

*К.е.н., доцент, Марінцева К.В.,  
Магістрант, Калмикова Г.Г.  
Національний авіаційний університет, м.Київ*

## **ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ НИЗЬКОТАРИФНИХ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ**

*В статті було досліджено сучасний стан розвитку low cost авіакомпаній в Україні та визначено наукові методи, за допомогою яких можна дослідити та спрогнозувати їх подальший розвиток та практичне застосування цих методів.*

**Постановка проблеми.** На сучасному етапі в авіації існує дві філософії управління бізнесом: як швидше або як ефективніше заробити мільйон, та два різних рішення конкретної задачі. Якщо запитати традиційних перевізників, як заробити мільйон, вони відповіли б, що потрібно покращувати сервіс, тоді послугу можна буде продати дорожче, а чим дорожче і більше ми продамо, тим швидше заробимо мільйон. Low cost авіакомпанії відповіли б, що потрібно просто перевезти мільйон пасажирів і заробити на кожному по одному долару. Вони виробили новий підхід до бізнесу авіаперевезень, який можна виразити наступною закономірністю “низькі затрати – низькі тарифи – високий попит – високий дохід” [5].

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Протягом останніх років традиційні (класичні) авіакомпанії, які використовують загальноприйняті методи побудови авіаційного бізнесу, відчули значну конкуренцію з боку низькотарифних авіакомпаній. Майже не вивченим залишається феномен функціонування останніх на світовому ринку авіаційних перевезень, тому викликає багато суперечок серед науковців, зокрема стосовно країн СНД та України. В роботі [4] була зроблена спроба пояснити це явище та спрогнозувати його вплив на російський ринок перевезень. В 2005 році була розглянута можливість експансії українського авіаційного ринку [1]. Після цього ідея господарювання низькотарифних авіакомпаній як спосіб виходу з кризи, в якій опинилась авіація в цілому, була розглянута науковцями [2,3]. Тому надання пасажирам саме того рівня сервісу, який вони вважають за потрібний, за ціною

квитка, яка є для них прийнятною може істотно збільшити пасажиропотік за даним напрямом і в цілому обсяг авіаперевезень в Україні.

**Невирішена раніше частина загальної проблеми.** Вище зазначені дослідження та публікації проводились до 2008 року, тобто до появи та початку діяльності першої низькотарифної авіакомпанії на ринку авіаційних перевезень в Україні. На кінець 2009 року на українському ринку авіаперевезень діють вже три low cost авіакомпанії. Тому на сьогоднішній день існує достатньо велика потреба в дослідженні подальшого розвитку low cost авіаперевезень в Україні.

**Ціль статті (постановка завдання).** Ціллю статті є визначення наукових методів, за допомогою яких можна дослідити та спрогнозувати подальший розвиток низькотарифних авіаперевезень та їх практичне застосування на сучасному етапі розвитку даної ніші в Україні.

**Виклад основного матеріалу.** За даними Державного комітету статистики України за 2007 рік пасажиропотік через аеропорти України склав 4928,6 тис. чол. [6]. Спеціалісти Антимонопольного комітету України (АМКУ) були впевнені, що ця цифра могла б бути, принаймні, в 2 рази більше, якби вартість квитка була доступною більшості громадян України. Тому на початку жовтня 2007 року АМКУ рекомендував Державній авіаційній адміністрації розробити механізм допуску іноземних low cost авіакомпаній в Україну. 1 липня 2008 року Державна авіаційна адміністрація дозволила компанії Wizz Air Ukraine здійснювати комерційні польоти на ринку повітряних перевезень України. Наприкінці 2008 року на ринок низькотарифних авіаперевезень в Україні вийшла арабська low cost авіакомпанія “AirArabia”. За підсумками діяльності авіаційної галузі за 2008 рік було перевезено 6181,0 тис. чол. [7]. У травні 2009 року успішно почала свою діяльність в Україні німецька низькотарифна авіакомпанія “Germanwings”. За статистичними даними у 2009 році вітчизняними авіакомпаніями було перевезено 5,1 млн.пасажирів, що на 17 відсотків (майже на 1,08 млн.пасажирів) менше, ніж у 2008 році [8]. При цьому low cost авіакомпанії мають можливість змінити місце негативних тенденцій на ринку пасажирських перевезень.

За допомогою ситуаційного аналізу виявимо та оцінимо ключові тенденції, сили та обставини як внутрішні, так і зовнішні, з якими низькотарифні авіакомпанії зіткнулися при впровадженні прийнятої моделі господарювання. Скористаємось SWOT-аналізом як методом, який допоможе оцінити в комплексі стан і перспективи розвитку низькотарифних авіаперевезень в Україні

