

Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Наказ Міністерства освіти і науки України від 29.12.2014 № 1528) [www.economy.nayka.com.ua](http://www.economy.nayka.com.ua) | № 3, 2019 | 28.03.2019 р.

DOI: [10.32702/2307-2105-2019.3.30](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2019.3.30)

УДК 339.137.2: 656.7.022.1

*С. Л. Литвиненко,  
кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економіки повітряного транспорту,  
Національний авіаційний університет*  
*О. М. Коновалова,  
магістрант кафедри економіки повітряного транспорту,  
Національний авіаційний університет*  
*Л. Л. Литвиненко,  
кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри менеджменту зовнішньоекономічної  
діяльності підприємств економіки повітряного транспорту,  
Національний авіаційний університет*

## **АНАЛІЗ ВПЛИВУ НИЗЬКОБЮДЖЕТНИХ АВІАКОМПАНІЙ НА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАРИНКУ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ**

*Sergiy Lytvynenko  
Ph.D. in Economics, Associate Professor,  
Department of Air Transport Economics National Aviation University*

*Olha Konovalova  
Master of the Department of Air Transport Economics  
National Aviation University*

*Larysa Lytvynenko  
Ph.D. in Economics, Associate Professor, Management of Foreign Economic Activity of Enterprises  
Department National Aviation University*

### **ANALYSIS OF THE INFLUENCE OF LOW BUDGET AIRLINE COMPANIES ON THE PERSPECTIVES OF DEVELOPMENT OF UKRAINIAN AIR MARKET IN THE CONTEXT OF ECONOMIC SECURITY**

*Стаття присвячена аналізу впливу низькобюджетних авіакомпаній на перспективи розвитку авіаринку України в контексті економічної безпеки. Авторами відзначено, що низькобюджетні перевізники здійснюють значний вплив на ринок авіаційних перевезень по всьому світу, проте ступінь та характер цього впливу залежить у значній мірі від країни та регіону. Прихід значної кількості низькобюджетних авіакомпаній на авіаційний ринок будь-якої країни викликає певні потрясіння на ринку, що викликані його переформатовуванням. Здійснено критичний аналіз останніх досліджень і публікацій який засвідчив недостатність вивчення цієї проблеми, що потребує необхідність розробки нових підходів до визначення характеру та ступеня впливу низькобюджетних авіакомпаній на авіаційний ринок України, в умовах його подальшої лібералізації в контексті економічної безпеки. Авторами проаналізовано поняття «низькобюджетні авіакомпанії» та підходи до його трактування, а також встановлено еквівалентність до нього ряду понять. Здійснено дослідження історії виникнення та трансформування низькобюджетних авіакомпаній у світі. Автори відзначають, що у останнє*

десятиліття базові елементи низькобюджетних авіаперевізників суттєво трансформувалися та активно розвиваються перевізники, які пропонують складний продукт. Проаналізовано типізацію низькобюджетних авіаперевізників та особливості їх роботи на певних ринках. Здійснено удосконалення визначених раніше відмінностей в характеристиках низькобюджетних та традиційних перевізників, що зумовлено останніми змінами.

*The article is devoted to the analysis of the influence of low-budget airline companies on the prospects of Ukrainian air market development in the context of economic security. The authors noted that low-cost carriers have a significant impact on the air transportation market around the world, but the degree and nature of this impact largely depends on the country and the region. The one-time arrival of a significant number of low-cost airlines to the aviation market of any country always causes certain market upheavals, which are due to its reformatting. Unfortunately, extremely rarely, traditional air carriers see the benefits that come from coming of large low-cost carriers to their main airports. A critical analysis of recent studies and publications shown that the study of this problem is inadequate, requiring the development of new approaches to determining the nature and extent of the impact of low-budget airline companies on Ukraine's aviation market, in terms of its further liberalization in the context of economic security. The authors analyzed the concept of "low-budget airlines" and approaches to its interpretation, and also set the equivalence to it of a number of concepts. The history of the emergence and transformation of low-cost airlines in the world has been studied. The authors noted that in the last decade, the basic elements of low-cost carriers have significantly transformed and carriers offering a rather complex product, which is formed on a modular basis and the client chooses all components of journey on his own are actively developing. Types of low-cost air carriers and their peculiarities of their activities in certain markets were analyzed. In particular, attention was focused on the fact that not all low-budget airlines have the same strategic policy and uniform pricing, as well as the widespread practice of creating such air carriers as subsidiary by large players of the regular passenger air transport market. Improvements of previously defined differences in characteristics of low-budget and traditional carriers due to recent changes were carried out.*

