

ЛОУКОСТИ НА РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ: МІЖНАРОДНИЙ ТА ВІТЧИЗНЯНИЙ АСПЕКТ

Розвиток вітчизняної цивільної авіації, як і транспортного сектору загалом, є одним з ключових та стратегічних напрямків для України. Оскільки Україна є найбільшою країною Європи, має вигідне географічне розташування, великий споживчий ринок авіа послуг а отже, може претендувати на статус міжнародного транзитного партнера. Особливо західна частина країни є сполучною ланкою на євразійських шляхах, що вигідно з'єднує Східну та Західну Європу, балтійський та прикаспійський регіони, тощо.

Авіаперельоти стають все більш звичним способом пересування для українців. Після невеликого спаду в 2014-2015 роках, з 2016 й надалі пасажиропотік через аеропорти України постійно зростає. Це стосується як внутрішніх, так і міжнародних перельотів. Однак динаміка збільшення попиту на авіаподорожі Україною та закордон нерівномірна. Так, за інформацією Державіаслужби України, 2017 року порівняно з 2016 роком кількість пасажирів на внутрішніх рейсах збільшилася майже на 18%, а на міжнародних – майже на 29%.

Лоукости-авіакомпанії, які дозволяють літати за мінімальними тарифами, бюджетно, швидко за умов мінімального набору сервісу, що набули найбільшої популярності серед українців після введення безвізового режиму. Україна немає власного лоукоста, а лише чартери з елементами лоукостів, наприклад SkyUp, проте, вітчизняний і міжнародний ринок авіаперевезень обслуговують ряд авіакомпаній, які літають в Україну: WizzAir (Угорщина), Vueling Airlines (Іспанія), RYANAIR (Ірландія), AtlasJet (Туреччина), AZAL jet (Азербайджан), AirArabia та Flydubai (ОАЕ), Elal (Ізраїль), Aegean Airlines (Греція).

Розроблена концепція лоукостів знижує витрати авіакомпаній до мінімуму шляхом зниження витрат на: оренду офісів-кас у аеропортах і зарплату касирам/посередникам а реалізація квитків здійснюється через сайт авіакомпанії; рекламні кампанії; використання нових літаків куплених в лізинг, які продаються звичайним авіакомпаніям після декількох років експлуатації; ремонтні роботи, оскільки використовується новий технічний парк; навчання персоналу оскільки використовується літаки однієї моделі; обслуговування та перебування в терміналах аеропортів оскільки лоукости літають практично без зупинки; паливо, оскільки знижена ціна переважно на регіональні-короткі віддалі, на противагу великим відстаням, де ціна авіаквитків лоукостів і звичайних авіакомпаній майже однакова

Лоукости в Україні мають своїх прихильників і супротивників, обумовлено це наявністю відчутних переваг, а також деяких мінусів для

пасажирів. Переваги покупки квитків від лоукост-перевізників: турист платить тільки за подорож з точки А в точку Б; низькі ціни на квитки лоукостерів часто пояснюються тим, що літають вони на другорядні аеропорти; немає необхідності оплачувати додаткові послуги, якщо мандрівник не планує їх використовувати; вельми лояльні вимоги щодо розміру ручної поклажі в літаку і зареєстрованого багажу; можливість покупки квитків дуже дешево при завчасному бронюванні (за 3 місяці і більше).

Звернемо увагу також на мінуси лоукост-компаній: деякі компанії надають додаткові послуги за високу вартість; за підвищення класу комфорту або пересадку в салоні необхідно буде доплатити істотну суму; у більшості лоукостів навіть на тривалих рейсах відсутнє харчування, тому пасажир повинні завчасно подбати про це і взяти їжу з собою; деякі перевізники пропонують купити їжу, що в разі перевищує реальну ціну.

Для популяризації та ефективного використання ринку авіаперевезень, на думку експертів, необхідно здійснити ряд заходів, а саме: 1) потрібно максимально «відкрити небо» та надати авіаперевізникам розвивати таку мережу, яку вони бажають (крім тих ліній, де є обмеження з міжурядових угод). Тобто треба якнайшвидше впорядкувати регулювання доступу на лінії і Державіаслужба повинна видавати права на повітряні лінії без жодних проблем якщо перевізник має сертифікат експлуатанта та виконує стандарти безпеки; 2) уряду слід повинні відмінити ПДВ на авіа паливо, що дасть змогу зменшити ціну на авіаквитки до 10% і зменшення ціни призведе до зростання пасажиропотоку; 3) аеропорти повинні реально використовувати систему знижок для авіаперевізників залежно від обсягу перевезень. Сьогодні таку знижку фактично отримує лише МАУ. Збори за аеронавігаційне обслуговування слід стягувати мінімальні для внутрішніх перевезень або взагалі їх відмінити; 4) слід сприяти інвестиціям і залишити норму Повітряного кодексу України про те, що юридична особа України може володіти контрольним пакетом авіаперевізника; 5) Спільно з Національним банком України слід розробити виняткові правила валютного регулювання для українських авіаперевізників, тощо.

Література:

1. *Авіакомпанії України: лоукости та регулярні перевізники [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://youcontrol.com.ua/news>*