

потоков, степень развития материальной базы туризма, то есть наиболее динамичные элементы территориальной организации туристского обслуживания (Пирожник, 2008). Особенности территориальной структуры туризма раскрывают стадии развития туристской функции на данной территории и характер освоения туристского пространства [3]. Стадийность развития туристского пространства происходит под влиянием широкого круга факторов, изученных ранее. Это позволяет определить тип территориальной структуры (точечная, очаговая, линейно-узловая, ареально-сетевая, зонально-иерархическая), ранг функции туризма на данной территории, сегмент потребителей туристского рынка (первопроходцы, новаторы, быстро либо медленно признающие большинство, консерваторы), а также характер туристского предложения (от единичного к полифункциональному, селективному). Взаимосвязи между этими свойствами туристского пространства на разных стадиях его формирования позволяют определить тип рекреационно-географического пространства (зарождение, проникновение, ассимиляция, колонизация, урбанизация) [4].

Таким образом, комплексный экономико-географический анализ позволяет сформировать туристский образ региона, раскрывающий современные тенденции формирования и развития территориальной организации туристского хозяйства на данной территории. Конструирование туристского образа региона является неотъемлемой частью туристского образования.

Использованные источники:

1. Мечковская О.А. География туризма: методы анализа туристского пространства: пособие для студентов геогр. фак. / О.А. Мечковская. – Минск: БГУ, 2008. – 115 с.
2. Мечковская О.А. К вопросу об устойчивом развитии международного туризма // Экономика природопользования для устойчивого развития: теория и практика: Тез. докл. междунауч.-практ. конф., Минск, 21 – 22 ноября 2006 г. / Мин. природных ресурсов и охраны окр. среды, Мин. экономики Респ. Беларусь УО «Бел. гос. эконом. университет». – Минск: БГЭУ, 2006. – С. 147-149.
3. Мечковская О.А. Экономико-географические тенденции развития международного туризма в странах Центральной и Восточной Европы: Дис. ... канд.геогр. наук: 25.00.24 / Бел. гос. ун-т. – Мн., 2004. – 190 с.
4. Пирожник И.И. Структурно-функциональные особенности рекреационного пространства и формирование туристского продукта Беларуси // Туризм и региональное развитие: Сб. ст. / Смоленск. гуманитар. ун-т; Отв. ред. Л.Ю. Мажар. – Смоленск: Универсум, 2008. – С. 124-136.

УДК 656,7.072;338.48 (045)

Заря І.В., Борисюк О.А.

**КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНА БАЗА АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ В
УМОВАХ РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНИХ КОМПАНІЙ**

Розкривається роль авіатранспортної системи України як елемента туристичної інфраструктури, проблеми та перспективи подальшого розвитку туристичної сфери в контексті співпраці туристичних підприємств з авіаційними

перевізниками. Значна увага в статті приділяється конкурентоспроможності авіатранспортної системи України з притаманними їй особливостями, чинниками, закономірностями розвитку структури та організації.

Ключові слова: авіатранспортна система, туристична інфраструктура, конкурентоспроможність, туристичне підприємство.

Розкривається роль авіатранспортної системи України як елемента туристичної інфраструктури, проблеми та перспективи подальшого розвитку туристичної сфери в контексті співпраці туристичних підприємств з авіаційними перевізниками. Значна увага в статті приділяється конкурентоспроможності авіатранспортної системи України з притаманними їй чинниками, функціями, закономірностями територіальної структури та організації.

Раскрывается роль авиатранспортной системы Украины как элемента туристической инфраструктуры, проблемы и перспективы дальнейшего развития туристической сферы в контексте сотрудничества туристических предприятий с авиационными перевозчиками. Значительное внимание в статье уделяется конкурентоспособности авиатранспортной системе Украины с присущими ей факторами, функциями, закономерностями территориальной структуры и организации.

Ключевые слова: авиатранспортная система, туристическая инфраструктура, конкурентоспособности, туристическое предприятие.

The role air transportation system of Ukraine as part of the tourism infrastructure, problems and prospects for further development of tourism in the context of cooperation between tourism enterprises of air carriers. Much attention in the article is paid to competitive air transportation system of Ukraine with its factors, functions, structures and patterns of territorial organization.