**Ключові слова:** *низькобюджетні авіакомпанії; модель авіакомпанії; традиційні авіаперевізники; авіаринок; економічна безпека.*

**Key words:** *low-cost airlines; airline model; traditional air carriers; air market; economic security.*

**Постановка проблеми.** Низькобюджетні перевізники здійснюють значний вплив на ринок авіаційних перевезень по всьому світу, проте ступінь та характер цього впливу залежить у значній мірі від країни та регіону, а також від особливостей національного регулювання. Низькобюджетні авіаперевезення зародилися у США, в 70-ті роки ХХ століття і довели, що ця модель є життєздатною та має право на існування в умовах посилення загроз, таких як стрімке збільшення ціни на авіаційне паливо.

Слід зазначити, що одномоментний прихід значної кількості низькобюджетних авіакомпаній на авіаційний ринок будь-якої країни завжди викликає певні потрясіння на ринку, які пов'язані із його переформатовуванням. Традиційні авіаційні перевізники завжди надзвичайно болісно сприймають прихід низькобюджетних авіакомпаній, особливо у ключові аеропорти, які є вузловими для них та роблять усе можливе аби цей процес відбувався поступово та із найменшими втратами для них. Нажаль надзвичайно рідко традиційні авіаперевізники бачать ті вигоди, які виникають від приходу у їх головні порти великих лоукостерів, разом з тим вони є та полягають у відкритті нових маршрутів у нові аеропорти, що дає потенційну можливість розвитку власної мережі усім авіаперевізникам, які оперують в певному аеропорту.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Значний внесок у вирішення цієї проблеми зробили Т. О. Гаврилко та А. В. Гавриленко, що у [1] розглянули загальні особливості діяльності міжнародних низькобюджетних авіакомпаній на ринку авіаційних перевезень України, дослідили світову практику найбільших авіаперевізників цього типу, визначити ті характерні особливості які притаманні моделі низькобюджетних авіакомпаній, здійснили детальний аналіз низькобюджетних авіакомпаній, які нині присутні на авіаційному ринку України, визначили перспективи виходу на український ринок авіаперевезень світових лідерів галузі.

Слід погодитися із Т. О. Гаврилко та А. В. Гавриленко у зроблених ними висновках, проте, авторами не досліджено проблеми впливу низькобюджетних авіакомпаній на перспективи розвитку авіаринку України в контексті економічної безпеки, а також з точки зору пріоритетності розвитку національних авіаперевізників.

Наукова праця Т. І. Олешко, В. В. Токар [2] присвячена аналізу господарської діяльності авіакомпаній України, а також визначенню можливостей щодо реального підвищення конкурентоспроможності вітчизняних авіакомпаній на ринку пасажирських авіаперевезень. Авторами відзначається, що «...розрив за рівнем доходів авіакомпаній дуже значний. Це вказує на високу концентрацію вітчизняного авіаринку, знизити яку в найближчій перспективі може лише прихід крупних іноземних лоукостерів...». Також автори наголошують на тому, що низькобюджетні перевізники своїми показниками підтверджують той факт, що тариф для пасажирів є визначальним чинником.

