаній

IATA – Міжнародна асоціація повітряного транспорту

IATAN – підрозділ Міжнародної мережі туристичних агентів

ICAO – Організація цивільної авіації

BITS – Міжнародне бюро соціального туризму

FITS – Міжнародна федерація соціального туризму

FIUTO – Федерація міжнародних молодіжних туристичних організацій

IACVB – Міжнародна асоціація бюро конгресів і відвідувачів

IANA – Міжамериканська готельна асоціація

ВТА – Міжнародна асоціація ділового туризму

MALIAT – угода про лібералізацію міжнародного повітряного транспорту

PCMA – Асоціація організації спеціалізованих конференцій

TURSAV – Турецький інститут туристичних агентств



## ВСТУП

**Актуальність теми.** Актуальність даної теми дослідження має дуже велике значення в наш час. З розвитком туристичної сфери авіаційний транспорт став невід'ємною її частиною.

Повітряний транспорт має ряд переваг над наземним а саме:

- ✓ заощадження часу у разі необхідності доставки термінових вантажів чи пасажирів;
- ✓ маневреність і оперативність (особливо при організації нових маршрутів);
- ✓ велике охоплення територій;
- ✓ зручність і швидкість перельотів;
- ✓ комфорт для пасажирів;
- ✓ привабливість для пасажирів;
- ✓ можливість швидкої передислокації повітряних суден у разі зміни пасажиропотоків;
- ✓ відносно невеликі капіталовкладення (на 1 км повітряного шляху приблизно у 30 разів менше, ніж на 1 км залізничної колії);

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

**Об'єкт дослідження** – система авіатранспортних туристичних перевезень.

**Предмет дослідження** – географічні особливості авіаційних перевезень в туризмі.

Для досягнення даної мети були поставлені наступні **завдання**:

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

**Методи 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. 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.

У процесі дослідження здійснено аналіз законодавчих та інших нормативно-правових актів, прийнятих відповідними органами державної влади України, а також джерельний аналіз науково-практичної літератури, інформаційно-публіцистичних джерел Інтернет.

**Новизна одержаних результатів** визначається метою та сукупністю поставлених завдань, обраним підходом до їх вивчення. У процесі дослідження здійснено аналіз динаміки авіап перевезень за останні декілька років, враховуючи ситуацію і в 2020 році, яка характеризується як криза, викликана пандемією COVID-19.

**Практична значимість дослідження** - отримані результати можуть бути використані при подальшому дослідженні даної проблеми, а також при розробці наукових планів та програм та написанні навчальних посібників.

**Структура і обсяг дипломної роботи.** Дипломна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків та списку літератури.

## **РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ**

### **1.1. Система авіаційних перевезень як об'єкт дослідження**

У своїй роботі я вивчала авіаційну систему як складну систему авіації, яка складається з: аеропортів, авіакомпаній, авіаційних транспортних систем.

Важливість транспорту як об'єкту державного регулювання підтверджує прийняття у 1994 році Закону України «Про транспорт». Він чітко визначає, що результатом транспорту як виду економічної діяльності є надання послуг, згідно статті 21 зазначеного законодавчого акту «єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України».

Організаційна структура управління авіаційним транспортом та авіаційною інфраструктурою є достатньо складною і потребує координації, регулювання та контролю окремих державних органів і суб'єктів приватного права. Організаційну діяльність в системі управління авіаційним транспортом здійснюють Президент України та Кабінет Міністрів України.

Державне управління авіаційним транспортом – це планомірна, послідовна, безперервна, урегульована нормами права діяльність органів державної влади, спрямована на організацію повітряних перевезень пасажирів та вантажів, забезпечення їх своєчасності, безпеки, якості та цінової доступності для споживачів авіаційних транспортних послуг. Вона має виконавчо-розпорядчу форму та організуючий зміст у процесі впливу на керовані об'єкти авіаційного транспорту та авіаційної інфраструктури.

Об'єкти, що забезпечують діяльність авіаційного транспорту, розташовуються на відповідній території, що відводиться під землі авіаційного транспорту.

Авіаційні перевезення в наш час є важливим чинником і невід'ємною частиною подорожей. Повітряний транспорт на даний момент є найбільш затребуваний порівняно з іншим транспортом [73–80].

Синонімами авіаційних перевезень можна назвати: комфорт, швидкість, зручність, привабливість.

На жаль, пандемія COVID-19 внесла свої корективи в сферу авіаційних перевезень і не тільки. За статистичними даними за 2019-2020 рік спостерігалось істотне зменшення авіаційних перевезень. За березень –квітень 2020 року обсяги авіаційних перевезень українських авіакомпаній зменшилися порівняно з попередніми роками на 19% і склали 2158,6 тис.чол. [20], у тому числі міжнародних 18% які склали 1985 тис.чол [15]. З приходом пандемії в наше життя кількість пасажиропотоку не тільки знизилось, а й з часом авіакомпанії відмінили зовсім всі свої рейси.

Ускладнення епідемічної ситуації на території України та в світі призвело до спаду попиту на авіаперевезення та зниження комерційної завантаженості рейсів вже наприкінці I кварталу 2020 року, у зв'язку з чим авіакомпанії були змушені скоротити частоту або взагалі відмінити виконання переважної більшості рейсів.

У зв'язку з впровадженням Урядом України обмежувальних заходів у рамках боротьби з поширенням COVID-19, було тимчасово майже призупинено як міжнародне (з 17 березня до 15 червня), так і внутрішнє (з 24 березня до 5 червня) пасажирське авіасполучення. Крім цього тимчасові обмеження на перетин кордону України для іноземних громадян вводились повторно (з 28 серпня до 28 вересня), що разом із продовженням дії обмежень на в'їзд українських громадян до низки країн світу значною мірою стримувало попит на ринку авіаперевезень.

Зазначені фактори мали негативний вплив на динаміку обсягів пасажирських перевезень українських авіакомпаній. Так, за I квартал 2020 року скорочення у порівнянні з аналогічним періодом 2019 року становило 17,7 %, а за II квартал, на який припав пік обмежувальних заходів, – 98,3 %.

Проте, після відновлення пасажирського авіасполучення у червні місяці, темпи спаду обсягів перевезень істотно сповільнилися та за результатами III і IV кварталів склали відповідно 61,4 та 66,2 %.



Рис.1.1. Рух пасажирських перевезень України, тисяч осіб

Джерело:[6; с. 4-6].

У цілому за звітний рік кількість пасажирів, які скористались послугами вітчизняних авіакомпаній, зменшилась порівняно з 2019 роком на 65 відсотків та становила 4797,5 тис. осіб. При цьому обсяги пасажирських перевезень авіаційним транспортом України повернулись приблизно до рівня 2006–2007 років, коли згаданий показник складав відповідно 4208,3 тис. та 4928,6 тис. осіб.

Слід також зазначити, що поряд з вимушеним скороченням маршрутної мережі, згортанням низки напрямків та переорієнтацією багатьох авіакомпаній на здійснення чартерних перевезень, у звітному році було розпочато виконання

міжнародних регулярних рейсів за 30 новими маршрутами, з них за 6 новими маршрутами – українськими авіакомпаніями.

На сьогодні на території України працює: 20 аеропортів, 9 аеродромів цивільної авіації, 2 вертодроми та 42 злітно-посадкові майданчики [2].

Найбільш затребуваними аеропортами України є: аеропорт «Жуляни», аеропорт «Бориспіль», аеропорт в Одесі, аеропорт в Львові, аеропорт в Дніпропетровську, в Харкові, та Запоріжжі. На них припадає 98% загального пасажиропотоку.

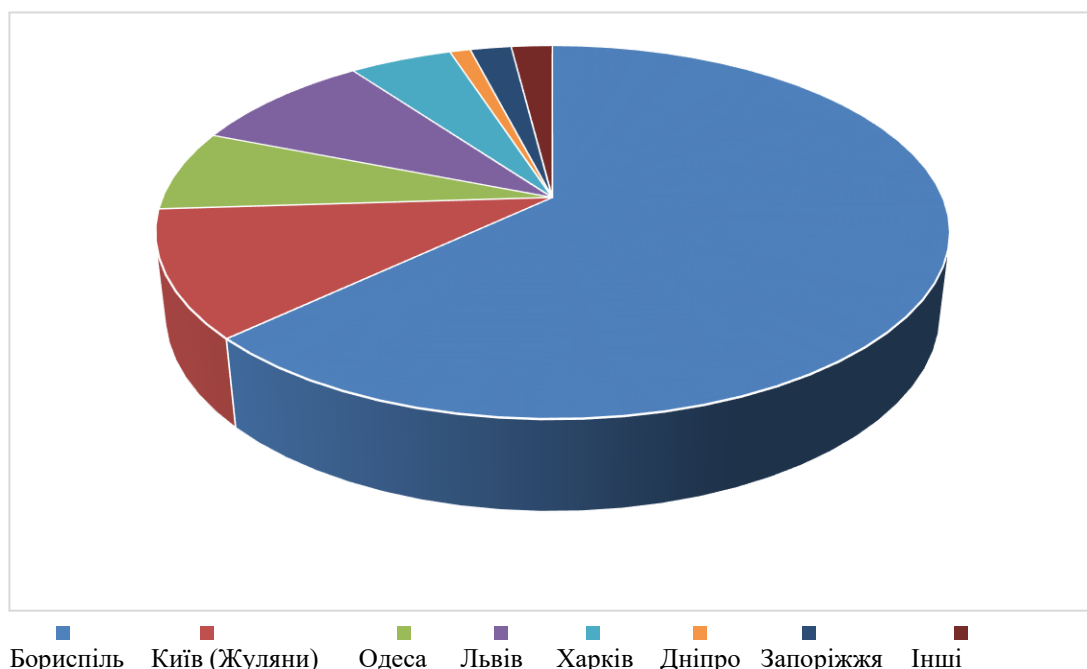


Рис. 1.2. Притаманні обсяги пасажирських перевезень через аеропорти України

Джерело: [17; с. 112, 115].

Основою повітряного транспорту є - аеропорти. Важливим значенням в розвитку авіаційної системи є авіабудування.

На будівництво аеропорту йдуть найбільші витрати в авіабудуванні, які дозволяють відкрити не одну авіакомпанію.

Авіація України відіграє велику і важливу роль у світовій авіації.

Цивільна авіація є дуже важливою, вона займається такими проблемами як: організація транспортних зв'язків між різними державами, задоволення потреб населення та підприємців.

*Авіатранспортна система* регулюється такими методами:

- правовим,
- адміністративним,
- економічним,
- соціальним.

**Під правовим методом** розуміється вплив держави на об'єкти авіаційної галузі.

**Під адміністративним методом** розуміють: ліцензування та сертифікація авіаперевезень, нормативи авіаперевезень, стандарти авіаперевезень, правила авіаперевезень.

**Під економічним методом** розуміють: митну службу, податкову.

**Під спеціальними методами** розуміють сукупність економічних та адміністративні методів.

## **1.2. Особливості авіаційних пасажирських перевезень у туризмі. Авіаційне перевезення туристів як складова комплексу послуг туристичної фірми.**

Авіаційні перевезення відіграють велике значення в нашому житті.

Повітряний транспорт в наш час є основним із засобів пересування пасажирів.

На авіаційні перевезення припадає найбільший процент пасажиропотоку. Повітряний транспорт займає лідерство серед інших видів транспорту.

Надання переваги авіаційному транспорту з боку пасажирів можна обумовити такими факторами як: швидкість перельоту на великі відстані, зручність перельоту, комфорт перельоту (досить високий сервіс перельоту), привабливість перельоту.

Авіаперевезення мають великий попит не тільки на міжнародному рівні, а й на внутрішньому.

Останнім часом пасажери надають перевагу авіаперевезенням а не наземному транспорту, навіть на невеликі відстані всередині країни.

За статистичними даними лідерство авіаперевезень є беззаперечним. 130 тис. авіарейсів –здійснюється кожного дня.

