https://doi.org/10.31891/2307-5740-2024-330-29
УДК 656.7.072-027.543(045)

ВИСОЦЬКА Марина
Національний авіаційний університет
https://orcid.org/0000-0003-4076-7823
e-mail: maryna.vysotska@npp.nau.edu.ua

ЕКОНОМІЧНИЙ ВПЛИВ ДІЯЛЬНОСТІ БЮДЖЕТНИХ АВІАКОМПАНІЙ НА РОЗВИТОК АВІАТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

Проаналізовано результати діяльності бюджетних авіаперевізників в регіональному розрізі та у порівнянні з діяльністю класичних авіакомпаній. Визначено тенденцію зростання показників діяльності авіапідприємств, які використовували цю модель протягом усіх років с початку запровадження. Проаналізовано основні фактори впливу на ці процеси. Описано причини стрімкого розвитку бюджетних авіакомпаній. Охарактеризовано тенденція розвитку діяльності бюджетних авіакомпаній на авіаринку України. Зроблено порівняння моделей LCC та FSC за основними ознаками. Визначено основні переваги моделі LCC з позиції витрат. Обґрунтовано ефекти, що виникають внаслідок запровадження нової LCC. Досліджено наслідки змін у моделях LCC та FSC викликані процесом конвергенції. Визначено ознаки гібридної моделі.

Ключові слова: LCC (Low-cost carrier), FSC-Full Service carrier, конвергенція моделей, витрати авіакомпанії, ефекти авіакомпанії.

VYSOTSKA Maryna
National Aviation University

THE ECONOMIC IMPACT OF THE ACTIVITIES OF LOW-COST CARRIERS ON THE DEVELOPMENT OF THE AVIATION INDUSTRY

The article analyzes the performance of low-cost air carriers in the regional context and in comparison with the activities of classical airlines. The tendency of growth of performance indicators of airline companies that have used this model during all the years since its inception is determined.

The main factors influencing the growth of the low-cost segment in the total volume of air transportation are analyzed. It is determined that the dynamic growth to 31% of the total number of air transportation in the world is due to an increase in the number of passengers as a result of efficiency measures taken by low-cost airlines aimed at increasing the passenger load factor, reducing costs and improving the organizational structure.

The tendency of development of low-cost airlines in the Ukrainian aviation market is characterized.

A comparison of the LCC and FSC models by the main features is made. The cost structure, the difference in costs of airlines using different models, and the reasons for this are described. The route models used by classic airlines and low-cost airlines are described.

The impact of primary and secondary costs from the introduction of a new low-cost airline on the costs of other economic agents is described. The effects arising from the introduction of a new low-cost airline are determined.

The consequences of changes in the LCC and FSC models caused by the convergence process are investigated. The signs of a hybrid model that can become more attractive to a wide range of consumers, which, in turn, will contribute to the growth of passenger traffic and strengthen the airline's position in the market, are determined.

Keywords: LCC (Low-cost carrier), FSC-Full Service carrier, convergence of models, airline costs, airline effects

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

На сучасному етапі відбувається зміна парадигми економічного розвитку. Глобалізація економіки довгий час була основою економічного розвитку. Зростання споживання за рахунок кредитної емісії, глобального розширення ринків, низьких цін на ресурси, що надавало можливість виробникам товарів та послуг отримувати прибуток, сповільнюється. Підприємства реального сектора стикаються з тим, що єдина можливість підвищення ефективності діяльності - це забезпечення зростання обсягу попиту на товари або послуги завдяки зниженню цін у поєднанні з мінімізацією витрат.

Ці процеси відображаються і на діяльності авіакомпаній, основною умовою виживання яких у сучасному економічному середовищі стає зниження вартості авіапослуг**.** Тільки за рахунок мінімізації витрат можна забезпечити конкурентоспроможність на ринку, залучити більшу кількість пасажирів. Саме тому досвід бюджетних авіакомпанії є дуже актуальним з позиції перспективного розвитку авіатранспортної галузі України.

