

<https://doi.org/10.31891/2307-5740-2026-350-37>

УДК: 656.7:338.48

JEL classification: L83, L93, Z32, R41, O18

ТЕОДОРОВИЧ Лариса

Національний університет «Львівська політехніка»

<https://orcid.org/0000-0002-1887-7711>

lora.teod@gmail.com

МАКАР Оксана

Національний університет «Львівська політехніка»

<https://orcid.org/0000-0001-8135-0018>

МУДРИК Андрій

Національний університет «Львівська політехніка»

<https://orcid.org/0009-0002-0393-3765>

ЗНАЧЕННЯ, ВИКЛИКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

У статті розглянуто теоретичні та практичні аспекти відновлення авіатуризму в Україні в післявоєнний період. Проаналізовано поняття «авіатуризм» як складову транспортного туризму та визначено значення авіаційних перевезень для соціально-економічного розвитку держави. Обґрунтовано роль авіаційного транспорту як ключового чинника відновлення туристичної галузі після війни. Наголошується, що від ефективності функціонування повітряного транспорту в Україні залежатимуть темпи відродження туристичної галузі та її здатність інтегруватись у глобальні процеси сталого розвитку туризму.

Розглянуто стан авіаційної галузі України станом на 2019 рік, проаналізовано пасажиропотік провідних аеропортів України таких міст як: Київ, Львів, Дніпро, Одеса, Харків.

Досліджено стан української авіаційної інфраструктури, масштаби збитків та руйнувань. Виявлено основні проблеми, що стримують відновлення авіаперевезень, зокрема: війна в Україні, втрата частини ринку через тривале закриття повітряного простору для цивільної авіації, руйнування та пошкодження аеропортової інфраструктури внаслідок бойових дій, значна зношеність парку повітряних суден, безпекові ризики, невідповідності міжнародним стандартам безпеки та сервісу.

На основі аналізу міжнародного досвіду відновлення авіатуризму після припинення бойових дій в Україні і відкриття неба над Україною запропоновано стратегічні орієнтири розвитку авіатуризму в Україні такі як: відбудова та модернізація аеропортів, оновлення авіапарку, розбудова внутрішнього авіасполучення, запровадження європейських стандартів безпеки, розвиток державно-приватного партнерства та екологічна трансформація галузі. Відновлення авіатранспортних сполучень для України має вирішальне значення для розвитку міжнародного туризму та для підвищення внутрішньої туристичної мобільності.

Ключові слова: авіатуризм, авіатранспортні сполучення, відновлення, міжнародний туризм, післявоєнний розвиток, туристичні потоки, авіаційна інфраструктура, внутрішній туризм, сталий туризм.

TEODOROVYCH Larysa, MAKAR Oksana, MUDRYK Andriy

Lviv Polytechnic National University

THE SIGNIFICANCE, CHALLENGES AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF AVIATION TOURISM IN UKRAINE

The article examines the theoretical and practical aspects of the recovery of aviation tourism in Ukraine in the post-war period. The concept of aviation tourism is analysed as a component of transport tourism, and the significance of air transport for the socio-economic development of the state is determined. The role of air transport as a key factor in the post-war recovery of the tourism sector is substantiated. It is emphasised that the pace of tourism recovery in Ukraine and its capacity to integrate into global processes of sustainable tourism development will largely depend on the efficiency of air transport operations.

The state of Ukraine's aviation sector as of 2019 is reviewed, with an analysis of passenger traffic at the leading airports of Kyiv, Lviv, Dnipro, Odesa and Kharkiv. The condition of Ukraine's aviation infrastructure, as well as the scale of losses and destruction, is examined. The main challenges hindering the recovery of air transport are identified, including the war in Ukraine, loss of market share due to the prolonged closure of airspace to civil aviation, destruction and damage to airport infrastructure as a result of hostilities, significant wear of the aircraft fleet, safety risks, and non-compliance with international safety and service standards.

Based on the analysis of international experience in the recovery of aviation tourism following the cessation of hostilities and the reopening of Ukrainian airspace, strategic guidelines for the development of aviation tourism in Ukraine are proposed. These include the reconstruction and modernisation of airports, renewal of the aircraft fleet, development of domestic air connectivity, implementation of European safety standards, expansion of public-private partnerships, and ecological transformation of the sector. The restoration of air transport connectivity is crucial for the development of international tourism and for enhancing domestic tourist mobility.

Keywords: aviation tourism, air transport connectivity, recovery, international tourism, post-war development, tourist flows, aviation infrastructure, domestic tourism, sustainable tourism.