Кожного дня перевозиться близько 13 млн. пасажирів.

Авіація дуже тісно пов'язана з туризмом, авіація це дуже цікавий та багатогранний світ. Авіацію і туризм пов'язують такі фактори: удосконалення та розвиток технічного прогресу, регулювання та динаміка авіаційних перевезень.

Удосконалення та розвиток технічного прогресу.

Завдяки удосконаленню та розвитку технічного прогресу, авіаційні перевезення на сьогоднішній день є зручними, комфортними, доступнішими. З розвитком технічного прогресу, авіаперельоти можуть дозволити собі не тільки багаті версти населення, як це було раніше. Завдяки розвитку великій кількості авіакомпаній, кожна людина може придбати квиток який буде їй по кишені. Із розвитком авіації кожна людина може вибрати клас комфорту авіа перельоту (бізнес, економ клас).



Рис. 1.3. Процес лібералізації ринку

Джерело:[12; с. 1-5].



Інший фактор, який ми розглянемо це регулювання авіаперевезень. Регулювання авіаперевезень —іншими словами можна сказати, це ведення статистичних даних авіаперевезень. Ведення статистичних даних дає змогу покращувати авіаперевезення, робити їх зручнішими, доступнішими, покращувати сервіс та ін.

Фактор динаміки та лібералізації авіаперевезень—іншими словами можна сказати це фактор розвитку, появи конкурентів авіакомпаній, появи конкуренції сервісу авіакомпаній. Лібералізація - якщо розбирати це поняття в широкому значенні, то це означає пом'якшення державного контролю на різні сфери суспільства у нашому випадку це поняття стосується авіаційної сфери. Завдяки виходу на міжнародний рівень дозволило розширити географію польотів, збільшити обсяг пасажиропотоку.

У 2007 році була підписана «Угода про відкрите небо» щодо повітряного сполучення між державами-членами ЄС та США.

На превеликий жаль вийти на міжнародний рівень деякі держави не змогли. [3, с. 5-7].Варто також сказати, навіть якщо деякі держави не сильно підлягають контролю держави, вони все одно знаходяться під контролем на національному рівні.

**На міжнародному рівні** транскордонні права щодо авіаперевезень залежать від двосторонніх угод про авіаперевезення (air transport agreement). Це впливає із Чиказької конвенції, яка регламентує пільоти цивільних повітряних суден у міжнародному та національному повітряному просторах задля забезпечення їхньої ефективності і безпеки.

**На національному рівні** більшість розглянутих країн мають загальне законодавство щодо конкуренції, яке застосовується до повітряного транспорту; і не мають спеціального конкурентного законодавства у сфері авіаперевезень (Албанія, Австрія, Бельгія, Грузія, Данія, Норвегія, Угорщина, Фінляндія).

Важливу дату про яку слід згадати це 1956 рік, коли було укладання угоди на здійснення нерегулярних авіаперевезень в Європі.

Чартерні рейси- це рейси які виконуються поза розкладом. Чартерні авіаперевезення виконуються на умовах договору між замовником і авіаперевізником.

Відмінність регулярних авіаперевезень від чартерних є те, що регулярні рейси здійснюються можуть здійснюватися з пересадками, а чартерні рейси – це прямі рейси.

Ведення статистики та динаміки авіаперевезень дає змогу покращувати сервіс авіаперевезень, розробляти нові маршрути, утворення нових авіакомпаній.

Розклад та графік руху літаків є ключовою особливістю при плануванні роботи авіакомпанії. Для правильного планування графіку, авіакомпанія враховує пропозиції туристичних фірм з перевезення туристів. [9 с. 7].

Як правило, туристична компанія може самостійно розробляти і змінювати свої тарифи, згідно бажань туриста, економічної ситуації на туристичному ринку та інших глобальних питань.

Авіаційні перевезення в наш час є дуже важливими у туризмі. Вони мають ряд переваг перед іншими видами транспорту. Це комфортність перевезень, швидкість перевезень, які дозволяють з економити час пасажиром при авіаперевезеннях на великих відстанях, авіаперевезення дозволили розширити географію польотів. В наш час завдяки авіаперевезенням можна потрапити навіть в самий віддалений куточок світу.

Туризм та авіаційний транспорт взаємозалежні. Об'єктом спеціальних договорів та міжнародного регулювання є: укладання договорів між авіакомпанією та замовником, взаємозв'язок між тур фірмою та авіакомпанією, забезпечення безпеки пасажирів та їхнього багажу. В разі укладання агентської угоди з авіакомпанією туристична фірма дістає можливість самостійно виступати як агентство авіакомпанії з продажу авіаквитків, що суттєво спрощує процес туropolерейтингу.

Турфірма, яка отримала доступ до мережі бронювання, яка оснащена всіма технічними засобами, маючи відповідне документальне забезпечення,

маючи кваліфікованих спеціалістів можуть самостійно виконувати продаж авіаквитків.

У перевезеннях понад 1000 км частка повітряного транспорту становить: при відстані від 1 до 1,5 тис. км - 2,5-5 %; від 1,5 до

- 2 тис. км - 15-20%; від 2 до 3 тис. км - 20-30%; понад
- 3 тис. км - 50-100%.

Найактивніша категорія пасажирів повітряного транспорту - це туристи.

Авіаційні перевезення у світі здійснюють майже 400 авіакомпаній. Найбільш відомі серед них такі великі міжнародні авіакомпанії: AA - "American AMmes", DL - "Delta AMmes", США; AF - "Air France", Франція; BA - "British Airways", Англія; LH - "Lufthansa", ФРН. В Україні авіаперевезення пасажирів і туристів здійснюють засоби Державної національної авіакомпанії "Авіалінії України", а також низка інших авіакомпаній - "Міжнародні Авіалінії України", "Київські авіалінії" та ін.

Технічні засоби повітряного транспорту це летовища, аеродроми, парки для літаків, засоби керування повітряним рухом та обслуговування літаків і пасажирів.

**Летовище** - це підприємство, яке приймає і відправляє пасажирів, багаж, вантажі й пошту, організовує й обслуговує польоти транспортно-повітряних засобів. Для виконання своїх функцій до складу летовища входять аеродром, аеровокзал, різноманітні наземні споруди і обладнання.

**Пасажирський комплекс летовища** це аеровокзал, перон, привокзальна площа, готель тощо.

У авіаперевізника і у замовника(пасажир) є свої вимоги. Що стосується авіаперевізника то це відповідальність за безпеку пасажирів і його багажу, харчування пасажирів на борту під час тривалого польоту, надавати актуальну інформацію з приводу авіаперевезень. Що стосується замовника(пасажир),то він повинен виконувати вимоги авіакомпанії щодо перевезення з собою багажу(в кожній авіакомпанії є свої вимоги щодо ваги багажу).

Авіатранспортні підприємства поряд з регулярними рейсами, які виконуються відповідно до розкладу, здійснюють чартерні перевезення.

**Чартерні рейси - це рейси поза розкладом.** Існують регулярні рейси, які виконуються за конкретним маршрутом у певні дні за розкладом незалежно від кількості пасажирів, які оформили квитки на цей рейс. Придбати квитки на регулярний рейс можна за рік до вильоту. Чартери ж організують конкретні фірми або авіакомпанії для перевезення конкретної групи людей.

Неорганізованому туристу купити квитки на чартерний рейс не просто. Зазвичай такими рейсами летять організовані туристські групи, і квиток на чартерний рейс турист отримує разом з туристичною путівкою.

Чартерні рейси мають не дуже добру "репутацію". Вважають, що вони часто затримуються, обслуговування на них гірше, але це не завжди так. Обслуговування на чартерних рейсах однієї авіакомпанії не може бути гіршим, ніж обслуговування на регулярних рейсах. Часто за організацію чартерів беруться невеликі авіакомпанії, які не мають достатнього досвіду міжнародних пасажирських авіап перевезень і не вміють забезпечити належного рівня обслуговування.

Якщо турфірма пропонує квиток на чартерний рейс, слід довідатися про репутацію цієї авіакомпанії. У разі порушення прав пасажирів (затримання рейсу, зміна маршруту тощо) потрібно пред'являти претензії як до авіакомпанії, так і до туристичної фірми, яка продала тур та авіаквитки.

Квитки на чартерні авіаперельоти переважно дешевші, ніж на регулярні рейси. Поширена практика, коли великі туроператори тісно взаємодіють з авіаційними компаніями, мають свої чартерні рейси і виступають перед дрібнішими туроператорами як авіаційні брокери, гуртом закупають квитки на авіарейси, а потім реалізують їх дрібними партіями. Деякі турагенти і туроператори за угодою з авіаційними компаніями продають авіаквитки.

Чартери як форму організації транспортного обслуговування туристів поділяють на три групи:

- спеціальні чартери - форма авіатранспортного обслуговування, що враховує перевезення групи людей у різні місця, літаки впродовж мандрівки перебувають у розпорядженні організації, яка обслуговує туристів. Спеціальні чартери вводять для обслуговування мандрівників, які їдуть на особливі події, конгреси, симпозіуми, спортивні змагання тощо.
- чартерні круїзи, що обслуговують туристів, які відвідують різноманітні місця і під час подорожі групу супроводжує один і той самий транспортний засіб;
- чартери "туди й назад" - широко використовують в авіаційному транспорті. їх ще називають "чартерними ланцюгами". Під час цих польотів, що відбуваються у визначений час (двічі або раз на тиждень), чартерні літаки здійснюють польоти до конкретного місця туди і назад.

Залежно від умов, комфорту, харчування та інших чинників, місця в літаках поділяють на класи:

- перший клас (Б);
- бізнес-клас (С);
- економічний клас (У);
- інші види.

На практиці (залежно від знижок і деяких інших показників) існує майже 20 видів класів обслуговування.

Перший клас - найдорожчий, економічний - найдешевший. Головні відмінності класів - комфортність крісла, якість харчування і вага багажу, що перевозиться безкоштовно. Якщо в економічному класі крісла вузькі, розташовані близько один від одного, то в бізнес- і першому класах вони зручніші і відстань між ними більша. Нині більшість авіакомпаній у першому і бізнес-класах встановлюють крісла, які розкладаються в ліжку, що створює додаткові вигоди при тривалому перельоті. У першому і бізнес-класах до крісла часто прилаштований спеціальний робочий столик.

Харчування у престижних класах краще, частіше пропонуються страви на вибір, посуд не одноразовий пластмасовий, а металевий. У першому і бізнес-класах необмежений вибір спиртних напоїв. Деякі авіакомпанії влаштовують у літаку відкритий бар - пасажир може у будь-який час підійти і налити собі щось із тих напоїв, які є в барі.

Відповідно до тривалості польоту змінюються і форми харчування:

- B (breakfast) - сніданок;
- L (lunch) - обід;
- D (dinner) - вечеря;
- S (snack) - легке харчування;
- X (More than one, meal) - багаторазове харчування.

На всіх рейсах "Авіалінії України" незалежно від тривалості польоту туристам пропонують прохолодні напої (300 г води або 100 г соку). Більшість авіакомпаній дотримується такої схеми: при польоті тривалістю 2-2,5 год. - холодні закуски, від 2,5 до 6 год. - гаряче харчування, понад 6 год. - два гарячих харчування, наддалекі перельоти (понад 12 год.) - два гарячі харчування, холодні закуски або стейк. За останні 10 років набуло поширення "спеціальне харчування" - залежно від стану здоров'я, звичок або національності пасажирів. У межах національних перевізників або окремих авіакомпаній встановлені різні пільги для туристів:

- сезонні;
- корпоративні;
- для пасажирів з дітьми;
- групові;
- для сімейних пар тощо.

