

1. ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

УДК 338.48

Дружиніна В.В.

доктор економічних наук, доцент,
професор кафедри туризму,
Кременчуцький національний університет
імені Михайла Остроградського

ВЕКТОРИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В КОНТЕКСТІ АКТИВІЗАЦІЇ ТУРИЗМУ

У статті розглянуті дефініції поняття «транспортна інфраструктура», проведено дослідження теоретичних основ і аналізу сутності транспортної інфраструктури в туризмі, визначено особливості та проблеми розвитку транспортної інфраструктури в умовах активізації туризму в Україні. Виділено основні етапи становлення авіаційної інфраструктури починаючи з 1920-х років до наших днів і виробничий потенціал авіаційної галузі в нашій країні. Констатовано, що вітчизняна авіаційна інфраструктура знаходиться на стадії свого становлення, тому потребує підтримки з боку держави для підвищення ефективності діяльності. У зв'язку з цим сформульовано вектори розвитку авіаційної інфраструктури в контексті активізації туризму з урахуванням таких факторів як зростання ціни іноземної валюти, нестабільного політичного становища в державі, посилення відтоку населення в зв'язку з трудовою міграцією, просування та маркетингової діяльності вітчизняних туристичних організацій та організації міжнародних заходів (хокейні чемпіонати, тематичні виставки, концерти і т.д.).

Ключові слова: транспортна інфраструктура, авіаційна інфраструктура, аеропорт, туризм, стратегічні вектори.

Постановка проблеми. Результатом сучасного технічного прогресу, також у сфері транспорту, є зміни у всіх економічних зонах, включаючи туризм. Одним з факторів, що впливають на розмір туристичного руху, є транспортна доступність. Однак такі фактори, як висока вартість авіаперевезень, посилення конкуренції на ринку авіаперевізників, занедбаний стан автомобільних доріг, віддаленість залізничного транспорту від туристичних об'єктів та нерозвинута мережа водних сполучень стримують розвиток міжнародного туризму в Україні, впливають на формування розмірів і характеру туристичного руху в світі. З урахуванням вищезазначеного передбачається, що розмір міжнародного туристичного потоку в даному регіоні або в конкретній державі може залежати від авіаційної інфраструктури та щільності мережі польоту. Наявність аеропорту вважається «вікном у світ», з якого можна здійснити подорож до вибраного місця, але це одночасно є місцем прибуття іноземних туристів (учасників міжнародного та в'їзного туризму). Для успішного розвитку туризму необхідно впровадження якісно нових інфраструктурних зрушень, зокрема їх авіатранспортної складової.

У зв'язку з цим розвиток вітчизняної авіаційної інфраструктури є питанням національного характеру, а його

вирішення повинно бути одним із стратегічних напрямків розвитку України. Відсутність комплексного, системного підходу до вирішення цих питань обумовили актуальність дослідження та основних його напрямків.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичну та методологічну основу дослідження склали фундаментальні праці вітчизняних і зарубіжних вчених щодо проблем розвитку транспортних інфраструктур України. Серед теоретиків світової транспортної інфраструктури за основу обрано фундаментальні праці видатних представників економічної думки – Ф. Котлера, І. Ансоффа, М. Альберта та інших; серед вітчизняних вчених-економістів використано роботи таких дослідників, як: В.К. Ломакін, А.М. Хахлюк, В.С. Новицький, М.П. Комаров та інших.

Аналіз останніх наукових досліджень та публікацій, що відображають сучасні тенденції діяльності транспортної інфраструктури, свідчить про широкий інтерес та зацікавленість у вирішенні проблем. Проте залишається невирішеним питання підвищення ефективності діяльності вітчизняних транспортних підприємств у світовій транспортній системі та їх вплив на міжнародний туризм, що визначило вибір теми, мету і змістовну спрямованість дослідження.

