

форми одноманітні. В основному це маленькі сталактити і сталагміти, натічні кірки та драпіровки. Вони мають різноманітний колір, який залежить від вмісту домішків оксиду заліза та марганцю [4].

Висновки: Світ мінералів багатий та різноманітний, неповторним є кожен природний кристал, кристалічний зросток, мінеральний агрегат. В ходах галереях та залах вони розповсюджені не рівномірно. Практично вони не зустрічаються у верхній частині ходів та галерей, а локалізуються в основному в середній та нижній частинах. Більш крупні мінерали розташовані в нижній частині. Кристали білого кольору та прозорі розміщені в середніх та верхніх частинах галерей а в нижніх частинах кількість домішків збільшується і вони набувають медового, жовтувато-бурого та червоно-бурого відтінків. Але в різних частинах печери існує багато місць де це правило порушується.

Оскільки печера Озерна ще недостатньо вивчена в науковому аспекті, то має зміст проведення подальших досліджень. Необхідне залучення спеціалістів різних галузей знань, нових методів і т.п. адже вторинні мінеральні агрегати несуть в собі значну наукову цінність.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Кузнецов Д. А. Пещеры - музеи созданные природой проблемы сохранения и рационального использования на примере пещеры «Голубые Озера» /Д. А. Кузнецов// Подолье, Украина.- IV Международный симпозиум «Минеральное разнообразие – исследование и сохранение» - София, 2007. - Вип.10. - с.12-15.
2. Турчинов И. И. Вторичные минеральные образования гипсовых пещер. Западной Украины /И. И. Турчинов// Свет, 3(9).
3. Фондові матеріали громадської організації «Клуб спелеологів Поділля» www.speleotern.net — 1960-2012pp.
4. Фондові матеріали громадської організації «Клуб спелеологів Земляне» <http://zemljane.iatp.org.ua>

Пасічнюк Б., Татарин І.

Науковий керівник – Рудакевич І. Р.

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ІНДУСТРІЇ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАХІДНОГО РЕГІОНУ УКРАЇНИ

У сучасному глобалізованому світі авіаційний транспорт посідає чільне місце серед інших засобів комунікації. Завдяки швидкості, комфортності та доступності авіація займає одну з провідних позицій у транспортному комплексі більшості країн. Тому й важливою ознакою кожної держави є наявність мережі сучасних аеропортів. Діяльність авіаційного транспорту підвищує інвестиційну та туристичну привабливість, а також економічний статус території.

Дослідження проблем розвитку та функціонування авіаційного транспорту, незважаючи на актуальність, не є дуже поширеними. Серед українських вчених стратегічні напрямки розвитку авіатранспорту досліджували О. Аріон, Л. Котик, І. Ровенчак, І. Садловська. Окремі аспекти розвитку інфраструктури авіаційного транспорту досліджені у працях Ф. Заставного, О. Бордун, М. Голиков, О. Любіцевої, І. Смирнова та інших.

Метою дослідження є вивчення та аналіз головних проблем і перспектив розвитку індустрії авіаційних перевезень на території Західного регіону України.

Перші літаки (аероплани) на території Заходу України появились ще на початку ХХ ст. Відомо, що вже у 1914 р. у небі над м. Жовквою (тепер – Львівська обл.) було здійснено перший в історії авіації повітряний таран пілотом Несторовим [2], що свідчить про значне застосування авіаційної техніки у роки Першої світової війни. У 1920-30-их рр. були обладнані переважно ґрунтові аеродроми майже біля кожного великого міста теперішнього Заходу України. Щоправда, справжнього розвитку авіаційний транспорт набув вже після Другої світової війни, коли почалося інтенсивне спорудження аеропортів та іншої інфраструктури. Впродовж тривалого часу західноукраїнські летовища мали численні місцеві авіарейси, а також до Києва, Одеси, Москви, Ленінграда та інших значних центрів колишнього СРСР. У 1990-их роках економічна криза зумовила частковий занепад авіатранспорту Заходу України. Сьогодні фактично діючі цивільні аеропорти є лише у Львові, Ужгороді, Івано-Франківську та Чернівцях [3].

Індустрія авіаційних перевезень охоплює інфраструктуру авіатранспорту, а також авіакомпанії, каси, посередницькі підприємства з продажу авіаквитків і супутніх послуг. Власне інфраструктура авіаційного транспорту складається з лінійних елементів – авіаліній (авіашляхи) та точкових – аеропорти, склади, термінали.