Варто частково погодитися із Т. І. Олешко та В. В. Токар у зроблених ними висновках, оскільки не завжди для пасажирів є пріоритетним ціна авіаквитка та нині відбувається гібридизація авіаперевезень та поступовий перехід до змішаних моделей авіаперевезень, коли регулярні авіаперевізники мають певні ознаки низькобюджетних, а ті в свою чергу перебирають від регулярних авіаперевізників певні особливості, зокрема, забезпечення високої якості сервісу, роботу у великих національних хабових аеропортах, побудова власної моделі за мережевим принципом.

У своїй науковій праці Л. М. Ткачук [3] дослідив найбільш актуальні тенденції функціонування пасажирського авіатранспорту, які здійснюють певний вплив на розвиток туризму в Україні. Автор відзначає чітку кореляцію між показниками інтенсивності і дохідності авіаційних перевезень та міжнародними туристичними потоками. Сучасні тенденції туристичного попиту, на думку Л. М. Ткачука, забезпечують стимулювання та розкривають нові можливості щодо організації авіаційних подорожей по всьому світу. Автор також наголошує на тому, що низькобюджетні авіакомпанії нині є найбільш прогресуючим сектором ринку авіаперевезень, і, якщо це стосується усіх без винятку ніш регулярних перевезень, зокрема, такі перевізники мають переконливі перспективи і на ринку авіаперевезень великої дальності. Їх гнучка тарифна політика активізувала туристичний ринок надавши значну кількість місць на різні туристичні напрями.

У науковій праці М. Кобець та Н. Овсяннікова [4] аналізують стан та динаміку ринку авіаперевезень в Україні, досліджують ключові проблеми та визначають існуючі загрози для розвитку національного ринку. Також авторами було розглянуто перспективи розвитку вітчизняного авіаринку в умовах інтеграції України до ЄС. Авторами наголошується на тому, що з приходом на ринок внутрішніх пасажирських авіаперевезень першої в Україні low-cost авіакомпанії "Wizz Air", а згодом й інших низькобюджетних авіакомпаній, ціни стали доступнішими для середньостатистичного пасажирів, крім цього традиційні авіакомпанії почали пропонувати сезонні та інші знижки на перевезення. Авторами підкреслюється, що дані зміни істотно наблизили авіатранспорт України до потенційних пасажирів.

Необхідно відзначити, що висновки зроблені науковцями Л. М. Ткачуком, М. Кобецем та Н. Овсянніковою є цілком обґрунтованими та загалом із ними слід погодитися. Проте, незважаючи на значну кількість наукових праць, в Україні проблему потенційного впливу низькобюджетних авіакомпаній на авіаційний ринок України в контексті економічної безпеки держави досліджено недостатньо.

**Формулювання цілей статті (постановка завдання).** Недостатність вивчення викликає проблеми теоретичного і практичного змісту, в зв'язку з чим виникає необхідність в розробці нових підходів до визначення характеру та ступеня впливу низькобюджетних авіакомпаній на авіаційний ринок України, в умовах його подальшої лібералізації. Метою роботи є дослідження сутності та особливостей функціонування низькобюджетних авіакомпаній на авіаційному ринку України в контексті економічної безпеки.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Поняття «низькобюджетні авіакомпанії» до нас прийшло із зарубіжної практики. Хоча в зарубіжній літературі можна зустріти такі чотири назви низькобюджетних перевізників: дешева авіакомпанія (low-cost airline), низько-тарифна (low-fare), авіаперевізнак без надмірностей (no-frills), авіакомпанія дискаунтер (discount airline). У вітчизняній літературі та наукових публікаціях теж застосовуються різні назви: low-cost авіакомпанії, авіакомпанія дискаунтер, бюджетна авіакомпанія, низькобюджетний авіаперевізнак [5].

Незважаючи на різні назви, всі ці визначення є рівноцінними та мають на увазі компанії, які пропонують дуже низьку плату за переліт між містами, в порівнянні з традиційними авіакомпаніями. Отже, точніше використовувати назву «низькобюджетна авіакомпанія», тому що в українській реальності послуги даної авіакомпанії доступні широкому прошарку населення, так званим «бюджетним пасажиром», що становлять переважну більшість із загального обсягу платоспроможного попиту на авіаційні перевезення [6].

