

УДК 621.73.06

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ТА ПРОБЛЕМИ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ У МІЖНАРОДНОМУ ТУРИЗМІ УКРАЇНИ

Володимир Монастирський , Ольга Біланюк 

*Львівський національний університет імені Івана Франка,
вул. П. Дорошенка, 41, 79007, м. Львів, Україна,
e-mail: mwr66@ukr.net*

Проаналізовано авіаційний парк України, безпечність авіаперевезень, взаємодії туристичних компаній з вітчизняними та зарубіжними авіаперевізниками. Виявлено проблемні питання і перспективні напрями розвитку авіаційного пасажирського транспорту України згідно з соціальними, політичними, технологічними передумовами.

У дослідженні використано комплекс методів, зокрема, метод аналізу інтернет-сайтів компаній-експертів ринку авіаперевезень, а також методи синтезу й аналізу зібраного матеріалу. Розглянуто особливості сучасного стану безпечності перевезень на авіалініях українських перевізників. Проаналізовано матеріали Сектора аналізу та запобігання авіаційним подіям Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами на території України. Виявлено події та інциденти з авіаперевізниками, що внесені в реєстр цивільних повітряних суден України й іноземної реєстрації, які трапилися у 2018 р. за класами небезпек.

Досліджено якісний і кількісний стан сучасного пасажирського авіапарку України, який задіяний у туристичних авіаперевезеннях. Комплексно схарактеризовано основні особливості, сучасні риси та тенденції розвитку українських авіакомпаній, що займаються туристичними перевезеннями у внутрішньому і міжнародному туризмі. Розкрито реальний технічний стан компаній пасажирських авіаперевізників регулярних і чартерних рейсів України. Досліджено походження вживаних авіалайнерів на українському ринку авіаперевезень. Схарактеризовано загальноосвітні та загальнодержавні вимоги щодо безпеки пасажирів.

Практична значимість дослідження визначена його актуальністю. Названо основні проблеми, що перешкоджають розвитку авіаційного транспорту на українському і світовому ринках. Запропоновано механізми вдосконалення авіаційних туристичних перевезень в Україні.

Ключові слова: авіаційні перевезення, авіаційний транспорт, міжнародний туризм, авіаперевезення туристів.

Транспорт – одна з найважливіших складових в організації туристичних подорожей. З винаходом перших двигунів суспільство використовувало їх для перевезення людей і вантажів. Це давало змогу робити поїздки на великі відстані 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 прямо залежить від налагодженості і забезпеченості засобами транспортування туристів.

Для перевезення туристів під час подорожей туристичні організації використовують різні види транспорту. Найбільш поширеною є міжнародна класифікація транспортних засобів, розроблена UNWTO, де виділено три основні види транспорту: повітряний, водний і сухопутний. Основна частка в загальній структурі транспортних послуг належить повітряному транспорту.

Питання авіаперевезень останніми роками найбільше загострюються в пікові періоди, що в наших географічних широтах припадають на червень-серпень. Зокрема, 2018 р. у цей період на авіаперевезеннях туристів виникла низка проблем. Звичайно, що це пов'язано зі стрімким розвитком туризму у світі.

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 завдяки значно меншій витраті часу на наземне обслуговування. Однак зі збільшенням відстаней перевезення пасажирів віддають перевагу повітряному транспорту [11].

У періодичних публікаціях українські науковці досліджують транспортне сполучення в туризмі, оскільки туристи перш за все в подорожі аналізують час на добирання до місця відпочинку. Зокрема, цією тематикою займаються О. Войтушенко [2], Е. Костроміна [8], К. Марінцева [12], Н. Полянська [14], І. Зорін, Т. Каверіна, В. Квартальнов [6] та ін. Головним чинником у підвищенні ефективності авіаційних перевезень, на думку вчених, має бути чітка взаємодія між туристичними компаніями й авіаперевізником.

Як зазначають І. Зорін зі співавторами, згідно зі статистикою темпи зростання популярності авіатранспорту вищі, ніж автотранспорту, що зумовлено щораз більшим розширенням географії подорожей та стійкою тенденцією до зменшення термінів подорожі на користь їхньої частоти (зростання короткотермінових турів на далекі відстані). Усе це викликає пильну увагу туристського бізнесу до авіаційних перевезень. Можна стверджувати, що літаки – найпопулярніший вид транспорту в світі [6].

