О. Ю. БОРДУН

ОРГАНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТУРИСТІВ

НАВЧАЛЬНИЙ ПОСІБНИК

До 20-річчя кафедри туризму
географічного факультету та 140-річчя географії
у Львівському національному університеті
імені Івана Франка

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЛЬВІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ІВАНА ФРАНКА

О. Ю. БОРДУН

ОРГАНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТУРИСТІВ

Навчальний посібник

Львів – 2023

УДК [338.482:656.025.2](075.8)
Б 82

Рецензенти:
д-р геогр. наук, проф. **В. П. Руденко**
(Чернівецький національний університет імені Федьковича);
д-р екон. наук, проф. **А. В. Голод**
(Львівський державний університет фізичної культури
імені Івана Боберського);
канд. геогр. наук, доц. **І. Р. Рудакевич**
(Тернопільський національний педагогічний університет
імені Володимира Гнатюка)

Рекомендовано до друку
Вченою радою Львівського національного університету
імені Івана Франка
(протокол № 5/2 від 24 лютого 2021 року)

Бордун О. Ю.

Б 82 Організація транспортного обслуговування туристів : навч. посібник / О. Ю. Бордун. – Львів : Простір-М, 2023. – 232 с.

Навчальний посібник присвячено сучасним теоретичним та прикладним засадам організації та функціонування транспортного обслуговування в туризмі у світовому, державному та регіональному вимірах. Розглянуто питання організації транспортного обслуговування як окремими видами транспорту, так і комплексом, включеним у туристичний пакет. Подано теоретичні основи і практичні рекомендації, необхідні студентам, що вивчають предмет, і спеціалістам, які працюють у туристичній сфері.

Для науковців, туризмознавців, керівників і працівників-практиків органів управління, студентів факультетів, що навчаються за спеціальністю "Туризм", та інших зацікавлених осіб.

УДК [338.482:656.025.2](075.8)

© Бордун О. Ю., 2023
© ЛНУ ім. Івана Франка, 2023

ЗМІСТ

ПЕРЕДМОВА 9

Розділ 1. НАУКОВІ ОСНОВИ КЛАСИФІКАЦІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ ТРАНСПОРТУ В ОБСЛУГОВУВАННІ ТУРИСТІВ 11
1.1. Програма курсу 11
1.2. Значення транспорту в туристичному обслуговуванні 15
1.3. Види транспорту в туризмі 20
1.4. Організаційно-управлінська структура транспорту України 25
1.5. Структурно-функціональний аналіз транспортного обслуговування туристів України 29
Контрольні запитання 33
Література до розділу 33

Розділ 2. ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ТУРИСТІВ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ 35
2.1. Історія виникнення цивільної авіації 35
2.2. Сучасний стан повітряного транспорту 40
2.2.1. Найвідоміші аеропорти світу 42
2.2.2. Найкращі та найбільші авіакомпанії світу 48
2.3. Розвиток повітряного транспорту України 56
2.3.1. Перші українські літаки та їхні конструктори 56
2.3.2. Ан-225 “Мрія” – унікальний літак-рекордсмен 59
2.3.3. Сучасний стан авіації України 60
2.4. Види повітряних перевезень: регулярні та чартерні 68
2.5. Особливості діяльності лоукостів (переваги та недоліки) 72
2.6. Правове забезпечення перевезень туристів повітряним транспортом (міжнародні та національні правила) 75

2.7. Міжнародні системи бронювання авіаперевезень та купівлі квитків онлайн 79
2.8. Використання альтернативних видів повітроплавання в туризмі 84
Контрольні запитання 87
Література до розділу 87

Розділ 3. ОБСЛУГОВУВАННЯ ТУРИСТІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ 89
3.1. Винайдення автомобіля та вплив на розвиток туризму 89
3.2. Автомобільна інфраструктура та постмодерні тенденції розвитку рухомого складу 93
3.3. Управлінська структура автомобільних перевезень в Україні 96
3.4. Автобусний туризм 98
3.5. Мотоциклетний туризм 100
3.6. Нормативно-правове забезпечення перевезень туристів автомобільним транспортом 103
3.7. Екологічні проблеми використання автомобілів та шляхи їхнього вирішення 107
Контрольні запитання 110
Література до розділу 110

Розділ 4. ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТУРИСТІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ 111
4.1. Історія виникнення та сучасний розвиток залізничного транспорту 111
4.2. Модернізація залізничної інфраструктури рухомого складу залізниці у світі та Україні 114
4.3. Спеціальні туристичні екскурсійні поїзди 117
4.4. Використання закинутих промислових залізниць у туризмі 123
4.5. Правила перевезення пасажирів та багажу на залізниці 129
Контрольні запитання 130

Література до розділу 130

Розділ 5. ОСОБЛИВОСТІ ВОДНОГО ТУРИЗМУ: ОРГАНІЗАЦІЯ МОРСЬКИХ ТА РІЧКОВИХ КРУЇЗІВ...131
5.1. Розвиток водного транспорту в туризмі.....131
5.2. Географія водного туризму та круїзної діяльності.....133
5.3. Круїзні лайнери: технічні досягнення.....142
5.4. Найвідоміші круїзні компанії світу.....144
5.5. Вітрильний туризм.....146
5.6. Стан розвитку внутрішньої водної мережі та основні річкові круїзні території України 147
Контрольні запитання..... 156
Література до розділу 157

Розділ 6. ВЕЛОСИПЕДНИЙ ТРАНСПОРТ: ІСТОРІЯ ПОХОДЖЕННЯ ТА СУЧАСНЕ ВИКОРИСТАННЯ.....158
6.1. Історія виникнення велосипедного транспорту.....158
6.2. Сучасний стан велосипедних перевезень.....161
6.3. Велотранспорт у Львові.....165
6.4. Переваги та недоліки велосипедного транспорту 166
Контрольні запитання..... 170
Література до розділу 170

Розділ 7. ЛОКАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ТУРИСТІВ ЯК ТУРИСТИЧНИЙ БРЕНД ТЕРИТОРІЇ.....171
7.1. Вплив транспорту на туристичний бренд території.....171
7.2. Канатні дороги туристичних місцевостей.....173
7.3. Використання ретро-автомобілів 174
7.4. Автобус-амфібія.....175
7.5. Кінне обслуговування туристів. Каретні послуги.....177
7.6. Повітряні послуги в туризмі.....180
7.7. Транспорт майбутнього.....185
Контрольні запитання..... 187
Література до розділу 188

Розділ 8. КУРС “ОРГАНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТУРИСТІВ” ДЛЯ ДИСТАНЦІЙНОГО НАВЧАННЯ 189
8.1. Питання для дистанційного навчання 189
8.2. Питання для самоконтролю 193
8.2. Практичні роботи 195

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ 198

ГЛОСАРІЙ 202

ДОДАТКИ 209

ПРЕДМЕТНИЙ ПОКАЖЧИК 231

ПЕРЕДМОВА

Ми живемо у XXI столітті і маємо безліч видів транспорту для подорожей. Завдячуючи НТР у транспортній сфері, безперервно з'являються все новіші транспортні засоби. Раніше люди пересувалися на конях, ногах, а у нас з вами є багато альтернатив. Нікого не здивує, як у близькому майбутньому ми будемо телепортуватися часовими тунелями.

З давніх часів транспорт був двигуном прогресу, відлік якого розпочався із винайдення колеса ще три тисячі років до нашої ери. У наш швидкоплинний час вози змінились на карети, кінні трамваї, паровози, електровози, літаки, ракети і т. д. Сьогоднішня пасажирська транспортна система світу охоплює п'ять основних видів транспорту: автомобільний, залізничний, морський, річковий, повітряний, які активно використовують у туризмі. Та й саме виникнення організованого туризму як окремої сфери людської діяльності пов'язане з транспортом, адже фундатор туристичного бізнесу – Томас Кук – базував свій туристичний продукт на використанні залізниці для свого першого у світі туристичного туру. Пізніше виникли туристичні круїзи як вдале використання морського транспорту і туристичний бізнес став популярним видом підприємництва завдяки розвитку різних видів транспорту.

Окремі туристичні дестинації працюють над розвитком інноваційних видів транспорту, щоб задовільнити найвибагливіших споживачів: для дітей використовують дитячі залізниці та автобуси-амфібії, для дорослих ретро-автомобілі та кінні перевезення, для шанувальників оглядових краєвидів – канатні дороги. Також свого клієнта знаходять і дорожчі транспортні розваги на повітряних кулях, ди-

рижаблях, аеропланах, мотоциклах, квадроциклах, катерах, яхтах та багато-багато інших транспортних засобах. Чим більше транспортного різноманіття, тим довше споживач затримається у визначеній дестинації і повернеться ще не раз. Тож транспортний прогрес не повинен зупинятися, а рухомий транспортний комплекс постійно має оновлюватися, при цьому керуватися передусім екологічними індикаторами.

Марта Мальська

Розділ 1

НАУКОВІ ОСНОВИ КЛАСИФІКАЦІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ ТРАНСПОРТУ В ОБСЛУГОВУВАННІ ТУРИСТІВ

1.1. Програма курсу

Курс розроблено таким чином, щоб надати учасникам необхідні знання, обов'язкові для того, щоб вміти організувати транспортне обслуговування туристів. Тому у курсі представлено як огляд концепцій транспортного законодавства, так і процесів та інструментів, які потрібні для якісної організації транспортного обслуговування туристів.

Мета вивчення дисципліни "Організація транспортного обслуговування туристів" – ознайомити студентів із завданнями туристичного підприємства під час надання транспортного обслуговування та формування відповідних компетентностей:

ЗК.6. Здатність застосовувати знання в практичних ситуаціях транспортного обслуговування туристів.

ЗК.8. Здатність оцінювати та забезпечувати якість виконуваних транспортних робіт.

ЗК.9. Здатність до адаптації, креативності, генерування ідей та дій у новій ситуації.

ЗК.10. Уміння приймати обґрунтовані рішення та розв'язувати проблеми на транспорті.

ЗК.11. Здатність дотримання вимог охорони праці, збереження навколишнього середовища та гарантування безпеки життєдіяльності на транспорті.

Після завершення цього курсу студент буде ***знати:***

1. Основні поняття та види транспорту у світі.
2. Основні правові засади надання різних видів транспортних послуг (згідно із Законом про транспорт України та Асоціації України з ЄС).
3. Основні сторони надання послуг (Замовник і Транспортне підприємство).
4. Форс-мажорні випадки на транспорті.
5. Відповідальність сторін у випадку транспортних інцидентів.
6. Екологічні небезпеки транспорту світового масштабу (стійкий розвиток планети).
7. Геопросторову організацію різних видів транспорту світу та України.
8. Перших винахідників різних транспортних засобів.
9. Розвиток туристичних видів транспорту у світі.
10. Розвиток туристичних видів транспорту в Україні.
11. Розвиток туристичного транспорту в регіоні проживання.

Уміти:

1. Працювати в команді.
2. Організовувати транспорт для туристів.
3. Приймати швидкі рішення у форс-мажорних ситуаціях.
4. Дотримуватись техніки безпеки на транспорті.

Очна (денна) форма навчання передбачає постійний особистий контакт науково-педагогічного працівника і студента, що забезпечує надбання глибоких системних знань, стійких умінь. Студенти денної форми навчання зобов'язані відвідувати навчальні заняття згідно з розкладом та своєчасно виконувати навчальні завдання згідно з робочою програмою.

Заочна форма навчання – це навчання, яке поєднує в собі самонавчання та очне навчання. Характеризується етапністю. На першому етапі відбувається отримання бази знань і методики для самостійного засвоєння навчальної інформації та формування умінь (установча сесія). На другому етапі студент-заочник самостійно засвоює навчальний матеріал, виконує

заплановані індивідуальні завдання, а на третьому – проводиться безпосередня перевірка результатів навчання (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Структура навчальної дисципліни

Назви змістових модулів і тем	Кількість годин											
	Денна форма						Заочна форма					
	Усього	у тому числі					Усього	у тому числі				
		Л	П	лаб	інд	ср		Л	п	лаб	інд	ср
Модуль 1												
Змістовий модуль 1. Роль транспортних перевезень у туризмі												
Тема 1. Туристичний транспорт: види та форми. Мета вивчення курсу"Організація транспортного обслуговування туристів"	15	2	2			11	12	1	-			10
Тема 2. Структура транспортних перевезень у туризмі	15	2	2			11	12	1	1			10
Тема 3 Повітряні види транспорту	15	2	2			11	13	2	1			10
Тема 4. Автомобільний транспорт	15	2	2			11	13	2	1			10
Тема 5.Залізничний транспорт	15	2	2			11	13	2	1			10
Змістовий модуль 2. Особливості туристичних видів транспорту												
Тема 6.Водні види транспорту	15	2	2			11	9	2	1			6
Тема 7. Велосипедний транспорт	15	2	2			11	7	1	-			6
Тема 8. Спеціальні туристичні види транспорту	15	2	2			11	5	1	-			4
Усього	120	16	16			88	120	16	8			96

Для вивчення курсу студенти потребують базових знань з туризмознавствчих дисциплін, достатніх для сприйняття категоріального апарату "Організації транспортного обслуговування туристів", розуміння джерел інформації про транспорт.

Таблиця 1.2

Теми семінарських та практичних занять

№ з/п	Назва теми	Кількість годин	
		Денне	Заочне
1.	Тема 1. Основні поняття і терміни в організації транспортного обслуговування.	2	1
2.	Тема 2. Структура транспортних перевезень у туризмі.	2	1
3.	Тема 3. Основні перевізники в повітряному транспорті.	2	1
4.	Тема 4. Залізничний транспорт: сучасний стан та перспективи.	2	1
5.	Тема 5. Автотранспорт: сучасний стан та перспективи.	2	1
6.	Тема 6. Характеристика водного транспорту.	2	1
7.	Тема 7. Роль та значення спеціальних транспортних перевезень.	2	1
8.	Тема 8. Туристичний транспорт України та регіону, де живемо.	2	1
	Усього	16	8

Індивідуальне завдання

1. Зробити відеоблог про власний досвід використання туристичного транспорту (20 б).
2. Розробити проект транспортного забезпечення індивідуального туру різними видами транспорту (10 б).

1.2. Значення транспорту в туристичному обслуговуванні

Транспортний комплекс є важливою складовою транспортної індустрії і належать до основних послуг при створенні туристичного продукту – туристичного пакету. Рівень його розвитку має безпосередній вплив на ефективність функціонування туризму. Транспортна інфраструктура є основою для формування туристичного ринку будь-якого масштабу. Хоча сам просторовий транспортний комплекс може існувати і без туризму, а от туризм без транспортних послуг – ні. Транспорт у туристичній сфері відіграє вагому роль: без послуги транспортного обслуговування реалізація комплексного туристичного продукту неможлива. Туристичні транспортні послуги, які здійснюються всіма видами пасажирського транспорту і надаються практично на всіх етапах подорожування, є умовою створення комплексного турпродукту.

Характер транспортних послуг у туризмі залежить від особистих вимог споживача та рівня розвитку транспортного комплексу дестинації, куди прямує споживач. Наявність різноманітних транспортних засобів, їхні технічні характеристики (швидкість, надійність, комфортабельність) та атрактивність (ретро-вигляд або навпаки вигляд як у майбутньому) впливають не тільки на попит, а й визначають споживчі уподобання, гарантуючи якість обслуговування. Отже, розвинений транспортний комплекс дає можливість урізноманітнити туристичні послуги, зробити їх більш конкурентноздатними і тим самим впливає на зростання загальної рухомості населення і розвиток туризму. Туризм відповідно забезпечує пасажирському транспорту обсяги діяльності, своєю ритмічністю визначаючи ритмічність його роботи, а структура туристичного попиту впливає на географію перевезень, організаційні форми діяльності.

Туризм не мав масового поширення до цього часу, поки транспорт не забезпечив цього. Перші мандрівники пересувались дуже повільно, долаючи величезні відстані пішки або за допомогою тварин. Поява перших транспортних засобів масового характеру спричинила зародження туризму на комерційній основі

на початку XIX ст, а завдяки вдосконаленню розвитку транспорту у другій половині XX ст. відбувся швидкий технологічний прогрес у період науково-технічного зростання 60–70-х років за назвою "транспортна революція". Завдяки науково-технічного прогресу упродовж останніх десятиріч суттєво покращилась міжнародна транспортна інфраструктура і туризм став можливим і доступним усьому людству. З цього часу туристичні потоки світу безупинно зростають.

Засновником туристичного бізнесу вважають англійця Томаса Кука. Він організував першу туристичну поїздку в Англії залізницею з м. Лестер до м. Лафборо 1840 р., в якій брали участь 570 членів товариства тверезості. Вартість такого "туру" становила лише один шилінг, мета його не була комерційною. Туристичне підприємство, створене Т. Куком, почало організовувати поїздки на комерційній основі з 1841 р., пізніше впровадив закордонні поїздки – спочатку до Франції, а пізніше – до інших європейських країн. Продовжувачем історії сімейного бізнесу став його син, заснувавши комерційне бюро подорожей "Томас Кук та син", яке вже в 1865 р. відправило першу організовану групу туристів на відпочинок до Швейцарії. Отже, перші кроки в розвитку туризму були пов'язані із залізничним транспортом.

Наступний етап розвитку туристичного бізнесу був морським: у 1838 р. колесно-гвинтовий пароплав "Грейт вестерн" здійснив перший рейс – перевіз із Америки в Європу 68 пасажирів, започаткувавши регулярне пароплавне сполучення між Нью-Йорком і Лондоном. У 1866 р. Т. Кук здійснив поїздки двох груп англійських туристів до США, а в 1867 р. американський пароплав "Квейкср Сіті" відправили в п'ятимісячну морську подорож, на борту якого перебували 60 туристів. Серед них був Марк Твен, який описав свої дорожні пригоди в книзі "Простаки за кордоном". Так почав розвиватися міжконтинентальний туризм.

У 1882 р. Кук організував першу у світі кругосвітню подорож. Новий бізнес зацікавив багатьох підприємців. Після фірми Кука на Британських островах виникають туристичні організації "Треймза та Ланна", "Політична туристична

асоціація", "Кооперативна асоціація відпочинку", "Велосипедний туристичний клуб". У другій половині XIX ст. туристичні фірми та агенції з'являються в США, а також у Франції, Італії, Швейцарії, Росії (1885) та інших країнах Європейського континенту. Звичним явищем стає резервування місць на транспорті та номерів у готелях, класифікація готелів, дорожні чеки, розклади руху та путівники з вичерпною інформацією.

Для забезпечення ефективної туристичної подорожі вибір транспортного засобу є одним із важливих елементів її формування та здійснення. На вибір транспортного засобу впливають кілька чинників, які і зумовлюють його вибір. Більше 50 % туристичних подорожей у світі здійснюється повітряним транспортом. Перевезення туристів може здійснюватися як рейсовими, так і чартерними літаками. Туристи можуть скористатися послугами національних та іноземних перевізників. Сучасні тенденції туристичного попиту стимулюють та розкривають нові можливості організації авіаційних подорожей по всьому світу.

За різними оцінками спеціалістів, транспортні витрати сягають близько ¼ загальних витрат туристів, або 20–60 % вартості туристичного продукту.

Під транспортом розуміють сукупність засобів перевезення, шляхів сполучення, засобів керування та зв'язку, різних технічних пристроїв, механізмів і споруджень, що забезпечують їхню роботу. А транспортні послуги розглядають як діяльність, пов'язану із задоволенням потреби населення в перевезеннях.

Під час планування подорожі беруть до уваги такі чинники, як швидкість доставки до цілі подорожі, безпека, вартість переїзду, комфортність, можливість перевезення багажу, зупинки, широкого огляду під час поїздки, умови для сну і відпочинку, харчування, рівень шуму і вібрацій, наявність несприятливих екологічних впливів. Чим кращі оцінки має набір таких чинників, тим вища вартість транспортної подорожі. Однак жодний вид транспорту не задовольняє такий набір вимог повністю.

Використання того чи іншого виду транспорту під час формування тур-продукту визначається:

1) комфортністю;

2) ступенем розвитку транспортної системи певної території;
3) рейтингом популярності;
4) тривалістю подорожі;
5) відстанню;
6) платоспроможністю туриста;
7) національними традиціями;
8) психологічними схильностями споживача та інше.

Ринкові умови зумовлюють посилення конкуренції різних видів транспорту, що ускладнює їм функціонування та утримання стабільних позицій на транспортному ринку. Вибір ефективного способу перевезень (виду транспорту) для туристів необхідно здійснювати з урахуванням вимог ринку до умов транспортного обслуговування пасажирів.

Види транспорту дуже різняться за своїми характеристиками. Кожен із них має як безсумнівні переваги, так і очевидні недоліки, що необхідно враховувати при виборі транспортних засобів для подорожування.

Під час вибору засобів пересування керуються відстанню, а під час вибору типу транспортного засобу – його комфортністю (швидкість, місткість, зручність). У пасажирських перевезеннях на далекі відстані домінує повітряний транспорт. За останні 15 років частка туристів у міжнародних повітряних пасажироперевезеннях зросла більш ніж удвічі (з 30 % до 70 %). У перевезеннях на короткі відстані найбільшою популярністю користується автомобільний транспорт, що стимулюється як зростаючою автомобілізацією населення, так і технологічними змінами в автомобілебудуванні в бік збільшення швидкості та комфортності та зменшення енергомісткості. Зокрема, обсяг автобусних пасажироперевезень за останні 20 років збільшився майже вдвічі. У внутрішньоконтинентальних перевезеннях пасажирів автомобільний транспорт переважив залізничний.

Найбільшою популярністю користуються автобусні, авіаційні і залізничні подорожі (близько 88 % від загального обсягу транспортних подорожей).

Згідно з даними ВТО за останні 2 десятиліття кількість

унікальних міст, з'єднаних авіаційним сполученням, зросла більше, ніж удвічі.

Також відповідно до статистичних даних, відсоток авіаційних подорожей за період 2000–2018 рр. зріс із 46 % до 58 %, одночасно у процентному співвідношенні зменшилась кількість сухопутних подорожей (автомобільним та автобусним транспортом) з 49 % до 39 %.

Проаналізувавши International Tourism Highlights за 2009 р. та 2019 р., можна сформувати такі кругові діаграми:

- Водний – з 6 % до 4 %
- Залізничний – з 3 % до 2 %.

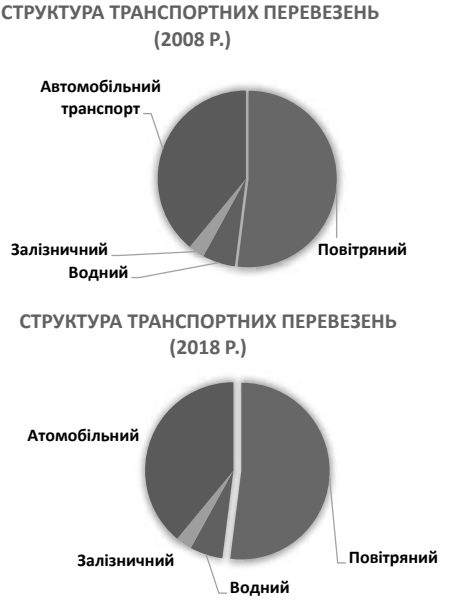


Рис. 1.1. Порівняння структури пасажирських транспортних перевезень світу за 2008 та 2018 рр.[1]

Отже, дедалі більшої популярності набувають авіаційні перевезення, кількість сухопутних та водних туристичних поїздок з кожним роком зменшується.

[1] International Tourism Highlights за 2009 р. та 2019 р.

1.3. Види транспорту в туризмі

Транспортне обслуговування охоплює низку послуг, необхідних для виконання програми туру.

За участю у задоволенні туристичних потреб транспортні засоби відносяться до первинних, вторинних і третинних підприємств туристичного комплексу:

- первинні – транспортні підприємства, що беруть безпосередню участь в обслуговуванні туристів (залежно від використовуваних транспортних засобів виділяють автомобільний, автобусний, мотоциклетний, авіаційний, залізничний, велосипедний, водний на гребних судах, водний на моторних судах, кінний види туризму);
- вторинні – транспортні підприємства, що виконують внутрішні (міські) та зовнішні пасажироперевезення, але не спеціалізуються на перевезенні туристів;
- третинні – транспортні підприємства, що обслуговують промисловість та сільськогосподарські підприємства і тим самим опосередковано залучені в обслуговування туристів.

Транспортні послуги в туризмі за характером діяльності умовно можна поділити на:

- послуги з переміщення туристів від місця проживання до місця проведення дозвілля (наземний, водний, повітряний транспорт);
- послуги в місці проведення дозвілля (екскурсійні та внутрішні перевезення);
- послуги, пов'язані з організацією власне транспортних подорожей, здійснення яких ґрунтується на використанні певного виду транспорту – круїзи, автотуризм тощо[1] (*Бакай Н., Калушка Л.).*

Спостерігається, конкуренція серед видів транспорту, оскільки за зазначеними перевагами (час, комфортність, надійність і

[1] Бакай Н., Калушка Л. Конкурентоспроможність туристично-рекреаційної галузі західного регіону, значення транспортних послуг. *Соціально-економічні проблеми і держава* 1(1), 2008. С. 26–32.

ціна) види транспорту не рівнозначні: залізничний транспорт більш дешевий і надійний, але програє іншим видам в комфортності і витратах часу; авіаційний, навпаки, комфортабельний, зменшує витрати часу, але підвладний коливанням погодних умов і тому менш надійний і значно дорожчий; автомобільний транспорт достатньо дешевий, але за іншими параметрами менш зручний; водний транспорт (морський і річковий) став одним з перших використовуватись як висококомфортабельний для організації транспортних подорожей. Конкуренція стимулює урізноманітнення пропозиції та удосконалення організаційних форм діяльності, тобто інтенсифікацію ринку туристичних послуг. З іншого боку, саме розвиток туризму і залучення до туристичного "обігу" нових територій залежать від розвитку транспортного комплексу, оскільки без транспортної інфраструктури освоїти нові території неможливо, і таким чином стимулюється екстенсивний шлях розвитку ринку транспортних туристичних послуг.

Окремого визначення "Туристичного транспорту" не існує насамперед тому, що пасажирський транспорт загального користування одночасно здійснює перевезення як туристів, так і звичайних пасажирів. Туристський транспорт поділяють – як і транспорт загалом – на: сухопутний (автомобільний, залізничний та нерейковий), водний (річковий і морський) і повітряний, згідно з ВТО.

Під засобом транспорту в міжнародній класифікації маємо на увазі спосіб, який відвідувач чи турист використовує для подорожі зі свого звичного місця проживання у відвідувані місця. Згідно з цією класифікацією, транспорт для туризму поділяється на підставі використання природного середовища планети:

1. Повітряний транспорт:
   - рейси, які відбуваються згідно з розкладом;
   - рейси, що відбуваються не за розкладом;
   - інші повітряні перевезення.
2. Водний транспорт:
   - пасажирські лінії і пороми;
   - круїзи;
   - інші водні перевезення.

3. Сухопутний транспорт:
   - залізничний транспорт;
   - міжміські та міські автобуси, інший громадський автодорожній транспорт.

Крім того, кожна з груп налічує певні підвиди (рис. 1.2).

Автодорожній транспорт поділяється на:

- Регулярний транспорт, чи транспорт, який працює за розкладом.
- Туристичний, або чартерний, транспорт, який не підкоряється розкладу.
- Приватні автотранспортні засоби.
- Прокат автотранспортних засобів.
- Інші засоби сухопутного транспорту.

Ця класифікація запроваджена для потреб уніфікації збирання, надання й узагальнення транспортно-туристичної інформації державами, для статистичних потреб міжнародних органів статистики, насамперед у межах UNWTO й ООН. В основу класифікації покладено положення про те, що такий феномен сучасного суспільного і державного устрою та господарства, як туризм, розглядається одним із головних факторів мобільності – у більшості країн на туризм припадає більше половини загального обсягу транспортних витрат.

Згідно з міжнародною класифікацією, транспортні засоби у туризмі розглядаються на двох рівнях: перший рівень (розряд) становить транспортні шляхи, другий – засоби транспорту (за групами). Міжнародні експерти зі статистики туризму рекомендують деякі групи засобів транспорту поділяти на комерційні та приватні. Якщо ж турист використовує кілька видів транспорту, органам міжнародної статистики кожної країни рекомендується виділяти основний засіб транспорту, визначаючи його за способом пересування для подолання найбільшої відстані.

У розділі “Повітряний транспорт” категорія “Рейси, що відбуваються згідно з розкладом” належить до регулярних маршрутів, які виконуються за регулярним розкладом. У тому ж розділі категорія “Рейси, що відбуваються не за розкладом”

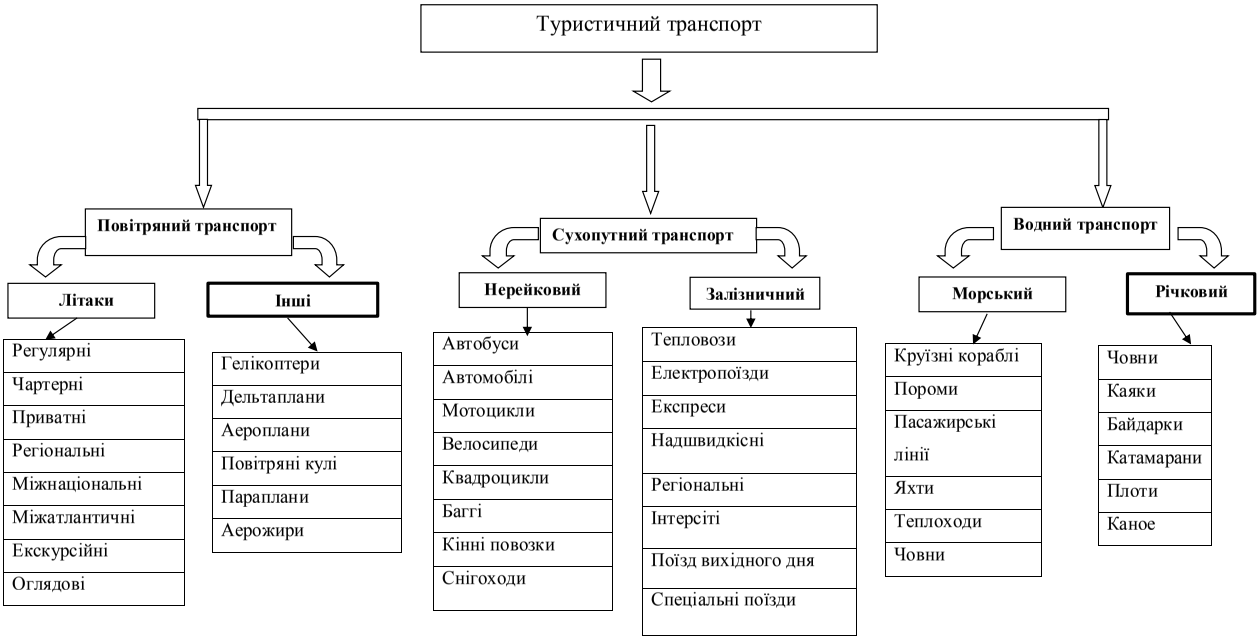


Рис. 1.2. Схема всіх видів транспорту та транспортних засобів за ВТО

включає головно чартерні поїздки, а також регулярні чартерні рейси, пов'язані з поїздками туристів у періоди масових відпусток.

У розділі "Водний транспорт" категорія "Пасажирські лінії і пороми" відповідає поняттю "Рейси, що відбуваються згідно з розкладом". Категорія "Круїзи" обслуговується морськими та річковими суднами, призначеними для розміщення великої кількості туристів і пасажирів у курортній обстановці з метою подорожі мальовничими місцями чи до відомих курортних центрів. Категорія "Інші водні перевезення" включає зазвичай орендовані судна з екіпажем чи без нього. Особливістю цього розділу, який характеризує водний транспорт загалом, є те, що в більшості випадків перелічені засоби транспорту водночас слугують засобами розміщення.

Категорія "Залізничний транспорт" розділу "Сухопутний транспорт" охоплює пасажирські та туристичні перевезення на міжміському та міжнародному залізничних маршрутах. Найчастіше при залізничних перевезеннях засіб транспорту (вагон) слугує водночас місцем для ночівлі. Подальшу класифікацію цієї категорії національні органи статистичної реєстрації здійснюють залежно від типу квитка, який придбав мандрівник.

Категорія "Міжміські та міські автобуси, інший громадський автодорожній транспорт" цього ж розділу "Сухопутного транспорту" включає транспортне обслуговування, яке здійснюється як за розкладом, так і без нього. До цієї категорії входять перевезення транспортними автодорожніми засобами, місткість яких понад вісім осіб, тобто автобусами, трамваями та тролейбусами. "Приватні автотранспортні засоби" – це автомашини, мікроавтобуси, автофургони, інші транспортні автодорожні засоби місткістю до восьми місць сидіння, що перебувають у власності чи орендовані мандрівниками. До категорії "Прокат автотранспортних засобів" належать ті ж автотранспортні засоби, що і до попередньої категорії, але при цьому конкретний транспортний засіб мандрівнику здає в оренду комерційна організація. Крім того, ця категорія охоплює прокат автомашин із водієм чи без водія і послуги таксі. Категорія "Інші

засоби сухопутного транспорту" охоплює всі перевезення на транспортних засобах без двигуна чи за допомогою тварин, а також пересування пішки.

Загалом ця міжнародна класифікація має загальний рекомендаційний характер і використовується лише для збирання статистичної інформації, узагальнення й групування з метою аналізу, дослідження і порівняння, визначення тенденцій розвитку і стану транспортного сектора туризму.

1.4. Організаційно-управлінська структура транспорту України

Розвиток транспортних послуг залежить від управління та організації всієї транспортної системи. Організацію управління транспортного комплексу України покладено на Міністерство інфраструктури України, яке здійснює керівництво транспортно-дорожнім комплексом, відповідає за його розвиток, координує роботу об'єднань, підприємств, установ і організацій автомобільного, авіаційного, залізничного, морського, річкового транспорту і дорожнього господарства.

Центральні органи виконавчої влади, діяльність яких спрямовується Міністерством інфраструктури України:

1. Державна авіаційна служба України.
2. Державне агентство автомобільних доріг.
3. Державна служба України з безпеки на транспорті.
4. Державна служба України з морського та річкового транспорту.
5. Державне агентство інфраструктурних проектів України.

Детальна структура управління транспортною інфраструктурою зображена на рисунку 1.3, де виділено перспективний Туристичний департамент, який суттєво покращив би взаємодію з туристичним бізнесом.

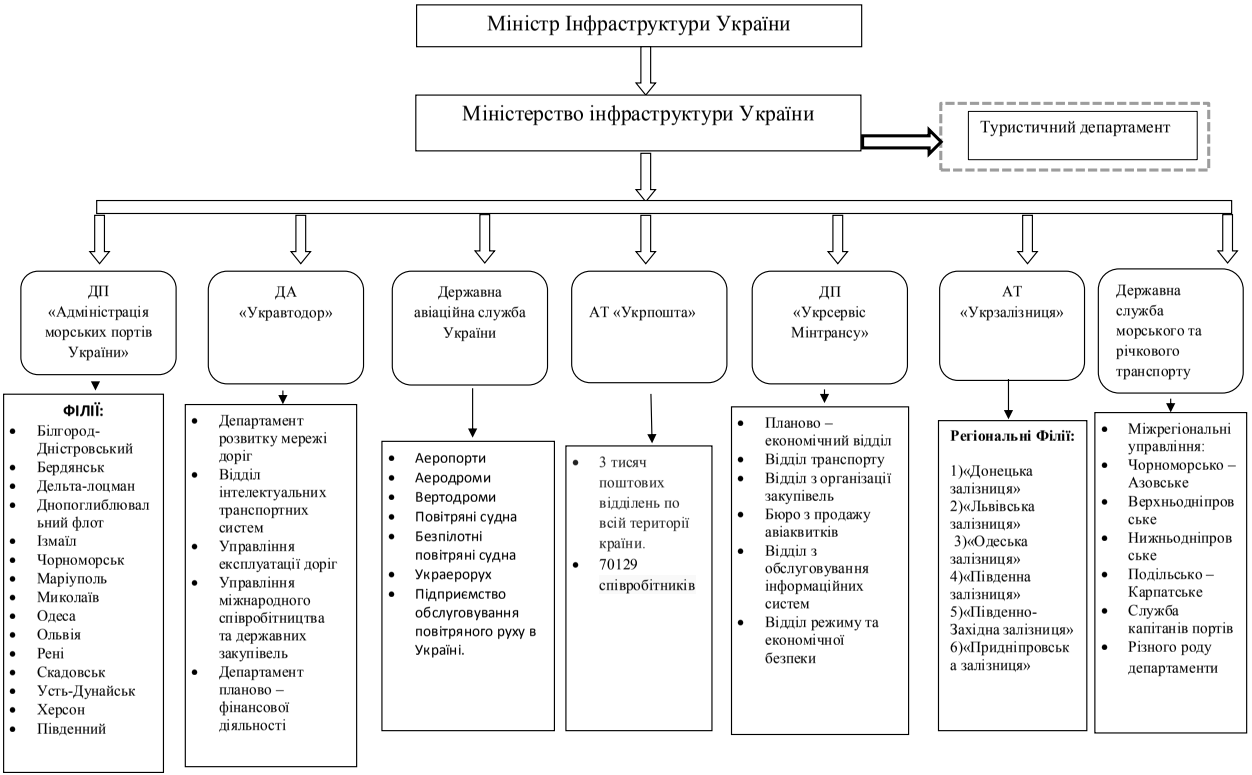


Рис. 1.3. Схема управління транспортною інфраструктурою в Україні

Географічне розташування України, історичні особливості її розвитку створило передумови для розбудови однієї з густих та потужних транспортних мереж в Європі та світі.

Геостратегічне положення між країнами Європи, Азії та Близького Сходу дає змогу їй бути вигідним транзитним мостом для перевезень товарів та пасажирів. Але щоб скористатися цим ресурсом потрібно мати добре розвинений транспортний комплекс, високий рівень розвитку транспортних мереж, високу якість транспортних послуг, регулярність перевезень, швидкість, збереження товарів та провадити відповідну державну політику.

За даними Мінінфраструктури сучасний стан транспортної інфраструктури України є в незадовільному стані*:*

- 95 % шляхів – розбиті;
- 90 % доріг не ремонтувались останні 30 років;
- смертність на дорогах – найвища у Європі;
- середній вік локомотивів – понад 40 років;
- рівень зношеності вантажних і пасажирських вагонів – понад 85 %;
- лише 3–4 % населення України користується авіаційним транспортом;
- використовується 3 % потенціалу річок;
- логістична вартість транспортування товарів на 40 % вища, ніж у країнах ЄС;
- середній вік автобусів малого класу (маршрутки) 8–10 років, великогабаритних автобусів – 15–18 років і більше.
- 20 аеропортів України мають невизначені перспективи функціонування;
- частка річкового транспорту у транспортній системі менше 0,9 % через обміління річок і критично застарілу інфраструктуру країни.

Для покращення стану транспортної інфраструктури необхідний:

1. Розвиток транспортної інфраструктури та модернізація рухомого складу для забезпечення зростаючої мобільності населення та прискорення переміщення товаропотоків.

2. Забезпечення конкурентоспроможності та якості транспортних послуг для економіки.

3. Забезпечення доступності та якості транспортних послуг населенню.

4. Інтеграція до Європейського Союзу і розвиток експорту транспортних послуг.

5. Підвищення ефективності державного управління та розвиток конкурентного середовища.

6. Підвищення екологічності, енергоефективності транспортних процесів та безпеки перевезень пасажирів і вантажів (рис. 1.4).

Рис. 1.4. Національна стратегія розвитку транспорту до 2030 року[1]

[1] Національна стратегія розвитку транспорту до 2030 року http://publications.chamber.ua/2017/Infrastructure/UDD/National_Transport_Strategy_2030.pdf

Для кращої реалізації переваг взаємодії транспортних і туристських підприємств доцільно розглянути пропозицію щодо створення туристського оператора в структурі Міністерства інфраструктури України.

1.5. Структурно-функціональний аналіз транспортного обслуговування туристів України

В українському туризмі транспортна частка у структурі туристичного продукту, як і у світі, є досить значна, проте менша за значенням і сягає 1/6 вартості туру (табл. 1.3).

Законом України "Про туризм" визначені такі основні поняття як туристичний продукт і послуги перевезення. Туризм – тимчасовий виїзд особи з місця проживання в оздоровчих, пізнавальних, професійно ділових чи інших цілях без здійснення оплачуваної діяльності в місці, куди особа від'їжджає. Туристичний продукт – попередньо розроблений комплекс туристичних послуг, який поєднує не менше ніж дві такі послуги, що реалізується або пропонується для реалізації за визначеною ціною, до складу якого входять послуги перевезення, послуги розміщення та інші туристичні послуги, не пов'язані з перевезенням і розміщенням (послуги з організації відвідувань об'єктів культури, відпочинку та розваг, реалізації сувенірної продукції тощо).

Повітряний вид комунікації є найновішим досягненням сучасної техніки. Його роль у загальному обсязі пасажирських перевезень України доволі незначна, проте він поза конкуренцією серед інших видів транспорту у формуванні туристичного продукту (табл. 1.4).

Таблиця 1.3

Витрати суб'єктів туристичної діяльності на послуги сторонніх організацій, що використовуються при виробництві туристичного продукту Львівської області та України (грн)[1]

	Усього	У тому числі							
		на розміщення і проживання			на харчування	на медичне обслуговування	на екскурсійне обслуговування (без транспортних послуг)	на візове обслуговування	транспорт
		усього	з них						
			у готелях та аналогічних засобах розміщення	у приватному секторі					
Україна	18 363 278	13 093 011	12 706 440,0	3 761,0	163 255,3	1 263 553	28 059,6	25 323,5	3 554 880
Львівська область	280 035,2	172 108,9	171 880,9	158,7	40 039,5	–	1348,6	34,0	62 038,6

[1] Туризм в Україні у 2017 : статистичний бюлетень / Державна туристична адміністрація України. – Київ, 2018. – 148 с.

Таблиця 1.4

Витрати суб'єктів туристичної діяльності на послуги транспорту, що використані під час виробництва туристичного продукту[1]

	Витрати на послуги транспорту								
	Транспортне обслуговування							Послуги культури	Інші послуги
	Загалом	з них							
		Залізничний транспорт	Повітряний транспорт	Водний транспорт	Міський транспорт	Екскурсійні автобуси	Оренда авто-мобілів		
Україна	3 554 880	116 377,8	3 225 519	46 519,9	1 274,7	52 738,4	74 751	26 709	208 484
Львівська	62 038,6	290,6	22 224,2	6,6	–	30 781,5	1 034,8	191,9	4 273,7

[1] Транспорт і зв'язок Львівської області: стат. зб. / Головне управління статистики у Львівській області, 2018.

Аналіз наведених визначень свідчить, що транспортна послуга є невід'ємною складовою туризму і туристського продукту. Таким чином взаємозв'язок транспорту і туризму закріплено на законодавчому рівні. Водночас певні цілі і завдання транспорту і туризму мають суттєві відмінності. Приміром, головним завданням пасажирського транспорту є задоволення населення в перевезеннях, а головним завданням туризму – надання населенню якісних туристських продуктів та окремих туристських послуг. Для пасажирського транспорту при організації перевезень найбільш важливим є гарантування безпеки руху транспортних засобів, швидкості та комфортності перевезень, дотримання графіку руху транспортних засобів, оптимізація витрат на перевезення. В більшості випадків для пасажирського транспорту не важливо чи є пасажир туристом. Для туризму при використанні пасажирського транспорту найбільш важливим є досягнення мети подорожі, гарантування безпеки та комфортності пересування туристу. Вирішення цих завдань іноді суперечить завданням транспорту. Зокрема, реалізація мети подорожі не завжди дає можливість раціонально здійснити перевезення з погляду транспорту (перевезення найкоротшим маршрутом, мінімізація витрат на перевезення, забезпечення графіку руху, тощо). Водночас зазначимо, що в сучасних умовах туризм не може обійтися без послуг пасажирського транспорту, а транспорт зацікавлений у туризмі, оскільки туризм надає транспорту значні обсяги перевезень, що забезпечує транспорт роботою. Крім того, аналіз історії розвитку транспорту і туризму свідчить про те, що розширення можливостей транспорту в перевезеннях пасажирів сприяло розвитку туризму, а, відповідно збільшення кількості подорожуючих і зростання вимог туристів до транспортних послуг стимулювало модернізацію транспортних засобів і розвиток транспортних систем для забезпечення перевезень як усередині країн, так і міжнародному сполученні. Отже, транспорт та туризм знаходяться в діалектичному взаємозв'язку. Їхній розвиток взаємообумовлений. Без транспорту немає туризму, якщо не говорити про піші екскурсії і походи, обмежених як

числом туристів, так і відстанню. Туризм повністю залежить від транспорту, його безпеки, швидкості і зручностей, що надаються туристу під час його пересування.

Контрольні запитання

1. Яке місце транспорту у загальній структурі туристичної послуги?
2. Які види транспортних засобів використовуть туроператори для формування турів?
3. Охарактеризуйте структуру транспортних послуг у світовому туризмі (за ВТО).
4. Як здійснюється управління транспортом в українському туризмі?
5. Який вплив розвитку транспорту на загальний розвиток господарства, зокрема туризму?
6. Охарактеризуйте структуру транспортних послуг в українському туризмі.

Література до розділу

1. Закон України “Про транспорт”: за станом на 1994 р. / Верховна Рада України. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80/page.
2. Бакай Н. Конкурентоспроможність туристично-рекреаційної галузі західного регіону, значення транспортних послуг / Н. Бакай, Л. Калушка. // Соціально-економічні проблеми і держава. – 2008. – № 1(1). – С. 26–32.
3. Бордун О. Ю. Розвиток транспортних послуг – шлях до розвитку економіки / О. Ю. Бордун, Н. А. Мікула // Інвестиційний вісник ІРД НАН України. – Львів. 1999. – Вип. 1. – С. 40-46.
4. Бордун О. Ю. Геоморфологічний чинник комунікаційної інфраструктури західноукраїнського прикордоння / О. Ю. Бордун // Вісник Львівського у-ту. – 2000. – Вип. 27. – С. 242–246. – (Серія географічна).
5. Бордун О. Становлення географії транспортної інфраструктури як наукового напряму / О. Бордун, А. Забарило // Вісник Львівського у-ту. – 2004. – Вип. 30. – С. 28–31. – (Серія географічна).
6. Бордун О. Ю. Транспортна інфраструктура західноукраїнського прикордоння: економіко-географічне дослідження : автореф. дис.... канд. геогр. наук: 11.00.02 / О. Ю. Бордун. –Львів, 2003. – 19 с.
7. Бордун О. Ю. Трансформація прикордонної транспортної інфраструктури

в контексті розвитку туризму з країнами сусідами Західноукраїнського регіону / О. Ю. Бордун, Л. І. Котик // Географія та туризм / ред. кол.: Я. Б. Олійник (відп. ред.) та ін. – Київ : Альтерпрес, 2010. – Вип. 16. – С. 11–14.
8. Бордун О. Ю. Стан та перспективи транспортного забезпечення туристичної індустрії Львівської області / О. Ю. Бордун // Вісник Тернопільського ун-ту. – 2011. – Вип. 30. – С. 147–152. – (Серія географія).
9. Зима А. Г., Лисицына И. И. Особенности и развитие транспорта в туризме: препринт. – Харьков : Изд. ХНЭУ, 2010. 312 с.
10. Транспорт і зв'язок Львівської області: стат. зб. // Головне управління статистики у Львівській області, 2018.
11. International Tourism Highlights за 2009 р. та 2019 р. – Режим доступу: https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284422456.

Розділ 2

ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ТУРИСТІВ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ

2.1. Історія виникнення цивільної авіації

Історія розвитку авіації продовжується вже більше двох тисяч років, а можливо й ще більше. У Перу під час археологічної експедиції вчені знайшли малюнок на стіні однієї із гробниць. На ньому був зображений апарат у вигляді гігантської чотиригранної піраміди, що літала в повітрі, а внизу до неї був прив'язаний кошик, у якому знаходилися люди. Малюнок ретельно виміряли й розрахували розміри зображеного на ньому літального апарата. Після цього побудували каркас піраміди й гондолу, застосовуючи матеріали, які зазвичай використовували перуанські індіанці для будівництва. Після того як апарат обтягли матеріалом, вийшло величезне спорудження, що має майже 10 м у висоту й до 30 м основу. Під пірамідою розвели багаття, і через якийсь час піраміда піднялася в небо й потягнула за собою кошик.

Мрія людства до польотів бере початок з далекого минулого. Найдревніші легенди розповідають про людей, які робили спроби польотів, прив'язуючи до себе птахоподібні крила, міцні широкі плащі та інші засоби, і як правило, стрибаючи з вежі. Грецька легенда про Дедала і Ікара є однією із найдавніших, інші подібні легенди існують в Індії, Китаї і Європі. В ті давні часи поняття тяги, стабільності та керування не були відомі і більшість спроб закінчувалися серйозними травмами або загибеллю.

Починаючи з появи перших повітряних зміїв і стрибків з веж з різними конструкціями крил, закінчуючи польотами на перших ре-

активних літаках – така історія розвитку авіації, що дала можливість здійснювати польоти на надзвукових і гіперзвукових швидкостях.

Повітряні змії в Китаї існували кілька сотень років до нашої ери і вважаються найбільш ранніми прикладами польоту за допомогою технічних засобів. Деякі змії були здатні здійняти людину в повітря. Стародавні китайці запускали в небо також маленькі ліхтарики, заповнені гарячим повітрям і бамбукові вертольоти – іграшки з обертовими роторами. Леонардо да Вінчі в XV столітті мав мрію про польоти, яка знайшла своє втілення в декількох раціональних, але ненаукових конструкціях, хоча він рідко намагався збудувати якісь з них.

У середньовічній Європі найперший зафіксований стрибок з вежі датується 852 роком н. е., коли Армен Ферман здійснив стрибок у Кордові (Іспанія). Він покрив своє тіло пір'ям стерв'ятників і прикріпив два махових крила до своїх рук. Згодом його спробу повторив Эйлмер Малмсберійський та інші, що робили свої спроби багато століть. Ще в 1811 р. Альбрехт Берблінгер побудував орнітоптер і стрибнув з ним у Дунай в Ульмі.

Франческо Лана де Терзі 1670 р. опублікував роботу, в якій стверджував, що можливість польоту за допомогою сфер, зроблених із мідної фольги, в яких знаходиться вакуум, який має бути легшим за повітря, і може підняти у повітря дирижабль. Хоча всупереч цій теорії така конструкція не була можливою: тиск навколишнього середовища сплющив би сфери.

Бартоломеу де Гузман 1709 р. написав клопотання королю Португалії Жуану V, просячи про підтримку в розробленні свого винайденого дирижабля, щодо якого він мав великі сподівання і надію. Публічне тестування машини, яка була створена 24 червня 1709 р., не відбулося. Однак згідно з сучасними відомостями Гузман скоріше за все здійснив кілька експериментів з цією машиною, спускаючись з підвищень. Цілком очевидно, що Гузман працював над апаратами за цим принципом, 8 серпня 1709 року він публічно представив перед судом в залі Casa da Índia в Лісабоні кулю, яка здіймалася до стелі завдяки підігріву.

Італійський винахідник, Тіто Лівіо Бураттіні, який був запрошений до свого двору Польським королем Владиславом

IV до Варшави, збудував модель літака із чотирма планерними крилами в 1647. Описувалося, що це було "чотири пари крил прикріплених до виробленого "дракона", і що ця модель успішно піднімала кота в 1648, але до польотів людини справа не дійшла. Бураттіні запевняв, що "лише незначні пошкодження" можливі при посадці цього апарату. Його "Дракон Волант" вважається "найбільш витонченим і складним літаком, з тих що будувалися до 19-го століття".

Першою опублікованою роботою про авіацію був "Ескіз машини для польоту в повітрі". Вона написана Емануїлом Сведенборгом у 1716 р. Цей літаючий апарат мав бути у вигляді легкого каркаса, покритим міцним полотном, із двома великими веслами або крилами, що рухалися в горизонтальній осі, розміщені так, щоб рух вгору не зустрічав ніякого опору, а рух вниз утворював підйомну силу. Е. Сведенборг знав, що машина не буде літати, але запропонував її як початок розв'язку проблеми і був впевнений, що цю задачу можна вирішити. Він писав: "Здається, легше говорити про таку машину, ніж втілити її в реальність, оскільки вона потребує більше сили і меншої ваги, ніж є в людському тілі. Можливо, наука механіки може запропонувати засіб, наприклад, сильну спіральну пружину. Якщо розглянути ці переваги і вимоги, можливо з часом комусь може прийти думка, як краще удосконалити наш ескіз, щоб здійснити те, що ми можемо тільки припустити. Крім того, існує достатньо доказів і прикладів з природи, що такі польоти можливі і безпечні, хоча роблячи перші спроби доведеться заплатити за цей досвід, і я маю на увазі не лише руку чи ногу". Спостереження Сведенборга було пророчим – завдання знайти спосіб надання тяги, або сили для руху літака була основною проблемою, яку довелося вирішувати згодом.