Залежно від довжини злітно-посадкової смуги (далі ЗПС) і пасажиропотоку виділяють міжнародні, регіональні, місцеві та ділові аеропорти. Для міжнародних летовищ важливими характеристиками є наявність ЗПС довжиною більше 2-3 км (для літаків типу Боїнг, DC, Аеробус) та міжнародного пасажиропотоку у сотні тисяч пасажирів в рік. Найбільші світові аеропорти обслуговують десятки мільйонів подорожуючих (наприклад, найбільший за пасажиропотоком аеропорт Хартсфілд у США обслуговує понад 96 млн. пасажирів щорічно).

На заході України всі аеропорти мають статус міжнародних, однак лише на трьох (Львів, Івано-Франківськ, Чернівці) із них виконуються регулярні авіарейси закордон. Поки що лише львівське летовище технічно спроможне приймати великі авіалайнери «Боїнг» чи «Аеробус». Після запланованої реконструкції ЗПС такі літаки можна буде обслуговувати в аеропортах Івано-Франківська та Чернівців [3].

На момент розпаду СРСР у всіх обласних центрах Західної України діяли аеропорти. В часи економічного занепаду 1990-их рр. кількість авіарейсів та обсяги перевезень різко знизилися, що призвело до фактичної зупинки діяльності летовищ Луцька, Рівного та Тернополя. На сьогодні вони зрідка

використовуються переважно для прийому офіційних делегацій, сільгоспробіт, оренди будівель тощо. Діючі аеропорти у Західному регіоні України функціонують у Львові, Чернівцях, Івано-Франківську та Ужгороді.

Аеропорти Західної України станом на кінець 2013 року мали пряме сполучення із 17 міжнародними летовищами Європи та Азії. Причому з Львівського аеропорту прямують 14 таких авіаліній, з Івано-Франківського – 3, з Чернівецького – 5, Ужгородського – 2 (рис.1). З них прямують щоденні авіарейси до київських аеропортів (Бориспіль або Жуляни). Також 2-3 щотижневі авіалінії пов'язують західноукраїнські летовища із Варшавою, Москвою, Стамбулом, Анталією, Афінами, Неаполем, Міланом та іншими містами. Такі напрями авіарейсів пояснюються із значними перевезеннями українських туристів і закордонних працівників. Функціонують також чартерні (непостійні) авіарейси, які здійснюються здебільшого в літній період на замовлення туристичних фірм для поїздок рекреантів до місць відпочинку.

Авіаційним транспортом в аеропортах великих міст Заходу України у 2012 році перевезено більше 600 тис. пасажирів. Найбільші пасажироперевезення здійснювалися через львівський аеропорт імені Д. Галицького – 576 тис. пасажирів (2012 р.). Набагато менше подорожуючих обслуговувалися на летовищах Івано-Франківська – 31,7 тис. та Чернівців (27,3 тис. пасажирів). Для львівського аеропорту помітна тенденція поступового зростання пасажироперевезень від 481,9 тис. у 2005 р. до більше 700 тис. пасажирів у 2013 р. Збільшується також кількість пасажирів у летовищах Івано-Франківська і Чернівців, що пов'язано із відкриттям нових авіарейсів. У 2008 році з аеропорту м. Львова здійснюються рейси бюджетних (low-cost) авіакомпаній, які пропонують нижчі ціни за авіаперевезення. З 2014 р. провідний європейський бюджетний авіаперевізник «Wizz Air» відкриває нові рейси зі Львова до Риму, Валенсії та Кутаїсі (Грузія). Збільшення кількості дешевих авіаліній дає змогу підвищити пасажиропотік в аеропортах.

