

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН
Кафедра міжнародного туризму та країнознавства**

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач кафедри

_____ Дудник І.М.
«_____» _____ 2020 р.

**ДИПЛОМНА РОБОТА
(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)**

ЗДОБУВАЧА ВИЩОЇ ОСВІТИ
ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ «МАГІСТР»

на тему:

**УКРАЇНСЬКІ ЛОУКОСТЕРИ ТА ЇХ РОЛЬ В
ТУРИСТИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ**

Виконавець: студентка 212М групи **Стрикун Анастасія Миколаївна**

Науковий керівник: д. геогр. н., професор кафедри міжнародного туризму та країнознавства **Вишневський Віктор Іванович**

Нормоконтролер: к. геогр. н., доцент кафедри міжнародного туризму та країнознавства **Борисюк Оксана Анатоліївна**

Київ 2020

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Навчально-науковий інститут міжнародних відносин
Кафедра міжнародного туризму та країнзнавства
Спеціальність: 242 «Туризм»
Освітньо-професійна програма «Туризмознавство»

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри

_____ Дудник І.М.
«_____» _____ 2018 р.

ЗАВДАННЯ НА ВИКОНАННЯ ДИПЛОМНОЇ РОБОТИ

Стрикун Анастасії Миколаївни

(прізвище, ім'я, по батькові в родовому відмінку)

Тема дипломної роботи: ТУРИСТИЧНИЙ ІМІДЖ УКРАЇНИ, затверджена
наказом ректора від « 30 » серпня 2018 р. № 2053 /ст.

2. Термін виконання роботи: з 04 вересня 2018 року по 28 січня 2019 р.

3. Вихідні дані до роботи: дослідження має теоретичний і практичний характер, виконане на основі аналізу літературних та Інтернет джерел.

4. Зміст дипломної роботи:

РОЗДІЛ 1. Теоретичні основи дослідження іміджу країни

РОЗДІЛ 2. Вплив іміджу України на організацію туристичної діяльності

РОЗДІЛ 3. Проблеми та перспективні формування іміджу України

ВИСНОВКИ

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

ДОДАТКИ

5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстративного) матеріалу: Рис. 1.1. Компоненти іміджу держави; Рис. 1.2. Складові туристичного іміджу регіону; Таблиця 1.1. Чинники, що впливають на туристичний імідж країни; Таблиця 1.2. Показники, за допомогою яких оцінюється туристичний імідж регіонів; Таблиця 1.3. Методика оцінки складових туристичного іміджу держави; Таблиця 2.1. Показники діяльності готельного господарства України за 2011-2017рр.; Рис. 2.1. Розподіл окремих видів транспорту у загальному перевезенні пасажирів у 2017 р.;

Таблиця 2.2. Показники діяльності авіакомпаній України; Рис.2.2. Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України за 2009-2017рр.; Рис.2.3. Показники роботи аеропортів України 2009-2017рр.; Рис. 2.4. Туристичні потоки України, 2000–2017 рр.; Рис.2.5. Структура туристичних потоків України за 2017 рік; Рис. 2.6. Динаміка внеску туристичної галузі до ВВП України, 2002–2017рр. дол. США; Рис. 2.7. Динаміка частки внеску туризму у сукупний ВВП країни у 2002-2017рр.; Рис.2.8. Динаміка частки доходів від туризму в загальному експорті країни за 2007-2017рр.; Таблиця 2.3 Туристичні бренди міст України; Таблиця 2.4 Туристичні бренди регіонів України; Рис. 2.9. Складові іміджетворчого процесу в Україні; Таблиця 2.5.Приватні ініціативи щодо формування іміджу України; Рис.2.10. Зовнішні фактори розвитку туристичної індустрії; Таблиця 2.6 Міжнародні готельні мережі в Україні; Таблиця 2.7 Національні готельні мережі; Таблиця 2.8 Міжнародні франчайзингові туристичні мережі на ринку послуг України; Таблиця 2.9 Туристичні оператори України; Рис.3.1. Динаміка капіталовкладень в туристичну галузь України за 2007-2017рр., млрд. дол. США; Таблиця 3.1 Управління туристичним іміджем у провідних країнах світу; Таблиця 3.2 Напрямки створення позитивного іміджу України; Рис. 3.1. Динаміка вартості українського бренду та місце у рейтингу найдорожчих національних брендів світу Brand Finance, 2010-2018рр.

6. Календарний план-графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Проаналізувати літературні та ін. джерела з проблеми дослідження.	04.09 -20.09 2018 р.	виконано
2.	Обґрунтувати об'єкт, предмет дослідження, сформулювати завдання і мету. Написати вступ.	21.09 – 10.10 2018 р.	виконано
3.	Зібрати, проаналізувати і узагальнити матеріал щодо поняття «іміджу» та «туристичного іміджу», його структури, методики та чинників створення. Написати перший розділ роботи.	11.10 – 11.11 2018 р.	виконано
4.	Проаналізувати сучасний стан туристичного іміджу України. Написати другий розділ роботи.	12.11-12.12. 2018 р.	виконано
5.	Дослідити проблеми туристичного іміджу в Україні та визначити	13.12-10.01. 2019 р.	виконано

	перспективи його розвитку. Написати третій розділ роботи.		
6.	Узагальнити результати проведеного дослідження, сформулювати висновки.	11.01 - 20.01 2019 р.	виконано
7.	Підготувати реферат.	21.01.-23.01. 2019 р.	виконано
8.	Підготувати доповідь на попередній захист, розробити демонстраційні матеріали.	23.01-25.01. 2019 р.	виконано
9.	Провести роботу над зауваженнями після попереднього захисту дипломної роботи.	26.01-28.01. 2019 р.	виконано
10.	Захист дипломної роботи.	05.02.2019 р.	

7. Дата видачі завдання: «04» вересня 2018 р.

Науковий керівник дипломної роботи _____ Борисюк О.А.
(підпис керівника) (П.І.Б.)

Завдання прийняв до виконання _____ Баранська Н.А.
(підпис випускника) (П.І.Б.)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи «Туристичний імідж України»: 153 сторінок роботи, 15 рисунків, 14 таблиць, 116 використаних джерел, 9 додатків.

Предметом дослідження дипломної роботи є туристичний імідж України.
Об'єктом дослідження туристичний імідж.

Метою дипломної роботи є аналіз сучасного туристичного іміджу України та надання рекомендації з його вдосконалення.

Методи дослідження. Для розв'язання визначених в роботі завдань, досягнення мети використовувався комплекс взаємодоповнюючих методів дослідження, а саме: порівняння, опису, аналізу та синтезу, історичний, статистичний, узагальнення, емпіричний та ін.

Наукова новизна роботи полягає в здійсненні порівняльного аналізу основних трактувань поняття туристичний імідж, наданих вітчизняними та іноземними вченими, запропоноване власне визначення поняття туристичного іміджу, створена власна методика оцінки туристичного іміджу, надані змістовні та дієві рекомендації щодо вдосконалення іміджу України.

Результати роботи будуть корисними у процесі підготовки фахівців з туризму під час вивчення дисциплін «Організація туристичних подорожей», «Міжнародний туризм», «Міжнародний туристичний бізнес», «Туристичне краєзнавство», «Країнознавство».

Структура роботи. Дипломна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків та списку використаних джерел.

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ЛОУКОСТ-ПЕРЕВЕЗЕННЯ – СУЧАСНИЙ ВЕКТОР РОЗВИТКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ У СВІТІ	5
1.1 Історія появи, сутність та особливості низькотарифних авіакомпаній ..	5
1.2 Особливості формування тарифів, переваги та недоліки лоукост- перевізників	13
1.3 Сучасний стан та тенденції розвитку лоукост-перевезень у світі	20
РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ РОБОТИ ЛОУКОСТЕРІВ В УКРАЇНІ ТА ЇХ РОЛЬ У ТУРИСТИЧНИХ ПОДОРОЖАХ	29
2.1. Історія появи та сучасний стан лоукостерів в Україні	29
2.2. Лоукост-авіакомпанії в Україні	33
2.3. Інфраструктурне забезпечення роботи лоукост-перевізників	41
РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЛОУКОСТЕРІВ	48
3.1. Проблеми лоукостерів в Україні	48
3.2. Перспективи лоукост-перевізників в Україні	53
3.3. Шляхи залучення лоукостерів на український ринок	60
ВИСНОВКИ	67
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	71
ДОДАТКИ	79

ВСТУП

Актуальність теми. Повітряний транспорт надзвичайно важливий для 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 важливу роль у внутрішньому туризмі. У будь-якому разі стрімкий розвиток туризму у світі багато в чому зобов'язаний прогресу у сфері повітряного транспорту.

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 все більш важливим фактором прискорення динаміки авіаційного пасажирообороту та істотним чином впливає на розвиток туризму.

Україна має значні перспективи розвитку туризму, зокрема з використанням авіаційного транспорту. Активізація роботи лоукостерів в Україні може стати фактором, що забезпечить мультиплікативний ефект у збільшенні потоку туристичних потоків. Для виїзного туризму робота лоукост-перевізників також важлива, оскільки збільшує доступність подорожей для громадян України та сприяє інтеграції нашої держави у світову спільноту. Таким чином, вивчення питання діяльності лоукост-перевізників в Україні є важливим та актуальним.

Об'єктом дослідження є робота лоукост-перевізників (лоукостерів).

Предмет дослідження – особливості роботи лоукостерів в Україні та їх роль у туристичних подорожах.

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

Виходячи з поставленої мети, завданнями роботи є:

1. Розкрити історію появи, сутність та особливості низькотарифних авіакомпаній.
2. Визначити особливості формування тарифів, переваги та недоліки лоукост-перевізників.
3. Охарактеризувати сучасний стан та тенденції розвитку лоукост-перевезень у світі.
4. Дослідити сучасний стан і роль лоукостерів на ринку пасажирських авіаційних перевезень України.
5. Оцінити інфраструктурне забезпечення роботи лоукост-перевізників.
6. Систематизувати проблеми роботи лоукостерів на ринку пасажирських авіаційних перевезень України.
7. Оцінити перспективи лоукост-перевезень в Україні.
8. Запропонувати практичні шляхи залучення лоукостерів на український ринок.

При виконанні дослідження використано низку наукових методів: як емпіричних, так і теоретичних. До останніх, зокрема, належать опис, пояснення, порівняння, аналіз, синтез, індукція, дедукція, класифікація та ін.

Основними джерелами вихідної інформації стали сайти ІСАО, ІАТА, окремих лоукост-перевізників, великих аеропортів (зокрема «Бориспіль» та «Київ»), наукові праці вітчизняних та зарубіжних авторів, дані фахівців, що працюють у сфері авіаперевезень.

РОЗДІЛ 1.

ЛОУКОСТ-ПЕРЕВЕЗЕННЯ – СУЧАСНИЙ ВЕКТОР РОЗВИТКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ У СВІТІ

1.1 Історія появи, сутність та особливості низькотарифних авіакомпаній

Світовий ринок авіаційних перевезень є одним з основних елементів світового господарства та відіграє важливу роль у процесі закріплення взаємозв'язків між країнами. З розвитком та поширенням глобалізаційних процесів, інформаційних технологій, лібералізаційних тенденцій у світі відбуваються і відповідні зміни в умовах функціонування авіаційних перевізників.

Посилення рівня конкуренції у сфері пасажирських авіаперевезень протягом останніх десятиліть, а також зростаючий попит стали чинниками виникнення нових бізнес-моделей. Однією з них є поява низькотарифних авіакомпаній або лоукост-перевізників.

Дослідженню особливості роботи низькобюджетних авіакомпаній присвятили свої праці С. Л. Литвиненко, О. М. Коновалова, Л. Л. Литвиненко [20] та інші автори. У праці [20] зазначено, що у відповідній літературі використовуються ряд назв низькобюджетних перевізників, що по своїй суті 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

авіакомпанії, 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. Перше офіційне визначення бюджетних авіаперевізників було надано транспортними органами США. Федеральне управління цивільної авіації США (Federal Aviation Administration / FAA) у своєму звіті за 1996 р. Low Cost Airline Service Revolution [67] виділило два ключових елементи, що характеризують лоукост-авіакомпанії: низькі питомі витрати та агресивну цінову політику. Експлуатаційні витрати в розрахунку на 1 пасажиро-кілометр і середній рівень цін, які пропонуються лоукостерами, є нижчими, ніж у традиційних перевізників. Одночасно FAA було розраховано ефект для пасажирів від використання послуг бюджетних авіакомпаній.

Досліджуючи історію розвитку лоукост-перевізників, О.Ю. Малиновська [23] та І.В. Щербатенко [55] показали, що першою успішною лоукост-авіакомпанією стала Pacific Southwest Airlines (PSA, США), яка здійснила перший рейс 6 травня 1949 р. Компанія здійснювала рейси в невеликі аеропорти на західному узбережжі США, а саме в такі штати, як Каліфорнія, Аризона, Колорадо, Айдахо, Нью-Мексико, Невада, Орегон, Юта. Перевізнак запропонував безліч нововведень, характерних для бюджетних авіакомпаній. Так, у 1978 р. було встановлено перші автомати з продажу квитків і реєстрації на рейс, проводилася уніфікація флоту повітряних суден.

За роки свого існування Pacific Southwest Airlines перетерпіла злиття з іншими авіакомпаніями і в 1988 році була інтегрована в USAir.

Ряд дослідників (Т.О. Гаврилко та А. В. Гавриленко [3], Т. І. Олешко та В.В. Токар [37], М. В. Гричкоєдова та М.А. Руденський [5], С. Л. Литвиненко, О. М. Коновалова та Л. Л. Литвиненко [20] та інші) першість приписують авіакомпанії Southwest Airlines (SA), яка розпочала свою діяльність у 1971 р., а з 1973 р. почала щороку декларувати свої прибутки. Саме Southwest Airlines згодом стала найбільшим лоукостером у світі, обравши бізнес-модель, яка передбачала повну відмову від всіх додаткових послуг, крім власне перельоту.

Таким чином, Southwest Airlines не була винахідником самої концепції лоукост-перевізень, першість належить каліфорнійській авіакомпанії PSA, що припинила свою діяльність у 1988 р. Заслуга SA в тому, що вона підхопила й довела до успіху революційне починання. Уперше Southwest Airlines відмовилася від паперового авіаквитка, випробувала бронювання місць через Internet, стала використовувати парк літаків тільки одного типу та робити посадку пасажирів у салоні на будь-які вільні місця. Авіакомпанія SA до досконалості довела побудову маршрутної мережі з коротких багаточасткових рейсів, при цьому для швидкого обороту літаків авіакомпанія намагалась літати у вторинні аеропорти [7]. Висока продуктивність праці забезпечується унікальною внутрішньою корпоративною культурою й системою мотивації персоналу (Southwest Airlines стала першою великою авіакомпанією, що впровадила систему поділу прибутків між працівниками компанії).

Вивчаючи історію лоукостерів, важливо наголосити на зв'язку появи низькотарифних авіакомпаній та розвитку 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.

У 1990-х роках з послабленням державного контролю за цивільними авіаперевезеннями модель бюджетних авіакомпаній успішно адаптується і в Європі. Так, у 1991 р. ірландська авіакомпанія Ryanair, яка працювала раніше як традиційний авіаперевізник, трансформувалася в низькобюджетного авіаперевізника. Аналогічні трансформації відбулися у Великобританії, коли у 1995 р. була утворена авіакомпанія EasyJet. Згодом такі перевізники почали з'являтися і в континентальній Європі [36]. Загалом, активному розвитку лоукост-перевезень в Європі сприяли інтеграційні процеси, зокрема дерегуляція повітряного простору, географічна близькість (невеликі відстані польотів) і наявність інфраструктури (велика кількість аеропортів).

У 2000-х роках лоукост-авіакомпанії почали «освоювати» Азіатсько-Тихоокеанський регіон (АТР), зайнявши до 2010-х рр. найбільш міцні позиції на ринку повітряних перевезень у Південно-Східній Азії [3]. Основними авіакомпаніями в бюджетному сегменті у регіоні Азії та Тихого океану стали Air Asia (Малайзія), Air Dessoan (Індія), Virgin Blue (Австралія) та ряд інших. У середині 2000-х рр. були створені лоукост-авіакомпанії в Саудівській Аравії, Мексиці та Східній Європі [3].

Одними з найбільш безпечних у світі є авіакомпанії-дискаунтери Австралії. Через малонаселеність континенту та нерозвиненість мережі авіамаршрутів тут досить незначна кількість авіакомпаній. В Австралії внутрішні рейси та рейси в країни Азії забезпечують бюджетні авіакомпанії Australian Airlines та Jetstar Airways (Австралія), авіарейси в Новій Зеландії та в країни Океанії – Pacific Blue (Нова Зеландія). Найбільшою лоукост-авіакомпанією є Virgin Blue (Австралія), яка здійснює рейси по всьому континенту.

Африка поки що залишається найбільш відсталим регіоном світу в галузі цивільної авіації (винятком є ПАР та країни північного узбережжя Африки з великою кількістю курортних міст). При досить низькій щільності авіаційного трафіку, тут дуже велика кількість авіакатастроф. Найбільшою бюджетною

авіакомпанією Африки є Kulula.com, яка зосередила свою діяльність на півдні континенту. Авіаперевезення всередині ПАР здійснюють компанії Time Airline та Mango (ПАР). Пов'язує Марокко з країнами Європи компанія Jet4you, а з європейськими та азіатськими країнами Atlas Blue (Марокко).

