

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Національний авіаційний університет
Факультет транспорту, менеджменту і логістики
Кафедра менеджменту зовнішньоекономічної діяльності підприємств

Методичні рекомендації до практичних занять
з дисципліни **«Авіаційна політика»**

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 _____

Київ – 2022

МОДУЛЬ № 1 «АВІАЦІЙНА ПОЛІТИКА»

Інтегровані вимоги модуля № 1: розуміти історичний розвиток авіаційного транспорту, розрізняти складові структури авіаційної індустрії; знати особливості діяльності авіакомпаній та аеропортів; виробників авіаційної техніки та розуміти взаємозв'язки між ними; вміти характеризувати та розкривати особливості діяльності повітряного транспорту; вміти проводити аналіз обсягових та вартісних показників розвитку авіаційної індустрії; знати основи регулювання авіаційної галузі; розрізняти елементи зовнішнього середовища авіаційної індустрії та розуміти її економічне значення.

Практичне заняття 1

Тема. Теоретичні передумови формування авіаційної політики країни

Питання для підготовки:

1. Конкурентний та неконкурентний сектори авіаційного ринку.
2. Учасники авіатранспортного ринку країни, що формують галузеву конкурентну середу.
3. Учасники конкурентного сектору авіатранспортного ринку.
4. Регулятори конкурентного сектору авіатранспортного ринку та моделі управління.
5. Авіаційна політика країни та авіаційна стратегія

Література [1]; [2]; [3]; [4], [5]; [9]; [12]

Методичні рекомендації

Мета практичного заняття: формування уявлення про передумови формування авіаційної політики країни, її спрямованість та передумови її реалізації для розвитку ринку авіатранспортних послуг.

Конкурентне середовище даної галузі створюється основними типами авіаційних підприємств: авіакомпаніями, аеропортами, авіаційними хендлінговими компаніями, що здійснюють наземне обслуговування рейсів.

Конкуренція виступає рушійною силою розвитку ринку авіаперевезень, тому що обумовлює необхідність надання авіаційними підприємствами

конкурентоспроможної продукції. Галузевою особливістю авіаційних підприємств є наявність системи державного регулювання, регламентування, що відповідає міжнародним стандартам та директивам міжнародної організації цивільної авіації (ICAO). Відповідно до профілю діяльності для авіапідприємств визначальним є членство в Міжнародній асоціації авіаційного транспорту (IATA).

При реалізації конкурентної стратегії, менеджмент авіаційних підприємств (АВП): авіакомпаній, аеропортів, авіаційних хендлінгових компаній безпосередньо впливає на конкурентне середовище відповідного профільного сегменту діяльності на ринку авіаперевезень. Особливістю реалізації ринкових відносин на повітряному транспорті виступає ключова роль авіакомпанії, діяльність якої є джерелом доходів аеропорту, авіаційних хендлінгових компаній, служби аеронавігаційного забезпечення повітряного руху, оскільки вона є отримувачем їх послуг.

До переліку основні векторів формування авіаційної політики країни слід віднести: розвиток конкурентного середовища на ринку авіаперевезень; забезпечення діяльності авіаційної інфраструктури; підвищення авіаційної безпеки та безпеки польотів; взаємодія з туристичним сегментом; забезпечення розвитку національних авіакомпаній; розвиток національного авіабудування.

На основі опрацьованої літератури підготувати відповіді 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. Авіаційна політика; сутність та основні вектори формування*
- 4. Ознайомтеся з переліком основних гравців авіаційної галузі та опишіть основні складові їх діяльності.*

5. Підприємства авіаційної інфраструктури: охарактеризуйте.
6. Розкрийте склад неконкурентного сектору ринку авіаційного транспорту.
7. Охарактеризуйте особливості формування попиту на авіаперевезення
8. Охарактеризуйте вплив зовнішнього середовища на функціонування та розвиток авіаційної системи

Тестові завдання для самоперевірки:

