

є конгресовий туризм на базі палаців у Львові і, на нашу думку, це питання варте обговорення в майбутньому.

Використані джерела:

1. Бейдик О.О. Рекреаційні ресурси України. – К.: Альтерпрес, 2009. – 400с.
2. Бірюльов Ю.О. Архітектура Львова: Час і стилі. XIII–XXI ст. – Львів: Центр Європи, 2008. – 426с.
3. Всеобщая история архитектуры. Т.5 / За ред. Геращенко Н.В. - М.: Искусство, 1967 – с.275-279.
4. Вуйцик В.С. Державний історико-архітектурний заповідник у Львові. - Львів: Каменярь, 1991. – 175с.
5. Енциклопедія Львова / За редакцією А. Козицького. - Львів: Літопис, 2007. – 469с.
6. Ковальчук Х.І. Особливості архітектури Львова наприкінці XVIII — початку XIX. — Львів: Ліга-Прес, 2005. — 119с.
7. Кусков А.С. Рекреационная география. – М.:Флинт, 2005. – 504с.
8. Любіцева О.О., Панкова Є.В., Стафійчук В.І. Туристичні ресурси України. Навчальний посібник. – К.: Альтерпрес, 2007. – 369 с.
9. Перелигіна О.О. Корнякта кам'яниця. - Львів: Літопис, 2010. — 415с.
10. Смірнов Ю.О. Палац на Курковій. Львівська резиденція графів Дідушицьких // Галицька брама — Львів. - № 11-12 (155-156), 2007. – С. 42-50.
11. Українська географічна енциклопедія. Т3. / За ред. О.М. Маринича. — К.: «Українська радянська енциклопедія» імені М. П. Бажана, 1993. – 480с.
12. Українська радянська енциклопедія. Т10. / За ред. М. Бажана. — К.: Наукова думка, 1979. – 576с.
13. Федорук А.Т. Старинные усадьбы минского края. – Минск: Полифакт, 2000г. – 120с.
14. city-adm.lviv.ua – Офіційний портал Львівської міської ради.
15. dzyda.com – Офіційний сайт мистецької галереї «Дзига».
16. lviv.travel – Офіційний туристичний сайт міста Львів.
17. www.dlab.com.ua – Універсальний львівський довідник.
18. www.lvivstory.com – офіційний сайт «Культура і туризм. Львів»

УДК 338.47/48 : 629.73 (045)

Ткачук Л.М.

ТРАНСФОРМАЦІЇ В СФЕРІ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ: ВИКЛИКИ ДЛЯ ТУРИЗМУ

Стаття присвячена вивченню актуальних тенденцій функціонування ринку пасажирських авіаційних перевезень і визначенню механізмів та масштабів їхнього впливу на розвиток туризму.

Статья посвящена изучению актуальных тенденций функционирования рынка пассажирских авиаперевозок и определению механизмов и масштабов их влияния на развитие туризма.

The latest trends and challenges of air transport and their influence on tourism perspective are determined.

Постановка наукової проблеми та її значення. Прогрес на транспорті, зокрема розвиток авіаційних пасажирських перевезень, став визначальним фактором становлення масового міжнародного туризму. Нині важко переоцінити взаємозалежність, симбіотичність розвитку цих двох інтернаціональних за своїм характером галузей сфери послуг, які разом складають один з найпотужніших секторів сучасного світового

господарства. Актуальні тенденції, проблеми та перспективні напрямки трансформації сфери пасажирських авіаційних перевезень знаходять відображення у географії туристичних потоків, стають ключовими елементами системи менеджменту туристичних дестинацій, формують новий тип поведінки туриста.

