

**НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Національний авіаційний університет

Факультет транспорту, менеджменту і логістики

Кафедра менеджменту зовнішньоекономічної діяльності підприємств

**Методичні рекомендації з організації самостійної роботи студентів****з дисципліни «Авіаційна індустрія»**

Галузь знань: 07 «Управління та адміністрування»  
Спеціальність: 073 «Менеджмент»  
ОПП: Менеджмент авіакомпаній та аеропортів

Укладачі: к.е.н., доц. Овсак О.П.

Розглянуто та схвалено

на засіданні кафедри \_\_\_\_\_

(повна назва кафедри)

Протокол № \_\_\_\_ від «\_\_» \_\_\_\_ 2022р.

Завідувач кафедри \_\_\_\_\_

Навчальна дисципліна «Авіаційна індустрія» є теоретичною та прикладною основою сукупності знань та вмінь, що формують управлінський профіль фахівця в області менеджменту авіакомпаній та аеропортів.

**Метою** викладання дисципліни є формування у майбутніх менеджерів авіакомпаній та аеропортів мислення та системи спеціальних знань про функціонування авіаційної індустрії, її структуру, механізми регулювання, взаємозв'язки з зовнішнім середовищем, суміжними галузями, а також чинники розвитку, економічне та соціальне значення авіаційної індустрії.

**Завданнями** вивчення навчальної дисципліни є:

- ознайомлення з загальними тенденціями розвитку світової та вітчизняної авіаційної індустрії;
- вивчення етапів історичного розвитку авіаційного транспорту;
- ознайомлення зі структурою авіаційної індустрії та наявними взаємозв'язками між її елементами;
- ознайомлення з особливостями діяльності авіакомпаній та аеропортів виробників авіаційної техніки та розуміти взаємозв'язки між ними.
- ознайомлення з видами авіаційного та суміжного до нього бізнесу;
- вивчення основ регулювання авіаційної галузі;
- розуміння зовнішнього середовища авіаційної індустрії та економічного значення останньої.

У результаті вивчення навчальної дисципліни студент має досягти таких **результатів навчання**:

- демонструвати знання історичного розвитку авіаційного транспорту,
- розрізняти складові структури авіаційної індустрії;
- знати та використовувати в практичній діяльності особливості діяльності авіакомпаній та аеропортів; виробників авіаційної техніки та розуміти взаємозв'язки між ними.
- надавати характеристику авіаційним підприємствам (за видами економічної діяльності)
- давати оцінку ключових особливостей поточного стану діяльності повітряного транспорту
- вміти проводити аналіз обсягових та вартісних показників розвитку авіаційної індустрії;
- знати основи регулювання авіаційної галузі;

- розрізняти елементи зовнішнього середовища авіаційної індустрії;
- розуміти економічне та соціальне значення авіаційної індустрії.

У результаті вивчення навчальної дисципліни студент повинен набути наступні **компетентності**:

- визначення функціональних сфер діяльності авіакомпаній, аеропортів та їх взаємодії;
- здатність визначати та описувати характеристики організації;
- здатність аналізувати результати діяльності організації, зіставляти їх з факторами впливу зовнішнього та внутрішнього середовища;
- здатність визначати перспективи розвитку організації;
- вміння визначати функціональні області організації та зв'язки між ними;
- здатність аналізувати й структурувати проблеми організації, формувати обґрунтовані рішення.
- здатність розв'язувати широке коло проблем і задач в сфері управління авіапідприємствами шляхом розуміння їх фундаментальних основ та використання як теоретичних, так і практичних методів.
- здатність здійснювати пошук з різних інформаційних джерел, використовувати цю інформацію для прийняття рішень і розробляти їх альтернативні варіанти на основі використання інформаційних систем та комп'ютерних технологій.

## **МОДУЛЬ № 1 «АВІАЦІЙНА ІНДУСТРІЯ»**

### **Тема 1. Історичний розвиток авіаційного транспорту**

Питання (завдання) для самостійної роботи

1. Технічний розвиток 1783–1929.
2. Основні аспекти дерегуляції ринку авіаперевезень:
3. Деретуляція американського повітряного транспорту.
4. Деретуляція європейського повітряного транспорту.
5. Відмінності у дерегуляції американського та європейського повітряного транспорту
6. Мережі, альянси та операції з низькими витратами 1974–1990-х
7. Цінність споживача 1991–2010 та нові перспективи авіаринку 2010 - 2021

### Список літератури:

1. James Patrick Baldwin, J.D. The Evolution of the Airline Industry: Regulation, Events and Influencing Factors. Kindle Direct Publishing. JPB Publications. 12 Bellevue Ave. Cambridge, MD 21613. 2008. .201p.
2. Економіка цивільної авіації України: [монографія] / Ю. Ф. Кулаєв, С. М. Подреза. - 2-ге вид., переробл. та допов. - К. : Фенікс, 2011. - 680 с.
3. Air transport liberalization and the economic development of the countries - ICAO Assembly, 39th session [online] [accessed 2020-04-23]. 2016. Available from: [https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp\\_189\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_189_en.pdf)
4. GILLEN, D., HARRIS, R., OUM, T. H. Measuring the economic effects of bilateral liberalization air transport. Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review [online]. 2002, 38(3-4), p. 155-174 [accessed 2020-05-18]. ISSN 1366-5545. Available from: [https://doi.org/10.1016/S1366-5545\(02\)00003-0](https://doi.org/10.1016/S1366-5545(02)00003-0)
5. Impact of international air service liberalisation on Chile [online] [accessed 2020-05-25]. Available from: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/chile-benefits-from-further-liberalization/>
6. Council Regulation (EC) No 411/2004 of 26 February 2004 repealing Regulation (EEC) No 3975/87 and amending Regulations (EEC) No 3976/87 and (EC) No 1/2003, in connection with air transport between the community and third countries (text with EEA relevance) [online]. [accessed 2020-05-03]. Available from: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:32004R0411>
7. GASPARI, F. The EU air transport liberalization and de-regulation. International and Comparative Law Review [online]. 2011, 11(2), p. 7-42 [accessed 2020-05-06]. ISSN 2464-6601. Available from: <https://doi.org/10.1515/iclr-2016-0102>