У часи XIX століття стрибки з веж змінилися такими ж фатальними, але так само популярними стрибками з повітряних куль, що знов-таки вказувало на безпорадність конструкцій з маховими крилами, і таких, що приводила в дію людина. Але в той же час серйозно почали вивчати наукові польоти літаків, що важчі за повітря.

Зусилля з вивчення атмосфери в XVII – XIX століттях привели до відкриття таких газів, як водень, який став основою до винаходу

повітряної кулі, що заповнювалася воднем. Різні теорії в механіці, що були створені фізиками в той самий період часу, зокрема в гідродинаміці і закони Ньютона, привели до появи сучасної науки аеродинаміки. Прив'язані повітряні аеростати, заповнені гарячим повітрям, використовувались в першій половині XIX століття для спостереження з висоти і використовувались в декількох війнах середини століття, особливо в громадянській війні у США, де повітряні кулі використовувались у спостереженнях при облозі Перерсбергу.

Термін авіація був придуманий у 1863 французьким піонером авіації Гійом Джозеф Габріель де Лаланделем (1812–1886) в "Aviation ou Navigation aérienne". Експерименти з планерами створили умови для появи літаків важчих за повітря, а на початку XX-го століття розвиток двигунів і аеродинаміки зробило можливими перші керовані, польоти на літаках з двигунами.

Перші сучасні літаки Джорджа Кейлі

У Британії Джордж Кейлі називали "батьком аеропланів" у 1846 р. За останні роки попереднього століття він розпочав перші великі дослідження фізики польоту і згодом сконструював перший сучасний літак, важчий за повітря. Основні його здобутки в аеродинаміці – це: пояснення ідеї і основних принципів польоту літака, важчого за повітря; досягнення наукового розуміння принципів пташиного польоту; проведення наукових експериментів з аеродинаміки, які демонструють аеродинамічний опір і рух потоку, рух центру тиску, і збільшення підйомної сили завдяки викривлення поверхні крила; визначення конфігурації сучасного літака, який складається з фіксованого крила, фюзеляжу і хвостового оперення; демонстрація пілотованого планерного польоту; викладення принципу співвідношення тяги до ваги в сталому польоті. На основі його досягнень авіація почала розвиватись швидкими темпами (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Основні події історії розвитку авіації XX ст.

Роки	Подія
1	*2*
1903	Американський винахідник Орвілл Райт\Orville Wright зробив перший керований політ на літальному апараті. Літак Wright Flyer пролетів 36,5 метрів і протримався в повітрі 12 секунд.
1906	Встановлений перший авіаційний рекорд. Французький льотчик Альберто Сантос-Дюмон піднявся на висоту 6 метрів і подолав дистанцію в 220 метрів.
1907	Побудований перший в світі аеропорт з літаковими ангарами – він знаходився у французькому місті Ісси-ле Муліно. Американський бізнесмен Глен Куртіс\GlennCurtiss заснував першу в світі авіаційну компанію.
1910	Аероклуб Франції видав першу в світі ліцензію пілота. У тому ж році ліцензію пілота вперше одержала жінка – француженка Еліз Дерош (у списку Аероклубу вона знаходиться на 36-м місці).
1913	Винахідник Ігор Сикорській побудував перший пасажирський літак ("Російський Витязь"). На той момент "Російський Витязь" був найбільшим літаком світу, розмах його крила складав 28 метрів та був забезпечений туалетом.
1922	У США Лабораторія ВМФ\Naval Aircraft Radio Laboratory вперше провела успішні випробування радара.
1923	У США вперше в світі злітно-посадкові смуги почали обладнувати сигнальними вогнями
1926	Сформована авіакомпанія Deutsche Lufthansa – найстаріша з нині існуючих компаній, що займається перевезенням пасажирів. Вперше в світі пасажир доставлений на борту літака через океан (Атлантичний) у 1927 р.
1928	У Великій Британії створений перший автопілот.
1939	На німецькому літаку Не-178 вперше успішно випробувані реактивні двигуни.
1945	У Гавані (Куба) сформована Міжнародна Асоціація Авіатранспорту \International Air Transport Associaition (IATA).
1952	Поява пасажирського авіалайнера в сучасному значенні слова – Comet 1. Він був створений у Франції.
1958	В Австралії дослідницька організація Aeronautical Research Laboratories створила "чорний ящик", який нині встановлений абсолютно на всіх літаках і який фіксує переговори пілотів та свідчення приладів.

Закінчення табл. 2.1

1	*2*
1961	Американська авіакомпанія Trans World Airlines (TWA) першою у світі стала показувати кінофільми під час польоту.
1962	Trans World Airlines дозволила пасажирам телефонувати з борту літака.
1968	У СРСР випущений перший у світі надзвуковий пасажирський літак – Ту-144.
1970	У США випущений широкофюзеляжний авіалайнер – Boeing 747, за зразком якого нині випускаються всі великі пасажирські літаки.
1973	В аеропорту Мемфіса (США) створена перша у світі система розподілу багажу – чемодани пасажирів та інші вантажі розподілялися за допомогою системи транспортерів.
1988	Американська авіакомпанія Northwest Airlines уперше встановила телеекрани на спинках пасажирських крісел. Першими були забезпечені подібним сервісом літаки, що літали по маршруту детройт-Токіо.

Як бачимо з таблиці, українські авіатори не пасли задніх у прагненні літати. Перший український літак у небо піднявся 1910 р. Його сконструював Олександр Кудашев – київський інженер-конструктор, професор Київського політехнічного інституту (1906–1911). Детальніше питання розвитку української авіації буде розглянуто нижче.

2.2. Сучасний стан повітряного транспорту

Згідно зі статистикою темпи зростання популярності авіатранспорту вище, ніж автотранспорту, що зумовлено все більшим розширенням географії подорожей та існуючою стійкою тенденцією до скорочення термінів подорожі на користь їхньої частоти (зростання короткострокових турів на далекі відстані). Усе це викликає пильну увагу туристського бізнесу до авіаційних перевезень. Сьогодні у світі налічується близько тисячі аеропортів та 1300 авіакомпаній, що забезпечують регулярні перевезення.

Повітряні перевезення – найпопулярніший вид транспорту у світі. Це саме можна сказати і про авіаперевезення в туризмі і цьому є низка причин:

- по-перше, авіація – найшвидший і зручний вид транспорту при переїздах на далекі відстані;
- по-друге, сервіс на авіарейсах у наш час має привабливий для туристів вигляд;
- по-третє, авіаційні компанії безпосередньо та через міжнародні мережі бронювання і резервування, виплачують туристським агентствам комісійні за кожне заброньоване в літаку місце, мотивуючи їх тим самим вибирати авіаперевезення.

Повітряний транспорт є однією з галузей, як найбільш швидко та динамічно розвиваються, у світовому господарстві і з кожним роком займає усе міцніші позиції в загальносвітовій транспортній системі.

Сьогодні у світі налічується понад 1300 авіакомпаній. У середньому в рік на авіарейсах перевозиться близько 1,5 млрд осіб. Міжнародні повітряні сполучення забезпечують зараз понад 470 перевізників, близько 250 з них здійснюють міжнародні регулярні авіарейси. В обслуговуванні міжнародних повітряних сполучень беруть участь понад 1 тис. аеропортів світу, близько 650 з них обслуговують міжнародні регулярні авіаперевезення.

Найбільшими авіакомпаніями світу за кількістю перевезень вважаються американські "Delta Air lines", "Pan Amerikan", "United", французька "Air France", німецька "Люфтганза", британська "British Airways" та ін. Великою авіакомпанією вважається російський "Аерофлот".

Однак систему міжнародного повітряного транспорту складають не тільки міжнародні авіаперевізники і аеропорти, але й держави, пов'язані міжнародними повітряними лініями, які забезпечують ці сполучення, а також міжнародні організації в галузі повітряного транспорту, вживають заходів до гарантування його ефективного функціонування і безпеки.

Мережа міжнародних перевезень на сьогодні охоплює всі географічні регіони і більше 150 держав світу.

2.2.1. Найвідоміші аеропорти світу

Аеропорт – важлива частина авіаційної транспортної системи, оскільки там здійснюється умовний перехід з повітряного режиму функціонування в режим наземного функціонування повітряного транспорту. Аеропорт є складною підсистемою глобально великої системи цивільної авіації. Великий сучасний аеропорт є типовим прикладом складної логістичної системи. Підтвердженням цьому слугує наявність великої кількості елементів, складний характер зв'язку між ними, складність функцій, що виконує система, наявність факторів складного організованого управління, необхідність урахування взаємодії з навколишнім середовищем і взаємодії випадкових чинників. Діяльність аеропорту пов'язана з трьома компонентами комплексу аеропорту: аеродромом, аеровокзалом, зовнішньо-аеропортовим комплексом. Аеродромний комплекс є частиною аеропорту, яка складається з комплексу споруд, обладнання і земельної ділянки з повітряним простором для зльоту, приземлення, розміщення та обслуговування літальних апаратів. Аеровокзальний комплекс – зона наземного обслуговування пасажирів – частина аеропорту, що знаходиться між зовнішніми межами і лінією входів – воріт, тобто площа від пункту, куди прибувають пасажири будь-яким видом транспорту, до пункту на пероні, на якому пасажири сідають до літака.

Аеропорт – стратегічно і соціально значимий об'єкт, складова частина світового повітряного транспорту. Ситуація з інфраструктурою повітряного транспорту така: 25 найбільших аеропортів світу виконують до 30 % усіх регулярних і нерегулярних пасажирських перевезень, 40 % міжнародних аеропортів розташовані в Європі. Дослідження провідних аеропортів світу проводиться за показником обслуговуваного за певний період часу пасажиропотоку. При цьому важливим є врахування двох напрямів цих потоків: аеропорти можуть орієнтуватися на обслуговування внутрішніх або зовнішніх перевезень. Найбільші аеропорти світу за геопросторовим розміщенням можна структуризувати на 3 райони відповідно до трьох економічно найрозвинутіших регіонів світу, а саме: Європа, США та Азія. Для кожного з цих регіонів ха-

рактерні певні закономірності та риси. В Європі аеропорти перекривають зони впливу один одного, більшість з них орієнтована на міжнародні перевезеннями. Для США авіаційний транспорт є особливо важливим, він забезпечує головно внутрішні перевезення. У них не тільки найбільше авіакомпаній, а й найпотужніший авіапарк (3/4 парку літаків розвинутих країн). Характерною рисою аеропортів у Сполучених Штатах є функціонування їх, насамперед, як транспортних вузлів, не акцентуючи увагу на сервісній складовій. Азійські аеропорти характеризуються своєю фешенебельністю, пишністю, великою кількістю та якістю послуг. Серед найбільших аеропортів цих регіонів детальніше проаналізуємо характеристики десяти найбільших. В Європі це Хітроу, Шарль де Голль, Франкфурт, амстердамський Скіпхолл. У США – аеропорти Атланти, Чикаго (О'Хара), Лос-Анджелеса. Найбільші азійські аеропорти – *Шоуду* в Пекіні, аеропорт Гонконгу, Чангі в Сінгапурі та сеульський Інчхон (табл. 2.2).

Відповідно до визначень, даних ACI Europe (Airports Council International Europe), існує декілька видів конкуренції між аеропортами, що можуть проявлятися як конкуренція:

1) між хабами за далеко-(середньо-) магістральні маршрути і трансферні потоки;
2) у сфері залучення нових рейсів;
3) між аеропортами, у яких перетинаються зони покриття, або розташованими в одному місті.

Аеропорти-хаби можуть боротися за кілька ринкових сегментів для стикувань:

1) трансфер з міжнародного на міжнародний рейс;
2) трансфер з міжнародного на регіональний рейс;
3) трансфер з регіонального на міжнародний рейс;
4) трансфер з регіонального на регіональний рейс.

Цей тип конкуренції зазвичай відноситься до рейсів point-to-point. Без сумніву, існує безліч факторів, які можуть змусити авіакомпанію відкрити нові напрямки (нову пару міст) або поміняти аеропорт в тому ж місті. Роль аеропорту є дуже важливою для даного виду конкуренції, забезпечуючи привабливість аеропортової інфраструктури та бізнес середовища.

Таблиця 2.2

Найвідоміші аеропорти світу

№ з/п	Назва аеропорту	Країна походження	Річний пасажиропотік млн осіб	Кількість терміналів	Площа аеропорту км²	Дата відкриття
1	Міжнаро́дний аеропо́рт і́мені Га́ртсфілда-Дже́ксона	США	104	2	0,63	1925 р. 1980 – нове відкриття
2	Міжнародний аеропорт “Шоуду”	Китай	83	3	23,65	02.03.1958
3	Міжнародний аеропорт “Хітроу”	Велика Британія	72	5	25,6	1929 р.
4	Аеропорт Гонконга	Гонконг	70	2	12,48	06.07.1998
5	Міжнародний аеропорт “Токіо”	Японія	67	2	18,5	1931 р.
6	Міжнародний аеропорт “Чангі”	Сінгапур	54	5	13	29.12. 1981
7	Амстердамський аеропорт “Схіпхол”	Нідерланди	51	3	27,87	16.09. 1916
8	Міжнародний аеропорт “Інчхон”	Південна Корея	39	3	11,7	29.03. 2001.
9	Аеропорт Мюнхена	Німеччина	38	2	15,6	17.05. 1992
10	Аеропорт “Цюрих”	Швейцарія	25	2	13,5	1953 р.

Аеропорт імені Хартсфілда-Джексона у США

Міжнаро́дний аеропо́рт і́мені Га́ртсфілда-Дже́ксона в Атла́нті (англ. Hartsfield–Jackson Atlanta International Airport, IATA: ATL, ICAO: KATL, FAA: ATL), також відомий як аеропорт "Атланта", аеропорт Гартсфілда, знаходиться 11 км на південь від ділового центру м. Атланта, штат Джорджія, США. Це найбільший у світі аеропорт за кількістю пасажирів (пасажирообіг понад 104 млн у 2017 році) та кількістю злетів-посадок (883,680 за 2017 рік). Велика частина рейсів – внутрішні, вони везуть пасажирів з різних аеропортів США з пересадкою на рейси в інші міста південних штатів США. Аеропорт є головним хабом Delta Air Lines, AirTran Airways, Shuttle America під прапором Delta Connection, а також партнера Delta Connection Atlantic Southeast Airlines; хаб авіакомпанії Delta є найбільшим у світі хабом.

Міжнародний аеропорт Гартсфілда-Джексона обслуговує міжнародні рейси в Північну Америку, Південну Америку, Центральну Америку, Європу, Азію та Африку. Як міжнародні ворота США Гартсфілд-Джексон займає сьоме місце, перше належить Міжнародному аеропорту імені Джона Кеннеді в Нью-Йорку. Тим не менше, кількість міжнародних рейсів в аеропорту збільшується.

Міжнародний Аеропорт Шоуду в Китаї

Міжнародний аеропорт Шоуду (кит. 北京 首都 国际 机场 – Бейцзін Шоуду гоцзя цзічан, англ. Beijing Capital International Airport, BCIA) (IATA: PEK, ICAO: ZBAA) – найбільший аеропорт Пекіна, усього Китаю та другий за пасажиропотоком у світі. Розташований 20 км на північний схід від центру Пекіна.

Аеропорт Шоуду – головний вузловий аеропорт для Air China, яка обслуговує близько 120 призначень з нього (крім вантажних перевезень), а також для Hainan Airlines і China Southern Airlines. Розширення аеропорту значною мірою фінансується (на суму 500 млн євро) за рахунок кредиту Європейського інвестиційного банку (EIB). Це найбільший кредит з коли-небудь виданих EIB в Азії; кредитну угоду було підписано у вересні 2005.

Аеропорт є хабом для авіакомпаній: Air China, China Eastern Airlines, China Southern Airlines, Hainan Airlines, Sichuan Airlines,

Shenzhen Airlines, Shandong Airlines. Таку велику кількість авіаліній дає можливість обслужити ультрасучасна система обслуговування, безпеки та обробка багажу.

Транспортувальний комплекс площею 300 000 м^2 розташований у передній частині Терміналу 3. Місткість дворівневої підземної стоянки – 7 000 автомобільних місць.

Одне з досягнень Терміналу 3 – система обробки багажу вартістю 240 млн дол. Система обробки багажу обладнана жовтими візками, кожна зі своїм кодом, що дозволяє відстежувати маршрут багажу. Більше 200 камер та моніторів використовуються в багажній зоні.

Система обробки багажу дає змогу обробляти 19 200 одиниць багажу на годину. Після того, як багаж зареєстрований в будь-якому з 292 пунктів прийому багажу Терміналу 3С, він починає переміщатися зі швидкістю близько 10 м/с. Навіть для міжнародних рейсів багаж з терміналу Т3С в Т3Е переміщається за 5 хв. Прибувають пасажири, можуть забрати багаж через 4,5 хв. після його вивантаження з літака. Крім рентгенівських сканерів, є додаткове обладнання для виявлення вибухових речовин. Пасажири можуть здати багаж за кілька годин, і навіть за день до польоту. Електронна система дає змогу розмістити кожну одиницю багажу та передати її згодом до потрібного літака. Важливим чинником є наявність автошляхів, що з'єднують аеропорт з різними частинами міста.

Міжнародний аеропорт Гонконг (HKG). Аеропорт Чхеклапкок має два термінали і дві злітно-посадочні смуги довжиною 3800 м і шириною 60 м, приблизний щорічний пасажиропотік – 70 млн осіб. Міжнародний аеропорт Гонконгу входить до десятки найбільш функціональних і зручних для пасажирів. Аеропорт має 2 термінали – Термінал 1, площею 570 тис м^2, та Термінал 2, площею 140 000 м^2. У них налічується 321 та 56 реєстраційних стійок відповідно, 11 700 (Т1) та 700 (Т2) стільців, 1 600 стільців в закладах харчування, 147 ліфтів, 60 туалетних блоків, 26 медпунктів, 280 магазинів роздрібної торгівлі та 80 магазинів для обслуговуючого персоналу, якого загалом налічується 65 тис. осіб, 3200 місць для паркування.

Аеропорт Чангі (SIN). За останні 30 років аеропорт в Сінгапурі став найбільш нагороджуваним у світі "Кращим аеропортом". Отримав своє перше визнання як кращий аеропорт у світі від Business Traveller (Великобританія). Сьомий по завантаженості серед міжнародних аеропортів, аеропорт Чангі є головним повітряним транспортним центром в Азії, обслуговуючи понад 100 міжнародних авіакомпаній, що виконують рейси в 220 містах в 60 країнах і територіях по всьому світу. Площа аеропорту – 1 300 га. Є три термінали (Т1, Т2, Т3), площа яких 280 020, 358 000 та 380 000 м^2 відповідно. Інфраструктура Чангі досить розвинута. Тут є 26 кімнат матері та дитини, 6 камер схову, 5 медпунктів та 7 аптек, 12 пунктів обміну валют, 5 поштових відділень, 3 молитовні кімнати, 15 кімнат для паління, 3 бізнес-центри, 2 готелі, басейн, 4 спа-центри, 4 дитячих майданчики, галерея, театр та інші засоби відпочинку. З 330 роздрібними магазинами і 120 точками F & B площею більше 70 000 квадратних метрів торгових площ, аеропорт Чангі також є одним з кращих місць в Сінгапурі для шопінгу та відвідування закладів ресторанного сервісу.

Міжнародний аеропорт Інчхон (ICN). Знаходиться у містечку Інчхон біля м. Сеул у Південній Кореї. Аеропорт посів перше місце у номінації "Краще обслуговування в своєму класі" згідно з щорічною оцінкою Міжнародної ради аеропортів та Міжнародної асоціації повітряного транспорту, і отримав друге місце в номінації "Кращий аеропорт світу", випередивши Міжнародний аеропорт Сінгапуру Чангі, але пропустивши вперед себе Міжнародний аеропорт Гонконгу 2016 року. Будівля головного пасажирського терміналу Міжнародного аеропорту Інчхон займає площу в 496 тисяч квадратних метрів, будучи найбільшим терміналом серед аеропортів країни і займаючи восьме місце серед усіх аеропортів світу. Зараз тут заходиться поле для гольфу, казино, сауна, 10 медпунктів, 8 дитячих майданчиків, 15 залів для паління, 3 готелі на 923 номери, каток та кінотеатр.

Отже, аеропорти світу мають суттєві відмінності в особливостях функціонування, зумовлені, насамперед, об'ємами перевезень, видами перевезень, національними уподобанням па-

сажирів, вимогами до персоналу, ну і, звичайно, внутрішньою структурою. На фоні всіх аеропортів світу вигідно виділяються азіатські аеропорти Сеулу, Гонконгу та Сінгапуру, що володіють 5-ма зірками нагороди Skytrax, а також європейські Франкфурт та Цюрих (4 зірки) за рівнем наданого сервісу.

2.2.2. Найкращі та найбільші авіакомпанії світу

Оцінкою діяльності авіакомпаній світу займаються багато агентств. Можна оцінювати діяльність авіакомпанії за багатьма критеріями, серед яких важливими є: величина пасажирських перевезень, надійність, комфорт, логістика перевезень та інші.

Значним авторитетом у сфері міжнародних авіаперевезень користується ІАТА, згідно зі статистичними даними якої 2019 року до списку 10 найбільших авіакомпаній по пасажирських перевезеннях, входять:

Таблиця 2.3

10 найбільших авіакомпаній по пасажирських перевезеннях за оцінкою ІАТА 2019 року

№ з/п	Авіакомпанія	Країна, місто походження	Кількість перевезених пасажирів за рік (млн осіб)	Кількість літаків флоту	Кількість рейсів на рік\день
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
1	American Airlines	США, Форт-Ворт, Техас	215,18	871	2,4 млн/6,700 тис, 14,250 тис разом із партнерами
2	Delta Air Lines	США, Атланта, Джорджія	200,0	878	2,0 млн/5,500 тис, 15,000 тис – разом з партнерами
3	United Airlines	США, Чикаго, Іллінойс	162.4	698	1,788 млн/ 4,900 тис
4	Emirates	ОАЕ, Дубай, Гарход	58,0	257	186 тис/ 500
5	Southwest Airlines	США, Даллас	134,0	745	1,46 млн/4 тис

Закінчення табл. 2.3

1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
6	China Southern Airlines	Китай, Гуанчжоу, Гуандун	150,0	860	1,095 млн/3 тис
7	Ryanair	Ірландія, Дублін	142,0	470	876 тис/2,400
8	China Eastern Airlines	Китай, Шанхай	121,1	567	7,3 тис/20
9	Air China	Китай, Пекін	56,48	440	343 тис/940
10	Lufthansa	Німеччина, Кельн	145,0	763	365 тис/1,000тис

American Airlines, Inc. (скорочується як American або AA) – американська авіакомпанія, після об'єднання з US Airways (грудень 2013) – найбільша у світі авіакомпанія, світовий лідер за загальною кількістю пасажиро-кілометрів і розміром пасажирського флоту (655 одиниць). Є дочірньою компанією "AMR Corporation". Штаб-квартира авіакомпанії знаходиться в техаському місті Форт-Уерт, недалеко від якого розташований міжнародний аеропорт Даллас/Форт-Уерт. Головою правління, президентом і керуючим директором є Джерард Арпі. Компанія здійснює регулярне авіасполучення усередині США, в Канаду, Латинську Америку, Карибські острови, Європу, Японію, Китай та Індію.

Компанія має п'ять хабів: міжнародний аеропорт Даллас/Форт-Уерт, Міжнародний аеропорт О'Хара в Чикаго, міжнародний аеропорт Маямі, Міжнародний аеропорт імені Луіса Муньоса Марина в Пуерто-Рико і Міжнародний аеропорт Ламберт у Сент-Луїс. Найбільшим з них є Даллас-Форт-Уерт, 84 % рейсів з цього аеропорту здійснюється компанією "American Airlines". Додатковими хабами є також Міжнародний аеропорт Лос-Анжелеса, Міжнародний аеропорт імені Джона Кеннеді і Міжнародний аеропорт Логан у Бостоні.

Delta Air Lines, Inc. – авіакомпанія Сполучених Штатів Америки зі штаб-квартирою в Атланті, штат Джорджія. Одна з чотирьох

компаній-засновників авіаційного альянсу пасажирських перевезень Sky Team. Одна з найбільших авіакомпаній США і світу. Авіакомпанія виконує польоти у більш ніж 460 пунктів призначення в 96 країнах. Сама Дельта здійснює більше 1500 рейсів на день, Delta Connection – близько 2500 щоденних рейсів.

Дельта із дочірніми й іншими авіакомпаніями-членами альянсу Sky Team роблять близько 7 тисяч рейсів протягом дня.

United Airlines – американська авіакомпанія, одна з найбільших у США і у світі. Після злиття з авіакомпанією Continental Airlines, офіційно завершеного 1 жовтня 2010 року, United Airlines стала найбільшим авіаперевізником у світі.

Авіакомпанія заснована в 1926 році під назвою "Boeing Air Transport". United Airlines була першою авіакомпанією, яка почала пропонувати пасажирам комерційних рейсів харчування, для чого, також вперше у світі, запровадила на своїх літаках посаду стюардеси. Першою стюардесою була Еллен Черч.

Основними аеропортами, використовуваними авіакомпанією, є Міжнародний аеропорт О'Хара в Чикаго, а також аеропорти Денвера, Вашингтона, Сан-Франциско і Лос-Анджелеса.

Emirates Airline – авіакомпанія, що знаходиться в Дубаї (Об'єднані Арабські Емірати). Створена 1985 року вищим керівництвом емірату Дубай для розвитку туризму та інфраструктури Арабських Еміратів.

Це найбільша авіакомпанія на Близькому Сході, яка здійснює 2 500 польотів за тиждень, до 122 міст у 74 країнах на шести континентах. Компанія також здійснює 4 з 10 найдовших безпосадочних польотів у світі з Дубаю до Лос-Анжелеса, Сан-Франциско, Далласа та Х'юстона. Emirates входить до корпорації The Emirates Group, що має більше 50 000 працівників і перебуває у власності уряду Дубай. Вантажними перевезеннями займається дочірня фірма Emirates SkyCargo.

Emirates використовує змішаний флот широкофюзеляжних літаків виробництва Airbus та Boeing, проте основою флоту є літак Boeing 777.

У лютому 2011 року Air Transport World нагородив Emirates титулом "Авіакомпанія року 2011". Нагорода була надана за

безпеку, виключну операційну діяльність, найвищі стандарти обслуговування пасажирів та бездоганні фінансові результати (22 роки підряд Emirates отримувала щорічний прибуток).

Southwest Airlines – американська бюджетна авіакомпанія, заснована в 1971 році. Southwest Airlines – найбільша лоукост авіакомпанія в США і світі за кількістю перевезених пасажирів, а також друга серед усіх авіакомпаній. Компанія знаходиться в Далласі й експлуатує тільки Boeing 737. Флот компанії складається з 722 літаків Boeing 737 різних модифікацій, які здійснюють понад 3 400 польотів у день.

China Southern Airlines – авіакомпанія, що знаходиться в Гуанчжоу, провінції Гуандун, Китай, здійснює місцеві, регіональні та міжнародні рейси. Китайські Південні авіалінії – найбільша азіатська авіакомпанія за розміром флоту, найбільший авіаперевізник Азії, сьома в світі авіакомпанія з перевезення місцевих пасажирів, сьома в світі авіакомпанія за пасажирообігом регулярних рейсів у пасажиро-кілометрах. Китайські Південні авіалінії – найбільший за кількістю перевезених пасажирів авіаперевізник Китаю. Член альянсу SkyTeam. Головними аеропортами авіакомпанії є Міжнародний аеропорт Гуанчжоу Zhoukou і Міжнародний аеропорт Пекін Столичний. Китайські Південні авіалінії мають акредитацію IATA з безпеки IOSA.

Ryanair – найбільша в Європі бюджетна авіакомпанія з Ірландії, з головним офісом у Дубліні. Член Європейської Асоціації дешевих авіакомпаній. Голова ради директорів – Девід Бондерман, генеральний директор – Майкл О'Лірі. Компанія була заснована 1984 року ірландським мільйонером Тоні Раяном (1936–2007) як суто регіональна, що виконувала щоденні рейси між Вотерфордом і Ґатвіком.

China Eastern Airlines – велика китайська авіакомпанія зі штаб-квартирою в Шанхаї. Вона обслуговує міжнародні, внутрішні та місцеві напрямки. Основні аеропорти, авіакомпанії – аеропорт Хунцяо і міжнародний аеропорт Пудун. Входить до міжнародного альянсу Sky Team. Авіакомпанія була заснована 25 червня 1988 року на базі Східнокитайського (Хуадунського) регіонального управління Головного управління цивільної авіації

Китаю. Китайські східні авіалінії зосереджені на маршрутах в Азії, Європі, Північній Америці та Австралії.

Air China – державна авіакомпанія КНР зі штаб-квартирою у Пекіні та розташуванням у Столичному аеропорту Пекіна. Її акції входять до біржового індексу "Shanghai Stock Exchange 50 Index" та є членом авіаційного альянсу Star Alliance. Air China розпочала свої польоти 1 липня 1988 року. До того вона була міжнародною частиною Управління цивільної авіації Китаю, яке було засновано 1939 року, щоб припинити військові польоти з тодішньої Республіки Китай до Центральної Росії. Air China, поруч з China Eastern, China Southern, Hainan Airlines та Grand China Air, є однією з небагатьох китайських авіакомпаній, які мають рейси до пунктів призначення у Азії, Австралії, Європі, Північній та Південній Америці.

Lufthansa – найбільша німецька авіакомпанія, національний авіаперевізник Німеччини та найбільша авіакомпанія Європи, як за кількістю літаків, так і за кількістю перевезених пасажирів. До 1997 року 35,68 % компанії належало німецькому урядові, проте зараз компанія належить приватним інвесторам (88,52 %), MGL Gesellschaft für Luftverkehrswerte (10,05 %), Deutsche Postbank (1,03 %), Deutsche Bank (0,4 %). Пасажирів обслуговують 119 084 працівників 146 національностей.

"Люфтганза" займає четверте місце у світі за обсягами перевезень пасажирів, виконує рейси за 18-ти внутрішніми та 203 міжнародними маршрутами. Загалом регулярні рейси виконуються до 78 країн по всьому світі. Разом зі своїми партнерами, "Люфтганза" виконує рейси за 403 маршрутами. Включаючи підрозділи, флот компанії складається з 710 літаків і за цим показником вона займає 2 місце у світі.

Штаб-квартира компанії розміщена у місті Кельн. Базові аеропорти (хаби) – аеропорт Франкфурта-на-Майні, аеропорт Мюнхена, аеропорт Дюссельдорфа.

"Люфтганза" входила до числа засновників авіаційного альянсу Star Alliance, який наразі є найбільшим авіаційним альянсом у світі. У 2016 році послугами компанії скористались 110 мільйонів пасажирів (не включаючи Germanwings та Brussels Airlines).

Британська дослідницька компанія **Skytrax**, що займається дослідженнями у сфері послуг на авіаційному ринку, оголосила результати свого рейтингу The World's Best Airlines of 2019. Основною для його формування слугують відгуки пасажирів. Це дає можливість розраховувати на відносну об'єктивність цього дослідження. Нагорода World Airline Awards від Skytrax, яку ще називають "**авіаційним оскаром**", користується великою повагою за чіткість процесу та незалежність, без зовнішнього спонсорства чи іншого впливу. Рейтинг склали за результатами опитування, що тривало з вересня 2018 року до травня 2019 року. В опитуванні взяли участь **понад 21 млн респондентів** зі 100 країн світу.

Ключовими критеріями оцінювання опитувань Skytrax є:

1. Сайт авіакомпанії, викладеної інформації на ньому, зручність онлайн-бронювання квитків, отримання посадкового талона по інтернету і інші онлайн-послуги.
2. Швидкість, ефективність реєстрації на рейс, посадки на борт.
3. Стан, оформлення, чистота салону літака.
4. Розваги на борту.
5. Екіпаж: форма, ставлення до пасажирів, ефективність роботи.
6. Якість бортового харчування.
7. Комфортабельність крісел і інші критерії.

Найкращою авіакомпанією Світу в 2019 році за версією Skytrax, вп'яте у своїй історії, стала Qatar Airways, а минулорічний лідер – Singapore Airlines змістився на другу сходинку рейтингу. Окрім звання найкращої авіакомпанії світу, катарський національний авіаперевізник також став переможцем у таких номінаціях: Найкраща авіакомпанія Середнього Сходу, Найкращий Бізнес-клас та Найкращі сидіння Бізнес-класу.

Таблиця 2.4

10 найкращих авіакомпаній по пасажирських перевезеннях за оцінкою Skytrax 2019 року

№ з/п	Авіакомпанія	Країна, місто походження	Кількість перевезених пасажирів за рік (млн осіб)	Кількість літаків флоту	Кількість рейсів на день	Кількість членів екіпажу
1	Qatar Airways	Катар, Доха	29,0	239	150	45 633
2	Singapore Airlines	Сінгапур	20,74	126	117	16 000
3	ANA All Nippon Airways	Японія,Токіо	53,8	260	938	43 000
4	Cathay Pacific	Китай, Гонконг	3,3	152	21	34 200
5	Emirates	ОАЕ, Дубай, Гарход	58,0	257	500	69 371
6	EVA Air	Тайвань, Таоюань	12,0	84	22	11 147
7	Hainan Airlines	Китай, Хайкоу	6,4	130	377	11 230
8	Qantas Airways	Австралія, Сідней	55,81	297	1 000	30 179
9	Lufthansa	Німеччина, Кельн	145,0	763	1 000	138 353
10	Thai Airways	Таїланд, Бангкок	24,3	74		22 054

"Qatar Airways" – національна авіакомпанія Катару, яка була заснована у 1993 році і наразі розташовується в столиці країни – місті Доха. Авіакомпанія входить до альянсу "Oneworld Alliance" та є однією із семи авіакомпаній, що мають найвищий п'ятизірковий рейтинг за версією Skytrax. Авіакомпанія Qatar Airways є власником одного з наймолодших авіапарків у світі: середній вік літаків компанії становить приблизно п'ять років. Вузько і широкофюзеляжні літаки Airbus і Boeing виконують рейси на коротких, середніх і далекомагістральних міжнародних маршрутах. Повітряний флот катарського авіаперевізника складається з 215 літаків різних модифікацій. Салони всіх класів літаків авіакомпанії Qatar Airways (окрім серії A 319, 320, 321) обладнані персональними мультимедіа-системами, що включають в себе відео на вимогу, трансляцію телевізійних

програм, музичні канали, ігри, інтерактивну карту польоту. Авіакомпанія виконує регулярні перельоти по більш ніж 160-ти напрямах по усьому світу.

"Singapore Airlines" виконує рейси в 90 аеропортів 40 країн світу. Базовим для авіакомпанії є аеропорт Чангі – основний цивільний аеропорт міста Сінгапур. Більшість рейсів виконується саме з цього аеропорту. Флот авіакомпанії включає 100 повітряних суден та представлений лише далекомагістральними широкофюзеляжними літаками Airbus A340-500, A380, а також Boeing 777–200 (200ER), 777–300 (300ER) та 747–400. Більшість літаків має трикласну (перший, бізнес, економ) компоновку салону, частина літаків Boeing 777–200 використовується у двокласному (бізнес та економ) компонуванні. Виконуючи зазвичай трансконтинентальні рейси, авіакомпанія приділяє особливу увагу комфорту пасажирів, зокрема надає більше місця для пасажирів економкласу, в першому та бізнес-класі є крісла-ліжка, що повністю розкладаються (full flat bed), широкий вибір розважальних програм, доступних через індивідуальний монітор у кожному класі. Тобто авіакомпанія орієнтується на пасажирів, що віддають перевагу квиткам за вищою ціною в обмін на комфорт на борту.

Розташування головного аеропорту авіакомпанії в м. Сінгапурі надає можливості здійснювати безпосадочні перельоти з Європи у країни Південно-Східної Азії та Австралії. Проте авіакомпанія не має можливості здійснювати безпосадочні перельоти до великих міст США через занадто велику відстань. Планується запустити у цьому напрямку далекомагістральні літаки, обладнані лише салоном бізнес-класу, що дасть можливість значно знизити злітну вагу літака й відповідно збільшити запас палива. Авіакомпанія була першою, яка запустила в комерційну експлуатацію новий двопалубний літак Аеробус A380.

"All Nippon Airways Co., Ltd." – японська авіакомпанія, штабквартира якої розташована в Сіодоме-Сіті Центрі в Сіодоме, Мінато, Токіо. ANA є другою за розміром міжнародною авіакомпанією країни після Japan Airlines та найбільшою авіакомпанією, яка виконує внутрішні рейси. Авіакомпанія виконує рейси в 49 аеропортів Японії і в 22 іноземних аеропорти.

Головними хабами ANA є аеропорти Наріта біля Токіо та Кансай в Осаці. Основними хабами на внутрішніх рейсах є аеропорти Токіо-Ханеда, Осаки, Тюбу-Центрейр (біля Нагої) та Нью-Тітосе (біля Саппоро).

Першим попередником ANA була авіакомпанія Японські Вертолітні Перевезення, створена 27 грудня 1952 року. Код IATA ANA – NH пов'язаний з першою її назвою (Nippon Helicopter). Перші пасажирські регулярні рейси було відкрито з 1 лютого 1954 року, а сьогодні внутрішня маршрутна мережа ANA покриває всю Японію, від Хоккайдо на півночі до Окінави на півдні.

Міжнародні рейси ANA здійснює в Китай, Корею, Південно-східну Азію, США і Західну Європу. Ключовим міжнародним хабом є аеропорт Наріта, де авіакомпанія виконує рейси з Південного крила Терміналу 1 разом з партнерами зі Star Alliance.

2.3. Розвиток повітряного транспорту України

2.3.1. Перші українські літаки та їхні конструктори

У 1910 році у небо піднявся перший український літак. Його сконструював Олександр Кудашев – київський інженер-конструктор, професор Київського політехнічного інституту (1906–1911).

Складати власний аероплан Кудашев почав у березні 1910 року, а в травні його літак "Кудашев-1" уже був готовий до польоту. Це був формений біплан із тягнучим гвинтом, який важив 320 кілограмів та був оснащений двигуном "Анзані" потужністю 35 кінських сил. Каркас літака мав площу 32 м^2 несучих поверхонь і був зроблений із дерев'яних рейок та обтягнутий прогумованим полотном.

Справу Кудашева продовжив тоді ще студент КПІ Ігор Сікорський. У 1908 р. він розробив і побудував свій перший вертоліт, який, однак, не піднявся у повітря. Після цього Сікорський взявся за конструювання літаків і разом з товаришами по інституту Федором Билінкіним і Василем Йорданом побудував

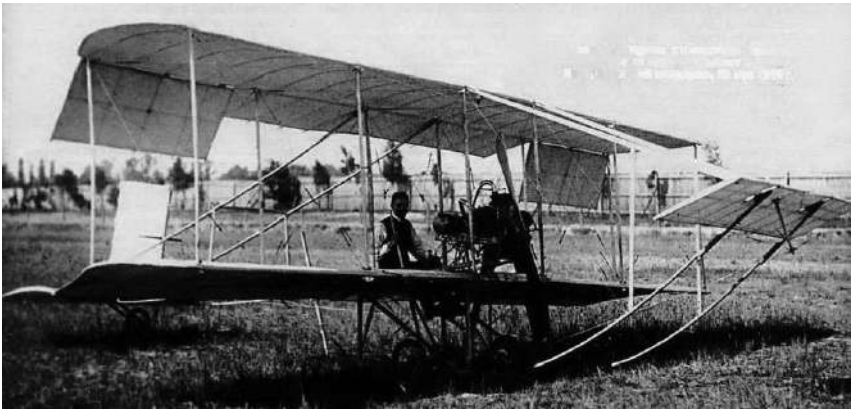


Рис. 2.1. Перший український літак Кудашев-1 (фото з архіву)

БіС-1 і БіС-2. За деякий час він майже самостійно збудував – С-3, С-4, С-5, С-6. У 1912 році літак С-6 побив світовий рекорд швидкості – 111 км/год.

Під керівництвом Ігоря Сікорського побудували одні з перших у світі багатомоторних літаків "Гранд" та "Ілля Муромець". Літак "Ілля Муромець" вперше піднявся у повітря 10 грудня 1913 року, а наступного року він встановив світовий рекорд вантажопідйомності.

У березні 1919-го конструктор емігрував до США, де заснував власну авіаційну компанію – Sicorski Air Engineering. Гелікоптери Сікорського марки "S" використовували Збройні сили США. Саме гелікоптери українського інженера першими в історії перетнули Атлантику та Тихий океан.

Ідея першого у світі гідролітака також належить українцеві – Дмитру Григоровичу. Він був студентом Київського політехнічного інституту, після закінчення якого зайнявся створенням першого спортивного літака, який назвав "Г-1". Незабаром Григорович переїхав з Києва до Петербурга, де йому запропонували посаду технічного директора і головного конструктора заводу, який належав "Першому Російському Товариству Повітроплавання". Там Григорович і спроектував на початку 1913 р. перший у світі гідролітак "М-1" і в тому ж році "М-2" і "М-4", котрі

використовували як злітну і посадочну смугу водяний простір. За роки Першої світової війни конструкторське бюро Григоровича створило понад 10 типів гідролітаків. Морський розвідник "М-9" конструкції вперше у світі був обладнаний гарматою та міг приземлятися не лише на воду, але й на сніг. Літаючий човен ГАСН київського конструктора – перший у світі морський торпедоносець. Дмитру Григоровичу належить реалізована ним ідея застосування на літаках броні та шасі, що складалося в польоті. Гідролітаки Григоровича вироблялися в США, Великій Британії, Італії та Франції за проектами, які продав за кордон Тимчасовий уряд Росії.

У 1952 році до Києва переїздить Олег Антонов разом зі своїм конструкторським бюро. Першим державним замовленням київського конструкторського бюро стало створення транспортного літака з двома турбогвинтовими двигунами, і вже за два роки в небо піднявся Ан-8.

У жовтні 1959 року розпочав польоти пасажирський Ан-24, що згодом встановив 71 світовий рекорд за льотно-технічними показниками. На ньому вперше використовувалася новітня на той час технологія зварювання склеєних елементів конструкції.

Створення літака Ан-22 "Антей" ознаменувало новий крок у світовому авіабудуванні, відкривши шлях широкофюзеляжним літакам нового покоління. 27 лютого 1965 року "Антей" здійснив перший політ, а вже в червні закордоном його назвали "сенсацією XX століття". Ан-22 побив 12 рекордів, зокрема швидкості, висоти польоту і вантажопідйомності. Літак робив небачене: доставляв на Крайню Північ газотурбінні станції, роторні екскаватори, вагони та інші великогабаритні вантажі.

У 1970-х роках КБ Антонова створює транспорті літаки з турбореактивними двигунами Ан-72 та Ан-74, які й сьогодні є незамінними у віддалених районах, де немає бетонованих аеродромів. А в 1982 році київське конструкторське бюро запропонувало світу нову сенсацію: суперважкий дальній військово-транспортний літак-богатир Ан-124 "Руслан", який згодом встановив 30 світових рекордів. "Руслан" став останнім літаком, що був розроблений під безпосереднім керівництвом Олега Антонова.

На сьогоднішній день в Україні діють кілька підприємств, які займаються конструюванням літаків, вертольотів, їхнім ремонтом, будівництвом двигунів. Найпотужнішим підприємством є ДП "Антонов". Особливу гордість авіаконструкторів становлять вантажні гіганти "Руслан" і "Мрія", що є візитною карткою фірми. На підприємстві конструюють транспортні пасажирські літаки, а також літаки для спеціального призначення. Філією "Антонова" є Харківське державне авіаційне виробниче підприємство. На жаль, виробництво вітчизняних літаків різко скоротилося за останні роки (рис. 2.2).

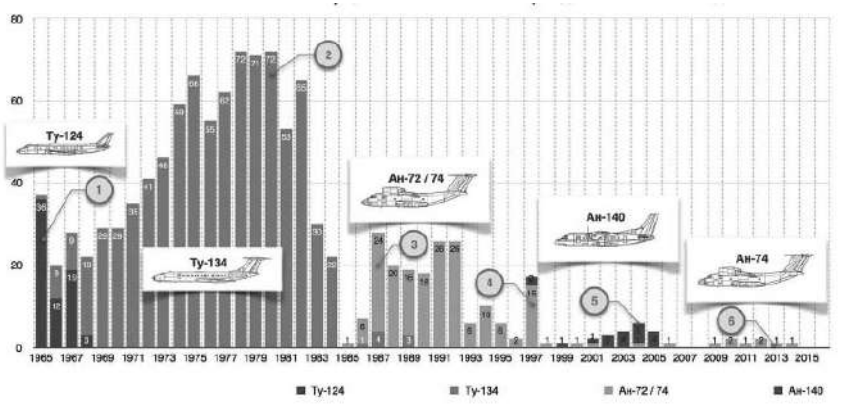


Рис. 2.2. Динаміка випуску літаків на ХДАВП у 1965–2015 рр. (Сайт ХДАВП)

2.3.2. Ан-225 "Мрія" – унікальний літак-рекордсмен

Ан-225 "Мрія" – найбільший та найпотужніший у світі транспортний літак, створений київським КБ імені Антонова. Його характеристики:

- довжина – 84 м
- розмах крила – 88,40 м
- площа крила – 905,0 м^2
- висота – 18,1 м
- максимальна злітна маса – 600 000 кг
- максимальне комерційне навантаження – 250 000 кг
- максимальна швидкість польоту – 850 км/г
- максимальна висота польоту – 11 000 м

Міжнародна федерація повітроплавання у листопаді 2004 р. внесла Ан-225 у Книгу рекордів Гіннесса за його 240 рекордів.

Найважливіші з рекордів Ан-225:

1. Перевезення максимального комерційного вантажу в 247 т.
2. Абсолютний рекорд вантажопідйомності – 253,8 т.
3. Перевезення найважчого в історії авіації моновантажу – 187,6 т – з Франкфурта (Німеччина) до Єревана (Вірменія).
4. Перевезення найдовшого в історії авіації моновантажу – 42,1 м – з Китаю (аеропорт м. Шицзячжуан) у Данію (аеропорт Воєнс/Скридструп).

Рис. 2.3. Найбільший та найпотужніший у світі транспортний літак – Ан-225 "Мрія" (Сайт ДП Антонов)

2.3.3. Сучасний стан авіації України

Україна займає 31-ше місце у світі за розвитком авіації з 187-ма діючими аеропортами, з них 25 міжнародних (враховуючи окуповані території). Тверде покриття злітно-посадкових смуг має 108 із них і 79 – ґрунтове. Київ володіє двома аеропортами: "Бориспіль" і "Київ (Жуляни)". Найбільший аеропорт країни знаходиться у Борисполі під Києвом. До числа найбільших також відноситься міжнародний аеропорт "Львів" імені Данила Галицького. За величиною покриття вони майже однакові.

Показники діяльності авіакомпаній з українських аеропортів

Показники	Усього				у т. ч. міжнародні		
	Одиниці виміру	9 міс. 2018 р.	9 міс. 2019 р.	% 19/18	9 міс. 2018 р.	9 міс. 2019 р.	% 19/18
Діяльність авіакомпаній							
Перевезено пасажирів	тис.осіб.	9677,6	10664,5	110,2	8859,4	9781,0	110,4
в т.ч. на регулярних лініях	-„-	6031,6	6508,2	107,9	5221,0	5632,6	107,9
Виконані пасажиро-кілометри	млрд пас.км	19,7	23,2	117,8	19,3	22,8	118,1
в т.ч. на регулярних лініях	-„-	11,9	13,8	116,0	11,5	13,4	116,5
Перевезено вантажів та пошти	тис. тонн	70,1	68,2	97,3	69,9	67,9	97,1
в т.ч. на регулярних лініях	-„-	16,1	15,0	93,2	15,9	14,9	93,7
Виконані тонно-кілометри (вантажі+пошта)	млн ткм	245,8	222,6	90,6	245,7	222,4	90,5
в т.ч. на регулярних рейсах	-„-	69,3	72,6	104,8	69,2	72,6	104,9
Виконано комерційних рейсів	тисяч	77,1	79,7	103,4	64,8	67,0	103,4
в т.ч. регулярних	-„-	51,3	52,0	101,4	40,3	40,6	100,7
Діяльність аеропортів							
Відправлено та прибуло ПС	тис.од.	138,1	153,9	111,4	110,2	124,3	112,8
в т.ч. на регулярних рейсах	-„-	105,1	117,5	111,8	83,5	95,4	114,3
Пасажиропотоки	тис. осіб	15582,5	18510,2	118,8	13929,7	16726,8	120,1
в т.ч. на регулярних рейсах	-„-	11877,7	14318,1	120,5	10249,3	12558,4	122,5
Поштовантажопотоки	тис. тонн	41,6	42,3	101,7	40,7	41,2	101,2
в т.ч. на регулярных рейсах	-„-	37,8	38,2	101,1	36,9	37,3	101,1

Аеропорт "Бориспіль"

Аеропорт "Бориспіль" як аеропорт, що надає повний спектр послуг та забезпечує один із найвищих у Східній Європі рівень якості обслуговування (у 2015 році аеропорт увійшов до трійки кращих аеропортів Східної Європи), має досить високу собівартість та вартість послуг. Значна частина аеропортових зборів регулюється державними органами, що знижує гнучкість цінової політики та зменшує конкурентоспроможність аеропорту.

Необхідно зауважити, що ціна і якість не єдині чинники, які є важливими для авіакомпанії і можуть вплинути на її остаточне рішення, серед інших можна зазначити:

- права на виконання польотів;
- наявність слотів;
- конкуренція з іншими авіакомпаніями на маршруті;
- наявність зростаючого потоку трансферних пасажирів;
- операційні витрати (інші від оператора аеропорту) і т. д.

У частині конкуренції між хабами за далеко-(середньо-) магістральні маршрути і трансферні потоки, а також у сфері залучення нових рейсів, наступні аеропорти є конкурентами аеропорту "Бориспіль":

1. Аеропорти Східної Європи: Варшава, Прага, Будапешт (WAW, PRG, BUD).
2. Московська Система Аеропортів (DME, SVO, VKO).

Усі вищезгадані аеропорти мають більш високий обсяг перевезень і сильніші базові мережеві авіакомпанії (крім аеропорту Будапешт) порівняно з ДП МА "Бориспіль".

Аеропорти московської системи аеропортів, хоча і мають більш високі показники у сфері пасажирських перевезень і ширшу маршрутну мережу, але функція трансферу пасажирів "міжнародний – внутрішній" працює лише частково.

Помірний рівень конкуренції ідентифікується з боку європейських аеропортів (FRA, MUC, IST, VIE). Ці європейські аеропорти є базою для Star Alliance (лідер – авіакомпанія "Lufthansa").

Більшість зазначених хабів отримали розвиток завдяки трансферним потокам, що генеруються базовими авіакомпаніями,

наприклад: Франкфурт і Мюнхен – авіакомпанією “Lufthansa”, Стамбул – “Turkish Airlines”, Варшава – “LOT”, Шереметьєво – “Аерофлот Російські Авіалінії” тощо.

Підходи, що застосовуються до зборів за обслуговування трансферних пасажирів, відрізняються від аеропорту до аеропорту. В будь-якому випадку метою є стимулювання та підтримка цього сегменту перевезень, що генерує додаткові доходи від неавіаційної діяльності, при практичній відсутності додаткових витрат.

Найбільш поширеними є :

- встановлення зборів, нижчих за збори, що застосовуються для пасажирів point-to point;
- відсутність зборів взагалі;
- доплата перевізникам за трансферних пасажирів.

Отже, для успішної конкуренції з хабовими аеропортами “Бориспіль” має забезпечити необхідну трансферну інфраструктуру та поглиблювати співпрацю з базовими перевізниками щодо розвитку маршрутів та трансферних потоків.

Такий вид конкуренції актуальний для близькомагістральних рейсів. Найчастіше це проявляється в боротьбі аеропортів за чартерні рейси та рейси низькобюджетних авіаперевізників (деякі регулярні рейси, наприклад ті, що прямують у регіони зон відпочинку, також підпадають під цю категорію).