Особливою популярністю у туристів користуються пільгові карти IARA (Міжнародна Асоціація пасажирів авіаліній), ETN (Європейська мережа туризму) та ін. Власники таких карт мають пільги на авіаквитки деяких авіаліній (DELTA, SAS), на оплату за готель (від 10 до 40%) у чотирьохсот

кращих готелях світу, як за автомобіль напрокат (до 30%), відновлення загублених перевізних документів, надання в користування залів для особливо важливих персон (VIP) на летовищах, страхування та ін.

В авіації є і великі, і невеликі авіакомпанії. У той час як великі, наприклад "British Airways", докладають значних зусиль, щоб через максимальне розширення спектра послуг і підвищення їхньої якості привабити платоспроможних пасажирів, які літають першим або бізнес-класом і купують квитки за повну вартість, невеликі, зорієнтовані на мінімізацію видатків, вилучають багато традиційних послуг, зменшуючи вартість перевезення.

Конкуренція між авіакомпаніями призводить до зниження вартості квитків і у великих компаніях, а дешевші квитки стимулюють зростання кількості пасажирів.

### **1.3. Методика та методи їх дослідження**

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.

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.

Основою написання своєї роботи я обрала стратегічний, системний, ситуаційний, функціональний, підхід. Чимале значення має використання таких методів як: (аналіз, синтез). Основою для моєї аналітичної роботи послужили статистичні дані, публікації, опитування, спостереження і висновки автора, заключення автора отримані в ході дослідження.

Для огляду джерельної бази я використовувала, компаративний метод, метод аналізу і синтезу та застосовувала критичний підхід. Обробка базувалася на методологічних принципах відповідності, об'єктивності та термінологічному.

Основою методологічного дослідження на якому базується наукове дослідження є – вихідне положення.

При вивченні методики авіаційних перевезень враховуються сукупність методів і принципів наукового пізнання.

До вивчення завдань потрібно підходити комплексно, а саме: проводити аналіз, застосовувати порівняльну характеристику, застосовувати методи синтезу.

Побудова досліджень будується на таких підходах: міждисциплінарного, критичний, рефлексивний, системний функціональний, ситуаційний.



Базою для аналітичної роботи послужили спостереження, опитування, висновки автора.

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.

## **Висновки до першого розділу**

Авіаційні перевізники по всьому світу забезпечують значну частку міжнародних туристичних поїздок і виявляються залежними від коливань туристичного попиту. Розуміння необхідності вивчення ступеню взаємозалежності між туристичним і авіаційним бізнесом трансформує традиційні підходи до здійснення суспільно-географічних досліджень туризму та авіаційного транспорту. Проаналізовані в статті функціональні зв'язки між туристичними компаніями, авіалініями, глобальними мережами бронювання та іншими суб'єктами міжнародного ринку послуг дозволяють авторам стверджувати про формування спеціалізованої системи авіація – туризм. Ефективні логістичні принципи організації міжгалузевих зв'язків та менеджменту цієї системи дадуть можливість людям максимально реалізувати власний потенціал мобільності у сучасному глобалізованому світі.

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. СВІТОВІ АВІАЦІЙНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЇХ ЗНАЧЕННЯ ТА АНАЛІЗ В ТУРИЗМІ

### 2.1. Авіаційні пасажирські перевезення на сучасному етапі

Авіаційний транспорт набуває все більшого значення не тільки в туризмі, а й в світовій економіці. Цьому сприяє, як було зазначено вище, технологічний прогрес, лібералізація, статистичні дані.

На сучасному етапі авіаційні пасажирські перевезення тримають лідерство порівняно з іншими пасажирськими перевезеннями.

Авіаційний транспорт позитивно впливає на розвиток туристичного бізнесу та міжнародної торгівлі. Сьогодні більше 62 % міжнародних туристичних подорожей здійснюються саме повітряним транспортом. Розвиток авіації позитивно впливає на світову економіку країни, вихід авіації на міжнародний рівень, сприяв розширенню географії польотів, для економіки країни це великий плюс. З розвитком авіації, збільшується потік туристів, які мають велике значення для економіки країни.

Переваги авіаційного транспорту є:

- швидкість;
- зручність;
- комфорт;
- привабливість;

*Авіаційному транспорту на сьогодні притаманні наступні світові тенденції:*

- висока технологічна складність транспортних засобів та ергономічність, розвиток інтелектуальних транспортних систем, застосування інформаційних та електронних технологій, засобів супутникової навігації;
- підвищення рівня безпеки авіаційного транспорту, посилення заходів захисту авіації від актів незаконного втручання;

- розвиток мультимодальних транспортних технологій та інфраструктурних комплексів під різні види транспорту, інтероперабельність;
- глобалізація трансконтинентальних авіаційних перевезень в рамках потужних світових альянсів;
- зростання ролі дешевих («лоу-кост») авіаперевезень для прямих міжрегіональних сполучень;
- підвищення доступності авіаперевезень для населення, розвиток міжнародного авіатуризму, міграція трудових ресурсів у більш віддалені регіони світу.

На сьогодні авіаційний ринок України починає своє відродження після періоду спаду активності протягом останніх декількох років.

Станом на початок 2019 року в Україні діє 66 міжурядових угод, які регулюють повітряне сполучення з країнами світу. Угоди, умовами яких повністю лібералізоване авіаційне сполучення, становлять 34,5 % (США, ОАЕ, Іспанія, Італія, Греція, Польща та ін.). Угоди, згідно яких зняті обмеження щодо кількості українських перевізників, становлять 77,3 %.

На ринку пасажирських та вантажних авіаперевезень України працює близько трьох десятків вітчизняних авіакомпаній, 19 з яких здійснюють пасажирські перевезення. 6 провідних авіакомпаній, а саме: «Міжнародні авіалінії України», «Азур Ейр Україна», «Роза вітрів», «ЯнЕйр», «Браво» та «Атласджет Україна» виконують 95 % загальних обсягів пасажирських перевезень.

Регулярні польоти між Україною та країнами світу забезпечують такі 10 вітчизняних авіакомпаній до 42 країн світу та 28 іноземних авіакомпаній до 27 країн світу. Регулярні внутрішні пасажирські перевезення між 9 містами України виконують 5 вітчизняних авіакомпаній.

Перевезення вантажів та пошти виконують 18 вітчизняних авіакомпаній, більша частина перевезень – це перевезення чартерними рейсами. В Україні на даний час функціонують і обслуговують комерційні рейси вітчизняних та

іноземних авіакомпаній 19 аеропортів та аеродромів. Пасажиропотоки через аеропорти України складають близько 13 млн. чоловік.

Кількість відправлених та прибулих упродовж 2020 року повітряних суден склала 94 тис. (проти 201,2 тисяч за попередній рік). При цьому пасажиропотоки через аеропорти України скоротились на 64,4 відсотка, поштовантажопотоків – на 13,3 відсотка та склали відповідно 8664,5 тис. осіб та 52,2 тис. тон.



Рис. 2.1. Пропускна здатність через аеропорти України, тис. чол.

Джерело: [6; с. 4-6]

Кількість відправлених та прибулих повітряних суден перевищує 130 тисяч в 2016 році. Пошто-вантажопотоки – більше 40 тис. тон.

7 провідних аеропортів – Бориспіль, Київ (Жуляни), Одеса, Львів, Харків, Дніпропетровськ та Запоріжжя обслуговують близько 98 % загальних пасажиропотоків та пошто-вантажопотоків.

25 авіапідприємств здійснюють авіаційні роботи, обробляючи близько 0,5 млн гектарів сільськогосподарських угідь.

Державне підприємство обслуговування повітряного руху (далі – Украерорух) обслуговує більше 200 тис. польотів. При цьому кількість польотів, виконаних літаками та вертольотами авіакомпаній України збільшується, а іноземними авіакомпаніями – скорочується.

Авіаційна транспортна стратегія України (далі – Авіаційна стратегія) визначає стратегічні напрями розвитку авіаційної галузі на період до 2030 року та формування ефективного механізму державно-приватного партнерства в сфері управління об'єктами авіатранспортної інфраструктури.

## **2.2. Чинники розвитку авіаперевезень**

До основних чинників, авіаперевезень відносять:

- ✓ чисельність населення держави і тенденції її зміни;
- ✓ матеріальне благополуччя держави, достаток населення;
- ✓ вихід авіації на міжнародний рівень;
- ✓ розширення географії польотів;
- ✓ рівень розвитку всіх видів пасажирського транспорту;
- ✓ рівень пасажирських тарифів;
- ✓ використання пільгових квитків;
- ✓ введення пільгових тарифів для окремих категорій населення на всі види транспорту;
- ✓ розвиток міст, селищ, де населення часто користується транспортом;
- ✓ вдосконалення технічної складової пасажирського транспорту; підвищення якості пасажирських перевезень.

Всі ці чинники комплексно впливають на роботу транспорту, взаємодіючи один з одним. Наприклад, матеріальний достаток населення сприяє зростанню авіаційних перевезень (простими словами можна сказати що, люди з високим матеріальним достатком більше подорожують). Збільшення населення в окремих регіонах сприяє розвитку в них транспортної мережі [2018. Вип. 20. С. 15-22.].

Сьогодні на основі стрімкого розвитку інформаційних технологій та впливу різноманітних факторів маркетингу в діяльності авіатранспортних компаній постійно з'являються нові методи.

Дає загальну характеристику впливу екологічних факторів та ключових тенденцій на світовому ринку авіаційних послуг, визначає особливості галузі, визначає найважливіші фактори конкурентоспроможності авіакомпаній, тим самим даючи можливість аналізувати вплив макросередовища на авіакомпанії, у тому числі криза у випадку структур власників авіакомпаній, тенденції на ринку, злиття та поглинання, які призводять до зміни ефективності діяльності компаній на світовому ринку авіаційних послуг, створюючи можливості для підвищення загальної конкурентоспроможності.

Конкурентна перевага компанії залежить від ефективності управління, рентабельності, ліквідності, стабільності ринку, якості послуг, що надаються, економічності (низька вартість), іміджу (бренд компанії) та багатьох інших параметрів. Конкурентоспроможність авіатранспортної компанії відображає її здатність краще задовольняти потреби споживачів порівняно з аналогічними послугами інших компаній, а для авіакомпаній, які надають послуги авіаперевезень, вона в основному визначається ціною наданих послуг, обсягом та якістю, кількістю рейсів, продаж місць, система продажу квитків, ефективність реклами, імідж авіакомпанії.

Усі фактори, що впливають на конкурентоспроможність авіакомпаній, можна розділити на зовнішні (фактори макросередовища), зокрема ринкові умови, кризи, чи то у світовій економіці, чи безпосередньо на ринку авіаперевезень, злиття та поглинання, приєднання до альянсів, можливість отримання державної підтримки, у тому числі пільги та субсидії, та доступ до інвестиційних можливостей, привабливість яких часто залежить від форми власності авіаперевізника, та внутрішня (фактори мікросередовища) – здійснення діяльності на основі сучасних методів управління, у т.ч. ефективних програм управління витратами, доходами, співробітниками авіакомпанії, її мотивацією і тим самим покращення якості обслуговування авіакомпаній,

розширення маршрутів, освоєння нових географічних ринків, активне впровадження нових інформаційних технологій, використання різноманітних методів і методів для налагодження маркетингу з усіма підрядниками. [13, с. 1-2].

Цивільна авіація має складні зв'язки з іншими галузями економіки, сприяючи економічному розвитку країн і одержуючи від нього користь. Із зростанням доходів і виробництва зростає попит на авіаційні послуги, водночас авіація стала важливим інструментом економічного розвитку, стимулювання туризму, торгівлі та зайнятості. Крім того, вітроенергетичний транспорт приносить непрямі переваги, які допомагають розширити міжнародні зв'язки та взаєморозуміння.

При мірі зростання економічної активності збільшується обсяг ділових поїздок, але водночас ними і необхідність у швидкості і зручності, які характеризують послуги повітряного автотранспорту. Крім цього, у міру зростання особистих доходів збільшується кількість вільного часу, таким чином що все без винятку більшої популярності набуває повітряної індустрії (подорожей).