Стаття надійшла до редакції / Received 22.12.2025

Прийнята до друку / Accepted 14.01.2026

Опубліковано / Published 29.01.2026



This is an Open Access article distributed under the terms of the [Creative Commons CC-BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

© Теодорович Лариса, Макар Оксана, Мудрик Андрій

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Післявоєнне відновлення України супроводжуватиметься необхідністю швидкої реконструкції транспортної інфраструктури, зокрема авіаційної, яка є ключовим елементом забезпечення міжнародної мобільності та відновлення туристичного потоку. Попри стратегічне значення авіаперевезень для розвитку туризму, галузь стикається з низкою викликів, таких як: руйнування інфраструктури, необхідність сертифікації безпеки, технічна зношеність повітряних суден, обмеженість інвестицій тощо. Тому необхідно глибше дослідити значення авіаційного транспорту для розвитку туризму та визначити напрями його ефективного відновлення й розвитку в Україні

АНАЛІЗ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ

Дослідження авіатуризму в українських наукових джерелах здебільшого охоплюють період до 2022 року та мають прикладний характер. У наукових

У наукових публікаціях Ю.Бойка, О.Ареф'євої, Т.Сімкової, та Ю. Лисиці підкреслюється, що якість авіаційних послуг і ефективність управління нею є ключовими чинниками розвитку авіатуризму, адже вони визначають конкурентоспроможність авіакомпаній та рівень задоволення пасажирів [1, 2]. Дослідники В. Запорожець і М. Шматко [3] наголошують на важливості технологічної організації та безпеки аеропортів, що формує базові умови для стабільної роботи авіатransпортної системи. І.Дудник, О.Борисюк. В Сайчук [4], а також В. Монастирський [5] відзначають, що проблеми сервісу, інфраструктури та управління якістю є стримуючими факторами розвитку міжнародного авіатуризму в Україні, проте їх усунення може суттєво підвищити привабливість України для туристів. О. Федяєва [7] акцентує на потребі інноваційного фінансування аеропортів як умові їх модернізації та залучення туристичних потоків. У праці М. Рутинського і Н. Кушнірук [6] проаналізовано становлення та розвиток ринку low-cost авіаперевізників в Україні до 2021 року. У розглянутих публікаціях основна увага авторів зосереджена на аналізі авіаперевезень, розвитку національного авіаринку, ролі авіації у формуванні туристичних потоків та економічних аспектах діяльності авіакомпаній, значенні лоукост-перевізників у збільшенні пасажирського потоку. Частина робіт присвячена впливу зовнішніх факторів, таких як пандемія COVID-19 та інтеграційні процеси у європейський авіапростір. В умовах сучасних викликів, зокрема війни та закриття повітряного простору для цивільної авіації, дослідження проблем розвитку авіатуризму, відновлення та реформування авіаційної індустрії у післявоєнний період відіграватиме важливу роль у модернізації транспортної інфраструктури, поверненні країни до активних міжнародних зв'язків та зростанні в'їзного та виїзного туризму.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою статті є визначення перспективних напрямків та інструментів розвитку авіаційного туризму як драйвера відродження та розвитку туризму в Україні під час післявоєнної реконструкції.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Авіатуризм є однією з найдинамічніших форм сучасного транспортного туризму, що базується на використанні повітряного транспорту як основного засобу пересування туристів. У науковій літературі поняття «авіатуризм» трактується неоднозначно: одні дослідники розглядають його як вид подорожей із використанням авіаційного транспорту для досягнення туристичних цілей (переміщення між країнами, регіонами чи континентами), інші – як окремий напрям туристичної діяльності, який включає відвідування авіаційних музеїв, участь у тематичних авіашоу, польоти на малих літаках або повітряних кулях, а також екскурсії аеропортами.

У широкому розумінні авіатуризм – це система туристичних подорожей, що здійснюються з використанням авіаційного транспорту та формує специфічну підгалузь у структурі світового туризму. Його розвиток є показником технологічного рівня, транспортної доступності та інтеграції країни у світовий туристичний простір. Саме завдяки авіаперевезенням відбулось формування глобального туристичного ринку, який забезпечує швидкість переміщення, розширення географії подорожей і зростання міжнародних контактів. Саме в цьому контексті і розглядається авіатуризм у цих дослідженнях.