8. PIERMARTINI, R., ROUSOVA, L. Liberalization of air transport services and passenger traffic - 2008 WTO Staff Working Papers ERSD-2008-06, World Trade Organization (WTO), Economic Research and Statistics Division [online]. [accessed 2020-05-13]. Available from: [https://www.wto.org/english/res\\_e/reser\\_e/ersd200806\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/reser_e/ersd200806_e.pdf)

### **Методичні рекомендації**

Вивчаючи іноземні джерела з предмету «Авіаційна індустрія», стає відомим, що початковий етап історії авіації починається з перших креслень та літаючих елементів, що мало місце з початку XV століття. Загалом історію авіації можна розділити на наступні етапи розвитку: 1. Технічний розвиток 1783–1929рр., 2. Політичний розвиток 1929–1944рр. 3. Розвиток якості та вартості 1945–1973рр. 4. Мережі, альянси та операції з низькими витратами 1974–1990рр. 5. Нові перспективи-цінність клієнтів 1991–2019рр. 6. Період пандемії COVID 2019рр.

Перший етап – технічний розвиток авіації - почався з повітряних куль і повітряних зміїв у Китаї, хоча ліхтар Конгмінга (прото - повітряна куля) був відомий у Китаї з давніх часів. Першою опублікованою статтею про авіацію була "Ескіз машини для польоту у повітрі" Емануеля Сведенборга, опублікована у його періодичному виданні 1716 р. Перший загальновізнаний політ людини відбувся в Парижі в 1783 р. Жан-Франсуа Пілатре де Розьє та Франсуа Лоран д'Арландес пройшли 8 км на повітряній кулі, винайденої братами Монгольф'є. Перші випробувальні польоти з планерами почалися в середині XIX століття. Між 1900 і 1902 роками брати Райт побудували і випробували серію конструкцій повітряних зміїв та планерів, перш ніж спробувати побудувати моторну конструкцію. 5 жовтня 1905 року Уїлбур пролетів 38,9 км приблизно за 40 хвилин. У 1908 році брати Райт здійснили перший пасажирський рейс у США.

На початку другого етапу - політичний розвиток 1929–1944 рр., літаки еволюціонували від виготовлення переважно з дерева та полотна до майже повністю виготовленого з алюмінію. Розвиток двигунів просунувся швидко, і двигуни розвивалися від рядних бензинових двигунів з водяним охолодженням до роторних та радіальних двигунів з повітряним охолодженням, що становить суттєве збільшення рухової потужності. Весь цей розвиток поштовх просунувся нагородами за рекорди дистанції та швидкості.

Друга світова війна різко збільшила темпи розробки та виробництва літаків. Усі країни, які брали участь у війні, активізували розробку та виробництво літаків та систем доставки зброї з польотів, таких як перший далекобійний бомбардувальник. З появою більш тривалих польотів та можливістю перелітати над іншими країнами було необхідне деяке міжнародне регулювання. Центральною конвенцією в галузі міжнародного повітряного права є угода про міжнародну цивільну авіацію, досягнута 7 грудня 1944 р. (Чиказька конвенція - СНІ) (SR 0,748). Завдяки своєму універсальному характеру Чиказька конвенція є основоположною політикою післявоєнного розвитку міжнародної цивільної авіації. Відповідно до угоди була створена Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО).

На основі опрацьованої літератури підготувати відповіді на питання для самоконтролю.

### **Питання для самоконтролю**

- 1. Коли і у якій місцевості відбувся перший загальновизнаний політ людини?*
- 2. Охарактеризуйте внесок братів Райт у розвиток літакобудування.*
- 3. Хто і коли винайшов перший гідролітак?*
- 4. Коли і літаки вперше використовувалися у військових цілях?*
- 5. В яких країнах і коли почалася розробка реактивного двигуна?*
- 6. Охарактеризуйте вплив другої світової війни на темпи розробки та виробництва літаків.*

7. Розкрийте передумови «політичного розвитку» авіаційної індустрії.
8. Коли почався розвиток комерційної авіації?
9. Розкрийте основні аспекти дерегуляції ринку авіаперевезень:
10. Які особливості проведення дерегуляції американського повітряного транспорту.
11. Які наслідки проведення дерегуляції американського повітряного транспорту для пасажирів? Для авіа бізнесу?
12. Які наслідки проведення дерегуляції європейського повітряного транспорту Розкрийте особливості утворення альянсів авіакомпаній.
13. Посніть передумови виникнення авіакомпаній з низькими витратами у 1974–1990-х
14. Розкрийте передумови виникнення концепції «цінність споживача» та особливості її практичної реалізації у 1991–2010.
15. Охарактеризуйте розвиток авіаринку за період 2010 – 2021 (чинники циклічності, обсягові показники).

## **Тема 1.2. Структура авіаційної індустрії**

Питання (завдання) для самостійної роботи

1. Елементи системи авіаційної індустрії: Соціальна система. Екологічне середовище. Технологічне середовище. Економічне середовище.
2. Вплив уряду та правове регулювання.
3. Галузеві структури конкуренції

### **Список літератури:**

1. Жаворонкова Г.В., Садловська І.П., Шкода Т.Н., Жаворонков В.О. Стратегічне управління авіатранспортними підприємствами. / За ред. д.е.н. Г.В. Жаворонкової. К.: Кондор-Видавництво, 2012.676 с.

2. James Patrick Baldwin, J.D. The Evolution of the Airline Industry: Regulation, Events and Influencing Factors. Kindle Direct Publishing. JPB Publications. 12 Bellevue Ave. Cambridge, MD 21613. 2008. .201p.

3. Економіка цивільної авіації України: [монографія] / Ю. Ф. Кулаєв, С. М. Подреза. - 2-ге вид., переробл. та допов. - К. : Фенікс, 2011. - 680 с.

4. Air transport liberalization and the economic development of the countries - ICAO Assembly, 39th session [online] [accessed 2020-04-23]. 2016. Available from: [https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp\\_189\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_189_en.pdf)

5. Овсак О.П., Ліскович Н.Ю., 2021 Ефективність стратегічного позиціонування авіаційних підприємств України. Проблеми системного підходу в економіці: Зб. наук. пр. – К.: НАУ, 2020. – Вип.4(78). С.113-121.