АНАЛІЗ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ

Економічним аспектам діяльності бюджетних авіакомпаній присвятили свої праці іноземні та українські дослідники: Хордер П., Кампісі Д., Коста Р., Манкузо П., Маєрова В., Магдаліна А., Бузайма М, Клопхаус Р., Фічерт Ф., Відович А., Штімац І., Елефтеріос Д. Катарелос, Іасон Куфодонтіс , Шкурат М., Завидовська А. та багато інших. Але адаптація висновків досліджень до реалій перспективного розвитку авіатранспортної галузі України потребує додаткового аналізу та систематизації.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою статті є дослідження особливостей діяльності бюджетних авіаперевізників та визначення економічного впливу таких авіакомпаній на розвиток авіатранспортної галузі.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

В останні роки відбувається стрімкій розвиток бюджетних авіаперевезень. Лоукост авіакомпанії продемонстрували вражаючі ринкові результати, значно збільшивши свою частку на авіаційному ринку. З 2017 року LCC займають близько третини світового ринку авіаперевезень, прогнозується, що до 2027 року обсяг ринку бюджетних авіаперевезень перевищить 254 мільярди доларів США. На долю лоукост авіакомпаній сьогодні приходиться 35% глобального обсягу забронюваних місць, бюдженті авіакомпанії в цілому здійснюють близько 31% авіаційних перевезень, ASK бюджетних авіакомпаній дорівнює 27%[1].

Це динамічне зростання зумовлене збільшенням кількості пасажирів внаслідок заходів, щодо підвищення ефективності, які приймають бюджетні авіакомпанії. Інновації в бізнес-моделях LCC (Low-cost carrier), спрямовані на підвищення коефіцієнта пасажирського завантаження, скорочення витрат та покращення організаційної структури, дозволили задовольнити попит та створити доступні можливості для мільйонів бюджетних мандрівників.

Розглядаючи регіональний розподіл, можна відзначити, що у Південно-Східній Азії частка ринку бюджетних перевізників була найбільшою за станом на 2022 рік, перевищуючи половину загально-ринкової. У Північній Америці ринок лоукостерів залишався відносно стагнуючим через вплив великих авіакомпаній, таких як American Airlines, United Airlines та Delta Air Lines. Ринок бюджетних авіаперевезень у Європі був динамічнішим, займаючи 45% європейського авіаційного ринку. Спочатку зосереджені у Західній Європі, LCC згодом розширилися до Центральної та Східної Європи. Наприклад, угорська бюджетна авіакомпанія Wizz Air значно посилила свої позиції на ринку, заробивши в 2022 році 1,7 мільярда євро, а перевезення авіакомпанії склали 27,1 мільйона пасажирів.

Дві провідні бюджетні авіакомпанії світу, Southwest Airlines та Ryanair, у 2022 році перевезли приблизно 127 мільйонів та 97 мільйонів пасажирів відповідно. З 2010 року ірландська компанія Ryanair поступово збільшувала свої річні доходи, незважаючи на пандемію коронавірусу, з 3,6 мільярда євро у 2010 році до 10,8 мільярда євро у 2023 році. Хоча найбільший ринок бюджетних авіакомпаній знаходиться в Європі, провідним бюджетним перевізником за кількістю запропонованих місць та доходів є американська компанія Southwest Airlines. Ірландський авіаперевізник Ryanair, який посідає друге місце за обома показниками, зростає більш швидкими темпами, та згодом може скоротити цей розрив. У 2022/23 фінансовому році Ryanair перевіз 169 мільйонів пасажирів, що на 74 відсотки більше у порівнянні з попереднім роком. Пасажиропотік, схоже, повернувся на рівень до пандемії COVID-19, після того, як у 2021 році він впав до 27,5 мільйонів пасажирів. Авіакомпанія Southwest Airlines, штаб-квартира якої знаходиться в Далласі, отримала за цей період доходи, що удвічі перевищують операційні доходи Ryanair [1].

Аналіз функціонування бюджетних авіакомпаній на вітчизняному ринку показує, що до пандемії та війни відбувалося поступове впровадження лоукост моделі в авіаційний простір України, розширення числа аеропортів, з яких здійснюють рейси, та збільшення кількості маршрутних напрямків.

Перший лоукостер, який почав працювати на ринку України це угорська авіакомпанія Wizz Air, яка входить до 10 найбільших авіакомпаній за кількістю рейсів, що виконуються в Україні. Авіакомпанія Wizz Air виконувала рейси з Києва (аеропорт Жуляни), Львова, Харкова, Одеси. Ірландський лоукостер Ryanair вийшов на український ринок у 2018 році. Авіакомпанія Ryanair виконувала рейси з Борисполя, Львова, Харкова, Одеси та Херсона. Українська бюджетна авіакомпанія SkyUp працювала на ринку з 2018 року. SkyUp виконувала рейси з Борисполя, Львова, Харкова, Одеси та Запоріжжя[2].

