УДК 629.73:338.46 (045)

Дудник І.М., Борисюк О.А.

АВІАТРАНСПОРНА СИСТЕМА УКРАЇНИ ЯК ЕЛЕМЕНТ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Розкривається роль авіатранспортної системи України як елемента туристичної інфраструктури, проблеми та перспективи подальшої взаємодії авіації та туризму. Значна увага приділяється регіональній авіатранспортній системі

України з притаманними їй чинниками, функціями, закономірностями територіальної структури та організації.

Ключові слова: авіатранспортна система, регіональна авіатранспортна система, ієрархічні рівні авіатранспортних центрів, туризм, ринок авіаперевезень, туристичний ринок.

Раскрывается роль авиатранспортной системы Украины как элемента туристической инфраструктуры, проблемы и перспективы дальнейшего взаимодействия авиации и туризма. Большое внимание уделяется региональной авиатранспортной системе Украины с присущими ей факторами, функциями, закономерностями территориальной структуры и организации.

Ключевые слова: авиатранспортная система, региональная авиатранспортная система, иерархические уровни авиатранспортных центров, туризм, рынок авиаперевозок, туристический рынок

The role air transport system of Ukraine as part of tourism infrastructure, problems and prospects of further cooperation of aviation and tourism. Considerable attention is paid to regional air transport system of Ukraine with its inherent factors, functions, laws of the territorial structure and organization.

Keywords: air transport system, a regional air transport system, hierarchical level aviation centers, tourism, air transportation market, tourist market.

Постановка проблеми. Роль авіаційного транспорту останнім часом помітно зростає. Особливо динамічно розвивається ринок пасажирських авіаперевезень (за 2011 р. пасажиропотік у вітчизняних аеропортах збільшився на 22,9% і становив 7,5 млн. осіб, тенденція до збільшення збереглася і у 2012 р.)[8]. Україна володіє розгалуженою мережею аеропортів, аеродромів, злітно-посадкових майданчиків, вони взаємодіють між собою та утворюють територіальний каркас авіатранспортної системи. Авіатранспортна інфраструктура виступає важливим елементом національної транспортної системи. Але вона практично залишилась поза увагою дослідників в аспекті її територіальної організації. Поряд з цим вона є важливим чинником розвитку туризму. Авіація дозволяє не тільки швидко і комфортно подолати просторовий розрив між місцями проживання туристів і туристичними дестинаціями, але й є важливим чинником розвитку туристичних центрів та зон. За даними WTTC Україну відвідало у 1994 р. лише 3,6 млн. осіб, у 2002 р. цей показник перевищив позначку 10 млн. осіб, в 2007 р. – 20 млн. і становив 23,1 млн. осіб, а вже станом на 2011 р. ця цифра збільшується аж до 25 млн. туристів [9]. З іншого боку, розвиток туризму може стримуватися тим, що транспортні системи в деяких країнах не відповідають світовим стандартам в сенсі зручності, ефективності, безпеки. Тому постає необхідність науково коректного обґрунтування та формулювання гіпотез щодо суспільно-географічних засад дослідження авіатранспорту. Цілком очевидним є припущення про те, що такі засади будуть ґрунтуватися на теоретико-методологічній основі суспільної географії. Авіатранспортна інфраструктура в Україні повинна набувати рис, характерних для розвинених країн. Важливим напрямком вдосконалення діяльності авіатранспорту є оптимізація його

територіальної організації. Ця обставина зумовлена, насамперед, значним виявом «територіального характеру» в діяльності транспорту (він здійснює територіальні зв'язки та «зближує» території), з іншого боку – ступінь територіальної раціональності транспорту є в багатьох випадках дуже важливим чинником, який визначає економічну, соціальну та екологічну ефективність діяльності підприємств туристичної галузі. З огляду на кризові процеси в Україні наукові дослідження регіональних аспектів транспорту взагалі та авіатранспортної інфраструктури зокрема призупинились, хоча їх актуальність залишається достатньо високою.

Недостатньо дослідженою проблемою залишається також оцінка впливу територіальної організації авіатранспортної інфраструктури на не економічну ефективність туристичної діяльності, зокрема через просторово-регіональні механізми.

Аналіз останніх досліджень та виявлення невирішених сторін проблеми. Впродовж понад чверті століття в Україні не було видано жодного цілісного підручника чи посібника з авіатранспортної інфраструктури та і з географічних проблем транспорту взагалі. З існуючих видань варто відмітити навчальний посібник К.Коценко (1983 р.), в якому зроблена вдала спроба теоретичного узагальнення проблем транспортної географії; значне місце посідають питання транспортної географії в комплексних навчальних посібниках М. Комарова (2000 р.) та О. Топчієва (2001 р.), які відображають сучасні наукові підходи в географічному вивченні транспорту. Початком етапу відродження транспортно-географічної проблематики в Україні можна вважати появу робіт О. Бордун (2002 р.), Л. Чернюк (2003 р.) та Ю. Пащенка (2003 р.). Помітними подіями в транспортно-географічних дослідженнях слід вважати роботи І. Смирнова (2008 р.), які мають транспортно-логістичне спрямування та В. Дорошенка (2010 р.), де розкриваються теоретико-методологічні засади географії транспорту. В той же час така важлива галузь транспорту, як авіаційний транспорт, взагалі залишилась поза увагою географів – наукові публікації з географічного дослідження вітчизняного авіатранспорту відсутні.