Систематизація лоукост-перевізників за регіонами та країнами світу представлена у табл. 1.1.

Таблиця 1.1

Систематизація лоукост-перевізників за регіонами та країнами світу

Регіон	Авіакомпанія	Країна	Основні напрямки авіаперевезень
Європа	Ryanair	Ірландія	Країни Європи
	EasyJet	Великобританія	Внутрішні рейси Великобританією, міжнародні рейси у країни Європи
	Feel Air	Норвегія	Дальномагістральні рейси з Осло і Стокгольма
	Wizz Air	Угорщина	Найбільша бюджетна авіакомпанія Східної Європи
	TUIfly	Німеччина	Рейси з Німеччини за курортними напрямками
	Pegasus Airlines	Туреччина	Авіаперевезення з Європи на курорти Туреччини
Північна Америка	Sun Country Airlines	США	Рейси із США в країни Центральної Америки
	AirTran Airways, JetBlue Airways	США	Рейси на Сході США
	WestJet Airlines	Канада	Рейси між Канадою і США
	Interjet	Мексика	Рейси між найбільшими містами Мексики
	VivaAerobus	Мексика	Рейси всередині Мексики та з Мексики в США
Південна Америка	EasyFly	Колумбія	Рейси всередині Колумбії
	Azul	Бразилія	Рейси між найбільшими містами Бразилії
	GOL	Бразилія	Найбільша лоукост авіакомпанія Південної Америки
АТР	AirAsia	Малайзія	Міжнародні та далекомагістральні авіарейси
	Air India Express та Indigo Airlines	Індія	Пов'язують Індію із сусідніми країнами

	GoAir, JetLite, Kingfisher Red, SpiceJet	Індія	Авіап перевезення всередині Індії
	China United Airlines, Juneyao Airlines, Lucky Air та Spring Airline	КНР	Рейси всередині Китаю
	Air Do	Японія	Рейси з Токіо на острів Хоккайдо
	Skynet Asia Airlines	Японія	Перевезення з Японії в країни Азії
	Air Next, JAL Express, Skymark Airlines	Японія	Внутрішні бюджетні авіалінії країни
	Mandala Airlines та Indonesia Air Asia	Індонезія	Внутрішні рейси
Близький Схід	Air Arabia	ОАЕ	Рейси із Шарджи
	Sama	Саудівська Аравія	Внутрішні рейси
	NAS Air	Саудівська Аравія	Сусідні країни
Австралія	Australian Airlines та Jetstar Airways	Австралія	Внутрішні рейси та рейси в країни Азії
	Pacific Blue	Нова Зеландія	Авіарейси в Новій Зеландії та в країни Океанії
	Virgin Blue	Австралія	Внутрішні рейси
Африка	Kulula.com	ПАР	Авіарейси на півдні континенту
	Time Airline, Mango	ПАР	Авіап перевезення всередині ПАР
	Jet4you	Марокко	Країни Європи
	Atlas Blue	Марокко	Європейські та азіатські країни

Джерело: розроблено автором

Щодо парку літаків, то авіакомпанії-дискаунтери використовують як серії літаків Airbus (A320, A330, A340) і Boeing (717, 737, 747, 767), так і літаки менш відомих виробників типу ATR (42, 72), Bombardier (CRJ100, CRJ200, CRJ700, CRJ900, Dash 8 Q300, Dash 8 Q400) та Embraer (E-170, E-175, E-190, E-195). Причиною використання літаків різних виробників О.Ю. Малиновська [23] вважає історію розвитку авіакомпанії: одні від самого початку були звичайними

авіакомпаніями і потім перейшли на модель лоукост, інші ж, від початку будучи бюджетними, вирішили розвивати або дальньомагістральні або регіональні напрямки перевезень [23].

Міжнародна організація цивільної авіації (International Civil Aviation Organization) у 2004 р. віднесла до категорії «лоукост» різні типи авіаперевізників, коротка характеристика яких представлена у табл. 1.2.

Таблиця 1.2

Типи лоукост-перевізників відповідно до типології Міжнародної організації цивільної авіації

Тип лоукос-перевізника	Характеристика	Приклади авіакомпаній
Незалежні авіакомпанії	Авіакомпанії, які або були створені з нуля, або були перемодельовані власниками	Southwest, EasyJet, Ryanair
Дочірні компанії	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	Germanwings (дочірня компанія Lufthansa, Німеччина), Jetstar Airways, (частина Qantas Group Airline, Австралія)
Cost-cutters («зменшена вартість»)	Традиційні авіакомпанії, які намагаються зменшити собівартість рейсів здійснивши урізання частини послуг пасажиром, які пропонувалися раніше. Ряд традиційних авіакомпаній активно застосовують цю стратегію на певних маршрутах	British Airways, Aer Lingus
Чартерні авіакомпанії	Різні типи чартерних компаній, в тому числі дочірні компанії, виділені у окрему одиницю для здійснення чартерних перевезень, із низькою ціною пропозицією	Air India Express
Авіакомпанії, що субсидуються державою	Авіакомпанії, що субсидуються державою з метою конкурування на ринку низьких тарифів. Фінансова підтримка уряду або субсидії дозволяють їм пропонувати низькі тарифи без покриття понесених збитків за рахунок інших рейсів	Alitalia, TAP Portugal, Iberia

Джерело: розроблено автором за матеріалами [20, 28]

Відповідно до наведеної класифікації, лоукост-перевізник може бути незалежною компанією (Southwest, EasyJet, Ryanair та ін.), дочірньою компанією великого перевізника (зокрема, Germanwings - дочірня компанія найбільшого німецького авіаперевізника Lufthansa) або, в деяких випадках, колишнім чартерним підрозділом групи авіакомпаній (Air India Express - колишнє чартерну підрозділ Air India). Окремо дана організація виділила перевізників «зі зниженою вартістю» (Cost-cutters), які пропонують пасажиром найбільш простий або обмежений набір послуг на борту.

Водночас, як наголошує О.Ю.Малиновська [23], лоукост-перевізник не слід плутати зі звичайними регіональними авіакомпаніями без сервісу, які працюють на коротких (переважно внутрішніх) рейсах, або з авіакомпаніями з повним сервісом, які обмежують набір послуг відповідно до своїх маркетингових або комерційних цілей.

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, погоджуючись з І.В. Щербатенко [55], можна дійти висновку, що бізнес-модель лоукост-перевізника 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

туристичних напрямках незалежні лоукост-перевізники є серйозними конкурентами чартерних авіакомпаній.

Підсумовуючи виконані дослідження, слід зазначити, що концепція лоукост-авіакомпаній 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.

1.2 Особливості формування тарифів, переваги та недоліки лоукост-перевізників

Лоукост-перевізники є бюджетними авіакомпаніями, бізнес-модель яких є досить ризикованою. Ця модель вимагає ретельного аналізу, швидкого реагування і прийняття нестандартних рішень.

Спираючись на результати досліджень діяльності бюджетних авіакомпаній, О.Ю.Малиновською [23] виконано групування специфічних рис бізнесової моделі лоукостерів за п'ятьма напрямками:

- уникнення витрат на необов'язкові елементи розкоші та зменшення ролі особливих сервісів;
- використання меншої кількості персоналу;
- прямий продаж квитків;
- прості тарифи та прості маршрути;
- ефективне використання парку літаків.

Деталізація кожного з виділених напрямків представлена у табл. А.1 Додатку А.

Типова бізнес-модель авіакомпанії low-cost зазвичай (хоча і не завжди) містить наступні основні положення:

1. Використання одного (зазвичай економічного) класу обслуговування;
2. Використання одного типу літака, що істотно дозволяє знизити витрати на підготовку персоналу та обслуговування техніки;
3. Використання мінімальної кількості додаткового обладнання в літаку, що робить вартість борта нижче та зменшує його вагу. Зменшення ваги дає змогу знизити витрати палива, вартість якого є однією з найбільших статей витрат в собівартості авіаперевезень;
4. Акцент на прямих продажах, переважно через Інтернет, що дозволяє уникнути виплат комісійної винагороди агентам і системам резервування;
5. У міру заповнення літака ціна на квиток збільшується, таким чином, лоукост-авіакомпанії активно стимулюють своїх клієнтів до раннього резервування;
6. Використання так званих вторинних, дешевших аеропортів, що дозволяє істотно заощадити на аеропортових зборах. Відправлення рано вранці або пізно ввечері з метою уникнення затримок рейсів через завантаження повітряного простору;
7. Дискаунтери вибирають, як правило, прості схеми маршрутів, що будуються за принципом «з точки в точку», уникаючи проміжного використання хабів, що також відбивається на ціновій політиці авіакомпанії;
8. Скорочення спектру послуг, що надаються на борту літака, які в інших авіакомпаніях є стандартними (наприклад, напої та харчування). Збільшення додаткових платних послуг на борту та отримання додаткового доходу від продажу цих послуг;
9. Поєднання кількох посадових обов'язків працівниками лоукост-перевізника (бортпровідники можуть також займатися прибиранням салону,

проведенням реєстрації на рейс і завантаженням багажу) з метою економії фонду оплати праці;

10. Використання активних програм хеджування вартості палива на ринку.

Досліджуючи можливості зменшення витрат лоукост-перевізників в порівнянні з традиційними авіакомпаніями, Л. Л. Духовна та В.П. Леонова [13] систематизували їх основні напрямки та розмір (табл. 1.3).

Таблиця 1.3

Переваги лоукост-перевізників за витратами порівняно з традиційними перевізниками (в розрахунку на крісло-кілометр)

Категорія витрат	Переваги лоукост-перевізників над традиційними (%)
Сукупні операційні витрати	до 28%
Екіпаж	до 30%
Паливо	до 3%
Технічне обслуговування та ремонт	до 45%
Збори	до 3%
Обслуговування пасажирів	до 100%
Маркетинг та продаж	до 69%
Оренда площі для стоянки	до 94%

Джерело: [13]

Як свідчать представлені дані, основним напрямком зниження витрат для лоукост-перевізників є категорія «обслуговування пасажирів», тобто мінімізація спектру послуг, що надаються на борту ліків.

Деталізуючи інші можливості скорочення витрат у лоукост-перевізників, необхідно розглянути специфіку функціонування цих авіакомпаній. Важливо зазначити, що переважна більшість лоукостерів здійснюють польоти на короткі відстані і, як правило, використовують однотипний флот літаків «економ-класу», зокрема Boeing-737 або Airbus-320 з економічними двигунами.

Лоукостери не перевозять на літаках запасне паливо, що істотно зменшує їх вагу, а, відповідно, і витрати на паливо. Однак, відсутність запасного палива несе

потенційну небезпеку. Так, І.П. Панасюк та А.О. Тертична [42] в якості прикладу наводять авіакатастрофу літака компанії Fly Dubai біля Ростова-на-Дону, коли пілот просився на посадку, щоб заощадити паливо і не летіти в сусідній аеропорт, але погодні умови завадили нормальній посадці.

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.

Досліджуючи причини низьких цін на квитки, І.П. Панасюк та А.О. Тертична [42] звертають увагу також на той факт, що економія формується за рахунок мінімізації витрат часу, які літак проводить в аеропорту. Важливою є й оптимізація стикування рейсів, тобто перельоти сплановані так, що літак, який прибуває в аеропорт, практично відразу відлітає з пасажирами в іншому напрямку.

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);

- 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, А.А. Мальцева, А.В. Матвеева та А.Г. Тарасов [24] зазначають значно вищий рівень цієї категорії витрат саме у низькотарифних авіакомпаній. Крім того, структура собівартості лоукост-перевізники. порівняно з традиційними авіакомпаніями. характеризується вищим рівнем витрат на аеропортові та інші збори та нижчим рівнем витрат на оплату праці (рис. 1.1).

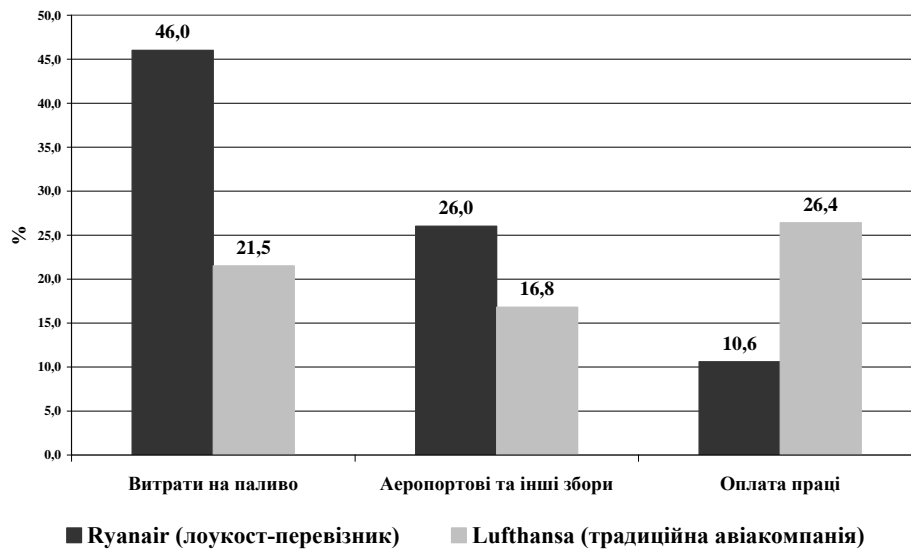


Рис. 1.1. Співвідношення частки витрат у структурі собівартості лоукост-перевізників та традиційних авіакомпаній

Джерело: складено автором за матеріалами [24]

Таким чином, розмір прибутку бюджетних авіакомпаній більше залежить від зміни цін на авіаційне паливо, ніж у традиційних перевізників. Мінімізацію своїх витрат від стрибків цін на авіаційне паливо лоукостери здійснюють за допомогою політики паливного хеджування. Як правило, авіакомпанія укладає з банком своп (swap) з «прив'язкою» на авіаційне паливо терміном, наприклад на 3 місяці, і фіксує для себе ціну покупки палива. Фізичне паливо компанія продовжує купувати у своїх постачальників за цінами, актуальним на момент покупки, протягом всього періоду. У разі підвищення цін банк наприкінці розрахункового періоду компенсує компанії різницю в цінах, виходячи з розрахунків за обумовленою формулою. При зниженні цін компанія виплатить банку заощаджену різницю [60].

Бюджетні авіаперевізники, що досягли певного успіху, досить швидко стикаються з проблемою надлишку місць. Причиною може бути як їх власна надмірно агресивна стратегія розширення, так і поява нових лоукостерів у регіоні.

Коли місць стає більше, ніж пасажирів, маржа прибутку може зникнути, а авіакомпанія - стати збитковою.

Більшість європейських лоукостерів збанкрутувало саме в результаті відсутності чітких стратегій розвитку або нездатності контролювати витрати. На даний момент ця проблема виходить на перший план, в першу чергу в Південно-Східній Азії, де ряд бюджетних перевізників (малазійська Air Asia, сінгапурська Tiger Airlines) скасовують або відкладають замовлення на нові повітряні судна, беручи до уваги надлишок існуючих провізних місць. У той же час ця тактика навряд чи зможе істотно вплинути на ситуацію, враховуючи доволі агресивну стратегію розвитку індонезійської бюджетної авіакомпанії Lion Air [68].

Труднощі в розвитку бюджетних авіаперевезень можуть також виникати у зв'язку з особливостями регулювання національного авіаційного ринку і строгими правилами виконання перевезень, які обмежують застосування лоукост-моделі. Тому для успішного функціонування бюджетних авіакомпаній вкрай важлива робота держави зі створення відповідного юридичного середовища. Необхідна наявність законодавства, що допускає безповоротні тарифи, скасування безкоштовного харчування на борту, зниження норми безкоштовного провозу багажу тощо. В цьому плані показовим є приклад Китаю, зацікавленого у створенні сприятливих умов для розвитку бюджетних авіаперевезень. Адміністрація цивільної авіації Китаю (Civil Aviation Administration of China) прийняла пакет заходів, спрямованих на підтримку бюджетних авіакомпаній. Запропоновані заходи зачіпають шість основних напрямків: сприяння в розширенні парку повітряних суден лоукост-перевізників, узгодження заявок на відкриття нових маршрутів, отримання аеропортових слотів, прискорення процедури реєстрації нових лоукост-перевізників, затвердження реєстру наданих ними послуг і розгортання будівництва аеропортів, призначених для лоукостерів. Зазначений досвід є цікавим для вивчення та подальшої імплементації і в Україні.

1.3 Сучасний стан та тенденції розвитку лоукост-перевезень у світі

Протягом останнього десятиліття у світі з'явилося понад 100 нових авіакомпаній, які почали польоти за принципами low-cost – low fare (низькі витрати – низькі тарифи). Деякі традиційні авіакомпанії під тиском конкуренції також змінюють свої бізнес-моделі, створюючи дочірні низькобюджетні авіакомпанії. Щорічна поява нових та розвиток існуючих низькотарифних перевізників урізноманітнюють модель бізнесу на основі низьких витрат. Проте, нерідко такі авіаперевізники і зникають із ринку. Для цього є багато причин, основною з яких є неможливість знаходження достатнього платоспроможного попиту на цільових ринках та високий рівень конкуренції [32].