Можна виділити дві основні причини стрімкого розвитку бюджетних авіакомпаній. По-перше, LCC відкрили можливість мільйонам споживачів з відносно низькими доходами подорожувати літаком як у ділових поїздках так і для відпочинку. По-друге, LCC принесли конкуренцію в авіаційну галузь, що також приносить користь споживачам. Завдяки швидкому зростанню LCC галузь авіаперевезень створила значні доходи, робочі місця та податкові надходження для економік, де розташовані LCC. Тому, LCC можна вважати важливою рушійною силою для зростання економіки в цілому.

В останні десятиліття постійно відбувалася зміна парадигми діяльності авіакомпаній. LCC запровадили нове розуміння експлуатаційних характеристик, які пізніше були скопійовані та прийняті рештою галузі. Такі характеристики, як невеликі корпоративні активи, висока завантаженість літаків, прямі продажі, бронювання через Інтернет та оформлення електронних квитків, використання другорядних аеропортів або слотів у непіковий час у основних аеропортах, просте обслуговування з точки до точки, мінімальна кількість бортпровідників і нижча шкала заробітної плати на основі низького рівня об'єднання в профспілки змінила галузь. Крім того, єдиний клас салону з конфігурацією сидінь з високою щільністю, вільним розподілом місць у літаку або його відсутністю, а також відсутність харчуванням під час польоту, зниження обсягів вантажних операцій і проста структура тарифу. Це зробило концепцію LCC більш конкурентоспроможною в порівнянні з авіакомпаніями з повним набором послуг (FSC-Full Service carrier).

Основні відмінності та переваги LCC моделі порівнянні з FSC представлені в таблиці 1

Таблиця 1

Характеристика LCC та FSC моделей

LCC	FSC	Перевага LCC моделі
Модель «точка-точка» Прямі рейси, без пересадок пасажирів, ближ маршрути	Модель «ступіца-спіци» Суміш далекомагістральних, середньомагістральних і короткомагістральних рейсів з пересадками	Менша складність, інтенсивніше використання потужності
Переважає використання регіональних (другорядних) аеропортів із надлишковою місткістю Переговори про низькі комісії Створення конкуренції між аеропортами	Використання HUB аеропортів, міжнародних аеропорти	Нижчі аеропортові збори, швидке обслуговування літаків, менше затримок через затори та контроль руху, краще використання автопарку
Висока завантаженість повітряних суден на рейсах точка-точка, (90%)	Середня завантаженість (70%)	Ефективніше використання літаків
Менша дистанція між кріслами 73,6 см. - easyJet 76,2 см - German Wings	Стандартна дистанція 81,1 см Lufthansa, Air France	Більше представлних пасажирських місць на літаку одного типу
Єдиний флот (одна модель літака) висока оборотність, однаковий тип літаків	Більше типів літаків із меншою щільністю місць (більша відстань між кріслами)	Дешевше фінансування літаків, нижчі витрати на технічне обслуговування та навчання працівників, вищий рівень використання потужностей Інтенсивне використання літаків та екіпажів
Продаж квітків через мережу Інтернет	Більшість квитків продається через тревел агентства	Нижчі витрати на розповсюдження, легше придбати квитки
відсутність обов'язкової оплати за кейтеринг-обслуговування	Розважальні програми, окрема реєстрація бізнес-пасажирів, VIP-зали, паперовий квиток, бізнес клас, безкоштовне харчування	Менші вторинні витрати, менша складність, додатковий дохід внаслідок окремо оплачуваних додаткових послуг
менша кількість адміністративно-управлінського (персоналу/офісів) та операційного (бортпроводників) відсутність тиску профспілок	Розгалужена управлінська та операційнаа системи	менші витрати на оплаату праці,
Відносно нижча оплата праці та стимулювання працівників (перемінний дохід до 40%)	Висока фіксована зарплата (змінна дохід менше 10%)	Вища продуктивність праці працівників
Оригінальні лоукостери (як Ryanair) базуються на такій бізнес-стратегії: О здебільшого використовують другорядні аеропорти, О відсутність безкоштовних послуг для пасажирів, О квитки можна придбати онлайн або через кол-центр, О висока щільність сидіння, О мінімальні витрати на обслуговування літака, О відсутність розширення мережі на далекомагістральні рейси, О висока завантаженість повітряних суден на рейсах точка-точка, О один тип літака, О менша адміністрація та менше персоналу/офісів – менші загальні витрати, О висока продуктивність і низькі витрати бригади.		

