

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ ЕКОНОМІКИ ТА БІЗНЕС-АДМІНІСТРУВАННЯ
КАФЕДРА МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІКИ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Т.в.о. завідувача випускної кафедри
_____ Н.В. Коваленко
« ____ » _____ 2021 р.

ВИПУСКНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ БАКАЛАВР
СПЕЦІАЛЬНОСТІ 051 «ЕКОНОМІКА»
ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНА ПРОГРАМА «МІЖНАРОДНА ЕКОНОМІКА»

Тема: «Економічна оцінка впливу лоукост-компаній на
конкурентоспроможність міжнародних аеропортів»

Виконавець: Крікунова Поліна Максимівна

Керівник: к.е.н., доцент, Жаворонков Володимир Олександрович

Нормоконтролер: к.е.н., доцент Жаворонков Володимир Олександрович

КИЇВ 2021

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет економіки та бізнес-адміністрування

Кафедра міжнародної економіки

Спеціальність: 051 «Економіка»

Освітньо-професійна програма: «Міжнародна економіка»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Т.в.о. завідувача випускної кафедри

_____ Н.В. Коваленко

« ____ » _____ 2021 р.

ЗАВДАННЯ

на виконання випускної роботи

Крікунової Поліни Максимівни

(П.І.Б. випускника)

1. Тема роботи «Економічна оцінка впливу лоукост-компаній на конкурентоспроможність міжнародних аеропортів» затверджена наказом ректора від «30» березня 2021 р. №515/ст.
2. Термін виконання роботи: з 17.05.2021 р. по 20.06.2021 р.
3. Вихідні дані роботи: статистичні дані, нормативно-правова база, електронні інформаційні джерела, матеріали періодичних видань
4. Зміст пояснювальної записки:
Сутність та особливості авіакомпаній з низькими тарифами на перевезення
Сучасний стан лоукостерів у світі та в Україні
Аналіз міжнародного конкурентного середовища авіаційної галузі України
Фактори формування конкурентоспроможності міжнародних аеропортів
Ситуація з лоукост-перевізниками під час коронакризи
Шляхи залучення лоукостерів на український ринок та перспективи розвитку бюджетних авіаперевезень
5. Перелік обов'язкового ілюстративного матеріалу: Топ 10 авіакомпаній за кількістю польотів 2019 року., Кількість польотів по найбільш аеропортам України., Види лоукостерів відповідно до даних Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

6. Календарний план-графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання	Підпис керівника
1	Видача завдання	17.05.2021	
2	Збір та обробка статистичної інформації	17.05.2021- 20.05.2021	
3	Вивчення стану проблем, опрацювання джерел	21.05.2021- 24.05.2021	
4	Написання теоретичної частини	25.05.2021- 29.05.2021	
5	Написання аналітичної частини	30.05.2021- 31.05.2021	
6	Написання вступу та висновків	31.05.2021- 01.06.2021	
7	Оформлення пояснювальної записки, графічного матеріалу, підготовка доповіді, передзахист	02.06.2021- 04.06.2021	
8	Проходження нормоконтролю, перевірка на плагіат, оформлення документів до захисту, рецензування роботи, подання роботи на кафедру	04.06.2021- 20.06.2021	

7. Дата видачі завдання: «17» травня 2021 р.

Керівник випускної роботи _____
(підпис керівника)

Жаворонков В.О.
(П.І.Б.)

Завдання прийняв до виконання _____
(підпис випускника)

Крікунова П.М.
(П.І.Б.)

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. БЮДЖЕТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ - СУЧАСНИЙ ПРОВІДНИК РОЗВИТКУ СВІТОВИХ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	8
1.1. Сутність та особливості авіакомпаній з низькими тарифами на перевезення.....	8
1.2. Сучасний стан лоукостерів у світі та в Україні.....	15
Висновки до розділу 1.....	21
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ МІЖНАРОДНИХ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	23
2.1. Аналіз міжнародного конкурентного середовища авіаційної галузі України.....	29
2.2. Фактори формування конкурентоспроможності міжнародних аеропортів.....	31
2.3. Ситуація з лоукост-перевізниками під час коронакризи.....	33
2.4. Шляхи залучення лоукостерів на український ринок та перспективи розвитку бюджетних авіаперевезень.....	47
Висновки до розділу 2.....	56
ВИСНОВКИ.....	57
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	59

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до випускної роботи «Економічна оцінка впливу лоукост-компаній на конкурентоспроможність міжнародних аеропортів» 62 с., 9 рис., 5 табл., 34 літературних джерел.

ЛОУКОСТ-ПЕРЕВІЗНИКИ, ЦИВІЛЬНА АВІАЦІЯ, АЕРОПОРТИ УКРАЇНИ, ПАСАЖИРОПОТОК, СОБІВАРТІСТЬ ПЕРЕВЕЗЕНЬ, КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ

Об'єктом цього дослідження є робота лоукост-компаній (або лоукостерів).

Предметом дослідження є особливості роботи лоукостерів в Україні та їх роль у розвитку конкурентоспроможності аеропортів.

Мета дослідження – з'ясування феномену лоукост-перевезень та їх впливу на конкурентоспроможність аеропортів.

У процесі роботи застосовувалися такі методи дослідження: економічний та порівняльний аналіз, узагальнення, конкретизація та графічний метод. Міжнародний ринок повітряного транспорту є одним з основних елементів світової економіки і відіграє важливу роль у зміцненні відносин між країнами. Специфічними рисами бізнесової моделі лоукостерів є уникнення витрат на необов'язкові елементи розкоші та зменшення ролі особливих сервісів, використання меншої кількості персоналу, прямий продаж квитків, прості тарифи та прості маршрути та ефективне використання парку літаків. Основна роль лоукост-авіакомпаній, які з'являються в Україні, це – розвиток регіонів, а саме: розвиток туристичної галузі та, як наслідок, – будівництво нової інфраструктури, створення нових робочих місць та освоєння маршрутів, яких ніколи не існувало. Лоукост-компанії є дуже істотною конкурентною загрозою для традиційних авіакомпаній із повним циклом послуг. Величезна кількість крупних авіакомпаній розпочала випускати власні бюджетні дочірні компанії: наприклад, British Airways – дочірня компанія Go. Але вони завдали шкоди їх

головному бізнесу. Лише деякими винятками стали такі компанії, що змогли успішно вести співпрацю зі своїми колегами з повним сервісом.

ВСТУП

Актуальність теми. Повітряний транспорт неймовірно важливий для розвитку економіки та туризму. За даними Всесвітньої туристичної організації, переважна більшість пасажирів міжнародних авіаліній подорожують заради туризму, в цілях проведення дозвілля або з професійними цілями. У багатьох країнах авіація відіграє надзвичайно важливу роль у внутрішньому туризмі. Адже стрімкий розвиток туризму у світі багато в чому зобов'язаний прогресу у сфері повітряного транспорту, а високий рівень конкуренції у сфері пасажирських авіаперевезень як наслідок глобалізації світової економіки, а також зростаючий попит зумовили появу нових бізнес-моделей. Одну з найбільш гнучких з них реалізують бюджетні авіакомпанії або лоукост-перевізники. Розвиток лоукост-авіаперевезень стає невід'ємним фактором для прискорення динаміки авіаційного пасажирообороту та істотним чином впливає на розвиток туризму.

Україна має помітні перспективи розвитку туризму, завдяки використанню авіаційного транспорту, адже у державі активізація роботи лоукост-компаній може стати фактором, який забезпечить мультиплікативний ефект у збільшенні туристичних потоків. Для туризму в інші країни робота лоукост-перевізників також важлива, оскільки вона збільшує доступність подорожей для громадян України та сприяє інтеграції нашої держави у світову спільноту. Отже, вивчення питання діяльності лоукост-перевізників є надзвичайно важливим та актуальним на сьогоднішній день.

Об'єктом цього дослідження є робота лоукост-компаній (або лоукостерів).

Предметом дослідження є особливості роботи лоукостерів в Україні та їх роль у розвитку туризму.

Мета дослідження – з'ясування феномену лоукост-перевезень та оцінювання можливостей їх подальшого розвитку.

Виходячи з поставленої мети, завданнями роботи є:

1. Розкрити історію виникнення, сутність та особливості низькотарифних авіакомпаній.

2. Визначити особливості формування низьких тарифів, переваги та недоліки лоукостерів.

3. Охарактеризувати сучасний стан та тенденції розвитку лоукост-перевезень у світі.

4. Дослідити сучасний стан та роль лоукостерів на ринку пасажирських авіаперевезень в Україні.

5. Оцінити інфраструктурне забезпечення роботи лоукост-перевізників.

6. Систематизувати проблеми роботи лоукостерів на ринку пасажирських авіаційних перевезень України.

7. Надати оцінку перспективам розвитку лоукост-перевезень в Україні.

8. Зробити пропозицію щодо практичних шляхів для залучення нових лоукост-компаній на ринок українських авіаційних компаній. Під час виконання цього дослідження використано декілька наукових методів, таких як: емпіричні та теоретичні. До теоретичних належить опис, порівняння, аналіз, синтез, класифікація та ін. Основними джерелами вихідної інформації стали офіційні сайти ІКАО, ІАТА, окремих лоукост-перевізників, великих аеропортів – таких, як «Бориспіль» та «Київ», наукові роботи вітчизняних, так і закордонних авторів, дані експертів, які працюють у сфері авіаперевезень.

РОЗДІЛ 1

БЮДЖЕТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ - СУЧАСНИЙ ПРОВІДНИК РОЗВИТКУ СВІТОВИХ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1 Історія виникнення, сутність та особливості авіакомпаній з низькими тарифами на перевезення

Міжнародний ринок повітряного транспорту є одним з основних елементів світової економіки і відіграє важливу роль у зміцненні відносин між країнами. З прогресом глобалізації, розвитком інформаційних технологій та лібералізацією операції авіакомпаній також зазнали відповідних змін. Протягом останніх кількох років посилення конкуренції в авіаційних пасажирських перевезеннях та збільшення попиту стали рушійною силою нових бізнес-моделей. Одним з них є зростання бюджетних (лоу-кост) авіакомпаній або бюджетних авіакомпаній. В літературі зазвичай використовуються низка назв низькобюджетних перевізень, які за своєю суттю є синонімами: дешева авіакомпанія або лоукост (low-cost airline), низькотарифна (low-fare), авіаперевізник без надмірностей (no-frills), авіакомпанія дискаунтер (discount airline), бюджетна авіакомпанія, низькобюджетний авіаперевізник. Незважаючи на різні назви, всі ці визначення є тотожними та стосуються авіаперевізників, які пропонують значно нижчу плату за переліт між містами, порівняно з традиційними авіакомпаніями. Сам термін «low-cost» запозичений з англійської мови і спочатку використовувався для позначення всіх авіакомпаній, які мали нижчу структуру експлуатаційних витрат, ніж конкуренти. Бюджетні 10 авіакомпаній, які також мають назву авіакомпанії-дискаунтери або авіакомпанії low-cost (LCC), здійснили свого роду революційні зміни в світовій індустрії подорожей. На основі побудови принципово нової моделі бізнесу, в основі якої лежить висока продуктивність праці і низькі витрати, авіакомпаніям успішно вдалося надати населенню можливість літати за низькими цінами, які абсолютно невластиві традиційним перевізникам. Концепція «low-cost airline»

була розроблена в Сполучених Штатах. Перші бюджетні авіакомпанії з'явилися не вчора і навіть не на початку тисячоліття, а майже півстоліття тому. Перші бюджетні авіакомпанії з'явилися не вчора і навіть не на початку тисячоліття, а майже півстоліття тому. Першою успішною авіакомпанією, яка в основу своєї бізнес-стратегії поставила ціновий демпінг, стала американська Pacific Southwest Airlines. Вона на практиці здійснила цю ідею 6 травня 1949 року. Саме тоді було здійснено перший в історії цивільної авіації рейс з цінами на квитки в кілька разів дешевше, ніж у конкурентів. Але історія бюджетних авіакомпаній почалася кількома десятиліттями пізніше.

Американський економіст Альфред Кан більше відомий як ініціатор процесу дерегуляції цивільної авіації в США в 70-их роках 20 століття. Підсумком його діяльності стало ослаблення ролі держави в сфері авіаційного бізнесу, що призвело до бурхливого зростання приватних авіакомпаній. До цього часу будь-які рішення авіакомпаній, що стосуються відкриття нових маршрутів і встановлення цін на квитки, вимагали затвердження державними контролюючими органами. В результаті реформи Кана деякі авіакомпанії не витримали потужного натиску конкурентів і зникли. А на їх місці виникли десятки нових, більш пристосованих до сучасних умов авіакомпаній. Адже вільні ціни можуть не тільки рости, але і знижуватися, роблячи авіакомпанію більш привабливою на тлі конкурентів. Завдяки реформам Кана в США з'явилися перші бюджетні авіакомпанії в тому самому вигляді, в якому ми їх знаємо. До речі, саме дерегуляція в цивільній авіації послужила причиною появи low cost авіакомпаній і в Європі, але все-таки США тут стали першими. Американська авіакомпанія Southwest Airlines стала розвивати концепцію low cost з 1971 року. Ідея була досить простою, але аж ніяк не лежала на поверхні. Хтось із невідомих менеджерів авіакомпанії додумався прибрати з переліку послуг все зайве за винятком власне перельоту. Менше послуг - менше вартість квитка. У порівнянні з конкурентами рекламна ціна авіаперельоту на літаках Southwest Airlines виглядала просто вражаюче, а літак перетворився з розкоші в засіб пересування.

Як вже говорилося раніше, з ослабленням державного контролю над цивільними авіап перевезеннями і проникненням приватного бізнесу в сферу цивільної авіації модель бюджетних авіакомпаній успішно адаптувалася і в Європі. Особливих успіхів домоглася ірландська компанія Ryanair, яка почала регулярні рейси за низькими цінами в 1991 році.

Азіатські бюджетні авіакомпанії стали з'являтися лише з 2000 року. Тут варто відзначити такі компанії як AirAsia (Малайзія) і Virgin Blue (Австралія).

Бюджетні авіакомпанії склали серйозну конкуренцію традиційним авіаперевізникам, які традиційно надають повний спектр послуг для своїх пасажирів, які втратили значну частку своїх пасажирів. Бюджетні авіакомпанії стали основною причиною збитків великих авіакомпаній нарівні з загрозою тероризму, війни і пташиного грипу в 2001-2003 роках. Самі ж бюджетні авіакомпанії в більшості своїй лише зміцнилися на ринку пасажирських авіап перевезень.

Тим часом, великі авіакомпанії оцінили схему low cost і відкрили підрозділи, що спеціалізуються на бюджетних перевезеннях. Багато великих авіакомпаній спробували пограти на чужому полі, створюючи кишенькові бюджетні авіакомпанії. Тут себе спробували і KLM і British Airways, і інші авіагіганти. Подібна диверсифікація в бізнесі призвела до того, що вже у бюджетних авіакомпаній з'явилися серйозні конкуренти, так як бюджетні підрозділи великих авіакомпаній, як правило, мають більш сучасний парк літаків, якісніше навчання пілотів і технічне обслуговування. Втім, успішних прикладів бюджетних підрозділів великих авіакомпаній не так вже й багато. Авіакорпорації навмисно обмежують їх розвиток, щоб ті не заважали основної діяльності.

Вступ до Євросоюзу нових країн зі Східної Європи призвело до розширення загального повітряного простору. З 2004 року стався новий стрибок у розвитку бюджетних авіакомпаній і на ринку з'явилися нові гравці, такі як угорська Wizz Air і ін. Одночасно з цим для існуючих авіакомпаній

стали доступні нові напрямки в аеропорти таких країн як Болгарія, Словенія, Польща, Угорщина, Чехія, Туреччина.

У Норвегії першою бюджетною авіакомпанією стала ColorAir, яка почала свою діяльність в 1998 році. Слідом за нею з'явилася компанія Norwegian Air Shuttle, яка успішно працює і до цього дня, складаючи конкуренцію SAS.

Австралійське повітряний простір ще в 90-их роках почала освоювати компанія Compass, яка, втім, досить скоро збанкрутувала. Їй на зміну прийшли такі авіакомпанії як Impulse і Virgin Blue, що здійснюють регулярні рейси між містами Зеленого континенту.

На початку 21 століття бюджетні авіакомпанії стали освоювати Азію і Близький Схід. Air Arabia почала регулярні рейси в кінці 2003 року, пропонуючи своїм пасажиром дешеві авіаквитки за різними напрямками Близького Сходу. До кінця десятиліття близькосхідні бюджетні авіакомпанії розплодилися в неймовірних кількостях. Найцікавіше, що їм вдалося знаходити пасажирів навіть в період фінансової кризи 2008-2009 років.

