

УДК 629.73(477):656.07(045)

DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2018-6-24>

Олешко Т.І.

доктор технічних наук,
професор кафедри економічної кібернетики
Національного авіаційного університету

Oleshko Tamara

National Aviation University

Геєць І.О.

кандидат економічних наук,
старший лектор з авіації Школи інженерії
Мельбурнського королівського технологічного університету

Heits Iryna

National Aviation University

Павлюк Є.Л.

студент
Національного авіаційного університету

Pavliuk Yevhen

National Aviation University

ХАРАКТЕРИСТИКА ТА АНАЛІЗ РОЗВИТКУ ЛОУКОСТЕРІВ В УКРАЇНІ

CHARACTERISTICS AND ANALYSIS OF DEVELOPMENT OF LOW-COST AIRLINES IN UKRAINE

У статті висвітлено сучасний стан та характеристику лоукост-авіакомпаній, які здійснюють рейси в українські аеропорти. Наведено статистичні дані за останні декілька років, які допоможуть краще зрозуміти основні тенденції даного напрямку. Таке додаткове дослідження дасть змогу виявити перспективи подальшого розвитку лоукост-авіакомпаній в Україні.

Ключові слова: авіаційна галузь, авіаційний транспорт, авіаційні перевезення, лоукост-авіакомпанії, лоукостери.

В статті освітлено сучасне становище та характеристика лоукост-авіакомпаній, що здійснюють рейси в українські аеропорти. Приведені статистичні дані за останні кілька років допоможуть краще зрозуміти основні тенденції цього напрямку. Таке додаткове дослідження дозволить виявити перспективи подальшого розвитку лоукост-авіакомпаній в Україні.

Ключові слова: авіаційна галузь, авіаційний транспорт, авіаційні перевезення, лоукост-авіакомпанії, лоукостери.

In Ukraine, civil aviation is a strategically important sector of the economy. Civil aviation is also one of the main elements of integration into the modern system of international economic and social interconnections. Today, low-cost airlines are an integral part of the global aviation system and a widespread business model. Significant growth in passenger air transport is also taking place in Ukraine. Data from the State Aviation Service of Ukraine show that during 2017 the number of passengers carried by Ukrainian airlines increased by 27.5% and was equal to 10.5 million people. This is a record figure in the history of independent Ukraine. Today, according to the dynamics of growth, Ukraine is ahead of the average indicators in Europe. Consequently, the aviation industry in 2018 is in high demand and has a tendency to increase in the future. This is especially true for the growth of airline traffic by low-cost airlines. Today, Wizz Air is a leader among foreign airlines, which make cheap air travel to Ukraine. This air carrier is constantly working on the territorial expansion of its flights and optimization of operating costs in Ukraine. Another popular low-cost airline is the Irish company Ryanair, which on September 3, 2018, began to carry out air transportation on the territory of Ukraine. According to analysts' predictions, 2018 should have become Ukraine's year of low-cost companies. As you can see, this has happened. If in 2015 the low-cost airlines operated on 18 airlines, then in 2017 this number was doubled and was equal to 38 airlines. The article describes the current state and characteristics of low-cost airlines, which operate flights to Ukrainian airports. The statistics for the last few years are presented, which will help to better understand the main trends of this branch. Such additional research will reveal the prospects for further development of low-cost airlines in Ukraine.

Keywords: aviation branch, aviation transport, aviation transportation, low-cost airline, low-level companies.

Постановка проблеми. Цивільна авіація для України є стратегічно важливим сектором економіки та одним з основних елементів інтеграції в сучасну систему міжнародних економічних та соціальних взаємозв'язків. Нині на українському ринку авіаперевезень відбувається зростання частки лоукостерів у загальному обсязі авіакомпаній, саме тому питання аналізу сучасного стану лоукост-авіакомпаній в Україні є достатньо актуальними.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є аналіз сучасного стану та перспектив розвитку лоукост-компаній на українському ринку авіаперевезень.

Виклад основного матеріалу дослідження. Проаналізувавши європейський ринок авіаперевезень, можна стверджувати, що спостерігається значне зближення продукту традиційних авіаперевізників, які виконують регулярні рейси, з продуктами лоукост-авіакомпаній, тобто прослідковується зростання тренду використання послуг лоукостерів [7].