Значення авіатуризму для економіки полягає у створенні мультиплікативного ефекту: розвиток авіаційної інфраструктури стимулює суміжні галузі – готельний бізнес, логістику, харчування, страхування, культурно-дозвілєву сферу. Крім того, авіатуризм сприяє формуванню позитивного міжнародного іміджу держави, збільшенню валютних надходжень та інтеграції національного ринку у глобальні туристичні процеси.

До пандемії авіатуризм виступав одним із провідних напрямів транспортного туризму, забезпечуючи мобільність населення, розширення міжнародних контактів і збільшення обсягів в'їзного та виїзного туристичного потоку.

У 2016–2019 роках Україна переживала період активного зростання авіаційної галузі. Пасажиропотік через українські аеропорти зріс більш ніж удвічі: з 12,9 млн осіб у 2015 році, до понад 24 млн осіб у 2019 році.

Це стало історичним максимумом для держави [8]. Основними центрами концентрації авіатуристичних потоків були міжнародні аеропорти (табл.1) [9]:

Аеропорт «Київ» (Бориспіль): 15 млн 260,3 тис. пасажирів (+ 21,1%);

Аеропорт «Київ» (Жуляни): 2 млн 617,9 тис. пасажирів (+ 6,9%);

Аеропорт Львів: 2 млн 217,4 тис. пасажирів (+ 38,8%);

Аеропорт Одеса: 1 млн 694 тис. пасажирів (+ 17,1%);

Аеропорт Харків: 1 млн 340,8 тис. пасажирів (+ 40%);

Аеропорт Запоріжжя: 392,8 тис. пасажирів (+ 6,3%);

Аеропорт Дніпро: 338,9 тис. пасажирів (+ 13,3%).

Таблиця 1.

Характеристики основних аеропортів України (2019 р)

№ з/п	Аеропорт (місто)	Пасажиро-потік у 2019 р., млн осіб	Основні авіакомпанії	Основні напрямки польотів	Особливості розвитку
1	Київ (Бориспіль)	15,3	MAU, SkyUp, Turkish Airlines, Ryanair	Лондон, Париж, Варшава, Стамбул, Дубай, Торонто, Нью-Йорк	Головний міжнародний хаб України
2	Київ (Жуляни)	2,6	Wizz Air, Ryanair, SkyUp	Берлін, Вільнюс, Будапешт, Рим, Варшава	Лоукост-орієнтований аеропорт
3	Львів	2,2	Ryanair, LOT, Wizz Air	Варшава, Відень, Мілан, Мюнхен, Прага	Західний туристичний хаб
4	Одеса	1,6	Turkish Airlines, Ryanair, Austrian Airlines	Стамбул, Відень, Тель-Авів, Афіни, Катовіце	Курортно-діловий напрям
5	Харків	1,3	Wizz Air, Pegasus, LOT, SkyUp	Стамбул, Варшава, Будапешт, Відень	Регіональний центр для сходу
6	Запоріжжя	0,5	Turkish Airlines, SkyUp, MAU	Стамбул, Варшава, Відень	Новий термінал відкрито у 2020 р.; розвиток внутрішніх рейсів
7	Дніпро	0,3	Windrose, MAU	Київ, Львів, Одеса	Обмежені можливості через технічний стан аеропорту
8	Інші (Херсон, Чернівці, Івано-Франківськ, Миколаїв)	~0,4 (сукупно)	SkyUp, MAU, чартерні оператори	Туреччина, Єгипет, внутрішні рейси	Обслуговували сезонні та чартерні рейси

Джерело: Сформовано автором на основі [8, 9].

Розвинена мережа авіасполучень сприяла зростанню міжнародного туризму, ділової мобільності та зміцненню позицій України на європейському туристичному ринку. До пандемії авіатуризм виступав одним із провідних напрямів транспортного туризму, забезпечуючи мобільність населення, розширення міжнародних контактів і збільшення обсягів в'їзного та виїзного туристичного потоку. До початку війни аеропорт «Київ» імені Ігоря Сікорського, обслуговував майже 40 авіакомпаній і 140 напрямків, при цьому прогнозувалося подальше зростання. У 2019 році він отримав нагороду «Найкращий аеропорт із пасажиропотоком до 4 млн осіб» на міжнародному форумі Routes Silk Road [9].