З початку 2004 року почала працювати сінгапурська авіакомпанія Valuair. З цього моменту в Азії почався бурхливий розвиток авіакомпаній, що працюють за схемою low cost. Jetstar Asia Airways, Tiger Airways, AirAsia і безліч інших почали конкурентну боротьбу за пасажирів. Після того, як Японія відкрила свій повітряний простір для іноземних бюджетних авіакомпаній в 2010 рік, ця боротьба лише загострилася. Бюджетні авіакомпанії в даний час нарощують парки літаків і кількість напрямків по всіх континентах. Незважаючи на банкрутство деяких low cost авіакомпаній, їх щорічний приріст у всьому світі дуже значний. Скрізь, де існують національні перевізники, починають з'являтися бюджетні авіакомпанії, щоб заповнити нішу.

Зараз розвиток бюджетних авіакомпаній ведеться за двома напрямком. Одні low cost перевізники роблять акцент на підвищенні якості послуг, що надаються. Інші компанії продовжують курс на оптимізацію своїх витрат і зниження вартості авіаквитків. Цей шлях обирають більшість європейських авіакомпаній. Зростаюча конкуренція на тлі подорожчання палива,

обслуговування літаків та інших операційних витрат, змушує авіакомпанії вживати всіх заходів із залучення й утримання клієнтів.

Тільки за останні 10 років у світі з'явилося понад 100 нових авіакомпаній, які почали польоти за принципами low cost, а частка пасажирів, які подорожують лоукостерами, зросла з 13% до 29% від загального світового пасажиропотоку. Багато класичних авіакомпаній під тиском конкуренції також змінили свої бізнес-моделі, перетворившись в авіакомпанії-дискаунтери. Наприклад, Міжнародні авіалінії України (МАУ) з 2017 р. запустили лоукост-тарифи. А ось початок розвитку лоукостерів в Україні можна вважати з 2008 р. Першою стала українська бюджетна авіакомпанія Wizz Air Ukraine (Товариство з обмеженою відповідальністю «Авіалінії Візз Ейр Україна») –, що була заснована заснована в 2008 р. угорською WizzAir для виходу на український ринок. Перший авіарейс компанії WizzAir Ukraine стартував 11 липня 2008 о 6:00 ранку на сучасному літаку Airbus A-320 за таким напрямком, як Київ – Симферопіль. Внутрішні рейси відбувалися з операційної бази в аеропорту міста Київ - «Жуляни» напрямком до Симферополя. Дані рейси авіакомпанія WizzAir Ukraine здійснювала лише до літа 2012 р.

Другою лоукост-компанією, що вийшла на український ринок авіаперевезень, стала Ryanair. Перший рейс з Києва до Берліна було здійснено 3 вересня 2018 р. літаком Boeing 737–800 місткістю до 190 пасажирів. Цей рейс був заповнений на 100%. З того часу загалом було запущено 12 маршрутів – до Берліну, Барселони, Братислави, Бидгощу, Гданська, Кракова, Лондона, Познані, Стокгольма, Вільнюса, Варшави і Вроцлава[44]. Vueling Airlines здійснює бюджетні авіаперевезення з Києва до Барселони і Риму. У грудні 2017 р. було запущено нові рейси в аеропорт Львів – з Неаполя і Венеції, та здійснено перший рейс із Мілана (Бергамо) до Києва (Жуляни). Рейси до Мілана і Неаполя планується здійснюватися тричі на тиждень (по понеділках, середах і суботах) [19]. Pegasus – турецький бюджетний авіаперевізник. У своєму флоті компанія має 77 літаків у тому числі Airbus A320-200, Airbus A320neo, Boeing 737-800. Регулярні польоти Pegasus почала виконувати у

грудні 2016 р. з міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни) за маршрутом Анкара-Київ-Анкара. Рейс PC554 був виконаний повітряним судном Airbus A320neo. У липні 2017 року цей авіаперевізник здійснив рейс за маршрутом Анкара-Одеса. Крім того, він також літає зі Львова, Харкова, Запоріжжя до Стамбула, а з Києва до Стамбула, Анкари та Анталії. Азербайджанська лоукост-компанія Vuta Airways здійснила перший рейс з Баку до Києва 12 вересня 2017 р. Рейси цієї авіакомпанії виконуються на нових літаках Embraer 190. Літак економ-класу має 106 крісел. Є також місця підвищеної комфортності зі збільшеною відстанню для ніг. Компанія використовує літаки різних виробників і типів, зокрема Boieng, Airbus, Embraer, MC-21 [45]. Відрізняється авіакомпанія від класичного лоукосту тим, що на її рейсах пасажирів годують. Ця послуга не характерна для лоукостерів, де пасажирам звичайно пропонують лише воду і зрідка бутерброди. 36 Перша бюджетна авіакомпанія на Близькому Сході Air Arabia (ОАЕ) вийшла на український ринок в 2009 р., відкривши рейси до Києва. В 2011 р. було відкрито рейси в Харків і Донецьк, а у жовтні 2012 р. виконано перший рейс Шарджа-Одеса. Розклад Air Arabia передбачає польоти між Шарджею та Одесою один раз на тиждень по п'ятницях, а з початком дії зимового розкладу – двічі на тиждень по вівторках і п'ятницях

Досліджуючи відмінності між низькобюджетними перевізниками та традиційними авіакомпаніями, виділені в роботі L. Olipra [64] у 2012 р. за критеріями використання парку літаків, наявності додаткових послуг, користування аеропортами, продажу квитків, маршрутах руху та персоналу, автори праці здійснили їх актуалізацію та удосконалення (див. Додаток Б). Цими авторами виділено ряд сучасних переваг низькотарифних перевізників, зокрема: - збільшення показника утилізації парку літаків, зниження плати за простої; - низькі додаткові витрати, додатковий дохід; - низькі аеропортові збори (за умови польотів у місцеві аеропорти); - зниження витрат на технічне обслуговування, запасні частини і навчання персоналу, простіша заміна екіпажу літаків, збільшення продуктивності літаків; - відносно низькі витрати на

розповсюдження квитків, менше різновидів квитків (немає класів); - зниження складності мережевих маршрутів, більш інтенсивне використання парку літаків і можливостей перевізника; - нижча фіксована вартість найму персоналу. Насамперед згадані вище автори звернули увагу на зміні практики використання парку літаків у напрямку збільшення часу стоянки лоукостерів (із 25-31 хвилин до 40-45 хв.) та зменшення стоянок літаків традиційних перевізників. Водночас автори виділяють загрозу, яку несе прихід низькобюджетних авіаперевізників у великі стратегічні аеропорти для традиційних авіаперевізників, які генерують основні потоки у цих аеропортах. Оскільки в таких аеропортах працюють здебільшого національні перевізники, то витіснення їх лоукостерами може загрожувати економічній безпеці держави. Важливо наголосити, що нині на борту традиційних авіаперевізників також надається лише базове харчування. У багатьох випадках додатково сплачується послуга за надання конкретного місця та інших послуг, тобто відбувається часткова гібридизація бізнес-моделі традиційних авіаперевезень із моделлю лоукост. Частиною традиційних авіаперевізників запропоновано так звані low-cost тарифи, коли надається лише базова послуга перевезення з можливістю перевезення виключно ручної поклажі. Проте, у традиційних авіакомпаній залишається актуальною градація на класи, чого не пропонують переважна більшість лоукостперевізників. Як було сказано раніше, низькотарифні авіаперевізники використовують здебільшого другорядні та невеликі регіональні аеропорти. Проте деякі лоукостперевізники почали активне використання великих регіональних та хабових аеропортів, а традиційні перевізники частково починають використовувати невеликі місцеві аеропорти. Так само частково змінилися підходи до використання парку літаків. Зокрема традиційні авіаперевізники намагаються наслідувати лоукостерів у їх намаганні експлуатувати однотипний парк нових літаків. Разом з тим не всі лоукостперевізники здійснюють збільшення щільності крісел [20]. Значні зміни відбувалися і в технології продажу авіаквитків. Оскільки нині вже традиційні авіаперевізники здійснюють більшість продажів квитків через Інтернет,

віртуальні агентства і турагентів, відбувається зменшення продажів через офіси самих авіакомпаній. Серед значних переваг лоукостерів залишаються відносно низькі витрати на поширення через відсутність класовості 32 обслуговування, проте і тут деякі види дискаунтерів вже їх активно пропонують. Прямі зв'язки, без проміжних зупинок та короткі маршрути, що активно використовувалися більшістю лоукост-перевізників, нині вже частково поступаються мережевим принципам побудови маршрутів, що є більш ефективним з точки зору утилізації літаків та ротації екіпажів. Залишається актуальною велика диференціація заробітної плати у низькотарифних перевізників, тоді як традиційні авіаперевізники використовують модель із високим базовим окладом та у них наявні сильні профспілки [20]. Таким чином, узагальнюючи сучасний стан та тенденції розвитку лоукостперевезень у світі, можна зробити висновки, що на початок 2019 р. низькотарифні авіаперевізники здійснювали 29% глобальних авіаперевезень. На відміну від традиційних авіаперевізників, низькотарифні компанії менш схильні до впливу економічної «турбулентності». До факторів їх успішного функціонування і високих фінансових показників можна віднести оптимізовану структуру операційних витрат, політику отримання додаткових доходів, уніфікований флот, що складається переважно з нових повітряних суден, інтеграцію сучасних технологій і застосування методів хеджування вартості палива. Разом з тим, агресивна боротьба за пасажирів посилює конкуренцію між лоукост-перевізниками та зумовлює трансформацію бізнес-моделей низькотарифних та традиційних авіакомпаній.

1.2. Переваги та недоліки лоукостерів

Оскільки low cost перевізник - це перевізник, який надає послуги за мінімальними тарифами і з мінімальним сервісом. Першою успішною компанією, яка відома як лоукост була американська Pacific Southwest Airlines. Історичний політ першого рейсу з цінами на квитки в кілька разів дешевше, ніж

у конкурентів відбувся 6 травня 1947 року. Основна лоукост-модель має передбачає наступне:

1. Відмова від традиційних видів сервісу на борту. У лоукостерів немає поділу салону по класах, більш містка компоновка салону (НЕ відкидні, більш вузькі сидіння, меншу відстань між спинками крісел), що в кінцевому рахунку дозволяє взяти на борт більшу кількість пасажирів. Платне харчування, провезення багаж і вибір місць.

2. Оптимізація маршрутної мережі: високочастотні маршрути від точки до точки і скорочення часу простою. Low-cost компанії в основному орієнтуються на короткі і середні відстані - в середньому до 2000 км.

3. Уніфікація флоту - використовуються літаки однієї моделі з одним класом обслуговування (без бізнес і преміум-економ класів). Це дозволяє заощадити на обслуговуючому штаті. Крім того, авіакомпанії намагаються використовувати борти які не досягли 10 років також для економії грошей на обслуговування.

Наприклад, Ryanair використовує тільки Boeing 737, а Wizz Air - Airbus A320 і A321. Нові борти будуть коштувати дорожче, але при активному обігу обслуговування коштуватиме набагато дешевше. Тим більше, при замовленні великих партій літаків авіакомпанія отримує від виробника хорошу знижку, а через кілька років використання літаки можна продати по все ще хорошою ціною.

Середній вік бортів у лоукостів - набагато нижче середнього по ринку (13 років).

- У Norwegian Air це 4 роки.
- FlyDubai, Air Arabia, Pegasus і Wizz Air - 5 років.
- Ryanair - 7 років.
- Vueling, EasyJet, Transavia - 8 років.

Для порівняння, Lufthansa - 12 років, British Airways - 14, Turkish Airlines - 8, Qatar Airways - 6, KLM - 9, Emirates - 6, LOT - 8, МАУ - 13. Оптимальним віком для використання літака є діапазон до 15 років.

4. Використання другорядних аеропортів. Оскільки традиційний квиток включає в себе вартість аеропортових зборів, нерідко досить високих, то використання вторинних аеропортів дозволяє скоротити цю статтю витрат, та час простою в аеропорту також скорочується. Час розвороту у бюджетній авіалінії 25 хвилин. Чим менше літак на землі, тим менше він робить витрат. Іноді можна спостерігати, що в одні двері літака заходять пасажери, а в іншу тільки встигають виходити прилетіли пасажери - ось це і є яскравий приклад економії часу простою.

5. Підхід «якомога менше багажу на борту» дозволяє не тільки зменшити злітна вага літака, що дає меншу витрату палива, але і скорочує час обслуговування літака на землі, а нераскладиваючіся крісла і відсутність задніх кишень на кріслах у Ryanair - час на прибирання салону . Всі разом це дозволяє авіакомпаніям забезпечити швидкий оборот літаків на землі. Так літаки Wizz Air і Ryanair виконують в середньому по 5 рейсів в день.

6. Персонал навчається щоб виконувати кілька ролей. У деяких авіакомпаніях, наприклад, стюардеси також перевіряють посадочні талони при виході на посадку. Пілотів можуть наймати через посередників (аналог ФОПів в українських реаліях) щоб заощадити на оплаті лікарняних, відпусток і страховок. Зарплати пілотів і бортового персоналу не найвищі, через що часто можна чути про страйки, які призводять до скасування рейсів. Ну і про високі стандарти обслуговування на борту в зв'язку з цим також можна не мріяти.

Безпека. Лоукости використовують порівняно нові літаки і добре за ними стежать. За статистикою у 3 найбільших європейських лоукостів Ryanair, Wizz Air і EasyJet за всю історію не було жодного великого авіаційної події (з жертвами), а в цілому звичайні події відбуваються в 3 рази рідше, ніж в середньому у всіх літаків в світі і на 20 % рідше, ніж в середньому для літаків

віком 0-5 років. Тому безпеку можна назвати поряд з ціною головними плюсами лоукостів. Ціноутворення лоукостерів. Коли краще купувати квитки?

Ціна квитків на лоукост на конкретний маршрут має набагато більший розкид, ніж у регулярних авіакомпаній. Вона залежить від часу до вильоту, попиту і конкуренції на маршруті. На відміну від регулярних авіакомпаній, лоукост рідко коли пропонують дешеві квитки більш ніж за 3 місяці до вильоту. Це пов'язано з бажанням зберегти гнучкість в плануванні маршрутної сітки на тривалий період. Це пояснюється тим, що скасувати рейс, на який продано 5 квитків набагато простіше, ніж рейс, на який продано 50 квитків, тому вони стимулюють попит тільки за 3 місяці до вильоту коли графік польотів вже більшою мірою стабілізується.

Найдешевші квитки зазвичай продаються за 45-90 днів до вильоту. Проте, не можна сказати, що при покупці квитка в останній день ви точно заплатите космічні гроші. Ціна буде залежати від попиту на конкретний рейс, але квитки лоукост авіакомпаній, куплені по найнижчим тарифом, не підлягають поверненню або обміну. Найбільший мінус - це мінімальний комфорт під час польоту. Купуючи квиток за низькою вартістю в одну сторону, в зворотну сторону він може обійтися значно дорожче. Перш, ніж купити дешевий квиток, бажано добре вивчити тарифи та їх особливості. Краще заздалегідь з'ясувати - куди і коли прилітає літак. Якщо аеропорт пункту призначення знаходиться далеко від міста, і рейс прилітає вночі, ви витратите багато грошей і часу, добираючись до готелю на таксі або перекладних, ніж, якби придбали спочатку квиток у авіакомпанії зі стандартним набором послуг. Часто час вильоту і прильоту буває в незручний час, а невеликі аеровокзали закриваються на ніч.

Серед недоліків:

1. Відсутність розподілу місць в літаку. Частина авіакомпаній-лоукостерів продають квитки без чіткого позначення місця, на яке повинен сісти той чи інший пасажир. При посадці мандрівники самі сідають на вільні крісла. Це створює невелику тисняву біля трапа і незручності для тих, хто заходить в салон останніми.

2. Відсутність харчування під час рейсів. У вартість квитка всіх бюджетних авіакомпаній не входить харчування. Пасажирам пропонуються холодні і гарячі обіди, безалкогольні прохолодні напої, чай, кава за ціною, яка перевищує «наземну» в 2-3 рази. Можливість замовити їжу за меншою ціною доступна туристам на сайті перевізників під час бронювання квитків на рейси.

3. Мінімальний комфорт. Для збільшення кількості посадочних місць в літаках лоукостерів між сидіннями залишені мінімальні проміжки. Через це люди з великим зростанням під час перельотів відчують незручності. Також це ускладнює читання книг, газет, вживання придбаної їжі. Як правило, в лайнерах бюджетних авіакомпаній немає місць для інвалідів-візочників і скористатися доступними цінами на квитки вони не можуть.

