

# ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ЛОУКОСТ-АВІАКОМПАНІЙ В УКРАЇНІ ТА ЇХ ВПЛИВ НА ВІТЧИЗНЯНИЙ ТУРИСТИЧНИЙ РИНОК

©2020 ГАПОНЕНКО Г. І., ВАСИЛЕНКО А. В.

УДК 338.48:379.85:659.072

JEL: Z32; L93

## Гапоненко Г. І., Василенко А. В. Тенденції розвитку лоукост-авіакомпаній в Україні та їх вплив на вітчизняний туристичний ринок

На сьогоднішній день Україна тримає курс євроінтеграції, яка надає можливість громадянам частіше подорожувати та знайомитися з культурою інших країн. Прикладом цього служить запровадження безвізового режиму та інших спрощених процедур з перетину кордону. Іншим позитивним нюансом є розвиток лоукостерів, які сьогодні користуються величезним попитом серед населення нашої країни. Предметом дослідження статті є використання послуг лоукост-авіакомпаній в Україні. Мета – аналіз сучасного стану використання лоукостерів та їх впливу на туристичний ринок країни. Завдання: висвітлення основних тенденцій використання послуг лоукост-авіакомпаній на туристичному ринку нашої країни як засобу сприяння туризму. У рамках дослідження використовуються теоретичні, методологічні та системні методи аналізу джерельної бази, описовий і структурний аналіз для оцінки стану використання лоукостерів в Україні та перспектив їх застосування. У результаті дослідження виявлено неабиякий вплив лоукост-авіакомпаній на туристичний ринок держави. Так, невисокі ціни, грамотна політика отримання додаткових доходів, флот, що складається з переважно нових повітряних суден, а також інтеграція сучасних технологій дають значний приріст туристів у загальному потоці. Зроблено висновок, що завдяки розвитку співробітництва української авіаційної галузі з міжнародними лоукост-авіакомпаніями поступово зростають в'їзний та виїзний туристичні потоки.

**Ключові слова:** авіаційна галузь, авіаційний транспорт, лоукост-авіакомпанії, лоукостери, туристичний ринок, в'їзний турпотік, виїзний турпотік.

**DOI:** <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-1-189-196>

**Рис.:** 3. **Табл.:** 2. **Бібл.:** 14.

**Гапоненко Ганна Ігорівна** – кандидат економічних наук, доцент кафедри туристичного бізнесу та країнознавства, Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна (пл. Свободи, 4, Харків, 61022, Україна)

**E-mail:** [a.i.gaponenko@karazin.ua](mailto:a.i.gaponenko@karazin.ua)

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0001-8998-4795>

**Researcher ID:** <https://publons.com/researcher/3014481/hanna-haponenko/>

**SPIN:** [https://elibrary.ru/author\\_info.asp?isold=1](https://elibrary.ru/author_info.asp?isold=1)

**Василенко Анастасія Володимирівна** – студентка, Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна (пл. Свободи, 4, Харків, 61022, Україна)

**E-mail:** [asya27679@gmail.com](mailto:asya27679@gmail.com)

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0003-1737-5119>

УДК 338.48:379.85:659.072

JEL: Z32; L93

**Гапоненко А. И., Василенко А. В. Тенденции развития лоукост-авиакомпаний в Украине и их влияние на отечественный туристический рынок**  
На сегодняшний день Украина придерживается курса евроинтеграции, которая предоставляет возможность гражданам чаще путешествовать и знакомиться с культурой других стран. Примером этого служит введение безвизового режима и других упрощенных процедур по пересечению границы. Другим положительным аспектом является развитие лоукостеров, которые сегодня пользуются огромным спросом среди населения нашей страны. Предметом исследования статьи является использование услуг лоукост-авиакомпаний в Украине. Цель – анализ современного состояния использования лоукостеров и их влияния на туристический рынок страны. Задача: освещение основных тенденций использования услуг лоукост-авиакомпаний на туристическом рынке нашей страны как средства содействия туризму. В рамках исследования используются теоретические, методологические и системные методы анализа источников литературы, описательный и структурный анализ для оценки состояния использования лоукостеров в Украине и перспектив их применения. В результате исследования выявлено значительное влияние лоукост-авиакомпаний в Украине на туристический рынок страны. Так, невысокие цены, грамотная политика получения дополнительных доходов, флот, состоящий из преимущественно новых воздушных судов, а также интеграция современных технологий дают дополнительный прирост туристов в общем потоке. Сделан вывод, что благодаря развитию сотрудничества украинской авиационной отрасли с международными лоукост-авиакомпаниями постепенно растут въездной и выездной туристические потоки.

**Ключевые слова:** авиационная отрасль, авиационный транспорт, лоукост-авиакомпания, лоукостеры, туристический рынок, въездной турпоток, выездной турпоток.

