

Барна М.Ю.доктор економічних наук, професор,
перший проректор

Львівського торговельно-економічного університету

Barna Marta

Lviv University of Trade and Economics

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА РЕАЛІЗАЦІЇ ПОТЕНЦІАЛУ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ ДЛЯ РОЗВИТКУ В'ІЗНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

STATE POLICY OF REALIZING THE POTENTIAL OF AIR TRANSPORT FOR THE DEVELOPMENT OF INBOUND TOURISM IN UKRAINE

У статті висвітлено актуальність формування та впровадження державної політики розвитку і реалізації потенціалу авіаційного транспорту в Україні в контексті забезпечення подальшої активізації у секторі в'їзного туризму, а також системного подальшого поступу і реалізації потенціалу вітчизняного туристичного комплексу загалом. Надано характеристику розподілу чисельності туристів за головними (за обсягами) країнами, з яких вони прибувають в Україну. Проаналізовано головні показники перевезень пасажирів авіаційним транспортом в Україні та акцентовано на низькій частці осіб зарубіжних держав, які прибувають в Україну з туристичною метою із використанням вітчизняного авіаційного транспорту. Визначено стратегічні параметри формування державної політики реалізації потенціалу авіаційного транспорту для розвитку в'їзного туризму в Україні.

Ключові слова: авіаційний транспорт, в'їзний туризм, туристична сфера України, реалізація потенціалу, державна політика.

В статье освещены актуальность формирования и внедрения государственной политики развития и реализации потенциала авиационного транспорта в Украине в контексте обеспечения дальнейшей активизации в секторе въездного туризма, а также системного дальнейшего продвижения и реализации потенциала отечественного туристического комплекса в целом. Охарактеризованы распределения численности туристов по главным (по объемам) странами, из которых они прибывают в Украину. Проанализированы основные показатели перевозок пассажиров авиационным транспортом в Украине и акцентировано на низкой доле лиц зарубежных государств, прибывающих в Украину с туристической целью с использованием отечественного авиационного транспорта. Определены стратегические параметры формирования государственной политики реализации потенциала авиационного транспорта для развития въездного туризма в Украине.

Ключевые слова: авиационный транспорт, въездной туризм, туристическая сфера Украины, реализация потенциала, государственная политика.

The article highlights the relevance of the formation and implementation of state policy for the development and realization of the potential of air transport in Ukraine in the context of further intensification in the inbound tourism sector, as well as systematic further progress and realization of the potential of the domestic tourist complex. The purpose of the study is to analyze the state and substantiate recommendations for improving the state policy of realizing the potential of air transport for the development of inbound tourism in Ukraine. The scientific novelty of the study is to substantiate new instruments of state policy to intensify cooperation between the tourism and air passenger sectors, focused on realizing the potential of the country's air transport for the development of inbound tourism. The characteristics of the distribution of the number of tourists by main (by volume) countries from which they come to Ukraine are given. The main indicators of passenger transportation by air in Ukraine are analyzed and emphasis is placed on the low share of persons from foreign countries who arrive in Ukraine for tourist purposes using domestic air transport. The strategic parameters of formation of the state policy of realization of potential of air transport for development of inbound tourism in Ukraine are defined. The practical significance of the results of the study is to develop specific proposals for public administration regarding the realization of the potential of air transport for the development of inbound tourism in the country. In particular, the expediency of implementing the following public policy instruments is substantiated: vertical and horizontal integration of partners, cooperation of tour operators with airlines

and airports regarding the implementation of joint investment projects in the field of air transport and tourism infrastructure, cooperation of travel companies with air carriers to establish cooperation with foreign airports, associative cooperation and cooperation in the field of using the potential of air transport for the development of inbound tourism in Ukraine.

Key words: air transport, inbound tourism, tourist sphere of Ukraine, realization of potential, state policy.