Звичайно, пандемія Covid-19 негативно позначилась на діяльності аеропортів і вони зазнали значних збитків. Втім, у 2021 р авіаційна галузь України почала стрімко відновлюватись. До початку повномасштабної війни Україна демонструвала стабільне зростання показників у галузі туризму, що значною мірою було пов'язано з розвитком авіаційного транспорту. До повномасштабного вторгнення росії у лютому 2022 року на ринку України працювали національні та міжнародних авіаперевізники, серед яких найбільш помітними авіакомпаніями були такі як:

Ukraine International Airlines (MAU) – флагманська авіакомпанія країни, яка здійснювала рейси до понад 60 напрямків у Європі, Азії, Африці та Північній Америці (зокрема, регулярні рейси до Нью-Йорка, Торонто, Дубая, Стамбула, Лондона, Парижа, Варшави, Вільнюса);

SkyUp Airlines – український лоукостер, заснований у 2018 році, який швидко розширив маршрутну мережу (переважно туристичні напрямки: Анталія, Барселона, Рим, Ларнака, Тіват, Батумі, Єгипет);

Windrose Airlines (Роза Вітрів) – орієнтувалася на чартерні та регулярні рейси всередині України та до курортних зон;

Azur Air Ukraine, Bravo Airways, Jonika Airlines, Anda Air – забезпечували чартерні програми туроператорів на масові туристичні напрямки (Єгипет, Туреччина, Чорногорія, Іспанія, Греція);

На український ринок активно виходили європейські лоукостери:

Ryanair (Ірландія) – понад 40 напрямків із Києва, Львова, Харкова та Одеси;

Wizz Air (Угорщина) – рейси до Польщі, Німеччини, Італії, Угорщини, Великої Британії;

LOT, Lufthansa, Turkish Airlines, Air France, KLM, Austrian Airlines, Pegasus, Qatar Airways, Emirates – здійснювали регулярні міжнародні перевезення. Завдяки розширенню мережі лоукост-перевізників і

модернізації аеропортів спостерігалось зростання виїзного туризму, особливо до ЄС, Туреччини, Єгипту та Грузії [9]. Водночас також зростає і в'їзний туризм: за даними Державного агентства розвитку туризму, у 2019 році Україну відвідало близько 14 млн іноземних туристів, більшість з яких прибували повітряним транспортом. [10]: Активний розвиток авіаційної інфраструктури сприяв інтеграції України до європейського авіаційного простору (ЕСАА). Мережа авіасполучень сприяла зростанню міжнародного туризму, ділової мобільності та зміцненню позицій України на європейському туристичному ринку.

Активний розвиток авіаційної інфраструктури сприяв інтеграції України до європейського авіаційного простору (ЕСАА). Отже основними трендами довоєнного періоду були:

- активне розширення присутності європейських лоукостерів (Ryanair, Wizz Air);
- розвиток внутрішніх рейсів (Київ – Львів, Київ – Одеса, Київ – Харків, Київ – Запоріжжя);
- зростання туристичних чартерів до Туреччини, Єгипту, Чорногорії, Греції;
- модернізація аеропортів Львова, Одеси, Запоріжжя, Херсона;
- інтеграція до Єдиного авіаційного простору з ЄС (у жовтні 2021 року підписано Угоду про спільний авіаційний простір з ЄС)/

На даній картосхемі представлені діючі, потребуючі ремонту та нефункціонуючі аеропорти України станом на 2021 р.



Рис. 1. Карта цивільних аеропортів України станом на 2021 р. [10]

Разом з тим, у публікаціях дослідників та звітах Державіаслужби України відзначались і негативні моменти такі як:

- надмірна концентрація пасажиропотоків у кількох великих хабах (Київ (Бориспіль), Львів, Одеса);
- відсутність сучасних терміналів або їх низька пропускна спроможність;
- висока вартість обслуговування рейсів порівняно з конкурентами у Східній Європі;
- зношеність злітно-посадкових смуг або потреба в їхній реконструкції (зокрема, регіональних аеропортів: Черкаси, Полтава, Вінниця, Хмельницький, Чернівці);
- багато аеропортів мали непрозору систему управління, особливо комунальні;
- політичні призначення, затримки з модернізацією, непрозорі тендери;
- відсутність довгострокової стратегії розвитку авіаційної інфраструктури.

Крім, цього пасажирські літаки часто ламались, спостерігались неплатежі туроператорів за надані послуги. Взаємовідносини між туристичними операторами, мандрівниками та авіаперевізниками потребували посиленого державного контролю й додаткового регулювання [5].

