

Закарпатський угорський університет імені Ференца Ракоці II

**ACTA ACADEMIAE
BEREGSASIENSIS:
GEOGRAPHICA ET RECREATIO**

№ 1, 2026



Видавничий дім
«Гельветика»
2026

Журнал “Acta Academiae Beregsasiensis: Geographica et Recreatio” засновано у 2023 році
Закарпатським угорським університетом імені Ференца Ракоці II

Суб’єкт у сфері друкованих медіа:

Рішення Національної ради України з питань телебачення і радіомовлення № 1751 від 11.12.2023 року.

Ідентифікатор медіа: R30-02209

Метою журналу “Acta Academiae Beregsasiensis: Geographica et Recreatio” є висвітлення результатів
фундаментальних і прикладних суспільно- та природничо-географічних досліджень, геоєкології, геоінформатики
та картографії; досліджень у сфері готельно-ресторанної справи, туризму та рекреації.

Випуск рекомендовано до друку Вченою радою Закарпатського угорського університету імені Ференца Ракоці II
(протокол № 3 від 23 березня 2026 року)

Журнал включений до Реєстру наукових фахових видань України категорії «Б»

На підставі Наказу МОН України від 21.02.2024 року № 220 (додаток 4)

Збірник наукових праць Закарпатського угорського університету імені Ференца Ракоці II
«Acta academiae beregsasiensis: geographica et recreatio» є фаховим виданням,
індексується у міжнародній науко-метричній базі даних Index Copernicus International

Періодичність видання: 2–4 рази на рік

Мови публікацій: українська, англійська, угорська

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ

Головний редактор

Щука Галина Петрівна – доктор педагогічних наук, професор, професор кафедри географії та туризму, Закарпатський угорський університет імені Ференца Ракоці II, Україна

Заступники головного редактора

Генці Шандор Олександрович – доктор філософії, доцент, доцент кафедри географії та туризму, Закарпатський угорський університет імені Ференца Ракоці II, Україна

Товт Атілла Атіллович – доктор філософії, доцент кафедри географії та туризму, Закарпатський угорський університет імені Ференца Ракоці II, Україна

Члени редакційної колегії

Дишкантук Оксана Володимирівна – кандидат технічних наук, доцент, декан факультету менеджменту, готельно-ресторанної справи та туризму, Міжнародний гуманітарний університет, Україна

Дністрянський Мирослав Степанович – доктор географічних наук, професор, професор кафедри географії України, Львівський національний університет імені Івана Франка, Україна

Заставецька Леся Богданівна – доктор географічних наук, професор, завідувач кафедри географії та методики її навчання, Тернопільський національний педагогічний університет імені Володимира Гнатюка, Україна

Зеленко Олена Олександрівна – доктор економічних наук, професор, професор кафедри міжнародної економіки і туризму, Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля, Україна

Кисельов Юрій Олександрович – доктор географічних наук, професор, завідувач кафедри геодезії, картографії і кадастру, Уманський національний університет садівництва, Україна

Кологуха Олександр Васильович – доктор географічних наук, доцент, професор кафедри міжнародного туризму та країнознавства, Національний авіаційний університет, Україна

Кіш Тімеа – D.Sc., PhD, доцент, Сегедський університет, Угорщина

Корнус Олеся Григорівна – кандидат географічних наук, доцент, завідувач кафедри загальної та регіональної географії, Сумський державний педагогічний університет імені А.С.Макаренка, Україна

Лорант Давід – доктор філософії, професор, Університет імені Джона фон Неймана, Угорщина

Мельниченко Світлана Володимирівна – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри готельно-ресторанної справи та туризму, Національний університет біоресурсів і природокористування України, Україна

Михайліченко Ганна Іванівна – доктор економічних наук, професор, професор кафедри туризму та рекреації, Державний торговельно-економічний університет, Україна

Молнар Д Стефан Стефанович – доктор філософії, доцент, доцент кафедри географії та туризму, Закарпатський угорський університет імені Ференца Ракоці II, Україна

Молнар Йосип Йозефович – кандидат географічних наук, доцент, завідувач кафедри географії та туризму, Закарпатський угорський університет імені Ференца Ракоці II, Україна

Охріменко Алла Григорівна – доктор економічних наук, професор, професор кафедри готельно-ресторанного бізнесу, Державний торговельно-економічний університет, Україна

Паска Марія Зіновіївна – доктор ветеринарних наук, професор, завідувач кафедри готельно-ресторанного бізнесу, Львівський державний університет фізичної культури імені Івана Боберського, Україна

Підгрушний Григорій Петрович – доктор географічних наук, професор, завідувач сектору територіальної організації суспільства, Інститут географії Національної академії наук України, Україна

Сіладі Ференц – доктор філософії, доцент, Парціумський християнський університет, Румунія

Фодор Дюло Дюлович – кандидат географічних наук, доцент, проректор з наукової роботи та питань якості освіти, Закарпатський угорський інститут імені Ференца Ракоці II, Україна

Шішкане Сілаші Беата – доктор філософії (PhD), доцент, завідувач кафедри суспільної географії, Мішкольцьський університет, Угорщина

ISSN 2786-5843 (Print)

ISSN 2786-6440 (Online)

© Закарпатський угорський інститут імені Ференца Ракоці II, 2026

ЗМІСТ

ГЕОГРАФІЯ

Безуглий Віталій Вікторович, Сизенко Олег Володимирович ТРАНСНАЦІОНАЛІЗАЦІЯ ЕКОНОМІЧНОГО ПРОСТОРУ ЄС: ПРОСТОРОВІ ЗАКОНОМІРНОСТІ ТА ПРОГНОЗУВАННЯ ГРИНФІЛД-ІНВЕСТИЦІЙ ДО 2030 РОКУ.....	5
Jánosivna Vass Edina, Bejlivna Gergely Livia, Adalbertivna Székely Marianna A VÍZFÖLDRAJZI FOGALMAK ISMERETÉNEK FELMÉRÉSE EGY KÁRPÁTALJAI MAGYAR LÍCEUM TANULÓINAK KÖRÉBEN.....	18
Дністрянський Мирослав Степанович, Молнар Йосип Йожефович, Дністрянська Наталія Іванівна, Молнар Д Стефан Стефанович ЕТНОМОВНА РІЗНОМАНІТНІСТЬ НАСЕЛЕННЯ ПІВДЕННО-ЗАХІДНОЇ ЧАСТИНИ ОДЕСЬКОЇ ОБЛАСТІ ЯК ЧИННИК ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ.....	31
Заячук Оксана Григорівна, Кирилюк Сергій Миколайович, Бучко Жанна Іванівна САДІВНИЦТВО ПІВНІЧНОЇ БЕССАРАБІЇ: ПОТЕНЦІАЛ ПЕРЕХОДУ ДО ОРГАНІЧНОГО ЗЕМЛЕРОБСТВА.....	40
Павловська Тетяна Сергіївна, Стельмах Валентина Юріївна, Бондарчук Сергій Петрович МОРОЗНІ ПОГОДНІ УМОВИ НА МЕТЕОСТАНЦІЇ ЛУЦЬК У ПЕРШІЙ ЧВЕРТІ ХХІ СТОРІЧЧЯ.....	52
Шерстюк Наталія Петрівна МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ ЕКОЛОГІЧНОГО СТАНУ ЛАНДШАФТНОЇ ОБОЛОНКИ ГІРНИЧОДОБУВНИХ РЕГІОНІВ НА ПРИКЛАДІ КРИВОРІЗЬКОГО ЗАЛІЗОРУДНОГО БАСЕЙНУ.....	61