Постановка проблеми. Авіаційний транспорт – головний (за обсягами перевезень туристів) вид транспорту, що обслуговує туристичні галузі країн, які є світовими лідерами за показниками стану та темпів розвитку туризму. В Україні, попри величезний історико-культурний, рекреаційний, оздоровчий, відпочинковий та в цілому туристичний потенціал, авіаційний транспорт не має такого значення. З однієї сторони, це може бути свідченням все ще недостатньої зовнішньої туристичної привабливості України, а, з іншої, – слабкою інклюзією сектора авіаперевезень пасажирів у розвиток в'їзного туризму в Україні. Другий аспект потребує удосконалення державної політики в цій сфері.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми і перспективи функціонування авіаційного транспорту в Україні, а також зв'язки впливу цих процесів на розвиток туристичного галузі країни достатньо комплексно досліджені у публікаціях вітчизняних дослідників. Зокрема у наукових статтях О. Борисенко [1], Р. Гудими [5] та С. Ільченко [6] висвітлюються обсяги та тенденції діяльності вітчизняних авіатранспортних підприємств, а також різні аспекти функціонування інфраструктури підтримки розвитку вітчизняної сфери авіаперевезень. Формуванню та реалізації фінансово-економічного механізму розвитку авіаційного транспорту в Україні присвячені дослідження Ю. Слободяник [8]. Аспекти якості та ефективності державної політики регулювання розвитку вітчизняного авіаційного транспорту досліджуються у працях Д. Прейгера, О. Собкевич, О. Ємельянової [7]. Сучасний стан функціонування, тенденцій розвитку, а також економічної безпеки туристичного комплексу України проаналізовані у працях таких науковців, як Т. Васильців, Р. Лупак, О. Рудковський, С. Белікова [2; 3; 4].

Проте, сфера авіаційних перевезень України далеко не реалізувала свій потенціал в контексті впливу на розвиток в'їзного туризму країни, що потребує додаткових досліджень для вироблення інструментів та засобів державної політики, спрямованої на реалізацію потенціалу авіаційного транспорту для розвитку в'їзного туризму в Україні.

Метою дослідження є аналіз стану та обґрунтування рекомендацій щодо удосконалення державної політики реалізації потенціалу авіаційного транспорту для розвитку в'їзного туризму в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. В'їзний туризм в Україні наразі не надто розвинений. Якщо у 2011 р. налічувалося 109,9 тис. осіб – іноземців, які відвідали Україну з метою туризму, то до 2018 р. цей показник знизився до 38,6 тис. осіб (у 2,8 рази) [10, с. 14–17]. Причому, частка туристів, що прибували з метою безпосередньо дозвілля та відпочинку складала 77,5 %. Чи не найбільшою була кількість в'їзних туристів до України під час проведення Чемпіонату Європи з футболу 2012 року. Але Україні так і не вдалося закріпити цей потенціал, у повній мірі продемонструвати високий рівень туристичної привабливості країни та її регіонів, створити та довести до зарубіжного споживача туристичний продукт, здатний конкурувати з тими сервісами та якістю, які пропонуються провідними з огляду на розвиток та в'їзного туризму країнами світу.

Зауважимо, що туристична Україна наразі цікава у переважній більшості громадянам країн з колишнього радянського табору та сусідніх країн. Це підтверджується інформацією, поданою на рис. 1. Так, на 01.06.2018 р. в структурі чисельності туристів за країнами їх прибуття провідні місця належали: Туркменістану (10,9 %), Білорусі (7,3 %), Азербайджану (4,9 %) та Молдові (4,4 %).

Це є додатковим свідченням недостатньої маркетингової політики щодо промоції вітчизняного туристичного продукту на ринки провідних країн Європи та світу. Хоча, слід відмітити, що в Україну приїждять й туристи з Великої Британії (4,8 тис. осіб або 12,4 % в структурі), Туреччини (3,1 тис. осіб та 8,0 %), Польщі (2,3 тис. осіб та 6,0 %) та Німеччини (1,4 тис. осіб та 3,6 %).