Аналіз досліджень з цієї проблематики. Проблематика організації транспортного обслуговування в туризмі докладно вивчена російськими і вітчизняними вченими, зокрема Біржаковим М.Б., Нікіфоровим В.І., Гвозденком А.А. [2], Гуляєвим В.Г.[3], Уваровою А.Є., Смірновим І.Г.[4], Балабановим Г.В.[1]. Традиційно транспортне обслуговування туристів розглядається як сектор туристичної індустрії, обов'язкова складова туристичного пакету. Такий підхід є логічним, але не розкриває всіх аспектів взаємного впливу та ступеню взаємної залежності транспорту, зокрема авіаційного, та туризму. Закордоном же проблеми взаємодії туризму та комерційної пасажирської авіації виділені у окремий міждисциплінарний напрямок наукових досліджень. Його розробляють Peter Forsyth [7], Andreas Papatheodorou [5], Anne Graham [7], David Duval[9], Andreas Wittmer[8], Thomas Bieger [8] та інші. Можна відзначити цілий ряд цікавих праць, зокрема «Tourism and Transport: Modes, Networks and Flows», «Aviation and tourism: implications for leisure travel», в яких з сучасних позицій переосмислено роль транспорту в туризмі, розкрито різні аспекти взаємодії туризму та авіаційного бізнесу, виявлено вектори та ступень взаємного впливу, обґрунтовано необхідність узгодження бізнесових та політичних рішень у сфері взаємних інтересів. В Україні дослідження такого роду знаходяться на початковій стадії.

Постановка проблеми. Дана стаття присвячена виявленню та аналізу актуальних тенденцій функціонування пасажирського авіаційного транспорту, що здійснюють вплив на розвиток туризму. В якості останніх розглядаються: 1) лібералізація системи правового та економічного регулювання сфери міжнародних авіаційних сполучень; 2) поява нових та трансформація традиційних бізнес моделей у комерційній авіації; 3) усвідомлення масштабів негативного впливу авіаційного транспорту на довкілля, зокрема на зміну клімату на планеті.

Виклад основного змісту дослідження. Повітряний транспорт являє собою основу сучасної глобальної економіки. Щорічно у такий спосіб перевозяться біля 2,8 млрд. пасажирів та 50 млн. тонн вантажів (2011р), в тому числі майже третину обсягу світового експорту товарів. За оцінками Oxford Economics повітряний транспорт безпосередньо забезпечує роботою 7,6 млн. людей та генерує 539 млрд. доларів внеску у світовий ВВП. [7] Особливо значний вплив здійснює повітряний транспорт на розвиток туризму. Нині 51% (2011р.) міжнародних туристичних подорожей здійснюється авіаційним транспортом, частка для подорожей на великі відстані та для острівних дестинацій – значно більша, наприклад для країн Карибського регіону цей показник складає 93% [10]. Авіація дозволяє не тільки швидко і комфортно подолати просторовий розрив між

місцями проживання туристів і туристичними дестинаціями, але й є важливим чинником розвитку туристичних центрів та зон, зокрема на території країн, що розвиваються, у межах так званих «нових» туристичних ринків. Так, наприклад, у Африці 54% від усіх зайнятих у туризмі, а це 2,5 млн. чол., обслуговують туристів, що прибули авіаційним транспортом. В цілому ж повітряний транспорт підтримує 34,5 млн. робочих місць у туризмі і виступає каталізатором отримання 762 млрд. доларів туристичних надходжень.[7] Авіаційні компанії по всьому світі стимулюють попит на свої послуги з боку туристичного бізнесу, виплачуючи туристичним агентствам комісійну винагороду за кожне заброньоване (напрямку або через глобальні мережі бронювання та резервування) місце. З іншого боку, розвиток туризму може стримуватися тим, що транспортні системи в деяких країнах не відповідають світовим стандартам в сенсі зручності, ефективності, безпеки, а транспортні проекти, зокрема будівництво нових аеропортів, потребують для своєї реалізації величезних інвестицій. Слід також зазначити, що більшість пасажирів авіаційних рейсів туристи, відпочиваючи та подорожуючи у справах (діловий туризм).