ТУРИЗМ І РЕКРЕАЦІЯ

Коробейникова Ярослава Степанівна, Побігун Олена Володимирівна СТАЛИЙ РОЗВИТОК ТУРИЗМУ ЧЕРЕЗ ІННОВАЦІЇ: АНАЛІЗ УСПІШНИХ ПРАКТИК.....	70
Пацюк Вікторія Сергіївна, Казаков Володимир Леонідович, Літвінчук Ганна Юріївна ІНДУСТРІАЛЬНІ КУЛЬТУРНІ ПОДІЇ ЯК ЧИННИК ТУРИСТИЧНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ: ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ДЛЯ УКРАЇНИ.....	79
Погуда Олексій Андрійович ПАСАЖИРСЬКІ АВІАПЕРЕВЕЗЕННЯ ЯК СКЛАДОВА РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНОГО РИНКУ.....	92
Shchuka Halyna Petrivna, Khanas Ulyana Yaroslavivna, Nestoryshen Ihor Vasylovych THE GENESIS AND EVOLUTION OF THE WELLNESS CONCEPT IN SCIENTIFIC DISCOURSE.....	102

CONTENTS

GEOGRAPHY

Bezugly Vitaly Viktorovich, Syzenko Oleh Volodymyrovych TRANSNATIONALIZATION OF THE EU ECONOMIC SPACE: SPATIAL PATTERNS AND FORECASTS OF GREENFIELD INVESTMENTS BY 2030.....	5
Vass Edina Jánosivna, Gergely Livia Bejlivna, Székely Marianna Adalbertivna SURVEY OF KNOWLEDGE OF GEOGRAPHICAL CONCEPTS AMONG STUDENTS OF A HUNGARIAN LYCEUM IN TRANSCARPATIA.....	18
Dnistrianskyi Myroslav Stepanovych, Molnar Yosyp Yozhefovych, Dnistrianska Nataliya Ivanivna, Molnar D Stefan Stefanovych ETHNOLINGUISTIC DIVERSITY OF THE POPULATION OF THE SOUTHWESTERN PART OF THE ODESSA REGION AS A FACTOR OF THE TERRITORIAL ORGANIZATION OF LOCAL SELF-GOVERNMENT.....	31
Zaiachuk Oksana Hryhorivna, Kyryliuk Serhii Mykolaiovych, Buchko Zhanna Ivanivna HORTICULTURE OF NORTHERN BESSARABIA: POTENTIAL FOR TRANSITION TO ORGANIC FARMING.....	40
Pavlovska Tetiana Serhiivna, Stelmakh Valentyna Yuriivna, Bondarchuk Serhii Petrovych FROST WEATHER CONDITIONS AT THE LUTSK METEOROLOGICAL STATION IN THE FIRST QUARTER OF THE 21ST CENTURY.....	52
Sherstiuk Natalia Petrivna METHODOLOGICAL APPROACHES TO ASSESSING THE ECOLOGICAL STATE OF THE LANDSCAPE ENVELOPE OF MINING REGIONS USING THE EXAMPLE OF THE KRYVORYZK IRON ORE BASIN.....	61

TOURISM AND RECREATION

Korobeinykova Yaroslava Stepanivna, Pobigun Olena Volodymyrivna SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT THROUGH INNOVATIONS: ANALYSIS OF SUCCESSFUL PRACTICES.....	70
Patsiuk Viktoriia Serhiivna, Kazakov Volodymyr Leonidovych, Litvinchuk Hanna Yuriivna INDUSTRIAL CULTURAL EVENTS AS A FACTOR IN TOURIST ATTRACTIVENESS: EUROPEAN EXPERIENCE FOR UKRAINE.....	79
Pohuda Oleksii Andriiovych PASSENGER AIR TRANSPORTATION AS A COMPONENT OF TOURISM MARKET DEVELOPMENT..	92
Shchuka Halyna Petrivna, Khanas Ulyana Yaroslavivna, Nestoryshen Ihor Vasylovych THE GENESIS AND EVOLUTION OF THE WELLNESS CONCEPT IN SCIENTIFIC DISCOURSE.....	102

УДК 656.7:338.48

DOI <https://doi.org/10.32782/2786-5843/2026-1-9>

ПАСАЖИРСЬКІ АВІАПЕРЕВЕЗЕННЯ ЯК СКЛАДОВА РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНОГО РИНКУ

Погуда Олексій Андрійович

аспірант,

Харківський національний економічний університет

імені Семена Кузнеця, м. Харків, Україна

ORCID ID: 0009-0004-9778-7045

Актуальність дослідження зумовлена зростаючою роллю пасажирських авіаперевезень у формуванні туристичних потоків та потребою в адаптації туристичного ринку до сучасних глобальних, технологічних і геополітичних викликів. **Предметом** дослідження є економічні та інфраструктурні взаємозв'язки між ринком пасажирських авіаперевезень і туристичною галуззю, а також їх вплив на формування та динаміку туристичних потоків. **Метою** роботи є визначення ролі пасажирських авіаперевезень у розвитку туристичного ринку та обґрунтування їх значення як стратегічного чинника забезпечення мобільності, доступності туристичних destinations і зростання туристичної активності. **Методологічну основу** дослідження становлять загальнонаукові та спеціальні методи пізнання, зокрема аналіз і синтез, системний та структурно-функціональний підходи, порівняльний аналіз, а також узагальнення статистичних і аналітичних даних міжнародних організацій та наукових публікацій. У процесі дослідження використано комплексний підхід, що дав змогу розглядати авіаперевезення і туризм як взаємопов'язану соціально-економічну систему. За **результатами дослідження** встановлено, що розвиток пасажирських авіаперевезень безпосередньо впливає на масштаби міжнародного та внутрішнього туризму, формування нових туристичних напрямів і підвищення конкурентоспроможності туристичних destinations. Обґрунтовано мультиплікативний ефект авіаційного транспорту, який проявляється у зростанні зайнятості, інвестиційної активності та доходів суміжних галузей туристичної індустрії. Визначено основні групи стейкхолдерів та їх потенційний вплив на авіаперевезення та туризм. Виявлено низку обмежень і ризиків розвитку авіаперевезень, пов'язаних з інфраструктурними перевантаженнями, екологічними вимогами, коливаннями цін на авіаційне паливо та геополітичними чинниками, що безпосередньо впливають на стійкість туристичного ринку. **Практичне значення** дослідження полягає у можливості використання отриманих результатів та висновків для обґрунтування управлінських рішень у сфері розвитку авіаційних перевезень і туризму. Зроблено **висновки**, що пасажирські авіаперевезення є визначальним чинником динамічного та сталого розвитку туристичного ринку, а їх подальша еволюція потребує комплексного підходу з урахуванням економічних, технологічних та екологічних викликів. **Перспективи подальших досліджень** полягають у вивченні впливу екологічних стандартів та безпечних технологій у розвитку ринку пасажирських авіаперевезень і туризму, цифрових технологій на діяльність стейкхолдерів у туристичному бізнесі.