Інший висновок, що має право на існування, полягає у недостатній реалізації потенціалу авіаційного транспорту для розвитку в'їзного туризму, оскільки Україну відвідують у більшій мірі туристи з недалеко географічно віддалених країн, звідки порівняно неважко дістатися залізничним та автомобільним транспортом.

Обсяги перевезення пасажирів вітчизняним авіаційним транспортом на сучасному етапі соціально-економічного розвитку України щорічно зростають (табл. 1), що позитивно та є свідченням, як розвитку цієї галузі, так і покращення доступності послуг перевезення пасажирів цим видом транспорту для населення.

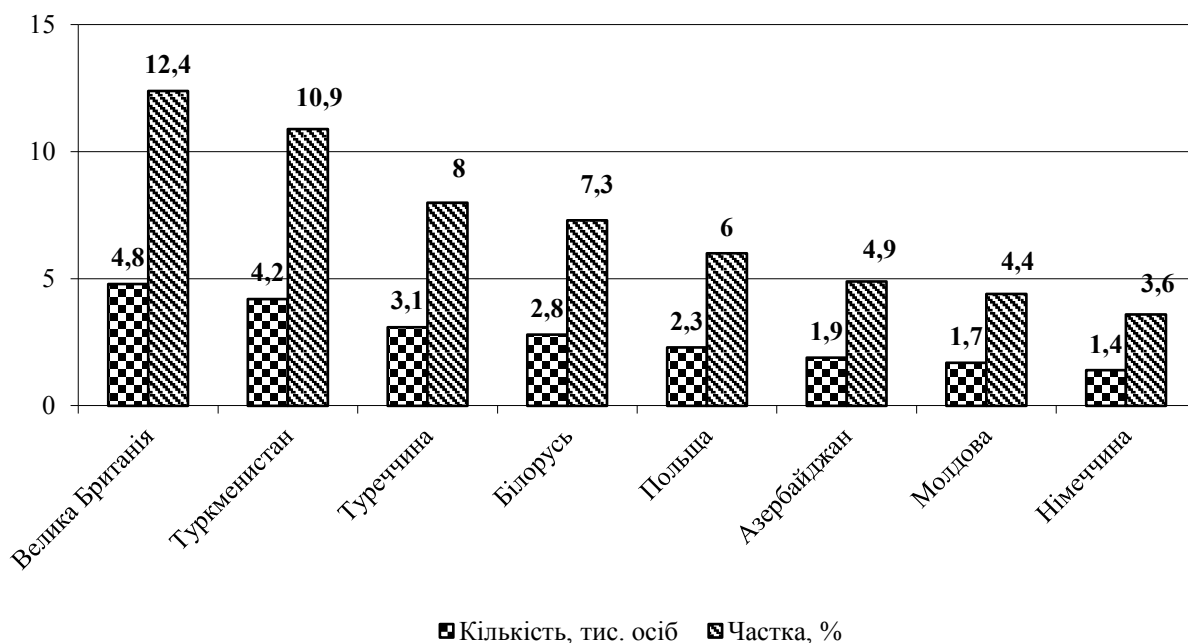


Рис. 1. Розподіл чисельності туристів за головними (за обсягами) країнами, з яких вони прибули в Україну, (віізний туризм), на 01.06.2018 р.

Джерело: складено автором за [10, с. 63–66]

Так, за 2010-2018 рр. кількість перевезених пасажирів авіаційним транспортом зростала у понад 2 рази (з 6,1 до 12,5 млн осіб). Лише за 2018 до 2017 рр. кількість перевезених пасажирів збільшилася на 18,7 %. Але, при цьому, авіаційний транспорт продовжує займати незначну частку в загальних обсягах перевезень пасажирів усіма видами транспорту – близько 0,3 % у 2018 р. Тоді як в економічно розвинених державах на повітряні перевезення пасажирів припа-

дає значно вища частка, до прикладу, у США – 17-20 %, тобто кожен п'ятий пасажир від усіх видів транспорту.