1. Яка категорія пасажирів формує попит на продукцію авіаційної індустрії:
 - А) пасажир, що постійно подорожує
 - Б) пасажир, що літає у комерційних цілях
 - В) пасажир, що дуже рідко користується авіаційними послугами
 - Г) варіант А і Б
2. За останні 50 років до пандемії COVID, авіаційна індустрія зростала кожен рік на:
 - А) 15%
 - Б) 5%
 - В) 20%
 - Г) 10%
3. Головні діючі учасники авіаційної галузі:
 - А) пасажир і літак
 - Б) авіакомпанія та аеропорти
 - В) пасажир та аеропорти
 - Г) авіакомпанії та перевізники
4. На якому ринку конкурують авіакомпанії:
 - А) олігополістичному
 - Б) монополістичному
 - В) демократичному
 - Г) поліполістичному
5. Три основні групи суб'єктів авіаційної галузі з боку пропозиції:

А) авіабудівна промисловість, авіалінії та аеропорти

Б) авіалінії, аеропорти та пасажери

В) авіакомпанії, пасажери, аеропорти

Г) пасажир, літак, аеропорт

6. Економія на технологіях, ефект масштабу, ефект сфери застосування, економія щільності – це ...

А) види економічних ефектів, притаманні в авіаіндустрії

Б) види матеріальних ефектів в авіаіндустрії

В) види економічно-політичних ефектів в авіаіндустрії

Г) види соціальних ефектів в авіаіндустрії

7. Модель ... базується на концепції, що існує певна кількість конкурентних сил, які визначають конкурентне середовище та інтенсивність у поєднанні з привабливістю ринку. По які сили йде мова?

А) трьох сил Портера, три конкурентні сили

Б) семи сил Мюлера, сім конкурентних сил

В) п'яти сил Портера, п'ять конкурентних сил

Г) двох сил Мюлера, дві конкурентні сили

8. Ринок авіаційних послуг складається

А) з попиту та можливості

Б) з попиту та пропозиції

В) з пропозиції та можливості

Г) з ефективності пропозиції

9. Нові технології дають змогу працювати більш

А) економічно

Б) економічно та екологічно

В) продуктивно

Г) екологічно.

Практичне заняття 2.

Тема: Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО)

План

1. Створення Міжнародної організації цивільної авіації, її цілі та завдання.
2. Розробка проектів нових документів з міжнародного повітряного права. Розробка, вдосконалення та впровадження стандартів і рекомендацій, які застосовуються у міжнародній цивільній авіації.
3. Цілі авіатранспортної політики та регулювання ІСАО

Література [1]; [2]; [3]; [4], [5]; [9]; [12]

Методичні рекомендації

Мета практичного заняття: формування уявлення про структуру Міжнародної організації цивільної авіації, специфіку її функціонування та значення для розвитку авіаційного транспорту.

За результатом вивчення теми має сформуватись уявлення про розвиток авіа індустрії у період 1974 – 2021, коли проявилась циклічність розвитку та стало можливим деталізувати чинники впливу. Розкриття особливостей процесів лібералізації та дерегулювання, аналіз їх регіональних особливостей. Розгляд передумов розвитку різних бізнес-моделей в авіа індустрії, їх переваг та недоліків.

Вивчаючи основні аспекти дерегуляції ринку авіаперевезень, слід зважати на передумови її проведення. З одного боку, мала місце загальна критика щодо політики регулювання уряду, що впливала з нових економічних підходів, таких як підхід «конкурентні ринки». З іншого боку, авіаційна промисловість опинилася у серйозній кризі: нафтова криза призвела до зростання витрат на паливо, одночасно був низький попит на рейси через рецесію, і авіакомпанії мали значні борги від інвестицій у широкофюзеляжні літальні апарати .

На той час існувало незліченна кількість урядових постанов, які мали на меті забезпечити постачання по всій території та уникнути надто сильної конкуренції, яка зіпсувала б авіаційний ринок. Однак ці правила призвели до фаворитизації великих авіакомпаній та послаблення конкуренції. Хоча ціни на авіаперельоти були високими, авіакомпанії не досягли віддачі. Як наслідок, аби відповісти на зростаючий політичний тиск, у 1978 році був підписаний Закон про дерегуляцію авіаліній. Це був початок дерегуляції внутрішньоамериканського повітряного руху між 1979 і 1983 роками, в ході якого були відмінені правила, що стосуються доступу до ринку, місткості та цін. Це стало важливою подією, оскільки відтоді США активно прагнули скасувати регулювання авіаційного ринку. Так звана політика відкритого неба США прагнула до підписання угод з іншими державами, які тоді отримали дозвіл на 3, 4 та 5 свободу: можливість спільного використання коду, можливість безкоштовних тарифів, свобода в призначення потужностей та частот).

