

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

**Методичні рекомендації до практичних занять**  
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 \_\_\_\_\_

**Київ – 2022**

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

**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 1.1.**

#### **Тема 1. Історичний розвиток авіаційного транспорту 1783 - 1973**

**Мета практичного заняття:** формування уявлення про перші етапи розвитку авіа індустрії, що розвивають процеси створення авіаційної техніки та впровадження міжнародного регулювання в галузі.

#### **Питання для підготовки:**

1. Технічний розвиток 1783–1929.
2. Політичний розвиток 1929–1944.
3. Розвиток якості та вартості 1945–1973.

### **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 загально визнаний 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 - СІІ) (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 загальноновизнаний 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?*

### **Тестові завдання для самоперевірки:**

1. Де і в якому році відбувся перший загальноновизнаний політ людини?
  - А) Париж 1783 р.
  - Б) Лондон 1760 р.
  - В) Мадрид 1789 р.
  - Г) Берлін 1792 р.
2. Перші випробувальні польоти з планерами почалися
  - А) в середині XIX століття
  - Б) на початку XX століття
  - В) в кінці XVIII століття
  - Г) на початку XIX століття
3. Як називається етап від 1945 до 1973 р.?
  - А) Технічний розвиток
  - Б) Розвиток якості та вартості
  - В) Мережі, альянси та операції з низькими витратами
  - Г) Нові перспективи-цінність клієнтів

4. Ким був продемонстрований перший дельтаплан?
- А) Отто Ліліенталем
  - Б) Братами Райт
  - В) Аббасом Ібн Фірнасом
  - Г) Чжуге Лянгом
5. Першою опублікованою статтею про авіацію була
- А) «Авіація або аеронавігація»
  - Б) «Проект машини для повітряного плавання»
  - В) "Авіація та повітряне плавання"
  - Г) «Ескіз машини для польоту у повітрі»
6. Можливим першим літальним апаратом, зробленим людиною є
- А) Повітряний змій
  - Б) Гвинтокрил
  - В) Повітряна куля
  - Г) Дирижабль
7. Першою жінка, яка пілотувала та керувала судном, важчим за повітря, перша жінка, яка отримала посвідчення пілота
- А) Раймонде де Ларош
  - Б) Амелія Ергарт
  - В) Ганна Райч
  - Г) Емі Джонсон
8. Угода про міжнародну цивільну авіацію, була досягнута
- А) 4 серпня 1923 р.
  - Б) 21 листопада 1945 р.
  - В) 7 грудня 1944 р.
  - Г) 16 березня 1947 р.
9. Відповідно до угоди Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) була створена на конференції у
- А) Вашингтоні
  - Б) Нью-Йорку

В) Чикаго

Г) Лос-Анджелесі

10. Делегація якої країни виступала за «відкрите небо»?

А) Канада

Б) США

В) Китай

Г) Німеччина

Рекомендована література: [18, 19].

### **Практичне заняття 1.2.**

#### **Тема: Етапи розвитку авіації 1974-2021**

**Мета практичного заняття:** формування 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.

#### **Методичні рекомендації**

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) BOAC

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. *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 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).*

Рекомендована література: [18, 19].

### **Практичне заняття 1.3.**

#### **Тема Структура авіаційної індустрії**

**Мета практичного заняття:** закріплення розуміння структури авіаційної галузі як у національній, так і у світовій площині. Усвідомлення наявних взаємозв'язків між учасниками, що діють на стороні забезпечення пропозиції в авіаційній індустрії. Формування ланцюжку створення вартості в авіаційній галузі. Розкриття чинників циклічності розвитку авіаційної індустрії.