З іншої сторони, авіаційний транспорт має низку переваг над іншими видами транспорту, адже забезпечує переміщення пасажирів на великі відстані. За рахунок цього частка авіаційного транспорту в загальному пасажиропотоці України у 2018 р. становила 25 % та за 2010-2018 рр. зростає на 17,0 в.п., що відбува-

Таблиця 1

Показники перевезення пасажирів авіаційним транспортом в Україні у 2010, 2013-2018 рр.

Показники	Роки							Відхилення, % або +/-	
	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018/2010	2018/2017
Кількість перевезених пасажирів, тис. осіб	6106,5	8107,2	6473,3	6302,7	8277,9	10555,6	12529,0	2,1 р.	118,7
– міжнародне сполучення, %	84,24	85,07	90,01	90,09	90,31	91,08	91,36	7,11	0,27
– внутрішнє сполучення, %	15,76	14,93	9,99	9,91	9,69	8,92	8,64	-7,11	-0,27
Частка авіаційного транспорту в загальному пасажиропотоці, %	8,0	10,0	11,0	12,0	15,0	20,0	25,0	+17,0	+5,0
Середня відстань перевезення одного пасажирів, км	1794,0	1547,0	1789,0	1803,0	1876,0	1928,0	2066,0	138,8	107,2
Співвідношення відправлених до прибулих пасажирів в аеропортах України, коефіцієнт	1,00	1,00	1,01	1,00	1,01	1,01	1,01	+0,01	-
– міжнародне сполучення	1,00	1,00	1,01	1,00	1,01	1,01	1,01	+0,01	-
– внутрішнє сполучення	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	-	-

Джерело: складено автором за [9, с. 64, 71]

ється за рахунок активного розвитку системи авіаційних міжнародних перевезень.

Це підтверджується зокрема тим, що за 2010-2018 рр. зросла середня відстань перевезення одного пасажера. Якщо у 2010 р. показник становив 1794 км, то у 2018 р. – 2066 км, що на 38,8 % більше. За 2017-2018 рр. показник продовжив зростання і збільшився на 7,2 %.

Позаяк, спостерігаємо достатньо тісну залежність між чисельністю відправлених та прибулих пасажирів в аеропортах України. За 2010-2018 рр. показники відправлення/прибуття практично співпадали, лише у напрямі міжнародного сполучення показник в окремі роки на 1 % випереджав зазначений паритет. Вказане є свідченням зорієнтованості вітчизняної системи авіаперевезень у більшій мірі на внутрішнього клієнта, а ніж на зарубіжного туриста.

Значним недоліком функціонування вітчизняного туристичного комплексу є мала пропозиція на зовнішніх ринках комплексного туристичного продукту, в структурі якого належне місце відводиться авіаційним перевезенням в ув'язці з цілісним туристичним пакетом послуг.

Для виправлення цієї ситуації потрібна активна діяльність органів влади, яка б реалізувалася за двома напрямками:

- 1) створення якісного і конкурентоспроможного на зовнішніх ринках туристичного продукту;

- 2) розвиток системи вітчизняного авіаційного транспорту та його якнайширша інклюзія при обслуговуванні в'їзного туризму.

Активність у цих напрямках має всі підстави до своєї реалізації, оскільки об'єктивними передумовами віднесення туризму до пріоритетного напрямку розвитку економіки України є:

1. Природні умови та особливості рельєфу для розвитку різноманітних активних видів туризму. Морські райони вже зараз мають елементи інфраструктури для якісного відпочинку. Гірські райони України завдяки складному рельєфу мають потужний потенціал для розвитку різних видів активного туризму (гірськолижний туризм, рафтинг, спелеотуризм, альпінізм, пішохідний та спортивний кваліфікаційний туризм, велотуризм, дельтапланеризм, мото- та автотуризм та ін.). Діють 6 національних парків – Шацький, Яворівський, Бескиди Сколівські, Синевирський, Ужанський, Карпатський біосферний заповідник, які дозволяють розвивати спеціалізований туризм.