Вплив дерегуляції на американському ринку оцінювався у незліченних дослідженнях і обговорювався суперечливо. Обговорюючи результати лібералізації доцільно враховувати їх для авіакомпаній (пропозиція), а також для споживачів (попит).

Крім цього важливо враховувати регіональні та країнові особливості процесів дерегулювання. Цікавий для України європейський досвід, а також досвід дерегулювання авіаринку країн Південно-східної Азії.

Тестові завдання для самоперевірки:

1. Відповідно до угоди Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) була створена на конференції у:

А) Вашингтоні

Б) Нью-Йорку

В) Чикаго

Г) Лос-Анджелесі

2.. Делегація якої країни перша виступила за «відкрите небо»?

А) Канада

Б) США

В) Китай

Г) Німеччина

3. Перша у світі авіакомпанія якої країни, здійснювала регулярні реактивні рейси:

А) США

Б) Китай

В) Франція

Г) СРСР

4. Закон про дерегуляцію авіаліній у США був підписаний у:

А) 1973 р.

Б) 1980 р.

В) 1978 р.

Г) 1975 р.

5. Перший дешевий перевізник, який був заснований у США в 1971р.:

А) ВОАС

Б) Boeing

В) Lufthansa

Г) South West Airlines

6. Союз між державами для досягнення спільних цілей у певний час це:

А) альянс

Б) угода

В) дерегуляція

Г) пропозиція

7. Який літак став початком масового комерційного авіасполучення «подорожувати так, як нам подобається сьогодні»?

А) Heinkel He 178

Б) Avro C102 Jetliner

В) Ту-104 "Туполев"

Г) Boeing 707

8. До чого прагнула політика відкритого неба США?
 - а. Створення бюджетних перевезень, для різних соціальних статусів
 - б. Підписання угод з іншими державами
 - в. Забезпечення безпечних повітряних перевезень
 - г. Відсутності повітряних кордонів
9. Перші 5 років дерегуляції характеризувалися:
 - а. Зменшенням конкуренції
 - б. Збільшенням доходів у галузі авіаперевезень
 - в. Зменшенням продуктивності праці
 - г. Поганими доходами в галузі авіаперевезень
10. Як змінились ціни між 1978 і 1993 роками?
 - а. Підвищились на 3%
 - б. Підвищились на 46%
 - в. Знизились на 22%
 - г. Знизились на 15 %
11. Яке з правил, не впливає на авіаційну промисловість:
 - а. Регулювання доступу до економічної місткості аеропортів
 - б. Перешкода загальноєвропейським сплавам
 - в. Регулювання позаєвропейських маршрутів та позаєвропейських авіаліній
 - г. Право не сплачувати відкриті та приховані субсидії
12. Структура авіакомпаній у різних країнах та схема державного фінансування:
 - а. Нічим не відрізняється
 - б. Трохи відрізняються
 - в. Істотно відрізняються
 - г. Немає вірної відповіді

Питання для самоконтролю:

1. *Яка мета укладання Чиказької Конвенції?*

2. До яких повітряних суден застосовується Чиказька Конвенція?
3. Як визначається національна приналежність повітряних суден?
4. Які повітряні судна звільняються від митних зборів, оглядових зборів і подібних державних або місцевих мита і зборів?
5. Які документи мають бути на кожному повітряному судні Договірної держави, зайняте в міжнародній навігації, згідно з умовами, встановленими Чиказькою Конвенцією?
6. Розкрийте термін «Міжнародне повітряне сполучення».
7. Як визначається у Чиказькій Конвенції "авіанідприємство"?