4. Невеликі багажні місця. У літальних апаратах більшості недорогих перевізників можна перевозити тільки ручну поклажу вагою 5-10 кг. За повноцінне багажне місце з масою сумки до 20 кг необхідно доплачувати суму від 20 до 50 євро.

5. Необхідність бути уважним при бронюванні квитків. У вартість авіаквитків на рейси лоукостерів часто включається проживання в готелі, екскурсії, трансфери або оренда автомобіля. При бронюванні квитків необхідно вручну виключати ці сервіси з переліку оплачуваних послуг.

6. Самі незначні послуги доводиться часто оплачувати. При використанні для пересування літаків фірм-лоукостерів необхідно доплачувати майже за кожну послугу. Так реєстрація на рейс в аеропорту, а не на сайті компанії коштує від 5 до 20 євро. Як засвідчують представлені вище показники, то головним напрямом зниження витрат для лоукост-компаній є категорія «обслуговування пасажирів», тобто мінімізація діапазону послуг, які надаються на борту літаків. Бюджетні компанії купують літаки велетенськими партіями і таким чином авіакомпанія може одержати велику знижку від виробник. Знизити витрати на перевезення дозволяє також відсутність бізнескласу і наявність тільки економ-класу, який може вмістити велику кількість пасажирів.

Економія використання пального відбувається і за рахунок того, що на борт літака дозволяється взяти лише мінімальну вагу багажу.

Бюджетні авіакомпанії закупають літаки великими партіями за принципом «оптом дешевше», таким чином авіакомпанія може отримати велику знижку від виробника. Знизити витрати на перевезення дозволяє також відсутність бізнескласу і наявність тільки економ-класу, який може вмістити велику кількість пасажирів. Економія використання пального відбувається і за рахунок того, що на борт літака дозволяється взяти лише мінімальну вагу багажу.

Як правило, лоукост-компанії використовують дешеві в оренді аеродроми, які зазвичай розташовані далеко від міст. Тому часто пасажирам для того, щоб дістатися до міста, доводиться витратити значні кошти. У більшості випадків лоукост-компанії пропонують трансфер у місто з аеропорту, що є додатковим джерелом їх доходів. В якості прикладу можна навести аеропорт Осло Санефьорд Торп, який знаходиться за 120 км від Осло, але лоукост-компанія WizzAir все одно продає квитки туди як в Осло. Подібна практика є з аеропортом Мілан Бергамо, що розташований за 45 км від Мілану. Узагальнивши викладене вище, можна виділити наступні фактори успішного функціонування і високих фінансових показників бюджетних авіакомпаній: - оптимізована структура операційних витрат; - інші витрати переведені в додаткові послуги, що дозволяють отримувати прибуток (харчування на борту, плата за перевезення багажу); 21 - грамотна політика отримання додаткових доходів (плата за пріоритетну посадку в літак, за вибір місця з великою відстанню між кріслами тощо); - уніфікований флот, що складається з відносно нових літаків (більш висока паливна ефективність повітряних суден, порівняно низькі витрати на технічне обслуговування); - застосування методів хеджування цін на авіаційне паливо; - грамотна інтеграція сучасних технологій продажу квитків і додаткових послуг через інтернет; - гнучка цінова політика, яка відповідає росту попиту на доступні авіаперевезення і сполучається з бажанням скоротити корпоративні і приватні витрати на подорожі в період кризових явищ. Разом з тим, варто зазначити наявність цілого ряду проблем, з якими

стикаються бюджетні авіаперевізники. Одна з найбільш актуальних – істотні коливання цін на авіаційне паливо. Ці витрати є ключовою статтею витрат більшості лоукостерів на відміну від традиційних авіакомпаній. Так, порівнюючи частку витрат на палива в структурі операційних витрат лоукост-перевізників та традиційних авіакомпаній зазначають значно вищий рівень цієї категорії витрат саме у низькотарифних авіакомпаній.

Висновки до розділу 1

Специфічними рисами бізнесової моделі лоукостерів є уникнення витрат на необов'язкові елементи розкоші та зменшення ролі особливих сервісів, використання меншої кількості персоналу, прямий продаж квитків, прості тарифи та прості маршрути та ефективне використання парку літаків. Основним напрямком зниження витрат для лоукост-перевізників є категорія «обслуговування пасажирів», тобто мінімізація спектру послуг, що надаються на борту ліків. Як правило, лоукост-компанії використовують дешеві в оренді аеродроми, які зазвичай розташовані далеко від міст. Тому часто пасажирам для того, щоб дістатися до міста, доводиться витратити значні кошти. У більшості випадків лоукост-компанії пропонують трансфер у місто з аеропорту, що є додатковим джерелом їх доходів. Бюджетні авіакомпанії закупають літаки великими партіями за принципом «оптом дешевше», таким чином авіакомпанія може отримати велику знижку від виробника. Знизити витрати на перевезення дозволяє також відсутність бізнес-класу і наявність тільки економ-класу, який може вмістити велику кількість пасажирів. Економія використання пального відбувається і за рахунок того, що на борт літака дозволяється взяти лише мінімальну вагу багажу.

Отже, ринок авіаційних перевезень – завжди актуальна пропозиція і повністю платоспроможний попит на пасажирські та вантажні перевезення. Серед умов функціонування ринку авіаційних перевезень, можна назвати

існування самої потреби на авіаперевезення та перевізників, які можуть задовольнити цю потребу.

До основних показників перевезень діяльності відносяться: – пасажиропотік, який розраховується шляхом добутку кількості перевезених пасажирів за певний час на відстань перевезення; – тоннокілометраж, що розраховується шляхом добутку ваги перевезених вантажів за визначений час на відстань перевезення; – коефіцієнт зайнятості пасажирських крісел на рейсах компаній за певний період часу (місяць, рік); Отже, аналізуючи виробничу діяльність авіапідприємств слід розуміти, що це матиме строго об'єктивну оцінку сфери та середовища, в яких діє це підприємство, та місця, яке займає підприємство в ньому. Поліпшення показників діяльності авіакомпаній досягається за рахунок зростання місця у рейтингу авіакомпаній та визнанням лідуєчій позиції серед авіаційних перевізників.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ МІЖНАРОДНИХ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1. Аналіз міжнародного конкурентного середовища авіаційної галузі України

Важливу роль у забезпеченні пасажирських перевезень в Україні відіграє авіаційний транспорт, оскільки він поза конкуренцією серед інших видів транспорту щодо швидкості доставки пасажирів на великі відстані. Але в Україні існують диспропорції між обсягами перевезень, що здійснюються окремими видами транспорту. Через низький платоспроможний попит, недостатню лібералізацію та конкуренцію авіаційний транспорт перевозить пасажирів майже у 245 разів менше, ніж автомобільний. Такі результати не відповідають практиці розвинутих країн, де авіаперевезення складають основу всього обсягу пасажирських перевезень. Так, в США питома вага пасажирообігу за внутрішніми повітряними лініями складає $\frac{3}{4}$ загального показника пасажирообігу, а за кількістю перевезень пасажирів перевищує 90% від усього обсягу авіаційних пасажирських перевезень, виконаних національними авіакомпаніями. Якщо візуально проаналізувати карту авіаперельотів у реальному часі, то можна виділити основні маршрути авіаперельотів, які проходять повз Україну (рис. 2.10.). Це означає, що з певних причин Україна втрачає упущену вигоду у вигляді плати за переліт через її повітряний простір. Через Україну авіакомпанії в основному здійснюють авіаперевезення з Білорусі, Молдови та Прибалтики. У порівнянні з закордонним трафіком, українські авіакомпанії здійснюють надзвичайно малу

кількість рейсів. Серед основних чинників, які призвели до «обходу» України, слід назвати складну військово-політичну та економічну ситуацію в державі, анексію Криму, рекомендації з безпеки польотів низки міжнародних організацій та органів ЄС обійти 6 альтернативними маршрутами частину повітряного простору України, а також пов'язане з цим погіршення загального стану економічної кон'юнктури.

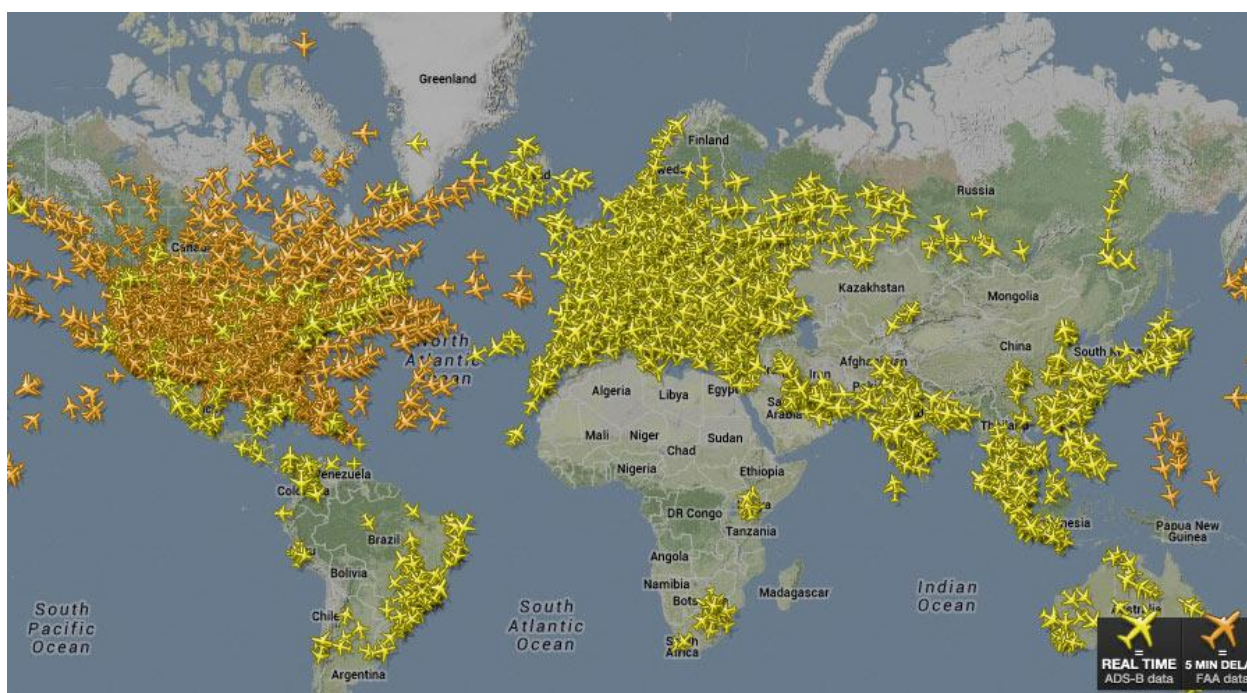


Рис. 2.1. Карта польотів в режимі реального часу станом на 21.11.2019 р.

У 2014 року припинила свою роботу частина вітчизняних аеропортів, багато авіаперевізників значно скоротили маршрутну мережу, низку напрямків взагалі було згорнуто. До цих труднощів необхідно додати ще й припинення з 25 жовтня 2015 року повітряного сполучення між Україною та Російською Федерацією. Динаміка перевезень почала відновлювати своє зростання лише з 2016 р. (рис. 2.2., 2.3.). За 2018 рік українці стали більше літати, у порівнянні з 2017 роком. Загалом за цей період пасажиропотік авіаційного транспорту зріс аж на 25%, а результати роботи українських авіаперевізників збільшилися на 17%. Натомість, підприємства залізничного транспорту у 2018 році скоротили перевезення вантажів порівняно з 2017 роком на 5,1%.

В цілому динаміка перевезень пасажирів та вантажів відновлює своє зростання, але якщо порівняти питомі обсяги перевезень з країнами-сусідами, то одразу видно, що Україна програє за пасажирськими перевезеннями на 1 тис. осіб навіть Білорусі та Молдові (рис. 2.4.). За перевезеннями вантажів Україна випереджає лише Молдову (рис. 2.5.).

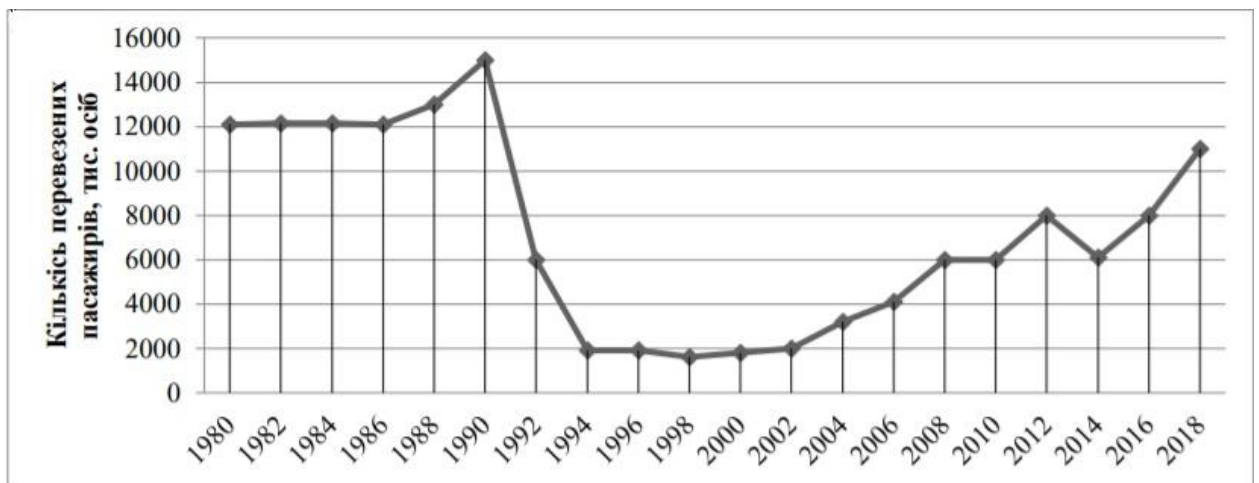


Рис. 2.2. Динаміка кількості перевезених пасажирів авіаційним транспортом, тис. т, Україна, 1980-2018 рр.

Примітка. Побудовано автором за даними Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua>.

Неконкурентоспроможність авіаперевезень зумовлена наступними факторами: 1) перешкоди на шляху до створення конкурентного середовища, на ринку авіаційних перевезень закордонними компаніями; 2) повільний процес у підписанні угоди про «Спільний авіаційний простір» з ЄС; 3) морально застаріла та фізично зношена авіаційна техніка; 4) не розвинена інфраструктура аеропортів, що не дає можливості приймати такі літаки як Boeing 737, Airbus A350 та Airbus A320. До авіаційної інфраструктури України відносяться 17 міжнародних аеропортів, 4 аеропорти цивільної авіації, 8 аеродромів цивільної авіації, 2 вертодроми та 42 злітно-посадкових майданчики. Якщо проаналізувати характеристики аеропортів України, то стає зрозумілим той

факт, що держава має лише один «Міжнародний аеропорт Бориспіль» з 17 існуючих, який може приймати літаки всіх типів цілодобово. На сьогоднішній день в Україні зареєстровано всього 21 авіакомпанія, і лише 12 з них здійснюють основну частину пасажирських перевезень.

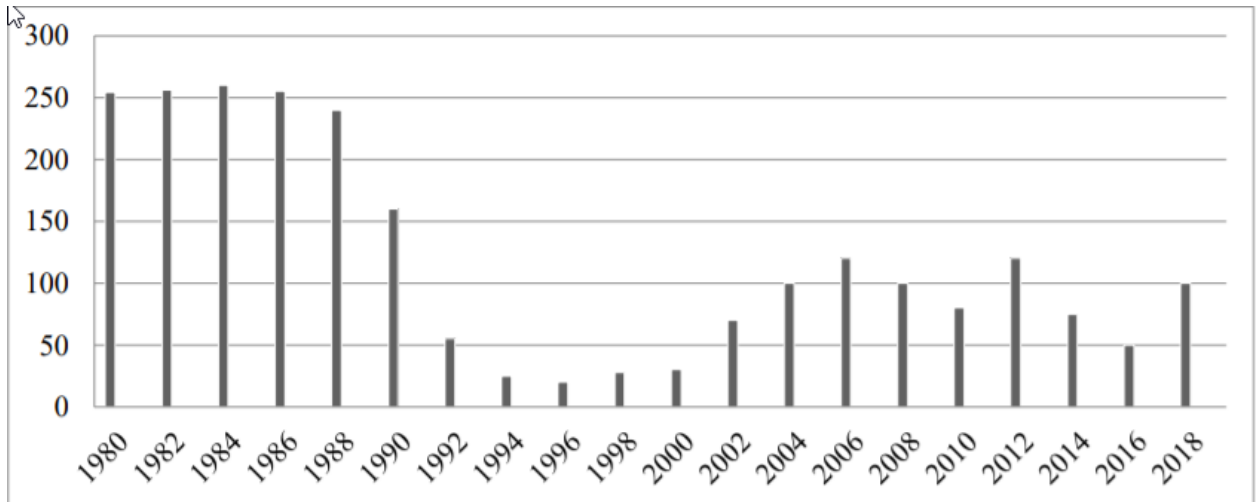


Рис. 2.3. Динаміка обсягів перевезень вантажів авіаційним транспортом, тис. т, Україна, 1980-2018 рр.