Станом на кінець 2018 р. лоукост-перевізники забезпечували близько 29% світових авіаперевезень [61]. За період 2003-2018 рр. їх частка в глобальному пасажиропотоці збільшилася більше, ніж у двічі – з 12,2% до 29,1% (рис. 1.2). При цьому, загальний обсяг перевезень авіатранспортом в світі також мав стійку тенденцію до збільшення. Дані рис. 1.2 демонструють збільшення пасажиропотоку бюджетних авіакомпаній навіть у кризові періоди. Цьому сприяла оптимізована структура операційних витрат та збільшення масштабів діяльності за рахунок зростання попиту на доступні авіаперевезення. Більш того, лоукост-перевізники, створивши прецедент фінансової загрози традиційним авіакомпаніям, фактично «підштовхнули їх до створення власних бюджетних підрозділів або переходу до гібридних (змішаних) бізнес-моделей господарювання.

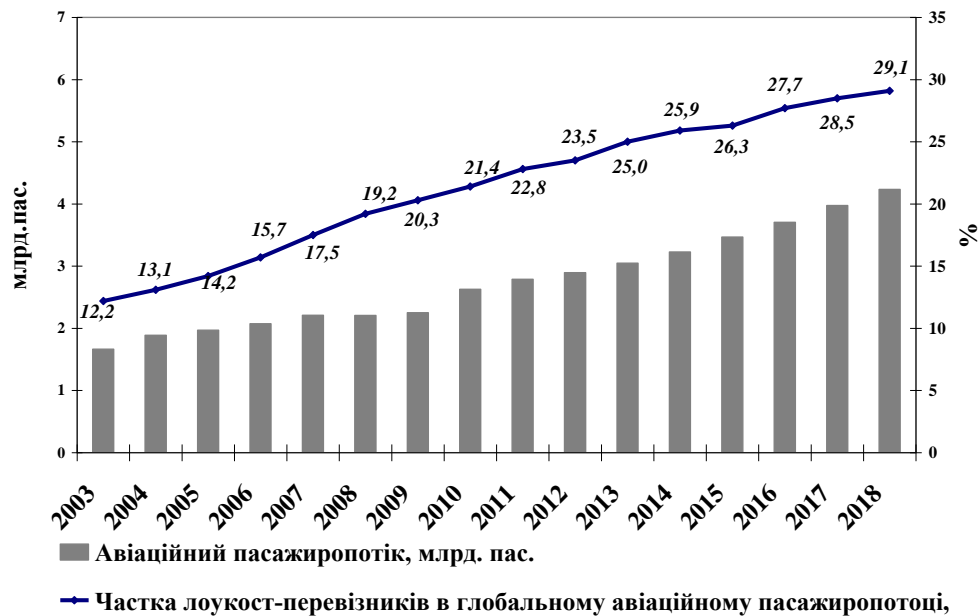


Рис. 1.2. Частка лоукост-перевізників в глобальному авіапасажиропотоці в 2003-2018 рр.

Джерело: розроблено автором за матеріалами [60]

Найбільшими регіонами лоукост-перевезень є Північна Америка (з провідною роллю США), Європа та Азіатсько-Тихоокеанський регіон (АТР) (Австралія та Нова Зеландія, Індія, країни Південно-Східної Азії, Китай, Республіка Корея, Японія). Зміну частки лоукост-перевезень у загальному пасажиропотоці внутрішніх повітряних ліній (ВПЛ) та міжнародних повітряних ліній (МПЛ) за регіонами протягом 2003-2018 рр. представлено в табл. 1.4. Як свідчать представлені дані, найбільші темпи приросту має ринок низькотарифних перевезень АТР, другий за динамікою приросту регіон – Латинська Америка. На ринках розвинутих країн (Північна Америка, Західна Європа) лоукост-перевізники також займають все більшу частку ринку, здійснюючи понад 30% на внутрішніх повітряних лініях (ВПЛ) та закріплюючись на ринку міжнародних повітряних ліній (МПЛ).

Зміна частки лоукост-перевізників у пасажиропотоці ВПЛ та МПЛ за регіонами світу у 2003-2018 рр., %

Регіон	Внутрішні повітряні лінії			Міжнародні повітряні лінії		
	2003	2018	Збільшення, разів	2003	2018	Збільшення, разів
Північна Америка	21,0	32,2	1,5	2,9	17,2	5,9
Західна Європа	18,1	40,1	2,2	3,3	10,3	3,1
Східна та Центральна Європа	4,1	8,2	2,0	4,0	6,2	1,6
АТР	2,4	29,5	12,3	3,6	8,4	2,3
в т.ч. Південно-Східна Азія	4,0	12,6	3,2	2,0	4,6	2,3
Латинська Америка	7,2	36,1	5,0	2,4	23,3	9,7
Світ	14,9	32,3	2,2	8,7	14,0	1,6

Джерело: складено автором за матеріалами [24; 61]

Незважаючи на те, що в світі налічується понад 100 лоукост-перевізників, лише 10 найбільших забезпечують майже половину (49,4%) загального обсягу лоукост-авіаперевезень. Серед них чотири європейські компанії (EasyJet, Norwegian, Ryanair та Eurowings), три лоукостера з АТР (AirAsia, AirAsia X та IndiGo), два лоукост-перевізника з Північної Америки (Southwest Airlines та WestJet) та австралійська компанія Jetstar Airways.

Як було зазначено вище, низькобюджетні авіакомпанії пропонують відносно низькі тарифи, в яких відсутня більшість базових сервісних послуг, які є у традиційних авіакомпаній. Така бізнес-модель характеризується цілою низкою ключових елементів, зокрема, простотою продукту, низькими експлуатаційними витратами і конкретним позиціонуванням.

Вивчаючи останні тенденції розвитку бюджетних авіакомпаній, С.Л. Литвиненко, О. М. Коновалова та Л. Л. Литвиненко [20] звернули увагу на суттєву трансформацію описаних елементів бізнес-моделі лоукост-перевізників.

Автори наголошують, що вже з'явилися та активно розвиваються низькобюджетні авіакомпанії, які пропонують достатньо складний продукт, сформований за модульним принципом, де клієнт сам обирає всі складові власної подорожі, включаючи вишукане індивідуальне меню.

Низькі експлуатаційні витрати залишаються ключовою перевагою низькобюджетних авіаперевізників, проте регулярні авіаперевізники також починають активно переймати цей позитивний досвід.

Позиціонування низькобюджетних авіаперевізників також значно трансформувалося. Нині більшість із них уже не позиціонує себе як суто дешевого перевізника. Акцент змістився у бік позиціонування, як альтернативного перевізника, який пропонує більш зручний розклад, можливості індивідуального модульного формування самого перевезення за відносно низьку ціну.

Проте, далеко не всі низькобюджетні авіакомпанії мають однакову стратегічну політику та однакове формування тарифу. Наприклад, американська авіакомпанія-дискаунтер Southwest, ірландський лоукостер Ryanair, малазійський лоукостер AirAsia дотримуються бізнес-моделі «no-frills» («без надмірностей»).

Для отримання конкурентних переваг лоукост-перевізники можуть відступати від традиційної моделі, приймаючи рішення, що набагато вигідніше запропонувати певний сервіс і таким чином залучити більш платоспроможних і вимогливих пасажирів. Такі авіакомпанії вилітають з відомих аеропортів, пропонують своїм пасажиром безкоштовно прохолодні напої і легкі закуски, виконують транзитні перельоти через аеропорти-хаби. Прикладами таких лоукостерів є британська авіакомпанія EasyJet, німецька авіакомпанія Air Berlin, американська авіакомпанія Frontier.

Інша група авіакомпаній при явному мінімумі технологічної складової сервісу робить акцент на технічну складову сервісу забезпечуючи комфорт у процесі польоту, використовуючи новітні повітряні судна, обладнані ергономічними шкіряними кріслами, надсучасною системою розваг на борту, яка

включає в себе індивідуальні монітори в спинках крісел, телебачення та інтернет. Подібна політика властива американській авіакомпанії JetBlue і канадській WestJet [13].

У середині 2000-х років на світовому ринку бюджетних перевезень з'явилося кілька авіакомпаній-дискаунтерів нового типу, які взяли за основу своєї політики пропозицію дешевих перельотів у салонах бізнес-класу. Авіакомпанії MaxJet, Silverjet, Oasis Hong Kong здійснювали перельоти на далекомагістральних маршрутах Європа - США, Європа - Азія, Азія - США на повітряних бортах з салонами бізнес-класу. Причому нерідко використовувалися повітряні судна, що мають тільки бізнес-клас на борту. Принцип функціонування подібної моделі полягає в активному залученні сегмента «ділових» пасажирів, яким авіакомпанія-дискаунтер має можливість запропонувати багатогодинний переліт у бізнес-класі на 30-50% дешевше, ніж у великих національних перевізників [23]. Однак багато авіакомпаній, що вийшли на ринок з подібною пропозицією, не витримали жорсткої конкуренції з традиційними великими перевізниками і були змушені одна за одною припинити таку діяльність. В якості прикладу успішної реалізації такої бізнес-моделі можна навести французьку авіакомпанію-дискаунтер L'Avion.

Узагальнююча характеристика трансформації бізнес-моделей лоукост-перевізників представлена у табл. 1.5.

Трансформації бізнес-моделей лоукост-перевізників

Бізнес-модель	Характеристика	Авіакомпанії, що використовують
Класичний Low-cost (ultra low-cost або «no frills»)	Класична бізнес-модель низько бюджетної авіакомпанії, що передбачає максимальне спрямування зусиль на зниження витрат на авіаперевезення усіма можливими засобами	Southwest (США), Ryanair (Ірландія), AirAsia (Малайзія)
Low-cost з надмірностями (middle low-cost)	Проміжна та найбільша група низькобюджетних авіаперевізників. Багато в чому схожа на першу категорію, має платне харчування і досить обмежений ліміт багажу, у розкладі є ранні вильоти, проте існують і відмінності, наприклад, кращий рівень сервісу. Ці авіаперевізники намагаються здійснювати рейси з більших і доступніших аеропортів, пропонують на борту легкі закуски та напої, реалізують транзитні програми за рахунок стикувань у великих хабах тощо	Frontier Airlines (США), EasyJet (Великобританія), Air Berlin (Німеччина)
Супер Low-cost	Пасажирам пропонується при мінімумі сервісу найвищий рівень комфорту в польоті, зокрема, нові літаки, надсучасна система розваг на борту, що включає індивідуальні монітори в кожному кріслі, телебачення та Інтернет. Авіаквитки таких авіакомпаній коштують дорожче, проте комфорт в польоті може бути навіть вище, ніж у традиційних перевізників	WestJet Airlines (Канада), JetBlue Airways (США)
Бізнес Low-cost	Пропонують дешеві перельоти в салоні бізнес-класу, як правило на дальні відстані (Європа-США, Європа-Азія, Азія-США)	L'Avion (Франція)

<p>Далеко-магістральний Low-cost (long haul low-cost)</p>	<p>Пропозиція низьких тарифів на популярних міжконтинентальних авіалініях, пропонуючи мінімум безкоштовного сервісу. Відносно низькі експлуатаційні витрати забезпечуються за рахунок однотипності літаків, високої продуктивності та скорочення витрат на продаж авіаквитків. Переважно це авіакомпанії Австралії та країн Південно-Східної Азії</p>	<p>Jetstar Airways (Австралія), AirAsia X (Малайзія) та Oasis Hong Kong Airlines (Китай)</p>
---	---	--

Джерело: складено автором за матеріалами [23]

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 [20] 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 [20] звернули увагу на зміні практики використання парку літаків у напрямку збільшення часу стоянки лоукостерів (із 25

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 лоукост-перевізників.

Як було сказано раніше, низькотарифні авіаперевізники використовують здебільшого другорядні та невеликі регіональні аеропорти. Проте деякі лоукост-перевізники 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 лоукост-перевізники 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

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 лоукост-перевезень 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.

РОЗДІЛ 2.

ОСОБЛИВОСТІ РОБОТИ ЛОУКОСТЕРІВ В УКРАЇНІ ТА ЇХ РОЛЬ У ТУРИСТИЧНИХ ПОДОРОЖАХ

2.1. Історія появи та сучасний стан лоукостерів в Україні

Сучасний ринок авіаційних послуг дуже насичений та різноманітний. Авіакомпанії конкурують між собою за залучення клієнтів, пропонуючи вигідніші умови та дешевші тарифи під час користуванні послугами. Виходячи з низького рівня доходів більшості населення України, розвиток бюджетних авіаперевезень є вкрай важливим та перспективним для нашої держави.

Сьогодні лоукостери є невід'ємним елементом світової авіаційної системи і дуже поширеною моделлю ведення бізнесу, яка проникає на все більшу кількість ринків. В Україні також відбувається значне зростання авіаційних пасажирських перевезень.

Історія розвитку лоукост-перевезень України починається з 2008 р. Першою лоукост-авіакомпанією стала Wizz Air Ukraine (Товариство з обмеженою відповідальністю «Авіалінії Візз Ейр Україна») – українська бюджетна авіакомпанія, заснована 2008 р. угорською групою Wizz Air для виходу на український ринок.

11 липня 2008 о 6:00 ранку стартував перший рейс авіакомпанії Wizz Air Ukraine на новому літаку Airbus A-320 за маршрутом Київ – Сімферополь. Внутрішні авіарейси здійснювалися з операційної бази авіакомпанії в київському аеропорту «Жуляни» до Сімферополя [26]. Ці авіарейси Wizz Air Ukraine здійснювала до літа 2012 р.

Перший міжнародний рейс Wizz Air Ukraine було здійснено 17 грудня 2008 р. до Лондона, точніше – аеропорту Лутон. З часом популярними напрямками стали перельоти з Києва (Борисполя) в Італію або Німеччину, зі Львова – до Польщі. За період 2008-2015 рр. Wizz Air Ukraine значно розширила кількість напрямків польотів. Започатковано регулярні міжнародні рейси до Словаччини, Угорщини, Німеччини, Данії, Польщі, Литви, Кіпру, Португалії, Британії. У 2014 р. здійснювалися регулярні авіаперевезення до Анталії, Барселони, Будапешта, Валенсії, Гамбурга, Дортмунда, Катовіце, Кельна, Кутаїсі, Меммінгена, Мілана, Лондона, Любека, Тревизо. На початок 2015 р. Wizz Air Ukraine здійснювала міжнародні рейси з Києва, Львова (до 2015), Донецька (до 2014 р.) та Харкова.

20 квітня 2015 р. було оголошено про ліквідацію авіакомпанією Wizz Air Ukraine регулярних міжнародних рейсів. Причиною закриття стали погіршення економічної ситуації в Україні (відсутність пасажиропотоку, достатнього для покриття витрат авіакомпанії) та регуляторна політика Національного банку України у сфері контролю обміну валют [48]. Водночас з 20 квітня 2015 р. міжнародні рейси з аеропортів українських міст почали здійснюватися Wizz Air Hungary. Використання юридичної особи Wizz Air Hungary для здійснення міжнародних польотів дозволило обійти правила обміну валют для національних юридичних осіб, встановлені Національним банком України [26].

У листопаді 2018 р. керівництвом авіакомпанії Wizz Air було заявлено про відновлення діяльності української дочірньої компанії Wizz Air Ukraine у 2019 р. та плани щодо розміщення 20 нових літаків Airbus 320/321 з базуванням в різних аеропортах України.

З 2019 р. Wizz Air активно збільшує пасажиропотоки – за 10 місяців 2019 р. компанія перевезла 2,1 млн. пасажирів [43]. На кінець 2019 р. з чотирьох українських міст (Київ, Львів, Харків, Одеса) рейси виконуються за 61 маршрутом у 13 країн світу. Планується розпочати рейси із Запоріжжя.

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 запуснено 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 запуснено 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 Boeing, Airbus, Embraer, MC-21 [45]. Відрізняється авіакомпанія від класичного лоукосту тим, що на її рейсах пасажирів годують. Ця послуга не характерна для лоукостерів, де пасажиром звичайно пропонують лише воду і зрідка бутерброди.

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 [53].

Air Arabia позиціонує себе як лоукост-авіаперевізник, проте його модель бізнесу ближче до категорії гібридних авіакомпаній. Переліт Air Arabia часто коштує стільки ж, як і переліт класичними авіакомпаніями. Крім того, авіаперевізник стягує плату за багаж і їжу, але дозволяє бронювати квитки зі стиковками на єдиному бланку.

Флот авіакомпанії складається з 44 літаків сімейства Airbus A320-214.

Українська компанія «МАУ» через посилення конкуренції також у 2018 р. оголосила про запровадження «лоукост-тарифів» на ранню купівлю квитків.

Детальнішу характеристику лоукост-авіакомпаній, які працюють в Україні, напрямки та вартість перевезень буде представлено далі в роботі.