Останнім часом лоукост-авіакомпанії стали найбільш швидкозростаючим сегментом на ринку авіаперевезень. За 2007–2017 рр. кількість дешевих рейсів зросла на 20% (із 5 200 до 6 300 рейсів на день), тоді як кількість традиційних регулярних рейсів знизилася на 10% (із 16 300 до 14 700 рейсів на день). Це відбулося через пряму передачу рейсів у лоукост-авіа-

компанії. Як бачимо з рис. 1, за останні 10 років показник кількості здійснених рейсів лоукостерами постійно демонстрував темпи зростання [2].

Першим успішним лоукост-перевізником у світі була авіакомпанія Pacific Southwest Airlines (США). Її перший рейс відбувся 6 травня 1949 р. Часто цю першість приписують Southwest Airlines, яка почала функціонувати в 1971 р. й декларувала прибуток щороку починаючи з 1973 р. Після дерегуляції авіаційних перевезень в Європі найбільшого успіху домоглися ірландська авіакомпанія Ryanair, яка почала здійснювати перевезення пасажирів за низькими цінами з 1990 р., та авіакомпанія EasyJet, яка була створена в 1995 р.

В Азії та Океанії лоукостери з'явилися в 2000 р., передовими компаніями стали малайзійська AirAsia, індійська Air Deccan та австралійська Virgin Blue. Модель лоукост-авіакомпанії виявилася потрібною в усьому світі, але для подальшого її розвитку та еволюції потрібна дерегуляція сформованого ринку повітряних перевезень.

Починаючи з 2001–2003 рр., коли індустрія авіаперевезень постраждала від тероризму та кризових явищ, більшість традиційних авіакомпаній зазнала збитків, тоді як багато лоукостерів, навпаки, декларували прибутки. Не дивно, що традиційні авіаперевізники стали створю-

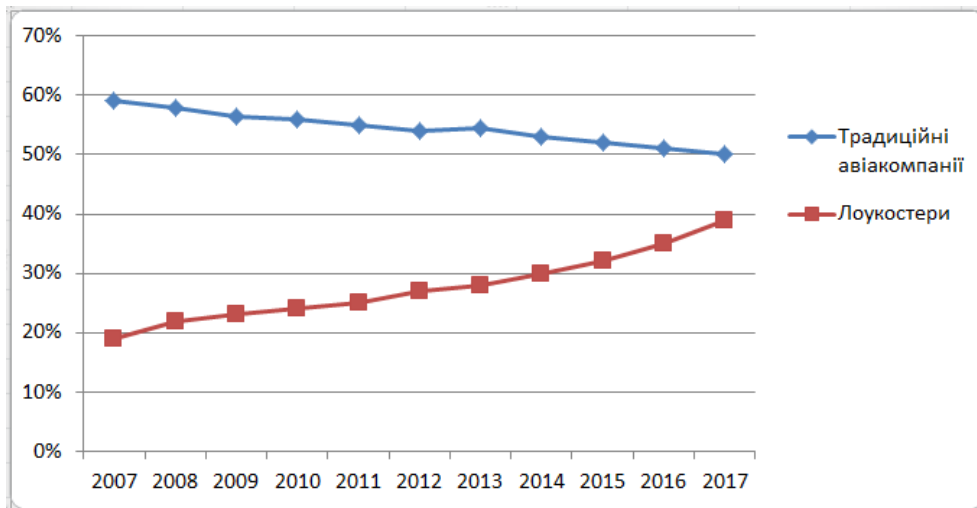


Рис. 1. Відсоткове співвідношення кількості здійснених рейсів на день традиційними авіакомпаніями та лоукостерами