На думку В. Павелко, розвиток ринку авіаперевезень ускладнений наявністю проблем, пов'язаних і з незадовільним станом та вартістю наземного обслуговування та встановлених тарифів. Основна причина такого стану аеропортів України – відсутність ефективних механізмів управління аеропортами та політики запровадження тарифів і зборів за обслуговування. Підхід до формування та реалізації маркетингових програм з метою стимулювання польотів перевізника є формальним та недостатньо розробленим і не відіграє важливої ролі [13].

Наукові дослідження вітчизняних учених розкривають різні аспекти взаємодії туризму й авіаційного бізнесу, виявляють взаємозалежність галузей туризму й авіації, обґрунтовують необхідність взаєморозуміння у сфері взаємних інтересів.

Уважають, що історія авіації почалась більше двох тисяч років тому в Китаї. Проте першим літаком, що зміг самостійно відірватися від землі та зробити горизонтальний політ, став Флаєр, побудований братами Орвіллом і Вілбером Райт у США. Перший політ літака в історії виконано 17 грудня 1903 р. Флаєр протримався в повітрі 59 с і пролетів 260 м [7].

З цього часу повітряний транспорт почав швидко та динамічно розвиватися. Як зазначає О. Войтушенко, авіатранспорт з кожним роком посідає щораз міцніші позиції в загальносвітовій транспортній системі. Високі темпи зростання популярності зумовлені постійним розширенням географії подорожей та стійкою тенденцією скорочення термінів

поїздок на користь їхньої частоти. Збільшується частка короткотермінових турів на далекі відстані, що пов'язано з розвитком таких видів туризму, як шоп-тури і бізнес-тури, де визначальним чинником є швидкість доставки. Одночасно зростає конкуренція на туристичному ринку, з огляду на що перед туристичними фірмами постає питання підвищення конкурентоспроможності турпродукту та залучення нових споживачів. Обсяги перевезень туристів відіграють важливу роль у розробці стратегії авіакомпанії з формування парку повітряних суден. Тож можна стверджувати, що питання ефективності взаємодії туристичних фірм та авіакомпаній є основою розвитку туристичних авіаційних перевезень і потребує детального розгляду [2].

Наша мета – аналіз авіаційного парку України, безпечність авіаперевезень, взаємодії туристичних компаній з вітчизняними та зарубіжними авіаперевізниками.

Сьогодні у світі налічується понад 1 300 авіакомпаній. У середньому в рік на авіарейсах перевозять близько 1,5 млрд осіб. Міжнародні повітряні сполучення забезпечують понад 470 перевізників, близько 250 з них виконують міжнародні регулярні авіарейси. В обслуговуванні міжнародних повітряних сполучень беруть участь понад 1 тис. аеропортів світу, близько 650 з них обслуговують міжнародні регулярні авіаперевезення [6]. Найбільшими авіакомпаніями світу за кількістю перевезень вважають американські “Delta Air lines”, “Pan American”, “United”, французьку “Air France”, німецьку “Люфтганза”, британську “British Airways” та ін.

У 2011 р. в Україні працювало 76 авіакомпаній, які мали діючий сертифікат експлуатанта [5]. Відповідно до звітної документації Державної авіаційної служби України, станом на 2018 р. на ринку авіаперевезень працюють 67 вітчизняних авіакомпаній. З усіх авіапідприємств України 49 мають ліцензію на пасажирські авіаперевезення і тільки 28 надають послуги пасажирських перевезень. Серед них домінують авіакомпанії “Міжнародні авіалінії України”, “Візз Ейр Україна”, “Ютейр-Україна”, “Роза Вітрів” та ін. [4].

На підставі аналізу транспортної авіаційної інфраструктури світу загалом і України зокрема можна стверджувати, що вона налагоджена і достатньо забезпечена авіатранспортними підприємствами.

Авіаційні перевезення стали невід’ємною частиною туристичного продукту, що приводить 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 рейсів. Така співпраця сьогодні є необхідною для обох сторін, адже дає змогу 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 діяльності окремих підприємств, а й розвиток ринку авіаційних туристичних перевезень загалом [2].