**Рис.:** 3. **Табл.:** 2. **Библ.:** 14.

**Гапоненко Анна Игоревна** – кандидат экономических наук, доцент кафедры туристического бизнеса и страноведения, Харьковский национальный университет им. В. Н. Каразина (пл. Свободы, 4, Харьков, 61022, Украина)

**E-mail:** [a.i.gaponenko@karazin.ua](mailto:a.i.gaponenko@karazin.ua)

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0001-8998-4795>

**Researcher ID:** <https://publons.com/researcher/3014481/hanna-haponenko/>

**SPIN:** [https://elibrary.ru/author\\_info.asp?isold=1](https://elibrary.ru/author_info.asp?isold=1)

**Василенко Анастасия Владимировна** – студентка, Харьковский национальный университет им. В. Н. Каразина (пл. Свободы, 4, Харьков, 61022, Украина)

**E-mail:** [asya27679@gmail.com](mailto:asya27679@gmail.com)

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0003-1737-5119>

**Haponenko H. I., Vasylenko A. V. The Development Tendencies of Low-Cost Airlines in Ukraine and their Impact on the National Tourism Market**

Today, Ukraine adheres to the course of European integration, which provides an opportunity for citizens to travel more often and get acquainted with the culture of other countries. An example of this is the introduction of a visa-free regime and other simplified procedures for crossing the border. Another positive aspect is the development of low-costers, which today are in great demand among the population of our country. The subject of the article is the use of services provided by low-cost airlines in Ukraine. The article is aimed at analyzing the current status of use of low-costers and their impact on the country's tourist market. The objective: highlighting the main tendencies in the use of low-cost airlines in our country's tourism market as a means of promoting tourism. The research uses theoretical, methodological and systemic methods of analysis of sources of literature, descriptive and structural analysis to evaluate the status of use of low-costers in Ukraine and the prospects for their application. As a result of the research, the significant influence of low-cost airlines in Ukraine on the country's tourist market is identified. Thus, low prices, a competent policy of obtaining additional income, a fleet consisting mainly of new aircrafts, as well as the integration of modern technologies give a significant increase in tourists in the general flow. It is concluded that due to the development of cooperation of the Ukrainian aviation industry with international low-cost airlines, both the inbound and the outbound tourist flows are gradually increasing.

**Keywords:** aviation industry, air transport, low-cost airlines, low-cost airlines, low-costers, tourism market, inbound tourist flow, outbound tourist flow.

**Fig.:** 3. **Tabl.:** 2. **Bibl.:** 14.

**Haponenko Hanna I.** – PhD (Economics), Associate Professor of the Department of Tourism and Country Studies, V. N. Karazin Kharkiv National University (4 Svobody Square, Kharkiv, 61022, Ukraine)

**E-mail:** a.i.gaponenko@karazin.ua

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0001-8998-4795>

**Researcher ID:** <https://publons.com/researcher/3014481/hanna-haponenko/>

**SPIN:** [https://elibrary.ru/author\\_info.asp?isold=1](https://elibrary.ru/author_info.asp?isold=1)

**Vasylenko Anastasiia V.** – Student, V. N. Karazin Kharkiv National University (4 Svobody Square, Kharkiv, 61022, Ukraine)

**E-mail:** asya27679@gmail.com

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0003-1737-5119>

На європейському ринку авіаперевезень спостерігається значне зближення продукту традиційних авіаперевізників, які виконують регулярні рейси, з продуктами лоукост-авіакомпаній, тобто прослідковується зростання тренду використання послуг лоукостерів. Сьогодні вони є невід'ємним елементом світової авіаційної системи та широко поширеною моделлю ведення бізнесу, яка проникає на все більшу кількість ринків. Тенденції сучасного туризму демонструють, що лоукостери швидко витісняють великі авіакомпанії з ринку, а люди надають перевагу доступним цінам, а не комфорту. Українська авіаційна галузь є дуже важливим сектором економіки та одним із основних елементів інтеграції в сучасну систему міжнародних економічних відносин. Наразі в українській авіації також відбувається зростання частки лоукостерів у загальному числі авіакомпаній, а попит на бюджетні перельоти зростає з кожним роком. Саме тому питання впливу лоукост-авіакомпаній на туристичний ринок нашої країни є достатньо актуальними.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблематика транспортного обслуговування туристичних подорожей присвячено праці таких вітчизняних і зарубіжних учених: О. Аріон, В. Бабарицька, Г. Балабанов, М. Біржаков, І. Бутко, С. Галасюк, В. Герасименко, Г. Гуменюк, В. Квартальнов, П. Коваль, О. Кусков, І. Михальченко, А. Назаренко, О. Осипова, А. Семенов, С. Смерічевський, Чудновський В. та ін. Значний внесок у вивчення особливостей бізнес-моделі лоукостерів внесли вчені С. Барбот, П. Дігліні, Р. Доганіс, П. Моррелл, А. Олів'єр. Проте слід зазначити, що визначення впливу використання послуг міжнарод-

них лоукост-авіакомпаній в Україні на туристичний ринок ще недостатньо досліджено та висвітлено у вітчизняній літературі.

Мета статті полягає в аналізі тенденцій та окресленні перспектив співробітництва вітчизняної сторони з лоукост-компаніями у сфері туристичного бізнесу.

У рамках дослідження було використано теоретичні, методологічні та системні методи аналізу джерельної бази, описовий і структурний аналіз для оцінки стану та перспектив використання лоукостерів в Україні.

Лоукостери – сучасний вид авіаперельотів, який відрізняється економічністю та стриманим рівнем організації. Це бюджетний варіант пасажироперевезень з ефективною організацією бізнесу, яка й визначає низьку вартість квитків. Бізнес-модель лоукостерів виникла в США наприкінці ХХ ст. і успішно поширилася на Європу, де почала стрімко розвиватися [12].

Лоукост-авіакомпанії працюють за такою схемою:

- ✦ не мають авіакаси і продають квитки в режимі онлайн;
- ✦ не надають харчування на борту та інших видів розваг (можна отримати за окрему плату);
- ✦ мають більше пасажирських місць (при цьому є обмеження: обирати місце можна тільки за умови доплати до основної суми);
- ✦ не мають багато персоналу;
- ✦ перельоти виконуються тільки новим транспортом, що знижує ризик додаткових витрат

на технічне обслуговування старих моделей літаків [6].

