

УДК 338.48:629.73

Гурова Дар'я Дмитрівна,
кандидат географічних наук, доцент

Запорізький національний технічний
університет, м. Запоріжжя, Україна
e-mail: pogytkalo@mail.ru

Шевченко Олена Вадимівна
кандидат економічних наук, доцент

Запорізький національний технічний
університет, м. Запоріжжя, Україна

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

Мета статті – проаналізувати сучасний стан та перспективи розвитку авіаційного туризму в Україні.

Методика: для вирішення поставленої мети у роботі використано такі методи дослідження: монографічний (при вивченні стану авіаційних пасажироперевезень в Україні), порівняння (при оцінці пасажиропотоків українських аеропортів). Системний аналіз дозволив надати характеристику основних проблем авіаринку України. Також був використаний діалектичний підхід до вивчення явищ і процесів авіаційного туризму.

Результати: розглянуто перспективи функціонування в Україні лоукостерних компаній та авіакомпаній України, показані шляхи подолання кризи, що склалася в авіаційному туризмі в країні. На сьогоднішній день основними проблемами розвитку авіаційної галузі України являється зношеність основних фондів, дефіцит кваліфікованих кадрів, невідповідність технічних можливостей аеропортів сучасним міжнародним вимогам, відсутність державної підтримки створення нової техніки й впровадження сучасних технологій, жорстка податкова політика держави відносно авіаційної галузі, невизначеність умов діяльності та підвищений економічний ризик управління авіакомпаній, недостатня модернізація парку повітряних суден, велика кількість формальностей при міжнародних авіаперевезеннях, завантаженість аеропортів та повітряного простору та інші.

Наукова новизна роботи в тому, що був проведений аналіз сучасного стану авіаційних туристських пасажироперевезень в світі та Україні, а також розглянуті перспективи авіатуризму в Україні.

Практична значимість: матеріали статті можуть бути використані в якості додаткового матеріалу студентами ВНЗ спеціальності «Туризм» при вивченні дисципліни «Організація транспортних подорожей», авіакомпаніями і турфірмами при розробці нових шляхів співпраці з провідними авіакомпаніями світу й України, з урахуванням перспектив розвитку авіаперевезень в Україні.

Ключові слова: авіатуризм, лоукостери, проблеми розвитку, шляхи оптимізації.

УДК 338.48:629.73

Гурова Дар'я Дмитрієвна,
кандидат географічних наук, доцент

Запорожский национальный технический
университет, г. Запорожье, Украина,
e-mail: pogytkalo@mail.ru

Шевченко Елена Вадимовна,
кандидат экономических наук, доцент

Запорожский национальный технический
университет, г. Запорожье, Украина

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОГО ТУРИЗМА В УКРАИНЕ

Цель статьи – проанализировать современное состояние и перспективы развития авиационного туризма в Украине.

Методика: для решения поставленной цели в работе использованы следующие методы исследования: монографический (при изучении состояния авиационных

пассажироперевозок в Украине), сравнение (при оценке пассажиропотоков украинских аэропортов). Системный анализ позволил дать характеристику основных проблем авиарынка Украины. Также был использован диалектический подход к изучению явлений и процессов авиационного туризма.

Результаты: рассмотрены перспективы функционирования в Украине лоукостерных компаний и авиакомпаний Украины, показаны пути преодоления сложившегося кризиса в авиационном туризме в стране. На сегодняшний день основными проблемами развития авиационной отрасли Украины является изношенность основных фондов, дефицит квалифицированных кадров, несоответствие технических возможностей аэропортов современным международным требованиям, отсутствие государственной поддержки создания новой техники и внедрения современных технологий, жесткая налоговая политика государства в отношении авиационной отрасли, неопределенность условий деятельности и повышенный экономический риск управление авиакомпаний, недостаточная модернизация парка воздушных судов, большое количество формальностей при международных авиаперевозках, загруженность аэропортов и воздушного пространства и другие.

Научная новизна работы в том, что был проведен анализ современного состояния авиационных туристских пассажироперевозок в мире и Украине, а также рассмотрены перспективы авиатуризма в Украине.