2. Вигідне географічне положення у центрі Європи та належна транспортна доступність.

3. Безвізовий режим в'їзду (до 90 діб протягом 180 діб) в Україну для громадян країн ЄС та низки інших країн світу. Це надзвичайно сприятливий фактор розвитку в'їзного туризму, тим

більше, що у цьому списку є країни, які є найбільшими постачальниками туристів у світі.

4. Наявність значної кількості пам'яток історії, культури та архітектури.

5. Потужний рекреаційний потенціал України, що створює можливості для розширення пропозиції рекреаційних послуг іноземним споживачам.

Про визнання вагомості туризму, його впливу на суспільний розвиток та посилення значення в зростанні економіки України свідчать Закони України «Про туризм», «Про курорти», «Про природно-заповідний фонд України» та Укази Президента України «Про день туризму», «Про основні напрямки розвитку туризму в Україні», «Про підтримку розвитку туризму в Україні», «Про заходи щодо розвитку туризму і курортів в Україні».

У 2013 р. розпорядженням Кабінету Міністрів України було схвалено Концепцію Державної цільової програми розвитку туризму та курортів на період до 2022 року, проте вже у 2014 р. вона втратила чинність. Відповідно, Україна знову залишилася без державної програми розвитку туризму – галузі, яка в усьому світі вважається економічно вигідною і прибутковою. Це слід вважати істотним чинником – перешкодою активізації розвитку в країні в'їзного туризму.

У Державній стратегії регіонального розвитку України на період до 2020 року пріоритетним визнано раціональне використання природно-ресурсного потенціалу, збереження культурної спадщини та найцінніших природних територій, а також активізацію розвитку зеленого туризму, створення якісного туристичного продукту, формування позитивного іміджу регіонів у сфері туризму на зовнішньому туристичному ринку, створення загальнодержавної туристичної інформаційної мережі. Не менш важливим інструментом досягнення цілей стратегії є визначення доцільності удосконалення нормативно-правової бази розвитку сфери туризму шляхом розроблення і затвердження Державної цільової програми розвитку туризму і курортів України на період до 2022 року.

Таким чином, головними проблемами та чинниками низької ефективності використання туристичного потенціалу України для розвитку в'їзного туризму залишаються: недосконалість та слабкість інституційного та нормативно-правового забезпечення, що проявляється у відсутності науково обґрунтованого супроводу розвитку туристичної галузі, комплексної державної та відповідно й регіональних програм просування та інформаційного, маркетингового супроводу в'їзного туризму; відсутність

комплексної інформаційно-маркетингової і рекламної підтримки розвитку в'їзного туризму та залучення інвестицій.

Зважаючи на об'єктивні передумови та негативні аспекти розвитку в'їзного туризму України пріоритетами державної політики та вдосконалення інституціонального забезпечення мають стати покращення планування та більш ефективного використання туристично-рекреаційного та природно-ресурсного потенціалу країни шляхом: довгострокового комплексного науково-обґрунтованого стратегічного програмування та фінансування розвитку туризму і рекреації; рекламно-інформаційного та маркетингового забезпечення туристично-рекреаційної сфери у межах країни та за кордоном; економічного стимулювання розвитку туризму та рекреації; реалізації механізмів державно-приватного партнерства та концесійних угод у сфері інфраструктурних та туристичних проектів; покращення кадрового забезпечення розвитку туристичної галузі та готельного господарства, оптимізації загальної інфраструктури та інфраструктури туризму і культури; формування привабливого інвестиційного клімату для реалізації проектів у сфері туризму та рекреації.

