

- концентрація обслуговування в номері;
- компліментарні послуги (безкоштовні, завдяки яким готель показує свою прихильність до гостей).

Висновки. Готельні підприємства відносяться до туристської інфраструктури та посідають важливе місце у структурі туристського обслуговування. При вирішенні проблем вітчизняного готельного господарства необхідно враховувати сучасні світові тенденції розвитку індустрії гостинності.

1. Байлик С.И. Гостиничное хозяйство. Проблемы, перспективы, сертификация. – К.: ВИРА-Р, 2001. – 208 с.
2. Кузнецова Н.М. Основы экономики готельного та ресторанного господарства: Навчальний посібник. К.: Інститут туризму ФПУ, 1997. – 172 с.
3. Новикова В.І. Рекреаційна інфраструктура: суть поняття, види, методи дослідження // Географія в інформаційному суспільстві: Зб. наук. праць. У 4-х т. – Т.ІV. – К: ВЛГ Обрії, 2008. – С.163–165.
4. Новикова В.І. Рекреаційні ресурси: місце в рекреаційній споживчій діяльності, класифікація, проблеми паспортизації та реєстрації. // Туристично-краєзнавчі дослідження: Збірник наукових статей. – Випуск 7. – К.: Інститут туризму ФПУ, 2007. – С.130–136.
5. Новикова В.І. Територіальна організація рекреаційної діяльності у контексті збалансованого розвитку регіону (на прикладі Черкаської області): Дис. ... к. геогр. н.; 11.00.02 – економічна та соціальна географія / Інститут географії НАНУ. – К., 2008. – 268 с.

УДК 911.3

Носовська Т. Л., асп.
Київський національний університет імені Тараса Шевченка
t-ya@bigmir.ua

ПЕРСПЕКТИВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ БЮДЖЕТНИХ АВІАКОМПАНІЙ ДЛЯ ТУРИЗМУ НА АВІАЦІЙНОМУ РИНКУ УКРАЇНИ

Розглянуті перспективи впровадження та підвищення ефективності використання бюджетної моделі в повітряному транспорті для перевезення пасажирів з точки зору подальшого розвитку туристичної галузі в Україні. Розкриті основні відмінності між “low-cost” та традиційними перевізниками їх переваги та недоліки для України опираючись на світовий досвід.

Perspectives of implementation and increase of effectiveness of budget model usage in passenger carriage airline service were considered from the point of view of further development of tourist sphere in Ukraine. Major discrepancies between low-cost and traditional carriers were disclosed as well as their advantages and disadvantages for Ukraine based on world experience.

Постановка проблеми. Впродовж кількох останніх років авіатранспортна галузь в Україні досягла стрімкого зростання. І тепер головне завдання цієї галузі країни – запобігти зниженню темпів зростання авіаційних перевезень. Працівники галузі вважають, що в сучасних умовах економічної кризи це можливо лише за умов найширшого впровадження в Україні бюджетної моделі або “low-cost” (в перекладі з англійської “низька ціна”) авіаперевезень. Наша країна довгий час зовсім не мала цієї послуги, а тепер вже і в Україні є реальною ситуація, коли в аеропорту два літаки мають злітати практично одночасно й прямувати в одну й ту саму точку, але вартість квитків дуже різна: якщо місце в салоні одного авіалайнера

пасажирам коштує близько 700 гривень, то квиток в інше повітряне судно можна придбати всього лише за 80 гривень. Ситуацію, яку ще зовсім недавно було неможливо собі уявити, можна пояснити дуже просто — в Україну, всупереч прогнозам аналітиків, таки прийшли бюджетні або “low-cost” авіакомпанії. Цей вид перевізників останнім часом став дуже поширеним в світі: літають “бюджетники” в Індії, Таїланді, Китаї, Єгипті і сотнях інших держав, причому навіть в деяких африканських. Наприклад, з Варшави (Польща) до Афін (Греція) можна полетіти літаком із вишуканим інтер’єром за кілька сотень євро, а можна скористатися “low-cost” і заплатити лише 30 євро в один бік. Отже, які перспективи, зважаючи на світовий досвід, чекають на “low-cost-перевізників” в Україні та які нові напрями, маршрути стануть більш доступними для вітчизняної туристичної галузі.

