

УДК 656.078 (045)

ДОСЛІДЖЕННЯ БІЗНЕС-МОДЕЛІ ТА СТРАТЕГІЧНИХ ОРІЄНТИРІВ ЛОУКОСТ-КОМПАНІЙ НА АВІАЦІЙНОМУ РИНКУ УКРАЇНИ

STRATEGIC GUIDE OF AIR TRANSPORTATION MARKET DEVELOPMENT OF UKRAINE

Полторацька О.Т.

кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри економіки повітряного транспорту,
Національний авіаційний університет

Скориход П.А

магістрант,
Національний авіаційний університет

Стаття присвячена дослідженню стратегічних орієнтирів розвитку ринку повітряних перевезень України. Зазначено особливості діяльності міжнародних організацій ICAO, IATA. Проаналізовано тенденції ринку повітряних перевезень України. Досліджено основні проблеми євроінтеграції ринку повітряних перевезень. Проаналізовано стратегії функціонування лоукост-авіакомпаній. Обґрунтовано шляхи виходу з кризи та завоювання міцних конкурентоспроможних позицій на міжнародному ринку. Потребує вирішення завдання задоволення потреб суб'єктів господарювання та населення в авіаційних перевезеннях як на території України, так і поза її межами. Посилення позицій України в міжнародній авіатранспортній системі за допомогою підвищення конкурентоспроможності вітчизняних авіакомпаній є одним із пріоритетних напрямів авіаційної діяльності та відповідає вимогам.

Ключові слова: стратегія, авіакомпанія, лоукост-перевізник, тариф, повітряне перевезення, ринок, ICAO, IATA.

Статья посвящена исследованию стратегических ориентиров развития рынка воздушных перевозок Украины. Указаны особенности деятельности международных организаций ИКАО, ИАТА. Рассмотрены тенденции рынка воздушных перевозок Украины. Исследованы вопросы евроинтеграции рынка воздушных перевозок. Выделены стратегии функционирования пассажирских авиакомпаний, в том числе лоукост. Обоснованы пути выхода из кризиса и завоевания прочных конкурентоспособных позиций на международном рынке. Требуется решения задачи удовлетворения потребностей субъектов хозяйствования и населения в авиационных перевозках как на территории Украины, так и за ее пределами. Усиление позиций Украины в международной авиатранспортной системе посредством повышения конкурентоспособности отечественных авиакомпаний является одним из приоритетных направлений авиационной деятельности и соответствует требованиям.

Ключевые слова: стратегия развития, авиакомпания, лоукост-перевозчик, тариф, воздушная перевозка, рынок, ICAO, IATA.

The article is devoted to the strategic development research of the air transportation market in Ukraine. The activities of international organizations ICAO, IATA are noted. The air transportation market of Ukraine is considered. The eurointegration of the aviation market are explored. Operation strategies of passenger airlines are reviewed, including low-cost airlines. Justifying the ways of overcoming the crisis and gaining strong competitive positions in the international market. A solution to the problem of satisfying the needs of business entities and the population in aviation transportation, both on the territory of Ukraine and beyond. Strengthening Ukraine's position in the international air transport system by increasing the competitiveness of domestic airlines is one of the priority directions of aviation activity and meets the requirements. Research subject of the article is an Air transport in Ukraine and its development. The objective of the article is to determine the main problems of Ukrainian airports and their infrastructure, and to found out the best solutions for their development. For achieving of the stated objective such general and special scientific methods were used as, systemic, morphological, structural and logical analysis, formalization, and analogy, comparative and integrative methods. As a result, the main problems were determined and focus on. The government influence on this sector was considered in the article. Also the conception of modern airport system as the Ukrainian competitive factor was proposed. The purpose of the article is to show that the budgetary development of aviation in the market of domestic flights in Ukraine will not only increase the use of the aircraft by the end user, but also maximize the profits for the domestic airlines.

Key words: strategy of development, airline, low-cost carrier, tariff, air transportation, market, ICAO, IATA.

