

УДК 338.48

DOI: <https://doi.org/10.32782/2415-8801/2019-6.16>

Киш Г.В.

кандидат економічних наук,
доцент кафедри туристичної інфраструктури
та готельно-ресторанного господарства,
Ужгородський національний університет

БЮДЖЕТНІ АВІАЛІНІЯК СТРАТЕГІЧНИЙ ФАКТОР РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Стаття присвячена проблемам авіаційних перевезень туристів бюджетними авіаперевізниками. Результат показав, що бюджетні авіалінії змінили традиційну бізнес-модель авіакомпаній та суттєво змінили конкурентну динаміку галузі. Їх модель тісно пов'язана зі стримуванням операційних витрат. Традиційні авіакомпанії протягом десятиліть практично не змінилися, обслуговуючи клієнтів з високим рівнем дохідності та впроваджуючи програми лояльності, але вони перевантажені високими витратами, складнощами та неефективністю. Результати цього дослідження дають можливість краще зрозуміти процес змін на ринку авіаційного туризму та генерувати прогнози щодо його розвитку в різних регіонах світу.

Ключові слова: туризм, авіатранспорт, бюджетні авіалінії, традиційні авіалінії.

БЮДЖЕТНЫЕ АВИАЛИНИИ КАК СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ФАКТОР РАЗВИТИЯ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Киш Г.В.

Статья посвящена проблемам авиационных перевозок туристов бюджетными авиакомпаниями. Результат показал, что бюджетные авиалинии изменили традиционную бизнес-модель авиакомпаний и существенно изменили конкурентную динамику отрасли. Их модель тесно связана со сдерживанием операционных расходов. Традиционные авиакомпании в течение десятилетий практически не изменились, обслуживая клиентов с высоким уровнем доходности и внедряя программы лояльности. Но они перегружены высокими затратами, сложностями и неэффективностью. Результаты этого исследования дают возможность лучше понять процесс изменений на рынке авиационного туризма и генерировать прогнозы относительно его развития в различных регионах мира.

Ключевые слова: туризм, авиатранспорт, бюджетные авиалинии, традиционные авиалинии.

LOW COST AIRLINES AS A STRATEGIC FACTOR OF TOURISM INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT

Kish Halyna

The purpose of the present paper is to analyze the evolution process of the low cost concept, define the basic principles of their work and future prospects of functioning. The result showed that Low cost carriers have modified the traditional airline business model and have significantly changed the competitive dynamics of the industry. Their greatly successful model tightly follows to the containment of operating costs. Full service network carriers have gone actually unchanged through the decades, serving high to low yield customers and leveraging loyalty programmes. But they are loaded by high costs, complexities and inefficiencies. They are no longer the leaders of the airline industry in short haul markets. Low Cost Carriers have changed the competitive environment in liberalized markets and have had a significant impact on domestic air transport markets, which were previously controlled by full service network carriers. In Europe, 14% of the passengers are now provided by low cost airlines, with two major players – EasyJet and Ryanair, which provide almost 9%. The idea behind the budget airlines concept is to reduce costs in order to be able to offer consumers low-cost products with the least amount of additional services. The move away from the original low cost model and adopting strategies that are new by current low cost airlines around the globe are direct results of deregulation and freedom of operation and their effects will depend on how mature the low cost market is. In the United States there are clear signs that the well established low cost airlines such as JetBlue and Southwest are adapting the differentiation strategy which is a move to drive out any new low cost entrants to the market. This will also affect the legacy carriers and their subsidiaries because although these subsidiaries adopt the low cost model, as long as the parent company cannot keep their labor costs down, it is unlikely that that the subsidiaries will succeed in driving out the low cost airlines. The results of this study will better understand the process of changes in the aviation tourism market and generate forecasts for its development in different regions of the world. Today, the tourism development depends on the tourist's mobility. The more choices they have for transport, the greater the probability of a trip. Exactly the low-cost carriers that have made it possible to extend the gradation of choice for the consumer. In addition, they provided significant benefits to tourists, created significant competition in the market, which is key to the efficient functioning of a

market economy. The development of budget carriers significantly influenced the evolution of airlines, since the appearance of these airlines increased competition and determined a marked change in demand trends. Prospects for further research are economic and statistical analysis of the development of budget airlines in the Ukrainian tourist market.

