**МІНІСТЕРСТВА ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Факультет фізичного виховання

Кафедра туризму

**КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА**

магістра

на тему: «Перспективи розвитку туристичних перевезень авіатранспортом у Запорізькому регіоні в умовах сьогодення»

«Prospects for the Development of Tourist Transportation by Air Transport in Zaporizhzhia Region in the Present Conditions»

Виконала: студентка 2 курсу, групи 8.2428

спеціальність 242 туризм

освітньої програми туризмознавство

Зінкевич А. О.

Керівник: Маковецька Н. В.

Рецензент: Пиптюк П. Ф.

Запоріжжя – 2019

**«ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ»МІНІСТЕРСТВА ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**Факультет фізичного вихованняКафедра туризмуОсвітньо-кваліфікаційний рівень магістрСпеціальність 242 Туризм

**ЗАТВЕРДЖУЮ:**

**Завідувач кафедри туризму**

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_** Н.В. Маковецька

(підпис)

«\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2019 року

**ЗАВДАННЯ**

**НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Зінкевич Анастасії Олександрівни\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(прізвище, ім’я, по-батькові)

1.Тема роботи (проекту) «Перспективи розвитку туристичних перевезень авіатранспортом у Запорізькому регіоні в умовах сьогодення», керівник роботи (проекту) Маковецька Н.В., затверджена наказом ЗНУ від «31» травня 2019 року № 832-С.

2. Строк подання студентом роботи (проекту) «27» грудня 2019 року.

3. Вихідні дані до проекту (роботи): нормативно правові положення, закони України, наукові публікації вітчизняних і закордонних учених, статистичні дані, що стосуються пасажиропотоків в Україні та світі. В ході дослідження нами було проаналізовано перспективи розвитку туристичних авіаперевезень у Запорізькому регіоні в умовах сьогодення шляхом аналізу, порівняння та прогнозування пасажиропотоків у обраному регіоні.

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, що їхналежить розробити):

1. Визначити сутність, мету та завдання діяльності Комунального підприємства «Міжнародний аеропорт Запоріжжя».

2. Дослідити систему обслуговування у КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя».

3. Визначити перспективи розвитку туристичних авіаційних перевезень у КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя».

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов’язкових

креслень): 9 таблиць, 2 рисунків, 5 додатків, 75 літературних посилання.

6. Консультанти роботи (проекту)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Розділ | Консультант | Підпис, дата | |
| Завдання видав | Завдання прийняв |
| Розділ 1 | Маковецька Н. В. | 16.09.2018 | 16.09.2018 |
| Розділ 2 | Маковецька Н. В. | 15.03.2019 | 15.03.2019 |
| Розділ 3 | Маковецька Н. В. | 10.09.2019 | 10.09.2019 |

7. Дата видачі завдання «\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 201\_ року.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №  з/п | Назва етапів дипломного проекту (роботи) | Строк виконання етапів проекту (роботи) | Примітка |
| 1. | Вступ. Вивчення проблеми, опрацювання джерел та публікацій. | Вересень 2018 р. | виконано |
| 2. | Написання першого розділу. | Січень 2019 р. | виконано |
| 3. | Написання другого розділу. | Березень 2019 р. | виконано |
| 4. | Написання третього розділу. | Вересень 2019 р. | виконано |
| 5. | Написання висновків, комп’ютерний набір роботи | Жовтень 2019 р. | виконано |
| 6. | Попередній захист дипломної роботи на кафедрі. | Грудень 2019 р. | виконано |

Студентка\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_А. О. Зінкевич

(підпис)

Керівник роботи (проекту) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Н.В. Маковецька

(підпис)

Нормоконтроль пройдено

Нормоконтролер \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Е.А. Криволапов

(підпис)

РЕФЕРАТ

Кваліфікаційна робота – 85 сторінок, 5 додатків, 75 літературних джерел.

Мета дослідження прогнозування авіаційної діяльності КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» та перспектив його розвитку шляхом порівняння з аеропортами міст Харків, Дніпро та Херсон у різні роки.

У відповідності до поставленої мети передбачається виконання таких завдань:

– визначити сутність, мету та завдання діяльності КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»;

– дослідити систему обслуговування у КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»;

* визначити перспективи розвитку туристичних авіаційних перевезень у КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя».

Об’єкт – туристичні перевезення авіатранспортом у запорізькому регіоні на прикладі КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя».

Предмет дослідження – перспективи розвитку аеропорту та туристичних перевезень авіатранспортом в умовах сьогодення.

Основними джерелами інформації для проведення апробації запропонованої методології дослідження та методів забезпечення ефективного функціонування були: статистичні бази даних ІСАО, Державіаслужби України, Держстат України та статистичні спостереження, отримані під час проведення аналізу діяльності аеропортів.

ТУРИЗМ, ТУРИСТИЧНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, АЕРОПОРТ, АВІАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ, ПІВДЕННО-СХІДНИЙ РЕГІОН, АВІАКОМПАНІЯ, РИНОК АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ

ABSTRACT

The qualification work consists of three parts - 85 pages, 5 appendices, 75 literary sources.

The purpose of the study is the forecasting of aviation activity of KP "International Airport of Zaporizhzhia" and prospects for its development by comparison with the airports of Kharkiv, Dnipro and Kherson cities at different intervals.

In accordance with this goal, the following tasks are envisaged:

  - to determine the nature, purpose and objectives of the activity of the Municipal Enterprise "Zaporozhye International Airport";

- to investigate the service system at the ME "Zaporozhye International Airport";

- to determine the prospects for the development of tourist aviation in ME "Zaporozhye International Airport".

The object of the study is tourist transportation by air transport in the Zaporozhye region on the example of the Municipal Enterprise "Zaporozhye International Airport".

The subject of the study is the prospects for the development of the airport and tourist transportations by air in the present conditions.

The main sources of information for testing the proposed research methodology and methods of ensuring its effective functioning were: the ICAO statistical databases, the State Aviation Service of Ukraine, the State Statistics Service of Ukraine and the statistical observations obtained during the analysis of airport activities.

TOURISM, TOURIST TRANSPORTATION, AIRPORT, AIRPORT ACTIVITY, SOUTH-EAST REGION, AIRLINE, AIRPORT MARKET

**ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, ОДИНИЦЬ, СИМВОЛІВ, СКОРОЧЕНЬ І ТЕРМІНІВ**

Млн – мільйон

Млрд – мільярд

Трлн – трильйон

Тис – тисяч

Т – тон

КП – комунальне підприємство

Грн – гривня

% – відсоток

Км – кілометр

ЗМІСТ

[РЕФЕРАТ 4](#_Toc28255718)

[ABSTRACT 5](#_Toc28255719)

[ЗМІСТ 7](#_Toc28255720)

[ВСТУП 7](#_Toc28255721)

[РОЗДІЛ 1 10](#_Toc28255722)

[ТЕОРИТИЧНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ 10](#_Toc28255723)

[1.1 Роль авіаційних перевезень у сучасному світі 10](#_Toc28255724)

[1.2 Фактори, що формують попит на авіаперевезення 16](#_Toc28255725)

[1.3 Аеропорт як центр надання авіаційних послуг 22](#_Toc28255726)

[1.3 Проблематика авіаперевезень на прикладі досвіду міжнародного аеропорту «Руассі-Шарль-де-Голль» 31](#_Toc28255727)

[**РОЗДІЛ 2** 39](#_Toc28255728)

[ЗАВДАННЯ, МЕТОДИ ТА ОРГАНІЗАЦІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ 39](#_Toc28255729)

[2.1 Мета та завдання дослідження 39](#_Toc28255730)

[2.2 Методи дослідження 39](#_Toc28255731)

[2.3 Характеристика місця дослідження 42](#_Toc28255732)

[2.3.1 Міжнародний аеропорт Запоріжжя як один із найперспективніших аеропортів південно-східного регіону 44](#_Toc28255733)

[2.3.2 Коротка характеристика міжнародного аеропорту «Харків» 49](#_Toc28255734)

[2.3.3 Стисла характеристика міжнародного аеропорту «Дніпропетровськ» 51](#_Toc28255735)

[2.3.4 Коротка характеристика міжнародного аеропорту «Херсон» 53](#_Toc28255736)

[РОЗДІЛ 3 55](#_Toc28255737)

[РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ 55](#_Toc28255738)

[3.1 Аналіз пасажиропотоків у 80-ті роки ХХ століття в аеропортах підведено-східного регіону: Харків, Запоріжжя, Дніпро та Херсон 55](#_Toc28255739)

[3.2 Сучасний стан українских аеропортів південно-східного регіону: Харків, Запоріжжя, Дніпро, Херсон 56](#_Toc28255740)

[3.3 Перспективи розвитку туристичних пасажироперевезень у запорізькому регіоні на прикладі КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» 66](#_Toc28255741)

[ВИСНОВКИ 71](#_Toc28255742)

[ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ 72](#_Toc28255743)

[ДОДАТКИ 80](#_Toc28255744)

ВСТУП

Актуальність теми. В умовах розвитку суспільних відносин в галузі авіаційних перевезень, що супроводжується зокрема появою реальних перспектив розширення сфери їх впливу, у тому числі, внаслідок розширеня вітчизняного ринку авіапослуг за рахунок як наших, так і зарубіжних авіакомпаній, інвесторів тощо, актуальності набуває розгляд питання щодо розвитку аеропортів міжнародного значення.

Роль та функціональність аеропорту в межах глобальної авіаціїйної мережі змінюється залежно від стратегічного вибору аеропорту, від масштабу, обсягу та інтенсивності операційної діяльності, пов'язаної з ними мережі, географічного фокусу на ринку та орієнтації на послуги (авіакомпанії). Також його роль значною мірою визначається національною політикою цивільної авіації та умовами політичного, економічного, соціодемографічного, географічного та технологічного середовища, в якому працює галузь повітряного транспорту країни.

Для гармонійного розвитку аеропорту дуже важливою є привабливість країни/району як ділового пункту для встановлення сильного попиту на зовнішні потреби, необхідного для аеропорту.

У зв'язку з популярізацією Запоріжжя як туристичного бренду, місто асоціюється не тільки як центр козацтва, а й як сучасне європейське туристичне місто. Однією з передумов розвитку туристичного бренду є модернізація аеропорту Запоріжжя.

Проблеми авіаційної та аеропортової діяльності не тільки країни, але і світу розглядалися в публікаціях Троценко, Новікова, Чижука, Шульмейстера, Гончарова та інших. У своїх публікаціях автори приділяли уваги великим аеропортам країни: Бориспіль, аеропорт ім. І. Сікорського (більш відомий як Жуляни), Харків, аеропорт ім. Д. Галицького у м. Львів, Одеса, однак ще досі не було ґрунтовного дослідження аеропорту міста Запоріжжя, хоча цей аеропорт має всі шанси увійти у п'ятірку кращих аеропортів України.

Метою дослідження є прогнозування авіаційної діяльності і туристичних перевезень на прикладі КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» та перспективи його розвитку.

Об’єктом дослідження – туристичні авіаційні перевезення у запорізькому регіоні.

Предмет дослідження – перспективи розвитку аеропорту та туристичних перевезень авіатранспортом в умовах сьогодення.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРИТИЧНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

* 1. Роль авіаційних перевезень у сучасному світі

Авіаперевезення в даний час є надзвичайно домінуючими в трансконтинентальних та міжконтинентальних подорожах і стали більш конкурентоспроможними для короткотривалих поїздок на багатьох регіональних ринках. Повітряні перевезення перетворили суспільство на рушій пізнання світу. Авіація зробила повсякденне життя у багатьох частинах світу швидшим, взаємопов'язанішим, різноманітнішим та заможнішим.

Багато людей називають авіацію «одним із найбільших подарунків 20 століття». З моменту народження авіації всім стало зрозуміло, що це призведе до справжньої революції в транспорті. Міжнародний повітряний транспорт віком менше століття, але він зараз є головним фактором глобалізації та постійно змінюється, щоб задовольнити вимоги економічної та соціальної інтеграції, що викликає глобалізація.

Авіаційна діяльність забезпечує єдину швидку транспортну систему у світовому масштабі, що робить її життєво важливою для світу бізнесу та туризму. Глобальний авіаційний вплив оцінюється в 2,4 трлн доларів. Сюди входять прямі та опосередковані переваги світової торгівлі, а також каталітичний вплив, який надає авіація у розвиток туризму в усьому світі. Наприклад, у 2018 році авіакомпанії по всьому світу перевезли близько 4,1 млрд пасажирів.

Як і загальне середовище, регулювання авіаційної галузі теж відіграє ключову роль у визначенні того, наскільки ключові зацікавлені сторони в авіаційній галузі можуть вільно брати участь в авіаційній діяльності, щоб сприяти комерціалізації галузі.

До основних міжнародних організацій, що забезпечують регулювання міжнародного авіаційного транспортного сполучення відносять: Міжнародну організацію цивільної авіації (IКAO) та Міжнародну асоціацію повітряного транспорту (IATA) [61].

Теоретично, повітряний транспорт користується більшою свободою вибору маршруту, ніж більшість інших видів перевезень, тому авіалінії охоплюють океани, найвищі ланцюги гір, найбільш недоступні пустелі та інші фізичні бар'єри для наземного транспорта. У 2019 році у світі було нараховано кілька тисяч авіакомпаній, більшість із них дуже маленькі. Тільки близько 1400 були членами Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA), і навіть серед членів IATA відносно маленька кількість авіакомпаній припадає на більшість трафіку. Відмітимо, що IATA прилюднила показники продуктивності авіагалузі за 2018 рік, які свідчать, що глобальне повітряне сполучення продовжує ставати доступнішим та більш ефективним [30].

Світовий повітряний трaнспорт є великою бaгaтогранною динaмічною

системою, що складaється з постійно вaаємодіючих і взаємозалежних частин. Основними складовими цієї системи є такі основні ієрархічні підсистеми:

* підсистема авіакомпаній;
* підсистема світових аеропортів;
* підсистема регулювання повітряного транспорту;
* підсистема організації повітряного руху. [26]

Пасажири та вантажі можуть перевозитися повітряним транспортом або за регулярними маршрутами, або «чартерами», це маршрути, спеціально розроблені для групи мандрівників, або конкретного вантажу.

Авіакомпанії приділяють величезну увагу виконанню чартерних перевезень туристів. Велике значення мають регулярні чартерні рейси, виконання яких приводить авіакомпанію до розвитку нових авіаційних ринків, тобто відкриття регулярного повідомлення, що є перспективним. Чартерні туристичні перевезення є стратегічним напрямом щодо формування парку повітряних суден, що зумовлює сильну конкуренцію між авіакомпаніями на право здійснювати чартерні перевезення, які приносять значні доходи.

Індустрія повітряного транспорту зазнала швидкого зростання із середньорічними темпами зростання на майже десять відсотків за останні 55 років. Цей показник трохи перевищує середній приріст показника внутрішнього валового продукту (ВВП) у сьогоднішніх умовах це найширший доступний показник світової економічної активності. Збільшення повітряного руху було досягнуто за рахунок технологічного прогресу, підвищення продуктивності та збільшення споживчих витрат разом з прогресивним регулюванням ринків повітряного транспорту [32].

Цивільна авіація завдяки складній взаємодії з іншими галузями економіки отримує вигоду від економічного розвитку країн та сприяє цьому. Через зростаючу роль повітряного транспорту в економічному розвитку націй та регіонів важливо враховувати економічні та соціальні вигоди, які може запропонувати ефективна система повітряного транспорту, і забезпечити належну оцінку майбутніх потреб у повітряному транспорті, разом із супутніми ресурсами, які необхідно забезпечити.

Економічний розвиток часто пов'язаний з розвитком інфраструктури, а це означає, що аеропорти сприяють подальшому розвитку економіки прилеглих регіонів. Транспорт в цілому впливає на розвиток міст, причому авіаперевезення мають велику частку як у перевезеннях на короткі, так і на далекі відстані. Крім того, зв’язки, створені між містами та ринками, є важливим інфраструктурним надбанням, що приносить користь завдяки наданню прямих іноземних інвестицій, бізнес-кластерам, спеціалізації та іншим впливам на виробничі потужності економіки. В цілому галузь повітряного транспорту має суттєвий економічний вплив, як завдяки власній діяльності, так і як сприяючої діяльності інших галузей. Крім того, сприяючи туризму та торгівлі пасажирські перевезення авіатранспортом породжують не тільки економічне зростання, але й забезпечують робочі місця, збільшують доходи від податків та сприяють збереженню охоронюваних територій [33].

Крім того, зв’язки, створені між містами та ринками, є важливим інфраструктурним надбанням, що приносить користь завдяки наданню прямих іноземних інвестицій, бізнес-кластерам, спеціалізації та іншим впливам на виробничий потенціал економіки. В цілому галузь повітряного транспорту має суттєвий економічний вплив як завдяки власній діяльності, так і в якості сприяння інших галузей [4].

Виходячи з цієї гіпотези, географія, економічний розвиток, демографічні тенденції, привабливість бізнесу, туристична привабливість, інтелектуальна та фізична інфраструктура та політичні та адміністративні рамки країни були визначені як ключові елементи, що формують загальне середовище функціонування країни, що впливає на повітряний транспорт (у свою чергу аеропорти).

Майбутня роль повітряного транспорту залежить як від його технічних, так і від економічних можливостей. Технічно повітряний транспорт може не тільки бути провідним серед видів транспортування за швидкістю та гнучкістю, але вони також можуть обробляти фізично всі класи виробництв та сировини.

Окрім очевидних плюсів повітряного транспорту існують і недоліки, до них відносять:

* необхідність використання додаткових засобів перевезення на початковому і кінцевому пунктах польоту;
* значна залежність транспортного процесу від кліматичних умов;
* висока собівартість перевезень і відповідно цін на авіаквитки порівняно з іншими видами транспорту.

Як вже було зазначено, повітряний транспорт надає соціальні вигоди, покращуючи якість життя людей у всьому світі. Це допомагає підтримувати сучасні складні соціальні структури, об'єднуючи громади мігрантів, які живуть у будь-якій частині світу, і дозволяють синхронізувати ланцюги поставок на глобальному рівні.