Постановка проблеми. В умовах економічного дисбалансу, який виникає внаслідок низки причин, особливим завданням функціонування ринку повітряних перевезень України являється підтримка економічного розвитку аеропортів та авіакомпаній, що функціонують на авіаринку України, їх відповідність міжнародним нормам та потребам світового ринку. На регіональному рівні авіаційні організації виконують роль посередника, який надає рішення, вказівки, директиви, тобто всю інформацію з глобального на національний та субнаціональний рівень. Робота міжнародних авіаційних організацій зводиться до вибору способу координації; модифікації функцій, що визначають стратегії аеропортів та авіакомпаній, якщо це необхідно, та вибору координуючих впливів після того, як прийняті інші рішення. Саме тому вибір стратегічних орієнтирів авіакомпаній є актуальною темою в функціонуванні в міжнародному просторі та на авіаринку зокрема.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам ринку повітряних перевезень України приділялася увага не тільки з боку державної влади, міжнародних організацій, авіаперевізників та інших суб'єктів міжнародного повітряного права. Окремі аспекти їх вирішення знайшли своє відображення в роботах провідних учених: В.Г. Афанасьєва, В.Г. Алексуніна, В.Д. Бордунова, А.Н. Брилова, Д.О. Бугайки, Б.П. Єлисеєва, В.С. Грязнова, А.Д. Гридасова, Х.М. Дорофєвої, Ю.Н. Малєєва, А.Е. Мурова, С.О. Переверзевої, М.Л. Погребицького, К.І. Плужникова, В.І. Рижного, Р.В. Сакача, М.Б. Тихонова та інших науковців.

Не вирішена раніше частина проблеми. З погляду споживачів авіапослуг на особливу увагу на ринку повітряних перевезень заслуговують лоукост-перевізники, які все більше захоплюють український сегмент. В умовах відкритого ринку з ЄС та під значним впливом неекономічних факторів українські авіаперевізники опиняються в жорстких умовах функціонування, що потребує встановлення чітких стратегічних орієнтирів конкретних суб'єктів національного ринку.

Мета, завдання та методика досліджень. Основною метою статті є комплексний моніторинг функціонування лоукост-авіакомпаній на ринку України. Завданням є дослідження бізнес-моделей їхнього функціонування та вибір стратегій економічного розвитку в міжнародному авіаційному просторі, щоб авіапасажирів усього світу мали доступ до максимально безпечного, надійного та розвинутого повітряного транспорту. Об'єктом дослідження є авіакомпанії лоукост на ринку України.

Результати дослідження. Основою функціонування ринку повітряних перевезень є регулювання повітряного простору. Міжнародні домовленості визнають державний суверенітет повітряного простору. ICAO та IATA надають повноцінний інструментарій: рішення, вказівки, директиви для

функціонування лоукост-авіакомпаній на ринку України. Суверенний повітряний простір зазвичай знаходиться над належними державі частинами суші, територіальними, внутрішніми і прикордонними водними просторами. Згідно з Женевською конвенцією про відкрите море 1958 р. та Конвенцією ООН з морського права 1982 р. над міжнародним повітряним простором поширюється свобода польотів усіх держав. Основними регуляторами повітряного простору є міжнародні авіаційні організації, насамперед Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO) та Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA).

З моменту свого існування основним завданням ICAO є сприяння розвитку ефективних повітряних перевезень у світовому масштабі. За її допомогою було зменшено обмеження державами в міжнародних повітряних перевезеннях, значно спрощено формальності під час перевезень, які закріплені в міжнародних стандартах та рекомендаціях ICAO. Загалом місія ICAO полягає в організації та координації міжнародного співробітництва у справі практичного використання у глобальному масштабі повітряного простору – як міжнародного, так і національного.

Особливе місце серед регіональних неурядових авіаційних організацій займає IATA, оскільки сприяє безпечному, регулярному та економічному повітряному перевезенню, забезпечує можливості для взаємодії між авіакомпаніями і співпраці з ICAO та іншими міжнародними організаціями та регіональними асоціаціями авіакомпаній. Основною діяльністю IATA є координація тарифів авіакомпаній. Проте, крім цього, вона надає технічну, юридичну допомогу, автоматизує галузь, сприяє створенню взаємозв'язків з органами влади та споживачами, спрощує формальності функціонування, надає різноманітні послуги у сфері самофінансування, серед яких – публікація, фінансові послуги, акредитація агентств, створення програм управління доходами, проведення симпозіумів.