Практичне заняття 3

Тема: Політика ІКАО відносно аеропортових зборів та зборів за аеронавігаційне обслуговування

Питання для підготовки:

1. Організаційно-управлінські питання застосування регулювання.
2. Планування у сфері аеропортового та аеронавігаційного обслуговування.
3. Вартісна основа аеропортових зборів.
4. Системи нарахування аеропортових зборів.

Література [1]; [2]; [3]; [4], [5]; [9]; [12]

Методичні рекомендації

Мета практичного заняття: закріплення розуміння політики ІКАО відносно аеропортових зборів та зборів за аеронавігаційне обслуговування

Вивчаючи цю теми потрібно знати, що сновні принципи політики ІКАО у сфері аеропортових та аеронавігаційних зборів викладені в статті 15 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Doc 7300). Стаття 15 Конвенції встановлює такі три основні принципи:

- однакові умови застосовуються до використання повітряними суднами всіх інших Договірних держав аеропорту та аеронавігаційних засобів у Договірній Державі;

- збори, що стягуються Договірною Державою за використання таких аеропортів або аеронавігаційних засобів, не повинні бути вищими для повітряних суден інших Договірних Держав, ніж ті, що сплачуються її національними повітряними суднами, які виконують аналогічні міжнародні польоти; і

- будь-яка Договірна Держава не стягуватиме зборів виключно за право транзиту через свою територію, в'їзду на її територію чи вильоту з неї будь-якого повітряного судна Договірної Держави або осіб чи майна, що на ньому знаходяться.

Незважаючи на те, що перші два з цих принципів, здається, не викликали непорозумінь, третій у деяких випадках тлумачився таким чином, що жодні збори не стягуються, коли повітряне судно летить до, з або над державою. Однак це не є метою цього принципу, оскільки всі держави мають повне право відшкодовувати витрати на послуги, які вони надають операторам повітряних суден, за рахунок зборів. Суть цього принципу насправді полягає в тому, що держава не повинна стягувати плату виключно за надання дозволу на політ на її територію, з неї або над її територією.

Вартісна основа аеропортових зборів - Як загальний принцип доцільно, щоб у тих випадках, коли аеропорт призначається для міжнародного використання, користувачі зрештою оплачували повністю і справедливо свою частку витрат на забезпечення експлуатації аеропорту. Тому є важливим, щоб аеропорти вели облік для надання відповідної інформації з метою задоволення потреб як аеропортів, так і користувачів і щоб, по можливості, були чітко встановлені види обладнання та обслуговування, що належать до аеропортових зборів. При визначенні та розподілі загальних витрат, що компенсуються за рахунок зборів за обслуговування міжнародних повітряних перевезень, перелік, наведений у

додатку 1, може служити довідником з обладнання та обслуговування, які слід брати до уваги. Аеропортам слід вести облік для забезпечення задовільної основи для визначення та розподілу відшкодованих витрат, регулярно публікувати свої фінансові звіти та надавати відповідну фінансову інформацію при консультаціях з користувачами.

Питання для самоконтролю:

1. Розкрийте особливості організаційно-управлінських питань регулювання аеропортових зборів та зборів за аеронавігаційне обслуговування
2. У чому полягає господарський нагляд за нарахуванням аеропортових зборів та зборів за аеронавігаційне обслуговування.
3. Охарактеризуйте, які використовуються економічні показники та вимоги до звітності.
4. Розкрийте особливості планування в сфері аеропортового та аеронавігаційного обслуговування.
5. Основа вартості аеропортових зборів. Системи нарахування аеропортових зборів.
6. Плата за обслуговування пасажирів.
7. Плата за авіаційну безпеку.
8. Політика ІКАО щодо аеронавігаційних зборів..

Практичні заняття 4 та 5

Тема: Державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України

Питання для підготовки:

1. Предмет, суб'єкти та об'єкти державне регулювання у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України.
2. Напрямки державного регулювання діяльності в галузі цивільної авіації.
3. Напрямки державного регулювання використання повітряного

простору України.

4. Повітряний кодекс України

Література [1]; [2]; [3]; [4], [5]; [9]; [12]

Методичні рекомендації

Мета практичного заняття: формування уявлення про Державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України

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 (ICAO). Також, відповідно до профілю діяльності для авіапідприємств визначальним є членство в Міжнародній асоціації авіаційного транспорту (IATA). Сильно впливають на діяльність авіаційних підприємств і регіональні організації. Наприклад, Європейська конференція цивільної авіації (ECAC), 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.