Практическое значение: материалы статьи могут быть использованы в качестве дополнительного материала студентами ВУЗов специальности «Туризм» при изучении дисциплины «Организация транспортных путешествий», авиакомпаниями и турфирмами при разработке новых путей сотрудничества с ведущими авиакомпаниями мира и Украины, с учетом перспектив развития авиаперевозок в Украине.

Ключевые слова: авиатуризм, лоукостеры, проблемы развития, пути оптимизации

UDC 338.48:629.73

Gurova Darya Dmitrivna,
Candidate of Geography Sciences, Associate
Professor

Zaporizhzhya national technical University,
Zaporizhzhia, Ukraine,
e-mail: pogytkalo@mail.ru

Shevchenko Olena Vadymivna,
Candidate of Economic Sciences, Associate
Professor

Zaporizhzhya national technical University,
Zaporizhzhia, Ukraine

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF AIR TOURISM IN UKRAINE

The article aims are to analyse the current state and prospects of development of aviation and tourism in Ukraine.

Methods: to address this goal the study used the following research methods: monographic (when studying the state of aviation passenger traffic in Ukraine), comparison (assessing passenger flows of Ukrainian airports). System analysis has allowed to characterize the main problems of the aviation market of Ukraine. Also a dialectical approach to the study of phenomena and processes of aviation tourism was used.

The results: the prospects of functioning in Ukraine of lowcost companies and airlines of Ukraine, ways of overcoming the current crisis in the aviation tourism in the country are examined. At present, the main problems of the development of aviation industry of Ukraine is the depreciation of capital assets, the shortage of qualified personnel, the discrepancy between the technical possibilities of modern airports with international requirements, the lack of state support for the creation of new techniques and the introduction of modern technology, hard state tax policy in relation to aviation industry, the uncertainty of business conditions and increased economic risk running an airline, a lack of modernization of the

aircraft fleet, a large number of formalities in international air travel, congestion of airports and airspace, etc.

Scientific novelty of the work that was conducted to analyze the current state of the aviation tourist passenger traffic in the world and Ukraine, as well as the prospects for the aviation tourism in Ukraine.

Practical use: the article can be used as supplementary material by the students of the specialty "Tourism" in studying the discipline "Organization of transport and travel", the airline companies and travel agencies in the development of new ways of cooperation with leading airlines of the world and Ukraine, taking into account prospects of development of air transportation in Ukraine.

Keywords: aviation tourism, low cost, development, optimization

Постановка проблеми. За довгий час політичних негараздів туристський ринок України стиснувся до рівня 2005 р. За різними оцінками, обсяги виїзного сегмента скоротилися на 50 – 80%, а в'їзного – на 60 – 80%. Інкамінгові компанії скоротили частину працівників, а деякі навіть змушені були закритися. Що стосується внутрішнього туризму, то тут справи йдуть не феєрично, хоча оцінити масштаби падіння споживчої активності важко із-за відсутності механізмів підрахунку. У той же час, експерти впевнені, що у внутрішнього туризму є перспективи – багато з тих, хто боїться або не може дозволити собі відпочинок за кордоном, готові переорієнтуватися на вітчизняні курорти. Цілком можливо, що саме так воно і буде [1]. Авіаційна галузь чи не найсильніше потерпає від війни та глибокої економічної кризи в Україні. Так, російська окупація Криму унеможливила авіаційні (та й практично будь-які інші) подорожі до півострова, оскільки Державна авіаційна служба України цілком слушно та законно заборонила польоти до Криму. Крім того, заборона транзиту українським авіакомпаніям через повітряний простір РФ значно збільшує витрати авіаперевізників на паливо та розтягує час перебування у рейсі. Усе це жодним чином не сприяє нормальному розвитку вітчизняної авіаційної галузі. Дослідженням проблеми підвищення конкурентоспроможності авіаційного комплексу як одного з провідних секторів економіки України займаються такі науковці, як В.С. Горбулін, Ю.Д. Кулаєв, І.М. Соколи, М.М. Григорак, М.К. Новикова та інші.

Мета статті – проаналізувати сучасний стан та перспективи розвитку авіаційного туризму в Україні.