Існує чітка кореляція між показниками інтенсивності і дохідності авіаперевезень та міжнародними туристичними прибуттями і надходженнями. Так світовий пасажиропотік за 10 років (2001-2010рр.) виріс у 1,5 рази, а туристичні прибуття у 1.4 рази. Щорічні темпи зростання міжнародних авіаційних перевезень на початку ХХІ ст. (2003 – 2007 рр.) склали у середньому 4,4 % і чітко корелювали з показниками приросту міжнародних туристичних прибуттів (4,1%) за цей же період, причому у 2005 – 2007 рр. і в авіаційних пасажирських перевезеннях, і у міжнародних туристичних прибуттях спостерігалось синхронне зростання темпів приросту 5,8% і 5,5 % відповідно. Тоді як найгірші роки міжнародного туризму: 2001, 2003, 2009 з показниками щорічного приросту кількості прибуттів 0%, -1,4% та -3,8%, відповідно, виявилися таким ж невдалими і для міжнародних пасажирських авіаційних перевезень. Останні скоротилися в цей час на 0,9% та 1,1% та 3,5% відповідно. У 2010 та 2011 синхронне стабільне зростання спостерігалось і у обсягах пасажирських авіаперевезень 8.2% та 6.4% щорічного приросту й у міжнародних туристичних прибуттях 6,4% та 4,6% – відповідно. [7,10].

Сучасні тенденції туристичного попиту стимулюють та розкривають нові можливості організації авіаційних подорожей по всьому світі. Тенденція дроблення відпускнуго періоду та зростання частоти короткотривалих подорожей відображаються у підвищенні попиту саме на авіатури оскільки подорожуючи намагаються витратити мінімум часу на переміщення до обраного туристичного центру і назад, особливо це стосується турів у вихідні та свята. У відповідь на такі ринкові запити авіакомпанії пропонують спеціальні тарифи: екскурсійні (excursion fares) та інклюзив-тур (IT fares / package holiday fares), а також послуги низькотарифних авіаперевізників. Зацікавленість туристів у пізнанні

навколишнього світу, екскурсійних турах та зростання кількості неорганізованих й індивідуальних поїздок стимулює ширше використання в туризмі послуг бюджетних авіаліній. Стабільні темпи приросту подорожуючих жінок, туристів у VFR сегменті, післякризове відновлення попиту на бізнес подорожі, зокрема інсентів-тури, збільшення кількості повторних поїздок відображають прагнення до комфортності та високої якості обслуговування і визначають попит на чартерні аіваперевезення та обслуговування вищого класу.

Нині 3846 аеропортів по всьому світу забезпечують можливість повітряного сполучення між 34 756 парами міст на основі угод укладених 1568 комерційними авіалініями. Така глобальна географія повітряного транспорту вимагає міжнародного регулювання і встановлення чітких і прозорих правил доступу на національні ринки. Досягнення високої ефективності системи регулювання міжнародних авіаційних перевезень є не тільки необхідною умовою прогресу повітряного транспорту але й запорукою стабільного розвитку світової туристичної індустрії.

З моменту підписання у 1944р. Чиказької конвенції ринок міжнародних авіаційних перевезень був детермінований двосторонніми угодами, які визначали права, свободи, обмеження та обов'язки 190 держав-учасниць із здійснення міжнародних авіаперевезень. Процеси деідеологізації міжнародних відносин, лібералізації сфери зовнішніх розрахунків та глобалізація поступово зменшували ефективність складної і запутаної системи сформованої з двосторонніх Угод про повітряне сполучення (Air Service Agreement) між різними державами. Суттєві зрушення у регулюванні ринку міжнародних повітряних перевезень почали відбуватися на початку 80-х років (ідея дерегулювання була теоретично обґрунтована й практично застосована наприкінці 1970-х рр. американським економістом, керівником відомства цивільної авіації США А. Каном.) Суть їх полягала у знятті обмежень відносно кількості авіаліній, що можуть обслуговувати перевезення між парами міст, що знаходяться у різних країнах, їх національної приналежності, обсягу призначених для продажу квитків та їхньої вартості. Були започатковані угоди «про відкрите небо», які забезпечували рівні права та можливості для авіаперевізників країн-учасників договору в межах їх територій. Спочатку такі угоди були виключно двосторонніми (найбільше їх підписали з різними державами США, зокрема останній у 2011р. з Японією), згодом – багатосторонніми. Так у 1997 р. увійшов в дію режим «відкритого неба» між державами ЄС, а у 2007 р. угода «про відкрите небо» між США та ЄС, у 2008 р. відкрите небо над Австралією і Новою Зеландією поширилося на США. Отже у авіакомпаній з держав, що підписали багатосторонню угоду, з'явилась можливість здійснювати каботаж, тобто внутрішні перельоти всередині іншої країни, що дало змогу розширити пропозицію послуг за рахунок конкуренції і, безперечно, стимулювало розвиток авіаційного туризму у зазначених регіонах.

