

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 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

Навчальна дисципліна «Авіаційна політика» 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 щодо механізму формування авіаційної політики країни, яка визначає широке коло питань діяльності авіакомпаній та аеропортів, таких як управління повітряним простором, безпека, інфраструктура, інвестиції, комерціалізація, сприяння розвитку повітряних маршрутів.

Завданнями вивчення навчальної дисципліни є:

- ознайомлення з основами формування авіаційної політики країни;
- з'ясування детермінантів регулювання діяльності у галузі повітряного транспорту;
- ознайомлення зі складовими державного регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України;
- ознайомлення з організаційно-правовими засадами використання повітряного простору України;
- з'ясування організаційно-правових засади здійснення міжнародних повітряних перевезень;
- ознайомлення з політикою ІКАО відносно аеропортових зборів та зборів за аеронавігаційне обслуговування;
- вивчення світового досвіду використання підходів та моделей розвитку авіаційної інфраструктури;
- ознайомлення з авіаційною транспортною стратегією України на період до 2030 року.

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

- демонструвати знання основних положень політики ІКАО відносно аеропортових зборів та зборів за аеронавігаційне обслуговування,
- розрізняти детермінанти регулювання діяльності у галузі повітряного транспорту;
- знати та використовувати в практичній діяльності організаційно-правові засади здійснення міжнародних повітряних перевезень;
- знати та використовувати в практичній діяльності складові державного регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України;
- розуміти наслідки та обмеження щодо використання моделей розвитку авіаційної інфраструктури;
- знати та розуміти положення Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 року та розуміти особливості використання інструментарію її реалізації;
- знати особливості фінансово-економічних складових реалізації авіаційної політики;
- розуміти підходи до оцінювання результативності авіаційної політики країни.

Компетентності, які дає можливість здобути навчальна дисципліна.

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 ПОЛІТИКА»

Тема 1. Теоретичні передумови формування авіаційної політики країни

Питання (завдання) для самостійної роботи

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.

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. 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

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

Методичні рекомендації

Вивчаючи джерела з предмету «Авіаційна політика», стає відомим, що Транспорт є важливою галуззю світової економіки, соціально-економічних систем будь-якого рівня. Вбудований в народно - господарські зв'язки

економіки всіх рівнів, він безпосередньо реагує на зміни ділової активності інших галузей, змінюючи обсяги своєї продукції. Особливістю останньої є здійснення перевезень пасажирів та/або вантажів, яка являє собою послугу з перевезення. Повітряний транспорт є однією з галузей транспорту, що розвиваються найбільш динамічно.

Господарську діяльність у сфері цивільної авіації здійснюють авіаційні підприємства. Так, у Повітряному Кодексі України надане визначення авіаційної діяльності та суб'єктів авіаційної діяльності, зокрема трактуючи останніх як «фізичні та юридичні особи незалежно від форми власності, відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі цивільної авіації» (Повітряний кодекс України). До підприємств, що функціонують в галузі цивільної авіації відносять авіакомпанії, аеропорти (включаючи аеродромні комплекси), авіаційні хендлінгові компанії та служби аеронавігаційного забезпечення повітряного руху. 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 авіап перевезення*
8. *Охарактеризуйте вплив зовнішнього середовища на функціонування та розвиток авіаційної системи*

Тема 2. Інституційні детермінанти діяльності та розвитку авіатранспортних підприємств

Питання (завдання) для самостійної роботи

1. Діяльність інституцій глобального, міжнародного, регіонального та національного рівнів, які формують, визначають вимоги та стандарти щодо регулювання діяльності підприємств повітряного транспорту.

2. Інституції глобального рівня: Організація об'єднаних націй, Світова організація торгівлі, Міжнародний валютний фонд, Міжнародна організація зі стандартизації, організація економічного співробітництва та розвитку тощо

3. Інституції регіонального рівня: Європейська організація з безпеки авіонавігації (EUROCONTROL), Європейська конференція цивільної авіації (ECAC), Європейська асоціація аеропортів (АСІ Європа). Міжнародні організації та угоди щодо регулювання діяльності в галузі авіації. Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO), Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA), Міжнародне суспільство авіаційного електрозв'язку (SITA), Міжнародна асоціація перевізників (IACA), Інститут повітряного транспорту (ІТА), Міжнародна рада аеропортів (АСІ), діюча група авіаційного транспорту (АТАГ).