У цьому сегменті аеропорти з низьким завантаженням можуть пропонувати тарифи з маргінальним (критичним) доходом, що лише небагато перевищує витрати на обслуговування додаткового рейсу. В деяких аеропортах авіакомпаніям навіть доплачують за додаткових пасажирів. Додаткові доходи генеруються роздрібною торгівлею, яка пропонується пасажирам. У даному сегменті аеропорт “Бориспіль” конкурує з аеропортом “Київ” у частині перевезень point-to-point, бізнес-авіації і низькобюджетних перевезень.

Отже, аеропорт “Бориспіль” має також заохочувати авіакомпанії на виконання чартерних рейсів, кількість яких становить майже 10 % від загальної кількості. Для збереження та збільшення пасажиропотоку, що генерується провідними

чартерними перевізниками, необхідно впровадити систему їхньої мотивації та ініціювати внесення зміни до нормативної бази.

В аеропорту ДП МА "Бориспіль" обслуговуються внутрішні та міжнародні, чартерні й регулярні перевізники. Авіакомпанії, що виконують польоти в ДП МА "Бориспіль", представляють усі провідні світові Альянси Авіакомпаній, які виконують рейси, що з'єднують їхні головні аеропорти зі столицею України (рис. 2.4).

Міжнародний аеропорт "Львів" імені Данила Галицького

Звичайно, що Львівський аеропорт імені Данила Галицького не входить в 10 кращих аеропортів світу і навіть у 100, але для жителів західної України, якими ми є – це ворота у світ. Перший Львівський аеропорт, збудований 1914 року на Левандівці, ще бачив дирижаблі. Другого серпня 1922 року тут здійснили перший регулярний пасажирський рейс "Гданськ – Варшава – Львів". Літаки зі Львова до Кракова чи до Відня вирушали так само часто, як нині їздить електричка в Карпати.

Першою авіакомпанією, яка почала працювати у Львові, стала польсько-німецька AeroLloyd. Згодом компанія розділилась і з німецького боку в 1926 році утворилась Luftgansa, а з польського – спочатку AeroLot, а згодом, у 1928 році – LOT Polish Airlines. За період пасажирських перевезень аеропорту на Левандівці, з 1922 по 1929 роки було здійснено 4 558 рейсів, а пасажиропотік становив 10 тис. 784 особи. Найбільше – у 1929 році, коли обслужили 485 рейсів та 1894 пасажири. Треба зазначити, що перші літаки, німецькі "Юнкерс", могли перевезти 4 пасажирів, згодом авіакомпанія закупила голландські "Фокери", які перевозили 8–10 пасажирів. Ці літаки першими у світі були обладнані туалетом. У середині 30-х років у парк надійшли американські літаки "Локхід", які мали також невеличкий буфет та перевозили до 11 пасажирів. Наприкінці 30-х років закупили американські "Дугласи", місткістю 14 пасажирів. Міжвоєнний цикл замкнули "Юнкерси", місткістю 15 пасажирів. Дві останні моделі літаків вже мали вдосконалене навігаційне обладнання та автопілот. Відстань Львів-Варшава перші "Юнкерси" долали за 2 год 30 хв, а Фоккери – за 1 год 40 хв.

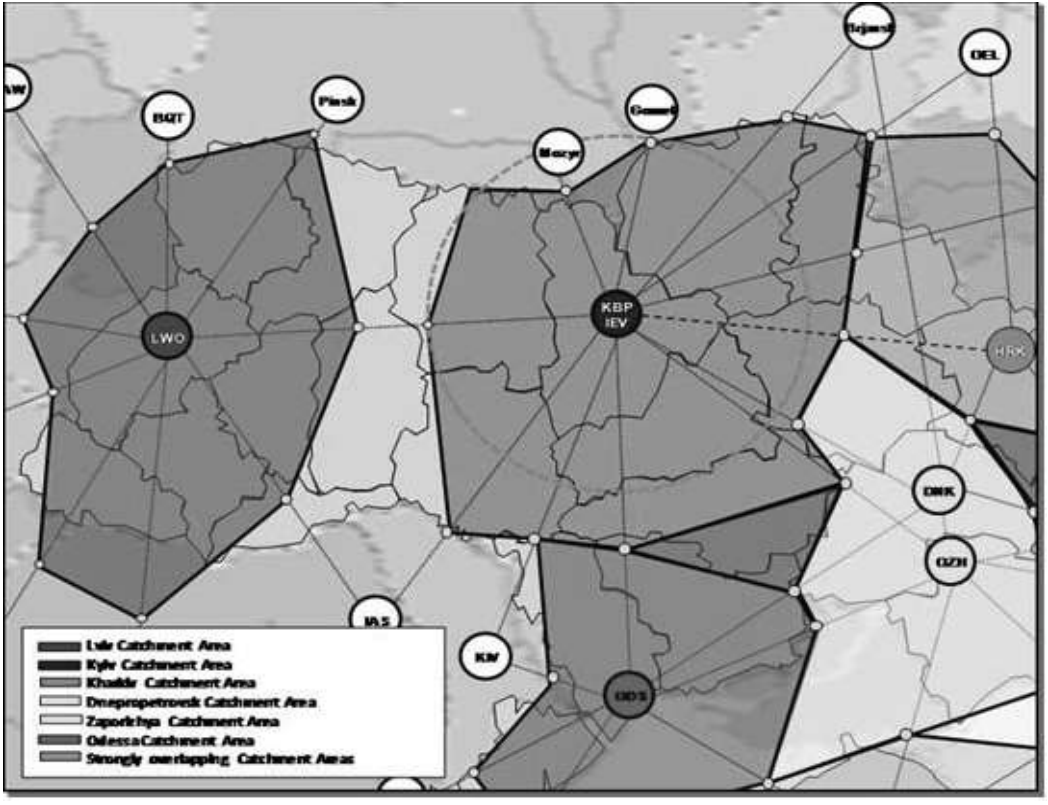


Рис. 2.4. Зони покриття аеропортів України

З кожним днем охочих побувати у Львові збільшувалося, а льотне поле аеропорту вже було надто малим для розвитку, тому було прийняте рішення у 1923 році про перенесення аеропорту у Львові з Левандівки на Скнилів. З цього часу з різною інтенсивністю велися роботи із облаштування нового об'єкта. Спочатку будівництво велося зусиллями військових, але згодом до цього долучились і цивільні. У 1929 році було зведено спеціальний залізобетонний ангар, який водночас слугував першим аеровокзалом. Цього ж року сюди перенесено пасажирський аеропорт та почалось виконання регулярних внутрішніх та міжнародних рейсів. Водночас сюди було переведено і військовий авіаполк. Цікаво те, що ці давні споруди збереглись і до сьогоднішнього часу в східній частині аеропорту та й досі вражають розмірами велетенських залізобетонних арок. Розбудова аеропорту продовжувалась і після початку його роботи. У 1931 році до нього підведено залізничну колію. Наступного року встановлено радіостанцію, метеопункт, паливно-заправну станцію та лампу-маяк. Ще через рік льотне поле обладнано радіодальноміром та освітлювальною апаратурою. Оскільки основною проблемою льотного поля було його розмокання у період дощів та снігопадів, у 1936 році були споруджені дві злітно-посадкові смуги. Зазначимо, що вони були розташовані навхрест: так, як зараз, та з півночі на південь. Їхня довжина становила 1200 м. Вони мали покращене покриття, викладене щебенем. Тоді ж почалося встановлення бетонного покриття. Спочатку його зробили на пероні біля аеровокзалу та планували на цілому летовищі. Остання довоєнна модернізація відбулася у 1938 році. Тоді було споруджено спеціальну залу для очікування пасажирів. Загалом вартість робіт упродовж 20–30-х років становила 12 млн злотих. Бетонувати ЗПС почали вже німці у період Другої світової війни. Примітно, що спочатку цивільна авіація у Польщі входила до складу залізниці, але потім, зрозумівши конкуренцію обох видів транспорту, авіацію відділили в окремий підрозділ міністерства транспорту. Ще одним цікавим фактом було те, що Львів у міжвоєнний період знаходився на маршруті однієї з найдовших у світі авіаліній. У

1931 році маршрут Гданськ-Варшава-Львів було продовжено з галицької столиці до Бухаресту, Софії та Салонік, а наступного року – з Гданська до Вільнюса, Риги та Таллінна. Таким чином маршрут пролягав між двома морями на Півночі та Півдні становив більше 2 тис. км, які літаки долали за 14 годин. Шлях залізницею тривав 5 діб. У 1936 році авіалінію продовжено до Афін, а у 1937 році – до о. Родос та Лідди у Палестині. Також на півночі – до Хельсінкі. Протяжність маршруту становила 4,3 тис. км, що було абсолютним рекордом у Європі. Літаком її долали за 34 години, а поїздом – 10 діб. У 1939 році встигли продовжити маршрут до Бейрута, але не встигли – до Стамбула. Таким чином у міжвоєнний період зі Львова можна було летіти у 15 напрямках. Окрім основного маршруту, відбувались польоти у Краків. Були плани суттєвого розширення внутрішніх перевезень, але їм перешкодив початок Другої світової війни. Цікаво, що відкриття нових напрямків також, як і зараз, супроводжувалося яскравими дійствами у присутності офіційних осіб та делегацій. Приміром, на відкриття рейсу у Салоніки міністр транспорту Польщі передав кубок з водою із Балтійського моря, а грецький міністр наповнив його водою Середземного. А наступного року до Афін було проведено своєрідний прес-тур з кількох представників ЗМІ. Квитки на літаки продавались не лише в аеропорту, але й у туристичних агентствах та великих готелях. На купівлю квитків у два боки існували суттєві знижки. Діти до 3 років летіли майже безкоштовно. З центру Львова до аеропорту курсував безкоштовний автобус. Були й обмеження щодо багажу – дозволялось перевезення сумки, вагою 15 кг, а на дальні рейси – 20 кг. Щоправда на посадку можна було прибувати за 15 хв до вильоту. Але треба було здавати свої "гаджети" – фото та радіоапаратуру. В період першої радянської окупації у 1939–1941 роках відкрилися рейси зі Львова у Київ, Москву та ще деякі міста колишнього СРСР. Також тут розмістились військові, санітарні та сільськогосподарські авіачастини. У 1941 році німецька та словацька авіація повністю розбомбила злітну смугу і вже їхні літаки сідали на поля поблизу Рясного. Згодом німецька влада відновила діяльність аеродрому на Скнилові та почала

бетонувати смугу. У цих роботах використовували, зокрема, в'язнів концтабору "Шталаг", що розташовувався на Цитаделі. У 1944 році до Львова повернулася радянська влада. Летовище знову було розбомблене та невдовзі відремонтоване. Аеропорт увійшов у систему "Аерофлоту". Було відновлено рейси у Київ та Москву, організовано перельоти у сусідні області. До середини 1960-х років усі літаки, що летіли на захід, сідали у Львові на дозаправку. У 1980-ті роки найбільшою була інтенсивність відправлень літаків зі Львівського аеропорту – близько 60 на день.

Сьогоднішній стан Львівського аеропорту вселяє оптимізм. Щорічний пасажиропотік аеропорту перевищує 2 млн осіб і він постійно збільшується. Новий термінал А площею 39 000 м^3 має пропускну здатність 2 000 пасажирів за годину. Основні авіакомпанії, рейси яких обслуговувалися в міжнародному аеропорті "Львів" імені Данила Галицького-це "Wizz Air", "Ryanair", "LOT", "SkyUp", "МАУ", "Turkish Airlines", "ERNEST S.P.A.", "Австрійські авіалінії", "Belavia", "Азур Ейр", "Мотор Січ", "Lufthansa", "Роза вітрів", "Pegasus Airlines", "Азербайджанські авіалінії", "Авіакомпанія "Буковина", "Air BALTIC" та інші. Всього більше ніж 60 рейсів (рис. 2.5).

2.4. Види повітряних перевезень: регулярні та чартерні

Правила виконання чартерних рейсів (далі – Правила) розроблені відповідно до Повітряного кодексу України (3167-12) та Положення про Державний департамент авіаційного транспорту, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 29 березня 2000 року N 573 (573-2000-п). У цих Правилах терміни мають такі значення:

Договір чартеру – угода між фрахтувальником та авіаперевізником про виконання чартерного рейсу.

Чартерний рейс – рейс, який виконується на зафрахтованому повітряному судні на підставі договору чартеру.

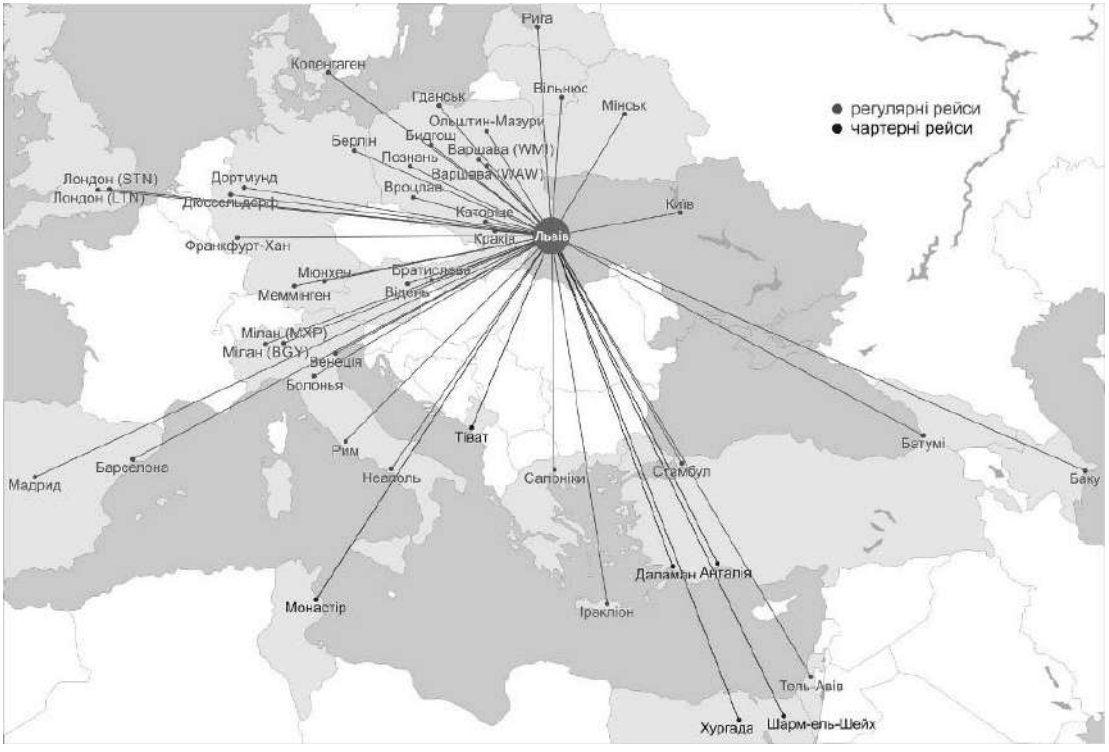


Рис. 2.5. Напрямки авіа-подорожей з МА "Львів" [1].

[1] Сайт Аеропорту Львів URL: https://lviv-online.com/ua/wp-content/uploads/2010/11/karta-marshrutiv-aeroportu-lviv-2019.jpg

иція	Назва	Рейтинг ▼	Загальна фінансова стійкість	I. Ліквідність	II. Прибутковість	III. Левередж	IV. Діяльність
1.	ДП "Міжнародний аеропорт Львів"	A	7,8 / 10	7,9 / 10	8,2 / 10	9,3 / 10	4,8 / 10
2.	ДП "Адміністрація морських портів України"	A	7,7 / 10	7,0 / 10	8,9 / 10	8,9 / 10	5,1 / 10
3.	Маріупольський МТП	A-	7,4 / 10	9,2 / 10	6,1 / 10	9,1 / 10	3,9 / 10
4.	Державне підприємство Поліграфічний комбінат "Україна" по виготовленню цінних паперів	A-	7,2 / 10	5,5 / 10	9,0 / 10	8,3 / 10	5,7 / 10
5.	Южний МТП	A-	7,0 / 10	8,7 / 10	7,2 / 10	7,8 / 10	3,7 / 10
6.	ДП "Міжнародний аеропорт Бориспіль"	B+	6,9 / 10	5,8 / 10	9,1 / 10	7,5 / 10	4,6 / 10
7.	ПрАТ "Укргідроенерго"	B+	6,8 / 10	5,1 / 10	8,9 / 10	7,6 / 10	4,9 / 10
8.	ПУБЛІЧНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "ХМЕЛЬНИЦЬКОБЛЕНЕРГО"	B+	6,8 / 10	4,2 / 10	6,7 / 10	7,3 / 10	9,2 / 10
9.	Публічне акціонерне товариство "Національна акціонерна компанія "Нафтогаз України" (апарат та філії)	B+	6,6 / 10	4,9 / 10	8,4 / 10	7,0 / 10	5,9 / 10

Рис. 2.6. Рейтинг фінансової стійкості аеропортів України 2021 рік.[1]

[1] Прозорість та Фінансова стійкість державних підприємств в Україні http://companies.ukraine.ineko.sk/

Серія чартерних рейсів – два та більше чартерних рейсів, які відкриті для громадського користування та виконуються між одними й тими самими пунктами настільки регулярно, що становлять визнану систематичну серію.

Чартерний рейс з попереднім бронюванням або "неспеціалізована група" (далі – АВС) – чартерний рейс, для виконання якого вся ємність повітряного судна фрахтується одним або декількома фрахтувальниками з метою її перепродажу громадянам на умовах, визначених фрахтувальником.

Чартерний рейс "Інклюзив тур" (далі – ІТС) – чартерний рейс, для виконання якого вся ємність повітряного судна фрахтується одним або декількома фрахтувальниками з метою її перепродажу громадянам, при цьому вартість послуг складається з вартості перевезення в обох напрямках, проживання в готелі та/або іншого наземного обслуговування.

Чартерний рейс "спеціалізована група" – чартерний рейс, для виконання якого вся ємність повітряного судна фрахтується одним фрахтувальником (без права перепродажу ємності третій особі) для перевезення групи осіб.

Чартерний рейс із бізнес-метою – чартерний рейс, для виконання якого вся ємність повітряного судна фрахтується однією фізичною або юридичною особою виключно для власних потреб (без права перепродажу ємності третій особі) з метою перевезення пасажирів та/або вантажу, і не розподіляється між іншими фрахтувальниками. При цьому кількість пасажирів, які перевозяться, не може перевищувати 15 осіб, а вантаж – 2 тонни.

Вантажний чартерний рейс – чартерний рейс, для виконання якого вся ємність повітряного судна фрахтується одним або декількома фрахтувальниками для перевезення вантажу.

Чартерний рейс зі спеціальною метою – чартерний рейс, пов'язаний з гуманітарними перевезеннями в Україну або з України; перевезеннями вищих посадових осіб та офіційних делегацій; перевезеннями для забезпечення робіт з ліквідації стихійного лиха, авіаційних та інших подій, санітарними перевезеннями, перевезення вантажу "200".

Сезон IATA – літній сезон IATA – в період з останньої неділі березня до останньої суботи вересня (включно); зимовий сезон IATA – в період з останньої неділі вересня до останньої суботт березня (включно).

Чартерні рейси до курортних місць – чартерні рейси до місць відпочинку громадян, авіаційні перевезення до яких здійснюються час від часу, при цьому квитки оформлюються тільки в обох напрямках.

Чартери з аеропорту Бориспіль мають наступну кількісно-структурну схему (рис. 2.7).

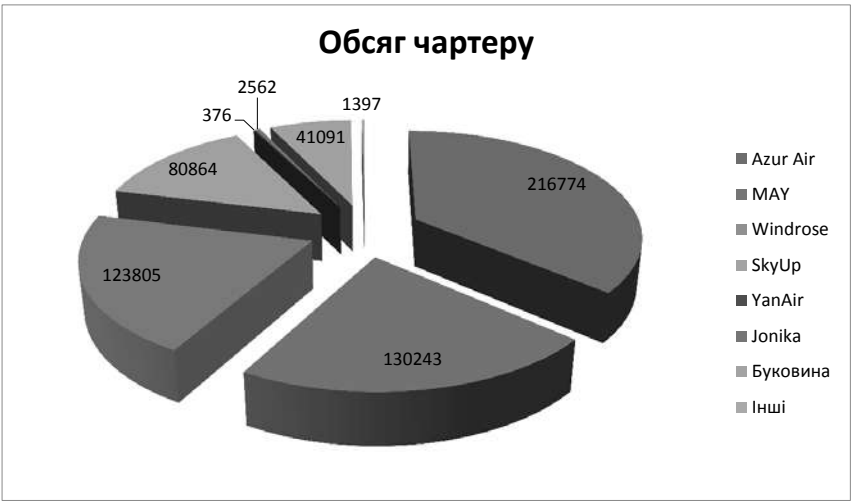


Рис. 2.7. Структура чартерів з аеропорту Бориспіль (матеріали аеропорту Бориспіль)

2.5. Особливості діяльності лоукостів (переваги та недоліки)

Словосполучення “Low-cost” з англійської переводиться як низька вартість. Це авіакомпанії, що пропонують дешеві квитки на авіаперельоти по усій земній кулі, окрім Антарктиди.

Ідея уперше з'явилася в США в 1990-х роках. Першим оператором, який почав працювати в такому напрямі, стала компанія Southwest Airlines. Після неї естафету прийняли й інші представники ринку цивільної авіації. Приміром, в Європі послуга лоукост стала доступна в 1998 році. Авіаперевізником став оператор Ryanair. У жодному разі не можна плутати лоукост з регіональними авіалініями. Це різні поняття вже хоча б тому, що в першому випадку літаки літають на довші дистанції. Регіональні ж оператори перевозять пасажирів тільки на невеликі відстані.

Особливості лоукостів:

Насамперед зауважимо:

- низьку вартість на квиток вдалося встановити завдяки дешевизні палива, що заправлялося в літаки. Бюджетні авіакомпанії підписують з постачальниками довгострокові контракти, згідно з якими ціна на пальне залишається незмінною впродовж багатьох років;
- на вартість перельоту впливає кількість літаків, що знаходяться в авіапарку лоукостера. З машин найчастіше потрапляють літаки Boeing і Airbus. Унаслідок невеликого числа літальних апаратів знижується рівень витрат на їхнє обслуговування;
- персоналу не доводиться багато разів перенавчатися працювати з різними літаками, що зменшує фінансові витрати;
- перевізник типу лоукост співпрацює тільки з невеликими аеропортами. У таких структурах величина комісійних зборів невелика, тому цей чинник теж впливає на ціну трансферу;
- що стосується перельотів, то тут лоукостери віддають перевагу прямим рейсам без яких-небудь пересадок і т. д. Унаслідок цього дешеві оператори не залежать від тимчасових обмежень і можуть здійснювати рейси набагато частіше.

Ці чинники впливають на формування низької ціни на квиток. Якщо в звичайних авіалініях за місце на борту потрібно заплатити від 400 до 800 євро, то за переліт лоукостом – усього 40–100 євро.

Придбати квиток такого авіаперевізника можна тільки на його офіційному сайті. При оформленні купівлі квитка пасажир платить тільки за нього. За жодні послуги гроші не стягуються. Додаткові опції у вигляді харчування, пледів, журналів та іншого оплачуватимуться окремо.

Переваги:

Якщо говорити про позитивні моменти, то тут відразу варто звернути увагу на швидкість реєстрації на рейс. Завдяки мережі Інтернет користувач може дуже швидко купити собі квиток, при цьому його вартість на момент купівлі в електронному варіанті буде меншою, ніж перед самою посадкою в літак. Незважаючи на дешевизну, лоукостери пропонують велику кількість напрямів і прийнятний сервіс.

До переваг також можна віднести можливість відмовитися від додаткових послуг, адже лоукостер це дозволяє. Якщо традиційні перевізники включають у вартість квитка напої, харчування й інші опції, то у дешевих авіаліній усе це замовлятиметься окремо за додаткову плату.

Недоліки:

Оскільки бюджетні авіалінії користуються послугами невеликих аеропортів, то найчастіше посадка пасажирів здійснюється за межею міста або в невеликих населених пунктах. У такому разі іноді може виникати складність з проїздом у наземному транспорті, особливо це стосується вечірнього і нічного часу доби. В авіаперевізників, що працюють за схемою лоукост, занижені норми по допустимій вазі і розміру багажу.

Купивши квиток у лоукостера, повернути його вже не вийде. Хоча якщо встигнути оформити відмову приблизно за 24 години до рейсу, то можна отримати 75 % від заплаченої суми.

2.6. Правове забезпечення перевезень туристів повітряним транспортом (міжнародні та національні правила)

Повітряний транспорт регулюється трьома способами:

1) національне регулювання – ліцензування авіаперевізників, які працюють як на внутрішніх, так і на міжнародних маршрутах;
2) міжурядове регулювання – коли регулярні повітряні маршрути ґрунтуються на угодах між урядами відповідних країн;
3) міжнародне регулювання – коли тарифи на регулярні авіарейси встановлюються (для членів авіаліній) на основі взаємних договорів між країнами-учасницями авіакомпаніями за посередництва Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA) або третьої особи.

Міжнародне регулювання авіаперевезень здійснюється на основі міжнародних угод, підписаних між країнами за багато років.

Варшавська конвенція 1929 р. була першою загальною угодою між авіакомпаніями, що стосується питань забезпечення відповідальності авіакомпаній за безпеку пасажирів у разі їхньої смерті, поранень або втрати багажу під час перевезення. Ця угода є основою для страхування пасажирів, пошти і багажу на міжнародних авіаперевезеннях.

Чиказька конвенція про цивільну авіацію 1944 р., в дискусії щодо прийняття якої брали участь 80 країн, містить угоду щодо стандартизації міграційних процедур повітряного сервісу між країнами. Ці принципи були прийняті для забезпечення основи для двосторонніх угод між країнами. В угоді було обумовлено не регулювати чартерні перевезення, дозволяючи країнам застосовувати індивідуальне регулювання і умови, за яких вони приймають і обслуговують чартерні рейси.

Оскільки повітряний транспорт з кожним роком займає міцніші позиції в загальносвітовій транспортній системі, вже давно виникла необхідність в його загальносвітової координації

та регулювання. Цими питаннями займаються міжнародні авіаційні організації. Найбільш відомі та впливові: ІСАО, ІАТА.

У рамках організації туристських подорожей існує кілька форм взаємодії туристичних фірм та авіакомпаній:

- бронювання місць та викуп авіаквитків через агентства авіакомпанії;
- бронювання місць та викуп авіаквитків через системи бронювання;
- договір з авіакомпанією на квоту місць на регулярних авіалініях;
- агентська угода і робота в ролі агентства з продажу авіаквитків для своїх туристів;
- організація чартерних авіарейсів під туристські перевезення.

Щоб правильно вибрати найбільш зручну і вигідну ділянку туристських перевезень, а також грамотно укласти контракт на авіаперевезення туристів, необхідно знати всі особливості, переваги і недоліки того або іншого виду взаємодії з авіакомпанією.

Від початку незалежності і ось вже 30 років усі авіаційні перевезення та робота всіх без винятку аеропортів України регламентується лише підзаконними актами, які постійно скасовуються, змінюються, додаються, доповнюючи корупційні схеми новими деталями, та створюючи масу проблем. І саме відсутність такого закону гальмує розвиток зокрема регіональних аеропортів.

Чому прийняття цього закону вкрай важливе? Адже саме він регулює відносини між державою, аеропортами й авіаперевізниками. Зокрема, у 2016–2017 рр. стався конфлікт між державою, аеропортом та лоукостером "Ryanair". Наявність такого закону в Україні призвело б до впорядкування стосунків з авіаперевізниками. По-перше, було б більше порядку у галузі. Адже не було б практики постійної зміни підзаконних актів, якими керуються аеропорти, коли кожен новий очільник міністерства, авіаслужби чи аеропорту висуває свої пропозиції. Наприклад, щодо тарифного збору, ведення господарської діяльності, виділення землі, споруд тощо. А закон, який, я наголошую, дав-

но мав би бути прийнятий в Україні, має вищу силу. І саме він би регламентував діяльність. Україні потрібен модерновий закон, що відповідає світовим стандартам, зокрема ЄС. Проте є низка жорстких пунктів, що мають бути прописані. По-перше – це чітке регламентування роботи аеропортів по залученню інвестицій, у тому числі закордонних, та прописати гарантії для інвесторів.

По-друге – чітке врегулювання стосунків аеропортів із авіакомпаніями, щоб уникнути в подальшому всіляких скандалів, тим більше міжнародних. Зокрема, має бути чітко регламентовано ознаки лоукостера та стандартного авіаперевізника та регламентовано відмінність у наданні ними послуг, реєстрації і так далі. Це вже потрібно для захисту найперше пасажирів – при збереженні якості та безпеки перельоту, регламентується ціна на авіаперевезення та перелік послуг за цю ціну.

На території України діють правила, затверджені згідно з Повітряним кодексом України (3167-12). Правила поширюються на авіаперевізників незалежно від країни реєстрації, які виконують чартерні рейси в Україну, з України та в межах України.

Правила встановлюють порядок виконання авіарейсів українськими та іноземними авіаперевізниками в Україну, з України та в межах України.

Порядок розгляду заяв авіаперевізників щодо виконання рейсів відповідними структурними підрозділами Укравіатрансу затверджується наказом Укравіатрансу.

Підзаконні акти авіаційних перевезень

У цих Правилах наведені посилання на такі нормативно-правові акти:

- Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію (995_038), м. Чикаго 07.12.44 (надалі – Конвенція);
- Повітряний кодекс України (3167-12) (Постанова Верховної Ради України від 04.05.93 N 3168-XII (3168-12);
- Постанову Верховної Ради України від 12.09.91 N 1545 (1545-12) “Про порядок тимчасової дії на території України окремих актів законодавства Союзу РСР”;

- Закон України "Про перевезення небезпечних вантажів" від 06.04.2000 N 1644-III (1644-14);
- Закон України "Про ліцензування певних видів господарської діяльності" від 01.06.2000 N 1775-III (1775-14);
- Постанову Кабінету Міністрів України "Про утворення Державного департаменту авіаційного транспорту" від 29.03.2000 N 573 (573-2000-п);
- Постанову Кабінету Міністрів України "Про порядок і умови проведення обов'язкового авіаційного страхування" від 13.07.98 N 1083 (1083-98-п);
- Правила сертифікації експлуатантів, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 29.05.98 N 204 (z0552-98) та зареєстровані в Міністерстві юстиції України 09.09.98 за N 552/2992;
- Положення про призначене авіапідприємство з боку України на експлуатацію міжнародної повітряної лінії, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 23.06.99 N 327 (z0440-99) та зареєстроване в Міністерстві юстиції України 05.07.99 за N 440/3733;
- Положення про сертифікацію суб'єктів, що надають агентські послуги з продажу авіаційних перевезень на території України, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 27.12.99 N 629 (z0082-00) та зареєстроване в Міністерстві юстиції України 10.02.2000 за N 82/4303;
- "Правила международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов" (рос.), затверджені наказом Міністра цивільної авіації Союзу РСР 03.01.86 N 1/И (v0001400-86);
- "Правила заполнения международной перевозочной документации", приложение к НОМП ГА-83 (рос.);
- "Руководство по регулированию международного воздушного транспорта" (рос.) ICAO Doc 9626;
- "Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху" (рос.) ICAO Doc 9284-AN/905;
- "Сборник терминов ИКАО" (рос.) ICAO Doc 9713;

- Правила перевезення небезпечних вантажів (Dangerous Goods Regulations, IATA, 2000).

Редакцією стратегії розвитку інфраструктури до 2030 року передбачається прийняття Закону України "Про аеропорти".

Відповідні пропозиції внесені Асоціацією "Аеропорти України" в проект Стратегії "Транспорт-2030", оприлюдненому на сайті Асоціації.

Отже, згідно з внесеними змінами у Стратегії пропонується розробити та прийняти в пріоритетному порядку закон "Про аеропорти" (або пакет законів щодо аеропортів, як в країнах ЄС), "який повинен врегулювати такі критичні аспекти, що стримують розвиток аеропортів України, а відповідно і всього авіаринку".

Зокрема, законодавство вирішуватиме питання резервування та захисту від зміни цільового використання чи незаконної забудови земель в радіусі 50 км навколо аеропортів, необхідних для розбудови інфраструктури аеропортів на період 20–30 років; спрощення процедур отримання міжнародного статусу регіональними аеропортами; врахування особливостей аеропортів відносно оподаткування та розвитку авіаційної і неавіаційної діяльності; розмежування функцій державного регулювання (економічного та технічного) та управління аеропортами; удосконалення системи регулювання аеропортових зборів, в тому числі запровадження положень відповідної Директиви ЄС 2009/12. Також законом має врегулюватися спрощення процедури для передання чи продажу за залишковою вартістю надлишкового майна державних авіаційних підприємств.

2.7. Міжнародні системи бронювання авіаперевезень та купівлі квитків онлайн

Онла́йн-бронюва́ння – бронювання через Інтернет, в інтерактивному режимі. Термін застосовується по відношенню до бронювання номерів у готелях, квитків (авіа, залізничних, автобусних тощо), місць у ресторанах і театрах, прокату

автомобілів тощо. Впровадження систем бронювання дало можливість суттєво скоротити час на обслуговування клієнтів, забезпечити резервування в режимі он-лайн, знизити собівартість послуг тощо.

У Законі України "Про автомобільний транспорт" та "Про міський електричний транспорт" зазначено:

"автоматизована система обліку оплати проїзду" – програмно-технічний комплекс, призначений для здійснення обліку наданих транспортних послуг за допомогою електронного квитка";

"електронний квиток" – проїзний документ встановленої форми, який після реєстрації в автоматизованій системі обліку оплати проїзду дає право пасажиру на одержання транспортних послуг";

Наразі великою популярністю користується бронювання квитків на транспортні засоби через інтернет:

- залізничних
- авіаквитків, круїзів
- автобусних квитків
- оренда авто тощо.

Забронювати квитки онлайн можна на сайтах авіакомпаній або на сайтах агентств за допомогою Глобальної дистриб'юторської системи (GDS). Так само через GDS можна забронювати номер у готелі, круїз або прокат автомобіля. У різних GDS тарифи навіть однієї авіакомпанії можуть суттєво відрізнятися. Пов'язано це з тарифною політикою авіакомпаній, які можуть по-різному розсилати інформацію про тарифи в різні GDS, а також ставити величину тарифу в залежність від термінів і місця придбання квитка. Крім того, різні GDS по-різному розраховують стикування, працюють з різним набором авіакомпаній і внаслідок цього тарифи на однакові дати і напрямки в різних GDS розрізняються.

Розповсюдження комп'ютерних систем резервування CRS (Computer Reservation System) пов'язане насамперед зі збільшенням обсягів послуг та розширенням їхнього асортименту, скороченням вартості електронних послуг бронювання і резервування.

Крупними комп'ютерними системами резервування (бронювання) на міжнародному ринку туризму є системи Amadeus, Galileo, Sabre, Worldspan. Разом ці системи налічують приблизно 500 тисяч терміналів, які встановлені в туристичних агентствах усього світу.

Система ***Amadeus***, яка була створена в 1987 році крупними європейськими авіакомпаніями Air France, Iberia, Lufthansa, SAS є однією із найбільш розповсюджених систем резервування. За обсягами міжнародних бронювань система є найбільшою у світі. Її послугами користується більше 70 % туристичних агентств Європи і 36 млн туристів (щоденно). Ця система містить низку модулів по бронюванню:

- польотів (Amadeus Air);
- автомобілів (Amadeus Car);
- місць в готелях (Amadeus Hotel);
- квитків на спортивні і культурні заходи (Amadeus tickets), а також надає широкий набір послуг подорожуючим на паромі (Amadeus Ferry);
- забезпечує пошук готелю за вибраними визначними місцями (Amadeus Pro Tempo);
- виводить на екран монітору карту місцевості, де визначено місце розташування готелю, яким зацікавився клієнт (Amadeus Mapping);
- забезпечує зв'язок між турагентами і споживачами (Amadeus Videotext).

Останнім часом система Amadeus активно виходить на український ринок туристичних послуг і є однією із комп'ютерних систем бронювання, які динамічно розвиваються на Україні.

Однією із відомих CRS у світі є система ***Galileo***, заснована в 1987 році авіакомпаніями British Airways, Swissar, KLM та Covia. Ця система розповсюджена в ста країнах світу і дозволяє забезпечувати туриста і турагента інформацією про туристичні продукти і послуги, автоматизувати процес бронювання авіаквитків, замовлення додаткових послуг та ін..

Не менш відома у світі система бронювання ***Sabre***, яка створена в 1964 р. авіакомпанією American Airlines. Sabre працює в 45 країнах світу і забезпечує:

– інформування про надання послуг перекладачів, багатомовних гідів, оренди автомобілів, бронювання місць у готелях, організацію екскурсій, відвідування культурних заходів, прогноз погоди, курси валют і т. д.;
– спрощений пошук найнижчих цін за переліт (за допомогою запиту по критеріях);
– уведення нової програми із бронювання місць на залізничних шляхах, автобусах і пасажирських судах;
– демонстрацію географічних карт, відео та фотознімків місць відпочинку, готелів і визначних місць з використанням приблизно 150 критеріїв для вибору потрібного клієнту розміщення.

Комп'ютерна система бронювання ***Worldspan*** створена в 1990 р. в результаті злиття систем "Датас 11" і "Парс" авіакомпаній TWA і Delta Airlines і ввійшла в дію в 1993 році. Система здійснює резервування головно на авіатранспорті, номерів у готелях, екскурсійних бюро, театрах і інших підприємствах культури, компаніях зі здачі в оренду автомобілів, надає довідкову інформацію, пов'язану з туризмом.

Серед закордонних систем бронювання популярними є також: Trust, SRS, Utell, Start.

В інтернеті квитки можна знайти у:
– авіакомпаній (офіційні сайти авіакомпаній)
– тревел–агентств (Tickets.ua, Kiwi.com і інші)
– агрегаторів і мета-пошукачів (TripMyDream, наприклад).

Чим тревел-агентства відрізняються від агрегаторів?

OTA (Online Travel Agency) продає квитки, тобто є посередником між авіакомпанією та покупцем. Оформлення квитка на сайті агентства і в разі будь-яких накладок потрібно звертатися до їхньої служби підтримки.

Агрегатор збирає інформацію про пропозиції різних авіакомпаній і тревел-агентств, дає змогу порівняти їх і вибрати не лише найзручніший рейс і авіакомпанію, але і кращий сайт для покупки авіаквитків. У результаті оформлення бронювання відбувається на стороні сайту-продавця.

Головні переваги купівлі авіаквитків через агрегаторів: ти бачиш максимум пропозицій від авіакомпаній і ОТА, порівнюєш їх і приймаєш рішення. Не потрібно самостійно збирати інформацію на різних сайтах.

Недоліки купівлі авіаквитків через агрегаторів: трапляється, що, перейшовши до покупки, ти бачиш іншу вартість квитка. Це не тому, що агрегатори авіаквитків – шахраї, а через те, що інформація про авіаквиток і його вартості потрапляє в базу з затримкою, тому до моменту, коли ти вирішиш купити квиток на літак, вона може втратити свою актуальність.

Найпопулярніші онлайн-системи в Україні та світі:

Tickets.ua – частина холдингу TTN, одного з провідних туристичних онлайн-агентств Європи. Холдинг має одне з найбільших портфоліо послуг серед онлайн тревел-агентств. До переліку сервісів, що надає TTN, належать: авіаквитки, готелі, залізничні та автобусні квитки, страхування, оренда авто, сіті брейки, квитки на різні події тощо.

Початок компанії покладено у 2009 році із запуском в Україні онлайн-сервісу Tickets.UA. Зараз TTN володіє брендами: Tickets, KissAndFly, Mytickets, Travelfrom. Головний офіс розташований у Відні. Усі сайти компанії створені у власному центрі досліджень і розроблень, розташованому у Львові. Технологічну підтримку і розвиток сервісів забезпечує команда з більше ніж 200 інженерів та менеджерів. Підтримку користувачів усіх ринків у режимі 24/7 надає контакт-центр холдингу. Технологічними партнерами холдингу є лідери світової індустрії туризму: Sabre, Amadeus, TravelPort, Sirena, ЄТС, національні авіаційні перевізники, національні залізниці і міжнародні автобусні перевізники.

TripMyDream – компанія-агрегатор, що відстежує ціни на квитки основних авіакомпаній, лоукостерів і популярних тревел-агентств, шукає по більш ніж 50 000 напрямів з України, Росії, Польщі, Білорусі та інших країн на найближчі 12 місяців, знаходить авіаквитки найпопулярніших лоукост-авіакомпаній за реальними цінами самих лоукост-авіакомпаній, без націнки.

Momondo – це безкоштовний туристичний пошуковик, який порівнює дешеві авіарейси, готелі та сервіси оренди авто, не

продає авіаквитки, не здійснює бронювання і не здає авто в оренду – а показує доступні ціни, пропонуючи клієнтам обрати найвигідніший варіант та перенаправляє вас до обраного сайту, де ви можете завершити бронювання.

Сьогодні такими послугами користуються мандрівники із понад 30-ти країн, а наші унікальні продукти і сервіс отримали міжнародне визнання. Момондо рекомендують такі провідні світові медіа, як New York Times, Forbes та The Daily Telegraph. Компанію momondo було засновано 2006 року, а сьогодні більше 250 осіб із понад 40 країн світу працюють у її головному офісі в Копенгагені, Данія. Momondo керується компанією KAYAK, незалежним дочірнім підприємством Booking Holdings Inc.

Kiwi.com (раніше відомий як skypicker.com) – чеська компанія з онлайн-технологій подорожей, заснована Олівером Длугі та Юзефом Кепесі у 2012 році. Через веб-портал Kiwi.com пропонує агрегатор тарифів, мета-пошук та бронювання авіаквитків та наземних перевезень. У його пошуку квитків представлена концепція "віртуальної інтерлінінгу".

Kiwi.com – маршрути, поєднані з понад 750 перевізників, включаючи багато, які зазвичай не співпрацюють в онлайн-бронюваннях. У службі бронювання також передбачена провідна гарантія Kiwi.com, яка захищає клієнтів від пропущених з'єднань, спричинених затримкою, зміною розкладу чи скасуванням. Сьогодні компанія здійснює понад 100 мільйонів пошуків щодня і продає в середньому 33 000 місць на день.

Окрім цих пошукових систем, популярністю серед українців та європейців також користуються онлайн-додатки Aviasales, Skyscanner, Lowcostavia тощо.

2.8. Використання альтернативних видів повітроплавання в туризмі

Завдяки винахідникам-ентузіастам сьогодні люди змогли досягти величезних успіхів у підкоренні неба: надзвукові літаки та ракети можуть долати сотні кілометрів за лічені хвилини.

Проте все починалося з повітряних зміїв та куль, якими стародавні винахідники могли піднятись у небо хоч на трошки і почувати себе наближеним до Вищого.

Повітряна куля, наповнена теплим повітрям, вважається першим справжнім літальним апаратом. І саме з нього бере свій початок епоха повітроплавання.

Реальний відлік ери повітроплавання розпочався 5 червня 1783 року, коли у французькому місті Анноні брати Жак Етьєн і Жозеф Мішель Монгольф'єри підняли в повітря зроблену з полотна кулю об'ємом 600 м^3. Оболонка кулі зсередини була обклеєна папером, а на його нижньому отворі зміцнили ґрати з виноградної лози. Конструкцію встановили на підмостках, під якими горіла солома, і наповнена гарячим повітрям куля піднялася на висоту 500 м і протрималася в небі 10 хвилин, подолавши при цьому 2 км.

Першу повітряну кулю з пасажирами на борту: баран, півень і качка було запущено у Версалі 19 вересня цього ж року в в присутності короля Людовика XVI, а 21 листопада на кулі, названій на честь його творців монгольф'єрів, в повітря вперше піднялися люди Жан Франсуа Пілатр де Розьє і маркіз д'Арланд. Стартувавши в Булонському лісі на околиці Парижа, куля піднялася на висоту близько 1 км, перелетіла Сену і, подолавши близько 9 км, повітроплавці приземлилися за міським валом через 25 хвилин.

Одночасно з братами Монгольф'є над своїм власним аеростатом працював інший французький учений фізик Жак Шарль. 27 серпня 1783 р. Шарль здійснив успішний запуск свого аеростата (шарльєр), який був виготовлений з шовкової тканини, просоченої розчином каучуку в скипидарі. Водень для кулі він отримував, впливаючи на залізну тирсу сірчаною кислотою. Пробувши в повітрі 45 хвилин, куля сильно налякала місцевих жителів, приземлилася за 28 км від місця старту. Шарль винайшов мотузяну сітку, що охоплює кулю і передає на неї вагові навантаження, клапан для випуску надлишку газу на великій висоті, повітряний якір, першим застосував пісок як баласт, а також сконструював прилади для вимірювання висоти.

У порівнянні з монгольф'єрами, шарльєр був більш досконалою конструкцією.

Після того, як над Парижем піднялася перша повітряна куля, де замість пального винахідники використали солому, львівські вчені вирішили вдосконалити її. Перший у світі бальон на автоматичному пальнику, що працював на рідкому паливі піднявся у небо Львова 4 березня 1784 року, завдяки цьому повітряна куля могла перебувати у повітрі набагато довше, ніж куля братів Монгольф'є. Перший політ теплового аеростату було вирішено провести без пасажирів. Встановили його в саду Бєльських (нині – вул. Коперніка, 42), а бажаючих побачити політ першої у світі повітряної кулі з автоматичним пальником зібралося декілька сотень львів'ян.

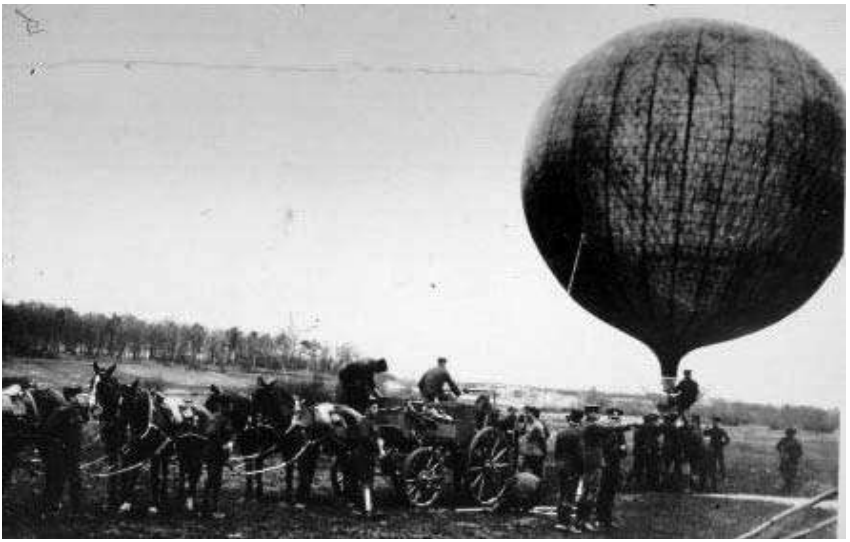


Рис. 2.8. Запуск першої повітряної кулі у Львові 4 березня 1784 року (фото з ЦДІАЛ)

Після того, як оболонку повітряної кулі наповнило гаряче повітря, вона почала підніматися догори, опинилася на висоті 100 метрів, на якій перебувала, доки не закінчилося пальне. Після цього пальник вимкнувся – й бальон поволі спустився донизу.

Незважаючи на сучасні літальні апарати і розвиток науково-технічного прогресу повітряна куля запам'ятається людству як найприємніший спосіб відірватися від поверхні нашої планети.

Контрольні запитання

1. Як розвивалася авіація світу?
2. Яка роль у світовому розвитку авіації України та міста Львова?
3. Проаналізуйте діяльність найбільших авіакомпаній світу.
4. Проаналізуйте діяльність найбільших аеропортів світу.
5. Яка історія розвитку повітроплавання світу?
6. Яка історія розвитку повітроплавання Західної України та м. Львів?
7. Як використовуються в туризмі повітряні кулі та дирижаблі?
8. Охарактеризуйте аеропорт Бориспіль (м. Київ).
9. Проаналізуйте аеропорт імені Данила Галицького (м. Львів).
10. Які правові засади використовуються при наданні авіаційних транспортно-туристичних послуг?
11. Які особливості чартерних авіарейсів: сутність та класифікація?
12. Які особливості лоукостів: переваги та недоліки?

Література до розділу

1. Автоматизовані системи бронювання в туризмі. – Режим доступу: https://tourlib.net/statti_ukr/melnychenko7.htm
2. Бордун О. Ю. Сучасний стан та перспективи забезпечення перевезень туристів Львівської області повітряним транспортом / О. Ю. Бордун, В. Л. Кизима // Вісник Львівського університету. – 2018. – Вип. 45. – С. 290–297. – (Серія міжнародні відносини).
3. Бордун О. Використання туристично ресурсного потенціалу з повітроплавання у Львівській області / О. Бордун // Матеріали XIII Міжнародної наукової конференції "Географія, економіка і туризм: національний та міжнародний досвід. – Львів, 2019. – С.45–48.
4. Повітряний кодекс України (3167-12): Постанова Верховної Ради України від 04.05.93 N 3168-XII (3168-12).
5. Положення про Державний департамент авіаційного транспорту, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 29 березня 2000 року N 573 (573-2000-п).
6. Про утворення Державного департаменту авіаційного транспорту : Постанова Кабінету Міністрів України від 29.03.2000 N 573 (573-2000-п).

7. Про порядок і умови проведення обов'язкового авіаційного страхування : Постанова Кабінету Міністрів України від 13.07.98 № 1083 (1083-98-п).
8. Правила сертифікації експлуатантів, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 29.05.98 № 204 (z0552-98) та зареєстровані в Міністерстві юстиції України 09.09.98 за № 552/2992.
9. Положення про призначене авіапідприємство з боку України на експлуатацію міжнародної повітряної лінії, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 23.06.99 № 327 (z0440-99) та зареєстроване в Міністерстві юстиції України 05.07.99 за № 440/3733
10. Положення про сертифікацію суб'єктів, що надають агентські послуги з продажу авіаційних перевезень на території України, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 27.12.99 № 629 (z0082-00) та зареєстроване в Міністерстві юстиції України 10.02.2000 за № 82/4303.
11. Сайт ДП Антонов. – Режим доступу: https://www.antonov.com/activity.

Розділ 3

ОБСЛУГОВУВАННЯ ТУРИСТІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

3.1. Винайдення автомобіля та вплив на розвиток туризму

Зараз уже багато людей не уявляє свого життя без автомобіля. Проте так було не завжди. Історія виникнення автомобіля – це тернистий шлях багатьох винахідників. Усе почалося з колеса. З появою перших цивілізацій у людей відразу ж виникла потреба у швидшому і комфортнішому переміщенні по землі. З тих якнайдавніших часів, коли було придумано колесо, люди мріяли про швидку їзду. Пошуки були довгими. Результат їх чудовий: нині мало місць на земній кулі, де б не з'являвся автомобіль. Наш "друг" автомобіль не тільки їздить по шосе, він навчився долати глибокі сніги і бездоріжжя, плавати і навіть літати.

Слово "автомобіль" представляє собою поєднання грецького слова "аутос" ("сам") і латинського слова "мобіліс" ("рухливий"). Тобто автомобіль можна перевести як "самохідний". Історія цього, такого звичного нам транспорту, має усього лише кілька століть, але вона справді викликає інтерес.

Більшість учених припускають, що колесо (чи круг) уперше застосували близько 3500 р. до н. е. в Месопотамії або в Центральній, або Східній Європі. Перший датований документ про використання колеса для перевезення – месопотамська мозаїка, що зображена на початку розділу (3200 р. до н. е.).

Перші відомі креслення автомобіля належать Леонардо да Вінчі, проте ані діючого екземпляра, ані відомостей про його існування до наших днів не дійшло. У 2004 році експерти Музею

історії науки з Флоренції змогли відновити по кресленнях цей автомобіль, довівши правильність ідеї Леонардо.

Прообразом першого автомобіля стала самохідна іграшка для китайського імператора, створена членом єзуїтської громади в Китаї Фердинандом Вербістом близько 1672 року. Ця машина не призначалася для людини, її довжина становила всього 65 сантиметрів.

Дуже важливу роль у розвитку автомобілебудування відіграв винахід парового двигуна. Винайшли його близько 300 років тому, і дія ґрунтувалася на "зовнішньому" згоранні. Поза двигуном згорало вугілля або дерево, і при цьому закипала вода, утворюючи пару. Оскільки пара може зайняти об'єм у 2000 разів більший, ніж вода, то його силу можна використати для штовхання поршнів. Отже, ідея створення прототипу автомобіля витала в повітрі ще з середніх віків.