Формулювання цілей статті. Метою дослідження є визначення ролі транспортної інфраструктури у розвитку туристичної діяльності держави з метою збільшення пасажиропотоку, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях та захисту економічних інтересів держави в світовій економіці.

Виклад основного матеріалу. Транспортній інфраструктурі присвячена значна кількість публікацій, де автори досліджують її генезис. Так, згідно Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» [1] під інженерно-транспортною інфраструктурою слід розуміти комплекс інженерних, транспортних споруд і комунікацій», при цьому чинне законодавство України та нормативно-технічні документи не дають чіткого визначення інженерних, транспортних споруд і комунікацій, що створює прецеденти неоднакового застосування органами місцевого самоврядування вказаної норми Закону. Н. А. Троїцька [2] пропонує розглядати транспортну інфраструктуру як транспортні підприємства, транспортні засоби керування, єдину транспортну систему, яка забезпечує узгоджений розвиток і функціонування всіх видів транспорту з метою максимального задоволення транспортних потреб при мінімальних витратах. Згідно визначення М.А. Потєєвої [3], транспортна інфраструктура – сукупність матеріальних, кадрових, фінансово-економічних і нормативно-правових умов, які сформовані в країні з метою забезпечення сталого та якісного перевезення пасажирів в усіх сферах суспільного процесу. На думку О.Є. Соколової [4] транспортна інфраструктура – це сукупність транспортних шляхів та пунктів усіх видів транспорту і допоміжного обладнання, спрямованого на безпосереднє обслуговування шляхів та транспортних пунктів. Наведені визначення не акцентують увагу на значенні транспортної інфраструктури в активізації туризму. У зв'язку з цим, на основі дефініції поняття «транспортна інфраструктура» подальшого розвитку дістало поняття «транспортна інфраструктура в туризмі», що на відміну діючих, розглядається як сукупність взаємопов'язаних споруд (аеропорти, залізничні вокзали, станції, автобусні зупинки та ін.), шляхів сполучення усіх видів транспорту (доріг, залізничних колій, повітряних коридорів, водних шляхів, мостів, тунелів, каналів), а також допоміжних засобів, що задовольняють потреби у перевезенні, допомагають просунути туристичні послуги до споживача (організації турів та екскурсій).

На основі вивчення наявних класифікацій транспортної інфраструктури зроблено висновок, що транспортна інфраструктура в туризмі класифікується за видами: залізничний (рейсові та нерейсові потяги); автомобільний (транспортні засоби туроператорів та тур агентів, орендовані автомобілі, особистий транспорт туристів, рейсові автобуси); морський та річковий (рейсові теплоходи, круїзні судна, морські і річкові пороми, судна для екскурсій та прогулянок, катери та яхти); повітряний (літаки, вертольоти, повітряні кулі, дельтаплани); за відстанями: до 500–1000 км,

1500–2000 км, 2000–3000 км, понад 3000 км; за способом користування: загального користування, незагального користування, особистий або індивідуальний транспорт туристів.

На основі цього проведена оцінка привабливості основних транспортних засобів для туристичних подорожей. Найпривабливішим транспортом для туристичних подорожей на короткі відстані є автомобіль через свою мобільність та комфорт; на довгі відстані – туристи надають перевагу авіатранспорту через його безпеку, швидкість пересування та комфорт; у внутрішньодержавних та міжнародних перевезеннях на близькі відстані домінує залізничний транспорт через свою дешевизну, екологічну безпеку та експлуатаційну швидкість. Однак не слід забувати і про водний транспорт, який показує високі результати в країнах з високим розвитком водних ліній.

До особливостей розвитку транспортної інфраструктури в туризмі слід віднести такі: встановлення міцних взаємозв'язків і здійснення тісних контактів між транспортними і туристськими підприємствами для досягнення максимальної координації діяльності, пов'язаної з обслуговуванням іноземних і місцевих туристів; здійснення інтеграції транспортних і туристських підприємств; значний вплив на характер і темпи соціально-економічного розвитку територій; виключно висока фондомісткість; необхідність врахування політичної ситуації в країні.