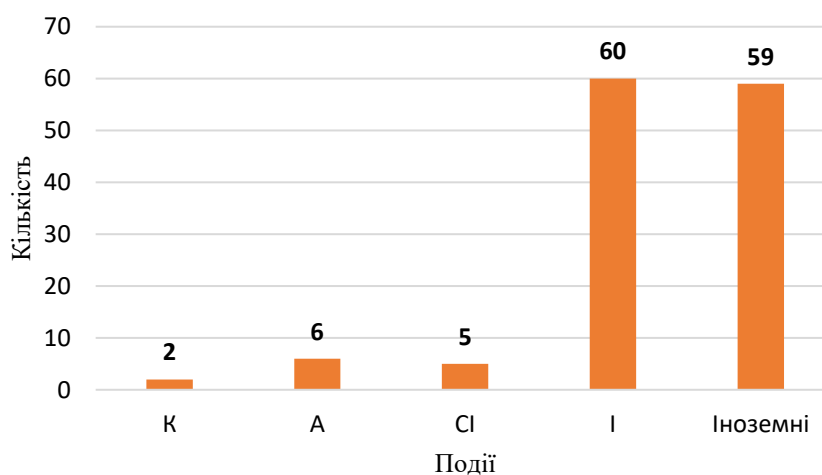
Збільшення туристичних потоків, зокрема у літній період, створює низку проблем на авіаперевезеннях. Як зазначив заступник міністра економічного розвитку М. Титарчук, проблема затримки авіарейсів, яка гостро постала в літньому сезоні 2018 р., пов'язана зі збільшенням кількості бажаючих відпочити, що перевищила обсяг пасажиромісць, які фактично можуть надати авіаперевізники чартерних рейсів, та низькими цінами на тури. Незадовільний технічний стан літаків додає негативу, призводить до постійного виходу з ладу бортів і 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” [15].

З початку літа 2018 р. кілька українських туроператорів зірвали вильоти туристів на відпочинок, в основному до Туреччини та Єгипту. Причиною затримок вильотів стала недостатня кількість літаків, а також борги туроператорів перед авіакомпаніями. Зокрема, авіакомпанія “Браво” заявила, що не змогла доправити 800 своїх туристів з Тунісу, бо туроператор Oasis протягом двох років заборгував перевізнику 25 млн. грн. Після гучного публічного скандалу авіаперевізник погодився власним коштом виконати гуманітарні рейси, щоб перевезти людей [15].

Досить цікаве розслідування провів журналіст О. Дубінський. Він дослідив, що попит на відпочинок зростає, а от кількість літаків в ешелонах вітчизняних авіакомпаній – ні, і черги та затримки які утворюються, виникають внаслідок дефіциту рейсів. Проблема в тому, що авіаперевізники реагують на підвищення попиту на рейси суто по-українськи. Вони купують літаки часто з кладовищ брухту, відновлюють і відправляють туристів на тому, на чому летіти вже неможна. Автор зазначає, що нам досі щастило, і на вітчизняних рейсах не відбулося того, що недавно пережили деякі пасажири аерофлоту в Москві навесні 2019 р [3].

У світі вважають, що авіаційний транспорт за статистикою один із безпечних. Проте в Україні є окремі проблемні питання. Цікавий аналіз підготовлено фахівцями Сектору аналізу та запобігання авіаційним подіям Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами на території України (див. рисунок) [1].



Розподіл подій із повітряними суднами, що внесені в реєстр цивільних повітряних суден України та повітряних суден іноземної реєстрації, які сталися 2018 р., за класами (К – катастрофи; А – аварії; СІ – серйозні інциденти; І – інциденти; Іноземні – події з ПС іноземної реєстрації на території України) [1]

Distribution of aircraft events entered in the register of civil aircraft of Ukraine and foreign registration aircraft, which occurred in 2018 by classes (K – catastrophes; A – accidents; CI – serious incidents; I – incidents; Іноземні – foreign registration aircraft events) [1]

Окремі українські чартери насправді це ті літаки, які раніше виконували рейси в небезпечних країнах. Постає запитання: якими бортами літають українські туристи та хто відповідає за їхню безпеку.

Найпопулярніші напрями для українців – бюджетні Туреччина та Єгипет, де за 200–300 доларів можна отримати і переліт, і відпочинок “Все включено” (all inclusive). Проте українських туристів насторожує стабільність польотів наших авіаперевізників. Тільки 2018 р. за два літні місяці в аеропорту Києва скасовували кожний дев’ятий чартерний рейс, а вилетів з затримкою кожний другий рейс [3].