Ключові слова: пасажирські авіаперевезення, туризм, авіаційний транспорт, туристичні потоки, лоукост-перевізники, цифровізація, сталий розвиток.

PASSENGER AIR TRANSPORTATION AS A COMPONENT OF TOURISM MARKET DEVELOPMENT

Pohuda Oleksii Andriiovych

PhD student,

Simon Kuznets Kharkiv National University of Economics, Kharkiv, Ukraine

ORCID ID: 0009-0004-9778-7045

Relevance of the study is driven by the growing role of passenger air transport in shaping tourist flows and the necessity for the tourism market to adapt to contemporary global, technological, and geopolitical challenges. **The subject** of the research is the economic and infrastructural interconnections between the passenger air transport market and the tourism sector, as well as their impact on the formation and dynamics of tourist flows. **The aim** of the study is to determine the role of passenger air transport in the development of the tourism market and to substantiate its significance as a strategic factor ensuring mobility, accessibility of tourist destinations, and growth

of tourism activity. **The methodological framework** of the research is based on general scientific and specialized methods of inquiry, including analysis and synthesis, system and structural-functional approaches, comparative analysis, as well as the generalization of statistical and analytical data from international organizations and scientific publications. A comprehensive approach was employed, allowing passenger air transport and tourism to be considered as an interconnected socio-economic system. **The results of the study** indicate that the development of passenger air transport directly influences the scale of international and domestic tourism, the emergence of new tourist destinations, and the enhancement of destination competitiveness. The study substantiates the multiplicative effect of air transport, manifested in increased employment, investment activity, and revenues in related sectors of the tourism industry. The main groups of stakeholders and their potential impact on air transport and tourism were identified. A number of constraints and risks affecting the development of air transport were revealed, including infrastructural overloads, environmental regulations, fluctuations in aviation fuel prices, and geopolitical factors, which directly influence the resilience of the tourism market. **The practical significance** of the study lies in the potential use of the obtained results and conclusions to inform managerial decisions in the development of air transport and tourism. It is **concluded** that passenger air transport is a decisive factor in the dynamic and sustainable development of the tourism market, and its further evolution requires an integrated approach that considers economic, technological, and environmental challenges. **Prospects for further research** include examining the impact of environmental standards and safe technologies on the development of the passenger air transport and tourism markets, as well as the role of digital technologies in the activities of stakeholders in the tourism business.

Keywords: passenger air transport, tourism, aviation transport, tourist flows, low-cost carriers, digitalization, sustainable development

Постановка проблеми. Розвиток ринку пасажирських авіаперевезень є однією з ключових умов формування сучасної туристичної індустрії. Авіаційний транспорт забезпечує швидке переміщення туристів на великі відстані, підвищує доступність віддалених туристичних DESTINATIONІЙ та істотно впливає на масштаби міжнародних туристичних потоків. У світі спостерігається стале зростання попиту на авіаподорожі [1], що зумовлено лібералізацією авіаринку, впровадженням політики «відкритого неба», поширенням лоукост-моделі та розвитком сучасних технологій. Тож авіаперельоти стають доступнішими для широких верств населення, розширюючи географію подорожей і стимулюючи розвиток масового туризму.

Для туристичного ринку авіаперевезення не лише виконують транспортну функцію, а й істотно впливають на формування туристичного продукту, його цінову політику та сезонність попиту. Частка вартості авіаперельоту в загальних витратах туриста є важливим чинником вибору напрямку подорожі, тривалості перебування та виду туризму. Ефективність функціонування ринку пасажирських авіаперевезень безпосередньо відображається на динаміці туристичних потоків, рівні завантаженості туристичної інфраструктури та доходах суб'єктів туристичної діяльності.

Особливої актуальності зазначена проблема набуває в умовах післякризового відновлення туристичної галузі, коли авіаперевезення стають одним із ключових інструментів активізації міжнародного туризму та відновлення ділових і культурних зв'язків між країнами. Водночас нерівномірність розвитку авіаційної інфраструктури, обмеженість маршрутної мережі в окремих регіонах і висока чутливість туристичних потоків до зовнішніх чинників зумовлюють потребу в комплексному науковому аналізі взаємозв'язку між ринком пасажирських авіаперевезень і розвитком туристичного ринку.

Пасажирські авіаперевезення є стратегічно важливою складовою сучасної туристичної індустрії, що підтверджується стійкою світовою динамікою їх зростання. За даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA), у 2024 р. обсяг світового пасажирського авіатрафіку перевищив докризовий рівень 2019 р., а загальна кількість авіапасажирів досягла близько 9,5 млрд осіб. Відповідно до прогнозів Міжнародної ради аеропортів (ACI) [2], до 2043 року світовий пасажиропотік може зрости до 17–18 млрд осіб, що свідчить про довгострокове посилення ролі авіаційного транспорту в забезпеченні міжнародної туристичної мобільності.