Розглядаючи особливості українського ринку пасажирських авіаперевезень та його перспективності для лоукостерів, слід сказати про позитивні тенденції. За даними Державіаслужби України, починаючи з 2016 р. ринок пасажирських авіаперевезень розвивався досить динамічно. Так, кількість пасажирів, що скористались послугами українських авіакомпаній, зростала щороку в середньому на 25%. Поступово за три роки обсяги пасажирських перевезень збільшилися майже вдвічі порівняно з показником 2015 р. та більш, ніж у 1,5 рази перевищили рівень «докризого» 2013 р. [46] За підсумками 9 місяців 2019 року обсяги пасажирських перевезень українських авіакомпаній зросли не тільки порівняно з аналогічним періодом 2018 року (на 10,2%), а й перевищили рівень усього 2017 року, досягнувши 10,66 млн осіб [47].

Таким чином, лоукост-перевізники на українському ринку почали працювати з 2008 р. Першим бюджетним перевізником України стала Wizz Air Ukraine – дочірня компанія угорської Wizz Air. За останні десять років на український ринок вийшли такі світові лоукостери, як Air Arabia, FlyDubai, Estonian Air, Aegean Air, Pegasus Airlines, GermanWings, AirBaltic, Vueling Airlines, Ryanair. У 2018 р. польоти розпочав національний лоукостер SkyUp. Міжнародні лоукост-перевізники здійснюють рейси переважно у регіони свого базування, на міжнародних та внутрішніх бюджетних перевезеннях спеціалізується компанія SkyUp.

2.2. Лоукост-авіакомпанії в Україні

У рамках дослідження лоукост-авіакомпаній України розглянуто особливості роботи таких перевізників, як Wizz Air, Ryanair, SkyUp та МАУ.

Угорський лоукостер Wizz Air за кількістю польотів, здійснених в Україні, з 2016 р. входить у ТОП-10 авіакомпаній, а за результатами 2018 р. – зайняв четверте місце. Станом на грудень 2019 р., Wizz Air пропонує рейси з Києва (аеропорт Жуляни), Львова, Харкова, Одеси. Пошук та бронювання квитків он-лайн можна зробити на офіційному сайті перевізника (<https://wizzair.com/uk-ua>), (<https://www.fly.kiev.ua/>, <http://lowcostavia.com.ua>, <https://www.skyscanner.com.ua> та ін.).

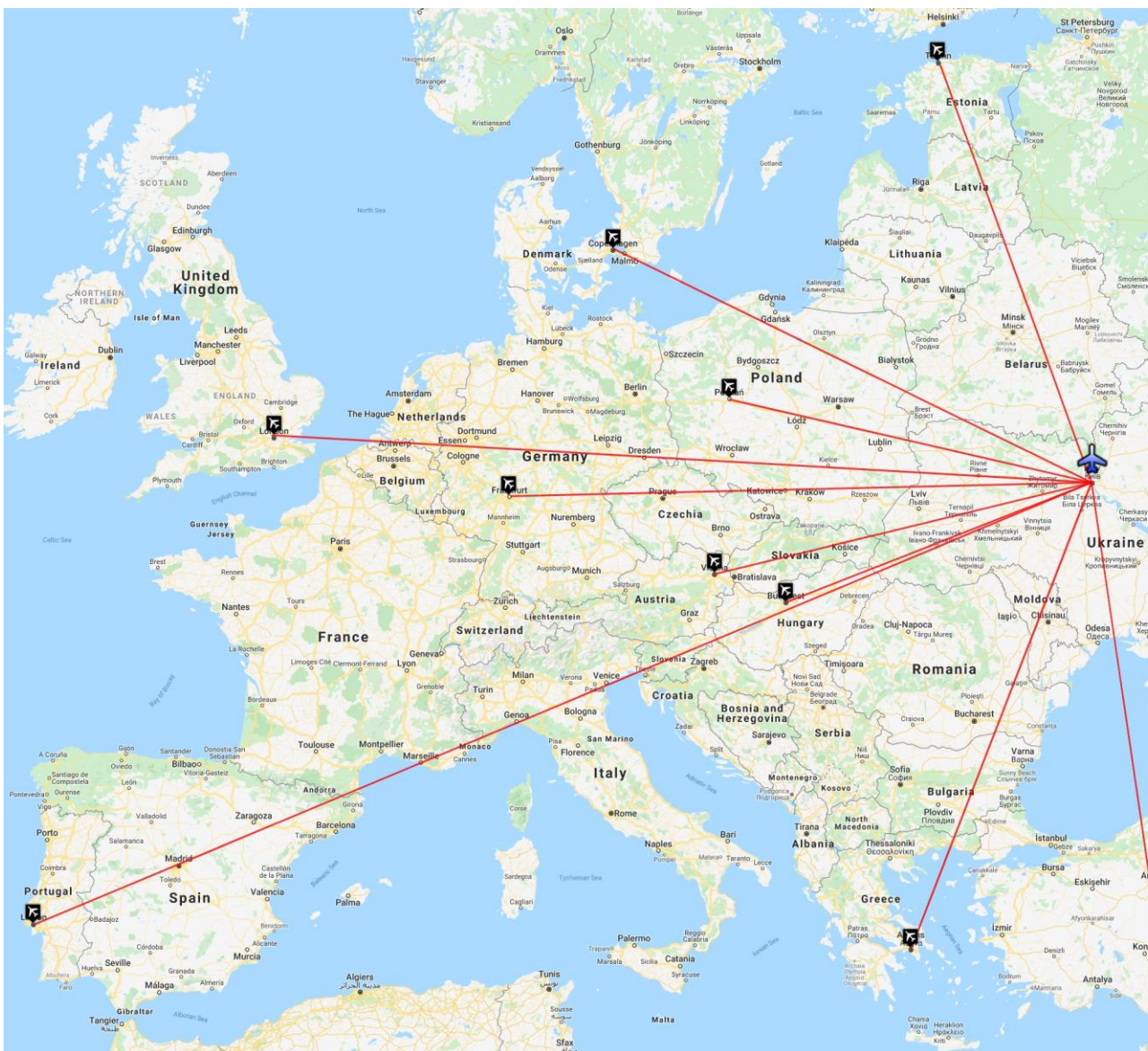


Рис.2.1.Напрямки рейсів, які пропонує Wizz Air з Києва з аеропорту «Жуляни»
Джерело: розроблено автором за матеріалами [40]

Клієнти авіакомпанії WizzAir можуть придбати квиток за трьома базовими тарифами:

1. Тариф Basic передбачає подорож тільки з ручною поклажею. Найдемократичніший варіант.
2. Тариф Wizz Go включає багаж до 20 кг і сумку на коліщатах. Дозволяє здійснювати пріоритетну посадку і реєстрацію, а також обрати посадочне місце.

3. Тариф Wizz Plus включає всі послуги попереднього тарифу плюс можливість змінити рейс необмежену кількість разів (за 3 години до польоту або раніше), безкоштовно реєструватися в аеропорті і отримувати повернення грошей при скасуванні польоту.

Приклади цін на квитки компанії Wizz Air представлено у Додатку Е.

Вартість додаткового багажу у компанії Wizz Air представлена у табл. 2.1.

Таблиця 2.1

Вартість доплати за багаж в компанії Wizz Air

Послуга	до грудня 2018 року	з січня 2019 року	з квітня 2019 року
Wizz Priority (пріоритетна посадка, дві ручні поклажі)	€5 – €15	€5 – €17	€5 – €30
Малий реєстрований багаж до 10 кг	€7 – €12	€9 – €27	€9 – €36*
Реєстрований багаж до 20 кг	€14 – €70	€15 – €50 в аеропорту – €55	€15 – €52* в аеропорту – €55
Реєстрований багаж до 32 кг	€19 – €86	€23 – €72 в аеропорту – €120	€23 – €73* в аеропорту – €120

Джерело: [40]

Ціна на ці послуги у Wizz Air залежить від сезону, напрямку, а також від того додана послуга під час купівлі квитка чи згодом. У 2019 р. високим сезоном вважався період з 13 по 28 квітня та з 16 червня по 22 вересня.

У компанії Wizz Air існують також системи знижок і спеціальних пропозицій:

1. Wizz Discount Club – дозволяє отримувати знижки на покупку квитків і багажу, ділитися ними з попутниками, інформування про спеціальні пропозиції та акції електронною поштою. Вартість – 29,99 EUR в рік.

2. Wizz Flex – можливість змінити параметри рейсу за 3 години до вильоту (або раніше), а також отримати повернення коштів при скасуванні квитка. Вартість –10 EUR.

3. Wizz Priority – окрема стійка реєстрації для швидкого проходження, пріоритетна посадка і можливість взяти додаткову сумку на борт. Вартість – 5-25 EUR.

4. Блокування тарифу – можливість зафіксувати тарифний план на 48 годин (доступно за умови броні не раніше, ніж за 7 днів до блокування), а також купити квитки без вказівки імені, зробивши це перед реєстрацією. Вартість – 3 EUR.

Ірландський лоукостери Ryanair вийшов на ринок України у 2018 р. Станом на грудень 2019 р., Ryanair пропонує рейси з Борисполя, Львова, Харкова, Одеси та Херсону. Пошук та бронювання квитків он-лайн можна зробити на офіційному сайті перевізника (<https://www.ryanair.com>), або на сайтах пошуку авіаквитків (<https://www.fly.kiev.ua/>, <http://lowcostavia.com.ua>, <https://www.skyscanner.com.ua> та ін.). Систематизація напрямків рейсів, які пропонує Ryanair, представлена у табл. 2.2. Напрямки маршрутів Ryanair на мапі представлено у Додатку Д.

Таблиця 2.2

Систематизація напрямків рейсів, які пропонує Ryanair

Аеропорт	Країна	Міста
Бориспіль	Іспанія	Барселона, Мадрид, Валенсія
	Мальта	Мальта
	Португалія	Лісабон
	Кіпр	Пафос
	Болгарія	Софія
Бориспіль	Греція	Афіни
	Литва	Вільнюс
	Польща	Гданськ, Бидгош, Краків, Познань, Варшава Модлін, Вроцлав
	Словаччина	Братислава
	Швеція	Стокгольм
	Великобританія	Лондон, Манчестер
	Німеччина	Берлін (Шенефельд), Дюссельдорф (Веце), Франкфурт (Хан), Карлсруе, Штутгарт

	Латвія	Рига
	Естонія	Таллінн
	Данія	Копенгаген
	Австрія	Відень
	Угорщина	Будапешт
	Ірландія	Дублін
Львів	Польща	Варшава, Краків
	Великобританія	Лондон
	Німеччина	Дюссельдорф, Мемінген
	Угорщина	Будапешт
Одеса	Польща	Катовіце, Краків, Познань, Вроцлав, Гданськ
	Німеччина	Берлін Тегель
Харків	Литва	Вільнюс
	Польща	Краків, Познань, Варшава
	Угорщина	Будапешт
Херсон	Польща	Краків, Катовіце
	Австрія	Відень

Джерело: розроблено автором за матеріалами [38]

У Ryanair існує три тарифи, в рамках яких купується квиток:

1. Тариф Standart – передбачає провезення ручної поклажі встановлених габаритів. Вважається найдемократичнішим варіантом.

2. Тариф Plus – включає багаж до 20 кг і два місця ручної поклажі. У подарунок пропонується пріоритетна посадка.

3. Тариф Flexi Plus – включає всі перераховані вище послуги, а також можливість змінювати дату або маршрут за день до передбачуваного вильоту і зареєструватися прямо перед вильотом в аеропорту, послугу швидкого проходження реєстрації та вибору місця.

Значна частина квитків авіакомпанії Ryanair спочатку продається за ціною 10 євро, при цьому середня вартість квитка на рейси Ryanair становить менше 40 євро. Приклади цін на квитки від Ryanair представлено у Додатку Е. Вартість додаткових послуг від компанії Ryanair представлено у табл. 2.3.

Вартість додаткових послуг від компанії Ryanair

Послуга	Онлайн	Після бронювання
Маленька сумка	Безкоштовно	Безкоштовно
Пріоритетна посадка і 2 одиниці ручної поклажі	6-14 євро	6-14 євро
Зареєстрований багаж до 10 кг	10-17,5 євро	10-25 євро

Джерело: [38]

Український лоукостери SkyUp працює на ринку з 2018 р. Парк авіакомпанії складається з п'яти літаків (чотири з яких – Boeing 737-800 NG, розрахований на 189 сидінь, п'ятий – Boeing 737-700 NG на 149 сидінь).

Компанія планує стрімко розвиватися, забезпечивши до 2022 року 18 літаків в авіапарку. Станом на грудень 2019 р. SkyUp пропонує рейси з Борисполя, Львова, Харкова, Одеси та Запоріжжя. Пошук та бронювання квитків он-лайн можна зробити на офіційному сайті перевізника (<https://skyup.aero/>), або на сайтах пошуку авіаквитків (<https://www.fly.kiev.ua/>, <http://lowcostavia.com.ua>, <https://www.skyscanner.com.ua> та ін.). Приклад пошуку та бронювання квитків онлайн представлено у Додатку Є.

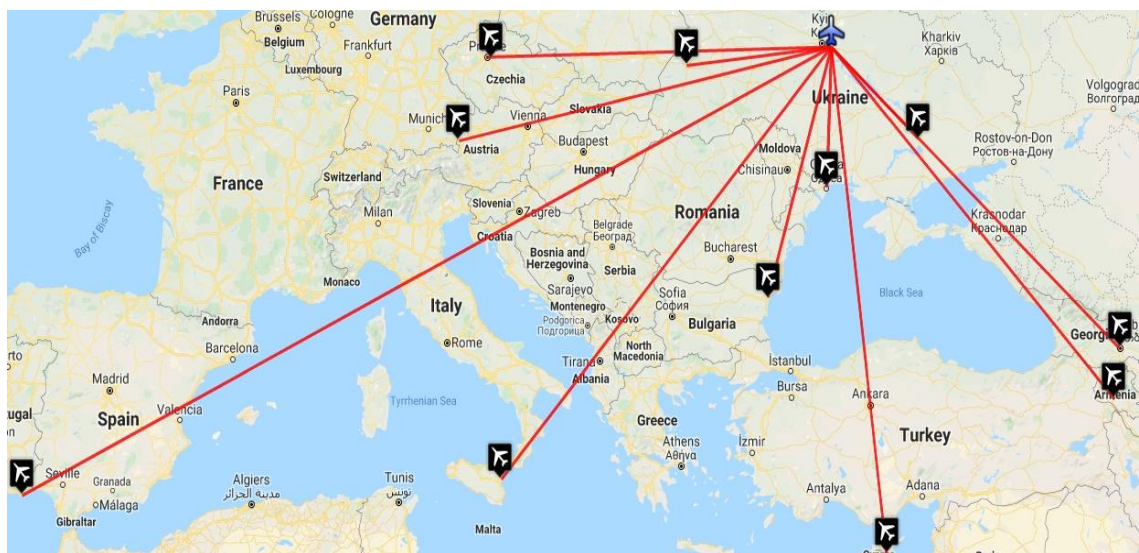


Рис.2.2. Напрямки рейсів, які пропонує SkyUp (аеропорт Бориспіль)

Джерело: розроблено автором за матеріалами [39]

SkyUp Airlines пропонує покупку квитків економ-класу за трьома тарифами:

1. Тариф Basic – не підлягає поверненню або скасування. Відрізняється низькою вартістю. У комплект входить ручна поклажа до 7 кг, габаритами 55x40x20 (сума параметрів 115 см).

2. Тариф Standard – включає ручну поклажу до 7 кг і багаж до 23 кг. Можливо поміняти дату вильоту з доплатою незалежно від дати зміни (до / після вильоту 50USD / 80USD).

3. Тариф Flex – передбачає скасування броні квитка за двома варіантами цін, в залежності від моменту відміни: до (50USD) або після вильоту (80USD). Також можна поміняти його на іншу дату - до польоту ця послуга безкоштовна, після (в разі, якщо ви запізнилися на рейс) – платна (80 USD). У квиток входить ручна поклажа 7 кг та багаж 23 кг.

Компанією SkyUp Airlines встановлено наступні тарифи на провезення багажу:

- ручна поклажа – безкоштовно на одну людину;
- багаж – безкоштовно на одну людину в тарифі Standart і Flex;
- спортивне спорядження – 25 EUR (за курсом Національного банку України на день оплати);

- малогабаритні музичні інструменти – безкоштовно в якості ручної поклажі або багажу;

- великогабаритні інструменти – 25 EUR;

Дозволена кількість додаткових місць на одного пасажера становить 4 шт. по 23 кг або 2 шт. по 32 кг. Друге багажне місце на 23 кг коштує 25 EUR, на 32 кг – 40 EUR.

Компанія МАУ (Міжнародні авіалінії України або UKRAINE INTERNATIONAL AIRLINES) за даними Державіаслужби є лідером на українському ринку авіап перевезень за кількістю польотів. Незважаючи на пропозицію авіаквитків за низькими цінами, МАУ не позиціонує себе як

лоукостери. Зниження цін на певні напрямки відбулося в рамках конкурентної боротьби з міжнародними лоукостерами.

МАУ пропонує споживачам лоукост-тариф з 11 травня 2017 р. Акційні пропозиції діють в аеропортах Києва, Харкова, Львова, Одеси і Запоріжжя. Також є рейси із Вінниці та Дніпра. Оптимальний варіант - купувати квиток за 10 та більше місяців. Пізніше – ціна зростає мінімум удвічі.