Відміна чи затримка чартерного рейсу вже не виняток, а правило. Це можна пояснити тим, що українські чартери знесилені, літаків в авіакомпаніях замало, а от грошей хочеться заробити більше.

Специфіка чартерних рейсів полягає в тому, що робота у них сезонна. Це переважно літо і невеликий час узимку на Різдвяні свята, а потім літак простоює. Тому вони економлять на всьому, у тому числі на безпеці туристів. З огляду на це 2018 р. українських туристів накрила хвиля чартерного колапсу.

Малі авіакомпанії брали на себе великі зобов’язання, щільний графік польотів, що літак не встигали технічно обслуговувати. Потрібно брати до уваги, що ці літаки не нові і потребують більше часу на технічне обслуговування [3].

Придбати для авіакомпанії новий літак, стверджує О. Дубінський, коштуватиме від 20 млн доларів, а це великі кошти. Авіакомпаніям вигідніше купувати вживані повітряні судна. Наприклад пасажирський літак McDonnell Douglas MD можна придбати за 700–800 тис. дол. У його ремонт і модернізацію вкладають ще близько 100–200 тис. і відразу відправляють на рейс [3]. Такий літак авіакомпанії обходиться як один з дорогих нових автомобілів або й дешевше.

Інше питання, що такі борти дуже часто ламаються. Чим старший літак, тим більше необхідно вкладати в його технічне обслуговування, а чартерні авіакомпанії дуже економлять. Така тотальна економія стосується мінімум 4 млн українців (саме стільки пасажирів перевезли чартники за 2018 р.). Основна маса пасажирів – це ті, хто купив бюджетні тури. Чим дешевший тур, тим більше несподіванок і, зазвичай не надто приємних. Затримка рейсу – це найменше, що може загрожувати пасажиру. І як засвідчує минулорічна практика, якщо борт вилетів вчасно, туристам радіти ще за рано.

Фахівці Сектора аналізу та запобігання авіаційним подіям Національного бюро проводили розслідування і виявили аварійні ситуації [1]. Зокрема, одним з найнебезпечніших, був червень 2018 р., рейс Анталія–Київ, літак MD-83 UR-CPR, авіакомпанія “Браво” – найбільший чартерний перевізник України серед туристів. На борту літака було 169 пасажирів. Літак при заході на посадку в місті Київ викотився за межі посадкової смуги. Унаслідок аварії літак отримав значні пошкодження, у тому числі силових елементів конструкції. Ніхто з пасажирів та членів екіпажу серйозних тілесних ушкоджень не отримав. Уже за тиждень в Одесі аварійну посадку здійснив чартерний рейс авіакомпанії “YanAir” (ЯнЕйр). На борту літака, було 140 українців, які прямували на відпочинок до Барселони. Проблеми з літаком почались ще на землі. Літак тричі намагався злетіти і це йому вдалось лише з четвертого разу. Борт злетів, годину покружляв над містом і знову приземлився. Причина – серйозні технічні неполадки.

У липні 2018 р. чартерний рейс Київ–Анталія компанії Anda Air (Анда Ейр) мав серйозний інцидент. Літак вилетів зі столичного аеропорту Жуляни, годину кружляв над містом і зробив аварійну посадку.

Інцидент трапився і на початку туристичного сезону 2019 р. у місті Львів. Літак Boeing 737-400 авіакомпанії “YanAir” 18 травня здійснив аварійну посадку в міжнародному аеропорту “Львів” імені Данила Галицького. Відомо, що літак виконував рейс за маршрутом Анталія–Львів на замовлення туроператора Join UP [18].

Стало відомо, що ніхто з пасажирів не постраждав. Проте, внаслідок ситуації наступні рейси затримали. Під час заходження на посадку в літаку спрацювала система подавання кисню до салону. Також була підозра на розгерметизацію салону, тому випали кисневі маски. Туроператор повідомив, що за фактом інциденту проводять розслідування відповідні державні органи [18].

В Україні літаки з технічними неполадками все ж таки літають, хоча такого не мало б бути. Україну визнано як країну першої категорії за авіаційною безпекою. І все це пов'язано з віком літаків.