З процесом регулювання повітряного простору IATA пов'язана через координацію розкладів авіакомпаній, систему врегулювання взаєморозрахунків, клірингові послуги, систему пошуку багажу, багатосторонню угоду про спільні перевезення між авіакомпаніями, електронний обмін даними в адміністративних, комерційних і транспортних цілях.

Тарифи на міжнародні перевезення до 1979 р. встановлювалися і регулювалися лише IATA. Натепер міжнародні тарифи встановлюються між авіакомпаніями, що експлуатують одні і ті самі повітряні лінії. Всі авіакомпанії, що виконують міжнародні перевезення, повинні дотримуватися тарифів, розроблених IATA, але на практиці багато із них постійно порушують узгоджені і затверджені тарифи. Причиною таких дій здебільшого є гостра необхідність виживання в складних умовах конкурентної боротьби. До неофіційного зниження тарифів

вдаються багато авіакомпаній, результатом чого є загострення конкурентної боротьби. В тому числі це стосується лоукост-авіакомпаній.

З утворенням міжнародних економічних зон лібералізація ринку пасажирських повітряних перевезень вийшла за межі окремих держав, і як додаток до національних завантажених напрямів з'явилися інтенсивні міжнародні. Ще в 1970-і роки в США склалася концепція відходу від скоординованих у межах IATA і національних асоціацій авіаційних тарифів на внутрішніх американських напрямках (Нью-Йорк, Чикаго, Бостон, Лас Вегас і ін.) та експлуатація на них лоукост-авіакомпаній. Деякі з них функціонували незалежно від інших конкурентних авіакомпаній, інші відкрито діяли як дочірні підприємства відомих регулярних авіаліній.

Вперше концепція «дешевих» перевезень була запропонована американською авіакомпанією Southwest Airlines, яка розпочала свою діяльність з 1971 р. [1]. Поступово ці моделі авіаперевізників почали з'являтися з 1985 р. в Європі. Цей тип перевезень є дуже актуальним для українського споживача.

У 2017 р. Україні був характерним найнижчий рівень користування авіаційним транспортом. Війна, економічна криза і втрата двох із трьох найпопулярніших аеропортів (Сімферополь і Донецьк) спричинили серйозне падіння пасажиропотоку у 2014–2015 рр. [2].

У першому півріччі 2017 р. пасажиропотік зріс на 34% проти аналогічного періоду минулого року. За підсумками 9 місяців 2018 р. послугами українських авіакомпаній скористалося 9671,2 тис. пасажирів, що на 18,1% більше порівняно з аналогічним періодом минулого року [3]. Однак стверджувати про стабілізацію

ситуації неможливо, що насамперед пов'язано з воєнно-політичними обставинами.

З січня по вересень 2018 р. перевезення пасажирів здійснювали 20 вітчизняних авіакомпаній, серед яких лідируюче положення займали авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України», «Роза вітрів», «Азур Ейр Україна», «ЯнЕйр» та «Браво». П'ятьма найбільшими пасажирськими авіакомпаніями перевезено 8994,1 тис. осіб, що на 20,9% більше, ніж за січень-вересень 2017 р., та становить 93% від загальних обсягів пасажирських перевезень українських авіакомпаній.

За даними Державного підприємства обслуговування повітряного руху України, найбільшу кількість перевезень було здійснено «МАУ» – 57 205 перевезень, це на 16,4% вище порівняно з 2016 р. [4]. Друге місце займає Turkish Airlines (Туреччина) – 27 606 перевезень. На третьому місці – Belavia (Білорусь), яка здійснила 14 537 перевезень (рис. 1). За офіційними даними Украероруху можна дійти висновку, що на ринку України в 2017 р. переважно функціонували класичні перевізники.

Дослідження «Європи без бар'єрів» та Фонду «Демократичні ініціативи» показало, що до ЄС за останні два роки подорожували майже 12% респондентів, але лише 5% хоча б раз робили це повітряним шляхом. Головною перешкодою авіаподорожам є вища ціна квитка – її назвали 45% тих, хто подорожував до ЄС, але обрав наземний транспорт. Іншими важливими факторами є наявність чи відсутність прямого сполучення, а також комфортність подорожі. Більшість готові платити за квиток на літак до ЄС не більше тисячі гривень (за подорож в один бік), і лише кілька відсотків опитаних визнали, що готові платити понад 2000 грн. (табл. 1) [2].