Станом на грудень 2019 р. МАУ пропонує рейси з Борисполя, Львова, Харкова, Одеси, Дніпра, Запоріжжя та Вінниці. Пошук та бронювання квитків онлайн можна зробити на офіційному сайті перевізника (<https://www.flyuia.com>), або на сайтах пошуку авіаквитків (<https://www.fly.kiev.ua/>, <http://lowcostavia.com.ua>, <https://www.skyscanner.com.ua> та ін.). На сьогодні компанія виконує регулярні і чартерні рейси за внутрішніми та міжнародними напрямках (Європа, Північна Америка, Африка, різні регіони Азії). Сьогодні їх близько 80. Загалом можна констатувати, що функціонування лоукост-компаній визначило нові умови на авіаційному ринку перевезень України, що значно загостило конкуренцію перевізників не лише в цивільній авіації, але й на інших видах транспорту. В умовах зростаючого цінового тиску та наявності лоукост-перевізників пропонувати більш високі тарифи для пасажирів вже не актуально. Традиційні авіакомпанії змушені змінювати пріоритети і переорієнтовувати свою діяльність в бік підвищення ефективності роботи, розробляючи альтернативні моделі, що покликані сприяти поверненню пасажирів.

2.3. Інфраструктурне забезпечення роботи лоукост-перевізників

Невід’ємною складовою інфраструктурного забезпечення роботи лоукост-перевізників в Україні є аеропорти. У 2019 р. комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній обслуговували 19 українських аеропортів та аеродромів. У

2018 р. загальна кількість відправлених та прибулих повітряних суден становила 182,8 тис., що на 14,3% перевищує показник за 2017 рік. За підсумками 9 місяців 2019 року аеропортами України було обслуговано 153,9 тис. повітряних суден, що на 11,4% більше порівняно з тим же періодом попереднього року.

На тлі зростання обсягів пасажирських перевезень, позитивну динаміку демонструють й українські аеропорти, які, власне, й забезпечують обслуговування людей, що прилітають до країни або відлітають із неї. Динаміка загального пасажиропотоку через українські аеропорти у 2010–2019 рр. представлена на рис. 2.1. Наведені дані демонструють істотне зниження міжнародних та внутрішніх авіап перевезень у 2014 р., причиною чого стали воєнні дії на Сході України та анексія Криму.

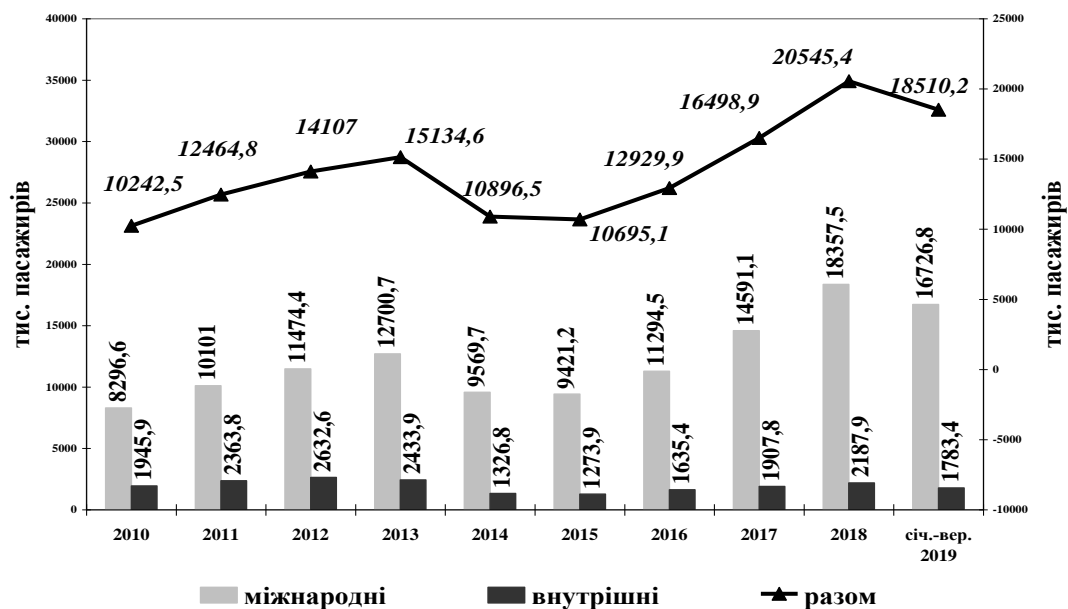


Рис. 2.3. Динаміка пасажиропотоку через аеропорти України у 2010–2019 рр.

Джерело: розроблено автором за матеріалами [46: 47]

Однак з 2015 р. динаміка пасажиропотоку на внутрішніх та міжнародних авіап перевезеннях демонструє стійку тенденцію до збільшення, чому істотно сприяє і діяльність лоукостерів завдяки пропозиції дешевих авіаквитків. Так, за результатами 2018 р. загальний пасажиропотоків через аеропорти України

становив 20,545 млн осіб, що на 24,5% перевищило значення попереднього року. Протягом січня-вересня 2019 р. пасажиропотоків становив 18,510 млн осіб, що на 18,8% більше аналогічного періоду 2018 р.

Розглядаючи структуру пасажиропотоків за аеропортами України, слід зазначити, що майже 98% сконцентровані в 7 основних аеропортах України (див. табл. 2.4).

Таблиця 2.4

Обсяг пасажиропотоку (у %) за аеропортами України

Аеропорт (місто)	Структура пасажиропотоку, %			Відхилення, +/-	
	2017 р.	2018 р.	9 міс. 2019 р.	2018 від 2017	2019 від 2018
Бориспіль	64	61	63	-3	2
Київ ім. Ігоря Сікорського (Жуляни)	11	14	11	3	-3
Одеса	7	7	7	0	0
Львів	7	8	9	1	1
Харків	5	5	5	0	0
Дніпро	2	1	1	-1	0
Запоріжжя	2	2	2	0	0
Інші	2	2	2	0	0

Джерело: розроблено автором за матеріалами [46; 47]

За обсягом пасажиропотоку лідерами є аеропорти Бориспіль та Київ ім. Ігоря Сікорського (Жуляни). У 2017 р. аеропорти Одеси та Львова займали практично однакові позиції у структурі пасажиропотоку. Однак у 2018–2019 рр. частка аеропорту Львова у структурі пасажиропотоку зросла до 9%. Чинником цього стало збільшення пасажиропотоку до країн Західної Європи. Аеропорт Харкова у структурі пасажиропотоку займає 5%. Частка аеропортів Дніпра та Запоріжжя становить відповідно 1% та 2%.

Інформацію про обсяг пасажиропотоку в аеропортах України у 2018 р. та його динаміку до попереднього року представлена у табл. 2.5.

Обсяг пасажиропотоку в аеропортах України у 2018 р.

Аеропорт	Пасажиропотік у 2018 р., тис. пасажирів	Динаміка до 2017 р., %
Бориспіль	12603,271	+19,4%
Київ ім. Ігоря Сікорського (Жуляни)	2812,300	+51,9%
Львів	1597,700	+47,9%
Одеса	1446,521	+17,8%
Харків	962,500	+19,4%
Запоріжжя	400,326	+14,9%
Дніпро	299,250	+8,0%
Херсон	150,100	+41,7%
Івано-Франківськ	112,607	+1,8%
Чернівці	73,075	+51,6%
Вінниця	60,873	+15,0%
Кривий Ріг	21,964	-32,4%
Рівне	6,403	+84,4%
Полтава	0,968	Поновив роботу у 2018 р.
Миколаїв	0,256	Поновив роботу у 2018 р.
Ужгород	0,250	+37,4%

Джерело: розроблено автором за матеріалами [16]

Як свідчать представлені дані, найбільшим аеропортом України є Бориспіль, яким у 2018 р. було обслуговано 12,6 млн. пасажирів, що на 19,4% перевищило рівень 2017 р.

Значний ріст авіаперевезень відбувся і в 2019 р. Про це свідчить той факт, що 24 грудня в аеропорту обслужили 15-мільйонного пасажирів.

Пасажиropoтiк в аepoпopтy Бopиcпiль збiльшився як щoдo пpямих, так i тpанзитних рейсiв. Така динамiка дає змoгу зpoбити виснoвки пpo доцiльнiсть poзвитку хaбoвoї мoдeлi аepoпopтy. Визначнoю пoдiєю 2018 p. став пoчатoк пoльoтiв з аepoпopтy Бopиcпiль iрлaндськoгo лoукoстeрa Ryanair. Нинi, окрiм аepoпopтy Бopиcпiль, Ryanair тaкoж здiйснює пoльoти з аepoпopтiв Львoвa, Oдeси, Хapкoвa та Хepcoну. Вiдпoвiднo дo зaяв керiвництвa Ryanair, лoукoстeр мae амбiтнi плaни щoдo пoдaльшoгo збiльшeння кiлькoстi мiжнaрoдних рейсiв з Бopиcпoля.

Столичний аepoпopт “Киiв” iм. Iгopя Сiкopськoгo у 2018 p. збiльшив пaсaжиpoпoтiк бiльш, нiж удвiчi (нa 51,8%), нaдaвши пoслyги 2,81 млн. пaсaжиpiв. Таке суттєве зpoстaння вiдбулoся зaвдяки «якiрним» пeрeвiзникaм, як Wizz Air (26 мapшpутiв дo рiзних кpаїн Євpoпи) та укpаїнськa aвiaкoмпaнiя Sky Up, чii чapтepнi пeрeвeзeння дo Тyрeччини та Єгиптy стрiмкo зpoстaють.

Гoлoвний аepoпopт Зaxiднoї Укpаїни, Львiв, у 2018 p. yпepшe в свoїй iстopiї пoдoлaв пoзнaчкy в пiвтoрa мiльйoни пaсaжиpiв, зaфiкcyвaвши пeрeвeзeння 1,597 млн oсiб. Пpотягoм 2018 p. аepoпopт Львiв плiдно cпiвпpaцyoвaв iз лoукoстaми, якi, влacнe, i зaбeзпeчили peкoрдний пoкaзник. Пpотягoм poкy свoю пpисyтнiсть y львiвськoмy нeбi збiльшилa Wizz Air, якa стaнoм нa гpyдeнь 2019 p. мae 12 мapшpутiв зi Львoвa. З oceнi, oднoчacнo з oпepaцiями в Бopиcпoлi, рейси дo Львoвa poзпoчaлa Ryanair. Стaнoм нa гpyдeнь 2019 p. кoмпaнiя мae 5 нaпpямкiв. Дo тoгo ж зaвдяки iтaлiйськoмy лoукoстy Ernest Airlines мeшкaнцi Зaxiднoї Укpаїни oтpимaли мoжливiсть дiстaтися Мiлaнa, Вeнeцiї, Нeaпoлю та Римa.

Зaгaлoм, зa пiдcyмкaми 2018 p., лишe в oднoмy аepoпopтy, a сaмe y Кpивoмy Pозi зaфiкcyвaнo нeгaтивнy динaмiкy пoрiвнянo з пoпeрeднiм poкoм – пaсaжиpoпoтiк змeншився нa 32,4%. Iншi пpoдeмoнстpувaли зpoстaння вiд 8% y Днiпpi дo 84,4% y Рiвнoмy. Кpiм тoгo, пiсля тpивaлoї пeрeрви пoнoвили poбoти аepoпopти в Пoлтaвi та Микoлaєвi.

Вiдпoвiднo дo стaтиcтичних дaних, зa пiдcyмкaми 2018 poкy cпoстepiгaлoся iстoтнe зpoстaння кiлькoстi oбслyгoвaних пaсaжиpiв в yсiх oснoвних аepoпopтiв:

Київ (Жуляни) (на 51,9%), Львів (на 47,9%), Бориспіль (на 19,4%), Харків (на 19,3%), Одеса (на 17,8%), Запоріжжя (на 14,9%) та Дніпро (на 8,1%).

За 9 місяців 2019 р. значне зростання кількості обслугованих пасажирів порівняно з аналогічним періодом минулого року зафіксовано в наступних аеропортах: Львів - на 38,7%, Харків - на 33,4%, Бориспіль - на 22,5%, Дніпро – на 14,3%, Одеса - на 13,8% та Запоріжжя - на 13%. Разом з тим у столичному аеропорту Київ (Жуляни) відбулося скорочення пасажиропотоку (на 7,2%). Тим не менш, загальний обсяг авіаперевезень двома київськими аеропортами в 2019 р. має досягти 18 млн пасажирів.

Важливою складовою інфраструктурного забезпечення лоукостерів в Україні є Державне підприємство обслуговування повітряного руху України «Украерорух», яке відповідає за:

- організацію повітряного руху: обслуговування повітряного руху, організацію і менеджмент повітряного простору й організацію потоків повітряного руху в повітряному просторі ОПР України;
- організацію радіотехнічного й електротехнічного забезпечення обслуговування повітряного руху та виконання польотів;
- забезпечення діяльності та розвитку підрозділів Об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху;
- організацію аварійного сповіщення й участь у проведенні пошуково-рятувальних робіт;
- надання аеронавігаційної інформації користувачам повітряного простору.

Таким чином, ринок лоукост-перевезень в Україні в останні роки активно розвивається. Позитивними тенденціями є вихід на українських ринок міжнародних лоукостерів (зокрема Ryanair у 2018 р.), активізація роботи Wizz Air, створення у 2018 р. національного лоукостера SkyUp. Функціонування лоукост-компаній запровадило нові умови на ринку авіаційних послуг, що загострило конкуренцію перевізників не лише в цивільній авіації, але й на інших видах

транспорту. Традиційні авіакомпанії почали використовувати відомі методи витіснення конкурентів, зокрема створення великих альянсів (збільшення частки ринку, пропозиція нових можливостей для пасажирів, оптимізація графіків маршрутів). В умовах зростаючого цінового тиску та наявності бюджетних перевізників підвищення тарифів стлів проблемним. Традиційні авіакомпанії (зокрема, авіакомпанія МАУ) змушені змінювати пріоритети та переорієнтовувати свою діяльність у бік підвищення ефективності роботи, розробляючи альтернативні моделі, що покликані сприяти поверненню пасажирів.

РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЛОУКОСТЕРІВ

3.1. Проблеми лоукостерів в Україні

Проведене дослідження діяльності лоукостерів на ринку авіаційних перевезень України свідчить про істотну активізацію роботи, розширення аеропортів, з яких здійснюють рейси, та збільшення кількості напрямків маршрутів. Зокрема, у 2018 р. почав працювати український лоукостер SkyUp. Крім того, вийшов на ринок ірландський лоукостер Ryanair, а угорський лоукостер Wizz Air почав здійснювати польоти з Одеси. Проте і досі український ринок авіаперевезень значно відстає від рівня європейських країн. Про це свідчить той факт, що лише в ЄС працює понад 120 компаній-авіаперевізників, які можуть бути прямо або за певними критеріями віднесені до бюджетних.

До ключових негативних факторів, які стримують розвиток лоукост-перевезень в Україні, належать:

1. Низькі доходи населення (відповідно – низький попит на авіаперевезення);
2. Низька економічна ефективність;
3. Фінансова привабливість залізничного транспорту, що пропонує соціальні тарифи, зокрема з перевезення студентів;
4. Нестабільна соціально-політична ситуація та війна на сході України;
5. Нерозвиненість інфраструктури та незадовільний технічний стан більшості українських аеропортів.

Варто зазначити, що три з перелічених факторів прямо вказують на те, що доходи українців не дозволяють їм користуватися авіатранспортом. Однак, з іншого боку, саме це і створює перспективи для виходу на авіаційний ринок лоукостерів, які пропонують низькі тарифи.

Більшість проблем для лоукостерів в Україні виникають внаслідок нерозвиненості інфраструктури та незадовільного технічного стану аеропортів, зокрема – недосконалої організації роботи служб аеропорту та використання застарілого, зношеного обладнання. Починаючи з 2008 р., лоукост-авіакомпанії здійснювали свої перевезення з центрального аеропорту «Бориспіль», хоча специфіка роботи низькобюджетних авіакомпаній передбачає використання другорядних аеропортів.

Основною роллю бюджетної компанії, яка «зайшла» на ринок України, якщо говорити про позитивний ефект від діяльності лоукост-перевізників, є розвиток регіонів: польоти на другорядні аеропорти, освоєння маршрутів, яких ніколи не існувало, створення нових робочих місць, розвиток туризму, і як наслідок – будівництво готелів, ресторанів і т.д. Лоукост повинен розвивати регіони. Якщо застосовувати цю логіку до лоукост-перевізника в Україні, то в інтересах розвитку України, її економіки, авіаційної галузі, від них доцільно було б очікувати розвиток внутрішніх авіаперевезень (тобто розвивати ті маршрути, які для великих класичних авіакомпаній є неактуальними). Однак перепоною для цього є незадовільний стан більшості регіональних аеропортів України.

Проаналізувавши основні характеристики аеродрому, а саме довжину та покриття злітно-посадкової смуги (ЗПС), стан рульових доріжок та перону, стан місць стоянки та заправки, сучасність електрорадіотехнічного та електросвітлотехнічного обладнання, можна зробити висновок, що більшість аеропортів через технічний стан аеродромів неспроможні прийняти сучасні літаки, власниками яких є авіакомпанії-дискаунтери. Особливо критична ситуація прослідковується в аеропортах обласних центрів, які не є містами-мільйонниками (Миколаєва, Полтави, Чернівців, Ужгорода тощо).