Підписання Угоди між Україною та Європейським Союзом про Спільний авіаційний простір 12 жовтня 2021 року стало ключовою подією для лібералізації українського авіаційного ринку та інтеграції у європейський регуляторний простір. Документ передбачає повне зняття обмежень на маршрути і частоту рейсів між Україною та державами ЄС, що відкрила доступ усім авіакомпаніям ЄС до українського ринку та навпаки, і сформулювала б умови для зростання конкуренції, приходу нових перевізників та зміцнення позицій low-cost авіаліній [12]. Для забезпечення підвищення якості послуг і посилення прав споживачів дана Угода зобов'язує Україну імплементувати європейські стандарти в галузі авіаційної безпеки, сертифікації, управління повітряним рухом та захисту прав пасажирів, включно з положеннями Regulation EC 261/2004. За оцінками Європейської Комісії, створення Спільного авіаційного простору має забезпечити розвиток

ринкової конкуренції, зростання прямих авіасполучень та економічні вигоди через розширення мобільності населення, зміцнення туризму та збільшення інвестиційної привабливості авіаційної інфраструктури України [11]. У сукупності це може стати підґрунтям для структурного перетворення авіаційної галузі, посилення міжнародної конкурентоспроможності та розширення участі України в європейських транспортних потоках.

На жаль реалізація угоди була призупинена у зв'язку з повномасштабним вторгненням росії в Україну у лютому 2022 року. З початком бойових дій, російські війська почали активні ракетні обстріли всіх ключових аеродромів України, намагаючись позбавити її можливості забезпечувати протиповітряну оборону.

Оцінка прямих втрат галузі (аеропортів, аеродромів, авіаційної техніки, аеронавігаційного обладнання) складає близько \$2 млрд. Ці втрати включають не тільки матеріальні збитки, але й недоотримані доходи від пасажирських та вантажних перевезень, а також знецінення активів аеропортів. З 35 аеродромів України було пошкоджено 19, зокрема 12 цивільних і 7 аеродромів подвійного призначення (без урахування військових аеродромів). Частина аеродромів зазнала повторних обстрілів [12]. Загальні збитки міжнародного аеропорту «Київ» (Бориспіль) від російської агресії оцінюються в €500 млн [13].

Унаслідок ракетних ударів та інших бойових дій були повністю або майже знищені аеропорти в таких містах як: Вінниця, Івано-Франківськ, Херсон, Кривий Ріг. Ці аеропорти зазнали значних руйнувань, що ускладнює їх відновлення та подальшу експлуатацію. В аеропорту в Кропивницькому внаслідок ракетного удару зруйновані ангари. В аеропортах в Одесі та Рівному пошкоджено злітно-посадкові смуги, що ускладнює відновлення регулярних рейсів. Інші аеропорти теж зазнали пошкоджень, які впливають на їхню здатність до відновлення польотів [14].

Оцінка збитків та пошкоджень є важливою для планування відновлення та залучення необхідного фінансування. Відновлення аеропортів є складним і тривалим процесом, що потребує значних фінансових та матеріальних ресурсів. Прогнозується, що відновлення деяких аеропортів може зайняти кілька років, залежно від рівня пошкоджень та доступних ресурсів.

Відновлення авіаційного сполучення є особливо важливим для відновлення туризму після кризових або воєнних періодів. Повітряні перевезення виступають не тільки індикатором стабілізації економічної ситуації, а й потужним інструментом відновлення мобільності населення. Міжнародний досвід показує, що відновлення авіасполучення стимулюватиме активізацію ділових, гуманітарних та рекреаційних поїздок, забезпечуватиме доступ туристів до безпечних та відновлених регіонів, сприятиме притоку іноземних туристів та інвесторів. Наприклад, відбудова аеропортів після бойових дій у Хорватії сприяла розвитку в'їзного рекреаційного туризму. Шрі-Ланка (після закінчення громадянської війни 2009 р) провела агресивну маркетингову кампанію, спростила візові процедури та інвестувала в інфраструктуру авіатуризму, внаслідок чого туристичний потік відновився і навіть зростав упродовж кількох років. Отже, відновлення авіасполучення має великий потенціал не тільки для виїзного туризму, але й для відновлення туристичних потоків з-за кордону. Коли рейси повернуться – мільйони людей, зможуть потрапити в Україну. У перспективі можна очікувати зростання інтересу як до звичних туристичних маршрутів (пізнавальних (історико-культурних), лікувально-оздоровчих, екологічних), так і до «нового досвіду», тривалої війни, спрямованого на відвідування пам'ятних місць, пов'язаних з наслідками військової агресії (Буча, Ірпінь), відбудову та зміну способу життя, реконструкцію («туризм відновлення», волонтерські поїздки), а також знайомство з новою Україною. Збільшенню туристичних потоків сприятиме запуск авіарейсів недорогих перевізників (лоукостерів), подорожувати якими стане дешевше й зручніше, тому буде стимулювати відновлення бізнес-туризму, сімейних візитів, культурних обмінів тощо.

