

Формування стратегії розвитку конкурентоспроможності провідних світових аеропортів

У статті обґрунтовано концепцію стратегічного розвитку аеропортів під впливом просторово-світової авіатранспортної політики. Зокрема, визначено головні стратегічні напрями підвищення конкурентоспроможності аеропортів у структурі: розвитку об'єктів наземної авіатранспортної інфраструктури, удосконалення технологій управління авіаперевезеннями, забезпечення безпеки авіатранспортної системи, забезпечення ефективної взаємодії з іншими учасниками ринку авіатранспортних послуг, залучення в галузь стратегічних інвесторів.

Ключові слова: аеропорт, виробнича інфраструктура, стратегія розвитку, конкурентоспроможність.

В статье обоснована концепция стратегического развития аэропортов под влиянием пространственно-мировой авиатранспортной политики. В частности, определены главные стратегические направления повышения конкурентоспособности аэропортов в структуре: развития объектов наземной авиатранспортной инфраструктуры, совершенствования технологий управления авиаперевозками, обеспечения безопасности авиатранспортной системы, обеспечения эффективного взаимодействия с другими участниками рынка авиатранспортных услуг, привлечения в отрасль стратегических инвесторов.

Ключевые слова: аэропорт, производственная инфраструктура, стратегия развития, конкурентоспособность.

In the modern terms of the dynamism of the global economy and highly competitive, the airports should not only focus on the internal state of affairs, but also develop a long-term strategy of behavior that would allow them to respond to the changes occurring in the environment. The competitiveness strategy of the world's leading airports provides the identifying of the key strategic areas in the structure: the development of ground transport infrastructure and improving of the technology of air traffic control, air transport security system, effective cooperation with other services of air transport systems, involve the strategic investors. The strategy should include the following steps: defining the strategic purpose of the airport, the definition of the structure of the business, the development of mechanisms for the regulation and control of the business units within the airport, the development of the concept of technological development, the development of a financial plan.

Keywords: airport, production infrastructure, development strategy, competitiveness.

Постановка проблеми. В сучасних умовах динамізму світової економіки та жорсткої конкурентної боротьби аеропорти повинні не тільки зосереджувати увагу на внутрішньому стані справ, а й розробляти довгострокову стратегію поведінки, яка дозволяла б їм реагувати на зміни, що відбуваються в оточенні.

Стратегія розвитку конкурентоспроможності світових аеропортів – це динамічна «модель дій», необхідних для досягнення поставлених цілей і завдань шляхом координації та розподілу ресурсів аеропорту, здатних забезпечувати своєчасну і якісну організацію переміщення пасажирів, вантажів, багажу та інших послуг, що відповідають запитам споживачів і вимогам конкурентного ринку авіатранспортних перевезень.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. На основі праць таких іноземних учених, як Ж. Вільямс (Williams G.), С. Дерріл (Darryl S.), Р. Конінгс (Konings R.), Дж. О'Коннелл (O'Connell J.) [3], Дж. Планта (Plant J.), М. Портер (Porter M.), Х. Преміус (Priemus H.) [4], а також таких українських учених, як В.М. Загорулько, Г.В. Жаворонкова [6], Ю.Ф. Кулаєв [7], О.М. Ложачевська [9], В.В. Мова, Ю.А. Паламарчук, І.П. Садловська, В.І. Щелкунов, нами було розпочато дослідження конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів [10]. Формування конкурентоспроможності аеропортів на світовому ринку авіаційних перевезень розглядали П. Белобаба (P. Belobaba) [1], К. Вінстон (C. Winston) [5], Е. Вурд (E. Voorde), Р. Макаріо (R. Macario) [2], А. Одоні (A. Odoni), Т. Рейнолдс (T. Reynolds), Ж. Рус (G. Rus) та ін.

Але недостатня пропрацьованість питання комплексного розвитку виробничих інфраструктурних об'єктів аеропортів під впливом просторово-світової авіатранспортної політики зумовлюють актуальність дослідження.

Мета статті – формування стратегії конкурентоспроможності провідних світових аеропортів шляхом раціонального розвитку їх виробничої інфраструктури.

Виклад основного матеріалу. Розробка стратегії розвитку конкурентоспроможності світовими аеропортами є основою стратегічного управління й створенням майбутньої вартості для акціонерів.

