

**ЛЬВІВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ФІЗИЧНОЇ КУЛЬТУРИ  
ІМЕНІ ІВАНА БОБЕРСЬКОГО**

Кафедра спортивного туризму

**Скабара Р. М.**

**Значення та особливості використання повітряного  
транспорту в туристичній індустрії**

Лекція з навчальної дисципліни  
**„ТУРИСТИЧНЕ КРАЇНОЗНАВСТВО”**  
галузь знань 24 Сфера обслуговування  
спеціальність 242 Туризм

© Скабара Р.М., 2020  
© Львівський державний університет фізичної  
культури ім. І.Боберського, 2020

Львів – 2020

## План

1. Засоби повітряних перевезень, інфраструктура повітряного транспорту
2. Перевезення туристів повітряним транспортом. Транзит. Чартер.
3. Правове регулювання перевезень туристів повітряним транспортом
4. Послуги повітряного перевезення.

### 1. Засоби повітряних перевезень, інфраструктура повітряного транспорту

Головною особливістю повітряного транспорту, яка відрізняє його від інших, наземних видів транспорту, є швидкість перевезення, яка враховує весь час, який потрібно витратити пасажирові від моменту виїзду з пункту відправки до прибуття в пункт призначення.

На коротких відстанях (до 500 км) залізничний і автомобільний транспорт мають явну перевагу перед повітряним за рахунок значно меншого часу на наземне обслуговування. Проте, при зростанні відстаней перевезення пасажирові віддають перевагу повітряному транспорту. При дальності польоту більше 1000 км частка повітряного транспорту складає: відстань від 1 до 1,5 тис.км – 2,5-5%, від 1,5 до 2 тис. км – 15-20 %, від 2 до 3 тис. км – 20-30%, більше 3 тис. км – 50-100%. Наймасовішою категорією пасажирові повітряного транспорту є туристи.

В Україні повітряні перевезення пасажирові і туристів здійснюються авіатранспортними підприємствами Державної національної авіакомпанії “Авіалінії України”, а також низкою інших авіакомпаній – “Міжнародні авіалінії України”, “Київські авіалінії” та ін.

Для польоту літаків по визначеному маршруту надаються повітряні полоси шириною приблизно 30 км. Шлях, по якому здійснюється політ, називається повітряною трасою, а її проекція на землю – наземною трасою повітряної лінії.

**Повітряна лінія** – це постійний маршрут регулярних польотів літаків між населеними пунктами, які забезпечені наземним обладнанням для обслуговування польоту.

Сукупність усіх повітряних ліній і засобів, призначених для забезпечення регулярних польотів цивільної авіації, **складає мережу повітряних шляхів сполучення**. Технічні засоби повітряного транспорту складають аеропорти, аеродроми, парк літаків, засоби управління повітряним рухом і обслуговування літаків і пасажирові.

**Аеропорт** – це підприємство, що здійснює приймання і відправлення пасажирові, багажу, вантажів і пошти, організацію і обслуговування польоту

повітряних суден. Для виконання своїх функцій аеропорт має аеродром, аеровокзал, різні наземні споруди і обладнання. У залежності від категорій обслуговування повітряних ліній **аеропорти поділяються на міжнародні і внутрішні**. Класифікація аеропортів побудована в залежності від кількості вильотів літаків на добу. Крупні аеропорти збудовані на відстані 20-50 км від великих міст, а малі – на відстані – 5-10 км.

Найважливішими складовими частинами сучасного аеропорту є аеродром і пасажирський комплекс. **Аеродром складається з льотної, службової і житлової зони**. Льотне поле має одну або відразу кілька злітних смуг, довжина і ширина залежать від типу літака. Аеродром обладнують світлосигнальними, радіолокаційними і іншими засобами для забезпечення безпеки злету і приземлення повітряних суден.

Службова зона аеродрому включає у себе приміщення і споруди для обслуговування експлуатаційної діяльності аеропорту і має під'їзні шляхи до складських приміщень речей і паливно-мастильних матеріалів.

До складу пасажирського комплексу входять: аеровокзал, перон і привокзальна площа, готелі, цехи і блок харчування.

**Пасажирські літаки** цивільного повітряного флоту в залежності від дальності польоту і можливостей **поділяються на магістральні і місцевого сполучення**.