Keywords: *tourism, air transport, low cost carriers (LCC), full service network carriers (FSNC).*

Постановка проблеми в загальному вигляді. Ріст туристичної галузі, що перевищує середнє значення росту економіки загалом, залежить значною мірою від можливостей пересування туристів, особливо повітряним транспортом. Адже понад 54% міжнародних туристів зараз подорожують за допомогою авіа транспорту.

У зв'язку з тим, що в Україні купівельна спроможність громадян є невисокою, бюджетні авіакомпанії роблять доступним ринок авіаперевезень для пересічного громадянина, з одного боку, а з іншого – сприяють розвитку інфраструктури регіонів, створенню нових робочих місць.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Під час дослідження було розглянуто академічну, статистичну та довідкову літературу, щоб забезпечити огляд базових тенденцій та характеристик основних сегментів ринку. Серед закордонних науковців питання проблем функціонування лоу кост авіаперевізників досліджували: Ф. Аламдарі, С. Фаган, Дж. Франціс, І. Хамфрейс, С. Ісон, М. Айкон, М. Хамед, Л. Хантер, К. Мейсон, Л. Максім, П. Морелл, Дж. О'Конел, Дж. Вілямс, Е. Пікардо, С. Попеску, Д. Розенштайн, П. Зайглер та інші.

Серед вітчизняних науковців незначна кількість робіт присвячена принципам роботи бюджетних авіакомпаній, досліджується їх класифікація та проводиться аналіз їх діяльності на європейському ринку загалом, та українському зокрема: Н.І. Антощишина, О. Бейдик, В. Сова, Ю.В. Фісун, І.В. Щербатенко та ін.

Не вирішені раніше питання, що є частиною загальної проблеми. Аналіз літературних джерел свідчить про недостатній рівень вивчення питань взаємозв'язку розвитку бюджетних авіаперевезень на регіональних ринках на розвитку туристичної сфери.

Мета статті. Метою даної статті є аналіз процесу еволюції моделі бюджетних авіаліній, визначення основних принципів роботи та перспектив їх діяльності на туристичному ринку.

Основний матеріал. Туристична галузь генерує значний внесок у світову економіку, забезпечуючи зайнятість та сприяючи глобальній економічній активності. У 2017 році туризм створив 313 млн робочих місць і склав 10,4% світового ВВП, загальною сумою 8,3 трлн. дол. За даними World Travel & Tourism Council, значний короткостроковий ріст галузі буде продовжуватися і в майбутньому. Крім того, очікується, що прямий внесок у зростання ВВП в середньому становитиме 3,8% на рік протягом наступних десяти років. Якщо ці прогнози справдяться, то до 2028 року туризм забезпечуватиме близько 414 млн робочих місць у світі та становитиме 11,7% світового ВВП [10].

Туризм особливо важливий для більшості країн, що розвиваються, де це є ключовою частиною стратегії економічного розвитку.

Наприклад, в Африці приблизно 5,8 млн. осіб працюють у районах, підтримуваних стійким припливом зарубіжних відвідувачів, більшість з яких прибувають в регіон на авіатранспорті, а в 2015 році внесли 46 млрд. дол. у ВВП африканських країн.

Для малих острівних держав економічний внесок, наданий міжнародними туристами, безцінний (приблизно 85% зайнятого населення працює в сфері туризму). Ці країни, більшість з яких знаходяться в віддалених частинах світу, користуються економічними вигодами від розвитку туризму, які не будуть доступні без повітряних зв'язків. Для прикладу, Мальдівські острови за допомогою туризму (з підтримкою авіації), забезпечують 42% свого ВВП. У випадку Сейшельських островів цей показник становить 19% ВВП, а у Кабо-Верде – 15%.

Внесок повітряного транспорту в зайнятість у туризмі та ВВП може розрізнитися:

– Прямий вплив: приблизно 15,9 млн прямих робочих місць у сфері туризму в усьому світі підтримуються за рахунок витрат іноземних туристів, які прибувають авіатранспортом. Цей показник включає в себе робочі місця в готелях, ресторанах, на туристичних пам'ятках, на місцевому транспорті, але без врахування робочих місць в галузі самих авіаперевезень.