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. 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

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.

Самостійна робота міститься в тому, щоб опрацювати літературні джерела, розкрити питання теми та підготуватись до обговорення особливостей діяльності інституцій глобального, міжнародного, регіонального та національного рівнів, які формують, визначають вимоги та стандарти щодо регулювання діяльності підприємств повітряного транспорту.

Індивідуальне завдання - підготувати та оформити відповідно до вимог результати власного дослідження про діяльність наступних інституцій

глобального та регіонального рівня (ООН, СОТ, МВФ, ISO, OECD, NATO, ОБСЄ), також наступних міжнародних авіаційних організацій ((SITA, ATAG, ACI).

Тема 3. Міжнародна організація цивільної авіації

Питання (завдання) для самостійної роботи

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 ICAO

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. 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

Методичні рекомендації

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

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 "авіапідприємство"?

Тема 1.4: Політика ІКАО відносно аеропортових зборів та зборів за аеронавігаційне обслуговування

Питання (завдання) для самостійної роботи:

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. 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
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.

Методичні рекомендації

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

1. 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. Крім того,

державам рекомендується розглядати там, де це є доцільним, можливість застосування аеропортами стандартів бухгалтерського обліку, прийнятих на міжнародному рівні.

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

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.

Тема 1.5: Міжнародна асоціація повітряного транспорту

Питання (завдання) для самостійної роботи

1. Місія та задачі Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA).

2. Авіаційна та екологічна політика IATA

3. Роль IATA у забезпеченні комерційної експлуатації авіаліній.

4. Діяльність IATA щодо тарифної політики авіакомпаній

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. 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
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/>

Методичні рекомендації

Вивчаючи діяльність Міжнародної асоціації повітряного транспорту важливо розуміти, що місія IATA - представляти, керувати та обслуговувати авіаційну галузь. IATA займається покращенням розуміння галузі повітряного транспорту серед осіб, які приймають рішення, та підвищуємо обізнаність про переваги, які приносить авіація для національної та світової економік. Виступаючи за інтереси авіакомпаній по всьому світу, ми оскаржуємо необґрунтовані правила та звинувачення, утримуємо регулятори та уряди для обліку та прагнемо до розумного регулювання.

Понад 70 років IATA розробляє світові комерційні стандарти, на яких будується галузь повітряного транспорту. Наша мета полягає в тому, щоб

допомогти авіакомпаніям, спрощуючи процеси та збільшуючи зручність пасажирів, зменшуючи витрати та підвищуючи ефективність.

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

Тема 1.6: Державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України

Питання (завдання) для самостійної роботи

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. 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

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 літературні джерела та відповісти на питання теми.

Питання для самоконтролю

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 переважаючий пріоритет при виникненні необхідності використання повітряного простору України одночасно двома або більше користувачами?

7. Що не передбачає Організація використання повітряного простору України?

Тема 1.7: Лібералізація та дерегулювання ринку авіаперевезень

Питання (завдання) для самостійної роботи

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.

Література

1. 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
2. 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.

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

4. 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.

5. 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>.

6. 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.

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

8. 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.

Методичні рекомендації

Вивчаючи тему, потрібно зважати на те, що основним ядром режиму регулювання міжнародного повітряного сполучення залишаються двосторонні угоди між урядами країн. Проте такий режим співіснує з режимом «відкритого неба». У 1978 році був підписаний закон США про дерегулювання авіаринку. Крім того, між 1977 та 1985 роками адміністрація США також переуклала більшість двосторонніх угод, які вони мали з іншими країнами.

Першою справжньою двосторонньою угодою про відкритий ринок була двостороння угода США та Нідерландів, підписана в 1978 році, яка

задала тенденцію для наступних двосторонніх угод США. У Європі дерегулювання повітряного транспорту відбувалося у три етапи, відомі як перший (1987), другий (1990) і третій (1993) пакети дерегуляції. Однак лише з 1997 року існує режим повного відкритого неба для повітряного сполучення в межах Європейського Союзу. Тенденція до лібералізації продовжується, оскільки все більше двосторонніх угод про повітряне сполучення переукладаються на рівні ЄС. Більше 10 років тому – у 2008 році був старт першого етапу Угоди про відкрите небо між ЄС та США, що надала перевізникам, зареєстрованим в ЄС або США, право здійснювати авіап перевезення між будь-якими пунктами в ЄС та США.