Для управління польотами повітряних суден територія і повітряний простір над нею розділені на райони. Кожен район закріплено за відповідною диспетчерською службою. Ці служби управляють польотами літаків між аеропортами. В районах аеропортів безпосереднє управління повітряним рухом здійснюють диспетчерські служби аеропортів через командно-диспетчерський пункт і стартовий командний пункт.

**Повітряні лінії, по яких здійснюються польоти літаків, поділяють на внутрішні і міжнародні**. У свою чергу, польоти літаків на внутрішніх і міжнародних лініях поділяють на регулярні рейси, які виконують у відповідності з опублікованими заздалегідь розкладами, і замовні (чартерні) рейси, які виконують на основі угод з підприємствами, організаціями, туристськими фірмами.

**Перевезення авіатранспортом пасажирів і їх багажу здійснюється на основі угоди повітряного перевезення пасажирів**. Він укладається між авіатранспортним підприємством з одного боку і окремими громадянами, організаціями, туристськими фірмами — з іншого.

Перевізник і пасажир є сторонами угоди зі своїми правами і обов'язками. Зміст угоди повітряного перевезення полягає у тому, що перевізник зобов'язується перевезти пасажирів і його багаж у пункт призначення, надавши пасажиру місце на повітряному судні, що здійснює рейс, вказаний у білеті, а пасажир зобов'язується заплатити на перевезення по встановленому тарифу.

**Документом, який підтверджує укладання договору повітряного перевезення, є пасажирський авіаквиток.** Головні пункти угоди – номер рейсу, дата і час відльоту, тариф на перевезення – вказані в авіаквитку. Інші умови, що визначають права і обов'язки сторін угоди, викладені у Правилах перевезення пасажирів, багажу і вантажів на повітряних лініях.

Права і обов'язки сторін угоди у багато чому визначаються особливостями експлуатації повітряного транспорту як транспорту підвищеного ризику. Перевізнику надані особливі права. Він може в односторонньому порядку без попередження пасажирів відмінити, затримати чи перенести виліт літака на інший час, змінити передбачений розкладом маршрут перевезення чи пункт приземлення. Причинами зміни умов угоди, що дозволяють користуватися особливими правами, можуть бути стихійне лихо, несприятливі метеорологічні умови на маршруті рейсу, а також вимоги державних органів. Ними можуть бути і технічні причини, наприклад несправність літака. У такому випадку перевізник зобов'язаний зробити все для виконання рейсу по розкладу із забезпеченням безпеки польоту літака.

**Перевізник має право** відмовити пасажирові у перевезенні з метою забезпечення безпеки польоту, для попередження порушення закону, правил, наказів державних органів, коли пасажир має неправильно оформлені документи або не виконує накази перевізника.

**Пасажир, як сторона угоди, також має право** на його зміни, але лише після узгодження з перевізником, а не в односторонньому порядку. Він може змінити маршрут перевезення, проміжні пункти і пункт призначення, дату вильоту і номер рейсу, клас обслуговування. Зміна умов угоди не означає перервання самої угоди. Вона може вважатися перерваною, якщо з точки зору застосування тарифу новий маршрут перевезення не пов'язаний з уже здійсненим перевезенням.

Угода перевезення може бути анульованою у будь-який момент в односторонньому порядку, але при умові, що це не протирічитиме вимогам державних органів відповідної країни.

**Особливості експлуатації повітряного транспорту зобов'язують перевізника надавати пасажирам низку необхідних послуг без додаткової плати за них:** наприклад, доставка багажу з аеровокзалу до повітряного судна і у зворотньому напрямі, а також перевантаження багажу з літака, розміщення пасажирів на відпочинок в готель при перерві у перевезенні з вини перевізника, зберігання речей пасажирів при вимушеній затримці рейса, довозення пасажирів автотранспортом від аеропорту до готелю і у зворотньому напрямі у тих випадках, коли готель надається безоплатно, надання пасажиром харчування під час тривалого польоту, користування кімнатою матері і дитини, інформація про розклад руху літаків, про правила перевезення, застосування тарифів, про рух засобів наземного транспорту між містом і аеропортом.