Проблема полягає в тому що у глобалізованому багатосторонньому світі як і раніше переважають двосторонні угоди, при цьому близько 150 двосторонніх Угод про повітряне сполучення є угодами «про відкрите небо», решта більш ніж 3000 все ще залишають повітряний простір в межах країни недоступним для конкуренції ззовні, а нерідко і встановлюють чіткі обмеження на кількість міжнародних рейсів, їхню частоту, ціни на квитки, клас та місткість повітряних суден. Це гальмує розвиток міжнародного туризму, обмежуючи можливості туристичного бізнесу з організації подорожей у масштабах, які відповідають потенційним можливостям тієї чи іншої туристичної дестинації. Збільшення кількості багатосторонніх Угод про повітряне сполучення стримується нерівними умовами, у яких опиняються частіше за все менш розвинені та новоприєднані держави. Показовим, з точки зору ефективного вирішення цих проблем, може виступити досвід поступового формування багатосторонньою регіональною системою регулювання повітряних перевезень у межах АСЕАН (ASEAN Multilateral Agreement on Air Services). Механізми її функціонування дозволяють країнам з менш розвинутою авіаційною галуззю впоратися з конкуренцією з боку компаній, що презентують більш розвинені країнами, шляхом поступового відкриття свого національного повітряного простору на основі врахування передбачуваних обсягів туристичних потоків (включаючи діловий туризм) у межах регіону. Так до зазначеної угоди поступово, з різним строками ратифікації 3,4,5-го пунктів угоди про відкрите небо (freedom traffic rights) приєднуються регіональні лідери – Японія, Китай, Республіка Корея та Індія. Також у цьому регіоні діє багатостороння угода про лібералізацію міжнародного повітряного транспорту (MALIAT) підписана між США та Брунеєм, Чилі, Новою Зеландією та Сінгапуром, у 2007р. укладено угоду про відкрите небо між Японією та Республікою Кореєю, у 2011р. – між Японією та Австралією та активізувалися переговори щодо лібералізації режимів повітряних перевезень між Китаєм та Японією, Китаєм та США, Китаєм та Республікою Кореєю. Вже сьогодні Азіатсько-Тихоокеанський регіон лідирує за обсягами авіаційних перевезень утримуючи в своїх межах 34% світового авіаційного трафіку, одночасно частка регіону у міжнародних туристичних прибутках складає 22% і останнім часом швидко зростає (щорічний приріст протягом 2005-11рр. в середньому склав 6%) [7,10]. У 2012р. було підписано угоду про відкрите небо між Ізраїлем та ЄС, готується аналогічна між Туреччиною та ЄС, таким чином держави Близького Сходу, відкривають ширший доступ авіакомпаніям з головних для себе генеруючих туристичний потік ринків. Це дозволить і надалі підтримати високі темпи зростання міжнародних туристичних прибутків, які протягом 2005-11рр. в середньому складали 7,3% [10]. Щодо України, то переговорний процес з питань укладення договору про Єдиний повітряний простір між Україною та ЄС було розпочато ще у 2007р. проте донині не закінчено (термін продовжено до травня 2013). За даними Державіаслужби України, головною перешкодою для підписання договору

про «відкрите небо» є технічні питання невідповідності систем сертифікації літаків у ЄС та Україні, залагодження яких дорого коштуватиме вітчизняним авіабудівникам.