#### **Питання для підготовки:**

1. Елементи системи авіаційної індустрії.
2. Фундаментальні особливості авіаційної індустрії.
3. Циклічність розвитку авіаційної індустрії.
4. Ланцюжок створення вартості в авіаційній галузі.
5. Галузеві структури конкуренції

## **Методичні рекомендації**

За результатами заняття має поглибитись розуміння структури авіаційної галузі як у національній, так і у світовій площині. Усвідомлення наявних взаємозв'язків між учасниками, що діють на стороні забезпечення пропозиції в авіаційній індустрії. Формування ланцюжку створення вартості в авіаційній галузі. Розкриття чинників циклічності розвитку авіаційної індустрії.

### **Питання для самоконтролю:**

1. *Охарактеризуйте фундаментальні особливості авіаційної індустрії.*
2. *Поясніть циклічність розвитку авіаційної індустрії*
3. *Розкрийте послідовність ланцюжка створення вартості в авіаційній галузі*
4. *Поясніть особливості галузевих структур конкуренції, що діють в авіаіндустрії.*

### **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 пасажир

В) авіакомпанії, пасажир, 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.

Рекомендована література: [1 - 6, 10, 13 – 15, 17 - 20].

#### **Тема 1.4: Виробництво авіаційної техніки**

**Мета практичного заняття:** формування уявлення про особливості діяльності виробників авіаційної техніки, розуміти специфіку літакобудування та його регіональні особливості.

#### **Питання для підготовки:**

1. Основні виробники авіаційної техніки в Україні.
2. Розвиток авіабудування України.
3. Основні світові виробники авіаційної техніки
4. Галузеві особливості авіаційного будування
5. Особливості створення міжнародних авіаційних консорціумів.
6. Злиття і поглинання підприємств-виробників авіаційної техніки.
7. Основні напрямки розвитку українського авіаційного комплексу з використанням переваг інтеграції.
8. Державна підтримка розвитку авіаційної промисловості.

#### **Методичні рекомендації**

Вивчаючи тему виробництва авіаційної техніки, слід зважати на те, що Україна належить до небагатьох країн світу, що мають повний цикл 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.

Виробництво великих пасажирських літаків взагалі освоїли всього кілька держав. 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.

Під час підготовки до практичного заняття, доцільно зважати на те, що у сучасних умовах на світовому авіаційному ринку відбувається посилення конкуренції з появою нових авіабудівних компаній, активізується інтеграційні процеси в країнах, що мають власне авіабудування. Інтеграція в авіаційній галузі спрямована на створення ефективних об'єднань авіапідприємств, які здатні забезпечити підвищення конкурентоспроможності, збільшення частки продукції (послуг) на ринку за умови мінімізації ризиків і необхідних для цього ресурсів.

**Тестові завдання для самоперевірки:**

1. За рівнем розвитку літакобудування Україна належить до
  - А) найбільш розвинених держав
  - Б) найменш розвинених держав
  - В) країн з середнім розвитком
  - Г) нерозвинених країн
2. Компанія, що виробляє літаки в Канаді
  - А) Saab AB
  - Б) Bombardier
  - В) Embraer
  - Г) HESA
3. Яке підприємство в Україні має повний цикл створення сучасного літального апарата

А) АТ "Мотор Січ"

Б) Конструкторське бюро «Прогрес» (Запоріжжя)

В) ДП "Антонов"

Г) ДП ХМЗ "ФЕД"

4. ДП «АНТОНОВ» було засноване

А) 21 квітня 1945 року

Б) 11 березня 1946 року

В) 6 червня 1947 року

Г) 31 травня 1946 року

5. Найбільший дохід за 2009-2012рр. був у компанії

А) Boeing

Б) Airbus

В) Bombardier

Г) Gulfstream

6. Яка країна НЕ входить в потужну компанію «Airbus Industry»

А) Франція

Б) Іспанія

В) Німеччина

Г) Італія

7. До провідних компаній Швеції у галузі літакобудування належить

А) «Saab»

Б) «Volvo»

В) «Aero Corporation»

Г) всі вище перераховані варіанти правильні

8. За обсягами поставки замовникам цивільних літаків у 2012-2017рр.