Відновлення і розвиток авіатуризму має базуватися на трьох взаємопов'язаних цілях таких як: безпека й відновлення інфраструктури; інтеграція в європейський авіаційний простір як механізм довгострокової стабільності й зростання; створення стійкої й конкурентної авіаційної екосистеми. Виходячи з цього, для відновлення авіатуризму в Україні доцільно реалізувати стратегію поетапного відкриття повітряного простору для цивільних перевезень, яка передбачатиме реалізацію таких заходів, як:

- забезпечення безпечної регенерації та модернізації авіаційної інфраструктури та авіапарку;
- розробка спеціальної державної пільгової програми за участю національних та міжнародних банків для сприяння модернізації авіапарку;
- інтеграція регуляторних і сертифікаційних практик відповідно до європейських стандартів (адаптація національного законодавства для виконання вимог EASA/Eurocontrol, проведення сертифікації українських аеропортів і перевізників);
- відновлення внутрішньої маршрутної мережі для стимулювання внутрішнього авіатуризму;
- створення програм перекваліфікації для авіаційного персоналу, інвестування в тренінгові центри,
- залучення міжнародних перевізників та інвесторів для відновлення міжнародних сполучень, шляхом запровадження пакетів стимулів для повернення міжнародних перевізників (slot-поступки, тимчасові знижки на аеропортові збори);
- створення програм підтримки місцевих перевізників (кредитні лінії, гранти на оновлення флоту), лізинг і організація спільних підприємств з іноземними партнерами;

- забезпечення «зеленого» та стійкого розвитку авіаінфраструктури (посилення вимог до енергоефективності нових терміналів, запровадження екологічних стандартів та стимулювання використання чистіших типів палива).

Досягнення цілей повинне бути поетапним, прозорим, забезпеченим фінансово та орієнтоватись на стійкість та екологічність. Світові та європейські ініціативи вже прогнозують великі пакети підтримки реконструкції, що можуть бути спрямовані в авіаційний сектор. Також необхідним є створення маршрутної матриці внутрішніх рейсів, залучення до роботи регіональних аеропортів, субсидіювання у перехідний період соціально важливих та туристичних напрямків, розвиток міжмодальних логістичних вузлів для зручності туристів. Крім цього, в післявоєнний період налагодження співпраці між авіакомпаніями та туроператорами потребує впровадження інституційних, комерційних і маркетингових механізмів, спрямованих на спільне планування маршрутів, розвиток пакетних туристичних продуктів, цифрову інтеграцію та державну підтримку нових авіаційно-туристичних проєктів. У післявоєнний період система управління авіаційною галуззю України адаптуватиметься до поглибленої співпраці з європейськими авіаційними інституціями. Незважаючи на воєнні ризики, українські авіаційні органи – Державна авіаційна служба України та ДП «Укрерорух» – продовжують свою діяльність і вже формують підґрунтя для оперативного відновлення авіаційних перевезень. Очікується, що Євроконтроль відіграватиме провідну координаційну роль у відновленні послуг з організації повітряного руху України як складової європейської авіаційної мережі. Відповідно, рішення щодо відкриття повітряного простору та авіаційних маршрутів ухвалюватимуться у тісній взаємодії з європейськими регуляторними органами [15].

Планується, що після війни держава активніше залучатиме приватний капітал до відбудови та управління аеропортами, при цьому ключову роль відіграватимуть концесії. Досвід довгострокової оренди аеропорту «Київ» (Жуляни) показав переваги такої моделі. Уряд за підтримки міжнародних партнерів уже вивчає можливості концесій для інвестицій у термінали, злітні смуги, вантажні комплекси та цифрові системи найбільших авіахабів – «Борисполя», «Львова» та «Одеси». Також планується участь іноземних інвесторів у реконструкції регіональних летовищ, що сприятиме розвитку внутрішньої авіаційної мережі, туризму та логістики. Після набуття чинності Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС нові оператори працюватимуть за європейськими стандартами, що підвищить довіру міжнародних інвесторів та інтеграцію України в європейську транспортну систему [15].