Іншими словами, принцип ціноутворення в лоукостерів дуже простий: мінімум сервісу та обмежена кількість персоналу дозволяють значно знизити ціни. Відсутність включених додаткових опцій – це те, чим деякі туристи можуть знехтувати, адже такий вид авіаперельотів дозволяє швидко та недорого подорожувати країнами.

**Б**урхливе зростання приватних авіакомпаній стартувало в 1970-х рр. Поштовхом став процес дерегулювання цивільної авіації в США. До зазначеного періоду будь-які рішення, що стосуються відкриття нових маршрутів і встановлення цін на квитки, вимагали затвердження контролюючих державних органів. У підсумку на ринку стали з'являтися авіаперевізники з більш привабливими тарифами на свої послуги.

Формально першою лоукост-авіакомпанією прийнято вважати американську Pacific Southwest Airlines, що здійснювала польоти всередині штату Каліфорнія з 1949 р. Перевізнак запропонував безліч нововведень, характерних для бюджетних авіакомпаній. Так, у 1978 р. було встановлено перші автомати з продажу квитків і реєстрації на рейс, проводилася уніфікація флоту повітряних суден. У 1988 р. на базі авіакомпанії, після об'єднання з трьома іншими перевізниками, було створено US Airways. Розпочавши польоти в 1971 р., інша американська авіакомпанія – Southwest Airlines – згодом стала найбільшим лоукостером у світі, обравши бізнес-модель, яка передбачає повну відмову від всіх додаткових послуг, крім перельоту.

З ослабленням державного контролю за цивільними авіаперевезеннями модель бюджетних авіакомпаній у 1990-х рр. успішно адаптувалася і в Європі. Вступ до Євросоюзу нових країн Східної Європи привів до розширення загального повітряного простору та до нового стрибка в розвитку лоукост-авіаперевезень. У трійці найбільших у світі лоукостерів закріпилися ірландська авіакомпанія Ryanair і британська авіакомпанія EasyJet.

У 2000-х рр. лоукост-авіакомпанії почали «освоювати» Азійсько-Тихоокеанський регіон (АТР), зайнявши найбільш міцні позиції на ринку повітряних перевезень. У кінцевому підсумку лоукост-модель виявилася затребуваною в усьому світі [14].

Тільки за останні 10 років у світі з'явилося понад 100 нових авіакомпаній, які почали польоти за принципами low cost, а частка пасажирів, які подорожують лоукостерами, зростає з 13% до 29% від загального світового пасажиропотоку. Багато класичних авіакомпаній під тиском конкуренції також змінили свої бізнес-моделі, перетворившись в авіакомпанії-дискаунтери. Наприклад, Міжнародні авіалінії України (МАУ) з 2017 р. запустили лоукост-тарифи.

**У**сі складові бізнес-моделі лоукостерів у сукупності забезпечують істотну економію авіакомпанії на прямих і непрямих витратах, збільшують оборот літаків, дозволяють отримувати додатковий прибуток від наземної сервісної діяльності. Для розуміння основних чинників, які дозволяють лоукостерам домагатися переваг у частині скорочення витрат, розглянемо ключові характеристики бізнес-моделі низькотарифних авіакомпаній.

*По-перше*, лоукостери використовують типовий парк літаків. З метою зниження операційних витрат низькотарифні авіакомпанії, як правило, експлуатують один або два типи літаків. *По-друге*, лоукостери, як правило, здійснюють прямі авіаперевезення (point-to-point system), минаючи пересадочні вузли. Застосування схеми point-to-point дозволяє скоротити час польоту, минаючи транзитний аеропорт, збільшує середній добовий наліт повітряного судна, а також створює умови для більш ефективного використання інфраструктури аеропорту. *По-третє*, як відзначалося нами вище, такі компанії використовують набагато менше персоналу, а також скорочують набір послуг, пропонованих пасажиром на борту літака.

**Н**аразі можна виділити три найбільші регіони бюджетних авіаперевезень: Північна Америка (з провідною роллю США), Європа й АТР, де склалися три великі ареали – Австралія та Нова Зеландія, Індія, країни Південно-Східної Азії (ПСА) та кілька дрібних осередків, представлених окремими країнами Східної Азії (Китай, Республіка Корея, Японія) [10, с. 15]. Разом із цим рейтинг найкращих бюджетних авіакомпаній 2019 р. має такий вигляд: 1. AirAsia; 2. EasyJet; 3. Norwegian; 4. Southwest Airlines; 5. AirAsia X; 6. Jetstar Airways; 7. WestJet; 8. IndiGo; 9. Ryanair; 10. Eurowings.

Сьогодні лоукостери є невід'ємним елементом світової авіаційної системи та широко поширеною моделлю ведення бізнесу, яка проникає на все більшу кількість ринків. Статистичні дані Державної авіаційної служби України про діяльність авіаційної галузі протягом 2017 р. свідчать, що кількість пасажирів, перевезених українськими авіакомпаніями, сягала 10,5 млн осіб. Наразі це є рекордним показником. У поточному році визначають стабільний розвиток державної авіації (рис. 1).

Останніми роками українська авіація демонструє фантастичні показники зростання. За динамікою зростання Україна випереджає середні показники по Європі. Впродовж січня – червня 2019 р. ринок пасажирських перевезень обслуговували 19 українських аеропортів та аеродромів. Але близько 98% пасажиропотоків сконцентровано в 7 основних аеропортах (Бориспіль, Київ (Жуляни), Одеса, Львів, Харків, Запоріжжя та Дніпро).