Основна частина. Україна все глибше занурюється в економічну і політичну кризу. А в кризові часи виїзний туризм – це те, чим люди готові жертвувати в першу чергу, переглядаючи свої статті витрат. У цій ситуації багато хто – як туристи, так і туристичні компанії – з надією дивляться на можливу лібералізацію авіаринку.

Якщо іноземні авіакомпанії просто скорочують польоти в Україну, то вітчизняні авіатори змушені виживати в нинішніх умовах. За інформацією кількох джерел, у 2014 р. МАУ скоротила свої обсяги оперування на 15% (залишивши за собою 20% всього українського авіаринку). Перевізник зменшив свій авіапарк на 25% у 2015 р. Це було

зроблено за рахунок повернення бортів, взятих в мокрий лізинг, і не продовження договорів, термін дії яких закінчується. У той же час перевізник не відмовився від планів придбати протягом цього року ще один «Боїнг-767», що залишає надію на подальший розвиток далекомагістральних напрямків. В той же час, МАУ оцінює додаткові витрати від заборони російського транзиту в період зимової навігації 2014-2015 рр. приблизно в \$5 млн. Авіакомпанія додатково витратила \$4 млн. тільки на паливо. Влітку ці суми збільшились, оскільки в період літньої навігації традиційно збільшується кількість польотів, і ці витрати можуть пропорційно увійти в ціну квитка на рейс.

Крім того, не слід забувати про найбільш вагомий фактор для українського мандрівника – валютні коливання та зростання курсу долара США до 25 грн. за \$1 в середньому. Відтак тарифи у валюті не підвищувались, але у гривні вони суттєво зросли та збільшили ціну квитка. До того ж, якщо раніше недорогий рейс навіть за 150 євро був цілком прийнятним для середньостатистичного українського мандрівника при ціні у гривні в 1,5 тис., то на разі при курсі в середньому 26 грн. за євро ціна за такий «дешевий» квиток майже 4000 грн. вже не є доступною для багатьох. Відображення цих проблем можна чітко бачити в динаміці пасажиропотоку українських аеропортів (див. табл. 1), що за перший квартал цього року показала від’ємний результат – мінус 14% від аналогічного періоду 2014 р/ (без урахування Донецька, Луганська та Сімферополя) [2].

Таблиця 1.

Пасажиропотоки українських авіапортів, тис. осіб.

Аеропорт	Міжнародні		Внутрішні	
	1 квартал 2014 р	1 квартал 2015 р	1 квартал 2014 р	1 квартал 2015 р
Бориспіль	1303,2	1241,9	152,6	105,8
Жуляни	262,6	217,4	49,7	6,8
Дніпропетровськ	73,5	35,8	28,5	36,8
Одеса	162,7	143,0	34,8	33,6
Харків	110,1	33,2	14,8	20,9
Львів	85,8	77,0	24,4	19,1
Івано-Франківськ	2,5	3,0	8,4	10,2

Для багатьох пересічних українців, вирішенням проблеми, що склалася у авіаційних перевезеннях, може бути прихід на український ринок лоукостерів. Поширеною є думка, що бюджетні перевізники суттєво знизять вартість квитків і, таким чином, полегшать українцям можливість подорожувати [3].

Підписання та імплементація угоди між Україною та Євросоюзом про спільний авіапростір, або «Відкрите небо», є лише однією з необхідних умов масового приходу лоукостерів, але жодним чином не

достатнім. Бюджетні авіаперевізники приходять лише тоді, коли на напрямку є стабільний пасажиропотік, здатний приносити компаніям прибуток, а відтак задовольняє критеріям цих компаній. Звідси випливає перша достатня умова: реальну користь від підписання та імплементації «Відкритого неба» з ЄС (зокрема, у приході лоукостерних компаній) громадяни України відчують тільки після введення безвізового режиму з країнами Шенгенської зони і (в перспективі) Британських островів. Без цієї умови в країні не буде належної критичної маси потенційних пасажирів, щоб лоукости могли запускати рейси [3].