Стратегія включає систему пріоритетів стосовно відновлення наземної інфраструктури, підвищення рівня авіаційної безпеки, розвитку аеровокзального комплексу й авіаційно-технічної бази, технічного переозброєння, посилення логістичної складової, оптимізації маршрутної мережі, раціоналізації сервісних технологій [12].

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Стратегія зростання конкурентоспроможності аеропорту:

- визначає напрям розвитку аеропорту як системи: місію, мету, основні завдання, форми й зміст діяльності аеропорту на авіатранспортному ринку;
- встановлює єдину для аеропорту систему пріоритетів і визначає напрями їх реалізації;
- є основою для прийняття рішень у сфері транспортної політики і росту капіталізації аеропорту, розробки цільових програм стосовно розвитку інфраструктурної складової;
- розглядається як база для формування єдиного бачення сучасної ролі аеропорту й перспектив його розвитку, взаємодії з органами виконавчої і законодавчої влади різних рівнів, бізнесом, користувачами авіатранспортних послуг, усіма прошарками суспільства.

Стратегія розвитку конкурентоспроможності аеропорту передбачає визначення місії, постановку цілей, виділення ключових компетенцій.

Алгоритм формування цілей складається з шести кроків: 1) усвідомлення важливості формулювання цілей; 2) формулювання цілей на основі бачення керівництва – бажаного образу аеропорту; 3) логічна побудова цілей: головне завдання – забезпечення взаємопідтримки цілей; 4) залучення співробітників до формулювання цілей; 5) наочне представлення цілей; 6) складання «цільового портрету» аеропорту.

Місія і ключові компетенції стосовно стратегії розвитку конкурентоспроможності аеропорту представлені на рис. 1.

Світові аеропорти повинні орієнтуватися на збільшення пасажиро- і вантажопотоків, що веде до зростання авіарухливості населення, мобільності товарів і факторів виробництва, реалізації транзитного потенціалу країн, і, у підсумку, до розвитку національних економік й підвищенню конкурентоспроможності країн на світових ринках.

Для забезпечення своєї місії аеропорти повинні зосередити зусилля на ключових компетенціях: вдосконалення технологій перевезення, поліпшення якості надаваних послуг, створення нових продуктів/послуг для залучення нових партнерів та ін-

весторів, забезпечення стабільної, безпечної роботи аеропорту та системи повітряного транспорту загалом.

Стратегія розвитку конкурентоспроможності аеропорту має передбачати такі етапи: визначення стратегічної мети аеропорту; визначення структури бізнесу; розробка механізмів регулювання та контролю діяльності бізнес-одиниць, що входять до аеропорту; розробка концепції технічного розвитку; розробка фінансового плану.

Визначення стратегічних цілей аеропорту має ґрунтуватися на аналізі інтересів різних груп, зацікавлених в його розвитку.

Власники аеропорту зацікавлені насамперед у збільшенні вартості бізнесу, максимізації грошових потоків, підвищенні віддачі на інвестований капітал. Менеджмент і співробітників аеропорту цікавить особиста мотивація у вигляді одержуваних доходів за виконання своїх обов'язків. Уряди країн прагнуть до розвитку й створення відповідного рівня інфраструктури, а також до максимізації надходжень у бюджет. З іншого боку, у більшості світових аеропортів держава є також основним власником, тому змушена розставляти для себе стратегічні пріоритети розвитку аеропорту. Нарешті, контрагенти зацікавлені в стабільній роботі аеропорту, що гарантує сумлінне виконання ними умов договорів, інтереси авіакомпаній спрямовані на збільшення кількості та підвищення якості аеропортових послуг, у тому числі неавіаційних.

Узгодити в стратегії розвитку аеропорту інтереси всіх перерахованих вище груп неможливо. Тому необхідно заздалегідь визначити, інтереси якої групи будуть лежати в основі майбутньої стратегії. У переважній більшості випадків такою групою інтересів є власники бізнесу.

Визначення структури бізнесу аеропорту припускає поділ діяльності за блоками (рис. 2).

Особливість більшості світових аеропортів полягає в їх господарській відособленості. Більше того, майже 70 світових аеропортів об'єднані з авіакомпаніями, що призводить до постійного конфлікту інтересів двох бізнесів. У західних



Рисунок 1. Ієрархія цілей розвитку конкурентоспроможності аеропорту

Джерело: складено автором.