Рис. 3.1. Паровий автомобіль, винайдений Ніколя Жозефом Кюньо

У 1769 р. французький військовий інженер Ніколя Жозеф Кюньо створив паровий візок, який був спроможний перевозити вантаж понад 3,5 т. Це був перший неповороткий, величезний паровий автомобіль з важким керуванням. Кермом візка доводилось повертати не лише переднє колесо, а й важкий паровий котел, що був з'єднаний з ним.

Потужність двигуна становила дві кінських сили. Машина рухалася зі швидкістю 5 км/год, тобто зі швидкістю пішохода.

Щоб забезпечити машині рух, необхідно було наповнити котел водою і розпалити під ним багаття, так як власної топки в ній не було, проте води і пари в ній вистачало всього на 12 хвилин руху. А головною проблемою автомобіля було відсутність гальм.

У 1791 році російський винахідник Іван Кулібін побудував візок-самокатку, що приводиться в рух попередньо розкрученим маховим колесом. Цей автомобіль мав гальмо, коробку швидкостей, підшипники кочення.

Відома також модель парової карети, яку було побудовано в 1784 році Вільямом Мердоком. А трохи пізніше, в 1801 році, з'явилася повнорозмірна восьмимісна машина (перший автобус) Річарда Тревитика, якою винахідник, як зазначають джерела, їздив англійським графством Кембріджшир. Пихкаючи і гуркочучи, "дракон Тревитика", як охрестили цю машину, повільно рухався вперед.

Подібні транспортні засоби якийсь час були в моді, і протягом наступних років послідовно вдосконалювалися. Зокрема, були розроблені такі нововведення як багатоступенева трансмісія, ручне гальмо і більш зручне рульове управління. Отримавши широке поширення, машини з паровим двигуном використовувалися для перевезення людей. Керуюча нею людина називалася водієм, того ж, хто розпалював паровий казан, називали шофером.

Деякі з англійських самохідних конструкцій на парових двигунах навіть мали комерційний успіх, але потім громадськість стала обурюватися – ці машини їздили занадто швидко і нерідко збивали людей. Унаслідок цього в Англії в 1865 році був прийнятий LocomotiveAct – дивний закон, який наказував кожному власнику парової машини наймати спеціальну людину, яка буде бігти перед машиною з червоним прапорцем і дути в сигнальну дудку. Ніхто, звичайно, не бажав кататися зі швидкістю пішохода під постійний звук дудки. LocomotiveAct на десятиліття призупинив розвиток автомобілів в Англії. Скасували цей закон тільки в 1896 році.

Поступово нові машини стали витісняти громіздкі авто з паровими двигунами. Винахідником двигуна внутрішнього

згоряння вважається Е. Ленуар, який у 1860-му році вперше створив двигун, в якому паливо спалювалося усередині циліндра двигуна. Цей винахід відіграв найважливішу роль в автомобілебудуванні.

Загалом є відомості про понад чотириста конструкцій, які теоретично можуть претендувати на звання першого автомобіля. Для вирішення цього спірного питання фахівці сформулювали чотири необхідних критерії. Перший критерій – розроблення конструкції, другий – оформлення патенту або іншого документа, що закріплює право на винахід. Третій критерій – існування реальної працездатної моделі і проведення її випробувань на публіці. І останній критерій – організація більш-менш масового виробництва.

Першим усі критерії виконав німецький інженер Карл Бенц. Свою кар'єру він почав у велосипедній майстерні, яку відкрив разом з Августом Ріттером. У 1883 році на основі цієї майстерні він створив фірму Benz & Company Rheinische GasmotorenFabrik, де і побудував перший автомобіль (з двотактним двигуном внутрішнього згоряння), патент на який отримав 29 січня 1886 року. Власники ідеального за своїми формами й оснащенням MercedesBenz можуть бути неабияк здивовані, якщо їм запропонувати, натомість їх бездоганної за зовнішнім виглядом машини, велосипед з двигуном внутрішнього згорання. Але саме цей пристрій разом Карлом Бенцем стояв біля витоків не тільки автомобілебудування, але і марки Mercedes-Benz.

Ще в 1885 році Карл показував жителям Мангейма свій триколісний самохідний екіпаж. Утім, ця демонстрація обернулася провалом. Шум двигуна автомобіля Бенца, коли той їхав по місту, сильно налякав коня м'ясника. Він пострибав щодуху, перекинувши віз з товарами. Карл змушений був придбати зіпсований товар, а автомобіль поставив на місце і продовжив працювати над ним. На рубежі століть його чотириколісний винахід, що отримав назву Motorwagen, користувався великою популярністю і продавався із надзвичайним успіхом.

В Україні на початку XX століття перший автомобіль з'явився в Одесі, а потім декілька приватних автомобілів іноземного

виробництва – в Києві. Уже в 1902 році Київською міською думою була прийнята обов'язкова постанова про "Порядок пасажирського і вантажного руху по місту Києву на автомобілях". У 1904 році в Києві створено елітний клуб автолюбителів.

3.2. Автомобільна інфраструктура та постмодерні тенденції розвитку рухомого складу

На автомобільний транспорт припадає 70 % усієї довжини світової транспортної мережі, а кількість автомобілів постійно зростає. Якщо 20 років тому їх було на усій планеті близько 500 млн, то нині – понад 1,15 млрд автомобілів. Автотранспорт є першим у світі за пасажирообігом та четвертим – за вантажообігом.

Із середини XX ст. довжина автодоріг зросла у 8 разів і тепер становить 64,3 млн кілометра. Особливо важливими є дороги з твердим покриттям, багатосмужні магістралі з кількарівневими розв'язками, автобани, які підвищують швидкість пересування. Найбільшу довжину автомобільних доріг мають США (10 % світової автомережі), Індія (7,5 %), Китай (7 %), Бразилія (2,8 %), Росія (2,2 %), Японія (1,9 %).

Найбільша густота автодоріг – у країнах Європи та в Японії. Важливу роль відіграють міжнародні транспортні коридори, які сполучають протилежні береги материків: наприклад європейський маршрут Е85 (від Балтійського моря до Чорного), Трансамазонське шосе (від східного берега Південної Америки до західного), Панамериканське шосе (від Канади до Аргентини). Прокладена через Сахару асфальтована дорога сполучила узбережжя Середземного моря з країнами Гвінейської затоки. Трансазійська магістраль пролягла через території 15 держав регіону.

Основні напрямки комунікаційних шляхів України закладені близько тисячі років тому відповідно природно-географічної особливості території і її центрального розташування на Європейському континенті. Першими шляхами комунікацій служили ґрунтові дороги та річкові системи. Ще з часів феодалізму кому-

нікаційній інфраструктурі надавали великого значення. У законодавстві тих часів є норми, що регламентують розмір податку на будівництво та ремонт мостів (ст. 97 статуту В. Мономаха) .

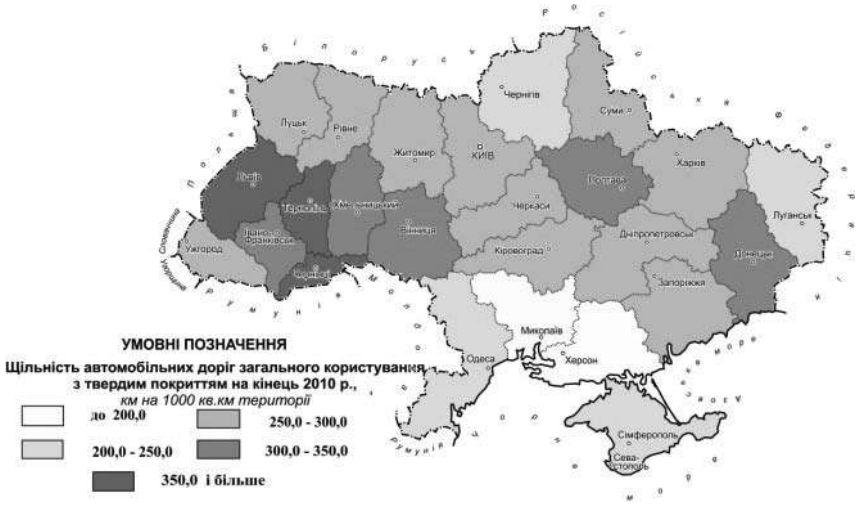


Рис. 3.2. Щільність автомобільних доріг України загального користування з твердим покриттям[1]

Автопослуги, які використовуються в туристичному обслуговуванні, об'єднують три основні напрями:

- організація автобусних подорожей;
- організація подорожей на власному транспорті туристів;
- прокат автомобілів[2].

Завдяки своїй економічності, доступності широким верствам населення, автобусні подорожі є найбільш масовим видом туристичних перевезень, який постійно розвивається і має тенденції до нарощування обсягів. Європейська конференція

---

1 Котик Л. І., Бордун О. Ю. Оптимізація транспортно-туристичної сфери регіону (на прикладі Львівської області). *Вісник Київського ун-ту імені Драгоманова*. Серія 4. Географія і сучасність. 2011. Вип. 14 (26), С. 140–146.

2 Бакай Н., Калушка Л. Конкурентоспроможність туристично-рекреаційної галузі західного регіону, значення транспортних послуг. *Соціально-економічні проблеми і держава* 1(1), 2008, С. 26–32.

міністрів транспорту (1984) виділяє три види автобусних подорожей:

– поїздки на рейсових автобусах;

– поїздки на човникових автобусах;

– спеціальні (чартерні) рейси.

Під час організації автобусних поїздок у країни ЄС необхідно суворо дотримуватися вимог, передбачених Європейською угодою про міжнародні перевезення пасажирів автобусами. В Європі велику увагу приділено технічному стану автобусів, які використовуються для перевезень туристів. Зокрема, у багатьох країнах заборонене використання на туристичних маршрутах автобусів, термін експлуатації яких перевищує 8 років. Відповідно до рішення Європейської конвенції щодо роботи екіпажів транспортних засобів з 24 квітня 1995 року всі автобуси з кількістю місць більше 9 повинні бути обов'язково обладнані тахографами[1]. Тахограф – це бортовий прилад для об'єктивного контролю і обліку роботи автомобіля та водія. Він автоматично записує і показує швидкість руху, пробіг, поточний час, різні періоди праці і відпочинку водія. Автобусні перевезення можуть бути організовані на автобусах, які належать туристичним фірмам, а також на орендованих автобусах, власниками яких є незалежні автотранспортні підприємства. Права і обов'язки перевізника й туристів регламентуються договором на перевезення, угодою на туристичне обслуговування і ваучером.

Легкові автомобілі, призначені для індивідуальних перевезень пасажирів, мають від 2 до 9 місць, включаючи місце водія. За європейською класифікацією розрізняють такі класи легкових автомобілів:

Клас А. – невеликі "міні" автомашини, які найчастіше використовуються у містах, для поїздки на дачу, для подорожей вони не дуже підходять. Ширина такого автомобіля – до 1,6 метра, довжина – не більше 3,6 метра. Також до цього класу належать мотоцикли.

Клас В. – це малогабаритні автомобілі малого класу. Найчастіше їх використовують для приміських та міських поїздок. У цих машин довжина становить не більше 4 метрів.

---

[1] Кифяк В. Ф. Організація туристичної діяльності в Україні.

Клас C. – це автомашини нижчого середнього класу, так званий гольф-клас. Ширина кузова має від 1,6 до 1,75 метра, довжина від 3,9 до 4,4 метра.

Клас D. – це автомашини середнього класу.

Клас E. – це машини вищого середнього класу.

Клас F. – до цього класу належать дуже дорогі автомобілі, так званого представницького класу. Ширина машини від 1,7 метра, довжина від 4,6 метра.

Легкові автомобілі класифікуються також за типом кузова:

- закриті – седан, дводверний седан, хетчбек, купе, лімузин, мінівен, хардтоп, таун-кар, комбі, ліфтбек, брогам;
- відкриті – кабріолет, фаетон, ландо, тарга, родстер, спайдер;
- вантажопасажирські – пікап, фургон, універсал.

3.3. Управлінська структура автомобільних перевезень в Україні

Забезпечує реалізацію державної політики у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами ДА Укравтодор.

Укравтодор відповідає за стан автомобільних доріг загального користування державного значення (міжнародні, національні, регіональні, територіальні) в Україні, протяжність яких становить 46,6 тис. км.

Укравтодор відповідальний не за всі автомобільні дороги України. За стан доріг місцевого значення (обласні, районні) протяжністю 122,8 тис. км відповідають обласні державні адміністрації. За 250 тис. км вулиць та доріг комунальної власності відповідають органи місцевого самоврядування.

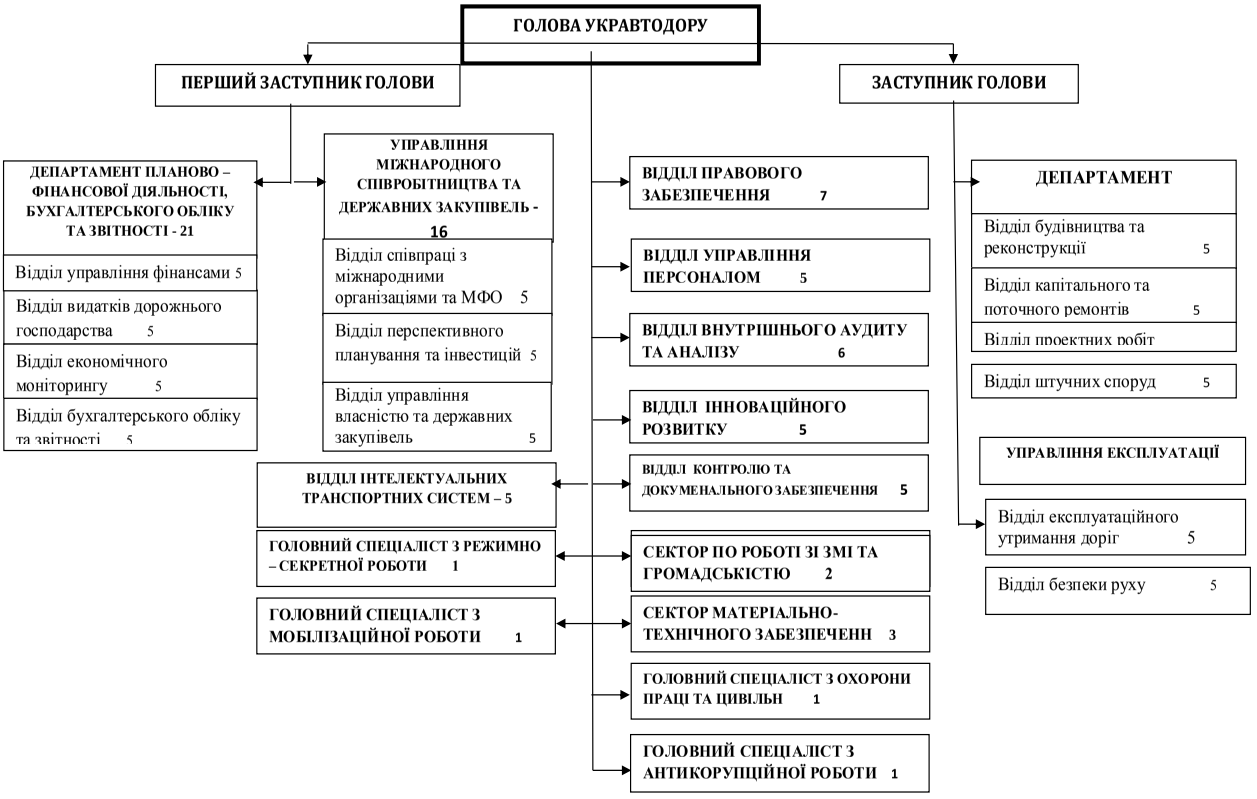


Рис. 3.3. Схема центрального апарату державного агентства автомобільних доріг України – 2019 (114 осіб)

3.4. Автомобільний туризм

Автомобільний транспорт можна з повним правом назвати туристичним транспортом всезагального застосування, так як він використовується всюди: від трансферів і екскурсій, внутрішньомаршрутних перевезень автобусами до оренди малолітражних автомобілів туристами для особистого використання на відпочинку. Особливою популярністю користуються автобусні екскурсійно-пізнавальні тури з відвідуванням декількох міст і визначних місць. Для туристів зручно, що вони можуть роз'їжджати по маршруту в межах міста на своєму транспорті. Можна виділити два способи організації нерегулярних перевезень туристів:

1. Туристична фірма розробляє певний автобусний тур і доручає перевезення транспортній організації, яка організовує перевезення за цим маршрутом, виконує технічне обслуговування рейсу.

2. Туристична фірма орендує автобус у транспортній організації (або приватної особи) і сама організує перевезення. Проте у цьому випадку така фірма повинна мати ліцензію на здійснення перевезень пасажирів у міжнародному напрямі, необхідні дозволи й т. ін.

Європейською угодою про нерегулярні міжнародні перевезення пасажирів автобусами (ASOR), що була прийнята у Дубліні 26 травня 1982 р., передбачена така класифікація перевезень:

Перевезення "маятникові" – перевезення групи пасажирів, що здійснюються у визначений термін з території однієї держави до місця тимчасового перебування на території іншої держави з подальшим поверненням групи автобусом того ж перевізника в державу їх початкового від'їзду.

Перевезення "із зачиненими дверима" – перевезення однієї і тієї ж групи пасажирів одним автобусом упродовж усієї подорожі та доставка їх назад на місце відправлення.

"Човникові перевезення" – перевезення заздалегідь сформованої групи пасажирів із одного пункту відправлення в один

пункт прибуття. Під час виконання човникових перевезень заборонено брати нових пасажирів і висаджувати людей на маршруті.

Перевезення до місця призначення – перевезення, при яких пасажири висаджуються у місці призначення, транспортний засіб йде назад порожнім.

Права та обов'язки перевізника і туристів регламентуються договором на перевезення, договором на туристське обслуговування і ваучером. Автобусні подорожі можуть бути організовані на власних автобусах, що належать туристичним фірмам, а також на орендованих автобусах, що належать незалежним автотранспортним підприємствам. В останньому випадку автобусні тури здійснюються на основі разових, сезонних або річних договорів оренди автобусів. У договорі оренди зазначають: предмет цільового використання транспорту; тривалість оренди; конкретна марка автобуса; графік подання транспорту по годинах доби; обов'язки орендодавця і орендаря; порядок взаєморозрахунків; відповідальність сторін за виконання договору; інші, у тому числі форс-мажорні, умови.

Важливою частиною договору є наявність розробленого маршруту або картки транспортного туристського маршруту. Якщо такий маршрут відкривається вперше, то необхідно паспорт маршруту погодити з перевізником.

У паспорті (картці) транспортного маршруту зазначено:

- тип маршруту (лінійний, кільцевий, радіальний і т. ін.);
- карту-схему маршруту з прив'язаними до населених пунктів або вуличної мережі;
- графік руху маршрутом;
- тривалість маршруту в годинах, календарних днях;
- позначення зупинок, місць нічлігу;
- кількість туристів на маршруті.

Автотранспортне підприємство як орендодавець повинно виконувати низку вимог до рухомого складу та водіїв.

Вимоги до мікроклімату в автобусі регламентуються санітарно-гігієнічними нормами та міжнародними стандартами. Тому, система кондиціонування повітря має забезпечувати мікроклімат у межах 22–24 С°, рівень шуму в усіх частинах

салону не повинен перевищувати 72 дБ, відстань між сидіннями в автобусі – 80–85 см. Робоче місце водія має бути відгороджене від салону. Скло на бокових вікнах повинно бути подвійним, детермальним, з покриттям, що зменшує теплообмін салону із зовнішнім середовищем, і мати додатну кривизну.

Крім занавісок, мають бути передбачені спеціальні жалюзі, в автобусах класу "люкс" – індивідуальне освітлення. Для дальніх маршрутів передбачено відеомагнітофон з кількома моніторами, а також радіотелефон або рація.

На туристичні маршрути допускаються водії, які пройшли відповідне стажування, у тому числі і на цьому маршруті, медогляд і відповідний інструктаж. Водію категорично забороняється розмовляти з пасажирами під час руху, втручатися в роботу гіда чи екскурсовода, довільно змінювати маршрут, провозити в автобусі сторонніх осіб.

3.5. Мотоциклетний туризм

Рис. 3.4. Мотоцикліст 60-х років в Україні (Ліскевич Ю. І.)

Мотоциклетний туризм (англ. Motorcycle tourism. Motorrad-tourismus, франц. Tourisme de moto) це – один з видів туризму, в якому мотоцикл слугує засобом пересування. Поняття "мотоциклетний туризм" багатозначне і відноситься як до одного з видів активного відпочинку, так і до різновиду спортивного туризму.

Наприкінці 50-х років радянська промисловість починає масовий випуск мотоциклів. Мотоцикл стає не просто часто єдиним транспортом, а й улюбленцем сім'ї. А оскільки, почуття пізнання і романтизму присутні у багатьох,

частина людей на мотоциклі стала подорожувати. Радянська держава в цьому побачила користь для себе, адже вона витрачала великі кошти на "оборонку" і підготовку особового складу – ГТО, ДОСААФ. У мототуризмі виробляється сила і витривалість, знання техніки, володіння топографією і орієнтуванням на місцевості. У 1949 р. було проведено класифікацію спортивного туризму, введені спортивні розряди звання Майстер спорту СРСР з туризму, в 1962 р. спортивний туризм був переданий радам профспілок (ВЦРПС), а в 1972 році була створена туристська контрольно-рятувальна служба (КСС). Пік спортивного мототуризму в СРСР припав на 1986 рік. За один рік було здійснено 72 спортивних походи. У походах взяло участь 498 осіб. Також була проведена класифікація мотопоходів за складністю. Зробили шість категорій складності, перша найлегша, шоста найскладніша.

Мототуризм як активний відпочинок полягає у проходженні на мотоциклі маршрутів, що містять загально-туристичні об'єкти екскурсійного характеру. Складність таких походів може коливатися від простої до вкрай високої, маршрути прокладаються так, щоб використовувати переваги, які дає мотоцикл для швидкого пересування по маршруту. Головні відмінності таких мотопоходів від спортивного мототуризму, орієнтованого на отримання спортивних розрядів і звань – відмова від навмисного ускладнення маршруту, ділення походів на категорії складності і суміщення спортивної складової походу з оглядом культурних та природних пам'яток. Можна виділити кілька видів мотоциклетного туризму за складністю

Таблиця 3.1

Види мотоциклетного туризму за складністю

№ з/п	Категорія складності	Тривалість у днях	Протяжність у км	Кількість транспортних засобів
1	Перша	6	800	2
2	Друга	8	1000	2
3	Третя	10	1300	3
4	Четверта	13	1700	4
5	П'ята	16	2000	4
6	Шоста	16	2000	4

Мототуризм в Україні в останні роки стрімко розвивається. Це пов'язано з тим, що подорожі на мотоциклі приносять людям зовсім інші емоції, ніж подорожі на автомобілі – замість звичного комфорту туристів чекають романтика і пригоди. Вся справа в тому, що, подорожуючи по дорогах України на мотоциклі, людина отримує можливість більш тісного знайомства з новими місцями, побувати там, куди складно дістатися на автомобілі або будь-якому іншому виді транспорту і насолодитися красою навколишніх ландшафтів.

Є два варіанти подорожей по Україні на мотоциклі. Перший варіант передбачає, що турист заздалегідь розраховує свій маршрут, бронюючи номери в готелях для ночівлі, або домовляється з жителями тієї місцевості, по якій пролягає його маршрут про винаймання житла на ніч. Такий варіант підходить новачкам, які тільки роблять перші кроки в мототуризм.

Другий варіант передбачає ночівлі у наметах під відкритим небом, далеко від усіх благ цивілізації. Цей варіант ідеальний для досвідчених байкерів.

Що стосується швидкості руху, то фахівці радять проїжджати в день не більше 400–500 кілометрів – неспішність у шляху гарантуватиме вам безпеку руху і дасть можливість сповна насолодитися своєю подорожжю. Досвідчені туристи здатні проїжджати на мотоциклах від 700 до 1000 км в день, проте тут йдеться вже ймовірно про перегони та екстрім, ніж про приємний і незабутній відпочинок.

Підготовка до поїздки на мотоциклі по Україні потребує від вас особливої уважності, адже у вас під рукою не буде необхідних речей, оскількимісце для вашого багажу дуже обмежене. Тому важливо брати з собою в подорож тільки найнеобхідніше, в тому числі: запас води, накидку від дощу, сірники і ніж, сухі пайки.

Одним із важливих умов для мотоцикліста при подорожі на мотоциклі є покупка мотозахисту – спеціального шолома, куртки, черевик і рукавичок – навіть якщо ви будете їхати з невеликою швидкістю, вам слід одягнути захисну екіпіровку, адже це основна умова гарантування вашої безпеки. Також необхідно перевірити ретельно технічний стан вашого мотоцикла, адже це запорука

вашої успішної подорожі – дуже прикро буде повертатися назад, якщо раптом ваш байк вийде з ладу.

3.6. Нормативно-правове забезпечення перевезень туристів орендованим автомобільним транспортом

Оренда автомобіля – володіння автомобілем без водія на деякий час (від декількох годин до декількох місяців чи навіть років).

Послуга найпопулярніша серед туристів, або осіб, що залишився тимчасово без автомобіля, чекаючим покупки нового тощо. Додатковими послугами які пропонують компанії по прокату автомобілів, є лізинг автомобілів (довгострокова оренда з подальшим переходом автомобіля у власність).

Щоб отримати автомобіль напрокат в Україні, орендар повинен надати пакет документів:

- паспорт;
- ідентифікаційний код (для громадян України);
- водійське посвідчення.

Також водій повинен відповідати таким вимогам:

- досягти певного віку (зазвичай – 21 року);
- мати певний водійський досвід, вказаний у посвідченні (зазвичай – 2–3 роки);

Для прокату автомобілів преміум–класу вимоги можуть бути підвищені.

Між компанією, що надає автомобіль напрокат, та орендарем укладається договір, у якому прописуються також такі умови:

- вартість прокату та сума застави, яку повинен залишити орендар;
- термін, на який надається автомобіль;
- обмеження пробігу (вказується у кілометрах на добу прокату);
- права та обов'язки сторін щодо подовження чи розірвання договору, відшкодування можливих збитків;

– інші умови використання автомобіля, наприклад, заборона на передачу третім особам, обмеження цілей використання авто, порядок сповіщення у випадку ДТП тощо.

Найзручнішим способом бронювання автомобілів, на нашу думку, є сайти-агрегатори, наприклад, Rentalcars, Arguscarhire.com, Happycar.com та Economycarrentals.com. Вони збирають пропозиції від безлічі прокатних компаній, найчастіше отримуючи при цьому від них серйозні знижки. Як наслідок, на подібних ресурсах зручніше шукати собі автомобіль, вибираючи з великого розмаїття пропозицій і отримуючи при цьому часто ціну нижче, ніж на сайті самої прокатної компанії.

Крім того, існує багато метапошуковиків, за допомогою яких можна забронювати практично всі туристичні послуги в одному місці, тобто проживання, авіарейси та готелі. Найвідоміші, звичайно, Kayak, Skyscanner, momondo. Також можна забронювати машину на сайтах, які спершу створювалися саме для бронювання житла, наприклад, Agoda, Hotels.com. Замовити автомобіль зручно і на сайтах авіакомпаній.

Крім того, можна орендувати машину і на сайтах самих прокатних компаній, наприклад, у таких гігантів цього бізнесу як Avis, Hertz, Goldcar, Europcar тощо.

Найчастіше у великій компанії ціни напрокат вищі, ніж у дрібної. Крім того співробітники маленької фірми частіше йдуть на поступки, наприклад, якщо у водія невеликий стаж водіння чи йому ще не виповнилося 25 років. Водночас у таких фірм менше машин, що підвищує ризик того, що вона не зможе надати навіть раніше заброньований автомобіль, наприклад, через потрапляння його в аварію перед цим.

Вартість оренди автомобіля залежить не тільки від сайту, але й від багатьох інших чинників. Щоб орендувати автомобіль за оптимальною ціною, варто пам'ятати, що:

- під час сезону відпусток, вихідних та довгих традиційних свят, наприклад, на початку травня, попит на оренду автомобілів збільшується, тому в такі дати прокатні компанії неохоче проводять акції для своїх клієнтів;

- чим пізніше до своєї подорожі ви забронюєте автомобіль, ти дорожче він вам обійдеться. І тут питання не в тому, що прокатні компанії піднімають ціни, а в тому, що чим ближче ваша дата вильоту, тим менше пропозицій залишається на розгляд. Як і при оренді житла, бронюванням машини варто зайнятися заздалегідь. Може виявитися, що на момент вашої подорожі в місцевій прокатній компанії не виявиться вільного автомобіля або ціни значно зростуть унаслідок високого сезонного попиту. Тому радимо не зволікати до останнього дня перед мандрівкою;
- зазвичай автомобілі з механічної коробкою передачі дешевші за машини-автомати;
- з вас також можуть попросити додаткові кошти за навігаційне обладнання. Щоб уникнути цих витрат, завантажте до свого смартфону офлайн-мапи;
- у деяких прокатних компаніях можна зекономити, орендувавши машину не з 10-00 до 10-00, як це робиться зазвичай, а з 10-00 до 9-00 або з 14-00 до 13-00;
- вартість автомобіля в прокатній компанії, що розташована в аеропорту, може бути дорожчою, ніж у фірмі, що знаходиться, наприклад, біля вашого готелю в місті. Це логічно – пасажирам зручніше орендувати автомобіль в аеропорту, ніж в іншому місті, тому цим користуються прокатні компанії, щоб поставити вищі ціни для своїх заробітків;
- для водіїв деяких вікових груп вартість оренди автомобіля може бути більшою, ніж для решти клієнтів. Найбажанішими клієнтами для прокатних компаній є водії віком від 25 і до 65 років. Для інших дуже часто діють вищі тарифи;
- зазвичай, менші автомобілі швидше зникають з пропозицій прокатних компаній, оскільки їхній прокат дешевший, ніж більш потужних машин.

Приміром, візьмемо оренду автомобіля не в Україні, а в Німеччині.

Оренда авто в Німеччині коштує дорожче, ніж в Італії та Іспанії, але її все ще можна собі дозволити. Найнижча ціна – від

10 євро за добу, – наприклад, якщо ви шукаєте машину на три дні у Франкфурті-на-Майні у вересні. Однак середня ринкова ціна вища: 19–27 євро за добу прокату автомобіля від міні- до компакткласу. Тиждень оренди авто для п'яти осіб із повним пакетом послуг та страховок коштуватиме від 150 євро, дому на колесах – 550.

Зазвичай прокат коштуватиме дешевше, якщо компанія з оренди розташовується в аеропорту. Але низькі тарифи можна знайти і в місті.

Вартість оренди включає страхування від завдання шкоди третім особам та страхування на випадок пошкоджень і викрадення (часткове або повне КАСКО, німецькою Teil- або Vollkasko, а також Diebstahlschutz). Але цього замало.

Справа в тому, що навіть повне КАСКО покриває не всі види пошкоджень – за страхування скла або покришок у вас попросять додаткову плату. Але головне не це: звичайна страховка КАСКО зобов'язує брати на себе частину видатків із відшкодування збитків. Щоб відчувати себе у повній фінансовій безпеці, краще купити додаткову страхову послугу, яка звільнить вас від відшкодування збитків (німецькою – Selbstbeteiligungsausschluss). Якщо забули, співробітники фірми з оренди авто обов'язково запропонують вам цю опцію перед передачею машини.

Коли отримаєте авто, перевірте, чи немає на ньому не вказаних у договорі пошкоджень, обов'язково зафіксуйте їх: це дасть можливість уникнути неприємностей, коли будете його повертати.

Якщо ви потрапили в аварію за участю вашої та чужої машини, викликайте поліцію. Якщо аварія сталася без участі сторонніх осіб: ви пошкодили чиюсь машину, або той, хто пошкодив ваше авто, зник, достатньо заповнити онлайн-заяву про ДТП у поліцію. Якщо пошкодження незначні, то зазвичай у поліцію звертатися не потрібно. Достатньо повідомити компанії про те, що сталося, коли будете віддавати авто.

3.7. Екологічні проблеми використання автомобілів та шляхи їхнього вирішення

Сьогодні неможливо уявити туризм без автомобіля. Водночас автомобільний транспорт є найбільшим забруднювачем атмосфери – половина всіх шкідливих викидів належить автомобілям.

Сьогодні у світі досить гостро стоять проблеми забруднення довкілля від транспортної інфраструктури. Це безпосередньо вплив автомобільного, залізничного, авіаційного та водного транспорту, а також антропогенний вплив на навколишнє середовище під час проектування, будівництва та експлуатації лінійних транспортних об'єктів.

Серед усіх транспортних засобів автотранспорт залишається основним джерелом забруднення атмосферного повітря та порушення екологічної рівноваги. Для транспортних засобів використовують пальне з різних видів нафтопродуктів і мастил, леткі фракції яких у складі відпрацьованих газів дизельних та бензинових двигунів внутрішнього згоряння забруднюють практично всі об'єкти довкілля.

Автомобільний транспорт насампепед є джерелом небезпечних хімічних забруднень атмосферного повітря, водоймищ, сільськогосподарських зон, а також шуму та вібрації, що може впливати на стан здоров'я населення. Кожен автомобіль при згорянні 1 кг бензину використовує 15 кг повітря, зокрема, 5,5 кг кисню. При згорянні 1 т пального в атмосферу викидається 200 кг окису вуглецю. На частку автотранспорту припадає близько 55 % шкідливих надходжень загального обсягу, що включають понад 200 різних сполук, у тому числі: оксиди вуглецю, свинцю, азоту, формальдегіди, зокрема домішки ароматичних вуглеводів, бенз(а)пірен, канцерогени, у тому числі й ПАВ, серед яких чимало мутагенів.

Вирішити цю проблему можливо через виробництво і впровадження нових (альтернативних) видів екологічно безпечного пального, наприклад, водню. Основна перевага водню як палива у тому, що транспорт працює майже безшумно, а з вихлопної труби

замість двоокису вуглецю й інших речовин, що забруднюють навколишнє середовище, виходить водяна пара без усяких домішок. Інша, не менш важлива перевага цього виду палива – його безпека. Річ у тім, що в бензобаку, крім бензину є ще і повітря, що при визначених умовах може призвести до вибуху пального. Водень перебуває в баках під тиском, і повітря в ці баки потрапити не може. Вони настільки міцні, що навіть у разі важкої дорожньо-транспортної події можна не боятися вибуху пального.

Автотранспорт також спричиняє негативний вплив акустичним (шумовим) забрудненням на центральних магістралях. Результати акустичних вимірів та соціологічні дослідження свідчать, що головним джерелом акустичного забруднення у місті є автотранспорт. Приблизно кожний другий житель міста страждає від створюваного ним шуму. Недосконалість законодавчо-нормативної бази, відсутність економічних важелів регулювання допустимих рівнів звуку є причиною зростання акустичного забруднення міста. Рівні акустичного забруднення у місті можуть справляти негативний вплив на здоров'я і самопочуття населення, у тому числі збільшувати кількість серцево-судинних захворювань.

Акустична оцінка, проведена санепідслужбою та фахівцями Інституту гігієни і медичної екології Академії медичних наук України, засвідчила, що в зоні впливу загальноміських магістральних вулиць еквівалентні рівні шуму лише на відстані 50 м від проїжджої частини вулиці відповідають гігієнічним нормативам, районних – 30 м, вулицях міського значення – 25 м.

З огляду на це зусилля органів державної влади і природоохоронних служб, передусім, мають бути спрямовані на попередження та зменшення шкідливого впливу транспорту на довкілля і здоров'я населення, шляхом упровадження організаційних заходів щодо створення швидкісних автомагістралей без припинення транспортного руху, об'їзних автошляхів, використання неетильованого бензину і скрапленого природного газу та інших заходів. Перехід громадського транспорту на водневе паливо дасть змогу не тільки значно зменшити залежність Європи від постачання нафти, а і скоротити викиди вихлопних газів, а також

знизити рівень шуму в містах. Технології використання воднево-го палива вже досягли такого рівня, що в найближчій перспективі стане можливим масове виробництво відповідних транспортних засобів. Для їхньої експлуатації необхідна, проте, інфраструктура і, насамперед, мережа автозаправних станцій.

Одна з проблем озеленення невеликих міст, незважаючи на повне дотримання принципів озеленення – знищення зелених насаджень автомобільним транспортом у місцях несанкціонованих стоянок, насамперед поблизу торгових зон міст. Складною є ситуація і навколо будівництва великих магістральних шляхів. Під час активного будівництва вирубується велика кількість дерев.

Унаслідок тривалого будівництва та інтенсивного антропогенного впливу екосистеми біля проектованої дороги втрачають енергетичні зв'язки між живими компонентами у середині системи. Зокрема, стає неможливим функціонування екологічних коридорів на територіях порушених під час будівництва. Залишаються не розробленими нормативні інструкції з охорони тваринного і рослинного світу під час проектування, будівництва та експлуатації лінійних об'єктів. Нині склалася ситуація, коли нехтують екологічними вимогами при будівництві автомобільних доріг та залізниць. А найприкріше те, що ці дороги, які дехто називає автобанами, насправді є дуже невисокої якості. Вони не відповідають елементарним екологічним вимогам і розривають досі цілісні екосистеми на дрібні резервації. Усе це може мати непоправні наслідки для природи. Адже економія коштів, нехтування екологічною безпекою рано чи пізно обернуться величезними втратами.

Нині намагаються застосовувати нові види палива, які менше забруднюють довкілля: рідкий водень, спирт, природний газ. Створено автомобілі, що працюють на сонячних батареях. Переходять до масового виробництва електромобілів. Однак автотранспорт залишається найбільш аварійно небезпечним. У світі під колесами автомобілів щорічно гинуть близько 200 тис. осіб. Виходом із цієї ситуації є поліпшення якості доріг та підвищення культури водіння.

Контрольні запитання

1. Як винайдення автомобіля вплинуло на розвиток туризму?
2. Як змінювався рухомий склад автомобільного транспорту?
3. Як впливає управлінська структура автомобільного транспорту України на розвиток туризму?
4. Як організовується втомобільний туризм?
5. Як розвивався мотоциклетний туризм України?
6. Яке нормативно-правове забезпечення перевезень туристів автомобільним транспортом?

Література до розділу

1. Про транспорт : Закон України : за станом на 1994 р. / Верховна Рада України. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80/page.
2. Бордун О. Становлення географії транспортної інфраструктури як наукового напряму / О. Бордун, А. Забарило // Вісник Львівського у-ту. – 2004. – Вип. 30. – С. 28–31. – (Серія географічна).
3. Бордун О. Ю. Проблеми розвитку транспортних коридорів західноукраїнського прикордоння / О. Ю. Бордун // Вісник Львівського у-ту. – 1999. – Вип. 24. – С 38-41. – (Серія географічна).
4. Бордун О. Ю. Проблеми захисту грунтового покриву у процесі будівництва та експлуатації міжнародної автостради Львів – Краковець / О. Ю. Бордун // Вісник Львівського у-ту. Серія географічна. – 1999. – Вип. 25. – С. 86–89. –
5. Бордун О. Ю. Вплив комунікаційної інфраструктури на навколишнє середовище / О. Ю. Бордун // Вісник Львівського у-ту. – 2000. – Вип. 26. – С. 233–237. – (Серія географічна).
6. Бордун О. Ю. Транспортна інфраструктура західноукраїнського прикордоння: економіко-географічне дослідження: Автореф. дисертації кандидата географічних наук: 11.00.02 / О. Ю. Бордун. – Львів, 2003. – 19 с.
7. Бакай Н. Конкурентоспроможність туристично-рекреаційної галузі західного регіону, значення транспортних послуг / Н. Бакай, Л. Калушка // Соціально-економічні проблеми і держава. – *2008.*– № *1(1). – С. 26–32*
8. Зима А. Г. Особенности и развитие транспорта в туризме: препринт / А. Г. Зима, И. И. Лисицына. – Харьков : Изд. ХНЭУ, 2010. – 312 с.

Розділ 4

ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТУРИСТІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

4.1. Історія виникнення та сучасний розвиток залізничного транспорту

Головний конкурент автобусів у групових перевезеннях – залізниця. Перевагою залізничних перевезень є також більш низькі тарифи і (в зарубіжних країнах) розгалужена система знижок, проїзних квитків тощо, дозволяють подорожувати за значно нижчими цінами. Однак ні автобусні, ні залізничні перевезення не конкурують з авіацією на далеких відстанях. Історія залізничного транспорту починається у другій половині XVIII століття з прокладення на заводах і копальнях Великої Британії чавунних колійних доріг з використанням кінної тяги. Після вирішення інженерної задачі застосування механічної тяги від паросилової установки, запропонованої в 1803 р. англійським винахідником Р. Тревітіком, залізничний транспорт почав швидко розвиватись. Батьком паровоза і взагалі залізничного транспорту вважають англійського інженера Джорджа Стефенсона, який уже в 1814 р. сконструював перший паровоз, а в 1823 р. разом із сином Річардом Стефенсоном заснував перший паровозобудівний завод в Ньюкаслі. Перші паровози, звичайно, були малопотужними: могли перевозити декілька тонн з невеликою швидкістю, але з часом вони технічно удосконалювались.

Поряд із досягненнями в паровозобудуванні удосконалювалась залізнична колія: замість кованих чавунних з'явились прокатні залізні рейки, рейко-шпальна решітка, стикові скріплення, що сприяло зростанню швидкості руху і сили тяги. Першу

залізницю було збудовано у Великій Британії 1825 року, проте основна залізнична мережа склалася на початку XX ст. Сьогодні залізниці є приблизно в 160 країнах світу, і цей вид транспорту посідає 2-ге місце в світі за вантажо- та пасажирообігом. Проте в туризмі залізничні перевезення, на жаль, не відіграють важливої ролі, власне тому й шкода, що складається така ситуація.

У наш час загальна довжина залізниць становить 1,37 млн кілометра. Проте тенденції до зміни протяжності доріг неоднакові в державах різних типів. У країнах, що розвиваються, будуються нові залізничні траси, тоді як у високорозвинених державах їхня довжина навіть почала скорочуватися. Приміром, за останні півстоліття зросла залізнична мережа в Китаї та Індії, водночас у США та Франції вона скоротилася майже в 1,5 раза, у Великій Британії – удвічі. Залізниці витісняються автошляхами та авіаційними лініями. Проте ті лінії, що залишились, є модернізованими і значно пришвидшили середню швидкість руху залізничного транспорту.

Завдяки впровадженню нових двигунів та безколісних потягів вдалося значно збільшити швидкість на залізницях. Швидкісними вважаються магістралі, якими потяги рухаються зі швидкістю не менш ніж 200 км/год. Батьківщиною швидкісних магістралей стала Франція (перші дороги Париж – Марсель та Париж – Бордо). Європа й нині залишається основним регіоном поширення швидкісних залізниць. Там створено загально-європейську мережу швидкісних залізниць, яка сполучає між собою низку країн ЄС. Їхню основу становлять швидкісні залізничні магістралі Франції, Італії, Німеччини, Швейцарії, Іспанії. В Японії мережа швидкісних залізниць охоплює усю країну. Але найдовшу мережу швидкісних ліній має Китай. Її протяжність перевищує сумарну довжину усіх подібних залізниць Європи та Японії разом – понад 13 тис. км. Нині у Китаї відбувається бум високошвидкісного залізничного будівництва. Розширення швидкісного руху проходить як за рахунок модернізації звичайних залізниць, так і створення нових, спеціально під надшвидкісні потяги. У країні була прокладена перша у світі комерційна лінія для руху потягів на магнітній подушці – Шанхайський маглев (від "магнітної

левітації"). Працюють швидкісні дороги у США (Бостон – Вашингтон), Росії (Москва – Санкт Петербург, СанктПетербург – Гельсінкі (Фінляндія), Москва – Нижній Новгород), Республіці Кореї (Сеул – Пусан), Узбекистані (Ташкент – Самарканд). Проектується значне розширення мережі швидкісних залізниць у США, спорудження у Польщі, Канаді, Бразилії, Аргентині.

У наш час залізниці прокладають і під дном моря в тунелях. В Японії споруджено найдовший залізничний тунель "Сейкан" (54 км), 23 км якого пролягають на глибині 100 м під дном протоки між островами Хонсю і Хоккайдо. У 1994 р. було розпочато регулярне залізничне сполучення між Парижем і Лондоном. Відрізок дороги завдовжки 37 км проходить тунелем, прокладеним на глибині 40 м під дном протоки Ла-Манш.

Лідером за довжиною залізниць залишаються США – майже 21,5 % їхньої світової протяжності. За ними йдуть Китай (14 %), Росія (6,4 %), Індія (4,6 %) та Канада (3,4 %). Залізничний транспорт України за загальною довжиною шляхів сполучення становить більше 23 тис. кілометрів та займає п'яте місце (після США, Росії, Індії та Канади) у світі. Виконує близько 50 % усіх товарних перевезень, а за пасажирськими перевезеннями є лідером. На них припадає до 70%. Серед країн Європи протяжністю залізниць вирізняються Німеччина, Франція, Італія, Україна та Польща. У Європі також залишається найбільшою густота залізниць – понад 100 тис. км^2.

Також зросла екологічність залізниці внаслідок електрифікації. Зокрема, майже всі залізниці електрифіковано в Швейцарії – 99,5 %, більш як половину їх переведено на електричну тягу в Нідерландах, Швеції, Італії, Австрії, Україні. Тому сьогодні залізничний транспорт залишається актуальним і має найбільшу перспективу у руслі стійкого (збалансованого) розвитку.

Особлива класифікація потягів прийнята в Європі:

- TD – міжконтинентальний експрес;
- IC – міжнародний експрес;
- ICL – швидкісний суперекспрес;
- TEE – фірмовий експрес;
- EC – швидкісний експрес;

– Е – швидкий потяг;
– RSB – приміський потяг.

Специфікою подорожей залізницею за кордоном є поділ вагонів на класи (перший, другий, туристський), а купе – на чоловічі, жіночі та сімейні, для курців та некурців, люкс, одно -, дво -, три -, чотиримісні і туристські (до 6 місць).

4.2. Модернізація залізничної інфраструктури рухомого складу залізниці у світі та Україні

З прийняттям незалежності в Україні почала створюватись нова управлінська структура, формуватись засади загальнодержавної діяльності Укрзалізниці, інвестиційної і тарифної політики, розпочався процес адаптації діяльності залізниць до внутрішніх і зовнішніх умов розвитку ринкової економіки. З 1994 р. Укрзалізниця почала послідовно здійснювати курс на розвиток відновлювально-ремонтної бази, модернізацію і створення вітчизняних зразків рухомого складу. До цього, внаслідок низького рівня ремонтної бази і відсутності інвестицій, 45 % локомотивного парку і 80 % пасажирських вагонів дійшли до грані списання, а стан колії і станційних споруд став загрожувати безпеці руху. У серпні 1996 р. в Києві (на ст. Київ-Волинський) організовано першу національну виставку "Залізничний транспорт України-96". Такі виставки та презентації нової техніки, за традицією, стали проводитись Укрзалізницею щорічно.

Кризові явища в паливно-енергетичній галузі, дефіцит дизельного палива посилили значення і актуальність електрифікації залізниць України. В роки становлення незалежності України (1991–2001 роки), незважаючи на тривалу економічну кризу і відсутність належних інвестицій, були електрифіковані залізничні лінії Київ – Гребінка – Лубни, Жмеринка – Гречани – Тернопіль – Красне, Ніжин – Чернігів, Роздільна – Кучурган, Здолбунів – Рівне – Луцьк та інші. Всього за цей період електрифіковано понад тисячу кілометрів залізничних колій, що дало можливість збільшити перевезення електричною тягою і довести їх до 85 %

загального обсягу, при цьому зберігати щороку більше 100 тис. т дефіцитного дизпалива.

Електрифікація залізничної мережі України продовжується. Тенденції до модернізації, реформування і розвитку залізничного транспорту особливо посилились і набули широкого втілення в життя в останні 2001–2004 роки, в яких значно покращилась робота залізниць, практично подолана криза і взято курс на стабільний розвиток. Якщо в 2000 р. обсяг перевезень становив 357 млн тонн, то в 2003 р. він уже становив 445 млн тонн.

Експлуатаційна довжина залізничних ліній загального користування України станом на 01.01.2005 р. становить 22,01 тис. км, з них 9,39 тис. км. електрифіковано. Залізничні колії головно двоколійні, є багатоколійні, всі вони укладені здебільшого на щебеневому баласті, більше 90 % рейок на головних коліях – типу Р65. Ці лінії можуть пропускати вантажні поїзди зі швидкістю до 90 км/год та пасажирські – 100–120 км/год і більше. Обслуговують залізничні лінії електровози і тепловози. Парк рухомого складу становлять сучасні універсальні і спеціальні вагони. Розвиваються контейнерні перевезення в універсальних, зазвичай великотоннажних, контейнерах. Удосконалюється технологія транспортного процесу й організація руху поїздів з використанням сучасних технічних засобів і обчислювальної техніки.

Водночас залізничний транспорт України значно відстає від рівня досягнутого в країнах Західної Європи, Японії, США, інших розвинутих країнах світу. Там залізниці відзначаються високим технічним оснащенням, великою швидкістю руху поїздів (200–350 км/год), широким використанням комп'ютерних технологій, високоякісним сервісом транспортних послуг. Протягом останніх 20–25 років побудовані і стабільно працюють ви-сокошвидкісні залізничні лінії у Франції, Німеччині, Великобританії, Японії і США. Найбільша високошвидкісна пасажирська магістраль з 1981 р. працює у Франції – це Париж – Ліон – Марсель, що входить до системи високошвидкісних ліній Франції ТЖВ (TGV – Trains Grande Vitesse). Розрахункова швидкість поїздів на ній перевищує 300 км/год, комерційна – 213 км/год. До цієї системи недавно

підключились лінії ТЖВ-Атлантик, ТЖВ-Північ, ТЖВ-Схід, ТЖВ-Пікарді (від Парижа до порталу тунелю під Ла-Маншем), а також лінії, які з'єднують Францію зі Швейцарією, Італією таІспанією. Суперпоїзд ТЖВ виробництва фірми "Альстон" має два моторні вагони (головний і хвостовий) і між ними до 10 причепних, розрахованих на 400 пасажирів. Поїзд обладнаний пневматичними дисковими гальмами, шумовий ефект зовні і всередині поїзда значно менший, ніж у звичайних поїздів.

У Великобританії на лінії Лондон – Глазго пасажирські поїзди типу АПТ (Advanced Passenger Train – АРТ) теж розвивають швидкість до 300 км/год. У Німеччині високошвидкісний рух здійснюється на двох нових дільницях: Ганновер – Вюрцбург і Мангейм – Штутгарт та інших перебудованих лініях. Швидкість поїздів на цих лініях становить до 250 км/год, а на лінії Мюнхен – Аугсбург поїзди рухаються на магнітній подушці і місцями розвивають швидкість до 480 км/год. У 1991 р. надійшли в експлуатацію поїзди німецького виробництва ICE (Inter City Express), які формуються з 2-х моторних і 12 причепних вагонів, конструктивна швидкість поїздів сягає 406 км/год.

Західноєвропейські країни об'єднали свої високошвидкісні лінії в загальну мережу протяжністю 15 тис. км, з яких на 9 тис. км (на лініях Лондон – Ла-Манш – Гамбург – Копенгаген, Утрехт – Дуйсбург – Мілан – Базель, Брюссель – Люксембург та інших) рух поїздів здійснюється зі швидкістю 250–300 км/год. В Японії високошвидкісні лінії, які входять до загальнонаціональної мережі "Сінкансен" ("Поїзд-стріла"), можуть реалізовувати швидкість до 400 км/год. Проте враховуючи, що лінії побудовані в складних геологічних умовах з великою кількістю тунелів (найдовший з них – 19 км – прокладений під водою між островами Хонсю і Кюсю), швидкість поїздів обмежується 270 км/год.

У Сполучених Штатах Америки перша високошвидкісна магістраль Лос-Анджелес – Лас-Вегас була побудована ще у 80-ті роки минулого століття, на якій курсував поїзд системи "Маглев" – на магнітній подушці. На початку 90-х років був споруджений Північно-Східний транспортний коридор між Нью-Йорком і Вашингтоном протяжністю 450 км. На цій лінії виконуються не

тільки пасажирські, а й вантажні перевезення зі швидкістю до 200 км/год. На високошвидкісних лініях США для пасажирських перевезень використовуються шведські електропоїзди серії Х2, японські "Хікарі" і французькі ТЖВ.