Авіаційні перевезення пропонують рекреаційні можливості для людей, надаючи послуги за майже всіма світовим напрямкам. Однак, послуги з повітряної транспортації не завжди виправдані на комерційній основі.

В Україні ж головним постачальником аеронавігаційних послуг виступає Украерорух, який у свою чергу підпорядковується Міністерству інфраструктури України. Основна місія підприємства полягає у забезпеченні якісного, безпечного та дружнього до навколишнього природного середовища аеронавігаційного обслуговування у повітряному просторі України та у повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами покладена на Україну [30].

Згідно з індексом глобальної конкурентоспроможності 2016-2017 рр. Україна посідає 103 місце в світі за напрямком авіаційної інфраструктури, знаходячись поряд з Бутаном та Кабо-Верде.

Індустрія туризму та повітряного транспорту доповнюють одна одну. Туризм залежить від транспорту для приїзду відвідувачів, тоді як транспортна галузь залежить від туризму для попиту на його послуги. Зростання туристичної галузі безпосередньо відбивається на повітряних перевезеннях. За останні 25 років кількість міжнародних туристів зросла більш ніж удвічі. Розширення міжнародного туризму має великий вплив на дисципліну транспортної географії. Повітряний транспорт є основним видом міжнародного туризму. Він відіграє домінуючу роль у міжрегіональних перевезеннях туристів, що, як правило, тягне за собою подорожі на великі відстані. Темпи зростання міжнародного повітряного руху пов'язані із темпами зростання міжнародного туризму. Привабливі пакетні тури, конкурентоспроможні авіаквитки приваблюють з кожним днем ​​все більше туристів, тому обидві галузі швидко розширюються.

Ринок міжнародних авіаційних перевезень являє собою сукупність пропонованих авіатранспортними компаніями перевізних можливостей повітряного транспорту і платоспроможного попиту на продукцію повітряного транспорту, віднесеного до визначеного місця і часу, та є унікальною економічною моделлю ринку транспортних послуг з притаманними рисами монополістичної конкуренції. Варто зазначити, що це обумовлено особливостями функціонування галузі авіації в цілому та економічною привабливістю цього ринку. Це зумовлює наявність великої кількості учасників на всіх етапах перевізного процесу (аеропорти, авіакомпанії, агенти з продажу авіаційних перевезень тощо) [60].

Фактори, що впливають на авіаційну діяльність можна в основному класифікувати на такі сфери:

* макроерономічні та демографічні фактори, такі як рівень і зростання економіки, населення, доходи тощо;
* фактори ринку авіакомпаній, включаючи тарифи та частоту рейсів, графіки;
* витрати та технології виробництва повітряного транспорту;
* регуляторні фактори;
* обмеження та вдосконалення інфраструктури;
* різні замінники авіаперельотів.

Сьогодні авіаційні перевезення є найбільш безпечним видом транспортування в туризмі. За останні кілька років відбувається активний розвиток авіатранспортної сфери в Україні: проводиться реставрація аеропортів, на українському ринку з’являється більше авіакомпаній, наприклад, влітку 2018 року з аеропорту міста Харків почали виконуватись рейси молодої грузинської авіакомпанії Myway Airlines, що пропонують перельоти до Грузії за надзвичайно низькими цінами.

На початоку 2019 на український ринок впевнено заходить вітчизняна авіакомпанія SkyUp, яка розширює спектр своїх рейсів не тільки чартерних, але й регулярних. Сам перевізник існує із 2016 року, регулярні ж перельоти виконує з травня 2018. SkyUp працює як гібридний перевізник, що об'єднує чартерні та регулярні рейси за лоукост-моделлю. Пропонуючи гнучкі ціни на перельоти, як міжнародні, так і внутрішні, авіакомпанія стає гідним конкурентом для провідних українських авіаперевізників та міжнародних лоукостерів. Одне з досягнень авіакомпанії – укладення контракту з корпорацією Boeing на поставку лізингових літаків і на придбання нових літаків у подальшому. Без сумніву, це серйозний крок у розвитку авіації України. На разі SkyUp виконує рейси із Києва, Запоріжжя, Львова, Одеси та Харкова до Чехії, Ізраїля, Італії, ОАЕ, Іспанії, Грузії, Болгарії, Вірменії, Кіпру, Франції, та Словаччини.

* 1. Фактори, що формують попит на авіаперевезення

За останнє десятиліття, коли глобальна економіка зазнала покращень, авіакомпанії зросли прибутковістю, дозріли в плані використання кращого управління потужностями та контролю витрат, і отримали користь від вибуху попиту на пасажирські авіаперельоти.

Туристичні перевезення авіатранспортом – це по факту похідний попит. У ділових подорожах – це внесок у продуктивну діяльність, у випадку подорожей для відпочинку – це частина споживання.

Майже всі люди час від часу потребують авіаперевезень для задоволення різних потреб. Тому попит на авіацію є похідним попитом або проміжним товаром. Відомо, що дуже мало людей обирають авіаперевезення саме з метою польоту. Оскільки він виступає каталізатором економічної діяльності повітряного транспорту, цей сектор є життєво важливим для економіки будь-якої країни. Окрім підтримки міжнародного, регіонального та місцевого процвітання та економічного зростання, це підвищує якість життя, яка служить багатьом різним цілям, таким як бізнес, освіта, охорона здоров'я, соціальна діяльність.

На попит пасажирських авіаперевезень впливають різні фактори, що мають рушійне значення для виробників, авіакомпаній, аеропортів та ширшої галузі. Для того, щоб отримати детальну інформацію про чинники попиту на авіаперевезення, аналізується п’ять факторів, як кількісно, так і якісно. Орієнтуючись на ринок повітряного транспорту, детальний опис факторів, що впливають на попит на авіатранспорт, служить вкладом для статистичного аналізу. Результати регресійного аналізу показують, що фактори ВВП, географічне розташування країни та рівень освіти є статистично значущими, що підтверджує ВВП як фактор попиту [1].

Зростання ВВП, а отже, наявного доходу та рівня життя, призводить до збільшення попиту на авіаперельоти як для в ділових, так і для дозвільних цілях. Хоча рівень життя є однією з найважливіших детермінант прогнозованої кількості пасажирів, але все ж він важливий лише до певного моменту.

Ринковий попит – це один із головних елементів зовнішнього оточення, який спрямовує свої зусилля на комерційну діяльність авіакомпанії із її формування і задоволення. Ринковий попит має два аспекти – економічний і гуманітарний [17].

Економічний аспект включає у собі:

* чисельність населення, його вікові групи, народжуваність, приріст населення, сезонні міграції;
* доходи населення його купівельну здатність, витрати, які дозволили б собі споживачі із різним рівнем доходів.

До гуманітарних аспектів вивчення ринкового попиту відносять психологічні, соціальні й антропологічні фактори. Ці фактори грають важливе значення у дослідженні середовища, що оточує ринок, з погляду вивчення національних особливостей населення регіону, їх культурних традицій, демографічних проблем, класової свідомості людини та групової соціальної поведінки [27].

Попит на авіаперельоти походить від бажання або потреби бути в певному місці з певною метою, а можливо, у певний час. Завдяки авіації відпочивальники можуть планувати свої подорожі більш гнучко. Також необхідно пам’ятати, що попит на авіаперельоти також провокують економічні змінні, такі як ціна та доходи, тоді як кількість експлуатації літаків залежить від того, як авіаперевізники вирішили обслуговувати цей попит. Наприклад, переважна більшість авіакомпаній використовують так звані код-шер рейси, тобто авіакомпанії укладають угоду про сумісну комерційну експлуатацію рейсу, де одна авіакомпанія виступає як оператор (фактично виконує рейс та продає квитки від свого імені та під кодом своєї авіакомпанії), а інші виступають у ролі маркетингового перевізника (продають квитки на рейс у квоті авіакомпанії-оператора). Також важливо зазначити, що на попит, в першу чергу, можуть впливати повітряні операції, такі як злети та посадки.

Зміни в особистому доході впливають на рівень купівельної спроможності споживачів, на їх схильність до подорожей. Комерційна діяльність і торгівля безпосередньо впливають на попит авіаперевезень [50].

Ціна авіаперельоти також має важливий вплив на попит. Із зниженням цін трафік збільшуватиметься. Важливо визнати, що ціни на авіаквитки є лише одним із ряду атрибутів, які враховують пасажири при підборі способу транспортування.

Показник заповнюваності бортів – це один з основних економічних важелів, який напряму впливає на рентабельність авіаційних перевезень. Адже, якщо заповнюваність невисока, авіакомпанія заради беззбитковості експлуатації своїх літаків мусить установлювати певний рівень цін для тих пасажирів, хто все ж таки віддає перевагу повітряному транспорту перед іншими. Таким чином, авіаперевезення є менш доступними для широкого загалу.

У зв'язку із цим кожна авіакомпанія намагається всіма можливими способами підвищувати наповнюванність своїх бортів. Як свідчать дані ІАТА, у глобальному масштабі це їм вдається.

Також існує ряд інших факторів, що можуть впливати на попит та майбутню авіаційну діяльність аеропорту, а саме:

* лоу-кост-перевізники;
* регіональні реактивні літаки, що є компактними і невибагливими та здатні перевозити до 100 пасажирів на своєму борту;
* зміни у сервісі від конкуруючих аеропортів;
* промислова консолідація;
* податки та збори, адже існує ціла низка податків та зборів, що закладаються у такси авіаквитку [46].

Поява недорогих авіаперевізників (так звані лоукост-авіакомпанії) призводить до того, що ціни на авіаквитки стають нижчими. Більше того, встановлюються нові маршрути, а їх асортимент розширюється до нових напрямків у всьому світі. Туристи можуть відвідати місця, які знаходяться далеко від їхнього будинку, і вони можуть переїхати туди протягом декількох годин або однієї день, коли враховуються напрямки, розташовані за кілька тисяч кілометрів. Важливим фактором в стимулюванні зростаючої частки лоукост перевізників на авіаційному ринку – збільшення кількості туристів, які є менш багатими, для яких авіаперевізники представили спеціальні туристичні пакети з привабливими цінами [11].

Сьогодні важко знайти авіаперевізника, який не враховує значення повітряного транспорту для туризма. Чим більша кількість авіаперевізників підвищить якість своїх суден, пропонуючи при цьому не дуже завищені ціни, тим більше попит на туризм буде рости швидше. Відповідний рівень авіаперельоту визначає привабливість туристичних екскурсій. Це все про те, що авіаперевізник пропонує пасажиру на борту літака в рамках «стандарту» має можливість впливати на клас в літаку (економічний – найпопулярніший і найдешевший, бізнес – дорожчий, перший клас – найдорожчий). Такий поділ є серед різних літальних апаратів, що належать до різних авіаперевізників. Лише недорогі перевізники через свою цінову структуру пропонують для своїх пасажирів лише стандартний клас.

Пасажиромісткість літака також впливає на попит. Загальна кількість місць, пропонована усіми авіакомпаніями, являє собою очікуваний об'єм пасажиропотоків аеропорту (хоча коефіцієнти навантаження зменшують цей обсяг). На конструкцію та розміри аеропортних пасажирських терміналів впливають очікувані загальні пасажиропотоки аеропорту. Хоча кількість рейсів вказує на масштаби операцій з повітряного руху в аеропорту, лише польоти не можуть чітко вказати обсяг, оскільки тип і розмір літака, що експлуатується в аеропорту, визначають кількість пасажиропотоків. Деякі аеропорти мають більш високу частоту польотів, але обробляють дуже маленькі літаки. Тому загальний об'єм пасажирів нижчий, ніж в аеропортах із порівняно нижчою частотою польотів на середніх та більших літаках [65].

Таким чином, доступність місць у літаку також розраховуються як середня цифра пасажирів на день, щоб дати оцінку інтенсивності послуг, пропонованих авіакомпаніями в аеропорту.

Коефіцієнт генерації попиту вказує на внесок конкретного аеропорту в загальний попит мережі, що, в свою чергу, є показником ступеня центральності аеропорту.

До некерованих з боку авіакомпанії елементам зовнішнього оточення, які впливають на ринкову систему авіаційних перевезень відносять:

* державно-політичне оточення;
* социально-етичне оточення;
* стан макроекономіки;
* кон'юнктура світового фінансового ринку авіаційних перевезень.

З огляду на внутрішні перевезення по Україні пасажир наразі обирає між трьома видами транспорту – залізничним, автомобільним та авіаційним. На привеликий жаль, не всі українські міста мають авіаційне сполучення один з одним. Також, якщо брати до уваги вартість авіаквитків, на сьогодні вартість деяких авіаперевезень в межах країни перевищує їх вартість на перельоти закордон. Тим не менш, попит на авіаційні перевезення в межах країни не згасає, адже в пріоритеті є час за який можна долетіти до пункта призначення [57].

Цього року Урядом була запропонована програма дій у сфері авіатранспорту основною ціллю є те, що українці частіше та дешевше зможуть користуватися авіатранспортом. Для цього передбачено наступні завдання:

* зниження середньої вартості квитка;
* зростання пасажиропотоку на 60% (з 20 млн до 32 млн на рік)
* зростання вантажопотоку на 20% (з 94 тис т до 112 тис т на рік)
* втричі більше українців користуватимуться авіаперевезеннями [10].

Соціальні права та спосіб життя в країні також впливають на попит авіакомпаній. Безліч релігійних чи державних свят відіграє визначальну роль у попиті на подорожей авіатранспортом, а за більш тривалого часу у відпустку більший попит на відпочинок та подорожі. Це передбачає необхідність надання додаткових літальних апаратів для обслуговування пасажирів. Величезний попит на повітряні послуги туристами створює потенційні негативні фактори, такі як затори в аеропортах, що призводить до затримок рейсів або їх відмін. Ці елементи викликають розчарування та роздратування у подорожуючих туристів, особливо якщо ці явища анулюють плани на відпустки та скасовують або переносять туристичні тури [48].

Крім таких факторів, як ціни на квитки, дохід на душу населення, економічний клімат, обмінний курс, демографічні фактори також відіграють важливу роль для авіаційного попиту.

Чисельність чи розподіл населення – одна з потенційних детермінант попиту. Навіть якщо країна чи регіон мають хороші економічні показники, але населення буде негативно впливати, якщо попит недостатній. Навпаки, якщо регіон або країна з дуже великим населенням слабкі з точки зору економічних показників, на попиті авіакомпанії це також буде негативно позначатися.

1.3 Аеропорт як центр надання авіаційних послуг

Авіакомпанії часто приписують те, що вони займають передові позиції щодо підтримки розвитку авіаційних мереж. Однак, те наскільки країна може залучати себе до повітряного транспорту, щоб отримати свої економічні та соціальні вигоди, багато в чому залежить від кількості та якості інфраструктури аеропорту, яка може бути забезпечена для залучення авіакомпаній та підтримки їх розвитку в мережі. Розмір аеродромних злітно-посадкових смуг та терміналів визначає тип літальних апаратів з якими аеропорт може впоратися.

Важливою складовою розвитку транспортної доступності будь-якого великого міста є наявність міжнародного аеропорту. Відповідно до Наказу «Про затвердження Правил сертифікації аеропортів», міжнародний аеропорт – це аеропорт, визначений державою на її території для приймання і відправлення повітряних суден, що виконують міжнародні повітряні перевезення, у якому здійснюються митні, імміграційні, санітарні, карантинні (стосовно тварин і рослин) та інші процедури, передбачені національним і міжнародним законодавством [43].

Аеропорти еволюціонували від постачальників інфраструктури до складних підприємств, які виробляють значну комерційну розробку далеко за їхні периметри. Земля, що оточує аеропорти, стала центральним центром для низки економічних заходів, які процвітають на міжміських сполученнях.

Аеропорти підтримують створення робочих місць. Прямі можливості працевлаштування спочатку включають працівників будівельного сектору під час будівництва аеропорту. Після того, як він запрацює, персонал необхідний для цілого ряду послуг, включаючи експлуатацію аеропорту та управління, технічне обслуговування літаків, сховища, чартерні послуги та лізингову діяльність.

Хоча загальновідомо, що аеропорти є каталізаторами розвитку туризму і є ключовим фактором національних та міжнародних торговельних відносин, але вони все ще часто сприймаються як кінцеві, що служать тим, хто може дозволити собі літати - найзаможнішим у будь-якому суспільстві.

Як шлюз і головне місце для операцій з повітряного транспорту, аеропорти виступають магнітами для комерційної діяльності в місцевих та регіональних регіонах економіки.

Провідні аеропорти є природними монополіями, що зумовлює необхідність запровадження економічного регулювання надання аеропортових послуг і встановлення зборів для забезпечення балансу інтересів користувачів послуг (пасажирів, авіакомпаній та ін.) і самих аеропортів [9].

Для того, щоб забезпечити послуги на довготривалих напрямках та збільшити об'єм пасажирів, аеропорти повинні мати покращені злітно-посадкової смуги, достатні для обслуговування реактивних літаків. Наприклад, для Airbus A380, який є найбільшим на сьогоднішній день реактивним літаком, необхідні певні оновлення інфраструктури аеродрому міжнародних аеропортів з метою управління літальним апаратом з більшим розмахом крил і більшою довжиною опорного поля.

Загалом за діяльністю аеропорти можна класифікувати на три області:

* основні оперативні служби, які включають управління повітряним рухом, метеорологічні, телекомунікаційні, охоронні, пожежно-рятувальні служби, які в першу чергу стосуються безпеки загалом та безпеки повітряних суден та пасажирів;
* послуги з перевезення трафіку, які включають поводження з пандусами, обробкою пасажирів, багажу та вантажу;
* комерційна діяльність, починаючи від невеликих магазинів, ресторанів, аеропортних готелів, торгових центрів, банків, кінотеатрів, до рекреаційних зон. Саме ця комерційна роль, яка розширилася в межах та поза межами аеропорту, на його околиці та за її межами, сприймається як економічна та соціальна вигода для громади [2].