Як зазначає О. Дубінський, свої літаки українські компанії купують у країн, які не особливо славляться авіаційною безпекою. Окремі літаки куплені в небезпечних країнах світу. Зокрема, українська авіакомпанія “Браво” купила 29-річний McDonnell Douglas у конфліктному Афганістані. Ще один борт цієї компанії – 28-річний Боїнг – перевозив пасажирів в Іраку. З Іраку прибув і 20-річний Боїнг, який сьогодні виконує чартерні авіарейси авіакомпанії “Джоніка”. Боїнг іншого чартерного перевізника авіакомпанії YanAir, якому вже 29 років, ще недавно перевозив пасажирів у Нігерії. Інший 30-річний небезпечний літак до України ця ж компанія придбала в Сомалійського авіаперевізника, а 31-річний літак McDonnell Douglas, яким літає Anda Air, був залишений на зберігання Буркіно Фасо [3].

Сектор аналізу та запобігання авіаційним подіям Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами на території України [1] виконав цікавий порівняльний аналіз пригод, які трапилися протягом 2017–2018 рр. (див. таблицю).

Порівняно з 2017 р. кількість подій та інцидентів за багатьма позиціями збільшилась, що може насторожувати українських туристів.

В Україні працює компанія, що займається поверненням коштів за незручності, очікування або перенесення рейсів, оскільки нормативне регулювання відповідальності авіаперевізників перед пасажирами обумовлене низкою міжнародних нормативно-правових актів. Проте реальних відшкодувань домогтися в наших вітчизняних авіаперевізників складно, хоча на боці пасажирів – міжнародні й внутрішні конвенції та кодекси, а саме:

– Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція), що була укладена 1944 р. в Чикаго, до якої приєдналася Україна 1992 р. [9];

– Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Варшавська конвенція 1929 р.). У Конвенції визначено важливість забезпечення захисту інтересів споживачів під час міжнародних повітряних перевезень і необхідність справедливої компенсації відповідно до принципу найповнішого відшкодування. Україна приєдналась 2009 р. [10];

– Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреальська конвенція 1999 р.). Конвенція набула чинності 4 листопада 2003 р. [16].

Окрім того, регулювання передбачене вітчизняним законодавством (Повітряний кодекс України, правила авіаційних перевезень пасажирів і багажу), а також внутрішніми правилами й інструкціями авіаперевізників.

Як зазначає Центр транспортних стратегій, українські авіакомпанії літають на досить молодому 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. Найстаріший літак, що виконує рейси, належить компанії “Мотор Січ” (46 років), а наймолодший – МАУ (усього кілька місяців).

Порівняльний аналіз подій, що сталися у 2018 р. [1]
Comparative analysis of the events of 2018 [1]

Класифікація подій	Кількість подій				Кількість постраждалих			
	абсолютна кількість		на 100 тис. год		загинуло		травмовано	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Кількість АП та інцидентів у разі виконання комерційних транспортних перевезень								
Катастрофи	1		0.34↑	0	20		3	
Аварії	1	1	0.34↓	0.37				2
Серйозні інциденти	4	3	1.36↑	1.11				
Інциденти	57	40	19.5↑	14.9				
Кількість АП та інцидентів у разі виконання авіаційних робіт, у тому числі при НТП								
Катастрофи	1	2	0.49↓	1	4	2		
Аварії	2	1	0.97↑	0.5				1
Серйозні інциденти		1	0↓	0.5				
Інциденти		1	0↓	0.5				
Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України								
Катастрофи	2	2	0.64↓	0.69				
Аварії	3	2	0.95↑	0.69				
Серйозні інциденти	4	4	1.27↓	1.38				
Інциденти	57	41	18.2↑	14.2				
Усього	66	49	21.1↑	17	24	2	3	3

Фахівці центру стверджують, що флот українських авіакомпаній не настільки численний. Тільки в чотирьох перевізників є більше десяти літаків: МАУ – 39, “Урга” – 14, “Роза вітрів” – 11 і “Хорс” – 10. У кількох авіакомпаній розмір флоту коливається в межах від трьох до семи літаків. Це “YanAir”, “Мотор Січ”, “ДАРТ”, “Bravo Airways” і “Україна”. Водночас, п’ять авіакомпаній перебувають у зоні ризику, оскільки володіють мінімальною кількістю літаків. Це “Дніпроавіа”, “UM Air”, “Азур Ейр Україна”, “Atlasjet Україна” і “Anda Air” [17].