Побудовано з використанням даних [3,4].

Витрати авіакомпанії можна класифікувати як неопераційні та операційні витрати. Перші напряму не пов'язані з діяльністю авіакомпанії, а другі безпосередньо залежать від неї. Щоб проаналізувати структуру витрат, очевидно, необхідно зосередитися на операційних витратах, які відображають більш ефективне управління операціями LCC. Операційні витрати поділяються на прямі та непрямі операційні витрати. Прямі операційні витрати: технічне обслуговування, витрати на обслуговування пасажирів, паливно-мастильні матеріали (ПММ), навігаційні та аеропортові збори, тощо. Непрямі операційні витрати: маркетингові витрати, витрати на персонал, амортизація та проценти тощо.

Значну питому вагу у загальному обсязі прямих операційних витрат мають ПММ, що здебільшого не залежить від перевізника. Основна різниця у витратах між FSC та LCC визначається витратами на робочу силу (приблизно 30%-35%). Різниця у витратах на робочу силу викликана впливом трьох чинників: більшої продуктивності робочої сили, різниці в зарплаті, а також використання моделі з обмеженим обслуговуванням, яка дозволяє скоротити кількість бортпровідників і персоналу реєстрації. Значна різниця у витратах «продажу та бронювання» (приблизно 13%-18%). Перевага бюджетників досягається шляхом продажу безпосередньо клієнтам через Інтернет і кол-центри та використання електронних квитків. Таким чином, LCC уникають комісій туристичних агентств та комісії комп'ютерної системи бронювання. Наприклад, у 2003 році бюджетна авіакомпанія США Southwest зареєструвала перевагу в цих сферах витрат на 50% у порівнянні з FSC. Витрати на технічне обслуговування вигідно відрізняє LCC (приблизно на 12%-17% менше у порівнянні з перевізниками FSC). Конкурентна перевага в цьому випадку спричинена однорідністю парку LCC (одна модель літака), агресивні переговори щодо контрактів на технічне обслуговування та аутсорсинг. У структурі витрат LCC і FSC суттєво відрізняються злітно-посадкові збори. Різниця, що випливає зі стратегічного вибору лоукостером вторинного аеропорту, де аеропортові збори та інші витрати є предметом обговорення складає 20%-25%.

Безсумнівно, більша ефективність в моделі LCC є наслідком використання неперевантажених другорядних аеропортів і простих маршрутів «крапка-крапка». Дійсно, другорядні аеропорти стягують з авіакомпаній нижчу плату за використання їхніх послуг, ніж основні аеропорти. Крім того, другорядні аеропорти менш завантажені, що дозволяє зменшувати затримки через затори. Як було сказано раніше, продуктивність персоналу є ще однією ключовою сферою, де LCC отримують конкурентну перевагу: LCC використовують одну модель літака, і, як наслідок, пілоти та члени екіпажу можуть працювати на будь-якому літаку в парку.

Дослідження показують, що різниця між вартістю 100 пас-км бюджетної та класичної авіакомпанії зменшується зі зростанням відстані перевезення. Перевага у зниженні витрат, яка виникає зі збільшенням довжини польоту, зумовлена головним чином зниженням прийнятності пасажирами відсутності обслуговування у моделі LCC. Зосереджуючись на секторі довжиною 1500 км, ICAO оцінила перевагу вартості LCC як: 30% від загальних витрат на екіпаж, 5% від зборів за посадку та обробку, 50% від витрат, пов'язаних з пасажирами і 60% для інших витрати [4]

Отже, використання лоукост моделі дозволяє зменшувати витрати у порівнянні з витратами класичної авіакомпанії (табл.2)

Таблиця 2.

Переваги лоукост-перевізників за витратами в порівнянні з традиційними перевізниками

Категорія витрат	Різниця витрат LCC у порівнянні з FSC (%)
Сукупні операційні витрати	↓ до 30%
Злітно-посадкові збори	↓ до 25%
Робоча сила	↓ до 35%
Паливо	↓ до 3%
Технічне обслуговування	↓ до 17%
Витрати на ремонт для ліквідації відмов	↓ до 20%
Збори	↓ до 3%
Маркетинг та продаж	↓ до 18%
Оренда площі для стоянки	↓ до 94%

побудовано за даними [2,4,5,6].