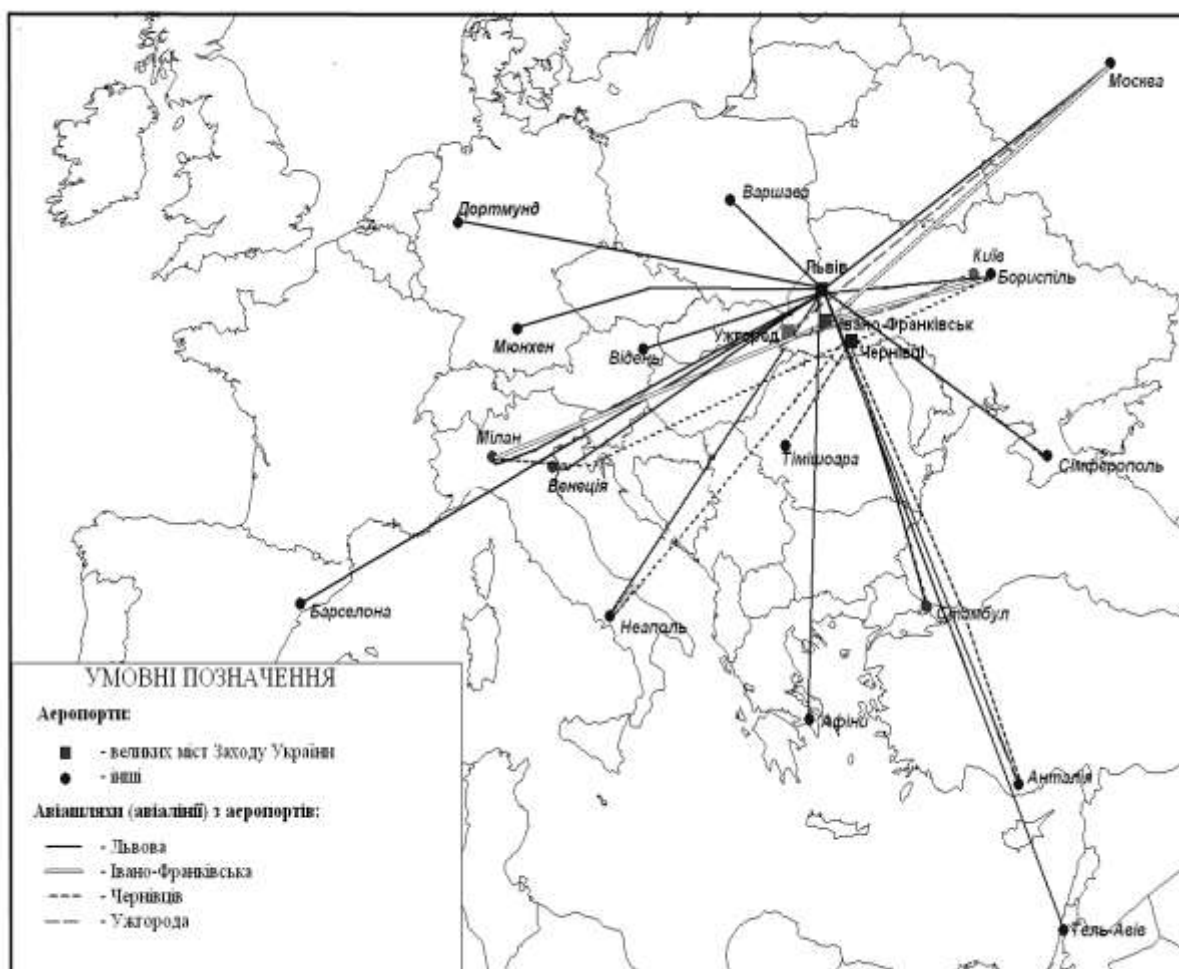


Рис. 1. Авіалінії діючих аеропортів Західного регіону України

Головною діяльністю аеропортів Заходу України залишається перевезення пасажирів у внутрішньодержавному та міжнародному напрямках. Водночас спостерігається малий обсяг авіаційних вантажоперевезень. Головними причинами такої ситуації є висока собівартість перевезень, завищені митні та комісійні збори, необлаштованість або відсутність відповідних вантажних терміналів. Також дається взнаки конкуренція з боку кур'єрських компаній та вантажоперевізників, які дешевше перевозять товари вантажними автомобілями. Тому авіатранспорту надають перевагу лише в окремих випадках, коли необхідна термінова доставка певного вантажу на дуже далеку відстань.

На територіях аеропортів обслуговуються та базуються літаки та інші засоби авіаційного транспорту, які там експлуатуються, зберігаються і проходять технічне обслуговування. На летовищах заходу України розміщені переважно малогабаритні літаки та гелікоптери, більшість з яких вже вичерпали свій робочий ресурс. В аеропортах Львова, Ужгорода та Чернівців базувалися повітряні судна місцевих авіакомпаній, однак переважно вони вже виведені з експлуатації [3].

До індустрії авіаційних перевезень також належать авіакаси, які розташовані у всіх найбільших містах Західної України. Вони працюють переважно у кооперації з туристичними підприємствами (їх головними клієнтами), а також на території транспортних вузлів (вокзали, автостанції). Найбільше авіакаси серед міст Заходу України функціонує у Львові та Івано-Франківську, де діють аеропорти. Працюють такі авіакаси також у великих райцентрах (Дрогобич, Дубно) і містах-курортах (Трускавець).