Вантажні перевезення зростають з розширенням міжрегіональної та міжнародної торгівлі, і, оскільки промислові сектори, які динамічно розвиваються, нерідко і в значній мірі покладаються на повітряний автотранспорт для розподілу товарів, попит на послуги повітряного автотранспорту зростає швидше, ніж наземний автотранспорт.

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.

Чимало фактів вказують на створення нових галузей та розвиток ринку повітряного транспорту, які в свою чергу, надає переваги для нових технологій, послуг, продукції та інше [8].



На розвиток повітряного транспорту впливають не лише економічні фактори, а й екологічні, соціальні, технологічні, політичні та інші чинники, які безпосередньо формують зовнішнє середовище окремих перевізників і прямо чи опосередковано впливають на їхнє внутрішнє середовище. Крім того, ці фактори характеризуються двостороннім спілкуванням, на яке певною мірою впливають діяльність, схеми роботи окремих авіакомпаній. Глобалізація повітряного простору починається (з 1997 р.) з утворенням першого альянсу – «Star Alliance», до складу якого входять «Air Canada», «Lufthansa», «SAS», «Airline International», створена компанія «United Airlines». У 1998 році Swissair уклав альянс з бельгійською Sabena, а також з TAP (Португалія), Turkish Airlines (Туреччина), LOT (Польща) та іншими авіакомпаніями.

В 1999 р. був створений великий альянс, який носив назву – 38 альянс «Oneworld». Серед учасників були «American Airlines» та «British Airways» фінська «Finnair», іспанська «Iberia», японська «Japan Airlines» та багато інших організацій ближнього зарубіжжя.

SkyTeam, четвертий за величиною альянс у світі, був заснований у 2000 році найвпливовішими засновниками Air France та Delta Air Lines. Створення альянсів авіакомпаній є відображенням світового економічного прогресу у сфері пасажирських авіаперевезень.

Виникнення глобального альянсу є результатом регіональної інтеграції найбільших мережевих операторів США, Європейського Союзу та Південно-Східної Азії [33]. Усі три альянси є результатом співпраці найбільших авіакомпаній США та ЄС: Star Alliance: Lufthansa (Німеччина) та United Airlines (США) [2012.С.90-97].

Тому поява моделі транспортного вузла, розвиток лоукост-авіакомпаній, розвиток інформаційних технологій, різноманітне співробітництво між авіакомпаніями сприяли формуванню ринку повітряних перевезень та поширенню процесу лібералізації. З іншого боку, за останні кілька років фіксується економічна стабільність та зростання реальних доходів частини населення.

По-третє, в Україну все більше приходять західні тенденції та туристична мода. Четверте - поява недорогого дешевого туризму.

Звісно, зв'язок між економічним зростанням і повітряним рухом відомий давно. З одного боку, зростання пасажиропотоку та всі його наслідки є прямим внеском у економічне зростання. З іншого боку, легкість відвідування країни сприяє подальшому розвитку завдяки готовності іноземців інвестувати тут [7].

Останні зміни в динаміці економічного розвитку регіонів і галузей економіки вимагають відповідних стратегічних заходів для пом'якшення негативних факторів, виявлення та використання резервів підвищення ефективності діяльності підприємств.

Тому в умовах уповільнення зростання авіаційної промисловості в усіх галузях світу та в Європі, звернення уваги на стратегічні завдання країни може забезпечити розвиток українського ринку авіатранспорту у світовій транспортній системі, особливо основні аеропорти – ДП МА «Бориспіль», який має вигідне географічне розташування на перетині багатьох повітряних трас, що поєднують Європу з Азією та Америкою.

Через аеропорт «Бориспіль» щоденно виконують вантажні та пасажирські авіаперевезення у різні куточки країни та напрямки, більше ніж 20 авіакомпаній та підприємств. Найвідоміші з них Turkish Airlines, British Airways, Czech Airlines, Windrose Airlines, Bravo Airways, Azur Air Ukraine, Ukraine International Airlines та багато інших.

Основним показником потенціалу трафіку є зона покриття (крім транзитного), якою може скористатися будь-який аеропорт, враховуючи його місце розташування та його прямих конкурентів. Використання цього потенціалу залежить від багатьох аспектів.

В основному маршрутна мережа аеропорту, можливість стикувальних рейсів, транспортна доступність аеропорту. Зона покриття показує точну географічну картину території та людей, які там живуть [14, с. 17- 18].

Постійний вплив міжнародного конкурентного середовища та зниження внутрішньої стабільності незбалансованої системи зумовлюють необхідність адаптації вітчизняних авіакомпаній до ринкових умов.

Вітчизняним авіакомпаніям необхідно вивести адаптивність на більш високий рівень, основними показниками є оптимізоване бізнес-планування, сильний бренд, різноманітність, ефективне лідерство, гнучкість та управління ризиками, оптимізоване зниження витрат і ресурсів, довгострокове бачення та ефективні стратегії сталого зростання.

Оптимізуйте використання флоту та симетрично розвивайте мережу авіакомпаній, активно впроваджуйте новітню систему продажів та ефективну програму лояльності для постійних пасажирів.

Крім того, для підвищення рівня адаптаційного потенціалу вітчизняних авіакомпаній необхідно також забезпечити впровадження ефективних організаційно-економічних механізмів адаптації авіакомпаній до світового ринку пасажирської авіації, діагностики та прогнозування змін у зовнішньому та внутрішньому середовищі. ; мінімізувати ефективність негативних факторів; Своєчасні та раціональні управлінські рішення; вибрати найкращу бізнес-модель авіакомпанії з адаптацією до конкурентного середовища, включаючи створення комплексної моделі для оцінки наявних ресурсів та оцінки рівня ризику; обслуговування існуючих або запланованих мереж маршрутів на основі визначити ефективну структуру авіапарку, удосконалити шляхи та форми співпраці між українськими авіалініями та іншими національними авіакомпаніями з метою зміцнення позицій на міжнародному ринку.

У міру загострення конкуренції на ринку авіаперевезень авіакомпанії повинні розробляти та впроваджувати стратегії, що враховують особливості їх орієнтації на конкретні сегменти ринку, ставати більш гнучкими та використовувати сучасні форми співпраці з іншими гравцями ринку [17, с. 45-56].

### **2.3. Аналіз динаміки авіаперевезень**

Цивільна авіація є найдорожчим видом транспорту, тому велика кількість повітряних перевезень є типовою рисою країни з високорозвиненою економікою та інтеграцією у світове господарство, а її географічне положення сприяє розвитку цивільної авіації. Тому світовий повітряний транспорт характеризується високою концентрацією регіональних перевезень.

За даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО), членами якої є 188 країн (включаючи Україну), у період з 1998 по 2009 рік глобальний регулярний пасажиропотік зростав у середньому на 0,4% на рік, а глобальний вантажообіг зростав на 5,4%. %. В авіакомпаніях-членах ІСАО працюють 2 500 000 осіб і обслуговують понад 10 000 осіб.

Ці літаки перевезли понад 1,5 мільярда пасажирів і 30 мільйонів тонн річний вантаж. Середній коефіцієнт завантаження пасажирів і вантажів для всіх регулярних напрямків (41 внутрішній та міжнародний) збільшився до 71% і 61% [3].

У 2017 році внутрішні українські авіакомпанії виконали 32 рейси, у тому числі комерційних – 93 тис. У 2016 році ринок пасажирських і вантажних авіаперевезень зріс на 17%. При цьому, за статистикою, кількість пасажирів зросла на 27,5% порівняно з 2016 роком, досягнувши 10,5556 млн. При цьому обсяги перевезень та поштових перевезень зросли на 11,4% до 82 800 тонн.

Пасажиропотік в українських аеропортах зріс на 27,6% до 16 498 900 пасажирів. Авіапасажиропотік становить лише 0,2% від загального пасажиропотоку (у 2017 році перевезено 10,6 млн пасажирів). За статистикою, у 2017 році 93% загального пасажиропотоку перевозили 5 провідних авіакомпаній.

Крім «Міжнародних Авіаліній України», лідирують такі компанії, як Azure Air Ukraine, Azur Air Ukraine, Atlasjet Ukraine та Bravo.

За перші три квартали 2017 року пасажирські рейси зросли більш ніж на 30% у порівнянні з аналогічним періодом минулого року, продовжуючи демонструвати позитивну динаміку. Цей переломний момент ознаменував

вихід галузі із затяжної кризи 2014-2015 років, яка була спричинена збройним конфліктом, економічною кризою та втратою двох основних аеропортів у Сімферополі та Донецьку [34].

За дев'ять місяців 2019 року пасажиропотік українських авіакомпаній не лише збільшився порівняно з аналогічним періодом 2018 року (10,2%), а й перевищив рівень 2017 року (1%), досягнувши 10,6645 млн пасажирів. Загалом за цей період пасажирів перевезли 18 внутрішніх авіакомпаній, серед яких лідирує традиційна авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України» (+4,1%).

Проте високий пасажиропотік мали Azur Air Ukraine (48,1%), Skype (4,3x) і Wind Rose (10,8%). Також слід зазначити, що п'яте місце займає Air Bucovina.

За дев'ять місяців 2019 року п'ять найбільших пасажирських авіакомпаній, зазначених вище, перевезли 10 331 500 пасажирів, що становить майже 97% загального пасажиропотоку українських авіакомпаній. З січня 2019 року по вересень 2019 року 10 вітчизняних авіакомпаній здійснювали міжнародні регулярні пасажирські перевезення в 45 країнах за затвердженим графіком.

У цей період Авіалінії України почали виконувати рейси за дев'ятьма новими міжнародними маршрутами, які об'єднали авіасполучення:

- Херсон і Бургас;
- Запоріжжя в Барселоні;
- Дніпро і Бодрум;
- Одеса з Ріміні;
- Харків і Париж,
- Шарджа і Ріміні;
- Бориспіль із Санею та Катанією.

За дев'ять місяців 2019 року кількість пасажирів, які скористалися послугами українських компаній, зросла на 7,9% – до 5 632 600, тоді як середня частка міжнародних регулярних рейсів Українських авіаліній зросла на 1,9 процентного пункту до 81,2%.

Крім того, розширилася діяльність іноземних авіакомпаній на українському ринку – 6 935 900 пасажирів, що на 38,1% більше за дев'ять місяців 2018 року, що становить 55,2% регулярних пасажирських перевезень між Україною та різними країнами. міжнародний.

Цього року іноземні авіакомпанії відкрили 15 нових маршрутів:

- З Бремена, Біллунда та Генуї до Києва (Джуліані);
- Від Манчестера, Пафоса, Дубліна та Бодрума до Києва (Бориспіль);
- Від Копенгагена та Риги до Львова;
- З Мілана, Кракова та Баку до Харкова;
- З Риму, Баку та Кракова до Одеси.

Загалом регулярні пасажирські перевезення в Україні здійснюють 39 іноземних авіакомпаній (у тому числі 3 нові авіакомпанії) з 36 країн світу. Міжнародні нерегулярні рейси.

За підсумками 9 місяців 2019 року значне зростання спостерігалось в таких сегментах, як нерегулярні міжнародні рейси (зростання на 14%). За цей період 16 українських авіакомпаній перевезли загалом 4 148 400 пасажирів. При цьому майже 97% цих рейсів виконують п'ять провідних авіакомпаній, згаданих вище. Внутрішні регулярні рейси. Чотири внутрішні авіакомпанії, серед яких «Міжнародні авіалінії України», «Мотор Січ», «Роза вітрів» та «Скайп», здійснюють регулярні внутрішні пасажирські сполучення між 11 містами України.

За дев'ять місяців 2019 року в Україні регулярними рейсами було перевезено 875 600 квитків, що на 8% більше, ніж за аналогічний період минулого року (табл. 2.1). При цьому середній коефіцієнт пасажиропотоку внутрішніх регулярних рейсів авіакомпанії «Українські авіалінії» становить 79% (проти 79,5% за 9 місяців 2019 року).