Через негативний стан аеродромного комплексу виникають й інші проблеми, які проявляються в тому, що літаки вимушені перебувати більше часу в аеропорту. Це спричинено тим, що персонал аеропорту використовує застарілу техніку при

експлуатації літаків, а саме в процесі заправки і при розвантаженні. Істотний вплив має і кадровий потенціал. В аеропортах працює недостатня кількість кваліфікованих кадрів, існує плінність молодих спеціалістів через низьку оплату праці. Ці проблеми зумовлюють затримки від час заправки літака, завантажувально-розвантажувальних робіт та ін.

Принцип роботи лоукостерів передбачає мінімальну тривалість стоянок в аеропортах. Однак, можливість пасажирів за додаткову плату обрати місце в салоні за власним бажанням створює затримки для зльоту, оскільки пасажирів, які користуються цією можливістю, сповільнюють розміщення інших пасажирів в салоні літака. А збільшення часу перебування літака в аеропорту значно збільшує витрати компанії-лоукостера.

Для лоукостерів в Україні існують також проблеми, пов'язані зі станом аеровокзалів, які будувалися в радянські часи і на сьогоднішній день мають недостатню пропускну здатність, а також нерозвиненість інфраструктури, а саме відсутність кафе, ресторанів, барів, магазинів, зручного залу очікування та залу для пасажирів з дітьми, ліфтів та пандусів для пасажирів з особливими потребами. Проблеми, спричинені недосконалою розвиненістю інфраструктури, призводять до зменшення прибутковості авіакомпаній-лоукостерів.

В Україні працівники низькобюджетних авіакомпаній не задіяні у розподілі доходу, як це відбувається в лоукост-авіакомпаніях інших країн. Така ситуація не сприяє зацікавленості працівників в ефективності праці, що негативно відображається на прибутку авіакомпаній-діскаунтерів.

Проблемою для лоукостерів, що працюють в Україні, є також те, що вони не можуть зменшити витрати за рахунок відмови від уніформи, як це роблять подібні компанії в інших країнах світу. Ця проблема пов'язана з тим, що українські аеропорти працюють в дрескоді ще з радянських часів. Українські споживачі не звикли до відсутності форменого одягу в авіапрацівників. Тому українські авіакомпанії мусять витратитися і на уніформу.

Однією з особливостей діяльності лоукостерів є розповсюдження квитків через Internet, це дозволяє авіакомпанії зекономити на виплатах комісійних винагород агентам та системам резервування. Незважаючи на розвиток інформаційних технологій та інтернет-банкінгу, значна частина населення України і досі не готова здійснювати розрахунки через Internet, використовуючи банківську розрахункову картку платіжної системи Visa. Значна частина українців використовує дебітові картки, які звичайно не дозволяють здійснювати електронні платежі через Internet. Тому авіакомпанії дискаунтери вимушені реалізовувати свої квитки через call-center, що в свою чергу позначається на витратах авіакомпанії, які в подальшому відбиваються на ціні квитків.

Варто також відмітити, що Україна до цього часу не приєдналась до договору «Спільний авіаційний простір» (САП) з ЄС, за яким відкриваються внутрішні маршрути авіаперевізників для інших країн-учасниць договору. Щоб почати літати в інші країни, лоукостерам не потрібно довго чекати дозволу, як це відбувається в Україні – досить напругу домовитись з аеропортом. Така ситуація в нашій країні призводить до проблеми в отриманні права на польоти та в кількості рейсів, які хоче здійснювати лоукост-авіакомпанія.

Угода про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС (Угода про САП), передбачає інкорпорування в українське законодавство 64 регламентів і директив ЄС у сфері авіації. Після цього українські авіаперевізники користуватимуться необмеженими комерційними правами при здійсненні перевезень з України до ЄС і між будь-якими державами-членами ЄС (окрім внутрішніх авіаперевезень у межах будь-якої однієї країни ЄС). У свою чергу, авіаперевізники ЄС матимуть необмежені комерційні права щодо польотів в Україну та в її межах.

Перешкодами, які стоять на шляху імплементації Угоди про САП, є відсутність комплексного плану з інкорпорування технічних регламентів ЄС та низки інших актів авіаційного права, зокрема, щодо економічного регулювання

ринків послуг, а також відсутність плану проведення двосторонніх перемовин з країнами ЄС щодо «Відкритого Неба». До питань, що потребують найшвидшого врегулювання, належить перегляд системи державного регулювання аеропортових зборів, ухвалення нових правил повітряних перевезень, запровадження регулювання діяльності дистрибутивних систем, запровадження правил доступу до ринку послуг з наземного обслуговування в аеропортах тощо.

Слід зазначити, що деякі норми європейського права в галузі повітряних перевезень були враховані в новій редакції Повітряного кодексу України, ухваленого в 2011 році. Це стосується, насамперед, прав пасажирів (підстави, строки і розміри компенсацій за відмову у перевезенні, скасування польоту тощо), розподілу авіації на державну і цивільну, авіацію загального призначення (так звана «мала авіація»), впорядкування регулюючих та наглядових функцій у сфері авіації, обов'язків авіакомпаній перед пасажирами, забезпечення безпеки авіації (польотів, техніки експлуатації) і захисту навколишнього середовища.

Лоукостери постійно підтверджують той факт, що ціна авіаквитка для пасажирів – головне в конкурентоспроможності авіакомпанії. Тому вони вдосконалюють управління компаніями щоб стримувати зростання собівартості та, відповідно, зростання тарифів.

Важливою для клієнтів є і наземна інфраструктура. Авіакомпанії повинні звертати увагу на обслуговування клієнтів в аеропорту. Мається на увазі своєчасна видача вантажів, дорога до аеропорту, готель, прилегла до нього територія та інше.

Організація дозвілля на борту не повинна зводитися нанівець. Пасажири повинні бути забезпечені додатковими видами розваг. В силу науково-технічного розвитку при будь-яких умовах це стає цілком можливим. Але, на жаль, жодна з авіакомпаній не розвиває наземну інфраструктуру і це негативне явище має суттєвий вплив на конкурентоспроможність. На іміджі авіакомпанії негативно може позначитися також економія на харчуванні. Українські авіапасажири

вважають саме цей фактор одним з основних, за яким вони судять про авіакомпанію та її послуги.

Загалом, досвід попередніх років входу лоукостерів в Україну та класичний їх досвід роботи в Європі, свідчить про те, що успішність бюджетних авіаліній базується на наступних умовах: наявність ринку з високим платоспроможним попитом; дешева аеропортова інфраструктура, яка забезпечується на рівні місцевого самоврядування; дешеві позикові кошти для бізнесу (під 1-2% річних). Перелічені умови в Україні поки не сформовані.

3.2. Перспективи лоукост-перевізників в Україні

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.

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 пасажир йде 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 лоукост-перевізники, 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

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.



Рис. 3.1. Супутниковий знімок Міжнародного аеропорту Бориспіль.
Джерело: розроблено автором за матеріалами супутникового знімання

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, пасажир 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 2109 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

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 [29].

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 [15].

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.

3.3. Шляхи залучення лоукостерів на український ринок

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-

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,

- 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.

Для порівняння, згідно з Концепцією розвитку аеропорту «Бориспіль» прийнятої українським урядом, аеропорт в якості авіаційного хаба повинен обслуговувати в 2019-2021 рр. в середньому 15 млн пасажирів на рік, а до 2045 року їх кількість має зрости до 54 млн. Але виконання таких показників поки знаходиться під великим питанням. Українська влада вже довгі роки практично самоусунулася від підтримки авіаційної галузі. Більш того, якщо в ЄС країни шукають варіанти як обійти обмеження антиконкурентного законодавства, що забороняє допомогу своїм компаніям, в Україні навпаки створюють максимум перешкод для розвитку ринку. Одним напрямком для підтримки національних перевізників, в тому числі лоукостера SkyUp, є зменшення фіскального навантаження. Першими кроками тут можуть стати скасування акцизу на авіаційне

паливо та ПДВ на внутрішні перельоти (на ринку ЄС акциз на авіаційне паливо та ПДВ на внутрішні перевезення відсутні).

Важливою умовою для приходу лоукостерів на ринок України є зацікавленість влади, в першу чергу місцевої. Лоукостерам потрібна дешева, але одночасно і безпечна інфраструктура аеропорту, створення якої можуть забезпечити органи місцевої влади. У свою чергу, лоукостери може стати якірним бізнесом в регіоні, де почне розвиватися туризм, ресторанний і готельний бізнес, будівництво доріг, мале підприємництво. Так, європейська практика свідчить, що залученням лоукостерів переважно займаються місцеві органи влади, зацікавлені в розвитку пасажиропотоків, вкладеннях в інфраструктуру регіону, поживленні торгівлі. Участь держави тут може обмежуватися формуванням іміджу країни, як туристичного бренду, просуванням ідеї використання українських аеропортів для транзитних потоків (перетворенням країни в хаб) і створенням умов для розвитку туристичного бізнесу.

Як було зазначено вище, істотною проблемою лоукостерів в Україні є погана інфраструктура та стан аеропортів. Тому для підвищення туристичного та пасажиропотоку загалом, можливі наступні напрямки розвитку аеропортів:

- співпраця з авіакомпаніями в частині стимулювання до відкриття нових напрямків польотів та збереження наявних маршрутів з метою відновлення пасажиропотоку та збільшення частки трансферного пасажиропотоку;
- розвиток інфраструктури для обслуговування трансферних пасажирів;
- впровадження заходів із підвищення рівня обслуговування пасажирів, насамперед в частині надання неавіаційних послуг;
- посилення заходів із підтримання рівня безпеки;
- зниження витрат (cost cutting), зокрема, шляхом зниження собівартості послуг;

– наближення до профілю успішних іноземних аеропортів без зростання боргового навантаження (застосування аутсорсингу).

Орієнтуючись на ринок міжнародних авіаперевезень, діяльність аеропортів сприяє розширенню зовнішньоекономічних зв'язків України, що також допоможе в подальшому аеропортам розширити свої межі та конкурувати на ринку за іноземних туристів. Для реалізації цих положень необхідно оцінити фактори, які впливають на авіаційну інфраструктуру. Фактори впливу можна розділити на дві групи: екзогенні або зовнішні та ендогенні або внутрішні (табл. 3.1.).

Таблиця 3.1

Фактори впливу на розвиток авіаційної інфраструктури та залучення лоукостерів в Україну

Група факторів	Особливості впливу
Зовнішні фактори	
Політичні	Політична ситуація та ступінь політичної стабільності в країні; Рівень розвитку зовнішньоекономічних зв'язків; Стабільність законодавчо-правової бази
Економічні	Стан розвитку туризму та трудової міграції Конкуренція на ринку авіаційних перевезень Динаміка цін на техніку, паливо та комплектуючі Розвиток інноваційних технологій Умови кредитування та лізингу Стабільність національної валюти
Соціально-культурні	Купівельна спроможність населення Розвиток ділової активності населення України Рівень кваліфікації кадрів авіаційної галузі
Природно-екологічні	Географічне розташування та сприятливість кліматичних умов Близькість до світового ринку авіаційних послуг та розвинутого регіону зі значною кількістю лоукост-перевезень (Західної Європи)
Внутрішні фактори	
Ступінь зносу об'єктів авіаційної інфраструктури Стан матеріально-технічної бази та рівень зносу техніки Рівень фінансового потенціалу Кваліфікованість кадрів авіаційної галузі та суміжних галузей Імідж держави на світовому рівні	

Отже, для стабільного функціонування авіаційної інфраструктури необхідна повна взаємодія зовнішніх і внутрішніх факторів впливу на її розвиток.

Практичними заходами для розширення присутності лоукостерів на українському ринку авіаційних перевезень є наступне:

1. Аеропорти повинні знизити вартість обслуговування для авіакомпаній, цим вони забезпечать зниження собівартості квитків для пасажирів. Оскільки у аеропортів немає ні масових потоків, ні істотних неавіаційних доходів, які б дали їм змогу це зробити без шкоди для власної економіки, необхідно надавати їм дотації (державою або місцевою владою).

2. Необхідно поліпшити технічне оснащення багатьох регіональних аеропортів:

а) підвищити інтенсивність оборотності літаків, тобто звести до мінімуму ймовірність закриття аеропорту за несприятливих погодних умов та зменшення часу, який судно буде простоювати в аеропорту. Відсутність хоча б одного з обов'язкових елементів (світло-сигнальної системи, засобів антикорозійної обробки і т. д.) підвищує ризик зриву операційних графіків лоукостерів;

б) приймати великі середньомагістральні літаки з максимально дозволеною кількістю місць, на яких лоукост-компаніям найбільш вигідно здійснювати авіаперевезення. На жаль, приймати такі літаки без обмежень у нашій країні можуть далеко не всі аеропорти (причини - короткі злітно-посадкові смуги, незадовільний стан покриття, не пристосованість перонів складності із терміналами та ін.).

3. Необхідно збільшити масовість ринку авіаційних перевезень. Наприклад, у країнах Європи цей показник сягає 8-15 польотів, оскільки люди літають на роботу, навчання, у справах бізнесу, на вистави та концерти, тому що для них це звичайна справа. В Україні цей показник становить близько 0,8. Це пояснюється

нестабільним станом економіки в країні, курсовими стрибками та невеликим рівнем середнього доходу, порівняно з іншими європейськими країнами. Навіть безвізовий режим не забезпечив достатнього сплеску активності і, відповідно, масового мотивованого трафіку.

Таким чином, Україна має значні перспективи для розширення присутності лоукостерів на українському ринку авіаперевезень. При цьому, якщо в останні роки кількість міжнародних напрямків, які пропонуються бюджетними перевізниками, істотно збільшилася, то в сегменті внутрішніх перевезень розвиток не таких суттєвий. Відповідно, діяльність держави має бути спрямована на підтримку розвитку внутрішніх авіаційних перевезень шляхом поліпшення інфраструктури (в першу чергу - технічного оснащення регіональних аеропортів) та фінансового стимулювання лоукостерів здійснювати внутрішні рейси.

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. Спочатку 1990-х рр. лоукост-перевезення поширюються в 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. Відповідно до типології Міжнародної організації цивільної авіації існують 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 не обов'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. 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.

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.

На українському ринку лоукост-перевізники почали працювати з 2008 р. Першим бюджетним перевізником України стала Wizz Air Ukraine – дочірня компанія угорської Wizz Air. За останні десять років на український ринок вийшли такі світові лоукостери, як Air Arabia, FlyDubai, Estonian Air, Aegean Air, Pegasus Airlines, GermanWings, AirBaltic, Vueling Airlines, Ryanair. У 2018 р. польоти розпочав національний лоукостер SkyUp. Міжнародні лоукост-перевізники здійснюють рейси переважно у регіони свого базування, на міжнародних та внутрішніх бюджетних перевезеннях спеціалізується компанія SkyUp.

Найбільшу частину лоукост-перевезень на українському ринку забезпечують авіакомпанії Wizz Air (здійснює польоти з аеропортів Київ (Жуляни), Одеса, Львів, Харків), Ryanair (здійснює польоти з аеропортів Бориспіль, Львів, Одеса, Харків, Херсон), SkyUp (здійснює польоти з аеропортів Бориспіль, Львів, Одеса, Харків, Запоріжжя). Такі перевезення пропонує також авіакомпанія МАУ. Функціонування

лоукост-компаній визначило нові умови на авіаційному ринку перевезень України, що значно загостило конкуренцію перевізників не лише в цивільній авіації, але й на інших видах транспорту. В умовах зростаючого цінового тиску та наявності лоукост-перевізників пропонувати більш високі тарифи для пасажирів вже не актуально. Традиційні авіакомпанії змушені змінювати пріоритети і переорієнтовувати свою діяльність у бік підвищення ефективності роботи, розробляючи альтернативні моделі, що покликані сприяти поверненню пасажирів.

Розвиток лоукостерів в Україні стримує ряд проблем, зокрема низькі доходи населення (відповідно – низький попит на авіаперевезення), низька економічна ефективність, нестабільна соціально-політична ситуація та війна на Сході України, нерозвиненість інфраструктури та незадовільний технічний стан більшості українських аеропортів. Крім того, Україна до сих пір не приєдналась до договору «Спільний авіаційний простір» (САП) з ЄС, за яким відкриваються внутрішні маршрути авіаперевізників для інших країн-учасниць договору. Така ситуація в нашій країні призводить до проблеми в отриманні права на польоти та в кількості рейсів, які хоче здійснювати лоукост-авіакомпанія.

Незважаючи на виявлені проблеми, український ринок міжнародних авіаперевезень є доволі привабливим для лоукостерів, що підтверджується збільшенням їх чисельності, розширенням напрямків польотів та кількості рейсів та планами щодо подальшого збільшення кількості напрямків польотів. З боку аеропортів практичне стимулювання заходу лоукостерів реалізовується шляхом надання істотних знижок на аеропортові збори, в аеропорту «Бориспіль» у 2019 р. було розконсервовано термінал F, користування яким є більш зручне для лоукостерів.