4.3. Спеціальні туристичні екскурсійні поїзди

Перевезення туристів може організовуватися на спеціалізованих туристичних потягах, в яких надається повний комплекс обслуговування (проживання, харчування, дозвілля та ін.), окрім екскурсійного обслуговування.

Залізничні тури – це подорожі організованих туристів із використанням залізничного транспорту.

Спеціальні (туристичні) поїзди – поїзди за певним замовленням та маршрутом, коли поїзд одночасно є засобом пересування, розміщення і харчування. Ці поїзди бувають двох типів: перший тип – використовують вагони для короткотермінових (одноденних) маршрутів, що тривають кілька годин. Туристи розміщуються у комфортабельних вагонах з місцями для сидіння. Туристів привозять до визначеної зупинки, де для них підготовлено спеціальну програму: екскурсійну поїздку та, можливо, харчування (барбекю чи національний ресторан тощо); другий тип – це експреси для тривалих поїздок. Під час подорожі туристи проживають у купе спальних вагонів по 1-2–4 особи з усіма зручностями, харчуються у вагонах-ресторанах та здійснюють екскурсії під час стоянки поїздів у спеціально визначених пунктах. Графік руху поїздів, що обслуговують багатоденні поїздки, складається так, щоб мінімізувати перебування у дорозі у денний час. Тривалі денні переїзди планують, коли під час руху відкриваються цікаві мальовничі ландшафти. В окремих випадках передбачають і нетривалі "зелені" зупинки безпосередньо у лісі, горах, на березі озера. У світовій практиці для здійснення тривалих поїздок використовують поїзди підвищеної комфортності. Існують суворі стандарти на габаритні розміри вагонів, але за комфортабельністю

та внутрішнім дизайном купе не поступаються номерам стаціонарних готелів. У кожному купе проживає, здебільшого, не більше двох осіб. Залежно від категорії поїзда купе обладнані двома односпальними ліжками (розташованими вертикально або горизонтально) або одним двоспальним ліжком, кондиціонером, письмовим столом, телефоном, телевізором. Туалетна та душова кімнати розташовані як у купе, так і автономно на весь вагон. До складу туристичного поїзду входять декілька вагонів-ресторанів, вагон-салон (використовується як бібліотека, музичний салон), конференц-вагон (місце проведення лекцій, дискотек).

Одним з перших та найбільших туроператорів на ринку залізничних подорожей є фірма "Вагон Лі", що має 100-річні традиції обслуговування пасажирів на залізниці. Фірму заснували у 1872 р. брати Пульман у США. На світовому ринку до найбільш відомих спеціалізованих туристичних поїздів можна віднести "Орієнт Експрес". Вагони були реставровані у стилі початку XX ст. У поїздів кінця XX ст. нова назва – "Вінер Сімплон"– та маршрут з Лондона до Венеції. П'ятиденна подорож коштує 4 тис. дол., включає розміщення у 2-місному купе з усіма зручностями та повний пансіон. Заборонено носити джинси на борту, у ресторані – дрес-код: вечірні сукні, смокінги, краватки-метелики, передає епоху розкіші XX ст, все зроблено у стилі арт-деко.

Подорожі на поїздах категорії люкс здійснюються Великобританією. Одноденна подорож коштує від 99 до 200, уїк-енд – від 400 до 600 фунтів. Маршрут поїзда "Королівський шотландець" проходить Шотландським високогір'ям, обслуговуючий персонал одягнений у шотландські спідниці-кілти.

Таблиця 4.1

Характеристика 10 найбільших спеціальних залізничних туристичних компаній

№ з/п	Назва компанії	Країна походження	Відомі марштури
1	Східний експрес	Великобританія	Лондон, Париж, Венецію, Рим, Прагу, Відень і Будапешт
	“Аль Андалуз”	Іспанія	Мадрид – Севілья – Кордова – Гранада – Рондо – Мадрид
2	Непохитний Альпініст (Rocky Mountaineer)	Канада	Британська Колумбія і Альберта, Банф, Лейк Луїз, Джаспер і Калгарі, Сієтл і Канадські Скелясті Гори та інший маршрут від Ванкувера до Вістлера
3	Льодовиковий експрес	Швейцарія	Санкт-Моріц – Церматт
4	Потяг у хмари	Аргентина	Сальта, Сан-Антоніо де лос Кобрес
5	“Eastern and Oriental Express”	Південна Азія	Сінгапур, Малайзія і Таїланд
6	Конканська залізниця (Konkan Railway)	Індія	Уздовж узбережжя Конкан
7	Компанія Флам (Flam Railway)	Норвегія	Флам - Мірдал
8	Поїзд Арго Герді (Argo Gede Train Railroad)	Індонезія	Від Джакарти до Бандунга
9	Rovos Rail “Гордість Африки”	Південна Африка	“Кейптаун-Преторія” та “Кейптаун-Дар Ес Салама”
10	Юнгфрау (Jungfraubahn)	Швейцарія	Кляйне-Шайдінг –перевал Юнгфрауйох

По Іспанії прокладено маршрут туристичного поїзда “Аль Андалуз”. Під час подорожі, що триває тиждень, туристи відвідують Мадрид – Севілью – Кордову – Гранаду – Рондо – Мадрид. Туристи розміщуються у п’яти спальних вагонах, що відреставровані у стилі Бель Епок. Купе класу люкс має душ та туалет, кондиціонер,

кольоровий телевізор, сотовий телефонний зв'язок. Додатково є два вагони-ресторани, бар, бібліотека. Вдень туристи здійснюють екскурсії, вночі переїжджають до іншого міста.

"Льодовиковий експрес" характеризується особливо комфортною розсадкою в вагоні, що гарантує місце біля вікна, унікальний бар Glacier Bar, планшет з розважальними програмами.

Найбільш відомими туристичними поїздами на Африканському континенті є "Ровос Рейл" та "Блю Трейн". Їх експлуатацію здійснює компанія Ровос Рейл, що існує з кінця 80-х рр. XX ст. На поїзді "Ровос Рейл" здійснюють такий маршрут: 12-денна подорож з Кейптауну (ПАР) через Намібію, водоспад Вікторія на кордоні Замбії та Зімбабве і закінчення у Дар-ес-Саламі (Танзанія). Маршрут довжиною 6100 км коштує 7200 фунтів і включає розміщення у купе з усіма зручностями, харчування з дегустацією страв місцевої кухні, алкогольні напої без обмежень, екскурсійну програму та прогулянки у національних парках. Компанія має і менш тривалі маршрути – 4-денний тур "По слідах Кіплінга", "Подорож Преторією".

Подорож на "Блю Трайн" одночасно можуть здійснити лише 84 пасажири. Поїзд складається з 11 спальних вагонів, 2 вагонів для відпочинку, вагону-ресторану й сервіс-вагонів. Купе на двох осіб мають площу 16 кв. м. Вони оформлені у стилі часів королеви Вікторії, мають усі побутові зручності, обладнані кондиціонером, телефоном, телевізором. У вартість включено триразове харчування та алкогольні напої. Обслуговування у купе здійснюється цілодобово.

Поїзд "Гордість Африки", Rovos Rail, що вважається одним з найбільш комфортабельних у світі, вагон Pullman виконаний з полірованого тика, оздоблений та обставлений у розкішному та декадно зручному стилі 1920-х років з балконами, обслуговує 4 маршрути: Кейптаун – Преторія тривалістю 26 годин, що знайомить туристів з унікальними природними атракціями; Преторія – Худспрут тривалістю 16 годин та довжиною 560 км; маршрут Порт Елізабет – Кейптаун довжиною 1000 км та тривалістю один день та дві ночі; маршрут довжиною 1600 км від Преторії через Ботсвану, водоспад Вікторія, Зімбабве.

Існує велика зацікавленість подорожами залізницею у Північній та Південній Америці. За популярністю першість зберігають три маршрути: Транс-Канада, Транс-Америка, Транс-Атлантика. "Непохитний Альпініст" (Rocky Mountaineer) здійснює 3 поїздки на поїзді через Британську Колумбію і Альберту в Банф, Лейк Луїз, Джаспер і Калгарі, Сієтл і Канадські Скелясті Гори і одну екскурсію поїздом від Ванкувера до Вістлера. Транс-Канадський тур включає десятиденну поїздку з Ванкувера до Монреаля (через Вінніпег і Оттаву). Транс-Американський тур – це подорож із Вашингтона у Лос-Анжелес, що триває 12 діб і включає відвідання Чарльстона, Нового Орлеана, Сан-Антоніо, Ель-Пасо. Транс-Атлантичний тур починається у Манагуа (Нікарагуа) та закінчується на півдні Південної Америки у Пуерто-Монт, проходячи через Гуаякіль, Ліму та Сант-Яго.

"Потяг у хмари" з Аргентини їде з Сальта до кордону з Чилі перетинаючи гори Анди, колії здіймаються на висоту аж 4200 метрів На зупинці туристів зустрічають численні жителі розташованого неподалік містечка Сан-Антоніо де лос Кобрес. Багато одягнені в характерні наряди, грають на національних музичних інструментах, пропонують купити місцеві сувеніри або сфотографуватися з ламою або гуанако.

На Азіатському континенті найбільш відомий "Істен Оріент Експрес", що пропонує триденні подорожі країнами Південно-Східної Азії: Таїландом, Малайзією, Сінгапуром. Маршрут довжиною 1946 км розпочинається у Бангкоку (Таїланд), проходить через Хуа-Хін, Батерусс, Куала-Лумпур і завершується у Сінгапурі. Вартість подорожі становить 1300 дол. США.

В Індії працюють два комфортабельних поїзди "Пелес он Уілз" та "Royal Orient". Інтер'єр "Пелес он Уілз" оформлено у стилі салон-вагонів індійських махараджів. Маршрут, що розрахований на 8 днів/7 ночей, проходить містами: Делі – Джайкур – Чітторгарх – Удайпур – Саваи – Мадхопур – Джайсалмер – Джодхпур – Бхаратпур – Агра – Делі. Маршрут сезонний, він працює з вересня до квітня. Вартість подорожі залежить від класу купе становить від 240 до 425 дол. за добу. У кожному поїзді є міні-бар, вагони-ресторани з індійською та європейською кухнею, салон-вагон із панорамним

оглядом, бібліотека. Проживають туристи у п'ятдесяти двох купе, що розраховані на одну – дві особи та мають усі побутові зручності.

Маршрут поїзду "Royal Orient" має тривалість 8 днів /7 ночей. Він розпочинається у Делі, проходить територією штату Гуджарат (Делі – Читторгарх – Удайпур – Джунагадж – Веравал – Сасангір – Делвада – Веравал – Налітана – Ахмадабад – Джайкур) і завершується в Делі. Вартість від 175 дол. за добу при розміщенні у тримісному купе, до 350 дол. за добу, якщо купе на одного пасажира. На одному і тому ж потязі подорожують люди з різних регіонів Індії, таким чином, можна отримати уявлення про різноманітні культури і традиції Індії.

Літаючі над поверхнею землі поїзди – це вже давно не фантастика. Потяг на магнітній подушці, магнітоплан або маглев (скороченно від "магнітна левітація") утримується над полотном дороги, рухомий і керований силою електромагнітного поля.

На відміну від звичайних поїздів, у процесі руху маглев не торкається поверхні рейок, що дозволяє уникати тертя. Це дає можливість розвивати майже таку швидкість, як у літака.

Такі поїзди доволі давно їздять у Китаї. Наприклад у Шанхаї в 2004 році введена в експлуатацію перша в світі комерційна залізнична лінія на магнітному підвісі. Вона з'єднує станцію шанхайського метро Лун'ян Лу з міжнародним аеропортом Пудун.

Швидкість шанхайського маглев така, що 30 кілометрів шляху, він долає за сім хвилин і 20 секунд (розганяється до 431 кілометра на годину). А нещодавно рекорд швидкості побив маглев з Японії, що розігнався до 590 кілометрів. Попередній найвищий показник був встановлений у 2003 році і становив 581 кілометр на годину.

Поки що поїзди на електромагнітній подушці не дуже популярний вид транспорту через високу вартість і необхідність побудови спеціальних шляхів. Але це дуже перспективний спосіб подорожувати – через високу швидкість і надійність.

4.4. Використання закинутих промислових залізниць у туризмі

Швидкісний транспорт розсунув межі часу і дозволив туристам вмістити в рамки чергової відпустки, а то і просто звичайних вихідних днів, відвідування найвіддаленіших районів країни та світу. Ми ж хочемо звернути увагу на вузькоколійний залізничний транспорт, який не вирізняється швидкісними характеристиками, проте має надзвичайно великий потенціал завдяки своєму анімаційному ефекту в туризмі. Країни Європи вже давно використовують вузькоколійні промислові залізниці, які контролює фонд залізничної спадщини Нової Європи з туристичними цілями. Ось кілька прикладів використання вузькоколійок в туризмі: у Швейцарії залізниця "Рітіан" і гірська парова залізниця "Гарц" перевозить десятки тисяч відвідувачів до верху гори Брокер, а в Австрії залізниця долини річки Мур зв'язує міста і села долини, а також перевозить туристів поїздами з паровозами; на південному-сході Англії парова залізниця Сіттінгборн настільки користується популярність, що 90 % відвідувачів добираються до неї більше 20 км і загалом за рік кількість туристів становить 10 000.

В Україні вперше для перевезення туристів були використані лісовозні вузькоколійки у 1935 р., а в 1938 р. видано офіційне розпорядження про використання лісових залізниць у туристичних цілях. Ширина колії вузькоколійки становить 750 мм, що вдвічі менше від традиційної європейської. Озброєна "новою технікою", наша залізниця ще не встигла на щастя повністю зруйнувати старі вузенькі залізничні шляхи, що служили для промислових цілей, як наприклад, гірничої, лісової та й для мандрівників теж.

У наші дні подорожі з використанням вузькоколійних залізниць та тепловозів на Прикарпатті, Закарпатті та Волині стали символом залізничного транспорту, надзвичайно популярною мандрівкою. За прикладом західного регіону, кожен регіон України може відновити частково розібрані промислові вузькоколійні колії для туристичних подорожей на невеликі відстані і це збільшить туристичну дестинацію регіону.

Вузькоколійна залізниця Антонівка – Зарічне – найдовша (106 км) діюча вузькоколійна залізниця в Європі (початок будівництва 1895 р.), в обслуговуванні якої досі використовується чимала кількість раритетної техніки. Потяг, що складається з тепловоза та чотирьох вагончиків перебуває у дорозі 4 години, середня швидкість поїзда 30 км на год., що дає змогу роздивитись не змінені цивілізацією поліські ландшафти: пісок, сосни, мішаний ліс, заболочені луки. Неподалік звідси розташовані славнозвісні озера Українського Полісся: Біле, Нобель, Воронківське та Острівські озера.

Поціновувачі чистих озерних вод Полісся, можуть вийти з потяга на станції Воронки, де розташоване однойменне озеро Воронки – одне з найчистіших озер Полісся, на берегах якого росте ряд рідкісних рослин, занесених у Червону Книгу України. 9 км від ст. Острівськ розташований гідрологічний заказник загальнодержавного значення "Острівський", який включає в себе три мальовничих озера: Велике (116,3 га), Середнє (51,4 га) та Хоромне (51.4 га) з приозерними лісами та болотами. Перлина українського Полісся, озеро Нобель розташоване 45 км від станції Острівськ. Озеро є частиною регіонального ландшафтного парку "Прип'ять – Стохід". Туристи, які потраплять до с. Нобель у липні матимуть чудову можливість взяти участь у всеукраїнському фестивалі гумору "Лауреат Нобельської премії". Відвідання орнітологічного заказника "Нобельський" можливо цілорічно. Даний маршрут промаркований: таблички, що вказують напрямок руху розміщені від ст. Острівськ до Острівських озер та у с. Нобель. Крім того, в с. Нобель облаштоване місце відпочинку з нескладними атракціонами (гойдалки, дерев'яні грибочки, столик, стільці). У селі можна залишитися на ніч в агрооселі.

Поліська вузькоколійка перетинає унікальний залізнодорожний дерев'яний міст через р. Стир, поблизу с. Млинок Зарічненського району – єдиний великий дерев'яний залізничний міст в Україні. Тут же є ще одна унікальна споруда – єдина на Рівненщині річкова переправа – пором через р. Стир.

Якщо Вас цікавить старовинна дерев'яна архітектура Полісся та самобутня літературна творчість полісян, то слід вийти на

станції Городець, де подорожуючі можуть відвідати народний літературний музей та церкву Святого Миколая (1839 р).

Потяги Поліської вузькоколійки, або як її називають поліщуки "Кукушка" чи просто "Поїздок", їздять щодня. Приміський поїзд № 6391 – 6392 курсує за маршрутом с. Антонівка – Зарічне – Антонівка. "Поїздок" є найбільш привабливим видом транспорту для полісян з віддалених районів Заріччя, що межують з Білоруссю (вартість квитка за маршрутом селище міського типу Зарічне – Антонівка складає близько 8 грн., купити можна у провідниць). З Антонівки поїзд вирушає о 7.00 і прибуває до смт. Зарічного об 11.05. (головні зупинки Володимирець о 7.47, Біла – 8.57, Острівськ 9,57). Увага: часу вийти й купити щось на зупинці немає, зранку купити в Антонівці теж, тому беріть усе необхідне з собою завчасно. Назад із Зарічного "кукушка" відходить о 14.03 і прибуває в Антонівку о 18.05.

Якщо для полісян розклад "Кукушки" сприятливий, то мешканцям інших регіонів, щоб добратись до від'їзду потяга вчасно, треба не спати півночі або ночувати в Антонівці.

Інформаційний сайт Поліської залізниці подає загальні варіанти дороги з Києва:

1) Поїздом туди – прямим о 16.04 з Києва до Антонівки, там ночівля, зранку "Кукушкою" на Зарічне.
2) Поїздом назад – з Зарічного "Кукушкою" назад на Антонівку. Там чекати до 3.00 ночі й від'їжджати назад поліським поїздом №660 (у Києві о 10.36) .
3) Автобусом – увечері з Антонівки прямим автобусом на Київ, або маршруткою на Сарни або Рівне, і далі автобусом на Київ. Або з Зарічного маршруткою на Сарни. Або автобусом на Дубровицю, звідти о 23.01 білоруським поїздом на Львів (4.54) чи Івано-Франківськ – ходить влітку по парних, але не завжди, складний розклад уточнюйте, ціна білетів висока;
4) Ночівля в Зарічному. Тоді рано вранці автобусом на Сарни, з них о 16.04 берлінським поїздом на Київ (21.12), ходить щодня до жовтня 2009 р., далі уточнюйте, квиткі дорогі, попереднього продажу немає. Або ж маршруткою до

Дубровиці і з неї рано вранці 9.11 пітерсько-львівським поїздом №47 (влітку щодня) прямо на Львів (15.46) або до Здолбунова (11.49) і далі іншим поїздом на Київ (відходять о 13.49 прибуває 20.17 та 15.51 – 22.26, 20.39 – 02.48 та 23.00 ковельським поїздом у Києві вранці о 6 годині, щодня).

5) Альтернативно: автобусом з Києва на Зарічне, там ночівля, наступного дня поїздком на Антонівку, далі на Сарни/Рівне-Здолбунів.

Карпатський трамвай або Вигодська вузькоколійка проходить екскурсійним маршрутом по вузькоколійній залізниці, прокладеній вздовж річки Мізунки у мальовничому Карпатському передгір'ї в Долинському районі Івано-Франківської області поблизу смт.Вигода. Проект відновлення туристичних маршрутів з використанням вузькоколійних залізниць впровадили на відновленій повністю Мізунській гілці, колись лише промислової вузькоколійної залізниці. Потяг складається з локомотива, що має 12 місць для туристів, де можна поспостерігати за роботою машиніста, та вагонів на різний туристичний смак: закритий вагон з комфортними сидіннями, вагон-кабріолет, а також відкрита платформа для веселого відпочинку і фотополювання.

Обізнаний в історії будівництва та реконструкції вузькоколійки, екскурсовод розповість про цікаві факти під час мандрівки потяга та на передбачених зупинках: біля мосту через річку Мізунку, джерела мінеральної води "Горянка", висячого болота Ширковець, станції Дубовий Кут та біля каскаду Мізунського водоспаду. Карпатський трамвай долає чотири мости (всього їх на шляху – понад тридцять). Замовивши екскурсію до станції Міндунок, можна відвідати колишнє селище лісорубів від якого залізничні промислові гілки розходяться в гори в різних напрямках, поспостерігати за маневрами "зеленого трамваю". На станціях Міндунок або Дубовий Кут за бажанням можна організувати пікнік.

Повний маршрут із зупинками "Карпатський трамвай" зазвичай проходить за вісім годин – від 10:00 до 18:00. З Вигоди через Ширковець, Старий та Новий Мізунь, Дубовий кут, Солотвино,

Міндунок і Соболь – до урочища Магура. Екскурсії Карпатським трамваєм організовує Туристично-інформаційний центр м. Івано-Франківськ, на сайті якого можна знайти розклад відправлення потяга.

Міжнародний за значенням проект використання вузькоколійки під назвою *"Експрес Закарпаття", або "Залізничний маршрут Монархії"* має на меті познайомити угорських туристів з життям національних меншин Закарпаття. Угорський потяг на початку вересня 2012 року проїхав вже втретє колишнім угорським залізничним шляхом, європейськими коліями – через Угорщину, Україну, Румунію та Словаччину. З кожним роком міжнародний проект набуває все більшої популярності. Угорське консульство в Ужгороді представило мету проекту, як розвиток добросусідства та туристичних відносин між країнами-сусідами, тобто Україною, Словаччиною та Румунією. 7 вересня 2012 року потяг, який ще має неофіційну назву "Ностальгія", вирушив за маршрутом Будапешт – Дебрецен – Сату-Маре (Румунія) – Неветленфолу – Виноградів – Берегово – Чоп (Україна) – Прібенік – Словенске Нове Место(Словаччина) – Мішкольц – Будапешт. Потяг складався з шести вагонів та вагону-ресторану.

Угорські довгожили, які ще пам'ятають часи "Великої Угорщини" мали нагоду знову попасти на колишні угорські землі. Пасажири "Карпатського експресу" завітали на ІІ-й Фестиваль угорців Верхньої Тиси, який організувало консульство Угорщини в Берегові, а також відвідали закарпатські цікавинки: мистецьку галерею у селі Пийтерфолво (Петрово), біоферму у Ботарі, де їх пригощали натуральними продуктами..

Подорож угорським "Карпатським експресом" коштувала, в залежності від класу вагона, недешево – від 40 000–50 000 форинтів (1400–1750 грн.), проте вільних місць у потязі практично не залишилось. У вартість входив власне проїзд, а також проживання, напівпансіон і туристичний збір. Наступний "ностальгічний" потяг планують організувати через рік.

Серед перспективних проектів використання промислового транспорту з туристичними цілями є проекти Львівської залізниці. Проблема використання залізничних ліній в межах Львова та

відпочинкової зони довкола міста є дуже актуальною з точки зору розвитку туристично-атракційного потенціалу міста, а також при раціональному плануванні та суміщенні маршрутів міських залізниць з іншими видами міського транспорту з врахуванням раціонального добору рухомого складу може вирішувати транспортні проблеми міста. Серед них лінії: Персенківка-цегельний завод (вул. Вашингтона) від витяжної лінії заводу "Комунальних машин" 300 м до парку "Погулянка"; Підзамче-Личаків, що проходить в межах регіонального ландшафтного парку "Знесіння", а також лінія ППЗТ пісочного кар'єру в с. Ясниська (де було б розумно облаштувати відпочинкову зону із залізничним під'їздом до самого озера) [4].

На даний момент на території Галичини та Волині накопичилася значна кількість об'єктів залізничної спадщини, серед яких чимало локомотивів та вагонів (зокрема вузької колії). Виходячи зі світової практики з реорганізації незадіяних виробничих приміщень (залізничний музей в Йорку, Велика Британія; Переславльська залізниця, Росія), можна використати приміщення ст. Личаків у місті Львові, незадіяні під'їзні колії та пакгаузи під експозицію Музею історії техніки. Реалізація проекту можлива при участі наступних організацій: Львівська залізниця представляє приміщення та під'їзні колії, сприяє збору техніки, при можливості надає допомогу (в т.ч. консультативну) у ремонті техніки; міжнародні структури здійснюють експертизу, сприяють включення об'єкта та експозиції у міжнародні списки та при виконанні формальних умов сприяють отриманню грантів на ремонт техніки; муніципальна та обласна влада – забезпечує правове поле для існування музею, охорону і часткове фінансування штату та робіт по його виконанню; працівники парку "Знесіння" та члени "Карпатського трамваю" займаються практичними аспектами реалізації проекту.

Чому б не використати колишні промислові залізничні колії і застарілий в моральному відношенні та цікавий з пізнавальної точки зору рухомий склад, у великих містах України та поблизу них для туристичних цілей?

4.5. Правила перевезення пасажирів та багажу на залізниці

Зазвичай під час подорожі групи туристів по залізниці її супроводжує представник туристичної фірми (керівник туристичної групи). Група збирається у заздалегідь обумовлений час, найчастіше біля зазначеного вагона.

Перед початком маршруту керівник групи зобов'язаний: детально ознайомитися з програмою обслуговування у кожному пункті маршруту; правилами і порядком проїзду; резервуванням місць і оформленням комісійних зборів пунктах пересадки й протилежного виїзду; місце розміщення і продукти харчування туристів; екскурсійного обслуговування туристів; калькуляцією високій вартості послуг, що їх надані туристові.

Керівник групи повинен мати:

1. План із вказанням усіх реквізитів групи: № групи, маршруту, туру, путівок, кількості чоловік у групі; терміни обслуговування, найменування, телефон й адреса організації, котра придбає путівку. План оформляється менеджером і завірене підписом, видається керівнику тургрупи.
2. Памятку керівника тургрупи.
3. Копію калькуляції приймаючої контракт із турфірмою.
4. Копію розрахунку вартості путівки.
5. Бланк списку туристів.
6. Доручення обслуговування туристів, виписану з його ім'я в приймаючу турфірму (бюро).
7. Бланк звіту.
8. Бланк відкликання туристів про маршруту.

У нещасних випадках затримки, запізнення відправки поїзда чи туристів від подальшої подорожі керівник туристичної групи має повідомити звідси диспетчерський пункт туристичної фірми на залізничному вокзалі чи повідомити фірму.

Перед початком поїздки керівник групи зобов'язаний:

– перевірити наявність необхідних документів і списку туристів, і переконатися у відповідності числа туристів кількості закуплених місць;

– перевірити наявність у туристів путівки і документи, які засвідчують особу (у груп школярів, училищ – завіреного списку, учасників подорожі);
– представитися туристам, ознайомити його з маршрутом, програмою і змістом поїздки.

Керівник туристичної групи зобов'язаний провести з туристами інструктаж щодо правил проїзду в залізничному транспорті, і правилах дотримання особистої безпеки під час поїздки і на зупинках.

У проміжних і кінцевих пунктах маршруту керівник групи забезпечує:

– нічліг, харчування, екскурсійне обслуговування туристів відповідно до передбаченої програми;
– доведення до туристів назви й адреси готелю та пункту харчування, із зазначенням їхніх годин і порядку харчування; зміст екскурсій із зазначенням часу й місця початку; маршруту і назву зупинок громадського транспорту при самостійному транспортування туристів.

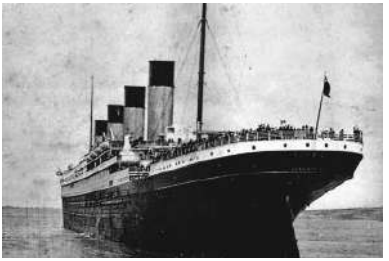
Контрольні запитання

1. Як виникнення залізничного транспорту вплинуло на розвиток туризму?
2. Як розвивався залізничний транспорт світу та України?
3. Яку роль в туримі відіграють спеціальні туристичні екскурсійні поїзди?
4. Як відбувається організація туристичних турів з використанням залізниці?
5. Які правила перевезень багажу та пасажирів залізничним транспортом?

Література до розділу

1. Бордун О. Ю. Транспортні подорожі вузькоколійкою – перспективний напрям туризму в Україні / О. Ю. Бордун // Вісник Донецького ін-ту соціальної освіти. –2011. – Вип. 7. – С. 14–17. – (Серія географія).
2. Бордун О. Ю. Мандруймо вузькоколійкою / О. Ю. Бордун // Краєзнавство. Географія. Туризм. – Київ, 2013. – № 4 (777). – С. 12–15.
3. Бордун О. Ю. Комунікаційна інфраструктура прикордонної зони Полісся / О. Ю. Бордун // Українське Полісся: вчора, сьогодні, завтра. – Луцьк : Надстир'я. 1998. – С. 151–152.

Розділ 5



ОСОБЛИВОСТІ ВОДНОГО ТУРИЗМУ: ОРГАНІЗАЦІЯ МОРСЬКИХ ТА РІЧКОВИХ КРУЇЗІВ

5.1. Розвиток водного транспорту в туризмі

Водний туризм – різновид активного туризму. Водні подорожі і сплави проводяться зазвичай на туристських судах (здебільшого грібних розбірних байдарках, катамаранах, плотах, човнах та ін.) по річках, струмках, морях і водосховищах.

Сплав по річках – це вид водного туризму, що останнім часом набирає популярності. Він передбачає переміщення вниз за течією. Зазвичай це здійснюється на байдарках, катамаранах, плотах, гумових човнах. Байдарка – це маломірне легке судно, що приводиться в рух веслом. Розділяють байдарки на спортивні та туристичні, а також за місткістю: одно-, дво- та тримісні. Катамаран – це двокорпусне судно, обидва корпуси якого з'єднані між собою рамою. Є сплавні катамарани, використовувані для сплаву по річках та вітрильні для подорожей, у тому числі і морських, під вітрилом. Плоти мають різну конструкцію і рухаються за допомогою потоку води з невеликою швидкістю.

Рафтинг – це той же сплав по річці, але в більш екстремальному виді. Для нього використовується спеціальне надувне судно – "рафт" – яке і дало назву цьому виду водного туризму. Рафт – дуже стійкий і високопрохідний, зазвичай розрахований на 6–8 осіб. Зазвичай сплав відбувається у бурхливих водах гірських річок. Рафтинг – це командний вид спорту. У кожного в команді своя функція і від злагодженості дій усіх учасників залежить успішне та безпечне подолання маршруту.

Вітрильний туризм або яхтинг – це найбільш романтичний вид водного туризму. Подорож під вітрилом на катамарані, човні чи яхті як на річці, так і в морі – що може бути романтичніше і захоплююче? Це захоплюючий відпочинок для тих, хто віддає перевагу насолоді романтикою подорожі наодинці з природою.

Круїз – це подорож річкою або морем чи океаном на спеціально облаштованих комфортабельних суднах.

Судноплавство – найдавніша галузь транспорту, що зародилася ще в далекому минулому. І нині морський транспорт – дуже важлива складова частина світової транспортної системи, без якої нормальне функціонування світового господарства було б неможливим. Використання водних шляхів розпочалося від річок. Річковий транспорт зародився в далекі стародавні часи. Ще за багато тисяч років до нашої ери в Стародавньому Єгипті та Месопотамії люди стали використовувати човни для переправи. У 12 столітті в містах Європи, розташованих поблизу річок, стала приймати поширення перевезення вантажів по воді. Також у 16 столітті почали будувати шлюзи, які сильно поліпшили якість проходження суден по воді. На початку 19 століття були створені перші судна з паровими двигунами, що дало можливість зменшити вартість перевезення вантажів.

Люди завжди намагалися зводити своє житло якомога ближче до води. Це було для них практично єдиним шляхом повідомлення. Слов'яни почали свій торговий шлях по річках: Дніпро та Дністер, а також Чорного моря. Одним з відомих був торговий шлях шлях "з варяг у греки". Він пов'язував Балтійське море з Чорним. Судноплавство дуже швидко набирало популярність, і вже в XVI столітті вантажопідйомність транспортних судів досягла 300 тонн. Стали з'являтися судна не одноразового використання, а довговічні – зроблені як міцні конструкції з пиляних дощок. А вже на початку 19 століття з'явилися перші водні системи, зроблені людиною, і починається застосування металу в побудові судів. Водночас стали використовувати перші механічні двигуни, що дало змогу зменшити час плавання судна.

Масове комерційне використання водного транспорту в туризмі бере свій початок від подорожей Томаса Кука. В наші

дні водний транспорт теж має широке використання. Дедалі більшого розвитку набувають круїзно-туристичні судна. Адже відпочинок на воді просто чудовий.

З початку XIX ст. почалося змагання пароплавних компаній за приз "Блакитна стрічка Атлантики", що призначався судну, яке перетне цей океан за найкоротший термін. Перший подібний трансатлантичний рейс зробив в 1819 р. американський парусно-паровой фрегат "Саванна", який, проте, майже весь шлях до Ліверпуля пройшов під вітрилами; цей рейс тривав близько 28 діб. У 1838 р. гігантський на ті часи пароплав – англійська "Грейт Вестерн" подолав відстань між Європою і Америкою за 14,5 діб. У другій половині XIX ст. боротьба за "Блакитну стрічку Атлантики" йшла між Великобританією, Німеччиною, Францією і США. Вже на початку XX ст. англійська "Лузітанія" скоротила час у дорозі до 4 діб і 20 годин. У 1938 р. знаменитий французький пасажирський лайнер "Нормандія" перетнув океан за 4 доби та 3 години. У 1948 р. ще більш знаменитий англійський пароплав "Куїн Мері" подолав його за 3 доби і 12 годин і, нарешті, в 1952 р. американський "Юнайтед Стейтс" встановив абсолютний рекорд – 3 доби, 10 годин і 40 хвилин.

Найпопулярнішими місцями водного туризму у світі є США, Канада, Швеція, Туреччина, Єгипет, Австралія, Китай, Індонезія, Росія, Бразилія, Норвегія.

5.2. Географія водного туризму та круїзної діяльності

Більшість морських водних шляхів належить Атлантичному океану (приблизно 50 %). Тут сформувалось кілька напрямків морського судноплавства. Головним є Північно-Атлантичний, що з'єднав Європу з Північною Америкою. Він проходить між 40 та 50 градусом північної широти. До середини 1950-х рр. саме тут була зосереджена найбільша кількість пасажирських ліній. Іншими важливими напрямками морського судноплавства в Атлантиці є Південна Атлантика (Європа – Південна Америка), Західна Атлантика (Африка – Європа).

Тихий океан займає друге місце за обсягами морських перевезень (25 %) пасажирів та вантажів. Швидкий економічний розвиток країн Азіатсько-Тихоокеанського регіону, насамперед "нових індустріальних" країн, їх інтеграція у світову торгівлю мають наслідком поступове переміщення потоків з Атлантики у Тихий океан.

Третє місце за обсягами морських перевезень (10 %) належить Індійському океану, до берегів якого виходять понад 30 країн з населенням 2 млрд осіб. Найбільш важливі вантажопотоки зосереджуються у районі Перської затоки.

Північний та Південний океани концентрують незначну частину пасажиропотоків.

Поняття "морський шлях" дещо умовне. Географію морських шляхів визначає мережа портів, морських каналів, доступні для морських суден естуарії та русла судноплавних річок.

Для розвитку морського сполучення важливе значення має використання каналів, що дозволяє скоротити шляхи. До найбільш важливих відносять Суецький (161 км), Панамський (82 км), Кільський (99 км).

Відкриття Суецького каналу дало можливість скоротити шлях з Європи до країн Азії. Наприклад, шлях з Одеси до Мумбая (Індія) зменшився на 65 % у порівнянні із звичайним маршрутом навколо Африки. Загалом через Суецький канал перевозиться до 15 % усіх вантажів морського транспорту, через нього проходить маршрут круїзу "Навколо світу".

Панамський канал особливо важливе значення має для країн Америки. Відстань від Нью-Йорка до Сан-Франциско скорочується на 60 %. США належить до 70 % вантажів, що проходять зоною каналу.

Кільський канал, що поєднує Кольську бухту Балтійського моря з дельтою Ельби та порти Кіль і Гамбург, має важливе значення для європейських країн, тому що велика частка потоків вантажів та пасажирів проходить цим каналом, а не навколо півострова Ютландія.

За географією круїзної діяльності виділяються такі найбільш розвинені туристські круїзні регіони світу:

– Карибський басейн (Мексиканська затока, Карибське море і Панамський канал). Головною перевагою Карибського басейну є те, що круїзи можна проводити цілий рік. Тривалість круїзних маршрутів коливається від 3 днів до 2 тижнів, маршрути класифікуються за такими напрямами: Західні Кариби, Східні Кариби, Південні Кариби;
– басейн Середземного моря. Найстаріший круїзний район світу. Круїзні маршрути охоплюють одразу декілька європейських країн – Іспанію, Францію, Італію, Грецію – і країни Північної Африки – Марокко, Туніс, Єгипет;
– круїзи навколо Скандинавії з заходом у глибокі норвезькі фіорди, навколо Європи з відвідуванням столичних міст та круїзи по Балтійському морю;
– тривалі круїзи з Північної Америки навколо мису Доброї Надії в Індійський океан і далі в Південно–Східну Азію й Австралію та круїзи в Океанії й Австралії;
– льодові круїзи – круїзні маршрути до берегів Антарктиди і до Північного полюса.

Канали також використовуються при здійсненні круїзів за нестандартними маршрутами, наприклад, унікальні круїзи "Навколо світу".

На ринку пропонуються два варіанти маршруту. Перший проходить через порти: Гонолулу (Гавайські острови, США) – Лос-Анджелес (США) – Акапулько (Мексика) – зону Панамського каналу – Майамі (США) – Ріо-де-Жанейро (Бразилія) – Кейптаун, Дурбан (Південна Африка) – Момбаса (Кенія) – Мумбай (Індія) – Сінгапур – Гонконг – Маніла (Філіппіни) – Сідней (Австралія) – Сува (Фіджі). Другий включає порти: Гонолулу (Гавайські острови, США) – Акапулько (Мексика) – зона Панамського каналу – Монровія (Ліберія) – Касабланку, Танжер (Марокко) – Валету (Мальта) – Олександрію (Єгипет) – Суецький канал – Мумбай (Індія) – Коломбо (Шрі Ланка) – Сінгапур – Гонконг – Манілу (Філіппіни) – Сідней (Австралія) –Сува (Фіджі).

Тривалість круїзів "Навколо світу" становить близько 90 діб. Не всі туристи можуть дозволити собі на такий термін покинути справи, тому судноплавні компанії продають і окремі частини круїзу.

Наприкінці 1990-х рр. кілька суден виконували подібні круїзи. Компанія "Кунард" здійснює круїзи на "Куїн Елізабет II" та "Сага фіорд" вартістю від 17 тис. дол. за місце до 310 тис. дол. В апартаментах. У 1999–2000 рр. на круїзі "Міленіум" тривалість маршруту складала 104 дні. Судно "Ройял Вікінг Сан" має маршрут тривалістю 122 доби. Також круїзи "Навколо світу" здійснювали: компанія "Холланд Америка Лайн" на судні "Роттердам", "Пі енд Оу" на "Сі Принцес", "Коста" на "Данаї".

На ринку морських круїзів виділяють декілька основних територій; Карибська; Схід Північної Америки; Алясько-Канадська; Мексиканська Рив'єра; Гаванська; Південно-Тихоокеанська; Південно-Американська; Антарктична; Атлантика; Скандинавія (Балтія та Норвезькі фіорди); Середземноморська; Західно-Африканська; Африкано-Індійська; Далекосхідна.

Найбільш популярною у світі є Карибська круїзна територія. Клімат Карибів дає змогу проводити круїзи упродовж року, саме тому на кінець 1990-х рр. 75 % ринку морських круїзів припадало на цей район. Пік навантаження у грудні – березні, а деякий спад (до 50 %) помітний у травні – вересні.Здебільшого, круїз комбінується з авіатранспортною доставкою у порт початку маршруту. Головний круїзний центр – порт Майямі. Порт ще у 1980-х рр. обслуговував 2,7 млн осіб, а наприкінці 1990-х рр. – удвоє більше. Саме тут розташовані штаб-квартири десяти найбільших круїзних компаній у світі. Крім Майямі маршрути Карибським морем починаються з портів Флориди (Форт Лоудердейл, Порт Канаверел або Еверглейдс) або портів островів басейну Карибського моря.

Туристичний бізнес регіону тримається на "5 S" – сонці, морі, небі, піску та магазинах безмитної торгівлі. Основні постачальники туристів – США та Канада. У регіоні працюють близько 30 компаній, що на 100 суднах здійснюють понад 5 тис. маршрутів щорічно. Найбільш популярними є тижневі круїзи. Карибську круїзну територію у 1999 р. відвідало 6,2 млн, а у 2000 р. – 7 млн туристів.

Схід Північної Америки – ця круїзна територія включає порти узбережжя Атлантичного океану Північної Америки від

м. Шарлотаун (Канада) до м. Нью-Йорк (США). У минулому Нью-Йорк був головним портом, де починались трансатлантичні рейси. Зараз він використовується як порт початку "круїзів у нікуди". Саме тут з'явилися перші пакетні тури "авіа-море", використання яких дало змогу розширити географію портів та географію круїзів.

Алясько-Канадська круїзна територія включає порти узбережжя Тихого океану Північної Америки від м. Анкоріджа (штат Аляска, США) до м. Сієгл (США). Основним портом є Ванкувер. Під час круїзів увагу туристів привертають льодовики, айсберги, глетчери, міста та селища, пов'язані з періодом "золотої лихоманки" на Юконі, сувеніри місцевих індіанців. У цьому регіоні працює понад 20 суден, що мають 15 тис. місць. У середньому здійснюється 250 круїзів тривалістю від 7 до 24 діб. Компанія "Холланд Америка Лайн" здійснює близько 80 % усіх круїзних маршрутів та обслуговує 350 тис. туристів.

Мексиканська Рив'єра – круїзна територія, що простяглась від Сан-Франциско (США) до м. Акапулько (Мексика). У регіоні працює близько 20 суден загальною пасажиромісткістю 14 тис. місць. Виконується понад 300 круїзів тривалістю 3–23 доби. Основним портом є Лос-Анджелес.

Гаванська круїзна територія – це дуже привабливий район, але на повільний розвиток круїзів впливає її віддаленість від основних районів постачальників туристів. У 1980-х рр. працювали 3 судна по 2200 місць, що здійснили 150 рейсів тривалістю 7 діб. Наприкінці 1990-х рр. працювали близько 10 суден. Південно-Американська круїзна територія характеризується досить невеликою насиченістю крупних маршрутів. Більшість із них збігаються з регулярними лініями англійських або американських компаній у Ріо-де-Жанейро (Бразилія), Буенос-Айрес (Аргентина). До основних портів також відносять: Гуаякіль (Еквадор), Кальяо (Перу), Вальпараїсо, Пуерто-Монт, Пунта-Аренас (Чилі), Ушуая (Аргентина), Монтевідео (Уругвай), Сан-Паулу, Сальвадор, Ресифі, Белен (Бразилія).

Південно-Тихоокеанська круїзна територія включає у себе порти Австралії (Дарвін, Перт, Сідней, Мельбурн, Хобарт), Нової

Зеландії та островів Океанії. Популярними є круїзи Полінезією, Меланезією та південними островами Тихого океану. У 1980-х рр. тут працювали лише 3 судна пасажиромісткістю 2,5 тис. місць. Здійснювали до 40 маршрутів на рік тривалістю від 14 до 45 діб. Кількість туристів сягала 75 тис. осіб. Віддаленість регіону від американського та європейського ринку стримувала розвиток круїзного бізнесу. У 1990-х рр. цим ринком зацікавились японські туроператори, які й вивели на цей ринок ще три нових судна. Чисельність туристів у районі зросла удвоє.

Антарктична круїзна територія включає, зазвичай, порти Західного узбережжя Льодового континенту. Перший круїзний маршрут було здійснено у 1957 р., коли аргентинське судно доставило 100 туристів на острів Десепшен. З часом південнополярні круїзи почали здійснювати судна з Нової Зеландії, Австралії, Чилі. Під час перебування на континенті туристи відвідували наукову станцію, місця колоній тюленів та пінгвінів. Місячний круїз коштував від 5 до 10 тис. дол., попит у п'ять разів перевищував пропозицію. У 1992 р. південнополярні води відвідало 60 теплоходів, на яких було 80 тис. туристів. З'явилися компанії, що почали спеціалізуватися на подібних маршрутах. Зокрема, канадська фірма "Марина Експедішн" надає туристам можливість, крім чотириденного дослідження Антарктиди, на борту судна провести 4 доби у новому дослідному таборі на Льодовому континенті. Наукові співробітники табору виконують функції гідів.

Атлантика – круїзна територія, де залишилось надзвичайно мало маршрутів, крім суден, що перетинають регіон з Європи до Карибів через Мадейру та Канари. Наприклад, судно "Куїн Елізабет II" здійснює півроку подібні маршрути.

Скандинавія (Балтія та Норвезькі фіорди) – ця круїзна територія умовно поділяється на два підрайони: Балтія та Норвезькі фіорди. До підрайону Балтія відносять порти: Санкт-Петербург (Росія), Гельсинкі (Фінляндія), Таллінн (Естонія), Мальме, Стокгольм (Швеція), Осло (Норвегія), Гамбург (ФРН), Амстердам (Нідерланди), Копенгаген (Данія), Саутгемптон (Великобританія).

У підрайон Норвезькі фіорди входять порти узбережжя Норвезького моря від м. Хаммерфест до м. Ставангер (Норвегія), порт Лонгиір на о. Шпіцберген. Круїзи проводяться у літній час з червня до вересня. Найбільш популярні ці маршрути у липні, коли туристи спостерігають довгі полярні дні. Тривалість турів від 4–7 до 14 діб.

Середземноморська круїзна територія займає друге місце у світі за популярністю серед туристів, поступаючись лише Карибам. Її характеризують: комфортні кліматичні умови, понад 40 портів в історичних містах з великою кількістю атракцій та можливість здійснювати автобусні поїздки до інших міст, розвинена інфраструктура. Круїзи Середземним морем організовують, зазвичай, у період з березня до жовтня, деякі закінчуються у грудні. Пік перевезень припадає на червень–серпень. Середня тривалість перебування туристів від 4 до 14 днів. Найбільш популярні на ринку семиденні тури Середземномор'ям. Більшість круїзів – змішані (авіа-море), хоча грецькі туроператори пропонують і велику кількість так званих "перерваних" круїзів, з частковим проживанням у береговому готелі. Круїзи Середземномор'ям здійснюються так:

а) маршрути усім Середземномор'ям;
б) маршрути західною частиною (Італія, Франція, Іспанія, Туніс та острови).
в) маршрути східною частиною (Греція, Туреччина, Хорватія, Кіпр, Єгипет, Ізраїль).

До підрайону східного Середземномор'я входить Чорне море.

Найбільш популярні у відвідувачів порти Іспанії – Севілья, Пальма де Майорка, Барселона; Франції – Канни, Аяччо, Ніцца; Монако – Монте-Карло; Португалії – Ліссабон; Італії – Сорренто, Портофіно, Венеція, Чівітавек'я (Рим); Греції – Корфу, Пірей (Афіни).

Ринок круїзів у Середземномор'ї швидко розвивається. За офіційними даними ВТО, у Середземному морі за останні десять років XX ст. чисельність туристів, що подорожують на круїзних судах, збільшилась більш ніж утричі і досягла 1,3 млн туристів. За прогнозами експертів, чисельність подорожуючих до 2005 р.

повинна зрости до 2,7 млн, що буде складати близько 30 % загальної чисельності прихильників цього виду подорожей у світі. Основними операторами круїзів у західному Середземномор'ї є компанії "Коста" та "Айртур". У східному Середземномор'ї операторами є компанії "Егейн ренесанс" та "Ройял Олімпік". Компанія "Луїс Круїз Лайн" є лідером в організації круїзів у Левант, а компанія "НКП" контролює 50 % чорноморського круїзного ринку.

До Західно-Африканської круїзної території відносяться порти: Фуншал (о. Мадейра, Португалія), Лас-Пальмас (Канарські острови, Іспанія), Дакар (Сенегал), Фрітаун (Сьєрра-Леоне), Монровія (Ліберія).

Африкано-Індійська круїзна територія включає у себе порти Східної Африки: Момбаса (Кенія), Занзібар (Танзанія), Порт-Луї (Маврикій), Бомбей, Мадрас (Індія), Коломбо (Шрі-Ланка), Мале (Мальдіви). Конкуренція між операторами сприяє створенню нових маршрутів: включені о. Мадагаскар, Сейшельські острови та Маврикій.

До Далекосхідної круїзної території входять 45 портів узбережжя Японського, Філіппінського, Яванського, Південно-Китайського морів. Природні умови цього регіону, історичні об'єкти, традиції місцевого населення – ідеальні компоненти для розвитку круїзного бізнесу. Але віддаленість регіону від основних країн-постачальників туристів (США, Канади, економічно розвинених країн Західної Європи) пояснює, чому до 1980-х рр. тут була відсутня круїзна інфраструктура.

У 1990-і рр. регіон розвивався стрімкими темпами. Більшість круїзів (у 1994 р. їх було здійснено 49) починаються з Сінгапуру. У 1994 р. у круїзних поїздках 700 тис. осіб відвідали Сінгапур.

Порт увійшов до десятки світових лідерів. Основна клієнтура на 75 % з країн Азії, із США лише 10 %, з Європи взагалі лише 8 %. В основному працюють на ринку судна американських та європейських компаній. Але малайзійський магнат Гонг заснував у вересні 1993 р. першу азіатську круїзну компанію "Стар круїз" із штаб-квартирою у Сінгапурі.

Отже, найбільш популярними серед туристів територіями є: Карибська, Середземноморська, Скандинавія (Балтія та

Норвезькі фіорди). Далекосхідна круїзна територія розвивається надзвичайно швидко і має усі підстави у недалекому майбутньому посісти провідне місце на ринку.

Відбувається активне формування інфраструктури для прийому круїзних суден у районі Перської та Оманської заток з центром у Дубаї. Цьому сприяло відкриття великого авіавузла регіонального масштабу у Дубаї, що має сполучення із 150 містами світу. У туристів є можливість комбінувати відпочинок в Об'єднаних Арабських Еміратах з комфортабельними морськими подорожами. У лютому 2001 р. відкрився новий пасажирський термінал, що дав можливість прискорити процес посадки (висадки) пасажирів з круїзного лайнеру. Як і в більшості держав регіону Затоки для учасників круїзів створено спрощений режим перетину кордонів. Пасажири прибувають за "морським маніфестом" і мають право знаходитись на території країни без візи упродовж 72 год. З Дубаю здійснюються маршрути до Бахрейну, Катару, Ірану, Оману, до фіордів Ормузької протоки. На 2001 р. планувались заходи 340 круїзних лайнерів до портів цієї території. З огляду на політичну нестабільність у цьому регіоні більшість компаній відмінили стоянки суден у портах ісламських держав.

Круїзи здійснюються цілий рік: влітку маршрути пролягають до Арктики, взимку основний напрям направлення – Антарктида. З великих портових центрів, де розвинена круїзна справа, виділяються Майамі (США), Акапулько (Мексика), Генуя (Італія), Сінгапур, Дубай (ОАЕ), Ванкувер (Канада), Гонолулу (Гавайські острови, США). На Алясці обслуговують до 400 тис. круїзних туристів на рік. Найбільш екзотичними є круїзи в Арктиці та Антарктиці. Популярні круїзи і до льодовика Гренландії та Ісландії. В Антарктиці туристи з круїзних лайнерів на вертольоті або катері відвідують узбережжя Антарктиди. Круїзи на поромах як різновид морських круїзів отримали розвиток здебільшого через короткостроковість і економічність. Сучасні пороми, що використовуються в круїзних цілях, є багатопалубними кораблями. Особливо популярними є подорожі на комфортабельних поромах компаній Viking Line, Silja Line, DFDS

Seaways, Fjord Line, Smyril Line, Color Line, Superfast series. Лідерами попиту є комфортабельні поромні круїзи, що здійснюються по Балтійському морю компаніями Silja Line і Viking Line. Круїзи по внутрішніх водних артеріях (ріках, озерах, каналах) прийнято називати річковими круїзами. Подорожі ріками й озерами найбільш розвинені в державах, багатих судноплавними ріками. Річкові круїзи можуть проводитися в одному напрямку або мати кільцевий маршрут. Річкові круїзні маршрути залежно від умов перевезень, їхньої тривалості і протяжності, якості послуг, що надаються, поділяються на транспортні, туристські, екскурсійні.