В транспортній інфраструктурі значна частка перевезень припадає на повітряний транспорт. Туристи, які подорожують на далекі відстані користуються виключно повітряним транспортом через його рівень комфорту і швидкість пересування. Авіаційна інфраструктура – одна із складових транспортної інфраструктури, ефективне функціонування якої є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень, розвитку та провадження зовнішньоекономічної діяльності, в тому числі і туризму, задоволення потреби населення і суспільного виробництва в перевезеннях, забезпечення захисту національних інтересів України.

Процес розвитку авіаційної інфраструктури України можна розділити на чотири етапи: 1900–1932 рр. – початок розвитку авіаційної інфраструктури в Україні, повітряне пересування у той час мало переважно спортивний та експериментальний характер, впроваджено першооснову законодавчої регламентації з питань формування галузі цивільної авіації України; 1932–1945 рр. – розробка перших літаків та розробка нормативно-правової бази в галузі авіації. Централізація діяльності та суворий контроль за функціонуванням усієї системи авіації того часу, про що свідчить дослідження змісту нормативно-правових актів цього періоду. Встановленням суворих та жорстких санкцій за будь-які правопорушення, зокрема й за порушення трудової дисципліни; 1945–1991 рр. – відновлення системи управління авіацією, що діяла до війни, а також вдосконалення системи управління цивільною авіацією, з певними урахуваннями стандартів та рекомен-

дованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО); з 1991 року до наших днів – орієнтація авіаційної галузі на міжнародний ринок [5]. Створення нових міжнародно-правових норм, внесення змін до законодавства та його орієнтація на міжнародні вимоги в авіаційній сфері.

До особливостей розвитку авіаційної інфраструктури України в умовах активізації туризму відносяться: вдале географічне розташування України і наявність міжнародних шляхів сполучення, Україна має потужний промисловий потенціал та якісну конкурентоспроможну продукцію; політична ситуація, яка має негативний вплив на інвестиційний клімат та загальну ситуацію в країні, складна економічна ситуація та девальвація національної валюти.

Результати аналізу діяльності наявних об'єктів авіаційної інфраструктури України свідчать про те, що кількість пасажирів, що скористалась у 2016 році послугами вітчизняних авіаперевізників збільшилася порівняно з 2015 роком. Спад попиту на авіаперевезення в 2015 року є продовженням негативних тенденцій, які перш за все сформувались в результаті нестабільної політичної та економічної ситуації в країні. Однак, ситуація стабілізувалася в 2016 році, за статистичними даними за звітний рік кількість перевезених пасажирів перевищила показник «пікового» 2013 року, що свідчить про відновлення українського ринку пасажирських авіаперевезень після спаду 2014–2015 рр. [6]. Проте, коли брати до уваги перевезення пасажирів по країнах світу, то вони займають по відношенню до України достатньо високі рейтингові позиції (табл. 1), що пояснюється високим загальним іміджем країн світу, економічною та політичною стабільністю, розвинутою інфраструктурою, значною кількістю пам'яток історії, культури, архітектури, а також тим, що частина країн, які наведені в табл. 1 мають вихід до моря чи океану, що збільшує їх привабливість для туристів [7]. Україна займає низькі рейтингові позиції. Однак у 2017 році вітчизняними авіаційними підприємствами України забезпечено зростання основних економічних показників діяльності галузі. Якщо за підсумками 2016 року обсяги пасажирських перевезень вітчизняних авіакомпаній перевищили показник «докризисного» 2013 року на 2,1 відсотка, то за 2017 рік – вже на 30,1 відсотка. Лідером за обсягами авіаперевезень в Україні є Державне підприємство Міжнародний аеропорт «Бориспіль». Аеропорт має вигідне географічне розташування на перетині багатьох повітряних трас, що поєднують Європу з Азією та Америкою. Понад 25 національних та зарубіжних авіакомпаній здійснюють з «Борисполя» перевезення пасажирів та вантажів за 75 регулярними маршрутами по всьому світу.