За даними прес-служби Укрерорух у 2019 році найбільш значні обсяги аеронавігаційного обслуговування використані авіакомпанією МАУ, найпопулярнішим аеропортом традиційно став «Бориспіль».

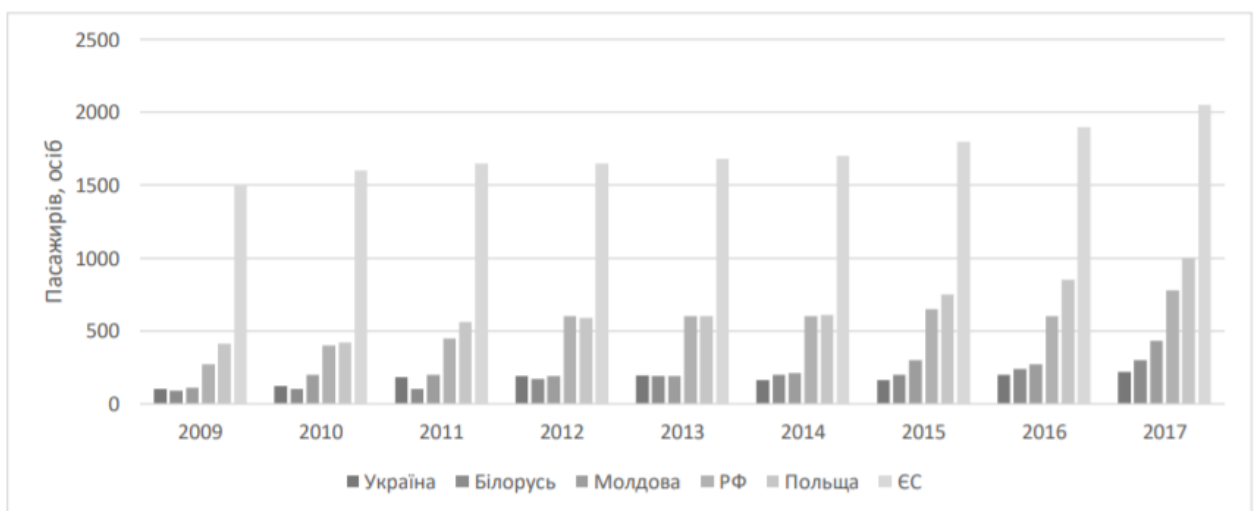


Рис.2.4. Співставлення кількості перевезених пасажирів на 1 тис. осіб постійного населення між Україною і країнами-сусідами, осіб, 2009-2017 рр.

Найчастіше рейси здійснювала авіакомпанія МАУ. На другому місці - турецька авіакомпанія Turkish Airlines, на третьому угорський лоукостер Wizz Air (рис. 2.5.).

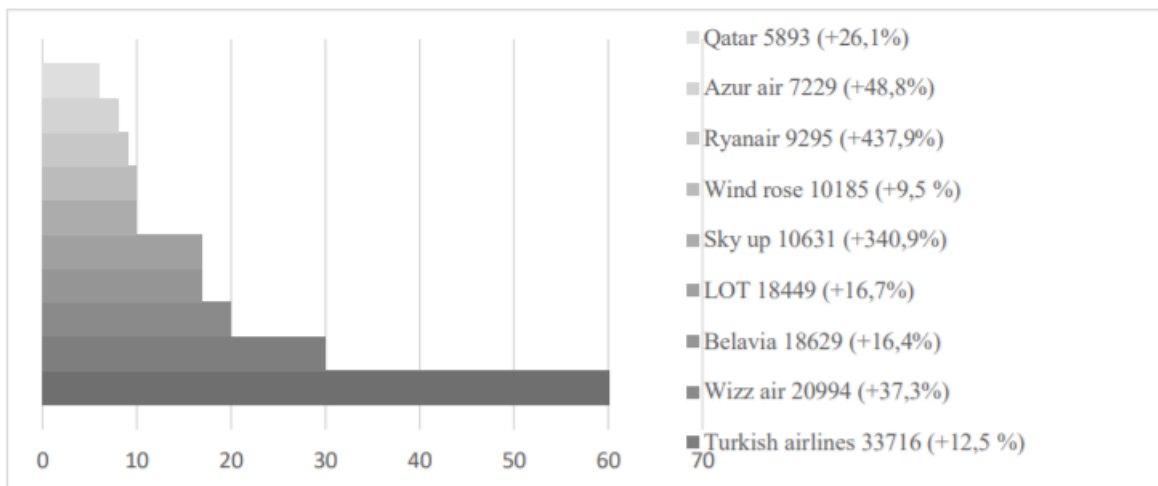


Рис. 2.5. Топ 10 авіакомпаній за кількістю польотів 2019 року

Найбільшу кількість злетів і посадок, здійснених українськими та зарубіжними авіакомпаніями, Украерорух забезпечив у таких аеропортах України: Київ (Бориспіль) – 111 667 (+14 % порівняно з 2018 роком), Київ (Жуляни) – 29 806 (-11,8 %), Львів – 19 334 (+24,2 %), Одеса – 17 265 (+8 %), Харків – 11 291 (рис. 2.6., рис. 2.7.).

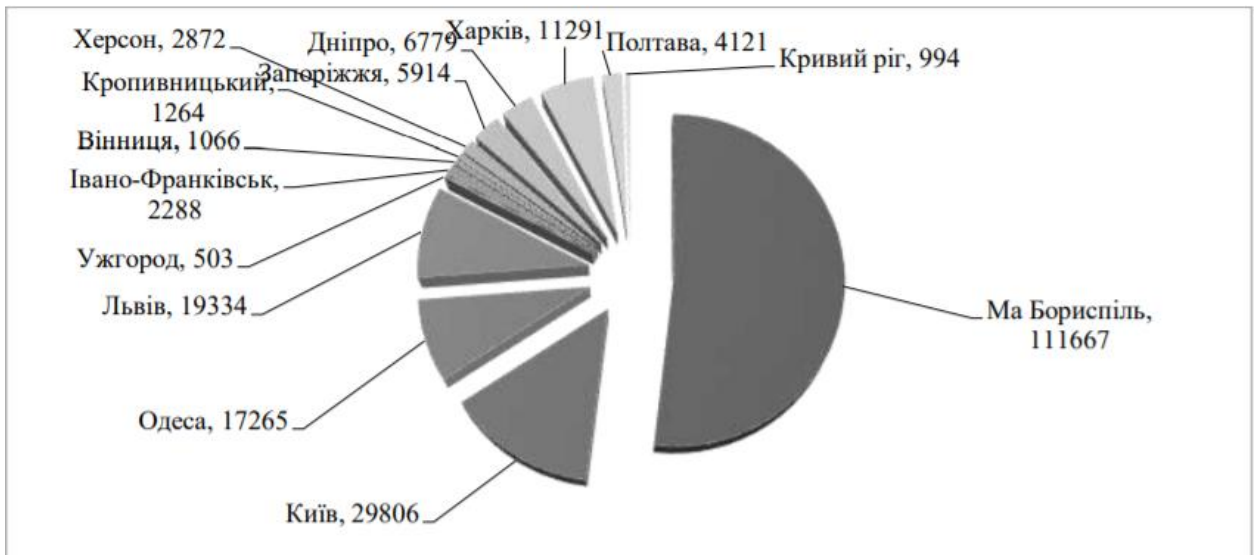


Рис. 2.6. Кількість польотів по всім аеропортам України, 2019 р.

З усіх аеропортів України 50 % перебувають у муніципальній власності, 15 - у державній та 35 % - у змішаній. Порівняйте з даними Міжнародний союз аеропортів, в Європі 59 % перебувають у державній власності та 15,8 – у приватній, і є тенденції до збільшення долі останніх.

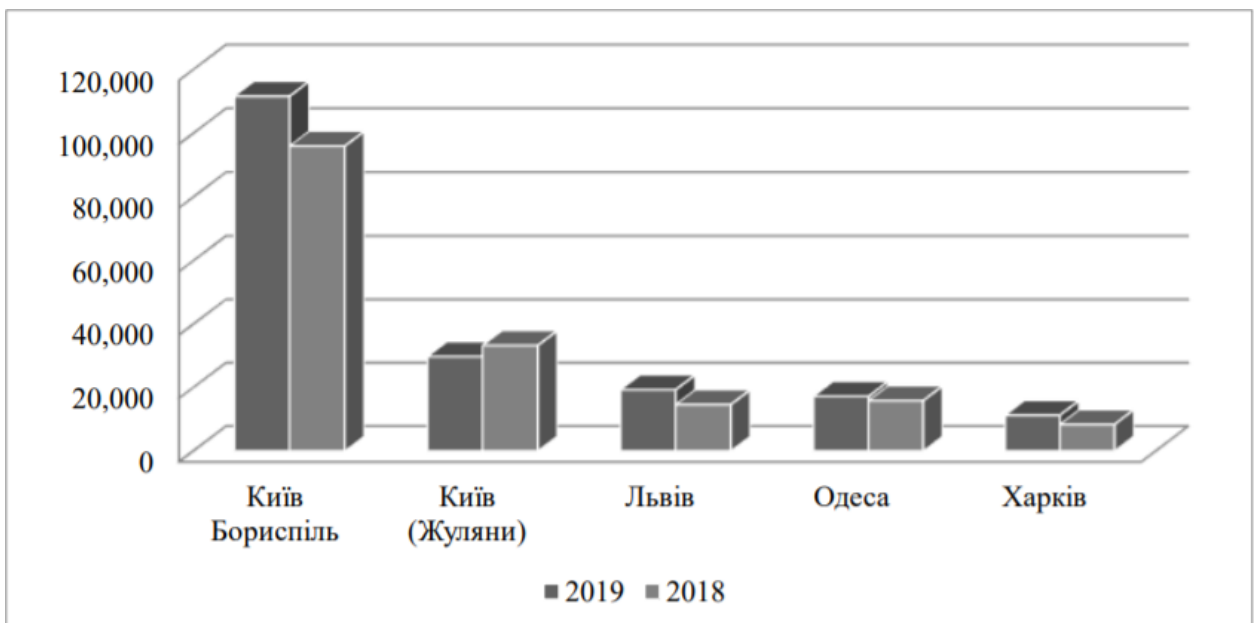


Рис. 2.7. Кількість польотів по найбільш аеропортам України

Аеропорти в державній власності – це «Львів» і «Бориспіль». У них є деякі особливості господарювання, вони знаходяться з фондами господарства,

міністерства інфраструктури та КМУ, регламентують їхню діяльність у частинах управління та майнового господарства, станом на обслуговування та т.п. І якщо приход, до прикладу, лоукост-авіакомпанія у державному аеропорту може провести в команднопоказовому порядку, то в інших аеропортах, що знаходяться в комунальній (або в приватно-комунальній) власності, можливо, можливо створити авіакомісійпартнерів, що знаходиться внаслідок комерційного ефекту, і, відповідно, бути більш гнучкими у здійсненні своєї економічної політики. В основному аеропорти відносять до муніципальної власності, тому основними інвесторами для аеропортів є муніципалітети. Але так як, майже неможливо створення у одному місці декількох аеропортів (виникає так званий технологічний монополізм), тому авіакомпанії здійснюють інвестування у розвиток аеропортів, що дозволяє їм мати власні виходи на посадку, стійки реєстрації та термінали та ін.

2.2. Фактори формування конкурентоспроможності міжнародних аеропортів

Сьогодні лоукостери є невід'ємним елементом світової авіаційної системи та широко поширеною моделлю ведення бізнесу, яка проникає на все більшу кількість ринків. Статистичні дані Державної авіаційної служби України про діяльність авіаційної галузі протягом 2017 р. свідчать, що кількість пасажирів, перевезених українськими авіакомпаніями, сягала 10,5 млн осіб. Наразі це є рекордним показником. У поточному році визначають стабільний розвиток державної авіації. Останніми роками українська авіація демонструє фантастичні показники зростання. За динамікою зростання Україна випереджає середні показники по Європі. Впродовж січня – червня 2019 р. ринок пасажирських перевезень обслуговували 19 українських аеропортів та аеродромів. Але близько 98% пасажиропотоків сконцентровано в 7 основних аеропортах (Бориспіль, Київ (Жуляни), Одеса, Львів, Харків, Запоріжжя та Дніпро). Авіакомпанії лоукостери являють собою суттєву конкурентну загрозу для традиційних авіаперевізників з повним циклом послуг. Багато великих

авіакомпаній почали створювати свої власні бюджетні «доньки» (наприклад, KLM – дочірня компанія Buzz, British Airways – дочірня компанія Go, Air India – дочірня компанія Air IndiaExpress, United – дочірня компанія Ted). Разом з тим дуже скоро вони почали шкодити основному бізнесу. Винятками стали Germanwings, яка належить до складу Lufthansa, Jetstar Airways, яка є частиною Qantas Group Airline, Австралія, та Vmibaby, що належить Vmi, які успішно працюють паралельно зі своїми колегами з повним сервісом. Таким чином, можна дійти висновку, що бізнес-модель лоукостперевізника сама по собі не є гарантом повного успіху, вона є лише індивідуальною стратегією, що має свої позитивні та негативні сторони. Для одержання додаткового прибутку нові або невеликі lowcost-авіакомпанії повинні тісно кооперуватися із зовнішнім жорстким операційним оточенням. На популярних 17 туристичних напрямках незалежні лоукост-перевізники є серйозними конкурентами чартерних авіакомпаній. Підсумовуючи виконані дослідження, слід зазначити, що концепція лоукоставіакомпаній виникла в середині ХХ ст. у США. З початку 1990-х рр. вона поширюється у Європі, з початку 2000-х рр. подібні авіакомпанії з'являються в країнах Азії, Австралії та Океанії, а з середини 2000-х рр. - у Саудівській Аравії, Мексиці та Східній Європі. Таким чином, лоукост-модель авіаперевезень виявилася затребуваною у всьому світі. Далі представлена таб.2.1. систематизації лоукост-компаній за країнами світу.

Таблиця 2.1.

Систематизація лоукост-перевізників за регіонами та країнами світу

Територія	Авіакомпанія	Країна	Головні напрямки авіаційних перевезень
Європа	Wizz Air	Угорщина	Перевезення всередині Європи, зокрема Східної Європи
	Ryanair	Ірландія	Рейси в країнах Європи
	Pegasus	Туреччина	Рейси на курорти Туреччини
	TUI fly	Німеччина	Перевезення на курортні напрямки з Німеччини
	Feel Air	Норвегія	Дальні авіарейси з Осло та Стокгольму
АТР	Air India Express та Indigo Airlines	Індія	Виліт з Індії до сусідніх країн
	Go Air, Jet Lite, Kingfisher Red,	Індія	Авіарейси всередині країни

	SpiceJet		
	Skynet Airlines	Японія	Авіаперевезення з Японії в країни Азії
	China United Airlines, Juneyao Airlines, Lucky Air та Spring Airline	КНР	Рейси всередині Китаю
Близький Схід	Air Arabia	ОАЕ	Рейси із Шарджи
Африка	Jet4you	Марокко	Країни Європи
	Kulula.com	ПАР	Авіарейси на півдні континенту
	Atlas Blue	Марокко	Європейські та азіатські країни
Північна Америка	AirTran Airways, JetBlue Airways	США	Рейси на Сході США
	Viva Aero bus	Мексика	Рейси всередині Мексики та з Мексики в США
	Sun Country Airlines	США	Рейси із США в країни Центральної Америци

У 2004 році Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) класифікувала різних авіаперевізників як недорогі, Короткий опис наведено в таб. 2.2.

Таблиця 2.2.