6. Овсак О.П., Ліскович Н.Ю. 2019. Макроекономічні аспекти впливу розвитку повітряного транспорту на економіку України. «Причорноморські економічні студії». – ПУ «Причорноморський науково-дослідний інститут економіки та інновацій». – Випуск (48). – 2019.– С.133-141.

7. Овсак О.П., Ліскович Н.Ю., Назаренко О.П. 2020. Україна на шляху лібералізації авіаційного простору. Інфраструктура ринку – [електронне наукове фахове ви-дання]. – 2020. – №40. – С.3-13. – Режим доступу: <https://doi.org/10.32843/infrastruct40-1>.

### **Методичні рекомендації**

На підставі вивчення літературних джерел, стає зрозумілим, що вплив уряду та правове регулювання характеризуються наступним. Керівні аспекти (наприклад, вплив регулюючих установ; авіаційне законодавство), а також щодо аспектів контролю в авіації (наприклад, корпоративне управління, управління ризиками) детально аналізуються, щоб показати, наскільки авіаційна промисловість формується його інституційним оточенням.



Положення охоплюють усі елементи ланцюжка створення вартості авіаперевезень, починаючи від будівництва літаків і закінчуючи контактами з клієнтами, де вказується, як формуються конкретні умови квитків.

Хоча державні організації, як правило, виконують роль установ, що встановлюють норми, та моніторингу, приватні організації часто служать основою для обміну досвідом та забезпечення захисту, але їм не дозволяється встановлювати обов'язкові норми та правила. Представлені важливі інституції, такі як ICAO та IATA, та обговорюються їх конкретні ролі та компетенції. Також показано, як формується галузь за нормами та правилами, встановленими цими органами. У цьому відношенні дисципліна «авіаційна індустрія» розкриває як міжнародні інституції впливають на структури конкуренції в галузі авіаперевезень, і, отже, можуть спричинити потенційні викривлення між державами та окремими компаніями, такими як авіакомпанії та аеропорти. Тому доцільно опрацювати літературні джерела [5-7, розкрити питання теми та відповісти на питання для самоконтролю.

### **Питання для самоконтролю**

1. Хто є головними гравцями в ланцюжку створення вартості авіаційної промисловості?
2. Хто є основними зацікавленими сторонами авіаційної промисловості?
3. Які особливості авіаперевезень?
4. Як пов'язані економічний розвиток та авіаційна індустрія?
5. У чому проблема галузей з високими постійними витратами?
6. Яка економія технологій авіакомпаній?
7. Яка економія від масштабу авіакомпаній?
8. У чому полягає економія використання авіакомпаній?
9. У чому полягає економія щільності аеропортів?
10. Які умови існування авіаційної системи?

### **Тема 1.3: Виробництво авіаційної техніки**

Питання (завдання) для самостійної роботи

1. Розвиток авіабудування України: етапи та специфіка.
2. Інтеграція у сфері виробництва авіаційної техніки.

#### **Список літератури:**

1. James Patrick Baldwin, J.D. The Evolution of the Airline Industry: Regulation, Events and Influencing Factors. Kindle Direct Publishing. JPB Publications. 12 Bellevue Ave. Cambridge, MD 21613. 2008. .201p.

2. Економіка цивільної авіації України: [монографія] / Ю. Ф. Кулаєв, С. М. Подреза. - 2-ге вид., переробл. та допов. - К. : Фенікс, 2011. - 680 с.

3. Air transport liberalization and the economic development of the countries - ICAO Assembly, 39th session [online] [accessed 2020-04-23]. 2016. Available from: [https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp\\_189\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_189_en.pdf)

4. Овсак О.П., Ліскович Н.Ю., Назаренко О.П. 2020. Україна на шляху лібералізації авіаційного простору. Інфраструктура ринку – [електронне наукове фахове ви-дання]. – 2020. – №40. – С.3-13. – Режим доступу: <https://doi.org/10.32843/infrastruct40-1>.

5. Овсак О.П., Садловська І.П. Організаційні та правові аспекти Угоди між Україною, Європейським Союзом та його державами – членами «Про спільний авіаційний простір» «Причорноморські економічні студії». – ПУ «Причорноморський науково-дослідний інститут економіки та інновацій». Випуск (74). 2022. С. 65-70. DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.74-10>.

#### **Методичні рекомендації**

Авіаційна промисловість України — галузь машинобудування України. Загалом, авіабудування, відновлення авіатехніки та авіаційні перевезення, є стратегічно важливими для України і являються одними з базових напрямків національної економіки. Адже Україна належить до небагатьох країн світу, що мають повний цикл (макротехнологією) створення авіаційної техніки, та посідає провідне місце на світовому ринку в секторі транспортної та

регіональної пасажирської авіації. За рівнем розвитку літакобудування Україна належить до найбільш розвинених держав. Таку промисловість мають п'ять - шість країн, які застосовують високі технології. Галузь нараховує понад 60 підприємств, на які припадає близько 25 % відсотків зайнятих у машинобудуванні в Україні

Основу галузі становлять п'ять великих підприємств, на яких зосереджено дві третини працівників галузі. Потенціал авіаційної промисловості дає змогу збільшувати обсяги розроблень і виробництва авіаційної техніки, зокрема:

- регіональні пасажирські та транспортні літаки,
- авіаційні двигуни та агрегати,
- бортове радіоелектронне обладнання, орієнтоване на використання
- супутникових систем зв'язку, навігації та спостережень,
- вертольоти та літальні апарати малої авіації, зокрема безпілотні.

За своїм змістом, самостійна робота по цій темі складається з опрацювання лекційного матеріалу, літературних джерел, розкриття питань теми та формування відповідей на питання для самоконтролю.

### **Питання для самоконтролю**

1. Назвіть основних виробників авіаційної техніки в Україні.
2. Які ви знаєте підприємства, що займаються розробкою авіадвигунів?
3. Які підприємства України виробляють гелікоптери?
4. Які вітчизняні підприємства, що займаються конструюванням повітряних суден ви знаєте?
5. Охарактеризуйте розвиток авіабудування України.
6. Які ви знаєте світові виробники авіаційної техніки?
7. Охарактеризуйте особливості літакобудування в країнах ЄС.
8. Які ви знаєте галузеві особливості авіаційного будування?