Для забезпечення високої культури обслуговування пасажирів в аеровокзалах, у залежності від класів аеропортів, обладнуються зали реєстрації і зали очікування, каси, довідкові бюро, камери схову, ресторани, буфети, торговельні кіоски, парикмахерські та ін.

Авіатранспортні підприємства поряд з регулярними рейсами, що виконуються у відповідності з опублікованими розкладами, здійснюють замовні (чартерні) перевезення.

**Чартерне перевезення** – це нерегулярне перевезення, що виконується на підставі фрахтування повітряного судна у цілому чи частини його комерційного простору. **Зафрахтований простір замовник використовує на свій розсуд.** Чартерні перевезення виконуються як по маршрутах, що співпадають з існуючими на внутрішніх і міжнародних авіалініях, так і по новим. У світовій практиці розрізняють низку комерційних різновидів чартерів.

**Закритий чартер** – перевезення оплачується організацією, що купує чартер для своїх співробітників по маршруту, що не входить в регулярні повітряні лінії. Пасажири перевезення не оплачують. Чартери такого типу займають незначну частку в загальному обсязі чартерних перевезень повітряним транспортом.

**Інфініті-чартер** передбачає перевезення групи пасажирів, які об'єднані за професійною ознакою (члени спортивних і спеціальних клубів, спілок ветеранів, професійних асоціацій). Замовником чартера є відповідна організація.

**Інклюзив-тур-чартер** є чартерним перевезенням туристів, вартість якого оплачується туристською фірмою. Чартерний тариф перевезення сплачується туристом у пакеті з вартістю туру. Цей тариф є відповідно нижчим ніж тариф інклюзив-тур при регулярних перевезеннях.

**Блок-чартер.** Замовник викуповує частину комерційної ємності літака – блок місць (30-40 місць) на регулярному рейсі. Замовник платить за блок у цілому не залежно від фактичного використання, тобто заповненості крісел у даному блоці. Блок-чартерні перевезення вигідні авіакомпаніям лише у період попиту, бо блок місць продається за ціною, значно меншою, ніж його вартість по нормальних тарифах.

**Не цільовий комерційний чартер (нон-ефініті).** Група пасажирів у цьому випадку формується без обмежувальних ознак за професійною ознакою. Туристська фірма- замовник чартеру повністю сплачує вартість чартера з розрахунку мінімальної кількості пасажирів, що дорівнює 40-50 пасажирів.

**Спліт-чартер.** Це змішані перевезення, коли на різних ділянках маршруту пасажирів перевозяться регулярними і чартерними рейсами. На спліт-чартері дозволяється комбінувати різні групи пасажирів, які подорожують з різною метою і навіть у різні кінцеві пункти маршруту.

Чартери розрізняють також за умовами використання літаків.

**Разовий чартер:** “туди” чи “туди і назад”, коли замовник замовляє чартер на певні дати вильоту, а у проміжку між чартерами авіакомпанія використовує літак на свій розсуд.

**Тайм-чартер,** коли літак фрахтується на певний часовий період, впродовж якого перебуває у повному розпорядженні замовника, незалежно від умов його використання для перевезення пасажирів. Тайм-чартер є вигідним для авіакомпаній, які таким чином отримують гарантовану оплату за фрахт, і є вигідним для замовника, якщо він має потребу в масових перевезеннях на певний період.

**Чартерний ланцюг.** Це вид чартера, при якому зафрахтований літак прибуває у пункт початку чартерних перевезень і з цього ж пункту здійснює чартерні рейси в один чи кілька пунктів призначення по схемі “туди-назад”. Після закінчення чартерних перевезень літак використовується на розсуд авіакомпанії. Перегон літака у пункт початку чартерного перевезення і з цього пункту замовником не оплачується: ці польоти для авіакомпанії є холостими прогонами чи завантажуються ними на свій розсуд.

**При чартерних перевезеннях укладається контракт-угода чартера (фрахтування повітряних суден), який і є правовим документом.**

В угоді вказується тип повітряного судна і конкретні умови перевезення. В умовах перевезення визначається: максимальне комерційне завантаження судна, кількість пасажирів, маса багажу, місце відправлення і місце прибуття, час вильоту літака, призначення перевезення, права і обов’язки перевізника і замовника.