Значне зростання кількості обслугованих пасажирів порівняно з 1 півріччям 2018 р. мало місце в

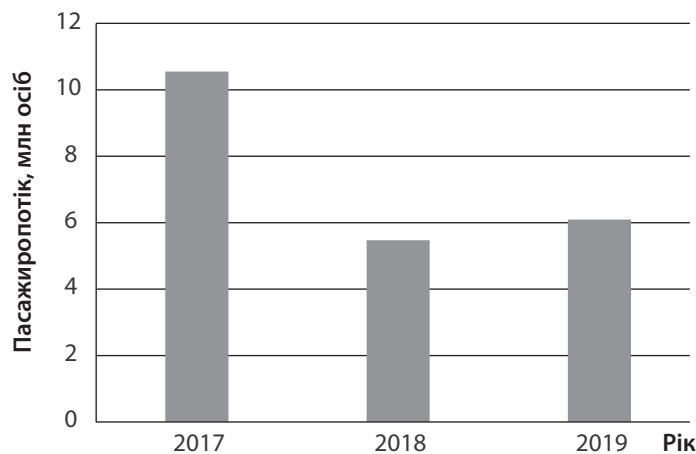


Рис. 1. Динаміка кількості авіаперевезень в Україні

Джерело: складено за [3].

основних аеропортах: Львів – на 45,8%, Запоріжжя – на 30,1%, Харків – на 25,5%, Бориспіль – на 20,2%, Київ (Жуляни) – на 16%, Одеса – на 11,1% та Дніпро – на 8,7%. Також суттєвий приріст обсягів пасажирських перевезень зафіксовано в аеропортах міст Чернівці (на 9,5%), Кривий Ріг (на 7,1%), Вінниця (на 5,3%) та Херсон (на 4%). Таке зростання свідчить про те, що авіаційна галузь у 2019 р. продовжувала користуватися великим попитом і мала тенденцію до зростання в майбутньому [3].

Цьому сприяло посилення конкуренції за українського пасажирів серед іноземних лоукостерів. У 2018 р. бюджетна авіакомпанія Wizz Air продовжила активно відкривати нові рейси: до Кракова (Польща) з Києва та Харкова. Компанія Ryanair пообіцяла 5 нових напрямків у 2019 р. і заявила про те, що планує інвестувати в Україну \$1,5 млрд, щоб збільшити флот до 15 літаків [2]. Ураховуючи той факт, що в нашій країні найнижчий рівень мінімальної заробітної плати в Європі, попит серед громадян на лоукостери набуває нового значення.

На сьогоднішній день лідером серед іноземних авіакомпаній, які здійснюють дешеві авіаперевезення в Україні, є Wizz Air, пасажиропотік якої зображено на рис. 2. Лоукостер здійснює прямі рейси до Польщі, Німеччини, Литви, Латвії, Естонії, Великої Британії, Данії, Угорщини, Греції та інших країн. Протягом літнього сезону у 2020 р. порівняно з аналогічним періодом 2019 р. авіакомпанія буде пропонувати на 118 тисяч посадкових місць більше. Це приблизно на 650 рейсів, або на 7%, більше, ніж у поточному році.

Також в Україні здійснюють авіаперевезення такі лоукост-авіакомпанії [13]:

- ✦ *SkyUP* – українська авіакомпанія, яка позиціонує себе як лоукостер. Здійснює авіаперельоти по внутрішніх напрямках (Київ, Одеса, Харків), а в Європу літає тільки з Києва.

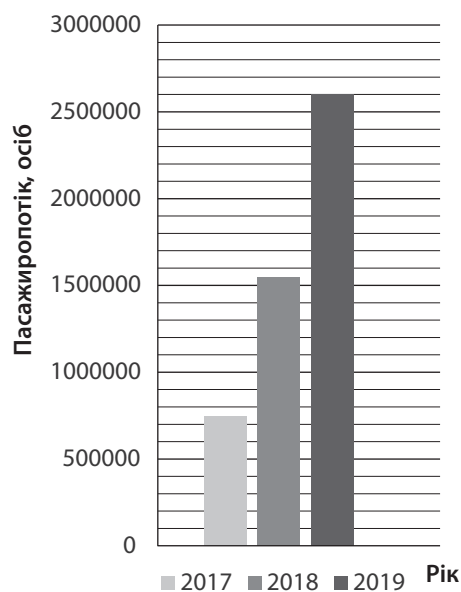


Рис. 2. Пасажиropотік авіакомпанії Wizz Air в Україні, осіб

Джерело: складено за [7].

- ✦ *Ryanair* – ірландська авіакомпанія, яка є найбільшою в Європі. Здійснює перевезення пасажирів по всіх великих містах ЄС. В основному, це Польща (Познань, Вроцлав, Краків, Варшава), Братислава в Словаччині, Софія в Болгарії. Також доступні рейси в Німеччину (Берлін і Нюрнберг), Афіни, Барселону та ключові хаби Британських островів – Лондон, Манчестер і Дублін.
- ✦ *Pegasus Airlines* – авіакомпанія з головним хабом (центром) у Стамбулі. Турецький лоукостер пропонує дешеве повітряне сполучення з Південною та Північною Європою, Азією та Туреччиною. Вильоти здійснюються з Харкова та Львова.
- ✦ *Vueling* – іспанська авіакомпанія з хабом у Барселоні, здійснює рейси тільки з Києва до Італії (Рим) та Іспанії (Барселона).