Аеропортом «Бориспіль» завдяки запровадженню «хабової» стратегії розвитку, яка передбачає залучення трансферного пасажиропотоку, досягнуто зростання кількості обслугованих пасажирів у 2017 році порівняно з 2016 роком на 22,1 %, а у 2016 році порівняно з 2015 роком на 18,9 % [9].

Таблиця 1

Темпи приросту авіаперевезень по країнах світу за 2015–2016 роки

Країни світу	Пасажиропотік, млн. осіб		
	2015 р.	2016 р.	Абсолютне відхилення (+/-)
США	798,2	822,9	24,7
Китай	436,1	487,9	51,8
Велика Британія	131,5	145,1	13,6
Німеччина	118,1	124,7	6,6
Ірландія	114,7	125,6	10,9
Японія	114,1	117,7	3,6
Бразилія	102,0	94,1	-7,9
Індія	98,9	119,5	20,6
Туреччина	96,6	100,3	3,7
Індонезія	90,09	96,5	6,41
ОАЕ	84,7	92,1	7,4
Канада	80,2	85,4	5,2
Росія	76,8	77,4	0,6
Франція	65,03	65,3	0,27
Іспанія	60,5	66,6	6,1
Таїланд	55,4	60,4	5
Малайзія	50,3	53,8	3,5
Мехіко	46,9	53,3	6,4
Філіппіни	37,02	40,05	3,03
Нідерланди	34,8	37,6	2,8
Сінгапур	33,5	34,9	1,4
Колумбія	30,9	32,2	1,3

Джерело: таблиця складена за даними [8]

Таким чином, ДП МА «Бориспіль» є найбільшим транзитним і головним стратегічним аеропортом України, займає домінуюче положення серед аеропортів на внутрішньому ринку авіаперевезень. Однією із стратегічних цілей аеропорту є постійне збільшення транзитних авіаперевезень через аеропорт, створення на його базі хабу, та інтеграція у систему основних європейських транзитних аеропортів.

Підвищений інтерес туристів до авіаційного транспорту вимагає від держави реалізацію комплексу заходів спрямованого на розвиток і підвищення якості цього виду перевезення. Але в цьому питанні треба ретельно визначити проблемні питання, які потребують вирішення у перспективі, щоб зберегти існуючий потенціал авіаційної інфраструктури у важкі часи, сприяючи інтеграційним процесам, що відбуваються.

До таких проблем можна віднести розрізненість чинних стратегічних документів щодо розвитку галузі цивільної авіації; необхідність приведення основного авіаційного законодавства України у відповідність із міжнародним законодавством; необхідність удосконалення моделі державного регулювання галузі цивільної авіації з чітким розмежуванням функцій та повноважень; необхідність створення рівних та прозорих умов для функціонування ринків авіаційних перевезень, наземного обслуговування та інших супутніх ринків, що функціонують в цивільній авіації, з метою розви-

тку конкуренції та якості послуг; часта зміна керівництва підприємств галузі, що не дає змоги реалізувати стратегічні завдання, підвищувати ефективність діяльності підприємств; неефективне управління державним майном, зокрема аеропортів; повільне запровадження сучасних методів забезпечення та нагляду за безпекою польотів; слабка зовнішня політика України щодо просування авіаційної техніки власного виробництва на зовнішні ринки; повільне переорієнтування авіаційної промисловості на сучасні світові стандарти як суто технічні, так і стосовно подальшого підтримання в належному стані авіаційної техніки, що перебуває в експлуатації; відсутність механізмів для реалізації державно-приватного партнерства; непрозорість діяльності державних органів для зацікавлених підприємств та громадськості; недостатня інституційна спроможність органів державного регулювання галузі цивільної авіації.