9. Розкрийте особливості поширення інтеграційних процесів у галузі літакобудування.

10. Основні напрямки розвитку українського авіаційного комплексу з використанням переваг інтеграції.

#### **Тема 1.4: Характеристика та особливості діяльності повітряного транспорту**

Питання (завдання) для самостійної роботи:

1. Наслідки лібералізації повітряного простору для учасників авіатранспортного ринку.

2. Особливості комерційного співробітництва авіакомпаній у сучасних умовах розвитку галузі

3. Стан інтеграції авіатранспортної системи України до повітряного простору ЄС.

#### **Список літератури:**

1. James Patrick Baldwin, J.D. The Evolution of the Airline Industry: Regulation, Events and Influencing Factors. Kindle Direct Publishing. JPB Publications. 12 Bellevue Ave. Cambridge, MD 21613. 2008. .201p.

2. Економіка цивільної авіації України: [монографія] / Ю. Ф. Кулаєв, С. М. Подреза. - 2-ге вид., переробл. та допов. - К. : Фенікс, 2011. - 680 с.

3. Air transport liberalization and the economic development of the countries - ICAO Assembly, 39th session [online] [accessed 2020-04-23]. 2016. Available from:

[https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp\\_189\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_189_en.pdf)

4. Жаворонкова Г.В., Садловська І.П., Шкода Т.Н., Жаворонков В.О. Стратегічне управління авіатранспортними підприємствами. / За ред. д.е.н. Г.В. Жаворонкової. К.: Кондор-Видавництво, 2012.676 с.

5. Овсак О.П., Ліскович Н.Ю., 2021 Ефективність стратегічного позиціонування авіаційних підприємств України. Проблеми системного підходу в економіці: Зб. наук. пр. – К.: НАУ, 2020. – Вип.4(78). С.113-121.
6. Овсак О.П., Ліскович Н.Ю. 2019. Макроекономічні аспекти впливу розвитку повітряного транспорту на економіку України. «Причорноморські економічні студії». – ПУ «Причорноморський науково-дослідний інститут економіки та інновацій». – Випуск (48). – 2019.– С.133-141.
7. Овсак О.П., Ліскович Н.Ю., Назаренко О.П. 2020. Україна на шляху лібералізації авіаційного простору. Інфраструктура ринку – [електронне наукове фахове ви-дання]. – 2020. – №40. – С.3-13. – Режим доступу: <https://doi.org/10.32843/infrastructure40-1>.
8. Овсак О.П., Садловська І.П. Організаційні та правові аспекти Угоди між Україною, Європейським Союзом та його державами – членами «Про спільний авіаційний простір». «Причорноморські економічні студії». – ПУ «Причорноморський науково-дослідний інститут економіки та інновацій». Випуск (74). 2022. С. 65-70. DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.74-10>.
9. Овсак О.П., Іващенко О.В. Теоретико-методичні аспекти діагностики кризи збуту підприємства. Проблеми підвищення ефективності інфра-структури: Зб. наук. пр. – К.: НАУ, 2011. – Вип.29. – С.198-204.
10. Руководство по экономике аэропортов: Монреаль: Международная организация гражданской авиации, 2013. – 174 с.
11. Air transport liberalization and the economic development of the countries - ICAO Assembly, 39th session [online] [accessed 2020-04-23]. 2016. Available from: [https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp\\_189\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_189_en.pdf)
12. Liberalization of Air Transport Services and Passenger Traffic. URL: [https://www.wto.org/english/res\\_e/reser\\_e/ersd200806\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/reser_e/ersd200806_e.pdf)

13. Oum, T.H., Zhang A., Fu X. 2010 Air transport liberalization and its impacts on airline competition and air passenger traffic. *Transportation Journal*. 2010. 49(4), p.371-390. URL: DOI:10.2307/40904912.
14. Ovsak O.P., Liskovych N., Nazarenko O. Assessment of the competitive positions of national airlines of Ukraine. *TEM Journal*, Vol.10, issue 1, P.318-326. DOI: 10.18421/TEM101-40.
15. Ovsak O.P. Air transportation between Ukraine and EU countries: from progressive liberalization to deregulation. Сучасні проблеми менеджменту. Матеріали XVII міжнародної науково-практичної конференції. 29 жовтня 2021, м. Київ. С.30-32. Available from: <https://dspace.nau.edu.ua/bitstream/NAU/53442/1/Ovsak%20O..pdf>
16. Ovsak O.P., Sadlovska I.P., Liskovych N., Yu. Trends in the development of the air transportation market of Ukraine and influencing factors. *Економіка, фінанси, право*. №11. 2021. С.30-36. DOI: <https://doi.org/10.37634/efp.2021.11.6>
17. Ovsak O.P. Development and condition of air transport in the transport sector of Ukraine/ *Economics, management and administration in the coordinates of sustainable development: Scientific monograph*. Riga, Latvia: Baltija Publishing, 2021. 716 p. ISBN: 978-9934-26-157-2/ P.20-54/ DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-157-2-2>
18. Ovsak O.P. Methodical components of estimation and provision of strategic positioning of air transport enterprises of Ukraine. *Economic Development: Global Trends and National Peculiarities*. Collective monograph. – Poland: “Publishing House “Baltija Publishing”, 2020. – 600 p. ISBN 978-9934-588-61-7. P. 546-562. DOI: 10.30525/978-9934-588-61-7. <http://www.baltijapublishing.lv/omp/index.php/bp/catalog/view/59/1173/2548-1>.

### **Методичні рекомендації**

За своїм змістом, самостійна робота по цій темі складається з опрацювання лекційного матеріалу, літературних джерел, розкриття питань

теми та формування відповідей на питання для самоконтролю, що торкаються надання характеристики та розкриття особливостей діяльності як повітряного транспорту країни (регіону) загалом, так і в розрізі його складових, а саме: авіакомпаній, аеропортів, служб аеронавігаційного забезпечення.