Певні наукові напрацювання здійснені кафедрою країнознавства і туризму Національного авіаційного університету, зокрема з таких напрямків, як територіальна організація транспортних систем (І. Дудник), проблеми розвитку світового авіатуризму (Г. Балабанов, Л. Ткачук), регіональні авіатранспортні системи України (О. Борисюк, І. Дудник).

Метою даної статті є науково-методичне узагальнення засад територіального розвитку авіатранспортної інфраструктури України як чинника розвитку туризму.

Досягнення поставленої мети потребує вирішення наступних задач:

- створення та поглиблення теоретичних основ функціонування регіональних авіатранспортних систем (РАТС);

- виявлення факторів, що впливають на формування та розвиток РАТС;
- обґрунтування мережі РАТС;
- оцінка рівнів розвитку та структури РАТС;
- дослідження РАТС в структурі господарського комплексу;
- визначення умов перспективного розвитку, оптимізація мережі та вдосконалення структури РАТС України.

Загалом вирішення означених завдань сприятиме підвищенню ефективності територіальної організації авіатранспортної інфраструктури в Україні, в тому числі державної політики в сфері розвитку туризму.

Виклад основного матеріалу. Одним з різновидів суспільно-географічної систем є транспортна система, яка складається з підсистем різних видів транспорту. Важливу роль серед них відіграє авіатранспортна система, що являє собою «поєднання на цілісній території шляхів сполучення і технічних засобів транспорту та об'єднує всі види транспорту для здійснення транспортних зв'язків з метою забезпечення умов розвитку суспільно-географічної системи»[4] або «мережу експлуатантів високовартісних повітряних суден, що спеціалізуються на певних видах авіаперевезень та обслуговуючу «наземну» інфраструктуру» [1]. Авіатранспортна система володіє такими властивостями як територіальність, цілісність, стійкість, складність, ієрархічність, динамічність, стохастичність. З точки зору суспільної географії просторовою формою цієї системи є територіальна авіатранспортна система в межах держави, яка в свою чергу складається з якісно менших за розмірами територіальних підсистем – регіональних та локальних. Однією з найскладніших інтегральних форм територіальної організації авіатранспортної системи є регіональна авіатранспортна система (як територіальна частина національної авіатранспортної системи), яку доцільно визначити як взаємозв'язану та ієрархічно впорядковану сукупність аеропортів, аеродромів (разом із супутніми об'єктами) та авіаліній в межах цілісної в природно-господарському розумінні території (регіону, суспільно-географічного району)[2].

Каркас структури регіональних авіатранспортних систем утворюють елементи-ядра різних рівнів. Такими елементами є аеропорти, аеродроми, злітно-посадкові майданчики, тимчасові злітно-посадкові смуги [3].

Найважливішими категоріями, що відображають територіальну організацію національної авіатранспортної системи України є авіатранспортні центри, зона впливу центру (радіус реалізації авіапослуг) та його ієрархічний рівень, регіональні, мезорегіональні та локальні авіатранспортні системи.

Територіальне ядро (авіатранспортний центр) – це населений пункт, що обслуговує територію більшу, ніж займає сам. Роль ядер авіаобслуговування виконують населені пункти певної людності та відповідної функціональної значимості, в яких функціонують аеропорти (аеродроми).

Радіус реалізації авіапослуг (радіус зони авіаобслуговування певного авіатранспортного центру) характеризує розмір території, на яку поширюється вплив певного центру. Радіус залежить від величини економічно та соціально обґрунтованої відстані, яку згоден подолати споживач для одержання авіапослуг.

Ієрархічні рівні авіатранспортних центрів та відповідних авіатранспортних систем України утворюються авіатранспортними пунктами, локальними центрами, мезорегіональними та макрорегіональними центрами, авіатранспортними вузлами. Ці рівні доцільно уявляти в такому вигляді.

І рівень – макрорегіональні авіатранспортні системи, які формуються на основі потужних багатофункціональних авіатранспортних вузлів – міст, що являють собою ядра зосередження життєдіяльності відповідних регіонів. Такі авіатранспортні вузли започатковують формування аеротрополісів – територіально концентрованого взаємообумовленого розміщення різноманітних підприємств, безпосередньо пов'язаних з діяльністю аеропорту (виробничі, логістичні, готельні, торгівельні тощо). Багато таких аеропортів виконують функції «ХАБів» - вузлових транзитних (пересадочних) майданчиків.

