

Дибаль Б. В.,

студент,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЇ В СФЕРІ ТУРИЗМУ

Прогрес на транспорті, зокрема розвиток авіаційних пасажирських перевезень, став визначальним фактором становлення масового міжнародного туризму. Нині важко переоцінити взаємозалежність цих двох інтернаціональних за своїм характером галузей сфери послуг, які разом складають один з найпотужніших секторів сучасного світового господарства. Актуальні тенденції, проблеми та перспективні напрямки трансформації сфери пасажирських авіаційних перевезень знаходять відображення у географії туристичних потоків, стають ключовими елементами системи менеджменту.

Проблематика організації транспортного обслуговування в туризмі докладно вивчена російськими і вітчизняними вченими, зокрема Біржаковим М. Б., Нікіфоровим В. І., Гвозденком А. А., Гуляєвим В. Г., Уваровою А. Є., Смірновим І. Г., Балабановим Г. В. Традиційно транспортне обслуговування туристів розглядається як сектор туристичної індустрії, обов'язкова складова туристичного пакету. Закордоном же проблеми взаємодії туризму та комерційної пасажирської авіації виділені у окремий міждисциплінарний напрямок наукових досліджень. Його розробляють Peter Forsyth, Andreas Papatheodorou, Anne Graham, David Duval, Andreas Wittmer, Thomas Biegert та інші. Можна відзначити цілий ряд праць, зокрема "Tourism and Transport: Modes, Network and Flows", "Aviation and tourism: implications for leisure travel", в яких з сучасних позицій переосмислено роль транспорту в туризмі, розкрито різні аспекти взаємодії туризму та авіаційного бізнесу. В Україні дослідження такого роду знаходяться на початковій стадії.

Повітряний транспорт являє собою основу сучасної глобальної економіки. Щорічно у такий спосіб перевозяться біля 2,8 млрд. пасажирів та 50 млн. тонн вантажів (2012р), в тому числі

майже третину обсягу світового експорту товарів. Сучасні тенденції туристичного попиту стимулюють та розкривають нові можливості організації авіаційних подорожей по всьому світі [1]. Тенденція дроблення відпускнуго періоду та зростання частоти короткотривалих подорожей відображаються у підвищенні попиту саме на авіа тури, оскільки подорожуючі намагаються витратити мінімум часу на переміщення до обраного туристичного центру і назад, особливо це стосується турів у вихідні та свята. У відповідь на такі ринкові запити авіакомпанії пропонують спеціальні тарифи: екскурсійні (excursion fares) та інклюзив-тур (IT fares / package holiday fares), а також послуги низькотарифних авіаперевізників [2].

З моменту підписання у 1944 р. Чиказької конвенції ринок міжнародних авіаційних перевезень був детермінований двосторонніми угодами, які визначали права, свободи, обмеження та обов'язки 190 держав-учасниць із здійснення міжнародних авіаперевезень. Пізніше були започатковані угоди "про відкрите небо", суть яких полягала у встановленні рівних прав та можливості для авіаперевізників країн-учасників договору в межах їх територій [3].

Отже, у авіакомпаній з держав, що підписали багатосторонню угоду, з'явилась можливість здійснювати внутрішні перельоти всередині іншої країни, що дало змогу розширити пропозицію послуг за рахунок конкуренції і, безперечно, стимулювало розвиток авіаційного туризму у зазначених регіонах.