5.3. Круїзні лайнери: технічні досягнення

Сучасні круїзні лайнери забезпечують комфортабельне проживання, якісне харчування, організоване дозвілля. Вони обладнані басейнами, спортивними майданчиками, полями для гольфу, ресторанами, кінозалами, музичними салонами, приміщеннями для дискотек, вертолітними майданчиками та іншими приміщеннями, спорудами для різноманітного і комфортабельного відпочинку. Середня вартість великого круїзного лайнера близько 90 млн дол. США. Найдорожче судно Queen Odyssey коштує 235 млн дол. США.

Для всіх лайнерів основна інфраструктура приблизно одинакова – на кожному судні є житлові каюти, ресторани, бари, бібліотеки, інтернет, басейни, сауни, джакузі, спа-салони, парикмахерські, тренажерні зали, концертні зали, дискотеки, розважальні анімаційні вечірні програми, розваги для дітей, кінотеатри, водні гірки, ігрові автомати, спортивні площадки, навіть льодові катки.

Зазвичай виділяють 3 основні класи круїзів: Стандарт, Преміум і Люкс. Варто зауважити, що все досить однозначно, тому що перші два класи постійно покращують рівень послуг і сервісу, практично розмиваючи межі відмінності і все зводиться до особистих вподобань туриста.

Таблиця 5.1

Класи круїзів

Клас	Характеристика
Стандарт	• Величезні розміри судна і велика місткість туристів від 2000 • Розмір кают від 14–17 кв.м. • Середня тривалість круїзу: 7 днів • Стандартні порти заходу: Дубаї, Барселона, Рим і т. д. • Низькі ціни та часті знижки • Орієнтовані на масовий туризм • Наявність розважальних програм для дітей • Багато зон швидкого харчування, барів і ресторанів • Лайнери з сервісом класу 3–4 зірки • Кільцеві маршрути
Преміум	Середні розміри судна і менша місткість • Більша кількість персоналу • Середня тривалість круїзу: 10 днів • Орієнтовані як на масовий туризм так і на спеціалізований • Лайнери з сервісом класу 4–5 зірок • Кільцеві і не кільцеві маршрути • Менше зон швидкого харчування • Більше ексклюзивних ресторанів і барів • Менше уваги приділяється дитячим розвагам
Люкс	• Малі розміри судна • Мала місткість: до 800 осіб • Великі каюти, часто без внутрішніх • Ексклюзивний рівень обслуговування 5–6 зірок • Неординарні маршрути • Висока вартість круїзів • Лімітоване або повністю відсутні розваги для дітей

Круїзні судна сертифікуються за 6 категоріями. До шостої належать судна категорії суперлюкс. Як висвітлюють проведені дослідження, круїзний ринок можна умовно поділити на два сегменти, що паралельно розвиваються: масовий, тобто мегалайнери, довжиною понад 300 м і пасажиромісткістю до 2000 осіб, і більше та нішовий, переважно індивідуальний туризм на суднах невеликого розміру, пасажиромісткістю до 500 осіб.

Для обох сегментів ринку характерна висока диференціація продукту, що надається: для масового сегмента на борту судна; для нішового сегмента на березі, під час відвідування круїзних портів.

5.4. Найвідоміші круїзні компанії світу

На сьогодні круїзи є одним із найбільш швидкозростаючих секторів туристичного ринку у світі. Зростає круїзний флот, удосконалюються конструкції пасажирських суден, підвищується їхня комфортабельність, розробляються нові маршрути. Більшістю суден володіють великі круїзні компанії. У світі налічується понад 150 морських круїзних компаній. Серед них виділяють переважну більшість грецьких, італійських, іспанських, американських, данських та норвезьких круїзних компаній. До найбільш відомих перевізників у сфері морських круїзів належать Carnival Cruise Lines, Celebrate Cruises, Royal Caribbean International, Princess Cruises, Costa Cruises, Norwegian Cruise Lines. Кількість круїзних суден зросло з початку 1980-х рр. Як висвітлюють дослідження, у 1985 році налічувалося 120 морських круїзних суден, у 1994 році – уже 175 суден, у 2003 році їх кількість становила 327 суден. У 2006 році кількість морських круїзних суден становила 387 одиниць. Наприклад, компанії Carnival Cruise Line належить 11 круїзних суден, Royal Carribean – 9 океанських лайнерів, Holland America Lain – 8 круїзних суден, Windstars Cruises – 3 круїзних судна. На 2021 рік кількість суден найбільших круїзних компаній відображена в таблиці.

Таблиця 5.2

10 найбільших круїзних компаній

№ з/п	Круїзна компанія	Країна, місто походження	Кількість перевезених пасажирів за рік (осіб)	Кількість суден флоту	Кількість членів екіпажу
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
1	**Royal Caribbean International**	США, Флорида, Маямі	6,6 млн	24	58 000
2	**Princess Cruises**	США, Каліфорнія, Беверлі-Гіллз	3,0 млн	17	30 000
3	**Carnival Cruise Line**	США, Флорида, Доралі	6,9 млн	27	37 400

Закінчення табл. 5.2

1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
4	**Costa Cruises**	Італія, Генуї	3,1 млн	15	19 000
5	**Pullmantur Cruises**	Іспанія, Мадрид	383 990 тис.	4	820
6	**Norwegian Cruise Line**	США, Флорида, Маямі	2,7 млн	17	33 200
7	**Oceania Cruises**	США, Флорида, Маямі	420 400 тис.	6	1090
8	**Disney Cruise Line**	Англія, Лондон	615 900 тис.	4	4 816
9	**Hurtigruten AS**	Норвегія, Тромсе	125 640 тис.	14	1 757
10	**MSC Cruises**	Італія, штаб-квартира у Женеві	2,37 млн	17	23 500

Корпорація Carnival Corporation пропонує на ринку близько 20 тис. місць на круїзних суднах. Лише незначно відстає корпорація Royal Carribean, що володіє 19 тис. місцями на круїзних суднах на 550 круїзних маршрутах. Royal Carribean працює на туристському ринку більше 25 років. Вона має у своєму розпорядженні власний флот із 9 круїзних океанських лайнерів вищого класу, а також у Карибському морі власний острів, який призначений для відпочинку учасників круїзних турів.

Більшість круїзних туристів постачає Північна Америка, головно США, які забезпечують 61 % туристів. Частка Європи знизилася до 22 %, а лише 17 % припадає на всі інші регіони. Одним із молодих ринків круїзного туризму є Японія. Провідними країнами круїзного туризму є США, Великобританія, Норвегія, Італія, Франція. Основними споживачами морських круїзів є американці. При цьому найбільший обсяг морських круїзів припадає на Карибський басейн (55 %) і значно менше на Середземноморський (10 %). Морські круїзні маршрути розрізняються за особливостями їхньої організації на: кільцеві маршрути в певному басейні, наприклад, Середземного моря, із заходом у 8–12 портів різних приморських країн і популярних морських курортів відкритих маршрутів.

Наприклад, навколо Європи, Скандинавії туристів доправляють із початкової точки маршруту до кінцевої без зворотного повернення на судні або короткочасні виходи в море на 2–3 дні. Такі рейси використовуються для спеціальних цілей. Зокрема в Ізраїлі гральний бізнес заборонено, але на суднах, що залишають територіальні води країни, такі азартні розваги припустимі. Також є прибережні морські екскурсії та прогулянкові рейси, тривалі маршрути і кругосвітні подорожі тривалістю до 140–180 днів. Водночас існує прийнята така цінова класифікація морських круїзних маршрутів: економ (75–150 дол. США на одну особу за добу); класичні (100–200 дол. США на одну особу за добу); преміум (150–400 дол. США на одну особу за добу); люкс (700–1000 дол. одну особу за добу); ексклюзивні (понад 1000 дол. США на одну особу за добу).

5.5. Вітрильний туризм

Останнім часом стали популярні морські круїзи на невеликих парусних яхтах. Існує дві форми прокату яхт: без екіпажа (бербоут-чартер) і з екіпажем (тайм-чартер). Для подорожей на яхтах при заході в будь-який іноземний порт не потрібна віза. Яхту приймають на добу за так званим паспортом судна, оформленому на господаря судна або шкіпера.

Швидке маневрене судно вперше з'явилося в голландському та англійських флотах ще півтисячі років тому. Навіть саме слово "яхта" – родом з Голландії, і походить від слова "гнати", "переслідувати". Справді, швидкісні якості яхт вже тоді не викликали сумнівів, а тому судна використовувалися, зокрема, як допоміжна частина флоту при лоцманських маневрах. Краса яхт полонила багатьох знатних осіб, звідки і пішла традиція вважати ці судна ознакою розкоші і багатства.

Паралельно розвивався і яхтинг. Уже у XVII столітті були організовані перші змагання, а в 1718 році указом Петра I був створений перший в світі яхт-клуб. Через рік аналогічний клуб був організований в Англії. Спочатку будучи виключно

вітрильними, з часом ці невеликі судна починають оснащуватися моторами. Подібна модернізація суттєво розширила можливості яхт: тепер річкові і морські плавання куди менше залежали від погодних умов.

Сьогодні прогулянка на яхті поступово перейшла з розряду недоступної для більшості розкоші до надбань широкого загалу. В усьому світі (зокрема, в Україні) відкриваються все нові і нові яхт-клуби, розвивається професійний і любительський яхтинг, відкриваються різні можливості для покупки й оренди яхт. Бажаючі можуть вибрати як потужне крейсерське судно для тривалих подорожей, так і вивірену до дрібниць і побудовану за чіткими стандартами спортивну яхту. Є універсальні варіанти яхти, яка підходить:

- для спокійного й активного відпочинку;
- коротких і досить тривалих плавань;
- риболовлі та дайвінгу;
- екскурсій та інших варіантів проведення часу.

5.6. Стан розвитку внутрішньої водної мережі та основні морські круїзні території України

Якщо проаналізувати інформацію, надану Всесвітньою туристичною організацією, то щорічний стабільний приріст туристів, що використовують різні форми морських круїзів, становить 8 %. Нині щороку подорожують морем майже 15 млн осіб. І при цьому треба зауважити, що особливої актуальності набуває питання вивчення стану та тенденцій розвитку морського круїзного туризму в Україні. Чорне море має потужний потенціал для розвитку морського круїзного туризму. Водночас круїзна галузь відчуває потребу в нових маршрутах і портах заходу. Вітчизняні круїзні порти демонструють стабільність у зростанні суднозаходів та пасажиропотоку. Протягом останніх років кількість круїзних заходів у порти збільшилося майже на 13 %. Водночас необхідно звернути увагу на те, що пріоритети, від яких залежить майбутнє та реальність розвитку морського

круїзного туризму, крім Морської доктрини України, не визначені в жодному нормативно-правовому документі України. І з цим ще вченим і практикам потрібно працювати, ставити такі завдання, щоб здійснити нормативно-правове регулювання діяльності господарюючих суб'єкті в цій галузі.

У результаті дослідження здійснено історичний екскурс і встановлено, що за роки існування СРСР найбільш дорогими та такими, що користувалися надзвичайним попитом, але були майже недоступними для потреб пересічних громадян, були тури по Чорному та Середземному морях. Ці тури давали змогу туристам відвідувати за короткотривалу подорож декілька міст-портів, відомих на світовому рівні. Також поширеними серед туристів були тури по річкових артеріях, зокрема і по Дніпру. Після розпаду СРСР Україна повністю залишилася без необхідної кількості круїзних лайнерів, а тому й були втрачені можливості розвивати цей вид туристичної діяльності на той час.

На сьогодні інфраструктура вітчизняних портів не пристосована для прийому мегалайнерів. У цьому питанні може йтися лише про Одеський морський порт, який здатний приймати судна завдовжки не менше 240 м з осіданням 8,5 м. Проте для розвитку морського круїзного туризму не достатньо лише покращити інфраструктуру українських портів. Для цього доцільним є розвиток і міської інфраструктури, зокрема аеропортів, укладання якісних доріг, облаштування місць для паркування саме екскурсійного автотранспорту. Дослідження підтверджують думку про те, що Чорне море водночас за своїм географічним положенням не є транзитним. З цією метою, щоб виокремитися в самостійний напрям для морського круїзного туризму, близько п'яти вітчизняних портів повинні мати інфраструктуру, яка здатна обслуговувати судна завдовжки понад 300 м. Нині таку інфраструктуру мають лише два чорноморські порти – Одеса в Україні та Констанца в Румунії. Також доцільно зазначити, що з 16 морських портів Чорноморського регіону, що підходять для прийому круїзних суден (порти Болгарії, Румунії, Росії, Грузії, Туреччини), деякі належать Україні. Серед них виокремлено порт в Одесі. Ці міста володіють унікальними історичними, культурни-

ми та туристичними пам'ятками, які могли б бути привабливими для туристів морських круїзних маршрутів. За розрахунками експертів, кожний круїзний турист під час транзитного заходу судна в порт у середньому за 10 годин стоянки витрачає в місті перебування від 50 до 100 євро. Отже, круїзний туризм є прибутковою сферою національної економіки.

Про пожвавлення ринку круїзного туризму свідчить також зростання кількості спеціалізованих туристичних компаній, що пропонують тури українцям. До таких компаній, як "Троянда Вітрів", "Експрес Вояж", "Укрферрі тур", "Антарес" (все – Київ), "Центр круїзів України", "Сильвер Лайнс", "Диліжанс" (Одеса), Expert Cruise (Харків), приєдналися ще кілька туристичних операторів зі своїми мережами туристичних фірм. За 15 років існування круїзної лінії від Пасау до української частини дельти Дунаю в порти Ізмаїл та Вилково було здійснено 597 суднозаходів круїзних суден Українського Дунайського пароплавства, іноземних фрахтувальників та судновласників. Участь у берегових та водних екскурсійних програмах взяли 76 933 туристи, включаючи відвідування Дунайського біосферного заповідника з виходом до Чорного моря, піші екскурсії по Вилкову та автобусних – Ізмаїлом. За цей період отримано 1,3 млн євро доходів. Таким чином, доцільно віднайти можливість вплинути на розвиток галузей морського господарства та морського круїзного туризму внаслідок застосування сучасних інструментів регулювання і переорієнтації принципів роботи суб'єкта господарювання у сфері морського туризму, який займається організацією круїзних маршрутів, а також через покращення регуляторної політики шляхом сприяння розвитку основних складових морського господарства та з урахуванням положень з реалізації Морської доктрини України на період до 2035 року.

Також важливим етапом є вибір механізму регулювання галузі у формуванні вибору пріоритетів, оновлення і створення нової інфраструктури, у тому числі і для морського круїзного туризму. При цьому слід поліпшити роботу з перепідготовки кадрів для цієї сфери. Це сприятиме підвищенню прибутковості

й інвестиційної привабливості, дасть можливість поступово заміщувати бюджетні надходження з метою фінансування цієї сфери на залучення позабюджетних коштів.

Отже, маємо всі підстави зробити висновки, що розширення морських досліджень є основою подальшого визначення проблем розвитку галузей морського господарства, а також передумовою і важливим чинником відновлення статусу України як морської держави. При цьому збалансований розвиток галузей морського господарства сприяє забезпеченню координуючої ролі держави в реалізації національної туристичної політики із застосуванням принципів та основних положень державно-приватного партнерства, організації і фінансування проведення наукових досліджень, концентрації ресурсів держави на пріоритетних завданнях розвитку сфери туризму; формуванні та розвитку інформаційної системи в круїзному туризмі та поступовій її інтеграції до світової інформаційної туристичної мережі. Важливими аспектами є удосконалення законодавства з питань регулювання суспільних відносин у сфері туризму, сприяння розвитку міжрегіонального та міжнародного співробітництва, поліпшення бізнес-середовища та розвиток добросовісної конкуренції саме в цій сфері.

Безпосередньо на регулювання розвитку у сфері морського господарства впливає запровадження інституту саморегулівних організацій, зокрема створення національно-туристичної організації, розроблення національних стандартів відповідно до міжнародних, популяризація України на світовій арені та просування якісних національних туристичних продуктів у інформаційному просторі. Отже, наявні можливості й потенціал у галузі, сприятливі умови для розвитку сфери туризму мають бути пріоритетними напрямами в регулюванні розвитку морського господарства України.

На сьогоднішній день яхтинг в Україні малорозвинений. Країна має безліч ресурсів для його розвитку, але законодавство на кожному шляху зупиняє яхтсменів з інших країн. Тому необхідно переглянути ситуацію, яка склалася навколо яхтингу, виявити недоліки та вирішити їх.

Яхтинг для України є перспективним напрямом туризму. Середземне море на сьогодні переповнене яхтсменами, які в пошуках нових вражень. Україна для них – екзотика, потрапити в державу не складно, використовуючи турецькі протоки. Так як і нашим яхтсменам нескладно вийти в інші моря, що омивають Європу. Крім мальовничого морського узбережжя, Україна для яхтсменів цікава і тим, що є можливість пройти через пів країни по Дніпру. Можна спуститись по Дунаю, наприклад, із Німеччини, і вийти через українську частину дельти у Чорне море. Через Азовське море можна прямувати по Дону до Волги. Варіантів безліч.

Проблеми розвитку яхтингу в Україні:

1. Недостатня кількість інформації у нашій країні про ринки, де по-справжньому розвинений яхтинг, а також відсутність інформації на цих ринках про наші яхт-клуби, умови прийому яхтсменів.
2. Друга причина, що дуже стримує розвиток яхтингу – законодавство держави, особливо в тій частині, що стосується прикордонної служби.
3. Інфраструктура обслуговування яхтингу нерозвинена.

У всіх розвинених країнах прийнято, що перший пункт заходу яхти, якщо ти йдеш уздовж узбережжя країни, є й останнім. Більше ніде відмічатись не потрібно. В Україні таке апріорі неможливе, тому що будь-яке судно під іноземним прапором досі сприймається органами контролю як потенційно вороже. І кожен відхід із кожного пункту нашого узбережжя повинен супроводжуватись оформленням знову всіх документів. Для того, щоб іноземна яхта зайшла у наші внутрішні водні шляхи, необхідний ще окремий дозвіл Департаменту морського і річкового транспорту, для пошуку контрабанди, нелегалів, в той час коли існує велика кількість більш надійних і апробованих засобів.Отже, внутрішні води України закриті для туристів, які хотіли б побувати в нашій державі. Сьогодні навіть українські досить забезпечені громадяни, які купують дорогі яхти, реєструють їх під іноземним прапором, щоб не платити наші фантастичні митні збори. Тому, їм також необхідно запрошувати дозвіл для проходу у внутрішні шляхи.

Таких яхт-клубів, як в Одеському порту або у Балаклаві під Севастополем, в Україні 6. Побудувати нові клуби дуже складно, враховуючи постійний ріст цін на землю, особливо у зоні узбережжя. За цим показником Україна перегнала французьку Рив'єру. Сьогодні тільки відчайдушні ентузіасти можуть займатись у нашій країні розвитком яхт-клубів. Варто зауважити, що нещодавно створене і єдине державне підприємство яхтингового профілю – Чорноморський яхт-клуб в Одесі. У клубі було проведено поглиблюючі роботи дна моря, придбані нові плав причали, закуплені яхти дитячого яхтингового спорту, прийняті на роботу тренери і т. д. Завдяки цьому яхт-клуб сьогодні виходить на зовсім новий рівень. Необхідно зробити все можливе для залучення в Україну яхтенних туристів й для розвитку внутрішнього яхтингу. Світова практика показує, що кожна яхта залишає гроші в тому місці, де вона стоїть, а це великі гроші.

В Україні існує також "Морський клуб ТЦФ" – приватне підприємство, яке орендує приміщення в Одеському порту. Яхт-клуб поки що перший та єдиний в Україні, який відповідає європейським стандартам щодо яхт-клубів й забезпечує повний сервіс по обслуговуванню яхт, безпечну стоянку яхт на воді і в плані погодних умов, і в плані охорони, а також зимове збереження яхт (до 26 одиниць) в теплому закритому елінгу. В цьому елінгу можуть знаходитись яхти до 44 футів. Поки такого подібного приміщення в Україні немає.

Отже, в України є всі можливості та ресурси для розвитку яхтингу. Але спочатку необхідно переглянути все законодавство, що стосується вітрильного спорту в країні, та переробити його за європейськими стандартами. Також необхідно створити сприятливі умови для інвестування в цей сектор туризму. Після того, як будуть зроблені всі необхідні кроки, яхтинг почне розвиватися стрімкими темпами, адже Україна – досить невідома для світових яхтсменів.

Річковий транспорт в Україні розвивався з давніх-давен, проте в туризмі на комерційній основі почав використовуватися на початку 50-х років XX століття. Була організована група любителів водного туризму з майбутніх народних і заслужених

артистів Київського театру ім. Лесі Українки. До цього часу цим видом активного відпочинку займалися лише ентузіасти-одинаки або невеликі групи. Любителі водних видів відпочинку "ходили" в похід на саморобних човнах, рідше на привезених з-за кордону байдарках. Одним з найбільш активних ентузіастів був київський довгожитель Платон Іванович Севбо, який відзначив у 2000-му році столітній ювілей.

У 1962 році у продажу починають з'являтися розбірні туристичні байдарки вітчизняного і зарубіжного виробництва. У цьому ж році при клубі туристів Будинку вчених у Києві створюється секція водного туризму. При клубі "Київгастрономторга" утворюється група любителів активного водного туризму.

З 1963 по 1964 рр. байдарочник з Німеччини Отто Раухельд організовує обмін груп водного туризму України та Німеччини. Група туристів з Будинку вчених брала участь у поході по річці Хафель, що протікає по системі озер на півночі від Берліна. Німецька ж група ходила в похід по річці Мещері. У 60-х роках XX століття водний туризм в Україні приваблює все більше і більше охочих. Проводяться навчальні збори байдарочників на Південному Бузі. З'являється багато водних секцій на заводі "Арсенал", в інституті "Гідроприлад", у київських інститутах. Постійно організовуються водні походи вихідного дня. Удосконалюється і спорядження для водного туризму – старі байдарки змінюють нові більш досконалі і якісні.

У 1969 році у видавництві "Фізкультура і спорт" виходить збірка "Водні маршрути України". У 60-ті–70-ті роки водний туризм розвивається як спортивний напрям. Постійно організовуються змагання. При Київській школі туризму створюється група з підготовки інструкторів водних видів активного відпочинку. Організовуються змагання по сплаву і водному слалому на річці Черемош, географія учасників яких виходила далеко за межі України.

У 80-ті роки популярними стають сімейні водні походи по річках України. З їхньою появою водний туризм переходить зі спортивного в більш спокійний вид відпочинку з туристичним призначенням.

Середня протяжність водного маршруту в день 10–50 км (залежно від течії, вітру, погодних умов і водоймища). Умови і мета водних походів майже ті самі, що і в піших, лише додається транспортування, збір суден і особливі правила поведінки та безпеки на воді. Такі сплави зазвичай проходять в теплу пору року (приблизно з квітня до жовтня) по річках Дніпро, Ірпінь, Десна, Рось, Тетерів з ночівлями і без. Маршрути пролягають також по Київській та прилеглих до неї областях. Перевага водних походів полягає в тому, що основне фізичне навантаження йде на руки, плечі, груди і інші групи м'язів верхньої частини тіла людини, що так необхідне сучасному городянинові. Також перевага в тому, що неповторні пейзажі й унікальна незаймана природа доступні при сплавах, набагато цікавіші і чистіші ніж у звичайних походах, де регулярно ступає нога людини.

Україна має понад 70 тис. річок, тисячі озер і водосховищ, її територія омивається двома морями. Існують і підземні водостоки в печерах, які простягаються на сотні кілометрів і майже недосліджені. Густота річкової мережі в різних регіонах суттєво відрізняється, що зумовлено кліматичними особливостями і характером рельєфу. Наша держава володіє великим потенціалом у розвитку водного туризму, основою якого є 163 річки довжиною понад 100 км. Практично безмежні можливості відкриваються у розвитку водних мандрівок з Європи через Дунай і притоки Вісли до Дніпра, Дністра, Південного Бугу тощо.

За всім комплексом природних умов для організації водного туризму (похилом русла, сезонним режимом, особливостями течії, наявністю природних перешкод і складністю у їх подоланні тощо) річки України поділяються на три групи: річки низовин, річки височин, річки гірських районів. З огляду на їхнє використання з метою водного туризму кожна з трьох груп має власну туристично-спортивну складність.

Найнижчий рівень складності (до I категорії) мають річки Поліської, Придніпровської і Причорноморської низовин. До них належать Дніпро з правими притоками Прип'ять, Ірпінь та ін., праві притоки Прип'яті Горинь, Стир, Стохід та ін. Рівнинними є ліві притоки Дніпра, Десна з Сеймом і Остром, Сула з Удаєм, Псел,

Ворскла, Самара та ін. Всі ці річки цілком доступні для туристів-початківців.

Річки височин України, як і самі височини, для пішохідних маршрутів можуть перетворитися у своєрідну європейську і світову школу водного туризму. Особливо придатні для цього річки Подільської, Волинської і Придніпровської височин. Це верхні течії Горині, Случа, Тетерів, Уж, Рось басейну Дніпра, Південний Буг з притоками Гірський і Гнилий Тікич, Синюха, Бужок та ін., а також верхів'я Дністра та його ліві притоки Жванець, Іванчик, Збруч, Смотрич та ін. Всі ці річки дають змогу здійснювати водні мандрівки II і III категорій складності. Пороги нижньої течії Південного Бугу є найскладнішими і вимагають від водних туристів спеціальних навичок.

Річки височин нашої держави – це полігон для набуття водними туристами базової тактичної і технічної підготовки з метою участі у змаганнях, підвищення власної спортивної майстерності. На багатьох таких річках необхідно організовувати навчально-тренувальні бази і проводити всеукраїнські та міжнародні змагання. Поки що змагання з техніки водного туризму проводяться на річці Південний Буг біля села Соколець та на Мізоцькому крязі. У час повені тут траси третьої категорії складності.

Гірські річки Карпат належать до третьої групи. Найбільш освоєні туристами праві притоки Дністра: Черемош, Білий Черемош, Чорний Черемош, Стрий у Передкарпатті й Тиса з притоками на Закарпатті. Розвиток техніки водного туризму і збільшення її масштабів привели до освоєння приток Черемошу Бистреця, Пробійної, верхів'їв Пруту і приток Стрия. Карпатські ріки долаються на катамаранах, байдарках, плотах. Можливе відновлення мистецтва плотогонів, тепер здебільшого з туристичною метою.

Дуже перспективним є вітрильний туризм. В Україні для його розвитку є всі необхідні умови. Нині романтика подорожей під вітрилами дуже приваблює туристів з усього світу. Дніпро з його притоками, пов'язаність Прип'яті за допомогою каналу з річковою мережею країн ЄС, участь у реалізації цікавих подорожей у рамках

Національної системи туристсько-екскурсійних маршрутів "Намисто Славутича" нікого не залишать байдужим. Ширина дніпровських водосховищ місцями досягає 30 км. Це справжні моря з великою глибиною, штормами, високими і крутими хвилями, яких немає і на Чорному морі. Все це дає можливість повною мірою відчути всі принади, труднощі й небезпеки вітрильного туризму.

Особливо привабливі вітрильні походи з історичним "присмаком", наприклад "Козацькими шляхами", "Із варяг у греки", "Козацькі чайки", "До Синопу і Трабзону" тощо. Окремими маршрутами в рамках таких походів можуть бути: Переяслав-Хмельницький – Канів – Черкаси – Кременчук; Запоріжжя – Нікополь – Херсон; Білгород-Дністровський – Вилкове – Кілія – Ізмаїл та ін.

Аналізуючи всі вищезазначені факти можна зробити висновок, що водний туризм, залежності від складності маршруту, може бути і серйозною спортивної трасою, і розважальної прогулянкою. Саме тому він стає все більш популярним на території як України, так і усього світу. Можливим є поєднання водного туризму з іншими видами. Комбіновані походи – це поєднання треккінг-походів і водних сплавів, де частина маршруту долається пішки, а частина по воді на суднах. Єдина умова – легкотранспортабельні судна (надувні човни, байдарки, каяки і каное) і місткі рюкзаки (80 – 120 літрів) у деяких членів команди. Це означає, що комбіновані походи відчутно тяжчі за звичайні треккінг-походи, оскільки вага рюкзаків збільшується більш ніж у два рази, а отже, і загальне фізичне навантаження походу. Проте такі походи не є менш цікавими, а навпаки. Комбінація водних і піших маршрутів робить їх вражаючими і контрастними.

Контрольні запитання

1. Як розвивався водний туризм у світі?
2. Яка географія світових круїзних територій?
3. Які останні технічні досягнення круїзних лайнерів?

4. Які найвідоміші круїзні компанії світу?
5. Як розвивався яхтинг?
6. Який стан та перспективи водного туризму України?

Література до розділу

1. Гамкало М. З. Розвиток водного туризму в західному регіоні України / М. З. Гамкало, О. Ю. Бордун // Географія. Наук. Вісник Чернівецького університету / В. П. Руденко (від. ред). – Чернівці : Чернівецький національний університет, 2010. – Вип. 519–520. – С. 39–42.
2. Бордун О. Ю., Гамкало М. З. Водний туризм – перспективний напрямок туризму Придністер'я / О. Ю. Бордун, М. З. Гамкало // Туристичні ресурси як чинник розвитку території Дністровського каньйону *:* матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції. – Тернопіль : Вид. центр Тернопільського університету ім. В. Гнатюка, 2012. – С. 179–184.

Розділ 6

ВЕЛОСИПЕДНИЙ ТРАНСПОРТ: ІСТОРІЯ ПОХОДЖЕННЯ ТА СУЧАСНЕ ВИКОРИСТАННЯ

6.1. Історія виникнення велосипедного транспорту

Перший прототип велосипеда – двоколісний самокат – винайшов німецький професор барон Карл фон Дрез у 1817 р. Він витесав його із дерева і причепив два колеса. Для публіки виріб був представлений у Мангеймі влітку. Коли людина сідала на нього, то ноги мали торкатися землі. Відштовхуючись то одною, то другою ступнею пристрій розвивав швидкість 14 км/год. Через два роки винахідник одержав патент, в якому офіційно ця машина називалася "біжучою машиною" або "дрезиною" (за ім'ям творця). Цю машину було обладнано сідлом і кермом. Саморобка Дрейза не знайшла прихильників і відійшла в минуле, зберігшись частково хіба що у теперішньому дитячому самокаті.

А виробництво і продаж за ліцензією таких транспортних засобів вже у 1818 р. розпочала фірма Anton Burg & Sohn у Відні. Шотландський коваль Кіркпатрік Макміллан додав до самокату важільно-педальний привід, який нині застосовується у дитячих автомобільчиках. Педалі штовхали заднє колесо, з яким вони були з'єднані металевими стрижнями. Переднє колесо поверталось кермом, велосипедист сидів між переднім і заднім колесом. Велосипед Макміллана випередив свій час. Однак велосипед, звичний по влаштуванню сучасній людині, був зроблений лише в 1862 році П'єром Лалманом у Парижі.

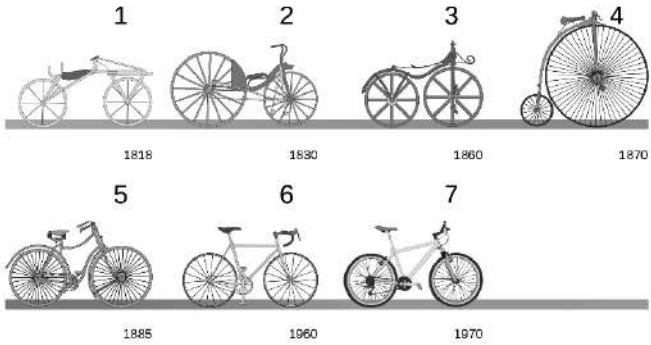


Рис. 6.1. Еволюція велосипедної конструкції

Відомості про велосипеди і самокати до XIX століття неясні та суперечливі, то ж розмістимо їх у таблиці.

Таблиця 6.1

Основні події в історії розвитку велосипедного транспорту у світі (XIX–XX ст.)

Дата	Подія
1	*2*
1817 р.	Карл фон Дрез винайшов дерев'яний самокат.
1839 р.	Кіркпатрік Макміллан додав до самокату важільно-педальний привід.
1845 р.	З'явились обертові педалі, а також англієць Р. У. Томпсон запатентував надувну шину, але його винахід було надовго забуто.
1850 р.	Двоколісній машині вдосконалення надали обертові педалі, які придумав і приладнав німецький механік Філіп Фішер.
1855 р.	Француз Ернст Мішо створив свій варіант машини і назвав цю конструкцію "велосипедом", що з латини означає "швидкі ноги". Відтепер двоколісний одноколійний візок називатиметься тільки велосипедом.
1867 р.	Велосипед демонструється на Міжнародній виставці в Парижі.
1869 р.	Велосипеди стали обладнувати металевою рамою.
1869 р.	Німецький майстер Трефц на своєму велосипеді з'єднав ведучу шестерню ланцюгом із заднім колесом.
1869 р.	У Парижі нараховувалось 1300 велосипедів.

Продовження табл. 6.1

1	*2*
1878 р.	Зроблено перший складаний велосипед.
1884 р.	Перший велосипед, схожий на той, що використовується в наші дні, називався Rover. Його було зроблено англійським винахідником Джоном Кемпом Старлі (випускався з 1885 року). На відміну від велосипеда “пенні-фартинг”, Ровер мав ланцюгову передачу на заднє колесо, однакові за розміром колеса, й сидіння водія між колесами. Велосипед Старлі здобув ім’я безпечного і набув такої популярності, що в польській мові його й досі називають rower, а в деяких західноукраїнських діалектах “ровер”.
1885 р.	З’явилась модель низького велосипеда “Ровер Сейфті” (безпечний) з двома однаковими колесами. Велосипед став настільки безпечним, що на ньому почали їздити жінки і діти.
1895 –1905р.	Популярними були поїздки на парному велосипеді.
1895 р.	З’явився велосипед із музикою — його переднє колесо мало невеличкий органний інструмент і флейту.
1895 р.	У США було випущено 1,25 мільйона двоколісних машин.
1897 р.	Англійська фірма “Хамбер” поставила на трицикл закритий брезентовий кузов і назвала своє дітище “велолімузином”.
1898 р.	Винайдено педальні гальма і механізм вільного ходу, що дозволяв не крутити педалі, коли велосипед їде за інерцією з гори. Гальмівна втулка з вільним ходом “Торпедо” німецького механіка Ернста Захса стала революційним винаходом у розвитку історії велосипеда. В ті ж роки вигадали перемикання швидкостей і ручні гальма, але ці винаходи набули популярності зовсім не відразу.
1914 р.	Почалось масове виробництво лежачих велосипедів фірмою “Пежо”.
1910 р.	Перша зручна система перемикання швидкостей.
1915 р.	Перший велосипед із задньою і передньою підвісками було виготовлено для італійської армії.
З 1910-х років	Велосипеди в багатьох країнах стали виходити з моди через розвиток автомобільного транспорту.
Кінець 1960-х років	Велосипеди знову увійшли в моду у розвинутих країнах, завдяки зростанню популярності здорового способу життя і загальному усвідомленню важливості екологічних проблем.

Закінчення табл. 6.1

1	*2*
1974 р.	Масове виробництво велосипедів з титану.
1975 р.	Масове виробництво велосипедів з вуглепластика.
1983 р.	Винайдено велокомп'ютер.

На початку Першої світової війни завод "Лейтнера і К" був евакуйований до Харкова, де на його базі засновують один із потужних велозаводів країни – Харківський велосипедний завод ім. Г. І. Петровського (ХВЗ). Перший радянський велосипед зійшов із конвеєра у Харкові 13 березня 1924 року.

6.2. Сучасний стан велосипедних перевезень

На початку XX століття в усьому світі велосипед подавав великі надії. Йому пророкували майбутнє головного транспортного засобу. І справді приблизно до 1940-х років відбувалося швидке зростання кількості велосипедів на вулицях Європи та США. Цікавився цим видом транспорту і бізнес. У США ще в 1890-му році почалося будівництво швидкісної магістралі для велосипедистів між Пасадені і Лос-Анджелесом.

Проте до 1970-х років автомобілі практично витіснили велосипеди з європейських вулиць. Але тут почалася економічна криза, породжена зростанням ціни на нафту. І європейці задумалися. Велосипеди почали повертатися на вулиці міст. Це не означає, що кількість автомобілів відразу стала скорочуватися. Але хтось почав їздити на авто рідше, хтось став їздити тільки за місто (цьому сприяла проблема заторів у центрі міст). А коли європейська свідомість почала ставати все більш екологічною, то велосипеду й зовсім дали зелене світло і пріоритетне становище на дорозі порівняно з автотранспортом.

Економічна причина хоч і була основною, старт велосипедному відродженню дали дещо інші події. У 1970-ті Нідерландами прокотилася серія мітингів із вимогами вирішити проблему зростання кількості аварій (тільки в 1975-му році під колесами автомобілів у

країні загинуло 400 дітей). І багато хто тоді став пропонувати велосипед як альтернативу зростаючій кількості автомобілів. Ті події отримали назву "велосипедної революції", і в поєднанні з економічною кризою запустили процес розвитку велотранспорту.

У наш час різні протести також нерідко сприяють розвитку велоруху. Наприклад, у Бразилії одним з результатів протестів 2013 року року стала робота влади над велосипедною інфраструктурою в бідних районах. У Китаї людей до цього спонукають екологічні проблеми. Міста цієї країни просто тонуть у диму автомобілів.

Приклади різних міст світу показують, що велотранспортом можна користуватися в абсолютно різних умовах. Зокрема, в горбистій місцевості норвезького міста Тронхейма цю проблему вирішили за допомогою встановлення спеціальних підйомників для велосипедів на важких ділянках шляху. Рух на великі відстані став можливим завдяки будівництву швидкісних велотрас, які перетинають міста. Вони відокремлені від інших учасників дорожнього руху, завдяки чому безпечні і зручні і це, безперечно, дуже сприяє розвитку велотуризму. А у фінському місті Оулу близько 30 % населення регулярно користується велосипедами взимку.

Звичайно, не кожен поїде в мороз на велосипеді, якою б хорошою не була інфраструктура (очищені від снігу доріжки, зимова гума тощо), але подібні факти показують, що є чимало людей, готових використовувати велосипеди навіть в екстремальних умовах.

До речі, за опитуваннями в європейських містах, люди відчувають себе в більшій безпеці в районах з розвиненим велорухом, порівняно з тими районами, де такої інфраструктури немає.

Копенгаген

Копенгаген – світова столиця велотранспорту. Змагатися з ним може тільки Амстердам. До речі, на початку XX століття Копенгаген був найбільш "велосипедним" містом світу. У 1907 році тут було 80 000 велосипедів! І інші міста – заселені автомобілі. У 90-ті роки почалося інтенсивне зростання кількості

велосипедистів і двоколісного транспорту.

Рис. 6.2. Парковки велосипедів у Копенгагені

Сьогодні жодне місто світу не може похвалитися такою часткою велосипедів у загальному транспортному потоці. На 550 000 жителів міста припадає 650 000 велосипедів і лише 125 000 автомобілів. Зі зростанням кількості велосипедистів знизилася кількість аварій з їхньою участю. Пояснити це досить просто – транспортна система стала більш адаптованою до велоруху.

Хельсінкі

У столиці Фінляндії в 1930-ті роки велосипед також був головним засобом пересування. Але вже до 1970-х його практично повністю витіснили автомобілі. Повернення, як і в датській столиці, відбулося в 1990-ті роки.

Рис. 6.3. Парковки велосипедів у Хельсінкі

На відміну від Копенгагена Хельсінкі пішов іншим шляхом. Замість великої кількості велодоріжок, у місті зробили ряд великих (уздовж основних магістралей) з одностороннім рухом, і в цілому знизили швидкісний режим для всього транспорту до 30–40 км / год. Але також, як і в Копенгагені, тут особливе місце приділяють обладнанню перехресть. Пріоритет руху в Хельсінкі виглядає так (у порядку спадання важливості): пішоходи, велосипедисти, громадський транспорт, логістика, особисті автомобілі.

Рис. 6.4. Парковки велосипедів у Гамбурзі

Гамбург

Гамбург – приклад розвитку велотранспорту в одній з найбільших країн Європи. Частка велосипедів у загальному обсязі трафіку – 12 %.

У місті створена мережа велодоріжок протяжністю 280 км, яка розділена на 14 маршрутів. Є спеціальні мости для велосипедистів і пішоходів. Система велопрокату включає 130 станцій і майже 2000 велосипедів. Також, як і в інших містах, – цю систему збираються включити в структуру громадського транспорту. Йде робота і над зміною різних законодавчих аспектів руху, спрямованих на поліпшення велотранспорту.

Лондон

Лондон на початку 2000-х рр. був одним з найбільш проблемних міст світу з погляду транспортного трафіку. Постійні пробки в центрі міста знизили середню швидкість руху на особистому авто до 19 км / год. Влада пішла по шляху обмежень парковок у центрі і проїзду по ньому, а в якості альтернативи стали стимулювати розвиток велотранспорту.

У 2001 році лондонці здійснювали 320 000 поїздок на велосипедах у день. У 2010-му вже 570 000. Володіють велосипедом 35 % сімей і 23 % населення Лондона хоча б один раз у минулому році їздили на велосипеді. У загальному обсязі транспорту частка велосипедів становить 5 %, що досить непогано для такого великого мегаполісу.

У місті здійснюється безліч проектів, спрямованих на підвищення безпеки велосипедистів і освіти всіх учасників дорожнього руху. Зокрема, в місто не допускаються фури, необладнані спеціальним захистом для велосипедистів.

Постійне розширення мережі велопрокату, зміна тарифів і плановане включення велопрокату в загальну систему громадського транспорту привертає до цих процесів профільний бізнес.

Але важливо те, що стратегія спочатку носить некомерційний дотаційний характер. Великі інвестиції (за десять років планується вкласти 913 мільйонів фунтів стерлінгів) дають відповідні результати. І ці вкладення покриваються вирішенням проблеми заторів, забруднення міста і підвищення комфорту життя в його центральній частині.

Отже, всі ці приклади об'єднує кілька найважливіших характеристик. По-перше, це розуміння ролі велосипеда у вирішенні транспортних проблем і побудова глобальної довгострокової стратегії розвитку цього виду транспорту. По-друге, поступовий і послідовний розвиток велосипедної інфраструктури і впровадження велосипедів у систему громадського транспорту. По-третє, застосування сучасних технологій для контролю і зміни цієї системи. Такий гнучкий підхід дає можливість розвиватися велотранспорту досить швидко, уникаючи при цьому помилок, а значить і збитків.

6.3. Велотранспорт у Львові

Наприкінці 1940-х років був заснований Львівський велосипедний завод ЛВЗ. Останні п'ять років у Львові активно розбудовується велоінфраструктура, проводяться різноманітні акції та форуми заради популяризації велосипедного руху. Якщо ще два роки тому у центрі міста можна було спостерігати людину на велосипеді з циклічністю раз на півгодини, то зараз любителі двоколісних гасають ледь не щохвилини. Львів'яни дедалі частіше надають перевагу велосипеду та їздять на навчання чи на роботу, а водії теж потроху призвичаюються до активного велоруху. Продажі велосипедів у львівських магазинах зросли на 20–30 відсотків.

Сьогодні у Львові вже змонтовано п'ять терміналів – повністю автоматизованих систем, що доступні користувачам сім днів на тиждень 24 години на добу. Кожна стоянка в середньому розрахована на 14–16 велосипедів. Велосипеди обладнані бортовими комп'ютерами з GPS-передавачами. Задля захисту

від крадіжок і вандалізму стоянки обладнано автоматичною системою блокування коліс. Винайняти велосипед можна, приклавши абонементну картку. Взявши велосипед в одному пункті, людина може поїхати у справах і залишити двоколісник в іншому терміналі. Для оплати послуги є три варіанти: кредитна картка, картка абонемента та спеціальний мобільний додаток. Мета проекту – зробити велорух повноцінною складовою системи міського громадського транспорту. Тож муніципальний прокат розраховано передусім на міського мешканця, а не на туриста. До того ж львівський прокат – це повністю інвестиційний проект, хоча згідно з європейською практикою велопрокати є соціальними проектами, що дотуються з бюджетів міст, а компанія оператор просто надає послуги.

Велосипед, окрім того, що приносить багато вражень і задоволення, ще й чудовий транспорт, який має низку переваг. Вони насправді сьогодні є визначальними в умовах проживання такого великого міста як Львів. Велосипедна інфраструктура міста розвивається недостатньо швидкими темпами і сьогодні вело доріжки є окремими ділянками, які не мають доброго сполучення між собою і на карті позначені синім кольором (рис. 6.5).

Видно, що частка існуючих велосмуг лише 31, 1%. За відсутності спеціалізованих і керованих велосмуг користувачі велосипедів використовують не призначені для цього пішохідні доріжки, таких ділянок 44,3%, на карті вони позначені зеленим кольором (там конче необхідно проектувати велосмуги), і 24,5% складають велосмуги, запроектовані Програмою, та ще і досі не реалізовані. Тому можна стверджувати, що повноцінно Програма першої стадії розвитку велосипедної мережі та відповідної інфраструктури у Львові у 2011–2019 роках реалізована лише на 34%.

6.4. Переваги та недоліки велосипедного транспорту

Звичайно велосипед не має такої зони комфорту як автомобіль, чи такої швидкості, але давайте ж розглянемо, які саме переваги має цей двоколісний товариш:

1. Екологія

Сьогодні все частіше порушують питання екології, чистоти повітря в таких великих містах як Львів. Одна з найважливіших причин того, що велосипеди кращі за машини – вони більш сприятливі до оточуючого середовища. Вони не виділяють жодних продуктів горіння, ані вуглекислого газу. Велосипеди не створюють такого шуму на дорогах як машини, а отже, менше заважають птахам, тваринам і нам, людям.

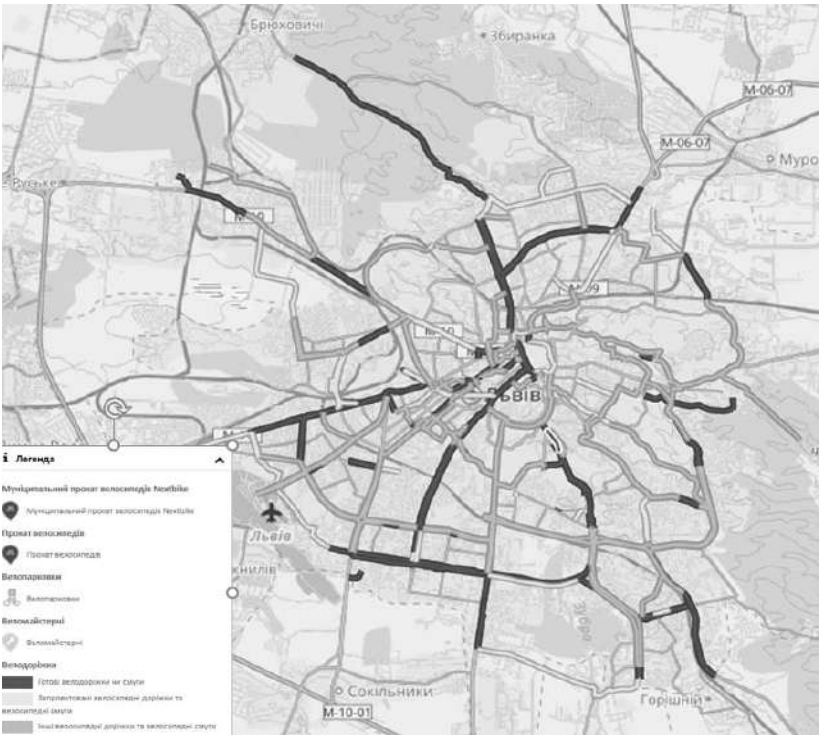


Рис. 6.5. Існуюча та перспективна веломережа міста Львова

2. Економія

Коли мова йде за велосипед, вам немає чого перейматися за зайві витрати, гроші на бензин, чи на проїзд, чи на щось інше. Адже основна рушійна сила на велосипеді – це ви. І як поїде, чи як буде

їхати велосипед, все буде залежати найперше тільки від вас. Також якщо ми заговорили за економію, то тут треба зауважити той факт, що велосипеди, порівнюючи з автомобілем, є досить дешевими і доступнішими, аніж ці самі автомобілі. Адже сьогодні в межах Львова можна придбати велосипед на будь-який смак і за будь-які гроші.

3. Фізична готовність.

От скажіть чесно, які вправи ви робите, перебуваючи в автомобілі, як покращуєте свій фізичний стан? От власне, що ніяк! Звісно, автомобіль, це комфорт, клас, швидкість. Але керуючи велосипедом, все відбувається само по собі. Ви тонізуєте м'язи, особливо ікри, стегна і сідниці, просто крутячи педалі. Одним словом загартовуєте себе і своє тіло! З кожною поїздкою ви будете все краще і впевненіше почувати себе! Крім того, як вже відзначалося, це весело, і це принесе вам тільки задоволення.

4. Комунікація з людьми та можливість розвиватися.

Ще однією з переваг користування велосипеда є те, що це веде вас до знайомства з новими людьми. Ви необмежені в часі, маневрені, ви можете спокійно зупинятися по дорозі і перемовлятись з людьми, що зрідка вдається з вікна автомобіля, а особливо у годину-пік у Львові.

Також у вас є можливість приєднуватись до велоаматорів – таких же любителів цього виду відпочинку, їздити разом у походи і здійснювати різноманітні покатушки, брати участь у велорухах і знаходити нових друзів.

Здійснюючи відпочинок такого роду, окрім того, що ви комунікуєтесь між собою, ви завжди маєте можливість відкрити щось нове для себе, а саме: ви отримаєте незабутні враження, нові цікаві локації, які обов'язково захочете відвідати ще раз.

5. Вільний простір.

Одна із причин, яка підштовхує містян до покупки велосипеда, це вічна проблема всіх великих міст – затори. Досить часто нам доводиться зранку, встаючи на роботу чи на навчання, стояти у страшних заторах, витрачаючи на це багато часу, нервів. З велосипедом же таких проблем немає. Ти маневрений, і необмежений в часі. А особливо у Львові, коли насправді відстань не має особливого значення, та ще на велосипеді.

Проте, попри позитивні аспекти, є й негативні моменти, які дещо можуть зменшити ваше бажання їздити на велосипеді.

І головною проблемо, на мою думку, на сьогоднішній день це є відсутність розвиненої велотранспортної інфраструктури. А саме:

1. Незначна протяжність спеціальних велодоріжок і місць для паркувань велосипеда.

Відповідно до ст. 19 Закону України "Про дорожній рух", особи, які керують велосипедами без двигунів, мають право їздити по спеціальних велосипедних доріжках, а в разі їх відсутності – по краю проїзної частини дороги, вулиці чи узбіччю. Звідси виникає наступна проблема:

2. Низький рівень культури дорожнього руху.

Відповідно до ст. 14 Закону України "Про дорожній рух", велосипедист є водієм велосипеду та активним учасником дорожнього руху. На жаль, досить часто доводиться спостерігати за такою картиною у Львові. Адже більшість інших учасників дорожнього руху ігнорують права велосипедистів, часто їх порушують, завдають шкоди як у матеріальному, так і в моральному плані.

3. Неналежний стан дорожнього покриття.

Актуальна ця проблема і на сьогоднішній день! Проблема хвилює не лише велосипедистів, але і пересічних громадян. На поганій дорозі існує ризик потрапити в дорожньо-транспортну пригоду, отримати ушкодження різного характеру, зламати технічне устаткування велосипеда. А це також у подальшому може негативно позначитись на вашому бажанні кататись на велосипеді.

4. Крадіжки.

Ще один лімітуючий чинник, який на жаль, сьогодні часто зустрічається у Львові – це крадіжки.

Недоліки великих міст полягають у тому, що власне через велику кількість скупчення людей, а відсутність власне безпечного велопаркінгу змушує велосипедистів іти на крайнощі та паркувати свій велосипед неналежним чином, шо призводить до таких непередбачуваних подій.

Отже, попри негативні аспекти, першочергово все ж таки будуть виступати позитивні моменти. Адже негативні сторони,

якщо вони і є, то випливатимуть через недбалість та ігнорування з боку влади, всіх вищеперерахованих проблем. Проте і велосипедисти не завжди бувають праві, порушуючи свідомо правила дорожнього руху.

Таким чином, щоб у подальшому не виникали такі проблеми, рекомендуємо:

1. Створити насамперед чіткі веломаршрути та системи електронного відображення, на яких будуть зазначені основні характеристики (протяжність, вид покриття, рекомендації щодо проходження, заходи безпеки, провідні інструктори для консультацій тощо). Доцільно заручитися підтримкою місцевої влади задля побудови маршрутів відповідно до закону та міської інфраструктури.