Термін «low-cost airline» (низькобюджетна авіакомпанія) виник в авіаційній галузі для позначення авіакомпаній з низькою собівартістю, що відповідають вартості квитка яка є нижчою, ніж у їх конкурентів. Концепція «low-cost airline» була розроблена в Сполучених Штатах на базі авіакомпанії Southwest Airlines, яка розпочала операційну діяльність в 1971 році. Дана концепція була скопійована пізніше значною кількістю авіаперевізників та в 1990-х поширилася по Європі, а далі по всьому світу [2; 3].

На європейському континенті перша низькобюджетна авіакомпанія з'явилася ще у далекому 1991 році, коли ірландська авіакомпанія Ryanair, яка працювала раніше як традиційний авіаперевізнак, трансформувалася в низькобюджетного авіаперевізника. Слідом відбулися подібні трансформації і у Великобританії ( у 1995 році була утворена авіакомпанія EasyJet), а згодом такі перевізники почали з'являтися і в континентальній Європі. У Азійсько- тихоокеанському регіоні ця бізнес-модель почала активно розвиватися вже у новому тисячолітті.

Основними авіакомпаніями в даному сегменті у регіоні Азії та Тихого океану стали Air Asia (Малайзія), Air Dessoan (Індія), Virgin Blue (Австралія) та ряд інших. Нині прийнято вважати, що низькобюджетні авіакомпанії пропонують відносно низькі тарифи і в них виключено більшість базових сервісних послуг, які пропонують традиційні авіакомпанії. Дана бізнес-модель характеризується цілою низкою ключових елементів, зокрема, простотою продукту, низькими експлуатаційними витратами і конкретним позиціонуванням [6; 7].

Проте, у останнє десятиліття ці елементи суттєво трансформувалися, вже з'явилися та активно розвиваються низькобюджетні авіакомпанії, які пропонують достатньо складний продукт, який сформовано за модульним принципом та клієнт сам обирає всі складові власної подорожі, включаючи вишукане індивідуальне меню. Низькі експлуатаційні витрати залишаються ключовою перевагою низькобюджетних авіаперевізників, проте регулярні авіаперевізники також починають активно переймати цей позитивний досвід. Позиціонування низькобюджетних авіаперевізників також значно трансформувалося, нині більшість із них вже не позиціонує себе як суто дешевого перевізника, а акцент змістився у бік позиціонування, як альтернативного перевізника, який пропонує більш зручний розклад, можливості індивідуального модульного формування самого перевезення за відносно низьку ціну.

Загалом виділяють п'ять основних типів авіакомпаній, які в теперішньому часі на ринку працюють як низькобюджетні перевізники [6; 7]:

1. Авіакомпанії наслідувачі Southwest. Це ті авіакомпанії які або були створені з нуля, або були перемодельовані власниками. Авіакомпаніями-лідерами даного типу є сама Southwest, а також EasyJet.

2. Дочірні компанії. Цей тип авіакомпаній включає ті, які були створені як дочірні компанії від традиційних регулярних авіаперевізників, з метою нав'язування конкуренції і охоплення частки пасажирів з низького тарифного сегменту, який раніше було відібрано у традиційних авіаперевізників.

3. Зі зменшеною вартістю (Cost-cutters). Це традиційні авіакомпанії, які намагаються зменшити собівартість рейсів здійснивши урізання частини послуг пасажирам, які пропонувалися раніше. Ряд традиційних авіакомпаній активно застосовують цю стратегію або як постійну або на деякий період часу на певних маршрутах. Найбільш яскравими представниками слід визнати British Airways та Aer Lingus.

4. Різні типи чартерних компаній. Це дочірні компанії, виділені у окрему одиницю для здійснення чартерних перевезень, із низькою ціновою пропозицією.