лідировала компанія

А) Airbus

Б) Boeing

В) Bombardier

Г) Embraer

9. До основних напрямків розвитку підприємств авіаційного комплексу належить

- А) створення міжнародних консорціумів за участю провідних ТНК
- Б) організація спільних підприємств
- В) довгострокова кооперація
- Г) всі відповіді правильні

10. Тимчасові статутні об'єднання промислового і банківського капіталу для досягнення спільної мети це

- А) Спільні підприємства
- Б) Консорціуми
- В) Кооперації
- Г) Концерни

Рекомендована література: [1, 2, 4, 7, 13].

### **Тема 1.5: Характеристика діяльності повітряного транспорту**

**Мета практичного заняття:** формування уявлення про функціональні особливості діяльності авіакомпаній, аеропортів, підприємств аеронавігаційного забезпечення, а також діяльність в умовах розвитку інтеграційних процесів.

#### **Питання для підготовки:**

1. Економічна характеристика авіаційних перевезень.
2. Авіакомпанії та аеропорти як два основних суб'єкти авіаційної галузі.
3. Найбільш поширені бізнес-моделі авіакомпаній.
4. Практика комерційного співробітництва авіакомпаній в рамках маркетингових, стратегічних та глобальних альянсів.
5. Стратегічні та маркетингові альянси авіакомпаній.



## Методичні рекомендації

Відповідно до характеристики міжнародної авіатранспортної організації «Air Transport Action Group» (ATAG), світовий повітряний транспорт, являючи собою єдину транспортну мережу, забезпечує життєво важливі економічні вигоди для суспільства, глобального бізнесу та туризму, відіграє важливу роль у сприянні економічному зростанню, особливо в країнах, що розвиваються. Авіація продовжує постійно поширюватись, вона витримує кризи, демонструє довготривалу стійкість, стала незамінним видом транспорту. Історично світовий повітряний транспорт зростає швидше, ніж більшість інших галузей, причому його основні обсягові показники подвоюються кожні п'ятнадцять років. Так, якщо у 2005 році у світі було перевезено близько 2 млрд. пасажирів, за даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA), то за 2018 рік авіакомпанії по всьому світу перевезли близько 4,3 млрд. пасажирів, виконали 8,3 трлн. пасажиро-кілометрів, доставили 58 млн. тонн вантажів, виконавши 231 млрд. вантажних тонно-кілометрів. Щодня понад 100000 рейсів перевозять майже 12 млн. пасажирів та товарів на суму близько 18 млрд. дол. США.

Під час підготовки до практичного заняття важливо зважати на ключову роль авіакомпанії у розвитку повітряного транспорту та ринку авіаційних послуг, діяльність якої є джерелом доходів аеропорту, авіаційних хендлінгових компаній, служби аеронавігаційного забезпечення повітряного руху, оскільки вона є отримувачем їх послуг.

Авіакомпанії, що виконують польоти на внутрішніх та міжнародних маршрутах, працюють у складних ринкових умовах, змушені пристосовуватися до вимог ринку, враховувати наявність конкурентів та їх поведінку. Комерційна експлуатація міжнародних повітряних ліній включає в себе наступні основні напрямки діяльності авіакомпаній: міжнародно-правова, а також зовнішньоекономічна діяльність щодо укладання комерційних угод по відкриттю та експлуатації міжнародних повітряних ліній, організація та забезпечення міжнародних повітряних перевезень.

Велика кількість авіакомпаній, гостра конкурентна боротьба між ними, високі експлуатаційні витрати, які необхідно покрити за рахунок основних джерел надходження доходів від комерційної експлуатації і отримати при цьому прибуток, вимагають зваженого підходу до комерційної політики авіакомпаній, яка реалізується в рамках її конкурентної стратегії. Аеропорти зайняті відправкою та прийняттям як внутрішніх, так і міжнародних рейсів національних та іноземних авіакомпаній.