2. Звернути увагу місцевої влади на стан доріг. Провести громадські слухання з цього питання.

3. Облаштування паркових зон у спеціально відведених місцях.

4. Розміщувати спеціальні соціальні реклами про безпеку велоруху. Також для популяризації такого виду дозвілля, варто анонсувати майбутні велосипедні заходи. Ці рекомендації можуть суттєво вплинути на психологічне сприйняття та рух велосипедистів у майбутньому.

Контрольні запитання

1. Хто і коли винайшов велосипед?
2. Який сучасний стан велосипедного транспорту у світі?
3. Які переваги велосипедного транспорту?
4. Який стан та перспективи розвитку велосипедного транспорту м. Львова?

Література до розділу

1. Як це працює. – Режим доступу: https://www.nextbike.ua/uk/Lviv/information/.
2. Пересідай на ровер: де у Львові взяти велосипед напрокат. – Режим доступу: https://lviv.vgorode.ua/news/dosuh_y_eda/370481-peresidai-na-rover-de-u-lvovi-vziaty-velosyped-naprokat.
3. Велосипедна карта Львова. – Режим доступу: https://bit.ua/2017/07/map_lviv/.

Розділ 7

ЛОКАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ТУРИСТІВ ЯК ТУРИСТИЧНИЙ БРЕНД ТЕРИТОРІЇ

7.1. Вплив транспорту на туристичний бренд території

Знаковим і гідним наслідування формування бренда території завдяки неординарному транспорту є підвісна залізнична дорога у Вуппералі. Підвісна дорога у Вуппералі, Вуппертальського Schwebebahn – найстаріша в Європі і єдина реально використовувана в якості громадського транспорту лінія монорельса. До того ж, вона старіша від самого міста. Вуппераль був утворений у 1929 році злиттям селищ Ельберфельда, Бармена і ще кількох дрібніших населених пунктів. А монорельс ввели в експлуатацію 1 березня 1901 року, коли було відкрито для широкої публіки першу ділянку Zoo-Kluse. За кілька місяців до офіційного відкриття по лінії проїхався кайзер Вільгельм II. Повністю вся траса була відкрита 27 червня 1903 року. У 1943 році підвісна дорога була пошкоджена бомбардуваннями союзників, але вже в 1945-му рух було відновлено.

Найдивовижніша подія в історії дороги сталася 21 липня 1950 року. У цей день директор цирку Althoff вирішив у рекламних цілях прокатати на монорейці слона Туффах. Слона посадили у вагон на станції Alter Markt. Однак слону ідея поїздки на монорейці не сподобалася, і він почав проявляти занепокоєння. Незабаром після відправлення Туффах проломив стіну і випав з вагона. На щастя, в цей час поїзд проїжджав над рікою. Туффах впав у воду

з висоти п'яти метрів і не отримав серйозних поранень. Зараз поруч з місцем події (між станціями Alter Markt Adlerbrücke) на стіні будинку намальований падаючий слон.

У Львові транспортною візитівкою і додатковою туристичною атракцією є туристична транспортна компанія – "Чудо Тур" створена у вересні 2008 року. Компанія позиціонує себе як туристична компанія з в'їзного та внутрішнього туризму.

Концепція діяльності компанії є створення регулярних екскурсійних турів на транспортних засобах та піших екскурсій. Така послуга існує у кожному туристичному центрі Європи і світу. Унікальність цих послуг у Львові полягає в тому, що вони є єдиними у своєму роді та першими в Україні. Транспортні послуги надаються "Чудо поїздом" та "Чудо бусом". "Чудо поїзд" та "Чудо бус" – унікальні транспортні засоби, адаптовані для проведення екскурсій. Кожен, хто хоч один раз побував на площі Ринок, бачив відомий "Чудо поїзд", який припаркований біля Ратуші. Чудо поїзд курсує щодня та щопівгодини, додаткові рейси проводяться у літню пору року, у Пт, Сб, Нд та у святкові дні.

Під час проведення екскурсії туристи можуть обрати мову, якою будуть слухати інформацію про основні пам'ятки та історію міста. Серед мов можна обрати українську, російську, англійську, польську, французьку, німецьку, китайську та інші.

"Чудо поїзд" забезпечує екскурсію "Малий центр", "Пригоди львівських ельфів" та "Вечірній Львів".

"Чудо бус" – ще один транспортний засіб, який використовується для туристичних маршрутів. Це вже традиційний туристичний автобус, в якому створені всі умови для комфортного проїзду туристів. "Чудо бус" працює щодня, кожні дві години, починаючи з 9.00, 11.00, 13.00, 15.00, 17.00*, 19.00*. Тури проводяться у світлову пору дня. Пропонується Велика оглядова екскурсія Львовом.

Найновіший туристичний транспортний засіб компанії – HOP ON HOP OFF – туристи можуть заходити в автобус і виходити з нього на зупинках екскурсійного автобуса стільки разів, скільки хочуть, упродовж дії квитка. Є 7 зупинок безпосередньо біля найвизначніших пам'яток Львова. Можна оглянути цікаві місця

у власному темпі і приєднатися до регулярного автобусного туру в зручний час згідно з розкладом туриста.

7.2. Канатні дороги туристичних місцевостей

Історія канатних доріг налічує близько 500 років. Перші прототипи з'явилися в Азії. Місцеві жителі винайшли підвісні канатні дороги, основою яких були троси з переплетених волокон. Замість нинішніх вагонів тоді використовувалися великі кошики, в яких могли транспортуватися люди і вантажі.

У 1515 році з'явилася вдосконалена версія канатної дороги: тоді принц-архієпископ Зальцбурга Маттеус Ланг фон Велленбург спроектував вагонетки, що рухаються по дерев'яних рейках за допомогою конопляного каната за рахунок мускульної сили. Ці дороги були вантажними, але з часом їхні технічні характеристики удосконалювалися, а в XIX столітті з'явилися підйомники для пасажирів, схожі на сучасні канатні дороги.

Спочатку був створений фунікулер – пара вагонів, що пересуваються по похилих рейках. Перші подібні пристрої з'явилися в містах США. У 1870-ті роки в Німеччині з'явилася перша дорога гондольного типу, для якої був використаний металевий трос. У 30-ті роки XX ст. на курорті Сан-Веллі в США був побудований перший крісельний підйомник.

Справжній бум будівництва канатних доріг припав на другу половину XX століття, коли в багатьох країнах почалося будівництво гірськолижних курортів для масового туризму. На той час інженери створили чимало видів канатних доріг – фунікулери, гондольні, кабіна, крісельні, бугельні та інші.

"Щоб побудувати одну канатну дорогу, необхідно задіяти близько 50 осіб – інженерів, проектувальників, монтажників, слюсарів. Півроку піде на її проектування, ще три місяці – експертиза, потім вже починається будівництво. Вся задумка, від аркуша паперу до введення конструкції в експлуатацію, займає десь рік-півтора", – розповів генеральний директор ТОВ "Пома" (філії французької компанії Poma S.A.S. в Росії). Але, безумовно,

термін реалізації проекту залежить від ступеня складності канатної дороги.

Безопорна канатна дорога ("бебі-ліфт")

"Бебі-ліфт" – це малий підйомник без проміжних опор, призначений для організації катання на гірських лижах, сноуборді або тюбінг на схилах довжиною до 300 метрів з невеликим перепадом висот (до 100 метрів). Він являє собою натягнутий трос із закріпленими пластиковими бугелями, за які чіпляються катаються.

Установка такого підйомника дуже проста і виконується в короткі терміни, тому що для неї не потрібно фундаментів. "Бебі-ліфт" передбачає пересування туристів на невисоких швидкостях, що дуже зручно на ділянках гір, де проводиться навчання катанню на гірських лижах.

Крісельна канатна дорога з фіксованим зажимом

Канатно-крісельні підйомники дають можливість доставляти відвідувачів гірськолижних курортів до потрібного місця в кріслах, які закріплені на канаті. Саме завдяки сидінням відразу кілька лижників (зазвичай від двох до шести) мають можливість з комфортом піднятися до початку траси. На більшості сучасних гірськолижних курортів крісла цих канаток обладнані підігрівом, також передбачена захисна стінка (прозорий ковпак) зі спини, що вкриває гірськолижників від негоди.

7.3. Використання ретро-автомобілів

Старовинні транспортні засоби, незважаючи на солідний вік, до сьогодні викликають підвищений інтерес з боку оточуючих. Хоча сучасні автомобілі напхані гаджетами, отримують незвичайний дизайн кузова і коштують десятки тисяч доларів, не завжди від них виходить настільки загадкова атмосфера. Ось чому прокат ретро-автомобілів у Львові й інших містах користується таким попитом.

За допомогою раритетних машин у місті Лева можна створити незабутню фотосесію, доповнити стилістику ретро-весілля, задати тон презентації певного продукту або організувати інше незабутнє свято. Оскільки всі моделі містяться в ідеальному стані, проходять оновлення кузова і салону, оренда ретро автомобілів у Львові не викличе негативних емоцій. Лакофарбове покриття завжди сяє на сонці, всередині чисто, а старі та зношені елементи замінені новими.

Часто над старовинним транспортом працюють дизайнери і кваліфіковані механіки. Це дає змогу переробити салон на сучасний лад, забезпечити машинам необхідну маневреність, міць і довговічність. Подібне рішення найкраще підходить у тих ситуаціях, коли захід виконано в певній колірній гамі. Тоді не важко оформити ретро-авто на прокат у Львові, враховуючи кольорове оформлення залу, наряди молодят, гостей вечірки і т. д.

В автопарку фірми RentUacar представлено понад 35 моделей машин у різних кольорах і тільки в актуальному варіанті кузова. При цьому прокат ретро-авто у Львові починається з $ 45. Вартість може варіюватися з урахуванням застави, використанням додаткових послуг, часу дії договору і т. д. А для постійних клієнтів у фірмі існує гнучка система знижок і бонусів, якою особливо часто користуються event-агентства і організатори свят.

7.4. Автобус-амфібія

У другій половині XX століття найбільш перспективним транспортним засобом вважався автомобіль-амфібія. І хоча згодом інженери визнали абсолютну непридатність такого виду транспорту для міських умов, особливо сміливі ентузіасти все ж не припиняли спроб створити “амфібію”, щоб користувалася всенародною любов’ю і захопленням. І в них вийшло.

Автобуси-амфібії на сьогодні користуються великою популярністю серед туристів. Але не кожне місто має в своєму

арсеналі такий вид туристичного транспорту. Серед таких міст, в яких автобус-амфібія функціонує, відомими є: Амстердам, Сан-Франциско, Будапешт. Цей вид транспорту є небезпечним, оскільки деякі з них тонули.

Амстердам

Туристи можуть проїхати по каналах Амстердама на плаваючому автобусі, побудованому спеціально для голландської столиці. Гості Амстердама бачать тепер незвичайну картину: автобус, який занурюється в річку Амстел і плаває по каналах. Це нова можливість оглядати визначні пам'ятки міста з так званим Floating Dutchman. Автобус на 50 пасажирських місць може і їхати по суші, і плисти по воді.

Інженери транспортного підприємства Dutch Amfibious Transport побудували автобус-амфібію спеціально для голландської столиці з її численними низькими мостами. Floating Dutchman не тільки незвичайний, але і екологічний: по землі він їде на дизельному паливі, виділяє менше шкідливих речовин, ніж бензин, а у воді пересувається за рахунок чотирьох електромоторів.

Сан-Франциско

Перший у світі туристичний водоплавний автобус за назвою Amphicoach запустили в Сан-Франциско. У незвичайному автобусі 50 пасажирських місць. Він оснащений усіма зручностями: як для сухопутного подорожі, так і для подолання відстаней по воді. Модель автобуса опрацьовували і випробовували близько шести років, і ось нещодавно світ побачив перший приклад того, як на тому ж транспорті можна їздити по автострадах і перепливати річки.

Будапешт

У Будапешті туристам пропонують оглянути різноманітні міські пам'ятки за допомогою досить незвичайного транспорту. Якнайкраще ознайомитися з ними допоможе автобус-амфібія, який вміє не лише їздити по дорогах, а й плисти по Дунаю. За

27 євро дорослі і за 20 євро – діти кілька разів на день можуть відправитися на захоплюючу екскурсію по Будапешту з Рузвельт-скверу. Прокотившись по вулицях угорської столиці, вони в тому ж самому автобусі спускаються на воду і продовжують поїздку вже по Дунаю. В кінці екскурсії амфібія знову виходить на сушу і повертає туристів в той самий Рузвельт-сквер.

Дубаї

В автобусі створені всі умови для комфортного проживання та подорожі. Це справжній готельний номер (чи то каюта) класу люкс, здатний пересуватися і по суші, і по воді. Гостинні араби пропонують усім туристам відпочити в Дубаї в унікальному плаваючому готелі.

7.5. Кінне обслуговування туристів. Каретні послуги

Львівський каретний двір разом з туристичним клубом пропонують екскурсію вулицями старого Львова на кареті у супроводі вправного кучера і досвідченого гіда.

Послуги:

- Прокат карет з кіньми:
- для екскурсій історичною частиною Львова;
- для святкувань урочистих подій;
- для катань на возі, а взимку – на санях стрімкими стежками Брюховицького лісу.
- кінні прогулянки лісом;
- кінні походи;
- святкування корпоративів у лицарському або ковбойському стилях (показові виступи та оренда коней);
- уроки верхової їзди;
- іпотератія;
- екскурсії каретним двором (цікаві історії, музей карет);
- проведення майстер-класів;
- проведення стилізованих фотосесій на різноманітні тематики.

Компанія пропонує на вибір карети, наприклад: Карета VIS-A-VIS, Віденський фаетон "Вікторія", Ландо, Гуцульський віз, Попелюшка, Закрита карета, Сани, Карета для поні, Вагонетка, Віз, Воронок, Гіга, Тачанка.

Персонал проводить детальний інструктаж перед кінною прогулянкою та підбирає оптимальний маршрут, виходячи з можливостей та досвіду верхової їзди учасників.

Ціни коливаються від 100 грн з особи (екскурсія каретним двором) до 2 500 грн (оредна карети). Окрім того, можна придбати місячний абонемент на місяць за 4000 грн. Його можна буде використати для тренувань (підійде любителям кінного спорту).

Компанія ознайомлює зі своїми послугами в соцмережах (Фейсбук) та на сайтах. Також можна безпосередньо зв'язатись із представником по телефону. Адреса – м. Львів, вул. Винниця, 43.

Каретні двори європейських міст

Кінні екіпажі на вулицях старого міста стали однією з візитних карток Відня. У "внутрішньому місті" розташовано 6 офіційних стоянок для фіакрів, де знаходиться загалом 58 "парко-місць". На сьогодні 116 екіпажів мають право здійснювати свою діяльність почергово: 58 фіакрів працюють у непарні числа і 58 інших – у парні.

Проїзд недешевий – 55 євро за короткий маршрут частиною старого міста тривалістю 20 хвилини, і 80 євро – за поїздку тривалістю 40 хвилин. За 250 євро прокататися в кареті можна з "внутрішнього міста" через півміста до імператорського палацу "Шонбрунн". У Відні слово "фіакр" використовується для як самої чотиримісної карети з парою коней, так для назви кучера – завжди одягнутого в піджак, жилет, з краваткою та шляпою.

Кінні екіпажі Відня вважаються одним із символів міста, без якого воно виглядало зовсім по-іншому. Послуги, які пропонує каретний двір у Відні, схожі до львівських. Усе ж найпопулярніші – екскурсії містом. Однак нерідко карети беруть в оренду для особливих святкових заходів та фото- й відеосесій.

Популярними послуги каретного двору є й у Кракові. Прогулянка на кареті зазвичай включена у стандартну туристичну

програму під час подорожі до польської столиці. Використання карет під час екскурсій та індивідуальних прогулянок дає змогу туристам краще проникнутись атмосферою старого міста. За годинну прогулянку доведеться заплатити 200 злотих.

Рис. 7.1. Каретні прогулянки Краковом

Хоча у всіх вищезгаданих містах кінні прогулянки та прогулянки на каретах користуються чималою популярністю серед туристів, сьогодні все частіше розглядається питання заборони такого "виду транспорту", адже це, як-не-як, експлуатація тварин, що не є гуманно. Тож наразі у Відні та у Кракові починають зменшувати кількість кінних екіпажів у місті. Хоч у Львові кількість таких екіпажів та використання карет у туристичних маршрутах значно менша, але скоро питання заборони такого транспорту може досягнули і нашого міста.

7.6. Повітряні послуги в туризмі

Сьогодні подорожі на повітряних кулях доступні на різних фестивалях, акціях, а також як додаткова анімація в туристських зонах. Дальність польоту на повітряній кулі залежить від сили вітру, а при середній силі вітру це 20–30 км. На фестивалях повітряні кулі піднімаються на висоту до 1000 м.

Фестиваль повітряних куль в Альбукерці, США

Кожного року в жовтні в американському Альбукерку проходить наймасовіший у світі фестиваль повітряних куль. 9 днів, 750 аеростатів і більше 500 000 глядачів щодня. А почалося все в 1972 році всього з 13 повітряних куль. Сьогодні ж за $10 на аеродромі розміром у 54 футбольних поля можна гуляти серед повітряних куль, заглядати в кошики, знайомитися з пілотами, а якщо пощастить, то навіть навчиться керувати аеростатом.

Найвидовищніший день – Mass Ascensions, – коли в небо піднімаються всі кулі одночасно, утворюючи дві паралельні хвилі. Справжнім романтикам варто прокинутися до світанку і потрапити на літне поле о 5:45 ранку. В нічному небі, як китайські ліхтарики, світяться монгольф'єри.

Міжнародний фестиваль куль у Леоні, Мексика

Леонський фестиваль повітряних куль у мексиканській провінції Гуанахуато є, певним чином, елітним автосалоном від повітроплавання. Щодня фестиваль збирає понад 300 000 глядачів. Політати можна на гігантському Міккі Маусі, в корзинці під головою Дарта Вейдера і ще на 200 повітряних кулях різної форми.

Міжнародний фестиваль куль у Брістолі, Великобританія

У манірний Брістоль їдуть за класичною англійською атмосферою або за дивами. Останні відбуваються тут раз на рік на початку серпня на полі Ештон Кот. Перше свято повітряних куль пройшло з ініціативи Дока Камерона, власника найбільшої мануфактури, що виробляє монгольф'єри.

Брістольський фестиваль повітряних куль вигідно відрізняє від багатьох інших програма. Найбільш яскраві і видовищні

шоу проходять тут після заходу сонця. Вдень з'їжджаються подивитися на аеро-шоу у виконанні Королівських Повітряних Сил "Red Arrows" і вертолітної команди морського флоту Англії "The Black Cats".

Політ над Луксором, Єгипет

Трагедія, яка відбулася в лютому 2013 року, коли в небі над Луксором загорілася повітряна куля, лише розігріла інтерес до польотів над "Мертвим містом". Єгипетська влада не залишила пригоду без уваги і посилила вимоги експлуатації аеростатів. З двох десятків можливих варіантів вибирати найкраще акредитовані самою державою. Так безпечніше, та й англомовний гід розповість про часи цариці Хатшепсут, правління фараонів та велич стародавніх Фів.

У передзахідних променях охопити поглядом можна відразу два міста - "Місто живих" – на східному березі Нілу з Карнакським храмом, дорогими готелями і пишними фруктовими садами, а на західній стороні – "Долину старожитностей" з барельєфами фіванського некрополя, нескінченною алеєю сфінксів і посхідному загадковими каріатидами Луксорського храму.

Міжнародний фестиваль повітряних куль у Шато Д'оекс, Швейцарія

Якщо набридне спускатися з альпійських вершин, то зі швейцарського села Шато Д'оекс можна піднятися майже над ними. Щороку, наприкінці січня, тут проходить один з найбільших міжнародних фестивалів повітряних куль. З висоти пташиного польоту можна розглядати засніжені дахи малесеньких шале і піки альпійських гірських велетів. Для професіоналів тут справжній рай: завдяки унікальному географічному розташуванню серед двох долин і на роздоріжжі трьох транспортних магістралей, тут весь час дмуть сильні вітру, що сильно заважає лижникам, але тішить повітроплавців.

Фестиваль повітряних куль традиційно стартує в останній тиждень січня, шість днів бавляться дорослі, а останній тиждень – дитячий.

Свято Монгольф'єрів в Анноне, Франція

Анноне – невелике і загалом нічим особливо не примітне сільське містечко на південному сході Франції, окрім одного. Прославили його брати Монгольф'є: Жозеф-Мішель та Жак-Етьєн, – одні з перших винахідників повітряної кулі. Свої експерименти з воднем брати почали в 1782 році, а через рік на суд городян був представлений перший аеростат. 5 червня 1783 на ринковій площі міста Анноне з самого ранку почали збиратися французи, ближче до полудня в небо піднялася велетенська паперова куля 10 метрів у діаметрі, яка піднялася на висоту 500 метрів і подолала відстань у 2 км.

Так почалася епоха повітроплавання. Принаймні у Франції. А в Анноне досі щороку 5 червня на головній площі, як і кілька століть тому, збираються чоловіки в мереживних панталонах і парчевих костюмах, а також дами в кринолінах, крекчучи залазять в аеростати, і піднімаються в небо.

Лотарингський всесвітній фестиваль повітряних куль, Нансі, Франція

Французи виявилися плодовитими на піонерів повітроплавання. Найбільший у світі фестиваль монгольф'єрів, заснований в 1989 році, проходить у провінції Лотарингія і присвячений пілотові Пілатру де Розьє. Вперше Розьє піднявся на повітряній кулі в листопаді 1783 році, всього лише на п'ять місяців пізніше винахідників повітряної кулі – братів Монгольф'є. Стартувавши близько 14:00 від замку ла Мюетт в Булонському лісі, повітряна куля піднялася на висоту близько 3000 футів. Пролетівши близько 9 км за 25 хвилин, перелетівши Сену, куля приземлилися на пагорбі Бют-о-Кай між вітряками, за міським валом. Пілатр де Розьє і його супутники в ту ж мить стали в Парижі, та й у всій Франції, національними героями.

Сьогодні фестиваль проходить на колишній військовій базі НАТО Шамблі-Бюссьєр і в довколишніх комунах Шамблі-Бюссьєр, Сен-Жюльєн-ле-Горзов і Доммартен-ла-Шосе департаменту Мерт і Мозель. Щоправда, потрапити на на нього можна лише в непарний рік. 2013 рік в цьому плані виявився вдалим. Триває

фестиваль 10 днів і розпочинається в кінці липня або на початку серпня.

Міжнародний фестиваль повітряних куль на Філліпінах

Кожен лютий на Філіппінах, в передмісті Маніли, проходить міжнародний фестиваль повітряних куль. І хоча стартує він у лютому місяці, назвати його зимовим можна лише формально. Температура рідко опускається тут нижче +25 градусів. Місце проведення: льотне поле Кларк-Філд. До 1992 року тут базувалася частина військово-повітряних сил США, тепер в небо піднімаються гігантські надувні панди, рожеві торти і літаючі свині. Загалом на суд глядачів свої кулі представляють близько 30 країн світу. Крім польотів на повітряних кулях у триденну програму також входять виступи скайдайверів та групові стрибки парашутистів.

Політ над Каппадокією, Туреччина

Стародавня Анатолія зберігає багато секретів ще з часів бронзового віку. Широке гірське плато знаходиться в самому центрі сучасної Туреччини. І головна його загадка – Каппадокія. Місцевий ландшафт вулканічного походження дав можливість древнім народам селиться прямо в скелях, влаштовуючи всередині храми, святилища і навіть цілі міські інфраструктури.

Місячні пейзажі, утворені базальтовими стовпами і андезитами, найкраще розглядати зверху. З висоти пташиного польоту ця мікродержава виглядає вражаюче. Подорож на повітряній кулі дає змогу побачити відразу кілька мальовничих долин і поселень, у тому числі долину Паша-Баглар з грибоподібними скелями, і Долину голубів, де видовбані печери самітників.

Політ над Баганом, М'янма

М'янма – країна золотих пагод, музей під відкритим небом. Головна зупинка – древнє місто Баган. Від бурхливого життя, крім бур'яну, тут нічого вже не залишилося, зате одних святинь близько 5000. Оглядати їх найкраще на світанку, літаючи над містом на повітряній кулі.

Існує тижневий маршрут, який починається в Піндайї, а пролягає над схилами Шанського нагір'я, легендарним Мандалаєм і над самою стародавньої бірманською столицею – Баганом.

Польоти на дирижаблях

Дирижабль – літальний апарат, легший за повітря, аеростат із двигуном, завдяки якому дирижабль може рухатися незалежно від напряму повітряних потоків. Дирижаблі були першим повітряним судном, яке було здатне йти проти вітру – на протилежність повітряній кулі.

Цікаво, що один із дирижаблів Аеговсгаї в США завбільшки в три футбольні поля перетворено у чотириповерховий готель класу "люкс". Усередині небесного будинку знаходяться пасажирські салони, комфортабельні каюти, конференц-зали та ресторани, бібліотека і навіть казино. Літальний апарат наповнений гелієм і вогнестійким газом. Завдяки прозорій підлозі, яка знаходиться в залі нарад, відкривається прекрасний вид з висоти польоту. Повітряне судно може підніматися на висоту 2 438 метрів. Американці просять за годину в повітрі всього $ 199, або $ 950 за двогодинний міні-круїз на заході.

Eureka – невеликий туристичний дирижабль компанії Airship Ventures, щось на зразок Zeppelin NT. Це відомі з 1990-х німецькі напівтверді апарати з внутрішньою трикутної формою з вуглепластика і трьома поздовжніми алюмінієвими балками, з'єднаними в трикутники по довжині рами. По всій конструкції використовуються фіксуючі кевларові троси. Через застосування сучасних матеріалів дирижабль важить усього 1 000 кг.

Для підтримки жорсткості корпусу зсередини дирижабль підкріплений баллонетами, куди під підвищеним тиском закачується повітря. Природно, це означає, що внутрішній обсяг ЛА не весь використовується для створення підйомної сили. Перед польотом дирижабль важчий за повітря, так що підйом відбувається за рахунок рухомих двигунів із змінним вектором тяги. Дальність, правда, у нового "Цепеліна" всього 900 км, в 11 разів менше, ніж у попередника. 75-метровий дирижабль (трохи

довше Boeing 747), об'ємом у 8 255 м^3, з екіпажем у дві людини і дюжиною пасажирів (максимально корисне навантаження – 1 900 кг), про трьох двигунах з сумарною потужністю в якісь 600 л. с. коштує $ 15 млн. Розважальний тур на дирижаблях типу Zeppelin NT коштує 200 євро за 30 хвилин польоту.

7.7. Транспорт майбутнього

Безпілотні машини

В останні роки провідні технологічні підприємства розпочали справжню війну за перспективний вид транспорту – безпілотні машини. Це доволі звичайні автомобілі, але вони керуються не шофером, а системою управління зі штучним інтелектом.

Останні розробки у галузі хмарних обчислень та новітніх технології, таких як AI (штучний інтелект, IoT та LiDAR, перетворили автономні машини з мрії на реальність. Багато компаній оголосили про свої плани запуску автономних автомобілів, а пробні тести цих автомобілів вже тривають у різних містах світу.

Такі компанії, як Waymo і Tesla, виходять на перший план автономної революції. Нещодавно Drive.ai, заснована в Силіконовій долині, розпочала будівництво програмного забезпечення для безпілотних автомобілів. Незабаром ці компанії перебудують існуючу автомобільну промисловість і здійснять її найбільшу трансформацію з моменту заснування на початку 20-го століття.

Незважаючи на те, що перші тести показали можливість реальної експлуатації цих видів авто, ще є багато невирішених проблем. Наприклад, щоб випустити на дорогу самохідні машини, потрібно бути впевненими в надійності програмного забезпечення, адекватній реакції штучного "пілота" на передбачувані ситуації та в безпеці для пішоходів.

Найбільші конкуренти, що йдуть майже пліч-о-пліч – Google та Uber. Саме вони ведуть активну боротьбу за можливо нову нішу на ринку особистого транспорту.

Також існують кілька великих програм з розроблення безпілотного автомобіля. Намагаються створити власні "безпілотники" і найбільші автовиробники світу – General Motors, Volkswagen, Audi, BMW, Volvo та інші.

До речі, в лондонському аеропорту Хітроу ще з 2011 року запущені автоматичні маршрутні таксі, що перевозять пасажирів зі швидкістю 40 кілометрів на годину.

Засновник автокомпанії Tesla Motors та аерокосмічного бюро SpaceX Ілон Маск заявив про ідею створити новий вид громадського транспорту, що буде безпечніший, швидший та кращий від метро.

Hyperloop

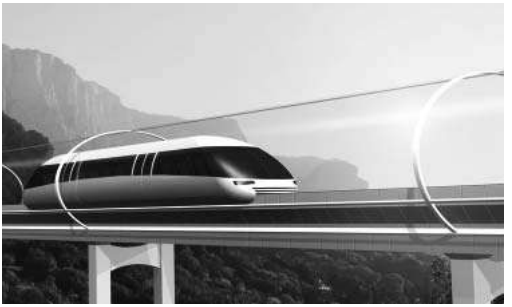


Рис. 7.2. Hyperloop (futurenow.com.ua)

Провідні інженери Tesla Motors та SpaceX розробили концепцію Hyperloop – мережі "капсул" всередині герметичних трубкоподібних тунелів, що рухаються без будь-яких рейок, а лише за допомогою електротяги. Швидкий рух створюється завдяки повітряній подушці і підтримці всередині транспортних труб зниженого тиску.

За словами мільярдера Маска, наразі є плани побудувати першу таку систему між Лос-Анджелесом і Сан-Франциско. "Капсули" Hyperloop рухатимуться зі швидкістю до 1 220 кілометрів на годину і виключно на поверхні. До того ж, електродвигуни системи додатково підживлюватимуться за рахунок сонячних панелей, які встановлять уздовж тунелів.

Цікаво, що перший зразок Hyperloop буде побудовано за кошти компаній Маска. Наразі розроблення йде повільно, але вже відомо, що для будівництва революційної транспортної системи знадобилося б сім років і $ 6 млрд.

Кораблі-екраноплани

Нещодавно в Китаї завершились чергові випробування так званих екранопланів. Це морські кораблі з гвинтами, що ширяють над поверхнею води на висоті до чотирьох метрів. Головна сила – екранний ефект – це повітряна подушка, тільки тут вона утворена шляхом нагнітання повітря не спеціальними пристроями, а динамічно набігаючим потоком повітря між поверхнею та судном. Китай покладає великі надії на новий транспортний засіб, як на кращий від звичайних кораблів або літаків: з більшою вантажопідйомністю, надійністю і комфортом для пасажирів.

Відсутність розхитування та висока швидкість (до 210 кілометрів на годину) робить екраноплани ідеальними кораблями для екскурсій та подорожей на невеликі відстані. Найближчим часом у Піднебесній відкриють два туристичних маршрути – між китайськими населеними пунктами Хайкоу і Санья, а також Санья і Саньша. Екраноплани моделі CYG-11 розраховані на 12 осіб і спроможні транспортувати до 1200 кілограмів вантажу.

Рис. 7.3. Гірокоптер (Фото: wilburqwolterss.blogspot.com)

Гірокоптер (або автожир, гвинтоліт) – невеличкий транспортний засіб на одну або дві людини, що літає за допомогою гвинтів. Останнім часом ці невеличкі літальні апарати користуються великою популярністю в США та Росії.

Контрольні запитання

1. Як спеціальні транспортні перевезення туристів покращують бренд території?
2. Як канатні дороги впливають на обслуговування туристичних місцевостей?

3. Як використовується ретро-транспорт у туризмі?
4. Як здійснюється кінне обслуговування туристів?
5. Де надаються послуги з повітроплавання для туристів?
6. Які будуть транспотні перевезення майбутнього?

Література до розділу

1. Бордун О. Ю. Стан та перспективи транспортного забезпечення туристичної індустрії Львівської області / О. Ю. Бордун // Вісник Тернопільського ун-ту. – 2011. – Вип. 30. – С. 147–152. – (Серія географія).
2. Бордун О. Ю. Трансформація прикордонної транспортної інфраструктури в контексті розвитку туризму з країнами сусідами Західноукраїнського регіону / О. Ю. Бордун, Л. І. Котик // Географія та туризм / ред. кол.: Я. Б. Олійник (відп. ред.) та ін. – Київ : Альтерпрес, 2010. – Вип. 16. – С. 11–14.
3. Бордун О. Ю. Забезпеченість Яворівського туристичного субрегіону транспортною інфраструктурою / О. Ю. Бордун // Вісник Львівського університетуту. – 2012. – Вип. 29. – С. 28–35. – (Сер. міжнар. відн.)
4. Бордун О. Ю. Трансформація транспортно-туристичного комплексу Львівської області у контексті євроінтеграції / О. Ю. Бордун, Л. І. Котик // Вісник Львівського ін-ту економіки та туризму. – 2012. – Вип. 7. – С. 271–277. – (Сер. Економічні науки).
5. Бордун О. Ю. Аналіз міжнародних туристичних потоків України / О. Ю. Бордун // Вісник Львівського ун-ту. – 2013. – Вип. 43. Ч. 2. – С. 137–147. –(Серія географічна).
6. Котик Л. І., Бордун О. Ю. Оптимізація транспортно-туристичної сфери регіону (на прикладі Львівської області) Вісн. Київського ун-ту імені Драгоманова. – 2011. – Вип. 14(26). – С. 140–146. – (Серія 4. Географія і сучасність).
7. ТОП-5 транспорту майбутнього. Від гіперлупів до екранопланів . – Режим доступу: https://espreso.tv/article/2015/04/21/top_5_dyvovyzhnykh_vydiv_transportu.

Розділ 8

КУРС "ОРГАНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТУРИСТІВ" ДЛЯ ДИСТАНЦІЙНОГО НАВЧАННЯ

8.1. Питання для дистанційного навчання

Вивчення курсу "Організація транспортного обслуговування туристів" дистанційно через платформу Мудл складається відповідно до таких кроків:

Тема 1. Туристичний транспорт: види та форми

Мета вивчення курсу "Організація транспортного обслуговування туристів"

Порядок надання транспортних послуг при включенні в тур. Роль і види транспорту в організації трансферу і турів. Критерії і розподіл транспортних засобів. Мотивація вибору виду транспорту. Порівняння ефективності різних видів перевезень. Переваги та недоліки різних видів транспорту. Оцінка привабливості основних транспортних засобів для міжнародних транспортних подорожей. Вимоги до організації автоперевезень (легковими автомобілями й автобусами). Особливості залізничних маршрутів. Засоби повітряних пасажирських перевезень. Можливості використання водних шляхів для надання транспортних послуг. Роль та види транспортних послуг у складі туру.

Тема 2. Структура транспортного обслуговування туристів

Статистика використання транспортних засобів у туристичних подорожах світу та України. Стан транспортної системи обслуговування туристів. Взаємодія транспорту і туризму. Класифікація транспортних подорожей і транспортних засобів.

Тема 3. Обслуговування туристів на повітряному транспорті

Правові аспекти повітряних перевезень. Правове забезпечення обслуговування при перевезенні у міжнародному і внутрішньому сполученнях. Характеристика засобів повітряних перевезень: повітряні кулі і дирижаблі, планери, дельтаплани, параплани, гелікоптери, літаки. Матеріально-технічна база авіаційного транспорту. Види рейсів: транзитний, чартерний, регулярний. Комплексні послуги перевезень. Класифікація літаків на міжнародних авіалініях.

Коротка порівняльна характеристика основних аеропортів світу. Види перевізників (назва авіакомпаній). Технологія обслуговування туристів на міжнародних авіалініях

Авіаційні квитки. Основні дані авіаквитків. Вимоги до оформлення та бронювання. Види бронювання авіаквитків. Система тарифів, знижок та пільг авіаквитків. Обслуговування туристів під час польоту. Обмеження для пасажира і його поведінка на борту судна. Обслуговування при перевезенні дітей та немовлят, інвалідів та хворих.

Безпека польоту. Страхування повітряних перевезень. Відповідальність перевізника. Нові технології та тенденції розвитку авіатранспорту.

Тема 4. Обслуговування туристів на автомобільному транспорті

Призначення трансферних перевезень. Види автомобілів, типи кузовів легкових автомобілів та автобусів для надання послуг трансферу. Види доріг та автомагістралей. Дорожній рух. Транзитний проїзд. Особливості організації автобусних турів. Організація маршруту для туристів, які подорожують власним транспортом. Організація страхування туристів та транспортного засобу. Страхування "Зелена картка". Організація укладання договорів з перевізниками. Вимоги до технічного стану наземних видів транспорту. Безпека пасажирів. Правове регулювання при обслуговуванні туристів на автомобільному транспорті. Роль і місце автоперевезень у турі. Специфіка організації транспортних

подорожей на внутрішніх і міжнародних маршрутах. Оренда автомобілів. Контроль за здійсненням міжнародних перевезень.

Тема 5. Обслуговування туристів на залізничному транспорті

Залізничне сполучення. Трансконтинентальні маршрути. Трансфер з аеропортів. Структура забезпечення та організація перевезень. Рухомий склад пасажирського залізничного транспорту для туристичних перевезень в Україні і за кордоном. Управління пасажирськими перевезеннями. Розклад руху. Правові основи обслуговування туристів залізничним транспортом.

Обслуговування пасажирів. Оформлення проїзду. Термін дійсності проїзних документів. Переоформлення проїзних документів. Дії у разі викрадення проїзних документів. Обслуговування при перевезенні дітей. Обслуговування на вокзалах. Посадка до вагона. Умови проїзду. Оформлення проїзду в поїзді. Нещасний випадок з пасажиром.

Обслуговування при перевезенні багажу. Упакування і маркування багажу. Приймання багажу від пасажира. Перевезення багажу. Видача багажу пасажиру. Пошкодження, зіпсування, втрата багажу. Предмети, які допускаються, і предмети, які заборонені для перевезення багажем.

Тема 6. Обслуговування туристів водним транспортом

Сутність водних подорожей туристів. Характеристика морського та річкового транспортів. Транспортні характеристики портів, річкових басейнів та озерних систем. Морські шляхи. Річні канали. Сучасні засоби морських та річкових пасажирських перевезень. Морські регістри. Світова індустрія круїзів.

Особливості річкових та озерних круїзів. Класифікація засобів морських круїзних маршрутів, основні круїзні лінії. Характеристика основних круїзних територій світу. Умови договору на перевезення та обслуговування туристів.

Правові основи водних туристичних подорожей. Обов'язки і відповідальність перевізника.

Особливості обслуговування морських і річкових подорожей. Морські подорожі та круїзи. Морські і річкові прогулянки та екскурсії. Парусні судна. Яхт-туризм, підводний туризм. Правила перевезення пасажирів і багажу у внутрішніх водних басейнах України.

Безпека й охорона життя при організації туру на морі. Переваги та недоліки обслуговування туристів водним транспортом.

Тема 7. Велосипедний транспорт

Сутність Стратегії розвитку велотранспорту світу, що запобігає збитковості громадського транспорту і забезпечує сталий розвиток транспорту.

Розуміння ролі велосипеда у вирішенні транспортних проблем і побудова глобальної довгострокової стратегії розвитку цього виду транспорту у власному місті. Поступовий і послідовний розвиток велосипедної інфраструктури та впровадження велосипедів у систему громадського транспорту. Застосування сучасних технологій для контролю і зміни цієї системи.

Тема 8. Спеціальні туристичні види транспорту

Розгляд концепцій діяльності транспортних компаній зі спеціальних туристичних перевезень у світі. Створення регулярних екскурсійних турів на транспортних засобах своєї місцевості. Огляд транспортних послуг зі спеціальних перевезень туристичних центрів Європи і світу. Дослідження унікальності таких послуг у Львові: “Чудо поїзд” та “Чудо бус”, Каретний двір, ретро-автомобілі, електро-автомобілі та інші спеціальні транспортні засоби. Туристичний транспорт майбутнього – огляд перспектив застосування.

8.2. Питання для самоконтролю

Питання на залік:

1. Місце транспорту у загальній структурі туристичної послуги.
2. Види транспортних засобів та класифікація турів.
3. Структура транспортних послуг у світовому туризмі (за ВТО).
4. Структура транспортних послуг в українському туризмі.
5. Формування транспортної інфраструктури у світі (найстаріші шляхи та їх класифікація).
6. Формування транспортної інфраструктури України (найстаріші шляхи та їх класифікація).
7. Види туристичного транспорту, м. Львів.
8. Каретний двір та його транспортні послуги (Львів, Краків, Відень).
9. "Чудо Тур" та його транспортні послуги.
10. Розвиток повітроплавання світу.
11. Розвиток повітроплавання Західної України та м. Львів.
12. Розвиток велосипедного транспорту у світі.
13. Перспективи велосипедного транспорту Львова.
14. Вплив розвитку транспорту на загальний розвиток господарства, зокрема туризму.
15. Розвиток авіації світу.
16. Розвиток авіації України та м. Львів.
17. Характеристика аеропорту імені Данила Галицького.
18. Аналіз діяльності найбільших авіакомпаній світу.
19. Аналіз діяльності найбільших аеропортів світу.
20. Винайдення трамваю та його розвиток і значення для задоволення міських туристів.
21. Історія виникнення та розвиток морського судноплавства.
22. Історія виникнення та розвиток річкового судноплавства.
23. Історія винаходу та розвиток автомобілебудування.
24. Особливості надання автомобіля на прокат туристам.
25. Особливості надання послуг ретро-автомобіля.
26. Характеристика брендових транспортних послуг у світі.
27. Підвісна залізниця у Вуппераль.
28. Особливості надання транспортно-туристичних послуг канатною дорогою.

29. Особливості надання транспортно-туристичних послуг паромом.
30. Особливості надання авіаційних транспортно-туристичних послуг.
31. Особливості надання залізничних транспортно-туристичних послуг.
32. Особливості надання водних транспортно-туристичних послуг.
33. Організація транспортних подорожей вузькоколійкою (приклади зі світових та українських реалій).
34. Історія винаходу та розвиток залізничного транспорту.
35. Аналіз діяльності найбільших туристичних залізниць світу.
36. Організація обслуговування туристів під час водних подорожей.
37. Основні круїзні території світу.
38. Розвиток яхтингу.
39. Класи круїзних суден.
40. Організація обслуговування туристів під час залізничних подорожей.
41. Організація обслуговування туристів під час автобусних подорожей.
42. Стан розвитку морської транспортної мережі світу.
43. Стан розвитку внутрішньої водної мережі та основні річкові круїзні території України.
44. Екологічні проблеми автомобільного транспорту.
45. Екологічні проблеми авіаційного транспорту.
46. Екологічні проблеми залізничного транспорту.
47. Екологічні проблеми водного транспорту.
48. Використання в туризмі повітряних куль та дирижаблів.
49. Чартерні авіарейси: сутність та класифікація.
50. Лоукости: переваги та недоліки.
51. Види міського транспорту майбутнього.
52. Стратегія розвитку міського транспорту Львова.
53. Нетрадиційні види туристичного транспорту світу.
54. Канатні дороги у світі як елемент обслуговування туристів та міського транспорту (Лондон, Нью-Йорк та інші).
55. Автобус-амфібія: винахід та використання в туризмі.
56. Екстремальні транспортні засоби (всюдиходи, льодоходи та інші).

8.2. Практичні роботи

Практична робота № 1

Дати характеристику найбільших авіакомпаній світу за пропонованим планом у таблиці:

Таблиця 8.1

10 найбільших авіакомпаній по пасажирських перевезеннях за оцінкою IATA поточного року

№ з/п	Авіакомпанія	Країна, місто походження	Кількість перевезених пасажирів за рік (млн осіб)	Кількість літаків флоту	Кількість рейсів на рік\день
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

Таблиця 8.2

10 найбільших авіакомпаній по пасажирських перевезеннях за оцінкою Skytrax поточного року

№ з/п	Авіакомпанія	Країна, місто походження	Кількість перевезених пасажирів за рік (млн осіб)	Кількість літаків флоту	Показник на вибір студента	Показник на вибір студента
1						
2						
3						

Закінчення табл. 8.2

4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						

Практична робота № 2

Дати характеристику найбільших круїзних компаній світу за пропонованим планом у таблиці:

Таблиця 8.3

10 найбільших круїзних компаній

№ з/п	Круїзна компанія	Країна, місто походження	Кількість перевезених пасажирів за рік (осіб)	Кількість суден флоту	Показник на вибір студента

Практична робота № 3

Дати характеристику найбільших круїзних лайнерів світу за пропонованим планом у таблиці:

Таблиця 8.4

Характеристика 10 найбільших морських круїзних лайнерів

№ з/п	Круїзний лайнер	Власник (країна походження)	Кількість перевезених пасажирів за рік (осіб)	Кількість місць	Інфраструктура для розваг (басейн, фітнес зал і т. д.)	Показник на вибір студента

Таблиця 8.5

Характеристика 10 найбільших річкових круїзних лайнерів

№ з/п	Круїзний лайнер	Власник (країна походження)	Кількість перевезених пасажирів за рік (осіб)	Кількість місць	Інфраструктура для розваг (ресторан, фітнес зал і т. д.)	Показник на вибір студента

Практична робота № 4

Дати характеристику найбільших спеціальних залізничних туристичних компаній світу за пропонованим планом у таблиці:

Таблиця 8.6

Характеристика 10 найбільших спеціальних залізничних туристичних компаній

№ з/п	Назва компанії	Власник (країна походження)	Кількість перевезених пасажирів за рік (осіб)	Кількість місць	Інфраструктура для розваг (басейн, фітнес зал і т. д.)	Показник на вибір студента
	Східний експрес					

Для семінарського обговорення пропонуємо такі презентації:

1. Спеціального транспорту Вашого регіону.
2. Аеропорту або авіакомпанії.
3. Залізничного туристичного маршруту.
4. Автобусного туру.
5. Водного круїзу.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Закон України "Про туризм".
2. Про дорожній рух : Закон України. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3353-12/page.
3. Про автомобільний транспорт : Закон України // Відомості Верховної Ради України, 2006 р., № 32, ст. 273. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14.
4. Про міський електричний транспорт : Закон України // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 51, ст. 548; 2014 р., № 8, ст. 88; 2015 р., № 32, ст. 318). – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15.
5. Повітряний кодекс України (3167-12) (Постанова Верховної Ради України від 04.05.93 № 3168-XII (3168-12).
6. Положення про Державний департамент авіаційного транспорту, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 29 березня 2000 року № 573 (573-2000-п).
7. Про утворення Державного департаменту авіаційного транспорту : Постанова Кабінету Міністрів України від 29.03.2000 № 573 (573-2000-п).
8. Про порядок і умови проведення обов'язкового авіаційного страхування від 13.07.98 № 1083 (1083-98-п).
9. Правила сертифікації експлуатантів, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 29.05.98 № 204 (z0552-98) та зареєстровані в Міністерстві юстиції України 09.09.98 за № 552/2992.
10. Положення про призначене авіапідприємство з боку України на експлуатацію міжнародної повітряної лінії, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 23.06.99 № 327 (z0440-99) та зареєстроване в Міністерстві юстиції України 05.07.99 за № 440/3733.
11. Положення про сертифікацію суб'єктів, що надають агентські послуги з продажу авіаційних перевезень на території України, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 27.12.99 № 629 (z0082-00) та зареєстроване в Міністерстві юстиції України 10.02.2000 за N 82/4303.
12. Автоматизовані системи бронювання в туризмі. – Режим доступу: https://tourlib.net/statti_ukr/melnychenko7.htm.
13. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку : монографія / за заг. ред. А. М. Редзюка. – Київ : ДП "ДАТ НДІПІ", 2005. – 399 с.
14. Аеропорт "Львів". – Режим доступу: https://www.lwo.aero/uk/airline.

15. Аеропорт Бориспіль. – Режим доступу: https://kbp.aero/.
16. Бабрицька В. К. Менеджмент туризму. Туроперейтинг. Понятійно-термінологічні основи, сервісне забезпечення турпродукту : навч. посібник / В. К. Бабрицька, О. Ю. Малиновська . – 2-ге вид., перероб. та допов. – Київ : Альтерпрес, 2008. – 288 с.
17. Бакай Н. Конкурентоспроможність туристично-рекреаційної галузі західного регіону, значення транспортних послуг / Н. Бакай, Л. Калушка // Соціально-економічні проблеми і держава. – 2008. – № 1(1). – С. 26–32.
18. Бордун О. Ю. Роль транспорту в інтеграції України в загальноєвропейську економічну систему / О. Ю. Бордун // Становлення національної економіки України : збірн. матер. Всеук. конф. – Львів, 1995. – Вип. 3. – С. 115–117.
19. Бордун О. Ю. Комунікаційна інфраструктура прикордонної зони Полісся / О. Ю. Бордун // Українське Полісся: вчора, сьогодні, завтра. – Луцьк : Надстир'я, 1998. – С. 151–152.
20. Бордун О. Розвиток транспортних послуг – шлях до розвитку економіки / О. Бордун, Н. Мікула // Інвестиційний вісник ІРД НАН України. – 1999. – Вип. 1. – С. 40–46.
21. Бордун О. Проблеми розвитку транспортних коридорів західноукраїнського прикордоння / О. Ю. Бордун // Вісник Львівського університету. – 1999. – Вип. 24. – С. 38–41. – (Серія географічна).
22. Бордун О. Проблеми захисту грунтового покриву у процесі будівництва та експлуатації міжнародної автостради Львів – Краковець / О. Бордун // Вісник Львівського університету. – 1999. – Вип. 25. – С. 86–89. – (Серія географічна).
23. Бордун О. Вплив комунікаційної інфраструктури на навколишнє середовище / О. Бордун // Вісник Львівського університету. – 2000. – Вип. 26. – С. 233–237. – (Серія географічна).
24. Бордун О. Геоморфологічний чинник комунікаційної інфраструктури західноукраїнського прикордоння / О. Ю. Бордун // Вісник Львівського університету. – 2000. – Вип. 27. – С. 242–246. – (Серія географічна).
25. Бордун О. Ю. Транспортна інфраструктура Західноукраїнського прикордоння: економіко-географічне дослідження: дис. канд. геогр. наук: 11.00.02 / О. Ю. Бордун, 2003. – 122 с.
26. Бордун О. Ю. Становлення географії транспортної інфраструктури як наукового напряму / О. Ю. Бордун, А. Забарило // Вісник Львівського університету. – 2004. – Вип. 30. – С. 28–31. – (Серія географічна).
27. Бордун О. Ю. Стан та перспективи транспортного забезпечення

туристичної індустрії Львівської області / О. Ю. Бордун // Вісник Тернопільського ун-ту. – 2011. – Вип. 30. – С. 147–152. – (Серія географія).
28. Бордун О. Ю. Трансформація прикордонної транспортної інфраструктури в контексті розвитку туризму з країнами сусідами Західноукраїнського регіону / О. Ю. Бордун, Л. І. Котик // Географія та туризм : наук. зб. / ред.. кол.: Я. Б. Олійник (від.ред) та ін. – Київ : Альтерпрес, 2010. – Вип. 16. – С. 11–14.
29. Бордун О. Ю. Транспортні подорожі вузькоколійкою – перспективний напрям туризму в Україні / О. Ю. Бордун // Вісник Донецького інституту соціальної освіти. – 2011. – Вип. 7. – С. 14–17. – (Серія географія).
30. Бордун О. Ю. Забезпеченість Яворівського туристичного субрегіону транспортною інфраструктурою / О. Ю. Бордун // Вісник Львівського університету. – 2012. – Вип. 29. – С. 28–35. – (Серія міжнар. відносини).
31. Бордун О. Ю. Трансформація транспортно-туристичного комплексу Львівської області у контексті євроінтеграції / О. Ю. Бордун, Л. І. Котик // Вісн. Львів. ін-ту економіки та туризму. – 2012. – Вип. 7. – С. 271–277. – (Сер. Економічні науки).
32. Бордун О. Ю. Водний туризм – перспективний напрямок туризму Придністер'я / О. Ю. Бордун, М. З. Гамкало // Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції "Туристичні ресурси як чинник розвитку території Дністровського каньйону". – Тернопіль : Вид. центр Тернопільського університету ім. В. Гнатюка, 2012. – С. 179–184.
33. Бордун О. Ю. Забезпечення рекреаційною та транспортною інфраструктурою карстових печер Поділля / О. Ю. Бордун, А. Б. Ховалко // Географія та туризм: наук. зб. / ред.. кол.: Я.Б. Олійник (від.ред) та ін. – Київ : Альтерпрес, 2012. – Вип. 19. – С. 87–94.
34. Бордун О. Ю. Мандруймо вузькоколійкою Краєзнавство / О. Ю. Бордун // Географія. Туризм. – № 4(777) – Київ, 2013. – С. 12–15.
35. Бордун О. Ю. Транспорт Розточчя в контексті рекреаційного розвитку регіону / О. Ю. Бордун, В. С. Грицевич // Часопис Харківського у-ту. – Харків, 2016. – Вип. 44. – С. 77–83. – (Серія географія).
36. Бордун О. Ю. Сучасний стан та перспективи забезпечення перевезень туристів Львівської області повітряним транспортом / О. Ю. Бордун, В. Л Кизима // Вісник Львівського університету. – 2018. – Вип. 45. – С. 290–297. – (Серія міжнародні відносини).
37. Веб-сайти компаній : Укрзалізниця, Busfor.ua, INFOBUS Holding , Eurobus, Blab la car, Tikets.ua, Aviasales, Kiwi.com, Momondo, TripMyDream, Skyscanner, Lowcostavia , Europcar, The Hertz, Inflot, Укрпрокат, ДП Антонов.