Актуальність дослідження. Туризм – складне соціально-економічне явище сучасного світу. Міжнародний туризм полягає у переміщенні людей із країни в країну, часто на далекі віддалі за допомогою різних видів транспорту. Історія туризму свідчить, що розвиток подорожей і транспортних засобів нерозривно пов’язані: зростання попиту на подорожі прискорює розвиток транспортної інфраструктури регіонів, в свою чергу, нові досягнення в транспортній галузі дозволяють розширити географію туризму. Використання сучасних повітряних засобів пересування докорінно змінило образ туризму, його методи, дало поштовх до зміни географії подорожей і структури туристських потоків [8, с.26]. На відстанях понад 500 км (700-1000 км) перевага віддається саме повітряним перевезенням. В наш час в світі нараховується більше 1300 авіакомпаній. Міжнародне повітряне сполучення забезпечують понад 450 перевізників, біля 250 з них здійснюють міжнародні регулярні авіарейси. В Європі на low-cost-компанії припадає близько 35% усього пасажиропотоку. У США цей показник сягає 40–45%. Найбільші світові бюджетні перевізники — а літають такі компанії з 70–років, причому концепція дешевих польотів зародилася в США — користуються кількома методами зниження собівартості. Перший — використовують тільки нові, місткі літаки з ощадливими двигунами. Такі лайнери потребують менше пального і мінімум витрат на ремонт та обслуговування (це дві найвитратніші статті в авіації) та можуть перевозити більше пасажирів (чим більше пасажирів, тим дешевший борт). Друга стаття економії — “low-cost” намагаються приземлятися не в головних аеропортах, а шукати досить віддалені летовища, які значно дешевші в обслуговуванні. Але пасажирам бюджетних компаній, які ретельно планують витрати, цей пункт треба враховувати — інколи доїхати з аеропорту до міста дорожче, ніж долетіти до нього [7, с. 15]. Таким чином, актуальність полягає в дослідженні нових видів перевезень, що виходять на авіаційний ринок України з метою розширення географії пасажирських перевезень авіаційним транспортом та заощадження на них.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням дослідження різних підходів щодо підвищення ефективності перевезень авіаційним транспортом присвячена значна кількість теоретичних досліджень і

практичних рекомендацій вчених: М.Б. Біржакова, А.П.Пелагенко, А.М.Троценко, Є.В.Костроміна.

Міністерство транспорту та зв'язку України вважає, що після приходу бюджетних авіакомпаній на наш ринок, наступить інтенсивний розвиток пасажирських перевезень, як на міжнародних, так і на внутрішніх маршрутах, та відбудеться оновлення авіаційної галузі країни. Разом з тим, питання широкого впровадження бюджетної моделі та підвищення ефективності її використання в повітряному транспорті з точки зору подальшого розвитку туристичної галузі в Україні недостатньо розроблені й потребують глибшого вивчення, оскільки досліджуються недавно.

Мета статті і виклад основного матеріалу. Взагалі транспорт виступає найважливішою складовою економічного розвитку кожної країни, безперерйна робота якого забезпечує становлення і розвиток ринкових відносин [8, с. 58]. Тому точним індикатором рівня національної економіки будь-якої країни є кількість її громадян, які мають можливість користуватися послугами авіакомпаній. Мета статті – показати сучасний стан авіаційних перевезень в Україні, дослідити перспективи ширшого запровадження і підвищення ефективності використання бюджетної моделі в повітряному транспорті з точки зору подальшого розвитку туристичної галузі в нашій країні, проаналізувати всі “за” і “проти” “low-cost” перевезень. На сьогоднішній день у сфері транспортних послуг політика держави визначається поступовим входженням транспортного комплексу України в європейську і світову транспортні системи [11], проте стан організації перевезень туристів авіацією в державі не відповідає потребам споживачів. Тому актуальним є вивчення світового досвіду з цих питань, аналіз проблем і перспектив розвитку організації взаємодії туристичних компаній з авіаперевізниками в Україні.

Світова авіаційна індустрія оговталася від галузевої кризи, що тривала майже п'ять років, тільки у 2007-му, коли авіакомпанії вперше після 11 вересня 2001-го отримали прибуток у розмірі близько \$4 млрд (у 2006-му збитки сягнули \$500 млн). Однак авіаперевізники не довго раділи успіхам — галузі було завдано нового удару. В 2008 році на тлі глобальної фінансової кризи почали сповільнюватися темпи зростання пасажиропотоку і виручки авіакомпаній, а рекордне подорожчання пального призвело до збільшення витрат перевізників. Оптимістичні прогнози на 2008-й, що обіцяли авіаринку прибуток у розмірі \$7–8 млрд, змінилися песимізмом: за даними IATA, збитки світової авіаіндустрії цього року сягнуть \$5,2 млрд. Тільки за перше півріччя у світі збанкрутувало понад 20 перевізників. Ще близько 20 авіакомпаній, на думку асоціації, перебувають у зоні ризику. Найбільші гравці повсякчас заявляють про скорочення робочих місць, зменшення флоту і маршрутів [10]. За даних умов найбільше постраждали бюджетні авіакомпанії, які завжди заощаджують на всьому: літають у другорядні аеропорти, послуги яких обходяться дешевше; продають квитки через Інтернет, зменшуючи в такий спосіб витрати на утримання кас і додатковий персонал; не включають у вартість квитка харчування, багаж тощо. У