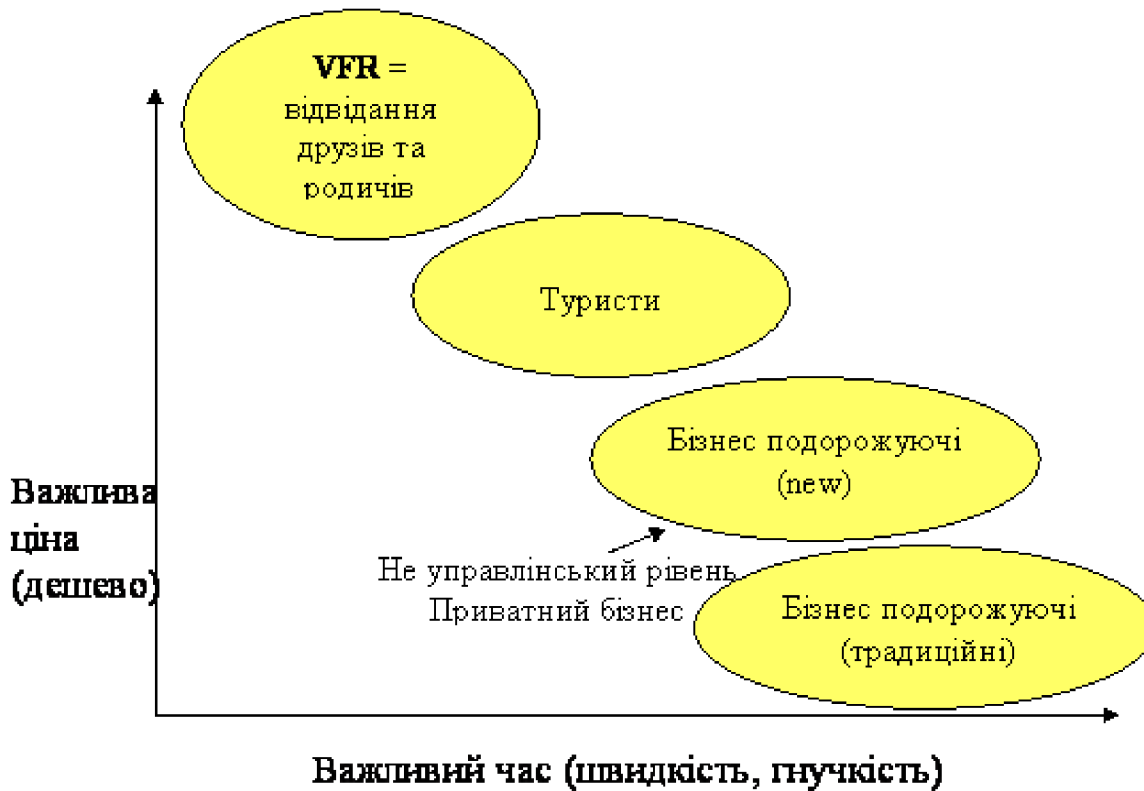
(Таблиця 1).

*Таблиця 1*

**Стан і перспективи розвитку низькотарифних авіаперевезень в Україні**

Низькотарифні авіаперевезення в Україні			
<u>ПЕРЕВАГИ</u>	1. тарифи – низькі; 2. частота польотів – висока; 3. час обслуговування ПС в аеропорту – мінімальний; 4. продаж – через Інтернет; 5. конкурентоздатність – висока	<u>НЕДОЛІКИ</u>	1. розташування крісел – щільне; 2. польоти тільки на короткі та середні відстані; 3. інформаційна забезпеченість – мінімальна; 4. послуга повернення квитків – відсутня; 5. використання другорядних аеропортів
<u>МОЖЛИВОСТІ</u>	1. мобільність населення – висока; 2. коефіцієнт комерційного завантаження – високий	<u>ЗАГРОЗИ</u>	1. знос авіатехніки – швидкий; 2. через використання другорядних аеропортів – втрата потенційних пасажирів; 3. зростання вимог пасажирів до рівня пасажирського сервісу

Приймаючи рішення про освоєння нового ринку або про введення нової послуги, авіакомпанія повинна знати особливості та запити кожного сегменту ринку і тільки з їх врахуванням орієнтувати свою виробничу і комерційну діяльність. Ринок пасажирських перевезень поділяють на: перевезення ділових пасажирів та перевезення в особистих цілях. Проаналізувавши ці категорії пасажирів, можна зробити діаграму-висновок, з якої видно які категорії пасажирів найбільш чутливі до вартості перевезень, тобто на яких буде орієнтуватися low cost авіакомпанії у своїй діяльності (Рис.1).



**Рис.1. Виокремлення клієнтів low cost авіакомпаній**

При розгляді питання розвитку низькотарифних авіаперевезень в Україні, застосуємо метод порівняння при перевезенні пасажирів залізничним, автомобільним та авіаційним транспортом за двома критеріями – вартість перевезення та час в дорозі. Як приклад візьмемо маршрут “Київ - Сімферополь” (Табл.2). “Укрзалізниця” (поїзд №282К) пропонує вартість квитка від 100 грн. (плацкарт), 150 грн. (купе) та 574 грн. (люкс), АвтоЛюкс – 160 грн., “Аеросвіт” – від 300 грн. OW, “МАУ” – від 1500 грн. OW, тоді як вартість квитка Wizz Air складає від 109 грн. Врахувавши критерій часу, можна зробити висновок, що потенційними пасажирами low cost авіакомпаній є в основному теперішні клієнти “Укрзалізниця” та пасажирів міжміських автобусів і лише приблизно 10% пасажирів традиційних авіакомпаній.