ІІ рівень – мезорегіональні авіатранспортні системи, які формуються на основі відповідних авіатранспортних центрів – міст, які відіграють функції обласних та міжрайонних систем розселення, що підпорядковані макрорегіональним центрам.

ІІІ рівень – локальні авіатранспортні системи, які формуються на основі локальних центрів, які мають досить обмежені та несистематичні (епізодичні) авіатранспортні функції. Вони, зазвичай, є центрами низових адміністративних районів або міжрайонних систем розселення. Це, зокрема, аеродроми цивільної авіації, військові та відомчі аеродроми [3].

Найважливішими функціями РАТС є: авітранспортна, авіаобслуговуюча, виробничо-регулююча, регіонально-регулююча.

Функціонування РАТС є наслідком «авіатранспортно-географічного процесу», під яким слід розуміти транспортно-географічні відношення, які здійснюються безпосередньо авіаційним транспортом (територіальні переміщення пасажирів або вантажів) або за опосередкованої його участі (авіатранспортна доступність, транспортна забезпеченість території, суспільно-географічна диференціація). Авіатранспортно-географічний процес, як складова частина (підпроцес) транспортно-географічного процесу та в більш широкому розумінні – суспільно-географічного процесу, доцільно розуміти як сукупність дій, операцій, елементів та відношень, що забезпечують просторово-територіальні зв'язки безпосередньо в авіатранспортній системі, а загалом – в суспільно-географічній системі.

Саме завдяки цьому процесу виникають суттєві системоутворюючі зв'язки, які забезпечують цілісність та стійкість системи. До них належать зв'язки обміну, побудови та управління.

Спираючись на результати прогнозів та враховуючи загальні принципи оптимізації суспільно-географічних систем в межах території України доцільно виділяти таку мережу регіональних авіатранспортних систем України: *Столична*, до якої входять Київська, Житомирська, Чернігівська, Вінницька та Черкаська області, *Західна* – Львівська, Івано-Франківська, Закарпатська, Чернівецька, Тернопільська, Хмельницька, Рівненська та Волинська області, *Північно-Східна* – Харківська, Сумська та Полтавська області, *Придніпровська* – Дніпропетровська, Запорізька та Кіровоградська області, *Донецька* – Донецька та Луганська області, *Причорноморська* – Одеська, Миколаївська та Херсонська області та Кримська (Автономна республіка Крим). Кожна з цих 7-ми РАТС має свій явно виражений центр – «ядро» (аеропорти міст Києва, Львова, Дніпропетровська, Одеси, Сімферополя, Донецька, Харкова), що в необхідній мірі зможуть забезпечити системоформуючу та системоорганізуючу функції.

Авіатранспортна система України є однією з найважливіших складових економічного розвитку, ефективна діяльність якого повинна створити умови для зміцнення потенціалу країни, вирішення різних соціальних завдань, розвитку міжнародних відносин та туризму. Туризм – багатофункціональне явище глобального масштабу. Він суттєво впливає на економічну, соціальну, політичну і культурну сфери нашої країни. В світі щорічно подорожують близько 900 млн. осіб, починаючи з 2006 р., а в 2011 р. – 970 млн. осіб. На сьогодні загальносвітові доходи від міжнародного туризму поступаються доходам лише трьох галузей світової економіки – експорту паливних матеріалів, хімічних препаратів та автомобільної продукції і становлять близько (*Надходження від міжнародного туризму для країн, що приймають туристів, вважаються експортними*) 30% від світового експорту комерційних послуг і 6 % від загального експорту товарів і послуг. У 2011 р. прибуток в цій сфері діяльності складає 1166 млрд. $ [9]. Ні одна галузь світового господарства не працює так стабільно як туризм. Крім того ця галузь допомагає вирішити і соціальну проблему сучасності – зайнятості населення, оскільки витрати на створення одного робочого місця в рекреаційно-туристській галузі в 20 разів менші, ніж в інших галузях народного господарства. У 2011 р. кількість робочих місць у туризмі склала 255 млн. [9].

За даними Держкомстату, кількість іноземних громадян, які відвідали Україну у 2011 р. становить 21,4 млн. іноземців, серед них: 19,1 млн. осіб прибули з приватною метою, 1,2 млн. – як туристи, 644,9 тис. – зі службовою метою. За даними Всесвітньої ради з подорожей і туризму (WTTC) загальний вклад туристичної галузі в економіку України в 2011 році склав 11,6 млрд. $, що забезпечує їй шостий результат з 19 країн в Європі [9]. Водночас, в 2011 році на підтримку внутрішнього туризму з держбюджету країни виділено 1,8 млн. грн.