результаті паливна складова у кінцевій вартості квитка в бюджетних компаній на 20–30% вища, ніж у класичних перевізників. Близько 60% усіх збанкрутілих авіакомпаній — “low-cost-перевізники”. Проте, експерти не виключають, що тепер, коли вартість пального стабільно знижується, low-cost-компанії, які вижили, можуть виявитися у вигіднішому становищі. У скрутних фінансових умовах багато пасажирів починають заощаджувати, віддаючи перевагу дешевим квиткам перед комфортом. Якщо British Airways у вересні втратила 4,8% пасажирів порівняно з першим осіннім місяцем 2007-го, то приріст пасажиропотоку бюджетної EasyJet Plc перевищив 22%, а завантаження становило майже 87% — у лютому літаки “low-cost” заповнювалися на 84,6%. На рівні 20% на місяць зберегла темпи приросту пасажирів ще одна low-cost-компанія — Ryanair. Тож аналітики не виключають, що частка бюджетних авіаперевезень протягом найближчого року може збільшитися з 20–40 до 50–60% загального пасажиропотоку залежно від регіону.

В Україні впродовж останніх років стабільно зростає потік авіапасажирів, особливо на внутрішніх лініях: з 2003 року їх кількість збільшувалася щорічно на 25–30%, а то й на 40%. Цьому сприяло і те, що колишнє керівництво Мінтрансу зобов’язало українські авіакомпанії, які хотіли відкривати нові міжнародні маршрути, обов’язково здійснювати пасажирські перевезення і на внутрішніх лініях. Незважаючи на таку прогресивну тенденцію, реально скористатися послугами вітчизняних авіакомпаній сьогодні можуть лише 5–6% населення України. В першу чергу, через дуже високі ціни на квитки у порівнянні з низькими зарплатами громадян. Тому Мінтрансв’язку України вважає своїм головним завданням — створити такі умови для подальшого розвитку галузі, які б зробили авіаперевезення доступними для більшості громадян. Ця ціль є повністю реальною, оскільки в усьому світі успішно працює модель так званих “бюджетних” або “low-cost” авіаперевезень [11].

У липні 2008 року в Україні стартував на внутрішніх маршрутах лайнер Airbus A320 авіакомпанії Wizz Air Ukraine — першого в нашій країні бюджетного авіаперевізника. 11 липня він вирушив у перший рейс із столиці до Сімферополя. На кінець 2008 року цей авіаперевізник здійснював польоти на трьох напрямках: Київ–Сімферополь, Сімферополь–Львів і Львів–Київ, до того ж тільки одним літаком. 15 жовтня перший в Україні рейс за маршрутом Шарджа—Київ здійснив літак арабської Air Arabia. Це друга бюджетна авіакомпанія після угорської Wizz Air Ukraine, що вийшла на вітчизняний ринок. Здійснювати регулярні рейси між Києвом, Берліном і Кельном має намір німецький low-cost-перевізник Germanwings, а Germania Express планує виконувати бюджетні рейси з Дюссельдорфа до Харкова. Компанії вже подали відповідні заявки до Державної авіаційної адміністрації [6]. Крім того, Державіаадміністрація дуже хоче бачити в українських аеропортах EasyJet — одного з найбільших у Європі low-cost-перевізника (Таблиця 1). Інтерес закордонних low-cost-перевізників до українського ринку закономірний: у той час як у багатьох країнах пасажиропотік знижується, у

нас кількість авіапасажирів стабільно зростала. За даними Міжнародних авіаліній України, у 2007-му вітчизняний пасажиропотік збільшився на 22% — до 10 млн осіб, а за підсумками 2008-го зріс ще на 18%. Тільки аеропорт «Бориспіль» за 2008-й обслужив на 19,6% пасажирів більше, ніж роком раніше [11].