Стратегії розвитку випливають із прямого застосування таксономії аеропорту. Таксономія була розроблена на основі трьох широких конкурентних стратегій аеропортів, таких як:

1. ступінь активності аеропорту;
2. мережева стратегія;
3. стратегії, пов'язані з ринком.

Конкурентна позиція аеропорту оцінюється через двадцять змінних, які представляють різні виміри вищезгаданих трьох стратегій. Тому таксономія дозволяє всебічно переглянути стратегічні питання досліджуваного аеропорту стосовно конкуренції.

Таксономія може застосовуватися на трьох мережевих рівнях залежно від сфери конкуренції. Перший рівень полягає в тому, що він класифікує аеропорти на глобальному рівні проти аеропортів у межах всієї мережі країни. Це дає змогу визначити місце розташування аеропорту в ієрархії аеропортів та визначити, які аеропорти мають подібний профіль, які аеропорти є провідними в кожній категорії та які аеропорти мають потенціал просування вгору за ієрархією. Щодо аналізу конкурентів, він допомагає оцінювати конкуренцію серед так званих хабів у макромережі [73].

Принагідно зазначити, що аеропорт також виграє від того, що зможе орієнтуватися на аеропорти зі схожими стратегічними профілями.

По-друге, заходи, які використовуються в класифікації, також підтримують визначення ролі аеропорту на мезомережевих масштабах. Цю саму систематику можна додатково зосередити на рівні регіону, у цьому випадку південно-східному, щоб отримати чітку картину безпосередньої конкуренції в рамках регіональної мережі. Це дає змогу ідентифікувати конкурентів-концентраторів, конкурентів у пасажиропотоках та безпосередніх конкурентів. По-третє, таксономія також може бути використана для оцінки внутрішньої мережі (мікромережевої шкали).

Українська аеропортова галузь продовжує зростати, і на те є ряд причин: розвиток туристичної сфери, спрощення умов перетину кордону із країнами Євросоюзу, стійкий інтерес до України, запуск нових напрямків авіакомпаніями, покращення регуляторного поля, поступове відродження вітчизняних аеропортів. У той час, коли Європейські аеропорти підвищують свою конкурентоспроможність за рахунок комерційного доходу від різних типів мандрівників, більшість українських аеропортів знаходиться на стадії відновлення та розквіту своєї діяльності.

Авіаційний ринок України має чималі можливості для розширення обсягів пасажирських і вантажних авіаперевезень. Це зокрема визначається вдалим географічним положенням нашої країни. Наявність ряду великих міжнародних аеропортів (в першу чергу, мова йде про «Бориспіль», який можна перетворити на сучасний вузловий аеропорт («хаб») Центральної та Східної Європи) є ще однією ланкою до розвитку авіаційної сфери в Україні [16].

Таким чином, в ієрархії аеропортів «хаби» - це спеціальні вузли, що входять до мережі, розташовані таким чином, щоб полегшити зв'язок між взаємодіючими пунктами. Хоча система «хабів» не стала новим результатом дерегуляції, вона залучила операторів авіаперевезень на пострегулюючому ринку завдяки маркетинговим вигодам та економії витрат. «Хаби» також забезпечують пасажирам більш широкий вибір та розширену доступність.

Авіакомпанії можуть працювати за зниженими витратами за рахунок економії. Економія існує, коли авіакомпанії можуть зосередити свої ресурси в аеропорту хабів. Об’єднавши трафік від послуг фідерних перевезень, авіакомпанії можуть збільшити кількість пасажирів в аеропорту концентратора. Це збільшить коефіцієнти навантаження, а також дозволить авіакомпаніям використовувати великі літаки, що в кінцевому підсумку призведе до зниження витрат на одиницю пасажира. Економія сфери застосування виникає, коли до хабу підключено більше авіакомпаній.

Основним видом діяльності аеропортів є авіаційна діяльність. Тарифи та аеропортові збори аеропортів України регулюються державою та встановлені наказом для кожного окремого аеропорту.

Аеропортова діяльність – виконання технологічних процесів і підтримання в експлуатаційному стані споруд, механізмів, машин та обладнання для забезпечення зльоту, посадки, маневрування, стоянки ПС, технічного обслуговування ПС, забезпечення паливно-мастильними матеріалами і спеціальними рідинами, надання послуг аварійно-рятувальними службами, обслуговування екіпажів, пасажирів, багажу, пошти, вантажів та авіаційних робіт.

Згідно з Наказом України «Про затвердження Авіаційних правил України» саме в аеропорту авіаперевізник або агент з обслуговування забезпечує:

1. реєстрацію пасажирів та оформлення багажу до перевезення;
2. наземне перевезення пасажирів, багажу до місця стоянки повітряного судна та організовує посадку пасажирів на борт повітряного судна і завантаження багажу;
3. організацію висадки пасажирів з борту повітряного судна та розвантаження багажу, їх наземне перевезення до відповідного термінала аеропорту прибуття і видачу багажу;
4. інформування щодо затримки/скасування рейсу не пізніше ніж за 10 хвилин до часу прибуття повітряного судна за розкладом [39].

Аеропорти самі по собі є складною економічною системою, яка характеризується великою кількістю параметрів, що постійно змінюються. Вони є місцем проходження різних за своїм змістом процесів, починаючи з розвантаження, подачі багажу й закінчуючи управлінням пасажирських потоків. Аеропорти зараз є чимось набагато більшим, ніж просто місцем для посадки/відльоту літаків, або місцем ділової зустрічі або покупок на безмитне обслуговування; вони є одними з найбільших інвестицій міста та регіону.

Аеропорти пропонують розширену доступність, що, в свою чергу, підживлює туристичний сектор. Зі збільшенням кількості відвідувачів та користувачів аеропорту все більше грошей надходить у місцеву економіку.

Зі збільшенням економічної активності та зайнятості поведінка споживачів змінюється, підвищуючи рівень життя людей у регіоні. Таким чином, наявність аеропортів забезпечує приріст ВВП місцевого регіону, позитивно впливаючи на національну економіку [20].

Сьогодні, на жаль, відсутнє регулювання щодо вільного доступу на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах для суб’єктів господарювання. На експлуатацію літаків у деяких аеропортах впливає регулююча норма обмеження, що включає екологічні правила щодо шуму, викидів, обмеження часу, та у деяких випадках наявності прямої квоти на кількість дозволених операцій.

Різні заходи авіаційної діяльності безпосередньо чи опосередковано пов’язані з доходами та витратами, що у свою чергу пов’язані з експлуатацією аеропорту. Наприклад, авіаційні операції потребують сплати посадок, продажу пального та надання послуг так званого «Оператора постійної бази» (Fixed Base Operator FBO), що відносяться до витрат пов’язаних з персоналом аеродрому, авіаційних послуг, паркування, ангарів тощо. Планування пасажиропотоків пов’язане з доходами та витратами які враховують зручності терміналу, паркової тощо [64].

Два найважливіші фактори, що впливають на витрати авіакомпаній – це паливо та робоча сила. Багато довгострокових прогнозів враховують можливість змін ціни на паливо, хоча деяка кількість великих авіаперевізників намагаються обмежити вплив великих коливань ціни шляхом хеджування частини закупівель палива. Будь-які потенційні зміни витрат на оплату праці спричиняють зміну пункту сфери застосування та загальне скорочення витрат, що часто проявляється у вигляді страйків персоналу [

Індустрія повітряного транспорту реагує на зростаючий попит на мобільність, регулярно інвестуючи в:

* нові технології;
* поліпшення безпеки та надійності;
* тихіші та більш економічні літаки;
* модернізацію та адаптацію інфраструктури;
* спрощення бізнесу, покращення послуг та полегшення їх для своїх клієнтів.

Окрім забезпечення наявності відповідної інфраструктури для того, щоб авіаційна система змогла зростати та задовільняти попит у міру необхідності, виконуючи свою економічну та соціальну роль, аеропорти є життєво важливою ланкою авіаційного сектору у забезпеченні безпеки пасажирів та безпеки загальної авіаційної системи.

Акт чи процес класифікації об’єктів – це базовий процес навчання людини. Це інструмент, який використовується в різних предметних дисциплінах для розмежування досліджуваних об'єктів, виявлення подібності та відстеження закономірностей їх еволюції. В академіях повітряного транспорту (та промисловості) також часто застосовують класифікацію або категоризацію для розмежування літаків, авіакомпаній, рейсів, пасажирів та аеропортів [74].

Найпростішою формою є аеропорт, де основну роль здійснюють обхідний трафік (Точка вильоту) та в'їзний трафік (Пункт призначення).

Іншою формою є концепція «gateway», що була запозичена теорією мережі повітряного транспорту з географії. Бургхардт вперше визначив цю концепцію як точки входу чи виходу, розташованих між регіонами, що мають різну інтенсивність чи тип виробництва (два контрастні однорідні регіони). Таким чином, необхідний зворотний потік з однієї області в іншу з точки зору торгівлі (вантажоперевезення), пасажирів та інформаційних знань).

Аеропорт концентратора встановлюється як своєрідний «хаб» в мережі, який задовольняє як часові координаційні, так і властивості просторової концентрації. Відповідно, аеропорт концентраторів консолідує трафік одним або двома основними перевізниками концентраторів до банків рейсів прибуття та відправлення, щоб створити хвильову структуру системи для полегшення зв'язку [49].

У своїй статті відомі українськи аеропортознавці Новіков та Шульмейстер запропонували поділити українські аеропорти на чотири категорії:

* прогресивні, з новою інфраструктурою;
* перспективні, з інфраструктурою, що потребує реконструкції;
* умовно-перспективні, що потребують реконструкції;
* малоперспективні
* малі регіональні аеропорти, доцільність реконструкції яких для цивільних потреб – сумнівна. Ця група найбільша, бо радянській владі аеродроми були потрібні не так для цивільних потреб, як для військових [62].

Загалом аеропорти визначаються як «значні полюси зростання» навколо яких авіакомпанії розвивають свої мережі, створюючи багатогранні зв’язки між різними галузями. Таким чином, не тільки авіакомпанії, а й інші супутні сфери послуг, такі як заправка, харчування, послуги з обслуговування та готелі, створюватимуть підприємства навколо аеропорту.

У міру зростання аеропортів розробники реалізували свій потенціал в отриманні доходів, надаючи можливості для аеронавігаційного бізнесу в межах або в безпосередній близькості від аеропортів.

Така форма зростання сприяє просторовій концентрації різноманітних підприємств навколо аеропорту, таких як готелі, атракціони для дозвілля, торгові центри безмитної торгівлі та розкоші, виставково-конвенційні центри, бізнес-комплекси для розміщення штабів багатонаціональних компаній, виробничих підприємств, постачальників логістичних рішень, та зони вільної торгівлі. Подальша агломерація промислових парків, логістичних центрів, аеро кластерів та міських житлових забудов навколо міст аеропорту створює аеротрополіси, які розглядаються як найновіша форма транспортних міських розробок у світі.

Тому аеропорти відіграють центральну роль як в авіаційній галузі, так і поза нею в національній економіці, приносячи прямі, непрямі, індуковані та каталітичні переваги в більш широких масштабах. Вплив цих ширших вигод вимірюється у вигляді внеску в економічний результат (ВВП) та створену зайнятість.

Каталітичний вплив є найбільш привабливим із усіх стимулів для розробників політики сприяти інвестиціям в аеропорти, оскільки це підтримує та сприяє зростанню торгівлі, туризму, інвестицій та продуктивності та ефективності ринку, добробуту споживачів та пропозиції робочої сили. Для більшості економік, залежних від туризму (особливо островів), повітряний транспорт незамінний, оскільки це практично єдиний вид транспорту, який приносить туристів [40].

Розмір аеропорту та його об'єктів визначають тип авіакомпаній, що літають в країну, типи та розміри літальних апаратів та, зрештою, кількість прибутків туристів. Повітряний транспорт забезпечує найбезпечніший і швидкий спосіб подорожі. Що стосується великої вартості та швидкопсувних товарів, це кращий вид транспорту.

Як правило, люди, що знаходяться в зоні охоплення аеропорту, не бажають подорожувати далеко за його межі, якщо тільки в інших аеропортах не існує більш зручного розкладу або якісніших послуг, або якщо зони охоплення певних аеропортів не перетинаються.

Отже, роль аеропорту визначається попитом у зоні охоплення. По-друге, регуляторні обмеження в галузі також були головним бар'єром. Галузь давно обмежена двосторонніми угодами про повітряне обслуговування, що обмежують вибір аеропортів, доступних авіакомпаніям, тим самим обмежуючи можливості для конкуренції. Крім того, положення про аеропортні збори стримують аеропорти від цінової конкуренції. По-третє, економічні бар'єри, такі як величезні капітальні інвестиції, необхідні для інфраструктури аеропорту, обмежують можливість заміщення новими підприємствами. Більше того, соціальна та політична воля представників національних та місцевих органів влади ще більше обмежила природну конкуренцію. Вони вважають за краще контролювати аеропорти як ключові точки доступу до країни та як базу політичної влади. З іншого боку, доступність є ключовою для соціального забезпечення, і обов'язок уряду полягає у забезпеченні цього. Таким чином, аеропорти захищені від природної конкуренції для забезпечення виживання [71].

Зрештою, країна може визначити різні ролі аеропортів у країні. Це допомагає у створенні стратегій та планів системи аеропортів. Це також допомагає визначити нові проекти аеропортів (якщо вони взагалі потрібні) та напрямки, за якими вони повинні працювати. Уряди можуть вирішити відповідні ролі, які можуть взяти аеропорти, щоб покращити загальну взаємодію системи аеропортів у країні.

* 1. Проблематика авіаперевезень на прикладі досвіду міжнародного аеропорту «Руассі-Шарль-де-Голль»

Європейська економічна характеристика за останні кілька років була в основному зосереджена на короткостроковій динаміці. Це є очевидним, адже Європу похитнула, здавалося б, нескінченна низка екзистенційних викликів. Однак, коли Європа орієнтовно виходить з найгірших криз, зараз настав час поглянути в майбутнє і задуматися над тим, як економіка Європи пройде не через шість місяців чи рік, а через 10 чи 20 років, або все далі вперед. Настав час зробити реформи та інвестиції сьогодні, щоб отримати користь у майбутньому. Звичайно, ця перспектива – це підхід, з яким аеропорти будуть дуже комфортні. Як вже було зазначено, аеропорти виступають як фасилітатор зростання, включаючи прихований попит. Аналізуючи перспективи авіаційних перевезень принагідно оцінити зарубіжний досвід на прикладі авіаційного гіганта – паризького аеропорту Шарль-де-Голль (міжнародний код CDG). Аеропорт Париж-CDG планувався французьким урядом у 1960-х роках заміною для аеропорту Париж-Орлі як головного шлюзу до Іль-де-Франс (Паризька область).

Аеропорт названий на честь Шарля де Голля, колишнього президента Франції, який керував Вільними французькими силами під час Другої світової війни до створення Французької П’ятої республіки, конституції, згідно з якою сьогодні діє Франція. Слід зазначити, що аеропорт являє собою транзитну станцію для більшості рейсів. Аеропорт дуже зручно розташований у Європі. Він знаходиться лише в 45 хвилинах їзди від Парижа регіональною залізницею (RER), а звідти до решти Європи, використовуючи чудову французьку швидкісну залізничну систему TGV. Аеропорт CDG має близьке розташування для дороги А1, головного сполучення до Парижа, Лілля та Бельгії.

Аеропорт Руассі – головний міжнародний шлюз до Франції та головний авіаційний вузол Європи. Наразі аеропорт обслуговує понад 40 авіакомпаній, виконуючи як регулярні, так і чартерні рейси. Аеропорт входить у десятку найпотужніших аеропортів світу, впевнено займаючи сьоме місце [66].

Летовище Шарль де Голль насамперед є відомим заплутаним аеропортом. Офіційно він має три термінали, хоча насправді нараховує дев'ять – Термінал 2 спочатку будувався виключно для Air France, але з тих пір він значно розширився і тепер є колекцією з семи невеликих терміналів, 2A до 2G, розміщених в окремих будівлях, з яких виконують рейси багато авіакомпаній. Термінали 2A-2F розташовані досить близько один від одного, і між ними можна пройти, але термінал 2G розташований за 1,5 милі від решти «терміналів» і доступ до нього здійснюється за допомогою автобусного трансферу.

У грудні 2014 року в залі K терміналу 2E було відкрито найбільший торговий комплекс. На величезному просторі, в самому центрі аеропорту цілий рік не припинялися роботи зі зведення та облаштування зручної зони відпочинку для пасажирів, які хочуть придбати товари найвідоміших торгових марок і добре відпочити перед польотом. У комплексі «оселилися» такі шикарні бренди, як Cartier, Dior, Hermès і Chanel [68].

Аеропорт Париж-Шарль де Голль є лідером у часі останніх 40 років за пасажиропотоками. Ще в 1970-х термінал 1, який був розроблений Полом Андреу, ознаменував впровадження сучасної архітектури в будівництво аеропортів і проклав шлях для глобалізованих авіаперельотів.

Термінал 1 був побудований за авангардним дизайном, який складається з десятиповерхового кругового будинку, оточеного семи супутниковими будинками, кожна з яких має чотири гейти. Термінал 3 розміщує в основному чартерні та лоукост-авіакомпанії.

У будівлі деяких терміналів знаходяться комфортабельні готелі. Скоротати час при очікуванні рейсу в будівлі терміналів, можна відвідавши всілякі бари, ресторани або магазини. У залах прильоту можна взяти легковий автомобіль на прокат. Власники особистих автомобілів зможуть скористатися послугами недорогий парковки [3].

Також аеропорт служить південноєвропейським вантажним центром для DB Schenker, одного з найбільших світових постачальників послуг з вантажоперевезень. Починаючи з липня 2010 року, DB Schenker удвічі збільшила загальну експлуатаційну площу з 3000 м2. У 2012 році DB Schenker оголосила про плани розширити свою операційну область на 50%. Розширення дозволить компанії зайняти весь вантажний термінал GB2.