На основі опрацювання лекційного та додаткового матеріалу, викладеного у списку рекомендованих джерел необхідно ідентифікувати особливості діяльності авіакомпанії та аеропортів, розрізнити бізнес-моделі авіакомпаній, розуміти складові комерційного співробітництва авіакомпаній в рамках маркетингових, стратегічних та глобальних альянсів. При цьому важливо розуміти вплив лібералізації ринків авіаперевезень [5, 6, 7, 8, 14, 15, 16, 17, 18].

Важливим є розуміння особливостей інтеграції авіатранспортної системи України до єдиного повітряного простору ЄС, що здійснюється відповідно до Угоди між ЄС, його членами та Україною про «Спільний авіаційний простір» [8]. Важливою складовою курсу є ідентифікація особливостей ведення комерційної діяльності членами конкурентного сектору авіаційного ринку – авіакомпаніями та аеропортами, які крім основного інструментарію вивчення ринку, викладеного [9] на інших джерелах, мають використовувати специфічні для її авіа бізнесу параметри, як представлено у [14].

### **Питання для самоконтролю**

1. Надайте економічну характеристику авіаційних перевезень.
2. Розкрийте особливості діяльності авіакомпанії
3. Охарактеризуйте специфіку діяльності аеропортів.
4. Розкрийте найбільш поширені бізнес-моделі авіакомпаній.
5. Охарактеризуйте практику комерційного співробітництва авіакомпаній в рамках маркетингових, стратегічних та глобальних альянсів
6. Охарактеризуйте загальні цілі та наслідки лібералізації повітряного простору. Наведіть приклади щодо різних регіонів та країн.

7. Розкрийте стан та основні етапи інтеграції авіатранспортної системи України до єдиного повітряного простору ЄС.

8. Охарактеризуйте перший та другий перехідні періоди Угоди між Україною, Європейським Союзом та його державами – членами «Про спільний авіаційний простір».

### **Тема 1.5: Обсягові та вартісні індикатори розвитку авіаційної індустрії**

#### **Питання (завдання) для самостійної роботи**

1. Тенденції та прогнози щодо зміни оціночних показників розвитку авіаційної індустрії.

2. Основні чинники розвитку авіаційної індустрії

#### **Список літератури:**

1. James Patrick Baldwin, J.D. The Evolution of the Airline Industry: Regulation, Events and Influencing Factors. Kindle Direct Publishing. JPB Publications. 12 Bellevue Ave. Cambridge, MD 21613. 2008. .201p.

2. Економіка цивільної авіації України: [монографія] / Ю. Ф. Кулаєв, С. М. Подреза. - 2-ге вид., переробл. та допов. - К. : Фенікс, 2011. - 680 с.

3. Air transport liberalization and the economic development of the countries - ICAO Assembly, 39th session [online] [accessed 2020-04-23]. 2016. Available from: [https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp\\_189\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_189_en.pdf)

4. IATA, 2017. Profitability and the air transport value chain. Available at: <https://www.iata.org/publications/economics/marketissues/Pages/profitability.aspx>

5. ICAO. Сайт Міжнародної організації цивільної авіації. Режим доступу - <http://www.icao.int>.

6. IATA. Офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту: Режим доступу - <http://www.iata.org/>



7. Ovsak O.P., Liskovych N., Nazarenko O. Assessment of the competitive positions of national airlines of Ukraine. TEM Journal, Vol.10, issue 1, P.318-326. DOI: 10.18421/TEM101-40.

8. Ovsak O.P., Sadlovska I.P., Liskovych N., Yu. Trends in the development of the air transportation market of Ukraine and influencing factors. Економіка, фінанси, право. №11. 2021. С.30-36. DOI: <https://doi.org/10.37634/efp.2021.11.6>

9. Ovsak O.P., Vysoyska M.P. External Economic Effects of Air Transport Development due to the Liberalization. Communications - Scientific Letters of the University of Zilina, 2021. 23(3), A158-A173. <https://doi.org/10.26552/com.C.2021.3.A158-A173>

10. Ovsak O.P. Development and condition of air transport in the transport sector of Ukraine/ Economics, management and administration in the coordinates of sustainable development: Scientific monograph. Riga, Latvia: Baltija Publishing, 2021. 716 p. ISBN: 978-9934-26-157-2/ P.20-54/ DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-157-2-2>

11. Ovsak O.P., Liskovych N., Yu. Methodical components of estimation and provision of strategic positioning of air transport enterprises of Ukraine. Economic Development: Global Trends and National Peculiarities. Collective monograph. – Poland: “Publishing House “Baltija Publishing”, 2020. – 600 p. ISBN 978-9934-588-61-7. P. 546-562. DOI: 10.30525/978-9934-588-61-7. <http://www.baltijapublishing.lv/omp/index.php/bp/catalog/view/59/1173/2548-1>.

### **Методичні рекомендації**

Вивчаючи обсягові індикатори розвитку повітряного транспорту потрібно приділити увагу чинникам, що впливають на розвиток галузі. Останні можна поділити на три групи. Чинники глобального рівня дії: Світові тенденції, розвитку людства, суспільного виробництва, науково-технічного прогресу, інтеграційні, дезінтеграційні та реінтеграційні процеси світового, регіонального та міжрегіонального рівнів, глобальні космічні, екологічні катастрофи та пандемії тощо.

Відповідно, на макроекономічному рівня розрізняють наступні чинники впливу: стрімка зміна індикаторів розвитку національної економіки (ВВП, темпів інфляції, курсу національної валюти, зайнятості, безробіття, реальних доходів населення, особистих доходів), зміна платоспроможного попиту населення, виникнення військово-політичних конфліктів, стихійних та техногенних катастроф тощо.

В свою чергу, на мікроекономічному рівні дії наступні чинники є провідними: монопольна влада, стан конкуренції на ринку авіаперевезень, розвиток нових сегментів ринку, нормативно-правове та податкове регулювання суб'єктів авіаційного бізнесу, партнерів та конкурентів з інших галузей, вимоги до забезпечення безпеки польотів, доступність джерел фінансування оновлення та поповнення парку ПС, альтернативні моделі володіння, використання, фінансування модернізації та розвитку об'єктів аеропортової інфраструктури, якість менеджменту авіаційної галузі, ринкова та інша інфраструктура, що визначає ведення авіаційного бізнесу тощо.