Рисунок 2. Схема побудови аеропортового холдингу

Джерело: складено автором.

країнах широко поширена система аеропортових холдингів. До складу холдингу, як правило, входить кілька аеропортів, роботу яких координує керуюча компанія (центральна компанія холдингу). В її завдання входить проведення єдиної політики розвитку, маркетингу й просування послуг холдингу, а також взаємодія з авіакомпаніями та іншими учасниками авіаційного ринку.

Крім того, цілий ряд видів діяльності (обслуговування повітряних суден, обслуговування пасажирів, обслуговування вантажів, експлуатація інфраструктури та ін.) виділяються в самостійні бізнеси. Всі ці бізнеси можуть існувати як у рамках єдиної компанії, так і як самостійні юридичні особи. Переваги створення такого холдингу полягають у тому, що пасажирів та авіакомпанії можуть отримувати однаковий спектр послуг у різних частинах країни і навіть світу, при цьому керуюча компанія заощаджує на витратах на маркетинг, рекламу, бізнес-планування і впровадження нових технологій, а аеропорти-оператори, що входять у холдинг, одержують можливість концентруватися на своєму основному бізнесі.

Як приклади ефективних аеропортових холдингів можна привести Британську службу управління аеропортами (BAA), що включає сім аеропортів у Великобританії і 12 – по всьому світу; німецькі Hochtief Airport і Fraport AG (чотири і сім аеропортів відповідно); канадську ATCO Airports Ltd., а також ряд інших [11].

Відмінності в існуючих на сьогодні моделях бізнесу світових аеропортів обумовлені об'єктивними причинами. Разом із тим надлишкова інфраструктура, наявність у структурі аеропорту підрозділів, діяльність яких не є для нього профільною, невиправдано велика кількість співробітників – усе це призводить до утруднення розвитку світового аеропорту як бізнесу. Розробляючи перспективну структуру бізнесу, необхідно визначити, які види діяльності будуть розглядати-

ся аеропортом як профільні у середньостроковій і довгостроковій перспективі.

Як механізм регулювання і контролю діяльності бізнес-одиниць, що входять до аеропорту, автор пропонує використовувати систему бюджетування та управлінського обліку.

Залежно від цілей і завдань управління складаються стратегічні і поточні плани. Поточні плани, виражені кількісно, являють собою поточні бюджети. Відповідно, розробляються й бюджети, орієнтовані на стратегічне управління.

Цикл складання поточного бюджету аеропорту такий: 1) аналіз дій у минулому періоді; 2) аналіз, конкретизація місії, стратегії та мети аеропорту; 3) підготовка поточних планів; 4) оцінка ресурсів, необхідних для здійснення поточних планів; 5) підготовка поточного бюджету; 6) аналіз виконання планів, відповідність прибуткової частини бюджету витратам, корегування.

У системі поточних бюджетів виділяють генеральний бюджет, який включає взаємозалежну систему операційних фінансових бюджетів і бюджет інвестицій. Основними фінансовими бюджетами організації є бюджет доходів і витрат, бюджет руху грошових засобів, бюджет по балансовому аркушу.

Операційні бюджети підтримують фінансові і включають, залежно від галузевої приналежності, різний склад блоків, наприклад: бюджет продажів, бюджет закупівель, бюджет запасів товарно-матеріальних цінностей тощо.

Інформація операційних бюджетів використовується як для оперативного управління діяльністю підрозділів продажів, логістики, виробництва, постачання, так і для складання фінансових бюджетів.

Бюджети доцільно формувати за підрозділами або центрами фінансової відповідальності, стосовно до аеропорту – у розрізі виділених бізнес-одиниць і напрямів діяльності усередині них. Об'єктами планування є конкретні види

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

діяльності, що допомагає керівництву компанії їх правильно аналізувати та здійснювати вибір виробничої програми.

За загальним правилом компанії доцільно зберігати види діяльності, якщо доходи від них покривають частину загальних витрат компанії (фіксованих витрат), навіть якщо при цьому загальний прибуток за напрямом (з урахуванням розподілу непрямих витрат) негативний. При повному розподілі накладних витрат прибуток від авіаційної діяльності у світових аеропортах негативний.