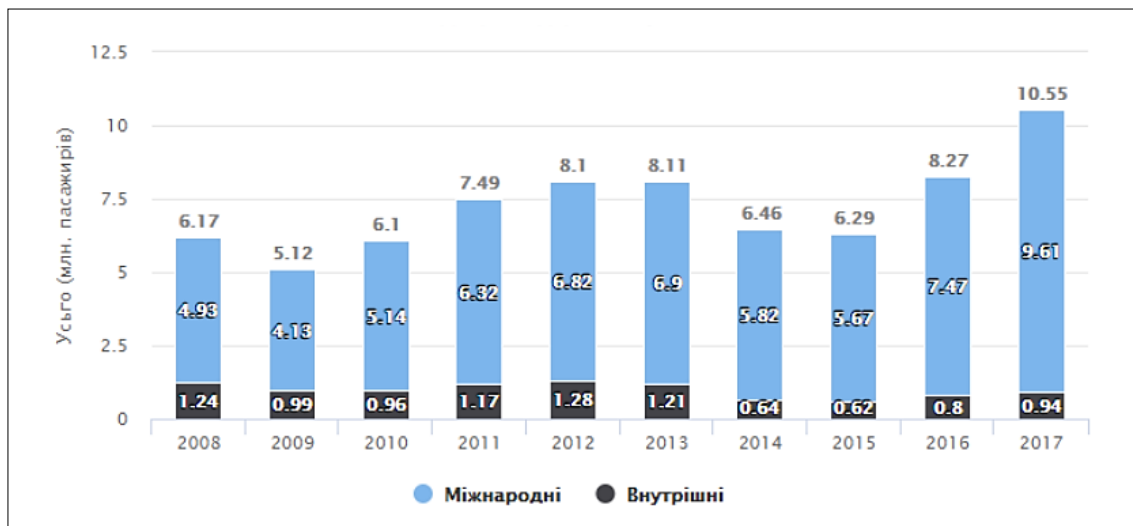


Рис. 2. Динаміка кількості авіаперевезень міжнародними та внутрішніми рейсам в Україні

вати власні лоукост-авіакомпанії, наприклад: KLM – Buzz, British Airways – Go, Air India – Air India-Express, United – Ted. Однак незабаром вони виявили, що таке нововведення шкодить їх основному бізнесу. Виняток у цьому переліку становили компанії Vnibaby (належить Vni), Germanwings (49% належить Lufthansa) і Jetstar (належить Qantas), які змогли успішно працювати паралельно зі своїми колегами, які надають пасажиром повний сервіс. Потрібно зазначити, що в туристичних напрямках лоукостери успішно конкурують із чартерними авіакомпаніями [3].

Сьогодні лоукостери є невід’ємним елементом світової авіаційної системи та широко поширеною моделлю ведення бізнесу, яка проникає на все більшу кількість ринків. В Україні

також відбувається значне зростання авіаційних пасажирських перевезень.

Дані Державної авіаційної служби України (рис. 2) свідчать, що протягом 2017 р. кількість пасажирів, перевезених українськими авіакомпаніями, збільшилася на 27,5%, до 10,5 млн. осіб. Це рекордний показник за всю історію незалежної України. Сьогодні за динамікою зростання Україна випереджає середні показники по Європі.

Проаналізуємо окремо динаміку по аеропортах України і по авіакомпаніях за останні роки. У 2017 р. аеропорт «Київ» наростив пасажиропотік на вражаючі 64,2% порівняно з 2016 р., аеропорт «Львів» домогся приросту пасажиропотоку на 46,3%. В аеропорті «Бориспіль» динаміка дещо скромніша: 22% зростання пасажиропотоку за рік.

Аеропорти в регіонах також б'ють рекорди в перевезенні пасажирів: «Кривий Ріг» – у 3,7 рази, «Чернівці» – у 3,5 рази, «Вінниця» – на 78%, «Херсон» – на 65% [4].

Таке зростання свідчить про те, що авіаційна галузь у 2018 р. користується великим попитом і має тенденцію до зростання у майбутньому. Особливо це стосується зростання авіаперевезень лоукост-компаніями.

14 грудня 2017 р. презентували нову українську лоукост-авіакомпанію SkyUp, головним акціонером якої є ТОВ «ACS-Україна», якому також належить туристичний оператор JoinUp.

Український авіаперевізник SkyUp планував розпочати виконувати міжнародні перельоти ще в липні 2018 р., але згодом переніс початок рейсів на півроку. До відкриття регулярних міжнародних рейсів компанія займалася внутрішніми і чартерними перевезеннями в інтересах туроператора JoinUp.