Key words: air transportation system, tourism infrastructure, competitiveness, a tour company.

Постановка наукової проблеми. Розвиток туризму в Україні сприяє створенню нових умов для конкурентної боротьби всіх суб'єктів туристичної діяльності, веде до пошуку нових засад діяльності, встановлення дедалі витончених чинників конкурентних переваг, як в туризмі в цілому, так і в підтримуючих галузях.

Підтвердженням прискореного розвитку туризму є той факт, що надходження від туристичних подорожей у світовому масштабі становлять сьогодні за різними оцінками від 3 до 7 трлн. дол. США (у 2011 р. доходи лише від міжнародного туризму становили 1,1 трлн. дол., від туристів-резидентів у межах власної країни в 2011 р. – 2,6 трлн. дол.), а кількість туристів на сьогодні понад 1 млрд. осіб.

Неухильна інтеграція України у світогосподарську систему зумовила поступове збільшення обсягів міжнародного туризму в країну на початку ХХ ст., досягнувши абсолютного максимуму у 2008 р. У 2009-2010 рр. Україну відвідало 21,5 млн. осіб (з метою туризму 1,2 млн. осіб), що забезпечило їй 12-е місце на сучасному туристичному ринку за обсягом в'їзного туризму. За прогнозами WTTC в поточному 2012 р. Україна може опинитися серед десяти країн, що найбільше від усіх інших приймають іноземних туристів (25,4 млн. турприбуттів). За доходами від міжнародного туризму у 2009-2010 рр. наша країна обіймала 49-50 місце у світі (3,7 млрд. дол. за рік)[11].

Роль транспорту у розвитку сучасного туризму є визначальною і вкрай важливою. Транспортні засоби дозволяють створювати креативні туристичні продукти, можуть слугувати об'єктами прокату, засобами розміщення й атракції. Транспортні витрати суттєво впливають на собівартість і конкурентоспроможність тур продукту. За даними Держкомстату України, витрати всіх суб'єктів туристичної діяльності на послуги транспорту у 2011 р. становили більше 1/3 загального обсягу витрат на послуги сторонніх організацій, що використовуються при виробництві туристичного продукту[8].

Авіатранспортна система України є однією з найважливіших складових її економічного розвитку, ефективна діяльність якого повинна створити умови для зміцнення потенціалу країни, вирішення різних соціальних завдань, розвитку міжнародних відносин та туризму. Роль авіатранспорту з кожним роком зростає: якщо у 2001 р. авіатранспортом скористалося 2,1 млн. пасажирів, то у 2011р. – 7,5 млн. осіб. Туризм є надзвичайно важливим чинником розвитку пасажирських авіаційних перевезень. За останні роки і в авіаційних пасажирських перевезеннях і у міжнародних туристичних прибуттях спостерігалось синхронне зростання темпів приросту. Конкуренція – це могутній стимул для розробки та впровадження високотехнологічних інновацій та постійного покращення сервісу і обладнання в авіаційних послугах. Це забезпечить туристичній та супутнім галузям можливість досягти високих темпів розвитку та стати провідними на шляху модернізації виробництва та послуг.

Аналіз останніх досліджень та виявлення невирішених сторін проблеми. В цілому по Україні минулий туристичний сезон має позитивну динаміку. Загальна кількість туристів порівняно з минулим роком, обслужених туроператорами і турагентствами, збільшилася на 17%, обсяг послуг зріс на 10%, а платежі до бюджету – на 14%. Останнім часом намітилися певні новітні алгоритми в туризмі, що визначають його найближче майбутнє і дають вагомі підстави для туристичних компаній з пошуку шляхів адаптації до ситуації на туристичному ринку. Основними можна назвати такі:

1. Поступово зміщується сезонність і межі її починають розмиватися та відбуваються зміни у структурі попиту.

2. З'являються нові види туризму. Одним з останніх став «фінансовий туризм».

3. Туристи із року в рік стають більш вимогливими до якості наданих послуг.

4. Суттєвими мотиваторами поїздок стають отриманий досвід та враження.

5. З'явився сегмент «самостійних» туристів, здатних до самоорганізації в умовах активного відпочинку та подорожей.

6. Інформаційні технології, особливо в мобільному сегменті, все глибше проникають у туристичну індустрію, впливаючи на здатність туристів до швидких кроків назустріч новим враженням.