Види лоукостерів відповідно до даних Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО)

Вид лоукостера	Характеристика	Приклад
Незалежна компанія	Авіакомпанія, створена з нуля, або був змінений власником	Ryanair
Чартерна авіакомпанія	Різні типи чартерних компаній, включаючи дочірні компанії, призначаються до одного чартерного підрозділу за низькими цінами	Air India Express
Дочірня авіакомпанія	Авіакомпанії, які були створені як дочірні компанії від традиційних регулярних авіаперевізників, з метою нав'язування конкуренції і охоплення частки пасажирів з низького тарифного сегменту, який раніше було відібрано у традиційних авіаперевізників	Jetstar Airways

Авіаційні компанії, яким держава надає субсидії	Фінансова підтримка або субсидії допомагають компаніям робити пропозицію щодо низьких тарифів без покриття втрат за рахунок інших рейсів	Alitalia
Cost-cutters	Звичні авіаційні компанії, що намагаються зменшити собівартість рейсів здійснивши урізання частини послуг пасажиром, які пропонувалися раніше	British Airways,

Відповідно до перелікованих видів вище у таблиці класифікації, лоукостер може бути незалежною компанією (Ryanair), дочірньою компанією якогось більш крупного перевізника або, в дуже рідкісних випадках, колишнім чартерним підрозділом групи авіакомпаній (Air India Express - колишнє чартерну підрозділ Air India). Окремо ІКАО виділила ще перевізників зі зниженою вартістю (або англ. Cost-cutters), що пропонують своїм пасажиром дуже простий набір послуг. Лоукост-компанії є дуже істотною конкурентною загрозою для традиційних авіакомпаній із повним циклом послуг. Величезна кількість крупних авіакомпаній розпочала випускати власні бюджетні дочірні компанії: наприклад, British Airways – дочірня компанія Go, Air India – дочірня компанія Air IndiaExpress. Але незабаром вони завдали шкоди їх головному бізнесу. Лише деякими винятками стали такі компанії, що змогли успішно вести співпрацю зі своїми колегами з повним сервісом, серед них - Jetstar Airways, яка є частиною Qantas Group Airline, Австралія, та Vmibaby, яка належить до ВМІ. Отже, з усіх перелікованих фактів, можна зробити висновок з того, що бізнес-модель лоукостера взагалі не в змозі гарантувати стовідсотковий успіх, а вона лиш може бути особистою стратегією, що може мати як переваги, так і недоліки.

Таблиця 2.3

Переваги лоукост-перевізників за витратами порівняно з традиційними перевізниками

Категорія витрат	Переваги лоукостерів над традиційними перевізниками у відсотковому
------------------	--

	співвідношенні (%)
Паливо	до 3%
Збори	до 3%
Сукупні операційні витрати	до 28%
Екіпаж	до 30%
Тех. обслуговування та ремонт	до 45%
Маркетинг та продаж	до 69%
Оренда площі	до 94%
Обслуговування пасажирів	до 100%

Як засвідчують представлені вище показники, то головним напрямом зниження витрат для лоукост-компаній є категорія «обслуговування пасажирів», тобто мінімізація діапазону послуг, які надаються на борту літаків. Бюджетні компанії купують літаки велетенськими партіями і таким чином авіакомпанія може одержати велику знижку від виробник. Знизити витрати на перевезення дозволяє також відсутність бізнескласу і наявність тільки економ-класу, який може вмістити велику кількість пасажирів. Економія використання пального відбувається і за рахунок того, що на борт літака дозволяється взяти лише мінімальну вагу багажу.

Структура собівартості лоукост-компаній, у порівнянні з традиційними авіаперевізниками, визначається більш високим рівнем витрат на збори аеропорту та невисоким рівнем витрат на оплату праці (рис. 2.8.).

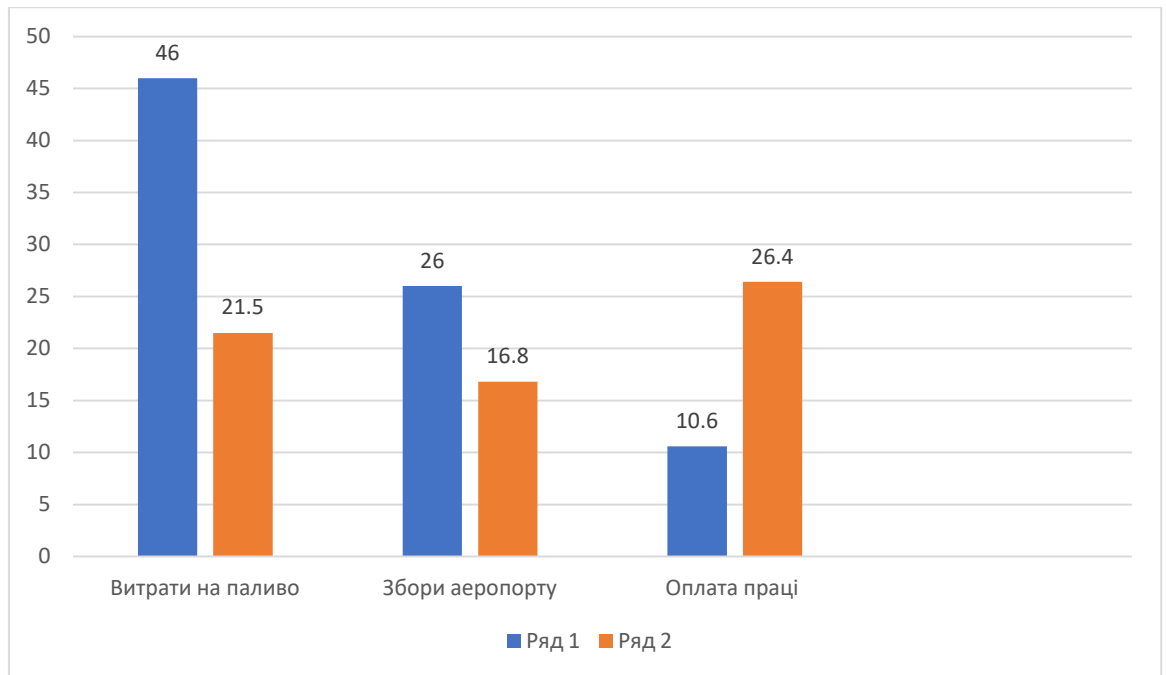


Рис. 2.8. Співвідношення частки витрат у структурі собівартості лоукост-перевізників та традиційних авіакомпаній.

2.3. Ситуація з лоукост-перевізниками під час коронакризи

Різкий спад на пасажирські рейси через введення обмежень, сильно торкнулася бюджетні авіакомпанії. Багато авіакомпаній скоротили свої рейси більш, ніж на 90%. У 9 авіакомпаній в Європі знизився трафік за час карантину, одна авіакомпанія показала зростання трафіку в порівнянні з докризовим часом. Про це повідомляє avia.news з посиланням на статистику гендиректора Євроконтролю Імона Бреннана. З ТОП-10 авіакомпаній в Європі тільки одна показала зростання трафіку в порівнянні з докризовим часом. Авіаперевізник служби експрес-доставки DHL виконав 6 травня 2021 року 293 рейсу - на 11% більше, ніж до початку кризи.

1. Ryanair 6 травня здійснив 191 рейс, це на 91% менше, ніж в цей же день в 2019 році.
2. SAS 6 травня здійснив 228 рейсів, це на 78% менше, ніж в цей же день в 2019 році.

3. Lufthansa 6 травня здійснив 377 рейсів, це на 76% менше, ніж в цей же день в 2019 році.
4. Vueling 6 травня здійснив 175 рейсів, це на 69% менше, ніж в цей же день в 2019 році.
5. KLM 6 травня здійснив 304 рейсу, це на 67% менше, ніж в цей же день в 2019 році.
6. Air France 6 травня здійснив 392 рейси, це на 61% менше, ніж в цей же день в 2019 році.
7. Turkish Airlines 6 травня здійснив 504 рейсу, це на 61% менше, ніж в цей же день в 2019 році.
8. Qatar Airways 6 травня здійснив 172 рейсу, це на 27% менше, ніж в цей же день в 2019 році.
9. Wideroe 6 травня здійснив 344 рейсу, це на 15% менше, ніж в цей же день в 2019 році.
10. Авіаперевізник служби експрес-доставки DHL виконав 6 травня 2021 року 293 рейсу - на 11% більше, ніж до початку кризи.

Відновлення польотів лоукост-авіакомпанії SkyUp. Лоукостер SkyUp вирішив перенаправити свій бізнес в вантажні авіа-перевезення. Це рішення виникло ще до повного закриття пасажирських регулярних перевезень 17 березня 2020 року. На підставі такого рішення, Скайап переобладнав 7 авіалайнерів зі свого авіапарку в вантажні. На цих «вантажівках» SkyUp продовжив виконання рейсів в умовах зниженого попиту на пасажирські авіаперевезення. В даний час авіакомпанія виконує нерегулярні комерційні пасажирські спецрейси. Такими є зворотні рейси громадян України з-за кордону додому. Авіакомпанія також перевозить іноземних громадян з України в країну проживання. А також здійснює згадані вантажні перевезення з Китаю в країни Європи.

Лоукост-авіакомпанія «Скайап» готова відновити регулярні польоти і продаж авіаквитків з 23 травня 2020 року. З'явилися нові рейси з Києва в Пардубіце, а також до Ларнаки з:

- Києва
- Запоріжжя
- Одеси
- Харкова

Українська авіакомпанія SkyUp Airlines запустила вантажоперевезення як новий вид діяльності, в зв'язку з чим провела реконфігурацію 7 літаків.

SkyUp Airlines починає розвивати вантажні перевезення - крім пасажирських перевезень, це стане ще одним напрямком діяльності авіакомпанії. Для цього компанія отримала всі необхідні ліцензії та дозволи, а також провела реконфігурацію 7 повітряних суден зі свого пасажирського флоту. Перші вантажні рейси компанія вже виконала в березні і квітні цього року (близько 50 рейсів), транспортуючи переважно вантажі медичного призначення. Відзначається, що вантажні перевезення авіакомпанія планує здійснювати і після відкриття пасажирського авіасполучення після закінчення карантину. Виконання вантажних перевезень як частини діяльності планувалося авіакомпанією ще до початку поширення епідемії коронавірусу. Введення карантинних заходів в світовому масштабі, а також пов'язаний з цим криза на ринку пасажирських авіаперевезень прискорили внутрішні процеси підготовки і дали поштовх до більш швидкому розвитку нового напрямку в роботі авіакомпанії. Вже пройшли реконфігурацію 7 повітряних суден компанії - чотири Boeing 737-800 і три Boeing 737-900, а ще 2 літаки будуть переобладнані найближчим часом.

Для забезпечення правильної перевезення вантажів ми узгодили часткове видалення блоків крісел з Державною авіаслужбами України, враховуючи рекомендації Boeing (MOM-MOM-20-0239) і методичні рекомендації EASA (Європейського агентства з авіаційної безпеки) з перевезення вантажів у пасажирському салоні.

Найбільший лоукостер Європи Ryanair зберіг тільки 9% рейсів від докризового рівня. Таку шокуючу статистику опублікував гендиректор Євроконтролю Імон Бреннан. Ця організація об'єднує провайдерів

аеронавігаційного обслуговування по всій Європі і в деяких країнах за її межами. За даними Бреннана 6 травня 2021 року Ryanair виконав 191 рейс, що на 91% менше в порівнянні з 6 травня 2019 року. При цьому незважаючи на рекордне падіння в порівнянні з докризовим роком, показники лоукостера за останні 2 тижні покращилися на 75%.

Найбільше число рейсів в європейському небі 6 травня 2021 року виконала Turkish Airlines - 504. Друге місце зайняла Air France з результатом 392 рейси, третє - Lufthansa з показником 377 рейсів.

Як і багато авіакомпаній світу, лоукостер Air Arabia припинив свої пасажирські перевезення з України. Це триватиме до закінчення карантину, пов'язаного з пандемією коронавірусу COVID-19. Однак, згідно з інформацією на сайті авіакомпанії, авіарейси Air Arabia відновилися вже 01 червня 2020 року. Авіакомпанія airBaltic призупинила польоти до 13 травня 2020 року. Авіакомпанія виконує тільки спецрейси по поверненню своїх громадян з-за кордону. З огляду продовження карантину в Україні до 22 травня 2020 року, airBaltic відновила свої польоти до Києва з 01 червня 2020 року. Відновлення польотів лоукост авіакомпанії Ryanair в 2020 році. Багато країн ввели обмеження на пасажирські авіа-перевезення в зв'язку з коронавірусом. З цієї причини Ryanair і його дочірні авіакомпанії:

- Lauda
- Buzz
- Malta Air

Вивів з експлуатації 99% свого флоту на авіалініях до 14 травня 2020 року. При цьому, лоукостер Ryanair виконує авіарейси з Великобританії в Ірландію.

З цих країн здійснюються рейси в:

- Португалію
- Нідерланди
- Шотландію
- Німеччину

- Угорщину

Рейси виконуються до семи днів на тиждень. Незважаючи на те, що перевізник був готовий почати авіа-перевезення після зазначеної дати, він не зміг з'явитися в Україні раніше 23 травня 2020 року. Тому, відновлення рейсів лоукостера Ryanair в Україні призначено на 29 травня 2020 року.

Лоукостер Vueling також сподівається на якнайшвидше послаблення обмежень на міжнародні авіаперелети. Авіакомпанія готова почати перевозити туристів з України на свої багатолюдні пляжі в Каталонії.

Відновлення пасажирських перевезень лоукостом до Барселони почалося лише з 17 червня 2020 року.

Відновлення польотів лоукост авіакомпанії Wizz Air в 2020 році

Складається враження, що угорський лоукостер Wizz Air відчуває себе добре. Добре так, як ніяка інша бюджетна авіакомпанія в обстановці, що склалася, адже генеральний директор авіакомпанії Джозеф Вараді заявив, що Wizz Air має трирічним запасом міцності. Тобто вона може повністю припинити операційну діяльність і протриматися три роки.

Відновлення польотів лоукост 2020 почалося відразу після закінчення карантину в Україні.

На тлі негативно обстановки, що склалася «Візз Ейр» заявляє про своє розширення. Бюджетна авіакомпанія Wizz Air відкриває другу базу в Україні.

Для цього вона базує авіалайнер Airbus A320 в аеропорту ім.Даніли Галицького у Львові.

У зв'язку з цим авіакомпанія відкриває нові напрямки в такі міста, як: Біллунн (Данія), Лісабон (Португалія), Таллінн (Естонія), Гамбург (Німеччина), Щецин (Польща)

Лоукостер Wizz Air втрачав майже 50 євро на перевезення кожного пасажера в 2021 фінансовому році, говорить в звітності, яку авіакомпанія опублікувала 2 червня. Дані охоплюють період з 1 квітня 2020 року по 31 березня 2021 року - тобто коли галузь зіткнулася з обмеженнями на польоти через карантинних обмежень. Обсяг перевезень скоротився на 74,6% і склав

10,2 млн пасажирів. Загальний чистий річний збиток склав 482,4 млн євро. Роком раніше лоукостер отримав прибуток 344,8 млн євро.

Виручка Wizz Air в 2021 фінансовому році впала на 73,2% в порівнянні з докризовим роком до 739 млн євро, а завантаження пасажирських крісел просіла до рекордно низьких 64%. Роком раніше в літаках лоукостера були зайняті 93,6% місць. Частково цей фактор авіакомпанія компенсувала зростанням виручки від продажу квитків і додаткових послуг. В 2021 фінансовому році пасажир Wizz Air витрачав в середньому 72,6 євро, що на 5,2% більше показника попереднього року, розповів глава авіакомпанії Йозеф Вараді. Якщо середній тариф впав на 5,7 євро до 32 євро, то дохід від продажу додаткових послуг навпаки збільшився на 9,2 євро. В результаті кожен пасажир в середньому витрачав на додаткові послуги 40,5 євро. Незважаючи на кризу, Wizz Air продовжив розширювати свою діяльність. Авіакомпанія збільшила флот з 121 літака в 2020 році до 137 авіалайнерів в 2021 році. Лоукостер також розширив число баз з 25 до 43. Одна з них була відкрита у Львові з одним літаком Airbus A320. Туристичний потенціал України на сьогодні розкрито не повною мірою, про що свідчить 1,5–2% частки туристичної галузі в структурі ВВП країни. З таб. 2.4 можна побачити зменшення кількості в'їзних туристів до України у I півріччі 2019 р. порівняно із аналогічним періодом минулого року (–5,6%). Це зумовлено насамперед зменшенням туристичного потоку з прикордонних країн. Але потрібно відмітити, що лідерами за кількістю в'їздів іноземців до України історично є саме прикордонні країни, частка яких з 2016 р. поступово зменшується з 85,5% до 80,7%. За даними Державної служби статистики України, протягом 2017–2019 рр. виїзний туристичний потік зберігає стабільну тенденцію до. За підсумками I півріччя 2019 р. приріст виїзного потоку українських туристів порівняно з аналогічним періодом 2018 р. становить 5,6% (у I півріччі 2018 р. приріст становив 3,3%). Динаміку виїзного туристичного потоку України за період з 2016 по 2019 рр. наведено в таб. 2.4. Ми можемо спостерігати якісні зміни в структурі виїзного туристичного потоку до неприкордонних країн. Так, зафіксовано суттєве зростання потоків до:

Австрії – на 157%, Німеччини – 60,9%, Іспанії – 50,1%, Єгипту – 46,0%, Болгарії – 42,4%, Греції – 43,8%, Італії – 30,5%, Кіпру – 23,6%, Грузії – 18,4%, Туреччини – 14,6% та ОАЕ – 13,9%.