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Відновлення авіатранспортних сполучень має вирішальне значення для розвитку міжнародного туризму, оскільки саме авіація забезпечує швидку, безпечну й доступну мобільність між країнами та континентами. Воно сприятиме відновленню туристичних потоків, поверненню іноземних гостей і активізації ділових та культурних поїздок, що у свою чергу, підвищить доступність країни, стимулюватиме роботу туроператорів, розвиток готельного бізнесу та супутніх галузей. Це стимулюватиме зростання валютних надходжень, активізацію міжнародної співпраці, формування позитивного іміджу та інтеграції у світовий туристичний простір. Таким чином, відновлення авіатранспортних сполучень є не лише технічним або інфраструктурним процесом, а й ключовою умовою поживлення міжнародного туризму та його подальшого розвитку. Відновлення авіаперевезень створює стратегічну можливість для підвищення внутрішньої туристичної мобільності. Правильно сплановані внутрішні рейси, інтеграція з регіональними туроператорами та стимулювання попиту можуть зробити внутрішній туризм важливим чинником економічного відновлення України, забезпечити робочі місця та сприяти стабілізації регіонів після війни. Отже, відновлення авіатуризму – це не тільки транспортне завдання, це складна міжсекторна програма з економічним, гуманітарним та іміджевим ефектом. Сприятливим підґрунтям для реалізації комплексної стратегії є наявність міжнародних правових механізмів інтеграції, а також готовність донорів фінансувати реконструкцію та заяви ключових авіакомпаній про готовність повернутись після гарантій безпеки. Таким чином, авіатуризм є важливою складовою туристичної системи держави, а авіаційний транспорт є ключовим чинником її відновлення, стабілізації та подальшого розвитку. Саме від ефективності функціонування повітряного транспорту залежить темп відродження туристичної галузі та її здатність інтегруватись у глобальні процеси сталого розвитку.

Подальші дослідження доцільно спрямувати на вивчення механізмів налагодження та розвитку співпраці між авіакомпаніями й туроператорами в післявоєнний період. Зокрема, перспективними є дослідження інституційних і правових умов такої взаємодії, моделей державно-приватного партнерства, а також комерційних форматів спільного планування маршрутних мереж та формування пакетних туристичних продуктів. Окремої уваги потребує аналіз можливостей цифрової інтеграції систем бронювання та обміну даними, а також оцінка ефективності спільних маркетингових стратегій на міжнародних туристичних ринках.

Література

1. Ареф'єва О. В., Сімкова Т. О., Лисиця Ю. Б. Організаційно-економічне забезпечення управління якістю послуг авіатранспортних підприємств. Бізнес Інформ. 2018. № 12. С. 224–232.

2. Бойко Ю. А. Якість авіаційних послуг: досвід і проблеми. Науковий вісник міжнародної асоціації науковців. Серія: економіка, управління, безпека, технології. 2022. Том 1. № 3.
3. Запорожець В., Шматко М. Аеропорт: організація, технологія, безпека. Київ: Дніпро, 2002. 168 с.
4. Дудник, І., Борисюк, О., & Сайчук, В. (). Особливості менеджменту якості авіаційних послуг в туризмі. Економіка та суспільство, 2023 (51). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-51-626>
5. Монастирський В.Р. Проблеми авіап перевезень у міжнародному туризмі в Україні. Вісник Львівського університету. Серія географічна 53 (2019).
6. Rutynskyi M., Kushniruk H. (2022). European low-cost airlines in Ukraine: features of entry and consolidation in the national market. In Catenazzo G. (Ed). Challenges and Opportunities for Transportation Services in the Post-COVID-19 Era. Hershey, USA: IGI Global. (pp.104-139 <https://doi.org/10.4018/978-1-7998-8840-6.ch006>
7. Федяєва О. О. Особливості фінансування інноваційного розвитку аеропортів. Ефективна економіка 2012. № 11. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1571>
8. Аеропорти України обслужили 24,3 млн пасажирів в 2019 році URL: https://www.avianews.com/ukraine/2020/01/13/airports_ukraine_2019_results_statistics/
9. Державіаслужба України. Звіт про основні показники діяльності авіаційної галузі України за 2019–2021 роки. Київ: Державіаслужба України, 2022. URL: <https://avia.gov.ua>
10. Rebuilding airports fit for heroes URL: https://www.aerosociety.com/news/rebuilding-airports-fit-for-heroes/?utm_source
11. Європейська комісія. Угода між Україною та Європейським Союзом про спільний авіаційний простір (ECAA), підписана 12 жовтня 2021 року. URL: https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/eu-ukraine-common-aviation-area-agreement.html?utm_source=chatgpt.com
12. Аеропорт – у кожному регіоні: повітряні ворота яких українських міст потребують реконструкції. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2021/02/19/infografika/suspilstvo/aeroport-kozhnu-oblast-povitryani-vorota-yakyyh-ukrayinskykh-mist-potrebuyut-rekonstrukciyi>
13. Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії росії проти України станом на листопад 2024 року URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2025/02/KSE_Damages_Report-November-2024-UA.pdf
14. Війна в Україні: які цивільні аеропорти були зруйновані чи пошкоджені під час бойових дій. Слово і діло. Аналітичний портал. URL: https://www.slovoidilo.ua/2023/05/09/infografika/ekonomika/vijna-ukrayini-yaki-cyvilni-aeroporti-buly-zrujnovani-chy-poshkodzeni-bojovyyh-dij?utm_source=chatgpt.com
15. Післявоєнний авіапростір України: що зміниться в правилах, у власності, у реконструкції URL: <https://kostrzhevskiy.com/pislyavoyennyj-aviaprostir-ukrayiny/>