Приклад відкриття і закриття рейсів Wizz Air з регіональних аеропортів України (Львів, Харків, Донецьк) це демонструє найкраще. Тих неповних 800 тисяч щасливчиків, у яких в українських паспортах стоїть чинна шенгенська мультивіза, удвічі менше, ніж мешканців найменшої держави Східної Європи – Естонії. Це занадто вузький ринок. Таким чином, якщо уряд і парламент України насправді хочуть полегшити можливість подорожей для своїх громадян, їм потрібно починати з цього, тобто домогтися введення безвізового режиму з країнами Євросоюзу. Тим більше, прецедент уже є – сусідня з Україною Молдова.

Отже, про реальний прихід лоукостерів можна буде говорити лише тоді, коли їхня бізнес-модель на українських рейсах стане себе виправдовувати. Тобто, коли буде реалізовано принаймні 3 умови:

- стан української економіки дозволить громадянам нашої держави масово подорожувати до Європи та відпочивати на тамтешніх курортах;
- для європейських авіакомпаній буде знято обмеження на діяльність на цікавих для них маршрутах (тобто ухвалено та запроваджено «Відкрите небо»);
- українські громадяни зможуть вільно перетинати кордони більшості держав Європейського Союзу та деяких сусідніх з ЄС (наприклад, Марокко). Іншими словами, буде запроваджено довгоочікуваний безвізовий режим. Цілком зрозуміло, що виконання цього комплексу неможливе у найближчій перспективі.

Україні потрібен лоукост-перевізник (бажано української реєстрації) з бізнес-моделлю іспанської Vueling, тобто з базування взимку у Львові, Ужгороді чи Івано-Франківську, влітку – там же, а також в Одесі, Херсоні та, можливо, Маріуполі (звичайно, коли закінчиться війна). З цих аеропортів можуть здійснюватися польоти в країни/міста, звідки можна залучити потенційних туристів (це і всі столиці СНД, Балтії, а також Ізраїль, Польща і Німеччина, можливо Туреччина, Італія і навіть Британія). І ось такому перевізникові держава повинна забезпечити зелене світло та всілякі пільги й дотації. Тому що кожен турист привезе в Україну свою умовну тисячу євро і тут її витратить, тобто вкладе її в національну економіку [4].

Звичайно, зараз Україна перебуває у стані війни. Потенційні туристи, подивившись новини, напевно не сильно будуть горіти бажанням сюди летіти. Тим не менше, в цілому вже зараз Україна цікава для специфічних

туристів – як із Західної Європи, так і з Туреччини та арабських країн. І вже зараз вони складають чималу частину пасажирів на рейсах звідти.

На сьогоднішній день основними проблемами розвитку авіаційної галузі України являється зношеність основних фондів, дефіцит кваліфікованих кадрів, невідповідність технічних можливостей аеропортів сучасним міжнародним вимогам, відсутність державної підтримки створення нової техніки й впровадження сучасних технологій, відсутність державної програми підтримки розвитку авіатранспортної та авіабудівної систем, втрати керованості інвестиційною на транспорті, жорстка податкова політика держави відносно авіаційної галузі, недостатній рівень правової бази сертифікації експлуатантів, невизначеність умов діяльності та підвищений економічний ризик управління авіакомпаній, недостатня модернізація парку повітряних суден, велика кількість формальностей при міжнародних авіап перевезеннях, завантаженість аеропортів та повітряного простору та інші (див. табл. 2).

Для подолання існуючих проблем та формування конкурентних переваг, що сприятимуть зміцненню позицій на світовому ринку, збільшенню рентабельності, залученню інвестицій, розвитку технологічної бази для України пріоритетним є: створення міжнародних консорціумів за участю провідних транснаціональних корпорацій; організація спільних підприємств; довгострокова кооперація; транскордонні злиття і поглинання; державна підтримка аерокосмічної промисловості. Перспективою розвитку авіаційної галузі України є консолідація авіаційних підприємств в рамках потужних структур, що є характерним для авіакомплексів розвинутих країн [48].