**Тестові завдання для самоперевірки:**

1. До учасників конкурентного сектору авіатранспортного ринку НЕ належать:

- А) служби забезпечення повітряного руху;
- Б) аеропорти
- В) авіакомпанії
- Г) авіаційні хендлінгові компанії

2. До учасників неконкурентного сектору авіатранспортного ринку НЕ відносять:

- А) служби аеронавігаційного забезпечення повітряного руху
- Б) органи регулювання діяльності авіаційних підприємств країни
- В) аеродромні комплекси
- Г) авіаційні хендлінгові компанії

3. Споживачами авіатранспортних послуг є:

- А) замовники власники вантажів
- Б) туристичні агенції
- В) логістичні компанії
- Г) всі відповіді правильні

4. Основним регулятором конкурентного сектору авіатранспортного ринку країни є:

- А) система попиту
- Б) інші конкурентні авіаційні підприємства

В) система пропозиції

Г) держава

Рекомендована література: [4, 6, 8, 21, 22, 24, 25, 26, 27, 28].

### **Тема 1.6: Особливості діяльності повітряного транспорту**

**Мета практичного заняття:** формування уявлення про особливості комерційної діяльності авіакомпаній та аеропортів в умовах розвитку інтеграційних процесів та лібералізації ринків авіаперевезень.

#### **Питання для підготовки:**

1. Інтеграційні процеси на авіаційному транспорті.
2. Лібералізація повітряного простору.
3. Двосторонні угоди про «відкрите небо».
4. Стан та перспективи інтеграції авіатранспортної системи України до повітряного простору ЄС.
5. Глобальні авіаційні альянси авіакомпаній.

#### **Методичні рекомендації**

Нормативно-правова база міжнародної цивільної авіації була встановлена під час Чиказької конвенції 1944р., яка визначила, що дві держави будуть домовлятися про умови експлуатації комерційних повітряних перевезень шляхом укладення двосторонньої угоди про повітряне сполучення. Конвенція також визначила «Свободи повітря», наведені у Додатку А, які обумовлювали умови для майбутніх авіаційних переговорів. Зазвичай, допуск іноземних авіакомпаній до виконання міжнародних рейсів в певну країну здійснюється на основі укладених двосторонніх угод між двома державами. В цих угодах визначаються авіаперевізники з обох країн та усі комерційні умови експлуатації повітряних ліній. За своєю суттю такі угоди виступають у якості бар'єру входу авіакомпаній на певний авіаційний ринок. Звісно, такі угоди суттєво обмежують конкуренцію на ринках авіаційних

перевезень. Тому для розвитку ринків приблизно з 1990 років спочатку у США, а потім в Європі та в усьому світі почалися процеси лібералізації авіаційного простору.

Глобалізація ринку авіаційних перевезень та її вплив на стратегії ведення авіаційного бізнесу. На даний час проявляється тенденція глобалізації ринку авіаперевезень як наслідок розширення світогосподарських зв'язків в сфері авіації, що, в свою чергу, прискорює процеси інтеграції та консолідації авіапідприємств на наднаціональному рівні. В умовах глобалізації світової економіки авіаційна промисловість має ключове значення для швидкого переміщення пасажирів та вантажів у різні пункти призначення по всьому світу, зміцнюючи глобальні виробничі ланцюги.

Останнє десятиріччя відрізняється розвитком інтеграційних процесів не лише на рівні окремих економічних суб'єктів авіаційної індустрії, а й країн та регіонів при розвитку лібералізації ринків авіатранспортних послуг. Подальшого розвитку набувають бізнес-моделі діяльності як авіакомпаній, так і аеропортів.