### **Висновки до другого розділу**

На розвиток авіаційної системи впливають такі чинники: економічні, політичні, екологічні, соціальні.

*Авіаційні перевезення* розвиваються достатньо динамічно, і займають лідерство серед усіх інших пасажирських перевезень. Але, як показує статистика останній рік кількість авіаперевезень істотно знизилася, внаслідок пандемії.

Повітряний транспорт є однією з найбільш динамічних галузей світової економіки, і його статус у світовій транспортній системі з кожним роком підвищується. Сьогодні у світі налічується понад 1300 авіакомпаній. У середньому повітряний транспорт перевозить 15 мільярдів людей щороку.

Міжнародні авіаперевезення здійснюють понад 470 авіакомпаній, 250 з яких здійснюють регулярні міжнародні рейси. Понад 1000 аеропортів надають послуги міжнародного повітряного транспорту, з них 650 є регулярними міжнародними рейсами.

Індустрія туризму повністю залежить від транспорту щодо його безпеки, швидкості та зручності під час пересування туристів. І туристам, і туроператорам важливо розуміти основні відносини з транспортними компаніями та правила взаємодії з ними з таких питань, як безпека пасажирів та їхнього майна, обслуговування, використання відповідних знижок та пільг на продаж.

Транспортні системи деяких країн не відповідають міжнародним стандартам з точки зору зручності, ефективності та безпеки, а транспортні проекти при будівництві нових аеропортів, автомагістралей та залізниць вимагають значних капіталовкладень і часу, що гальмує розвиток туризму.

За статистикою, темпи зростання проникнення повітряного транспорту вищі, ніж автотранспорту, що пояснюється збільшенням географічного району подорожей та наявністю стійкої тенденції до скорочення часу в дорозі на користь його частоти (зростання короткочасності). відстань). довга подорож). Все це привернуло увагу туристичної галузі до повітряного транспорту.

**Літаки** – найпопулярніший вид транспорту у світі. Те саме стосується повітряного транспорту в туристичній галузі. Для цього є багато причин:

- по-перше, повітряний - найшвидший і зручний вид транспорту для далеких поїздок;
- по-друге, послуги, які зараз здійснюються на рейсах, є привабливими для туристів.
- по-третє, авіакомпанії сплачують туристичним агентам комісію за кожне місце, заброньоване в літаку, безпосередньо або через міжнародні мережі бронювання та бронювання, стимулюючи їх вибирати повітряний транспорт.

Повітряний транспорт є однією з найбільш швидкозростаючих і швидкозростаючих галузей світової економіки і з кожним роком набуває все більшого значення у світовій транспортній системі.

### **РОЗДІЛ 3. ГЕОПРОСТОРОВІ ОСОБЛИВОСТІ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

#### **3.1. Характеристика туристичних перевезень в макрорегіональних авіатранспортних системах та їх вплив на туризм**

Туризм на 100% залежить від транспорту, доступності, безпеки та послуг, які надаються мандрівникам під час їх подорожі. За статистикою, за останні роки популярність авіатранспорту зросла в геометричній прогресії. Це пов'язано з агресивним розширенням дорожчих географій, а також стійкою тенденцією скорочення тривалості поїздок на їхню користь. Ці фактори все більше змушують туристичну індустрію приділяти більше уваги авіатранспорту.

Сьогодні літаки можна назвати найпопулярнішим засобом пересування у світі. По-перше, тому що повітряний досі залишається найшвидшим і якісним видом транспорту, особливо коли йдеться про далекі подорожі.



По-друге, авіарейси можуть запропонувати привабливі послуги. По-третє, стали доступнішими щорічні рейси. Сьогодні практично кожен, хто розуміє співвідношення ціни і якості, може дозволити собі скористатися авіатранспортом, щоб відправитися у відпустку.

Комісія з туризму та екскурсій спочатку планує та планує конкретні маршрути, укладає спеціальні угоди чи контракти, а також займається питаннями сполучення між авіакомпаніями та туристичними агентствами. Іншими словами, рух туристів ретельно планується, щоб уникнути можливих перешкод. У більшості випадків для масового туристичного транспорту використовуються чартерні рейси, згідно з якими туроператор орендує в однієї з авіакомпаній повітряне судно на певний термін.

Тому туристичні агенції можуть надати мандрівникам зручний транспорт, якісні послуги та доступні ціни. Організація чартерних рейсів вигідна як туроператорам, так і їх клієнтам. Важливо знати, що підзаконні акти можуть бути закритими, цільовими/нецільовими або інклюзивними. Крім цього, існують цілісні та роздільні чартери. Усі вони мають чудові відмінні риси [2013.-183с.].

Однією з найважливіших географічних особливостей системи повітряного транспорту є її територіальна структура, що являє собою сукупність просторових елементів, що поєднують певною мірою промислові та функціональні елементи.

Структура повітряного транспорту характеризується своєю багатоструктурною та лінійною вузловою природою (лінійні елементи (повітряний екран), дискретними (точкові, вузлові та малі точкові елементи (інфраструктурні точки), квадратними елементами (зона повітряного транспорту - макрозона, середня зона). та мікрообласті). Компоненти, функціональне управління та аспекти функціональних областей.

Структура функціональних компонентів забезпечує конфігурацію двох елементів пасажирського і вантажного, що здійснюють управління різними

авіакомпаніями (авіакомпаніями, авіакомпаніями та компаніями з контролю ризиків), на макро-, мезо- та мікрорівнях.

Перший (верхній) рівень утворює національну єдину повітряно-транспортну систему (національну повітряно-транспортну систему), другий рівень — регіональну повітряно-транспортну систему, а мікрорівень — регіональну та регіональну територіальну систему, комплекси [6; і. 44].

Чартерний збір включає вартість однієї години польоту літака, який експлуатується. Як правило, чартерні рейси виконують українські авіакомпанії, які пропонують турагенствам нижчі тарифи порівняно з іноземними. Це зменшує загальну вартість турпакетів і залучає більше українських туристів.

При організації чартерного авіап перевезення замовник і авіакомпанія визначають маршрут, узгоджують зобов'язання обох сторін, визначають відповідність договору оренди міжнародним правилам, визначають вартість перельоту.

Тоді було укладено спеціальну чартерну угоду, яка передбачала:

- Тип літака (марка);
- кількість проданих місць;
- вартість фрахтування повітряного судна;
- вказати маршрут відправлення та прибуття в аеропорт;
- Тривалість контракту (сезон, рік тощо);
- розклад польотів;
- Можливість та терміни скасування (відміни) рейсу та відповідні санкції.

Авіакомпанії майже завжди ставлять турагентів у погані умови при підписанні чартерних угод. По-перше, потрібно внести передоплату від компанії. Незалежно від їх максимального розміру, авіакомпанії завжди наполягають, щоб перший і останній рейси чартерного циклу були оплачені наперед. Таким чином, він страхує себе та раніше вивезених туристів від можливої несплати. Оплата перельоту обговорюється заздалегідь і зазвичай оплачується за 7-10 днів до вильоту.

У разі прострочення платежу, згідно з договором, підприємство має право покарати клієнта або розірвати існуючі договірні відносини з замовником. У більшості випадків ініціатором чартерної програми виступає не одне, а кілька туристичних агентств. У цьому випадку вони заздалегідь домовляються про умови польоту. Чартерні рейси не повинні порушувати вимоги Варшавської міжнародної конвенції, яка встановлює зобов'язання перевізника перед пасажирами [7].

Слід зазначити, що двосторонні угоди, розроблені IATA, використовуються як правова основа для спільної діяльності авіакомпаній та туристичних компаній, які включають основні принципи ділового співробітництва.

Організація руху базується на аналізі досягнутого рівня туристичного потоку, темпів збільшення або зменшення запланованої кількості. На основі цього аналізу авіакомпанія проводить низку комерційних заходів, серед яких: Організація повітряного руху при плануванні пасажирських перевезень на регулярних рейсах на основі транзитних часових інтервалів. Розрізняють два періоди: зимовий і літній.

Залежно від кількості туристів (індивідуальних або групових), тривалості перебування, сезонності, туристичних пакетів встановлюються спеціальні тарифи та правила, що діють на перевезення туристів. Квитки бронюються та продаються через глобальну систему розподілу (GDS), розроблену для професійних туристичних агентств.

Систему з великою кількістю терміналів у всьому світі називають глобальною системою. Друга особливість глобальної системи бронювання полягає в тому, що можна забронювати не тільки авіатранспорт, а й готельні послуги, а також все, що може бути включено в оренду транспорту та туристичні продукти.

Сьогодні у світі існує чотири системи, які називаються Global: - Amadeus / System One - Galileo / Apollo - Sabre / Fantasy - WorldSpan / Abacus У Європі, в

тому числі в Україні, лідерами ринку комп'ютерної броні є Amadeus і Galileo, у США - Sabre.

Системи бронювання стали одним з основних технічних і маркетингових інструментів у туристичній індустрії, призначених не тільки для розповсюдження певних продуктів, але й для побудови інформаційних потоків та аналізу ринку для агентів, туроператорів та авіакомпаній [9].

Скористатися послугами авіакомпанії туристи можуть безпосередньо, замовляючи квитки за обраним маршрутом, або через посередників – турфірми, які включають послуги підключення в туристичні пакети, тури [23]. В останньому випадку всі претензії щодо цієї послуги слід передавати посереднику, з яким безпосередньо укладено договір купівлі квитків. Туристичні агенції беруть участь у діяльності IATA через спеціальний підрозділ міжнародної мережі туристичних агентств

Кожному туристичному агентству, що проходить процес сертифікації і відповідає певним вимогам, присвоюється номер, який виступає своєю рідною візитною картою для розрахунку з авіакомпанією. IATAN контролює дотримання правил та стандартів заходів, єдиних вимог до фінансового становища турагентів, які продають квитки на міжнародні рейси, і виступає зв'язком між туристичними агентствами та авіакомпаніями (членами IATA).

Найвідомішими регіональними туристичними організаціями є Європейська туристична рада, Азіатсько-Тихоокеанська туристична асоціація (PATA), Північноамериканська асоціація туристичної індустрії (ASTA), Британська національна туристична асоціація (автомобілі), Німецька національна туристична асоціація (DRV). ), Японська асоціація туристичних агентств (JATA) ), Союз арабського туризму (UAT), Карибська туристична асоціація (KTA) тощо. У Європі однією з регіональних організацій, на яку варто звернути увагу, є Європейська туристична рада, створена в 1948 році, яка об'єднує 21 країну.

Його роботу підтримує Європейський Союз, який вважає туризм галуззю великого економічного та соціального значення.

Метою роботи комісії є вирішення наступних завдань:

- ◆ Сприяти міжнародному туристичному співробітництву в Європі,
- ◆ проводити дослідження;
- ◆ обмін інформацією при формуванні планів розвитку туризму та маркетингу;
- ◆ Просувати туристичні продукти в інших місцях Європи та в країнах по всьому світу.

Крім того, у м. діють Європейська організація дозвілля та відпочинку (1972 р.), Європейська пішохідна асоціація (1969 р.), Міжнародна федерація неурядових асоціацій з охорони європейської культурної спадщини та пам'яток природи (1963 р.) та Асоціація Північних федерацій. Європа, туристичні агенції (1939 р.) та ін. 1951 р. У 2009 р. для розвитку, популяризації та популяризації туризму в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні була створена Азіатсько-Тихоокеанська туристична асоціація, що представляє 34 країни.

Робота організації спрямована на популяризацію туризму через дослідження, розробки, освіти та маркетингові програми. Асоціація заслужила репутацію лідера серед міжнародних організацій такого роду. Асоціації в Америці включають: Міжнародну федерацію туристичних та автомобільних клубів, Конгрес латиноамериканських туристичних організацій, Карибську туристичну асоціацію тощо.