– Непрямий: ще 13,4 млн. непрямих робочих місць у галузях, що обслуговують туристичну галузь, підтримуються відвідувачами, які прибувають авіатранспортом.

– Індукований: прямі та непрямі туристичні робочі місця, підтримувані повітряним транспортом, забезпечують додаткові 7 млн. робочих місць в інших сферах економіки через власні витрати працівників на інші товари та послуги [6].

Якщо узагальнити ці показники, то побачимо, що з 62,7 млн. робочих місць, підтриманих глобальною авіаційною галуззю, понад 36 млн. – це робочі місця пов'язані з індустрією туризму. Крім того, понад 892 млрд. дол. із загальної суми в 2,7 трлн. дол., підтриманих авіацією, пов'язані з туризмом.

Туризм, як галузь послуг, відіграє певну роль у підтримці сталого економічного зростання. Є чудові приклади економік, які визначають стратегічним пріоритетом розвиток туризму як ключового національного сектору, роблячи це цілісно та стабільно. Нова Зеландія, Коста-Ріка, Ісландія та Бутан є прикладами країн, які використовують цю можливість з ентузіазмом.

В результаті регіонального мислення відбувається розширення авіаційних ринків (дозвіл авіакомпаніям запускати сервіси без необхідності проходити тривалі переговори між урядами щодо кожного нового маршруту), що виявилось справжнім рушієм розвитку перевезень, туризму та економічних вигод.

Лібералізація авіаційної галузі дала вражаючі результати. Як заявляє стаття Блумберг, до 2010 року кількість авіа пасажирів США зростає більш ніж втричі до 721 млн. з 207,5 млн. у 1974 році. За той же період, вартість проїзду значно знизилася, а доходи авіакомпаній на одну пасажирську милю скоротились на 61%, з 33,3 цента (з урахуванням інфляції) в 1974 році до 13 центів у 2010 році.

Коефіцієнти завантаження – відсоток заповнених місць авіакомпаній збільшився приблизно з 50% на початку 1970-х років до 74% у першому десятилітті цього тисячоліття [7].

Бюджетні перевізники (Low Cost Carriers) змінили конкурентне середовище на лібералізованих ринках та зробили значний вплив на внутрішні ринки авіаперевезень, які раніше контролювалися переважно перевізниками повного обслуговування (Full Service Network Carriers).

У Європі 14% пасажиромісць зараз забезпечуються бюджетними авіалініями, з двома найбільшими гравцями – EasyJet та Ryanair, які забезпечують майже 9%.

Історичний огляд

Концепція бюджетних авіаліній була започаткована американським внутрішнім перевізником Southwest у 1971 році з єдиною метою – пропонувати дешеві авіаквитки споживачам. Це спричинило ситуацію, коли застарілі традиційні авіакомпанії поли втрачати значну частку ринку виключно через здатність новоствореної бюджетної авіакомпанії запропонувати більш низьку ціну.

Північна Америка

З дерегуляції в 1970-х до початку 2000-х років трансформація концепції бюджетних авіаліній в США можна описати лише як серію інновацій, розповсюдження та консолідації, де багато інших недорогих перевізників (наприклад, Pacific Southwest, New York Air, Jet America) пережили конкуренцію, а інші не змогли цього зробити. Це також змусило деяких традиційних перевізників створити свої власні дочірні компанії з низькими тарифами, щоб відновити свою втрачену частку на ринку.

Двоє з найуспішніших бюджетних перевізників з США стали Southwest і JetBlue. В обох випадках методи, використані при зниженні тарифів, полягають, в основному, у зниженні витрат та у підтриманні хорошого співвідношення ціна-якість. Низькі витрати компаній ґрунтуються на високопродуктивному використанні двох основних фондів: літаків та працівників. У випадку з Southwest, можна помітити той факт, що його характеристики також дозволяли впроваджувати ефективні методи управління доходами (yield management) [8].