Основний пересадочний вузол (хаб) національної авіакомпанії Air France. Провідний замовник французьких аеропортів, Air France робить великий економічний та соціальний внесок на французьку національну територію. До альянсу авіакомпанії Air France входить ще дві великі відомі авіакомпанії KLM та Delta. Група Air France (Air France, Transavia France, HOP!, а також Joon) є провідною у всій країні, діючи в 44 внутрішніх аеропортах та закордонних департаментах розвитку зайнятості, економіки та туризму в регіонах, що обслуговуються цими аеропортами. Щороку група Air France вносить 1% від національного ВВП Франції. Компанія Air France працює з густою мережею між регіонами, до аеропортів Парижа та Орлі Париж-Шарль де Голль, і пропонує внутрішні та міжнародні послуги, необхідні для економічного розвитку, туризму та розвиток робочих місць у регіонах Франції. Обслуговує близько 150 000 пасажирів на добу. Аеропорт також є хабом для таких авіакомпаній, як Joon, easyJet, Norwegian Air Shuttle, Vueling, XL Airways France, HOP! [63].

Так, в 2010 році аеропорт Париж-Шарль-де-Голль забезпечив 247 893 робочі місця (включаючи пряму, непряму та допоміжну зайнятість), що становить 6,1% від оплати праці в регіоні Іль-де-Франс, або 1,5% у країні. Було показано, що на кожен приріст руху на мільйон пасажирів створюється 1400 прямих робочих місць (і 4100 робочих місць загалом).

Адміністрація аеропорту Парижа (ADP) провела дослідження у 2013 році для вимірювання зв’язку між зростанням трафіку в аеропортах Паризького регіону та створенням робочих місць в околицях, в регіоні та країні. Дане дослідження, проведене консультаційною групою BIPE, привело до таких висновків:

* Економічна ефективність, обумовлена наявністю паризьких аеропортів = 2% зайнятості у Франції;
* робочі місця зросли в аеропортах Паризького регіону в 7 разів більше, ніж динамічно, в усьому регіоні Парижа;
* в аеропорту CDG, між 1995 і 2010 роками створено 20 600 прямих робочих місць;
* співвідношення, запропоноване цим дослідженням: один мільйон додаткових пасажирів створює 1400 робочих місць. У 2011 році завдяки цьому співвідношенню у Франції було створено 18 450 робочих місць (прямих, непрямих, стимулюючих та каталітичних).

Завдяки всій своїй діяльності аеропорт Парижа Шарля Де Голля створює прямі 86000 робочих місць та вносить 9,5 млрд євро у ВВП Франції. Включаючи непрямі та спричинені наслідки, оцінюється, що вплив аеропорту на зайнятість складає понад 195 000 робочих місць та 17,0 млрд євро ВВП [5].

Сьогодні аеропорт входить в десятку найпопулярніших аеропортів за пасажиропотоками, адже приріст складає +3,1%, тобто 65 млн пасажирів.

Зростання пасажиропотоку на міжнародних рейсах (виключаючи рейси з / до країн Європи) склав + 5,9% в порівнянні з березнем 2018 року, а з / в країни Північної Америки досяг + 8%. Зростання на внутрішніх рейсах Франції склало 4,7%, а на рейсах з / в країни Європи пасажиропотік з аеропорту Парижа виріс також на 4,7% в порівнянні з березнем 2018 року.

З 8,7 мільйона пасажирів, прийнятих аеропортами Парижа в березні 2019 року, 6 мільйонів були прийняті в аеропорту Париж-Шарль-де-Голль (зростання пасажиропотоку склало 7,2%).

Аеропорт Париж-Шарль-де-Голль обслуговується дорожньою та залізничною транспортною мережею, яка робить його доступним для пасажирів, вантажоперевізників та персоналу підприємств, які здійснюють свою діяльність в аеропорту, виносячи аеропорт   
на перший план аеропортних центрів з точки зору інтермодальності.

Принагідно зазначити, що зростанню пасажиропотоків значно сприяє оновлення парку авіакомпаній. Так, наприклад, авіакомпанія Air France-KLM зробила додаткове замовлення на десять літаків Airbus A350-900. Ці літаки нового покоління замінять Airbus A380, в даний час вони експлуатуються Air France, але будуть виведені зі складу парку літаків Air France-KLM до кінця 2022 року. Крім того, оновлення парку повітряного флоту прискорить процес виведення з експлуатації авіакомпанією літаків Airbus A340 вже в першому кварталі 2021 року [67].

Зв'язок між проектами розвитку та позбавленням від негативних зовнішніх ефектів є новою темою дискурсу щодо планування аеропортів. Що стосується Парижа, проектно-орієнтований підхід відповідав баченню уряду Ніколя Саркозі, який надав пріоритет економічній конкурентоспроможності мегаполісу за рахунок просторових економічних «кластерів» та покращення інфраструктури міжнародного становища. Урядова транспортна схема метро Grand Paris Express (GPE), автоматизована мережа метро, що з'єднує основні "кластери", включаючи два міжнародні аеропорти (Париж-CDG та Париж-Орлі), розглядали як головну можливість стимулювати економічний розвиток.

Нововеденням є реалізація програми «Менш галасливий аеропорт» в одному терміналі аеропорту Орлі. Пізніше ця програма також буде реалізована в терміналах аеропорту Париж - Шарль-де-Голль. З метою підвищення комфорту з 1 липня будуть обмежені оголошення про посадку, які тепер будуть поширюватися тільки поблизу відповідних виходів на посадку. Сповіщення на весь аеропорт будуть використовуватися тільки для попереджень, що стосуються безпеки аеровокзалів, і для сповіщень у разі екстреної ситуації. Запрошення пасажирів до виходу на посадку на весь аеропорт здійснюватися не буде. Вся інформація, як і раніше буде доступна для пасажирів: для відстеження та перевірки статусу рейсу аеропорт пропонує скористатися інформаційними табло або використовувати Assistant Vol [70].

Що стосується району аеропорту Париж-CDG, то можна спостерігати перехід до більшої уваги до планування. У цій області стикаються звичні конфлікти, пов'язані з негативними наслідками близькості аеропорту: шумом, забрудненням повітря, територіальними зривами та амортизацією. Аеропорт також генерує економічний розвиток, але не завжди в районах, що зазнають негативних наслідків від діяльності аеропорту. Обґрунтування планування намагається вирішити цю асиметрію за допомогою проектів просторового розвитку, орієнтованих на аеропорт, передбачених для розміщення підприємств, що перебувають у безпосередній близькості до аеропорту, таким чином локалізуючи позитивні економічні наслідки аеропорту шляхом створення додаткових податків та можливостей роботи. Підтримуючи подібні проекти, муніципалітети передбачають активізацію місцевої економіки; але вони також опосередковано дають згоду на зростання аеропортів [58].

Дослідження для вимірювання місцевого економічного впливу тривалого зльоту літака, що базується в Парижі-CDG, на навколишню територію. Ідентифікація всіх продуктів, вбудованих в літальний апарат на базі, та всіх служб, необхідних для належного функціонування цього літака. Для проведення далекомагістральних маршрутів, що базуються в аеропорту Париж-CDG, потрібно понад 1000 різноманітних посилань на товари та послуги на борту для різних видів діяльності: громадського харчування, прибирання, безпеки, обслуговування тощо. Це стосується понад 900 постачальників, що базуються у Франції (50% у Паризький регіон). Також дослідження підкреслює, що зліт літака, що базується в аеропорту Париж-CDG, має позитивний економічний вплив на навколишню економіку, оскільки створює економічне місцеве багатство.

На розвиток пасажиропотоків також впливають фактори шуму. Починаючи з 2005 року, завдяки різним ініціативам, таким як прийняття адаптованих маршрутів польоту та модернізація флоту, основна французька авіакомпанія знизила рівень шуму на 47% у 10 основних французьких аеропортах. Укомплектувавши свій літак Airbus 116 середнього флоту серед наборів для зменшення шуму, компанія Air France знизила шум цих літаків на підході на 8 до 11 дБ.

Нарешті, завдяки своєму внеску в податок на шум група Air France сприяє фінансуванню звукоізоляції в житлах, розташованих поблизу французьких аеропортів.

Доступність до аеропорту Руассі Шарля де Голля є потужним фактором для прийняття рішень щодо розташування компаній, особливо для великих світових компаній, що мають штаб-квартиру в районі Парижа, та для фірм, які займаються новими високотехнологічними та інноваційними галузями.

Тож, оцінюючи пасажиропотоки провідного європейського аеропорту за сорокарічну історію інфраструктура аеропорту Шарль-де-Голль зазнала безліч змін, але продовжує вдосконалюватися і сьогодні в дусі віянь часу. Незмінним залишається лише одне – успішне поєднання економічної ефективності з максимальним комфортом для пасажирів.

Підсумовуючи, варто зазначити, що аеропорт займає свою ринкову нішу, має розвинену інфраструктуру для обслуговування пасажирів і найбільше підходить для розвитку туристичних перевезень авіатранспортом. Надаючи населенню, підприємствам і організаціям послуги з авіаційних перевезень, аеропорт Шарль-де-Голль сприяє зростанню ділової активності і соціальному розвитку міста та суміжних районів.

**РОЗДІЛ 2**

ЗАВДАННЯ, МЕТОДИ ТА ОРГАНІЗАЦІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ

# 2.1 Мета та завдання дослідження

Мета дослідження – це прогнозування авіаційної діяльності і туристичних перевезень на прикладі КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» та перспектив його розвитку. Досягнення поставленої мети ґрунтується на вирішенні комплексу взаємопов'язаних завдань:

1. Визначити сутність, мету та завдання КП «Міжнародного аеропорту Запоріжжя».

2. Дослідити систему функціонування аеропорту у м. Запоріжжя шляхом порівняння з аеропортами міст Харків, Дніпро та Херсон у різні проміжки часу.

3. Виявити перспективи подальшого розвитку авіаційної діяльності та перевезень у аеропорту м. Запоріжжя.

# 2.2 Методи дослідження

Методи дослідження. У ході роботи були використанні різні методи прогнозування. Як відомо, надійні прогнози діяльності цивільної авіації відіграють вирішальну роль у процесі планування держав, аеропортів, авіакомпаній, виробників та постачальників та інших організацій. Більшість досліджень аеропортів регіональних та державних дій використовують досить прості методи для прогнозування. Вирішити невизначеність прогнозу можна лише неофіційними та несистематичними способами. Наявність даних, особливо надійних часових рядів для історичної авіаційної діяльності часто диктує які методи прогнозування можуть бути використані. Взагалі рівень складності залежить від різних факторів, включаючи наявність даних, прогнозоване використання, рівень та типи діяльності в аеропорту.

Прогноз аеропортової діяльності базується на екстраполяції тенденцій, аналізу ринкової частки та статистичних даних. Багато прогнозів не намагаються оцінити невизначеність, хоча декілька сценаріїв можна враховувати, якщо припустити різні темпи зростання. Ці методи також використовуються багатьма регіональними та державними органами планування, де є сукупні прогнози авіаційної діяльності більшості аеропортів. Невизначеність як і раніше вирішується в неофіційному (не статистичному) вигляді шляхом створення високих та низьких прогнозів на основі альтернативних припущень про те, як певні економетричні сталі можуть змінитися у майбутньому [69].

Для всіх досліджуваних показників туристичних потоків характерним є позитивний характер основної тенденції розвитку. Лише такий показник, як кількість внутрішніх туристів, обслугованих суб’єктами туристичної діяльності, має негативну тенденцію, тобто з 2000 до 2016 року кількість внутрішніх користувачів авіаційниї перевезень щорічно зменшується.

З огляду на сьогодення, прогнозування. також широко застосовується в логістиці, оскільки прогнозні варіанті розвитку логістичних процесів являються основою для прийняття рішень, при оперативному, тактичному та стратегічному плануванні в логістичній системі. У даному розділі розглянуті основні методи прогнозування пасажиропотоку та обґрунтовано доцільність їх використання у цій роботі.

Зазвичай прогнози самі по собі не є кінцевими цілями. Важливим компонентом для підготовки прогнозів є розуміння мети, заради якої вони будуть використані. В економічному плані прогнози діяльності зазвичай мають на меті відображення попиту на авіаційні послуги. Цей попит допомагає планувальникам аеропортів забезпечити відповідно позицію в інфраструктурі, необхідній для задоволення цього попиту. Важливо також пам’ятати, що авіаційна діяльність аеропорту визначається не просто попитом, а взаємодією між попитом і пропозицією авіаційних послуг. Розрізняють короткострокове та довгострокове планування. У таблиці 2.1 розглянуто основні види планування.

Таблиця 2.1

Види планування

|  |  |
| --- | --- |
| Короткострокове планування | Довгострокове планування |
| Вимоги персоналу аеропорту | Розширення аеродромних об’єктів: злітно-посадкових смуг, повітряних вантажних споруд |
| Вимоги Управління регулювання діяльності державної авіації України | Розширення наземних споруд: термінали, зал очікування, парковки та доступності аеропорту |
| Визначення сезонного, щоденного або погодинного попиту |  |
| Ідентифікація часу подорожі літака та затримок |  |

Відмінності між короткостроковим і довгостроковим плануванням попиту можуть привести до різких розбіжностей в прогнозах діяльності. Однак ці відмінності не обов’язково означають, що одна відповідь є вірною, а інша ні. Якщо мати на увазі різні цілі для яких розробляється прогноз, коливання та відмінності між ними можна зрозуміти та пояснити зацікавленістю сторін.

Незалежно від того, який метод прогнозування використовується, існує кількість стандартних принципів, яких необхідно дотримуватися при плануванні підготовки даних до аналізу. По-перше, зазвичай краще використовувати всі відповідні історичні дані; прогнозування з невеликої кількості даних має менше шансів на успіх. Хоча у деяких випадках може бути доцільним ігнорування старих даних. Наприклад, якщо є якісь важливі розриви, такі як дерегуляція промисловості, яка робить дані неактуальними. По-друге, важливо очистити історичні дані, перевіривши їх на наявність помилок у вимірюванні даних, відсутності. Адже навіть невеликі помилки можуть спричинити велику невизначеність прогнозу.

2.3 Характеристика місця дослідження

Кожного року збільшується кількість людей, що подорожують світом, здійснюючи поїздки далеко за межі своєї країни. Саме перевезення пасажирів, а не вантажів, здійснює активний вплив на економіку тієї чи іншої країни. Економічний розвиток напряму залежить від розвитку інфраструктури, а це означає, що аеропорти сприяють зростанню економіки у регіоні. Ринок міжнародних авіаційних перевезень являє собою сукупність пропонованих авіатранспортними компаніями перевізних можливостей повітряного транспорту і платоспроможного попиту на його продукцію, віднесеного до визначеного місця і часу, та є унікальною економічною моделлю ринку транспортних послуг з притаманними рисами монополістичної конкуренції. Сприяючи туризму та торгівлі, аеропорти та авіаперельотів створюють економічне зростання, забезпечують робочі місця, збільшують доходи від податків та сприяють збереженню заповідних територій. Безпосередньо працевлаштовуючи понад десять мільйонів людей у ​​всьому світі та підтримуючи ще 55 мільйонів робочих місць між ланцюгами поставок і туризмом авіація надала можливості для зростання всім громадам – як місцевим жителям, так і мандрівникам. Більш того, на ряду із пасажирськими перевезеннями, мережа повітряного транспорту полегшує надання екстреної та гуманітарної допомоги в будь-яку точку світу та забезпечує швидку доставку медичних матеріалів та органів для трансплантації.

Завданням практичної частини роботи є детальний аналіз функціонування та пасажиропотоків аеропорту в рамках порівняння з трьома найближчими аеропортами: Харків (HRK), Дніпро (DNK) та Херсон (KHE).

Надійні прогнози діяльності цивільної авіації відіграють вирішальну роль у процесі планування держав, аеропортів, авіакомпаній, виробників двигунів та рамок, постачальників аеронавігаційних послуг та інших відповідних організацій [34].

Однією з найважливіших вимог при підготовці корисного та реалістичного прогнозу є отримання історичних даних для будь-яких показників, що оцінюються. Поширеною є техніка розробки базових прогнозів на попит пасажирів, а потім переведення його у авіаційні операції за допомогою аналізу пасажиропотоків. При такому типі підходу важливо визнати необхідність отримання історичних даних не лише для первинних показників, що цікавлять (пасажири та операції), але також допоміжних факторів. Тож перейдемо до більш детальної характеристики та оцінки об’єктів, що порівнюються.

Прогнози авіаційного трафіку забезпечують критерії як для планування можливостей, так і для фінансового планування. Прогнози авіаційного трафіку необхідні для визначення майбутніх потреб в аеропорту. Максимальний попит (а не щорічний попит) повинен визначатися з метою оцінки потреб у об'єктах, оскільки пропускна здатність аеропорту стає найважливішою під час щоденних та погодинних піків руху. Очікувана кількість переміщень літаків є найважливішим фактором, що визначає вимоги до злітно-посадкової смуги, рульової доріжки та льотного поля, тоді як кількість різних категорій пасажирів (наприклад, прибуваючих, виїжджаючих та транзитних) впливає на вимоги до місткості пасажирських терміналів.

Сезонність також впливає на дослідження, у яких інтервали часу, що цікавлять, менше року. Сезонні піки можуть бути важливими у місцях відпусток, тоді як аеропорті, які мають міжнародні позиції можуть суттєво відрізнятися за трафіком та щоденним попитом.

Інші параметри планування необхідні для інших компонентів інфраструктури аеропорту, таких як вантажні споруди, аеронавігаційні та позаповітряні споруди. Розвиток аеропорту, як правило, планується на основі прогнозованої активності протягом типових «пікових» або «зайнятих» періодів через погодинну, щоденну та щомісячну зміни, характерні для повітряного транспорту. Прогнози аеропортів також необхідні для оцінки впливу на навколишнє середовище (аналіз контурів шуму та викидів).

2.3.1 Міжнародний аеропорт Запоріжжя як один із найперспективніших аеропортів південно-східного регіону

Розвиток Запоріжжя як потужного логістичного центру передбачає розбудову повітряного сполучення, насамперед, міжнародного аеропорту, як комунального підприємства.