5. Авіакомпанії, що субсидуються державою з метою конкурування на ринку низьких тарифів. Фінансова підтримка Уряду або субсидії дозволяють їм пропонувати низькі тарифи без покриття понесених збитків за рахунок інших рейсів. Яскравими представниками є: Alitalia, TAP Portugal, Iberia та ряд інших.

Проте, далеко не всі низькобюджетні авіакомпанії мають однакову стратегічну політику та однакове формування тарифу. За останнє десятиліття швидкого зростання популярності низькобюджетних перевезень, у всьому світі з'явилося більше 100 нових авіакомпаній, які почали польоти за принципами low-cost – low fare (низькі витрати – низькі тарифи). Деякі традиційні авіакомпанії під тиском конкуренції також змінили свої бізнес-моделі, створивши дочірні низькобюджетні авіакомпанії. Щорічна поява нових та розвиток існуючих низькотарифних перевізників урізноманітнюють модель бізнесу на основі низьких витрат. Проте, нерідко такі авіаперевізники і зникають із ринку. Цього є багато причин, основною із яких є неможливість знаходження достатнього платоспроможного попиту на цільових ринках та високий рівень конкуренції [6; 7].

Отже, можна виділити наступні основні типи низькобюджетних авіакомпаній [6; 7]:

1. Класичний Low-cost (ultra low-cost). Класична бізнес-модель низько бюджетної авіакомпанії, що передбачає максимальне спрямування зусиль на зниження витрат на авіаперевезення усіма можливими засобами. До таких авіакомпаній застосовується визначення «no frills» (без надмірностей).

2. Low-cost з надмірностями (middle low-cost). Це загалом проміжна та найбільша група низькобюджетних авіаперевізників. Дана категорія багато в чому схожа на першу категорію, у них точно таке ж платне харчування і досить обмежений ліміт багажу, у розкладі є ранні вильоти, проте існують і відмінності, наприклад, кращий рівень сервісу. Дані авіаперевізники також намагаються здійснювати рейси з більших і доступніших аеропортів, пропонують на борту легкі закуски та напої, реалізують транзитні програми за рахунок стикувань у великих хабах і т.д.

3. Супер Low-cost. Ряд професійних бюджетних авіакомпаній, які при мінімумі сервісу пропонують своїм пасажирам найвищий рівень комфорту в польоті, зокрема, нові літаки, надсучасну система розваг на борту, що включає індивідуальні монітори в кожному кріслі, телебачення та Інтернет. Авіаквитки таких авіакомпаній коштують дорожче, проте комфорт в польоті може бути навіть вище, ніж у традиційних перевізників.

4. Далекомагістральний Low-cost (long haul low-cost). Низькобюджетна модель перевезень активно використовується і на далекомагістральних маршрутах. Такі перевізники пропонують низькі тарифи на популярних міжконтинентальних авіалініях, пропонуючи мінімум безкоштовного сервісу. Відносно низькі експлуатаційні витрати забезпечуються за рахунок однотипності літаків, високої продуктивності та скорочення витрат на продаж авіаквитків.

5. Бізнес Low-cost (business low-cost). В середині 2000-х років з'явилося одразу кілька низькобюджетних авіаперевізників нового типу, які пропонували дешеві перельоти в салоні бізнес-класу. Ці авіакомпанії здійснювали польоти на далекі відстані літаками двокласного компонування, оснащених салонами бізнес- і економ-класу. У окремих випадках використовувалися літаки, які мають тільки бізнес-клас на борту. Ці авіаперевізники були орієнтовані на «ділових» пасажирів, яким пропонувався багатогодинний переліт в бізнес-класі на 30-50% дешевше, ніж у великих традиційних авіакомпаній. Однак це складний для конкурування сегмент

та перші авіакомпанії такого типу не витримали конкуренції з традиційними перевізниками і були змушені припинити свою операційну діяльність.