Важливою сучасною тенденцією є цифровізація діяльності авіакомпаній, упровадження електронних квитків, автоматизація процесів обслуговування пасажирів та використання інноваційних моделей повітряних суден. Це сприяє підвищенню якості сервісу й оптимізації витрат авіаперевізників, що позитивно позначається на розвитку туристичних потоків. Розширення маршрутної мережі стимулює розвиток туристичної інфраструктури, зростання інвестицій у готельний бізнес, транспорт і сферу послуг. Разом із цим ринок пасажирських авіаперевезень стикається з низкою викликів, зокрема з перевантаженістю аеропортів, коливанням цін на авіаційне паливо, посиленням екологічних вимог і геополітичними обмеженнями. Незважаючи на це, зростання доходів населення, інвестиції в авіаційну інфраструктуру та розвиток комплексних туристичних продуктів створюють передумови для подальшого збільшення обсягів пасажирських авіаперевезень. Таким чином, ринок авіаперевезень залишається стратегічним чинником розвитку туристичної галузі, визначаючи її динаміку та перспективи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження авіаперевезень та їх взаємодії з туризмом представлене в багатьох здобутках як наукової, так і практичної спільноти. Вагому роль присвячено проблемам і тенденціям розвитку світового авіаринку, включно з економічними циклами та впливом COVID-19, які знаходять відображення у звітах IATA та ICAO. Серед закордонних дослідників варто згадати роботи Галтек Х. та ін. [3], Станишич Т., Милутинович С. [4] та Ясар М. [5], які актуалізують взаємозв'язок між авіаперевезеннями та туризмом, акцентуючи увагу на вивченні ключових факторів і динаміки авіаційного ринку в контексті зовнішніх впливів і взаємозв'язків із суміжними секторами. Ця проблематика знаходить відображення і в роботах вітчизняних вчених, які вказують на кореляцію авіаперевезень і туризму як взаємозалежної соціально-економічної системи, у межах якої туристичні потоки фор-

мують попит на авіаперевезення, а розвиток авіаційної інфраструктури стимулює туризм [6–7].

Дослідження підкреслюють роль транспортної інфраструктури як чинника, що може як прискорювати, так і стримувати розвиток туризму [8]. Окремий науковий інтерес становлять роботи, присвячені використанню цифрових технологій у сфері авіаперевезень і туризму, які сприяють оптимізації управління туристичними потоками та підвищенню доступності транспортних послуг [9]. З огляду на це дослідження місця пасажирських авіаперевезень у структурі туристичного ринку є актуальним і доцільним як у теоретичному, так і в прикладному аспекті.

Формулювання цілей статті. Метою статті є визначення ролі та впливу пасажирських авіаперевезень на розвиток туристичного ринку в умовах глобальних трансформацій і сучасних викликів.

Виклад основного матеріалу. Розвиток ринку пасажирських авіаперевезень як невід'ємної складової туристичної індустрії супроводжується низкою суперечностей, що стримують ефективне функціонування галузі та її здатність повною мірою задовольняти потреби сучасних туристів. Попри те що авіаційний транспорт є основним засобом переміщення міжнародних туристів, доступність і якість авіапослуг залишаються нерівномірними. Основною проблемою є невідповідність між зростанням туристичного попиту та можливостями авіаційної інфраструктури й економічними умовами діяльності авіаперевізників.

За даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA), до пандемії COVID-19 близько 60 % міжнародних туристичних поїздок здійснювалися повітряним транспортом, а у 2023 році світовий авіаринок відновився більш ніж на 95 % порівняно з 2019 роком [10]. Це свідчить про високу стійкість авіаційного сектору та його критичну роль у функціонуванні туристичної індустрії.

Ринок пасажирських авіаперевезень доцільно розглядати як систему з подвійною

природою. З одного боку, авіаційні перевезення є самостійною галуззю транспортних послуг із власною інфраструктурою та економічними закономірностями розвитку. З іншого – їх роль у туристичному секторі є настільки значущою, що саме авіація формує глобальний масштаб міжнародного туризму. Так, за даними IATA, у 2024 році глобальний попит на авіаперевезення (РПК) зріс на 10,4 % порівняно з 2023 роком, а коефіцієнт завантаженості рейсів досяг рекордних 83,5 % [11].

Міжнародний пасажирський трафік у 2024 році збільшився на 13,6 %, що підтверджує зростання мобільності населення та безпосередній вплив авіаперевезень на розширення туристичних потоків [11]. Без розгалуженої мережі авіамаршрутів сучасний міжнародний туризм не міг би розвиватися такими темпами, оскільки саме авіатransпорт забезпечує швидкість і доступність віддалених DESTINAЦІЙ. Актуальність інтегрованого підходу посилюється зміною моделей туристичного споживання. Поширення короткотермінових та індивідуально організованих подорожей підвищує залежність туристичного ринку від доступності авіаперевезень. Цифрові платформи бронювання об'єднують авіаквитки з іншими туристичними послугами, що унеможливує їх розгляд у відриві одне від одного.

Пасажирські авіаперевезення формують мультиплікативний ефект, впливаючи на розвиток готельної інфраструктури, сфери харчування, екскурсійних і культурно-подієвих послуг. Дослідження показують, що відкриття нового міжнародного авіарейсу збільшує завантаженість готелів на 5–10 % протягом перших 2 років [12]. 58 % усіх міжнародних туристів у світі подорожують саме авіатransпортом, а в курортних та острівних країнах цей відсоток коливається у межах 80–90 % [13].

З огляду на це варто зауважити, що і для туристичних операторів транспортне сполучення є ключовим критерієм на етапі розгляду нового туристичного напрямку. Воно визначає доступність DESTINAЦІЙ та еконо-

мічну доцільність організації туристичного продукту. Навіть за наявності значного туристично-рекреаційного потенціалу напрямок не може бути комерційно привабливим без надійних і ефективних шляхів переміщення туристів. Транспортна інфраструктура, таким чином, виступає фундаментальною умовою для стратегічного планування та зниження ризиків оператора на новому ринку. Тому особливу роль у цьому контексті відіграє авіаційне сполучення, яке є домінуючим видом транспорту для міжнародних подорожей. Наявність регулярних рейсів, їх частота та вартість безпосередньо впливають на можливість планування турів, формування цінової політики та прогнозування попиту. Напрями з налагодженим авіасполученням розглядаються як менш ризикові й більш перспективні, тоді як обмежене або сезонне сполучення значно зменшує гнучкість туроператора та потенціал розвитку напрямку.

Пасажирські авіаперевезення є стратегічно важливою складовою сучасної туристичної інфраструктури, оскільки вони забезпечують мобільність туристів у глобальному масштабі та визначають географію можливих напрямків. Для туроператора рівень розвитку авіамережі безпосередньо корелює з обсягами потенційного потоку клієнтів і можливістю диверсифікації продуктів. Чим стабільніше і різноманітніше авіасполучення, тим ефективніше оператор може інтегрувати новий напрямок у власний портфель і прогнозувати комерційну доцільність продукту, підтвердженням цього є як досвід як вітчизняних туроператорів, наприклад Join Up! [14], так і закордонних – обмежене авіасполучення сприймається операторами як бар'єр для привабливості напрямку й розвитку бізнесу (як у випадку з індійськими туроператорами) [15].