Питання для самоперевірки:

- 1. Хто повинен дотримуватись Авіаційних правил України?*
- 2. З яких складових складається безпека авіації?*
- 3. Яким сертифікатом підтверджується Льотна придатність екземпляра цивільного повітряного судна?*
- 4. Які повітряні судна підлягають реєстрації у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України?*
- 5. Коли Повітряне судно не може бути зареєстроване у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України?*
- 6. Який критерій має переважуючий пріоритет при виникненні необхідності використання повітряного простору України одночасно двома або більше користувачами?*
- 7. Що не передбачає Організація використання повітряного простору України?*

Практичне заняття 6

Тема: Лібералізація та дерегулювання ринку авіаперевезень

Питання для підготовки:

1. Двосторонні та багатосторонні угоди про повітряне сполучення.
2. Деретулювання ринків авіаперевезень в різних країнах та регіонах світу. Відкрите небо в Європі. Глобальні альянси авіаліній.
3. Угоди про спільний авіаційний простір. Лібералізація повітряного простору України.
4. Переваги, недоліки, можливості та виклики лібералізації та дерегулювання ринку авіаперевезень.

Література [1]; [2]; [3]; [4], [5]; [9]; [11]

Методичні рекомендації

Мета практичного заняття: закріплення знань про історичний розвиток дерегулювання та лібералізації у світі, уроки, які можна винести щодо впливу цих процесів на розвиток цивільної авіації..

Здійснюючи підготовку до практичного заняття необхідно ознайомитись з літературними джерелами. За результатом вивчення теми має сформуватись уявлення про розвиток авіа індустрії у період 1974 – 2021, коли проявилась циклічність розвитку та стало можливим деталізувати чинники впливу. Розкриття особливостей процесів лібералізації та дерегулювання, аналіз їх регіональних особливостей. Розгляд передумов розвитку різних бізнес-моделей в авіа індустрії, їх переваг та недоліків.

Вивчаючи основні аспекти дерегуляції ринку авіаперевезень, слід зважати на передумови її проведення. З одного боку, мала місце загальна критика щодо політики регулювання уряду, що випливала з нових економічних підходів, таких як підхід «конкурентні ринки». З іншого боку, авіаційна промисловість опинилася у серйозній кризі: нафтова криза призвела до зростання витрат на паливо, одночасно був низький попит на рейси через рецесію, і авіакомпанії мали значні борги від інвестицій у широкофюзеляжні літальні апарати .

На той час існувало незліченна кількість урядових постанов, які мали на меті забезпечити постачання по всій території та уникнути надто сильної конкуренції, яка зіпсувала б авіаційний ринок. Однак ці правила призвели до фаворитизації великих авіакомпаній та послаблення конкуренції. Хоча ціни на авіаперельоти були високими, авіакомпанії не досягли віддачі. Як наслідок, аби відповісти на зростаючий політичний тиск, у 1978 році був підписаний Закон про дерегуляцію авіаліній. Це був початок дерегуляції внутрішньоамериканського повітряного руху між 1979 і 1983 роками, в ході якого були відмінені правила, що стосуються доступу до ринку, місткості та цін. Це стало важливою подією, оскільки відтоді США активно прагнули

скасувати регулювання авіаційного ринку. Так звана політика відкритого неба США прагнула до підписання угод з іншими державами, які тоді отримали дозвіл на 3, 4 та 5 свободу: можливість спільного використання коду, можливість безкоштовних тарифів, свобода в призначення потужностей та частот).

Вплив дерегуляції на американському ринку оцінювався у незліченних дослідженнях і обговорювався суперечливо. Обговорюючи результати лібералізації доцільно враховувати їх для авіакомпаній (пропозиція), а також для споживачів (попит).

Крім цього важливо враховувати регіональні та країнові особливості процесів дерегулювання. Цікавий для України європейський досвід, а також досвід дерегулювання авіаринку країн Південно-східної Азії.