### **Питання для самоконтролю**

1. Розкрийте особливості діяльності авіакомпанії в умовах лібералізації ринків авіаперевезень
2. Охарактеризуйте специфіку діяльності аеропортів в умовах лібералізації ринків авіаперевезень
3. Охарактеризуйте загальні цілі та наслідки лібералізації повітряного простору. Наведіть приклади щодо різних регіонів та країн.
4. Розкрийте стан інтеграції авіатранспортної системи України до єдиного повітряного простору ЄС.
5. Охарактеризуйте переваги участі авіакомпанії у глобальному авіаційному альянсі.

**Тестові завдання для самоперевірки:**

1. Чинник, що впливає на діяльність авіаційних підприємств на макроекономічному рівні:

- А) монопольна влада
- Б) виникнення військово-політичних конфліктів
- В) екологічні катастрофи та пандемії
- Г) розвиток нових сегментів ринку

2. До чинників, що впливають на діяльність авіаційних підприємств на рівні авіаційного підприємства належать всі, КРІМ

- А) доступність джерел фінансування оновлення та поповнення парку ПС
- Б) бізнес-модель діяльності
- В) кваліфікація працівників
- Г) соціальна та екологічна відповідальність

3. До чинників, що впливають на діяльність авіаційних підприємств на рівні авіакомпаній НЕ належить:

- А) річна кількість рейсів
- Б) наявність програм лояльності
- В) наявний річний пасажиропотік
- Г) парк повітряних суден

4. До чинників, що впливають на діяльність авіаційних підприємств на глобальному рівні відносять:

- А) зміна платоспроможного попиту населення
- Б) стрімка зміна індикаторів розвитку економіки
- В) виникнення військово-політичних конфліктів
- Г) науково-технічний прогрес

Рекомендована література: [1, 2, 4, 6, 8, 12, 13, 14, 15, 19, 20, 21, 30].

### **Тема 1.7: Обсягові та вартісні індикатори розвитку авіаційної індустрії**

**Мета практичного заняття:** формування уявлення про систему обсяговий та вартісних індикаторів діяльності авіаційної індустрії та обізнаності щодо стану розвитку галузі.

**Питання для підготовки:**

1. Обсягові показники діяльності авіаційної галузі.
2. Показники діяльності авіакомпаній, аеропортів.
3. Пасажиро-кілометри, пасажирооборот, вантажооборот, вантажокілометри.
4. Обсяги відправлення вантажів.
5. Кількість відправлених/прибувших пасажирів з/до аеропортів.
6. Експлуатаційні доходи та витрати.
7. Географічний розподіл пасажиропотоків.

### **Методичні рекомендації**

Здійснюючи підготовку до практичного заняття необхідно ознайомитись з літературними джерелами та приділити увагу безпосередньо основним показникам роботи повітряного транспорту, до яких відносять:- обсяг транспортної продукції (обсяг відправлень пасажирів та вантажів, обсяги перевезень пасажирів та вантажів, пасажирооборот, вантажооборот). Крім обсягових показників, інформацію надають також і наступні технічні індикатори: провозная ємність та здатність, пропускна здатність, кількісний та якісний склад повітряного флоту вітчизняних авіакомпаній, його характеристики, а також забезпеченість регіону мережею авіаційних маршрутів. Крім зазначених, інформативними є також експлуатаційні показники: часова продуктивність ПС, річний наліт годин, швидкість руху (рейсова). Заключними індикаторами ефективності діяльності повітряного транспорту є економічні: виручка, витрати та собівартість перевезень, прибуток, рентабельність. Важливими індикаторами також є показники якості та ефективності виробничого процесу:: середня відстань перевезення, швидкість доставки, безпека польотів, регулярність рейсів.

#### **Опрацюйте ситуаційне завдання 1.**

Нижче наведені дані щодо підсумків діяльності авіатранспортних підприємств країни. Доповніть наведені дані, вкажіть розмірність показників, відомі інші назви - синоніми. Завершіть порівняльний аналіз (розрахуйте відсотки).