Зростання туристичних прибуттів, зумовлене покращенням авіадоступності, сприяє і підвищенню зайнятості населення, збільшенню доходів та посиленню туристичного бренду (рис. 1), що відображає циклічний і взаємозалежний характер розвитку авіаперевезень і туризму, які разом формують потужний економічний та соціальний ефект.

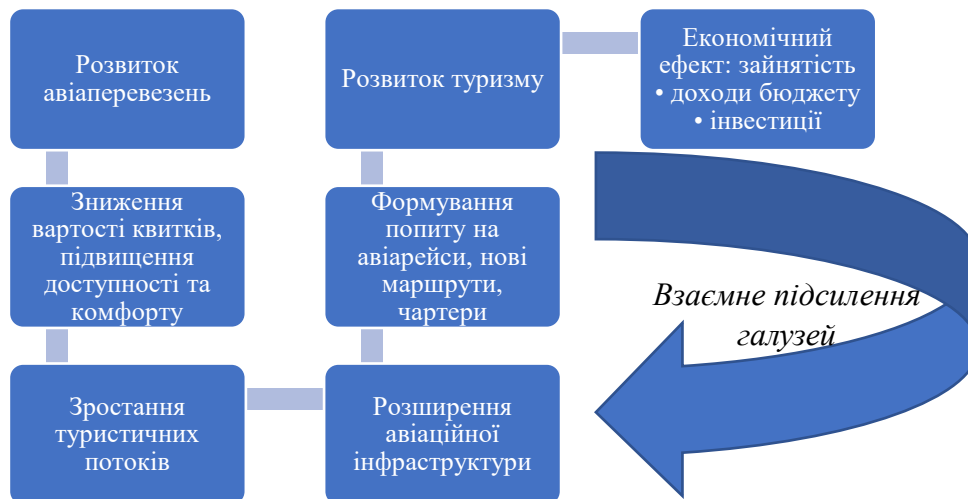


Рис. 1. Можливості формування спільного економічного ефекту «авіаперевезення – туризм»

Джерело: авторська розробка

Покращення авіаційної доступності виступає базовим детермінантом активізації туристичних процесів, оскільки скорочення транспортних витрат і часу подорожі знижує бар'єри мобільності для різних категорій споживачів. Це стимулює структурні зміни попиту на туристичні послуги, зокрема зростання частоти подорожей, диверсифікацію напрямків і сезонне вирівнювання туристичних потоків. У відповідь туристична галузь генерує мультиплікативний ефект в економіці через розширення суміжних секторів (гостинність, торгівля, транспорт), що підвищує локальну зайнятість і податкові надходження. Накопичення економічних вигід створює передумови для реінвестування в інфраструктуру та підвищення якості сервісів, що, зі свого боку, посилює конкурентоспроможність дестинації та підтримує сталий попит на авіаперевезення. Таким чином, на рис. 1 відображено не лінійний, а підсилювальний цикл, у межах якого авіаційний транспорт і туризм взаємно виступають каталізаторами довгострокового соціально-економічного розвитку. Водночас упровадження «зелених» технологій і стійких практик дає змогу зменшити негативний вплив на довкілля, що робить розвиток цих галузей більш збалансованим і довгостроковим.

Упродовж останнього десятиліття глобальний попит на авіаперевезення демон-

струє сталу тенденцію зростання. Середній річний приріст пасажиропотоку становив 4–6 % [16], що узгоджується зі зростанням міжнародних туристичних потоків, які збільшувалися на 3–5 % щороку [17].

Якщо оцінювати пасажирські авіаперевезення в регіональному розрізі, доцільним є розгляд їх зміни в динаміці, особливо з урахуванням пандемії (рис. 2).

Найдинамічніше зростання демонструють регіони, що водночас є туристичними центрами:

– Азійсько-Тихоокеанський регіон – щорічне зростання авіаперевезень у середньому на 7–8 %, обумовлене активним розвитком туризму в Китаї, Південній Кореї, Японії, Індонезії та Таїланді;

– Близький Схід – збільшення пасажиропотоку на 5–6 %, значною мірою завдяки розвитку авіахабів Дубаю, Дохи та Абу-Дабі;

– Європа – стабільне зростання у межах 3–4 %, хоча частка регіону в світовому авіаційному трафіку залишається однією з найбільших – майже 26 %.

Такі регіональні тенденції прямо корелюють зі зростанням туристичних потоків, де регіони, що розширюють авіамережу, збільшують і власний туристичний потік у середньому на 4,5–7 % за рік [18].

Авіаперевезення забезпечують до 40 % загального економічного обороту міжна-

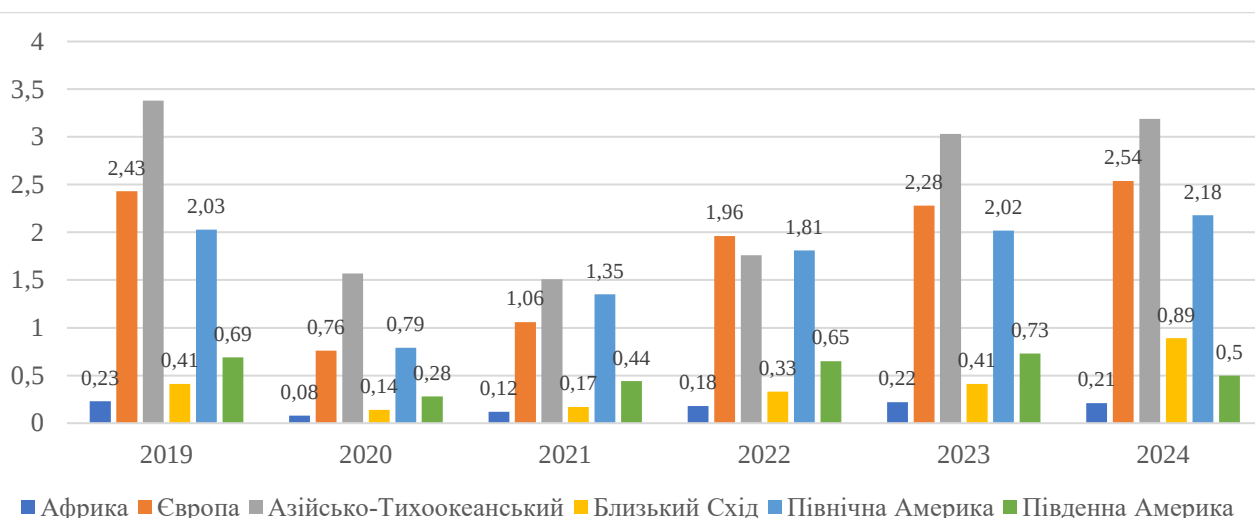


Рис. 2. Обсяги пасажирських авіап перевезень протягом 2019–2024 рр., млрд пас. [16]

Таблиця 1

Основні стейкхолдери авіап перевезень і туризму

Стейкхолдер	Інтереси	Потенційний вплив
Авіакомпанії	Прибутковість, завантаженість рейсів, оптимізація витрат	Формують пропозицію, визначають маршрутну мережу
Аеропорти	Розвиток інфраструктури, збільшення пасажиропотоку	Впливають на ціну та якість послуг
Держава	Безпека, розвиток туризму, інвестклімат	Регулювання та лібералізація ринку
Туроператори	Продаж турів і квитків	Генерують туристичний попит
Туристи	Доступність, ціна, комфорт	Визначають попит на авіапослуги
Місцеві громади	Робочі місця, доходи	Реагують на туристичне навантаження

Джерело: авторська розробка.