Крім того, ефективним кроком є приватизація частини підприємств державного авіаційного комплексу з метою підвищення прибутковості та інвестиційно-інноваційної активності підприємств. Приватизація дозволяє подолати такі недоліки державного управління, як монополізм та відсутність конкурентних умов бізнесу, відсутність стимулів щодо отримання прибутку, обмеженість фінансування, нецільове використання коштів. На прикладі Міжнародного аеропорту «Харків», де збудований перший в Україні приватний термінал і створюється логістичний центр, можна стверджувати, що існують великі потенційні можливості застосовувати механізм приватно-державного партнерства для модернізації та покращення функціонування аеропорту, налагодження за європейськими стандартами обслуговування пасажирів (нині вкладено 80 млн. дол. США приватних коштів та 137,5 млн. дол. США державних) [5].

Ще одним пріоритетом розвитку має стати політика провідних українських авіакомпаній, спрямована на інтегрування внутрішніх та міжнародних авіарейсів. Вдале географічне розташування України і наявність міжнародних аеропортів дають можливість освоєння нової відкритої ніші ринку – ринку транзитних пасажирів, що літають між Західною та Східною півкулями, а також з Європи з пересадкою в столиці України.

Таблиця 2.

Характеристика основних проблем авіаринку України

Основні проблеми	Сутність	Шляхи вирішення
Низька конкурентоспроможність	Більшість підприємств не можуть конкурувати як на внутрішніх так і на зовнішніх ринках. Це супроводжується застарілим парком повітряних суден та відсутністю коштів на їх оновлення	Модернізація та оновлення авіаційної техніки на основі обґрунтованих бізнес-планів із залученням інвестиційного капіталу
Неврегульованість питання щодо джерел фінансування	Враховуючи низький обсяг авіап перевезень та високі ціни на авіатехніку та запасні частини, практично неможливо здійснювати оновлення парку власними коштами	Єдиною можливістю для авіакомпаній є отримання суден у лізинг. Тому необхідно запровадити ефективний лізинговий механізм та систему оподаткування
Відсутність відповідного законодавства щодо залучення іноземних та вітчизняних приватних інвесторів	Іноземні інвестиції потрібні для фінансування техніки, технологічної модернізації розвитку транспорту	Залучення інвестицій в розвиток авіакомпаній та аеропортів шляхом їх акціонування та застосування різних форм співробітництва
Недосконалістю нормативно-правового забезпечення транспортного комплексу	Основна суть проблеми полягає в неузгодженості транспортного законодавства з нормами міжнародного права	Удосконалити державний контроль за організацією безпечної експлуатації і правил виконання польотів
Недосконалість процесу сертифікації	Невідповідність повітряних суден міжнародним стандартам не дає можливості українським перевізникам виконувати міжнародні польоти	Вдосконалити процедуру ліцензування та сертифікації за допомогою критеріїв, які визначали б допуск перевізників, залежно від їх стану, до виконання польоту

Подальший розвиток авіатранспортної галузі та збільшення пасажиропотоку в Україні:

1. Забезпечення безпеки польотів. Безпека авіації комплексна характеристика спроможності авіаційної транспортної системи реалізовувати свої функції без збитків (або з мінімальними збитками) самої системи або населенню, в інтересах якого вона розвивається. Її основними компонентами є безпека польотів та екологічна безпека. Також варто віднести до інтегруючого поняття безпеки авіації й економічну безпеку авіаційних підприємств, що є особливо актуальним для авіакомпаній країн,

що розвиваються, в тому числі України, які працюють в умовах жорсткої конкуренції зі світовими лідерами авіап перевезень [1].

2. Налагодження інфраструктури. Привести стан інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність до міжнародних вимог.

У наступні роки доцільно вирішити питання щодо створення авіаційного хабу і сучасного логістичного центру в Одесі, Львові та Івано-Франківську. Міжнародний державний аеропорт Одеси може перетворитися на зручний агропункт для пасажирів, що відвідують рекреаційні, оздоровчі та туристичні місця або подорожують до інших країн Чорноморського узбережжя та Близького Сходу.