Іншою сучасною формою регулювання системи міжнародного повітряного сполучення доступною авіакомпаніям є укладання код-шерігових угод, які передбачають спільну комерційну експлуатацію конкретного авіарейсу. Одна з авіакомпаній виступає оператором – організовує рейс, продає квитки від свого імені, або під подвійним кодом, інша – його виконує. Це дає змогу з одного боку підвищити рівень завантаженості рейсів, з іншого задовольнити попит на генеруючих потоки авіатуристів ринках, отримавши через компанію-партнера доступ до конкретного туристичного центру. Особливо ефективно код-шерінг використовується з метою регулювати пасажиропотоків у піковий період, що характерно для перевезення саме туристів, тому такі угоди укладають між собою як авіакомпанії, що здійснюють регулярні рейси так і чартерні оператори. Актуальною тенденцією, що визначає характер комерційної діяльності на міжнародному ринку пасажирських авіаперевезень є активні інтеграційні процеси, що проявляється у збільшенні кількості злиттів та поглинань серед авіаційних компаній та постійному розширенні глобальних авіа альянсів: Star Alliance, Alliance SkyTeam, Alliance Oneworld. Кооперація на ринку міжнародних повітряних перевезень призводить до скорочення витрат авіакомпаній на кожен рейс та зменшення тарифів на перевезення пасажирів, розширення маршрутної мережі, збільшення власної частки ринку і обмеження доступу на ринок перевізників, що не входять до альянсу. Авіакомпанії-учасники глобальних альянсів мають змогу пропонувати важливі для туристичної галузі ринкові рішення, здатні інтенсифікувати в першу чергу інтра-регіональні туристичні потоки, зокрема: стиківка рейсів за гнучкими і зручними графіками; зменшення кількості терміналів при пересадці на інший рейс; зали очікування в аеропортах по всьому світу; міжнародне визнання статусу; висока частота інтегрованих програм польоту.

Глобальні альянси розвиваються у бік більш щільного співробітництва з туристичним бізнесом. Прикладом такого взаємовигідного партнерства є запропонована альянсом Oneworld програма комплексного обслуговування подорожуючих до Європи. Oneworld і Deutsche Bahn (DB), найбільший залізничний оператор Європи і стратегічний партнер IATA, обслуговуючий тільки в Німеччині більше 6000 станцій, співпрацюють в області комбінованих перевезень з використанням авіаційного та залізничного видів транспорту. DB пропонує пасажирам скористатися послугами високошвидкісного потягу Intercity-Express (ICE), що розвиває швидкість до 300 км/год. і зв'язує міста у Німеччині з Австрією, Бельгією, Данією, Францією, Угорщиною, Нідерландами та Швейцарією. Іншою характерною особливістю сучасного етапу розвитку глобальних альянсів можна назвати мирне співіснування в них двох моделей авіа бізнесу: класичної та бюджетної. Виробничі

показники альянсів говорять про життєздатність і високий ступень конкурентоспроможності такої двоякої моделі в досяжному майбутньому. При цьому слід зазначити, що триваючий прогрес у розвитку високошвидкісного наземного транспорту, в першу чергу залізничного, може в довгостроковій перспективі призвести до домінування на традиційному ринку вже нізкотаріфних перевізників і їх інтегральної кооперації з іншими видами транспорту.