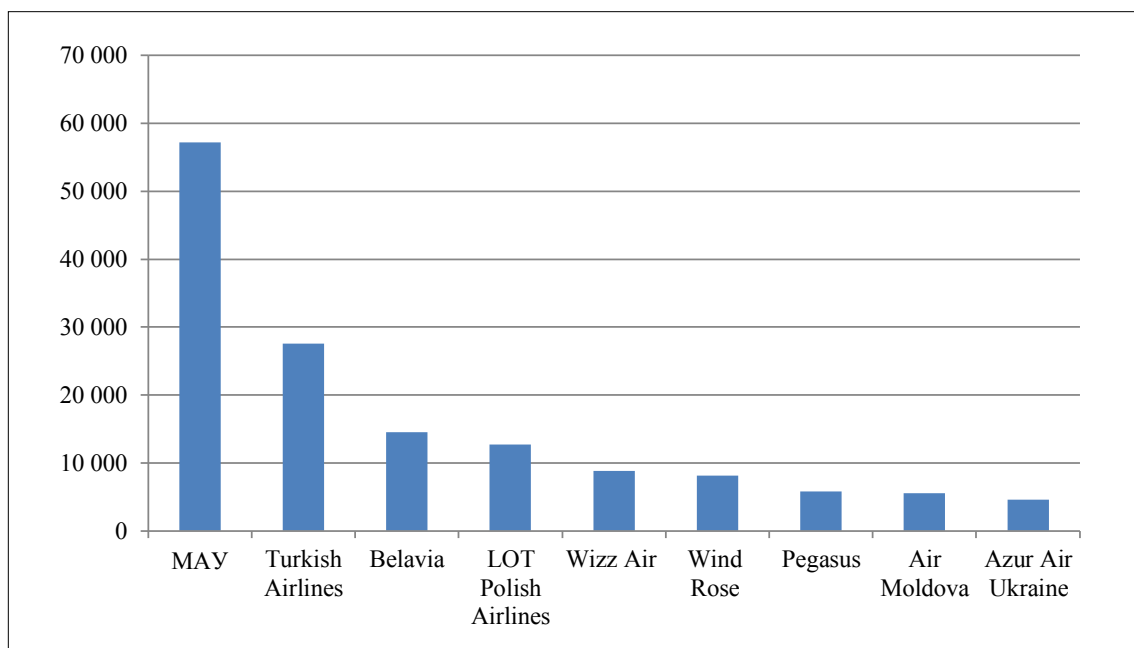


Рис. 1. Топ-перевізники в Україні, 2017 р.

За даними того ж опитування, 12,8% респондентів, які взагалі не користувалися повітряним транспортом, припускають користування послугами лоукост-перевізників.

На ринку України представлено ще не багато лоукост-перевізників, однак серед них у цій ніші є значні конкуренти. Насамперед це стосується лоукост-компаній з Європи – WizzAir (Угорщина), Ryanair (Ірландія), Vueling Airlines (Іспанія).

WizzAir є першим і поки єдиним ультралоукостом, який почав літати з України в кількох напрямках. Починала авіакомпанія з того, що відкрила дочірню компанію угорського відділення «ВіззЕйрЮкрейн», але пішла з ринку, починаючи з кризи 2013 року. Натепер компанія здійснює перевезення тільки з Києва за напрямками: Словаччина (Братислава), Венгрія (Будапешт), Німеччина (Кельн, Дортмунд, Франкфурт Хан, Гамбург, Ганновер, Меммінгем, Нюрнберг), Польща (Гданськ, Катовіце, Варшава Шопен, Вроцлав, Люблін, Познань), Литва (Вільнюс, Каунас), Данія (Копенгаген), Кіпр (Ларнака), Великобританія (Лондон Лутон). Також компанія здійснює рейси зі Львова до Польщі та Німеччини.

Ryanair – найбільша бюджетна авіакомпанія Європи з найнижчими тарифами. У 2017 р. ком-

панія відкривала кілька прямих рейсів з Києва та Львова, але невдовзі вони були анонсовані. Серед них авіарейси з Борисполя: Великобританія (Лондон, Стансенд, Манчестер), Швеція (Стокгольм), Нідерланди (Ейндховен); зі Львова: Польща (Краків, Вроцлав), Великобританія (Лондон), Німеччина (Берлін, Меммінгем), Угорщина (Будапешт), Нідерланди (Ейндховен). Проте ця авіакомпанія має суттєві наміри продовжувати діяльність на українському ринку, оскільки відкрила нові рейси в 2018 р. (табл. 2) [5].

Vueling Airlines є ще одним ультралоукостом, але з особливостями. Авіакомпанія має основний повітряний хаб у Барселоні, звідки відправляються більшість рейсів. В Україні є рейс Київ – Барселона, а також прямий авіапереліт Київ – Рим. Вартість в один бік – 80–120 євро, без урахування багажу. По Іспанії та Західній Європі цей перевізник здійснює перевезення за 20–30 євро. Що стосується України, то ціни становлять 200–250 євро, що майже аналогічні українській «МАУ» [5].

Крім європейських, на вітчизняному ринку наведені турецькі лоукост-перевізники (Pegasus Airlines, Atlas Jet), перевізники з Азії (Air Arabia, Flydubai) та ін., але в умовах зближення інтере-

Таблиця 1

Формування попиту на повітряні перевезення з України

	Захід	Центр	Південь	Схід	Україна загалом
До 500 грн	25,2	26,3	38,0	24,3	28,7
Від 501 до 1000 грн	18,2	11,5	15,0	16,7	14,9
Від 1001 до 2000 грн	8,2	4,3	4,8	3,8	5,4
Від 2001 до 5000 грн	1,6	1,6	1,3	2,4	1,6
Від 5001 грн і вище	0,7	0,2	1,8	1,0	0,8
Важко сказати	46,1	56,1	39,3	51,9	48,6

Таблиця 2

Рейси Ryanair в Україні на кінець 2018 р.

Відправлення	Прибуття	Дата старту рейсу
Київ Бориспіль	Вільнюс	02.11.2018
Київ Бориспіль	Гданськ	02.11.2018
Київ Бориспіль	Краків	31.10.2018
Київ Бориспіль	Варшава	31.10.2018
Київ Бориспіль	Познань	31.10.2018
Київ Бориспіль	Вроцлав	02.11.2018
Київ Бориспіль	Братислава	02.11.2018
Київ Бориспіль	Барселона	31.10.2018
Київ Бориспіль	Стокгольм	31.10.2018
Київ Бориспіль	Лондон	31.10.2018
Львів	Краків	31.10.2018
Львів	Варшава	31.10.2018
Львів	Дюссельдорф	31.10.2018
Львів	Меммінгем	31.10.2018

сів з ЄС, підписання угоди про спільний авіаційний простір зупиняється саме на європейських.

Україні потрібен конкурентніший, прозоріший і більш насичений ринок, потрібні напрацьовані механізми взаємодії аеропортів і громад у регіонах. Вочевидь постає завдання створення вітчизняних лоукост-компаній, про яке можемо стверджувати як про стратегічно орієнтоване.

Потрібно зазначити, що деякі спроби в цьому питанні вже почали висвітлюватися. У 2015 р. вітчизняна авіакомпанія «МАУ» проголосила себе лоукост-мережевою авіакомпанією. Перевізник почав працювати над здешевленням вартості перевезення. Якщо в 2013 р. тариф на 1 льотну годину становив 49 доларів, то в 2017 р. він скоротився до 34 доларів. Акційні пропозиції діють в аеропортах Києва, Харкова, Львова, Одеси і Запоріжжя. Також є рейси з Вінниці та Дніпра. Але політика авіакомпанії як лоукост ще є недоопрацьованою, про що свідчить вартість на повітряні перевезення.

21 травня 2018 р. розпочала свою діяльність національна українська лоукост-авіакомпанія SkyUp [7]. Зараз парк авіакомпанії складається з 3-х середньомагістральних суден типу Boeing 737-800 NG (189 місць), 1-го Boeing 737-700 NG (149 місць). До кінця грудня очікуються ще Boeing 737-800 NG та Boeing 737-700 NG. Загалом до 2022 р. компанія планує володіти 18 повітряними суднами [8]. Це наймолодший флот серед українських авіакомпаній – середній вік повітряних суден становить 4 роки. Цей тип літаків є найбільш затребуваним серед лоукост-перевізників у всьому світі.

Поява українського лоукосту є досить важливим аспектом в умовах підписання угоди про Спільний авіаційний простір. Європейський спільний авіаційний простір (САП) являє собою двосторонню угоду між ЄС і третіми країнами, що встановлює спільні стандарти безпеки та лібералізує ринкові відносини у сфері авіації, дозволяючи ефективніше та безпечніше використання повітряного простору. По суті, це зона вільної торгівлі для авіації, зокрема в питаннях безпеки польотів, захисту пасажирів, відповідальності авіаперевізників, захисту довкілля, конкуренції та державної допомоги. ЄС уклав такі угоди з 14 державами та з Косовим.

Переговорний процес щодо укладення угоди про САП, що передбачено Угодою про асоціацію, розпочато у грудні 2007 р. на виконання Указу Президента України від 19 жовтня 2007 року № 981 «Про делегацію України для участі у переговорах з Європейським Союзом щодо укладення Угоди» і завершено 28 листопада 2013 року її парафуванням у м. Вільнюс [3].

Українською стороною було виконано відповідні внутрішні процедури та отримано повноваження на укладання Угоди у травні 2014 року. Підписання Угоди про САП двічі відкладалося за ініціативи сторони ЄС. Питання підписання Угоди про САП натепер гальмується з огляду

на відсутність консенсусу між Іспанією та Великою Британією щодо формулювання пункту 31 «Територія» статті 2 «Визначення» про територіальне застосування Угоди в частині Гібралтару. Для вищезазначених країн це є актуальним з огляду на проблематику у двосторонніх відносинах щодо Гібралтару. Для пошуку компромісу та узгодження прийнятної редакції зазначеного положення продовжуються консультації на різних рівнях та із залученням усіх зацікавлених учасників переговорного процесу [3].

За даними Державіаслужби, нині повністю лібералізоване повітряне сполучення з такими країнами, як Болгарія, Греція, Естонія, Іспанія, Литва, Люксембург, Польща, Румунія, Словаччина, Італія. Частково лібералізовано сполучення з Данією, Кіпром, Словенією та Швецією. 31 жовтня офіційні пропозиції ДАСУ про повну лібералізацію авіасполучення були надіслані Австрії, Чехії, Бельгії, Німеччині, Угорщині, Португалії, Швеції, Нідерландам і Великій Британії.

У 2015 році про «відкриття неба» оголосили аеропорти Львова і Одеси, хоча повної лібералізації повітряного простору в обох містах так і не відбулося. Ще в 2016–2017 рр. літня навігація у Львові показала суттєве зростання пасажиропотоку. Це пов'язано з відсутністю обмежень на частоти та перевезення між Україною та Польщею й Італією, успішною співпрацею з місцевою владою, розвитком туристичної привабливості регіону. В Одесі пасажиропотік збільшився, незважаючи на втрату російського напрямку, який становив до 20% обсягу перевезень.

Враховуючи сучасні тенденції ринку, особливо актуальним залишається розроблення стратегій його подальшого функціонування. Процес стратегічного розвитку складається з декількох етапів. Початковим етапом є обґрунтування стратегічних орієнтирів діяльності підприємства, а саме: бачення бізнесу, визначення місії і формування цілей. Саме вирішення цих питань дає можливість підприємству в подальшому розробляти стратегії зростання, отримання конкурентних переваг тощо. Найскладнішим етапом є встановлення стратегічних цілей і розроблення заходів, які дозволяють їх досягти.

В основному сучасні стратегії розвитку авіакомпаній спрямовані на інтенсивний розвиток у межах основного ринку, тобто за рахунок розширення своєї присутності на ринку авіаційних перевезень, збільшення обсягів прибутку. Правильно обрана стратегія дає змогу авіакомпаніям знизити ризики та досягати позитивних результатів, незважаючи на загальні несприятливі умови розвитку ринку повітряних перевезень.

Серед можливих стратегій розвитку авіакомпаній натепер можна виділити стратегію авіакомпанії залежно від способу її організації, ринкової орієнтації, оцінки найбільших конкурентів (рис. 2).

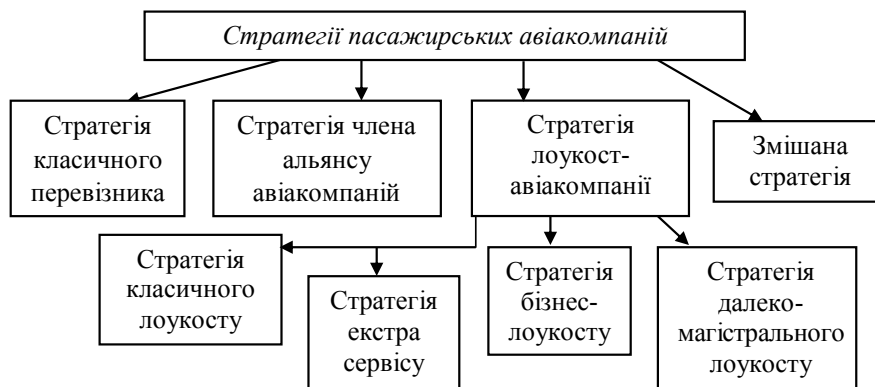


Рис. 2. Стратегії пасажирських авіакомпаній

Під авіакомпаніями класичного типу розуміємо регулярні міжнародні авіаперевізники, що працюють у певній ніші і які використовують чітко виражені характерні особливості своєї торговельної марки, мають чітко окреслені географічні (продуктові) ментальні кордони, зосереджуються на специфічних магістральних ринках повітряних перевезень і на специфічному обслуговуванні, як правило, не приєднуються до альянсів і прагнуть співпрацювати на незалежній основі.

Стратегія горизонтальної інтеграції здійснюється насамперед за рахунок створення авіаційних альянсів. Це є світовою тенденцією останніх десятиріч розвитку цивільної авіації. Членами авіаційних альянсів є висококонкурентні авіакомпанії світу, тому для українських перевізників цей стратегічний орієнтир є поки що далекосяжним.

Класична бізнес-модель авіакомпанії як лоукостера – це концентрація зусиль на зниженні витрат усіма можливими засобами. Польоти здійснюються у другорядні аеропорти, повна відсутність безкоштовного сервісу, зменшений крок крісел в салоні літака тощо. Проте деякі бюджетні авіакомпанії знаходять, що вигідніше запропонувати деякий сервіс, щоб залучити більш заможні і вимогливі категорії пасажирів, вдаючись до стратегії екстра сервісу. Такі авіакомпанії можуть літати з великих відомих аеропортів, видавати безкоштовно воду і легкі закуски, пропонувати транзитні перельоти через хаби.

Усередині 2000-х років з'явилося кілька лоукост-авіакомпаній нового типу, які пропонували дешеві перевезення для бізнес-класу. Авіакомпанії MaxJet, Silverjet, OasisHongKong здійснювали перевезення на далекі відстані (Європа-США, Європа-Азія, Азія-США) на літаках, оснащених салонами бізнес-класу. Іноді також використовувалися літаки, які мають тільки бізнес-клас на борту. Принцип такої моделі полягав у залученні «ділових» пасажирів, яким пропонувався багатогодинний переліт у бізнес-класі на 30–50% дешевше, ніж у великих національних авіакомпаній. Однак перші авіакомпанії

такого типу не витримали конкуренції з традиційними перевізниками і були змушені одна за одною припинити свою діяльність.

Останні експерименти з низькобюджетною моделлю перевезень – спеціалізовані лоукост-авіакомпанії для далекомагістральних маршрутів. Такі перевізники пропонують низькі тарифи на популярних міжконтинентальних авіалініях, пропонуючи мінімум безкоштовного сервісу. Низькі експлуатаційні витрати забезпечуються за рахунок однотипності літаків, високої продуктивності і скорочення витрат на продаж авіаквитків. Перші авіакомпанії такого типу з'явилися в Південно-Східній Азії та Австралії – AirAsia X, Jetstar.

Використовуючи низькозатратну стратегію «авіакомпанії всередині авіакомпаній», традиційні перевізники стали поєднувати ключові елементи лоукост-компаній з репутацією і якістю власного бренду. Можна очікувати, що ця стратегія може поширитися на міжнародних перевізників, в тому числі на лініях великої протяжності і маршрутах, що орієнтовані на відпочинок, в тому числі й на ринку України.

