

# ПРОБЛЕМИ АВІАПЕРЕВЕЗЕННЯ У МІЖНАРОДНОМУ ТУРИЗМІ В УКРАЇНІ

**В.Р. Монастирський**

*Львівський національний університет імені Івана Франка, вул. Дорошенка 41,  
м. Львів, 79000 Україна, тел.: (032) 239-46-03  
E-mail: [mwr66@ukr.net](mailto:mwr66@ukr.net)*

Транспорт – одна з найважливіших складових в організації туристичних подорожей. З винаходом перших двигунів суспільство використовувало їх для перевезення людей і вантажів. Це дозволяло здійснювати поїздки на великі відстані і з різними цілями.

Сьогодні міжнародний туризм передбачає пересування людей з країни в країну на значні відстані. Транспортна інфраструктура взаємопов'язана з індустрією туризму. Розвиток ринку туризму знаходиться у прямій залежності від налагодженості і забезпеченості засобами транспортування туристів.

Різні види транспорту використовуються туристичними організаціями для перевезення туристів під час подорожей. Найбільш поширеною є міжнародна класифікація транспортних засобів, що використовуються у туризмі, розроблена UNWTO, де виділяється три основні види транспорту: повітряний, водний і сухопутний. Основна частка в загальній структурі транспортних послуг належить повітряному транспорту.

Особливістю повітряного транспорту, яка відрізняє його від наземних видів, є швидкість перевезення пасажирів, враховуючи весь час, який потрібно затратити пасажирові від моменту вильоту з місця відправлення до місця призначення. На коротких відстанях (до 500 км) залізничний і автомобільний транспорт мають перевагу над повітряним транспортом завдяки значно меншій витраті часу на наземне обслуговування. Однак при збільшенні відстаней перевезення пасажирів віддають перевагу повітряному транспорту [3].

Як зазначають І.В. Зорін і інші, що згідно зі статистикою темпи зростання популярності авіатранспорту вище, ніж автотранспорту, що обумовлюється все більшим розширенням географії подорожей та існуючої стійкою тенденцією до

скорочення термінів подорожі на користь їх частоти (зростання короткострокових турів на далекі відстані). Все це викликає пильну увагу туристського бізнесу до авіаційних перевезень. Можна стверджувати, що літаки – найпопулярніший вид транспорту в світі.

Зараз у світі налічується понад 1300 авіакомпаній. В середньому в рік на авіарейсах перевозиться близько 1,5 млрд чоловік. Міжнародні повітряні сполучення забезпечують зараз понад 470 перевізників, близько 250 з них здійснюють міжнародні регулярні авіарейси. В обслуговуванні міжнародних повітряних сполучень беруть участь понад 1 тис. аеропортів світу, близько 650 з них обслуговують міжнародні регулярні авіаперевезення [2]. Найбільшими авіакомпаніями світу за кількістю перевезень вважаються американські «Delta Air lines», «Pan American», «United», французька «Air France», німецька «Люфтганза», британська «British Airways» та ін.

У 2011 році в Україні працювали 76 авіакомпаній, які мали діючий сертифікат експлуатанта [4]. Відповідно до звітної документації Державної авіаційної служби України, станом на 2018 рік на ринку авіаперевезень працює 67 вітчизняних авіакомпаній. З усіх авіапідприємств України 49 мають ліцензію на пасажирські авіаперевезення і тільки 28 надають послуги пасажирських перевезень. Серед них домінуюче положення займають авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України», «Візз Ейр Україна», «Ютейр-Україна», «Роза Вітрів» і інші [5].

Аналізуючи транспортну авіаційну інфраструктуру світу в цілому і України зокрема, можна стверджувати, що вона налагоджена і достатньо забезпечена авіатранспортними підприємствами.

Авіаційні перевезення стали невід'ємною частиною туристичного продукту, що призводить до появи тісної взаємодії між авіакомпаніями та туристичними фірмами, яка передбачає бронювання місць та викуп авіаквитків через системи бронювання, укладання договору між туристичною фірмою та авіакомпанією на квоту місць на регулярних авіалініях, укладання агентської угоди, організацію чартерних. Така співпраця сьогодні є необхідною для обох сторін, адже дає можливість туристичним фірмам отримати вигідні тарифи для

перевезення своїх туристів, а авіакомпаніям – підвищити обсяги продажу своїх квитків. Можна впевнено стверджувати, що від ефективної комерційної взаємодії туристичних фірм і авіакомпаній та пошуку нових ефективних підходів до організації авіаційних туристичних перевезень залежить не тільки успіх їх діяльності окремих підприємств, а й розвиток ринку авіаційних туристичних перевезень загалом [1].