Активний розвиток бюджетних авіаліній протягом останніх десяти років докорінно змінив співвідношення сил та усталені правила гри на міжнародному ринку авіап перевезень. До категорії бюджетних належать компанії, що здійснюють регулярні авіап перевезення з обмеженим набором послуг на борту і на землі. Це дає їм змогу суттєво знизити ціни. Вони мають власну схему маршрутів, з'єднуючи другорядні аеропорти столиць, міста-центри регіонального значення з вигідним транспортно-географічним положенням, обминаючи при цьому великі аеропорти – хаби. «Бюджетні авіалінії» нині є найшвидше прогресуючим сектором ринку авіап перевезень, і, якщо раніше це стосувалося лише польотів на невеликі та середні відстані, то LCC компанії нової генерації, зокрема Air Asia X, Jetstar, що почали використовувати потужний Airbus A330-200, мають переконливі перспективи і на ринку авіап перевезень великої дальності. Запропоновані ними суттєво знижені ціни активізували туристичний ринок надавши значну кількість місць на різні туристичні напрями. Квитки на рейси «бюджетних авіаліній» продається через мережу Інтернет. Такі переваги виявилися найбільш ваговими для ділового туризму, подорожей з метою відвідування родичів, людей, що самостійно організовують відпочинок. За даними Організації цивільної авіації (ICAO) з 2000 р. постійно більша частина приросту кількості пасажирів авіаліній припадає на «бюджетні авіалінії». Нині вже 22% усіх здійснених за рік у світі авіарейсів та 24,3% місць забезпечили «бюджетні авіалінії», у Європі ці показники найвищі біля 35% місць, у Північній Америці – 28,6%, у АТР – 17,8%, на близькому Сході – 11%. [10]. Більшість провідних «бюджетних» авіакомпаній, таких як Ryanair, easyJet, Vueling, SkyEurope, Norwegian, Clickair, Southwest Airlines, Allegiant, WestJet, AirTran, JetBlue, AirAsia, Air Asia X, Virgin Blue, Jetstar and Tiger Airways не є членами Міжнародної асоціації повітряного транспорту IATA. Саме ці компанії за прогнозами Організації цивільної авіації (ICAO) до 2030 р. будуть контролювати 45% світового ринку авіаційних перевезень. Проте майбутнє бюджетних авіап перевізників не гарантоване оскільки популярні туристичні маршрути вже зайняті і саме за цими географічними напрямками низькотаріфні авіакомпанії відчують серйозну конкуренцію з боку чартерних, особливо у Європі (на яку припадає 51% туристичних прибуттів та більше 85% чартерних авіарейсів). Для бюджетних компаній, які обслуговують рейси на невеликі відстані серйозним конкурентом дедалі більше стають швидкісні залізниці.

Усвідомлення масштабів негативного впливу авіаційного транспорту на довкілля, зокрема на зміну клімату на планеті, спонукає світову спільноту в особі міжнародних організацій, зокрема ІКАО, до рішучих дій з обмеження емісії речовин, що викликають незворотні процеси у екосистемі планети.

Обсяги викидів забруднюючих речовин здійснених авіаційним транспортом зростають швидше, ніж в будь-якому іншому секторі економіки. Переведення цивільної авіації на систему квотування обсягів емісії забруднюючих речовин є економічно ефективним способом контролю за викидами в даному секторі і дозволяє реалізувати підхід прийнятий ІКАО (Резолюція із зміни клімату, прийнята Асамблеєю ІКАО у жовтні 2010 р.). В Європі, де ситуація з емісією парникових газів критична, зі зміною клімату борються шляхом впровадження Європейської системи торгівлі квотами на викид забруднюючих речовин в навколишнє середовище (EU ETS). Пропонований підхід з 2011 р. реалізується стосовно викидів забруднюючих речовин, що виникають в результаті польотів всередині ЄС, а з 2012 р. – всіх рейсів, які мають пунктом відправлення або призначення аеропорти ЄС. Передбачені вимоги застосовуються як до європейських авіакомпаній так і до іноземних (незважаючи на протести з боку Американської асоціації повітряного транспорту, урядів Китаю та РФ). Подібно промисловим компаніям, які вже включені в Систему EU ETS, авіакомпанії зможуть продавати надлишкові квоти у разі скорочення рівня своїх викидів і повинні будуть купувати додаткові квоти у разі його підвищення. Очікується підвищення вартості авіаквитків у результаті переведення авіації на дану систему (за розрахунками Європейської комісії на суму від 2 до 12 євро.) але, напевно, воно буде значним порівняно із тим, яке мало місце в останні роки внаслідок зростання цін на авіаційне паливо. Експерти міжнародного туристичного ринку погоджуються у оцінках, що зазначена ініціатива не спричинить суттєвого зменшення туристичних потоків з/до та в межах ЄС, а частка туристів, що користуватимуться повітряним транспортом, за їх прогнозами, залишиться приблизно такою ж і в 2030р.[7]