Таблиця 2.4

Кількість іноземних громадян, що перетинали державний кордон
України, тис. осіб

Період	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	Приріст, %		
					2017/2016	2018/2017	2019/2018
I квартал	2427,3	2631,5	2547,7	2357,8	8,4	-3,2	-7,5
II квартал	3392,7	3697,1	3673,4	3513,8	9,0	-0,6	-4,3
III квартал	4559,5	4769,5	4935,7	5034,5	4,6	3,5	1,02
IV квартал	3226,3	3323,1	3050,1	3026,2	3,0	-8,2	4,5
Усього	13606,0	14207,0	14206,9	13932,3	6,0	-1,5	-0,4

Так, зафіксовано суттєве зростання потоків до: Австрії – на 157%, Німеччини – 60,9%, Іспанії – 50,1%, Єгипту – 46,0%, Болгарії – 42,4%, Греції – 43,8%, Італії – 30,5%, Кіпру – 23,6%, Грузії – 18,4%, Туреччини – 14,6% та ОАЕ – 13,9%. Перерозподіл туристичних потоків пояснюється запровадженням безвізового режиму з країнами ЄС, введенням з 01.01.2018 р. змін до Митного кодексу України, що значно обмежують безмитний перетин товарів через кордон, розширенням лоукоставіаперевезень і відкриттям прямих авіарейсів

Таблиця 2.5

Кількість українських громадян, які виїжджали за кордон, тис. осіб

Період	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	Приріст, %		
					2017/2016	2018/2017	2019/2018

I квартал	5283,4	6916,6	5 844,4	6 085,3	30,9	-15,5	4,1
II квартал	6484,9	5570,6	7 055,2	7 542,1	-14,1	26,7	6,9
III квартал	6904,1	7790,8	8 218,4	8 324,5	12,8	5,5	7,3
IV квартал	5995,8	6159,2	6 692,6	7032,1	2,7	8,7	9,4
Усього	24668,2	26437,4	27810,8	29134,6	7,2	5,2	10,9

Виходячи з цього, розмір прибутку в лоукостерів більш залежить від зміни цін на паливо, ніж у звичайних авіакомпаній. Бюджетні авіакомпанії застосовують політику хеджування палива, щоб мінімізувати втрати, спричинені зростанням ціни на авіаційне паливо. Зазвичай авіакомпанії та банки "пов'язують" обмін авіаційного пального, наприклад, терміном на 3 місяці, і самі визначають ціну придбання палива. Протягом усього періоду компанія продовжувала закуповувати фізичне паливо у постачальників за поточною ціною на момент придбання. У разі підвищення ціни банк розраховує за узгодженою формулою наприкінці розрахункового періоду, щоб компенсувати різницю в ціні компанії. Якщо ціна впаде, компанія виплатить банку різницю в заощадженнях. Бюджетні авіакомпанії, які досягли певного успіху, досить швидко можуть зіткнутися з проблемою надлишку місць. Причина може бути така сама, як і надмірно агресивні стратегії розширення та поява нових бюджетних авіакомпаній у регіоні. Коли місць більше, ніж пасажирів, норма прибутку також може зникнути, а авіакомпанія збанкрутувати. В результаті відсутності твердої стратегії розвитку та нездатності контролювати витрати, переважна більшість європейських лоукостерів збанкрутувала. В даний час ця проблема стала помітною, особливо в Південно-Східній Азії, де є багато бюджетних авіакомпаній (Malaysia AirAsia, Сінгапур Tiger Airways) скасовує або відкладає замовлення на нові літаки, Враховуючи надлишок існуючих місць.

Визначаючи очевидну туристичну звабливість лоукост-подорожей, не можна не сказати про їх недоліки. Основний полягає в тому, лоукост-компанії взагалі не несуть повної юридичної відповідальності перед пасажиром у разі відміни рейсу або його затримки. Угода надання послуг укладатиметься таким чином, що в разі скасування рейсу, повертається лиш вартість перельоту, а в разі відмови від рейсу з якихось умов не повертається зовсім. Оперативна допомога клієнту в покупці нового авіаквитка може бути утруднена, оскільки в день вильоту ціна авіаквитків на лоукостери часто не нижче повносервісних компаній. Крім того, плануючи такий тур, практично неможливо закласти середні витрати на переліт, оскільки ціни в лоукост-компаній схильні до частоті зміни протягом сезону. Серед можливих негативних наслідків приходу лоукостерів необхідно також відзначити погіршення якості обслуговування та взагалі зникнення елітної версії продукту, а також руйнування мережі повносервісних перевізників. Але всі ці недоліки компенсуються тим фактом, що лоукостери сприяють зростанню перевезень, пов'язаних з відпочинком.

На початку 2017 розгорнулася чергова інформаційна кампанія щодо планів і перспектив залучення в Україну великих міжнародних лоукост-компаній (low-costcarrier; LCC). Зокрема, як заявив міністр інфраструктури Володимир Омелян, на рівні міністерства вже були проведені переговори з одним з провідних європейських лоукостерів. Ці кроки, на думку влади, повинні зробити українське небо привабливим для бюджетних перевізників, які запропонують доступні ціни на авіаквитки.

В Україні існує дуже багато міфів, пов'язаних з лоукост-компаніями. Якщо проаналізувати інформаційний фон, пов'язаний з лоукост-перевезеннями,

в наявності декілька стереотипних тез, які посилено нав'язуються громадськості як владою, так часто і представниками авіаційної промисловості.

По-перше, нібито приходу LCC в Україні заважає виключно відсутність Угоди про єдиний авіаційний простір. По-друге, лоукостер можуть запропонувати настільки низькі ціни на квитки, що вони стануть доступні самому масовому споживачеві. По-третє, LCC можна залучити лише наданням преференцій і знижок до аеропортовим зборів. Також залишається питання про те, що рейси в Україну вже здійснюють ряд лоукост-компаній, які обслуговують десятки популярних напрямків. Ці LCC чомусь влаштовує і діючий рівень аеропортових зборів, і те, що Угода не підписана.

При цьому літаючі в Україні лоукостер (а серед них і великі європейські та азіатські компанії) так і не змогли зробити ціни на квитки загальнодоступними. Варто зазначити, що на сучасному пасажирському авіаринку давно немає класичних лоукостерів як таких.

Спочатку LCC з'явилися як "відповідь" на базову потребу масового пасажера максимально дешево дістатися з точки А в точку В: з тарифів були виключені провезення багажу, харчування і додатковий сервіс на борту, для "начинки" салонів використовувалися найдешевші матеріали і комплектуючі і т. д. У той же час для зниження витрат LCC, як правило, літають у другорядні аеропорти, віддалені від великих населених пунктів.

Дуже рідко, лише у виняткових випадках, лоукост літають в дорогі хабів вузлові великі аеропорти. В основному вони намагаються літати на другорядні і третьорядні аеропорти. У нас з цим проблеми, у нас такі аеропорти дуже погано оснащені ", - пояснив Юрій Мірошников, президент авіакомпанії " Міжнародні авіалінії України ". Але в цілому кордону між LCC і мережевими авіакомпаніями практично стерлися. Зараз, за словами пана Ланецького, можна назвати три основні відмінності LCC від звичайної авіакомпанії. По-перше, LCC використовують нові однотипні літаки, куплені за спеціальними цінами. Вони експлуатуються не більше десяти років. Використання нового авіапарку природним чином знижує витрати на обслуговування і ремонт. По-друге,

лоукостер практично повністю зосередилися на обслуговуванні туристичних потоків, "викинувши" з цих напрямків чартерні авіакомпанії. Скажімо, у тій же Ryanair на першому місці стоять маршрути з Північної Європи до середземноморським курортам (95% пасажиропотоку). У східноєвропейських країнах є одна особливість: тут LCC обслуговують потоки трудових мігрантів (50% пасажирів), а курортне напрямом - на другому місці.

І, по-третє, як уже було сказано, LCC в основному використовують другорядні аеропорти (де легше отримати значні преференції) і працюють за схемою прямих маршрутів (на відміну від мережевих перевізників, що пропонують стикувальні і безпересадочні рейси). Про роль преференцій потрібно сказати окремо. Для лоукостера основна причина для здійснення рейсу - тільки наявність пасажиропотоку, здатного забезпечити завантаження літаків, близьку до 100%. Відомий випадок, коли один з турецьких аеропортів пропонував Ryanair доплату за кожен рейс (йшлося про десятки тисяч доларів). Перевізник відповів відмовою, оскільки, «не побачив потоку зі своїх баз в зазначений аеропорт». На думку Олександра Кави, колишнього заступника міністра інфраструктури України, експерта в сфері транспорту, компанії масштабу Ryanair зацікавить ринок, де коефіцієнт "літаючих" споживачів дорівнює приблизно 1, тобто всьому населенню країни. В Україні цей коефіцієнт "з натяжкою" досягає 0,15-0,2.

Крім того, як заявив в одному зі своїх недавніх інтерв'ю Девід О'Брайен, комерційний директор Ryanair, компанія може розглядати Україну лише як додаток до своїх основних ринків. В країні є попит на польоти, але в значній мірі він сформований потоками в східному і північному напрямках, куди Ryanair літати не буде. Для того щоб лоукост розгорнулися щосили і могли надавати дійсно низькі ціни, потрібна багата розвинена економіка, забезпечені люди, масовий платоспроможний попит і рухливість населення, пов'язана з роботою, з туризмом, з культурними, спортивними та іншими подіями. Але саме - масовий, нічим, крім ціни квитка, не обмежений. На жаль, в Україні такої ситуації зараз немає. До особливостей LCC потрібно віднести неймовірно

агресивну маркетингову політику, спрямовану на переконання споживача, що компанія пропонує найнижчі ціни з усіх можливих.

Як обережно зазначили експерти, зараз шанс купити дешевий квиток у LCC вище, ніж на рейс звичайної авіакомпанії. При цьому не афішується, що у лоукостерів діють дуже жорсткі правила щодо величезних доплат за додатковий багаж, неповернення грошей при відмові від броні, неможливість змінити місце і т.п. В Україні ідеалізується робота лоукост-компаній і вигоди, які вони обіцяють. Щоб одні пасажери полетіли в Європу за EUR45, потрібно, щоб на цьому ж літаку хтось полетів за EUR90, а хтось - і за EUR120. При цьому заповнення рейсу повинно складати не менше 94%.

Але кордони між класичними авіакомпаніями і лоукостами поступово стираються: європейські "класики" беруть приклад у лоукостів і виводять всі додаткові послуги в економічному класі "за дужки" ціни квитків. Лоукости взагалі іноді починають пропонувати продукт бізнес-класу на деяких своїх рейсах. В результаті цього мережеві перевізники пропонують тарифи, які не просто порівняти з тарифами LCC, а часто нижчі за ціни лоукостерів.

Але теза про дешевизну лоукостів повністю виправданий, коли мова йде про періоди входу компанії на новий ринок або початку експлуатації LCC нового маршруту. Як розповів Тисне Мамулаішвілі, глава департаменту WizzAir по наземним операціям і роботі з клієнтами, в цих випадках 2-3 роки компанія працює взагалі без прибутку, рейси дотуються і ціни дуже низькі. Але при цьому вона поступово нарощує пасажиропотік і рентабельність. Секрет не в дотаціях і преференціях, а в фокусуванні на витратах. Наші літаки літають по 13-14 годин на день, роблячи шість-вісім рейсів. Ми прагнемо довести час на вивантаження-завантаження борту до 30 хвилин. При цьому витрати на дистрибуцію у компанії менше 1%.

Чому не йдуть? Аналізуючи причини відмови більшості LCC від роботи в Україні (тільки в ЄС близько 120 компаній, які можуть бути прямо або за деякими ознаками віднесені до бюджетних), Микола Щербина, виконавчий

директор ГО "Українська авіатранспортна асоціація", виділив п'ять основних негативних чинників:

- низькі доходи населення;
- низька економічна активність;
- фінансова привабливість залізничного транспорту, що пропонує соціальні тарифи;
- війна на сході України;
- незадовільний технічний стан більшості аеропортів.

Нескладно помітити, що, як мінімум, три з перерахованих факторів прямо вказують на те, що доходи українців не дозволяють їм користуватися авіатранспортом. Як вже говорилося, LCC орієнтуються на туристичні потоки і трудових мігрантів, а український ринок не може їм запропонувати ні того, ні іншого. В Україні дуже мало легальної трудової міграції. І поки немає передумов, що таких трудових мігрантів стане на порядок більше. Українці літають трохи в порівнянні з жителями інших європейських країн; активно користуються авіатранспортом 2-5% населення. Тому найближчим часом лоукост, що працюють в Україні, в основному продовжать витіснити чартерні рейси з деяких напрямків (Туреччина, Єгипет, Грузія). Якщо європейські лоукостер по-справжньому розгорнуться в Україні, то вони вдарять не по "МАУ", як часто говорять в Україні, вони вдарять по чартерам. готовність аеропортів Практика переговорів "Борисполя" з Ryanair показала, що, вибиваючи преференції, лоукост займають дуже жорстку позицію. З кожним аеропортом або муніципалітетом їх обсяг обмовляється індивідуально.

Але нерідко мова йде не тільки про знижки на аеропортові збори, але і про доплати з бюджетів лоукост за їх вихід на ринок. Зокрема, для "Борисполя" йшлося про EUR10 прямих дотацій за кожного перевезеного пасажиром, а разом зі знижками до зборів сума зростала до EUR15 за пасажиром.

Потрібно розуміти, що за будь-які преференції повинен хтось заплатити. Якщо це не робить перевізник, за пільги заплатять аеропорт, пасажиром або платники податків країни. Крім того, інші авіакомпанії на повних підставах

почнуть вимагати аналогічних знижок і для себе. Через недостатню завантаження у більшості українських аеропортів просто немає можливості перехресного субсидування і, відповідно, надання лоукост очікуваних ними економічних умов за рахунок якихось інших статей доходів.

Зараз у 99% українських аеропортів немає іншого економічного виходу, немає іншої моделі, крім як заробляти на літаючих до них авіакомпаніях. Аеропорти повинні навчитися заробляти неавіаційні доходи, це ключ і до лоукост, і до успіху взагалі. Але для цього потрібні об'ємні пасажиропотоки.

А щоб їх забезпечити, авіакомпаніям потрібні великі знижки і стимулювання від аеропортів. А як це забезпечити без неавіаційних доходів? Поки ситуація не зміниться повномасштабно лоукост не зможуть розвернутися, а крім короткострокових рекламних акцій можна нічого не чекати. Але це процес досить тривалий. Є приклад аеропорту Риги, де в 2004 р надали преференції Ryanair. В результаті судових розглядів з іншими авіакомпаніями збір за зліт-посадку в аеропорту в цілому був знижений майже в 4 рази, збір за обслуговування пасажирів - в 2 рази і т.д. І тільки в останні роки аеропорт став рентабельним завдяки Неавіаційні доходам. Але якщо приріст пасажиропотоку почався прямо з 2004 р, то неавіаційні доходи стали збільшуватися лише з 2011 р, що, скоріше, пов'язано з ростом ВВП країни. Правда, в питанні готовності українських аеропортів до прийому нових LCC є одна тонкість. Зазвичай під час подібних обговорень мова заходить про "Борисполі" і "Львові", які є державними і фактично не можуть розпоряджатися своїми тарифами для надання знижок.

"Бориспіль" буде працювати з LCC, але спочатку повинен пройти корпоратизацію, змінити тарифну політику і переглянути фокус-підходи.

Як вже говорилося, лоукостер охоче йдуть на другорядні аеропорти, отримуючи допомогу у вигляді самого аеропорту, так і регіональних влад. За даними Державіаслужби, в Україні є 17 аеропортів, які мають право приймати міжнародні рейси (тобто сертифікованих за міжнародними стандартами).