7. Україна стала більш популярною серед туристів з усього світу, а також українців як під час підготовки до Євро-2012, так і після проведення чемпіонату Європи з футболу.

Очевидно, що на тлі такої активності на туристичному ринку Україна повинна реалізувати свій туристичний потенціал, якщо, звичайно, забезпечить туристів безпечними і високоякісними транспортними засобами.

За рівнем розвитку бізнес-середовища та інфраструктурою туризму серед 124 країн світу ми посідаємо 73 місце, у тому числі за інфраструктурою авіатранспорту – 87 місце, інфраструктурою наземного туризму – 67 місце і туристичною інфраструктурою – 75. Це вказує на те, що авіатранспорт розвивається випереджальними темпами порівняно з наземним транспортом. Переваги авіатранспорту очевидні з позиції капіталовкладень в авіаційну галузь. Разом з тим, цифри вказують на необхідність подальшої модернізації та удосконалення транспортного фундаменту туризму в Україні для формування *конкурентоспроможного національного туристичного продукту* на внутрішньому та зовнішньому цільових ринках.

Серед вітчизняних і зарубіжних науковців вагомий вклад у розвиток сучасної теорії конкурентоспроможності внесли М. Портер, І. Ансофф, А. Градов, В. Дикань, І. Іванов, І. Герчикова, А. Мазаракі, Н. Ушакова, А. Литвиненко, І. Смолін, І. Балабанова, О. Шишкова та інші, які досліджували проблему конкурентоспроможності підприємств у сфері матеріального виробництва та торгівлі.

Актуальність проблеми підсилюється в умовах інтеграції України у світовий економічний простір, виходу на міжнародний ринок і розширення, таким чином, кола потенційних конкурентів.

Теоретичною і методологічною базою дослідження стали роботи таких спеціалістів як: А. Александрова, І. Балабанова, А. Богатова, К. Боумена, Ю. Волкова, В. Гуляйова, Н. Єремєєва, А. Ільїной, Н. Кабушкіна, В. Квартальнова, Ф. Котлера, І. Спиридонова, А. Чудновського та ін.

Проблематика організації авіатранспортного обслуговування в міжнародному туризмі вивчена російськими і вітчизняними вченими, зокрема М. Біржаковим і В. Нікіфоровим [1], В. Гуляєвим [3], І. Дудником [5], І. Смирновим [6], Г. Уваровою [4], Г. Балабановим та Л. Ткачук та ін. [7].

Водночас питання конкурентоспроможності авіаційного транспорту в контексті співпраці з туристичними компаніями не знайшли широкого відображення в економічній літературі. Теоретико-методологічні та прикладні аспекти даної проблематики ще потребують своєї розробки. Саме це зумовило вибір теми дослідження та визначило його актуальність.

Виклад основного матеріалу. В умовах глобалізації ринкових процесів і збільшення ролі туризму в міжнародному поділі праці транспорту відводиться значна роль у забезпеченні географічної єдності різних країн

світу та доступності туристичних дестинацій для туристів. Розвиток авіаційних пасажирських перевезень в Україні сприяв збільшенню туристичних потоків в міжнародному сполученні.

За даними WTTC Україну в період з 1994 по 2011 рр. показник відвідування України туристами збільшився у 7 разів (на 21,4 млн. чол.) і станом на 2012 р. ця цифра становить вже 25 млн. туристів [8].

Особливо динамічно розвивається ринок пасажирських авіаперевезень (за 2011 р. пасажиропотік у вітчизняних аеропортах збільшився на 22,9% і становив 7,5 млн. осіб, тенденція до збільшення збереглася і у 2012 р.) [10]. Це свідчить про зростання ролі вітчизняного авіаційного транспорту в системі міжнародних транспортних перевезень та внутрішній транспортній компоненті, загострення конкурентної боротьби між національними авіаперевізниками. Разом з тим, посилення своєї присутності на туристичному ринку України потребує від авіатранспортних компаній не тільки розробки заходів щодо зміцнення свого ринкового положення, а і визначення основних кардинальних напрямів подальшої конкурентної політики з обов'язковим залученням міжнародного досвіду модернізації авіатранспортної системи.