Висновки. Більшість міжнародних туристичних прибуттів забезпечується авіаційним транспортом, відповідно доступність і розвиток тієї чи іншої туристичної дестинації виявляються залежними від надійності авіаційного сполучення з генеруючими ринками. Глобалізація усіх сфер життя, впровадження досягнень технологічного прогресу, тотальна інформатизація викликають появу новітніх, пристосованих до сучасних реалій, бізнесових моделей та ринкових стратегій, які дозволяють суб'єктам ринку пасажирських авіаційних перевезень ефективніше задовольняти потреби різних споживачів, в тому числі – туристів. Необхідність дотримання вимог скорочення негативних впливів авіаційного транспорту на навколишнє середовище визначає конкретні параметри стійкого розвитку туризму. Ефективні логістичні принципи організації та менеджмент якості сфери авіаційних перевезень, дають

можливість людям максимально реалізувати власний потенціал мобільності у сучасному глобалізовану світі.

Використані джерела:

1. Балабанов Г.В. Аналіз процесів взаємодії у системі «авіація – туризм»/ Г.В. Балабанов, Л.М. Ткачук //Науковий вісник Інституту міжнародних відносин НАУ. Серія: економіка, право, політологія, туризм : Зб. наук. ст. – К.: Вид-во Нац. авіац. ун-ту «НАУ-друк», 2010. – Вип. 1. – с.171-179.
2. Гвозденко А.А. Логистика в туризме : Учебное пособие для вузов / Гвозденко А.А. – М.: “Финансы и статистика”, 2004. – 272 с.
3. Гуляев В.Г. Организация туристских перевозок / Гуляев В. Г. – М.: «Финансы и статистика», 2001. – 512с.
4. Смірнов І.Г. Логістика туризму : навчальний посібник / Смірнов І.Г. – К.: Знання, 2009. – 444с.
5. Andreas Papatheodorou, Zheng Lei Leisure travel in Europe and airline business models / Journal of Air Transport Management, Volume 12, Issue 1, January 2006, pages 47-52.
6. Aviation and tourism: implications for leisure travel / Edited by Anne Graham, Andreas Papatheodorou, Peter Forsyth.– Ashgate Publishing, LTD, 2008. – 337p.
7. Aviation: benefits beyond borders / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.atag.org>
8. Bieger T. ,Wittmer A. Air transport and tourism – Perspectives and challenges for destinations, airlines and governments, Volume 12, Issue 1, January 2006, Pages 40-46.
9. David Timothy Duval Tourism and Transport: Modes, Networks and Flows / Duval D. – MPG Book LTD, 2007. – 329p.
10. UNWTO Tourism Highlights – 2012 Edition. – Madrid: UNWTO Publication department, 2012. – 12p.

УДК 911.3

Курочка О.І.

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ АЕРОПОРТІВ ЯК ОБ'ЄКТІВ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

У статті досліджуються особливості провідних аеропортів світу, в першу чергу, - їх сервісні складові. Досліджено 10 найбільш розвинених аеропортів у світі, які розподіляються по трьох основних регіонах – Європа, США та Азія.

Ключові слова: аеропорт, авіакомпанія, авіаційний комплекс, аеродром, аеровокзал.

В статье исследуются особенности ведущих аэропортов мира, в первую очередь, - их сервисные составляющие. Исследовано 10 наиболее развитых аэропортов в мире, которые распределяются по трем основным регионам – Европа, США и Азия.

Ключевые слова: аэропорт, авиакомпания, авиационный комплекс, аэродром, аеровокзал.

The article carries investigation of the world's leading airports, and, first of all - their service components. It was investigated 10 of the most advanced airports in the world that are subdivided into three main regions - Europe, the USA and Asia.

Keywords: airport, airline, aviation, airport, terminal.

Постановка проблеми. Повітряний транспорт є однією з галузей світового господарства, які найбільш швидко і динамічно розвиваються, і з кожним роком займає все більш міцні позиції в загальносвітовій