У табл. 1 авторами була зроблена спроба удосконалення тих відмінностей у функціонуванні бюджетних авіакомпаній та традиційних перевізників, які були запропоновані у [7]. З моменту проведення дослідження деякі відмінності вже нівелювалися, деякі навпаки ще більше проявилися.

В деяких позиціях низько бюджетних перевізником вдалося не тільки скоротити витрати, але і перетворити їх в додаткове джерело доходу. Це стосується передусім харчування, низькобюджетні перевізники отримують додатковий дохід, розміщуючи рекламу на борту літаків. Отримують доходи від надання додаткових послуг, таких як прокат автомобілів і страхування подорожей [7].

**Таблиця 1.**  
**Удосконалені відмінності в характеристиках низькобюджетних та традиційних перевізників**

<b>Показник</b>	<b>Низькобюджетні перевізники</b>	<b>Традиційні авіакомпанії</b>	<b>Переваги низькобюджетних перевізників</b>
Використання парку літаків	Відносно коротка стоянка в аеропорту (приблизно 25-40 хвилин)	Тривалі зупинки в аеропортах тому, що використовуються основні, найбільш завантажені аеропорти (від 45 хвилин)	Збільшення показника утилізації парку літаків, зниження плати за простої
Додаткові послуги	Немає безкоштовного харчування, наявні додаткові збори за нього, збори за додатковий багаж, бажане крісло і т.д.	Програми швидкої реєстрації, є бізнес-клас, базове безкоштовне харчування, можливі збори за бажане крісло	Низькі додаткові витрати, додатковий дохід
Аеропорти	Другорядні і невеликі регіональні аеропорти (у ряді випадків використання великих регіональних та хабових аеропортів)	Національні, міжнародні аеропорти (у ряді випадків використання невеликих місцевих аеропортів)	Низькі аеропортові збори (за умови польотів у місцеві аеропорти)
Парк літаків	Стандартизований парк нових літаків (як правило, тільки один тип літаків), можлива висока щільність пасажирських крісел	Різні типи літаків, нижча щільність пасажирських крісел	Зниження витрат на технічне обслуговування, запасні частини і навчання персоналу. Простіша заміна екіпажу літаків, збільшення продуктивності літаків
Продаж квитків	Прямі канали продажів (через Інтернет), продаж через віртуальні агентства тому випадку, коли витрати мінімальні	Більшість продажів квитків через Інтернет, віртуальні агентства і турагентів, зменшення продажів через офіси самих авіакомпаній	Відносно низькі витрати на поширення, менше різновидів квитків (немає класів)
Маршрути руху	Прямі зв'язки, без проміжних зупинок, короткі маршрути (у ряді випадків використання мережевої системи побудови маршрутів)	Дальні місця призначень, використання проміжних посадок і стикувальних рейсів	Зниження складності мережевих маршрутів, більш інтенсивне використання парку літаків і можливостей перевізника
Персонал	Велика диференціація заробітної плати (до 26%)	Високий базовий оклад (диференціація заробітної плати до 11%), сильні профспілки	Нижча фіксована вартість найму персоналу

*Джерело: удосконалено за матеріалами [7]*

Практика використання парку літаків загалом значно змінилася. Так низькобюджетні авіаперевізники почали більш активно здійснювати рейси до великих аеропортів, а отже час стоянки збільшився із 25 до 40-45 хв. Нині навіть провідні низькобюджетні авіакомпанії в базових аеропортах не відштовхуються від часу стоянки до 25 хвилин, а вважають цілком нормальним планувати там 30-35 хвилинні стоянки. Традиційні перевізники також приділяють значно більше уваги показнику утилізованості парку, якщо 10 років тому для них було нормальним

експлуатувати літак у середньому 10-12 годин, то нині цей показник деякі регулярні авіаперевізники довели вже до 18 годин, що є цілком співставним із показниками провідних низькобюджетних авіакомпаній. Прихід низькобюджетних авіаперевізників у великі стратегічні аеропорти країн може загрожувати традиційним авіаперевізникам, які генерують основні потоки у цих аеропортах, а оскільки це здебільшого національні перевізники, то це може загрожувати економічній безпеці держави.