У рамках стратегічного управлінського обліку в бюджетуванні застосовується спеціальна система калькулювання витрат. Дана система ґрунтується на ідеї, що кінцевий продукт і пов'язані з ним витрати утворюються з набору фізичних ресурсів (одні з яких є вихідними), послідовності «втручання» у цей ключовий ресурс і тимчасових витрат, пов'язаних зі змістом частково сформованого продукту – незавершеного виробництва. Крім витрат на «втручання» існують тимчасові витрати, пов'язані з знаходженням продукту в процесі виробництва, зберігання, просування. Тут використовуються формули дисконтування.

Послідовність операцій по складанню бюджету в системі стратегічного управлінського обліку така: виявлення ключового ресурсу; визначення послідовності руху продукту; калькулювання витрат на ресурси та рух продукту; калькулювання витрат на втручання та рух продукту; оцінка тимчасових витрат; мінімізація витрат за стадіями руху продукту.

Важливим кроком формування стратегії аеропорту є орієнтація його ключового потенціалу на продукцію й послуги, за якими він має конкурентну перевагу, в тому числі з метою формування продуктового портфелю. Продуктовий портфель має бути збалансований, тобто в нього повинна входити продукція, що перебуває на різних стадіях життєвого циклу.

Виділяють основні витрати, які необхідно враховувати при складанні бюджетів за стадіями життєвого циклу продукту аеропорту:

1. Стадія зародження – її тривалість залежить від новизни інновації (технології). Стадія закінчується, коли продукція прийнята ринком, дослідне виробництво змінилося промисловим. На даному етапі високі витрати на дослідження й розробки; капітальні вкладення на організацію, устаткування, оснащення виробництва, маркетинг.

2. Стадія зростання – витрати падають у зв'язку з можливістю поділу праці, придбання великих партій товару зі знижками тощо. Основні напрями витрати засобів: маркетинг, розширення поінформованості ринку; контроль якості матеріалів і компонентів для виробництва; найм основного персоналу; технічне обслуговування.

3. Стадія зрілості – пов'язана з початком скорочення продажів і ростом інтенсивної конкуренції. Вона поглинає витрати на матеріали й комплектуючі; заробітну плату висококваліфікованих фахівців / керівників; вхідний і вихідний (на-