Комплексне та скоординоване інституціональне забезпечення визначає ефективність функціонування сфери в'їзного туризму, її конкурентоспроможність як на національному, так і міжнародному рівнях. Туристична сфера не є винятком, а скоріше навпаки, саме комплексність заходів державної туристичної політики підкріплена належним фінансуванням та узгодженістю програм розвитку туризму з програмами інших відомств і міністерств, міжнародними нормативно-правовими актами з регулювання туристичної діяльності створюють передумови успішного та перспективного процвітання сфери в'їзного туризму, збільшення обсягів реалізації туристичних послуг на міжнародних туристичних ринках, формують позитивний туристичний імідж країни на міжнародній арені.

Необхідним елементом системи управління розвитком в'їзного туризму є науково обґрунтований підхід до формування стратегічних програмних документів, заходів просування туристичних продуктів на зовнішніх ринках, дослідження туристичних ринків, прогнозування і планування показників розвитку.

Доцільно також зазначити, що інституційне забезпечення в сфері в'їзного туризму в країнах з високим рівнем розвитку туризму та найбільшими обсягами в'їзних туристичних потоків набагато краще та ефективніше, про що свідчить: (1) значна кількість організацій, які займаються розвитком та просуванням в'їзного туризму на закордонних ринках;

(2) раціональне географічне розміщення мережі представництв організацій за кордоном; (3) збалансований розподіл обов'язків між різними організаціями; (4) скоординованість співробітництва між організаціями, державними органами влади та представниками ділових кіл; (5) належне фінансування діяльності. В Україні кількість інституцій є незначна, фінансування їх діяльності не постійне, закордонна мережа інституцій відсутня, ефективність роботи існуючих організацій не забезпечує в достатній мірі реалізацію заходів, необхідних для популяризації туризму за кордоном.

Саме на усунення цих проблемних аспектів слід першочергово скерувати зусилля органів державного управління. В основі державної політики має перебувати інтеграція зусиль та спільна реалізація економічних інтересів держави, територіальних громад, туристичних підприємств, закладів розміщення туристів, елементів безпосередньо туристичної, а також логістичної та бізнес-інфраструктури. Особливо важливе значення саме для розвитку в'їзного туризму має залучення до такої інтегрованої системи підприємств, що спеціалізуються на авіатранспортних перевезеннях пасажирів.

Утім, система авіаційних перевезень пасажирів в Україні станом на сьогодні характеризується низкою проблемних аспектів функціонування. Це, зокрема її мала частка в загальних перевезеннях пасажирів усіма видами транспорту, недостатні обсяги та темпи зростання капітальних інвестицій в галузі, відсутність прямого зв'язку між обсягами перевезень пасажирів та обсягами інвестування у галузі, не в повній мірі інвестиції скеровуються на створення і впровадження сучасних прогресивних передових технологій, а через це й їх низька віддача, погіршення забезпеченості персоналом через скорочення середньооблікової кількості штатних працівників.

Відтак, на першому етапі державної політики реалізації потенціалу авіаційного транспорту для розвитку в'їзного туризму в Україні потрібно забезпечити активізацію розвитку та підвищення ефективності функціонування системи авіаційних перевезень. Для цього слід спрямувати державне регулювання на досягнення таких стратегічних завдань, як покращення системи стратегічного планування розвитку авіаційних перевезень в Україні шляхом прийняття Національної програми розвитку цивільної авіації в Україні; розвиток авіаційних транспортних хабів; реалізація заходів зі демонополізації системи обслуговування та надання послуг для авіакомпаній в аеропортах; формування та впровадження економіко-правових інструментів державної підтримки авіа-

компаній України, спрямованих на посилення їх конкурентних позицій; реалізація інструментів стимулювання оновлення парку літаків вітчизняними авіакомпаніями.