3. Перепідготовка і підвищення кваліфікації фахівців. Ці вимоги завжди були найважливішою складовою забезпечення безпеки транспортної галузі. В авіації, де вплив людського фактора має превентивне значення, пріоритетним є розвиток державної системи перепідготовки, підвищення кваліфікації і сертифікації авіаційних фахівців. Структура такої системи має відображати досвід і вимоги міжнародних організацій з регулювання безпеки авіації та організації міжнародних авіаційних перевезень, інтереси національних компаній, пов'язані з якістю підготовки фахівців і оптимальним співвідношенням вартості і якості навчання. Поряд з цим кадрові проблеми потребують розробки або розвитку механізму корпоративної акредитації як освітніх організацій, так і самих послуг; системи атестації персоналу підприємств галузі та системи оцінювання якості освітніх програм і кадрового забезпечення [6].

4. Інноваційний розвиток. Незважаючи на те, що авіація належить до інноваційних галузей, з кожним роком підвищуються вимоги до безвідмовності техніки, авіаційних систем і туристичних послуг; упроваджуються сучасні матеріали і технології; удосконалюється інформаційне забезпечення. Науково-технічні інновації стають вирішальною умовою економічного виживання та зростання авіаційних компаній, вони мають відповідним чином плануватися і керуватися. Подальший розвиток авіаційної галузі України потребує прискорення інноваційного розвитку та високих наукоємних технологій, зокрема, на основі укладення угод про стратегічне партнерство і забезпечення різнопланових прикладних наукових досліджень за участю іноземних партнерів.

5. Покращення послуг бронювання, встановлення знижок і пільг на тарифи квитків. Розвиток системи онлайн-бронювання дасть змогу підвищити ефективність діяльності авіаційних підприємств, полегшити роботу менеджерам із продажу послуг та забезпечить швидкість і зручність при наданні послуг електронного бронювання пасажиром. Для умов України ефективним вважаємо введення рекламних тарифів, що встановлюються кожною авіакомпанією в рамках внутрішніх правил (рекламні перельоти, безкоштовні або пільгові польоти для пасажирів, які налітали на літаках цієї авіакомпанії певну кількість годин або кілометрів,

та ін.), а також молодіжних; пенсійних; групових; туристських та екскурсійних тарифів [7].

6. Створення умов для своєчасного оновлення парку повітряних суден. Це передбачає заміну більшості повітряних суден національних авіакомпаній на сучасні літаки з високим рівнем комфорту для пасажирів, паливної ефективності та зменшеними витратами на їх технічне обслуговування. Потребують активного впровадження механізм і процедури лізингу вітчизняних та імпорتنих повітряних суден, визначення заходів щодо спрощення процедури митного оформлення під час ввезення імпоротної авіаційної техніки та запасних частин до неї.

Сьогодні основу авіаційного парку складають літаки іноземного виробництва: Boeing 737 різних модифікацій, Airbus різних модифікацій, Embraer, McDonnell Douglas, Fokker, ATR 72, Saab та низка інших. Авіаційний транспорт України потерпає від старіння парку повітряних суден, що майже вичерпав свій ресурс. У державі не більше 6% пасажирських літаків, які експлуатуються менш ніж п'ять років. Авіакомпанії України отримують у лізинг машини віком від 10 до 19 років. Все викладене вище дає змогу зробити висновок, що питання перспектив розвитку аеропортів України та оцінка ефективності їх функціонування є доволі актуальними. Враховуючи специфіку авіаційної галузі і тенденції її розвитку, авіапідприємства мають своєчасно реагувати на зміни, які вже відбулися в зовнішньому середовищі, а також бути готовими до змін у майбутньому, щоб залишатися конкурентоспроможними і утримувати певні позиції на міжнародному ринку авіаційних послуг. Для збільшення пасажиропотоку та розвитку авіаційної галузі в Україні необхідно модернізувати й удосконалити малодіяльні та бездіяльні аеропорти в Україні, зокрема, у Вінниці, Кіровограді, Кривому Розі, Луганську, Маріуполі, Сумах, Хмельницькому, Черкасах, Тернополі. Крім того, необхідно враховувати, що в бездіяльних аеропортах є великий виробничий потенціал. Зазначимо, що з сорока аеропортів України тільки дев'ять на теперішній час є прибутковими, а інші збитковими. Надалі важливо визначити, за яких умов збиткові аеропорти можуть ефективно функціонувати з економічних позицій, розробити заходи щодо забезпечення їх прибутковості та конкурентоздатності.