- ✦ *Ernest Airlines* – італійська лоукост-авіакомпанія з хабом у Мілані. Польоти здійснюються з аеропортів Києва (Жуляни) та Львова до Венеції та Неаполя.
- ✦ *AirBaltic* – латвійська авіакомпанія з трьома хабами: в Ризі (Латвія), Вільнюсі (Литва) і Таллінні (Естонія). Вильоти відбуваються з Києва та Харкова.
- ✦ *UP* – ізраїльський авіаперевізник. Українці мають можливість із Києва долетіти до Тель-Авіва, Берліна, Будапешта та Праги.
- ✦ *AEGEAN* – грецький лоукостер, який дає змогу дістатися з Києва до аеропорту в Афінах.
- ✦ *Meridiana* – італійський лоукостер, що виконує маршрути з України в Італію (Київ – Калгарі, Київ – Ольвія, Київ – Неаполь).
- ✦ *FlyDubai* – компанія, яка виконує прямий рейс у Дубай з аеропорту «Бориспіль».
- ✦ *EstonianAir* – виконує дешеві рейси з Києва до Таллінна.
- ✦ *AegeanAir* – лоукостер із Греції, що виконує дешеві рейси з київського аеропорту «Жуляни» до Афін.
- ✦ *GermanWings* – німецький лоукостер, який виконує рейси з Києва до Франкфурта-на-Майні та Мюнхена.

Основна роль лоукост-авіакомпаній, які з'являються в Україні, це – розвиток регіонів, а саме: розвиток туристичної галузі та, як наслідок, – будівництво нової інфраструктури, створення нових робочих місць та освоєння маршрутів, яких ніколи не існувало. Прогнозується, що збільшення кількості лоукостерів в Україні створить понад 800 тис. нових робочих місць уже до 2030 р., а укра-

їнська економіка заробить додаткові 65 млрд грн: 16 млрд – доходи аеропортів; 18 млрд – доходи від будівництва та підтримки аеропортів; 8 млрд принесе розвиток торгівлі; 22 млрд грн – туристична сфера [9].

На сьогоднішній день туризм є невід'ємною галуззю кожної країни світу. Вона є однією з найбільш динамічних і прибуткових у світовій економіці, яка сприяє зміцненню та поширенню економічних, соціальних і культурних зв'язків. Відповідно до закону України «Про туризм» [8] у нашій державі туризм є одним із пріоритетних напрямів розвитку економіки та культури. Україна володіє унікальними природними ресурсами, сприятливим кліматом, неповторним комплексом історико-культурних і архітектурних пам'яток, об'єктів рекреаційного призначення та має всі передумови для розвитку внутрішнього, в'їзного та виїзного туризму (рис. 3).

Туристичний потенціал України на сьогодні розкрито не повною мірою, про що свідчить 1,5–2% частки туристичної галузі в структурі ВВП країни. З табл. 1 можна побачити зменшення кількості в'їзних туристів до України у I півріччі 2019 р. порівняно із аналогічним періодом минулого року (–5,6%). Це зумовлено насамперед зменшенням туристичного потоку з прикордонних країн. Але потрібно відмітити, що лідерами за кількістю в'їздів іноземців до України історично є саме прикордонні країни, частка яких з 2016 р. поступово зменшується з 85,5% до 80,7%.

На фоні зменшення прикордонного обміну спостерігаються якісні зміни в структурі в'їзного туристичного потоку з неприкордонних країн. Так, досягнуто суттєвого зростання потоків з: Литви – на 32,0%, Латвії – 18,1%, Німеччини – 17,5%, Канади – 11,4%, Китаю – 11,1%, а також продовжується тенденція

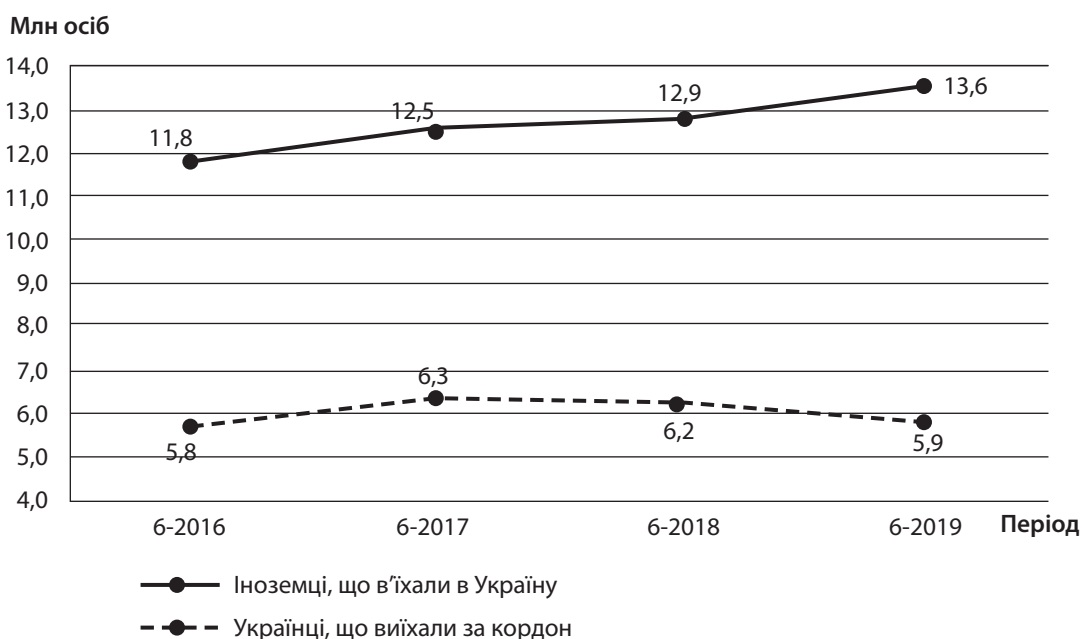


Рис. 3. В'їзд іноземців в Україну та виїзд українців за кордон у I півріччі 2016–2019 рр. [4]