На другому етапі (який може реалізуватися й паралельно) державної політики реалізації потенціалу авіаційного транспорту для розвитку в'їзного туризму в Україні потрібно забезпечити активізацію програм співпраці туристичних фірм із авіаперевізниками. Інструментами тут можуть слугувати:

– вертикальна інтеграція партнерів, що реалізується у вигляді бронювання місць та продажу авіаквитків через системи бронювання, укладання договорів на квоту місць на регулярних авіарейсах, застосування агентських угод з авіакомпаніями, організації чартерних авіарейсів під туристичні авіаперевезення;

– горизонтальна інтеграція партнерів засобами спільної участі у рекламних кампаніях, при вдосконаленні якості обслуговування туристів на борту повітряних суден, розвитку нових туристичних авіаційних маршрутів, співпраці в сфері сучасних комп'ютерних технологій, підготовки і навчання фахівців туристичних підприємств (та навпаки) у сфері застосування авіаційних тарифів і бронювання місць на повітряному транспорті і т. ін.;

– співпраця провідних туроператорів з авіакомпаніями та аеропортами відносно реалізації спільних інвестиційних проектів у сфері розвитку авіатранспортної та туристичної інфраструктури, особливо у містах обласного значення, де наявні аеропорти, але їх використання в туристичних цілях незначне, проте регіони мають високий потенціал в'їзного туризму;

– співпраця туристичних фірм з авіаперевізниками, орієнтована на налагодження співробітництва з аеропортами зарубіжних держав, які зацікавлені в обслуговуванні авіаперевезень між країнами та обслуговуванні літаків з України, за умови, що будуть створені відповідні можливості (у т. ч. на пільгових засадах)

для прийняття/відправки чартерних рейсів для зарубіжних туристів до України і навпаки;

– асоціативне співробітництво колективних організацій системи авіаперевезень та туризму з метою поглиблення співпраці у сфері використання потенціалу авіаційного транспорту для розвитку в'їзного туризму в Україні. У таких цілях слід активізувати взаємодію Туристичної асоціації України та Міжнародної асоціації авіаперевізників України, інших зацікавлених бізнес-асоціацій сфери туризму та авіаперевезень.

Висновки з проведеного дослідження.

Потенціал авіаційного транспорту для розвитку внутрішнього туризму в Україні далеко не реалізований і суттєво поступається тій ролі, яку виконує авіаційний транспорт в країнах з високими обсягами в'їзного туризму. Для зміни цієї ситуації потрібна активізація державної політики за трьома напрямками: (1) подальша активізація розвитку та підвищення туристичного привабливості країни та її регіонів для в'їзного туризму; (2) розвиток та підвищення ефективності функціонування системи авіаперевезень пасажирів України; (3) активізація програм співпраці туристичних фірм із авіаперевізниками, що потребує державної політики стимулювання: вертикальної та/або горизонтальної інтеграції партнерів, співпраці провідних туроператорів з авіакомпаніями та аеропортами відносно реалізації спільних інвестиційних проектів у сфері розвитку авіатранспортної та туристичної інфраструктури, співпраці туристичних фірм з авіаперевізниками, орієнтованої на налагодження співробітництва з аеропортами зарубіжних держав, асоціативного співробітництва колективних організацій системи авіаперевезень та туризму з метою поглиблення співпраці у сфері використання потенціалу авіаційного транспорту для розвитку в'їзного туризму в Україні.

Подальші наукові пошуки в цій сфері стосуються моделювання і прогнозування параметрів розвитку в'їзного туризму та застосування в цих цілях можливостей системи авіаційного транспорту нашої держави.

Список використаних джерел:

1. Борисенко О.С. Основні проблеми та пріоритетні напрямки розвитку ринку транспортних послуг. *Економіка. Менеджмент. Бізнес*. 2011. № 3. С. 92–99.
2. Васильців Т.Г., Лупак Р.Л., Рудковський О.В., Белікова С.О. Стан та тенденції розвитку туристичного комплексу в контексті забезпечення економічної безпеки України. *Економіка та держава*. 2019. № 9. С. 17–25.
3. Васильців Т.Г., Лупак Р.Л., Рудковський О.В., Белікова С.О. Аспекти безпеки розвитку туристичної галузі України в умовах гібридних загроз. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. № 11. С. 10–15.
4. Васильців Т.Г., Лупак Р.Л., Рудковський О.В., Белікова С.О. Характеристика економічної безпеки розвитку сфери обслуговування України. *Ефективна економіка*. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7245>
5. Гудима Р.Р. Проблемні аспекти розвитку транспортної інфраструктури України. *Європейська економіка*. 2009. № 3. С. 238–239.