У рамках Єв्रोчемпіонату оновлені аеропорти України продемонстрували свої нові потужності, прийнявши рекордну кількість рейсів – близько 13 тисяч. МА «Бориспіль» у червні обслужив 885,9 тис. пасажирів, було виконано 9 тис. 752 рейси. У дні Євро – 2012 пасажиропотік аеропорту Київ (Жуляни) склав близько 78 тис. осіб (↑на 19,5 %) в ці дні аеропорт прийняв 2,5 тис. рейсів. МА «Харків» обслуговано 750 літаків, якими слідувало 52,5 тис. пасажирів (↑на 4,5 %), МА «Донецьк» – обслуговано більше ніж 126,4 тис. пасажирів та виконано понад 2,5 тис. рейсів, МА «Львів» ім. Д. Галицького – обслуговано понад 40 тис. пасажирів та 600 міжнародних та внутрішніх рейсів. У червні 2012 року Державне підприємство обслуговування повітряного руху України (Украерорух) забезпечило аеронавігаційним обслуговуванням на п'яти аеродромах чотирьох приймаючих Євро-2012 міст 17 892 польоти [10]. В площині українського туристичного простору ніша авіаційних перевезень вже заповнена. Основними авіаперевізниками з 28-ми є наступні за результатами діяльності у 2011 р.:

1. «Аеросвіт», Україна – 35968 польотів.
2. МАУ, Україна – 22501 політ.
3. Lufthanza, Нвмеччина – 18306 польотів.
4. Turkish Airlines, Туреччина – 17372 польта.
5. «Аэрофлот», Россія – 17290 польотів.

Також в дусятку кращих потрапили Emirates, «Дніпроавіа», «Трансаэро», «British Airways» та «Qatar Airways»

Злиття та поглинання авіаційними компаніями готельних та ресторанних ланцюгів перетворює ці транснаціональні компанії у мегапотужних гігантів, здатних впливати на ситуацію з перевезеннями пасажирів в майже кожній країні світу. Тобто, вони мають важелі

перерозподілу потоку туристів, формування нових, привабливих маршрутів, обмежувати доступність певних місць для відвідування, впливу на сприйняття туристом подорожі літаком, як отримання специфічного враження від польоту.

Починаючи з 2005 р. авіатранспортна система зайняла лідируюче положення на ринку пасажирських перевезень, випередивши автомобільний транспорт. Як відомо, до найбільш типових джерел одержання конкурентних переваг належать: нові технології; зміни структури і вартості окремих елементів у технологічному ланцюжку виробництва і реалізації товару; нові запити споживачів; поява нового сегмента ринку; зміни «правил гри» на ринку.

На загострення конкурентної боротьби в транспортній галузі вплинули ряд факторів серед яких слід виділити наступні: зросла частка ділових поїздок, що призвело до зростання попиту на швидкий та надійний транспортний засіб; підвищилися вимоги туристів до швидкості переміщення туристів з метою невідкладності отримання туристичних послуг в місці призначення; відбувається процес розширення географії подорожей, що потребує належним чином укомплектованого транспортного засобів; доступність ціни, зручність і комфорт; міжсезоння, як чинник туристичного спокою поступово наповнюється новими напрямками та видами туризму і активізує туристичний ринок до формування попиту на туристичний продукт; особливе місце посідає безпека польоту – відомо, що авіаційний транспорт є найбезпечнішим в світі.

Таке положення зумовило створення нових вимог до діяльності туристичних підприємств, визначивши ряд параметрів, яким мають відповідати умови та особливості роботи суб'єктів підприємництва. До основних можна віднести:

- наявність техніко-технологічних складових за допомогою яких мають виконуватись поставлені перед туристичною фірмою завдання;
- збереження пропорцій між поставленими завданнями та наявними ресурсами;
- використання інформаційних програмних засобів на високому техніко-технологічному рівні;
- діяльність має задовольняти вимогам сьогодення і користується попитом на ринку туристичних послуг;
- впровадження в практику елементів ситуативного менеджменту, як одного з основних інструментів оптимізації діяльності туристичного підприємства;
- наявність висококваліфікованого персоналу, який володіє не тільки програмними продуктами, а й творчим потенціалом і відповідним аналітичним мисленням.