Кількість іноземних громадян, що перетинали державний кордон України, тис. осіб

| Період      | 2016 р. | 2017 р. | 2018 р. | 2019 р. | Приріст, % |           |           |
|-------------|---------|---------|---------|---------|------------|-----------|-----------|
|             |         |         |         |         | 2017/2016  | 2018/2017 | 2019/2018 |
| I квартал   | 2427,3  | 2631,5  | 2547,7  | 2357,8  | 8,4        | -3,2      | -7,5      |
| II квартал  | 3392,7  | 3697,1  | 3673,4  | 3513,8  | 9,0        | -0,6      | -4,3      |
| III квартал | 4559,5  | 4769,5  | 4935,7  | -       | 4,6        | 3,5       | -         |
| IV квартал  | 3226,3  | 3323,1  | 3050,1  | -       | 3,0        | -8,2      | -         |
| Усього      | 13606,0 | 14421,2 | 14207,0 | -       | 6,0        | -1,5      | -         |

Джерело: складено за [4].

зростання потоків туристів з: Франції – 6,0%, США – 5,6%, Чехії – 5,6%, Італії – 3,9%, Великобританії – 2,7%, Болгарії – 2,4%, відновився потік туристів з Грузії – 4,5% [4].

З даними Державної служби статистики України, протягом 2017–2019 рр. виїзний туристичний потік зберігає стабільну тенденцію до зростання у зв'язку із введенням з 11 червня 2017 р. безвізового режиму з країнами ЄС. За підсумками I півріччя 2019 р. приріст виїзного потоку українських туристів порівняно з аналогічним періодом 2018 р. становить 5,6% (у I півріччі 2018 р. приріст становив 3,3%) [5].

Динаміку виїзного туристичного потоку України за період з 2016 по 2019 рр. (I та II квартали) наведено в *табл. 2*.

Ми можемо спостерігати якісні зміни в структурі виїзного туристичного потоку до неприкордонних країн. Так, зафіксовано суттєве зростання потоків до: Австрії – на 157%, Німеччини – 60,9%, Іспанії – 50,1%, Єгипту – 46,0%, Болгарії – 42,4%, Греції – 43,8%, Італії – 30,5%, Кіпру – 23,6%, Грузії – 18,4%, Туреччини – 14,6% та ОАЕ – 13,9%. Що стосується прикордонних країн, куди переважно виїжджають громадяни України, їх частка з 2016 р. поступово зменшується з 88% до 77,7% туристичного потоку [4].

Перерозподіл туристичних потоків пояснюється запровадженням безвізового режиму з країнами

ЄС, введенням з 01.01.2018 р. змін до Митного кодексу України, що значно обмежують безмитний перетин товарів через кордон, розширенням лоукост-авіаперевезень і відкриттям прямих авіарейсів [1].

Роблячи висновок про туристичну привабливість бюджетних авіаперевезень, не можна не задатися питанням, у чому їх переваги для туристів. Перш за все, слід відзначити високу надійність літаків лоукост-компаній. За весь час їх існування не було зафіксовано жодного випадку з людськими жертвами. Середній вік літаків авіакомпанії «Ryanair», наприклад, становить 3 роки, літаків «AirBerlin» – 5 років. Для порівняння середній вік флоту вітчизняних авіакомпаній коливається від 12 до 42 років [11].

Бюджетні авіаперевезення сформувалися в Європі протягом останніх десятиліть, коли у людей з'явилася стійка потреба в частих, але не тривалих подорожах. Європейці хотіли подорожувати швидко, ефективно і дешево, що і породило новий вид авіакомпаній – лоукостерів. Раніше споживач обирав авіакомпанію за такими факторами, як рівень комфорту, час вильотів, зручність стикувальних рейсів, наявність бонусних програм. Ціна не була ключовим моментом вибору. З появою лоукостерів у пасажира з'явилася право обирати за ціновим фактором: летіти дешево, але без сервісного обслуговування, або дорого, але з повним набором послуг. Низькі ціни – головна перевага пасажира лоукостерів.

Таблиця 2

Кількість українських громадян, які виїжджали за кордон, тис. осіб

| Період      | 2016 р. | 2017 р. | 2018 р.  | 2019 р. | Приріст, % |           |           |
|-------------|---------|---------|----------|---------|------------|-----------|-----------|
|             |         |         |          |         | 2017/2016  | 2018/2017 | 2019/2018 |
| I квартал   | 5283,4  | 6916,6  | 5 844,4  | 6 085,3 | 30,9       | -15,5     | 4,1       |
| II квартал  | 6484,9  | 5570,6  | 7 055,2  | 7 542,1 | -14,1      | 26,7      | 6,9       |
| III квартал | 6904,1  | 7790,8  | 8 218,4  | -       | 12,8       | 5,5       | -         |
| IV квартал  | 5995,8  | 6159,2  | 6 692,6  | -       | 2,7        | 8,7       | -         |
| Усього      | 24668,2 | 26437,4 | 27 810,8 | -       | 7,2        | 5,2       | -         |

Джерело: складено за [4].

Відзначаючи явну туристичну привабливість лоукост-турів, не можна не сказати про недоліки. Головний полягає в тому, що бюджетні авіакомпанії не несуть повної юридичної відповідальності перед туристом у разі невильоту або затримки рейсу. Договір надання послуг складається таким чином, що в разі скасування рейсу повертається лише вартість польоту, а в разі відмови від поїздки не повертається взагалі. Оперативна допомога клієнту в покупці нового авіаквитка може бути утруднена, оскільки в день вильоту ціна авіаквитків на лоукостери часто не нижче повносервісних компаній. Крім того, плануючи такий тур, практично неможливо закласти середні витрати на переліт, оскільки ціни в лоукост-компаній схильні до частішої зміни протягом сезону.