Розташуйте аналітичні дані таким чином, щоб спочатку був опис діяльності аеропортів – за усіма можливими показниками, а потім – розмістіть аналітичні дані по діяльності авіакомпаній.

Пасажиропотоки тис. \_\_\_\_ склали 24334,5, порівняно з попереднім роком (8664,5) – це є \_\_\_\_ на \_\_\_\_%, в т.ч. на регулярних рейсах - 18833,0, а в минулому році 5643,5, порівняно з попереднім (30,0), тобто відбулось \_\_\_\_ на \_\_\_\_%.

Перевезено пасажирів (тис.) 13705,7 порівняно з попереднім роком (4797,5), зростання склало \_\_\_\_,%. Причому, на регулярних лініях –було перевезено- 8267,8 при значенні минулого року 1788,1, тобто відбулось \_\_\_\_\_ на \_\_\_\_\_,%

Відомо, що пасажирооборот (синонім показника) (млрд. )склав 30,2\_\_\_\_, а минулому році - 10,1, тобто відбулось\_\_\_\_на \_\_\_\_,%. З них на регулярних лініях - 17,5, а в минулому році 3,1, тобто мало місце\_\_\_\_, на \_\_\_\_\_,%.

Перевезено вантажу та пошти( тис.) \_\_\_\_\_92,6, а в минулому році 88,3, тобто 95,4 \_\_\_\_ в т.ч. на регулярних лініях -,- 19,6 \_\_\_\_, а в минулому році 5,6 \_\_\_\_, тобто мало місце\_\_\_\_ на \_\_\_\_\_,%.

Вантажооборот (синонім навести) млн. \_\_\_\_\_ 295,6, а в минулому році - 316,2

Відправлено та прибуло літаків тис. \_\_ 201,2, а у минулому році 94,0, що на \_\_\_\_% \_\_\_\_\_, в т.ч. на регулярних рейсах - 153,6, а в минулому році 58,6, що на \_\_\_\_% \_\_\_\_.

Виконано комерційних рейсів тис. 103,3, а в минулому році 45,3, що на \_\_\_\_% \_\_\_\_ ніж у попередньому.

### **Тестові завдання для само опрацювання:**

1. За якими показниками можна оцінити, порівняти технічні характеристики аеропортів:
  - а. провізна здатність;
  - б. пропускна спроможність;

- в. приведений вантажообіг;
  - г. потужність засобів автоматизації;
2. До переліку експлуатаційних показників аеропорту відносяться:
- а. продуктивність системи реєстрації пасажирів;
  - б. продуктивність системи обробки вантажу;
  - в. годинна продуктивність повітряного судна;
3. Показники, за якими оцінюється, порівнюється ефективність діяльності аеропортів:
- а. обсяг перевезень вантажів;
  - б. кількість перевезених пасажирів;
  - в. кількість відправлених пасажирів;
  - г. кількість прийнятих пасажирів;
  - д. обсяг прийнятого вантажу;
  - е. обсяг відправленого вантажу
4. Показники, за якими оцінюється, порівнюється ефективність діяльності авіакомпаній:
- а. обсяг перевезення вантажу;
  - б. обсяг відправлення вантажу;
  - в. кількість перевезення пасажирів;
  - г. кількість відправлених пасажирів;
5. Показники, за якими оцінюється, ефективність діяльності повітряного транспорту країни:
- а. обсяги перевезення вантажу;
  - б. обсяг відправок\прийняття вантажу;
  - в. обсяг прийнятого вантажу;
  - г. обсяги перевезення пасажирів;
  - д. пасажирообіг;
  - е. вантажообіг;

**Рекомендована література:** [2,4, 6, 8, 13, 21, 22, 24, 25, 26, 27].



## **Тема 1.8: Основи регулювання авіаційної галузі**

**Мета практичного заняття:** формування уявлення про систему інституційних регуляторів авіаційної галузі.

Питання для підготовки:

1. Предмет та об'єкти державного регулювання у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору країни.
2. Напрямки державного регулювання діяльності в галузі цивільної авіації.
3. Напрямки державного регулювання використання повітряного простору України.
4. Міжнародні Конвенції, організації та угоди щодо регулювання діяльності в галузі авіації.
5. Цілі і завдання Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).
6. Конвенції ІКАО.
7. Сфери впливу та діяльність Міжнародної асоціації повітряного транспорту.