Постійний пошук напрямів удосконалення процедури надання транспортних послуг туристам веде по впровадження новітніх технологій в авіатранспортній системі.

Прикладом цьому є створення авіаційними компаніями для своїх потреб Глобальних дистриб'юторських систем, що дало їм суттєві конкурентні переваги як під час створення ГДС у 60-х рр. так і зараз. І надалі з розширенням сфери використання ГДС, що було спланованим маркетинговим заходом, авіакомпанії з роками тільки нарощували свої конкурентні переваги. А якщо додати до вищевказаного такі переваги авіаційного транспорту як швидкість, просторова всеосяжність та безпека ми станемо свідками виходу на світову арену беззаперечного лідера туристичного перевезення.

Особливо гостро стоїть питання цінової політики в забезпеченні конкурентоспроможності авіаційного транспорту в системі пасажирських перевезень. Адже ціна квитка на авіаційному транспорті є найвищою. Але парадоксальним є те, що вартість квитка не залежить від витрат палива чи часу в польоті. Вона враховує інтереси авіакомпанії і залежить від купівельної спроможності пасажирів та співвідношення попиту та пропозиції. Разом з тим, слід відмітити, що постійне підвищення цін на авіарейси знижує конкурентоспроможність авіаційної індустрії.

Значну конкуренцію традиційним перевізникам на національному авіаційному ринку створюють бюджетні компанії. До категорії бюджетних належать компанії, що здійснюють регулярні авіаперевезення з обмеженим набором послуг на борту і на землі (відсутнє відділення бізнес-класу, безплатне харчування та напої, доступ до газет та радіо, а також певних послуг пов'язаних з перевезенням багажу (обмежується його кількість). 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 аеропорти – хаби. Бюджетні авіалінії характеризуються однотипним флотом літаків, а також значно загущеною кількістю сидячих місць (менші проміжки між сусідніми рядами крісел). Дешеві перевізники першими в галузі авіаперевезень запровадили у великому обсягу безпосередній продаж авіаквитків – через Інтернет і по телефону, що зумовило відмову від посередників.

Обсяг перевезень лоу-кост компаніями на міжнародних регулярних лініях в 2011 р. через аеропорти України становив 550,2 тис. осіб, або 7% від загального обсягу міжнародних регулярних авіаперевезень. За даними Міністерства інфраструктури в цьому році авіаперевезення до та із України здійснювали такі бюджетні авіакомпанії: Візз Ейр Україна, Wizz Air Hungary, Air Arabia, FlyDubai, Pegasus Airlines та Wind Jet. Цей сегмент в майбутньому зможе динамічно розвиватися тільки разом з підвищенням добробуту населення та спрощенням візового режиму з країнами Євросоюзу.

Внаслідок росту конкуренції також і традиційні перевізники почали реформувати свою діяльність, шукаючи способів заощадити, готуючи цікавіші пропозиції для клієнтів. Але розвиток туризму може стримуватися тим, що національна авіатранспортна система не відповідає світовим стандартам в сенсі зручності, ефективності, безпеки, а транспортні проекти, зокрема будівництво нових аеропортів, потребують для своєї реалізації величезних інвестицій. І навіть будівництво нового терміналу в Борисполі поставило ряд організаційних питань перед керівництвом аеропорту.

30 аеропортів та 15 аеродромів, що включені до реєстру України, а також специфічна мережа аеропортів на базі військових аеродромів і аеродромів деяких відомств є елементами регіональних авіатранспортних систем [10]. Кожна РАТС формується навколо найбільших міст – центрів міжрегіональних систем розселення. Такими центрами є міста Київ (2785 тис. осіб), Одеса (1010 тис. осіб), Харків (1452 тис. осіб), Дніпропетровськ (1011 тис. осіб), Донецьк (968 тис. осіб), Львів (734 тис. осіб), Сімферополь (337 тис. осіб) [8]. Аеропорти цих міст формують каркас структури регіональних авіатранспортних систем, утворюючи територіальне ядро авіапослуг. Таким чином, на території України можна виокремити наступні авіатранспортні системи: Донецька, Карпатська, Південна, Північно-Західна, Північно-Східна, Подільська, Придніпровська, Столична, Центральна (рис. 1).