За своїм змістом, самостійна робота по цій темі складається з опрацювання лекційного матеріалу, літературних джерела, розкриття питань теми та формування відповідей на питання для самоконтролю щодо основних оціночних показників діяльності авіакомпаній, аеропортів, служб аеронавігаційного забезпечення, авіаційних перевезень, загалом авіаційного транспорту країни та регіону, а також основних та другорядних чинників впливу [7, 8, 9, 10, 11].

### **Питання для самоконтролю**

1. Які основні чинники макроекономічного впливу на авіаційну індустрію ви знаєте?
2. Які чинники чинять вплив на діяльність авіакомпаній?
3. Які чинники визначають діяльність аеропортів?
4. Які чинники впливу на діяльність аеронавігаційних служб?
5. Опишіть вплив чинників глобального впливу на авіа індустрію

6. Який механізм впливу чинників глобальної дії на ланцюжок створення вартості в авіаційній індустрії?

7. Розкрийте перелік чинників мікроекономічного впливу.

8. Проаналізуйте яким різні чинники мікроекономічного впливу визначають зміну діяльності авіакомпаній, аеропортів та інших суб'єктів авіа індустрії?

### **Тема 1.6: Основи регулювання авіаційної галузі**

Питання (завдання) для самостійної роботи

1. Міжнародні Конвенції, організації та угоди щодо регулювання діяльності в галузі авіації.
2. Сфери впливу та діяльність Міжнародної асоціації повітряного транспорту.
3. Напрямки державного регулювання використання повітряного простору України.

### **Список літератури:**

1. James Patrick Baldwin, J.D. The Evolution of the Airline Industry: Regulation, Events and Influencing Factors. Kindle Direct Publishing. JPB Publications. 12 Bellevue Ave. Cambridge, MD 21613. 2008. .201p.
2. Економіка цивільної авіації України: [монографія] / Ю. Ф. Кулаєв, С. М. Подреза. - 2-ге вид., переробл. та допов. - К. : Фенікс, 2011. - 680 с.
3. Повітряний кодекс України.  
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>
4. ICAO. Сайт Міжнародної організації цивільної авіації. Режим доступу - <http://www.icao.int>.
5. IATA. Офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту: Режим доступу - <http://www.iata.org/>

## Методичні рекомендації

Вивчаючи тему, стає зрозумілим, що галузевою особливістю діяльності авіаційних підприємств є наявність системи державного регулювання, регламентування, що відповідає міжнародним стандартам та директивам міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО). Також, відповідно до профілю діяльності для авіапідприємств визначальним є членство в Міжнародній асоціації авіаційного транспорту (ІАТА). Сильно впливають на діяльність авіаційних підприємств і регіональні організації. Наприклад, Європейська конференція цивільної авіації (ЕСАС), маючи за мету усунення обмежень у свободі надання послуг на ринку наземного обслуговування авіаперевезень в рамках єдиної транспортної політики ЄС прийняла Директиву 96/67/ЄС, яка забезпечує нормативно - правову основу регулювання діяльності ринку наземного обслуговування в аеропортах країн ЄС, зокрема регламентує допустиму кількість конкурентів, форми їх допуску на ринок наземного обслуговування авіарейсів, забезпечує захист від дискримінації на конкурентних ринках. Результатом її впровадження в країнах ЄС, а також в цілому на світовому ринку авіаційних перевезень, відбулись суттєві перетворення. Так, отримав широкий розвиток аутсорсинг наземного обслуговування шляхом його передачі для виконання профільними операторами - з'явилися профільні аеропортові оператори в області наземного обслуговування повітряних суден, розвинулись навіть альянси таких операторів, та мережеві оператори наземного обслуговування. Суттєво розвинулась інфраструктура галузі наземного обслуговування, зокрема: підвищилась інтенсивність конкуренції серед аеропортових операторів. зросли показники якості наземного обслуговування, значно знизилась вартість наземного обслуговування рейсів авіакомпаній при відповідній зміні структури договорів.

Потрібно опрацювати лекційний матеріал, літературні джерела та відповісти на питання теми.

### **Питання для самоконтролю**

1. Надайте характеристику Чиказькій Конвенції 1944 року
2. Охарактеризуйте її основні складові частини
3. Надайте стисло характеристику регулювання, що здійснюється ІКАО.
4. Розкрийте обов'язки країн – членів ІКАО, обумовлених підписанням Конвенції.
5. Розкрийте структуру Повітряного Кодексу України (ПКУ)
6. Систематизуйте основні складові, що регулюються ПКУ

### **Тема 1.7: Наколишне середовище авіаційної індустрії**

#### **Питання (завдання) для самостійної роботи**

1. Екологічні вимоги та вплив на розвиток авіаційної індустрії.
2. Практика ЄС щодо впровадження екологічних стандартів в авіаційній галузі.

#### **Список літератури:**

1. Угода України та ЄС про «Спільний авіаційний простір».  
URL:<https://ukraine-eu.mfa.gov.ua/news/ukrayina-ta-yes-pidpisali-ugodu-pro-spilnij-aviacijnij-prostir>
2. Document 22021A1103(01). Common Aviation Area Agreement Between the European Union and its Member States, of the One Part, and Ukraine, of the Other Part. ST/7746/2021/INIT. URL: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:22021A1103\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:22021A1103(01))
3. Овсак О.П. Інструменти державного регулювання лізингу повітряних суден. Економіст.2002. №11.С.83-85.
4. Овсак О.П. Автореферат дисертації «Організаційно-економічне забезпечення лізингових операцій на авіаційному транспорті». К., НАУ, 2003
5. Овсак О.П., Кривицька Н.Ю., Могімі К.Б.Сутність та складові комерційної діяльності хендлінгової компанії.. «Причорноморські економічні студії».- – Випуск (36). – 2018.– С.145-150.

6. Овсак О.П., Висоцька М.П., Пшеничний О.О. Організаційно-економічні складові формування кадрової політики аеропорту. [Електроний ресурс] / Східна Європа: економіка, бізнес та управління. – 2019. – №1 (18) – С. 148-154. Режим доступу до ресурсу: [http://www.easterneurope-bm.in.ua/journal/18\\_2019/26.pdf](http://www.easterneurope-bm.in.ua/journal/18_2019/26.pdf)

7. Овсак О.П., Садловська І.П. Організаційні та правові аспекти Угоди між Україною, Європейським Союзом та його державами – членами «Про спільний авіаційний простір» «Причорноморські економічні студії». – ПУ «Причорноморський науково-дослідний інститут економіки та інновацій». Випуск (74). 2022. С. 65-70. DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.74-10>.