Моделі LCC і FSC, як було описано раніше, суттєво відрізняються за конструкцією своїх мереж. FSC часто покладаються на систему «ступиці-спиці», яка вважається найбільш ефективною логістичною системою для переміщення пасажирів. Хаб є основною базою авіакомпанії, яка здійснює прямі рейси зі свого вузла в інші пункти призначення (у «спиці»). Прямого повідомлення між аеропортами-спицями немає, і переміщуватися між ними можна тільки пересівши на інший рейс у Хабі. Завдяки більш високій частоті рейсів ця система забезпечує економію за рахунок масштабу на стиковках і в вузлах.

Навпаки, LCC зазвичай працюють за принципом «крапка-крапка». Ця система дає певні переваги, такі як пряме сполучення між аеропортами, що призводить до потенційної економії та зручності для пасажирів. Тим не менш, у нього є й недоліки, такі як низька частота рейсів на маршрутах, необхідність більшої кількості літаків, низька доходність на одне місце, а також необхідність ринку з високою щільністю виконання прямих рейсів [7].

Дослідження показують, що діяльність лоукостерів може покращити доступність пунктів призначення, стимулювати пригнічений попит і запропонувати транспорт, привабливий для пасажирів з низькими доходами. Діяльність лоукост авіакомпаній призводить до виникнення як прямих, так і непрямих ефектів, які впливають на економіку приймаючої країни.

Лоукост авіакомпанія здійснює прямі витрати в економіку країни, а саме: інвестиції в приміщення, обслуговування, адміністрування, контракти на технічне обслуговування, які принесуть дохід місцевому

бізнесу та робочі місця. Отже, LCC здійснює витрати в кількох різних секторах економіки, в таких сферах як інжиніринг, кейтеринг, наземне обслуговування, погашення кредитів і маркетинг, тощо.

Позитивний ефект, який країна отримує від нової LCC (прямі економічні наслідки) – це нові робочі місця для людей, безпосередньо зайнятих LCC, сума інвестицій, кількість додаткових пасажирів і доходи від авіаційних перевезень.

Прямі витрати призводять до виникнення подальших (вторинних, непрямих) витрат економічних агентів країни, під впливом ефекту мультиплікатора. Непрямі економічні наслідки будуть різними в різних секторах економіки, оскільки в кожному секторі економіки діє свій мультиплікатор. Прямі витрати туристів розподіляться між різними галузями промисловості, де виробляються товари та послуги, які купують туристи. Крім того, витрати економічних агентів, які отримують доходи від прямих витрат (прямі ефекти), будуть спрямовані в інші сектори економіки, що вплине на розвиток.

Індукований ефект від розвитку суміжних з авіацією секторів економіки виникає внаслідок створення додаткових підприємств (або збільшення діяльності вже існуючих) для виконання робіт, послуг, виробництва товарів необхідних для задоволення попиту, що спричинений діяльністю нової лоукост авіакомпанії.

Синергетичний ефект, внаслідок взаємодії аеропортів, та інших підприємств з бюджетною авіакомпанією, виникає тому, що їхня співпраця може значно збільшити ефективність та прибутковість кожної зі сторін. Ключові аспекти цієї синергії: збільшення пасажиропотоку завдяки низьким тарифам лоукостера, що, у свою чергу, сприяє збільшенню доходів від аеропортових зборів, паркування, оренди приміщень, концесійних послуг; оптимізація витрат аеропортів за рахунок збільшення масштабів діяльності; спільні маркетингові кампанії між авіакомпаніями, аеропортами та іншими підприємствами, спрямовані на підвищення поінформованості цього сегменту з метою залучення більшої кількості пасажирів; збільшення інвестиції в модернізацію та розширення інфраструктури аеропорту для обслуговування додаткових пасажирів. Це, у свою чергу, покращує якість обслуговування пасажирів і робить аеропорт привабливішим для інших авіакомпаній.

Академічна література та досвід на інших ринках продемонстрували, що впровадження LCC на ринок допомагає розвивати ринок для FSC. Аналітичні дані показують, що маршрути без LCC ростуть повільніше, ніж маршрути з LCC, а FSC ростуть швидше на маршрутах, коли конкурують з LCC, ніж на маршрутах без LCC.

Розширення бюджетних авіаперевезень впливає на традиційну авіакомпанію, яка характеризується мережами хабів і стрілок. Наприклад, ірландський перевізник Ryanair перетворився зі звичайної регіональної авіакомпанії на копію американського піонера бюджетної авіакомпанії Southwest Airlines. Спочатку Ryanair зосередилася на великому ринку відпочинку між Ірландією та Великобританією, і на цьому етапі авіакомпанія мала вражаючий вплив на послуги через Ірландське море. Згодом зростання Ryanair стало наслідком стратегічної побудови мережі маршрутів всередині ЄС, що з'єднують третій аеропорт Лондона, Станстед, з понад 50 мало використаними другорядними аеропортами, розташованими у великій кількості країн. Ця стратегія зробила Ryanair одним із найбільших бюджетних авіакомпаній в Європі[6].