Серед можливих негативних наслідків приходу лоукостерів необхідно також відзначити погіршення якості обслуговування та взагалі зникнення елітної версії продукту, а також руйнування мережі повносервісних перевізників. Але всі ці недоліки компенсуються тим фактом, що лоукостери сприяють зростанню перевезень, пов'язаних з відпочинком.

## ВИСНОВКИ

Розвиток туризму й авіаційного транспорту в сучасних умовах слід розглядати як взаємообумовлені процеси. Незважаючи на реалії сьогодення в українській економіці, авіаційній і транспортній інфраструктурі, можна з упевненістю сказати, що низькі ціни на авіап перевезення – це абсолютно реально. Авіакомпанії-лоукостери розвиваються в усьому світі, і їх частка останнім часом тільки наростає. Бюджетні авіап перевізники, на відміну від традиційних, менш схильні до впливу економічних змін. До факторів їх успішного функціонування можна віднести невисокі ціни, грамотну політику отримання додаткових доходів, уніфікований флот, що складається переважно з нових повітряних суден, а також інтеграцію сучасних технологій. Тому саме цей напрям дає значний приріст туристів у загальному потоці. ■

## ЛІТЕРАТУРА

1. Назаренко А. Сучасний стан та тенденції розвитку авіатранспортної галузі України. *Економіка. Фінанси. Право*. 2010. № 5. С. 8–14.
2. Несподіваний прорив для України. Відразу кілька компаній-лоукостів хочуть возити українців // Інформаційний портал «Радіо Свобода». 14.03.2017. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/28369518.html>
3. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України. URL: <http://avia.gov.ua>
4. Офіційний сайт Державної прикордонної служби України. URL: <https://dpsu.gov.ua>
5. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua>
6. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <http://mtu.gov.ua>

7. Пасажиропотік Wizz Air в Україні зріс на майже 70% // Інформаційний портал «24 Канал». 02.11.2019. URL: [https://24tv.ua/pasazhiropotik\\_wizz\\_air\\_v\\_ukrayini\\_zris\\_na\\_mayzhe\\_70\\_n1227410](https://24tv.ua/pasazhiropotik_wizz_air_v_ukrayini_zris_na_mayzhe_70_n1227410)
8. Закон України «Про туризм» від 15 вересня 1995 р. № 324/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/324/95-вр>
9. Проект розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 року» / Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/projects/166/>
10. Семёнов А. А. Географические особенности развития и функционирования системы бюджетных авиаперевозок мира. *Бюллетень транспортной информации*. 2011. № 9. С. 10–22. URL: <https://istina.msu.ru/publications/article/1332942/>
11. Нестерова І. Скільки років аерофлоту, яким літають українці // Телеканал Перший. URL: <https://pershyj.com/p-skilki-rokiv-aeroflotu-yakim-litayut-ukrayintsi-40868>
12. Смерічевський С. Ф., Михальченко І. Г. Особливості трансформації світового ринку авіаційних перевезень. *Науковий вісник Ужгородського університету. Серія «Економіка»*. 2015. Вип. 2. С. 29–37.
13. Червоненко В. Як дешево злітати до Європи: карта лоукостів в Україні // Інформаційний портал «BBC News Україна». URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/news-49268465>
14. The World Bank. Air transport, passengers carried // The World Bank. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR>

## REFERENCES

- Chervonenko, V. "Yak deshevo zlitaty do Yevropy: karta loukostiv v Ukraini" [How to Cheaply Fly to Europe: a Map of Low Cost in Ukraine]. Informatsiyni portal «BBC News Ukraina». <https://www.bbc.com/ukrainian/news-49268465>
- [Legal Act of Ukraine] (1995). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/324/95-вр>
- [Legal Act of Ukraine]. <https://mtu.gov.ua/projects/166/>
- "Nespodivanyi proryv dlia Ukrainy. Vidrazu kilka kompanii-loukostiv khochut vozyty ukraintsi" [An unexpected Breakthrough for Ukraine. Several Low-cost Companies Want to Carry Ukrainians at Once]. Informatsiyni portal «Radio Svoboda». 14.03.2017. <https://www.radiosvoboda.org/a/28369518.html>
- Nazarenko, A. "Suchasnyi stan ta tendentsii rozvytku avia-transportnoi haluzi Ukrainy" [The Current State and Tendencies of Development of Aviation Transport Industry of Ukraine]. *Ekonomska. Finansy. Pravo*, no. 5 (2010): 8-14.
- Nesterova, I. "Skilky rokiv aeroflotu, yakym litaiut ukraintsi" [How Many Years of Aeroflot That Ukrainians Fly]. Telekanal Pershyi. <https://pershyj.com/p-skilki-rokiv-aeroflotu-yakim-litayut-ukrayintsi-40868>
- Ofitsiyni sait Derzhavnoi aviatsiynoi sluzhby Ukrainy. <http://avia.gov.ua>
- Ofitsiyni sait Derzhavnoi prykordonnoi sluzhby Ukrainy. <https://dpsu.gov.ua>

Ofitsiyni sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy. <https://www.ukrstat.gov.ua>