8. Садловська І.П., Овсак О.П. Аналіз відповідності регулювання діяльності повітряного транспорту України вимогам Європейського Союзу до країн – кандидатів. Проблеми системного підходу в економіці. Зб. наук. пр. – К.: НАУ, 2022. 2(88), С.30-39. DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2022-2-4>. [http://www.psae-jrnl.nau.in.ua/journal/2\\_88\\_2022\\_ukr/6.pdf](http://www.psae-jrnl.nau.in.ua/journal/2_88_2022_ukr/6.pdf)

9. James Patrick Baldwin, J.D. The Evolution of the Airline Industry: Regulation, Events and Influencing Factors. Kindle Direct Publishing. JPB Publications. 12 Bellevue Ave. Cambridge, MD 21613. 2008. .201p.

10. Директива ЄС 2008/50/ЄС. Document 32008L0050. Directive 2008/50/EC of the European Parliament and of the Council of 21 May 2008 on ambient air quality and cleaner air for Europe. Available from: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX:32008L0050>

11. Директива ЄС 2002/30/ЄС. Document 32002L0030. Directive 2002/30/EC of the European Parliament and of the Council of 26 March 2002 on the establishment of rules and procedures with regard to the introduction of noise-related operating restrictions at Community airports (Text with EEA relevance). Available from: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A32002L0030>

12. Директива 2006/93/ЄС. Document 32006L0093. Directive 2006/93/EC of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 on the regulation of the operation of aeroplanes covered by Part II, Chapter 3 , Volume 1 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, second edition (1988) (codified version) (Text with EEA relevance). Available from: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32006L0093>

### **Методичні рекомендації**

Загалом тема «Навколишнє середовище авіаційної індустрії» охоплює коло питань від впливу авіації на екологію до складових, що є додатковими щодо авіаційної індустрії. Деякі компоненти впливають на формування попиту на авіаперевезення на авіатехніку (відповідно до ланцюжка створення вартості галузі), наприклад, туристичний бізнес. Інші ж сприяють задоволенню попиту та своєю діяльністю обслуговують авіакомпанії, аеропорти, служби аеронавігації: хендлінговий бізнес [5, 6], страховий бізнес, лізинговий бізнес [3, 4], кейтеринговий бізнес тощо.

Останніми десятиріччями екологічні вимоги чинять значний зовнішній вплив на розвиток авіаційної індустрії. Розвивається практика ЄС щодо впровадження екологічних стандартів в авіаційній галузі, які є невід'ємною складовою угод про «Спільний авіаційний простір країн з країнами ЄС та іншими, що входять до Єдиного європейського повітряного простору [1, 2, 5, 6]. Зазначене є основою регулювання впливу групи факторів, пов'язаних із екологічними проблемами, які також впливають на загальну пропускну здатність аеропорту: шум від повітряного та наземного руху, викиди з повітря і наземних поверхонь (особливо CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> та дрібні частинки), візуальний вплив на ландшафт тощо. Наприклад, ліміти викидів (Директива ЄС 2008/50/ЄС. Див. ЄС 2008) та обмеження шуму (Директива ЄС 2002/30/ЄС та Директива 2006/93/ЄС мають величезний вплив на оперативну спроможність аеропорту [10, 11, 12]. Ці екологічні обмеження виявляють

інституційну стурбованість інтерналізацією зовнішніх витрат, створених авіаційною діяльністю.

На практиці в багатьох аеропортах екологічні міркування призводять до більш вибіркового використання пропускної здатності аеропорту. Це означає, що менеджери аеропортів починають задавати собі питання, який тип трафіку (трафік з пересадками, лоукост-операції, чартерні рейси тощо) повинен приймати аеропорт. Тому іноді вибір зв'язку можна уявити як конкурентний розподіл дефіцитних стосунків, де зобов'язання, присвячені одному стосунку, включає альтернативні витрати для кожного неустановленого контакту.

Під час самостійної роботи доцільно опрацювати лекційний матеріал, літературні джерела та сформулювати відповіді на питання теми. Опрацювати Положення Законодавства ЄС щодо екологічних стандартів в авіа індустрії, перелік яких наведено та проаналізовано у: [1], [2], [7], [8]. Можна оформити відповіді на питання у вигляді рефератів.

### **Питання для самоконтролю**

1. Розкрийте поняття «навколишнього середовища» авіаційної індустрії?
2. Розгляньте, відповідно до ланцюжка створення вартості в авіаційній індустрії, який вплив чинить навколишнє середовище на її складові?
3. Розкрийте, які екологічні вимоги чинять вплив на діяльність та розвиток основних учасників авіаційної індустрії.
4. Охарактеризуйте, яка практика застосовується ЄС щодо впровадження екологічних стандартів в авіаційній галузі.
5. Надайте характеристику стану впровадження в Україні вимог ЄС до національного законодавства.

### **Тема 1.8: Економічне значення авіаційної індустрії**

Питання (завдання) для самостійної роботи:

1. Економіко - соціальний ефект розвитку авіаційної індустрії.