Враховуючи проблеми функціонування авіаційного транспорту на рис. 1 запропоновано стратегічні вектори розвитку авіаційної інфраструктури в контексті активізації туризму. До них можна віднести: розвиток авіаційної інфраструктури для забезпечення задоволеності клієнтів; зменшення собівартості послуг; збільшення обсягу перевезень пасажирів, у тому числі й транзитних; створення умов для розвитку конкуренції; забезпечення доступності інформації щодо діяльності державних органів для підприємств авіаційної галузі та громадськості; створення ефективної структури управ-

ління галуззю, яка відповідатиме сучасним викликам; запровадження сучасних підходів щодо здійснення нагляду за безпекою польотів та забезпечення авіаційної безпеки.

Таким чином, стратегічні вектори є необхідною умовою розвитку авіаційної інфраструктури в умовах активізації туризму. За допомогою них можливе підвищення кількості іноземних відвідувачів, підвищення якості надання послуг авіапідприємств, покращити імідж України як транспортної держави на міжнародному ринку авіаперевезень, а також зайняти вагомую роль на світовому ринку авіаційних перевезень.

Висновки. Виконане наукове дослідження дозволяє сформулювати висновки і пропозиції теоретичного і прикладного характеру, основні з яких зводяться до наступного: по-перше, у результаті теоретичного узагальнення наукових положень розглянуто наукові напрями щодо дефініції поняття «транспортна інфраструктура» та визначено, що транспортна інфраструктура в туризмі – сукупність взаємопов’язаних споруд, шляхів сполучення усіх видів транспорту, а також допоміжних засобів, що задовольняють потреби у перевезенні, допомагають просунути туристичні послуги до споживача (організації турів та екскурсій). Проведене дослідження теоретичних засад та аналізу сутності транспортної інфраструктури, дозволило розробити класифікацію транспорту, який широко використовується в туризмі, оцінено привабливість основних транспортних засобів для міжнародних

