

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЛЬВІВНА АКАДЕМІЯ
НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ

**МАТЕРІАЛИ
ІХ Міжнародної
науково-практичної
конференції**

*«Управління високошвидкісними рухомими
об'єктами та професійна підготовка операторів
складних систем»*

Матеріали ІХ Міжнародної науково-практичної конференції «Управління високошвидкісними рухомими об'єктами та професійна підготовка операторів складних систем» 18 листопада 2020 року, Кропивницький. – Вид-во ЛА НАУ, 2020, – 360 с.

Організаційний комітет:

Голова:

Неділько С. – начальник Льотної академії НАУ

Заступники голови:

Сорока М. – в.о. заступника начальника академії з навчальної, науково-методичної та виховної роботи Льотної академії НАУ;

Неділько В. – директор Науково-виробничого інституту аеронавігації Льотної академії НАУ

Відповідальний секретар – **Козловська О.**

Члени оргкомітету:

Аманжолова Б. – професор кафедри кримінального права, процесу та криміналістики Карагандинського державного університету ім. академіка Е.А. Букетова (Республіка Казахстан);

Баранов Г. – професор кафедри інформаційних систем і технологій Національного транспортного університету (м.Київ);

Гаєвська К. – директор Інституту міжнародного співробітництва Польської вищої школи в Варшаві (Республіка Польща);

Дем'янчук В. – начальник науково-дослідного центру НСЦ Украерорух (м.Київ);

Дмитрієв О. – в.о. декана факультету льотної експлуатації та обслуговування повітряного руху ЛА НАУ;

Жукова А. – проректор з наукової роботи Закладу освіти «Білоруська державна академія авіації», (м. Мінськ);

Калкаманов С. – професор кафедри електричного транспорту Харківського національного університету міського господарства ім. О.М.Бекетова;

Коломоєць О. – провідний фахівець з організації наукової роботи відділу забезпечення Кіровоградського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України;

Кіліан М. – завідувач кафедри розвитку та будівництва Університету прикладних наук Вайєнштефан-Трієздорф (Німеччина);

Ковальова О. – помічник начальника академії з громадських зв'язків ЛА НАУ;

Кучинська Є. – директор Інституту досліджень і розвитку, доктор наук у сфері безпеки вищої школи поліції в Щитно (Республіка Польща);

Маліновська І. – доцент факультету права та внутрішньої безпеки Вищої школи економіки, права та медичних наук у м. Кельце ім.проф. Є. Ліпінського (Республіка Польща);

Мірзаєв Б. – начальник головного центру єдиної системи ОПР Азербайджану;

Павленко М. – зав. кафедри Харківського університету Повітряних сил ім.І.Кожедуба;

Письменна М. – декан факультету менеджменту ЛА НАУ;

Рибіцька А. – доктор наук у сфері безпеки Університету ім.Павла Влодковича в Плоцьку (Республіка Польща);

Сидоров М. – помічник начальника ЛА НАУ із ЗП та ІР;

Сіроштан С. – начальник редакційно-видавничого відділу ЛА НАУ;

Тимочко О. – професор кафедри Харківського університету Повітряних сил ім.І.Кожедуба;

Українцева Т. – в.о. директора науково-технічної бібліотеки ЛА НАУ;

Українець Є. – професор кафедри конструкції та міцності ЛА та двигунів Харківського університету Повітряних сил ім. І.Кожедуба.

За достовірність та науковий зміст викладеного матеріалу відповідають автори.

<i>Н.О. Черногор</i> Використання малої авіації для розвитку туристично-екскурсійних послуг в регіонах України	330
--	------------

Секція 9

Право та правове забезпечення авіаційної діяльності

<i>Л.С. Єрмоленко-Князева</i> Особливість державного управління цивільною авіацією	332
<i>Л.С. Єрмоленко-Князева</i> Стратегія авіаційного транспорту України.....	334
<i>С.М. Зеленський</i> Підтримання громадської безпеки засобами авіації	336
<i>Н.В. Максименко</i> Трудові відносини та COVID-19: організація роботи під час карантину	338
<i>С.І. Москаленко</i> Правове регулювання чартерних перевезень за законодавством України	340
<i>Б.Р. Стецюк</i> Конституційно-правові засади забезпечення інноваційного розвитку цивільної авіації.....	342
<i>О.А. Троянський</i> Адміністративно-запобіжні заходи як засоби забезпечення безпеки особи в галузі цивільної авіації	344
<i>С.О. Ворона, С.М. Зеленський</i> Особливості виконання початкових слідчих дій при розслідуванні авіаційних катастроф	346

Використання малої авіації для розвитку туристично-екскурсійних послуг в регіонах України

Туризм є однією з галузей які найбільш стрімко та динамічно розвиваються в напрямку економіки. Ця галузь має високий інвестиційним мультиплікатор: одна гривня вкладень приносить чотири сумарного доходу в інших галузях економіки. Саме такий коефіцієнт і в зайнятості - створення одного робочого місця в туризмі призводить до появи чотирьох робочих місць в галузях, які беруть участь у виробництві туристського продукту. Однією з таких галузей є транспорт. Значна частина туристів, які подорожують на далекі відстані, користуються послугами авіації. Разом з тим, часто виникає необхідність використання авіації при перевезеннях пасажирів на невеликі відстані, особливо при доставці туристів на природні, важкодоступні для інших засобів перевезення об'єкти [1].

Актуальністю сьогодення є те, що розвиток малої авіації з наданням туристично-екскурсійних послуг є пріоритетним напрямком в туризмі. Необхідність застосування малої авіації в туристській сфері є безперечною.