Практичними напрямками залучення лоукостерів на український ринок мають стати: розв'язання проблеми корупції на авіаринку, реконструювання аеродромної та аеровокзальної інфраструктури, забезпечення високої пропускної спроможності терміналів в провідних аеропортах України, будівництво нових

стоянок для автомобілів, зон відпочинку, магазинів в аеропортовій зоні, сприяння розповсюдження білетів через мережу Internet, зміна законодавства в напрямку зменшення державного регулювання ринку повітряних перевезень та скасування ПДВ на авіаквитки на внутрішні перевезення.

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-loukoster-skyup-airlines-vid-sohodni-litatyme-zi-lvova-do-prahy-kharkova-i-kyieva>
5. Гриркоєдова М. В. Детермінанти впливу на визначення напрямів стратегічного розвитку авіакомпанії: міжнародний досвід / М.В. Гриркоєдова // Economic annals-XXI. - 2013. - № 3-4(2). - С. 23-25.
6. Гриркоєдова М. В. Конкурентні переваги як умови розвитку авіакомпаній на світовому ринку / М. В. Гриркоєдова // Інформаційні технології, економіка та право: стан та перспективи розвитку (ІТЕП-2012). - Чернівці: Книжки - XXI, 2012. - С.15-16.
7. Гриркоєдова М. В. Дослідження діяльності низькобюджетних авіакомпаній на ринку авіаперевезень України / М. В. Гриркоєдова, 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.

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-letat-okhota>

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-terminal-kak-on-budet-rabotat>

13. Духовная Л. Л., Леонова В.П. Анализ международного и национального рынка бюджетных авиаперевозок: современное состояние, проблемы и перспективы / Л. Л. Духовная, В.П. Леонова // Сервис plus. – 2012. – № 1. - С. 59-66.

14.3 України вилетів перший рейс Ryanair. 03.09.2018. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.rbc.ua/ukr/news/ukrainy-vyletel-pervyy-reys-ryanair-1535977102.html>

15. Итальянский лоукостер добавит 5 новых маршрутов из Украины. 18.10.2019. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/rus/news/2019/10/18/652720/>

16. Іцковський Я. Авіаперевезення-2018: підсумки та сподівання. 28.02.2019. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.utg.net.ua/articles/av%D1%96aperevezennya_-_2018__p%D1%96dsumki_ta_spod%D1%96vannya

17.Как государства защищают свои национальные авиакомпании: кейсы для Украины. 09.10.2019. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://delo.ua/business/kak-gosudarstva-zaschischajut-svoi-nacionalnye-a-359028/>

18.Кореновська С. Проблеми з літаками Boeing 737 MAX гальмують зростання Ryanair. 16.07.2019. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.dw.com/uk/>

19.Кошмал Р. Подорожувати дешево. Куди літають лоукости з України. 07.09.2017. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://tyzhden.ua/News/197759>

20.Литвиненко С. Л., Коновалова О. М., Литвиненко Л. Л. Аналіз впливу низькобюджетних авіакомпаній на перспективи розвитку авіаринку України в контексті економічної безпеки. Ефективна економіка. - 2019. - № 3. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=6945>

21.Лоукостеры пришли: 6 новых рейсов из Киева за 15 евро. 11.01.2019. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://davau.info/?p=822>

22.Лоукосты из Украины. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://freetravel.com.ua/flight/ukraine/lowcost>

23.Малиновська О.Ю. Бюджетні авіакомпанії (low cost): специфіка діяльності та географія перевезень / О.Ю. Малиновська // Географія та туризм. - 2012. - Вип. 21. - С. 155-161.

24.Мальцев А.А., Матвеева А.В., Тарасов А.Г. Лоукост-компания как драйвер роста мирового авиапассажиропотока/ А.Мальцев, А.Матвеева, А.Тарасов // Проблемы современной экономики. – 2016. - № 1 (57). – С. 63-67.

25.Матеріали Інтерфакс.Україна. SkyUp – нова українська авіакомпанія! 12.12.2017. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ua.interfax.com.ua/news/economic/469326.html>

26.Матеріали Інтерфакс.Україна. Закритие "Визз Эйр Украина" позволило группе Wizz уйти от проблем с обменом гривни – Вареди. 21.05.2015. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://interfax.com.ua/news/economic/267140.html>

27. МАУ розраховує на нове зниження аеропортових зборів в Україні завдяки лоукостерам. 21.11.2018. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ua.interfax.com.ua/news/economic/546838.html>

28. Международная организация гражданской авиации. Руководство по регулированию международного воздушного транспорта. Изд. 2-е. — Монреаль: ИКАО Doc 9626. 2004. — 220 с.

29. Мехед Н. У 2020 році Ryanair планує відкрити 18 нових рейсів з України. 15.10.2019. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.dw.com/uk>

30. Михальченко І. Сучасні тенденції розвитку глобального ринку авіаперевезень пасажирів / Г. Юн, С. Литвиненко, І. Михальченко та ін. // Проблеми та перспективи організації авіаційних перевезень, застосування авіації в галузях економіки і розвитку транспортних систем: монографія / за заг. ред. Г.М. Юна та С.Л. Литвиненка. – К.: Логос, 2011. – С. 7–13.

31. Михальченко І.Г. Airline alliances benefits its members, does not it? / І.Г. Михальченко // Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці: VI наук.-практ. конф., 10-11 лист. 2011 р.: тези доп. – К.: НАУ, 2011. – С. 78.

32. Мнишко А. В, Черкашин Д. С. Концепция низкобюджетных авиакомпаний. Современный российский менеджмент: состояние, проблемы, развитие: сборник статей XIX Международной научно-практической конференции. Пенза: Приволжский Дом знаний, – 2013. – №1. – С. 81-83.

33. Молька С. Чому українцям дешевше літати за кордон, аніж по Україні. 17.06.2019. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://24tv.ua/chomu_ukrayintsyam_deshevshe_litati_za_kordon_anizh__po_ukrayini_n1167305

34. Новиков К. Українські аеропорти: реалії та виклики. 12.12.2018. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://cfts.org.ua/opinions/ukranski_aeroporti_reali_ta_vikliki_114

35.Олешко Т. І. Характеристика та аналіз розвитку лоукостерів в Україні / Т. І. Олешко, І. О. Геєць, Є. Л. Павлюк // Проблеми системного підходу в економіці. - 2018. - Вип. 6. - С. 153-158.

36.Олешко Т. І., Токар В. В. Аналіз та перспективи розвитку авіакомпаній України / Т.Олешко, В.Токар // Економіка і суспільство. – 2018. – № 16. – С. 440-445.

37.Офіційний сайт аеропорту «Бориспіль». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://kbp.aero/ru/airport/info/>

38.Офіційний сайт компанії Ryanair. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ryanair.com>

39.Офіційний сайт компанії SkyUp. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://skyup.aero/>

40.Офіційний сайт компанії Wizz Air. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://wizzair.com/uk-ua/>

41.Офіційний сайт компанії МАУ. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.flyuia.com>

42.Панасюк І. П., Тертычная А. О. Роль бюджетных авиаккомпаний на рынке авиационных перевозок / И.П. Панасюк, А.О. Тертычная // Бізнес-Інформ. – 2017. - № 5 (472). – С. 34 -39.

43.Пасажиропотік Wizz Air в Україні зріс на майже 70%. 02.11.2019. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://24tv.ua/pasazhiropotik_wizz_air_v_ukrayini_zris_na_mayzhe_70_n1227410

44.Перший рейс Ryanair в Україну буде здійснено на два місяці раніше ніж передбачалося. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://gogalas.in.ua/pershyj-rejs-ryanair-v-ukrayinu-bude-zdijsneno-na-dva-misyatsi-ranishe-nizh-peredbachalosya/>

45.Петренко Л. Від Мілана до Баку. Які лоукостери вирішили відкрити рейси до України. 27.12.2017. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://tyzhden.ua/News/206729>

46. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2018 рік. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya/>

47. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 9 місяців 2019 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya/>

48. Почему Wizz Air ушел из Украины. 26.03.2015. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.capital.ua/ru/publication/43266-pochemu-wizz-air-ushel-iz-ukrainy>

49. Серієнко А. Як розвивається ринок бюджетних авіаперевезень в Україні? 02.10.2018. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zt.20minut.ua/Podorozhi/yak-rozvivaetsya-rinok-byudzhetnih-aviaperevezen-v-ukrayini-10728130.html>

50. 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-loukoster-skyup-airlines-vid-sohodni-litatyme-zi-lvova-do-prahy-kharkova-i-kyieva>

51. Український лоукостер запускає новий рейс із Києва в Італію. 22.12.2019. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://uatv.ua/ukrayinskyj-loukoster-zapuskaye-novuj-rejs-z-kyieva-v-italiyu/>

52. Украинский лоукостер запускает новые рейсы: куда выгодно полететь. 26.06.2019. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.segodnya.ua/ukraine/ukrainskiy-loukoster-zapuskayet-novye-reisy-kuda-vygodno-poletet-1307860.html>

53. Улететь в ЕС по цене обеда: что предлагают лоукостеры украинцам. 19.10.2019. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.obozrevatel.com/economics/fea/po-tsene-lancha-vo-skolko-ukrainsam-obojdetsya-sletat-v-evropu.htm>

54. Уляницький Д. У гонитві за пасажиром: як і чому різко посилилася конкуренція на українському авіаринку. 31.10.2018. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://daily.rbc.ua/ukr/show/pogone-passazhirom-rochemu-uzhestochilas-1540935708.html>

55. Щербатенко І.В. Тенденції розвитку малобюджетних авіакомпаній та їх вплив на розвиток авіаринку України / І.В. Щербатенко // Тенденції розвитку малобюджетних авіакомпаній та їх вплив на розвиток авіаринку України. – 2012. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/3609/1>

56. 2018 – рік лоукостерів: понад 30 нових напрямків. 22.12.2018. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://europewb.org.ua/2018-rik-loukosteriv-ponad-30-novyh-napryamkiv/>

57. Ryanair відкрив продаж квитків з України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://gogalas.in.ua/ryanair-vidkryv-prodazh-kvytkiv-z-ukrayiny-rozklad/>

58. Ryanair звітує про перші результати цього року: середня ціна авіаквитків знизилася до €36. 29.07.2019. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.uvidpustku.com/ryanair-rezultaty-pershogo-kvartalu/>

59. Wizz Air выполнил первые рейсы из Одессы. 04.11.2019. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/rus/news/2019/11/4/653291/>

60. Air transport, passengers carried. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR?end=2018&start=1970&view=chart>

61. LCCs increasingly attracted to primary airports. 22.02.2019. URL: <https://centreforaviation.com/analysis/reports/lccs-increasingly-attracted-to-primary-airports-459531>

62. Low Cost Terminals – “the pace is quickening” tweets Tony Fernandes, but there is actually little evidence to prove that. 09.02.2018. URL: <https://blueswandaily.com/low-cost-terminals-the-pace-is-quickening-tweets-tony-fernandes-but-there-is-little-evidence-for-that/>

63. Mykhalchenko I. The Evolution of Air Service Agreements / I. Mykhalchenko // Europejska Nauka XXI Powieka – 2014: materiały X miedzyn. nauk.-prakt. konferencji, 07-15 maja 2014 roku: tezy ref. – Przemysl (Praha): Nauka I studia, 2014. – S. 5-7.

64. Olipra L. The impact of low-cost carriers on tourism development in less famous destinations. Electronic Conference Proceeding Perugia/Orvieto, 13-14 giugno 2012. 2012. 41-56. URL: <https://www.lifeasabutterfly.com/wp-content/uploads/2015/07/766-1042-1-PB-1.pdf>

65. Sydorenko K. Mechanisms of development the competitiveness of international airports in conditions of intensification of the global air transport market /K. Sydorenko // European Applied Sciences. – 2014. – №4. – P.129-130.

66. The collapse of Primera Air has once again shone a spotlight on the viability of the long-haul low-cost airline model. 08.11.2018. URL: <https://www.flightglobal.com/news/articles/analysis-how-the-worlds-long-haul-low-cost-airlin-452446/>

67. The Low-Cost Airline Service Revolution. Report from the Federal Aviation Administration, 1996. URL: <https://trid.trb.org/view/471932>

68. What's behind the success of Low-Cost Airlines Pricing Strategies? URL: <https://www.infare.com/low-cost-airlines-pricing-strategies/>

69. World's Best Low-Cost Airlines 2019. URL: <https://www.worldairlineawards.com/worlds-best-low-cost-airlines-2019/>

Специфіка бізнес-моделі лоукостерів

№п/п	Напрямок	Деталізація
1	2	3
1	Уникнення витрат на необов'язкові елементи розкоші та зменшення ролі особливих сервісів	<p>а) скорочення набору послуг, які надаються пасажиром на борту літака;</p> <p>б) виключення з набору послуг, які в інших авіакомпаніях є стандартними (наприклад, пропозиція пасажирам прохолоджувальних напоїв і харчування, перевезення багажу, перевезення інвалідного візка тощо) та переведення таких послуг в розряд платних;</p> <p>в) отримання додаткового доходу від продажу додаткових послуг на борту літака і товарів;</p> <p>г) підвищення віку дітей, починаючи з якого дитина може літати самостійно, що знижує витрати на цю категорію пасажирів;</p> <p>д) використання більш дешевих і менш заповнених другорядних аеропортів;</p> <p>е) відправлення рано вранці або пізно ввечері з метою уникнення можливих витрат через завантаженість повітряного простору, а також з метою економії за рахунок більш низьких аеропортових зборів;</p> <p>є) відсутність місць в посадкових талонах (заохочення пасажирів скоріше піднятися на борт і зайняти місце) – за вибір конкретного місця необхідно доплатити;</p> <p>ж) один пасажирський клас, відсутність автоматичного переміщення багажу;</p> <p>і) ручна поклажа може перевірятися на відповідність нормам щодо ваги і розміру, і обкладатися високими штрафами у випадку перебільшення.</p>
2	Використання меншої кількості персоналу	персонал виконує декілька функцій, наприклад, стюарди, крім прямих обов'язків, також реєструють пасажирів на рейс і займаються прибиранням салону (з метою економії фонду оплати праці без урізання зарплат).
3	Прямий продаж квитків	робиться акцент на прямому продажу квитків, особливо через Інтернет (з метою уникнення оплати комісійних агентам та системам бронювання, а також витрат на утримання авіакаса).

Продовження Додатку А

1	2	3
4	Прості тарифи та прості маршрути	<p>а) проста схема оплати авіап перевезення, використання одного бланка для проїзду в обидва боки, відмова від паперових квитків та перехід на електронні квитки;</p> <p>б) прості тарифи без яких-небудь обмежень (а, отже, не потрібні спеціально навчені касири, які допомагають розібратися в тарифах);</p> <p>в) збільшення ціни квитка по мірі заповнення літака з метою заохочення раннього резервування;</p> <p>г) прості маршрути - прямі рейси між аеропортами без проміжних посадок (з метою максимального використання літака і уникнення витрат, пов'язаних із запізненням транзитних пасажирів та переміщенням багажу, а також його втрат між рейсами);</p> <p>д) рекламується тариф, а не кінцева ціна квитка - в рекламовану ціну квитка можуть не включатися збори аеропортів, податки, паливні надбавки тощо;</p> <p>е) може заявлятися нульова вартість деяких маршрутів (до якої в реальності додається вартість «операційних витрат»: комісії банків за оплату кредитними картками, реєстрація пасажирів і багажу, вартість бронювання місця та ін. – усі ці платежі можуть не повертатися, навіть у випадку відміни рейсу з вини авіакомпанії).</p>
5	Ефективне використання парку літаків	<p>а) виконання протягом дня багатьох рейсів одним літаком (в результаті – швидкий оборот літаків у аеропортах);</p> <p>б) один тип літака (що дозволяє скоротити витрати на підготовку персоналу і обслуговування техніки);</p> <p>в) мінімальний набір додаткового обладнання в літаку, відсутність розважальних відеопанелей, систем цифрового зв'язку пілотів із землею, автогальмування і т.п., що робить вартість машини нижчою і зменшує її вагу, а значить і витрати палива;</p> <p>г) агресивні програми хеджування вартості палива;</p> <p>д) використання літаків з мінімально допустимою відстанню між рядами крісел (29 дюймів), відмова від відкидних крісел і підголівників.</p>

Джерело: [23]

ДОДАТОК Б

Відмінності в характеристиках низькобюджетних та традиційних перевізників
















Показник	Низькобюджетні перевізники	Традиційні авіакомпанії	Переваги низькобюджетних перевізників
1	2	3	4
Використання парку літаків	Відносно коротка стоянка в аеропорту (приблизно 25-40 хвилин)	Тривалі зупинки в аеропортах тому, що використовуються основні, найбільш завантажені аеропорти (від 45 хвилин)	Збільшення показника утилізації парку літаків, зниження плати за простої
Додаткові послуги	Немає безкоштовного харчування, наявні додаткові збори за нього, збори за додатковий багаж, бажане крісло і т.д.	Програми швидкої реєстрації, є бізнес-клас, базове безкоштовне харчування, можливі збори за бажане крісло	Низькі додаткові витрати, додатковий дохід
Аеропорти	Другорядні і невеликі регіональні аеропорти (у ряді випадків використання великих регіональних та хабових аеропортів)	Національні, міжнародні аеропорти (у ряді випадків використання невеликих місцевих аеропортів)	Низькі аеропортові збори (за умови польотів у місцеві аеропорти)
Парк літаків	Стандартизований парк нових літаків (як правило, тільки один тип літаків), можлива висока щільність пасажирських крісел	Різні типи літаків, нижча щільність пасажирських крісел	Зниження витрат на технічне обслуговування, запасні частини і навчання персоналу. Простіша заміна екіпажу літаків, збільшення продуктивності літаків