Проблема полягає в тому, що у глобалізованому багатосторонньому світі як і раніше переважають двосторонні угоди, при цьому близько 150 двосторонніх угод про повітряне сполучення є угодами "про відкрите небо", решта більш ніж 3000 все ще залишають повітряний простір в межах країни недоступним для конкуренції ззовні, а нерідко і встановлюють чіткі обмеження на кількість міжнародних рейсів, їхню частоту, ціни на квитки, клас та місткість повітряних суден. Це гальмує розвиток міжнародного туризму, обмежуючи можливості туристичного бізнесу з організації подорожей у масштабах, які відповідають потенційним можливостям тієї чи іншої туристичної дестинації. Збільшення кількості багатосторонніх угод про повітряне сполучення стримується нерівними умовами, у яких опиняються, частіше за все,

менш розвинені та новоприєднані держави. Показовим, з точки зору ефективного вирішення цих проблем, може виступити досвід поступового формування багатосторонньою регіональною системою регулювання повітряних перевезень у межах ACEAN (ASEAN Multilateral Agreement on Air Services) [4]. Механізми її функціонування дозволяють країнам з менш розвинутою авіаційною галуззю впоратися з конкуренцією з боку компаній, що презентують більш розвинені країнами, шляхом поступового відкриття свого національного повітряного простору на основі врахування передбачуваних обсягів туристичних потоків (включаючи діловий туризм) у межах регіону.

Таким чином, ми дійшли до висновку, що більшість міжнародних туристичних прибуттів забезпечується авіаційним транспортом, відповідно доступність і розвиток тієї чи іншої туристичної дестинації виявляються залежними від надійності авіаційного сполучення з генеруючими ринками. Глобалізація усіх сфер життя, впровадження досягнень технологічного прогресу, тотальна інформатизація викликають появу новітніх, пристосованих до сучасних реалій, бізнесових моделей та ринкових стратегій, які дозволяють суб'єктам ринку пасажирських авіаційних перевезень ефективніше задовольняти потреби різних споживачів, в тому числі – туристів. Необхідність дотримання вимог скорочення негативних впливів авіаційного транспорту на навколишнє середовище визначає конкретні параметри стійкого розвитку туризму. Ефективні логістичні принципи організації та менеджмент якості сфери авіаційних перевезень, дають можливість людям максимально реалізувати власний потенціал мобільності у сучасному глобалізовану світі.

Література

1. Балабанов Г. В. Аналіз процесів взаємодії у системі "авіація – туризм" / Г. В. Балабанов, Л. М. Ткачук // Науковий вісник Інституту міжнародних відносин НАУ. Серія: економіка, право, політологія, туризм: Зб. наук. ст. – К. : Вид-во Нац. авіац. ун-ту "НАУ-друк", 2010. – Вип. 1. – С. 171-179.
2. Смірнов І. Г. Логістика туризму: навчальний посібник / І. Г. Смірнов. – К. : Знання, 2009. – 444 с.
3. Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію від

7 грудня 1944 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.nau.ua/doc/?code=995_038.

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

5. UNWTO Tourism Highlights. – Madrid: UNWTO Publication department, 2012. – 12 p.

УДК 347.824.2 (043.2)

Журавель Т. С.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ АВІАПЕРЕВІЗНИКА ЗА ВТРАТУ ЧИ ЗАТРИМКУ БАГАЖУ

На сьогоднішній день досить важливо бути обізнаним у сфері міжнародного та українського повітряного законодавства та передбачених ним положень про відшкодування шкоди, заподіяної при втраті чи затримці багажу. Актуальність даного питання, насамперед, полягає в тому, що це є важливим для пасажирів, що користуються послугами авіатранспортних перевізників.

Загальними принципами відповідальності міжнародних авіаперевізників є принцип обмеженої відповідальності та необхідність доведення вини перевізника. Обмежена відповідальність авіаперевізників передбачена тому, що перевізники несуть відповідальність, незважаючи на те, що практично неможливо довести, наприклад, вміст багажу, який втрачений. Крім того, багаж може бути втрачений чи пошкоджений не з вини авіакомпанії та її працівників, а, наприклад, з вини працівників аеропорту.

Зазначений вище принцип обмеженої відповідальності авіаперевізників передбачений статтями 22 та 25 Варшавської конвенції, які містять правила відповідальності перевізника за втрачений багаж. Щоб застосувати відповідальність авіаперевізника судам слід з'ясувати наступні обставини, як цього вимагає стаття 25 Варшавської конвенції: