

DOI 10.31558/2307-2318.2020.3.15

УДК 338.48-52:797.5 (477)  
JEL: L93**Шкурат М.Є.,**к.е.н., доцент кафедри міжнародних економічних відносин,  
Донецький національний університет імені Василя Стуса  
ORCID: 0000-0003-3263-2507  
m.shkurat@donnu.edu.ua**Завидовська А.О.,**Донецький національний університет імені Василя Стуса  
ORCID: 0000-0002-3617-6839  
zavydovska.a@donnu.edu.ua

## ВПЛИВ ДІЯЛЬНОСТІ МІЖНАРОДНИХ ЛОУКОСТ-АВІАКОМПАНІЙ НА РОЗВИТОК АВІАРИНКУ УКРАЇНИ

*Високий рівень конкуренції в пасажирському повітряному транспорті в результаті глобалізації світової економіки, а також зростаючий попит, призвели до появи нових бізнес-моделей. Одна з найбільш гнучких із них реалізується бюджетними авіакомпаніями або лоукостерами. У статті досліджено найкращі лоукост-авіакомпанії світу та Європи, здійснено аналіз економічної діяльності авіакомпаній України. Проаналізовано вплив міжнародних низькотарифних авіакомпаній на авіаринок України та запропоновано шляхи залучення лоукостерів на український ринок.*

**Ключові слова:** бюджетні авіакомпанії, пасажирські перевезення, низькотарифні авіаперевізники, лоукост-авіакомпанії, LCC, пасажиропотік, розвиток авіакомпанії.

Рис. – 4, Табл. – 3, Літ. – 13

**Шкурат М.Е.,**к.э.н., доцент кафедры международных экономических отношений,  
Донецкий национальный университет имени Василя Стуса  
ORCID: 0000-0003-3263-2507  
m.shkurat@donnu.edu.ua**Завидовская А.О.,**Донецкий национальный университет имени Василя Стуса  
ORCID: 0000-0002-3617-6839  
zavydovska.a@donnu.edu.ua

## ВЛИЯНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЛОУКОСТ-АВИАКОМПАНИЙ НА РАЗВИТИЕ АВИАРЫНКА УКРАИНЫ

*Высокий уровень конкуренции в пассажирском воздушном транспорте в результате глобализации мировой экономики, а также растущий спрос, привели к*

появлению новых бизнес-моделей. Одна из самых гибких из них реализуется бюджетными авиакомпаниями или лоукостерами. В статье исследованы лучшие лоукост-авиакомпании мира и Европы, осуществлен анализ экономической деятельности авиакомпаний Украины. Проанализировано влияние международных низкотарифных авиакомпаний на авиарынок Украины и предложены пути привлечения лоукостеров на украинский рынок.

**Ключевые слова:** бюджетные авиакомпании, пассажирские перевозки, низкотарифного авиоперевозчики, лоукост-авиакомпании, LCC, пассажиропоток, развитие авиакомпании.

Рис. – 4, Табл. – 3, Лит. – 13

**M. Shkurat,**

PhD in Economics, Associate Professor of the International Economic Relations Department,  
Vasyl' Stus Donetsk National University  
ORCID: 0000-0003-3263-2507  
[m.shkurat@donnu.edu.ua](mailto:m.shkurat@donnu.edu.ua)

**A. Zavydovska,**

Vasyl' Stus Donetsk National University  
ORCID: 0000-0002-3617-6839  
[zavydovska.a@donnu.edu.ua](mailto:zavydovska.a@donnu.edu.ua)

## THE INFLUENCE OF THE ACTIVITIES OF INTERNATIONAL LUCOST AIRLINES ON THE DEVELOPMENT OF THE AIR MARKET OF UKRAINE

*The high level of competition in passenger air transport as a result of the globalization of the world economy, as well as the growth of demand have led to the emergence of new business models. One of the most flexible of them is implemented by budget airlines or low-cost carriers. The article examines the best budget airlines in the world and Europe, analyzes the economic activity of Ukrainian airlines. The influence of international low-cost airlines on the air market of Ukraine is analyzed and the ways of attracting low-cost carriers to the Ukrainian market are suggested.*

**Key words:** low-cost airlines, passenger transportation, low-cost air carriers, low-cost airlines, LCC, passenger traffic, airline development.

Fig. – 4, Tabl. – 3, Ref. – 13

**Постановка проблеми.** Розвиток світового авіаційного ринку відбувається під впливом динамічних кон'юнктурутворюючих факторів. Водночас актуальними проблемами є, зокрема, глобалізація міжнародних перевезень у рамках глобальних та стратегічних альянсів авіаперевізників, жорстка конкуренція, зростання прямих експлуатаційних витрат, особливо через постійне зростання цін на світове паливо та ринок мастильних матеріалів.

Низькобюджетні авіаперевізники мають значний вплив на ринок перевезень у світі, вони прискорюють динаміку авіаційного пасажирообороту, саме тому постає питання залучення лоукостерів на український авіарынок.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблемам розвитку міжнародних повітряних перевезень присвячені наукові праці провідних вітчизняних та зарубіжних учених: Г. Григор'єв, Ю. Кулаєв, О.К. Антонова, І. Ансоффа, С. Переверзева, Ю.В. Кондратюка, С.П. Корольова, Р.Р. Гудими, Ф. Котлера, В.І. Сергєєва, А.І. Семененко, С.А. Уварова, Ш.К. Шкарпури. Науковці проаналізували діяльність авіакомпаній та визначили перспективні напрямки їх розвитку, але ця тема потребує більш детального аналізу.

**Метою** статті є дослідження впливу міжнародних лоукост-авіакомпаній на авіаринок України та формування пропозицій щодо їх залучення.

**Виклад основного матеріалу.** Після появи на ринку авіаційних перевезень лоукост-компаній, традиційні авіакомпанії, що використовують звичайні авіаційні бізнес-методи, зазнали значної конкуренції.

Варто зазначити, що немає єдиного визначення “low cost company” (LCC), але загальноприйнятим є таке: low cost перевізник – це перевізник, який надає послуги за мінімальними тарифами й з мінімальним безкоштовним сервісом [6].

Першою успішною компанією, яка відома як лоукост була американська Pacific Southwest Airlines. Історичний політ першого рейсу з цінами на квитки в кілька разів дешевше, ніж у конкурентів відбувся 6 травня 1947 року. На європейському ж ринку першими бюджетними авіакомпаніями стали ірландська Ryanair і британська EasyJet, засновані в 90-х роках. Їх швидке зростання було пов'язане зі створенням ЄС і наступною дерегуляцією повітряного простору Європи – авіакомпанії отримали право літати між країнами Європейського союзу без необхідності отримувати спеціальні дозволи [1].

Ключовими елементами LCC бізнес-моделі в умовах сьогодення є один клас обслуговування, проста структура тарифу з обмеженою диференціацією послуг та відсутня практика повернення грошей за невикористаний квиток та послуги перебронювання. Також низькотарифні авіаперевізники використовують агресивний маркетинг, ефективну програму використання палива, а їх пасажирами є туристи з вільним часом і бізнес-пасажирів [7].

Авіакомпанії LCC представили нову, простішу модель розрахунку тарифів, засновану на тарифах в один бік. Вони також запровадили систему управління доходами, оскільки найдешевші тарифи доступні заздалегідь, а вартість перевезення зростає із наближенням дати вильоту. Цей підхід відрізняється від підходу традиційних авіакомпаній, які продають місця за різними тарифами одночасно, і тариф залежить від умов, що діють для конкретного виду придбаного квитка [10].

В цілому можна констатувати, що діяльність лоукост-компаній зумовила нові умови на авіаційному ринку, що значно посилює конкуренцію між перевізниками не тільки в цивільній авіації, а й в інших видах транспорту. Відповідно, традиційні авіакомпанії почали застосовувати відомі методи витіснення конкурентів, включаючи створення великих авіаційних альянсів [10].

Досліджуючи можливості зменшення витрат лоукост-перевізників в порівнянні з традиційними авіакомпаніями, Л. Л. Духовна та В.П. Леонова [4] систематизували їх основні напрямки та розмір (табл. 1).

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.

Таблиця 1

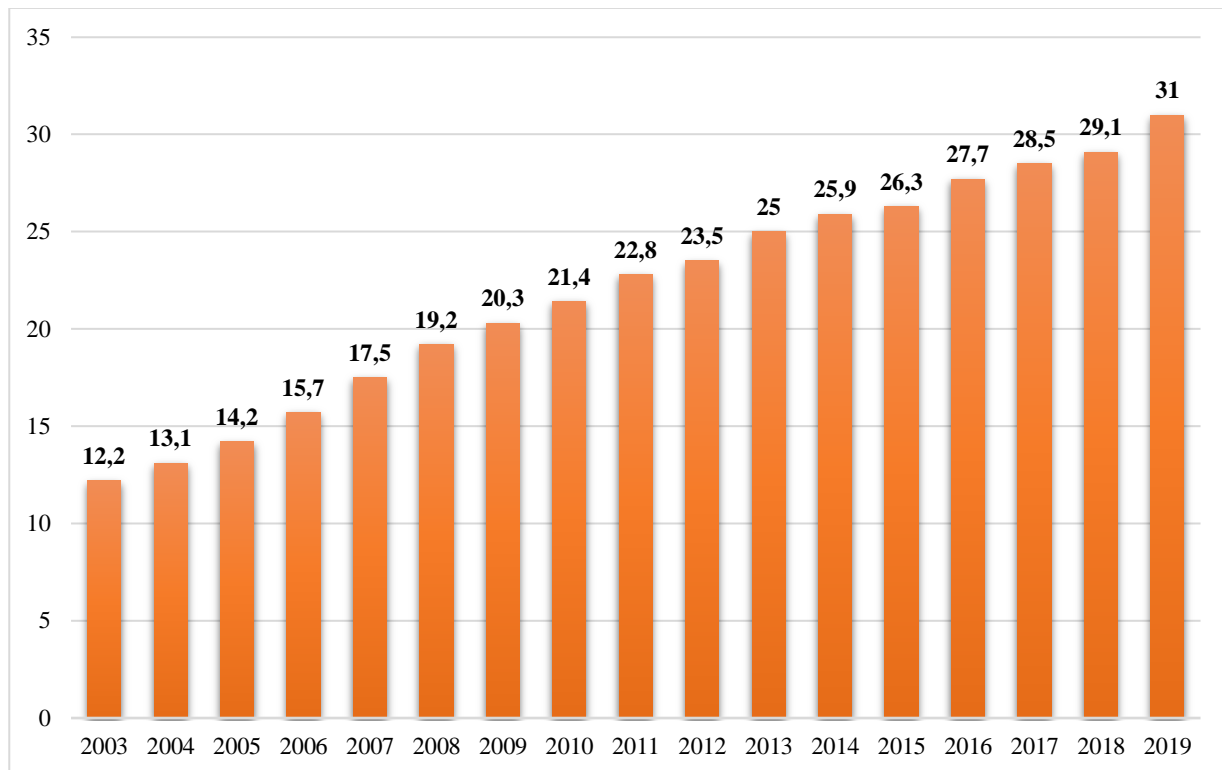
**Переваги лоукост-перевізників за витратами в порівнянні з традиційними перевізниками (в розрахунку на крісло-кілометр)**

Категорія витрат	Переваги лоукост-перевізників над традиційним (%)
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: [4]

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).

Станом на кінець 2019 року лоукост-перевізники забезпечували близько 31% світових авіаперевезень. За період з 2003 по 2019 роки їх частка в глобальному пасажиропотоці збільшилася більше, ніж удвічі – з 12,2% до 31% (рис. 1). При цьому, загальний обсяг перевезень авіатранспортом у світі також мав стійку тенденцію до збільшення [11].



**Рисунок 1 — Частка лоукост-перевізників в глобальному авіапасажиропотоці, % в 2003-2019 рр.**

Джерело: [9]

Серед LCC у 2019 році перше місце у світі, згідно з результатами британської консалтингової компанії “Skytrax”, посіла “AirAsia” (в Європі найкращим лоукостером є “EasyJet”) (табл. 2).

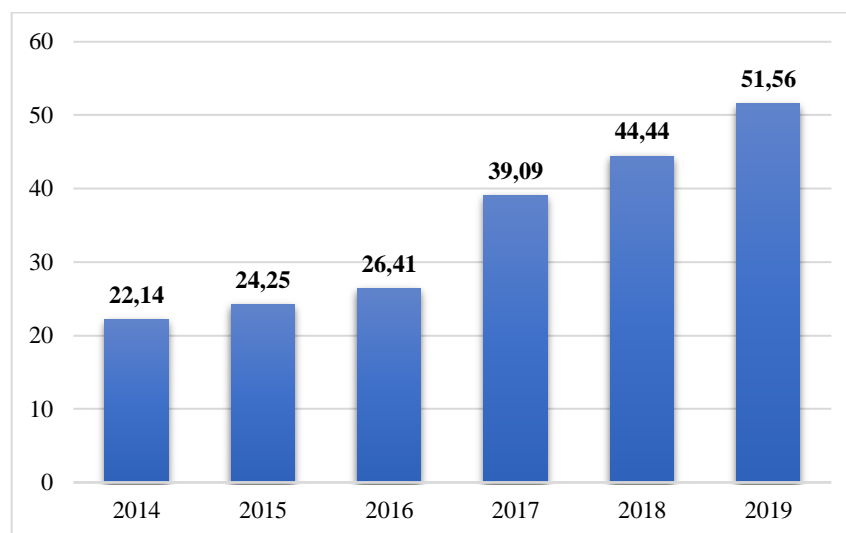
Таблиця 2

**ТОП-10 лоукост-авіакомпаній світу та Європи у 2019 році**

Місце	Світ	Місце	Європа
1	AirAsia	1	EasyJet
2	EasyJet	2	Norwegian
3	Norwegian	3	Ryanair
4	Southwest Airlines	4	Eurowings
5	AirAsia X	5	Vueling Airlines
6	Jetstar Airways	6	LEVEL
7	WestJet	7	Jet2.com
8	IndiGo	8	Wizz Air
9	Ryanair	9	airBaltic
10	Eurowings	10	Pobeda

Джерело: [12]

Кількість пасажирів, що була перевезена бюджетною авіакомпанією AirAsia, що займає перше місце серед лоукостів світу, досягла найвищого рівня у 2019 році – близько 51,56 мільйона (рис. 2). Малайзійська авіакомпанія виконує свою діяльність у 25 країнах.



**Рисунок 2 — Кількість пасажирів, перевезених AirAsia з 2014 по 2019 рік, мільйонів осіб**

Джерело: [13]

Авіакомпанія EasyJet у 2019 році перевезла 51,5 мільйона чоловік через свою операційну компанію EasyJet UK Ltd. У період з 2011 по 2019 рік парк компанії збільшився на 62 відсотки й до 2019 року збільшився до 331.

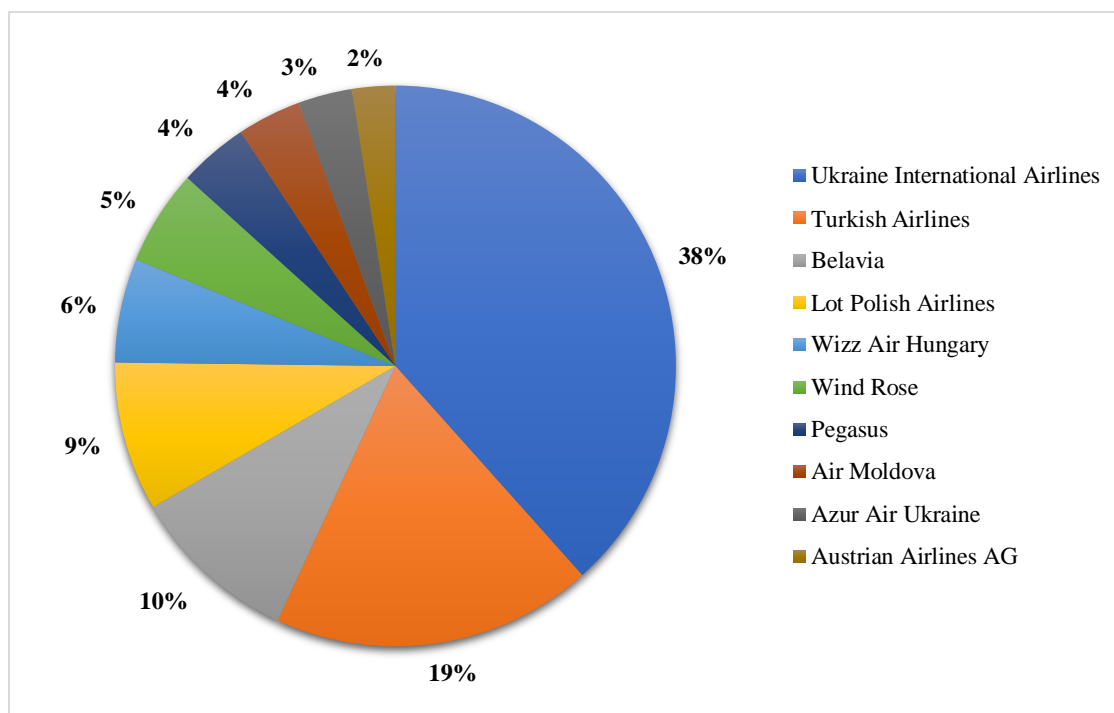
У 2019 понад 36 мільйонів пасажирів вибрали рейс бюджетної авіакомпанії Norwegian Air Shuttle або Norwegian, це на 10,8 мільйона пасажирів більше, ніж у 2009 році. Кількість літаків збільшувалася одночасно з кількістю пасажирів – з 40 літаків у 2008 році до 165 літаків через десять років. Аналогічним чином, кількість напрямків збільшилася за цей період, досягнувши понад 150 різних пунктів по всьому світу через 500 маршрутів у 2019 році [13].

Таким чином, підсумовуючи сучасний стан та тенденції розвитку бюджетного повітряного транспорту у світі, можна зробити висновок, що частка компаній-лоукостерів стрімко зростає, оскільки вони менш схильні до економічної "турбулентності". Факторами їх успішної експлуатації та високих фінансових показників є оптимізована структура експлуатаційних витрат, політика отримання додаткового доходу, уніфікований флот, що складається переважно з нових літальних апаратів та інтеграція сучасних технологій [8].

Авіаційна промисловість України почала швидко розвиватися після здобуття країною незалежності. У жовтні 1992 року було створено державний орган авіаційного регулювання – Укрaviaція. У вересні 1992 року Україна стала членом ІКАО, у травні 1993 року прийняла власний Повітряний кодекс та встановила повітряні мости з багатьма країнами світу [2].

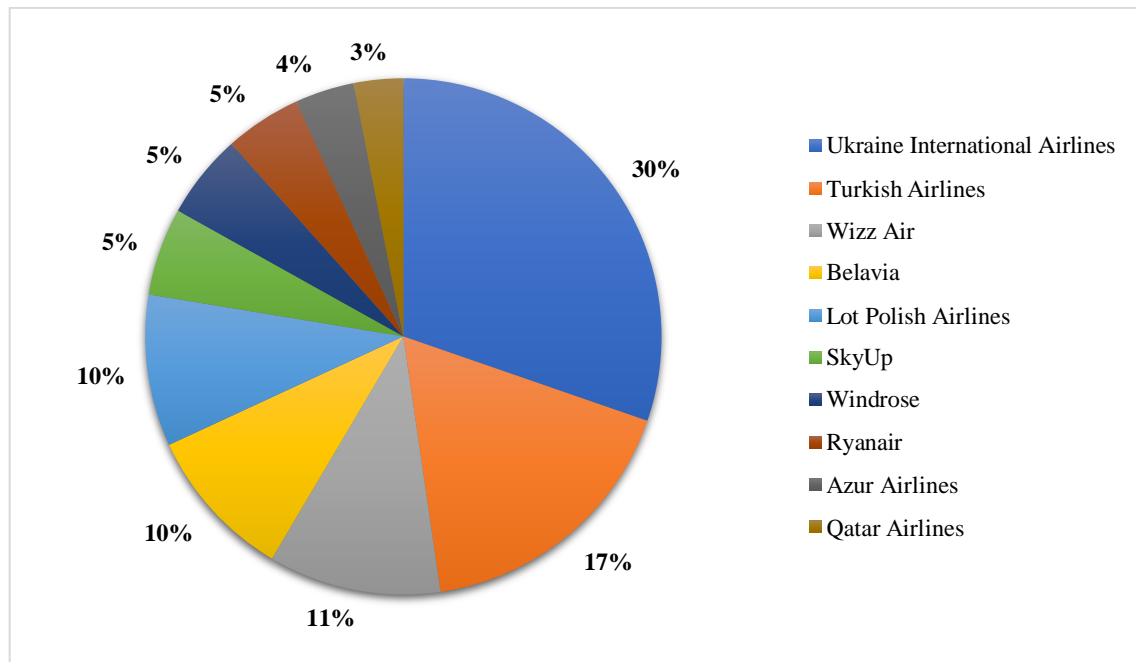
Україна зберегла привабливість для іноземних авіаперевізників, що багато в чому обумовлено вигідним географічним положенням та помірною ціновою політикою аеропортів за розвиненої інфраструктури окремих з них.

Згідно з даними Державіаслужби найбільшу частку авіаційного ринку України у 2017 році складали такі світові компанії-лідери як Ukraine International Airlines (38%), Turkish Airlines (19%), Belavia (10%). У 2019 році рейтинг дещо змінився, оскільки третє місце вже займала авіакомпанія Wizz Air (рис. 3 та рис. 4).



**Рисунок 3 – Частка авіакомпаній-лідерів за кількістю польотів в Україну, 2017 рік, у %**

Джерело: [3]



**Рисунок 4 – Частка авіакомпаній-лідерів за кількістю польотів в Україні, 2019 рік, у %**

*Джерело: [3]*

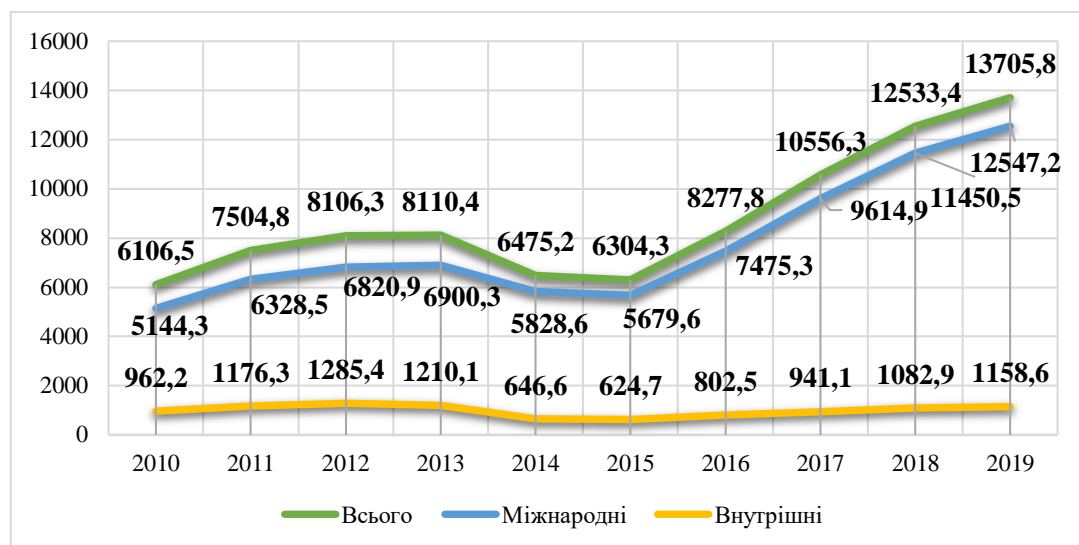
Враховуючи особливості українського ринку пасажирських авіаперевезень та його перспективи для лоукостерів, слід сказати про позитивні тенденції. За даними Державної авіаційної служби України, з 2016 року ринок пасажирських повітряних перевезень розвивався досить динамічно. Таким чином, кількість пасажирів, які користувалися послугами українських авіакомпаній, щорічно зростала в середньому на 25%. Поступово за три роки обсяг пасажирських перевезень збільшились майже вдвічі в порівнянні з 2015 роком і більш ніж в 1,5 раза перевищив рівень «докризисного» 2013 року [3].

У 2019 році ринок пасажирських авіаперевезень демонстрував позитивну динаміку. За статистичними даними кількість пасажирів, що скористались послугами українських авіакомпаній, збільшилась на 9,4 відсотка та склала 13,7 млн чоловік [3].

Пасажирські перевезення протягом року здійснювали 18 вітчизняних авіаперевізників, серед яких найбільші обсяги виконано авіакомпаніями «Міжнародні авіалінії України», «Азур Ейр Україна», «Скайап», «Роза вітрів» та «Буковина». За 2019 рік п'ятьма провідними авіакомпаніями загалом перевезено 13,3 млн чоловік, що на 22,4 відсотка більше, ніж за 2018 рік та складає 97 відсотків від загальних обсягів пасажирських перевезень українських авіакомпаній (рис. 5) [3].

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 [8].





**Рисунок 5 – Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України, тис. чоловік, у 2010-2019 рр.**

Джерело: [3]

Діяльність лоукост-компаній створила нові умови на ринку авіаційних послуг, що посилює конкуренцію між перевізниками не тільки в цивільній авіації, а й в інших видах транспорту. Державні авіакомпанії почали використовувати відомі методи витіснення конкурентів, включаючи створення великих альянсів. Вони (зокрема, МАУ) змушені змінювати пріоритети та переорієнтовувати свою діяльність на підвищення ефективності, розробляючи альтернативні моделі, призначені для полегшення повернення пасажирів [8].

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.

Перший лоукостер, який почав працювати на ринку країни є угорський лоукостер Wizz Air входить до ТОП-10 авіакомпаній за кількістю рейсів, що виконуються в Україні з 2016 року, а у 2018 році – на четвертому місці. Станом на 2020 рік Wizz Air пропонує рейси з Києва (аеропорт Жуляни), Львова, Харкова, Одеси.

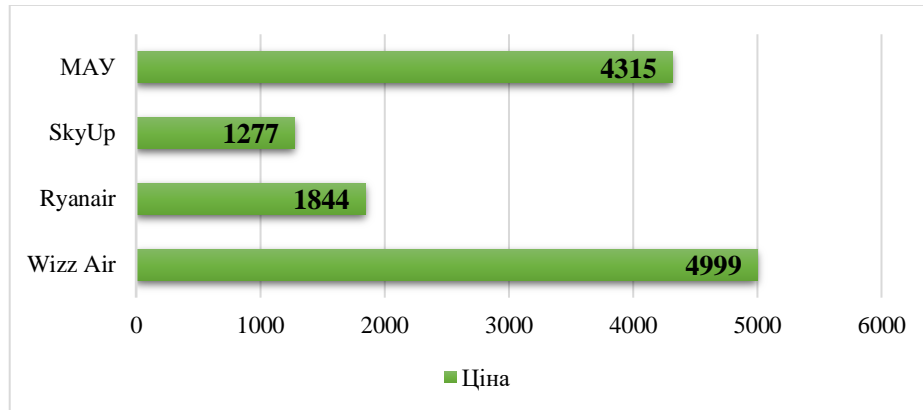
Ірландський лоукостер Ryanair вийшов на український ринок у 2018 році. Станом на 2020 рік Ryanair пропонує рейси з Борисполя, Львова, Харкова, Одеси та Херсона.

Українські лоукостери SkyUp працюють на ринку з 2018 року. Флот авіакомпанії складається з п'яти літаків (чотири з яких – Boeing 737-800 NG, розрахований на 189 місць, п'ятий – Boeing 737-700 NG на 149 місць). Компанія планує швидко зростати, забезпечивши флотом 18 літаків до 2022 року. SkyUp пропонує рейси з Борисполя, Львова, Харкова, Одеси та Запоріжжя [13].

За даними Державної авіаційної служби, МАУ є лідером на ринку авіаперевезень України за кількістю рейсів. МАУ не позиціонує себе як лоукостер. Зниження цін у певних районах відбулося в умовах конкуренції з міжнародними лоукостерами. МАУ пропонує споживачам недорогий тариф з 11 травня 2017 року. Акційні пропозиції доступні в аеропортах Києва, Харкова, Львова, Одеси та Запоріжжя. Також є рейси з Вінниці та Дніпра. Найкращий варіант – купити квиток на 10 місяців і більше. Пізніше – ціна зростає як мінімум удвічі. Станом на 2020 рік МАУ пропонує рейси з Борисполя, Львова, Харкова, Одеси, Дніпра, Запоріжжя та Вінниці [8].



Цінова політика компаній – відмінна, так на рисунку 6 можна проаналізувати, що найдорожчі квитки у авіакомпанії Wizz Air та МАУ, Sky Up та Ryanair пропонують ті ж послуги за більш вигідними цінами (необхідно враховувати, що ціни визначені станом на 18 жовтня 2020 року, під час посилення карантинних обмежень).



**Рисунок 6 – Вартість квитка (в один бік) з Києва до Риму в різних авіакомпаніях, грн**

*Джерело:* побудовано авторами на основі [13]

Ключовими негативними факторами, які стримують розвиток лоукост-перевезень в Україні є: низька економічна ефективність, низькі доходи у населення, нестабільна соціально-політична ситуація в країні, привабливість інших видів транспорту, незадовільний технічний стан аеропортів України.

Лоукостери, які працюють на українському ринку, вже почали розширення кількості маршрутів. Так, у жовтні 2019 року український лоукостер SkyUp Airlines розширив географію польотів зі Львова за трьома напрямками – до Києва, Праги та Харкова. 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. Відкриття кожного нового рейсу – це розвиток ділової і туристичної індустрій, що приводить до розвитку економіки та зростання добробуту [8].

Найбільшим європейським бюджетним авіаперевізником Ryanair планувалось у 2020 році на третину збільшити пасажиропотік на українських авіарейсах – до понад 2,1 мільйона пасажирів. У 2020 році Ryanair планував відкрити в Україні 18 нових маршрутів і довести їх кількість до європейських міст до 43 маршрутів, що було частково виконано.

Італійська авіакомпанія Ernest Airlines планує відкрити 5 нових маршрутів між Україною й Італією. Пізніше планується запуск рейсів Венеція – Київ, Болонья – Львів, Барі – Київ і Трієст – Київ [13].

Таким чином, український ринок міжнародних авіаперевезень є доволі привабливим для лоукостерів, що підтверджується виходом кількох нових бюджетних авіаперевізників на ринок України, розширенням напрямків польотів та кількості рейсів протягом 2019 та 2020 років. З боку аеропортів практичне стимулювання заходу лоукостерів реалізовується шляхом надання істотних знижок на аеропортові збори [13].

За даними Міністерства інфраструктури України, сьогодні послугами авіакомпаній активно користуються лише 5% українців. 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 року, а українська економіка заробить додаткові 65 млрд грн у 2030 році [5].

Станом на 18 жовтня 2020 року пандеміологічна ситуація у світі, пов'язана зі спалахом гострої респіраторної хвороби COVID-19, та обмеження, що запроваджуються державами задля протидії її розповсюдженню, безпосередньо вплинули на авіаційну галузь усього світу й України зокрема, де за підсумками 1 півріччя поточного року спостерігається суттєве скорочення виробничих показників діяльності авіаційних підприємств у порівнянні з аналогічним періодом 2019 року [3].

Загалом за підсумками 1 півріччя 2020 року 14-ма українськими авіакомпаніями перевезено 2 млн пасажирів, що на 67 відсотків менше, ніж за аналогічний період минулого року.

У звітному періоді регулярні польоти між Україною та країнами світу здійснювали 8 вітчизняних авіакомпаній до 41 країни світу. В умовах призупинення майже на три місяці виконання регулярних міжнародних рейсів, кількість пасажирів цих рейсів за підсумками 1 півріччя 2020 року скоротилась на 71,2 відсотка та склала 928,6 тис. чоловік, при цьому відсоток пасажирського завантаження міжнародних регулярних рейсів українських авіакомпаній зменшився на 6,1 відсоткових пункти та склав 71,5% [3].

За звітний період 11-ма українськими авіакомпаніями на міжнародних рейсах на нерегулярній основі перевезено 873,7 тис. пасажирів (скорочення – на 62,4 відсотка), з яких 96 відсотків припадає на авіакомпанії: «SkyUp», «Азур Ейр Україна», «Роза вітрів» та «Міжнародні авіалінії України».

З чого можна зробити висновки, що авіаційна галузь знаходиться на певній паузі, проте ця ситуація не є постійною, підвищений інтерес споживачів до авіаційного транспорту існує завжди і 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. Для зацікавлення лоукостерів здійснювати свою діяльність в Україні необхідно:

- Вирішити проблеми корупції на авіаринку.

- Виконати реконструювання аеродромної інфраструктури (будівництво нових злітно-посадкових смуг, ремонт старих злітно-посадкових смуг, модернізація світлосигнальної та радіонавігаційної систем, будівництво ангарів для технічного обслуговування повітряних суден).

- 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).

- Забезпечити високу пропускну спроможність терміналів у провідних аеропортах України.

- Розповсюджувати акції лоукост-авіакомпаній серед працівників компаній з метою розподілу прибутку між ними.

- Сприяти розповсюдженню білетів через мережу Internet.

- Змінити законодавство в напрямку зменшення державного регулювання ринку повітряних перевезень [8].

Не менш важливим є те, що труднощі у розвитку бюджетних авіаперевезень можуть виникнути через особливості регулювання національного авіаційного ринку та

суворим правилами перевезень, що обмежують використання бюджетних моделей, тому для успішного функціонування бюджетних авіакомпаній в Україні надзвичайно важливою є робота держави щодо створення відповідного правового середовища.

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.

Згідно з Концепцією розвитку аеропорту «Бориспіль» прийнятої українським урядом, аеропорт в якості авіаційного хаба повинен обслуговувати в 2019-2021 роках 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 [8].

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

Серед заходів щодо розширення присутності лоукостерів на українському ринку авіаперевезень можна зазначити такі:

- аеропорти повинні знизити вартість обслуговування авіакомпаній, тим самим вони зменшать вартість квитків для пасажирів. Оскільки аеропорти не мають значних потоків або значних неавіаційних надходжень, що дозволило б їм це робити, не завдаючи шкоди власній економіці, необхідно надавати їм субсидії (державою чи місцевими органами влади) [8].

- необхідно вдосконалити технічне оснащення багатьох регіональних аеропортів.

- необхідно збільшити масовий ринок авіаперевезень. Наприклад, у європейських країнах цей показник сягає 8-15 рейсів, оскільки люди літають на роботу, навчання, бізнес, виступи та концерти, бо для них це звична справа. В Україні цей показник становить близько 0,8. Це пов'язано з нестабільним станом економіки в країні, стрибками обмінного курсу та низькими середніми доходами в порівнянні з іншими європейськими країнами [8]. Навіть безвізовий режим не забезпечував достатнього сплеску активності, а отже, масового мотивованого руху.

Україна має можливості для розширення наявних лоукостерів на українському ринку авіаперевезень. Водночас, у разі якщо в останні роки чисельність інтернаціональних напрямків, пропонованих економними перевізниками, зросла, то в розділі внутрішніх перевезень розвиток не настільки значний. Відповідно до цього, робота країни повинна бути спрямована на допомогу становлення внутрішніх авіаперевезень за рахунок вдосконалення інфраструктури (перш за все – технічного обладнання регіональних аеропортів) і грошового стимулювання лоукостерів до виконання внутрішніх рейсів.

**Висновки.** На початок 2020 року низькотарифні авіаперевізники здійснювали 31% глобальних авіаперевезень. Ключовими перевагами низькотарифних перевізників є зниження плати за простої, низькі додаткові витрати, зниження витрат на технічне обслуговування, запасні частини й навчання персоналу, відносно низькі витрати на розповсюдження квитків, більш інтенсивне використання парку літаків.

На українському ринку лоукост-перевізники почали працювати з 2008 року. Розвиток лоукостерів в Україні стримує ряд проблем, зокрема низькі доходи населення, низька економічна ефективність, нестабільна соціально-політична ситуація,

нерозвиненість інфраструктури та незадовільний технічний стан більшості українських аеропортів.

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. Величезний гайд по лоукостерам. URL: <https://tripmydream.ua/media/layfhak/-velicheznij-gajd-po-loykosteram-vse-scho-potribno-znati> (дата звернення: 20.10.2020).
2. Висоцька Т. Є. (2012). Державне управління: удосконалення та розвиток. Напрями вдосконалення державної політики забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації, №11, 1-3
3. Державна авіаційна служба України. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya/> (дата звернення: 20.10.2020).
4. Духовна Л. Л., Леонова В.П. (2012). Аналіз міжнародного та національного ринку бюджетних авіаперевезень: сучасний стан, проблеми та перспективи, № 1, 59- 66
5. Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua> (дата звернення: 20.10.2020).
6. Офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA). URL: <http://www.iata.org> (дата звернення: 20.10.2020).
7. Панасюк І.П. (2015). .. автореф. дис. . канд. екон. наук. Київ, 2015. 20.
8. Стрикун А. М, Вишневський В. І. (2019). Українські лоукостери та їх роль в туристичних перевезеннях. Київ, 33-65
9. Air transport, passengers carried. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR?end=2018&start=1970&view=chart> (дата звернення: 20.10.2020).
10. Economic performance of the airline industry. URL : <http://www.iata.org/IATA-Economic-Performance-of-the-Industry-mid-year-2017-report.pdf> (дата звернення: 20.10.2020).
11. LCCs increasingly attracted to primary airports. 22.02.2019. URL: <https://centreforaviation.com/analysis/reports/lccs-increasingly-attracted-to-primary-airports-459531>(дата звернення: 20.10.2020).
12. LowcostUA. URL: <https://lowcost.ua/skytrax-2019/> (дата звернення: 20.10.2020).
13. Statista. URL: <https://www.statista.com/statistics/1030569/airasia-number-of-passengers/> (дата звернення: 20.10.2020).

### REFERENCES

1. Velycheznyi haid po loukosteram. URL: <https://tripmydream.ua/media/layfhak/-velicheznij-gajd-po-loykosteram-vse-scho-potribno-znati> (data zvernennia: 20.10.2020).
2. Vysotska T. Ye. (2012). Derzhavne upravlinnia: udoskonalennia ta rozvytok. Napriamy vdoskonalennia derzhavnoi polityky zabezpechennia bezpeky polotiv povitrianykh suden tsyvilnoi aviatsii, #11, 1-3
3. Derzhavna aviatsiina sluzhba Ukrainy. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya/> (data zvernennia: 20.10.2020).

4. Dukhovna L. L., Leonova V.P. (2012). Analiz mizhnarodnoho ta natsionalnoho rynku biudzhethnykh aviaperevezen: suchasnyi stan, problemy ta perspektyvy, # 1, 59- 66
5. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy. URL: <https://mtu.gov.ua> (data zvernennia: 20.10.2020).
6. Ofitsiynyi sait Mizhnarodnoi asotsiatsii povitrianoho transportu (IATA). URL: <http://www.iata.org> (data zvernennia: 20.10.2020).
7. Panasiuk I.P. (2015). .: avtoref. dys. . kand. ekon. nauk. Kyiv, 2015. 20.
8. Strykun A. M, Vyshnevskyi V. I. (2019). Ukrainski loukostery ta yikh rol v turystychnykh perevezenniakh. Kyiv, 33-65
9. Air transport, passengers carried. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR?end=2018&start=1970&view=chart> (data zvernennia: 20.10.2020).
10. Economic performance of the airline industry. URL : <http://www.iata.org/IATA-Economic-Performance-of-the-Industry-mid-year-2017-report.pdf> (data zvernennia: 20.10.2020).
11. LCCs increasingly attracted to primary airports. 22.02.2019. URL: <https://centreforaviation.com/analysis/reports/lccs-increasingly-attracted-to-primary-airports-459531>(data zvernennia: 20.10.2020).
12. LowcostUA. URL: <https://lowcost.ua/skytrax-2019/> (data zvernennia: 20.10.2020).
13. Statista. URL: <https://www.statista.com/statistics/1030569/airasia-number-of-passengers/> (data zvernennia: 20.10.2020).