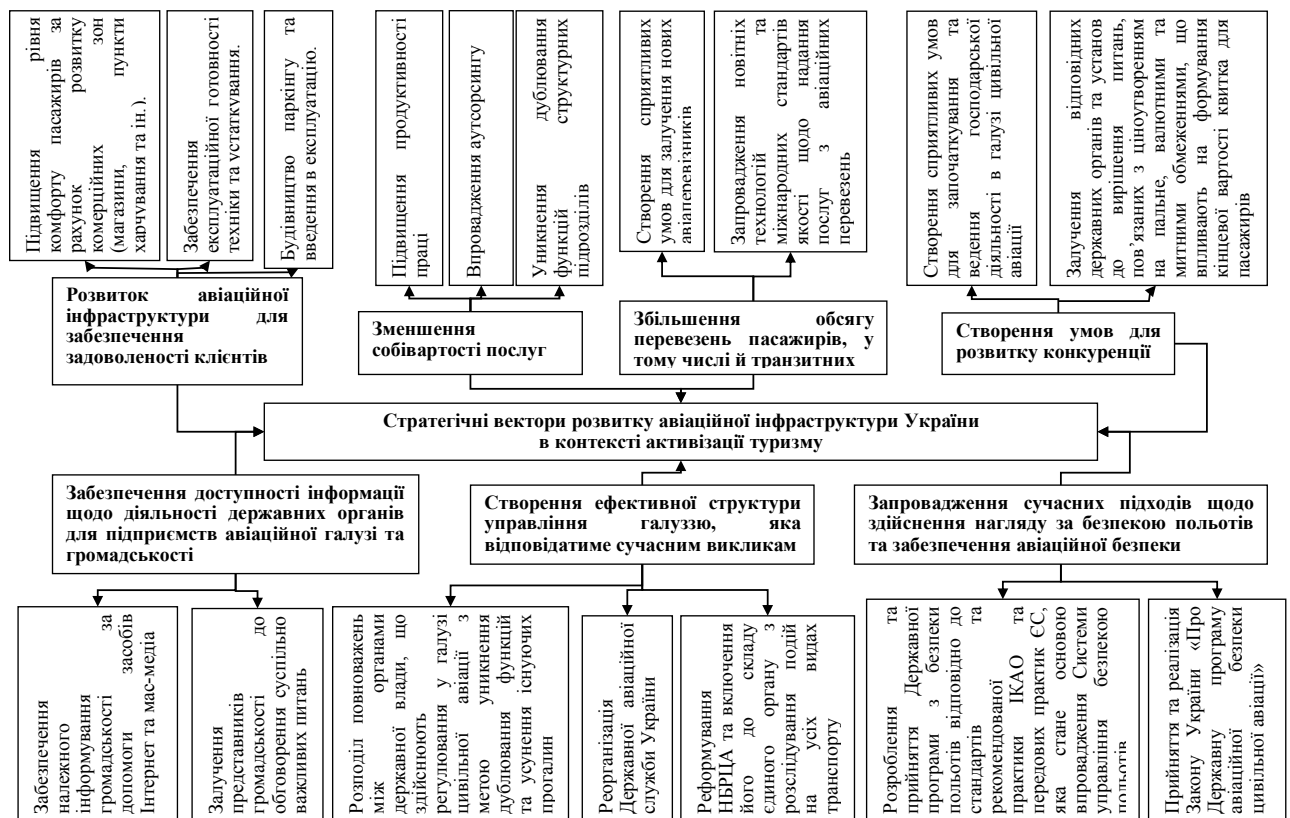


Рис. 1. Стратегічні вектори розвитку авіаційної інфраструктури України в контексті активізації туризму

туристичних подорожей та виявлено особливості розвитку транспортної інфраструктури в туризмі, такі як: встановлення міцних взаємозв'язків і здійснення тісних контактів між транспортними і туристськими підприємствами для досягнення максимальної координації діяльності, пов'язаної з обслуговуванням іноземних і місцевих туристів; здійснення інтеграції транспортних і туристських підприємств; значний вплив на характер і темпи соціально-економічного розвитку територій; виключно висока фондомісткість; необхідність врахування політичної ситуації в країні; по-друге, аналіз розвитку наявних об'єктів авіаційної інфраструктури держави показав, що вітчизняна авіаційна інфраструктура знаходиться на стадії свого становлення, тому потребує підтримки з боку держави та міжнародних організацій для підвищення ефективності діяльності; по-третє, визначено систему стратегічних векторів розвитку авіаційної

інфраструктури, які направлені на забезпечення високого рівня роботи вітчизняних підприємств авіації у світовій транспортній інфраструктурі. Реалізація даних векторів допоможе задовольнити найвимогливіші потреби туристів, забезпечити структурні зрушення в економіці країни, сприяти ефективному використанню транзитного потенціалу країни, прискорити інтеграцію вітчизняної авіаційної інфраструктури до світової та європейської, надати можливість Україні зайняти одну з провідних ролей у світовій авіаційній інфраструктурі. Запропоновані вектори, які мають стратегічний характер, дозволять розробити суб'єктно-функціональний механізм стратегічного розвитку авіаційної інфраструктури в контексті активізації туризму, головним завданням якого буде вирішення протиріч, що спричиняють асиметричні процеси на туристичному ринку через неузгодженість його суб'єктів.