Тестові завдання для самоперевірки:

1. Закон про дерегуляцію авіаліній у США був підписаний у:

- A) 1973 р.
- Б) 1980 р.
- В) 1978 р.
- Г) 1975 р.

2. Перший дешевий перевізник, який був заснований у США в 1971р.:

- A) BOAC
- Б) Boeing
- В) Lufthansa
- Г) South West Airlines

3. Союз між державами для досягнення спільних цілей у певний час це:

- A) альянс
- Б) угода
- В) дерегуляція
- Г) пропозиція

4. Який літак став початком масового комерційного авіасполучення «подорожувати так, як нам подобається сьогодні»?

A) Heinkel He 178

Б) Avro C102 Jetliner

В) Ту-104 "Туполев"

Г) Boeing 707

5. До чого прагнула політика відкритого неба США?

- а. Створення бюджетних перевезень, для різних соціальних статусів
- б. Підписання угод з іншими державами
- в. Забезпечення безпечних повітряних перевезень
- г. Відсутності повітряних кордонів
- 6. Перші 5 років дерегуляції характеризувалися:
- д. Зменшенням конкуренції
- е. Збільшенням доходів у галузі авіаперевезень
- ж. Зменшенням продуктивності праці
- з. Поганими доходами в галузі авіаперевезень

7. Як змінились ціни між 1978 і 1993 роками?

- д. Підвищились на 3%
- е. Підвищились на 46%
- ж. Знизились на 22%
- з. Знизились на 15 %

8. Яке з правил, не впливає на авіаційну промисловість:

- а. Регулювання доступу до економічної місткості аеропортів
- б. Перешкода загальноєвропейським сплавам
- в. Регулювання позаєвропейських маршрутів та позаєвропейських авіаліній
- г. Право не сплачувати відкриті та приховані субсидії

9. Структура авіакомпаній у різних країнах та схема державного фінансування:

- а. Нічим не відрізняється
- б. Трохи відрізняються
- в. Істотно відрізняються
- г. Немає вірної відповіді

Питання для самоперевірки:

1. *Розкрийте основні аспекти дерегуляції ринку авіап перевезень:*
2. *Які особливості проведення дерегуляції американського повітряного транспорту.*
3. *Які наслідки проведення дерегуляції американського повітряного транспорту для пасажирів? Для авіа бізнесу?*
4. *Які наслідки проведення дерегуляції європейського повітряного транспорту Розкрийте особливості утворення альянсів авіакомпаній.*
5. *Посніть передумови виникнення авіакомпаній з низькими витратами у 1974–1990-х*
6. *Розкрийте передумови виникнення концепції «цінність споживача» та особливості її практичної реалізації у 1991–2010.*
7. *Охарактеризуйте розвиток авіаринку за період 2010 – 2021 (чинники циклічності, обсягові показники).*
8. *Які особливості проведення дерегуляції американського повітряного транспорту.*
9. *Які наслідки проведення дерегуляції американського повітряного транспорту для пасажирів? Для авіа бізнесу?*
10. *Які наслідки проведення дерегуляції європейського повітряного транспорту Розкрийте особливості утворення альянсів авіакомпаній.*
11. *Посніть передумови виникнення авіакомпаній з низькими витратами у 1974–1990-х*
12. *Розкрийте переваги укладання Угоди про САП між Україною та ЄС.*

Практичне заняття 7

Тема: Розвиток авіаційної інфраструктури: підходи та моделі (світовий досвід)

Питання для підготовки:

- 1.. Альтернативні форми та моделі володіння та експлуатації аеропортів. Державне (комунальне) володіння з залученням приватного сектора.
2. Приватне володіння або управління. Корпоратизація аеропортів.
3. Моделі Державно-приватного партнерства.
4. Переваги, недоліки та ризики альтернативних форм та методів.

Література [1]; [2]; [3]; [4], [5]; [11]; [12]

Методичні рекомендації

Мета практичного заняття: формування уявлення про світовий досвід використання різних моделей володіння та експлуатації аеропортів.