Так, **перевізник зобов’язаний** своєчасно, у відповідності з графіком надати літак відповідної вартості, що забезпечить перевезення обумовленого чартерного завантаження. Виконання формальностей, що пов’язані з виробництвом польотів бере на себе перевізник. До них належать іміграційні, митні, карантинні, прикордонні питання, а також отримання дозволу авіаційних властей на виконання чартерного перевезення. До обов’язків замовника входить забезпечення своєчасної доставки пасажирів і багажу в аеропорт відправки.

**Угоди на чартерні перевезення укладаються на рік, квартал, місяць, сезон,** виходячи з інтересів замовника і можливостей авіапідприємства. Визначається мінімальне комерційне завантаження, за якої замовний рейс буде виконуватися. При запропонованому низькому комерційному завантаженні авіатранспортні підприємства планують чартерні рейси в інтересах кількох замовників, а також передбачають завантаження повітряного судна в обох напрямках.

**Передумовою для виконання чартерних рейсів (планових і за заявками) є заявка (гарантійний лист) підприємства замовника, що надається авіапідприємству за 15 днів до виконання рейсу.** У заявці вказують назву замовника, дата виконання рейсу, обов’язки з виконання

Правил перевезення пасажирів, багажу та інша інформація, яка буде потрібна.

**Обидві сторони, авіапідприємство і замовник, мають право розірвати угоду.** Авіапідприємство має це право у випадку відсутності авіапалива чи скороченні його ліміту, невиконанні замовником обов'язків з мінімального комерційного завантаження повітряного судна, задіянні літака на виконання урядових завдань.

Підприємство-замовник також має право відмовитися від чартерного рейсу у випадку затримки авіапідприємством виконання рейсу на час більше 5 годин, зміни типу повітряного судна, якщо внаслідок зміни не буде забезпечено обсяг і якість перевезення, передбачених угодою виконання замовленого рейсу.

В угоді вказується повна вартість чартеру, як правило, вартість нетто, тобто вартість для перевізника. Комісійні, аеропортів і інші збори сплачуються замовником окремо.

**Повітряним транспортом здійснюють як внутрішні так і міжнародні перевезення пасажирів і туристів.**

**Міжнародним вважається перевезення, коли незалежно від того, була чи не була перерва у перевезенні пасажирів, пункти відправлення і призначення розташовані чи на території двох держав, чи на території однієї держави, якщо передбачена зупинка на території іншої держави.**

Міжнародне повітряне перевезення не обов'язково повинне виконуватися лише міжнародним рейсом. Наприклад, пасажир рухається з Ларнаки на острові Кіпр у Київ з пересадкою в Одесі. З Ларнаки в Одесу пасажир може летіти міжнародним рейсом, а з Одеси у Київ – внутрішнім. Але через те, що у квитку була передбачена пересадка в Одесі, все перевезення вважається міжнародним.

**Характер міжнародного перевезення визначає низку важливих особливостей, що відрізняють його від внутрішнього перевезення. Угода міжнародного перевезення не залежить від форми документу на перевезення, на якому він оформлений.** Допустимо, що пасажиру, що слідує з Одеси в Варну, оформлять білет внутрішнього зразка. Це буде лише порушенням правил оформлення перевізних документів, але характер перевезення від цього не змінитьсяю і навпаки, внутрішнє перевезення не стане міжнародним від того, що іноземному громадянину в будь-якій агенції оформлять, наприклад, авіабілет міжнародного зразка на рейс Харків-Київ.

Угода міжнародного повітряного перевезення не змінює свого характеру, якщо воно здійснене кількома авіатранспортними підприємствами і навіть якщо одне з них виконало свою частину перевезення повністю в межах однієї держави.

Наприклад, у Будапешті пасажиру оформили квиток на рейс Будапешт-Львів-Київ-Будапешт. Українська національна авіакомпанія Авіалінії України виконує перевезення лише на ділянці Львів-Київ. Оскільки

усе перевезення розглядається як єдина операція, то і перевезення на ділянці Львів-Київ буде вважатися міжнародним.

Сторонами угоди про міжнародне перевезення є: повітряно-транспортне підприємство, яке бере зобов'язання перевезти пасажирів по заявленому маршруту між іноземними державами, і пасажир, який уклав угоду і зобов'язався оплатити це перевезення. Авіатранспортне підприємство, яке продало квиток, але не бере участі в перевезенні, стороною угоди перевезення не є.