родного туризму. Статистичні дані свідчать [18] про значний вплив і на глобальну зайнятість та економіку. Загалом 86,5 млн робочих місць та 4,1 трлн дол., де на туризм припадає 40,3 % та 23 % відповідно.

У країнах, де авіаційне сполучення є обмеженим, темпи розвитку туризму зазвичай на 30–40 % нижчі, ніж у країнах із розвиненою хабовою мережею. У тих країнах, що прагнуть активізувати в'їзний туризм, саме авіасектор стає основним інструментом розвитку. Введення нових авіамаршрутів, збільшення частоти рейсів і розвиток міжнародних хабів можуть сприяти приросту туристичного потоку. Для прикладу, стратегія розвитку міжнародних авіамаршрутів у Таїланді забезпечила значне розширення авіакомунікацій та сприяла збільшенню туристичних потоків у високий сезон,

зокрема шляхом запуску понад 80 нових рейсів із ключових туристичних ринків Азії, Європи й Америки [19]. В Австралії запуск нових регулярних маршрутів сприяв притоку туристів і створенню ширших можливостей для подорожей та локального розвитку туризму [20].

Оскільки пасажирські авіап перевезення функціонують як багаторівнева система взаємодії учасників, інтереси та рішення яких визначають напрями його розвитку й ефективність інтеграції з туристичною сферою, доцільним є розгляд основних стейкхолдерів ринку (табл. 1).

Варто зазначити, що зростання міжнародних перевезень сприяло формуванню нових туристичних центрів та активізації регіональних ринків, тоді як нерівномірний розвиток інфраструктури обмежує цей

ефект в окремих країнах [21]. Разом з економічними вигодами зростання авіаційної мобільності супроводжується екологічними та ресурсними викликами. Зокрема, авіація формує 2–3 % глобальних CO₂-викидів, а транспорт, пов'язаний із туризмом, – близько 8 %, при цьому використання стійкого пального становить менше за 0,5 % [22].

Хоча в сучасних умовах пасажирські авіаційні перевезення залишаються визначальним фактором розвитку туристичного ринку, їх вплив формується під дією нових тенденцій та численних обмежень. Глобалізація, цифровізація та зміна споживчих пріоритетів туристів трансформують роль авіатранспорту, роблячи його не лише засобом пересування, а складовою комплексного туристичного продукту. Однією з ключових сучасних тенденцій є відновлення та зростання міжнародної мобільності після пандемії COVID-19. Збільшення пасажиропотоку та розширення маршрутної мережі авіакомпаній сприяють пожвавленню туристичного попиту, особливо на міжнародні та міжконтинентальні подорожі. Туристичний ринок реагує на це зростанням кількості пакетних турів, розвитком міського туризму та короткострокових поїздок, що стали більш доступними завдяки бюджетним авіаперевезенням. Важливою тенденцією є активний розвиток лоукост-моделі, яка суттєво впливає на структуру туристичного попиту. Зниження вартості авіаквитків стимулює масовий туризм, збільшує кількість самостійних подорожей і сприяє розвитку нових туристичних напрямів, які раніше не мали значний попит. Водночас це посилює конкуренцію між туристичними DESTINATION-ями та вимагає від них адаптації інфраструктури до зростаючих туристичних потоків.

Окремим напрямом сучасного розвитку є цифровізація авіаційних послуг, що передбачає онлайн-бронювання, електронні квитки, мобільні застосунки та інтеграцію авіаперевезень із туристичними платформами. Це спрощує процес планування подорожей, підвищує прозорість цін і дає можливість туристам самостійно формувати

маршрути, що позитивно впливає на динаміку туристичного ринку.

Разом із позитивними тенденціями існують і суттєві перешкоди, які стримують розвиток авіаційних перевезень, а отже, і туристичного ринку. До них належать геополітична нестабільність, військові конфлікти, обмеження повітряного простору та посилення безпекових вимог. У таких умовах туристичні потоки можуть різко скорочуватися або переорієнтовуватися на альтернативні напрямки та види транспорту [6]. Серйозним викликом є також екологічний фактор, оскільки посилення вимог до зменшення викидів парникових газів і впровадження «зелених» стандартів у авіації призводять до зростання витрат авіакомпаній, що може відобразитися на вартості авіаквитків і, як наслідок, на туристичному попиті. Водночас розвиток екологічно відповідального туризму стимулює авіакомпанії до впровадження інноваційних технологій та оптимізації маршрутів. Додатковими перешкодами для галузі залишаються зростання цін на авіаційне паливо, дефіцит авіаційного персоналу й інфраструктурні обмеження аеропортів. Ці фактори можуть призводити до скорочення кількості рейсів, підвищення тарифів і зниження доступності авіаперевезень для окремих категорій туристів.

Результати дослідження свідчать, що пасажирські авіаперевезення є не допоміжним, а базовим чинником розвитку туристичного ринку, який визначає його просторові, економічні та структурні характеристики. У сучасних умовах вони виконують функцію інфраструктурного фундаменту туризму, забезпечуючи можливість формування туристичних потоків та інтеграцію національних туристичних ринків у глобальний туристичний простір. Ключовою функцією пасажирських авіаперевезень є забезпечення туристичної мобільності та доступності DESTINATION-цій, що знижує часові й транзакційні витрати подорожей і розширює вибір туристичних напрямів. Через це авіаційний транспорт безпосередньо впливає на масштаби

туристичної активності, частоту подорожей і географічну диверсифікацію туристичного попиту. Одночасно зростання авіаційної доступності підвищує конкурентоспроможність туристичних дестинацій, активізує інвестиційні процеси та сприяє формуванню нових центрів туристичної активності.

Таким чином, пасажирські авіап перевезення виступають стратегічним чинником розвитку туристичного ринку, маючи системний характер і взаємодіючи з різнимистейкхолдерами, інфраструктурою та політикою розвитку територій, що зумовлює потребу в комплексному управлінні авіаційним і туристичним розвитком в умовах сучасних глобальних викликів.