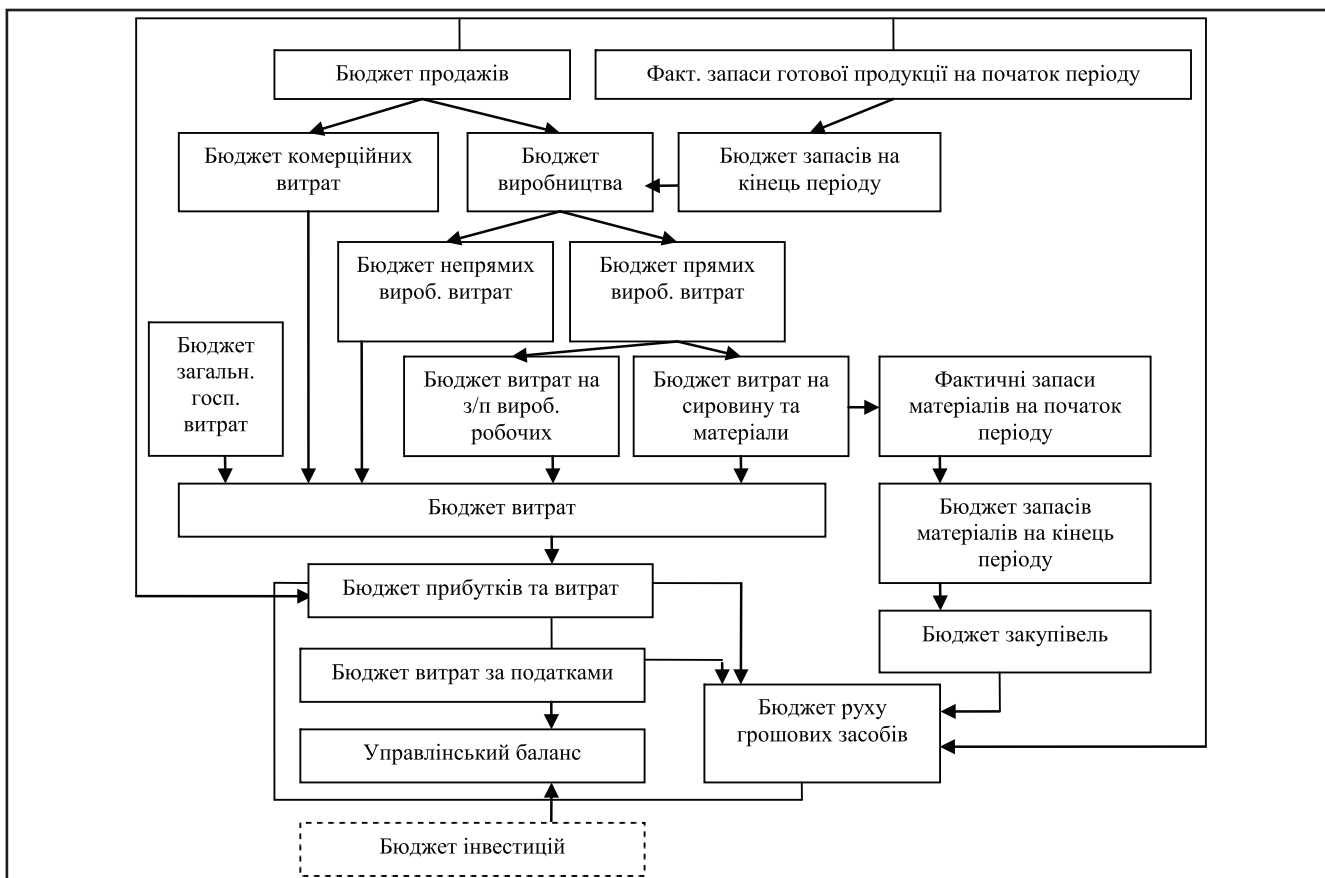


Рисунок 3. Процедура складання операційного бюджету аеропорту

Джерело: складено автором.

самперед) контроль якості; удосконалення продукції; про-стої, ремонти, підтримка й відновлення основних фондів.

4. Стадія занепаду – пов'язана зі скорочення обсягів виробництва, падінням попиту. Основні витрати на даному етапі спрямовуються на заходи зі згортання виробництва, вкладання активів у більш привабливі види бізнесу.

При складанні бюджетів виділяють підходи: «зверху вниз», «знизу нагору», а також комбінований. При підході «зверху вниз» бюджет складається одним з підрозділів управляючої компанії аеропорту, найчастіше плановим відділом. Далі бюджет доводиться до всіх бізнес-одиниць і підрозділів, що входять в аеропортовий холдинг, і ухвалюється до виконання. При бюджетуванні «знизу нагору» менеджери підрозділів самостійно складають бюджети. Надалі з індивідуальних бюджетів народжується загальний бюджет аеропортового холдингу. Бюджети підрозділів аналізуються, конкретизуються, затверджуються на всіх рівнях управління.

Процес бюджетування має бути стандартизований за допомогою бюджетних форм, інструкцій і процедур. Складовим елементом регламентів бюджетування є бюджетна політика або відповідний розділ в управлінській обліковій політиці.

Покрокова процедура складання операційного бюджету світового аеропорту представлена на рис. 3.

Четвертий етап стратегії розвитку конкурентоспроможності аеропорту – визначення концепції технічного розвитку, що включає питання щодо технічного переозброєння аеропорту й впровадженню нових технологій обслуговування повітряних суден і пасажирів. При цьому необхідно відзначити, що технічне переозброєння економічно виправдане не для всіх світових аеропортах.

Усі аеропорти можна розбити на три нерівні групи: великі аеропорти, що виконують роль вузлів (хабів) або ті, що претендують на цю роль; аеропорти регіональних центрів із досить великим пасажиропотоком, але не пропускають через себе великі транзитні потоки; інші регіональні і місцеві аеропорти.

Для кожної із цих груп актуальна своя концепція технічного розвитку. З економічного погляду тільки для першої, самої нечисленної групи, підходить логіка комплексної реконструкції аеропорту й створення транспортного вузла.