Найбільш привабливим для LCC може стати, наприклад, аеропорт "Антонов" в Гостомелі (навіть ближче до столиці і Центрального залізничного вокзалу, ніж "Бориспіль"). Він обладнаний митним контролем і має ВПП найвищої категорії (на ній проходять випробування літаків Ан).

У Харківському аеропорту розробили схему знижок для залучення LCC на нові маршрути: перевізник отримує 50% знижки до зборів в перший рік, 30% - в другій, 10% - в третій.

Зараз аеропорт намагається вирішити проблему вартості палива, яка є найвищою в Україні і бюджетних перевізників явно не влаштує.

2.4. Шляхи залучення лоукостерів на український ринок та перспективи розвитку бюджетних авіаперевезень

Враховуючи загальносвітові тенденції підвищення попиту на послуги бюджетних авіакомпаній, лоукост-перевізники мають значні перспективи в Україні. Бюджетні авіакомпанії заволоділи значною часткою ринку та активно впливають на ціноутворення, особливо в Північній Америці та Європі, активно розвивається сегмент бюджетних авіаперевезень і в країнах Азії. Глобальний тренд на лоукост-перевезення призвів до певної диференціації в сегменті дешевих авіаперевезень за такими показниками як рівень послуг, що надаються пасажиром (наприклад, послуга «нічого зайвого», «bare-bones» від Ryanair), а також враховується обсяг та характер операційних витрат (наприклад, «надзвичайно бюджетні», «ultra-low-cost» авіакомпанії Spirit Airways, у порівнянні з більш зрілими Southwest Airlines, які несуть вищі витрати на оплату праці). В Європі бюджетні авіалінії продовжують агресивно захоплювати ринок. Вони готові й надалі знижувати тарифи задля повного завантаження своїх літаків. Деякі з них поступово відходять від традиційної направленості на національні або регіональні маршрути та беруть вектор на більш дальні міжнародні рейси, починаючи з Азії та закінчуючи деякими трансатлантичними маршрутами.

Основна роль лоукост-авіакомпаній, які з'являються в Україні, це – розвиток регіонів, а саме: розвиток туристичної галузі та, як наслідок, – будівництво нової інфраструктури, створення нових робочих місць та освоєння маршрутів, яких ніколи не існувало. Прогнозується, що збільшення кількості лоукостерів в Україні створить понад 800 тис. нових робочих місць уже до 2030 р., а українська економіка заробить додаткові 65 млрд грн: 16 млрд – доходи аеропортів; 18 млрд – доходи від будівництва та підтримки аеропортів; 8 млрд принесе розвиток торгівлі; 22 млрд грн – туристична сфера. На сьогоднішній день туризм є невід'ємною галуззю кожної країни світу. Вона є однією з найбільш динамічних і прибуткових у світовій економіці, яка сприяє зміцненню та поширенню економічних, соціальних і культурних зв'язків. Відповідно до закону України «Про туризм» у нашій державі туризм є одним із пріоритетних напрямів розвитку економіки та культури. Україна володіє унікальними природними ресурсами, сприятливим кліматом, неповторним комплексом історико-культурних і архітектурних пам'яток, об'єктів рекреаційного призначення та має всі передумови для розвитку внутрішнього, в'їзного та виїзного туризму (рис. 2.8.).

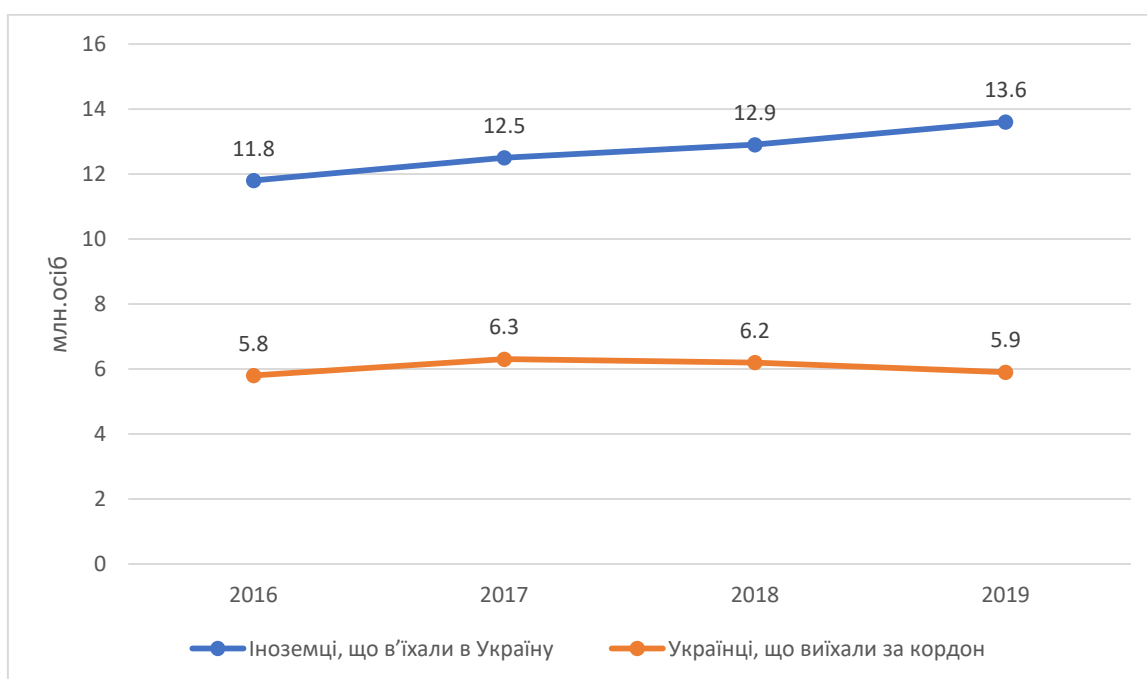


Рис.2.8. В'їзд іноземців в Україну та виїзд українців за кордон у 2016–2019 р.

Туристичний потенціал України на сьогодні розкрито не повною мірою, про що свідчить 1,5–2% частки туристичної галузі в структурі ВВП країни. З рис.. 2.8. можна побачити зменшення кількості в'їзних туристів до України у 2019 р. порівняно із аналогічним періодом минулого року (–5,6%). Це зумовлено насамперед зменшенням туристичного потоку з прикордонних країн. Але потрібно відмітити, що лідерами за кількістю в'їздів іноземців до України історично є саме прикордонні країни, частка яких з 2016 р. поступово зменшується з 85,5% до 80,7%. На фоні зменшення прикордонного обміну спостерігаються якісні зміни в структурі в'їзного туристичного потоку з неприкордонних країн. Так, досягнуто суттєвого зростання потоків з: Литви – на 32,0%, Латвії – 18,1%, Німеччини –17,5%, Канади – 11,4%, Китаю – 11,1%, а також продовжується тенденція

Звичайно, це досить важке завдання, оскільки в бюджет закладаються значні витрати на авіаційне паливо та обслуговування літаків, а також не дозволяють забезпечити максимально активне використання наявного флоту через різницю у часових поясах та розкладі польотів. Враховуючи, що Україна належить до країн з найнижчим рівнем зарплати в Європі, природним є те, що попит на лоукост-перевезення тут вищий, ніж на послуги традиційних авіаперевізників. На українському ринку послуг доволі низькі ціни пропонують угорська Wizz Air, ірландський лоукостер Ryanair, український лоукостер SkyUp, компанія з Об'єднаних Арабських Еміратів Air Arabia, ізраїльський авіаперевізник UP, італійський лоукост Ernest Airlines, іспанський Vueling Airlines, грецький AegeanAir, латвійський AirBaltic, турецькі AtlasGlobal і Pegasus Airlines, азербайджанський AZAL jet. Як було зазначено вище, навіть вітчизняна авіакомпанія МАУ намагається активно конкурувати на ринку, пропонуючи українським пасажиром лоукост-тарифи та відносно низькі ціни на класичні перевезення. Враховуючи стрімке зростання пасажиропотоку серед лоукост-компаній, в аеропорту «Бориспіль» у квітні 2019 р. було розконсервовано термінал F (Додаток Ж), куди було переведено рейси

лоукостерів та чартерних авіакомпаній. Термінал F передбачає можливість пішохідних технологій (коли пасажирів йдуть на посадку до літака пішки), що дозволяє авіакомпаніям лоукост-сегмента заощаджувати на транспортних витратах. В обслуговуванні трансферних рейсів істотним фактором є час стикування. Ранкові, вечірні та частково денні пікові слоти терміналу D виділено під цих пасажирів і базову авіакомпанію забезпечує трансфер. Чартерні і лоукостперевізники, які виконують прямі рейси "point to point" зможуть оперувати в терміналі F. З цієї причини аеропорт «Бориспіль» не пропонує термінал F компаніям, які возять трансферних пасажирів або мають "code-sharing" угоди з іншими компаніями в терміналі D. Відповідно великий потік переміщення 58 пасажирів між терміналами не очікується, проте для зручності пасажирів в літній сезон навігації кожні 30 хвилин між терміналами їздитиме безкоштовний автобус Shuttle Bus. Потенційним пасажиром F, які приїхали Kyiv Boryspil Express, буде зручно скористатися зупинкою біля терміналу D. Деяким перевізникам було вирішено перенести всі рейси з терміналу D до терміналу F (серед них - Laudamotion, Aigle Azur, Ryanair). Лоукостером SkyUp Airlines було обрано термінал F в якості точки базування (рішення було прийнято в зв'язку з обмеженнями експлуатації повітряних суден, які на сьогоднішній день існують в аеропорту Київ ім. І. Сікорського (Жуляни)). Наявність терміналу F розширила можливості аеропорту «Бориспіль» щодо залучення перевізників, які працюють в різних моделях бізнесу. Так, використання лоукост-технології пішої посадки на борт у терміналі D обмежувала його операційну діяльність. Термінал F краще підходить для роботи в такій моделі. В результаті аеропорт «Бориспіль» став більш гнучким в обслуговуванні рейсів і реалізації технологій, в яких зацікавлені лоукостери і чартерні перевізники. Термінал F також має ряд особливостей. Тут, зокрема, відсутні телетрапи, передбачені піші виходи на посадку, організовано підвіз перонними автобусами. Час на проходження авіаційної безпеки стандартний, але з огляду на компактність терміналу, шлях до літака займає менше часу. Водночас, набір сервісів для пасажирів і

технологічний рівень не поступається терміналу D. Термінал F забезпечений ескалаторами, ліфтами, Wi-Fi, виділені площі під магазини і кафе. Термінал F аеропорту «Бориспіль» окупає себе при 15 рейсах на добу, і це достатньо для авіакомпаній, які виконують рейси і забезпечують прибутковість його роботи. З метою мінімізації витрат лоукостери ведуть переговори з аеропортами та муніципальними органами щодо преференцій та надання знижок на обслуговування літаків. Прагнучи отримати такі преференції, лоукостери займають дуже жорсткі переговорні позиції, оскільки це одна з основних статей їх економії. З кожним аеропортом або муніципалітетом розмір преференцій та знижок вирішується індивідуально (наприклад, аеропорт Львова надає 80% лоукостеру Ryanair та то 80% авіакомпанії МАУ). Нерідко мова йде не тільки про знижки на аеропортові збори, а й про доплати лоукостерам з державного або місцевих бюджетів за їх вихід на ринок. У цьому разі постає питання – чи доцільно Україні давати такі умови лоукостерам за рахунок держбюджету або того ж міжнародного аеропорту «Бориспіль», якщо немає ні ринку, ні грошей? Та й чи доцільно це навіть при наявності платоспроможного ринку? Адже, більшість країн ЄС вже давно відмовилися від практики централізованого державного субсидування бізнесу, оскільки це суперечить принципам рівноправної конкуренції. Потрібно розуміти, що будь-які преференції врешті решт фінансуються. І якщо цього не робить перевізник, то за пільги заплатять аеропорт, пасажери або платники податків країни. Крім того, інші авіакомпанії почнуть вимагати аналогічних знижок і для себе. В європейській практиці були випадки, які підтверджують правило про небезпеку державного субсидування лоукостерів. Наприклад, у 2004 р. в Латвії на рівні уряду були узгоджені особливі умови для лоукостерів, на яких наполягав Ryanair. Пізніше, на вимогу інших авіакомпаній, влада була змушена знизити аеропортові збори в аеропорту Риги для всіх перевізників. В результаті рентабельність головного аеропорту Латвії впала практично до нуля. А держава довгий час компенсувало йому збір за безпеку польотів. Без цього дотування у аеропорту не було б коштів на підтримку головного елемента його роботи – забезпечення безпеки

пасажирів. Тому при подальшому плануванні розвитку лоукостерів в Україні доцільно врахувати два фактори: вже описану низьку купівельну спроможність населення, яка не дає вирости додатковим доходам аеропортів, і те, що державні аеропорти 70% доходів від оренди приміщень сторонніми структурами (магазини, кафе, парковка) перераховують до Фонду держмайна. Безумовно, є ще механізм стимулювання перевізників шляхом надання знижок від аеропортових зборів. Державні аеропорти, хоча і отримали на папері право надавати такі знижки (до 80% за окремими видами зборів), але лише за умови, що в ціні квитка авіакомпанії враховують отримані знижки, чого аеропорт, безумовно, проконтролювати не може. Через відсутність угоди про «Спільний авіаційний простір» між Україною та ЄС, у 2014-2015 рр. було здійснено спроби впровадити режим «відкритого неба» в окремих аеропортах. У 2015 році про «відкриття неба» було оголошено в аеропортах Львова та Одеси, однак повної лібералізації повітряного простору не відбулося. Не були знято обмеження за кількістю маршрутів з авіаперевезень до Туреччини та Франції. До того ж, жодного офіційного документу щодо «відкритого неба» в окремих аеропортах видано не було. Проте з часом лоукост-авіакомпанії звернули увагу на Львів та Одесу (як було зазначено вище, аеропортами пропонуються істотні знижки на обслуговування для лоукост-авіаперевізників – до 80%). Обидва аеропорти мають плани на подальше зростання пасажиропотоку та залучення нових перевізників завдяки запровадженню безвізового режиму з ЄС і остаточному підписанню Угоди про САП. На 2020 р. лоукостерами, які працюють на українському ринку, вже заплановано подальше розширення кількості маршрутів. Так, у жовтні 2019 р. український лоукостер SkyUp Airlines розширив географію польотів зі Львова за трьома напрямками – до Києва, Праги та Харкова, а до кінця 2019 р. планується відкриття польотів у ще три міста (Шарджа, Париж та Тель-Авів). Всього авіакомпанія SkyUp відкриває 6 напрямків зі Львова та буде виконувати 15 рейсів на тиждень. Крім того, було прийнято рішення про базування літаку SkyUp у львівському аеропорту, який до того існував для базових авіакомпаній. Кожен рейс має певну особливість.

До Києва та Тель-Авіва авіакомпанія пропонує привабливі, порівняно, з конкурентами лоукост-ціни. Також SkyUp Airlines відкриє напрямки, які вперше з'являться у львівському аеропорту – це Харків, Париж та Шарджа. У цьому контексті авіакомпанія відкриває для львів'ян Францію та ОАЕ, а рейс у Прагу буде відновлено. Важливим для розвитку внутрішнього авіасполучення є маршрут між Львовом і Харковом, адже до цього часу внутрішнє авіаційне сполучення здійснювалось виключно через Київ [50]. Відкриття кожного нового рейсу – це розвиток ділової і туристичної індустрій, що приводить до розвитку економіки та зростання добробуту. З березня 2020 р. український лоукостер SkyUp Airlines відкриває новий авіарейс із Києва до італійського міста Барі. Перший рейс планується 30 березня 2020 року, польоти здійснюватимуться двічі на тиждень – по понеділках (із Києва 62 о 11:10) і п'ятницях (о 11:25). Час подорожі становитиме 2,5 години. Мінімальна ціна квитка – від 1694 грн в один бік [52]. Найбільшим європейським бюджетним авіаперевізником Ryanair планується у 2020 р. на третину збільшити пасажиропотік на українських авіарейсах – до понад 2,1 мільйона пасажирів. У 2020 р. Ryanair планує відкрити в Україні 18 нових маршрутів і довести їх кількість до європейських міст до 43 маршрутів. Зокрема, влітку 2020 р. Ryanair має намір двічі на тиждень виконувати рейси «Харків - Варшава (Модлін)» і «Львів – Будапешт». Також на вказаний період заплановане здійснення рейсів зі Львова в Будапешт, Познань, Вільнюс, з Києва – у Баден-Баден, Франкфурт Хан, Катовіце, Мадрид, Дюссельдорф, Нюрнберг, Валенсію, з Одеси – у Будапешт, Гданськ, Катовіце, Познань, Берлін, Вроцлав. Крім того, з 21 грудня 2019 р. Ryanair запускає прямі рейси з Херсона до Кракова, які здійснюватимуться двічі на тиждень. Італійська авіакомпанія Ernest Airlines планує відкрити 5 нових маршрутів між Україною і Італією. Вже з 18 грудня 2019 р. розпочнуться рейси з Мілана до Одеси. Пізніше планується запуск рейсів Венеція – Київ, Болонья – Львів, Барі – Київ і Трієст – Київ. Таким чином, український ринок міжнародних авіаперевезень є доволі привабливим для лоукостерів, що підтверджується виходом кількох нових бюджетних

авіаперевізників на ринок України протягом 2018 р., розширенням напрямків польотів та кількості рейсів протягом 2019 р. та планами щодо подальшого збільшення кількості напрямків польотів і кількості рейсів на 2020 р. З боку аеропортів практичне стимулювання заходу лоукостерів реалізовується шляхом надання істотних знижок на аеропортові збори.