Таблиця 1

Бюджетні авіакомпанії, що вже вийшли або планують вихід на український ринок

Компанія	Головний офіс, початок роботи	Перший рейс в Україні	Характеристика
Wizz Air	Угорщина, 2004 рік	11 липня 2008 року, Київ - Сімферополь	Авіакомпанії групи Wizz Air здійснюють польоти більш ніж у 10 країн світу. За рік перевозять понад 5 млн пасажирів. В Україні компанія виконує рейси за маршрутами Київ – Львів, Київ – Сімферополь, Львів – Сімферополь. У січні 2009 стартували міжнародні рейси Київ – Дортмунд, Київ – Кельн, Київ – Катовіце, Львів – Дортмунд, Львів – Лондон.
Air Arabia	ОАЕ, 2003 рік	15 жовтня 2008 року, Шарджа - Київ	Флот перевізника налічує 15 літаків Airbus A320, які здійснюють рейси в 41 напрямку на Близькому Сході, у Північній Африці а також у Північній та Південній Азії. В Україні планується здійснювати три рейси на тиждень.
Germanwings	Німеччина, 2002 рік	-	Дочірня компанія німецької Lufthansa. Здійснює авіап перевезення у 20 міст Центральної та Східної Європи, зокрема Москву і Санкт-Петербург. Щороку перевозить близько 8 млн пасажирів.
Germania Express	Німеччина, 2003 рік	-	Виконує рейси приблизно у 30 напрямках, серед яких Москва, Цюрих, Відень, Стокгольм, Стамбул, Афіни. Флот налічує близько 20 літаків Fokker 100.
EasyJet	Велика-Британія, 1995 рік	-	Виконує внутрішні та міжнародні рейси за 387 напрямками між 104 аеропортами. Розмір флоту – 163 (111 літаків на стадії будівництва), Пасажиропотік компанії перевищує 4 млн осіб на місяць

Утім, представники класичних авіакомпаній заявляють, що вітчизняний ринок ще не готовий до прийому бюджетних авіакомпаній. У світі для зниження вартості перельоту бюджетні авіакомпанії використовують невеликі аеропорти, хеджують пальне (страхують від зростання цін) [4]. За кордоном спостерігається висока конкуренція між постачальниками пального і послуг з обслуговування рейсів, відповідно можна знайти пропозицію з мінімальною ціною. Досить важливий чинник у зниженні собівартості польотів — флот авіакомпанії: що новіший літак, то менше коштує техобслуговування. В Україні жоден із цих інструментів зниження вартості перельоту поки що не працює. На ринку спостерігається досить жорстка

конкуренція між авіаперевізниками, але при цьому немає конкуренції серед постачальників пального, хендлінгових компаній (надають наземні послуги в аеропортах), аеропортів. Усі ці чинники роздувають вартість послуг бюджетних авіакомпаній у нашій країні [5].

Висновки і перспективи. З усього викладеного можна зробити такі висновки: в Україні, за даними статистики, у 2008 році кількісні показники зростання авіаційної галузі склали 25%, перевезено 6,17 млн пасажирів. Проте в умовах нинішньої економічної кризи спостерігається деяке зниження перевезень на міжнародних регулярних лініях. Однак на внутрішніх перевезеннях, навпаки, спостерігається зростання пасажиропотоку за рахунок приходу сюди бюджетної компанії Wizz Air Ukraine, яка за перші три місяці роботи на українському ринку перевезла близько 80 тис осіб в усіх напрямках. На початковому етапі завантаження її рейсів по Україні становило близько 70%, що цілком відповідає планам. Передбачається, що найближчим часом воно збільшиться в середньому до 80%. Крім цієї авіакомпанії, досягла відчутних успіхів в Україні румунська Carpatair, яка базується в трансільванському місті Тімішоара, з аеропорту якого за пару годин можна потрапити в багато міст Європи. Компанія надала перевагу виграшному розташуванню київського аеропорту “Жуляни” порівняно з “Борисполем” і стала піонером пасажирських перевезень звідси в Європу напередодні Євро-2012; цікавляться можливостями роботи в Україні також інші бюджетні авіаперевізники: важливим low-cost перевізником на нашому ринку планує бути Air Aravia (ОАЕ), яка згодилася створити дочірню українську компанію для польотів на внутрішніх рейсах; ведуться переговори з німецькими бюджетними компаніями, однак їх більше цікавлять міжнародні маршрути.