Європа

У Європі концепція бюджетних авіаліній була створена в Великобританії та Ірландії на основі моделі Southwest у вигляді EasyJet і Ryanair в 1995 році. Їх успіх пояснювався сприятливою економічною базою, яка стимулювала бюджетні авіалінії. Наприклад, дерегуляція дозволила авіакомпаніям країн-членів працювати в межах Європейського Союзу. Іншим прикладом є низькі витрати в аеропортах, що не користуються попитом, що збільшило кількість пасажирів в них.

Нарешті, підхід до прямих продажів за допомогою Інтернету та колл-центрів.

Як можна побачити на таблиці 1, після більш ніж 20 років EasyJet та Ryanair все ще займають лідируючі позиції на європейському ринку в сегменті бюджетних авіаперевезень.

Австралія / Нова Зеландія

Після дерегуляції австралійського внутрішнього ринку на початку 90-х років авіакомпанії, такі як Compass Airlines та Compass Mk II, розпочали діяльність на ринку бюджетних авіаперевезень. Однак вони були поглинені групою Qantas. Єдині значні бюджетні інновації з'явилися у формі лоу коста Virgin Blue, який все ще продовжує діяти сьогодні.

В Новій Зеландії, хоча рух дерегуляції було запроваджено у 1984 році, ринок бюджетних авіаперевезень не функціонував до 1995 року. Проте, на відміну від більшості інших країн, це були не внутрішні перевезення. Першопрохідцем стала Kiwi Airlines з короткими перельотами в Тасманію. У відповідь на це, новозеландський флагман авіаперевезень Air New Zealand, створив власну дочірню компанію Freedom Air, щоб утримати частку ринку в галузі бюджетних авіаперевезень. На жаль, створення Freedom Air в поєднанні з тиском від Qantas вигнало Kiwi Airlines з ринку. Проте, дерегуляція в Новій Зеландії означала, що нові авіаперевізники та особливо великі авіалінії з великим капіталом бачать Нову Зеландію як привабливий ринок для входу та розглядають внутрішні та Транстасманський маршрути як можливі джерела прибутків. Сьогодні нащадок бюджетного перевізника Virgin Blue експлуатує Транстасманські маршрути під прапором Pacific Blue.

Азія

Завжди вважалося, що в Азії жорсткий державний контроль та запроваджені обмеження не створять сприятливих умов для процвітання бюджетних авіакомпаній. Однак, швидкий демографічний та економічний прогрес у поєднанні з переважаними центральними аеропортами (поряд з невикористаними маленькими аеропортами) та необхідність для урядів цих країн сприяти розвитку туризму та торгівлі поза столицями, вплинуло на розвиток концепції бюджетних авіаліній. Спостерігаючи успіх деяких європейських авіакомпаній, таких як EasyJet та Ryanair, малайзійський перевізник Air Asia почав виконувати бюджетні внутрішні рейси в 2001 році на основі моделі Southwest. З 2006 року на ринок вийшла бюджетна авіакомпанія

Таблиця 1. ТОП-10 бюджетних авіаліній Європи

Місце в загальному рейтингу		Назва авіакомпанії	Країна	Пасажиропотік		Завантаженість	
2016	2015			млн. осіб	приріст, %	%	приріст, %
2	2	Ryanair	Ірландія	119,8	12,6	94,3	1,4
3	3	EasyJet	Великобританія	73,1	6,6	92,9	0,3
8	8	Norwegian	Норвегія	29,3	13,8	87,7	1,5
9	9	Vueling Airlines	Іспанія	27,8	12,1	82,8	1,5
11	11	Pegasus	Туреччина	24,1	8,1	76,4	-1
12	14	Wizz Air	Угорщина	23,8	18,9	90,1	1,9
18	18	Eurowings	Німеччина	18,4	8,8	79,6	0,1
25	23	Anadolu Jet	Туреччина	11,7	7,6	82,2	-1,3
29	24	Thomson Airways	Великобританія	10,9	3,1	94,1	0,3
30	27	Air Europa	Іспанія	10,7	4,5	84	-0,1

Джерело: сформовано автором за даними [4]

IndiGo, яка на даний момент займає перше місце в рейтингу бюджетних авіаліній Азіатсько-Тихоокеанського регіону (табл. 2).

Сучасність бюджетних авіаліній

Основи діяльності бюджетних авіаперевізників залишаються незмінними, – забезпечення найнижчої ціни для споживачів за рахунок підрізання рівня цін традиційних перевізників. Але оскільки існує низка авіакомпаній, що конкурують між собою, деякі бюджетні авіакомпанії змінили свою стратегію, щоб підвищити свою конкурентоздатність. Це стратегія диференціації [5]. Вона передбачає модифікацію власного продукту, створення унікальних особливостей класичної послуги в порівнянні з конкурентами. Ця стратегія диференціації наочна на зрілих ринках, таких як Сполучені Штати, де авіаперевізники, намагаються утримати баланс між моделлю бюджетних перевезень та моделлю повного обслуговування. За даними Alamdari & Fagan [5], майже всі бюджетні авіакомпанії в Північній Америці пропонують програми лояльності для постійних клієнтів, деякі почали пропонувати додаткові напої, розважальні програми у польоті та використовувати різні системи класів (наприклад, JetBlue).

На європейському ринку авіакомпанії, такі як EasyJet і Ryanair, дотримуються більш традиційної стратегії лідерства стосовно вартості основних послуг. Однак це не означає, що вони зовсім не відійшли від первісної стратегії. Традиційно бюджетні авіалінії були засновані та базуються у вторинних аеропортах. Проте, наприклад Ryanair і EasyJet працюють в таких центрах, як Париж Шарль де Голль, Амстердам, Женева, Дублін, Гатвік та Манчестер. Такий тип руху транспорту також можна побачити в Сполучених Штатах у Southwest, що працюють за межами Лос-Анджелес Інтернешнл (пропонуючи 115 вильотів з LAX) і навіть пропонують сполучні рейси до інших напрямків, подібно до традиційних перевізників.

Модель бюджетних авіаперевізників

Наведені вище приклади з історії бюджетних авіакомпаній мають одну загальну характеристику – вони ґрунтуються або використовують «модифіковану» версію моделі Southwest. Успіх бюджетних авіакомпаній може бути пов'язаний з тим, що називається стратегія бюджетного лідера, прийнятою цими авіакомпаніями. Оригінальна бюджетна модель Southwest складалася з наступного:

- тарифи: необмежені та низькі;
- маршрут: від точки до точки;
- розповсюдження: туристичні агенти та колл-центри, без квитків;
- флот: висока оборотність, однаковий тип літаків;
- аеропорт: вторинні аеропорти з коротким проміжком часу;
- довжина маршруту: коротка (близько 400 км);
- персонал: висока продуктивність із конкурентною заробітною платою та розподілом прибутку.

Ідея концепції бюджетних авіаліній полягає у скороченні витрат, щоб мати змогу пропонувати споживачам продукти з низькими цінами з мінімальними додатковими послугами. Існує декілька способів, як бюджетні авіакомпанії роблять це сьогодні:

1. Розповсюдження. З моменту запровадження он-лайн бронювання квитків в США, здійсненого Southwest у 1996 році, майже всі авіакомпанії дотримувалися тенденції або відмови, або суворо обмеження участі турагентів у розповсюдженні їх продукції. Майже половина продажів квитків здійснюється в режимі он-лайн, а в деяких випадках, таких як EasyJet, Ryan Air та Air Asia, більше 80% квитків реалізується саме таким методом. «Інтернет-продаж, безсумнівно, є найбільшим досягненням і найвагомим експлуатаційним заощадженням, яке промисловість зазнала за останнє десятиліття. Витрати на розподіл, в середньому, можуть скласти 17% загальних операційних витрат авіакомпанії» [5].

2. Стандартизація та використання флоту. Використовуючи однаковий тип літальних апаратів, можна значно зменшити витрати на навчання та технічне обслуговування, а також збільшити ефективність, надаючи більшу гнучкість для екіпажу повітряних суден. Використання флоту є прямим показником ефективності, і він може бути на 80% вищими, ніж у традиційних перевізників. Такі високі показники використання досягаються швидкими оборотами в аеропорту, тому збільшується кількість маршрутів, на яких може працювати кожен літак.

3. Одночасне придбання великих партій літаків, за рахунок чого авіакомпанія може отримати велику знижку від виробника.

4. Використання нових літаків. Завдяки новій технології, вартість ремонту та експлуатації зменшується.

5. Довжина маршруту. Переважають перельоти на короткі дистанції (менше 4 годин), тому в один день може бути здійснено декілька рейсів.

Таблиця 2. ТОП-10 бюджетних авіаліній Азіатсько-Тихоокеанського регіону

Місце в загальному рейтингу		Назва авіакомпанії	Країна	Пасажиропотік		Завантаженість	
2016	2015			млн. осіб	приріст, %	%	приріст, %
4	7	IndiGo	Індія	41,1	30,9	84,5	1,1
6	6	Lion Air	Індонезія	33,3	3,9		
10	10	AirAsia	Малайзія	26,4	8,9	86,5	6,3
16	15	Cebu Pacific Air	Філіппіни	19,1	4,1	81,6	1,8
17	17	Jetstar	Австралія	19	6,4	81,7	1,3
19	19	ThaiAirAsia	Тайланд	17,2	16	83,8	2,8
22	25	SpiceJet	Індія	14,3	36,2	91,3	2,8
23	21	Spring Airlines	Китай	14,2	9,5	91,7	-1,2
24	30	VietJetAir	В'єтнам	14,1	52,9	88,9	1,8
28	29	Citilink Indonesia	Індонезія	11,1	18,2	76,8	-3,1

Джерело: сформовано автором за даними [4]

6. Людські ресурси. Передбачено суттєве зниження вартості робочої сили, для прикладу, за рахунок передачі наземного обслуговування на замовлення іншим компаніям. Наймаючи незалежних підрядників, авіакомпанія скорочує витрати на навчання персоналу. Більш наочні приклади існують у таких авіакомпаніях, як Southwest, JetBlue, EasyJet та ін. Це свідчить про те, що, хоча працівники бюджетних авіакомпаній мають меншу зарплатню ніж їхні попередники, їх товариський дух та організаційна культура, мають значний вплив на ефективність роботи.

7. Один клас на літаку. Відсутність бізнес-класу дозволяє розмістити більше пасажирів і тим самим зменшити транспортні витрати.

8. Мінімальний час в аеропорту. Економія досягається шляхом мінімізації часу, протягом якого літак працює в аеропорту, та оптимізації стикування рейсів. Крім того, авіакомпанії обирають вторинні аеропорти з низькою вартістю заправлення та обслуговування.

9. Їжа оплачується пасажиром окремо.

10. Очищення літака. Використання шкіряних сидінь і відсутність частого харчування дозволяє заощадити на спеціалістах.

11. Мінімальний багаж. У літак пасажир може взяти багаж не більше 10 кг. Для додаткового багажу пасажир доводиться платити додатково.

Майбутнє бюджетних авіакомпаній

Відмова від класичної моделі бюджетних авіаперевезень та використання стратегій, які є новими для сучасних бюджетних авіакомпаній у всьому світі, є прямими результатами дерегуляції та свободи діяльності, а їх вплив буде залежати від того, наскільки зрілий ринок бюджетних авіаперевезень. У Сполучених Штатах є чіткі ознаки того, що добре зарекомендовані бюджетні авіакомпанії, такі як JetBlue і Southwest, адаптують стратегію диференціації, яка блокує вихід на даний ринок нових учасників. Це також вплине на традиційних авіаперевізників та їхні дочірні компанії, оскільки, хоча ці дочірні підприємства впроваджують модель бюджетних авіаперевезень, якщо материнська компанія не зможе утримати свої витрати на робочу силу, малоімовірно, що дочірні компанії зможуть витіснити бюджетні авіалінії.

Навіть у Європі, хоча вона і не досягла навіть рівня Сполучених Штатів, створення баз в центральних аеропортах, а не вторинних по всій Європі RyanAir та EasyJet є показником того, що ці авіакомпанії також готуються вигнати нових учасників. Перехід з другорядних аеропортів у центральні великі хаби також є показником того, що населення формує попит на подорожі від центрів до вторинних аеропортів і навпаки, і це є кроком у правильному напрямку до постійно мінімального авіаційного середовища.

Бізнес-моделі адаптуються в обох напрямках. Наприклад, бюджетні авіалінії все частіше летять з основних аеропортів, щоб залучити клієнтів із традиційних авіакомпаній, і навіть Ryanair тепер експериментує з сполученнями. Тим часом традиційні перевізники все більше відокремлюють свої пропозиції, як дешеві: продаж продуктів харчування, вибір місць та зареєстрований багаж окремо.

Але, незважаючи на жорстку конкуренцію, між двома ринковими сегментами існує співпраця. Наприклад, компанія Ryanair почала співпрацю з авіакомпанією Air

Europa, надаючи своїм клієнтам можливість зарезервувати на своєму веб-сайті довгі рейси Air Europa [9].

Перспективи ринку бюджетних авіаперевезень:

1. Великі європейські мережеві авіакомпанії будуть доминувати на ринку через злиття та поглинання.

2. Меншим мережевим перевізникам доведеться знайти нішовий ринок, в іншому випадку є ризик витіснення або поглинання провідними мережевими авіакомпаніями.

3. Транскордонні операції в центральних аеропортах будуть передані домінуючим авіалініям франчайзинговим фідером та партнерами.

4. Мандрівники бізнес-класу будуть підвищувати вартість польотів бізнес-класу на тривалих перевезеннях.

5. Бізнес-клас з коротким маршрутом повністю зникне, оскільки більшість короткотривалих ділових мандрівників не будуть готові платити за це.

6. Розвиток технологій (наприклад, веб-конференцій тощо) дозволить бізнес туристам подорожувати менше.

Зацікавленість з боку бюджетних авіаліній до України говорить про підвищення інтересу до країни в цілому як з боку Європи, так і інших країн світу. Враховуючи, що Україна знаходиться в ситуації економічної нестабільності, це надає певних можливостей для розвитку, зокрема перспективи для туристичної сфери України. На даний момент власної бюджетної авіалінії нема, проте здійснює свою діяльність ряд закордонних авіакомпаній, серед яких: Wizz Air, RyanAir, Vueling Airlines, Atlas Jet, Pegasus Airlines та ін.

Вихід бюджетних авіакомпаній на ринок України відмічені низкою проблем, які спричинили певні особливі риси діяльності бюджетних авіакомпаній в нашій країні та які загалом не притаманні діяльності таких авіакомпаній в інших країнах. Більшість проблем виникли з причини нерозвиненості інфраструктури аеропортів, недосконалої організації роботи служб аеропорту, використання застарілого, зношеного обладнання, бюрократії та корупції.

Але з точки зору ринкової перспективи, український ринок має великий потенціал завдяки своїм розмірам, існує великий попит з боку пасажирів, які прагнуть бронювати квитки за дійсно низькою ціною [2]. Прихід нових авіакомпаній на український ринок призведе до підтримання у відповідному стані інфраструктури: аеропортів, готелів, доріг, громадського транспорту та надасть можливість розвивати туристичну сферу.

Висновки та напрямки подальших досліджень.

Туризм є однією з галузей, які найбільше покладаються на авіацію. Без можливостей авіаційних перевезень, багато країн, які покладаються на стійкий приплив туристів (особливо країн, що розвиваються в районах, віддалених від вихідних туристичних ринків), не зможуть продемонструвати такий же рівень економічного зростання.

Сьогодні розвиток туризму залежить від мобільності туристів. Що більше варіантів вибору транспорту вони матимуть, то більша вірогідність поїздки. Саме бюджетні авіаперевізники дали можливість розширити градацію вибору для споживача. Крім того, надали значних вигод для туристів, створили значну конкуренцію на ринку, що є ключовим для ефективного функціонування ринкової економіки.

Як показало дослідження, більшість бюджетних авіакомпаній в усіх регіонах світу було засновано на моделі американського першопрохідця в цій

галузі – Southwest. Оскільки кількість конкурентів з часом збільшувалася, все більше цих авіакомпаній відхилили або «модифікували» цю модель, щоб вижити в галузі через конкуренцію. Розвиток бюджетних перевізників значно вплинув на еволюцію авіакомпаній,

оскільки поява цих авіаліній збільшило конкуренцію та визначило помітну зміну тенденцій попиту.

Перспективи подальших досліджень полягають у економіко-статистичному аналізі розвитку бюджетних авіаліній на українському туристичному ринку.

1. Бейдик О., Сова В. Географія діяльності бюджетних авіакомпаній Європи. Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Серія Географія. 2015. № 1(63). С. 16–20.
2. Фісун Ю.В. Low-cost, як стратегічний напрямок розвитку внутрішніх авіаційних перевезень в Україні. Проблеми системного підходу в економіці. 2015. № 51. С. 103–107.
3. Щербатенко, І.В. Тенденції розвитку малобюджетних авіакомпаній та їх вплив на розвиток авіаринку України. Науковий вісник Ужгородського університету : Серія: Економіка. 2012. Вип. 2(36). С. 168–174.
4. Air Transport Market 2016. Annual Analyses related to the EU. Final Report, 2017. URL: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016_eu_air_transport_industry_analyses_report.pdf
5. Alamdari, F., Fagan, S. Impact of the Adherence to the Original Low-Cost Model on the Profitability of Low-Cost Airlines // Transport Reviews, 25, 2005, pp. 377–392.
6. International Air Transport Association. Annual Review, 2017. URL: <http://www.iata.org/publications/Documents/iata-annual-review-2017.pdf>
7. Picardo, E. Economic Analysis: The Low-cost Airline Industry, 2016. URL: <https://www.investopedia.com/articles/investing/022916/economic-analysis-lowcost-airline-industry-luvdal.asp>
8. Popescu, C.C. The evolution of the low-cost airlines in us. the case study on Southwest and Jetblue airlines, 2011. URL: <https://www.researchgate.net/publication/254450065>
9. The rapid rise of low-cost carriers, 2017. URL: <http://www.eurocontrol.int/news/rapid-rise-low-cost-carriers>
10. Travel & Tourism Global Economic Impact & Issues, 2018. URL: <https://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic-impact-research/documents-2018/global-economic-impact-and-issues-2018-eng.pdf>

1. Beidik, O. & Sova, V. (2015) Geografia dialnosti budzhetnih aviakompaniy Evropy [Geography of the activities of budget airlines in Europe]. Visnyk Kiiivskogo nacionalnogo universitetu imeni Tarasa Shevchenka. Seria Geografia – Bulletin of the Taras Shevchenko National University of Kyiv. Geography, 1(63), 16–20. (in Ukrainian)
2. Fisun, Y.V. (2015) Low cost jak strategochniy napriamok rozvitku vnutrishnih aviciynih perevezen v Ukraini [Low-cost, as a strategic direction for the development of domestic aviation transport in Ukraine]. Problemi sistemnogo pidhodu v ekonomici – Problems of the system approach in the economy, 51, 103–107. (in Ukrainian)
3. Sherbatenko I.V. (2012) Tendencii rozvitku malobudzhetnih aviakompaniy ta ih vplyv na rozvitok aviarynku Ukrainy [Trends in the development of low-budget airlines and their impact on the development of Ukraine's aviation market]. Naukovy visnyk Uzhhorodskogo universitetu: seria Ekonomika, 2(36). 168–174. (in Ukrainian)
4. Air Transport Market 2016. Annual Analyses related to the EU. Final Report (2017). Available at: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016_eu_air_transport_industry_analyses_report.pdf
5. Alamdari F., Fagan S. (2005) "Impact of the Adherence to the Original Low-Cost Model on the Profitability of Low-Cost Airlines", Transport Reviews, 25, pp. 377–392.
6. International Air Transport Association. Annual Review, 2017. Available at: <http://www.iata.org/publications/Documents/iata-annual-review-2017.pdf>
7. Picardo, E. (2016) Economic Analysis: The Low-cost Airline Industry. Available at: <https://www.investopedia.com/articles/investing/022916/economic-analysis-lowcost-airline-industry-luvdal.asp>
8. Popescu, C.C. (2011) The evolution of the low-cost airlines in us. the case study on Southwest and Jetblue airlines. Available at: <https://www.researchgate.net/publication/254450065>
9. The rapid rise of low-cost carriers (2017) Available at: <http://www.eurocontrol.int/news/rapid-rise-low-cost-carriers>
10. Travel & Tourism Global Economic Impact & Issues (2018) Available at: <https://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic-impact-research/documents-2018/global-economic-impact-and-issues-2018-eng.pdf>

E-mail: galyna.kish@gmail.com