### **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 (ІКАО). 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.

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 ІКАО та ІАТА, 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.

**Тестові завдання для самоперевірки:**

1. До регіональних міждержавних об'єднань та організацій належать всі, ОКРІМ:

- A) EU
- Б) ASEAN
- В) EUROCONTROL
- Г) MERCOSUR

2. До організацій загальної компетенції належать всі, ОКРІМ:

- A) OECD
- Б) ООН
- В) АТАГ
- Г) СОТ

3. Основним регулятором конкурентного сектору авіатранспортного ринку країни є:

- A) система попиту
- Б) інші конкурентні авіаційні підприємства
- В) система пропозиції
- Г) держава

4. До чинників, що впливають на діяльність авіаційних підприємств на глобальному рівні відносять:

- A) зміна платоспроможного попиту населення
- Б) стрімка зміна індикаторів розвитку економіки
- В) виникнення військово-політичних конфліктів
- Г) науково-технічний прогрес

5. Міжнародна організація цивільної авіації:

- A) IATA
- Б) ІТА
- В) ІСАО

Г) IACA

6. Міжнародна асоціація повітряних перевезень:

А) АТАФ

Б) AFCAC

В) АСІ

Г) АТАГ

7. Що потрібно для того, щоб залишатися конкурентоспроможними авіакомпаніям ЄС?

а) Необхідно продовжувати адаптувати свої продукти та бізнес-моделі до ринкових умов.

б) Необхідно підтримувати відносини з країнами ЄС

в) Необхідно співпрацювати з тими авіакомпаніями, які вигідні тій чи іншій авіакомпанії

8. У співпраці Європейської Комісії впроваджуються проекти авіаційного співробітництва та технічної допомоги таким країнам...

а) Іспанія, Фінляндія, США, Канада

б) Лише Південній Азії та Африці

в) Китаї, АСЕАН, Південній Азії та Африці

9. В якому році був запущений перший авіаційний проект в рамках інструменту партнерства FPI, спрямований на поглиблення авіаційного партнерства з Китаєм та просування авіаційних інтересів ЄС.

а) У вересні 2014

б) У жовтні 2015

в) У вересні 2015

10. Переговори про міжнародне повітряне сполучення зараз проводяться в тісній співпраці та координації між

а) Європейською Комісією та державами-членами ЄС

б) Іншими країнами та державами-членами ЄС

в) Лише державами-членами ЄС

**Рекомендована література:** [9,11, 16,17, 22].

**Список літератури для опрацювання:**

1. 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).
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. 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. Кулаєв Ю.Ф. Економіка цивільної авіації України: [монографія] / Ю. Ф. Кулаєв, С. М. Подреза. - 2-ге вид., переробл. та допов. - К. : Фенікс, 2011. - 680 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., 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. 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.
8. 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>.

9. 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>.

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

11. 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)

12. 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)

13. Aviation Benefits Report 2020. URL: <https://aviationbenefits.org/downloads/aviation-benefits-beyond-borders-2020/>

14. 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>

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

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

17. ICAO. Сайт Міжнародної організації цивільної авіації. Режим доступу - <http://www.icao.int>.
18. 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. 201p.
19. 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)
20. 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.
21. 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.
22. 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>
23. 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>.
24. 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>
25. 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>

26. 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>

27. 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>.

28. The importance of air transport to Ukraine. URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/ukraine--value-of-aviation/>

29. 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).

30. 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.