В останні роки значні зусилля влади та приватних інвесторів спрямовані на розвиток авіаційного транспорту, особливо у великих містах Заходу України. У Чернівцях триває розпочата ще у 2006 році повна реконструкція аеропорту. У 2012 р. завершилися основні роботи з реконструкції ЗПС і аеровокзалу на львівському летовищі. Розроблені проекти модернізації аеропортів Івано-Франківська та Луцька. Для недовідомих аеропортів Тернополя і Рівного триває пошук приватних інвесторів для налагодження їх роботи. Також продовжується організація відкриття нових авіаліній з літовіщ Заходу України переважно до країн ЄС. Особливо зростає кількість авіарейсів до аеропортів Італії, Іспанії, Туреччини, куди спрямовані великі потоки робітників і туристів.

Серед перспективних напрямів розвитку авіатранспорту Західного регіону України є модернізація інфраструктури летовищ і організація нових авіаліній. Потребує також оновлення авіапарк, особливо вітчизняними середньомагістральними літаками типу Ан-140, які придатні для авіарейсів всередині країни та у близьке зарубіжжя. У процесі створення нових авіаліній можна виокремити наступні напрямки:

1) внутрішньоукраїнський – впровадження пересадочних і безпересадочних авіарейсів до найбільших міст України (Київ, Харків, Донецьк);

2) євразійський – подальше створення авіаліній до найбільших летовищ Європи (Франкфурт, Лондон, Рим), країн СНД (Тюмень, Санкт-Петербург, Ташкент) і Близького Сходу;

3) трансокеанський – відновлення авіаліній до аеропортів США і Канади, щоб забезпечити безпересадочний політ до країн Північної Америки.

Безумовно слід продовжувати процес збільшення чартерних авіаперевезень до значних туристичних і курортних центрів Центральної Європи і Середземномор'я [3].

На сьогодні індустрія авіаційних перевезень представлена переважно в обласних центрах Західного регіону України, з них лише у чотирьох (Львів, Івано-Франківськ, Чернівці, Ужгород) діють аеропорти. Основною функцією працюючих летовищ є перевезення пасажирів, а інфраструктура авіаційного транспорту та парк авіатехніки потребують оновлення і модернізації. У найбільших містах регіону працюють авіакаси, в яких можна придбати квиток на літак в будь-який значний аеропорт світу. Перспективними напрями розвитку індустрії та інфраструктури авіаційного транспорту на Заході України є розвиток бюджетних авіаперевезень, подальша модернізація аеропортів і відкриття нових авіаліній.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Ашфорд Н. Функционирование аэропорта / Ашфорд Н.; пер. с англ. В.И.Ноздрина. — М. : Транспорт, 1991. — 372 с.
2. Книга рекордів України. – Львів: Фіра-люкс, 1997. – 132 с.
3. Рудакевич І. Р. Суспільно-географічні проблеми розвитку авіаційного транспорту великих міст Західного регіону України / І. Р. Рудакевич // Географія і сучасність. Збірник наукових праць Національного педагогічного університету імені М. П. Драгоманова. — К. : Видавництво Національного педагогічного університету імені М. П. Драгоманова. — Вип. 22. — 2009. — С. 196 — 202.
4. Садловська І. П. Стратегічні напрями розвитку авіатранспортних підприємств: Монографія/ Нац. авіац. ун-т. – К., 2005.–147 с.

Пасічник А.

Науковий кривник – доц. Флінта Н.І.

АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ЕКСТРЕМАЛЬНОГО ТУРИЗМУ В ІВАНО-ФРАНКІВСЬКІЙ ОБЛАСТІ

Україна зі своїм ресурсним потенціалом є країною майже безмежних можливостей для організації активного й екстремального відпочинку. Екстремальні розваги – це нова конкурентна перевага для будь-якого туристичного місця або маршруту. В Україні є багато варіантів для розвитку таких напрямків, однак на сьогодні вони знаходяться, переважно, в стані перспективних розробок.

Формуванням попиту на екстремальні розваги є, по-перше, бажання туристів, по-друге, це елемент новизни, по-третє, екстремальні види спорту максимальна сприяють зняттю стресу і викиду надлишку енергії, яка найбільш характерна для людей середнього віку.

Відомо, що багато сучасних туристів люблять подорожі з елементами екстриму. Це можна пояснити багатьма причинами: одні віддають данину моді, шукають нові шляхи самовираження, інші, і таких більшість, - прагнуть позбутись щоденних навантажень й одержати свою дозу адреналіну. Екстримом для