За даними Міністерства інфраструктури України, на сьогоднішній день послугами авіакомпаній активно користуються лише 5% українців. Отже, потенціал для розвитку ринку дуже значний. У перспективі показник користування послугами авіакомпаній може бути збільшений до 50% населення України. Також прогнозується, що збільшення кількості лоукостерів в Україні створить понад 800 тис. нових робочих місць уже до 2030 р., а українська економіка заробить додаткові 65 млрд. грн. у 2030 р. (16 млрд. – доходи аеропортів; 18 млрд. – доходи від будівництва та підтримки аеропортів; 8 млрд. принесе розвиток торгівлі; 22 млрд. – туристична сфера). Підвищений інтерес споживачів до авіаційного транспорту вимагає від держави реалізації комплексу заходів, спрямованих на розвиток і підвищення якості цього виду перевезення. Тому необхідно оцінити основні фактори впливу на розвиток авіаційної інфраструктури в країні. На сьогоднішній день Україна зацікавлена у співпраці з новими малобюджетними іноземними авіакомпаніями. Для зацікавлення лоукостерів здійснювати свою діяльність в Україні необхідно: 1. Розв'язання проблеми корупції на авіаринку (часто закриває вихід на ринок для малобюджетних авіакомпаній). 2. Реконструювання аеродромної інфраструктури, а саме будівництво нових злітно-посадкових смуг, ремонт старих злітно-посадкових смуг, рульових доріжок, перонів, модернізація світлосигнальної та радіонавігаційної систем, будівництво ангарів для технічного обслуговування повітряних суден. 3. Реконструювання аеровокзальної інфраструктури, а саме: будівництво нових сучасних терміналів (з розміщенням ресторанів, кафе, барів, магазинів, залів для пасажирів, окремо залів для пасажирів з дітьми та залів для пасажирів бізнес- 64 класів, офісів авіакомпаній та бізнес-центрів, ліфтами та пандусами для осіб з обмеженими

можливостями). 3. Забезпечити високу пропускну спроможність терміналів у провідних аеропортах України (Бориспіль, Одеса, Львів, Київ (Жуляни)) – не менше, ніж 1000 осіб на годину. 4. Будівництво нових стоянок для автомобілів, зон відпочинку, магазинів в аеропортовій зоні. Реконструкція інженерних мереж, котельних та інших об'єктів. 5. Розповсюджувати акції лоукост-авіакомпаній серед працівників компаній з метою розподілу прибутку між ними. 6. Сприяти розповсюдженню білетів через мережу Internet. 7. Змінити законодавство в напрямку зменшення державного регулювання ринку повітряних перевезень. 8. Скасування ПДВ на авіаквитки на внутрішні перевезення. Важливо зазначити, що труднощі в розвитку бюджетних авіаперевезень можуть виникати в зв'язку з особливостями регулювання національного авіаційного ринку і суворими правилами виконання перевезень, які обмежують застосування лоукост-моделі. Тому для успішного функціонування бюджетних авіакомпаній в Україні вкрай важлива робота держави по створенню відповідного юридичного середовища. Необхідна наявність законодавства, що допускає неповоротні тарифи, зниження норми безкоштовного провозу багажу, і т.д. У цьому плані показовим є приклад Китаю, зацікавленого у створенні сприятливих умов для розвитку бюджетних авіаперевезень. За 2004-2014 рр. частка бюджетних авіакомпаній в пасажиропотоку Китаю зросла з 1,0 до 9,3% на внутрішніх авіаперевезеннях та з 0,2% до 8,3% на міжнародних. Для підтримки такої динаміки у лютому 2014 р. Адміністрацією цивільної авіації Китаю (Civil Aviation Administration of China) було прийнято пакет заходів щодо подальшої підтримки бюджетних авіакомпаній. Запропоновані заходи зачіпають 6 основних напрямків: – сприяння в розширенні парку повітряних суден лоукостерів, 65 – узгодження заявок на відкриття нових маршрутів, – отримання аеропортових слотів, – прискорення процедури реєстрації нових лоукост-перевізників, – затвердження реєстру послуг лоукост-перевізників; – розгортання будівництва аеропортів, призначених для лоукостерів. Завдяки вигідному географічному розташуванню, в Україні існують передумови розвитку так званих транспортних транзитних

вузлів (хабів). У цьому разі можливе обслуговування пасажирів, які летять з пересадкою з Європи до Азії. Цікавим для вивчення є досвід Туреччини. За підтримки уряду в Стамбулі побудований найбільший авіаційний аеропорт на північній околиці міста. Щороку флагманський авіаперевізник Turkish Airlines інтенсивно нарощує флот. Так, до 2023 р. перевізник запланував розширити свій флот з нинішніх 325 до 500 літаків і довести перевезення до 120 млн пасажирів на рік (нині це близько 70 млн). Новий аеропорт у Стамбулі – це частина стратегії з виведення Turkish Airlines в лідери світового ринку авіаперевезень. На першій стадії аеропорт в Стамбулі зможе обслуговувати 90 млн пасажирів на рік, а до 2023 року - 200 млн.

Висновки до розділу 2

Ринок авіаційних перевезень – це максимально актуальна пропозиція та достатньо платоспроможний попит на перевезення людей та вантажів. Важливою умовою функціонування ринку авіаційних перевезень є існування суспільної потреби на перевезення авіатранспортом та перевізників, які здатні задовольнити цю потребу. До економічних показників діяльності перевезень відносяться: - пасажиропотік, який розраховується, як добуток кількості перевезених пасажирів за певний проміжок часу на відстань перевезення; - коефіцієнт зайнятості пасажирських крісел під час рейсу авіакомпаній за льотний період часу (місяць, рік); - тоннокілометраж, який розраховується, як добуток тонн вантажних перевезень за певний час на відстань перевезення. Аналізуючи виробничу, та зокрема логістичну, діяльність будь-якого авіапідприємства, слід розуміти, що він передбачає строго об'єктивну оцінку тій сфері, в якій діє підприємство, та положення, яке воно займає підприємством в цій сфері. Незмінне покращення показників виробничої діяльності будь-якої авіакомпанії супроводжується зростанням положення у рейтингу та визнанням лідируючого місця серед авіаційних перевізників.

ВИСНОВКИ

Концепція лоукост-авіакомпаній виникла в середині ХХ ст. у США. Існує тісний зв'язок між появою низькотарифних авіакомпаній та розвитком приватних авіаперевізників, поштовхом до якого став процес дерегулювання цивільної авіації в США у 1970 р. (до початку дерегулювання будь-які рішення, які стосувалися відкриття нових маршрутів і встановлення цін на квитки, вимагали затвердження контролюючими державними органами). Розвиток приватних авіаперевізників та посилення конкуренції стало причиною появи авіакомпаній з більш привабливими тарифами на свої послуги.

Відповідно до типології Міжнародна організація цивільної авіації виділяє наступні типи лоукост-перевізників: незалежні авіакомпанії, дочірні компанії, cost-cutters («зменшена вартість»), чартерні авіакомпанії та авіакомпанії, що субсидуються державою. Специфічними рисами бізнесової моделі лоукостерів є уникнення витрат на необов'язкові елементи розкоші та зменшення ролі особливих сервісів, використання меншої кількості персоналу, прямий продаж квитків, прості тарифи та прості маршрути та ефективне використання парку літаків. Основним напрямком зниження витрат для лоукост-перевізників є категорія «обслуговування пасажирів», тобто мінімізація спектру послуг, що надаються на борту літаків.

За останнє десятиліття швидкого зростання популярності низькобюджетних перевезень у всьому світі з'явилося понад 100 відповідних авіакомпаній. На початок 2019 р. низькотарифні авіаперевізники здійснювали 29% глобальних авіаперевезень. Крім того, деякі традиційні авіакомпанії під тиском конкуренції також змінюють свої бізнес-моделі, створюючи дочірні низькобюджетні авіакомпанії. Ключовими перевагами низькотарифних

перевізників є збільшення показника утилізації парку літаків, зниження плати за простої, низькі додаткові витрати, низькі аеропортові збори (за умови польотів у місцеві аеропорти), зниження витрат на технічне обслуговування, запасні частини і навчання персоналу, простіша заміна екіпажу літаків, збільшення продуктивності літаків, відносно низькі витрати на розповсюдження квитків, менше різновидів квитків (немає класів), зниження складності мережевих маршрутів, більш інтенсивне використання парку літаків і можливостей перевізника, нижча фіксована вартість найму персоналу. Саме ці переваги обумовлюють високі темпи розвитку лоукостерів у світі.

Важливо зазначити також те, що завдяки вчасному переорієнтуванню діяльності деяких авіакомпаній з пасажирських до вантажних перевезень під час карантину, компаніям вдалося не тільки не зупинити свою діяльність та не понести великих збитків, а ще й отримати підтримку уряду та репутацію на українському та міжнародному ринку вантажних авіаперевезень, як надійного партнера.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Видович А., Стимак І., Винц Д. Развитие бизнес-моделей лоу-кост авиалиний / А.Видовис, І.Стимак, Д.Винц // International Journal for Traffic and Engineering. – 2013. - №2. – С. 69-81.
2. Гаврилко Т. О., Гавриленко А. В. Аналіз діяльності міжнародних низькотарифних авіакомпаній на ринку авіаційних перевезень України / Т.Гаврилко, А.Гавриленко // Причорноморські економічні студії. - 2018. - № 27. - С. 15-19.
3. Гаврилко Т.О., Побоченко Л.М. Масштаби розвитку та структура світового ринку бізнес-авіації в умовах глобальних трансформацій / Т.Гаврилко // Актуальні проблеми економіки. – 2015.– №7(169). – С. 65-71.
4. Григор'єва С. Український лоукостер SkyUp Airlines від сьогодні літатиме зі Львова до Праги, Харкова і Києва. 17.10.2019. . [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://city-adm.lviv.ua/news/city/transport/271413-ukrainskyi-loukosterskyup-airlines-vid-sohodni-litatyme-zi-lvova-do-prahy-kharkova-i-kyieva>
5. Гричкоєдова М. В. Детермінанти впливу на визначення напрямів стратегічного розвитку авіакомпанії: міжнародний досвід / М.В. Гричкоєдова // Economic annals-XXI. - 2013. - № 3-4(2). - С. 23-25.
6. Гричкоєдова М. В. Конкурентні переваги як умови розвитку авіакомпаній на світовому ринку / М. В. Гричкоєдова // Інформаційні технології, економіка та право: стан та перспективи розвитку (ІТЕП-2012). - Чернівці: Книжки - ХХІ, 2012. - С.15-16.
7. Гричкоєдова М. В. Дослідження діяльності низькобюджетних авіакомпаній на ринку авіаперевезень України / М. В. Гричкоєдова, М. А. Руденський // Економічний простір. - 2018. - № 139. - С. 55-65.
8. Гурова Д.Д. Перспективи розвитку авіаційного туризму в Україні / Д.Д. Гурова, О.В. Шевченко // Географія та туризм. - 2015. - № 34. – С. 114 – 124. 7

9. Державне підприємство обслуговування повітряного руху України. Цифри та факти. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uksatse.ua/index.php?act=Part&CODE=229>
10. Дешевые авиабилеты авиакомпании «SkyUp Airlines». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://lowcoster.com.ua/aviakompaniya-skyup-airlines/>
11. Дикаленко М. Почему в Украину не идут крупные лоукостеры. 23.01.2017. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://business.ua/business/271-a-nam-letatokhota>
12. Дихне Є. Борисполь открыл лоукост-терминал. Как он будет работать? 01.04.2019. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://biz.liga.net/ekonomika/transport/opinion/borispol-otkryvaet-loukost-terminalkak-on-budet-rabotat>
13. Петрик. В.І. Управління рентабельністю підприємства та напрями його удосконалення. Вінницький національний технічний університет. URL: <file:///C:/Users/Home/Downloads/2480-8527-1-PB.pdf>
14. График 20 спецрейсов для эвакуации украинцев. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/rus/news/2020/04/28/7109268/>
15. Спивак С.Н. Логистический подход в системе управления потоками воздушного транспорта. Научный вестник МГТУ ГА. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/logisticheskiy-podhod-v-sisteme-upravleniya-potokamivozdushnogo-transporta/viewer>
16. Основи логістичного менеджменту: вебсайт. URL: https://stud.com.ua/41420/logistika/osnovi_logistichnogo_menedzhmentu
17. Транспортний літак. Wikipedia.org: вебсайт. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Транспортний_літак
18. Державне підприємство обслуговування повітряного руху України. URL: <http://uksatse.ua/index.php>
19. Донець А. Г. Методичні підходи до оцінки якості транспортнологістичного обслуговування міжнародних вантажних перевезень. Збірник наукових праць

ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». URL: http://www.irbisnbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe

20. Горбачова О.М. Фактор пропускної здатності аеропортових комплексів як умов їх циклічного розвитку. Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету. URL: <file:///C:/Users/Home/Downloads/291-1257-1-PB.pdf>

21. Бідюк П. І., Гожий О. П. Ймовірно-статистичні методи моделювання і прогнозування, 2014р. URL

22. Пустое небо. Как коронавирус и карантин изменили мировой воздушный трафик. URL: <https://www.bbc.com/russian/features-52462444>

23. Карпунь О. В. Оптимізація логістичної системи пасажирського сервісу авіакомпанії. URL: Проблеми системного підходу в економіці: Збірник наук. праць. <http://referatu.net.ua/referats/7569/165927>

24. Карпунь О. В. Використання логістичної концепції мінімізації сумарних витрат на обслуговування пасажирів для подолання кризової ситуації в авіакомпаніях. Проблеми системного підходу в економіці: Збірник наук. праць. URL: <http://referatu.net.ua/referats/7569/165927>

25. Характеристики Boeing 737 Classic. Wikipedia.org: вебсайт. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Boeing_737_Classic

26. Катерина О. К. Електронні логістичні системи управління інфраструктурою аеропорту. «Політ – 2008». Сучасні проблеми науки: VIII Міжнародна науково–практична конференція студентів та молодих вчених. URL: file:///C:/Users/Home/Downloads/Znpdetut_eiu_2013_26_32.pdf

27. Косарев О. Й., Герасимчук Ю. С., Парій В. М. Самоорганізація економічної безпеки авіакомпанії. Вид-во «Інтерсервіс» URL: http://www.lvduvs.edu.ua/documents_pdf/visnyky/nvse/02_2010/kojanb.pdf

28. Косарев А. Й. Взаимодействие предприятий воздушного транспорта. Прикладная логистика: журнал. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/struktura-ivzaimodeystvie-elementov-sistemy-obespecheniya-konkurentosposobnosti-dlyapredpriyatiy-otrasli-vozdushnogo-transporta>

29. Istanbul Airport Official Website. URL: <https://www.istairport.com/en> 93
30. Новий аеропорт Стамбул. URL: <https://dreamtravel.ua/int/novyj-aeroportstambula---samyj-bolshoj-aeroport-mira.html>
31. Микитюк .В. М, Паламарчук. Т. М. Основи економічного аналізу, 2018. URL: http://ir.znau.edu.ua/bitstream/123456789/10003/1/OEA_2018_440.pdf
32. Титюхин Н. Аэропорты становятся основой транспортно-логистических узлов. URL: <http://www.loglink.ru/massmedia/analytics/record/?id=481>
33. Троценко А. М. Аеропорти України. URL: <https://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/17139/1/Аеропорти%20України.pdf>
34. Чернописька Н.В. Методичні підходи оцінювання логістичної діяльності підприємства. 2008 URL: http://vlp.com.ua/files/38_4.pdf