Отже, останніми роками, на перший погляд, простежується стрімкий розвиток пасажирських авіаперевезень в Україні. Проте наші дослідження сучасних особливостей і тенденцій авіаперевезень у міжнародному туризмі свідчать про окремі проблеми й загрози. На ринку України в авіакомпаніях діють ліберальні правила. Наведена статистика засвідчує застарілість і неврегульованість вітчизняного ринку авіапарків України. Сьогодні потребують додаткового контролю і врегулювання з боку держави відносини між туристичними операторами, туристами і авіаперевізниками. Також щодо до віку літаків держава

повинна розробити пільгову програму з залученням міжнародних і державних банків для оновлення парку літаків.

Українське держпідприємство “Антонов” отримало сертифікати на модель регіонального пасажирського літака Ан-158 від Державіаслужби України та міждержавного авіакомітету. Отримання такого сертифіката означає, що тепер вони можуть суттєво посилити авіапарк України для виконання спершу внутрішньоукраїнських перельотів, а далі, після сертифікації, і міжнародних.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Аналіз стану безпеки польотів за результатами розслідування авіаційних подій та інцидентів. URL: <http://www.nbaai.gov.ua/uploads/pdf>
2. *Войтушенко О. П.* Новітні підходи до сучасних туристичних авіаційних перевезень // Наукові записки Київського університету туризму, економіки і права. Серія: філософські науки. 2011. Вип. 11. С. 275–283.
3. В чому небезпека літаків вітчизняних авіакомпаній. URL: <https://1plus1.video/groshi/13-sezon/15-vypusk-u-chomu-nebezpeka-litakiv-vitchiznyanih-aviakompanij-ta-reklama-grojsmana-za-derzhavni-koshti-groshi>
4. Державна авіаційна служба України. URL: <https://avia.gov.ua/npd/perel>.
5. Державіаслужба України. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Державна_авіаційна_служба_України
6. *Зорин И. В., Каверина Т. П., Квартальнов В. А.* Туризм как вид деятельности. М.: Финансы и статистика, 2002. 320 с.
7. Історія літаків. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/літак>
8. *Костроміна Е. В.* Авиатранспортный маркетинг. М.: НОУ ВКІШ Авиабизнес, 2003. 384 с.
9. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038
10. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594
11. *Мальська М. П., Худо В. В.* Туристичний бізнес: теорія та практика: підручник. 2-ге вид. перероб. та доп. К.: Центр учбової літератури, 2012. 368 с.
12. *Марінцева К. В.* Пасажирські перевезення: підручник. Видавництво Національного авіаційного університету “НАУ-друк”, 2009. 226 с.
13. *Павелко В. Ю.* Стимулювання авіакомпаній до розвитку перевезень через аеропорти України // Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії. Запоріжжя. 2017. Вип. 14. С. 73–76.
14. *Полянская Н. Е.* Организация коммерческой работы на воздушном транспорте. К.: НАУ, 2004. 320 с.
15. Причини виникнення проблем із туристичними авіарейсами. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-tourism>
16. *Столярський О. В.* Правове регулювання міжнародних перевезень: навч. посібник / Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України, Львівський національний університет імені Івана Франка. Київ: Знання, 2012. 318 с.
17. Флот українських авіакомпаній. URL: <https://news.finance.ua/ua/news>
18. Щодо рейсу ВКВ 2170 Анталія–Львів. URL: <https://joinup.ua/uk/news/shhodo-rejsu-bkv-2170-antaliya-lviv>