Більшість країн мають власні національні туристичні організації. Деякі з них, наприклад, у Франції та Іспанії, є частиною уряду, тоді як інші були створені незалежно від уряду, але підтримані централізованою фінансовою ін'єкцією, як у Сполученому Королівстві. Найбільшою у світі асоціацією компаній туристичної індустрії є Північноамериканська асоціація туристичних агентів (ASTA), яка налічує понад 26 000 членів – туристичні агенції, туроператори, готелі, 62 круїзні лінії, компанії з прокату автомобілів тощо.

На початку року 60 компаній почали спільну роботу для захисту своїх інтересів на туристичному ринку. Асоціація вперше почала діяти в 1946 році, коли вона різко розкритикувала рішення ASTA знизити комісійні з продажу квитків до 5%. У 1950 році був перший великий успіх – профспілка виграла

«битву» із залізничними компаніями за введення агентських зборів. Одночасно почала розширюватися сфера застосування ASTA.

Високий акцент на туристичній освіті - починається перша освітня програма для працівників туризму. На початку 1970-х років асоціація зростає до такої міри, що потреба в структурних змінах стала очевидною. Створено так званий відділ маркетингу (AMSI), основним завданням якого є допомога туристичним агентствам створювати якісні туристичні продукти, отримувати знижки від постачальників туристичних послуг тощо.

Коаліція створила «ASTAPAC» для захисту інтересів туристичних агентств на політичній арені. Нарешті була створена Рада директорів ASTA. Завдяки її зусиллям асоціації нарешті вдалося підвищити комісію з продажу квитків до 7%. У такому вигляді структура асоціації зберігається і донині. ASTA пропонує багато варіантів для бізнесу. , «Міжнародні», «Об'єднані», «Індивідуальні» учасники тощо.

Вони будуть відрізнятися в залежності від особи кандидата, умов співпраці та вимог. Таким чином, статус «активного учасника» може отримати лише компанія, що розташована в Сполучених Штатах, яка має ліцензію як туристичне агентство, і отримує більшу частину прибутку від події. Крім того, необхідно брати участь у програмі Airline Special Agents Network (IATAN) або застрахувати не менше 1 мільйона доларів США від ризиків її діяльності.

Туристичні агентства не повинні контролюватися жодною авіакомпанією, круїзною чи іншою компанією. У свою чергу, асоціація не тільки захищає інтереси своїх членів, але й розміщує інформацію про них у своїх електронних базах даних та в Інтернеті, розміщує неоподатковувану рекламу в друкованих ЗМІ та на телебаченні, надає доступ до великої кількості інформаційних ресурсів, включаючи номери телефонів в Інтернеті.

Електронний бюлетень, організація тренінгів та семінарів для співробітників турагентства, знижки для постачальників турпродуктів. Реєстраційний внесок для «активних членів» ASTA становить 30 доларів США,

а річний — 365 доларів США. Для «потенційних» членів остання цифра збільшується на 100 доларів.

Однією з найавторитетніших національних туристичних асоціацій Європи є Велика Британія. Асоціація швидко завоювала популярність, надаючи фінансову безпеку постачальникам туристичних послуг і туристам у вигляді банківських гарантій та страхового фонду за підтримки членів. Членство диференційоване. Учасники альянсу мають єдині вимоги, в тому числі і щодо фінансових аспектів, зокрема, сплачений статутний капітал підприємства становить не менше 50 000 фунтів стерлінгів, а його власні кошти – не менше 15 000. В установі має бути не менше одного кваліфікованого спеціаліста з досвідом роботи у цій сфері не менше 2 років. Реєстраційний внесок становить 330 фунтів стерлінгів, а вступний — 1000 фунтів стерлінгів (без урахування податку). Річні платежі починаються від £515 і збільшуються пропорційно продажам.

Крім того, компанія зобов'язана внести 50 000 фунтів стерлінгів за ставкою 2 мільйони фунтів стерлінгів річного обороту. Ці кошти є основою механізму фінансової гарантії, який надає асоціація. Якщо його подорож почнеться, вона піде за попереднім планом.

Якщо тур з якихось причин скасовано до його початку, туристу повертають кошти в повному обсязі. Найбільшою національною туристичною асоціацією є Німеччина Deutscher Reiseburo und Reiseburo und Reiseveranstalter Verb.I (DRV), яка була заснована в 1950 році і налічує понад 5000 членів. Готелі, авіакомпанії та національні туроператори є афілійованими членами групи. Професійні асоціації відіграють важливу роль у житті великих туристичних центрів. Більшість асоціацій вважають своєю головною метою лобіювання інтересів своїх членів. На практиці це приймає різні форми. Тому турецька асоціація TURSAB у 1991 році ініціювала створення так званої Турецької асоціації туристичних агентств (TURSAB), одним з основних завдань якої є підтримка освіти та професійного розвитку працівників туристичної сфери. TURSAB організовує різноманітні курси для менеджерів

туристичних агентств, туристичних інформаційних бюро, водіїв туристичних автобусів, колег з готелів тощо.

TURSAV зареєстрував дві комерційні компанії для фінансування проекту: TURSER, яка спеціалізується на страхуванні комерційних ризиків для туристичних агентств, і TURPRESS, яка надає супутні та інформаційні послуги. Японська асоціація туристичних агентств (JATA) була заснована в 1959 році і відома своєю діяльністю. Окрім надання інформаційної підтримки членам та туристам, сприяння в'їзному та внутрішньому туризму, асоціація виконує ряд функцій, у тому числі у сфері контролю туристичного ринку.

Наприклад, активний моніторинг та стримування випадків неякісного надання послуг (використання неякісних екскурсиводів, неліцензованих туристичних автобусів тощо) та регулярна атестація співробітників агентства. Найголовніше – захистити інтереси туристів. JATA видає фахову літературу, надає консультації та проводить семінари для клієнтів туристичних компаній з питань туристичного законодавства та прав споживачів.

Крім того, асоціація розробила систему грошової компенсації для задоволення потреб туристів. З цією метою члени JATA щорічно вносять 1% від запланованого обороту до спеціального фонду. При цьому існує чимало організацій та асоціацій, які займаються популяризацією туризму. Різноманітність їх цілей, завдань і напрямів діяльності переконливо демонструє складність туризму як системи та необхідність комплексного вирішення більшості питань у галузі на міжнародному рівні. Серед регіональних туристичних організацій у секторі слід відзначити: Азіатсько-Австралійська асоціація готелів і ресторанів (AACHRA), Асоціація авіакомпаній Азії (AAA), Американська готельна асоціація (IANA), Arab Hotel Alliance (SAH), Асоціація африканських авіаліній (Afra) Європейські авіалінії (AEA) тощо.

До спеціальної групи міжнародних туристичних організацій входять різні види громадського, молодіжного, ділового, конференц-туризму та інші організації. До них, зокрема, належать Міжнародне бюро соціального туризму (BITS), Міжнародна федерація соціального туризму (FITS), Міжнародна



туристична федерація, Організація корінного молодіжного туризму (FIUTO), Міжнародна асоціація ділових подорожей (IBTA), Асоціація фахівців з корпоративного туризму (ASTE), Міжнародна асоціація бюро конгресів і відвідувачів (IACVB), Асоціація організації спеціалізованих Конференції (PCMA) [27].

У глобалізованому багатосторонньому світі все ще домінують двосторонні угоди, причому близько 150 двосторонніх угод про повітряне обслуговування є угодами про відкрите небо, а решта 3000 все ще роблять повітряний простір всередині країни недоступним для зовнішньої конкуренції. Міжнародні рейси, частота, тариф, клас і місткість літака.

Це сповільнило розвиток міжнародного туризму та обмежило можливості туризму для організації поїздок у масштабах, що відповідають потенціалу дестинації.

Збільшення кількості багатосторонніх угод про повітряне сполучення було обмежене нерівними умовами, при цьому менш розвинені та нові країни часто опиняються в нерівному становищі. З точки зору ефективного вирішення цих проблем, повчальним є досвід поступового формування систем управління повітряним рухом у багатосторонніх напрямках у межах АСЕАН (ASEAN Multilateral Agreement on Air Services).

Його механізм дозволяє країнам із менш розвинутою авіаційною галуззю поступово відкривати свій національний повітряний простір у відповідь на конкуренцію з боку компаній, що представляють більш розвинуті країни на основі прогнозованих туристичних потоків (включаючи ділові поїздки) у регіон. У результаті регіональні лідери — Японія, Китай, Республіка Корея та Індія — поступово приєднуються до угоди з різними термінами ратифікації параграфів 3, 4 і 5 угоди про свободу перевезень. Також в регіоні діє Багатостороння угода про лібералізацію міжнародного повітряного транспорту (MALIAT), підписана Сполученими Штатами з Брунеєм, Чилі, Новою Зеландією та Сінгапуром у 2007 році, і Угода про відкрите небо, підписана Японією та Республікою Корея в 2011 році. – між Японією та Австралією,

посилення переговорів про лібералізацію авіасполучення між Китаєм, Китаєм, США та Китаєм та Південною Кореєю.

Сьогодні Азіатсько-Тихоокеанський регіон уже є лідером у авіаперевезеннях, на нього припадає 34% світового авіаперевезення, тоді як частка регіону в прибутті міжнародних туристів становить 22% і останнім часом швидко зростає (у середньому 6% на рік з 2005-11 рр. )

У 2012 році Ізраїль підписав Угоду про відкрите небо з Європейським Союзом, і, за даними Організації цивільної авіації (ІСАО), більшість пасажирів авіакомпаній з 2000 року припадає на «лоукост-авіакомпанії», з яких 24,3% крісла обслуговують «лоукостери». Компанії пропонують, у Європі ці показники найвищі — близько 35% місць, у Північній Америці — 28,6%, в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні — 17,8% і на Близькому Сході — 11%. »Такі авіакомпанії, як Ryanair, easyJet, Vueling, SkyEurope, Norwegian, Clickair, Southwest Airlines, Allegiant, WestJet, AirTran, JetBlue, AirAsia, Air Asia X, Virgin Blue, Jetstar, Tiger Airways не є членами Міжнародної асоціації повітряного транспорту ІАТА [43, с. 217, 220].

Враховуючи, що ринки ЄС та США є найбільшими авіаційними ринками у світі, на них припадає 60% світового авіаційного ринку, потенційні економічні вигоди від усунення трансатлантичних ринкових бар'єрів для обох країн очевидні. У процесі розвитку відносин 30 березня 2008 року ЄС та США підписали Угоду про відкрите небо. Згідно з умовами угоди, європейські авіакомпанії мають можливість літати до США з будь-якої точки ЄС, а не лише зі своїх країн. American Airlines має право перевозити пасажирів в будь-який аеропорт Європи.

За словами керівників великих європейських авіакомпаній, майже в односторонньому порядку від угоди виграли лише американські авіакомпанії, які посилили конкуренцію на європейському ринку. Дозвіл європейським компаніям володіти не більше ніж 25% American Airlines не відповідає принципам справедливості.

При цьому American Airlines могла б володіти 49% акцій європейських учасників ринку. На ситуацію не сильно вплинуло прийняття 24 червня 2010 року другої фази Угоди про відкрите небо, яка дозволяє американським та європейським авіакомпаніям мати контрольні пакети акцій своїх закордонних конкурентів. Угода, яка вимагає дозволу Конгресу, щоб отримати контрольний пакет акцій American Airlines, є довгостроковою, непередбачуваною угодою без гарантованого результату. При цьому обґрунтованість зміни угоди між сторонами є дуже сумнівною. Угода про відкрите небо між Канадою та ЄС, можливо, є більш рівноправною. Уряд Канади оголосив, що має намір збільшити максимальну кількість акцій, якими можуть володіти європейські інвестори, з 25% до 49%.