Світ подорожей по неосяжних просторах України давно вже не обмежений поверхнею нашої землі. Мала авіація дозволяє не тільки швидко дістатися до віддалених місць, літаки, автожири і вертольоти дають унікальну можливість побачити нашу прекрасну землю з висоти пташиного польоту [2].

Мала авіація, або, як її називають офіційно, авіація загального призначення, працює в туризмі та подорожах, спортивних змаганнях, екскурсіях на сільськогосподарських роботах і під час перевезення VIP-персон. В даний час в малій авіації є можливість вибору найрізноманітніших літальних апаратів.

Мала авіація - соціально значущий і необхідний для ефективного розвитку, виробництва і функціонування транспортної системи країни сегмент ринку авіаперевезень. До неї відносять такі літальні апарати:

- літаки з злітною вагою 495-8600 кгс (кгс - це одиниця виміру «кілограм сили», яка визначається шляхом множення маси літального апарату на силу гравітації) і кількістю пасажирів до 19 чоловік;
- безпілотні літальні апарати з злітною вагою до 8600 кгс;
- вертольоти з злітною вагою 495-4500 кгс.

Для розвитку надлегкої авіації в Україні створено Асоціацію «Аероклуб України» та Центр повітроплавання науково-дослідницького інституту аеропружних систем (ЦП НДІ АПС).

Основна мета цих організацій: створення збалансованої системи державного регулювання діяльності надлегкої авіації за участю громадськості. Надлегка авіація - надбання громадськості. Забезпечення безпеки польотів в цій системі має стати основою взаємовідносин Членів асоціації «Аероклуб України» та ЦП НДІ АПС [3].

Привабливість малої авіації полягає в її здатності виконувати перевезення невеликих вантажів, сільськогосподарські роботи, патрулювання, навчання пілотуванню, авіаційний спорт, туризм та ін., а також в істотній економії часу для її користувачів.

Обробка отриманої інформації про потребу та можливості розвитку туристично-екскурсійних послуг в малій авіації регіонів України доводить, що великий відсоток платоспроможних мешканців держави бажають скористатися туристично-екскурсійною послугою малої авіації в особистих цілях «літак на прокат». Також більш ніж 60% туристичних фірм виявляють бажання пропонувати на ринок таку послугу, як використання малої авіації в туристично-екскурсійних цілях.

Представники авіакомпаній України, які мають в своєму флоті ПС що належать до класу малої авіації зазначають, що вони готові впровадити екскурсійну послугу, однак, є

невелика кількість причин, головні з яких: висока вартість послуги, недосконалість матеріально-технічної бази і застарілий парк судів (особливо програємо сучасній зарубіжній техніці). Оренда літака Ан-2 (12 осіб) приблизно дорівнює 700-800 доларів США, що в свою чергу становить 60-70 доларів США на одну людину.

З огляду на наявний в регіонах України потенціал, а також тенденцію розвитку туристичної інфраструктури, необхідно більше уваги приділити розробці різноманітних туристично-екскурсійних маршрутів, розширення об'єктів туристично-екскурсійного характеру, які з урахуванням зростаючої кількості бажаючих відпочити в регіонах України, дозволять отримувати додатковий дохід.

По-перше у більшості регіонів України можна проводити як тематичні, так і оглядові екскурсії. Країна має передумови, які характеризують можливість розвитку туристично-екскурсійних послуг. Здійснюється удосконалення туристичної інфраструктури, екскурсійних об'єктів, поява зон відпочинку, торгівельно-розважальних комплексів, які цікаві для всіх вікових груп. По-друге в країні переважає різко континентальний клімат, з сухим літом і малосніжною зимою (сприятливі кліматичні умови), що сприяють безперешкодному зльоту і посадці літальних апаратів.

Якщо говорити про туристично-екскурсійні послуги з використанням малої авіації то слід звернути увагу на те, що послуга дорога і не відноситься до послуг постійного споживання, але якщо враховувати вартість розваг, якими користуються громадяни України під час літнього відпочинку на березі Чорного, Азовського морів або в Карпатах, то можна стверджувати що повітряну екскурсію над будь-яким регіоном країни з використанням малої авіації жителі нашої держави нехай не кожен місяць, але 1 раз на рік можуть собі дозволити. А що стосується гостей з інших країн і регіонів, то більшість заможних туристів готові платити за це великі гроші.

Отже виокремимо необхідні умови для застосування туристично-екскурсійних послуг в малій авіації в регіонах України:

- наявність авіакомпанії в регіоні, що має ліцензію на здійснення перельотів;
- відповідна інфраструктура малої авіації (аеродроми, злітні майданчики, авіатехніка);
- пам'ятки, екскурсійні об'єкти, на які буде цікаво подивитися з висоти пташиного польоту;
- попит на дану послугу;
- погодно-кліматичні умови, які не завадять при повітряному пересування літаків малої авіації;
- відповідність ціни і якості послуги;
- активна реклама для просування туристично-екскурсійної послуги.
- платоспроможність споживача та інше.

Список використаних джерел

1. Писаревський І. М., Погасій С. О., Покоłodна М. М. та ін. Організація туризму: підручник. Харків: ХНАМГ, 2008. 541 с.
2. Смирнов І. Г. Логістика туризму: навч. посібник. Київ: Знання, 2009. 444 с.
3. Державна служба України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації лист від 21.08.2006 р. N 1.18-5437 Щодо реєстрації та допуску до польотів легких, надлегких ПС та ПС аматорської конструкції ТСО України та Асоціації «Аероклуб України». URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/FIN27544?an=92> (дата звернення 27.10.2020).