Список літератури:

1. Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» від 19 січня 2012 р. № 3038-VI. Київ : Україна, 2011. 343 с.
2. Троицкая Н.А. Единая транспортная система: учебник для студентов учреждений сред. проф. образования. Москва : Академия, 2007. 240 с.
3. Потеева М.А. Роль транспортной системы в устойчивом развитии экономики Крыма. *Культура народов Причерноморья*. Симферополь, 2004. С. 123–131.
4. Соколова О.Е. Проблемы управления логистической инфраструктурой предприятий. URL: <http://www.nbu.gov.ua/ejournals/PSPE/2007-2/index.html>.
5. Москаленко С.І. Ретроспективний аналіз діяльності цивільної авіації в Україні. URL: http://lsej.org.ua/1_2017/26.pdf.
6. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. Статистичні дані в галузі авіатранспорту. URL: <https://mtu.gov.ua>.
7. Дружинина В.В., Луценко Г.П., Старчик Н.В. Диагностика развития авиатранспортной инфраструктуры Украины в условиях активизации международного туризма. URL: <https://qps.ru/nxzev>.
8. Air transport, passengers carriers. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/>.
9. Офіційний сайт ДП МА «Бориспіль». Про аеропорт. URL: <https://kbp.aero/airport/about/>.

Дружинина В.В. ВЕКТОРЫ РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В КОНТЕКСТЕ АКТИВИЗАЦИИ ТУРИЗМА

В статье рассмотрены дефиниции понятия «транспортная инфраструктура», проведено исследование теоретических основ и анализа сущности транспортной инфраструктуры в туризме, определены особенности и проблемы развития транспортной инфраструктуры в условиях активизации международного туризма в Украине. Выделены основные этапы становления авиационной инфраструктуры, начиная с 1920-х годов до наших дней и производственный потенциал авиационной отрасли в нашей стране. Констатируется, что отечественная авиационная инфраструктура находится на стадии своего становления, поэтому нуждается в поддержке со стороны государства для повышения эффективности деятельности. В связи с этим, сформулированы векторы развития авиационной инфраструктуры в контексте активизации туризма с учетом таких факторов, как рост цены иностранной валюты, нестабильного политического положения в государстве, усиления оттока населения в связи с трудовой миграцией, продвижения и маркетинговой деятельности отечественных туристических организаций и организации международных мероприятий (хоккейные чемпионаты, тематические выставки, концерты и т.д.).

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, авиационная инфраструктура, аэропорт, туризм, стратегические векторы.

Druzhynina Viktoriia. VECTORS OF AVIATION INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN THE CONTEXT OF TOURISM ACTIVATION

Today, tourism is the leading industry in most countries of the world. To succeed in its development, it is necessary to introduce qualitatively new infrastructure shifts, in particular their transport component. Thanks to the advantageous geographical location, Ukraine has access to a large number of countries, which is why it is a country with a strong transit potential. However, such factors as the high cost of air travel, the neglected state of highways, the remoteness of rail transport from tourist facilities and the undeveloped network of water connections hamper the development of international tourism in Ukraine. In this regard, the development of domestic transport infrastructure is a national matter, and this solution should be one of the strategic directions of Ukraine's development. In today's conditions of global integration, the development of aviation infrastructure is of great importance for the development of Ukraine's transport infrastructure, since it is the companies of the aviation industry that provide foreign economic relations with other countries. Therefore, the formation of strategic vectors for the development of aviation infrastructure is urgent in the context of tourism intensification. On the analysis basis of the concept definitions of "transport infrastructure", it was concluded that transport infrastructure is a complex system category, conducted the study of theoretical foundations and analysis of the essence of transport infrastructure in tourism, identified the peculiarities and problems of the development of transport infrastructure in the conditions of tourism intensification in Ukraine. The main stages of the formation of aviation infrastructure from the 1920s to the present day and the production potential of the aviation industry in our country are highlighted. It is stated that the domestic aviation infrastructure is in the stage of its formation, therefore, it needs state support to improve its efficiency. In this connection, the vectors of development of aviation infrastructure in the context of tourism intensification are formulated taking into account such factors as the growth of the price of foreign currency, the unstable political situation in the state, the increase of the outflow of the population in connection with labor migration, promotion and marketing activities of domestic tourist organizations and organization of international events (hockey championships, thematic exhibitions, concerts, etc.).

Key words: transport infrastructure, aviation infrastructure, airport, tourism, strategic vectors.