Прикладами успіху в європейських LCC була авіакомпанія EasyJet, заснована у 1995 році та кілька інших бюджетних авіакомпаній також були створені як реакція на ці успішні випадки, зокрема Buzz і Bmibaby у Великобританії, Virgin Express у Бельгії, Transavia та Ger manwings у Німеччині. Безумовно, LCC забезпечили кращу відповідність пропускної здатності попиту на маршрутах, які раніше обслуговувалися виключно великими авіакомпаніями. Їх поява зумовила стрімке падіння цін на авіаквитки та фінансову кризу великої кількості авіакомпаній. Крім того, ці моделі відіграють все більшу роль у просторовому розвитку. Регіональні аеропорти впливають на місцеву економіку безпосередньо як каталізатор для іншої економічної діяльності на місці, і опосередковано як регіональний економічний мультиплікатор.

З плином часу різниця між бізнес-моделями стає меншою. Бізнес-моделі авіакомпаній розвиваються, і те, що колись було чіткою відмінністю між перевізниками-бюджетами (LCC) та перевізниками з повним спектром послуг (FSC), тепер стає менш очевидним. LCC і FSC об'єднуються в нові гібридні бізнес-моделі перевізників, причому конвергенція досягається різними способами різними авіакомпаніями[7,8]. Наприклад, авіакомпанія Ryanair, яка є найбільшою лоукост авіакомпанією, відійшла від парадигми «крапка-крапка», пропонуючи пересадки в межах своєї власної мережі.

Авіакомпанії все частіше використовують гібридну бізнес-модель, що поєднує елементи обох архетипів (табл.3). Дизайн мережі називають «можливо, найважливішим основним елементом» для диференціації бізнес-моделей авіакомпаній [9]. FSC обертається навколо зіркового вузла, тобто Хаб-аеропорту як центральної точки з'єднання між іншими вузлами (спицями). Функціонування концентратора має вирішальне значення для роботи загальної мережі. В принципі, у мережі маршрутів LCC із сітчастою топологією мережі кожен вузол може служити базовим аеропортом LCC, у якому перевізник базує літак і екіпаж. Авіакомпанії почали впроваджувати бізнес-модель, яка за своїми характеристиками повністю не відповідає ні опису бізнес-моделей LCC ні FSA . Це призвело до появи нової моделі: гібридної бізнес-моделі. Ця модель є поєднанням методології економії витрат, яку практикує LCC, з послугами, гнучкістю та

структурою маршрутів FSA. На сьогодні, ця бізнес-модель є чи не найбільш представленою на авіаринку. Гібридна модель характеризується високим рівнем комфорту та тарифікацією всіх додаткових послуг. Її прийняли бізнес-мандрівники та пасажири середнього класу. Серед представників цієї моделі можна назвати JetBlue і Virgin Atlantic зі США, а також Air Berlin і Bmibaby з Європи. Прикладом далекомагістральної авіакомпанії, яка успішно реалізувала цю модель, є Air Asia. Очевидно, що проміжні вузли, як правило, є більш імовірними кандидатами на базу LCC, ніж кінцеві вузли[10].

Таблиця 3

Конвергенція моделей. Ознаки гібридної моделі на базі LCC і FSC

LCC +	**FSC +**
Пересадки в межах мережі, а не тільки рейси «point-to-point»	Встановлення горизонтаальної співпраці з між лоукостерами та традиційними, а не тільки створення та експлуатація мережі hub-and-spoke.
різні системи тарифів	підвищена гнучкість тарифів на авіаквитки
Різні класи авіапасажирів	Видалення з деяких рейсів 1класу
Безкоштовна їжа та напої	зменшений обсяг харчування (або відміна)
програма лояльності (FF)	використання агресивної маркетингової політики
використання послуг туристичних агентств для продажу авіаквитки	визначення ціни польотних секторів
Реєстрація пасажирів до кінцевого пункту призначення	прямий продаж авіаквитків
трансферні рейси	кілька маршрутів за принципом «точка-точка».
	скорочення часу обслуговування до 30 хвилин

Побудовано за даними [10].