Незважаючи на кризу, кількість транзитних пасажирів в аеропортах України постійно зростає: за попередніми підсумками року, пересадку у вітчизняних терміналах здійснили 10,2 млн пасажирів – на 17% більше, ніж у 2007 році. До того ж, щороку все більше туристів віддають перевагу повітряним перевезенням. Сьогодні все актуальнішими для підприємств авіаційної галузі України стають виявлення і вирішення проблем, що перешкоджають успішному залученню інвесторів та створенню сучасних аеровокзальних комплексів із сучасною інфраструктурою; здатності витримувати жорстку конкуренцію; будівництву нових повітряних суден, запровадженню новітніх технологій, пошуку джерел надходження додаткових коштів. Державна авіаційна адміністрація налаштована на створення умов ефективної роботи авіаційної галузі в умовах нинішньої економічної кризи. Інша справа – чи вдасться реалізувати ці наміри в повному обсязі. Адже створення сприятливого бізнес-клімату – це прерогатива вищих органів державного управління, таких, як, наприклад, Верховна Рада. Але, на жаль, саме в парламенті вже 10 років лежить проект Повітряного кодексу. Тому саме туристичні компанії, набираючи темпів зростання, можуть посприяти гармонійному розвитку і авіаційної галузі, оскільки сучасний туризм важко уявити без авіаційних перевезень.

1. Закон України Про туризм (Відомості Верховної Ради (ВВР), 1995, N31, ст.241).
2. Указ Президента України Про Основні напрями розвитку туризму в Україні до 2010 року.
3. Аріон О.В. Організація транспортного обслуговування туристів – К.: Альтерпрес, 2008 – 192 с.
4. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: перевозки. Нац. акад. туризма, - М. - СПб: "Невский Фонд", "Издательский дом Герда", 2001-400 с.
5. Костромина Є.В. Экономика авиакомпаний в условиях рынка - М.: НОУ ВКШ "Авиабизнес", 2002 г.
6. Наукові і науково-популярні періодичні видання на туристичну тематику: "Український туризм", "Міжнародний туризм", "Красзнавство. Географія. Туризм", та інші.
7. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. - К.:НІПМБ, 2003 – 72с.
8. Фастовець О. О. Організація транспортних подорожей і перевезень туристів: Навчальний посібник – К.: Вид-во ФПУ, 2007 – 233 с.
9. Пелагенко А.П., Троценко А.М. Цивільна авіація України. Історико-аналітичний огляд. - К.: Укрaviaтранс, "Аеробізнес", 2003 р - 128с.
10. www.avia.ru Авиационная Баннерная Сеть.
11. www.mintrans.gov.ua Міністерство транспорту та зв'язку України.

III. АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ГЕОГРАФІЇ

УДК 911.3

Гладкий О. В., канд. геогр. наук., докторант
Київський національний університет імені Тараса Шевченка

ОСОБЛИВОСТІ ДЕЛІМІТАЦІЇ ПОЛІЦЕНТРИЧНИХ ПРОМИСЛОВО-АГЛОМЕРАЦІЙНИХ УТВОРЕНЬ УКРАЇНИ

Розглянуто методичні підходи до делімітації поліцентричних промислових агломерацій на основі дослідження агломераційного ефекту території. Визначено межі Донецько-Макіївської промислової агломерації згідно із запропонованою методикою.

The methodical approaches to delimitation of polycentric industrial agglomerations based on investigation of agglomeration effect of the territory are disclosed. The borders of Donetsk-Makiivka industrial agglomeration using above-mentioned model are defined.

Вступ. Одним із найбільш проблемних та дискусійних питань при дослідженні промислових агломерацій є формування методичних підходів до визначення їх територіальних меж. Його складність обумовлена декількома причинами. По-перше, межі промислових агломерацій є вкрай динамічними і мають властивість до швидкоплинної зміни, особливо на периферійних її частинах та у віддалених замикаючих агломерованих поселеннях. По-друге, вони поширюються на як на зону урбанізації, так і на території значного індустріального освоєння, які часто можуть не співпадати, особливо у випадку поліцентричних агломерацій старопромислових районів. По-третє, агломерація має властивість розповсюджувати свою зону впливу вдовж потужних доцентрових радіальних транспортних магістралей на достатньо віддалені населені пункти (переважно, міські), тим самим виходячи за межі найближчого оточення ядра, вклинюючись у низькоагломеровані (або навіть неагломеровані) території. По-четверте, виключна складність та багатоаспектність функціональної структури агломерації, її поясних і секторних елементів, а також наявність значної кількості впливових взаємопов'язаних чинників її формування накладає істотні обмеження на використання математичного апарату дослідження, застосування комп'ютерних методів, логіко-математичних та кібернетичних моделей. По-