References

1. Arefieva, O. V., Simkova, T. O., Lysytsia, Yu. B. Organizational and Economic Support for Service Quality Management in Air Transport Enterprises. Business Inform, 2018, No. 12, pp. 224–232. (in Ukrainian).
2. Boiko, Yu. A. Quality of Aviation Services: Experience and Problems. Scientific Bulletin of the International Association of Scientists. Series: Economics, Management, Security, Technology, 2022, Vol. 1, No. 3.
3. Zaporozhets, V., Shmatko, M. Airport: Organization, Technology, Safety. Kyiv: Dnipro, 2002. 168 p.
4. Dudnyk, I., Borysiuk, O., & Saichuk, V. Features of Quality Management of Aviation Services in Tourism. Economics and Society, 2023 (51). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-51-626>
5. Monastyrskyi, V. R. Problems of Air Transport in International Tourism in Ukraine. Bulletin of Lviv University. Geographical Series, 53 (2019).
6. Rutynskyi, M., Kushniruk, H. (2022). European Low-Cost Airlines in Ukraine: Features of Entry and Consolidation in the National Market. In Catenazzo, G. (Ed.), Challenges and Opportunities for Transportation Services in the Post-COVID-19 Era. Hershey, USA: IGI Global, pp. 104–139. <https://doi.org/10.4018/978-1-7998-8840-6.ch006>
7. Fedyaieva, O. O. Features of Financing Innovative Development of Airports. Effective Economy, 2012, No. 11. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1571>
8. Airports of Ukraine Served 24.3 Million Passengers in 2019. URL: https://ukraine-itm.com.ua/uk-UA/press/news/3620.aspx?utm_source=chatgpt.com
9. Rebuilding Airports Fit for Heroes. URL: https://www.aerosociety.com/news/rebuilding-airports-fit-for-heroes/?utm_source
10. Airport in Every Region: Air Gates of Ukrainian Cities Requiring Reconstruction. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2021/02/19/infografika/suspilstvo/aeroport-kozhnu-oblast-povitryani-vorota-yakyyh-ukrayinskykh-mist-potrebuyut-rekonstrukciyi>
11. European Commission. Agreement between Ukraine and the European Union on the Common Aviation Area (ECAA), signed on October 12, 2021. URL: https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/eu-ukraine-common-aviation-area-agreement.html?utm_source=chatgpt.com
12. State Aviation Administration of Ukraine. Report on Key Performance Indicators of the Aviation Sector of Ukraine for 2019–2021. Kyiv: State Aviation Administration of Ukraine, 2022. URL: <https://avia.gov.ua>
13. Report on Direct Infrastructure Losses from Destruction Caused by Russia's Military Aggression against Ukraine as of November 2024. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2025/02/KSE_Damages_Report-November-2024-UA.pdf
14. War in Ukraine: Which Civil Airports Were Destroyed or Damaged During Hostilities. URL: https://www.slovoidilo.ua/2023/05/09/infografika/ekonomika/vijna-ukrayini-yaki-cyvilni-aeroporti-buly-zrujnovani-chy-poshkodzeni-bojovyyh-dij?utm_source=chatgpt.com
15. Post-War Aviation Space of Ukraine: Changes in Rules, Ownership, and Reconstruction. URL: <https://kostrzhevskiy.com/pislyavoyennyj-aviaprostir-ukrayiny/>