Висновки. Отже, вплив пасажирських авіаційних перевезень на розвиток туристичного ринку в сучасних умовах є багатовекторним. З одного боку, авіаційний транспорт стимулює зростання туристичної активності, розширює географію подорожей і формує нові туристичні продукти, з іншого – існуючі економічні, екологічні та геополітичні перешкоди вимагають адаптації як з боку авіаційної галузі, так і з боку туристичного ринку, що є необхідною умовою їх сталого розвитку в майбутньому.

Проведене дослідження засвідчує, що пасажирські авіап перевезення виступають

каталізатором просторового й економічного розширення туристичного ринку, визначаючи інтенсивність міжрегіональних і міжнародних туристичних зв'язків (наприкладі як окремих учасників ринку – туроператорів, так і країн, зокрема Таїланду, Австралії). Їхній розвиток сприяє активізації процесів розвитку та формуванню нових центрів туристичної активності, що змінює конфігурацію сучасного туристичного простору, впливаючи на рівень зайнятості та формування доходів як у туризмі, так і в суміжних сферах. Нерівномірність розвитку авіаційної інфраструктури, ресурсні обмеження та зовнішні ризики можуть знижувати позитивний ефект від зростання мобільності, трансформуючи його в додаткові соціально-економічні й екологічні навантаження. У зв'язку із цим ефективний розвиток туристичного ринку можливий лише за умови узгодження транспортної, туристичної та регіональної політики. Оскільки екологічні стандарти та безпечні технології набувають все більшого значення як для авіап перевезень, так і туризму загалом, доцільним буде їх розгляд у подальших наукових дослідженнях, як і заслуговують на окремий напрям досліджень цифрові платформи у трансформації пасажирських авіа потоків і туристичних регіональних ринків.

Література

1. Світовий попит на авіаційні пасажирські перевезення в липні зріс на 4 %. URL: https://cfts.org.ua/news/2025/09/02/svitoviy_popit_na_aviatsiyni_pasazhirski_perevezennya_v_lipni_zris_na_4_iata_84127 (дата звернення: 16.12.2025).
2. New 30-year forecasts highlight robust growth, despite short-term uncertainties. URL: <https://aci.aero/2025/02/26/aci-world-projects-22-3-billion-passengers-by-2053> (дата звернення: 16.12.2025).
3. Halteh K., AlKhoury R., Ziadat S. A., Gepp A. & Kumar K. Using machine learning techniques to assess the financial impact of the COVID-19 pandemic on the global aviation industry. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 2024. Vol. 24. 101043. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trip.2024.101043>.
4. Станишиї Т. & Милутиновиї С. Interdependence between air transport and international tourism. *Hotel and Tourism Management*. 2016. Vol. 4 (2). P. 7–16. URL: <https://www.htmanagementvb.com/index.php/HITM/article/view/88> (дата звернення: 15.12.2025).
5. Yaşar M. Investigating the Air Travel-Tourism Relationship Using Granger Causality Analysis: The Case of Turkish Destinations. *Studies in Business and Economics*. 2024. Vol. 19 (1). P. 301–316. DOI: <https://doi.org/10.2478/sbe-2024-0016>.
6. Sushchenko O. & Pohuda O. Analysis of the development factors of the passenger air transport market in the tourism sector. *Economics and Region*. 2024. Vol. 1 (92). P. 168–173. DOI: [https://doi.org/10.26906/EiR.2024.1\(92\).3325](https://doi.org/10.26906/EiR.2024.1(92).3325).
7. Висоцька М. Глобальні тренди розвитку авіап перевезень. *Економіка та суспільство*. 2024. № 62. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-62-60>.

8. Герасименко Т. Роль транспортної інфраструктури у забезпеченні сталого розвитку туризму в Україні. *Економічний вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут»*. 2025. № 32. С. 12–17.
9. Ковальська Л., Щука Г. & Раїса З. Перспективи віртуального туризму. *Географія та туризм*. 2024. Випуск 76. С. 3–10.
10. World Air Transport Statistics 2023. International Air Transport Association: Geneva, 2023. 150 p.
11. Global Air Passenger Demand Reaches Record High in 2024. URL: <https://www.iata.org/en/pressroom/2025-releases/2025-01-30-01> (дата звернення: 16.12.2025).
12. Krishna T. Hotel industry expects 10% rise in bookings as international flights restart; even more after summers. URL: <https://www.financialexpress.com/business/industry-hotel-industry-expects-10-rise-in-bookings-as-international-flights-restart-even-more-after-summers-2499184> (дата звернення: 16.12.2025).
13. Expert Insights. URL: <https://tourismanalytics.com/expertinsights.html> (дата звернення: 12.12.2025).
14. Ільїн А. Ринки. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/markets/join-up-skyup-interv-yu-z-vlasnikom-pro-zatrimki-reysiv-mau-stvorenniya-aviakompaniji-50029634.html> (дата звернення: 12.12.2025).
15. Ranchi Travel Challenges. URL: <https://timesofindia.indiatimes.com/city/ranchi/ranchi-travel-challenges-lack-of-direct-flights-hampers-ranchi-tourism-tour-operators-urge-for-enhanced-air-connectivity/articleshow/125895959.cms> (дата звернення: 12.12.2025).
16. Global passenger traffic maintains strong medium-term growth, driven by international travel, while regional performance varies. URL: <https://aci.aero/2025/09/30/biannual-global-air-travel-demand-update> (дата звернення: 12.12.2025).
17. International Tourism to Exceed Pre-Pandemic High in 2025. URL: <https://www.statista.com/chart/21793/international-tourist-arrivals-worldwide> (дата звернення: 12.12.2025).
18. Aviation benefits beyond borders. URL: https://aviationbenefits.org/media/e5ynn4x0/abbb2024_full_report.pdf (дата звернення: 15.12.2025).
19. TAT's Airline Focus delivers new routes, boosting Thai tourism. URL: <https://www.nationthailand.com/news/tourism/40056897> (дата звернення: 15.12.2025).
20. Airnorth flights connect Alice Springs with Perth and Cairns. URL: <https://www.couriermail.com.au/news/airnorth-flights-connect-alice-springs-with-perth-and-cairns/news-story/a384e0499cfc18ea6ab58c2d850d1334> (дата звернення: 15.12.2025).
21. Global air passenger market analysis: Insights from March 2024. URL: <https://transition-pathways.europa.eu/tourism/knowledge-documents/global-air-passenger-market-analysis-insights-march-2024> (дата звернення: 15.12.2025).
22. Jiménez-Islas D., del Río-Rama, M., Pérez-Romero M. & Flores-Romero M. The carbon footprint associated with air transport in three Mexican tourist destinations. *Quality & Quantity*. 2025. 1–23. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11135-025-02093-y>.