Для аеропортів регіональних центрів застосовуються дві стратегії. Перша виходить з міркувань економічної доцільності змін і припускає впровадження локальних удосконалень, які не змінюють технології в цілому, але приводять її у відповідність до вимог часу. З погляду підтримки престижу «повітряних воріт регіону» такі актуальні зміни вкрай важливі. Однак термін окупності проекту глобального технічного переозброєння й модернізації аеропорту регіонального центру буде занадто великим, і, у підсумку, проект буде визнаний недоцільним. Друга стратегія припускає серйозне технічне переозброєння регіонального аеропорту виходячи з політичних мотивів і міркувань. У такій ситуації всі сторони повинні розуміти, що проект не окупиться, але регіон у підсумку матиме сучасний представницький аеропорт [8].

Для більшості аеропортів третьої групи найбільш вдалим вибором є відмова від впровадження технічних нововведень. Ці аеропорти створювалися з істотним запасом, якого може вистачити на досить тривалий період, особливо в умовах, коли потреба в їх послугах відчутно знизилася.

Заключний етап розробки стратегії розвитку конкурентоспроможності аеропорту – це визначення джерел фінансування, які прямо залежать від організаційно-правової форми аеропорту. За державної форми власності (частка держави понад 50%) важко розраховувати на засоби стратегічних інвесторів. Найбільш імовірними джерелами фінансування в такому випадку будуть власні засоби аеропорту або позикові засоби. У випадку, коли аеропорт перебуває в приватній власності, можливе залучення засобів стратегічного інвестора.

Якщо ж говорити про достатність запозичених засобів для проведення необхідних змін, то практика показує, що залучення винятково засобів інвестора, будь то стратегічний інвестор або держава, як правило, виявляється недостатньо для реалізації якісного проекту розвитку. Тому важливо, щоб головне джерело було обов'язково підкріплене другорядним. Це, приміром, можуть бути позикові засоби. В такому випадку навіть при обмежених можливостях аеропорту інвестувати в проект розвитку власні засоби з високим ступенем імовірності стратегія буде успішно реалізована.

Висновки

Таким чином, нами було обґрунтовано концепцію стратегічного розвитку міжнародних аеропортів під впливом просторово-світової авіатранспортної політики на основі синергетичної парадигми реформування організаційно-функціональної методики формування й реалізації світової регіональної стратегії розвитку міжнародних аеропортів, зокрема визначено головні стратегічні напрями підвищення конкурентоспроможності міжнародних аеропортів у структурі: розвитку об'єктів наземної авіатранспортної інфраструктури, удосконалення технологій управління авіаперевезеннями, забезпечення безпеки авіатранспортної системи, забезпечення ефективної взаємодії з іншими учасниками ринку авіатранспортних послуг, залучення в галузь стратегічних інвесторів.

Список використаних джерел

1. Belobaba P. Airport Systems: Planning, Design and Management / Peter Belobaba, Amedeo Odoni, Tom Reynolds. – Saint Louis: McGraw-Hill, 2012. – 816 p.
2. Macario R. Critical Issues in Air Transport Economics and Business / Rosario Macario, Eddy Van de Voorde. – Milton Park: Routledge, 2010. – 432 p.
3. O'Connell J. Air Transport in the 21st Century / John F. O'Connell, George Williams. – Burlington: Ashgate, 2011. – 470 p.
4. Priemus H. The Future of Intermodal Freight Transport: Operations, Design and Policy (Transport Economics, Management, and Policy) / Hugo Priemus, Peter Nijkamp, Rob Konings. – Cheltenham: Edward Elgar Pub., 2008. – 343 p.

5. Winston C. Aviation Infrastructure Performance: A Study in Comparative Political Economy / Clifford Winston, Gines de Rus. – Washington, DC: Brookings Institution Press, 2008. – 237 p.

6. Жаворонкова Г.В. Стратегічний менеджмент підприємств авіаційного транспорту / Г.В. Жаворонкова, І.П. Садловська. – К.: Кондор, 2012. – 676 с.

7. Кулаев Ю.Ф. Экономика гражданской авиации Украины / Ю.Ф. Кулаев. – К.: Феникс, 2004. – 667 с.

8. Ложачевська О. Збільшення потужностей інфраструктури аеропортів як засіб підвищення ефективності їх діяльності / О. Ложачевська, К. Сидоренко // Матеріали наук.-практ. конф. «Реструктуризація глобального простору: історичні імперативи та виклики». – К., 2013. – С. 69–71.