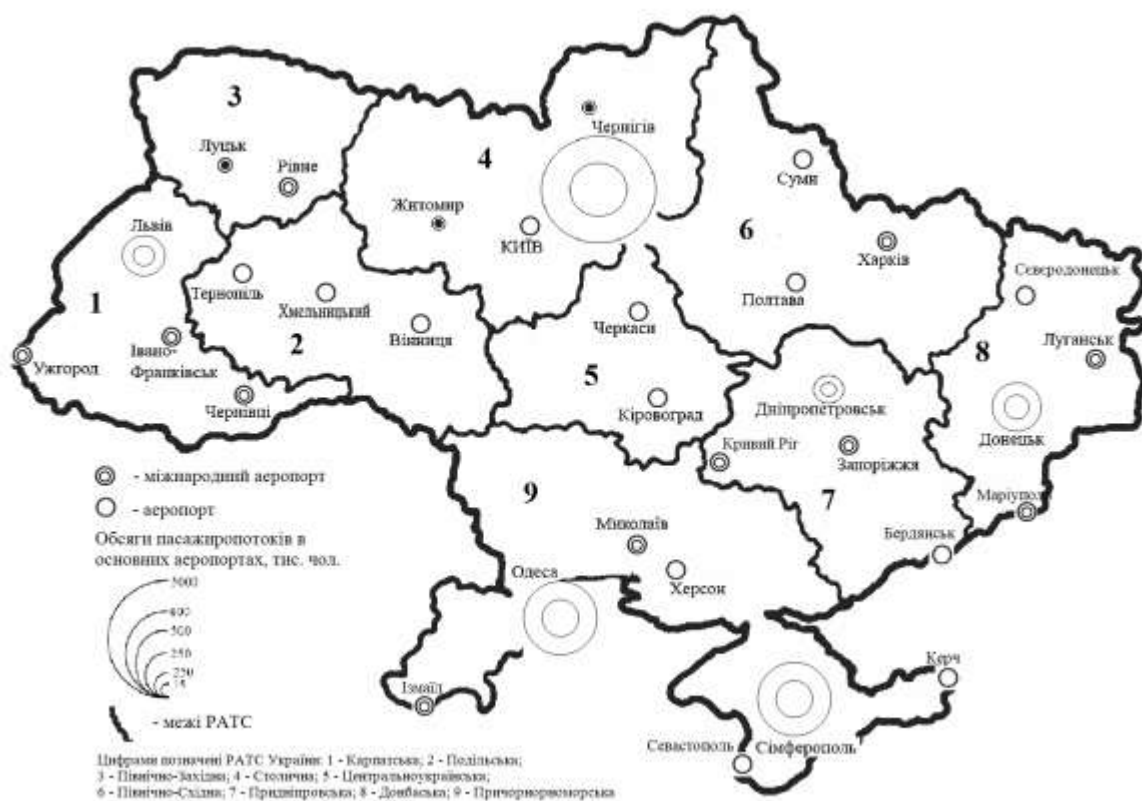


Рис. 1. Регіональні авіатранспортні системи України

Тому конкурентна боротьба між перевізниками туристів посилюється і в регіональному масштабі. Розбудова інфраструктури авіатранспортної системи при підготовці до Євро-2012 тільки посилила конкуренцію на місцях, загалом виділивши певні регіональні авіатранспортні системи в пріоритетні напрями досліджень оцінку конкурентоспроможності яких представлено в таблиці 1.

Таблиця 1

Аналіз конкурентоспроможності регіональних авіатранспортних систем України

№ з/п	Назва РАТС	Зона обслуговування (області)	Рейтинг за пасажиро-поток	Рейтинг за доступністю авіапослуг	Рейтинг конкурентоспроможності
1.	Карпатська	Львівська, Івано-Франківська, Закарпатська, Чернівецька	5	2	2
2.	Подільська	Вінницька, Тернопільська, Хмельницька	7	7	6
3.	Північно-Західна	Рівненська, Волинська	8	7	7
4.	Столична	Київська, Житомирська, Чернігівська	1	3	1
5.	Центральна	Черкаська, Кіровоградська	8	5	5
6.	Північно-Східна	Харківська, Сумська, Полтавська	6	6	4
7.	Придніпровська	Дніпропетровська, Запорізька	4	4	3
8.	Донецька	Донецька, Луганська	3	1	1
9.	Причорноморська	Одеська, Миколаївська, Херсонська, АРК	2	5	2