Вивчаючи питання теми слід зазначити, що метою розробки програми управління інфраструктурою (ІКАО) є посилення та сприяння сталому розвитку авіаційної інфраструктури для забезпечення та експлуатації аеропортів та аеронавігаційного обслуговування. Програма пропонує рішення для: покращення організаційних та управлінських можливостей провайдерів; зменшення фінансового навантаження на Уряди країн; захист інтересів користувачів; дозвіл ранні переваги нових технологій; і полегшити доступ до фінансування для потреб довгострокових інвестицій.

ІКАО розробила різні політики та рекомендації щодо зборів з користувачів, щоб відшкодувати витрати на надання аеропортів, аеронавігаційних засобів і послуг з користувачів. У цих політиках та вказівках також розглядаються питання, які стосуються того, як створити стимули для постачальників і користувачів для досягнення угод про співпрацю та фінансування модернізації авіаційної системи з одночасним досягненням оптимального ефекту від комерціалізації або приватизації авіаційної інфраструктури.

Питання для самоперевірки:

1. Які форми та моделі володіння та експлуатації аеропортів поширені у світі?

2. Які форми та моделі володіння та експлуатації аеропортів наразі використовуються в Україні?

3. Як реалізується державне (комунальне) володіння з залученням приватного сектора.

4. Моделі приватного володіння або управління аеропортами.

5. Сутність та моделі Державно-приватного партнерства, що використовуються в Україні.

6. Назвіть переваги, недоліки та ризики альтернативних форм та методів володіння та експлуатації аеропортів.

Практичне заняття 8

Тема: фінансово-економічні аспекти реалізації авіаційної політики

Питання для підготовки:

1. Фінансуванні у розвиток авіаційної інфраструктури.
2. Залучення приватних інвестицій.
3. Державно-приватне партнерство.

Література [1]; [2]; [3]; [4], [5]; [9]; [12]

Методичні рекомендації

Метою розробки програми управління інфраструктурою (ІКАО) є посилення та сприяння сталому розвитку авіаційної інфраструктури для забезпечення та експлуатації аеропортів та аеронавігаційного обслуговування. Програма пропонує рішення для: покращити організаційні та управлінські можливості провайдерів; зменшення фінансового навантаження на Уряди країн; захист інтересів користувачів; дозволити ранні переваги нових технологій; і полегшити доступ до фінансування для потреб довгострокових інвестицій.

ІКАО розробила різні політики та рекомендації щодо зборів з користувачів, щоб відшкодувати витрати на надання аеропортів, аеронавігаційних засобів і послуг з користувачів. У цих політиках та вказівках також розглядаються питання, які стосуються того, як створити стимули для постачальників і користувачів для досягнення угод про

співпрацю та фінансування модернізації авіаційної системи з одночасним досягненням оптимального ефекту від комерціалізації або приватизації авіаційної інфраструктури.

Управління інфраструктурою:
<https://www.icao.int/sustainability/Pages/eap-infrastructure-management.aspx>

У співпраці з Міжнародною радою аеропортів (ACI) ICAO розробила "Стан економіки аеропорту", в якому представлено аналіз зп категоріями: доходи та витрати в галузі аеропорту; прибуток аеропорту; аеронавігаційні та неавіаційні заряди; одинарний/подвійний/гібридний-тілл; державно-приватне партнерство (ДПП).

Державно-приватне партнерство (ДПП) – це партнерство між державним сектором і приватним сектором з метою надання проекту або послуг, які традиційно надаються державним сектором. Перевага ДПП полягає в тому, що управлінські навички та фінансова кмітливність приватного бізнесу можуть створити краще співвідношення ціни та якості для платників податків за умови використання належних домовленостей про співпрацю між державним і приватним секторами.

ДПП може підвищити якість, ефективність та конкурентоспроможність державних послуг. Це може доповнити обмежені можливості державного сектору та залучити додаткове фінансування в умовах бюджетних обмежень. Найкраще використання операційної ефективності приватного сектора може підвищити якість для населення та можливість прискорити розвиток інфраструктури.