Висновки. Як саме розвиватиметься авіаційна галузь надалі – залежить від багатьох факторів. Визначальними є подальший перебіг українсько-російської війни та, відповідно, стан національної економіки. Ці параметри передбачити досить важко, проте навіть у кризових умовах існують кілька шляхів розвитку авіаційної галузі.

Перший з них – державний протекціонізм: одна чи кілька вітчизняних компаній отримує пільги та/або дотації від держави в обмін на виконання певних соціальних обов'язків. Крім того, в деяких випадках дотуються й внутрішні авіап перевезення.

Другий шлях є прямо протилежним – це повна лібералізація як умов діяльності авіакомпаній, так і режиму польотів у національному

повітряному просторі. Цим шляхом пішла Грузія, відкривши небо для всіх без винятку авіаперевізників та урівнявши їх у правах. Звичайно, існують і проміжні варіанти, а також певні нюанси у цих моделях відповідно до конкретних умов їх застосування. Світова практика однозначно свідчить: літати люди не припиняють навіть під час найжорстокіших криз, тож за будь-яких умов для української авіаційної галузі існує шлях розвитку.

Список використаних джерел:

1. Стан і перспективи розвитку пасажирських авіаційних перевезень в Україні. – [Електронний ресурс] – Режим доступу до сайту: <http://otherreferats.allbest.ru/transport/00278550_0.html>. [Посилання дійсне на 22.09.2015 р.].
2. Літо на крилах? Перспективи літньої повітряної навігації 2015 року // Український туризм. – № 3. – 2015. – С. 18 – 21.
3. Які лоукостери потрібні Україні? // Український туризм. – № 1. – 2015. – С. 34 – 36.
4. Поїдемо з вітерцем? // Український туризм. – № 2. – 2015. – С. 14 – 17.
5. Міжнародний аеропорт «Харків». Офіційний сайт. – – [Електронний ресурс] – Режим доступу до сайту: <<http://hrk.aero/uk/>>. [Посилання дійсне на 22.09.2015 р.].
6. Какенов С.Т. Підготовка туристських кадрів: реалії й перспективи розвитку // Вітер мандрівок. – 2009. – № 5. – С. 15.
7. Моделі розвитку авіаційної галузі та авіаційних перевезень в Україні. – [Електронний ресурс] – Режим доступу до сайту: <<http://zavantag.com/docs/689/index-63001114.html>>. [Посилання дійсне на 21.09.2015 р.].

Список использованных источников:

1. Состояние и перспективы развития пассажирских авиационных перевозок в Украине. – [Электронный ресурс] – Режим доступа к сайту: <http://otherreferats.allbest.ru/transport/00278550_0.html>. [Ссылка действительна на 22.09.2015 г.].
2. Лето на крыльях? Перспективы летней воздушной навигации 2015 года // Украинский туризм. – № 3. – 2015. – С. 18 – 21.
3. Какие лоукостеры нужны Украине? // Украинский туризм. – № 1. – 2015. – С. 34 – 36.
4. Поедем с ветерком? // Украинский туризм. – № 2. – 2015. – С. 14 – 17.
5. Международный аэропорт «Харьков». Официальный сайт. – – [Электронный ресурс] – Режим доступа к сайту: <<http://hrk.aero/uk/>>. [Ссылка действительна на 22.09.2015 г.].
6. Какенов С.Т. Подготовка туристских кадров: реалии и перспективы развития // Ветер странствий. – 2009. – № 5. – С. 15.
7. Модели развития авиационной отрасли и авиационных перевозок в Украине. – [Электронный ресурс] – Режим доступа к сайту: <<http://zavantag.com/docs/689/index-63001114.html>>. [Ссылка действительна на 21.09.2015 г.].