References

1. Svitovyi popyt na aviatsiyni pasazhyrski perevezennia v lypni zris na 4% [Global demand for passenger air transport increased by 4% in July.]. Retrieved from: https://cfts.org.ua/news/2025/09/02/svitoviy_popit_na_aviatsiyni_pasazhirski_perevezennia_v_lipni_zris_na_4_iata_84127 (access date: 16.12.2025) [in Ukrainian].
2. New 30-year forecasts highlight robust growth, despite short-term uncertainties. Retrieved from: <https://aci.aero/2025/02/26/aci-world-projects-22-3-billion-passengers-by-2053> (access date: 16.12.2025).
3. Halteh, K., AlKhoury, R., Ziadat, S. A., Gepp, A. & Kumar, K. (2024). Using machine learning techniques to assess the financial impact of the COVID-19 pandemic on the global aviation industry. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 24, 101043. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trip.2024.101043> [in English].
4. Stanisic, T. & Milutinovic, S. (2016). Interdependence between air transport and international tourism. *Hotel and Tourism Management*, 4 (2), 7–16. Retrieved from: <https://www.htmanagementvb.com/index.php/HITM/article/view/88> (access date: 15.12.2025) [in English].
5. Yaşar, M. (2024). Investigating the Air Travel-Tourism Relationship Using Granger Causality Analysis: The Case of Turkish Destinations. *Studies in Business and Economics*, 19 (1), 301–316. DOI: <https://doi.org/10.2478/sbe-2024-0016> [in English].
6. Sushchenko, O. & Pohuda, O. (2024). Analysis of the development factors of the passenger air transport market in the tourism sector. *Economics and Region*, 1 (92), 168–173. DOI: [https://doi.org/10.26906/EiR.2024.1\(92\).3325](https://doi.org/10.26906/EiR.2024.1(92).3325) [in English].

7. Vysotskaya, M. (2024). Hlobalni trendy rozvytku aviaperevezen [Global trends in air transport development]. *Economy and society*, 62. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-62-60> [in Ukrainian].
8. Gerasimenko, T. (2025). Pol transportnoi infrastruktury u zabezpechenni staloho rozvytku turyzmu v Ukraini [The role of transport infrastructure in ensuring sustainable development of tourism in Ukraine]. *Economic Bulletin of the National Technical University of Ukraine "Kyiv Polytechnic Institute"*, 32, 12–17 [in Ukrainian].
9. Kowalska, L., Shchuka, G. & Raisa, Z. (2024). Perspektyvy virtualnogo turyzmu [Prospects for virtual tourism]. *Geography and tourism*, 76, 3–10 [in Ukrainian].
10. World Air Transport Statistics 2023 (2023). International Air Transport Association: Geneva, 150.
11. Global Air Passenger Demand Reaches Record High in 2024 (2025). Retrieved from: <https://www.iata.org/en/pressroom/2025-releases/2025-01-30-01> (access date: 16.12.2025).
12. Krishna, T. (2022). Hotel industry expects 10% rise in bookings as international flights restart; even more after summers. Retrieved from: <https://www.financialexpress.com/business/industry-hotel-industry-expects-10-rise-in-bookings-as-international-flights-restart-even-more-after-summers-2499184> (access date: 16.12.2025).
13. Expert Insights (2025). Retrieved from: <https://tourismanalytics.com/expertinsights.html> (access date: 12.12.2025).
14. Il'n A. (2019). Markets [Rynky]. Retrieved from: <https://biz.nv.ua/ukr/markets/join-up-skyup-interv-yu-z-vlasnikom-pro-zatrimki-reysiv-mau-stvorenniya-aviakompaniji-50029634.html> (access date: 12.12.2025) [in Ukrainian].
15. Ranchi Travel Challenges (2025). Retrieved from: <https://timesofindia.indiatimes.com/city/ranchi/ranchi-travel-challenges-lack-of-direct-flights-hampers-ranchi-tourism-tour-operators-urge-for-enhanced-air-connectivity/articleshow/125895959.cms> (access date: 12.12.2025).
16. Global passenger traffic maintains strong medium-term growth, driven by international travel, while regional performance varies (2025). Retrieved from: <https://aci.aero/2025/09/30/biannual-global-air-travel-demand-update> (access date: 12.12.2025).
17. International Tourism to Exceed Pre-Pandemic High in 2025 (2025). Retrieved from: <https://www.statista.com/chart/21793/international-tourist-arrivals-worldwide> (access date: 12.12.2025).
18. Aviation benefits beyond borders (2024). Retrieved from: https://aviationbenefits.org/media/e5ynn4x0/abbb2024_full_report.pdf (access date: 15.12.2025).
19. TAT's Airline Focus delivers new routes, boosting Thai tourism (2025). Retrieved from: <https://www.nationthailand.com/news/tourism/40056897> (access date: 15.12.2025).
20. Airnorth flights connect Alice Springs with Perth and Cairns (2025). Retrieved from <https://www.couriermail.com.au/news/airnorth-flights-connect-alice-springs-with-perth-and-cairns/news-story/a384e0499cfc18ea6ab58c2d850d1334> (access date: 15.12.2025).
21. Global air passenger market analysis: Insights from March 2024 (2024). Retrieved from: <https://transition-pathways.europa.eu/tourism/knowledge-documents/global-air-passenger-market-analysis-insights-march-2024> (access date: 15.12.2025).
22. Jiménez-Islas, D., del Río-Rama, M., Pérez-Romero, M. & Flores-Romero, M. (2025). The carbon footprint associated with air transport in three Mexican tourist destinations. *Quality & Quantity*. 1–23. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11135-025-02093-y> [in English].



Стаття поширюється на умовах
ліцензії відкритого доступу
CC BY 4.0

Дата першого надходження статті до видання 09.12.2025
Дата прийняття статті до друку після рецензування 05.01.2026
Дата публікації (оприлюднення) статті 24.03.2026

Наукове видання

Acta Academiae Beregsasiensis: Geographica et Recreatio

№ 1, 2026

Коректура – Н. В. Славогородська
Комп'ютерна верстка – Н. С. Кузнєцова

Дата розміщення онлайн 24.03.2026 р.

Дата друку 31.03.2026 р.

Формат 60x84/8. Гарнітура Times New Roman.

Папір офсет. Цифровий друк. Ум. друк. арк. 13,25. Замов. № 0226/152. Наклад 200 прим.

Видавництво і друкарня – Видавничий дім «Гельветика»

65101, Україна, м. Одеса, вул. Інглезі, 6/1

Телефон +38 (095) 934 48 28, +38 (097) 723 06 08

E-mail: mailbox@helvetica.ua

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи

ДК № 7623 від 22.06.2022 р.