Кризові явища у світовій економіці суттєво вплинули на діяльність авіакомпаній, особливо мережевих і чартерних перевізників, які почали втрачати пасажирів через підвищення тарифів. До того ж дерегулювання ринку авіаперевезень зняло адміністративні бар'єри для бюджетних авіакомпаній та відкрило можливості для виходу на нові ринки. Щоб вижити на цих ринках, мережеві авіакомпанії також почали пропонувати дешевші квитки. Лоукостери, які запровадили нову модель з низькими цінами на квитки, прагнучі захопити якомога більшу частку ринку, вступили у пряму конкуренцію з традиційними перевізниками, особливо у сегменті регіональних та середньомагістральних рейсів. В умовах економічної кризи та інших глобальних викликів лоукостери скористалися різницею між високими тарифами у традиційних авіакомпаній та середньою платоспроможністю пасажирів, пропонуючи послуги, адаптовані до потреб пасажирів, за значно нижчими цінами. Для завоювання ринку вони впровадили у свою бізнес-модель додаткові переваги, такі як бізнес-клас, бронювання місць, оформлення пасажирів та багажу на стикувальні рейси та перевезення товарів, розширили маршрутні мережі. Ці пропозиції суттєво відрізняються від початкової концепції недорогих авіаперевезень. Економічна криза змінила бізнес-моделі як традиційних авіакомпаній, так і лоукостерів, перетворивши їх на нову гібридну модель, яка найчастіше використовується на регіональних маршрутах.

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Основною умовою виживання авіапідприємств в сучасному економічному середовищі стає зниження вартості авіапослуг. Тільки за рахунок мінімізації витрат можна забезпечити конкурентоспроможність на ринку, залучити більшу кількості пасажирів. Це включає не тільки оптимізацію операційних витрат, зменшення витрат на паливо внаслідок використання більш ефективних літаків, впровадження нових технологій для автоматизації процесів, скорочення адміністративних витрат, розроблення гнучких тарифних планів, що дозволяють пасажирам вибирати тільки ті послуги, які їм дійсно потрібні, тим самим роблячи перельоти більш доступними. Важливим аспектом на сучасному етапі розвитку є взаємодія суб'єктів авіатранспортної галузі, розробка спільних стратегій функціонування. Аеропорти та авіакомпанії також можуть співпрацювати в напрямку зниження аеропортових зборів, вартості перевезення, поліпшення умов обслуговування, що також сприятиме зменшенню загальної вартості авіапослуг. Такий підхід дозволить авіаперевізникам не тільки утриматися на плаву в умовах економічної нестабільності, але й стати більш привабливими для широкого кола споживачів, що, в свою чергу, сприятиме зростанню пасажиропотоку і зміцненню їхніх позицій на ринку.

Література

1. LOW-COST CARRIERS IN THE AVIATION INDUSTRY: WHAT ARE THEY? Written by OAG 13 September 2023 https://www.oag.com/blog/what-are-low-cost-carriers-aviation

2. Шкурат М.Є., Завидовська А.О., Вплив діяльності міжнародних лоукост-авіакомпаній на розвиток авіаринку України. Економіка і організація управління •№ 3 (39) 2020 с.167-179.