У цілому за змістом угода про міжнародне перевезення співпадає з положеннями угоди про перевезення, які діють на внутрішніх авіалініях.

З 1935 року за короткий термін повітряний транспорт зв'язав світ, дозволив мільйонам іноземців побачити один одного, зробив можливим відпочинок на далеких островах, організацію міжнародних заходів і відкрив нові горизонти мільйонам людей.

У минулому авіалінії класифікували як місцеві, регіональні, національні і міжнародні. Зараз їх класифікують за річним оборотом. Найбільш крупні авіаперевізники мають оборот, що перевищує 1 мільярд доларів США, національні перевізники від 100 мільйонів до 1 мільярда, великі регіональні від 10 мільйонів до 100 мільйонів, середні – менше 10 мільйонів доларів США.

**Міжнародні авіаційні організації.** Дві міжнародні авіаційні організації мають свої штаб-квартири у канадському Монреалі і займаються координацією авіаліній і безпекою польотів – Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) і Міжнародна організація повітряного транспорту (ІАТА). ІКАО – міжурядова організація, ІАТА – асоціація авіакомпаній. ІКАО займається повітряною навігацією, безпекою повітряного транспорту і координацією льотних служб. Вона фінансується урядами країн-учасників.

**Комп'ютерні системи резервування.** Майже повсюдно діють комп'ютерні системи резервування. Авіакомпанії, готелі і фірми з аренди автомобілів платять внесок для включення у бази даних цих систем. Окрім власне резервування білетів, комп'ютерні системи дозволяють авіакомпаніям вводити дані про розклад польотів, а також різну інформацію про вільні місця і обладнання.

**Міжнародні авіалінії і готелі.** Сьогодні існує тісна взаємозалежність між авіалініями і готелями, особливо тими, що обслуговують міжнародні авіалінії. Авіалінії хочуть бути впевненими у тому, що їх пасажирів будуть розміщені у містах, які вони обслуговують. Авіалінії оплачують готелі і візи. Окремі готелі належать авіакомпаніям, які купили їх через фінансові причини. Фінансова корпорація Allegis, яка включає у себе авіакомпанію United Airlines, аренду автомобілів - Hertz, готелі Hilton і Westin, є гігантським транспортним концерном. Комп'ютери об'єднують готелі, контори з аренди автомобілів і авіакомпанію. Проте



покупці вважають, що літають United Airlines, арендують машину у Hertz, і живуть в готелях, якими управляє Allegis.

**Авіація поділяється на транспортну авіацію (повітряні перевезення) і авіацію загального призначення.** До складу транспортної авіації входять компанії, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів і пошти. Авіація загального призначення забезпечує як загальноприйняті, так і спеціальні послуги і може бути розділена на шість категорій. 1) Повітряне таксі, яке діє як чартери. Це можуть бути спеціальні літаки в аеропортах; 2) Літаки, що належать підприємствам і фірмам для перевезення виробничого персоналу; 3) Приватні літаки для бізнесу і подорожей; 4) Спортивні літаки.

**Реєстрація і обмеження перевезень.** Пасажир зобов'язаний прибути на місце реєстрації завчасно до відправлення рейсу, щоб забезпечити проходження необхідних формальностей не пізніше часу, вказаного перевізником. Якщо пасажир не зміг прибути до вказаного часу, а також має неточні документи і не готовий до поїздки, то перевізник має право анулювати місце, зарезервоване для нього і не зобов'язаний затримувати політ. При цьому перевізник не несе відповідальності перед пасажиром за понесені збитки. За правилами безпеки рейс затримують лише у випадку, якщо пасажир здав багаж, а на борту літака його немає. У більшості країн реєстрація в аеропортах пасажирів першого і бізнес-класу відбувається окремо від інших пасажирів.

Перевізник має право відмовити у перевезенні пасажирів і його багажу з причин безпеки, а також якщо пасажир завдає своєю поведінкою, розумовим чи фізичним станом дискомфорт для інших пасажирів. Відмова у здійсненні перевезення відбувається і в таких випадках: порушення інструкцій і правил, встановлених перевізником, відмова підкорятися службам безпеки та іншим службам, коли особа пасажирів не задокументована належним чином, якщо квиток на перевезення придбаний незаконно або є підробленим.