Принципи надання додаткових послуг також суттєво змінилися, у порівнянні із описаними у [7] відмінностями. Нині на борту традиційних авіаперевізників надається лише базове харчування у відповідності до вимог, у багатьох випадках додатково сплачується за надання конкретного місця та інших послуг, тобто відбувається часткова гібридизація бізнес-моделі із моделлю низькобюджетних авіаперевізників. Частиною традиційних авіаперевізників запропоновано т.зв. low-cost тарифи, коли надається лише базова послуга перевезення із можливістю перевезення виключно ручної поклажі. Проте, так само залишається актуальною градація на класи, чого не пропонують переважна більшість дискаунтерів.

Як було сказано раніше, низькобюджетні авіаперевізники використовують здебільшого другорядні та невеликі регіональні аеропорти, проте у деякі дискаунтери почали активне використання великих регіональних та хабових аеропортів, а традиційні перевізники частково починають використовувати невеликі місцеві аеропорти. Так само частково змінилися підходи до використання парку літаків. Так традиційні авіаперевізники намагаються слідувати низькобюджетним у їх намаганні експлуатувати однотипний парк нових літаків, разом тим збільшення щільності крісел далеко не завжди здійснюється низькобюджетними авіаперевізниками.

Особливості продажу квитків також значно змінилися. Нині вже традиційні авіаперевізники здійснюють більшість продажів квитків через Інтернет, віртуальні агентства і турагентів, відбувається зменшення продажів через офіси самих авіакомпаній. Серед значних переваг низькобюджетних авіаперевізників залишаються відносно низькі витрати на поширення через відсутність класовості обслуговування, проте і тут деякі види дискаунтерів вже їх активно пропонують. Прямі зв'язки, без проміжних зупинок та короткі маршрути, що активно використовувалися більшістю низькобюджетних перевізників нині вже частково поступаються мережевим принципам побудови маршрутів, що є більш ефективною з точки зору утилізації літаків та ротації екіпажів. Залишається актуальною велика диференціація заробітної плати у низькобюджетних перевізників, тоді як традиційні авіаперевізники використовують модель із високим базовим окладом та у них наявні сильні профспілки.

**Висновки.** За результатами проведеного дослідження можна зробити наступні висновки. Виявлено, що проблема потенційного впливу низькобюджетних авіакомпаній на авіаційний ринок України в контексті економічної безпеки держави досліджено недостатньо. Активно розвиваються низькобюджетні авіакомпанії, які пропонують складний продукт, який сформовано за модульним принципом та клієнт сам обирає всі складові власної подорожі. Активний прихід низькобюджетних авіаперевізників у великі стратегічні аеропорти країн може загрожувати традиційним авіаперевізникам, які генерують основні пасажиропотоки у цих аеропортах, а оскільки це здебільшого ключові національні перевізники, то це може загрожувати економічній безпеці держави. З огляду на це має бути забезпечено збалансування інтересів національних авіаперевізників та низькобюджетних, за умови приходу останніх у ключові аеропорти, зокрема й України.