9. Ложачевська О.М. Формування стратегії економічного розвитку пасажирського терміналу аеропорту / О.М. Ложачевська, Ю.А. Паламарчук. – К.: Кондор, 2009. – 240 с.

10. Сидоренко К.В. Особливості формування виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів / К. Сидоренко // Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право). – 2013. – №3. – С. 143–146.

11. Сидоренко К. Перспективні напрями розвитку виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів / К. Сидоренко // Матеріали XIII міжнар. наук.-практ. конф. молодих учених і студентів «Політ. Сучасні проблеми науки». – К., 2013. – С. 478.

12. Сидоренко К. Формування конкурентної стратегії аеропорту / К. Сидоренко // Матеріали VIII міжнар. наук.-практ. конф. «Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці». – К., 2013. – С. 81–82.

У.М. КОРОЛЬ,

аспірантка, Інститут економіки природокористування та сталого розвитку НАН України

Перспективи розвитку ринку туристичних послуг в Україні

У статті проведено аналіз особливостей ринку туристичних послуг в Україні. Визначено проблеми розвитку ринку туристичних послуг України та шляхи їх розв'язання. Приділено особливу увагу перспективам розвитку туристичної діяльності в Україні.

Ключові слова: туризм, туристична діяльність, ринок туристичних послуг, туристичний потік, туристичний продукт.

В статье проведен анализ особенностей рынка туристических услуг в Украине. Определены проблемы развития рынка туристических услуг Украины и пути их решения. Уделено особое внимание перспективам развития туристической деятельности в Украине.

Ключевые слова: туризм, туристическая деятельность, рынок туристических услуг, туристический поток, туристический продукт.

In the article analyzed the characteristics of the tourist market in Ukraine. The problems of the tourist market of Ukraine and solutions. Paid special attention to the prospects of tourism in Ukraine.

Keywords: tourism, tourism activities, tourism market, the flow of tourists, tourist product.

Постановка проблеми. Різноманітний за своїми різновидами, туризм став невід'ємним явищем сучасного життя. В усьому світі він є визнаним і вагомим чинником економічного розвитку. Феномен туризму постійно розвивається, адже він є соціальним за своєю природою.

Серед європейських держав Україна визначається найбільшим розмаїттям ландшафтних комплексів, значним історико-культурним, етнічним та генетичним надбанням. В Україні останніми роками ринок туристичних послуг набув

значної динаміки розвитку. Однак, за даними ВТО, частка туристичної галузі у ВВП країни становить лише 2% [2], що свідчить про те, що туристичний потенціал країни використовується неповною мірою, ринок туристичних послуг функціонує недостатньо ефективно.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Питанням розвитку світового та вітчизняного ринків туристичних послуг присвячені наукові дослідження і публікації багатьох вітчизняних та зарубіжних вчених, серед яких слід виділити праці українських авторів: О. Бейдика, Л. Гонтаржевської, Ю. Забалдіної, Р. Заблоцької, В. Кифяка, О. Любіцевої, Г. Михайліченко, Р. Росохи, А. Румянцева, Т. Сокол, С. Соколенка, Д. Стеченка, Т. Ткаченко та ін., російських фахівців – А. Александрової, І. Балабанова, В. Гуляєва, І. Зоріна, В. Квартальнова, В. Сеніна, А. Чудновського та ін., а також західних дослідників – Р. Бартонна, Д. Боуена, Р. Браймера, Г. Гана, Ф. Котлера, А. Маршала, Д. Мейкенза, М. Портера, Н. Реймерса, Ч. Робінсона, В. Сміта, Д. Уокера, Г. Харріса, Д. Холловея та ін.

Метою статті є аналіз ринку туристичних послуг в Україні та перспективи розвитку.

Виклад основного матеріалу. Статистика переконливо засвідчує, що сьогодні туризм у всьому світі є однією з найбільш високодохідних галузей господарювання, яка в сучасних умовах постійно й динамічно розвивається, сприяючи вирішенню цілого комплексу життєво важливих соціально-економічних проблем. За даними Всесвітньої туристичної організації, щороку у світі здійснюється близько 1 млрд. подорожей, понад 52 відсотки з яких у межах країн Європи. В країнах ЄС туризм сприяє підвищенню сукупного валового внутрішнього продукту на 8 відсотків, економічному зростанню на 11 відсотків, а кількість робочих місць в тури-