Лібералізація авіаційного простору України почала здійснюватись у 2017 році, її кінцевою метою 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 авіап перевізників за перевезення, захисту навколишнього середовища, конкуренції та державного регулювання.

1. Опрацювати літературні джерела та сформулювати відповіді на питання теми.

2. Опрацювати статті : Овсак О.П., Ліскович Н.Ю. (2019) та Овсак О.П., Ліскович Н.Ю., Назаренко О.П. (2020) та визначитись щодо впливу авіа індустрії на економіку України.

Питання для самоконтролю

1. *Розкрийте основні аспекти дерегуляції ринку авіаперевезень:*
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 переваги укладання Угоди про САП між Україною та ЄС.*

Тема 8. Розвиток авіаційної інфраструктури: підходи та моделі (світовий досвід)

Питання (завдання) для самостійної роботи:

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. 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.

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

Методичні рекомендації

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.

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 ІКАО щодо зборів за аеропорти та аеронавігацію Послуги - розділ I, параграф 6).

Питання для самоконтролю

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 викистовуються в Україні.

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

Тема 9. Транспортна стратегія України на період до 2030 року

Питання (завдання) для самостійної роботи:

1. Особливості транспортної системи України. Використання транспортного потенціалу України
2. Основні положення Транспортної стратегії України на період до 2030 року.
3. Пріоритети розвитку авіатранспорту, визначені Стратегією, зокрема у контексті впровадження євроінтеграційного курсу.

Література

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.

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

Методичні рекомендації

Перш ніж розглядати положення авіаційної транспортної стратегії України, проведемо систематизацію основних проблем розвитку аеропортів України. До них можна віднести наступні: відсутність комплексного законодавчого пакету щодо діяльності аеропортів; суттєва зношеність усіх елементів авіаційної транспортної інфраструктури більшості аеропортів України; незабезпеченість усіх аеропортів України сучасним аеронавігаційним обладнанням; наслідки війни росії проти України, що зокрема полягають у руйнуванні бігітєох аеропортів; недостатність фінансових ресурсів для якісної модернізації аеропортів; низький рівень доступності елементів аеропортової інфраструктури для осіб з обмеженими можливостями та інвалідів; несистемне інкорпорування законодавчих положень ЄС у законодавство України тощо. Метою авіаційної стратегії України є: розвиток авіаційної галузі як складової частини національної транспортної системи України; інтеграція до світової транспортної мережі внутрішній європейський ринок та спільний авіаційний простір; створення сучасної транспортної інфраструктури; реалізація авіаційного транспортного потенціалу України; підвищення доступності перевезень для широких верств населення; вільна конкуренція та лібералізація ринку авіаперевезень.

Результатами реалізації транспортної стратегії України мають бути наступні: правові норми ЄС, наведені в Угоді про Спільний авіаційний простір України між Україною та ЄС, повністю інкорпоровані у

законодавство Укоаїни, лібералізовані авіаційні сполучення з країнами світу, прийняте законодавство та створені умови для концесійного управління об'єктами авіаційної транспортної інфраструктури; висока мобільність населення України на рівні середніх показників країн ЄС, аеропортову інфраструктуру України приведено у відповідність із сучасними міжнародними вимогами і забезпечено прийняття ними повітряних суден типу Боїнг 737- 800/900 та Ейрбас А320/321, перерозподілено вантажні авіаційні транспортні потоки від зарубіжних аеропортів до аеропортів України в тому числі в рамках проекту Новий шовковий шлях.

Потрібно опрацювати літературні джерела та відповіді на питання теми.

Питання для самоконтролю

1. Надайте характеристику авіатранспортній галузі Укоаїни
2. Які особливості притаманні поточному етапу розвитку авіатранспорту України.
3. Розкрийте основні положення Транспортної стратегії України на період до 2030 року.
4. Назвіть пріоритети розвитку авіатранспорту, визначені Стратегією, зокрема у контексті впровадження євроінтеграційного курсу України.

Тема 10. Фінансово-економічні аспекти реалізації авіаційної політики

План

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

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 кмітливість 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 ІКАО 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 самоконтролю

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)