38. Гамкало М. З. Розвиток водного туризму в західному регіоні України Географія: Наук / М. З. Гамкало, О. Ю. Бордун // Вісник Чернівецького університету. – 2010. – Вип. 519–520. – С. 39–42.
39. Електронний квиток (залізниця).URL: https://uk.wikipedia.org.
40. Зима А. Г. Особенности и развитие транспорта в туризме: препринт / А.Г. Зима, И. И. Лисицына. – Харьков : Изд. ХНЭУ, 2010. – 312 с.
41. Зорін І. В, Каверіна Т. П., Квартальнов В. А. Туризм як вид діяльності
42. Кифяк В.Ф. Організація туристичної діяльності в Україні. URL: http://tourlib.net/books_ukr/kyfjak_7.htm.
43. Котик Л.Авіаційний транспорт міста Львова: Історико-краєзнавче дослідження / Л. Котик, І. Ровенчак // Регіональне географічне краєзнавство: теорія і практика : матер. другого Всеукр. наук сем., Тернопіль – 2002. – Тернопіль, 2002. – 4.2. – С. 8–12.
44. Котик Л. І. Оптимізація транспортно-туристичної сфери регіону (на прикладі Львівської області) / Л. І. Котик, О. Ю. Бордун // Вісн. Київського ун-ту імені Драгоманова. Серія 4. Географія і сучасність. – 2011. – Вип. 14(26). – С. 140–146.
45. Ліскевич О.Ю. Роль транспорту в інтеграції України в загальноєвропейську економічну систему // Становлення національної економіки України : збірн. матер. Всеук. конф. – Львів, 1995. – Вип. 3. – С. 115–117.
46. Литвин О. В. Транспортні засоби в системі туристичної індустрії Економічні горизонти / О. В. Литвин, І. М. Кирилюк. – 2017. – №1(2). – С. 57–62.
47. Транспортна інфраструктура: світло у кінці тунелю. – Режим доступу: https://forumkyiv.org/uk/analytics/transportna-infrastruktura:-svitlo-u-kinci-tunelyu.
48. Туризм: реалії та перспективи сталого розвитку. Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 23–24 жовтня 2014 року).
49. Транспорт майбутнього. 5 технологій, які змінять сферу транспорту. – Режим доступу: https://futurenow.com.ua/transport-majbutnogo-5-tehnologij-yaki-zminyat-sferu-transportu.
50. ТОП-5 транспорту майбутнього. Від гіперлупів до екранопланів. – Режим доступу: https://espreso.tv/article/2015/04/21/top_5_dyvovyzhnykh_vydiv_transportu.
51. Skytrax World Airport Awards. – Режим доступу: https://www.worldairportawards.com/about-us/.
52. Прозорість та Фінансова стійкість державних підприємств в Україні.– Режим доступу: http://companies.ukraine.ineko.sk/.

ГЛОСАРІЙ

Авіáція – галузь техніки, пов'язана з розробленням і використанням літальних апаратів, важчих за повітря.

Аеростат – літаючий засіб, який використовує для польотів різницю хімічного складу повітря кулі та навколишнього середовища (кулю наповнюють гелієм).

Аеропорт – логістична система обслуговування літаків та пасажирів.

Аеродром – злітно-посадкова смуга з обслуговуючою інфраструктурою для літаючих засобів.

Байдáрка – спортивний човен з закритим верхом, в якому є отвір для одного або двох гребців, що гребуть дволопатевими веслами.

Біплáн – літальний апарат, що має дві несучі площини, розміщені одна над одною.

Брати Жозеф Мішель Монгольф'є фр. Joseph-Michel Montgolfier **та Жак-Етьєнн Монгольф'є** фр. Jacques-Étienne Montgolfier вважаються винахідниками "монгольф'єрів". Брати народились у містечку Відалон-лез-Анноне, в багатодітній сім'ї. Батько П'єр Монгольф'є, мати Анна Дюрет. Батько мав паперову мануфактуру.

Водний транспорт – транспорт, який використовує водну поверхню для переміщення людей та вантажів.

Вíлбер Райт – американський авіаконструктор, льотчик, піонер авіації; старший із братів Райт, які запатентували перший літак, що піднявся в небо.

Гідроплáн (гідролітак) – літальний апарат, який може злітати і приземлятися (сідати) на поверхню води.

Гелікоптер (гвинтокрил) – літаючий засіб, який використовує механічну енергію обертання гвинта для польотів у повітрі. Першим ідею гвинтокрила запропонував Леонардо да Вінчі, проте сучасний винахід гвинтокрила належить Ігорю Сікорському.

Гужовий транспорт – транспорт, який використовує тварин як засіб для переміщення сушею.

Дельтаплан – легкий, проте важчий за повітря безмоторний безхвостий літальний апарат, виконаний за схемою з нерухомим

стрілоподібним крилом, керований зміщенням центру мас за рахунок переміщення пілота щодо точки підвіски. Спортивне використання дельтапланів переросло в окремий вид спорту – дельтапланеризм.

Дирижáбль, також **повітроплáв**, – літальний апарат, наповнений газом, який легший за повітря, аеростат із двигуном, завдяки якому може рухатися незалежно від напряму повітряних потоків. Має обтічний еліптичний корпус, пропелери, стабілізатори, рулі напряму та висоти, одну або кілька гондол для команди, пасажирів чи вантажу.

Джордж Кейлі, 6-й баронет – англійський учений і винахідник, піонер аеродинамічного конструювання, що опублікував на початку 19 століття описи принципів польоту планера. Він був одним з перших теоретиків і дослідників у галузі літальних апаратів, важчих за повітря. Він також запропонував схему колеса зі спицями із дроту, запатентував гусеничний хід транспорту, подав ідеї, що пізніше привели до розробки двигунів внутрішнього згоряння, реактивного і порохового двигунів. Його ідеї й проекти здебільшого реалізовані не були, вони не публікувалися й сталі відомі лише в 30-х роках 20 століття. Протягом життя він був членом парламенту від партії Вігів з 1832 по 1835 роки, був одним із засновників Королівського політехнічного інституту, ректором якого був багато років, та одним із засновників Британської асоціації сприяння розвитку науки.

Джордж Сте́фенсон – англійський винахідник. Відомий як винахідник паротяга.

Електри́чний двигун – електромеханічний пристрій для перетворення механічної енергії на електричну чи електричної на механічну, або електричної енергії одного роду чи з одними параметрами на електричну енергію іншого роду або з іншими параметрами.

Електромобіль – автомобіль, що приводиться в рух одним або декількома електродвигунами з живленням від акумуляторів або паливних елементів тощо, а не двигуном внутрішнього згоряння. Електромобіль слід відрізняти від автомобілів з двигуном внутрішнього згоряння і електричною передачею від тролейбусів. Підвидами електромобіля вважаються електрокар і електробус

Електропоїзд – рейковий рухомий засіб, який працює на електричній тязі.

Залізничні тури – це подорожі організованих туристів із використанням залізничного транспорту.

Каре́та або кінний екіпаж – закритий пасажирський віз із ресорами. Спочатку кузов підвішувався на ременях, потім для пом'якшення ходу стали використовувати пружини, а з початку XIX століття стали застосовувалися ресори.

Карл фон Дрез – уперше двоколісний транспортний засіб, представлений бароном Карлом фон Дрез, було запатентовано в 1817 році. Пара коліс на дерев'яній рамі, відсутність педалей – така конструкція самоката німецького професора.

Карл Фрі́дріх Бенц – німецький автоінженер, що створив перший у світі бензиновий двигун, а також у 1885 році автомобіль з таким двигуном.

Каяк – вузький і довгий мисливський човен у народів півночі, довжиною до шести метрів, використовувався для переслідування морського звіра. Каркас каяка виготовлявся з тонких дерев'яних або кістяних планок та обтягувався шкурою моржів, тюленів або нерп. Сьогодні це спортивний човен для водного туризму.

Кермо напрямку – орган керування літака, розташований у хвостовому опереннні та призначений для керування літаком щодо нормальної осі.

"Кодекс про політ птахів" – книга, складена Леонардо да Вінчі в 1505 році. Зараз перебуває у Королівській бібліотеці Турина. Складається з 18 аркушів. Формат – 21×15 см. У книзі описується політ птахів та літальних апаратів да Вінчі. Леонардо проводив запуск своїх апаратів поблизу Флоренції, але запуск був невдалим.

Круїз – водна подорож, зазвичай – по замкнутому колу з поїздками із портів у внутрішні райони країн.

Круїзне суднó – судно, що рухається за певним маршрутом згідно з попередньо визначеною програмою туристичного обслуговування в портах за маршрутом руху. У ньому надають послуги з тимчасового розміщення у каютах, а також послуги харчування і розваги під час круїзу.

Кудашев Олександр Сергійович – київський інженер-конструктор, професор Київського політехнічного інституту (1906–1911), автор конструкції першого діючого літака в Російській імперії, нащадок князів Кудашевих, які з XVIII ст. були власниками земель на території міста Мала Виска, Кіровоградської обл. (Україна). До нашого часу в м. Мала Виска зберігся родинний маєток князів Кудашевих.

Леона́рдо да Ві́нчі – італійський художник і вчений, винахідник, письменник, музикант, один з найвідоміших представників мистецтва Високого Відродження, яскравий приклад "універсальної людини". Опублікував трактат з багатьма винаходами. Серед них значна частина сучасних літальних засобів, запропонована ним.

Літа́к – літальний апарат важчий за повітря для польотів в атмосфері за допомогою двигуна та нерухомих крил. Літак здатний переміщуватися з високою швидкістю, використовуючи підіймальну силу крила і тягу двигуна. Нерухоме крило відрізняє літак від махольота, а наявність двигуна – від планера.

Літаючі засоби – механізми, які підіймаються в повітря і долають земне тяжіння завдяки механічній силі.

Мартинович Ігнацій – через півроку після того, як парижани запустили свою кулю, 4 березня 1784 року, Ігнацій Мартинович і Непомук Герман запустили над містом бальон з тепловим аеростатом з автоматичним пальником на рідкому паливі. Пальник львівських винахідників підігрівав повітря в оболонці в міру того, як воно зимніло, і тримав кулю в небі тривалий час, поки стане палива.

Можайський Олександр Федорович (9 березня 1825 – 20 березня 1890) – російський морський офіцер, капітан І-го рангу, винахідник першого у світі літака Можайського. Проте жодна з цих конструкцій не змогла піднятися у повітря. Причинами цього були: дуже велика маса та непристосованість тодішніх двигунів до умов авіації, відсутність теорії польоту через що літаки будувалися "навмання", відсутність інженерного досвіду у багатьох піонерів авіації.

Моноплан – літак, що має одну тримальну поверхню, на відміну від біплана чи триплана.

Морський транспорт – це вид водного транспорту, який використовує моря та океани для переміщення людей і вантажів.

Непомук Герман – партнер Ігнація Мартиновича по винаходу аеростата у Львові 4 березня 1784 року.

Нерейковий транспорт – сухопутний транспорт, який використовує сушу для пересування. До нерейкового належить гужовий, автомобільний, мотоциклетний.

Ніколя́-Жозе́ф Кюньо́ – французький винахідник. Створив самохідний віз з паровим двигуном, який вважається першим автомобілем.

Орвілл Райт – американський авіаконструктор, льотчик, піонер авіації; молодший із братів Райт, яким належить офіційно запатентований винахід першого літака у світі, що пролетів певну відстань.

Парашут – літаючий засіб, легший за повітря, який використовується для приземлення з літака.

Парова́ маши́на – тепловий поршневий двигун зовнішнього згоряння, в якому потенціальна енергія водяної пари, що надходить під тиском з парового котла, перетворюється в механічну роботу при зворотно-поступальному русі поршня, який через механічні ланки надає обертального руху вихідному валу. У ширшому розумінні, парова машина –будь-який тепловий двигун, який перетворює енергію пари в механічну роботу.

Паровий автомобіль – авто, в якому в ролі двигуна використовується паросилова установка. Парові автомобілі з'явилися раніше, ніж паровози, розроблялися й випускалися до середини XX століття.

Повітряна куля – літаючий засіб, який використовує для польотів різницю в температурі повітря кулі та навколишнього середовища

Повітряний транспорт – транспорт, який використовує літаючі засоби для переміщення в повітряному просторі.

Поро́м, рідко паром, заст. порон – плавзасіб, що використовується для перевезення пасажирів і транспортних засобів між двома берегами водної перешкоди. Пороми за своєю функцією схожі з мостами, поромна переправа може встановлюватись як тимчасове сполучення між берегами, коли будівництво моста економічно не вигідне.

Поршневий двигун – двигун внутрішнього згоряння, у якому для використовуються поршні різної конфігурації.

Пульман – засновник туристичного оператора із залізничних турів у спеціальних пульманівських вагонах.

Річковий транспорт – вид водного транспорту, який використовує річки для переміщення людей та вантажів.

Реакти́вний двигу́н – двигун-рушій, що створює реактивний рух унаслідок швидкого витікання робочого тіла із сопла, найчастіше робочим тілом є гарячі гази, що утворюються внаслідок спалювання палива у камерах згоряння. Бувають турбореактивні, пульсаційні (безкомпресорні), прямоточні та ракетні двигуни. Реактивний двигун не може працювати без кисню, який надходить з повітрезабірника.

Рейки або залізничні рейки – сталеві балки спеціального перерізу, які укладаються на шпали або інші опори для утворення зазвичай двониткового шляху, по якому рухається рухомий склад залізничного транспорту. Колись рейки кріпили до шпал за допомогою костилів, останнім часом широко використовується з'єднання болтами і гайками.

Рейковий транспорт – транспорт, який використовує рейки для пересування. Наприклад, залізничний, фунікулерний.

Роберт Девідсон – шотландський хімік і винахідник. Збудував перший електромобіль і перший локомотив на електричній тязі.

Сікорський Ігор Іва́нович – видатний авіаконструктор українського походження, що працював у Російській імперії та Сполучених Штатах. У 1910 р. молодий київський авіаконструктор уперше підняв у повітря власний літак.

Стоктон-Дарлінгтонська залізниця – перша у світі залізниця громадського користування на локомотивній (паровій) тязі. Відкрита в 1825 році.

Спеціальні (туристичні) поїзди – поїзди за певним замовленням та маршрутом, коли поїзд одночасно є засобом пересування, розміщення і харчування.

Сухопутний транспорт – транспорт, який пересувається по суші. Поділяється на нерейковий та залізничний.

Тепловоз – рейковий рухомий засіб, який працює за рахунок спалювання палива.

Томас Девенпорт – американський коваль, винахідник. У 1833 році сконструював перший роторний електродвигун постійного струму, створив модель поїзда. У 1837 році отримав патент на електромагнітну машину.

Томас Кук – англієць, засновник першого у світі туристичного комерційного підприємства з організації туристичного обслуговування у 1841 році.

Тревітік Річард – у 1808 році Тревітік побудував паровоз досконалішої конструкції, що розвивав швидкість до 30 км/год; демонстрував його в передмісті Лондона.

Турбогвинтовий двигун – тип газотурбінного двигуна, в якому основна частина енергії гарячих газів використовується для приводу повітряного гвинта через понижуючу частоту обертання редуктор,

і лише невелика частина енергії становить вихлоп реактивної тяги. Наявність понижуючого редуктора зумовлено необхідністю перетворення потужності: турбіна – високооборотний агрегат з малим крутним моментом, в той час як для вала повітряного гвинта потрібні відносно малі обороти, але великий крутний момент.

Туристський транспорт – транспорт, який використовують туристи. Туристський транспорт поділяють, як і транспорт загалом – на: сухопутний (автомобільний, залізничний та нерейковий), водний (річковий і морський) і повітряний, згідно з ВТО.

"Флаєр" – перший літак, на якому люди змогли відірватися від землі та зробити горизонтальний політ, став "Флаєр", побудований братами Орвіллом і Вілбером Райт у США. Перший відомий політ літака в історії людства було здійснено 17 грудня 1903 року. "Флаєр" протримався у повітрі 59 секунд і пролетів 260 метрів. Винахід Райтів було офіційно визнано першим у світі літальним апаратом, важчим за повітря, який здійснив пілотований політ з використанням двигуна.

Фюзеля́ж – корпус літального апарату. Зв'язує між собою крила, оперення та (іноді) шасі. Фюзеляж літака призначений для розміщення екіпажу, устаткування та корисного навантаження. У фюзеляжі може розміщуватися паливо, шасі, двигуни. Окремо розглядається схема компоновки літаючого крила, в потовщеній частині якого і розміщується все, що зазвичай розміщують у фюзеляжі.

Я́хта – легке, швидке судно, за правилами з палубою та каютою. Сьогодні, найчастіше – будь-яке вітрильне, моторне або вітрильно-моторне пасажирське судно, призначене для спортивних або туристських цілей.

ДОДАТКИ

Додаток 1

“The World’s Best Airlines of 2019” за версією компанії Skytrax

№	Назва авіа компанії	Загальна інформація	Маршрутна мережа	Розмір флоту	Цікава інформація
1	***2***	*3*	*4*	*5*	*6*
1	**Qatar Airways**	Національна авіакомпанія Катару зі штаб-квартирою в столиці країни місті Доха. Компанія започаткована в 1997 році. Згідно з опублікованим рейтингом Skytrax, стала найкращою авіакомпанією світу в 2019 році.	Обслуговує 150 напрямків по всій Африці, Азії, Європі, Північній Америці, Південній Америці та Океанії зі свого центру в міжнародному аеропорту Гамад, що робить його одним з небагатьох авіаперевізників, який літає на всі п’ять населених континентів планети.	Усього в експлуатації близько 300 літаків різного типу.	6 лютого 2017 року The Guardian повідомлено, що літак авіакомпанії Qatar Airways здійснив найдовший в історії політ. Переліт з Дохи в Окленд тривав 16 годин 23 хвилини, літак подолав відстань 14 535 км. Під час польоту літак Boeing 777-200LR перетнув 10 часових зон, на борту працювали чотири пілота і 15 членів екіпажу.

1	***2***	*3*	*4*	*5*	*6*
2	**Singapore Airlines**	Перевізник заснований ще 1947 року під назвою Malayan Airways Limited Базовим для авіакомпанії є аеропорт Чангі – основний цивільний аеропорт міста Сінгапур. Більшість рейсів виконується саме з цього аеропорту. Парк літаків авіакомпанії є одним з наймолодших у світі.	Singapore Airlines літає в 65 пунктів призначення в 35 країнах на п'яти континентах зі свого основного аеропорту в Сінгапурі. Має сильні позиції в Південно-Східній Азії, де разом зі своєю дочірньою компанією SilkAir з'єднує Сінгапур з більшою кількістю міжнародних пунктів призначення, ніж будь-яка інша авіакомпанія Південно-Сх. Азії.	Флот авіакомпанії включає 180 повітряних суден та представлений лише далекомагістральними широкофюзеляжними літаками.	Авіакомпанія була першою, яка запустила в комерційну експлуатацію новий двопалубний літак Аеробус А380. У 2019 році Singapore Airlines стала вдруге поспіль переможцем рейтингу найкращої авіакомпанії світу від TripAdvisor.

1	***2***	*3*	*4*	*5*	*6*
3	**ANA All Nippon Airways**	Японська авіакомпанія, штаб-квартира якої розташована в Сіодоме-Сіті Центрі в Сіодоме, Мінато, Токіо. Найбільша авіакомпанія, яка виконує внутрішні рейси. Авіакомпанія є найбільшим оператором Boeing 787.	Внутрішня маршрутна мережа ANA покриває всю Японію, від Хоккайдо на півночі до Окінави на півдні. Міжнародні рейси ANA здійснює в Китай, Корею, Південно-східну Азію, США і Західну Європу. Ключовим міжнародним хабом є аеропорт Наріта, де авіакомпанія виконує рейси з Південного крила Терміналу 1 разом з партнерами зі Star Alliance. Перевізник здійснює авіарейси за 80 міжнародними і понад 110 внутрішніми маршрутами.	Флот авіакомпанії становить 200 пасажирських літаків з середнім віком 10,3 роки.	Початок діяльності авікомпанії припав на 1953 рік, в лютому того року здійснювався рейс гелікоптером.
4	**Cathay Pacific Airways**	Флагманська авіакомпанія Гонконгу. Базується в Міжнародному аеропорту Гонконгу. Cathay Pacific є членом альянсу Oneworld. Керуючою авіакомпанією є Swire Group.	Виконує регулярні пасажирські та вантажні перевезення до понад 200 пунктів призначення в Азії, Північній Америці, Австралії, Європі та Африці.	Пасажирський флот Cathay Pacific passenger складався з 200 літаків.	Китайська назва компанії збігається з ідіомою, що має значення “Велика і мирна держава”. За корпоративною легендою ідея заснування авіакомпанії виникла у Фаррелла під час бесіди в барі готелю “Маніла” столиці Філіппін з іноземними кореспондентами.

1	***2***	*3*	*4*	*5*	*6*
5	**Emirates**	Авіакомпанія, що розташована в Дубаї (Об'єднані Арабські Емірати). Створена 1985 року вищим керівництвом емірату Дубай для розвитку туризму та інфраструктури Арабських Еміратів. Це найбільша авіакомпанія на Близькому Сході.	Здійснює 2500 польотів за тиждень, до 122 міст у 74 країнах на шести континентах. Компанія також здійснює 4 з 10 найдовших безпосадочних польотів у світі з Дубай до Лос-Анжелеса, Сан-Франциско, Далласа та Х'юстона.	Наразі в парку літаків перевізника нараховується більше 230 повітряних суден.	У 2018 році компанія Emirates Airline презентувала салон першого класу літака Boeing 777-300ER, у якому були віртуальні вікна. Подивитися, що відбувається за бортом, можна завдяки камерам, встановленим зовні.
6	**EVA Air**	Тайванська міжнародна авіакомпанія, що базується в аеропорту Тайань-Таоюань. EVA Air є другою за величиною тайванської авіакомпанією після China Airlines.	Авіакомпанія виконує польоти за більш ніж 60 основними бізнес- та туристичними напрямками Азії, Австралії, Європи і Північної Америки.	Перевізник використовує для перевезень флот з понад 70 літаків Boeing, McDonnell Douglas і Airbus.	Авіакомпанія була однією з перших (у 1991 році), яка ввела преміум економклас на Boeing 777.

1	***2***	*3*	*4*	*5*	*6*
7	**Lufthansa**	Найбільша німецька авіакомпанія, національний авіаперевізник Німеччини та найбільша авіакомпанія Європи, як за кількістю літаків, так і за кількістю перевезених пасажирів. Штаб-квартира компанії розміщена у місті Кельн. Базові аеропорти (хаби) – аеропорт Франкфурта-на-Майні, аеропорт Мюнхена, аеропорт Дюсельдорфа.	“Люфтганза” займає четверте місце у світі за обсягами перевезень пасажирів, виконує рейси за 18-ти внутрішніми та 203 міжнародними маршрутам. Загалом регулярні рейси виконуються до 78 країн по всьому світу. Разом зі своїми партнерами, “Люфтганза” виконує рейси за 403 маршрутами. Включаючи підрозділи, флот компанії складається з 710 літаків і за цим показником вона займає 2 місце у світі.	Володіє більше 300 літаками.	Назва компанії складається зі слова нім. ”Luft” (повітря) та “Hansa” (Ганза) - середньовічне об’єднання вільних торгових міст.
8	**Thai Airways**	Національний авіаперевізник Таїланду. Основний аеропорт авіакомпанії – Суварнабхумі. Thai Airways International є одним із засновників альянсу Star Alliance. Серед інших авіакомпанія виконує одні з найдовших безпосадкових пасажирських авіарейсів, зокрема Бангкок – Лос-Анджелес.	Разом з дочірніми фірмами, Thai Airways виконує польоти до 84 пунктів призначення в 37 країнах.	Парк складається з більш ніж 90 літаків.	Авіакомпанія “Thai” свого часу виступила одним з ініціаторів створення найбільшого альянсу світових авіаперевізників - “Star Alliance”.

Закінчення додатка 1

1	***2***	*3*	*4*	*5*	*6*
9	Delta Air Lines	Авіакомпанія Сполучених Штатів Америки зі штаб-квартирою в Атланті, штат Джорджія. Одна з чотирьох компаній-засновників авіаційного альянсу пасажирських перевезень SkyTeam. Одна з найбільших авіакомпаній США і світу.	Авіакомпанія виконує польоти у більш ніж 460 пунктів призначення в 96 країнах. Сама Дельта здійснює більше 1500 рейсів на день, Delta Connection – близько 2500 щоденних рейсів. Дельта із дочірніми й інші авіакомпаніями-членами альянсу SkyTeam роблять близько 7 тисяч рейсів протягом дня.	Флот Дельти складається з 1000 повітряних суден.	Першу розважальну систему на базі рідкокристалічних (LCD) моніторів Дельта запровадила на літаках MD-90, а вже 1999 року компанія першою у світі анонсувала розміщення на Boeing 777 індивідуальних РК-моніторів у спинках крісел.
10	United Airlines	Американська авіакомпанія, одна з найбільших у США і у світі. Після злиття з авіакомпанією Continental Airlines, офіційно завершеного 1 жовтня 2010 року, United Airlines стала найбільшим авіаперевізником у світі.	Юнайтед працює в 238 внутрішніх напрямках і 118 міжнародних напрямках в 48 країнах або регіонах на п'яти континентах.	Польоти здійснюються 790 літаками.	Авіакомпанія заснована в 1926 році під назвою "Boeing Air Transport". United Airlines була першою авіакомпанією, яка почала пропонувати пасажирам комерційних рейсів харчування, для чого, також вперше у світі, запровадила на своїх літаках посаду стюардеси.

Додаток 2

Круїзний бізнес світу

Клас	Характеристика	Приклади компаній	Приклади круїзних лайнерів
1	*2*	*3*	*4*
Стандарт	• Величезні розміри судна і велика місткість туристів від 2000 • Розмір кают від 14–17 кв.м. • Середня тривалість круїзу: 7 днів • Стандартні порти заходу: Дубаї, Барселона, Рим і тд. • Низькі ціни та часті знижки • Орієнтовані на масовий туризм • Наявність розважальних програм для дітей • Багато зон швидкого харчування, барів і ресторанів • Лайнери з сервісом класу 3–4 зірки • Кільцеві маршрути	Costa Cruises, Croisi Europe, MSC Cruises, Norwegian Cruise Lines, Silversea, Carnival Cruise Line, Virgin Voyages	Norwegian Joy, Norwegian Encore, Norwegian Gem, Costa Favolosa, Costa Pacifica, Costa Fortuna, MSC Virtuosa, MSC Preziosa, MSC Seaview,Carnival Horizon,Carnival Vista, Virgin Scarlet Lady
Преміум	Середні розміри судна і менша місткість • Більша кількість персоналу • Середня тривалість круїзу: 10 днів • Орієнтовані як на масовий туризм так і на спеціалізований • Лайнери з сервісом класу 4–5 зірок • Кільцеві і не кільцеві маршрути • Менше зон швидкого харчування • Більше ексклюзивних ресторанів і барів • Менше уваги приділяється дитячим розвагам	Oceania Cruises, Holland America Line, Celebrity Cruises, Princess Cruises, Viking Cruises	Riviera, Marina, Sirena, Nieuw Amsterdam, Westerdam, Eurodam, Celebrity Flora, Celebrity Reflection, Celebrity Infinity, Coral Princess, Grand Princess, Sapphire Princess, Viking Orion, Viking Star, Viking Sun

Закінчення додатка 2

1	*2*	*3*	*4*
Люкс	• Малі розміри судна • Мала місткість: до 800 осіб • Великі каюти, часто без внутрішніх умов • Ексклюзивний рівень обслуговування 5–6 зірок • Неординарні маршрути • Висока вартість круїзів • Лімітоване або повністю відсутні розваги для дітей	Azamara Club Cruises, Cunard Line, Crystal Cruises, Regent Seven Seas Cruises, SilverSea Cruises, Hapag-Lloyd Cruises	Azamara Pursuit, Azamara Quest, Azamara Journey, Queen Elizabeth, Queen Victoria, Queen Mary 2, Crystal Endeavor, Crystal Serenity, Crystal Symphony, Crystal Esprit, Seven Seas Splendor, Seven Seas Navigator, Seven Seas Mariner, Silver Dawn, Silver Muse, Silver Shadow, Hanseatic Nature, Hanseatic Inspiration, Hanseatic Spirit

Додаток 3

Реалізована мережа велодоріжок в місті Львові

№	Вулиця	Рік створення	Особливості
1	*2*	*3*	*4*
1	Проспект Свободи	2011	одинарна по тротуару по обидва боки центрального бульвару
2	Проспект Шевченка	2011	подвійна по тротуару з однієї сторони вулиці, велосипедні смуги по обидвох краях проїжджої частини
3	Проспект Червоної калини	2011	подвійна по тротуару з двох сторін вулиці
4	Вулиця Стрийська	2011	подвійна по тротуару з однієї сторони вулиці
5	Вулиця Наукова	2011	одинарна по тротуару з двох сторін вулиці
6	Вулиця Городоцька	2011	Одинарна та подвійна по тротуару з однієї сторони вулиці
7	Вулиця Коновальця	2011	одинарна по тротуару з однієї сторони вулиці
8	Вулиця Чернівецька	2011	велосипедні смуги по обидвох краях проїжджої частини
9	Вулиця П. Куліша	2011	одинарна по тротуару з однієї сторони вулиці
10	Вулиця Чорновола	2011	подвійна по тротуару з однієї сторони вулиці
11	Вулиця Липинського	2011	одинарна по тротуару з двох сторін вулиці
12	Вулиця Зелена	2011	велосипедні смуги по обидвох краях проїжджої частини
13	Вулиця Замарстинівська	2012	подвійна по тротуару з однієї сторони вулиці
14	Вулиця Чернеча Гора	2012	спільна велосипедно-автомобільна дорога
15	Вулиця Любінська	2013	одинарна по тротуару з двох сторін вулиц; одностороння велосипедна смуга з одного краю проїжджої частини
16	Площа Святого Юра	2013	подвійна по алеї скверу

Закінчення додатка 3

1	*2*	*3*	*4*
17	Вулиця Листопадового чину	2013	одинарна по тротуару з однієї сторони вулиці
18	Вулиця Дібровна	2014	спільна велосипедно-автомобільна дорога
19	Вулиця В. Стуса	2014	одинарна по тротуару з двох сторін вулиці
20	Вулиця Коперника	2015	одинарна по тротуару з двох сторін вулиці та одностороння велосипедна смуга з одного краю проїжджої частини
21	Вулиця Княгині Ольги	2015	одинарна по тротуару з двох сторін вулиці
22	Вулиця Хуторівка	2017	подвійна по тротуару з однієї сторони вулиці
23	Вулиця Ряшівська	2017	одинарна по тротуару з двох сторін вулиці
24	Вулиця І. Виговського	2017	Одинарна та подвійна по тротуару з двох сторін вулиці
25	Вулиця Дж. Вашингтона	2017	подвійна по тротуару з однієї сторони вулиц
26	Вулиця Сихівська	2017	подвійна по тротуару з однієї сторони вулиць
27	Вулиця Богданівська	2018	велосипедні смуги по обидвох краях проїжджої частини
28	Вулиця Пасічна	2018	одинарна по тротуару з двох сторін вулиці; велосипедні смуги по обидвох краях проїжджої частин
29	Вулиця Снопківська	2019	одностороння велосипедна смуга з одного краю проїжджої частини
30	Вулиця Садова	2020–2021	
31	Вулиця І. Боберського	2020–2021	
32	Вулиця Митрополіта Андрія	2020–2021	
33	Вулиця Бенедиктовича	2020–2021	
34	Вулиця М. Голубця	2020–2021	

Додаток 4

Каретний двір Львова

Назва	Адреса	Характеристика
1	*2*	*3*
Внутрішній дворик аптеки-музею	вул. Друкарська, 2	До внутрішнього дворика Аптеки-музею можна потрапити дубовими сходами із підвалу. Подвір'я зберегло елементи житлового будинку заможного міщанина XVI–XVII століть. Це єдине місце у Львові, де дворик вдалося відреставрувати до первісного зовнішнього вигляду. На залишках фонтанчика у дворі стоїть скульптура. Її називають "пам'ятником відьмі" або "пам'ятником відунці", хтось гадає, що це пам'ятник вагітній жінці. Жінки вірять: якщо покласти руку відунці на живіт – пологи будуть легкими. Пам'ятник поставили у 1985 році, він зображує літню жінку з великим черевом і пучком зілля у лівій руці. На її праву руку намотана змія, з якою жінка наче розмовляє.
Двір із конюшнею-фотостудією	вул. Глібова, 15	У дворі будинку за адресою Глібова, 15 розмістилась невелика хатинка, побудована з ламаного каменю з цегляними вставками. До неї веде під'їзд, прикрашений панно на стелі, і двері з вітражами. Колись у хатинці розміщувалась конюшня, тепер тут обладнали фотостудію. Сам будинок є пам'яткою історії. Тут свого часу жили композитор Анатоль Вахнянин, літературознавець, голова Наукового товариства ім. Шевченка Кирило Студинський, а також Олександр Тисовський – біолог, засновник української скаутської організації "Пласт". Окрім них, у будинку мешкали композитор Анатоль Кос-Анатольский та видатний геолог Юліан Медведський (Недзведський).

1	*2*	*3*
Каретний двір Будинку вчених	вул. Листопадового Чину, 6	До внутрішнього двора Львівського Будинку вчених ведуть широкі каретні проїзди з ліхтарями. Будинок вчених у Львові – це колишнє дворянське, графське, народне казино, казино Герхарда. Авторами проекту були відомі віденські архітектори Г. Гельмер і Ф. Фельнер (автори проекту Одеського оперного театру). Архітектори надихалися зразками палацової архітектури середньоєвропейського бароко. Інтер'єри будівлі часто використовувалися для кінозйомок, у тому числі для фільму "Д'Артаньян і три мушкетери". Подейкують, що колись у приміщені сучасного Будинку вчених виступав один з нащадків Моцарта, а зараз в ній проводять Львівські бали. Таким чином підтримуючи традицію балів, яка розпочалася ще в 1482 році.
Дворик на могильних плитах	вул. Вірменська, 7	Старовинний дворик Вірменської церкви оточений, окрім самої церкви, палацом архієпископів та колишнім жіночим монастирем. Будівлі зведені ще у XIVст. на гроші вірменських купців. Відомий цей дворик, переважно, залишками старовинного цвинтаря, про що нагадують "хачкар" – надгробні плити з епітафіями латинською, вірменською та польською мовами. Найбільш старовинному надгробку близько 600 років. За повір'ям, чим сильніше витирається напис ногами людей, тим більше гріхів відпускається померлому. А, коли зникне зовсім, то його душа потрапить в рай. Хоча, залишків захоронень тут давно немає – їх вивезли за межі міста як "антисанітарні" ще 200 років тому, коли Львів перейшов під владу Австро-Угорщини і були ліквідовані всі кладовища у центрі міста.

1	*2*	*3*
Пасаж Андреоллі	пл. Ринок, 29	Це найстаріший із пасажів Львова. У 1803 р. тут з'явилася перша львівська цукерня, яку заснував італієць зі Швейцарії Домінік Андреоллі. Його іменем названо пасаж, що виходить на вул. Театральну. Свого часу це був один з найрозкішніших пасажів міста. Тут утворився невеличкий базар, було декілька крамниць, а на хідниках під стінами лежали купи різних товарів. Торцеві стіни брами прикрашали кольорові розписи, на яких були зображені мішки з екзотичними пряностями, пальмові дерева, таємничі фруктові дерева на яких ростуть пряники та медівники. До Другої світової війни у пасажі Андреоллі розташовувалися чисельні торгові заклади, які за радянських часів переобладнали під помешкання.
Італійський дворик	пл. Ринок, 6	Внутрішній дворик будинку грецького купця Корнякта, який в поважному віці одружився на 18-літній львів'янці, мабуть, найбільш відвідуваний двір Львова. Збудований палац був у 1580 р. за проектом італійських архітекторів Петра з Барбони та Павла Римлянина. У свій час ця будівля була найвеличнішою в місті. Наступний будинок з подібним двориком – це царський маєток – Лівадійський палац у Криму, був збудований на 300 років пізніше. В дворі будинку знаходиться унікальна триярусна ренесансна аркада-лоджія, яку відреставрували у 20-х роках XX століття. Це – єдиний зразок подібного архітектурного декору в українському зодчестві. У дворику збереглись винні підвали, адже колись тут торгували вином. Тепер в Італійському дворику фотографуються львівські молодята, а влітку влаштовують музичні вечори.

1	*2*	*3*
Графський дворик	вул. Січових Стрільців, 6	Дворик наукової бібліотеки Львівського національного медичного університету імені Данила Галицького. Будинок був збудований у 1860 році як резиденція графа Станіслава Бадені – голови Галицького сейму та прихильника польсько-української співпраці.
Двір-пасаж “Крива Липа”		Колишній пасаж Гаусмана (в радянські часи – Жовтневий проїзд). Магнат Гаусман збудував тут готель “Англійський”. У будівлі цього пасажу у свій час переїжджав магістрат з ратуші, коли остання почала руйнуватися. А коли у Гаусмана захотіли відібрати деякі його будинки для своїх потреб залізничники, він, за рішенням суду, вибудував для залізничників дім на розі нинішньої вулиці Гоголя, де й сьогодні знаходиться управління Львівської залізниці. Таким чином, Гаусман зберіг свою нерухомість. У радянські часи – це був звичайний прохідний двір, де на радість студентам торгували пиріжками. Сьогодні проїзд “Крива липа” перетворився в багатолюдне, гарно упорядженe, модне місце, де на кожному кроці бістро, кав’ярні, кафе, бари і магазини. А біля самої кривої липи в центрі двору встановили лавочку для закоханих.

1	*2*	*3*
Двір Ромео та Джульєтти	вул. Лисенка, 23А.	Просторий двір розкинувся біля колишнього будинку Куркового. Будинок розташований осібно на просторій ділянці, на схилі пагорбів у східній частині міста, у безпосередньому сусідстві з парковою зоною. Тепер тут оселився Музей Національно-визвольної боротьби. Ще з 1400-х років за цією адресою існувала "Стрільниця" – місце, де львівські ремісники навчались стрільбі. В середині XIX століття у дворику побудували новий дім "Стрільниці" — його возвели в стилі романтичного історизму. Будівля слугувала для світських заходів. Через кілька років, зимою 1866 року сюди на різдвяний бал прибули львівські Ромео та Джул'єтта – 16-річна Ванда Моне та відомий художник, 29-літній Артур Гроттгер. Після першої ж зустрічі молоді люди закохалися одне в одного, але проти їхнього союзу були батьки. Художник на той час вже страждав на туберкульоз. Через рік у Франції Гроттгер помер — Ванді довелося продати всі коштовності, аби поховати тіло коханого на батьківщині.
Двір, програний в казино	вул. Пекарська,19.	Величезний двір з графським будинком привертає увагу розкішними кованими металевими воротами, прикрашеними вишуканими литими орнаментами і зображенням двох кінських голів. Просторий, з конюшнями і господарськими будівлями, він ховає у своїй глибині графський дім, який після смерті господарів спіткала сумна доля. На початку XX століття один з вельможних спадкоємців, за сумісництвом завзятий картяр, програвся в пух і прах, так що поставив на кін сімейну садибу. Це означало, що у разі "нефарту" нерухомість переходить у власність міста. Гравцеві не пощастило, так що незабаром в палаці розмістилась гімназія для бідних дітей. Після війни тут діяла звичайна радянська школа. Після розвалу СРСР заокеанські родичі Семенських спробували відібрати маєток у держави, але архівні документи довели, що садиба була відібрана за гральний борг, так що по праву належить місту. Зараз у палаці знаходиться школа-інтернат №102 для дітей, які відстають у розвитку.

Додаток 5

Характеристика 10 найбільших морських круїзних лайнерів

№ з/п	Круїзний лайнер	Власник (країна походження)	Кількість місць	Інфраструктура для розваг (басейн, фітнес-зал і т.д.)	Кількість членів екіпажу
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
1	Allure of the Seas	Пд.корейська фірма STX Offshore & Shipbuilding	Кают – 2 700 Пасажирів – 5 400	21 басейн, висаджено 12 000 рослин і посаджено 50 дерев, амфітеатр на 750 місць, дитячі клуби, 3Д кінотеатри, каруселі, казино, компютерні кімнати, жива музика, бібліотека	2 200
2	Harmony of the Seas	Royal Caribbean International, США	5 479	АкваТеатр, 3 басейни, аквапарк з гірками, 2 симулятори серфінгу, 2 стінки для скелелазіння, тарзанка, клуб, театр, каток, казино, бігова доріжка, фитнес-центр, мінігольф, наст.теніс, французька карусель, інтернет-кафе, ігрові автомати	2 100
3	Oasis of the Seas	STX Europe(Пд. корейська фірма STX Offshore & Shipbuilding)	5 400	Амфітеатр на 750 місць, дитячі клуби, 3Д кінотеатри, каруселі, казино, компютерні кімнати, жива музика, бібліотека, 21 басейн, висаджено 12 000 рослин і посаджено 50 дерев,	2 200

1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
4	Norwegian Epic	STX Europe	4 200	14 ресторанів і кафе, 18 барів, 4 відкриті басейни, критий басейн, 6 джакузі,аквапарк, боулінг, баскетбольна, волейбольна і гольф площадки,тенісний корт, тренажерний зал, стіна для скелелазіння,бігова доріжка на відкритій палубі,гігантські шахи,SPA-центр, 4 сауни,салон краси, перукарня,казино, театр, вар'єте, нічний клуб,кінотеатр під відкритим небом, караоке,інтернет кафе, галерея,магазинівбібліотека, медичний центр, пральня	1 730
5	Disney Fantasy	Walt Disney Company, США	4 000	Шоу, театр,мюзикли,нічні клуби,спа-салон, салон краси, тренажерний зал, спортивна площадка, симулятори ігор	1 500
6	Anthem of the Seas	Royal Caribbean, США,Флорида, Маямі	4 905	Театр, аеротруба, клас рукоділля, спа-салон, тренажерний зал, казино, кінотеатр, торговий центр	2 384
7	Quantum of the Seas	Royal Caribbean, США,Флорида, Маямі	4 905	18 ресторанів, атракціон з 30 бамперними машинками, трансляція живих концертів, роботи-бармени, справжня аеродинамічна труба,	2 500

1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
8	Norwegian Escape	США,Флорида, Маямі	4 000	Казино, ігрова зона, басейн, 2 джакузі, величезний світлодіодний екран, Бар & Гриль, спортивний комплекс, термальний комплекс NCL Escape's Spa & Fitness, бар з льоду ICE BAR – SVEDKA.	2 000
9	Indepen-dence of the Seas	Royal Caribbean, США,Флорида, Маямі	3 643	Кімната для карткових ігор, басейн зі штучною хвилею для занять серфінгом, Міні-гольф - поле для міні-гольфу на 9 лунок і гольф-симулятор, майданчик для баскетболу і волейболу, скалодром, пункт прокату обладнання для серфінгу, гольфу, баскетболу, волейболу, сувенірний магазин, дитячий клуб Adventure Ocean Youth Facility, включаючи аква-класи для малят Fisher-Price Aqua Babies і Aqua Tots, Аркада ігор Challenger's Arcade - відео-ігри для дітей і підлітків, Спа-центр Independence Day Spa, бігова доріжка Jogging Track, Аквапарк H2O Zone, Фітнес-центр Fitness Centre, боксерський ринг Everlast Boxing Ring, інтернет-кафе Royal Caribbean Online, караоке-клуб Pyramid Lounge, Винотека Vintage, театр Alhambra Theatre, казино Casino Royale, нічний клуб The Labyrinth, льодовий каток Center Ice.	1 365

1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
10	Carnival Vista	США,Флорида, Доралі	4 683	2 басейни в тропічному стилі, джакузі, аквапарк з 90-метрової водяною гіркою Twister, міні-гольф, баскетбольний корт, волейбольний майданчик, бігова доріжка, пінг-понг, футбольне поле, тенісний корт, казино, центр відеоігор, бібліотека	1 367

Додаток 6

Характеристика 10 найбільших річкових круїзних лайнерів

№ з/п	Круїзний лайнер	Власник (країна походження)	Кількість місць	Інфраструктура для розваг (ресторан, фітнес-зал і т. д.)	Кількість членів екіпажу
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
1	Crucevita	Crucemundo S.L, Іспанія	110	ресторан; панорамний салон з танцювальної зоною на верхній палубі; сонячна палуба з шезлонгами; панорамний бар; салон-бібліотека з справжнім каміном; фітнес зал; сауна;Wi-Fi	50
2	Ama Waterways	США, Каліфорнія, Калабасас	158	Сонячна палуба з шезлонгами і забирається дахом; піаніно і танцювальна зона; WiFi; басейн з підігрівом і баром; Скрипка і Віолончель; тренажерний зал; перукарня; масажний салон; Велосипеди для використання в портах стоянки.	95
3	MS Viva Tiara	VIVA Cruises, Німеччина	153	Бібліотека, джакузі, бар, танцпол, парова лазня та солярій	76
4	Apolon	Crucemundo S.L, Іспанія	38	Салон -ресторан; Бар-лаундж; Зовнішня крита тентом тераса; Сонячна палуба; Wi-Fi.	20
5	A-ROSA BRAVA	A-Rosa, Німеччина, Росток	186	Першокласні СПАпродукти; Простора площа СПА-зони; Професійні тренери; Оздоровлюючі і косметичні процедури; Панорамна сауна і тренажений зал; Басейн-вирпул на палубі.	93

1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
6	A-ROSA BELLA	A-Rosa, Німеччина, Росток	242	Басейн, фітнес-зал і поле для міні-гольфу, а під час берегових екскурсій можна взяти участь в нордичної ходьби і велосипедних турах, спа-комплекс, сауна.	121
7	Michelangelo	Croisi Europe, Франція, Страсбург	158	Панорамний салон в носовій частині з танцювальної зоною;бар; ресторан;Велика сонячна палуба з лежаками; плавальний басейн; Сувенірна крамниця	79
8	Scenic Diamond	Scenic Group, Великобританія	149	Басейн, солярій, сувенірний магазин, фітнес-центр, спа, галерея,	57
9	Iberostar Grand Amazon	Іспанія	148	басейн і “Lua Bar” в нічному диско-клубі Нічний клуб з шоу-програмою Жива музика та тематичні вечори Лекції по флорі і фауні Амазонії Екскурсії на катерах по затоках, прогулянки по джунглях, спостереження за тваринним і рослинним світом Амазонії Риболовля	55
10	Belle de Cadix	Croisi Europe, Франція, Страсбург	178	зал з баром і танцмайданчиком; бар; ресторан; Велика відкрита палуба Sun deck; басейн; Сувенірна крамниця	89

Додаток 7

Вартість послуг “Чудо поїзд” та “Чудо бус”

Екскурсія	Вид транспорту	Протяжність /тривалість екскурсії	Вартість	Короткий опис екскурсії
Малим центром	“Чудо поїзд”	10 км/ 1 год.	110 грн	Оглядова екскурсія, яка проходить центральною та старою частинами міста
Казка “Пригоди львівських ельфів”	“Чудо поїзд”	1 год.	Дитячий квиток (до 13 р.) – 55 грн. Дорослий квиток – 110 грн.	Ельфійка Ія та хлопчик Максим знайомляться під час екскурсії у Чудо поїзді. У ельфійки біда – її брата Індіса викрали злі тролі. Друзі мандрують Львовом на чарівному Чудо поїзді у його пошуках. Під час подорожі Ія розповідає деякі факти з історії старого міста. Біля Оперного театру вони потрапляють у підземне царство тролів, де їх чекають неймовірні пригоди…
Вечірнім Львовом	“Чудо поїзд”	40 хв.	Дорослий квиток – 110 грн. Дитячий квиток (до 13 р.) - 55 грн.	Львів красивий завжди, але вночі наше місто особливо магічне. Ви отримаєте незабутні враження, милуючись нічним Львовом з вікон Чудо поїзда.
Великим центром	“Чудо бус”	20 км/1,5 год	Дорослий квиток – 150 грн. Дитячий квиток (до 13 р.) – 75 грн.	Велика оглядова екскурсія Львовом, маршрут якої пішки не обійти! Унікальні та непопсові (рідкісні) місцини, які ви не побачите в жодній іншій екскурсії.
HOP ON HOP OFF	“Чудо бус”	-	24 год. дит. – 120 грн. 24 год. дор. – 240 грн	Ви можете заходити в автобус і виходити з нього на зупинках екскурсійного автобуса стільки разів, скільки Ви хочете, впродовж дії Вашого квитка.
Весь Львів (Малий та Великий центр)	“Чудо поїзд” “Чудо бус”	30 км/2,5 год	Дорослий квиток – 210 грн. Дитячий квиток (до 13 р.) – 105 грн	Тут Ви ознайомитесь з унікальними та непопсовими (рідкісними) місцинами, які ви не побачите в жодній іншій екскурсії.
“Золота під-кова” (Замки Львівщини)	“Чудо бус”	200 км/7-8 год	Дор. – 350 грн. Дит. – 300 грн	Відвідуємо такі історичні замки як: Олесько, Золочівський, Підгорецький.

ПРЕДМЕТНИЙ ПОКАЖЧИК

Авіа́ція 35, 36, 38, 39, 202
Аеростат 86, 202
Аеропорт 39,42, 43, 44, 45, 46, 47
Аеродром 39, 202

Байда́рка 153
Біпла́н 202

Водний транспорт 19, 21, 22, 23, 24, 132, 202

Гідропла́н (гідролітак) 187, 202
Гелікоптер (гвинтокрил) 202
Гужовий транспорт 202

Дельтаплан 23, 202
Дирижа́бль 36, 64, 184, 203

Електри́чний двигун 203
Електромобіль 203
Електропоїзд 115, 203

Залізничні тури 117, 203

Каре́та (кінний екіпаж) 177, 178, 179, 204
Каяк 204
Кермо напрямку 204
“Кодекс про політ птахів” 204
Круїз 132, 140, 141, 203
Круїзне судно 142, 143, 203

Літа́к 38, 205
Літаючі засоби 37, 205

Моноплан 205
Морський транспорт 21, 22, 23, 132, 205

Нерейковий транспорт 19, 21, 22, 23, 205

Парашут 23, 206
Парова́ маши́на 90, 91, 206
Паровий автомобіль 90, 91, 206
Повітряна куля 38, 85, 86, 180, 181, 182, 206
Повітряний транспорт 19, 20, 21, 22, 23, 40, 41, 56, 75, 206
Поро́м 23, 206
Поршневий двигун 90, 91, 206

Річковий транспорт 19, 20, 21, 22, 23, 206
Реакти́вний двигу́н 206
Рейки або залізничні рейки 111, 207
Рейковий транспорт 19, 20, 21, 22, 23, 207

Спеціальні (туристичні) поїзди 118, 207
Сухопутний транспорт 21, 22, 23

Тепловоз 23, 207
Турбогвинтовий двигун 207
Туристський транспорт 208

Фюзеля́ж 208

Яхта 132, 146, 147, 208

Навчальне видання

БОРДУН Ореста Юріївна

ОРГАНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТУРИСТІВ

Навчальний посібник

Редактор *Мар'яна Михалюк*
Комп'ютерне верстання *Світлани Сеник*

Ілюстрації використані з вільного доступу в Інтернеті

Формат 60х84/$_{16}$. Ум. друк. арк. 13,5. Тираж 100 пр. Зам.11/12.

Друк ТзОВ «Простір-М»
Свідоцтво ДК № 5068 від 22.03.2016 р.
79000, м. Львів, вул. Чайковського, 8
Тел.: (032) 261-09-05, e-mail: prostir.druk@gmail.com