Розглядаючи питання комерціалізації або приватизації аеропортів і постачальників аеронавігаційних послуг (ANSP), держави повинні пам'ятати, що вони несуть остаточну відповідальність за безпеку, безпеку та економічний нагляд за цими установами (Doc 9082 – Політика ICAO щодо зборів за аеропорти та аеронавігацію Послуги - розділ I, параграф 6). Наведені нижче економічні показники та аналізи аеропорту взято з огляду міжнародної політики Ради аеропортів, опублікованого у квітні 2019 року.

Більш вичерпні та детальні економічні показники та аналізи аеропорту доступні у звіті ACI Airport Economics та в політичному описі. Аналіз показав, що відсоток аеропортів у різних регіонах світу за різними моделями власності. За кількістю аеропортів переважно державна власність. Державні оператори або аеропорти, якими керують виключно державні органи, продовжують становити левову частку аеропортів по всьому світу, незважаючи на зростання інтересу до фінансування та управління аеропортами приватним сектором. За оцінками, більшість (86%) з 4300 аеропортів із регулярним рухом є державними, оскільки вони є у державній власності. Хоча аеропорти з участю приватного сектора становлять приблизно 14% аеропортів у всьому світі, ці аеропорти обслуговують понад 40% світового трафіку.

Питання для самоперевірки знань:

1. *Які відмінності між авіатранспортною стратегією країни та авіатранспортною політикою країни;*
2. *Розкрийте основні аспекти формування авіаційної транспортної політики України*
3. *Розкрийте основні аспекти формування авіаційної транспортної політики країни на вибір*
4. *Авіатранспортна політика різних країн: спільні риси та відмінності (це можна зробити на прикладі країни, яку ви вибрали)*

Література

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. 201р.
2. Економіка цивільної авіації України: [монографія] / Ю. Ф. Кулаєв, С. М. Подреза. - 2-ге вид., переробл. та допов. - К. : Фенікс, 2011. - 680 с.

3. Колосок В. М. Економіка транспортних підприємств [Текст]: навч. посіб. / В. М. Колосок, Я. О. Ходова; за заг. ред. В. М. Колосок. – Маріуполь: ПДТУ, 2017. – 187 с.

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. Кузьменко Л. Г. Регулювання діяльності аеропортів: світовий досвід. Актуальні проблеми міжнародних відносин. Випуск 121 (частина II). 2014. С.209-226.

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>.

8. 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.

9. Руководство по экономике аэропортов: Монреаль: Международная организация гражданской авиации, 2013. – 174 с.

10. Wu C.Y., Heiets I., Shvindina H. 2020. Business Model Management of Low-Cost: in a Search for Impact-Factors of Performance (Case of AirAsia Group Airlines). Marketing and Management of Innovations. 2020, 2, p.354-367.

Інформаційні ресурси в Інтернеті

1. The economic & social benefits of air transport. URL: https://www.icao.int/Meetings/wrdss2011/Documents/JointWorkshop2005/ATAG_SocialBenefitsAirTransport.pdf.

2. Aviation Benefits Report 2019. URL: <https://www.icao.int/sustainability/Documents/AVIATION-BENEFITS-2019-web.pdf>.
3. The importance of air transport to Ukraine. URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/ukraine--value-of-aviation/>
4. Aviation Benefits Report 2020. URL: <https://aviationbenefits.org/downloads/aviation-benefits-beyond-borders-2020/>
5. Liberalization of Air Transport Services and Passenger Traffic. URL: https://www.wto.org/english/res_e/reser_e/ersd200806_e.pdf
6. Авіаційна транспортна стратегія України на період до 2030 року. [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://mtu.gov.ua/files/Dok_PROEKT/ua.
7. 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
8. IATA, 2017. Profitability and the air transport value chain. Available at: <https://www.iata.org/publications/economics/marketissues/Pages/profitability.aspx>
9. 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.
10. ICAO. Сайт Міжнародної організації цивільної авіації. Режим доступу - <http://www.icao.int>.
11. IATA. Офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту: Режим доступу - <http://www.iata.org/>
12. IATA 2017. Globalisation and the airline industry. Ownership and control rules: a real constraint on how airline models evolve. Режим доступу -

<https://www.iata.org/contentassets/8f1eaa137dd3448bb9b1cc1b62d5a13b/capa-daily-news-2.pdf>