Підприємство «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» (міжнародний код OZH) є структурною ланкою авіатранспортної системи України. Аеропорт було побудовано у тяжкі роки після визволення міста від німецької окупації спочатку на околиці міста, але при цьому регулярні авіарейси почали виконуватися лише після закінчення війни. На той час із Запоріжжя можна було дістатися до таких великих міст СРСР, як Київ, Харків, Сімферополь та Москва. На зимовий період 1948 року також було відкрито авіасполучення із Запоріжжя до Дніпропетровська (нині Дніпро) та Сталіна (нині Донецьк), а також до всіх районів області. Лише на початку 1960-х років аеропорт було перенесено на нове місце, де він функціонує і зараз. Тоді ж була побудована нова злітно-посадкова смуга та будівля терміналу, що сприяло появі нових рейсів до різних республік Радянського Союзу, а також у країни Східного блоку [22].

Реконструкція злітно-посадкової смуги у 1982 році сприяла стрімкому зросту пасажиропотоку, завдяки цьому Запорізький аеропорт був одним із головних аеропортів України до початку 1990. Однак з розвалом Радянського Союзу аеропорт зазнав великих збитків, причинами тому були істотний знос злітно-посадкової смуги, неможливість забезпечення належної якості обслуговування пасажирів та неповна відповідність певним міжнародним технічним вимогам.

Сьогодні у розпорядженні аеропорту знаходиться штучна злітно-посадкова смуга довжиною 2500 метрів, обладнана сучасними світлотехнічними і радіонавігаційними системами. Вона дозволяє приймати і відправляти повітряні судна практично всіх типів у будь-який час доби, при досить складних метеоумовах [29].

У 2016 році Постановою Кабінету Міністрів України було прийнято «ДЕРЖАВНУ ЦІЛЬОВУ ПРОГРАМУ розвитку аеропортів на період до 2023 року». Метою Програми є задоволення потреб держави у забезпеченні стабільного розвитку авіаційної галузі, приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними стандартами, забезпечення набуття Україною статусу транзитної держави з урахуванням її унікального географічного розташування, підвищення ефективності управління державним майном. Не оминула Програма і «Міжнародний аеропорт Запоріжжя», адже згідно до неї загальний обсяг інвестицій, спрямований на реконструкцію запорізького аеропорту склав 1205 млн грн, в тому числі 496 млн грн інвесторських коштів [51].

Доповненою постановою №20 «Про затвердження міської цільової програми «Забезпечення належної та безперебійної роботи комунального підприємства «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» (зі змінами) передбачено наступні завдання:

1. Забезпечення авіаперевезень згідно міжнародних вимог

Для досягнення цього завдання було поставлено такі цілі:

* Капітальний ремонт покриття злітно-посадкової смуги (ШЗПС) міжнародного аеропорту;
* реконструкція Павільйону- накопичувача П-72 Літ. К4 інв. No 000082 (приміщення для обслуговування пасажирів на внутрішніх авіалініях);
* капітальний ремонт будівлі К-3 Запорізького аеровокзалу по підсиленню деформованих і передаварійних конструкцій;
* будівництво пасажирського терміналу та обслуговуючих споруд;
* будівництво зовнішніх мереж водопостачання та каналізації;
* капітальний ремонт аеродромних покриттів;
* капітальний ремонт повітряної лінії електропередачі 6 кВ ф-6 «Запоріжжя-Ліве Тягова».

2. Заходи попередження актів не законного втручання у діяльність Запорізького аеропорту.

3. Проведення заходів для підготовки та проходження сертифікаційної перевірки [6].

Для виконання третього завдання було розроблено наступне:

* Технічне переоснащення радіотехнічних засобів навігації та посадки аеродромного комплексу КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»;
* реконструкція та технічне переоснащення радіотехнічних засобів навігації та посадки аеродромного комплексу КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» (ILS, DVOR/DME);
* реконструкція системи світлосигнального обладнання аеродрому Запоріжжя.

Задля реалізації цих трьох завдань із бюджету міста та інших джерел грошових надходжень заплановано виділення 1 502 066, 944 тис грн [44].

У таблиці 2.2 наведено оперативні цілі Стратегії розвитку аеропорту Запоріжжя.

Таблиця 2.2

Оперативна ціль C.1.1. Розвиток інфраструктури КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»

|  |  |
| --- | --- |
| Сфери реалізації проектів | - Будівництво та реконструкція об’єктів інфраструктури аеропорту Запоріжжя: розширення можливостей злітно- посадкової смуги, покращення комфорту для пасажирів, розвиток допоміжної наземної інфраструктури  - Залучення нових авіакомпаній і туристичних фірм |
| Результати досягнення цілі | - Збільшено пасажиропотік і поліпшено рівень обслуговування пасажирів  - Забезпечено належний рівень авіаційної безпеки |
| Індикатори реалізації | - Підвищення пропускної спроможності аеропорту Запоріжжя |
| Відповідальний | - Виконавчі органи міської ради  - КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» |
| Джерела фінансування | За рахунок усіх джерел фінансування, не заборонених чинним законодавством України |
| Термін реалізації | 2018 -2028 |

Рік тому у Запорізькому аеропорту почалося зведення нового, сучасного пасажирського терміналу. Новий термінал площею більше 12,5 тис. кв. м, який зможе обслуговувати близько 400 пасажирів на годину – 250 на міжнародних рейсах і 150 на внутрішніх. Аеровокзальний комплекс буде оснащений ліфтами, ескалаторами та телетрапами, на його території будуть працювати всі сервіси необхідні для досягнення максимального комфорту пасажирів. Також біля термінала будуть обладнані стоянки для автомобілів. Слід зазначити, що зараз роботи тривають згідно з графіком, а відкритися новий термінал має найближчим часом. Після завершення будівництва, однак, буде потрібен час на введення в експлуатацію та для пусконалагоджувальних робіт [15].

Із Міжнародного аеропорту Запоріжжя виконуються регулярні рейси відомої польської авіакомпанії LOT, які дали змогу українським пасажирам швидко та комфортно подорожувати не тільки у країни Євпропейського Союзу, але й у країни Північної Америки. Принагідно зазначити, що в Україні авіакомпанія «LOT Польські Авіалінії» є другим за присутністю іноземним перевізником. Рейси із Запоріжжя виконуються на літаках Embraer, загальною пасажиромісткістю від 70 до 82 місць, які у свою чергу мають три класи: економ, преміум-економ та бізнес. Пасажири можуть послугами авіакомпанії чотири рази на тиждень, обравши зручний для себе денний або вечірній виліт. За півтора роки на Запорізькому ринку послугами авіакомпанії LOT скористалися більш ніж декілька сотень тисяч пасажирів.

Зараз Запорізьке летовище збільшує кількість авіаперевізників-партнерів, а також має намір співпрацювати з бюджетними авіакомпаніями, що вкрай важливо для розвитку регіональних українських аеропортів. Наразі аеропорт активно співпрацює з українськими та закордонними авіакомпаніями, такими як: МАУ, Мотор Січ, Turkish Airlines, Pegasus Airlines, Atlasglobal, Azur Air, Bravo Airways, Anda Air, Windrose, YanAir, SkyUp, LOT, Wizz Air. Ці авіакомпанії виконують регулярні та чартерні рейси по внутрішнім і міжнародним напрямкам, таким як: Стамбул, Анталья, Київ, Мінськ, Тель-Авів, Батумі, Шарм-Ель-Шейх, Тіват, Монастір, Бургас, Варшава та ін.

Наприкінці 2019 року стало офіційно відомо про запуск нових регулярних рейсів від української авіакомпанії SkyUp, а саме Шарджі, Тель-Авіва, Ріміні, Іракліона, Батумі, Ларнаки та Бургаса, та угорської авіакомпанії Wizz Air, яка сполучить Запоріжжя з шістьма новими містами Європи: Будапештом, Віднем, Вільнюсом, Вроцлавом, Гданськом та Краковом. Рейси анонсовані двічі на тиждень.

2.3.2 Коротка характеристика міжнародного аеропорту «Харків»

Міжнародний аеропорт «Харків» (міжнародний код HRK) є одним з ключових інфраструктурних об’єктів міста та регіону. Він входить у перелік лідерів серед українських аеропортів за інтенсивністю обслуговування зльотів-посадок повітряних суден і кількістю обслуговуваних мандрівників на внутрішніх і міжнародних авіаперельотах. Аеропорт належить до великої фінансово-промислової групи «Development Construction Holding».

Варто зазначити, що саме з харківського аеропорту бере початок цивільна авіація України. Оскільки у 1923 році тут було засновано акціонерне товариство «Укрвоздухпуть», що мало на меті огранізацію регулярних авіарейсів. Вже у 1924 році було відкрито перші регулярні пасажирські лінії «Укрповітряшлях», які сполучали між собою Харків – Полтаву – Київ та Харків – Кіровоград (нині Кропивницький) – Одесу. На той час злітно-посадкова смуга знаходилась на північній околиці міста в Сокольниках, де нині функціонує авіазавод. З 1928 року було запущено сполучення Харків – Тегеран [18].

Розвиток авіазаводу змусив перенести цивільний аеропорт на нове місце. У передвоєнні роки тут приземлявся найбільший пасажирський літак тих років, шестимоторний гігант П-124, що виконував рейси Москва – Харків – Мінеральні Води. Також була побудована бетонна злітно-посадкова смуга. В роки Другої світової війни тут з’явились дві цементобетонні смуги, рулі дні доріжки та місця для стоянки літаків з цегли і цементобетону, аеровокзал, склади, два залізних ангара. Аеропорт оснастили радіомаяком. Втім, в роки Великої Вітчизняної війни аеропорт зазнав значних збитків: льотне поле, руліжні доріжки, злітно-посадкові смуги, стоянки для літаків більше не можна було використовувати. Ангари та будівля аеровокзалу були зруйновані.

У післявоєнні роки аеропорт було відновлено, більш того, у 1958 році до нього була прокладена тролейбусна лінія з центру міста. Розквіт аеропорту припав на початок 70-з років: щорічно він обслуговував до 600 тис. пасажирів, а впродовж десяти років ця цифра зросла до 900 тис. осіб. Наприкінці 80-з років почалося будівництво нової злітно-посадкової смуги, але з розпадом СРСР роботи були заморожені на невизначений термін. Вже у 1995 році була проведена реконструкція: зроблено капітальний ремонт будівлі, створено пункт прикордонно-митного контролю, відновлена злітно-посадкова смуга, що дало можливість приймати літаки ІЛ-76. У 2010 році було відкрито новий пасажирський термінал загальною площею 20000 м2 і пропускною спроможністю 650 пасажирів на годину [24].

Слід зазначити, що вперше за всю історію аеропорту було встановлено телескопічні трапи, що дозволяють пасажирам переходити в літак із будівлі аеровокзалу. Стара ж будівля аеровокзалу була переобладована для обслуговування VIP-пасажирів. Ще через рік в експлуатацію була введена нова злітно-посадкова смуга довжиною 2500 метрів, що має змогу приймати всі типи середньомагістральних літаків та деякі типи далекомагістральних суден, а також приймати рейси в погану погоду [45].

Аеропорт «Харків» був одним із ключових аеропортів під час проведення чемпіонату Європи з футболу у 2012 році. Зараз пасажири можуть скористатися послугами ресторану «Полёт», що відтворює унікальний інтер’єр 50-х років та працює цілодобово і кафе Pilgrim на першому поверсі терміналу А, також тут у залі відльотів міжнародних рейсів розташувався магазин безмитної торгівлі Pavo Duty Free.

На сьогодні аеропорт співпрацює як з українськими, так і з міжнародними авіакомпаніями, до складу яких входять МАУ, Мотор Січ, YanAir, SkyUp, Azur Air Ukraine, Bravo Airways, Belavia, LOT, Turkish Airlines, Pegasus, Ellinair, Ernest та дві лоу-кост-авіакомпанії Ryanair і Wizz Air. Та на цьому аеропорт не зупиняється: він продовжує розвивати нові напрямки та підключати все більше авіакомпаній, пропонуючи гнучкі умови співпраці та лояльну тарифну сітку на обслуговування.

Отже, за всіма характеристиками, аеропорт Харків – є одним із найперспективніших аеропортів та є найбільшим у Східній Україні. Це аеропорт 2-го класу, що здатний приймати літаки Airbus A310, Airbus A-320, Boeing-737, Boeing-757, Douglas MD-80, Embraer 145, Ту-154, Іл-76, Як-42 та більш легкі, Boeing 767, Airbus A330, Ан-124 з певними обмеженнями, а також вертольоти всіх типів [8].

2.3.3 Стисла характеристика міжнародного аеропорту «Дніпропетровськ»

Істотно відстає від Харкова за своїм розвитком міжнародний аеропорт «Дніпропетровськ» (міжнародний код DNK), роки заснування якого припадають ще на 30-ті роки минулого століття. Однак офіційною датою заснування вважають 1943 рік. У повоєнні роки аеропорт приймав більшу кількість літаків, але було необхідне відновлення. Тож у 1951 було пободовано аеровокзал та штабну будівлю. З того часу аеропорт приймав літаки АН-2 та ІЛ-12. Вже у 1957 році в експлуатацію було введено нову будівлю аеровокзалу, що дозволило приймати літаки ІЛ-14 та підняти якість обслуговування пасажирів і збільшити кількість авіаційних робіт. Весінньо-літня навігація 1961 року почалась з прийому вже більших літаків АН-10 та АН-24 [53].

Пасажиропотоки стрімко зростають та у 1975 році Дніпропетровський аеропорт в числі чотирьох кращих аеропортів країни висувається Міністерством цивільної авіації для перетворення в зразковий аеропорт, який відповідає світовим стандартам в своєму класі. А вже з 1976 року Дніпропетровський аеропорт починає приймати літаки ТУ-154. Завдяки цьому встановлюється пряме повітряне сполучення з 70 містами колишнього Радянського Союзу. У зв'язку з цим вже у 1979 році аеропорт відкриває новий готель та ресторан. У другій половині 1987 року в Дніпропетровському аеропорту реконструюється і подовжується до 2850 метрів злітно-посадкова смуга, що вже у 1989 році дає змогу аеропорту приймати нові літаки ЯК-42, які дозволяють пасажирам подорожувати в Москву та Баку. У 1992 році починається освоєння зарубіжних трас на літаках ЯК-40, відбуваються польоти в Камерун (Африка), Югославію, Молдову. Аеропорт продовжує стрімко розвиватись: ведуться авіаційні роботи в Ірані, Пакистані та відкриваються міжнародні рейси з Дніпропетровська за такими напрямками, як Тель-Авів, Франкфурт-на-Майні, Стамбул, Кишинів, Амстердам, Дубаї, Москва, Самара, Тюмень.

Основним авіаперевізником на той час була авіакомпанія Дніпроавіа, яка проіснувала до 2017 року. Вона розширювала спектр своїх польотів і на початок 2000-х регулярні рейси здійснювались також в Тбілісі, Єреван, Баку. Впродовж 2004-2006 років авіакомпанія придбала літаки Boeing-737, що сприяло розвитку нових напрямів. З 2010 року було пбудовано та обладнано сучасний ангар для обслуговування повітряних суден, ведуться роботи з облагородження території аеропорту та привокзальній площі, проектується реконструкція аеродрому, злітно-посадкової смуги, перону, йде будівництво нового пасажирського терміналу [7].

Сьогодні з аеропорту Дніпра виконуються рейси таких авіакомпаній, як МАУ, Windrose, Austrian Airlines. У період реконструкції злітно-посадкової смуги запорізького аеропорту сюди були перенесені також рейси Мотор Січ.

У бюджеті 2020 року на відновлення регіональних аеропортів закладено понад 1 млрд грн. Пріоритетним проектом став аеропорт у Дніпрі. За проєктом, злітно-посадкова смуга аеропорту буде довжиною 3,2 км, її відновлення фінансуватиметься з державного бюджету. Заплановане встановлення сучасних системи навігації, метеорологічного і світлосигнального обладнання. Новий міжнародний термінал та VIP-термінал матимуть високу пропускну здатність до 3 млн пасажирів на рік. В термінал інвестує українська промислово-фінансова група DCH, що раніше проводила реконструкцію Міжнародного аеропорту «Харків» [55].

У грудні 2019 року оголошено новий тендер на розробку та експертизу проекту будівництва аеропорту у Дніпрі, який планується завершити у найкоротші встановлені законодавством строки [47].

2.3.4 Коротка характеристика міжнародного аеропорту «Херсон»

Історія існування Міжнародного аеропорту «Херсон» (міжнародний код KHE) почалась у післявоєнні роки. Датою становлення вважається лютий 1946 року, адже саме тоді було створено херсонський авіазагін. Ґрунтова злітно-посадкова смуга мала змогу приймати тільки так звані «кукурузники». Довгий час херсонський аеропорт залишався звичайним польовим аеродромом на північній околиці міста. На початку 1950-х злітно-посадкові смуги були переобладнані та мали змогу приймати більш важкі літаки, тоді ж з’явилася будівля аеровокзалу та декілька необхідних допоміжних будівель. Через п’ять років аеропорт вже обслуговував маршрути не тільки місцевих авіаліній. Через Херсон проходив маршрут Одеса – Херсон – Жданов – Ростов. Аеропорт продовжував свій розвиток та презентував нові напрями: Херсон – Львів, Херсон – Адлер та Херсон – Мінеральні Води [25].

Трохи згодом, у травні 1963 року, стартував новий маршрут Херсон – Київ – Москва, який здійснювався вже на нових літаках АН-10, тривалість рейсу складала три з половиною години. В цей же час аеропорт мав змогу приймати сучасні, комфортабельні повітряні судна ЯК, АН та ІЛ. Рейси за новими маршрутами виконувались щоденно [31].