Але розвиток туризму може стримуватися тим, що національна авіатранспортна система не відповідає світовим стандартам в сенсі

зручності, ефективності, безпеки, а транспортні проекти, зокрема будівництво нових аеропортів, потребує для своєї реалізації величезних інвестицій. У Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2012 р. зазначається, що «приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними вимогами – важлива складова стратегії держави, спрямованої на забезпечення конкурентоспроможності України на світовому ринку» [5]. В свою чергу туризм є надзвичайно важливим чинником розвитку пасажирських авіаційних перевезень. За останні роки і в авіаційних пасажирських перевезеннях і у міжнародних туристичних прибуттях спостерігалося синхронне зростання темпів приросту. Найгірші роки міжнародного туризму (2001, 2003 та 2009 з показниками щорічного приросту кількості прибуттів 0%, -1,4%, - 6,5 % відповідно) виявилися таким ж невдалими і для міжнародних пасажирських авіаційних перевезень. Останні скоротилися в цей час на 0,9%, 1,1% та 17% відповідно [6,7].

Таким чином, важливим завданням, що має теоретико-методичне та практичне значення, є виявлення напрямів впливу авіатранспортної системи на розвиток туризму в Україні, що передбачає встановлення кількісних взаємозалежностей між рівнями розвитку регіональних авіатранспортних систем та рівнями регіонального розвитку туристичної галузі, кількісну оцінку впливу найважливіших «авіатранспортних» чинників на туристичну галузь та зворотного впливу туризму на регіональний розвиток національної авіатранспортної системи.

Висновок. Головними напрямками наукового пошуку з проблем, висвітлених цією публікацією, в подальшому повинні стати:

1. Узагальнення і впорядкування понятєво-термінологічного апарату дослідження регіональних аспектів розвитку авіатранспортної системи в Україні з позицій суспільної географії. Це стосується передусім таких наукових категорій як національна авіатранспортна система України, регіональна авіатранспортна система, центр пасажирських авіапослуг, ієрархія системоутворюючих центрів, зона авіапослуг,системоутворюючі зв'язки.
2. Створення теоретичної концепції територіальної організації авіатранспортної системи України, яка передбачала б обґрунтування сутності та форм її територіальної структури, системи чинників та закономірностей її просторово-територіального розвитку, методології суспільно-географічного аналізу територіальної диференціації, змісту та особливостей прогнозування такого розвитку, заходів практичного управлінського впливу з метою впорядкування її територіального розвитку.
3. Виявлення напрямів впливу авіатранспортної системи на розвиток туризму в Україні, що передбачає встановлення кількісних взаємозалежностей між рівнями розвитку регіональних авіатранспортних систем та рівнями регіонального розвитку туристичної галузі, кількісну оцінку впливу найважливіших «авіатранспортних» чинників на туристичну

галузь та зворотного впливу туризму на регіональний розвиток національної авіатранспортної системи.

1. Баран Р.Т. Правові і економічні аспекти термінології авіатранспортної логістики в умовах реструктуризації повітряного транспорту України / Р.Т.Баран // Вісник Харківського національного університету ім. В.М. Каразіна. – 2001. – С. 103. – (Серія: Економіка)

2. Борисюк О.А. Авіатранспортна система як чинник розвитку міжнародного туризму в Україні / О.А.Борисюк // Туристичний бізнес: світові тенденції та національні пріоритети: матеріали V міжнар. наук.-прак. конф. – Харків: ХНУ ім. В.Н.Каразіна, 2011.– С.28-34.

3. Борисюк О.А. Аеропорт як елемент регіональної авіатранспортної системи /О.А.Борисюк// Географія та туризм: Збірник наук. праць. – К.: Альтерпрес, 2011. – Випуск 14. – С.217-224.

4. Дудник І.М. Вступ до загальної теорії систем: Навчальний посібник /І.М.Дудник – К.: Кондор, 2009. – 205 с.

5. Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 5 березня 2008 р. № 506-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/

6. Aviation and tourism: implications for leisure travel / Edited by Anne Graham, Andreas Papatheodorou, Peter Forsyth.– Ashgate Publishing, LTD, 2008. – 337p.

7. The future of world air travel: an action plan for sustainable growth: A report by the WTTC infrastructure task force. – London WTTC Publication department, 2003. – 16

8. Офіційний сайт Державної авіаційної адміністраці України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ukravitrans.gov.ua /

9. Офіційний сайт Всесвітньої ради з подорожей та туризму [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.wttc.org

10. Ткачук Л.М. Космічний туризм: реалії та перспективи розвитку /Л.М.Ткачук// Космічні подорожі: наука, освіта, практика: матеріали міжнар. наук.-прак. конф. – К.: КУТЕП, 2010. – С. 42-50.