Пасажиру забороняється перевозити в якості багажу предмети, які піддають небезпеці пасажирів літака чи їх майно на борту літака, предмети, перевезення яких заборонене діючими законами і правилами країн відправки, прибуття чи транзиту, інші предмети у відповідності з правилами. Перевізник може відмовити у перевезенні зареєстрованого багажу, якщо він не запакований відповідним чином, що порушує правила безпеки польотів.

Перевізник з причин дотримання безпеки (з дозволу пасажирів) може здійснювати огляд багажу, обшукати багаж за відсутності пасажирів, якщо пасажир не може бути при цьому присутнім. Якщо пасажир не погоджується з цією вимогою, то перевізник може відмовити у доставці пасажирів чи багажу. Якщо перевізник приймає і реєструє багаж, то він бере на себе зобов'язання його охороняти і відправити тим же рейсом, яким слідує пасажир. Після прибуття у пункт призначення пасажир представляє

багажну ідентифікаційну бірку і квитанцію і отримує багаж. У випадку втрати бірки чи квитанції перевізник вручить пасажиру його багаж після пред'явлення прав на нього і сплати додаткових витрат по ідентифікації.

Рівень сервісу і комфорту залежить від класу авіакомпанії, напряму, традицій перевізника, тарифів, тривалості польоту і т.д.

Однією зі складових комфорту є тип пасажирського крісла і відстань між ними, наявність вмонтованого столика, попільнички, сміттєзбірника і ін. У низці випадків таке крісло легко трансформується в вигідне ліжко чи може набрати оптимальний кут релаксації (повного відпочинку).

На дальніх маршрутах у першому і бізнес-класі у крісло вмонтована система радіотрансляції з індивідуальними навушниками, котрі налаштовуються на музичну програму чи на канал "тиші", тобто виключається шум двигуна. У ряді випадків у крісла вмонтовані портативні телевізори. На літаках деяких авіакомпаній у першому і бізнес-класі є індивідуальні телефони супутникового зв'язку, котрими можна користуватися, маючи кредитну картку. Такими телефонами обладнані більше 70% американських авіаліній.

Лідером повної телефонізації усіх власних міжнародних рейсів є авіакомпанія SAS. Проте практично усі авіакомпанії забороняють пасажирам користуватися на борту літака мобільними телефонами, бо це загрожує безпеці авіапольотів. У Німеччині заборонено також використання у польоті портативних програвачів компакт-дисків.

На борту літака є також можливість відправити факс, телеграму на землю. Така система (GTE-Airfone) дозволяє також підтримувати зв'язок з іншими літаками. Є можливість користуватися комп'ютером, а також іншою оргтехнікою.

Як вважається, особливим рівнем комфорту відрізняється авіакомпанія Air France, де крім вказаних атрибутів комфорту велика увага приділяється харчуванню, яке можна замовити під час купівлі авіаквитка (дієтичне, вегетаріанське, кошерне, харчування з морепродуктів, харчування з національних кухонь, спеціальне харчування для дітей та ін.).

Гаряче харчування на трансконтинентальних рейсах подають кожні чотири години. Якщо тривалість польоту більша трьох годин, то подають гаряче харчування не менше ніж з 3-4 перс-мен, а також чай, кава, соки. Для приготування харчування використовують міцні, термостійкі уніфіковані платистикові прибори і упаковки, до дозволяють робити швидкий мікрохвильовий розігрів. Для дітей на борту літаків цієї авіакомпанії діє спеціальна програма "Голуба планета" (Planeta blue), що передбачає їх розваги і харчування.

Окремі авіакомпанії використовують нетрадиційні послуги: харчування з використанням особливих не одноразових столових приборів, необмежений вибір спиртних напоїв, постійно відкритий бар, кухня для гурманів, індивідуальні тапочки, сувеніри, подарунки, а також мають в

аеропортах свої термінали для автобусів, що виконують трансфер безкоштовно.