Після капітальної реконструкції деяких аеродромів району у 1967 році поновилися рейсові маршрути в Нікополь, Верхній Рогачик, Велику Лепетиху, Горностаївку, Іванівку, Нововоронцовку, Скадовськ та Каховку, кількість перельотів доходила до тридцяти на день. Окрім місцевих маршрутів, рейси здійснювались і до інших міст України: Донецька, Кривого Рогу та інших, а також до Ростову та Кишинева. Однак, у зв’язку з стрімким розвитком міста було прийнято рішення перенести аеропорт у село Чернобаївка. Вже на новому місці аеропорт став третім летовищем в Україні, який став регулярно прийняти сучасний комфортабельний літак ЯК-42.

Тим не менш, розвиток аеропорту тривав недовго. У період перебудови аеропорт став проблемним підприємством, яким намагалися заволодіти приватні бізнес-структури. Навколо вже недіючого аеропорту розгорталися судові розгляди і лише у 2012 році після рішення Апеляційного суду про неспроможність подібних домагань «третім особам» у підприємства з’явилась надія на відновлення. На цей час аеропорт працював у черговому режимі вже шість років. Повернення до регулярної та плідної роботи відбулось 10 квітня 2013 року. Попри все після успішної реконструкції частини аеродрому у 2015-17 роках досі не відреконструйована злітно-посадкова смуга через брак державного фінансування. Проте кількість і частота рейсів збільшилася [56].

З приходом до аеропорту авіакомпанії Turkish Airlines у 2014 році регулярне авіасполучення було відновлено. З тих пір аеропорт демонструє не найгірші показники зростання пасажиропотоку.

Сьогодні Міжнародний аеропорт Херсон приймає тільки авіакомпанії МАУ, SkyUp та Turkish Airlines, анонсований також лоу-кост перевізник Ryanair. Тож із Херсону можна долетіти до Києва, Бургасу, Стамбулу, Шарм-ель-Шейха, а також з грудня 2019 року ще до Кракова. Наразі аеропорт обладнано усім необхідним, щоб приймати та відправляти як регулярні, так і чартерні рейси.

РОЗДІЛ 3

# РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

3.1 Аналіз пасажиропотоків у 80-ті роки ХХ століття в аеропортах підведено-східного регіону: Харків, Запоріжжя, Дніпро та Херсон

Аналізуючи пасажиропотоки обраних аеропортів принагідно зазначити, що 80-ті роки минулого століття припали на зоряний час радянського туризму. В роки відлиги, а потім в часи перебудови транспорт в цілому зазнав докорінної технічної реконструкції, що створило комфортні умови для перевезення великої кількості пасажирів. Найшвидше розвивався саме повітряний пасажирський транспорт. Сприяла великій кількості пасажирських перевезень авіатранспортом і вартість квитка: при середній заробітній платі в 120-150 рублів авіаквитки коштували в середньому 10-30 рублів. Так за часів Радянського Союзу авіаперельоти були відносно звичним явищем: квиток з Одеси до Москви коштував 27 рублів, з Москви до Києва коштував 25 рублів, у Сочі – 20, з Чернівців до Запоріжжя за 20 рублів, рейс Запоріжжя – Київ був лише 16 карбованців, а у Скадовськ з Києва можна було злітати за 3 рублі. Трохи згодом, вже за часів Незалежності рейси Геленджик – Дніпропетровськ коштували 18 карбованців. З цього можна зауважити, що авіаперельоти були досить популярними серед різних верств населення [13].

Провідними аеропортами із досліджуваних на той час були аеропорти Харкова та Запоріжжя. Дослідивши статистичні дані з цілковитою впевненістю можна зазначити, що аеропорт Харкова входив у 20-ку кращих аеропортів Радянського Союзу, адже пасажиропотоки у 1980 році досягли відмітки у 841 тисячу. Впродовж десятиліття спостерігався то зліт то спад пасажиропотоків і на початку 1990-х обсяги авіаперевезень скоротилися у десятки разів.

У 70-ті – 80-ті аеропорт Запоріжжя був одним з найбільших не тільки в Україні, але і у СРСР. Аеровокзал аеропорту Запоріжжя був одним із найпотужніших у Радянському Союзі, про це свідчить те, що їз Запоріжжя на постійній основі виконувалися 150 авіарейсів. До розпаду СРСР пасажиропотоки досягали 839 тис. пасажирів на рік [4].

Станом на початок 1980-х пасажиропотоки Дніпровського летовища досягли 530 тис., також було перевезено 16 тис. тонн вантажу.

Значно відставав за своїми результатами аеропорт Херсона. Так, у пасажиропортоки херсонського аеропорту досягали 100 тис пасажирів на рік.

Хоча туристичні перевезення авіатранспортом не були найпопулярнішими та поступалися залізничним та автомобільним перевезенням, вони займали вагоме місце в економічному плані. За різними даними туристичні перевезення авіатранспортом приносили народному господарству Радянського Союзу від одного до двох млрд рублів прибутку на рік. На початку 1980-х років питома вага авіаперевезень складала 9,5%, що перевищувало показник 1977 на 1,1%.

Принагідно зазначити, що до початку 1990-х років у Радянському Союзі спостерігався безперервний зріст пасажирських перевезень авіатранспортом, який досяг рівня 0,5 польоту на одного жителя на рік. Цей показник відповідав середньому рівню європейських країн. При цьому, більша частина обсягів перевезень приходилась на внутрішні маршрути.

Таким чином здійснений аналіз дає змогу дійти висновку, що за часів Радянського Союзу Запорізьке летовище було одним з провідних вузлів авіаперевезень.

3.2 Сучасний стан українских аеропортів південно-східного регіону: Харків, Запоріжжя, Дніпро, Херсон

Як вже було зазначено, сьогодні неможливо уявити сучасний світ без туристичних перевезень авіатранспортом. Тому для прогнозування майбутніх пасажиропотоків необхідно оцінити і сучасний стан авіаційної сфери в Україні.

Довгий час після здобуття Незалежності відбувався певний застій та занепад аеропортів як місцевого, так і міжнародного значення. Перевага надавалася українським ключовим аеропортам в таких містах, як Бориспіль, Київ, Одеса, Харків та Львів. З тим, відбувся значний занепад аеропортів міжнародного значення у Запоріжжі, Дніпрі, Херсоні та інших містах України. Варто зазначити, що події, які почалися у 2013 році та тривають по сьогоднішній день завдали значного удару як по економіці, безпеці та туристичній діяльності в цілому. У ці роки кількість населення нашої країни значно скоротилася за рахунок еміграції та нестабільного стану в країні.

Принагідно зазначити, що за останні 10 років кількість безвізових країн для українців зросла в 2,5 рази. Значний розвиток туристичних перевезень авіатранспортом за останні роки відбувся завдяки безвізовим згодам з країнами Європейского Союзу, Катаром, Колумбією, Північною Македонією, Чилі, Індонезією, ОАЕ, з острівними державами у Карибському морі Антигуа і Барбуда, з Уругваєм та ін [36].

Пропонуємо перейти до більш детального аналізу кожного аеропорту, акцентуючи увагу на наданих таблицях. Першим доцільно дослідити саме аеропорт міста Запоріжжя, який за останні декілька років прогресував у пасажирських авіаперевезеннях за рахунок входу на ринок світових авіакомпаній. У таблицях 3.3- 3.6 наведено інформацію щодо частоти рейсів у досліджуваних аеропортах.

Таблиця 3.3

Перелік авіакомпаній та кількість рейсів КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Авіакомпанія | Кількість напрямків | Кількість рейсів на тиждень |
| Мотор Січ | 2 | 16 |
| МАУ | 2 | 16 |
| SkyUp | 5 | 16 |
| Turkish Airlines | 1 | 7 |

Продовження табл. 3.3

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| LOT | 1 | 7 |
| Pegasus | 1 | 3 |
| Azur Air Ukraine | 1 | 5 |

Виходячи з даних у таблиці можна з впевненістю зазначити, що на місце провідного авіаперевізника претендує одразу три українські авіакомпанії: Motor Sich (M9), МАУ (PS) та новачок на запорізькому та українському ринку в цілому SkyUp (PQ). Популярними напрямами перельотів цих авіаперевізників є Запоріжжя – Мінськ, Запоріжжя – Київ, Запоріжжя – Шарм-ель-Шейх. Постійним попитом користуються турецькі авіакомпанії Turkish Airlines (TK) та Pegasus (PC), адже слугують своєрідним трансферним перевізником на більш далекі дистанції. Щодо польських LOT (LO) – рейси мають повне завантаження, тобто 70 посадкових місць. Літаки авіакомпанії Azur Air Ukraine (QU) майже щоденно перевозять від 100 до 189 пасажирів до найпопулярнішого курорту Шарм-ель-Шейх. Загалом, кількість виконаних рейсів за 2019 рік із запорізького аеропорту досягла відмітки 2744 рейси з сумарною кількістю пасажирів на листопад 392808 [37].

Перейдемо до розгляду пасажиропотоків аеропорту міста Харків. Загалом розквіт аеропорту почався у 2008. У 2016 році аеропорт “Харків” обслужив майже 600 тис. пасажирів. За підсумками 6 місяців 2017 року зростання пасажиропотоку склало 51%, а число пасажирів 364 тис. У даний час в аеропорт Харків виконують польоти такі великі авіакомпанії як МАУ (PS), Turkish Airlines (TK), Pegasus Airlines (PC), LOT (LO), Belavia (B2), які забезпечують пасажирів можливістю здійснити переліт на прямих рейсах з Харкова, а також зручними стиковками в великих аеропортах-хабах в будь-яку точку світу. У таблиці 3.4 наведено інформацію щодо рейсів, що виконуються з Міжнародного аеропорту «Харків».

Таблиця 3.4

Перелік авіакомпаній та кількість рейсів Міжнародного аеропорту «Харків»

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Авіакомпанія | Кількість напрямків | Кількість рейсів на тиждень |
| МАУ | 4 | 20 |
| Belavia | 1 | 5 |
| SkyUp | 10 | 19 |
| Turkish Airlines | 1 | 7 |
| Azur Air | 2 | 5 |
| Ryanair | 3 | 7 |
| Wizz Air | 6 | 13 |
| LOT | 1 | 10 |
| Pegasus | 1 | 7 |
| Buta Airways | 1 | 2 |
| Windrose | 1 | 3 |
| Ernest Airlines | 2 | 5 |
| Yanair | 1 | 2 |

Зарекомендувавши себе як надійний партнер для різних авіакомпаній Міжнародний аеропорт «Харків» продовжує зростати у пасажиропотоках. Для того, щоби впоратися з прогнозованою кількістю пасажиропотоків аеропорт готується збільшити пропускну здатність чинного терміналу [59].

Аналізуючи стан Міжнародного аеропорту «Дніпропетровськ», необхідно враховувати весь період його становлення вже за часів Незалежності. Аеропорт в Дніпрі є найбільшим в своєму регіоні. Основне завдання його співробітників полягає в створенні безпечних умов для пасажирів і надання якісного сервісу. Щорічно через нього проходить близько 300 тисяч пасажирів.

З початку 2019 року, в січні-липні, аеропорт збільшив пасажиропотік на 11,5% у порівнянні з аналогічним періодом 2018 року - до 187,8 тис. осіб. У таблиці 3.5 графічно зображено кількість рейсів, що виконуються з аеропорту Дніпра.

Таблиця 3.5

Перелік авіакомпаній та кількість рейсів Міжнародного аеропорту «Дніпропетровськ»

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Авіакомпанія | Кількість напрямків | Кількість рейсів на тиждень |
| МАУ | 2 | 11 |
| Windrose | 3 | 28 |
| Austrian Airlines | 1 | 5 |

Виходячи з табличних даних, можна зазначити, що рейси Austrian Airlines (OS) до Відня виконуються п’ять разів на тиждень, на борту Embraer 195 розміщаються 116 пасажирів. Згідно досліджуваних даних наповненість рейсів складає близько 70%. Рейси МАУ (PS) виконуються до Києва, борт Embraer-190, місткістю 104 пасажири та заповненістю бортів майже у 100% та Тель-Авіва літаком Boeing 737-800 пасажиромісткістю 186 та завантаженістю рейсу у 85%. Лідуючим перевізником в аеропорту виступає авіакомпанія Windrose (7W), рейси виконуються за такими напрямами, як Київ (декілька рейсів щоденно літаками Embraer-145 місткістю 50 пасажирів та заповненністю у 87%) Івано-Франківськ та Одеса, ці рейси також виконуються Embraer-145 заповненість рейсів приблизно 70%.

Глибокий знос злітно-посадкової смуги Міжнародного аеропорту «Дніпропетровськ» і його іншої інфраструктури привів фактично до повного припинення виконання внутрішніх і зовнішніх рейсів. А це, в свою чергу, стримує розвиток регіону, знижує ділову та інвестиційну активність [21].

Таблиця 3.6

Співвідношення пасажирів на внутрішніх та міжнародних рейсах аеропорту «Дніпропетровськ», чоловік

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Міжнародні рейси | 293679 | 322131 | 307732 | 194701 | 141166 | 145808 | 171293 | 187329 |
| Внутрішні рейси | 150471 | 132860 | 139066 | 151313 | 143748 | 131146 | 127957 | 131306 |

Наразі аеропорт показав незначну позитивну динаміку, яка, на жаль, не підкріплена бодай якимись інфраструктурними змінами.

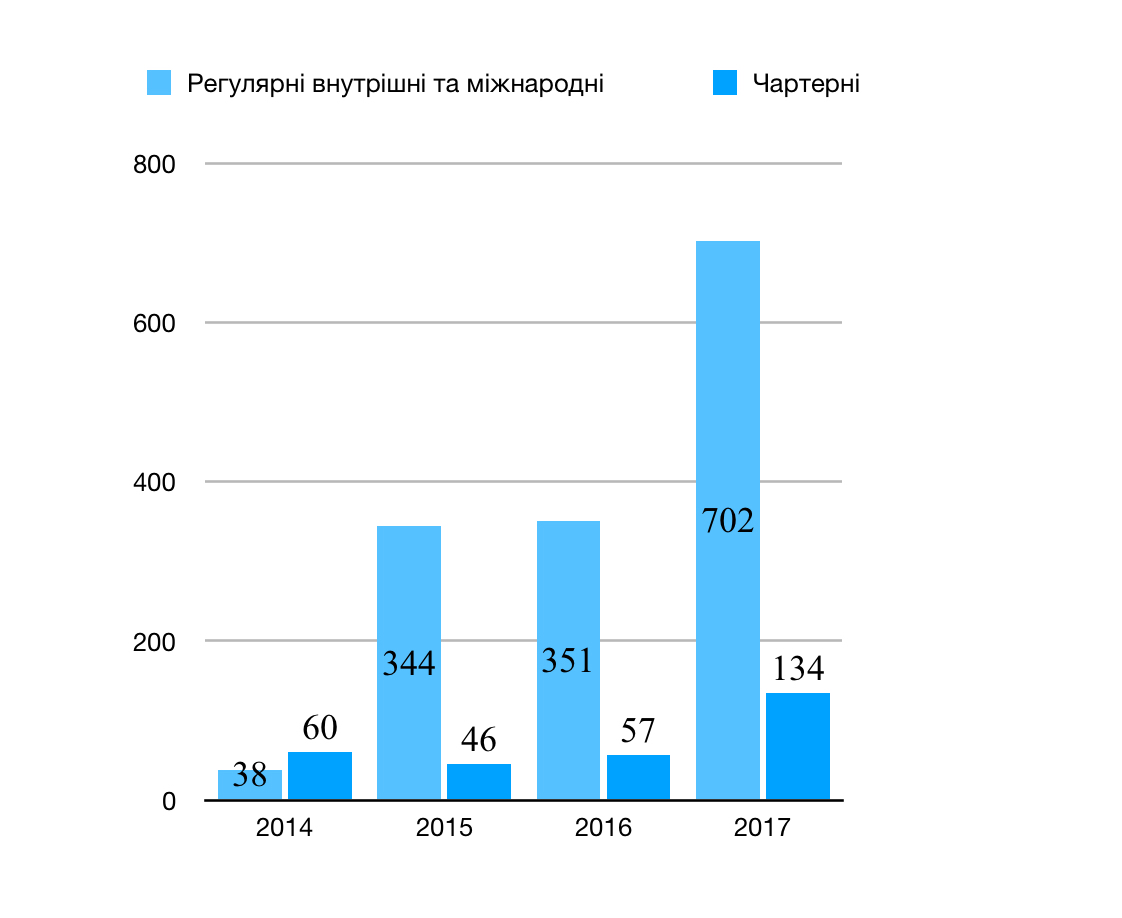
Херсонське летовище після успішної реконструкції частини аеродрому у 2015-17 роках досі не стали до реконструкції злітно-посадкової смуги через брак державного фінансування. У таблиці 3.7 представлено кількість виконуваних рейсів з Міжнародного аеропорту «Херсон».