3. Igor Štimac, M.Sc., Damir Vince, M.Sc., Andrija Vidović, Ph.D. Effect of Economic Crisis on the Changes of Low-Cost Carriers Business Models 12 July 2016. The user has requested enhancement of the downloaded file.
4. ICAO statistics URL: https://www.icao.int/sustainability/Pages/Statistics.aspx
5. P. Horder, "Airline Operating Costs," Presented at Man- aging Aircraft Maintenance Costs Conference, Brussels, 2003.
6. Domenico Campisi, Roberta Costa, Paolo Mancuso, (2010)The Effects of Low Cost Airlines Growth in Italy Modern Economy, p 59-67
7. Veronika Majerová, Michal Jirásek,(2023)Flying high on low cost: Success in the low-cost airline industry URL: https://www-ncbi-nlm-nih-gov.translate.goog/pmc/articles/PMC10734975/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=uk&_x_tr_hl=uk&_x_tr_pto=sc#pone.0294638.ref020
8. Ana Magdalina ,Martin Bouzaima, (2021)An empirical investigation of European airline business models: Classification and hybridisation Journal of Air Transport Management 93(1):102059 URL: [https://www.researchgate.net/publication/350276568_An_empirical_investigation_of_European_airline_business_models_Classification_and_hybridisation
9. Richard Klophaus and Frank Fichert (2019)FROM A LOW-ROAD CARRIER TO A LEGACY-FREE NETWORK OPERATOR? DEVELOPMENT OF AIRLINE BUSINESS MODELS IN EUROPE In book: Airline Economics in Europe URL: https://www.researchgate.net/publication/336700657_From_Low-cost_Carriers_to_Network_Carriers_without_Legacy_Evolving_Airline_Business_Models_in_Europe
10. Andrija Vidovych, Igor Shtimac, Damir Vins(2013) DEVELOPMENT OF BUSINESS MODELS OF LOW-COST AIRLINES International Journal for Traffic and Transport Engineering, № 3(1): 69 – 81 URL: http://ijtte.com/uploads/2013-03-25/5d57e65e-a0a9-482fIJTTE_Vol%203(1)_7.pdf
11. Eleftherios D. Katarelos, Iason Koufodontis (2012) BUSINESS RELATIONS BETWEEN THE LOW COST CARRIERS AND AIRPORTS AS A CONSEQUENCE OF THE AIR TRANSPORT DEREGULATION Journal of Air Transport Studies, volume 3, Issue 1, URL: file:///Users/admin/Downloads/BUSINESS_RELATIONS_BETWEEN_THE_LOW_COST_CARRIERS_A%20(2).pdf

References

1. LOW-COST CARRIERS IN THE AVIATION INDUSTRY: WHAT ARE THEY? Written by OAG 13 September 2023 https://www.oag.com/blog/what-are-low-cost-carriers-aviation
2. Shkurat M.Ie., Zavydovska A.O., Vplyv diialnosti mizhnarodnykh loukost-aviakompanii na rozvytok aviarynku Ukrainy. Ekonomika i orhanizatsiia upravlinnia •№ 3 (39) 2020 s.167-179.
3. Igor Štimac, M.Sc., Damir Vince, M.Sc., Andrija Vidović, Ph.D. Effect of Economic Crisis on the Changes of Low-Cost Carriers Business Models 12 July 2016. The user has requested enhancement of the downloaded file.
4. ICAO statistics URL: https://www.icao.int/sustainability/Pages/Statistics.aspx
5. P. Horder, "Airline Operating Costs," Presented at Man- aging Aircraft Maintenance Costs Conference, Brussels, 2003.
6. Domenico Campisi, Roberta Costa, Paolo Mancuso, (2010)The Effects of Low Cost Airlines Growth in Italy Modern Economy, r 59-67
7. Veronika Majerová, Michal Jirásek,(2023)Flying high on low cost: Success in the low-cost airline industry URL: https://www-ncbi-nlm-nih-gov.translate.goog/pmc/articles/PMC10734975/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=uk&_x_tr_hl=uk&_x_tr_pto=sc#pone.0294638.ref020
8. Ana Magdalina ,Martin Bouzaima, (2021)An empirical investigation of European airline business models: Classification and hybridisation Journal of Air Transport Management 93(1):102059 URL: https://www.researchgate.net/publication/350276568_An_empirical_investigation_of_European_airline_business_models_Classification_and_hybridisation
9. Richard Klophaus and Frank Fichert (2019)FROM A LOW-ROAD CARRIER TO A LEGACY-FREE NETWORK OPERATOR? DEVELOPMENT OF AIRLINE BUSINESS MODELS IN EUROPE In book: Airline Economics in Europe URL: https://www.researchgate.net/publication/336700657_From_Low-cost_Carriers_to_Network_Carriers_without_Legacy_Evolving_Airline_Business_Models_in_Europe
10. Andrija Vidovych, Igor Shtimac, Damir Vins(2013) DEVELOPMENT OF BUSINESS MODELS OF LOW-COST AIRLINES International Journal for Traffic and Transport Engineering, № 3(1): 69 – 81 URL: http://ijtte.com/uploads/2013-03-25/5d57e65e-a0a9-482fIJTTE_Vol%203(1)_7.pdf
11. Eleftherios D. Katarelos, Iason Koufodontis (2012) BUSINESS RELATIONS BETWEEN THE LOW COST CARRIERS AND AIRPORTS AS A CONSEQUENCE OF THE AIR TRANSPORT DEREGULATION Journal of Air Transport Studies, volume 3, Issue 1, URL: file:///Users/admin/Downloads/BUSINESS_RELATIONS_BETWEEN_THE_LOW_COST_CARRIERS_A%20(2).pdf