References:

1. Stan i perspektyvy rozvytku pasazhyrskykh aviatsijnykh perevezen v Ukraine [The state and prospects of development of passenger air transportation in Ukraine]. – [Electronic resource] – access Mode: <http://otherreferats.allbest.ru/transport/00278550_0.html>. [The link is valid on 22.09.2015.] [in Ukrainian]
2. Lito na krylakh? Perspektyvy litnyoji povitryanoji navigatsiji 2015 roku [Summer on the wings? The prospects of aerial navigation summer 2015] // Ukrainian tourism. – No. 3. – 2015. – P. 18 – 21 [in Ukrainian]
3. Yaki loukostery potribni Ukraine? [What low-cost airlines need Ukraine?] // Ukrajinskyj turyzm [Ukrainian tourism]. – No. 1. – 2015. – P. 34 – 36 [in Ukrainian]

4. Pojidemo z vitertsem? [Go with the wind?] // Ukrajinskyj turyzm [Ukrainian tourism]. – No. 2. – 2015. – P. 14 – 17 [in Ukrainian]
5. Mizhnarodnyj aeroport “Kharkiv”. Ophitsijnyj sajт [International airport "Kharkiv". Official site]. – [Electronic resource] – access Mode: <<http://hrk.aero/uk/>>. [The link is valid on 22.09.2015.] [in Ukrainian]
6. Kachanov S.T. Pidgotovka turystykyh kadriv: realiji ta perspektyvy rozvytku [Tourism Training: realities and prospects] // Viter mandrivok [the Wind of wanderings]. – 2009. – No. 5. – P. 15 [in Ukrainian]
7. Modeli rozvytku aviatsijnoji galuzi ta aviatsijnykh perevezen v Ukraine [The model of the aviation industry and air transportation in Ukraine]. – [Electronic resource] – access Mode: <<http://zavantag.com/docs/689/index-63001114.html>>. [The link is valid on 21.09.2015.] [in Ukrainian]

УДК 359.09

Смирнов Ігор Георгійович,
доктор географічних наук, професор,

Київський національний університет
імені Тараса Шевченка, м. Київ, Україна,
e-mail: smyrnov_ig@ukr.net

ІНТИМ-ТУРИЗМ ПО-РАДЯНСЬКИ: МІЖНАРОДНИЙ ТА ВНУТРІШНІЙ ВИМІР

Мета. Розкрити проблемний характер інтим-туризму, його прояви та особливості за радянських часів, зокрема, в Україні та Києві, який вже тоді, як столичне місто, притягував значні потоки внутрішніх та іноземних туристів, у т.ч. тих, яких цікавив «нетрадиційний» спосіб «фрозваг» у ресторанах та готелях.

Методика. Методика дослідження та підготовки матеріалу для статті полягала у збиранні, обробці та аналізі відповідних літературних, статистичних та фактичних даних з теми статті.

Результати. В результаті, обробки та аналізу зібраного матеріалу виконано коротку характеристику стану, структури, проблем та особливостей розвитку інтим-туризму за радянських часів, у т.ч. в Україні та Києві.

Наукова новизна статті полягає в тому, що вперше, звернуто увагу на проблемний характер та значний «вік» існування інтим-туризму, а також розкрито його особливості, стан, структуру та проблеми за радянських часів, у т.ч. в Україні. Та Києві.

Практична значимість полягає в тому, що інформуючи студентів туристичного фаху про нові напрямки та різновиди сучасного туризму, у т.ч. інтим-туризм, слід обов'язково підкреслювати його проблемний характер та небезпеку для туристів – «споживачів», посиляючись при цьому на радянський досвід його функціонування, у т.ч. в Україні.

Ключові слова: інтим-туризм, проституція, радянський «досвід», проблеми, ризики, загрози.

УДК 359.09

Смирнов Игорь Георгиевич,
доктор географических наук, профессор

Киевский национальный университет
имени Тараса Шевченко, г. Киев, Украина,
e-mail: smyrnov_ig@ukr.net

ИНТИМ-ТУРИЗМ ПО-СОВЕТСКИ: МЕЖДУНАРОДНОЕ И ВНУТРЕННЕЕ ИЗМЕРЕНИЕ