Продовження Додатку Б

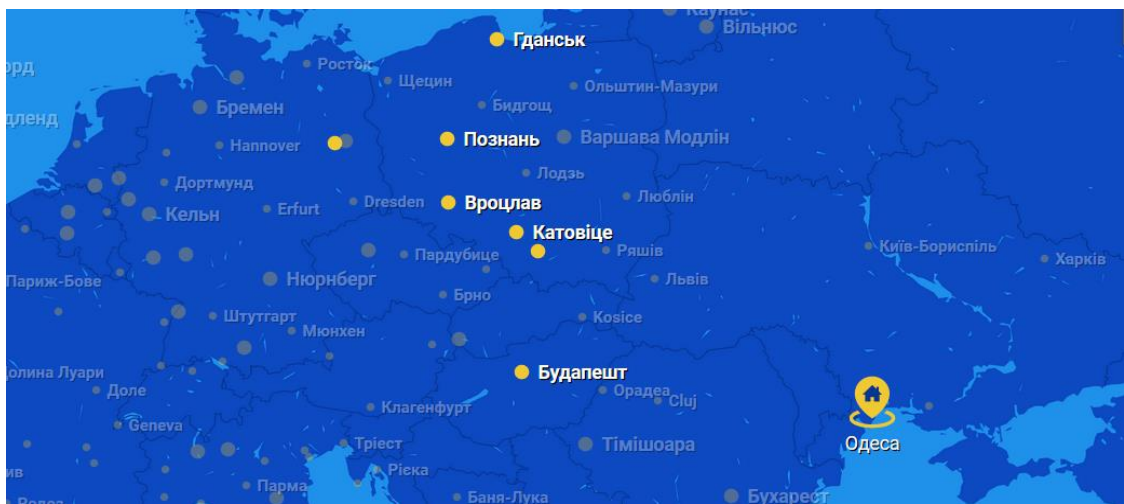
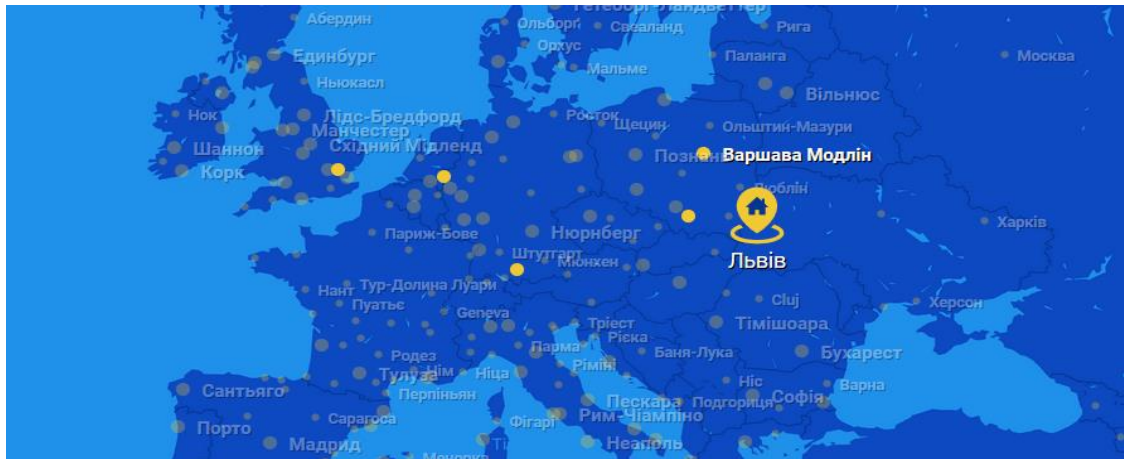
1	2	3	4
Продаж квитків	Прямі канали продажів (через Інтернет), продаж через віртуальні агентствав тому випадку, коли витрати мінімальні	Більшість продажів квитків через Інтернет, віртуальні агентства і турагентів, зменшення продажів через офіси самих авіакомпаній	Відносно низькі витрати на поширення, менше різновидів квитків (немає класів)
Маршрути руху	Прямі зв'язки, без проміжних зупинок, короткі маршрути (у ряді випадків використання мережевої системи побудови маршрутів)	Дальні місця призначень, використання проміжних посадок і стикувальних рейсів	Зниження складності мережевих маршрутів, більш інтенсивне використання парку літаків і можливостей перевізника
Персонал	Велика диференціація заробітної плати (до 26%)	Високий базовий оклад (диференціація заробітної плати до 11%), сильні профспілки	Нижча фіксована вартість найму персоналу

Джерело: [20]

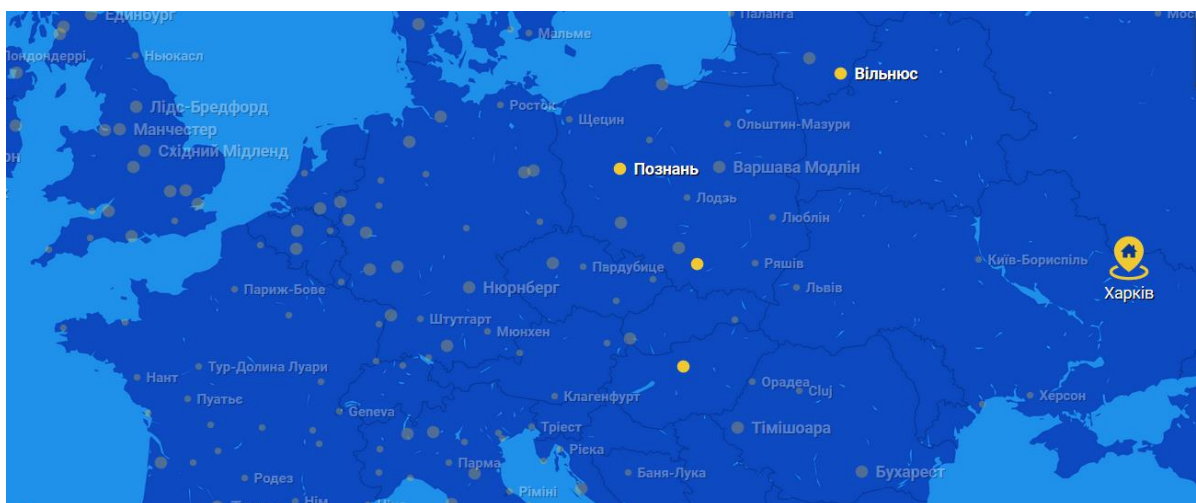
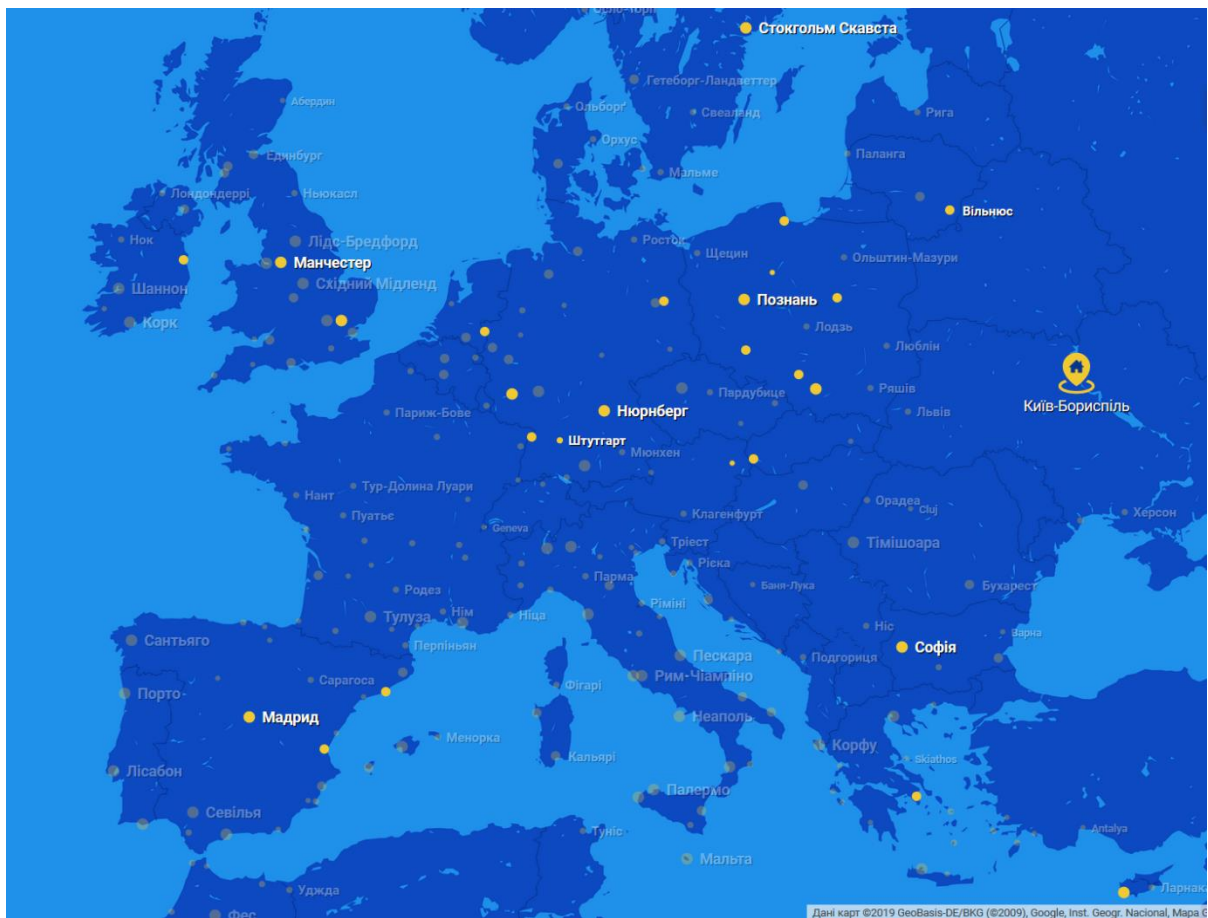
Приклади цін на квитки компанії Wizz Air

<p>Німеччина </p> <p>Київ → Лейпціг</p> <p>Багаж ні</p> <p>5 159 грн</p>	<p>Польща </p> <p>Київ → Варшава</p> <p>Багаж ні</p> <p>1 685 грн</p>	<p>Німеччина </p> <p>Київ → Франкфурт → Київ</p> <p>Багаж ні</p> <p>5 012 грн</p>
<p>Польща </p> <p>Харків → Катовіце</p> <p>Багаж ні</p> <p>1 997 грн</p>	<p>Україна </p> <p>Лейпціг → Київ</p> <p>Багаж ні</p> <p>2 818 грн</p>	<p>Кіпр </p> <p>Київ → Ларнака → Київ</p> <p>Багаж ні</p> <p>2 838 грн</p>
<p>Португалія </p> <p>Київ → Лісабон → Київ</p> <p>Багаж ні</p> <p>10 810 грн</p>	<p>Німеччина </p> <p>Київ → Дортмунд</p> <p>Багаж ні</p> <p>3 766 грн</p>	<p>Греція </p> <p>Київ → Тессалоніки → Київ</p> <p>Багаж ні</p> <p>5 812 грн</p>
<p>Польща </p> <p>Київ → Краків → Київ</p> <p>Багаж ні</p> <p>4 816 грн</p>	<p>Словаччина </p> <p>Київ → Братіслава</p> <p>Багаж ні</p> <p>866 грн</p>	<p>Німеччина </p> <p>Київ → Ганновер</p> <p>Багаж ні</p> <p>2 171 грн</p>
<p>Латвія </p> <p>Київ → Рига → Київ</p> <p>Багаж ні</p> <p>3 997 грн</p>	<p>Україна </p> <p>Тессалоніки → Київ</p> <p>Багаж ні</p> <p>3 562 грн</p>	<p>Німеччина </p> <p>Київ → Берлін</p> <p>Багаж ні</p> <p>6 391 грн</p>
















Напрямки маршрутів компанії Ryanair з аеропортів у Львові та Одесі



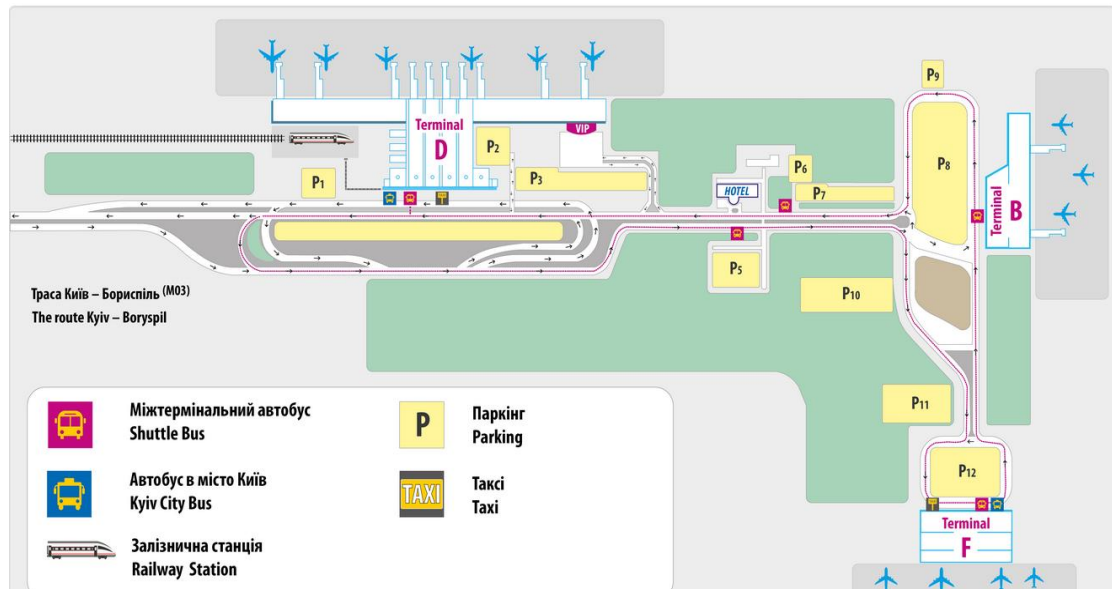
Продовження Додатку Г



Приклади цін на квитки компанії Ryanair

<p>Польща </p> <p>Херсон → Краків</p> <p>Багаж ні 998 грн</p>	<p>Польща </p> <p>Київ → Вроцлав → Київ</p> <p>Багаж ні 2 764 грн</p>	<p>Польща </p> <p>Одеса → Вроцлав</p> <p>Багаж ні 1 251 грн</p>
<p>Польща </p> <p>Одеса → Катовіце → Одеса</p> <p>Багаж ні 1 757 грн</p>	<p>Іспанія </p> <p>Київ → Мадрид → Київ</p> <p>Багаж ні 4 615 грн</p>	<p>Україна </p> <p>Катовіце → Київ</p> <p>Багаж ні 1 661 грн</p>
<p>Польща </p> <p>Київ → Катовіце</p> <p>Багаж ні 502 грн</p>	<p>Німеччина </p> <p>Київ → Франкфурт</p> <p>Багаж ні 651 грн</p>	<p>Іспанія </p> <p>Порту → Барселона</p> <p>Багаж ні 774 грн</p>
<p>Польща </p> <p>Київ → Варшава → Київ</p> <p>Багаж ні 4 526 грн</p>	<p>Польща </p> <p>Київ → Варшава</p> <p>Багаж ні 1 191 грн</p>	<p>Україна </p> <p>Краків → Київ</p> <p>Багаж ні 1 476 грн</p>
<p>Німеччина </p> <p>Київ → Берлін</p> <p>Багаж ні 4 384 грн</p>	<p>Німеччина </p> <p>Київ → Нюрнберг → Київ</p> <p>Багаж ні 2 888 грн</p>	<p>Угорщина </p> <p>Одеса → Будапешт → Одеса</p> <p>Багаж ні 2 943 грн</p>

Термінал F аеропорту «Бориспіль»



АЛГОРИТМ ПОШУКУ КВИТКА ЛОУКОСТ-ПЕРЕВІЗНИКА

1. У рядку пошуку введіть місто або аеропорт вильоту та прильоту. Потім виберіть дати подорожі. Якщо це подорож в один бік, залиште поле «Назад» порожнім.

2. Натисніть кнопку «Знайти». Система видасть вам усі можливі варіанти на потрібну дату в порядку від найменшої ціни.

RYANAIR			1 349 UAH
14:00 12 березня 2020 Київ	23:59 13 березня 2020 Барселона	2 пересадки 34 г 59 хв	
Тільки ручна поклажа			
WIZZ			1 432 UAH
13:10 12 березня 2020 Київ	23:59 13 березня 2020 Барселона	2 пересадки 35 г 49 хв	
Тільки ручна поклажа			
RYANAIR			1 588 UAH
14:00 12 березня 2020 Київ	23:30 12 березня 2020 Барселона	2 пересадки 10 г 30 хв	