Внутрішні рейси почали виконуватися ще в кінці травня, і на першому етапі польоти були між такими містами, як Одеса, Київ, Харків та Львів.

Чартерні авіаперевезення компанія здійснює з Києва (аеропорт «Жуляни»), Харкова, Одеси, Львова та Запоріжжя на курорти Єгипту, Албанії та Туреччини.

На початку осені перевізник SkyUp розпочав продаж квитків на чотири міжнародні напрямки з Києва до Тбілісі (Грузія), Софії (Болгарія), Попрада (Словаччина) та Барселони (Іспанія). Авіакомпанія планує розпочати виконувати перші польоти наприкінці грудня 2018 р. Перший рейс запланований на 23 грудня.

Сьогодні флот компанії становить три літаки Boeing 737-800 NG 2001, 2002 і 2011 рр. випуску на 189 крісел. У 2018 р. компанія доведе обсяг флоту до чотирьох бортів, у 2019-му планує довести його до шести літаків, у 2020-му – до восьми, у 2021-му – до 10, у 2022-му – до 12 бортів.

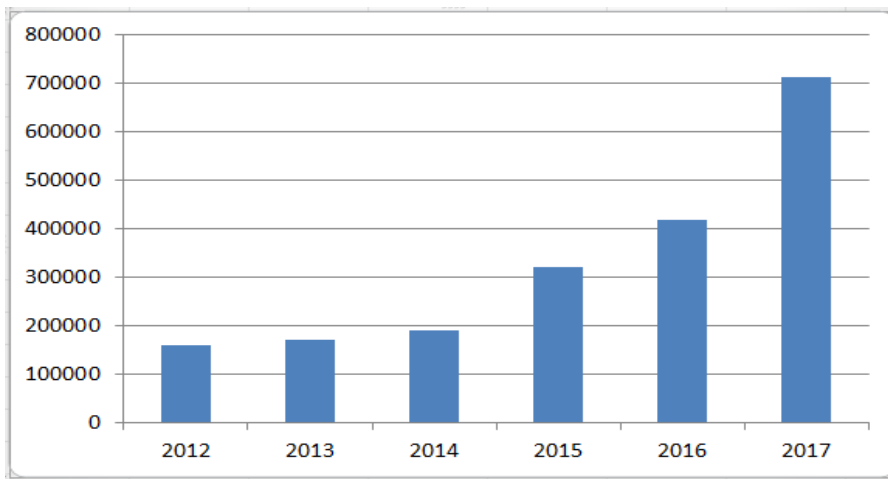


Рис. 3. Пасажиropoтiк авiакомпанiї Wizz Air в Украiнi

На початку жовтня також стало відомо, що SkyUp отримала сертифікат TCO (Third country operator license) від Європейського агентства з безпеки в авіації EASA. Цей документ дає авіакомпанії право літати в 28 країн Європи, які входять у EASA, а також до Швейцарії, Норвегії, Ісландії, Ліхтенштейну, які є членами Європейської асоціації вільної торгівлі [5].

Нині лідером серед іноземних авіакомпаній, які здійснюють дешеві авіаперевезення в Україні, є Wizz Air, пасажиропотік якої зображено на рис. 3. Цей лоукостер у 2017 р. збільшив пасажиропотік на українських рейсах на 64% порівняно з попереднім роком і постійно працює над територіальним розширенням своїх рейсів та оптимізацією операційних витрат в Україні. Wizz Air виконує прямі рейси з Києва в Будапешт, Венецію, Лондон, Барселону, Кельн, Мілан, Гамбург, Неаполь та багато інших європейських міст [1].

Крім того, в Україну здійснюють авіаперевезення такі лоукост-компанії:

- Air Arabia – авіакомпанія з ОАЕ. Air Arabia була названа найкращим у світі перевізником, який здійснює дешеві польоти, очоливши таблицю рейтингу Aviation week у 2016 р. Здійснює польоти з Києва в 26 країн, переважно в Азію та країни Близького Сходу.

- Pegasus Airlines – авіакомпанія з головним хабом у Стамбулі. Турецький лоукостер пропонує дешеве повітряне сполучення з Південною та Північною Європою, Азією та Туреччиною. Вильоти здійснюються з Харкова, Донецька та Львова.