Збільшення туристичних потоків, зокрема у літній період, створив цілий ряд проблем на авіаперевезеннях. Як зазначив заступник міністра економічного розвитку Михайло Титарчук, що проблема затримки авіарейсів, яка гостро постала у цьому літньому сезоні, пов'язана із збільшенням кількості бажаючих відпочити, що перевищила обсяг пасажиромісць, що фактично можуть надати авіаперевізники чартерних рейсів, та низькими цінами на тури. Незадовільний технічний стан літаків додає негативу, призводить до постійного виходу з ладу бортів та відповідно до зриву рейсів в обох напрямках. Більше тисячі українців стали заручниками комерційного конфлікту між авіакомпанією "Bravo Airways" (українська чартерна авіакомпанія, що базується в Міжнародному аеропорту «Жуляни») та туроператором "Oasis Travel" [6].

З початку літа кілька українських туроператорів зірвали вильоти туристів на відпочинок, головним чином до Туреччини та Єгипту. Причиною затримок вильотів стала недостатня кількість літаків, а також борги туроператорів перед авіакомпаніями. Зокрема, авіакомпанія "Браво" заявила, що не змогла доставити 800 своїх туристів з Тунісу через те, що туроператор Oasis протягом двох років заборгував перевізнику 25 млн. грн. Після гучного публічного скандалу авіаперевізник погодився за власний рахунок здійснити гуманітарні рейси, щоб перевезти людей [6].

Як зазначає Центр транспортних стратегій, що українські авіакомпанії літають на досить немолодому флоті. Середній вік повітряних суден становить близько 22 років. Найстарішим флотом оперує "Мотор Січ" – понад 35 років, наймолодшим – "Україна", літакам якої незабаром виповниться 11 років. Найбільший український перевізник, МАУ, користується флотом, вік якого

трохи більше 13 років. При цьому найстаріший літак виконує рейси “Мотор Січі” (46 років), а наймолодший – МАУ (всього кілька місяців).

Фахівці центру стверджують, що флот українських авіакомпаній не настільки численний. Тільки у чотирьох перевізників більше 10 літаків: МАУ – 39, “Урга” – 14, “Роза вітрів” – 11 і “Хорс” – 10. У шести авіакомпаній розмір флоту коливається в межах від 3 до 7 літаків. Це Yanair, “Мотор Січ”, ДАРТ, Bravo Airways і “Україна”. Водночас, п’ять авіакомпаній перебувають у зоні ризику, оскільки володіють мінімальною кількістю літаків – 2 одиниці. Це “Дніпроавіа”, UM Air, “Азур Ейр Україна”, Atlasjet Україна і Anda Air [ 7].

Останніми роками, на перший погляд, спостерігається стрімкий розвиток авіації в Україні. Проте на ринку України діють ліберальні правила які спростовують відповідальність між сторонами. Наведена статистика засвідчую застарілість і неврегульованість вітчизняного ринку авіапарків України. На сьогодні потребують додаткового контролю і врегулювання з боку держави відносини між туристичними операторами, туристами і авіаперевізниками. Також повертаючись до віку літаків держава повинна розробити пільгову програму із залученням міжнародних і державних банків для оновлення парку літаків. Окрім того Українське Держпідприємство "Антонов" отримало сертифікати на модель регіонального пасажирського літака Ан-158 від Державіаслужби України та міждержавного авіакомітету. Отримання такого сертифікату означає, що тепер вони можуть суттєво підсилити авіапарк України для здійснення спершу внутрішньо українських перельотів, а далі, після сертифікації, і міжнародних.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Войтушенко О.П. Наукові записки Київського університету туризму, економіки і права. Серія: філософські науки. - 2011. – Випуск 11. - С.275-283.
2. Зорин И.В., Каверина Т.П., Квартальнов В.А. Туризм как вид деятельности. М. Финансы и статистика, 2002. – 320 с

3. Мальська М. П., Худо В. В. Туристичний бізнес: теорія та практика. Підручник. 2- вид. перероб. та доп.– К.: Центр учбової літератури, 2012. – 368 с.
4. Державіаслужба України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki>
5. Державна авіаційна служба України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://avia.gov.ua/npd/perel>.
6. Причини виникнення проблем із туристичними авіарейсами [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-tourism>
7. Флот українських авіакомпаній. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://news.finance.ua/ua/news/>.