Висновки та перспективи подальших досліджень. За способом ринкової орієнтації оцінки найбільших конкурентів у цій роботі виділено стратегію класичного авіаперевізника, стратегію члена альянсу авіакомпаній та стратегію лоукост-авіакомпанії. Враховуючи сучасні тенденції розвитку авіаційного ринку України, основна увага була зосереджена на розвитку лоукост-перевізників. Можна зі впевненістю стверджувати, що лоукост починає активно розвиватися в Україні, підвищується рівень діяльності іноземних перевізників та з'являються вітчизняні.

У результаті проведених досліджень було встановлено про ймовірне підвищення попиту на авіаційні перевезення у разі розширення ринку традиційними лоукост-перевізниками. Нині розширюють свою діяльність лоукост-компанії з Європи – WizzAir, RYANAIR, VuelingAirlines.

До позитивних сторін функціонування ринку слід віднести створення в 2018 р. вітчизняної лоукост-авіакомпанії SkyUp та перспективні

наміри її діяльності. Крім того, ще в 2015 р. офіційно заявлено про зміни позицій на ринку України вітчизняного перевізника «МАУ» з класичного на лоукост-тип. Хоча натепер йому характерні лише окремі риси розвинених лоукост-авіакомпаній.

Україна чітко взяла курс на інтеграцію з ЄС і підписання Угоди про САП з ЄС. Незважаючи на

перешкоди в цьому процесі, можна сказати, що це питання часу. Підтримуємо поширену думку стосовно того, що для України видається цілком логічним не чекати факту підписання Угоди про САП, а починати впроваджувати положення Угоди та активізувати двосторонні переговори з країнами ЄС про лібералізацію повітряного простору.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Southwest Airlines // Вікіпедія: вільна енциклопедія. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Southwest_Airlines (дата звернення: 08.12.2018).
2. Міфи та реалії відкритого неба: що змінить для України спільний авіапростір з ЄС // Європейська правда. URL: https://www.eurointegration.com.ua/articles/2017/12/14/7074981/view_print/ (дата звернення: 08.12.2018).
3. Офіційний сайт Державіаслужби // Періодична інформація. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya/> (дата звернення: 07.12.2018).
4. Офіційний сайт Укрероруху // Новини. URL: <http://uksatse.ua/index.php?s=51226b6bfcfb496080ec750bc5fd2ae8&act=Part&CODE=247&id=410>.
5. Лоукосты из Украины // FREETRAVEL. URL: <http://freetravel.com.ua/flight/ukraine/lowcost> (дата звернення: 07.12.2018).
6. Полный список вопросов о Low-cost тарифах МАУ и ответы на них // Справочник путешественника. URL: <https://bookandtrip.ua/avia/content/uia-low-cost-fares.html> (дата звернення: 08.12.2018).
7. Як і обіцяли, новий український авіаперевізник SkyUp розпочав свою роботу // Міністерство Інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/29829.html> (дата звернення: 05.12.2018).
8. Офіційний сайт авіакомпанії «SkyUp» // Флот. URL: <https://skyp.aero/uk/fleet> (дата звернення: 08.12.2018).
9. SkyUp // Вікіпедія: вільна енциклопедія. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/SkyUp> (дата звернення: 08.12.2018).
10. Практичні аспекти координації міжнародних авіаційних організацій з аеропортами України Економічний простір: зб. наук. праць. Дніпропетровськ: ПДАБА, 2009. № 30. С. 28–36.
11. Інституціональна взаємодія аеропортів України з міжнародними авіаційними організаціями, Проблеми системного підходу в економіці. Київ: НАУ, 2009. № 2. URL: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2009_2/Poltoratska_2009.htm.
12. Особливості моделі співробітництва міжнародних авіаційних організацій з аеропортами України, проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. праць. К.: НАУ, 2009. № 24. С. 7–17.
13. Сучасна модель взаємодії вітчизняних аеропортів з міжнародними авіаційними організаціями, Сучасні тенденції розвитку світової економіки: міжнар. наук.-практ. конф., 16–17 жовтня 2009 р.: тези доп. Харків, 2009. С. 23–25.
14. Перспективи розвитку співпраці України з міжнародними авіаційними організаціями, проблеми системного підходу в економіці: зб. наук. праць. Київ: НАУ, 2009. № 29. С. 99–105.
15. Використання оптимізаційного підходу взаємодії міжнародних авіаційних організацій з аеропортами України, Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці: IV міжнар. наук.-практ. конф., 1 грудня 2009 р.: тези доп. К., 2009. С. 47.