- Ernest Airlines – італійська лоукост-авіакомпанія, яка у вересні 2017 р. почала працювати на ринку дешевих авіаперевезень в Україні. Польоти будуть здійснюватися з аеропорту «Київ (Жуляни)» і з аеропорту «Львів» до Венеції і Неаполя.

- Ryanair – ірландський лоукост-перевізник, який 3 вересня 2018 р. вийшов на ринок українських авіаперевезень та здійснив перший рейс. Графік польотів авіакомпанії Ryanair до/з Києва в осінньо-зимовий період передбачає 12 нових маршрутів до таких міст Європи, як Барселона, Берлін, Братислава, Бидгощ, Гданськ, Краків, Лондон, Познань, Стокгольм, Вільнюс, Варшава та Вроцлав. Від-

значається, що загалом авіакомпанія планує забезпечити 38 тижневих польотів з/до Києва і перевозити 635 тис. пасажирів на рік.

- UP – ізраїльський авіаперевізник, який знаходиться на українському ринку авіаперевезень із березня 2014 р. Українці мають можливість із Києва долетіти до Тель-Авіва, Берліна, Будапешта та Праги.

- Vueling Airlines – іспанська авіакомпанія, яка здійснює рейси з Києва до Італії (Рим) та Іспанії (Барселона).

На рис. 4 зображено відсоткове співвідношення кількості рейсів, які здійснюють основні лоукостери в Україні, на початок вересня 2018 р.

Також є низка лоукостерів, які здійснюють рейси з аеропортів України лише в одному напрямку. Серед них можна виділити такі:

- Meridiana – італійський лоукостер, що виконує маршрути з України в Італію (Київ – Калгарі, Київ – Ольвія, Київ – Неаполь).

- FlyDubai – компанія, яка виконує прямий рейс у Дубай з аеропорту «Бориспіль».

- EstonianAir – виконує дешеві рейси з Києва (аеропорт «Бориспіль») до Таллінна.

- AegeanAir – лоукостер із Греції, що виконує дешеві рейси з київського аеропорту «Жуляни» до Афін.

- GermanWings – німецький лоукостер, який виконує рейси з Києва до Франкфурта-на-Майні і Мюнхена.

- Air Baltic – популярний лоукостер із Латвії. Літає з Києва (аеропорт «Бориспіль») до Риги.

Враховуючи стрімке зростання пасажиропотоку серед лоукост-компаній, в аеропорту «Бориспіль» прийняли рішення про розконсервацію терміналу F із квітня 2019 р. Туди планується перевести рейси лоукостерів, а також чартерних авіакомпаній. Термінал F передбачає можливість пішохідних технологій (коли паса-

жири йдуть на посадку до літака пішки), які дуже люблять авіакомпанії лоукост-сегмента.

За прогнозами аналітиків, 2018 р. мав стати для України роком лоукостерів. Як бачимо, так і сталося. Якщо в 2015 р. лоукост-авіакомпанії здійснювали польоти на 18 повітряних лініях, то в 2017 р. ця кількість збільшилася вдвічі – до 38 повітряних ліній (рис. 5).

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 [6].

Але щоб прогнози справдилися і наш ринок авіаційних перевезень ставав усе більш цікавим для лоукост-компаній, необхідно зробити такі кроки:

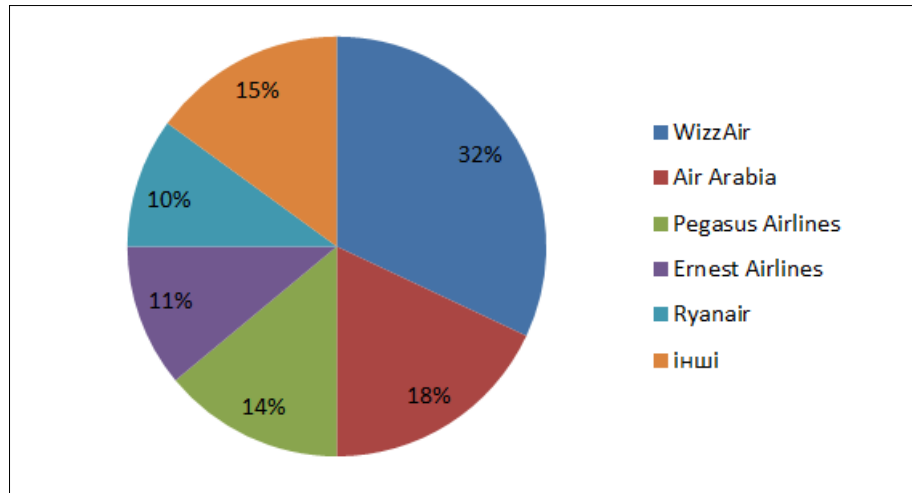


Рис. 4. Співвідношення кількості рейсів, які здійснюють основні лоукостери в Україні

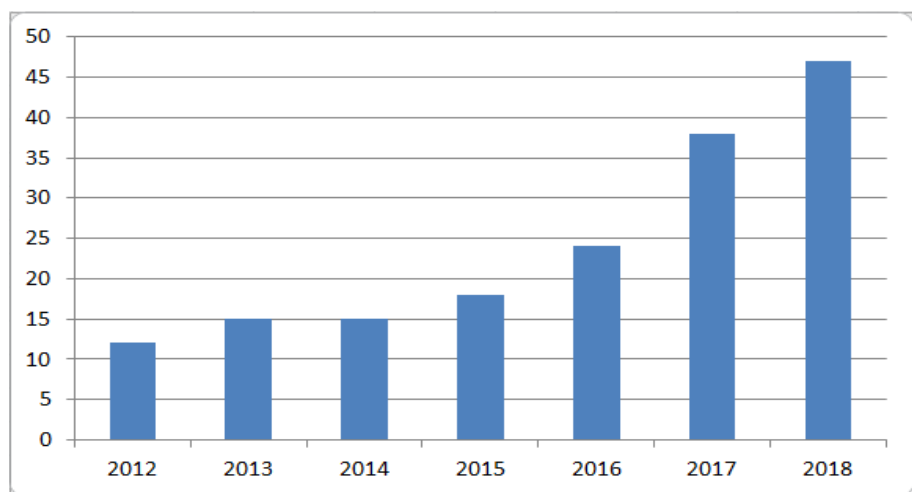


Рис. 5. Динаміка кількості повітряних ліній, на яких здійснюють польоти лоукост-авіакомпаній

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: десь коротка злітно-посадкова смуга коротка, десь незадовільний стан покриття, десь перон не пристосований, десь із терміналом складності тощо.

3. Необхідно збільшити масовість ринку авіаційних перевезень. Наприклад, у країнах Європи цей показник сягає 8, 10, а то і 15 польотів, оскільки люди літають на роботу, навчання, у справах бізнесу, на вистави та концерти, тому що для них це звичайна справа. В Україні ж 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 [4].

Висновки з даного дослідження. Отже, незважаючи на об'єктивні реалії української економіки, авіаційної та транспортної інфраструктури, мрія про низькі ціни на авіаперевезення – це не революційний, а еволюційний процес, який йде в Україні вже близько десяти років і, безсумнівно, має позитивні зрушення та буде продовжуватися у майбутньому. І входження на авіаційний ринок перельотів українського лоукостера це підтверджує. При цьому треба враховувати появу такої проблеми: загальне збільшення кількості рейсів (регулярні рейси, чартери та лоукостери) призводить до того, що аеропорти (особливо влітку) не встигають обслуговувати таку велику кількість рейсів із належною якістю та відповідною до стандартів ICAO безпекою.

Список використаних джерел:

1. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України. URL: <http://avia.gov.ua>.
2. Інформаційний портал новин Eurocontrol. URL: <http://www.eurocontrol.int>.
3. Інформаційний сайт. URL: <http://aviationknowledge.com>.
4. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <http://mtu.gov.ua>.
5. Інформаційний портал новин Avianews. URL: <https://www.avianews.com>.
6. Офіційний сайт Державного комітету статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua>.
7. Смерічевський С.Ф., Михальченко І.Г. Особливості трансформації світового ринку авіаційних перевезень. Науковий вісник Ужгородського університету. Серія «Економіка». 2015. С. 29–37.