Аналіз свідчить, що попит на транспорт постійно підвищується незважаючи на періодичні економіко-соціальні потрясіння та глобальні природно-кліматичні зрушення. Підвищенню рівня конкурентоспроможності українських авіаперевізників на світовому ринку сприятиме і той результат, що принесе співпраця Китаю та аеропорту «Бориспіль». Адже обговорюється питання кредиту з боку китайської сторони в розмірі 1 млрд. дол. для побудови чотирьох вокзалів, прокладання залізничного полотна між Києвом та аеропортом та закупівлі електропоїздів. Саме тому провідні туристичні держави витрачають значні кошти на формування іміджу власної країни, використовуючи як традиційну рекламу, так і міжнародні культурні, спортивні, науково-технічні, економічні і політичні заходи.

Висновок. Проведені дослідження підкреслюють значну роль авіатранспортної системи у розвитку міжнародного туризму в нашій державі. Підвищення конкурентоспроможності регіонів здійснюватиметься, зокрема, за таким основним напрямом, як розвиток транспортно-дорожнього комплексу як основного елементу підвищення рівня мобільності населення. Індикаторами поступального та конкурентоспроможного розвитку авіатранспортної складової транспортної галузі є наступні чинники: зростання обсягів інвестицій; збільшення кількості країн і напрямів подорожей туристів; підвищення рівня привабливості авіаційного транспорту; сприяння покращенню інвестиційного клімату у сфері туризму, залученню інвестицій у розвиток інженерно-транспортної та комунальної інфраструктур; раціоналізація використання фінансових і матеріальних ресурсів у сфері туризму.

Використані джерела:

1. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: Перевозки / Биржаков М.Б., Никифоров В.И. – М.- СПб.: ИД «Герда», Невский фонд, 2003. – 400 с.
2. Бугайко Д.О., Рибалко О.Л. Тенденції розвитку ринку авіаційних перевезень України // Економіка, підприємництво та менеджмент – Журнал наукових праць: Випуск 9. – К.: НАУ, 2007. – С.80-85.
3. Гуляев В.Г. Организация туристских перевозок / Гуляев В. Г. – М.: «Финансы и статистика», 2001. – 512с.
4. Уварова Г.Ш. Українська авіація на міжнародному ринку туристичних послуг: проблеми і перспективи розвитку//Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Державна політика розвитку цивільної авіації ХХІ століття: економічний патріотизм і стратегічні можливості України». – К.: НАУ, 2008. – С. 156 – 159.
5. Суспільно-географічні засади дослідження авіаційного транспорту [Текст] / І. М. Дудник, О. А. Борисюк // Науковий часопис Національного педагогічного університету імені М. П. Драгоманова. Серія 4, Географія і сучасність : Збірник наукових праць / М-во освіти і науки, молоді та спорту України, Нац. пед. ун-т ім. М. П. Драгоманова. - К. : Вид-во НПУ ім. М. П. Драгоманова, 2011. - Вип. 25. - С. 17-24.
6. Смирнов І.Г. Логістика туризму : навчальний посібник / Смирнов І.Г. – К.: Знання, 2009. – 444с.
7. Ткачук Л.М., Балабанов Г.В. Аналіз процесів взаємодії у системі «авіація – туризм». Науковий вісник Інституту міжнародних відносин НАУ. Серія: Економіка, право, політологія, туризм : збірник наукових статей. – Київ : Вид-во національного авіаційного університету «НАУ-друк», 2010. – Випуск 1. – С.172-179.
8. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua/
9. Офіційний сайт Всесвітньої ради з подорожей та туризму [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.wttc.org/>
10. Офіційний сайт Державної авіаційної адміністрації України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.ukravitrans.gov.ua /](http://www.ukravitrans.gov.ua/)
11. Офіційний сайт ЮНВТО [Електронний режим доступу]. – http://www.unwto.org/index_r.php

УДК 338.486 : 659.2 (477)

Зима О.Г., Лола Ю.Ю., Жила Н.В.

ФОРМУВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНОГО СЕРЕДОВИЩА НАЦІОНАЛЬНОЇ ІНДУСТРІЇ ТУРИЗМУ