## 2. Екологічні ефекти авіації та сталий розвиток.

### Список літератури:

1. Овсак О.П., Ліскович Н.Ю. 2019. Макроекономічні аспекти впливу розвитку повітряного транспорту на економіку України. «Причорноморські економічні студії». – ПУ «Причорноморський науково-дослідний інститут економіки та інновацій». – Випуск (48). – 2019.– С.133-141.
2. Овсак О.П., Ліскович Н.Ю., Назаренко О.П. 2020. Україна на шляху лібералізації авіаційного простору. Інфраструктура ринку – [електронне наукове фахове ви-дання]. – 2020. – №40. – С.3-13. – Режим доступу: <https://doi.org/10.32843/infrastruct40-1>.
3. Ovsak O.P. Methodological aspects of identifying the economic impact of airports. Thesis Abstract and paper of the International Cappadocia Scientific Research Congress, December 15-17, 2021. IKSAD Global Publications – 2021© Full text book II. Edited by Doç. Dr. Hüseyin Demirel. Issued: 30.12.2021. ISBN: 978-625-8423-62-4/ P.349-353/  
<https://en.cappadociacongress.org/kitaplar>.
4. Ovsak O.P., Vysoyska M.P. External Economic Effects of Air Transport Development due to the Liberalization. Communications - Scientific Letters of the University of Zilina, 2021. 23(3), A158-A173. <https://doi.org/10.26552/com.C.2021.3.A158-A173>
5. James Patrick Baldwin, J.D. The Evolution of the Airline Industry: Regulation, Events and Influencing Factors. Kindle Direct Publishing. JPB Publications.12 Bellevue Ave. Cambridge, MD 21613. 2008. .201p.
6. The economic & social benefits of air transport. URL: [https://www.icao.int/Meetings/wrdss2011/Documents/JointWorkshop2005/ATAG\\_SocialBenefitsAirTransport.pdf](https://www.icao.int/Meetings/wrdss2011/Documents/JointWorkshop2005/ATAG_SocialBenefitsAirTransport.pdf).

7. Aviation Benefits Report 2019. URL: <https://www.icao.int/sustainability/Documents/AVIATION-BENEFITS-2019-web.pdf>.
8. The importance of air transport to Ukraine. URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/ukraine--value-of-aviation/>
9. Aviation Benefits Report 2020. URL: <https://aviationbenefits.org/downloads/aviation-benefits-beyond-borders-2020/>
10. Liberalization of Air Transport Services and Passenger Traffic. URL: [https://www.wto.org/english/res\\_e/reser\\_e/ersd200806\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/reser_e/ersd200806_e.pdf)
11. Авіаційна транспортна стратегія України на період до 2030 року. [Електронний ресурс]. Режим доступу: [https://mtu.gov.ua/files/Dok\\_PROEKT/ua](https://mtu.gov.ua/files/Dok_PROEKT/ua).

### **Методичні рекомендації**

Міжнародний повітряний транспорт відіграє вирішальну роль у процесі міжнародної інтеграції, а також впливає на розвиток інших галузей економіки. За рахунок скорочення часу, необхідного для бізнес-подорожі чи туристичної, повітряний транспорт є важливим визначальним фактором загальних транспортних витрат. Час також важливим визначальним фактором торгівлі, і він є головним фактором у визначенні вибору виду транспорту для подорожі до віддалених місць. З цієї причини повітряний пасажирський транспорт має важливе значення для розвитку сектору бізнес – подорожей, міжнародного туризму, а також торгівлі. В свою чергу, повітряний транспорт є важливою галуззю суспільного виробництва. Підвищуючи свої обсягові та фінансові звітні показники, індустрія повітряного транспорту впливає на економічну систему, змінюючи її кількісні та якісні параметри за рахунок дії сукупності прямих, непрямих, індукованих та каталітичних впливів [1, 2, 3, 4]. Залежно від особливостей регіону (наявності авіаційної промисловості, розвитку повітряного

сполучення тощо), частки зайнятих у різних сферах авіаційного бізнесу по регіонах суттєво відрізняються. Але спільним є те що, більше 50% робітників є зайнятими у різних сферах обслуговування в аеропорту (робітники закладів торгівлі, ресторанів, готелів тощо), в той час як частка зайнятих у авіакомпаніях та хендлінгових компаніях (льотний екіпаж, персонал на реєстрації пасажирів, персонал з технічного обслуговування рейсів, персонал головного офісу та відділів бронювання) коливається в діапазоні – 22-42%. За результатами досліджень фахівців IATA, ATAG (Air Transport Action Group), завдяки мультиплікативному ефекту, що має місце в авіаційній галузі, кожні 100 робочих місць створені авіаційним транспортом сприяють створенню додаткових 600 робочих місць у суміжних галузях [8]. Враховуючи вищезазначене, кінцевою метою здійснення лібералізації авіаційного простору України є підвищення добробуту та забезпечення економічного зростання України. Але ця кінцева мета буде досягнута лише за умов зростання пасажиропотоку в аеропортах України та забезпечення активної участі вітчизняних авіакомпаній на ринку, завдяки залученню інструментів державного регулювання, що дозволять забезпечити належні стійкі конкурентні позиції. Відповідно, наступним кроком лібералізації є створення Європейського спільного авіаційного простору (САП) – що являє собою двосторонню угоду між ЄС і третіми країнами для встановлення спільних стандартів безпеки та лібералізації ринкових відносин у сфері авіації. Для України впровадження САП уможливило використання повітряного простору найбільш ефективно та безпечно. При цьому управління повітряним рухом перебуває в компетенції міжнародної організації «Євроконтроль», що здійснює координацію та планування управління повітряним рухом для всієї Європи. За своєю суттю, САП впроваджує зону вільної торгівлі в авіатранспортній галузі, на основі гармонізації європейських стандартів безпеки польотів, захисту пасажирів, відповідальності авіаперевізників за перевезення, захисту навколишнього середовища, конкуренції та державного регулювання. Самостійна робота з

теми включає в себе опрацювання лекційного матеріалу, літературних джерел та надання відповідей на питання теми. Доцільно опрацювати статті : Овсак О.П., Ліскович Н.Ю. (2019) та Овсак О.П., Ліскович Н.Ю., Назаренко О.П. (2020) [1, 2, 3, 4] та визначитись щодо впливу авіа індустрії на економіку України. Оформити відповіді на питання можна у вигляді рефератів.

**Питання для самоконтролю:**

1. Чи чинить авіаційна індустрія вагомий внесок у розвиток економіки регіону, країни та світу?
2. Охарактеризуйте, зважаючи на ланцюжок створення вартості в авіа індустрії, який економічний вплив чинять національні та іноземні авіакомпанії на економіку країни?
3. Охарактеризуйте, зважаючи на ланцюжок створення вартості в авіа індустрії, який економічний вплив чинять аеропорти на економіку країни?
4. Охарактеризуйте прямий та непрямий види впливу авіації на економіку країни
5. Охарактеризуйте індукований та каталітичний види впливів авіації на економіку країни