Таблиця 3.7

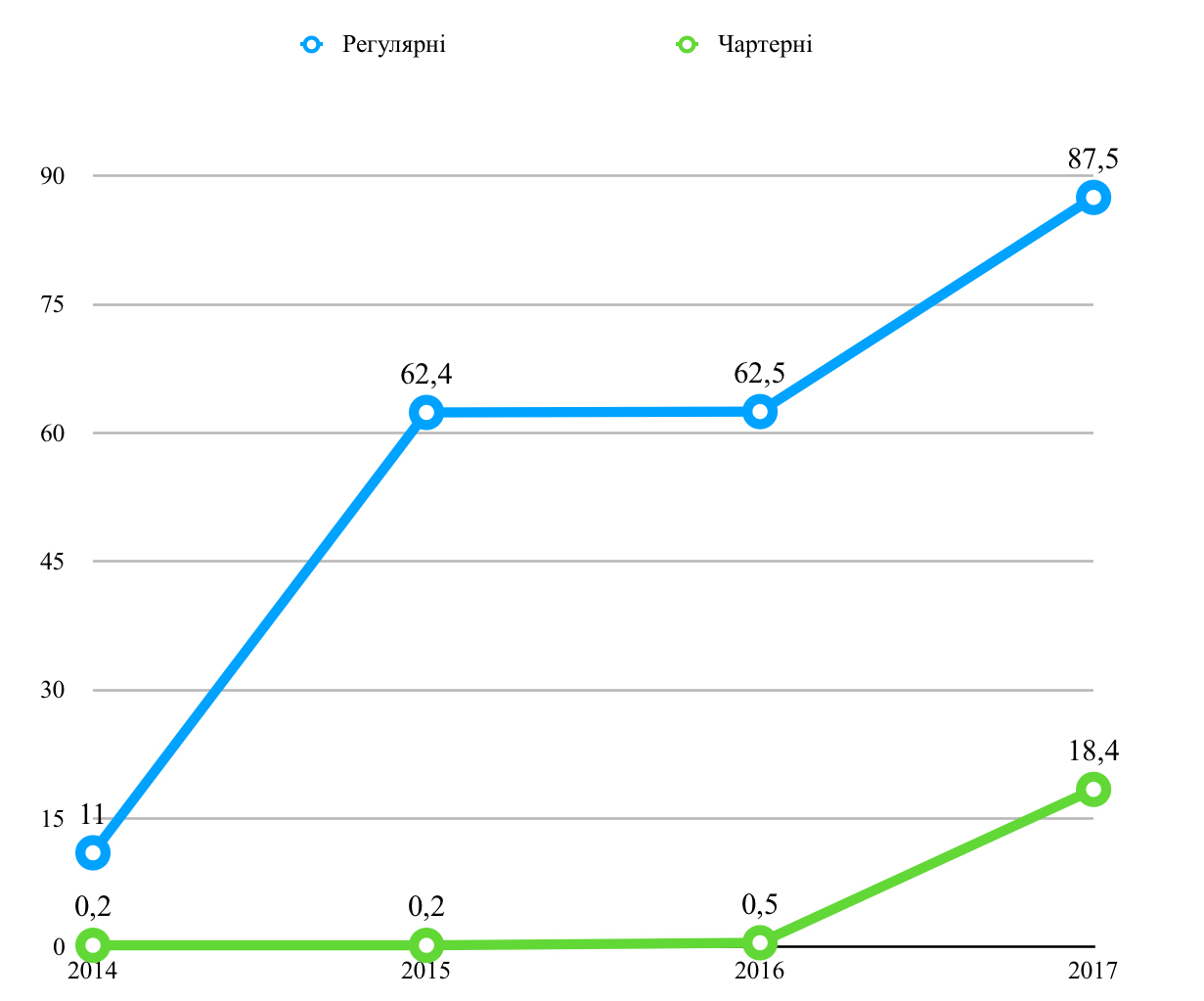
Перелік авіакомпаній та кількість рейсів Міжнародного аеропорту «Херсон»

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Авіакомпанія | Кількість напрямків | Кількість.рейсів на тиждень |
| МАУ | 1 | 7 |
| SkyUp | 1 | 2 |
| Turkish Airlines | 1 | 7 |
| Ryanair | 1 | 2 |

Наразі з аеропорту «Херсон» щодня здійснюється один авіарейс до Стамбула авіакомпанією Turkish Airlines (TK), що користується неабиякою популярністю. Загальна місткість борту Airbus A319 складає 132 пасажира. Наповненість в середньому складає 75%. Також щодня можна долетіти у Київ з МАУ, борт Embraer-190/195 вміщує від 104 до 116 пасажирів, їх заповненість складає 55%. Середньою популярністю користуються рейси на Шарм-ель-Шейх авіакомпанії SkyUP, завантаженість бортів складає 67%. На Рисунку 3.1 графічно подані вильоти з міжнародного аеропорту «Херсон».

Рис. 3.1 Динаміка відправлення авіарейсів з міжнародного аеропорту «Херсон» 2014-2017

У 2018 році аеропорт «Херсон» перевіз 150 тисяч пасажирів, у 2019 планується вийти на 155-160 тисяч пасажирів. У 2017 році аеропорт «Херсон» перевіз 105 тисяч пасажирів. Новачком у Херсоні став ірландський лоукост-перевізник Ryanair. Польоти стартували 17 грудня 2019 року. Першим рейсом на Boeing 737 з Кракова прилетіли 137 пасажирів. Вартість квитків – від 20 євро, вона коливається в залежності від дня вильоту, тривалість польоту 1 година 45 хвилин. Також, з 15 січня 2020 року додається ще один напрям – Катовіце, рейси будуть виконуватись двічі на тиждень. На Рисунку 3.2 графічно зображено динаміку регулярних та чартерних авіаперевезень в Міжнародному аеропорту «Херсон».

Рис. 3.2 Динаміка пасажиропотоку з Міжнародного аеропорту «Херсон», тис осіб у розрізі 2014-2017 років

Якщо вважати, що на цей час послугами авіаційної сфери користується 3% населення території охвату аеропорту, то у реальності аеропорт Херсону може заповнювати два повноцінних Airbus A321, а відтак з розвитком економіки, приходом нових авіакомпаній показники мобільності населення збільшуватимуться.

Аналізуючи пасажиропотоки обраних аеропортів можна оцінити динаміку спаду та зросту туристичних перевезень авіатранспортом. Актуальна інформація надана у графічному режимі у таблиці 3.8.

Таблиця 3.8

Динаміка пасажиропотоків у аналізованих аеропортах

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Аеропорт | Міжнародний аеропорт «Запоріжжя» | Міжнародний аеропорт «Харків» | Міжнародний аеропорт «Дніпропетровськ» | Міжнародний аеропорт «Херсон» |
| 2012 | 56788 | 501500 | 444150 | - |
| 2013 | 79845 | 605100 | 454981 | 1200 |
| 2014 | 75400 | 437500 | 446798 | 7850 |
| 2015 | 128104 | 373625 | 346014 | 61235 |
| 2016 | 275421 | 599700 | 284914 | 62557 |
| 2017 | 348438 | 806200 | 276954 | 105900 |
| 2018 | 400326 | 962500 | 299250 | 150100 |

Принагідно зазначити, що з часів СРСР Міжнародний аеропорт «Херсон» досяг відмітки 80-х років лише у 2017 році. Простеживши динаміку пасажиропотоків аеропорту Дніпра, можна зробити висновок, що наразі він знаходиться у стані затяжної кризи. Також, судячи з огляду на малу динаміку розвитку аеропорту Дніпра, про що свідчить стан аеропортової інфраструктури, нові авіакомпанії віддають перевагу сусідньому аеропорту у місті Запоріжжя.

Виходячи з даних Міністерства інфраструктури України, починаючи з 2016 року пасажиропотік аеропортів збільшився у декілька разів.

Серед досліджуваних аеропортів спостерігається позитивна динаміка обслуговування кількості злетів та посадок – цей показник в Україні становить 205 301 політ, що на 14,9 % більше порівняно з результатом 2017 року. Найбільшу кількість злетів і посадок, здійснених українськими та зарубіжними авіакомпаніями, Украерорух забезпечив: Харків – 8 978 (+7,9 %), Запоріжжя – 6 396 (+10 %), Дніпро – 5 823 (–6,9 %), Херсон – 3 292 (+65,9 %) [52].

Принагідно зазначити, що Украерорух встановить сучасне обладнання у південній частині України – два сучасні трасові радіолокаційні комплекси у складі первинно-вторинних оглядових радіолокаторів із вдосконаленим режимом S. Це покращить якість сервісу спостереження, який надає національний провайдер аеронавігаційного обслуговування [52].

Важливим міжнародним авіаперевізником у досліджуваних аеропортах є Turkish Airlines (TK). Наша країна займає особливе значення у маршрутній мережі авіакомпанії. За даними перевізника, авіакомпанія досягла збільшення пасажиропотоків в середньому на 15% за 2017 рік. Turkish Airlines надалі планує надавати бездоганний сервіс виходячи з потреб пасажирів, адже частка трансферних пасажирів на рейсах із України на сьогодні складає 70%.

Варто зазначити, що в цілому 2018 рік відзначився черговим зростанням обсягів пасажирських перевезень. За даними Державіаслужби України, загалом українські аеропорти надали послуги 20,5455 млн. пасажирів, що на 24,5% перевищує ці ж показники 2017 року. Переважна більшість цього пасажиропотоку припала на міжнародні рейси – близько 18,4 млн.

Разом з тим, не знімає нагальна потреба в бюджетних авіаперевезеннях Україною нікуди не зникла, більш того, авіаційне сполучення в межах країни й надалі залишається здебільшого для обраних.

Незважаючи на нестабільну економічну ситуацію запропоновані аеропорти все ж таки демонструють доволі сталий попит на авіасполучення. Враховуючи кошти, що вкладені у державний бюджет 2020 року саме на реконструкцію досліджуваних аеропортів, можна спрогнозувати збільшення пасажиропотоків удвічі вже за декілька років.

3.3 Перспективи розвитку туристичних пасажироперевезень у запорізькому регіоні на прикладі КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»

Міжнародний аеропорт «Запоріжжя» є одним з основним підприємств транспортної інфраструктури, що забезпечує сполучення південно-східного регіону України.

В 2018 році КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» перейшов нову позначку – 400 тисяч пасажирів (точна цифра - 400326). Це при тому, що ще у 2014 році цей показник був лише 75 тисяч пасажирів на рік. З початку нового року запорізький аеропорт продовжує нарощувати темпи пасажироперевезень. За лютий поточного року загальний обсяг пасажирів, які скористались послугами аеропорту у Запоріжжі, зріс на понад 20%, із 24 812 пасажирів у минулому році, до 29 824 пасажирів у нинішньому. Щодо міжнародних ліній, то тут зафіксовано ріст на майже 22,5% (до 21 414 пасажирів), а на внутрішніх на 15% (до 8410 пасажирів) [12].

У серпні 2019 року Запорізький аеропорт побив черговий рекорд. Вперше за одинадцять років кількість обслужених за один місяць пасажирів перевищила 52 тис. чоловік. Разом із цим на 35,5% перевищений показник минулого року. Найбільша кількість пасажирів, 42 тисячі, були обслужені на міжнародних авіалініях (приріст складає 36%), ще 10,5 тис. на внутрішніх (приріст складає 32,5%).

Активним попитом користуються нові напрямки SkyUp (PQ) до Києва та ОАЕ. Лише першим рейсом до Києва вилетіло 130 пасажирів, коли перший рейс до Шарджі полетів з 182 пасажирами на борту.

Наприкінці відзначимо, що станом на початок грудня запорізький аеропорт вже впритул підійшов до минулорічного рекорду за кількістю пасажирів. Згідно статистичних даних за 11 місяців, через Запорізьке летовище пройшло майже 393 тисячі людей, що на 6,3% більше, ніж у минулому році. З них 295 тисяч на міжнародних рейсах та 97,5 тисяч на внутрішніх. Таких показників вдалося досягти, навіть незважаючи на ремонт злітно-посадкової смуги, який розпочався 2 вересня та тривав понад півтора місяці, до 22 жовтня та попри метеорологічні умови. Так, наприклад, тільки у грудні через теплі погодні умови та туман було скасовано понад 36 рейсів за різними напрямками [75].

Також аеропорт суттєво перевищив показники за листопад поточного року, порівняно з аналогічним періодом минулого року. Зокрема загальна кількість пасажиропотоку збільшилась 37,5% з 33 до 45,5 тисяч пасажирів. На внутрішніх напрямках зростання склало 85,5% та 22% міжнародних.

Крім того, наступного року завершать встановлювати світлосигнальне обладнання та радіотехнічні системи навігації, необхідні для безпечних польотів. Для цього з міського бюджету виділять майже 46 мільйонів гривень. Також профінансують виконані цього року роботи з ремонту злітно-посадкової смуги у розмірі 150 мільйонів гривень.

Але все буде залежати від проведеної державою політики в даному напрямку. Національні ж інтереси в розвитку цивільної авіації досить прості, і полягають вони в:

* збільшенні доходів вітчизняних підприємств і податкових надходжень до бюджету;
* забезпеченні надання населенню якісних послуг за оптимальними цінами;
* забезпеченні національної безпеки в сфері пасажирських авіаційних перевезень [14].

На разі, міжнародний аеропорт «Запоріжжя» є власністю міської ради, тож основні кошти на оновлення надходять з саме міського бюджету та від самого підприємства.

Оскільки аеропорти набагато більше підходять для приватного фінансування, ніж багато інших напрямків, таких як санітарія чи освіта, та багато проектів є прибутковими і фінансово життєздатним, також є важливим те, щоб вони фінансувалися приватним сектором. Застосування мотивації у прибутку може водночас спричинити значне поліпшення якості обслуговування пасажирів та рівня безпеки.

Принципи «відкритого неба». З квітня 2015 року у порядку експерименту застосовується принцип «відкритого неба». Це стане імпульсом для подальшого розвитку аеропорту, адже це дозволить значно розширити географію польотів та відкриє можливості входу новим авіаперевізникам, зокрема лоу-кост. Для українських громадян «Відкрите небо» є вигідним, у першу чергу, зниженням цін на авіаперевезення і підвищенням їх доступності, що дозволить значно збільшити пасажиропотік.

Запорізький аеропорт отримає додаткове фінансування на реконструкцію в розмірі 271 мільйона гривень. Всього ж на 2020 рік на аеропорт піде 1 млрд 748 млн гривень, в основному з міського бюджету [23].

Нижче, у таблиці 3.9, наведено SWOT-аналіз діяльності КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя», що ґрунтується на аналізі ринку та можливостях розвитку аеропорту.

Таблиця 3.9

SWOT-аналіз КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»

|  |  |
| --- | --- |
| Сильні сторони | Слабкі сторони |
| 1. Побудова нового терміналу 2. Співпраця з провідними міжнародними авіакомпаніями 3. Зростання пасажиропотоків 4. Популяризація мережі авіаційних маршрутів 5. Пропускна здатність пасажирських терміналів 6. Географічне положення, що сприяє розвиту мережі маршрутів 7. Поява лоу-кост перевізників 8. Наявність сучасного терміналу В, що слугує для внутрішніх перельотів | 1. Незадовільний стан злітно-посадкової смуги 2. Відсутність належного фінансування 3. Висока вартість послуг, що надаються аеропортом 4. Відсутність належного транспортного сполучення 5. Низький рівень вантажних перевезень 6. Недостатній розвиток комерційної інфраструктури 7. Стан основної будівлі терміналу 8. Корупційні схеми |

Продовження табл. 3.9

|  |  |
| --- | --- |
| Можливості | Загрози |
| 1. Розширення спектру послуг (як авіаційних, так і неавіаційних) 2. Підтримка держави 3. Зниження цін 4. Покращення технологічних процесів 5. Підвищення якості послуг 6. Залучення нових міжнародних авіаперевізників 7. Впровадження нових аеропортових технологій 8. Транспортне забезпечення з усіх районів міста 9. Зміцнення позицій базової авіакомпанії (Motor Sich) 10. Принципи «відкритого неба» | 1. Реконструкція аеропорту-конкурента «Дніпропетровськ» 2. Зниження рівня життя населення 3. Економічний спад в країні та світі 4. Нерозвиненість інфраструктури 5. Нестача кваліфікованої робочої сили 6. Залежність від кредиторів та інвесторів 7. Зростання вимог з безпеки та обслуговування пасажирів з боку держави |

На підставі проведеного SWOT-аналізу було визначено наступні пріоритетні напрямки:

1. Розвиток інфраструктури аеропорту для обслуговування пасажирів;
2. Співпраця з авіакомпаніями щодо відкриття нових рейсів та збереження вже існуючих маршрутів з метою підвищення пасажиропотоку;
3. Залучення інвестицій;
4. Боротьба з корупцією;
5. Підвищення рівня кваліфікації персоналу.

Також було визначено наступні схеми розвитку маркетингової діяльності аеропорту, що сприятиме пасажиропотокам, а саме авіаційної та не авіаційної складових:

1. Розширення сітки маршрутів, залучення нових авіаперевізників, збільшення частоти виконання рейсів;
2. Створення інфраструктури для обслуговування рейсів лоу-кост авіакомпаній та залучення нових бюджетних авіакомпаній базування;
3. Розвиток бізнес авіації (відкриття VIP терміналу);
4. Розвиток вантажних перевезень.
5. Збільшення заповнення комерційних площ існуючих терміналів;
6. Розвиток рекламної діяльності;
7. Проведення культурних та виставкових заходів в основному та новому терміналах;
8. Введення в експлуатацію бізнес-залів.

В умовах глобалізації транспорт відіграє найголовнішу роль в туристичній галузі. Авіатранспорт займає друге місце в світі за кількістю перевезених туристів.

Координація політики туризму та авіації із загальною економічною політикою є надзвичайно важливою. Незважаючи на те, що в останні роки уряд надає належний пріоритет туристичній галузі, здається, що його втручання у забезпечення якісної туристичної інфраструктури є недостатнім для просування Запоріжжя як сучасного туристичного напряму.

Результатами досягнення поставлених цілей очікується збільшення пасажиропотоку і поліпшення рівеня обслуговування пасажирів та забезпечення належного рівня авіаційної безпеки. Єдине, що може завадити цим перспективам – реконструкція аеропорту у місті Дніпрі, бюджет якої закладено у новому році.

ВИСНОВКИ

1. На основі виконаної роботи виявлено, що роль туристичних перевезень за допомогою повітряного транспорту, як каталізатора загального економічного і соціального розвитку, обумовлена швидкістю і гнучкістю, що характеризує повітряний транспорт в загальній системі перевезень. Запорізький регіон має високий потенціал у розвитку туристичних перевезень завдяки авіаційному транспорту. Для цього необхідна модернізація вже існуючого аеропортів, для того, щоб на український ринок заходили відомі світові авіакомпанії, покращення умов перевезення у вже існуючих національних авіакомпаній (МАУ, SkyUp, YANAIR, Motor Sich, WindRose Airlines та ін.) та взаємодії держави з представниками авіаційної сфери.

2. У ході роботи було визначено сутність, мету та завдання КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя», досліджено його систему функціонування шляхом порівняння з іншими аеропортами південно-східного регіону, а саме в містах Харків, Дніпро та Херсон.