Для комплексного обслуговування пасажирів бізнес-туризму авіакомпанія (British Airways, Lufthansa, Air France, Austrian Airlines та ін.) вводять особливий режим обслуговування за принципом елітних класів: Concorde class, First class, Club World, Club Europe class. Shuttle Service та ін. Тут передбачено харчування на замовлення, надання різноманітного зв'язку, оргтехніки, комп'ютерів, електронних розваг. Для таких пасажирів передбачені зали VIP, прискорення митних формальностей, додатковий (до 10 кг) безоплатний багаж і його швидка доставка, швидкісний трансфер, реєстрація за допомогою телефона та ін.

Важливими атрибутами комфорту також є рівень шуму і вібрації у салоні літака, наявність спеціальних відсіків для ручного багажу, кваліфікація обслуговуючого персоналу та ін.

### Рекомендована література

#### Основна:

1. Основи туризмознавства. Практикум. / Устименко Л.М., Булгакова Н.В. К.: Вид-во Ліра К, 2018. – 80 с.
2. Стафійчук В. І. Туристичне країнознавство: навч. посіб. / В.І.Стафійчук, О. Ю. Малиновська. – Херсон: ОЛДІ-Плюс, 2016.– 808 с.
3. Туристичне країнознавство: підручник / А.Ю.Парфіненко, В.І.Сідоров, О.О.Любіцева.— 2-ге вид., переробл. і доповн. К.: Знання, 2015.— 551 с.
4. Туристське країнознавство: Прогр. та навч.-метод. матеріали навч. дисципл. для студ. 2-го курсу з напр. підг. «Туризм» / Харк. держ. акад. культури ; розробн. : Н.В. Шумлянська. Харків : ХДАК, 2017. — 43с.
5. Туристичне країнознавство. Практикум. / Устименко Л.М., Булгакова Н.В. К.: Вид-во Ліра К, 2018. – 46 с.

#### Допоміжна:

1. Туристичне країнознавство: країни лідери туризму. Навчальний посібник. – К.: Алтапрес, 2008. – 436 с.
2. Дорошко М.С. Країнознавство. Країни СНД і Балтії : навч. посібник. – Чернівці : Книги-XXI, 2008. – 308 с.
3. Дорошко М.С. Країнознавство. Країни СНД, Європи і Північної Америки : навч. посібник / М.С. Дорошко. – Київ : Ніка-Центр, 2009. – 310 с.
4. Дорошко М.С. Країнознавство: країни пострадянського простору, Європи і Північної Америки : навч. посібник / М.С. Дорошко. – Київ : Київ. ун-т, 2012. – 312 с.

5. Ігнат'єв П.М. Країнознавство країн Азії : навч. Посібник. – Чернівці : Книги-XXI, 2006. – 423 с.
6. Скабара Р. М. Міжнародний туризм : плани семінарських занять і методичні рекомендації для студентів III курсу факультету ФР і ОФК ЛДІФК спеціальності “Туризм” (кредитно-модульна система організації навчання). – Львів : ПЛ ЦПД, 2006. – 14 с.
7. Скабара Р. М. Організація транспортних подорожей : програма, залікові вимоги та методичні рекомендації для студентів III курсу факультету ФР і ОФК Львівського державного інституту фізкультури, спеціальності “Туризм”. – Львів: ПЛ ЦПД, 2006. – 12 с.
8. Скабара Р. М. Рекреаційна географія : плани семінарських занять і методичні рекомендації для студентів I курсу факультету ФР і ОФК ЛДІФК спеціальності “Туризм” (кредитно-модульна система організації навчання). – Львів: ПЛ ЦПД, 2006. – 12 с.
9. Худоба В. В. Безпека туристичних подорожей : лекція / Худоба В. В. - Львів, 2018. - 12 с.
10. Худоба В. В. Нормативні документи в туристичній діяльності : лекція / Худоба В. В. - Львів, 2018. - 10 с.
11. Худоба В. В. Професійна діяльність в туристичній галузі : лекція / Худоба В. В. - Львів, 2018. - 15 с.
12. Худоба В. В. Форми та види туристичної діяльності : лекція / Худоба В. В. - Львів, 2018. - 15 с.
13. Integration of Partial Least Squares Path Modeling for Sustainable Tourism Development / N. Pavlenchuk, S. Mekhovych, O. Bohoslavets, Y. Opanashchuk, V. Hotra, I. Gayvoronska // International Journal of Recent Technology and Engineering. – 2019. – Vol. 8, is. 2. – P. 4309–4312.