Існуючий механізм двосторонніх відносин у сфері повітряного транспорту викликає два окремих, але взаємопов'язаних питання для країн: країни, які бажають лібералізувати – як усунути потенційний ризик відмови контрагента визнати призначені авіакомпанії за двосторонніми угодами; Умови власності та контролю національної авіакомпанії – чи потрібно визнавати призначену іноземну авіакомпанію вільним володінням і контролем і як забезпечити зв'язок між країною призначення та призначеною авіакомпанією, щоб забезпечити безпеку польотів та запобігти так званому «зручному прапору». Завдяки ефективному механізму ЕТР сьогодні ЄС має один із найрозвиненіших регіональних транспортно-логістичних комплексів у світі.

### **3.2. Особливості туристичних перевезень в національних авіатранспортних системах: досвід для України**

Регулювання та контроль авіакомпаній на національному рівні здійснюється більшістю держав у своїх нормативних актах, що регулюють ліцензування та призначення авіаперевізників шляхом обмеження дозволеної частки іноземної власності національних авіакомпаній (наприклад, не більше ніж 49% або 25%).

Причини введення таких обмежень такі: національні перевізники вважаються стратегічно важливими; авіакомпанії-нерезиденти повинні вийти з внутрішнього ринку; літаки національних авіакомпаній легко використовуються у виняткових обставинах.

Національні авіакомпанії зазвичай підтримують тісні відносини з урядом. Значною мірою це пов'язано з регулюванням заходів безпеки, запобіганням зручним прапорам чи «вільному проходу третіх сторін» і антиконкурентною політикою, обороною та іноземними резервами для національних доходів і зайнятості.

Саме ці фактори згадуються в двосторонніх угодах про повітряне сполучення як підстави для того, щоб стверджувати, що авіакомпанія має переважно належати сторонам і фактично контролюватися ними, а також вимагати призначеного перевізника.

Слід зазначити, що країни, які приділяють високий пріоритет регулюванню національних авіакомпаній, часто не мають фінансових ресурсів для фінансування своєї діяльності як з державних коштів, так і з внутрішніх валютних ринків та інвесторів.

Обмежений доступ до капіталу не є відображенням непридатності авіакомпаній для інвестування, а скоріше результатом обмежень, накладених чинними правилами власності та контролю авіакомпаній.

Така ситуація характерна для країн, що розвиваються та економічно розвинених (США, країни ЄС). Насправді, авіація, як галузь, яка вимагає великих інвестицій, позбавлена можливості конкурувати за капітал інвестора на тлі міжнародних інвестиційних можливостей у не обмежених інших секторах економіки. Про власність і контроль.

Протягом останніх двох десятиліть спостерігається тенденція до приватизації авіакомпаній, викликана загальним явищем глобалізації, лібералізації та приватизації. Регіональні економічні асоціації дещо порушили межі власності та контролю авіакомпаній.

З комерційної сторони авіакомпанії все частіше знаходять нових партнерів і створюють альянси, щоб поділитися ризиками та об'єднати досвід і ресурси.

Іноземний капітал відіграє важливу роль у задоволенні величезних інвестиційних потреб галузі. Тому завдяки розвитку американської економіки вона створила досить сприятливі умови для розвитку авіаперевезень та авіатранспортного бізнесу. В результаті всі авіакомпанії країни перебувають у приватній власності.

В інших країнах, які почали розвивати ринкові відносини після Другої світової війни, авіакомпанії створювалися на основі національної або змішаної власності. У 1960-1980-х роках майже всі великі країни Західної Європи мали потужні національні авіакомпанії, засновані на державних активах, які в основному були визначені авіакомпаніями в міжнародних угодах.

Така форма власності необхідна, оскільки рентабельність авіатранспорту в цих країнах дуже низька і важко задовольнити попит громади на якісні авіапослуги без довгострокових інвестицій в авіаційну інфраструктуру. Тому адміністрація історично проводила протекціоністську політику, намагаючись обмежити конкуренцію з боку американських компаній та захистити інтереси національних авіакомпаній. Процес приватизації в європейських країнах почав посилюватися лише після розвитку та зміцнення національної економіки наприкінці 1980-х – початку 1990-х років.

Наразі більшість основних державних авіакомпаній Західної Європи контролюються державним капіталом, (наприклад, British Airways, Air Lingus, Air France-KLM, Royal Dutch Airlines, Lufthansa) тоді як у Східній Європі, де процес приватизації прискорюється, більшість авіакомпаній є гібридними та підконтрольними державі.

Прикладом є Росія, де великі потужні авіакомпанії перебувають під контролем великих (блокованих) державних компаній (Аерофлот, Сибір, Владивосток Авіа, ГТК «Росія»). Авіакомпанії в Африці та на Близькому Сході також мають змішані форми власності, контрольовані державою, у тому числі

створені в багатонаціональні консорціуми (наприклад, Sodetraf та вже не існуюча Air Africa).

П'ятий Всесвітній конгрес повітряного транспорту, проаналізувавши практику багатьох країн світу у вирішенні питань контролю та права власності на авіаперевізників, дійшов висновку, що є певні переваги лібералізації прав власності та контролю авіаперевізників; кожна держава обирає свій підхід до лібералізації на основі їхні власні інтереси; Держави можуть сприяти лібералізації, визнаючи певні іноземні авіакомпанії, які можуть не відповідати традиційним стандартам державної власності та контролю; Держави можуть продовжити на односторонній, двосторонній, регіональній або багатосторонній основі звільнити перевізника права власності та контролю.

Водночас практика показує, що єдиного стандарту умов «основного володіння та контролю» не існує. Тому кожна країна використовує власні критерії для оцінки цих категорій.

Це, у свою чергу, створює невизначеність для повністю або частково приватизованих компаній, а також приватних авіакомпаній, особливо коли важко відповісти однозначно, хто володіє та контролює компанію. У більшості випадків положення про перевагу власності та контролю створюють перешкоди для залучення іноземних інвестицій.

Сьогодні в законодавстві багатьох країн існують різні обмеження щодо участі іноземного капіталу в авіакомпаніях, створених у їхніх кордонах. Однак, якщо окремі країни вирішать скасувати всі або частину таких обмежень, залученню коштів будуть перешкоджати положення двосторонніх угод про перевагу власності та ефективний контроль.

Таким чином, держава, яка надає комерційну допомогу, може оскаржити призначення авіаперевізника іншої держави в будь-який час на тій підставі, що уряд держави, яка призначає перевізника, може втратити переважний контроль. Досить важливою є ситуація між двома найсильнішими гравцями на авіаринку — США та Європейським Союзом. Тому для США авіація є не лише стратегічною та економічною, а й національно-патріотичною. У зв'язку з цим

уряд США дуже боїться будь-яких спроб підірвати єдине лідерство США на авіаційному ринку.

Про те, що США є лідером на ринку авіаперевезень, свідчить той факт, що понад 70% світового авіапарку зосереджено в США. Через високу концентрацію капіталу американських авіакомпаній світовий ринок авіатранспорту до світової кризи був значною мірою під їхнім контролем.

Але на сьогодні монополія американських авіаперевізників похитнулась, 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 за-вадити 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. Міжнародна організація цивільної авіації ІКАО робить висновки щодо питання власності та контролю за діяльністю авіаперевізників.

Тому сталий розвиток лібералізації, приватизації та глобалізації потребує модернізації умов позначення та ліцензування авіаперевізників з метою швидкої адаптації до навколишнього середовища.

Лібералізація власності та контролю авіакомпаній має свої переваги, хоча є деякі проблеми, які потрібно вирішити. Досвід лібералізації у сфері власності та контролю показав, що лібералізація може відбуватися без шкоди для зобов'язань сторін Чиказької конвенції 1944 року та без шкоди для міжнародної системи повітряного транспорту. ІКАО вважає, що різні підходи до розробки та впровадження права власності та контролю над призначеними авіакомпаніями в

найближчому майбутньому вийдуть за межі обмеженої національної власності та контролю та ще більше зменшать конкретні національні інтереси.

ІСАО запропонувала варіант цього пункту для використання на розсуд сторін угоди про повітряне сполучення. Одним з найважливіших положень цієї статті є те, що основне місце діяльності передбачуваного авіаційного підприємства знаходиться на території сторони, яка здійснює призначення. Наявність основного місця діяльності підтверджується: авіакомпанія створена та зареєстрована як юридична особа на території країни призначення відповідно до національного законодавства; авіакомпанія має великий пасажиропотік, вкладає великі кошти в партію основні засоби та майно, проводить збори; авіакомпанія сплачує податок на прибуток, реєструє та розміщує повітряне судно на території договірних сторін, ініціює збори; авіакомпанія має велику кількість членів партії серед своїх працівників, призначаючи нових представників (це стосується в основному для управлінського, технічного та оперативного персоналу).

Тобто в якості основного критерію призначення перевізника рекомендується вибирати основне місце діяльності авіакомпанії на стороні призначеної авіакомпанії, без жорстких національних рамок власності. Але важливо пам'ятати, що висновки ІСАО носять виключно рекомендаційний характер і відображають майбутні тенденції у глобальних відносинах у сфері авіації. В Україні не можна вважати повністю вирішеним питання власності національної авіакомпанії та контролю за її діяльністю. З іншого боку, у національному законодавстві немає механізму контролю за непрямыми справами власності в авіакомпаніях. Також вирішується питання посилення контролю за діяльністю авіаперевізників, у тому числі через законодавчі обмеження щодо іноземців на керівних, технічних та експлуатаційних посадах.

Тому використання певних правових інструментів може опосередковано контролювати стратегічно важливі авіакомпанії, у тому числі конкурентів. Результати такого контролю можна знайти лише в [17, с. 100-103]. Пасажирський повітряний транспорт є одним із перших видів транспорту, які



реагують на макроекономічні зміни клімату. Динаміка галузі авіатранспорту вже давно визнана одним із ключових показників економічного добробуту регіонів і світу в цілому.

Отже, світовий повітряний транспорт характеризується високою концентрацією регіональних перевезень [10, С. 83].

У 2021 році в Єгипті буде створена нова авіакомпанія, яка спеціалізується на дешевих перевезеннях сажі. Мохамед Манара Енабі зазначив, що головним завданням лоукостера є конкуренція з іноземними турагентствами за чартерні рейси, що знизить ціни на перельоти до європейських країн, коли відновляться рейси на єгипетські курорти. Тому тим, кого цікавлять лише дешеві авіаквитки, буде легше отримати доступ до 74 відпусток у Єгипті. Важливо відзначити, що про створення лоукост-авіакомпанії влада говорила вже більше року, але проект так і не просунувся. Ситуація змінилася з початком пандемії. Через те, що мережа міжнародних маршрутів скорочується, EgyptAir отримала безкоштовні рейси, і сам уряд готовий допомогти залучити інвестиції, необхідні новій авіакомпанії. Мохамед Манар Енаба підкреслив, що його офіс підтримує всі бізнес-ініціативи, спрямовані на використання туристичного потенціалу країни та відкриття нових маршрутів у закордонних напрямках[19].

### **3.3. Прогнозна оцінка перспектив туристичних авіаперевезень**

На нашу думку перспективна туристичних перевезень є досить високою, про це свідчить великий попит на авіаційні перевезення, дані проведеного аналізу моєї дипломної роботи говорять про лідерство авіаперевезень над іншими видами перевезень.

Навіть в умовах економічної кризи у світовій туристичній галузі спостерігаються позитивні тенденції. Зараз з'явилися нові сильні туристичні ринки, нові успішні гравці. Аналітичні прогнози СОТ щодо розвитку світового туризму визначили найпопулярніші види подорожей до 2020 року: пригодницькі, круїзні, екологічні, культурні, освітні, тематичні, екстремальні.

У світовій практиці туризм має значний вплив на розвиток соціально-економічного процесу країни і є важливою частиною її загальної стратегії. Тому економічний та соціальний прогноз авіаційного туризму полягає в тому, що основний напрямок майбутнього розвитку туризму визначатиметься соціальними, економічними, політичними та екологічними чинниками, а також поглиблюватиметься процес існування факторів невизначеності та ризику.