6. Ильченко С.В. Институциональные факторы функционирования транспортных систем в Украине. *Економіка і регіон*. 2012. № 2. С. 74–78.
7. Прейгер Д.К., Собкевич О.В., Емельянова О.Ю. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку : аналітична доповідь. Київ : НІСД, 2011. 37 с.
8. Слободяник Ю. Б. Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в сучасних умовах. Суми : УАБС НБУ, 2007. 162 с.
9. Транспорт і зв'язок України у 2018 році : стат. зб. Київ : Державна служба статистики України, 2019. 154 с.
10. Туристична діяльність в Україні у 2017 році : стат. зб. К. : Державна служба статистики України, 2018. 90 с.

References:

1. Borysenko O. S. (2011). Osnovni problemy ta priorytetni napriamky rozvytku rynku transportnykh posluh [The main problems and priority areas of transport services market development]. *Economics. Management. Business*, no. 71, pp. 92–99.
2. Vasylytsiv T. G., Lypak R. L., Rudkovsky O. V., Belikova S.O. (2019). Stan ta tendenciyi rozvytku turystychnogo kompleksu v konteksti zabezpechennia ekonomichnoyi bezpeky Ukrainy [Status and trends of development of the tourist complex in the context of ensuring the economic security of Ukraine]. *Economy and state*, no. 9, pp. 17–25.
3. Vasylytsiv T. G., Lypak R. L., Rudkovsky O. V., Belikova S.O. (2019). Aspekty bezpeky rozvytku turystychnoyi galuzi Ukrainy v umovah gibrydnykh zagros [Aspects of safety of development of the tourist branch of Ukraine in the conditions of hybrid threats]. *Investments: practice and experience*, no. 11, pp. 10–15.
4. Vasylytsiv T. G., Lypak R. L., Rudkovsky O. V., Belikova S.O. (2019). Harakterystyka ekonomichnoi bezpeky rozvytku sphyry obslugovuvannia Ukrainy [Characteristics of economic security of development of the service sector of Ukraine]. *Effective economics* (electronic journal), no. 9. Available at: URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7245> (accessed 17 Jul 2020).
5. Hudyma R. R. (2009). Problemni aspekty rozvytku transportnoi infrastruktury Ukrainy [Problematic aspects of the development of transport infrastructure of Ukraine]. *European economy*, no. 3, pp. 238–239.
6. Ilchenko S. V. (2012). Institutcionalnye faktory funktsionirovaniia transportnykh sistem v Ukraine [Institutional factors of functioning of transport systems in Ukraine]. *Economics and region*, no. 2, pp. 74–78.
7. Preiher D. K., Sobkevych O. V. & Yemelianova O. Yu. (2011). Realizatsiia potentsialu transportnoi infrastruktury Ukrainy v stratehii postkryzovoho ekonomichnoho rozvytku [Realization of the potential of the transport infrastructure of Ukraine in the strategy of post-crisis economic development]. Kyiv: NISD.
8. Slobodianyuk Yu. B. (2007). Finansovyi mekhanizm funktsionuvannia pidpriemstv pasazhyrskoho avtotransportu v suchasnykh umovakh [The financial mechanism of functioning of the enterprises of passenger motor transport in modern conditions]. Sumy: UABS NBU.
9. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy (2019). Transport i zviazok Ukrainy u 2018 roci [Transport and communications of Ukraine in 2018]. Kyiv: Informaciyno-analitychne ahentstvo.
10. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy (2018). Turystychna diyalnist v Ukraini u 2017 roci [Tourist activity in Ukraine in 2017]. Kyiv: Informaciyno-analitychne ahentstvo.