REFERENCES

1. Analysis of the safety status of flights based on the investigation of aviation events and incidents. Retrieved from <http://www.nbaai.gov.ua/uploads/pdf/> (in Ukrainian).
2. Voitushenko, O. P. (2011). New approaches to modern tourist aviation transportation. *Scientific notes of the Kiev University of Tourism, Economics and Law. Series: Philosophical Sciences, 11*, 275–283 (in Ukrainian).
3. What is the danger of domestic airline aircraft. Retrieved from <https://1plus1.video/groshi/13-sezon/15-vypusk-u-chomu-nebezpeka-litakiv-vitchiznyanih-aviakompanij-ta-reklama-grojsmana-za-derzhavni-koshti-groshi> (in Ukrainian).
4. State Aviation Service of Ukraine. Retrieved from <https://avia.gov.ua/npd/perel> (in Ukrainian).
5. State Aviation Service of Ukraine. Retrieved from https://uk.wikipedia.org/wiki/Державна_авіаційна_служба_України (in Ukrainian).
6. Zorin, I. V., Kaverina, T. P., & Kvartalnov, V. A. (2002). *Tourism as a type of activity*. Moscow: Finance and statistics. 320 pp. (in Russian).
7. History of aircraft. Retrieved from <https://uk.wikipedia.org/wiki/літак> (in Ukrainian).
8. Kostromina, E. V. (2003). *Air transport marketing*. Moscow: KNOW VSH Aviabusiness, 384 pp. (in Russian).
9. *Convention on International Civil Aviation*. Retrieved from https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038 (in Ukrainian).
10. *Convention on the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*. Retrieved from https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594 (in Ukrainian).
11. Malska, M. P., & Khudo, V. V. (2012). *Tourist business: theory and practice*. 2 ed. Kyiv: Center for Educational Literature. 368 pp. (in Ukrainian).
12. Marintseva, K. V. (2009). *Passenger transportation*. Publishing House of National Aviation University “NAU-print”, 226 pp. (in Ukrainian).
13. Pavelko, V. Y. (2017). Encouraging airlines to develop transportation through Ukrainian airports. *Economic Bulletin of Zaporizhzhya State Engineering Academy, 14*, 73–76 (in Ukrainian).
14. Polyanskaya, N. E. (2004). *Organization of commercial work on air transport*. Kyiv: NAU, 320 pp. (in Russian).
15. Causes of problems with tourist flights. Retrieved from <https://www.ukrinform.ua/rubric-tourism> (in Ukrainian).
16. Stolyarsky, O. V. (2012). *Legal regulation of international transportation*. Ministry of Education and Science, Youth and Sports of Ukraine, Ivan Franko National University of Lviv. Kyiv: Knowledge, 318 pp. (in Ukrainian).
17. *Fleet of Ukrainian airlines*. Retrieved from <https://news.finance.ua/en/news> (in Ukrainian).
18. *Concerning the flight BKV 2170 Antalya to Lviv*. Retrieved from <https://joinup.ua/en/news/shhodo-rejsu-bkv-2170-antaliya-lviv> (in Ukrainian).

Стаття: надійшла до редакції 01.11.2019

доопрацьована 19.11.2019

прийнята до друку 29.11.2019

CURRENT TRENDS AND PROBLEMS OF AIR TRANSPORT IN THE INTERNATIONAL TOURISM IN UKRAINE

Volodymyr Monastyrskyi, Olha Bilaniuk

*Ivan Franko National University of Lviv,
P. Doroshenko St., 41, UA – 79007 Lviv, Ukraine,
e-mail: mwr66@ukr.net*

The aviation park of Ukraine, the safety of air transportation, the interaction of tourist companies with the domestic and foreign air carriers are analysed. The problematic issues and perspective directions of development of aviation passenger transport of Ukraine are identified according to social, political and technological prerequisites.

The set of methods was used in the research: the method of analysis of Internet sites of companies-experts in the air transportation market, as well as methods of synthesis and the analysis of collected materials.

The peculiarities of the current state of safety of transportation on the airlines of Ukrainian carriers are considered. The materials of the Sector for Analysis and Prevention of Aviation Events of the National Bureau of Investigation of Aviation Events and Incidents with Civil Aircraft in the Territory of Ukraine are analysed. The events and incidents with air carriers that have been entered in the register of civil aircraft of Ukraine and foreign registration, which occurred in 2018 by hazard classes, were revealed.

The qualitative and quantitative status of the modern passenger fleet of Ukraine, which is involved in tourist air transportation, is investigated. The basic peculiarities, modern features and tendencies of development of the Ukrainian airlines engaged in tourist transportation in the domestic and international tourism are complexly characterized.

The real technical state of the airlines of scheduled and charter flights of Ukraine is revealed. Worldwide and national passenger safety requirements are defined.

The practical relevance of the study is determined by its topicality. The main problems that hinder the development of aviation transport in the Ukrainian and world markets are identified. The mechanisms of improvement of tourist air transportation in Ukraine are offered.

Key words: air transportation, aviation transport, international tourism, tourist air transportation.