Авіація займає важливе місце в суспільному житті і задіяна в багатьох сферах життя: пасажирському транспорті, пошті, вантажоперевезеннях, сільськогосподарських роботах, будівництві. Розвиток міжнародних відносин і глобалізація економічних процесів стимулювали розвиток повітряного транспорту, посилюючи попит на швидкі та зручні транспортні сполучення. Україна має дуже потужний потенціал в авіаційній галузі. Зокрема, до нього входять два найбільших виробника літаків у СНД – Харківська обласна аерокосмічна промисловість та Аеротехнічний комплекс. О. К. Антонов, вони є українським лідером авіабудування. Станом на липень 2012 року в Україні загалом 26 установ мали дійсний сертифікат виробника літаків, з них 6 установ мали невизначений термін дії сертифіката. Всього в Україні 25 компаній мають право створювати та розробляти нові моделі та технології авіаційної техніки. Україна має дуже потужний потенціал і має науково-виробничу базу, яку представляють 25 компаній, які можуть розробляти та вдосконалювати літаки.

Незважаючи на досить складну економічну кон'юнктуру, Україна зберегла свій основний науково-технологічний та виробничий потенціал, що дало змогу останнім часом розробити та сертифікувати декілька зразків техніки цивільної авіації, які конкурують із світовими аналогами. Авіаційна промисловість включає в себе літакобудування та авіаперевезення. Авіабудування було однією з домінуючих галузей радянської економіки з радянських часів і дає надію на швидкий розвиток у майбутньому.

Україна відома своїм потенціалом розвитку в авіаційній галузі, входить до семи найбільших країн світу, має повний цикл розробки, виробництва та

експлуатації літаків, займає важливе місце на світовому ринку авіатранспорту. Регіональна пасажирська авіація.

Щодо українського авіатранспорту, то цей ринок майже вісім років після розпаду Радянського Союзу перебуває у занепаді, але український ринок авіатранспорту стабільно зростає з 1999 року. Тільки у 2009 році під впливом світової фінансової кризи постраждала і авіаційна промисловість України, кількість пасажирів знизилася з 6,181 млн до 5,131 млн. Враховуючи інтеграцію української авіапрому в Європу, необхідно порівняти основні показники з найбільш розвинутими країнами ЄС.

Основним рішенням практично всіх актуальних проблем в Україні є фінансовий лізинг авіації. Світова практика свідчить, що застосування цього механізму фінансування є досить успішним і відбувається в країнах з різним рівнем економічного розвитку. Лізинг забезпечує розвиток авіаційної галузі країни на взаємовигідних умовах, що сьогодні має стратегічне значення в Україні.

### **Висновки до третього розділу**

Головними напрямками наукового пошуку з проблем, висвітлених цією публікацією, в подальшому повинні стати:

1. Узагальнення і впорядкування поняттєво-термінологічного апарату дослідження регіональних аспектів розвитку авіатранспортної системи в Україні з позицій суспільної географії. Це стосується передусім таких наукових категорій як національна авіатранспортна система України, регіональна авіатранспортна система, центр пасажирських авіапослуг, ієрархія системоутворюючих центрів, зона авіапослуг, системоутворюючі зв'язки.

2. Створення теоретичної концепції територіальної організації авіатранспортної системи України, яка передбачала б обґрунтування сутності та форм її територіальної структури, системи чинників та закономірностей її просторово-територіального розвитку, методології суспільно-географічного аналізу територіальної диференціації, змісту та особливостей прогнозування такого розвитку, заходів практичного управлінського впливу з метою впорядкування її територіального розвитку.

3. Виявлення напрямів впливу авіатранспортної системи на розвиток туризму в Україні, що передбачає встановлення кількісних взаємозалежностей між рівнями розвитку регіональних авіатранспортних систем та рівнями регіонального розвитку туристичної галузі, кількісну оцінку впливу найважливіших «авіатранспортних» чинників на туристичну Географія та туризм галузь та зворотного впливу туризму на регіональний розвиток національної авіатранспортної системи.

## ВИСНОВКИ

Транспорт є однією з найважливіших складових в організації маршруту подорожі. З винаходом перших двигунів суспільства використовували їх для перевезення людей і вантажів. Це робить можливими тривалі подорожі з різними цілями.

Сьогодні міжнародний туризм передбачає далекі переміщення людей з однієї країни в іншу. Транспортна інфраструктура і туризм взаємопов'язані. Розвиток туристичного ринку безпосередньо залежить від налагодження та забезпечення туристичних перевезень.

Для перевезення туристів під час подорожей туристичні організації використовують різні види транспорту. Найпоширенішою є Міжнародна класифікація транспортних засобів, розроблена Всесвітньою туристичною організацією ООН, яка виділяє три основні види транспорту: повітряний, водний і наземний. Основна частка у загальній структурі транспортних послуг належить авіатранспорту.

У 2011 р. в Україні працювало 76 авіакомпаній, які мали діючий сертифікат експлуатанта. Станом на 2018 рік на ринку повітряного транспорту працювало 67 вітчизняних авіакомпаній, йдеться у звіті Державної авіаційної адміністрації України. З усіх українських авіакомпаній 49 мають ліцензії на пасажирські авіаперевезення і лише 28 надають пасажирські послуги. Серед них такі авіакомпанії, як «Міжнародні авіалінії України», «Візз Ейр Україна», «Ютейр-Україна», «Роза вітрів» та інші.

Згідно з аналізом світової транспортної авіаційної інфраструктури, особливо в Україні, можна сказати, що вона створена та належним чином забезпечена авіатранспортними компаніями.

Повітряний транспорт став важливою частиною туристичного продукту, що призвело до тісної співпраці між авіакомпаніями та туристичними агентствами, включаючи бронювання місць та купівлю квитків через системи бронювання, контракти між туристичними агентствами та авіакомпаніями на

отримання зарезервованих квоти місць з авіакомпаніями, Підписати агентський договір та організувати чартерний рейс. Сьогодні таке партнерство є необхідним для обох сторін, оскільки дозволяє туристичним компаніям отримувати чудові тарифи для своїх мандрівників, а авіакомпаніям — збільшити продажі квитків. Можна з упевненістю стверджувати, що ефективна комерційна взаємодія туристичних агентств та авіакомпаній та пошук нових ефективних способів організації авіап перевезень залежать не лише від успіху окремих підприємств, а й від розвитку ринку авіап перевезень в цілому. .

Таким чином, за останні роки, на перший погляд, пасажирські авіасполучення в Україні швидко розвиваються. Проте наше дослідження сучасних характеристик та тенденцій міжнародних туристичних авіап перевезень виявляє деякі проблеми та загрози.

На українському авіаринку діють безкоштовні правила. Наведена статистика свідчить про застарілий і нерегульований внутрішній ринок українських аеропарків. Сьогодні відносини між туроператорами, туристами та авіап перевізниками потребують додаткового контролю та вирішення з боку держави.

Тому ми вважаємо, що під системою транспортного обслуговування повітряного туризму слід розуміти освітню систему, що складається з ряду послуг і матеріально-технічних баз, спрямованих на перевезення туристів повітряним транспортом, а на цій основі – послуг.

Аналіз динаміки повітряного руху показує, що хоча кількість туристичних рейсів за останній рік різко скоротилася через глобальну пандемію COVID-19, авіап перевезення поступово зросли у всіх регіонах світу із збільшенням кількості рейсів за останні кілька останніх. років. У структуру авіап перевезень входять такі види повітряних перевезень: внутрішні рейси, міжнародні рейси, короткомагістральні рейси, далекі рейси, регулярні рейси, чартерні рейси, прямі та посадкові рейси.

Наведений матеріал дозволяє зробити висновок про необхідність постійного моніторингу світових тенденцій розвитку повітряного транспорту та

аспектів діяльності гравців та науковців українського авіатранспортного ринку для формування стратегії розвитку міжнародного авіатранспорту України.

Тому відкриття безвізового режиму та доступ на український ринок лоукост сприятиме покращенню статус-кво української авіапрому.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аеропорти України. Державна авіаційна служба України : офіц. сайт. URL: <https://avia.gov.ua/placemarks/> (Пріоритети діяльності Державної авіаційної служби України на 2021 рік).
2. Балабанов Г.В., Ткачук Л.Н. Аналіз процесів взаємодії в системі авіація-туризм: URL: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/IMVarticlviewFile2966/2924>
3. Борисюк О.А. Авіатранспортна система України (регіональний аспект) / О.А. Борисюк, І.М. Дудник. – К. : Вид-во Національного авіаційного університету «НАУ-друк», 2013. – 183с.
4. Борисюк А.О. Теоретичні аспекти функціонування авіатранспортної системи України в умовах кризи. // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Географія. – 2015. – Вип. 1. – С. 44-46.
5. Демченко Д. О. Специфіка авіаційних перевезень як об'єкта державного впливу: аналіз світового досвіду. // Інвестиції: практика та досвід. – 2013. – № 5. – С. 161-164.
6. Державна авіаційна служба України. Звіт про діяльність Державної авіаційної служби України за 2020 рік. URL: [<https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit2020/davias-zvit-2020.pdf>]
7. Дудник І.М., Борисюк О.А. Авіатранспортна система України / І.М. Дудник, О.А. Борисюк // Географія і туризм. – 2012. – С. 90-97.
8. Дудник І.М. Географічні аспекти дослідження авіатранспортних систем / І.М. Дудник, О.А. Борисюк // Ученые записки ТНУ им. В.И. Вернадского. Серія: Географія. – 2011. – Том 24(63). – № 2, часть 1. – С. 23-28.
9. Дудник І. М. Особливості суспільно-географічного прогнозування регіональних авіатранспортних систем [Текст] / І. М. Дудник, О. А. Борисюк // Вісник Одеського національного університету. Серія: Географічні та геологічні науки. – 2012. – Том 17, Випуск 3 (16). – С. 141-151.
10. 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.

11. Інформаційна довідка. Міжнародний досвід регулювання та захисту конкуренції на ринку авіаперевезень. – С. 1-5. URL: <http://euinfocenter.gada.gov.ua/uploads/documents/29461.pdf>

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

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

14.Обслуговування туристів на авіаційному транспорті. URL: <https://library.if.ua/book/38/2542.html>

15.Оперативна інформація щодо основних показників діяльності авіаційної галузі за січень-лютий 2021 року. Державна авіаційна служба України : офіц. сайт. URL: <https://avia.gov.ua/pronas/statistika/operativna-informatsiya/>

16.Орловський М. М., Аналіз сучасного стану авіаційних перевезень в Україні / М.М. Орловський, А.В. Приймак, В.О. – Х.: Нац. аерокосм. Ун-т «ХАІ», 2020.– Вып. 87. – С. 110-12.

17.Офіційний сайт Державної служби України. URL: <http://www.avia.gov.ua>

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

19.Саєнко М. Політ нормальний: огляд ринку авіаперевезень // Юридична газета. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/povitryane-ta-aviaciyne-pravo/polit-normalniy-oglyad-rinku-aviaperevezen.html>.

20.Ситдииков Р. Рост пассажирских авиаперевозок в мире в 2019 году замедлился до 4,2%. URL: <https://1prime.ru/business/20200206/830906111.html>.

21. Статистичні дані в галузі авіатранспорту. Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-vgaluzi-aviatransportu.html>.

22. Ткачук Л. М. Аналіз процесів взаємодії у системі «авіація – туризм» / Л.М. Ткачук, Г.В. Балабанов // Вісник ІМВ НАУ. Серія: Економіка, право, політологія, туризм: зб. наук. статей. – К.: НАУ, 2010. – Вип.1. С. 172-179.

23. Яновський П. О. Загальна характеристика основних чинників, що визначають обсяги та структуру пасажирських перевезень // Транспортні системи та технології перевезень. – 2015. – Вип. 10. – С. 117-124