*Таблиця 2.*

**Порівняння при перевезенні пасажирів залізничним, автомобільним та авіаційним транспортом**

Маршрут	Вид транспорту, вартість (грн.)			
	Залізничний	Автомобільний	Традиційні (класичні)	Низькотарифна авіакомпанія

			авіакомпанії	“Віз Ейр Україна”
Київ-Сімферополь	плацкарт – 100,15 купе – 150,52 люкс – 574,06 (поїзд №282К)	160	Тип тарифу економ Аеросвіт – OW-300 МАУ – OW-1500	Super promo – Promo – +29 Web OW – 109-699
Час в дорозі	15 годин	15 годин 40 хвилин	1 година 30 хвилин	1 година 30 хвилин

Щодо двох інших low cost авіакомпаній “AirArabia” та “Germanwings”, які виконують лише міжнародні рейси з Києва, то користуючись методом порівняння вартості перевезення цими та вітчизняними авіакомпаніями, підсумуємо, що:

- при бронюванні на сайті “AirArabia” за півмісяця і більше до дати вильоту вартість квитка за маршрутом “Київ – Шарджа – Київ” становитиме – 2000 UAH. Якщо порівняти з “Аеросвітом”, то RT коштуватиме 4233,04 UAH.

- на сьогодні “Germanwings” пропонує дванадцять напрямків з Києва до Європи на А319: Берлін, Відень, Гамбург, Дрезден, Кельн/Бонн, Лейпциг, Лондон-STN, Майорка, Мюнхен, Спліт, Цюрих, Фару. Якщо здійснити порівняння вартості квитка “Germanwings” та “МАУ” за маршрутом “Київ – Відень – Київ”, бачимо, що вартість RT у “Germanwings” складає 290,36 USD, тоді як у “МАУ” – 642 USD.

На сьогоднішній день Wizz Air здійснює авіап перевезення з Києва до Венеції, Дортмунда, Катовіце/Краків, Кельну, Лондону, Меммінгену, Осло, Сімферополя та зі Львова до Дортмунда.

Проаналізувавши всі напрямки, за якими літають low cost авіакомпанії, бачимо, що серед них лише один внутрішній “Київ – Сімферополь”. З метою обґрунтованого розширення мережі внутрішніх авіаліній необхідно провести техніко-економічні дослідження, які включають:

- аналіз діючої мережі авіаліній та транспортних зв’язків району тяжіння;
- аналіз готовності аеропортів для прийняття іноземних моделей літаків, таких

як А320. На сьогоднішній день в Україні без обмежень А320 приймають лише в п'яти містах: Борисполі, Дніпропетровську, Донецьку, Запоріжжі, Сімферополі. Останні вітчизняні аеропорти або встановлюють обмеження на частоту рейсів, або взагалі не приймають лайнери цього типу через недостатню довжину та погане покриття злітно-посадочної смуги;

- прогнозування пасажиропотоків за варіантами авіаліній;
- постійне вивчення результатів експлуатації раніше відкритих авіаліній із встановленням факторів, які впливають на динаміку пасажиропотоків;
- техніко-економічні розрахунки за варіантами нових маршрутів.

**Висновки.** В умовах економічної кризи вартість квитка стає для пасажирів особливо актуальною при виборі авіакомпанії. Поява низькотарифних авіакомпаній змушує традиційних перевізників серйозно переглядати свою тарифну політику по тим напрямкам, на яких вони конкурують з low cost. Якщо розклад внутрішніх рейсів у низькотарифних авіакомпаній буде зручним, то вони зможуть конкурувати з поїздами типу “експрес” та дальніми міжміськими автобусами.

Основними перешкодами на шляху розвитку низькотарифних авіаперевезень в Україні є недостатня готовність аеропортів приймати судна іноземних моделей, високі аеропортові збори, які не враховують об'єм перевезень і не заохочують авіакомпанії до збільшення частоти польотів та лобіювання інтересів традиційних авіакомпаній на державному рівні.

### Список літератури

1. Карпунь О.В. Анализ деятельности низкотарифных авиакомпаний на европейском рынке и перспективы экспансии рынка Украины // 7 Міжнародна науково-практична конференція “Ринок послуг комплексних транспортних систем та прикладні проблеми логістики”. – К., 2005. – 53-54.
2. Кокшаров А. Дешевизна побеждает // Эксперт, №32. – 2006. – 38-40.
3. Кокшаров А. Малобюджетная авиация // Эксперт, №6. – 2007.– 41.
4. Малобюджетные авиалинии – решение для пассажира // Логинфо, №4 (44), 2002. – 36-42.
5. Полянская Н.Е. Организация коммерческой работы на воздушном транспорте – К.: НАУ, 2004. – 320 с.

6. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2007 рік [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukraviatrans.gov.ua>
7. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2008 рік [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukraviatrans.gov.ua>
8. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2009 рік [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukraviatrans.gov.ua>