#### Список використаної літератури.

1. Гаврилко Т. О., Гавриленко А. В. Аналіз діяльності міжнародних низькотарифних авіакомпаній на ринку авіаційних перевезень України. *Причорноморські економічні студії*. 2018. № 27. С. 15-19. URL: [http://bses.in.ua/journals/2018/27\\_1\\_2018/5.pdf](http://bses.in.ua/journals/2018/27_1_2018/5.pdf)
2. Олешко Т. І., Токар В. В. Аналіз та перспективи розвитку авіакомпаній України. *Економіка і суспільство*. 2018. № 16. С. 440-445. URL: [http://economyandsociety.in.ua/journal/16\\_ukr/67.pdf](http://economyandsociety.in.ua/journal/16_ukr/67.pdf)
3. Ткачук Л. М. Трансформації в сфері авіаційних перевезень: виклики для туризму. *Географія та туризм*. 2013. Вип. 25. С. 214-222. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/gt\\_2013\\_25\\_29](http://nbuv.gov.ua/UJRN/gt_2013_25_29)
4. Кобець М., Овсяннікова Н. Проблеми та перспективи розвитку ринку пасажирських авіаційних перевезень в Україні. *Наука онлайн: міжнародний електронний науковий журнал*. 2018. №5. URL: <https://nauka-online.com/ua/publications/ekonomika/2018/5/problemi-ta-perspektivi-rozvitku-rinku-pasazhirskih-aviatsijnih-perevezen-v-ukrayini/>
5. Low Cost – теперь каждый может летать! URL: <http://www.flylowcost.ru/> (дата звернення: 08.01.2019).
6. Мнишко А. В., Черкашин Д. С. Концепция низькобюджетных авіакомпаній. *Современный российский менеджмент: состояние, проблемы, развитие: сборник статей XIX Международной научно-практической конференции*. Пенза: Приволжский Дом знаний, 2013. С. 81-83.
7. Olipra L. The impact of low-cost carriers on tourism development in less famous destinations. *Electronic Conference Proceeding Perugia/Orvieto, 13-14 giugno 2012*. 2012. 41-56. URL: <https://www.lifeasabutterfly.com/wp-content/uploads/2015/07/766-1042-1-PB-1.pdf>

#### References.

1. Gavrilko, T. O. and Gavrilenko, A.V. (2018), "Analysis of the activities of international low-tariff aviation companies on the market of aviation transport of Ukraine", *Prychornomorski ekonomichni studii*, vol. 27, pp. 15-19, available at: [http://bses.in.ua/journals/2018/27\\_1\\_2018/5.pdf](http://bses.in.ua/journals/2018/27_1_2018/5.pdf)

2. Oleshko, T. I. and Tokar, V. V. (2018), "Analysis and prospects for development of Ukraine's airlines", *Ekonomika i suspilstvo*, vol. 16, pp. 440-445, available at: [http://bses.in.ua/journals/2018/27\\_1\\_2018/5.pdf](http://bses.in.ua/journals/2018/27_1_2018/5.pdf)
3. Tkachuk, L. M. (2013), "Transformations in the field of air transportation: challenges for tourism", *Heohrafiia ta turyzm*, vol. 25, pp. 214-222, available at: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/gt\\_2013\\_25\\_29](http://nbuv.gov.ua/UJRN/gt_2013_25_29)
4. Kobets, M. And Ovsyannikova, N. (2018), "Problems and prospects of development of the market of passenger aviation transportations in Ukraine", *Nauka onlain: mizhnarodnyi elektronnyi naukovyi zhurnal*, vol. 5, available at: <https://nauka-online.com/ua/publications/ekonomika/2018/5/problemi-ta-perspektivi-rozvitku-rinku-pasazhirskih-aviatsijnih-perevezen-v-ukrayini/>
5. Low Cost - Now everyone can fly!, available at: <http://www.flylowcost.ru/> (Accessed 18 Jan 2019).
6. Mnishko, A. V and Cherkashin, D. S. (2018), "Low cost airline concept", *Sovremennyj rossijskij menedzhment: sostojanie, problemy, razvitie: sbornik statej XIX Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii*, Penza, pp. 81-83.
7. Olipra, L. (2012) "The impact of low-cost carriers on tourism development in less famous destinations", *Electronic Conference Proceeding Perugia/Orvieto*, pp. 41-56, available at: <https://www.lifeasabutterfly.com/wp-content/uploads/2015/07/766-1042-1-PB-1.pdf>

*Стаття надійшла до редакції 20.02.2019 р.*