Ofitsiyni sait Ministerstva infrastruktury Ukrainy. <http://mtu.gov.ua>

"Pasazhyropotik Wizz Air v Ukraini zris na maizhe 70%" [Wizz Air's Passenger Traffic in Ukraine Has Increased by Almost 70%]. Informatsiyni portal «24 Kanal». 02.11.2019. [https://24tv.ua/pasazhiropotik\\_wizz\\_air\\_v\\_ukrayini\\_zris\\_na\\_mayzhe\\_70\\_n1227410](https://24tv.ua/pasazhiropotik_wizz_air_v_ukrayini_zris_na_mayzhe_70_n1227410)

Semenov, A. A. "Geograficheskiye osobennosti razvitiya i funktsionirovaniya sistemy byudzhetykh aviaperevozok mira" [Geographical Features of the Development

and Functioning of the World Budget air Transportation System]. Biulleten transportnoy informatsii. 2011. <https://istina.msu.ru/publications/article/1332942/>

Smerichevskiy, S. F., and Mykhalchenko, I. H. "Osoblyvosti transformatsii svitovoho rynku aviatsiinykh perevezen" [Features of Transformation of the World Market of air Transportation]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho universytetu. Seriya «Ekonomika»*, no. 2 (2015): 29-37.

"The World Bank. Air transport, passengers carried". The World Bank. <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR>

УДК 338.4  
JEL: F10; F19; L81; O24

## ОЦІНКА ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

©2020 ШТАЛЬ Т. В., УВАРОВА А. Є.

УДК 338.4  
JEL: F10; F19; L81; O24

### Шталь Т. В., Уварова А. Є. Оцінка організаційно-економічного забезпечення логістичної діяльності торговельних підприємств України

Метою даної статті є оцінка організаційно-економічного забезпечення логістичної діяльності роздрібних та оптових підприємств України вибіркової сукупності, які функціонують в різних бізнес-напрямах, шляхом оцінки складових організаційного та економічного забезпечення логістичної діяльності. Результатом оцінки є визначення коефіцієнтів, а саме: широти реалізації логістичних функцій, якості організаційного, кадрового, матеріального, інформаційно-комунікаційного, фінансового, та, в підсумку, – визначення інтегрального показника, що відображає рівень забезпечення за даними складовими. Для визначення широти впровадження логістики на торговельних підприємствах було здійснено анкетування працівників досліджуваних підприємств, яке включило питання щодо реалізації логістичних функцій за основними видами логістики. Сформовано позиціонування досліджуваних торговельних підприємств вибіркової сукупності, по-перше, за кількістю напрямів діяльності та широтою реалізації логістичних функцій; по-друге, за інтегральними показниками організаційного та економічного забезпечення логістичної діяльності. Обґрунтовано наявний зв'язок між показниками організаційно-економічного забезпечення логістичної діяльності та основними результатами господарської діяльності досліджуваних торговельних підприємств вибіркової сукупності. Перспективами подальших досліджень у даному напрямі є формування шляхів покращення організаційного та економічного забезпечення логістичної діяльності торговельних підприємств.

**Ключові слова:** організаційне забезпечення, економічне забезпечення, логістична діяльність, торговельне підприємство, логістичні процеси, логістичні функції.

**DOI:** <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-1-196-209>

**Рис.:** 2. **Табл.:** 10. **Бібл.:** 11.

**Шталь Тетяна Валеріївна** – доктор економічних наук, професор кафедри міжнародної економіки та менеджменту зовнішньоекономічної діяльності, декан факультету міжнародних економічних відносин, Харківський національний економічний університет ім. С. Кузнеця (просп. Науки, 9а, Харків, 61166, Україна)

**E-mail:** [shtaltv@gmail.com](mailto:shtaltv@gmail.com)

**ORCID:** <http://orcid.org/0000-0003-1256-9854>

**Researcher ID:** <http://www.researcherid.com/rid/G-6988-2018>

**Уварова Анастасія Євгенівна** – аспірантка кафедри міжнародної економіки та менеджменту зовнішньоекономічної діяльності, Харківський національний економічний університет ім. С. Кузнеця (просп. Науки, 9а, Харків, 61166, Україна)

**E-mail:** [anastasiya.uvarova@hneu.net](mailto:anastasiya.uvarova@hneu.net)

УДК 338.4  
JEL: F10; F19; L81; O24

**Шталь Т. В., Уварова А. Е. Оценка организационно-экономического обеспечения логистической деятельности торговых предприятий Украины**

Целью данной статьи является оценка организационно-экономического обеспечения логистической деятельности розничных и оптовых предприятий Украины выборочной совокупности, функционирующих в различных бизнес-направлениях, путем оценки составляющих организационного и экономического обеспечения логистической деятельности. Результатом такой оценки является определение коэффициентов, а именно: широты реализации логистических функций, качества организационного, кадрового, материального, информационно-коммуникационного, финансового обеспечения, и, в итоге, – определение интегрального показателя, отражающего уровень обеспечения по данным составляющим. Для определения широты внедрения логистики на торговых предприятиях было осуществлено анкетирование работников исследуемых предприятий, которое включило вопрос о реализации логистических функций по основным видам логистики. Осуществлено позиционирование исследуемых торговых предприятий выборочной совокупности, во-первых, по количеству направлений деятельности и широте реализации логистических функций; во-вторых, по интегральным показателям организационного и экономического обеспечения логистической деятельности. Обоснована имеющаяся связь между показателями организационно-экономического обеспечения логистической деятельности и основными результатами хозяйственной деятельности исследуемых торговых предприятий выборочной совокупности. Перспективами дальнейших исследований в данном направлении является формирование путей улучшения организационного и экономического обеспечения логистической деятельности торговых предприятий.