3. Завдяки аналізу проведеного дослідження можна очікувати на розширення географії польотів з/до м. Запоріжжя, збільшення доходів від авіаційних перевезень, збільшення надходжень до державного бюджету, покращення якості обслуговування, оптимізацію використання ресурсів аеропорту. Тож можна зазначити, що всі ці пункти будуть сприяти розвитку авіаційних перевезень у Запорізькому регіоні та в Україні в цілому.

4. Тож авіаційна галузь України та туристичні перевезення авіатранспортом мають гарний заділ на майбутнє, зокрема КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» може стати ключовим аеропортом у південно-східному регіоні та увійти до п'ятірки провідних аеропортів, якщо продовжить свій розвиток.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Авіатранспортний маркетинг та аналіз кон’юнктури ринку повітряних перевезень. веб-сайт. URL: http://bukvar.su/transport/ 66830-Aviatransportnyiy-marketing-i-analiz-kon-yunktury-rynka-vozdushnyh perevozok.html (дата звернення 10.11.2019).
2. Агєєва Г. М. АРХІТЕКТУРНЕ СЕРЕДОВИЩЕ АЕРОПОРТІВ: ЗМІНА КОМПОЗИЦІЙНИХ АКЦЕНТІВ. Всеукр. наук.-техніч. конф., 2017.
3. Аеропорт Парижа Шарль-де-Голль CDG. веб-сайт. URL: <https://tripway.com/ua/avia/airports/charles-de-gaulle-cdg> (дата звернення 28.11.2019).
4. Артёмова Е. Н., Козлова В. А. Транспортное обслуживание туристов, Орёл: ФГБОУ ВПО «Госуниверситет - УНПК», 2011. 140 с.
5. Аэропорты Парижа объявили о росте пассажиропотока по итогам марта 2019 года. веб-сайт. URL: <http://www.france.promotour.info/tape/index.php?event=view&id=126342211555&msnum=00041> (дата звернення 27.11.2019)
6. Благоустрій міста, розвиток аеропорту та інші пріоритети бюджету Запоріжжя-2020. веб-сайт. URL: <https://zp.gov.ua/uk/articles/item/6834> (дата звернення 10.09.2019).
7. В аеропорт Дніпра мають зайти лоукости. веб-сайт. URL: <http://mtu.gov.ua/news/28935.html> (дата звернення 11.11.2019)
8. Вельцен В. С. КАПІТАЛЬНЕ БУДІВНИЦТВО АЕРОПОРТУ ЯК ЦІЛІСНОГО МАЙНОВОГО КОМПЛЕКСУ: ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ. веб-сайт. URL: <http://econtlaw.nlu.edu.ua/wp-content/uploads/2017/05/1-108-118.pdf> (дата звернення 08.09.19)
9. Гончаров В. Аеропорт - це бізнес. Український туризм. 2018. Вип. 1. С. 18–21.
10. ДЕРЖАВНА ЦІЛЬОВА ПРОГРАМА розвитку аеропортів на період до 2023 року. 2016. С. 39.
11. ДОВІДКА щодо відповідності зобов’язанням України у сфері європейської інтеграції та праву Європейського Союзу (acquis ЄС) проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України. веб-сайт. URL: <https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2016/12/Dovidka_acquis_YES.pdf> (дата звернення 11.10.2019).
12. ЗАПОРІЗЬКИЙ АЕРОПОРТ ПІДІЙШОВ ДО ВІДМІТКИ В 400 ТИС. ПАСАЖИРІВ. веб-сайт. URL: <https://ozh.aero/zaporizkij-aeroport-pidijshov-do-vidmitki-v-400-tis-pasazhiriv/> (дата звернення 11.10.2019).
13. Зародження української цивільної авіації. веб-сайт. URL: <https://hrk.aero/istoriya-aeroportu/> (дата звернення 15.10.2019).
14. ЗВІД АВІАЦІЙНИХ ПРАВИЛ . веб-сайт. URL: <https://avia.gov.ua/npdrd/slug-2/> (дата звернення 25.10.2019).
15. Зінкевич А. О. Запорізький аеропорт: реалії та виклики. Збірник тез доповідей. Полтава: ЦФЕНД, 2019. С. 9.
16. Зінкевич А. О. Перспективи туристичних перевезень авіатранспортом в умовах сьогодення. Збірник тез доповідей. Полтава: ЦФЕНД, 2018. С. 36–37.
17. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (укр/рос). веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594> (дата звернення 18.10.2019).
18. Крупнейшие аэропорты (авиационные узлы) СССР. веб-сайт. URL: <https://sevabashirov.livejournal.com/263387.html> (дата звернення 20.10.2019).
19. Лозовой В. Четверть века в Украине. Украинская туристическая газета. 2018. Вип. 5. С. 11.
20. Масленніков Є. І. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АЕРОПОРТІВ В УКРАЇНИ. Украинская туристическая газета. 2015. Вип. 3. С. 20–22.
21. Міжнародний аеропорт «Дніпропетровськ». веб-сайт. URL : <http://dnk.aero/ru/> (дата звернення 15.10.2019).
22. Міжнародний аеропорт «Запоріжжя». веб-сайт. URL: <https://zp.gov.ua/uk/organizations/item/76/> (дата звернення 15.10.2019).
23. Міжнародний аеропорт Запоріжжя. веб-сайт. URL: <https://ozh.aero/> (дата звернення 15.10.2019).
24. Міжнародний аеропорт «Харків». веб-сайт. URL: <https://hrk.aero/> (дата звернення 15.10.2019).
25. Міжнародний аеропорт «Херсон». веб-сайт. URL: <https://airport.kherson.ua/> (дата звернення 15.10.2019).
26. Назаренко А. С. Сучасний стан та тенденції розвитку авіатранспортної галузі України. Економіка. Фінанси. Право. 2010. Вип. 5. С. 8–14.
27. Нешков М. ПЪТНИЧЕСКИ АГЕНЦИИ И ТРАНСПОРТ В ТУРИЗМА. Варна: Наука и икономика, 2007. 242 с.
28. Новик В. С. СВІТОВИЙ ДОСВІД ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНОГО АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТНОГО СПОЛУЧЕННЯ. Вісник Чернівецького торг.-економ. інституту. 2012. Вип. 3. С. 39–45.
29. Новіков К. Українські аеропорти: реалії та виклики. веб-сайт. URL: <https://cfts.org.ua/opinions/ukranski_aeroporti_reali_ta_vikliki_114> (дата звернення 17.11.2019).
30. Обсяг наданих Украерорухом аеронавігаційних послуг у 2018 році збільшився на 18,5 %. веб-сайт. URL: <http://uksatse.ua/index.php?act=Part&CODE=247&id=450&hl=%E7%E0%EF%EE%F0%B3%E6%E6%FF> (дата звернення 15.11.2019).
31. Осипова О. Я. Транспортное обслуживание туристов. Москва: Академия, 2006. 384 с.
32. Офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту IATA. веб-сайт. URL: <https://www.iata.org/> (дата звернення 10.09.2019).
33. Офіційний сайт Міжнародної організації цивільної авіації IKAO. веб-сайт. URL: <https://www.icao.int/> (дата звернення 10.09.2019).
34. Паламарчук Ю. А. Методика вибору стратегії розвитку міжнародного аеропорту. НАУ. 2007. Вип. 16. С. 164–168.
35. ПАЛАМАРЧУК Ю. А. ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКОГО ТЕРМІНАЛУ АЕРОПОРТУ : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. ек. наук : спец. 08.00.04. Київ, 2007. 22 с.
36. Перспектива авіаційного плато. Український туризм. 2019. Вип. 4. С. 18–21.
37. ПОКАЗНИКИ ВИРОБНИЧОЇ ДІЯЛЬНОСТІ КП «МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ ЗАПОРІЖЖЯ» ЗА СІМ МІСЯЦІВ 2019 РОКУ. веб-сайт. URL: <https://ozh.aero/pokazniki-virobnichoyi-diyalnosti-kp-mizhnarodnij-aeroport-zaporizhzhya-za-sim-misyatsiv-2019-roku/>.
38. Про внесення змін у додатки 1 і 2 до Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року. Наказ. 2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/401-2019-%D0%BF> (дата звернення 15.11.2019).
39. Про встановлення аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України: Наказ від 14 сер. 2008 р. № 433. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0408-08> (дата звернення 15.11.2019).
40. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу»: Наказ. 2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19> (дата звернення 15.11.2019).
41. Про затвердження Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для проектування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпропетровськ»: Наказ. 2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1010-2019-%D0%BF>. (дата звернення 15.11.2019).
42. Про затвердження Правил допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних суден: Наказ. 2004. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1644-04/ed20111007> (дата звернення 15.11.2019).
43. Про затвердження Правил сертифікації аеропортів: Наказ. 2006. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0740-06> (дата звернення 15.11.2019).
44. Про затвердження проекту «Будівництво пасажирського терміналу та обслуговуючих споруд КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя на вул. Блакитна, 4 у Шевченківському районі м. Запоріжжя»: Наказ. 2017. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/754-2017-%D1%80> (дата звернення 15.11.2019).
45. Про затвердження скоригованого проекту та титулу будови «Реконструкція аеродрому «Міжнародного аеропорту Харків (Основа)» комунального підприємства «Харківський міський центр нерухомості»: Наказ. 2012. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/981-2012-%D0%BF> (дата звернення 15.11.2019).
46. Птахів С. IATA: завантаження бортів зростає. Український туризм. 2018. Вип. 2. С. 22–23.
47. Роганов Є. Дніпро отримає новий аеропорт? .Українськи туризм. 2018. Вип. 2. С. 52–54.
48. Середа Н. М. ОСОБЛИВОСТІ МІЖНАРОДНОГО ТУРИЗМУ ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ. Електронне наукове видання «Глобальні та національні проблеми економіки». 2017. Вип. 17. С. 445–448.
49. Сиротюк М. Р. СУЧАСНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ АЕРОПОРТІВ УКРАЇНИ. Двадцять третя всеукр. практ.-пiзнав. iнтернет-конференц. 2017. URL: <http://naukam.triada.in.ua/index.php/konferentsiji/53-dvadtsyat-tretya-vseukrajinska-praktichno-piznavalna-internet-konferentsiya/570-suchasnij-ekonomichnij-stan-ta-perspektivi-rozvitku-mizhnarodnikh-aeroportiv-ukrajini>. (дата звернення 15.09.2019).
50. Смерічевський С. Ф. Особливості трансформації світового ринку авіаційних перевезень. Науковий вісник Ужгородського університету. 2015. С. 29–37.
51. Стратегія розвитку міста Запоріжжя до 2028 року. Запоріжжя, 2017. 85 с.
52. Стратегія розвитку Украероруху до 2030: Стратегія. URL: <http://uksatse.ua/index.php?s=bbcc54ea8a35ba38c028a2109d3dd33f&act=Part&CODE=242> (дата звернення 10.08.2019).
53. Троценко А. М. Аеропорти України. Літопис. Київ, 2012. 830 с.
54. У 2020 році продовжиться розвиток Міжнародного аеропорту «Запоріжжя». веб-сайт. URL : <https://zp.gov.ua/uk/articles/item/6817/u-2020-roci-prodovzhitsya-rozvitok-mizhnarodnogo-aeroportu-zaporizhzhya> (дата звернення 10.08.2019).
55. У місті Дніпро буде сучасний аеропорт, - Владислав Криклій. веб-сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31298.html> (дата звернення 03.12.2019).
56. У херсонському аеропорту запрацював сенсорний інфоцентр для туристів. Український туризм. 2019. Вип. 5. С. 10.
57. Українська авіація: курс на зростання. Український туризм. 2017. Вип. 6. С. 14–17.
58. Франція запроваджує екологічні збори на авіаквитки. Український туризм. 2019. Вип. 4. С. 8.
59. Харківський аеропорт запустив пряме сполучення зі Львовом та Прагою, на черзі лоукост-перельоти Харків-Київ. веб-сайт. URL: <https://www.unian.ua/economics/energetics/10723800-u-kabmini-zayavili-pro-mozhlivu-tehnogennu-katastrofu-regionalnogo-rivnya-podrobici-vid-ministra.html> (дата звернення 25.11.2019).
60. Чижук Ю.Н. Перспективы решения ключевых проблем совершенствования международной транспортной инфраструктуры для повышения конкурентоспособности автотранспортных предприятий на мировом уровне. Экономические науки. 2014. Вип. 2(111). С. 123-127.
61. Шульженко Ф. П., Гайдулін О.О., Кундрик Р.С. Транспортне право. Київ: КНЕУ, 2005. 244 с.
62. Шульмейстер В. Аеропорти України: як не пролетіти над Парижем?. Дзеркало тижня. 2017. URL: <https://dt.ua/internal/aeroporti-ukrayini-yak-ne-proletiti-nad-parizhem-249198_.html> (дата звернення 22.08.2019).
63. AIR FRANCE’S CONTRIBUTION TO ITS OWN TERRITORY.Air France PRESS KITS. URL: <https://corporate.airfrance.com/sites/default/files/brochure-va-bd.pdf> (last accessed: 02.12.2019).
64. Barnes I. The economic role of air transportation. URL: <https://scholarship.law.duke.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2257&context=lcp> (last accessed: 02.12.2019).
65. Bowen J. Air Transport. URL: <https://transportgeography.org/?page_id=1765> (last accessed: 02.12.2019).
66. Charles de Gaulle Airport (CDG/LFPG). URL: <https://www.airport-technology.com/projects/degaulle/> (last accessed: 02.11.2019).
67. Economic Impact of European Airports: A Critical Catalyst to Economic Growth, 2015. 148 с.
68. JACOBS K. Airport Critic: Paris’s Charles de Gaulle. URL: <https://www.travelandleisure.com/articles/airport-critic-paris-charles-de-gaulle> (last accessed: 02.11.2019).
69. Manual on Air Traffic Forecasting. Montreal: International Civil Aviation Organization, 2006. 98 с.
70. Paris Airport. URL: <https://www.parisaeroport.fr/ru/homepage> (last accessed: 02.12.2019).
71. PIYATHILAKE D. THE ROLE OF AIRPORTS IN NATIONAL CIVIL AVIATION POLICIES . 2016. 407 с.
72. SkyUp запустив продаж квитків на літню льотну програму 2020 року з Запоріжжя. веб-сайт. URL: <https://zp.gov.ua/uk/articles/item/6734/skyup-zapustiv-prodazh-kvitkiv-na-litnyu-lotnu-programu-2020-roku-z-zaporizhzhya> (дата звернення 05.12.2019).
73. Spitz W. Airport Aviation Activity Forecasting: A Synthesis of Airport Practice. Washington, D.C., 2007. 41 с.
74. The economic & social benefits of air transportation. Geneva: Air Transport Action Group, 2005. 32 с.
75. Wizz Air розширює український сегмент мережі. Український туризм. 2019. Вип. 3. С. 10.

**МІНІСТЕРСТВА ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Факультет фізичного виховання

Кафедра туризму

# ДОДАТКИ

на тему: «Перспективи розвитку туристичних перевезень авіатранспортом у Запорізькому регіоні в умовах сьогодення»

«Prospects for the Development of Tourist Transportation by Air Transport in Zaporizhzhia Region in the Present Conditions»

Виконала: студентка 2 курсу, групи 8.2428

спеціальність 242 туризм

освітньої програми туризмознавство

Зінкевич А. О.

Керівник: Маковецька Н. В.

Рецензент: Пиптюк П. Ф.

Запоріжжя – 2019

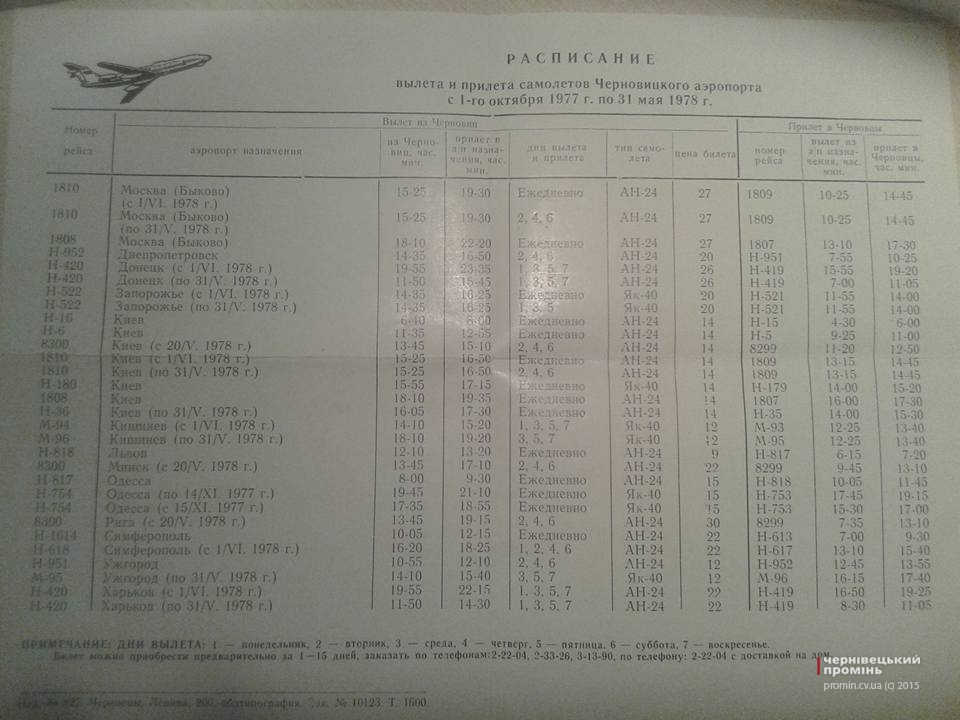
**ДОДАТОК А**

Навігація аеропорту м. Запоріжжя у роки СРСР



**ДОДАТОК Б**

Розклад авіаперевезень перевезень за 1980 рік



**ДОДАТОК В**

Сучасний стан Міжнародного аеропорту «Запоріжжя». Термінал А.



**ДОДАТОК Г**

Сучасний стан Міжнародного аеропорту «Запоріжжя». Термінал В.



**ДОДАТОК Д**

Новий термінал Міжнародного аеропорту «Запоріжжя»

